



คู่มือการปฏิบัติงานด้านการเดินรถ
สำหรับพนักงานควบคุมการเดินรถ



ฝ่ายการเดินรถ
การรถไฟแห่งประเทศไทย



พ.ศ.
19 ก.ค. 2555

สารผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



การรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานที่ให้บริการขนส่งระบบรางที่ตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารและผู้ขนส่งสินค้า โดยมุ่งเน้นด้านความปลอดภัยในการเดินทางเป็นหลัก ซึ่งฝ่ายการเดินรถถือเป็นหน่วยงานที่มีความสำคัญ เพราะเป็นผู้ควบคุม ดูแลระบบการเดินรถทั่วประเทศ ดังนั้น พนักงานที่ทำหน้าที่ในด้านนี้ จึงจำเป็นต้องมีความรู้ความสามารถในการปฏิบัติงาน

และนับว่าเป็นเรื่องดีที่ฝ่ายการเดินรถได้จัดทำคู่มือการปฏิบัติงานด้านการเดินรถ สำหรับผู้ปฏิบัติงานในตำแหน่ง พนักงานควบคุมการเดินรถ นายสถานี และพนักงานรักษารถ ที่จะได้ใช้เป็นเครื่องมือในการศึกษา ทบทวน เพื่อให้เกิดความรู้ความชำนาญในการปฏิบัติงาน ก็หวังเป็นอย่างยิ่งว่า คู่มือเล่มนี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ปฏิบัติงานต่อไป

นายยุทธนา ทักเจริญ
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



สารผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



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

นายรินทร์ จันทรเดชา
ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



คำสั่งฝ่ายการเดินรถ

ที่ พ.๓/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

(นายณรินทร์ จันทรเดช)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



คำสั่งฝ่ายการเดินรถ
เลขที่ พ.๓/ผด.๔/ ๑๓๗

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงาน
สำหรับพนักงานควบคุมการเดินรถ / นายสถานีทางสะดวก / พนักงานรักษารถ

ด้วยปัจจุบันมีข้อบังคับ ระเบียบ และคำสั่งที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถที่ได้สั่งการให้ถือปฏิบัติมีอยู่เป็นจำนวนมาก ทำให้ไม่สะดวกสำหรับศึกษาทบทวนและถือปฏิบัติให้เป็นไปตามขั้นตอนการปฏิบัติงานที่ถูกต้อง

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

- | | |
|--|------------------|
| ๑. หัวหน้ากองพัฒนาและวางแผนการเดินรถ | ประธานคณะกรรมการ |
| ๒. พนักงานการเดินรถ ๑๐ ที่ CTC.(นายบุญฤทธิ์ อินทุประภา) | คณะกรรมการ |
| ๓. หัวหน้างานวางแผนงบประมาณและพัฒนาบุคลากร | คณะกรรมการ |
| ๔. หัวหน้างานควบคุมการเดินรถ | คณะกรรมการ |
| ๕. สารวัตรงานยานสถานีบางซื่อ | คณะกรรมการ |
| ๖. นายวิชาญ ปีกอง (พนักงานควบคุมการเดินรถ ๘)
งานควบคุมการเดินรถแขวงแก่งคอย ๒
ศูนย์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ | คณะกรรมการ |
| ๗. นายเอก ยังพลจันทร์ (พนักงานควบคุมการเดินรถ ๘)
งานควบคุมการเดินรถแขวงขอนแก่น
ศูนย์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ | คณะกรรมการ |
| ๘. นายชัยยะ ศุภรัตน์ (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 |

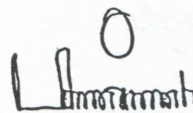
- | | |
|---|--------------------------|
| ๑๑.นายมนตรี มณีพันธ์ (พนักงานขบวนรถ ๗)
พนักงานรักษารถขบวน ๘๕/๘๖ (ข)
งานสถานีกรุงเทพ กองจัดการเดินรถเขต ๑
ศูนย์กรุงเทพ ปริณทลและภาคตะวันออก | คณะทำงาน |
| ๑๒.นายประภาส พรหมสุริยะวงศ์ (พนักงานขบวนรถ ๖)
พนักงานรักษารถขบวน ๑๖๗/๑๖๘ (ค)
งานเดินรถแขวงทุ่งสง กองจัดการเดินรถเขต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

ให้คณะทำงานฯ มีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้.-

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

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๓๗ เมษายน ๒๕๕๔



(นายณรินทร์ จันทรเดชา)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ

คำนำ

ด้วยปัจจุบันมีข้อบังคับ ระเบียบ และคำสั่งที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถที่ได้สั่งการให้ถือปฏิบัติอยู่เป็นจำนวนมาก มีทั้งที่ได้ยกเลิกไปแล้วและยังคงให้ถือปฏิบัติอยู่ ทำให้เกิดความสับสนในการปฏิบัติงานและไม่สะดวกในการศึกษาทบทวน

ฝ่ายการเดินรถ จึงได้จัดทำคู่มือการปฏิบัติงานนี้ เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานด้านการเดินรถในตำแหน่ง **พนักงานควบคุมการเดินรถ** ได้มีแนวทางและวิธีปฏิบัติงานที่ชัดเจน เป็นมาตรฐานเดียวกัน รวมถึงสะดวกต่อการศึกษาทบทวน อันจะส่งผลให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงานด้านการเดินรถ และภาพลักษณ์ที่ดีต่อการรถไฟฟ้า ต่อไป

คณะกรรมการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานฯ

ฝ่ายการเดินรถ

สารบัญ

หน้า

ภาค 1 การควบคุมการเดินรถ

วัตถุประสงค์ของการควบคุมการเดินรถ	1
พัฒนาการของการควบคุมการเดินรถ	1
- ระบบนายสถานีแขวงจัดหลัก	1
- ระบบโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ	1
- ระบบควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง	2
คำแนะนำเบื้องต้นเกี่ยวกับงานควบคุมการเดินรถ	4
- ความพร้อมของพนักงานควบคุมการเดินรถ	5
- จรรยาบรรณของพนักงานควบคุมการเดินรถ	5
บทบาทและขอบข่ายของการควบคุมการเดินรถในระบบโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ	5
- สถานภาพของพนักงานควบคุมการเดินรถแขวง	6
- อัตรากำลังของพนักงานควบคุมการเดินรถแขวง	6
- ผลัดการทำงาน of พนักงานควบคุมการเดินรถแขวง	6
- กำหนดเวลาทำงานของพนักงานควบคุมการเดินรถแขวง	6
- การส่งมอบหน้าที่ระหว่างพนักงานควบคุมการเดินรถแขวง	6
- เครื่องมือเครื่องใช้ของพนักงานควบคุมการเดินรถแขวง	7
- จำนวนชื่อและสังกัดของงานควบคุมการเดินรถแขวง	7
- เขตพื้นที่รับผิดชอบของงานควบคุมการเดินรถแขวง	8
- หน้าที่และความรับผิดชอบหลักของพนักงานควบคุมการเดินรถแขวงตาม ขตร.2549	9
หลักการปฏิบัติงานที่สำคัญ	10
- เมื่อเครื่องขอและให้ทางสะดวกขัดข้อง	10
- การเปลี่ยนหลัก	10
- การเปลี่ยนหลักเมื่อโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถขัดข้อง	13
- กรณีที่ขบวนรถต้องจอดรอทำขบวนเป็นเวลานาน	13
- กรณีมีรถจอดขวางในทางหลัก	14
- การจัดขบวนรถสินค้าระยะไกล	14
- การจัดขบวนรถในทางตอนภูเขา	14
- การแจ้งลำดับรถของขบวนรถสินค้าและขบวนรถรวม	14
- เวลารถไฟ	15
- ความเร็วสูงสุดของขบวนรถและการกดคันการใช้ความเร็วเกินพิกัด	16
- การควบคุมรถจักรและรถพ่วง	16

สารบัญ

	หน้า
- วิธีปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุขัดข้องหรือผิดปกติเกี่ยวกับการเดินรถ	19
- การแจ้งข่าวขบวนรถโดยสาร	20
- การประกาศเดินรถ, การหยุด และให้ขบวนรถผ่าน	21
- การประกาศปิด-เปิดทาง และลดความเร็วเพื่องานบำรุงทาง	22
- การบันทึกฝั่งควบคุมการเดินรถและการส่งแบบ ส.155 สอบสวนผู้เกี่ยวข้อง	23
- วิธีการส่งข่าว เครื่องมือส่งข่าวและการแจ้งข่าวทั่ว ๆ ไป	24
ปัญหาและอุปสรรคในการควบคุมการเดินรถ	25
- เกี่ยวกับรถจักรและรถพ่วง	25
- เกี่ยวกับทาง	25
- เกี่ยวกับเครื่องอุปกรณ์ในการเดินรถ	25
- ภัยธรรมชาติ	25
- บุคคล	25
- อื่น ๆ	25
ข้อบกพร่องของพนักงานควบคุมการเดินรถที่เกิดขึ้นเป็นอาชญา และสาเหตุ	26
ภาค 2 เหตุอันตราย	
ความหมาย	28
- อุบัติเหตุแก่บุคคล	28
- อุบัติเหตุต่อขบวนรถ	28
- อุบัติเหตุต่อรถจักร รถพ่วง ทาง สถานี โทรเลข โทรศัพท์ และเครื่องสัญญาณประจำที่	28
- อุบัติเหตุอื่นๆ	29
หน้าที่ของพนักงานรถไฟเกี่ยวกับเหตุอันตราย	29
- ระมัดระวัง	29
- รายงาน	29
- ช่วยเหลือ	29
- ป้องกัน	30
หน้าที่ของ ผคร. เกี่ยวกับเหตุอันตราย	31
การปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินเกี่ยวกับการเดินรถ	34
- กรณีสถานีไฟไหม้และเครื่องมือสื่อสารใช้การไม่ได้	34
- กรณีไม่มีนายสถานีปฏิบัติงานตามหน้าที่ ณ สถานีทางสะดวก	34
- กรณีขบวนรถเดินถึงสถานีปลายทางแล้ว แต่ไม่ได้รับสัญญาณอนุญาตให้ขบวนรถเข้าสู่สถานี	34
สาเหตุสำคัญของเหตุอันตราย	35

สารบัญ

หน้า

ภาค 3 กำหนดเวลาเดินรถ	36
บทนำ	36
ความหมายและขอบเขตเนื้อหา	36
องค์ประกอบของกำหนดเวลาเดินรถ	37
ขบวนรถ	37
- ประเภทของขบวนรถ	38
- การกำหนดหมายเลขขบวนรถ	39
- ความเร็วของขบวนรถ	39
ทาง	39
ภารกิจของขบวนรถ	40
การคำนวณเวลาวิ่งระหว่างสถานีของขบวนรถ	40
- การคำนวณโดยหาเวลาวิ่งเฉลี่ย	41
- การคำนวณโดยการจัดทำกำหนดเวลาเดินรถมาตรฐาน	42
การจัดส่งประกาศเดินรถ (ปตร.)	42
- ส่งทางโทรเลข (ใช้ส่งทางโทรสาร)	43
- ส่งทางคำสั่ง	43
การตอบรับคำสั่งประกาศเดินรถ (ปตร.)	43
ผู้มีอำนาจประกาศเดินขบวนพิเศษ	
ภาค 4 ขั้นตอนการปฏิบัติงาน	
การรับมือบอเวอร์ และการปฏิบัติงานประจำวัน	45
การบันทึกในผังควบคุมการเดินรถ	45
อำนาจการอนุญาตโดย ผคร.	46
อำนาจในการประกาศ และสั่งการโดย ผคร.	46
การสั่งเปลี่ยนหลัก	47
เมื่อโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถขัดข้อง และคืนดี	47
เมื่อขบวนรถมีการตัดรถ/รับรถ	47
การประกาศปิด-เปิดทาง กรณีไม่ฉุกเฉิน	48
เหตุอันตรายธรรมดา	48
- กรณีรถจักรชำรุดในเขตสถานี	48
- กรณีรถจักรชำรุดระหว่างทาง และกีดขวางการเดินรถ	48
- กรณีรถพ่วงในขบวนชำรุด	48
- กรณีทางชำรุด ขบวนรถไม่สามารถผ่านไปมาได้	48

สารบัญ

	หน้า
เหตุอันตรายสำคัญ หรือ ร้ายแรง	48
- กรณีขบวนรถตกราง, ขบวนรถชนยานพาหนะที่ถนนผ่านเสมอระดับ	48
ภาคผนวก	
สิ่งที่พนักงานควบคุมการเดินรถควรทราบ	52
เบอร์โทรศัพท์ (ทศท.) ผังควบคุมการเดินรถแขวงต่างๆ	53
การลดหน่วยลากจูงของรถจักรดีเซล	53
- กรณี TRACTION MOTOR (TM.) ชาร์ต	53
- กรณีเมื่อเครื่องยนต์ชาร์ต 1 เครื่อง	53
ความยาวรถโดยสารไม่รวมรถจักร	53
ประเภทของเครื่องกั้นถนน	54
ความยาวขบวนรถสินค้า/รถรวม	54
รถจักรดีเซลผ่านน้ำท่วมทาง	55
คำสั่งที่ควรทราบ	
คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/คด.2/020/2553 ลงวันที่ 22 ก.พ. 2553	57
เรื่อง กำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของพนักงานควบคุมการเดินรถ (พ.การเดินรถ 6,7) งานควบคุมการเดินรถแขวง	
- บันทึกกองเดินรถ ที่ ผค.242/2552 ลงวันที่ 27 ก.ค.2552	60
เรื่อง การตัดแบบ ส.155	
- คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/ตร.2/162 ลงวันที่ 11 พ.ย.2552	61
เรื่อง มอบอำนาจในการประกาศเดิน/งดเดินขบวนรถ (เพิ่มเติม)	
- คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/ตร.2/073 ลงวันที่ 22 มิ.ย.2553	63
เรื่อง อำนาจในการประกาศเดินขบวนรถพิเศษ, การคัดและมอบสำเนาโทรเลขประกาศเดิน หรือประกาศงดเดินขบวนรถพิเศษให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ	
- คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/ตร.2/049 ลงวันที่ 07 พ.ค.2553	66
เรื่อง กำหนดวิธีปฏิบัติเมื่อขบวนรถโดยสารล่าช้าและจำเป็นต้องส่งตติ	
- คำสั่งทั่วไปการรถไฟฯ ที่ ก.10/339 ลงวันที่ 19 ม.ค.2531	67
เรื่อง ระเบียบปฏิบัติเมื่อมีขบวนเสด็จพระราชดำเนินโดยรถยนต์พระที่นั่งทางถนนผ่านเสมอ ระดับทางรถไฟ	
- คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/ตร.2/011 ลงวันที่ 09 ก.พ.2553	72
เรื่อง การปฏิบัติเกี่ยวกับการลากจูงหรือดูแลขบวนรถที่หยุดอยู่ในตอน เนื่องจากรถจักร ทำขบวนขัดข้องหรือชาร์ต	

- คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/คด.2/019/2553 ลงวันที่ 22 ก.พ.2553	74
เรื่อง การแจ้งข่าวกรณีเมื่อเกิดเหตุอันตราย การประสานงานเหตุอันตราย และการแจ้งเวลา ขบวนรถที่เดินถึงหรือออกจากสถานีกรุงเทพ	
- คำสั่งทั่วไปฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/ตร.2/258 ลงวันที่ 01 ธ.ค.2546	77
เรื่อง กำหนดวิธีการปฏิบัติเกี่ยวกับการตรวจสอบรถพ่วงคันสุดท้ายเพิ่มเติม เพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุอันตราย	
- คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/อส.16/186/2552 ลงวันที่ 21 พ.ค.2552	79
เรื่อง กำหนดวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายศพ กรณีถูกรถไฟฟ้าทับหรือเฉี่ยวชนถึงแก่ความตาย	
- คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/ตร.2/159 ลงวันที่ 30 ต.ค.2552	83
เรื่อง กวดขันการปฏิบัติงานด้านการเดินรถเพื่อความปลอดภัย	
- คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/ตร.2/160 ลงวันที่ 24 ม.ค.2554	87
เรื่อง กวดขันการปฏิบัติงานด้านการเดินรถเพื่อความปลอดภัย	
- บันทึกฝ่ายการเดินรถ ที่ ผค.133/2553 ลงวันที่ 24 พ.ค.2553	93
เรื่อง กวดขันการแจ้งข่าวขบวนรถโดยสารล่าช้า	
- คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/อส.16/306 ลงวันที่ 24 ส.ค.2552	94
เรื่อง กวดขันการขวางปาขบวนรถ	
- คำสั่งทั่วไปการรถไฟฯ ที่ ก.137/2856 ลงวันที่ 10 มิ.ย.2546	95
เรื่อง การปฏิบัติในการลดความเร็วตั้งแต่ 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และตั้งแต่ 15 กิโลเมตรต่อชั่วโมงลงมา	
- คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/อส.16/173 ลงวันที่ 09 พ.ค.2548	96
เรื่อง กำหนดให้ขบวนรถสินค้าที่พ่วงรถ 8 ล้อทั้งขบวน ซึ่งพ่วงโบกี้ที่ประทับเครื่องหมาย รูปดาวสีเหลือง ในวงกลมพื้นสีดำ (รถ 4 ล้อเล็ก ทุกชนิด) พ่วงอยู่ท้ายขบวน ให้ใช้ความเร็วได้ตามปกติไม่เกิน 70 กม./ชม. เช่นเดิม	
- บันทึกฝ่ายการเดินรถ ที่ ผค.044/2554 ลงวันที่ 07 มี.ค.2554	97
เรื่อง การแจ้งเหตุเพิ่มเติม	
- คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/คด.2/018 ลงวันที่ 12 เม.ย.2554	99
เรื่อง การขึ้นวิทยุแจ้งข่าวขบวนรถโดยสาร, ขบวนรถขานเมืองเที่ยวขึ้นและเที่ยวลง	
- คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/ตร.2/055 ลงวันที่ 22 เม.ย.2554	100
เรื่อง โทรศัพท์ในโครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสงขัดข้องบ่อย เป็นเหตุให้ไม่สามารถทำการ Upload ข้อมูล และติดต่อสื่อสารกันทางโทรศัพท์คอมพิวเตอร์ได้ตามปกติ	

สารบัญ

	หน้า
บันทึกกองเดินรถ ที่ ผค.134/2553 ลงวันที่ 24 พ.ค.2553	101
เรื่อง เร่งรัดการแจ้งข้อมูลรถจักรดีเซลทำขบวนชำรุดและหมุนเวียนรถพ่วง	
บันทึกกองเดินรถ ที่ พ.2/อส.16/031 ลงวันที่ 27 ม.ค.2548	102
เรื่อง ตอบข้อหารือและชี้แจงคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/อส.16/509	
ลงวันที่ 26 พ.ย.2547	
คำสั่งเฉพาะฝ่ายการช่างกล ที่ ขก.1/2361/793 ลงวันที่ 23 ธ.ค.2553	103
เรื่อง กำหนดวิธีปฏิบัติในการใช้รถจักรชนิดเดียวกัน หรือต่างชนิดพ่วงต่อกันเป็นพหุ	
และไม่เป็นพหุทำขบวน	
คำสั่งฝ่ายการช่างกล ที่ ขก.1/2361/416 ลงวันที่ 22 ก.ค.2552	106
เรื่อง มาตรการป้องกันขบวนรถเลื่อนไหลออกจากสถานีซึ่งมีสภาพทางเป็นทางลาดชัน	
คำสั่งทั่วไป ที่ ก.86/2196 ลงวันที่ 19 เม.ย. 2527	108
เรื่อง กำหนดอัตราหน่วยลากจูง ความยาว และจำนวนเครื่องห้ามล้อ	
สำหรับรถสินค้า 4 ล้อ , 8 ล้อ , รถโดยสาร และล้อเลื่อนอื่นๆ	
คำสั่งทั่วไปการรถไฟฯ ที่ ก.269/5581 ลงวันที่ 21 ธ.ค.2541	120
เรื่อง การกำหนดอัตราลากจูงของรถจักรดีเซลทุกชนิดและจำนวนเครื่องห้ามล้อ	
สำหรับขบวนรถต่างๆ	
คำสั่งทั่วไปการรถไฟฯ ที่ ก.23/240 ลงวันที่ 18 ม.ค.2544	137
เรื่อง กำหนดหน่วยลากจูงของรถจักรฮิตาชิ เลขที่ 4501 – 4522 และรถจักร ยี.อี.เอ.	
เลขที่ 4523 – 4560 ให้ลากจูงขบวนรถโดยสารพิเศษ E & Q ได้ 450 หน่วย	
ในทางราบ เป็นกรณีพิเศษ	
คำสั่งทั่วไปการรถไฟฯ ที่ ก.510/7507 ลงวันที่ 2 ธ.ค.2548	138
เรื่อง กำหนดอัตราหน่วยลากจูงดีเซลของรถจักรดีเซลทุกชนิดและจำนวนเครื่องห้ามล้อ	
สำหรับขบวนรถต่างๆ (เพิ่มเติม)	
คำสั่งทั่วไปการรถไฟฯ ที่ ก.330/5745 ลงวันที่ 23 ธ.ค.2542	140
เรื่อง กำหนดอัตราหน่วยลากจูง ความยาว และจำนวนเครื่องห้ามล้อ	
สำหรับรถสินค้า 4 ล้อ , 8 ล้อ รถโดยสาร และล้อเลื่อนอื่นๆ (เพิ่มเติม)	
คำสั่งทั่วไปการรถไฟฯ ที่ ก.475/7342 ลงวันที่ 13 ธ.ค.2547	141
เรื่อง กำหนดอัตราหน่วยลากจูง ความยาว และจำนวนเครื่องห้ามล้อ	
สำหรับรถสินค้า 4 ล้อ , 8 ล้อ รถโดยสาร และล้อเลื่อนอื่นๆ (เพิ่มเติม)	
คำสั่งทั่วไปการรถไฟฯ ที่ ก.128/3490 ลงวันที่ 17 ส.ค.2535	142
เรื่อง เปลี่ยนแปลงความยาวของขบวนรถโดยสาร	

สารบัญ

	หน้า
- คำสั่งทั่วไปการรถไฟฯ ที่ ก.93/2193 ลงวันที่ 28 พ.ค. 2541 เรื่อง กำหนดความยาวของขบวนรถรวมและขบวนรถสินค้า	143
- คำสั่งทั่วไปการรถไฟฯ ที่ ก.32/759 ลงวันที่ 23 ก.พ. 2541 เรื่อง กำหนดหมายเลขขบวนรถ	144

ภาค 1

การควบคุมการเดินรถ

1. วัตถุประสงค์ของการควบคุมการเดินรถ

เพื่อควบคุม ติดตาม สั่งการและเร่งรัดการเดินรถให้เป็นไปตามสมุดกำหนดเวลาเดินรถ หรือ ประกาศเดินรถ

2. พัฒนาการของการควบคุมการเดินรถ

2.1 ระบบนายสถานีแขวงจัดหลัก

ระบบนี้เป็นต้นกำเนิดของการควบคุมการเดินรถ โดยกำหนดให้นายสถานีทางสะดวกบางแห่งรับผิดชอบในการติดตามความเคลื่อนไหวของขบวนรถ และสั่งการเปลี่ยนหลักเมื่อขบวนรถล่าช้าไม่สามารถหลักกันที่สถานีตามที่กำหนดไว้ในสมุดกำหนดเวลาเดินรถหรือประกาศเดินรถได้ นายสถานีแขวงจัดหลักจะมีพื้นที่และจำนวนสถานีในความรับผิดชอบตามความเหมาะสมโดยใช้เครื่องโทรเลขในการติดต่อประสานงาน

ในปัจจุบันระบบดังกล่าวยังคงใช้ในการเดินรถในทางสายแม่กลอง โดยถือปฏิบัติตามกฎข้อบังคับระเบียบการเดินสายแม่กลอง พ.ศ.2522 (ขตร.แอ.2522) แต่ได้นำเครื่องอินเตอร์คอมมาใช้เป็นเครื่องมือสื่อสาร ทำให้การติดต่อประสานงานสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น การเดินรถยังคงใช้ระเบียบตอนสมบูรณ์โดยอนุโลมตามข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ.2549 (ขตร.2549) นอกจากนั้นระบบนายสถานีแขวงจัดหลักยังถูกนำมาใช้เมื่อระบบโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถที่ใช้อยู่ในปัจจุบันขัดข้องใช้การไม่ได้อีกด้วย

2.2 ระบบโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ

ระบบโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ (TRAIN CONTROL TELEPHONE หรือที่เรียกย่อๆ ว่า TCT) เป็นระบบควบคุมการเดินรถที่ได้พัฒนาขึ้นเป็นครั้งแรกในประเทศภาคพื้นยุโรปและสหรัฐอเมริกาตั้งแต่อ่อนสมัยสงครามโลกครั้งที่สอง ต่อมาประเทศในทวีปเอเชียได้แก่ ญี่ปุ่น อินเดีย ปากีสถาน สหภาพพม่าและมาเลเซียได้นำไปใช้ในกิจการรถไฟของตน

สำหรับประเทศไทยได้ตระหนักถึงความสำคัญและประโยชน์ของการเดินรถระบบนี้เป็นอย่างดีโดยในปี พ.ศ. 2481 ได้จัดส่งเจ้าหน้าที่ฝ่ายการเดินรถระดับกลางผู้หนึ่ง ซึ่งต่อมาท่านผู้นี้ได้ดำรงตำแหน่ง *ผู้ว่าการรถไฟ* คือ พ.อ.แสง จุละจาริตต์ (ยศปัจจุบัน) เดินทางไปดูกิจการรถไฟของสหภาพพม่าและมาเลเซีย ในปี พ.ศ.2483 ได้ตกลงใจที่ใช้ระบบควบคุมการเดินรถดังกล่าวนี้แน่นอน ในปี พ.ศ.2484 ได้เริ่มดำเนินการอย่างจริงจัง โดยวางสายโทรศัพท์ไปยังเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ แต่เผชิญเกิดสงครามมหาเอเชียบูรพา เมื่อ 08 ธ.ค.2484 การดำเนินงานจึงต้องหยุดชะงักลงไป เมื่อสงครามสงบการรถไฟฯ จึงริ่ฟื้นดำเนินการใหม่ในปี พ.ศ.2486 โดยใช้เงินกู้จากธนาคารโลกงวดที่ 2 ส่วนหนึ่ง และจากเงินช่วยเหลืออีกส่วนหนึ่งจากองค์การบริหารวิเทศกิจแห่งสหรัฐอเมริกา (USOM) การดำเนินการได้กระทำต่อเนื่องกันตลอดมาจนเสร็จสิ้นทั้งระบบและสามารถเปิดใช้การได้ตั้งแต่วันที่ 20 พ.ย.2501 เป็นต้นมา

ระบบโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถที่ใช้อยู่ในปัจจุบันครอบคลุมพื้นที่กว้างขวางจากศูนย์ควบคุมการเดินรถแต่ละศูนย์ซึ่งเรียกว่า “งานควบคุมการเดินรถแขวง” มีพนักงานควบคุมการเดินรถแขวงเป็นผู้รับผิดชอบ ใช้ผู้ปฏิบัติงานจำนวนน้อย เป็นการเปลี่ยนแปลงโฉมหน้าจากระบบนายสถานีแขวงจัดหลักที่ใช้นายสถานีแขวงจัดหลักจำนวนมาก นอกจากนั้นการใช้เครื่องโทรศัพท์แทนการใช้เครื่องโทรเลข ทำให้การติดต่อสั่งการเป็นไปอย่างรวดเร็วกว่าเดิม พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงสามารถจะทราบความเคลื่อนไหวของขบวนรถที่กำลังเดินอยู่ได้อย่างถูกต้องกับความเป็นจริง การใช้ระบบโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถจึงเป็นผลดีดังนี้

2.2.1 ประหยัดค่าใช้จ่ายจากการที่สามารถลดจำนวนผู้ปฏิบัติงานด้านสถานีลงได้บางส่วน เช่น นายสถานีทางสะดวก เสมียนโทรเลข เป็นต้น

2.2.2 เพิ่มความจุของทาง จากการที่สามารถควบคุมการเดินรถได้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริง และขบวนรถเดินได้ตามกำหนดเวลามากขึ้น

2.2.3 เพิ่มประสิทธิภาพในการเดินรถ ลดค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการที่สามารถจัดหลักขบวนรถ หรือเปลี่ยนแปลงแก้ไขการเดินรถได้อย่างรวดเร็วทันต่อเหตุการณ์ ในกรณีที่ขบวนรถประสบปัญหาหรืออุปสรรคใดๆ ก็สามารถทราบข่าวและบรรเทาความเสียหายได้โดยเร็ว สำหรับขบวนรถในทางคู่สามารถเปลี่ยนแปลงการเดินรถระหว่างทางขึ้นกับทางล่องได้อย่างเหมาะสมและสะดวกรวดเร็วเช่นกัน

โทรศัพท์ควบคุมการเดินรถที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน นอกเหนือจากโทรศัพท์แบบมีสายที่ใช้อยู่เป็นส่วนใหญ่แล้ว ยังมีการใช้โทรศัพท์แบบไม่มีสายที่เรียกว่า “วิทยุโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ” ตาม ขตร. 2549 ข้อ 1 (43)

2.3 ระบบควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง (CENTRALIZED TRAFFIC CONTROL) หรือเรียกว่า CTC

เนื่องจากการเดินรถในเส้นทางภาคกลางซึ่งมีศูนย์กลางจากสถานีกรุงเทพมีขบวนรถเดินหนาแน่นเกินความจุของทาง ประกอบกับสัญญาณไฟสี เครื่องทางสะดวกและระบบโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถที่ใช้อยู่ยังไม่เหมาะสมกับสภาพการเดินรถ จึงเป็นสาเหตุส่วนหนึ่งที่ทำให้ขบวนรถล่าช้า และไม่สามารถเดินขบวนรถเพิ่มตามความต้องการได้

การรถไฟฯ จึงกำหนดให้มี “โครงการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณเส้นทางภาคกลาง” ใช้งบประมาณเป็นเงินประมาณ 1,400 ล้านบาท โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพในการเดินรถ เพิ่มความจุของทางขึ้นอีกประมาณ 50 เปอร์เซ็นต์ เพิ่มความปลอดภัยในการเดินรถ ตลอดจนเปลี่ยนแปลงระบบสัญญาณประจำให้เป็นมาตรฐานในระบบ 3 ท่า โดยดำเนินการดังต่อไปนี้

2.3.1 ติดตั้งระบบควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง (CENTRALIZED TRAFFIC CONTROL) มีพื้นที่ควบคุมตั้งแต่สถานีบางเขน-ลพบุรี ชุมทางบ้านภาชี-มาบะเภา หัวหมาก-ชะเชิงเทรา และบางบำหรุ-นครปฐม โดยมีศูนย์ควบคุมอยู่ที่อาคารควบคุมการเดินรถและโทรคมนาคมตั้งอยู่ที่บริเวณใกล้ปากทางเข้านิคมรถไฟ กม.11 ด้านป้ายหยุดรถนิคมรถไฟ กม.11

2.3.2 ติดตั้งสัญญาณไฟสีระบบ 3 ท่ามาตรฐานพร้อมประแจกลไฟฟ้าบังคับสัมพันธ์กันด้วยรีเลย์แทนสัญญาณไฟสีระบบ 2 ท่า และ 3 ท่า เดิมทุกสถานีในพื้นที่โครงการ และเพิ่มสัญญาณอัตโนมัติในตอน

ระหว่างสถานีทางสะดวกบางแห่ง เพื่อแบ่งตอนอัตโนมัติออกเป็น 2 หรือ 3 ตอน ทำให้สามารถปล่อยขบวนรถเข้าไปในตอนอัตโนมัติได้มากกว่า 1 ขบวนเป็นการเพิ่มความจุของทางและความคล่องตัวในการเดินรถ

2.3.3 ติดตั้งไฟตอน (TRACK CIRCUIT) ตลอดเส้นทางในพื้นที่โครงการ ซึ่งจะทำให้พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางทราบตำแหน่งของขบวนรถทุกขบวนได้โดยถูกต้องตลอดเวลา และสามารถควบคุมการเดินรถได้อย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับข้อเท็จจริงที่ขบวนรถเดินอยู่มากกว่าการควบคุมการเดินรถในระบบโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ เช่น สั่งการเปลี่ยนหลัก หรือให้ขบวนรถเดินเปลี่ยนทางเดินจากทางหนึ่งทางใดของทางคู่ไปยังอีกทางหนึ่ง เพื่อให้ขบวนรถที่เดินด้วยความเร็วสูงกว่าเดินก่อนขบวนรถที่ใช้ความเร็วต่ำกว่า เป็นต้น

2.3.4 ติดตั้งระบบการขอและให้ทางสะดวกโดยอัตโนมัติแทนเครื่องทางสะดวกสัมพันธ์กับสัญญาณประจำที่ ซึ่งระบบการขอและให้ทางสะดวกโดยอัตโนมัตินี้จะทำงานสัมพันธ์กับไฟตอน (TRACK CIRCUIT) ทำหน้าที่ตรวจสอบขบวนรถในตอนอัตโนมัติ เมื่อพนักงานควบคุมการเดินรถ ประสงค์จะเตรียมทางและปล่อยขบวนรถเข้าสู่ตอนอัตโนมัติ นั้นๆ สัญญาณประจำที่จะแสดงท่าอนุญาตหากทางในตอนอัตโนมัติสะดวกแล้วสำหรับขบวนรถที่เตรียมทางให้มัน

2.3.5 ติดตั้งระบบเตือนคนกั้นถนนผ่านเสมอระดับทาง โดยจะมีสัญญาณเตือนให้ทราบเมื่อขบวนรถได้เดินเข้ามาใกล้ถนนผ่านเสมอระดับทาง เพื่อจัดการปิดกั้นถนนให้ขบวนรถผ่าน ทำให้การปิดกั้นถนนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัยยิ่งขึ้น

2.3.6 ในช่วงทางคู่ระหว่างสถานีบางเขน-ชุมทางบ้านภาชี ได้จัดให้มีระบบการเดินรถสองทิศทาง (BI-DIRECTION) เพื่อให้ขบวนรถสามารถเปลี่ยนทิศทางเดินไปและมาร่วมกันในทางหนึ่งทางใดของทางคู่ได้ตามความเหมาะสม เมื่อขบวนรถล่าช้าหรือมีเหตุจำเป็นอื่นๆ โดยติดตั้งประแจเชื่อมระหว่างทางขึ้นและทางลงรวม 12 ชุด ที่สถานี 10 แห่ง

ขบวนรถที่เปลี่ยนทางเดินจากทางหนึ่งไปอีกทางหนึ่งจะมีสัญญาณประจำที่ติดตั้งไว้สำหรับขบวนรถนั้นเสมอ พนักงานขับรถเพียงแต่ปฏิบัติตามท่าและความหมายของสัญญาณประจำที่สำหรับขบวนรถของตนในทางที่เปลี่ยนไปเดินเท่านั้น เช่น เมื่อขบวนรถสินค้าเดินอยู่ในทางขึ้นและขบวนรถด่วนเดินตามมาในทางเดียวกัน พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางอาจสั่งให้ขบวนรถด่วนเปลี่ยนทางเดินไปเดินในทางลงที่สถานีทางสะดวกแห่งหนึ่งแห่งใดตามความเหมาะสม เพื่อให้ขบวนรถด่วนเดินขึ้นหน้าขบวนรถสินค้าไปแล้วให้ขบวนรถด่วนเปลี่ยนทางเดินมาเดินในทางขึ้นตามเดิมที่สถานีทางสะดวกที่เหมาะสม ลดความล่าช้าของขบวนรถสินค้าที่จะต้องถูกกักให้เดินตามหลังขบวนรถด่วนลงได้ เป็นต้น

2.3.7 ปรับปรุงย่านและติดตั้งระบบสัญญาณประจำที่ที่ด้านเหนือของสถานีชุมทางบ้านภาชี เพื่อให้ขบวนรถในทางสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือสามารถเดินเข้าออกสถานีได้ในเวลาเดียวกัน โดยไม่ต้องรอให้เข้าสู่สถานีครวละขบวน ลดความล่าช้าและทำให้การเดินรถที่สถานีชุมทางแห่งนี้คล่องตัวยิ่งขึ้น

2.3.8 ติดตั้งเครือข่ายโทรศัพท์อัตโนมัติเพิ่มเติม เพื่อให้การติดต่อระหว่างสถานี , ชุมกั้นถนนกับหน่วยงานต่างๆ ทั้งส่วนกลางและภูมิภาคเป็นไปโดยสะดวกและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น อีกทั้งติดตั้งโทรศัพท์ที่เสาสัญญาณประจำที่และตู้อุปกรณ์ข้างทาง เพื่อให้พนักงานขบวนรถและเจ้าหน้าที่ในส่วนภูมิภาคสามารถติดต่อกับสถานีและศูนย์ควบคุมการเดินรถได้เมื่อมีความจำเป็น

2.3.9 ในพื้นที่ตั้งแต่สถานีกรุงเทพ-ชุมทางบางซื่อ ยังคงควบคุมโดยงานควบคุมการเดินรถ แขวงกรุงเทพ 2 แต่ความเคลื่อนไหวของขบวนต่างๆ ในพื้นที่นี้จะปรากฏบนจอคอมพิวเตอร์ที่ศูนย์ควบคุมการเดินรถด้วย

รูปแบบการทำงาน

ในระบบควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง โดยปกติพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางจะเป็นผู้ควบคุมการเดินรถเองทั้งหมดจากศูนย์ควบคุมการเดินรถ โดยทำหน้าที่พนักงานควบคุมการเดินรถในการพิจารณาจัดหลักหรือเปลี่ยนทางเดินของขบวนรถ ทำหน้าที่นายสถานีทางสะดวกและคนคุมประแจฯ ในการเตรียมทางกลับประแจตลอดจนบังคับสัญญาณประจำที่ โดยใช้แผงควบคุมสัญญาณหรือใช้ KEY BOARD ของเครื่องคอมพิวเตอร์ที่ติดตั้งอยู่ที่โต๊ะสั่งการ พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางสามารถจะติดตามเคลื่อนไหวของขบวนรถตลอดจนสถานภาพของประแจและสัญญาณประจำที่ได้จากจอคอมพิวเตอร์บนโต๊ะสั่งการ

ในการสั่งการและการติดต่อกับผู้เกี่ยวข้องของพนักงานควบคุมการเดินรถทางโทรศัพท์จะถูกบันทึกไว้โดยเครื่องบันทึกเสียง การเคลื่อนไหวของขบวนรถ ตลอดจนสถานภาพของสัญญาณประจำที่ ประแจและระบบการขอและให้ทางสะดวกโดยอัตโนมัติจะถูกบันทึกไว้ในเครื่องคอมพิวเตอร์เพื่อเป็นหลักฐานในการตรวจสอบได้เมื่อต้องการ

ณ สถานีทางสะดวกทุกแห่ง จะมีแผงควบคุมสัญญาณไว้ให้นายสถานีทางสะดวกใช้ควบคุมเครื่องสัญญาณประจำที่เองได้ในกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น เช่น กรณีที่พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางประสงค์จะให้นายสถานีทางสะดวกควบคุมเองในการทำสับเปลี่ยนหรือประแจเกิดขัดข้องไม่สามารถกลับประแจจากศูนย์ควบคุมการเดินรถ หรือในกรณีที่จำเป็นต้องยกเลิกการเตรียมทางเมื่อทางไม่ถูกยกเลิกไปโดยอัตโนมัติ เป็นต้น การเปลี่ยนแปลงการควบคุมจากการควบคุมโดยศูนย์ควบคุมการเดินรถเป็นการควบคุมโดยแผงควบคุมสัญญาณที่สถานีทางสะดวก นายสถานีทางสะดวกจะต้องได้รับคำสั่งจากพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางเสียก่อนทุกครั้ง

ซึ่งการเดินรถในระบบควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางจะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ.2549 ข้อ 335 - 351

3. คำแนะนำเบื้องต้นเกี่ยวกับงานควบคุมการเดินรถ

งานควบคุมการเดินรถ เป็นงานที่มีความสำคัญต่อการเดินรถเป็นอย่างยิ่งเพราะในการเดินรถนั้น หากไม่มีการควบคุม , ติดตามและเร่งรัดการเดินขบวนรถแล้ว การเดินรถก็จะเกิดปัญหาและอุปสรรคได้ และขบวนรถก็ต้องล่าช้าไม่เป็นไปตามเวลาที่กำหนดไว้

พนักงานควบคุมการเดินรถ คือ ผู้ที่ทางการได้กำหนดหน้าที่ให้คอยควบคุม ติดตาม และสั่งการเร่งรัดขบวนรถในพื้นที่ควบคุมการเดินรถของตน เพื่อให้ขบวนรถต่างๆ เหล่านั้น เดินได้ตามเวลาที่กำหนดไว้ รวมทั้งมีอำนาจในการสั่งเปลี่ยนหลักขบวนรถหรือกักขบวนรถต่างๆ ในพื้นที่ควบคุมการเดินรถของตนตามความจำเป็นและเหมาะสม เมื่อขบวนรถต่างๆ เหล่านั้นเดินไม่ได้ตามเวลาที่กำหนดไว้

3.1 ความพร้อมของพนักงานควบคุมการเดินรถ

เนื่องจากงานควบคุมการเดินรถเป็นงานที่ต้องมีผู้ปฏิบัติต่อเนื่องกันไปตลอด 24 ชั่วโมง โดยเข้าปฏิบัติงานเป็นผลัดๆ ละ 6 ชั่วโมง , 8 ชั่วโมง หรือ 12 ชั่วโมง สุดแต่ความจำเป็นหมุนเวียนกันไปกลางวัน บ้าง กลางคืนบ้าง ดังนั้น ผู้ที่จะทำหน้าที่พนักงานควบคุมการเดินรถ จึงควรจะต้องเป็นผู้ที่มีสุขภาพร่างกายที่ แข็งแรง และที่สำคัญจะต้องไม่มีโรคประจำตัว ที่อาจเป็นอันตรายต่อชีวิตได้ เช่น โรคความดันโลหิตสูง โรคเบาหวาน เป็นต้น และเนื่องจากงานควบคุมการเดินรถเป็นงานที่ต้องใช้ความรู้ด้านการเดินรถ ตลอดจน ไหวพริบปฏิภาณในการแก้ไขงานด้านการเดินรถ ผู้ปฏิบัติงานจึงควรจะต้องหมั่นศึกษาหาความรู้ด้านการเดินรถ ตลอดเวลา เพื่อเก็บเป็นข้อมูลในการปฏิบัติงาน เพราะในการปฏิบัติงานนั้นสภาพการเดินรถในแต่ละวันอาจ แตกต่างกันไป ปัญหาต่างๆ จึงไม่เหมือนกัน การสั่งการแก้ไขสถานการณ์จะต้องรวดเร็วและเหมาะสม เพื่อให้ การเดินรถเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

พนักงานควบคุมการเดินรถจึงพึงปฏิบัติดังต่อไปนี้ :-

- จะต้องได้รับการพักผ่อนที่เพียงพอก่อนเข้าปฏิบัติหน้าที่
- จะต้องกล้าตัดสินใจและมีความเป็นผู้นำ
- จะต้องมีความรู้ในระเบียบ , คำสั่งต่างๆ เกี่ยวกับการเดินรถเป็นอย่างดี
- จะต้องให้คำปรึกษาต่อ นสน. ได้
- จะต้องมาถึงที่ทำงานก่อนเวลาปฏิบัติงานอย่างน้อย 30 นาที เพื่อตรวจสอบ หรือศึกษาคำสั่งต่างๆ และวางแผนการปฏิบัติงานต่อจาก ผคร. เวก่อน

3.2 จรรยาบรรณของพนักงานควบคุมการเดินรถ

- ต้องไม่กระทำความผิดอย่างหนึ่งอย่างใดให้เป็นเหตุหรืออาจเป็นเหตุให้เกิด การเสียหายหรือเสียเวลาแก่ขบวนรถหรือการเดินรถ (ขตร.2549 ข้อ 180 (5))
- การพูดจาและการสั่งงานของ ผคร. ให้ใช้วาจาสุภาพในการปฏิบัติงานให้ความ รมณ์ระวังควบคุมอารมณ์แม้จะถูกยั่ว

ในกรณี นสน. เสนอข้อคิดเห็นในการปฏิบัติงานให้ฟังโดยสุภาพ ส่วนจะปฏิบัติหรือไม่ เป็นอีกเรื่องหนึ่ง หากปฏิบัติไม่ได้ควรชี้แจงเหตุผลให้ผู้เสนอทราบ เพื่อสร้างความเข้าใจที่ดีต่อกันและ เป็นกำลังใจแก่ผู้เสนอที่ได้เห็นข้อเสนอได้รับความสนใจแม้จะไม่มีการปฏิบัติ (บันทึกกองเดินรถ ที่ ผค. 329/25 ลง 30 ก.ย. 2525)

4. บทบาทและขอบข่ายของการควบคุมการเดินรถในระบบโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ

เนื่องจากระบบโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถมีบทบาทและขอบข่ายครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ ที่เปิดการเดินรถ จึงใคร่กล่าวถึงแง่มุมต่างๆ เพื่อให้ได้ทราบถึงภาระหน้าที่ความรับผิดชอบของพนักงาน ควบคุมการเดินรถแขวง ตลอดจนผู้เกี่ยวข้องในระบบนี้ อันจะเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานและการติดต่อ ประสานงาน ซึ่งจะเป็นผลให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัยส่งผลดีต่อการรถไฟฟ้า โดยส่วนรวมต่อไป

ทั้งนี้ สำหรับพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางที่มีบทบาทที่จะต้องรับผิดชอบโดยอนุโลม
ทำนองเดียวกับพนักงานควบคุมการเดินรถแขวงด้วย

4.1 สถานภาพของพนักงานควบคุมการเดินรถแขวง

พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงมีฐานะเป็นพนักงานชั้นหัวหน้างานปฏิบัติงานควบคุมกับ
พนักงานควบคุมการเดินรถ 6 หรือ 7

4.2 อัตรากำลังของพนักงานควบคุมการเดินรถแขวง

งานควบคุมการเดินรถแขวงหนึ่งๆ ประกอบด้วย พนักงานควบคุมการเดินรถ 8 หรือ
9 จำนวน 3 หรือ 4 นาย สุดแต่จำนวนผลการดำเนินงานของงานควบคุมการเดินรถแขวงนั้น ในจำนวนนี้
ให้มีหัวหน้าพนักงานควบคุมการเดินรถหนึ่งนาย ปฏิบัติงานทางด้านธุรการ ซึ่งจะได้รับการแต่งตั้งเป็น
การภายในโดยการสั่งการของผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ

4.3 ผลัดการทำงานของพนักงานควบคุมการเดินรถแขวง

งานควบคุมการเดินรถทุกแห่งจัดผลัดการทำงานเป็น 3 ผลัด มีกำหนดเวลาทำงาน
ผลัดละ 8 ชั่วโมง ยกเว้นงานควบคุมการเดินรถแขวงกรุงเทพ 4 , แก่งคอย 1 , นครสวรรค์ , อุตรดิตถ์ , หัวหิน ,
ชุมพร และทุ่งสง จัดผลัดการทำงานเป็น 4 ผลัด มีกำหนดเวลาทำงานผลัดละ 6 ชั่วโมง

4.4 กำหนดเวลาทำงานของพนักงานควบคุมการเดินรถแขวง

สัปดาห์หนึ่งทำงาน 5 วัน หยุด 2 วัน ในวันที่ 6 และ 7 ของสัปดาห์ หากมาทำงานก็
จะได้รับสิทธิเบิกค่าทำงานในวันหยุดตาม กม. แรงงานด้วย ไม่ว่าจะจัดผลัดการทำงานเป็นกี่ผลัด กำหนดเวลา
ทำงานผลัดแรก เริ่มตั้งแต่เวลา 00.00 น. เป็นต้นไป

ผลัดที่จัดการทำงานเป็น 3 ผลัด กำหนดเวลาทำงานเป็นดังนี้

00.00 – 08.00 , 08.00 – 16.00 , 16.00 – 24.00 น.

ผลัดที่จัดการทำงานเป็น 4 ผลัด กำหนดเวลาทำงานเป็นดังนี้

00.00 – 06.00 , 06.00 – 12.00 , 12.00 – 18.00 , 18.00 – 24.00 น.

โดยทุกผลัดต้องมารับมอบหมายหน้าที่ก่อนเวลาเริ่มต้นปฏิบัติงานไม่น้อยกว่า 30 นาที
เมื่อหมดหน้าที่แล้วต้องทำกิจต่างๆ ให้เสร็จเสียก่อนจึงกลับได้ (ขตร.2549 ข้อ 327 (1) และคำสั่งฝ่ายการเดินรถ
ที่ พ.2/คด.2/26 ลง 26 มี.ค.2503) และระหว่างเวลาทำงานห้ามพนักงานควบคุมการเดินรถ 6 หรือ 7 ปฏิบัติงาน
แทนนานเป็นชั่วโมง

4.5 การส่งมอบหน้าที่ระหว่างพนักงานควบคุมการเดินรถแขวง

การรับส่งมอบหน้าที่ระหว่างพนักงานควบคุมการเดินรถด้วยกันต้องบันทึกงานที่
ยังไม่เสร็จหรือเพิ่งเริ่มแต่ยังไม่มีคำสั่งงานให้เวรถัดไปทราบไว้เพื่อเป็นหลักฐานในการดำเนินงานต่อไป
(ขตร.2549 ข้อ 327 (12))

4.6 เครื่องมือเครื่องใช้ของพนักงานควบคุมการเดินรถแขวง

- ผังกำหนดเวลาเดินรถ
- ปุ่มกดสั่งการ
- กระบอกพูดสั่งการ
- สวิตช์เท้า
- เครื่องโทรศัพท์ภายในของ รฟ.
- ผังควบคุมการเดินรถ
- นาฬิกา
- เครื่องโทรพิมพ์
- เครื่องรับ – ส่งวิทยุ
- โทรศัพท์ฉุกเฉิน
- สมุดสั่งการเปลี่ยนหลัก
- สมุดลำดับรถ
- บัญชีสำรวจรถ
- แบบ ส.155
- สมุดบันทึกมอบหมายงานที่ยังไม่เสร็จหรือเพิ่งเริ่ม เพื่อมอบหมายเวรผลัดถัดไป
- WHITE BOARD สำหรับบันทึกเหตุการณ์ประจำวันเพื่อกันลืมและสังเกตเห็นได้โดยง่าย
- เครื่องเขียน ได้แก่ ดินสอดำ ยางลบ ปากกาสีดำหรือสีน้ำเงิน และสีแดง ไม้บรรทัด สามเหลี่ยม หรือ ไม้โปรแทรกเตอร์

4.7 จำนวน ชื่อและสังกัดของงานควบคุมการเดินรถแขวง

ในปัจจุบันมีงานควบคุมการเดินรถแขวงจำนวน 15 แขวง ดังต่อไปนี้ :-

- งานควบคุมการเดินรถแขวงกรุงเทพ 1
- งานควบคุมการเดินรถแขวงกรุงเทพ 2
- งานควบคุมการเดินรถแขวงกรุงเทพ 3
- งานควบคุมการเดินรถแขวงกรุงเทพ 4
- งานควบคุมการเดินรถแขวงแก่งคอย 1
- งานควบคุมการเดินรถแขวงแก่งคอย 2
- งานควบคุมการเดินรถแขวงนครราชสีมา
- งานควบคุมการเดินรถแขวงขอนแก่น
- งานควบคุมการเดินรถแขวงนครสวรรค์
- งานควบคุมการเดินรถแขวงอุตรดิตถ์
- งานควบคุมการเดินรถแขวงลำปาง

- งานควบคุมการเดินรถแขวงหัวหิน
- งานควบคุมการเดินแขวงชุมพร
- งานควบคุมการเดินรถแขวงทุ่งสง
- งานควบคุมการเดินรถแขวงหาดใหญ่

4.8 เขตพื้นที่รับผิดชอบของงานควบคุมการเดินรถแขวง

- งานควบคุมการเดินรถแขวงกรุงเทพ 1 มีเขตพื้นที่รับผิดชอบจากสถานีชุมทางบางซื่อ – ธนบุรี-ราชบุรี-น้ำตก-สุพรรณบุรี (ไม่รวมสถานีชุมทางบางซื่อ) ระยะทาง 323 กม. จำนวนสถานี 33 สถานี เปิดดำเนินการเมื่อ 1 มีนาคม 2502
- งานควบคุมการเดินรถแขวงกรุงเทพ 2 มีเขตพื้นที่รับผิดชอบจากสถานีชุมทางบางซื่อ-กรุงเทพ-มักกะสัน-แม่น้ำ-อรัญประเทศ ระยะทาง 267 กม. จำนวนสถานี 36 สถานี เปิดดำเนินการเมื่อ 10 กันยายน 2501
- งานควบคุมการเดินรถแขวงกรุงเทพ 3 มีเขตพื้นที่รับผิดชอบจากสถานีชุมทางบางซื่อ-ลพบุรี (ไม่รวมสถานีชุมทางบางซื่อ) ระยะทาง 124 กม. จำนวนสถานี 21 สถานี เปิดดำเนินการเมื่อ 20 มิถุนายน 2501
- งานควบคุมการเดินรถแขวงกรุงเทพ 4 มีเขตพื้นที่รับผิดชอบจากสถานีฉะเชิงเทรา-สัตหีบ-แหลมฉบัง (ไม่รวมสถานีฉะเชิงเทรา) ระยะทาง 124 กม. จำนวนสถานี 9 สถานี เปิดทำการ เมื่อ 16 ตุลาคม 2534
- งานควบคุมการเดินรถแขวงแก่งคอย 1 มีพื้นที่รับผิดชอบจากสถานีชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา (ไม่รวมสถานีชุมทางบ้านภาชี , นครราชสีมา) ระยะทาง 184 กม. จำนวนสถานี 28 สถานี เปิดดำเนินการเมื่อ 1 พฤศจิกายน 2501
- งานควบคุมการเดินรถแขวงแก่งคอย 2 มีพื้นที่รับผิดชอบจากสถานีชุมทางแก่งคอย-ชุมทางบัวใหญ่ (ไม่รวมสถานีชุมทางแก่งคอยและชุมทางบัวใหญ่) ระยะทาง 250 กม. จำนวนสถานี 14 สถานี เปิดดำเนินการเมื่อ 16 ตุลาคม 2535
- งานควบคุมการเดินรถแขวงนครราชสีมา มีเขตพื้นที่รับผิดชอบจากสถานี นครราชสีมา-อุบลราชธานี ระยะทาง 301 กม. จำนวนสถานี 38 สถานี เปิดดำเนินการเมื่อ 5 ตุลาคม 2501
- งานควบคุมการเดินรถแขวงขอนแก่นมีเขตพื้นที่รับผิดชอบจากสถานีชุมทางถนนจิระ-หนองคาย (ไม่รวมสถานีชุมทางถนนจิระ) ระยะทาง 357 กม. จำนวนสถานี 35 สถานี เปิดดำเนินการเมื่อ 10 กันยายน 2501
- งานควบคุมการเดินรถแขวงนครสวรรค์ มีเขตพื้นที่รับผิดชอบจากสถานีลพบุรี-ชุมแสง (ไม่รวมสถานีลพบุรี) ระยะทาง 148 กม. จำนวนสถานี 22 สถานี เปิดดำเนินการเมื่อ 15 พฤษภาคม 2502

- งานควบคุมการเดินรถแขวงอุดรดิตถ์ มีเขตพื้นที่รับผิดชอบจากสถานีชุมแสง- ศีลาอาสน์ (ไม่รวมสถานีชุมแสง) และจากสถานีชุมทางบ้านดารา-สวรรคโลก ระยะทาง 208 กม. จำนวนสถานี 30 สถานี เปิดดำเนินการเมื่อ 25 เมษายน 2502
- งานควบคุมการเดินรถแขวงลำปาง มีเขตพื้นที่รับผิดชอบจากสถานีศิลาอาสน์ - เชียงใหม่ (ไม่รวมสถานีศิลาอาสน์) ระยะทาง 264 กม. จำนวนสถานี 28 สถานี เปิดดำเนินการเมื่อ 25 เมษายน 2502
- งานควบคุมการเดินรถแขวงหัวหิน มีเขตพื้นที่รับผิดชอบจากสถานีราชบุรี- บางสะพานใหญ่ (ไม่รวมสถานีราชบุรี) ระยะทาง 275 กม. จำนวนสถานี 34 สถานี เปิดดำเนินการเมื่อ 1 มีนาคม 2502
- งานควบคุมการเดินรถแขวงชุมพรมีเขตพื้นที่รับผิดชอบจากสถานีบางสะพานใหญ่- สุราษฎร์ธานี-คีรีรัฐนิคม (ไม่รวมสถานีบางสะพานใหญ่) ระยะทาง 290 กม. จำนวน สถานี 34 สถานี เปิดดำเนินการเมื่อ 25 พฤศจิกายน 2502
- งานควบคุมการเดินรถแขวงทุ่งสง มีเขตพื้นที่รับผิดชอบจากสถานีสุราษฎร์ธานี- พัทลุง-นครศรีธรรมราช-กันตัง (ไม่รวมสถานีสุราษฎร์ธานี) ระยะทาง 339 กม. จำนวนสถานี 38 สถานี เปิดดำเนินการเมื่อ 25 พฤศจิกายน 2502
- งานควบคุมการเดินรถแขวงหาดใหญ่ มีเขตพื้นที่รับผิดชอบจากสถานีพัทลุง- ปาดังเบซาร์-สุโขทัย-ลก (ไม่รวมสถานีพัทลุง) ระยะทาง 341 กม. จำนวนสถานี 44 สถานี เปิดดำเนินการเมื่อ 1 ธันวาคม 2502

4.9 หน้าที่และความรับผิดชอบหลักของพนักงานควบคุมการเดินรถแขวง ตาม ขตร.2549

หน้าที่และความรับผิดชอบของพนักงานควบคุมการเดินรถแขวง มีกำหนดไว้ตาม ขตร.2549 ข้อ 327 ดังนี้

4.9.1 ควบคุม ติดตาม สั่งการและเร่งรัดการเดินรถแต่ละขบวนไปยังสถานีทางสะดวก เพื่อให้เป็นไปตามสมุดกำหนดเวลาเดินรถหรือประกาศเดินรถ โดยการใช้เครื่องโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถและ จัดทำผังควบคุมการเดินรถทุกขบวนประจำวันนั้น

4.9.2 มีอำนาจหน้าที่สั่งเปลี่ยนหลักขบวนรถต่างๆ แต่ผู้เดียวในเมื่อปรากฏว่าช้าหรือ สังกักขบวนรถตามความเหมาะสมเมื่อจำเป็นเฉพาะในพื้นที่ควบคุมการเดินรถแขวงของตน

4.9.3 เมื่อขบวนรถออกจากแขวงควบคุมการเดินรถของตนแล้วต้องรีบแจ้งให้พนักงาน ควบคุมการเดินรถแขวงถัดไปทราบตามข้อความดังต่อไปนี้

- เลขที่ขบวนรถ
- ชนิดและเลขที่ของรถพ่วง เป็นรถภาระ เหมาะหลัง สินค้าชนิดใด เปล่า ชำรุด จำนวนหน่วย ลากจูง ความยาวของขบวนรถ พร้อมทั้งแจ้งว่าส่งจากสถานีต้นทางถึงปลายทางสถานีได้ด้วย
- นามพนักงานรถจักรและพนักงานรถพ่วงพร้อมนามสกุล
- เวลาที่แท้จริงเมื่อขบวนรถออกจากสถานีปลายทางควบคุมการเดินรถของตน

4.9.4 แจ้งข่าวขบวนรถล่าช้าให้นายสถานี สารวัตรรถจักรและผู้เกี่ยวข้องทราบถึงความล่าช้าของขบวนรถเมื่อมีความจำเป็น

4.9.5 ประสานงานกับพนักงานควบคุมการเดินรถแขวงข้างเคียงอย่างใกล้ชิดตลอดเวลา

4.9.6 เมื่อได้ทราบว่ามีเหตุอันตรายเกิดขึ้นต้องประสานงานกับสารวัตรเดินรถ สารวัตรรถจักร สารวัตรบำรุงทาง และผู้เกี่ยวข้องเพื่อสั่งงานเกี่ยวกับการเดินรถและอื่นๆ ตามความจำเป็นทันที

4.9.7 สั่งจ่าย ปลด และพ่วงรถโดยสารและหรือรถสินค้าตามสถานีปลายทางตามคำสั่งของผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ หรือผู้ซึ่งผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถได้มอบอำนาจให้

4.9.8 มีอำนาจสั่งขบวนรถสินค้า ขบวนรถพิเศษสินค้า ขบวนรถซึ่งผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถอนุญาตให้รับรถเปล่าหรือรถบรรทุกไปทำการขนขึ้นหรือขนลงตามทางในต่อนระหว่างสถานีทางสะดวก ซึ่งใช้เวลาทำการไม่เกิน 15 นาที

4.9.9 ประกาศขยายเวลาหรือลดเวลาขบวนรถงานในเมื่อขบวนรถงานนั้นทำการเสร็จก่อนเวลาได้ตามความเหมาะสม

4.9.10 ต้องรับผิดชอบต่อคำสั่งใดๆ ตามที่ได้สั่งการไปแล้ว

4.9.11 ต้องมารับมอบหน้าที่ก่อนเวลาไม่น้อยกว่า 10 นาที และเมื่อหมดหน้าที่แล้วต้องทำกิจต่างๆ ให้เสร็จเสียก่อนจึงกลับได้

4.9.12 การรับส่งมอบหมายหน้าที่ระหว่าง พนักงานควบคุมการเดินรถด้วยกันนั้นต้องบันทึกงานที่ยังไม่เสร็จหรือเพิ่งเริ่มแต่ยังไม่มีการสั่งงานให้ทราบไว้เพื่อเป็นหลักฐานการดำเนินการต่อไป

สำหรับหน้าที่และความรับผิดชอบของพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางได้กำหนดไว้โดยเฉพาะตาม ขตร.2549 ข้อ 353

5. หลักการปฏิบัติงานที่สำคัญ

นอกเหนือจากหน้าที่โดยเฉพาะดังได้กล่าวมาข้างต้น พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงยังถูกกำหนดให้ปฏิบัติหน้าที่ต่างๆ ตลอดจนปฏิบัติงานเกี่ยวข้องและสัมพันธ์กับเจ้าหน้าที่อื่นตาม ขตร.2549 ข้อ 79 (1) (2), 87, 88 , 114 (3), 119 (6), 134 , 139 (3) , 170 , 180 (5), 189 , 226 , 266 (2) (3) , 267, 268 269 , 270 , 305 , 306 , 308 , 312 , 313 , 314 (4) , 325 (3) , 328 , 329 , 330 , 331 , 332 , 333 และคำสั่งต่างๆ ดังจะกล่าวในลำดับต่อไป

5.1 เมื่อเครื่องขอและให้ทางสะดวกขัดข้อง

เมื่อได้รับแจ้งจาก นสน. ว่าเครื่องโทรศัพท์ , เครื่องตราทางสะดวก หรือเครื่องทางสะดวกขัดข้องให้รีบแจ้ง นตส. ไปทำการแก้ไขโดยเร็ว (ขตร.2549 ข้อ 79 (1) (2) และข้อ 88)

5.2 การเปลี่ยนหลัก

5.2.1 มีอำนาจหน้าที่สั่งเปลี่ยนหลักขบวนรถต่างๆ แต่ผู้เดียวเมื่อปรากฏการล่าช้าหรือสั่งกักขบวนรถตามความเหมาะสมเมื่อจำเป็นเฉพาะในพื้นที่ควบคุมการเดินรถแขวงของตน (ขตร.2549 ข้อ 327 (2))

5.2.2 ให้บันทึกการสั่งการเปลี่ยนหลักต่อผู้เกี่ยวข้องโดยมีหลักฐาน ต้องตรวจสอบและสั่งการให้นายสถานีทางสะดวกมอบใบเปลี่ยนหลักให้กับพนักงานรักษารถและพนักงานขับรถ

หากพนักงานรักษารถและพนักงานขับรถไม่ได้รับใบเปลี่ยนหลักจากนายสถานี ทางสะดวกที่ขบวนรถกำหนดจะต้องหยุดเป็นครั้งสุดท้ายก่อนจะถึงสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลักกันใหม่ ต้องสั่งการให้นายสถานีทางสะดวกแรกก่อนที่ขบวนรถจะถูกกักไว้หลักออกใบเปลี่ยนหลักให้และต้องติดตามผลการมอบใบเปลี่ยนหลักนี้จากนายสถานีทางสะดวกนั้น

หากพนักงานรักษารถและพนักงานขับรถไม่ได้รับใบเปลี่ยนหลักจากนายสถานี ทางสะดวกก่อนที่ขบวนรถจะถูกกักไว้หลัก ต้องรีบสั่งการให้นายสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลักจัดการป้องกันอันตราย โดยส่งพนักงานพร้อมด้วยธงแดงออกไปแสดงที่หลักเขตสถานีหรือสัญญาณเข้าเขตนอกหรือสัญญาณเข้าเขตใน (เมื่อไม่มีสัญญาณเข้าเขตนอก) ทางด้านที่ขบวนรถจะเข้ามาถึงเพื่อมอบใบเปลี่ยนหลัก (ตาม ขตร.2549 ข้อ 331)

5.2.3 หมตอำนาจและหน้าที่ในการสั่งการเปลี่ยนหลักขบวนรถเฉพาะคราวเมื่อผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถหรือเจ้าหน้าที่ผู้ใดผู้หนึ่งซึ่งผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถได้มอบอำนาจให้ เห็นควรจะสั่งการเปลี่ยนหลัก ซึ่งพนักงานควบคุมการเดินรถได้ส่งไปแล้ว (ตาม ขตร.2549 ข้อ 334)

5.2.4 การสั่งเปลี่ยนหลักหรือกักขบวนรถใดไว้เดินตามหลังให้พิจารณาถึงหลักการและข้อยกเว้นดังต่อไปนี้ :-

5.2.4.1 หลักการ

- (1) ให้ยึดหลักความเหมาะสมและต้องมีเหตุผลเพียงพอ
- (2) การสั่งเปลี่ยนหลักขบวนรถเดียวกันหลายครั้งจะทำให้ขบวนรถต้องหยุดรับใบเปลี่ยนหลักทุกครั้ง และเป็นเหตุให้ขบวนรถเสียเวลาเพิ่มขึ้นจะต้องมีเหตุผลจำเป็นอย่างแท้จริง
- (3) ถ้าไม่มีเหตุผลเหมาะสมและเพียงพอให้ยึดหลักความสำคัญของขบวนรถโดยให้ขบวนรถที่มีความสำคัญน้อยรอหลักขบวนรถที่มีความสำคัญสูงกว่าตามลำดับความสำคัญที่ได้กำหนดไว้ ดังนี้

ประเภท 1	ขบวนรถพิเศษช่วยอันตราย (เฉพาะเที่ยวออกไปทำงาน)
ประเภท 2	ขบวนรถด่วนพิเศษ , ขบวนรถด่วน , ขบวนรถด่วนดีเซลราง (ปรับอากาศ) และขบวนรถชานเมือง (เที่ยวเข้า กท. ธบ.) ขบวนรถเร็ว , ขบวนรถนำเที่ยว , ขบวนรถตู้สินค้า (คอนเทนเนอร์) ขบวนรถก๊าซ , ขบวนรถน้ำมันดิบ (ทั้งเที่ยวไป – เที่ยวกลับ)
ประเภท 3	ขบวนรถโดยสารธรรมดา, ขบวนรถปูนซีเมนต์ผง ขบวนรถตรวจสภาพทาง (อี. เอ็ม. 80) ขบวนรถพิเศษของการรถไฟฯ
ประเภท 4	ขบวนรถสินค้าด่วน, ขบวนรถรวม ขบวนรถพิเศษสินค้า และขบวนรถสินค้า ขบวนรถพิเศษชาน และขบวนรถงาน

(3.1) ในการสั่งเปลี่ยนหลักขบวนรถต่างๆ ในประเภทเดียวกันให้ถือความสำคัญของขบวนรถในเที่ยวเข้า กท. ธบ. มีความสำคัญเหนือกว่าในการจัดหลักเสมอ

(3.2) ถ้ามีความจำเป็นจะต้องกักขบวนรถด่วนหรือขบวนรถเร็วไว้รอหลักขบวนรถต่างๆ ที่มีความสำคัญน้อยกว่าให้กักขบวนรถด่วนไว้รอหลักได้ไม่เกิน 6 นาที และกักขบวนรถเร็วได้ไม่เกิน 10 นาที แต่ทั้งนี้จะต้องคำนวณและวางแผนไว้ด้วยว่า ขบวนรถด่วนหรือขบวนรถเร็วที่ถูกกักไว้รอหลักนั้นจะต้องสามารถทำเวลาชดเชยได้

(3.3) ให้ นสน. ทางสะดวก ตลอดจนผู้เกี่ยวข้องทั้งหมดถือปฏิบัติในการแจ้งเวลาขบวนรถ การรับคำสั่งเปลี่ยนหลัก การมอบใบเปลี่ยนหลัก การหลักขบวนรถ และตลอดจนการปฏิบัติอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการเดินรถให้เป็นไปตามคำสั่งและระเบียบข้อบังคับที่กำหนดไว้โดยเคร่งครัด อย่าให้ขบวนรถต้องเกิดการล่าช้าโดยไม่จำเป็นได้เป็นอันขาด

(3.4) การเดินขบวนรถพิเศษเป็นครั้งคราว ให้กองเดินรถสั่งการให้ถือปฏิบัติเกี่ยวกับอันดับความสำคัญได้ตามความเหมาะสม (คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/คต.2/079 ลง 24 ก.ค.2529)

5.2.4.2 ข้อยกเว้น

(1) ห้ามกักขบวนรถพิเศษช่วยอันตราย (เฉพาะเที่ยวออกไปทำงาน) ขบวนรถงานซึ่งประกาศเดินเพื่อซ่อมทางขาดเป็นการด่วนและขบวนรถพิเศษโดยสารไว้รอหลักขบวนรถใด (คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/คต.2/39 ลง 5 มิ.ย. 2521)

(2) ห้ามกักขบวนรถขานเมืองช่วงเช้าเช้า กท. โดยให้ถือความสำคัญการจัดหลักเป็นอันดับหนึ่ง (คำสั่งกองเดินรถ เลขที่ ผค.276/32 ลง 2 พ.ค.2532)

5.2.5 ให้ใช้เลขที่คำสั่งเปลี่ยนหลักเป็นวันๆ ไปโดยเริ่มเลขที่ 1 ตั้งแต่เวลา 00.01 น. ไปสิ้นสุดเวลา 24.00 น. เมื่อขึ้นวันใหม่ให้ใช้เลขที่ 1 ใหม่

5.2.6 ในกรณีที่ขบวนรถในแขวงควบคุมการเดินรถใดล่าช้า จากการคำนวณปรากฏผลว่า จะต้องเปลี่ยนหลักใหม่ จะเป็นสถานีปลายแขวง , แขวงข้างเคียง หรือในแขวงที่ขบวนรถล่าช้า

ผคร. ที่มีขบวนรถล่าช้าต้องรีบแจ้งแขวงข้างเคียงทราบ ถ้าต้องสั่งเปลี่ยนหลักในแขวงเดิมก็ให้ผคร. แขวงเดิมพิจารณาสั่งการต่อไป ถ้าต้องสั่งเปลี่ยนหลักในแขวงที่ขบวนรถล่าช้า ให้แจ้งแขวงข้างเคียงหรือแขวงเดิมสั่งเปลี่ยนหลักมาไว้ที่สถานีปลายแขวงก่อน แล้วให้แขวงที่ขบวนรถล่าช้าสั่งเปลี่ยนหลักในแขวงของตนตามความเหมาะสม

5.2.7 ในกรณีที่มีการสั่งเปลี่ยนหลักไปแล้ว ต่อมาได้สั่งเปลี่ยนแปลงการเปลี่ยนหลักใหม่ให้นสน. ที่มีหน้าที่ต้องมอบใบเปลี่ยนหลักในเรื่องการมอบใบเปลี่ยนหลักทุกครั้ง เพื่อป้องกันเหตุอันตรายอันเนื่องมาจาก พxr. พรร. ไม่ได้รับใบเปลี่ยนหลักมาก่อน

5.2.8 สถานีทางสะดวกใดที่จะหลักขบวนรถเมื่อมีรถจอดขวางในทางหลัก ให้แจ้งนายสถานีทางสะดวกทุกด้านซึ่งขบวนรถกำหนดให้หลักต้องหยุดเป็นครั้งสุดท้ายก่อนถึงสถานีที่ขบวนรถหลัก หรือนายสถานีสะดวกที่ ผคร. ได้กำหนดให้มอบใบเปลี่ยนหลักให้ พxr. , พรร.

ถ้าสั่งการไม่ทันหรือ นสน. สัมคัฒมอบให้สั่งการ นสน. ทางสะดวกข้างเคียงทุกด้านที่ขบวนรถจะหลักนำใบเปลี่ยนหลักสีเหลืองขอบแดง (กรฟ.5) มอบให้ พxr. , พรร. รับไปโดยมีหลักฐาน ถ้าแจ้งหรือสั่งการให้ พxr. , พรร. รู้ล่วงหน้าไม่ได้ต้องแจ้ง นสน. ทางสะดวกที่ขบวนรถจัดหลัก เพื่อจัดให้ขบวนรถหยุดนอกเขตสถานีก่อนแล้วแจ้งให้ทราบโดยมีหลักฐานว่ามีรถจอดอยู่ในทางขบวนรถนั้นจะเข้าไป

5.2.9 คำสั่งเปลี่ยนหลักที่ได้บันทึกไว้แล้วในสมุดสั่งเปลี่ยนหลัก ถ้ามีการแก้ไขต้องใช้หมึกแดงหรือปากกาลูกลื่นสีแดงบันทึกไว้ พร้อมลงชื่อกำกับเป็นสำคัญทุกครั้ง ห้ามขูดลบหรือขีดฆ่าแล้วเขียนข้อความใหม่ การบันทึกเวลา ที่ นสน. ได้รับคำสั่งเปลี่ยนหลักให้บันทึกเวลาตามที่ นสน. แต่ละแห่งได้รับคำสั่ง ซึ่งย่อมแตกต่างกัน ห้ามบันทึกเป็นเวลาเดียวกันซึ่งไม่ตรงกับความจริงเว้นแต่จะส่งได้พร้อมกันหรือใกล้เคียงกัน เป็นเศษวินาที

การเรียกสถานีที่สั่งเปลี่ยนหลักควรเรียกสถานีแรกก่อนถึงสถานีที่หลักใหม่ที่มีเวลาหยุด ซึ่ง ผคร. กำหนดให้มอบใบเปลี่ยนหลักก่อนเพื่อจะได้มีเวลาคัดมอบใบเปลี่ยนหลักได้ทัน

5.2.10 สถานีบางแห่งตั้งอยู่ในทางลาดชัน หากให้ขบวนรถสินค้าหยุดเพื่อรับใบเปลี่ยนหลัก ฐานะสถานีแรกก่อนถึงสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถจะถูกกักไว้หลักตามระเบียบจะเป็นเหตุให้ขบวนรถสินค้าติดทางลาดชันระหว่างทางในตอน สถานีตามลักษณะดังกล่าวนี้ ห้าม ผคร. สั่งการให้มอบใบเปลี่ยนหลัก ให้เปลี่ยนเป็นสถานีอื่นมอบแทน ดังนี้

สายตะวันออกเฉียงเหนือ

เที่ยวล่อง ขบวนรถสินค้าซึ่งตามระเบียบจะต้องรับหลักฐานการเปลี่ยนหลักที่สถานีคลองไผ่ ให้สถานีลาดบัวขาว มอบแทน

เที่ยวขึ้น ขบวนรถสินค้าซึ่งตามระเบียบจะต้องรับหลักฐานการเปลี่ยนหลักที่สถานี โคกคลี หรือ ช่องสำราญ ให้สถานีแผ่นดินทอง มอบแทน

สายใต้

เที่ยวล่อง ขบวนรถสินค้าซึ่งตามระเบียบจะต้องรับหลักฐานการเปลี่ยนหลักที่สถานีคลองวังช้าง ให้สถานีปะทิว มอบแทน

เที่ยวขึ้น ขบวนรถสินค้าซึ่งตามระเบียบจะต้องหยุดรับหลักฐานการเปลี่ยนหลักที่สถานี เขาไชยราช ให้สถานีห้วยสัก มอบแทน

5.3 การเปลี่ยนหลักเมื่อโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถขัดข้อง

พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงต้องประกาศดใช้โทรศัพท์ควบคุมการเดินรถสำหรับการจัดเปลี่ยนหลักขบวนรถพร้อมทั้งประกาศให้ใช้การจัดเปลี่ยนหลักโดยทางเครื่องสื่อสารอื่นแทนตามความเหมาะสมโดยให้ นสน. แขวงจัดหลักปฏิบัติหน้าที่แทนในกรณีที่โทรศัพท์ควบคุมการเดินรถตอนใดตอนหนึ่งหรือตลอดพื้นที่ควบคุมการเดินรถแขวงนั้นขัดข้องใช้ในการสั่งเปลี่ยนหลักไม่ได้

เมื่อโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถกลับคืนดีและใช้ได้ตามปกติให้ประกาศยกเลิกการใช้เครื่องสื่อสารอื่นสำหรับการจัดเปลี่ยนหลักขบวนรถและประกาศให้ใช้โทรศัพท์ควบคุมการเดินรถสำหรับการจัดเปลี่ยนขบวนรถตามปกติ (ขตร.2549 ข้อ 333)

5.4 กรณีที่ขบวนรถต้องจอดรอทำขบวนเป็นเวลานาน

ในกรณีที่ขบวนรถใดจะต้องจอดรอทำขบวนนานเกิน 15 นาที ไม่ว่าด้วยเหตุใด ให้ ผคร. แจ้ง นสน. เพื่อให้ไปแจ้ง พขร. ดับเครื่องยนต์โดยมีหลักฐาน (คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/คด. 2/143/2528 ลง 03 ธ.ค.2528)

5.5 กรณีมีรถจอดขวางในทางหลัก

เมื่อได้แจ้งแก่ นสน. ทางสะดวกที่มีหน้าที่ออกไปเปลี่ยนหลักหรือนสน. ทางสะดวกที่กำหนดให้ออกไปเปลี่ยนหลักว่ามีรถจอดขวางในทางหลัก เพื่อให้ นสน. ทางสะดวกนั้นๆ ออกไปเปลี่ยนหลักสี่เหลี่ยมขอบแดงมอบให้กับ พรร. และ พxr. หรือเมื่อได้รับแจ้งผลการมอบไปเปลี่ยนหลักจาก นสน. ทางสะดวกนั้นๆ ผคร. บันทึกข้อความ เวลา และชื่อ นสน. ทางสะดวกผู้รับแจ้ง หรือผู้แจ้งไว้ในผังควบคุมการเดินรถทุกครั้ง (คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ ดร. 6/2522 ลง 22 พ.ค.2522)

5.6 การจัดขบวนรถสินค้าระยะไกล

ขบวนรถสินค้าระยะทางไกลต้องทำสับเปลี่ยนเทียบขบวนและต่อท่อห้ามล้อมุดูให้เสร็จก่อนถึงกำหนดเวลาขบวนรถออก 60 นาที เวลาทดลองท่อให้ พxr. ใช้ไม่น้อยกว่า 60 นาที (บันทึก อดร. ลง 25 ต.ค.2522 ทำยรายงาน วอล.)

5.7 การจัดขบวนรถในทางตอนภูเขา

ทางตอน กค. - ปข. เป็นทางตอนภูเขา นสน. กค. ปข. จำเป็นต้องทราบลำดับรถล่วงหน้าเพื่อเตรียมการปฏิบัติมิให้ขบวนรถเสียเวลา จึงให้ผู้เกี่ยวข้องปฏิบัติเพิ่มเติมจากระบบปฏิบัติปกติ ดังนี้ :-

ขบวนรถสินค้าเที่ยวขึ้น

นสน. ภข. แจ้งลำดับรถต่อ ผคร. กค. โดยทางโทรศัพท์ทันทีที่ขบวนรถถึง ภข. และได้รับลำดับรถจาก พรร. แล้ว

ผคร. กค. แจ้งลำดับรถให้ นสน. กค.

นสน. กค. จัดทำสับเปลี่ยนขบวนเมื่อได้รับลำดับรถจาก พรร. ให้รับนามอบ ผคร. กค.

ผคร. กค. แจ้งให้ นสน. ปข. ทราบก่อนขบวนรถถึง

นสน. ปข. เมื่อทำสับเปลี่ยนรวมขบวนรถเป็นขบวนเดียวกันและได้ลำดับรถจาก พรร. แล้วให้แจ้ง ผคร. กค. เพื่อส่งลำดับรถให้ ผคร. รส. ต่อไป

ขบวนรถเที่ยวลง

ผคร. รส. รับแจ้งลำดับรถจาก นสน. รส. แล้วให้แจ้ง นสน. ปข. ทราบทางโทรศัพท์ตอนและแจ้ง ผคร. กค. ด้วย

นสน. ปข. เมื่อทำสับเปลี่ยนแยกขบวนรถเสร็จให้รับแจ้งลำดับให้ ผคร. กค. ทราบเพื่อมอบลำดับรถให้ นสน. กค.

นสน. กค. เมื่อทำสับเปลี่ยนรวมขบวนรถเป็นขบวนเดียวกันเสร็จและได้รับลำดับรถจาก พรร. ให้รับแจ้ง ผคร. กค. ทราบเพื่อแจ้ง นสน. ภข. ต่อไป

(คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/คด.2/32 ลง 25 พ.ค.2510)

5.8 การแจ้งลำดับรถของขบวนรถสินค้าและขบวนรถรวม

ผคร. มีหน้าที่แจ้งลำดับรถของขบวนรถสินค้าและขบวนรถรวมเมื่อขบวนรถจะออกจากพื้นที่แขวงของตนเข้าสู่พื้นที่ควบคุมของ ผคร. อีกแขวงหนึ่งซึ่งขบวนรถกำลังจะเดินเข้าไปถึงได้ทราบเป็นการล่วงหน้าพร้อมกับสำเนา จดข. เขตจ่ายรถ และ กคส. ทางโทรพิมพ์ดังนี้ :-

5.8.1 เวลาที่ขบวนรถจะออกจากพื้นที่ควบคุมภายในแขวงของตนหรือเวลาช้าที่ ผคร. ได้รับแจ้งจากสถานีในแขวงสถานีสุดท้ายก่อนส่งลำดับรถพร้อมกับเวลาช้าเป็นนาที่

5.8.2 แจ้งรายการรับรถ ตักรถของขบวนรถนั้นตามสถานีปลายทางในพื้นที่ควบคุมของตนเป็นรายสถานีที่ทำการรับรถตักรถ มีการตักรถรับรถชนิดใด เลขที่ใด เป็นรถเปล่าหรือบรรทุก หากเป็นรถบรรทุกให้แจ้งชนิดสินค้าและชื่อผู้รับด้วย

5.8.3 ขบวนรถซึ่งมีปลายทางสิ้นสุดภายในพื้นที่ควบคุมของ ผคร. แขวงใดให้ ผคร. แขวงนั้นรายงานตักรถและรับรถตามรายละเอียดข้างต้นส่งให้ จดข. เขตจ่ายรถ กคส. ทราบพร้อมกับรายงานลำดับรถถึงปลายทางด้วย (ดูตัวอย่างตามระเบียบข้อบังคับการจ่ายและควบคุมรถสินค้าฯ)

5.8.4 ผคร. กท. 1 , 3 เมื่อได้รับรายงานการพ่วงรถส่งเข้าขบวนให้รับแจ้งหาคำควบคุมการเดินรถบางข้อ (ข้อ 28 ของระเบียบปฏิบัติงานย่านเนินสับเปลี่ยน บข.)

5.9 เวลารถไฟ

5.9.1 ให้ ผคร. ทุกแขวงกดแป้น “เตรียมเทียบเวลา” ครั้งหนึ่งแล้วปล่อย เมื่ออีก 15 วินาที จนถึงเวลา 8.00 น. และ 16.00 น. ทุกวัน กระดิ่งของสถานีทุกๆ แห่งในพื้นที่ควบคุมการเดินรถจะดังเป็นจังหวะสั้นๆ ติดๆ กัน 3 ครั้ง เมื่อถึงเวลา 8.00 น. และ 16.00 น. ตรง ให้ ผคร. กดแป้น “ส่งเวลา” ครั้งหนึ่งแล้วปล่อย กระดิ่งของสถานีจะดังเป็นจังหวะสั้นหนึ่งครั้งเป็นสัญญาณให้ตั้งเทียบเวลาของสถานีในพื้นที่ควบคุมการเดินรถแขวงให้ตรงกับเวลาที่ ผคร. แจ้งมา (ขตร.2549 ข้อ 134)

5.9.2 ให้ ผคร. กท. 1 เทียบเวลากับ ผคร. ในเขต 4 และ 5 ดังนี้ :-

ผคร. หท. เวลา 12.00 น.

ผคร. ขพ. เวลา 12.05 น.

ผคร. ทส. เวลา 12.10 น.

ผคร. หไ. เวลา 12.15 น.

ให้ ผคร. กท.2 เทียบเวลากับ ผคร. ในเขต 3 ดังนี้ :-

ผคร. นว. เวลา 12.00 น.

ผคร. อด. เวลา 12.05 น.

ผคร. ลป. เวลา 12.10 น.

ให้ ผคร. กท.3 เทียบเวลากับ ผคร. ในเขต 2 ดังนี้ :-

ผคร. กค. เวลา 12.00 น.

ผคร. รส. เวลา 12.05 น.

ผคร. ขอ. เวลา 12.10 น.

ให้ ผคร. กค. รส. ขอ. นว. อด. ลป. หท. ขพ. ทส. และ หไ. ผู้รับสัญญาณเทียบเวลาจาก ผคร. กท. 1 , 2 หรือ 3 สุดแต่กรณีต้องรอคอยรับโทรศัพท์แคเรียจาก ผคร. กท. 1 , 2 หรือ 3 เมื่อได้รับสัญญาณเทียบเวลา “ศูนย์” ให้แจ้งชื่อผู้รับและจัดการเทียบเวลาให้ตรงกัน แล้วบันทึกเป็นหลักฐานในผังควบคุมการเดินรถประจำวันนั้นๆ (คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/คด.3/49 ลง 14 พ.ค.2508)

นอกจากการมีหน้าที่ต้องเทียบเป็นการประจำตามกำหนดเวลาที่แน่นอนดังกล่าวแล้ว ให้ ผคร. ทดสอบเวลาจากสถานีในพื้นที่ควบคุมวันละ 1 ครั้ง (คำสั่งกองเดินรถ ที่ คด.692/23 ลง 20 มี.ค.2523)

5.9.3 ให้ ผคร. กวดขันไล่เรียงการแจ้งเวลาของ นสน. เมื่อปรากฏตามเข้าข่าย แสดงเวลาถึง และออกขบวนรถใดผิดปกติ อย่ายอมให้มีการอมเวลาเป็นอันขาด (คำสั่งกองเดินรถ ที่ พ.2/คด. 2/73 ลง 26 ต.ค.2503)

5.9.4 เมื่อได้รับแจ้งว่าขบวนรถวิ่งก่อนกำหนดเวลาให้ ผคร. แจ้งและกำชับ นสน. ถัดไปแจ้งเวลาขบวนรถผ่านตามความเป็นจริง เมื่อเป็นที่แน่ชัดว่าขบวนรถวิ่งก่อนกำหนดเวลาจริงให้สั่งกักขบวนรถนั้น ณ สถานีที่ปลอดภัย การสั่งกักต้องระวังอย่าให้ขบวนรถล่าช้า แล้วแจ้งผู้เกี่ยวข้องด้วยแบบ ส.155 (บันทึก อดร. ลง 15 ม.ค. 2523)

5.10 ความเร็วสูงสุดของขบวนรถและการกวดขันการใช้ความเร็วเกินพิกัด

5.10.1 ความเร็วสูงสุดของขบวนรถประเภทต่างๆ กำหนดไว้ตาม ขดร.2549 ข้อ 137 และคำสั่งทั่วไปของการรถไฟฯ ซึ่งสั่งการเปลี่ยนแปลงในภายหลัง

5.10.2 ความเร็วของขบวนรถเมื่อเดินผ่านประจำกำหนดไว้ตาม ขดร.2549 ข้อ 138 และคำสั่งทั่วไปของการรถไฟฯ ซึ่งสั่งการเปลี่ยนแปลงในภายหลัง

5.10.3 ให้ ผคร. ทุกผลัดหมั้นทดสอบเวลาเดินรถทุกขบวน โดยสั่ง นสน. ถัดไปที่ขบวนรถที่จะทดสอบจะเดินเข้าไปแจ้งเวลาที่ขบวนรถถึง แล้วคำนวณย้อนหลังกับเวลาที่ นสน. ที่ขบวนรถผ่านมาได้แจ้งไว้ แล้วเปรียบเทียบเวลารั้งระหว่างสถานีในขณะลงเส้นกราฟในผังควบคุมการเดินรถ หากปรากฏว่าขบวนรถใดใช้ความเร็วเกินพิกัดให้รีบสั่งกักขบวนรถนั้นๆ ไว้แล้วให้ นสน. หมายเหตุเวลาที่ขบวนรถถึงสถานีนั้นลงในรายงาน พร. แล้วส่งแบบ ส. 155 สอบสวนโดยมีสำเนาให้ กดร. ทราบโดยตรงทันที

ในกรณีที่ สดร. สดข. สพณ. หรือ จดข. แจ้งเวลาแท้จริงที่ได้จากการทดสอบความเร็วของขบวนรถนั้น ให้ถือเวลาที่ได้แจ้งเป็นเวลาแท้จริงสำหรับขบวนรถนั้นและให้ส่งแบบ ส. 155 สอบสวนผู้เกี่ยวข้องต่อไป (คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/คด.2/63 ลง 4 ส.ค.2504 และบันทึก อดร. ลง 15 ม.ค.2523)

5.11 การควบคุมรถจักรและรถพ่วง

5.11.1 ทุกเวลา 6.00 น. และ 18.00 น. ให้ ผคร. สำนวรถจักรที่ใช้ทำขบวนรถต่างๆ ทุกประเภทรวมทั้งรถจักรสำรองและรถจักรชำรุดในแขวงของตน แสดงรายการเลขที่ท่าขบวนหรือสำรองท่าขบวนใดอยู่ที่ใด หรือชำรุดอยู่ที่ใด เมื่อใด รวมทั้งที่ได้รับแจ้งจาก นสน. และ นยส. สำหรับรถจักรที่มีอยู่ที่สถานีและย่านของตน (คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.6/รค./109 ลง 25 มี.ค.2522 , โทรเลข อดร. ที่ 833 ลง 29 เม.ย.2523 และ ที่ 465 ลง 15 ก.ค.2523)

5.11.2 เมื่อได้รับแจ้งจำนวนรถเมื่อเวลา 6.00 น. และลำดับรถจากสถานีหรือสารวัตร รับส่งสินค้าที่อยู่ในเขตพื้นที่ควบคุมของตน ต้องรีบบันทึกรายการที่ได้รับแจ้งลงไว้ในแบบพิมพ์รายการจำนวนชนิดรถของสถานี และขบวนรถต่างๆ ประจำวันทุกครั้ง แล้วแจ้งไปยัง กสค. ในพื้นที่ควบคุมการจ่ายรถที่นายสถานีนั้นๆ สังกัดอยู่ โดยทางโทรพิมพ์หรือทางโทรศัพท์แคเรีย สดแต่ กสค. จะพิจารณาเห็นเหมาะสม

สำหรับ ผคร. แขวงที่มีที่ทำการตั้งอยู่ใกล้ชิดกับ กสค. ให้นำแบบพิมพ์รายงานจำนวนชนิดรถของสถานีไปมอบโดยตรงโดยเร็ว ในการแจ้งแต่ละครั้งและต้องมียุทธศาสตร์ส่งให้ กดร. ทราบด้วยทุกครั้ง

แบบพิมพ์รายงานจำนวนชนิดรถของสถานีและขบวนรถต่างๆ ให้บันทึกวัน เวลาที่แจ้งและนามผู้รับแจ้งไว้เป็นหลักฐาน แล้วรวบรวมไปกับผังควบคุมการเดินรถประจำวันเพื่อตรวจสอบต่อไป (ระเบียบข้อบังคับการจ่ายและควบคุมรถสินค้า พ.ศ. 2525 ตอนที่ 3 ข้อ 9.1)

5.11.3 ผ่านคำสั่งจ่ายรถ รวมทั้งเรื่องด่วนที่เกี่ยวข้องกับการจ่ายรถ ซึ่ง กสค. สั่งการโดยทางหนังสือ โทรเลข โทรศัพท์ วิทยุและโทรศัพท์แคเรียไปยัง นสน. นยส. ในพื้นที่รับผิดชอบของตนทางโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ (ระเบียบข้อบังคับการจ่ายและควบคุมรถสินค้า ตอนที่ 3 ข้อ 9.2)

5.11.4 สั่งฟ่วงรถบรรทุกและรถเปล่าเข้าขบวนในความรับผิดชอบของตนให้เต็มอัตราหน่วยลากจูงของรถจักรและความยาวของขบวนรถ รับแจ้งและสั่งการสำรองหน่วยของสถานีรายทางตามความจำเป็นโดยใช้ดุลยพินิจให้เหมาะสมโดยคำนึงถึงระดับความสำคัญของการหมุนเวียนรถชนิดต่างๆ ตามคำสั่งการของฝ่ายการเดินรถและความจำเป็นในการเดินรถประกอบด้วย (ระเบียบข้อบังคับการจ่ายและควบคุมรถสินค้า ตอนที่ 3 ข้อ 9.3)

การสั่งฟ่วงรถต้องระวังว่า รถบางชนิดห้ามฟ่วงส่งไปกับขบวนรถบางประเภท ได้แก่ รถ บขถ. โดยปกติห้ามฟ่วงไปกับขบวนรถรวม แต่มีข้อยกเว้นและเงื่อนไขให้ส่งได้ ดังนี้.-

(1) บขถ. บรรทุกห้ามส่งไปกับขบวนรถรวมในเส้นทางที่มีขบวนรถสินค้าและห้ามตัดไว้ระหว่างทาง ถ้ามี บขถ. ส่งให้สำรองหน่วยไปกับขบวนรถสินค้าเที่ยวแรก

(2) บขถ. เปล่าอนุญาตให้ส่งไปกับขบวนรถรวมได้

(3) บขถ. ชำรุดรวมทั้งเปล่าและบรรทุกที่ฟ่วงเดินลงเพลลา หรือตรวจสภาพรถตามความต้องการของ ฝ่ายการช่างกล อนุญาตให้ฟ่วงไปกับขบวนรถรวมได้ (โทรเลข อตร. ที่ 92 ลง 11 ม.ค.2520)

5.11.5 เมื่อได้รับข่าวประมาณการความล่าช้าและเวลาที่ประมาณว่าขบวนรถสินค้าจะสามารถออกได้ หรือกำหนดเวลาที่ขบวนรถสินค้าซึ่งตั้งขบวนเตรียมออกและออกได้จาก นสน. ต้นทางให้รับแจ้งสรจ. ผู้จัดการจักรทำขบวนนั้นๆ และเจ้าหน้าที่จัด พรร. พหล. ทราบทันที กรณีที่ขบวนรถต้องล่าช้าเกิน 12 ชม. ให้แจ้ง กสค. หรือ จดข. เขตจ่ายรถ ทราบด้วย

การแจ้งให้ใช้โทรศัพท์ โทรศัพท์แคเรียหรือโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ กับให้บันทึกนามผู้แจ้ง , ผู้รับแจ้ง , เรื่องที่แจ้งโดยย่อและเวลาแจ้งไว้เป็นหลักฐาน (คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.6/รค./580 ลง 24 พ.ย.2520)

5.11.6 ให้ ผคร. ติดตามรถเปล่าและรถบรรทุกที่ส่งไปจ่ายบรรทุกและขนลงว่าขนขึ้นหรือขนลงเสร็จเวลาใด แล้วรีบพิจารณาสำรองหน่วยขบวนรถไปรับเพื่อส่งต่อไปปลายทางหรือส่งไปฝากเก็บไว้ที่ย่านสถานีใหญ่ หรือสถานีที่มี 3 ทาง ที่ใกล้ที่สุดมีโอกาสแรกหรือเร็วที่สุดตามที่เห็นสมควร ในการสั่งการให้แจ้ง กสค. ทราบเพื่อเป็นการประสานงานด้วย

ในกรณีจำเป็นอนุญาตให้สั่งฟ่วงส่งย้อนทางได้ ทั้งนี้ใช้ดุลยพินิจสั่งการให้เหมาะสม เช่น ถ้าขบวนรถที่จะมารับหน่วยลากจูงเต็ม อาจสั่งตัดรถในขบวนที่มีความสำคัญน้อยออกไว้ ณ ย่านสถานีใหญ่ หรือสถานีที่มี 3 ทาง (สถานีก่อนถึงสถานีที่มีรถฟ่วงส่ง) เสียก่อน แล้วสำรองหน่วยไปรับรถ ณ สถานีดังกล่าว เป็นต้น (คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.6/รค./353 ลง 31 ส.ค.2521 และคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.6/รค./319 ลง 23 ก.ค.2522)

5.11.7 ผคร. ต้องแจ้งให้ นสน. ทราบล่วงหน้าทุกครั้งเมื่อมีรถที่จะต้องตัด ณ สถานี
ปลายทาง การที่จะตัดรถไฟในทางใดเป็นภาระหน้าที่ นสน. และต้องชี้แจงให้ พขร. ทราบความต้องการ (คำสั่งฝ่ายการ
เดินรถ เลขที่ พ.2/คด.2/18 ลง 27 มี.ค.2510)

5.11.8 เมื่อได้รับแจ้งจาก นสน. ว่า มีรถส่งเข้าขบวนให้พิจารณาว่าจะให้ส่งไปกับขบวนรถ
ใดแล้ว รีบส่งให้ นสน. นั้นๆ ทราบล่วงหน้าและจะต้องสั่งให้ นสน. แรกที่ขบวนรถหยุดก่อนถึงสถานีที่จะส่งรถ
แจ้งให้ พขร. พร. ทราบล่วงหน้าว่าสถานีข้างหน้าจะมีรถส่งเข้าขบวน การสั่งการตัดและรับรถให้ ผคร. บันทึกการ
สั่งการไว้ในผังควบคุมการเดินรถ (คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/คด.2/18 ลง 27 มี.ค.2510)

5.11.9 เพื่อให้ ผคร. ตรวจสอบความยาวและหน่วยลากจูงของขบวนรถสินค้าได้รวดเร็ว
เมื่อ นสน. หรือ นายส. ต้นทางแจ้งลำดับรถกับ ผคร. ตอนท้ายให้แจ้ง ดังนี้.-

“รถสี่ล้อ คัน รถแปดล้อ คัน ยาว คัน หน่วย”

5.11.10 การพ่วงส่งรถบรรทุกสินค้าหรือเครื่องล้อเลื่อนที่มีขนาดเกินพิกัดเขตบรรทุก
และต้องมีเจ้าหน้าที่ฝ่ายการช่างกลขึ้นควบคุม เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องต้องส่งสำเนาโทรเลขให้ ผคร. ทราบด้วย
ว่าเป็นรถบรรทุกเลขที่ใด บรรทุกอะไร พ่วงไปกับขบวนรถใด วันใด จากที่ใดถึงที่ใด (คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.4/สค.1/
5978 ลง 7 ธ.ค.2522)

5.11.11 กรณีมีการขอใช้รถ รพม. บรรทุกสินค้าในเขตไทย เมื่อ นสน. สสค. ได้รับแจ้งขอรถไว้
ให้ออกโทรเลขเป็นกรณีพิเศษแจ้งขอรถไปยัง กสค. มีสำเนาให้ ผคร. หล. ส่งผ่าน ผคร. พื้นที่ควบคุม เมื่อได้รับรถเปล่า
จาก รพม. ให้ส่งสำเนาโทรเลขยืนยันให้ ผคร.หล. ทราบอีกครั้ง

ให้ ผคร. เกี่ยวข้องติดตามเร่งรัดการพิจารณาให้เป็นไปโดยรวดเร็วที่สุด โดยให้ถือว่า
มีความสำคัญเป็นอันดับแรก

5.11.12 ให้ ผคร. ใช้ดุลยพินิจสั่งการผ่อนผันให้พ่วงรถสินค้าไปทำการขัง ณ สถานี
ที่มีเครื่องขังรถถัดไปได้ตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้ .-

(1) สถานีนั้นรถแน่นย่านและการขังรถต้องเสียเวลามากซึ่งจะเป็นเหตุให้ขบวนรถนั้น
ต้องล่าช้าเกินสมควรหรือทำให้ขบวนรถอื่นเข้าสู่สถานีนั้นไม่ได้

(2) รถบรรทุกที่ส่งผ่อนผันต้องไม่ใช่รถบรรทุกที่ส่งจากสถานีนั้น หรือต้องทำการขัง
ด้วยเครื่องขังรถที่สถานีนั้นเป็นแห่งสุดท้าย และควรเป็นรถบรรทุกสินค้าประเภทน้ำหนักเบาหรือที่บรรทุกส่งน้ำหนัก
ไม่เกิน 10,000 กก. หรือสามารถคำนวณน้ำหนักสินค้าได้ว่าไม่เกินพิกัดบรรทุก

(3) เมื่อสั่งการแล้วให้โทรศัพท์แจ้ง นสน. ที่มีเครื่องขังรถถัดไปในแขวงของตนทราบ
หากสถานีที่มีเครื่องขังรถถัดไปอยู่นอกแขวงของตนให้โทรศัพท์แจ้ง ผคร. เจ้าของแขวงทราบเพื่อให้แจ้งสถานี
ที่มีเครื่องขังรถถัดไปที่อยู่ในแขวงนั้นทราบ

5.12 วิธีปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุขัดข้องหรือผิดปกติเกี่ยวกับการเดินรถ

5.12.1 แจ้งให้ สรจ. หรือ สรพ. ทำการตรวจรถบรรทุกคันใด ซึ่ง นสน. สงสัยว่าถูกรับรถบรรทุก ไม่เรียบร้อยอาจเกิดอันตรายขึ้นได้และได้กักรถบรรทุกนั้นไว้ที่สถานีของตนและ นสน. นั้น ได้แจ้งเหตุให้ทราบ (ขตร.2549 ข้อ 139 (3))

5.12.2 รับทราบสถานที่และเหตุการณ์ขบวนรถเสียเวลาในตอนเกินกว่า 15 นาที จาก พร. โดยทางโทรศัพท์ฉุกเฉินและดำเนินการต่อไป (ขตร.2549 ข้อ 305)

5.12.3 เมื่อทราบข่าวรถจักรของขบวนรถใดชำรุดและจะทำขบวนต่อไปไม่ได้ และในขณะนั้นมีขบวนรถงานหรือขบวนรถสินค้าอยู่ที่สถานีทางสะดวกใกล้กับสถานีที่ เกิดเหตุ ให้ส่งตัดรถพ่วงออกจากขบวนรถงานหรือขบวนรถสินค้าไว้ในทางหลักของสถานีทางสะดวกแห่งใดแห่งหนึ่ง แล้วส่งรถจักรไปทำการแทนรถจักรที่ชำรุดนั้น ถ้าไม่มีขบวนรถงานหรือขบวนรถสินค้าแต่มีขบวนรถอื่นอยู่ใกล้กับสถานีที่ เกิดเหตุให้พิจารณาว่าจะใช้รถจักรของขบวนใดหมุนเวียนสับเปลี่ยนกันให้ได้ประโยชน์ก็ให้ส่งการไป (ขตร.2549 ข้อ 312)

ในกรณีไม่สามารถจัดรถจักรของขบวนรถใดทำการแทนรถจักรที่ชำรุดหรือเมื่อจำเป็นต้องส่งรถจักรจากสถานีที่มีรถจักรประจำมาทำขบวนรถที่ต้องถูกตัดไว้เพราะได้ส่งรถจักรของขบวนรถนั้นไปทำการแทนรถจักรที่ชำรุดเสียแล้ว ให้ความช่วยเหลือไปยังสถานีที่มีรถจักรประจำซึ่งอยู่ใกล้ที่สุด และต้องส่งข่าวให้เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องและสถานีที่มีรถจักรประจำใกล้ที่สุดอีกด้านหนึ่งของสถานีที่เกิดเหตุด้วย (ขตร.2549 ข้อ 313)

5.12.4 รับทราบและสั่งการแก้ไขปัญหาขบวนรถต้องหยุดในเขตสถานีเพราะรถชำรุดหรือเพราะอุบัติเหตุใดๆ และไม่สามารถจะเดินต่อไปได้ (ขตร.2549 ข้อ 310)

5.12.5 รับทราบและประสานงานกับผู้ที่เกี่ยวข้องกรณีขบวนรถต้องหยุดตามทางในตอนนอกเขตสถานี เนื่องจากทางข้างหน้าชำรุดหรือเหตุอื่นใดจะเดินทางต่อไปไม่ได้ (ขตร.2549 ข้อ 308)

5.12.6 รับทราบและประสานงานกับผู้ที่เกี่ยวข้องกรณีขบวนรถต้องหยุดตามทางในตอนนอกเขตสถานี เนื่องจากรถจักรไม่สามารถลากรถพ่วงทั้งขบวนไปได้ ซึ่ง พร. และ พขร. ได้ปรึกษากันแล้วตกลงจะเดินต่อไปข้างหน้าโดยตัดรถพ่วงออกไว้และลากรถพ่วงเท่าที่รถจักรจะลากไปได้ แล้วเดินกลับไปปรับรถพ่วงที่ตัดไว้หรือถอยขบวนรถกลับไปยังสถานีทางสะดวก (ขตร.2549 ข้อ 306)

5.12.7 รับทราบข่าวและประสานงานกับผู้ที่เกี่ยวข้องกรณีขบวนรถ 2 ขบวนพบกันทางตอนใดและให้ติดต่อกันเป็นขบวนเดียวกันแล้วเดินเข้าไปสู่สถานีทางสะดวกแห่งใดแห่งหนึ่งที่ใกล้หรือสะดวกที่สุดตามที่ได้รับแจ้งจาก พร. โดยทางโทรศัพท์ฉุกเฉิน

- รับทราบข่าวและประสานงานกับผู้ที่เกี่ยวข้องกรณีขบวนรถ 2 ขบวนพบกันทางตอนใดและไม่สามารถเดินรวมเป็นขบวนเดียวกันได้ และต้องตัดรถพ่วงของขบวนใดขบวนหนึ่งไว้ และให้รถจักร 2 คันช่วยทำการอีกขบวนหนึ่งไปยังสถานีทางสะดวกแห่งใดแห่งหนึ่งที่ใกล้หรือสะดวกที่สุด แล้วให้นายสถานีทางสะดวกนั้นจัดรถจักรมารับรถที่ถูกตัดไว้ในตอน ตามที่ได้รับทราบข่าวจาก พร. ทางโทรศัพท์ฉุกเฉิน

- ให้ความช่วยเหลือในกรณีขบวนรถ 2 ขบวนพบกันทางตอนใดและไม่สามารถติดต่อกันเป็นขบวนเดียวกันได้ หรือไม่สามารถตัดรถพ่วงของขบวนใดขบวนหนึ่งไว้และให้รถจักร 2 คันช่วยทำการอีกขบวนหนึ่งไปยังสถานีทางสะดวกแห่งใดแห่งหนึ่งที่ใกล้หรือสะดวกที่สุด ตามที่ได้รับแจ้งจาก พร. ทางโทรศัพท์ฉุกเฉิน (ขตร.2549 ข้อ 235)

5.12.8 ในกรณีที่ขบวนรถติดทางลาดชันเสียเวลารวมกันเกินกว่า 15 นาที เมื่อ พร. ได้จัดการป้องกันอันตรายและแจ้งให้ ผคร. ทราบทางโทรศัพท์ฉุกเฉิน เพื่อขอรับคำสั่ง ให้บันทึกการรับแจ้ง ในผังควบคุมการเดินรถและให้ใช้ดุลยพินิจสั่งการ ดังนี้

(1) ถ้าขบวนรถนั้นจะไปหลักกับขบวนรถอื่นที่สถานีปลายทางไม่ทัน เพราะจะทำให้ขบวนรถอื่นรอหลักนานเกินควรและเห็นว่าควรกักขบวนรถนั้นไว้หลักหรือกักเดินตามหลังขบวนรถอื่นที่สถานีต้นตอน ให้สั่งให้ขบวนรถนั้นถอยกลับสถานีต้นตอนและให้แจ้ง พxr. พร. ทราบด้วยว่าให้ถอยกลับต้นตอนเพื่อหลักหรือเพื่อกักเดินตามหลังขบวนรถใด

(2) ถ้าไม่มีขบวนรถจะต้องหลักกันที่สถานีปลายทางหรือยังมีเวลาอีกนานกว่าจะมีขบวนรถเดินเข้ามาหลัก ให้สั่ง พร. พิจารณาร่วมกับ พxr. ว่าจะสามารถนำขบวนรถเดินต่อไปยังสถานีปลายทางได้หรือทำให้ต้องถอยกลับสถานีต้นตอน เมื่อปรากฏผลอย่างไรให้สั่งการไปตามความเหมาะสมและให้สั่งการด้วยว่าต้องให้ทำขบวนเข้าสู่สถานีปลายทางหรือถอยกลับสู่สถานีต้นตอนสุดแต่กรณีไม่เกินเวลาเท่าใดเพื่อหลักหรือกักเดินตามหลังขบวนรถใด (ถ้ามี) โดยกำหนดเวลาให้ชัดเจน

ทั้ง 2 กรณีข้างต้น เมื่อได้สั่งการไปอย่างไรให้แจ้ง นสน.ต้นตอนและ นสน.ปลายทางทราบทุกครั้ง (คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/ตร.1/009 ลง 11 ม.ค.2522)

5.12.9 หากสถานีที่มีแต่หลักเขตสถานีและหลักเขตสับเปลี่ยนยังไม่สามารถอนุญาตให้ขบวนรถออกจากสถานีต้นไปได้ เนื่องจากยังปฏิบัติกิจไม่เสร็จหรือด้วยเหตุใดๆ ก็ตาม หาก ผคร. ได้รับแจ้งจาก นสน. นั้นให้สั่ง นสน. ทางสะดวกสุดท้ายก่อนที่จะถึงสถานีนั้นหยุดขบวนรถแจ้ง พxr. พร. โดยมีหลักฐานโดยอนุโลมปฏิบัติเช่นเดียวกับการหยุดรับใบเปลี่ยนหลัก (กรฟ. 5) (คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/คด.2/79 ลง 9 ต.ค.2517)

5.12.10 กรณีรถจักรดีเซลขัดข้องทำขบวนรถต่อไปไม่ได้ระหว่างตอนและต้องทำการตรวจซ่อม ให้ ผคร. คอยติดต่อสอบถามข้อมูลจากผู้เกี่ยวข้องโดยใกล้ชิดว่าจะต้องใช้เวลาในการซ่อมเสร็จประมาณเท่าใด เพื่อจะได้คำนวณจัดหลักให้เหมาะสม โดยไม่ทำให้ขบวนรถอื่นต้องช้าเพราะรอหลักเนื่องจาก ผคร. ได้รับข้อมูลจากผู้เกี่ยวข้องไม่แน่ชัด (บันทึกกองเดินรถ ลง 25 ต.ค.2525 ท้ายบันทึกกองเดินรถถึง วอล. ที่ ผค.319/2525 ลง 23 ก.ย.2525)

5.12.11 เมื่อมีกรณีขบวนรถชำรุดระหว่างทางและจำเป็นต้องงดรถที่ชำรุดเข้าไปไว้ในเขตสถานีโดยความช่วยเหลือของขบวนรถอื่น ให้ ผคร. สั่งการปลดเฉพาะรถจักรของขบวนรถที่จะไปช่วยเหลือเท่านั้นไปทำการลากจูงหรือดุนขบวนรถที่ชำรุด ห้ามสั่งการให้นำขบวนรถอื่นทั้งขบวนไปดุนหรือลากจูงขบวนรถที่ชำรุดเพื่อหลีกเลี่ยงความเข้าใจผิดแก่ผู้โดยสารซึ่งอาจเข้าใจไปว่า ขบวนรถจะชนกันแล้วกระโดดลงจากขบวนรถได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต (บันทึก อตร. ลง 26 ต.ค.2524 ท้ายหนังสือที่ ผค. 058/2524 ลง 26 ต.ค.2524)

5.13 การแจ้งข่าวขบวนรถโดยสาร

5.13.1 เฉพาะ ผคร. กท. มีหน้าที่แจ้งข่าวขบวนรถโดยสารแก่หน่วยบริการเดินทาง นสน. สส. บข. บข. ลส. ดม. หรือ อบ. หรือ มส. สุดแต่กรณี เมื่อถึงเวลาที่ขบวนรถโดยสารที่กำหนดให้มีการแจ้ง โดยไม่คำนึงว่าขบวนรถนั้นจะล่าช้าหรือไม่ หากขบวนรถล่าช้าต้องแจ้งให้ทราบด้วยว่าล่าช้าเท่าใด ดังนี้ :-

- ผคร. กท.1 แจ้งครั้งแรกเมื่อตามกำหนดเวลาขบวนรถจะต้องเดินถึง ปด. ครั้งสุดท้ายเมื่อขบวนรถเดินถึง ร.

- ผคร. กท.2 แจ้งครั้งแรกเมื่อตามกำหนดเวลาขบวนรถจะต้องเดินถึง
หข. ครั้งสุดท้ายเมื่อขบวนรถเดินถึง คต.

- ผคร.กท. 3 แจ้งครั้งแรกเมื่อตามกำหนดเวลาขบวนรถจะต้องเดินถึง
ภข. ครั้งสุดท้ายเมื่อขบวนรถเดินถึง ดม.

(คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/คด.4/98 ลง 5 มิ.ย.2523)

5.13.2 เฉพาะ ผคร.กท. 2 หากได้รับแจ้งจาก ช.นสน.กท. หรือ หัวหน้า
พ. สัญญาณไฟฟ้า กท. ว่าขบวนรถโดยสารที่ออกจาก กท. จะออกไม่ได้ตามกำหนดเวลาและจะล่าช้ามากผิดปกติ
ด้วยเหตุใด ก็ตามให้รีบแจ้งสถานีที่ตั้งจังหวัดหรือสถานีใหญ่ที่มีผู้โดยสารขึ้นลงมากภายในแขวง และ
ผคร. ข้างเคียงทราบ (ต่อมาได้มีคำสั่งระบุไว้ชัดเจนให้ ผคร. กท. 2 แจ้ง นสน. สส. บข. มส. และ ผคร. กท. 1 , 3
เมื่อ ผคร. กท. 1 , 3 ได้รับแจ้งให้แจ้ง นสน. บข. ลส. ดม. และ ตข. งร. คฐ. สุดแต่กรณี (คำสั่งฝ่ายการเดินรถ
เลขที่ พ.2/คด. 4/074 ลง 25 มิ.ย.2524 และคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/คด.2/97 ลง 3 ส.ค.2514)

เฉพาะขบวนรถขานเมืองเที่ยวเข้าและเย็น หากออกจากสถานีต้นทางช้าตั้งแต่ 10 นาที
ขึ้นไป ให้แจ้งความล่าช้าให้ นสน. แต่ ภข. ตลอด กท. , ฉท. ตลอด กท. และ คฐ. ตลอด ธบ. ทราบล่วงหน้า

ระหว่างทางหากขบวนรถล่าช้าเพิ่มตั้งแต่ 5 นาที ขึ้นไปให้แจ้ง นสน. ดังกล่าวทราบ
อีกครั้งหนึ่งทุกๆ 5 นาที ที่ช้าเพิ่มขึ้น (คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.5/ดส.41/5669 ลง 16 มิ.ย.2523)

5.14 การประกาศเดินรถ, การหยุด และให้ขบวนรถผ่าน

5.14.1 ก่อนประกาศเดินขบวนรถสินค้าเมื่อต้องการจากแขวงควบคุมการเดินรถหนึ่ง
ไปยังแขวงควบคุมการเดินรถอื่น ให้ ผคร. สอบถาม นสน. ว่ามีรถบำรุงทางทำงานในตอนหรือไม่ เพื่อป้องกัน
ขบวนรถสินค้าชนรถบำรุงทางในตอน การรับแจ้งและการสอบถามให้บันทึกไว้ในผังควบคุมการเดินรถทุกครั้ง
(คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/คด.2/11 ลง 7 ก.พ.2518)

5.14.2 กรณี นสน. แสดงสัญญาณอนุญาตให้ขบวนรถเข้าสู่สถานีแล้ว พชร. ไม่นำ
ขบวนรถเข้าสู่สถานีตามสัญญาณอนุญาตนั้นๆ เมื่อขบวนรถหยุดเกินกว่า 5 นาที และ นสน. แจ้งเหตุให้ทราบ
ให้ ผคร.บันทึกเหตุการณ์ในผังควบคุมการเดินรถแล้วเร่งรัดให้ นสน. ออกโทรเลขพร้อมทั้งรับโทรเลขนั้น
จาก นสน. ทางโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถแล้วส่งเข้าเครื่องโทรพิมพ์ ส่ง อตร. และผู้เกี่ยวข้องต่อไป (โทรเลข
อตร. ที่ 832 ลง 22 มี.ค.2521)

5.14.3 ขบวนรถสินค้า ขบวนรถงาน และขบวนรถพิเศษต่างๆ ที่ไม่มีการโดยสาร
เสียเวลา เมื่อเดินถึงสถานีที่กำหนดให้หยุดและสถานีนั้นๆ ไม่มี พตร. ประจำอยู่ ให้ ผคร. มีอำนาจสั่งให้
ขบวนรถนั้นวิ่งผ่านสถานีนั้นได้เป็นครั้งคราวแล้วบันทึกการสั่งการลงในผังควบคุมการเดินรถ (คำสั่งทั่วไป
ที่ ก.63/2565 ลง 28 มี.ค.2510)

5.14.4 เมื่อ ผคร. ได้รับแจ้งจาก นสน. ใดว่า พชร. ขบวนรถสินค้าและรถงาน
ได้อนุญาตให้ นตส. หรือช่างสายเดินทางไปแก้ไขเครื่องสื่อสาร อุปกรณ์ไฟฟ้า หรืออาณัติสัญญาณ ณ สถานที่
ที่ขบวนรถไม่หยุดให้แจ้ง นสน. ที่ นตส. หรือ ช่างสายจะลงทราบเพื่อจัดการให้ขบวนรถนั้นหยุด (คำสั่งฝ่ายการเดินรถ
เลขที่ พ.2/ดร.1 /085 ลง 26 เม.ย.2520)

5.14.5 ให้งานควบคุมการเดินรถแขวงทุกแขวงจัดทำ ปตร. ขบวนรถพิเศษเดินรถ เมื่อต้องการให้มีกำหนดเวลาหยุดสถานีปลายทางของขบวนรถสินค้าที่ล่าช้าและให้ใช้ ปตร. ที่เดินตามเวลาใหม่ที่ได้จัดทำไว้โดยใช้เลขที่ขบวนรถเดิมและยกเลิกกำหนดเวลาเก่าตอนที่将会เดินต่อไปและให้ใช้กำหนดเวลาเดินรถใหม่แทน ให้งานควบคุมการเดินรถแขวงถัดไปประกาศกำหนดเวลาใหม่ในแขวงของตนให้ประสานกันตลอดทาง (คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/คต.2/90 ลง 15 พ.ย.2517)

5.14.6 ให้ ผคร. สั่งการนอกเหนือ ปตร. ได้เพียงผู้เดียวเพื่อให้การเดินรถเป็นไปตามสมุดกำหนดเวลาเดินรถหรือ ปตร. นยส. นสน. มีหน้าที่เพียงจัดขบวนรถรับและปล่อยขบวนรถให้เป็นไปตามกำหนดเวลาเท่านั้น หากปริมาณสินค้าและผู้โดยสารมากต้องทำสับเปลี่ยนหรือการอื่นใดเพิ่มขึ้นจากปกติและจะเป็นเหตุให้ขบวนรถที่จะเดินเข้ามาต้องรอเข้าสู่สถานีมากกว่าเวลาที่กำหนด ต้องรีบแจ้ง ผคร. ทราบล่วงหน้าให้ ผคร. คำนวณว่าจะสมควรให้ขบวนรถนั้นช้าเพิ่มได้อีกเท่าใด จึงจะไม่ทำให้ขบวนรถอื่นเสียเวลาก็ให้สั่งการไปแล้วบันทึกไว้ในผังควบคุมการเดินรถเป็นหลักฐาน (คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/คต.2844 ลง 18 พ.ค.08)

5.14.7 ในกรณีที่ นสน. กรอก กรฟ. 12 ให้กับเจ้าหน้าที่บำรุงทางและแจ้งให้ ผคร. ทราบ หาก ผคร. ประกาศเดินขบวนรถสินค้าเมื่อต้องการเพิ่มเติมก็ให้เตือน นสน. ต้นตอนที่เกี่ยวข้องดำเนินการตาม ขตร.2549 ข้อ 296 (2) และ (3)

การรับแจ้งจาก นสน. และการเตือน ให้ ผคร. บันทึกไว้ในผังควบคุมการเดินรถเป็นหลักฐาน (คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/คต.2/11 ลง 7 ก.พ.2518)

5.14.8 ให้ ผคร. ตรวจสอบและติดตามการส่ง ปตร. ที่ตนเป็นผู้ประกาศว่าผู้เกี่ยวข้องได้รับครบถ้วนหรือไม่ โดยเฉพาะการรวบรวมการตอบรับ ปตร. ของ นสน. มิฉะนั้นจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายในการเดินรถขึ้นได้ หากพนักงานสถานีไม่จัดส่งโทรเลข และ พร. พชร. ไม่ได้รับโทรเลข ปตร. นั้น ดังเช่น กรณีขบวน 103 ขนกับรถจักรดีเซลตัวเปล่าระหว่างสถานีผาคันกับบ้านปิน เหตุเกิดเมื่อ 19 ส.ค.19 (คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/อส.16/9822 ลง 17 พ.ย.2519)

5.15 การประกาศปิด-เปิดทาง และลดความเร็วเพื่องานบำรุงทาง

5.15.1 ตามปกติจะประกาศปิดทางในช่วงเวลาที่ว่างจากการเดินรถ คือ หลังจากขบวนรถโดยสารผ่านไปแล้ว แต่บางครั้งขบวนรถโดยสารล่าช้ายังไม่ผ่านทางตอนที่ประกาศปิดทางไว้ ในกรณีนี้ให้ สบท. หรือผู้ควบคุมงานติดต่อ ผคร. ก่อนจะลงมือทำการเพื่อเลื่อนเวลาการปิดทางออกไปโดยให้ขบวนรถโดยสารนั้นเดินทางเข้าไปก่อน การเลื่อนเวลาปิดทางต้องบันทึกชื่อตำแหน่งผู้ติดต่อไว้ในผังควบคุมการเดินรถ (คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/คต.2/55 ลง 29 ต.ค.16)

5.15.2 ให้ ผคร. อำนวยความสะดวกและร่วมมือประสานงานกับเจ้าหน้าที่บำรุงทางเพื่อขอทราบเวลาอันแน่นอนของขบวนรถที่จะออกไปทำงานในตอนนั้น (คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/คต.2/22 ลง 24 เม.ย.2510)

5.15.3 ประกาศปิดทางตอนที่จำเป็นต้องทำงานบำรุงทางนอกเขตสถานีทางสะดวกซึ่งไม่ใช่งานฉุกเฉินตามที่ได้รับแจ้งจากเจ้าหน้าที่บำรุงทางตั้งแต่ชั้นสารวัตรบำรุงทางขึ้นไปรวมทั้งการแจ้งให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ (ขตร.2549 ข้อ 266)

5.15.4 รับทราบการประกาศปิดหรือเปิดทางตอนใดซึ่งต้องทำงานบำรุงทางนอกเขต สถานีทางสะดวกโดยฉุกเฉิน และไม่สามารถประกาศล่วงหน้าได้ตามที่นายสถานีทางสะดวกได้ใช้อำนาจ ประกาศปิดทางตอนนั้นและได้แจ้งให้ทราบ (ขตร.2549 ข้อ 267)

5.15.5 ประกาศปิดทางเพื่อให้เจ้าหน้าที่บำรุงทางทำงานบำรุงทางในเขตสถานี ทางสะดวก ซึ่งไม่ใช่เป็นการฉุกเฉินตามที่ได้รับแจ้งจากเจ้าหน้าที่บำรุงทางตั้งแต่ชั้นสารวัตรบำรุงทางขึ้นไป (ขตร.2549 ข้อ 268)

5.15.6 รับทราบการประกาศปิดหรือเปิดทาง เพื่อให้เจ้าหน้าที่บำรุงทางทำงานบำรุง ทางในเขตสถานีทางสะดวกซึ่งต้องกระทำโดยฉุกเฉินไม่สามารถประกาศล่วงหน้าได้ จากนั้นายสถานีทางสะดวก ซึ่งได้สั่งการไปตามที่ได้รับแจ้งจากเจ้าหน้าที่บำรุงทาง (ขตร.2549 ข้อ 269)

5.15.7 รับทราบการทำงานบำรุงทางนอกเขตสถานีทางสะดวก ซึ่งไม่ใช่เป็นการฉุกเฉิน สามารถเตรียมการได้ล่วงหน้าและขบวนรถยังคงเดินผ่านได้ แต่จำเป็นต้องลดความเร็วเหลือตั้งแต่ 15 กม./ชม. ลงมา ตามที่เจ้าหน้าที่บำรุงทางตั้งแต่ชั้นสารวัตรบำรุงทางขึ้นไปแจ้งให้ทราบล่วงหน้า (ขตร.2549 ข้อ 270)

5.16 การบันทึกฝั้งควบคุมการเดินรถและการส่งแบบ ส.155 สอบสวนผู้เกี่ยวข้อง

5.16.1 ต้องบันทึกความเคลื่อนไหวของขบวนรถไว้ในฝั้งควบคุมการเดินรถโดยเขียน ด้วยดินสอเป็นเส้นกราฟตลอด 24 ชม. เป็นวัน ๆ ไปด้วยการรับฟังรายงานหรือสอบถามความเคลื่อนไหวของ ขบวนรถต่างๆ จากนั้นายสถานีในพื้นที่ควบคุมของตน แล้วให้พนักงานควบคุมการเดินรถผลัดสุดท้ายรวบรวม ส่งไปยังงานควบคุมการเดินรถ กองเดินรถ โดยขบวนรถเที่ยวแรกในวันรุ่งขึ้น (ขตร.2549 ข้อ 330)

5.16.2 นสน. ทางสะดวกจะต้องแจ้งเวลาผลัดเปลี่ยนเวรกัน เมื่อได้รับแจ้งให้บันทึก ไว้ในฝั้งควบคุมการเดินรถทุกครั้ง หากพบว่ามีกรปฏิบัติไม่ถูกต้อง เช่น คงเวรหรือเข้าเวรนานกว่า กำหนดเวลา ให้ส่งแบบ ส.155 สอบสวน (คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/คต.2/3 ลง 3 ม.ค.2516)

5.16.3 การบันทึกสาเหตุความล่าช้าของขบวนรถให้แยกชนิดและประเภทของ ความล่าช้าออกให้ชัดเจน อย่างระบุม ำ ทำให้ไม่ทราบว่เกิดจากสาเหตุใด เท่าใด เช่น อย่างระบุมว่า “สินค้าขึ้นลง สับเปลี่ยนตั้ดรถรับรถและรอหลัก.....นาทึ” แต่ต้องระบุให้ชัดเจนว่ “สินค้าขึ้นลง.....นาทึ สับเปลี่ยนตั้ดรถ รับรถ.....นาทึ รอหลัก.....นาทึ” ถ้าเป็นสถานีต้นทางต้องซักไ้ไล่เลียงให้ได้ความว่เริ่มสับเปลี่ยนเวลาใด สับเปลี่ยนเสร็จเวลาใด เข้าเท่าใด ต่อท่อเสร็จเวลาใด แจ้งให้ รจ. ต่อขบวนรถเวลาใด ทดลองท่อเสร็จเวลาใด เข้าเท่าใด ออกได้เวลาเท่าใด เข้าเท่าใด พร้อมสาเหตุที่ช้า (คำสั่งที่ คต.25/2507 ลง 28 ส.ค.02 และบันทึก อตร. ลง 25 ต.ค.2522)

5.16.4 ข้อบกพร่องต่าง ๆ อันเกิดจากการไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับและระเบียบ การเดินรถ หรือไม่ให้ความร่วมมือเร่งรัดให้การเดินรถเป็นไปด้วยดีและเหมาะสม ให้บันทึกข้อบกพร่องลงใน แบบ ส.155 สอบผู้เกี่ยวข้อง ดังนี้

ผคร.กท. จัดทำแบบ ส.155 จำนวน 3 ฉบับ ฉบับที่หนึ่งส่ง สดร. ถ้าเป็น ผู้ปฏิบัติงานสังกัดหน่วยงานอื่นให้ส่งหัวหน้าหน่วยงานระดับเดียวกัน เช่น สรจ. สบท. ฯลฯ ฉบับที่สองส่ง จดข. ผ่าน กดร. ผคด. ฉบับที่สาม เก็บไว้เป็นหลักฐาน ส่วน ผคร. อื่น จัดทำเช่นเดียวกับ ผคร.กท. ยกเว้นฉบับที่สอง ให้จัดส่ง จดข. โดยไม่ต้องผ่านผู้ใด (คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/คต.2/25 ลง 18 ก.พ.02)

5.16.5 การส่งข่าวและการส่งข่าวจากหรือถึง ผคร. กระทำโดยปราศจากหลักฐาน จึงมีกรณีผิดพลาดหรือปฏิเสธขึ้นได้ในภายหลัง จึงเป็นหน้าที่ของ ผคร. ที่จะต้องบันทึกเหตุการณ์ต่าง ๆ ทั้งที่มีระเบียบให้บันทึกไว้ในผังควบคุมการเดินรถหรือไม่ก็ตามลงไว้ในผังควบคุมการเดินรถในกรณีที่จะเป็นหลักฐาน ยืนยันความถูกต้องหรือสามารถใช้ประกอบหลักฐานหาข้อเท็จจริงในภายหลังได้

5.17 วิธีการส่งข่าว เครื่องมือส่งข่าวและการแจ้งข่าวทั่วๆ ไป

5.17.1 โทรเลขแจ้งเหตุอันตรายที่ทำให้ขบวนรถผ่านไปมาไม่ได้ โทรเลขที่ต้องสั่งการ หรือต้องปฏิบัติโดยเร่งด่วน เช่น โทรเลขเกี่ยวกับงานบำรุงทางซึ่งต้องปิดทาง หรืองานบำรุงทางที่ต้อง ลดความเร็วของขบวนรถเหลือตั้งแต่ 15 กม./ชม. ลงมา ที่ต้องกระทำโดยฉุกเฉิน ซึ่ง นสน. ต้องส่งโทรเลขนั้น ให้ ผคร. ทางโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ ให้ ผคร. มอบโทรเลขนั้นแก่เจ้าหน้าที่โทรเลขหรือพนักงานวิทยุและ โทรพิมพ์หรือส่งให้สถานีรับโทรเลขนั้นทางโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถในกรณีที่สถานีรับอยู่ในพื้นที่รับผิดชอบ ของตน ในกรณีที่ต้องส่งโทรเลขนั้นไปยังสถานีรับปลายทาง เมื่อได้รับมอบโทรเลขนั้นจากเสมียนโทรเลข หรือพนักงานวิทยุและโทรพิมพ์ก็ให้ส่งต่อไปให้สถานีที่อยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของตน (คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/ตร.1/196 ลง 22 พ.ย.21)

5.17.2 ให้ ผคร. แขวงต่างๆ นอกจากแขวง กท. ตรวจตราให้ นสน. ทำการทดสอบ เครื่องรับส่งวิทยุกับสถานีวิทยุ รฟ. ทุกวันในเวลา 8.00 น. และ 16.00 น. และต้องทดสอบให้ได้ทุกสถานีแล้ว บันทึกชื่อผู้ทำการทดสอบไว้เป็นหลักฐาน (คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/คด.3/1 ลง 4 ม.ค.09)

5.17.3 ในกรณีที่ นสน. ไม่สามารถส่งโทรเลขแจ้งเหตุห้วงทางสะดวกหรือแผ่นตรา ทางสะดวกชำรุดหรือสูญหายเนื่องจาก พชร. แขนงไม่เข้าเสาแขนงห้วงโดยทางโทรศัพท์เครื่องตราทางสะดวกได้ ให้ ผคร. เรียกสถานีรับและส่งโทรเลขนั้นทางโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ และให้บันทึกเลขที่โทรเลข นามผู้ส่ง-ผู้รับ และเวลาที่ส่งโทรเลขนั้นไว้ในผังควบคุมการเดินรถ

5.17.4 แจ้งให้สารวัตรเดินรถทราบเพื่อจัดคนแทนในกรณีที่นายสถานีทางสะดวก อยู่ทำการแต่ผู้เดียวและไม่สามารถจะอนุญาตให้ขบวนรถเข้าสู่เขตสถานีได้ และพนักงานรักษารถ ได้จัดพนักงานห้ามล้อทำการแทนนายสถานีทางสะดวกแล้ว และได้โทรศัพท์แจ้งเหตุให้ทราบ (ขดร.2549 ข้อ 189)

5.17.5 ในกรณีที่การติดต่อประสานงานกับงานควบคุมการเดินรถแขวงข้างเคียง กระทำไม่ได้ หรือไม่สะดวก สมควรให้ นสน. ปลายแขวงกระทำหน้าที่สอบถามข่าวขบวนรถให้

5.17.6 ให้ระมัดระวังการใช้ข้อความในโทรเลขและโทรพิมพ์ให้สั้นที่สุด แต่ใจความชัดเจน (คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/คด.4/172 ลง 23 ก.ย.2523)

5.17.7 เมื่อออกโทรเลขให้ระบุตำแหน่งผู้ที่จะรับโทรเลขให้ชัดเจน อย่าระบุกว้างๆ เช่น “หัวหน้ากองผู้เกี่ยวข้อง” (คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/กว.4/178 ลง พ.ย.2522)

5.17.8 เมื่อเครื่องสื่อสารทุกชนิดขัดข้อง ไม่ว่าจะเป็นโทรเลข โทรพิมพ์ วิทยุ และ โทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ ให้ผู้รับผิดชอบรายงานเหตุขัดข้องต่อผู้บังคับบัญชาทันที (คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/คด.4/88 ลง 9 ก.ย.2520)

6. ปัญหาและอุปสรรคในการควบคุมการเดินรถ

แม้ระบบควบคุมการเดินรถจะพัฒนามาเป็นลำดับก็ตาม แต่ก็ยังมีปัญหาและอุปสรรคบางประการ ซึ่งจะต้องอาศัยความร่วมมือจากผู้เกี่ยวข้องในการแก้ไข เพื่อให้การเดินรถเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและขบวนรถเดินได้ตรงตามกำหนดเวลามากขึ้น ปัญหาและอุปสรรคดังกล่าวอาจจำแนกได้ ดังนี้

6.1 เกี่ยวกับรถจักรและรถพ่วง

- 6.1.1 รถจักรดีเซลไม่อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ มักชำรุดไม่สามารถทำขบวนได้ หรือไม่สามารถวิ่งได้ตามพิกัดที่กำหนด ทำให้ขบวนรถล่าช้า
- 6.1.2 รถพ่วงชำรุด , รถพ่วงไม่เพียงพอหมุนเวียน

6.2 เกี่ยวกับทาง

- 6.2.1 มีการลดความเร็วที่จุดต่างๆ ทำให้ขบวนรถล่าช้า
- 6.2.2 ความยาวของทางหลักสถานีบางแห่งไม่ได้มาตรฐาน เป็นอุปสรรคในการหลักขบวนรถ
- 6.2.3 ทางลาดชัน ขบวนรถผ่านไปได้ทำให้ขบวนล่าช้า อาจเป็นผลกระทบให้ขบวนรถอื่นล่าช้าไปด้วย

6.3 เกี่ยวกับเครื่องอุปกรณ์ในการเดินรถ

- 6.3.1 โทรศัพท์ควบคุมการเดินรถขัดข้องใช้การไม่ได้ในตอมใดตอมหนึ่ง หรือตลอดพื้นที่ควบคุมการเดินรถ
- 6.3.2 โทรศัพท์ควบคุมการเดินรถมีเสียงเบามากโดยเฉพาะที่สถานีปลายแขวงควบคุมการเดินรถ แม้จะมีการพยายามแก้ไขแล้วก็ตาม
- 6.3.3 เครื่องทางสะดวก , เครื่องสัญญาณประจำที่ , ประแจ ฯลฯ

6.4 ภัยธรรมชาติ

- 6.4.1 อุทกภัยน้ำท่วม
- 6.4.2 พายุ ฝนตกหนัก
- 6.4.3 ไฟป่า

6.5 บุคคล

- 6.5.1 นสน. แจ้งเวลาขบวนรถคลาดเคลื่อนจากข้อเท็จจริง อาจทำให้การจัดหลักของ ผคร. ไม่เหมาะสม
- 6.5.2 ผคร. สั่งการเปลี่ยนหลักไม่เหมาะสม
- 6.5.3 พชร. ไม่สามารถทำขบวนตามกำหนดเวลาได้

6.6 อื่น ๆ

- 6.6.1 การปิดเครื่องกั้นถนนล่าช้า เนื่องจากการจราจรติดขัด ยวดยานจอดขวางบนทาง หรือเกิดจากความบกพร่องของคนกั้นถนนฯ

7. ข้อบกพร่องของพนักงานควบคุมการเดินรถที่เกิดขึ้นเป็นอาชญา และสาเหตุ

7.1 ขาดการประสานงานกับผู้เกี่ยวข้องในเรื่องต่างๆ ที่จะปฏิบัติ

สาเหตุ ขาดความรู้เรื่องงานเพียงพอ ไม่รู้ว่าจะต้องปฏิบัติอย่างไร หรือปฏิบัติไม่ครบถ้วน

7.2 ใช้ดุลยพินิจสั่งการเปลี่ยนหลักไม่เหมาะสม

สาเหตุ 1. ใช้การคาดคะเนหรือความเชื่อเป็นหลัก เช่น สั่งเปลี่ยนหลักโดยคาดหวังว่า ขบวนรถที่ถูกเปลี่ยนหลักจะทำเวลาชดเชยได้ ซึ่งหากทำเวลาชดเชยได้จะไปหลักกัน ณ สถานีที่กำหนดโดยไม่ล่าช้า การใช้หลักการดังกล่าวหมิ่นเหม่ต่อความผิดพลาดได้ง่าย ควรใช้หลักความแน่นอนและอ้างอิงได้ เช่น สภาพที่เห็นได้จากภาวะที่เป็นอยู่จริง ถ้าจะต้องสั่งการเปลี่ยนหลักขบวนรถนั้นจะไปหลักได้เหมาะสมหรือไม่ อย่าใช้การคาดคะเน

2. ไม่ติดตามการเปลี่ยนแปลงของขบวนรถหลังจากที่ได้สั่งการไปแล้ว เมื่อมีความจำเป็นต้องแก้ไขเปลี่ยนหลักใหม่จึงสั่งการไม่ทัน

3. ขาดการประสานงานกับผู้เกี่ยวข้อง

4. ได้ข้อมูลจาก นสน. ไม่ละเอียดและไม่สอบถามให้ได้รับความ

7.3 การเปลี่ยนหลักไม่สมบูรณ์

สาเหตุ ไม่ติดตามผลการสั่งการของตนและการปฏิบัติต่อ นสน. ผู้รับคำสั่ง

7.4 ให้เสมียนคู่เวรนั่งปฏิบัติงานแทนตนนานเกินกว่าที่คำสั่งกำหนด

สาเหตุ กินแรงเสมียน (ถูกลงโทษทั้ง ผคร. และเสมียน)

7.5 แจ้งข่าวเหตุอันตรายไม่ถูกต้อง ล่าช้า และไม่แจ้งข่าวคืบหน้าเป็นระยะ

สาเหตุ ไม่แม่นยำระเบียบปฏิบัติ

7.6 ขาดการตรวจสอบและติดตามงานผู้ร่วมงาน

สาเหตุ มีจิตสำนึกที่ไม่ถูกต้องและสำคัญผิด เช่น มักอ้างว่าตนมีงานเต็มมือ นอกจากการติดต่อสั่งการต่อ นสน. และผู้เกี่ยวข้องอื่นๆ แล้วกระทำการอื่นไม่ได้อีก งานของเสมียน พนักงานวิทยุและโทรพิมพ์จึงกระทำไปโดยลำพังประหนึ่งเป็นหน่วยงานเอกเทศไม่ขึ้นต่อ ผคร.

7.7 การปฏิบัติงานไม่ครบถ้วนและสมบูรณ์ เช่น ไม่ทดสอบเวลาตามระเบียบ ไม่สอบถามชื่อ นสน. เมื่อเข้าเวร การบันทึกในผังขาดความละเอียดหรือเป็นเรื่องที่จะต้องบันทึกก็ไม่บันทึกไว้

สาเหตุ ขาดความละเอียดรอบคอบ ไม่ตรวจทานผังก่อนออกเวรและเก็ยจรร้าน

7.8 ขาดความรู้งานไม่ดี

สาเหตุ ขาดความรู้หลักการปฏิบัติงานที่ถูกต้อง ครบถ้วน ไม่ชวนช่วยแก้ไขปมด้วยตนเอง

7.9 ขาดไหวพริบและไม่เท่าทันต่อข้อมูลที่เปลี่ยนแปลง ทำให้ไม่สั่งการแก้ไขอุปสรรคที่เกิดขึ้น เช่น ขบวนรถหนึ่งรถจักรทำการชำรุด ต้องเปลี่ยนรถจักรใหม่ซึ่งมีอัตราลากจูงต่ำกว่ารถจักรที่ทำการชำรุด ซึ่งจะไม่สามารถลากจูงรถพ่วงของขบวนรถที่ชำรุดได้เต็มหน่วยลากจูง ก็ไม่สั่งการให้ นสน.

ส่งตักรถพ่วงส่วนหนึ่ง เพื่อไม่ให้เกินอัตราลากจูงทันที เมื่อรถจักรต่อขบวนและจะทำขบวนไปแต่ไปไม่ได้ นสน. ต้องส่งตักรถพ่วงออก ซึ่งถ้าส่งการล่องหน้าขบวนรถจะไม่เสียเวลา หรือกรณีมีการเปลี่ยนแปลง ปตร. ให้ขบวนรถซึ่งเคยหยุดที่สถานีใดเป็นไม่หยุดก็ไม่ย่ำเตือนความจำของ นสน. นสน. ยังหลงผิดว่าขบวนรถนั้นหยุดและสั่งกักขบวนรถไว้ ทำให้ขบวนรถล่าช้าเพราะไม่มีการซักซ้อมความเข้าใจกันไว้ล่วงหน้า

สาเหตุ ต้องพิจารณาข้อมูลเดิมและใหม่อยู่เสมอว่ามีผลต่อการเปลี่ยนแปลงต่องานที่จะปฏิบัติหรือไม่ต้องรับส่งการล่องหน้าหรือซักถามความเข้าใจกับผู้เกี่ยวข้องเพื่อไม่ให้รถเสียเวลาโดยไม่จำเป็น

7.10 สั่งกักขบวนรถที่มีความสำคัญสูงไว้รอหลักโดยไม่มีเหตุผลและความเหมาะสมเพียงพอ

- สาเหตุ
1. ใช้ดุลยพินิจไม่ถูกต้อง
 2. ไม่แม่นยำในระเบียบปฏิบัติ

7.11 ออก ปตร. ขบวนพิเศษช่วยอันตรายกำหนดเวลาออกหลังเวลาเกิดเหตุมาก

สาเหตุ ขาดความเข้าใจว่าภาวะเหตุการณ์เช่นนี้ต้องการความเร่งด่วนในการกู้ภัยเพื่อเปิดการเดินรถให้ได้โดยเร็วที่สุด และพนักงานประจำขบวนรถพิเศษช่วยอันตรายนั้นมีความพร้อมที่จะปฏิบัติงานได้ทันที ควรประกาศให้รถออกทันทีในเวลาที่สูง หรือหลังเวลาสั้นเล็กน้อย ถ้าขบวนรถออกไม่ได้ตามกำหนดก็ออกไปตามช้า อย่าเป็นเป้าให้ถูกอ้างได้ว่า การที่ขบวนรถออกช้าเป็นเพราะ ผคร. ประกาศกำหนดเวลาให้ขบวนรถออกช้ามากโดยไม่จำเป็นเอง

ภาค 2

เหตุอันตราย

1. ความหมาย

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

“เหตุอันตราย” หมายถึง “อุบัติเหตุหรือเหตุการณ์อันใดที่เกิดขึ้นเป็นภัยหรืออาจเป็นภัยต่อการเดินรถ หรือบุคคล หรือทรัพย์สิน เช่นตัวอย่างที่กำหนดไว้ในข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ.2549 ข้อ 319 และให้หมายความรวมถึงเหตุการณ์อื่นที่เป็นภัยต่อความสงบเรียบร้อย หรือความมั่นคงของบ้านเมืองด้วย”

หมายถึง ปทานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถานให้ความหมาย “อุบัติเหตุ” ไว้ว่า “เหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด ความบังเอิญเป็น”

จากความหมายดังกล่าวสามารถสรุปได้ว่า เหตุอันตรายในการรถไฟฟ้า หมายถึง “เหตุการณ์ใดที่เป็นภัยหรืออาจเป็นภัยต่อการเดินรถ หรือบุคคล หรือทรัพย์สินของการรถไฟฟ้า หรือเป็นภัยต่อความสงบเรียบร้อย หรือความมั่นคงของประเทศ ตามตัวอย่างเหตุอันตรายตาม ขตร.2549 ข้อ 319 ซึ่งระบุไว้ ดังนี้

1.1 อุบัติเหตุแก่บุคคล

ก. อุบัติเหตุซึ่งมีบุคคลได้เสียชีวิต หรือบาดเจ็บสาหัสในเขตรถไฟฟ้า

ข. อุบัติเหตุซึ่งมีผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บ

1.2 อุบัติเหตุต่อขบวนรถ

ก. มีผู้พยายามทำให้ขบวนรถตกรางโดยนำสิ่งกีดขวางมาวางไว้บนทาง

ข. รถจักร รถพ่วงชนหรือเบียดกันทำให้เกิดความเสียหายต่อขบวนรถ หรือทรัพย์สินอื่นๆ

ค. รถจักร รถพ่วงตกราง

ง. รถจักร รถพ่วง หลุดหรือไหลจากสถานีหรือตามทางในตอน

จ. ขบวนรถซึ่งออกจากสถานีโดยไม่ได้รับอนุญาตตามระเบียบ

ฉ. รถจักร รถพ่วงหรือรถซึ่งเดินบนถนนชนเครื่องกั้นถนนของการรถไฟฟ้า

ช. รถจักร รถพ่วงโดนสิ่งกีดขวางหรือสัตว์มีชีวิตจนเป็นเหตุให้เครื่องประกอบรถ หรือทางเสียหาย

1.3 อุบัติเหตุต่อรถจักร รถพ่วง ทาง สถานี โทรเลข โทรศัพท์ และเครื่องสัญญาณประจำที่

ก. ทางชำรุดซึ่งขบวนรถจะเดินผ่านไปไม่ได้ เช่น น้ำท่วม ดินพัง สะพานชำรุด ฯลฯ

ข. เครื่องและสายโทรเลข โทรศัพท์ เครื่องทางสะดวก เครื่องสัญญาณประจำที่ และเครื่องประแจชำรุดใช้การไม่ได้

ค. รถจักร รถพ่วงของขบวนรถชำรุดไม่สามารถจะเดินต่อไปได้

1.4 อุบัติเหตุอื่นๆ

ก. ไฟไหม้ในเขตรถไฟซึ่งกระทำหรืออาจกระทำให้ทรัพย์สินข้างเคียงเสียหาย

ข. ไฟไหม้รถ สะพาน หรือสถานที่ของการรถไฟฯ

ค. การชิงทรัพย์ ปล้นทรัพย์ การพยายามจะปล้นทรัพย์บนขบวนรถหรือสถานที่ของการรถไฟฯ

ง. คนตายในขบวนรถ

จ. พบศพในเขตของการรถไฟฯ

ฉ. เหตุการณ์อื่นๆ

2. หน้าที่ของพนักงานรถไฟเกี่ยวกับเหตุอันตราย

พนักงานรถไฟทุกคนมีหน้าที่ต้องร่วมมือกันขจัดอุปสรรคเหตุหรือเหตุการณ์ร้ายอันจะพึงเกิดหรือได้เกิดขึ้นแก่กิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามข้อบังคับ คกร. ฉบับที่ 3.5 ลง 18 ส.ค.2529 ข้อ 2 (11) หน้าที่ดังกล่าวนี้เป็นหน้าที่โดยตรงของพนักงานรถไฟทุกคนไม่ว่าจะมีหน้าที่โดยตรงในเรื่องนั้นๆ หรือไม่ก็ตาม หน้าที่ดังกล่าวมีหลักปฏิบัติอยู่ 4 ประการ ตาม ขตร.2549 ข้อ 303 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 พนักงานทุกคนต้องระมัดระวังกิจการเดินรถให้เป็นไปด้วยความปลอดภัยแก่ประชาชน หัวข้อนี้เป็นหน้าที่พนักงานทุกคน มิใช่เฉพาะผู้ปฏิบัติหน้าที่กิจการเดินรถเท่านั้น

2.2 รายงาน

รายงานอะไร ต่อใคร เมื่อใด รายงานเหตุการณ์ใดๆ ซึ่งผิดระเบียบหรืออาจจะเป็นอันตรายแก่กิจการเดินรถต่อผู้บังคับบัญชาทันที หัวข้อนี้คงเป็นหน้าที่ของพนักงานทุกคนที่เข้าข่ายเป็นพนักงานตาม ขตร.2549 ข้อ 1 (29) เช่นเดียวกับข้อ 2.1

2.3 ช่วยเหลือ

ช่วยเหลือเมื่อใด เมื่อจำเป็นอย่างเต็มความสามารถในกรณีที่เกิดเหตุอันตรายหรืออุบัติเหตุใด ๆ หัวข้อนี้เป็นหน้าที่ของพนักงานทุกคน

2.4 ป้องกัน

ป้องกันอะไร เมื่อใด เมื่อทราบหรือเห็น

ก. สัญญาณประจำที่ใด ๆ ชำรุดใช้การไม่ได้

ข. ทางชำรุดหรือมีเหตุที่อาจทำให้ทางชำรุด

ค. มีสิ่งหนึ่งสิ่งใดบกพร่องในขบวนการ

ง. มีเหตุการณ์ใด ๆ ผิดปกติ ซึ่งเกรงว่าจะไม่เป็นการปลอดภัยต่อขบวนการหรือประชาชน

จ. มีเหตุอันตรายประการใด ๆ เกิดขึ้นแก่การเดินรถ พนักงานทุกคนที่รู้เห็นจะต้องป้องกันทันที เพื่อมิให้เกิดเหตุอันตรายเท่าที่สามารถจะทำได้ ทั้งนี้ถ้าจำเป็นต้องแจ้งเหตุให้นายสถานีทางสะดวกทราบโดยเร็วที่สุด หรือวิธีเร็วที่สุด ข้อความที่ต้องแจ้งมีดังต่อไปนี้

- (1) สถานที่เกิดเหตุใกล้กับเสาโทรเลขเท่าใด ระหว่างสถานีใด
- (2) วันและเวลาที่เกิดเหตุ
- (3) สาเหตุที่เกิดขึ้น
- (4) มีสิ่งใดเสียหายบ้าง
- (5) ต้องเสียเวลาการเดินรถประมาณเท่าใด
- (6) ต้องการความช่วยเหลืออย่างใดบ้าง
- (7) ต้องแจ้งจำนวนบุคคลที่ได้รับบาดเจ็บ และแยกประเภทว่าเป็นผู้โดยสาร พนักงาน หรือ บุคคลภายนอก
- (8) ต้องแจ้งว่าบาดเจ็บนั้นสาหัสเพียงใด และต้องการความช่วยเหลือของนายแพทย์หรือไม่
- (9) ในกรณีที่รถดราลงต้องแจ้งชนิดรถและจำนวนล้อรถที่ตกรางหรือชำรุดและต้องการความช่วยเหลือเกี่ยวกับรถปั่นจั่นและการขนถ่ายสินค้าหรือไม่

หัวข้อนี้เป็นหน้าที่ของพนักงานรถไฟทุกคน และมีข้อน่าสังเกตว่า ขตร. ไม่ได้ระบุวิธีการป้องกันไว้จึงขึ้นอยู่กับวิจารณญาณของผู้พบเห็นว่าจะใช้วิธีการใดที่จะเหมาะสมที่สุด

แม้ข้อบังคับข้างต้นจะมีลักษณะเป็นการบังคับให้พนักงานรถไฟทุกคนต้องปฏิบัติ แต่การปฏิบัติโดยพนักงานซึ่งไม่มีหน้าที่ในเรื่องนั้นโดยตรง หากการปฏิบัตินั้นเข้าหลักเกณฑ์ตามคำสั่งทั่วไปที่ ก.26/488 ลง 26 ม.ค.2527 ผู้ปฏิบัติจะได้รับการชมเชยหรือขอบใจจากการรถไฟฯ หรือฝ่ายเจ้าสังกัดสุดแต่กรณี ซึ่งถือได้ว่าเป็นความชอบในการปฏิบัติงานด้วย ยกเว้นผู้มีหน้าที่ปฏิบัติโดยตรงคงไม่มีสิทธิได้รับการพิจารณา

3. หน้าที่ของ ผคร. เกี่ยวกับเหตุอันตราย

เหตุอันตรายทุกชนิด ผคร. มีหน้าที่ต้องปฏิบัติหรือรับทราบตาม ขตร. 2549 ข้อ 303-326 ตามที่ได้กล่าวแล้วว่าการปฏิบัติขึ้นอยู่กับชนิดของเหตุอันตราย ดังนี้-

“เหตุอันตรายธรรมดา” คงปฏิบัติตามที่ระบุใน ขตร.

“เหตุอันตรายสำคัญ” นอกจากต้องปฏิบัติตาม ขตร. ระบุ มีกรณีที่ต้องปฏิบัติเพิ่มเติมตามระเบียบการรถไฟฯ คือเมื่อได้รับแจ้งเหตุขั้นต้นทางโทรศัพท์จาก นสน. หรือผู้เกี่ยวข้องให้รับแจ้งผู้เกี่ยวข้องที่มีหน้าที่ในการช่วยเหลือหรือแก้ไขเหตุการณ์ทราบโดยเร็วที่สุดเป็นลำดับแรก ในกรณีที่เป็นเหตุอันตรายเกี่ยวกับการเดินรถให้รับแจ้งผู้เกี่ยวข้องประจำท้องถิ่นตามลำดับความสำคัญ คือ สรจ., สดร., สรพ., สบท., นตส., วบข., วกข., จดข., ณบข., ผบก.รฟ. ในกรณีมีผู้บาดเจ็บให้แจ้ง นพข. ด้วย ถ้า ผคร. แขวงที่เกิดเหตุอยู่ในส่วนภูมิภาค หลังจากแจ้งผู้เกี่ยวข้องประจำท้องถิ่นแล้ว ให้รับแจ้ง ผคร.กท. 1, 2 หรือ 3 สุดแต่กรณีอย่างช้าไม่เกิน 10 นาที นับจากเวลาที่ได้รับแจ้ง (ผคร. สังกัด จดข.4 และ 5 แจ้งต่อ ผคร.กท. 1, ผคร. สังกัด จดข. 2 แจ้งต่อ ผคร.กท. 2, ผคร. สังกัด จดข. 3 แจ้งต่อ ผคร.กท.3)

ผคร.กท. 1, 2, 3 หรือ 4 เมื่อได้รับแจ้งจาก ผคร. แขวงที่เกิดเหตุให้รับแจ้งผู้เกี่ยวข้องหน่วยงานต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ภายในเวลาไม่เกิน 30 นาที นับตั้งแต่ได้รับแจ้งจาก ผคร. แขวงเกิดเหตุรายการตำแหน่งที่ต้องแจ้งจะได้กล่าวต่อไป

ผคร. แขวงที่เกิดเหตุ เมื่อได้ดำเนินการตามขั้นตอนแจ้งข่าวให้ผู้เกี่ยวข้องทราบแล้วให้เร่งรัด นสน. รีบออกโทรเลขเหตุอันตรายโดยเร็วแล้วรับโทรเลขนั้นทางโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถแล้วส่งผู้รับทางโทรพิมพ์

การแจ้งข่าวไปยัง ผคร.กท. ถ้าโทรศัพท์แคเรียซ์ต้อง ให้ใช้โทรศัพท์ควบคุมการเดินรถแจ้งข่าวผ่านแขวงควบคุมการเดินรถถัดไปเป็นทอด ๆ จนถึง ผคร.กท.

วิธีปฏิบัติในการแจ้งเหตุอันตรายตามระเบียบการรถไฟฯ ฉบับที่ 1.12 ลง 07 ม.ค.2545

กรณีที่เป็นเหตุอันตรายสำคัญหรือเหตุอันตรายร้ายแรง เมื่อ จดข. หรือ สดร. หรือผู้แทนได้เดินทางไปถึงที่เกิดเหตุ ตรวจสอบหาสาเหตุเบื้องต้นแล้วส่งรายงานเหตุอันตรายขั้นต้นจากที่เกิดเหตุหรือจากสถานีใกล้เคียงที่เกิดเหตุถึง อดร. เป็น “ปกปิดด่วนมาก” ภายในหนึ่งชั่วโมง โดยส่งผ่าน ผคร. ส่งต่อทางโทรพิมพ์ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถที่ พ.2/ดร.2/241 ลงวันที่ 16 ต.ค.2549

ผคร. เมื่อได้รับรายงานเหตุอันตรายขั้นต้นจาก จดข. หรือ สดร. หรือผู้แทนแล้วมีหน้าที่

- (1) ผคร.แขวงที่เกิดเหตุ เมื่อได้รับรายงานเหตุอันตรายจาก จดข.หรือ สดร. หรือผู้ที่ทำหน้าที่แทน จดข.หรือ สดร.ตามข้อ 4 แล้ว ให้รีบจัดส่งรายงานเหตุอันตรายขั้นต้นนั้นทางโทรสาร (Fax) ให้ ผสบ.ดร. หมายเลข 824 - 4205 และ กดร. หมายเลข 821 - 5107 ทันที
- (2) ในกรณีที่วันเกิดเหตุเป็นวันหยุดราชการ หรือวันหยุดงาน ให้จัดส่งรายงานเหตุอันตรายขั้นต้นนั้นให้ ผสบ.ดร. และ กดร. ทราบ ในวันที่เปิดที่ทำการในโอกาสแรก

การยกย่อง

เมื่อมีเหตุอันตรายกรณีจำเป็นเร่งด่วนต้องใช้รถยก จดข. หรือผู้แทน จดข. ต้องพิจารณา ร่วมกับ วกข., วบข., สรจ., สรพ., หรือ สบท. เขต. แขนงที่เกิดเหตุว่าจะใช้รถปั้นจั่นของการรถไฟฟ้า หรือ จะใช้บริการรถยกหรือรถปั้นจั่นของหน่วยงานภายนอก หากจำเป็นต้องใช้รถยกของหน่วยงานภายนอกก็สามารถใช้บริการรถยกหรือรถปั้นจั่นของเอกชน , หน่วยงานราชการหรือรัฐวิสาหกิจได้ โดยให้ผู้เกี่ยวข้องตาม บันทึกสั่งการและติดตามผลการปฏิบัติการเดินรถ ณ ห้อง รวก. เมื่อวันที่ 19 ก.ค.2531 หัวข้อเรื่องที่ 1 เรื่อง ขบวนการช่วยอันตราย ข้อ 3 และบันทึกสั่งของฝ่ายการเดินรถที่ พ.2/อส.16/132 ลงวันที่ 27 ก.พ.2532

ในกรณีที่จะต้องจัดขบวนรถพิเศษช่วยอันตรายของการรถไฟฟ้า นั้น มีระเบียบปฏิบัติให้ วกข. หรือ สรจ. เร่งรัดจัดขบวนรถพิเศษช่วยอันตรายออกเดินทางได้ภายใน 60 นาทีเป็นอย่างช้า นับแต่เวลาที่ ได้รับแจ้งจากผู้เกี่ยวข้องในการออก ปตร. ขบวนรถพิเศษดังกล่าว ผคร. จะต้องประกาศให้ ขบวนรถออก ได้ทันที นับแต่เวลาที่ ได้รับแจ้ง โดยไม่ต้องรอสอบถาม สรจ.ว่าจะออกได้เวลาใดและอย่าประกาศให้ขบวนรถ ออกเกินกว่า 60 นาที นับแต่เวลาที่แจ้ง เพราะเป็นการปฏิบัติที่ไม่ถูกต้องตามคำสั่งดังกล่าว

ในกรณีเหตุอันตรายเกิดจากบุคคลภายนอก เช่น กรณีขบวนรถชนกับรถยนต์ในทางตัดผ่าน ทางรถไฟ เมื่อประกาศเปิดทางแล้ว ให้รวบรวมข้อมูลและรายละเอียดเพื่อให้เจ้าหน้าที่รับผิดชอบเรียกร้อง ค่าเสียหายจากบุคคลภายนอก ดังนี้.-

1. ขบวนรถโดยสารและขบวนรถรวม

- ขบวนรถใดจอดเดิน
- ขบวนรถใดเข้าเพิ่มเกิน 3 ช.ม. แต่ไม่เกิน 6 ช.ม.
- ขบวนรถใดเข้าเพิ่มเกิน 6 ช.ม. ขึ้นไป

2. ขบวนรถสินค้า

- ขบวนรถใดจอดเดิน
- ขบวนรถใดเข้าเพิ่มเกิน 12 ช.ม. แต่ไม่เกิน 24 ช.ม.
- ขบวนรถใดเข้าเพิ่มเกิน 24 ช.ม. ขึ้นไป

3. การเดินรถจักรดีเซลตัวเปล่าหรือขบวนรถอื่นเพื่อการนี้

4. แสดงรายการลำดับรถ ตามข้อ 1 , 2 และ 3

การเสนอข้อมูลและรายละเอียดให้ปฏิบัติ ดังนี้.-

- ผคร.กท. เสนอต่อ กดร. ผ่าน ผคด. มีสำเนา กดส.
- ผคร. อื่น เสนอต่อเขต เขตนำส่ง กดส.

“เหตุอันตรายร้ายแรง” ปฏิบัติเช่นเดียวกับ “เหตุอันตรายสำคัญ” ทุกประการ

กล่าวโดยสรุป หน้าที่ ผคร. จะต้องปฏิบัติเมื่อมีเหตุอันตรายเกิดขึ้นตามลำดับก่อนหลัง มีดังนี้

(1) ประกาศปิดทาง (ในกรณีนายสถานีทางสะดวกอื่นซึ่งไม่ใช่สถานีทางสะดวกต้นตอน และปลายตอน ได้รับข่าวเหตุอันตรายและแจ้งให้ทราบ)

(2) รับแจ้งให้ผู้เกี่ยวข้องที่มีหน้าที่ในการช่วยเหลือหรือแก้ไขเหตุการณ์ทราบโดยเร็วที่สุด

(3) ประสานงานกับ สดร., สรจ., สบท. และผู้เกี่ยวข้องเพื่อส่งงานเกี่ยวกับการเดินรถและอื่นๆ ตามความจำเป็นทันที

(4) เฉพาะ ผศร.กท. 1 , 2 , 3 และ 4 มีหน้าที่พิเศษในการแจ้งข่าวไปยังผู้แทนฝ่ายและสำนักงานที่เกี่ยวข้อง ตามที่ระบุในระเบียบการรถไฟฟ้า ฉบับที่ 1.12 ลงวันที่ 07 ม.ค.2545 ดังนี้

ก. ในวัน/เวลาทำงานปกติ (08.30 - 16.30 น.) ให้แจ้ง

- กองควบคุมการปฏิบัติการ
- ผทน.ชก.
- ผบป.ศูนย์บำรุงทาง หรือ กทน.ทล.
- ผสบ.ดร.
- ผสบ.สส.
- ผสบ.ฟ.
- นว.ผบก.รฟ., ผบก.รฟ.
- ผปส.
- กสส.

ข. นอกวัน/เวลาทำงานปกติ หรือในวันหยุด ให้แจ้ง

- ผทน. หรือ วอล. หรือ ญก.ล. หรือ วญก.
- ญธธ. หรือ ญธพ. หรือ วญธ.
- กตร. หรือ อรด. หรือ อดร. หรือ อรบ. หรือ กตส.
- วสส. หรือ วอญ.(ก) หรือ วญญ.
- ทนพ.
- กปส.
- ผอบ. หรือ ผวถ. หรือ กศป.
- ศูนย์วิทยุตำรวจนครบาล หรือ นว.ผบก.รฟ. หรือ ผบก.รฟ.
- กสส.
- ทวก.

ข้อควรระวัง จดจำชนิดของเหตุอันตรายให้ขึ้นใจและแจ้งข่าวต่อผู้เกี่ยวข้องตามข้อ 4) ก หรือ 4) ข เฉพาะเหตุอันตรายร้ายแรงเท่านั้น เหตุอันตรายธรรมดาไม่ต้องแจ้ง มีเรื่องถูกดำเนินบ่อยครั้งในเรื่องแจ้งข่าวหรือเรื่องที่ไม่ต้องแจ้งก็แจ้งไป แต่เรื่องที่ต้องแจ้งไม่กลับแจ้ง

- (5) ติดตามสถานการณ์และแจ้งผู้เกี่ยวข้องทราบเป็นระยะๆ
- (6) เตรียมแผนการเดินรถหลังประกาศเปิดทางให้พร้อมอยู่เสมอ เมื่อมีประกาศเปิดทางก็สามารถสั่งการได้โดยทันที โดยไม่ทำให้การเดินรถหยุดชะงัก
- (7) เร่งรัด นสน. ให้ออกโทรเลขเหตุอันตรายโดยเร็ว
- (8) รวบรวมข้อมูลและรายละเอียดเพื่อให้เจ้าหน้าที่อื่นเรียกองค์เสียหายในกรณีอุบัติเหตุจากบุคคลภายนอก

4. การปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินเกี่ยวกับการเดินรถ

“เหตุอันตรายร้ายแรง” จนเป็นเหตุให้ไม่สามารถปฏิบัติงานเกี่ยวกับการเดินรถได้ตามปกติได้ กรณีดังต่อไปนี้ถือว่าเป็นเหตุฉุกเฉินเกี่ยวกับการเดินรถมีระเบียบปฏิบัตินอกเหนือไปจาก ขตร. 2549 อีกตามคำสั่งทั่วไปที่ ก.251/7002 ลง 29 ธ.ค. 2524 แก้ไขเพิ่มเติมตามคำสั่งทั่วไปที่ ก.07/163 ลง 13 ม.ค. 2525 ดังนี้

4.1 กรณีสถานีไฟไหม้และเครื่องมือสื่อสารใช้การไม่ได้

4.1.1 ให้สั่งการในนาม ผวก. ยกเลิกสถานีทางสะดวกนั้นจะเป็นป้ายหยุดรถชั่วคราว จนกว่าจะมีการสั่งการเป็นอย่างอื่น และให้ใช้ดุลยพินิจสั่งการต่อสถานีทางสะดวกต้นตอนก่อนที่จะอนุญาตให้ขบวนรถเดินว่าจะให้ขบวนรถหยุดที่ป้ายหยุดรถชั่วคราวนี้หรือไม่ (จดข. ก็เป็นผู้หนึ่งที่มีอำนาจสั่งการได้ ควรติดต่อและตกลงกันว่าใครจะเป็นผู้สั่ง มิฉะนั้นจะเกิดการสั่งการซ้ำกันได้)

4.1.2 ให้สั่งกักขบวนรถที่จะเดินเข้าสู่สถานีทางสะดวกที่เกิดเหตุขึ้น

4.1.3 การขอและให้ทางสะดวกระหว่างสถานีทางสะดวกต้นตอนและปลายทางตอนถัดไป ซึ่งกำหนดให้กระทำผ่านทางโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ เมื่อมีการขอและให้ทางสะดวกทุกครั้ง ผคร. ต้องบันทึกไว้เป็นหลักฐาน

4.2 กรณีไม่มีนายสถานีปฏิบัติงานตามหน้าที่ ณ สถานีทางสะดวก เนื่องจากถูกคุกคาม ถูกทำร้ายโดยผู้ก่อการร้าย เป็นต้น จนนายสถานีไม่สามารถปฏิบัติงานต่อไปได้ และไม่สามารถจัดเจ้าหน้าที่อื่นไปปฏิบัติงานแทนได้

4.2.1 ให้ติดต่อสอบถามเหตุที่เกิดขึ้นเพื่อให้ได้ความแน่ชัด เมื่อได้ความแน่ชัด และจำเป็นต้องปิดสถานีเป็นการชั่วคราว ให้สั่งการในนาม ผวก. ยกเลิกสถานีทางสะดวกนั้นเป็นป้ายหยุดรถชั่วคราว จนกว่าจะสั่งการเป็นอย่างอื่นและให้ใช้ดุลยพินิจว่าจะให้ขบวนรถหยุดที่ป้ายหยุดรถชั่วคราวนี้หรือไม่ (จดข. ก็เป็นผู้หนึ่งที่มีอำนาจสั่งการได้ ควรติดต่อและตกลงกันว่า ใครจะเป็นผู้สั่ง มิฉะนั้นจะเกิดการสั่งการซ้ำกันได้)

4.3 ในกรณีขบวนรถเดินถึงสถานีปลายทางแล้ว แต่ไม่ได้รับสัญญาณอนุญาตให้ขบวนรถเข้าสู่สถานี

4.3.1 เมื่อได้รับแจ้งจาก พรร. ว่า นสน. ไม่อยู่หรือไม่สามารถอนุญาตให้ขบวนรถเข้าเขตสถานีทางสะดวกตาม ขตร. ข้อ 167 และ 189 และ พรร. ไม่สามารถจัด พหล. ทำการแทน นสน. ได้ ให้พิจารณาสั่งการต่อไป ระเบียบปฏิบัติไม่ได้กำหนดให้แน่ชัดว่าให้ปฏิบัติต่อไปอย่างไร อย่างไรก็ดี กรณีเช่นนี้ปรากฏวิธีปฏิบัติตาม ขตร. 2535 ข้อ 189 ว่าต้องแจ้งให้สารถีเดินรถแขวนนั้นทราบทันที เพื่อจัดคนมาแทน

มีปัญหาว่าระหว่างยังไม่มีคนมาแทนต้องปฏิบัติอย่างไร เห็นว่าจำเป็นต้องปฏิบัติเช่นเดียวกับข้อ 2 เพราะเป็นกรณีไม่มีผู้ปฏิบัติงานหรือมีผู้ปฏิบัติงานก็ไม่อยู่ในสภาพปฏิบัติงานได้ ซึ่งมีผลเสมือนไม่มีผู้ปฏิบัติงานเช่นเดียวกัน

5. สาเหตุสำคัญของเหตุอันตราย

สาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดเหตุอันตราย จากผลการสอบถามเรื่องราวของเหตุอันตราย และจากการรวบรวมข้อมูลสถิติ ได้ระบุสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดเหตุอันตรายไว้ ดังนี้

1. ข้อบกพร่องเกิดจากคน เช่น ความสะเพร่า ละทิ้งหน้าที่ ความไม่เอาใจใส่ต่อหน้าที่ ไร้ประสิทธิภาพ ละเมิดกฎข้อบังคับ มีทัศนคติที่ไม่ดี อ่อนเพลียเพราะตรากตรำ และความหย่อนสมรรถภาพทางร่างกาย
2. การขาดความรู้เกี่ยวกับข้อบังคับ
3. การบำรุงรักษาทางไม่ดี
4. การบำรุงรักษารถจักรไม่ดี
5. การบำรุงรักษารถโดยสารและรถสินค้าตลอดจนเครื่องจักรและเครื่องบริภัณฑ์ซึ่งเกี่ยวข้องกับการเดินรถไม่ดี
6. ความผิดของฝ่ายผู้ใช้นน
7. ขบวนการชนโค กระบือและสิ่งกีดขวาง
8. ภัยธรรมชาติ
9. การขว้างปาขบวนรถ และการก่อวินาศกรรม
10. ผู้โดยสารกระทำการโดยประมาท
11. สาเหตุปลีกย่อย เช่น อุบัติเหตุ การบุกรุก และการกระทำอัตวินิบาตกรรม

สาเหตุของเหตุอันตรายต่าง ๆ ข้างต้น ถ้าจะกล่าวให้แคบลงไปอีก เกิดจากสาเหตุจากคนมากที่สุด ไม่ว่าจะเกิดจากเจ้าหน้าที่โดยตรง บุคคลภายนอก สาเหตุอื่น ๆ เช่น ภัยธรรมชาติเกิดขึ้นเป็นส่วนน้อย ในด้านผู้ปฏิบัติงานสามารถป้องกันมิให้เกิดเหตุอันตรายขึ้นได้โดย

1. กระทำตนให้เป็นผู้มีระเบียบวินัยอย่างเคร่งครัด ได้แก่ ไม่ละเมิดกฎข้อบังคับที่เกี่ยวกับความปลอดภัย
2. มีความตั้งใจที่จะปฏิบัติงานให้เกิดผลดีที่สุด
3. มีความรอบรู้งานเป็นอย่างดี
4. ระมัดระวังรักษาสุขภาพอนามัยให้มีความสมบูรณ์และแข็งแรงเพื่อที่จะสามารถรองรับงานไม่ว่าจะมากน้อยเพียงใดได้
5. ต้องถือว่าเหตุอันตรายที่เกิดขึ้นเป็นสิ่งที่ต้องได้รับการแก้ไขป้องกันโดยเร็ว ไม่ปล่อยทิ้งโดยถือว่าเป็นเรื่องไม่สำคัญ จนเหตุการณ์สะสมตัวเองจากเรื่องเล็กน้อยกลายเป็นเรื่องร้ายแรง จนเป็นเรื่องสายเกินแก้
6. จะทำอะไรก็ให้ยึดหลักกันไว้ดีกว่าแก้ หรือหลักปลอดภัยไว้ก่อน (Safety first) จะได้ไม่เกิดความเศร้าโศกเสียใจในภายหลัง
7. ความขบับัน การลองดี การเสี่ยง หรือการกระทำใดๆ ในลักษณะที่ไม่แน่ใจในความถูกต้อง ให้งดเสีย

ภาค 3

กำหนดเวลาเดินรถ

บทนำ

“กำหนดเวลาเดินรถ” ถือได้ว่าเป็นวิชาสาขาหนึ่งที่มีการศึกษาและนำไปปฏิบัติเฉพาะในกิจการของการรถไฟฯ เช่นเดียวกับวิชาด้านการบำรุงทางหรือด้านการช่างกลสำหรับผู้ที่ไม่เคยปฏิบัติหรือผ่านงานทางด้านนี้โดยเฉพาะบุคคลภายนอกการรถไฟฯ จะไม่ทราบถึงลักษณะเนื้อหาวิชาว่าเป็นการศึกษาเกี่ยวกับเรื่องใด ถ้าพิจารณาอย่างแท้จริงแล้ววิชากำหนดเวลาเดินรถเป็นวิชาสำคัญในการรถไฟฯ เป็นวิชาที่ทำให้ไม่เกิดความสับสนวุ่นวายในการจัดเดินขบวนรถซึ่งแต่ละวันมีเดิน 200-300 ขบวน ดังนั้น เนื้อหาในเอกสารต่อไปนี้จะขอเสนอรายละเอียดเกี่ยวกับวิชากำหนดเวลาเดินรถเพื่อไว้ใช้เป็นคู่มือในการปฏิบัติงานต่อไป

ความหมายและขอบเขตเนื้อหา

กำหนดเวลาเดินรถมีความหมายโดยย่อ หมายถึง การกำหนดเวลาในการเดินขบวนรถจากสถานีหนึ่งถึงอีกสถานีหนึ่ง ตั้งแต่ต้นทางของขบวนรถจนถึงปลายทางในระดับความเร็วต่างๆ กัน โดยปฏิบัติการหรือปฏิบัติการกิจของขบวนรถตามแต่ชนิดของรถพ่วงและศักยภาพของขบวนรถที่มีอยู่ ถ้าจะให้เข้าใจอย่างง่ายที่สุด การกำหนดเวลาเดินรถก็คือ การกำหนดเวลาถึง-ออก หรือผ่านของขบวนรถใดขบวนรถหนึ่งตั้งแต่สถานีต้นทาง สถานีปลายทางจนถึงสถานีปลายทาง โดยต้องกำหนดเวลาให้กับภารกิจต่างๆ ของขบวนรถนั้นด้วย เช่น การหลีก การหยุดรับ-ส่งผู้โดยสาร การทำสับเปลี่ยน ฯลฯ และกำหนดเวลาที่จัดทำจะต้องสนองต่อวัตถุประสงค์ของการจัดเดินขบวนรถนั้นให้มากที่สุด เนื้อหาของวิชานี้จัดแบ่งเป็น 3 หัวข้อใหญ่ คือ องค์ประกอบของกำหนดเวลาเดินรถ การคำนวณเวลาวิ่งระหว่างตอน และการจัดทำแผนผังกำหนดเวลาเดินรถ

องค์ประกอบของกำหนดเวลาเดินรถ

องค์ประกอบของกำหนดเวลาเดินรถ หมายถึง ส่วนสำคัญต่างๆ ที่จำเป็นจะต้องนำมาพิจารณาในการจัดทำกำหนดเวลาเดินรถ หากขาดส่วนใดส่วนหนึ่งไปจะทำให้ ไม่สามารถจัดทำกำหนดเวลาเดินรถได้ หรือขาดความสมบูรณ์ เมื่อพิจารณาจากความหมายของกำหนดเวลาเดินรถจะเห็นว่า การจัดทำกำหนดเวลาเดินรถจะต้องประกอบไปด้วย ขบวนรถ เส้นทางที่ให้ขบวนรถเดิน ภารกิจของขบวนรถ โดยทุกส่วนจะมีเรื่องของความเร็วนำมาพิจารณาในการจัดทำกำหนดเวลาทุกครั้ง

1. ขบวนรถ หมายถึง รถจักรหนึ่งหรือหลายคันจะมีรถพ่วงด้วยหรือไม่ก็ตาม รวมทั้งรถโปรยน้ำยาหรือรถพ่วงที่มีรถบำรุงทางขนาดหนักลากจูง ซึ่งได้จัดเดินตามสมุดกำหนดเวลาเดินรถหรือประกาศเดินรถเหล่านี้ถือเป็นขบวนรถทั้งหมด ในการจัดทำกำหนดเวลาเดินรถจะต้องทราบว่า ขบวนรถที่เดินเป็นขบวนรถประเภทใดมีความสำคัญอย่างไร เนื่องจากขบวนรถแต่ละประเภทซึ่งใช้รถพ่วงต่างกันนั้นจะใช้เวลาวิ่งต่างกันด้วยจึงมีความสำคัญในการพิจารณาจัดทำกำหนดเวลาเดินรถ

1.1 ประเภทของขบวนรถ ประเภทของขบวนรถถูกแบ่งโดยภารกิจ และชนิดของรถพ่วง ทำให้มีอัตราความเร็วต่างกัน แบ่งได้ 5 ประเภท คือ

1.1.1 ขบวนรถพิเศษ หมายถึง ขบวนรถซึ่งได้จัดขึ้นเฉพาะกิจการพิเศษให้เดินตามกำหนดเวลาซึ่งมิได้กำหนดไว้ในสมุดกำหนดเวลาเดินรถ รวมทั้งขบวนรถซึ่งได้กำหนดไว้ในสมุดกำหนดเวลาเดินรถแต่มีหมายเหตุว่า “เดินเมื่อต้องการ”

1.1.2 ขบวนรถโดยสาร หมายถึง ขบวนรถซึ่งจัดสำหรับ รับ-ส่ง ผู้โดยสารและบรรทุกสัมภาระของผู้โดยสารด้วย เช่น ขบวนรถด่วนโดยสาร ขบวนรถดีเซลรางพิเศษ (ปรับอากาศ) ขบวนรถชานเมือง

1.1.3 ขบวนรถรวม หมายถึง ขบวนรถซึ่งได้จัดไว้สำหรับรับ-ส่ง ผู้โดยสารทุกสถานีและที่หยุดรถและรับ-ส่งสินค้าและสัตว์มีชีวิตไปพร้อมกันด้วย

1.1.4 ขบวนรถสินค้า หมายถึง ขบวนรถที่จัดไว้สำหรับรับส่งสินค้าและสัตว์มีชีวิต

1.1.5 ขบวนรถงาน หมายถึง ขบวนรถพิเศษซึ่งใช้สำหรับการก่อสร้าง บำรุงทาง หรือกิจการอื่นๆ ของการรถไฟฯ

1.2 การกำหนดหมายเลขขบวนรถ ในทางสายหนึ่งๆ ซึ่งมีรถเดินเป็นจำนวนมากและต่างประเภทกัน ถ้าจะเรียกชื่อขบวนรถเป็นตัวอักษรก็จะต้องใช้ตัวอักษรที่ยาว ทั้งขบวนรถที่เดินมีทั้งเที่ยวขึ้นและเที่ยวลงเป็นการสับสนกันอยู่ จึงได้กำหนดให้เรียกชื่อขบวนรถเป็นตัวเลข สามารถแสดงประเภทได้ง่าย ขบวนรถที่เดินเที่ยวขึ้นให้ใช้เลขคี่ และเที่ยวลงกำหนดให้ใช้เลขคู่ การเรียกชื่อขบวนรถที่ใช้ตัวเลขแทนนี้เพื่อสะดวกในการส่งข่าวทางเครื่องมือสื่อสารตลอดจนการอ้างอิงต่างๆ ผู้ปฏิบัติงานเข้าใจง่ายไม่สับสน

ทั้งนี้โดยกำหนดสถานีกรุงเทพ และ ธนบุรี เป็นหลัก ให้ขบวนรถที่เดินจาก กท. หรือ ธบ. ออกไปใช้เลขขบวนเป็นเลขคี่ ถ้าเดินเข้า กท. หรือ ธบ. ใช้เลขขบวนรถเป็นเลขคู่ เช่น ขบวนรถด่วนที่ 85 กรุงเทพ ถึงนครศรีธรรมราช ขบวนรถด่วนที่ 86 นครศรีธรรมราช ถึง กรุงเทพ ขบวนรถเร็วที่ 177 ธนบุรีถึงหลังสวน ขบวนรถที่ 178 หลังสวนถึงธนบุรี ดังนี้จะเห็นได้ว่าเป็นการสะดวกและจดจำได้ง่าย

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. ขบวนรถท้องถิ่น ได้แก่ ขบวนรถโดยสารที่จัดไว้สำหรับรับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างสถานีต่างๆ ที่ไม่ใช่จากหรือถึงกรุงเทพรวมทั้งรถโดยสารสายแม่กลองตอนระหว่างบ้านแหลม-แม่กลอง

ขบวนการเชิงพาณิชย์ ประกอบด้วย

ก. ขบวนการด่วนพิเศษ ขบวนการด่วน รวดเร็วทุกขบวน

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

การประกาศเดินรถขบวนรถโดยสารใหม่ทุกครั้งให้ระบุใน ปตร. ให้ชัดเจนว่าเป็นขบวนรถบริการสังคมหรือขบวนรถเชิงพาณิชย์ตามคำสั่งดังกล่าว

1.3 ความเร็วของขบวนรถ มีความหมายต่างๆ กันดังนี้.-

1.3.1 ความเร็วแท้จริงในการเดินรถ (Real speed) หมายถึง ความเร็วตามนัยโดยตรงของศัพท์ที่ว่าด้วยการเคลื่อนไหวหรือความเร็วที่ปรากฏบนกระดานแถบเครื่องวัดอัตราความเร็วของรถจักร

1.3.2 ความเร็วสูงสุดในการเดินรถ (Maximum speed) หมายถึง ความเร็วที่กำหนดให้ขบวนรถวิ่งได้ตามอัตราที่กำหนดให้ไว้ นั้น เมื่อเสียเวลามาด้วยเหตุใดก็ตาม ต้องการจะทำเวลาชดเชยที่เสียไป แต่ขบวนรถทุกประเภทจะวิ่งทำได้ต้องไม่เกินอัตราความเร็วสูงสุดที่ระบุไว้ใน ขตร.2549 ข้อ 137 ซึ่งได้กำหนดความเร็วสูงสุดของขบวนรถประเภทต่างๆ ไว้ดังนี้

- ขบวนรถโดยสาร	ใช้ความเร็วสูงสุดได้ไม่เกิน	90 กม./ชม.
- ขบวนรถรวม	" "	55 กม./ชม.
- ขบวนรถสินค้าและรถงาน	" "	55 กม./ชม.

แต่ความเร็วสูงสุดของขบวนรถประเภทต่างๆ ที่ ขตร. ได้กำหนดไว้ นี้ ถ้าจะเปลี่ยนแปลงประการใดสำหรับขบวนรถใด ในทางตอนใด จะต้องออกเป็นคำสั่งทั่วไปของการรถไฟฯ ซึ่งการรถไฟฯ ก็ได้ออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดมา จนขบวนรถประเภทต่างๆ ส่วนมากจะใช้ความเร็วสูงสุดได้มากกว่าที่ ขตร. กำหนดไว้ นอกจากนั้น ตาม ขตร.2549 ข้อ138 ได้กำหนดความเร็วของขบวนรถขณะที่เดินผ่านประแจในทางประธานกับทางซึ่งมิใช่ทางประธานไว้ ดังนี้

- ประแจสวน ถ้าประแจกลับไว้ในท่าทางตรงและทางที่ขบวนรถจะเดินผ่านประแจเป็นเส้นตรง อนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านประแจใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 50 กม./ชม.

- ประแจตาม ถ้าประแจกลับไว้ในท่าทางตรงและทางที่ขบวนรถจะเดินผ่านประแจเป็นเส้นตรง อนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านประแจใช้ความเร็วสูงสุดได้ไม่เกินความเร็วตามที่ ขตร.2549 ข้อ 137 กำหนด

- ถ้าประแจตั้งสองกรณีข้างต้น อยู่ในทางซึ่งไม่เป็นเส้นตรงแล้ว อนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านประแจนั้นใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 30 กม./ชม.

- ทางซึ่งมิใช่ทางประธานให้ขบวนรถเดินในทางนั้นใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 30 กม./ชม.

ในกรณีของความเร็วขณะผ่านประแจก็เช่นเดียวกับความเร็วสูงสุดตาม ขตร.ข้อ 137 ถ้ามีการเปลี่ยนแปลงให้ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนดจะต้องออกเป็นคำสั่งทั่วไปของการรถไฟฯ 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 เวลาที่ใช้เดินทางของขบวนรถจากจุดต้นทางถึงปลายทางที่เดินในเวลาทั้งหมด 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 พขร. จะต้องลดความเร็วลงจากระดับความเร็วที่วิ่งมาแต่เดิมเหลือเพียงแค่ 30 กม./ชม. โดยเคร่งครัด

2. ทาง หมายถึง เส้นทางรถไฟที่ขบวนรถเดินจากสถานีต้นทางจนถึงสถานีปลายทาง เกี่ยวข้องกับกำหนดเวลาเดินรถ เนื่องจากการคำนวณเวลาวิ่งระหว่างตอนจะต้องใช้ระยะทางและพิกัดความเร็วของทางมาร่วมในการคำนวณ นอกจากนั้นการคำนวณเวลาวิ่งอย่างละเอียดจะต้องใช้ความลาดชันของทางมาร่วมพิจารณาในการคำนวณด้วย ผู้ปฏิบัติงานจะต้องทราบพิกัดทางในช่วงไหน ตอนใด เป็นเท่าไร เมื่อจะต้องประกาศเดินรถจะได้ใช้ความเร็วของขบวนรถในการคำนวณได้ถูกต้อง สำหรับสิ่งที่สำคัญที่สุดในเรื่ององค์ประกอบทางด้านทาง คือ พิกัดความเร็วของทางในตอนต่างๆ ซึ่งเป็นพิกัดความเร็วสูงสุดที่ขบวนรถประเภทต่างๆ จะต้องปฏิบัติตาม ดังนั้นขบวนรถที่จะต้องจัดทำประกาศเดินรถ จะต้องคำนึงถึงพิกัดความเร็วของขบวนรถและพิกัดความเร็วของทางพร้อมกันไปด้วย และสิ่งสำคัญอีกส่วนหนึ่ง คือ จุดลดความเร็ว จุดจำกัดความเร็วของทางหรือสะพานจะต้องนำมาพิจารณาในการจัดทำประกาศเดินรถด้วยทุกครั้ง

3. ภารกิจของขบวนรถ เป็นสิ่งสำคัญอีกเช่นเดียวกันในการจัดทำกำหนดเวลาเดินรถ เนื่องจากขบวนรถทุกขบวนที่จัดเดินจะต้องมีจุดมุ่งหมายในการจัดเดิน ภารกิจต่างๆ ของขบวนรถจะต้องสนองจุดมุ่งหมายนั้น และสิ่งที่จะแสดงว่าขบวนรถนั้นเดินได้ตามจุดมุ่งหมายหรือไม่ก็คือกำหนดเวลาเดินรถ โดยที่การจัดทำกำหนดเวลาเดินรถจะต้องทราบจุดมุ่งหมายของขบวนรถและภารกิจต่างๆ ที่ขบวนรถนั้นจะต้องปฏิบัติเพื่อที่จะได้กำหนดเวลาให้สอดคล้องและสนองกับภารกิจนั้นๆ เช่น ขบวนรถด่วนพิเศษ มีจุดมุ่งหมายเพื่อบริการผู้โดยสารที่มีฐานะค่อนข้างดี และต้องการเดินทางระยะทางไกล การจัดทำกำหนดเวลาเดินรถจะต้องจัดทำให้ขบวนรถนี้หยุดน้อยที่สุด เพื่อให้เวลาเดินทางน้อยกว่าขบวนอื่นๆ ผู้ที่ใช้บริการจะได้ประทับใจ สมกับเป็นขบวนรถด่วนพิเศษ ส่วนการจัดทำกำหนดเวลาขบวนรถชานเมืองซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อบริการ

ข้าราชการ นักเรียน นักศึกษา หรือผู้ต้องทำงานไปเช้ากลับเย็น จะต้องจัดทำกำหนดเวลาให้สอดคล้องกับเวลา
เข้างานหรือเวลาเลิกงาน หรือเวลาโรงเรียนเช้าและเวลาโรงเรียนเลิก เหล่านี้เป็นต้น ภารกิจหรือวัตถุประสงค์
ของขบวนรถจึงเป็นสิ่งสำคัญมากที่ต้องคำนึงถึงในการจัดทำกำหนดเวลาเดินรถ ทั้งนี้เพื่อให้กำหนดเวลาที่จัดทำ
เสร็จแล้วเป็นที่พอใจของผู้ใช้บริการ

การคำนวณเวลาวิ่งระหว่างสถานีของขบวนรถ

การคำนวณเวลาวิ่งระหว่างสถานีของขบวนรถ ปัจจุบันมีวิธีคำนวณ 2 วิธี คือ การคำนวณโดยหา
เวลาวิ่งเฉลี่ยและการคำนวณโดยการจัดทำกำหนดเวลาเดินรถมาตรฐาน

1. การคำนวณโดยหาเวลาวิ่งเฉลี่ย เป็นวิธีที่ใช้มาเป็นเวลานาน ซึ่งปัจจุบันยังมีใช้
อยู่ เหมาะสำหรับเมื่อต้องการความรวดเร็วในการคำนวณหาเวลาวิ่งของขบวนรถที่ต้องเดินโดยเร่งด่วน
วิธีนี้สามารถนำไปใช้ได้ในการคำนวณหาเวลาวิ่งของขบวนรถที่เดินฉุกเฉินแต่ต้องนำไปฝึกคิดบ่อยๆ เพื่อให้
เกิดความชำนาญ มีสูตรในการคำนวณ ดังนี้.-

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

$$\text{เวลาวิ่งระหว่างสถานี} = \frac{\text{เวลาวิ่งที่น้อยที่สุดของขบวนรถจากสถานีหนึ่งไปอีกสถานีหนึ่ง มีหน่วยเป็นนาที}}{60}$$

$$60 = 60 \text{ นาที เป็นการแปลง 1 ชั่วโมงให้เป็นนาที ตามสูตรนี้}$$

จะต้องใช้ 60 คูณเสมอ

$$\text{ระยะทาง} = \frac{\text{ระยะห่างระหว่างสถานีที่ต้องการคำนวณหาเวลาวิ่ง}}{\text{มีหน่วยเป็นกิโลเมตร แต่ควรที่จะแปลงหน่วยเป็นเมตร เพื่อให้ง่ายในการคำนวณ โดยใช้ 1000 คูณ}}$$

ความเร็วที่กำหนดให้ขบวนรถวิ่ง = ความเร็วสูงสุดที่อนุญาตให้ขบวนรถต่างๆ วิ่งโดยพิจารณา
ตามประเภทขบวนรถและพิกัดสูงสุดของทางประกอบกัน มีหน่วยเป็นกิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ควรที่จะแปลง
หน่วยเป็นเมตร เพื่อให้ง่ายในการคำนวณ โดยใช้ 1000 คูณ

ตัวอย่าง ให้หาเวลาวิ่งของขบวนรถด่วนในทางตอนมักกะสัน-คลองตัน โดยขบวนรถด่วนนี้
ใช้ความเร็วสูงสุด 80 กม./ชม.

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

$$\text{สิ่งที่ทราบจากโจทย์ คือ ความเร็วที่กำหนดให้ขบวนรถวิ่ง} = 80 \text{ กม./ชม.}$$

สิ่งที่ยังไม่ทราบ คือ ความยาวของตอน หาได้จากนำจุดศูนย์กลางของสถานี (หลัก กม. ของ
สถานี) 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 (พิเศษขึ้น)

ส่วนการคำนวณเวลาวิ่งในทางตอนอื่นๆ ใช้วิธีคำนวณเช่นเดียวกัน โดยคำนวณเป็นตอนๆ ตั้งแต่สถานีต้นทางจนถึงปลายทาง จะได้เวลาวิ่งของขบวนรถทั้งหมด

2.การคำนวณโดยการจัดทำกำหนดเวลาเดินรถมาตรฐาน กำหนดเวลาเดินรถ

มาตรฐานเป็นวิธีคำนวณเวลาวิ่งระหว่างสถานีของขบวนรถอีกวิธีหนึ่ง ซึ่งเป็นทฤษฎีหลักในการยกร่างและจัดทำกำหนดเวลาเดินรถในปัจจุบัน ผู้นำทฤษฎีนี้มาเผยแพร่ในการรถไฟฯ เป็นครั้งแรกคือ ผู้เชี่ยวชาญชาวญี่ปุ่น ได้มาอบรมและให้ความรู้แก่พนักงานการรถไฟฯ จนสามารถนำทฤษฎีมาประยุกต์ใช้ได้ด้วยตนเอง การคำนวณเวลาวิ่งโดยใช้กำหนดเวลาเดินรถมาตรฐานถือเป็นวิธีต้นแบบที่มีการนำไปใช้คำนวณเวลาวิ่งขบวนรถในหลายประเทศ ข้อแตกต่างระหว่างวิธีการคำนวณโดยวิธีหาเวลาวิ่งเฉลี่ยและการคำนวณโดยวิธีนี้ อยู่ที่ความละเอียดในการพิจารณาองค์ประกอบต่างๆ ที่นำมาคำนวณ และผลลัพธ์เวลาวิ่งระหว่างสถานีที่คำนวณได้ การคำนวณโดยวิธีจัดทำกำหนดเวลาเดินรถมาตรฐานจะพิจารณาองค์ประกอบในการคำนวณมากกว่าและผลลัพธ์เวลาวิ่งคำนวณได้จะใกล้เคียงกับเวลาวิ่งที่แท้จริงของขบวนรถมากกว่า ถ้าจะใช้การคำนวณเวลาวิ่งระหว่างสถานีโดยวิธีนี้ เพื่อประกาศเดินรถฉุกเฉินคงจะไม่ทันการ เนื่องจากจะต้องเสียเวลามากในการคำนวณ จึงขอเสนอหลักการทั่วไปเพื่อให้ทราบในแนวกว้าง และมีความเข้าใจเกี่ยวกับวิธีจัดทำกับทัศนะที่ถูกต้องตามขั้นตอนการจัดทำโดยสังเขป ดังนี้-

2.1 การเตรียมข้อมูลด้านรถจักร โดยกำหนดชนิดรถจักรที่จะใช้ลากจูงขบวนรถ พิจารณาด้านกำลังขับเคลื่อน และกำหนดค่าประสิทธิภาพของรถจักร

2.2 การเตรียมข้อมูลด้านรถพ่วง โดยพิจารณาชนิดรถพ่วง (รถโดยสารหรือรถสินค้า) น้ำหนักรถพ่วงและน้ำหนักรถบรรทุก

2.3 นำข้อมูลด้านรถจักรและรถพ่วงมาคำนวณและจัดทำเส้นกราฟแสดงลักษณะการวิ่งของขบวนรถ ณ ค่าความลาดชันต่างๆ โดยใช้สูตรการคำนวณตามทฤษฎี

2.4 การเตรียมข้อมูลด้านทางและสถานี โดยเตรียมข้อมูลด้านจุดศูนย์กลางสถานีทุกสถานี ตั้งแต่ต้นทาง-ปลายทางของขบวนรถ จุดที่ตั้งประแจสวน ประแจตาม พิกัดความเร็วผ่านประแจ พิกัดทาง จุดจำกัดความเร็วถาวรและค่าความลาดชันของทาง ข้อมูลทั้งหมดจะบันทึกลงบนกระดาษกราฟสำหรับเขียนเส้นการวิ่งของขบวนรถ

2.5 เขียนเส้นกราฟแสดงการวิ่งของขบวนรถและเส้นกราฟแสดงเวลา โดยนำเส้นกราฟแสดงลักษณะการวิ่งของขบวนรถที่จัดทำไว้แล้วในข้อ 2.3 มาเขียนร่วมกับกระตาดกราฟสำหรับเขียนเส้นการวิ่งของขบวนรถที่บันทึกข้อมูลด้านทางและสถานีไว้แล้วในข้อ 2.4 เมื่อเขียนเสร็จจะได้ผลลัพธ์เป็นเวลารวิ่งระหว่างสถานีตั้งแต่ต้นทาง-ปลายทางของขบวนรถตามที่ต้องการ

จะเห็นว่าการคำนวณเวลารวิ่งระหว่างสถานีโดยการจัดทำกำหนดเวลาเดินรถมาตรฐานจะพิจารณาข้อมูลองค์ประกอบทั้งด้านรถจักร, รถพ่วง, พิกัดทางและประแจ, ค่าความลาดชันและ ยังมีรายละเอียดในการจัดทำที่ต่างจากการคำนวณเวลารวิ่งโดยวิธีหาเวลารวิ่งเฉลี่ย ที่พิจารณาข้อมูลเฉพาะระยะทางกับความเร็วของขบวนรถ เวลารวิ่งที่คำนวณได้ตามวิธีนี้จะเป็เวลารวิ่งที่น้อยที่สุดระหว่างสถานีต่างๆ เมื่อนำไปจัดทำประกาศเดินรถอาจเพิ่มเวลารวิ่งให้มากกว่าเดิมก็ได้ เพื่อให้การจัดทำกำหนดเวลาเดินรถเหมาะสมแต่ห้ามลดเวลารวิ่งให้น้อยกว่าเวลารวิ่งจากการคำนวณ เพราะขบวนรถอาจวิ่งไม่ได้ตามประกาศเดินรถ ที่จัดทำออกไป

การจัดส่งประกาศเดินรถ (ปตร.)

การจัดส่งประกาศเดินรถ (ปตร.) ให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ ซึ่งมีอยู่ 2 วิธี คือ

1. **ส่งทางโทรเลข (ใช้ส่งทางโทรสาร)** ใช้วิธีนี้เมื่อขบวนรถที่จะเดินนั้นจะต้องออกจากสถานีต้นทางในเวลากระชั้นชิด ไม่มีเวลาที่จะส่ง ปตร. เป็นคำสั่ง และไม่มีขบวนรถที่จะนำคำสั่ง ปตร. นั้นส่งไปจ่ายให้ผู้เกี่ยวข้องทราบล่วงหน้า การออกจะต้องส่งถึง นสน., นตท., นตส. แต่ต้นทาง-ปลายทาง และสำเนาให้เจ้าหน้าที่ต่างๆ ซึ่งเกี่ยวข้องทราบด้วย ข้อความให้ใช้ข้อความสั้นๆ 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
- ส่งพนักงานตำแหน่งใด ที่ใด ให้เป็นผู้จัดรถพ่วง, รถจักรและพนักงานทำการ
- กำชับ นสน. ตลอดทางให้ตอบรับคำสั่ง ปตร. โดยเร็ว
- ข้อความอื่นๆ ที่จะต้องแจ้งให้ผู้เกี่ยวข้องทราบหรือปฏิบัติ (ถ้ามี)

การตอบรับคำสั่งประกาศเดินรถ (ปตร.)

การตอบรับคำสั่ง ปตร. ผู้เกี่ยวข้องจะต้องปฏิบัติดังนี้

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

2. สตร. เมื่อได้รับตอบ ปตร. จาก นสน.ในสังกัดแล้ว ให้รายงานตอบรับทางหนังสือส่งตรงกองเดินรถหรือถ้าระบุไว้ให้ตอบทางโทรเลขทันทีแล้ว ให้ สตร. ตอบรับโดยทางโทรเลขไปยังฝ่ายการเดินรถ และสำเนาให้กองเดินรถทราบทันที

รายละเอียดต่างๆ ที่กล่าวไปแล้วเป็นเนื้อหาของวิชากำหนดเวลาเดินรถซึ่งหลักใหญ่ คือการจัดทำกำหนดเวลาเดินรถหรือประกาศเดินรถ ตั้งแต่ขั้นตอนการเตรียมข้อมูลจนถึงขั้นการส่งประกาศเดินรถ ซึ่งเจ้าหน้าที่สามารถนำไปพิจารณาเป็นหลักในการปฏิบัติงานได้ ในลำดับต่อไปจะได้รวบรวมเนื้อหาความรู้จากคำสั่งต่างๆ ที่ให้ผู้เกี่ยวข้องปฏิบัติ อันเป็นประโยชน์ในการปฏิบัติงาน

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 บำรุงทางหรือกิจการอื่นๆ 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 กดร. 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 ของศูนย์ ต่างๆ มอบอำนาจให้ ผคร.แขวง ประกาศเดิน/งดเดินขบวนรถแทนได้ตามความเหมาะสม

3) ในการเดินขบวนรถพิเศษ ถ้าสามารถจะทำได้ ต้องประกาศให้นายสถานีทางสะดวกและ ผู้เกี่ยวข้องทั้งหมดทราบล่วงหน้าก่อนเวลาที่กำหนดให้ขบวนรถพิเศษออกจากสถานีทางสะดวกต้นทาง

4) ในคราวฉุกเฉิน เช่น น้ำท่วม ทางขาด หรือไฟไหม้สะพาน ฯลฯ ซึ่งต้องเดินขบวนรถพิเศษไปช่วย ทันที ให้พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงซึ่งมีรถจักรอยู่ภายในแขวงของตนขณะนั้นมีสิทธิประกาศเดินขบวนรถ พิเศษได้เฉพาะคราวนั้น

ภาค ๔

ขั้นตอนการปฏิบัติงาน

การรับมอบเวอร์ และการปฏิบัติงานประจำวัน

1. มารับมอบเวอร์ก่อนเวลาปฏิบัติงานไม่น้อยกว่า 30 นาที
2. ตรวจสอบและลงนามในสมุดรับมอบเวอร์ต่อกัน เพื่อทราบ
 - ขบวนการพิเศษมีเดิน ขบวนการงดเดิน ขบวนการตกค้าง
 - ประกาศเดินรถแทรกแซง
 - สัญญาณประจำที่สถานีใดขัดข้อง
 - มีประกาศปิดทางไว้หรือไม่
 - ขบวนการมีรับ-ปลดรถพ่วงที่ใด
 - สถานีใดมีรถจอดขวางทางหลัก งดหลัก
 - งานที่ยังไม่เสร็จหรือเพิ่งเริ่ม แต่ยังไม่มีการสั่งงาน
 - เหตุการณ์ผิดปกติใดๆ
 - เรื่องใด ๆ ที่เห็นว่า ผู้รับมอบเวอร์ควรทราบ
3. สอบถามความล่าช้าของขบวนการที่เกี่ยวข้องจาก ผคร. แขวงข้างเคียง
4. แจ้ง นสน. ในพื้นที่ควบคุมทราบ เมื่อขบวนการโดยสารล่าช้าตั้งแต่ 30 นาทีขึ้นไป
(คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/คด.2/012/2544 ลง 02 ก.พ.2554)
5. ประสานกับ ผคร. แขวงข้างเคียงโดยใกล้ชิด
6. จัดเปลี่ยนหลักขบวนการ เมื่อปรากฏว่าล่าช้า โดยยึดหลักความเหมาะสมและต้องมีเหตุผลเพียงพอ
7. ตรวจสอบลำดับรถที่เดินอยู่ในแขวง และที่กำลังจะเข้ามายังแขวงควบคุมฯ เมื่อได้รับลำดับรถจากแขวงข้างเคียง
8. บันทึกในสมุดรับมอบเวอร์ต่อกันตามข้อ 2 เมื่อหมดหน้าที่
9. ทำกิจต่างๆ ให้เสร็จก่อน จึงกลับได้

การบันทึกในผังควบคุมการเดินรถ

1. สอบถาม และบันทึกชื่อนายสถานีทางสะดวก เมื่อมีการเปลี่ยนผลัดทุกครั้ง
2. บันทึกสาเหตุการล่าช้าของขบวนการหรือเหตุอันตรายหรือเหตุการณ์ต่างๆ ที่ทำให้ขบวนการล่าช้า เช่น การเบี่ยงทาง , วิ่งช้า โดยสารหรือสินค้าให้ระบุจำนวนขึ้น/น้ำหนัก / จำนวนคนขึ้น/ลง ไว้ให้ชัดเจนทุกครั้งและตรวจสอบได้ในผังควบคุมการเดินรถ
3. ในระหว่างปฏิบัติงาน หากมีรถขวางในทางหลัก ให้บันทึกลงในผังควบคุมการเดินรถ
4. บันทึกว่าสถานีใด งดหลักขบวนการลงในผังควบคุมการเดินรถ

5. บันทึกการอนุญาต เมื่อมีการขอและการให้ทางสะดวกทางโทรศัพท์ของนายสถานีทางสะดวก (ขตร.2549 ข้อ 67)
6. บันทึกการอนุญาตให้นายสถานีทางสะดวกขอให้ขบวนรถเดินโดยใช้ตัวไม่ได้ทางสะดวก (ขตร. 2549 ข้อ 89 อนุ 6)
7. บันทึกข้อความในกรณีนายสถานีมีความสงสัยว่ารถคันใดบรรทุกไม่เรียบร้อย แล้วแจ้งให้ สรจ. หรือ สรพ. ที่ใกล้ที่สุดรับทราบ เพื่อดำเนินการแก้ไข (ขตร.2549 ข้อ 139)
8. การส่งหลักกรณีมีรถจอดขวางทางหลัก ต้องบันทึกผลการมอบ กรฟ.๕ สีเหลืองขอบแดง ลงในผังควบคุมการเดินรถ
9. บันทึกเมื่อมีการส่งหลักที่ผิดปกติธรรมดา

อำนาจการอนุญาตโดย ผคร.

1. การขอและให้ทางสะดวกทางเครื่องโทรศัพท์ของ นสน.ทางสะดวก เมื่อจะทำการมอบ กรฟ.3 ต้องได้รับอนุญาตจาก ผคร.แขวง ก่อน
2. การให้ขบวนรถเดินโดยใช้ตัวไม่ได้ทางสะดวก (กรฟ.4) กรณีสอบถามทางสะดวกต่อกันไม่ได้ ต้องได้รับอนุญาตจาก ผคร.แขวง ก่อน
3. เมื่อเกิดเหตุในทางตอนใด ก่อนสั่งการให้ นสน.ทางสะดวกดันตอน ออก กรฟ.4 ให้กับ พชร. นำขบวนรถเดินเข้าไปในทางตอนที่เกิดเหตุ ผคร. ต้องได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุม เหตุการณ์ก่อนทุกครั้ง และก่อนที่ขบวนรถจะออกจากที่เกิดเหตุ เจ้าหน้าที่ผู้ควบคุม ต้องได้รับอนุญาตจาก ผคร.แขวง ก่อนทุกครั้ง

อำนาจในการประกาศและสั่งการโดย ผคร.

1. ประกาศงดใช้และเปิดใช้ทางคู่ในกรณีขบวนรถเดินขึ้นและลงในทางเดียวกัน (ขตร.2549 ข้อ 87)
2. ประกาศขบวนรถพิเศษในคราวฉุกเฉิน เช่น น้ำท่วม ทางขาด หรือไฟไหม้สะพาน ซึ่งต้อง จัดขบวนรถพิเศษไปช่วยในทันที (ขตร.2549 ข้อ 114 อนุ 3)
3. ณ สถานีแห่งใดมีขบวนรถซึ่งตามกำหนดเวลาจะต้องรับส่งผู้โดยสารและสัมภาระติดต่อกับ อีกขบวนหนึ่ง ถ้าขบวนรถใดช้ากว่าอีกขบวนหนึ่ง ให้ขบวนรถที่มาถึงก่อนรอกอย เว้นแต่ ผคร. แขวงจะได้สั่งเป็นอย่างอื่น
4. ประกาศปิดทางเพื่องานบำรุงทางในเขตสถานีทางสะดวกซึ่งไม่ฉุกเฉิน ตามที่เจ้าหน้าที่บำรุงทาง ตั้งแต่สารวัตรขึ้นไป ร้องขอ
5. ประกาศให้ขบวนรถสินค้าซึ่งประกอบด้วยรถที่ไม่มีเครื่องหมายดาวเหลือง ใช้ความเร็วไม่เกิน 55 กม./ชม. และสำเนาแจ้ง ผคร.แขวงถัดไป และผู้เกี่ยวข้องทราบ

การสั่งเปลี่ยนหลัก

1. สั่งการ นสน. ที่ขบวนรถหยุดเป็นครั้งสุดท้ายก่อนถึงสถานีหลักเดิม และหลักใหม่ มอบใบเปลี่ยนหลักให้กับ พชร. พร. และตรวจสอบการมอบใบเปลี่ยนหลัก (ถ้ามีรถจอดขบวนทางหลักต้องแจ้ง นสน. ที่มอบใบเปลี่ยนหลักทราบ เพื่อมอบ กรฟ.5 สีเหลืองขอบแดง และบันทึกผลการมอบนั้นลงในผังควบคุมการเดินรถ) พร้อมทั้งสั่งการ นสน. ที่หลักเดิม และหลักใหม่รับทราบต่อกัน
2. ถ้า พชร. พร. ไม่ได้รับใบเปลี่ยนหลักตาม 1. ให้สั่งการ นสน. หลักเดิมมอบใบเปลี่ยนหลักให้กับ พชร. พร. ซึ่งจะต้องทำขบวนต่อไป กับสั่งการ นสน. แรกก่อนที่ขบวนรถจะถูกกักไว้ให้หลักมอบใบเปลี่ยนหลักให้กับ พชร. พร. เพื่อทราบล่วงหน้า แล้วตรวจสอบการมอบใบเปลี่ยนหลัก
3. ถ้า พชร. พร. ไม่ได้รับใบเปลี่ยนหลักตาม 1. หรือ 2. ให้รีบสั่งการ นสน. ที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลักจัดการป้องกันอันตรายโดยส่งพนักงานพร้อมด้วยธงแดงหรือโคมไฟแดงออกไปแสดงที่หลักเขตสถานี หรือสัญญาณเข้าเขตนอก หรือสัญญาณเข้าเขตใน (เมื่อไม่มีสัญญาณเข้าเขตนอก) ทางด้านที่ขบวนรถจะเข้ามาสู่ เพื่อมอบใบเปลี่ยนหลักให้กับ พชร. และให้หยุดขบวนรถที่สถานีเพื่อมอบใบเปลี่ยนหลักให้กับ พชร.
4. ใช้เลขที่คำสั่งเปลี่ยนหลักใหม่ทุกครั้ง โดยเริ่มเลขที่ 1 ตั้งแต่ 00.01 – 24.00 น.
5. การสั่งเปลี่ยนหลักขบวนรถที่มีความยาวใกล้เคียงกับทางหลัก ต้องแจ้งความยาวของขบวนรถที่จะหลักกันให้ นสน. ทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลักกันทราบด้วย
6. บันทึกลงสมุดสั่งเปลี่ยนหลัก

เมื่อโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถขัดข้องและคินดี

1. ออกโทรเลขดใช้โทรศัพท์ควบคุมการเดินรถสำหรับการจัดเปลี่ยนหลัก พร้อมกับแจ้ง นตส. ทำการแก้ไข
2. แจ้ง นสน. ขบวนจัดหลัก ทำการจัดหลักแทนโดยเครื่องมือสื่อสารอื่น
3. ออกโทรเลขคินดี เมื่อโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถใช้ได้ตามปกติ

เมื่อขบวนรถมีการตัดรถ/รับรถ (คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/คต.2/18 ลง 27 มี.ค.2510)

1. ตรวจสอบลำดับรถที่ได้รับจาก ผคร. ข้างเคียง
2. แจ้ง นสน. ทราบล่วงหน้า ถ้ามีรถตัด
3. หาก นสน. แจ้งมีรถส่ง ให้พิจารณาว่าจะให้ส่งไปกับขบวนรถใด แล้วแจ้ง นสน. นั้นทราบล่วงหน้า
4. สั่งให้ นสน. แรกที่ขบวนรถหยุดก่อนถึงสถานีที่จะส่งรถ แจ้ง พชร. พร. ทราบล่วงหน้า
5. บันทึกการสั่งตัดรถ/รับรถไว้ในผังควบคุมการเดินรถ
6. บันทึกความยาว และหน่วยลากจูงในผังควบคุมการเดินรถ เมื่อขบวนรถตัดรถ/รับรถแล้ว

การประกาศปิด - เปิดทาง กรณีไม่ฉุกเฉิน

1. ออกโทรเลขอนุญาตให้ปิดทางในช่วงที่ไม่มีขบวนรถโดยสารตาม ปตร. พร้อมระบุระยะเวลาที่ให้ทำการ
2. แจ้ง นสน. ทราบความล่าช้าของขบวนรถ
3. แจ้ง นสน. เลื่อนการปิดทางออกไปก่อน ถ้ามีขบวนรถโดยสารล่าช้าเข้ามาในช่วงเวลาขอปิดทาง
4. หากไม่มีขบวนรถโดยสารล่าช้า แจ้ง นสน. ทราบ เพื่อแจ้งผู้ควบคุมงาน
5. แจ้งข่าวความล่าช้าของขบวนรถที่เกี่ยวข้อง แก่ นสน. เป็นระยะๆ
6. รับทราบเมื่อ นสน. ต้นตอนหรือปลายตอน ได้รับหลักฐานการทำงานเสร็จสิ้นของเจ้าหน้าที่บำรุงทาง ซึ่งอนุญาตให้เปิดทางได้

เหตุอันตรายธรรมดา

กรณีรถจักรชำรุดในเขตสถานี

1. ถ้าใช้เวลาแก้ไขเกินกว่า 15 นาที ให้ติดต่อ สรจ. สรพ. จัดรถจักรช่วยทำการแทน
2. หากไม่มีรถจักรตามข้อ 1 หรือต้องรอนานมาก กรณีเป็นขบวนรถโดยสารให้ปลดรถจักรจากขบวนรถสินค้า ขบวนรถงาน ทำการแทน แล้วแจ้ง กสค. ทราบ หรือขบวนรถอื่นตามศักดิ์ของขบวนรถ แล้วขอรถจักรมาทดแทน
3. กรณีไม่มีรถจักรตามข้อ 1 และ 2 ให้พิจารณาพ่วงรวมขบวน หรืองดเดินขบวนหนึ่งขบวนใดโดยให้หารือ พตร.10 ก่อน
4. กรณีรถชำตั้งแต่ 3 ชั่วโมงขึ้นไป ให้แจ้ง จดข. สดร. เพื่อพิจารณาทำการขนถ่ายผู้โดยสาร
5. สั่งการ นสน. ประชาสัมพันธ์ และแจ้ง พรร. ประชาสัมพันธ์ผู้โดยสารบนขบวนรถทราบถึงความล่าช้าและประมาณการเวลาถึงปลายทาง (บันทึกฝ่ายการเดินรถ เลขที่ ผค. 133/2553 ลง 24 พ.ค.2553)

กรณีรถจักรชำรุดระหว่างทางและกีดขวางการเดินรถ

1. สอบถาม นสน. ขอทราบรถจักรทำขบวนหรือดีเซลรางคันนำหรือท้ายขบวนรถ สุดแต่กรณีชำรุดหยุดนิ่งที่ ตอนใด สทล. ไต
2. กรณีใช้รถจักรของขบวนอื่นช่วยขบวนรถที่ใช้รถจักรทำการให้สั่งปลดเฉพาะรถจักรทำการลากจูงหรือดันขบวนรถเข้าสู่สถานี (คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/ตร.2/011 ลง 09 ก.พ. 2553)
3. กรณีมีแต่ขบวนรถดีเซลรางช่วยขบวนรถที่ใช้รถจักรทำการ ให้ใช้ทั้งขบวนรถทำการลากจูงหรือดันขบวนรถเข้าสู่สถานี โดยสั่ง นสน. แจ้ง พรร. ประชาสัมพันธ์ผู้โดยสารทราบ (คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/ตร.2/011 ลง 09 ก.พ.2553)
4. กรณีใช้รถจักรช่วยขบวนรถดีเซลราง ให้สั่งปลดเฉพาะรถจักรของขบวนรถอื่นทำการลากจูงหรือ ดันขบวนรถเข้าสู่สถานี (คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/ตร.2/011 ลง 09 ก.พ.2553)

5. กรณีมีแต่ขบวนรถดีเซลรางช่วยขบวนรถดีเซลราง ให้ใช้ทั้งขบวนรถทำการลากจูงหรือ ดุนขบวนรถเข้าสถานี โดยสั่ง นสน. แจ้ง พรร. ประชาสัมพันธ์ผู้โดยสารทราบ (คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/ตร.2/011 ลง 09 ก.พ.2553)
6. สั่งการ นสน. ประชาสัมพันธ์ และแจ้ง พรร. ประชาสัมพันธ์ผู้โดยสารบนขบวนรถทราบถึงความล่าช้าและประมาณการเวลาถึงปลายทาง (บันทึกฝ่ายการเดินรถ ที่ ผค.133/2553 ลง 24 พ.ค.2553)

กรณีรถพ่วงในขบวนชำรุด

1. สอบถามรายละเอียดการชำรุด
2. หากพ่วงทำขบวนต่อไปได้ ให้แจ้งสถานีที่มี พตร. หรือ ช่าง มาตรวจสอบแก้ไข
3. หากไม่สามารถพ่วงต่อไปได้ ให้แจ้ง พรร. จัดที่นั่งให้ผู้โดยสารในรถอื่น แล้วสั่งการปลดรถนั้นทำการซ่อมต่อไป
4. แจ้ง กสค. กรณีเป็นรถสินค้า
5. หากจัดที่นั่งตามข้อ 3 ไม่ได้ ให้ประสานงานเพื่อให้ผู้โดยสารเดินทางโดยขบวนอื่น หรือ หากต้องรอนานเกินกว่า 3 ชั่วโมง ให้แจ้ง จดข. สดร. พิจารณาทำการขนถ่าย โดยให้หาหรือ พตร.10 ก่อน

กรณีทางชำรุด ขบวนรถไม่สามารถผ่านไปมาได้

1. รับทราบแจ้งปิดทางจาก นสน. และรายละเอียดเหตุที่เกิดขึ้น
2. แจ้งผู้เกี่ยวข้องทราบ ตรวจสอบแก้ไข
3. ติดตาม สอบถามเจ้าหน้าที่บำรุงทาง ผู้ควบคุมงานเป็นระยะๆ ว่าจะซ่อมทางเสร็จเมื่อใด
4. สั่งการ พตร.6-7 แจ้ง ผคร.กท. ศปภ.ตร. พตร.10 ผู้อำนวยการศูนย์ ภายใน 10 นาที หลังจากได้รับแจ้งเหตุ
5. กรณีจำเป็นต้องปิดทางเกินกว่า 3 ชั่วโมง ให้แจ้ง จดข. สดร. เพื่อพิจารณาขนถ่ายผู้โดยสาร (คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/ตร.2/049 ลง 07 พ.ค.2553)

เหตุอันตรายสำคัญหรือร้ายแรง

กรณีขบวนรถตกราง, ขบวนรถชนยานพาหนะที่ถนนผ่านเสมอระดับทาง

1. สอบถามลักษณะเหตุอันตรายเบื้องต้น
 - สถานที่เกิดเหตุใกล้กับเสาโทรเลขที่เท่าใด ระหว่างสถานีใด
 - วันและเวลาที่เกิดเหตุ
 - สาเหตุ
 - กีดขวางการเดินรถหรือไม่
 - ความเสียหายที่เกิดขึ้น
 - เสียเวลาการเดินรถประมาณเท่าใด

- จำนวนบุคคล และชื่อ-สกุลของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต โดยแยกเป็นผู้โดยสาร พนักงาน หรือบุคคลภายนอก
- ต้องการรถช่วยอันตรายหรือไม่

2. แจ้งเจ้าหน้าที่ท้องถิ่น ภายใน 10 นาที หลังจากได้รับแจ้งเหตุ ประกอบด้วย สตร. สรจ. สรพ. สบพ. สสญ. (นตส.) จดข. วกข. วบข. ณบข. ผกก.รฟ. นพข. (ถ้ามีผู้บาดเจ็บ) (ระเบียบการฉบับที่ 1.12 ลง 07 ม.ค.2545)

3. สั่งการ พตร.6-7 แจ้ง ผคร.กท. ศปภ.ดร. พตร.10 ผู้อำนวยการศูนย์ ภายใน 10 นาที หลังจากได้รับแจ้งเหตุ

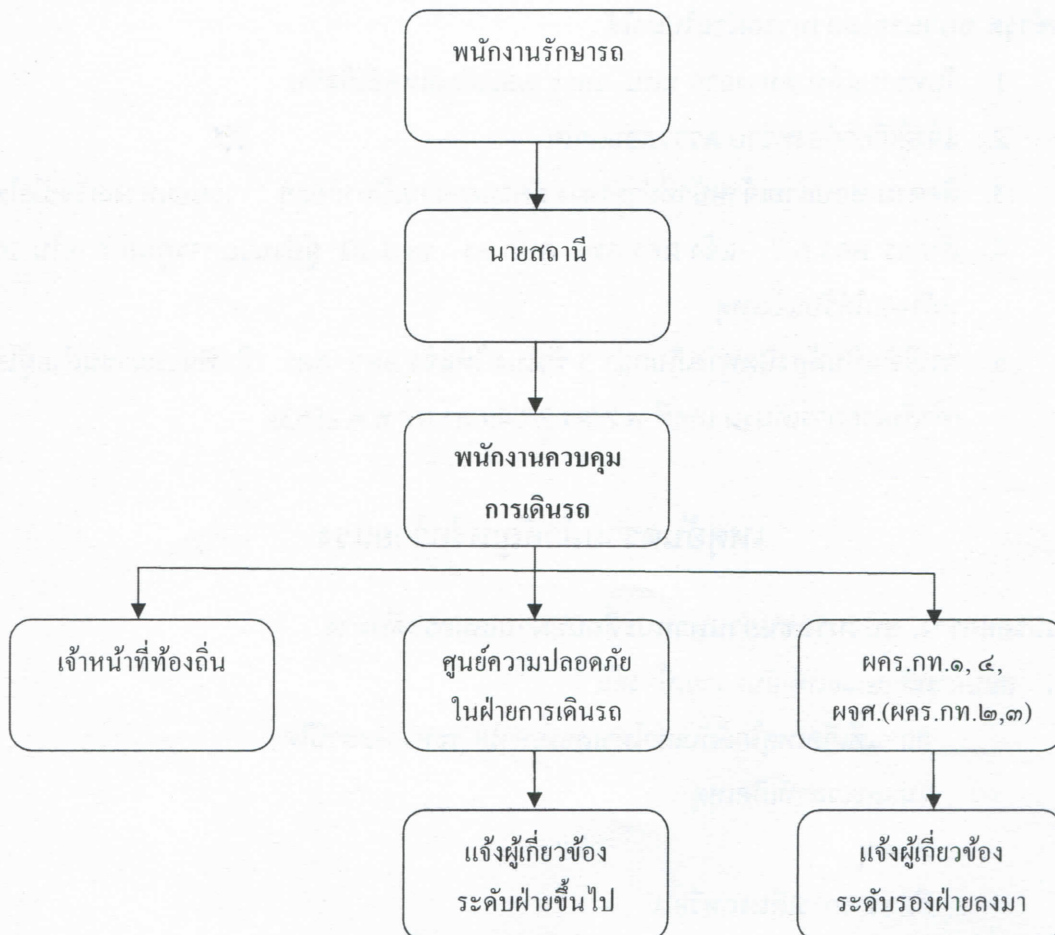
4. ถ้าต้องการขบวนรถ พ.ช่วยอันตราย ให้แจ้ง สรจ. หรือ สรพ. โดยประกาศขบวนรถ พ.ช่วยอันตรายให้ออกจากที่ตั้งภายใน 60 นาที นับจากรับแจ้งเหตุ

5. สั่งการ พตร.6-7 แจ้ง จดข. สตร. เพื่อพิจารณาทำการขนถ่ายผู้โดยสาร

6. ประสานกับผู้เกี่ยวข้องที่เกิดเหตุตลอดเวลา เพื่อทราบประมาณการเวลาเปิดทาง แล้วสั่งการ นสน. ที่เกี่ยวข้องแจ้ง พรร. ประกาศให้ผู้โดยสารทราบ

7. สั่งการ พตร.6-7 ทำรายงานเหตุอันตรายแจ้งผู้เกี่ยวข้อง

แผนภูมิการแจ้งเหตุอันตราย



ภาคผนวก

สิ่งที่พนักงานควบคุมการเดินรถควรทราบ

- ข้อมูลสถานีภายในแขวงควบคุม

1. ประเภทของเครื่องทางสะดวก
2. ชนิดของสัญญาณประจำที่ และประจำ
3. ความยาวทางหลักที่สามารถหลีกรถได้จริง
4. ทางลาดชัน ทางเขา
5. พิกัดทาง จุดเบี่ยงทาง
6. การกีดขวางของขบวนรถที่มีเป็นประจำ เช่น รับรถ ส่งรถ สินค้าขึ้น-ลง จุดเปลี่ยนพนักงานรถจักร รถพ่วง จุดรับน้ำมันเชื้อเพลิง เติมน้ำรถโดยสาร
7. หมายเลขโทรศัพท์คอมพิวเตอร์ ทศท.
8. หมายเลขโทรศัพท์มือถือ นสน. พรร.

- ข้อมูลขบวนรถภายในแขวงควบคุม

1. การคำนวณหน่วยลากจูง ความยาวขบวนรถ ความยาวรถจักร รถพ่วง ความยาวสูงสุดของขบวนรถ
2. เวลาวิ่งจริงระหว่างตอน
3. ลำดับความสำคัญของขบวนรถ

- เบอร์โทรศัพท์ (ทศท.) ผังควบคุมการเดินรถแขวงต่างๆ

1. ผคร.กท.1	02-5379199
2. ผคร. กท.4	02-5370179
3. ผคร. ลป.	045-218810
4. ผคร. อด.	055-411400
5. ผคร. นว.	056-255609
6. ผคร. ขอ.	043-221999
7. ผคร. กค.๑	036-244573
8. ผคร. กค.๒	036-244572
9. ผคร. รส.	044-245037
10. ผคร. หท.	032-511722
11. ผคร. ขพ.	077-511961
12. ผคร. ทส.	075-411624
13. ผคร. หไ.	074-246267

การลดหน่วยลากจูงของรถจักรดีเซล

กรณี TRACTION MOTOR (TM.) ขำรุด

สูตรที่ใช้คำนวณ

$$\text{หน่วยลากจูงใหม่} = (\text{หน่วยในทางตอนนั้น} + \text{หน่วยรถจักร}) \times \frac{\text{TM.ที่เหลือ}}{\text{TM.ทั้งหมด}} - \text{หน่วยรถจักร}$$

ตัวอย่าง รถจักร HID หรือ GEA วิ่งในทางราบ TM. ขำรุด 1 ลูก

- หน่วยลากจูงสูงสุดในทางตอนนั้น 750 หน่วย
- หน่วยลากจูงรถจักร 60 หน่วย

สูตร

$$\begin{aligned}\text{หน่วยลากจูงใหม่} &= (750 + 60) \times 5/6 - 60 \\ &= 810 \times 5/6 - 60 \\ &= 615 \text{ หน่วย}\end{aligned}$$

กรณีเมื่อเครื่องยนต์ขำรุด 1 เครื่อง

สูตรที่ใช้คำนวณ

$$\text{หน่วยลากจูงใหม่} = (\text{หน่วยในทางตอนนั้น} + \text{หน่วยรถจักร}) / 2 - \text{หน่วยรถจักร}$$

ตัวอย่าง รถจักร HID หรือ GEA วิ่งในทางราบ เมื่อเครื่องยนต์ขำรุด 1 เครื่อง

- หน่วยลากจูงสูงสุดในทางตอนนั้น 750 หน่วย
- หน่วยลากจูงรถจักร 60 หน่วย

สูตร

$$\begin{aligned}\text{หน่วยลากจูงใหม่} &= (750 + 60) / 2 - 60 \\ &= 810 / 2 - 60 \\ &= 345 \text{ หน่วย}\end{aligned}$$

ความยาวรถโดยสารไม่รวมรถจักร

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

ขบวนรถที่ใช้ห้ามล้อระบบสุญญากาศ (ลมดูด)

- ในทางราบ ไม่เกิน 18 โบกี้
- ในทางภูเขา ไม่เกิน 17 โบกี้

ขบวนรถที่ใช้ห้ามล้อใช้ระบบลมอัด

- ทั้งในทางราบและทางภูเขา ไม่เกิน 22 โบกี้

ประเภทของเครื่องกั้นถนน

(Classification of Level Crossing Protection)

ประเภท ก. มีพนักงานควบคุม (Class A. Manual Control)

- ก.0 เครื่องกั้นถนนชนิดคานทำงานด้วยไฟฟ้าควบคุมการทำงานระยะไกลพร้อมระบบโทรทัศน์วงจรปิด (A0 : Electrical Full Width Lifting Barriers with CCTV.)
- ก.1 เครื่องกั้นถนนชนิดคานทำงานด้วยไฟฟ้า (A1 : Electrical Full Width Lifting Barriers)
- ก.2 เครื่องกั้นถนนชนิดคานทำงานด้วยมือหมุน (A2 : Mechanical Full Width Lifting Barriers)
- ก.3 เครื่องกั้นถนนชนิดยกตรงทำงานด้วยมือหมุน (A3 : Mechanical Full Width Hoisting Barriers)
- ก.4 เครื่องกั้นถนนชนิดแผงเลื่อน (A4 : Sliding Gate Trolleys)

ประเภท ข. ไม่มีพนักงานควบคุม (Class B. Automatic Control)

- ข.1 เครื่องกั้นถนนชนิดคานอัตโนมัติ (B1 : Automatic Half Width Lifting Barriers)
- ข.2 เครื่องกั้นถนนชนิดสัญญาณไฟวาบอัตโนมัติ (B2 : Open Crossing with Automatic Flashing Light only)

ประเภท ค. ป้ายจราจรไม่มีระบบป้องกัน (Class C. Traffic Sign only without Protection)

- ค. ป้ายจราจรไม่มีเครื่องกั้นถนน (C : Traffic Sign only without Barriers)

ความยาวขบวนรถสินค้า/รถรวม

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

ในทางราบ

ความยาวสูงสุดไม่เกิน 500 เมตร

ยกเว้น

ปช. – หใ. ไม่เกิน 800 เมตร

บช. – มน. ไม่เกิน 600 เมตร

ไอ.ซี.ดี. – ฉบ. ไม่เกิน 600 เมตร (รถคอนเทนเนอร์)

ในทางภูเขา

บค. – สป. ไม่เกิน 440 เมตร

หฉ. – าช. ไม่เกิน 400 เมตร

กค. – ปช. ไม่เกิน 440 เมตร

ทส. – รบ. ไม่เกิน 500 เมตร

(ความยาวสูงสุดให้รวมความยาวรถจักรด้วย ไม่ว่าจะใช้รถจักรคันเดียวหรือพ่วงพหุทำการ)

รถจักรดีเซลวิ่งผ่านน้ำท่วมทาง

ในกรณีภาวะน้ำท่วมเหนือระดับสันราง แต่สภาพทางและพื้นทางมีความแข็งแรงพอที่จะให้ขบวนรถแล่นผ่าน โดยความเห็นชอบของฝ่ายการช่างโยธา จึงอนุญาตให้นำรถจักร, รถดีเซลราง และล้อเลื่อนต่างๆ ของการรถไฟฯที่มีน้ำท่วมเหนือระดับสันรางได้ โดยมีข้อกำหนดดังนี้.-

ชนิดรถ	เมื่อเดินตัวเปล่าผ่านทาง น้ำท่วมเหนือระดับสันราง ไม่เกิน	เมื่อทำขบวนผ่านทาง น้ำท่วมเหนือระดับสันราง ไม่เกิน
1. รถจักรดีเซลไฟฟ้าทุกชนิด	5 ซม.	5 ซม.
2. รถจักรดีเซลไฮดรอลิก - หมายเลข 3001 – 3027 - หมายเลข 3101 – 3130	15 ซม. 25 ซม.	15 ซม. สำหรับขบวนรถโดยสาร ไม่ปรับอากาศ 10 ซม. สำหรับขบวนรถโดยสาร ที่มีรถปรับอากาศพ่วงอยู่ 15 ซม. สำหรับขบวนรถโดยสาร ไม่ปรับอากาศ 10 ซม. สำหรับขบวนรถโดยสาร ที่มีรถปรับอากาศพ่วงอยู่
3. รถดีเซลรางปรับอากาศ รถดีเซลรางไม่ปรับอากาศ	10 ซม. 15 ซม.	10 ซม. 15 ซม.
4. รถโดยสารปรับอากาศ รถโดยสารไม่ปรับอากาศ	- -	10 ซม. 15 ซม.
5. รถสินค้าทุกชนิด	-	25 ซม.
(ใช้ความเร็วสูงสุดไม่เกิน 5 กม./ชม. ตามโทรเลข วญก. เลขที่ 83 ลง 22 ก.ย.2538)		

คำสั่งที่ควรทราบ



คำสั่งฝ่ายการเดินรถ

ที่ ท.2/คค.2/ 020/2553

เรื่อง กำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของพนักงานควบคุมการเดินรถ
(ท.การเดินรถ 6,7) งานควบคุมการเดินรถแขวง

โดยที่งานควบคุมการเดินรถแขวง ซึ่งมีพนักงานควบคุมการเดินรถ (ท.การเดินรถ 8) เป็นผู้รับผิดชอบ มีภารกิจที่จะต้องปฏิบัติเป็นประจำในแต่วันมาก จำเป็นต้องมอบหมายงานบางอย่างให้พนักงานควบคุมการเดินรถ (ท.การเดินรถ 6,7) งานควบคุมการเดินรถแขวง เป็นผู้ปฏิบัติอีกคนหนึ่งเพื่อช่วยการปฏิบัติงานของพนักงานควบคุมการเดินรถ (ท.การเดินรถ 8) ได้มากยิ่งขึ้น ประกอบกับปัจจุบันได้รับการยกระดับให้สามารถปฏิบัติงานหน้าที่พนักงานควบคุมการเดินรถ (ท.การเดินรถ 8) ได้ด้วย เห็นสมควรปรับปรุงแก้ไขหน้าที่และความรับผิดชอบของพนักงานควบคุมการเดินรถ (ท.การเดินรถ 6,7) เสียใหม่ให้เหมาะสม จึงกำหนดให้มีหน้าที่และความรับผิดชอบ ดังต่อไปนี้.-

1. ต้องเฝ้าฟังคำสั่งของพนักงานควบคุมการเดินรถ และปฏิบัติตามโดยเคร่งครัด
2. ต้องให้ความร่วมมือกับพนักงานควบคุมการเดินรถ และงานควบคุมการเดินรถแขวง ข้างเคียงในการประสานงาน ตลอดจนการรับ-ส่ง หรือถ่ายทอดข้อมูล, ข่าวสาร เกี่ยวกับการเดินรถทุกกรณี
3. แจ้งข่าวสารการดำเนินงานของขบวนรถไปยังผู้เกี่ยวข้อง หรือเมื่อผู้เกี่ยวข้องสอบถามมา
4. รับคำสั่งรถพร้อมตรวจสอบความถูกต้อง เช่น นามพนักงานรถจักร, พนักงานรถพ่วง พร้อมนามสกุล เลขที่ขบวนรถ ชนิดและเลขที่รถจักร จำนวนหน่วยลากจูง ความยาวรถพ่วง เป่าหรือภาระ ชนิดของสินค้า ด้านทางปลายทาง สถานีที่รับรถ, ควบคุมในแขวงของคนพร้อมแจ้งพนักงานควบคุมการเดินรถทราบ และเมื่อขบวนรถออกจากแขวงควบคุมการเดินรถแล้ว ต้องนำคำสั่งรถของขบวนรถนั้นมอบผู้เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการต่อไปทันที
5. ป้อนข้อมูลในระบบ TTS, CTS. ในวันเวลาทำการตามความเป็นจริง
6. รับ-ส่ง โทรเลข, โทรพิมพ์, โทรสาร และรับมอบหนังสือที่มีมาถึงงานควบคุมการเดินรถแขวง หรือส่งไปยังหน่วยงานอื่นๆ ด้วย
7. จัดทำสถิติต่างๆ ตามที่ทางการกำหนด
8. รวบรวมรายงานรถ 06.00 น. และรายงานเลขที่รถจักรพิเศษ 06.00 น. และ 18.00 น. ส่งกองสินค้าทางโทรสารในทันที

9. รวบรวมสาเหตุการถ้ำซ้ำของขบวนรถโดยสาร, ถิ่นค้า ภายในงานควบคุมการเดินรถ
แขวง ต่ง กศป. และกองเดินรถ ทางโทรพิมพ์ หรือโทรสาร

10. ออกโทรเลขประกาศเดินขบวนรถพิเศษช่วยอันตราย, ประกาศเปลี่ยนแปลงเวลาขบวน
รถโดยสาร (หยุดเพื่อการเดินรถ), ขบวนรถถิ่นค้า, ขบวนรถงาน หรือรถจักรคิรเดเดินคัมปด้า เสนอให้
พนักงานควบคุมการเดินรถลงนาม

11. เมื่อได้รับแจ้งเหตุอันตรายที่เกิดขึ้นในแขวงควบคุมการเดินรถ หรือได้รับแจ้งว่ามีเหตุ
อันตรายเกิดขึ้นในแขวงควบคุมการเดินรถอื่น จะต้องตรวจสอบข้อมูลที่ได้รับแจ้งให้มีข้อความสมบูรณ์
มากที่สุด เช่น สถานที่เกิดเหตุ ใกล้กับสถานีรถไฟหรือที่ใด ระหว่างสถานีใด วัน และเวลาที่เกิดเหตุ สาเหตุ
และความเสียหายที่เกิดขึ้น จำนวนบุคคลที่ได้รับบาดเจ็บ เป็นผู้โดยสาร หรือพนักงาน หรือบุคคลภายนอก
และสาระสำคัญอื่น ๆ แล้วรีบแจ้งข่าวนั้นไปยังผู้เกี่ยวข้องที่มีหน้าที่ช่วยเหลือ หรือแก้ไขเหตุอันตราย นั้น
หรือผู้บังคับบัญชาระดับสูงทราบ หรือผู้เกี่ยวข้องอื่นๆ ตามที่มีคำสั่ง หรือระเบียบ หรือข้อบังคับที่กำหนดไว้
โดยเร็วที่สุด และต้องคอยติดต่อสอบถามข้อมูลสืบหน้าผู้ตลอดเวลา เพื่อประสานงาน หรือแจ้งข้อมูลเพิ่ม
เติมจนกว่าเหตุอันตรายนั้นจะกลับคืนสู่สภาวะปกติ

12. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่พนักงานควบคุมการเดินรถจะมอบหมาย

13. อนุญาตให้พนักงานควบคุมการเดินรถ (พ.การเดินรถ 6,7) ปฏิบัติหน้าที่แทนพนักงาน
ควบคุมการเดินรถ (พ.การเดินรถ 8) ได้เป็นครั้งคราวเฉพาะในกรณีจำเป็น ดังนี้ :-

13.1 พนักงานควบคุมการเดินรถ (พ.การเดินรถ 8) มีความจำเป็นต้องไปทำกิจ
ส่วนตัว เช่น รับประทานอาหาร หรือเข้าห้องน้ำ ฯลฯ

13.2 เพื่อปฏิบัติงานด้านการควบคุมการเดินรถให้เกิดความชำนาญ และรอบรู้
สามารถทำการแทนพนักงานควบคุมการเดินรถ (พ.การเดินรถ 8) ได้ โดยพนักงานควบคุมการเดินรถผู้ว่า
จะต้องควบคุมดูแลอย่างใกล้ชิด

13.3 พนักงานควบคุมการเดินรถ (พ.การเดินรถ 6,7) ผู้ว่าจะนั่งฝั่งควบคุมการ
เดินรถ และปฏิบัติหน้าที่แทนพนักงานควบคุมการเดินรถ (พ.การเดินรถ 8) ได้ไม่เกิน 1 ชม. สำหรับเวลา
การหัดคิดละ 6 ชม. และไม่เกิน 2 ชม. สำหรับเวลาทำการหัดคิดละ 8 ชม. ห้ามพนักงานควบคุมการเดินรถ (พ.
การเดินรถ 6,7) นั่งฝั่งควบคุมการเดินรถเกินกว่าเวลาที่กำหนดไว้ และจะต้องบันทึกลงไว้ในฝั่งควบคุม
การเดินรถให้ตรงกับช่วงเวลาที่พนักงานควบคุมการเดินรถ (พ.การเดินรถ 6,7) ผู้ว่าปฏิบัติหน้าที่แทน
พร้อมลงนามกำกับไว้ทุกครั้ง

13.4 พนักงานควบคุมการเดินรถ (พ.การเดินรถ 6,7) เมื่อได้รับมอบหมายให้
ปฏิบัติหน้าที่แทนพนักงานควบคุมการเดินรถ (พ.การเดินรถ 8) ตามข้อ 13.3 และหรือต้องปฏิบัติหน้าที่
แทนพนักงานควบคุมการเดินรถ (พ.การเดินรถ 8) หุคประจำสัปดาห์, หุคพักผ่อนประจำปี, หรือลากิจ-
การป่วย ย่อมต้องมีหน้าที่รับผิดชอบงานและคำสั่งใดๆ ตามที่ได้สั่งการไปแล้วเช่นเดียวกับพนักงานควบคุม

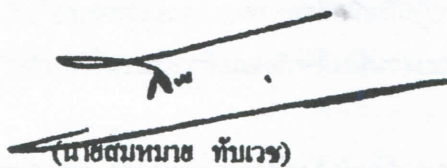
การเดินรถ (พ.การเดินรถ 8) และจะปฏิเสธความรับผิดชอบไม่ได้

14. พนักงานควบคุมการเดินรถ (พ.การเดินรถ 6,7) ต้องมารับมอบหมายหน้าที่ก่อนเวลาไม่น้อยกว่า 10 นาที และเมื่อหมดหน้าที่แล้วต้องทำกิจต่างๆ ให้เสร็จเสียก่อนจึงกลับได้

ให้ถือปฏิบัติตามคำสั่งข้างต้นโดยเคร่งครัด หากตรวจพบว่าผู้ใดละเลยไม่ปฏิบัติตามคำสั่งให้พิจารณาโทษตามควรแก่กรณี สำหรับคำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/คค.2/102/2550 ลงวันที่ 19 พ.ย.2550 ให้ยกเลิกเสีย.

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

นี้ ณ วันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ 2553



(นายสมหมาย หับเวร)
รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
รักษาการแทนผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ





บันทึกข้อความ

วันที่ ๒๖ กรกฎาคม 2552

เลขที่ ผค. ๒42 /2552

ฝ่ายสำนักงาน กองเดินรถ

เรื่อง การคิดแบบ ส.155

เรียน หัวหน้า ผคร.กท.1, 2, 3, 4 กค.1, 2, รส. ขอ. นว. อค. สป. นท. รพ. ทส. นโ.

ด้วยจากการตรวจสอบผังควบคุมการเดินรถและติดตามสถานการณ์ความเคลื่อนไหวของ
ขบวนรถทุกแรงพบว่า การปฏิบัติหน้าที่ของ ผคร. บางแรงจะเลยไม่ถือปฏิบัติในการคิดแบบ ส.155 เสนอ
ผู้เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการสอบสวนข้อเท็จจริงและพิจารณาแก้ไขในทันที ให้เป็นไปตามคำสั่งที่กำหนดไว้
เมื่อเกิดกรณีดังต่อไปนี้

- เมื่อขบวนรถต้องล่าช้าเพิ่มจากสาเหตุใดๆ เช่น ออกคันทางล่าช้า, ขบวนรถแน่นย่าน,
การเปลี่ยนรถจักรทำขบวน, การรับรถ - คัดรถ, การรับน้ำมันรถรถจักรดีเซล, สัญญาณประจำที่ขัดข้อง
หรือขบวนรถวิ่งช้าในคอนจันผิคลังเกด

- ผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ควบคุมการเดินรถหรือเจ้าหน้าที่ฝ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องจะเลยไม่ปฏิบัติ
ตามคำสั่ง ข้อบังคับ และระเบียบการเดินรถหรือไม่ให้ความร่วมมือเพื่อปฏิบัติภารกิจในการเดินรถ

- เหตุใดๆ ก็ตามที่เกิดขึ้นแล้วเป็นผลเสียต่อการเดินรถ หรือทำให้เกิดข้อขัดข้องในการสั่ง
การควบคุมการเดินรถ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดกวดยกขึ้นแนะนำผู้ปฏิบัติงานในสังกัดถือปฏิบัติตามคำสั่งดังกล่าวข้างต้น
โดยเคร่งครัดต่อไปด้วย.

(นายสมศักดิ์ ทองถาวร)

นักหนังสือพิมพ์



เรื่อง มอบอำนาจในการประกาศเดิน/งดเดินขบวนรถ (เพิ่มเติม)

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

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

1. ขบวนรถสินค้า/พิเศษสินค้าที่ไม่มีรถจักรทำการ หรือไม่มีรถพ่วง หรือไม่สามารถเดินขบวนรถได้เนื่องจากมีเหตุอันตรายเป็นต้น ให้ พ.การเดินรถ 10 มีอำนาจประกาศงดเดินขบวนรถได้ โดยจะต้องขอรับความเห็นชอบจาก กศก.หรือผู้แทนก่อน พร้อมสอบถามชื่อเจ้าหน้าที่ที่ให้ความเห็นชอบหรือไม่เห็นชอบ แล้วบันทึกลงไว้ในผังควบคุมการเดินรถประจำวัน เพื่อเป็นหลักฐานด้วย

2. ในกรณีที่มีเหตุอันตรายเป็นต้นเกี่ยวกับการเดินรถซึ่งจำเป็นต้องงดเดินขบวนรถและขนถ่ายผู้โดยสารหรือสินค้า และหรือในกรณีที่มีความจำเป็นจะต้องประกาศงดเดินขบวนรถโดยสารที่ล่าช้ามากซึ่งหากปล่อยให้เดินถึงปลายทางจะทำให้ขบวนรถที่ขบวนรถล่าช้ามากตามไปด้วย เพื่อให้ จคช. ทำหน้าที่ประสานงานระหว่างเจ้าหน้าที่เกี่ยวข้องและ/หรือเจ้าหน้าที่บ้านเมืองเป็นไปด้วยความเรียบร้อย ให้ พ.การเดินรถ 10 มีอำนาจประกาศงดเดินขบวนรถได้ โดยจะต้องประสานงานกับ จคช. เพื่อพิจารณาเตรียมการขนถ่ายผู้โดยสารหรือสินค้าให้เรียบร้อยเสียก่อน

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

3.1 นอกเวลาทำงานตามปกติ และหรือเป็นวันหยุดราชการของ กคร. มอบอำนาจให้ ผคร.กท.1, 4 และ ผจศ. ประกาศเดิน/งดเดินขบวนรถแทน กคร. ดังนี้.-

ผคร.กท.1 ขบวนรถที่เดินในทางสายใต้

ผคร.กท.4 ขบวนรถที่เดินในทางสายตะวันออก

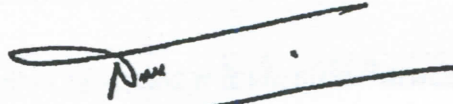
ผจศ. ขบวนรถที่เดินในทางสายเหนือ และสายตะวันออกเฉียงเหนือ

3.2 นอกเวลาทำงานตามปกติ และหรือเป็นวันหยุดงานของ พ.การเดินรถ 10 ของ ศูนย์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ, ศูนย์ภาคเหนือ และศูนย์ภาคใต้ มอบอำนาจให้ ผคร.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



คำสั่ง ที่ พ.2/คร.2/073

เรื่อง อำนาจในการประกาศเดินขบวนรถพิเศษ, การคัดและมอบสำเนาโทรเลขประกาศเดิน
 หรือประกาศงดเดินขบวนรถพิเศษให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ

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 ฯลฯ 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 นสท.ทางสะดวก และผู้เกี่ยวข้องทั้งหมดทราบ
ล่วงหน้าก่อนเวลาที่กำหนดให้ขบวนรถพิเศษออกจากสถานีทางสะดวกคันทาง

5. การจัดส่งโทรเลขประกาศเดินหรือประกาศงดเดินขบวนรถพิเศษให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ ให้ผู้มี
หน้าที่จัดส่งโทรเลขถือปฏิบัติดังนี้ .-

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

ข. หากไม่เป็นการเร่งด่วนเนื่องจากเป็นการประกาศล่วงหน้าและมีเวลาเพียงพอ ให้จัดส่งให้ผู้เกี่ยวข้องทางโทรพิมพ์, โทรสาร หรือโทรศัพท์ สุดแต่กรณี

6. การคัดค้านโทรเลขประกาศเดินหรือประกาศงดเดินขบวนรถพิเศษให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ ให้สน.ทางสะดวก ที่เกี่ยวข้องถือปฏิบัติดังนี้ :-

ก. ณ สถานีต้นทางขบวนรถพิเศษ ให้เป็นหน้าที่ของ สน.ทางสะดวกต้นทาง เป็นผู้คัดโทรเลขให้พนักงานขับรถ และพนักงานรักษารถขบวนรถพิเศษทราบ

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

ค. ขบวนรถต่างๆ ที่มีต้นทางขบวนรถอยู่ในพื้นที่ที่มีขบวนรถพิเศษเดินและต้องหลีกเลี่ยงกับขบวนรถพิเศษนั้น ให้เป็นหน้าที่ของ สน.ทางสะดวกต้นทางขบวนรถ เป็นผู้คัดโทรเลขให้พนักงานขับรถ และพนักงานรักษารถขบวนรถนั้นทราบ

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

ตัวอย่าง

สมมุติว่า มีขบวนรถพิเศษ 1 ขบวน เดินจากสถานีปากช่อง – รุมทางบ้านภาชี หน้าที่ในการคัดและมอบโทรเลขประกาศเดินขบวนรถพิเศษให้พนักงานขับรถและพนักงานรักษารถขบวนรถต่างๆ ทราบ มีดังนี้ :-

1. สน.ทางสะดวกปากช่อง มีหน้าที่คัดและมอบโทรเลขประกาศเดินขบวนรถพิเศษให้พนักงานขับรถและพนักงานรักษารถขบวนรถพิเศษ และขบวนรถต่างๆ ที่เดินออกก่อนหรือตามหลังขบวนรถพิเศษ เฉพาะที่ต้องไปหลีกเลี่ยงกับขบวนรถพิเศษทราบ

2. สน.ทางสะดวกผาเสด็จ, มาบกะเบา, บ้านปึกเป็ก ซึ่งเป็นสถานีต้นทางขบวนรถและอยู่ในพื้นที่ที่ขบวนรถพิเศษเดิน มีหน้าที่คัดและมอบโทรเลขประกาศเดินขบวนรถพิเศษให้พนักงานขับรถและพนักงานรักษารถขบวนรถที่ออกจากสถานีคน เฉพาะขบวนรถที่จะต้องเดินขึ้นหน้าหรือถูกกักไว้ตามหลังขบวนรถพิเศษนั้น

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

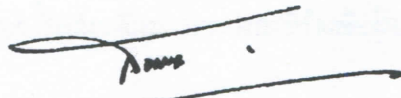
สำหรับสถานีแขวง ให้ถือปฏิบัติตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.2/คร.2/143 ลงวันที่ 13 สิงหาคม 2547

การประกาศเดินหรือประกาศงดเดินขบวนรถพิเศษ, การจัดส่งโทรเลขประกาศเดินหรือประกาศงดเดินขบวนรถพิเศษ, การคัดและมอบโทรเลขประกาศเดินหรือประกาศงดเดินขบวนรถพิเศษ ให้ผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องถือปฏิบัติตามคำสั่งนี้โดยเคร่งครัด

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

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

สั่ง ณ วันที่ ๑๑ มิถุนายน พ.ศ. 2553



(นายสมหมาย ทับเพชร)

รองผู้ว่าการฯ รักษาการแทน

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



เรื่อง กำหนดวิธีปฏิบัติเมื่อขบวนรถโดยสารล่าช้าและจำเป็นต้องตั้งคนเดิน

ด้วยเมื่อขบวนรถโดยสารล่าช้า ผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องโดยตรงก็มีได้ดำเนินการหรือสั่งการ
อย่างไรเพื่อเป็นการแก้ไข ทำให้ผู้ที่ใช้บริการรถไฟฯ ไม่ได้รับความสะดวก และเกิดผลกระทบกับ
ภาพลักษณ์ของการรถไฟฯ ในด้านบริการ

ฉะนั้น เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวข้างต้น จึงเห็นสมควรกำหนดวิธีการปฏิบัติเมื่อ
ขบวนรถโดยสารล่าช้าและจำเป็นต้องตั้งคนเดิน ดังต่อไปนี้ :-

1. กรณีขบวนรถโดยสารล่าช้ามาเกินกว่า 3 ชั่วโมง และหากให้เดินไปถึงสถานีปลายทาง
อาจจะทำให้ขบวนรถที่ชวักกลับซึ่งต้องใช้รถท่วงขบวนเดียวกันนี้ ต้องพลอยล่าช้าตามไปด้วย ให้ผู้เกี่ยวข้อง
ถือปฏิบัติดังต่อไปนี้ :-

1.1 ให้ ผคร. แห่งเหตุให้ จคข., พคร.10, ผู้อำนวยการศูนย์ภาคฯ, สคร. และ สรจ.ทราบ
เพื่อพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

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

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

1.4 สคร. เมื่อได้รับแจ้งจาก ผคร.ตามข้อ 1.1 และประสานงานกับ จคข.ตามข้อ 1.3 แล้ว
จะต้องเดินทางไปอำนวยความสะดวกผู้โดยสารในการขนถ่ายโดยเร็ว

2. กรณีเมื่อเกิดเหตุอันครายและจำเป็นต้องปิดทางเกินกว่า 3 ชั่วโมง ให้ จคข.พิจารณาว่า
สมควรจะคนเดินขบวนรถที่สถานีใดที่จะสะดวกต่อการขนถ่ายผู้โดยสาร พร้อมทั้งการขนถ่ายผู้โดยสาร
ต่อไป โดยให้ สคร.แห่งที่เกิดเหตุเดินทางไปอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายผู้โดยสาร

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 ๐๗ พฤษภาคม พ.ศ. 2553


(นายสมหมาย หัษเวช)

รองผู้ว่าการฯ

รักษาการแทน ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



**เรื่อง ระเบียบปฏิบัติเมื่อมีขบวนเสด็จพระราชดำเนินโดยรถยนต์พระที่นั่ง
ทางถนนผ่านสมอระดับทางรถไฟ**

เนื่องจากกรมตำรวจได้แก้ไขระเบียบการตำรวจ ไม่เกี่ยวกับคดีลักษณะที่ ๒๕ บทที่ ๒๒ ใหม่ และได้กำหนดหน้าที่รับผิดชอบในการถวายความปลอดภัย เมื่อมีขบวนเสด็จพระราชดำเนินโดยรถยนต์พระที่นั่งผ่านทางรถไฟ ทั้งมีหมายกำหนดการและไม่มีหมายกำหนดการในเขตกรุงเทพมหานคร ถ้าเส้นทางเสด็จฯ อยู่ในเขตอำนาจรับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจรถไฟ ให้ ผบก.รฟ. เป็นผู้รับผิดชอบถวายความปลอดภัย ณ จุดผ่าน ถ้าเส้นทางเสด็จฯ อยู่นอกเขตอำนาจรับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจรถไฟ และอยู่ในเขตอำนาจรับผิดชอบของกองบัญชาการตำรวจนครบาล ให้ ผบช.น.เป็นผู้รับผิดชอบถวายความปลอดภัย ณ จุดผ่าน ส่วนการเสด็จฯ ผ่านทางรถไฟในจังหวัดอื่นนอกเขตกรุงเทพมหานคร ให้ผู้บัญชาการตำรวจภูธร (ผบ.ภ.) ที่มีเขตอำนาจรับผิดชอบในเขตนั้น เป็นผู้รับผิดชอบถวายความปลอดภัย ณ จุดผ่าน โดยประสานการปฏิบัติกับการรถไฟฯ ผ่านทางนายสถานีรถไฟ และผู้บังคับการตำรวจทางหลวงกับผู้บัญชาการตำรวจตระเวนชายแดน (ฉ.ม.) จึงสมควรกำหนดระเบียบปฏิบัติของการรถไฟฯ เลียบใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับการปฏิบัติของกรมตำรวจ

ฉะนั้น จึงให้ยกเลิกคำสั่งทั่วไป ที่ ก.๑๗/๓๑๘ ลงวันที่ ๑๒ ม.ค.๒๕๓๐ และให้ถือปฏิบัติเมื่อองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี รัชทายาท ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ พระบรมวงศานุวงศ์ ผู้แทนพระองค์ และพระราชอาคันตุกะ เสด็จฯ โดยรถยนต์พระที่นั่งทางถนนผ่านสมอระดับทางรถไฟ ดังนี้.-

๑. การจัดการทางโทรเลข และการมอบโทรเลขให้กับ พรว. ทพร.

๑.๑ ให้ อคร. กคร. จคช. หรือ สคร. ที่ได้รับหมายกำหนดการเสด็จพระราชดำเนินเป็นผู้ออกโทรเลขแจ้งผู้เกี่ยวข้อง โดยระบุวัน เวลา เส้นทางเสด็จฯ และจะผ่านถนนสมอระดับทางที่ใดบ้างตลอดจนเส้นทางเสด็จฯ กลับ พร้อมทั้งระบุให้ปฏิบัติตามคำสั่งนี้โดยเคร่งครัดและด่วนที่สุด กับให้มีสำเนาโทรเลขถึง ผบก.รฟ.ด้วย และให้ติดตามการปฏิบัติจนเสร็จสมบูรณ์ทุกครั้ง

๑.๒ นสน.ต้นตอที่เกี่ยวข้อง เมื่อได้รับโทรเลขแจ้งหมายกำหนดการเสด็จฯ แล้ว ภายในเวลาไม่น้อยกว่า ๑ ชั่วโมงก่อนหมายกำหนดการขบวนรถยนต์พระที่นั่งจะผ่านถนนสมอระดับทาง หรือก่อนขบวนรถยนต์พระที่นั่งจะผ่านถนนสมอระดับทางในกรณีที่เราพบว่า เวลเสด็จฯ คลาดเคลื่อน หรือเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ให้หยุดขบวนรถมอบโทรเลขแจ้งหมายกำหนดการเสด็จฯ นั้นให้กับ พรว. และ ทพร. โดยมีหลักฐานทุกขบวน

2. อำนาจการตรวจรถไฟ ให้ดำเนินการดังนี้.-

2.1 ถ้าเสด็จพระราชดำเนินผ่านทางรถไฟ ในเขตอำนาจรับผิดชอบของตำรวจรถไฟ ให้จมนายตำรวจชั้นสัญญาบัตร 1 นาย พร้อมเครื่องรับ - ส่งวิทยุเคลื่อนที่ไปประจำอยู่ ณ บริเวณถนนผ่านเสมอระดับทางที่จะเสด็จฯ ผ่านทุกครั้ง เพื่อติดต่อประสานการปฏิบัติกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง และแจ้งข่าวขบวนรถขบวนที่หนึ่งให้ผู้ทำหน้าที่ควบคุมทางผ่านตามข้อ 3.1.3 ข้อ 3.2.2 หรือข้อ 3.3.2 ชุดแต่กรณี เพื่อจะได้พิจารณาถ่วงหรือหยุดขบวนรถก่อนที่ขบวนรถขบวนที่หนึ่งจะผ่านถนนเสมอระดับทาง และร่วมมือดูแลจัดการจราจรทางถนน เพื่อให้สามารถเปิดเปิดเครื่องกั้นถนนได้อย่างปลอดภัยตามความจำเป็น

2.2 ถ้าเสด็จฯ นอกเขตอำนาจรับผิดชอบของตำรวจรถไฟ ให้เจ้าหน้าที่ ตรพ. ทำหน้าที่ประสานการปฏิบัติกับการรถไฟฯ โดยผ่านทางศูนย์สื่อสารของกองบังคับการตำรวจรถไฟเช่นเดียวกับที่ต้องปฏิบัติในเขตอำนาจรับผิดชอบของตำรวจรถไฟ ตามข้อ 2.1

2.3 เฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร เมื่อเจ้าหน้าที่ ตรพ. ได้รับแจ้งข่าวการเสด็จฯ โดยกระชั้นหัน ไม่มีหมายกำหนดการล่วงหน้า ให้ศูนย์วิทยุ ตรพ. แจ้งให้ ผ.ก.ท.1, 2 หรือ 3 เพื่อดำเนินการตามข้อ 2.1 และข้อ 2.2 ชุดแต่กรณี

3. วิธีปฏิบัติเมื่อขบวนรถขบวนที่หนึ่งจะผ่านถนนเสมอระดับทางรถไฟ

3.1 ถนนผ่านเสมอระดับทางที่มีเครื่องกั้นถนนและมีพนักงานกั้นถนน

3.1.1 นสน.คันตอนที่เกี่ยวข้อง เมื่อถึงกำหนดที่จะต้องมอบโทรเลขให้กับ พ.ร. และ พ.ร. ตามข้อ 1.2 ถ้ามีขบวนรถจะเดินเข้าสู่ทางตอนนั้น ให้แจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานเพื่ออำนวยความสะดวกอยู่ที่สถานี (ถ้ามี) ทราบด้วย กับจะต้องแจ้ง พ.กั้นถนน หรือ นสน.ปลายตอน ในกรณีที่ 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 เมื่อได้รับแจ้งขบวนรถออกจากสถานีคันตอนแล้วให้พยายามสังเกตดูขบวนรถ และถ้าเป็นระยะเวลาที่ขบวนรถขบวนที่หนึ่งใกล้จะผ่านถนนเสมอระดับทาง ให้รีบแสดงสัญญาณเมื่อห้ามขบวนรถไว้ก่อน และเตรียมพร้อมที่จะปิดเครื่องกั้นถนนได้ทันทีตามความจำเป็น

3.1.3 ให้ สคร. หรือ สดช. ที่เกี่ยวข้องไปควบคุมช่วยเหลือและพิจารณา สั่งการ ปฏิบัติงานของ, พ.กัณณ และร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ตำรวจติดตามข่าวความเคลื่อนไหวของขบวนการรถยนต์-พระที่นั่งโคยโกลัซิก เมื่อได้รับแจ้งการจะปล่อยขบวนรถจาก นสน. ตามข้อ 3.1.1, หากคำนวณเวลาได้ว่า ขบวนรถยนต์พระที่นั่งอาจจะต้องผ่านถนนเสมอระดับทางในช่วงเวลาที่ขบวนรถจะเข้าสู่ทางตอนนั้น ให้สั่ง ให้นายขบวนรถนั้นไว้ที่สถานีต้นตอน เพื่อให้ขบวนรถยนต์พระที่นั่งผ่านไปเสียก่อน แต่ถ้าเห็นว่าขบวนรถยนต์-พระที่นั่งยังอยู่ไกลมีเวลาที่ขบวนรถจะผ่านทางตอนนั้นได้ (คำนวณได้จากกำหนดควรวางของขบวนรถ) ให้ ให้นสน.ปล่อยขบวนรถได้ตามความเหมาะสม การสั่งกักหรือสั่งปล่อยขบวนรถออกจากสถานีถ้ามีเจ้าหน้าที่ ตำรวจมาร่วมประสานการปฏิบัติอยู่ด้วย ให้แจ้งหรือหารือการปฏิบัติกับเจ้าหน้าที่ตำรวจนั้นด้วย

3.2 ถนนผ่านเสมอระดับทางที่มีเครื่องกั้นถนนชนิดไม่มีพนักงานกั้นถนน (เครื่องกั้น-ถนนชนิดอัตโนมัติ)

3.2.1 ให้ นตส.ที่เกี่ยวข้องไปควบคุมการทำงานของเครื่องกั้นถนนชนิดอัตโนมัติ โดยประสานการปฏิบัติกับ สคร.หรือ สดช.ที่ควบคุมทางผ่าน เพื่อแก้ไขไม่ให้เครื่องกั้นถนนชนิดอัตโนมัติ ทำงาน เมื่อทราบข่าวขบวนรถยนต์พระที่นั่งใกล้จะเสด็จฯ ผ่าน และขบวนรถได้ออกจากสถานีต้นตอนมาแล้ว เพื่อให้ พขร.หยุดขบวนรถตามที่กำหนดไว้ใน ขร.ข้อ 260 กับจะต้องมีสัญญาณมือเตรียมไว้แสดงสัญญาณ ห้ามขบวนรถตามท่าของสัญญาณมือที่แสดงที่ถนนผ่านเสมอระดับทางนั้นด้วย

3.2.2 ให้ สคร. หรือ สดช. จัดหาสัญญาณมือไปควบคุมดูแลการจราจรร่วมมือ ประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ และให้นำนครื่องโทรศัพท์ที่ถูกเงินไปเกาะคู่สายโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ เพื่อติดต่อขอทราบข่าวความเคลื่อนไหวของขบวนรถจาก ผศร. หากเห็นสมควรให้กักขบวนรถไว้ที่สถานีต้น ตอน เพื่อให้ขบวนรถยนต์พระที่นั่งเสด็จฯ ผ่านไปก่อน (อนุโลมตามข้อ 3.1.3) ให้แจ้ง ผศร. เพื่อสั่งการ นสน. ตามความจำเป็น แต่ถ้าขบวนรถได้ออกจากสถานีมาแล้วและมีขบวนรถยนต์พระที่นั่งจะเสด็จฯ ผ่าน ถนนเสมอระดับทางขณะที่ขบวนรถอยู่ในตอน ให้รีบแจ้ง นตส. แก้ไขเครื่องกั้นถนนชนิดอัตโนมัติไม่ให้ ทำงาน และแสดงสัญญาณห้ามให้ขบวนรถหยุดให้จงได้ แต่ถ้าไม่สามารถหยุดขบวนรถได้ ให้พยายามหยุด ขบวนเสด็จฯ หรือแจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจ (ถ้ามี) ให้หยุดขบวนเสด็จฯ

3.3 ถนนผ่านเสมอระดับทางที่ไม่มีเครื่องกั้นถนน

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

3.3.2 ให้ สบท. หรือ สบข. ที่เกี่ยวข้องไปควบคุมและพิจารณาสั่งการปฏิบัติต่อ นตท. โดยใกล้ชิด ร่วมมือติดตามข่าวขบวนรถยนต์พระที่นั่งและประสานการปฏิบัติกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ (ถ้า มี) กับต้องนำเครื่องโทรศัพท์ที่ถูกเงินไปเกาะคู่สายโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ เพื่อประสานงานกับ ผศร. ได้

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

4. การแสดงพระราชดำเนินโดยไม่มีหมายกำหนดการล่วงหน้า

เมื่อ พ.กั้นถนน ได้รับทราบว่าจะมีขบวนรถยนต์พระที่นั่งผ่านถนนเสมอระดับทางที่อยู่ในความรับผิดชอบโดยกระทันหัน หรือโดยไม่มีหมายกำหนดการเสด็จฯ ล่วงหน้า ถ้าเป็นเวลาที่ขบวนรถได้ออกจากสถานีต้นตอนมาแล้ว ให้รีบแจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจ (ถ้ามี) ทราบ และถ้าเป็นเวลาที่ขบวนรถยนต์พระที่นั่งใกล้จะเสด็จฯ ผ่าน ให้รีบแสดงสัญญาณเมื่อห้ามขบวนรถและปิดเครื่องกันถนนไว้ก่อน ถ้าเป็นเครื่องกันถนนที่มีสัญญาณไฟวาบ 5 ดวงอยู่ด้วย ต้องพยายามอย่าให้ไฟวาบแสดงสัญญาณ (ไม่กดเครื่องสัญญาณไฟวาบหรือ ไม่นำเครื่องกันลงจนถึงขั้นที่ไฟวาบทำงาน) ต่อเมื่อเห็นว่าขบวนรถสามารถหยุดได้หรือขบวนรถได้หยุดเรียบร้อยแล้วจึงเปิดเครื่องกันถนนโดยเร็ว แต่ถ้าเห็นว่าขบวนรถยังอยู่ใกล้ขบวนรถยนต์พระที่นั่งสามารถผ่านไปก่อนได้ ก็ให้ขบวนรถยนต์พระที่นั่งผ่านไปก่อน แต่ต้องเตรียมพร้อมที่จะแสดงสัญญาณห้ามขบวนรถ เพื่อหยุดขบวนรถไว้ให้ได้เมื่อจำเป็น โดยให้หารือและร่วมมือประสานการปฏิบัติกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ (ถ้ามี)

ถ้าเป็นเวลาที่ขบวนรถยังไม่ออกจากสถานีต้นตอน ให้รีบแจ้ง นสน. ทราบ เพื่อพิจารณากักขบวนรถ หรือทำบันทึก หรือแจ้งให้ นสน.ข้างเคียง ที่จะปล่อยขบวนรถเข้ามาในทางตอนนั้นพิจารณา กักขบวนรถ หรือทำบันทึกแจ้ง พชร. ทราบ โดยถือปฏิบัติอนุโลมตามที่กำหนดไว้ในข้อ 1.2 หรือข้อ 3.1.3 ทุกแต่กรณี

5. การปฏิบัติของพนักงานขับรถ

เมื่อพนักงานขับรถ ได้รับโทรเลขแจ้งหมายกำหนดการเสด็จฯ ผ่านทางรถไฟ จะต้องใช้ความระมัดระวังในการนำขบวนรถเข้าสู่ทางตอนนั้นอย่างกวัดจั่น พยายามสังเกตสัญญาณมือหรือสัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทาง หรือป้ายแดง ทุกแต่กรณีและปฏิบัติตามโดยเคร่งครัด และเมื่อเห็นสัญญาณมือแล้ว ให้เปิดสัญญาณหวีดรถจักรตาม ขคร.ข้อ 35 (5) และถ้าเห็นสัญญาณห้ามให้หยุดขบวนรถในทันที เมื่อขบวนรถหยุดนิ่งแล้วถ้าเป็นระยะห่างจากถนนมาก ให้เปิดไฟส่องทางหน้าขบวน (ในเวลากลางวัน) หรือปิดไฟส่องทางหน้าขบวน (ในเวลากลางคืน) ชั่วขณะหนึ่ง เพื่อเป็นสัญญาณให้ผู้เกี่ยวข้องทราบว่า ขบวนรถได้หยุดนิ่งแล้ว แต่ถ้าไม่อาจหยุดขบวนรถได้จะเนื่องจากเหตุใดก็ตาม ให้เปิดสัญญาณหวีดรถจักรตาม ขคร.ข้อ 35 (2) (สัญญาณมีอันตรายเกิดขึ้น) เพื่อให้พนักงานรถท่วงลงห้ามล้อ และผู้เกี่ยวข้องปิดเครื่องกันถนน หรือห้ามการจราจรทางถนน

6. การปฏิบัติของพนักงานควบคุมการเดินรถ

เมื่อพนักงานควบคุมการเดินรถได้รับหมายกำหนดการเสด็จฯ ผ่านทางรถไฟ หรือได้ทราบข่าวการเสด็จฯ อย่างกะทันหันโดยไม่มีหมายกำหนดการเสด็จฯ ให้ติดตามตั้งการและกำชับ นสน. ให้ถือปฏิบัติตามคำสั่งนี้โดยเคร่งครัด กับให้ร่วมมือประสานงานกับผู้เกี่ยวข้องในการสังกัด หรือปล่อยขบวนรถออกจากสถานีอย่างใกล้ชิด การสั่งการต่างๆ ให้บันทึกรายละเอียดพร้อมเวลาและผู้รับคำสั่ง หรือผู้รับแจ้งไว้ในผังควบคุมการเดินรถด้วยทุกครั้ง และเฉพาะการเสด็จฯ ในเขตกรุงเทพมหานคร เมื่อ ผคร. กท.1, 2, หรือ 3 ได้รับแจ้งการจะเสด็จฯ ผ่านทางรถไฟจากศูนย์วิทยุตำรวจรถไฟ โดยทางโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ หรือทางใดทางหนึ่งที่ชอบได้ ให้รีบแจ้งผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติในการถวายความปลอดภัยตามที่กำหนดไว้ในคำสั่งนี้ และถ้ามีเวลาเพียงพอที่จะออกโทรเลขแจ้งผู้เกี่ยวข้องได้ ให้ ผคร.กท.2 ออกโทรเลขสั่งการในนาม กคร. โดยอ้างที่มาและรายละเอียดที่ได้รับแจ้งไว้ด้วย และถ้าได้รับหมายกำหนดการเสด็จฯ จากสำนักพระราชวังที่มีถึง ผวก. นอกเวลาราชการ จะรอไว้ให้ผู้มีหน้าที่สั่งการจะไม่ทันการณ์ ให้ ผคร.กท.2 ออกโทรเลขสั่งการต่อไปในนามของ ผวก. แล้วรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบโดยเร็ว

ให้เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องศึกษาวิธีปฏิบัติให้เข้าใจ และถือปฏิบัติโดยเคร่งครัดที่สุด
ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

สั่ง ณ วันที่ 19 มกราคม 2531

(ลงนาม)

หิรัญ รติศรี

(นายหิรัญ รติศรี)

ผู้ว่าการรถไฟ



ฝ่ายการเดินรถ

คำสั่ง ที่ พ.2/คร.2/011

เรื่อง การปฏิบัติเกี่ยวกับการลากจูงหรือขนขบวนรถที่หยุดอยู่ในคอน
เนื่องจากรถจักรทำขบวนจัดซื้อหรือชำรุด

ตามที่ฝ่ายการเดินรถได้มีคำสั่ง ที่ พค.058/2524 ลงวันที่ 26 ตุลาคม 2524 กำหนดวิธีปฏิบัติเมื่อมีเหตุการณ์ขบวนรถหยุดอยู่ในคอน เนื่องจากรถจักรทำขบวนจัดซื้อหรือชำรุด และจำเป็นต้องใช้รถจักรของขบวนรถอื่นเดินเข้าไปช่วยเหลือลากจูงหรือขนขบวนรถที่หยุดอยู่ในคอนเข้าสู่สถานีทางสะดวก โดยกำหนดให้ปลดเฉพาะรถจักรของขบวนรถที่จะให้เข้าไปช่วยเหลือลากจูงหรือขนขบวนรถที่หยุดอยู่ในคอนเท่านั้น ห้ามนำขบวนรถทั้งขบวนเข้าไปช่วยเหลือลากจูงหรือขนขบวนรถที่หยุดอยู่ในคอน

ปัจจุบันปรากฏว่า เมื่อมีเหตุการณ์ขบวนรถคือขบวนรถจัดซื้อหรือชำรุดและหยุดอยู่ในคอน และขบวนรถที่จะให้เข้าไปช่วยเหลือในเวลานั้นมีเพียงขบวนรถคือขบวนรถที่ขบวนรถที่ชำรุดก็ไม่สามารถตัดสินใจสั่งการให้นำขบวนรถคือขบวนรถเข้าไปช่วยเหลือลากจูงหรือขนขบวนรถที่หยุดอยู่ในคอนเข้าสู่สถานีทางสะดวก จึงเป็นเหตุให้ขบวนรถอื่นต้องพลอยล่าช้าเสียเวลาเพราะเหตุนี้ตามไปด้วย

ฉะนั้น เพื่อให้การปฏิบัติและสั่งการแก้ไขเหตุการณ์กรณีรถจักรทำขบวนจัดซื้อหรือชำรุดหยุดอยู่ในคอนเป็นไปด้วยความรวดเร็วและเหมาะสม จึงให้ยกเลิกคำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พค.058/2524 ลงวันที่ 26 ตุลาคม 2524 นั้นเสีย และให้ถือปฏิบัติดังต่อไปนี้ :-

1. หากขบวนรถที่ใช้รถจักรทำขบวนจัดซื้อหรือชำรุดอยู่ในคอน เป็นขบวนรถคือขบวนรถ

1.1 ขบวนรถที่จะให้เข้าไปช่วยเหลือลากจูงหรือขน เป็นขบวนรถคือขบวนรถเช่นเดียวกัน อนุญาตให้ขบวนรถที่จะเข้าไปช่วยเหลือเดินเข้าไปทั้งขบวนได้

ทั้งนี้ นสท.และ พร.ขบวนรถคือขบวนรถที่จะเข้าไปช่วยเหลือต้องประกาศหรือประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารทราบทั่วกันด้วย เพื่อป้องกันการเข้าใจผิด

1.2 ขบวนรถที่จะให้เข้าไปช่วยเหลือลากจูงหรือขน เป็นขบวนรถที่ใช้รถจักรคือขบวนรถทำการ ให้ปลดเฉพาะรถจักรคือขบวนรถเข้าไปลากจูงหรือขนขบวนรถที่ชำรุด ห้ามนำขบวนรถทั้งขบวนเข้าไปลากจูงหรือขนขบวนรถที่หยุดอยู่ในคอน

2. หากขบวนรถที่ใช้รถจักรทำขบวนจัดซื้อหรือชำรุดอยู่ในคอน เป็นขบวนรถที่ใช้รถจักรคือขบวนรถ

2.1 ขบวนรถที่จะให้เข้าไปช่วยเหลือลากจูงหรือขน เป็นขบวนรถที่ใช้รถจักรคือขบวนรถทำการเช่นเดียวกัน ให้ปลดเฉพาะรถจักรคือขบวนรถที่จะให้เข้าไปช่วยเหลือเข้าไปลากจูงหรือขนขบวนรถที่ชำรุดอยู่ในคอน ห้ามนำขบวนรถทั้งขบวนเข้าไปลากจูงหรือขนขบวนรถที่หยุดอยู่ในคอน

2.2 ขบวนการที่จะเข้าไปช่วยเหลือตากุ้งงวนรอนในเวลานั้นมีเพียงขบวนการเดียว
อยู่เพียงขบวนการเดียว และไม่มีขบวนการอื่นใดที่ใช้วิธีการเดิมทำขบวนการในเวลานั้น ที่จะให้เข้าช่วยเหลือได้
แล้ว อนุญาตให้ตั้งการให้ขบวนการเดียวเดินทางเข้าไปช่วยเหลือทั้งขบวนการได้ ทั้งนี้ เป็นการถือปฏิบัติตาม
บันทึกกองตากุ้งงวน ฝ่ายการช่างกล ลงวันที่ 12 พฤษภาคม 2509 ข้อ ๑. และ ขจร.2549 ข้อ 312

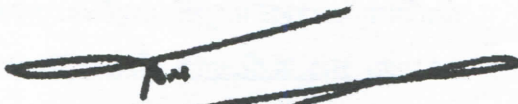
การนำขบวนการเดียวเข้าช่วยเหลือตากุ้งงวนรอนนั้น จะต้องกระทำโดย
วิธีการดัดแปลงขบวนการที่จำรูตออกเป็นตอนๆ แล้วทะยอยตากุ้งงวนเข้าสู่สถานีทางสะดวก เพื่อไม่ให้เกิน
กำลังตากุ้งงวนของขบวนการเดียวที่เข้าไปช่วยเหลือ จึงให้ ผกร.แฉวง แนะนำวิธีการปฏิบัติที่เหมาะสมให้กับ
ผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติโดยชัดเจนด้วย

3. การอนุญาตให้ขบวนการเดียวหรือรถจักรเดียวเดินทางเข้าไปในทางคอนที่
เกิดเหตุ ให้ถือปฏิบัติตาม ขจร.2549 ข้อ 314 โดยเคร่งครัด

4. ให้ผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติตามคำสั่งนี้โดยเคร่งครัด.

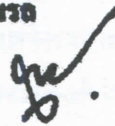
ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

สั่ง ณ วันที่ ๐๙ กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2553


(นายสมหมาย หันนาร)

รองผู้ว่าการฯ รักษาการแทน

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ




สมหมาย หันนาร



คำสั่งฝ่ายการเดินรถ

เลขที่ พ.2/คค.2/ 019 /2553

เรื่อง การแจ้งข่าวกรณีเมื่อเกิดเหตุอันคราย การประสานงานเหตุอันคราย
และการแจ้งเวลาขบวนรถที่เดินถึงหรือออกจากสถานีกรุงเทพ

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

1. การแจ้งข่าวเมื่อเกิดเหตุอันคราย

เมื่อมีเหตุอันครายสำคัญหรือเหตุอันครายร้ายแรงเกิดขึ้น ให้ผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติ ดังนี้.-

1.1 นศน. พรว. พ.สัตยาณ เมื่อมีเหตุอันครายซึ่งจะต้องแจ้งเหตุไปยังเจ้าหน้าที่เกี่ยวข้องตาม ขจร.2549 ข้อ 317, 319 ให้รีบตรวจสอบข้อมูลและรายละเอียด และแจ้งเหตุต่อ ผคร. ทันที อย่างช้าไม่เกิน 10 นาที (หลังจากได้ตรวจสอบข้อมูลแล้ว) เฉพาะ นศน. พรว. ในแขวง ศคร.ทม. ให้แจ้งเหตุต่อ ศคร.ทม. ข่าวที่แจ้งต้องมีรายละเอียดเพียงพอที่ผู้เกี่ยวข้องสามารถพิจารณาถึงการต่อไปได้ เช่น วัน เวลาที่เกิดเหตุ สถานที่ ตทล.โค ระหว่างสถานีโค สถานีที่เกิดขึ้น ประเภ, สถานีขบวนเหนือ, ได้ หรือทางใด กีดขวางการเดินรถหรือไม่ คือการขบวนรถพิเศษขบวนหรือไม่ ประมาณว่าขบวนรถจะเดินออกจากที่เกิดเหตุได้เมื่อใด มีผู้ถึงแก่ชีวิตหรือบาดเจ็บอย่างไร เป็นต้น แล้วรีบออกโทรเลขเหตุอันครายแจ้งผู้เกี่ยวข้องทราบทันที

1.2 เมื่อได้รับแจ้งเหตุจาก นศน. พ.สัตยาณ ในแขวงหรือ พรว. ทางโทรศัพท์ฉุกเฉินหรือทางเครื่องมือสื่อสารอื่นตามข้อ 1.1 แล้ว ให้รีบปฏิบัติตามระเบียบการฉบับที่ 1.12 ลงวันที่ 07 ม.ค. 2545 พร้อมทั้งให้พนักงานควบคุมการเดินรถ (ท.การเดินรถ 6,7) แจ้งข่าวให้ ผคร.กท. ผจก. ทราบทันที อย่างช้าไม่เกิน 10 นาที หลังจากที่ได้รับแจ้ง ดังนี้.-

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

ให้ ผคร. แขวงเกิดเหตุเร่งรัด นศน. รีบออกโทรเลขเหตุอันครายโดยด่วน แล้วรับโทรเลขนั้นหรือโทรเลขสั่งการขนถ่าย, โทรเลขยกเลิกเดินขบวนรถ ทางโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ เพื่อส่งผ่านทางเครื่องโทรสารให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ เมื่อกำหนดว่าจะเปิดทางให้ขบวนรถเดินได้เมื่อใดก็ให้รีบแจ้งเพิ่มเติม

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

1.3 ผคร.กท. เมื่อได้รับแจ้งข่าวจากผู้เกี่ยวข้องตามข้อ 1.1 หรือข้อ 1.2 ให้ตั้งพนักงานควบคุมการเดินรถ (พ.การเดินรถ 6,7) โทรศัพท์แจ้งผู้เกี่ยวข้องทราบตามระเบียบการฉบับที่ 1.12 ลงวันที่ 07 ม.ค. 2545 ทราบโดยเร็วที่สุดอย่างช้าไม่เกิน 10 นาที (นับจากเวลาที่ได้รับแจ้ง) และให้เสร็จสิ้นภายใน 30 นาที โดยให้ อคร. อรค. อรบ. กคร. ศูนย์ความปลอดภัยการรถไฟฟ้า ในฝ่ายการเดินรถทราบก่อนเป็นอันดับแรก พร้อมทั้งต้องแจ้งขบวนรถใดถูกกักอยู่ที่ใด ถ้าเหตุอันตรายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นเหตุให้ขบวนรถต้องเสียเวลาให้แจ้งหน่วยบริการเดินทาง และ นสท.กท. ศส. บข. บข. ลต. คม. รบ. มส. หรือสถานีอื่นใด ทุกแห่ง เพื่อให้ผู้โดยสารทราบ โดยเฉพาะต้องแจ้งให้กองควบคุมการปฏิบัติการ (กคป.) ทราบทุกครั้ง ทั้งนี้ให้ ผคร. คอยควบคุมดูแลโดยใกล้ชิด

1.3.1 กรณีเกิดเหตุอันตรายทำให้ขบวนรถเดินมีการชนด้วยผู้โดยสารหรือ ขบวนรถล่าช้าเกิน 3 ชม. ให้ ผคร. แฉวงเกิดเหตุการณ์แจ้งให้ ศจร.7 ตรจ. ตร. ทราบทันที เพื่อให้ ศจร.7 ตรจ. ตร. รีบออกมาช่วยกันประสานแก้ไขเหตุการณ์ให้เรียบร้อยโดยเร็วที่สุด

1.3.2 กรณีขบวนรถพบกันในคอน

(1) ผคร. แฉวงใดที่มีเหตุการณ์กรณีขบวนรถพบกันในคอน ยกเว้น ผคร.กท.1, 2, 3, 4, ให้ติดตามเหตุการณ์โดยใกล้ชิด แล้วแจ้งเหตุอันตรายขึ้นคืนให้ ผคร.กท.1, 2, 3, 4, ทราบเช่นเดียวกับการแจ้งข่าวเหตุอันตรายขึ้นคืน

(2) ผคร.กท.1, 2, 3, 4 เมื่อมีเหตุการณ์ขบวนรถพบกันในคอนภายใน แฉวงของคน ให้ติดตามเหตุการณ์โดยใกล้ชิด หรือเมื่อได้รับการแจ้งข่าวจาก ผคร. ตามข้อ (1) แล้ว ให้ โทรศัพท์แจ้งข่าวให้ ผคร. กคร. อรค. อรบ. อคร. ทราบในทันทีและขอรับความเห็นชอบที่จะดำเนินการต่อไป

1.3.3 ผคร. แฉวงเกิดเหตุ และ ผคร.กท. ที่ได้รับแจ้งเหตุหรือข้อมูลต่างๆ ตามที่กล่าวข้างต้น จะต้องบันทึกชื่อ.....ตำแหน่ง.....เวลารับแจ้งลงไว้ในฝั่งควบคุมการเดินรถหรือสมุดบันทึกมอบหมายงานด้วยปากกาหมึกสีน้ำเงิน แล้วรายงานรายละเอียดให้ กคร. ทราบทุกครั้ง ทั้งนี้เพื่อตรวจสอบเมื่อมีการร้องเรียนจากผู้โดยสาร

1.4 จคข. หรือผู้แทน ให้ปฏิบัติตามระเบียบการฉบับที่ 1.12 ลงวันที่ 07 ม.ค.2545 โดยเคร่งครัด กล่าวคือให้ติดต่อประสานงานต่างๆ ระหว่างเจ้าหน้าที่เกี่ยวข้อง และเจ้าหน้าที่บ้านเมือง (ถ้ามี) ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย ติดตามสถานการณ์ และผลการดำเนินการแก้ไขแล้วรวบรวมแจ้งให้ ผคร. แฉวงที่เกิดเหตุ และแจ้งตรงไปยังศูนย์ความปลอดภัยการรถไฟฟ้า ในฝ่ายการเดินรถทราบเป็นระยะๆ อย่างน้อยทุก 1 ชม. จนกว่าเหตุการณ์จะเสร็จสิ้น การประมาณเวลาเพื่อกำหนดการเปิดทางให้สอบถามจาก บข. เขตที่เกิดเหตุหรือผู้แทนให้แน่ชัด พร้อมบันทึกชื่อตำแหน่งผู้แจ้ง และเวลาไว้ด้วยทุกครั้ง

กรณีเกิดเหตุอันคร่าชีวิตทาง ให้ จช. ทุกเขตคิดค่าประสานงานกับฝ่ายเกี่ยวข้องในการขจรหรือซ่อมทาง หากเห็นว่าจำเป็นต้องปิดทางและทำให้ขบวนรถโดยสารต้องล่าช้าหรือการเปิดทางนานเกินกว่า 3 ชม. ให้ตั้งการขนถ่ายผู้โดยสารทันที

2. การแจ้งเวลาขบวนรถที่จะเดินถึงสถานีกรุงเทพ

ขบวนรถโดยสารที่จะเดินถึงสถานีกรุงเทพ ไม่ว่าขบวนรถนั้นจะตามเวลาหรือช้าก็ตาม ให้พนักงานควบคุมการเดินรถ (พ.การเดินรถ 6,7) พคร.กท.1, 2, 3, 4, มีหน้าที่แจ้งหน่วยบริการเดินทาง นตบ.ตต. บข. บข. ตต. คม. รบ. มต. สุดแต่กรณี เมื่อถึงเวลาขบวนรถถึงสถานีที่กำหนดให้แจ้งโดยไม่ ต้องให้เจ้าหน้าที่หน่วยงานดังกล่าวต้องสอบถามมา หากขบวนรถล่าช้าต้องแจ้งด้วยว่าช้าเท่าใด ดังนี้.-

2.1 พคร.กท.1 ขบวนรถในทางสายใต้ ให้แจ้งครั้งแรกเมื่อตามกำหนดเวลาขบวนรถ จะต้องเดินถึงสถานี ปค. และแจ้งครั้งสุดท้ายเมื่อขบวนรถเดินถึงสถานี คช.

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

2.3 พคร.กท.3 ขบวนรถในทางสายเหนือ และสายตะวันออกเฉียงเหนือ ให้แจ้งครั้งแรก เมื่อตามกำหนดเวลาขบวนรถจะต้องเดินถึงสถานี ภข. และแจ้งครั้งสุดท้ายเมื่อขบวนรถเดินถึงสถานี คม.

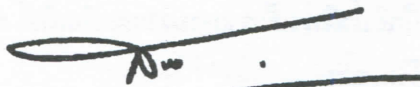
3. การแจ้งเวลาขบวนรถที่จะเดินออกจากสถานีกรุงเทพ

ให้นตบ. หรือ ร.นตบ.กท. เป็นผู้แจ้งหน่วยบริการเดินทางทราบว่าขบวนรถจะออกจาก สถานี กท. ช้าเท่าใด เพราะเหตุใด ขบวนรถเทียบอยู่ชานชาลาใด ถ้ามีเหตุอันคร่าชีวิตก็ให้แจ้งด้วยว่าเหตุ อันตรายนั้นเกิดขึ้นที่ใด เพื่อประกาศให้ผู้โดยสารทราบ สำหรับการติดต่อระหว่างหน่วยบริการเดินทาง และ ตบร. ร.ตบร. ร.นตบ. 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 หีบเวช)

รองผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย

รักษาการแทนผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ

ถ้ายังไม่

ที่ พ.2/คร.2/258



การรถไฟแห่งประเทศไทย

ฝ่ายการเดินรถ

เรื่อง กำหนดวิธีการปฏิบัติเกี่ยวกับการตรวจสอบรถพ่วงคันสุดท้ายเพิ่มเติม
เพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุอันตราย

- - - - -

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

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

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

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

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

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

5. สดข. สดร. ทุกแขวง จะต้องหมั่นอบรมและแนะนำการปฏิบัติงานของ นสน. และ พ.กัณณนฯ ในสังกัดให้ถือปฏิบัติตามข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ รวมทั้งคำสั่งนี้โดยเคร่งครัด พร้อมชี้แจงเตือนด้วยว่า หากเกิดเหตุอันคร่าชีวิตในกรณีเช่นนี้อีก อาจไม่เป็นผลดีต่อหน้าที่การงานได้

6. จคข.ทุกเขต และ กคร. ให้ตรวจสอบการปฏิบัติงานของผู้เกี่ยวข้องโดยใกล้ชิดด้วย ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

ณ วันที่ / ธันวาคม 2546



(นาสิริ ทิระธนาท)

รองผู้อำนวยการฝ่ายด้านการเดินรถ

รักษาการแทน ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



นายสุทนต์ - 14.18.



เรื่อง กำหนดวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายศพ กรณีถูกรถไฟฟ้าทับหรือเฉี่ยวชนถึงแก่ความตาย

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

กรณีการเคลื่อนย้ายศพออกจากทาง การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือขอทราบแนวทางปฏิบัติจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติแล้ว ซึ่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้มีหนังสือตอบข้อหารือ คมหนังสือ ที่ คร 004.6/2259 ลงวันที่ 26 มีนาคม 2544 ดังแนบ คือ “กรณีการเคลื่อนย้ายศพต้องกระทำด้วยความระมัดระวัง โดยพยายามรักษาสภาพศพและรายละเอียดแห่งรูปคดีไว้ให้มากที่สุดด้วยการถ่ายภาพศพที่อยู่ในที่เกิดเหตุและบันทึกสภาพที่เกิดเหตุไว้ก่อนเคลื่อนย้ายโดยละเอียด เพื่อใช้เป็นหลักฐานสำคัญในการชันสูตรพลิกศพ เสร็จแล้วให้แจ้งพนักงานสอบสวนทราบเพื่อมาดำเนินการตามกฎหมายโดยเร็ว”

ฉะนั้น ในกรณีที่เกิดเหตุขบวนรถทับหรือเฉี่ยวชนคนถึงแก่ความตาย หรือพบศพอยู่ในทาง โดยไม่ทราบสาเหตุ ให้เคลื่อนย้ายศพได้โดยถือปฏิบัติ ดังนี้ -

1. ให้ปฏิบัติตามข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ.2549 ข้อ 320 (2) และ (3) โดยเคร่งครัด โดยเฉพาะเอกสาร พยานหลักฐาน เพื่อที่จะทราบว่า ผู้ตายเป็นใคร อยู่ที่ใด สภาพตามร่างกายมีบาดแผลที่ใด ลักษณะของบาดแผลเป็นอย่างไร มีส่วนใดขาดหลุดหรือไม่อย่างไร สภาพเลือดเป็นอย่างไร ฯ ๓ ฯ
2. ให้จัดทำบันทึกแผนผัง (สเก็ชภาพ) เมื่อค้นพอสถาปนาบริเวณที่พบศพครั้งแรก และบันทึกรายละเอียดสิ่งที่พบเห็นให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ เช่น สภาพศพอยู่ในลักษณะใด ตัวอย่างเช่น หากว่าสภาพนอนอยู่ ลักษณะการนอนเป็นอย่างไร (นอนคว่ำ นอนหงาย นอนตะแคง ฯ ๓ ฯ) และหันศีรษะไปทิศทางใดเป็นต้น เมื่อดำเนินการเสร็จแล้ว ให้ผู้จัดทำบันทึกลงลายมือชื่อพร้อมพยานไว้เป็นหลักฐานในเอกสารดังกล่าวด้วย
3. ในกรณีที่ผู้เกี่ยวข้องมีกล้องถ่ายภาพและหรือสามารถหากด้องไปถ่ายภาพบริเวณที่เกิดเหตุได้ ก็ให้ถ่ายภาพบริเวณที่เกิดเหตุและสภาพศพที่พบเห็นครั้งแรกไว้เป็นหลักฐาน และให้บันทึกไว้ด้วยว่า ผู้ใดเป็นคนถ่ายและหรือเป็นผู้เก็บรักษาภาพที่ถ่ายไว้
4. ให้ ศร.ทุกแขวง, ศกท., สยช. คำคำสั่งนี้แจกจ่ายให้ นสน., พ.สัญญา, พร., พ.ก้นถนน ฯ และผู้เกี่ยวข้อง เพื่อถือปฏิบัติต่อไป

5. ให้ จคช. และ กคร. ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามคำสั่งนี้โดยเคร่งครัด

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

สั่ง ณ วันที่ ๔/ พฤษภาคม พ.ศ. 2552



(นายสมหมาย ทับเวช)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ

สั่ง 1. ผศร. กท. จก. สม. กค. รศ. อน. นว. ชค. จป. สป. ชพ. ทช. ทไ.

2. ผกก. ผยช.

เพื่อทราบและสั่งการให้ผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติโดยเคร่งครัด.

ดำเนินการ 3. ผศร. กท.1, 2, 3, 4 กค.1, 2 รศ. ขอ. นว. ชค. จป. ทท. ชพ. ทช. ทไ.

เพื่อทราบและติดตามด้วย

“ 4. จคช. 1, 2, 3, 4, 5, กคร.

5. ทอว. ทอผ. ทอฉ. ทอน. ทอค. อรค. อรบ.

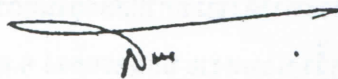
เพื่อทราบ.

ดำเนินการเรียน วอญก.

เพื่อโปรดทราบ และโปรดสั่งการให้ผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติต่อไป.

รองผู้ว่าการฯ (นายประจักษ์ มโนธัม) ผวก

เพื่อโปรดทราบ.



(นายสมหมาย ทับเวช)

อคร.

๔/ พ.ค. 2552

เรียน สดร. กท. สม. ฉท. กก. รส. อห. นว. อด. ลป. ธบ. ชพ. ทส. หโ.
 สกท.สภก.สยช.

เพื่อทราบ ตามบันทึก รวท.1 ลง 31 ส.ค.44 ทำบันทึก ผวก.ลง 30 ส.ค.44 ก่อนที่จะทำการ
เคลื่อนย้ายศพ กรณีถูกขบวนรถไฟทับหรือเฉี่ยวชนถึงแก่ความตาย หรือมีการพบศพอยู่ในทางไม่ทราบสาเหตุ
ให้ผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติดังนี้-

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

2. ให้จัดทำบันทึกแผนผัง (สเกตช์ภาพ) เบื้องต้นพอสังเขปบริเวณที่พบศพครั้งแรก และบันทึก
รายละเอียดสิ่งที่พบเห็นให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ เช่น สภาพศพอยู่ในลักษณะใดตัวอย่างเช่น หากว่าสภาพศพ
นอนอยู่ลักษณะการนอนเป็นอย่างไร (นอนคว่ำ นอนหงาย นอนตะแคง ฯลฯ) และหันศีรษะไปทิศทางใดเป็นต้น
เมื่อดำเนินการเสร็จแล้วให้ผู้จัดทำบันทึกลงลายมือชื่อพร้อมพยานไว้เป็นหลักฐาน ในเอกสารดังกล่าวด้วย

3. ในกรณีที่ผู้เกี่ยวข้องมีกล้องถ่ายภาพ และหรือสามารถหากกล้องไปถ่ายภาพบริเวณที่เกิดเหตุได้
ก็ให้ถ่ายภาพบริเวณที่เกิดเหตุและสภาพศพที่พบเห็นครั้งแรกไว้เป็นหลักฐาน และให้บันทึกไว้ด้วยว่าผู้ใดเป็นคน
ถ่าย และหรือเป็นผู้เก็บรักษาภาพที่ถ่ายไว้

เมื่อดำเนินการตามขั้นตอนดังกล่าวแล้ว ให้ผู้เกี่ยวข้องจัดส่งเอกสารหลักฐานดังกล่าวไปให้
พนักงานสอบสวนท้องที่เกิดเหตุพิจารณาดำเนินการต่อไป.

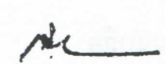

กตร.ปฏิบัติการแทน อดร.

6 ก.ย.2544

สำเนาเรียน จทช.1, 3, 4, 5

อดร. ผ่าน อรท.

เพื่อโปรดทราบ.


กตร.

6 ก.ย.2544



ที่ ศร 0004.6/ 2259

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ถนนพระราม 1 ปทุมวัน

กรุงเทพมหานคร 10330

26 มีนาคม 2544

เรื่อง คอบข้อหาหรือการเคลื่อนย้ายศพ

ขึ้น ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

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

ตามหนังสือที่อ้างถึง การรถไฟแห่งประเทศไทยได้นำหรือแนวทางปฏิบัติในการเคลื่อนย้ายศพที่ถูกขบวนรถไฟทับ หรือพบศพอยู่บนรางรถไฟ เพื่อไม่ให้กีดขวางทางรถไฟโดยไม่ทำให้การขนส่งรถบรรทุก หรือผลผลิตเปลี่ยนแปลงไป นั้น

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ขอเรียนว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นกิจการบริการสาธารณะของรัฐอย่างหนึ่ง หากปรากฏข้อเท็จจริงกรณีมีศพกีดขวางการเดินรถไฟ อันจะก่อให้เกิดความเดือดร้อนกับประชาชนผู้ใช้บริการแล้ว จึงอยู่ในหลักเกณฑ์ของข้อยกเว้นตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 150 ทวิ ในลักษณะเพื่อประโยชน์สาธารณะอย่างอื่น เพราะมีเหตุจำเป็นเพื่อประโยชน์สาธารณะจึงเคลื่อนย้ายศพได้ แต่ทั้งนี้ต้องกระทำไปภายใต้วัตถุประสงค์ของกฎหมาย จึงใคร่ขอความเห็นจากทางกรรถไฟ สำหรับกรณีการเคลื่อนย้ายศพต้องกระทำด้วยความระมัดระวัง โดยพยายามรักษาภาพศพและรายละเอียดแห่งรูปคดีไว้ให้มากที่สุดด้วยการถ่ายภาพศพที่อยู่ในที่เกิดเหตุ และบันทึกภาพที่เกิดเหตุไว้ก่อนเคลื่อนย้าย โดยละเอียด เพื่อใช้เป็นหลักฐานสำคัญในการชันสูตรพลิกศพ แล้วจึงให้แจ้งพนักงานสอบสวนทราบเพื่อมาดำเนินการตามกฎหมายโดยเร็ว

จึงเรียนมายังท่านเพื่อโปรดพิจารณา กำหนดแนวทางปฏิบัติ และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(ดร. สอดทิพันธุ์)

ผู้ช่วยผู้บัญชาการฯ ปฏิบัติราชการแทน

ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ



เรื่อง กวขันการปฏิบัติงานด้านการเดินรถเพื่อความปลอดภัย

ด้วยจากการติดตามผลการปฏิบัติงานด้านการเดินรถพบว่าผู้ปฏิบัติงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถบางรายยังไม่ถือปฏิบัติให้เป็นไปตามคำสั่ง หรือระเบียบหรือข้อบังคับที่กำหนดไว้ โดยเคร่งครัด ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดเหตุอันตรายขึ้น

พิจารณาแล้วเห็นว่าเพื่อเป็นการป้องกันมิให้มีเหตุอันตรายเกิดขึ้นจึงกวขันให้ผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถถือปฏิบัติ ดังนี้-

1. นายสถานีทางสะดวก (นสน.ทางสะดวก)

1.1 เพื่อป้องกันการผิดพลาดเมื่อได้สั่งการให้ พ.สัญญา พ.คุมประจำ ขอหรือให้ทางสะดวก, กลับประจำ หรือเตรียมทางให้ขบวนรถเข้าสู่สถานี จะต้องให้ พ.สัญญา, พ.คุมประจำ ทวนคำสั่งและตอบรับทราบก่อนทุกครั้ง

1.2 ก่อนขอหรือให้ทางสะดวกทุกครั้ง จะต้องตรวจสอบจุดจอดทางสะดวกเพื่อให้ทราบแน่ชัดว่าไม่มีขบวนรถกีดขวางในทางคอนั้นแล้ว

1.3 การขอหรือให้ทางสะดวกจะต้องสอบถามเลขที่ขบวนรถต่อกันทุกครั้ง

1.4 ห้ามขอหรือให้ทางสะดวกสำหรับขบวนรถไคล่วงหน้าเกินกว่า 15 นาทีก่อนขบวนรถออกจากสถานีทางสะดวกคันตอน

1.5 จะต้องบันทึกวัน เดือน ปี เวลาที่ขอและให้ทางสะดวกต่อกัน เลขที่ขบวนรถ เวลาที่ขบวนรถถึงและออกจากสถานีทางสะดวกลงไว้ในสมุดจดทางสะดวกในขณะนั้น แล้วลงชื่อกำกับไว้เป็นสำคัญทุกๆ ครั้ง และห้ามมิให้เขียนทับหรือขีดแก้ไขข้อความที่บันทึกไว้เป็นอันขาด ถ้าจะแก้ไขให้ใช้หมึกแดงและลงชื่อกำกับไว้เป็นสำคัญ

1.6 การขอทางสะดวกทางโทรศัพท์ จะต้องกระทำด้วยตนเอง และก่อนที่จะมอบคิวทางสะดวก (แบบ กรฟ.3) ให้กับ พชร. จะต้องขอและได้รับอนุญาตจาก ผคร.แขวงทุกครั้ง และจะต้องบันทึกไว้ในสมุดจดทางสะดวกให้ชัดเจน

1.7 ณ สถานีทางสะดวกคันทางขบวนรถ หรือ สถานีทางสะดวกที่ขบวนรถหยุด นสน.ทางสะดวกต้องให้ทำกิจต่างๆ ณ สถานีทางสะดวกของคนเสร็จเสียก่อน จึงให้ตราทางสะดวก, คิวทางสะดวก (แบบ กรฟ.3) หรือคิวไม่ได้ทางสะดวก (แบบ กรฟ.4) กับ พชร. ได้

1.8 สำหรับสถานีทางสะดวกที่ใช้เครื่องสัญญาณประจำที่ประเภทรถไฟฟ้านครไฟฟ้า 3 ท่า เมื่อไม่มีการขอหรือให้ทางสะดวกแล้ว จะต้องปิดสวิทช์ควบคุมเครื่องทางสะดวกไปในตำแหน่ง "ตอนปิดไม่ให้ทางสะดวก (WITHHOLD)" ทุกครั้ง

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

1.10 เมื่อเครื่องตราทางสะดวก, เครื่องทางสะดวก และหรือสัญญาณประจำที่ชำรุด ชัดข้องใช้การไม่ได้จะต้องออกโทรเลขแจ้งผู้เกี่ยวข้องมาจัดการแก้ไขโดยเร็ว

1.11 เมื่อมีความจำเป็นต้องทำลายตราเครื่องตราทางสะดวก, เครื่องทางสะดวก และเครื่องสัญญาณต่างๆ จะต้องออกโทรเลขแจ้งผู้เกี่ยวข้องมาจัดการพิจารณาให้ใหม่ พร้อมลงบันทึกการทำลายตราลงในสมุดบันทึกการทำลายตราประจำสถานีให้เรียบร้อยทุกครั้ง

1.12 ต้องออกรับและปล่อยขบวนรถทุกขบวน และสังเกตด้วยว่าขบวนรถที่เดินผ่านไปนั้นมีเครื่องหมายทำขบวนรถหรือไม่ ถ้าไม่มีต้องรีบจัดการป้องกันอันตรายและแจ้งเหตุไปยังสถานีทางสะดวกข้างหน้าเพื่อหยุดขบวนรถและสอบสวน และสถานีทางสะดวกข้างหลังเพื่อสอบสวนด้วย

2. พนักงานสัญญาณ (พ.สัญญาณ)

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

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

2.3 เมื่อมีความจำเป็นต้องทำลายตราเครื่องตราทางสะดวก, เครื่องทางสะดวก และเครื่องสัญญาณต่างๆ จะต้องรายงานให้ นสน.ทางสะดวกทราบ เพื่อออกโทรเลขแจ้งผู้เกี่ยวข้องมาจัดการพิจารณาให้ใหม่ พร้อมลงบันทึกการทำลายตราลงในสมุดบันทึกการทำลายตราประจำหอสัญญาณให้เรียบร้อยทุกครั้ง

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

2.5 ต้องเชื่อฟังและปฏิบัติตามคำสั่ง นสน.ทางสะดวก ที่ตั้งการโดยชอบด้วยคำสั่งหรือระเบียบ หรือข้อบังคับที่กำหนดไว้

3. พนักงานดับเปลี่ยน (พ.ดับเปลี่ยน)

3.1 ห้ามมิให้ทำการดับเปลี่ยนรถด้วยอาการกระแทกกัน โดยแรงเกินไป หรือด้วยความสะเพร่าซึ่งอาจเป็นเหตุถึงเสียหาย

3.2 ในการทำดับเปลี่ยนรถ ให้ใช้สัญญาณมือเฉพาะในการทำดับเปลี่ยนเท่านั้น และสำหรับเครื่องรับ - ส่งวิทยุคมนาคม ให้ใช้เป็นการเตือนให้ พขร. คอยระมัดระวังที่จะรับสัญญาณมือซึ่งจะแสดงต่อไป

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

3.4 ต้องเชื่อฟังและปฏิบัติตามคำสั่ง นสน.ทางสะดวก ที่ตั้งการ โดยชอบด้วยคำสั่งหรือระเบียบ หรือข้อบังคับที่กำหนดไว้

4. พนักงานกันถนน (พ.กันถนนฯ)

4.1 ในเวลาปฏิบัติงานตามหน้าที่ต้องอยู่ประจำหน้าที่ตลอดเวลา และห้ามมิให้บุคคลภายนอกเข้ามาอยู่ในชั้นเครื่องกันถนนฯ หรือให้ผู้แทนเข้ามาทำการแทนโดยไม่ได้รับอนุญาตจาก นสน. โดยเด็ดขาด

4.2 ต้องคอยแะและคู่ครองซึ่งอยู่ระหว่างวางกับสิ่งซึ่งกันครีบล้อ อย่าให้มีสิ่งใดมาแทรกหรืออุดก่อนที่ขบวนรถจะเดินผ่านทุกครั้ง

4.3 ขณะออกรับขบวนรถ ต้องสังเกตด้วยว่า

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

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

4.4 ต้องเชื่อฟังและปฏิบัติตามคำสั่ง นสน. ทางสะดวก ที่สั่งการ โดยชอบด้วยคำสั่งหรือระเบียบ หรือข้อบังคับที่กำหนดไว้

5. พนักงานรักษารถ (พรร.)

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

5.2 ก่อนขบวนรถจะออกจากสถานีต้นทาง จะต้องตรวจสอบและทดลองเครื่องบอกเหตุอันตรายที่มีใช้อยู่ในขบวนรถว่าใช้การได้สะดวกเรียบร้อยหรือไม่ พร้อมบันทึกผลการตรวจสอบและทดลองนี้ลงไว้ในรายงานประจำวัน (แบบ 87) ทุกครั้ง

5.3 เมื่อมีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น ให้ใช้เครื่องบอกเหตุอันตราย แต่ถ้าในขบวนรถไม่มีเครื่องบอกเหตุอันตราย ก็ให้ลงห้ามล้อแล้วผ่อนหลายๆ ครั้ง เพื่อเตือนให้ พxr. รู้ว่า มีเหตุการณ์ผิดปกติเกิดขึ้น

5.4 เมื่อมีการหลีกขบวนรถ โดยเฉพาะขบวนรถที่มีความยาวมาก จะต้องระมัดระวังและตรวจสอบด้วยว่า ท้ายขบวนรถได้เข้าหยุดอยู่ภายในหลักปลอดภัยแล้วหรือไม่ เพื่อไม่ให้ขบวนรถต้องเบียดกัน

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 และยากต่อการติดตามผลการมอบใบเปลี่ยนหลัก

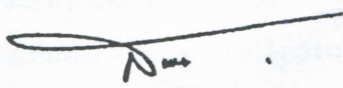
6.4 หากสถานีทางสะดวกที่ถูกกำหนดให้หลักกันใหม่เป็นสถานีทางสะดวกต้นแขวงหรือปลายแขวงควบคุมการเดินรถ จะต้องสั่งการให้ นสน.ทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลัก จัดการป้องกันอันตราย โดยส่งพนักงานพร้อมด้วยธงแดง หรือ โคมไฟแดงออกไปแสดงที่หลักเขตสถานี หรือ สัญญาณเข้าเขตนอก หรือสัญญาณเข้าเขตใน (เมื่อ ไม่มีสัญญาณเข้าเขตนอก)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

6.5 เมื่อมีการส่งเปลี่ยนหลักขบวนรถที่มีความยาวใกล้เคียงกับทางหลักของสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลักกันใหม่ จะต้องแจ้งความยาวของขบวนรถที่จะหลักกันให้ นสน.ทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลักกันใหม่ทราบด้วย เพื่อเพิ่มความระมัดระวังในการกลับประแจหรือเครื่องศราง

7. ให้ สดช. สดร. จคช. อบรม แนะนำ กวช.น และติดตามตรวจสอบการปฏิบัติงานของผู้ได้บังคับบัญชาให้ถือปฏิบัติโดยเคร่งครัด หากพบผู้ใดละเลยหรือฝ่าฝืนไม่ถือปฏิบัติ ให้พิจารณาโทษตามควรแก่กรณีทุกราย

สำหรับ กคร. ให้ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติงานของผู้ปฏิบัติงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับ การเดินรถอีกทางหนึ่ง โดยเฉพาะการปฏิบัติงานของ ผคร.แขวง หากพบว่ามี การปฏิบัติที่ไม่ชอบด้วยคำสั่งหรือระเบียบ หรือข้อบังคับที่กำหนดไว้ ให้รีบดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว พร้อมรายงานให้ฝ่ายการเดินรถทราบ ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

ตั้ง ณ วันที่ 30 ตุลาคม พ.ศ. 2552


(นายสมหมาย ทับเวช)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



คำสั่งฝ่ายการเดินรถ

ที่ พ. 2 / คร. 2 / 160

เรื่อง กวดขันการปฏิบัติงานด้านการเดินรถเพื่อความปลอดภัย

ด้วยเมื่อวันที่ 05 ธันวาคม 2553 ผลร.กท.1 สั่งให้ขบวน 721 หลีกกับขบวน 976 ที่สถานีบางบำหรุ ขบวน 976 หยุดรับส่งผู้โดยสารอยู่ในทางล่องของสถานีบางบำหรุ ขบวน 721 ออกจากสถานีชุมทางบางซื่อ 2 เคนในทางขึ้น พชร.ได้นำขบวนรถฝ่ายสัญญาอนุญาตประจำที่ชนิดหลักเขตสถานีเข้ามาหยุดได้ที่ประแจเลขที่ 101B ซึ่งอยู่ในท่าทางตรง (ทางล่อง) เป็นเหตุให้รถจักรดีเซลรีดประแจเลขที่ 101B ทำให้ประแจเลขที่ 101B ชำรุดเสียหาย และเมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2553 ขบวนรถนำเที่ยวเจ็อนป่าสักชลสิทธิ์ ที่ 926 (โคกสูง-กรุงเทพ) ทำการโดยรถจักรดีเซลเลขที่ 4531 ความยาว 10 โบกี้ ขบวนรถเดินในทางประธานล่องได้วิ่งฝ่ายสัญญาอนุญาตออกของสถานีรังสิตในขณะที่แสดงท่าห้าม และวิ่งฝ่ายสัญญาอนุญาตเข้าและสัญญาอนุญาตออกของสถานีคอนเมือง (ไม่หยุดขบวนรถที่สถานีรังสิตและสถานีคอนเมืองให้เป็นไปตาม ปคร.) ขบวนรถหยุดได้ที่ สทล. 20/5-6 ระหว่างสถานีคอนเมือง-หลักสี่ ผู้เกี่ยวข้องได้ประสานและสั่งการให้ปิดเครื่องกั้นถนนฯ สามารถป้องกันเหตุอันตรายไว้ได้

ฉะนั้น เพื่อเป็นการป้องกันมิให้มีเหตุอันตรายเกิดขึ้น และ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อการเดินรถ จึงกวดขันให้ผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถถือปฏิบัติตามคำสั่ง ข้อบังคับและระเบียบการเดินรถโดยเคร่งครัด ดังนี้.-

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

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

3. นายสถานีและพนักงานรักษารถต้องรับผิดชอบร่วมกันตรวจดูการค่อท่อห้ามล้อ เครื่องห้ามล้อให้มีอยู่ครบถ้วนตามอัตราสำหรับขบวนรถและทางคอนั้นๆ ตามที่ได้กำหนดไว้ ตรวจดูทวารลมท่อห้ามล้อขบวนรถและทวารลิ้นบังคับการเครื่องห้ามล้อ (ถ้ามี) ให้อยู่ในท่าที่ถูกต้องและให้พยายามจักรดซึ่งมีเครื่องห้ามล้ออยู่ห่างกันเป็นระยะตามกำหนดตลอดขบวน (ตาม ขคร.2549 ข้อ 158)

4. เมื่อนายสถานีคันทางได้จัดรถเข้าขบวนเรียบร้อยแล้ว ก่อนที่ขบวนรถจะออกเดิน พนักงาน-
รักษารถจะต้องตรวจดูเข็มเครื่องแสดงแรงลมห้ามล้อในรถของคนว่าได้ขึ้นถึงขีดที่จะใช้การได้ดี แล้วหรือยัง
(ตาม ขคร.2549 ข้อ 159)

5. ก่อนที่ขบวนรถจะเดินเข้าสู่ทางตอนที่เป็นภูเขา พนักงานรักษารถกับพนักงานขับรถ
ต้องรับผิดชอบร่วมกันตรวจและทดลองให้เป็นที่ยพอใจว่าเครื่องห้ามล้อทุกเครื่องในขบวนรถนั้นมีลักษณะมั่นคง
ใช้การได้ดี เมื่อเห็นว่าเครื่องห้ามล้อรถคันใดไม่มั่นคงหรือชำรุดจำเป็นต้องซ่อมทันที ถ้านารถคันนี้ไปด้วย
จะไม่ปลอดภัยแล้ว ก็ต้องแจ้งให้นายสถานีปลดรถออกจากขบวนตามความจำเป็นเสีย (ตาม ขคร.2549 ข้อ 160)

6. เมื่อขบวนรถต้องจอดอยู่ในทางลาดชันทุกแห่ง พนักงานรักษารถกับพนักงานขับรถ
ต้องรับผิดชอบร่วมกันจัดการลงห้ามล้อรถไว้ให้มั่นคง หรือจัดการอย่างใดอย่างหนึ่งอย่าให้ขบวนรถเลื่อนไหล
ได้ (ตาม ขคร.2549 ข้อ 161)

7. เมื่อขบวนรถเดินในทางที่ลาดชัน ถ้าในขบวนรถนั้นมีเครื่องห้ามล้อมือด้วยแล้ว พนักงาน-
รักษารถจะต้องใช้เครื่องห้ามล้อมือช่วยพนักงานขับรถเพื่อให้ขบวนรถนั้นเดินโดยใช้ความเร็วไม่เกินพิกัดที่ได้
กำหนดไว้ และเพื่อให้การลงห้ามล้อได้ผลดีและปลอดภัย ครั้งแรกการลงห้ามล้อให้ดึงพอดีแล้วผ่อนน้อย ๆ
พอให้ล้อรถหมุนได้ ทำเช่นนี้หลาย ๆ ครั้ง จนกว่าขบวนรถจะหยุดหรือจนกว่าจะได้รับสัญญาณว่าให้คลาย
ห้ามล้อได้ (ตาม ขคร.2549 ข้อ 161)

8. ก่อนที่ขบวนรถจะออกเดิน พนักงานรักษารถต้องเป็นผู้รับผิดชอบทดลองเครื่องบอกเหตุ-
อันตรายให้ใช้การได้สะดวกเรียบร้อยด้วย (ตาม ขคร.2549 ข้อ 162)

9. ที่ทางหลักและทางตันทุกแห่งมีหลักปลอดภัยปักไว้ ห้ามไม่ให้จอดรถไฟ ใดๆ ทั้งไว้โดยให้
หัวรถหรือท้ายรถล้ำหลักปลอดภัยออกไปทางประแจ ซึ่งเป็นการกีดขวางแก่การเดินรถในทางที่ใกล้เคียง (ตาม
ขคร.2549 ข้อ 177)

10. พนักงานรักษารถและพนักงานขับรถผู้ซึ่งประจำอยู่ในขบวนรถเดียวกันจะต้องส่งสัญญาณ
แลกเปลี่ยนต่อกัน ตามระเบียบด้วย (ตาม ขคร.2549 ข้อ 163)

11. ถ้าในขบวนรถใดมีเครื่องบอกเหตุอันตรายติดต่อกะหว่างพนักงานรถพ่วงกับพนักงาน-
ขับรถ เมื่อมีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น ให้พนักงานรถพ่วงใช้เครื่องบอกเหตุอันตราย ถ้าในขบวนรถนั้นไม่มีเครื่อง
บอกเหตุอันตรายก็ให้ลงห้ามล้อแล้วผ่อน โดยกระทำเช่นนี้หลาย ๆ ครั้ง เพื่อให้พนักงานขับรถรู้สึกได้ว่า
มีเหตุการณ์ผิดปกติ ทั้งนี้ให้พนักงานรถพ่วงแสดงสัญญาณมือประกอบด้วยในเมื่อสามารถกระทำได้ (ตาม ขคร.
2549 ข้อ 161)

12. สถานีใดที่ไม่มีหน่วยงานของฝ่ายการช่างกลหรือเป็นสถานีที่เป็นจุดลงพักรอทำขบวนของ
พนักงานรถจักร ให้ นสน. ตรวจสอบและดูแลการลงนามของพนักงานรถจักรก่อนการไปปฏิบัติหน้าที่ทำขบวน
ด้วย (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 208 ลงวันที่ 21 สิงหาคม 2541)

13. ให้ นสน.ทุก ๆ สถานี สังเกตดูความพร้อมของพนักงานรถจักรขณะทำขบวนด้วยว่า
อยู่ในสภาพปกติหรือไม่ ถ้าสังเกตเห็นว่าพนักงานขับรถอยู่ในสภาพผิดปกติ ห้ามมิให้ นสน. ปลดขบวนรถ
ออกไป (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / อส. 16 / 632 ลงวันที่ 25 สิงหาคม 2541)

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

15. เพื่อป้องกันการผิดพลาดเมื่อนายสถานีทางสะดวกได้สั่งการให้ พ.สัญญาณ หรือ พ.คุม-ประแจฯ ขอหรือให้ทางสะดวก , กลับประแจ หรือ เตรียมทางให้ขบวนรถเข้าสู่สถานี จะต้องให้ พ.สัญญาณ หรือ พ.คุมประแจฯ ทวนคำสั่งและตอบรับทราบก่อนทุกครั้ง (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

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

19. จะต้องบันทึก วัน เดือน ปี เวลาที่ขอและให้ทางสะดวกต่อกัน เลขที่ขบวนรถ เวลาที่ขบวนรถถึงและออกจากสถานีทางสะดวก ลงไว้ในสมุดจุดทางสะดวกในขณะนั้น แล้วลงชื่อกำกับไว้เป็นสำคัญ ทุก 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 ผคร.แขวงทุกครั้ง และจะต้องบันทึกไว้ในสมุดจุดทางสะดวกให้ชัดเจน (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

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

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

23. สถานีทางสะดวกที่ ผคร.แขวง กำหนดให้มอบใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.5) จะต้องมอบใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.5) ให้ พxr. พร.ทราบโดยมีหลักฐาน และจะต้องแจ้งผลการมอบใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.5) กลับไปให้ ผคร.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 และสังเกตด้วยว่าขบวนรถที่เดินผ่านไปนั้นมีเครื่องหมายท้ายขบวนรถหรือไม่ ถ้าไม่มีต้องรีบจัดการป้องกันอันตรายและแจ้งเหตุไปยังสถานีทางสะควกข้างหน้าเพื่อหยุดขบวนรถและสอบสวน และสถานีทางสะควกข้างหลัง เพื่อสอบสวนด้วย (ตามคำสั่งฝ่าย-การเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

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

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

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

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

31. สำหรับ พชร. ก่อนขบวนรถออกจากสถานีต้นทาง จะต้องจัดให้มีเครื่องหมายท้ายขบวนรถให้ถูกต้องตามที่กำหนดไว้ เพราะเครื่องหมายท้ายขบวนรถมีไว้เพื่อแสดงให้ 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. จะต้องระมัดระวังและตรวจสอบด้วยว่า ท้ายขบวนรถได้เข้ามาหยุดอยู่ภายในหลักปลอดภัยแล้วหรือไม่ เพื่อไม่ให้ขบวนรถต้องเบียดกัน (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

33. สำหรับพนักงานควบคุมการเดินรถ (ผกร.) เมื่อจะต้องสั่งการเปลี่ยนหลักขบวนรถ จะต้องถือปฏิบัติตาม ขร.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 บันทึกลงแจ้งเหตุการผิดปกติพร้อมความต้องการจะให้ พชร. ปฏิบัติตามมอบให้กับ พชร. , พชร. ทราบโดยแนชัคและมีหลักฐาน พร้อมบันทึกการสั่งการลงไว้ในผังควบคุมการเดินรถประจำวันด้วย (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2/คร.2/281 ลงวันที่ 11 มกราคม 2550)

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

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

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

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

39. ในเวลาปฏิบัติงานตามหน้าที่พนักงานทุกคนต้องอยู่ประจำหน้าที่ตลอดเวลา (ตาม ขร. 2549 ข้อ 180)

40. พ.สัญญาณ , พ.คุมประแจ , พ.สับเปลี่ยน , พ.กั้นถนนฯ ต้องเชื่อฟังและปฏิบัติตามคำสั่ง นสน. ทางสะดวก ที่สั่งการโดยชอบด้วยคำสั่งหรือระเบียบหรือข้อบังคับที่กำหนดไว้ (ตาม ขร.2549 ข้อ 180)

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

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

43. ให้ สดช. , สดร. , จดช. , พคร.10 อบรม , แนะนำ , กวดขัน และ ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติงานของผู้ได้บังคับบัญชาในสังกัดให้ถือปฏิบัติตามคำสั่งนี้โดยเคร่งครัด และหากพบผู้ใดละเลยหรือฝ่าฝืนไม่ถือปฏิบัติให้เป็นไปตามคำสั่งนี้ ให้สอบสวนและพิจารณาโทษตามควรแก่กรณีทุกทราบ

44. ให้ผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติตามคำสั่งนี้โดยเคร่งครัด

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

สั่ง ณ วันที่ ๒๔ มกราคม พ.ศ. 2554



(นายนรินทร์ จันทรเดช)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



บันทึกข้อความ

วันที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๕๓

เลขที่ ผก. ๑๖๖/๒๕๕๓

ฝ่าย/สำนักงาน ฝ่ายการเดินรถ

เรื่อง กวดขันการแจ้งข่าวขบวนรถโดยสารล่าช้า

เรียน หัวหน้า ผคร.กท.1, 4, กค.1, 2, รส. ขอ. นว. อค. ลป. หห. รพ. ทส. หล. ผจศ.

ด้วยปัจจุบันสภาพรถจักรดีเซลที่ใช้ลากจูงขบวนรถโดยสารมีสภาพไม่สมบูรณ์เป็นเหตุให้ขบวนรถโดยสารบางขบวนไม่สามารถเดินได้ตามกำหนดเวลาเดินรถทำให้ล่าช้ามากหรือกรณีรถจักรดีเซลทำขบวนชำรุดหรือการเปลี่ยนรถจักรดีเซล ณ สถานีระหว่างทางเป็นเวลานานผู้โดยสารที่เดินทางกับขบวนรถดังกล่าวไม่ได้รับทราบข้อมูลที่ชัดเจนจากเจ้าหน้าที่รถไฟที่เกี่ยวข้องทำให้เกิดความวิตกกังวลในการเดินทางมีผลต่อการนัดหมายญาติมิตรที่มารอรับที่สถานีปลายทาง

ดังนั้น เมื่อมีเหตุทำให้ขบวนรถโดยสารต้องล่าช้ามากเพราะรถจักรดีเซลไม่สมบูรณ์หรือรถเปลี่ยนรถจักรดีเซลทำการใหม่ ให้ ผคร.ในพื้นที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ดังนี้.-

1.ให้ ผคร. ใช้โทรศัพท์ควบคุมการเดินรถเรียก นศน. ทางสะดวกที่ขบวนรถหยุดสถานีแรกหลังจากได้รับแจ้งเหตุถึงความไม่สมบูรณ์ของรถจักรดีเซลเป็นเหตุให้ขบวนรถไม่สามารถเดินได้ตามปกติ. ล่าช้ามาก(ตั้งแต่ 30 นาทีขึ้นไป) แจ้ง พร.ร. ประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารทราบถึงความล่าช้า โดยประมาณการเวลาถึงปลายทางให้ทราบ โดยใช้เครื่องขยายเสียง(โทรโข่ง) ซึ่งมีประจำขบวนรถ และให้นศน.ทางสะดวกหมายเลขการแจ้งลงไว้ในรายงานแบบ 87 พร้อมบันทึกเวลาช้าเพิ่มไว้ด้วย

2.กรณีรถจักรดีเซลทำการชำรุดไม่สามารถลากจูงขบวนรถต่อไปได้ต้องหยุดหรือการเปลี่ยนรถจักรดีเซลทำการใหม่ ให้ ผคร. ใช้โทรศัพท์ควบคุมการเดินรถสั่งการให้นศน.ทางสะดวกที่ขบวนรถหยุดประกาศทางเครื่องขยายเสียงประจำสถานีประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารทราบ และให้แจ้ง พร.ร. ขบวนรถดังกล่าวประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารทราบเช่นเดียวกับข้อ 1 สำหรับขบวนรถซึ่งใช้รถฟ่วงชนิดปิด (บนท.ป. บนอ.ป. JR.West, Spinter, ฯลฯ) ให้พนักงานบริการของบริษัทผู้รับจ้าง, พ.รณอน ประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารทราบในแนวเดียวกัน

3.ให้ ผคร. หมายเหตุไว้ในผังฯ ว่าได้สั่งการ นศน.ทางสะดวกผู้ใด เวลาใดให้ชัดเจนด้วย ทั้งนี้ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

(นายสมศักดิ์ ทองถาวร)

กคร.ปฏิบัติการแทน อคร.



คำสั่งฝ่ายการเดินรถ

ที่ พ.2/อศ.16/306

เรื่อง กวขันการขวางปาขบวนรถ

ด้วยปรากฏว่า ในระยะนี้ได้เกิดเหตุอันตรายอันเกิดจากคนร้ายขวางปาขบวนรถ ทำให้การรถไฟฯ ได้รับความเสียหาย หลายครั้ง เช่น เมื่อวันที่ 18 ต.ค.2552 ได้มีคนร้ายขวางปาขบวน 276 (อร. - กท.) และ ขบวน 279 (กท. - อร.) ระหว่างสถานี บ้านแก่ง - สระแก้ว เป็นเหตุให้ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บ

ดังนั้น เพื่อป้องกันการเกิดเหตุอันตรายซึ่งอาจเกิดขึ้นอีก จึงให้ผู้เกี่ยวข้องเพิ่มความระมัดระวังในการปฏิบัติงานโดยมีมาตรการ ดังนี้

1. ให้ พทร.ขบวนรถโดยสารจัดให้ ครฟ. 1 นายประจำในรถทำการ พทร.เมื่อขบวนรถวิ่งผ่านพื้นที่เกิดเหตุบ่อยครั้งจะทำให้คนร้ายเห็นว่าขบวนรถมีเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำอยู่ เพื่อเป็นการป้องปราม

2. ให้พนักงานบนขบวนรถ และสถานีประกาศเตือนให้ผู้โดยสารในพื้ที่ต่อแหลมและเกิดเหตุในลักษณะนี้บ่อยครั้งในห้วงเวลาดังกล่าวระมัดระวังโดยให้พนักงานขบวนรถประชาสัมพันธ์ขอความร่วมมือให้เปิดกระจกหน้าต่างลงเพียง 1 ใน 4 เพื่อป้องกันอันตรายกรณีถูก ขวางปา

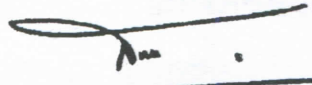
3. ให้ พทร.รถโดยสารจัดเบิกเวชภัณฑ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้นไว้ กรณีผู้โดยสารได้รับอันตรายจากการขวางปาขบวนรถให้รีบปฐมพยาบาลเบื้องต้นแล้วรีบแจ้ง นสท.แรกถึง เพื่อแจ้งพนักงานสอบสวนหาผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บสาหัสให้แจ้ง ผกร.ตั้งการ สถานีซึ่งมีโรงพยาบาลรัฐ หรือโรงพยาบาลเอกชนจัดรถพยาบาลมารับผู้โดยสาร

4. ให้ ผกร. ที่ได้รับแจ้งเหตุตามข้อ 3 รีบประสานงานฯ เพื่อให้ผู้โดยสารที่ได้รับบาดเจ็บได้รับการรักษาพยาบาลโดยเร็วที่สุดและรีบแจ้งศูนย์ปลอดภัยการรถไฟโดยเร็ว

5. ให้ สตร. จคข. พื้นที่เกิดเหตุบ่อยครั้ง แจ้งเจ้าหน้าที่บ้านเมือง อบค. อบจ. ประสานขอความร่วมมือ เพื่อติดตามห้ามปราม และจับกุมผู้กระทำความผิด

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

ตั้ง ณ วันที่ ๒๔ สิงหาคม พ.ศ. 2552


(นายสมหมาย ทับเพชร)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



เรื่อง การปฏิบัติในการลดความเร็วตั้งแต่ 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
และตั้งแต่ 15 กิโลเมตรต่อชั่วโมงลงมา

ด้วยคณะกรรมการพิจารณาปรับปรุงข้อบังคับและระเบียบการเดินรถได้รายงานว่า ผู้ที่เกี่ยวข้องได้เสนอให้ปรับปรุงมาตรการในการลดความเร็วของขบวนรถตั้งแต่ 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมงและ 15 กิโลเมตรต่อชั่วโมงลงมา เนื่องจากปัญหาเกี่ยวกับสภาพทางยังไม่สมบูรณ์หรือมีการใช้ทางเบี่ยงหรือวางประแจใหม่ โดยเพิ่มการเตือนพนักงานขับรถให้สามารถควบคุมความเร็วของขบวนรถให้เดินผ่านทางตอนทีลดความเร็วได้โดยปลอดภัย ซึ่งคณะกรรมการพิจารณาปรับปรุงข้อบังคับและระเบียบการเดินรถเห็นชอบด้วย และเห็นสมควรกำหนดการปฏิบัติสำหรับกรณีดังกล่าวเพิ่มเติมจากข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ.2535 (ขตร.2535) โดยในชั้นนี้สมควรออกเป็นคำสั่งทั่วไปของการรถไฟฯ เพื่อให้มีผลในทางปฏิบัติโดยรวดเร็ว ซึ่งการรถไฟฯ ได้พิจารณาแล้วเห็นพ้องด้วย

ฉะนั้น ในการลดความเร็วของขบวนรถให้ถือปฏิบัติเพิ่มเติมจากที่กำหนดไว้ใน ขตร. 2535 ดังต่อไปนี้-

1. กรณีที่ลดความเร็วเหลือตั้งแต่ 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมงลงมา ให้เจ้าหน้าที่บำรุงทางแจ้งให้นายสถานีทางสะดวกซึ่งอยู่ใกล้ที่สุดทราบเพื่อประกาศให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ โดยให้นายสถานีทางสะดวกสถานีที่ขบวนรถหยุดเป็นสถานีสุดท้ายก่อนถึงจุดที่ลดความเร็วมอบโทรเลขประกาศให้กับพนักงานขับรถทุกขบวนที่ต้องเดินผ่านจุดที่ลดความเร็วนั้น

นอกจากนั้น ให้ปักป้ายเตือนสามเหลี่ยมตาม ขตร.2535 ข้อ 36 (3) ก. ชนิดสีสะท้อนแสงก่อนถึงป้ายเตือนระบุมความเร็วเป็นระยะไม่น้อยกว่า 200 เมตรด้วย

2. กรณีที่ลดความเร็วเหลือตั้งแต่ 15 กิโลเมตรต่อชั่วโมงลงมา นอกจากจะต้องปฏิบัติตามข้อ 1 ข้างต้นแล้ว ที่กำหนดของป้ายเตือนระบุมความเร็วให้มีไฟสัญญาณด้วยสีแดง ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืนด้วย

3. กรณีที่ลดความเร็วเนื่องจากมีทางเบี่ยงหรือมีการวางประแจใหม่ ให้ปฏิบัติเช่นเดียวกับ ข้อ 2 ข้างต้น

4. ให้ ผตร. ติดตามและกำกับการมอบโทรเลขประกาศลดความเร็วให้กับพนักงานขับรถตามข้อ 1 ข้างต้นโดยเคร่งครัด

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

สั่ง ณ วันที่ 10 มิถุนายน 2546

(ลงนาม) ชิตต์สันติ ธนะโสภณ

(นายชิตต์สันติ ธนะโสภณ)

ผู้จัดการรถไฟฯ



เรื่อง กำหนดให้ขบวนรถสินค้าที่พ่วงรถ 8 ล้อทั้งขบวน ซึ่งพ่วงรถโบกี้ที่ประทับเครื่องหมายรูปทวาร
สี่เหลี่ยม ในวงกลมพื้นสีดำ (รถ 4 ล้อเล็ก ทุกชนิด) พ่วงอยู่ท้ายขบวน ให้ใช้ความเร็วได้ตามพิกัด
ไม่เกิน 70 กม./ชม. เช่นเดิม

ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/อส.16/509 ลงวันที่ 26 พ.ย. 2547 ได้สั่งการให้
ผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการสอบสวนท้องถิ่น โดยให้ใช้ รถ บพท. หรือ รถ
บขส. หรือ รถ 8 ล้อ เข้าพ่วงแทน รถ พท. สำหรับขบวนรถสินค้าที่พ่วงรถ 8 ล้อ ทั้งขบวน ถ้าไม่มี รถ
บพท. หรือ รถ บขส. หรือ รถ 8 ล้อ เข้าพ่วงแทน รถ พท. ให้แจ้งให้ผู้เกี่ยวข้องประกาศให้ขบวนรถนั้น ๆ
ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 55 กม./ชม. เพื่อป้องกันรถเล็กและเบาะกระโดดออกจากทาง และ ทกราง ได้ นั้น

คณะกรรมการ โอ.ซี.ซี. ได้นำเรื่องนี้เข้ามาพิจารณาในที่ประชุม โอ.ซี.ซี. ครั้งที่ 5 / 2548
เมื่อวันที่ 10 มี.ค.2548 ซึ่งคณะกรรมการ โอ.ซี.ซี. พิจารณาว่า ตามที่ฝ่ายการเดินรถ เสนอให้ลดความเร็ว
รถ พท. 4 ล้อ ทวารเหลือง จาก 70 กม./ชม. เป็น 55 กม./ชม. ซึ่งรถนี้ได้รับการปรับปรุงให้สามารถวิ่ง
70 กม./ชม. ได้ โดยจัดแปลงช่วงล่างเป็นแบบ Roller Bearing และใส่ Snapping ตามแบบแปลนของญี่ปุ่น
ตั้งแต่ 2509 ซึ่งแตกต่างจาก รถ พท. ที่ไม่มีทวารเหลืองซึ่งช่วงล่างเป็นแบบ Plain Bearing และมีการวิ่ง
ในลักษณะนี้มาเป็นเวลาถึง 10 ปี ก่อนออกคำสั่งในปี 2519 แสดงว่าผู้รับผิดชอบได้พิจารณาเห็นผลเพียง
พอ และตั้งแต่ครั้งลักษณะนี้มีการทกรางเพียงครั้งเดียวและมีเหตุอื่นผสมผสานด้วย จึงไม่มีเหตุผลที่ยกเป็น
เหตุต้องลดความเร็ว เห็นควรให้วิ่ง 70 กม./ชม. ได้เช่นเดิม

ฉะนั้น เพื่อความปลอดภัยต่อการเดินรถ จึงให้ผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติ ดังต่อไปนี้-

1. ในกรณีที่มีขบวนรถสินค้าที่พ่วงรถ 8 ล้อทั้งขบวน ซึ่งพ่วงรถโบกี้ที่ประทับเครื่องหมาย
รูปทวารสี่เหลี่ยมในวงกลมพื้นสีดำ ประทับอยู่ (รถ 4 ล้อเล็ก ทุกชนิด) พ่วงอยู่ท้ายขบวน แม้ว่าเพียงคันเดียว
หรือหลายคันก็ตาม สามารถใช้ความเร็วสูงสุดในทางทุกสาย ทั้งกลางวันและกลางคืน ได้ตามพิกัดไม่เกิน
70 กม./ชม. เช่นเดิม

2. ถ้าในกรณีมีความจำเป็นที่ขบวนรถสินค้าที่พ่วงรถ 8 ล้อทั้งขบวน ซึ่งพ่วงรถโบกี้ที่ไม่
ประทับเครื่องหมายรูปทวารสี่เหลี่ยมในวงกลมพื้นสีดำ ประทับอยู่ (รถ 4 ล้อเล็ก ทุกชนิด) พ่วงอยู่ท้ายขบวน
ไม่ว่าจะกี่คันก็ตาม กสค. จะต้องแจ้งให้ ผศร.แขวงต้นทาง ที่เกี่ยวข้อง ออกโทรเลขประกาศโดยอนุมัติ ผวก.
แจ้งให้ พชร. ชค. และ พชร. ขบวนรถนั้น ๆ ทราบ โดยให้ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 55 กม./ชม. ตลอดเส้นทาง
ที่ขบวนรถสินค้านั้นเดิน และมีสำเนาให้ ผศร.แขวงที่เกี่ยวข้อง ทราบทุกครั้งด้วย เพื่อลดขั้นตอนที่จะให้ ผศร.
แขวงที่เกี่ยวข้อง จะได้ไม่ต้องประกาศลดความเร็วซ้ำซ้อนอีก

3. ส่วนทางตอนโตหรือประแจโต ให้มีคำสั่งหรือข้อบังคับใด จำกัดความเร็วไว้ก็ให้ใช้
ความเร็วตามที่กำหนดไว้ในคำสั่งหรือข้อบังคับโดยเคร่งครัด

4. คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2/อส.16/509 ลงวันที่ 26 พ.ย. 2547 ให้ยกเลิก
ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไปจนกว่าจะสั่งเปลี่ยนแปลง.

สั่ง ณ วันที่ 9 พฤษภาคม 2548

(นายสมหมาย ทัตเวช)

รองผู้อำนวยการฝ่ายด้านเดินรถ

ปฏิบัติการแทน ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



บันทึกข้อความ

เลขที่ ผศ. ๐๔๔/๒๕๕๔

วันที่ ๐๗/มีนาคม ๒๕๕๔

ฝ่าย/สำนักงาน ฝ่ายการเดินรถ

เรื่อง การแจ้งเหตุเพิ่มเติม

เรียน หัวหน้า ผจก. ผศร.ภท.1, 4, ภค.1, 2, รส. ขอ. นว. อค. ลป. ทท. ขพ. ทส. ทไ
สตร.ภท. สม. ฉท. ภค. รส. อน. นว. อค. ลป. ธบ. ขพ. ทส. ทไ สกท. สยช.

ด้วยในการประชุมของคณะกรรมการกลางพิจารณาเหตุอันตราย ณ ห้องประชุม สบท.รส. เมื่อวันที่ ๑๖
ก.พ.๒๕๕๔ ที่ประชุมมีมติให้ฝ่ายการเดินรถสั่งการผู้เกี่ยวข้องในการแจ้งเหตุอันตราย โดยให้แจ้ง “ ฌบช. ” เพิ่มเติมในแบบบันทึก
การแจ้งเหตุอันตราย และสำเนาโทรเลข เพื่อให้ ฌบช. ทราบและเรียกประชุมคณะกรรมการท้องถิ่นได้

ดังนั้น เพื่อให้เป็นไปตามมติที่ประชุมดังกล่าว และกรรปฏิบัติเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ในการแจ้งเหตุ
อันตรายให้แจ้ง ฌบช. ทราบทุกครั้งตามแบบบันทึกการแจ้งเหตุอันตราย (แบบท้ายคำสั่ง) ซึ่งฝ่ายฯ ได้ดำเนินการแก้ไขเรียบร้อยแล้ว
แล้ว ส่วนการออกโทรเลขแจ้งเหตุอันตรายก็ให้มีสำเนาถึง ฌบช. ทราบด้วยทุกครั้งเช่นกัน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดแจ้งผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติโดยเคร่งครัดต่อไปด้วย

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

(นายเรืองพันธ์ พุฒทอง)

กตร.ปฏิบัติการแทน อคร.

สำเนาเรียน ๑. พตร.๑๐ ที่ CTC. รส. ศล. ขพ. ทไ.

เพื่อทราบ และติดตามการปฏิบัติให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย

๒. จดข.๑, ๒, ๓, ๔, ๕, กศป.

๓. ศอว. ศอม. ศอน. ศอค.

๔. อคร. อรด.

เพื่อโปรดทราบ

กตร.

๐๗/มี.ค.๕๔

แบบบันทึกแจ้งเหตุอันตราย

ด. วัน / เวลาที่เกิดเหตุ

๒. ขวานรถที่..... ดีเซลเลขที่..... นาย..... พชร.....

นาย..... พรร. ยาว..... โบกี้/คัน....., หน่วย..... เมตร.....

ทำการถึง สทล. สถานี / ระหว่างสถานี..... กับสถานี.....

สถานที่เกิดเหตุเป็นทางลัดผ่านมี ☐ ป้ายเครื่องหมายจราจรครบถ้วน ☐ ไม่มีป้ายเครื่องหมายจราจร หรือ ☐ ทางผ่านมีเครื่องกั้น

ประเภท ยานพาหนะวิ่งมาจาก..... ไปทิศ.....

รายละเอียดของเหตุที่เกิดขึ้น

ความเสียหาย

สถานที่เกิดเหตุใช้สัญญาณประจักษ์ลหุชนิดไฟสี ☐ ประจักษ์ลหุ ☐ ประจักษ์เดี่ยว ☐ ประจักษ์มือ ☐ เสาสัญญาณเข้าด้านเหนือ

☐ ด้านใต้ ☐ ทางขึ้น ☐ ทางล่อง ☐ ทางล่องกลาง ☐ 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.

ขบวนรถที่หักไว้มีขบวน.....หักไว้ที่.....ขบวน.....หักไว้ที่.....ขบวน.....หักไว้ที่.....

แจ้ง นสน..... หน่วยบริการเดินทาง..... เพื่อประกาศให้ผู้โดยสารทราบเวลา..... น.

สรุป/สรุป.....รับโดย.....เวลา.....น. สดร.รับโดย.....เวลา.....น.

สพท. รับโดย..... เวลา..... น. บดส. รับโดย..... เวลา..... น.

วช.รับโดย.....เวลา.....น. ภช.รับโดย.....เวลา.....น.

จดช.รับโดย.....เวลา.....น. ฉบับข.รับโดย.....เวลา.....น.

นพช. รับโดย..... เวลา..... น. ผก.รฟ..... รับโดย..... เวลา..... น.

กตธ. _____ รับโดย _____ เวลา _____ น. ผศค. _____ รับโดย _____ เวลา _____ น.

หรรพ. รับโดย..... เวลา..... น. กศป. รับโดย..... เวลา..... น.

อรค. รับโดย เวลา น.

 ศปภ.ตร. 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.....

ผจก./พจก./พตร.๖,๗



คำสั่งฝ่ายการเดินรถ

ที่ พ.2/คค.2/018

เรื่อง การขึ้นวิทยุแจ้งข่าวขบวนรถโดยสาร, ขบวนรถชานเมืองเที่ยวขึ้นและเที่ยวลง

เพื่อให้การขึ้นวิทยุแจ้งข่าวขบวนรถโดยสาร, ขบวนรถชานเมืองเที่ยวขึ้นและเที่ยวลงเกิดประโยชน์ในด้านการประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารและผู้เกี่ยวข้องทราบว่ามีขบวนรถใด, อยู่ที่ไหน, 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 ว.8 แจ้งข่าวขบวนรถตัวอย่าง ขบวนรถโดยสาร ขบวนรถชานเมืองเที่ยวลง ประจำวันนี้ "

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

2. ผศ.ภท.1, 4, 3(ผจศ.) กค.1, 2, รส. ขอ. นว. อค. สป. พท. ขท. พส. พอ. ให้ตรวจสอบข้อมูลขบวนรถตัวอย่าง ขบวนรถโดยสารและขบวนรถชานเมืองเที่ยวลงภายในพื้นที่รับผิดชอบว่ามีขบวนรถใด, อยู่ที่ไหน, เข้าเท่าใด, เพราะเหตุใด แล้วจัดทำรายงาน(แบบพิมพ์แบบ) รวบรวมส่งศูนย์ความปลอดภัยฯ คร. ไม่เกินกว่า 15 นาที ก่อนถึงเวลาขึ้น ว. ตามข้อ 1 ทางเครื่องโทรสาร (FAX) หมายเลข 821-5242 หากชำรุดหรือขัดข้องให้ส่งทาง Internet แทน แล้วโทรศัพท์แจ้งเจ้าหน้าที่ ศปภ.คร. ทราบด้วย และให้ พท.10 ที่เกี่ยวข้องติดตามตรวจสอบการปฏิบัติโดยเคร่งครัด

3. ให้ พท.10 คม. จคช.1, สกท. สยช. สคร. สคช.ภท. ขบ. นสน.ภท. สส. บช. บข. ลส. คม. รค. มส. หม. ทอส์ญญาณา บช. จล. กท. คอรับข่าวทาง ว. ให้เป็นไปตามระเบียบคำสั่งที่กำหนดไว้โดยเคร่งครัด

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

5. สำหรับการแจ้งข่าวขบวนรถโดยสารในส่วนภูมิภาคที่ จคช. แต่ละเขตส่งการไว้คงให้ถือปฏิบัติไปตามเดิม

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

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 12 เมษายน 2554



(นายณรินทร์ จันทระชา)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



คำสั่งฝ่ายการเดินรถ

ที่ พ. 2 / คร. 2 / 055

เรื่อง โทรศัพท์ในโครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสงขัดข้องบ่อย เป็นเหตุให้ไม่สามารถทำการ Upload ข้อมูล
และติดต่อสื่อสารกันทางโทรศัพท์คอมพิวเตอร์ได้ตามปกติ

ด้วยปัจจุบัน โทรศัพท์ในโครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสงมีการขัดข้องบ่อยครั้ง 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 นสน. รับแจ้งเหตุกรณีเครื่องจำหน่ายตั๋วขัดข้องไม่สามารถจำหน่ายตั๋วโดยสารได้
ให้ ผสร. ทราบทันทีทางโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ (หากสถานีนั้นไม่มีโทรศัพท์คอมพิวเตอร์ หรือ โทรศัพท์ของ
องค์กรฯ)
3. เมื่อ ผสร. ได้รับแจ้งตาม ข้อ 2. แล้ว ให้รับแจ้งเหตุต่อไปยัง สคร. จคช. กคส. ศูนย์ฯ ทราบ
ทันทีเช่นกันทางโทรศัพท์คอมพิวเตอร์ หรือ โทรศัพท์ขององค์กรฯ หรือ โทรศัพท์มือถือ ตามความเหมาะสม
4. ให้ สคร. รับติดตามและประสานงานกับเจ้าหน้าที่บริษัทฯ และผู้เกี่ยวข้องให้รับมาทำการ
แก้ไขโดยด่วน กับให้รีบเร่งสำรวจและจัดทำบัญชีแสดง จำนวนและชื่อสถานี ภายในแขวง /งาน ที่ไม่สามารถ
จำหน่ายตั๋วโดยสารได้เป็นการด่วน 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



บันทึกข้อความ

วันที่ 24 พฤษภาคม 2553

เลขที่ ผค. 134/2553

ฝ่าย/สำนักงาน กองเดินรถ

เรื่อง เรงรัดการแจ้งข้อมูลรถจักรติเซตทำขบวนชำรุดและหมุนเวียนรถท่วง

เรียน หัวหน้า ผคร.กท.1, 4, กค.1, 2, รส. ขอ. นว. อค. ลป. หท. ขพ. ทศ. หอ. ผจศ.

ด้วยสภาพการณ์ปัจจุบันการหมุนเวียนรถท่วงทำขบวนตามแผนการหมุนเวียนรถโดยสาร
คันตัวและรถจักรติเซตทำการชำรุดในระหว่างทำขบวนและสภาพทางไม่สมบูรณ์ทำให้ขบวนรถเดินถึง
ปลายทางล่าช้าจึงให้ดำเนินการ ดังนี้-

1. เมื่อมีเหตุรถจักรติเซตทำการชำรุดขณะทำขบวนหรือทางชำรุดหรือมีเหตุอันตรายสำคัญ
เหตุอันตรายร้ายแรงเกิดขึ้นเป็นเหตุให้ขบวนรถต้องล่าช้าให้เร่งรัดประสานผู้เกี่ยวข้องในการแจ้งข่าวเหตุ
อันตรายตามคำสั่งฝ่ายฯ ที่ พ.2/คค.019/2553 ลง 22 ก.พ.53 ทราบโดยเร็วด้วย และให้จัดการแก้ไขเหตุการณ์
โดยเร็วอีกทางหนึ่ง

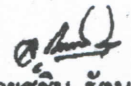
2. เมื่อเหตุการณ์ตามข้อ 1 คลี่คลายและสามารถเดินรถได้ให้เร่งรัดการปลี่ยนขบวนรถและ
การจัดหลักให้เหมาะสม โดยถือความสำคัญของขบวนรถในการจัดหลักตามคำสั่งฝ่ายฯ ที่ พ.2/คค.2 /101
/2547 ลง 20 พ.ค.2547 โดยเคร่งครัด กับให้เร่งรัดขบวนรถที่ต้องใช้รถฟ่วงหมุนเวียนรถโดยสารตามแผน
ท่วง (แนบ) อย่าให้เกิดการล่าช้าโดยไม่มีเหตุอันควร หากมีการล่าช้ามากให้ประสานผู้เกี่ยวข้องเพื่อ
ดำเนินการแก้ไขโดยเร็วเพื่อลดปัญหาขบวนรถต่างๆ ให้เดินได้ตามกำหนดเวลาต่อไป

3. ในกรณีได้รับแจ้งรถจักรติเซตทำการขัดข้องขอทำการแก้ไขและต้องใช้เวลาเกินกว่า 15
นาที ให้ประสานผู้เกี่ยวข้องขอรถจักรติเซตช่วยทำขบวนแทนทันทีเพื่อให้ขบวนรถล่าช้าน้อยที่สุด

4. ให้ ผคร.ที่เกี่ยวข้องประสานงานติดตามขบวนรถกับ ผคร.แขวงข้างเคียงอย่างใกล้ชิด
ตลอดเวลา(ขคร.2549 ข้อ 327) หากมีขบวนรถล่าช้าเกินกว่า 3 ชม. ให้ประสาน สคร. ตรจ. จคข. เพื่อ
ดำเนินการขนถ่าย ขคเดินขบวนรถหรือหมุนเวียนรถท่วงทำขบวนรถใหม่ต่อไป

5. ในกรณีขบวนรถต้องล่าช้าตามคำสั่งฝ่ายฯ ที่ พ.2/คค.2/061/2541 ลง 16 ก.ค.2541 ให้ทำ
การคัดแบบ ส.155 สอบสวนผู้เกี่ยวข้องทุกครั้ง สำหรับคำสั่งที่ ผค.462/2545 ลง 19 มิ.ย.2545, ผค.202/2551
ลง 10 มิ.ย.2551, ผค.419/2551 ลง 04 ธ.ค.2551 และ คร.10/ค.229/2549 ลง 25 ค.ค.2549 ให้ยกเลิกเสีย
ทั้งสิ้น

ให้ถือปฏิบัติตามคำสั่งดังกล่าวข้างต้นโดยเคร่งครัดต่อไปด้วย


(นายสุรินทร์ รัตนานนท์)

ผคค.ปฏิบัติการแทน กคร.



บันทึกข้อความ

เลขที่ พ. 2 / อส. 16 / 031

วันที่ 27 มกราคม 2548

ฝ่าย / สำนักงาน

กองเดินรถ

เรื่อง ตอบข้อหารือ และ ชี้แจงคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2 / อส.16 / 509 ลงวันที่ 26 พ.ย.2547

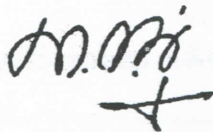
เรียน จดช. 2

ตามบันทึกท่าน เลขที่ ทป.15/2548 ลงวันที่ 18 ม.ค.2548 ขอเรียนหารือมายัง กองเดินรถ เกี่ยวกับคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2 / 16 / 509 ลงวันที่ 26 พ.ย.2547 กรณีที่ฝ่ายการเดินรถ ได้สั่งการให้ผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติตามข้อเสนอนะของคณะกรรมการสอบสวนท้องถิ่น โดยให้ใช้ รถ บพท. หรือ รถ บขส. หรือ รถ 8 ล้อ เข้าฟ่วงแทนรถ พท. สำหรับขบวนรถสินค้าที่ฟ่วงรถ 8 ล้อทั้งขบวน ถ้าไม่มี รถ บพท. หรือ รถ บขส. หรือ รถ 8 ล้อ เข้าฟ่วงแทนรถ พท. ให้แจ้งให้ผู้เกี่ยวข้องประกาศให้ขบวนรถนั้น ๆ ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 55 กม./ชม. เพื่อป้องกันรถเล็กและเบา กระโดดออกจากทางและตกรางได้ ซึ่งท่านขอเรียนหาหรือว่า ผู้เกี่ยวข้องเป็นผู้ประกาศให้ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 55 กม./ชม. นั้น หมายถึง ผคร. ใช้หรือไม่ แล้วกรุณาแจ้งให้ทราบด้วย นั้น

กองเดินรถ ขอเรียนชี้แจงว่า ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.2 / อส.16 / 509 ลงวันที่ 26 พ.ย. 2547 ซึ่งมีสำเนาเรียนให้ กสค. " ดำเนินการจัดหา รถ บพท. หรือ รถ บขส. หรือ รถ 8 ล้อ เข้าฟ่วงแทนรถ พท. สำหรับขบวนรถสินค้าที่ฟ่วงรถ 8 ล้อทั้งขบวน ถ้าไม่มี รถ บพท. หรือ รถ บขส. หรือ รถ 8 ล้อ เข้าฟ่วงแทนรถ พท. ให้แจ้งให้ผู้เกี่ยวข้องประกาศให้ขบวนรถนั้น ๆ ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 55 กม./ชม. ต่อไป " ซึ่งเป็นการสั่งการให้ กสค. เป็นผู้ต้องแจ้งให้ ผู้เกี่ยวข้อง ประกาศให้ขบวนรถนั้น ๆ ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 55 กม./ชม. ซึ่ง ผู้เกี่ยวข้อง ที่ กสค. เป็นผู้ต้องแจ้งให้ประกาศใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 55 กม./ชม. นั้น ก็จะต้องเป็น ผคร. ต้นทางที่เกี่ยวข้องกับขบวนรถนั้นเป็นผู้ประกาศ เนื่องจากฝ่ายการเดินรถ ได้มอบอำนาจให้ ผคร. มีอำนาจในการรถเดินขบวนรถและเปลี่ยนแปลงเวลาขบวนรถสินค้าไว้แล้ว โดยถือปฏิบัติในแนวเดียวกัน สคร.ทุกแขวง ทุกงาน จะต้องสั่งการให้ นสน. พรร. และผู้บังคับบัญชาทราบและถือปฏิบัติในส่วนที่เกี่ยวข้อง สำหรับ ผคร.ทุกแขวง ก็เช่นกัน จะต้องสั่งการให้ผู้บังคับบัญชาทราบและถือปฏิบัติในส่วนที่เกี่ยวข้องด้วย ซึ่งตามคำสั่งฝ่ายฯ ข้างต้น เมื่อ ผคร. ต้นทางที่เกี่ยวข้องกับขบวนรถนั้น ได้รับแจ้งจาก ผู้เกี่ยวข้อง คือ กสค. หรือ นสน. หรือ นายยานสถานี ฯลฯ ว่าในขบวนรถสินค้าที่ฟ่วงรถ 8 ล้อทั้งขบวน ไม่มี รถ บพท. หรือ รถ บขส. หรือ รถ 8 ล้อ เป็นรถทำการ พรร. มีเพียงแต่รถ พท. เท่านั้น ผคร.ต้นทาง ต้องประกาศเป็นโทรเลขแจ้งให้ พชร. ชค. และ พรร. ขบวนรถนั้น ๆ ทราบ โดยให้ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 55 กม./ชม. จากต้นทางถึงปลายทาง โดยสำเนาให้ ผคร. แขวงเกี่ยวข้องถัดไปทราบด้วย และอีกกรณีหนึ่ง คือ กรณีที่ขบวนรถสินค้าที่ฟ่วงรถ 8 ล้อทั้งขบวน ไม่มีรถ บพท. หรือ รถ บขส. หรือรถ 8 ล้อ เป็นรถทำการ พรร. มีเพียงแต่รถ พท. ถ้าขบวนรถดังกล่าวนี้ไม่ได้เดินจากที่ตั้งหรือที่ทำการ

ของ ผศ. ขววงนั้น ๆ ก็ให้ ผศ. ขววงนั้น ออกโทรเลขประกาศให้ขบวนรถนั้น ๆ ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 55 กม./ชม. แล้วแจ้งให้ ผู้เกี่ยวข้อง เช่น นสน. หรือ นายยานสถานี เป็นผู้คัดโทรเลขของ ผศ. มอบให้ พชร. ชค. และ พชร. ขบวนรถนั้น ทราบเช่นกัน เหตุที่คำสั่งดังกล่าว ใช้คำว่า "ผู้เกี่ยวข้อง" โดยมิได้ กำหนดว่าเป็นใคร ก็เนื่องมาจาก ผู้เกี่ยวข้อง นั้น มีหลายส่วนด้วยกัน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ.



(นายประยูร ประยูร)

ผอ.ส. ปฏิบัติการแทน กคร.



คำสั่งเฉพาะ

ฝ่ายการช่างกล

ที่ ขก.1/2361/ 793

เรื่อง กำหนดวิธีปฏิบัติในการใช้รถจักรชนิดเดียวกันหรือต่างชนิดท่วงค่อกันเป็นพหุและไม่เป็นพหุทำขบวน

ด้วยที่ประชุมสภาวิศวกรด้านลากเลื่อน ฝ่ายการช่างกล เมื่อวันที่ 25 พ.ย. 2553 ณ ห้องรองวิศวกรใหญ่ด้านลากเลื่อน ได้ร่วมกันพิจารณาบททวนคำสั่ง เรื่อง การกำหนดวิธีปฏิบัติในการใช้รถจักรต่างชนิดหรือชนิดเดียวกันท่วงค่อทำขบวนโดยการทำให้เป็นพหุและไม่เป็นพหุ ซึ่งที่ประชุมมีมติเห็นว่า เนื่องจากคำสั่งดังกล่าวยังไม่สอดคล้องกับการปฏิบัติจริง ประกอบกับรถจักรที่ใช้การในปัจจุบันมีขนาดแรงม้าใกล้เคียงกัน

ดังนั้น เพื่อให้การปฏิบัติเป็นไปในทางเดียวกัน ในการใช้รถจักรต่างชนิดหรือชนิดเดียวกันท่วงค่อกันทั้งเป็นพหุและไม่เป็นพหุทำการลากขบวนรถในทางลาดชันและทางราบ จึงให้ยกเลิกคำสั่งเลขที่ ขก.1/2361/311 ลงวันที่ 8 มิ.ย. 2550 นั้นเสีย และเห็นสมควรกำหนดวิธีปฏิบัติกรณีใช้รถจักรต่างชนิดหรือชนิดเดียวกันท่วงค่อกันทั้งเป็นพหุและไม่เป็นพหุ ตามความจำเป็นด้านการเดินรถในทุกกรณี ในทุกเส้นทางใหม่ให้ชัดเจน โดยให้พนักงานรถจักรถือปฏิบัติดังนี้-

1. การใช้รถจักรต่างชนิดหรือชนิดเดียวกันท่วงค่อกันลากขบวนได้ครั้งละไม่เกิน 2 คัน รถจักรทั้งสองคันที่ท่วงค่อกันจะต้องใช้ห้ามล้อระบบเดียวกันและจะต้องค่อต่อลมห้ามล้อเข้าด้วยกัน ยกเว้นทางระหว่างสถานี กท.-บข.-มต. อนุญาตให้ท่วงรถจักรไว้หน้าขบวนได้ไม่เกิน 3 คัน และท่วงรถจักรไว้ท้ายขบวนได้ไม่เกินขบวนละ 3 คัน หากมีความจำเป็นต้องลากขบวนรถจักรตัวเปล่าติดค่อกันมากกว่า 3 คัน ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. และจัดพนักงานควบคุมรถจักรคันสุดท้ายด้วย

2. ให้พนักงานขับรถคันนำและพนักงานขับรถคันตาม ปฏิบัติตาม ขคร. พ.ศ. 2549 ข้อ 35 และข้อ 229 โดยเคร่งครัด

3. กรณีรถจักรชำรุดขณะทำขบวน ให้พนักงานรถจักรนำรถจักรช่วยลากขบวนรถเข้าสู่สถานีทางสะดวกคันตอนหรือปลายทางตอนแรกถึง เว้นแต่มีความจำเป็นต้องทำขบวนในระยะทางมากกว่า 1 คอนขึ้นไป ให้พนักงานรถจักรเจ้าของขบวนมาขับเคลื่อนรถจักรคันนำ ส่วนพนักงานรถจักรคันช่วย ให้ไปทำการประจำรถจักรคันตาม

4. กรณีรถจักรท่วงค่อพหุช่วยลากขบวนรถขึ้นทางลาดชันระหว่างสถานี มต.-ขน., ขน.-ขน., รบ.-ขข. หรือท่วงค่อพหุช่วยลากขบวนรถขึ้นทางลาดชันทางอื่นใดไม่เกินระยะทาง 1 คอน ให้พนักงานรถจักรคันนำช่วยพหุทำการลากขบวนรถขึ้นทางลาดชันจากสถานีทางสะดวกคันตอนเข้าสู่สถานีทางสะดวกปลายทางตอนแรกถึง แล้วปลดรถจักรคันนำช่วยพหุออก เว้นแต่กรณีมีความจำเป็นต้องท่วงค่อกันเป็นพหุ

และไม่เป็นเหตุทำขบวนในระยะทางเกินกว่า 1 คอน ขึ้นไปให้พนักงานรถจักรเจ้าของขบวนเปลี่ยนมาขับเคลื่อน-
รถจักรคันนำ ส่วนพนักงานรถจักรคันนำช่วยพุดให้ไปทำการประจำรถจักรคันตาม

5. กรณีรถจักรท่วงต่อท่วงพุดช่วยลากขบวนรถขึ้นทางลาดชันระหว่างสถานี พล.-ลป.,ลป.-ขม.
ขม.-ลป.,ลป.-พล.,กค.-ปข. หรือท่วงต่อพุดช่วยลากขบวนรถขึ้นทางลาดชันระยะทางเกินกว่า 1 คอน ขึ้นไป
ให้พนักงานรถจักรเจ้าของขบวนเปลี่ยนมาขับเคลื่อนรถจักรคันนำ ส่วนพนักงานรถจักรคันนำช่วยพุด ให้ไปทำ
การประจำรถจักรคันตาม

6. กรณีไม่ตามารถจักรที่มีระบบห้ามล้อชนิดเดียวกันช่วยทำขบวนตาม ข้อ 3,4 ได้ เพื่อมิให้
ขบวนรถต้องล่าช้าเสียเวลามาก อนุญาตให้ใช้รถจักรที่มีระบบห้ามล้อต่างชนิดกันช่วยทำขบวนได้ โดยพนักงาน
รถจักรต้องทำขบวนด้วยความระมัดระวังอย่างยิ่ง และให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 20 กม./ชม.

7. รถจักรคันนำเตรียมการเช่นเดียวกับการใช้รถจักรคันเดียวทำขบวน ตำแหน่งอุปกรณ์อยู่ใน
ท่าใช้งานปกติ โดยต้องถอด Brake Pipe ระหว่างรถจักรคันนำและคันตามพร้อมเปิด Cut Out Cock ให้ลม
Brake Pipe ผ่านรถจักรคันนำถึงรถท่วงตลอดทั้งขบวน

8. รถจักรคันตาม ตำแหน่งอุปกรณ์ลม ให้ดำเนินการดังนี้.-

รถจักร ALSTHOM รุ่น 4101-4154,4201-4230,4301-4309

- ญอญ (Isolating Valve) อยู่ในท่า " ปิด " ทั้ง 2 ห้องขับ
- Cut Out Cock BP ของ A 9 (ถ้ามี) ปิดไม่ใช้การทั้ง 2 ห้องขับ

รถจักร ALSTHOM รุ่น 4401-4420

- กลับ MU- 2- B ในตำแหน่ง " Trail " หรือ " Dead "
- Cut Out Cock BP ของ A 9 (ถ้ามี) ปิดไม่ใช้การทั้ง 2 ห้องขับ

รถจักร HID

- Cut Off Valve อยู่ในตำแหน่ง " Out "
- MU 2 B อยู่ในตำแหน่ง " Trail " หรือ " Dead "

รถจักร GEA

- Cut Off Valve อยู่ในตำแหน่ง " Out "
- MU Set Up Vale อยู่ในตำแหน่ง " Out "

ทั้งนี้ อุปกรณ์และเครื่องห้ามล้อของรถจักรจะต้องอยู่ในสภาพสมบูรณ์ และให้กำหนดหน่วยลากขบวนรถ
จักรที่มีแรงม้าสูงกว่ารวมกับอีก 75 % ของหน่วยลากขบวนรถจักรคันที่มีแรงม้าน้อยกว่า คำสั่งใดที่ขัดหรือแย้งกับ
คำสั่งฉบับนี้ให้ยกเลิกเสียทั้งสิ้น

ตั้ง ณ วันที่ 23 ธันวาคม 2553


(นายสิทธิพงษ์ ทรมดา)

วญก. ก



คำสั่งฝ่ายการช่างถนน

เลขที่ ชก. 1/2361/416

เรื่อง มาตรการป้องกันขบวนรถเลื่อนไหลออกจากสถานีซึ่งมีสภาพทางเป็นทางลาดชัน

ตามที่ได้เกิดเหตุขบวนรถเลื่อนไหลออกจากสถานีซึ่งมีสภาพทางเป็นทางลาดชันขึ้นบ่อยครั้ง ซึ่งจากการตรวจสอบพบว่า สาเหตุเกิดจากความบกพร่องในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องด้านเดินรถ ไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับ คำสั่ง และระเบียบการที่กำหนดไว้

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

1. เมื่อพนักงานรถจักรทำขบวนรถถึงสถานีซึ่งมีสภาพทางเป็นทางลาดชัน หากมีความจำเป็นต้องทำการสับเปลี่ยนรถ ก่อนทำการปลดรถจักรหรือรูดพ่วงออกจากขบวน ให้พนักงานรถจักรลงห้ามล้อขบวนรถในท่าห้ามล้อฉุกเฉินทุกครั้ง และร่วมกับพนักงานรักษารถตรวจสอบให้แน่ใจว่า ห้ามล้อรูดพ่วงได้จับแน่นเป็นที่มั่นคง

2. ก่อนเคลื่อนรถจักรต้องสอบถามหรือตรวจสอบกับนายสถานีว่า ได้จัดการลงห้ามล้อไว้ให้มั่นคงหรือไม่ให้เหล็กห้ามล้อรางจับล็อกด้านทางลาดลงไว้เพื่อป้องกันมิให้ขบวนรถเลื่อนไหลเสร็จเรียบร้อยแล้ว การเคลื่อนรถจักรต้องได้รับสัญญาณอนุญาตจากนายสถานีหรือผู้แทน

3. การปลดรถจักรออกจากขบวนรถ ให้ปิดทวารลมท่อห้ามล้อด้านรถจักรก่อน รอให้ลมห้ามล้อระบายออกทั้งหมด จึงทำการปิดทวารลมท่อห้ามล้อด้านรถพ่วง ปลดท่อห้ามล้อออกแล้วจึงปลดขอพ่วง

4. สำหรับกรณีรถจักร และขบวนรถที่ต้องจอดคนอนค้างคืนที่สถานีที่เป็นทางลาดชัน ให้ทำการลงห้ามล้อรถจักรและรถพ่วงไว้ให้มั่นคง หรือจัดการอย่างใดอย่างหนึ่ง ป้องกันมิให้ขบวนรถเลื่อนไหล

5. ให้ กอง, แขวง, งาน อบรมแนะนำ กวชช.และติดตามตรวจสอบการปฏิบัติของผู้ได้บังคับบัญชาโดยเคร่งครัด หากพบผู้ใดละเลยไม่ปฏิบัติ ให้พิจารณาโทษตามสมควรแก่กรณีด้วย

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๑๖ กรกฎาคม 2552

(นายกริช ศฤงชัยวัช)

วณก.

คำอธิบายลำดับขั้นตอนการปฏิบัติ

1. ทำการลงห้ามล้อขบวนรถในท่าห้ามล้อฉุกเฉิน
2. ร่วมกับพนักงานรักษารถตรวจสอบให้แน่ใจว่า ห้ามล้อรถพ่วงได้จับแน่นเป็นที่มั่นคง
“ขคร. 2549 ข้อ 161 (2) เมื่อขบวนรถต้องจอดอยู่ในทางลาดชันทุกแห่ง พนักงานขับรถ พนักงานรักษารถต้องรับผิดชอบร่วมกันจัดการลงห้ามล้อรถไว้ให้มั่นคง หรือจัดการอย่างใดอย่างหนึ่งอย่าให้ขบวนรถเลื่อนไหลได้”
3. สอบถามนายสถานีว่า ได้จัดการใส่เหล็กห้ามล้อรางจิมล้อด้านทางลาดลงเพื่อป้องกันการเลื่อนไหลไว้เรียบร้อยแล้วหรือไม่
4. “ขคร. 2549 ข้อ 125 ห้ามมิให้ทำการสับเปลี่ยนรถในขบวนขณะเมื่อผู้โดยสารกำลังขึ้นหรือลงรถนั้นอยู่”
5. ก่อนเคลื่อนรถจักร ต้องได้รับสัญญาณอนุญาตจากนายสถานีหรือผู้แทน
“ขคร. 2549 ข้อ 233 ขณะที่รถจักรอยู่นอกบริเวณที่เก็บรถจักรภายในเขตสถานี ห้ามมิให้พนักงานขับรถเคลื่อนรถจักรตัวเปล่าหรือมีรถอื่นพ่วงอยู่ด้วย เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากนายสถานีหรือผู้แทนสัญญาณหรือผู้ทำการสับเปลี่ยน”
6. การปลดรถจักรออกจากขบวน ให้ปิดทวารลมท่อห้ามล้อด้านรถจักรก่อน รอให้ลมห้ามล้อระบายออกทั้งหมด
7. ปิดทวารลมท่อห้ามล้อด้านรถพ่วง ปลดท่อห้ามล้อออกแล้วจึงปลดขอพ่วง
8. ปฏิบัติตามสัญญาณมือในการสับเปลี่ยน
“ขคร. 2549 ข้อ 126 (1) นายสถานีทางสะดวกใดมีพนักงานสับเปลี่ยนประจำอยู่ให้เป็นหน้าที่ของพนักงานสับเปลี่ยนต้องรับผิดชอบทำการตามคำสั่งของนายสถานีทางสะดวกในกิจการทั้งปวงอันเกี่ยวข้องกับการสับเปลี่ยนรถ
ข้อ (2) สถานีอื่นๆ ที่ไม่มีพนักงานสับเปลี่ยนประจำอยู่ นายสถานีผู้รับผิดชอบในการทำสับเปลี่ยนรถ แต่เมื่อจำเป็นนายสถานีมีอำนาจที่จะสั่งให้พนักงานรักษารถหรือผู้ช่วยพนักงานรักษารถทำหน้าที่เป็นพนักงานสับเปลี่ยนได้”
9. สำหรับกรณีรถจักร และขบวนรถที่ต้องจอดคนอนค้างคืนที่สถานีที่เป็นทางลาดชัน ให้ทำการลงห้ามล้อรถจักรและรถพ่วงไว้ให้มั่นคง หรือจัดการอย่างใดอย่างหนึ่ง ป้องกันมิให้ขบวนรถเลื่อนไหล
“ขคร. 2549 ข้อ 243 เมื่อรถจักรคันใดได้ทำการเสร็จเรียบร้อยแล้วจอดอยู่กับที่ พนักงานขับรถต้องรับผิดชอบจัดการลงห้ามล้อมือที่รถจักรนั้นไว้ให้เป็นที่ยึดไว้ อย่าให้เลื่อนไหลได้ แต่ก่อนที่จะลงห้ามล้อมือต้องดับเครื่องยนต์”
10. กอง, แวง, งาน อบรมแนะนำ กวค้ำ และติดตามตรวจสอบการปฏิบัติของผู้ได้บังคับบัญชาโดยเคร่งครัด

คำสั่งทั่วไป
ที่ ก.86/2196



การรถไฟแห่งประเทศไทย

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

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

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

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

ตั้ง ณ วันที่ 19 เมษายน 2527

(ลงนาม) บัณย ศรีลัมพ์

(นายบัณย 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 (กม)		เครื่องห้ามล้อ (เครื่อง)	
		จริง	กำหนด	เปล่า	รวม	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก
1	ตญ.422-1221	7.35	8	7.80	13.50	4	11	0.5	1	0.5	1
	ตญ.1222-1421	7.35	8	7.22	13.50	4	11	0.5	1	0.5	1
	ตญ.1522 - 1621	7.35	8	7.54	21.04	4	11	0.5	1	0.5	1
	ตญ.1622 - 1911	7.35	8	7.55	21.05	4	11	0.5	1	0.5	1
	ตญ.2801 - 4425	7.35	8	7.54	21.04	4	11	0.5	1	0.5	1
	ตญ.4426 - 4437	8.00	8	9.50	24.00	5	12	0.5	1	0.5	1
	ตญ.150001 - 150400	7.70	8	8.90	23.90	4.5	12	0.5	1	0.5	1
	ตญ.150401 - 151240	7.70	8	8.90	23.90	4.5	12	0.5	1	0.5	1
	ตญ.151342 - 151540	7.70	8	8.90	23.90	4.5	12	0.5	1	0.5	1
	ตญ.151541 - 151590	7.35	8	8.90	23.90	4.5	12	0.5	1	0.5	1
	ตญ.151591 - 151594	7.35	8	8.60	23.60	4.5	12	0.5	1	0.5	1
	ตญ.151595 - 151739	7.35	8	9.40	24.40	5	12.5	0.5	1	0.5	1
	ตญ.10001	7.35	8	7.70	21.20	4	11	0.5	1	0.5	1
	ตญ.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	รต.306 - 355	7.35	8	8.40	20.90	4.5	10.5	0.5	1	0.5	1
	รต.356 - 425	7.35	8	7.80	20.30	4	10.5	0.5	1	0.5	1
	รต.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	ขต.39 - 88	7.60	8	6.78	20.28	3.5	10.5	0.5	1	0.5	1
	ขต.89 - 188	8.30	8.5	6.73	20.23	3.5	10.5	0.5	1	0.5	1
	ขต.189 - 238	7.65	8	7.36	20.86	4	10.5	0.5	1	0.5	1
	ขต.239	7.35	8	6.90	20.40	3.5	10.5	0.5	1	0.5	1
	ขต.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	ทข. 1 - 3	7.65	8	21.00	-	10.5	10.5	0.5	1	0.5	1
10	ขก. 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

รอยันก้า 8 ล้อ

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

ลำดับ	ชนิดรถและ เลขที่รถ	ความยาว (เมตร)		น้ำหนักรถ (ตัน)		หน่วยลากจูง (หน่วย/ 2 ตัน)		ความยาวกีด ห้ามล้อ (ก้น)		เครื่องห้ามล้อ (เครื่อง)	
		จริง	กำหนด	เปล่า	รวม	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก
2	บตท.442069-442118	13.30	14	22.50	60.00	11.5	30	1	2	1	2
	บตท.545001-545005	14.00	14	22.30	60.00	11.5	30	1	2	1	2
	บตท.550001-550019	15.80	16	22.80	60.00	11.5	30	1	2	1	2
	บตท.725001-725016	10.50	14	15.00	41.00	7.5	20.5	1	2	1	2
	บตท.247001-247072	16.55	17	28.40	56.00	14.5	28	1	2	1	2
	บตท.250001-250018	16.55	17	33.20	58.85	14.5	28	1	2	1	2
	บตท.250019-250036	16.55	17	33.20	58.85	17	29.5	1	2	1	2
3	บขท.31001-31095	13.30	14	18.00	52.00	9	26	1	2	1	2
	บขท.33001-33025	13.30	14	17.60	52.00	9	26	1	2	1	2
	บขท.144001-144040	13.30	14	15.00	60.00	7.5	30	1	2	1	2
4	บขถ.31001-31005	13.30	14	20.00	52.00	10	26	1	2	1	2
	บขถ.31006-31016	13.30	14	19.00	52.00	9.5	26	1	2	1	2
	บขถ.32001-32073	13.30	14	21.00	52.00	10.5	26	1	2	1	2
	บขถ.139001-139015	12.80	14	20.20	60.00	10.5	30	1	2	1	2
	บขถ.238001-238036	13.30	16	23.10	60.00	12	30	1	2	1	2
	บขถ.442001-442040	13.30	14	21.70	55.00	11	28	1	2	1	2
	บขถ.444001-444140	13.30	14	19.70	55.00	10	28	1	2	1	2
5	บขถ.444141-444249	13.30	14	21.00	55.00	10.5	28	1	2	1	2
	บคณ. 8 - 32	12.80	14	15.15	38.15	8	19.5	1	2	1	1.5
	บคณ.710 - 749	12.80	14	14.30	41.30	7.5	21	1	2	1	1.5
	บคณ.750 - 755	13.15	14	20.60	48.00	10.5	24	1	2	1	1.5
	บคณ.25001 - 25158	14.00	14	16.15	42.00	8.5	21	1	2	1	2
	บคณ.30001 - 30413	13.30	14	16.00	52.00	8	26	1	2	1	2
	บคณ.40001 - 40010	14.00	14	16.00	52.00	8	26	1	2	1	2
6	บคณ.50001 - 50158	14.00	14	17.40	57.40	9	29	1	2	1	2
	บคณ.542027-542036	14.00	14	16.15	42	8.5	21	1	2	1	2
	บขถ.16, 18, 19	10.41	14	10.69	36.69	5.5	18.5	1	2	1	1.5
	บขถ.34, 36, 39	10.41	14	11.37	36.37	6	19	1	2	1	1.5
	บขถ.21-23,25,26,29	10.41	14	13.80	39.80	7	20	1	2	1	1.5
	บขถ.30,35,38,40	10.41	14	13.80	39.80	7	20	1	2	1	1.5
	บขถ.71 - 255	11.38	14	10.00	33.00	5	16.5	1	2	1	1.5
	บขถ.256 - 355	12.80	14	13.00	41.00	6.5	20.5	1	2	1	1.5
	บขถ.356 - 470	12.80	14	12.80	40.80	6.5	20.5	1	2	1	1.5

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
7	บขค. 1 - 73	12.80	14	13.70	41.70	7	21	1	2	1	1.5
	บขค.74 - 213	12.80	14	14.20	42.20	7.5	21.5	1	2	1	1.5
8	บขน. 1 - 44	10.40	14	15.00	38.00	7.5	19	1	2	1	1.5
	บขน.45 - 110	12.80	14	16.40	40.40	8.5	20.5	1	2	1	1.5
9	บขค. 11 - 35	13.80	14	14.07	40.07	7.5	20.5	1	2	1	1.5
	บขค. 36 - 55	10.40	14	12.00	38.00	6	19	1	2	1	1.5
	บขค. 56 - 135	11.38	14	15.60	38.60	8	19.5	1	2	1	1.5
	บขค.136 - 160	12.80	14	14.40	42.40	7.5	21.5	1	2	1	1.5
	บขค.161 - 260	12.80	14	15.20	41.20	8	21	1	2	1	1.5
10	บพข.42031-42100	13.30	14	18.00	60.00	9	30	1	2	1	2
	บพข.42101-42120	13.30	14	18.30	60.00	9.5	30	1	2	1	2
11	บพค.1	16.35	17	13.25	38.25	7	19.5	1	2	-	-
12	บรค.1001-1005	12.39	14	21.49	59.99	11	30	1	2	1	2
13	บพป.419001-419014	11.38	14	16.00	35.00	8	17.5	1	2	1	2
	บพป.424001-424006	12.80	14	18.00	42.00	9	21	1	2	1	2
14	บปข.134001	13.30	14	16.00	52.00	8	26	1	2	1	2
15	บพค.50001-50020	12.30	14	19.40	-	10	10	2	2	2	2
16	บพค. 27 - 56	12.30	14	15.25	41.75	8	21	1	2	1	2
	บพค.42001 - 42024	13.30	14	17.50	60.00	9	30	1	2	1	1.5
	บพค.42031 - 42100	13.30	14	18.00	60.00	9	30	1	2	1	1.5
	บพค.42101-42120	13.30	14	18.30	60.00	9.5	30	1	2	1	1.5
17	บพค. 1 - 8	10.40	14	15.46	40.46	8	20.5	1	2	1	1.5
	บพค. 09 - 18	10.30	14	14.65	39.65	7.5	20	1	2	1	1.5
	บพค.19 - 23	11.38	14	13.50	34.00	7	17	1	2	1	1.5
	บพค.24	11.38	14	13.50	34.00	7	17	1	2	1	1.5
18	บพค.1-2	18.30	21	29.80	34.97	15	17.5	2	2	2	2
19	บรค.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

รถโดยสาร

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	หนก. 2	19.88	21	32.84	34.84	16.5	17.5	2	2	2	2
2	หนก. 2	19.88	21	34.87	36.87	17.5	18.5	2	2	2	2
3	พกก. 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
5	บจท.ป. 2	20.80	21	38.20	40.38	19.5	20.5	2	2	2	2
	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
7	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
	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
8	บนท.ป.1101-1140	24.42	25	40.10	43.70	20.5	22	2	2	2	2
	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
10	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
	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

สรุปรายชื่อ - ก.19.

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. 1 - 6	18.30	21	30.20	34.50	15.5	17.5	2	2	2	2
	บกข.12 - 26	18.30	21	29.70	36.76	15	18.5	2	2	2	2
	บกข.32,55,	18.30	21	25.40	33.21	13	17	2	2	2	2
	บกข.62 - 91	18.30	21	28.70	35.71	14.5	18	2	2	2	2
	บกข.1001 - 1023	19.80	21	28.60	35.08	14.5	18	2	2	2	2
	บกข.1024 - 1037	19.80	21	28.20	34.52	14.5	17.5	2	2	2	2
14	บกข. 1 - 3	18.30	21	28.20	35.32	14.5	18	2	2	2	2
	บกข. 4 - 5	18.30	21	31.20	33.44	16	17	2	2	2	2
	บกข.15	18.30	21	27.75	33.40	14	17	2	2	2	2
	บกข.22 - 31	18.30	21	28.50	34.13	14.5	17.5	2	2	2	2
	บกข.33-34,37,41	18.30	21	27.60	33.23	14	17	2	2	2	2
	บกข.43 - 65	18.30	21	29.60	36.65	15	18.5	2	2	2	2
	บกข.67 - 73	18.30	21	30.80	35.07	15.5	18	2	2	2	2
	บกข.1001 - 1002	19.80	21	29.00	38.41	14.5	19.5	2	2	2	2
	บกข.1003 - 1004	19.80	21	26.60	36.31	14	18.5	2	2	2	2
	บกข.1006 - 1016	19.80	21	26.60	36.31	14	18.5	2	2	2	2
16	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
	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
	บกข.77	18.30	21	24.90	33.45	12.5	17	2	2	2	2
	บกข.110 - 169	18.30	21	27.00	33.49	13.5	17	2	2	2	2
	บกข.170 - 189	18.30	21	27.00	33.49	13.5	17	2	2	2	2
	บกข.190 - 234	18.30	21	28.50	35.37	14.5	18	2	2	2	2
	บกข.220,232	18.30	21	28.50	35.37	14.5	18	2	2	2	2
	บกข.247,251,268	18.30	21	28.50	35.37	14.5	18	2	2	2	2
	บกข.281,284,291	18.30	21	27.50	34.62	14.5	18	2	2	2	2
	บกข.297,298,304	18.30	21	27.50	34.62	14.5	18	2	2	2	2
	บกข.307,309,311	18.30	21	27.50	34.62	14.5	18	2	2	2	2

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
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 (กม)		เครื่องห้ามล้อ (เครื่อง)	
		จริง	กำหนด	เปล่า	รวม	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก
18	บพท.59,60,62,63	18.30	21	30.60	37.96	15.5	19	2	2	2	2
	บพท.65, 67	18.30	21	30.60	37.96	15.5	19	2	2	2	2
	บพท.68, 70	18.30	21	28.60	36.91	14.5	18.5	2	2	2	2
	บพท.1007	19.80	21	28.30	38.30	14.5	19.5	2	2	2	2
	บพท.1008	19.80	21	28.30	38.30	14.5	19.5	2	2	2	2
	บพท.1010 - 1028	19.80	21	28.30	38.30	14.5	19.5	2	2	2	2
	บสส.30 - 34	18.30	21	28.10	34.72	14.5	17.5	2	2	2	2
	บสส.35 - 40	18.30	21	29.90	36.52	15	18.5	2	2	2	2
	บสส.1001 - 1022	19.80	21	27.50	35.52	14	18	2	2	2	2
19	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
	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
20	บขท.1-6	18.30	21	30.20	34.50	15.5	17.5	2	2	2	2
21	บขท.1-2	18.30	21	29.80	34.97	15	17.5	2	2	2	2
22	บรต.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
27	บฟก. 1	18.30	21	31.00	32.08	15.5	16.5	2	2	2	2
28	บคท.ป.1	18.30	21	28.20	29.38	14.5	15	2	2	2	2

กำหนดหน่วยลากจูง, ความยาว และเครื่องห้ามล้อ
สำหรับล้อเลื่อนอื่นๆ

ลำดับ	ชนิดรถและ เลขที่รถ	ความยาว (เมตร)		น้ำหนัก (ตัน)		หน่วยลากจูง (หน่วย/ 2 ตัน)		ความยาวคิด ห้ามล้อ (คัน)		เครื่องห้ามล้อ (เครื่อง)	
		จริง	กำหนด	เปล่า	รวม	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก	เปล่า	บรรทุก
1	<u>รถจักรดีเซลไฟฟ้า</u>										
	<u>เลขที่</u>										
	511 - 540	9.893	18	-	48.13	-	30	-	3	-	-
	571 - 585	16.954	18	-	80	-	60	-	6	-	-
	611 - 615	14.30	18	-	72	-	60	-	6	-	-
	616 - 630	14.30	18	-	72	-	60	-	6	-	-
	661 - 670	14.30	18	-	72	-	60	-	6	-	-
	4001 - 4050	16.288	18	-	75	-	60	-	6	-	-
	4101 - 4154	16.258	18	-	82.50	-	60	-	6	-	-
	4201 - 4230	16.258	18	-	82.50	-	60	-	6	-	-
	4301 - 4309	16.258	18	-	82.50	-	60	-	6	-	-
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	-	-
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
	บคก	18.30	21	29.70	31.48	15	16	2	2	2	2
	บคท.ป.1										
4	<u>รถรื้อมีอกกล</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 (ก้น)		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.23001-23400 (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 + น้ำหนักผู้โดยสารรวมกับน้ำหนักสินค้าที่บรรทุกจริง

ข) ในช่องหน่วยลากจูง ** บรรทุก = * รวม หาดด้วย 2

ค) น้ำหนักผู้โดยสารเปล่า - ผู้โดยสารขนาดความยาว 20 ฟุต 1 ตู้= 2.2 ตัน
- ผู้โดยสารขนาดความยาว 40 ฟุต 1 ตู้= 4 ตัน

ง) ในช่องชนิดและเลขที่รถ (1) = รถบรรทุกผู้โดยสารของบริษัทปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน)
(2) = รถบรรทุกผู้โดยสารของบริษัท ที.พี.โอ. โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน)
(3) = รถบรรทุกผู้โดยสารของประเทศมาเลเซีย

ความยาวของขบวนรถบรรทุกผู้โดยสาร ทางคอน โอ.ซี.ดี.ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง - โอ.ซี.ดี.ลาดกระบัง

ให้ช่วงความยาวขบวนรถไม่เกิน 600 เมตร



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

อนึ่ง สำหรับอัตราหน่วยลากจูงของรถจักรดีเซลตามบัญชีใหม่นี้ เป็นขีดความสามารถของรถจักรดีเซลที่เหมาะสมแล้ว จึงให้ถือเป็นพิภักตสูงสุดของอัตราหน่วยลากจูง และไม่อนุญาตให้มีการลากจูงเกินหน่วยโดยสิ้นเชิง เพื่อความปลอดภัยของขบวนรถ

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

สั่ง ณ วันที่ 21 ธันวาคม 2541

(นายสรยุทธ ธรรมศิริ)

ผู้ว่าการรถไฟฯ

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

อัตราหน่วยลากของรถจักรดีเซลในเส้นทางสายใต้

ระหว่างสถานี	จำนวน เครื่อง ห้ำมล้อ	สำหรับ ขบวนรถ	ชนิดและเลขที่ของรถจักรดีเซล					
			อัลสตอม 4101-4154 4201-4230 4301-4309 4401-4420	อิตาซี 4501-4522	ยี.อี. 4523-4560			
ชท.บางซื่อ- ธนบุรี ถึง บางสะพานใหญ่ ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	640	750	750			
บางสะพานใหญ่ ถึง ปะทิว ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	600	630	630			
ปะทิว ถึง ชท.ทุ่งสง ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	640	750	750			
ชท.ทุ่งสง ถึง ร่อนพิบูลย์	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	360	400	400			
		รวม, สินค้า	600	700	700			
ร่อนพิบูลย์ ถึง ชท.ทุ่งสง	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	300	380	380			
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	300	380	380			
ร่อนพิบูลย์ ถึง ชท.หาดใหญ่ สงขลา ปาดังเบซาร์ 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 ห้ำล้อ	สำหรับ ขบวนรถ	ชนิดและเลขที่ของรถจักรดีเซล						
			ดาเวนพอร์ต 511 - 540		ดาเวนพอร์ต 571 - 585	อิตาซี 611 - 630 661 - 670	เฮนเซล 3001-3027	กรุปป์ 3101-3130	บี.อี. 4001-4050
			1 คัน	2 คัน					
ขท.หาดใหญ่ ถึง นาม่วง ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	90	190	210	210	280	300	300
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	180	410	410	410	450	600	600
นาม่วง ถึง วัดควนมืค	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	-	180	180	180	260	280	280
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	-	210	210	210	300	340	380
วัดควนมืค ถึง นาม่วง	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	-	180	180	180	260	280	280
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	-	240	240	240	350	400	450
วัดควนมืค ถึง ชะลา ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	-	190	210	210	280	300	300
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	180	410	410	410	450	600	600
ชะลา ถึง สุโงงโลก ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	-	190	210	210	280	300	300
	3 ใน 5	รวม, สินค้า	-	330	330	330	450	600	600
ขท.ทุ่งสง ถึง กันตัง ไป และ กลับ	4 ใน 5	คว้น,เร็ว, โดยสาร	-	190	210	210	280	300	300
	3 ใน 5	รวม, สินค้า		330	330	330	450	600	600

A003/HL1998.

อัตราหน่วยลากของรถจักรดีเซลในเส้นทางสายใต้

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

A008/HL1998.