


Procedures Manual: Emergency Operation Manual

Doc. No.: GL-M-SFD-002 Rev. 00

การทบทวนเอกสาร (Document Review) โดยฝ่ายที่เกี่ยวข้อง		
Dept / Div.	คณะผู้ทบทวนเอกสาร (Review Committee)	ลายเซ็น (Signature)
CEO	Chief Executive Officer	
COO	Chief Operating Officer	
CAO	Chief Administrative Officer	
SPDI	Strategy and Planning Director	
SSDI	Safety and Security Director	
PEDI	Project and Engineering Director	
MTDI	Maintenance Director	
OPDI	Operations Director	
PJD	Project Department Manager	
EGD	Engineering Department Manager	
PMD	Services Planning & MIS Department Manager	
SCD	Security Department Manager	
SFD	Safety Department Manager	
QUD	Quality Department Manager	
SSD	Station Services Department Manager	
OSD	Operations Support Department Manager	
OCD	Operations Control Department Manager	
ORD	Operations Revenue Department Manager	
TSD	Train Services Department Manager	
TND	Training Department Manager	
ผู้รับผิดชอบและลายเซ็นผู้มีอำนาจ (Responsible & Authorized Persons' Signature)		
จัดทำโดย (Prepared by)	ทบทวนโดย (Reviewed by)	อนุมัติโดย (Approved by)
วันที่	วันที่	วันที่



Handwritten signatures and initials.


	Procedure Manual : Emergency Operation Manual			
	Doc. No. :GL-M-SFD-002	Rev.:00	Effective Date: xx/xx/xx	Page: 2/29

ประวัติการเปลี่ยนแปลงเอกสาร

Rev.	Page Rev.		Description
	Page	Rev.	
00	-	-	จัดทำเอกสารใหม่
Distribution list:			<input checked="" type="checkbox"/> PEDI <input checked="" type="checkbox"/> MTDI <input checked="" type="checkbox"/> OSD <input checked="" type="checkbox"/> PMD <input checked="" type="checkbox"/> SCD <input checked="" type="checkbox"/> SFD <input checked="" type="checkbox"/> QUD <input checked="" type="checkbox"/> TND

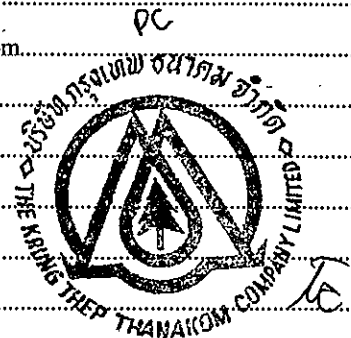
DRAFT




	Procedure Manual : Emergency Operation Manual			
	Doc. No. :GL-M-SFD-002	Rev.:00	Effective Date: xx/xx/xx	Page: 3/29

สารบัญ

1. วัตถุประสงค์.....	5
2. ขอบเขต.....	5
3. คำจำกัดความ.....	5
4. เอกสารแบบฟอร์มที่เกี่ยวข้อง.....	5
5. เหตุฉุกเฉินและการตอบสนองต่อเหตุการณ์.....	6
5.1 รายละเอียดแนวทางการปฏิบัติสำหรับเหตุฉุกเฉิน.....	6
5.2 การจัดประเภทของเหตุการณ์ และเหตุฉุกเฉิน.....	6
5.3 จุดประสงค์หลักของการจัดการเหตุการณ์.....	7
5.4 การแต่งตั้งและความรับผิดชอบของบุคคลหลักในการจัดการเหตุการณ์.....	8
5.5 การประสานงานกับหัวหน้าหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินและหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉิน.....	10
5.6 หลักในการตั้งจุดสั่งการ (Command post).....	10
5.7 การตอบสนองการจัดการเหตุการณ์.....	11
5.8 การบริหารจัดการการควบคุมพื้นที่ที่เกิดเหตุ.....	13
5.9 การจัดตั้งจุดสั่งการ (Command Post).....	14
5.10 การควบคุมดูแลของผู้ปฏิบัติงานในที่เกิดเหตุ.....	14
5.11 การประเมินและการลำดับความรุนแรงของเหตุการณ์.....	14
5.12 แผนการจัดการเหตุการณ์และการปฏิบัติฟื้นฟู.....	15
5.13 การประสานงานกับหน่วยงานภายนอก.....	18
6. แผนการจัดการเหตุการณ์ฉุกเฉิน (Emergency Operation Plan)	18
6.1 เหตุการณ์อัคคีภัยในสถานี.....	18
6.2 เหตุการณ์อัคคีภัยในรถไฟฟ้าจอดที่สถานี.....	19
6.3 เหตุการณ์อัคคีภัยในรถไฟฟ้าในเส้นทางเดินรถ.....	20
6.4 เหตุการณ์ไฟไหม้ในศูนย์ซ่อมบำรุง.....	20
6.5 เหตุการณ์อัคคีภัยในศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการ (CCR) Central Control Room.....	20
6.6 เหตุการณ์อัคคีภัยพื้นที่ใกล้เคียงสถานี.....	21
6.7 เหตุการณ์วัตถุต้องสงสัย.....	21
6.8 เหตุการณ์คนถูกรถไฟฟ้าชน.....	22
6.9 เหตุการณ์รถไฟฟ้ามข.....	23
6.10 เหตุการณ์ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บจากการตกบันไดเลื่อน.....	24
6.11 เหตุการณ์แผ่นดินไหว/โครงสร้างเสียหาย/สิ่งกีดขวางขนาดใหญ่.....	25
6.12 เหตุการณ์สารพิษ/แก๊สรั่วไหล.....	25
6.13 เหตุการณ์คนถูกไฟฟ้าดูด.....	25



Je

	Procedure Manual : Emergency Operation Manual			
	Doc. No. :GL-M-SFD-002	Rev.:00	Effective Date: xx/xx/xx	Page: 4/29


6.14 เหตุฉุกเฉินทางการแพทย์ หรือ การสูญเสียชีวิต.....	26
7. การรายงานอุบัติเหตุและรายงานเหตุการณ์.....	26
7.1 การสืบสวนอุบัติเหตุและเหตุการณ์.....	26
7.2 หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ที่ทำหน้าที่สืบสวนสอบสวนในระหว่างการจัดการเหตุการณ์.....	27
7.3 การเก็บรักษาหลักฐาน.....	27
7.4 การจบการสืบสวน ณ ที่เกิดเหตุ.....	28
8. การติดต่อหน่วยงานฉุกเฉินภายนอก (External Emergency Service Call List).....	29

DRAFT



บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด (มหาชน)
BANGKOK METRO TRANSIT AUTHORITY
PUBLIC COMPANY LIMITED

tc

	Procedure Manual : Emergency Operation Manual			
	Doc. No. :GL-M-SFD-002	Rev.:00	Effective Date: xx/xx/xx	Page: 5/29

1. วัตถุประสงค์

เพื่อให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทราบถึงการปฏิบัติในภาวะฉุกเฉิน (Emergency Operation) แก่ไขสถานการณ์อย่างทันทั่วทั้งลดการสูญเสียและควบคุมเหตุการณ์ให้อยู่ในวงจำกัด

2. ขอบเขต

คู่มือการปฏิบัติการในภาวะฉุกเฉิน (Emergency Operation) ฉบับนี้จะครอบคลุมถึงการตอบสนองต่อเหตุการณ์ การจัดการเหตุการณ์ การจำแนกประเภทของเหตุการณ์ และวิธีการแก้ปัญหาในแต่ละประเภท อย่างทันทั่วทั้งที่มีหัวข้อครอบคลุมเนื้อหา

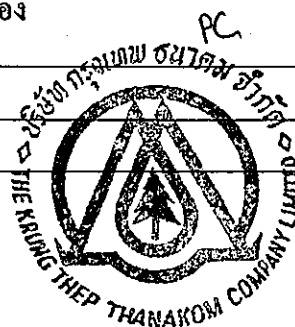
- การจัดเตรียมทรัพยากรและมาตรการเพื่อรองรับเหตุฉุกเฉิน
- กระบวนการจัดการเหตุการณ์
- การสืบสวนเหตุการณ์/อุบัติเหตุ


3. คำจำกัดความ

จุดตั้งการ (Command Post)	ในเหตุการณ์ฉุกเฉินและระดับวิกฤตจะต้องจัดตั้งจุดตั้งการเพื่อควบคุมจัดการเหตุการณ์ และเป็นศูนย์กลางการติดต่อสื่อสารในพื้นที่เกิดเหตุ
เจ้าหน้าที่ควบคุมเหตุการณ์ (Incident Controller)	เป็นผู้ควบคุมสั่งการรับมือกับเหตุการณ์ที่ไม่ปกติหัวหน้าห้องควบคุมจะรับหน้าที่เป็นผู้ควบคุมเหตุการณ์ (ICC)
ผู้จัดการเหตุการณ์ (Incident Manager)	เป็นผู้จัดการเหตุการณ์อยู่ที่จุดเกิดเหตุทำหน้าที่จัดการเหตุการณ์ (IM) และประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ
หน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉิน (External Emergency Service)	หน่วยงานภายนอกเช่น ตำรวจและป้องกันสาธารณะ ภัย, ตำรวจ, รถพยาบาล, เจ้าหน้าที่อื่น ๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งขึ้นอยู่กับเหตุฉุกเฉินที่เกิดขึ้น โดยจะต้องประสานการทำงานร่วมกับผู้จัดการเหตุการณ์ (IM)
หัวหน้าหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉิน (External Emergency Commander)	หัวหน้าหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินโดยจะต้องประสานการทำงานร่วมกับผู้จัดการเหตุการณ์ (IM)

4. เอกสารและแบบฟอร์มที่เกี่ยวข้อง

เลขที่	รหัสเอกสาร	รายละเอียด



	Procedure Manual : Emergency Operation Manual			
	Doc. No. :GL-M-SFD-002	Rev.:00	Effective Date: xx/xx/xx	Page: 6/29

5. เหตุฉุกเฉินและการตอบสนองต่อเหตุการณ์

5.1 ในการปฏิบัติสำหรับเหตุฉุกเฉินเอกสารหลักที่เกี่ยวข้องกับการตอบสนองมีดังนี้

- 1) คู่มือการปฏิบัติการเดินรถสำหรับเจ้าหน้าที่ศูนย์ควบคุม
- 2) คู่มือการปฏิบัติการเดินรถสำหรับเจ้าหน้าที่ประจำรถไฟฟ้า
- 3) คู่มือการปฏิบัติการเดินรถสำหรับเจ้าหน้าที่สถานี

5.2 การจัดประเภทของเหตุการณ์ และเหตุฉุกเฉิน

คำจำกัดความดังต่อไปนี้จัดทำขึ้นเพื่อให้มีความเข้าใจอย่างถูกต้องเกี่ยวกับการจัดประเภทของเหตุการณ์ต่างๆ

5.2.1 คำจำกัดความของเหตุการณ์

1. อุบัติการณ์ (Incident) คือ เหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่ตั้งใจ ซึ่งก่อให้เกิดผล:
 - 1) เหตุจวนเจียน
 - 2) อุบัติเหตุ
2. เหตุจวนเจียน (Near Miss) คือ เหตุการณ์ซึ่งเกี่ยวข้องกับปัญหาทางเทคนิคหรือความผิดพลาดในการปฏิบัติงานที่อาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุหรือเหตุฉุกเฉินได้
3. อุบัติเหตุ (Accident) คือ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ตั้งใจ ซึ่งมีผลให้
 - 1) บุคคลได้รับบาดเจ็บ
 - 2) บาดเจ็บสาหัส หรือ เสียชีวิต
 - 3) ทรัพย์สิน และ/หรืออุปกรณ์ (รวมทั้งสภาพแวดล้อม) เสียหาย
4. เหตุฉุกเฉิน (Emergency) คือ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้คาดการณ์ไว้ล่วงหน้า เกิดขึ้นได้ยาก หรือเป็นเหตุการณ์ที่มีอันตราย ซึ่ง
 - 1) มีผลกระทบโดยตรงต่อระบบและต้องการ การตอบสนองอย่างทันที
 - 2) เป็นสถานการณ์ที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บร้ายแรง และ/หรือมีการเสียชีวิต
 - 3) เจ้าหน้าที่ประเมินแล้วว่าไม่สามารถควบคุมสถานการณ์ที่เกิดขึ้นได้

5.2.2 ระดับความรุนแรงของเหตุการณ์

ระดับความรุนแรง

ระดับ 0 - เหตุการณ์แจ้งเพื่อทราบ


เงื่อนไขเหตุการณ์

เหตุการณ์ที่ไม่กระทบต่อการเดินรถ จัดการได้โดยเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในงานนั้น โดยตรง ตัวอย่างเช่น ผู้โดยสารเป็นลม



Te

Te

	Procedure Manual : Emergency Operation Manual			
	Doc. No. :GL-M-SFD-002	Rev.:00	Effective Date: xx/xx/xx	Page: 7/29

ระดับ 1 – เหตุการณ์ขั้นต้น

เหตุการณ์ไม่กระทบต่อการให้บริการการเดินรถ ตัวอย่างเช่น การบาดเจ็บเล็กน้อยที่สถานี หรือ ก่อให้เกิดความล่าช้าต่อการให้บริการการเดินรถน้อยกว่า 20 นาที

ไม่ต้องปิดสถานี หรือส่วนของเส้นทางการเดินรถ จัดการได้โดยเจ้าหน้าที่ บริษัทฯ

ความช่วยเหลือเล็กน้อยจากหน่วยงานภายนอก เช่น เรียกขอความช่วยเหลือด้านการแพทย์

ระดับ 2 - เหตุการณ์ขั้นรุนแรง

เหตุการณ์ที่อาจทำให้เกิดการบาดเจ็บก่อนข้างรุนแรง/หรือมีการเสียชีวิต ผลให้เกิดความล่าช้าต่อการให้บริการการเดินรถมากกว่า 20 นาที และ ไม่สามารถกลับสู่การให้บริการตามตารางเวลาได้ในทันที อาจมีการอพยพ/ปิดสถานีและ บางส่วนของเส้นทางการเดินรถ สามารถควบคุมได้โดยการสนับสนุนจาก หน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉิน (External Emergency service) ร่วมกับเจ้าหน้าที่ บริษัทฯ และ ทีมซ่อมบำรุง

ระดับ 3 - เหตุการณ์ฉุกเฉิน

เหตุการณ์ขั้นรุนแรงที่เลวร้ายลงเรื่อย ๆ เจ้าหน้าที่รู้สึกที่ไม่สามารถจัดการได้ เกินกำลังความสามารถของเจ้าหน้าที่ ต้องหยุดให้บริการการเดินรถ อพยพฉุกเฉิน และปิดส่วนที่สำคัญของระบบหรือทั้งหมดทันที อาจเป็นสาเหตุของการบาดเจ็บ/เสียชีวิตจำนวนมาก อาจเป็นสาเหตุของความเสียหายขนาดใหญ่ ระบบ ไม่สามารถเปิดให้บริการเป็นระยะเวลานาน

5.3 จุดประสงค์หลักของการจัดการเหตุการณ์

จุดประสงค์หลักของเจ้าหน้าที่และผู้จัดการทุกคนที่เกี่ยวข้องในกระบวนการจัดการเหตุการณ์คือจะต้องใช้ความพยายามอย่างเต็มที่ในการ


- ช่วยชีวิตผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่
- จำกัดความเสียหายของทรัพย์สินบริษัทฯ
- ลดผลกระทบให้น้อยที่สุดต่อผู้โดยสารอื่น ๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องโดยตรง และต่อการให้บริการของระบบ

5.4 การแต่งตั้งและความรับผิดชอบของบุคคลหลักในการจัดการเหตุการณ์

5.4.1 เจ้าหน้าที่คนแรกที่พบเหตุการณ์

เจ้าหน้าที่ของบริษัทฯ ทุกคนสามารถเป็นเจ้าหน้าที่คนแรกที่ตรวจพบเหตุการณ์ ซึ่งอาจกลายเป็นเหตุการณ์ขั้นรุนแรงหรือเหตุการณ์ฉุกเฉินได้ เจ้าหน้าที่ทุกคนต้องปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับว่าด้วยการปฏิบัติการ เมื่อพบเหตุการณ์ รวมถึงการยืนยันและรายงานเหตุการณ์



	Procedure Manual : Emergency Operation Manual			
	Doc. No. :GL-M-SFD-002	Rev.:00	Effective Date: xx/xx/xx	Page: 8/29

5.4.2 เจ้าหน้าที่ควบคุมเหตุการณ์ (Incident Controller: ICC)

เมื่อมีการแจ้งการเกิดเหตุการณ์ไม่ปกติกับเจ้าหน้าที่ศูนย์ควบคุมกลาง หัวหน้าห้องควบคุมการเดินรถซึ่งประจำอยู่ที่ศูนย์ควบคุมกลางจะรับหน้าที่เป็นเจ้าหน้าที่ควบคุมเหตุการณ์ (ICC) เพื่อควบคุมและสั่งการ การรับมือกับเหตุการณ์ไม่ปกติที่เกิดขึ้น โดยจะเป็นผู้ตัดสินใจเลือกวิธีและแนวทางการแก้ไขเหตุการณ์นั้น เจ้าหน้าที่ควบคุมส่วนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องจะต้องปฏิบัติตาม เพื่อให้การแก้ไขและการกู้สถานการณ์เป็นไปในแนวทางเดียวกันตลอดระยะเวลาที่เกิดเหตุการณ์ไม่ปกติและมีการดำเนินการจัดการกับเหตุการณ์ไม่ปกตินั้น

เจ้าหน้าที่ควบคุมเหตุการณ์ (ICC) มีหน้าที่ความรับผิดชอบดังนี้


- ในช่วงเริ่มต้นของการเกิดเหตุการณ์ไม่ปกติ จะต้องทำการแก้ไขสถานการณ์ทันที และจะแจ้งเตือนหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉิน(External Emergency Service)
- ติดต่อและประสานงานการทำงานกับผู้จัดการเหตุการณ์ (Incident Manager) ระหว่างที่เกิดเหตุการณ์ไม่ปกติ
- จดบันทึกรายละเอียดเหตุการณ์และกิจกรรมที่เกิดขึ้น
- จัดให้มีการปฏิบัติตามแผนการเดินรถสำรองในส่วนที่ไม่ได้รับผลกระทบ
- เก็บรวบรวมและบันทึกพยานหลักฐานในส่วน of ศูนย์ควบคุมกลางที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเพื่อสามารถนำมาใช้ในการสอบสวนต่อไป

5.4.3 ผู้จัดการเหตุการณ์ (Incident Manager: IM)

ผู้จัดการเหตุการณ์ มีหน้าที่ความรับผิดชอบดังนี้

1. ประเมินสถานการณ์เบื้องต้นและรายงานสถานการณ์ไปยังศูนย์ควบคุมกลางทันที
2. จัดให้มีการอพยพที่มีประสิทธิภาพ
3. ดำเนินการป้องกันอันตรายให้กับผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่และบุคคลที่เกี่ยวข้อง
4. ป้องกันสถานที่เกิดเหตุและยับยั้งไม่ให้มีผลต่อเนื่องจากเหตุการณ์ไม่ปกติลุกลามออกไป
5. แห้งหรือสาเหตุที่ทำให้เกิดอันตรายโดยไม่เอาตัวเองเข้าไปเสี่ยง เช่น การใช้ถังดับเพลิงดับไฟ
6. จัดตั้งจุดสั่งการ (Command post)
7. ปฏิบัติหน้าที่ประสานการทำงานในพื้นที่เกิดเหตุในฐานะตัวแทนที่ได้รับการแต่งตั้งของบริษัท
8. จดบันทึกคำสั่งการตัดสินใจในการดำเนินการ และคำขอต่างๆ ที่เกิดขึ้นในเหตุการณ์ไม่ปกตินั้น โดยจะนำข้อมูลมารวมไว้ในรายงานฉบับทางการของผู้จัดการเหตุการณ์
9. หาและระบุความเสี่ยงรวมถึงผลต่อเนื่องของภัยอันตรายนั้น พร้อมทั้งดำเนินการป้องกันเพื่อลดความสูญเสียต่อชีวิต และทรัพย์สิน
10. ควบคุมการเข้า/ออกพื้นที่เกิดเหตุและสถานที่ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด
11. ป้องกันอันตรายในพื้นที่เกิดเหตุให้แก่นักสนับสนุนเหตุฉุกเฉิน (Emergency Service) และหน่วยซ่อมบำรุง



	Procedure Manual : Emergency Operation Manual			
	Doc. No. :GL-M-SFD-002	Rev.:00	Effective Date: xx/xx/xx	Page: 9/29

12. ประสานงานและป้องกันอันตรายในพื้นที่เกิดเหตุให้แก่หน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉิน (Emergency Service) และหน่วยซ่อมบำรุง

13. แก้ไขสถานการณ์ให้ดีขึ้นเพื่อให้สามารถกลับมาปฏิบัติการได้ตามปกติให้เร็วที่สุด

- เมื่อเกิดเหตุการณ์ไม่ปกติที่สถานีหรือรถไฟฟ้าที่อยู่ในเส้นทางให้บริการ หัวหน้าสถานีที่ดูแลสถานีในพื้นที่เกิดเหตุจะทำหน้าที่ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) เพื่อทำหน้าที่ควบคุมกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นเพื่อรับมือกับเหตุการณ์นั้น จนกว่าเจ้าหน้าที่ตรวจสอบระบบปฏิบัติการ (OI) จะมาถึงพื้นที่เกิดเหตุและจะทำหน้าที่ IM แทน
- ส่วนเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงหรือศูนย์ควบคุมผู้ที่ทำหน้าที่เป็นผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) มีดังนี้ หัวหน้าศูนย์ซ่อมบำรุงจะรับหน้าที่เป็นผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) จนกว่าเจ้าหน้าที่ตรวจสอบระบบปฏิบัติการ (OI) จะมาถึงพื้นที่เกิดเหตุและจะทำหน้าที่ IM แทน หัวหน้าศูนย์ควบคุมจะรับหน้าที่เป็นผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) จนกว่าเจ้าหน้าที่ตรวจสอบระบบปฏิบัติการ (OI) จะมาถึงพื้นที่เกิดเหตุและจะทำหน้าที่ IM แทน

5.4.4 หัวหน้าหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉิน (External Emergency Commander)

หัวหน้าหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินจะเป็นเจ้าหน้าที่ระดับผู้บังคับบัญชาของหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉิน เช่น หน่วยดับเพลิง ตำรวจ รถพยาบาล เจ้าหน้าที่อื่น ๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งขึ้นอยู่กับเหตุฉุกเฉินที่เกิดขึ้น โดยจะต้องประสานการทำงานร่วมกับผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) โดยหัวหน้าหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉิน จะเป็นผู้สั่งการหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉิน

1. หัวหน้าหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉิน มีหน้าที่ความรับผิดชอบดังนี้

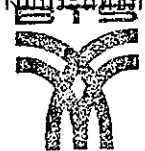
- ดูแลการเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บจากที่เกิดเหตุให้เป็นไปอย่างปลอดภัย (หลังจากได้ทำการปฐมพยาบาลเบื้องต้นแล้ว)
- แผนช่วยชีวิตผู้บาดเจ็บ/ผู้ติดค้าง รวมทั้งพื้นที่ปฐมพยาบาลเพื่อการอพยพ
- การดับเพลิง
- ควบคุมจุดเกิดอาชญากรรมและการสืบสวน
- กักกัน ยานพาหนะ/อุปกรณ์ เพื่อทำการสืบสวนรายละเอียด
- รับมอบและดูแลหลักฐานเพื่อใช้ในการสืบสวนต่อไป


2. ประกาศแจ้งว่าเพลิงดับแล้ว (Fire extinguished) ประกาศแจ้งจำนวนผู้บาดเจ็บ และการยกเลิกพื้นที่เหตุการณ์ฉุกเฉิน

3. ยืนยันกับผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) ว่าเจ้าหน้าที่หน่วยสนับสนุน ในกรณีฉุกเฉินทั้งหมด และอุปกรณ์ได้รับการสอบทานและถูกนำออกจากพื้นที่เกิดเหตุแล้ว

5.5 การประสานงานกับหัวหน้าหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉิน (External Emergency Commander) และหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉิน (External Emergency Service)

การติดต่อประสานงานกับหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินเช่นตำรวจ การไฟฟ้านครหลวง สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยและองค์กรอื่นๆ ที่จะให้การสนับสนุน ในกรณีฉุกเฉินเพื่อให้สามารถแก้ไขสถานการณ์ได้อย่างมีประสิทธิภาพและ



	Procedure Manual : Emergency Operation Manual			
	Doc. No. :GL-M-SFD-002	Rev.:00	Effective Date: xx/xx/xx	Page: 10/29

สอดคล้องกัน จะต้องมีการจัดเตรียมความพร้อมปฏิบัติการตามความเหมาะสมที่หน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินร้องขอ นอกจากนี้ ต้องจัดให้มีอุปกรณ์ สำหรับใช้ในเหตุฉุกเฉินพร้อมไว้ตามจุดสำคัญต่างๆ ซึ่งการปฏิบัติงานของหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉิน พื้นที่เกิดเหตุต้องอยู่ภายใต้การประสานงานของผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) และเจ้าหน้าที่ของบริษัทจะต้องเป็นผู้นำหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินเข้าไปในพื้นที่เกิดเหตุโดยผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) จะตั้งจุดสั่งการ (Command post) และใช้เป็นศูนย์บัญชาการร่วม (Command post) กับหัวหน้าหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินเพื่อใช้ในการถ่ายทอดข้อมูลเพื่อประสิทธิภาพ และความปลอดภัยในการทำงานในพื้นที่เกิดเหตุของหน่วยงานนั้น

5.6 หลักในการตั้งจุดสั่งการ (Command post)

รูปแบบในการจัดการเหตุการณ์รุนแรงจำต้องใช้หลักการในการบังคับบัญชาพร้อม ประกอบด้วยหลักการต่างๆ ดังต่อไปนี้

- 1) การติดต่อสื่อสารระหว่างภายในฝ่ายและระหว่างตัวแทนภายนอก
- 2) ความรับผิดชอบในการตัดสินใจขั้นสุดท้าย

5.6.1 การติดต่อสื่อสารระหว่างภายในฝ่ายและระหว่างตัวแทนภายนอก

เจ้าหน้าที่ควบคุมเหตุการณ์ (ICC) และผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) ต้องติดต่อสื่อสารกันตลอดเวลาเพื่อให้ ทันต่อเหตุการณ์ ถ้าเหตุการณ์เกี่ยวข้องกับหน่วยสนับสนุนในกรณีฉุกเฉินหัวหน้าหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินมาพบกันที่ ห้องควบคุมสถานี จุดสั่งการจะจัดตั้งขึ้นที่ห้องควบคุมสถานี และถ้าห้องควบคุมสถานีไม่สามารถใช้งานได้ จะใช้ทาง เข้า-ออก สถานีชั้นพื้นถนนเป็นจุดสั่งการ ถ้ามีหน่วยงานภายนอกเข้ามาเกี่ยวข้อง (เช่น สำนักบรรเทาและป้องกันสาธารณภัย การไฟฟ้านครหลวง เป็นต้น) หน่วยงานเหล่านี้จะต้องแต่งตั้งตัวแทนไปยังจุดสั่งการ ตัวแทนหลักทั้งหมดควรจะอยู่ในบริเวณ ใกล้เคียงกัน เพื่อที่จะสามารถติดต่อสื่อสารกันได้ตลอดเวลา

5.6.2 ความรับผิดชอบในการตัดสินใจขั้นสุดท้าย

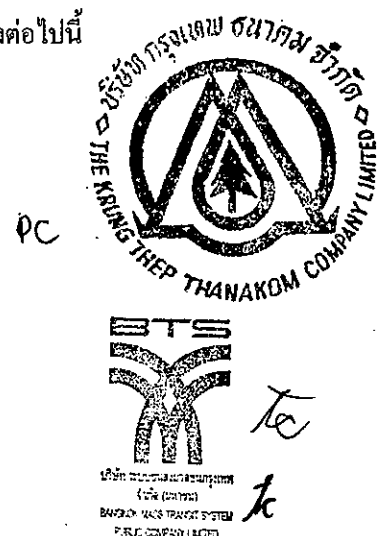
ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) จะรับผิดชอบในการจัดการเหตุการณ์ ณที่เกิดเหตุโดยเจ้าหน้าที่ควบคุมเหตุการณ์ (ICC) จะ สนับสนุนการทำงานของ ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) ทั้งเจ้าหน้าที่ควบคุมเหตุการณ์ (ICC) และผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) ต้อง ประสานร่วมกันเมื่อมีการตัดสินใจวิกฤต เพื่อให้เกิดการประสานงานและสนับสนุนซึ่งกันและกัน ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) จะ รับผิดชอบในการตรวจเช็คให้แน่ใจว่าพื้นที่ในระบบปลอดภัย และมั่นคงเพียงพอสำหรับหัวหน้าหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉิน หน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินที่จะเข้ามาปฏิบัติงาน และหน่วยซ่อมบำรุง ถ้าการตัดสินใจไม่เป็นเอกฉันท์หลังจากการปรึกษา ร่วมกันแล้วให้บุคคลเหล่านี้มีอำนาจและขอบเขตในการตัดสินใจขั้นสุดท้ายในแต่ละแผนงานดังต่อไปนี้


เจ้าหน้าที่ควบคุมเหตุการณ์ (ICC) สำหรับแผนงาน

- 1) กลยุทธ์การให้บริการสำรอง
- 2) การฟื้นฟูสู่สภาวะการเดินรถปกติจากการให้บริการสำรอง

ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) สำหรับแผนงาน

- 1) แผนการอพยพ
- 2) กลยุทธ์การจัดการเหตุการณ์หน้างาน
- 3) และการประกาศกลับเข้าสู่การปฏิบัติงานในพื้นที่อย่างปลอดภัย



	Procedure Manual : Emergency Operation Manual			
	Doc. No. :GL-M-SFD-002	Rev.:00	Effective Date: xx/xx/xx	Page: 11/29

หัวหน้าหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินสำหรับแผนงาน

- แผนการกู้ภัย
- การผจญเพลิง
- การควบคุมจุดที่เกิดอาชญากรรม
- พื้นที่ปฐมพยาบาล (Triage Area)
- การกักกันยานพาหนะอุปกรณ์ต่าง ๆ และเก็บรวบรวมรักษาหลักฐานต่าง ๆ
- การตัดสินใจด้านเทคนิคเฉพาะ
- การซ่อมแซมหรือกู้อุปกรณ์ หรือยานพาหนะหรือที่เกี่ยวข้องกับอุปกรณ์ที่ใช้ในการกู้ภัยของบริษัทฯ

5.7 การตอบสนองการจัดการเหตุการณ์

เป็นหลักในการจัดการเหตุการณ์ และกระบวนการในการจัดการเหตุการณ์ทั้งหมด

5.7.1 การปฏิบัติการตอบสนองโดยทันที

การปฏิบัติการตอบสนองต่อเหตุการณ์ในขั้นแรกโดยเจ้าหน้าที่ควบคุมเหตุการณ์ (ICC) ประกอบด้วยการควบคุมรักษาความปลอดภัยพื้นฐาน และการควบคุมสถานการณ์ไม่ให้อาการลุกลาม

โดยอาจมอบหมายงานให้เจ้าหน้าที่คนใดคนหนึ่งในห้องควบคุมกลางเป็นผู้ดำเนินการ ซึ่งงานเหล่านี้ได้แก่

- สั่งการไม่ให้รถไฟฟ้าหยุด ณ สถานีที่เกิดเหตุ
- จัดการดูแลในพื้นที่ที่ไม่ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์ ขณะที่เจ้าหน้าที่ศูนย์ควบคุมกลางกำลังทำการจัดการเหตุการณ์
- แจ้งหน่วยสนับสนุนในกรณีฉุกเฉิน, ฝ่ายบริหารจัดการอื่น ๆ ให้ทราบ
- แจ้งให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทุกคนทราบเหตุการณ์และผลกระทบจากเหตุการณ์โดยทางวิทยุและระบบประกาศข้อมูลและข่าวสาร

ข้อควรจำ

เจ้าหน้าที่ต้องปฏิบัติตามทุกครั้งเมื่อถูกร้องขอโดยห้องควบคุมการเดินรถ ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) ที่มีหน้าที่ตอบสนอง และควบคุมเหตุการณ์ ณ ที่เกิดเหตุมีความรับผิดชอบดังนี้

- พยายามช่วยชีวิตโดยอพยพจากพื้นที่อันตราย แต่ต้องไม่นำตนเองไปเสี่ยง
- พยายามแก้ไขเหตุการณ์เบื้องต้นหากสามารถกระทำได้โดยปราศจากความเสี่ยง เช่น การดับไฟไหม้ในระดับที่รับการฝึกอบรมมาเท่านั้น
- จัดการความปลอดภัย ณ ที่เกิดเหตุ อาทิ การป้องกันภัยจากรถยนต์


5.7.2 การปกป้องสถานที่เกิดเหตุ (Securing of the Site of Incident)

เจ้าหน้าที่ที่อยู่ ณ ที่เกิดเหตุจะต้องช่วยเหลือผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) ในการปกป้องสถานที่เกิดเหตุนั้น โดยการปิดกั้นพื้นที่ด้วยเทปหรืออุปกรณ์อื่นเพื่อ



บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด (มหาชน)
BANGKOK MASS TRANSIT CO., LTD. (Public Company Limited)

TC
K

	Procedure Manual : Emergency Operation Manual			
	Doc. No. :GL-M-SFD-002	Rev.:00	Effective Date: xx/xx/xx	Page: 12/29

- ป้องกันอันตรายและผลกระทบจากเหตุการณ์จะไม่ลุกลามไปยังบุคคลและบริเวณอื่น
- เจ้าหน้าที่และหน่วยสนับสนุนที่อยู๋ ณ ที่เกิดเหตุสามารถบ่งชี้ขอบเขตของสถานที่เกิดเหตุ และพื้นที่การทำงานของพวกเขา
- ป้องกันผู้ที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้าสู่พื้นที่เกิดเหตุ
- ป้องกันผู้คนและสื่อมวลชนไม่ให้เห็นเหตุการณ์

5.7.3 การปฏิบัติเมื่อหัวหน้าหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินและหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินมาถึง

หน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินจะมาถึงสถานที่สำหรับเหตุการณ์ขั้นรุนแรง (ระดับ 2) และเหตุการณ์ขั้นวิกฤต (ระดับ 3) โดยผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) เป็นผู้จัดตั้งจุดสั่งการ (Command post) ที่ห้องควบคุมสถานี ก่อนมาถึงที่เกิดเหตุผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) จะเป็นผู้ให้การช่วยเหลือและสนับสนุนการทำงานของหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินเมื่อหัวหน้าหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินมาถึงที่เกิดเหตุ ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) จะต้องรายงานเหตุการณ์ โดยประกอบด้วยข้อมูลดังต่อไปนี้

- สภาพของที่เกิดเหตุ
- ความคืบหน้าของการอพยพ
- มาตรการการควบคุมสถานการณ์ต่าง ๆ รวมถึงการร้องขอไม่ให้หยุดรถไฟฟ้ายานอื่นที่สถานี
- จำนวนของผู้ที่รับบาดเจ็บ เสียชีวิต หรือสูญหายที่ได้รับการยืนยันหรือคาดการณ์
- อาชญากรรมที่ต้องสงสัย และอาวุธที่เกี่ยวข้อง
- อันตรายอื่น ๆ
- หมายเลขโทรศัพท์และช่องสัญญาณวิทยุสื่อสารที่สามารถใช้ในการติดต่อสื่อสาร


เมื่อหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินเดินทางมาถึง ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) ที่ทำหน้าที่ควบคุมสถานการณ์ในพื้นที่เกิดเหตุจะตั้งจุดสั่งการ (Command post) และใช้เป็นศูนย์บัญชาการร่วมกับหัวหน้าหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉิน ที่เป็นตัวแทนของหน่วยสนับสนุนเหตุ โดยผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) และหัวหน้าหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินจะต้องประสานงานร่วมมือและแจ้งให้อีกฝ่ายทราบก่อนการสั่งการและปฏิบัติการใด

5.8 การบริหารจัดการการควบคุมพื้นที่เกิดเหตุ

การป้องกันและควบคุมพื้นที่เกิดเหตุ เจ้าหน้าที่ทุกคนจะต้องปฏิบัติตามคำสั่งของผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) และช่วยในการป้องกันและควบคุมพื้นที่เกิดเหตุ พื้นที่รอบบริเวณจุดเกิดเหตุจะต้องติดตั้งแผงกั้น หรือเทปกัน เพื่อควบคุมการเข้า/ออก และเพิ่มมาตรการความปลอดภัยดังนี้

- จัดการความเสียหายและการบาดเจ็บของผู้โดยสาร ให้น้อยที่สุดรวมทั้งโครงสร้างสถานี อุปกรณ์ และสถานะแวดล้อมต่างๆ ของสถานีโดยหน่วยงานช่วยเหลือทั้งภายในและภายนอก
- ป้องกันไม่ให้อันตรายหรือผลกระทบจากเหตุการณ์ลุกลาม
- เจ้าหน้าที่และทีมสนับสนุนที่เข้าไปปฏิบัติงานสามารถกำหนดขอบเขตของพื้นที่เกิดเหตุและบริเวณที่ได้รับการป้องกันอันตรายแล้ว
- สามารถควบคุมการเข้า/ออกพื้นที่โดยไม่ได้รับอนุญาตได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ป้องกันสื่อมวลชนและผู้ไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในพื้นที่



	Procedure Manual : Emergency Operation Manual			
	Doc. No. :GL-M-SFD-002	Rev.:00	Effective Date: xx/xx/xx	Page: 13/29

5.8.1 การเข้า/ออกพื้นที่เกิดเหตุ และจุดสั่งการ (Command Post)

ในเหตุการณ์ฉุกเฉินและระดับวิกฤตจะต้องจัดตั้งจุดสั่งการเพื่อควบคุมจัดการเหตุการณ์ และเป็นศูนย์กลางการติดต่อสื่อสารสำหรับเจ้าหน้าที่ในพื้นที่เกิดเหตุ จุดสั่งการจะจัดตั้งขึ้นที่ห้องควบคุมสถานี แต่หากไม่สามารถตั้งขึ้น ควบคุมสถานีได้ กองบัญชาการจะย้ายไปตั้งที่ทางเข้าออกสถานีที่ 1) หรือหัวหน้าหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉิน และผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) อาจจะตกลงใจที่จะย้ายจุดสั่งการเมื่อเห็นว่ามีความเหมาะสมกับการปฏิบัติการในพื้นที่เกิดเหตุมากกว่า

5.8.2 การควบคุมการเข้า/ออกพื้นที่

บุคคลที่มีความจำเป็นต้องเข้า/ออกกองบัญชาการเพื่อปฏิบัติหน้าที่จะต้องสวมใส่เครื่องแบบที่มองเห็นได้ชัดเจน สามารถแยกแยะและระบุตำแหน่งหน้าที่ของบุคคลนั้น ได้ เจ้าหน้าที่และบุคคลที่มีหน้าที่ในการแก้ไขสถานการณ์จะต้องเข้ามาปฏิบัติหน้าที่อย่างครบถ้วนตามที่จำเป็น เพื่อให้การแก้ไขสถานการณ์และการกลับมาให้บริการตามปกติอย่างปลอดภัยสามารถทำได้โดยเร็วภายในเวลาที่กำหนด

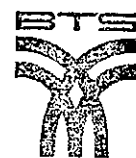
ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) จะต้องรักษาการควบคุมการปฏิบัติการในพื้นที่เกิดเหตุให้ดีและมีประสิทธิภาพสูงสุด และจะต้องไม่อนุญาตให้มีเจ้าหน้าที่หรือบุคคลอยู่ในพื้นที่เกิดเหตุมากเกินไปจนเกิดความจำเป็น

ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) จะต้องเตือนหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินทราบถึงภาระหน้าที่ที่จะต้องควบคุมดูแลรับผิดชอบต่อการปฏิบัติหน้าที่และความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ในสังกัดของแต่ละคน โดยต้องแจ้งให้ทุกคนทราบว่าห้ามเข้าไปจุดเกิดเหตุก่อนได้รับอนุญาตจากผู้จัดการเหตุการณ์ (IM)


หน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินทุกหน่วยจะต้องแจ้งให้ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) ทราบเมื่อเสร็จสิ้นภารกิจกู้ภัย การสอบสวนหรือภารกิจพิเศษอื่น ๆ รวมถึงการจะออกจากพื้นที่ปฏิบัติการ หัวหน้าหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินจะต้องอยู่ในพื้นที่เกิดเหตุจนกว่าจะมีเจ้าหน้าที่อื่นมาปฏิบัติหน้าที่แทน หรือหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินทั้งหมดได้ออกจากพื้นที่แล้ว

5.9 การจัดตั้งจุดสั่งการ (Command Post)

- 1) ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) ต้องจัดตั้งจุดสั่งการเหตุการณ์สำหรับเหตุการณ์ขั้นรุนแรง (ระดับ 2) และเหตุการณ์ขั้นวิกฤต (ระดับ 3)
- 2) ที่สถานีห้องควบคุมสถานีจะถูกใช้เป็นจุดสั่งการ หากสภาพไม่เอื้ออำนวยให้ใช้พื้นที่ชั้นพื้นถนนเป็นจุดสั่งการแทน
- 3) สำหรับเหตุการณ์ที่เกิดในศูนย์ซ่อมบำรุง จุดสั่งการจะถูกจัดตั้งโดยผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) เป็นคนจัดให้มีผู้พาหัวหน้าหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินและหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินมายังจุดสั่งการ
- 4) (Command post) จะเป็นจุดศูนย์กลางเพื่อการประสานงานและติดต่อสื่อสารกับหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องที่เกิดเหตุและมีระบบการติดต่อสื่อสารครบถ้วน
- 5) บุคคลที่จำเป็นต้องเข้าออกบริเวณจุดสั่งการจะต้องแสดงสถานะตัวเองให้ชัดเจน โดยการสวมเสื้อคลุมสะท้อนแสงและมีป้ายระบุบทบาทหน้าที่ (เช่น ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) / หัวหน้าหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉิน



บริษัท ขนส่งมวลชนกรุงเทพ
จำกัด (มหาชน)
BANGKOK MASS TRANSIT SYSTEM
PUBLIC COMPANY LIMITED

	Procedure Manual : Emergency Operation Manual			
	Doc. No. :GL-M-SFD-002	Rev.:00	Effective Date: xx/xx/xx	Page: 14/29

5.10 การควบคุมดูแลของผู้ปฏิบัติงานในที่เกิดเหตุ

- 1) ในการจัดการเหตุการณ์ทุกคนที่มีหน้าที่ต้องปฏิบัติงานอย่างทันทั่วทั้งที่ เพื่อให้สามารถดำเนินการกลับสู่สภาวะปกติและการให้บริการอย่างเหมาะสมและปลอดภัย นั้นหมายถึงผู้จัดการเหตุการณ์ต้องควบคุมพื้นที่และควบคุมให้มีเพียงบุคคลที่เกี่ยวข้องอยู่ในพื้นที่เท่านั้น
- 2) หน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินทั้งหมดจะรายงานต่อหัวหน้าหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉิน และผู้จัดการเหตุการณ์เมื่อได้ดำเนินการสำเร็จในเรื่องการช่วยชีวิต สืบสาเหตุหรือการปฏิบัติการเฉพาะ หัวหน้าหน่วยสนับสนุนต้องอยู่ในพื้นที่เกิดเหตุจนกระทั่งหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินจะออกจากพื้นที่เกิดเหตุหรือบรรเทาความรุนแรงของเหตุการณ์ลงได้

5.11 การประเมินและการลำดับความรุนแรงของเหตุการณ์

ขั้นตอนสำหรับการจัดการเหตุการณ์ขึ้นอยู่กับประเภทของเหตุการณ์และความรุนแรงของเหตุการณ์ที่มีผลกระทบต่อไป

- 1) จำนวนผู้บาดเจ็บ/เสียชีวิต
- 2) ความล่าช้าหรือความสูญเสียการให้บริการของระบบ
- 3) ระดับความเสียหายของสิ่งปลูกสร้าง สาธารณูปโภค และอุปกรณ์ต่างๆ

ดังนั้นเจ้าหน้าที่ควบคุมเหตุการณ์ (ICC) จะต้องร่วมกับผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) ในการประเมินความรุนแรงของเหตุการณ์ โดยใช้หลักเกณฑ์ข้างต้นในการประเมินความรุนแรงของเหตุการณ์เป็น 4 ระดับตาม “คำจำกัดความและประเภทความรุนแรงของเหตุการณ์”

5.12 แผนการจัดการเหตุการณ์และการปฏิรูปฟื้นฟู


5.12.1 จุดประสงค์หลัก ของแผนการจัดการเหตุการณ์และแผนการปฏิรูปฟื้นฟู ให้ลำดับความสำคัญดังต่อไปนี้

- ป้องกันและช่วยชีวิตคน เช่น การอพยพและปฏิบัติการกู้ภัย
- จำกัดขอบเขตความเสียหาย สิ่งปลูกสร้างสาธารณูปโภคของระบบระบบรถไฟฟ้ามหานครสายสีทองเช่น แยกพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบออก การกักกันเครื่องมือ
- การนำระบบกลับสู่สภาวะการเดินรถปกติอย่างรวดเร็วเท่าที่เป็นไปได้ เช่น การวางแผนที่เหมาะสม และการประสานงานกู้ภัยและซ่อมบำรุง
- การใช้กลยุทธ์ที่ได้ผลที่สุด เพื่อการปฏิรูปฟื้นฟูและกลับสู่การเดินรถปกติ

5.12.2 การประเมินสถานการณ์

เจ้าหน้าที่ควบคุมเหตุการณ์ (ICC) ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) และผู้บัญชาการหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉิน ต้องทำการประเมินสถานการณ์ร่วมกันอย่างรวดเร็วและควรพิจารณาแนวทางต่าง ๆ ในการแก้ไขปัญหา โดยเจ้าหน้าที่ควบคุมเหตุการณ์ (ICC) ต้องพยายามหาวิธีการแก้ไขปัญหาและทางเลือกที่ดีที่สุดที่เป็นเอกลักษณ์อย่างรวดเร็วเท่าที่เป็นไปได้



	Procedure Manual : Emergency Operation Manual			
	Doc. No. :GL-M-SFD-002	Rev.:00	Effective Date: xx/xx/xx	Page: 15/29

ในการประเมินสถานการณ์สำหรับเหตุการณ์ขั้นรุนแรง (ระดับ 2) หรือเหตุการณ์ขั้นวิกฤต (ระดับ 3) เจ้าหน้าที่ควบคุมเหตุการณ์ (ICC) จะต้องปรึกษากับผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) เพื่อจะนำคำแนะนำหรือคำสั่งจากผู้บริหารระดับสูงมาใช้ประกอบการตัดสินใจด้วย

5.12.3 การจัดทำแผนการจัดการเหตุการณ์และการปฏิรูปฟื้นฟู

หลังจากที่เจ้าหน้าที่ควบคุมเหตุการณ์ (ICC) ได้กำหนดแนวทางในการปฏิบัติที่ดีที่สุดจากทางเลือกที่ประเมินไว้ในเวลาอันรวดเร็ว แผนการต่าง ๆ พร้อมกับคำสั่งปฏิบัติการจะต้องถูกจัดเตรียมขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเจ้าหน้าที่ควบคุมเหตุการณ์ (ICC) และผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) ต้องทำการติดต่อสื่อสารอย่างต่อเนื่องและประสานงานอย่างใกล้ชิดกับหน่วยงานและทุกส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ได้รับข้อมูลพื้นฐานที่จำเป็นสำหรับการจัดทำแผนการจัดการเหตุการณ์และการปฏิรูปฟื้นฟู

ในการจัดทำแผนการบริหารจัดการเหตุการณ์ขั้นวิกฤต (ระดับ 3) ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการจะแจ้งให้ผู้จัดการทั่วไปได้รับทราบและอาจเรียกประชุมคณะกรรมการจัดการวิกฤตการณ์ เพื่อกำหนดแผนการรับมือกับวิกฤตการณ์

แผนการจัดการเหตุการณ์และการปฏิรูปฟื้นฟูจะต้องประกอบด้วย :


- 1) การกำหนดงานกู้ภัยและงานซ่อมบำรุงที่จำเป็นเพื่อแก้ไขผลกระทบที่เกิดจากเหตุการณ์
- 2) ทรัพยากรต่าง ๆ ที่จำเป็น (กำลังคน, อุปกรณ์หลักเพื่อช่วยในการกู้สถานการณ์และซ่อมบำรุง หรืออุปกรณ์พิเศษต่าง ๆ และการจัดสรรทรัพยากรดังกล่าว)
- 3) การสื่อสารหรือคลื่นความถี่พิเศษที่จะใช้
- 4) ข้อมูลที่จะให้แก่เจ้าหน้าที่และผู้โดยสารเกี่ยวกับเหตุการณ์และการให้บริการสำรอง หรือการเดินทางในภาวะฉุกเฉินพร้อม รวมถึงปรับระบบขายตั๋วอัตโนมัติให้เป็น "รูปแบบการยกเลิกค่าโดยสาร" (Fare Charge Override Mode) เพื่อให้เกิดความไม่สะดวกน้อยที่สุดกับผู้โดยสารที่ไม่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากเหตุการณ์
- 5) การให้บริการเสริมรวมทั้งการให้บริการรถไฟฟ้า ถ้าจัดหาได้
- 6) การประมาณเวลาที่เป็นต้องใช้ตั้งแต่เริ่มแผนฯ จนสามารถกลับสู่การให้บริการในสภาวะปกติ
- 7) ขั้นตอนในการปรับจากการเดินทางสำรองหรือไม่เต็มรูปแบบสู่สภาพการเดินรถปกติ
- 8) คำสั่งการประสานงานพิเศษอื่น ๆ

5.12.4 การปฏิบัติตามแผนการจัดการเหตุการณ์และการปฏิรูปฟื้นฟู

หลังจากได้จัดทำแผนการจัดการเหตุการณ์และการปฏิรูปฟื้นฟู เจ้าหน้าที่ควบคุมเหตุการณ์ (IC) มีหน้าที่แจ้งให้เจ้าหน้าที่รับทราบก่อนที่นำแผนไปปฏิบัติ เจ้าหน้าที่ต้องใช้เวลาสำหรับการเตรียมการและปรับปรุงแผนเพื่อให้เหมาะสมกับหน่วยงาน โดยประกาศแจ้งผ่านระบบวิทยุ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องทั้งหมดจะต้องถูกนำเสนอขออนุมัติ จากผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ (OPDI)



TC
K

	Procedure Manual : Emergency Operation Manual			
	Doc. No. :GL-M-SFD-002	Rev.:00	Effective Date: xx/xx/xx	Page: 16/29

5.12.5 งานของหัวหน้าหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินและหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉิน

การนำแผนการจัดการเหตุการณ์และการปฏิบัติฟื้นฟูไปปฏิบัติ เพื่อผู้สถานการณ์และงานซ่อมแซมต่างๆ ที่ตามมาจะสามารถเริ่มได้หลังจากหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินได้เสร็จสิ้นภารกิจแล้ว และผู้บัญชาการหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉิน ได้แจ้งว่าภาวะฉุกเฉินที่เกิดเหตุมีความปลอดภัยเพียงพอ สำหรับการทำงานของทีมงานซ่อมบำรุง และผู้บัญชาการหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินต้องระบุว่าอุปกรณ์ใดจะต้องไม่ถูกรบกวนในระหว่างการซ่อมบำรุงเพื่อเป็นการรักษาหลักฐาน

5.12.6 เจ้าหน้าที่วิศวกรรมและวิศวกรความปลอดภัย

เจ้าหน้าที่วิศวกรรม

ขอบเขตหน้าที่เจ้าหน้าที่วิศวกรรมคืองานผู้สถานการณ์และซ่อมแซมอุปกรณ์รวมทั้งยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์หรืออุบัติเหตุ โดยมุ่งประเด็นไปในเรื่องความปลอดภัยและงานซ่อมแซมเฉพาะที่จำเป็น เพื่อให้สามารถกลับสู่การปฏิบัติการอย่างปลอดภัย อาทิเช่น อาจจะตัดสินใจให้เลื่อนงานซ่อมแซมระบบจนเสร็จสมบูรณ์เพื่อให้กลับสู่การสภาพการเดินรถปกติออกไป (เช่น ซ่อมแซมต่อในช่วงเวลาซ่อมบำรุงหรือกลางคืน หรือช่วงชั่วโมงไม่เร่งด่วน) เพื่อที่จะให้สามารถกลับสู่การให้บริการการเดินรถเร็วขึ้นและพอเพียงต่อการให้บริการผู้โดยสารที่ได้รับผลกระทบ

วิศวกรความปลอดภัย

ต้องมั่นใจว่าการสืบสาเหตุทุกกรณีเป็นการปฏิบัติร่วมกันกับเจ้าหน้าที่ด้านความปลอดภัย เมื่อการตอบสนองเหตุการณ์ฉุกเฉินสิ้นสุดลง ผู้จัดการเหตุการณ์ต้องเตรียมการนำเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยและ/หรือเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยเข้าดำเนินการสอบสวนเหตุ พร้อมด้วย หัวหน้าหน่วยกู้คืนระบบเข้าไปถึงพื้นที่เกิดเหตุ อย่างไรก็ตาม หัวหน้าหน่วยกู้คืนระบบต้องได้รับคำแนะนำไม่ให้รบกวนสิ่งต่าง ๆ จนกระทั่งการสืบสวนและหาสาเหตุเสร็จสิ้นลง

อย่างน้อยที่สุด เจ้าหน้าที่ความปลอดภัย จะทำการบันทึก/ถ่ายภาพในกรณีดังต่อไปนี้

- สภาพของรถไฟฟ้า
- ตำแหน่งที่แน่นอนของบริเวณที่เกิดเหตุ
- ตำแหน่งของบุคคลที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต
- สภาพของการส่องสว่าง
- สภาพของเส้นทาง
- สภาพของระบบฉุกเฉินทั้งหมดของยานพาหนะที่เกี่ยวข้อง


5.12.7 แผนการให้บริการสำรองและการเดินรถในภาวะอุปกรณ์บกพร่อง

- 1) เจ้าหน้าที่จะปฏิบัติตามคำสั่งจากแผนที่ประกาศ โดยเจ้าหน้าที่ควบคุมเหตุการณ์ (ICC) รวมทั้ง
 - นำรถไฟฟ้ากลับสู่เส้นทางวิ่งและดำเนินการเดินรถโดยหลีกเลี่ยงจุดเกิดเหตุ
 - ดำเนินการตามขั้นตอนและคำสั่งชั่วคราว สำหรับโหมดการเดินรถในภาวะอุปกรณ์บกพร่องนั้นๆ (เช่น การจำกัดความเร็วและไม่หยุดจอดรับผู้โดยสารที่สถานี)
- 2) เจ้าหน้าที่บนสถานีที่ไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับเหตุการณ์จะต้องให้ความสนับสนุนการให้บริการสำรองหรือการเดินรถในภาวะอุปกรณ์บกพร่อง โดยจัดสรรเจ้าหน้าที่ตามที่ถูกร้องขอเพื่อช่วยเหลือผู้โดยสารให้



tc

tc

	Procedure Manual : Emergency Operation Manual			
	Doc. No. :GL-M-SFD-002	Rev.:00	Effective Date: xx/xx/xx	Page: 17/29

เดินทางถึงจุดหมายโดยต้องแน่ใจว่าเจ้าหน้าที่ได้รับทราบถึงสถานการณ์และสามารถให้การสนับสนุนการให้บริการสำรองและให้คำแนะนำแก่ลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3) เมื่อได้ดำเนินการให้บริการสำรองแล้วการเปลี่ยนแผนจะสามารถทำได้ก็ต่อเมื่อมีความจำเป็นอย่างยิ่งเท่านั้น เพราะการเปลี่ยนแปลงการให้บริการกะทันหันจะก่อให้เกิดความสับสนและเกิดความเสียหายต่อการบริการผู้โดยสาร ถ้าหากจำเป็นต้องมีการเปลี่ยนแผนฯ เจ้าหน้าที่และผู้โดยสารจะต้องได้รับแจ้งล่วงหน้าและมีเวลาเพียงพอในการ เตรียมตัวสำหรับการเปลี่ยนแปลงใด ๆ

5.12.8 ขั้นตอนในการปรับสภาพการเดินรถปกติ

แผนการจัดการเหตุการณ์และการปฏิบัติฟื้นฟูต้องประกอบด้วยงานและขั้นตอนต่าง ๆ เพื่อให้การปรับสู่การรถเดินปกติเป็นไปอย่างราบรื่น ซึ่งก็คือ

การแจ้งให้เจ้าหน้าที่ทุกคนรับทราบถึงเวลาที่จะเริ่มการเปลี่ยนแปลงและให้แน่ใจว่าเจ้าหน้าที่มีเวลาเพียงพอในการเตรียมตัวเพื่อให้การสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงการให้บริการนี้

ระบุวอร์ลไฟฟ้ายวอนใดเป็นคันสุดท้ายสำหรับการบริการ ไม่เต็มรูปแบบรวมถึงจุดสิ้นสุด ของเส้นทางการให้บริการสำรองและจุดที่จะเริ่มวิ่งในเส้นทางปกติ ซึ่งจะต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า

จัดขบวนรถไฟฟ้ายวอนวิ่งทดสอบระบบ/พื้นที่ที่เกิดเหตุ หลังจากการซ่อมบำรุงแล้วเสร็จ

ปฏิบัติตามขั้นตอนต่าง ๆ ที่ใช้ในการยืนยันว่าสถานที่ที่เกิดเหตุมีความปลอดภัย สำหรับการกลับคืนสู่สภาวะการเดินรถปกติอย่างระมัดระวัง

5.12.9 การยืนยันว่าสถานที่เกิดเหตุมีความปลอดภัยสำหรับการกลับเข้าสู่สภาวะการเดินรถปกติ

ขั้นตอนต่อไปนี้เป็นขั้นตอนต่าง ๆ ที่ต้องปฏิบัติเพื่อกลับสู่การให้บริการอย่างความปลอดภัยหลังจากสถานที่เกิดเหตุการณ์ได้รับการแก้ไขแล้ว ณ จุดนี้ หน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินและหน่วยกู้คืนระบบได้เสร็จสิ้นภารกิจแล้ว และ ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) เตรียมพร้อมที่จะแจ้งศูนย์ควบคุมกลาง เพื่อให้สามารถกลับเข้าสู่การให้บริการปกติ


5.12.10 การเสร็จสิ้นภารกิจของหัวหน้าหน่วยสนับสนุนในกรณีฉุกเฉิน

หลังจากหัวหน้าหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินเสร็จสิ้นภารกิจ ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) จะต้องปฏิบัติตามขั้นตอนดังต่อไปนี้

- 1) ได้รับการยืนยันจากหัวหน้าหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินว่าได้ควบคุมสถานการณ์ไว้แล้ว และพื้นที่มีความปลอดภัยเพียงพอสำหรับการสืบสวนหรืองานซ่อมบำรุงโดยบริษัทฯ
- 2) ได้รับประกาศแจ้งจากหัวหน้าหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินและหัวหน้าของแต่ละหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินว่ากำลังคน และอุปกรณ์ได้ออกจากพื้นที่เกิดเหตุหมดแล้ว
- 3) แนะนำเจ้าหน้าที่ควบคุมเหตุการณ์ (ICC) ว่าหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินได้เสร็จสิ้นภารกิจและงานซ่อมบำรุงฉุกเฉินได้เริ่มแล้ว



LC

	Procedure Manual : Emergency Operation Manual			
	Doc. No. :GL-M-SFD-002	Rev.:00	Effective Date: xx/xx/xx	Page: 18/29

5.13 การประสานงานกับหน่วยงานภายนอก

- 1) เจ้าหน้าที่ศูนย์ควบคุมกลางที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นเจ้าหน้าที่ควบคุมเหตุการณ์ (ICC) จะพิจารณาแยกประเภทของเหตุการณ์จากข้อมูลในรายงาน แจ้งเหตุการณ์และจะกำหนดว่าหน่วยงานใดเป็นผู้ดำเนินการทางด้านนั้น จากผู้ควบคุมเส้นทางการเดินรถจะเรียกกรมหน่วยงานต่าง ๆ ที่จำเป็นต้องกระบวนกรควบคุมและแก้ไขเหตุการณ์ และแจ้งให้ไปยังสถานที่เกิดเหตุ
- 2) ในขณะเดียวกันผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) จะจัดการให้หน่วยงานต่าง ๆ ทั้งหมดมาพบกันนำไปยังจุดตั้งการ (Command post)
- 3) จุดนัดพบที่กำหนดไว้ในเบื้องต้นคือห้องควบคุมสถานีของทุกสถานี กองบัญชาการเหตุการณ์จะกำหนดไว้ที่ห้องควบคุมสถานีเสมอ แต่ถ้าหากไม่สามารถเข้าห้องควบคุมสถานีได้เนื่องจากสภาพของพื้นที่ไม่เอื้ออำนวย ให้ย้ายกองบัญชาการเหตุการณ์ไปที่ทางเข้า-ออกสถานีหมายเลข 1
- 4) การปฏิบัติงานทุกอย่าง ณ ที่เกิดเหตุต้องอยู่ภายใต้การประสานงาน และความเห็นชอบร่วมกันระหว่างผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) และหัวหน้าหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินและจะต้องสื่อสารและแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ กับศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการและเจ้าหน้าที่ประสานงานของหน่วยงานภายนอกต่าง ๆ ตลอดเวลา
- 5) ก่อนที่จะอนุญาตให้หน่วยกู้คืนระบบเข้าสู่สถานที่เกิดเหตุ หัวหน้าหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินและผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) ต้องยืนยันว่าการกู้คืนเบื้องต้นและการตอบโต้สถานการณ์ได้เสร็จสิ้นแล้ว รวมทั้งรับรองความปลอดภัยของพื้นที่และต้องรักษาหลักฐานไว้ในสภาพเดิมให้มากที่สุด โดยปฏิบัติตามกฎระเบียบปฏิบัติการกันพื้นที่

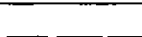
6. แผนการจัดการเหตุการณ์ฉุกเฉิน (Emergency Operation Plan)

6.1 เหตุการณ์อัคคีภัยในสถานี

- 1) เมื่อได้รับแจ้งว่าเกิดเหตุไฟไหม้สถานี สถานีจะต้องมีการตรวจสอบอย่างเร่งด่วน
- 2) เจ้าหน้าที่ต้องรับรายงานให้ศูนย์ควบคุมทราบ
- 3) ถ้าหากเกิดเหตุไฟไหม้ขึ้นจริง เจ้าหน้าที่สถานีต้องพยายามทำการดับไฟเบื้องต้นตามความรู้ที่ได้ฝึกอบรม แต่ต้องไม่นำตนเองเข้าไปเสี่ยงกับอันตราย
- 4) ถ้าหากไม่สามารถดับเพลิงได้ จำเป็นต้องมีการอพยพ และปิดสถานี
- 5) หัวหน้าสถานี(SS) ได้ตรวจสอบกับผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) แล้วว่ารถไฟสามารถวิ่งผ่านสถานีนั้นได้อย่างปลอดภัยหรือไม่
- 6) เพื่อความปลอดภัยและการไม่กีดขวางหน่วยงานสนับสนุนเหตุฉุกเฉินแล้วผู้จัดการเหตุการณ์จะต้องไม่อนุญาตให้บุคคลต่าง ๆ นอกเหนือจากหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินที่เกี่ยวข้องเข้าสู่พื้นที่เกิดเหตุ จนกว่าหัวหน้าหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินจะแจ้งว่าหน่วยงานสนับสนุนเหตุฉุกเฉินสามารถดับเพลิงได้แล้วและพื้นที่มีความปลอดภัยเพียงพอ



Te
jk

	Procedure Manual : Emergency Operation Manual			
	Doc. No. :GL-M-SFD-002	Rev.:00	Effective Date: xx/xx/xx	Page: 19/29

- 7) เจ้าหน้าที่ศูนย์ควบคุมการเดินรถจะต้องป้องกันไม่ให้รถไฟฟ้าขบวนอื่นๆ เข้าไปยังสถานีที่มีเพลิงไหม้ และจะต้องประกาศแจ้งรถไฟฟ้าทุกคันให้ทราบเพื่อป้องกันรถไฟฟ้าขบวนอื่นเข้าสู่สถานีเกิดเหตุ
- 8) ขบวนรถไฟฟ้าทุกสถานีจะต้องประกาศให้ผู้โดยสารในระบบได้รับทราบว่าสถานีเกิดเหตุไม่สามารถให้บริการได้ โดยผู้โดยสารสามารถออกจากระบบที่สถานีใกล้เคียงได้

ข้อควรจำ

ควันที่เกิดจากไฟไหม้ เป็นอันตรายอย่างยิ่ง

6.2 เหตุการณ์อัคคีภัยในขบวนรถไฟฟ้าจอดที่สถานี


- 1) ขบวนรถไฟฟ้าจอดที่สถานีแล้วถูกเพลิงไหม้ การอพยพผู้โดยสารออกจากขบวนรถไฟฟ้าเข้าสู่สถานี การจัดการที่สถานีจะต้องทำการอพยพผู้โดยสารที่กำลังอยู่ที่ชานชาลาและสถานีด้วย เจ้าหน้าที่สถานีต้องให้ความช่วยเหลือผู้โดยสารที่กำลังอพยพออกจากรถไฟฟ้าขบวนดังกล่าวด้วย
- 2) เจ้าหน้าที่ประจำรถไฟฟ้าต้องคำนึงถึงความปลอดภัยสำหรับการอพยพผู้โดยสารออกจากขบวนรถไฟฟ้า เพื่อป้องกันการกระแทกของผู้โดยสารซึ่งอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุ หรือสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินจากการอพยพได้ เจ้าหน้าที่ประจำรถไฟฟ้าจะต้องสามารถควบคุมสติและไม่แสดงอาการตื่นตกใจให้ผู้โดยสารเห็น
- 3) สำหรับรถไฟฟ้าขบวนที่เกิดเหตุ ภายหลังจากอพยพผู้โดยสารออกจากรถไฟฟ้าสารหมดแล้วจะต้องเปิดประตูรถทิ้งไว้ เนื่องจากอาจมีผู้โดยสารติดค้างอยู่ในรถไฟฟ้า
- 4) เจ้าหน้าที่ประจำรถไฟฟ้าและเจ้าหน้าที่สถานีจะต้องพยายามที่จะดับไฟในเบื้องต้นด้วยอุปกรณ์ที่มีอยู่ในขบวนรถไฟฟ้าหรือชานชาลา เจ้าหน้าที่จะต้องไม่ทำอะไรๆ ที่อาจจะเป็นอันตรายต่อสุขภาพและชีวิต
- 5) สถานีเกิดเหตุจำเป็นต้องปิดสถานีซึ่งศูนย์ควบคุมกลางต้องแน่ใจว่ามีการประกาศให้เจ้าหน้าที่ประจำรถไฟฟ้าทุกขบวน/ทุกสถานีได้รับทราบเพื่อทำการประกาศแจ้งให้ผู้โดยสารได้รับทราบ
- 6) ศูนย์ควบคุมกลางต้องแน่ใจว่าได้ประกาศแจ้งรถไฟฟ้าทุกขบวนไม่จอดที่สถานีเกิดเหตุ
- 7) สถานีข้างเคียงจำเป็นต้องมีการตั้งค้ำระบบจัดเก็บค่าโดยสารใหม่เพื่อรองรับเหตุการณ์ดังกล่าว เนื่องจากผู้โดยสารไม่สามารถออกจากระบบที่สถานีเกิดเหตุได้
- 8) เจ้าหน้าที่หน่วยควบคุมการเดินรถจะต้องป้องกันไม่ให้รถไฟฟ้าขบวนอื่นๆ เข้าไปยังสถานีที่มีรถเกิดเพลิงไหม้ และจะต้องประกาศแจ้งขบวนรถไฟฟ้าทุกคันให้ทราบเพื่อป้องกันรถไฟฟ้าขบวนอื่นเข้าไปในเส้นทาง ที่มีรถไฟฟ้าขบวนดังกล่าวจอดขวางเส้นทางให้บริการสำรอง

6.3 เหตุการณ์อัคคีภัยในขบวนรถไฟฟ้าในเส้นทางเดินรถ

- 1) ถ้าเกิดเพลิงไหม้บนขบวนรถไฟฟ้าขณะอยู่ในเส้นทาง เจ้าหน้าที่ประจำรถไฟฟ้าต้องพยายามนำรถออกนอกเส้นทางช่องทางเดินรถให้ได้เพื่อไม่ให้กีดขวางเส้นทางเดินรถขบวนอื่นๆ แต่ทั้งนี้ต้องคำนึงถึงสิ่งปลูกสร้างหรืออาคารข้างเคียงที่อาจได้รับผลกระทบและต้องแน่ใจว่าเจ้าหน้าที่ทุกคนได้ปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติงานการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินต่างๆ ของตน
- ห้องควบคุมการเดินรถและเจ้าหน้าที่ประจำรถไฟฟ้าพยายามทำทุกวิถีทางเพื่อนำขบวนรถไฟฟ้าออกจากพื้นที่เส้นทางเดินรถ เพื่อไม่ให้กระทบการให้บริการที่ต้องดำเนินการต่อไป



Tc
t

	Procedure Manual : Emergency Operation Manual			
	Doc. No. : GL-M-SFD-002	Rev.:00	Effective Date: xx/xx/xx	Page: 20/29

- 3) เจ้าหน้าที่ประจำรถไฟฟ้าต้องคำนึงถึงความปลอดภัยสำหรับการอพยพผู้โดยสารออกจากขบวนรถไฟฟ้าเพื่อป้องกันการตกของตู้โดยสารซึ่งอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุ หรือสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินจากการอพยพได้ เจ้าหน้าที่ประจำรถไฟฟ้าจะต้องสามารถควบคุมสติและไม่แสดงอาการตื่นตกใจให้ผู้โดยสารเห็น
- 4) สำหรับขบวนรถไฟฟ้าเกิดเหตุ ภายหลังจากอพยพผู้โดยสารออกจากรถไฟฟ้าหมดแล้วจะต้องทำการเปิดประตูทิ้งไว้ เนื่องจากอาจมีผู้โดยสารติดค้างอยู่ในขบวนรถไฟฟ้า
- 5) เจ้าหน้าที่ประจำรถไฟฟ้าต้องพยายามดับไฟบนขบวนรถไฟฟ้า ด้วยถังดับเพลิงเบื้องต้น แต่ทั้งนี้เจ้าหน้าที่ประจำรถไฟฟ้าต้องไม่เอาตนเองเข้าไปเสี่ยงกับอันตราย
- 6) สถานีใกล้เคียงต้องส่งเจ้าหน้าที่ไปช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ประจำรถไฟฟ้าที่จุดเกิดเหตุ

6.4 เหตุการณ์ไฟไหม้ในศูนย์ซ่อมบำรุง

- 1) ได้จัดเตรียมเส้นทางเข้าสำหรับพาหนะฉุกเฉิน และมีผู้นำทางสำหรับหน่วยดับเพลิงรออยู่ที่หน้าทางเข้าด้านหน้าแล้ว
- 2) เจ้าหน้าที่ได้รับการแจ้งว่าเหตุการณ์นี้มิใช่การซ้อม และให้แน่ใจว่าเจ้าหน้าที่ปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติการหนีไฟที่ถูกต้อง
- 3) ต้องมีการเคลื่อนย้ายขบวนรถไฟฟ้าที่จอดไว้ในพื้นที่ที่ปลอดภัย ถ้าหากไม่มีความปลอดภัยเพียงพอ

6.5 เหตุการณ์อัคคีภัยในห้องควบคุมการเดินรถ (CCR) Central Control Room

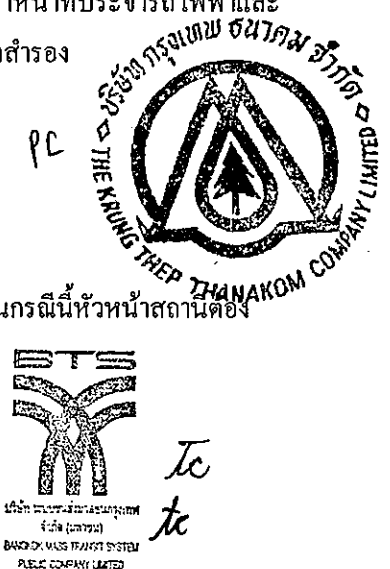
เหตุอัคคีภัยในห้องควบคุมการเดินรถเกิดอัคคีภัย ผู้ควบคุมเส้นทางเดินรถต้องแน่ใจว่าหัวหน้าสถานีและเจ้าหน้าที่ประจำรถไฟฟ้าที่กำลังปฏิบัติหน้าที่ได้รับทราบแล้ว หัวหน้างานควบคุมเดินรถมีหน้าที่ตัดสินใจในการอพยพออกจากห้องควบคุมการเดินรถภายหลังจากได้ทำการตรวจสอบความรุนแรงของเพลิงไหม้และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นและสำหรับการให้บริการผู้โดยสารในเส้นทางเดินรถจะยังดำเนินการต่อไปในสถานการณ์เดินรถสำรอง ซึ่งการควบคุมการเดินรถนั้นผู้ควบคุมเส้นทางเดินรถอาจจำเป็นต้องย้ายฐานปฏิบัติการควบคุมรถไฟฟ้าไปที่ศูนย์ซ่อมบำรุงหรือห้องควบคุมสถานีที่ใกล้เคียงในช่วงเวลาเกิดเหตุ และต้องมั่นใจว่า


- 1) พบจุดที่เกิดเพลิงไหม้หรือไม่ และสามารถดับไฟนั้นได้ด้วยถังดับเพลิงหรือไม่?
- 2) มีเวลาเหลือพอที่จะติดต่อสถานีดับเพลิง ก่อนหน้าที่จะดำเนินการอพยพหรือไม่?
- 3) ผู้ควบคุมเส้นทางเดินรถได้แจ้งข้อมูลแก่เจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการทุกคนทั้งเจ้าหน้าที่ประจำรถไฟฟ้าและหัวหน้าสถานีทราบถึงผลกระทบว่าการเดินรถยังคงให้บริการในสถานการณ์เดินรถสำรอง

6.6 เหตุการณ์อัคคีภัยพื้นที่ใกล้เคียงสถานี

ถ้าตัวอาคารหรือโครงสร้างอยู่ใกล้สถานที่เกิดเพลิงไหม้อาจมีควันลอยเข้ามาในสถานี ในกรณีนี้หัวหน้าสถานีต้องมั่นใจว่า

- 1) หัวหน้าสถานีไปประเมินสถานการณ์ใกล้จุดเกิดเหตุ



	Procedure Manual : Emergency Operation Manual			
	Doc. No. :GL-M-SFD-002	Rev.:00	Effective Date: xx/xx/xx	Page: 21/29

- 2) สถานีดำเนินการอพยพ และปิดสถานีถ้าหากไม่มีความปลอดภัยเพียงพอ
- 3) สถานีเกิดเหตุจำเป็นต้องปิดสถานีซึ่งศูนย์ควบคุมกลางต้องแน่ใจว่ามีการประกาศให้เจ้าหน้าที่ประจำรถไฟฟ้าทุกขบวน/ทุกสถานีได้รับทราบเพื่อทำการประกาศแจ้งให้ผู้โดยสารได้รับทราบ
- 4) ศูนย์ควบคุมกลางต้องแน่ใจว่าได้ประกาศแจ้งขบวนรถไฟฟ้าไม่จอดที่สถานีเกิดเหตุ
- 5) สถานีข้างเคียงจำเป็นต้องมีการตั้งค่าระบบจัดเก็บค่าโดยสารใหม่เพื่อรองรับเหตุการณ์ดังกล่าว เนื่องจากผู้โดยสารไม่สามารถออกกระบวนที่สถานีเกิดเหตุได้
- 6) เจ้าหน้าที่สถานีต้องคำนึงถึงโอกาสความเป็นไปได้ของทิศทางลมที่อาจปรับเปลี่ยนกะทันหันจนอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินได้
- 7) เจ้าหน้าที่ควบคุมเหตุการณ์ (IC) ได้ตรวจสอบกับผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) แล้วว่ารถไฟฟ้าสามารถวิ่งผ่านสถานีนั้นได้อย่างปลอดภัยหรือไม่
- 8) สถานที่ตั้งของกองบัญชาการเหตุการณ์อยู่ที่ใด และถ้าไม่อยู่ที่ห้องควบคุมสถานี เจ้าหน้าที่ทุกคนได้รับการแจ้งแล้วว่ากองบัญชาการเหตุการณ์ได้ย้ายไปที่ทางเข้า - ออกสถานีหมายเลข 1
- 9) สัญญาณเตือนภัยและ/หรือระบบประกาศข้อมูลและข่าวสารการอพยพอัตโนมัติทำงาน จนกระทั่งหัวหน้าหน่วยสนับสนุนต้องการยกเลิกการทำงานของอุปกรณ์
- 10) รถไฟฟ้าทุกขบวน/ทุกสถานีจะต้องประกาศให้ผู้โดยสารในระบบได้รับทราบว่าสถานีเกิดเหตุไม่สามารถให้บริการได้ โดยผู้โดยสารสามารถออกจากระบบที่สถานีใกล้เคียงได้

6.7 เหตุการณ์วัตถุต้องสงสัย

เมื่อศูนย์ควบคุมการเดินรถได้รับรายงานจากหัวหน้าสถานี/เจ้าหน้าที่ประจำรถไฟฟ้า/เจ้าหน้าที่ศูนย์ซ่อมบำรุงว่าได้รับการแจ้งว่ามีวัตถุที่ไม่ระบุชนิด (วัตถุลึกลับ) และเข้าข่ายวัตถุต้องสงสัย จะต้องมีการร้องขอความช่วยเหลือจากหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉิน (ตำรวจท้องที่)/หน่วยสรรพาวุธ เพื่อทำการพิสูจน์วัตถุดังกล่าวเป็นวัตถุต้องสงสัยหรือไม่ ซึ่งถ้าหากหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินแจ้งว่าเป็นวัตถุต้องสงสัยจะต้องมีการอพยพจากสถานี/รถไฟฟ้า/ศูนย์ซ่อมบำรุงในทันที และถ้าหากเกิดเหตุในเส้นทางให้บริการแล้วรถไฟฟ้าจะต้องไม่เข้าไปยังสถานีดังกล่าว โดยต้องมั่นใจว่า


- 1) ถ้าพบวัตถุลึกลับ ห้ามเจ้าหน้าที่แตะต้อง โดยเด็ดขาด
- 2) ให้รายงานห้องควบคุมการเดินรถทางโทรศัพท์ (ห้ามใช้วิทยุหรือเครื่องมือสื่อสารไร้สายต่าง ๆ เด็ดขาด)
- 3) เมื่อหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินพิสูจน์ว่าวัตถุต้องสงสัยดังกล่าวเป็นวัตถุระเบิดให้ปฏิบัติตาม หัวหน้าหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉิน
- 4) ปิดสถานีเกิดเหตุ/ปิดศูนย์ซ่อมบำรุง/นำรถไฟฟ้าคันเกิดเหตุจอดในพื้นที่โล่งแจ้งแล้วเปิดประตูทั้งไว้
- 5) จัดตั้งเขตปลอดภัยร่วมหัวหน้าหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินโดยกำหนดเป็นเขตรหัสสีแดง เขตสีเหลืองหรือเขตสีเขียว

สี/ขอบเขต

พื้นที่ต้องห้าม

ผู้ได้รับอนุญาตให้เข้า



	Procedure Manual : Emergency Operation Manual			
	Doc. No. :GL-M-SFD-002	Rev.:00	Effective Date: xx/xx/xx	Page: 22/29

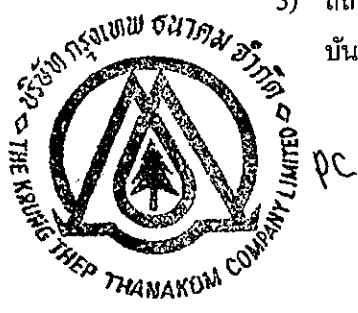
แดง	รัศมี 100 เมตร หรือตามการสั่งการ ของ External Emergency Commander	เฉพาะหน่วยเก็บกู้วัตถุระเบิด
เหลือง	รัศมี 50 เมตร หรือตามการสั่งการของ External Emergency Commander	เฉพาะหน่วยงานโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนาด รองสายสีทอง และหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินอื่นๆ
เขียว	นอกเขตสีเหลือง	ทั้งหมด

ศูนย์ควบคุมการเดินรถจะต้องมั่นใจว่า


- 1) แจ้งแก่เจ้าหน้าที่ประจำรถไฟฟ้าทุกคน (Group Call) ถึงสถานการณ์
- 2) ติดต่อขอความช่วยเหลือจากตำรวจท้องที่/หน่วยสรรพาวุธเพื่อตรวจสอบวัตถุที่เข้าข่ายเป็นวัตถุต้องสงสัย
- 3) สถานีเกิดเหตุจำเป็นต้องปิดสถานีซึ่งศูนย์ควบคุมกลางต้องแน่ใจว่ามีการประกาศให้เจ้าหน้าที่ประจำรถไฟฟ้า
ทุกคัน/ทุกสถานีได้รับทราบเพื่อทำการประกาศแจ้งให้ผู้โดยสารได้รับทราบเมื่อหน่วยสนับสนุนแจ้งว่าเป็นวัตถุ
ต้องสงสัย
- 4) ศูนย์ควบคุมกลางต้องแน่ใจว่าได้ประกาศแจ้งรถไฟฟ้าทุกคัน ไม่จอดที่สถานีเกิดเหตุ
- 5) สถานีข้างเคียงจำเป็นต้องมีการตั้งระบบจัดเก็บค่าโดยสารใหม่เพื่อรองรับเหตุการณ์ดังกล่าว เนื่องจาก
ผู้โดยสารไม่สามารถออกระบบที่สถานีเกิดเหตุได้
- 6) แจ้งพื้นที่เกิดเหตุห้ามใช้อุปกรณ์ไฟฟ้าในพื้นที่ (เช่น วิทยุ) หรือให้ปิดอุปกรณ์ที่อาจจะทำให้เกิดประกายเพลิง
ขึ้นได้
- 7) แจ้งแก่หัวหน้าสถานีและเจ้าหน้าที่ประจำรถไฟฟ้าให้ประกาศให้ผู้โดยสารทราบ
- 8) จัดเดินรถสำรองโดยไม่จอดสถานีเกิดเหตุกรณีเกิดเหตุที่สถานี
- 9) การให้บริการแบบปกติจะสามารถให้บริการได้เมื่อได้รับคำแนะนำจากผู้จัดการเหตุการณ์เมื่อพื้นที่นั้นมีความ
ปลอดภัยตามการรับรองโดยหน่วยบริการฉุกเฉิน

6.8 เหตุการณ์คนถูกรถไฟฟ้าชน

- 1) ทำการปฐมพยาบาลผู้บาดเจ็บเบื้องต้นอย่างถูกหลักตามหลักสูตรที่เจ้าหน้าที่ได้รับการฝึกอบรม
- 2) ถ้าหากเหตุเกิดในเส้นทางแล้วต้องทำการอพยพผู้โดยสารออกจากรถไฟฟ้า
- 3) ศูนย์ควบคุมกลางต้องแน่ใจว่าได้มีการแจ้งเตือนเจ้าหน้าที่ประจำรถไฟฟ้าทุกคนทราบเพื่อป้องกันไม่ให้ผู้คน
เข้าสู่ช่องการเดินรถดังกล่าวที่จอดรอการสอบสวน ทั้งนี้เพื่อป้องกันการติดขัดของช่องการเดินรถ
- 4) พื้นที่และผู้ประสบเหตุกำลังได้รับความช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่สถานี
- 5) สถานีที่เกิดเหตุควรได้รับการรบกวนน้อยที่สุด เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตำรวจตรวจสอบหาหลักฐานได้ และให้เครื่อง
บันทึกภาพเหตุการณ์พร้อมสำหรับการตรวจสอบย้อนหลัง โดยเร็วที่สุด เพื่อยืนยันว่าเป็นการฆาตกรรมหรือไม่



tc
tc


	Procedure Manual : Emergency Operation Manual			
	Doc. No. :GL-M-SFD-002	Rev.:00	Effective Date: xx/xx/xx	Page: 23/29

- 6) อุปกรณ์หรือพาหนะทุกอย่างที่เกี่ยวข้องต้องถูกกักกันไว้จนกว่าสถานะของการควบคุม หรือของสัญญาณต่าง ๆ จะถูกบันทึกและจนกว่าการทดสอบทางด้านการปฏิบัติการจะเสร็จสิ้น
- 7) เจ้าหน้าที่ควบคุมรถไฟฟ้ายวอนเกิดเหตุต้องเดินทางกลับศูนย์ซ่อมบำรุงเพื่อรอการสอบสวนและมีการจัดเจ้าหน้าที่ประจำรถไฟฟ้ายวอนใหม่ไปรอนำกลับสู่ศูนย์ซ่อมบำรุงภายหลังการสอบสวนจากเจ้าหน้าที่ตำรวจแล้ว
- 8) ผู้จัดการเหตุการณ์เท่านั้นที่สามารถอนุญาตให้เคลื่อนย้ายรถไฟฟ้าออกจากที่เกิดเหตุ โดยได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ
- 9) จัดบันทึกรายละเอียดผู้บาดเจ็บและ โรงพยาบาลที่ผู้บาดเจ็บถูกนำส่งไป
- 10) ต้องการเจ้าหน้าที่วิศวกรรมพร้อมด้วยอุปกรณ์พิเศษต่าง ๆ เพื่อช่วยเหลือผู้รับเคราะห์หรือไม่ การเคลื่อนย้ายรถจำเป็นต้องใช้อุปกรณ์และความชำนาญพิเศษหรือไม่ และต้องกระทำโดยหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉิน (External Emergency Service) หรือไม่

6.9 เหตุการณ์รถไฟฟ้ายวอนกัน

- 1) ทำการปฐมพยาบาลผู้บาดเจ็บเบื้องต้นอย่างถูกหลักตามหลักสูตรที่เจ้าหน้าที่ได้รับการฝึกอบรม
- 2) ถ้าหากเกิดเหตุที่ชานชาลาแล้วสถานีเกิดเหตุจะต้องปิดสถานีซึ่งศูนย์ควบคุมกลางต้องแน่ใจว่ามีการประกาศให้เจ้าหน้าที่ประจำรถไฟฟ้ายวอน/ทุกสถานีได้รับทราบเพื่อทำการประกาศแจ้งให้ผู้โดยสารได้รับทราบ
- 3) สถานีข้างเคียงจำเป็นต้องมีการตั้งค้ำระบับจัดเก็บค่าโดยสารใหม่เพื่อรองรับเหตุการณ์ดังกล่าว เนื่องจากผู้โดยสารไม่สามารถออกกระบวนที่สถานีเกิดเหตุได้
- 4) ทำการอพยพผู้โดยสารออกจากขบวนรถไฟฟ้ายวอนดังกล่าว
- 5) กันพื้นที่และผู้ประสบเหตุต้องได้รับความช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่สถานี
- 6) สถานที่เกิดเหตุควรได้รับการรบกวนน้อยที่สุด เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตำรวจตรวจสอบหาหลักฐานได้ และให้เครื่องบันทึกภาพเหตุการณ์พร้อมสำหรับการตรวจสอบย้อนหลังโดยเร็วที่สุด เพื่อยืนยันว่าเป็นการฆ่าตัวตายหรือไม่
- 7) อุปกรณ์หรือพาหนะทุกอย่างที่เกี่ยวข้องต้องถูกจัดเก็บไว้จนกว่าสถานะของการควบคุม หรือของสัญญาณต่างๆ จะถูกบันทึกและจนกว่าการทดสอบทางด้านการปฏิบัติการจะเสร็จสิ้น
- 8) เจ้าหน้าที่ประจำรถไฟฟ้ายวอนเกิดเหตุต้องเดินทางกลับศูนย์ซ่อมบำรุงด้วยเพื่อรอการสอบสวนและมีการจัดเจ้าหน้าที่ประจำรถไฟฟ้ายวอนใหม่ไปรอควบคุมรถไฟฟ้ายวอนเกิดเหตุกลับสู่ศูนย์ซ่อมบำรุงภายหลังการสอบสวนจากเจ้าหน้าที่ตำรวจแล้ว
- 9) ผู้จัดการเหตุการณ์เท่านั้นที่สามารถอนุญาตให้เคลื่อนย้ายรถคันดังกล่าวออกจากที่เกิดเหตุ โดยได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ
- 10) จัดบันทึกรายละเอียดผู้บาดเจ็บและ โรงพยาบาลที่ผู้บาดเจ็บถูกนำส่งไป
- 11) ต้องการเจ้าหน้าที่วิศวกรรมพร้อมด้วยอุปกรณ์พิเศษต่าง ๆ เพื่อช่วยเหลือผู้รับเคราะห์หรือไม่ การเคลื่อนย้ายรถจำเป็นต้องใช้อุปกรณ์และความชำนาญพิเศษหรือไม่ และต้องกระทำโดยหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉิน (External Emergency Service) หรือไม่



	Procedure Manual : Emergency Operation Manual			
	Doc. No. :GL-M-SFD-002	Rev.:00	Effective Date: xx/xx/xx	Page: 24/29

6.10 เหตุการณ์ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บจากการตกบันไดเลื่อน

ถ้ามีการบาดเจ็บของผู้โดยสารอันเกิดจากบันไดเลื่อน หัวหน้าสถานีต้องขอให้ศูนย์ควบคุมกลางเรียกรถพยาบาลตามที่เป็นและ


- 1) กันไม่ให้ผู้โดยสารใช้บันไดเลื่อน
- 2) ทำการปฐมพยาบาลผู้บาดเจ็บเบื้องต้นตามหลักสูตรที่ได้รับการฝึกอบรม
- 3) รวบรวมข้อมูลจากผู้บาดเจ็บ เช่น
 - ผู้บาดเจ็บเดินหรือขึ้นบันไดเลื่อนในขณะที่เกิดเหตุหรือไม่
 - ผู้บาดเจ็บก้าวขึ้นหรือลงบันไดเลื่อนในขณะที่เกิดเหตุหรือไม่
 - ผู้บาดเจ็บจับราวบันไดเลื่อนในขณะที่เกิดเหตุหรือไม่
 - จุดที่เกิดเหตุ (เช่น ไกลจากจุดลงบันไดเลื่อนเท่าใด)
 - มีการใช้ปุ่มหยุดฉุกเฉินโดยผู้บาดเจ็บหรือผู้อื่นหรือไม่
 - ผู้บาดเจ็บถือสิ่งใดอยู่หรือไม่
 - ผู้บาดเจ็บสวมใส่รองเท้าแบบใด
 - มีการใช้ปุ่มฉุกเฉินก่อนหรือหลังเวลาเกิดเหตุหรือไม่
 - มีผู้ปกครองอยู่ด้วยหรือไม่ในกรณีผู้บาดเจ็บเป็นเด็ก
 - ผู้บาดเจ็บมีสติหรือไม่ในขณะที่เกิดเหตุ (เช่น เมาสราหรือไม่)
 - พยายามหาพยานในที่เกิดเหตุ
 - พยายามหาหลักฐานในที่เกิดเหตุ (เช่น มีการกดปุ่มฉุกเฉินหรือบันไดเลื่อนเสียหายหรือไม่) และ
 - ภายหลังจากที่ดูแลผู้โดยสารเรียบร้อยแล้ว หัวหน้าสถานีต้อง
 - ขอให้เจ้าหน้าที่ซ่อมบำรุง/วิศวกรสั่งการให้ผู้รับเหมาทำการตรวจสอบบันไดเลื่อน
 - สำหรับเหตุการณ์ผู้โดยสารตกบันไดเลื่อนจนได้รับบาดเจ็บ บริษัทฯ อาจถูกผู้โดยสารเรียกร้องค่าเสียหาย ดังนั้นรายงานเหตุการณ์ของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องอาจมีผลต่อการดำเนินการตามกฎหมายของบริษัทฯ

คำเตือน

การหยุดบันไดเลื่อนในกรณีฉุกเฉินโดยปุ่มหยุดบันไดเลื่อนอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้โดยสารที่กำลังใช้บริการ ดังนั้น ก่อนทำการกดปุ่มหยุดฉุกเฉิน ควรตะโกนแจ้งผู้โดยสารที่กำลังใช้บริการให้จับราวบันไดเลื่อนไว้

6.11 เหตุการณ์แผ่นดินไหว/โครงสร้างเสียหาย/สิ่งกีดขวางขนาดใหญ่

การเกิดแผ่นดินไหวในบริเวณกรุงเทพฯ และพื้นที่อื่นๆ นั้นมีโอกาสเกิดขึ้น ความเสียหาย ขุนตัว จะมีผลกระทบต่อสิ่งปลูกสร้างที่มีส่วนพื้นระดับผิวดิน โครงสร้างสิ่งปลูกสร้างเสียหายและไฟไหม้นับเป็นภัยคุกคามหรืออันตรายที่รุนแรงที่สุดที่เกิดขึ้นหลังจากมีแผ่นดินไหวเกิดขึ้น หากมีเหตุการณ์แผ่นดินไหวหรือมีความเสียหายแก่โครงสร้างเกิดขึ้นให้แน่ใจว่า

	Procedure Manual : Emergency Operation Manual			
	Doc. No. :GL-M-SFD-002	Rev.:00	Effective Date: xx/xx/xx	Page: 25/29

- 1) มีการปฏิบัติตามแผนการเพื่อปิดการให้บริการในลักษณะที่ควบคุมได้
- 2) ได้อพยพผู้โดยสารสู่บริเวณที่ปลอดภัย ซึ่งมีอันตรายจากไฟไหม้หรือเศษวัสดุหล่นใส่น้อยที่สุด
- 3) เจ้าหน้าที่วิศวกรที่จำเป็นได้ถูกส่งออกมา เพื่อประเมินสถานการณ์ในเบื้องต้นและเคลื่อนย้ายสิ่งกีดขวางออก
- 4) ได้มีการเตรียมงานสำหรับการตรวจสอบ ทางวิ่ง, สถานี, และตัวอาคาร โดยวิศวกรโยธาของผู้รับเหมางานซ่อมบำรุง หรือผู้เชี่ยวชาญภายนอกด้านงานโครงสร้างอาคาร

6.12 เหตุการณ์สารพิษ/แก๊สรั่วไหล

- สารพิษที่เป็นอันตรายบางชนิดไม่ส่งกลิ่นหรือมีสีที่จะสามารถมองเห็น ซึ่งเหตุการณ์นี้ส่วนมากจะเกิดกับสถานที่ที่เป็นลักษณะโครงสร้างสถานที่แบบปิดเช่น บนรถไฟ หรือสถานที่ที่มีระบบประตูกันซานชาลา ดังนั้นเจ้าหน้าที่ต้องสังเกตอาการเจ็บป่วยหรือหมดสติอย่างรวดเร็วจากกลุ่มผู้โดยสารที่อาจได้รับจากสารพิษดังกล่าว
- บริเวณที่ได้รับผลกระทบจากสารพิษ/แก๊สรั่วไหล ต้องดำเนินการอพยพ ห้องควบคุมการเดินรถได้ร้องขอความช่วยเหลือจากหน่วยสนับสนุนฉุกเฉิน (External Emergency service)
- เจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบได้รับการเตือนให้สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันที่เหมาะสม (เช่น ใส่อุปกรณ์นิรภัยส่วนบุคคล เช่น เสื้อสะท้อนแสง และให้ดำเนินการดับไฟ เปลวเพลิง และวัสดุที่มีควัน)
- มีการดำเนินการค้นหาต้นตอของการรั่วไหล
- ได้กำจัดการรั่วไหลของสารพิษหรือแก๊สอย่างถูกต้องและห้ามล้างลงท่อระบายน้ำ ซึ่งสามารถทำให้สารนั้นกระจายไปนอกบริเวณได้
- อุปกรณ์ไฟฟ้าต่าง ๆ รวมทั้งวิทยุได้ถูกปิดถ้าเป็นสารไวไฟ ซึ่งอาจนำไปสู่การระเบิดได้หากเกิดประกายไฟ
- ประตูหรือหน้าต่างได้ถูกเปิดออกเพื่อเพิ่มการระบายอากาศ
- เมื่อการรั่วไหลสิ้นสุด บริเวณนั้นต้องถูกตรวจสอบและแจ้งยืนยันว่าพื้นที่มีความปลอดภัยก่อนที่จะเข้าไปใหม่ ซึ่งควรจะดำเนินการโดยหน่วยดับเพลิง ถ้ามีความเป็นไปได้ว่าอาจมีแก๊สสะสมอยู่ในระดับต่ำ ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) / หัวหน้าหน่วยสนับสนุนฉุกเฉินผู้ทำหน้าที่ในพื้นที่นั้นต้องแจ้งเพื่อให้ทำการทดสอบก่อนที่จะกลับเข้าสู่การปฏิบัติการหรือหน้าที่ตามปกติ


6.13 เหตุการณ์คันถูกไฟฟ้าดูด

เนื่องจากโครงสร้างสถานีเป็นระบบเปิด ดังนั้นเมื่อมีฝนตกและลมแรงอาจทำให้เกิดการรั่วไหลของกระแสไฟฟ้าจากอุปกรณ์ต่างๆ ที่เปียกชื้น เช่นบันไดเลื่อน เครื่องออกเหรียญโดยสารอัตโนมัติ ฯลฯ

- 1) ก่อนทำการช่วยเหลือต้องมั่นใจว่าได้ทำการตัดกระแสไฟฟ้าจาก (Main Circuit Breaker) เรียบร้อยแล้ว
- 2) ถ้าร่างของผู้บาดเจ็บยังสัมผัสอยู่กับกระแสไฟฟ้า ต้องได้รับการยืนยันว่าได้มีการตัดกระแสไฟฟ้าเรียบร้อยแล้วก่อนที่จะสัมผัสร่างกายผู้บาดเจ็บ
- 3) ห้องควบคุมการเดินรถได้ร้องขอรถพยาบาลและมีเจ้าหน้าที่พร้อมอยู่ที่ห้องควบคุมสถานี



Tc
tc

	Procedure Manual : Emergency Operation Manual			
	Doc. No. :GL-M-SFD-002	Rev.:00	Effective Date: xx/xx/xx	Page: 26/29

- 4) การพยายามให้การปฐมพยาบาลสามารถทำได้ เมื่อได้รับการยืนยันว่าร่างของผู้บาดเจ็บ ไม่ได้สัมผัสอยู่กับกระแสไฟฟ้าแล้วเท่านั้น จุดที่โดนไฟฟ้าจุดต้องถูกทำเครื่องหมายไว้
- 5) หากหน่วยบริการทางการแพทย์ฉุกเฉินตัดสินว่าผู้บาดเจ็บ ได้เสียชีวิตแล้ว ห้ามเคลื่อนย้ายร่างผู้เสียชีวิตจนกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจะมาถึง

6.14 เหตุฉุกเฉินทางการแพทย์ หรือ การสูญเสียชีวิต

- 1) ได้มีการกระทำทุกวิถีทางเพื่อนำผู้ได้รับบาดเจ็บหรือผู้เสียชีวิตออกจากขบวนรถไฟไฟฟ้า หรือไม่
- 2) ห้องควบคุมการเดินรถได้ร้องขอรถพยาบาลและมีเจ้าหน้าที่พร้อมอยู่ที่ห้องควบคุมสถานี
- 3) ผู้ได้รับบาดเจ็บหรือผู้เสียชีวิตยังอยู่ในพื้นที่ระบบหรือไม่ และเจ้าหน้าที่กำลังให้การปฐมพยาบาลแก่ผู้ประสบเหตุอยู่หรือไม่ (ข้อควรจำ : เจ้าหน้าที่ที่ไม่มีสิทธิ์ที่จะตัดสินว่าผู้ประสบเหตุนั้นเสียชีวิตแล้วหรือไม่ ต้องทำการปฐมพยาบาลต่อไปจนกว่าหรือบุคคลทางการแพทย์จะมาถึง)
- 4) เจ้าหน้าที่ต้องมีการปฏิบัติด้วยความปลอดภัยต่อผู้ป่วย

ข้อควรจำ

ห้ามยกเลิกคำร้องขอรถพยาบาลจนกว่าผู้ได้รับบาดเจ็บหรือผู้เสียชีวิต จะถูกเคลื่อนย้ายออกจากระบบขบวนรถไฟไฟฟ้าจนส่งมวลงขนาดรองสายสีทองหรือได้รับการเคลื่อนย้ายโดยรถพยาบาล

7. การรายงานอุบัติเหตุและอุบัติการณ์

- 1) เมื่อเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ขึ้นในระบบบริษัทฯ ในแต่ละครั้ง เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องจะทำการรายงานก่อนหมดหน้าที่ประจำการ สำหรับอุบัติเหตุและอุบัติการณ์เจ้าหน้าที่ต้องส่งรายงานนี้ไปยังฝ่ายความปลอดภัยและจะต้องส่งรายงานต่อผู้บังคับบัญชาของแต่ละคน เพื่อประกอบกับข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- 2) ในการสรุปหาสาเหตุของการเกิดเหตุการณ์หนึ่ง ๆ อาจต้องการการสืบสวนรายละเอียดเพิ่มเติม
- 3) การพิจารณาและการวิเคราะห์รายงานอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ ฝ่ายความปลอดภัยจะเป็นผู้อำนวยความสะดวกในการพิจารณาและการวิเคราะห์รายงานอุบัติเหตุ


7.1 การสืบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์

การสืบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์เป็นขั้นตอนสุดท้ายในกระบวนการจัดการเหตุการณ์ และเป็นสิ่งสำคัญที่สุดที่จะต้องรู้แน่ชัดถึงสาเหตุของการเกิดเหตุการณ์เพื่อการป้องกัน ไม่ให้เกิดซ้ำขึ้นอีก ปัจจัยต่อไปนี้เป็นสิ่งสำคัญในการหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างถูกต้อง

- 1) การเก็บรวบรวมหลักฐาน :
- 2) สำหรับการดำเนินการทางกฎหมายโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ
- 3) สำหรับการฟ้องร้องทางกฎหมาย โดยผู้รับเคราะห์ที่เรียกร้องค่าเสียหาย PC
- 4) สำหรับกระบวนการต่าง ๆ ในการประกันภัย



Tc
Lk

	Procedure Manual : Emergency Operation Manual			
	Doc. No. :GL-M-SFD-002	Rev.:00	Effective Date: xx/xx/xx	Page: 27/29

- 5) การบ่งชี้สถานะที่เป็นอันตราย ขั้นตอนการปฏิบัติที่ไม่เหมาะสมหรือสาเหตุอื่น ๆ ที่จำเป็นต้องได้รับการแก้ไข ปรับปรุง โดยฝ่ายบริหารของบริษัทฯ

การสืบสวนอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ ต้องกระทำโดยเจ้าหน้าที่ผู้ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมและผ่านการฝึกอบรมอย่างเป็นทางการในการดำเนินการสืบสวนสอบสวน ซึ่งได้แต่งตั้งโดยฝ่ายความปลอดภัย เจ้าหน้าที่ทุกคนจะต้องได้รับการฝึกให้มีความรู้ในการรักษาหลักฐาน ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) ต้องได้รับการฝึกอบรมการเก็บรวบรวมหลักฐานเบื้องต้นตามขั้นตอนปฏิบัติการจัดการเหตุการณ์ ผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นคณะกรรมการสอบสวน ควรได้รับการฝึกฝนอย่างเป็นทางการจากสถาบันที่เป็นที่ยอมรับหรือมีประสบการณ์ในการสืบสวนสอบสวนเหตุการณ์

7.2 หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ที่ทำหน้าที่สืบสวนสอบสวนในระหว่างการจัดการเหตุการณ์

เมื่อเกิดเหตุการณ์ขั้นรุนแรงหรือขั้นวิกฤติ ผู้จัดการเหตุการณ์จะต้องรักษาและเก็บรวบรวมหลักฐาน ณ ที่เกิดเหตุตามวิธีการขั้นตอนการปฏิบัติการสืบสวนที่ได้รับการอนุมัติแล้ว ผู้จัดการเหตุการณ์ที่มีหน้าที่ดำเนินการสืบสวน และสามารถร้องขอความช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่วิศวกรรม ซึ่งผู้จัดการเหตุการณ์รวบรวมรายงานและหลักฐานทั้งหมดส่งให้หัวหน้าแผนกความปลอดภัย

ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) จะเก็บรวบรวมรายงานเหตุการณ์ในกรณีเหตุการณ์ฉุกเฉินที่ไม่รุนแรง เมื่อได้รับการลงนามรับรองโดยผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) แล้ว สำเนาจะถูกส่งไปยัง


- หัวหน้าแผนกสถานี เมื่อเกิดเหตุในสถานี
- หัวหน้าแผนกซ่อมบำรุงเมื่อเกิดเหตุในศูนย์ซ่อมบำรุง
- หัวหน้าแผนกเดินรถ เมื่อเกิดเหตุบนรถไฟฟ้า

7.3 การเก็บรักษาหลักฐาน

- 1) ผู้จัดการเหตุการณ์ต้องบันทึกข้อมูลลำดับเหตุการณ์เพื่อใช้สำหรับการสืบสวนขั้นต่อไป ผู้จัดการเหตุการณ์ร่วมกับหัวหน้าหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉินมีหน้าที่ประสานงาน และสั่งการวิธีการมาตรการในการเก็บรักษา และการส่งมอบหลักฐานสำหรับการสอบสวนขั้นต่อไป
- 2) เจ้าหน้าที่ทุกคนที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์มีหน้าที่ต้องจดบันทึกหลักฐานหรือข้อมูลใด ๆ ก็ตามที่พบเห็นและส่งให้กับผู้บังคับบัญชาของตนในทันที ในกรณีเหตุการณ์รุนแรงให้ส่งรายงานแก่ผู้จัดการเหตุการณ์โดยเร็วที่สุด ในกรณีเหตุการณ์ไม่รุนแรงให้ส่งรายงานต่อผู้บังคับบัญชาโดยตรง (หัวหน้าสถานี หัวหน้าเจ้าหน้าที่ประจำรถไฟฟ้าเป็นต้น) ถ้าไม่สามารถติดต่อผู้บังคับบัญชาได้ ให้แจ้งต่อเจ้าหน้าที่ควบคุมที่เกี่ยวข้อง
- 3) การสั่งให้ทีมสืบเสาะจากแผนกความปลอดภัยรักษาสื่อบันทึก วีดีโอ จากระบบ โทรศัพท์วงจรปิด ณ สถานีนั้นทุกชนิด
- 4) ศูนย์ควบคุมการเดินรถต้องแน่ใจว่าได้เก็บรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ของระบบเทปบันทึกออกเมื่อใด และต้องสั่งให้เจ้าหน้าที่จัดการระบบเก็บรวบรวมข้อมูลบันทึกการเดินรถ (Play back) เทปบันทึกเสียง ส่งข้อมูลเหล่านี้ต่อไปยังหัวหน้าแผนกความปลอดภัย



TC
tc

	Procedure Manual : Emergency Operation Manual			
	Doc. No. :GL-M-SFD-002	Rev.:00	Effective Date: XX/XX/XX	Page: 28/29 Pg. Rev.00

- 5) ที่เกิดเหตุต้องถูกปล่อยไว้ในสภาพเดิม เพื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจทำการสืบสวน ตรวจสอบหลักฐานที่จำเป็นต่าง ๆ ดังนั้น เจ้าหน้าที่ปฏิบัติการควรหลีกเลี่ยงการเข้าไปรบกวนสถานที่เกิดเหตุจนกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจะมาถึง เจ้าหน้าที่จะต้องระบุผู้ที่สามารถเป็นพยานและร้องขอให้อยู่เพื่อให้คำให้การต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจให้มากที่สุด
- 6) เมื่อมีการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บสาหัสเกิดขึ้น ผู้จัดการเหตุการณ์ต้อง:
 - เตรียมการต่าง ๆ เพื่อกันเขตพื้นที่บริเวณนั้น (ด้วยความช่วยเหลือจาก ร.ป.ภ และ เจ้าหน้าที่สถานี)
 - ห้ามไม่ให้มีการรบกวน การปฏิบัติฟื้นฟู การทำความสะอาด หรือการซ่อมแซมใด ๆ จนกว่าสถานที่นั้นจะได้รับการตรวจสอบและอนุญาตให้เข้าพื้นที่โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ
 - พยายามหาข้อมูลจากประจักษ์พยานให้มากที่สุด
 - บันทึกภาพหรือและบันทึกวิดีโอ สถานะภาพสุดท้ายของอุปกรณ์ แผงควบคุมและสัญญาณต่าง ๆ
- 7) เจ้าหน้าที่ประจำรถไฟฟ้าต้องไม่เคลื่อนย้ายรถไฟฟ้าที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ เว้นแต่เป็นการทำเพื่อช่วยเหลือผู้บาดเจ็บหรือจนกว่าจะได้รับอนุญาตจากผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) หลังจากปรึกษากับหัวหน้าหน่วยสนับสนุนเหตุฉุกเฉิน ในกรณีนี้จะต้องทำเครื่องหมายแสดงตำแหน่งของรถไฟฟ้าก่อนที่จะมีการเคลื่อนย้าย ข้อมูลการวิ่งของรถไฟฟ้าต้องถูกเก็บโดยหน่วยซ่อมบำรุงฉุกเฉิน

7.4 การจบการสืบสวน ณ ที่เกิดเหตุ

เมื่อเสร็จสิ้นการเก็บรวบรวมหลักฐานในที่เกิดเหตุ สำหรับเหตุการณ์ร้ายแรงใด ๆ ผู้จัดการเหตุการณ์ต้อง :

- รายงานให้ผู้จัดการเหตุการณ์ทราบถึงสถานะของงานสืบสวน และการเก็บรวบรวมหลักฐาน
- แจ้งให้เจ้าหน้าที่ตำรวจติดต่อกับผู้จัดการแผนกความปลอดภัย เพื่อขอรายงานและข้อมูลการสืบสวนของบริษัท


8. การติดต่อหน่วยงานฉุกเฉินภายนอก (External Emergency Service Call List)

กองบังคับการตำรวจจราจรและสถานีตำรวจใกล้เคียงกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง

สถานีตำรวจ	เบอร์โทรศัพท์	สถานีสายสีทอง
กองบัญชาการตำรวจนครบาล	02-280-5060-79	-
สถานีตำรวจสมเด็จพระยา	02-437-2164	ดูแลพื้นที่
	02-438-1030	-สถานีเจริญนคร (G2)
	02-437-5710	-สถานีคลองสาน (G3)
สถานีตำรวจบางเขน	02-466-7557-9	ดูแลพื้นที่
	02-465-0523	-สถานีกรุงธนบุรี (G1)
กองกำกับการ	เบอร์โทรศัพท์	สถานีตำรวจที่รับผิดชอบ
กองบังคับการตำรวจนครบาล 8	02-447-1097-8	-สถานีตำรวจสมเด็จพระยา -สถานีตำรวจบางเขน
กองบังคับการตำรวจจราจร	02-221-3849	



Tc
16

	Procedure Manual : Emergency Operation Manual		
	Doc. No. :GL-M-SFD-002	Rev.:00	Effective Date: XX/XX/XX Page: 29/29 Pg. Rev.00

ศูนย์วิทยุ	เบอร์โทรศัพท์	กองกำกับการ
ศูนย์วิทยุ สวนลุม	02-209-0055-7	กองบังคับการตำรวจนครบาล 5
ศูนย์วิทยุ นารายณ์	02-234-5678	กองบังคับการตำรวจนครบาล 6
ศูนย์วิทยุ สุขสวัสดิ์	02-477-1616	กองบังคับการตำรวจนครบาล 8
ศูนย์วิทยุผ่านฟ้า	191	กองบังคับการตำรวจนครบาล

รายชื่อและหมายเลข โทรศัพท์สถานีดับเพลิงใกล้เคียงกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง

ลำดับ	ชื่อหน่วยงาน	เบอร์โทรศัพท์	เบอร์โทรศัพท์
1	สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	77/1 ถ.พระรามที่ 6 แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กทม.10400	02-354-6858
2	สถานีดับเพลิงปากคลองสาน	4 ถนน เจริญนคร แขวงคลองสาน เขต คลองสาน กทม. 10600	02-437-6614
3	สถานีดับเพลิงธนบุรี	แขวงบางยี่เรือ เขตธนบุรี กทม.10600	02-465-3016

รายชื่อและหมายเลข โทรศัพท์หน่วยบริการการแพทย์ฉุกเฉินที่ใกล้เคียงกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง

ลำดับ	ชื่อหน่วยงาน	เบอร์โทรศัพท์
1	ศูนย์เอร์วาน	1646
2	หน่วยกู้ชีพ รพ.เลิดสิน	02-235-0330-7
3	หน่วยกู้ชีพ รพ.ตากสิน	02-437-0123-5
6	หน่วยกู้ชีพ ปอเต็กตึ๊ง	02-226-4444-8
7	หน่วยกู้ชีพ ร่วมกตัญญู	02-249-6620

รายชื่อและหมายเลข โทรศัพท์โรงพยาบาลเอกชนใกล้เคียงกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง

ลำดับ	ชื่อหน่วยงาน	เบอร์โทรศัพท์
1	โรงพยาบาลสมิติเวช ธนบุรี	02-438-0040-5
2	โรงพยาบาลเซนต์หลุยส์	02-675-5000



to
E