

ภาคผนวก 9ข

เอกสารบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า

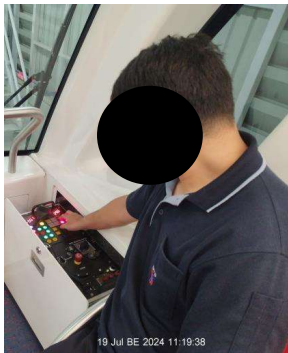
1.3 งานซ่อมบำรุง

ข้อมูลงานซ่อมบำรุงในเดือนกรกฎาคม 2567 มีรายละเอียด ดังนี้

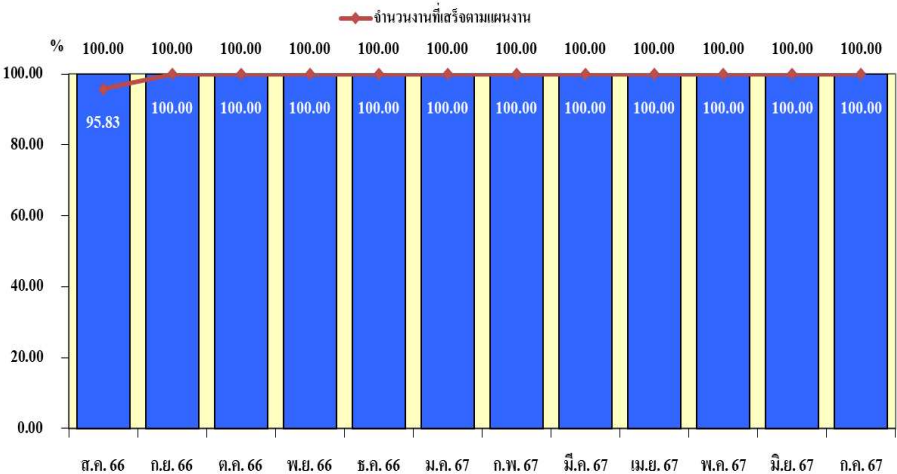
1.3.1 งานซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า

- งานซ่อมบำรุงตามวาระ

งานซ่อมบำรุงตามวาระประจำเดือนกรกฎาคม 2567 มีจำนวนงานตามแผนงาน 27 งาน ดำเนินการเสร็จตามแผน 27 งาน คิดเป็น 100% ดังรายละเอียดรูปที่ 1 - 23



รูปที่ 1 - 22 รูปงานซ่อมบำรุงตามวาระของงานซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า



รูปที่ 1 - 23 ร้อยละของงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการได้ตามแผนงานซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า

สำหรับรายละเอียดงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการในเดือนกรกฎาคม 2567 มีรายละเอียดตารางที่ 1 - 17 ตารางที่ 1 - 17 รายละเอียดของงานซ่อมบำรุงตามวาระของงานซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าเดือนกรกฎาคม 2567

ลำดับ	รายการ	จำนวนงานตามแผนงาน	จำนวนงานที่ทำเสร็จ	จำนวนงานคงเหลือ
1	Weekly Inspection	11	11	-
2	3 Weeks Inspection (Exterior Washing)	5	5	-
3	1 Month Inspection	1	1	-
4	3 Month Inspection	0	0	-
5	1Year Inspection	3	3	-
6	Tire Depth Measuring	7	7	-
	รวม	27	27	-

- งานซ่อมบำรุงนอกวาระ

งานซ่อมบำรุงนอกวาระประจำเดือนกรกฎาคม 2567 มีจำนวน 16 งาน และไม่มีงานที่ทำให้เกิดความล่าช้าต่อการเดินรถเกิน 5 นาทีขึ้นไป

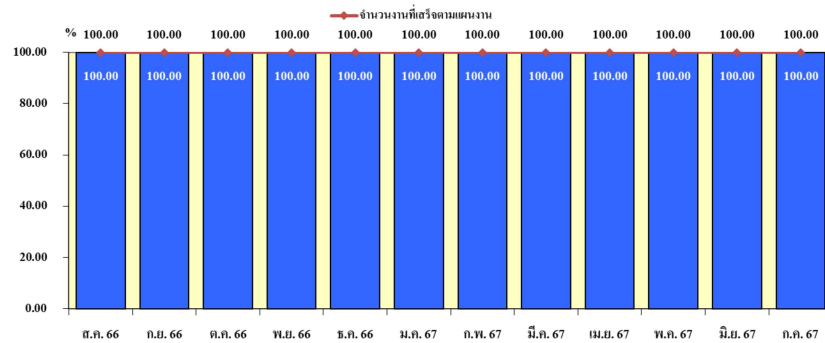
- งานซ่อมบำรุงหนัก (Train Overhaul)

ไม่มีงานซ่อมบำรุงหนักในเดือนกรกฎาคม 2567

### 1.3.2 งานซ่อมบำรุงเส้นทางวิ่งรถไฟฟ้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง

- งานซ่อมบำรุงตามวาระ

งานซ่อมบำรุงตามวาระประจำเดือนกรกฎาคม 2567 จำนวนงานตามแผน 22 งาน ดำเนินการเสร็จ 22 งาน คิดเป็น 100.00% ดังรายละเอียดรูปที่ 1 - 24



รูปที่ 1 - 24 ร้อยละของงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการได้ตามแผนงานซ่อมบำรุงเส้นทางวิ่งรถไฟฟ้า

สำหรับรายละเอียดงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการในเดือนกรกฎาคม 2567 มีรายละเอียดตารางที่ 1 - 18

ตารางที่ 1 - 18 รายละเอียดของงานซ่อมบำรุงเส้นทางวิ่งรถไฟฟ้าเดือนกรกฎาคม 2567

ลำดับ	รายการ	จำนวนงานตามแผนงาน	จำนวนงานที่ทำเสร็จ	จำนวนงานคงเหลือ
1	1 Week: Inspection Power rail Alignment in Pivot Switch	15	15	-
2	1 Month: Visual inspection Guide Beam	3	3	-
3	1 Month: Visual inspection Power Rail	3	3	-
4	6 Month: Inspection expansion joint & power feed	1	1	-
รวม		22	22	-

- งานซ่อมบำรุงนอกวาระ

มีงานซ่อมบำรุงนอกวาระในเดือนกรกฎาคม 2567 จำนวน 6 งาน และไม่มีงานที่ทำให้เกิดความล่าช้าต่อการเดินรถเกิน 5 นาที

- Replace end cap at SW103, SW104, SW105, SW106, SW108, SW109

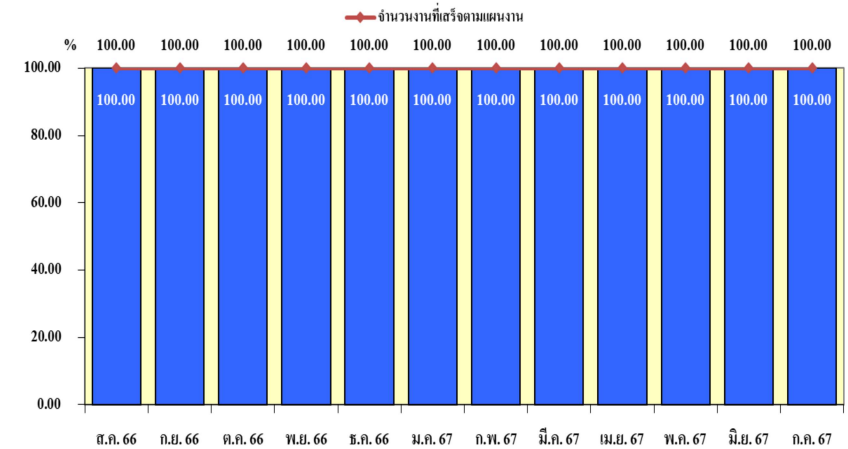
- งานซ่อมบำรุงหนัก

ไม่มีงานซ่อมบำรุงหนักในเดือนกรกฎาคม 2567

### 1.3.3 งานซ่อมบำรุงระบบอาณัติสัญญาณโครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง

- งานซ่อมบำรุงตามวาระ

งานซ่อมบำรุงตามวาระเดือนกรกฎาคม 2567 มีจำนวนงานตามแผน 72 งาน ดำเนินการเสร็จ 72 งาน คิดเป็น 100.00% ดังรายละเอียดรูปที่ 1 - 25



รูปที่ 1 - 25 ร้อยละของงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการได้ตามแผนงานซ่อมบำรุงระบบอาณัติสัญญาณ

สำหรับรายละเอียดงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการในเดือนกรกฎาคม 2567 มีรายละเอียดตารางที่ 1 - 19

ตารางที่ 1 - 19 รายละเอียดของงานซ่อมบำรุงตามวาระของระบบอาณัติสัญญาณเดือนกรกฎาคม 2567

Gold Line G1-G3					
ลำดับ	วาระ	รายการ	จำนวนงานตามแผนงาน	จำนวนงานที่ทำเสร็จ	จำนวนงานคงเหลือ
1	M3, Y1	TRA	2	2	0
2	W1, M1, M6, Y1	TRS	50	50	0
3	M3, Y1	Norming point Tag	0	0	0
4	M3, Y1	OBC	0	0	0
5	M3, Y1	PSDIC	0	0	0
6	M1, M6, Y1	RATC	1	1	0
7	M3, Y1	DTS	0	0	0
8	M3, Y1	ESP	0	0	0
9	M3	VATC	3	3	0
10	W1, M1, M6	ATS	16	16	0
11	M3	UPS	0	0	0
12	Y1	Tools	0	0	0
Total			72	72	0

● งานซ่อมบำรุงนอกวาระ

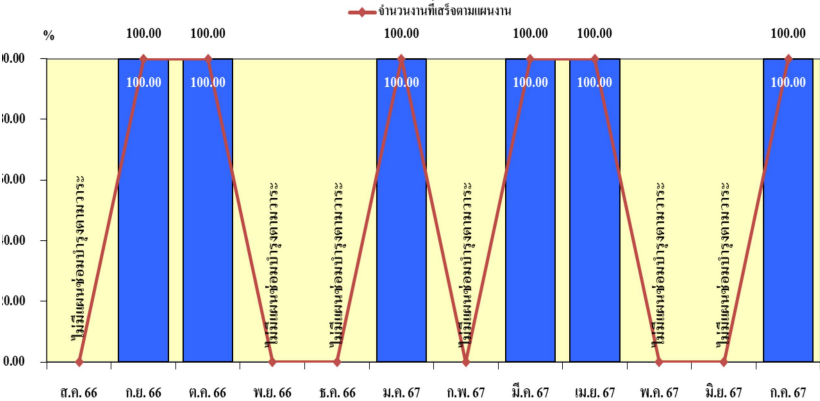
งานซ่อมบำรุงนอกวาระของงานระบบอาณัติสัญญาณในเดือนกรกฎาคม 2567 จำนวน 154 งาน และมีงานที่ทำให้เกิดความล่าช้าต่อการเดินรถเกิน 5 นาที จำนวน 1 งาน

1. เกิดความล่าช้าในการเดินรถไฟฟ้าสายสีทอง 6 นาที เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2567 เวลา 22.32 น. เนื่องจากจุดสับรางขัดข้องระหว่างสถานีคลองสาน กับสถานีเจริญนคร ฟังมุ่งหน้าสถานีปลายทางกรุงธนบุรี ทำให้ขบวนรถไฟฟ้าไม่สามารถเคลื่อนที่ผ่านบริเวณดังกล่าวได้ ดำเนินการแก้ไขตามขั้นตอน โดยให้เจ้าหน้าที่ระบบอาณัติสัญญาณทำการ Reset Signalling สามารถแก้ไขได้ หลังจากนั้นขบวนรถไฟฟ้าสามารถเคลื่อนที่ผ่านได้ตามปกติ จากการตรวจสอบพบ SW108 อยู่ในทิศทาง Reverse คาดว่าเกิดจากสัญญาณระหว่างตู้ SCB SW 108 ไปยังตู้ OBC แก้ไขโดยการรีเซ็ตสัญญาณก่อนเข้าตู้ OBC ในห้อง Sig จึงทำให้สัญญาณ Local Mode หายไป หลังจากนั้นขอให้ LC ส่งคำสั่งไปยัง SW108 ใหม่อีกครั้ง อุปกรณ์กลับมาทำงานได้ปกติทั้ง 2 ทิศทาง

1.3.4 งานซ่อมบำรุงงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง

● งานซ่อมบำรุงตามวาระ

งานซ่อมบำรุงตามวาระเดือนกรกฎาคม 2567 มีจำนวนงานตามแผน 23 งาน ดำเนินการเสร็จ 23 งาน คิดเป็น 100.00% ดังรายละเอียดรูปที่ 1 - 26



รูปที่ 1 - 26 ร้อยละของงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการได้ตามแผนงานซ่อมบำรุงงานโยธา

สำหรับรายละเอียดงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการในเดือนเมษายน 2567 มีรายละเอียดตารางที่ 1 - 20 ตารางที่ 1 - 20 รายละเอียดของงานซ่อมบำรุงงานโยธาไฟฟ้าเดือนเมษายน 2567

ลำดับ	รายการ	จำนวนงานตามแผนงาน	จำนวนงานที่ทําส่ร็จ	จำนวนงานคงเหลือ
1.	(M6) Visual Inspection for Door & Accessories	1	1	-
2.	(M6) Visual Inspection for Structure	1	1	
3.	(M6) Visual Inspection for Floor	1	1	
4.	(M6) Visual Inspection for Wall	1	1	
5.	(M6) Visual Inspection for Sanitary	1	1	
6.	(M6) Visual Inspection for Toilet	1	1	
7.	(M6) Visual Inspection for Ceiling	1	1	
8.	(M6) Visual Inspection for Floor Finished Damage	1	1	
9.	(M6) Visual Inspection for Door & Accessories	1	1	
10.	(M6) Visual Inspection for Steel Structure and Roof Gutter	1	1	
11.	(M6) Visual Inspection for Concrete Structure (wall, paint, concrete)	1	1	



ตารางที่ 1 - 20 รายละเอียดของงานซ่อมบำรุงงานโยธาไฟฟ้าเดือนเมษายน 2567 (ต่อ)

ลำดับ	รายการ	จำนวนงานตามแผนงาน	จำนวนงานที่ทำเสร็จ	จำนวนงานคงเหลือ
12.	(M6) Visual Inspection for Ceiling	1	1	
13.	(M6) Visual Inspection for Balustrade	1	1	
14.	(M6) Visual Inspection for Concrete Structure (wall, paint, concrete)	1	1	
15.	(M6) Visual Inspection for Ceiling	1	1	
16.	(M6) Visual Inspection for Balustrade	1	1	
17.	(M6) Visual Inspection for Concrete Structure (wall, paint, concrete)	1	1	
18.	(M6) Visual Inspection for Ceiling	1	1	
19.	(M6) Visual Inspection for Balustrade	1	1	
20.	(M6) Visual Inspection for Concrete Structure (wall, paint, concrete)	1	1	
21.	(M6) Visual Inspection for Ceiling	1	1	
22.	(M6) Visual Inspection for Balustrade	1	1	
23.	(M6) Visual Inspection for Concrete Structure (wall, paint, concrete)	1	1	
	รวม	23	23	-

- งานซ่อมบำรุงนอกภาวะ

มีงานซ่อมบำรุงนอกภาวะของงานโยธาในเดือนกรกฎาคม 2567 มีจำนวน 26 งาน และไม่มีงานที่ทำให้เกิดความล่าช้าต่อการเดินรถเกิน 5 นาที

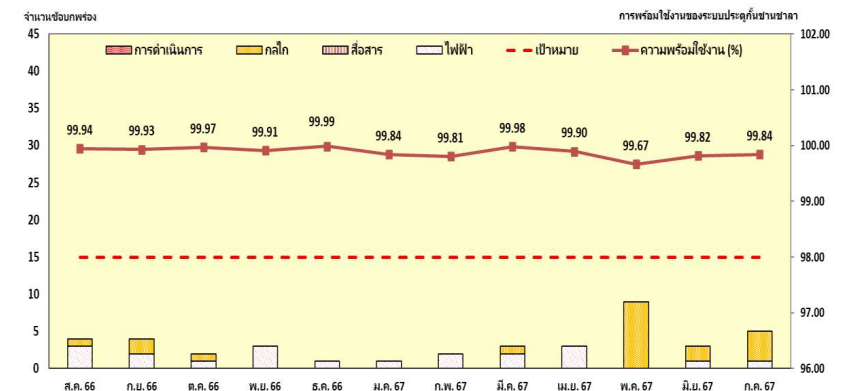
## 1.3.5 งานซ่อมบำรุงระบบประตูกั้นขานขาลาโครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง

ในเดือนกรกฎาคม 2567 พบระบบประตูกั้นขานขาลาขัดข้อง จำนวน 5 ครั้ง รวมเวลา 21.41 ชั่วโมง จาก 13,392 ชั่วโมง คิดเป็นความพร้อมใช้งานของระบบประตูกั้นขานขาลา 99.84% จำแนกได้ดังตารางที่ 1 - 21

ตารางที่ 1 - 21 รายละเอียดของการขัดข้องของระบบประตูกั้นขานขาลา

ลำดับ	ปัญหาข้อบกพร่อง	จำนวน (ครั้ง)	คิดเป็น (ร้อยละ)
1	กลุ่มไฟฟ้า	1	20.00
2	กลุ่มสื่อสาร	-	-
3	กลุ่มกลไก	4	80.00
4	กลุ่มการดำเนินการ	-	-
	รวม	5	100.00

□ กลุ่มไฟฟ้า หมายถึง ชุดควบคุม, ตรวจสอบตำแหน่ง □ กลุ่มการสื่อสาร หมายถึง การรับส่งข้อมูลประตูกั้นขานขาลา  
 □ กลุ่มกลไก หมายถึง ชุดที่ส่งปรับเตียง หรือ แลกดัก □ กลุ่มการดำเนินการ หมายถึง รูปลักษณ์ และชุดที่เกี่ยวข้องกับการแสดงผล  
 - - เป้าหมาย:ความพร้อมการใช้งานระบบประตูกั้นขานขาลาไม่ต่ำกว่า 98.00%



รูปที่ 1 - 27 ความพร้อมใช้งานของระบบประตูกั้นขานขาลา

- เช็ดขอบประตูทางเข้า - ออก ตั้งแต่ห้องควบคุมถึงท้ายขบวน

3. ทำความสะอาดภายนอกทุกขบวนในทุกๆ 10 วัน (ล้างรถ)

### 1.3 งานซ่อมบำรุง

ข้อมูลงานซ่อมบำรุงในเดือนสิงหาคม 2567 มีรายละเอียด ดังนี้

#### 1.3.1 งานซ่อมบำรุงรถไฟ

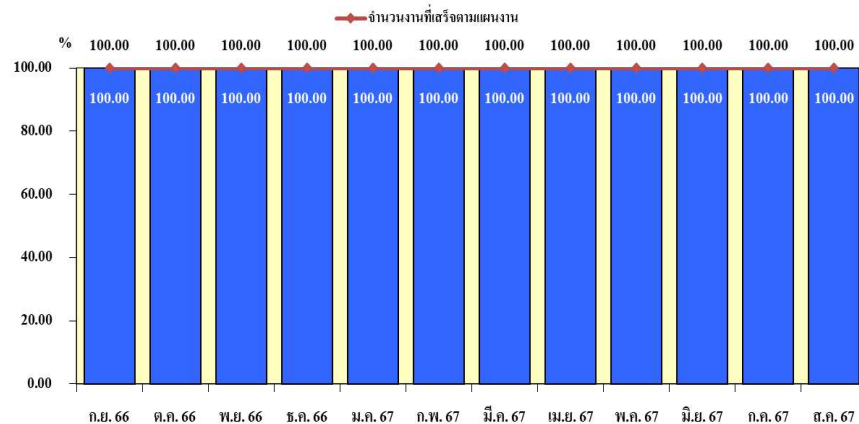
- งานซ่อมบำรุงตามวาระ

งานซ่อมบำรุงตามวาระประจำเดือนสิงหาคม 2567 มีจำนวนงานตามแผนงาน 21 งาน

ดำเนินการเสร็จตามแผน 21 งาน คิดเป็น 100% ดังรายละเอียดรูปที่ 1 - 22



รูปที่ 1 - 22 รูปงานซ่อมบำรุงตามวาระของงานซ่อมบำรุงรถไฟ



รูปที่ 1 - 23 ร้อยละของงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการได้ตามแผนงานซ่อมบำรุงรถไฟ

สำหรับรายละเอียดงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการในเดือนสิงหาคม 2567 มีรายละเอียดตารางที่ 1 - 19

ตารางที่ 1 - 19 รายละเอียดของงานซ่อมบำรุงตามวาระของงานซ่อมบำรุงรถไฟในเดือนสิงหาคม 2567

ลำดับ	รายการ	จำนวนงานตามแผนงาน	จำนวนงานที่ทำเสร็จ	จำนวนงานคงเหลือ
1	Weekly Inspection	9	9	-
2	3 Weeks Inspection (Exterior Washing)	4	4	-
3	1 Month Inspection	3	3	-
4	3 Month Inspection	0	0	-
5	1 Year Inspection	0	0	-
6	Tire Depth Measuring	5	5	-
	รวม	21	21	-

- งานซ่อมบำรุงนอกวาระ

งานซ่อมบำรุงนอกวาระประจำเดือนสิงหาคม 2567 มีจำนวน 25 งาน และมีงานที่ทำให้เกิดความล่าช้าต่อการเดินรถเกิน 5 นาทีขึ้นไป จำนวน 1 งาน

- เกิดความล่าช้าในการเดินรถไฟสายสีทอง 12 นาที วันที่ 4 สิงหาคม 2567 เวลา 10:00 น. G3/IB เนื่องจากขบวนรถ ไฟฟ้าหมายเลข 03 ระบบแรงดันลมยางของขบวนรถขัดข้องที่สถานีคลองสาน ส่งผลให้ขบวนรถเปลี่ยนเส้นทางกรุงเทพมหานคร ทำให้ไม่สามารถเคลื่อนที่ได้ ดำเนินการแก้ไขตามขั้นตอน โดยให้นำขบวนรถไฟฟ้าหมายเลข APM03 ออกจากการให้บริการ และ ให้เจ้าหน้าที่ควบคุมขบวนรถไฟฟ้าเปลี่ยน การควบคุมขบวนรถเป็นแบบ Manual (NRM Mode) แล้วนำกลับมาที่ศูนย์ซ่อมบำรุง หลังจากนั้น ส่วนงานซ่อมบำรุงรถไฟได้ตรวจสอบ แรงดันลมยาง พบแรงดันลมยางต่ำ และได้ทำการเติมไนโตรเจนเรียบร้อยแล้ว ส่วนสาเหตุมาจาก เกจเติมเสียหาย ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการให้บริการ 12 นาที ดังกล่าว

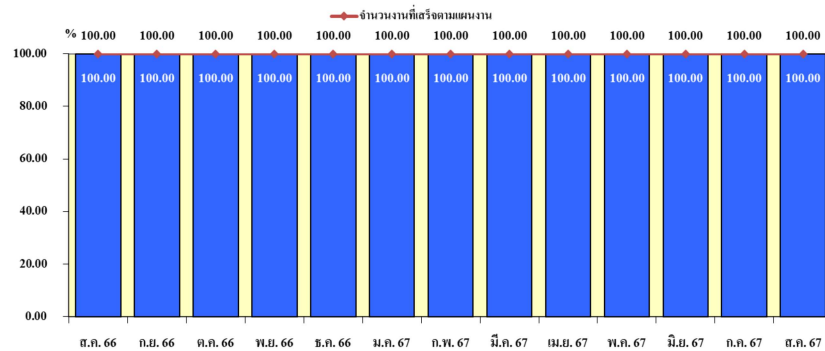
- งานซ่อมบำรุงหนัก (Train Overhaul)

ไม่มีงานซ่อมบำรุงหนักในเดือนสิงหาคม 2567

### 1.3.2 งานซ่อมบำรุงเส้นทางวิ่งรถไฟฟ้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง

- งานซ่อมบำรุงตามวาระ

งานซ่อมบำรุงตามวาระประจำเดือนสิงหาคม 2567 จำนวนงานตามแผน 18 งาน ดำเนินการเสร็จ 18 งาน คิดเป็น 100.00% ดังรายละเอียดรูปที่ 1 - 24



รูปที่ 1 - 24 ร้อยละของงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการได้ตามแผนงานซ่อมบำรุงเส้นทางวิ่งรถไฟฟ้า

สำหรับรายละเอียดงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการในเดือนสิงหาคม 2567 มีรายละเอียดตารางที่ 1 - 20

ตารางที่ 1 - 20 รายละเอียดของงานซ่อมบำรุงเส้นทางวิ่งรถไฟฟ้าเดือนสิงหาคม 2567

ลำดับ	รายการ	จำนวนงานตามแผนงาน	จำนวนงานที่ทำเสร็จ	จำนวนงานคงเหลือ
1	1 Week: Inspection Power rail Alignment in Pivot Switch	12	12	-
2	1 Month: Visual inspection Guide Beam	3	3	-
3	1 Month: Visual inspection Power Rail	3	3	-
	รวม	18	18	-

- งานซ่อมบำรุงนอกวาระ

มีงานซ่อมบำรุงนอกวาระในเดือนสิงหาคม 2567 จำนวน 2 งาน และไม่มีงานที่ทำให้เกิดความล่าช้าต่อการเดินรถเกิน 5 นาที

- Replace Hanger kit at SW106 (Gap 4)
- Replace PWR wear at SW104 ((End Beam, TN Side)

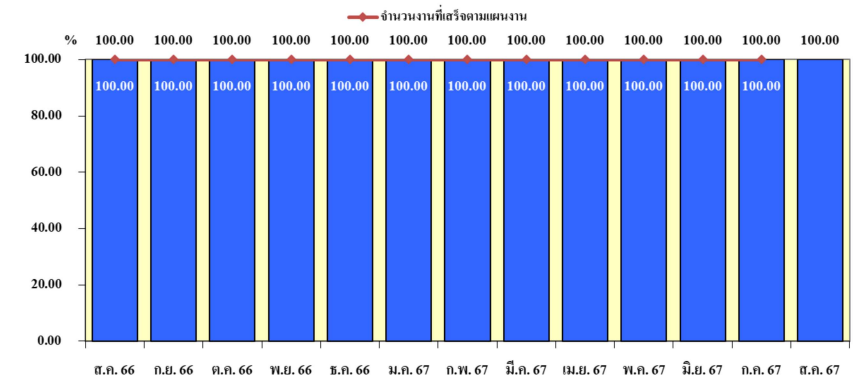
- งานซ่อมบำรุงหนัก

ไม่มีงานซ่อมบำรุงหนักในเดือนสิงหาคม 2567

### 1.3.3 งานซ่อมบำรุงระบบอาณัติสัญญาณโครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง

- งานซ่อมบำรุงตามวาระ

งานซ่อมบำรุงตามวาระเดือนสิงหาคม 2567 มีจำนวนงานตามแผน 88 งาน ดำเนินการเสร็จ 88 งาน คิดเป็น 100.00% ดังรายละเอียดรูปที่ 1 - 25



รูปที่ 1 - 25 ร้อยละของงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการได้ตามแผนงานซ่อมบำรุงระบบอาณัติสัญญาณ

สำหรับรายละเอียดงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการในเดือนสิงหาคม 2567 มีรายละเอียดตารางที่ 1 - 21

ตารางที่ 1 - 21 รายละเอียดของงานซ่อมบำรุงตามวาระของระบบอาณัติสัญญาณเดือนสิงหาคม 2567

Gold Line G1-G3					
ลำดับ	วาระ	รายการ	จำนวนงานตามแผนงาน	จำนวนงานที่ทำเสร็จ	จำนวนงานคงเหลือ
1	M3, Y1	TRA	0	0	0
2	W1, M1, M6, Y1	TRS	61	61	0
3	M3, Y1	Norming point Tag	0	0	0
4	M3, Y1	OBC	3	3	0
5	M3, Y1	PSDIC	3	3	0
6	M1, M6, Y1	RATC	0	0	0
7	M3, Y1	DTS	3	3	0
8	M3, Y1	ESP	0	0	0
9	M3	VATC	0	0	0
10	W1, M1, M6	ATS	18	18	0
11	M3	UPS	0	0	0
12	Y1	Tools	0	0	0
		Total	88	88	0

- งานซ่อมบำรุงนอกวาระ

งานซ่อมบำรุงนอกวาระของงานระบบอาณัติสัญญาณในเดือนสิงหาคม 2567 จำนวน 137 งาน และมีงานที่ทำให้เกิดความล่าช้าต่อการเดินรถเกิน 5 นาที จำนวน 5 งาน

1. เกิดความล่าช้าในการเดินรถไฟฟ้าสายสีทอง 16 นาที เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2567 เวลา 10.14 น. เนื่องจากระบบจัดเส้นทางเดินรถขัดข้องระหว่างสถานีเจริญนครกับสถานีปลายทางกรุงธนบุรี ทำให้ขบวนรถไฟฟ้าหมายเลข 02 ไม่สามารถเคลื่อนที่ต่อไปได้ ดำเนินการแก้ไขตามขั้นตอน โดยให้ทำการใช้คำสั่ง MRR และให้เปลี่ยนโหมดขับเคลื่อนเป็น NRM mode สามารถเคลื่อนที่ต่อไปได้ จึงนำขบวนรถไฟฟ้าหมายเลข 02 ให้บริการต่อตามปกติ

สาเหตุเนื่องจาก GLC ใช้คอมพิวเตอร์เซิร์ฟเวอร์เข้าเกินไปจึงทำให้ TZ 1060 ถูกล็อกทำให้รถ APM02 ไม่สามารถเคลื่อนที่ผ่านเข้าแพลตฟอร์ม G1 ได้ แก้ไขโดยการให้ GLC ทำ MRR บริเวณ TZ 1060 ถึง TZ 1061 เพื่อให้รถเคลื่อนที่ผ่านได้ และแนวทางการป้องกันการเกิดคือให้ GLC เคลียร์เกจก่อนรถจะเคลื่อนที่

2. เกิดความล่าช้าในการเดินรถไฟฟ้าสายสีทอง 7 นาที เมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2567 เวลา 17.54 น. เนื่องจากจุดสับราง SW108 ขัดข้องระหว่างสถานีคลองสาน กับสถานีเจริญนคร ฟังมุงหน้าสถานีปลายทางกรุงธนบุรี ทำให้ขบวนรถไฟฟ้าไม่สามารถเคลื่อนที่ผ่านบริเวณดังกล่าวได้ ดำเนินการแก้ไขตามขั้นตอน โดยให้เจ้าหน้าที่ระบบอาณัติสัญญาณทำการ Reset signalling สามารถแก้ไขได้ หลังจากนั้นขบวนรถไฟฟ้าสามารถเคลื่อนที่ผ่านได้ตามปกติ ซึ่งระหว่างทำการแก้ไข ศูนย์ควบคุมการเดินรถไฟฟ้าปรับรูปแบบการเดินรถสายสีทอง โดยจัดรถไฟฟ้าวิ่งให้บริการตั้งแต่สถานีกรุงธนบุรี ถึงสถานีคลองสาน ใช้ขานขาลาฝั่งมุงหน้าสถานีปลายทางคลองสานด้านเดียวในการให้บริการ

สาเหตุเนื่องจาก SW108 อยู่ในทิศทาง Reverse คาดว่าเกิดจากสัญญาณระหว่างตู้ SCB SW 108 ไปยังตู้ OBC แก้ไขโดยการรีเซ็ตสัญญาณก่อนเข้าตู้ OBC ในห้อง Sig จึงทำให้สัญญาณ Local Mode หายไป หลังจากนั้นขอให้ LC ส่งคำสั่งไปยัง SW108 ใหม่อีกครั้ง อุปกรณ์กลับมาทำงานได้ปกติทั้ง 2 ทิศทาง

3. เกิดความล่าช้าในการเดินรถไฟฟ้าสายสีทอง 7 นาที เมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 2567 เวลา 21.47 น. เนื่องจากจุดสับราง SW 108 ขัดข้องที่จุดกลับรถสถานีปลายทางคลองสาน ทำให้ขบวนรถไฟฟ้าไม่สามารถเคลื่อนที่ผ่านบริเวณดังกล่าวได้ ดำเนินการแก้ไขตามขั้นตอน โดยให้เจ้าหน้าที่ระบบอาณัติสัญญาณลงทำการ Reset signalling สามารถแก้ไขได้ หลังจากนั้นขบวนรถไฟฟ้าสามารถเคลื่อนที่ผ่านได้ตามปกติ ซึ่งระหว่างทำการแก้ไข ศูนย์ควบคุมการเดินรถไฟฟ้าปรับรูปแบบการเดินรถสายสีทอง โดยให้ขบวนรถไฟฟ้าเข้ารับ - ส่งผู้โดยสารที่สถานีคลองสาน ใช้ขานขาลาฝั่งมุงหน้าสถานีปลายทางกรุงธนบุรีด้านเดียวในการให้บริการ

สาเหตุเนื่องจาก SW108 อยู่ในทิศทาง Normal คาดว่าเกิดจากสัญญาณระหว่างตู้ SCB SW 108 ไปยังตู้ OBC แก้ไขโดยการรีเซ็ตสัญญาณก่อนเข้าตู้ OBC ในห้อง Sig จึงทำให้สัญญาณ Local Mode หายไป หลังจากนั้นขอให้ LC ส่งคำสั่งไปยัง SW108 ใหม่อีกครั้ง อุปกรณ์กลับมาทำงานได้ปกติทั้ง 2 ทิศทาง

4. เกิดความล่าช้าในการเดินรถไฟฟ้าสายสีทอง 8 นาที เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2567 เวลา 13.25 น. เนื่องจากจุดสับรางขัดข้องระหว่างสถานีคลองสาน กับสถานีเจริญนคร ฟังมุงหน้าสถานีปลายทางกรุงธนบุรี ทำให้ขบวนรถไฟฟ้าไม่สามารถเคลื่อนที่ผ่านบริเวณดังกล่าวได้ ดำเนินการแก้ไขตามขั้นตอน โดยให้เจ้าหน้าที่ระบบอาณัติสัญญาณทำการ Reset signalling สามารถแก้ไขได้ หลังจากนั้นขบวนรถไฟฟ้าสามารถเคลื่อนที่ผ่านได้ตามปกติ ซึ่งระหว่างทำการแก้ไข ศูนย์ควบคุมการเดินรถไฟฟ้าปรับรูปแบบการเดินรถสายสีทอง โดยจัดรถไฟฟ้าวิ่งให้บริการตั้งแต่สถานีกรุงธนบุรี ถึงสถานีคลองสาน ใช้ขานขาลาฝั่งมุงหน้าสถานีปลายทางคลองสานด้านเดียวในการให้บริการ

สาเหตุเนื่องจาก SW108 อยู่ในทิศทาง Normal คาดว่าเกิดจากสัญญาณระหว่างตู้ SCB SW 108 ไปยังตู้ OBC แก้ไขโดยการรีเซ็ตสัญญาณก่อนเข้าตู้ OBC ในห้อง Sig จึงทำให้สัญญาณ Local Mode หายไป หลังจากนั้นขอให้ LC ส่งคำสั่งไปยัง SW108 ใหม่อีกครั้ง อุปกรณ์กลับมาทำงานได้ปกติทั้ง 2 ทิศทาง

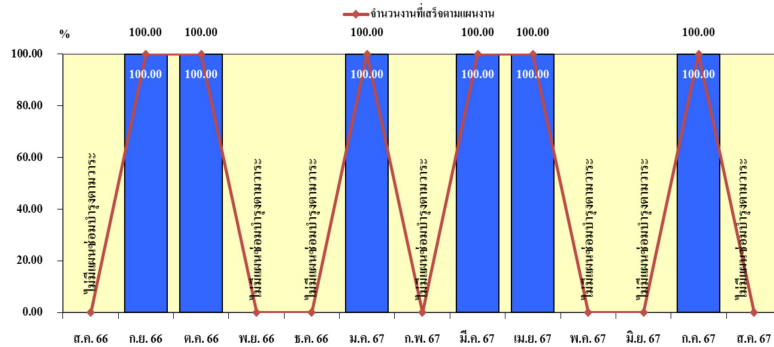
5. เกิดความล่าช้าในการเดินรถไฟฟ้าสายสีทอง 7 นาที เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2567 เวลา 18.31 น. เนื่องจากจุดสับรางขัดข้องระหว่างสถานีคลองสาน กับสถานีเจริญนคร ฟังมุงหน้าสถานีปลายทางกรุงธนบุรี ทำให้ขบวนรถไฟฟ้าไม่สามารถเคลื่อนที่ผ่านบริเวณดังกล่าวได้ ดำเนินการแก้ไขตามขั้นตอน โดยให้เจ้าหน้าที่ระบบอาณัติสัญญาณทำการ Reset signalling สามารถแก้ไขได้ หลังจากนั้นขบวนรถไฟฟ้าสามารถเคลื่อนที่ผ่านได้ตามปกติ

สาเหตุเนื่องจาก SW108 อยู่ในทิศทาง Normal คาดว่าเกิดจากสัญญาณระหว่างตู้ SCB SW 108 ไปยังตู้ OBC แก้ไขโดยการรีเซ็ตสัญญาณก่อนเข้าตู้ OBC ในห้อง Sig จึงทำให้สัญญาณ Local Mode หายไป หลังจากนั้นขอให้ LC ส่งคำสั่งไปยัง SW108 ใหม่อีกครั้ง อุปกรณ์กลับมาทำงานได้ปกติทั้ง 2 ทิศทาง

### 1.3.4 งานซ่อมบำรุงงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง

- งานซ่อมบำรุงตามวาระ

เดือนสิงหาคม 2567 ไม่มีงานซ่อมบำรุงตามวาระ ดังรายละเอียดรูปที่ 1 - 26



รูปที่ 1 - 26 ร้อยละของงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการได้ตามแผนงานซ่อมบำรุงงานโยธา

- งานซ่อมบำรุงนอกวาระ

งานซ่อมบำรุงนอกวาระของงานโยธาในเดือนสิงหาคม 2567 มีจำนวน 19 งาน และไม่มีงานที่ทำให้เกิดความล่าช้าต่อการเดินรถเกิน 5 นาที

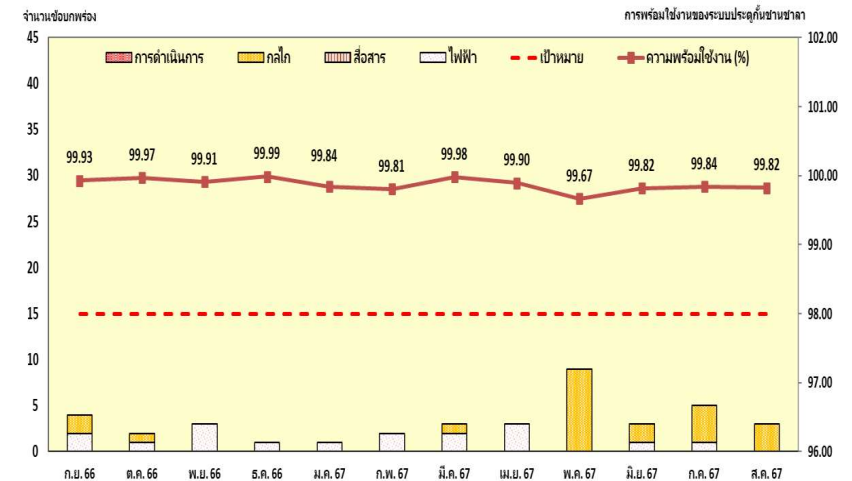
### 1.3.5 งานซ่อมบำรุงระบบประตูกั้นชานชาลาโครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง

ในเดือนสิงหาคม 2567 พบระบบประตูกั้นชานชาลาขัดข้อง จำนวน 3 ครั้ง รวมเวลา 23.48 ชั่วโมง จาก 13,392 ชั่วโมง คิดเป็นความพร้อมใช้งานของระบบประตูกั้นชานชาลา 99.82% จำแนกได้ดังตารางที่ 1 - 22

ตารางที่ 1 - 22 รายละเอียดของการขัดข้องของระบบประตูกั้นชานชาลา

ลำดับ	ปัญหาข้อบกพร่อง	จำนวน (ครั้ง)	คิดเป็น (ร้อยละ)
1	กลุ่มไฟฟ้า	-	-
2	กลุ่มสื่อสาร	-	-
3	กลุ่มกลไก	3	100.00
4	กลุ่มการดำเนินการ	-	-
รวม		3	100.00

□ กลุ่มไฟฟ้า หมายถึง ชุดควบคุม, ตรวจสอบตำแหน่ง □ กลุ่มการสื่อสาร หมายถึง การรับส่งข้อมูลประตูกั้นชานชาลา  
 □ กลุ่มกลไก หมายถึง ชุดที่ต้องปรับแต่ง หรือ แลกกัก □ กลุ่มการดำเนินการ หมายถึง รูปลักษณ์ และชุดที่เกี่ยวข้องกับการแสดงผล  
 - - เป้าหมาย:ความพร้อมการใช้งานระบบประตูกั้นชานชาลาไม่ต่ำกว่า 98.00%



รูปที่ 1 - 27 ความพร้อมใช้งานของระบบประตูกั้นชานชาลา

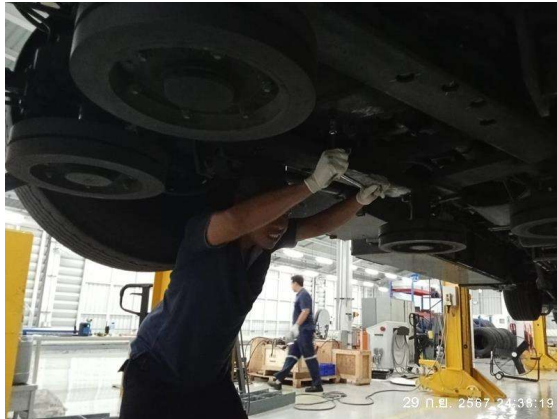
### 1.3 งานซ่อมบำรุง

ข้อมูลงานซ่อมบำรุงในเดือนกันยายน 2567 มีรายละเอียด ดังนี้

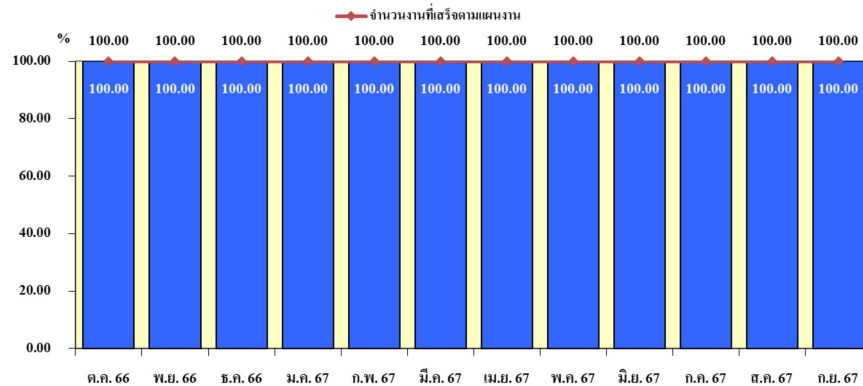
#### 1.3.1 งานซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า

- งานซ่อมบำรุงตามวาระ

งานซ่อมบำรุงตามวาระประจำเดือนกันยายน 2567 มีจำนวนงานตามแผนงาน 26 งาน ดำเนินการเสร็จตามแผน 26 งาน คิดเป็น 100% ดังรายละเอียดรูปที่ 1 - 22



รูปที่ 1 - 22 รูปงานซ่อมบำรุงตามวาระของงานซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า



รูปที่ 1 - 23 ร้อยละของงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการได้ตามแผนงานซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า

สำหรับรายละเอียดงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการในเดือนกันยายน 2567 มีรายละเอียดตารางที่ 1 - 17

ตารางที่ 1 - 17 รายละเอียดของงานซ่อมบำรุงตามวาระของงานซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าเดือนกันยายน 2567

ลำดับ	รายการ	จำนวนงานตามแผนงาน	จำนวนงานที่สำเร็จ	จำนวนงานคงเหลือ
1	Weekly Inspection	12	12	-
2	3 Weeks Inspection (Exterior Washing)	5	5	-
3	1 Month Inspection	3	3	-
4	3 Month Inspection	0	0	-
5	1Year Inspection	0	0	-
6	Tire Depth Measuring	6	6	-
	รวม	26	26	-

- งานซ่อมบำรุงนอกวาระ

งานซ่อมบำรุงนอกวาระประจำเดือนกันยายน 2567 มีจำนวน 15 งาน และมีงานที่ทำให้เกิดความล่าช้าต่อการเดินรถเกิน 5 นาทีขึ้นไป จำนวน 1 งาน

- เกิดความล่าช้าในการเดินรถไฟฟ้าสายสีทอง 8 นาที วันที่ 7 กันยายน 2567 เวลา 09.32 น. G3/IB เนื่องจากขบวนรถไฟฟ้าหมายเลข 03 ระบบแรงดันลมยางของขบวนรถขัดข้องที่สถานีปลายทางคลองสาน ทำให้ไม่สามารถเคลื่อนที่ได้ ดำเนินการแก้ไขตามขั้นตอน โดยให้น้ำขบวนรถไฟฟ้าหมายเลข APM03 ออกจากการให้บริการ และ ให้เจ้าหน้าที่ควบคุมขบวนรถไฟฟ้าเปลี่ยน การควบคุมขบวนรถเป็นแบบ Manual (NRM Mode) แล้วนำกลับมาที่ศูนย์ซ่อมบำรุง หลังจากนั้น ส่วนงานซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าได้ตรวจสอบ แรงดันลมยาง พบแรงดันลมยางต่ำที่ล้อสองของ GA203 และได้ทำการเติมไนโตรเจนเรียบร้อยแล้ว ส่วนสาเหตุอยู่ระหว่างตรวจสอบ ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการให้บริการ 8 นาที

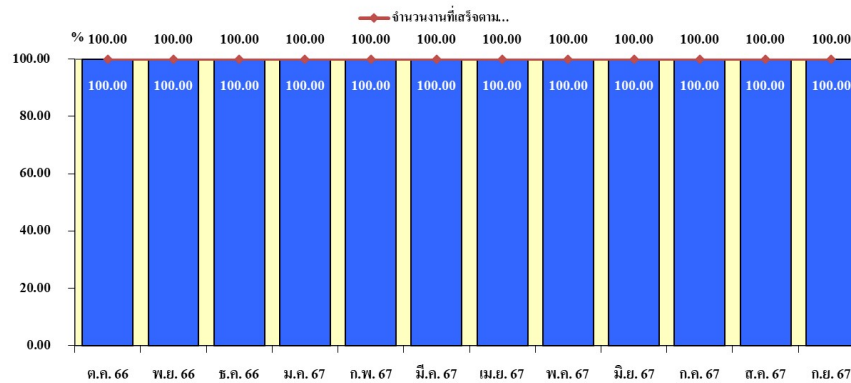
- งานซ่อมบำรุงหนัก (Train Overhaul)

ไม่มีงานซ่อมบำรุงหนักในเดือนกันยายน 2567

### 1.3.2 งานซ่อมบำรุงเส้นทางวิ่งรถไฟฟ้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง

- งานซ่อมบำรุงตามวาระ

งานซ่อมบำรุงตามวาระประจำเดือนกันยายน 2567 จำนวนงานตามแผน 20 งาน ดำเนินการเสร็จ 20 งาน คิดเป็น 100.00% ดังรายละเอียดรูปที่ 1 - 24



รูปที่ 1 - 24 ร้อยละของงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการได้ตามแผนงานซ่อมบำรุงเส้นทางวิ่งรถไฟฟ้า

สำหรับรายละเอียดงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการในเดือนกันยายน 2567 มีรายละเอียดตารางที่ 1 - 18

ตารางที่ 1 - 18 รายละเอียดของงานซ่อมบำรุงเส้นทางวิ่งรถไฟฟ้าเดือนกันยายน 2567

ลำดับ	รายการ	จำนวนงานตามแผนงาน	จำนวนงานที่เสร็จ	จำนวนงานคงเหลือ
1	1 Week: Inspection Power rail Alignment in Pivot Switch	12	12	-
2	1 Month: Visual inspection Guide Beam	3	3	-
3	1 Month: Visual inspection Power Rail	3	3	-
4	6 Months: Inspection Expansion joint & Power feed	2	2	-
	รวม	20	20	-

- งานซ่อมบำรุงนอกวาระ

ไม่มีงานซ่อมบำรุงหนักในเดือนกันยายน 2567

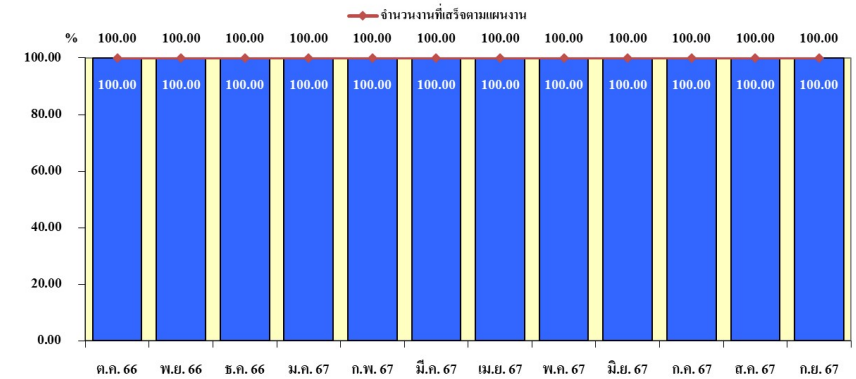
- งานซ่อมบำรุงหนัก

ไม่มีงานซ่อมบำรุงหนักในเดือนกันยายน 2567

### 1.3.3 งานซ่อมบำรุงระบบอาณัติสัญญาณโครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง

- งานซ่อมบำรุงตามวาระ

งานซ่อมบำรุงตามวาระเดือนกันยายน 2567 มีจำนวนงานตามแผน 88 งาน ดำเนินการเสร็จ 88 งาน คิดเป็น 100.00% ดังรายละเอียดรูปที่ 1 - 25



รูปที่ 1 - 25 ร้อยละของงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการได้ตามแผนงานซ่อมบำรุงระบบอาณัติสัญญาณ

สำหรับรายละเอียดงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการในเดือนกันยายน 2567 มีรายละเอียดตารางที่ 1 - 19

ตารางที่ 1 - 19 รายละเอียดของงานซ่อมบำรุงตามวาระของระบบอาณัติสัญญาณเดือนกันยายน 2567

ลำดับ	รายการ	จำนวนงานตามแผนงาน	จำนวนงานที่เสร็จ	จำนวนงานคงเหลือ
1	W1, M1, M6, Y1: TRS	62	62	-
2	M3, Y1: Norming point Tag	2	2	-
3	M1, M6, Y1: RATC	1	1	-
4	M3, Y1: ESP	3	3	-
5	W1, M1, M6: ATS	19	19	-
6	M3: UPS	1	1	-
	รวม	88	88	-

- งานซ่อมบำรุงนอกวาระ

งานซ่อมบำรุงนอกวาระของงานระบบอาณัติสัญญาณในเดือนกันยายน 2567 จำนวน 137 งาน และมีงานที่ทำให้เกิดความล่าช้าต่อการเดินรถเกิน 5 นาที จำนวน 3 งาน

1. เกิดความล่าช้าในการเดินรถไฟฟ้าสายสีทอง 7 นาที เมื่อวันที่ 5 กันยายน 2567 เวลา 06.00 น. เกิดความล่าช้าในการเดินรถไฟฟ้าสายสีทอง เนื่องจากจุดสับรางขัดข้องระหว่างสถานีกรุงธนบุรี กับสถานีเจริญนคร ส่งผลให้ขบวนรถไฟฟ้าไม่สามารถเคลื่อนที่ผ่านบริเวณดังกล่าวได้



ดำเนินการแก้ไขตามขั้นตอน โดยให้ทำการสวิตช์ Pivot Switch ไป - กลับ และให้เจ้าหน้าที่ระบบอาณัติสัญญาณ  
ลงทำการแก้ไข สามารถแก้ไขได้ หลังจากนั้นขบวนรถไฟฟ้าสามารถเคลื่อนที่ผ่านได้ตามปกติ ซึ่งระหว่างทำการ  
แก้ไข ศูนย์ควบคุมการเดินรถไฟฟ้าปรับรูปแบบการเดินรถสายสีทอง โดยจัดรถไฟฟ้าวิ่งให้บริการตั้งแต่สถานี  
กรุงธนบุรีถึงสถานีคลองสาน ใช้ขบวนรถสีส้มมุ่งหน้าสถานีปลายทางกรุงธนบุรีด้านเดียวในการให้บริการ

**สาเหตุ** เนื่องจาก SW105 อยู่ในทิศทาง Normal อุปกรณ์ล็อกในทิศทางตรง Lockpin Jog ไม่ทำงาน จึง  
ทำให้ Pivot Switch SW105 ไม่สามารถใช้งานได้ **แก้ไข** โดยการ Manual lock Lockpin Jog ไว้ในทิศทางตรง  
สามารถใช้งานได้ทิศทางเดียว และทีมงานเข้ามาเปลี่ยนอุปกรณ์ Lockpin Jog ในตอนกลางคืน หลังจากเปลี่ยน  
อุปกรณ์ SW105 สามารถใช้งานได้ปกติ

2. เกิดความล่าช้าในการเดินรถไฟฟ้าสายสีทอง 6 นาที เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2567 เวลา 07.55 น.  
เกิดความล่าช้าในการเดินรถไฟฟ้าสายสีทอง เนื่องจากจุดสับรางขัดข้องระหว่างสถานีคลองสานกับสถานีเจริญ  
นคร มุ่งหน้าสถานีปลายทางกรุงธนบุรี ทำให้ขบวนรถไฟฟ้าไม่สามารถเคลื่อนที่ผ่านบริเวณดังกล่าวได้  
ดำเนินการแก้ไขตามขั้นตอนโดยให้ทำการสวิตช์ Pivot Switch ไป - กลับ สามารถแก้ไขได้หลังจากนั้นขบวน  
รถไฟฟ้าสามารถเคลื่อนที่ผ่านได้ตามปกติ

**สาเหตุ** เนื่องจาก SW108 อยู่ในทิศทาง Normal ไฟหน้าตู้ไม่มีฟอลติคไฟสถานะไม่ติด GLC ส่งคำสั่ง  
เข้าในทิศทาง Normal SW108 กลับมาใช้งานได้ปกติ **แก้ไข** โดยการเปลี่ยน Limit Switch No.3เป็นอุปกรณ์ที่ทำ  
หน้าที่หยุดการทำงานของ Lockpin Jog และเปลี่ยน Encoder หลังจากเปลี่ยนอุปกรณ์ทั้ง 2 SW108 สามารถใช้  
งานได้ปกติ

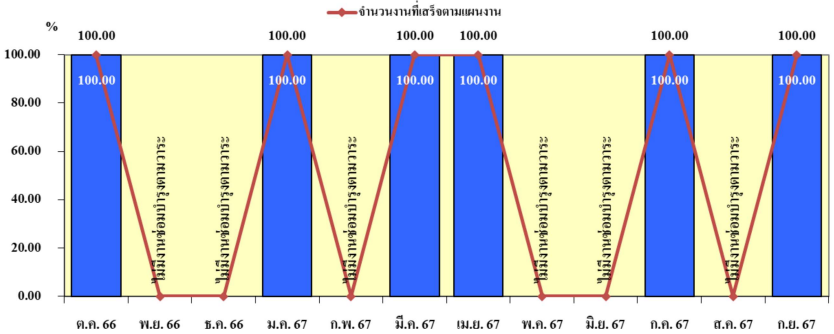
3. เกิดความล่าช้าในการเดินรถไฟฟ้าสายสีทอง 10 นาที เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2567 เวลา 11.20 น.  
เกิดความล่าช้าในการเดินรถไฟฟ้าสายสีทอง เนื่องจากขบวนรถ ไฟฟ้าหมายเลข 01 ไม่สามารถเคลื่อนที่ได้ที่จุด  
กลับรถสถานีปลายทางคลองสาน ดำเนินการแก้ไขตามขั้นตอน โดยให้ทำการเปลี่ยนโหมดขับเคลื่อนเป็น NRM  
Mode สามารถเคลื่อนที่ได้ หลังจากนั้นนำขบวนรถไฟฟ้าหมายเลข 01 ออกจากการให้บริการ

**สาเหตุ** เนื่องจาก SW108 อยู่ในทิศทาง Reverse คาดว่าเกิดจากสัญญาณระหว่างตู้ SCB SW109 ไปยังตู้  
OBC **แก้ไข** โดยการรีเซ็ตสัญญาณก่อนเข้าตู้ OBC ในห้อง Sig จึงทำให้สัญญาณ Local Mode หายไป หลังจากนั้น  
ขอให้ LC ส่งคำสั่งไปยัง SW108 ใหม่อีกครั้งอุปกรณ์กลับมาทำงานได้ปกติทั้ง 2 ทิศทาง

### 1.3.4 งานซ่อมบำรุงงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง

- งานซ่อมบำรุงตามวาระ

งานซ่อมบำรุงตามวาระเดือนกันยายน 2567 มีจำนวนงานตามแผน 1 งาน ดำเนินการเสร็จ 1 งาน  
คิดเป็น 100.00% ดังรายละเอียดรูปที่ 1 - 26



รูปที่ 1 - 26 ร้อยละของงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการได้ตามแผนงานซ่อมบำรุงงานโยธา

สำหรับรายละเอียดงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการในเดือนกรกฎาคม 2567 มีรายละเอียดตารางที่ 1 - 20

ตารางที่ 1 - 20 รายละเอียดของงานซ่อมบำรุงงานโยธาไฟฟ้าเดือนกันยายน 2567

ลำดับ	รายการ	จำนวนงาน ตามแผนงาน	จำนวนงาน ที่ทำเสร็จ	จำนวนงาน คงเหลือ
1	(M6) Visual Inspection for Above Viaduct	1	1	-
	รวม	1	1	-

- งานซ่อมบำรุงนอกวาระ

งานซ่อมบำรุงนอกวาระของงานโยธาในเดือนกันยายน 2567 มีจำนวน 23 งาน และไม่มีงานที่  
ทำให้เกิดความล่าช้าต่อการเดินรถเกิน 5 นาที



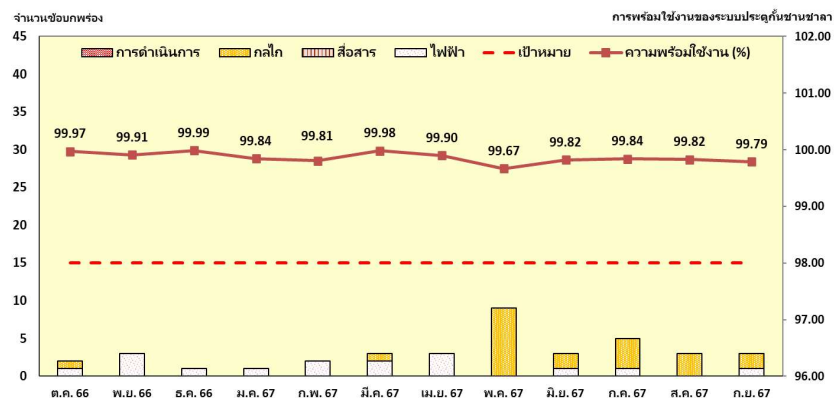
### 1.3.5 งานซ่อมบำรุงระบบประตูกั้นขนชาลาโครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง

ในเดือนกันยายน 2567 พบระบบประตูกั้นขนชาลาขัดข้อง จำนวน 3 ครั้ง รวมเวลา 27.58 ชั่วโมง จาก 12,960 ชั่วโมง คิดเป็นความพร้อมใช้งานของระบบประตูกั้นขนชาลา 99.79% จำแนกได้ดังตารางที่ 1 - 21

ตารางที่ 1 - 21 รายละเอียดของการขัดข้องของระบบประตูกั้นขนชาลา

ลำดับ	ปัญหาข้อบกพร่อง	จำนวน (ครั้ง)	คิดเป็น (ร้อยละ)
1	กลุ่มไฟฟ้า	1	33.33
2	กลุ่มสื่อสาร	-	-
3	กลุ่มกลไก	2	66.67
4	กลุ่มการดำเนินการ	-	-
	รวม	3	100.00

□ กลุ่มไฟฟ้า หมายถึง ชุดควบคุม, ตรวจสอบตำแหน่ง □ กลุ่มการสื่อสาร หมายถึง การรับส่งข้อมูลประตูกั้นขนชาลา  
 □ กลุ่มกลไก หมายถึง ชุดที่สับเปลี่ยน หรือ แลกรหัส □ กลุ่มการดำเนินการ หมายถึง รูปลักษณ์ และชุดที่เกี่ยวข้องกับการแสดงผล  
 - - เป้าหมาย:ความพร้อมการใช้งานระบบประตูกั้นขนชาลาไม่ต่ำกว่า 98.00%



รูปที่ 1 - 27 ความพร้อมใช้งานของระบบประตูกั้นขนชาลา

### 1.3 งานซ่อมบำรุง

ข้อมูลงานซ่อมบำรุงในเดือนตุลาคม 2567 มีรายละเอียด ดังนี้

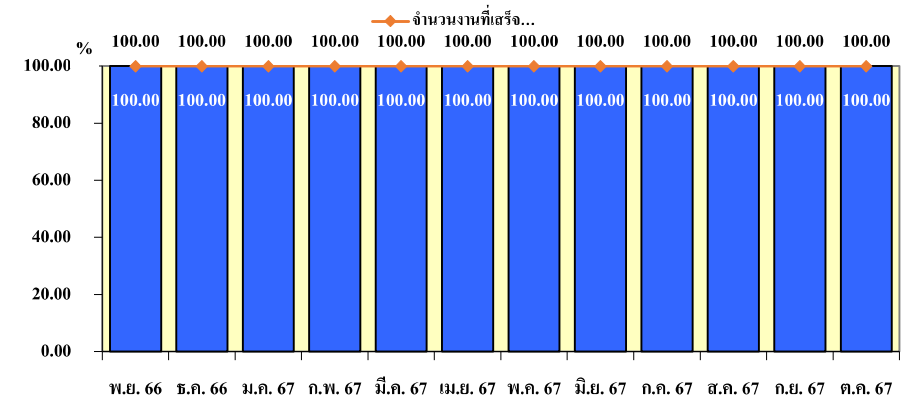
#### 1.3.1 งานซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า

- งานซ่อมบำรุงตามวาระ

งานซ่อมบำรุงตามวาระประจำเดือนตุลาคม 2567 มีจำนวนงานตามแผนงาน 22 งาน ดำเนินการเสร็จตามแผน 22 งาน คิดเป็น 100% ดังรายละเอียดรูปที่ 1 - 22



รูปที่ 1 - 22 รูปงานซ่อมบำรุงตามวาระของงานซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า



รูปที่ 1 - 23 ร้อยละของงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการได้ตามแผนงานซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า

สำหรับรายละเอียดงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการในเดือนตุลาคม 2567 มีรายละเอียดตารางที่ 1 - 17

ตารางที่ 1 - 17 รายละเอียดของงานซ่อมบำรุงตามวาระของงานซ่อมบำรุงรถไฟฟ้ามกราคม 2567

ลำดับ	รายการ	จำนวนงานตามแผนงาน	จำนวนงานที่ทันเสร็จ	จำนวนงานคงเหลือ
1	Weekly Inspection	9	9	-
2	3 Weeks Inspection (Exterior Washing)	4	4	-
3	1 Month Inspection	0	0	-
4	3 Month Inspection	3	3	-
5	1 Year Inspection	0	0	-
6	Tire Depth Measuring	6	6	-
	รวม	22	22	-

- งานซ่อมบำรุงนอกวาระ

งานซ่อมบำรุงนอกวาระประจำเดือนตุลาคม 2567 มีจำนวน 26 งาน และไม่มีงานที่ทำให้เกิดความล่าช้าต่อการเดินรถเกิน 5 นาทีขึ้นไป

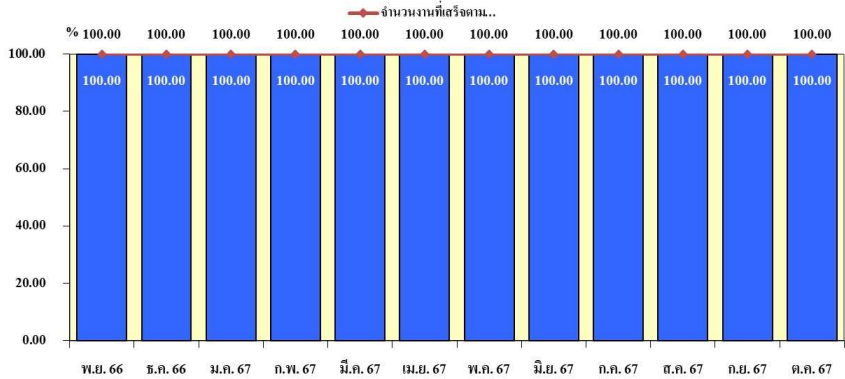
- งานซ่อมบำรุงหนัก (Train Overhaul)

ไม่มีงานซ่อมบำรุงหนักในเดือนตุลาคม 2567

### 1.3.2 งานซ่อมบำรุงเส้นทางวิ่งรถไฟฟ้ามกราคม 2567

- งานซ่อมบำรุงตามวาระ

งานซ่อมบำรุงตามวาระประจำเดือนตุลาคม 2567 จำนวนงานตามแผน 22 งาน ดำเนินการเสร็จ 22 งาน คิดเป็น 100.00% ดังรายละเอียดรูปที่ 1 - 24



รูปที่ 1 - 24 ร้อยละของงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการได้ตามแผนงานซ่อมบำรุงเส้นทางวิ่งรถไฟฟ้ามกราคม 2567

สำหรับรายละเอียดงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการในเดือนตุลาคม 2567 มีรายละเอียดตารางที่ 1 - 18

ตารางที่ 1 - 18 รายละเอียดของงานซ่อมบำรุงเส้นทางวิ่งรถไฟฟ้ามกราคม 2567

ลำดับ	รายการ	จำนวนงานตามแผนงาน	จำนวนงานที่ทันเสร็จ	จำนวนงานคงเหลือ
1	1 Week: Inspection Power rail Alignment in Pivot Switch	15	15	-
2	1 Month: Visual inspection Guide Beam	3	3	-
3	1 Month: Visual inspection Power Rail	3	3	-
4	6 Months: Inspection Expansion joint & Power feed	1	1	-
	รวม	22	22	-

- งานซ่อมบำรุงนอกวาระ

มีงานซ่อมบำรุงนอกวาระประจำเดือนตุลาคม 2567 มีจำนวน 1 งาน คือ

1. Replace Screw M12 of Power Rail Splice Joint NO.92

และไม่มีงานที่ทำให้เกิดความล่าช้าต่อการเดินรถเกิน 5 นาทีขึ้นไป

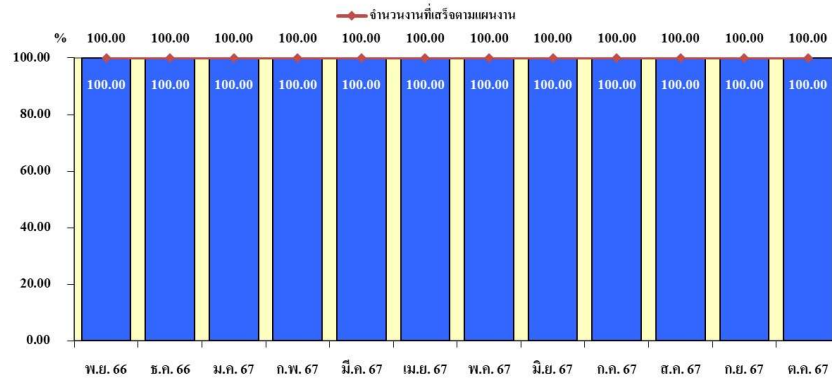
- งานซ่อมบำรุงหนัก

ไม่มีงานซ่อมบำรุงหนักในเดือนตุลาคม 2567

### 1.3.3 งานซ่อมบำรุงระบบอาณัติสัญญาณโครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง

- งานซ่อมบำรุงตามวาระ

งานซ่อมบำรุงตามวาระเดือนตุลาคม 2567 มีจำนวนงานตามแผน 71 งาน ดำเนินการเสร็จ 71 งาน คิดเป็น 100.00% ดังรายละเอียดสรุปที่ 1 - 25



รูปที่ 1 - 25 ร้อยละของงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการได้ตามแผนงานซ่อมบำรุงระบบอาณัติสัญญาณ

สำหรับรายละเอียดงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการในเดือนตุลาคม 2567 มีรายละเอียดตารางที่ 1 - 19 ตารางที่ 1-19 รายละเอียดของงานซ่อมบำรุงตามวาระของระบบอาณัติสัญญาณเดือนตุลาคม 2567

ลำดับ	รายการ	จำนวนงานตามแผนงาน	จำนวนงานที่ทำเสร็จ	จำนวนงานคงเหลือ
1	M3, Y1: TRA	2	2	-
2	W1, M1, M6, Y1: TRS	45	45	-
3	M1, M6, Y1: RATC	1	1	-
4	M3: VATC	3	3	-
5	W1, M1, M6: ATS	20	20	-
	<b>รวม</b>	<b>71</b>	<b>71</b>	<b>-</b>

- งานซ่อมบำรุงนอกวาระ

งานซ่อมบำรุงนอกวาระของงานระบบอาณัติสัญญาณในเดือนตุลาคม 2567 จำนวน 70 งาน และมีงานที่ทำให้เกิดความล่าช้าต่อการเดินรถเกิน 5 นาที จำนวน 1 งาน

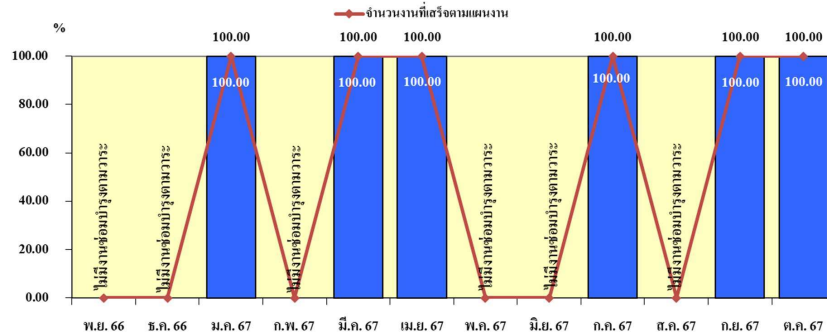
1. เกิดความล่าช้าในการเดินรถไฟฟ้าสายสีทอง 6 นาที เมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2567 เวลา 19.54 น. เกิดความล่าช้าในการเดินรถไฟฟ้าสายสีทอง เนื่องจากจุดสับรางขัดข้องระหว่างสถานีเจริญนครกับสถานีกรุงธนบุรีฝั่งมุ่งหน้าสถานีปลายทางกรุงธนบุรี ทำให้ขบวนรถไฟฟ้าไม่สามารถเคลื่อนที่ผ่านบริเวณดังกล่าวได้ ดำเนินการแก้ไขตามขั้นตอนโดยให้เจ้าหน้าที่ระบบอาณัติสัญญาณทำการ Reset Signal Link สามารถแก้ไขได้ หลังจากนั้นขบวนรถไฟฟ้าสามารถเคลื่อนที่ผ่านได้ตามปกติ

สาเหตุ เนื่องจาก SW104 อยู่ในทิศทาง Reverse เกิดจากสัญญาณระหว่างตู้ SCB SW 104 ไปยังตู้ OBC แก้ไข โดยการรีเซ็ตสัญญาณก่อนเข้าตู้ OBC ในห้อง Sig จึงทำให้สัญญาณ Local Mode หายไป หลังจากนั้นขอให้ LC ส่งคำสั่งไปยัง SW104 ใหม่อีกครั้ง อุปกรณ์กลับมาทำงานได้ปกติทั้ง 2 ทิศทาง สามารถใช้งานได้ปกติ

### 1.3.4 งานซ่อมบำรุงงานโยธาโครงการไฟฟ้าสายสีทอง

- งานซ่อมบำรุงตามวาระ

งานซ่อมบำรุงตามวาระเดือนตุลาคม 2567 มีจำนวนงานตามแผน 1 งาน ดำเนินการเสร็จ 1 งาน คิดเป็น 100.00% ดังรายละเอียดรูปที่ 1 - 26



รูปที่ 1 - 26 ร้อยละของงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการได้ตามแผนงานซ่อมบำรุงงานโยธา

สำหรับรายละเอียดงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการในเดือนตุลาคม 2567 มีรายละเอียดตารางที่ 1 - 20

ตารางที่ 1 - 20 รายละเอียดของงานซ่อมบำรุงงานโยธาไฟฟ้าเดือนตุลาคม 2567

ลำดับ	รายการ	จำนวนงานตามแผนงาน	จำนวนงานที่ทำเสร็จ	จำนวนงานคงเหลือ
1	(M2) Visual Inspection for Below	1	1	-
	รวม	1	1	-

- งานซ่อมบำรุงนอกวาระ

งานซ่อมบำรุงนอกวาระของงานโยธาในเดือนตุลาคม 2567 มีจำนวน 33 งาน และไม่มีงานที่ทำให้เกิดความล่าช้าต่อการเดินรถเกิน 5 นาที

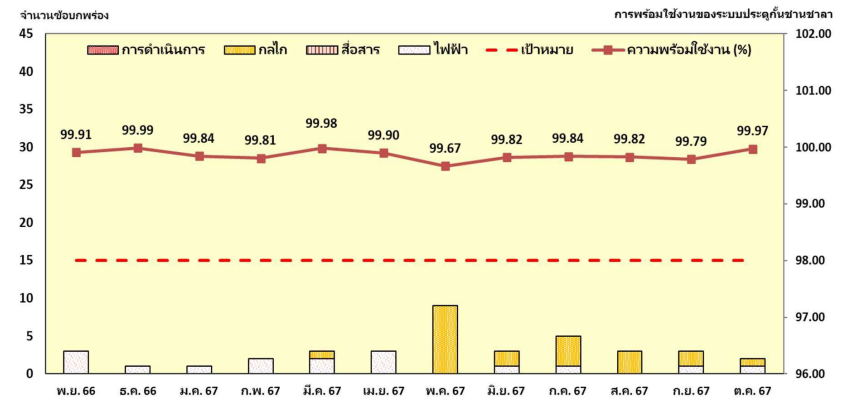
### 1.3.5 งานซ่อมบำรุงระบบประตูกั้นชานชาลาโครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง

ในเดือนตุลาคม 2567 พบระบบประตูกั้นชานชาลาขัดข้อง จำนวน 2 ครั้ง รวมเวลา 3.47 ชั่วโมง จาก 13,392 ชั่วโมง คิดเป็นความพร้อมใช้งานของระบบประตูกั้นชานชาลา 99.97% จำนวนได้ดังตารางที่ 1 - 21

ตารางที่ 1 - 21 รายละเอียดของการขัดข้องของระบบประตูกั้นชานชาลา

ลำดับ	ปัญหาข้อบกพร่อง	จำนวน (ครั้ง)	คิดเป็น (ร้อยละ)
1	กลุ่มไฟฟ้า	1	50.00
2	กลุ่มสื่อสาร	-	-
3	กลุ่มกลไก	1	50.00
4	กลุ่มการดำเนินการ	-	-
	รวม	2	100.00

□ กลุ่มไฟฟ้า หมายถึง ชุดควบคุม, ตรวจสอบตำแหน่ง □ กลุ่มการสื่อสาร หมายถึง การรับส่งข้อมูลประตูกั้นชานชาลา  
 □ กลุ่มกลไก หมายถึง ชุดที่ส่งปรับแต่ง หรือ แลกดัก □ กลุ่มการดำเนินการ หมายถึง รูปลักษณ์ และชุดที่เกี่ยวกับการแสดงผล  
 - - เป้าหมาย:ความพร้อมการใช้งานระบบประตูกั้นชานชาลาไม่ต่ำกว่า 98.00%



รูปที่ 1 - 27 ความพร้อมใช้งานของระบบประตูกั้นชานชาลา

1.3 งานซ่อมบำรุง

ข้อมูลงานซ่อมบำรุงในเดือนพฤศจิกายน 2567 มีรายละเอียด ดังนี้

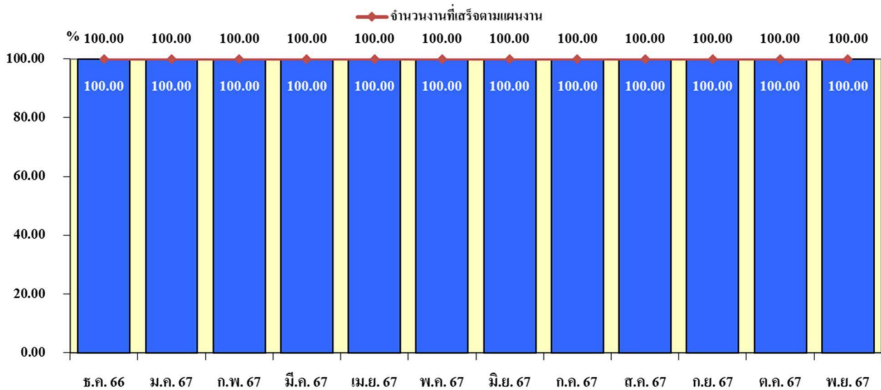
1.3.1 งานซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า

- งานซ่อมบำรุงตามวาระ

งานซ่อมบำรุงตามวาระประจำเดือนพฤศจิกายน 2567 มีจำนวนงานตามแผนงาน 23 งาน ดำเนินการเสร็จตามแผน 23 งาน คิดเป็น 100% ดังรายละเอียดรูปที่ 1 - 23



รูปที่ 1 - 23 รูปงานซ่อมบำรุงตามวาระของงานซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า



รูปที่ 1 - 24 ร้อยละของงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการได้ตามแผนงานซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า

สำหรับรายละเอียดงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการในเดือนพฤศจิกายน 2567 มีรายละเอียดตารางที่ 1 - 18

ตารางที่ 1 - 18 รายละเอียดของงานซ่อมบำรุงตามวาระของงานซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าเดือนพฤศจิกายน 2567

ลำดับ	รายการ	จำนวนงานตามแผนงาน	จำนวนงานที่เสร็จ	จำนวนงานคงเหลือ
1	Weekly Inspection	9	9	-
2	3 Weeks Inspection (Exterior Washing)	4	4	-
3	1 Month Inspection	3	3	-
4	Tire Depth Measuring	7	7	-
	รวม	23	23	-

- งานซ่อมบำรุงนอกวาระ

งานซ่อมบำรุงนอกวาระประจำเดือนพฤศจิกายน 2567 มีจำนวน 21 งาน และไม่มีงานที่ทำให้เกิดความล่าช้าต่อการเดินรถเกิน 5 นาทีขึ้นไป

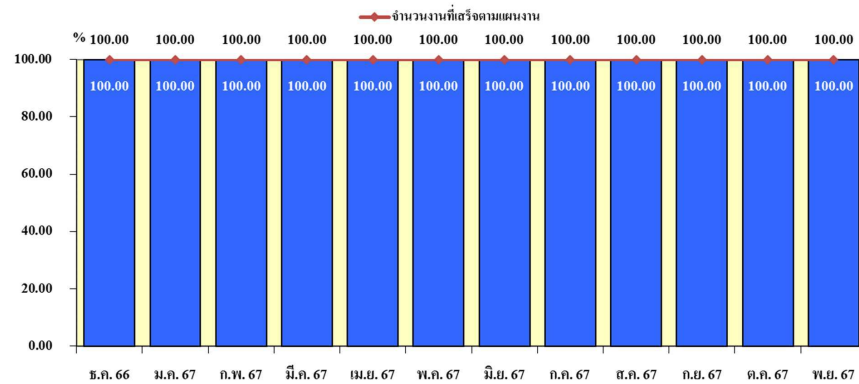
- งานซ่อมบำรุงหนัก (Train Overhaul)

ไม่มีงานซ่อมบำรุงหนักในเดือนพฤศจิกายน 2567

### 1.3.2 งานซ่อมบำรุงเส้นทางวิ่งรถไฟโครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง

- งานซ่อมบำรุงตามวาระ

งานซ่อมบำรุงตามวาระประจำเดือนพฤศจิกายน 2567 จำนวนงานตามแผน 19 งาน ดำเนินการเสร็จ 19 งาน คิดเป็น 100.00% ดังรายละเอียดรูปที่ 1 - 25



รูปที่ 1 - 25 ร้อยละของงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการได้ตามแผนงานซ่อมบำรุงเส้นทางวิ่งรถไฟ

สำหรับรายละเอียดงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการในเดือนพฤศจิกายน 2567 มีรายละเอียดตารางที่ 1 - 19

ตารางที่ 1 - 19 รายละเอียดของงานซ่อมบำรุงเส้นทางวิ่งรถไฟเดือนพฤศจิกายน 2567

ลำดับ	รายการ	จำนวนงานตามแผนงาน	จำนวนงานที่ทำเสร็จ	จำนวนงานคงเหลือ
1	1 Week: Inspection Power rail Alignment in Pivot Switch	12	12	-
2	1 Month: Visual inspection Guide Beam	3	3	-
3	1 Month: Visual inspection Power Rail	3	3	-
4	6 Months: Inspection Buffer Stop	1	1	-
	<b>รวม</b>	<b>19</b>	<b>19</b>	<b>-</b>

- งานซ่อมบำรุงนอกวาระ

ไม่มีงานซ่อมบำรุงหนักในเดือนพฤศจิกายน 2567

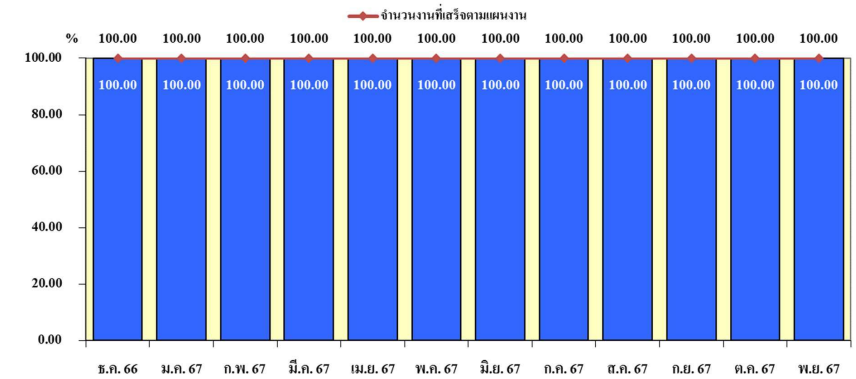
- งานซ่อมบำรุงหนัก

ไม่มีงานซ่อมบำรุงหนักในเดือนพฤศจิกายน 2567

### 1.3.3 งานซ่อมบำรุงระบบอาณัติสัญญาณโครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง

- งานซ่อมบำรุงตามวาระ

งานซ่อมบำรุงตามวาระเดือนพฤศจิกายน 2567 มีจำนวนงานตามแผน 88 งาน ดำเนินการเสร็จ 88 งาน คิดเป็น 100.00% ดังรายละเอียดรูปที่ 1 - 26



รูปที่ 1 - 26 ร้อยละของงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการได้ตามแผนงานซ่อมบำรุงระบบอาณัติสัญญาณ

สำหรับรายละเอียดงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการในเดือนพฤศจิกายน 2567 มีรายละเอียดตารางที่ 1 - 20

ตารางที่ 1 - 20 รายละเอียดของงานซ่อมบำรุงตามวาระของระบบอาณัติสัญญาณเดือนพฤศจิกายน 2567

ลำดับ	รายการ	จำนวนงานตามแผนงาน	จำนวนงานที่ทำเสร็จ	จำนวนงานคงเหลือ
1	W1, M1, M6, Y1: TRS	53	53	-
2	M3, Y1: OBC	3	3	-
3	M3, Y1: PSDIC	3	3	-
4	M1, M6, Y1: RATC	1	1	-
5	M3, Y1: DTS	3	3	-
6	W1, M1, M6: ATS	25	25	-
	<b>รวม</b>	<b>88</b>	<b>88</b>	<b>-</b>

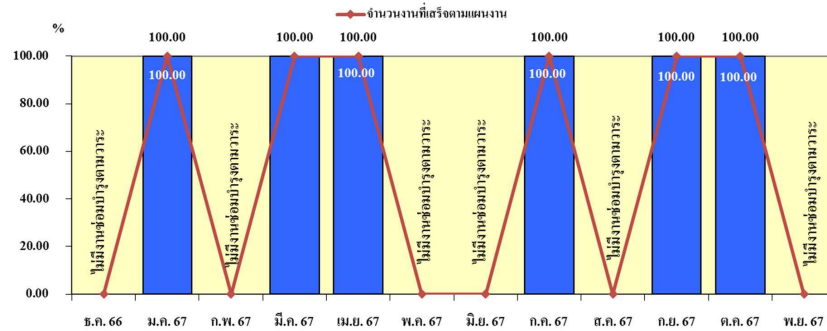
- งานซ่อมบำรุงนอกวาระ

งานซ่อมบำรุงนอกวาระของงานระบบอาณัติสัญญาณในเดือนพฤศจิกายน 2567 จำนวน 119 งาน และมีงานที่ทำให้เกิดความล่าช้าต่อการเดินรถเกิน 5 นาที จำนวน 0 งาน

## งานซ่อมบำรุงงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง

- งานซ่อมบำรุงตามวาระ

เดือนพฤศจิกายน 2567 ไม่มีงานซ่อมบำรุงตามวาระ ดังรายละเอียดรูปที่ 1 - 27



รูปที่ 1 - 27 ร้อยละของงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการได้ตามแผนงานซ่อมบำรุงงานโยธา

- งานซ่อมบำรุงนอกวาระ

งานซ่อมบำรุงนอกวาระของงานโยธาในเดือนพฤศจิกายน 2567 มีจำนวน 23 งาน และไม่มีงานที่ทำให้เกิดความล่าช้าต่อการเดินรถเกิน 5 นาที

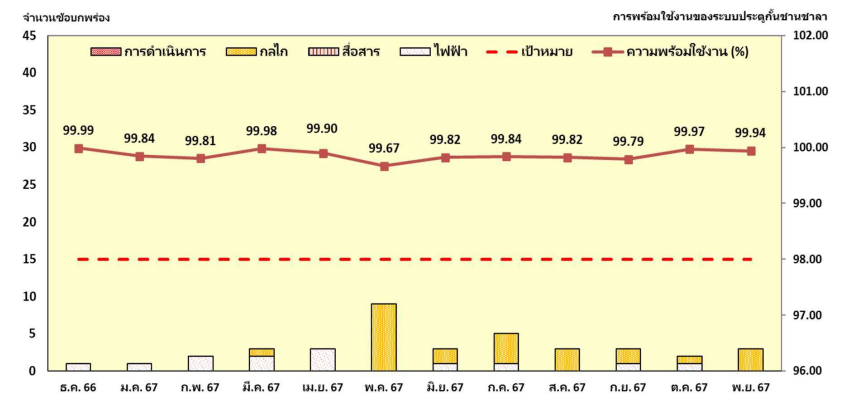
## 1.3.4 งานซ่อมบำรุงระบบประตูกั้นชานชาลาโครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง

ในเดือนพฤศจิกายน 2567 พบระบบประตูกั้นชานชาลาขัดข้อง จำนวน 3 ครั้ง รวมเวลา 7.51 ชั่วโมง จาก 12,960 ชั่วโมง คิดเป็นความพร้อมใช้งานของระบบประตูกั้นชานชาลา 99.94% จำแนกได้ดังตารางที่ 1 - 21

ตารางที่ 1 - 21 รายละเอียดของการขัดข้องของระบบประตูกั้นชานชาลา

ลำดับ	ปัญหาข้อบกพร่อง	จำนวน (ครั้ง)	คิดเป็น (ร้อยละ)
1	กลุ่มไฟฟ้า	-	-
2	กลุ่มสื่อสาร	-	-
3	กลุ่มกลไก	3	100.00
4	กลุ่มการดำเนินการ	-	-
รวม		3	100.00

□ กลุ่มไฟฟ้า หมายถึง ชุดควบคุม, ตรวจสอบตำแหน่ง □ กลุ่มการสื่อสาร หมายถึง การรับส่งข้อมูลประตูกั้นชานชาลา  
 □ กลุ่มกลไก หมายถึง ชุดที่สับปรับเตียง หรือ แลกดัก □ กลุ่มการดำเนินการ หมายถึง รูปลักษณ์ และชุดที่เกี่ยวข้องกับการแสดงผล  
 - - เป้าหมาย:ความพร้อมการใช้งานระบบประตูกั้นชานชาลาไม่ต่ำกว่า 98.00%



รูปที่ 1 - 28 ความพร้อมใช้งานของระบบประตูกั้นชานชาลา



### 1.3 งานซ่อมบำรุง

ข้อมูลงานซ่อมบำรุงในเดือนธันวาคม 2567 มีรายละเอียด ดังนี้

### 1.3.1 งานซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า

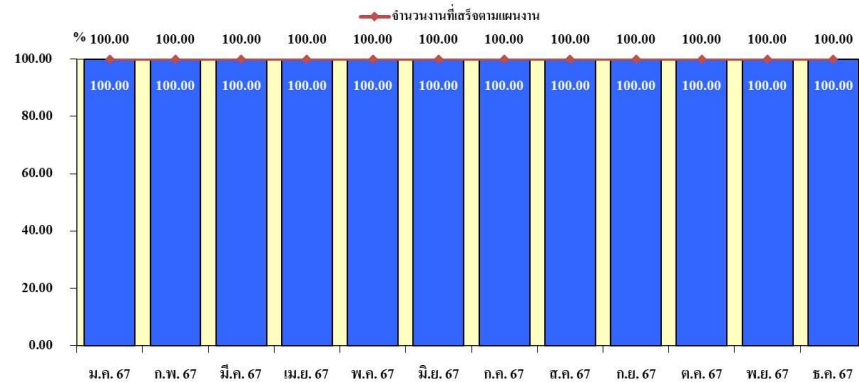
- งานซ่อมบำรุงตามวาระ



### 1.3.2 งานซ่อมบำรุงเส้นทางวิ่งรถไฟฟ้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง

- งานซ่อมบำรุงตามวาระ

งานซ่อมบำรุงตามวาระประจำเดือนธันวาคม 2567 จำนวนงานตามแผน 24 งาน ดำเนินการเสร็จ 24 งาน คิดเป็น 100.00% ดังรายละเอียดสรุปที่ 1 - 25



รูปที่ 1 - 24 ร้อยละของงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการได้ตามแผนงานซ่อมบำรุงเส้นทางวิงรถไฟฟ้า

สำหรับรายละเอียดงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการในเดือนธันวาคม 2567 มีรายละเอียดตารางที่ 1-21

ตารางที่ 1 - 21 รายละเอียดของงานซ่อมบำรุงเส้นทางวิ่งรถไฟฟ้ามหานคร 2567

ลำดับ	รายการ	จำนวนงาน ตามแผนงาน	จำนวนงาน ที่ทึ้นเสร็จ	จำนวนงาน คงเหลือ
1	1 Week: Inspection Power rail Alignment in Pivot Switch	15	15	-
2	1 Month: Visual inspection Guide Beam	3	3	-
3	1 Month: Visual inspection Power Rail	3	3	-
4	6 Months: Inspection joint and support power rail	2	2	-
5	6 Months: Inspection buffer stop	1	1	-
	<b>รวม</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>-</b>

- งานซ่อมบำรุงนอกวาระ

งานซ่อมบำรุงนอกภาวะของงานซ่อมบำรุงเส้นทางวิ่งรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล เดือน ธันวาคม 2567 จำนวน 4 งาน และไม่มีงานที่ทำให้เกิดความล่าช้าต่อการเดินรถเกิน 5 นาที

1. Touch up Paint for Guide Beam at G1
2. Replace Power Rail End Cap at SW103, SW106, SW108

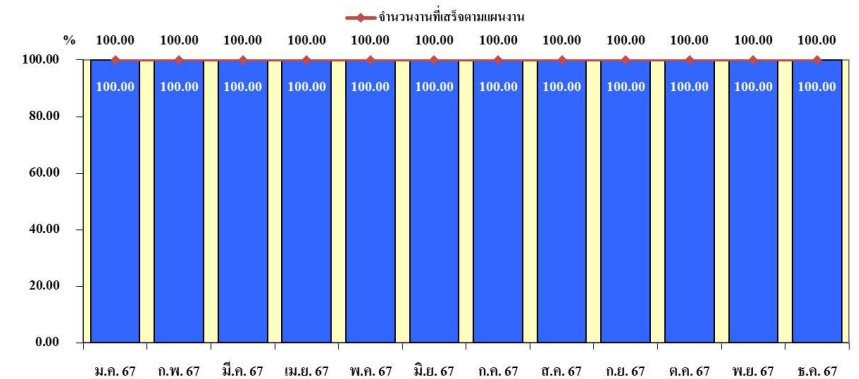
- งานซ่อมบำรุงหนัก

ไม่มีงานซ่อมบำรุงหนักในเดือนธันวาคม 2567

### 1.3.3 งานซ่อมบำรุงระบบอาณัติสัญญาณโครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง

- งานซ่อมบำรุงตามวาระ

งานซ่อมบำรุงตามวาระเดือนธันวาคม 2567 มีจำนวนงานตามแผน 72 งาน ดำเนินการเสร็จ  
72 งาน คิดเป็น 100.00% ดังรายละเอียดสรุปที่ 1 - 26



รูปที่ 1 - 25 ร้อยละของงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการได้ตามแผนงานซ่อมบำรุงระบบอาคารทัศนียภาพ

สำหรับรายละเอียดงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการในเดือนธันวาคม 2567 มีรายละเอียดตารางที่ 1 - 22

ตารางที่ 1-22 รายละเอียดของงานซ่อมบำรุงตามวาระของระบบอาคารคิสิญญานเดือนธันวาคม 2567

ลำดับ	รายการ	จำนวนงาน ตามแผนงาน	จำนวนงาน ที่ทําส่ร้ง	จำนวนงาน คงเหลือ
1	W1, M1, M6, Y1: TRS	50	50	-
2	M3, Y1: Norming point Tag	2	2	-
3	M1, M6, Y1: RATC	1	1	
4	M3, Y1: ESP	3	3	-
5	W1, M1, M6: ATS	16	16	-
	<b>รวม</b>	<b>72</b>	<b>72</b>	<b>-</b>

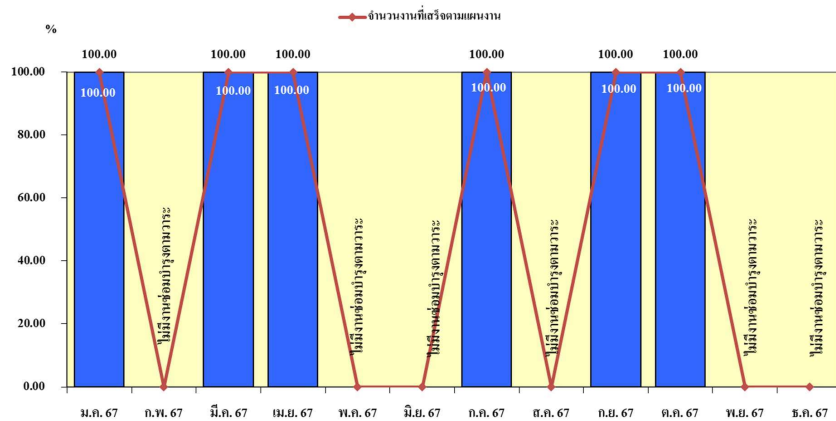
- งานซ่อมบำรุงนอกวาระ

งานซ่อมบำรุงนอกวาระของงานระบบอาคารคึกคักในเดือนธันวาคม 2567 จำนวน 117 งาน และไม่มีงานที่ทำให้เกิดความล่าช้าต่อการเดินรถเกิน 5 นาที

### 1.3.4 งานซ่อมบำรุงงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง

- งานซ่อมบำรุงตามวาระ

เดือนธันวาคม 2567 ไม่มีงานซ่อมบำรุงตามวาระ ดังรายละเอียดรูปที่ 1 - 27



รูปที่ 1 - 26 ร้อยละของงานซ่อมบำรุงตามวาระที่ดำเนินการได้ตามแผนงานซ่อมบำรุงงานโยธา

- งานซ่อมบำรุงนอกวาระ

งานซ่อมบำรุงนอกวาระของงานโยธาในเดือนธันวาคม 2567 มีจำนวน 23 งาน และไม่มีงานที่ทำให้เกิดความล่าช้าต่อการเดินรถเกิน 5 นาที

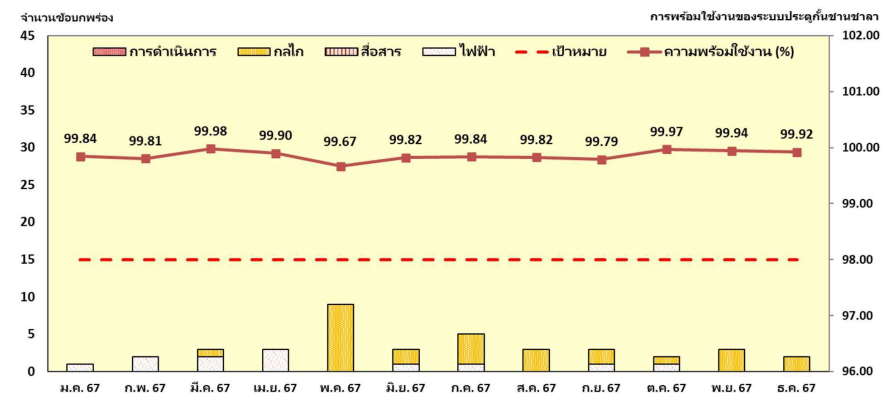
### 1.3.5 งานซ่อมบำรุงระบบประตูกั้นชานชาลาโครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง

ในเดือนธันวาคม 2567 พบระบบประตูกั้นชานชาลาขัดข้อง จำนวน 2 ครั้ง รวมเวลา 10.27 ชั่วโมง จาก 12,960 ชั่วโมง คิดเป็นความพร้อมใช้งานของระบบประตูกั้นชานชาลา 99.92% จำแนกได้ดังตารางที่ 1 - 23

ตารางที่ 1 - 23 รายละเอียดของการขัดข้องของระบบประตูกั้นชานชาลา

ลำดับ	ปัญหาข้อบกพร่อง	จำนวน (ครั้ง)	คิดเป็น (ร้อยละ)
1	กลุ่มไฟฟ้า	-	-
2	กลุ่มสื่อสาร	-	-
3	กลุ่มกลไก	2	100.00
4	กลุ่มการดำเนินการ	-	-
รวม		2	100.00

□ กลุ่มไฟฟ้า หมายถึง ชุดควบคุม, ตรวจสอบตำแหน่ง □ กลุ่มการสื่อสาร หมายถึง การรับส่งข้อมูลประตูกั้นชานชาลา  
 □ กลุ่มกลไก หมายถึง ชุดที่ส่งปรับแต่ง หรือ แลกรหัส □ กลุ่มการดำเนินการ หมายถึง รูปสัญลักษณ์ และชุดที่เกี่ยวข้องกับการแสดงผล  
 - - เป้าหมายความพร้อมใช้งานระบบประตูกั้นชานชาลาไม่ต่ำกว่า 98.00%



รูปที่ 1 - 27 ความพร้อมใช้งานของระบบประตูกั้นชานชาลา

ภาคผนวก 10ข

สถิติการเจ็บป่วยและการเกิดอุบัติเหตุของพนักงาน

#### 1.4 ความปลอดภัยและอุบัติเหตุ

การเปิดให้บริการเดินรถในเดือนกรกฎาคม 2567 บริษัทได้ตรวจสอบความปลอดภัยและคุณภาพในการให้บริการสรุปได้ดังนี้

##### 1.4.1 ความปลอดภัย (Safety)

การดำเนินการด้านความปลอดภัย บริษัทได้บันทึกสถิติการบาดเจ็บขั้นรุนแรงของผู้โดยสาร และพนักงาน โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีทอง สถานีกรุงธนบุรี (G1) ถึงสถานีคลองสาน (G3) ในเดือน กรกฎาคม 2567 ดังนี้

ตารางที่ 1 - 22 ประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย

รายการที่	ตัวชี้วัดอัตราการบาดเจ็บขั้นรุนแรง	มาตรฐานความปลอดภัย	จำนวนที่เกิดขึ้นจริง
1	การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของผู้โดยสาร	$\leq 0.06$ รายต่อล้านเที่ยวคน	-
2	การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของพนักงาน (ไม่รวมผู้รับเหมา)	$\leq 0.18$ รายต่อสองแสนชั่วโมงทำงาน	-

##### คำนิยาม

1) การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของผู้โดยสาร หมายถึง การเข้ารับการรักษาเป็นผู้ป่วยในโรงพยาบาล เพื่อสังเกตอาการหรือรักษาโดยทันทีตามการวินิจฉัยของแพทย์หลังจากเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บรวมทั้งการบาดเจ็บจากการลงราง การบาดเจ็บจากสภาพอุปกรณ์และการปฏิบัติ (พื้นที่หรือวิธีการ) ที่ไม่ปลอดภัยของบีทีเอส ไม่รวมถึงการฆ่าตัวตาย การพยายามฆ่าตัวตาย และผลของการใช้ยาหรือโรคของตนเอง

2) การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของพนักงาน หมายถึง จำเป็นต้องได้รับการรักษาอย่างต่อเนื่องที่โรงพยาบาล (ผู้ป่วยใน) เพื่อสังเกตอาการหรือได้รับการรักษาทันทีตามการวินิจฉัยของแพทย์หลังจากเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บ และจำเป็นต้องหยุดงานเพิ่มเติมอย่างน้อย 1 วัน

#### 1.4.2 อุบัติการณ์ (Incident)

ในเดือนกรกฎาคม 2567 พบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่มีผลต่อความปลอดภัยสถานีกรุงธนบุรี (G1) ถึงสถานี คลองสาน (G3) จำนวน 2 เหตุการณ์

ตารางที่ 1 - 23 รายการอุบัติเหตุ

ลำดับ	วันที่	เวลา	สถานที่	รายละเอียด
1	12/07/67	17.50 น.	G3	นายสถานีเดินตรวจสถานี พบน้ำรั่วจากคานสถานีหยดลงพื้นชั้นจำหน่ายตั๋ว ใกล้ห้อง SCR จึงแจ้งนำป้าย และถังมารองน้ำ จากนั้นแจ้งซ่อมตามขั้นตอน
2	25/07/67	21.00 น.	G3	นายสถานีรับแจ้งจากแม่บ้านว่า พบเห็นเสาปูนที่ชั้นชานชาลา มีรอยแตกร้าว และมีเศษปูนร่วงอยู่รอบๆ บริเวณโถงเสา จึงตรวจสอบพบมีรอยร้าวจริง จากนั้น ปิดกั้นพื้นที่ และแจ้งซ่อมตามขั้นตอน

#### 1.4.3 อุบัติเหตุ (Accident)

ในเดือนกรกฎาคม 2567 พบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่มีผลต่อความปลอดภัยสถานีกรุงธนบุรี (G1) ถึงสถานีคลองสาน (G3) จำนวน 2 เหตุการณ์

ตารางที่ 1 - 24 รายการอุบัติเหตุ

ลำดับ	วันที่	เวลา	สถานที่	รายละเอียด
1	21/07/67	20.46 น.	G1	นายสถานีรับแจ้งจากรปภ.ว่ามีผู้โดยสารหญิง สะดุดล้มที่บันไดกลางระหว่างชั้นชานชาลา กับชั้นจำหน่ายตั๋ว จึงไปตรวจสอบพบผู้โดยสารบาดเจ็บมีอาการปวดข้อเท้า จึงปฐมพยาบาลเบื้องต้น ตรวจสอบสาเหตุเกิดจากผู้โดยสารเสียหลักเองจากการใช้รองเท้าหนาและส้นสูง เมื่ออาการดีขึ้นจึงเดินทางต่อ
2	31/07/67	09.57 น.	G1	นายสถานีรับแจ้งจากผู้โดยสารหญิงว่า เดินเสียหลักล้มขณะเดินลงบันได จากชั้นชานชาลามายังชั้นจำหน่ายตั๋ว ไม่ประสงค์ให้ปฐมพยาบาล เนื่องจากอาการดีขึ้นแล้ว ขอนั่งพัก ต่อมาอาการดีขึ้นจึงให้รปภ.นำ Wheelchair ไปส่งผู้โดยสารต้องการเดินทางต่อรถไฟฟ้าสีเขียว ตรวจสอบสาเหตุเกิดจากผู้โดยสารใช้โทรศัพท์ขณะเดินลงบันได

#### 1.4 ความปลอดภัยและอุบัติเหตุ

การเปิดให้บริการเดินรถในเดือนสิงหาคม 2567 บริษัทได้ตรวจสอบความปลอดภัยและคุณภาพในการให้บริการสรุปได้ดังนี้

##### 1.4.1 ความปลอดภัย (Safety)

การดำเนินการด้านความปลอดภัย บริษัทได้บันทึกสถิติการบาดเจ็บขั้นรุนแรงของผู้โดยสารและพนักงาน โครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง สถานีกรุงธนบุรี (G1) ถึงสถานีคลองสาน (G3) ในเดือนสิงหาคม 2567 ดังนี้

ตารางที่ 1 - 23 ประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย

รายการที่	ตัวชี้วัดอัตราการบาดเจ็บขั้นรุนแรง	มาตรฐานความปลอดภัย	จำนวนที่เกิดขึ้นจริง
1	การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของผู้โดยสาร	≤ 0.06 รายต่อล้านเที่ยวคน	-
2	การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของพนักงาน (ไม่รวมผู้รับเหมา)	≤ 0.18 รายต่อสองแสนชั่วโมงทำงาน	-

##### คำนิยาม

1) การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของผู้โดยสาร หมายถึง การเข้ารับการรักษาเป็นผู้ป่วยในโรงพยาบาล เพื่อสังเกตอาการหรือรักษาโดยทันทีตามการวินิจฉัยของแพทย์หลังจากเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บรวมทั้งการบาดเจ็บจากการลงราง การบาดเจ็บจากสภาพอุปกรณ์และการปฏิบัติ (พื้นที่หรือวิธีการ) ที่ไม่ปลอดภัยของบีทีเอส ไม่รวมถึงการฆ่าตัวตาย การพยายามฆ่าตัวตาย และผลของการใช้ยารักษาโรคของตนเอง

2) การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของพนักงาน หมายถึง จำเป็นต้องได้รับการรักษาอย่างต่อเนื่องที่โรงพยาบาล (ผู้ป่วยใน) เพื่อสังเกตอาการหรือได้รับการรักษาทันทีตามการวินิจฉัยของแพทย์หลังจากเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บ และจำเป็นต้องหยุดงานเพิ่มเติมอีกอย่างน้อย 1 วัน

#### 1.4.2 อุบัติการณ์ (Incident)

ในเดือนสิงหาคม 2567 ไม่พบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่มีผลต่อความปลอดภัยสถานีนครปฐมบุรี (G1) ถึงสถานีคลองสาน (G3)

#### 1.4.3 อุบัติเหตุ (Accident)

ในเดือนสิงหาคม 2567 ไม่พบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่มีผลต่อความปลอดภัยสถานีนครปฐมบุรี (G1) ถึงสถานีคลองสาน (G3)

#### 1.4 ความปลอดภัยและอุบัติเหตุ

การเปิดให้บริการเดินรถในเดือนกันยายน 2567 บริษัทได้ตรวจสอบความปลอดภัยและคุณภาพในการให้บริการสรุปได้ดังนี้

##### 1.4.1 ความปลอดภัย (Safety)

การดำเนินการด้านความปลอดภัย บริษัทได้บันทึกสถิติการบาดเจ็บขั้นรุนแรงของผู้โดยสารและพนักงาน โครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง สถานีกรุงธนบุรี (G1) ถึงสถานีคลองสาน (G3) ในเดือนกันยายน 2567 ดังนี้

ตารางที่ 1 - 22 ประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย

รายการที่	ตัวชี้วัดอัตราการบาดเจ็บขั้นรุนแรง	มาตรฐานความปลอดภัย	จำนวนที่เกิดขึ้นจริง
1	การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของผู้โดยสาร	$\leq 0.06$ รายต่อล้านเที่ยวคน	-
2	การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของพนักงาน (ไม่รวมผู้รับเหมา)	$\leq 0.18$ รายต่อสองแสนชั่วโมงทำงาน	-

##### คำนิยาม

1) การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของผู้โดยสาร หมายถึง การเข้ารับการรักษาเป็นผู้ป่วยในโรงพยาบาล เพื่อสังเกตอาการหรือรักษาโดยทันทีตามการวินิจฉัยของแพทย์หลังจากเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บรวมทั้งการบาดเจ็บจากการลงราง การบาดเจ็บจากสภาพอุปกรณ์และการปฏิบัติ (พื้นที่หรือวิธีการ) ที่ไม่ปลอดภัยของบีทีเอส ไม่รวมถึงการฆ่าตัวตาย การพยายามฆ่าตัวตาย และผลของการใช้รักษาโรคของตนเอง

2) การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของพนักงาน หมายถึง จำเป็นต้องได้รับการรักษาอย่างต่อเนื่องที่โรงพยาบาล (ผู้ป่วยใน) เพื่อสังเกตอาการหรือได้รับการรักษาทันทีตามการวินิจฉัยของแพทย์หลังจากเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บ และจำเป็นต้องหยุดงานเพิ่มเติมอย่างน้อย 1 วัน

#### 1.4.2 อุบัติการณ์ (Incident)

ในเดือนกันยายน 2567 พบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่มีผลต่อความปลอดภัยสถานีกรุงธนบุรี (G1) ถึงสถานีคลองสาน (G3)

ตารางที่ 1 - 23 รายการอุบัติเหตุ

ลำดับ	วันที่	เวลา	สถานที่	รายละเอียด
1	15/09/67	11.30 น.	G3	นายสถานีรับแจ้งจากห้องศูนย์ควบคุมว่าจนท.ประจำรถไฟฟ้า พบแผ่นป้ายหลุดร่วงขวางทางรถไฟฟ้าฝั่ง Outbound จึงตรวจสอบพบเป็นป้ายห้ามลงทางวิ่งอันตรายจากไฟฟ้าแรงสูงจึงแจ้งห้องศูนย์ควบคุม ขอตัดไฟลงเก็บตามขั้นตอนตรวจสอบพื้นที่ไม่พบอุปกรณ์ใดเกิดผลกระทบหรือเสียหายชำรุด จากนั้นแจ้งซ่อมทางวิศวกรรมตามขั้นตอน
2	24/09/67	07.31 น.	G3	นายสถานีรับทราบจากแผง FCP ว่า G3 SVS04 EFP PUMP OPEN ขึ้นเป็น TROUBLE เคลียร์หน้าจอก็เป็นปกติ ลงตรวจสอบไม่พบสิ่งผิดปกติ จากนั้นแจ้งผู้เกี่ยวข้อง แจ้งซ่อมตามขั้นตอน

### 1.4.3 อุบัติเหตุ (Accident)

ในเดือนกันยายน 2567 ไม่พบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่มีผลต่อความปลอดภัยสถานีกรุงธนบุรี (G1) ถึงสถานีคลองสาน (G3)

## 1.4 ความปลอดภัยและอุบัติเหตุ

การเปิดให้บริการเดินรถในเดือนตุลาคม 2567 บริษัทได้ตรวจสอบความปลอดภัยและคุณภาพในการให้บริการสรุปได้ดังนี้

### 1.4.1 ความปลอดภัย (Safety)

การดำเนินการด้านความปลอดภัย บริษัทได้บันทึกสถิติการบาดเจ็บขั้นรุนแรงของผู้โดยสาร และพนักงาน โครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง สถานีกรุงธนบุรี (G1) ถึงสถานีคลองสาน (G3) ในเดือนตุลาคม 2567 ดังนี้

ตารางที่ 1 - 22 ประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย

รายการที่	ตัวชี้วัดอัตราการบาดเจ็บขั้นรุนแรง	มาตรฐานความปลอดภัย	จำนวนที่เกิดขึ้นจริง
1	การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของผู้โดยสาร	$\leq 0.06$ รายต่อล้านเที่ยวคน	-
2	การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของพนักงาน (ไม่รวมผู้รับเหมา)	$\leq 0.18$ รายต่อสองแสนชั่วโมงทำงาน	-

### คำนิยาม

1) การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของผู้โดยสาร หมายถึง การเข้ารับการรักษาเป็นผู้ป่วยในโรงพยาบาล เพื่อสังเกตอาการหรือรักษาโดยทันทีตามการวินิจฉัยของแพทย์หลังจากเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บรวมทั้งการบาดเจ็บจากการลงราง การบาดเจ็บจากสภาพอุปกรณ์และการปฏิบัติ (พื้นที่หรือวิธีการ) ที่ไม่ปลอดภัยของบีทีเอส ไม่รวมถึงการฆ่าตัวตาย การพยายามฆ่าตัวตาย และผลของการใช้รักษาโรคของตนเอง

2) การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของพนักงาน หมายถึง จำเป็นต้องได้รับการรักษาอย่างต่อเนื่องที่โรงพยาบาล (ผู้ป่วยใน) เพื่อสังเกตอาการหรือได้รับการรักษาทันทีตามการวินิจฉัยของแพทย์หลังจากเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บ และจำเป็นต้องหยุดงานเพิ่มเติมอีกอย่างน้อย 1 วัน



#### 1.4.2 อุบัติการณ์ (Incident)

ในเดือนตุลาคม 2567 พบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่มีผลต่อความปลอดภัยสถานีกรุงเทพมหานคร (G1) ถึงสถานีคลองสาน (G3) จำนวน 1 เหตุการณ์

ตารางที่ 1 - 23 รายการอุบัติเหตุ

ลำดับ	วันที่	เวลา	สถานที่	รายละเอียด
1	18/10/67	06.05 น.	G3	นายสถานีได้รับแจ้งจากผู้ช่วยนายสถานีว่า พบน้ำรั่วจากแท็งก์น้ำใต้สถานี นายสถานีจึงรีบเข้าตรวจสอบพบว่าเกิดจากน้ำดีล้นออกจากในแท็งก์ห้อง Pump room จึงทำการแก้ไขเบื้องต้นเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบ จากนั้นแจ้งซ่อม และแจ้งผู้เกี่ยวข้องตามขั้นตอน

#### 1.4.3 อุบัติเหตุ (Accident)

ในเดือนตุลาคม 2567 พบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่มีผลต่อความปลอดภัยสถานีกรุงเทพมหานคร (G1) ถึงสถานีคลองสาน (G3) จำนวน 2 เหตุการณ์

ตารางที่ 1 - 24 รายการอุบัติเหตุ

ลำดับ	วันที่	เวลา	สถานที่	รายละเอียด
1	25/10/67	19.23 น.	G1	นายสถานีรับแจ้งจากรปภ.ว่ามีผู้โดยสารหญิงอายุประมาณ 20 ปี ล้มที่บันไดขึ้น - ลง ระหว่างขึ้นขบวนขบวนขึ้นจำหน่ายตั๋ว จึงทำการตรวจสอบพบว่ามีอาการเจ็บที่ข้อเท้าซ้ายนายสถานีทำการปฐมพยาบาลเบื้องต้น ผู้โดยสารแจ้งสาเหตุเกิดจากคนเดินเหยียบกระดูกเท้าตัวเอง จากนั้นนายสถานีแจ้งศูนย์ควบคุมขบวนรถพยาบาล ต่อมารถพยาบาลมารับผู้โดยสารหญิงคนดังกล่าวนำส่งโรงพยาบาลเพื่อทำการรักษาต่อไป จากนั้นนายสถานีเข้าตรวจสอบพื้นที่ไม่พบสิ่งผิดปกติ
2	31/10/67	15.00 น.	G1	นายสถานีรับแจ้งจากรปภ.ว่ามีผู้โดยสารเด็กชายชาวต่างชาติอายุประมาณ 3 ปี ล้มที่บันไดระหว่างขึ้นขบวนขบวนขึ้นจำหน่ายตั๋ว ได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะเล็กน้อย นายสถานีเข้าตรวจสอบพบว่าผู้โดยสารคนดังกล่าวได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะฟกช้ำเล็กน้อย ผู้ปกครองแจ้งว่าไม่เป็นไรสาเหตุเกิดจากเดินยังไม่คล่องเอง ไม่ประสงค์ให้ปฐมพยาบาลและประสงค์จะเดินทางไปลงที่สถานีราชดำริ จากนั้นนายสถานีเข้าตรวจสอบพื้นที่ไม่พบสิ่งผิดปกติ

#### 1.4 ความปลอดภัยและอุบัติการณ์

การเปิดให้บริการเดินรถในเดือนพฤศจิกายน 2567 บริษัทได้ตรวจสอบความปลอดภัยและคุณภาพในการให้บริการสรุปได้ดังนี้

##### 1.4.1 ความปลอดภัย (Safety)

การดำเนินการด้านความปลอดภัย บริษัทได้บันทึกสถิติการบาดเจ็บขั้นรุนแรงของผู้โดยสารและพนักงาน โครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง สถานีกรุงธนบุรี (G1) ถึงสถานีคลองสาน (G3) ในเดือนพฤศจิกายน 2567 ดังนี้

ตารางที่ 1 - 22 ประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย

รายการที่	ตัวชี้วัดอัตราการบาดเจ็บขั้นรุนแรง	มาตรฐานความปลอดภัย	จำนวนที่เกิดขึ้นจริง
1	การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของผู้โดยสาร	$\leq 0.06$ รายต่อล้านเที่ยวคน	-
2	การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของพนักงาน (ไม่รวมผู้รับเหมา)	$\leq 0.18$ รายต่อสองแสนชั่วโมงทำงาน	-

##### คำนิยาม

1) การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของผู้โดยสาร หมายถึง การเข้ารับการรักษาเป็นผู้ป่วยในโรงพยาบาล เพื่อสังเกตอาการหรือรักษาโดยทันทีตามการวินิจฉัยของแพทย์หลังจากเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บรวมทั้งการบาดเจ็บจากการลงราง การบาดเจ็บจากสภาพอุปกรณ์และการปฏิบัติ (พื้นที่หรือวิธีการ) ที่ไม่ปลอดภัยของบีทีเอส ไม่รวมถึงการฆ่าตัวตาย การพยายามฆ่าตัวตาย และผลของการใช้ยารักษาโรคของตนเอง

2) การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของพนักงาน หมายถึง จำเป็นต้องได้รับการรักษาอย่างต่อเนื่องที่โรงพยาบาล (ผู้ป่วยใน) เพื่อสังเกตอาการหรือได้รับการรักษาทันทีตามการวินิจฉัยของแพทย์หลังจากเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บ และจำเป็นต้องหยุดงานเพิ่มเติมอย่างน้อย 1 วัน

#### 1.4.2 อุบัติการณ์ (Incident)

ในเดือนพฤศจิกายน 2567 พบอุบัติการณ์ที่เกิดขึ้นที่มีผลต่อความปลอดภัยสถานีกรุงธนบุรี (G1) ถึงสถานีคลองสาน (G3) จำนวน 2 เหตุการณ์

ตารางที่ 1 - 23 รายการอุบัติการณ์

ลำดับ	วันที่	เวลา	สถานที่	รายละเอียด
1	12/11/67	06.05 น.	G3	นายสถานีรับทราบจากแผง FCP ขึ้นข้อความแจ้งเตือน SVS06 JKP PUMP RM.M1-14 SPRINKLED MONITOR OPEN CKT TROUBLE จึงกดรีเซ็ตและลงตรวจสอบที่ห้อง Pump Room ไม่พบสิ่งผิดปกติ จากนั้นเคลียร์เอง จึงทำการแจ้งผู้เกี่ยวข้อง แจ้งซ่อมตามขั้นตอน
2	30/11/67	20.11 น.	G2	นายสถานีขณะปฏิบัติหน้าที่บริเวณ AG พบกลุ่มผู้โดยสารต่างชาตินับจำนวน 5 ท่าน ขณะเข้าใช้บริการมีผู้โดยสารเด็กหญิงเดินเข้า AG โดยมีผู้โดยสารสูงวัยที่มาด้วยกันได้ผลักเด็กหญิงชาวต่างชาติอายุประมาณ 5 ขวบ เข้าตามไป (สอบถามภายหลังว่าเป็นพี่สาว) จึงถูก AG ปิดกระแทก สาเหตุเส้นเชอร์ทำงาน สอบถามอาการเบื้องต้นแจ้งไม่ได้รับบาดเจ็บ นายสถานีแนะนำการใช้งานสำหรับเด็กที่มีความสูงตามกำหนดและให้ไปซื้อตั๋วเพื่อใช้บริการ จากนั้นแจ้งผู้เกี่ยวข้องตามขั้นตอน

1.4.3 อุบัติเหตุ (Accident)

ในเดือนพฤศจิกายน 2567 พบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่มีผลต่อความปลอดภัยสถานีกรุงธนบุรี (G1) ถึงสถานี คลองสาน (G3) จำนวน 2 เหตุการณ์

ตารางที่ 1 - 24 รายการอุบัติเหตุ

ลำดับ	วันที่	เวลา	สถานที่	รายละเอียด
1	09/11/67	12.43 น.	G2	นายสถานีรับแจ้งจาก รปภ.ว่ามีผู้โดยสารชาวต่างชาติอายุประมาณ 60 ปี สัมที่ บริเวณบันไดขึ้น - ลง ระหว่างชั้นชานชาลา กับชั้นจำหน่ายตั๋ว จึงเข้าตรวจสอบ พบว่าผู้โดยสารมีอาการเจ็บที่หัวเข่าเล็กน้อย ไม่ประสงค์ไปโรงพยาบาลเบื้องต้น ผู้โดยสารแจ้งสาเหตุเกิดจากสวมแว่นตา จึงมองเห็นไม่ชัด และประสงค์จะ เดินทางต่อ นายสถานีเข้าตรวจสอบพื้นที่ไม่พบสิ่งผิดปกติจากนั้นแจ้ง ผู้เกี่ยวข้องตามขั้นตอน
2	15/11/67	07.20 น.	G3	นายสถานีรับแจ้งจาก รปภ.ว่าเกิดอุบัติเหตุรถแท็กซี่เฉี่ยวชนกันแล้วทำให้ โครงสร้างลิฟต์ No.02 ได้สถานี G3 เสียหายเล็กน้อย นายสถานีจึงเข้า ตรวจสอบพบรถที่ร่วมอุบัติเหตุ 4 คัน เบื้องต้นมีผู้บาดเจ็บ 1 คน โดยขณะ ตรวจสอบมีทีมกู้ภัย โรงพยาบาลตากสินเข้าช่วยเหลือ จากการตรวจสอบ โครงสร้างลิฟต์ No.02 เป็นรอยถลอกเล็กน้อย จึงแจ้งผู้เกี่ยวข้องให้มีการ ดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป

1.4 ความปลอดภัยและอุบัติการณ์

การเปิดให้บริการเดินรถในเดือนธันวาคม 2567 บริษัทได้ตรวจสอบความปลอดภัยและคุณภาพในการ ให้บริการสรุปได้ดังนี้

1.4.1 ความปลอดภัย (Safety)

การดำเนินการด้านความปลอดภัย บริษัทได้บันทึกสถิติการบาดเจ็บขั้นรุนแรงของผู้โดยสาร และพนักงาน โครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง สถานีกรุงธนบุรี (G1) ถึงสถานีคลองสาน (G3) ในเดือนธันวาคม 2567 ดังนี้

ตารางที่ 1 - 24 ประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย

รายการที่	ตัวชี้วัดอัตราการบาดเจ็บขั้นรุนแรง	มาตรฐานความปลอดภัย	จำนวน ที่เกิดขึ้นจริง
1	การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของผู้โดยสาร	≤ 0.06 รายต่อล้านเที่ยวคน	-
2	การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของพนักงาน (ไม่รวมผู้รับเหมา)	≤ 0.18 รายต่อสองแสนชั่วโมงทำงาน	-

คำนิยาม

1) การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของผู้โดยสาร หมายถึง การเข้ารับการรักษาเป็นผู้ป่วยในโรงพยาบาล เพื่อสังเกตอาการหรือรักษาโดยทันทีตามการวินิจฉัยของแพทย์หลังจากเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บรวมทั้งการ บาดเจ็บจากการลงราง การบาดเจ็บจากสภาพอุปกรณ์และการปฏิบัติ (พื้นที่หรือวิธีการ) ที่ไม่ปลอดภัยของบีที เอส ไม่รวมถึงการฆ่าตัวตาย การพยายามฆ่าตัวตาย และผลของการใช้ยารักษาโรคของตนเอง

2) การบาดเจ็บขั้นรุนแรงของพนักงาน หมายถึง จำเป็นต้องได้รับการรักษาอย่างต่อเนื่องที่ โรงพยาบาล (ผู้ป่วยใน) เพื่อสังเกตอาการหรือได้รับการรักษาทันทีตามการวินิจฉัยของแพทย์หลังจากเกิด อุบัติเหตุและการบาดเจ็บ และจำเป็นต้องหยุดงานเพิ่มเติมอีกอย่างน้อย 1 วัน

#### 1.4.2 อุบัติการณ์ (Incident)

ในเดือนธันวาคม 2567 พบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่มีผลต่อความปลอดภัยสถานีกรุงเทพมหานคร (G1) ถึงสถานีคลองสาน (G3) จำนวน 1 เหตุการณ์

ตารางที่ 1 - 25 รายการอุบัติเหตุ

ลำดับ	วันที่	เวลา	สถานที่	รายละเอียด
1	09/12/67	15.52 น.	G3	นายสถานีรับทราบจากแผง FCP ขึ้นข้อความที่แผงแสดง DEP RUNNING ทำการตรวจสอบพบว่าขึ้นสถานะ Diesel Fire Pump Run ได้ทำการแก้ไขตามขั้นตอนโดยการ กดปุ่ม Reset ที่ FCP และแจ้งผู้เกี่ยวข้องทราบ ต่อมา Diesel Fire Pump หยุด Run เอง ช่างเข้าตรวจสอบแจ้งว่าเกิดจากสวิตช์แรงดันเสีย ช่างจึงดำเนินการแก้ไขต่อไป

#### 1.4.3 อุบัติเหตุ (Accident)

ในเดือนธันวาคม 2567 พบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่มีผลต่อความปลอดภัยสถานีกรุงเทพมหานคร (G1) ถึงสถานีคลองสาน (G3) จำนวน 1 เหตุการณ์

ตารางที่ 1 - 26 รายการอุบัติเหตุ

ลำดับ	วันที่	เวลา	สถานที่	รายละเอียด
1	23/12/67	16.54 น.	G1	นายสถานีรับแจ้งจาก รปภ.ว่ามีผู้โดยสารเด็กชายชาวต่างชาติถูก Barrier AG กระแทกจึงเข้าตรวจสอบ จากการสอบถามผู้ปกครองแจ้งว่าเป็นไรมากรูบี้บริเวณศีรษะเล็กน้อยไม่ต้องการปฐมพยาบาล โดยแจ้งสาเหตุเกิดจากเด็กวิ่งตามพี่ชายเข้า Gate จับไว้ไม่ทัน นายสถานีจึงแนะนำการให้บริการให้ทราบ ผู้โดยสารขอเดินทางต่อไปสายสีเขียว จากนั้นนายสถานีแจ้งผู้เกี่ยวข้องรับทราบ

ภาคผนวก 11ข

ตัวอย่างเอกสารแสดงการประชาสัมพันธ์







# ขบวน แรก - สุดท้าย

(First Train - Last Train)



## ← สายสีทอง

กรุงธนบุรี - กองสวน


Gold Line (Krung Thon Buri - Khlong San)

3


สถานี Station	กรุงธนบุรี → กองสวน Krung Thon Buri → Khlong San	กองสวน → กรุงธนบุรี Khlong San → Krung Thon Buri
G1 กรุงธนบุรี Krung Thon Buri	เวลาออก Train of First Train (Pm.)	เวลาออก Train of First Train (Pm.)
G2 รถถังเหล็ก Chonlath Nakhon	06.00 น.	06.08 น.
G3 กองสวน Khlong San	เวลาออก Last Train	เวลาออก Last Train
	06.04 น.	06.06 น.
	06.12 น.	06.17 น.
	06.06 น.	06.14 น.
	06.05 น.	23.31 น.



[www.bts.co.th](http://www.bts.co.th)  
[www.bkstrainsapp.com](http://www.bkstrainsapp.com)  
[www.bkstrainsapp.com](http://www.bkstrainsapp.com)

 **รถไฟฟ้าบีทีเอส**  
10 ก.ม. • 🌐

✦ เช็กสถานะ ผ่านแอปแบบเรียลไทม์ด้วย  
**THESKYTRAINS ✦**

 ควบคุม จบในแอปเดียว เมื่อเดินทางในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส, รถไฟฟ้าทางคน สายสีเหลือง, สายสีชมพู และสายสีทอง

- ✦ เช็กสถานะการเดินทางแบบ Real Time และทราบถึงปริมาณความหนาแน่นบนขบวนขึ้นขบวนขาลง
- ✦ แจ้งเตือนเมื่อรถไฟฟ้าขัดข้อง (อย่าลืมเปิดการแจ้งเตือน Notification)
- ✦ เช็กข้อมูลเส้นทางรถไฟฟ้า 4 สาย
- ✦ เช็กค่าโดยสาร และเวลาในการเดินทาง
- ✦ ติดตามข้อมูลข่าวสาร
- ✦ ดูแผนที่บริเวณสถานี
- ✦ ข่าวสารโปรโมชันต่าง ๆ

✅ ดาวน์โหลดได้แล้ววันนี้ ทั้งระบบ Android และ ระบบ IOS  
👉 Appstore / Playstore : THE SKYTRAINS

**#เช็กเวลาเดินทาง #THESKYTRAINS #รถไฟฟ้าบีทีเอส**



# เช็กสถานะ-แบบเรียลไทม์

## ผ่านแอป



สแกนเพื่อดาวน์โหลด




สถานะรถไฟสายสีน้ำเงิน

Blue Train Status

สถานี

Station

สถานะรถไฟ / Direction: 13:00:00 / 13:00:00

สถานี / Station: Khao Yai

รถไฟสายสีน้ำเงิน

Blue Train Status

สถานี / Station	เวลา / Time
สถานี / Station: Khao Yai	3 นีล / Now
สถานี / Station: Khao Yai	7 นีล / 7 min
สถานี / Station: Khao Yai	11 นีล / 11 min

เช็กสถานะรถไฟฟ้า และสถานี

เช็กค่าโดยสาร และเวลาในการเดินทาง

เช็กข้อมูลสินค้า รถไฟฟ้า 4 สาย



 **รตไฟฟ้าบีทีเอส** 18 ก.ย. · 📍

 รตไฟฟ้าบีทีเอส แนะนำช่องทางติดตามข่าวสาร

👉 เพื่อไม่พลาดทุกความเคลื่อนไหว และข้อมูลอัปเดตสำคัญเกี่ยวกับรตไฟฟ้าบีทีเอส สามารถติดตามเราได้ทุกช่องทางด้านล่างนี้ครับ 📌

#BTSSKYTRAIN #รตไฟฟ้าบีทีเอส #บีทีเอส #ช่องทางติดตามข่าวสาร #เราดูแลเพราะเราคน

**บักเก็ตแอนด์**

**ช่องทางติดตามข่าวสาร**

กดฟอลโลว์  
เพจข่าวสาร  
บนโซเชียล

**เราใช้โซเชียล**  
BTS SkyTrain  
ตามหาข่าว BTS SkyTrain  
และ BTS SkyTrain  
ทุกช่องทาง

**ติดตาม BTS SkyTrain**

- @btskytrain  
ตามหาข่าว BTS SkyTrain  
บนโซเชียล
- www.bts.co.th  
ดูภาพกิจกรรม BTS SkyTrain  
ได้ฟรี
- @BTS\_SkyTrain  
ขอสื่อ BTS SkyTrain  
ตามหาข่าว
- btskytrain  
ขอสื่อ BTS SkyTrain  
ตามหาข่าว
- @bts\_skytrain  
ตามหาข่าว BTS SkyTrain  
ทุกช่องทาง
- BTS SkyTrain Channel  
ตามหาข่าว BTS SkyTrain

**QR Code**





รถไฟฟ้าบีทีเอส  
18 ต.ค. · 🌐

🚶 เดินทางด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอส ช่วยลดมลพิษ ร่วมสร้างโลก  
สีเขียวไปด้วยกันครับ... ดูเพิ่มเติม



รถไฟฟ้าบีทีเอส  
25 ต.ค. · 🌐

🚶 วันนี้ค่าฝุ่น PM 2.5 สูงเกินค่ามาตรฐานในบางพื้นที่ !!  
🚶 มาเดินทางด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอส หรือรถสาธารณะ... ดูเพิ่มเติม



รถไฟฟ้าบีทีเอส ได้เพิ่มรูปภาพใหม่ 4 ภาพ  
29 ต.ค. · 🌐

🚶 ทุกเที่ยวเดินทาง 1 สถานี = 1 พอยท์ สะสมง่าย แลกได้  
ง่าย... ดูเพิ่มเติม



รถไฟฟ้าบีทีเอส  
10 ต.ค. · 🌐

🚶 แอป THE SKYTRAINS ช่วยเรื่องการเดินทาง ที่ผู้ใช้โดย  
สารบีทีเอสต้องมี ! ... ดูเพิ่มเติม



รถไฟฟ้าบีทีเอส ได้เพิ่มรูปภาพใหม่ 5 ภาพ  
17 ต.ค. · 🌐

🚶 น้องมีชวนทำบุญวันออกพรรษา เดินทางง่ายไปกับรถไฟฟ  
ฟ้าบีทีเอส... ดูเพิ่มเติม



ตัวอย่างเอกสารประชาสัมพันธ์

ตัวอย่างเอกสารประชาสัมพันธ์



**รถไฟฟ้าบีทีเอส**  
9 ต.ค. · 🌐

บัตรแรบบิท 1 ใบ ทำอะไรได้บ้าง มาดูกัน !

บัตรแรบบิท ไม่ได้มีแค่ใช้เดินทางกับรถไฟฟ้า... ดูเพิ่มเติม

**บัตรแรบบิท 1 ใบ ทำอะไรได้บ้าง??**

- เดินทางกับรถไฟฟ้า หรือ สถานีอื่น ๆ
- เติมเงินได้ ง่าย ๆ ผ่าน My Rabbit
- ส่วนลดพิเศษ พอกที่ จากการเดินทางรถไฟฟ้า เพื่อแลกกับส่วนลดทางฟรี
- ส่วนลดแบบ แลกกับส่วนลดร้านค้าต่าง ๆ ได้ที่ My Rabbit Rewards

**เดินทางในระบบรถไฟฟ้า**

รถไฟฟ้าบีทีเอส  
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน  
รถไฟฟ้าสายสีม่วง

**รถไฟฟ้าบีทีเอส**  
2 ต.ค. · 🌐

ผู้ใช้สิทธิสวัสดิการแห่งรัฐ ใช้สิทธิผ่านบัตรประชาชน เดินทางบีทีเอสได้ทุกสถานี!... ดูเพิ่มเติม

**แนะนำผู้รับสิทธิ สวัสดิการแห่งรัฐ**

ใช้สิทธิผ่านบัตรประชาชน เดินทางบีทีเอสได้

- นำบัตร สวัสดิการแห่งรัฐ ไปติดต่อกับ ห้องจำหน่ายตั๋วทุกสถานี
- แจ้งสถานีปลายทาง รับตั๋วโดยสารได้เลย

หมายเหตุ : สามารถซื้อบัตรโดยสาร ได้ครั้งละไม่เกิน 2 ใบ

153 5 ความคิดเห็น แชร์ 30 ครั้ง

👍 ถูกใจ 🗨 แสดงความคิดเห็น 📷 ส่ง ➡ แชร์

ตัวอย่างเอกสารประชาสัมพันธ์

**รถไฟฟ้าบีทีเอส**  
5 พ.ย. · 🌐

ขึ้นบีทีเอสง่าย ๆ ครอบคลุม 3 จังหวัด เดินทางสะดวก !

ปัจจุบันรถไฟฟ้าบีทีเอสให้บริการเต็มอัตรา 98 ขบวน 60 สถานี 392 ตู้ เชื่อมโยง 3 จังหวัด กรุงเทพมหานคร ปทุมธานี สมุทรปราการ

ผู้โดยสารได้ประมาณ 1,208 คน หรือประมาณตู้ละ 302 คน (4 ตู้/ขบวน)

สายสุขุมวิท เริ่มให้บริการเวลา 05.15 - 24.00 น. มีความถี่สูงสุด ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน เช้า และเย็นอยู่ที่ 2.40 นาที/ขบวน

สายสีลม เริ่มให้บริการเวลา 05.30 - 24.00 น. ความถี่การเดินรถสูงสุดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน เช้า และเย็นอยู่ที่ 3.45 นาที/ขบวน

สอบถามการเดินทาง แอดไลน์ถามแอดมินได้ที่ @BTSSkyTrain

#รถไฟฟ้าบีทีเอส #BTSSKYTRAIN #เราดูแลเพราะแคร์คุณ #BTSSkyTrain

**BTS**  
ให้บริการเต็มอัตรา

**98 ขบวน**

4 ตู้โดยสาร / ขบวน  
1,208 คน (6 คน / ตู้)  
หรือประมาณตู้ละ 302 คน

วิ่งรอบ 3.12 ชม. 4 ตู้ / ขบวน

เลือกไป 3 จังหวัด  
ปทุมธานี  
สมุทรปราการ  
กรุงเทพมหานคร

60 สถานี

รถไฟฟ้าบีทีเอส

**รถไฟฟ้าบีทีเอส**  
7 พ.ย. · 🌐

เด็กที่มีความสูงไม่เกิน 90 ซม. เดินทางกับรถไฟฟ้าบีทีเอสฟรี !

น้อง ๆ สามารถวัดส่วนสูงได้ที่บริเวณเครื่องจำหน่ายตั๋วโดยสาร และแจ้งเจ้าหน้าที่ได้ที่ห้องจำหน่ายตั๋วโดยสารทุกสถานี

สำหรับผู้ปกครอง ขอความกรุณาอุ้มเด็ก ขณะเดินทางผ่านเข้า-ออกประตูอัตโนมัติ และดูแลบุตรหลานอย่างใกล้ชิดตลอดการเดินทาง เพื่อความปลอดภัย และป้องกันการพลัดหลงกับน้อง ๆ

กรณีมีความสูงเกินที่กำหนดจะต้องชำระค่าโดยสารตามปกติครับ

ขอความร่วมมือเพื่อให้นั่งสำรองให้เด็ก ผู้สูงอายุ สตรีมีครรภ์ คนพิการ หรือผู้ที่มีความจำเป็นต้องใช้งาน

#รถไฟฟ้าบีทีเอส #BTSSKYTRAIN #เด็กสูงไม่เกิน 90 ซม. เดินทางฟรี

**ดี ก**

ที่มีความสูงไม่เกิน 90

เช่นเดียวกับ เดินทางกับรถไฟฟ้าบีทีเอส ฟรี!

สามารถแจ้งเจ้าหน้าที่ได้ที่ ห้องจำหน่ายตั๋วโดยสารทุกสถานี

สำหรับผู้ปกครอง ขอความกรุณาอุ้มเด็ก ขณะเดินทางผ่านเข้า-ออก ประตูอัตโนมัติ และดูแลบุตรหลานอย่างใกล้ชิดตลอดการเดินทาง เพื่อความปลอดภัย และป้องกันการพลัดหลงกับน้อง ๆ ครับ

ตัวอย่างเอกสารแสดงการประชาสัมพันธ์



#รถไฟฟ้าบีทีเอส #BTSSKYTRAIN #คนพิการเดินทางฟรี  
#วันคนพิการแห่งชาติ



#เช็คอินรถ #THESKYTRAINS #รถไฟฟ้าบีทีเอส  
#BTSSKYTRAIN



ตัวอย่างเอกสารแสดงการประชาสัมพันธ์

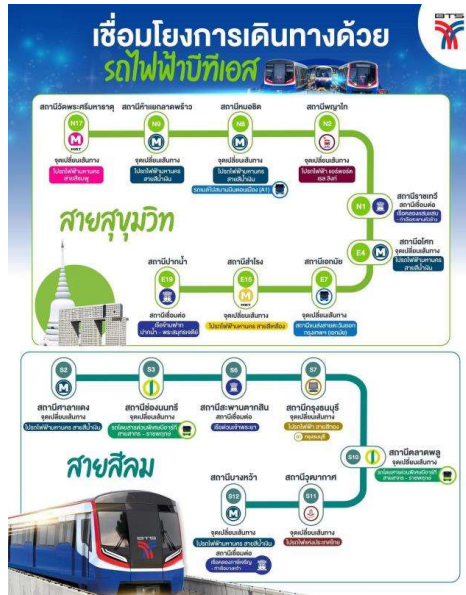


#รถไฟฟ้าบีทีเอส #BTSSKYTRAIN #งานลอยกระทง #ลอย  
กระทงใกล้รถไฟฟ้า



ตัวอย่างเอกสารแสดงการประชาสัมพันธ์





**รถไฟฟ้าบีทีเอส**  
29 พ.ย. • 📢

แจกพิซซ่าร้านหมูกระทะติดรถไฟฟ้าบีทีเอส 🍕

สายปิ้งย่างเตรียมตัวให้พร้อม! วันนี้แอดมินแจกพิซซ่าร้านหมูกระทะติดรถไฟฟ้าบีทีเอส แอดมินรวมร้านหมูกระทะเด็ดมาไว้ให้แล้ว ใครที่ชอบกินหมูกระทะ จะชวนเพื่อน ครอบครัว หรือคนพิเศษ ก็อ้อมรอยกันได้แบบจุจก ๆ ห้ามพลาดเลยนะครั้บ

👉 สำหรับใครที่มีร้านหมูกระทะที่ติดกับรถไฟฟ้าบีทีเอส แนะนำแอดมินได้น๊า 🍕

😊 สอบถามเรื่องการเดินทาง หรือแจ้งข้อมูลให้บีทีเอสช่วยเหลือดู @btsskytrain คลิก 📧 bit.ly/2TUzZXH

#รถไฟฟ้าบีทีเอส #BTSSKYTRAIN #เราดูแลเพราะแคร์คุณ #ร้านหมูกระทะ

**รถไฟฟ้าบีทีเอส**  
2 ธ.ค. 2567 • 📢

🚧 เข้านี้ค่าฝุ่นละออง PM 2.5 สูงเกินมาตรฐานในทุกพื้นที่ !

👉 ผู้โดยสารทุกคนอย่าลืมสวมหน้ากากอนามัย ป้องกันฝุ่นจิว PM 2.5 ขณะอยู่นอกอาคาร จดทำกิจกรรมกลางแจ้ง และดูแลสุขภาพด้วยนะครั้บ ด้วยความห่วงใยจากแอดมิน

🚶 มาเดินทางด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอสหรือรถสาธารณะเพื่อลดปัญหาหมอกควัน และการเกิดฝุ่น PM 2.5 นะครั้บ

📱 ติดตามสถานการณ์สภาพอากาศแบบตามเวลาจริง (Real Time) เพิ่มเติมได้ที่ <http://air4thai.pcd.go.th/webv2/> หรือ Application "เช็คฝุ่น"  
IOS : <https://bit.ly/46WZpo6>  
Android : <https://bit.ly/3GFQAV4>

📞 พุดคุย สอบถามเรื่องการเดินทางกับแอดมินได้ที่ @btsskytrain คลิก bit.ly/2TUzZXH

#BTSSKYTRAIN #รถไฟฟ้าบีทีเอส #เราดูแลเพราะแคร์คุณ #PM2.5

**วันนี้ค่าฝุ่น PM 2.5 สูงเกินมาตรฐาน ทุกพื้นที่**  
มาเดินทางด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอส หรือรถสาธารณะ

**เพื่อลดปัญหาหมอกควัน และการเกิดฝุ่น PM 2.5 นะครั้บ**

อย่าลืม!! สวมหน้ากากอนามัย กันด้วยนะครั้บ

**รถไฟฟ้าบีทีเอส**  
3 ธ.ค. 2567 • 📢

🏠 3 ธันวาคม วันคนพิการสากล (International Day of Persons with Disabilities)

🚶 วันคนพิการสากลตรงกับทุกวันที่ 3 ธันวาคม ของทุกปี โดยองค์การสหประชาชาติ (UN) กำหนดขึ้นเพื่อส่งเสริมและสนับสนุน ให้เกิดการตระหนักถึงสิทธิ ความเท่าเทียม และการมีส่วนร่วมของคนพิการในสังคมอย่างเต็มที่

🚶 รถไฟฟ้าบีทีเอสเราดูแลใส่ใจ ให้ความสำคัญแก่คนพิการ และ สิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางตั้งแต่ต้น จนถึงที่หมายครั้บ

👉 เจ้าหน้าที่สถานี คอยอำนวยความสะดวก รับ - ส่งที่สถานีต้นทาง และสถานีปลายทาง

👉 ลิฟต์ให้บริการขึ้นจำหน่ายตั๋วโดยสาร และขึ้นขึ้นต้นถนน

👉 เดินเข้า - ออก ผ่านประตูพิเศษ

👉 ที่นั่งพิเศษภายในขบวน รถไฟฟ้าบีทีเอส มีการจัดที่นั่งสำรอง ภายในขบวน เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารพิเศษครั้บ

👉 ทางลาดหน้าลิฟต์สำหรับวีลแชร์ ให้บริการทุกสถานี พื้นที่สำหรับวีลแชร์ ในขบวนรถไฟฟ้า

**วันคนพิการสากล**  
(International day of persons with disability)  
3 ธันวาคม

ทางลาดหน้าลิฟท์  
ประตูพิเศษ  
ลิฟต์ให้บริการ  
ที่นั่งสำหรับวีลแชร์

ตัวอย่างเอกสารแสดงการประชาสัมพันธ์

ตัวอย่างเอกสารแสดงการประชาสัมพันธ์





รถไฟฟ้าบีทีเอส

3 ธ.ค. 2567

รถไฟฟ้าบีทีเอสกับจักรยานคู่ใจ สะดวกทุกทางไปได้ทุกที่

- ✔ จักรยานพับได้ สามารถนำเข้าระบบได้ตลอดเวลาทำการ
- ✔ จักรยานพับไม่ได้ สามารถนำเข้าระบบได้ตามวันเวลาดังนี้ครับ

- จันทร์-ศุกร์ เข้า 6.00-6.30 น., ค่า 22.00 น.-ปิดให้บริการ
- เสาร์-อาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ เข้า 6.00-9.00 น., ค่า 22.00 น.-ปิดให้บริการ

⚠ เพื่อความปลอดภัยขณะอยู่ในขบวนรถ

- ห้ามขึ้นจักรยานขณะอยู่ในระบบ
- ระมัดระวังจักรยานเกย/เฉี่ยว ชนกระแทกผู้อื่น หรือขบวนรถ
- ไม่วางจักรยานกีดขวางผู้อื่น
- ไม่ถอด พับ จักรยานขณะอยู่ในระบบ

โดยสาร

รถไฟฟ้าบีทีเอส  
กับจักรยานคู่ใจ

สะดวกทุกทางไปได้ทุกที่

จักรยานพับได้  
และสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า

สามารถนำจักรยานเข้าระบบได้  
ตลอดเวลาให้บริการ

เวลาการใช้บริการ  
จักรยานพับไม่ได้

วันจันทร์ - วันศุกร์

06.00 - 06.30 น.

22.00 - ปิดให้บริการ

Mon - Fri 06.00 - 06.30 hrs.

Daily 22.00 - 24.00 hrs.

วันเสาร์ - วันอาทิตย์  
และวันหยุดนักขัตฤกษ์

06.00 - 09.00 น.

22.00 - ปิดให้บริการ

Sat - Sun and Public Holidays

06.00 - 09.00 hrs.

Daily 22.00 - 24.00 hrs.

ความปลอดภัยต้องมาก่อน

ห้ามขึ้นจักรยาน  
ขณะอยู่ในระบบไฟฟ้า

ไม่วางจักรยาน  
กีดขวางผู้อื่น

ระมัดระวังจักรยาน  
เกย/เฉี่ยว ชนกระแทก  
ผู้อื่นหรือขบวนรถ

ไม่ถอด พับ  
จักรยานขณะอยู่ในระบบ



รถไฟฟ้าบีทีเอส ได้เพิ่มรูปภาพใหม่ 26 ภาพ

20 ธ.ค. 2567

รวมพิกัด "ต้นคริสต์มาส" ดิตรถไฟฟ้าบีทีเอส

ใกล้ช่วงเทศกาลคริสต์มาส วันนี้แอดรวมพิกัดสถานที่ต้นคริสต์มาส ดิตรถไฟฟ้าบีทีเอส ใครอยากไปถ่ายรูปกับต้นคริสต์มาส หรือโพสต์สวย ๆ เดินทางง่ายสุด ๆ ขวนเพื่อนชวนหวานใจไปถ่ายรูปกันได้เลยนะครับ

👉 สอบถามเรื่องการเดินทาง หรือแจ้งข้อมูลให้บีทีเอสช่วยเหลือ @btsskytrain

คลิก [bit.ly/2TUzZXH](https://bit.ly/2TUzZXH)

#รถไฟฟ้าบีทีเอส #BTSSKYTRAIN #เราดูแลเพราะแคร์คุณ  
#ต้นคริสต์มาส #merrychristmas



รถไฟฟ้าบีทีเอส และสายสีทอง  
ขยายเวลาร่วมฉลองปีใหม่  
ให้บริการถึง 2

ขบวนรถเที่ยวสุดท้าย  
เป็นสองเท่าวันที่ 31 ธันวาคม 2567 เท่านั้น

	สถานี	เวลา
สายสุขุมวิท	สถานีคูคต (ตม) / สถานีเคหะฯ (ตม)	02.00 น.
	สถานีสยาม (ตม) (ไปใต้ดินสถานี)	02.45 น.
สายสีลม	สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ (ตม)	02.44 น.
	สถานีบางหว้า (ตม)	02.22 น.
สายสีทอง	สถานีกรุงธนบุรี (ตม)	02.20 น.
	สถานีคลองสาน (ตม)	02.25 น.

ผู้โดยสารสามารถนำจักรยานเข้าระบบได้ตามวันเวลาดังนี้  
สามารถนำจักรยานเข้าระบบได้ตามวันเวลาดังนี้  
สามารถนำจักรยานเข้าระบบได้ตามวันเวลาดังนี้

เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง  
ใช้ระบบบัตรผ่านระบบการเดินทาง หรือแอปพลิเคชัน BTS SkyTrain

รถไฟฟ้าบีทีเอส สายสีทอง  
ขยายเวลาให้บริการในคืนสิ้นปี  
BTS SkyTrain will be extending train service hours  
on New Year's Eve 31<sup>st</sup> December 2024.

ตารางให้บริการของรถไฟฟ้าสายสีทอง Gold Line Service Information

จากสถานี From Station	ขบวนรถ Kings Train (ข)	ขบวนรถ Kings Train (ข)	ขบวนรถ Kings Train (ข)	ขบวนรถ Kings Train (ข)
01 สถานีคูคต (ตม) / สถานีเคหะฯ (ตม)	06:00	02:20	06:00	02:20
02 สถานีสยาม (ตม) (ไปใต้ดินสถานี)	06:04	02:25	06:08	02:25
03 สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ (ตม)	06:08	02:29	06:12	02:29

ความถี่ของการเดินรถไฟฟ้าสายสีทอง  
Gold Line Train Service Interval

ช่วงเวลา (ข)	Service Hours (ข)	ความถี่ของการเดินรถไฟฟ้าสายสีทอง (ข)
06:00-10:00	10:00	10:00
10:00-15:00	15:00	15:00
15:00-17:00	17:00	17:00
17:00-00:25	04:00/04:00**	04:00/04:00**

หมายเหตุ: วันที่ 31 ธันวาคม 2567  
ผู้โดยสารสามารถนำจักรยานเข้าระบบได้ตามวันเวลาดังนี้  
สามารถนำจักรยานเข้าระบบได้ตามวันเวลาดังนี้  
สามารถนำจักรยานเข้าระบบได้ตามวันเวลาดังนี้

Effective Date: 31<sup>st</sup> December 2024  
ผู้โดยสารสามารถนำจักรยานเข้าระบบได้ตามวันเวลาดังนี้  
สามารถนำจักรยานเข้าระบบได้ตามวันเวลาดังนี้  
สามารถนำจักรยานเข้าระบบได้ตามวันเวลาดังนี้

ตัวอย่างเอกสารแสดงการประชาสัมพันธ์

ตัวอย่างเอกสารแสดงการประชาสัมพันธ์

ภาคผนวก 12ข

เอกสารการประสานงาน

เรื่อง ขอคืนพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตให้ก่อสร้าง

ที่ คค ๐๗๒๔.๖/๓๗๕



สำนักบำรุงทาง กรมทางหลวงชนบท  
๙ ถนนพหลโยธิน แขวงอนุสาวรีย์  
เขตบางเขน กรุงเทพฯ ๑๐๒๒๐

๒๑ กันยายน ๒๕๖๔

เรื่อง การส่งมอบพื้นที่และจัดส่ง AS-BUILT DRAWING ของงานก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชน  
ขนาดรองสายสีทอง ระยะที่ ๑ (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน)

เรียน ผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

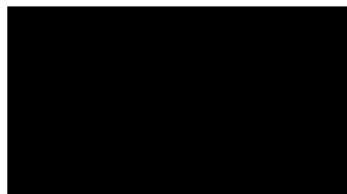
อ้างถึง หนังสือบริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด ที่ กธ. ๐๑/ร ๖๔๔/๖๔ วันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๔

ตามที่ กรมทางหลวงชนบทได้อนุญาตให้สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร  
ดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง ระยะที่ ๑ (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-  
สำนักงานเขตคลองสาน) โดยมอบหมายให้บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด เป็นผู้ดำเนินการขออนุญาต และได้  
ดำเนินการดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว จึงขอส่งมอบคืนพื้นที่พร้อมส่ง AS-BUILT DRAWING ของงานที่ดำเนินการ  
ก่อสร้างจริง นั้น

กรมทางหลวงชนบท ได้ตรวจสอบพื้นที่ก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง  
ระยะที่ ๑ (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน) พบว่าพื้นที่ดังกล่าวอยู่ในสภาพเรียบร้อย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ



ผู้อำนวยการสำนักบำรุงทาง

กลุ่มบำรุงสะพาน/ถนน ในเขต กทม. และปริมณฑล

โทร.๐-๒๕๕๑-๕๒๑๖

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ drrsaraban@drr.go.th

www.drr.go.th



สำนักบำรุงทาง  
รับวันที่ ๒๙ มี.ค. ๒๕๖๔  
เลขที่รับ 3249.



A64-50

กรมทางหลวงชนบท  
รับวันที่ ๒๙ มี.ค. ๒๕๖๔ เวลา  
เลขที่รับ ๒๒๑๕

THE KRUNGTHEP THANAKOM CO., LTD.

ที่ กธ. 01/ร ๖44 ๖4

29 มีนาคม 2564

กลุ่มบำรุงสะพาน  
รับวันที่ 0 มี.ค. ๒๕๖๔  
เลขที่รับ ๖83

เรื่อง ขอส่งคืนพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตให้ก่อสร้าง

โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง ระยะที่ 1 (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาม)

เรียน อธิบดีกรมทางหลวงชนบท

อ้างถึง หนังสือที่ กค ๐๗๒๔.๖/๑๑๔๗๕

ลงวันที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๑

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. แบบ As-Built Drawing และ Digital File

จำนวน 3 ชุด

2. รายงานการเปลี่ยนแปลงรูปแบบงานก่อสร้าง

จำนวน 1 ชุด

ตามที่กรุงเทพมหานครได้มอบหมายให้บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด เป็นผู้ดำเนินการโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง ระยะที่ 1 (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาม) โดยบริษัทได้รับอนุญาตจากกรมทางหลวงชนบทให้เข้าพื้นที่เพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการบริเวณถนนกรุงธนบุรีตามที่อ้างถึง นั้น

เนื่องด้วย ผู้รับเหมางานโยธาของบริษัทได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการ รวมทั้งได้ปรับปรุงพื้นที่ตั้งแต่บริเวณถนนกรุงธนบุรี (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี (G1)) ถึงแยกเจริญนครใต้ (แยกเป๊ปปี้) เสร็จเรียบร้อยแล้ว ซึ่งตามเงื่อนไขประกอบการเข้าพื้นที่เพื่อดำเนินการก่อสร้าง ข้อ 16. ระบุว่า “เมื่อดำเนินการแล้วเสร็จ ผู้ได้รับอนุญาตต้องแจ้งให้หน่วยงานของกรมทางหลวงชนบทในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อตรวจสอบความเรียบร้อย พร้อมทั้งจัดทำแบบตามที่ได้ก่อสร้างจริง (As-Built Plan) ในรูปแบบเอกสารและ Digital File จำนวน 3 ชุด ส่งมอบให้หน่วยงานของกรมทางหลวงชนบทในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องไว้เป็นหลักฐาน...” ตามรายละเอียดที่อ้างถึง

บัดนี้ บริษัทได้ดำเนินการตามเงื่อนไขดังกล่าวเสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอส่งคืนพื้นที่บริเวณดังกล่าวโดยขอส่งแบบการก่อสร้างจริง (As-Built Plan) มีรายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1. เพื่อประกอบการตรวจสอบความเรียบร้อย อย่างไรก็ตาม บริษัทมีความจำเป็นที่จะต้องก่อสร้างงานที่ปรับปรุงรูปแบบงานก่อสร้างบางรายการไปจากรูปแบบที่ได้รับอนุญาตไว้ มีรายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2.

ทั้งนี้ บริษัทได้มอบหมายให้ นายรัฐสิทธิ์ เข้มกลัด หมายเลขโทรศัพท์ (084) 454-2416 อีเมล: ratthasit.kg@gmail.com เป็นผู้ประสานงานในการนัดหมายเข้าทำการตรวจสอบและรายละเอียดอื่นๆต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

1020

กลุ่มระบบขนส่งมวลชน โทร:02-168-3368 ต่อ 735





ที่ คค ๐๗๒๔.๖/๓๖๖๔

สำนักบำรุงทาง กรมทางหลวงชนบท  
๙ ถนนพหลโยธิน แขวงอนุสาวรีย์  
เขตบางเขน กรุงเทพฯ ๑๐๒๒๐

๒๖ กันยายน ๒๕๖๔

เรื่อง การส่งมอบพื้นที่และจัดส่ง AS-BUILT DRAWING ของงานก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชน  
ขนาดรองสายสีทอง ระยะที่ ๑ (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน)

เรียน ผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

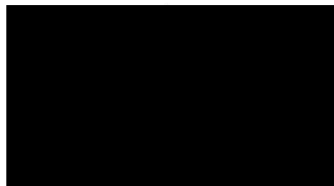
อ้างถึง หนังสือบริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด ที่ กธ. ๐๑/ร ๖๔๔/๖๔ วันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๔

ตามที่ กรมทางหลวงชนบทได้อนุญาตให้สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร  
ดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง ระยะที่ ๑ (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-  
สำนักงานเขตคลองสาน) โดยมอบหมายให้บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด เป็นผู้ดำเนินการขออนุญาต และได้  
ดำเนินการดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว จึงขอส่งมอบคืนพื้นที่พร้อมส่ง AS-BUILT DRAWING ของงานที่ดำเนินการ  
ก่อสร้างจริง นั้น

กรมทางหลวงชนบท ได้ตรวจสอบพื้นที่ก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง  
ระยะที่ ๑ (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน) พบว่าพื้นที่ดังกล่าวอยู่ในสภาพเรียบร้อย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ



ผู้อำนวยการสำนักบำรุงทาง

กลุ่มบำรุงสะพาน/ถนน ในเขต กทม. และปริมณฑล

โทร.๐-๒๕๕๑-๕๒๑๖ [REDACTED]

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ drsaran@drd.go.th

www.drd.go.th

ได้รับเรื่องแล้ว



๒๒ ก.ย. ๒๕๖๔

## บันทึกการร่วมตรวจสอบรับมอบ (ครั้งที่ ๑)

ตามที่บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด มีหนังสือ ที่ กธ.๐๑/ร ๖๒๙/๖๗ ลงวันที่ ๑๑ มิถุนายน ๒๕๖๗ ขอส่งมอบคืนพื้นที่ตามแนวนอนสาธารณะที่ใช้เป็นพื้นที่ก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง ระยะที่ ๑ (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี - สำนักงานเขตคลองสาน) โดยได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ซึ่งได้ดำเนินการติดตั้งทรัพย์สินตามแนวนอนสาธารณะของกรุงเทพมหานครกลับคืนตามสภาพเดิม พร้อมทั้งได้ตรวจสอบพื้นที่การส่งมอบคืนร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่กรุงเทพมหานคร บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด เมื่อวันที่ ๔ กรกฎาคม ๒๕๖๗ นั้น

คณะกรรมการส่งมอบและรับมอบถนนของกรุงเทพมหานคร และบริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด ได้ร่วมตรวจสอบแล้ว เห็นควรรับมอบคืนพื้นที่ของกรุงเทพมหานครสำหรับการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง ระยะที่ ๑ (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี - สำนักงานเขตคลองสาน) ในถนนเจริญนคร ตั้งแต่บริเวณแยกแป้นชี ถึงสะพานเจริญนคร โดยมีเอกสารบันทึกการรับมอบ ตามที่แนบ

จึงได้ลงลายมือชื่อไว้เป็นหลักฐาน และเก็บไว้ฝ่ายละหนึ่งฉบับ

### คณะกรรมการส่งมอบและรับมอบถนนของกรุงเทพมหานคร

ลงชื่อ.....ประธานกรรมการ

ผู้อำนวยกำรสำนักการโยธา

ลงชื่อ.....กรรมการ

ผู้อำนวย

สำนักการจราจรและขนส่ง หรือผู้แทน

ลงชื่อ.....กรรมการ

ผู้อำนวยกำรสำนักงานวิศวกรรมทาง

ลงชื่อ.....กรรมการ

ผู้อำนวยกำรสำนักงานจัดกรรมสิทธิ์

ลงชื่อ.....กรรมการ

สถาปนิกชำนาญการพิเศษ  
สำนักงานเขตคลองสาน หรือผู้แทน  
หัวหน้าฝ่ายโยธา สำนักงานเขตคลองสาน

ลงชื่อ.....

( กรรมการผู้อำนวยกำร

บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด

ลงชื่อ.....กรรมการ

(หัวหน้ากลุ่มงานบำรุงรักษาท่อระบายน้ำ ๑  
สำนักการระบายน้ำ หรือผู้แทน  
รักษาการในตำแหน่งผู้อำนวยการกองระบบท่อระบายน้ำ

ลงชื่อ.....กรรมการ

เจ้าพนักงานการเกษตรชำนาญงาน  
ฝ่ายปลูกต้นไม้และดูแลรักษาต้นไม้

ลงชื่อ.....กรรมการ

ผู้อำนวยกำรสำนักงานก่อสร้างและบูรณะ

ลงชื่อ.....กรรมการ

รักษาการในตำแหน่งผู้อำนวยการกองการช่างและแผนที่ที่ดิน

ลงชื่อ.....กรรมการและเลขานุการ

การกองแผนงานและประสานการปฏิบัติ  
การกองแผนงานและประสานการปฏิบัติ  
สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร

## บันทึกการรับมอบ (ครั้งที่ ๑)

บันทึกฉบับนี้ทำขึ้น ณ สำนักงานโยธา เมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๓ ระหว่าง  
บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด [redacted] ซึ่งต่อไปในบันทึก  
นี้เรียกว่า “ผู้ส่งมอบ” ฝ่ายหนึ่งกับกรุงเทพมหานคร โดย [redacted] ผู้อำนวยการสำนักงานโยธา  
ตามคำสั่งกรุงเทพมหานคร ที่ ๓๓/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๙ มกราคม ๒๕๖๒ ซึ่งเรียกว่า “ผู้รับมอบ” อีกฝ่ายหนึ่ง  
ทั้งสองฝ่ายได้ตกลงกันมีข้อความดังต่อไปนี้

ผู้ส่งมอบได้ดำเนินการจัดซ่อมคืนสภาพพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร โครงการระบบขนส่งมวลชน  
ขนาดรองสายสีทอง ระยะที่ ๑ (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี - สำนักงานเขตคลองสาน) และผู้ส่งมอบและผู้รับมอบได้ร่วม  
ตรวจสอบกับคณะกรรมการส่งมอบและรับมอบของกรุงเทพมหานคร และผู้แทนบริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด  
เป็นที่เรียบร้อยแล้ว ดังนั้น ผู้ส่งมอบจึงยินยอมมอบคืนพื้นที่โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง ระยะที่ ๑  
(สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี - สำนักงานเขตคลองสาน) ในถนนเจริญนคร ตั้งแต่บริเวณแยกแบริ่งซี ถึงสะพานเจริญนคร  
โดยมีสิ่งก่อสร้างประกอบด้วย สะพาน ถนน ทางเท้า ท่อระบายน้ำ บ้าย เครื่องหมายจราจร ต้นไม้ และอื่น ๆ ตามรายละเอียด  
แนบท้ายให้แก่ผู้รับมอบ เพื่อเป็นสาธารณะประโยชน์ของกรุงเทพมหานครต่อไป

บันทึกฉบับนี้จัดทำขึ้นเป็นสองฉบับ ผู้ส่งมอบ และ ผู้รับมอบ ได้อ่านและเข้าใจข้อความโดยตลอด  
แล้ว จึงได้ลงลายมือชื่อไว้เป็นหลักฐานต่อหน้าพยาน และเก็บไว้ฝ่ายละหนึ่งฉบับ

ลงชื่อ..

[redacted]

ผู้ส่งมอบ

บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด

ลงชื่อ..

[redacted]

ผู้รับมอบ

ผู้อำนวยการสำนักงานโยธา

ลงชื่อ

[redacted]

พยาน

ลงชื่อ...

[redacted]

พยาน

ผู้อำนวยการกองแผนงานและประสานสาธารณูปโภค  
สำนักงานโยธา กรุงเทพมหานคร

ภาคผนวก 13ข

แผนการจัดการด้านความปลอดภัย




# ขั้นตอนการดำเนินงานคุณภาพ : Safety Control

Doc. No.: QP-SFD-001 Rev. 06

ทบทวนเอกสาร (Document Review)		
Dept	คณะผู้ทบทวนเอกสาร (Review Committee)	อนุมัติโดย
COO	Chief Operating Officer	
FCDI	Financial Controller	
FNDI	Finance Director	
IADI	Internal Audit Director	
LGDI	Legal Director	
MTDI	Maintenance Director	
SSDI	Safety and Security Director	
SPDI	Strategy and Planning Director	
ACD	Accounting Department Manager	
AED	Asset Management and Engineering Department Manager	
AMD	Administration Department Manager	
CCD	Corporate Communication Department Manager	
FND	Finance Department Manager	
HRD	Human Resources Department Manager	
IFD	Infrastructure Maintenance Department Manager	
ITD	Information Technology Department Manager	
MPLD	Maintenance Planning and Logistic Department Manager	
OCD	Operations Control Department Manager	
OSD	Operations Support Department Manager	
PMD	Services Planning and MIS Department Manager	
QUD	Quality Department Manager	
RSD	Rolling Stock Maintenance Department Manager	
SCD	Security Department Manager	
SSD	Station Services Department Manager	
SUD	System Utility Maintenance Department Manager	
TCD	Train Control and Communication Maintenance Department Manager	
TND	Training Department Manager	
TSD	Train Services Department Manager	


ผู้รับผิดชอบและผู้มีอำนาจ (Responsible & Authorized Persons' Signature)		
จัดทำโดย (Prepared by)	ทบทวนโดย (Reviewed by)	อนุมัติโดย (Approved by)
<div></div> (Group Operations Safety Section Manager)	<div></div> (Operations Safety Division Manager)	<div></div> (Safety Department Manager)
วันที่ 30/01/2024	วันที่ 30/01/2024	วันที่ 30/01/2024

	Quality Procedure: Safety Control			
	Doc. No.: QP-SFD-001	Rev.: 06	Effective Date: 20/02/24	Page 2 / 11


ประวัติการเปลี่ยนแปลงเอกสาร  
(Change History Record)

รายละเอียดการแก้ไข (Change Description)					DAR No.	วัน ประกาศใช้ (Eff. Date)
Rev.	หน้า (Page)	ก่อนแก้ไข (Before)	หน้า (Page)	หลังแก้ไข (After)		
06	4	2. Definition	5	<b>Revised edition</b> Accident: Adverse events that may be caused by unexpected, unplanned, or uncontrolled leading to injury, illness, work-related disability, death, loss or damage to the property, environment, public. Incident: An adverse event that has resulted in an accident or near miss. Near Miss: An event that has the potential to cause injury or damage. Add Serious Near miss: An event that has the potential to cause serious injury or severe damage according to the nature of events in Appendix 1.	DCC0014/24	20/02/2024
	6	3. References and Forms	7	<b>Cancel</b> FM-SFD-001 Weekly: Operations Inspection List SF-SFD-039: รูปแบบความผิดพลาดของมนุษย์ (Types of Human Error)		
05	5	3. References and Forms	6	<b>3. References and Forms</b>  เพิ่ม - FM-SFD-038 - FM-SFD-039 - SD-SFD-010	DCC0073/21	15/06/2021



	<b>Quality Procedure: Safety Control</b>			
	<b>Doc. No.: QP-SFD-001</b>	<b>Rev.: 06</b>	<b>Effective Date: 20/02/24</b>	<b>Page 3 / 11</b>


รายละเอียดการแก้ไข (Change Description)					DAR No.	วัน ประกาศใช้ (Eff. Date)
Rev.	หน้า (Page)	ก่อนแก้ไข (Before)	หน้า (Page)	หลังแก้ไข (After)		
	9	<b>4.4 Flow Chart: Incident Investigation Procedure</b>  - Investigation Panel: conclude investigation report with attachment from relevant Div. or Independent Investigator	10	<b>4.4 Flow Chart: Incident Investigation Procedure</b>  - Investigation Panel: conclude investigation report with attachment from relevant Div. or Independent Investigator  เพิ่มเอกสารอ้างอิง No. 25 - 27		
04	8	<b>3. References and Forms</b>	9	<b>3. References and Forms</b>  ยกเลิก - FM-SFD-002: Safety Inspection Checklist  เพิ่ม - FM-SFD-027: แบบตรวจความปลอดภัยสถานี่ - FM-SFD-028: แบบตรวจความปลอดภัยขบวนรถไฟฟ้า - FM-SFD-029: แบบตรวจความปลอดภัยห้องศูนย์ควบคุมการเดินรถ - FM-SFD-030: แบบตรวจความปลอดภัยผู้รับเหมา Contractor แก้ไข FM-SFD-026: Check Completion Investigation	DCC0192/19	02/01/2020

	<b>Quality Procedure: Safety Control</b>			
	<b>Doc. No.: QP-SFD-001</b>	<b>Rev.: 06</b>	<b>Effective Date: 20/02/24</b>	<b>Page 4 / 11</b>

รายละเอียดการแก้ไข (Change Description)					DAR No.	วัน ประกาศใช้ (Eff. Date)
Rev.	หน้า (Page)	ก่อนแก้ไข (Before)	หน้า (Page)	หลังแก้ไข (After)		
	9	<b>4.1 Flow Chart: Operations Inspection Procedure</b>	10	แก้ไข หมายเลขเอกสารอ้างอิง		
	12	<b>4.4 Flow Chart: Incident Investigation Procedure</b>	13	แก้ไข หมายเลขเอกสารอ้างอิง		

**Note:** Change history record of QP-SFD-001 rev.00-03 was kept in share point service  
<http://btssps/documentreview/DocumentHistoryRecords/default.aspx>




	<b>Quality Procedure: Safety Control</b>			
	<b>Doc. No.: QP-SFD-001</b>	<b>Rev.: 06</b>	<b>Effective Date: 20/02/24</b>	<b>Page 5 / 11</b>

## 1. Scope


This document covers safety control on BTS Operations and interface activities i.e. operations inspection plan and conduction, corrective / preventive process, accident / incident report, incident investigation procedure.

## 2. Definition

CAR	=	Corrective Action Request form, which is used for recording nonconformities and corrective action taken.
Corrective Action (CA)	=	Action to eliminate the cause of a detected nonconformity or other undesirable situation
Preventive Action (PA)	=	Action to eliminate the cause of a potential nonconformity or other undesirable potential situation
COO	=	Chief Operating Officer
OI	=	Operations Inspector
SFD	=	Safety Department
SFDM	=	Safety Department Manager
OPSVM	=	Operations Safety Division Manager
SFAVM	=	Safety Assurance Division Manager
SSDI	=	Safety & Security Director
MC	=	Management Committee
SMC	=	Safety Management Committee
Accident	=	Adverse events that may be caused by unexpected, unplanned, or uncontrolled leading to injury, illness, work-related disability, death, loss or damage to the property, environment, public.
Incident	=	An adverse event that has resulted in an accident or near miss.
Near Miss	=	An event that has the potential to cause injury or damage.
Serious Near miss	=	An event that has the potential to cause serious injury or severe damage according to the nature of events in Appendix 1.
Catastrophic Incident	=	Multiple fatality, Catastrophic property, environmental damage and required independent investigation from external agency.
Critical Incident	=	Single death, Serious bodily injury, severe illness or partial system loss or Serious equipment or environmental damage, substantial incidents also include which: <ul style="list-style-type: none"> <li>- may seriously affect the progress of the project;</li> <li>- may cause legal and substantial financial liabilities to company;</li> <li>- may adversely affect the image and reputation of company;</li> <li>- significant or serious accidents involving member(s) of the public;</li> <li>- acts of civil unrest occurring on BTS system;</li> <li>- amputation;</li> <li>- dislocation of the shoulder, hip, knee or spine;</li> <li>- loss of sight (temporary or permanent);</li> <li>- any other injury: unconsciousness; or requiring resuscitation or admittance to hospital for more than 24 hours other than for observation.</li> </ul>
Major Incident	=	Safety Implication that is significantly drawn attention from the public on the service. Serious injury to person within system or cause from system. Major damage to system or public cause from system. Note : Definition “Major Incident” in this document have been referred to only this document.


	<b>Quality Procedure: Safety Control</b>			
	<b>Doc. No.: QP-SFD-001</b>	<b>Rev.: 06</b>	<b>Effective Date: 20/02/24</b>	<b>Page 6 / 11</b>

Minor Incident	=	Incident not affecting Train service (e.g. Train failure which disturb the train service, but Operations can be clear themselves) or Minor assistance by external services may be called in – e.g. Paramedic, District Police
Minor Passenger injury	=	More than First Aid, require medical treatment of injuries at hospital such as; stitches, fracture to fingers, thumb or toes, one-time treatment of injuries etc. and where admission to hospital is not required.
Serious Passenger Injury	=	Serious passenger injuries refer to those which require admission to hospital for observation or treatment immediately after an accident, include injuries due to trespassing onto the track injury involving unsafe condition of BTSC equipment / operation, but exclude suicide, attempted suicide, brawls between passengers or injuries due to passenger's own medical conditions.
Serious Staff and Contractor Injury	=	Serious Staff and Contractor injuries refer to those which require admission to hospital for observation or treatment immediately after an accident and resulting in the staff's absence from duty 1 shift or more.
Fatality	=	The failure of a BTSC system, structure, plant and equipment, which causes the death of a person whilst on BTSC assets.
Lost time injury accident	=	An unplanned event, which causes injury to staff resulting in the staff's absence from duty 1 shift or more.
Investigation Panel	=	Investigation Committee compose of representative from incident originator i.e. TSD, OCD, SSD, ORD and etc. that attend in investigation with SFD and TND. In addition to may require some concerned department i.e. Relevant maintenance department, SCD.
Significant Incident	=	The incident within system or cause from system which lead or potential lead to major incident caused by equipment failure, unsafe condition, unsafe act including breach procedure or regulation on safety implication by staff, contractor or involved person.
NOP	=	Normal Operations Plan
EOP	=	Emergency Operations Plan
Safety incident	=	Circumstances which are likely to cause injury. Persons or damage to property. Including prejudicial to the limit Ability to work as usual. Hazardous conditions, whether at the level of. Or a little more serious than the one in the picture of the bus to work. The event would not happen, but when. Occurred to cause losses to come. They may as a result, the. The severity of the incident from the action without it. Intentionally or not expected before it can control and avoid it at that time. Cause damage Send impact from virtual switches and property.
Criteria of safety incident	=	Personal injury, Property damage, Misuse, Breach procedure /Rule and Regulation

	Quality Procedure: Safety Control			
	Doc. No.: QP-SFD-001	Rev.: 06	Effective Date: 20/02/24	Page 7 / 11

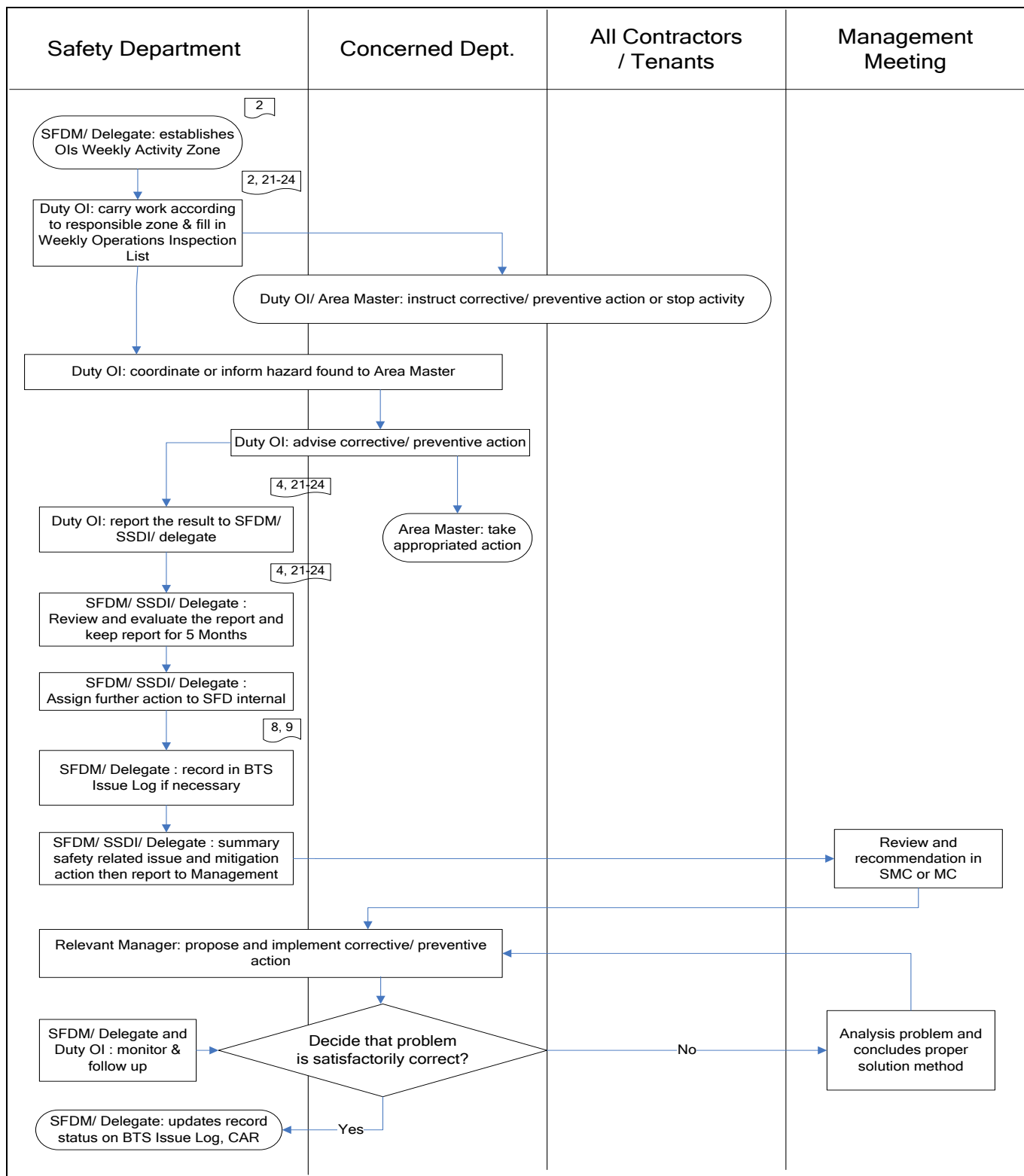
### 3. References and Forms

No.	Document No.	Description
1	500E.PLN.005	Operations Safety Plan
2	-	OI Report
3	FM-SFD-006	Incident Report
4	FM-SFD-007	Investigation Report
5	HM-SFD-001	Responsibility and Composition of the Hazard Management Committee
6	HM-SFD-002	BTS Hazard Analysis Control Procedure
7	HM-SFD-003	BTS Issue Log Operating Procedure
8	HM-SFD-004	Hazard Log Operating Procedure
9	WI-SFD-011	Incident Reporting and Primary Investigation Report Writing
10	500E.PLN.004	Emergency Operations Plan
11	500T.PRO.005	Operation Procedure Manual for CCR
12	500T.PRO.001	Operation Procedure Manual for Driver
13	500T.PRO.003	Operation Procedure Manual for Station
14	QP-QUD-002	Corrective and Preventive Action
15	FM-QUD-001	Corrective Action Request (CAR)
16	FM-QUD-005	Follow up
17	FM-SFD-007	Primary Incident Investigation Report
18	FM-SFD-026	Check Completion Investigation
19	FM-SFD-027	แบบตรวจความปลอดภัย สถานี
20	FM-SFD-028	แบบตรวจความปลอดภัยขบวนรถไฟฟ้า
21	FM-SFD-029	แบบตรวจความปลอดภัยห้องศูนย์ควบคุมการเดินรถ
22	FM-SFD-030	แบบตรวจความปลอดภัยผู้รับเหมา Contractor
23	FM-SFD-038	แบบฟอร์มวิเคราะห์สาเหตุของปัญหา (Root Cause Analysis)
24	SD-SFD-010	แนวทางในการวิเคราะห์ปัจจัยมนุษย์ (Human Factor Analysis Guideline)

	Quality Procedure: Safety Control			
	Doc. No.: QP-SFD-001	Rev.: 06	Effective Date: 20/02/24	Page 8 / 11

#### 4. Flow Chart: Safety Control

##### 4.1 Flow Chart: Operations Inspection Procedure





## Quality Procedure: Safety Control

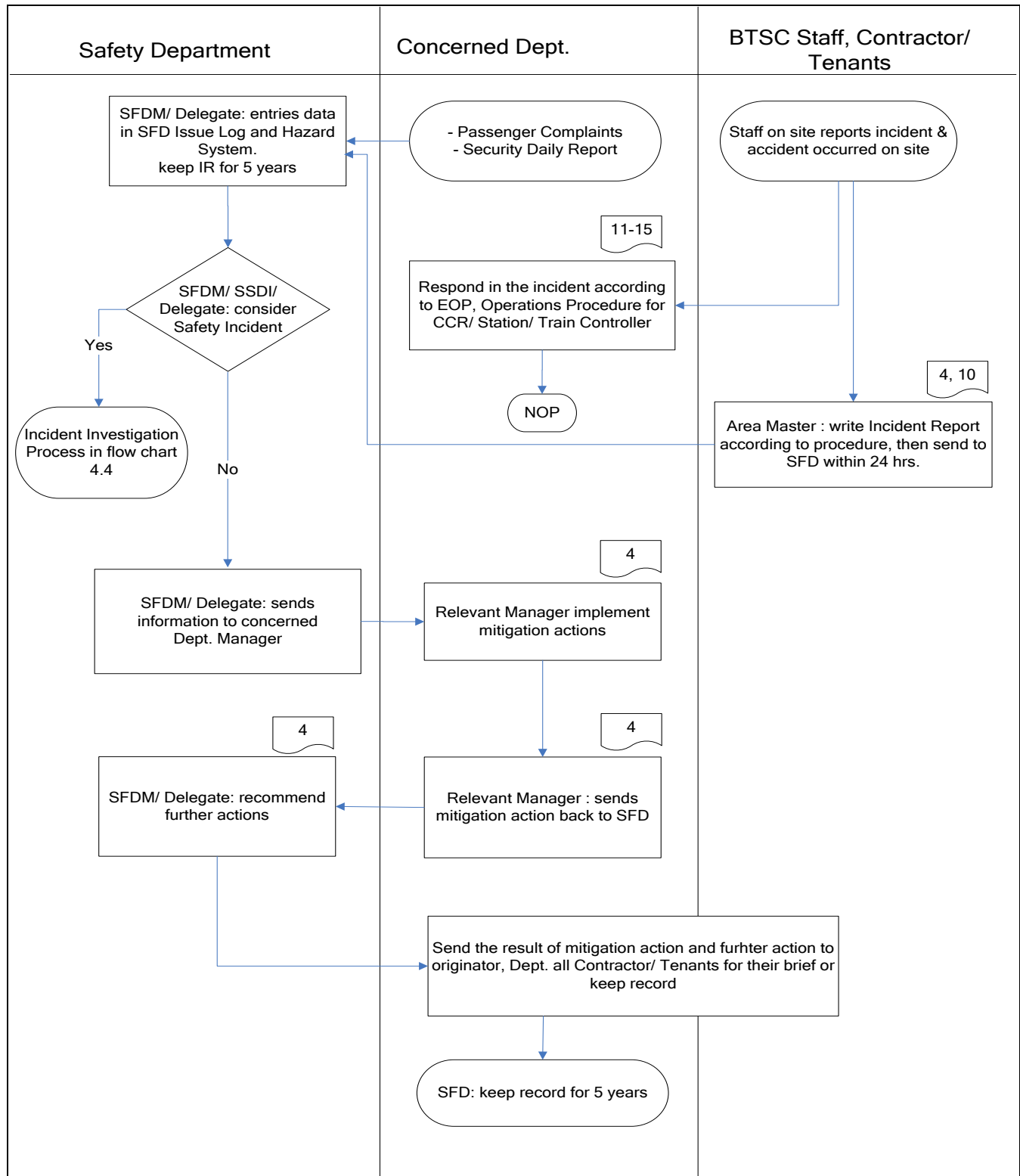
Doc. No.: QP-SFD-001

Rev.: 06

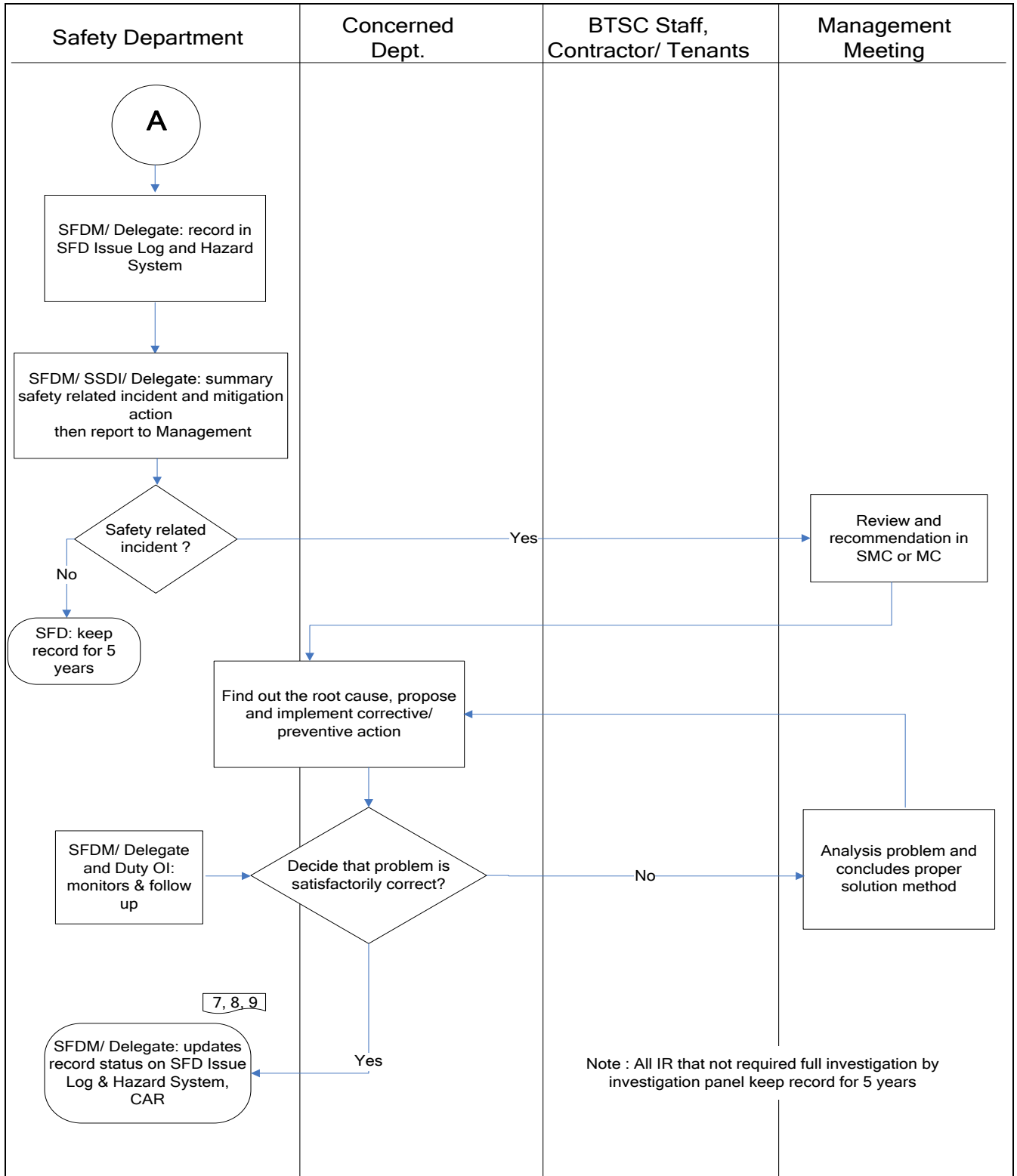
Effective Date: 20/02/24


Page 9 / 11

### 4.2 Flow Chart: Incident Handling

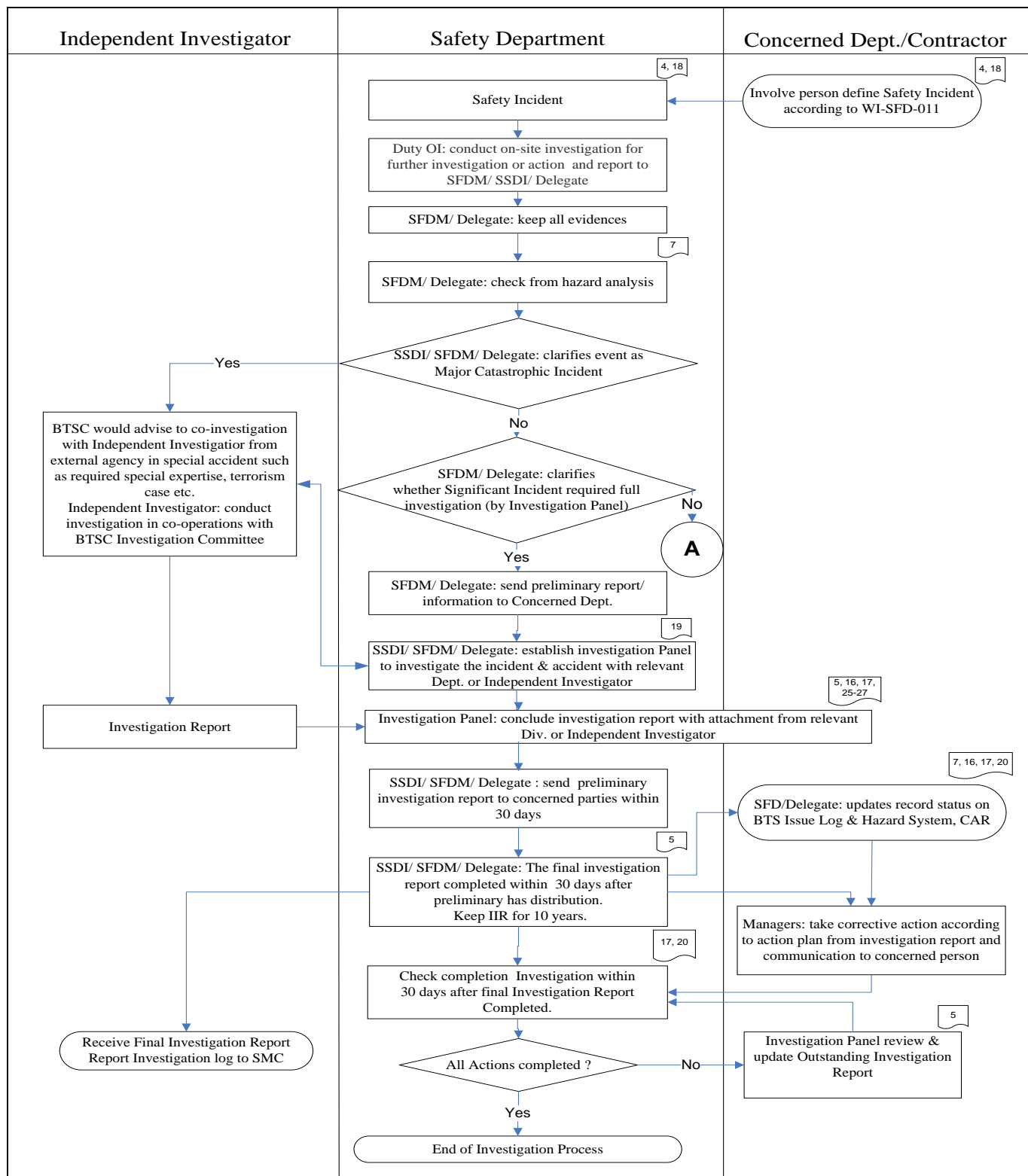


#### 4.3 Flow Chart: Reporting Procedure



	<b>Quality Procedure: Safety Control</b>		
	<b>Doc. No.: QP-SFD-001</b>	<b>Rev.: 06</b>	<b>Effective Date: 20/02/24</b> <b>Page 11 / 11</b>

#### 4.4 Flow Chart: Incident Investigation Procedure



## ภาคผนวก 14ข

เอกสารรายงานการซ้อมดับเพลิง และอพยพหนีไฟ



สรุปการฝึกซ้อมการปฏิบัติในสถานการณ์ฉุกเฉิน กรณีเกิดเหตุเพลิงไหม้

อาคารโรงจอดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีทอง (Depot Gold Line)

บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

**สถานการณ์** การฝึกซ้อมการปฏิบัติในสถานการณ์ฉุกเฉิน กรณีเกิดเหตุเพลิงไหม้ในอาคาร โรงจอดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีทอง (Depot Gold Line)  
(จำลองพื้นที่เกิดเหตุ อุปกรณ์จับควัน Smoke Detector จับควัน ได้ที่ตำแหน่ง Office Room RSD)

- วัตถุประสงค์**
1. เพื่อให้พนักงานบีทีเอสรวมถึงผู้ใช้อาคารมีความเข้าใจ และเสริมสร้างทักษะความชำนาญตามขั้นตอนปฏิบัติในกรณีเหตุการณ์ฉุกเฉินได้อย่างถูกต้อง และปลอดภัยตามขั้นตอนปฏิบัติที่กำหนดไว้
  2. เพื่อให้ผู้รับผิดชอบที่มีหน้าที่ตามแผนได้รับการฝึกทบทวนการปฏิบัติตามวิธีปฏิบัติงานการดับเพลิงและอพยพหนีไฟ ในโรงจอดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีทอง
  3. เพื่อปฏิบัติตามกฎหมายการป้องกัน และระงับอัคคีภัยที่เกี่ยวข้อง

**สถานที่** อาคาร โรงจอดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า สายสีทอง (Depot Gold Line)

**วันที่** วันเสาร์ที่ 24 กุมภาพันธ์ 2567

**เวลา** เริ่มเวลาประมาณ 01.00 น. ใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง

**ผู้เข้าร่วมฝึกซ้อม**

พนักงานบริษัท บีทีเอส ที่ปฏิบัติหน้าที่ตามปกติในอาคาร โรงจอดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีทอง และสถานีรถไฟฟ้าสายสีทอง สถานีกรุงธนบุรี (G1) ในวันดังกล่าว

**ผู้เข้าร่วมสังเกตการณ์ซ้อม**

1. ผู้บริหาร หรือผู้แทนจากฝ่ายงานที่เกี่ยวข้อง และผู้ที่ได้รับมอบหมาย

แผนการฝึกซ้อมการปฏิบัติในสถานการณ์ฉุกเฉินกรณีเกิดเหตุเพลิงไหม้ อาคารโรงจอดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีทอง

**สถานการณ์ :** จำลองพื้นที่เกิดเหตุ อุปกรณ์จับควัน Smoke Detector จับควัน ได้ที่ตำแหน่ง Office Room RSD.

เริ่มเวลาประมาณ 01.00 น.

นาทีที่	ขั้นตอน	สถานการณ์จำลอง	ผู้ปฏิบัติ
1.เกิดเหตุเพลิงไหม้และรับแจ้งเหตุ			
00-01	1.1	เกิดเหตุ อุปกรณ์จับควัน <b>Smoke Detector</b> จับควันได้ที่ตำแหน่ง <b>Office Room RSD.</b> อาคาร โรงจอดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีทอง (Depot Gold Line)	<ul style="list-style-type: none"><li>● ผู้ช่วยนายสถานีสายสีทอง (Assistant Station Supervisor Gold Line : ASG)</li><li>● นายสถานี (Station Supervisor : SS)</li><li>● ผู้ควบคุมเส้นทางการเดินรถสายสีทอง (Gold Line Controller : GLC)</li><li>● วิศวกรวางแผนซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า (Rolling Stock Planning Engineer)</li></ul>
00-01	1.2	<b>ผู้ช่วยนายสถานีสายสีทอง (Assistant Station Supervisor Gold Line : ASG)</b> 1) กดรับทราบ และตรวจสอบตำแหน่งที่ FCP & Annunciator และแจ้งนายสถานีกรุงธนบุรี(S7) เตรียมพร้อมรับสถานการณ์ฉุกเฉิน 2) แจ้งวิศวกรวางแผนซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า รับทราบเพื่อทำการตรวจสอบเหตุการณ์เบื้องต้น ผ่าน Hand Portable Radio ; HPT 3) แจ้งผู้ควบคุมเส้นทางการเดินรถสายสีทอง รับทราบข้อมูล	
01-02	1.3	<b>นายสถานี (Station Supervisor : SS/S7)</b> 1) รับทราบเหตุการณ์จากผู้ช่วยนายสถานีสายสีทอง	
01-02	1.4	<b>วิศวกรวางแผนซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า (Rolling Stock Planning Engineer)</b> 1) รับทราบเหตุการณ์จากผู้ช่วยนายสถานีสายสีทอง	
2. ตรวจสอบจุดที่เกิดเหตุเพลิงไหม้พบเหตุเพลิงไหม้จริง			
02-03	2.1	<b>วิศวกรวางแผนซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า (Rolling Stock Planning Engineer)</b> 1) แจ้งช่างเทคนิคตรวจสอบซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า ร่วมตรวจสอบเหตุเพลิงไหม้ภายใน RSD. Office Room	<ul style="list-style-type: none"><li>● วิศวกรวางแผนซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า (Rolling Stock Planning Engineer)</li><li>● ช่างเทคนิคตรวจสอบซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า (Rolling Stock Planning Technician)</li></ul>
03-04	2.2	2) แจ้งเหตุการณ์ให้กับผู้ควบคุมเส้นทางการเดินรถสายสีทอง รับทราบเหตุการณ์	



นาที่ที่	ขั้นตอน	สถานการณ์จำลอง	ผู้ปฏิบัติ
03-04	2.3	<b>ช่างเทคนิคตรวจสอบซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า (Rolling Stock Planning Technician)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>ผู้ควบคุมเส้นทางการเดินรถสายสีทอง (Gold Line Controller : GLC)</li><li>ผู้ช่วยนายสถานีสายสีทอง (Assistant Station Supervisor Gold Line : ASG)</li></ul>
		1) รับแจ้งเหตุจากวิศวกรวางแผนซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า พร้อมนำถังดับเพลิงไปร่วมตรวจสอบ 2) เมื่อถึงพื้นที่เกิดเหตุ รายงานผลการตรวจสอบพื้นที่เกิดเหตุให้กับวิศวกรวางแผนซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า รับทราบทันที ว่าเกิดเพลิงไหม้จริง ที่บริเวณ Office Room RSD กำลังดับเพลิงเบื้องต้น	
03-04	2.4	<b>วิศวกรวางแผนซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า (Rolling Stock Planning Engineer)</b>	
		1) แจ้งผู้ช่วยนายสถานีสายสีทอง ทราบเหตุการณ์ “เกิดเพลิงไหม้จริง”	
3. การดับเพลิงเบื้องต้น			
04-05	3.1	<b>ช่างเทคนิคตรวจสอบซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า (Rolling Stock Planning Technician)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>ช่างเทคนิคตรวจสอบซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า (Rolling Stock Planning Technician)</li><li>วิศวกรวางแผนซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า (Rolling Stock Planning Engineer)</li><li>ผู้ช่วยนายสถานีสายสีทอง (Assistant Station Supervisor Gold Line : ASG)</li><li>ผู้ควบคุมเส้นทางการเดินรถสายสีทอง (Gold Line Controller ; GLC)</li></ul>
		1) ใช้ถังดับเพลิงในการระงับเหตุเบื้องต้นทันที ตามขั้นตอนการปฏิบัติ 2) รายงานผลการดับเพลิงเบื้องต้นให้วิศวกรวางแผนซ่อมบำรุงรถไฟฟ้ารับทราบ ว่าไม่สามารถดับเพลิงได้ เป็นเหตุให้เพลิงลุกลาม และแจ้งขอเตรียมการสำหรับใช้น้ำดับเพลิง (นำสายดับเพลิงมาเตรียมไว้) <div>ไม่สามารถควบคุมเพลิงได้</div> 3) แจ้งวิศวกรวางแผนซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า ขออพยพออกจากจุดเกิดเหตุ (หากพบเหตุที่อาจเกิดอันตรายต่อตนเอง) มายังจุด/พื้นที่ปลอดภัย	



นาที่ที่	ขั้นตอน	สถานการณ์จำลอง	ผู้ปฏิบัติ
05-06	3.2	วิศวกรวางแผนซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า (Rolling Stock Planning Engineer)	
		1) แจ้งผู้ช่วยนายสถานีสายสีทอง ว่าไม่สามารถดับเพลิงเบื้องต้นได้ 2) แจ้งผู้ควบคุมเส้นทางการเดินรถสายสีทอง รับทราบสาเหตุเพลิงไหม้ ไม่สามารถดับเพลิงได้ และแจ้งขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานฉุกเฉินภายนอก รวมทั้งขอตัดกระแสไฟฟ้าในพื้นที่เกิดเหตุเพื่อใช้สายน้ำดับเพลิง	
05-06	3.3	ผู้ช่วยนายสถานีสายสีทอง (Assistant Station Supervisor Gold Line : ASG)	
		1) รับแจ้งจาก วิศวกรวางแผนซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า ว่าไม่สามารถดับเพลิงเบื้องต้นได้ 2) แจ้งผู้ควบคุมเส้นทางการเดินรถสายสีทอง จะอพยพผู้โดยสาร และขอปิดสถานีตามขั้นตอนปฏิบัติ	
05-06	3.4	ผู้ควบคุมเส้นทางการเดินรถสายสีทอง (Gold Line Controller ; GLC)	
		1) แจ้งผู้จัดการแผนกควบคุมงานเดินรถ ว่าเกิดเหตุเพลิงไหม้ในพื้นที่อาคารโรงจอดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า สายสี ไม่สามารถดับเพลิงได้ 2) รับแจ้งจากวิศวกรวางแผนซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า ขอตัดไฟพื้นที่เกิดเหตุ	
4. ขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานภายใน – ภายนอก			
06-07	4.1	ผู้จัดการแผนกควบคุมงานเดินรถ (Control Shift Section Manager: CSSM)	<ul style="list-style-type: none"><li>ผู้ควบคุมเส้นทางการเดินรถสายสีทอง (Gold Line Controller : GLC)</li><li>ผู้จัดการแผนกควบคุมงานเดินรถ (Control Shift Section Manager: CSSM)</li></ul>
		1) แจ้งผู้บริหารที่เกี่ยวข้อง การเดินรถสายสีทองสามารถเดินรถได้ระหว่างสถานีเจริญนคร - สถานีคลองสาน (G2-G3) เนื่องจากมีผลกระทบจากเหตุเพลิงไหม้ 2) ให้ผู้ควบคุมเส้นทางการเดินรถสายสีทอง และ ผู้ควบคุมข้อมูลปฏิบัติการเดินรถ แจ้งแผนการเดินรถให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ 3) แจ้งผู้ควบคุมด้านวิศวกรรม ขอตัดกระแสไฟฟ้าพื้นที่เกิดเพลิงไหม้	



นาที่ที่	ขั้นตอน	สถานการณ์จำลอง	ผู้ปฏิบัติ
07-07	4.2	<b>ผู้ควบคุมเส้นทางการเดินรถสายสีทอง (Gold Line Controller : GLC)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>ผู้ควบคุมด้านวิศวกรรม (Engineering Controller : EC)</li><li>ผู้ควบคุมข้อมูลปฏิบัติการเดินรถ (Information Controller : IC)</li><li>หน่วยงานลูกเงินภายนอก</li><li>หน่วยงานภายในที่เกี่ยวข้อง</li></ul>
		1) จัดแผนการเดินรถไฟฟ้าสำรอง โดยขบวนรถไฟฟ้า สายสีทอง สามารถเดินรถจากสถานีเจริญนคร - สถานีคลองสาน (G2-G3) 2) รับแจ้งผู้ช่วยสถานีสายสีทอง แจ้งอพยพผู้โดยสาร และขอปิดสถานีตามขั้นตอนปฏิบัติ	
06-07	4.3	<b>ผู้ควบคุมด้านวิศวกรรม (Engineering Controller : EC)</b>	
		1) ทำการตัดไฟฟ้า และป้องกันกระแสไฟฟ้าในบริเวณพื้นที่เกิดเหตุ 2) แจ้ง MCC รับทราบเหตุการณ์ และ MCC แจ้งเจ้าหน้าที่ วิศวกรรม และ CIVIL รับทราบเหตุการณ์	
07-08	4.4	<b>ผู้ควบคุมข้อมูลปฏิบัติการเดินรถ (Information Controller : IC)</b>	
		1) แจ้งขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานลูกเงินภายในและภายนอกได้แก่ <ul style="list-style-type: none"><li>เจ้าหน้าที่สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ปากคลองสาน เบอร์โทรศัพท์ .....</li><li>เจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจนครบาลสำหรับ เบอร์โทรศัพท์ ..... (แสดงโดยพนักงานภายใน)</li><li>ผู้ตรวจสอบระบบปฏิบัติการ (Operations Inspector : OI) เบอร์โทรศัพท์ [REDACTED]</li></ul> 2) แจ้งข้อมูลผ่านไลน์ศูนย์ความปลอดภัยกระทรวงคมนาคม <b>“แจ้งว่าเป็นการฝึกซ้อมแผนลูกเงิน”</b>	



นาที่ที่	ขั้นตอน	สถานการณ์จำลอง	ผู้ปฏิบัติ
<b>5. การอพยพ และปิดสถานีกรุงธนบุรี (G1)</b>			
08-09	5.1	<b>ผู้ช่วยนายสถานีสายสีทอง (ASG ) สถานีกรุงธนบุรี (G1)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>ผู้ช่วยนายสถานีสายสีทอง (Assistant Station Supervisor Gold Line : ASG)</li><li>นายสถานี (Station Supervisor : SS/S7)</li><li>เจ้าหน้าที่สถานีสายสีทอง (Station Person Gold Line: SPG)</li><li>เจ้าหน้าที่สถานี (Station Person : SP)</li><li>ผู้ช่วยนายสถานี ( Assistant Station Supervisor : ASStS)</li><li>ผู้ควบคุมเส้นทางการเดินรถสายสีทอง (Gold Line Controller : GLC)</li><li>ผู้ควบคุมเส้นทางการเดินรถสาย (Line Controller : LC)</li><li>เจ้าหน้าที่ รปภ.</li></ul>
		1) แจ้งนายสถานีกรุงธนบุรี (S7) ว่าสถานีกรุงธนบุรี (G1) ปิดให้บริการเนื่องจากเหตุเพลิงไหม้อาคาร โรงจอดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีทองไม่สามารถควบคุมเพลิงได้ 2) แจ้งเจ้าหน้าที่สถานีสายสีทอง กด EMG และประกาศ PA อพยพผู้โดยสาร โดยปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่สถานีสายสีทอง 3) ให้เจ้าหน้าที่สถานีสายสีทอง แจ้งแม่บ้านและตรวจสอบผู้ปฏิบัติงานชั้นจำหน่ายตั๋ว 4) แจ้งเจ้าหน้าที่สถานีสายสีทอง ให้ตรวจสอบพนักงานและผู้รับเหมาที่เข้าปฏิบัติงานภายในพื้นที่ Plant Room 5) ช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ รปภ. ในการอพยพผู้โดยสารจากที่ชั้นชานชาลาทั้ง 2 ฟังลงมาที่ชั้นจำหน่ายตั๋ว เพื่อออกจากพื้นที่ 6) แจ้งเจ้าหน้าที่ รปภ. ปิด Roller Shutter ที่ชั้นจำหน่ายตั๋ว โดยไม่ล็อกกุญแจเพื่อควบคุมพื้นที่ และกันไม่ให้ผู้ที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องเข้ามาที่สถานี ยกเว้นหน่วยงานลูกเงินภายนอกที่จะเข้ามาช่วยเหลือ 7) แจ้งผู้ควบคุมเส้นทางการเดินรถสายสีทอง เมื่อทำการอพยพผู้โดยสารและปิดสถานีเรียบร้อยแล้ว	
08-09	5.2	<b>นายสถานีกรุงธนบุรี (SS/S7)</b>	
		1) รับแจ้งจากผู้ช่วยนายสถานีสายสีทอง ปิดให้บริการสถานีกรุงธนบุรี (G1) เนื่องจากเกิดเพลิงไหม้อาคาร โรงจอดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีทอง 2) แจ้งผู้ควบคุมเส้นทางการเดินรถ ขออพยพผู้โดยสารตามขั้นตอนปฏิบัติ เนื่องจากผลกระทบต่อสถานีจากเหตุเพลิงไหม้อาคารโรงจอดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีทอง 3) เจ้าหน้าที่สถานี กด EMG และประกาศ PA อพยพผู้โดยสารออกจากสถานี โดยปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่สถานีเป็นระยะ 4) เจ้าหน้าที่ รปภ. ปิดประตูม้วน Roller Shutter ทางเข้าสถานี	



นาที่ที่	ขั้นตอน	สถานการณ์จำลอง	ผู้ปฏิบัติ	
6. เสร็จสิ้นการอพยพ				
09-10	6.1	ผู้ช่วยนายสถานีสายสีทอง (ASG )	<ul style="list-style-type: none"><li>วิศวกรวางแผนซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า/ผู้จัดการเหตุการณ์ (Incident Manager : IM)</li><li>ช่างเทคนิคตรวจสอบซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า/ผู้ช่วยผู้จัดการเหตุการณ์ (Assistant Incident Manager : AIM1)</li><li>ผู้ช่วยนายสถานีสายสีทอง /ผู้ช่วยผู้จัดการเหตุการณ์ (Assistant Incident Manager : AIM2)</li><li>ผู้ควบคุมเส้นทางเดินรถสายสีทอง (Gold Line Controller : GLC)</li></ul>	
		1) รายงานการอพยพเป็นที่เรียบร้อยกับวิศวกรวางแผนซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า		
09-10	6.2	วิศวกรวางแผนซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า (Rolling Stock Planning Engineer)		<ul style="list-style-type: none"><li>ผู้ช่วยนายสถานีสายสีทอง /ผู้ช่วยผู้จัดการเหตุการณ์ (Assistant Incident Manager : AIM1)</li><li>ผู้ช่วยนายสถานีสายสีทอง /ผู้ช่วยผู้จัดการเหตุการณ์ (Assistant Incident Manager : AIM2)</li><li>ผู้ควบคุมเส้นทางเดินรถสายสีทอง (Gold Line Controller : GLC)</li></ul>
		1) แจ้งผู้ควบคุมเส้นทางเดินรถสายสีทอง ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้จัดการเหตุการณ์ (IM)		
		2) แต่งตั้งช่างเทคนิคตรวจสอบซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า เป็นผู้ช่วยผู้จัดการเหตุการณ์ (AIM) คนที่ 1		
		3) แต่งตั้งผู้ช่วยนายสถานีสายสีทอง เป็นผู้ช่วยผู้จัดการเหตุการณ์ (AIM) คนที่ 2		
7. จัดตั้งศูนย์บัญชาการเหตุการณ์ (Command Post) และจุดควบคุมส่วนหน้า (Forward Control Point)				
09-11	7.1	1) ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) แจ้งผู้ช่วยผู้จัดการเหตุการณ์ (AIM2) จัดตั้งศูนย์บัญชาการเหตุการณ์ (Command Post) ขึ้นจำหน่ายตู้ฝั่ง SCR		<ul style="list-style-type: none"><li>วิศวกรวางแผนซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า/ผู้จัดการเหตุการณ์ (Incident Manager : IM)</li><li>ช่างเทคนิคตรวจสอบซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า/ผู้ช่วยผู้จัดการเหตุการณ์ (Assistant Incident Manager : AIM1)</li><li>ผู้ช่วยนายสถานีสายสีทอง/ผู้ช่วยผู้จัดการเหตุการณ์ (Assistant Incident Manager : AIM2)</li><li>ผู้ควบคุมเส้นทางเดินรถสายสีทอง (Gold Line Controller : GLC)</li><li>เจ้าหน้าที่ รปภ.</li></ul>
		2) แจ้งผู้ช่วยผู้จัดการเหตุการณ์ (AIM1) จัดตั้งจุดควบคุมส่วนหน้า (Forward Control Point) บนชั้นชานชาลา สถานีกรุงธนบุรี (G1)		
		3) ผู้ช่วยผู้จัดการเหตุการณ์ (AIM2) มอบหมายให้ รปภ. นำธงสีขาว และ กล้องสัญญาณไฟ ไปปรับหน่วยงานภายนอก ตามจุดที่กำหนด บริเวณทางขึ้นสถานีกรุงธนบุรี (G1)		
		4) ผู้ช่วยผู้จัดการเหตุการณ์ (AIM2) แจ้งผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) ทำการจัดตั้งศูนย์บัญชาการเหตุการณ์ (Command Post) และมอบหมายให้ รปภ. ไปปรับหน่วยงานภายนอกเรียบร้อยแล้ว		
		5) ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) แจ้งผู้ควบคุมเส้นทางเดินรถสายสีทอง ทำการจัดตั้งศูนย์บัญชาการเหตุการณ์ (Command Post) เรียบร้อย		



นาที่ที่	ขั้นตอน	สถานการณ์จำลอง	ผู้ปฏิบัติ
8. หน่วยงานฉุกเฉินภายนอกถึงที่สถานี (แสดงโดยพนักงานภายใน)			
12-13	8.1	เจ้าหน้าที่สำนักป้องกัน และบรรเทาสาธารณภัยปากคลองสาน 1) เข้าพื้นที่รายงานตัวกับผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) ที่ศูนย์บัญชาการ เหตุการณ์ (Command Post) 2) รับทราบสถานการณ์และพื้นที่ที่เกิดเหตุในอาคาร โรงจอดและ ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีทอง	<ul style="list-style-type: none"><li>ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM)</li><li>ผู้ควบคุมเส้นทางเดินรถ สายสีทอง (Gold Line Controller : GLC)</li><li>เจ้าหน้าที่สำนักป้องกันและ บรรเทาสาธารณภัยปากคลองสาน</li><li>เจ้าหน้าที่ตำรวจนครบาลสำหรับ</li></ul>
12-13	8.2	เจ้าหน้าที่ตำรวจนครบาลสำหรับ 1) เข้าพื้นที่รายงานตัวกับผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) ที่ศูนย์บัญชาการ เหตุการณ์ (Command Post) 2) รับทราบสถานการณ์และพื้นที่ที่เกิดเหตุในอาคาร โรงจอดและ ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีทอง	
12-13	8.3	ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) 1) แจ้งผู้ควบคุมเส้นทางเดินรถสายสีทอง เจ้าหน้าที่สำนัก ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยปากคลองสาน เจ้าหน้าที่สำนัก 2) แจ้งเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นให้เจ้าหน้าที่สำนักป้องกันและบรรเทาสา ธารณภัยปากคลองสาน และสถานการณ์โดยรวมให้ทราบ 3) แจ้งผู้ควบคุมเส้นทางเดินรถสายสีทอง เจ้าหน้าที่ตำรวจนคร บาลสำหรับ เข้าพื้นที่ 4) แจ้งสถานการณ์โดยรวมให้เจ้าหน้าที่ตำรวจนครบาลสำหรับ ทราบ 5) แจ้งรายละเอียดความเสี่ยงที่อยู่ในพื้นที่อาคาร โรงจอดและซ่อม บำรุงรถไฟฟ้าสายสีทองให้กับหน่วยงานที่เข้าพื้นที่รับทราบ 6) สนับสนุนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่สำนักป้องกันและ บรรเทาสาธารณภัยปากคลองสาน เมื่อได้รับการร้องขอ เช่น สถานะการตัดกระแสไฟฟ้า การนำพาไปยังพื้นที่ใกล้เคียงที่เกิด เหตุ 7) แจ้งยืนยันการตัดกระแสไฟฟ้าอาคารกับเจ้าหน้าที่สำนักป้องกัน และบรรเทาสาธารณภัยปากคลองสาน ทราบ 8) แจ้งรายงานสถานการณ์ต่อผู้ควบคุมเส้นทางเดินรถสาย สีทอง ทราบเหตุการณ์เป็นระยะๆ	



หน้าที่	ขั้นตอน	สถานการณ์จำลอง	ผู้ปฏิบัติ
9. หน่วยงานลูกเงินภายนอกขอเข้าพื้นที่เกิดเหตุ			
15-15	9.1	เจ้าหน้าที่สำนักป้องกัน และบรรเทาสาธารณภัยปากคลองสาน	<ul style="list-style-type: none"><li>● ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM)</li><li>● ผู้ช่วยผู้จัดการเหตุการณ์ (AIM1)</li><li>● ผู้ควบคุมเส้นทางการเดินรถ</li></ul>
		1) แจ้งผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) ว่าสามารถควบคุมเพลิงไว้ได้เรียบร้อยแล้ว	
15-16	9.2	เจ้าหน้าที่ตำรวจนครบาลสำหรับ	สายสีทอง (Gold Line Controller : GLC)
		1) เข้าตรวจสอบจุดเกิดเหตุ เก็บรวบรวมข้อมูลและหลักฐาน 2) แจ้งให้ปิดกั้นพื้นที่เพลิงไหม้เพื่อรอการสอบสวนหาสาเหตุ	
15-16	9.3	ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM)	<ul style="list-style-type: none"><li>● เจ้าหน้าที่ รปภ.</li><li>● เจ้าหน้าที่สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยปากคลองสาน</li><li>● เจ้าหน้าที่ตำรวจนครบาลสำหรับ</li></ul>
		1) แจ้งผู้ควบคุมเส้นทางการเดินรถสายสีทอง ว่าเจ้าหน้าที่สำนักป้องกัน และบรรเทาสาธารณภัยปากคลองสาน สามารถควบคุมเพลิงไว้ได้เรียบร้อยแล้ว 2) แจ้งผู้ควบคุมเส้นทางการเดินรถสายสีทอง เจ้าหน้าที่ตำรวจเก็บหลักฐานเรียบร้อยแล้ว	
10. ตรวจสอบความปลอดภัยของพื้นที่เกิดเหตุ			
16-17	10.1	ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM)	<ul style="list-style-type: none"><li>● ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM)</li><li>● ผู้ควบคุมเส้นทางการเดินรถ</li><li>● สายสีทอง (Gold Line Controller : GLC)</li><li>● ผู้ตรวจสอบระบบปฏิบัติการ (OI)</li><li>● เจ้าหน้าที่วิศวกรรม</li><li>● เจ้าหน้าที่ รปภ.</li></ul>
		1) สั่งการ รปภ. ปิดกั้นพื้นที่เกิดเหตุ/เขตอันตราย ด้วยเทปขาว-แดง เพื่อรอการ ตรวจสอบสาเหตุการเกิดเหตุ และการจัดการเศษวัสดุปนเปื้อน (การจัดการขยะอันตรายจากการดับเพลิง) ในพื้นที่เกิดเหตุจากเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง 2) ผู้ตรวจสอบระบบปฏิบัติการ (OI) และเจ้าหน้าที่วิศวกรรม เข้าตรวจสอบพื้นที่และรายงานผลการตรวจสอบ (IM เดินทางไปตรวจสอบพื้นที่ร่วมกันกับทีม) 3) รับแจ้งจากเจ้าหน้าที่วิศวกรรม ว่าเหตุเพลิงไหม้ไม่กระทบต่อการใช้อาคารพื้นที่อื่น 4) สถานการณ์เข้าสู่สภาวะปกติ	
11. หน่วยงานต่างๆ แจ้งออกนอกพื้นที่			
20-22	11.1	ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM)	<ul style="list-style-type: none"><li>● ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM)</li><li>● ผู้ควบคุมเส้นทางการเดินรถ</li><li>● สายสีทอง (Gold Line Controller : GLC)</li><li>● เจ้าหน้าที่สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยปากคลองสาน</li><li>● เจ้าหน้าที่ตำรวจนครบาลสำหรับ</li></ul>
		1) แจ้งผู้ควบคุมเส้นทางการเดินรถสายสีทอง เจ้าหน้าที่สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยปากคลองสาน ออกจากพื้นที่ 2) แจ้งผู้ควบคุมเส้นทางการเดินรถสายสีทอง เจ้าหน้าที่ตำรวจนครบาลสำหรับ ออกจากพื้นที่	



หน้าที่	ขั้นตอน	สถานการณ์จำลอง	ผู้ปฏิบัติ
12. สถานการณ์เข้าสู่สภาวะปกติ			
22-23	12.1	ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM)	<ul style="list-style-type: none"><li>ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM)</li><li>ผู้ควบคุมเส้นทางการเดินรถสายสีทอง (Gold Line Controller : GLC)</li><li>ผู้ควบคุมด้านวิศวกรรม (EC)</li></ul>
		1) แจ้งผู้ควบคุมเส้นทางการเดินรถสายสีทอง ขอจ่ายกระแสไฟฟ้าให้กับอาคารโรงจอดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีทอง และพื้นที่สถานีกรุงธนบุรี (G1)	
22-23	12.2	ผู้ควบคุมด้านวิศวกรรม (EC)	
		1) จ่ายกระแสไฟฟ้า ให้กับอาคารโรงจอดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีทอง และพื้นที่สถานีธนบุรี (G1) เรียบร้อย	
13. เตรียมความพร้อมเปิดสถานี และเปิดสถานี			
25-30	13.1	ผู้ช่วยนายสถานีสายสีทอง (Assistant Station Supervisor : ASG)	<ul style="list-style-type: none"><li>ผู้ช่วยนายสถานีสายสีทอง (ASG)</li><li>เจ้าหน้าที่สถานีสายสีทอง (Station Person Gold Line: SPG)</li><li>ผู้ควบคุมเส้นทางการเดินรถสายสีทอง (GLC)</li><li>ผู้จัดการแผนกควบคุมงานเดินรถ (Control Shift Section Manager : CSSM)</li></ul>
		1) แจ้งให้พนักงานทุกคนตรวจสอบพื้นที่และอุปกรณ์ให้พร้อมกับการเปิดบริการ 2) แจ้งให้พนักงานทุกคนกลับประจำห้องปฏิบัติงาน เพื่อเตรียมเปิดให้บริการ 3) แจ้งผู้ควบคุมเส้นทางการเดินรถสายสีทอง มีความพร้อมในการเปิดสถานี	
25-30	13.2	ผู้ควบคุมเส้นทางการเดินรถ สายสีทอง (GLC)	
		1) ผู้ควบคุมเส้นทางการเดินรถสายสีทอง แจ้ง CSSM ขอเปิดสถานี 2) ผู้ควบคุมเส้นทางการเดินรถสายสีทอง แจ้งให้ผู้ช่วยนายสถานีสายสีทอง เปิดสถานีให้บริการผู้โดยสารได้ตามปกติ	

เสร็จสิ้นการฝึกซ้อม





## มาตรการรองรับและการประชาสัมพันธ์กับผู้ใช้บริการและประชาชนทั่วไป

### 1.) ผลกระทบต่อการให้บริการรถไฟฟ้า

- เนื่องจากสถานที่ฝึกซ้อมฯ อยู่ภายในอาคาร โรงจอดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีทอง (Depot Gold Line) การฝึกซ้อมไม่ส่งผลกระทบต่อบริการผู้โดยสาร จึงไม่จำเป็นต้องจัดเตรียมแผนที่เกี่ยวข้องกับความไม่สะดวกของผู้โดยสารใดๆ

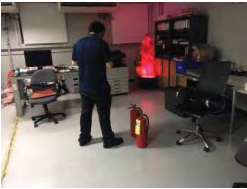






### 2) ผลกระทบต่อชุมชนข้างเคียง

- เนื่องจากสถานที่ตั้งของอาคาร โรงจอดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีทอง (Depot Gold Line) อยู่ใกล้เขตชุมชน บริษัทฯ ดำเนินการติดป้ายประชาสัมพันธ์ และส่งหนังสือแจ้งกำหนดการการฝึกซ้อมฯ ให้อาคารข้างเคียงบริษัททราบ



นาที่ที่	ขั้นตอน	ภาพเหตุการณ์ฝึกซ้อม	การปฏิบัติ
00-02	1	     	<p><b>เกิดเหตุเพลิงไหม้และรับแจ้งเหตุ</b></p> <p>เกิดเหตุ อุปกรณ์จับควัน Smoke Detector จับควันได้ ที่ตำแหน่ง Office Room RSD. อาคาร โรงจอดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า สายสีทอง (Depot Gold Line)</p> <p>ผู้ช่วยนายสถานีสายสีทอง (Assistant Station Supervisor Gold Line : ASG)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- กดรับทราบ และตรวจสอบตำแหน่งที่ FCP &amp; Annunciator และแจ้งนายสถานีกรุงธนบุรี (S7) เตรียมพร้อมรับสถานการณ์ฉุกเฉิน</li><li>- แจ้งวิศวกรวางแผนซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า รับทราบเพื่อทำการตรวจสอบเหตุการณ์เบื้องต้น ผ่าน Hand Portable Radio ; HPT</li><li>- แจ้งผู้ควบคุมเส้นทางรถสายสีทอง รับทราบข้อมูล</li></ul>
02-04	2	   	<p><b>ตรวจสอบจุดที่เกิดเหตุเพลิงไหม้พบเหตุเพลิงไหม้จริง</b></p> <p>วิศวกรวางแผนซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า (Rolling Stock Planning Engineer)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- แจ้งช่างเทคนิคตรวจสอบซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า ร่วมตรวจสอบเหตุเพลิงไหม้ภายใน RSD. Office Room</li><li>- แจ้งเหตุการณ์ให้กับผู้ควบคุมเส้นทางรถสายสีทอง รับทราบเหตุการณ์</li></ul> <p><b>ช่างเทคนิคตรวจสอบซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า (Rolling Stock Planning Technician)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- รับแจ้งเหตุจากวิศวกรวางแผนซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า พร้อมนำถังดับเพลิงไปร่วมตรวจสอบ</li></ul>



นาที่ที่	ขั้นตอน	ภาพเหตุการณ์ฝึกซ้อม	การปฏิบัติ
		   	<p>- เมื่อถึงพื้นที่เกิดเหตุ รายงานผลการตรวจสอบพื้นที่เกิดเหตุให้กับวิศวกรวางแผนซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า รับทราบทันที ว่า เกิดเพลิงไหม้จริง ที่บริเวณ Office Room RSD กำลังดับเพลิงเบื้องต้น</p> <p>วิศวกรวางแผนซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า (Rolling Stock Planning Engineer)</p> <p>- แจ้งผู้ช่วยสถานีสายสีทอง ทราบเหตุการณ์ “เกิดเพลิงไหม้จริง”</p>
04-06	3	   	<p><u>การดับเพลิงเบื้องต้น</u></p> <p>ช่างเทคนิคตรวจสอบซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า (Rolling Stock Planning Technician)</p> <p>- ใช้ถังดับเพลิงในการระงับเหตุเบื้องต้นทันทีตามขั้นตอนการปฏิบัติ รายงานผลการดับเพลิงเบื้องต้นให้วิศวกรวางแผนซ่อมบำรุงรถไฟฟ้ารับทราบ ว่าไม่สามารถดับเพลิงได้ เป็นเหตุให้เพลิงลุกลาม และแจ้งขอเตรียมการสำหรับใช้น้ำดับเพลิง (นำสายดับเพลิงมาเตรียมไว้)</p> <p>วิศวกรวางแผนซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า (Rolling Stock Planning Engineer)</p> <p>- แจ้งผู้ช่วยสถานีสายสีทอง ว่าไม่สามารถดับเพลิงเบื้องต้นได้</p> <p>- แจ้งผู้ควบคุมเส้นทางเดินรถสายสีทอง รับทราบว่าเหตุเพลิงไหม้ ไม่สามารถดับเพลิงได้ และแจ้งขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานฉุกเฉินภายนอก รวมทั้งขอตัดกระแสไฟฟ้าในพื้นที่เกิดเหตุเพื่อใช้สายน้ำดับเพลิง</p>











นาที่ที่	ขั้นตอน	ภาพเหตุการณ์ฝึกซ้อม	การปฏิบัติ
		  	<p>ผู้ช่วยนายสถานีสายสีทอง (Assistant Station Supervisor Gold Line : ASG)</p> <p>- รับแจ้งจาก วิศวกรวางแผนซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า ว่าไม่สามารถดับเพลิงเบื้องต้นได้</p> <p>- แจ้งผู้ควบคุมเส้นทางเดินรถสายสีทอง จะอพยพผู้โดยสาร และขอปิดสถานีตามขั้นตอนปฏิบัติ</p> <p>ผู้ควบคุมเส้นทางเดินรถสายสีทอง (Gold Line Controller ; GLC)</p> <p>- แจ้งผู้จัดการแผนกควบคุมงานเดินรถ ว่าเกิดเหตุเพลิงไหม้ในพื้นที่อาคาร โรงจอดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า สายสีทอง ไม่สามารถดับเพลิงได้</p>
06-08	4	   	<p><u>ขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานภายใน - ภายนอก</u></p> <p>ผู้จัดการแผนกควบคุมงานเดินรถ (Control Shift Section Manager: CSSM)</p> <p>- แจ้งผู้บริหารที่เกี่ยวข้อง การเดินรถสายสีทองสามารถเดินรถได้ระหว่างสถานีเจริญนคร - สถานีคลองสาน (G2-G3) เนื่องจากมีผลกระทบจากเหตุเพลิงไหม้</p> <p>- ให้ผู้ควบคุมเส้นทางเดินรถสายสีทอง และ ผู้ควบคุมข้อมูลปฏิบัติการเดินรถ แจ้งแผนการเดินรถให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ</p> <p>-แจ้งผู้ควบคุมด้านวิศวกรรม ขอตัดกระแสไฟฟ้าพื้นที่เกิดเพลิงไหม้</p> <p>ผู้ควบคุมเส้นทางเดินรถสายสีทอง (Gold Line Controller : GLC)</p> <p>- จัดแผนการเดินรถไฟฟ้าสำรอง</p> <p>- รับแจ้งผู้ช่วยนายสถานี สายสีทอง แจ้งอพยพผู้โดยสาร และขอปิดสถานีตามขั้นตอนปฏิบัติ</p>








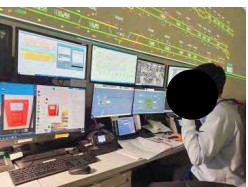
นาที่ที่	ขั้นตอน	ภาพเหตุการณ์ฝึกซ้อม	การปฏิบัติ
			<p>ผู้ควบคุมด้านวิศวกรรม (Engineering Controller : EC)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทำการตัดไฟฟ้าและป้องกันกระแสไฟฟ้าในบริเวณพื้นที่เกิดเหตุ</li> <li>- แจ้ง MCC รับทราบเหตุการณ์ และ MCC แจ้งเจ้าหน้าที่วิศวกรรม และ CIVIL รับทราบเหตุการณ์</li> </ul> <p>ผู้ควบคุมข้อมูลปฏิบัติการเดินรถ (Information Controller : IC)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- แจ้งขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานฉุกเฉิน ภายในและภายนอก</li> <li>- แจ้งข้อมูลผ่านไลน์ศูนย์ความปลอดภัย กระทรวงคมนาคม (สปก.คค)</li> </ul> <p>“แจ้งว่าเป็นการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉิน”</p>
08-09	5	   	<p><u>การอพยพ และปิดสถานีกรุงธนบุรี (G1)</u></p> <p>ผู้ช่วยนายสถานีสายสีทอง (ASG ) สถานีกรุงธนบุรี (G1)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- แจ้งนายสถานีกรุงธนบุรี (S7) ว่าสถานีกรุงธนบุรี (G1) ปิดให้บริการเนื่องจากเหตุเพลิงไหม้ในอาคาร โรงจอดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีทองไม่สามารถควบคุมเพลิงได้</li> <li>- แจ้งเจ้าหน้าที่สถานีสายสีทอง กด EMG และประกาศ PA อพยพผู้โดยสาร โดยปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่สถานี สายสีทอง</li> </ul> <p>นายสถานีกรุงธนบุรี (SS/S7)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- รับแจ้งจากผู้ช่วยนายสถานีสายสีทอง ปิดให้บริการสถานีกรุงธนบุรี (G1) เนื่องจากเกิดเพลิงไหม้ที่ อาคาร โรงจอดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีทอง</li> <li>- แจ้งผู้ควบคุมเส้นทางเดินรถ ขอบอพยพ</li> </ul>



นาที่ที่	ขั้นตอน	ภาพเหตุการณ์ฝึกซ้อม	การปฏิบัติ
			<p>ผู้โดยสารตามขั้นตอนปฏิบัติ เนื่องจากผลกระทบต่อนักจากเหตุเพลิงไหม้อาคาร โรงจอดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีทอง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เจ้าหน้าที่สถานี กด EMG และประกาศ PA อพยพผู้โดยสารออกจากสถานี โดยปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่สถานี เป็นระยะ</li> </ul>
09-10	6	   	<p><u>เสร็จสิ้นการอพยพ</u></p> <p>ผู้ช่วยนายสถานีสายสีทอง (ASG )</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- รายงานการอพยพเป็นที่เรียบร้อยกับวิศวกรวางแผนซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า</li> <li>- วิศวกรวางแผนซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า (Rolling Stock Planning Engineer)</li> <li>- แจ้งผู้ควบคุมเส้นทางเดินรถสายสีทอง ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้จัดการเหตุการณ์ (IM)</li> <li>- แต่งตั้งช่างเทคนิคตรวจสอบซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า เป็นผู้ช่วยผู้จัดการเหตุการณ์ (AIM) คนที่ 1</li> <li>- แต่งตั้งผู้ช่วยนายสถานีสายสีทอง เป็นผู้ช่วยผู้จัดการเหตุการณ์ (AIM) คนที่ 2</li> </ul>
09-11	7	   	<p><u>จัดตั้งศูนย์บัญชาการเหตุการณ์ (Command Post) และจุดควบคุมส่วนหน้า (Forward Control Point)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) แจ้งผู้ช่วยผู้จัดการเหตุการณ์ (AIM2) จัดตั้งศูนย์บัญชาการเหตุการณ์ (Command Post) ขึ้นจำนวนตู้ฝั่ง SCR</li> <li>- แจ้งผู้ช่วยผู้จัดการเหตุการณ์ (AIM1) จัดตั้งจุดควบคุมส่วนหน้า (Forward Control Point) บนชั้นชานชาลา สถานีกรุงธนบุรี (G1)</li> <li>- ผู้ช่วยผู้จัดการเหตุการณ์ (AIM2) มอบหมายให้รปภ. นำธง สีขาว และ กล้องสัญญาณไฟไปปรับหน่วยงานภายนอก ตามจุดที่กำหนดบริเวณทางขึ้นสถานีกรุงธนบุรี (G1)</li> </ul>





นาที่ที่	ขั้นตอน	ภาพเหตุการณ์ฝึกซ้อม	การปฏิบัติ
		 	
12-13	8	   	<p><u>หน่วยงานฉุกเฉินภายนอกถึงที่สถานี (แสดงโดยพนักงานภายใน)</u></p> <p>เจ้าหน้าที่สำนักป้องกัน และบรรเทาสาธารณภัยปากคลองสานและ เจ้าหน้าที่ตำรวจนครบาลสำหรับ</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- เข้าพื้นที่รายงานตัวกับผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) ที่ศูนย์บัญชาการเหตุการณ์ (Command Post) รับทราบสถานการณ์และพื้นที่ที่เกิดเหตุ ในอาคาร โรงจอดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีทอง</li></ul> <p><u>ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM)</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- แจ้งเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นให้เจ้าหน้าที่สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยปากคลองสาน และเจ้าหน้าที่ตำรวจนครบาลสำหรับ ทราบสถานการณ์โดยรวม</li><li>- แจ้งรายละเอียดความเสี่ยงที่อยู่ในพื้นที่ อาคาร โรงจอดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีทองให้กับหน่วยงานที่เข้าพื้นที่รับทราบ</li><li>- สนับสนุนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยปากคลองสาน เมื่อได้รับการร้องขอ เช่น สถานะการตัดกระแสไฟฟ้า การนำพาไปยังพื้นที่ใกล้เคียงที่เกิดเหตุ</li><li>- แจ้งยืนยันการตัดกระแสไฟฟ้าอาคารกับเจ้าหน้าที่สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยปากคลองสาน ทราบ</li><li>- แจ้งรายงานสถานการณ์ต่อผู้ควบคุมเส้นทาง การเดินรถสายสีทอง ทราบเหตุการณ์เป็นระยะๆ</li></ul>



นาที่ที่	ขั้นตอน	ภาพเหตุการณ์ฝึกซ้อม	การปฏิบัติ
15-16	9	     	<p><u>หน่วยงานฉุกเฉินภายนอกขอเข้าพื้นที่เกิดเหตุ</u></p> <p>เจ้าหน้าที่สำนักป้องกัน และบรรเทาสาธารณภัยปากคลองสาน</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- แจ้งผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) ว่าสามารถควบคุมเพลิงไว้ได้เรียบร้อยแล้ว</li></ul> <p><u>เจ้าหน้าที่ตำรวจนครบาลสำหรับ</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- เข้าตรวจสอบจุดเกิดเหตุ เก็บรวบรวมข้อมูล และหลักฐาน แจ้งให้ปิดกั้นพื้นที่เพลิงไหม้ เพื่อการสอบสวนหาสาเหตุ</li></ul> <p><u>ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM)</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- แจ้งผู้ควบคุมเส้นทางรถโดยสารสีทอง ว่าเจ้าหน้าที่สำนักป้องกัน และบรรเทาสาธารณภัยปากคลองสาน สามารถควบคุมเพลิงไว้ได้เรียบร้อยแล้วและเจ้าหน้าที่ตำรวจเก็บหลักฐานเรียบร้อยแล้ว</li></ul>
16-17	10	   	<p><u>ตรวจสอบความปลอดภัยของพื้นที่เกิดเหตุ</u></p> <p><u>ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM)</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- สั่งการ รปภ. ปิดกั้นพื้นที่เกิดเหตุ/เขตอันตราย ด้วยเทปขาว-แดง เพื่อการตรวจสอบสาเหตุการเกิดเหตุ และการจัดการเศษวัสดุบนเบื่อน (การจัดการขยะอันตรายจากการดับเพลิง) ในพื้นที่เกิดเหตุจากเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง</li><li>- ผู้ตรวจสอบระบบปฏิบัติการ (OI) และเจ้าหน้าที่วิศวกรรม เข้าตรวจสอบพื้นที่และรายงานผลการตรวจสอบ (IM เดินทางไปตรวจสอบพื้นที่ร่วมกันกับทีม)</li><li>- รับแจ้งจากเจ้าหน้าที่วิศวกรรม ว่าเหตุเพลิงไหม้ไม่กระทบต่อการใช้อาคารพื้นที่อื่น</li><li>- สถานการณ์เข้าสู่สภาวะปกติ</li></ul>



นาฬิกา	ขั้นตอน	ภาพเหตุการณ์ฝึกซ้อม	การปฏิบัติ
20-22	11		<u>หน่วยงานต่างๆ แจ้งออกนอกพื้นที่</u> ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) <ul style="list-style-type: none"><li>- แจ้งผู้ควบคุมเส้นทางการเดินรถสายสีทอง เจ้าหน้าที่สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ปากคลองสาน และเจ้าหน้าที่ตำรวจนครบาลสำหรับ ออกจากพื้นที่</li></ul>
22-23	12		<u>สถานการณ์เข้าสู่สภาวะปกติ</u> ผู้จัดการเหตุการณ์ (IM) <ul style="list-style-type: none"><li>- แจ้งผู้ควบคุมเส้นทางการเดินรถสายสีทอง ขอจ่ายกระแสไฟฟ้าให้กับอาคารโรงจอดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีทอง และพื้นที่สถานีกรุงธนบุรี (G1)</li></ul>
25-30	13		<u>เตรียมความพร้อมเปิดสถานี และเปิดสถานี</u> ผู้ช่วยนายสถานีสายสีทอง (Assistant Station Supervisor Gold Line : ASG) <ul style="list-style-type: none"><li>- แจ้งให้พนักงานทุกคนตรวจสอบพื้นที่และอุปกรณ์ให้พร้อมกับการเปิดบริการ</li><li>- แจ้งให้พนักงานทุกคนกลับประจำห้องปฏิบัติงาน เพื่อเตรียมเปิดให้บริการ</li><li>- แจ้งผู้ควบคุมเส้นทางการเดินรถสายสีทอง มีความพร้อมในการเปิดสถานี</li></ul> ผู้ควบคุมเส้นทางการเดินรถ สายสีทอง (GLC) <ul style="list-style-type: none"><li>- แจ้ง CSSM ขอเปิดสถานี</li><li>- แจ้งให้ผู้ช่วยนายสถานีสายสีทอง เปิดสถานีให้บริการผู้โดยสารได้ตามปกติ</li></ul>

ภาคผนวก 15ข  
เอกสารกรมธรรม์

บริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน) MUANG THAI INSURANCE PCL.

เอกสารแสดงรายละเอียดการประกันภัย

เอกสารประกอบนี้ให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ เลขที่ AL007858-23RBK

ATTACHING TO AND FORMING A PART OF POLICY NO.

**POLICY NO. AL007858-23RBK**

**FOR**

**BANGKOK MASS TRANSIT SYSTEM  
PUBLIC COMPANY LIMITED**

**General Third Party Liability and  
Product Liability Insurance**