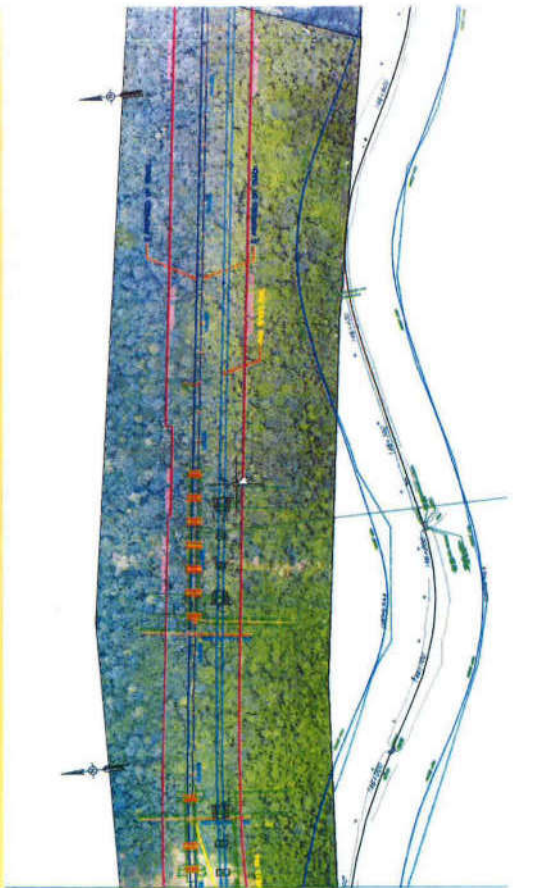
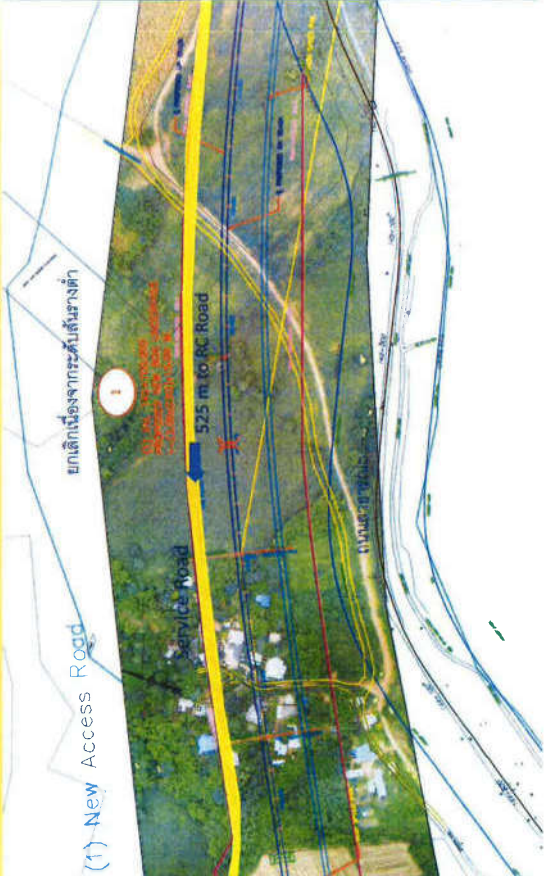
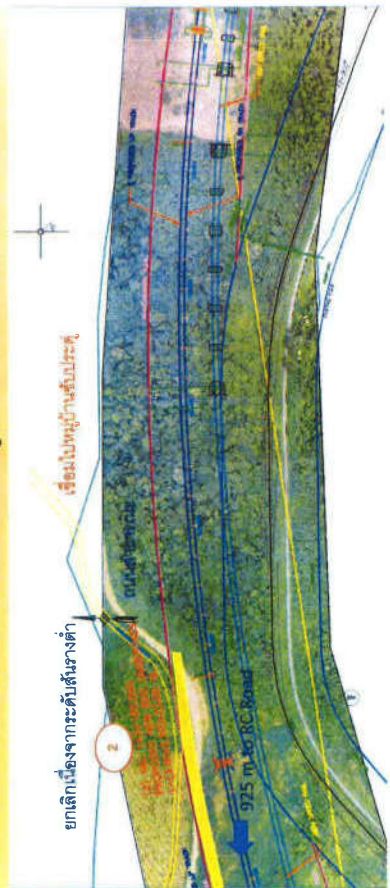
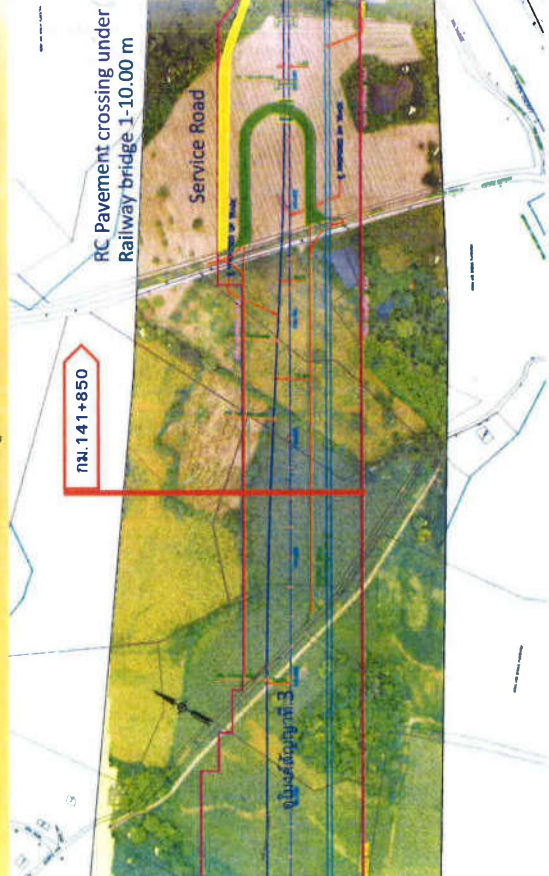
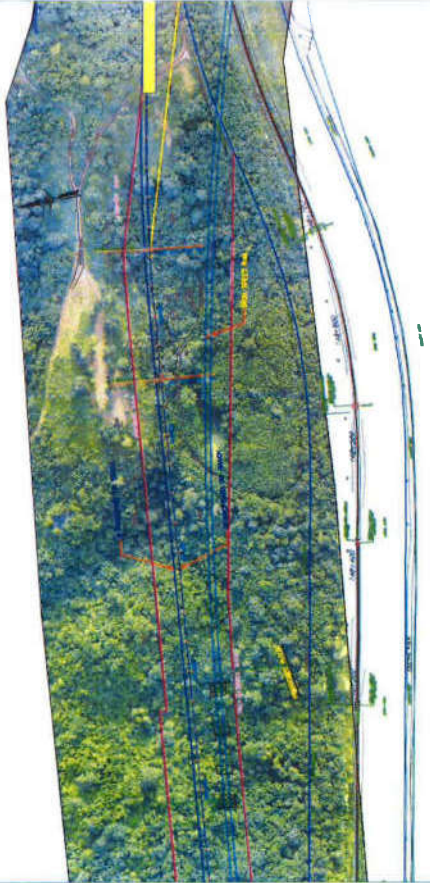


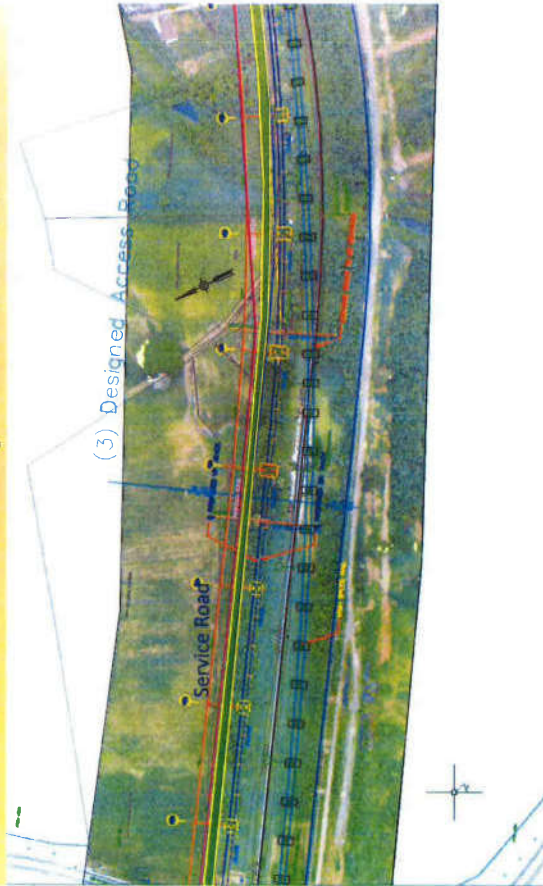
เอกสารที่ 2-28

**ตัวอย่างเอกสารการดำเนินงานเกี่ยวกับทางข้าม/ทางลอด
และถนนบริการ**





ยกเลิกเนื่องจากระดับชั้นต่ำ

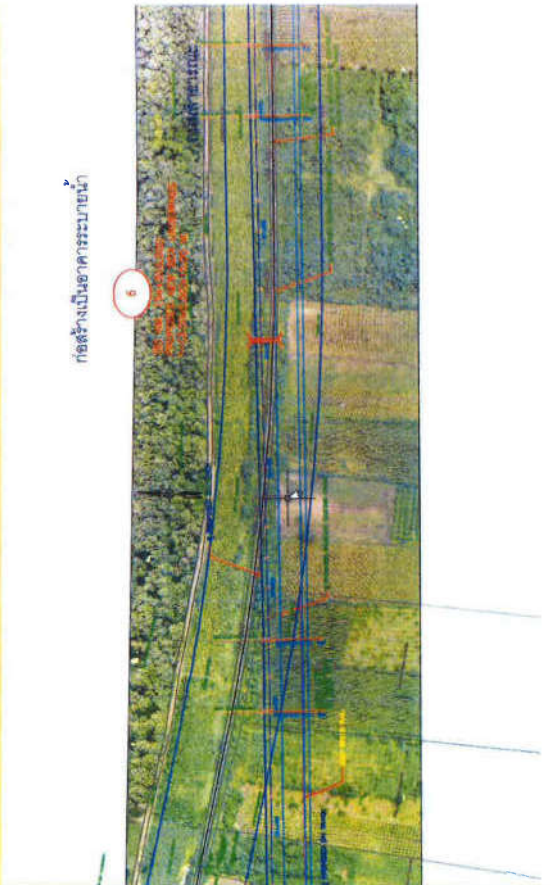




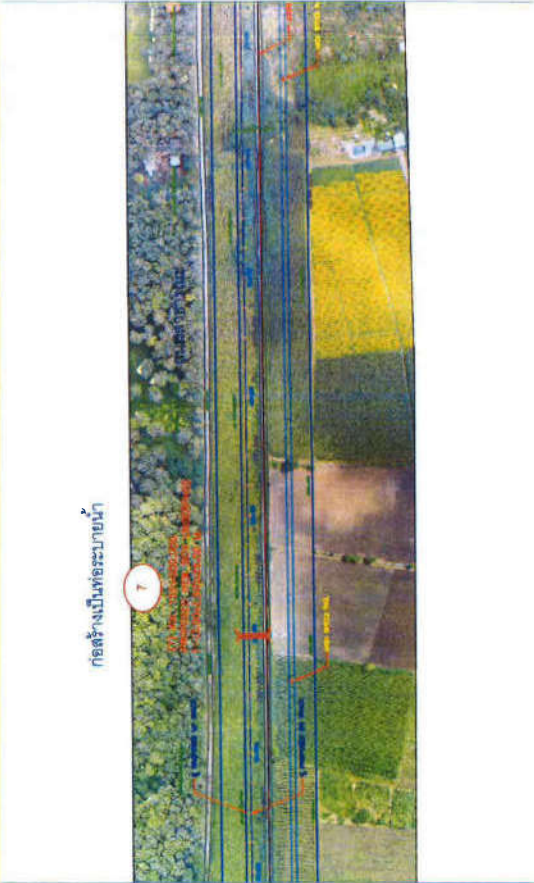
แปลนแสดงเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ในช่วง Km. 153+325-Km.154+050



แปลนแสดงเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ในช่วง Km. 154+050-Km.154+800



แปลนแสดงเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ในช่วง กม. 54+800-กม. 59+535



แปลนแสดงเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ในช่วง Km155+535- Km156+275



โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมวกะเบ - ชุมทางถนนจิระ
สัญญาที่ 1 ช่วงมวกะเบ - คลองขนานจิตร
แปลนแสดงเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ในช่วง Km. 156+275-Km. 157+025



ยกเลิกเนื่องจากระดับสันรางต่ำ

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมวกะเบ - ชุมทางถนนจิระ
สัญญาที่ 1 ช่วงมวกะเบ - คลองขนานจิตร
แปลนแสดงเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ในช่วง Km. 157+765-Km. 158+485

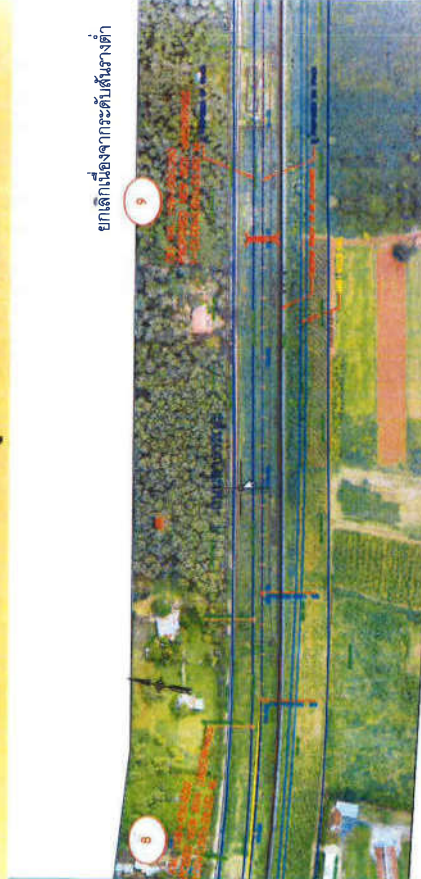


โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมวกะเบ - ชุมทางถนนจิระ
สัญญาที่ 1 ช่วงมวกะเบ - คลองขนานจิตร
แปลนแสดงเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ในช่วง Km. 57+ 025 Km 57+765



ยกเลิกเนื่องจากระดับสันรางต่ำ

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมวกะเบ - ชุมทางถนนจิระ
สัญญาที่ 1 ช่วงมวกะเบ - คลองขนานจิตร
แปลนแสดงเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ในช่วง Km. 158+485-Km. 159+200

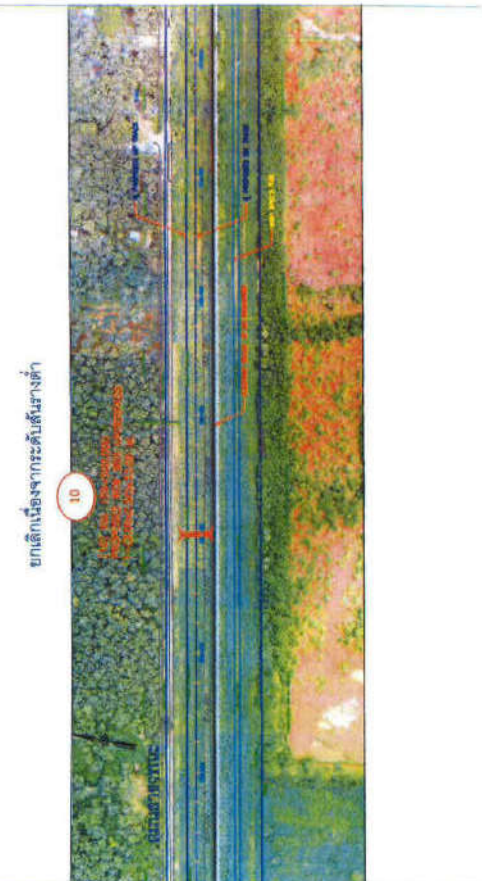


โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ
สัญญาที่ 1 ช่วงมาบะเภา - คลองขนานจิตร WE 1161
แปลนแสดงเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ในช่วง Km. 160+685-Km. 161+425



สถานีรถไฟปางโคก

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ
สัญญาที่ 1 ช่วงมาบะเภา - คลองขนานจิตร WE 1161
แปลนแสดงเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ในช่วง Km. 159+200- Km. 159+950

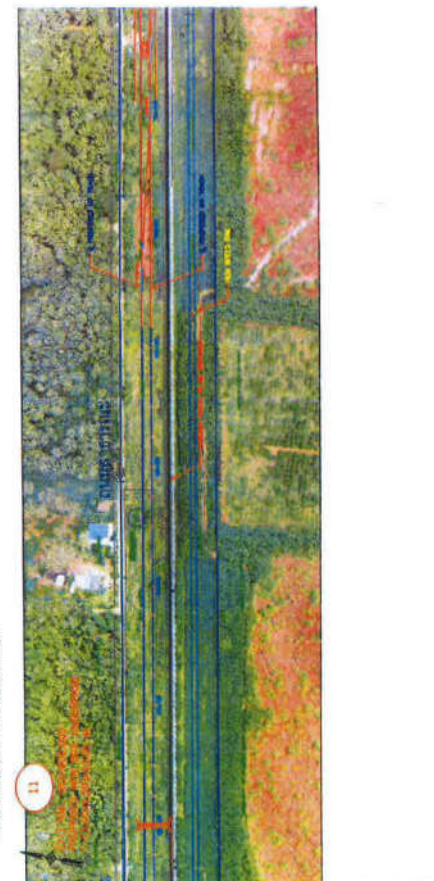


ขบวนรถไฟ

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ
สัญญาที่ 1 ช่วงมาบะเภา - คลองขนานจิตร WE 1161
แปลนแสดงเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ในช่วง Km. 161+425-Km. 162+150

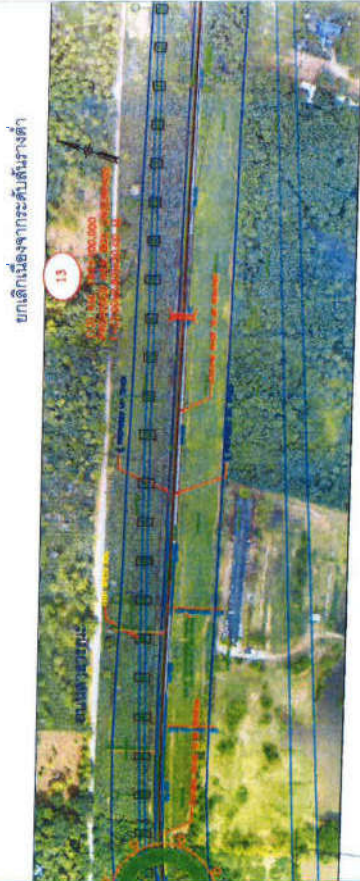


โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ
สัญญาที่ 1 ช่วงมาบะเภา - คลองขนานจิตร WE 1161
แปลนแสดงเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ในช่วง Km. 159+950-Km. 160+685



ขบวนรถไฟ

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ
สัญญาที่ 1 ช่วงมาบะเภา - คลองขนานจิตร
แปลนแสดงเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ในช่วง Km. 163+525-Km.164+365

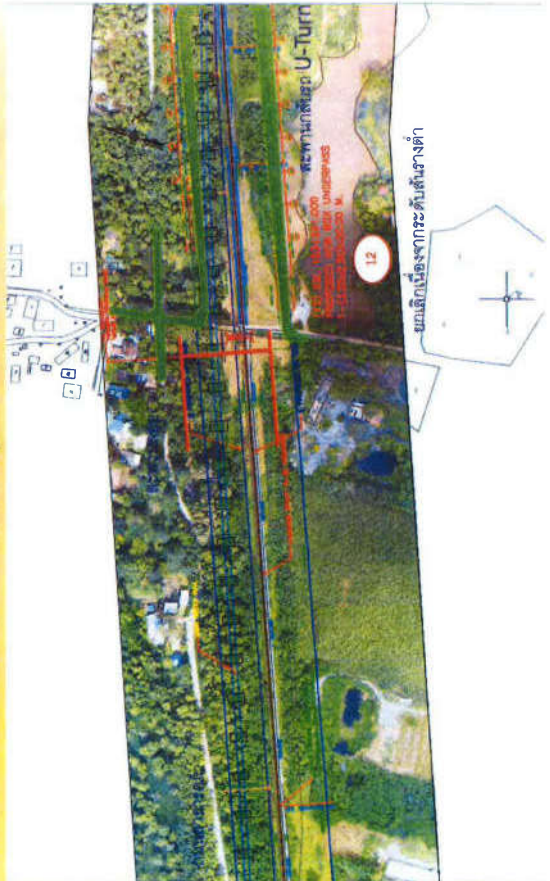


ยกเลิกเนื่องจากระดับสร้างต่ำ

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ
สัญญาที่ 1 ช่วงมาบะเภา - คลองขนานจิตร
แปลนแสดงเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ในช่วง Km. 162+150-Km.162+900



โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ
สัญญาที่ 1 ช่วงมาบะเภา - คลองขนานจิตร
แปลนแสดงเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ในช่วง Km. 162+900-Km.163+525



ยกเลิกเนื่องจากระดับสร้างต่ำ

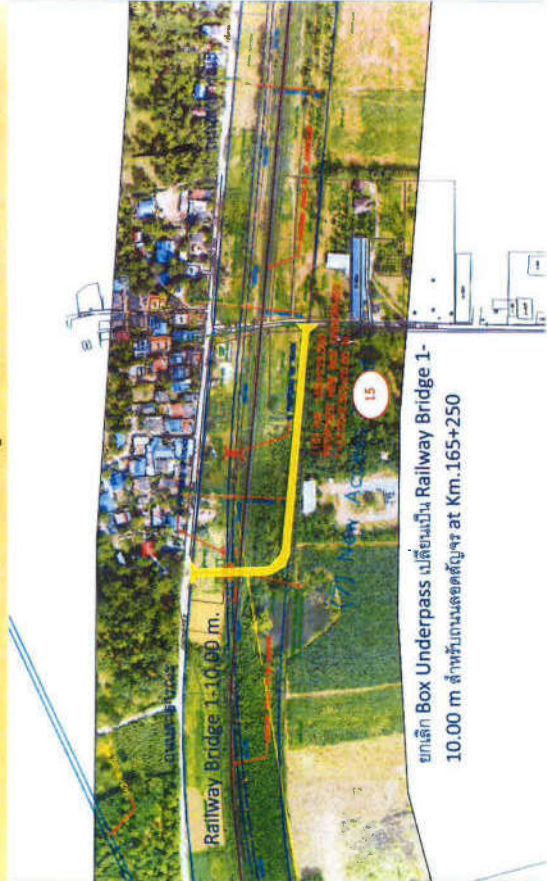
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ
สัญญาที่ 1 ช่วงมาบะเภา - คลองขนานจิตร
แปลนแสดงเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ในช่วง Km. 164+365-Km.165+075



ยกเลิกเนื่องจากระดับสร้างต่ำ

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ
สัญญาที่ 1 ช่วงมาบะเภา - คลองขนานจิตร

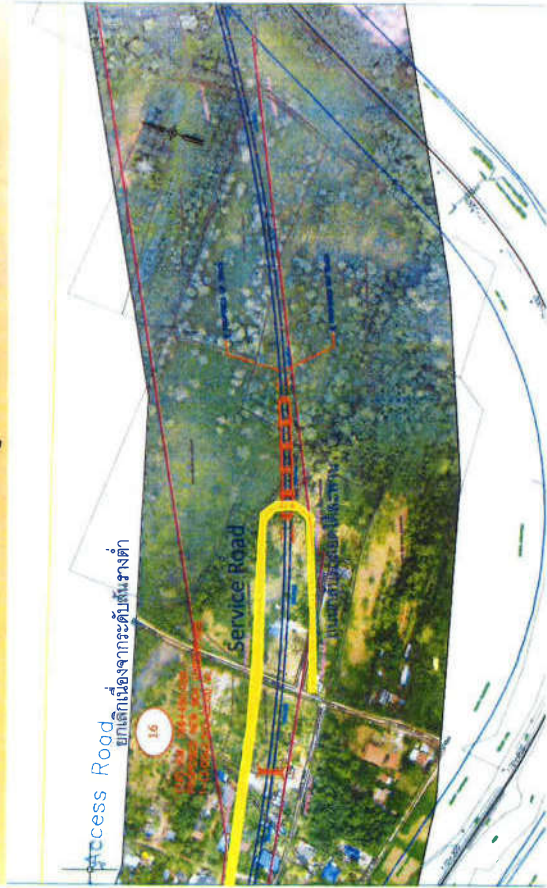
แปลนแสดงเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ในช่วง Km. 164+075-Km. 164+725



37

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ
สัญญาที่ 1 ช่วงมาบะเภา - คลองขนานจิตร

แปลนแสดงเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ในช่วง Km166+450- Km167+100



39

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ
สัญญาที่ 1 ช่วงมาบะเภา - คลองขนานจิตร

แปลนแสดงเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ในช่วง Km165+725- Km166+450



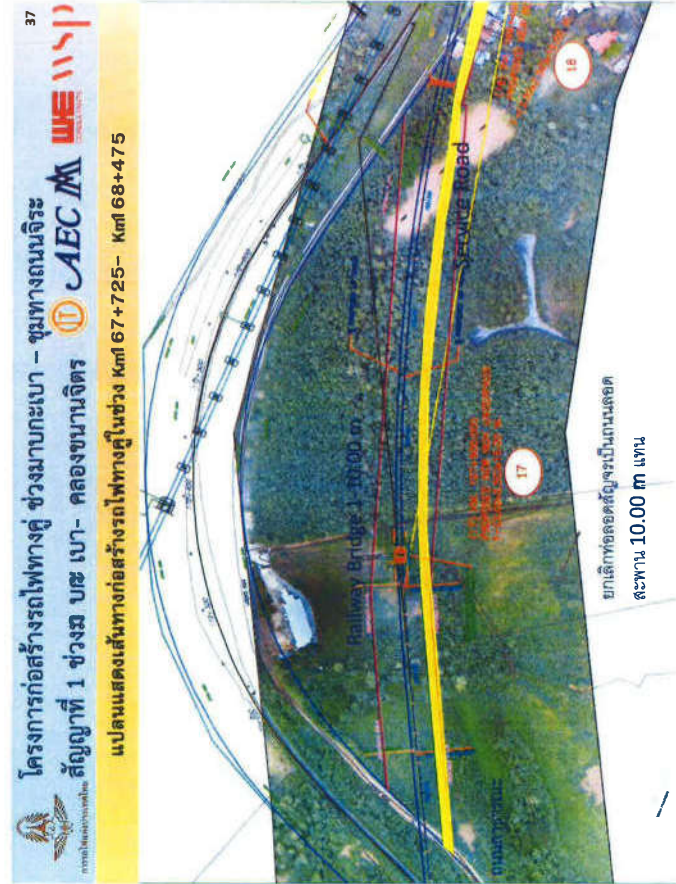
38

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ
สัญญาที่ 1 ช่วงมาบะเภา - คลองขนานจิตร

แปลนแสดงเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ในช่วง Km. 167+100-Km.167+725



40



41.



43



42



44



45



47



46



48



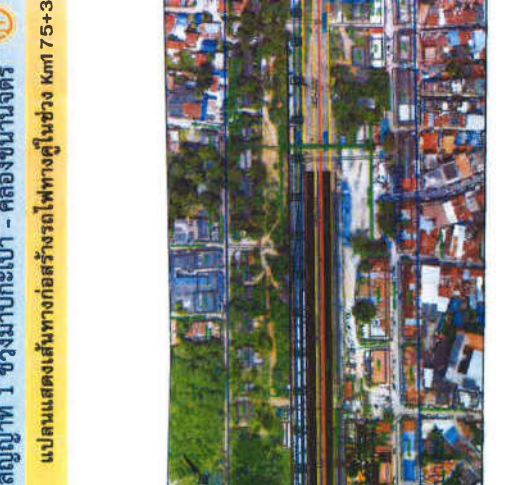
กรมทรัพยากรธรรมชาติและ
สิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพาด - ชุมทางถนนจิระ
สัญญาที่ 1 ช่วงมาบตาพาด - คลองขนานจิระ



W&P

แปลนแสดงเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ในช่วง กมที่ 75+350- กมที่ 76+050



[illegible]



53



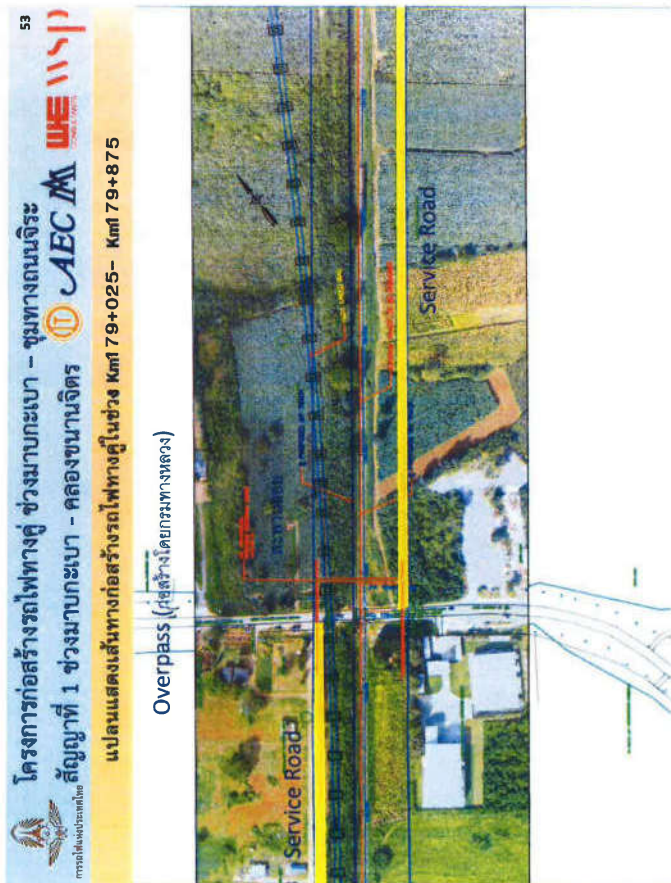
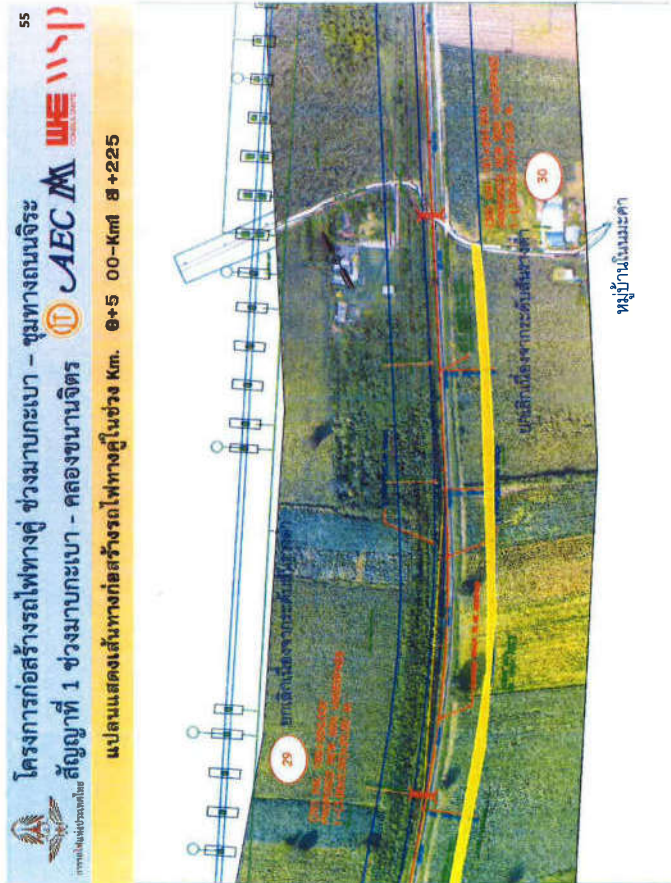
55



54

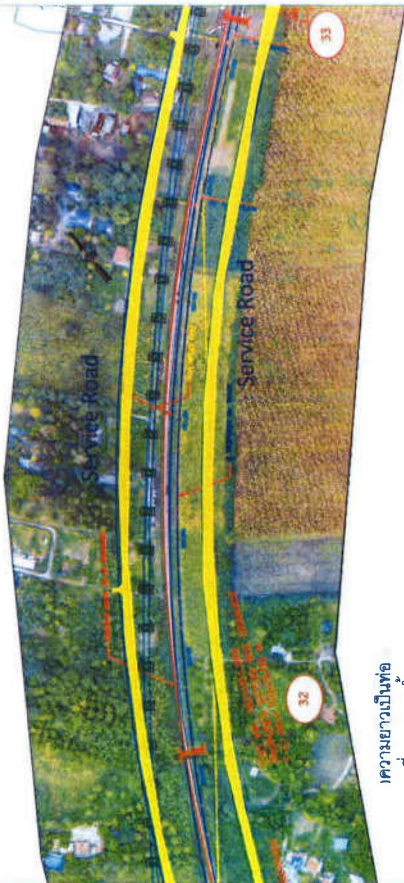


56



โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเมา - ชุมทางถนนจิระ
สัญญาที่ 1 ช่วงมาบะเมา- คลองขนานจิตร  AEC

แปลนแสดงเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ในช่วง Km181+975- Km182+650



โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเมา - ชุมทางถนนจิระ
สัญญาที่ 1 ช่วงมาบะเมา - คลองขนามจิตร์

เปลี่ยนแสดงเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ในช่วง กมที่ 82+650- ๙๑.183+325



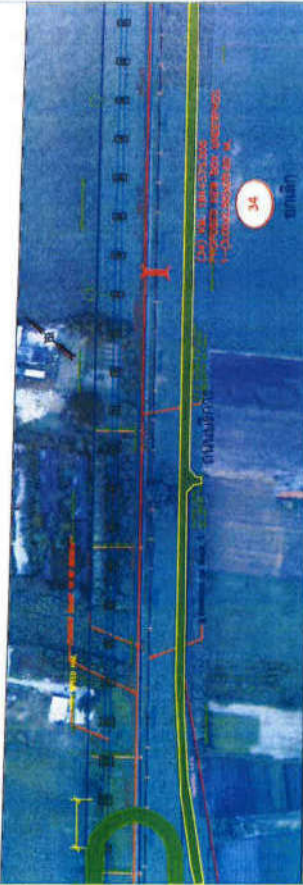
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเข - ชุมทางถนนจิระ
สัญญาที่ 1 ช่วงมาบะเข - คลองขนานจิตร

เปลี่ยนแสดงเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ในช่วง Km183+325- Km184+075

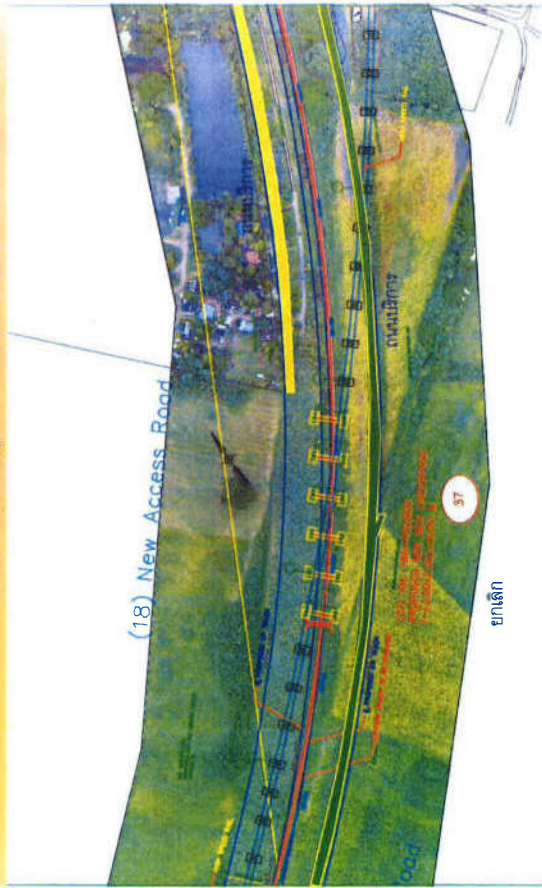


โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ
สัญญาที่ 1 ช่วงมาบะเภา - คลองขนานจิตร

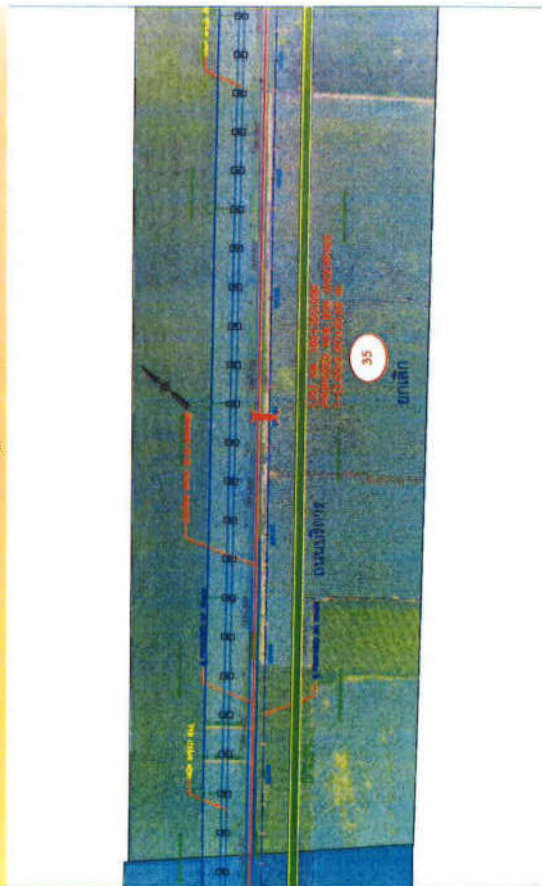
แปดแสนสองพันห้าร้อยห้าสิบห้า กิโลเมตร



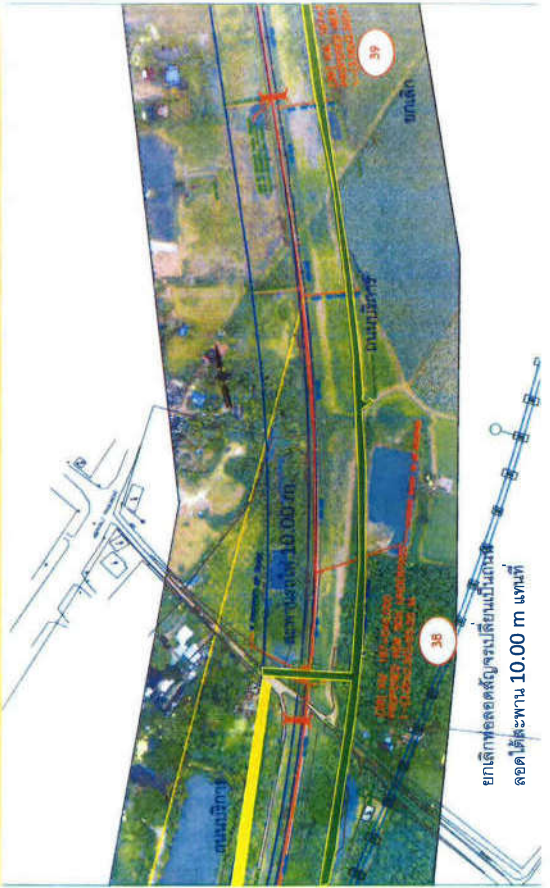
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ
สัญญาที่ 1 ช่วงมาบะเภา - คลองขนานจิตร AEC M WE ๖๖๖
แปลนแสดงเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ในช่วง Km. 86275 - Km. 86+975



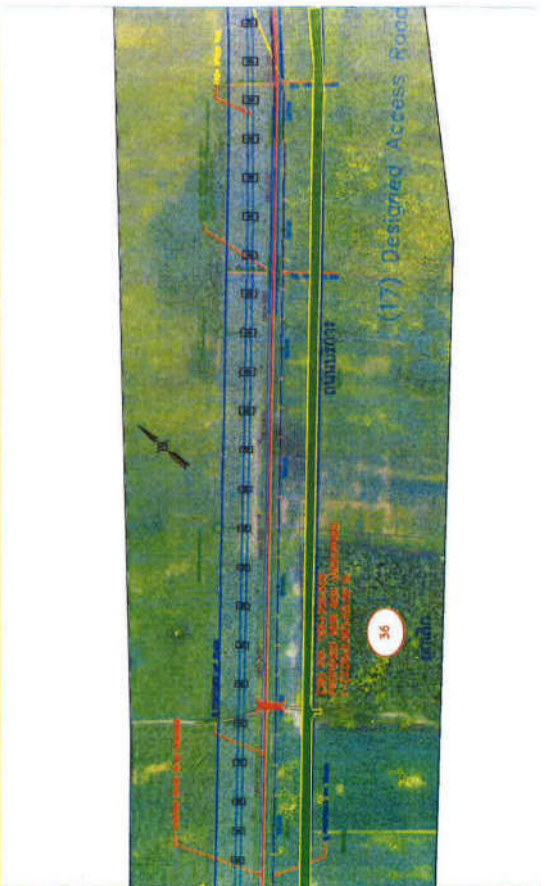
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ
สัญญาที่ 1 ช่วงมาบะเภา - คลองขนานจิตร AEC M WE ๖๖๖
แปลนแสดงเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ในช่วง Km. 184+800 - Km. 185+550

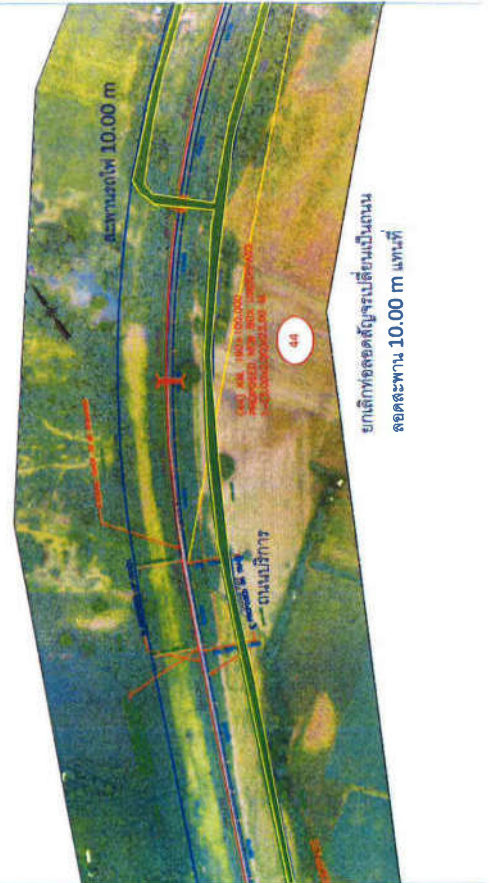
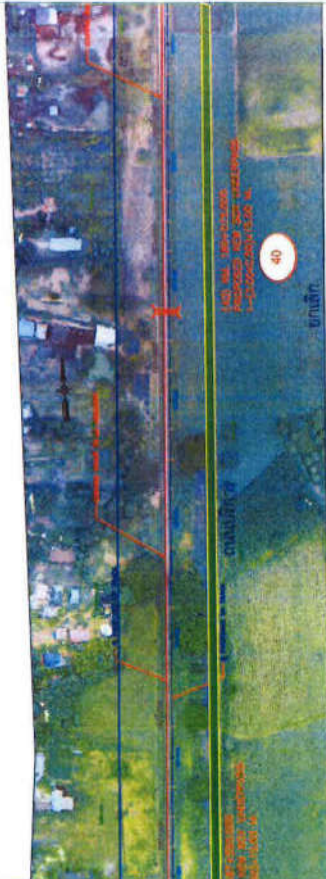


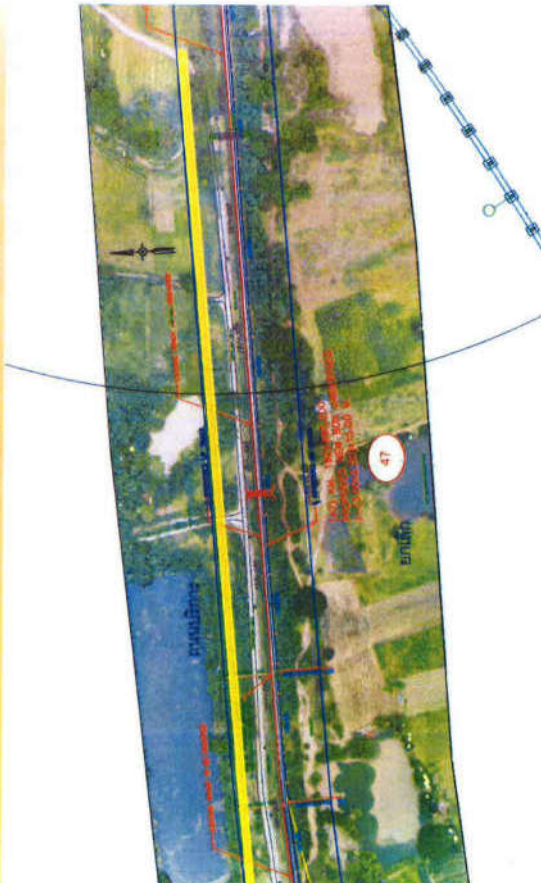
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ
สัญญาที่ 1 ช่วงมาบะเภา - คลองขนานจิตร AEC M WE ๖๖๖
แปลนแสดงเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ในช่วง Km. 186+975 - Km. 187+625

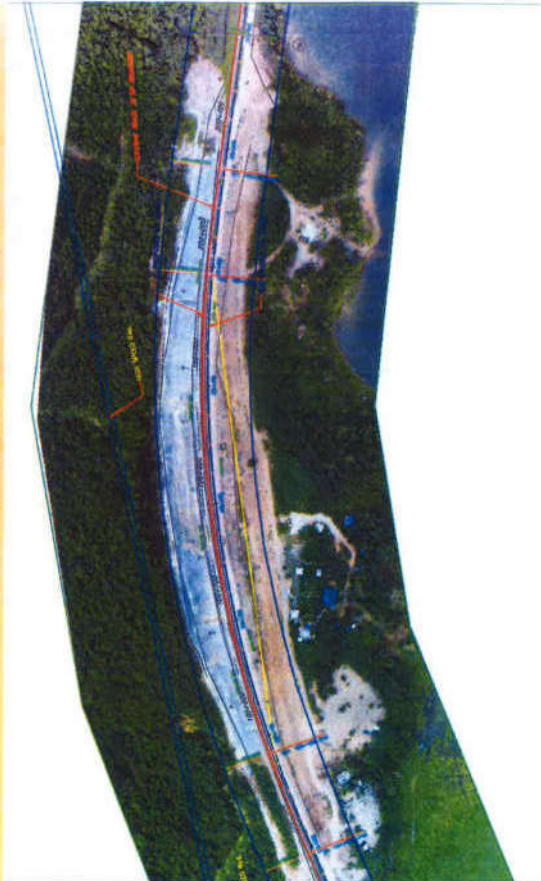
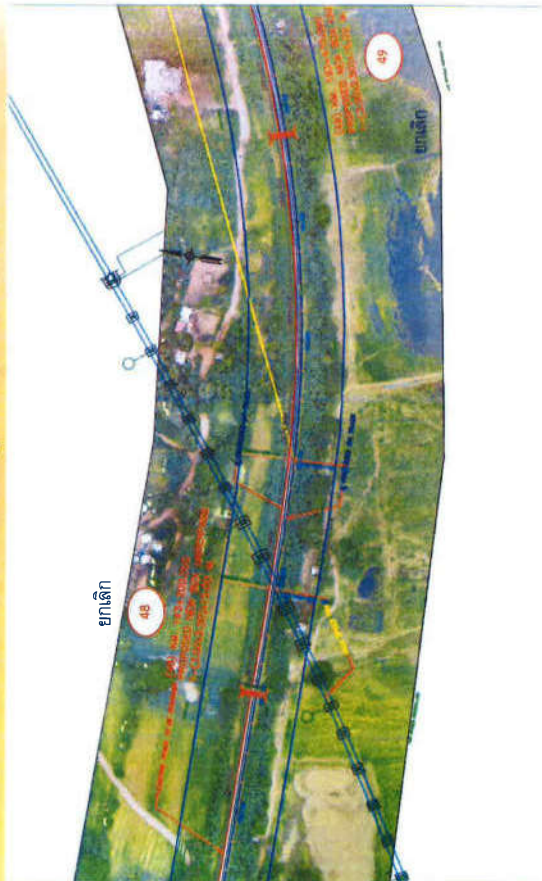


โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ
สัญญาที่ 1 ช่วงมาบะเภา - คลองขนานจิตร AEC M WE ๖๖๖
แปลนแสดงเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ในช่วง Km. 858 50 Km. 86+275





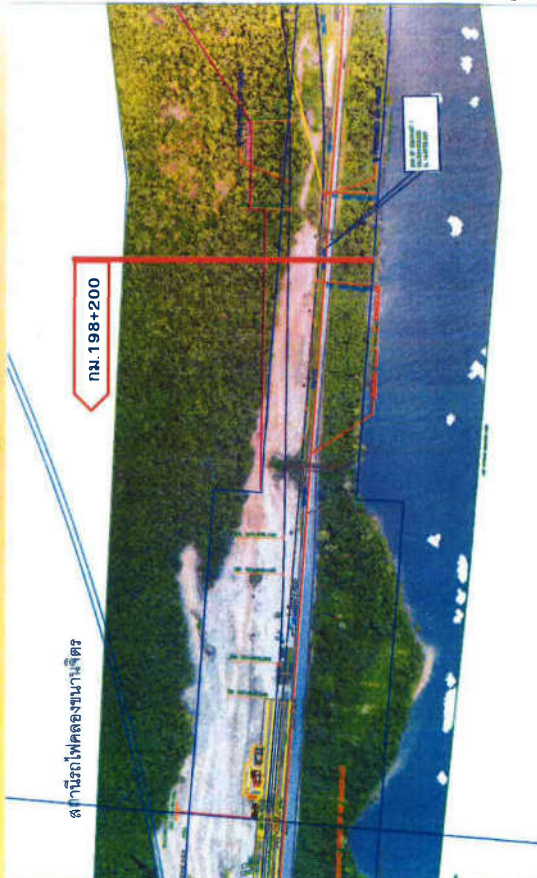




โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ
สัญญาที่ 1 ช่วงมาบะเภา - คลองขนานจิตร WE 1161
แปลนแสดงเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ในช่วง Km 96+985 - Km 97+600



โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ
สัญญาที่ 1 ช่วงมาบะเภา - คลองขนานจิตร WE 1161
แปลนแสดงเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ในช่วง Km 97+600 - Km 98+200



โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ
สัญญาที่ 1 ช่วงมาบะเภา - คลองขนานจิตร WE 1161
แปลนแสดงเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ในช่วง Km 95+650 - Km 196+350



โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ
สัญญาที่ 1 ช่วงมาบะเภา - คลองขนานจิตร WE 1161
แปลนแสดงเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ในช่วง Km. 196+350 - Km. 196+985



เอกสารที่ 2-29

มาตรการความปลอดภัยในการใช้วัตถุระเบิด



โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ
สัญญาที่ 3 งานอุโมงค์รถไฟ

กิจการร่วมค้า ไอทีดี-อาร์ที

ประกาศ ITD-RT ที่ SHE - 005

เรื่อง มาตรการความปลอดภัยในการทำงานระเบิด

ตามที่กิจการร่วมค้าไอทีดี - อาร์ที ได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ สัญญาที่ 3 งานอุโมงค์รถไฟ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการทำงานและลดปัญหาเรื่องความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินหรือบุคคล จึงกำหนดมาตรการมาตรการความปลอดภัยในการทำงานระเบิดไว้ดังต่อไปนี้

1. ผู้ควบคุมที่ต้องรับผิดชอบต่อการระเบิด
2. ต้องมั่นใจว่าพนักงานในหน่วยงานทั้งหมดทราบว่าจะมีการระเบิด ต้องเตรียมพื้นที่ให้ปลอดภัยก่อนการระเบิดและก่อนที่จะจุดระเบิดทุกครั้ง
3. ต้องมีเครื่องกีดขวางไว้อย่างเหมาะสม สัญญาณเตือน และป้ายแสดงเขตอันตรายในบริเวณพื้นที่นั้นๆ
4. ต้องควบคุมและปิดกั้นคนที่เข้า-ออก หากเป็นพนักงานให้ทำการแลกบัตรก่อนเข้าพื้นที่นั้นๆ
5. ต้องให้สัญญาณเตือนก่อนการระเบิด ให้ทราบโดยทั่วกันและหลังการระเบิดแล้วต้องให้สัญญาณอีกครั้ง เพื่อแจ้งว่าปลอดภัยแล้ว
6. ต้องกำหนดเวลาที่แน่นอนในการระเบิดทุกครั้ง
7. เมื่อทำการระเบิดเสร็จแล้วต้องเปิดระบบการระบายอากาศ และวัดคุณภาพอากาศ
8. ห้ามกลับเข้าไปในบริเวณที่มีการระเบิดโดยเด็ดขาด จนกว่าฝุ่นและควันจะจางหายไป
9. ต้องทำการลัดวงจรระเบิด หรือวงจรเก็บก่อนการจุดระเบิดทุกครั้ง เนื่องจากอาจได้รับกระแสไฟฟ้าจากภายนอกได้ จนกว่าจะพร้อมทำการระเบิด
10. ต้องเลือกจุดที่ปลอดภัยในการจุดระเบิดในระยะปลอดภัย เช่น หลบในที่กำบัง เพื่อป้องกันหินปลิวและอันตรายจากการระเบิด
11. หลังการจากจุดระเบิดต้องถอดสายไฟออกหม้อจุดระเบิด และทำการลัดวงจรสายไฟฟ้าทันทีก่อนการตรวจสอบผลการระเบิด
12. สังเกตผลการระเบิดที่ผิดปกติ ซึ่งอาจเกิดจากระเบิดด้านในระหว่างการตรวจสอบผลการระเบิด

Document No.	Release/Amendment.	Page No.
ITD-RT/MK-JR/C3/MS/SHE/002	Issue No. Date	8 of 52



โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ
สัญญาที่ 3 งานอุโมงค์รถไฟ

13. เมื่อพบว่าผลการระเบิดจุดไม่หมด ให้ทำการติดป้าย เพื่อบอกว่ามีวัตถุระเบิดค้างอยู่ เพื่อเตือนภัย
ต่อบุคคลอื่นที่กำลังทำงานอยู่ใกล้เคียงพื้นที่นั้น

14. หากพบระเบิดที่ยังตกค้าง ให้ทำการจุดซ้ำ หรือทำลายทิ้งเสีย ห้ามทำการเจาะชำรุดระเบิด
เก่า โดยเด็ดขาด

15. ห้ามใช้วัสดุกระทุ้งที่ทำจากโลหะ เพื่อป้องกันการเกิดประกายไฟขึ้นได้

จึงประกาศเพื่อทราบและถือปฏิบัติโดยทั่วกัน



(นายพูนศักดิ์ พูนศิริสมบัติ)

ผู้จัดการโครงการ



RIGHT TUNNELLING CO., LTD.

Document No. ITD-RT/MK-JR/C3/MS/SHE/002	Release/Amendment. Issue No. Date	Page No. 9 of 52
--	--------------------------------------	---------------------

เอกสารที่ 2-30

มาตรการความปลอดภัยในการปฏิบัติงานใกล้ทางรถไฟ



การประเมินจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในขั้นตอนต่างๆ ในการทำงาน

วัตถุประสงค์	เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานและเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ทราบถึงจุดเสี่ยงต่างๆ ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เพื่อหาแนวทางและมาตรการระมัดระวัง ป้องกันมิให้อุบัติเหตุเกิดขึ้น
ขอบเขต	การประเมินจุดเสี่ยงนี้ เป็นการประเมินขั้นตอนในการทำงานการก่อสร้างทางรถไฟ ซึ่งทางบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างให้ทางรถไฟแห่งประเทศไทย เท่านั้น
การประเมินระดับความรุนแรง	ระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ จะแบ่งเป็น 4 ระดับ โดยใช้อักษร A B C D แทนค่าระดับความรุนแรง และแยกการประเมินของการเกิดอุบัติเหตุ
ระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ	ระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ออกเป็น 2 ประเภท คือ
	1. ระดับความรุนแรงของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นกับผู้ปฏิบัติงาน
	ระดับ A อุบัติเหตุร้ายแรง หยุดงานตั้งแต่ 20 วันขึ้นไป ถึง เสียชีวิต
	ระดับ B อุบัติเหตุที่มีศักยภาพสูง หยุดงานตั้งแต่ 3 - 19 วัน
	ระดับ C อุบัติเหตุที่เกิดขึ้น จำเป็นต้องหยุดงาน 1 - 2 วัน หรือไม่หยุดงาน
	ระดับ D เป็นอุบัติการณ์ หากไม่มีการแก้ไข อาจมีความรุนแรงถึงระดับ A ทันที
	2. ระดับความรุนแรงของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นกับยานพาหนะ และเครื่องจักร โดยคิดค่าความเสียหาย
	ระดับ A เครื่องจักร ได้รับความเสียหาย มูลค่าตั้งแต่ 100,000 บาทขึ้นไป
	ยานพาหนะ ได้รับความเสียหาย มูลค่าตั้งแต่ 50,000 บาทขึ้นไป
	ระดับ B เครื่องจักร ได้รับความเสียหาย มูลค่าตั้งแต่ 50,000 บาทขึ้นไป แต่ไม่เกิน 100,000 บาท
	ยานพาหนะ ได้รับความเสียหาย มูลค่าตั้งแต่ 20,000 บาทขึ้นไป แต่ไม่เกิน 50,000 บาท
	ระดับ C เครื่องจักร และยานพาหนะ ได้รับความเสียหาย มูลค่าต่ำกว่า 20,000 บาท



การใช้เครื่องจักรทำงานก่อสร้างข้างทางรถไฟ

ลำดับที่	งาน / ขั้นตอนการทำงาน	จุดเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ	ความรุนแรง	แนวทางการป้องกันแก้ไข
1.	การใช้เครื่องจักรทำงาน ขนากับทางรถไฟ เช่น รถ Back Hoe , Grader , Compactor , Crane , etc	<ul style="list-style-type: none"> - ในขณะที่เครื่องจักรทำงานอาจจะเฉี่ยวชน ผู้ที่ปฏิบัติงาน - ในขณะที่ปฏิบัติงานเครื่องจักรอาจจะเข้าไปในเขตโครงสร้างของการเดินรถไฟทำให้เฉี่ยวชนกับรถไฟได้ 	A	<p>1.) ต้องติดตั้งแนวธง ขาว-แดง เพื่อแสดงถึงแนวเขตโครงสร้างของรถไฟในระยะ 2.5 เมตร จากศูนย์กลางของทางรถไฟ และจัดให้มีพนักงานเฝ้าระวัง ตลอดระยะเวลาที่การทำงาน (เอกสารแนบที่ 1)</p> <p>2.) ห้ามไม่ให้เครื่องจักรทำงาน อ้าเข้าไปในเขตโครงสร้างทางระยะ 2.5 เมตร จากศูนย์กลางของทางรถไฟ โดยเด็ดขาด</p> <p>3.) ในระยะ 2.5-5.0 เมตร จากศูนย์กลางของทางรถไฟ หรือในระยะที่มากกว่า 5 เมตร หากมีความเสี่ยงจากการทำงาน เช่น บันจันตอกเสาเข็ม ให้เครื่องจักรหยุดทำงานทันที เมื่อได้รับแจ้งว่ามีขบวนรถไฟกำลังจะวิ่งผ่าน และสามารถทำงานได้เมื่อขบวนรถไฟผ่านจุดทำงานแล้ว</p> <p>4.) ในการทำงานทุกครั้งต้องมีพนักงานเฝ้าระวัง(Lookout man) ประจำด้านหัว และท้าย ของจุดทำงาน พร้อมกับอุปกรณ์สื่อสาร ,นกหวีด ,ธงให้สัญญาณ เขียว และแดงตลอดเวลา (เอกสารแนบที่ 2)</p> <p>5.) ผู้ให้สัญญาณ, ผู้ปฏิบัติงาน และผู้เฝ้าระวัง จะต้องสวมใส่เสื้อสะท้อนแสง และอุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคล(PPE) ให้ครบถ้วนตลอดเวลา(เอกสารแนบที่ 3)</p> <p>6.) เครื่องจักรจะต้องมี และติดตั้งระบบ สัญญาณเตือนให้ครบถ้วน ได้แก่ เสียง , แสงไฟหมุน, แตร โดยเฉพาะเสียงสัญญาณถอยหลัง(เอกสารแนบที่ 4)</p> <p>7.) พนักงานขับรถ และพนักงานควบคุมเครื่องจักร จะต้องฝึกอบรมในการขับและควบคุม เครื่องจักรชนิดนั้นๆ</p> <p>8.) หากเครื่องจักรชำรุดหรือมีปัญหา ให้นำออกจากพื้นที่ทันที และแจ้งทีมซ่อมบำรุงเพื่อดำเนินการซ่อมให้อยู่ในสภาพปกติ ก่อนอนุญาตให้ใช้งาน</p>



การทำงานและเคลื่อนย้ายเครื่องจักรข้ามทางรถไฟ

ลำดับ ที่	งาน / ขั้นตอนการทำงาน	จุดเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ	ความ รุนแรง	แนวทางการป้องกันแก้ไข
2.	การใช้รถขนส่ง ขนากับทาง รถไฟ เช่น รถ 10 ล้อ ,แทรกเตอร์ และรถชนิดอื่นๆ	<ul style="list-style-type: none"> - ในขณะที่ใช้รถในการวิ่งส่งหรือ ลำเลียงอุปกรณ์ต่างๆ อาจจะเฉี่ยวชน ผู้ที่ปฏิบัติงาน - ในขณะที่ใช้เส้นทางอาจจะล้ำเข้าไป ใกล้กับในเขตโครงสร้างของการ เดินรถไฟทำให้เฉี่ยวชนกับรถไฟได้ 	A	<ol style="list-style-type: none"> 1.) ต้องกำหนดเส้นทางเดินรถให้ชัดเจน พร้อมกับติดตั้งป้ายจราจร แจ้งทิศทางการเดินรถ และระบุจุดลงวัสดุ ช่วงเวลาในการขนส่ง ให้ชัดเจน 2.) พนักงานขับรถห้ามใช้ความเร็วเกินกำหนด (≥ 30 กม./ชม.) ในสถานที่ก่อสร้าง หรือสถานที่ทำงานกำหนดไว้ (เอกสารแนบที่ 5) 3.) ต้องติดตั้งแนวธง ขาว-แดง เพื่อแสดงถึงแนวเขตโครงสร้าง ของรถไฟ ในระยะ 2.5 เมตร จากศูนย์กลางของทางรถไฟ และจัดให้มีพนักงานเฝ้า ระวัง ตลอดระยะเวลาที่มีการทำงาน (เอกสารแนบที่ 1) 4.) กำหนดเส้นทางลำเลียงไม่ให้เข้าใกล้ทางรถไฟ โดยห้ามไม่ให้รถขับหรือแล่นล้ำเข้า ไปในเขตโครงสร้างทางระยะ 2.5 เมตร จากศูนย์กลางของทางรถไฟ โดยเด็ดขาด 5.) เมื่อมีขบวนรถไฟกำลังมา ให้หยุดหรือชะลอความเร็ว ทันที และสามารถจับต้อไป ได้ เมื่อขบวนรถไฟผ่านไปแล้ว 6.) พนักงานขับรถต้องเช็พัง และปฏิบัติตามป้ายสัญญาณ และผู้ให้สัญญาณอย่าง เคร่งครัด 7.) ผู้ให้สัญญาณ, ผู้ปฏิบัติงาน และผู้เฝ้าระวัง จะต้องสวมใส่เสื้อสะท้อนแสง และ อุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคล(PPE) ให้ครบถ้วน (เอกสารแนบที่ 3) 8.) รถขนส่งวัสดุ และรถที่ใช้งานจะต้องมีและติดตั้งระบบ สัญญาณเตือน ให้ครบถ้วน ได้แก่ เสียง , แสงไฟหมุน, แตร โดยเฉพาะเสียงสัญญาณ ดอยหลัง(เอกสารแนบที่ 5) 9.) พนักงานขับรถ และพนักงานควบคุมเครื่องจักร จะต้องมีใบอนุญาตในการขับขี่ และควบคุมเครื่องจักรชนิดนั้นๆ 10.) หากเครื่องจักรชำรุดหรือมีปัญหา ให้นำออกจากพื้นที่ทันที และแจ้งทีมซ่อม บำรุงเพื่อดำเนินการซ่อมให้อยู่ในสภาพปกติ ก่อนอนุญาตให้ใช้งาน



การทำงานและเคลื่อนย้ายเครื่องจักรข้ามทางรถไฟ

ลำดับ ที่	งาน / ขั้นตอนการทำงาน	จุดเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ	ความ รุนแรง	แนวทางการป้องกันแก้ไข
3.	การใช้เครื่องจักรทำงาน ข้ามทาง รถไฟ เช่น รถ Back Hoe , Grader ,Compactor ,Crane , และรถยนต์สาธารณะอื่นๆ	<ul style="list-style-type: none"> - ในขณะที่เครื่องจักรทำงานอาจจะ เฉี่ยวชน ผู้ที่ปฏิบัติงาน - ในขณะที่ปฏิบัติงานเครื่องจักร อาจจะล้ำเข้าไปในเขตโครงสร้าง ของการเดินรถไฟทำให้เฉี่ยวชนกับ รถไฟได้ - ในขณะที่ใช้ทางข้ามอาจจะเกิด อุบัติเหตุกับรถสาธารณะที่สัญจร 	A	<ol style="list-style-type: none"> 1.) ต้องติดตั้งแนวธง ขาว-แดง เพื่อแสดงถึงแนวเขตโครงสร้างของรถไฟ ในระยะ 2.5 เมตร จากศูนย์กลางของทางรถไฟ และจัดให้มีพนักงาน เฝ้าระวัง ตลอดระยะเวลาที่มีการทำงาน (เอกสารแนบที่ 1) 2.) ห้ามไม่ให้เครื่องจักรทำงาน ล้ำเข้าไปในเขตโครงสร้างทางระยะ 2.5 เมตร จากศูนย์กลางของทางรถไฟ โดยเด็ดขาด 3.) กำหนดจุดสำหรับให้เครื่องจักร และรถยนต์ที่ใช้ในการทำงาน ใช้เป็น ทางข้าม 4.) ในทางที่กำหนดให้ข้าม ต้องมีพนักงานเฝ้าระวัง(Lookout man) ประจำทั้ง สองฝั่ง (ด้านซ้าย และด้านขวาของจุดข้าม) พร้อมกับอุปกรณ์สื่อสาร ,นกหวีด , ธงให้สัญญาณ เขียว และแดงตลอดเวลา (เอกสารแนบที่ 2) 5.) ผู้ให้สัญญาณ, ผู้ปฏิบัติงาน และผู้เฝ้าระวัง จะต้องสวมใส่เสื้อสะท้อนแสง และอุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคล(PPE) ให้ครบถ้วนตลอดเวลา (เอกสารแนบที่ 3) 6.) เครื่องจักรจะต้องมี และติดตั้งระบบ สัญญาณเตือนให้ครบถ้วน ได้แก่ เสียง, แสงไฟหมุน, แตร โดยเฉพาะเสียงสัญญาณดอยหลัง (เอกสารแนบที่ 4) 7.) พนักงานขับรถ และพนักงานควบคุมเครื่องจักร จะต้องมีใบอนุญาตในการ ขับขี่และควบคุมเครื่องจักรชนิดนั้นๆ 8.) พนักงานขับรถต้องเช็พัง และปฏิบัติตามป้ายสัญญาณ และผู้ให้สัญญาณ อย่างเคร่งครัด 9.) หากเครื่องจักรชำรุดหรือมีปัญหาบริเวณทางข้าม ให้ปฏิบัติตามแผนฉุกเฉิน เกี่ยวกับการกีดขวางการเดินรถ และให้นำเครื่องจักรออกจากทางข้ามทันที (เอกสารแนบที่ 6)



การทำงานและเคลื่อนย้ายเครื่องจักรข้ามทางรถไฟ

ลำดับ ที่	งาน / ขั้นตอนการทำงาน	จุดเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ	ความ รุนแรง	แนวทางการป้องกันแก้ไข
4.	การใช้รถขนส่ง ข้ามทางรถไฟ เช่น รถ 10 ล้อ , รถเลอว์ และรถชนิดอื่นๆ	<ul style="list-style-type: none"> - ในขณะที่ใช้รถในการวิ่งส่งหรือลำเลียงอุปกรณ์ต่างๆ อาจจะเฉี่ยวชนผู้ที่ปฏิบัติงาน - ในขณะที่ใช้เส้นทางอาจจะล้ำเข้าไปใกล้กับเขตโครงสร้างของการเดินรถไฟทำให้เฉี่ยวชนกับรถไฟได้ 	A	<ol style="list-style-type: none"> 1.) ต้องกำหนดเส้นทางเดินรถให้ชัดเจน พร้อมกับติดตั้งป้ายจราจรแจ้งทิศทางการเดินรถให้ชัดเจน 2.) พนักงานขับรถห้ามใช้ความเร็วเกินกำหนด (≥ 30 กม./ชม.) ในถนนสาธารณะ และในสถานที่ก่อสร้างหรือสถานที่ทำงานกำหนดเอาไว้ (เอกสารแนบที่ 5) 3.) กำหนดจุดสำหรับให้เครื่องจักร และรถยนต์ที่ใช้ในการทำงานเพื่อใช้เป็นทางข้าม ในทางที่กำหนดให้ข้าม 4.) ต้องมีพนักงานเฝ้าระวัง(Lookout man)ประจำทั้งสองฝั่ง (ด้านซ้าย และด้านขวาของจุดข้าม) พร้อมกับอุปกรณ์สื่อสาร , นกหวีด , ธงให้สัญญาณเขียว และแดงตลอดเวลา (เอกสารแนบที่ 2) 5.) เมื่อมาถึงจุดตัดหรือทางข้าม ให้หยุดรถก่อนถึงทางข้ามทันที และรอสัญญาณจากพนักงานเฝ้าระวังทุกครั้ง (เอกสารแนบที่ 7) 6.) พนักงานขับรถต้องเชื่อฟัง และปฏิบัติตามป้ายสัญญาณ , ผู้ให้สัญญาณ และพนักงานเฝ้าระวังอย่างเคร่งครัด 7.) ผู้ให้สัญญาณ, ผู้ปฏิบัติงาน และผู้เฝ้าระวัง จะต้องสวมใส่เสื้อสะท้อนแสง และอุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคล(PPE) ให้ครบถ้วนตลอดเวลา (เอกสารแนบที่ 3) 8.) รถขนส่งวัสดุ และรถที่ใช้งานจะต้องมี และติดตั้งระบบ สัญญาณเตือนให้ครบถ้วน ได้แก่ เสียง, แสงไฟหมุน, แตร โดยเฉพาะเสียงสัญญาณถอยหลัง 9.) พนักงานขับรถ และพนักงานควบคุมเครื่องจักร จะต้องฝึกอบรมในการขับขึ้น และควบคุมเครื่องจักรชนิดนั้นๆ 10.) หากเครื่องจักรชำรุดหรือมีปัญหาให้นำออกจากพื้นที่ทันที และแจ้งทีมซ่อมบำรุงเพื่อดำเนินการซ่อมให้อยู่ในสภาพปกติ ก่อนอนุญาตให้ใช้งาน (เอกสารแนบที่ 6)



การทำงานและเคลื่อนย้ายเครื่องจักรข้ามทางรถไฟ

ลำดับ ที่	งาน / ขั้นตอนการทำงาน	จุดเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ	ความ รุนแรง	แนวทางการป้องกันแก้ไข
5.	ในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน ในการทำงานเกี่ยวกับการใช้เครื่องจักรทำงาน ขนาน หรือขณะที่ข้ามทางกับทางรถไฟ	<ul style="list-style-type: none"> - เกิดขบวนการเดินรถ ขบวนรถไฟอาจชนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรง 	A	<ol style="list-style-type: none"> 1.) ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัย ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> 1.1) ให้พนักงานเฝ้าระวัง(Lookout man) ที่ประจำจุดเกิดเหตุ วิ่ง หรือเดินเร็วออกไปให้ไกลที่สุดจากจุดเกิดเหตุ พร้อมกับโบกสัญญาณตรงแดง เพื่อส่งสัญญาณให้ขบวนรถไฟที่กำลังเดินทางเข้ามาทราบ (ถ้าไม่ทราบทิศทางของการเดินรถให้วิ่งออกไปทั้งสองด้าน) ในกรณีที่ไม่มีสีแดง ขอให้ใช้อุปกรณ์ที่ติดตัวมา เช่น หมวกหรือ เสื้อสะท้อนแสง (เอกสารแนบที่ 6) 1.2) ผู้ควบคุมงาน, โฟร์แมน, วิศวกร วิทยุแจ้งให้เจ้าหน้าที่วิทยุประจำสถานีเพื่อประสานงานกับนายสถานีทั้งสองด้านทราบว่าเกิดเหตุการณ์ ไม่ปกติ และมีสิ่งกีดขวางการเดินรถ เพื่อแจ้งต่อให้ พท. หยุดขบวนรถต่อไป 1.3) ให้เร่งดำเนินการแก้ไขอุปสรรค และสิ่งกีดขวางออกจากการเดินรถ โดยเร็วที่สุด พร้อมทั้งติดต่อประสานงานกับเจ้าหน้าที่การรถไฟ และนายสถานีให้ทราบสถานะในการแก้ไขจนแล้วเสร็จ 1.4) ต้องมีการฝึกซ้อม และเตรียมพร้อมสำหรับเหตุการณ์ฉุกเฉิน อย่างน้อย สัปดาห์ละ 1 ครั้ง (เอกสารแนบที่ 6) 1.5) พนักงานเฝ้าระวัง(Lookout man) ต้องได้รับการอบรม/ ฝึกฝนก่อนการปฏิบัติงานทุกคน และต้องอบรมทบทวนทุกๆ 1-2 เดือน (เอกสารแนบที่ 8,9)



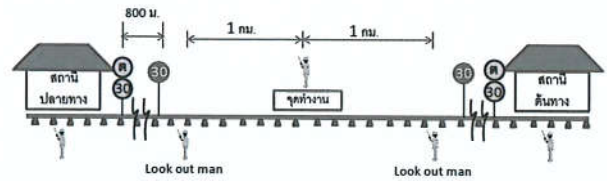
การทำงานและเคลื่อนย้ายเครื่องจักรข้ามทางรถไฟ

ลำดับ ที่	งาน / ขั้นตอนการทำงาน	จุดเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ	ความ รุนแรง	แนวทางการป้องกันแก้ไข
6.	Safety Patrol และกิจกรรมด้านความปลอดภัยอื่นๆ เช่น Safety Inspection, Safety Walk, Safety Toolbox Talk	<ul style="list-style-type: none">- ทุกๆพื้นที่ที่มีการทำงาน- การทำงานในพื้นที่ต่างๆ	-	<p>1.) ก่อนที่จะทำงาน พนักงานจะต้องผ่านการอบรมด้านความปลอดภัยในการทำงานก่อน ถึงจะสามารถทำงานได้ (Safety Induction) (เอกสารแนบที่ 8)</p> <p>2.) พนักงานจะต้องผ่านการอบรม และได้ความรู้เรื่องขั้นตอนการทำงาน และความปลอดภัยของการทำงานนั้นๆ (เอกสารแนบที่ 10)</p> <p>3.) เมื่อพนักงานต้องเปลี่ยนไปทำงานด้านอื่น หรืองานชนิดอื่น จะต้องผ่านการอบรม และรับทราบถึงวิธีการปฏิบัติงานของงานใหม่ (Safety Re-Training) (เอกสารแนบที่ 10)</p> <p>4.) ก่อนเริ่มการทำงานในทุกๆวัน จะต้องทำกิจกรรม Toolbox Talk ทุกครั้ง โดย วิศวกร, โฟร์แมน, หัวหน้างาน และเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน (เอกสารแนบที่ 11)</p> <p>5.) ก่อนที่จะเริ่มหรือทำงานโดยใช้เครื่องจักร, เครื่องมือ, อุปกรณ์ไฟฟ้า ต้องทำการตรวจสอบทุกครั้ง ก่อนนำมาใช้งาน (Safety Walk) (เอกสารแนบที่ 12)</p> <p>6.) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ด้านความปลอดภัย สุ่มตรวจตามพื้นที่การทำงาน (Safety Inspection) (เอกสารแนบที่ 13)</p> <p>7.) จัดให้มีการตรวจร่วมด้านความปลอดภัย ร่วมกับกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาเป็นประจำอย่างน้อย สัปดาห์ละ 1 ครั้ง (Safety Patrol) (เอกสารแนบที่ 14)</p> <p>8.) มีการประชุมด้านความปลอดภัย ร่วมกับกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาเป็นประจำเพื่อสรุป และหามาตรการความปลอดภัยประจำทุกๆ สัปดาห์ (เอกสารแนบที่ 15)</p>

ความปลอดภัยในการทำงานบนรางและข้างทางรถไฟ

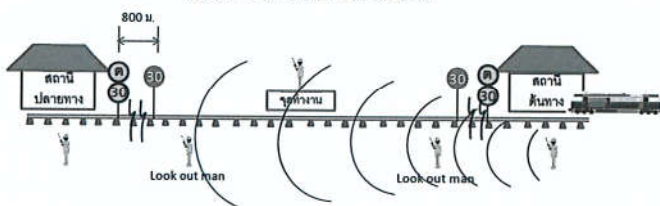


แผนกความปลอดภัยในการทำงาน

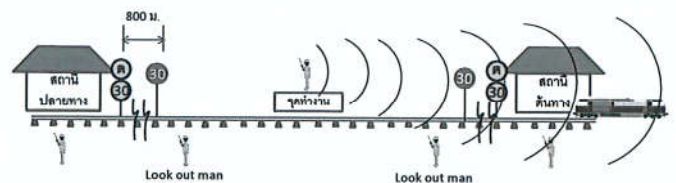


- เจ้าหน้าที่สถานีต้นทาง และสถานีปลายทางทุกครั้ง ก่อนเริ่มและเลิกงาน
- จัดพนักงานประจำอยู่ที่สถานีต้นทางและปลายทาง พร้อมอุปกรณ์สื่อสาร คอยประสานงานกับนายสถานี
- จัด Look out man ขึ้นประจำอยู่ทั้ง 2 ข้างของจุดทำงานโดยห่างออกไปข้างละ 1 กม. พร้อมอุปกรณ์สื่อสาร ฯลฯ
- จัดให้มีป้ายเตือนเบี่ยงทาง โดยขออนุญาตกับการรถไฟ

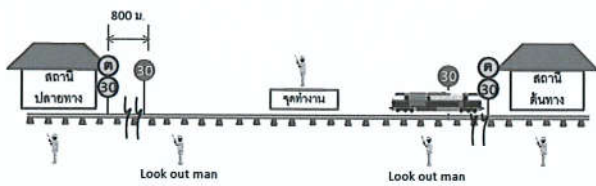
เมื่อมีขบวนรถไฟมาถึงสถานี



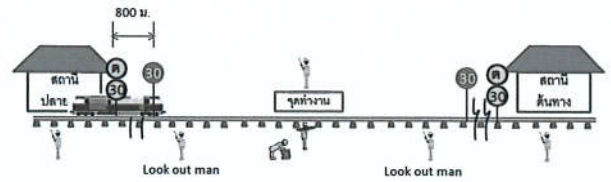
- พนักงานประจำสถานีแจ้ง พนักงานประจำจุดทำงานว่ามีขบวนรถไฟมา
- พนักงานประจำจุดทำงานแจ้งให้พนักงานที่ปฏิบัติงานอยู่ให้จัดเก็บอุปกรณ์ เครื่องมือให้พ้นระยะการเดินรถ



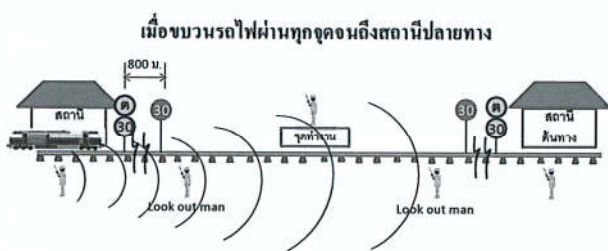
- พนักงานประจำจุดทำงาน แจ้งทางพนักงานประจำสถานีต้นทางว่า จัดเก็บเครื่องมือ และอุปกรณ์ต่างๆ พ้นระยะการเดินรถที่ปลอดภัย
- พนักงานประจำสถานีแจ้งนายสถานีปล่อยขบวนรถไฟได้



- เมื่อขบวนรถไฟผ่าน ณ จุดใด จุดนั้นจะแจ้งว่า ขณะนี้รถไฟขบวนที่ ได้ผ่าน ก.ม. ไปแล้ว กำลังมุ่งหน้าไปสถานี



- เมื่อขบวนรถไฟผ่านจุดทำงานไปแล้วอย่างน้อย 1 ก.ม พนักงานประจำจุดทำงาน จึงแจ้งให้พนักงานเริ่มปฏิบัติงานได้



- พนักงานประจำสถานีปลายทางแจ้งพนักงานประจำจุดทำงานว่าขบวนรถไปมาถึงสถานีปลายทางแล้ว



- Look out man ประจำอยู่เครื่องจักร วิ่ง หรือเดินเร็วออกไปจากจุดทำงานให้ไกลที่สุด และโบกธงให้สัญญาณขบวนรถไฟทราบ
- ไฟร์แมนหรือผู้ควบคุมงาน ต้องแจ้งให้พนักงานที่ประจำสถานี และนายสถานีทราบ

ในกรณีที่ขบวนรถไฟมาช้ากว่าปกติ ของการเดินรถ

- พนักงานประจำสถานีสอบถามกับนายสถานี ว่ามีเหตุขัดข้องอันใดหรือไม่ (คาดว่าขบวนรถจะมาถึงสถานีเวลาใด) แล้ว แจ้งทางพนักงานประจำจุดทำงานทราบด้วย

ความแตกต่างของลักษณะงาน

ลำดับ	ลักษณะงาน		
	พื้นที่ทางปิด (window Time)	พื้นที่ทางเปิด (อยู่นอกเวลาการเดินรถ)	พื้นที่ทางเปิด (อยู่ในเวลาการเดินรถ)
1. แจ้งนายสถานีทุกครั้งเวลาเริ่มและเลิกงาน	✓	✓	✓
2. จัดพนักงานประจำสถานี พร้อมอุปกรณ์สื่อสาร	✓	✓	✓
3. จัดให้มี Look out man อยู่ 2 ข้างจุดทำงาน	✓	✓	✓

ลำดับ	ลักษณะงาน		
	พื้นที่ทางปิด (window Time)	พื้นที่ทางเปิด (อยู่นอกเวลาการเดินรถ)	พื้นที่ทางเปิด (อยู่ในเวลาการเดินรถ)
4. ขออนุญาตคิดป้าย เบาทาง	✓	✓	✓
5. กรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน แจ้งนายสถานี	✓	✓	✓
6. การอบรมพนักงาน	✓	✓	✓
7. พนักงานสถานีแจ้งจุดทำงานเมื่อมีรถไฟ	○	○	✓

ลำดับ	ลักษณะงาน		
	พื้นที่ทางปิด (window Time)	พื้นที่ทางเปิด (อยู่นอกเวลาการเดินรถ)	พื้นที่ทางเปิด (อยู่ในเวลาการเดินรถ)
8. พนักงานหยุดทำงานและเครื่องจักรอยู่ในท่าขนานกับรางขณะมีรถไฟผ่าน	○	○	✓
9. ในกรณีที่ขบวนรถไฟมาช้ากว่าปกติให้แจ้งพนักงานประจำจุดทำงาน	○	○	✓



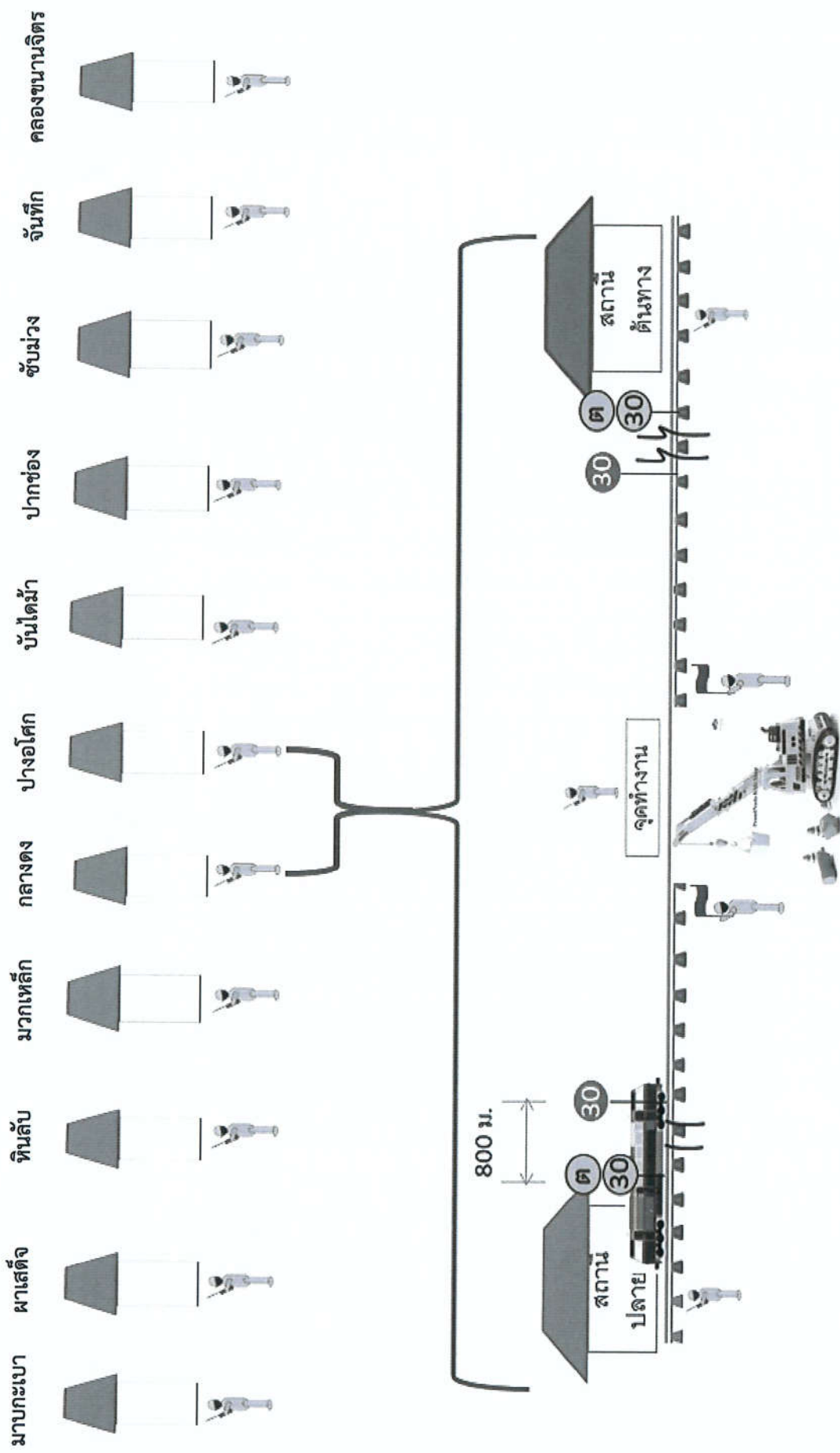
วิธีปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยในการทำงานช่างทางรถไฟ

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสาย 1 ช่วงบางกะปิ - คลองจันทน์

1. จัดพนักงานประจำสถานีทั้ง 11 สถานี (บางกะปิ - คลองจันทน์) พร้อมวิทยุสื่อสาร โดยต้องรายงานตัวในกาปฏิบัติงานผ่านทางวิทยุสื่อสารก่อนเริ่มงาน และเมื่อจะเลิกงานทุกวัน
2. พนักงานประจำจุดปฏิบัติงาน (วิศวกรควบคุมงานหรือหัวหน้างาน) ต้องวิทยุแจ้งพนักงานประจำสถานีระหว่างจุดทำงานทั้ง 2 สถานี ว่ามีการทำงานที่ กม. ทุกเช้าก่อนเริ่มงาน และพนักงานประจำสถานีต้องไปแจ้งนายสถานีให้ทราบด้วย
3. เมื่อรถไฟจะผ่านแต่ละสถานี พนักงานประจำสถานีต้องแจ้งเวลาที่รถไฟ เข้า - ออกสถานี โดยใช้ข้อความว่า ขณะนี้รถไฟขบวนที่..... ได้เข้าสู่สถานี..... แล้ว เวลา..... และ กำลังมุ่งหน้าไปที่สถานี ขอให้จุดปฏิบัติงานในช่วงสถานี..... ถึงสถานี แจ้งให้เครื่องจักร และพนักงานที่ทำงานใกล้ทางรถไฟหยุดปฏิบัติงาน และออกจากทางรถไฟเพื่อความปลอดภัย
4. เมื่อพนักงานประจำจุดปฏิบัติงานทราบแล้ว ต้องแจ้งให้เครื่องจักร และพนักงานที่ทำงานข้างทางรถไฟทราบในทันที และเมื่อรถไฟผ่านจุดทำงานแล้วต้องวิทยุแจ้งเป็นข้อความว่า รถไฟได้ผ่านจุดปฏิบัติงาน กม. แล้ว โดยปลอดภัย
5. วิศวกรที่ควบคุมงาน หรือ หัวหน้างาน ที่มีจุดการทำงานข้างทางรถไฟต้องจัดพนักงานเฝ้าระวังที่เครื่องจักร 2 คน พร้อมธงสีแดง และนกหวีด กรณีเกิดเหตุฉุกเฉินต้องวิ่ง หรือเดินเร็วออกไปจากจุดทำงานให้ไกลที่สุดประมาณ 1 กม. และ โบกธงแดงให้สัญญาณขบวนรถไฟทราบ วิศวกรควบคุมงานหรือหัวหน้างานต้องวิทยุแจ้งให้พนักงานที่ประจำสถานีทราบ โดยทันที โดยข้อมูลที่แจ้งต้องสั้น กระชับ ได้ใจความ เช่น เกิดครนล้มทับทางรถไฟที่ จุดปฏิบัติงาน กม. เมื่อเวลา..... เป็นต้น
6. การทำงานที่ใกล้กับทางรถไฟ หากทำงานในระยะมากกว่า 2.5 เมตร จากศูนย์กลางทางรถไฟจะต้องกันแนวรั้วขาว -แดงที่ระยะ 2.5 เมตร เพื่อแสดงเขตทำงานที่ปลอดภัย และต้องห้ามพนักงาน หรือเครื่องจักรทำงานเข้าไปในระยะที่กันรั้วขาว -แดงไว้โดยเด็ดขาด



แผนภาพการจัดพนักงานประจำสถานี และ จุดปฏิบัติงาน





สารบัญ

	หน้า
1. การทำงานในพื้นที่ทางปิด (Window Time)	3
2. การทำงานในพื้นที่ทางเปิด (นอกเวลาการเดินรถ)	4
3. การทำงานในพื้นที่ทางเปิด (อยู่ในเวลาการเดินรถ)	5
4. มาตรการความปลอดภัยสำหรับทางข้ามทางรถไฟชั่วคราว (Temporary Level Crossing)	7
5. มาตรการความปลอดภัยสำหรับการเบี่ยงเส้นทางจราจรชั่วคราวข้ามทางรถไฟ	7
6. มาตรการความปลอดภัยสำหรับงานขุดแต่งดินข้างคันทางเดิม	8
7. มาตรการความปลอดภัยสำหรับงานตอกเสาเข็ม และงานสะพาน	9
8. มาตรการความปลอดภัยสำหรับงานก่อสร้างคันทางใหม่ และงานวางรางใหม่	11
9. มาตรการความปลอดภัยสำหรับงานเปลี่ยนหมอนรางรถไฟในคันทางเดิม และในสะพาน	13
10. มาตรการความปลอดภัยในการติดตั้งรางระบายน้ำ (Manhole and U-ditch)	14
11. มาตรการความปลอดภัยสำหรับเหตุการณ์ฉุกเฉิน	15



ขั้นตอนการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัย การทำงานบนราง และขั้วทางรถไฟ

แบ่งออกได้ 3 ลักษณะงาน ดังนี้

1. การทำงานในพื้นที่ทางปิด (Window Time)
 2. การทำงานในพื้นที่ทางเปิด (นอกเวลาการเดินรถ)
 3. การทำงานในพื้นที่ทางเปิด (อยู่ในเวลาการเดินรถ)
1. การทำงานในพื้นที่ทางปิด (โดยมีประกาศปิดทาง) ต้องดำเนินการแจ้งเตือน วัน ระยะเวลา ระยะ ก.ม และ ต้องได้รับการอนุมัติ จากทางรถไฟก่อน จึงจะสามารถดำเนินการได้ โดยต้องมีแผนงานการดำเนินการ ประชาสัมพันธ์ และประกาศปิดทาง เมื่อดำเนินการปิดทางแล้ว ต้องปฏิบัติ ดังนี้
- 1.1 ก่อนการปฏิบัติงาน ต้องแจ้งการรถไฟ แจ้งนายสถานี ดันทางและปลายทาง ทุกครั้งว่ามีแผนการ ในการทำงานอย่างไร ใช้เครื่องจักรใดในแต่วัน โดยให้ระบุตำแหน่งสถานที่ จุดทำงาน โดยขีด เอนเลขที่เสาไฟระเลข ระยะเวลาในการปฏิบัติงาน เวลาเริ่ม และเลิกงาน
 - 1.2 จัดให้มีพนักงานประจำ อยู่ี่สถานี ทั้งสองด้าน พร้อมกับอุปกรณ์ในการใช้ติดล้อสื่อสารอย่างน้อย 2 ระบบ เช่น วิทยุมือถือ โทรศัพท์มือถือ หรืออุปกรณ์สื่อสารอื่นๆ ซึ่งพนักงาน ที่ประจำอยู่ที่สถานี จะมีหน้าที่คอยประสานระหว่างนายสถานีกับจุดที่ปฏิบัติงาน เพื่อแจ้งข่าวสารในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉิน
 - 1.3 จัดให้มี Look out man 2 คน ขึ้นประจำอยู่ทั้ง 2 ข้างของจุดที่ทำงาน โดยให้ยื่นอกห่างไปจากจุดที่ ทำงานด้านละ 1 ก.ม พร้อมอุปกรณ์ สื่อสาร ทรงให้สัญญาณ เขียว แดง หมวกกันน็อก หัวฉีด สวมเสื้อสะท้อนแสง และถ้าปฏิบัติงานในเวลากลางคืนจะต้องมีแฟลชสัญญาณ เรืองแสง หรือ สะท้อนแสง ไฟฉาย
 - 1.4 ในกรณีที่หยุดฉุกเฉิน กีดขวางการเดินรถ แต่ระบบการติดต่อสื่อสารทุกระบบ ไม่สามารถใช้งานได้ ให้ ให้ Look out man วิ่ง หรือเดินเร็ว ออกไปให้ไกลที่สุด เพื่อคอยโบกธง ให้สัญญาณ ในกรณีที่ อาจจะมีความรวดเร็วเข้ามาในจุดที่ปฏิบัติงาน
 - 1.5 วิศวกร/ผู้ควบคุมงาน จะต้องติดต่อกับเจ้าหน้าที่ของรถไฟ เพื่อขออนุญาตติดตั้งป้ายเตือน ป้าย เมาทาง ก่อนถึงจุดที่ปฏิบัติงาน โดยให้ปฏิบัติตามระเบียบรถไฟ. ตามระบุใน ขดร.2549

1.6 วิศวกรหรือผู้ควบคุมงาน ต้องแจ้งให้พนักงานที่ประจำอยู่ที่สถานีและ นายสถานี ทราบทันทีที่มีเหตุฉุกเฉิน หรือหากมีเครื่องจักรกีดขวางการเดินรถ โดยให้แจ้ง ดังนี้ “เครื่องจักรอะไร.....เกิดขวางการเดินรถอยู่ที่สถานีไหน.....และจะดำเนินการแก้ไขหรือเคลื่อนย้ายออกให้ตรงไหน.....เกิดภายในเวลากี่นาที” และเมื่อเคลื่อนย้ายหรือดำเนินการแก้ไขเรียบร้อยแล้วให้แจ้งพนักงานที่ประจำอยู่ที่สถานีว่า “เครื่องจักร.....ได้ดำเนินการแก้ไขหรือได้เคลื่อนย้ายออกเรียบร้อยแล้ว สามารถเดินรถได้ตามปกติ”

1.7 ต้องมีการอบรมพนักงานให้สัญญาณ (Look out man) และพนักงานที่ปฏิบัติงานก่อนการปฏิบัติงาน เพื่อให้เข้าใจถึงการสื่อสารและสัญญาณต่างๆ

2. การทำงานในพื้นที่ทางปิด (อยู่ในเวลาการเดินรถ) เช่น งานยกระดับสะพานเหล็ก การเปลี่ยนบนเหล็ก และงานชนิดอื่นๆ ที่ทำงานบนทางรถไฟ

2.1 ก่อนการปฏิบัติงาน ต้องแจ้งการรถไฟ แจ้งนายสถานี ด้านทางและปลายทาง ทุกครั้งว่ามีแผนการในการทำงานอย่างไร ใช้เครื่องจักรใดในแต่ละวัน โดยให้ระบุตำแหน่งสถานที่จุดทำงาน โดยยึดเอาเลขที่เสาโทรเลข ระยะเวลาในการปฏิบัติงาน เวลาเริ่ม และเลิกงาน

2.2 จัดให้มีพนักงานประจำ อยู่ที่สถานี ทั้งสองด้าน พร้อมอุปกรณ์ในการใช้ติดต่อสื่อสารอย่างน้อย 2 ระบบ เช่น วิทยุมือถือ โทรศัพท์มือถือ หรืออุปกรณ์สื่อสารอื่นๆ ซึ่งพนักงานที่ประจำอยู่ที่สถานี จะมีหน้าที่คอยประสานงานระหว่างนายสถานีกับจุดที่ปฏิบัติงานเพื่อแจ้งข่าวสาร ในกรณีที่ไม่มีเหตุฉุกเฉิน

2.3 จัดให้มี Look out man 2 คน ยืนประจำอยู่ทั้ง 2 ข้างของจุดที่ทำงาน โดยให้ยืนออกห่างไปจากจุดที่ทำงานด้านละ 1 ก.ม พร้อมอุปกรณ์สื่อสาร แจ้งให้สัญญาณ เตียว แคง หมวกนิรภัย นกหวีด สวมเสื้อสะท้อนแสง และถ้าปฏิบัติงานในเวลากลางคืนจะต้องมีแท่งสัญญาณเรืองแสงหรือสะท้อนแสงไฟฉาย

2.4 ในกรณีที่ไม่มีเหตุฉุกเฉิน กีดขวางการเดินรถ แต่ระบบการติดต่อสื่อสารทุกระบบ ไม่สามารถใช้งานได้ ให้ Look out man วิ่ง หรือเดินเร็ว ออกไปให้ไกลที่สุด เพื่อคอยโบกธง ให้สัญญาณ ในกรณีที่อาจจะมีขบวนรถวิ่งเข้ามาในจุดที่ปฏิบัติงาน

2.5 วิศวกรผู้ควบคุมงาน จะต้องติดต่อกับเจ้าหน้าที่ของการรถไฟ เพื่อขออนุญาตติดตั้งป้ายเตือน/ป้ายเบี่ยงทาง ก่อนถึงจุดที่ปฏิบัติงาน โดยให้ปฏิบัติตามระเบียบรถไฟ. ตามระบุใน ขดร.2549

2.6 วิศวกรหรือผู้ควบคุมงาน ต้องแจ้งให้พนักงานที่ประจำอยู่ที่สถานีและ นายสถานี ทราบทันทีที่มีเหตุฉุกเฉิน หรือหากมีเครื่องจักรกีดขวางการเดินรถ โดยให้แจ้ง ดังนี้ “เครื่องจักรอะไร.....เกิดขวางการเดินรถอยู่ที่สถานีไหน.....และจะดำเนินการแก้ไขหรือเคลื่อนย้ายออกให้ตรงไหน.....เกิดภายในเวลากี่นาที” และเมื่อเคลื่อนย้ายหรือดำเนินการแก้ไขเรียบร้อยแล้วให้แจ้งพนักงานที่ประจำอยู่ที่สถานีว่า “เครื่องจักร.....ได้ดำเนินการแก้ไขหรือได้เคลื่อนย้ายออกเรียบร้อยแล้ว สามารถเดินรถได้ตามปกติ”

2.7 ต้องมีการอบรมพนักงานให้สัญญาณ (Look out man) และพนักงานที่ปฏิบัติงานก่อนการปฏิบัติงาน เพื่อให้เข้าใจถึงการสื่อสารและสัญญาณต่างๆ

3. การทำงานในพื้นที่ทางเปิด (อยู่นอกเวลาการเดินรถ)

ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบของการรถไฟทุกประการ เช่น ข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ.2549 (ขดร.2549)

3.1 ก่อนการปฏิบัติงาน ต้องแจ้งการรถไฟ แจ้งนายสถานี ด้านทางและปลายทาง ทุกครั้งว่ามีแผนการในการทำงานอย่างไร ใช้เครื่องจักรใดในแต่ละวัน โดยให้ระบุตำแหน่งสถานที่ จุดทำงาน โดยยึดเอาเลขที่เสาโทรเลข ระยะเวลาในการปฏิบัติงาน เวลาเริ่ม และเลิกงาน

3.2 จัดให้มีพนักงานประจำ อยู่ที่สถานี ทั้งสองด้าน พร้อมอุปกรณ์ในการใช้ติดต่อสื่อสารอย่างน้อย 2 ระบบ เช่น วิทยุมือถือ โทรศัพท์มือถือ หรืออุปกรณ์สื่อสารอื่นๆ ซึ่งพนักงาน ที่ประจำอยู่ที่ สถานี จะมีหน้าที่คอยประสานงาน ระหว่างนายสถานี กับจุดที่ปฏิบัติงาน เพื่อแจ้งข่าวสารในกรณีที่ไม่มีเหตุฉุกเฉิน

3.3 จัดให้มี Look out man 2 คน ยืนประจำอยู่ทั้ง 2 ข้างของจุดที่ทำงาน โดยให้ยืนออกห่างไปจากจุดที่ทำงานด้านละ 1 ก.ม พร้อมอุปกรณ์สื่อสาร แจ้งให้สัญญาณ เตียว แคง หมวกนิรภัย นกหวีด สวมเสื้อสะท้อนแสง และถ้าปฏิบัติงานในเวลากลางคืนจะต้องมีแท่งสัญญาณ เรืองแสง หรือสะท้อนแสง ไฟฉาย

3.4 ในกรณีที่ไม่มีเหตุฉุกเฉิน กีดขวางการเดินรถ แต่ระบบการติดต่อสื่อสารทุกระบบ ไม่สามารถใช้งานได้ ให้ Look out man วิ่ง หรือเดินเร็ว ออกไปให้ไกลที่สุด เพื่อคอยโบกธง ให้สัญญาณ ในกรณีที่อาจจะมีขบวนรถวิ่งเข้ามาในจุดที่ปฏิบัติงาน

3.5 วิศวกรผู้ควบคุมงาน จะต้องติดต่อกับเจ้าหน้าที่ของการรถไฟ เพื่อขออนุญาตติดตั้ง ป้ายเตือน/ป้ายเบี่ยงทาง ก่อนถึงจุดที่ปฏิบัติงาน โดยให้ปฏิบัติตามระเบียบรถไฟ. ตามระบุใน ขดร.2549

- 3.6

ไฟร์แมนหรือผู้ควบคุมงาน ต้องแจ้งให้พนักงานที่ประจำอยู่ที่สถานีและ นายสถานี ทราบทันทีที่มีเหตุฉุกเฉิน หรือหากมีเครื่องจักรขวางการเดินรถ โดยให้แจ้ง ดังนี้ “เครื่องจักรอะไร.....เกิดขวางการเดินรถอยู่ที่สถานีไหน.....และจะดำเนินการแก้ไขหรือเคลื่อนย้ายออกให้เดินรถได้ภายในเวลากี่นาที” และเมื่อเคลื่อนย้ายหรือดำเนินการแก้ไขเรียบร้อยแล้วให้แจ้งพนักงานที่ประจำอยู่ที่สถานีว่า “เครื่องจักร.....ได้ดำเนินการแก้ไขหรือได้เคลื่อนย้ายออกเรียบร้อยแล้วสามารถเดินรถได้ตามปกติ”
- 3.7

ต้องมีการอบรมพนักงานให้สัญญาณ (Look out man) และพนักงานที่ปฏิบัติงานก่อนการปฏิบัติงาน เพื่อให้เข้าใจถึงการสื่อสารและสัญญาณต่างๆ
- 3.8

พนักงานที่ประจำอยู่ที่สถานี จะต้องรีบแจ้งผู้ที่ปฏิบัติงานที่หน้างานทันทีที่มีขบวนรถไฟมาถึงสถานี โดยแจ้งว่า “ มีขบวนรถไฟมาถึงสถานี.....แล้ว ”
- 3.9

พนักงานที่ปฏิบัติงานจะต้อง หยุดการทำงานทันที เมื่อได้รับแจ้งจากพนักงานที่ประจำอยู่ที่สถานีว่ามีขบวนรถไฟมา หากมีการใช้เครื่องจักรอยู่ในระยะ ใกล้กับรางรถไฟให้เคลื่อนย้ายออกให้พ้นระยะ โครงสร้างของรถไฟ และจอดนิ่งอยู่ในท่าขานานกับรางรถไฟ โดยให้หันหน้าของเครื่องจักรหันไปในทิศทางที่ขบวนรถวิ่งเข้ามา และพนักงานควบคุมเครื่องจักรต้องดับเครื่องจักร แล้วลงมาขึ้นด้านล่าง
- 3.10

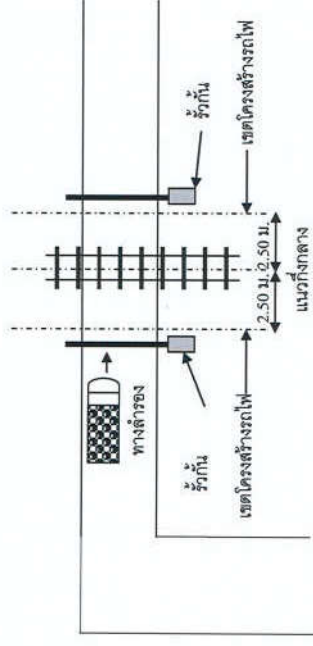
ในกรณีที่ขบวนรถไฟมาช้ากว่าเวลาการเดินรถปกติ ให้พนักงานที่ประจำอยู่ที่สถานีสอบถามกับนายสถานี ว่ามีเหตุขัดข้องอันใด หรือไม่ (และคาดว่าขบวนรถจะมาถึงสถานีเวลาเท่าใด) แล้วให้แจ้งทางผู้ที่ปฏิบัติงานที่หน้างานทราบด้วย

มาตรการความปลอดภัยตามลักษณะงาน

ลำดับ	ลักษณะงาน			พื้นที่ทางเปิด (อยู่ในเวลาการเดินรถ)	พื้นที่ทางเปิด (อยู่ในเวลาการเดินรถ)
	พื้นที่ทางเปิด (window Time)	พื้นที่ทางเปิด (อยู่นอกเวลาการเดินรถ)	พื้นที่ทางเปิด (อยู่ในเวลาการเดินรถ)		
1. แจ้งนายสถานีทุกครั้งก่อนเริ่มและเลิกงาน	✓	✓	✓	✓	✓
2. จัดพนักงานประจำอยู่ที่สถานีพร้อมอุปกรณ์สื่อสาร	✓	✓	✓	✓	✓
3. จัดให้มี Look out man อยู่ 2 ข้างจุดทำงาน	✓	✓	✓	✓	✓
4. ขออนุญาตคิดป้ายเบาะทาง	✓	✓	✓	✓	✓
5. กรณีเกิดเหตุฉุกเฉินแจ้งนายสถานี	✓	✓	✓	✓	✓
6. การอบรมพนักงาน	✓	✓	✓	✓	✓
7. พนักงานประจำสถานีต้องรีบแจ้งพนักงานประจำจุดทำงานเมื่อมีขบวนรถไฟมา	○	○	○	○	✓
8. พนักงานจะต้องหยุดทำงานและเครื่องจักรอยู่ในท่าขานานกับรางขณะมีรถไฟผ่าน	○	○	○	○	✓
9. กรณีที่รถไฟมาช้ากว่าปกติให้แจ้งพนักงานประจำจุดทำงาน	○	○	○	○	✓

4. มาตรการความปลอดภัยสำหรับทางข้ามทางรถไฟชั่วคราว (Temporary Level Crossing)

- 4.1 ทางข้ามทางรถไฟ (Level Crossing) จะต้องทำการปรับปรุงทางข้ามและเนินดินให้ราบเรียบ มีความลาดชันน้อยที่สุด และมีความกว้างเพียงพอ สำหรับการสัญจรของยานพาหนะ
- 4.2 รื้อกันทางข้ามทางรถไฟชั่วคราว (Temporary Level Crossing) จะต้องอยู่ห่างจากกึ่งกลางรางรถไฟเดิมไม่น้อยกว่าเขตโครงสร้างรถไฟ (2.50 เมตร) ดังแสดงให้เห็นในรูปที่ 1



รูปที่ 2 ภาพแสดงการปรับปรุงทางขึ้นลงบริเวณจุดตัดทางรถไฟ

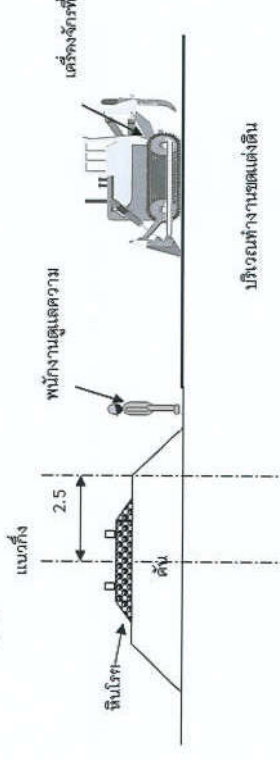
- 4.3 พาหนะที่จะจะข้ามทางรถไฟจะต้องหยุดและรอสัญญาณที่ปลอดภัยให้ข้ามทางรถไฟจากพนักงานดูแลความปลอดภัยที่ประจำอยู่ ณ จุดทางข้ามนั้นๆ โดยจะต้องข้ามทางรถไฟ ในแนวรถที่ตรง
- 4.4 รื้อกันทางข้ามทางรถไฟชั่วคราว (Temporary Level Crossing) จะต้องอยู่ในตำแหน่งปิดตลอดเวลา และจะเปิดก็ต่อเมื่อได้มีการตรวจสอบแล้วว่าไม่มีรถไฟแล่นผ่านในขณะช่วงเวลานั้น

5. มาตรการความปลอดภัยสำหรับการเบี่ยงเส้นทางจราจรชั่วคราวข้ามทางรถไฟ

- 5.1 ดำเนินการจัดทำตามมาตรการความปลอดภัยสำหรับทางข้ามทางรถไฟชั่วคราว ข้อ 4.1 และ ข้อ 4.2
- 5.2 จัดให้มีพนักงานดูแลความปลอดภัยในการทำงานประจำ ณ จุดทางเบี่ยงการจราจรชั่วคราวข้ามทางรถไฟ ตลอด 24 ชม. เพื่อช่วยเหลือเจ้าหน้าที่เครื่องกั้นทางของจราจรไฟ ในการกั้นการจราจรของยานพาหนะให้รถไฟผ่าน ทางเบี่ยงการจราจรชั่วคราวข้ามทางรถไฟ
- 5.3 พนักงานดูแลความปลอดภัยในการทำงาน ที่ทำหน้าที่ช่วยเหลือเจ้าหน้าที่เครื่องกั้นทางผ่านของการรถไฟ จะช่วยเหลือในการเปิด - ปิด เครื่องกั้นทางผ่าน ตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ประจำเครื่องกั้นทางผ่าน ของการรถไฟ

6. มาตรการความปลอดภัยสำหรับงานขุดแต่งดินข้างกันทางเดิม

- 6.1 จัดให้มีพนักงานดูแลความปลอดภัยในการทำงาน 1 คนประจำทุกจุดที่มีการทำงาน เพื่อเตือนให้พนักงานควบคุมเครื่องจักรและผู้ปฏิบัติงานทราบว่าจะรถไฟกำลังจะมา โดยเครื่องจักรและผู้ปฏิบัติงานที่ทำงานอยู่ใกล้กันทางเดิม จะต้องหยุดการทำงานทันที และรอให้ขบวนรถไฟผ่านบริเวณที่ทำงานไปก่อนแล้วค่อยเริ่มทำงานต่อ
- 6.2 พนักงานดูแลความปลอดภัยในการทำงาน มีหน้าที่ที่จะต้องคอยสังเกตและระบ่งชี้ของขบวนรถไฟให้แก่ผู้ปฏิบัติงาน และต้องสุภาพกับพนักงานที่ทำการขุดแต่งว่ามีการเดิน โหลของดิน คันทางและหินโรยทางหรือไม่ หากเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้น จะต้องหยุดการทำงาน และรีบกลับหรือถมดินเข้าที่เดิม และรีบแจ้งให้หัวหน้างานหรือเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยหรือวิศวกรสนามที่รับผิดชอบงานทราบทันที
- 6.3 จัดให้มีรั้วจราจร - แดง บั๊กห่างจากกึ่งกลางของทางเดิมออกมาไม่น้อยกว่าเขตโครงสร้างรถไฟ (2.50 เมตร) ระยะห่างของระยะเสาไม่เกินกว่า 10 เมตร/ต้น ตลอดแนวที่ปฏิบัติงาน ห้ามไม่ให้ผู้ปฏิบัติงานและเครื่องจักร ทำงานล่วงล้ำเข้าไปในแนวจราจรวิ่งทาง - แดง โดยเด็ดขาด



ภาพแสดงการวางจุดแต่งดินข้างกันทางเดิม

รูปที่ 3 ภาพแสดงการวางจุดแต่งดินข้างกันทางเดิม

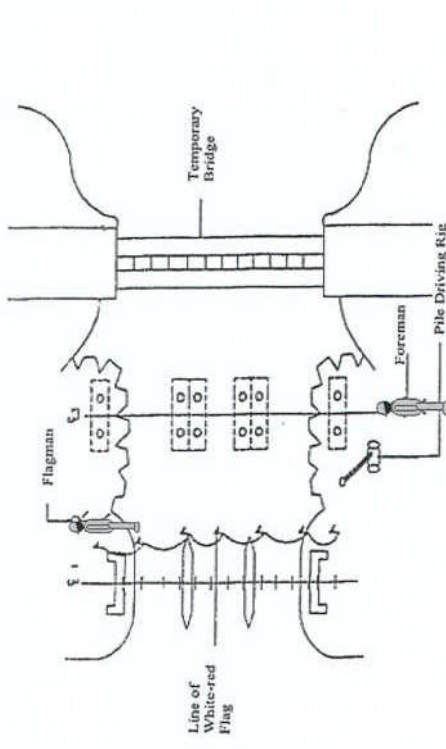
- 6.4 หากพิจารณาแล้วว่าดินชั้นทางเดิมมีสภาพที่อาจจะก่อให้เกิดการลื่น โหลของดินอันเนื่องมาจากการขุดแต่งดินข้างกัน ทางเดิม ซึ่งจะส่งผลให้ระดับทางรถไฟทรุดตัว รถไฟอาจจะตรงงได้ ดังนั้นให้ทำการตอก Sheet Pile หรือวัสดุอื่นที่เหมาะสม เพื่อป้องกันการลื่น โหลของดินชั้นทางเดิม ก่อนทำการปฏิบัติงานขุดแต่งดินข้างกันทางเดิม

6.5 จัดให้พนักงานดูแลความปลอดภัยหรือพนักงานธงสัญญา ต้องสวมใส่และมีอุปกรณ์ประจำกายดังนี้

- หมวกแข็งนิรภัยสีเหลือง
 - นกหวีด หรือ เครื่องสัญญาให้เสียงชนิดอื่น ที่สามารถส่งเสียงให้ผู้ปฏิบัติงานได้ยินเสียงสัญญาเตือนให้หยุดการปฏิบัติงานชั่วคราวขณะที่รถไฟฟ้ากำลังผ่านบริเวณที่ปฏิบัติงาน.
 - สวมเสื้อกั๊กสะท้อนแสง
 - ธงสีสีแดง และ ธงผ้าสีเขียว (สำหรับใช้ในเหตุการณ์ฉุกเฉิน)
 - แท่งสัญญาณสะท้อนแสง (ใช้เฉพาะการปฏิบัติงานช่วงกลางคืน)
- 6.6 งดการปฏิบัติงานตอนกลางคืน นอกจากได้รับการอนุญาตจากผู้ควบคุมงาน และต้องอยู่ภายใต้การควบคุมและดูแลของวิศวกรสนามอย่างใกล้ชิด และต้องจัดให้มีไฟแสงสว่างที่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน

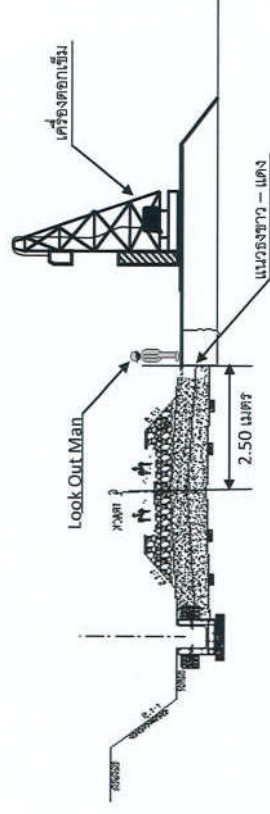
7. มาตรการความปลอดภัยสำหรับงานตอกเสาเข็ม และงานสะพาน

- 7.1 จัดให้มีพนักงานดูแลความปลอดภัย 1 คน ในระยะที่มองเห็นได้อย่างชัดเจน คอยให้สัญญาเตือนแก่พนักงานควบคุมเครื่องตอกเสาเข็มว่า รถไฟฟ้ากำลังจะมา ให้หยุดการปฏิบัติงานชั่วคราว รอให้รถไฟฟ้าผ่านไปก่อนแล้วค่อยเริ่มปฏิบัติงานต่อ
- 7.2 พนักงานดูแลความปลอดภัยหน้าพื้นที่ที่จะตั้งคอกสังกต และระวังอันตรายจากเครื่องตอกเสาเข็ม อันจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทางรถไฟ และคันทางเดิม จากการที่เครื่องตอกเสาเข็มล้มลงขวางทางรถไฟ, เสาเข็มหักขวางทางรถไฟ หากพบสภาพการที่อาจจะก่อให้เกิดเหตุข้างต้น ให้หยุดการปฏิบัติงานทันทีและรีบแจ้งให้หัวหน้างานหรือเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยหรือวิศวกรสนามทราบทันที เพื่อดำเนินการปรับปรุงและแก้ไขก่อน.
- 7.3 จัดให้มีขังร้วขาว - แดง ปักห่างจากกึ่งกลางของทางเดิมออกมาไม่น้อยกว่าเจด โครงสร้างรถไฟ (2.50เมตร) ระยะห่างของระยะเสาไม้เกินกว่า 10 เมตร/ต้น ตลอดแนวที่ปฏิบัติงาน ห้ามไม่ให้ผู้ปฏิบัติงานและเครื่องจักร ทำงานล่วงล้ำเข้าไปในแนวขังร้วขาว - แดง โดยเด็ดขาด



รูปที่ 4 ภาพแสดงมาตรการความปลอดภัยบริเวณการทำงานสะพาน

7.4 จัดให้เครื่องอุปกรณ์รับที่เหมาะสม และแข็งแรงมั่นคง สำหรับรับเครื่องตอกเสาเข็ม และยึดโยงเครื่องตอกเสาเข็มด้วยสายสลึงที่ระดับความสูง 3/4 ส่วน ที่ด้านหลังของเครื่องตอกเสาเข็ม กับสมบอบอย่างน้อย 2 คัน เพื่อป้องกันการล้มของเครื่องตอกเสาเข็ม



รูปที่ 5 ภาพแสดงมาตรการความปลอดภัยบริเวณการทำงานตอกเสาเข็ม

7.5 ในการเคลื่อนย้ายตำแหน่งของเครื่องดอกเสาเข็ม ให้ทำการตรวจสอบสภาพของพื้นที่ในตำแหน่งที่จะทำการย้ายเครื่องดอกเสาเข็ม ไปดังกล่าวว่ามีสภาพพื้นที่อ่อนหรือแข็งอย่างไรและต้องจัดเตรียมเครื่องอุปกรณ์รองรับให้เหมาะสม และมั่นคงแข็งแรงไว้ให้พร้อม และทำการเคลื่อนย้ายด้วยความระมัดระวัง.

7.6 ในการเคลื่อนย้ายเสาเข็มหรืออุปกรณ์อื่น โดยใช้เครนหรือปั้นจั่นห้ามไม่ให้การสวิงแขนของเครนหรือปั้นจั่น ผ่านเข้าไปในเขตโครงสร้างรถไฟ หรือข้ามแนวเขตขบวนรถ - แดง โดยเด็ดขาด.

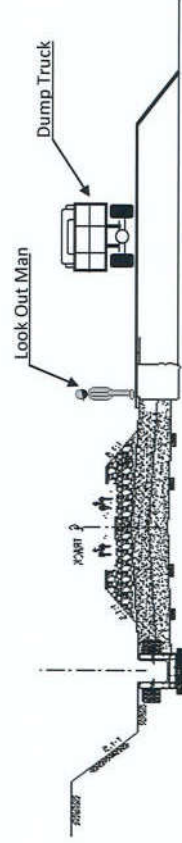
7.7 ในการดอกเสาเข็ม ด้วยเครื่องดอกเสาเข็มเอง ต้องตรวจสอบสายสลิงและตำแหน่งการวัดเสาเข็มเพื่อยกให้เหมาะสมมั่นคงแข็งแรง และต้องปฏิบัติงานด้วยความระมัดระวัง

7.8 จัดให้พนักงานดูแลความปลอดภัยหรือพนักงานงานสัญญาณ ต้องสวมใส่และมีอุปกรณ์ประจำกายดังนี้

- หมวกแข็งนิรภัยสีเหลือง
- นกหวีด หรือ เครื่องสัญญาณให้เสียงชนิดอื่น ที่สามารถส่งเสียงให้ผู้ปฏิบัติงานได้ยินเสียงสัญญาณเตือนให้หยุดการปฏิบัติงานชั่วคราว ขณะที่รถไฟฟ้ากำลังผ่านบริเวณที่ปฏิบัติงาน
- สวมเสื้อกั๊กสะท้อนแสง
- รองเท้าบู๊ต และ ถุงมือยาง (สำหรับใช้ในเหตุการณ์ฉุกเฉิน)
- แต่งสัญญาณสะท้อนแสง (ใช้เฉพาะการปฏิบัติงานช่วงกลางคืน)

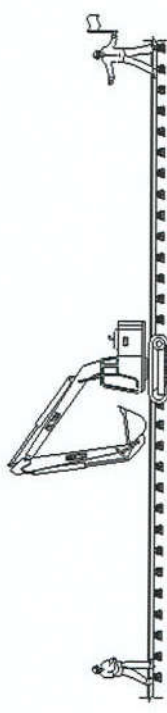
8. มาตรการความปลอดภัยสำหรับงานก่อสร้างคันทางใหม่ และงานวางรางใหม่

8.1 จัดให้มีพนักงานดูแลความปลอดภัย 1 คน ประจำจุดที่มีการลงดิน, ขึ้น, ทราบ, ดินลูกรัง และหินโรยทางจากขบวนรถ เพื่อคอยเตือนและให้สัญญาณแก่พนักงานขับรถขบวนรถทุก ขบวนรถไฟฟ้าที่จะมา และหยุดการทำงานชั่วคราว รอให้รถไฟฟ้าผ่านไปก่อนแล้วค่อยทำงานต่อ



รูปที่ 6 ภาพแสดงการก่อสร้างหรือขนย้ายวัสดุ อุปกรณ์บนคันทางใหม่

8.2 จัดให้พนักงานดูแลความปลอดภัย 2 คน ที่บริเวณจุดเริ่มงานและจุดสิ้นสุดงาน ที่มีเครื่องจักรกลหนักทำงาน หรือจุดที่มีการทำงานเป็นบริเวณกว้าง เพื่อเตือนให้พนักงานควบคุมเครื่องจักรกลหนักและผู้ปฏิบัติงานทราบว่า รถไฟฟ้ากำลังจะมา ให้หยุดการปฏิบัติงานชั่วคราว รอให้รถไฟฟ้าผ่านไปก่อนแล้วค่อยเริ่มปฏิบัติงานต่อ



รูปที่ 7 ภาพแสดงตำแหน่งพนักงานความปลอดภัยบริเวณพื้นที่ทำงาน

8.3 จัดให้มีรั้วสีขาว - แดง ปักห่างจากกึ่งกลางของทางเดิมออกมาไม่น้อยกว่าเขตโครงสร้างรถไฟ (2.50 เมตร) ระยะห่างของระยะเสาไม่เกินกว่า 10 เมตร ต้น คลอดแนวที่ปฏิบัติงาน ห้ามไม่ให้ผู้ปฏิบัติงานและเครื่องจักร ทำงานลัดเข้าไปในแนวเขตขบวนรถ - แดง โดยเด็ดขาด.

8.4 จัดให้มีป้ายสัญญาณเตือนต่างๆ ปักห่างเป็นระยะๆ และห่างจากกึ่งกลางของทางรถไฟเดิม ไม่น้อยกว่าเขต โครงสร้างรถไฟ (2.50 เมตร) คลอดแนวที่ปฏิบัติงาน เช่น ป้ายเตือนความเร็ว, ป้ายเตือนห้ามกลับรถ เป็นต้น.

8.5 จัดให้มีสิ่งกีดขวาง, รั้ว หรืออุปสรรค เพื่อป้องกันไม่ให้บุคคลภายนอกที่ไม่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างเข้าไปหรือใช้เส้นทาง หรือเพื่อจุดประสงค์อื่นใด ในบริเวณงานก่อสร้างที่ไม่มีการปฏิบัติงานหรือรอปฏิบัติงานในขั้นตอนต่อไป เช่น คันทางใหม่, กองดิน ฯลฯ

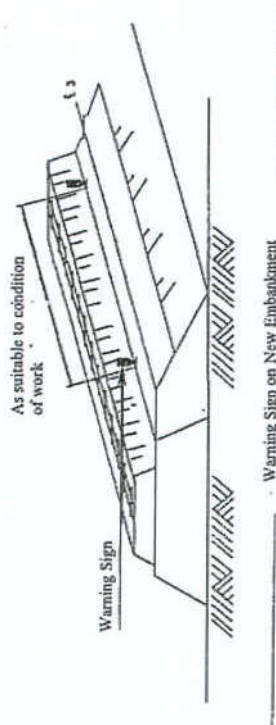
8.6 เครื่องจักรกลหนักทุกประเภทและทุกชนิด ที่ปฏิบัติงานใกล้คันทางเดิม ต้องหยุดการปฏิบัติงานทุกครั้งที่ได้รับสัญญาณเตือนจากพนักงานดูแลความปลอดภัย ขบวนรถไฟฟ้ากำลังจะมา

8.7 การกลับรถขบวนพาหนะ, รถบรรทุก และเครื่องจักรกล ในพื้นที่ใกล้คันทางเดิม จะต้องหันด้านหน้าเข้าหาคันทางเดิมตลอด และต้องไม่ให้ส่วนหนึ่งส่วนใดลัดเข้าไปในแนวเขตขบวนรถ - แดง หรือเขตโครงสร้างรถไฟ (2.50 เมตร จากกึ่งกลางของคันทางเดิม) เป็นอันขาด.

8.8 จัดให้พนักงานดูแลความปลอดภัยหรือพนักงานรังสัญญาณ ต้องสวมใส่และมีอุปกรณ์ประจำกาย ดังนี้

- หมวกแข็งนิรภัยสีเหลือง
- นกหวีด หรือ เครื่องสัญญาณให้เสียงชนิดอื่น ที่สามารถส่งเสียงให้ผู้ปฏิบัติงานได้ยิน เสียงสัญญาณเตือนให้หยุดการปฏิบัติงานชั่วคราว ขณะที่รถไฟกำลังผ่านบริเวณที่ปฏิบัติงาน.
- สวมเสื้อกั๊กสะท้อนแสง
- รังสีสีแดง และ รังสีสีเขียว (สำหรับใช้ในเหตุการณ์ฉุกเฉิน)
- แท่งสัญญาณสะท้อนแสง (ใช้เฉพาะการปฏิบัติงานช่วงกลางคืน)

8.9 ในการเคลื่อนย้ายหมอนรางรถไฟ และรางรถไฟ โดยใช้เครน ห้ามไม่ให้การหมุนแขนของเครน ที่ยกวัตถุอุปกรณ์ และหรือไม่มีวัตถุอุปกรณ์ ผ่านเข้าไปในเขต โครงสร้างรถไฟ และหรือข้าม แนวรางรถไฟ - แดง โดยเด็ดขาด ยกเว้นในกรณีที่ทำการขนถ่ายลงจากขบวนรถไฟที่มีจอคนถ่ายวัตถุอุปกรณ์ลง ที่บริเวณหน้าสถานีเท่านั้น



รูปที่ 8 ภาพแสดงป้ายสัญญาณเตือนบนคันทางใหม่

9. มาตรการความปลอดภัยสำหรับงานเปลี่ยนแปลงหน้าทางเดิม และในสะพาน

- 9.1 ปฏิบัติงานภายใต้มาตรการความปลอดภัยสำหรับการทำงานในช่วงมืดทาง (Window Time)
- 9.2 หากไม่สามารถปฏิบัติตามข้อ 9.1 ได้ ให้ทำการปฏิบัติงานภายใต้มาตรการความปลอดภัยต่อไป
- 9.3 ประสานงานกับเจ้าหน้าที่การรถไฟที่รับผิดชอบทางรถไฟต่อเนื่องที่ปฏิบัติงาน เพื่อแจ้งการทำงาน (ออกโทรเลข)

9.4 จัดให้มีพนักงานดูแลความปลอดภัย 2 คน ที่บริเวณจุดเริ่มงานและจุดสิ้นสุดงาน ที่มีการทำงาน เพื่อเตือนให้พนักงานที่ปฏิบัติงานทราบว่า รถ ไฟกำลังจะมา ให้หยุดการปฏิบัติงานชั่วคราวและออกไปอยู่นอกเขต โครงสร้างรถไฟ (2.50 เมตร จากกึ่งกลางทางรถไฟ) รอให้รถไฟผ่านไปก่อน แล้วค่อยกลับเข้าเริ่มปฏิบัติงานต่อ.

9.5 จัดให้มีการปักป้ายเตือน, ป้ายเบี่ยงทาง 30 กม./ชม. ตามข้อกำหนดของการรถไฟ. ทั้งสองทิศทาง เดี่ยวรถ ครอบคลุมบริเวณที่มีการเปลี่ยนหมอนรางรถไฟ จนกว่าเจ้าหน้าที่การรถไฟที่รับผิดชอบ จะเห็นว่าสภาพทางมั่นคงแข็งแรงแล้ว จึงทำการปรับเปลี่ยนเบี่ยงทางเป็น 50 กม./ชม. หรือปลดป้ายออก.

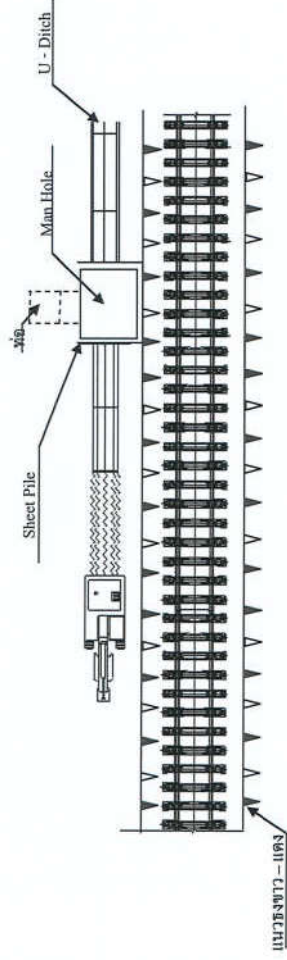
9.6 จัดให้มีและใช้อุปกรณ์คุ้มครองภัยส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกแข็งนิรภัย, รองเท้าหุ้มส้น, เสื้อกั๊กสะท้อนแสง และอุปกรณ์ความปลอดภัยอื่นที่จำเป็นและเหมาะสมกับสภาพงาน

9.7 จัดเก็บเศษวัสดุอุปกรณ์และเครื่องมือต่างๆ ออกให้พ้นจากเขต โครงสร้างรถไฟ (2.50 เมตร จากกึ่งกลางทางรถไฟ) ทุกครั้งที่ได้รับสัญญาณเตือนจากพนักงานดูแลความปลอดภัย วารด ไฟกำลังจะมา และ เมื่อการปฏิบัติงานแล้วเสร็จ

10. มาตรการความปลอดภัยในการติดตั้งรางระบายน้ำ (Manhole and U-ditch)

- มีพนักงานความปลอดภัย 1 คน ประจำจุดในการลงดินจากรถดับเพลิง เพื่อเตือนให้ผู้ปฏิบัติงาน วารด ไฟกำลังจะมา
- เครื่องจักรทุกชนิดที่ทำงานใกล้รางเดิมต้องหยุดทำงานขณะที่รถไฟกำลังจะมา
- ติดป้ายสัญญาณเตือน เช่น วีรชวง-แดง ห่างจากศูนย์กลางราว 2.50 เมตร ป้ายบอกความเร็วของรถ (60 กม./ชม.บนคันทางใหม่) และป้ายจราจรต่าง ๆ ในบริเวณพื้นที่ทำงาน
- จัดทำงานคนกลางกั้นนอกจากอยู่ภายใต้การดูแลของวิศวกรสนามและต้องมีไฟส่องสว่าง
- ห้ามยานพาหนะกลับรถบนคันทางใหม่จนกว่าจุดกลับรถจะมีป้ายสัญญาณให้กลับรถและมีพนักงานความปลอดภัยให้สัญญาณ
- รางระบายน้ำ (U-Ditch) จะติดตั้งหลังเสร็จชั้นรองพื้นทาง (Subgrade)
- จะต้องหยุดการขุดดิน โดยเครื่องจักรหนักขณะรถไฟกำลังวิ่งผ่าน
- ดอกเข็มพีค (Sheet Pile) ให้เรียบบ่อยก่อนวางบ่อพักน้ำคอนกรีตหรือรางระบายน้ำคอนกรีต (Manhole and U-Ditch) ที่ลึกกว่า 600 มม. หรือสภาพดินคันทางไม่มั่นคง เพื่อป้องกันพังทลายของดินคันทางหรือการเคลื่อนตัวของรางที่อาจเกิดขึ้นได้ในขณะขุดดิน
- บ่อพักน้ำและรางระบายน้ำคอนกรีตจะเป็นแนวกันรถหรือphanะต่าง ๆ ล่วงล้ำเข้าไปทางรถไฟเดิม
- พื้นที่ที่ไม่มีการทำงาน จะไม่อนุญาตให้รถผ่านเข้า-ออกและจะมีเครื่องกีดขวาง เช่น กองดิน

วิธีลัดด้วยกฎแ่ง เป็นต้น



รูปที่ 9 ภาพแสดงการติดตั้งรางระบายน้ำ (Manhole and U-ditch)

11. มาตรการความปลอดภัยสำหรับเหตุการณ์ฉุกเฉิน

11.1 ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุกับผู้ปฏิบัติงานให้พนักงานดูแลความปลอดภัยรีบแจ้งเหตุต่อหัวหน้างานหรือเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย หรือวิศวกรสนาม โดยด่วน เพื่อจะได้ทำการสอบสวนหาสาเหตุและต้นเหตของการเกิดอุบัติเหตุขึ้นๆ และนำมาปรับปรุงแก้ไขวิธีการปฏิบัติงาน และหาวิธีการป้องกันเพื่อไม่ให้เกิดเหตุการณ์ดังกล่าวซ้ำขึ้นอีก.

11.2 ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ และหรือ เหตุสุตวิสัย อันก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเดินรถของรถไฟฟ้าบนทางเดิม ให้รีบแจ้งเหตุการณั และรายละเอียดต่างๆ เช่น จุดที่เกิดเหตุเกิดขึ้นในช่วงใด ระหว่างสถานีไหนกับสถานีไหน ช่วงหลักกิโลเมตรหรือช่วงเสาโทรเลขที่เท่าไร . สิ่งที่เกิดขงการวิ่งของรถไฟฟ้าบนทางเดิม หรือมีการหลุดตัวของดินคันทางเดิมซึ่งรถไฟฟ้าไม่สามารถวิ่งผ่านไปได้ให้หัวหน้างานหรือเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยหรือวิศวกรสนาม ทราบโดยเร็ว เพื่อจะได้ทำการแจ้งต่อมาสถานีเมื่อหลุดขบวนรถไฟฟ้าที่สถานีก่อน และรีบดำเนินการขนย้ายสิ่งกีดขวางออกจากทางรถไฟ และปรับปรุงซ่อมแซมทางรถไฟ

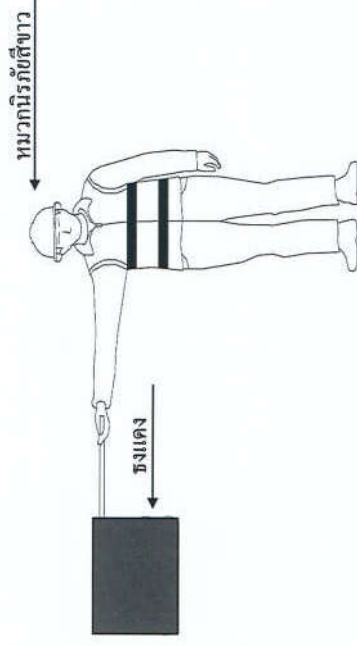
11.3 ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุและ หรือเหตุสุตวิสัยที่พนักงานดูแลความปลอดภัยไม่สามารถติดต่อแจ้งเหตุการณ์ต่อหัวหน้างาน หรือเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย หรือวิศวกรสนามได้ทัน. ให้ปฏิบัติดังนี้

- ให้ส่งพนักงานธงสัญญาณหรือพนักงานพร้อมผ้าสีแ่ง ไปทั้งสองด้านของจุดที่เกิดเหตุ ระยะทางไม่น้อยกว่า 1,000 เมตร เพื่อให้สัญญาณกับพนักงานจับรถไฟทราบ ว่าทางรถไฟข้างหน้าไม่สามารถผ่านไปได้ เนื่องจากมีสิ่งกีดขวางอยู่, ทางรถไฟหลุดตัว, ดินคันทางถล่มไหล ฯลฯ โดยพนักงานธงสัญญาณหรือพนักงานที่ไปทำหน้าที่ให้สัญญาณ จะต้องแสดงท่าสัญญาณ ดังนี้.

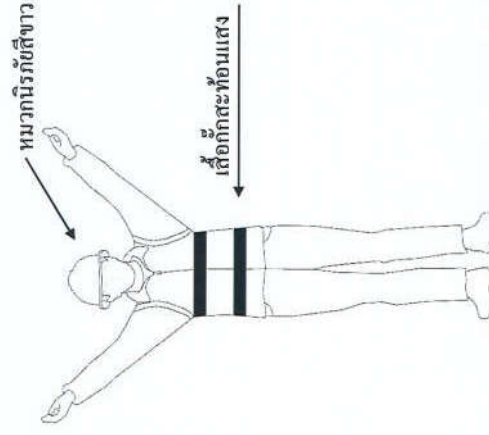
11.3.1 ท่าสัญญาณ “ห้าม”

(I) เวลากลางวัน

ก. ถือธงแ่ง หรือ ผ้าสีแ่ง เขย็ดแขนตรงออกไปสมอระดับไหล่ อยู่นิ่งๆให้ได้แนวมากับทางรถไฟ ดังรูป หรือชูขึ้นเหนือศีรษะแขนเหยียดตรง เพื่อให้ผู้รับสัญญาณเห็นได้อย่างชัดเจน

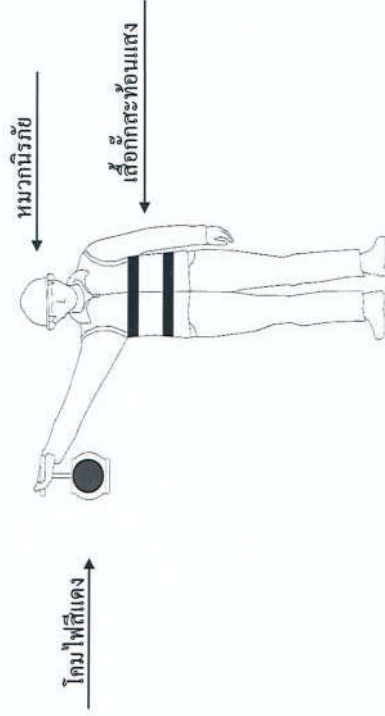


- ข. เมื่อไม่มีสีแดง หรือ ผ้าสีแดง ให้เหยียดแขนทั้งสองข้างสูงขึ้นเหนือศีรษะและอยู่หนึ่งข้างในรูป หรือถ้ามีผ้าหรือธงสีอื่นๆ ที่ไม่ใช้สีขาว ให้ไปก้มไปมาโดยเร็ว



(2) เวลาพักงาน

- ก. ซูโคมไฟสีแดง เพื่อให้ผู้รับสัญญาณได้เห็นได้ชัดเจน และอยู่หนึ่งข้าง ดังในรูป



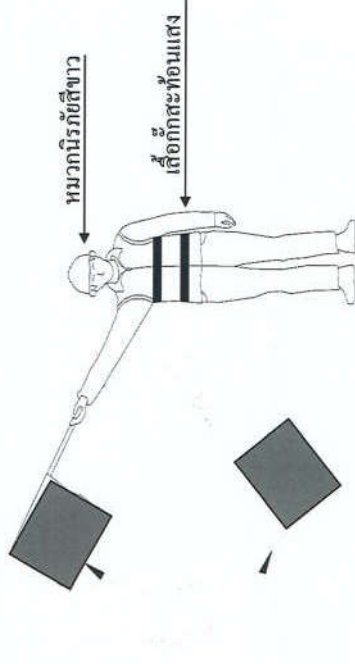
- ข. เมื่อไม่มีโคมไฟแดง ถ้ามีโคมไฟสีอื่นๆ ยกเว้นสีขาว ก็ให้แฉ่งโคมไฟไปมา โดยเร็วและถี่ๆ

ข้อสำคัญ: เมื่อแสดงสัญญาณในท่า "ห้าม" แล้วไม่ให้แสดงสัญญาณเปลี่ยนเป็นอย่างอื่น โดยเด็ดขาด จนกว่าขบวนรถไฟจะหยุดนิ่ง

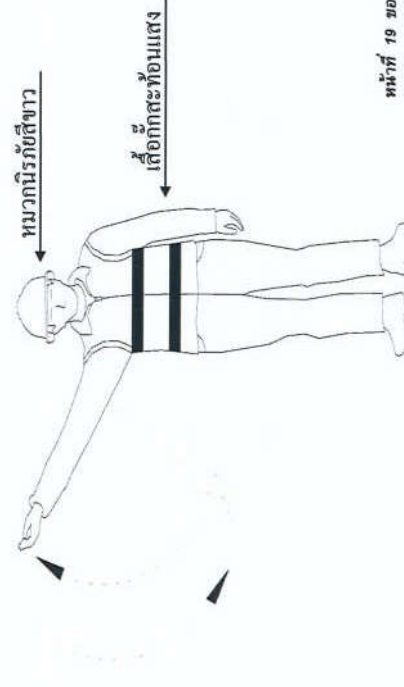
11.3.2 ทำสัญญาณ "ไปโดยระยะมีดระวัง"

(1) เวลาพักงาน

- ก. ถือธงเขียวหรือผ้าสีเขียว เหยียดแขนตรงออกไปสมอระดับไหล่ให้ได้ฉากกับทางรถไฟ และโบกขึ้น-ลง เป็นจังหวะอย่างช้าๆ ดังในรูป

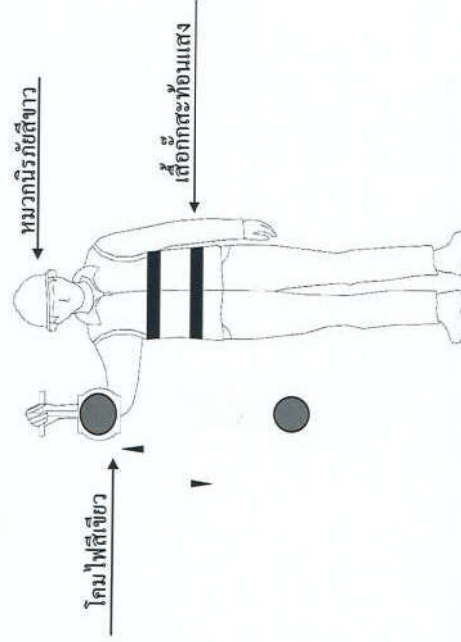


- ข. เมื่อไม่มีธงเขียวหรือผ้าสีเขียว ให้เหยียดแขนตรงออกไปสมอระดับไหล่ให้ได้ฉากกับทางรถไฟ และยกแขนขึ้น-ลง เป็นจังหวะอย่างช้าๆ ดังในรูป



(2) เวลาพัก

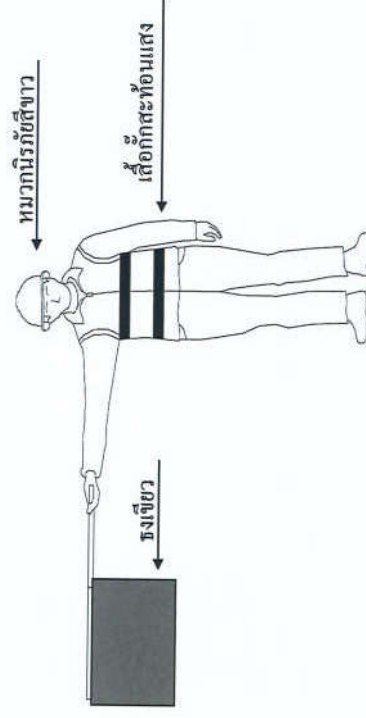
ก. ถือ โคมไฟส่องสว่าง แขนแบบลำตัว ยก โคมไฟขึ้น - ลง ที่ในจังหวะอย่างช้าๆ ดังในรูป



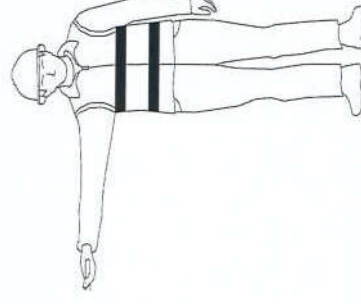
11.3.3 ทำสัญญา "อนุญาต"

(1) เวลาพัก

ก. ถือธงสีหรือธงไฟส่องสว่าง แขนแบบลำตัว ยก โคมไฟขึ้น - ลง ที่ในจังหวะอย่างช้าๆ ดังในรูป

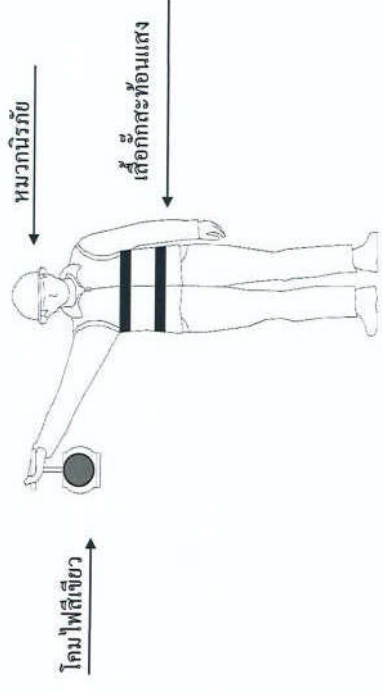


ข. เมื่อไม่มีธงสีหรือธงไฟส่องสว่าง ให้ยื่นแขนตรงออกไปเสมอระดับไหล่ อยู่นิ่งๆ และให้ห่างจากกับทางรถไฟ ดังในรูป



(2) เวลาพัก

ก. ถือ โคมไฟส่องสว่างหรือธงสี แขนแบบลำตัว ยก โคมไฟขึ้น - ลง ที่ในจังหวะอย่างช้าๆ ดังในรูป





ข้อควรระวังเกี่ยวกับการปฏิบัติงานบริเวณรางรถไฟ

- ผู้ที่ปฏิบัติงานบนรางรถไฟ ที่มีการใช้งานอยู่ตลอดเวลาซึ่งเป็นหน้าที่ของผู้ปฏิบัติงานเอง ที่จะต้องเตรียมพร้อมต่อการเคลื่อนไหวกองรถไฟ และยานพาหนะที่ใช้ราง
- ห้ามขึ้นบนรางที่ประชิดกัน ขณะปฏิบัติงานในบริเวณรางหลากหลายทางพระยานพาหนะอื่นอาจจะวิ่งมา บนรางที่ผู้ปฏิบัติงานยืนอยู่และอาจไม่ได้รับการป้องกัน
- ให้พึงระวังเสมอว่า รถไฟอาจเคลื่อนมาจากทิศทางใดทางหนึ่ง ช่วงเวลาใดบางรางใดๆก็ได้ อย่าขึ้นอยู่กับหรือบนราง เว้นแต่ผู้ปฏิบัติงานได้รับอนุญาตให้กระทำการดังกล่าวได้ หากมีข้อสงสัยสอบถามบุคคลที่รับผิดชอบ
- ห้ามขึ้น-ลงจากเครื่องจักร หรือยานพาหนะ ขณะที่กำลังเคลื่อนที่ อยู่เป็นปายหรือออกได้รถไฟที่กำลังเคลื่อนไหว
- หากจำเป็นต้องขึ้นรางรถไฟขณะใดๆ ให้หลีกเลี่ยงสองด้านด้วยความระมัดระวัง พร้อมทั้งพึงเสียง และออกจากบริเวณรางโดยเร็วที่สุดเท่าที่สามารถ
- ควรก้าวข้ามราง ห้ามก้าวบนราง เพราะด้านบนของรางมักจะเปียกน้ำมันและลื่นอาจเป็นอันตรายได้
- ก่อนปฏิบัติงานบนรางรถไฟ ให้แน่ใจจะสามารถเคลื่อนย้ายไปทางใดได้บ้าง เมื่อจำเป็นต้องเคลื่อนย้ายให้พ้น
- ชนเข้าอุปกรณ์ เครื่องมือ และเครื่องจักร

ข้อควรระวังเกี่ยวกับการจัดราง

เมื่อจัดรางรถไฟ จำเป็นที่ต้องใช้เครื่องมือที่ถูกต้อง และจัดทำโดยที่ไม่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ หรือทำให้เสียการทรงตัวอย่างเฉียบพลัน

- เมื่อทำการพลิกราง ต้องใช้ท่อนเหล็กพลิกรางที่เหมาะสม ท่อนเหล็กธรรมดาอาจทำให้ลัดขัด หรือทำให้รางลื่นไหล
- เมื่อจัดราง ห้ามยืนพร้อมท่อนเหล็ก ให้ขอยู่สภาพปลอดภัยโดยมีระยะห่างพอสมควร เพื่อว่าจะไม่ลื่น หากก่อนเคลื่อนไหวล ยกท่อนเหล็กด้วยกำลังขา หลังตรง
- ต้องทดสอบน้ำหนักด้วยการลงถึง 2-3 ครั้ง เพื่อแน่ใจว่า รางเหล็กเขายอยู่ในที่อย่างมั่นคง ก่อนใช้แรงเต็มที่ในการกระทำต่อราง
- เมื่อวัดรางในขณะที่ยอากาหรืออื่น ให้เท้าอยู่ในที่ปลอดภัยเพราะจะขยาดัวเมื่อรื้ออื่น และอาจจะติดตัวอย่างแรงเมื่อถูกปลดปล่อย
- เมื่อจำเป็น เพื่อการเคลื่อนย้ายอย่างรวดเร็ว ให้แบ่งรางกับส่วนนอกของรางเท่านั้น หลังการยกขึ้นแล้วให้เอาแม่แรงออก
- การคิดแม่แรงออกเป็นอันตราย จึงต้องกระทำเฉพาะในกรณีฉุกเฉินเท่านั้น

เอกสารที่ 2-31

**มาตรการเฉพาะสำหรับใช้ป้องกันการระบาดของโรคติดเชื้อ
ไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)**



กิจการร่วมค้า ไอทีดี-อาร์ที

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าคู่ ช่วงมาบตาพุด-ชุมทางถนนจิระ

สัญญาที่ 3 งานอุโมงค์รถไฟ

Code : O4

ที่	ITD-RT/C3/AMW/L/0486-2021	วันที่ 8 เมษายน 2564
เรื่อง	ขอร่วมมาตรการป้องกันและการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา-19 ฉบับที่ 15	
เรียน	ผู้จัดการโครงการ	
	กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา AMWW	
อ้างถึง	1) สัญญาจ้างเลขที่ กส.15/ทค./2560 ลงวันที่ 28 ธันวาคม 2560 2) บันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมท้ายสัญญาจ้างเลขที่ กส.15/ทค./2560 ฉบับที่ 1 ลงวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2563 3) ราชกิจจานุเบกษาออกประกาศกระทรวงสาธารณสุข ลงวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2563 4) ประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในทุกเขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักร การระบอบาของโรคโควิด 19 ประกาศ ณ วันที่ 25 มีนาคม 2563 5) หนังสือของกิจการร่วมค้า เลขที่ ITD-RT/C3/AMW/L/0447-2021 ลงวันที่ 11 มกราคม 2564	
สิ่งที่ส่งมาด้วย	ประกาศ เรื่องมาตรการป้องกันและการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา-19 ฉบับที่ 15	(จำนวน 2 แผ่น)

ตามที่ กิจการร่วมค้า ไอทีดี-อาร์ที ได้รับการว่าจ้างจากกรมรถไฟแห่งประเทศไทยให้เป็นผู้รับจ้างก่อสร้างในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าคู่ ช่วงมาบตาพุด-ชุมทางถนนจิระ สัญญาที่ 3 งานอุโมงค์รถไฟ ตามอ้างถึง 1) และ 2) นั้น

รัฐบาลไทยได้ประกาศใช้พระราชกำหนด (พ.ร.ก.) การบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2548 ทุกเขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักร ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2563 ตามอ้างถึง 3) - 4) และกิจการร่วมค้าฯ ได้ประกาศมาตรการป้องกันและการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 (COVID-19) สำหรับให้พนักงานถือปฏิบัติ โดยเคร่งครัดไปแล้ว ตามอ้างถึง 5)

เนื่องด้วยการระบอบาของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา-19 ได้ขยายขอบเขตการแพร่โรคออกเป็นวงกว้างกระจายไปหลายเขตพื้นที่ของประเทศไทย และการตรวจพบผู้ป่วยยืนยันติดเชื้อรายใหม่โดยเฉพาะกรณีที่เป็นกรณีเชื้อภายในประเทศมีจำนวนเพิ่มสูงขึ้นในแต่ละวัน

.../ดังนั้น



กิจการร่วมค้า ไอทีดี-อาร์ที

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าคู่ ช่วงมาบตาพุด-ชุมทางถนนจิระ

สัญญาที่ 3 งานอุโมงค์รถไฟ

Code : O4

ที่	ITD-RT/C3/AMW/L/0486-2021	วันที่ 8 เมษายน 2564
เรื่อง	ขอร่วมมาตรการป้องกันและการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา-19 ฉบับที่ 15	
เรียน	ผู้จัดการโครงการ	
	กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา AMWW	
อ้างถึง	1) สัญญาจ้างเลขที่ กส.15/ทค./2560 ลงวันที่ 28 ธันวาคม 2560 2) บันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมท้ายสัญญาจ้างเลขที่ กส.15/ทค./2560 ฉบับที่ 1 ลงวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2563 3) ราชกิจจานุเบกษาออกประกาศกระทรวงสาธารณสุข ลงวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2563 4) ประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในทุกเขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักร การระบอบาของโรคโควิด 19 ประกาศ ณ วันที่ 25 มีนาคม 2563 5) หนังสือของกิจการร่วมค้า เลขที่ ITD-RT/C3/AMW/L/0447-2021 ลงวันที่ 11 มกราคม 2564	
สิ่งที่ส่งมาด้วย	ประกาศ เรื่องมาตรการป้องกันและการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา-19 ฉบับที่ 15	(จำนวน 2 แผ่น)

ตามที่ กิจการร่วมค้า ไอทีดี-อาร์ที ได้รับการว่าจ้างจากกรมรถไฟแห่งประเทศไทยให้เป็นผู้รับจ้างก่อสร้างในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าคู่ ช่วงมาบตาพุด-ชุมทางถนนจิระ สัญญาที่ 3 งานอุโมงค์รถไฟ ตามอ้างถึง 1) และ 2) นั้น

รัฐบาลไทยได้ประกาศใช้พระราชกำหนด (พ.ร.ก.) การบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2548 ทุกเขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักร ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2563 ตามอ้างถึง 3) - 4) และกิจการร่วมค้าฯ ได้ประกาศมาตรการป้องกันและการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 (COVID-19) สำหรับให้พนักงานถือปฏิบัติ โดยเคร่งครัดไปแล้ว ตามอ้างถึง 5)

เนื่องด้วยการระบอบาของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา-19 ได้ขยายขอบเขตการแพร่โรคออกเป็นวงกว้างกระจายไปหลายเขตพื้นที่ของประเทศไทย และการตรวจพบผู้ป่วยยืนยันติดเชื้อรายใหม่โดยเฉพาะกรณีที่เป็นกรณีเชื้อภายในประเทศมีจำนวนเพิ่มสูงขึ้นในแต่ละวัน

.../ดังนั้น





กิจการร่วมค้า ไอทีดี-อาร์ที

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพาด - ชุมทางถนนจิระ

สัญญาที่ 3 งานอุโมงค์รถไฟ

ประกาศ

เรื่อง มาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา-19 ฉบับที่ 15

ตามที่กิจการร่วมค้าฯ ได้ประกาศมาตรการเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา-19 (COVID-19) ฉบับที่ 14 เมื่อวันที่ 11 มกราคม 2564 โดยให้พนักงานทุกคนปฏิบัติตามข้อปฏิบัติโดยเคร่งครัดไปแล้วนั้น

เนื่องด้วยการระบอบการเปลี่ยนแปลงของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา-19 ได้ขยายขอบเขตการแพร่ระบาดเป็นวงกว้าง กระจายไปหลายเขตพื้นที่ของประเทศไทย และการตรวจพบผู้ป่วยยืนยันติดเชื้อรายใหม่โดยเฉพากรณีที่เป็นกรณีติดเชื้อภายในประเทศเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ทั้งนี้เพื่อให้เป็นไปตามมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา-19 กิจการร่วมค้าฯ จึงขอประกาศมาตรการเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา-19 ฉบับที่ 15 เพิ่มเติมจากประกาศฉบับที่ 14 โดยขอให้พนักงานทุกคนปฏิบัติตามมาตรการเฝ้าระวังและป้องกันการแพร่ระบาด เพิ่มเติมดังนี้

1. ในกรณีมีความจำเป็นต้องเดินทางกลับภูมิลำเนาหรือต่างจังหวัด (โดยเฉพาะจังหวัดที่ประกาศเป็นพื้นที่เสี่ยง) ขอให้ติดตามข่าวจากศูนย์บริการสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 (ศบค.) อย่างใกล้ชิด
2. การร่วมกิจกรรมในเทศกาลสงกรานต์ ควรหลีกเลี่ยงกิจกรรมในพื้นที่ที่แออัด หรือในพื้นที่ที่ห้อยประดับธงชาติ และหลีกเลี่ยงการที่มีกลุ่มคนจำนวนมาก หรือกิจกรรมที่มีการสัมผัสใกล้ชิดกัน เช่น การรวมกลุ่มเล่นสาดน้ำ คอนเสิร์ต ประเพณี ปาร์ตี้โฟม เป็นต้น
3. หลีกเลี่ยงการจัดเลี้ยงและสังสรรค์ในกลุ่มที่มีจากหลากหลายพื้นที่และควรลดการรับประทานอาหารและเครื่องดื่มร่วมกันเป็นเวลานาน
4. ควรหลีกเลี่ยงกิจกรรมในสถานบันเทิง และ ผับบาร์
5. ขอให้พนักงานทุกคนใส่หน้ากากตลอดเวลา 100 % หมั่นทำความสะอาดล้างมือสม่ำเสมอ รวมถึงทำความสะอาดโต๊ะทำงานรวมถึงอุปกรณ์ที่ต้องสัมผัสบ่อยๆ
6. ขอให้พนักงานมีระยะห่าง (Social Distancing)
7. หมั่นสังเกตอาการว่ามีไข้ ไอจาม เจ็บคอ มีน้ำมูก จมูกไม่ได้กลิ่น ลิ้นไม่รับรส หรือมีอาการทางเดินหายใจร่วมด้วย

- ให้พบแพทย์เพื่อวินิจฉัยโรคทันที และต้องรีบรายงานผู้บังคับบัญชาทราบ
- ขอให้พนักงานทำ Timeline แจ้งผู้บังคับบัญชาทันทีเมื่อเดินทางกลับมาทำงาน
- ขอให้ควบคุมดูแลตนเองที่ที่พักพนักงาน “โดยเฉพาะคนงานต่างต่าง” ขอให้อยู่ในแยกในแคมป์และขอความร่วมมือให้คนงานต่างต่าง ไปเยี่ยมหรือพบปะสังสรรค์ ในช่วงเทศกาลสงกรานต์
- ในกรณีที่พนักงานต้องการเข้ารับการตรวจคัดกรองโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 หรือเป็นบุคคลที่ใกล้ชิดกับผู้ป่วยติดเชื้อเป็นเบื้องต้น ขอให้สอบถามหลักเกณฑ์ในการเข้ารับการตรวจรักษาตามสิทธิของท่านที่ฝ่ายบุคคลและกฎหมายหรือใช้สิทธิหลักเกณฑ์ในการเข้ารับการรักษาจาก สปสช. (สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ)

ดังนั้นเพื่อให้สอดคล้องกับเงื่อนไขที่ 13.7 โรคระบาด (Epidemics) และการดำเนินการตามสัญญาจ้างก่อสร้างที่เกี่ยวข้อง กิจการร่วมค้าฯ จึงมีความประสงค์ขอแจ้งมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา-19 ฉบับที่ 15 เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน และประกาศของรัฐบาล รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา



ขอแสดงความนับถือ
(นายศรายุทธ ทองยศ)
ผู้อำนวยการโครงการ
กิจการร่วมค้า ไอทีดี-อาร์ที



สำเนาเรียน วิศวกรโครงการ PE(CT) การรถไฟแห่งประเทศไทย
เพื่อโปรดพิจารณา

ประกาศ

เรื่อง การขยายระยะเวลาการประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในทุกเขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักร
(คราวที่ ๑๑)

ตามที่ได้มีประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในทุกเขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักร ตั้งแต่วันที่ ๒๖ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๓ และได้ขยายระยะเวลาการประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินคราวที่ ๑๐ ออกไปจนถึงวันที่ ๓๐ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๔ นั้น

ในวาระที่ผ่านมารัฐบาลได้ดำเนินมาตรการควบคุมและระงับยับยั้งการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 อย่างเข้มแข็งโดยคนหาผู้ติดเชื้อซึ่งส่วนมากจะไม่แสดงอาการผ่านการตรวจคัดกรองเชิงรุกควบคู่ไปกับการฉีดวัคซีนป้องกันโรคแก่กลุ่มเป้าหมายตามแผนการกระจายวัคซีน แต่ก็ยังปรากฏการระบาดของโรคดังกล่าวในพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วประเทศ โดยเฉพาะตลาดและชุมชนเมือง ทำให้มีการติดเชื้อเชื่อมโยงไปยังชุมชนอื่นในจังหวัดเดียวกันและต่างจังหวัดหลายจังหวัด ทั้งยังปรากฏด้วยว่ามีการตรวจพบผู้ติดเชื้อโรคสายพันธุ์ใหม่ที่สามารถแพร่ระบาดได้หลายกรณี ซึ่งหากไม่มีการควบคุมอย่างเข้มงวด อาจเกิดการระบาดระลอกใหม่ที่ยากต่อการควบคุมได้ ประกอบกับในช่วงเดือนเมษายนและพฤษภาคมจะมีวันหยุดต่อเนื่องหลายช่วงซึ่งประชาชนส่วนใหญ่จะใช้เวลาเช่นนี้เดินทางกลับภูมิลำเนาและท่องเที่ยว และเจ้าหน้าที่ไม่สามารถจับตาดูพฤติกรรมที่เข้าเมืองได้จำนวนมากในแต่ละวันเนื่องจากสถานการณ์ความไม่สงบเรียบร้อยภายในและสภาวะเศรษฐกิจตกต่ำในประเทศที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทย และมีเอื้อได้ตรวจสอบที่พบผู้ติดเชื้อจำนวนมาก สถานการณ์การระบาดของโรคดังกล่าวจึงยังเป็นสถานการณ์ฉุกเฉินด้านสาธารณสุขที่ประชาชนมีความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยของประชาชน ความมั่นคงปลอดภัยด้านสาธารณสุข และระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ กรณีจึงมีความจำเป็นที่จะต้องคงไว้ซึ่งมาตรการที่เข้มแข็งและประสิทธิภาพในการเฝ้าระวังและสอบสวนโรค รวมทั้งควบคุมการแพร่ระบาดของโรคเพื่อความมั่นคงปลอดภัยทั้งด้านสาธารณสุขของประเทศ

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕ แห่งพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. ๒๕๔๘ นายกรัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓๐ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๔ จึงให้ขยายระยะเวลาการใช้บังคับประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในทุกเขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักรออกไปอีกคราวหนึ่ง สำหรับประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินที่มีความร้ายแรงในเขตท้องที่จังหวัดชายแดนภาคใต้ให้ยังคงมีผลใช้บังคับต่อไปควบคู่กัน

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ ๑ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๔ จนถึงวันที่ ๓๑ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๔

ประกาศ ณ วันที่ ๓๐ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๔
พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา
นายกรัฐมนตรี

เอกสารแนบท้าย : ประกาศการขยายระยะเวลาการประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในทุกเขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักร (คราวที่ 11)
(จำนวน 1 แผ่น)

เอกสารที่ 2-32

หนังสือแจ้งปิดทางระหว่างสถานีปางอโศก-บ้านไทม้า เพื่อเชื่อมต่อทาง
ใหม่กับทางประธานเดิม และประกาศใช้อาคารสถานีปางอโศก
(ปรับปรุงใหม่)



จาก อัคร. เลขที่ ๑๒๗ วันที่ ๒๓ เม.ย.๒๕๖๔ เวลา ๙.๐๐ น.

ด้วยฝ่ายการช่างโยธา (วบข.สร.) แจ้งว่าบริษัท อิตาเลียนไทย ผู้รับจ้างโครงการก่อสร้างทางคู่ช่วง
มาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ สัญญาที่ ๑ ช่วงมาบกะเบา - คลองขนานจิตร ได้ดำเนินการปรับปรุงอาคารสถานีปางอโศก
และก่อสร้างทางใหม่ ตั้งแต่ กม.๑๖๔+๙๐๐.๐๐ - กม.๑๖๘+๘๐๐.๐๐ เพื่อใช้เป็นทางเบี่ยงชั่วคราวเสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอ
ปิดทางระหว่างสถานีปางอโศก - บ้านโคม่า ในช่วงว่างจากขบวนรถ (Window Time) เพื่อเชื่อมต่อทางใหม่กับทาง
ประธานเดิม และขอให้ประกาศใช้อาคารสถานีปางอโศก (ปรับปรุงใหม่) ในคราวเดียวกัน ซึ่งคณะกรรมการท้องถิ่นและ
กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา พิจารณาแล้วไม่ขัดข้อง ฉะนั้น

๑. วันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๖๔ ให้ทำงานเพื่อเชื่อมต่อทางใหม่กับทางประธานเดิมที่ กม.๑๖๘+๘๐๐.๐๐ และให้ผู้เกี่ยวข้องปฏิบัติ ดังนี้

๑.๑ เมื่อชบวน ๔๓๓ เดินทางถึงสถานีบ้านไผ่มาแล้ว หรือมีช่วงว่างจากชบวนรถ ไม่น้อยกว่า ๑๒๐ นาที อนุญาตให้ ผศร.กค.๑ ใช้ดุลยพินิจในการประกาศปิดทางระหว่างสถานีปางอโศก - บ้านไผ่ เพื่อทำงานเชื่อมต่อทางใหม่ กับทางประธานเดิม ที่ กม.๑๖๘+๘๐๐.๐๐

๑.๒ นสน.โค. ก่อนมอบหลักฐานให้เจ้าหน้าที่ออกไปทำงาน ให้ประธานและต้องได้รับอนุญาตจาก ผศร.กค.๑ ก่อน

๑.๓ สบพ.กค. ก่อนลงมือทำงานโปรดประสานกับ นสน.โค. ก่อน และเมื่อทำการเชื่อมต่อทางใหม่กับทางประธานเดิมแล้วเสร็จ พร้อมตรวจสอบรับรองสภาพทางแจ้งให้ ผศร.กค.๑ ทราบโดยมีหลักฐาน

๑.๕ นสพ.โต. ให้ตรวจสอบการถือครองประจําเมื่อเบอร์ ๗ ไว้ในท่าทางตรง, ประจําเมื่อเบอร์ ๘, ๙, ๑๓ และเบอร์ ๑๕ ไว้ในท่าทางเฉียงตลอดเวลา และเก็บรักษาลูกกัญแจไว้ที่สถานี

๑.๕ ผศ.ภค.๑ เมื่อได้รับแจ้งขอให้ประกาศใช้ทางดังกล่าวโดยมีหลักฐาน ให้ออกโทรเลขประกาศใช้ทาง
 เบียงนั้นเพื่อการเดินรถชั่วคราว และให้เลิกใช้ทางประธานตั้งแต่ กม.๑๖๔+๙๐๐.๐๐ - กม.๑๖๘+๘๐๐.๐๐ ระหว่าง
 สถานีปางอโศก - บ้านไผ่ และสำเนาให้กองเดินรถทราบด้วย

๒. ตั้งแต่วันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๖๔ เวลา ๙.๐๐ น. เป็นต้นไป ให้เปิดใช้สถานีปางอโศก (ปรับปรุงใหม่) มีรายละเอียด ดังนี้

๒.๑ เมื่อการทำงานตามข้อ ๑ แล้วเสร็จ ให้ยกเลิกสถานีนี pangsoke (ชั่วคราว) มีจุดศูนย์กลางสถานนีอยู่ที่ กม.๑๖๕+๒๖๑.๐๐ เสีย

๒.๒ ให้เปิดใช้สถานีปางอโศก (ปรับปรุงใหม่) เป็นการชั่วคราว มีจุดศูนย์กลางสถานีอยู่ที่ ก.๑๖๕+๑๙๙.๐๐ และให้ขบวนรถโดยสารหยุดรับส่งผู้โดยสารตามกำหนดเวลาเดิม