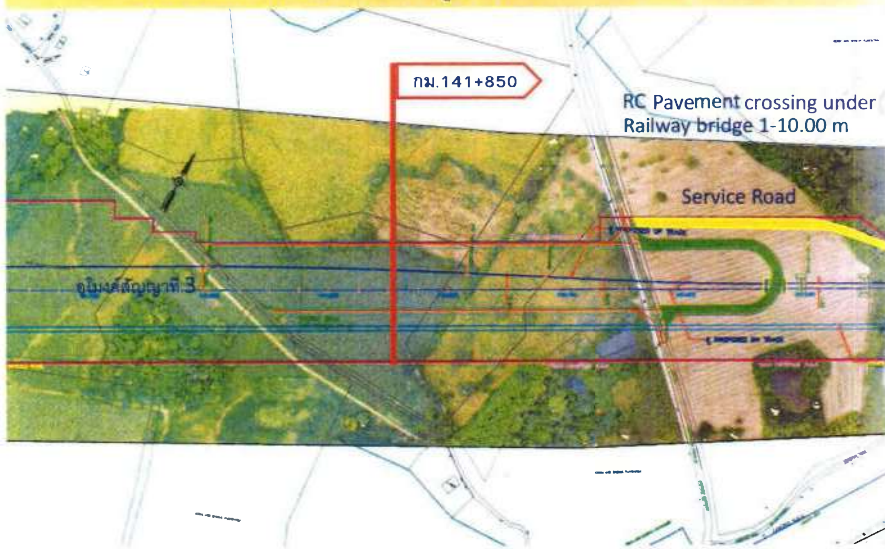


## เอกสาร 2-27

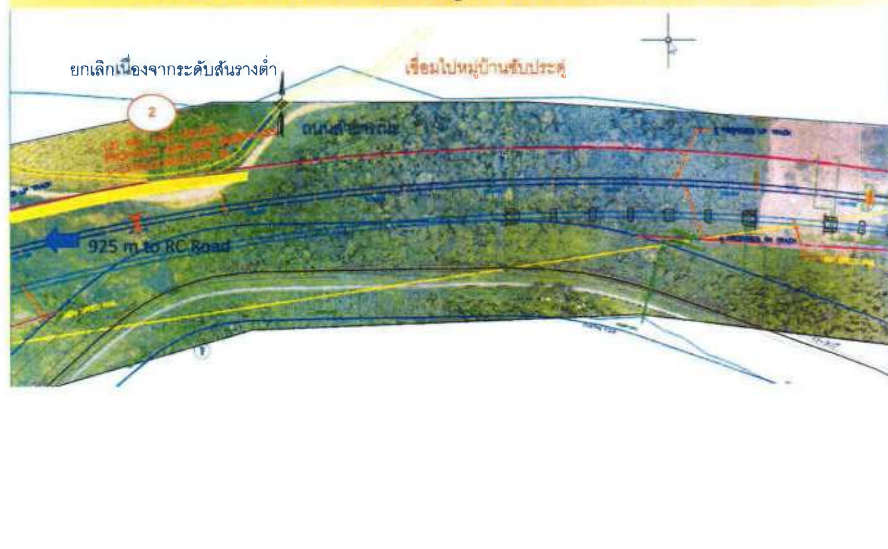
ตัวอย่างเอกสารการดำเนินงานเกี่ยวกับทางข้าม/ทางลอด  
และถนนบริการ

แปลนแสดงเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ในช่วง Km. 141+850-Km.142+375



5

แปลนแสดงเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ในช่วง Km. 143+075-Km.143+75



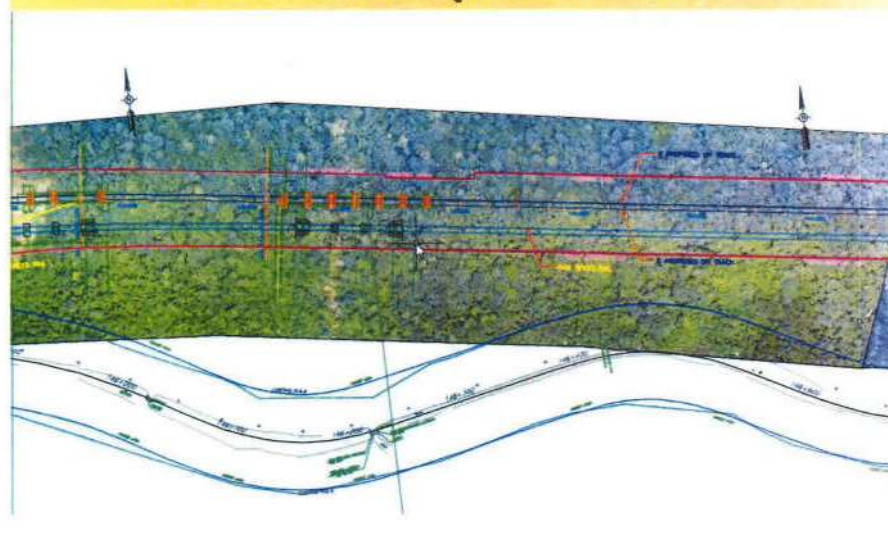
7

แปลนแสดงเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ในช่วง Km. 142+375-Km.143+075



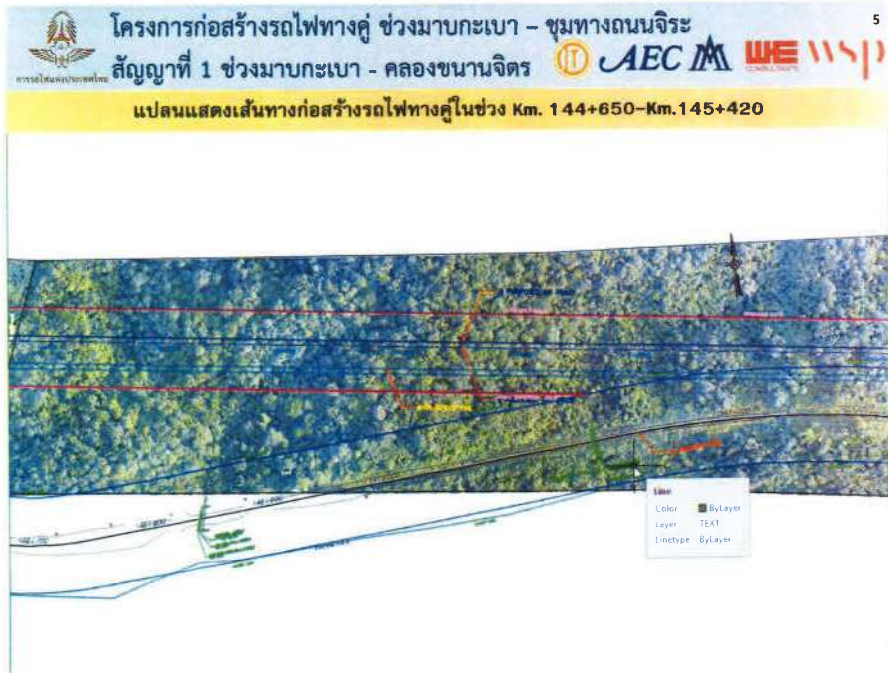
9

แปลนแสดงเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่ในช่วง Km. 143+75-Km.144+650

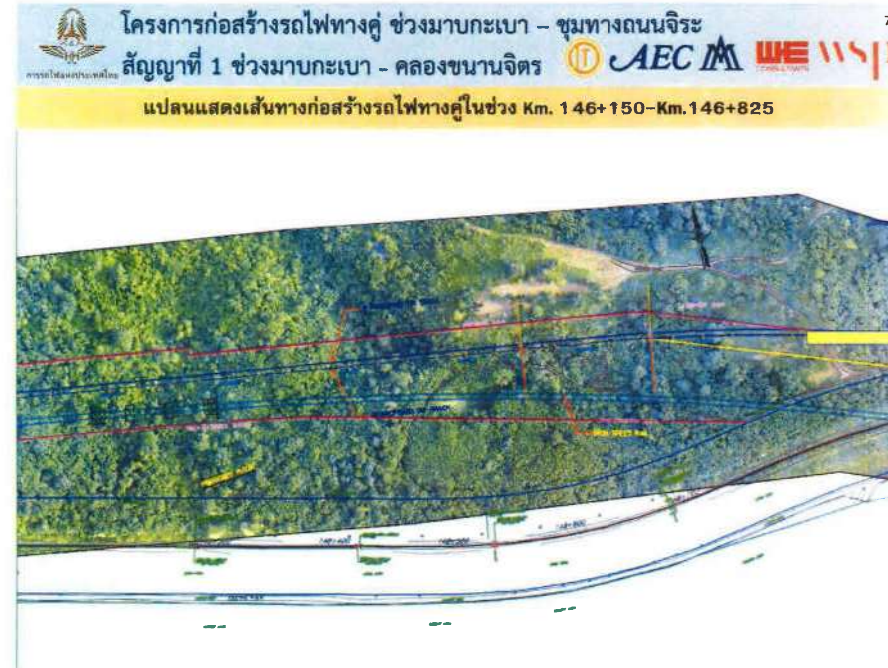


8

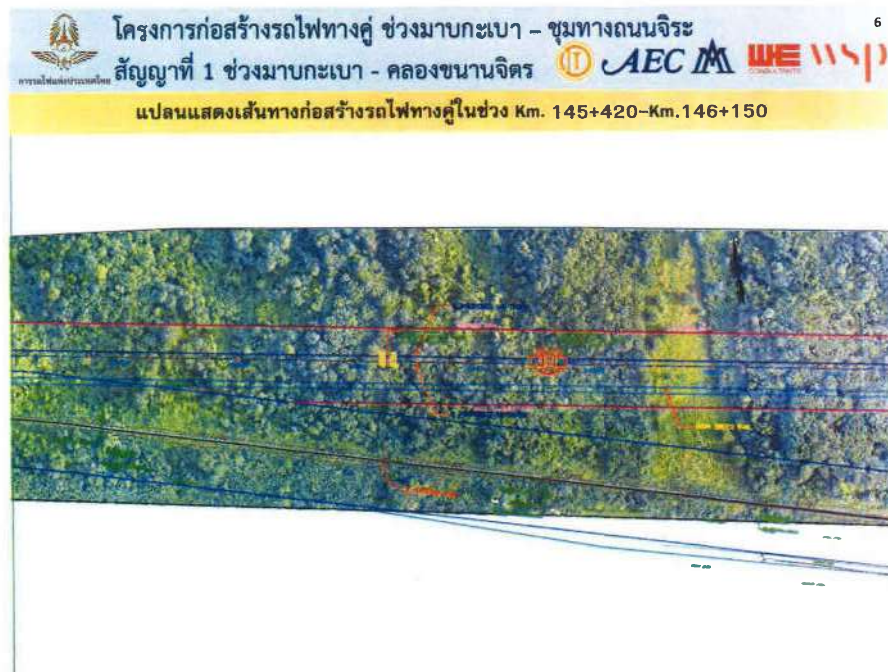




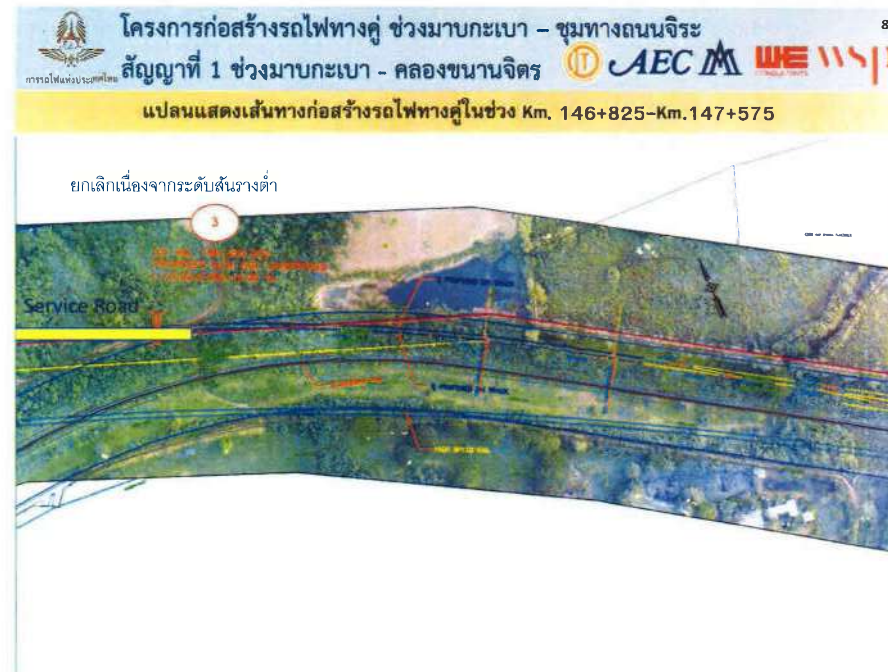
9



11

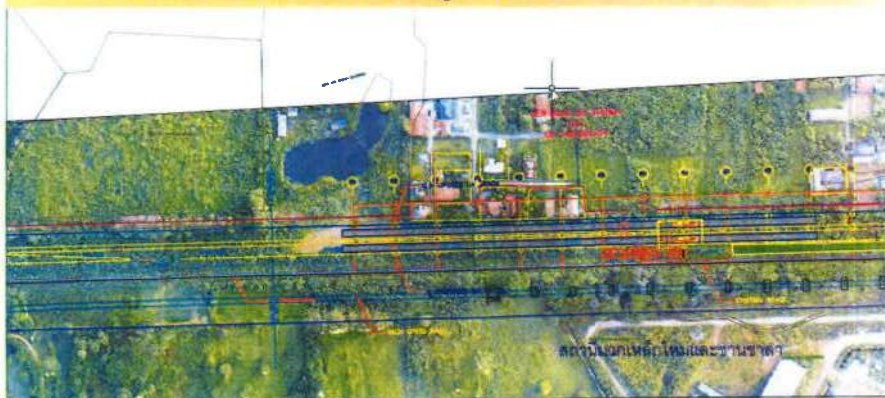


10

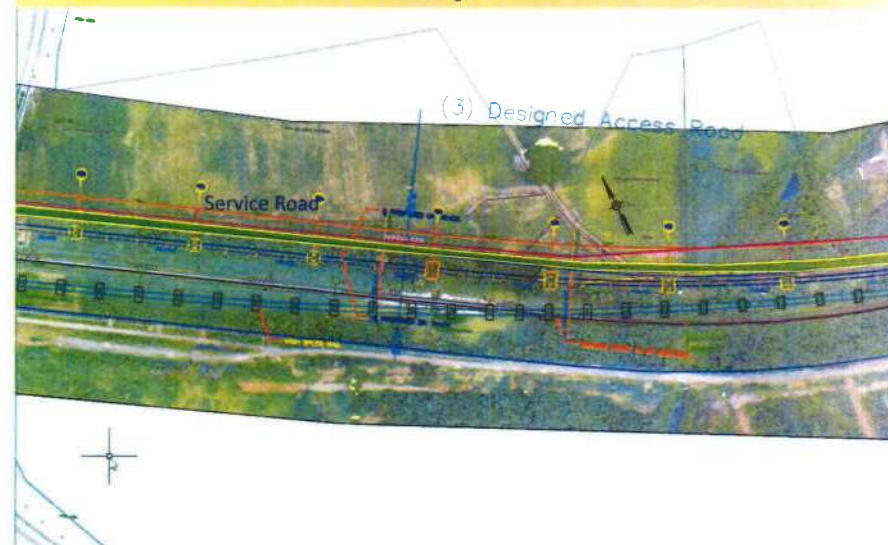


12





13



15



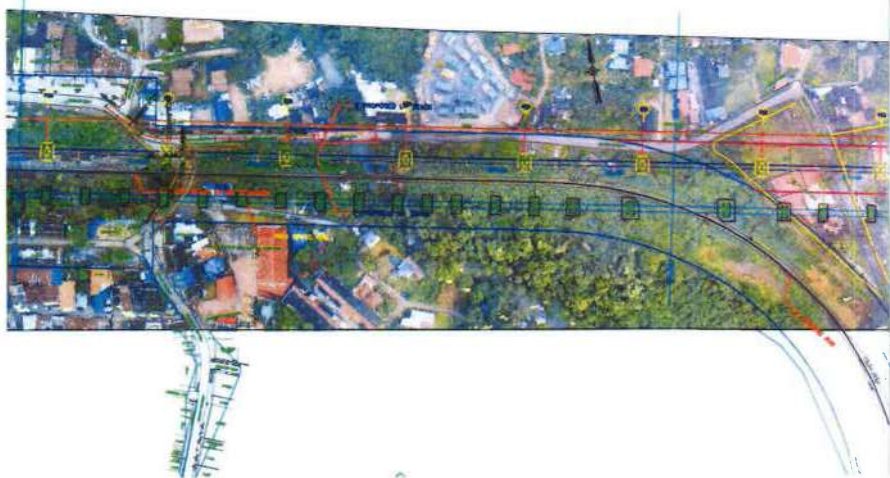
14



สถานีรถไฟฟ้ามหานคร

16





17



19

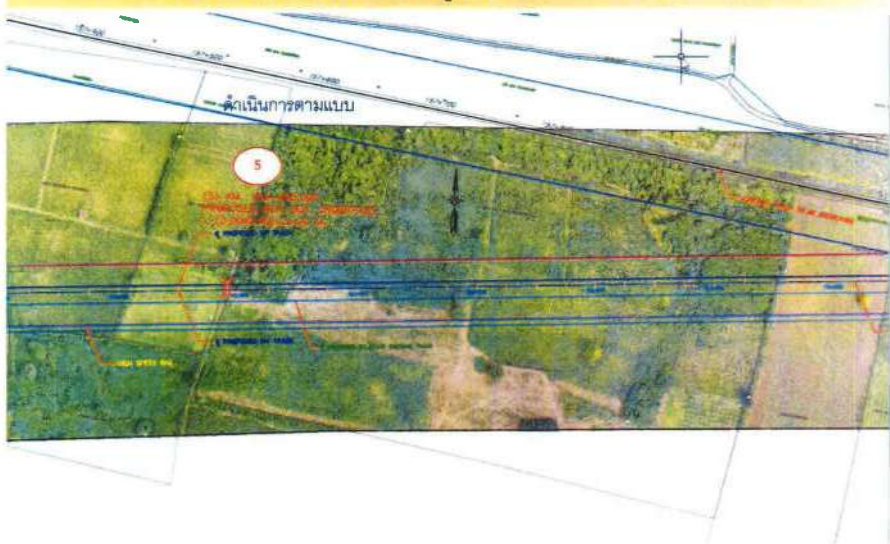


18



20

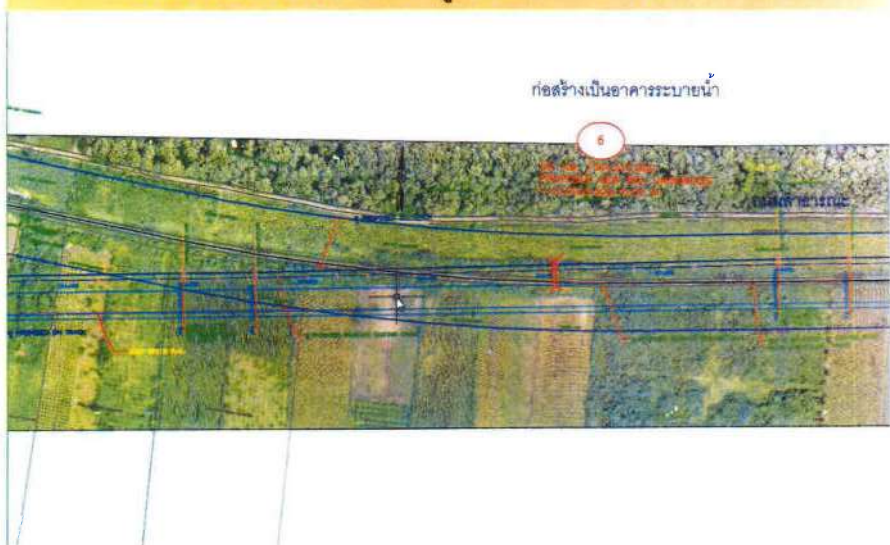




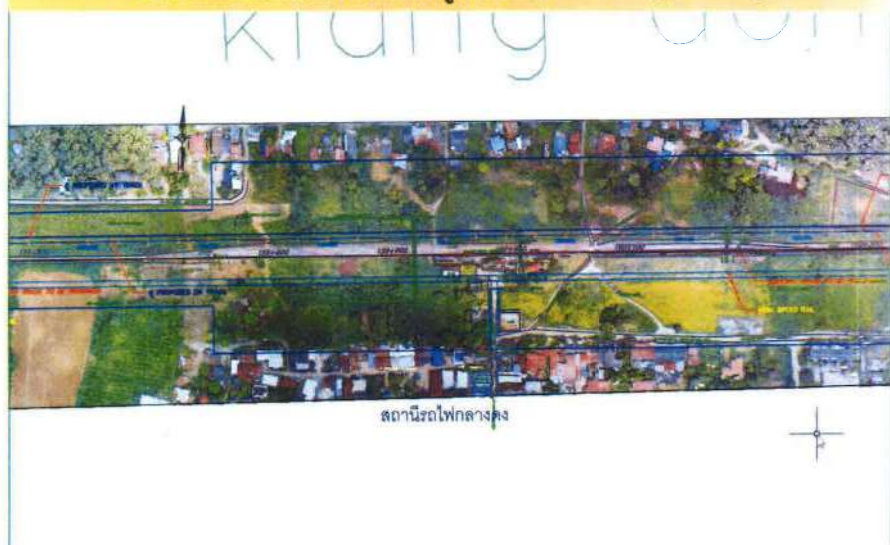
21



23



22



24





25



ยกเลิกเนื่องจากระดับสันรางต่ำ

27



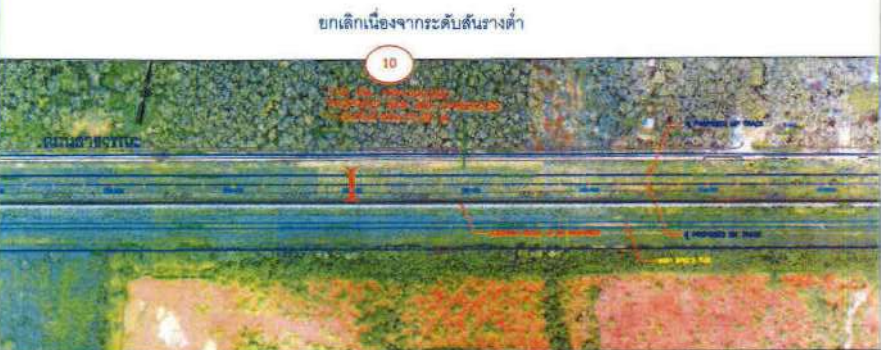
26



ยกเลิกเนื่องจากระดับสันรางต่ำ

28





29



31



30

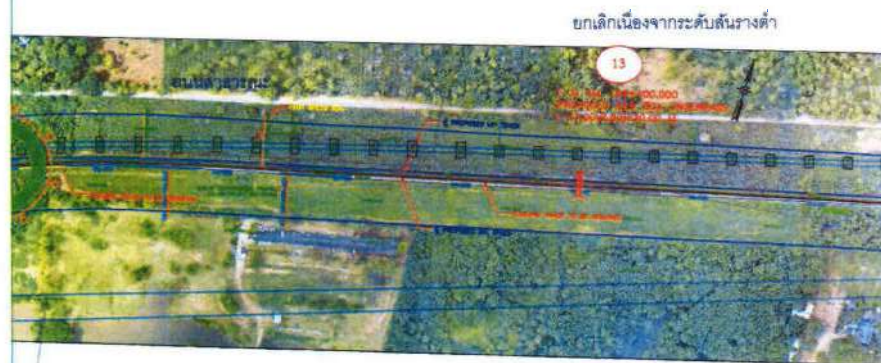


32





33



35



34

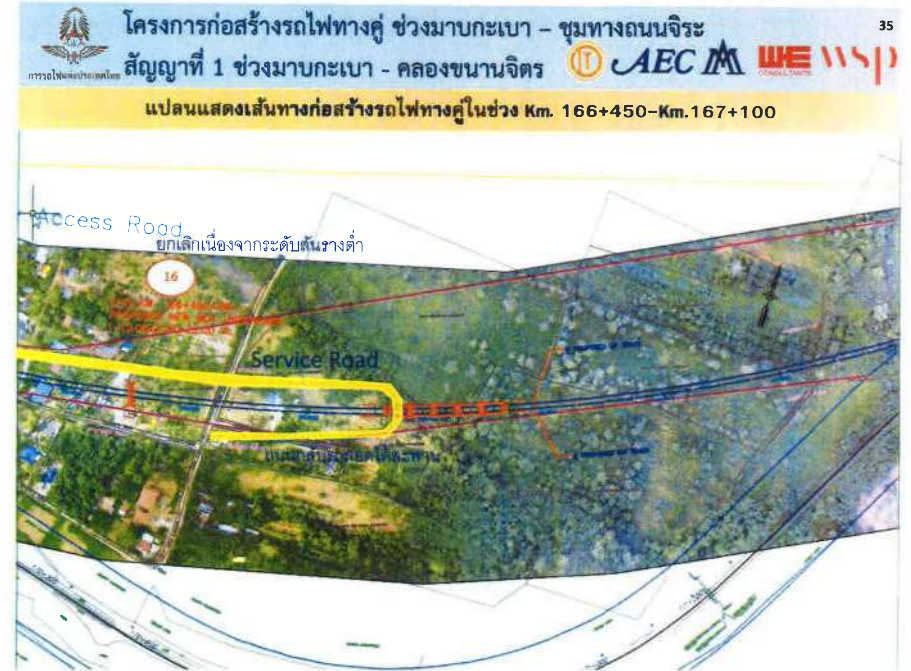


36





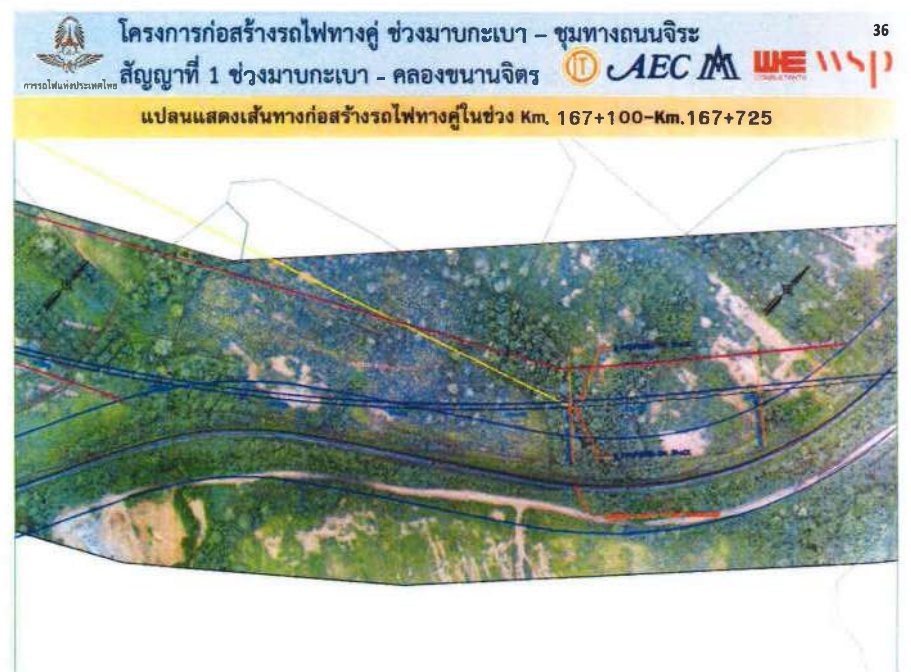
37



39

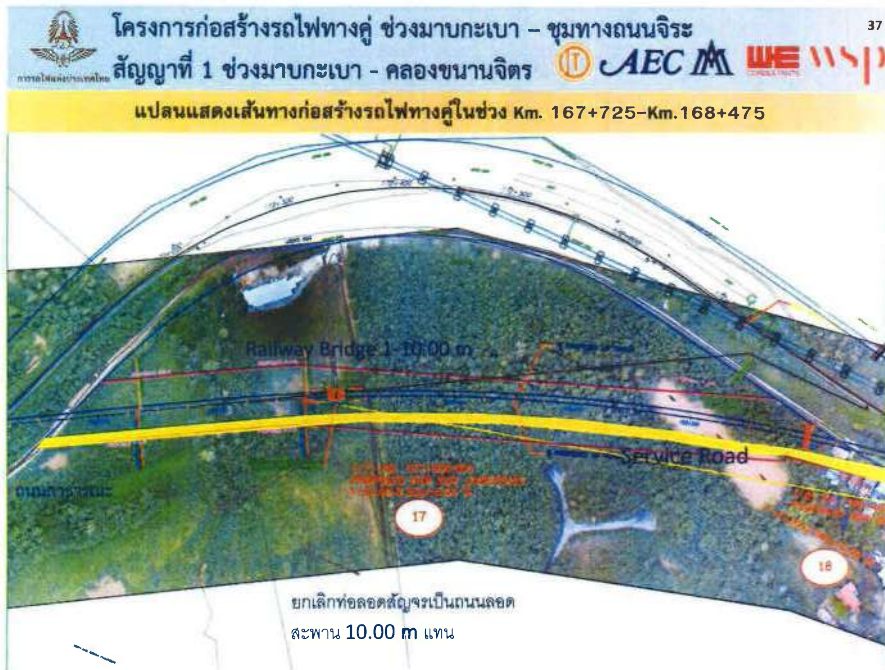


38



40





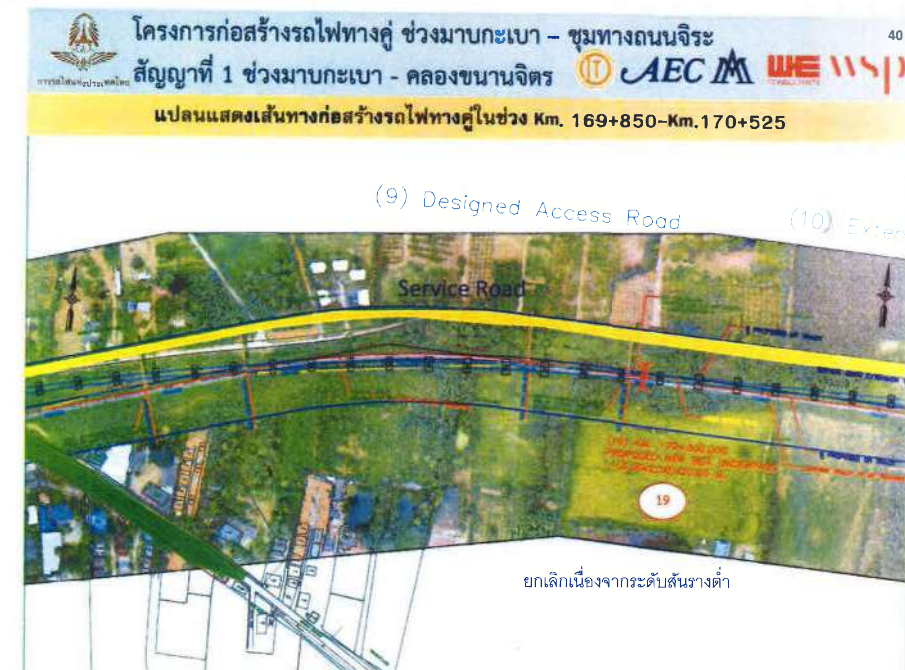
41



43

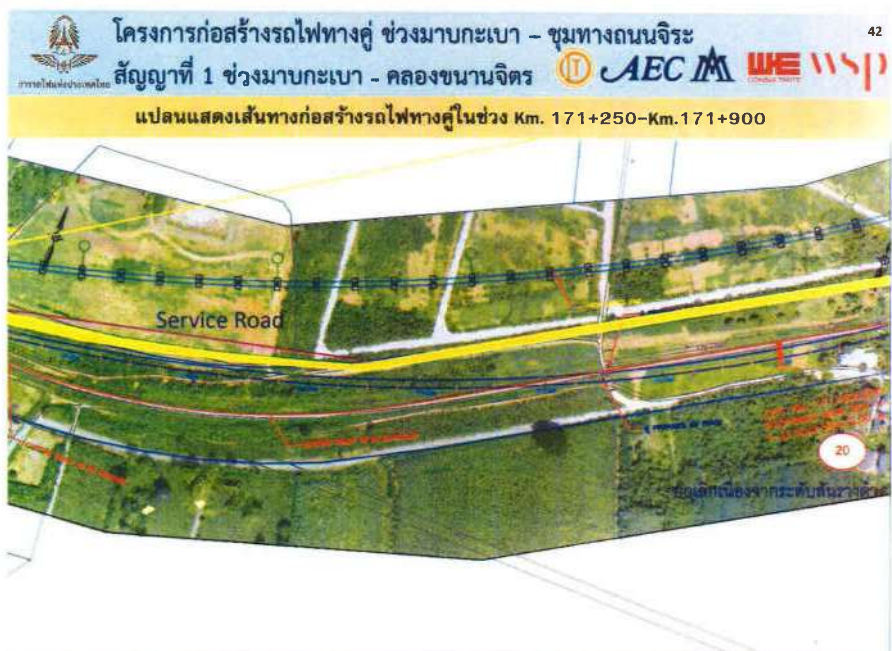
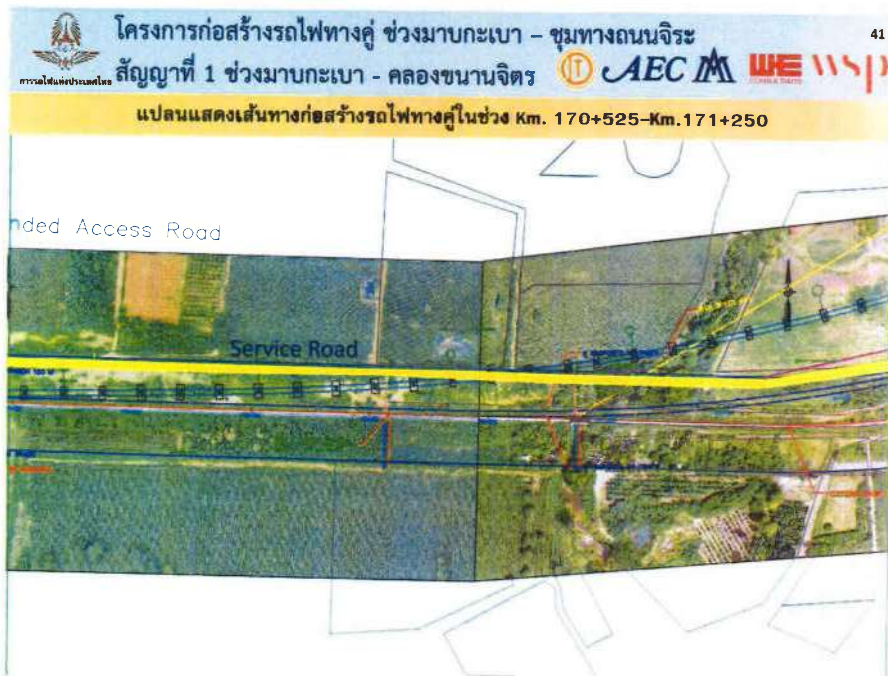


42



44

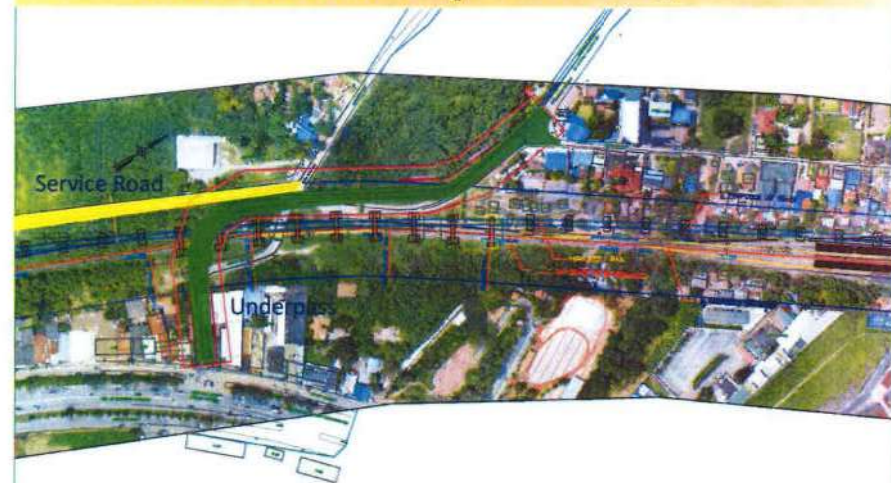








49



51



50



52

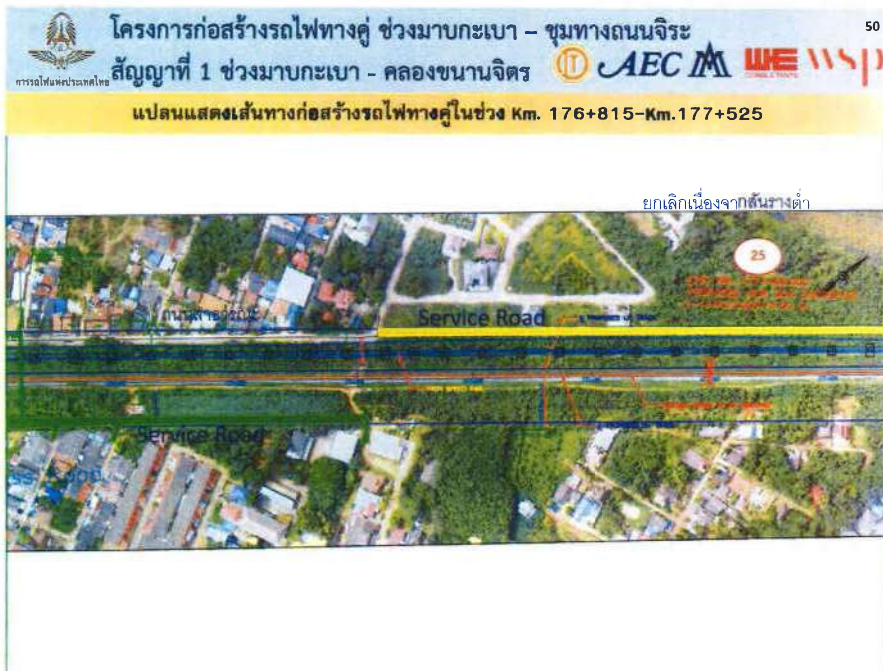




53



55



54

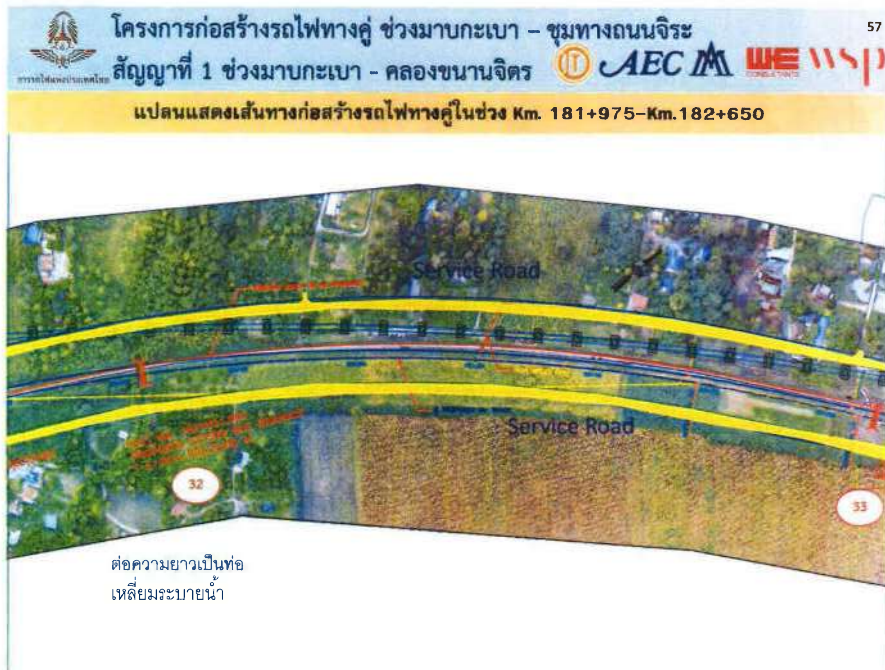


56









61



63

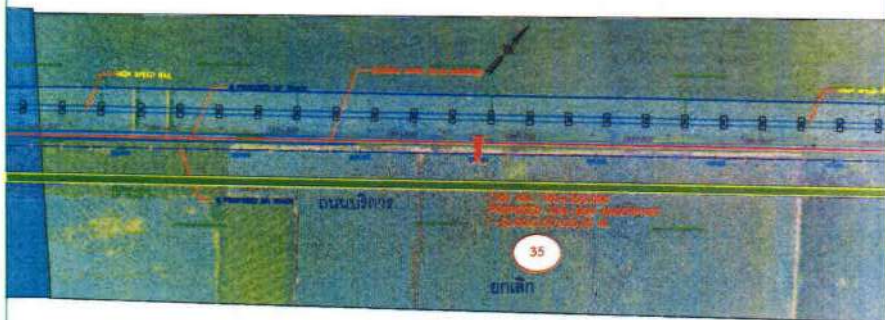


62

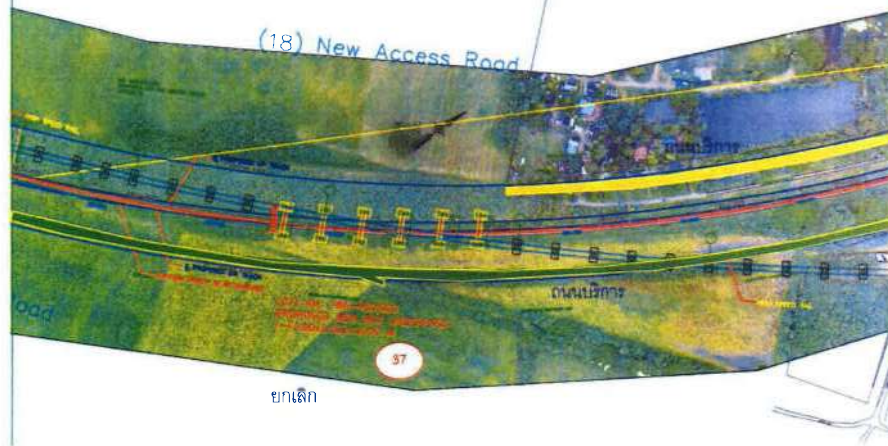


64

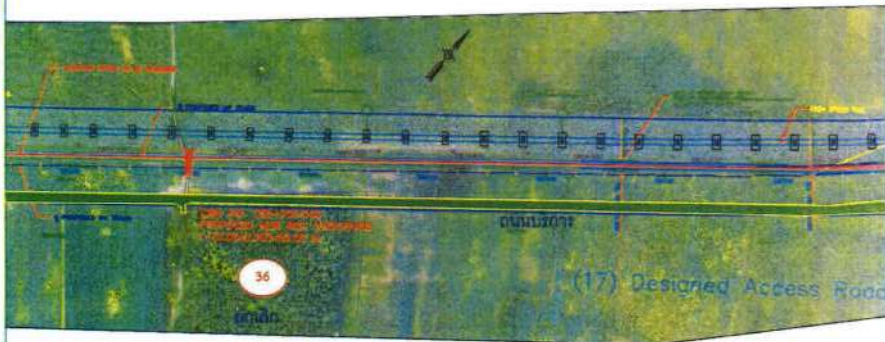




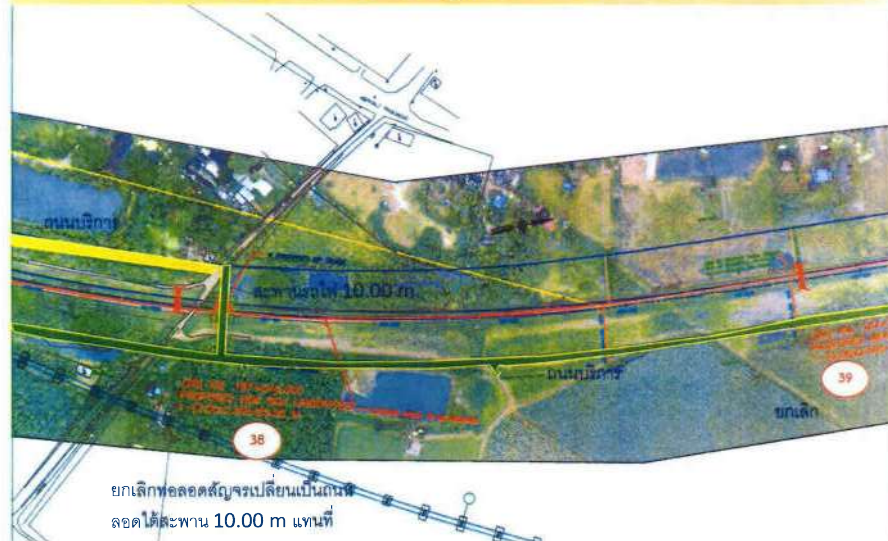
65



67

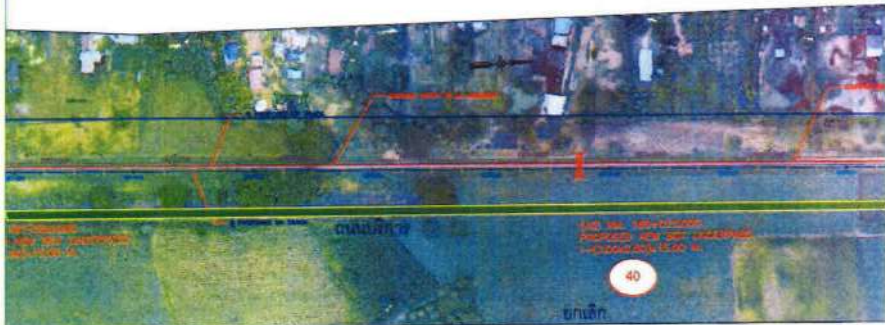


66

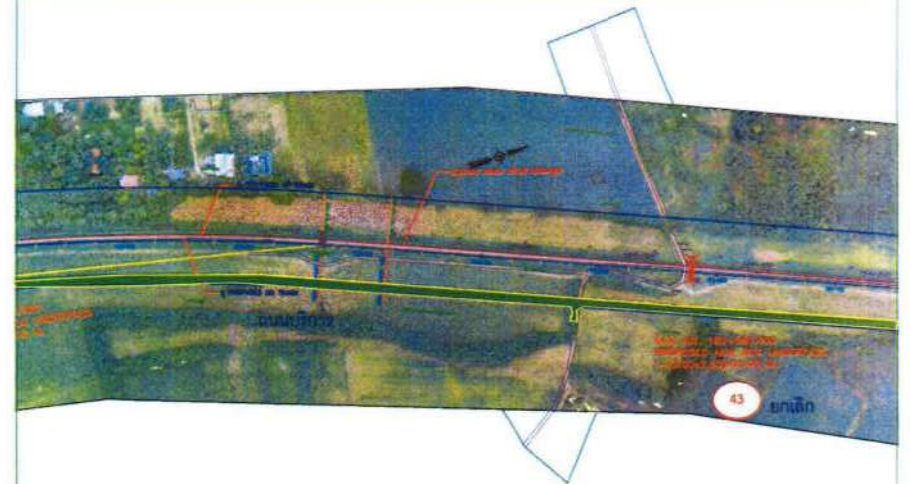


68

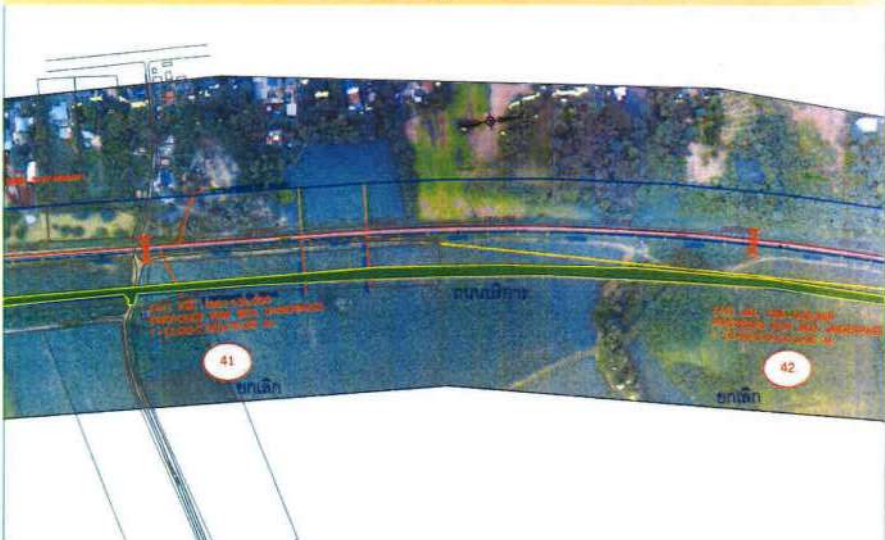




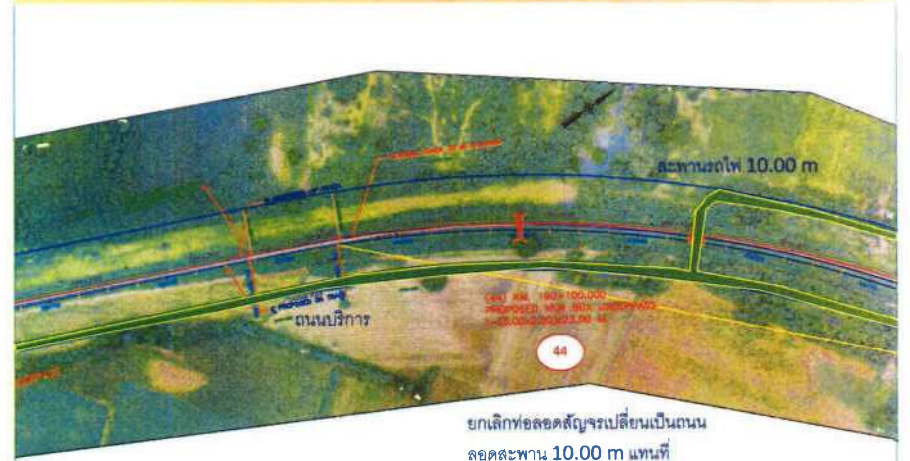
69



71



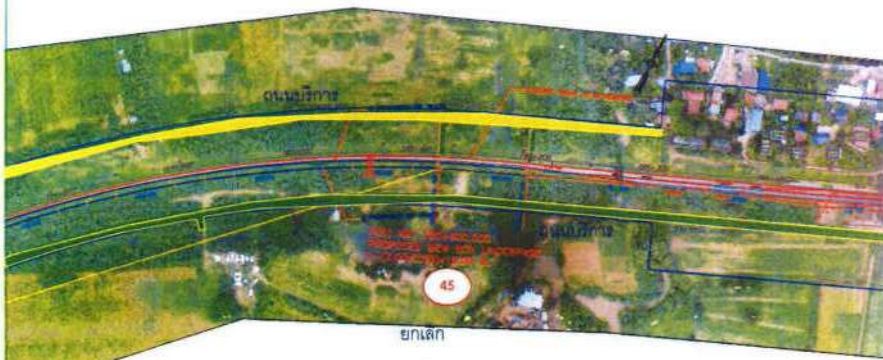
70



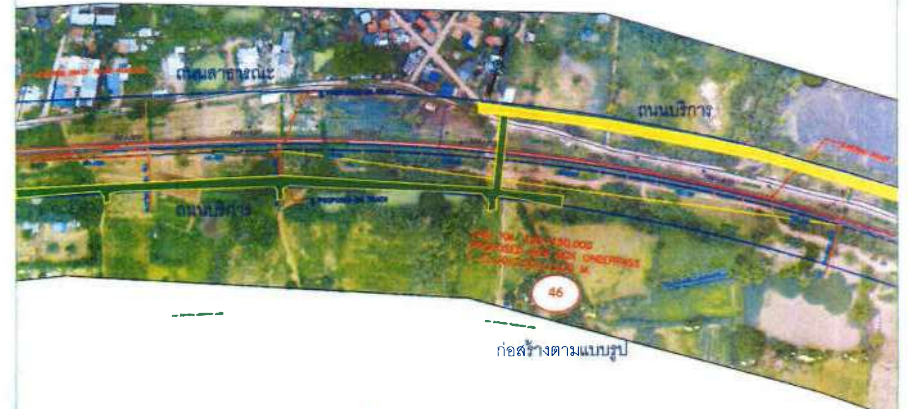
ยกเลิกตลอดสัญญาเปลี่ยนเป็นถนน  
ลอดสะพาน 10.00 m แทนที่

72





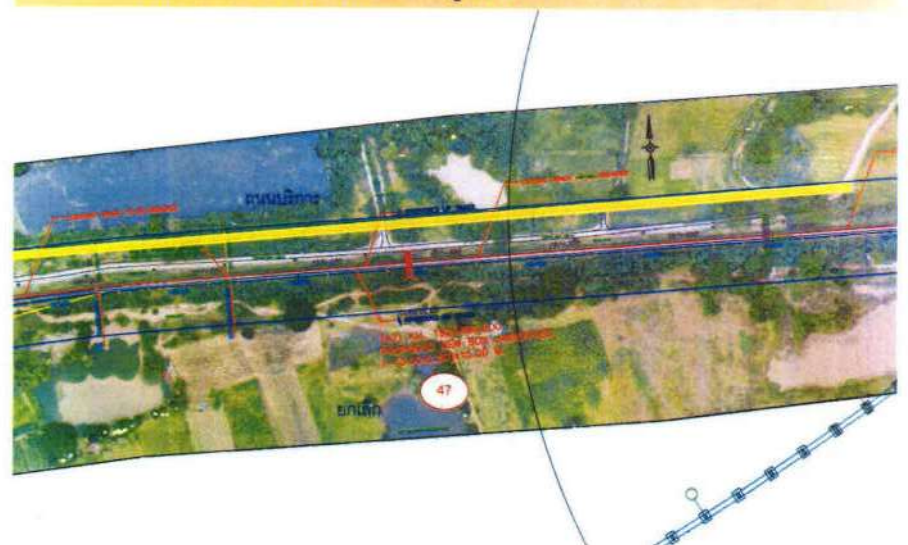
73



75

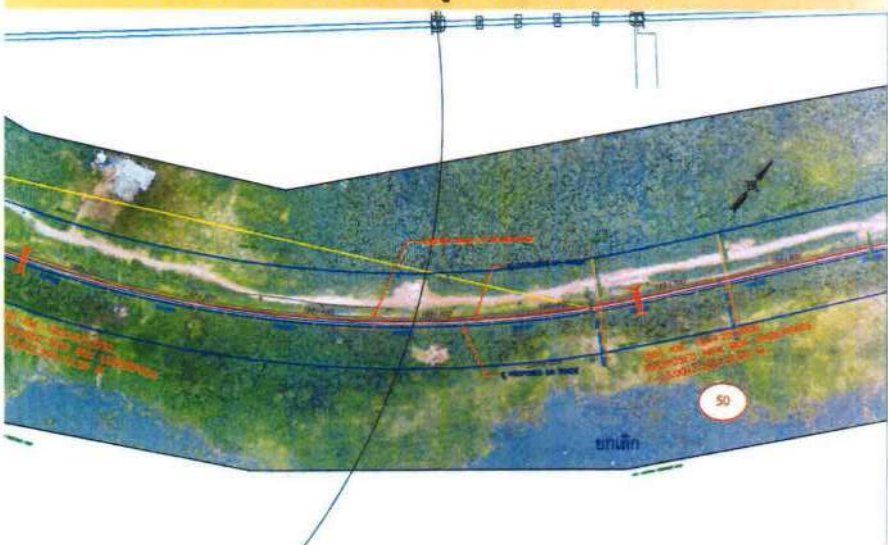
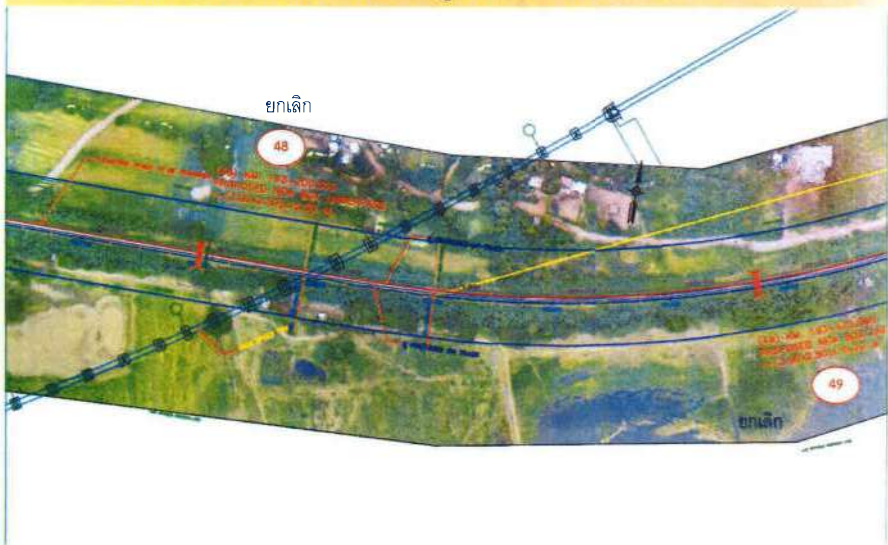


74



76









81



83



82



84



## เอกสาร 2-28

มาตรการความปลอดภัยในการใช้วัตถุระเบิด





โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ  
สัญญาที่ 3 งานอุโมงค์รถไฟ

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  
ต่อบุคคลอื่นที่กำลังทำงานอยู่ใกล้พื้นที่นั้น

14. หากพบระเบิดที่ยังตกค้าง ให้ทำการจุดซ้ำ หรือทำลายทิ้งเสีย ห้ามทำการเจาะชำรุดระเบิด  
เก่า โดยเด็ดขาด

15. ห้ามใช้วัสดุกระทุ้งที่ทำจากโลหะ เพื่อป้องกันการเกิดประกายไฟขึ้นได้

จึงประกาศเพื่อทราบและถือปฏิบัติโดยทั่วกัน



( นายพูนศักดิ์ พูนศิริสมบัติ )

ผู้จัดการโครงการ



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



## เอกสาร 2-29

มาตรฐานความปลอดภัยในการปฏิบัติงานใกล้ทางรถไฟ





## การประเมินจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในขั้นตอนต่างๆ ในการทำงาน

วัตถุประสงค์	เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานและเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ทราบถึงจุดเสี่ยงต่าง ๆ 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 เป็นอุบัติเหตุเล็กน้อย 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 ขนานกับทางรถไฟ เช่น รถ Back Hoe , Grader , Compactor , Crane , etc	<ul style="list-style-type: none"> <li>ในขณะที่เครื่องจักรทำงานอาจจะเฉี่ยวชน ผู้ที่ปฏิบัติงาน</li> <li>ในขณะที่ปฏิบัติงานเครื่องจักรอาจจะเข้าไปในเขตโครงสร้างของการเดินรถไฟทำให้เฉี่ยวชนกับรถไฟได้</li> </ul>	A	<p>1.) ต้องติดตั้งแนวธง ขาว-แดง เพื่อแสดงถึงแนวเขตโครงสร้างของรถไฟในระยะ 2.5 เมตร จากศูนย์กลางของทางรถไฟ และจัดให้มีพนักงานเฝ้าระวัง ตลอดระยะเวลาที่การทำงาน (เอกสารแนบที่ 1)</p> <p>2.) ห้ามไม่ให้เครื่องจักรทำงาน เข้าเข้าไปในเขตโครงสร้างทางระยะ 2.5 เมตร จากศูนย์กลางของทางรถไฟ โดยเด็ดขาด</p> <p>3.) ในระยะ 2.5-5.0 เมตร จากศูนย์กลางของทางรถไฟ หรือในระยะที่มากกว่า 5 เมตร หากมีความเสี่ยงจากการทำงาน เช่น บันจันทกอลเสาเข็ม 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 โดยเฉพาะเสียงสัญญาณออดหลัง(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 ,เทรลเลอร์ และรถชนิดอื่นๆ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ในขณะที่ใช้รถในการวิ่งส่งหรือ ลำเลียงอุปกรณ์ต่างๆ อาจจะเฉี่ยวชน ผู้ที่ปฏิบัติงาน</li> <li>- ในขณะที่ใช้เส้นทางอาจจะล้ำเข้าไป ใกล้กับในเขตโครงสร้างของการ เดินรถไฟทำให้เฉี่ยวชนกับรถไฟได้</li> </ul>	A	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.) ต้องกำหนดเส้นทางเดินรถให้ชัดเจน พร้อมกับติดตั้งป้ายจราจร แจ้งทิศทางการเดินรถ และระบุจุดลงวัสดุ ช่วงเวลาในการขนส่ง ให้ชัดเจน</li> <li>2.) พนักงานขับรถห้ามใช้ความเร็วเกินกำหนด (<math>\geq 30</math> กม./ชม.) ในสถานที่ก่อสร้าง หรือสถานที่ทำงานกำหนดไว้ (เอกสารแนบที่ 5)</li> <li>3.) ต้องติดตั้งแนวธง ขาว-แดง เพื่อแสดงถึงแนวเขตโครงสร้าง ของรถไฟ ในระยะ 2.5 เมตร จากศูนย์กลางของทางรถไฟ และจัดให้มีพนักงานเฝ้า ระวัง ตลอดระยะเวลาที่มีการทำงาน (เอกสารแนบที่ 1)</li> <li>4.) กำหนดเส้นทางลำเลียงไม่ให้เข้าใกล้ทางรถไฟ โดยห้ามไม่ให้รถขับหรือแล่นล้ำเข้า ไปในเขตโครงสร้างทางระยะ 2.5 เมตร จากศูนย์กลางของทางรถไฟ โดยเด็ดขาด</li> <li>5.) เมื่อมีขบวนรถไฟกำลังมา ให้หยุดหรือชะลอความเร็ว ทันที และสามารถจับต่อไป ได้ เมื่อขบวนรถไฟผ่านไปแล้ว</li> <li>6.) พนักงานขับรถต้องเชื่อฟัง และปฏิบัติตามป้ายสัญญาณ และผู้ให้สัญญาณอย่าง เคร่งครัด</li> <li>7.) ผู้ให้สัญญาณ, ผู้ปฏิบัติงาน และผู้เฝ้าระวัง จะต้องสวมใส่เสื้อสะท้อนแสง และ อุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคล(PPE) ให้ครบถ้วน (เอกสารแนบที่ 3)</li> <li>8.) รถขนส่งวัสดุ และรถที่ใช้งานจะต้องมีและติดตั้งระบบ สัญญาณเตือน ให้ครบถ้วน ได้แก่ เสียง , แสงไฟหมุน, แตร โดยเฉพาะเสียงสัญญาณ ดอยหลัง(เอกสารแนบที่ 5)</li> <li>9.) พนักงานขับรถ และพนักงานควบคุมเครื่องจักร จะต้องมีใบอนุญาตในการขับขี และควบคุมเครื่องจักรชนิดนั้นๆ</li> <li>10.) หากเครื่องจักรชำรุดหรือมีปัญหา ให้นำออกจากพื้นที่ทันที และแจ้งทีมซ่อม บำรุงเพื่อดำเนินการซ่อมให้อยู่ในสภาพปกติ ก่อนอนุญาตให้ใช้งาน</li> </ol>



## 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"> <li>- ในขณะที่เครื่องจักรทำงานอาจจะ เฉี่ยวชน ผู้ที่ปฏิบัติงาน</li> <li>- ในขณะที่ปฏิบัติงานเครื่องจักร อาจจะล้ำเข้าไปในเขตโครงสร้าง ของการเดินรถไฟทำให้เฉี่ยวชนกับ รถไฟได้</li> <li>- ในขณะที่ใช้ทางข้ามอาจจะเกิด อุบัติเหตุกับรถสาธารณะที่สัญจร</li> </ul>	A	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.) ต้องติดตั้งแนวธง ขาว-แดง เพื่อแสดงถึงแนวเขตโครงสร้างของรถไฟ ในระยะ 2.5 เมตร จากศูนย์กลางของทางรถไฟ และจัดให้มีพนักงาน เฝ้าระวัง ตลอดระยะเวลาที่มีการทำงาน (เอกสารแนบที่ 1)</li> <li>2.) ห้ามไม่ให้เครื่องจักรทำงาน ล้ำเข้าไปในเขตโครงสร้างทางระยะ 2.5 เมตร จากศูนย์กลางของทางรถไฟ โดยเด็ดขาด</li> <li>3.) กำหนดจุดสำหรับให้เครื่องจักร และรถยนต์ที่ใช้ในการทำงาน ใช้เป็น ทางข้าม</li> <li>4.) ในทางที่กำหนดให้ข้าม ต้องมีพนักงานเฝ้าระวัง(Lookout man) ประจำทั้ง สองฝั่ง (ด้านซ้าย และด้านขวาของจุดข้าม) พร้อมกับอุปกรณ์สื่อสาร ,นกหวีด , ธงให้สัญญาณ เขียว และแดงตลอดเวลา (เอกสารแนบที่ 2)</li> <li>5.) ผู้ให้สัญญาณ, ผู้ปฏิบัติงาน และผู้เฝ้าระวัง จะต้องสวมใส่เสื้อสะท้อนแสง และอุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคล(PPE) ให้ครบถ้วนตลอดเวลา (เอกสารแนบที่ 3)</li> <li>6.) เครื่องจักรจะต้องมี และติดตั้งระบบ สัญญาณเตือนให้ครบถ้วน ได้แก่ เสียง, แสงไฟหมุน, แตร โดยเฉพาะเสียงสัญญาณดอยหลัง (เอกสารแนบที่ 4)</li> <li>7.) พนักงานขับรถ และพนักงานควบคุมเครื่องจักร จะต้องมีใบอนุญาตในการ ขับขีและควบคุมเครื่องจักรชนิดนั้นๆ</li> <li>8.) พนักงานขับรถต้องเชื่อฟัง และปฏิบัติตามป้ายสัญญาณ และผู้ให้สัญญาณ อย่างเคร่งครัด</li> <li>9.) หากเครื่องจักรชำรุดหรือมีปัญหาบริเวณทางข้าม ให้ปฏิบัติตามแผนฉุกเฉิน เกี่ยวกับการกีดขวางการเดินรถ และให้รีบนำเครื่องจักรออกจากทางข้ามทันที (เอกสารแนบที่ 6)</li> </ol>



### การทำงานและเคลื่อนย้ายเครื่องจักรข้ามทางรถไฟ

ลำดับ ที่	งาน / ขั้นตอนการทำงาน	จุดเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ	ความ รุนแรง	แนวทางการป้องกันแก้ไข
4.	การใช้รถขนส่ง ข้ามทางรถไฟ เช่น รถ 10 ล้อ ,ทรอลเลอร์ และรถชนิดอื่นๆ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ในขณะที่ใช้รถในการวิ่งส่งหรือ ลำเลียงอุปกรณ์ต่างๆ อาจจะทำให้ชน ผู้ที่ปฏิบัติงาน</li> <li>- ในขณะที่ใช้เส้นทางอาจจะเข้าไป ใกล้กับเขตโครงสร้างของการ เดินรถไฟทำให้เสี่ยงกับรถไฟได้</li> </ul>	A	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.) ต้องกำหนดเส้นทางเดินรถให้ชัดเจน พร้อมกับติดตั้งป้ายจราจรแจ้งทิศทางการเดินรถให้ชัดเจน</li> <li>2.) พนักงานขับรถห้ามใช้ความเร็วเกินกำหนด ( <math>\geq 30</math> กม./ชม.) ในถนนสาธารณะ และในสถานที่ก่อสร้างหรือสถานที่ทำงานกำหนดไว้ (เอกสารแนบที่ 5)</li> <li>3.) กำหนดจุดสำหรับให้เครื่องจักร และรถยนต์ที่ใช้ในการทำงานเพื่อใช้เป็นทางข้าม ในทางที่กำหนดให้ข้าม</li> <li>4.) ต้องมีพนักงานเฝ้าระวัง(Lookout man)ประจำทั้งสองฝั่ง (ด้านซ้าย และ ด้านขวาของจุดข้าม ) พร้อมกับอุปกรณ์สื่อสาร ,นกหวีด ,ธงให้สัญญาณเขียว และแดงตลอดเวลา (เอกสารแนบที่ 2)</li> <li>5.) เมื่อมาถึงจุดตัดหรือทางข้าม ให้หยุดรถก่อนถึงทางข้ามทันที และรอสัญญาณจากพนักงานเฝ้าระวังทุกครั้ง (เอกสารแนบที่ 7)</li> <li>6.) พนักงานขับรถต้องเชื่องฟัง และปฏิบัติตามป้ายสัญญาณ ,ผู้ให้สัญญาณ และพนักงานเฝ้าระวังอย่างเคร่งครัด</li> <li>7.) ผู้ให้สัญญาณ, ผู้ปฏิบัติงาน และผู้เฝ้าระวัง จะต้องสวมใส่เสื้อสะท้อนแสง และอุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคล(PPE) ให้ครบถ้วนตลอดเวลา (เอกสารแนบที่ 3)</li> <li>8.) รถขนส่งวัสดุ และรถที่ใช้งานจะต้องมี และติดตั้งระบบ สัญญาณเตือนให้ครบถ้วน ได้แก่ เสียง, แสงไฟหมุน, แตร โดยเฉพาะเสียงสัญญาณถอยหลัง</li> <li>9.) พนักงานขับรถ และพนักงานควบคุมเครื่องจักร จะต้องมีการอนุญาตในการข้าม และควบคุมเครื่องจักรชนิดนั้นๆ</li> <li>10.) หากเครื่องจักรชำรุดหรือมีปัญหา ให้นำออกจากพื้นที่ทันที และแจ้งทีมซ่อมบำรุงเพื่อดำเนินการซ่อมให้อยู่ในสภาพปกติ ก่อนอนุญาตให้ใช้งาน (เอกสารแนบที่ 6)</li> </ol>

### การทำงานและเคลื่อนย้ายเครื่องจักรข้ามทางรถไฟ

ลำดับ ที่	งาน / ขั้นตอนการทำงาน	จุดเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ	ความ รุนแรง	แนวทางการป้องกันแก้ไข
5.	ในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน ในการ ทำงานเกี่ยวกับการใช้เครื่องจักร ทำงาน ขนาน หรือขณะที่ข้ามทาง กับทางรถไฟ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เกิดขบวนการเดินรถ ขบวนรถไฟอาจ ชนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรง</li> </ul>	A	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.) ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัย ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> <li>1.1) ให้พนักงานเฝ้าระวัง(Lookout man) ที่ประจำจุดเกิดเหตุ วิ่ง หรือเดินเร็ว ออกไปให้ไกลที่สุดจากจุดเกิดเหตุ พร้อมกับโบกสัญญาณแดง เพื่อส่งสัญญาณให้ขบวนรถไฟ ที่กำลังเดินทางเข้ามาทราบ (ถ้าไม่ทราบทิศทางการเดินรถ ให้วิ่งออกไปทั้งสองด้าน) ในกรณีที่ไม่มีสีแดง ขอให้ ใช้อุปกรณ์ที่ติดตัวมา เช่น หมวกหรือ เสื้อสะท้อนแสง (เอกสารแนบที่ 6)</li> <li>1.2) ผู้ควบคุมงาน, โฟร์แมน, วิศวกร วิทยุแจ้งให้เจ้าหน้าที่วิทยุประจำสถานี เพื่อประสานงานกับนายสถานีทั้งสองด้านทราบว่าเกิดเหตุการณ์ ไม่ปกติ และมีเสียงกีดขวางการเดินรถ เพื่อแจ้งต่อให้ พท. หยุดขบวนรถต่อไป</li> <li>1.3) ให้เร่งดำเนินการแก้ไขอุปสรรค และแจ้งกีดขวางออกจากการเดินรถ โดยเร็วที่สุด พร้อมทั้งติดต่อประสานงานกับเจ้าหน้าที่การรถไฟ และนายสถานีให้ทราบสถานะในการแก้ไขจนแล้วเสร็จ</li> <li>1.4) ต้องมีการฝึกซ้อม และเตรียมพร้อมสำหรับเหตุการณ์ฉุกเฉิน อย่างน้อย สัปดาห์ละ 1 ครั้ง (เอกสารแนบที่ 6)</li> <li>1.5) พนักงานเฝ้าระวัง(Lookout man) ต้องได้รับการอบรม/ ฝึกฝนก่อนการปฏิบัติงานทุกคน และต้องอบรมทบทวนทุกๆ 1-2 เดือน (เอกสารแนบที่ 8,9)</li> </ol> </li> </ol>





## การทำงานและเคลื่อนย้ายเครื่องจักรข้ามทางรถไฟ

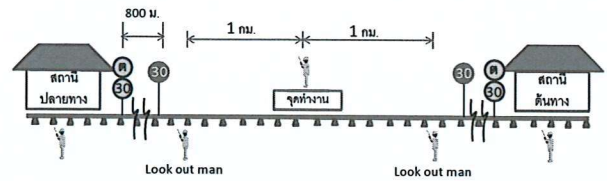
ลำดับ ที่	งาน / ขั้นตอนการทำงาน	จุดเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ	ความ รุนแรง	แนวทางการป้องกันแก้ไข
6.	Safety Patrol และกิจกรรมด้านความปลอดภัยอื่นๆ เช่น Safety Inspection, Safety Walk, Safety Toolbox Talk	<ul style="list-style-type: none"><li>- ทุกๆพื้นที่ที่มีการทำงาน</li><li>- การทำงานในพื้นที่ต่างๆ</li></ul>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



## ความปลอดภัยในการทำงานบนรางและข้างทางรถไฟ

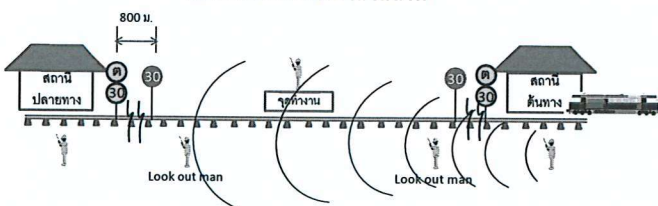


### แผนกความปลอดภัยในการทำงาน

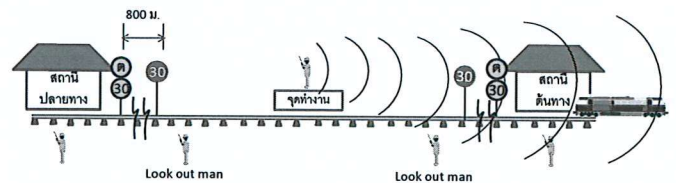


- เจ้าหน้าที่สถานีต้นทาง และสถานีปลายทางทุกครั้ง ก่อนเริ่มและเลิกงาน
- จัดพนักงานประจำอยู่ที่สถานีต้นทางและปลายทาง พร้อมอุปกรณ์สื่อสาร คอยประสานงานกับนายสถานี
- จัด Look out man ขึ้นประจำอยู่ทั้ง 2 ข้างของจุดทำงานโดยห่างออกไปข้างละ 1 กม. พร้อมอุปกรณ์สื่อสาร ฯลฯ
- จัดให้มีป้ายเตือนเบี่ยงทาง โดยขออนุญาตกับการรถไฟ

### เมื่อมีขบวนรถไฟมาถึงสถานี

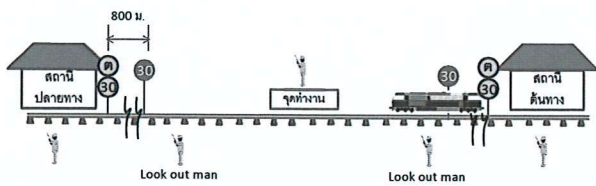


- พนักงานประจำสถานีแจ้ง พนักงานประจำจุดทำงานว่ามีขบวนรถไฟมา
- พนักงานประจำจุดทำงานแจ้งให้พนักงานที่ปฏิบัติงานอยู่ให้จัดเก็บอุปกรณ์ เครื่องมือให้พ้นระยะการเดินรถ

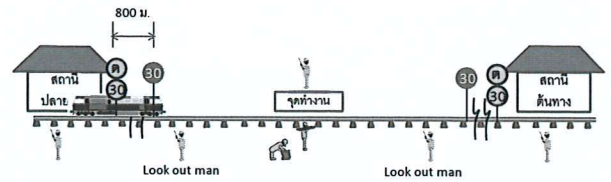


- พนักงานประจำจุดทำงาน แจ้งทางพนักงานประจำสถานีต้นทางว่าจัดเก็บเครื่องมือ และอุปกรณ์ต่างๆ พ้นระยะการเดินรถที่ปลอดภัย
- พนักงานประจำสถานีแจ้งนายสถานีปล่อยขบวนรถไฟได้

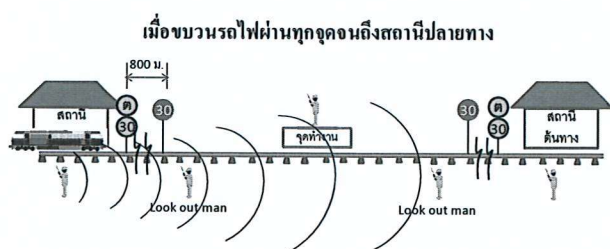




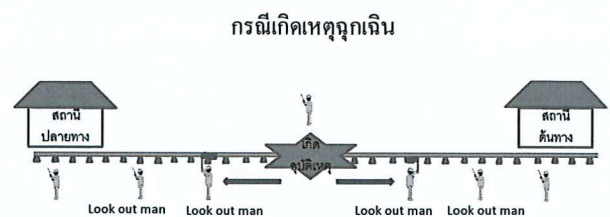
- เมื่อขบวนรถไฟผ่าน ณ จุดใด จุดนั้นจะแจ้งว่า ขณะนี้รถไฟขบวนที่ ..... ได้ผ่าน ก.ม. .... ไปแล้ว กำลังมุ่งหน้าไปสถานี .....



- เมื่อขบวนรถไฟผ่านจุดทำงานไปแล้วอย่างน้อย 1 ก.ม พนักงานประจำจุดทำงาน จึงแจ้งให้พนักงานเริ่มปฏิบัติงานได้



- พนักงานประจำสถานีปลายทางแจ้งพนักงานประจำจุดทำงานว่าขบวนรถไปมาถึงสถานีปลายทางแล้ว



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



ในกรณีที่ขบวนรถไฟมาช้ากว่าปกติ ของการเดินรถ

- พนักงานประจำสถานีสอบถามกับนายสถานี ว่ามีเหตุขัดข้องอันใดหรือไม่ (คาดว่าขบวนรถจะมาถึงสถานีเวลาใด) แล้ว แจ้งทางพนักงานประจำจุดทำงานทราบด้วย

ความแตกต่างของลักษณะงาน

ลำดับ	ลักษณะงาน		
	พื้นที่ทางปิด (window Time)	พื้นที่ทางเปิด (อยู่นอกเวลาการเดินรถ)	พื้นที่ทางเปิด (อยู่ในเวลาการเดินรถ)
1. แจ้งนายสถานีทุกครั้งที่เวลาเริ่มและเลิกงาน	✓	✓	✓
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. พนักงานหยุดทำงานและเครื่องจักรอยู่ในทำงานกับรางขณะมีรถไฟผ่าน	○	○	✓
9. ในกรณีที่ขบวนรถไฟมาช้ากว่าปกติให้แจ้งพนักงานประจำจุดทำงาน	○	○	✓





### วิธีปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยในการทำงานขั้วทางรถไฟ

#### โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ฯ สัญญาที่ 1 ช่วงมาบตาพาด - คลองขนานจิตร

1. จัดพนักงานประจำสถานีทั้ง 11 สถานี (มาบตาพาด - คลองขนานจิตร) พร้อมวิทยุสื่อสาร โดยต้องรายงานตัวในการปฏิบัติงานผ่านทางวิทยุสื่อสารก่อนเริ่มงาน 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 และถอยออกจากทางรถไฟเพื่อความปลอดภัย
4. เมื่อพนักงานประจำจุดปฏิบัติงานทราบแล้ว ต้องแจ้งให้เครื่องจักร และพนักงานที่ทำงานขั้วทางรถไฟทราบในทันที และเมื่อรถไฟผ่านจุดทำงานแล้วต้องวิทยุแจ้งเป็นข้อความว่า รถไฟได้ผ่านจุดปฏิบัติงาน กม. .... แล้วโดยปลอดภัย
5. วิศวกรที่ควบคุมงาน หรือ หัวหน้างาน ที่มีจุดการทำงานขั้วทางรถไฟต้องจัดพนักงานเฝ้าระวังที่เครื่องจักร 2 คน พร้อมธงสีแดง และนกหวีด กรณีเกิดเหตุฉุกเฉินต้องวิ่ง หรือเดินเร็วออกไปจากจุดทำงานให้ไกลที่สุดประมาณ 1 กม. และโบกธงแดงให้สัญญาณขบวนรถไฟทราบ วิศวกรควบคุมงานหรือหัวหน้างานต้องวิทยุแจ้งให้พนักงานที่ประจำสถานีทราบโดยทันที โดยข้อมูลที่แจ้งต้องสั้น กระชับ ได้ใจความ เช่น เกิดครนลัมท่บทางรถไฟที่ จุดปฏิบัติงาน กม. .... เมื่อเวลา..... เป็นต้น
6. การทำงานที่ใกล้กับทางรถไฟ หากทำงานในระยะมากกว่า 2.5 เมตร จากศูนย์กลางทางรถไฟจะต้องกั้นแนวรั้วขาว - แดงที่ระยะ 2.5 เมตร เพื่อแสดงเขตทำงานที่ปลอดภัย และต้องห้ามพนักงาน หรือเครื่องจักรทำงานเข้าไปเกินระยะที่กั้นรั้วขาว - แดงไว้โดยเด็ดขาด

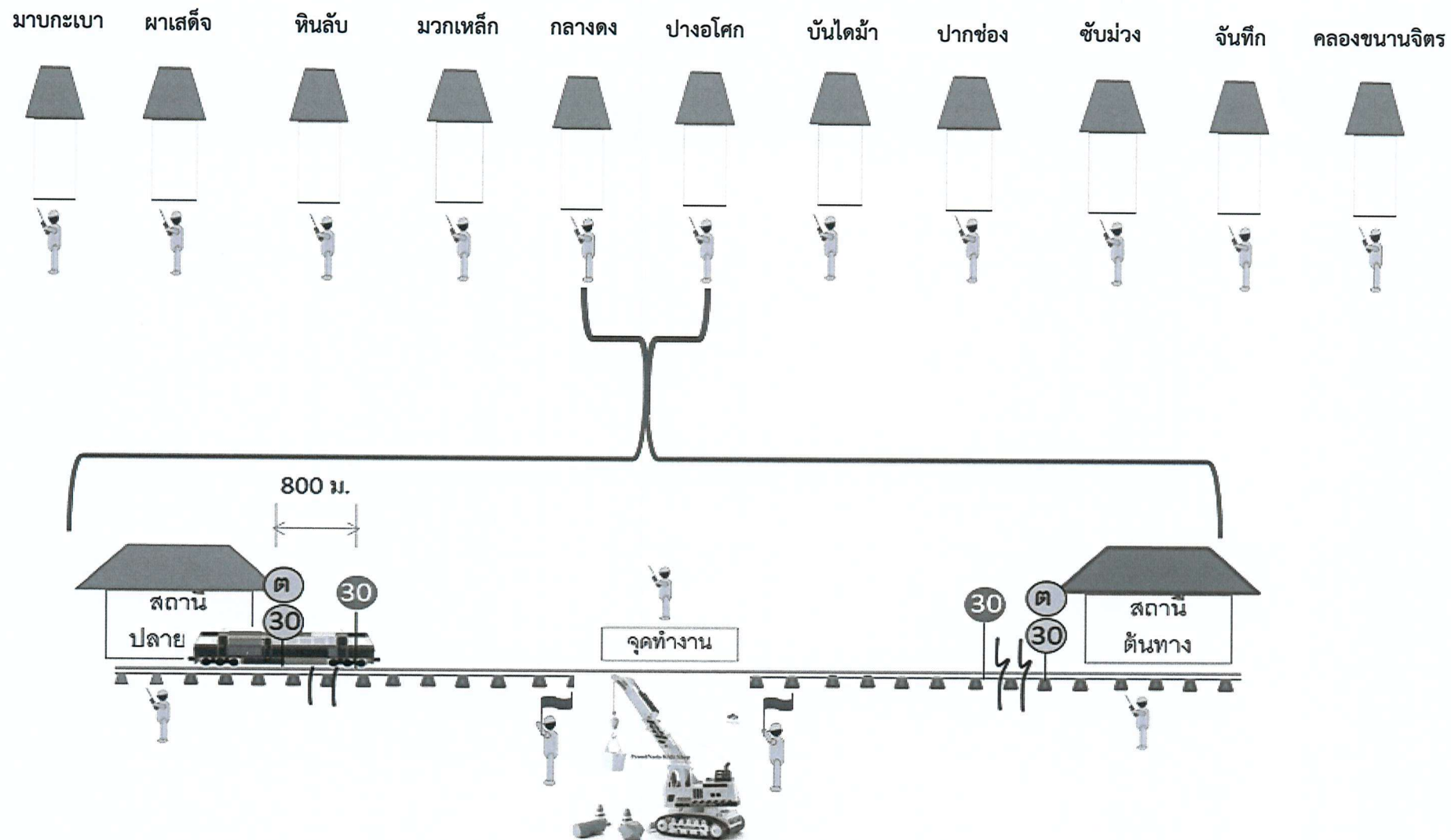




บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน)

J.2375 โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ฯ สัญญาที่ 1 ช่วงมาบะเภา – คลองขนานจิตร

### 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. มาตรการความปลอดภัยสำหรับงานคอกเสาเข็ม และงานสะพาน	9
8. มาตรการความปลอดภัยสำหรับงานก่อสร้างคันทางใหม่ และงานวางรางใหม่	11
9. มาตรการความปลอดภัยสำหรับงานเปลี่ยนหมอนรางรถไฟในคันทางเดิม และในสะพาน	13
10. มาตรการความปลอดภัยในการติดตั้งระบายน้ำ (Manhole and U-ditch)	14
11. มาตรการความปลอดภัยสำหรับเหตุการณ์ฉุกเฉิน	15



## ขั้นตอนการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัย การทำงานบนราง และข้างทางรถไฟ

### แบ่งออกได้ 3 ลักษณะงาน ดังนี้

1. การทำงานในพื้นที่ทางปิด (Window Time)
2. การทำงานในพื้นที่ทางเปิด (อยู่นอกเวลาการเดินรถ)
3. การทำงานในพื้นที่ทางเปิด (อยู่ในเวลาการเดินรถ)

1. การทำงานในพื้นที่ทางปิด (โดยมีประกาศปิดทาง) ต้องดำเนินการแจ้งแผน วัน ระยะเวลา ระยะ ก.ม และต้องได้รับการอนุมัติ จากทางการรถไฟก่อน จึงจะสามารถดำเนินงานได้ โดยต้องมีแผนงานการดำเนินการประชาสัมพันธ์ และประกาศปิดทาง เมื่อดำเนินการปิดทางแล้ว ต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

- 1.1 ก่อนการปฏิบัติงาน ต้องแจ้งการรถไฟ แจ้งนายสถานี ดันทางและปลายทาง ทุกครั้งว่ามีแผนการในการทำงานอย่างไร ใช้เครื่องจักรใดในแต่วัน โดยให้ระบุตำแหน่งสถานที่ จุดทำงาน โดยยึดเอาเลขที่เสาโทรเลข ระยะเวลาในการปฏิบัติงาน เวลาเริ่ม และเลิกงาน
- 1.2 จัดให้มีพนักงานประจำ อยู่ี่สถานี ทั้งสองด้าน พร้อมกับอุปกรณ์ในการใช้ติดต่อสื่อสารอย่างน้อย 2 ระบบ เช่น วิทยุมือถือ โทรศัพท์มือถือ หรืออุปกรณ์สื่อสารอื่นๆ ซึ่งพนักงาน ที่ประจำอยู่ที่สถานี จะมีหน้าที่คอยประสานงานระหว่างนายสถานีกับจุดที่ปฏิบัติงาน เพื่อแจ้งข่าวสารในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉิน
- 1.3 จัดให้มี Look out man 2 คน ขึ้นประจำอยู่ทั้ง 2 ข้างของจุดที่ทำงาน โดยให้ยืนออกห่างไปจากจุดที่ทำงานด้านละ 1 ก.ม พร้อมอุปกรณ์ สื่อสาร ธงให้สัญญาณ เขียว แดง หมวกนิรภัย นกหวีด สวมเสื้อสะท้อนแสง และถ้าปฏิบัติงานในเวลากลางคืนจะต้องมีแท่งสัญญาณ เรืองแสง หรือ สะท้อนแสง ไฟฉาย
- 1.4 ในกรณีที่ไม่มีเหตุฉุกเฉิน ก็ควางการเดินรถ แต่ระบบการติดต่อสื่อสารทุกระบบ ไม่สามารถใช้งานได้ ให้ Look out man วิ่ง หรือเดินเร็ว ออกไปให้ไกลที่สุด เพื่อกอยโบกธงให้สัญญาณในกรณีที่อาจจะมีขบวนรถวิ่งเข้ามาในจุดที่ปฏิบัติงาน
- 1.5 วิศวกร/ผู้ควบคุมงาน จะต้องติดต่อกับเจ้าหน้าที่ของการรถไฟ เพื่อขออนุญาตติดตั้งป้ายเตือน/ ป้ายเบี่ยงทาง ก่อนถึงจุดที่ปฏิบัติงาน โดยให้ปฏิบัติตามระเบียบรฟท. ตามระบุใน ขดร.2549





- 1.6 โฟร์แมนหรือผู้ควบคุมงาน ต้องแจ้งให้พนักงานที่ประจำอยู่ที่สถานีและ นายสถานี ทราบทันทีที่มีเหตุฉุกเฉิน หรือหากมีเครื่องจักรกีดขวางการเดินรถ โดยให้แจ้ง ดังนี้ “เครื่องจักรอะไร.....กีดขวางการเดินรถอยู่ที่เสาโทรเลขคันที่.....และจะดำเนินการแก้ไขหรือเคลื่อนย้ายออกให้เดินรถได้ภายในเวลานาที” และเมื่อเคลื่อนย้ายหรือดำเนินการแก้ไขเรียบร้อยแล้วให้แจ้งพนักงานที่ประจำอยู่ที่สถานีว่า “เครื่องจักร.....ได้ดำเนินการแก้ไขหรือได้เคลื่อนย้ายออกเรียบร้อยแล้ว สามารถเดินรถได้ตามปกติ”
- 1.7 ต้องมีการอบรมพนักงานให้สัญญา ( Look out man ) และพนักงานที่ปฏิบัติงานก่อนการปฏิบัติงาน เพื่อให้เข้าใจถึงการสื่อสารและสัญญาณต่างๆ

## 2. การทำงานในพื้นที่ทางเปิด ( อยู่นอกเวลาการเดินรถ ) เช่น งานยกระดับสะพานเหล็ก การเปลี่ยนหมอนเหล็ก และงานชนิดอื่นๆ ที่ทำงานบนทางรถไฟ

- 2.1 ก่อนการปฏิบัติงาน ต้องแจ้งการรถไฟ แจ้งนายสถานี ดันทางและปลายทาง ทุกครั้งว่ามีแผนการในการทำงานอย่างไร ใช้เครื่องจักรใดในแต่ละวัน โดยให้ระบุตำแหน่งสถานที่จุดทำงาน โดยยึดเอาเลขที่เสาโทรเลข ระยะเวลาในการปฏิบัติงาน เวลาเริ่ม และเลิกงาน
- 2.2 จัดให้มีพนักงานประจำ อยู่ที่สถานี ทั้งสองด้าน พร้อมกับอุปกรณ์ในการใช้ติดต่อสื่อสารอย่างน้อย 2 ระบบ เช่น วิทยุมือถือ โทรศัพท์มือถือ หรืออุปกรณ์สื่อสารอื่นๆ ซึ่งพนักงานที่ประจำอยู่ที่สถานี จะมีหน้าที่คอยประสานงานระหว่างนายสถานีกับจุดที่ปฏิบัติงานเพื่อแจ้งข่าวสารในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉิน
- 2.3 จัดให้มี Look out man 2 คน ยืนประจำอยู่ทั้ง 2 ข้างของจุดที่ทำงาน โดยให้ยืนออกห่างไปจากจุดที่ทำงานด้านละ 1 ก.ม พร้อมอุปกรณ์ สื่อสาร ธงให้สัญญาณ เขียว แดง หมวกนิรภัย นกหวีด สวมเสื้อสะท้อนแสง และถ้าปฏิบัติงานในเวลากลางคืนจะต้องมีแท่งสัญญาณเรืองแสงหรือสะท้อนแสงไฟฉาย
- 2.4 ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉิน กีดขวางการเดินรถ แต่ระบบการติดต่อสื่อสารทุกระบบ ไม่สามารถใช้งานได้ ให้ Look out man วิ่ง หรือเดินเร็ว ออกไปให้ไกลที่สุด เพื่อกอยโบกธงให้สัญญาณในกรณีที่อาจจะมิชวบนรถวิ่งเข้ามาในจุดที่ปฏิบัติงาน
- 2.5 วิศวกร/ผู้ควบคุมงาน จะต้องติดต่อกับเจ้าหน้าที่ของการรถไฟ เพื่อขออนุญาตติดตั้งป้ายเตือน/ป้ายเบี่ยงทาง ก่อนถึงจุดที่ปฏิบัติงาน โดยให้ปฏิบัติตามระเบียบรฟท. ตามระบุใน ขดร.2549



- 2.6 โฟร์แมนหรือผู้ควบคุมงาน ต้องแจ้งให้พนักงานที่ประจำอยู่ที่สถานีและ นายสถานี ทราบทันทีที่มีเหตุฉุกเฉิน หรือหากมีเครื่องจักรกีดขวางการเดินรถ โดยให้แจ้ง ดังนี้ “เครื่องจักรอะไร.....กีดขวางการเดินรถอยู่ที่เสาโทรเลขคันที่.....และจะดำเนินการแก้ไขหรือเคลื่อนย้ายออกให้เดินรถได้ภายในเวลานาที” และเมื่อเคลื่อนย้ายหรือดำเนินการแก้ไขเรียบร้อยแล้วให้แจ้งพนักงานที่ประจำอยู่ที่สถานีว่า “เครื่องจักร.....ได้ดำเนินการแก้ไขหรือได้เคลื่อนย้ายออกเรียบร้อยแล้ว สามารถเดินรถได้ตามปกติ”
- 2.7 ต้องมีการอบรมพนักงานให้สัญญา ( Look out man ) และพนักงานที่ปฏิบัติงานก่อนการปฏิบัติงาน เพื่อให้เข้าใจถึงการสื่อสารและสัญญาณต่างๆ

## 3. การทำงานในพื้นที่ทางเปิด ( อยู่ในเวลาการเดินรถ )

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

- 3.1 ก่อนการปฏิบัติงาน ต้องแจ้งการรถไฟ แจ้งนายสถานี ดันทางและปลายทาง ทุกครั้งว่ามีแผนการในการทำงานอย่างไร ใช้เครื่องจักรใดในแต่ละวัน โดยให้ระบุตำแหน่งสถานที่ จุดทำงาน โดยยึดเอาเลขที่เสาโทรเลข ระยะเวลาในการปฏิบัติงาน เวลาเริ่ม และเลิกงาน
- 3.2 จัดให้มีพนักงานประจำ อยู่ที่สถานี ทั้งสองด้าน พร้อมกับอุปกรณ์ในการใช้ติดต่อสื่อสารอย่างน้อย 2 ระบบ เช่น วิทยุมือถือ โทรศัพท์มือถือ หรืออุปกรณ์สื่อสารอื่นๆ ซึ่งพนักงาน ที่ประจำอยู่ที่สถานี จะมีหน้าที่คอยประสานงาน ระหว่างนายสถานี กับจุดที่ปฏิบัติงาน เพื่อแจ้งข่าวสารในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉิน
- 3.3 จัดให้มี Look out man 2 คน ยืนประจำอยู่ทั้ง 2 ข้างของจุดที่ทำงาน โดยให้ยืนออกห่างไปจากจุดที่ทำงานด้านละ 1 ก.ม พร้อมอุปกรณ์ สื่อสาร ธงให้สัญญาณ เขียว แดง หมวกนิรภัย นกหวีด สวมเสื้อสะท้อนแสง และถ้าปฏิบัติงานในเวลากลางคืนจะต้องมีแท่งสัญญาณ เรืองแสง หรือสะท้อนแสงไฟฉาย
- 3.4 ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉิน กีดขวางการเดินรถ แต่ระบบการติดต่อสื่อสารทุกระบบ ไม่สามารถใช้งานได้ ให้ Look out man วิ่ง หรือเดินเร็ว ออกไปให้ไกลที่สุด เพื่อกอยโบกธงให้สัญญาณในกรณีที่อาจจะมิชวบนรถวิ่งเข้ามาในจุดที่ปฏิบัติงาน
- 3.5 วิศวกร/ผู้ควบคุมงาน จะต้องติดต่อกับเจ้าหน้าที่ของการรถไฟ เพื่อขออนุญาตติดตั้ง ป้ายเตือน/ป้ายเบี่ยงทาง ก่อนถึงจุดที่ปฏิบัติงาน โดยให้ปฏิบัติตามระเบียบรฟท. ตามระบุใน ขดร.2549



- 3.6 โฟร์แมนหรือผู้ควบคุมงาน ต้องแจ้งให้พนักงานที่ประจำอยู่ที่สถานีและ นายสถานี ทราบทันทีที่มีเหตุฉุกเฉิน หรือหากมีเครื่องจักรกีดขวางการเดินรถ โดยให้แจ้ง ดังนี้ “เครื่องจักรอะไร.....กีดขวางการเดินรถอยู่ที่เสาโทรเลขคันที่.....และจะดำเนินการแก้ไขหรือเคลื่อนย้ายออกให้เดินรถได้ภายในเวลากี่นาที” และเมื่อเคลื่อนย้ายหรือดำเนินการแก้ไขเรียบร้อยแล้วให้แจ้งพนักงานที่ประจำอยู่ที่สถานีว่า “เครื่องจักร.....ได้ดำเนินการแก้ไขหรือได้เคลื่อนย้ายออกเรียบร้อยแล้วสามารถเดินรถได้ตามปกติ”
- 3.7 ต้องมีการอบรมพนักงานให้สัญญาณ ( Look out man ) และพนักงานที่ปฏิบัติงานก่อนการปฏิบัติงาน เพื่อให้เข้าใจถึงการสื่อสารและสัญญาณต่างๆ
- 3.8 พนักงานที่ประจำอยู่ที่สถานี จะต้องรีบแจ้งผู้ที่ปฏิบัติงานที่หน้างานทันทีที่มีขบวนรถไฟมาถึงสถานี โดยแจ้งว่า “ มีขบวนรถไฟมาถึงสถานี.....แล้ว ”
- 3.9 พนักงานที่ปฏิบัติงานจะต้อง หยุดการทำงานทันที เมื่อได้รับแจ้งจากพนักงานที่ประจำอยู่ที่สถานีว่ามีขบวนรถไฟมา หากมีการใช้เครื่องจักรอยู่ในระยะใกล้กับรางรถไฟให้เคลื่อนย้ายออกให้พ้นระยะ โครงสร้างของรถไฟ และจอดนิ่งอยู่ในทำนบกั้นรางรถไฟ โดยให้ด้านหน้าของเครื่องจักรหันไปในทิศทางที่ขบวนรถไฟวิ่งเข้ามา และพนักงานควบคุมเครื่องจักรต้องดับเครื่องจักร แล้วลงมาขึ้นด้านล่าง
- 3.10 ในกรณีที่ขบวนรถไฟมาช้ากว่าเวลาการเดินรถปกติ ให้พนักงานที่ประจำอยู่ที่สถานีสอบถามกับนายสถานี ว่ามีเหตุขัดข้องอันใด หรือไม่ ( และคาดว่าขบวนรถไฟจะมาถึงสถานีในเวลาเท่าใด ) แล้วให้แจ้งทางผู้ที่ปฏิบัติงานที่หน้างานทราบด้วย



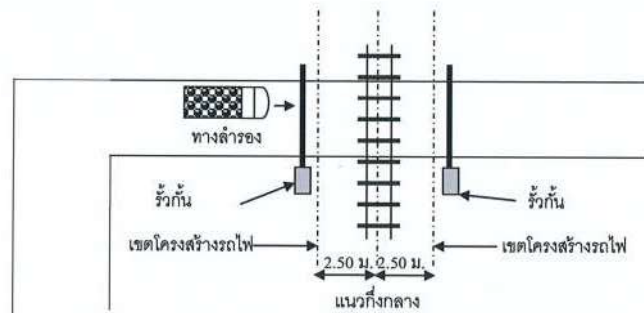
#### มาตรการความปลอดภัยตามลักษณะงาน

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



#### 4. มาตรการความปลอดภัยสำหรับทางข้ามทางรถไฟชั่วคราว (Temporary Level Crossing)

- 4.1 ทางข้ามทางรถไฟ (Level Crossing) จะต้องทำการปรับปรุงทางข้ามและเนินดินให้ราบเรียบ มีความลาดชันน้อยที่สุด และมีความกว้างเพียงพอ สำหรับการสัญจรของยานพาหนะ
- 4.2 รั้วกันทางข้ามทางรถไฟชั่วคราว (Temporary Level Crossing) จะต้องอยู่ห่างจากกึ่งกลางรางรถไฟ เดิมไม่น้อยกว่าเขตโครงสร้างรถไฟ (2.50 เมตร) ดังแสดงให้เห็นในรูปที่ 1



รูปที่ 2 ภาพแสดงการปรับปรุงทางขึ้นลงบริเวณจุดตัดทางรถไฟ

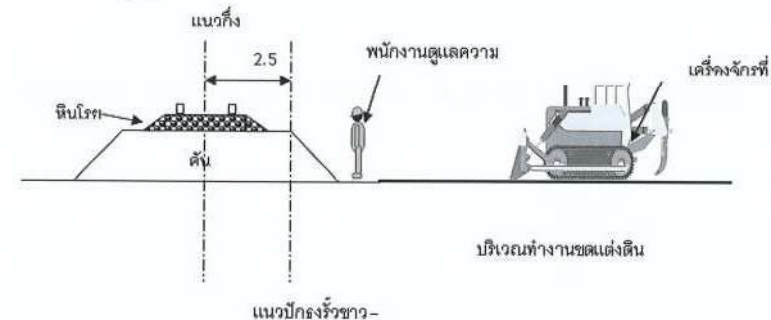
- 4.3 พาหนะที่จะข้ามทางรถไฟจะต้องหยุดและรอสัญญาณที่ปลอดภัยให้ข้ามทางรถไฟจากพนักงานดูแลความปลอดภัยที่ประจำอยู่ ณ จุดทางข้ามนั้นๆ โดยจะต้องข้ามทางรถไฟ ในแนวรถที่ตรง
- 4.4 รั้วกันทางข้ามทางรถไฟชั่วคราว (Temporary Level Crossing) จะต้องอยู่ในตำแหน่งปิดตลอดเวลา และจะเปิดก็ต่อเมื่อได้มีการตรวจสอบแล้วว่าไม่มีรถไฟแล่นผ่านในขณะช่วงเวลานั้น

#### 5. มาตรการความปลอดภัยสำหรับการเบี่ยงเส้นทางจราจรชั่วคราวข้ามทางรถไฟ

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

#### 6. มาตรการความปลอดภัยสำหรับงานขุดแต่งดินข้างคันทางเดิม

- 6.1 จัดให้มีพนักงานดูแลความปลอดภัยในการทำงาน 1 คนประจำทุกจุดที่มีการทำงาน เพื่อเตือนให้พนักงานควบคุมเครื่องจักรและผู้ปฏิบัติงานทราบว่ามีรถไฟกำลังจะมา โดยเครื่องจักรและผู้ปฏิบัติงานที่ทำงานอยู่ใกล้คันทางเดิม จะต้องหยุดการทำงานทันที และรอให้ขบวนรถไฟแล่นผ่านบริเวณที่ทำงาน ไปก่อนแล้วค่อยเริ่มทำงานต่อ
- 6.2 พนักงานดูแลความปลอดภัยในการทำงาน มีหน้าที่ที่จะต้องคอยสังเกตและระมัดระวังภัยของขบวนรถไฟให้แก่ผู้ปฏิบัติงาน และต้องดูสภาพคันทางเดิมที่ทำการขุดแต่งว่ามีกร่อนไหลของดิน คันทางและหินโรยทางหรือไม่ หากเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้น จะต้องหยุดการทำงาน และรีบกลับหรือถมดินเข้าที่เดิม และรีบแจ้งให้หัวหน้างานหรือเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยหรือวิศวกรสนามที่รับผิดชอบงานทราบทันที
- 6.3 จัดให้มีธงรั้วขาว - แดง ปักห่างจากกึ่งกลางของทางเดิมออกมาไม่น้อยกว่าเขตโครงสร้างรถไฟ (2.50 เมตร) ระยะห่างของระยะเสาไม่เกินกว่า 10 เมตร/ต้น ตลอดแนวที่ปฏิบัติงาน ห้ามไม่ให้ผู้ปฏิบัติงานและเครื่องจักร ทำงานล่วงล้ำเข้าไปในแนวเขตธงรั้วขาว - แดง โดยเด็ดขาด



รูปที่ 3 ภาพแสดงการทำงานขุดแต่งดินข้างคันทางเดิม

- 6.4 หากพิจารณาแล้วว่าดินคันทางเดิมมีสภาพที่อาจจะก่อให้เกิดการสั่นไหวของดินอันเนื่องจากการขุดแต่งดินข้างคัน ทางเดิม ซึ่งจะเป็นผลให้ระดับทางรถไฟทรุดตัว รถไฟฟ้าจะตรวจได้ ดังนั้นให้ทำการตอก Sheet Pile หรือวัสดุอื่นที่เหมาะสม เพื่อป้องกันการสั่นไหวของดินคันทางเดิม ก่อนทำการปฏิบัติงานขุดแต่งดินข้างคันทางเดิม

6.5 จัดให้พนักงานดูแลความปลอดภัยหรือพนักงานธงสัญญาณ ต้องสวมใส่และมีอุปกรณ์ประจำกาย ดังนี้

- หมวกแข็งนิรภัยสีเหลือง
- นกหวีด หรือ เครื่องสัญญาณให้เสียงชนิดอื่น ที่สามารถส่งเสียงให้ผู้ปฏิบัติงานได้ยิน สัญญาณเตือนให้หยุดการปฏิบัติงานชั่วคราวขณะที่รถไฟกำลังผ่านบริเวณที่ปฏิบัติงาน.
- สวมเสื้อกั๊กสะท้อนแสง
- ธงผ้าสีแดง และ ธงผ้าสีเขียว (สำหรับใช้ในเหตุการณ์ฉุกเฉิน)
- แท่งสัญญาณสะท้อนแสง (ใช้เฉพาะการปฏิบัติงานช่วงกลางคืน)

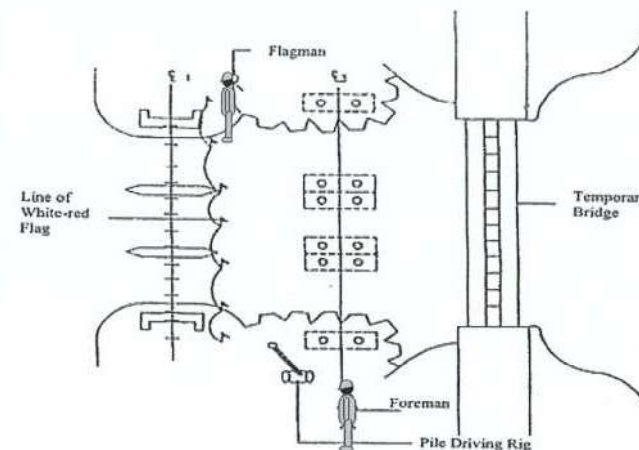
6.6 งดการปฏิบัติงานตอนกลางคืน นอกจากได้รับการอนุญาตจากผู้ควบคุมงาน และต้องอยู่ภายใต้การควบคุมและดูแลของวิศวกรสนามอย่างใกล้ชิด และต้องจัดให้มีไฟแสงสว่างที่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน

## 7. มาตรการความปลอดภัยสำหรับงานตอกเสาเข็ม และงานสะพาน

7.1 จัดให้มีพนักงานดูแลความปลอดภัย 1 คน ในระยะที่มองเห็นได้อย่างชัดเจน คอยให้สัญญาณเตือนแก่พนักงานควบคุมเครื่องตอกเสาเข็มว่า รถไฟกำลังจะมา ให้หยุดการปฏิบัติงานชั่วคราว รอให้รถไฟผ่านไปก่อนแล้วค่อยเริ่มปฏิบัติงานต่อ

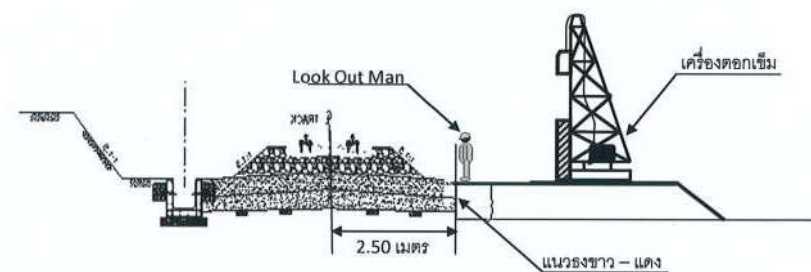
7.2 พนักงานดูแลความปลอดภัยมีหน้าที่ที่จะต้องคอยสังเกต และระวังอันตรายจากเครื่องตอกเสาเข็ม อันจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทางรถไฟ และคันทางเดิม จากการที่เครื่องตอกเสาเข็มล้มลง ขวางทางรถไฟ, เสาเข็มหักขวางทางรถไฟ หากพบสภาพการณ์ที่อาจจะก่อให้เกิดเหตุข้างต้น ให้หยุดการปฏิบัติงานทันทีและรีบแจ้งให้หัวหน้างานหรือเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยหรือวิศวกรสนามทราบทันที เพื่อดำเนินการปรับปรุงและแก้ไขก่อน.

7.3 จัดให้มีธงรั้วขาว - แดง ปักห่างจากกึ่งกลางของทางเดิมออกมาไม่น้อยกว่าเขตโครงสร้างรถไฟ (2.50 เมตร) ระยะห่างของระยะเสาไม่เกินกว่า 10 เมตร/คัน ตลอดแนวที่ปฏิบัติงาน ห้ามไม่ให้ผู้ปฏิบัติงานและเครื่องจักร ทำงานล่วงล้ำเข้าไปในแนวเขตธงรั้วขาว - แดง โดยเด็ดขาด



รูปที่ 4 ภาพแสดงมาตรการความปลอดภัยบริเวณการทำงานสะพาน

7.4 จัดให้มีเครื่องอุปกรณ์รองรับที่เหมาะสม และแข็งแรงมั่นคง สำหรับรองรับเครื่องตอกเสาเข็ม และ บิดโยงเครื่องตอกเสาเข็มด้วยสายสลิงที่ระดับความสูง 3/4 ส่วน ที่ด้านหลังของเครื่องตอกเสาเข็ม กับสมอบคอย่างน้อย 2 คัน เพื่อป้องกันการล้มของเครื่องตอกเสาเข็ม



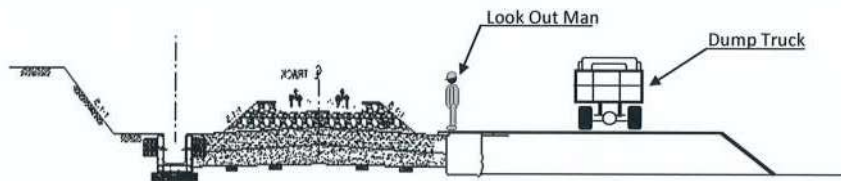
รูปที่ 5 ภาพแสดงมาตรการความปลอดภัยบริเวณการทำงานตอกเสาเข็ม



- 7.5 ในการเคลื่อนย้ายตำแหน่งของเครื่องคอกเสาเข็ม ให้ทำการตรวจสอบสภาพของพื้นที่ในตำแหน่งที่จะทำการย้ายเครื่องคอกเสาเข็ม ไปตั้งก่อนว่ามีสภาพพื้นที่อ่อนหรือแข็งอย่างไรและต้องจัดเตรียมเครื่องอุปกรณ์รองรับให้เหมาะสม และมั่นคงแข็งแรงไว้ให้พร้อม และทำการเคลื่อนย้ายด้วยความระมัดระวัง.
- 7.6 ในการเคลื่อนย้ายเสาเข็มหรืออุปกรณ์อื่น โดยใช้เครนหรือปั้นจั่นห้ามไม่ให้ทำการสวิงแขนของเครนหรือปั้นจั่น ผ่านเข้าไปในเขตโครงสร้างรถไฟ หรือข้ามแนวเขตตรงรั้วขาว – แดง โดยเด็ดขาด.
- 7.7 ในการยกเสาเข็ม ด้วยเครื่องคอกเสาเข็มเอง ต้องตรวจสอบสายสลิงและตำแหน่งการวัดเสาเข็มเพื่อยกให้เหมาะสมมั่นคงแข็งแรง และต้องปฏิบัติงานด้วยความระมัดระวัง
- 7.8 จัดให้พนักงานดูแลความปลอดภัยหรือพนักงานธงสัญญาณ ต้องสวมใส่และมีอุปกรณ์ประจำกายดังนี้
  - หมวกแก้งนิรภัยสีเหลือง
  - นกหวีด หรือ เครื่องสัญญาณให้เสียงชนิดอื่น ที่สามารถส่งเสียงให้ผู้ปฏิบัติงานได้ยิน
  - สัญญาณเตือนให้หยุดการปฏิบัติงานชั่วคราว ขณะที่รถไฟกำลังผ่านบริเวณที่ปฏิบัติงาน
  - สวมเสื้อกั๊กสะท้อนแสง
  - ธงผ้าสีแดง และ ธงผ้าสีเขียว (สำหรับใช้ในเหตุการณ์ฉุกเฉิน)
  - แท่งสัญญาณสะท้อนแสง (ใช้เฉพาะการปฏิบัติงานช่วงกลางคืน)

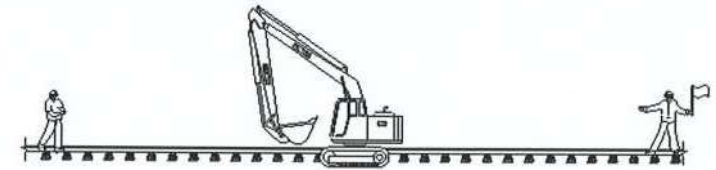
#### 8. มาตรการความปลอดภัยสำหรับงานก่อสร้างคันทางใหม่ และงานวางรางใหม่

- 8.1 จัดให้มีพนักงานดูแลความปลอดภัย 1 คน ประจำจุดที่มีการลงดิน, หิน, ทราย, ดินลูกรัง และหินโรยทางจากรถบรรทุก เพื่อคอยเตือนและให้สัญญาณแก่พนักงานขับรถบรรทุก ว่ารถไฟกำลังจะมา และหยุดการทำงานชั่วคราว รอให้รถไฟผ่านไปก่อนแล้วค่อยทำงานต่อ



รูปที่ 6 ภาพแสดงการก่อสร้างหรือขนย้ายวัสดุ อุปกรณ์บนคันทางใหม่

- 8.2 จัดให้มีพนักงานดูแลความปลอดภัย 2 คน ที่บริเวณจุดเริ่มงานและจุดสิ้นสุดงาน ที่มีเครื่องจักรกลหนักทำงาน หรือจุดที่มีการทำงานเป็นบริเวณกว้าง เพื่อเตือนให้พนักงานควบคุมเครื่องจักรกลหนักและผู้ปฏิบัติงานทราบว่า รถไฟกำลังจะมา ให้หยุดการปฏิบัติงานชั่วคราว รอให้รถไฟผ่านไปก่อนแล้วค่อยเริ่มปฏิบัติงานต่อ



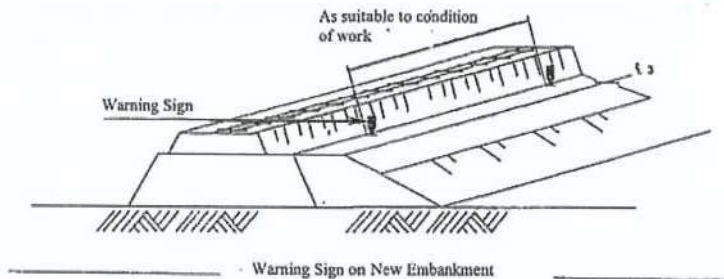
รูปที่ 7 ภาพแสดงตำแหน่งพนักงานความปลอดภัยบริเวณพื้นที่ทำงาน

- 8.3 จัดให้มีธงรั้วขาว – แดง บั๊กห่างจากกึ่งกลางของทางเดิมออกมาไม่น้อยกว่าเขตโครงสร้างรถไฟ (2.50 เมตร) ระยะห่างของระยะเสาไม่เกินกว่า 10 เมตร/คัน ตลอดแนวที่ปฏิบัติงาน ห้ามไม่ให้ผู้ปฏิบัติงานและเครื่องจักร ทำงานล่วงล้ำเข้าไปในแนวเขตตรงรั้วขาว – แดง โดยเด็ดขาด.
- 8.4 จัดให้มีป้ายสัญญาณเตือนต่างๆ บั๊กห่างเป็นระยะๆ และห่างจากกึ่งกลางของทางรถไฟเดิมไม่น้อยกว่าเขตโครงสร้างรถไฟ (2.50 เมตร) ตลอดแนวที่ปฏิบัติงาน เช่น ป้ายเตือนความเร็ว, ป้ายเตือนห้ามกลับรถ เป็นต้น.
- 8.5 จัดให้มีสิ่งกีดขวาง, รั้ว หรืออุปสรรค เพื่อป้องกันไม่ให้บุคคลภายนอกที่ไม่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างเข้าไปหรือใช้เส้นทาง หรือเพื่อจุดประสงค์อื่นใด ในบริเวณงานก่อสร้างที่ไม่มีการปฏิบัติงานหรือรอปฏิบัติงานในขั้นตอนต่อไป เช่น คันทางใหม่, กองดิน ฯลฯ
- 8.6 เครื่องจักรกลหนักทุกประเภทและทุกชนิด ที่ปฏิบัติงานใกล้คันทางเดิม ต้องหยุดการปฏิบัติงานทุกครั้งที่ได้รับสัญญาณเตือนจากพนักงานดูแลความปลอดภัย ว่ารถไฟกำลังจะมา
- 8.7 การกลับรถของยานพาหนะ, รถบรรทุก และเครื่องจักรกล ในพื้นที่ใกล้คันทางเดิม จะต้องหันด้านหน้าเข้าหาคันทางเดิมตลอด และจะต้องไม่ให้ส่วนหนึ่งส่วนใดของตัวเข้าไปในแนวเขตตรงรั้วขาว – แดง หรือเขตโครงสร้างรถไฟ (2.50 เมตร จากกึ่งกลางของคันทางเดิม) เป็นอันขาด.

8.8 จัดให้พนักงานดูแลความปลอดภัยหรือพนักงานธงสัญญาณ ต้องสวมใส่และมีอุปกรณ์ประจำกาย ดังนี้

- หมวกแข็งนิรภัยสีเหลือง
- นกหวีด หรือ เครื่องสัญญาณให้เสียงชนิดอื่น ที่สามารถส่งเสียงให้ผู้ปฏิบัติงานได้ยิน สัญญาณเตือนให้หยุดการปฏิบัติงานชั่วคราว ขณะที่รถไฟกำลังผ่านบริเวณที่ปฏิบัติงาน.
- สวมเสื้อกั๊กสะท้อนแสง
- ธงผ้าสีแดง และ ธงผ้าสีเขียว (สำหรับใช้ในเหตุการณ์ฉุกเฉิน)
- แท่งสัญญาณสะท้อนแสง (ใช้เฉพาะการปฏิบัติงานช่วงกลางคืน)

8.9 ในการเคลื่อนย้ายหมอนรางรถไฟ และรางรถไฟ โดยใช้เครน ห้ามไม่ให้ทำการหมุนแขนของเครน ที่ยกวัสดุอุปกรณ์ และหรือไม่มีวัสดุอุปกรณ์ ผ่านข้ามเข้าไปในเขตโครงสร้างรถไฟ และหรือข้าม แนวธงรั้วขาว – แดง โดยเด็ดขาด ยกเว้นในกรณีที่ทำการขนถ่ายลงจากขบวนรถไฟที่มาจากจุดขนถ่ายวัสดุอุปกรณ์ลง ที่บริเวณหน้าสนามเท่านั้น



รูปที่ 8 ภาพแสดงป้ายสัญญาณเตือนบนคันทางใหม่

## 9. มาตรการความปลอดภัยสำหรับงานเปลี่ยนหมอนรางรถไฟในคันทางเดิม และในสะพาน

- 9.1 ปฏิบัติงานภายใต้มาตรการความปลอดภัยสำหรับการทำงานในช่วงปิดทาง (Window Time)
- 9.2 หากไม่สามารถปฏิบัติตามข้อ 9.1 ได้ ให้ทำการปฏิบัติงานภายใต้มาตรการความปลอดภัยต่อไป
- 9.3 ประสานงานกับเจ้าหน้าที่การรถไฟที่รับผิดชอบทางรถไฟตอนที่ปฏิบัติงาน เพื่อแจ้งการทำงาน. (ออกโทรเลข)

9.4 จัดให้มีพนักงานดูแลความปลอดภัย 2 คน ที่บริเวณจุดเริ่มงานและจุดสิ้นสุดงาน ที่มีการทำงาน เพื่อเตือนให้พนักงานที่ปฏิบัติงานทราบว่า รถไฟกำลังจะมา ให้หยุดการปฏิบัติงานชั่วคราวและออกไปอยู่นอกเขตโครงสร้างรถไฟ (2.50 เมตร จากกึ่งกลางทางรถไฟ) รอให้รถไฟผ่านไปก่อนแล้วค่อยกลับเข้าเริ่มปฏิบัติงานต่อ.

9.5 จัดให้มีการปักป้ายเตือน, ป้ายเบี่ยงทาง 30 กม./ชม. ตามข้อกำหนดของการรถไฟ. ทั้งสองทิศทางเดินรถ ครอบคลุมบริเวณที่มีการเปลี่ยนหมอนรางรถไฟ จนกว่าเจ้าหน้าที่การรถไฟที่รับผิดชอบจะเห็นว่าสภาพทางมั่นคงแข็งแรงดีแล้ว จึงทำการปรับป้ายเบี่ยงทางเป็น 50 กม./ชม. หรือปลดป้ายออก.

9.6 จัดให้มีและใช้อุปกรณ์คุ้มครองภัยส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกแข็งนิรภัย, รองเท้าหุ้มส้น, เสื้อกั๊กสะท้อนแสง และอุปกรณ์ความปลอดภัยอื่นที่จำเป็นและเหมาะสมกับสภาพงาน

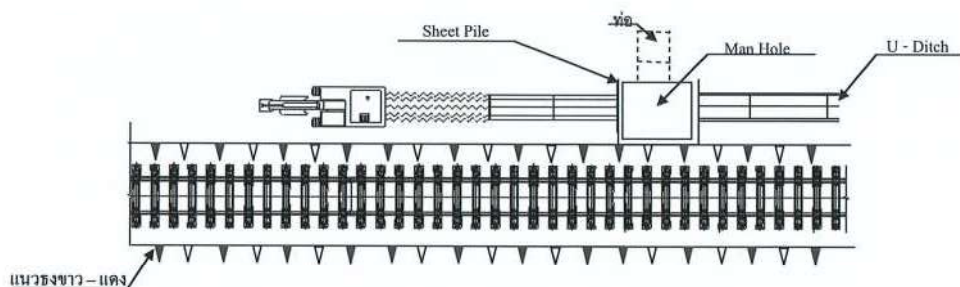
9.7 จัดเก็บเศษวัสดุอุปกรณ์และเครื่องมือต่างๆ ออกให้พ้นจากเขตโครงสร้างรถไฟ (2.50 เมตร จากกึ่งกลางทางรถไฟ) ทุกครั้งที่ได้รับสัญญาณเตือนจากพนักงานดูแลความปลอดภัย ว่ารถไฟกำลังจะมา และ เมื่อการปฏิบัติงานแล้วเสร็จ

## 10. มาตรการความปลอดภัยในการติดตั้งรางระบายน้ำ (Manhole and U-ditch)

- มีพนักงานความปลอดภัย 1 คน ประจำจุดในการลงดินจากรถคัมพิดิน เพื่อเตือนให้ผู้ปฏิบัติทราบ ว่ารถไฟกำลังมา
- เครื่องจักรทุกชนิดที่ทำงานใกล้รางเดิมต้องหยุดทำงานขณะที่รถไฟกำลังจะมา
- ติดป้ายสัญญาณเตือน เช่น ร้วธงขาว-แดง ห่างจากศูนย์กลางราว 2.50 เมตร ป้ายบอกความเร็วของรถ (60 กม./ชม. บนคันทางใหม่) และป้ายจราจรต่าง ๆ ในบริเวณพื้นที่ทำงาน
- งานทำงานตอนกลางคืนนอกจากอยู่ภายใต้การดูแลของวิศวกรสนามและต้องมีไฟส่องสว่าง
- ห้ามยานพาหนะกลับรถบนคันทางใหม่จนออกจากจุดกลับรถซึ่งจะมีป้ายสัญญาณให้กลับรถและมี พนักงานความปลอดภัยให้สัญญาณ
- ร่องระบายน้ำ (U-Ditch) จะติดตั้งหลังเสร็จชั้นรองพื้นทาง (Subgrade)
- จะต้องหยุดการขุดดินโดยเครื่องจักรหนักขณะรถไฟกำลังวิ่งผ่าน
- ดอกเข็มพืด (Sheet Pile) ให้เรียบร้อยก่อนวางบ่อพักน้ำคอนกรีตหรือรางระบายน้ำคอนกรีต (Manhole and U-Ditch) ที่ลึกกว่า 600 มม. หรือสภาพดินคันทางไม่มั่นคง เพื่อป้องกันการพังทลายของดินคันทางหรือการเคลื่อนตัวของรางที่อาจเกิดขึ้นได้ในขณะขุดดิน
- บ่อพักน้ำและรางระบายน้ำคอนกรีตจะเป็นแนวกันรถหรือพาหนะต่าง ๆ ถ่วงล้อเข้าไปในทางรถไฟเดิม
- พื้นที่ที่ไม่มีการทำงาน จะไม่อนุญาตให้รถผ่านเข้า-ออกและมีเครื่องกีดขวาง เช่น กองดิน



รั้วล้อมด้วยกุญแจ เป็นต้น



รูปที่ 9 ภาพแสดงการติดตั้งรางระบายน้ำ (Manhole and U-ditch)

#### 11. มาตรการความปลอดภัยสำหรับเหตุการณ์ฉุกเฉิน

- 11.1 ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุกับผู้ปฏิบัติงานให้พนักงานดูแลความปลอดภัย รีบแจ้งเหตุต่อหัวหน้างานหรือเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย หรือวิศวกรสนามโดยด่วน เพื่อจะได้ทำการสอบสวนหาสาเหตุและต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุขึ้นๆ และนำมาปรับปรุงแก้ไขวิธีการปฏิบัติงาน และหาวิธีการป้องกันเพื่อไม่ให้เกิดเหตุการณ์ดังกล่าวซ้ำขึ้นอีก.
- 11.2 ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ และหรือ เหตุสุดวิสัย อันก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเดินทางของรถไฟฟ้าบนทางเดิม ให้รีบแจ้งเหตุการณ์ และรายละเอียดต่างๆ เช่น จุดที่เกิดเหตุเกิดขึ้นในช่วงใด ระหว่างสถานีไหนกับสถานีไหน ช่วงหลักกิโลเมตรหรือช่วงเสาโทรเลขที่เท่าไร , สิ่งที่เกิดขวางการวิ่งของรถไฟฟ้าบนทางเดิม หรือมีการทรุดตัวของดินคันทางเดิมซึ่งรถไฟฟ้าไม่สามารถวิ่งผ่านไปให้หัวหน้างานหรือเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยหรือวิศวกรสนาม ทราบโดยเร็ว เพื่อจะได้ทำการแจ้งค่อนายสถานีเพื่อหยุดขบวนรถไฟฟ้าไว้ที่สถานีก่อน และรีบดำเนินการขนย้ายสิ่งกีดขวางออกจากทางรถไฟ และปรับปรุงซ่อมแซมทางรถไฟ

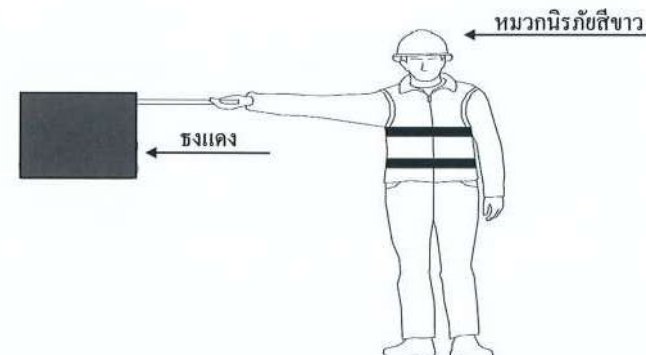
- 11.3 ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุและ หรือเหตุสุดวิสัยที่พนักงานดูแลความปลอดภัยไม่สามารถติดต่อแจ้งเหตุการณ์ต่อหัวหน้างาน หรือเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย หรือวิศวกรสนามได้ทัน. ให้ปฏิบัติดังนี้

- ให้ส่งพนักงานธงสัญญาณหรือพนักงานพร้อมผ้าสีแดง ไปทั้งสองด้านของจุดที่เกิดเหตุ ระยะทางไม่น้อยกว่า 1,000 เมตร เพื่อให้สัญญาณกับพนักงานขับรถไฟฟ้าทราบ ว่าทางรถไฟข้างหน้าไม่สามารถผ่านไปได้ เนื่องจากมีสิ่งกีดขวางอยู่, ทางรถไฟทรุดตัว, ดินคันทางถล่ม ไหล ฯลฯ โดยพนักงานธงสัญญาณหรือพนักงานที่ไปทำหน้าที่ให้สัญญาณ จะต้องแสดงท่าสัญญาณ ดังนี้.

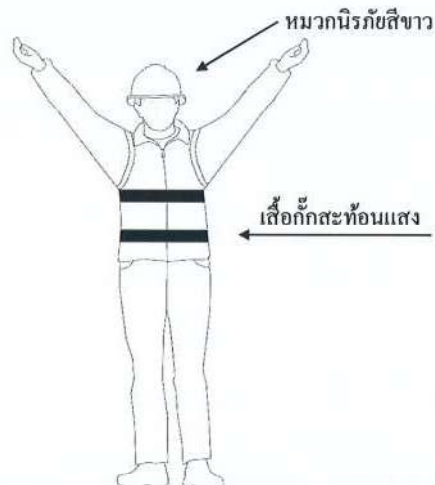
##### 11.3.1 ท่าสัญญาณ “ห้าม”

###### (1) เวลากลางวัน

- ก. ถือธงแดง หรือ ผ้าสีแดง เขยิบแขนตรงออกไปเสมอระดับไหล่ อยู่นิ่งๆ ให้ได้แนวฉากกับทางรถไฟ ดังรูป หรือชูขึ้นเหนือศีรษะแขนเหยียดตรง เพื่อให้ผู้รับสัญญาณเห็นได้อย่างชัดเจน



ข. เมื่อไม่มีธงแดง หรือ ผ้าสีแดง ให้เหยียดแขนทั้งสองข้างชูขึ้นเหนือศีรษะและอยู่นิ่งๆ  
ดังในรูป หรือถ้ามีผ้าหรือธงสีอื่นๆ ที่ไม่ใช่สีเขียว ให้โบกไปมาโดยเร็ว



(2) เวลาฉุกเฉิน

ก. ชูโคมไฟสีแดง เพื่อให้ผู้รับสัญญาณแลเห็นได้ชัดเจน และอยู่นิ่งๆ ดังในรูป



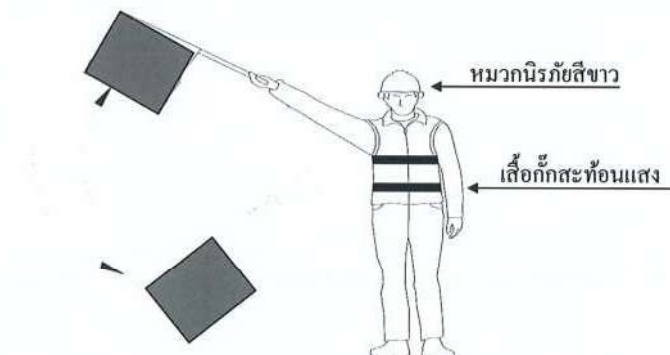
ข. เมื่อไม่มีโคมไฟแดง ถ้ามีโคมไฟสีอื่นๆ ยกเว้นสีเขียว ก็ให้แกว่งโคมไฟไปมา  
โดยเร็วและถี่ๆ

ข้อสำคัญ: เมื่อแสดงสัญญาณในท่า “ห้าม” แล้วไม่ให้แสดงสัญญาณเปลี่ยนเป็นอย่างอื่น โดยเด็ดขาด  
จนกว่าขบวนรถไฟจะหยุดนิ่ง

11.3.2 ทำสัญญาณ “ไปโดยระมัดระวัง”

(1) เวลากลางวัน

ก. ถือธงเขียวหรือผ้าสีเขียว เหยียดแขนตรงออกไปเสมอระดับไหล่ให้ได้จากกับ  
ทางรถไฟ และโบกขึ้น-ลง เป็นจังหวะอย่างช้าๆ ดังในรูป



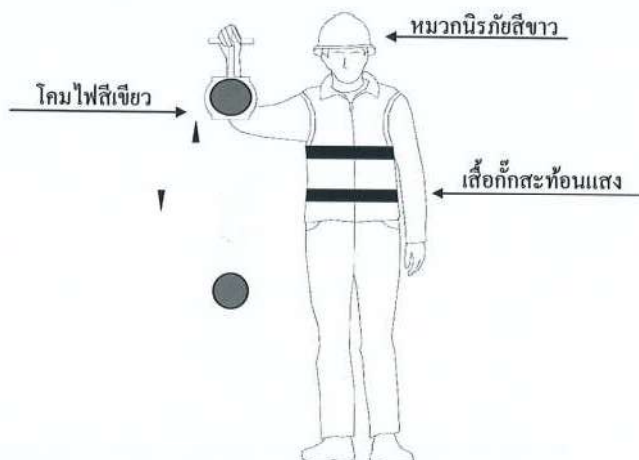
ข. เมื่อไม่มีธงเขียวหรือผ้าเขียว ให้เหยียดแขนตรงออกไปเสมอระดับไหล่ให้ได้  
จากกับทางรถไฟ และยกแขนขึ้น-ลง เป็นจังหวะอย่างช้าๆ ดังในรูป





(2) เวลาพัก

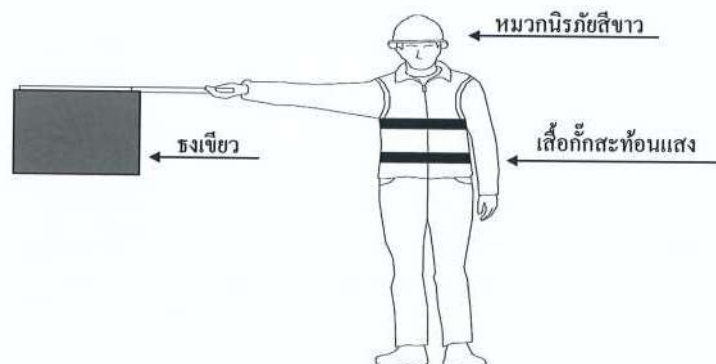
ก. ถือโคมไฟเขียว แขนแนบลำตัว ยกโคมขึ้น - ลง เป็นจังหวะอย่างช้าๆ ดังในรูป



11.3.3 ทำสัญญาณ "อนุญาต"

(1) เวลากลางวัน

ก. ถือธงเขียวหรือผ้าเขียว เหยียดแขนตรงออกไปเสมอระดับไหล่ อยู่นิ่งๆ ให้ได้ฉากกับ  
ทางรถไฟ ดังในรูป

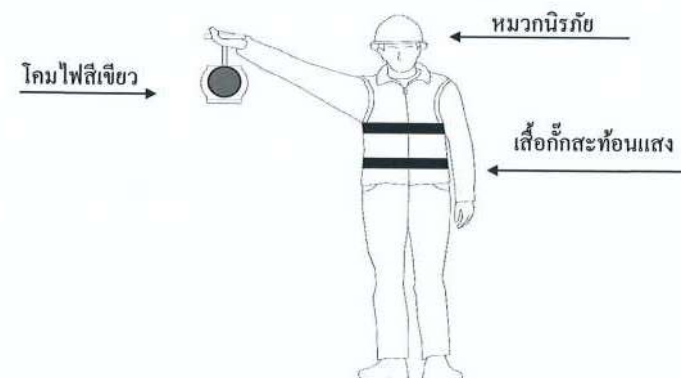


ข. เมื่อไม่มีธงเขียวหรือผ้าเขียว ให้เหยียดแขนตรงออกไปเสมอระดับไหล่ อยู่นิ่งๆ  
และให้ฉากกับทางรถไฟ ดังในรูป



(2) เวลากลางคืน

ก. ถือโคมไฟสีเขียวหรือแท่งสะท้อนแสง เหยียดแขนออกไปให้โคมไฟอยู่ที่ระดับ  
หัวไหล่ และอยู่นิ่งๆ ดังในรูป





#### ข้อควรระวังเกี่ยวกับการปฏิบัติงานบริเวณรางรถไฟ

- ผู้ที่ปฏิบัติงานบนรางรถไฟ ที่มีการใช้งานอยู่ตลอดเวลาซึ่งเป็นหน้าที่ของผู้ปฏิบัติงานเอง ที่จะต้องเตรียมพร้อมต่อการเคลื่อนไหวของรถไฟ และยานพาหนะที่ใช้ราง
- ห้ามขึ้นบนรางที่ประชิดกัน ขณะปฏิบัติงานในบริเวณรางหลากหลายทางเพราะยานพาหนะอื่นอาจจะวิ่งมา บนรางที่ผู้ปฏิบัติงานยืนอยู่และอาจไม่ได้รับการป้องกัน
- ให้พึงระวังเสมอว่า รถไฟฟ้าอาจเคลื่อนมาจากทิศทางใดทางหนึ่ง ช่วงเวลาใดบนรางใดๆก็ได้ อย่ายืนอยู่หรือรอบบนราง เว้นแต่ผู้ปฏิบัติงานได้รับอนุญาตให้กระทำการดังกล่าวได้ หากมีข้อสงสัยสอบถามบุคคลที่รับผิดชอบ
- ห้ามขึ้น-ลงจากเครื่องจักร หรือยานพาหนะ ขณะที่กำลังเคลื่อนที่ อย่าปีนป่ายหรือลอดใต้รถไฟที่กำลังเคลื่อนไหว
- หากจำเป็นต้องข้ามรางรถไฟขณะใดๆ ให้เหลียวดูทั้งสองด้านด้วยความระมัดระวัง พร้อมทั้งฟังเสียง และออกจากบริเวณรางโดยเร็วที่สุดเท่าที่สามารถ
- ควรก้าวข้ามราง ห้ามก้าวบนราง เพราะด้านบนของรางมักจะเปื้อนน้ำมันและลื่นอาจเป็นอันตรายได้
- ก่อนปฏิบัติงานบนรางรถไฟ ให้แน่ใจจะสามารถเคลื่อนย้ายไปทางใดได้บ้าง เมื่อจำเป็นต้องเคลื่อนย้ายให้พ้น
- ขนย้ายอุปกรณ์ เครื่องมือ และเครื่องจักร

#### ข้อควรระวังเกี่ยวกับการจัดราง

เมื่อจัดรางรถไฟ จำเป็นต้องใช้เครื่องมือที่ถูกต้อง และจัดทำโดยที่จะไม่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ หรือทำให้เสียการทรงตัวอย่างเฉียบพลัน

- เมื่อทำการพลิกราง ต้องใช้ท่อนเหล็กพลิกรางที่เหมาะสม ท่อนเหล็กธรรมดาอาจทำให้ติดขัด หรือทำให้รางลื่นไหล
- เมื่อจัดราง ห้ามยืนคร่อมท่อนเหล็ก ให้ขายู่สภาพปลอดภัยโดยมีระยะห่างพอสมควร เพื่อว่าจะไม่ล้ม หากท่อนเหล็กลื่นไหล ยกท่อนเหล็กด้วยกำลังขา หลังตรง
- ต้องทดสอบน้ำหนักด้วยการลองดึง 2-3 ครั้ง เพื่อแน่ใจว่า รางเหล็กเขาอยู่ในที่อย่างมั่นคง ก่อนใช้แรงเต็มที่ในการกระทำต่อราง
- เมื่อวัดรางในขณะที่อากาศร้อน ให้เท้าอยู่ในที่ปลอดภัยเพราะรางจะขยายตัวเมื่อร้อน และอาจจะติดตัวอย่างแรงเมื่อถูกปลดปล่อย
- เมื่อจำเป็น เพื่อการเคลื่อนย้ายอย่างรวดเร็ว ใช้แม่แรงรางกับส่วนนอกของรางเท่านั้น หลังการยกขึ้นแล้วให้เอาแม่แรงออก
- การดึงแม่แรงออกเป็นอันตราย จึงต้องกระทำเฉพาะในกรณีฉุกเฉินเท่านั้น



## เอกสาร 2-30

มาตรการเฉพาะสำหรับใช้ป้องกันการระบายน  
ของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19)

## โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบตาพาด-ชุมทางถนนจิระ

## สัญญาที่ 3 งานอุโมงค์รถไฟ

Code : O4

ที่ ITD-RT/C3/AMW/L/0486-2021 วันที่ 8 เมษายน 2564

เรื่อง ขอนำส่งมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา-19 ฉบับที่ 15

เรียน ผู้จัดการโครงการ  
กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา AMWW

อ้างถึง 1) สัญญาจ้างเลขที่ กส.15/ทค./2560 ลงวันที่ 28 ธันวาคม 2560  
2) บันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญาจ้างเลขที่ กส.15/ทค./2560 ฉบับที่ 1 ลงวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2563  
3) ราชกิจจานุเบกษาออกประกาศกระทรวงสาธารณสุข ลงวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2563  
4) ประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในทุกเขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักร การระบาดของโรคโควิด 19 ประกาศ ณ วันที่ 25 มีนาคม 2563  
5) หนังสือของกิจการร่วมค้าฯ เลขที่ ITD-RT/C3/AMW/L/0447-2021 ลงวันที่ 11 มกราคม 2564

สิ่งที่ส่งมาด้วย ประกาศ เรื่องมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา-19 ฉบับที่ 15 (จำนวน 2 แผ่น)

ตามที่ กิจการร่วมค้า ไอทีดี-อาร์ที ได้รับการว่าจ้างจากการรถไฟแห่งประเทศไทยให้เป็นผู้รับจ้างก่อสร้างในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบตาพาด-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 ได้ประกาศมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 (COVID-19) สำหรับให้พนักงานถือปฏิบัติโดยเคร่งครัดไปแล้ว ตามอ้างถึง 5)

เนื่องด้วยการระบาดระลอกใหม่ของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา-19 ได้ขยายขอบเขตการแพร่โรคออกเป็นวงกว้างกระจายไปหลายเขตพื้นที่ของประเทศไทย และการตรวจพบผู้ป่วยยืนยันติดเชื้อรายใหม่โดยเฉพาะกรณีที่เป็นกรณีติดเชื้อมีจำนวนเพิ่มขึ้นในแต่ละวัน

.../ดังนั้น



## โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบตาพาด-ชุมทางถนนจิระ

## สัญญาที่ 3 งานอุโมงค์รถไฟ

Code : O4

ที่ ITD-RT/C3/AMW/L/0486-2021 วันที่ 8 เมษายน 2564

เรื่อง ขอนำส่งมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา-19 ฉบับที่ 15

เรียน ผู้จัดการโครงการ  
กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา AMWW

อ้างถึง 1) สัญญาจ้างเลขที่ กส.15/ทค./2560 ลงวันที่ 28 ธันวาคม 2560  
2) บันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญาจ้างเลขที่ กส.15/ทค./2560 ฉบับที่ 1 ลงวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2563  
3) ราชกิจจานุเบกษาออกประกาศกระทรวงสาธารณสุข ลงวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2563  
4) ประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในทุกเขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักร การระบาดของโรคโควิด 19 ประกาศ ณ วันที่ 25 มีนาคม 2563  
5) หนังสือของกิจการร่วมค้าฯ เลขที่ ITD-RT/C3/AMW/L/0447-2021 ลงวันที่ 11 มกราคม 2564

สิ่งที่ส่งมาด้วย ประกาศ เรื่องมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา-19 ฉบับที่ 15 (จำนวน 2 แผ่น)

ตามที่ กิจการร่วมค้า ไอทีดี-อาร์ที ได้รับการว่าจ้างจากการรถไฟแห่งประเทศไทยให้เป็นผู้รับจ้างก่อสร้างในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบตาพาด-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 ได้ประกาศมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 (COVID-19) สำหรับให้พนักงานถือปฏิบัติโดยเคร่งครัดไปแล้ว ตามอ้างถึง 5)

เนื่องด้วยการระบาดระลอกใหม่ของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา-19 ได้ขยายขอบเขตการแพร่โรคออกเป็นวงกว้างกระจายไปหลายเขตพื้นที่ของประเทศไทย และการตรวจพบผู้ป่วยยืนยันติดเชื้อรายใหม่โดยเฉพาะกรณีที่เป็นกรณีติดเชื้อมีจำนวนเพิ่มขึ้นในแต่ละวัน

.../ดังนั้น





โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าชานุมานกะเบ - ชุมทางถนนจิระ

สัญญาที่ 3 งานอุโมงค์รถไฟ

ประกาศ

## เรื่อง มาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา-19 ฉบับที่ 15

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

เนื่องด้วยการระบาดระลอกใหม่ของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา-19 ได้ขยายขอบเขตการแพร่โรคออกเป็นวงกว้างกระจายไปในหลายเขตพื้นที่ของประเทศไทย และการตรวจพบผู้ป่วยยืนยันติดเชื้อรายใหม่โดยเฉพาะกรณีที่เป็นกรณีติดเชื้อภายในประเทศมีจำนวนเพิ่มสูงขึ้นในแต่ละวัน

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

1. ในกรณีมีความจำเป็นต้องเดินทางกลับภูมิลำเนาหรือต่างจังหวัด (โดยเฉพาะจังหวัดที่ประกาศเป็นพื้นที่เสี่ยง) ขอให้ติดตามข่าวจากศูนย์บริการสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 (ศบค.) อย่างใกล้ชิด
2. การร่วมกิจกรรมในเทศกาลสงกรานต์ ควรหลีกเลี่ยงกิจกรรมในพื้นที่แออัด หรือในพื้นที่ห้องปรับอากาศ และให้งดกิจกรรมที่มีการรวมกลุ่มคนจำนวนมาก หรือกิจกรรมที่มีการสัมผัสใกล้ชิดกัน เช่น การรวมกลุ่มเล่นสาดน้ำ คอนเสิร์ต ประเพณี ปาร์ตี้โฟม เป็นต้น
3. หลีกเลี่ยงการจัดเลี้ยงและสังสรรค์ในกลุ่มที่มาจากหลากหลายพื้นที่และควรงดการรับประทานอาหารและเครื่องดื่มร่วมกันเป็นเวลานาน
4. ควรหลีกเลี่ยงกิจกรรมในสถานบันเทิง และ ผับบาร์
5. ขอให้พนักงานทุกคนใส่หน้ากากตลอดเวลา 100 % หมั่นทำความสะอาดล้างมือสม่ำเสมอ รวมถึงทำความสะอาดโต๊ะทำงานรวมถึงอุปกรณ์ที่ต้องสัมผัสบ่อยๆ
6. ขอให้พนักงานมีการเว้นระยะห่าง (Social Distancing)
7. หมั่นสังเกตอาการว่ามีไข้ ไอจาม เจ็บคอ มีน้ำมูก จมูกไม่ได้กลิ่น ลิ้นไม่ได้รับรส หรือมีอาการท้องเสียร่วมด้วย ให้รีบพบแพทย์เพื่อวินิจฉัยโรคทันที และต้องรีบรายงานผู้บังคับบัญชาทราบ
8. ขอให้พนักงานทำ Timeline แจ้งผู้บังคับบัญชาทันทีเมื่อเดินทางกลับมาทำงาน
9. ขอให้ควบคุมดูแลแคมป์ ที่พักพนักงาน “โดยเฉพาะคนงานต่างด้าว” ขอให้อยู่ภายในแคมป์และขอความร่วมมือไม่ให้คนงานต่างด้าว ไปเยี่ยมหรือพบปะสังสรรค์ ในช่วงเทศกาลสงกรานต์
10. ในกรณีพนักงานต้องการเข้ารับการตรวจคัดกรองโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 หรือเป็นบุคคลที่ใกล้ชิดกับผู้ป่วยติดเชื้อในเบื้องต้น ขอให้สอบถามหลักเกณฑ์ในการเข้ารับการตรวจรักษาตามสิทธิของท่านที่ฝ่ายบุคคลและกฎหมายหรือใช้สิทธิหลักเกณฑ์ในการเข้ารับการตรวจจาก สปสช. (สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ)

เลขที่ ITD-RT/AMW/L/0486-2021

วันที่ 8 เมษายน 2564

หน้า 2/2

ดังนั้นเพื่อให้สอดคล้องกับเงื่อนไขทั่วไปของสัญญาจ้างข้อที่ 13.7 โรคระบาด (Epidemics) และการดำเนินการตามสัญญาจ้างก่อสร้างที่เกี่ยวข้อง กิจการร่วมค้าฯ จึงมีความประสงค์ขอเสนอมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา-19 ฉบับที่ 15 เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน และประกาศของรัฐบาล รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา



ขอแสดงความนับถือ



(นายศรายุทธ ทองยศ)

ผู้อำนวยการโครงการ  
กิจการร่วมค้า ไอทีดี-อาร์ทีสำเนาเรียน วิศวกรโครงการ PE(CT) การรถไฟแห่งประเทศไทย  
เพื่อโปรดทราบ

## ประกาศ

เรื่อง การขยายระยะเวลาการประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในทุกเขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักร  
(คราวที่ ๑๑)

ตามที่ได้มีประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในทุกเขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักร ตั้งแต่วันที่ ๒๖ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๓ และได้ขยายระยะเวลาการประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินคราวที่ ๑๐ ออกไปจนถึงวันที่ ๓๑ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๔ นั้น

ในช่วงที่ผ่านมารัฐบาลได้ดำเนินมาตรการควบคุมและระงับยับยั้งการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 อย่างเข้มข้นโดยค้นหาผู้ติดเชื้อซึ่งส่วนมากจะไม่แสดงอาการผ่านการตรวจคัดกรองเชิงรุก ควบคู่ไปกับการฉีดวัคซีนป้องกันโรคแก่กลุ่มเป้าหมายตามแผนการกระจายวัคซีน แต่ก็ยังปรากฏการระบาดของโรคดังกล่าวในพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วประเทศ โดยเฉพาะตลาดและชุมชนเมือง ทำให้มีการติดเชื้อเชื่อมโยงไปยังชุมชนอื่นในจังหวัดเดียวกันและต่างจังหวัดหลายจังหวัด ทั้งยังปรากฏด้วยว่ามีการตรวจพบผู้ติดเชื้อโรคสายพันธุ์ใหม่ที่ระบาดได้ง่ายกว่าเดิมหลายกรณี ซึ่งหากไม่มีการควบคุมอย่างเข้มงวด อาจเกิดการระบาดระลอกใหม่ที่ยากต่อการควบคุมได้ ประกอบกับในช่วงเดือนเมษายนและพฤษภาคมจะมีวันหยุดต่อเนื่องหลายช่วงซึ่งประชาชนส่วนใหญ่จะใช้เวลาเช่นนี้เดินทางกลับภูมิลำเนาและท่องเที่ยว และเจ้าหน้าที่ยังสามารถจับคนต่างชาตินับหมื่นคนเข้าเมืองได้จำนวนมากในแต่ละวันเนื่องจากสถานการณ์ความไม่สงบเรียบร้อยภายในและสภาวะเศรษฐกิจตกต่ำในประเทศที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทย และเมื่อได้ตรวจสอบก็พบผู้ติดเชื้อจำนวนมาก สถานการณ์การระบาดของโรสดังกล่าวจึงยังคงเป็นสถานการณ์ฉุกเฉินที่เป็นภัยคุกคามความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยของประชาชน ความมั่นคงปลอดภัยด้านสาธารณสุข และระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ กรณีจึงมีความจำเป็นที่จะต้องคงไว้ซึ่งมาตรการที่เข้มข้นและมีประสิทธิภาพในการเฝ้าระวังและสอบสวนโรค รวมทั้งควบคุมการแพร่ระบาดของโรคเพื่อความมั่นคงปลอดภัยทางด้านสาธารณสุขของประเทศ

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕ แห่งพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. ๒๕๔๘ นายกรัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีตามมติเมื่อวันที่ ๓๐ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๔ จึงให้ขยายระยะเวลาการใช้อำนาจประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในทุกเขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักรออกไปอีกคราวหนึ่ง 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

## กิจการร่วมค้า ไอทีดี-อาร์ที

11. เพื่อความปลอดภัยของพนักงานและบุคคลในครอบครัวรวมถึงเพื่อนร่วมงาน กิจการร่วมค้า ขอความร่วมมือ งดเดินทางเข้า-ออกไปยังจังหวัดที่มีพื้นที่ ที่มีการระบาดของโรคฯ และปฏิบัติตามประกาศของกรมควบคุมโรค อย่างเคร่งครัด

กิจการร่วมค้าฯ ขอให้พนักงานทุกท่านให้ความสำคัญในเรื่องนี้และถือปฏิบัติตามประกาศนี้โดยเคร่งครัด มาตรการดังกล่าวมีผลตั้งแต่วันที่ 8 เมษายน 2564 หากมีการเปลี่ยนแปลง กิจการร่วมค้าฯ จะแจ้งให้ทราบต่อไป

ประกาศ ณ วันที่ 8 เมษายน 2564



ผู้อำนวยการโครงการ



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





ทะเบียนเลขที่ 0107537000939

# บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน)

## ประกาศ

### เรื่อง การปฏิบัติเกี่ยวกับการติดเชื้อโรคไวรัสโควิด-19

ตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2565

ด้วยที่ประชุมศูนย์บริหารสถานการณ์โควิด-19 (ศบค.) เห็นชอบยกเลิกประกาศสถานการณ์ฉุกเฉิน (พ.ร.ก. ฉุกเฉิน) ทุกเขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักร ซึ่งส่งผลให้ ศบค. ยุบเลิกไปด้วย โดยจะสิ้นสุดระยะเวลาวันที่ 30 กันยายน 2565 เป็นต้นไป และแผนปฏิบัติการควบคุมโรคโควิด-19 ได้ยกเลิกโรคโควิด-19 เป็นโรคติดต่ออันตรายและปรับเปลี่ยนเป็นโรคติดต่อที่ต้องเฝ้าระวังลำดับที่ 57 โดยได้ประกาศลงในราชกิจจานุเบกษาแล้วมีผลตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2565 เป็นต้นไป โดยจะยังคงติดตามสถานการณ์อย่างต่อเนื่อง หากมีความรุนแรงเพิ่มขึ้นอาจประกาศพื้นที่โรคระบาดตามความจำเป็น และด้วยเหตุผลที่สถานการณ์โควิด ณ ปัจจุบันไม่รุนแรง มีอาการคล้ายโรคหวัด บริษัทฯจึงขอกำหนดข้อควรปฏิบัติ ดังนี้

#### 1. ให้พนักงานปฏิบัติตามมาตรการ DMHT

**D**istancing (อยู่ห่างไว้) **M**ask wearing (ใส่หน้ากาก) **H**and washing (หมั่นล้างมือ) **T**esting (ตรวจให้ไว)

#### 2. ขอให้พนักงานหมั่นสังเกตอาการและประเมินความเสี่ยงของตนเอง หากมีไข้ ไอ เจ็บคอ มีน้ำมูก ฯลฯ ให้ตรวจเช็คตนเองด้วยชุดตรวจโควิด-19 (ATK) หากมีผลเป็นบวกให้รักษาตามอาการ หรือติดต่อเพื่อขอรับชุดยาได้ที่ฝ่ายบริการองค์กร

#### 3. สำหรับพนักงานที่ติดเชื้อโควิด-19 ที่มีอาการน้อยหรือไม่แสดงอาการ

- พนักงานสามารถมาทำงานได้ตามปกติ ไม่ต้องกักตัว แต่ต้องใส่หน้ากากอนามัยตลอดเวลา เว้นระยะห่าง และหมั่นล้างมือบ่อยๆ โดยต้องระวังให้มากกว่าปกติ เพื่อไม่ให้เกิดการแพร่เชื้อไปสู่ผู้อื่น เป็นเวลา 5 วัน
- หากพนักงานติดเชื้อโควิด -19 ต้องแสดงผลตรวจ ATK รายงานมายังผู้บังคับบัญชาและหากพนักงานต้องการหยุดเพื่อกักตัวให้ใช้สิทธิลาป่วยได้ 2 วัน โดยไม่ต้องมีใบรับรองแพทย์ ถ้าลาป่วยวันที่ 3 ขึ้นไปต้องมีใบรับรองแพทย์มาแสดง โดยขอให้ผู้บังคับบัญชามั่นตรวจเช็ค หรือ ให้พนักงานคัดกรองอาการป่วยในกรณีพนักงานมีอาการคล้ายไข้หวัด

#### 4. ในการจัดกิจกรรมต่างๆ ขอให้ยึดหลัก Covid Free Setting

#### 5. เพื่อเป็นการเฝ้าระวังและป้องกันการแพร่ระบาด บริษัทฯจะยังคงติดตามสถานการณ์ภาพรวมของพนักงาน ที่ติดเชื้อโควิด-19 อย่างใกล้ชิด และจะยังคงรายงานสถานการณ์โควิดเป็น Weekly Report หากมีการเปลี่ยนแปลงจะแจ้งให้ทราบตามลำดับ

เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ ขอเน้นย้ำ ยังคงขอความร่วมมือให้พนักงานปฏิบัติตนในการดูแลตนเองอย่างเคร่งครัด ใส่หน้ากาก เว้นระยะห่าง และหมั่นล้างมือ ตลอดระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

ประกาศ ณ วันที่ 26 กันยายน 2565

ฝ่ายบริการองค์กร



2034/132-161 อาคารอิตัลไทยทาวเวอร์ ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ บางกะปิ ห้วยขวาง กทม.10310



ตู้ ป.ณ. 1011 เพชรบุรีตัดใหม่



www.itd.co.th



0-2716-1600



0-2716-1488



ISO 9001

ISO 14001

ISO 45001