



ที่ คค (ปคร) 0207/ 218

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี	
รับที่	9687 คมว.1
วันที่	19 ต.ค. 2550 15.27

สวค. 1/46
วันที่ 17/10/50
เวลา 17-00

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก

กรุงเทพฯ 10100

17 ตุลาคม 2550

เรื่อง โครงการจัดการบ่อกักเก็บจั่นกลขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน จำนวน 2 คัน
ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ 1/5179/2550 ลงวันที่ 29 สิงหาคม 2550
2. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0207/ 8586 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2550
3. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0207/ 8587 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2550
4. Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี

1. เรื่องที่เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้นำเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี
อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดการบ่อกักเก็บจั่นกล ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน จำนวน 2 คัน
วงเงิน 233 ล้านบาท โดยใช้จ่ายจากเงินงบประมาณแผ่นดิน ซึ่งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย
ได้ให้ความเห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ 12 เมษายน 2550

2. ข้อเท็จจริงประกอบการพิจารณา

2.1 รถบ่อกักเก็บจั่นกลของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่มีใช้อยู่ในปัจจุบันสำหรับดำเนินงาน
เมื่อเกิดอุบัติเหตุประจำอยู่ในจุดต่าง ๆ ทั่วประเทศ 8 คัน แต่สามารถใช้งานได้จริง 7 คัน ประกอบด้วย

(1) รถบ่อกักเก็บจั่นกลที่ใช้ต้นกำลังไอน้ำ 3 คัน สามารถยกน้ำหนักได้ 35 ตัน ปัจจุบัน
มีรถจอดประจำอยู่ที่แขวงรถจักรหาดใหญ่ ชุมพร และนครราชสีมา และมีอายุการใช้งานจนถึงปัจจุบัน 51 ปี
เป็นรถบ่อกักเก็บจั่นกลรุ่นเก่าที่มีการดำเนินงานที่ล่าช้าและบริษัทผู้ผลิตจะยกเลิกการผลิตแล้ว

(2) รถบ่อกักเก็บจั่นกลที่ใช้ต้นกำลังดีเซล 5 คัน แต่สามารถใช้งานได้ 4 คัน (อีก 1 คัน
อยู่ระหว่างรอการซ่อมบำรุงอยู่ที่บางซื่อ) สามารถยกน้ำหนักได้ 35,50 ตัน และ 60 ตัน ปัจจุบันมีรถจอดประจำ
อยู่ที่แขวงรถจักรอุตรดิตถ์ บางซื่อ หวังสรวง โรงงานมักกะสัน มีอายุการใช้งานประมาณ 14-49 ปี

(3) การจัดการบ่อกักเก็บจั่นกล ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน จำนวน 2 คัน
มีวัตถุประสงค์ เพื่อทดแทนรถบ่อกักเก็บจั่นกลที่มีอายุการใช้งานเกินกว่า 75 ปี และเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน
ด้านเหตุอันตรายและความปลอดภัยในการเดินรถ

/ลำดับ...

ลำดับ	หมายเลข	ใช้การที่แขวง	ยกน้ำหนักได้ (ตัน)	ต้นกำลัง	ความเร็ว (กม./ชม.)	พ.ศ. ที่เริ่ม ดำเนินการ	อายุใช้การ ถึงปี 2548
*	21	-	25	ไอน้ำ	50	2466	83
	22	โรงงานมักกะสัน	25	ไอน้ำ	50	2472	77
	23	-	25	ไอน้ำ	50	2473	76
	24	-	25	ไอน้ำ	50	2474	75
	25	-	25	ไอน้ำ	50	2474	75
1	31	รถจักรหาดใหญ่	35	ไอน้ำ	55	2498	51
2	32	รถพ่วงชุมพร	35	ไอน้ำ	55	2498	51
3	33	รถจักรนครราชสีมา	35	ไอน้ำ	55	2498	51
4	1	รถจักรอุตรดิตถ์	35	ดีเซล	55	2500	49
5	34	รถสินค้าบางซื่อ	50	ดีเซล	60	2519	30
6 **	35	โรงงานมักกะสัน	50	ดีเซล	60	2519	30
7	36	รถจักรทุ่งสง	60	ดีเซล	70	2535	14
8	37	งานรถจักรบางซื่อ	60	ดีเซล	70	2535	14

* = (รถโบกี้ปั้นจั่นกลหมายเลข 21,23,24 และ 25 เป็นรถที่ใช้ไอน้ำเป็นต้นกำลัง ความเร็ว 50 กม./ชม. มีอายุการใช้งานจนถึงปี 48 = 83, 76, 75 และ 75 ปี ตามลำดับ ได้ตัดบัญชีเลิกใช้การไปเมื่อปี 2540 แล้ว สำหรับหมายเลข 22 อยู่ในระหว่างรอตัดบัญชี)

** = รถโบกี้ปั้นจั่นกลหมายเลข 35 ชำรุด รอการซ่อมบำรุงอยู่ที่บางซื่อ

2.2 สถิติการเกิดอุบัติเหตุ

สถิติการเกิดอุบัติเหตุของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2545 ถึง พ.ศ. 2549 มีอุบัติเหตุทางรถไฟเฉลี่ย 575 ครั้ง โดยเป็นอุบัติเหตุที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ตลอดจนความเสียหายด้านเศรษฐกิจเมื่อขบวนรถตกรางประมาณ 100 ครั้งต่อปี และอุบัติเหตุรถไฟชนยานพาหนะอื่นเฉลี่ย 200 ครั้งต่อปี สำหรับกรณีการเกิดอุบัติเหตุที่ทำให้รถไฟตกรางนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย จะต้องเร่งรัดดำเนินการซ่อมบำรุงรักษารางเพื่อให้สามารถเปิดเดินรถได้เร็วที่สุด โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย จะมีเจ้าหน้าที่และรถปั้นจั่นกลยกน้ำหนักเข้าไปตรวจสอบประเมินสถานการณ์และดำเนินการกู้ภัยในที่เกิดเหตุ เพื่อให้การช่วยเหลือผู้โดยสารและกู้สถานการณ์ให้สามารถเดินรถได้เป็นปกติ ซึ่งบางครั้งอาจต้องจ้างรถปั้นจั่นกลของเอกชนเข้าร่วมดำเนินการด้วย เพื่อให้เกิดความรวดเร็ว แต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสภาพพื้นที่ที่จะเอื้ออำนวยให้รถปั้นจั่นกลของเอกชนจะสามารถปฏิบัติการได้หรือไม่ เนื่องจากรถปั้นจั่นกลของเอกชนไม่สามารถวิ่งบนรางรถไฟได้และต้องเป็นพื้นที่ที่มีไหล่ทางเพียงพอให้รถปั้นจั่นกลของเอกชนสามารถเข้าพื้นที่ได้ ซึ่งมีรายละเอียดพอสรุปได้ ดังนี้

ลักษณะ เหตุอันตราย	ปี 2545			ปี 2546			ปี 2547			ปี 2548			ปี 2549		
	ครั้ง	บาดเจ็บ	ตาย	ครั้ง	บาดเจ็บ	ตาย	ครั้ง	บาดเจ็บ	ตาย	ครั้ง	บาดเจ็บ	ตาย	ครั้ง	บาดเจ็บ	ตาย
1. ขบวนรถชนกัน	-	-	-	1	44	5	-	-	-	1	2	-	1	2	-
2. ขบวนรถตกราง	88	14	3	99	4	-	105	35	1	110	59	5	66	87	14
3. ขบวนรถชนยานพาหนะอื่น	200	73	53	191	94	42	201	188	54	202	133	60	105	64	31
4. ขบวนรถชนคน	147	58	90	134	54	80	142	50	93	147	50	109	104	47	58
5. ผู้โดยสารพลัดตกขบวนรถ	51	47	4	54	45	9	54	50	5	67	51	16	34	30	5
6. ขบวนรถชนสัตว์	111	-	-	134	-	-	162	-	-	192	-	-	133	-	-
7. น้ำท่วมทางรถไฟ (ทางขาด)	34	-	-	16	-	-	19	-	-	69	-	-	32	-	-
8. คนร้ายลอบวางระเบิด, ลอบยิง	1	2	-	-	-	-	4	-	-	17	35	5	11	3	6
รวม	632	194	150	629	241	136	687	323	153	805	330	195	486	233	114

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1

/ความเห็น...

3. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว มีความเห็นดังนี้

3.1 ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยต้องรับผิดชอบรถไฟทั่วประเทศถึง 4,421 กิโลเมตร แต่มีรถโบกี้ปั่นจั่นกลย่น้ำหนักใช้งานอยู่จำนวน 8 คัน สามารถใช้งานได้จริง 7 คัน โดยมีอายุการใช้งานของรถประมาณ 14-51 ปี ซึ่งเป็นการใช้งานที่เกินสภาพของตัวรถ ทำให้การปฏิบัติงานกักยให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยและยกรถเมื่อเกิดอุบัติเหตุรถไฟตกรางเป็นไปด้วยความล่าช้า ต้องปิดการเดินรถโดยสารและสินค้า การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงมีความจำเป็นต้องจัดหารถโบกี้ปั่นจั่นกลที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสมกับสภาพการใช้งานของโหล่งทางบริเวณพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุ

3.2 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้เคยมีความเห็น เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2544 สำหรับแผนงานจัดหารถโบกี้ปั่นจั่นกล ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน และแผนงานปรับปรุงประสิทธิภาพการซ่อมบำรุง ฝ่ายช่างกล ว่ามีลักษณะเป็นการลงทุนเพื่อดำเนินการปกติหรืองานประจำ จึงเห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาใช้เงินรายได้หรือขอรับการสนับสนุนจากงบประมาณแผ่นดินตามความเหมาะสมต่อไป แต่เนื่องจากปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยมีผลการดำเนินงานที่ผ่านมาประสบปัญหาการขาดทุนอย่างต่อเนื่อง ซึ่งส่งผลให้การรถไฟแห่งประเทศไทยขาดสภาพคล่องทางการเงิน จึงไม่มีรายได้เพียงพอที่จะนำมาใช้จ่ายในการจัดซื้อรถยกโบกี้ปั่นจั่นกลใหม่ได้เอง นอกจากนี้ การจัดหา รถยกโบกี้ปั่นจั่นดังกล่าว มิได้มีวัตถุประสงค์เพื่อหารายได้ในเชิงพาณิชย์ แต่เป็นการดำเนินงานเพื่อประโยชน์ของรัฐ และประชาชนด้านความปลอดภัย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการเดินรถไฟ ดังนั้น จึงจำเป็นที่รัฐจะต้องให้การสนับสนุนด้านการเงิน เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถจัดหารถโบกี้ปั่นจั่นกล ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน จำนวน 2 คัน วงเงิน 233 ล้านบาท ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอ เพื่อเป็นการสนับสนุนการดำเนินงานตามภารกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาระบบการจัดการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า (Logistics) ทางรถไฟตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2550 มาตรา 84 (12) ที่กำหนดให้รัฐต้องให้การส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งทางราง

กระทรวงคมนาคมจึงเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการจัดหารถโบกี้ปั่นจั่นกล ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน จำนวน 2 คัน วงเงิน 233 ล้านบาท โดยใช้จ่ายจากงบประมาณแผ่นดิน ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอต่อไป

4. ผลกระทบของการมีมติคณะรัฐมนตรี

4.1 ด้านเศรษฐกิจ

ปัญหาการรถไฟเกิดอุบัติเหตุและตกรางจะมีผลกระทบต่อผู้โดยสารและผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางรถไฟทั้งทางด้านสังคมและเศรษฐกิจ การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงมีความจำเป็นต้องจัดหา รถโบกี้ปั่นจั่นกลสำหรับดำเนินงานเมื่อเกิดอุบัติเหตุเพื่อให้ความช่วยเหลือในชีวิตและทรัพย์สิน โดยทำการกักยในที่เกิดเหตุ ช่วยเหลือผู้โดยสารและกู้สถานการณ์ให้สามารถเปิดเดินรถไฟได้เป็นปกติโดยเร็ว

4.2 ด้านการเงินและงบประมาณ

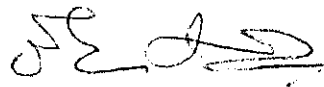
การจัดหารถโบกี้ปั่นจั่นกล ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน จำนวน 2 คัน วงเงิน 233 ล้านบาท ของการรถไฟแห่งประเทศไทย จะดำเนินการโดยใช้จ่ายจากงบประมาณแผ่นดิน เนื่องจากปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้มีรายได้เพียงพอที่จะมาใช้จ่ายในการจัดซื้อเอง จึงต้องขอรับจัดสรร จากงบประมาณแผ่นดิน ประกอบกับการจัดหารถโบกี้ปั่นจั่นดังกล่าว มิได้มีวัตถุประสงค์เพื่อหารายได้ในเชิงพาณิชย์ แต่เป็นการดำเนินงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในด้านความปลอดภัยและการบริหารจัดการเดินรถไฟ เมื่อเกิดอุบัติเหตุ

ในการนี้ กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือถึงสำนักงานงบประมาณและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 2 และ 3

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาส่งมอบคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการจัดหารถโบกี้ปั่นจั่นกล ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน จำนวน 2 คัน วงเงิน 233 ล้านบาท โดยใช้จ่ายจากงบประมาณแผ่นดิน ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอต่อไปด้วย

ขอแสดงความนับถือ

พลเรือเอก



(ธีระ ห้าวเจริญ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

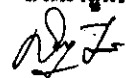
สำนักงานปลัดกระทรวง

กองแผนงาน

โทร. 0 2283 3081

โทรสาร. 0 2281 4191

ดำรงศักดิ์



(นางสุกัญญา หลั่งน้ำทิพย์)

เจ้าหน้าที่บริหารงานธุรการ 6

ที่ 1/5179/2550



การรถไฟแห่งประเทศไทย

ถนน/นพวงรอมเมือง เขตปทุมวัน กทม.10330

29 สิงหาคม 2550

เรื่อง ขอรับความเห็นชอบโครงการจัดหาทดโบกี้ปั่นจั่นกล (บปค.) ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน
จำนวน 2 คัน โดยใช้เงินงบประมาณแผ่นดิน

เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาข้อความคัดจากบันทึกรายงานการประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 7/2550
เมื่อวันที่ 12 เมษายน 2550 วาระที่ 3.3
2. รายละเอียดโครงการจัดหาทดโบกี้ปั่นจั่นกล (บปค.) ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน
จำนวน 2 คัน

เรื่องเดิม

1. การรถไฟฯ ได้เคยเสนอกระทรวงคมนาคมเมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2543 ขอรับความเห็นชอบแผนการจัดหาทดโบกี้ปั่นจั่นกล ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน จำนวน 4 คัน วงเงิน 466 ล้านบาท ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้ให้ความเห็นชอบ และนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติในวันที่ 26 ธันวาคม 2543 พร้อมมีหนังสือถึงสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในวันเดียวกัน เพื่อเสนอความเห็นชอบประกอบการพิจารณาของ ครม.

2. สศช.มีหนังสือแจ้งกระทรวงคมนาคมเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2544 ว่าแผนงานจัดหาทดโบกี้ปั่นจั่นกลมีลักษณะเป็นการลงทุนเพื่อดำเนินการปกติ หรือเป็นงานประจำ เห็นควรให้การรถไฟฯ พิจารณาใช้เงินรายได้ของการรถไฟฯ หรือขอรับการสนับสนุนงบประมาณแผ่นดินตามความเหมาะสมต่อไป

3. การรถไฟฯ ได้จัดทำโครงการจัดหาทดโบกี้ปั่นจั่นกล ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน ตามแนวทางของ สศช. โดยได้เพิ่มเติมรายละเอียดเนื้อหาของโครงการ ปรับปรุงระยะเวลาดำเนินการเพื่อให้สอดคล้องกับข้อเท็จจริง และคณะกรรมการรถไฟฯ ได้มีมติครั้งที่ 12/2546 เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2546 ให้ความเห็นชอบโครงการจัดหาทดโบกี้ปั่นจั่นกล ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน โดยลดจำนวนการจัดหาจาก 4 คัน งบประมาณ 466 ล้านบาท เหลือ 2 คัน งบประมาณ 233 ล้านบาท และการรถไฟฯ จะต้องเพิ่มระบบป้องกันอุบัติเหตุ ศึกษานวัตกรรมให้เหมาะสมกับงาน และให้การรถไฟฯ นำเสนอกระทรวงคมนาคมให้ความเห็นชอบต่อไป

4. การรถไฟฯ ได้รายงานกระทรวงคมนาคม ตามหนังสือเลขที่ 1/7623/2546 เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2546 เพื่อขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี พร้อมทั้งขออนุมัติกู้เงินเพื่อดำเนินการต่อไป ซึ่งผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้ส่งเรื่องคืนการรถไฟฯ ตามหนังสือที่ คค 0805.2/1147 เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2548 เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงคณะรัฐมนตรี และเห็นว่าเวลาได้ล่วงเลยมานานอาจมีการปรับปรุงข้อมูลรายละเอียดโครงการ

5. การรถไฟฟ้า ได้ปรับปรุงข้อมูลรายละเอียดโครงการและรายงานเสนอคณะกรรมการรถไฟฟ้า เมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2550 ที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฟ้า ครั้งที่ 7/2550 เมื่อวันที่ 12 เมษายน 2550 ได้มีมติอนุมัติให้การรถไฟฟ้า จัดหารถโบกี้ปั่นจั่นกล (บปก.) ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน จำนวน 2 คัน งบประมาณ 233 ล้านบาท โดยใช้งบประมาณแผ่นดิน

ข้อเท็จจริง

การจัดหารถโบกี้ปั่นจั่นกลดังกล่าว มีวัตถุประสงค์เพื่อลดระยะเวลาการกู้ภัย การช่วยเหลือผู้ประสบภัย และการช่วยขกรถสินค้า เมื่อเกิดเหตุอันตราย ทำให้การรถไฟฟ้า สามารถเปิดการเดินรถตามปกติได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ จะสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคมด้านการส่งเสริมและพัฒนาให้การคมนาคมขนส่งเป็นไปอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ ซึ่งโครงการนี้ต้องใช้งบประมาณในการดำเนินการทั้งสิ้น 233 ล้านบาท และยังไม่ได้รับความเห็นชอบจาก ครม.

ข้อพิจารณา

เพื่อให้การปฏิบัติงานกู้ภัยเมื่อเกิดเหตุอันตรายเป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ การรถไฟฟ้า เห็นสมควรเสนอขออนุมัติโครงการจาก ครม.โดยใช้งบประมาณแผ่นดิน

ข้อเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบและนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้การรถไฟฟ้า ดำเนินโครงการจัดหารถโบกี้ปั่นจั่นกล ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน จำนวน 2 คัน โดยใช้งบประมาณแผ่นดินต่อไป จักเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายบัญชา คงนคร)

รองผู้อำนวยการด้านปฏิบัติการ 1 รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

กรมการไฟฟ้า
ศูนย์วิทยุคมนาคม
เลขที่รับ ๑.๒๔๕
๑๒ ก.ค. ๒๕๕๐

ตาม ข้อความคัดจากบันทึกรายงานการประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่
เมื่อวันที่ พุธที่ ๑๒ เมษายน ๒๕๕๐

กองกลาง
รับวันที่ ๒๕/๔/๒๕๕๐
เลขที่ ๒๕๐
๒๕๐๑๕
การรถไฟแห่งประเทศไทย

วาระที่ ๓ เรื่องสืบเนื่องจากการประชุมครั้งที่แล้ว

๓.๑ ๑๑๑

๓.๒ ๑๑๑

๓.๓ เรื่องขออนุมัติจัดหารถโบกี้ปั่นจั่นกลขนาคยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า ๖๐ คัน จำนวน ๒ คัน
โดยใช้เงินงบประมาณแผ่นดิน

นายจวิต สามนคร รองผู้อำนวยการด้านปฏิบัติการ ๒ รักษาการในตำแหน่งผู้อำนวยการในฐานะเลขานุการ
เสนอให้ที่ประชุมพิจารณาตามระเบียบวาระที่ ๓ ข้อ ๓.๓ ในรายงานของการรถไฟฯ เลขที่
ค.๑/๑๖๖๖/๒๕๕๐ ลงวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๕๐ ดังนี้.-

เรื่องเดิม

๑. การรถไฟฯ ได้เคยเสนอกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๔๓ ขอรับความเห็นชอบ
แผนการจัดหารถโบกี้ปั่นจั่นกล ขนาคยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า ๖๐ คัน จำนวน ๔ คัน วงเงิน ๔๖๖ ล้านบาท
ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้ให้ความเห็นชอบ และนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติในวันที่ ๒๖
ธันวาคม ๒๕๔๓ พร้อมมีหนังสือถึงสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
(สศช.) ในวันเดียวกัน เพื่อเสนอความเห็นชอบประกอบการพิจารณาของ ครม.

๒. สศช. มีหนังสือแจ้งกระทรวงคมนาคมเมื่อวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๔ ว่าแผนงานจัดหารถ
โบกี้ปั่นจั่นกลมีลักษณะเป็นการลงทุนเพื่อดำเนินการปกติ หรือเป็นงานประจำ เห็นควรให้การรถไฟฯ
พิจารณาใช้เงินรายได้ของการรถไฟฯ หรือขอรับการสนับสนุนงบประมาณแผ่นดินตามความเหมาะสม
ต่อไป

๓. การรถไฟฯ ได้จัดทำโครงการจัดหารถโบกี้ปั่นจั่นกล ขนาคยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า ๖๐ คัน
ตามแนวทางของ สศช. โดยได้เพิ่มเติมรายละเอียดเนื้อหาของโครงการ ปรับปรุงระยะเวลาดำเนินการ
เพื่อให้สอดคล้องกับข้อเท็จจริง และคณะกรรมการรถไฟฯ ได้มีมติครั้งที่ ๑๒/๒๕๔๖ เมื่อวันที่ ๘ กรกฎาคม
๒๕๔๖ ให้ความเห็นชอบโครงการฯ โครงการจัดหารถโบกี้ปั่นจั่นกล ขนาคยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า ๖๐ คัน
โดยลดจำนวนการจัดหาจาก ๔ คัน งบประมาณ ๔๖๖ ล้านบาท เหลือ ๒ คัน งบประมาณ ๒๓๓ ล้านบาท
และการรถไฟฯ จะต้องเพิ่มระบบป้องกันอุบัติเหตุ พิจารณาบุคลากรให้เหมาะสมกับงาน และให้การ
รถไฟฯ นำเสนอกระทรวงคมนาคมให้ความเห็นชอบต่อไป

๔. การรถไฟฯ ได้รายงานกระทรวงคมนาคม ตามหนังสือเลขที่ ๑/๗๖๒๓/๒๕๔๖ เมื่อวันที่ ๑๖
ตุลาคม ๒๕๔๖ เพื่อขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี พร้อมทั้งขออนุมัติกู้เงินเพื่อดำเนินการต่อไป
ซึ่งผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งจราจรได้ส่งเรื่องคืนการรถไฟฯ ตามหนังสือที่
คค.๐๘๐๕.๒/๑๑๔๗ เมื่อวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๔๘ เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงคณะรัฐมนตรี และเห็นว่า
เวลาได้ล่วงเลยมานานอาจมีการปรับปรุงข้อมูลรายละเอียดโครงการ

ข้อเท็จจริง

1. คณะกรรมการรถไฟฯ มีมติในคราวประชุมครั้งที่ 4/2549 เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2549 เห็นชอบในโครงการจัดหารถโบกี้ปั่นจั่นกล ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน จำนวน 2 คัน งบประมาณ 233 ล้านบาท และในคราวประชุมครั้งที่ 7/2549 เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2549 อนุมัติให้ใช้เงินงบประมาณแผ่นดินหรือขอรับการสนับสนุนในการจัดหาแหล่งเงินกู้เพื่อนำมาจัดหารถโบกี้ปั่นจั่นกลขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน จำนวน 2 คัน เนื่องจากการรถไฟฯ มีผลการดำเนินงานขาดทุนและประสบปัญหาขาดสภาพคล่องทางการเงิน จึงไม่สามารถใช้เงินรายได้ของการรถไฟฯ ในการดำเนินโครงการได้

2. การรถไฟฯ มีหนังสือที่ 1/6108/2549 ลงวันที่ 8 พฤศจิกายน 2549 นำเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรี อนุมัติให้การรถไฟฯ จัดหารถโบกี้ปั่นจั่นกล ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน จำนวน 2 คัน งบประมาณ 233 ล้านบาท โดยใช้เงินงบประมาณแผ่นดินหรือเงินกู้ตามที่คณะกรรมการรถไฟฯ ได้ให้ความเห็นชอบแล้ว

3. กระทรวงคมนาคมได้มีบันทึกท้ายหนังสือ สนข. ที่ คค.0805.2/2212 ลงวันที่ 15 ธันวาคม 2549 ให้ความเห็นว่าการรถไฟฯ ควรนำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะกรรมการรถไฟฯ ชุดที่ได้รับแต่งตั้งเมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2549 พิจารณาอีกครั้งหนึ่ง ตามนโยบายของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2549 ที่เห็นว่าโครงการใดเป็นนโยบายเดิมที่ใช้วงเงินลงทุนสูง ขอให้ทบทวนรายละเอียดให้รอบคอบ ตอบสนองนโยบาย โปร่งใส มีประสิทธิภาพ คำนึงถึงประโยชน์ของประเทศชาติและประชาชน

ข้อพิจารณา

การรถไฟฯ พิจารณาแล้วเห็นว่า ในการจัดหารถโบกี้ปั่นจั่นกลจะเป็นการลงทุนเพื่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการกู้ภัย เพิ่มความปลอดภัยให้กับชีวิต ลดระยะเวลาการกู้ภัยและช่วยเหลือผู้ประสบภัย ลดความสูญเสียชีวิตของผู้โดยสารและความเสียหายในทรัพย์สินของการรถไฟฯ ซึ่งจะทำให้การบริการมีประสิทธิภาพมากขึ้น ไม่ใช่เป็นการจัดหาเพื่อนำมาใช้ในการเดินขบวนรถเพื่อหารายได้ให้กับการรถไฟฯ

ข้อเสนอ

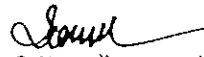
จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติโครงการจัดหารถโบกี้ปั่นจั่นกล ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน จำนวน 2 คัน งบประมาณ 233 ล้านบาท โดยใช้เงินงบประมาณแผ่นดิน ดังได้คัดสำเนาแจ้งให้กรรมการทราบทั่วกันแล้วในการประชุม

ที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ให้ความเห็นว่า ราคากลางที่กำหนดไว้ควรเป็นราคาที่เหมาะสม
มติที่ประชุม

อนุมัติให้การรถไฟฯ จัดหาโบกี้ขึ้นจั่นกล (บปค.) ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน จำนวน 2 คัน
งบประมาณ 233 ล้านบาท โดยใช้งบประมาณแผ่นดิน

เลข ๐ การรถไฟฯ

เพื่อโปรดทราบมติ ก.ร. ครั้งที่ ๗/๒๕๕๐
เมื่อวันที่ 12 เม.ย. ๒๕๕๐ พร้อมเรื่องที่เกี่ยวข้อง


(นายบริพัตร ไพทักศรี)

สกลน

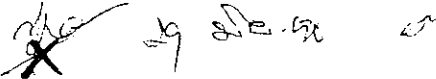
22 มี.ย. 2550

เรียน อ.ก. ๗๓ ๕๐๓.
เพื่อโปรดทราบมติ ก.ร. ครั้งที่ ๗/๒๕๕๐
เมื่อวันที่ 12 เม.ย. ๒๕๕๐ พร้อมเรื่องที่เกี่ยวข้อง



(นายบัญชา คงนคร)

ร.ก. 1 รักษาการในตำแหน่ง ผว.ก.

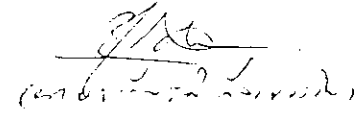


ก.ร. ๗๓ ๕๐๓.

เพื่อโปรดทราบมติ ก.ร. ครั้งที่ ๗/๒๕๕๐

ก.ร. ๗๓ ๕๐๓.
ก.ร. ๗๓ ๕๐๓.
ก.ร. ๗๓ ๕๐๓.
(นายสุจิตร์ สุรอกันท์)

ว.ก.
๗๓ ๕๐๓.




(นายนิยม เตียวิไล)
รองผู้อำนวยการรถไฟฯ
3 ก.ย. ๕๐

เรียน ก.ร. ๗๓ ๕๐๓.
เพื่อโปรดทราบมติ ก.ร. ครั้งที่ ๗/๒๕๕๐
เมื่อวันที่ 12 เม.ย. ๒๕๕๐ พร้อมเรื่องที่เกี่ยวข้อง
(นายสุจิตร์ สุรอกันท์)
ว.ก.
๗๓ ๕๐๓.

ว.ก. ๗๓ ๕๐๓.
เพื่อโปรดทราบมติ ก.ร. ครั้งที่ ๗/๒๕๕๐

ว.ก. ๗๓ ๕๐๓.
(นายสุจิตร์ สุรอกันท์)
ว.ก.
๗๓ ๕๐๓.

ว.ก. ๗๓ ๕๐๓.
เพื่อโปรดทราบมติ ก.ร. ครั้งที่ ๗/๒๕๕๐
เมื่อวันที่ 12 เม.ย. ๒๕๕๐ พร้อมเรื่องที่เกี่ยวข้อง
๗๓ ๕๐๓.

โครงการจัดหารถไถ่ปั้นจั่นกล (บปก.) ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน

จำนวน 2 คัน

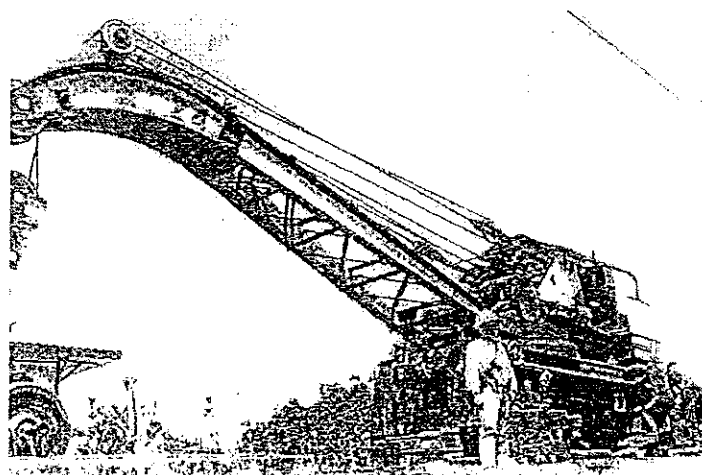
1. บทนำ

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ให้บริการขนส่งทั้งด้านโดยสารและสินค้า ในปีงบประมาณ 2548 มีขบวนรถโดยสารและขบวนรถสินค้าวิ่งแต่ละวัน 367 ขบวน เป็นการบริการผู้โดยสารจำนวน 49.671 ล้านคน โดยแบ่งเป็น บริการเชิงสังคม 34.311 ล้านคน และเชิงพาณิชย์ 15.360 ล้านคน และให้บริการขนส่งสินค้าจำนวนประมาณ 12.741 ล้านตัน ตามยุทธศาสตร์บริหารราชการแผ่นดิน ยุทธศาสตร์หลักการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม และยุทธศาสตร์การรถไฟฯ ในปีงบประมาณ 2557 การรถไฟฯ จะให้บริการผู้โดยสารจำนวน 53.165 ล้านคน โดยแบ่งเป็นบริการเชิงสังคม 33.909 ล้านคน และเชิงพาณิชย์ 19.256 ล้านคน และให้บริการขนส่งสินค้า 32.727 ล้านตัน

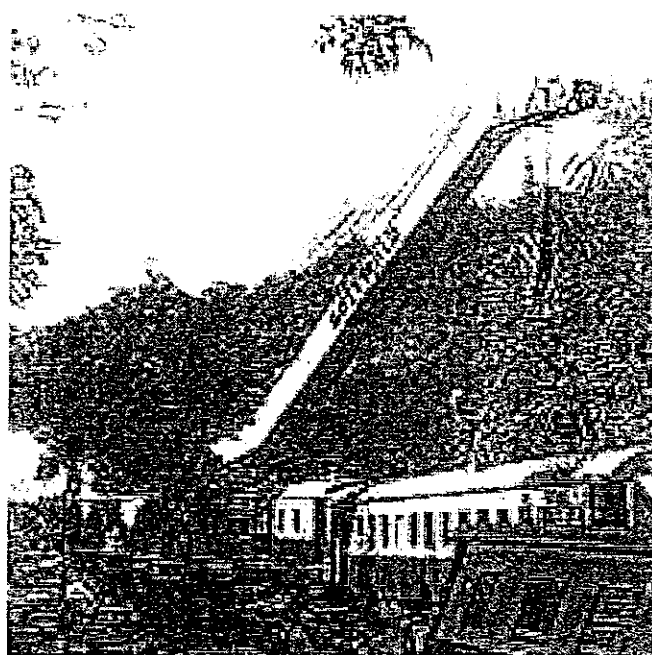
เนื่องจากการรถไฟฯเป็นองค์กรที่ให้บริการด้านการขนส่ง ดังนั้นสิ่งที่ตระหนักถึงมากที่สุดคือการประสบอุบัติเหตุจากการเดินขบวนรถ อุบัติภัยมิใช่แต่เพียงสร้างความเสียหายให้แก่ทรัพย์สินเท่านั้น ผู้โดยสารหรือพนักงานอาจได้รับบาดเจ็บหรือถึงกับสูญเสียชีวิตตามมาด้วย และที่สำคัญที่สุดคือเกิดภาพลักษณ์ในแง่ลบกับการรถไฟฯ

อุบัติเหตุจากการเดินรถไฟนั้น แม้ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ แต่ว่ามีวิธีการผ่อนหนักให้เป็นเบาได้ โดยการเข้าไปทำการช่วยเหลือหรือกู้ภัยให้เร็วที่สุดเท่าที่ทำได้ การรถไฟฯจึงได้จัดให้มีหน่วยเหตุอันตรายเพื่อทำการกู้ภัยกรณีเกิดเหตุ และเครื่องมือสำคัญ ซึ่งเป็นเครื่องมือหลักที่ใช้ในการกู้ภัยอย่างหนึ่งคือรถไถ่ปั้นจั่นกล

รถไถ่ปั้นจั่นกลรุ่นเก่าที่ใช้มีความสามารถในการยกประมาณ 25-35 ตัน ความเร็วที่ใช้ในการเดินทางไม่เกิน 55 กม./ชม. และใช้เครื่องต้นกำลังเป็นเครื่องจักรไอน้ำ ปัจจุบันมีอายุการใช้งาน 50-80 ปีขึ้นไป แต่ต่อมาวิวัฒนาการเปลี่ยนไป ล้อเลื่อนมีน้ำหนักมากขึ้น และเคลื่อนที่ได้เร็วขึ้น จึงต้องใช้รถไถ่ปั้นจั่นกลที่มีความสามารถในการยกสูงขึ้น ซึ่งรถไถ่ปั้นจั่นกลรุ่นใหม่สามารถยกน้ำหนักได้ 60 ตัน และมีความเร็วเมื่อพ่วงในขบวนเป็น 70 กม./ชม.



สภาพรถไถ่ปั้นจั่นกลรุ่นเก่า ขนาดยก 25 ตัน



สภาพรถไถที่ปั้นจั่นกลิ้งใหม่ ขนาดยก 60 ตัน

สถิติเหตุอันตรายในปี 2544-2549 (มค.-สค.49)

ปี พ.ศ. : ลักษณะเหตุอันตราย	ปี 2544			ปี 2545			ปี 2546			ปี 2547			ปี 2548			ปี 2549 (มค.-สค.)		
	ครั้ง	บาดเจ็บ	ตาย	ครั้ง	บาดเจ็บ	ตาย	ครั้ง	บาดเจ็บ	ตาย	ครั้ง	บาดเจ็บ	ตาย	ครั้ง	บาดเจ็บ	ตาย	ครั้ง	บาดเจ็บ	ตาย
1. ขบวนรถชนกัน	-	-	-	-	-	-	1	44	5	-	-	-	1	2	-	1	2	-
2. ขบวนรถตกราง	115	74	8	88	14	3	99	4	-	105	35	1	110	59	5	66	87	14
3. ขบวนรถชน ยานพาหนะอื่น	204	94	51	200	73	53	191	94	42	201	188	54	202	133	60	105	64	31
4. ขบวนรถชนคน	195	69	126	147	58	90	134	54	80	142	50	93	147	50	109	104	47	58
5. ผู้โดยสารพลัดตก ขบวนรถ	64	52	13	51	47	4	54	45	9	54	50	5	67	51	16	34	30	5
6. ขบวนรถชนสัตว์	133	-	-	111	-	-	134	-	-	162	-	-	192	-	-	133	-	-
7. นักท่องเที่ยวทางรถไฟ (ทางขาด)	27	-	-	34	-	-	16	-	-	19	-	-	69	-	-	32	-	-
8. คนเร่ขายลอบวาง ระเบิด, ลอบยิง	2	39	2	1	2	-	-	-	-	4	-	-	17	35	5	11	3	6
รวม	740	328	200	632	194	150	629	241	136	687	323	153	805	330	195	486	233	114

สถิติเหตุอันตรายจากขบวนรถตารางและชนกันแยกตามสาเหตุ ในปี 2544-2549 (มค.-สค.49)

สาเหตุ	ปี 2544	ปี 2545	ปี 2546	ปี 2547	ปี 2548	ปี 2549
1. ทาง	19	13	14	10	12	6
2. มือเดือน	7	12	14	15	14	18
3. อาตัติสัญญาณ	-	3	-	2	-	-
4. ผู้ปฏิบัติงาน	64	23	23	19	23	13
5. บุคคลภายนอก	12	14	14	5	20	8
6. ภัยธรรมชาติ	2	3	1	1	2	-
7. สาเหตุอื่น ๆ	-	3	5	7	3	4
8. ไม่ทราบสาเหตุแน่ชัด	11	17	29	46	37	18
รวม	115	88	100	105	111	67

ในการเพิ่มประสิทธิภาพการกู้ภัย จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องเตรียมความพร้อมในทุก ๆ ด้าน เพื่อให้สามารถกู้ภัยได้เร็วที่สุด เช่น จัดให้มีหน่วยกู้เหตุอันตราย พร้อมทั้งจัดให้มีเครื่องมือและอุปกรณ์ให้ ครบครัน โดยเฉพาะรถโบกี้ปั่นจั่นกล และการว่าจ้างเอกชนเข้าร่วมการกู้ภัยด้วย แต่ยังมีปัญหาในข้อ จำกัดของรถโบกี้ปั่นจั่นกลที่มีอยู่ คือ ความสามารถในการยกน้อย และมีความเร็วในการพ่วงในขบวนต่ำ ส่วนการให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมก็ทำได้จำกัด เนื่องจากสภาพสองข้างทางรถไฟหลายแห่งยังไม่มีถนน เข้าถึง เป็นหนองคลองบึงหรือเหวอยู่ ทำให้รถเข้าสู่พื้นที่ไม่ได้

2. วัตถุประสงค์

เพื่อทดแทนรถ บปก. ที่มีอายุการใช้งานเกินกว่า 75 ปี และเพิ่มประสิทธิภาพในการ ปฏิบัติงานด้านเหตุอันตรายและความปลอดภัยในการเดินรถ จำนวน 2 คัน

3. เป้าหมาย

จัดหารถ บปก. ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน จำนวน 2 คัน

4. ความเป็นมา

ปัจจุบัน (1 คค.49) ที่ศูนย์ลากเลื่อน และ โรงงานมักกะสัน ฝ่ายการช่างกล มีรถ บปก. ใช้การอยู่ ดังนี้คือ.-

ลำดับ	หมายเลข	ใช้การที่แขวง	ยกน้ำหนักได้ (ตัน)	ตันกำลัง	ความเร็วพ่วงในขบวน (กม./ชม.)	ปีที่ใช้การ	อายุใช้การ จนถึงปี 2548
•	21	-	25	ไอน้ำ	50	2466	83
	22	โรงงานมักกะสัน	25	ไอน้ำ	50	2472	77
	23	-	25	ไอน้ำ	50	2473	76
	24	-	25	ไอน้ำ	50	2474	75
	25	-	25	ไอน้ำ	50	2474	75
1	31	แขวงรถจักรหาดใหญ่	35	ไอน้ำ	55	2498	51
2	32	แขวงรถพ่วงชุมพร	35	ไอน้ำ	55	2498	51
3	33	แขวงรถจักรนครราชสีมา	35	ไอน้ำ	55	2498	51
4	1	แขวงรถจักรอุดรดิตต์	35	ดีเซล	55	2500	49
5	34	แขวงรถลิ้นเคำบางซื่อ	50	ดีเซล	60	2519	30
6 **	35	โรงงานมักกะสัน	50	ดีเซล	60	2519	30
7	36	แขวงรถจักรทุ่งสง	60	ดีเซล	70	2535	14
8	37	งานรถจักรบางซื่อ	60	ดีเซล	70	2535	14

* = (รถ บปก. หมายเลข 21, 23, 24 และ 25 เป็นรถที่ใช้ไอน้ำเป็นต้นกำลัง ความเร็ว 50 กม./ชม. มีอายุการใช้งานจนถึงปี 49 = 83, 76, 75 และ 75 ปี ตามลำดับ ได้ดัดบัญชีเลิกใช้การไปเมื่อปี 2540 แล้ว สำหรับหมายเลข 22 อยู่ในระหว่างรอตัดบัญชี)

** = รถ บปก. หมายเลข 35 ชำรุด รอการซ่อมบำรุงอยู่ที่บางซื่อ

5. เหตุผลและความจำเป็น

จากข้อมูลข้างต้นจะเห็นได้ว่ามีรถ บปก. อยู่ 5 คัน ที่ใช้การตาม เขต/แขวง ต่าง ๆ ใน ศูนย์ลากเลื่อน เป็นรถที่มีอายุใช้การ 75 ปีขึ้นไป จำนวน 5 คัน (หมายเลข 21, 22, 23, 24 และ 25) ซึ่งสามารถยกน้ำหนักได้เพียง 25 ตัน และเป็นรถที่ใช้ไอน้ำเป็นเครื่องต้นกำลัง โดยหม้อน้ำ เต่าไฟ สภาพทั่วไปชำรุดทรุดโทรม ไม่สามารถแก้ไขให้ดีขึ้น เนื่องจากบริษัทผู้ผลิตไม่มีอะไหล่จำหน่ายให้ เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น นอกจากจะเสียเวลาในการเตรียมการ เช่น การกางขาและตั้งขาโดยใช้ไม้อองให้ ได้ระดับแล้ว บางครั้งต้องเสียเวลาในการกลับวงเวียนเพื่อให้คันปั้นจั่นหันไปสู่ทิศทางที่เกิดรถตกวาง แต่เนื่องจากคันปั้นจั่นสั้นกว่าคันปั้นจั่นของรถ บปก.รุ่นอื่น ๆ การยกรถตกวางในสภาพกองสุมและ เป็นรถบรรทุกหนักจะทำได้ยาก เนื่องจากเมื่อยกขึ้นแล้วไม่สามารถยกให้ห่างแนวทางได้มากนัก ทำให้หาที่วางรถที่ยกได้ยาก จึงจำเป็นต้องถอยรถ บปก. ให้ด้านบำรุงทางต่อรางเพื่อเข้าไปตั้งขาปั้นจั่น เกือบทุกครั้ง ซึ่งผิดกับรถ บปก. ที่มีคันยาวและกำลังมาก เพราะสามารถเอื้อมไปถึงรถที่ตกวางเข้ามา ใกล้ ๆ แล้วยกวางได้ 2 ข้างตัวรถ บปก. ได้หลายคัน ทำให้ไม่ต้องเสียเวลาในการเลื่อนตั้งขาบ่อยครั้ง การยกรถเพื่อเปิดทางจึงทำได้สะดวกและรวดเร็วกว่ารถที่มีคันสั้น เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการ ปฏิบัติงาน การรถไฟฯ ได้ตัดบัญชีรถ บปก. หมายเลข 21, 23, 24 และ 25 ตั้งแต่ปี 2540 แล้ว สำหรับรถ บปก. หมายเลข 22 กำลังรอตัดบัญชีอยู่และเพื่อให้สามารถยกรถจักรและล้อเลื่อนซึ่ง ปัจจุบันมีน้ำหนักและความยาวมากขึ้น การรถไฟฯ พิจารณาแล้ว เห็นสมควรจัดหาทด บปก. ที่มีขนาด ยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน มาใช้การ ซึ่งตามมติประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 12/2546 เมื่อวันที่ 8 กค.46 ให้ความเห็นชอบในการจัดหาทดโบกี้ปั้นจั่นกลขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน จำนวน 2 คัน วงเงินงบประมาณ 233 ล้านบาท การรถไฟฯ ได้รายงานกระทรวงคมนาคมเมื่อวันที่ 27 พย.46 เพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณแผ่นดิน เนื่องจากการรถไฟฯ มีผลการดำเนินการ ขาดทุน และประสบปัญหาขาดสภาพคล่องทางการเงิน ต่อมา สนช. ได้ส่งเรื่องคืนการรถไฟฯ เมื่อวันที่ 17 พค.48 ให้พิจารณาทบทวนโครงการใหม่ ฝ่ายการช่างกลได้พิจารณาทบทวนโครงการแล้ว เห็น ว่าการยกรถอุบัติเหตุต่าง ๆ ควรใช้รถ บปก. 2 คัน ช่วยกัน จึงจะสามารถดำเนินงานได้รวดเร็ว หาก การรถไฟฯ จะจัดหาทด บปก. ขนาดยกน้ำหนักได้มากกว่า 60 ตัน (ประมาณ 100 ตัน) เพียงคันเดียว สำหรับใช้ยกรถ ก็จะไม่ได้ประโยชน์แต่อย่างใด เพราะไหล่ทางบางแห่งมีความลาดชันไม่เสมอกัน อาจ มีปัญหาในการตั้งรถ บปก. และตามมติคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 4/2549 เมื่อวันที่ 24 เมย.49 และครั้งที่ 7/2549 เมื่อวันที่ 25 กค.49 ให้ความเห็นชอบในการจัดหาทด บปก. ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ ต่ำกว่า 60 ตัน จำนวน 2 คัน งบประมาณ 233 ล้านบาท และอนุมัติให้ใช้เงินงบประมาณแผ่นดิน หรือ ขอรับการสนับสนุนในการจัดหาแหล่งเงินทุน เพื่อจัดหาทด บปก. จำนวนดังกล่าว

ดังนั้น เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุในการเดินรถ ไม่ว่าสาเหตุจะเกิดจากน้ำท่วม ทางขาด อุบัติเหตุอันเนื่องมาจากความบกพร่องของพนักงานหรืออุปกรณ์ การก่อความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ รถ บปก. เหล่านี้ จะสามารถลดระยะเวลาการกู้ภัย การช่วยเหลือผู้โดยสาร และสินค้า โดยเฉพาะวัตถุอันตรายได้ทันที อันจะส่งผลให้ลดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนและการรถไฟฯ ซึ่งจะสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคมด้านการส่งเสริมและพัฒนาให้มีความปลอดภัยในการคมนาคมและการขนส่งภายในประเทศ จึงเห็นสมควรปรับปรุงแผนการนำรถ บปก. มาใช้งานใหม่ โดยนำรถ บปก. ที่จะจัดหาใหม่จำนวน 2 คันนี้มาใช้งานที่ศูนย์ลากเลื่อนต่อไป การจัดหารถ บปก. นี้ จะใช้งบประมาณในการจัดหาทั้งสิ้น 233 ล้านบาท และงบประมาณดังกล่าวยังไม่ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี กอปรกับการรถไฟฯ ไม่มีรายได้เพียงพอที่จะนำไปจัดหารถ บปก. จึงมีความจำเป็นจะต้องได้รับการสนับสนุนงบประมาณแผ่นดินเพื่อดำเนินการต่อไป

6. แผนการดำเนินการ

- ปีงบประมาณ 2550 - 2551 : - ขออนุมัติโครงการและขอใช้งบประมาณแผ่นดินในการดำเนินงาน และจัดทำเอกสารประกวดราคา และขอรับความเห็นชอบ
- ปีงบประมาณ 2551 : - ออกประกวดราคา
- พิจารณามูลค่าประกวดราคา และขอรับความเห็นชอบและขออนุมัตินำเข้าวัสดุจากต่างประเทศ
- แจ้งตกลงซื้อและทำสัญญาซื้อขาย
- ปีงบประมาณ 2552 - 2553 : - สร้างรถ - ส่งของลงเรือ
- รับรถมาใช้งาน

รายละเอียดของแผนการดำเนินงาน ปรากฏตามตารางที่ 1

7. แผนการเงิน

7.1 เงินลงทุน

ตามแผนงานคาดว่าจะใช้เงินลงทุนทั้งสิ้น 233 ล้านบาท ดังนี้คือ.-

(หน่วย : ล้านบาท)

ค่าใช้จ่าย	ประมาณการค่าใช้จ่าย		รวม
	เงินตราต่างประเทศ	เงินบาท	
รถ บปก.	197.8	-	197.8
ค่าภาษีนำเข้าและค่าใช้จ่ายในการออกของ	-	32.2	32.2
ค่าวิศวกรตรวจ	-	3.0	3.0
รวม	197.8	35.2	233

JJ51/TT

16.8.50

7.2 ประมาณการค่าใช้จ่ายรายปี

(หน่วย : ล้านบาท)

ค่าใช้จ่าย	ปีงบประมาณ												รวม		
	2551			2552			2553			2554					
	เงินตราต่างประเทศ	เงินบาท	รวม	เงินตราต่างประเทศ	เงินบาท	รวม	เงินตราต่างประเทศ	เงินบาท	รวม	เงินตราต่างประเทศ	เงินบาท	รวม	เงินตราต่างประเทศ	เงินบาท	รวม
รถ บปก.	19.78	-	19.78	-	-	-	158.24	-	158.24	19.78	-	19.78	197.8	-	197.8
2 ค่าภาษีนำเข้าและค่าใช้จ่ายในการออกของ	-	-	-	-	-	-	-	32.2	32.2	-	-	-	-	32.2	32.2
3 ค่าวิศวกรรมตรวจ	-	-	-	-	3.0	3.0	-	-	-	-	-	-	-	3.0	3.0
รวม	19.78	-	19.78	-	3.0	3.0	158.24	32.2	190.44	19.78	-	19.78	197.8	35.2	233

JJ51/16.8.2007

7.3 แหล่งเงินทุนของแผนงาน

เนื่องจากการรถไฟฯ ไม่มีรายได้เพียงพอที่จะนำไปจัดหารถ บปก. จำนวน 2 คัน จึงขอรับความสนับสนุนในการจัดสรรงบประมาณแผ่นดินเพื่อดำเนินการตามโครงการต่อไป

8. ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ลดเวลาที่ต้องปิดการเดินรถเนื่องจากอุบัติเหตุ ทำให้สามารถเปิดการเดินรถได้เร็วขึ้น
- ไม่สูญเสียรายได้จากการเดินขบวนรถอื่น ๆ ที่อาจจะต้องยกเลิก อันเนื่องจากการปิดการเดินรถในเส้นทางที่เกิดอุบัติเหตุ
- ทำให้การรถไฟฯ ไม่เสียภาพพจน์ในการที่จะให้บริการด้วยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย
- ช่วยเหลือ เคลื่อนย้าย ผู้ประสบภัยและสินค้า โดยเฉพาะวัตถุอันตราย ออกจากที่เกิดเหตุโดยรวดเร็ว

กองโครงการและวางแผน

ศูนย์วิศวกรรมเครื่องกล

สิงหาคม 2550

JJ8(11.2)/PS

សេចក្តីសង្ខេប —

JJ29/PS/16.8.50

สรุปสถิติเหตุอันตราย ปี 2550

เดือน ลักษณะเหตุอันตราย	มกราคม			กุมภาพันธ์			มีนาคม			เมษายน			พฤษภาคม			มิถุนายน			กรกฎาคม			สิงหาคม			กันยายน			ตุลาคม			พฤศจิกายน			ธันวาคม			รวมทั้งหมด		
	ครั้ง	เจ็บ	ตาย	ครั้ง	เจ็บ	ตาย	ครั้ง	เจ็บ	ตาย	ครั้ง	เจ็บ	ตาย	ครั้ง	เจ็บ	ตาย	ครั้ง	เจ็บ	ตาย	ครั้ง	เจ็บ	ตาย	ครั้ง	เจ็บ	ตาย	ครั้ง	เจ็บ	ตาย	ครั้ง	เจ็บ	ตาย	ครั้ง	เจ็บ	ตาย	ครั้ง	เจ็บ	ตาย			
1. ขบวนการรถราง																																							
1.1 ในย่านสถานี	3	70	3	2	0	0	4	0	0	8	0	0	5	0	0	1	0	0	8	0	0	7	0	0										38	70	3			
1.2 ระหว่างสถานี	0	0	0	2	0	2	1	0	0	1	0	0	4	0	0	2	0	0	3	0	0	5	1	1										18	1	3			
2. ขบวนการชน/ทับคน																																							
2.1 ในย่านสถานี	9	5	4	3	0	3	2	1	1	3	1	2	0	0	0	2	0	2	2	1	1	0	0	0										21	8	13			
2.2 ระหว่างสถานี	1	0	1	6	3	3	6	1	5	10	1	9	4	0	4	6	1	5	6	4	3	9	6	3										48	16	33			
3. ขบวนการชนยานพาหนะ																																							
3.1 ในย่านสถานี	1	1	0	1	1	0	2	1	1	1	7	0	1	0	1	0	0	0	1	1	0	1	0	2										8	11	4			
3.2 ระหว่างสถานี	11	5	5	9	15	3	11	7	4	8	10	2	8	4	2	9	5	1	9	4	1	18	18	6										83	68	24			
4. คนตกรถ/กระโดดลงขบวนรถ																																							
4.1 ในย่านสถานี	1	1	0	1	0	1	1	1	0	5	5	1	1	1	0	2	0	2	2	4	1	0	0	0										13	12	5			
4.2 ระหว่างสถานี	4	2	2	0	0	0	1	0	1	7	6	1	1	0	1	3	3	0	0	0	0	2	2	0										18	13	5			
5. เหตุอันตรายอื่น ๆ																																							
5.1 การกระทำของคนร้าย	5	0	0	7	4	1	9	4	0	2	0	0	2	0	0	12	0	0	2	0	1	4	3	3										43	11	5			
5.2 อุปกรณ์รางชำรุด	9	0	0	2	0	0	2	0	0	2	0	0	6	0	0	2	0	0	6	0	0	4	0	0										33	0	0			
5.3 ชนสัตว์	0	0	0	2	0	0	6	0	0	7	0	0	5	0	0	5	0	0	2	0	0	1	0	0										28	0	0			
5.4 ฝนตกทางขาด	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0										7	0	0			
รวม	45	84	15	36	23	13	45	15	12	54	30	15	39	5	8	44	9	10	42	14	7	53	30	15										358	210	95			



ที่ คค 0207/ 8586

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ 10100

/8 ตุลาคม 2550

เรื่อง โครงการจัดการรถโบกี้ปั่นจั่นขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน จำนวน 2 คัน
ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. รายละเอียดโครงการจัดการรถโบกี้ปั่นจั่น ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน จำนวน 2 คัน
2. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค (ปคร) 0207/218 ลงวันที่ 17 ตุลาคม 2550

1. เรื่องที่เสนอ

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้นำเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี
อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดการรถโบกี้ปั่นจั่น ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน จำนวน 2 คัน
วงเงิน 233 ล้านบาท โดยใช้จ่ายจากเงินงบประมาณแผ่นดิน ซึ่งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย
ได้ให้ความเห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ 12 เมษายน 2550

2. ข้อเท็จจริงประกอบการพิจารณา

2.1 รถโบกี้ปั่นจั่นของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่มีใช้อยู่ในปัจจุบันสำหรับดำเนินงาน
เมื่อเกิดอุบัติเหตุประจำอยู่ในจุดต่าง ๆ ทั่วประเทศ 8 คัน แต่สามารถใช้งานได้จริง 7 คัน ประกอบด้วย

(1) รถโบกี้ปั่นจั่นที่ใช้ต้นกำลังไอน้ำ 3 คัน สามารถยกน้ำหนักได้ 35 ตัน ปัจจุบัน
มีรถจอดประจำอยู่ที่แขวงรถจักรหาดใหญ่ ชุมพร และนครราชสีมา และมีอายุการใช้งานจนถึงปัจจุบัน 51 ปี
เป็นรถโบกี้ปั่นจั่นรุ่นเก่าที่มีการดำเนินงานที่ล่าช้าและบริษัทผู้ผลิตจะยกเลิกการผลิตแล้ว

(2) รถโบกี้ปั่นจั่นที่ใช้ต้นกำลังดีเซล 5 คัน แต่สามารถใช้งานได้ 4 คัน (อีก 1 คัน
อยู่ระหว่างรอการซ่อมบำรุงอยู่ที่บางซื่อ) สามารถยกน้ำหนักได้ 35,50 ตัน และ 60 ตัน ปัจจุบันมีรถจอดประจำ
อยู่ที่แขวงรถจักรอุดรดิตถ์ บางซื่อทุ่งสง โรงงานมักกะสัน มีอายุการใช้งานประมาณ 14-49 ปี

(3) การจัดการรถโบกี้ปั่นจั่น ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน จำนวน 2 คัน
มีวัตถุประสงค์ เพื่อทดแทนรถโบกี้ปั่นจั่นที่มีอายุการใช้งานเกินกว่า 75 ปี และเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน
ด้านเหตุอันตรายและความปลอดภัยในการเดินรถ

/ลำดับ...

ลำดับ	หมายเลข	ใช้การที่แขวง	ยกน้ำหนักได้ (ตัน)	ต้นกำลัง	ความเร็ว (กม./ชม.)	พ.ศ. ที่เริ่ม ดำเนินการ	อายุใช้การ ถึงปี 2548
*	21	-	25	ไอน้ำ	50	2466	83
	22	โรงงานมักกะสัน	25	ไอน้ำ	50	2472	77
	23	-	25	ไอน้ำ	50	2473	76
	24	-	25	ไอน้ำ	50	2474	75
	25	-	25	ไอน้ำ	50	2474	75
1	31	รถจักรหัดใหญ่	35	ไอน้ำ	55	2498	51
2	32	รถพ่วงชุมพร	35	ไอน้ำ	55	2498	51
3	33	รถจักรนครราชสีมา	35	ไอน้ำ	55	2498	51
4	1	รถจักรอุตรดิตถ์	35	ดีเซล	55	2500	49
5	34	รถสินค้าบางซื่อ	50	ดีเซล	60	2519	30
6 **	35	โรงงานมักกะสัน	50	ดีเซล	60	2519	30
7	36	รถจักรทุ่งสง	60	ดีเซล	70	2535	14
8	37	งานรถจักรบางซื่อ	60	ดีเซล	70	2535	14

* = (รถโบกี้ปั่นจั่นกลหมายเลข 21,23,24 และ 25 เป็นรถที่ใช้ไอน้ำเป็นต้นกำลัง ความเร็ว 50 กม./ชม. มีอายุการใช้งานถึงปี 48=83,76,75 และ 75 ปี ตามลำดับ ได้ตัดบัญชีเลิกใช้การไปเมื่อปี 2540 แล้ว สำหรับหมายเลข 22 อยู่ในระหว่างรอตัดบัญชี)

** = รถโบกี้ปั่นจั่นกลหมายเลข 35 ชำรุด รอการซ่อมบำรุงอยู่ที่บางซื่อ

2.2 สถิติการเกิดอุบัติเหตุ

สถิติการเกิดอุบัติเหตุของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2545 ถึง พ.ศ. 2549 มีอุบัติเหตุทางรถไฟเฉลี่ย 575 ครั้ง โดยเป็นอุบัติเหตุที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ตลอดจนความเสียหายด้านเศรษฐกิจเมื่อขบวนรถตกรางประมาณ 100 ครั้งต่อปี และอุบัติเหตุรถไฟชนยานพาหนะอื่นเฉลี่ย 200 ครั้งต่อปี สำหรับกรณีการเกิดอุบัติเหตุที่ทำให้รถไฟตกรางนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย จะต้องเร่งรัดดำเนินการซ่อมบำรุงรักษารางเพื่อให้สามารถเปิดเดินรถได้เร็วที่สุด โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย จะมีเจ้าหน้าที่และรถปั่นจั่นกลยกน้ำหนักเข้าไปตรวจสอบประเมินสถานการณ์และดำเนินการกู้ภัยในที่เกิดเหตุ เพื่อให้การช่วยเหลือผู้โดยสารและกู้สถานการณ์ให้สามารถเดินรถได้เป็นปกติ ซึ่งบางครั้งอาจต้องจ้างรถปั่นจั่นกลของเอกชนเข้าร่วมดำเนินการด้วย เพื่อให้เกิดความรวดเร็ว แต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสภาพพื้นที่ที่จะเอื้ออำนวยให้รถปั่นจั่นกลของเอกชนจะสามารถปฏิบัติการได้หรือไม่ เนื่องจากรถปั่นจั่นกลของเอกชนไม่สามารถวิ่งบนรางรถไฟได้และต้องเป็นพื้นที่ที่มีไหล่ทางเพียงพอให้รถปั่นจั่นกลของเอกชนสามารถเข้าพื้นที่ได้ ซึ่งมีรายละเอียดพอสรุปได้ ดังนี้

ลักษณะ เหตุอันตราย	ปี 2545			ปี 2546			ปี 2547			ปี 2548			ปี 2549		
	ครั้ง	บาดเจ็บ	ตาย	ครั้ง	บาดเจ็บ	ตาย	ครั้ง	บาดเจ็บ	ตาย	ครั้ง	บาดเจ็บ	ตาย	ครั้ง	บาดเจ็บ	ตาย
1. ขบวนรถชนกัน	-	-	-	1	44	5	-	-	-	1	2	-	1	2	-
2. ขบวนรถตกราง	88	14	3	99	4	-	105	35	1	110	59	5	66	87	14
3. ขบวนรถชนยานพาหนะอื่น	200	73	53	191	94	42	201	188	54	202	133	60	105	64	31
4. ขบวนรถชนคน	147	58	90	134	54	80	142	50	93	147	50	109	104	47	58
5. ผู้โดยสารพลัดตกขบวนรถ	51	47	4	54	45	9	54	50	5	67	51	16	34	30	5
6. ขบวนรถชนสัตว์	111	-	-	134	-	-	162	-	-	192	-	-	133	-	-
7. น้ำท่วมทางรถไฟ (ทางขาด)	34	-	-	16	-	-	19	-	-	69	-	-	32	-	-
8. คนร้ายลอบวางระเบิด, ลอบยิง	1	2	-	-	-	-	4	-	-	17	35	5	11	3	6
รวม	632	194	150	629	241	136	687	323	153	805	330	195	486	233	114

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1

/ความเห็น...

3. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว มีความเห็นดังนี้

3.1 ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยต้องรับผิดชอบการรถไฟทั่วประเทศถึง 4,421 กิโลเมตร แต่มีรถโบกี้ปั่นจั่นกลยคนน้ำหนักใช้งานอยู่จำนวน 8 คัน สามารถใช้งานได้จริง 7 คัน โดยมีอายุการใช้งานของรถประมาณ 14-51 ปี ซึ่งเป็นการใช้งานที่เกินสภาพของตัวรถ ทำให้การปฏิบัติงานกักยให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยและยกรถเมื่อเกิดอุบัติเหตุรถไฟตกรางเป็นไปด้วยความล่าช้า ต้องปิดการเดินรถโดยสารและสินค้า การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงมีความจำเป็นต้องจัดหารถโบกี้ปั่นจั่นกลที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสมกับสภาพการใช้งานของไหล่ทางบริเวณพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุ

3.2 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้เคยมีความเห็น เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2544 สำหรับแผนงานจัดหารถโบกี้ปั่นจั่นกล ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน และแผนงานปรับปรุงประสิทธิภาพการซ่อมบำรุง ฝ่ายช่างกล ว่ามีลักษณะเป็นการลงทุนเพื่อดำเนินการปกติหรืองานประจำ จึงเห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาใช้เงินรายได้หรือขอรับการสนับสนุนจากงบประมาณแผ่นดินตามความเหมาะสมต่อไป แต่เนื่องจากปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยมีผลการดำเนินงานที่ผ่านมาประสบปัญหาการขาดทุนอย่างต่อเนื่อง ซึ่งส่งผลให้การรถไฟแห่งประเทศไทยขาดสภาพคล่องทางการเงิน จึงไม่มีรายได้เพียงพอที่จะนำมาใช้จ่ายในการจัดซื้อรถยกโบกี้ปั่นจั่นกลใหม่ได้เอง นอกจากนี้ การจัดหารถยกโบกี้ปั่นจั่นดังกล่าว มิได้มีวัตถุประสงค์เพื่อหารายได้ในเชิงพาณิชย์ แต่เป็นการดำเนินงานเพื่อประโยชน์ของรัฐและประชาชนด้านความปลอดภัย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการเดินรถไฟ ดังนั้น จึงจำเป็นที่รัฐจะต้องให้การสนับสนุนด้านการเงิน เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถจัดหารถโบกี้ปั่นจั่นกล ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน จำนวน 2 คัน วงเงิน 233 ล้านบาท ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอ เพื่อเป็นการสนับสนุนการดำเนินงานตามภารกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาระบบการจัดการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า (Logistics) ทางรถไฟตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2550 มาตรา 84 (12) ที่กำหนดให้รัฐต้องให้การส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งทางราง

กระทรวงคมนาคมจึงเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการจัดหารถโบกี้ปั่นจั่นกล ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน จำนวน 2 คัน วงเงิน 233 ล้านบาท โดยใช้จ่ายจากงบประมาณแผ่นดิน ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอ รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 2

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไปด้วย
จักขอขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายปิยะพันธ์ จัมปาสุต)

รองปลัดกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

กองแผนงาน

โทร. 0 2283 3081

โทรสาร. 0 2281 4191

หัวหน้ากลุ่มภารกิจระบบรางและโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง

อำนาจศักดิ์



(นางสุกัญญา หลั่งน้ำทิพย์)
เจ้าหน้าที่บริหารงานธุรการ 6



ที่ คค 0207/ ๕5๘๗

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ 10100

/8 ตุลาคม 2550

เรื่อง โครงการจัดการรถโบกี้ปั่นจั่นกลขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน จำนวน 2 คัน
ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. รายละเอียดโครงการจัดการรถโบกี้ปั่นจั่นกล ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน จำนวน 2 คัน
2. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค (ปคร) 0207/218 ลงวันที่ 17 ตุลาคม 2550

1. เรื่องที่เสนอ

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้นำเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดการรถโบกี้ปั่นจั่นกล ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน จำนวน 2 คัน วงเงิน 233 ล้านบาท โดยใช้จ่ายจากเงินงบประมาณแผ่นดิน ซึ่งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ให้ความเห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ 12 เมษายน 2550

2. ข้อเท็จจริงประกอบการพิจารณา

2.1 รถโบกี้ปั่นจั่นกลของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่มีใช้อยู่ในปัจจุบันสำหรับดำเนินงาน เมื่อเกิดอุบัติเหตุประจำอยู่ในจุดต่าง ๆ ทั่วประเทศ 8 คัน แต่สามารถใช้งานได้จริง 7 คัน ประกอบด้วย

(1) รถโบกี้ปั่นจั่นกลที่ใช้ต้นกำลังไอน้ำ 3 คัน สามารถยกน้ำหนักได้ 35 ตัน ปัจจุบัน มีรถจอดประจำอยู่ที่แขวงรถจักรหาดใหญ่ ชุมพร และนครราชสีมา และมีอายุการใช้งานจนถึงปัจจุบัน 51 ปี เป็นรถโบกี้ปั่นจั่นกลรุ่นเก่าที่มีการดำเนินงานที่ล่าช้าและบริษัทผู้ผลิตจะยกเลิกการผลิตแล้ว

(2) รถโบกี้ปั่นจั่นกลที่ใช้ต้นกำลังดีเซล 5 คัน แต่สามารถใช้งานได้ 4 คัน (อีก 1 คัน อยู่ระหว่างรอการซ่อมบำรุงอยู่ที่บางซื่อ) สามารถยกน้ำหนักได้ 35,50 ตัน และ 60 ตัน ปัจจุบันมีรถจอดประจำ อยู่ที่แขวงรถจักรอุดรดิตถ์ บางซื่อ ท่งสง โรงงานมักกะสัน มีอายุการใช้งานประมาณ 14-49 ปี

(3) การจัดการรถโบกี้ปั่นจั่นกล ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน จำนวน 2 คัน มีวัตถุประสงค์ เพื่อทดแทนรถโบกี้ปั่นจั่นกลที่มีอายุการใช้งานเกินกว่า 75 ปี และเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน ด้านเหตุอันตรายและความปลอดภัยในการเดินรถ

/ลำดับ...

ลำดับ	หมายเลข	ใช้การที่แขวง	ยกน้ำหนักได้ (ตัน)	ต้นกำลัง	ความเร็ว (กม./ชม.)	พ.ศ. ที่เริ่ม ดำเนินการ	อายุใช้การ ถึงปี 2548
*	21	-	25	ไอน้ำ	50	2466	83
	22	โรงงานมักกะสัน	25	ไอน้ำ	50	2472	77
	23	-	25	ไอน้ำ	50	2473	76
	24	-	25	ไอน้ำ	50	2474	75
	25	-	25	ไอน้ำ	50	2474	75
1	31	รถจักรหัดใหญ่	35	ไอน้ำ	55	2498	51
2	32	รถพ่วงขุมพร	35	ไอน้ำ	55	2498	51
3	33	รถจักรนครราชสีมา	35	ไอน้ำ	55	2498	51
4	1	รถจักรอุตรดิตถ์	35	ดีเซล	55	2500	49
5	34	รถสินค้าบางซื่อ	50	ดีเซล	60	2519	30
6 **	35	โรงงานมักกะสัน	50	ดีเซล	60	2519	30
7	36	รถจักรทุ่งสง	60	ดีเซล	70	2535	14
8	37	งานรถจักรบางซื่อ	60	ดีเซล	70	2535	14

* = (รถโบกี้ปั้นจั่นกลหมายเลข 21,23,24 และ 25 เป็นรถที่ใช้ไอน้ำเป็นต้นกำลัง ความเร็ว 50 กม./ชม. มีอายุการใช้งานถึงปี 48 = 83,76,75 และ 75 ปี ตามลำดับ ได้ตัดบัญชีเลิกใช้การไปเมื่อปี 2540 แล้ว สำหรับหมายเลข 22 อยู่ในระหว่างรอตัดบัญชี)

** = รถโบกี้ปั้นจั่นกลหมายเลข 35 ชำรุด รอการซ่อมบำรุงอยู่ที่บางซื่อ

2.2 สถิติการเกิดอุบัติเหตุ

สถิติการเกิดอุบัติเหตุของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2545 ถึง พ.ศ. 2549 มีอุบัติเหตุทางรถไฟเฉลี่ย 575 ครั้ง โดยเป็นอุบัติเหตุที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ตลอดจนความเสียหายด้านเศรษฐกิจเมื่อขบวนรถตกรางประมาณ 100 ครั้งต่อปี และอุบัติเหตุรถไฟชนยานพาหนะอื่นเฉลี่ย 200 ครั้งต่อปี สำหรับกรณีการเกิดอุบัติเหตุที่ทำให้รถไฟตกกรมนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย จะต้องเร่งรัดดำเนินการซ่อมบำรุงรักษารางเพื่อให้สามารถเปิดเดินรถได้เร็วที่สุด โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย จะมีเจ้าหน้าที่และรถปั้นจั่นกลยกน้ำหนักเข้าไปตรวจสอบประเมินสถานการณ์และดำเนินการกู้ภัยในที่เกิดเหตุ เพื่อให้การช่วยเหลือผู้โดยสารและกู้สถานการณ์ให้สามารถเดินรถได้เป็นปกติ ซึ่งบางครั้งอาจต้องจ้างรถปั้นจั่นกลของเอกชนเข้าร่วมดำเนินการด้วย เพื่อให้เกิดความรวดเร็ว แต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสภาพพื้นที่ที่จะเอื้ออำนวยให้รถปั้นจั่นกลของเอกชนจะสามารถปฏิบัติการได้หรือไม่ เนื่องจากรถปั้นจั่นกลของเอกชนไม่สามารถวิ่งบนรฟทได้และต้องเป็นพื้นที่ที่มีไหล่ทางเพียงพอให้รถปั้นจั่นกลของเอกชนสามารถเข้าพื้นที่ได้ ซึ่งมีรายละเอียดพอสรุปได้ ดังนี้

ลักษณะ เหตุอันตราย	ปี 2545			ปี 2546			ปี 2547			ปี 2548			ปี 2549		
	ครั้ง	บาดเจ็บ	ตาย	ครั้ง	บาดเจ็บ	ตาย	ครั้ง	บาดเจ็บ	ตาย	ครั้ง	บาดเจ็บ	ตาย	ครั้ง	บาดเจ็บ	ตาย
1. ขบวนรถชนกัน	-	-	-	1	44	5	-	-	-	1	2	-	1	2	-
2. ขบวนรถตกราง	88	14	3	99	4	-	105	35	1	110	59	5	66	87	14
3. ขบวนรถชนยานพาหนะอื่น	200	73	53	191	94	42	201	188	54	202	133	60	105	64	31
4. ขบวนรถชนคน	147	58	90	134	54	80	142	50	93	147	50	109	104	47	58
5. ผู้โดยสารพลัดตกขบวนรถ	51	47	4	54	45	9	54	50	5	67	51	16	34	30	5
6. ขบวนรถชนสัตว์	111	-	-	134	-	-	162	-	-	192	-	-	133	-	-
7. น้ำท่วมทางรถไฟ (ทางขาด)	34	-	-	16	-	-	19	-	-	69	-	-	32	-	-
8. คนร้ายลอบวางระเบิด, ลอบยิง	1	2	-	-	-	-	4	-	-	17	35	5	11	3	6
รวม	632	194	150	629	241	136	687	323	153	805	330	195	486	233	114

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1

/ความเห็น...

3. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว มีความเห็นดังนี้

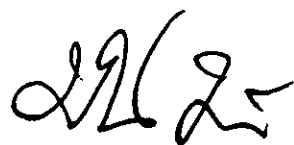
3.1 ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยต้องรับผิดชอบรางรถไฟทั่วประเทศถึง 4,421 กิโลเมตร แต่มีรถโบกี้ปั่นจั่นกลย่น้ำหนักใช้งานอยู่จำนวน 8 คัน สามารถใช้งานได้จริง 7 คัน โดยมีอายุการใช้งานของรถประมาณ 14-51 ปี ซึ่งเป็นการใช้งานที่เกินสภาพของตัวรถ ทำให้การปฏิบัติงานกักยให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยและยกรถเมื่อเกิดอุบัติเหตุรถไฟตกรางเป็นไปด้วยความล่าช้า ต้องปิดการเดินรถโดยสารและสินค้า การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงมีความจำเป็นต้องจัดหารถโบกี้ปั่นจั่นกลที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสมกับสภาพการใช้งานของโหล่งทางบริเวณพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุ

3.2 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้เคยมีความเห็น เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2544 สำหรับแผนงานจัดหารถโบกี้ปั่นจั่นกล ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน และแผนงานปรับปรุงประสิทธิภาพการซ่อมบำรุง ฝ่ายช่างกล ว่ามีลักษณะเป็นการลงทุนเพื่อดำเนินการปกติหรืองานประจำ จึงเห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาใช้เงินรายได้หรือขอรับการสนับสนุนจากงบประมาณแผ่นดินตามความเหมาะสมต่อไป แต่เนื่องจากปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยมีผลการดำเนินงานที่ผ่านมาประสบปัญหาการขาดทุนอย่างต่อเนื่อง ซึ่งส่งผลให้การรถไฟแห่งประเทศไทยขาดสภาพคล่องทางการเงิน จึงไม่มีรายได้เพียงพอที่จะนำมาใช้จ่ายในการจัดซื้อรถยกโบกี้ปั่นจั่นกลใหม่ได้เอง นอกจากนี้ การจัดหารถยกโบกี้ปั่นจั่นดังกล่าว มิได้มีวัตถุประสงค์เพื่อหารายได้ในเชิงพาณิชย์ แต่เป็นการดำเนินงานเพื่อประโยชน์ของรัฐและประชาชนด้านความปลอดภัย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการเดินรถไฟ ดังนั้น จึงจำเป็นที่รัฐจะต้องให้การสนับสนุนด้านการเงิน เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถจัดหารถโบกี้ปั่นจั่นกล ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน จำนวน 2 คัน วงเงิน 233 ล้านบาท ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอ เพื่อเป็นการสนับสนุนการดำเนินงานตามภารกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาระบบการจัดการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า (Logistics) ทางรถไฟตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2550 มาตรา 84 (12) ที่กำหนดให้รัฐต้องให้การส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งทางราง

กระทรวงคมนาคมจึงเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการจัดหารถโบกี้ปั่นจั่นกล ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน จำนวน 2 คัน วงเงิน 233 ล้านบาท โดยใช้จ่ายจากงบประมาณแผ่นดิน ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอ รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 2

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไปด้วย
จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายปิยะพันธ์ จันปาสุด)

รองปลัดกระทรวงคมนาคม

หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง

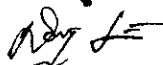
สำนักงานปลัดกระทรวง

กองแผนงาน

โทร. 0 2283 3081

โทรสาร. 0 2281 4191

ดำรงศักดิ์



(นางสุกัญญา ท้องแก้วทิพย์)
เจ้าพนักงานบริหารงานธุรการ 6