

บทสรุปผู้บริหาร  
โครงการว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน  
ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

เสนอ



**BMTA**

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

เสนอโดย



สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๖

## สารบัญ

	หน้า
<b>บทสรุปผู้บริหาร</b>	
<b>บทที่ ๑ บทนำ</b>	
๑.๑ ความเป็นมา	๑-๑
๑.๒ หลักการและเหตุผล	๑-๒
๑.๓ วัตถุประสงค์	๑-๒
๑.๔ รายละเอียดการส่งมอบงาน	๑-๓
<b>บทที่ ๒ ผลการศึกษาวิเคราะห์และทำความเข้าใจองค์กร สภาพการดำเนินงานขององค์กรในปัจจุบัน</b>	
๒.๑ ผลการศึกษาข้อมูลเอกสาร	๒-๑
๒.๒ ผลการสัมภาษณ์ฝ่ายงานที่เกี่ยวข้อง	๒-๘
๒.๓ ผลการศึกษาความเสี่ยง ภัยคุกคามที่มีโอกาสเกิดในพื้นที่ปฏิบัติงาน	๒-๑๒
<b>บทที่ ๓ วิเคราะห์และประเมินผลกระทบจากสภาวะวิกฤต</b>	
๓.๑ วิเคราะห์ผลกระทบทางธุรกิจ (Business Impact Analysis : BIA)	๓-๑
๓.๒ วิเคราะห์สิ่งแวดล้อมภายในและภายนอกที่มีผลต่อความเสี่ยง	๓-๓๓
๓.๓ การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment : RA)	๓-๓๔
๓.๔ ความเชื่อมโยงและสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการดิจิทัล	๓-๔๓
<b>บทที่ ๔ แนวทางในการสร้างความต่อเนื่องของการปฏิบัติงาน</b>	
๔.๑ โครงสร้างและคณะทำงานบริหารความต่อเนื่อง	๔-๑
๔.๒ กระบวนการแจ้งเหตุฉุกเฉิน (Call Tree)	๔-๕
๔.๓ แนวทางการตอบสนองเหตุการณ์และกอบกู้กระบวนการ	๔-๖
๔.๔ กลยุทธ์ความต่อเนื่อง	๔-๑๓
<b>บทที่ ๕ ฝึกรวมเชิงปฏิบัติการและประเมินแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน</b>	
๕.๑ การฝึกรวมเชิงปฏิบัติการ ครั้งที่ ๑	๕-๑
๑) การฝึกรวมเชิงปฏิบัติการ	
“เหตุการณ์อัคคีภัยบนรถโดยสารประจำทาง”	๕-๑
๒) ผลการทดสอบและประเมินแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน	
“เหตุการณ์อัคคีภัยบนรถโดยสารประจำทาง”	๕-๓
๕.๒ การฝึกรวมเชิงปฏิบัติการ ครั้งที่ ๒	๕-๙
๑) การฝึกรวมเชิงปฏิบัติการ	
“เหตุการณ์อุบัติเหตุร้ายแรงจากรถโดยสารประจำทาง”	๕-๙
๒) ผลการทดสอบและประเมินแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน	
“เหตุการณ์อุบัติเหตุร้ายแรงจากรถโดยสารประจำทาง”	๕-๑๓
๕.๓ การฝึกรวมเชิงปฏิบัติการ ครั้งที่ ๓	๕-๑๙
๑) การฝึกรวมเชิงปฏิบัติการ	
“เหตุการณ์จลาจล/ปิดการจราจร”	๕-๑๙

๒) ผลการทดสอบและประเมินแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน

“เหตุการณ์จลาจล/ปิดการจราจร”

๕-๒๑

**บทที่ ๖ ความเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม**

๖.๑ ความเห็นและข้อเสนอเพิ่มเติมสำหรับแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินในพื้นที่ปฏิบัติงาน

๖-๒

๖.๒ ความเห็นและข้อเสนอเพิ่มเติมสำหรับแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินบนรถโดยสาร

๖-๕

๖.๓ แผนการดำเนินการฝึกซ้อม แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินในพื้นที่ปฏิบัติงาน

๖-๑๐

๖.๔ แผนการดำเนินการฝึกซ้อม แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินบนรถโดยสาร

๖-๑๗

**ภาคผนวก**

## บทสรุปผู้บริหาร

ตามที่ สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ได้ดำเนินการโครงการว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้ดำเนินการศึกษาวิเคราะห์ และทำความเข้าใจกับองค์การ สภาพการดำเนินงานขององค์กรในปัจจุบัน เพื่อนำผลการศึกษาที่ได้มาจัดทำแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

การดำเนินการจัดทำแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้ศึกษาข้อมูลเอกสาร หลักเกณฑ์ แนวทางปฏิบัติต่าง ๆ เช่น โครงสร้างองค์กร คำบรรยายลักษณะงาน (Functional Description) และแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินในปัจจุบันของ ขสมก. โดยการสัมภาษณ์ผู้บริหาร ได้แก่ ผู้อำนวยการสำนักและผู้อำนวยการเขตการเดินรถ ๑-๘ รวมถึงศึกษาความเสี่ยง ภัยคุกคามที่มีโอกาสเกิดในพื้นที่ปฏิบัติงาน และส่งผลกระทบต่อ ขสมก. สามารถสรุปเป็นกลุ่มเหตุการณ์ฉุกเฉินที่มีผลกระทบต่อการทำงานในพื้นที่ปฏิบัติงาน และกลุ่มเหตุการณ์ฉุกเฉินที่มีผลกระทบต่อการทำงานบนรถโดยสาร ได้ทั้งหมด ๖ กลุ่มเหตุการณ์หลัก และ ๒๕ เหตุการณ์ย่อย ดังนี้

เหตุการณ์	พื้นที่ปฏิบัติงาน	บนรถโดยสาร
๑. เหตุฉุกเฉินด้านอัคคีภัย	๑. อัคคีภัยในพื้นที่ห้องควบคุมการเดินรถ ๒. อัคคีภัยในห้อง Data Center ๓. อัคคีภัยในโรงซ่อม ๔. อัคคีภัยในพื้นที่เติมน้ำมันดีเซล ๕. อัคคีภัยในพื้นที่เติมก๊าซ	๑. อัคคีภัยบนรถโดยสารธรรมดา (ครีม-แดง) ๒. อัคคีภัยบนรถโดยสารปรับอากาศ ๓. อัคคีภัยบนรถโดยสารปรับอากาศ NGV
๒. เหตุฉุกเฉินด้านเทคนิคจากเครื่องจักร อุปกรณ์ ชัดข้อง		๑. อุบัติเหตุเฉี่ยวชน ๒. เครื่องยนต์ขัดข้องระหว่างการเดินรถ
๓. เหตุฉุกเฉินด้านภัยพิบัติทางธรรมชาติ	๑. ภัยธรรมชาติ (อุทกภัย วาตภัย)	๑. ภัยธรรมชาติ (อุทกภัย วาตภัย) ขณะเดินรถ ๒. สายไฟฟ้าแรงสูงสัมผัสหรือพาดกับรถโดยสาร
๔. เหตุฉุกเฉินด้านผลกระทบจากมนุษย์	๑. มวลชนปิดล้อมอาคารสถานที่ปฏิบัติงาน ๒. ลอบวางระเบิดในพื้นที่ปฏิบัติงาน	๑. ปล้นจี้ ทะเลาะวิวาทบนรถโดยสาร ๒. อนาคตบนรถโดยสาร ๓. จลาจล/ปิดการจราจร ๔. ลอบวางระเบิดบนรถโดยสาร ๕. ผู้โดยสารเกิดอาการเจ็บป่วยฉุกเฉินบนรถโดยสาร
๕. เหตุฉุกเฉินด้านชีวภาพ	๑. การแพร่กระจายของเชื้อไวรัสในพื้นที่ปฏิบัติงาน	๑. การแพร่กระจายของเชื้อไวรัสในพื้นที่รถโดยสาร
๖. เหตุฉุกเฉินด้านเครือข่ายและระบบสารสนเทศ	๑. การใช้งานระบบเครือข่ายถูกปิดกั้น ๒. ระบบฐานข้อมูลถูกปิดกั้น	๑. ระบบ GPS สำหรับการควบคุมรถโดยสารถูกปิดกั้น

จากเหตุการณ์ฉุกเฉินข้างต้น ได้พิจารณาความเสี่ยงและภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้น โดยแบ่งออกเป็น เหตุการณ์ฉุกเฉินในพื้นที่ปฏิบัติงานและเหตุการณ์ฉุกเฉินบนรถโดยสาร เพื่อประเมินโอกาสและผลกระทบที่เกิดขึ้น ดังนี้

ความเสี่ยงและภัยคุกคาม		สถานะความเสี่ยง				ระดับความเสี่ยง			
		เขียว	เหลือง	ส้ม	แดง	ระดับโอกาสที่จะเกิด	ระดับผลกระทบ	ค่าความเสี่ยงรวม	
ด้านอัคคีภัย	ในพื้นที่ปฏิบัติงาน	๑. อัคคีภัยในพื้นที่ห้องควบคุมการเดินรถ	✓				๑	๕	๕
		๒. อัคคีภัยในห้อง Data Center	✓				๑	๕	๕
		๓. อัคคีภัยในโรงซ่อม	✓				๑	๕	๕
		๔. อัคคีภัยในพื้นที่เติมน้ำมันดีเซล	✓				๑	๕	๕
		๕. อัคคีภัยในพื้นที่เติมก๊าซ	✓				๑	๕	๕
	บนรถโดยสาร	๑. อัคคีภัยบนรถโดยสารธรรมดา (ครีม-แดง)	✓				๑	๕	๕
		๒. อัคคีภัยบนรถโดยสารปรับอากาศ ดีเซล	✓				๑	๕	๕
		๓. อัคคีภัยบนรถโดยสารปรับอากาศ NGV	✓				๑	๕	๕
ด้านเทคนิคจากเครื่องจักร อุปกรณ์ขัดข้อง	บนรถโดยสาร	๑. อุบัติเหตุเฉี่ยวชน			✓	๕	๕	๒๕	
		๒. เครื่องยนต์ขัดข้องระหว่างการเดินรถ			✓	๔	๕	๒๕	
ด้านภัยพิบัติทางธรรมชาติ	ในพื้นที่ปฏิบัติงาน	๑. ภัยธรรมชาติ (อุทกภัย वादภัย)	✓			๑	๓	๓	
		๑. ภัยธรรมชาติ (อุทกภัย वादภัย) ขณะเดินรถ			✓	๔	๕	๒๐	
	บนรถโดยสาร	๒. สายไฟฟ้าแรงสูงสัมผัสหรือพาดกับรถโดยสาร	✓			๑	๕	๕	
ด้านผลกระทบจากมนุษย์	ในพื้นที่ปฏิบัติงาน	๑. มวลชนปิดล้อมอาคารสถานที่ปฏิบัติงาน	✓			๑	๔	๔	
		๒. ลอบวางระเบิดในพื้นที่ปฏิบัติงาน	✓			๑	๕	๕	
	บนรถโดยสาร	๑. ปล้นจี้ ทะเลาะวิวาทบนรถโดยสาร				✓	๕	๕	๒๕
		๒. อนุจารบนรถโดยสาร		✓			๔	๒	๘
		๓. จลาจล/ปิดการจราจร			✓		๔	๔	๑๖
		๔. ลอบวางระเบิดบนรถโดยสาร	✓				๑	๕	๕
๕. ผู้โดยสารเกิดอาการเจ็บป่วยฉุกเฉินบนรถโดยสาร			✓		๕	๒	๑๐		
ด้านชีวภาพ	ในพื้นที่ปฏิบัติงาน	๑. การแพร่กระจายของเชื้อไวรัสในพื้นที่ปฏิบัติงาน		✓			๒	๔	๘
	บนรถโดยสาร	๑. การแพร่กระจายของเชื้อไวรัสในพื้นที่รถโดยสาร			✓	๒	๕	๑๐	
ด้านเครือข่ายและระบบสารสนเทศ	ในพื้นที่ปฏิบัติงาน	๑. การใช้งานระบบเครือข่ายถูกปิดกั้น		✓		๒	๔	๘	
		๒. ระบบฐานข้อมูลถูกปิดกั้น		✓		๒	๔	๘	
	บนรถโดยสาร	๑. ระบบ GPS สำหรับการควบคุมรถโดยสารถูกปิดกั้น			✓	๓	๔	๑๒	

ในส่วนของการวิเคราะห์เพื่อกำหนดความต้องการทรัพยากรที่สำคัญ ซึ่งทรัพยากรที่ต้องเตรียมพร้อมมีอย่างน้อย ๕ ด้าน ได้แก่ ด้านอาคาร/สถานที่ปฏิบัติงานหลัก/สำรอง ด้านวัสดุอุปกรณ์ที่สำคัญ/การจัดหาจัดส่งวัสดุอุปกรณ์ที่สำคัญ ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและข้อมูลที่สำคัญ ด้านบุคลากร และด้านคู่ค้า/ผู้ให้บริการที่สำคัญ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ของเขตการเดินรถ ๑-๘ โดยแยกแต่ละด้าน ดังนี้

๑) การกำหนดความต้องการทรัพยากรที่สำคัญ ด้านสถานที่ปฏิบัติงานหลัก/สำรอง

หากเกิดภัยพิบัติไม่รุนแรงให้ใช้พื้นที่ปฏิบัติงานสำรองในกองปฏิบัติการเดินรถที่อยู่ภายในเขตเดียวกันเป็นอันดับแรก ในกรณีเกิดเหตุภัยพิบัติเป็นวงกว้างกระทบต่อการเดินรถในหลายกองปฏิบัติการเดินรถ ให้พิจารณาจัดที่ปฏิบัติงานสำรองในลักษณะรวมศูนย์ แยกตามพื้นที่ดังนี้

พื้นที่ปฏิบัติการเดินรถ	ศูนย์ปฏิบัติการตอบโต้สถานการณ์ฉุกเฉินระดับองค์กร
สำนักงานเขตการเดินรถที่ ๑	สำนักงานเขตการเดินรถที่ ๒ ๘/๑๙๒ -๑๙๘ ซอยสวนสยาม ๙ แขวงคันนายาว เขตคันนายาว กรุงเทพฯ
สำนักงานเขตการเดินรถที่ ๒	
สำนักงานเขตการเดินรถที่ ๓	สำนักงานใหญ่ ๑๓๑ ถนนวัฒนธรรม ห้วยขวาง กรุงเทพฯ
สำนักงานเขตการเดินรถที่ ๔	
สำนักงานเขตการเดินรถที่ ๕	สำนักงานเขตการเดินรถที่ ๕ ๖๖/๑๙ ถนนพระรามที่ ๒ ซอย ๙๔ แขวงแสมดำ เขตบางขุนเทียน กรุงเทพฯ
สำนักงานเขตการเดินรถที่ ๖	
สำนักงานเขตการเดินรถที่ ๗	
สำนักงานเขตการเดินรถที่ ๘	

ด้วยบริบทของการดำเนินการด้านสถานที่ปฏิบัติงานหลัก/สำรอง การเข้าแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉิน ให้สามารถปฏิบัติงานในส่วนที่สำคัญที่ไม่อาจหยุดการปฏิบัติ หรือเมื่อหยุดปฏิบัติแล้วอาจเกิดความเสียหายต่อองค์กรฯ ดังนั้นการออกแบบในการดำเนินการจึงมุ่งเน้นไปที่ ความรวดเร็ว ความกะทัดรัด สะดวกในการนำไปปฏิบัติงาน ที่ปรึกษาจึงได้กำหนดเป็นมาตรฐานทั้งในขนาดพื้นที่ และอุปกรณ์ อย่างจำกัด สำหรับปฏิบัติงานในศูนย์อำนวยการสถานการณ์ อีกทั้งในการออกแบบแผนฯ ได้คำนึงถึงการใช้ประโยชน์จากเครือข่าย ระบบสารสนเทศขององค์กรฯ ที่สามารถให้ผู้ปฏิบัติงานสามารถ เข้ามาทำงานงานร่วมกันบนระบบคอมพิวเตอร์ขององค์กรฯ ผ่านระบบรักษาความปลอดภัยบนเครือข่าย (Firewall) ทำให้ลดขนาดของทรัพยากรที่จะเข้ามาใช้ในสถานที่ปฏิบัติงานสำรองได้อย่างมาก

๒. การกำหนดความต้องการทรัพยากรที่สำคัญ ด้านวัสดุอุปกรณ์

กำหนดให้มีเครื่องคอมพิวเตอร์ จำนวน ๓ เครื่อง เครื่องพิมพ์ ๑ เครื่อง เพื่อรองรับการปฏิบัติงานงานเก็บค่าโดยสาร งานแผนเขต และบริหารงานทั่วไป และโทรศัพท์ส่วนกลางสำหรับศูนย์อำนวยการ ๑ เครื่อง เนื่องจากความสามารถของระบบเครือข่ายสารสนเทศขององค์กรฯ ทำให้สามารถลดขนาดของทรัพยากรที่ใช้ในการแก้ไข สถานการณ์ฉุกเฉินลงได้อย่างมาก เพียงแต่ต้องดำเนินการในการ ทดสอบความพร้อมของระบบสารสนเทศในกรณีที่มีการใช้งาน ระบบเครือข่ายสูงมากผิดปกติ เพื่อป้องกันมิให้เกิดปัญหา ระบบล่ม หรือไม่สามารรถใช้งานได้บางขณะ ซึ่งปัญหาดังกล่าวสามารถ เตรียมการป้องกันการเกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพมากกว่า การเตรียมเครื่องคอมพิวเตอร์จำนวนมากในระยะเวลานั้นขึ้นเพื่อแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉิน

๓. การกำหนดความต้องการทรัพยากรที่สำคัญ ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและข้อมูลที่สำคัญ

กำหนดความต้องการในเรื่องของการรับส่ง E-mail อย่างน้อยภายใน ๑๕ วัน ส่วนคำสั่ง/หนังสือสั่งการ และหนังสือสั่งการต่าง ๆ ออกโดยหน่วยงาน เป็นงานจำเป็นเร่งด่วนที่ไม่สามารถหยุดชะงักได้เกิน ๑ วัน

#### ๔. การกำหนดความต้องการทรัพยากรที่สำคัญ ด้านบุคลากร

กำหนดความต้องการจำนวนบุคลากรสำหรับกลุ่มงานภายในเขตการเดินรถ ดังนี้ ศูนย์อำนวยการจำนวน ๔ คน เจ้าหน้าที่ กปด. ๑, ๒, ๓ (ตัว+เงิน) กองละ ๓ คน เจ้าหน้าที่ กบท., กบง., อบ., ตก., บส. เพื่อให้ครอบคลุมในทุกหน่วยงานของเขตการเดินรถ

#### ๕. การกำหนดความต้องการทรัพยากรที่สำคัญ ด้านคู่ค้า

กำหนดความต้องการแยกแต่ละเขตการเดินรถ เนื่องจากมีปริมาณจำนวนรถ และประเภทของรถที่ใช้เชื้อเพลิงแตกต่างกัน ที่ปรึกษาได้แยกประเภทเป็น น้ำมันเชื้อเพลิง และเชื้อเพลิงก๊าซ NGV โดยกำหนดให้ การเติมน้ำมันเชื้อเพลิงสำรองในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน ให้ใช้ปั้มน้ำมันที่กองปฏิบัติการเดินรถภายในเขตเดียวกัน หรือสถานีบริการของเอกชน สำหรับเชื้อเพลิงก๊าซ NGV กำหนดให้ใช้บริการก๊าซเอกชนในกรณีเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน

ในส่วนของการเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม นั้น สรุปเป็นประเด็น ดังนี้

- ควรมีการจัดหาอุปกรณ์มาตรฐานสำหรับใช้ในแผน รองรับสถานการณ์ฉุกเฉินบนรถโดยสาร อันได้แก่ กระเป๋ายาฉุกเฉิน ผ้าห่มกันไฟ และถังดับเพลิง สีเขียว ชนิดน้ำยาฮาโลตรอน Halotron (Non CFC)
- ควรติดตั้งอุปกรณ์สื่อสารฉุกเฉิน SOS สำหรับแจ้งเหตุไปยังศูนย์ควบคุมจราจรเพื่อประสานงานหน่วยงานภายนอกให้เข้าช่วยเหลือรถโดยสารที่เกิดเหตุในพื้นที่ได้อย่างทันท่วงที
- ควรมีการออกแบบระบบความปลอดภัยของระบบเครือข่ายสารสนเทศและได้รับการบำรุงรักษาอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งการพิจารณาจัดหาระบบเครือข่าย สารสนเทศสำรอง ในกรณีที่ไม่สามารถใช้งานระบบเครือข่ายสารสนเทศหลักได้ เพื่อให้สามารถควบคุม ระบบการเดินรถและส่วนสนับสนุนหลักต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถ
- ควรมีแอปพลิเคชันสำหรับเหตุการณ์ฉุกเฉิน เพื่อใช้แจ้งเตือน ประสานงาน ขอความช่วยเหลือ แจ้งรายละเอียดต่าง ๆ เมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินขึ้น เพื่อความสะดวกและลดขั้นตอนในการปฏิบัติงาน โดยนำขั้นตอนการปฏิบัติงาน (Workflow) ของแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินทั้ง ๒๕ เหตุการณ์ไปจัดทำในรูปแบบของแอปพลิเคชัน เช่น ระบบการบริหารจัดการอุบัติเหตุ และระบบการบริหารจัดการเหตุฉุกเฉินต่าง ๆ โดยกำหนดให้มีอย่างน้อย ได้แก่ ผู้แจ้งเหตุ (พนักงานขับรถ) สายรถประจำทาง ผู้รับแจ้งเหตุ สถานที่เกิดเหตุ รายละเอียดเหตุการณ์ จำนวนผู้บาดเจ็บ เป็นต้น ส่วนในกรณีเหตุการณ์ไม่ฉุกเฉิน ให้รายงานสถานการณ์การเดินรถ โดยระบุวันที่ พนักงานขับรถ สายรถประจำทาง และรายงานสถานการณ์การเดินรถ
- ควรจัดให้มีการฝึกอบรมบุคลากรเกี่ยวกับแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินเป็นประจำ อย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง เพื่อสร้างทักษะในการแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉิน
- ควรจัดฝึกอบรมพนักงานขับรถโดยสารให้ซักซ้อมเกี่ยวกับวิธีการแจ้งเหตุอย่างต่อเนื่อง รวมทั้ง ควรจัดให้มีการปรับปรุงข้อมูลการติดต่อหน่วยงาน สนับสนุนต่าง ๆ ให้มีความเป็นปัจจุบันและเหมาะสมพื้นที่ของรถโดยสารประจำทางแต่ละสาย

## บทที่ ๑

### บทนำ

#### ๑.๑ ความเป็นมา

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม มีบทบาทหน้าที่ ภารกิจ และขอบเขตความรับผิดชอบในการจัดรถโดยสารประจำทาง วิ่งให้บริการรับ - ส่ง ประชาชนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง ๕ จังหวัด ได้แก่ นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม นอกจากนี้ยังมีหน้าที่ในการประกอบกิจการอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการประกอบการขนส่งบุคคล และเนื่องจากกิจการเดินรถโดยสารประจำทางจัดเป็นสาธารณูปโภคประเภทหนึ่งของรัฐที่ให้บริการแก่ประชาชนผู้มีรายได้น้อยถึงปานกลางเป็นหลัก การดำเนินงานของ ขสมก. จึงมุ่งสนองตอบนโยบายของรัฐบาลมุ่งเน้นการให้บริการเพื่อประชาชน และมุ่งมั่นสู่การให้บริการที่มีคุณภาพแก่ประชาชนผู้ใช้บริการเพื่อมุ่งสู่เป้าหมาย ตามวิสัยทัศน์ของ ขสมก. "รถเมล์ของทุกคน (Busses for all)" แต่เนื่องจากสถานการณ์โลกปัจจุบันเกิดภัยพิบัติต่าง ๆ อย่างไม่คาดคิดและมักจะมี ความรุนแรงที่สำคัญส่งผลกระทบต่อวิถีของคนทั่วโลก เช่น วิกฤตเศรษฐกิจ อุทกภัย ภัยพิบัติ ภัย แผ่นดินไหว การจลาจล การประท้วง โรคระบาด เป็นต้น เช่นเดียวกับประเทศไทยที่เคยผ่านสถานการณ์ อุทกภัยรุนแรง ในช่วงระหว่างเดือนกันยายน-เดือนธันวาคม ๒๕๕๔ ซึ่งในครั้งนั้นได้พบว่าระบบและกลไกของรัฐหลายประการมีปัญหา โดยไม่สามารถดำเนินภารกิจในสภาวะวิกฤตได้อย่างมีประสิทธิภาพ การแก้ไขปัญหาคือความเดือดร้อนของประชาชนเป็นไปอย่างขาดระบบการบริหารจัดการที่ดีและปลายปี พ.ศ. ๒๕๖๒ ทั่วโลกได้เผชิญกับสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) ประเทศต่าง ๆ รวมถึงประเทศไทยได้ออกมาตรการอย่างเข้มงวดเพื่อยับยั้งการแพร่เชื้อ ทั้งห้ามการเดินทางเข้า-ออกประเทศของพลเมือง การปิดเมือง การกักตัว สถานการณ์ดังกล่าวส่งผลกระทบต่อทุกภาคส่วนทั้งเศรษฐกิจ สังคม และการใช้ชีวิตประจำวันของประชาชน รวมถึงการให้บริการของระบบขนส่ง สาธารณะ

ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๓ ที่กำหนดให้หน่วยงานภาครัฐเตรียมความพร้อมในการบริหารราชการ และให้บริการประชาชนในสภาวะวิกฤตด้วยการทบทวนปรับปรุงแผนบริหาร ความต่อเนื่อง (Business Continuity Plan : BCP) เพื่อให้กระบวนการของหน่วยงานสามารถดำเนินการต่อไปได้อย่างต่อเนื่องไม่หยุดชะงัก ให้บริการประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยนำมาตรการเตรียมความพร้อมของหน่วยงานภาครัฐในการบริหารราชการ และให้บริการประชาชนใน สภาวะวิกฤตรองรับสถานการณ์ การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) มาผนวกไว้ในแผนฯ รวมทั้งปรับปรุงแผนให้สามารถรองรับกรณีเกิดโรคระบาดต่อเนื่องเป็นระยะเวลานาน



## ๑.๒ หลักการและเหตุผล

ขสมก. ให้ความสำคัญกับการทบทวนปรับปรุงแผนบริหารความต่อเนื่อง (Business Continuity Plan : BCP) เพื่อให้หน่วยงานนำไปใช้ในการตอบสนองและปฏิบัติงานในเหตุการณ์ฉุกเฉินต่าง ๆ ที่อาจส่งผลให้ ขสมก. ต้องหยุดการดำเนินงานหรือไม่สามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นเหตุการณ์ฉุกเฉินที่เกิดจากภัยธรรมชาติ อุบัติเหตุ การมุ่งร้ายต่อองค์การ หรือเหตุการณ์ฉุกเฉินที่ไม่คาดคิด อาทิ อุทกภัย อัคคีภัย การก่อการประท้วง การก่อการจลาจล การก่อวินาศกรรม การเกิดโรคระบาดต่อเนื่อง และโรคอุบัติใหม่ เป็นต้น และทำให้กระบวนการที่สำคัญ (Critical Business Process) สามารถกลับมาดำเนินการได้อย่างปกติหรือตามระดับการให้บริการที่กำหนดไว้ในระยะเวลาที่เหมาะสม

ด้วยเหตุนี้ ขสมก. จึงมีความจำเป็นที่จะต้องว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญภายนอกมาศึกษา วิเคราะห์บริบทของ ขสมก. และสภาพปัจจุบันของ ขสมก. เพื่อนำไปจัดทำแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินของ ขสมก. ซึ่งการมีแผนจะทำให้ ขสมก. สามารถรับมือกับสถานการณ์วิกฤตต่าง ๆ ได้ สามารถลดระดับความรุนแรงของผลกระทบที่เกิดขึ้น และใช้เป็นแนวทางในการเตรียมความพร้อมและสามารถบริหารจัดการของ ขสมก. ให้สามารถปฏิบัติงานในภารกิจหลักที่มีความสำคัญได้อย่างต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพ รวมทั้งเป็นไปตามหลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและการจัดการ Core Business Enablers ของรัฐวิสาหกิจด้านการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน หัวข้อกระบวนการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management : BCM) ที่กำหนดให้มีการกำหนดกระบวนการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management : BCM) ที่เชื่อมโยงกับเป้าหมายขององค์การ และทิศทางตามยุทธศาสตร์ขององค์การ โดยมีการจัดทำแผนการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management : BCM) เป็นลายลักษณ์อักษร

## ๑.๓ วัตถุประสงค์

๑. เพื่อใช้เป็นแนวทางในการบริหารความต่อเนื่องของการปฏิบัติงานในสภาวะวิกฤตของ ขสมก.
๒. เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมล่วงหน้าของ ขสมก. ในการรับมือกับสภาวะวิกฤต/ เหตุการณ์ฉุกเฉินต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น
๓. เพื่อลดผลกระทบจากการหยุดชะงักการดำเนินงานและการให้บริการของ ขสมก.
๔. เพื่อบรรเทาความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับผู้รับบริการของ ขสมก. อยู่ในระดับที่ยอมรับได้
๕. เพื่อให้ผู้รับบริการมีความเชื่อมั่นในศักยภาพของ ขสมก. แม้ว่า ขสมก. ต้องเผชิญกับเหตุการณ์ร้ายแรงและส่งผลกระทบจนทำให้การดำเนินงานต้องหยุดชะงัก
๖. เพื่อให้สอดคล้องเป็นไปตามเกณฑ์ระบบประเมินผลรัฐวิสาหกิจ (SE-AM) หมวด ๓ ข้อ ๕.๔ กระบวนการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management : BCM)

## ๑.๔ รายละเอียดการส่งมอบงาน

รายละเอียด	
<b>งวดที่ ๓:</b> รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ประกอบด้วย บทสรุปผู้บริหาร แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินของ ขสมก. และคู่มือรายละเอียดขั้นตอนการจัดทำแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินของ ขสมก.	
<b>ผลงานที่ส่งมอบ</b> รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none"><li>- บทสรุปผู้บริหาร</li><li>- แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินของ ขสมก.</li><li>- คู่มือรายละเอียดขั้นตอนการจัดทำแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินของ ขสมก.</li></ul> รายงานเอกสาร บทสรุปผู้บริหาร จำนวน ๓๐ ชุด แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินของ ขสมก. จำนวน ๓๐ ชุด คู่มือรายละเอียดขั้นตอนการจัดทำแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินของ ขสมก. จำนวน ๕ ชุด และข้อมูลในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Soft File) จำนวน ๕ ชุด	<b>ระยะเวลาการส่งมอบ</b> ภายในระยะเวลา ๑๒๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญาจ้าง

## บทที่ ๒

### ผลการศึกษาวิเคราะห์และทำความเข้าใจองค์การ สภาพการดำเนินงานขององค์การในปัจจุบัน

#### ๒.๑ ผลการศึกษาข้อมูลเอกสาร

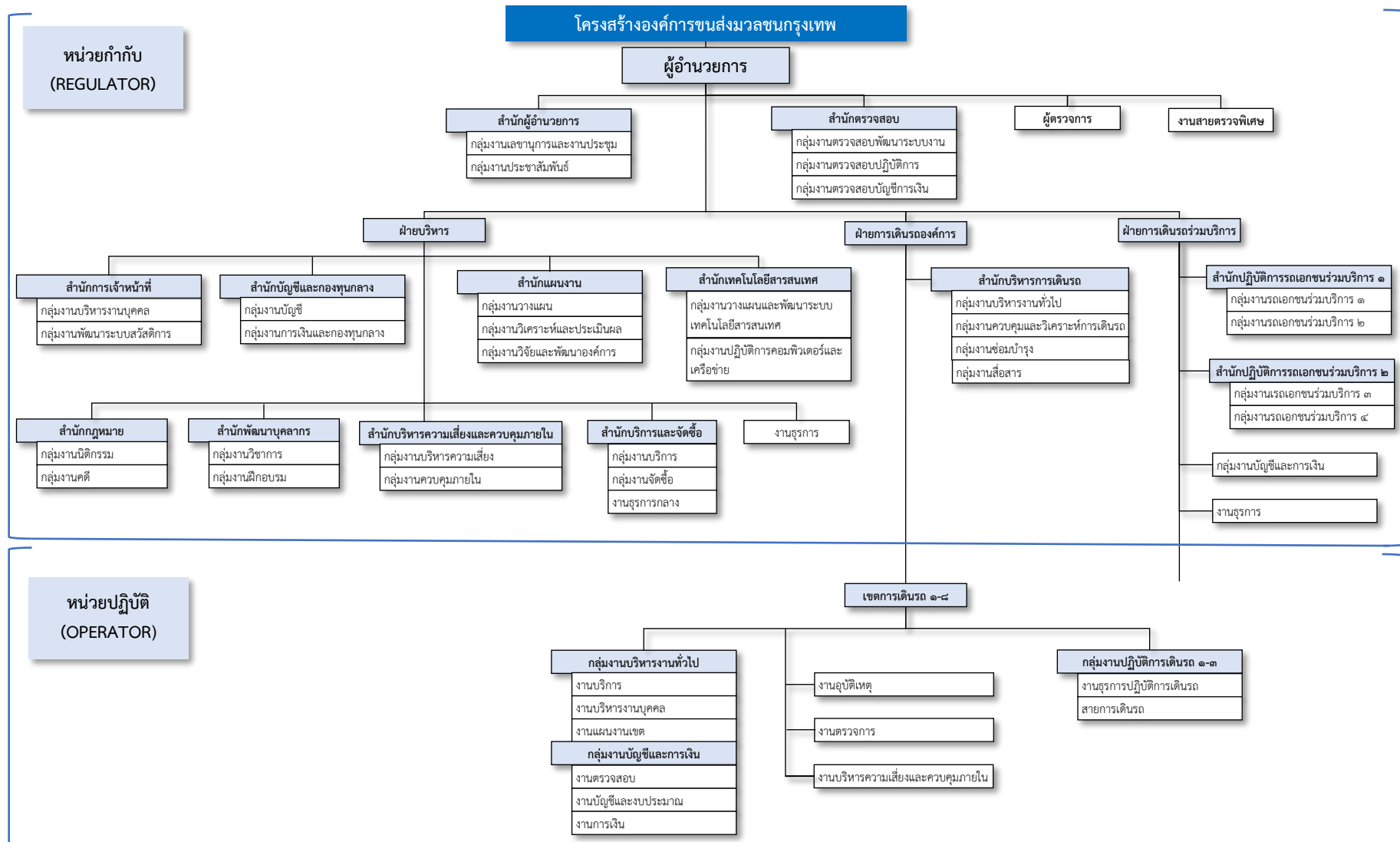
๒.๑.๑ ผลการศึกษาโครงสร้างองค์การ พบว่าภารกิจหลัก (Core Business) ของ ขสมก. ประกอบด้วย ๒ ภารกิจหลัก คือ การเดินรถองค์การประกอบด้วย ๗ งานย่อย และการเดินรถเอกชนร่วมบริการ ประกอบด้วย ๓ งานย่อย ส่วนภารกิจสนับสนุนซึ่งเป็นงานบริหารจัดการภายในองค์การ ประกอบด้วย ๑๗ งานย่อย โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑) การเดินรถองค์การ กำกับดูแลโดยรองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ ประกอบด้วย ๑๔ งานย่อย คือ การบริหารจัดการอุจาดรถ การบริหารจัดการรถและการปฏิบัติงานพนักงานประจำรถโดยสาร การบริหารจัดการทะเบียนประวัติรถ การบริหารสัญญาเช่าซ่อมบำรุง การบริหารจัดการเป้าหมายการเดินรถ การบริหารการให้บริการ Call Center การสรุปรายได้ค่าโดยสาร การเตรียมรถพนักงานขับรถ การเตรียมพนักงานเก็บค่าโดยสาร การเตรียมเชื้อเพลิง การบริหารอุบัติเหตุรถองค์การ การกำกับการเดินรถของนายตรวจ การกำกับการเดินรถของสายตรวจ และการส่งคืนรถโดยสาร

๒) การเดินรถเอกชนร่วมบริการ กำกับดูแลโดยรองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ ประกอบด้วย ๓ งานย่อย คือ การบริหารจัดการสัญญารถเอกชนร่วมบริการ การขอปรับปรุงแก้ไขการเดินรถเอกชนร่วมบริการ และการรับชำระรายได้ค่าตอบแทนรถร่วม

๓) การบริหารองค์การ กำกับดูแลโดยรองผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร ประกอบด้วย การบริหารงบประมาณ การบริหารบัญชี การบริหารการเงิน การจัดซื้อจัดจ้าง การบริหารพัสดุ การบริหารทรัพย์สินงานสารบรรณ การบริหารอาคาร การจัดทำสัญญา การบริหารบุคลากร การพัฒนาบุคลากร การบริหารพาหนะ การบริหารงานแผนงาน/โครงการ การบริหารความเสี่ยง การตรวจสอบภายใน การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารขององค์การ และ การบริหารงานคดี

ขสมก. มีโครงสร้างการบริหารองค์การ แบ่งเป็น ๓ ด้านหลัก ประกอบด้วย ฝ่ายบริหาร ฝ่ายการเดินรถองค์การ และฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ ความเสี่ยงที่จะส่งผลกระทบต่อองค์การ คือ ความเสี่ยงของภารกิจหลัก ได้แก่ การเดินรถองค์การและการเดินรถเอกชนร่วมบริการ หากเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินขึ้นจะส่งผลกระทบต่อรายได้หลักของ ขสมก. และการบริหารองค์การ ตามโครงสร้างองค์การ ดังภาพ



๒.๑.๒ ผลการศึกษาคำบรรยายลักษณะงาน (Functional Description) จากผลการศึกษาโครงสร้างองค์การ พบว่าภารกิจหลัก (Core Business) ของ ขสมก. ประกอบด้วย ๒ ภารกิจหลัก คือ การเดินรถองค์การ และการเดินรถเอกชนร่วมบริการ ส่วนภารกิจสนับสนุนซึ่งเป็นงานบริหารจัดการภายในองค์การ มีรายละเอียดในการระบุกิจกรรมกระบวนการในแต่ละภารกิจ และข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๑) ข้อมูลด้านการเดินรถองค์การ

ลำดับ	กระบวนการ	กลุ่มข้อมูลที่เกี่ยวข้อง
๑	การบริหารจัดการรถจอดตรรถ	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ข้อมูลตารางเดินรถ</li> <li>■ ข้อมูลแผนการจอดตรรถ</li> </ul>
๒	การบริหารจัดการรถและ การปฏิบัติงานพนักงานประจำรถโดยสาร	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ข้อมูลตารางเดินรถ</li> <li>■ ข้อมูลตารางการปฏิบัติงาน พนง. ประจำรถ</li> </ul>
๓	การบริหารจัดการทะเบียนประวัติรถ	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ข้อมูลรถโดยสาร</li> <li>■ ข้อมูลสถานะรถโดยสาร</li> <li>■ ข้อมูลประวัติการซ่อมบำรุง</li> <li>■ ข้อมูลทะเบียนรถโดยสาร</li> <li>■ ข้อมูลต้นทุนรถโดยสาร</li> </ul>
๔	การบริหารสัญญาเช่าซ่อมบำรุง	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ข้อมูลการแจ้งซ่อม</li> <li>■ ข้อมูลสัญญาเช่าซ่อมบำรุง</li> </ul>
๕	การบริหารจัดการเป้าหมายการเดินรถ	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ข้อมูลเป้าหมายการเดินรถรายเขต</li> <li>■ ข้อมูลสถิติผู้ใช้บริการ</li> <li>■ ข้อมูลสถิติรายได้ค่าโดยสาร</li> <li>■ ข้อมูลการใช้เชื้อเพลิง</li> <li>■ ข้อมูลแผนการเดินรถ</li> </ul>
๖	การบริหารการให้บริการ Call Center	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ข้อมูลเกี่ยวกับผู้แจ้ง</li> <li>■ ข้อมูลเรื่องที่แจ้ง</li> <li>■ ประวัติผู้ได้รับชมเชย</li> </ul>
๗	การสรุปรายได้ค่าโดยสาร	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ข้อมูลรายได้จากตั๋วโดยสาร</li> </ul>
๘	การเตรียมรถพนักงานขับรถ	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ข้อมูลตารางการเดินรถ</li> <li>■ ข้อมูลแผนการจัดสรรพนักงาน</li> <li>■ ข้อมูลเวลาปฏิบัติงาน</li> <li>■ ข้อมูลรายการตรวจสอบสภาพรถประจำวัน</li> </ul>
๙	การเตรียมพนักงานเก็บค่าโดยสาร	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ข้อมูลตารางกำหนดเวลารับงาน</li> <li>■ ข้อมูลแผนการจัดสรรพนักงาน</li> <li>■ ข้อมูลการระงับการจ่ายงาน กรณีส่งเงินค่าโดยสารไม่ครบ</li> </ul>

ลำดับ	กระบวนการ	กลุ่มข้อมูลที่เกี่ยวข้อง
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ข้อมูลเวลาปฏิบัติงาน</li> <li>▪ ข้อมูลตัวรถโดยสาร</li> <li>▪ ข้อมูลรายได้</li> <li>▪ ข้อมูลบัญชีลูกหนี้</li> </ul>
๑๐	การเตรียมเชื้อเพลิง	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ข้อมูลการเติมเชื้อเพลิงจากหัวจ่าย</li> <li>▪ ข้อมูลยอดการจ่ายน้ำมัน</li> <li>▪ ข้อมูลค่าใช้จ่ายของรถโดยสาร</li> </ul>
๑๑	การบริหารอุบัติเหตุรถองค์การ	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ข้อมูลฝ่ายประมาท</li> <li>▪ ข้อมูลฝ่ายเสียหาย</li> <li>▪ ข้อมูลใบเคลม</li> <li>▪ ข้อมูลพิกัดจุดเกิดเหตุ</li> <li>▪ ข้อมูลอุบัติเหตุ</li> <li>▪ ข้อมูลผลการแก้ไขปัญหา</li> <li>▪ ข้อมูลแจ้งซ่อม</li> <li>▪ ข้อมูลสถานะรถโดยสาร</li> <li>▪ ข้อมูลลูกหนี้</li> <li>▪ ข้อมูลเงินประกันพนักงาน</li> <li>▪ ข้อมูลประวัติพนักงาน</li> </ul>
๑๒	การกำกับการเดินทางของนายตรวจ	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ข้อมูลสถิติผู้โดยสาร</li> <li>▪ ข้อมูลรายได้</li> <li>▪ ข้อมูลตารางการตรวจ</li> <li>▪ ข้อมูลเวลาตรวจการเดินทาง</li> <li>▪ ข้อมูลแผนการทำงานของนายตรวจ</li> <li>▪ ข้อมูลสถานะรถโดยสาร</li> <li>▪ ข้อมูลคำแนะนำ</li> <li>▪ ข้อมูลข้อบกพร่อง</li> <li>▪ ข้อมูลใบรายงานการปฏิบัติงาน</li> <li>▪ ข้อมูลประวัติพนักงาน</li> </ul>
๑๓	การกำกับการเดินทางของสายตรวจ	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ข้อมูลสถิติผู้โดยสาร</li> <li>▪ ข้อมูลรายได้</li> <li>▪ ข้อมูลตารางการตรวจ</li> <li>▪ ข้อมูลแผนการทำงานของนายตรวจ</li> <li>▪ ข้อมูลประวัติพนักงาน</li> <li>▪ ข้อมูลใบสั่ง</li> <li>▪ ข้อมูลผลการปฏิบัติงาน</li> </ul>

ลำดับ	กระบวนการ	กลุ่มข้อมูลที่เกี่ยวข้อง
๑๔	การส่งคืนรถโดยสาร	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ข้อมูลสภาพรถโดยสาร</li> <li>▪ ข้อมูลการทำความสะอาดรถโดยสาร</li> <li>▪ ข้อมูลจุดจอดรถ</li> </ul>

๒) ข้อมูลด้านการเดินรถเอกชนร่วมบริการ

ลำดับ	กระบวนการ	กลุ่มข้อมูลที่เกี่ยวข้อง
๑	การบริหารจัดการสัญญารถเอกชนร่วมบริการ	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ข้อมูลสัญญารถเอกชนร่วมบริการ</li> <li>▪ ข้อมูลทะเบียนประวัติรถเอกชนร่วมบริการ</li> <li>▪ ข้อมูลบัญชีลูกหนี้</li> </ul>
๒	การขอปรับปรุงแก้ไขการเดินรถเอกชนร่วมบริการ	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ข้อมูลคำร้องขอร่วมเดินรถกับองค์การ</li> <li>▪ ข้อมูลค่าธรรมเนียม</li> <li>▪ ข้อมูลใบอนุญาต</li> </ul>
๓	การรับชำระรายได้ค่าตอบแทนรถร่วม	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ข้อมูลค่าตอบแทน</li> <li>▪ ข้อมูลเงินค้ำชำระ</li> <li>▪ ข้อมูลค่าปรับ</li> </ul>

๓) ข้อมูลด้านการบริหารองค์การ

ลำดับ	กระบวนการ	กลุ่มข้อมูลที่เกี่ยวข้อง
๑	การบริหารงบประมาณ	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ข้อมูลการวางแผนงบประมาณ</li> <li>▪ ข้อมูลการจัดทำคำของบประมาณ</li> <li>▪ ข้อมูลการเบิกงบประมาณ</li> <li>▪ ข้อมูลการโอนงบประมาณ</li> <li>▪ ข้อมูลการขอใช้งบประมาณส่วนกลาง</li> </ul>
๒	การบริหารบัญชี	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ข้อมูลการตั้งลูกหนี้</li> <li>▪ ข้อมูลการตั้งเจ้าหนี้</li> <li>▪ ข้อมูลการออกใบแจ้งหนี้ (กรณีลูกหนี้บุคคลภายนอก)</li> </ul>
๓	การบริหารการเงิน	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ข้อมูลการรับเงิน</li> <li>▪ ข้อมูลการจ่ายเงิน</li> </ul>
๔	การจัดซื้อจัดจ้าง	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ข้อมูลขอซื้อขอจ้าง</li> <li>▪ ข้อมูลตรวจรับงานจากการจัดซื้อจัดจ้าง</li> </ul>
๕	การบริหารพัสดุ	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ข้อมูลตรวจรับพัสดุเข้าคลัง</li> <li>▪ ข้อมูลตรวจนับพัสดุ</li> </ul>
๖	การบริหารทรัพย์สิน	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ข้อมูลตรวจรับทรัพย์สินจากการสั่งซื้อหรือรับบริจาค</li> </ul>

ลำดับ	กระบวนการ	กลุ่มข้อมูลที่เกี่ยวข้อง
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ข้อมูลอินเทอร์เน็ต</li> <li>▪ ข้อมูลตรวจนับทรัพย์สิน</li> <li>▪ ข้อมูลตัดจำหน่ายทรัพย์สิน</li> </ul>
๗	งานสารบรรณ	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ข้อมูลงานรับ-ส่งหนังสือ</li> </ul>
๘	การบริหารอาคาร	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ข้อมูลแจ้งซ่อมอาคาร</li> </ul>
๙	การจัดทำสัญญา	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ข้อมูลจัดทำสัญญา (กรณีสัญญาเช่าพื้นที่/กรณีสัญญาจ้างงานโครงการ)</li> <li>▪ ข้อมูลคิดค่าปรับค่าเช่าซ่อมบำรุง</li> </ul>
๑๐	การบริหารบุคลากร	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ข้อมูลจัดทำแผนกำลังคนประจำปี</li> <li>▪ ข้อมูลรับสมัครบุคลากร และแต่งตั้ง</li> <li>▪ ข้อมูลบริหารเงินเดือน</li> <li>▪ ข้อมูลสวัสดิการ</li> <li>▪ ข้อมูลการขออนุมัติการลาตามข้อบังคับ</li> <li>▪ ข้อมูลการบริการบุคลากร</li> <li>▪ ข้อมูลประเมินผลพนักงาน</li> <li>▪ ข้อมูลเลื่อนขั้นประจำปี</li> <li>▪ ข้อมูลการคำนวณเงินตอบแทนกรณีพนักงานพ้นสภาพ</li> </ul>
๑๑	การพัฒนาบุคลากร	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ข้อมูลการจัดทำแผนและหลักสูตรฝึกอบรม</li> <li>▪ ข้อมูลประเมินผลการฝึกอบรม</li> <li>▪ ข้อมูลติดตามผลการฝึกอบรม</li> </ul>
๑๒	การบริหารพาหนะ	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ข้อมูลการจอดรถสำนักงาน</li> </ul>
๑๓	การบริหารงานแผนงาน/โครงการ	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ข้อมูลรายงานความก้าวหน้าแผนงาน/โครงการ</li> </ul>
๑๔	การบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ข้อมูลความเสี่ยงและควบคุมภายใน</li> </ul>
๑๕	การตรวจสอบภายใน	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ข้อมูลการตรวจสอบภายใน</li> </ul>
๑๖	การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารขององค์การ	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ข้อมูลการเผยแพร่ข่าวสารภายใน</li> <li>▪ ข้อมูลการเผยแพร่ข่าวสารภายนอก</li> </ul>
๑๗	การบริหารงานคดี	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ข้อมูลบริหารงานคดีกรณี ขสมก. เป็นโจทก์</li> <li>▪ ข้อมูลบริหารงานคดีกรณี ขสมก. เป็นจำเลย</li> </ul>

จากกระบวนการปฏิบัติงานและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง จะทำให้เห็นถึงภารกิจ ความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ที่จำเป็นในการปฏิบัติงาน และต้องการฟื้นฟูกระบวนการในขั้นตอนที่มีความจำเป็นต่อภารกิจขององค์การเป็นอันดับแรก ในที่นี้คือ การเดินรถองค์การและการเดินรถเอกชนร่วมบริการที่เป็นภารกิจหลัก และส่งผลกระทบต่ออย่างร้ายแรงหากเกิดเหตุฉุกเฉินขึ้น เช่น ไฟไหม้ใน

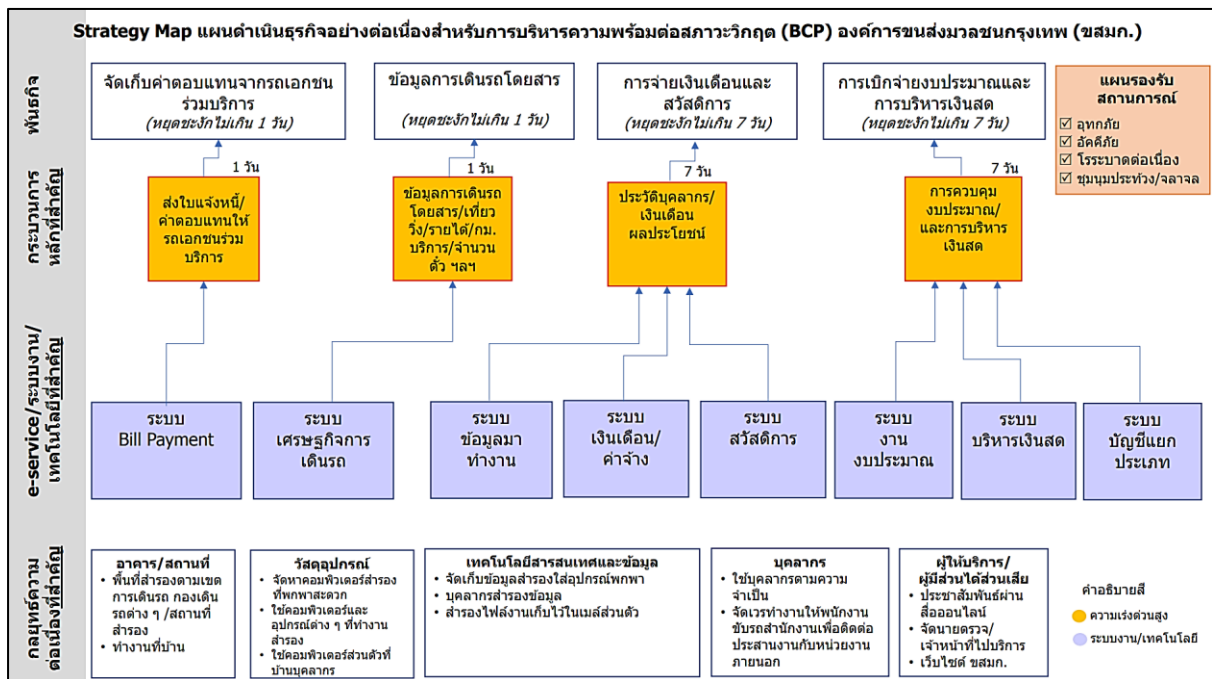


สถานที่ปฏิบัติงาน ที่อาจส่งผลให้ข้อมูลต่าง ๆ สูญหายได้ การระบุกระบวนการข้างต้นทำให้เห็นถึง การกอบกู้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับภารกิจในแต่ละงาน ทำให้เห็นถึงความสำคัญในแต่ละภารกิจงาน

๒.๑.๓ ผลการศึกษาแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินในปัจจุบันของ ขสมก. ได้ศึกษาจากแผนบริหารความต่อเนื่องขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ฉบับปรับปรุง) ปี ๒๕๖๓ พบว่า แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินในปัจจุบันของ ขสมก. ประกอบไปด้วย ๔ แผน คือ

- ๑) แผนเตรียมการ ป้องกันและบรรเทา กรณีเกิดอุทกภัย
- ๒) แผนเตรียมการ ป้องกันและบรรเทา กรณีเกิดอัคคีภัย
- ๓) แผนเตรียมการ ป้องกันและบรรเทา กรณีเกิดโรคระบาด
- ๔) แผนเตรียมการ ป้องกันและบรรเทา กรณีเกิดชุมนุมประท้วง/จลาจล

โดยมีการดำเนินกลยุทธ์ความต่อเนื่องที่สำคัญ ดังนี้



จากแผนดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่องสำหรับบริหารความพร้อมต่อสภาวะวิกฤติ (BCP) จะเห็นว่า ส่วนสำคัญส่วนหนึ่งที่สามารถส่งผลกระทบเป็นอย่างมาก หากเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน คือ ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เนื่องจากเป็นระบบที่มีส่วนสำคัญในการจัดการบริหารงาน ประกอบไปด้วย

๑. ระบบ Bill Payment เป็นระบบเกี่ยวกับส่งใบแจ้งหนี้/ค่าตอบแทนให้รถเอกชนร่วมบริการ เพื่อจัดเก็บค่าตอบแทนจากรถเอกชนร่วมบริการ ซึ่งหยุดชะงักได้ไม่เกิน ๑ วัน
๒. ระบบเศรษฐกิจการเดินรถเป็นระบบเกี่ยวกับข้อมูลการเดินทางโดยสารซึ่งหยุดชะงักได้ไม่เกิน ๑ วัน
๓. ระบบข้อมูลการทำงาน ระบบเงินเดือน และระบบสวัสดิการ เป็นระบบเกี่ยวกับการจ่ายเงินเดือนและสวัสดิการ หยุดชะงักได้ไม่เกิน ๗ วัน

๔. ระบบงานงบประมาณ ระบบบริหารเงินสด และระบบบัญชีแยกประเภท เป็นระบบเกี่ยวกับการเบิกจ่ายงบประมาณและการบริหารเงินสด หยุดชะงักได้ไม่เกิน ๗ วัน

จากแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินในปัจจุบันของ ขสมก. ที่ประกอบไปด้วย ๔ แผนนั้น อาจยังไม่ครอบคลุมต่อความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นได้ จะเห็นได้จากความสำคัญของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่เป็นตัวขับเคลื่อนระบบงานที่สำคัญ ไม่อาจหยุดชะงักได้เกิน ๑ วัน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อองค์การ โดยเฉพาะในภารกิจหลัก คือข้อมูลการเดินทางโดยสาร ประกอบไปด้วย ข้อมูลการเดินทางโดยสาร เที่ยววิ่ง รายได้ กม.บริการ จำนวนตัว เป็นต้น ดังนั้น เพื่อให้ครอบคลุมกับความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในเรื่องของเทคโนโลยีสารสนเทศ แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินในพื้นที่ปฏิบัติงานไม่ว่าจะเป็น การใช้งานระบบเครือข่ายถูกปิดกั้น ระบบฐานข้อมูลถูกปิดกั้น และระบบ GPS สำหรับการควบคุมรถโดยสารถูกปิดกั้น จึงมีความสำคัญเป็นอย่างมากสำคัญ ขสมก. เพื่อไม่ให้ธุรกิจต้องหยุดชะงักลง

## ๒.๒ ผลการสัมภาษณ์ฝ่ายงานที่เกี่ยวข้อง

เมื่อวันจันทร์ที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๖๖ ได้จัดประชุมกลุ่มย่อยเพื่อสัมภาษณ์เชิงลึก (in-depth Interview) กับผู้บริหารหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- ๑) ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
  - ๒) หน่วยงานขึ้นตรงต่อผู้อำนวยการ
    - ๒.๑) สำนักผู้อำนวยการ
    - ๒.๒) สำนักตรวจสอบ
    - ๒.๓) ผู้ตรวจการ
    - ๒.๔) งานสายตรวจพิเศษ
  - ๓) ฝ่ายบริหาร
    - ๓.๑) สำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน
    - ๓.๒) สำนักบริการและจัดซื้อ
    - ๓.๓) สำนักการเจ้าหน้าที่
    - ๓.๔) สำนักบัญชีและกองทุนกลาง
    - ๓.๕) สำนักพัฒนาบุคลากร
    - ๓.๖) สำนักกฎหมาย
    - ๓.๗) สำนักแผนงาน
    - ๓.๘) สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
  - ๔) ฝ่ายการเดินทางเอกชนร่วมบริการ
    - ๔.๑) งานธุรการ
    - ๔.๒) กลุ่มงานบัญชีและการเงิน
    - ๔.๓) สำนักปฏิบัติการรถเอกชนร่วมบริการ ๑
    - ๔.๔) สำนักปฏิบัติการรถเอกชนร่วมบริการ ๒

๕) ฝ่ายเดินรถองค์การ

๕.๑) สำนักบริหารการเดินรถ

นอกจากนี้ ได้ทำการศึกษาโดยลงพื้นที่เขตการเดินรถ จำนวน ๒๘ อยู่ ดังนี้

เขตการเดินรถที่ ๑	กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๑ อยู่บางเขน	เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร
	กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๒ อยู่ธรรมศาสตร์	อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี
	กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๓ อยู่รังสิต	อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี
เขตการเดินรถที่ ๒	กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๑ อยู่มีนบุรี	เขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร
	กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๒ อยู่สวนสยาม	เขตคันนายาว กรุงเทพมหานคร
	กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๓ อยู่สวนสยาม	เขตคันนายาว กรุงเทพมหานคร
เขตการเดินรถที่ ๓	กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๑ อยู่ช่างเอราวัณ	อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ
	กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๑ อยู่ปู่เจ้าสมิงพราย	อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ
	กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๒ อยู่ฟาร์มจระเข้	อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ
	กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๓ อยู่ป้อมดิน	อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ
	กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๓ อยู่เมกาบางนา	อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ
เขตการเดินรถที่ ๔	กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๑ อยู่คลองเตย	เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร
	กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๒ อยู่ใต้ทางด่วนสาธิตประดิษฐ์	เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร
	กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๓ อยู่พระราม ๙	เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร

เขตการเดินรถที่ ๕	กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๑ อยู่พระประแดง	อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ
	กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๒ อยู่กัลปพฤกษ์	เขตภาษีเจริญ กรุงเทพมหานคร
	กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๓ อยู่เสม็ดคำ	เขตบางขุนเทียน กรุงเทพมหานคร
เขตการเดินรถที่ ๖	กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๑ อยู่วัดไร่ขิง	อำเภอสสามพราน จังหวัดนครปฐม
	กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๒ อยู่บรมราชชนนี	เขตทวีวัฒนา กรุงเทพมหานคร
	กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๓ อยู่บรมราชชนนี	เขตทวีวัฒนา กรุงเทพมหานคร
เขตการเดินรถที่ ๗	กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๑ อยู่เทศบาลบางบัวทอง	อำเภอบางบัวทอง จังหวัดนนทบุรี
	กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๑ อยู่บางบัวทอง	อำเภอบางบัวทอง จังหวัดนนทบุรี
	กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๒ อยู่ท่าอิฐ	อำเภอเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี
	กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๓ อยู่ท่าอิฐ	อำเภอเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี
	กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๓ อยู่ไทรน้อย	อำเภอบางบัวทอง จังหวัดนนทบุรี
เขตการเดินรถที่ ๘	กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๑ อยู่กำแพงเพชร	เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร
	กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๒ อยู่ใต้ทางด่วนรามอินทรา	เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร
	กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๓ อยู่สวนสยาม	เขตคันนายาว กรุงเทพมหานคร

จากการหารือร่วมกันกับผู้บริหารหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่ปรึกษาได้นำเสนอแนวทางในการจัดทำแผนฉุกเฉิน ประกอบไปด้วยเหตุการณ์ต่อไปนี้

- ๑) เหตุการณ์อุบัติเหตุร้ายแรงจากรถโดยสารประจำทาง
- ๒) เหตุการณ์อัคคีภัยบนรถโดยสารประจำทาง
- ๓) เหตุการณ์อัคคีภัยของสำนักงาน
- ๔) เหตุการณ์จลาจล/ปิดการจราจร
- ๕) เหตุการณ์ถูกโจมตีทางไซเบอร์

- ๖) เหตุการณ์ลอบวางระเบิด
- ๗) เหตุการณ์โรคระบาดต่อเนื่อง
- ๘) เหตุการณ์โรคอุบัติใหม่
- ๙) เหตุการณ์อุทกภัย
- ๑๐) เหตุการณ์วาตภัย

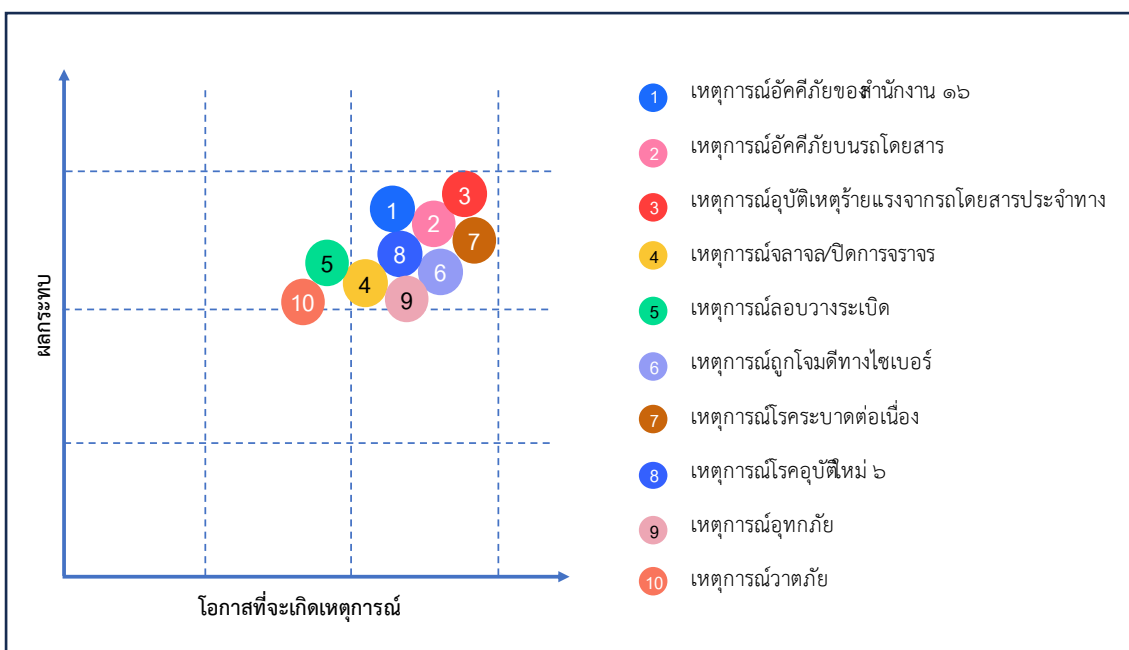
จากการนำเสนอแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินดังกล่าว ทางผู้บริหารหน่วยงานได้ร่วมกันกำหนดกระบวนการในการจัดทำแผนฉุกเฉิน โดยได้เสนอความคิดเห็นเกี่ยวกับความเสี่ยงและภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้น ขสมก. โดยแยกเป็นในพื้นที่ปฏิบัติการ และสถานการณ์บนรถโดยสารเพื่อให้ครอบคลุมกับทุกฝ่ายงานที่เกี่ยวข้องมากยิ่งขึ้น ทางที่ปรึกษาได้รวบรวมความคิดเห็นและข้อเสนอแนะดังกล่าว มาปรับปรุงแนวทางในการจัดทำแผนฉุกเฉิน โดยแบ่งออกเป็นกลุ่มเหตุการณ์ฉุกเฉินที่มีผลกระทบต่อการทำงานในพื้นที่ปฏิบัติงาน และกลุ่มเหตุการณ์ฉุกเฉินที่มีผลกระทบต่อการทำงานบนรถโดยสาร ได้ทั้งหมด ๖ กลุ่มเหตุการณ์หลัก และ ๒๕ เหตุการณ์ย่อย ดังนี้

เหตุการณ์	พื้นที่ปฏิบัติงาน	บนรถโดยสาร
๑. เหตุฉุกเฉินด้านอัคคีภัย	๑. อัคคีภัยในพื้นที่ห้องควบคุมการเดินรถ ๒. อัคคีภัยในห้อง Data Center ๓. อัคคีภัยในโรงซ่อม ๔. อัคคีภัยในพื้นที่เติมน้ำมัน ๕. อัคคีภัยในพื้นที่เติมก๊าซ	๑. อัคคีภัยบนรถโดยสารธรรมดา (ครีม-แดง) ๒. อัคคีภัยบนรถโดยสารปรับอากาศ ๓. อัคคีภัยบนรถโดยสารปรับอากาศ NGV
๒. เหตุฉุกเฉินด้านเทคนิคจากเครื่องจักร อุปกรณ์ ชัดข้อง		๑. อุบัติเหตุเฉี่ยวชน ๒. เครื่องยนต์ขัดข้องระหว่างการเดินรถ
๓. เหตุฉุกเฉินด้านภัยพิบัติทางธรรมชาติ	๑. ภัยธรรมชาติ (อุทกภัย วาตภัย)	๑. ภัยธรรมชาติ (อุทกภัย วาตภัย) ขณะเดินรถ ๒. สายไฟฟ้าแรงสูงสัมผัสหรือพาดทับรถโดยสาร
๔. เหตุฉุกเฉินด้านผลกระทบจากมนุษย์	๑. มวลชนปิดล้อมอาคารสถานที่ปฏิบัติงาน ๒. ลอบวางระเบิดในพื้นที่ปฏิบัติงาน	๑. ปล้นจี้ ทะเลาะวิวาทบนรถโดยสาร ๒. อนาคตบนรถโดยสาร ๓. จลาจล/ปิดการจราจร ๔. ลอบวางระเบิดบนรถโดยสาร ๕. ผู้โดยสารเกิดอาการเจ็บป่วยฉุกเฉินบนรถโดยสาร
๕. เหตุฉุกเฉินด้านชีวภาพ	๑. การแพร่กระจายของเชื้อไวรัสในพื้นที่ปฏิบัติงาน	๑. การแพร่กระจายของเชื้อไวรัสในพื้นที่รถโดยสาร
๖. เหตุฉุกเฉินด้านเครือข่ายและระบบสารสนเทศ	๑. การใช้งานระบบเครือข่ายถูกปิดกั้น ๒. ระบบฐานข้อมูลถูกปิดกั้น	๑. ระบบ GPS สำหรับการควบคุมรถโดยสารถูกปิดกั้น

### ๒.๓ ผลการศึกษาความเสี่ยง ภัยคุกคามที่มีโอกาสเกิดในพื้นที่ปฏิบัติงาน

ที่ปรึกษาได้ศึกษาความเสี่ยงและภัยคุกคามที่มีโอกาสเกิดขึ้น ได้แบ่งการศึกษาออกเป็นความเสี่ยง ภัยคุกคามที่มีโอกาสเกิดในพื้นที่ปฏิบัติงาน และความเสี่ยง ภัยคุกคามที่มีโอกาสเกิดบนรถโดยสาร โดยผู้บริหารสำนักงานที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ปฏิบัติงานหลัก คือ สำนักงานใหญ่ เป็นผู้ประเมินออกเป็น ความเสี่ยง ภัยคุกคามที่มีโอกาสเกิดในพื้นที่ปฏิบัติงาน และผู้อำนวยการเขตการเดินรถทั้ง ๘ เขต เป็นผู้ประเมินออกเป็น ความเสี่ยง ภัยคุกคามที่มีโอกาสเกิดบนรถโดยสาร ได้ผลการประเมิน ดังนี้

๑) ผลการประเมินความเสี่ยง ภัยคุกคามที่มีโอกาสเกิด ของผู้บริหารสำนักงานที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ปฏิบัติงานหลัก ได้ผลการประเมิน ดังนี้



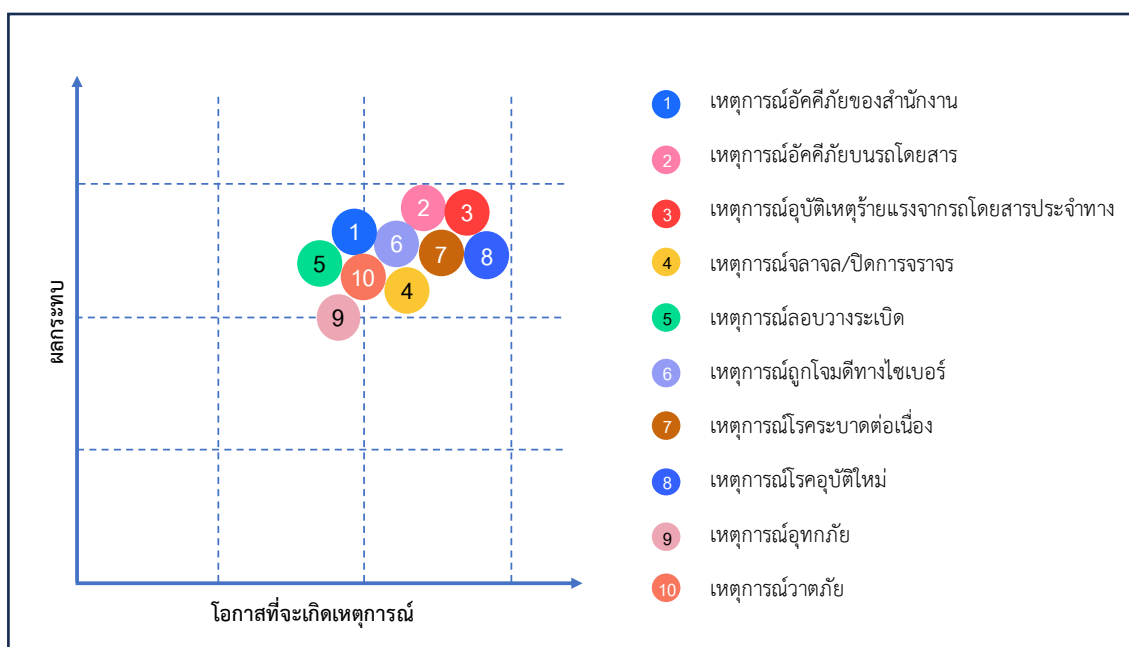
**หมายเหตุ :** เหตุการณ์ประท้วงนัดหยุดงานของพนักงาน ตามพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. ๒๕๔๓ “มาตรา ๓๓ ไม่ว่ากรณีใดห้ามมิให้นายจ้างปิดงานหรือลูกจ้างนัดหยุดงาน” เนื่องจาก ขสมก. มีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจ ดังนั้นจึงไม่สามารถประท้วงนัดหยุดงานได้ ตามกฎหมายนี้มิใช่มีความหมายเฉพาะกรณีที่นัดหมายรวมตัวกันไม่ทำงานเท่านั้น แต่รวมถึงการเฉื่อยงาน หรือการถ่วงงานด้วย ซึ่งหากลูกจ้างฝ่าฝืน ก็จะมีผลความผิดทางอาญา ตามมาตรา ๗๗ วรรคหนึ่ง “ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๓๓ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

จากผลการประเมินของผู้บริหารสำนักงานที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ปฏิบัติงานหลัก ได้ประเมินผลกระทบ และโอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์วิกฤติ โดยเรียงลำดับ ได้ดังนี้

- ๑.๑) เหตุการณ์อุบัติเหตุร้ายแรงจากรถโดยสารประจำทาง
- ๑.๒) เหตุการณ์อัคคีภัยบนรถโดยสาร

- ๑.๓) เหตุการณ์โรคระบาดต่อเนื่อง
- ๑.๔) เหตุการณ์อัคคีภัยของสำนักงาน
- ๑.๕) เหตุการณ์โรคอุบัติใหม่
- ๑.๖) เหตุการณ์ถูกโจมตีทางไซเบอร์
- ๑.๗) เหตุการณ์อุทกภัย
- ๑.๘) เหตุการณ์จลาจล/ปิดการจราจร
- ๑.๙) เหตุการณ์ลอบวางระเบิด
- ๑.๑๐) เหตุการณ์วาตภัย

๒) ผลการประเมินความเสี่ยง ภัยคุกคามที่มีโอกาสเกิด ผู้อำนวยการเขตการเดินรถทั้ง ๘ เขต ได้ผลการประเมิน ดังนี้



**หมายเหตุ :** เหตุการณ์ประท้วงนัดหยุดงานของพนักงาน ตามพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. ๒๕๔๓ “มาตรา ๓๓ ไม่ว่าจะกรณีใดห้ามมิให้นายจ้างปิดงานหรือลูกจ้างนัดหยุดงาน” เนื่องจาก ขสมก. มีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจ ดังนั้นจึงไม่สามารถประท้วงนัดหยุดงานได้ ตามกฎหมายนี้มิใช่มีความหมายเฉพาะกรณีที่นัดหมายรวมตัวกันไม่ทำงานเท่านั้น แต่รวมถึงการเอื่อยงาน หรือการถ่วงงานด้วย ซึ่งหากลูกจ้างฝ่าฝืน ก็จะมีคามผิดทางอาญา ตามมาตรา ๗๗ วรรคหนึ่ง “ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๓๓ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

จากผลการประเมินของผู้อำนวยการเขตการเดินรถทั้ง ๘ เขต ได้ประเมินผลกระทบและโอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์วิกฤติ โดยเรียงลำดับ ได้ดังนี้

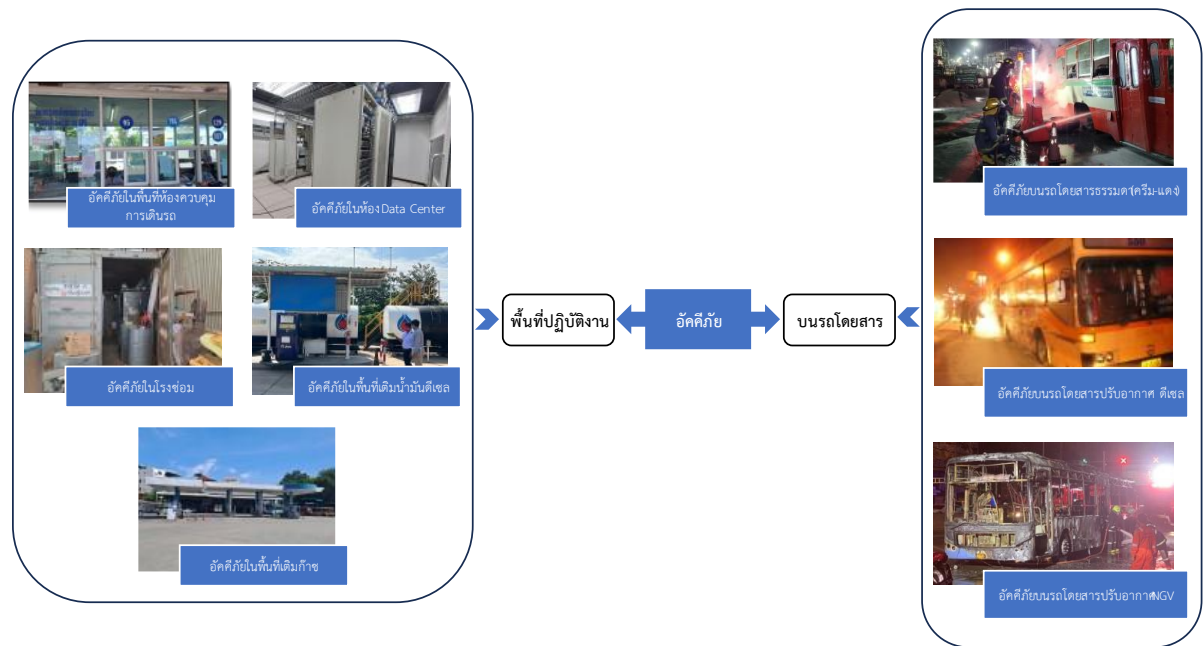
- ๒.๑) เหตุการณ์อุบัติเหตุร้ายแรงจากรถโดยสารประจำทาง
- ๒.๒) เหตุการณ์อัคคีภัยบนรถโดยสาร
- ๒.๓) เหตุการณ์โรคระบาดต่อเนื่อง
- ๒.๔) เหตุการณ์โรคอุบัติใหม่
- ๒.๕) เหตุการณ์ถูกโจมตีทางไซเบอร์
- ๒.๖) เหตุการณ์จลาจล/ปิดการจราจร
- ๒.๗) เหตุการณ์อัคคีภัยของสำนักงาน
- ๒.๘) เหตุการณ์วาตภัย
- ๒.๙) เหตุการณ์ลอบวางระเบิด
- ๒.๑๐) เหตุการณ์อุทกภัย

จากผลการประเมินทั้งของผู้บริหารสำนักงานและผู้อำนวยการเขตการเดินรถ พบว่าความเสี่ยง ภัยคุกคามที่มีโอกาสเกิดขึ้นและส่งผลกระทบมากที่สุด มีผลการประเมินที่สอดคล้องกัน คือ ให้เหตุการณ์อุบัติเหตุร้ายแรงจากรถโดยสารประจำทาง เหตุการณ์อัคคีภัยบนรถโดยสาร และเหตุการณ์โรคระบาดต่อเนื่อง เรียงตามลำดับ เนื่องจากเหตุการณ์บนรถโดยสารส่งผลกระทบที่ร้ายแรงต่อภารกิจหลักของ ขสมก. และที่ผ่านมา ยังไม่มีแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินบนรถโดยสาร แม้ว่าจะเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินบนรถโดยสารมาโดยตลอดก็ตาม

จากการประชุมร่วมกับผู้บริหารของ ขสมก. การศึกษาเอกสาร และลงพื้นที่ ทีมที่ปรึกษาได้ประมวลภาพเพื่อชี้ให้เห็นถึง สถานการณ์ความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นได้ทั้งในพื้นที่ปฏิบัติงาน และบนรถโดยสาร โดยจำแนกภาพการลงพื้นที่ตามกลุ่มเหตุการณ์ฉุกเฉินที่มีผลกระทบต่อการปฏิบัติงานในพื้นที่ปฏิบัติงาน และกลุ่มเหตุการณ์ฉุกเฉินที่มีผลกระทบต่อการปฏิบัติงานบนรถโดยสาร ดังนี้



## ๑. เหตุฉุกเฉินด้านอัคคีภัย



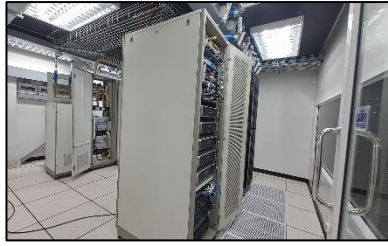
ภาพที่ ๒-๑ แสดงเหตุฉุกเฉินด้านอัคคีภัย

เหตุฉุกเฉินด้านอัคคีภัย แบ่งออกเป็นเหตุฉุกเฉินด้านอัคคีภัยในพื้นที่ปฏิบัติงาน และเหตุฉุกเฉินด้านอัคคีภัยบนรถโดยสาร ดังนี้

### ๑.๑ เหตุฉุกเฉินด้านอัคคีภัยในพื้นที่ปฏิบัติงาน แบ่งออกเป็น ๕ เหตุการณ์ ได้แก่



๑.๑.๑ ห้องควบคุมการเดินรถของ ขสมก. เป็นห้องที่ควบคุมเกี่ยวกับการเดินรถโดยรวม เห็นเส้นทางการเดินรถของทุกสายการเดินรถในเขตการเดินรถที่รับผิดชอบ เห็นภาพภายในรถโดยสารทั้งด้านหน้าและด้านหลังจากกล้อง ที่ติดตั้งภายในรถโดยสาร และภาพภายนอกรถโดยสารทั้งด้านหน้าและด้านหลัง จากกล้องที่ติดตั้งภายนอกโดยสาร รวมทั้งยังมีระบบ GPS ควบคุมความเร็ว ซึ่งห้องควบคุมการเดินรถของ ขสมก. ประกอบไปด้วยวัสดุอุปกรณ์เครื่องมือทางด้านสารสนเทศที่ควบคุมการเดินรถ เครื่องมือเครื่องใช้ในสำนักงานและเอกสารต่างๆ ซึ่งเป็นแหล่งเชื้อเพลิงอย่างดีหากไม่มีการตรวจตราอย่างระมัดระวัง อาจเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอัคคีภัยได้ง่าย



**๑.๑.๒ อัคคีภัยในห้อง Data Center** คือ สถานที่ที่ใช้ในการวาง Server ประกอบด้วยคอมพิวเตอร์เน็ตเวิร์ค ระบบจัดเก็บข้อมูล และโครงสร้างพื้นฐานคอมพิวเตอร์ ซึ่งถือว่าเป็นพื้นที่ที่มีความเสี่ยงในการเกิดอัคคีภัยได้ เนื่องจากมีวัสดุอุปกรณ์ทางด้านไฟฟ้า ซึ่งเป็นแหล่งเชื้อเพลิงอย่างดี และเมื่อเกิดเหตุอัคคีภัย อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อสถานที่ วัสดุอุปกรณ์ รวมไปถึงระบบข้อมูลขององค์การในโครงสร้างพื้นฐานอีกด้วย



**๑.๑.๓ อัคคีภัยในโรงซ่อม** สำหรับกองปฏิบัติการเดินรถที่มีอู่ซ่อมบำรุงอยู่ภายในพื้นที่ จะมีการกักเก็บน้ำมันเครื่องที่ใช้สำหรับการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องของรถโดยสาร บรรจุแยกไว้ใส่ถังแกลลอนสำหรับเตรียมขายให้กับหน่วยงานที่รับซื้อ ซึ่งเป็นแหล่งเชื้อเพลิงอย่างดีหากไม่มีการตรวจตราอย่างระมัดระวัง อาจเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอัคคีภัยได้ง่าย



**๑.๑.๔ อัคคีภัยในพื้นที่เติมน้ำมัน** รถโดยสารของ ขสมก. มีเชื้อเพลิงหลักที่สำคัญ ๒ ประเภท คือ น้ำมันดีเซล และก๊าซธรรมชาติ ซึ่งในบางกองปฏิบัติการเดินรถของ ขสมก. จะมีปั้มน้ำมันดีเซลภายในกองปฏิบัติการเดินรถ เพื่อเติมน้ำมันให้แก่รถโดยสารภายใต้เขตการเดินรถของตนเอง ซึ่งน้ำมันดีเซลจุดเดือดสูง อยู่ที่ประมาณ ๑๘๐-๓๗๐ องศาเซลเซียส เครื่องยนต์ดีเซลเป็นเครื่องยนต์ที่มีแรงอัดสูง (High Compression) และสามารถจุดระเบิดได้เอง การจุดระเบิดของเชื้อเพลิงชนิดนี้เกิดขึ้นมาจากความร้อนของแรงอัดสูงของอากาศในกระบอกสูบ โดยไม่มีความจำเป็นที่จะต้องใช้หัวเทียน ถือเป็นแหล่งเชื้อเพลิงอย่างดีหากไม่มีการตรวจตราอย่างระมัดระวัง อาจเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอัคคีภัยได้ง่าย ซึ่งน้ำมันดีเซลมี ซึ่งถือว่ามีความเสี่ยงในการก่อเกิดอัคคีภัยที่ร้ายแรงได้



**๑.๑.๕ อัคคีภัยในพื้นที่เติมก๊าซ** รถโดยสารของ ขสมก. มีเชื้อเพลิงหลักที่สำคัญ ๒ ประเภท คือ น้ำมันดีเซล และก๊าซธรรมชาติ ซึ่งในบางกองปฏิบัติการเดินรถของ ขสมก. จะมีปั๊มก๊าซภายในกองปฏิบัติการเดินรถ เพื่อเติมก๊าซให้แก่รถโดยสารภายใต้เขตการเดินรถของตนเอง ซึ่งก๊าซ NGV เป็นก๊าซที่เบากว่าอากาศ มีค่าความถ่วงจำเพาะต่ำกว่าอากาศ จึงมีคุณสมบัติเบากว่าอากาศ เป็นก๊าซไม่มีสี ไม่มีกลิ่น ยกเว้นกลิ่นที่เติมเพื่อให้รู้เมื่อเกิดการรั่วไหล ดังนั้น เมื่อเกิดการรั่วไหล จะฟุ้งกระจายไปในบรรยากาศได้อย่างรวดเร็ว ไม่ขังในที่ต่ำเหมือนเชื้อเพลิงอื่น จึงไม่ติดไฟลุกไหม้บนพื้นราบ อัตราส่วนของ NGV ที่จะผสมกับอากาศแล้วติดไฟได้มีเพียง ๕-๑๕% ของอากาศ ถ้าสูงหรือต่ำกว่านี้จะไม่ติดไฟเลย NGV มีจุดติดไฟสูงถึง ๖๓๐ °C จึงยากที่จะลุกไหม้ขึ้นเองได้ แต่อย่างไรก็ตามถ้าก๊าซมีปริมาณความเข้มข้นสะสมถึง ๕% สามารถที่จะลุกติดไฟได้เอง หากไม่มีการตรวจตราอย่างระมัดระวัง อาจเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอัคคีภัยได้ง่าย

## ๑.๒ เหตุฉุกเฉินด้านอัคคีภัยบนรถโดยสาร แบ่งออกเป็น ๓ เหตุการณ์ ได้แก่



**๑.๒.๑ อัคคีภัยบนรถโดยสารธรรมดา (ครีม-แดง)** เป็นรถโดยสารที่มีการใช้งานมาเป็นระยะเวลายาวนาน ไม่ต่ำกว่า ๓๐ ปี เป็นรถโดยสารไม่ปรับอากาศ เครื่องยนต์ดีเซล ไม่มีถังดับเพลิงบนรถโดยสาร ซึ่งหากเกิดเหตุไฟไหม้ที่ไม่ร้ายแรง แต่ไม่สามารถดับไฟได้ทันเนื่องจากขาดเครื่องมือในการดับเพลิงอาจทำให้ลุกลามกลายเป็นอัคคีภัยที่ร้ายแรงได้

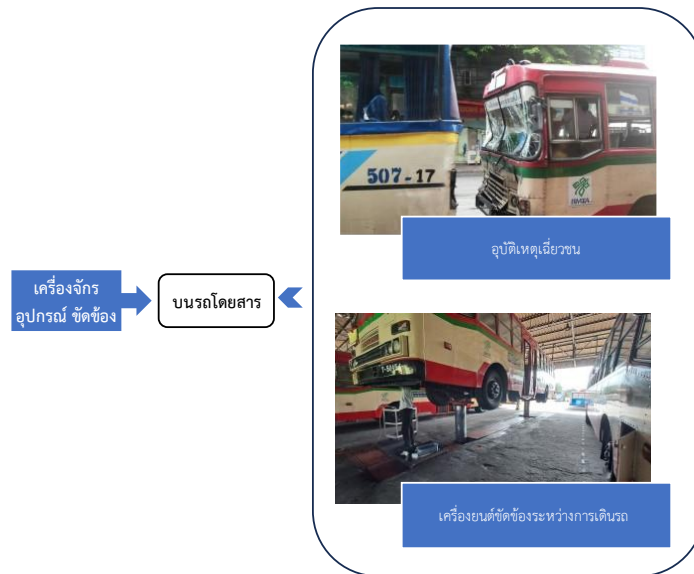


**๑.๒.๒ อัคคีภัยบนรถโดยสารปรับอากาศ** เป็นรถโดยสารปรับอากาศ เครื่องยนต์ดีเซล มีถังดับเพลิงบนรถโดยสารจำนวน ๒ จุด และทางหนีไฟ มีประตูทางเข้าออก ๑ ทาง และทางหนีไฟซึ่งอยู่ท้ายรถอีก ๑ ทาง ซึ่งหากเกิดเหตุไฟไหม้ที่ไม่ร้ายแรง ทางพนักงานสามารถควบคุมเหตุในขั้นต้นได้ แต่เนื่องด้วยรถโดยสารมีเชื้อเพลิงหลักคือน้ำมันดีเซล สามารถจุดระเบิดได้เอง การจุดระเบิดของเชื้อเพลิงชนิดนี้เกิดขึ้นมาจากความร้อนของแรงอัดสูงของอากาศในกระบอกสูบ โดยไม่มีความจำเป็นที่จะต้องใช้หัวเทียน ซึ่งถือว่ามีความเสี่ยงในการก่อเกิดอัคคีภัยที่ร้ายแรงได้



๑.๒.๓ อัคคีภัยบนรถโดยสารปรับอากาศ NGV เป็นรถโดยสารปรับอากาศที่ใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) ในการขับเคลื่อน มาใช้ทดแทนรถโดยสารเดิม เพื่อยกระดับและสร้างความมั่นใจให้กับประชาชนผู้ใช้บริการ ซึ่ง NGV เป็นก๊าซที่เบากว่าอากาศ มีค่าความถ่วงจำเพาะต่ำกว่าอากาศ จึงมีคุณสมบัติเบากว่าอากาศ เป็นก๊าซไม่มีสี ไม่มีกลิ่น ยกเว้นกลิ่นที่เติมเพื่อให้รู้เมื่อเกิดการรั่วไหล ดังนั้น เมื่อเกิดการรั่วไหล จะฟุ้งกระจายไปในบรรยากาศได้อย่างรวดเร็ว ไม่ขังในที่ต่ำเหมือนเชื้อเพลิงอื่น จึงไม่ติดไฟลุกไหม้บนพื้นราบ อัตราส่วนของ NGV ที่จะผสมกับอากาศแล้วติดไฟได้มีเพียง ๕-๑๕% ของอากาศ ถ้าสูงหรือต่ำกว่านี้จะไม่ติดไฟเลย NGV มีจุดติดไฟสูงถึง ๖๓๐ °C จึงยากที่จะลุกไหม้ขึ้นเองได้ แต่อย่างไรก็ตามถ้าก๊าซมีปริมาณความเข้มข้นสะสมถึง ๕% สามารถที่จะลุกติดไฟได้เอง หากไม่มีการตรวจตราอย่างระมัดระวัง อาจเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอัคคีภัยได้ง่าย

## ๒. เหตุฉุกเฉินด้านเทคนิคจากเครื่องจักร อุปกรณ์ ชัดข้อง



ภาพที่ ๒-๒ แสดงเหตุฉุกเฉินด้านเทคนิคจากเครื่องจักร อุปกรณ์ ชัดข้อง

เหตุฉุกเฉินด้านเทคนิคจากเครื่องจักร อุปกรณ์ ชัดข้อง แบ่งเป็นเหตุฉุกเฉินด้านเทคนิคจากเครื่องจักร อุปกรณ์ ชัดข้องบนรถโดยสาร ๒ เหตุการณ์ ดังนี้



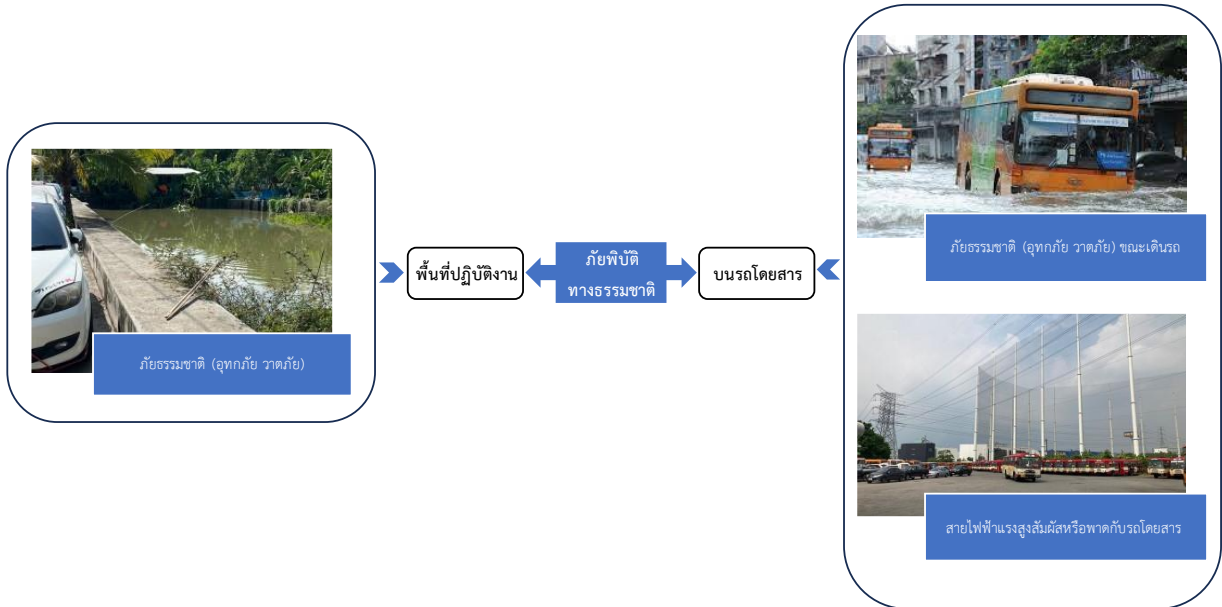


**๒.๑ อุบัติเหตุเฉี่ยวชน ขสมก.** มีภารกิจในการให้บริการขนส่งประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลโดยรถโดยสารประจำทาง ซึ่งที่ผ่านมา ขสมก. ได้ประสบเหตุการณ์อุบัติเหตุเฉี่ยวชนมาเป็นระยะ เช่น กรณีรถโดยสารสาย ๘๒ เกิดอุบัติเหตุชนคนข้ามถนนบนทางม้าลาย บริเวณสี่แยกบางลำพู เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๖๕ เวลา ๐๖.๑๐ น. โดยผู้บาดเจ็บได้เสียชีวิตในเวลาต่อมา ส่งผลต่อภาพลักษณ์ขององค์การและความเชื่อมั่นของผู้ใช้บริการ



**๒.๒ เครื่องยนต์ขัดข้องระหว่างการเดินรถ ขสมก.** มีภารกิจในการให้บริการขนส่งประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลโดยรถโดยสารประจำทาง ประกอบไปด้วย รถ ขสมก. รถธรรมดาและรถปรับอากาศ แม้ว่ารถโดยสารของ ขสมก. จะมีการซ่อมบำรุงรักษาอยู่ตลอดเวลา แต่เหตุขัดข้องย่อมมีได้ในระหว่างการเดินรถ เนื่องจากสภาพรถที่ทรุดโทรมจากการใช้งานมานาน อาจเป็นเหตุให้เกิดเครื่องยนต์ขัดข้องระหว่างการเดินรถ และนำไปสู่ความสูญเสียได้ เช่น เหตุการณ์ รถสาย ๕๒๒ ไฟไหม้ พบว่ามีสาเหตุเกิดจากระบบห้ามล้อขัดข้อง ทำให้เบรกติด วงล้อเกิดความร้อน ส่งผลให้ยางระเบิดและเกิดเพลิงไหม้ เมื่อวันที่ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๖๕ เวลา ๒๐.๕๕ น. บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าพันธุ์ทิพย์ งามวงศ์วาน ประเมินความเสียหายเบื้องต้นประมาณ ๔-๕ ล้านบาท

### ๓. เหตุฉุกเฉินด้านภัยพิบัติทางธรรมชาติ



ภาพที่ ๒-๓ แสดงเหตุฉุกเฉินด้านภัยพิบัติทางธรรมชาติ

เหตุฉุกเฉินด้านภัยพิบัติทางธรรมชาติ แบ่งออกเป็นเหตุฉุกเฉินด้านภัยพิบัติทางธรรมชาติในพื้นที่ปฏิบัติงาน และเหตุฉุกเฉินด้านภัยพิบัติทางธรรมชาติบนรถโดยสาร ดังนี้

#### ๓.๑ เหตุฉุกเฉินด้านภัยพิบัติทางธรรมชาติในพื้นที่ปฏิบัติงาน มี ๑ เหตุการณ์ ได้แก่



๓.๑.๑ ภัยธรรมชาติ (อุทกภัย วาตภัย) อุทกภัยเป็นภัยธรรมชาติที่เกิดจากน้ำ ในสภาพของน้ำท่วม น้ำท่วมฉับพลัน หรือน้ำไหลเอ่อล้นฝั่งแม่น้ำลำธารทางน้ำ เข้าท่วมพื้นที่ซึ่งปกติไม่ได้อยู่ใต้อัตระดับน้ำ หรือเกิดจากการสะสมน้ำบนพื้นที่ที่ระบายออกไม่ทัน ทำให้พื้นที่นั้นปกคลุมไปด้วยน้ำ และวาตภัยเป็นภัยธรรมชาติที่เกิดจาก พายุ ลมแรง พายุฝนฟ้าคะนอง ซึ่งแรงของพายุอาจจะทำให้สิ่งต่างๆ ที่วางทางล้มระเนระนาด ทำอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สิน สร้างความเสียหายได้ ส่งผลต่อการเข้าพื้นที่ปฏิบัติงาน อาจทำให้เกิดความล่าช้า หรืออันตรายต่อพื้นที่ปฏิบัติงานได้

### ๓.๒ เหตุฉุกเฉินด้านภัยพิบัติทางธรรมชาติบนรถโดยสาร แบ่งออกเป็น ๒ เหตุการณ์ ได้แก่

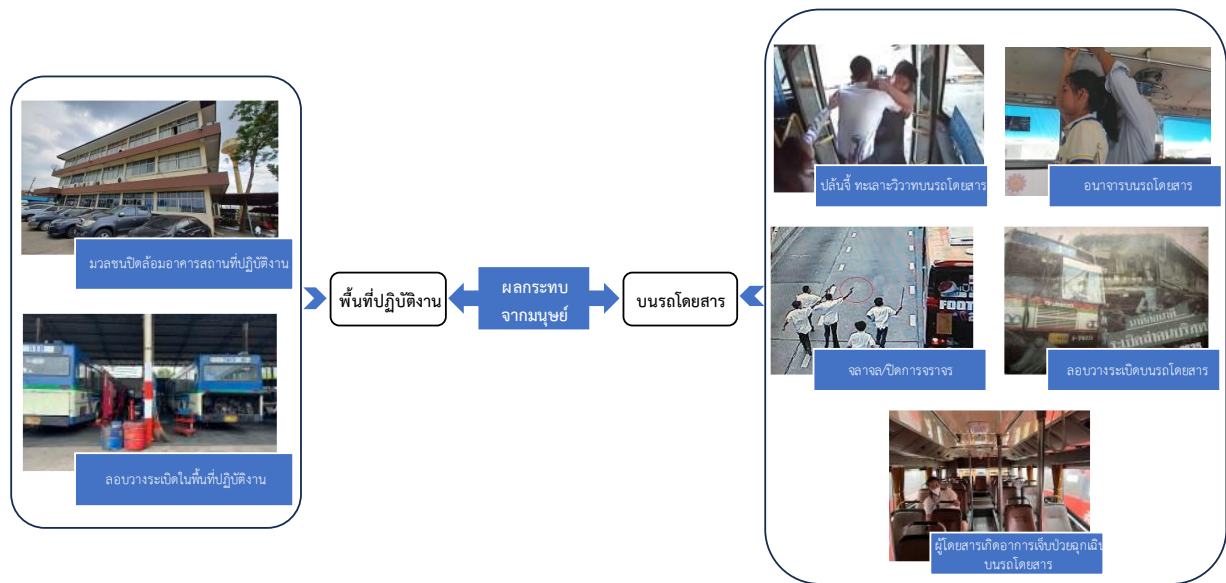


๓.๒.๑ ภัยธรรมชาติ (อุทกภัย วาตภัย) ขณะเดินทาง อุทกภัยเป็นภัยธรรมชาติที่เกิดจากน้ำ ในสภาพของน้ำท่วม น้ำท่วมฉับพลัน หรือน้ำไหลเอ่อล้นฝั่งแม่น้ำลำธารทางน้ำ เข้าท่วมพื้นที่ซึ่งปกติไม่ได้อยู่ใต้ระดับน้ำ หรือเกิดจากการสะสมน้ำบนพื้นที่ที่ระบายออกไม่ทัน ทำให้พื้นที่นั้นปกคลุมไปด้วยน้ำ และวาตภัยเป็นภัยธรรมชาติที่เกิดจากพายุ ลมแรง พายุฝนฟ้าคะนอง ซึ่งแรงของพายุอาจจะทำให้สิ่งต่าง ๆ ที่ขวางทาง ล้มระเนระนาด ทำอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สิน เป็นอุปสรรคในการเดินทาง ทำให้การเดินทางโดยสารเกิดความล่าช้า ติดขัด หรืออาจทำให้เกิดอุบัติเหตุจากเครื่องยนต์ขัดข้องได้



๓.๒.๒ สายไฟฟ้าแรงสูงสัมผัสหรือพาดกับรถโดยสาร อาจนำมาซึ่งอันตรายได้ เนื่องจากไฟฟ้าแรงสูง มีแรงดันไฟฟ้าที่สูงมากเมื่อเทียบกับไฟฟ้าแรงต่ำที่ใช้กับเครื่องใช้ไฟฟ้าตามบ้านทั่วไป (๒๒๐ โวลต์) ไฟฟ้าแรงสูงจึงสามารถที่จะกระโดดข้ามอากาศ หรือฉนวนไฟฟ้าเข้าหาวัตถุหรือสิ่งมีชีวิตได้โดยไม่ต้องสัมผัส หรือแตะสายไฟ หากรถโดยสาร อยู่ภายในระยะอันตรายที่ไฟฟ้าแรงสูง สามารถกระโดดข้ามได้ ระยะอันตรายนี้จะขึ้นอยู่กับ ระดับแรงดันไฟฟ้าของไฟฟ้าแรงสูง โดยแรงดันยิ่งสูงระยะที่ไฟฟ้าสามารถกระโดดข้ามได้ก็จะยิ่งไกล ไฟฟ้าแรงสูงจึงมีอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สิน เป็นอุปสรรคในการเดินทาง ทำให้การเดินทางโดยสารเกิดความล่าช้า ติดขัด หรืออาจทำให้เกิดอุบัติเหตุจากไฟฟ้าแรงสูงได้

#### ๔. เหตุฉุกเฉินด้านผลกระทบจากมนุษย์



ภาพที่ ๒-๔ แสดงเหตุฉุกเฉินด้านผลกระทบจากมนุษย์

เหตุฉุกเฉินด้านผลกระทบจากมนุษย์ แบ่งออกเป็นเหตุฉุกเฉินด้านผลกระทบจากมนุษย์ในพื้นที่ปฏิบัติงาน และเหตุฉุกเฉินด้านผลกระทบจากมนุษย์บนรถโดยสาร ดังนี้

##### ๔.๑ เหตุฉุกเฉินด้านผลกระทบจากมนุษย์ในพื้นที่ปฏิบัติงาน แบ่งออกเป็น ๒ เหตุการณ์ ได้แก่



๔.๑.๑ มวลชนปิดล้อมอาคารสถานที่ปฏิบัติงาน สร้างความวุ่นวาย สับสน และเกิดความเสียหายโดยเมื่อสถานการณ์พัฒนาสู่การจลาจลแล้วก็จะมีการปราบปรามจากเจ้าหน้าที่รัฐ ปิดกั้นทางเข้าออก ทำให้เจ้าหน้าที่ไม่สามารถมาปฏิบัติหน้าที่ในอาคารสถานที่ปฏิบัติงานได้ อาจเกิดความเสียหายแก่องค์การได้ ซึ่งเหตุการณ์เกิดขึ้นโดยพฤติกรรมของมนุษย์ โดยไม่เลือกเวลา สถานที่ สภาพความเสี่ยงในการปิดล้อมอาคารสถานที่ปฏิบัติงาน ระดับความรุนแรงที่มากขึ้นอาจทำให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต และทรัพย์สินของทางราชการได้





**๔.๑.๒** **ลอบวางระเบิดในพื้นที่ปฏิบัติงาน** ในสถานการณ์ปัจจุบัน มีเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการลอบวางระเบิดมากมาย เช่น การขู่วางระเบิดตามสถานที่ราชการ โรงแรม ศูนย์การค้า ท่าอากาศยาน หรือสถานที่สำคัญต่าง ๆ ภัยคุกคามเหล่านี้ไม่ว่าจะเป็นเพียงการขู่หรือเหตุการณ์จริงก็ตาม ได้ส่งผลกระทบต่ออย่างมากมายต่อขวัญและกำลังใจของผู้ที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ยังสร้างความเสียหายต่อภาพลักษณ์เศรษฐกิจ ความมั่นคงของประเทศ และยิ่งอาจกระทบไปถึงการท่องเที่ยวของประเทศอีกด้วย มาตรการป้องกันจึงเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งที่ผู้บริหารและผู้ที่เกี่ยวข้องในแต่ละองค์การต้องพิจารณาและเร่งดำเนินการโดยเร่งด่วนเพื่อความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินทั้งของตนเองและผู้อื่น

#### **๔.๒ เหตุฉุกเฉินด้านผลกระทบจากมนุษย์บนรถโดยสาร แบ่งออกเป็น ๕ เหตุการณ์ ได้แก่**



**๔.๒.๑** **ปล้นจี้ ทะเลาะวิวาทบนรถโดยสาร** เป็นการกระทำที่เป็นเหตุให้ผู้โดยสารได้รับอันตรายในขณะที่รับบริการจากรถโดยสาร หรือสร้างความวุ่นวายให้กับผู้โดยสาร ทำให้เกิดความโกลาหลบนรถโดยสาร ที่ผ่านมาได้เกิดเหตุทะเลาะวิวาทบนรถโดยสาร ไม่เพียงแต่ผู้โดยสารที่ทะเลาะวิวาทกันเอง แต่รวมไปถึงพนักงานของ ขสมก. เช่น เหตุการณ์เมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๖๒ เวลา ๑๖.๔๐ น. ได้เกิดเหตุพนักงานขับรถ ปอ.๕๑๐ ทะเลาะวิวาทกับผู้โดยสารร่วมทาง หรือเหตุการณ์เมื่อวันที่ ๒๐ กันยายน ๒๕๖๕ เวลา ๑๗.๓๐ น. พนักงานขับรถ ปอ. สาย ๓ เกิดเหตุทะเลาะวิวาท ฎุกวัสดุไม่ทราบชนิดขว้างใส่ และโดนทำร้ายที่ศีรษะจนได้รับบาดเจ็บ และเหตุการณ์ทะเลาะวิวาท เมื่อวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ นักเรียนชาย มัธยมศึกษาปีที่ ๖ ถูกแทงบนรถโดยสารสาย ๑๘๐ และได้เสียชีวิตในเวลาต่อมา



**๔.๒.๒ อนามัยบนรถโดยสาร** คือ การกระทำที่ไม่สมควรในทางเพศ หรือการกระทำให้อับอายขายหน้าในทางเพศโดยกระทำต่อเนื้อตัวร่างกายโดยตรง เช่น การฉุดแขนหญิง การกอด จูบ ลูบ คลำ หรือสัมผัสจับต้องเนื้อตัวร่างกาย เป็นต้น หรือการกระทำที่ฝ่าฝืนต่อศีลธรรมอันดี การกระทำควรขายหน้าต่อธารกำนัล และไม่ได้หมายความเฉพาะความใคร่หรือการค้าประเวณีเท่านั้น แต่รวมถึงการทำให้อับอายขายหน้าในทางเพศด้วย โดยอาจจะไม่มีความมุ่งหมายในทางกามารมณ์ก็ได้ ที่ผ่านมามีเกิดเหตุอนามัยบนรถโดยสาร ทั้งรถโดยสาร ขสมก. และรถโดยสารเอกชนร่วมบริการ เช่น เหตุการณ์เมื่อวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๖๒ เวลา ๑๘.๒๐ น. ได้เกิดเหตุอนามัยกับนักศึกษาจำนวนหลายราย บนรถประจำทางสาย ๕๒๒ บริเวณหน้ามหาวิทยาลัย เกษตรศาสตร์ เนื่องจากเป็นช่วงเวลาที่ผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก จึงเกิดการเบียดเสียด ทำให้ง่ายต่อการกระทำอนามัย ซึ่งอาจสร้างความหวาดกลัว และวิตกกังวลให้กับผู้โดยสาร ส่งผลต่อความเชื่อมั่นและภาพลักษณ์ของหน่วยงาน



**๔.๒.๓ จลาจล/ปิดการจราจร** การก่อความไม่สงบที่มีลักษณะคล้ายสงครามการเมือง คือมีมวลชนขนาดใหญ่รวมตัวกันเคลื่อนไหว และไม่สามารถควบคุมมวลชนที่มารวมตัวกันนั้นได้ จนนำไปสู่การจลาจลสร้างความวุ่นวายสับสน และเกิดความเสียหายโดยเมื่อสถานการณ์พัฒนาสู่การจลาจลแล้วก็จะมีการปราบปรามจากเจ้าหน้าที่รัฐ ปิดกั้นขบวนการจราจร ส่งผลทำให้ไม่สามารถให้บริการการเดินรถแก่ผู้โดยสารได้ ซึ่งเหตุการณ์เกิดขึ้นโดยพฤติกรรมของมนุษย์ โดยไม่เลือกเวลา สถานที่ สภาพความเสี่ยงในการปิดล้อมอาคารสถานที่ปฏิบัติงาน ระดับความรุนแรงที่มากขึ้นอาจทำให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต และทรัพย์สินของทางราชการได้

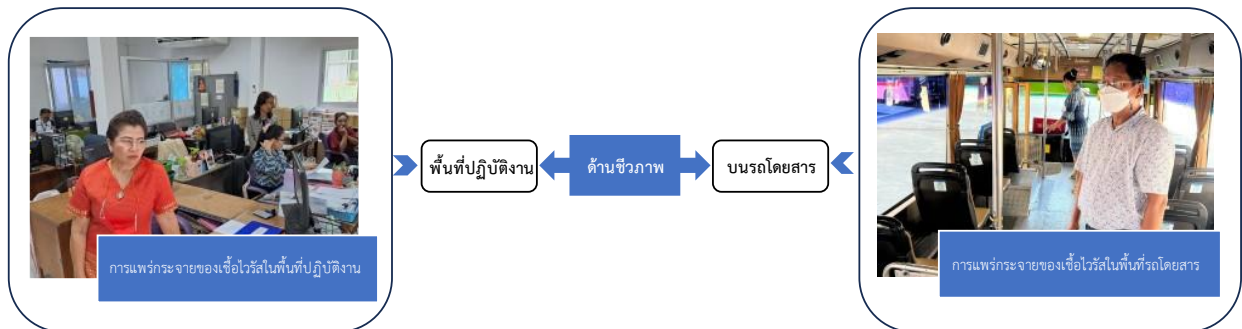


**๔.๒.๔ ลอบวางระเบิดบนรถโดยสาร** การลอบวางระเบิดรวมถึงการชูวางระเบิด โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อทำให้ประชาชนขวัญเสียและหวาดกลัว ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของหน่วยงาน และประเทศ ซึ่งที่ผ่านมาในอดีตเคยเกิดเหตุวินาศกรรม เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๓๕ รถโดยสารธรรมดา (ครีม-แดง) ได้เกิดเหตุวินาศกรรม พบระเบิดแสวงเครื่องแบบ TNT หรือซีโพรีไม่ต่ำกว่า ๑ ปอนด์ บนรถโดยสารสาย ๔ จนเกิดผู้เสียชีวิตจำนวน ๕ ราย



๔.๒.๕ ผู้โดยสารเกิดอาการเจ็บป่วยฉุกเฉินบนรถโดยสาร คือ บุคคลที่ได้รับบาดเจ็บหรือมีอาการป่วยกะทันหัน ซึ่งมีภาวะคุกคามต่อชีวิต และหากไม่ได้รับการรักษาอย่างเร่งด่วนแล้วผู้ป่วยจะมีโอกาสเสียชีวิตได้สูง หรือทำให้การบาดเจ็บนั้นรุนแรงขึ้นหรือเกิดภาวะแทรกซ้อนขึ้นได้อย่างฉับไว เช่น หัวใจหยุดเต้น ไม่หายใจ ไม่ตอบสนองต่อการเรียก หรือกระตุ้น ไม่มีชีพจร จำเป็นต้องได้รับการกู้ชีพทันที ผู้ป่วยตั้งครุฑ ที่มีอาการเจ็บท้องตลอด มีมูกเลือด มีน้ำเดินเป็นต้น ซึ่งที่ผ่านมา ขสมก. ได้ให้ความช่วยเหลือกับผู้โดยสารที่เจ็บป่วยมาโดยตลอด เช่น เหตุการณ์เมื่อวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๖๔ บนรถโดยสารประจำทาง ๕๑๕ ได้เกิดเหตุการณ์ผู้โดยสารมีอาการตัวซีด มือสั่น มีอาการอาเจียน บนรถโดยสาร ซึ่งพนักงานขับรถได้ขับพาไปส่งถึงโรงพยาบาลพระมงกุฎเกล้า เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร ได้ทันเวลา

## ๕. เหตุฉุกเฉินด้านชีวภาพ



ภาพที่ ๒-๕ แสดงเหตุฉุกเฉินด้านชีวภาพ

เหตุฉุกเฉินด้านชีวภาพ แบ่งออกเป็นเหตุฉุกเฉินด้านชีวภาพในพื้นที่ปฏิบัติงาน และเหตุฉุกเฉินด้านชีวภาพบนรถโดยสาร ดังนี้

### ๕.๑ เหตุฉุกเฉินด้านชีวภาพในพื้นที่ปฏิบัติงาน มี ๑ เหตุการณ์ ได้แก่



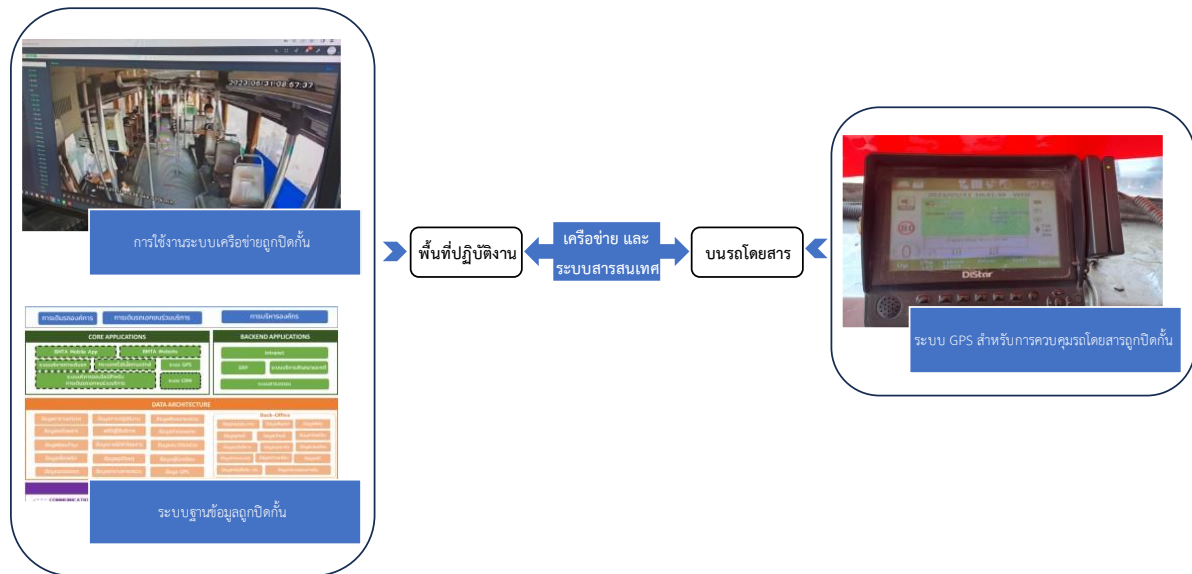
๕.๑.๑ การแพร่กระจายของเชื้อไวรัสในพื้นที่ปฏิบัติงาน ด้วยสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ที่ผ่านมามีได้สร้างความยุ่งยาก ซับซ้อนในการบริหารจัดการพื้นที่ในการปฏิบัติงาน เพื่อควบคุมให้การดำเนินงานในพื้นที่ปฏิบัติงานยังคงดำเนินการได้อย่างปกติ ที่ผ่านมามีหลายหน่วยงานไม่ได้มีมาตรการรองรับเหตุการณ์การแพร่กระจายของเชื้อไวรัสในพื้นที่ปฏิบัติงาน ซึ่งถือเป็นเหตุการณ์ใหม่ ทำให้เพียงสนองตอบต่อมาตรการของรัฐ อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์โรคระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ถือเป็นบทเรียนและแนวทางในการจัดทำแผนรองรับเหตุการณ์การแพร่กระจายของเชื้อไวรัสในพื้นที่ปฏิบัติงาน ที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต

### ๕.๒ เหตุฉุกเฉินด้านชีวภาพบนรถโดยสาร มี ๑ เหตุการณ์ ได้แก่



๕.๒.๑ การแพร่กระจายของเชื้อไวรัสในพื้นที่รถโดยสาร ด้วยสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ที่ผ่านมามีได้สร้างความยุ่งยาก ซับซ้อนในการบริหารจัดการพื้นที่ในการปฏิบัติงาน เพื่อควบคุมให้การบริการการเดินทางโดยสารให้แก่ประชาชนยังคงดำเนินการได้อย่างปกติ ที่ผ่านมามี ขสมก. ไม่ได้มีมาตรการรองรับเหตุการณ์การแพร่กระจายของเชื้อไวรัสในพื้นที่รถโดยสาร ซึ่งถือเป็นเหตุการณ์ใหม่ ทำให้เพียงสนองตอบต่อมาตรการของรัฐ อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์โรคระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ถือเป็นบทเรียนและแนวทางในการจัดทำแผนรองรับเหตุการณ์การแพร่กระจายของเชื้อไวรัสในพื้นที่รถโดยสาร ที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต

## ๖. เหตุฉุกเฉินด้านเครือข่าย และระบบสารสนเทศ



ภาพที่ ๒-๖ แสดงเหตุฉุกเฉินด้านเครือข่าย และระบบสารสนเทศ

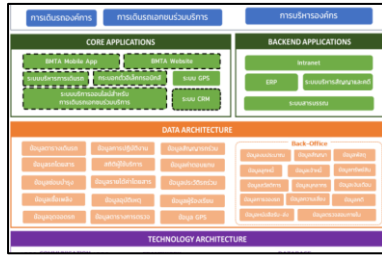
เหตุฉุกเฉินด้านเครือข่าย และระบบสารสนเทศ แบ่งออกเป็นเหตุฉุกเฉินด้านเครือข่าย และระบบสารสนเทศในพื้นที่ปฏิบัติงาน และเหตุฉุกเฉินด้านเครือข่าย และระบบสารสนเทศบนรถโดยสาร ดังนี้

### ๖.๑ เหตุฉุกเฉินด้านเครือข่าย และระบบสารสนเทศในพื้นที่ปฏิบัติงาน แบ่งออกเป็น ๒ เหตุการณ์ได้แก่



๖.๑.๑ การใช้งานระบบเครือข่ายถูกปิดกั้น ในระบบเครือข่ายนั้นมีผู้ร่วมใช้เป็นจำนวนมาก ดังนั้นจึงมีทั้งผู้ที่ประสงค์ดีและประสงค์ร้ายควบคู่กันไป สิ่งที่เราพบเห็นกันบ่อย ๆ ในระบบเครือข่ายก็คือ อาชญากรรมทางด้านเครือข่ายคอมพิวเตอร์หลายประเภทด้วยกัน เช่น พวกที่คอยดักจับสัญญาณผู้อื่นโดยการใช้เครื่องมือพิเศษจี้สายเคเบิลแล้วแอบบันทึกสัญญาณ พวกแคร็กเกอร์ (Crackers) ซึ่งได้แก่ผู้ที่มีความรู้ความชำนาญด้านคอมพิวเตอร์แต่มิชอบเข้าไปเจาะระบบคอมพิวเตอร์ผ่านเครือข่าย หรือไวรัสคอมพิวเตอร์ (Virus Computer) ซึ่งเป็นโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่เขียนขึ้นมาโดยมุ่งหวังในการก่อวินาศกรรม หรือทำลายข้อมูลในระบบ





**๖.๑.๒ ระบบฐานข้อมูลถูกปิดกั้น** ในปัจจุบันเทคโนโลยีสารสนเทศได้เข้ามามีบทบาทสำคัญในการดำเนินงานของ ขสมก. ทั้งในส่วนของการบริหารจัดการ การจัดเก็บ และการประมวลผล ระบบงานสำคัญต่าง ๆ โดยเฉพาะระบบงานที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการรถโดยสารแก่ประชาชน (front office system) และระบบปฏิบัติการ (back office system) หากมีความเสี่ยงเกิดขึ้น ก็อาจส่งผลกระทบต่อการทำงานหรือสร้างความเสียหายต่อ ขสมก. ได้

## ๖.๒ เหตุฉุกเฉินด้านเครือข่าย และระบบสารสนเทศบนรถโดยสาร มี ๑ เหตุการณ์ ได้แก่



**๖.๒.๑ ระบบ GPS สำหรับการควบคุมรถโดยสารถูกปิดกั้น** รถโดยสารที่ให้บริการแก่ประชาชนทุกคันจะมีระบบ GPS สำหรับการควบคุมรถโดยสาร การแจ้งเหตุฉุกเฉินผ่านทางระบบ GPS การแสดงภาพผู้โดยสารภายในรถ และภาพภายนอกรถโดยสารทั้งด้านหน้าและด้านหลัง หากเกิดเหตุฉุกเฉินใด ๆ เกิดขึ้น ทางกองปฏิบัติการเดินรถจะสามารถทราบเหตุได้อย่างทันท่วงทีผ่าน GPS ดังนั้น หากระบบ GPS สำหรับการควบคุมรถโดยสารถูกปิดกั้น อาจทำให้มีปัญหาขาดช่วงในระหว่างการเดินรถ จนไม่สามารถทราบข้อมูลในขณะนั้นหากไม่ได้รับการแก้ไขอย่างทันท่วงที

## บทที่ ๓

### วิเคราะห์และประเมินผลกระทบจากสภาวะวิกฤต

#### ๓.๑ วิเคราะห์ผลกระทบทางธุรกิจ (Business Impact Analysis : BIA)

##### ๑) การวิเคราะห์ผลกระทบต่อทรัพยากรที่สำคัญ

การวิเคราะห์ผลกระทบต่อทรัพยากรที่สำคัญ ที่อาจเกิดขึ้นจากความเสี่ยงและภัยคุกคามจากเหตุการณ์ต่าง ๆ โดยสามารถแบ่งประเภทของผลกระทบต่อทรัพยากรได้ ๕ ด้าน ดังนี้

๑.๑) ผลกระทบด้านอาคาร/สถานที่ปฏิบัติงานหลัก หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ทำให้สถานที่ปฏิบัติงานหลัก ได้รับความเสียหายหรือไม่สามารถใช้งานที่ปฏิบัติงานหลักได้ ทั้งนี้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีสถานที่ทำการ ประกอบด้วย สำนักงานใหญ่ สำนักงานกฎหมาย ฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ และเขตการเดินรถที่ ๑-๘ (กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถที่ ๑-๓) กระจายอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังนี้

ลำดับ	ชื่อ	สถานที่ตั้ง
๑	สำนักงานใหญ่	๑๓๑ ถนนวิวัฒนาการ รัชดาภิเษก กรุงเทพฯ ๑๐๓๑๐ โทร. ๐ ๒๒๔๖ ๐๓๓๙, ๐ ๒๒๔๖ ๐๗๔๑-๔
๒	ฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ	๘/๑๙๒ - ๑๙๘ ซอยสวนสยาม ๙ แขวงคันนายาว เขตคันนายาว กรุงเทพฯ ๑๐๒๓๐ โทร. ๐ ๒๕๑๗ ๒๒๖๔
๓	สำนักงานกฎหมาย	๕๕๘ ถนนกำแพงเพชร ๒ แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐ โทร. ๐๘ ๒๓๐๑ ๖๙๖๒
๔	เขตการเดินรถที่ ๑	๑๑๓ ถนนพหลโยธิน เขตบางเขน กรุงเทพฯ ๑๐๒๒๐ โทร. ๐ ๒๕๒๑ ๔๕๕๔
	- กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุ้มบางเขน)	๑๑๓ ถนนพหลโยธิน เขตบางเขน กรุงเทพฯ ๑๐๒๒๐ โทร. ๐ ๒๕๒๑ ๔๕๕๔
	- กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อุ้มธรรมศาสตร์)	๕๙/๓๘๒-๓๘๔ ถนนรังสิต-ปทุมธานี อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี ๑๒๑๓๐ โทร. ๐๘ ๙๔๐๔ ๒๙๘๐
	- กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุ้มรังสิต)	๕๙/๒๕๒-๒๕๔ ถนนรังสิต-ปทุมธานี อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี ๑๒๑๓๐ โทร. ๐ ๒๕๖๗ ๓๐๗๘

ลำดับ	ชื่อ	สถานที่ตั้ง
๕	เขตการเดินรถที่ ๒	๘/๑๙๒ - ๑๙๘ ซอยสวนสยาม ๙ แขวงคั่นน่ายาว เขตคั่นน่ายาว กรุงเทพฯ ๑๐๒๓๐ โทร. ๐ ๒๕๑๗ ๒๒๖๔
	- กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุ่มมินบุรี)	๑๐/๑ หมู่ที่ ๑๓ ซอยตลาดใหม่ ถนนสีหบุรานุกิจ แขวงมินบุรี เขตมินบุรี กรุงเทพฯ ๑๐๕๑๐ โทร. ๐ ๒๕๑๗ ๒๑๘๑
	- กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อุ่มสวนสยาม)	๘/๑๙๒ - ๑๙๘ ซอยสวนสยาม ๙ แขวงคั่นน่ายาว เขตคั่นน่ายาว กรุงเทพฯ ๑๐๒๓๐ โทร. ๐ ๒๕๑๗ ๒๒๖๔
	- กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุ่มสวนสยาม)	๘/๑๙๒ - ๑๙๘ ซอยสวนสยาม แขวงคั่นน่ายาว เขตคั่นน่ายาว กรุงเทพฯ ๑๐๒๓๐ โทร. ๐ ๒๕๔๐ ๓๓๒๘
๖	เขตการเดินรถที่ ๓	๑๐๐ หมู่ที่ ๘ ถนนบางนา-ตราด ตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ๑๐๕๔๐ โทร. ๐ ๒๓๑๖ ๑๖๘๐
	- กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุ่มข้างเอรารวิน)	๒๐๖ หมู่ที่ ๑ ซอยสุขุมวิท ๑๑๙ ตำบลบางเมือง ใหม่ อำเภอมือเมือง จังหวัดสมุทรปราการ ๑๐๒๗๐ โทร. ๐๘ ๔๘๕๖ ๐๗๓๔
	- กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุ่มปุ้เจ้าสมิงพราย)	๔๑ หมู่ที่ ๑๔ ตำบลบางหญ้าแพรก อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ ๑๐๑๓๐ โทร. ๐ ๒๓๘๕ ๙๓๒๖ ต่อ ๒๐๑
	- กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อุ่มฟาร์มจระเข้)	๒๘๗ หมู่ที่ ๖ ถนนท้ายบ้าน ตำบลท้ายบ้าน อำเภอมือเมือง จังหวัดสมุทรปราการ ๑๐๒๘๐ โทร. ๐ ๒๓๘๙ ๓๐๓๘
	- กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุ่มบ่อดิน)	๑๘๔ หมู่ที่ ๔ ตำบลท้ายบ้านใหม่ อำเภอมือเมือง จังหวัดสมุทรปราการ ๑๐๒๘๐ โทร. ๐ ๒๐๒๔ ๙๗๖๔
	- กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุ่มเมกาบางนา)	๑๐๐ หมู่ที่ ๘ ถนนบางนา-ตราด ตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ๑๐๕๔๐ โทร. ๐๘ ๑๕๕๗ ๗๗๑๐
๗	เขตการเดินรถที่ ๔	๑๔๘ ถนนสุนทรโกษา แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ ๑๐๑๑๐ โทร. ๐ ๒๒๔๙ ๔๐๓๓, ๐ ๒๒๔๙ ๔๐๕๒



ลำดับ	ชื่อ	สถานที่ตั้ง
	- กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุ้มคลองเตย)	๑๔๘ ถนนสุนทรโกษา แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ ๑๐๑๑๐ โทร. ๐ ๒๒๔๙ ๔๐๓๓, ๐ ๒๒๔๙ ๔๐๕๒
	- กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อุ้ตู่ทางด่วนสาธิตประดิษฐ์)	ถนนรัชดาภิเษก-นราธิวาส ถนนสาธิตประดิษฐ์ แขวงบางโพธิ์บางเขน เขตยานนาวา กรุงเทพฯ ๑๐๑๒๐ โทร. ๐๙ ๙๐๕๕ ๔๔๙๖
	- กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุ้พระราม ๙)	๑๔๙/๓ ถนนวัฒนธรรม แขวงห้วยขวาง กรุงเทพฯ ๑๐๓๒๐ โทร. ๐๘ ๙๙๖๒ ๖๔๓๙
๘	เขตการเดินรถที่ ๕	๖๖/๑๙ ถนนพระรามที่ ๒ ซอย ๙๔ แขวงสามต้น เขตบางขุนเทียน กรุงเทพฯ ๑๐๑๕๐ โทร. ๐ ๒๔๕๑ ๔๑๐๓
	- กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุ้พระประแดง)	๓๘/๑๐ หมู่ที่ ๖ ถนนสุขสวัสดิ์ ตำบลบางครุ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ๑๐๑๓๐ โทร. ๐ ๒๔๖๓ ๕๘๖๓
	- กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อุ้กัลปพฤกษ์)	๑/๑ ถนนราชพฤกษ์ แขวงปากคลองภาษีเจริญ เขตภาษีเจริญ กรุงเทพฯ ๑๐๑๖๐ โทร. ๐ ๒๔๕๑ ๓๘๕๓
	- กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุ้สามต้น)	๖๖/๑๙ ถนนพระรามที่ ๒ ซอย ๙๔ แขวงสามต้น เขตบางขุนเทียน กรุงเทพฯ ๑๐๑๕๐ โทร. ๐ ๒๔๕๑ ๔๑๐๓
๙	เขตการเดินรถที่ ๖	๕๑ หมู่ ๒ ตำบลไร่ขิง อำเภอสสามพราน จังหวัดนครปฐม ๗๓๒๑๐ โทร. ๐ ๒๔๕๔ ๗๑๙๔
	- กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุ้ไร่ขิง)	๑๒๓/๓๘ หมู่ที่ ๗ ตำบลไร่ขิง อำเภอสสามพราน จังหวัดนครปฐม ๗๓๒๑๐ โทร. ๐ ๓๔๓๘ ๘๙๙๘
	- กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อุ้บรมราชชนนี)	๘๔ ถนนบรมราชชนนี แขวงศาลาธรรมสพน์ เขตทวีวัฒนา กรุงเทพฯ ๑๐๑๗๐ โทร. ๐ ๒๔๑๓ ๐๖๕๕
	- กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุ้บรมราชชนนี)	๘๔ ถนนบรมราชชนนี แขวงศาลาธรรมสพน์ เขตทวีวัฒนา กรุงเทพฯ ๑๐๑๗๐ โทร. ๐ ๒๔๑๓ ๑๑๖๔

ลำดับ	ชื่อ	สถานที่ตั้ง
๑๐	เขตการเดินรถที่ ๗	๘๕ หมู่ที่ ๔ ถนนบางกรวย-ไทรน้อย ตำบลบางบัวทอง อำเภอบางบัวทอง จังหวัด นนทบุรี ๑๑๑๑๐ โทร. ๐๘ ๔๐๘๗ ๒๕๕๑
	- กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุเทศบาลบางบัวทอง)	๘๕ หมู่ที่ ๔ ถนนบางกรวย-ไทรน้อย ตำบลบางบัวทอง อำเภอบางบัวทอง จังหวัด นนทบุรี ๑๑๑๑๐ โทร. ๐๘ ๔๐๘๗ ๒๕๕๑
	- กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุ้บบางบัวทอง)	๖/๑๕๑ หมู่ ๑ ถนนบางกรวย-ไทรน้อย ตำบลบางบัวทอง อำเภอบางบัวทอง จังหวัด นนทบุรี ๑๑๑๑๐ โทร. ๐๘ ๔๐๘๗ ๒๕๕๑
	- กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อุ้บทำอิฐ)	๘๒/๓ หมู่ที่ ๓ ซอยทำอิฐ ถนนรัตนานิเบศน์ อำเภอมือง จังหวัดนนทบุรี ๑๑๐๐๐ โทร. ๐ ๒๔๔๓ ๐๗๓๗
	- กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุ้บทำอิฐ)	๘๒/๓ หมู่ที่ ๓ ซอยทำอิฐ ถนนรัตนานิเบศน์ อำเภอมือง จังหวัดนนทบุรี ๑๑๐๐๐ โทร. ๐ ๒๕๕๕ ๘๑๕๔
	- กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุ้บไทรน้อย)	๔ หมู่ที่ ๖ ถนนบางกรวย-ไทรน้อย ตำบลบางบัวทอง อำเภอบางบัวทอง จังหวัด นนทบุรี ๑๑๑๑๐ โทร. ๐๘ ๔๐๘๗ ๒๕๕๑
๑๑	เขตการเดินรถที่ ๘	๘/๑๘๕ - ๑๘๑ ซอยสวนสยาม แขวงคั่นนายาว เขตคั่นนายาว กรุงเทพฯ ๑๐๒๓๐ โทร. ๐ ๒๕๔๐ ๔๙๔๗
	- กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุ้บก้าแพงเพชร)	๕๕๘ ถนนก้าแพงเพชร ๒ แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐ โทร. ๐๘ ๒๓๐๑ ๖๙๖๒
	- กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อุ้บใต้ทางด่วนรามอินทรา)	๑๐๐ ถนนรามอินทรา-ประดิษฐ์มูธรรม (เลียบบทางด่วนรามอินทรา-อาจณรงค์) เขตบางเขน กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐ โทร. ๐ ๒๕๐๙ ๑๘๐๓

ลำดับ	ชื่อ	สถานที่ตั้ง
	- กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุ้งสวนสยาม)	๘/๑๘๕ - ๑๘๑ ซอยสวนสยาม ๙ (อมรพันธ์นคร ๘) แขวงคั่นนាយาว เขตคั่นนายาว กรุงเทพฯ ๑๐๒๓๐ โทร. ๐ ๒๕๔๐ ๔๙๔๗

(๒) ผลกระทบด้านวัสดุอุปกรณ์ที่สำคัญ/การจัดหาจัดส่งวัสดุอุปกรณ์ที่สำคัญ จนไม่สามารถปฏิบัติงานตามปกติได้ ทั้งนี้ วัสดุอุปกรณ์ที่สำคัญหลักของ ขสมก. ประกอบด้วย เครื่องคอมพิวเตอร์และรถโดยสารธรรมดา ดังนี้

- ฮาร์ดแวร์หรืออุปกรณ์คอมพิวเตอร์ที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบันของ ขสมก. จำแนกได้ดังนี้  
คอมพิวเตอร์แบบตั้งโต๊ะ (Desktop Computer) โน้ตบุ๊ก (Notebook) เครื่องพิมพ์ (Printer) เครื่องสแกน (Scanner) และอุปกรณ์ฉายภาพ (Projector) โดยมีรายละเอียดแต่ละประเภท ดังนี้

ลำดับ	รายละเอียด	ยี่ห้อ-รุ่น	จำนวน
๑	Desktop	Lenovo M๗๐๐ SFF	๒๗๓
๒	Desktop	Dell Optiplex ๓๐๗๐	๖๐๐
๓	Desktop	Asus Expert Center	๑๐๐
๔	Notebook	Lenovo L๔๖๐	๙
๕	Notebook	Dell Latitude ๓๔๐๐	๗
๖	Notebook	Dell Latitude ๕๔๓๐	๓๐
๗	Dot Matrix	Epson LQ๒๐๙๐	๗๗
๘	Dot Matrix	Epson LQ๒๐๙๐ II	๘๘
๙	Laser Jet ขาวดำ	Epson AL-M๔๐๐DN	๕๐
๑๐	Laser Jet ขาวดำ	Pantum P๕๕๐๐Dn	๔๕
๑๑	Laser Jet ขาวดำ	HP Laser Jet Pro ๔๐๐๓DN	๑๖
๑๒	Laser ขาวดำ (A๓)	Epson AL-C๙๓๐๐N	๒
๑๓	Laser ขาวดำ (A๔)	Epson AL-C๒๙๐๐N	๓
๑๔	Laser สี	Pantum CP๒๕๐๐DN Plus	๓
๑๕	Laser สี (A๔)	HP Color Laserjet Pro M๔๕๔DW	๕
๑๖	Laser สี (A๓)	HP Color Laserjet Ent M๗๕๑DN	๓
๑๗	Inkjet	Epson WF-๓๕๒๑	๖๒
๑๘	Inkjet tank	Epson L๑๑๑๐	๙๐
๑๙	Scanner	Epson DS๕๒๐	๑
๒๐	Scanner	Fujitsu Scanzen Eko	๔๗

หมายเหตุ : ข้อมูล Computer, Notebook และ Printer ของ ขสมก. ณ วันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๖

สรุปจำนวนรถประจำการ

เขต	รถธรรมดา ๑๒ ม. (คัน)			รวมรถ ธรรมดา (คัน)	รถปรับอากาศ ๑๒ ม. (คัน)									รวมรถ ปอ. (คัน)	รวม ทั้งหมด (คัน)
	เหมาซ่อม				เหมาซ่อม										
	ครีมแดง รุ่น ๒,๔๐๐ คัน				ปอ.ธรรมดา (น้ำเงิน)		ยูโรทู รุ่น ๗๙๗ คัน		ยูโรทู รุ่น ๕๐๐ คัน			(NGV)	ไฟฟ้า (ไฮบริด)		
	อีโน ๕๔๐ คัน	ฟูโซ่ ๕๑๐ คัน	อีซูซุ ๕๔๐ คัน		อีซูซุ ๑๐๐ คัน	อีโน ๘๐ คัน	อีซูซุ ๒๐๐ คัน	อีโน (NGV) ๘๐ คัน	อีซูซุ ๑๒๕ คัน	แดวู ๒๕๐ คัน	อีโน (NGV) ๑๒๕ คัน	บอนลักค์ ๔๘๙ คัน	อีโน ๑ คัน		
๑	๗๘		๑๐๓	๑๘๑	๑๕		๒๒	๑๕			๔๒	๑๒๔	๑	๒๑๙	๔๐๐
๒		๒๑๔		๒๑๔		๒๔		๒๙			๑๑	๑๐๕		๑๖๙	๓๘๓
๓	๑๕๖			๑๕๖				๕๓			๓๗	๑๐๘		๑๙๘	๓๕๔
๔	๑๐๕	๑๑๑		๒๑๖		๕๕		๕๔			๑๑			๑๒๐	๓๓๖
๕	๑๕๑			๑๕๑				๔๗			๑๘	๑๕๐		๒๑๕	๓๖๖
๖			๑๙๑	๑๙๑			๖๒		๑๐๗					๑๖๙	๓๖๐
๗			๒๐๕	๒๐๕	๘๕		๕๘		๑๐					๑๕๓	๓๕๘
๘		๑๗๖	๓๐	๒๐๖			๕๘	๕	๖	๕๒	๑			๑๒๒	๓๒๘
รวม	๔๙๐	๕๐๑	๕๒๙	๑,๕๒๐	๑๐๐	๗๙	๒๐๐	๒๐๓	๑๒๓	๕๒	๑๒๐	๔๘๗	๑	๑,๓๖๕	๒,๘๘๕

หมายเหตุ : ข้อมูลรถประจำการจากเขตการเดินรถที่ ๑-๘ ณ วันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๖

(๓) ผลกระทบด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและข้อมูลที่สำคัญ ซึ่งในปัจจุบันนี้ภัยคุกคามด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเกิดขึ้นใหม่อย่างต่อเนื่อง อาจส่งผลกระทบต่อระบบสารสนเทศต่าง ๆ ของ ขสมก. ดังนี้

ลำดับ	ระบบสารสนเทศ	ลักษณะ	รายละเอียด	ปัญหา อุปสรรคหรือความต้องการ
๑	www.bmta.co.th	เว็บไซต์	เว็บไซต์หลักของ ขสมก. ที่พัฒนาโดยบริษัท ซึ่งปัจจุบันเว็บไซต์หลักนี้ติดตั้งอยู่บน Cloud ของ สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (DGA) [CPU ๔ cores, RAM ๑๖ GB, HDD ๒๐๐ GB	ไม่ได้ปรับปรุงมาเป็นเวลานาน ดังนั้นควรปรับปรุงเพื่อให้รองรับบริการที่จะเกิดขึ้นในอนาคต
๒	อินทราเน็ตองค์กร	เว็บไซต์	เว็บไซต์สำหรับเผยแพร่คำสั่งและสื่อสารภายในองค์กร ซึ่งพัฒนาโดยบุคลากรภายในขององค์กร สามารถเข้าผ่านทาง <a href="https://๑๙๑.๑.๐.๒๓/intra">https://๑๙๑.๑.๐.๒๓/intra</a>	ไม่มี
๓	ระบบบัญชีค่าโดยสาร	Stand alone	ระบบบริหารจัดการตั๋วโดยสารเพื่อใช้บันทึกและควบคุมการเบิกจ่ายตั๋วให้กับพนักงานเก็บค่าโดยสาร	ระบบติดตั้งที่กองเดินรถทุกกอง โดยแต่ละกองจะต้องสรุปข้อมูลในรูปแบบกระดาษ CD หรือไฟล์ เพื่อคำนวณรายได้ค่าโดยสารและเพื่อคิดเปอร์เซ็นต์ให้กับพนักงาน
๔	ระบบระยะงาน ๑ (MIS)	Oracle ๙.๑i, Unix๕.๓	ระบบระยะงาน ๑ เป็นระบบ ERP ของ ขสมก. ประกอบด้วยระบบสวัสดิการ ระบบบริหารงบประมาณ ระบบประเมินผลโดยใช้ความสามารถ ระบบบัญชีทรัพย์สิน ระบบบัญชีแยกประเภท ระบบเงินเดือน ระบบประวัติบุคลากร ระบบข้อมูลมาทำงาน ระบบจัดซื้อ	ระบบนี้ บางระบบทดแทนด้วยระบบใหม่ (ERP)

ลำดับ	ระบบสารสนเทศ	ลักษณะ	รายละเอียด	ปัญหา อุปสรรค หรือความต้องการ
๕	ระบบประยะงาน ๒ (MIS)	Oracle ๙.๑i, unix๕.๓	ระบบประยะงาน ๒ เป็นระบบที่พัฒนาต่อยอดจากระยะที่ ๑ ประกอบด้วย ระบบลูกหนี้ ระบบบริหารเงินสด ระบบบัญชี ค่าโดยสาร ระบบควบคุมรถร่วม ระบบควบคุมพัสดุ ระบบซ่อมบำรุง ระบบข้อมูล สถิติอุบัติเหตุ ระบบเศรษฐกิจ การเดินรถ ระบบสารสนเทศเพื่อการบริหาร ระบบ Bill Payment (ค่าตอบแทนรถร่วม) ระบบสารบรรณ	ระบบ Bill Payment มีการเชื่อมต่อกับระบบธนาคารแบบอัตโนมัติด้วยระบบใหม่ (ERP) ซึ่งระบบเดิมไม่สามารถทำได้ และบางระบบทดแทนด้วยระบบใหม่ (ERP)
๖	ระบบบริหารจัดการทรัพยากร (ERP)	SAP HANA	ระบบบริหารจัดการที่พัฒนาและเริ่มใช้ตั้งแต่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๔ เพื่อทดแทนระบบ MIS เดิม ประกอบด้วยระบบบริหารงบประมาณ ระบบบัญชี แยกเป็นระบบบัญชีแยกประเภท ระบบบัญชีเจ้าหนี้ ระบบบัญชีลูกหนี้ ระบบการเงิน ระบบจัดซื้อจัดจ้าง ระบบพัสดุ ระบบทรัพย์สิน ระบบซ่อมบำรุง ระบบควบคุมรถร่วม ระบบบริหารจัดการบุคลากร ระบบเงินเดือน ระบบสวัสดิการ ระบบบันทึกเวลาทำงาน ระบบวางแผนกำลังคนระบบจัดทำรายงานสนับสนุนการวางแผน และการตัดสินใจของผู้บริหาร	เป็นระบบที่เพิ่งเริ่มใช้งานตั้งนั้น บุคลากรจึงยังไม่ชินกับกระบวนการ การทำงานแบบใหม่แบบเป็นระบบตามมาตรฐานการบริหารทรัพยากรขององค์การ
๗	ระบบบริหารสัญญาและคดี	PHP/mysql	ระบบสำหรับบันทึกและติดตามคดีต่าง ๆ ของสำนักกฎหมาย สามารถเข้าถึงได้ผ่าน Intranet ( <a href="http://๑๙๑.๑.๐.๒๓/bmtapp">http://๑๙๑.๑.๐.๒๓/bmtapp</a> )	
๘	ระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS)		ระบบสำหรับบริหารจัดการการเดินรถ ที่สามารถแสดงพิกัดของรถโดยสารบน Google Map เพื่อแสดงสถานะของรถ (วิ่งปกติ วิ่งนอกเส้นทาง วิ่งเร็ว จับ GPS ไม่ได้หรือดับเครื่อง) เป็นระบบที่	ระบบไม่สามารถสรุประยะทางของรถโดยสารและชั่วโมงทำงานแต่ละเที่ยวได้เนื่องจากสภาพรถเก่า (การดับเครื่องยนต์ไม่ส่งผลให้ระบบหยุดการ

ลำดับ	ระบบสารสนเทศ	ลักษณะ	รายละเอียด	ปัญหา อุปสรรค หรือความต้องการ
			ขสมก. เข้าใช้จากบริษัท Distar เป็นเวลา ๕ ปี ตั้งแต่ปี ๒๕๖๐	บันทึก พนักงานขับรถ จะต้องกดปุ่มเปิดปิดเอง ระบบจึงจะหยุดการบันทึก นอกจากนี้การ นับจำนวน ผู้โดยสารไม่แม่นยำ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณี ที่มีผู้โดยสารขึ้นพร้อมกัน หลายคน)

(๔) ผลกระทบด้านบุคลากรหลัก เหตุการณ์ฉุกเฉินที่เกิดขึ้นทำให้บุคลากรหลักไม่สามารถมาปฏิบัติงานได้ตามปกติ ซึ่งบุคลากรขององค์การ ณ วันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๖ เป็นจำนวนทั้งสิ้น ๑๑,๙๑๑ คน โดยแบ่งเป็น

- พนักงานสำนักงาน จำนวน ๒,๓๖๑ คน
- พนักงานขับรถ จำนวน ๔,๗๒๙ คน
- พนักงานเก็บค่าโดยสาร จำนวน ๔,๘๒๑ คน

(๕) ผลกระทบด้านลูกค้า/ ผู้ให้บริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ เหตุการณ์ฉุกเฉินที่เกิดขึ้นอาจทำให้ลูกค้า/ผู้ให้บริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ไม่สามารถติดต่อหรือให้บริการหรือส่งมอบงานได้ ซึ่งลูกค้าของ ขสมก. คือ ปตท. หากทาง ปตท. ไม่สามารถส่งมอบน้ำมันเชื้อเพลิง ต้องนำรถไปเติมที่หน่วยงานภายในองค์กรอื่น ๆ และไปเติมที่สถานีเอกชนที่มีข้อตกลงกับทาง ปตท.

๑.๒) การประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากความเสี่ยงและภัยคุกคาม แบ่งผลกระทบออกเป็น ๕ ด้าน ได้แก่

- (๑) ด้านอาคาร/สถานที่ปฏิบัติงานหลัก
- (๒) ด้านวัสดุอุปกรณ์ที่สำคัญ/การจัดหาจัดส่งวัสดุอุปกรณ์ที่สำคัญ
- (๓) ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและข้อมูลที่สำคัญ
- (๔) ด้านบุคลากรหลัก
- (๕) ด้านลูกค้า/ผู้ให้บริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ

ทั้งนี้ ความเสี่ยงและภัยคุกคามบางเหตุการณ์อาจส่งผลกระทบต่อทรัพยากรของหน่วยงานได้มากกว่า ๑ ด้าน ที่ปรึกษาได้ประเมินความเสี่ยงและภัยคุกคามที่มีโอกาสเกิดในพื้นที่ปฏิบัติงานของ ขสมก. และส่งผลกระทบรุนแรงต่อองค์การ โดยสามารถสรุปเหตุการณ์ฉุกเฉิน และผลกระทบจากเหตุการณ์ ดังนี้

การประเมินผลกระทบจากเหตุการณ์ฉุกเฉิน

ความเสี่ยงและภัยคุกคาม			ผลกระทบ				
			ด้านอาคาร/ สถานที่ ปฏิบัติงานหลัก	ด้านวัสดุ อุปกรณ์ที่ สำคัญ/การ จัดหาจัดส่งวัสดุ อุปกรณ์ที่สำคัญ	ด้านเทคโนโลยี สารสนเทศและ ข้อมูลที่สำคัญ	ด้าน บุคลากรหลัก	ด้านลูกค้า/ ผู้ให้บริการ/ ผู้มีส่วนได้ ส่วนเสีย ที่สำคัญ
ด้านอัคคีภัย	ในพื้นที่ปฏิบัติงาน	๑. อัคคีภัยในพื้นที่ห้องควบคุมการเดินรถ	✓	✓	✓	✓	✓
		๒. อัคคีภัยในห้อง Data Center	✓	✓	✓	✓	✓
		๓. อัคคีภัยในโรงซ่อม	✓	✓	✓	✓	✓
		๔. อัคคีภัยในพื้นที่เติมน้ำมันดีเซล	✓	✓	✓	✓	✓
		๕. อัคคีภัยในพื้นที่เติมน้ำ	✓	✓	✓	✓	✓
	บนรถโดยสาร	๑. อัคคีภัยบนรถโดยสารธรรมดา (ครีม-แดง)	-	✓	✓	✓	✓
		๒. อัคคีภัยบนรถโดยสารปรับอากาศ	-	✓	✓	✓	✓
		๓. อัคคีภัยบนรถโดยสารปรับอากาศ NGV	-	✓	✓	✓	✓
ด้านเทคนิคจาก เครื่องจักร อุปกรณ์ ชัดข้อง	บนรถโดยสาร	๑. อุบัติเหตุเฉี่ยวชน	-	✓	-	✓	✓
		๒. เครื่องยนต์ขัดข้องระหว่างการเดินรถ	-	✓	-	✓	✓
ด้านภัยพิบัติทาง ธรรมชาติ	ในพื้นที่ปฏิบัติงาน	๑. ภัยธรรมชาติ (อุทกภัย वादภัย)	✓	✓	✓	✓	✓
		๑. ภัยธรรมชาติ (อุทกภัย वादภัย) ขณะเดินรถ	-	✓	-	✓	✓
	บนรถโดยสาร	๒. สายไฟฟ้าแรงสูงสัมผัสหรือพาดกับ รถโดยสาร	-	✓	✓	✓	✓
ในพื้นที่ปฏิบัติงาน		๑. มวลชนปิดล้อมอาคารสถานที่ปฏิบัติงาน	✓	✓	✓	✓	✓
	๒. ลอบวางระเบิดในพื้นที่ปฏิบัติงาน	✓	✓	✓	✓	✓	



ความเสี่ยงและภัยคุกคาม			ผลกระทบ				
			ด้านอาคาร/ สถานที่ ปฏิบัติงานหลัก	ด้านวัสดุ อุปกรณ์ที่ สำคัญ/การ จัดหาจัดส่งวัสดุ อุปกรณ์ที่สำคัญ	ด้านเทคโนโลยี สารสนเทศและ ข้อมูลที่สำคัญ	ด้าน บุคลากรหลัก	ด้านลูกค้า/ ผู้ให้บริการ/ ผู้มีส่วนได้ ส่วนเสีย ที่สำคัญ
	บนรถโดยสาร	๑. ปลั๊กจี้ ทะเลาะวิวาทบนรถโดยสาร	-	✓	-	✓	✓
		๒. อนาคตบนรถโดยสาร	-	-	-	-	✓
		๓. จลาจล/ปิดการจราจร	-	✓	-	✓	✓
		๔. ลอบวางระเบิดบนรถโดยสาร	-	✓	-	✓	✓
		๕. ผู้โดยสารเกิดอาการเจ็บป่วยฉุกเฉินบนรถโดยสาร	-	-	-	-	✓
ด้านชีวภาพ	ในพื้นที่ปฏิบัติงาน	๑. การแพร่กระจายของเชื้อไวรัสในพื้นที่ปฏิบัติงาน	✓	✓	-	✓	✓
	บนรถโดยสาร	๑. การแพร่กระจายของเชื้อไวรัสในพื้นที่รถโดยสาร	-	✓	-	✓	✓
ด้านเครือข่าย และระบบ สารสนเทศ	ในพื้นที่ปฏิบัติงาน	๑. การใช้งานระบบเครือข่ายถูกปิดกั้น	-	✓	✓	-	✓
		๒. ระบบฐานข้อมูลถูกปิดกั้น	-	✓	✓	-	✓
	บนรถโดยสาร	๑. ระบบ GPS สำหรับการควบคุมรถโดยสารถูกปิดกั้น	-	✓	✓	-	✓

แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินฉบับนี้ ไม่รองรับการปฏิบัติงานในกรณีที่เกิดข้อขัดข้องเกิดขึ้นจากการดำเนินงานปกติและเหตุขัดข้องดังกล่าว ไม่ส่งผลกระทบในระดับสูงต่อการดำเนินงานและการให้บริการของหน่วยงาน เนื่องจากหน่วยงานยังสามารถจัดการ หรือปรับปรุงแก้ไขสถานการณ์ได้ภายในระยะเวลาที่เหมาะสม โดยผู้บริหารหน่วยงานหรือผู้บริหารของแต่ละกลุ่มงานและงานต่าง ๆ สามารถรับผิดชอบและดำเนินการได้ด้วยตนเอง

๑.๓) การประเมินผลกระทบต่อกระบวนการทำงาน หรือการวิเคราะห์ผลกระทบต่อกระบวนการทำงานหรือการให้บริการ (Business Impact Analysis) ซึ่งระดับผลกระทบจะแบ่งออกเป็น ๕ ระดับ โดยมีหลักเกณฑ์การพิจารณาระดับผลกระทบ ดังนี้

ระดับผลกระทบ	หลักเกณฑ์การพิจารณาระดับของผลกระทบ
สูงมาก	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ เกิดความเสียหายต่อองค์การเป็นจำนวนเงินในระดับสูงมาก</li> <li>■ ส่งผลให้ขีดความสามารถในการดำเนินงานหรือให้บริการลดลงมากกว่า ร้อยละ ๕๐</li> <li>■ เกิดการสูญเสียชีวิตและ/หรือภัยคุกคามต่อสาธารณชน</li> <li>■ ส่งผลกระทบต่อชื่อเสียงและความมั่นใจต่อองค์การในระดับประเทศและนานาชาติ</li> </ul>
สูง	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ เกิดความเสียหายต่อองค์การเป็นจำนวนเงินในระดับสูง</li> <li>■ ส่งผลให้ขีดความสามารถในการดำเนินงานหรือให้บริการลดลงร้อยละ ๒๕-๕๐</li> <li>■ เกิดการบาดเจ็บต่อผู้รับบริการ/บุคคล/กลุ่มคน</li> <li>■ ส่งผลกระทบต่อชื่อเสียงและความมั่นใจต่อองค์การในระดับประเทศ</li> </ul>
ปานกลาง	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ เกิดความเสียหายต่อองค์การเป็นจำนวนเงินในระดับปานกลาง</li> <li>■ ส่งผลให้ขีดความสามารถในการดำเนินงานหรือให้บริการ ลดลงร้อยละ ๑๐-๒๕</li> <li>■ ต้องมีการรักษาพยาบาล</li> <li>■ ส่งผลกระทบต่อชื่อเสียงและความมั่นใจต่อองค์การในระดับท้องถิ่น</li> </ul>
ต่ำ	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ เกิดความเสียหายต่อองค์การเป็นจำนวนเงินในระดับต่ำ</li> <li>■ ส่งผลให้ขีดความสามารถในการดำเนินงานหรือให้บริการ ลดลงร้อยละ ๕-๑๐</li> <li>■ ต้องมีการปฐมพยาบาล</li> <li>■ ส่งผลกระทบต่อชื่อเสียงและความมั่นใจต่อองค์การในระดับท้องถิ่น</li> </ul>
ไม่เป็นสาระสำคัญ	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ส่งผลให้ขีดความสามารถในการดำเนินงานหรือให้บริการ ลดลงน้อยกว่าร้อยละ ๕</li> </ul>

นอกจากการพิจารณาประเมินผลกระทบแล้ว ต้องมีการประเมินระดับผลกระทบในแต่ละช่วงระยะเวลาของการหยุดชะงักที่ไม่สามารถปฏิบัติงานได้ด้วย ว่าเริ่มส่งผลกระทบเมื่อหยุดชะงักเป็นระยะเวลาเท่าไร ซึ่งแบ่งออกเป็น ๖ ช่วงระยะเวลา คือ

- ๑) ๐-๒ ชั่วโมง
- ๒) ๒-๔ ชั่วโมง
- ๓) ๑ วัน
- ๔) ๑ สัปดาห์
- ๕) ๒ สัปดาห์
- ๖) ๑ เดือน

โดยมีขั้นตอนในการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับหน่วยงาน ดังนี้

นำกระบวนการที่ได้มีการศึกษา วิเคราะห์ และกำหนดไว้ในตารางการกำหนดกระบวนการจากคำบรรยายลักษณะงาน (Functional Description) มาประเมินกระบวนการที่สำคัญและระบุระดับผลกระทบ (ตามเกณฑ์การพิจารณาในตารางระดับผลกระทบและลักษณะผลกระทบ) โดยต้องพิจารณาถึงความเสี่ยง ภัยคุกคาม และผลกระทบต่อทรัพยากรหลักในการดำเนินงานหรือการให้บริการของหน่วยงานในแต่ละกระบวนการ และจัดทำเป็นข้อมูลตามตาราง ดังนี้

กระบวนการสำคัญและผลกระทบตามช่วงระยะเวลาของการหยุดชะงัก

กระบวนการ		ระดับผลกระทบ	ระยะเวลาการหยุดชะงัก						
			๐-๒ ชั่วโมง	๒-๔ ชั่วโมง	๑ วัน	๑ สัปดาห์	๒ สัปดาห์	๑ เดือน	
<b>การเดินรถองค์การ</b>									
๑	การบริหารจัดการอุจาดรถ	สูง	✓	✓	✓				
๒	การบริหารจัดการรถและการปฏิบัติงานพนักงานประจำรถโดยสาร	สูง	✓	✓	✓				
๓	การบริหารจัดการทะเบียนประวัติรถ	ปานกลาง	✓	✓	✓	✓			
๔	การบริหารสัญญาเช่าซ่อมบำรุง	ปานกลาง	✓	✓	✓	✓			
๕	การบริหารจัดการเป้าหมายการเดินรถ	สูง	✓	✓	✓				
๖	การบริหารการให้บริการ Call Center	ปานกลาง	✓	✓	✓	✓			
๗	การสรุปรายได้ค่าโดยสาร	สูง	✓	✓	✓				
๘	การเตรียมรถพนักงานขับรถ	ปานกลาง	✓	✓	✓	✓			

กระบวนการ	ระดับผลกระทบ	ระยะเวลาการหยุดชะงัก						
		๐-๒ ชั่วโมง	๒-๔ ชั่วโมง	๑ วัน	๑ สัปดาห์	๒ สัปดาห์	๑ เดือน	
๙	การเตรียมพนักงานเก็บค่าโดยสาร	ปานกลาง	✓	✓	✓	✓		
๑๐	การเตรียมเชื้อเพลิง	ปานกลาง	✓	✓	✓	✓		
๑๑	การบริหารอุบัติเหตุรถองค์การ	สูง	✓	✓				
๑๒	การกำกับการเดินทางของนายตรวจ	สูง	✓	✓	✓			
๑๓	การกำกับการเดินทางของสายตรวจ	สูง	✓	✓	✓			
๑๔	การส่งคืนรถโดยสาร	สูง	✓	✓	✓			
<b>การเดินทางเอกชนร่วมบริการ</b>								
๑	การบริหารจัดการสัญญาณรถเอกชนร่วมบริการ	ปานกลาง	✓	✓	✓	✓		
๒	การขอปรับปรุงแก้ไขการเดินทางเอกชนร่วมบริการ	ปานกลาง	✓	✓	✓	✓		
๓	การรับชำระรายได้ค่าตอบแทนรถร่วม	ปานกลาง	✓	✓	✓	✓		
<b>การบริหารองค์การ</b>								
๑	การบริหารงบประมาณ	ปานกลาง	✓	✓	✓	✓		
๒	การบริหารบัญชี	สูง	✓	✓	✓			
๓	การบริหารการเงิน	สูง	✓	✓	✓			
๔	การจัดซื้อจัดจ้าง	ปานกลาง	✓	✓	✓	✓		
๕	การบริหารพัสดุ	ปานกลาง	✓	✓	✓	✓		
๖	การบริหารทรัพย์สิน	ปานกลาง	✓	✓	✓	✓		
๗	งานสารบรรณ	สูง	✓	✓	✓			
๘	การบริหารอาคาร	ปานกลาง	✓	✓	✓	✓		
๙	การจัดทำสัญญา	ปานกลาง	✓	✓	✓	✓		
๑๐	การบริหารบุคลากร	ต่ำ	✓	✓	✓	✓	✓	✓
๑๑	การพัฒนาบุคลากร	ต่ำ	✓	✓	✓	✓	✓	✓
๑๒	การบริหารพาหนะ	สูง	✓	✓	✓			
๑๓	การบริหารงานแผนงาน/โครงการ	ปานกลาง	✓	✓	✓	✓		
๑๔	การบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน	ต่ำ	✓	✓	✓	✓	✓	✓

กระบวนการ		ระดับผลกระทบ	ระยะเวลาการหยุดชะงัก					
			๐-๒ ชั่วโมง	๒-๔ ชั่วโมง	๑ วัน	๑ สัปดาห์	๒ สัปดาห์	๑ เดือน
๑๕	การตรวจสอบภายใน	ต่ำ	✓	✓	✓	✓	✓	✓
๑๖	การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารขององค์การ	ต่ำ	✓	✓	✓	✓	✓	✓
๑๗	การบริหารงานคดี	ปานกลาง	✓	✓	✓	✓		

กระบวนการ/ขั้นตอนการปฏิบัติงานใดที่ประเมินแล้ว หากพบว่าได้รับผลกระทบจากสภาวะวิกฤตอยู่ในระดับสูงถึงสูงมากและมีช่วงระยะเวลาของการหยุดชะงักในการปฏิบัติงานอยู่ระหว่าง ๐-๒ ชั่วโมงถึง ๑ วัน ถือเป็นกระบวนการเร่งด่วนที่ต้องจัดทำแผนบริหารความต่อเนื่อง

#### ๑.๔) กำหนดกลยุทธ์ในการสร้างความต่อเนื่อง

การกำหนดกลยุทธ์หรือแนวทางในการสร้างความต่อเนื่องของการปฏิบัติงาน เป็นขั้นตอนก่อนมีการจัดทำแผนดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่าแผนที่ได้จัดทำขึ้นสอดคล้องกับนโยบายขององค์การและสามารถนำไปปฏิบัติได้จริง เนื่องจากการเตรียมความพร้อมด้านทรัพยากรขององค์การในสภาวะวิกฤต ในบางกรณีจำเป็นต้องใช้งบประมาณ อาทิ การสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสำรองเพื่อให้สามารถสนับสนุนการทำงานในกรณีที่ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศหลักไม่สามารถใช้งานได้ ดังนั้นการกำหนดกลยุทธ์หรือแนวทางในการสร้างความต่อเนื่อง จึงต้องผ่านการพิจารณาของผู้บริหารขององค์การ ซึ่งทรัพยากรที่ต้องเตรียมพร้อมมีอย่างน้อย ๕ ด้าน ได้แก่ ด้านอาคาร/สถานที่ปฏิบัติงานหลัก ด้านวัสดุอุปกรณ์ที่สำคัญ/การจัดหาจัดส่งวัสดุอุปกรณ์ที่สำคัญ ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและข้อมูลที่สำคัญ ด้านบุคลากร และด้านลูกค้า/ผู้ให้บริการที่สำคัญ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยมีขั้นตอนในการกำหนดกลยุทธ์ การดำเนินการดังนี้

(๑) ศึกษาและกำหนดกลยุทธ์ในการบริหารความต่อเนื่อง โดยเสนอผู้บริหารพิจารณาอนุมัติวิธีการในการลดความเสี่ยง เพื่อให้ความเสี่ยงอยู่ในระดับที่ยอมรับ และสามารถนำไปปฏิบัติได้ โดยกำหนดกลยุทธ์ความต่อเนื่อง ดังนี้

กลยุทธ์และแนวทางในการบริหารความต่อเนื่อง

ทรัพยากร	กลยุทธ์ความต่อเนื่อง
อาคาร/สถานที่ปฏิบัติงานหลัก/สำรอง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กำหนดให้ใช้พื้นที่ของ ขสมก. ในส่วนอื่นที่ยังไม่ได้รับความเสียหาย โดยสำรวจความเหมาะสมของสถานที่เขตการเดินรถประสานงาน และการเตรียมความพร้อมล่วงหน้า</li> <li>- ในกรณีที่ความเสียหายขยายเป็นวงกว้าง กำหนดให้ใช้พื้นที่ของโรงเรียน หรือสถานที่ราชการ โดยมีการสำรวจความเหมาะสมของสถานที่ ประสานงาน และการเตรียมความพร้อมกับหน่วยงานเจ้าของพื้นที่</li> </ul>
วัสดุอุปกรณ์ที่สำคัญการ จัดหา/จัดส่งอุปกรณ์ที่สำคัญ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กำหนดให้มีการจัดหาคอมพิวเตอร์สำรอง ที่มีคุณลักษณะเหมาะสมกับการใช้งาน</li> <li>- กำหนดให้ใช้คอมพิวเตอร์แบบพกพาที่มีเป็นการชั่วคราว</li> <li>- กำหนดให้จัดเก็บวัสดุสิ้นเปลืองในปริมาณที่เหมาะสมตามรอบการสั่งซื้อผ่านหน่วยงานจัดซื้อจัดจ้าง และสรรหาวัสดุสิ้นเปลืองที่มีอยู่ในหน่วยงานก่อน แล้วจึงสรรหาจากภายนอก เช่น บริษัท/ร้านค้าตัวแทนจำหน่าย</li> </ul>
เทคโนโลยีสารสนเทศและข้อมูลที่สำคัญ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ดำเนินการบันทึกข้อมูลในเอกสารไปก่อน แล้วจึงบันทึกข้อมูลในระบบ ต่าง ๆ ส่งสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศในภายหลัง</li> </ul>
ด้านบุคลากร	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กำหนดให้ใช้บุคลากรสำรอง ทดแทนภายในฝ่ายหรือกลุ่มงานเดียวกัน</li> <li>- กำหนดให้ใช้บุคลากรของเขตการเดินรถอื่นทดแทนในกรณีที่บุคลากรไม่เพียงพอหรือขาดแคลน</li> </ul>
ลูกค้า/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ลูกค้าสำคัญในกระบวนการจัดรถออกวิ่งให้บริการ คือ ปตท. ถ้าลูกค้าไม่สามารถส่งมอบน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับหน่วยงานได้</li> <li>- กำหนดให้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงสำรองจากหน่วยงานภายในขององค์การ</li> <li>- กำหนดให้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิง โดยเติมจากสถานีบริการของเอกชนที่ได้รับความยินยอมของ ปตท.</li> </ul>

(๒) วิเคราะห์เพื่อกำหนดความต้องการทรัพยากรที่สำคัญ ซึ่งทรัพยากรที่ต้องเตรียมพร้อมมีอย่างน้อย ๕ ด้าน ได้แก่ ด้านอาคาร/สถานที่ปฏิบัติงานหลัก/สำรอง ด้านวัสดุอุปกรณ์ที่สำคัญ/การจัดหาจัดส่งวัสดุอุปกรณ์ที่สำคัญ ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและข้อมูลที่สำคัญ ด้านบุคลากร และด้านลูกค้า/ผู้ให้บริการที่สำคัญ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ของเขตการเดินรถ ๑-๘ โดยแยกแต่ละด้าน ดังนี้

**การกำหนดความต้องการทรัพยากรที่สำคัญ ด้านสถานที่ปฏิบัติงานหลัก/สำรอง**

**เขตการเดินรถที่ ๑**

ประเภททรัพยากร	พื้นที่เกิดภัย	พื้นที่ปฏิบัติงานสำรอง			พื้นที่ปฏิบัติงานที่ต้องการ (ตร.ม.)			
		ลำดับ ๑	ลำดับ ๒	ลำดับ ๓	๑ วัน	๗ วัน	๑๕ วัน	๓๐ วัน
พื้นที่สำนักงาน ปฏิบัติการเดินรถ	สำนักงานเขตการเดินรถที่ ๑				๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุบางเขน)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุรังสิต)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อุธรรมศาสตร์)		๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อุธรรมศาสตร์)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุบางเขน)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุรังสิต)		๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุรังสิต)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อุธรรมศาสตร์)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุบางเขน)		๒๐	๒๐	๒๐	๒๐

หมายเหตุ : พนักงานสำนักงาน สามารถปฏิบัติงานจากที่บ้านผ่านระบบเครือข่าย VPN

**เขตการเดินรถที่ ๒**

ประเภททรัพยากร	พื้นที่เกิดภัย	พื้นที่ปฏิบัติงานสำรอง			พื้นที่ปฏิบัติงานที่ต้องการ (ตร.ม.)			
		ลำดับ ๑	ลำดับ ๒	ลำดับ ๓	๑ วัน	๗ วัน	๑๕ วัน	๓๐ วัน
พื้นที่สำนักงาน ปฏิบัติการเดินรถ	สำนักงานเขตการเดินรถที่ ๒				๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุมีนบุรี)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อุสวนสยาม)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุสวนสยาม)		๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อุสวนสยาม)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุสวนสยาม)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุมีนบุรี)		๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุสวนสยาม)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อุสวนสยาม)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุมีนบุรี)		๒๐	๒๐	๒๐	๒๐

หมายเหตุ : พนักงานสำนักงาน สามารถปฏิบัติงานจากที่บ้านผ่านระบบเครือข่าย VPN



เขตการเดินรถที่ ๓

ประเภททรัพยากร	พื้นที่เกิดภัย	พื้นที่ปฏิบัติงานสำรอง			พื้นที่ปฏิบัติงานที่ต้องการ (ตร.ม.)			
		ลำดับ ๑	ลำดับ ๒	ลำดับ ๓	๑ วัน	๗ วัน	๑๕ วัน	๓๐ วัน
พื้นที่สำนักงาน ปฏิบัติการเดินรถ	สำนักงานเขตการเดินรถที่ ๓				๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุซ่างเอราวัณ)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อุฟาร์มจระเข้)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุปู่เจ้าสมิงพราย)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุเมกาบางนา)	๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุปู่เจ้าสมิงพราย)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อุฟาร์มจระเข้)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุเมกาบางนา)		๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อุฟาร์มจระเข้)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุปู่เจ้าสมิงพราย)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุเมกาบางนา)		๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุแพรกษา)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อุฟาร์มจระเข้)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุปู่เจ้าสมิงพราย)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุเมกาบางนา)	๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุเมกาบางนา)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อุฟาร์มจระเข้)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุปู่เจ้าสมิงพราย)		๒๐	๒๐	๒๐	๒๐

หมายเหตุ : พนักงานสำนักงาน สามารถปฏิบัติงานจากที่บ้านผ่านระบบเครือข่าย VPN

**เขตการเดินรถที่ ๔**

ประเภททรัพยากร	พื้นที่เกิดภัย	พื้นที่ปฏิบัติงานสำรอง			พื้นที่ปฏิบัติงานที่ต้องการ (ตร.ม.)			
		ลำดับ ๑	ลำดับ ๒	ลำดับ ๓	๑ วัน	๗ วัน	๑๕ วัน	๓๐ วัน
พื้นที่สำนักงาน ปฏิบัติการเดินรถ	สำนักงานเขตการเดินรถที่ ๔				๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุคลองเตย)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อุใต้ทางด่วนสาธูประติษฐ์)	สำนักงานใหญ่		๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อุใต้ทางด่วนสาธูประติษฐ์)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุคลองเตย)	สำนักงานใหญ่		๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุพระราม ๙)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุคลองเตย)	สำนักงานใหญ่		๒๐	๒๐	๒๐	๒๐

หมายเหตุ : พนักงานสำนักงาน สามารถปฏิบัติงานจากที่บ้านผ่านระบบเครือข่าย VPN

**เขตการเดินรถที่ ๕**

ประเภททรัพยากร	พื้นที่เกิดภัย	พื้นที่ปฏิบัติงานสำรอง			พื้นที่ปฏิบัติงานที่ต้องการ (ตร.ม.)			
		ลำดับ ๑	ลำดับ ๒	ลำดับ ๓	๑ วัน	๗ วัน	๑๕ วัน	๓๐ วัน
พื้นที่สำนักงาน ปฏิบัติการเดินรถ	สำนักงานเขตการเดินรถที่ ๕				๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุพระประแดง)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุเสมดำ)			๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อุกัลปพฤกษ์)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุเสมดำ)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุพระประแดง)		๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุเสมดำ)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุพระประแดง)			๒๐	๒๐	๒๐	๒๐

หมายเหตุ : พนักงานสำนักงาน สามารถปฏิบัติงานจากที่บ้านผ่านระบบเครือข่าย VPN

**เขตการเดินรถที่ ๖**

ประเภททรัพยากร	พื้นที่เกิดภัย	พื้นที่ปฏิบัติงานสำรอง			พื้นที่ปฏิบัติงานที่ต้องการ (ตร.ม.)			
		ลำดับ ๑	ลำดับ ๒	ลำดับ ๓	๑ วัน	๗ วัน	๑๕ วัน	๓๐ วัน
พื้นที่สำนักงาน ปฏิบัติการเดินรถ	สำนักงานเขตการเดินรถที่ ๖				๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุวัดไร่ขิง)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อุบรมราชชนนี)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุบรมราชชนนี)		๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อุบรมราชชนนี)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุบรมราชชนนี)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุวัดไร่ขิง)		๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุบรมราชชนนี)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อุบรมราชชนนี)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุวัดไร่ขิง)		๒๐	๒๐	๒๐	๒๐

หมายเหตุ : พนักงานสำนักงาน สามารถปฏิบัติงานจากที่บ้านโดยผ่านระบบเครือข่าย VPN

**เขตการเดินรถที่ ๗**

ประเภททรัพยากร	พื้นที่เกิดภัย	พื้นที่ปฏิบัติงานสำรอง			พื้นที่ปฏิบัติงานที่ต้องการ (ตร.ม.)			
		ลำดับ ๑	ลำดับ ๒	ลำดับ ๓	๑ วัน	๗ วัน	๑๕ วัน	๓๐ วัน
พื้นที่สำนักงาน ปฏิบัติการเดินรถ	สำนักงานเขตการเดินรถที่ ๗				๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุเทศบาลบางบัวทอง)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุบางบัวทอง)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุไทรน้อย)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อุท่าอิฐ)	๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุบางบัวทอง)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุเทศบาลบางบัวทอง)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุไทรน้อย)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อุท่าอิฐ)	๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อุท่าอิฐ)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุท่าอิฐ)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุบางบัวทอง)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุไทรน้อย)	๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุท่าอิฐ)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อุท่าอิฐ)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุบางบัวทอง)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุไทรน้อย)	๒๐	๒๐	๒๐	๒๐

บทสรุปผู้บริหาร

โครงการวิจัยที่ปรึกษาเพื่อจัดทำแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ประเภททรัพยากร	พื้นที่เกิดภัย	พื้นที่ปฏิบัติงานสำรอง			พื้นที่ปฏิบัติงานที่ต้องการ (ตร.ม.)			
		ลำดับ ๑	ลำดับ ๒	ลำดับ ๓	๑ วัน	๗ วัน	๑๕ วัน	๓๐ วัน
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุไทรน้อย)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุท่าอิฐ)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุบางบัวทอง)		๒๐	๒๐	๒๐	๒๐

หมายเหตุ : พนักงานสำนักงาน สามารถปฏิบัติงานจากที่บ้านผ่านระบบเครือข่าย VPN

#### เขตการเดินรถที่ ๘

ประเภททรัพยากร	พื้นที่เกิดภัย	พื้นที่ปฏิบัติงานสำรอง			พื้นที่ปฏิบัติงานที่ต้องการ (ตร.ม.)			
		ลำดับ ๑	ลำดับ ๒	ลำดับ ๓	๑ วัน	๗ วัน	๑๕ วัน	๓๐ วัน
พื้นที่สำนักงาน ปฏิบัติการเดินรถ	สำนักงานเขตการเดินรถที่ ๘				๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุกำแพงเพชร)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อุใต้ทางด่วนรามอินทรา)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุสวนสยาม)		๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อุใต้ทางด่วนรามอินทรา)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุกำแพงเพชร)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุสวนสยาม)		๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อุสวนสยาม)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อุกำแพงเพชร)	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อุใต้ทางด่วนรามอินทรา)		๒๐	๒๐	๒๐	๒๐

หมายเหตุ : พนักงานสำนักงาน สามารถปฏิบัติงานจากที่บ้านผ่านระบบเครือข่าย VPN

ในกรณีเกิดเหตุภัยพิบัติเป็นวงกว้างกระทบต่อการเดินทางในหลายกองปฏิบัติการเดินทาง ให้พิจารณาจัดที่ปฏิบัติงานสำรองในลักษณะรวมศูนย์ แยกตามพื้นที่ดังนี้

พื้นที่ปฏิบัติการเดินทาง	ศูนย์ปฏิบัติการตอบโต้สถานการณ์ฉุกเฉินระดับองค์กร
สำนักงานเขตการเดินทางที่ ๑	สำนักงานเขตการเดินทางที่ ๒ ๘/๑๙๒ -๑๙๘ ซอยสวนสยาม ๙ แขวงคันนายาว เขตคันนายาว กรุงเทพฯ ๑๐๒๓๐
กลุ่มงานปฏิบัติการเดินทาง ๑ (อุบ่างเขน)	
กลุ่มงานปฏิบัติการเดินทาง ๒ (อุธรรมศาสตร์)	
กลุ่มงานปฏิบัติการเดินทาง ๓ (อุรังสิต)	
สำนักงานเขตการเดินทางที่ ๒	
กลุ่มงานปฏิบัติการเดินทาง ๑ (อุมินบุรี)	
กลุ่มงานปฏิบัติการเดินทาง ๒ (อุสวนสยาม)	
กลุ่มงานปฏิบัติการเดินทาง ๓ (อุสวนสยาม)	
สำนักงานเขตการเดินทางที่ ๓	
กลุ่มงานปฏิบัติการเดินทาง ๑ (อุข้างเอราวัณ)	
กลุ่มงานปฏิบัติการเดินทาง ๑ (อุปู่เจ้าสมิงพราย)	
กลุ่มงานปฏิบัติการเดินทาง ๒ (อุฟาร์มจระเข้)	
กลุ่มงานปฏิบัติการเดินทาง ๓ (อุแพรक्षा)	
กลุ่มงานปฏิบัติการเดินทาง ๓ (อุเมกาบางนา)	
สำนักงานเขตการเดินทางที่ ๔	
กลุ่มงานปฏิบัติการเดินทาง ๑ (อุคลองเตย)	
กลุ่มงานปฏิบัติการเดินทาง ๒ (อุใต้ทางด่วนสาธุประดิษฐ์)	
กลุ่มงานปฏิบัติการเดินทาง ๓ (อุพระราม ๙)	

พื้นที่ปฏิบัติการเดินรถ	ศูนย์ปฏิบัติการตอบโต้สถานการณ์ฉุกเฉินระดับองค์กร		
สำนักงานเขตการเดินรถที่ ๕	สำนักงานเขตการเดินรถที่ ๕		
<table border="1"> <tr> <td data-bbox="193 349 248 432"></td> <td data-bbox="248 349 647 432">กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อยู่พระประแดง)</td> </tr> </table>		กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อยู่พระประแดง)	๖๖/๑๙ ถนนพระรามที่ ๒ ซอย ๙๔ แขวงสามยุค เขตบางขุนเทียน กรุงเทพฯ
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อยู่พระประแดง)		
<table border="1"> <tr> <td data-bbox="193 432 248 515"></td> <td data-bbox="248 432 647 515">กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อยู่กัลปพฤกษ์)</td> </tr> </table>		กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อยู่กัลปพฤกษ์)	
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อยู่กัลปพฤกษ์)		
<table border="1"> <tr> <td data-bbox="193 515 248 598"></td> <td data-bbox="248 515 647 598">กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อยู่สามยุค)</td> </tr> </table>		กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อยู่สามยุค)	
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อยู่สามยุค)		
สำนักงานเขตการเดินรถที่ ๖			
<table border="1"> <tr> <td data-bbox="193 642 248 725"></td> <td data-bbox="248 642 647 725">กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อยู่วัดไร่ขิง)</td> </tr> </table>		กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อยู่วัดไร่ขิง)	
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อยู่วัดไร่ขิง)		
<table border="1"> <tr> <td data-bbox="193 725 248 808"></td> <td data-bbox="248 725 647 808">กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อยู่บรมราชชนนี)</td> </tr> </table>		กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อยู่บรมราชชนนี)	
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อยู่บรมราชชนนี)		
<table border="1"> <tr> <td data-bbox="193 808 248 891"></td> <td data-bbox="248 808 647 891">กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อยู่บรมราชชนนี)</td> </tr> </table>		กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อยู่บรมราชชนนี)	
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อยู่บรมราชชนนี)		
สำนักงานเขตการเดินรถที่ ๗			
<table border="1"> <tr> <td data-bbox="193 936 248 1019"></td> <td data-bbox="248 936 647 1019">กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อยู่เทศบาลบางบัวทอง)</td> </tr> </table>		กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อยู่เทศบาลบางบัวทอง)	
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อยู่เทศบาลบางบัวทอง)		
<table border="1"> <tr> <td data-bbox="193 1019 248 1102"></td> <td data-bbox="248 1019 647 1102">กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อยู่บางบัวทอง)</td> </tr> </table>		กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อยู่บางบัวทอง)	
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อยู่บางบัวทอง)		
<table border="1"> <tr> <td data-bbox="193 1102 248 1184"></td> <td data-bbox="248 1102 647 1184">กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อยู่ท่าอิฐ)</td> </tr> </table>		กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อยู่ท่าอิฐ)	
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อยู่ท่าอิฐ)		
<table border="1"> <tr> <td data-bbox="193 1184 248 1267"></td> <td data-bbox="248 1184 647 1267">กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อยู่ท่าอิฐ)</td> </tr> </table>		กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อยู่ท่าอิฐ)	
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อยู่ท่าอิฐ)		
<table border="1"> <tr> <td data-bbox="193 1267 248 1350"></td> <td data-bbox="248 1267 647 1350">กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อยู่ไทรน้อย)</td> </tr> </table>		กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อยู่ไทรน้อย)	
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อยู่ไทรน้อย)		
สำนักงานเขตการเดินรถที่ ๘			
<table border="1"> <tr> <td data-bbox="193 1395 248 1478"></td> <td data-bbox="248 1395 647 1478">กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อยู่กำแพงเพชร)</td> </tr> </table>		กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อยู่กำแพงเพชร)	
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๑ (อยู่กำแพงเพชร)		
<table border="1"> <tr> <td data-bbox="193 1478 248 1561"></td> <td data-bbox="248 1478 647 1561">กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อยู่ใต้ทางด่วนรามอินทรา)</td> </tr> </table>		กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อยู่ใต้ทางด่วนรามอินทรา)	
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๒ (อยู่ใต้ทางด่วนรามอินทรา)		
<table border="1"> <tr> <td data-bbox="193 1561 248 1644"></td> <td data-bbox="248 1561 647 1644">กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อยู่สวนสยาม)</td> </tr> </table>		กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อยู่สวนสยาม)	
	กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ ๓ (อยู่สวนสยาม)		

**การกำหนดความต้องการทรัพยากรที่สำคัญ ด้านวัสดุอุปกรณ์**

ประเภททรัพยากร	หน่วยงาน	จำนวนที่ต้องการ (ชุด)			
		๑ วัน	๗ วัน	๑๕ วัน	๓๐ วัน
เครื่องคอมพิวเตอร์	งานเก็บค่าโดยสาร/งานแผนเขต/ บริหารงานทั่วไป	๓ เครื่อง	๓ เครื่อง	๓ เครื่อง	๓ เครื่อง
เครื่องพิมพ์	งานเก็บค่าโดยสาร/งานแผนเขต/ บริหารงานทั่วไป	๑ เครื่อง	๒ เครื่อง	๒ เครื่อง	๒ เครื่อง
โทรศัพท์ส่วนกลาง	ศูนย์อำนวยความสะดวก	๑ เครื่อง	๒ เครื่อง	๒ เครื่อง	๒ เครื่อง

**การกำหนดความต้องการทรัพยากรที่สำคัญ ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและข้อมูลที่สำคัญ**

ประเภททรัพยากร	หน่วยงาน	ความต้องการ			
		๑ วัน	๗ วัน	๑๕ วัน	๓๐ วัน
E-mail	ผู้ให้บริการ e-mail			✓	✓
	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ				
คำสั่ง/หนังสือสั่งการ	หน่วยงานต้นสังกัด	✓	✓	✓	✓
หนังสือสั่งการต่าง ๆ ออกโดยหน่วยงาน	หน่วยงานที่ได้รับ	✓	✓	✓	✓

**การกำหนดความต้องการทรัพยากรที่สำคัญ ด้านบุคลากร**

ประเภททรัพยากร	หน่วยงาน	จำนวนบุคลากรหลักที่จำเป็น			
		๑ วัน	๗ วัน	๑๕ วัน	๓๐ วัน
จำนวนบุคลากร ปฏิบัติงานที่ สำนักงาน/ สถานที่ ปฏิบัติงานสำรอง	ศูนย์อำนวยความสะดวก	๔ คน	๔ คน	๔ คน	๔ คน
	(พ.วิทย์, เจ้าหน้าที่เวรประจำศูนย์)				
	กปต. ๑, ๒, ๓ (ตัว+เงิน)	๙ คน	๙ คน	๙ คน	๙ คน
	กบท. (บก., บค., ผข.)	๓ คน	๓ คน	๓ คน	๓ คน
	กบง. (บม., ตส., กง.)	๓ คน	๓ คน	๓ คน	๓ คน
	อบ., ตก., บส.	๓ คน	๓ คน	๓ คน	๓ คน
	<b>รวม</b>	<b>๒๒ คน</b>	<b>๒๒ คน</b>	<b>๒๒ คน</b>	<b>๒๒ คน</b>



## การกำหนดความต้องการทรัพยากรที่สำคัญ ด้านคู่ค้า

### เขตการเดินรถที่ ๑

ประเภททรัพยากร	หน่วยงาน	จำนวนที่ต้องการ (ลิตร)			
		๑ วัน	๗ วัน	๑๕ วัน	๓๐ วัน
น้ำมันเชื้อเพลิง	ปั้มน้ำมัน (กปด. อื่น)	๑๕,๔๙๕	๑๐๘,๔๖๖	๒๓๒,๔๒๗	๔๖๔,๘๕๓
	สถานีบริการเอกชน				

หมายเหตุ : สำรองน้ำมันดีเซล ในลักษณะเขตพื้นที่การเดินรถ

ประเภททรัพยากร	หน่วยงาน	จำนวนที่ต้องการ (กิโลกรัม)			
		๑ วัน	๗ วัน	๑๕ วัน	๓๐ วัน
เชื้อเพลิงก๊าซ NGV	สถานีบริการก๊าซเอกชน	๒๘,๐๔๘	๑๙๖,๓๓๖	๔๒๐,๗๒๐	๘๔๑,๔๔๐

หมายเหตุ : ข้อจำกัดของที่ตั้งสถานีบริการก๊าซ NGV ในพื้นที่กองปฏิบัติการเดินรถ จึงกำหนดให้สำรองก๊าซ NGV ในลักษณะเขตพื้นที่การเดินรถ

### เขตการเดินรถที่ ๒

ประเภททรัพยากร	หน่วยงาน	จำนวนที่ต้องการ (ลิตร)			
		๑ วัน	๗ วัน	๑๕ วัน	๓๐ วัน
น้ำมันเชื้อเพลิง	ปั้มน้ำมัน (กปด. อื่น)	๑๕,๗๗๘	๑๑๐,๔๔๖	๒๓๖,๖๗๐	๔๗๓,๓๔๐
	สถานีบริการเอกชน				

หมายเหตุ : สำรองน้ำมันดีเซล ในลักษณะเขตพื้นที่การเดินรถ

ประเภททรัพยากร	หน่วยงาน	จำนวนที่ต้องการ (กิโลกรัม)			
		๑ วัน	๗ วัน	๑๕ วัน	๓๐ วัน
เชื้อเพลิงก๊าซ NGV	สถานีบริการก๊าซเอกชน	๑๙,๖๐๐	๑๓๗,๒๐๐	๒๙๔,๐๐๐	๕๘๘,๐๐๐

หมายเหตุ : ข้อจำกัดของที่ตั้งสถานีบริการก๊าซ NGV ในพื้นที่กองปฏิบัติการเดินรถ จึงกำหนดให้สำรองก๊าซ NGV ในลักษณะเขตพื้นที่การเดินรถ

### เขตการเดินรถที่ ๓

ประเภททรัพยากร	หน่วยงาน	จำนวนที่ต้องการ (ลิตร)			
		๑ วัน	๗ วัน	๑๕ วัน	๓๐ วัน
น้ำมันเชื้อเพลิง	ปั้มน้ำมัน (กปด. อื่น)	๙,๓๒๙	๖๕,๓๐๒	๑๓๙,๙๓๒	๒๗๙,๘๖๔
	สถานีบริการเอกชน				

หมายเหตุ : สำรองน้ำมันดีเซล ในลักษณะเขตพื้นที่การเดินรถ

ประเภททรัพยากร	หน่วยงาน	จำนวนที่ต้องการ (กิโลกรัม)			
		๑ วัน	๗ วัน	๑๕ วัน	๓๐ วัน
เชื้อเพลิงก๊าซ NGV	สถานีบริการก๊าซเอกชน	๒๔,๕๐๐	๑๗๑,๕๐๐	๓๖๗,๕๐๐	๗๓๕,๐๐๐

หมายเหตุ : ข้อจำกัดของที่ตั้งสถานีบริการก๊าซ NGV ในพื้นที่กองปฏิบัติการเดินรถ จึงกำหนดให้สำรองก๊าซ NGV ในลักษณะเขตพื้นที่การเดินรถ

เขตการเดินรถที่ ๔

ประเภททรัพยากร	หน่วยงาน	จำนวนที่ต้องการ (๑๐๐,๐๐๐ ลิตร)			
		๑ วัน	๗ วัน	๑๕ วัน	๓๐ วัน
น้ำมันเชื้อเพลิง	ปั้มน้ำมัน (กปด. อื่น)	๑๙,๗๔๘	๑๓๘,๒๓๕	๒๙๖,๒๑๗	๕๙๒,๔๓๔
	สถานีบริการเอกชน				

หมายเหตุ : สำรองน้ำมันดีเซล ในลักษณะเขตพื้นที่การเดินรถ

ประเภททรัพยากร	หน่วยงาน	จำนวนที่ต้องการ (กิโลกรัม)			
		๑ วัน	๗ วัน	๑๕ วัน	๓๐ วัน
เชื้อเพลิงก๊าซ NGV	สถานีบริการก๊าซเอกชน	๑,๘๕๙	๑๓,๐๑๓	๒๗,๘๘๕	๕๕,๗๗๐

หมายเหตุ : ข้อจำกัดของที่ตั้งสถานีบริการก๊าซ NGV ในพื้นที่กองปฏิบัติการเดินรถ จึงกำหนดให้สำรองก๊าซ NGV ในลักษณะเขตพื้นที่การเดินรถ

เขตการเดินรถที่ ๕

ประเภททรัพยากร	หน่วยงาน	จำนวนที่ต้องการ (๑๐๐,๐๐๐ ลิตร)			
		๑ วัน	๗ วัน	๑๕ วัน	๓๐ วัน
น้ำมันเชื้อเพลิง	ปั้มน้ำมัน (กปด. อื่น)	๙,๐๓๐	๖๓,๒๐๙	๑๓๕,๔๔๗	๒๗๐,๘๙๔
	สถานีบริการเอกชน				

หมายเหตุ : สำรองน้ำมันดีเซล ในลักษณะเขตพื้นที่การเดินรถ

ประเภททรัพยากร	หน่วยงาน	จำนวนที่ต้องการ (กิโลกรัม)			
		๑ วัน	๗ วัน	๑๕ วัน	๓๐ วัน
เชื้อเพลิงก๊าซ NGV	สถานีบริการก๊าซเอกชน	๒๘,๓๘๖	๑๙๘,๗๐๒	๔๒๕,๗๙๐	๘๕๑,๕๘๐

หมายเหตุ : ข้อจำกัดของที่ตั้งสถานีบริการก๊าซ NGV ในพื้นที่กองปฏิบัติการเดินรถ จึงกำหนดให้สำรองก๊าซ NGV ในลักษณะเขตพื้นที่การเดินรถ

**เขตการเดินรถที่ ๖**

ประเภททรัพยากร	หน่วยงาน	จำนวนที่ต้องการ (๑๐๐,๐๐๐ ลิตร)			
		๑ วัน	๗ วัน	๑๕ วัน	๓๐ วัน
น้ำมันเชื้อเพลิง	ปั้มน้ำมัน (กปด. อื่น)	๑๙,๓๓๖	๑๓๕,๓๕๓	๒๙๐,๐๔๒	๕๘๐,๐๘๓
	สถานีบริการเอกชน				

หมายเหตุ : สำรองน้ำมันดีเซล ในลักษณะเขตพื้นที่การเดินรถ

**เขตการเดินรถที่ ๗**

ประเภททรัพยากร	หน่วยงาน	จำนวนที่ต้องการ (๑๐๐,๐๐๐ ลิตร)			
		๑ วัน	๗ วัน	๑๕ วัน	๓๐ วัน
น้ำมันเชื้อเพลิง	ปั้มน้ำมัน (กปด. อื่น)	๓๐,๒๒๐	๒๑๑,๕๓๘	๔๕๓,๒๙๖	๙๐๖,๕๙๑
	สถานีบริการเอกชน				

หมายเหตุ : สำรองน้ำมันดีเซล ในลักษณะเขตพื้นที่การเดินรถ

**เขตการเดินรถที่ ๘**

ประเภททรัพยากร	หน่วยงาน	จำนวนที่ต้องการ (๑๐๐,๐๐๐ ลิตร)			
		๑ วัน	๗ วัน	๑๕ วัน	๓๐ วัน
น้ำมันเชื้อเพลิง	ปั้มน้ำมัน (กปด. อื่น)	๑๙,๗๒๓	๑๓๘,๐๕๘	๒๙๕,๘๓๘	๕๙๑,๖๗๕
	สถานีบริการเอกชน				

หมายเหตุ : สำรองน้ำมันดีเซล ในลักษณะเขตพื้นที่การเดินรถ

ประเภททรัพยากร	หน่วยงาน	จำนวนที่ต้องการ (กิโลกรัม)			
		๑ วัน	๗ วัน	๑๕ วัน	๓๐ วัน
เชื้อเพลิงก๊าซ NGV	สถานีบริการก๊าซเอกชน	๑,๐๑๔	๗,๐๙๘	๑๕,๒๑๐	๓๐,๔๒๐

หมายเหตุ : ข้อจำกัดของที่ตั้งสถานีบริการก๊าซ NGV ในพื้นที่กองปฏิบัติการเดินรถ จึงกำหนดให้สำรองก๊าซ NGV ในลักษณะเขตพื้นที่การเดินรถ

### ๓.๒ วิเคราะห์สิ่งแวดล้อมภายในและภายนอกที่มีผลต่อความเสี่ยง

ทีมที่ปรึกษาได้วิเคราะห์สิ่งแวดล้อมภายใน (Internal Environment) และสิ่งแวดล้อมภายนอก (External Environment) ขององค์การ เพื่อเป็นข้อมูลในการพิจารณาโอกาส อุปสรรค จุดแข็ง และจุดอ่อน เพื่อใช้ในการประเมินความเสี่ยง หรือภัยคุกคามที่เกิดขึ้นในอนาคต ดังนี้

#### สิ่งแวดล้อมภายใน

จุดแข็ง (Strengths : S)	
S๑	ผู้บริหารระดับสูงเห็นถึงความสำคัญในการจัดทำแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน
S๒	บุคลากรให้ความสำคัญและสนับสนุนในการจัดทำแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน
S๓	ขสมก. มีที่ปรึกษาในการจัดทำแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน

จุดอ่อน (Weaknesses : W)	
W๑	บุคลากรของ ขสมก. บางส่วนยังขาดความรู้ความเข้าใจและทักษะในการตอบโต้สถานการณ์ฉุกเฉิน
W๒	แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินในปัจจุบันยังไม่ครอบคลุมความเสี่ยงและภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้น
W๓	อุปกรณ์ป้องกันภัย ทางหนีไฟ ยังมีไม่เพียงพอและไม่ได้มาตรฐานในบางสถานที่ปฏิบัติงาน
W๔	รถโดยสารมีอายุการใช้งานอย่างต่อเนื่องมาเป็นระยะเวลาช้านาน มีสภาพชำรุดทรุดโทรมขาดการอบรมบุคลากรเพื่อเพิ่มพูนความรู้และทักษะในการตอบโต้สถานการณ์ฉุกเฉิน
W๕	ตรวจสอบสภาพรถไม่ครบถ้วน จึงเกิดความเสี่ยงในการนำรถออกวิ่ง

#### สิ่งแวดล้อมภายนอก

โอกาส (Opportunities : O)	
O๑	ขสมก. ให้ความสำคัญโดยกำหนดเป็นกรอบการดำเนินงานปัจจัยเสี่ยง ประจำปี ๒๕๖๖ ในด้านการให้บริการ ข้อที่ ๕ การจัดทำแผนป้องกันและบรรเทาเหตุฉุกเฉิน
O๒	สถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-๑๙ ส่งผลให้เกิดความตระหนักในเรื่องของการป้องกันภัยโรคระบาด
O๓	เหตุการณ์อุบัติเหตุจากรถโดยสารที่เกิดขึ้น ส่งผลให้เกิดความตระหนักในเรื่องของการป้องกันภัยบนรถโดยสารอย่างเป็นทางการ
O๔	มีหน่วยงานต้นแบบที่ประสบความสำเร็จในการตอบโต้สถานการณ์ฉุกเฉิน
O๕	หน่วยงานภายนอกที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับ ขสมก. เช่น การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ร่วมดูแลความเสี่ยงและภัยคุกคามให้กับ กองปฏิบัติการเดินรถที่อยู่ใต้ทางด่วน เนื่องจากเป็นพื้นที่ในความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

อุปสรรค (Treats : T)	
T๑	ภัยคุกคามด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเกิดขึ้นใหม่อย่างต่อเนื่อง
T๒	ใช้งบประมาณที่มากในการจัดซื้อรถโดยสาร ทดแทนรถโดยสารที่ใช้งานมานาน ให้เพียงพอต่อการให้บริการประชาชน
T๓	ความไม่แน่นอนของนโยบายภาครัฐ
T๔	จากสภาวะการณ์โลกปัจจุบัน ภัยพิบัติต่าง ๆ
T๕	สถานการณ์การก่อความไม่สงบ กิจกรรมทางการเมือง

จากการวิเคราะห์สิ่งแวดล้อมภายในและภายนอกที่มีผลต่อการประเมินความเสี่ยง พบว่า ในเรื่องสิ่งแวดล้อมภายในนั้น ทางผู้บริหารและบุคลากรได้ตระหนักถึงความสำคัญในการจัดทำแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน เนื่องจาก ในปัจจุบันแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินของ ขสมก. ยังไม่ครอบคลุมความเสี่ยงและภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้น โดยเฉพาะความเสี่ยงและภัยคุกคามจากรถโดยสาร ซึ่งที่ผ่านมา ขสมก. ได้ประสบกับปัญหาในเรื่องเหตุฉุกเฉิน เช่น การเกิดอุบัติเหตุจากรถโดยสาร เป็นต้น ในส่วนของสิ่งแวดล้อมภายนอกนั้น เราจะเห็นได้ว่า สภาวะการณ์ของโลกในปัจจุบันมีวิกฤตต่าง ๆ เพิ่มขึ้นอย่างมากมาย เช่น โรคระบาด ภัยพิบัติต่าง ๆ หรือแม้แต่สถานการณ์ทางการเมือง ที่ส่งผลกระทบต่อการเดินทางของ ขสมก. ถือเป็นภัยคุกคามที่จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีแผนรองรับเหตุการณ์ดังกล่าว

### ๓.๓ การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment : RA)

๑) เกณฑ์ในการประเมินค่าความเสี่ยง เป็นการประเมินโอกาส (ความถี่ และระดับความรุนแรง) ของความเสียหายที่เกิดขึ้น เพื่อหาความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญที่องค์กรจะต้องจัดทำแผนรองรับความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นดังนั้นในการประเมินความเสี่ยง มีส่วนที่เกี่ยวข้อง ๒ รายการ คือ

๑.๑) ระดับของโอกาส (ความถี่) ที่จะเกิดการความเสี่ยง ความเป็นไปได้หรือความถี่ที่จะเกิดความเสียหายโดยโอกาสแบ่งออกเป็น ๕ ระดับ ได้แก่ น้อยมาก น้อย ปานกลาง สูง สูงมาก โดยประเมินจากขอบเขตของผลกระทบดังนี้

โอกาสในการเกิดเหตุการณ์ต่าง ๆ หรือระดับความถี่ในการเกิดความเสียหาย

ระดับ	โอกาสที่จะเกิด	คำอธิบาย
๕	สูงมาก	๑ เดือนต่อครั้งหรือมากกว่า / มีโอกาสเกิดเกือบทุกครั้ง
๔	สูง	๖ เดือนต่อครั้งแต่ไม่เกิน ๕ ครั้ง / มีโอกาสเกิดค่อนข้างสูงหรือบ่อย ๆ
๓	ปานกลาง	๑ ปีต่อครั้ง / มีโอกาสเกิดบ้างบางครั้ง
๒	น้อย	๒-๓ ปีต่อครั้ง / มีโอกาสเกิดบ้างแต่นาน ๆ ครั้ง
๑	น้อยมาก	๕ ปีต่อครั้ง / อาจมีโอกาสดังกล่าวแต่นาน ๆ ครั้ง

๑.๒) ระดับผลกระทบ ระดับของความเสียหายที่ส่งผลกระทบต่อเป้าหมายตามภารกิจเป็นการพิจารณาจากความรุนแรงและมูลค่าความเสียหายจากความเสียหายที่คาดว่าจะได้รับซึ่งแบ่งระดับของผลกระทบออกเป็น ๕ ระดับ ได้แก่ น้อยมาก น้อย ปานกลาง สูง สูงมาก โดยประเมินจากขอบเขตของผลกระทบ ดังนี้

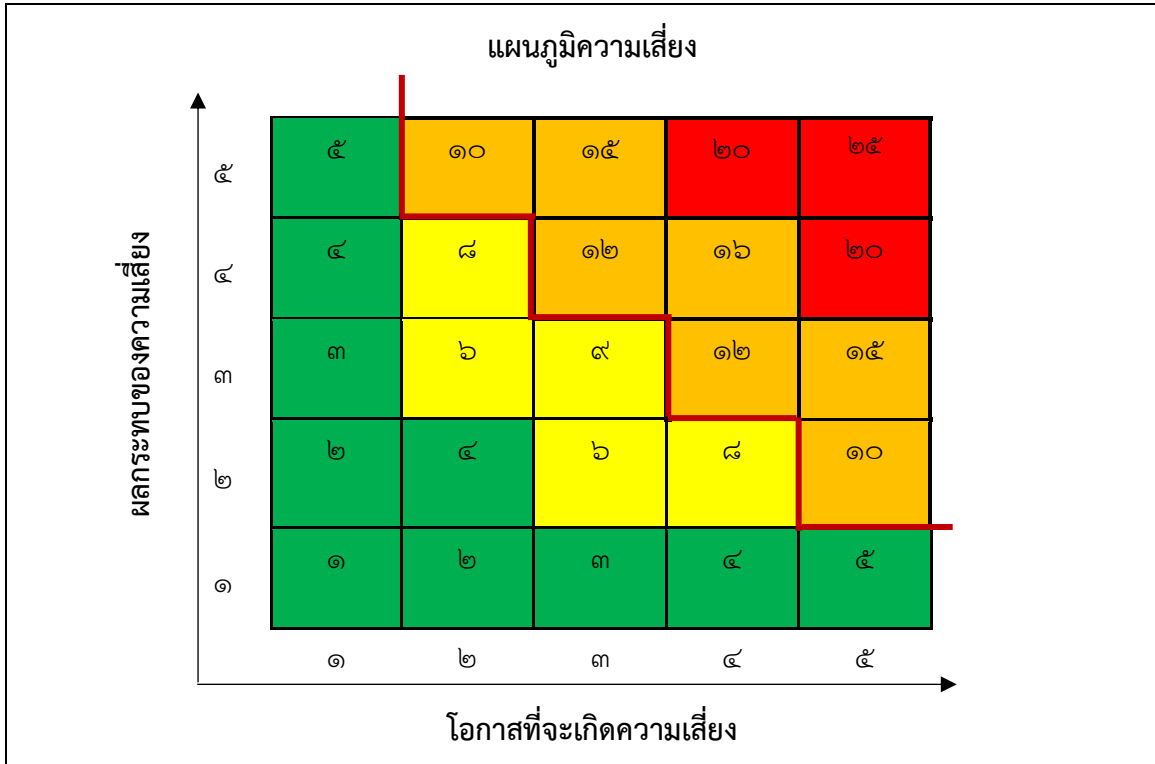
ระดับความรุนแรงของผลกระทบของความเสียหาย / ความเสียหาย (เป็นตัวเงิน)

ระดับ	ผลกระทบ	คำอธิบาย
๕	สูงมาก	มากกว่า ๕๐๐,๐๐๑ บาท / มีการสูญเสียทรัพย์สินอย่างมหันต์
๔	สูง	๑๐๐,๐๐๑ - ๕๐๐,๐๐๐ บาท / มีการสูญเสียทรัพย์สินมาก
๓	ปานกลาง	๕๐,๐๐๑ - ๑๐๐,๐๐๐ บาท / มีการสูญเสียทรัพย์สินปานกลาง
๒	น้อย	๕,๐๐๑ - ๕๐,๐๐๐ บาท / มีการสูญเสียทรัพย์สินพอสมควร
๑	น้อยมาก	ต่ำกว่า ๕,๐๐๐ บาท / มีการสูญเสียทรัพย์สินเล็กน้อย

ระดับความรุนแรงของผลกระทบของความเสียหาย / ความเสียหาย (ไม่เป็นตัวเงิน)

ระดับ	ผลกระทบ	คำอธิบาย
๕	สูงมาก	ส่งผลกระทบต่อไปยังภายนอก ชสมก. สร้างความเสียหายให้กับบุคคลหรือหน่วยงานภายนอก
๔	สูง	ส่งผลกระทบต่อ ชสมก. สร้างความเสียหายให้กับองค์กร โดยไม่กระทบกับบุคคลหรือหน่วยงานภายนอก
๓	ปานกลาง	ส่งผลกระทบระดับหน่วยงานภายใน ชสมก. สร้างความเสียหายให้กับหน่วยงานของ ชสมก. โดยไม่กระทบกับองค์กร
๒	น้อย	ส่งผลกระทบระดับบุคคล สร้างความเสียหายให้กับบุคลากรของ ชสมก. โดยไม่กระทบกับบุคคลหรือหน่วยงานอื่น
๑	น้อยมาก	ไม่ส่งผลเลย

๑.๓) การจัดลำดับความสำคัญในการจัดการความเสี่ยง พิจารณาจากผลการประเมินความเสี่ยงโอกาสที่จะเกิดความเสี่ยง (ความถี่ของโอกาสที่จะเกิดความเสี่ยง) และผลกระทบของความเสี่ยง (ความรุนแรง/ความเสียหายทั้งที่เป็นตัวเงินและไม่เป็นตัวเงิน) จากระดับความเสี่ยงน้อยมาก น้อย ปานกลาง สูง สูงมาก มาจัดลำดับความสำคัญในการจัดการความเสี่ยงภายหลังจากที่ได้ประเมินความเสี่ยงมาแล้ว โดยพิจารณาตามเกณฑ์ในการจัดการความเสี่ยง ซึ่งแบ่งเป็น ๕ ระดับ ดังนี้



**ระดับความเสี่ยง = คะแนนโอกาสเกิด x คะแนนผลกระทบ**

จากแผนภูมิความเสี่ยง มีการจัดระดับความเสี่ยงตามเขตสี (Zone) ซึ่งแบ่งเป็น ๔ ระดับ ซึ่งจะได้เชื่อมโยงไปสู่การควบคุม/การจัดการความเสี่ยงทั้งในปัจจุบันและที่จะได้มีการกำหนดเพิ่มเติม ตามนโยบายการบริหารความเสี่ยง ดังนี้

ระดับความเสี่ยง	เขตสี (zone)	ระดับคะแนน	ความหมาย
ระดับน้อย	<span style="background-color: #008000; width: 20px; height: 15px; display: inline-block;"></span>	๑ - ๕	ระดับที่ยอมรับได้ โดยใช้วิธีควบคุมปกติในขั้นตอนการปฏิบัติงานที่กำหนดและติดตามระดับความเสี่ยงตลอดระยะเวลาการปฏิบัติงาน
ระดับปานกลาง	<span style="background-color: #FFD700; width: 20px; height: 15px; display: inline-block;"></span>	๖ - ๙	ระดับที่พอยอมรับได้ แต่ต้องใช้ความพยายามที่จะลดความเสี่ยงที่จะลดความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่น้อยลงต่อไป
ระดับสูง	<span style="background-color: #FF8C00; width: 20px; height: 15px; display: inline-block;"></span>	๑๐ - ๑๖	ระดับที่ไม่สามารถยอมรับได้ โดยต้องเฝ้าระวังและจัดการความเสี่ยงเพื่อให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ต่อไป
ระดับสูงมาก	<span style="background-color: #FF0000; width: 20px; height: 15px; display: inline-block;"></span>	๑๗ - ๒๕	ระดับที่ไม่สามารถยอมรับได้ จำเป็นต้องเร่งจัดการความเสี่ยงในทันทีเพื่อให้ความเสี่ยงต่ำลงและอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ในที่สุด



ที่ปรึกษา ได้พิจารณาคัดเลือกความเสี่ยงและภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้น โดยแบ่งออกเป็นเหตุการณ์ฉุกเฉินในพื้นที่ปฏิบัติงานและเหตุการณ์ฉุกเฉินบนรถโดยสาร เพื่อประเมินโอกาสและผลกระทบที่เกิดขึ้นตามเกณฑ์ประเมินค่าความเสี่ยงข้างต้น ดังนี้

๒) การประเมินความเสี่ยงของเหตุการณ์ฉุกเฉินในด้านต่าง ๆ

ความเสี่ยงและภัยคุกคาม			สถานะความเสี่ยง				ระดับความเสี่ยง		
			เขียว	เหลือง	ส้ม	แดง	ระดับโอกาสที่จะเกิด	ระดับผลกระทบ	ค่าความเสี่ยงรวม
ด้านอัคคีภัย	ในพื้นที่ปฏิบัติงาน	๑. อัคคีภัยในพื้นที่ห้องควบคุมการเดินรถ	✓				๑	๕	๕
		๒. อัคคีภัยในห้อง Data Center	✓				๑	๕	๕
		๓. อัคคีภัยในโรงซ่อม	✓				๑	๕	๕
		๔. อัคคีภัยในพื้นที่เติมน้ำมันดีเซล	✓				๑	๕	๕
		๕. อัคคีภัยในพื้นที่เติมน้ำมันแก๊ส	✓				๑	๕	๕
	บนรถโดยสาร	๑. อัคคีภัยบนรถโดยสารธรรมดา (ครีม-แดง)	✓				๑	๕	๕
		๒. อัคคีภัยบนรถโดยสารปรับอากาศ	✓				๑	๕	๕
		๓. อัคคีภัยบนรถโดยสารปรับอากาศ NGV	✓				๑	๕	๕
ด้านเทคนิคจากเครื่องจักร อุปกรณ์ขัดข้อง	บนรถโดยสาร	๑. อุบัติเหตุเฉี่ยวชน				✓	๕	๕	๒๕
		๒. เครื่องยนต์ขัดข้องระหว่างการเดินรถ				✓	๔	๕	๒๕
ด้านภัยพิบัติทางธรรมชาติ	ในพื้นที่ปฏิบัติงาน	๑. ภัยธรรมชาติ (อุทกภัย วาตภัย)	✓				๑	๓	๓
		๑. ภัยธรรมชาติ (อุทกภัย วาตภัย) ขณะเดินรถ				✓	๔	๕	๒๐
	บนรถโดยสาร	๒. สายไฟฟ้าแรงสูงสัมผัสหรือพาดกับรถโดยสาร	✓				๑	๕	๕

การประเมินความเสี่ยงของเหตุการณ์ฉุกเฉินในด้านต่าง ๆ (ต่อ)

ความเสี่ยงและภัยคุกคาม			สถานะความเสี่ยง				ระดับความเสี่ยง		
			เขียว	เหลือง	ส้ม	แดง	ระดับโอกาสที่จะเกิด	ระดับผลกระทบ	ค่าความเสี่ยงรวม
ด้านผลกระทบจากมนุษย์	ในพื้นที่ปฏิบัติงาน	๑. มวลชนปิดล้อมอาคารสถานที่ปฏิบัติงาน	✓				๑	๔	๔
		๒. ลอบวางระเบิดในพื้นที่ปฏิบัติงาน	✓				๑	๕	๕
	บนรถโดยสาร	๑. ปล้นจี้ ทะเลาะวิวาทบนรถโดยสาร				✓	๕	๕	๒๕
		๒. อนุจารบนรถโดยสาร		✓			๔	๒	๘
		๓. จลาจล/ปิดการจราจร			✓		๔	๔	๑๖
		๔. ลอบวางระเบิดบนรถโดยสาร	✓				๑	๕	๕
๕. ผู้โดยสารเกิดอาการเจ็บป่วยฉุกเฉินบนรถโดยสาร			✓		๕	๒	๑๐		
ด้านชีวภาพ	ในพื้นที่ปฏิบัติงาน	๑. การแพร่กระจายของเชื้อไวรัสในพื้นที่ปฏิบัติงาน		✓			๒	๔	๘
	บนรถโดยสาร	๑. การแพร่กระจายของเชื้อไวรัสในพื้นที่ยานโดยสาร			✓		๒	๕	๑๐
ด้านเครือข่าย และระบบสารสนเทศ	ในพื้นที่ปฏิบัติงาน	๑. การใช้งานระบบเครือข่ายถูกปิดกั้น		✓			๒	๔	๘
		๒. ระบบฐานข้อมูลถูกปิดกั้น		✓			๒	๔	๘
	บนรถโดยสาร	๑. ระบบ GPS สำหรับการควบคุมรถโดยสารถูกปิดกั้น			✓		๓	๔	๑๒

๓) การประเมินความเสี่ยงของเหตุการณ์ฉุกเฉินในด้านต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่อทรัพยากร ๕ ด้าน

ระดับคะแนน	ระดับความรุนแรง	ผลกระทบ				
		ด้านอาคาร/สถานที่ปฏิบัติงานหลัก	ด้านวัสดุอุปกรณ์ที่สำคัญ/การจัดหาจัดส่งวัสดุอุปกรณ์ที่สำคัญ	ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและข้อมูลที่สำคัญ	ด้านบุคลากรหลัก	ด้านลูกค้า/ผู้ให้บริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ
๕	สูงมาก	เสียหายมาก ไม่สามารถใช้งานได้	เสียหายมาก ไม่สามารถใช้งานได้	เสียหายมาก ไม่สามารถใช้งานได้	ไม่สามารถปฏิบัติงานได้	ความเสียหายรุนแรงมาก/อันตรายถึงชีวิต
๔	สูง	เสียหายมาก ต้องใช้สถานที่สำรอง เพื่อรอการซ่อมแซม ให้กลับมาดำเนินการต่อได้	เสียหายมาก ต้องใช้ อุปกรณ์สำรอง เพื่อรอการซ่อมแซม ให้กลับมาดำเนินการต่อได้	เสียหายมาก ต้องใช้ข้อมูลสำรอง เพื่อรอการซ่อมแซม ให้กลับมาดำเนินการต่อได้	ปฏิบัติงานได้ เพียงเล็กน้อย	ความเสียหายรุนแรง/บาดเจ็บสาหัส และรักษาไม่หาย
๓	ปานกลาง	เสียหาย แต่ใช้เวลาในการซ่อมแซมไม่มาก และสามารถกลับมาดำเนินการต่อได้	เสียหาย แต่ใช้เวลาในการซ่อมแซมไม่มาก และสามารถกลับมาดำเนินการต่อได้	เสียหาย แต่ใช้เวลาในการซ่อมแซมไม่มาก และสามารถกลับมาดำเนินการต่อได้	ปฏิบัติงานได้ ๕๐%	ความเสียหายอยู่ในระดับรับได้ / บาดเจ็บต้องรักษาและรักษาหาย
๒	น้อย	เสียหายเล็กน้อยไม่ส่งผลต่อการใช้งาน	เสียหายเล็กน้อยไม่ส่งผลต่อการใช้งาน	เสียหายเล็กน้อยไม่ส่งผลต่อการใช้งาน	ปฏิบัติงานได้ เกือบเป็นปกติ	เสียหายเล็กน้อย / บาดเจ็บเล็กน้อย
๑	น้อยมาก	ไม่เสียหาย / ไม่มีผลกระทบ	ไม่เสียหาย / ไม่มีผลกระทบ	ไม่เสียหาย / ไม่มีผลกระทบ	ปฏิบัติงานได้ / ไม่มีผลกระทบ	ไม่เสียหาย / ไม่มีผลกระทบ

การประเมินความเสี่ยงของเหตุการณ์ฉุกเฉินในด้านต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่อทรัพยากร ๕ ด้าน

ความเสี่ยงและภัยคุกคาม			ผลกระทบ									
			ด้านอาคาร/ สถานที่ ปฏิบัติงานหลัก		ด้านวัสดุ อุปกรณ์ที่ สำคัญ/การ จัดหาจัดส่งวัสดุ อุปกรณ์ที่สำคัญ		ด้านเทคโนโลยี สารสนเทศและ ข้อมูลที่สำคัญ		ด้าน บุคลากรหลัก		ด้านลูกค้า/ ผู้ให้บริการ/ ผู้มีส่วนได้ ส่วนเสียที่สำคัญ	
			ระดับ คะแนน	ความ รุนแรง	ระดับ คะแนน	ความ รุนแรง	ระดับ คะแนน	ความ รุนแรง	ระดับ คะแนน	ความ รุนแรง	ระดับ คะแนน	ความ รุนแรง
ด้านอัคคีภัย	ในพื้นที่ ปฏิบัติงาน	๑. อัคคีภัยในพื้นที่ห้องควบคุมการเดินรถ	๕	สูงมาก	๕	สูงมาก	๕	สูงมาก	๕	สูงมาก	๕	สูงมาก
		๒. อัคคีภัยในห้อง Data Center	๕	สูงมาก	๕	สูงมาก	๕	สูงมาก	๕	สูงมาก	๕	สูงมาก
		๓. อัคคีภัยในโรงซ่อม	๕	สูงมาก	๕	สูงมาก	๕	สูงมาก	๕	สูงมาก	๕	สูงมาก
		๔. อัคคีภัยในพื้นที่เติมน้ำมันดีเซล	๕	สูงมาก	๕	สูงมาก	๕	สูงมาก	๕	สูงมาก	๕	สูงมาก
		๕. อัคคีภัยในพื้นที่เติมก๊าซ	๕	สูงมาก	๕	สูงมาก	๕	สูงมาก	๕	สูงมาก	๕	สูงมาก
	บนรถโดยสาร	๑. อัคคีภัยบนรถโดยสารธรรมดา (ครีม-แดง)	-	-	๕	สูงมาก	-	-	๕	สูงมาก	๕	สูงมาก
		๒. อัคคีภัยบนรถโดยสารปรับอากาศ	-	-	๕	สูงมาก	-	-	๕	สูงมาก	๕	สูงมาก
		๓. อัคคีภัยบนรถโดยสารปรับอากาศ NGV	-	-	๕	สูงมาก	-	-	๕	สูงมาก	๕	สูงมาก
ด้านเทคนิคจาก เครื่องจักร อุปกรณ์ ชัดช่อง	บนรถโดยสาร	๑. อุบัติเหตุเฉี่ยวชน	-	-	๕	สูงมาก	-	-	๕	สูงมาก	๕	สูงมาก
		๒. เครื่องยนต์ขัดข้องระหว่างการเดินรถ	-	-	๕	สูงมาก	-	-	๕	สูงมาก	๕	สูงมาก
ด้านภัยพิบัติทาง ธรรมชาติ	ในพื้นที่ ปฏิบัติงาน	๑. ภัยธรรมชาติ (อุทกภัย วาตภัย)	๓	ปาน กลาง	๓	ปาน กลาง	๓	ปาน กลาง	๓	ปาน กลาง	๓	ปาน กลาง
		บนรถโดยสาร	๑. ภัยธรรมชาติ (อุทกภัย วาตภัย) ขณะเดินรถ	-	-	๕	สูงมาก	-	-	๕	สูงมาก	๕

ความเสี่ยงและภัยคุกคาม			ผลกระทบ									
			ด้านอาคาร/ สถานที่ ปฏิบัติงานหลัก		ด้านวัสดุ อุปกรณ์ที่ สำคัญ/การ จัดหาจัดส่งวัสดุ อุปกรณ์ที่สำคัญ		ด้านเทคโนโลยี สารสนเทศและ ข้อมูลที่สำคัญ		ด้าน บุคลากรหลัก		ด้านลูกค้า/ ผู้ให้บริการ/ ผู้มีส่วนได้ ส่วนเสียที่สำคัญ	
			ระดับ คะแนน	ความ รุนแรง	ระดับ คะแนน	ความ รุนแรง	ระดับ คะแนน	ความ รุนแรง	ระดับ คะแนน	ความ รุนแรง	ระดับ คะแนน	ความ รุนแรง
		๒. สายไฟฟ้าแรงสูงสัมผัสหรือพาดกับ รถโดยสาร	-	-	๕	สูงมาก	-	-	๕	สูงมาก	๕	สูงมาก
ด้านผลกระทบ จากมนุษย์	ในพื้นที่ ปฏิบัติงาน	๑. มวลชนปิดล้อมอาคารสถานที่ปฏิบัติงาน	๔	สูง	๔	สูง	๔	สูง	๔	สูง	๔	สูง
		๒. ลอบวางระเบิดในพื้นที่ปฏิบัติงาน	๕	สูงมาก	๕	สูงมาก	๕	สูงมาก	๕	สูงมาก	๕	สูงมาก
	บนรถโดยสาร	๑. ปล้นจี้ ทะเลาะวิวาทบนรถโดยสาร	-	-	๕	สูงมาก	-	-	๕	สูงมาก	๕	สูงมาก
		๒. อนุจารบนรถโดยสาร	-	-	-	-	-	-	-	-	๒	น้อย
		๓. จลาจล/ปิดการจราจร	-	-	๔	สูง	-	-	๔	สูง	๔	สูง
		๔. ลอบวางระเบิดบนรถโดยสาร	-	-	๕	สูงมาก	-	-	๕	สูงมาก	๕	สูงมาก
		๕. ผู้โดยสารเกิดอาการเจ็บป่วยฉุกเฉินบนรถ โดยสาร	-	-	-	-	-	-	-	๒	น้อย	
ด้านชีวภาพ	ในพื้นที่ ปฏิบัติงาน	๑. การแพร่กระจายของเชื้อไวรัสในพื้นที่ปฏิบัติงาน	๔	สูง	๔	สูง	-	-	๔	สูง	๔	สูง
		บนรถโดยสาร	๑. การแพร่กระจายของเชื้อไวรัสบนรถ โดยสาร	-	-	๕	สูงมาก	-	-	๕	สูงมาก	๕
	ในพื้นที่ ปฏิบัติงาน	๑. การใช้งานระบบเครือข่ายถูกปิดกั้น	-	-	๔	สูง	๔	สูง	-	-	๔	สูง
		๒. ระบบฐานข้อมูลถูกปิดกั้น	-	-	๔	สูง	๔	สูง	-	-	๔	สูง

ความเสี่ยงและภัยคุกคาม			ผลกระทบ									
			ด้านอาคาร/ สถานที่ ปฏิบัติงานหลัก		ด้านวัสดุ อุปกรณ์ที่ สำคัญ/การ จัดหาจัดส่งวัสดุ อุปกรณ์ที่สำคัญ		ด้านเทคโนโลยี สารสนเทศและ ข้อมูลที่สำคัญ		ด้าน บุคลากรหลัก		ด้านลูกค้า/ ผู้ให้บริการ/ ผู้มีส่วนได้ ส่วนเสียที่สำคัญ	
			ระดับ คะแนน	ความ รุนแรง	ระดับ คะแนน	ความ รุนแรง	ระดับ คะแนน	ความ รุนแรง	ระดับ คะแนน	ความ รุนแรง	ระดับ คะแนน	ความ รุนแรง
ด้านเครือข่าย และระบบ สารสนเทศ	บนรถโดยสาร	๑. ระบบ GPS สำหรับการควบคุมรถโดยสารถูกปิด กั้น	-	-	๔	สูง	๔	สูง	-	-	๔	สูง



## บทที่ ๔

### แนวทางในการสร้างความต่อเนื่องของการปฏิบัติงาน

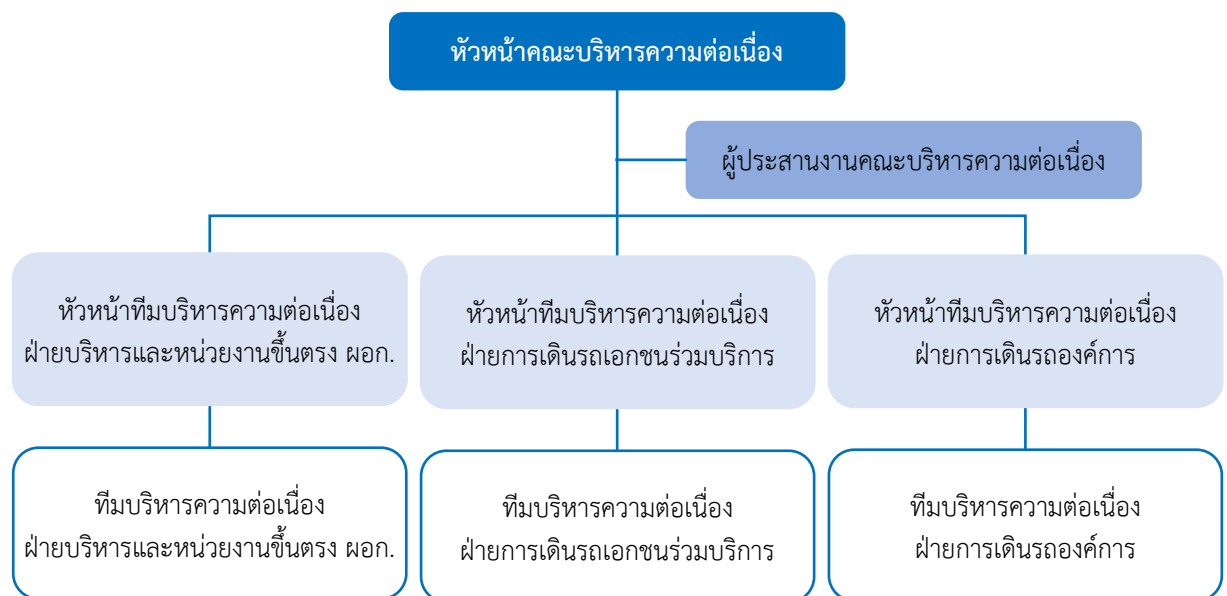
#### ๔.๑ โครงสร้างและคณะทำงานบริหารความต่อเนื่อง

กำหนดโครงสร้างและคณะทำงานบริหารความต่อเนื่อง เพื่อทราบถึงบทบาท และความรับผิดชอบของบุคลากรที่เกี่ยวข้องตั้งแต่ผู้บริหารระดับสูงถึงเจ้าหน้าที่ระดับต่าง ๆ ใน ขสมก. ดังนี้

๑) หัวหน้าคณะบริหารความต่อเนื่อง ได้แก่ ผู้บริหารสูงสุดของหน่วยงาน มีหน้าที่ ในการประเมินลักษณะ ขอบเขต และแนวโน้มของอุบัติการณ์ที่เกิดขึ้น เพื่อตัดสินใจประกาศใช้แผนดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง และดำเนินการตามขั้นตอนและแนวทางการบริหารความต่อเนื่อง ตลอดจนสรรหาทรัพยากรตามที่ได้กำหนดไว้ในแผนดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง

๒) หัวหน้าทีมบริหารความต่อเนื่อง ได้แก่ ผู้บริหารของฝ่ายงาน/กลุ่มงานในหน่วยงาน มีหน้าที่ ในการสนับสนุนการปฏิบัติงานของหัวหน้าคณะบริหารความต่อเนื่องและคณะบริหารความต่อเนื่องและดำเนินการตามขั้นตอนและแนวทางการบริหารความต่อเนื่อง ตลอดจนสรรหาทรัพยากรที่ได้กำหนดไว้ในแผนดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่องของฝ่ายงาน/กลุ่มงานของตน

๓) ผู้ประสานงานคณะบริหารความต่อเนื่อง มีหน้าที่ในการติดต่อและประสานงานภายในหน่วยงานและให้การสนับสนุนในการติดต่อสื่อสารกับฝ่ายงาน/กลุ่มงาน ภายในหน่วยงานและองค์การ และดำเนินการตามขั้นตอนและแนวทางการบริหารความต่อเนื่อง



รูปภาพที่ ๔-๑ โครงสร้างและคณะทำงานบริหารความต่อเนื่อง

ข้อมูลรายชื่อบุคลากรและบทบาทของคณะบริหารความต่อเนื่อง (BCP Team)

บุคลากรหลัก		บทบาท	บุคลากรสำรอง	
ชื่อ	โทรศัพท์		ชื่อ	โทรศัพท์
นายกิตติกานต์ จอมดวง จารุวรรณกุล	๐๘๔-๔๓๒-๓๒๕๕	หัวหน้าคณะบริหารความต่อเนื่อง	นางพริ้มเพรา วงศ์สุทธิรัตน์	๐๘๑-๘๑๘-๖๘๕๓
นางพริ้มเพรา วงศ์สุทธิรัตน์	๐๘๑-๘๑๘-๖๘๕๓	ผู้ประสานงานคณะบริหารความต่อเนื่อง	นายวิโรจน์ แหวนทองคำ	๐๘๙-๔๙๘-๒๒๘๐
นางพริ้มเพรา วงศ์สุทธิรัตน์	๐๘๑-๘๑๘-๖๘๕๓	หัวหน้าทีมบริหารความต่อเนื่อง ฝ่ายบริหารและหน่วยงานขึ้นตรง ผอก.	นายเกียรติศักดิ์ สุขศิลป์	๐๙๓-๕๗๘-๕๕๕๖
นายกิตติกานต์ จอมดวง จารุวรรณกุล (รักษาการ)	๐๘๔-๔๓๒-๓๒๕๕	หัวหน้าทีมบริหารความต่อเนื่อง ฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ	นายสถาพร เพชรทอง	๐๘๑-๑๒๓-๐๘๐๓
นายมนัส ครุฑขังทอง	๐๘๙-๔๙๘-๕๘๘๘	หัวหน้าทีมบริหารความต่อเนื่อง ฝ่ายการเดินรถองค์การ	นางสาวเบญจวรรณ เปี่ยมสุวรรณ	๐๘๑-๖๓๙-๔๒๗๕
สำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน นางมัทธมา รัตนศรีมหาโพธิ์	๐๘๒-๖๒๓-๖๕๔๑	ทีมบริหารความต่อเนื่อง ฝ่ายบริหารและหน่วยงานขึ้นตรง ผอก.	นางวาสนา เขียวยาสัตว์	๐๘๔-๐๙๒-๔๙๑๙
สำนักแผนงาน นางสาวสุรัตน์ เหลือประเสริฐ	๐๘๙-๘๘๑-๙๘๙๖	ทีมบริหารความต่อเนื่อง ฝ่ายบริหารและหน่วยงานขึ้นตรง ผอก.	นางสาวพิชฌน์ ทิวาประโคน	๐๘๑-๘๕๔-๓๙๑๔
สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ นายวินัย สะอ้อ (รักษาการ)	๐๘๙-๗๙๐-๓๙๔๐	ทีมบริหารความต่อเนื่อง ฝ่ายบริหารและหน่วยงานขึ้นตรง ผอก.	นายยงยุทธ พันธุ์สวัสดิ์	๐๙๒-๕๗๓-๔๖๖๖

บทสรุปผู้บริหาร

โครงการวิจัยที่ปรึกษาเพื่อจัดทำแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

บุคลากรหลัก		บทบาท	บุคลากรสำรอง	
ชื่อ	โทรศัพท์		ชื่อ	โทรศัพท์
สำนักบัญชีและกองทุนกลาง นายนิล สระทองเนียม	๐๙๔-๙๙๖-๔๔๙๔	ทีมบริหารความต่อเนื่อง ฝ่ายบริหาร และหน่วยงานขึ้นตรง ผอก.	นายสมบัติ สีสตเล็ก	๐๖๔-๙๙๙-๙๕๖๙
สำนักกฎหมาย นายสถาพร เพชรทอง (รักษาการ)	๐๘๑-๑๒๓-๐๘๐๓	ทีมบริหารความต่อเนื่อง ฝ่ายบริหาร และหน่วยงานขึ้นตรง ผอก.	นายประเสริฐ ชุนเภา	๐๖๒-๓๙๑-๑๕๖๘
สำนักการเจ้าหน้าที่ นายสมควร บุญสุวรรณ	๐๘๑-๘๒๐-๖๓๔๑	ทีมบริหารความต่อเนื่อง ฝ่ายบริหาร และหน่วยงานขึ้นตรง ผอก.	นายสุวิทย์ สุกรีธา	๐๘๑-๓๙๘-๒๖๑๕
สำนักบริการและจัดซื้อ นางนพพร มีวงษ์สม	๐๘๑-๖๙๖-๖๑๑๘	ทีมบริหารความต่อเนื่อง ฝ่ายบริหาร และหน่วยงานขึ้นตรง ผอก.	นางวันวิสา พิณีพรประภา	๐๙๒-๒๘๔-๙๑๕๓
สำนักพัฒนาบุคลากร นายวิชาญ เทวาทิกษ์	๐๘๑-๔๒๓-๑๓๖๗	ทีมบริหารความต่อเนื่อง ฝ่ายบริหาร และหน่วยงานขึ้นตรง ผอก.	นายเรวัต ญัฐนิตยากร	๐๖๕-๗๑๗-๓๖๘๙
สำนักผู้อำนวยการ นายเกียรติศักดิ์ สุขศิลป์ (รักษาการ)	๐๙๓-๕๗๘-๕๕๕๖	ทีมบริหารความต่อเนื่อง ฝ่ายบริหาร และหน่วยงานขึ้นตรง ผอก.	นายสุชาติ พลายงาม	๐๘๒-๓๓๘-๙๒๗๐
สำนักตรวจสอบ นายสมศักดิ์ นครเอี่ยม	๐๘๑-๒๕๗-๘๖๐๘	ทีมบริหารความต่อเนื่อง ฝ่ายบริหาร และหน่วยงานขึ้นตรง ผอก.	นางญาติ เซ็นเครือ	๐๘๓-๘๕๕-๑๑๑๕
กลุ่มงานสายตรวจพิเศษ นายสามารถ คำฝอย	๐๘๙-๘๒๓-๕๐๒๓	ทีมบริหารความต่อเนื่อง ฝ่ายบริหาร และหน่วยงานขึ้นตรง ผอก.	นายจำเนียร แก้วอุไร	๐๘๖-๓๓๔-๔๗๓๙
สำนักปฏิบัติการรถเอกชนร่วมบริการ ๑ นางวิภาดา เพียรจัด	๐๙๙-๓๖๒-๓๙๗๙	ทีมบริหารความต่อเนื่อง ฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ	นายประสิทธิ์ บุญผูก	๐๘๖-๓๖๖-๖๒๒๙
สำนักปฏิบัติการรถเอกชนร่วมบริการ ๒ นายวิบูลย์ ไทยสวัสดิ์	๐๘๐-๙๖๓-๖๖๐๖	ทีมบริหารความต่อเนื่อง ฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ	นางสาวเกตุแก้ว พันซัง	๐๘๙-๖๖๖-๓๖๔๔

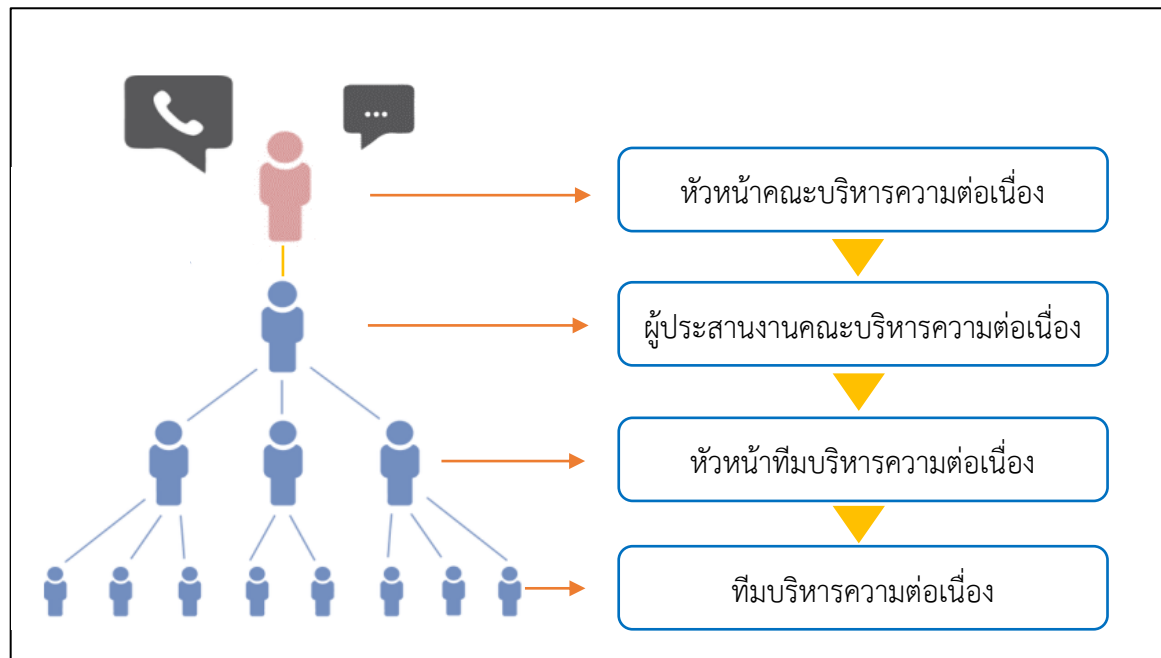
บทสรุปผู้บริหาร

โครงการวิจัยที่ปรึกษาเพื่อจัดทำแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

บุคลากรหลัก		บทบาท	บุคลากรสำรอง	
ชื่อ	โทรศัพท์		ชื่อ	โทรศัพท์
สำนักบริหารการเดินรถ นางจันทร์ทิพย์ มากคำ	๐๘๕-๑๖๙-๓๘๔๗	ทีมบริหารความต่อเนื่อง ฝ่ายการเดินรถองค์การ	นายเกรียงศักดิ์ เขียววาสัตว์	๐๘๑-๗๐๑-๔๕๑๕
เขตการเดินรถที่ ๑ นายเกียรติศักดิ์ สุขศิลป์	๐๙๓-๕๗๘-๕๕๕๖	ทีมบริหารความต่อเนื่อง ฝ่ายการเดินรถองค์การ	นายประสาธ ครามบุตร	๐๙๑-๘๗๗-๙๕๖๗
เขตการเดินรถที่ ๒ นายอรุณ ศิริวงษ์	๐๘๑-๔๐๑-๘๙๖๐	ทีมบริหารความต่อเนื่อง ฝ่ายการเดินรถองค์การ	นายบุญยงค์ ชัยศรี	๐๘๑-๘๒๙-๗๘๘๐
เขตการเดินรถที่ ๓ นางมนัญญา ปาลวงค์	๐๘๕-๐๖๓-๒๙๙๔	ทีมบริหารความต่อเนื่อง ฝ่ายการเดินรถองค์การ	นายศรเทพ ขัตติวงศ์	๐๘๖-๐๗๓-๖๕๑๔
เขตการเดินรถที่ ๔ นางมยุรี บัณฑิตไทย	๐๖๔-๙๙๔-๗๗๕๕	ทีมบริหารความต่อเนื่อง ฝ่ายการเดินรถองค์การ	นายเอกรินทร์ แผลดศุระ	๐๘๕-๓๔๕-๙๕๙๓
เขตการเดินรถที่ ๕ นายจำเนียร เชื้อแสง	๐๘๑-๓๓๒-๔๒๕๓	ทีมบริหารความต่อเนื่อง ฝ่ายการเดินรถองค์การ	นายบุญหนา ศรีสุวรรณค์	๐๘๙-๔๕๒-๗๐๐๒
เขตการเดินรถที่ ๖ นางจำนงค์ อางสำอางค์	๐๘๔-๑๐๑-๔๔๗๐	ทีมบริหารความต่อเนื่อง ฝ่ายการเดินรถองค์การ	นายพรเทพ อยู่ญาติวงศ์	๐๘๓-๗๘๙-๒๓๕๑
เขตการเดินรถที่ ๗ นางสาวเพียร บวรสิทธิไพบูลย์	๐๘๙-๖๙๒-๐๓๗๔	ทีมบริหารความต่อเนื่อง ฝ่ายการเดินรถองค์การ	นายชลอ มงคลสังข์	๐๘๕-๑๓๙-๐๙๖๗
เขตการเดินรถที่ ๘ นายยงยุทธ จันทร์ชู	๐๖๑-๓๐๘-๘๒๐๖	ทีมบริหารความต่อเนื่อง ฝ่ายการเดินรถองค์การ	นายเทพสุทิน หนูแสน	๐๘๖-๗๗๓-๘๔๘๔

## ๔.๒ กระบวนการแจ้งเหตุฉุกเฉิน (Call Tree)

กระบวนการ Call Tree จะเริ่มต้นที่หัวหน้าคณะบริหารความต่อเนื่องแจ้งให้ผู้ประสานงานคณะบริหารความต่อเนื่องทราบถึงเหตุการณ์ฉุกเฉิน เพื่อให้ผู้ประสานงานฯ แจ้งให้หัวหน้าทีมบริหารความต่อเนื่องรับทราบเหตุการณ์ฉุกเฉินและการประกาศใช้แผนดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง ตามสายงานการบังคับบัญชาของแต่ละงาน จากนั้นหัวหน้าฝ่ายงาน/กลุ่มงานมีหน้าที่แจ้งไปยังบุคลากรภายใต้การบังคับบัญชาเพื่อรับทราบเหตุการณ์ฉุกเฉินและการประกาศใช้แผนดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่องของหน่วยงานตามช่องทางติดต่อสื่อสารที่ได้รับระบุในแผน ทั้งนี้ อาจแจ้งเหตุผ่านเทคโนโลยีสารสนเทศอื่น ๆ ได้ ในกรณีที่ไม่เร่งด่วน เช่น ระบบ Chat แต่ผู้แจ้งเหตุต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่าผู้รับแจ้งได้อ่านและรับทราบแล้ว โดยเฉพาะการแจ้งเป็นกลุ่มต้องตรวจสอบว่าได้รับทราบและตอบกลับทุกคน ดังนั้น การแจ้งผ่านโทรศัพท์ยังคงเป็นแนวทางที่เหมาะสมหากเป็นเหตุฉุกเฉินเร่งด่วน ดังรูปภาพที่ ๕-๒



รูปภาพที่ ๕-๒ กระบวนการแจ้งเหตุฉุกเฉิน (Call Tree)

#### ๔.๓ แนวทางการตอบสนองเหตุการณ์และกอบกู้กระบวนการ ประกอบไปด้วย

๑) การตอบโต้เหตุการณ์ฉุกเฉิน ในการกำหนดแนวทางการตอบสนองเหตุการณ์และกอบกู้กระบวนการ แบ่งออกเป็น ๓ ขั้นตอนตามระยะเวลา ดังนี้

๑.๑) การตอบสนองต่อเหตุการณ์ทันที ภายในระยะเวลา ๒๔ ชั่วโมง

๑.๒) การตอบสนองต่อเหตุการณ์ในระยะแรก ภายใน ๒ – ๗ วัน

๑.๓) การตอบสนองต่อเหตุการณ์และกู้คืนกระบวนการปฏิบัติงานในระยะเวลายาวเกิน ๗ วัน

โดยมีการกำหนดขั้นตอนในการดำเนินการและผู้รับผิดชอบในขั้นตอนต่าง ๆ ตามระยะเวลาดังนี้

(๑) การตอบสนองต่อเหตุการณ์ทันที ภายในระยะเวลา ๒๔ ชั่วโมง

เป็นการตอบสนองที่ให้ความสำคัญในการติดตาม สอบถาม ประเมินสถานการณ์และผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อทรัพยากรสำคัญในการดำเนินงานหรือการให้บริการของหน่วยงาน ตลอดจนการติดต่อสื่อสารกับบุคลากรของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้รับทราบข่าวสารและกำหนดแนวทางในการปฏิบัติงานของหน่วยงานในระยะต่อไป โดยมีขั้นตอนหลักประกอบด้วย

(๑.๑) ติดตาม สอบถาม และประเมินเหตุฉุกเฉิน/วิกฤติ กับหน่วยงานที่รับผิดชอบ ในการบริหารจัดการตามแผนการจัดการอุบัติการณ์ (Incident Management Plan) ขององค์การ เพื่อประเมินความจำเป็นในการประกาศใช้แผนบริหารความต่อเนื่องของหน่วยงาน

(๑.๒) แจ้งเหตุฉุกเฉิน/วิกฤติ ตามกระบวนการ Call Tree ให้กับบุคลากรหลักและคณะบริหารความต่อเนื่องของหน่วยงาน เพื่อประชุม รับทราบ และประเมินความเสียหายและผลกระทบต่อการดำเนินงานและการให้บริการ และทรัพยากรสำคัญที่ต้องใช้ในการบริหารความต่อเนื่อง ดังนี้

- สถานที่ปฏิบัติงานสำรอง
- วัสดุอุปกรณ์ที่สำคัญ
- เทคโนโลยีสารสนเทศและข้อมูลที่สำคัญ
- บุคลากรหลัก
- คู่ค้า/ผู้ให้บริการที่สำคัญ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

รวมทั้งการสรุปจำนวนและรายชื่อบุคลากรในหน่วยงานที่ได้รับบาดเจ็บ/เสียชีวิต

(๑.๓) พิจารณากระบวนการ/งานที่มีความเร่งด่วน และส่งผลกระทบอย่างสูงต่อการดำเนินงานหรือให้บริการของหน่วยงาน เพื่อให้มีการจัดหาทรัพยากรที่จำเป็นต้องใช้ในการบริหารความต่อเนื่องและทรัพยากรที่ได้รับความเสียหายจนไม่สามารถใช้ในการปฏิบัติงานได้

(๑.๔) รายงานความเสียหายและความคืบหน้าให้คณะบริหารความต่อเนื่องขององค์การและส่วนกลางให้ทราบและขออนุมัติดำเนินการในขั้นตอนต่อไป

(๑.๕) แจ้งเหตุฉุกเฉิน/วิกฤติ ตามกระบวนการ Call Tree ให้กับบุคลากรของหน่วยงานเพื่อรับทราบขั้นตอนในการปฏิบัติต่อไป

การกำหนดแนวทางการตอบสนองเหตุการณ์และกอบกู้กระบวนการต่อเหตุการณ์ทันที ภายในระยะเวลา ๒๔ ชั่วโมง

ขั้นตอนและกิจกรรม	บทบาทความรับผิดชอบ	ดำเนินการแล้วเสร็จ
- แจ้งเหตุฉุกเฉิน วิกฤติ ตามกระบวนการ Call Tree ให้กับบุคลากรใน ชมสก. ภายหลังจากได้รับแจ้งจากหัวหน้าคณะบริหารความต่อเนื่องของหน่วยงาน	หัวหน้าทีมบริหารความต่อเนื่อง	<input type="checkbox"/>
- จัดประชุมทีมงานบริหารความต่อเนื่อง เพื่อประเมินความเสียหาย ผลกระทบต่อการดำเนินงาน การให้บริการและทรัพยากรสำคัญที่ต้องใช้ในการบริหารความต่อเนื่อง	หัวหน้าทีมบริหารความต่อเนื่อง	<input type="checkbox"/>
- ทบทวนกระบวนการที่มีความเร่งด่วน หรือส่งผลกระทบอย่างสูง (หากไม่ดำเนินการ) ดังนั้น จำเป็นต้องดำเนินงานหรือปฏิบัติด้วยมือ (Manual Processing)	หัวหน้าทีมบริหารความต่อเนื่อง	<input type="checkbox"/>
- ระบุและสรุปรายชื่อบุคลากรที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต	หัวหน้าทีมบริหารความต่อเนื่อง	<input type="checkbox"/>
- รายงานหัวหน้าคณะบริหารความต่อเนื่องทราบ โดยครอบคลุมประเด็น ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ จำนวนและรายชื่อบุคลากรที่ได้รับบาดเจ็บ/เสียชีวิต</li> <li>▪ ความเสียหายและผลกระทบต่อการดำเนินงาน</li> <li>▪ ทรัพยากรสำคัญที่ต้องใช้ในการบริหารความต่อเนื่อง</li> <li>▪ กระบวนการที่มีความเร่งด่วนและส่งผลกระทบอย่างสูงหากไม่ดำเนินการ และจำเป็นต้องดำเนินงานหรือปฏิบัติงานด้วยมือ</li> </ul>	หัวหน้าทีมบริหารความต่อเนื่อง	<input type="checkbox"/>
- สื่อสารและรายงานสถานการณ์แก่บุคลากรให้ทราบ ตามเนื้อหาและข้อความที่รับการพิจารณา และเห็นชอบจากหัวหน้าทีมบริหารความต่อเนื่องแล้ว	ทีมบริหารความต่อเนื่อง	<input type="checkbox"/>
- ประเมินและระบุกระบวนการหลัก และงานเร่งด่วนที่จำเป็นต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จ ภายใน ๑-๗ วันข้างหน้า	ทีมบริหารความต่อเนื่อง	<input type="checkbox"/>

ขั้นตอนและกิจกรรม	บทบาทความรับผิดชอบ	ดำเนินการแล้วเสร็จ
- ประเมินศักยภาพและความสามารถในการดำเนินงานเร่งด่วนข้างต้น ภายใต้ข้อจำกัดและสภาวะวิกฤต พร้อมระบุทรัพยากรที่จำเป็นต้องใช้ในการบริหารความต่อเนื่องตามแผนการจัดหาทรัพยากร	ทีมบริหารความต่อเนื่อง	<input type="checkbox"/>
- รายงานความคืบหน้าให้แก่หัวหน้าคณะกรรมการความต่อเนื่องของหน่วยงานทราบ พร้อมขออนุมัติการดำเนินงานหรือปฏิบัติงานด้วยมือ สำหรับกระบวนการที่มีความเร่งด่วน และส่งผลกระทบอย่างสูงหากไม่ดำเนินการ	หัวหน้าทีมบริหารความต่อเนื่อง	<input type="checkbox"/>
<p>- ติดต่อและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดหาทรัพยากรที่จำเป็นต้องใช้ในการบริหารความต่อเนื่อง ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ สถานที่ปฏิบัติงานสำรอง</li> <li>▪ ทรัพย์สิน/วัสดุอุปกรณ์ที่สำคัญ</li> <li>▪ เทคโนโลยีสารสนเทศและข้อมูลที่สำคัญ</li> <li>▪ บุคลากรหลัก</li> <li>▪ ผู้โดยสาร/ลูกค้า/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</li> </ul>	<p>ทีมบริหารความต่อเนื่อง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ สำนักงานใหญ่</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๑</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๒</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๓</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๔</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๕</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๖</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๗</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๘</li> </ul>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
- พิจารณาดำเนินการหรือปฏิบัติงานด้วยมือ (Manual) เฉพาะงานเร่งด่วน หากไม่ดำเนินการจะส่งผลกระทบอย่างสูงและไม่สามารถรอได้ ทั้งนี้ ต้องได้รับการอนุมัติ	ทีมบริหารความต่อเนื่อง	<input type="checkbox"/>
- ระบุหน่วยงานที่เป็นลูกค้า/ผู้ให้บริการสำหรับงานเร่งด่วนเพื่อแจ้งสถานการณ์และแนวทางในการบริหารงานให้มีความต่อเนื่องตามความเห็นของคณะกรรมการความต่อเนื่อง	ทีมบริหารความต่อเนื่อง	<input type="checkbox"/>
- บันทึก (Log Book) และทบทวนกิจกรรมและงานต่าง ๆ ที่ทีมงานบริหารความต่อเนื่องของเขตการเดินรถต้องดำเนินการ (พร้อมระบุรายละเอียดผู้ดำเนินการและเวลา) อย่างสม่ำเสมอ	ทีมบริหารความต่อเนื่อง	<input type="checkbox"/>
- แจ้งสรุปสถานการณ์และขั้นตอนการดำเนินการสำหรับในวันถัดไป ให้กับบุคลากรหลัก เพื่อ	ทีมบริหารความต่อเนื่อง	<input type="checkbox"/>



ขั้นตอนและกิจกรรม	บทบาทความรับผิดชอบ	ดำเนินการแล้วเสร็จ
รับทราบและดำเนินการ อาทิ แจ้งวัน เวลา และสถานที่ปฏิบัติงานสำรอง		
- รายงานความคืบหน้าให้แก่หัวหน้าคณะบริหารความต่อเนื่องอย่างสม่ำเสมอหรือตามที่ได้กำหนดไว้	หัวหน้าทีมบริหารความต่อเนื่อง	<input type="checkbox"/>

(๒) การตอบสนองต่อเหตุการณ์ในระยะแรก ภายใน ๒ - ๗ วัน ภายหลังจากการตอบสนองและบริหารจัดการต่อเหตุการณ์ภายใน ๒๔ ชั่วโมงแล้ว เป็นการตอบสนองเพื่อให้หน่วยงานสามารถปฏิบัติงานได้อย่างต่อเนื่อง สำหรับกระบวนการ งานและกิจกรรมที่มีความสำคัญ เพื่อลดผลกระทบต่อการดำเนินงานหรือการให้บริการของหน่วยงาน โดยการดำเนินการในระยะเวลา ๗ วันนี้ จะให้ความสำคัญกับการสรรหาทรัพยากรหลักที่ได้รับผลกระทบ และดำเนินงานตามที่ได้รับอนุมัติในวันแรก โดยมีขั้นตอนหลักที่ต้องดำเนินการ ดังนี้

(๒.๑) ติดตามสถานะภาพการกอบกู้คืนมาของทรัพยากรที่ได้รับผลกระทบ และประเมินความจำเป็นและระยะเวลาที่ต้องใช้ในการกอบกู้คืน

(๒.๒) ติดตามการจัดหาทรัพยากรที่ได้รับผลกระทบและจำเป็นต้องใช้ในการบริหารความต่อเนื่อง ได้แก่ สถานที่ปฏิบัติงานสำรอง วัสดุอุปกรณ์ที่สำคัญ เทคโนโลยีสารสนเทศและข้อมูล ที่สำคัญ บุคลากรหลัก และคู่ค้า/ผู้ให้บริการที่สำคัญ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

(๒.๓) กำหนดให้ฝ่ายงาน/กลุ่มงาน เจ้าของกระบวนการสำคัญที่ได้รับผลกระทบกลับมาดำเนินงานและให้บริการ

(๒.๔) รายงานความคืบหน้าให้คณะบริหารจัดการวิกฤตขององค์การและส่วนกลาง ตามที่ได้กำหนดไว้

การกำหนดแนวทางการตอบสนองเหตุการณ์และกอบกู้กระบวนการต่อเหตุการณ์ทันที ภายใน ๒ - ๗ วัน

ขั้นตอนและกิจกรรม	บทบาทความรับผิดชอบ	ดำเนินการแล้วเสร็จ
- ติดตามสถานะภาพการกอบกู้คืนมาของทรัพยากรที่ได้รับผลกระทบ ประเมินความจำเป็นและระยะเวลาที่ต้องใช้ในการกอบกู้คืน	หัวหน้าทีมบริหารความต่อเนื่อง	<input type="checkbox"/>
- ตรวจสอบกับเขตการเดินรถต่าง ๆ เรื่องความพร้อมและข้อจำกัดในการจัดหาทรัพยากรที่จำเป็นต้องใช้ในการบริหารความต่อเนื่อง ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ สถานที่ปฏิบัติงานสำรอง</li> <li>▪ ทรัพย์สิน/วัสดุอุปกรณ์ที่สำคัญ</li> <li>▪ เทคโนโลยีสารสนเทศและข้อมูลที่สำคัญ</li> <li>▪ บุคลากรหลัก</li> </ul>	ทีมบริหารความต่อเนื่อง <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ สำนักงานใหญ่</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๑</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๒</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๓</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๔</li> </ul>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

ขั้นตอนและกิจกรรม	บทบาทความรับผิดชอบ	ดำเนินการแล้วเสร็จ
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ผู้โดยสาร/ลูกค้า/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๕</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๖</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๗</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๘</li> </ul>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>- รายงานหัวหน้าคณะบริหารความต่อเนื่อง ในความพร้อมข้อจำกัด และข้อเสนอแนะในการจัดหาทรัพยากรที่จำเป็นต้องใช้ในการบริหารความต่อเนื่อง</p>	<p>หัวหน้าทีมบริหารความต่อเนื่อง</p>	<input type="checkbox"/>
<p>- ประสานงานและดำเนินการจัดหาทรัพยากรที่จำเป็นต้องใช้ในการบริหารความต่อเนื่อง ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ สถานที่ปฏิบัติงานสำรอง</li> <li>▪ ทรัพย์สิน/วัสดุอุปกรณ์ที่สำคัญ</li> <li>▪ เทคโนโลยีสารสนเทศและข้อมูลที่สำคัญ</li> <li>▪ บุคลากรหลัก</li> <li>▪ ผู้โดยสาร/ลูกค้า/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</li> </ul>	<p>ทีมบริหารความต่อเนื่อง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ สำนักงานใหญ่</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๑</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๒</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๓</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๔</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๕</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๖</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๗</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๘</li> </ul>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>- ดำเนินงานและให้บริการ ภายใต้ทรัพยากรที่จัดหาเพื่อบริหารความต่อเนื่อง ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ สถานที่ปฏิบัติงานสำรอง</li> <li>▪ ทรัพย์สิน/วัสดุอุปกรณ์ที่สำคัญ</li> <li>▪ เทคโนโลยีสารสนเทศและข้อมูลที่สำคัญ</li> <li>▪ บุคลากรหลัก</li> <li>▪ ผู้โดยสาร/ลูกค้า/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</li> </ul>	<p>ทีมบริหารความต่อเนื่อง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ สำนักงานใหญ่</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๑</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๒</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๓</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๔</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๕</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๖</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๗</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๘</li> </ul>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>- แจ้งสถานการณ์และแนวทางในการบริหารความต่อเนื่องแก่ พนักงาน/ผู้โดยสาร/ผู้ที่ได้รับผลกระทบ</p>	<p>ทีมบริหารความต่อเนื่อง</p>	<input type="checkbox"/>
<p>- บันทึก (Log Book) และทบทวนกิจกรรมและงานต่าง ๆ ที่ทีมงานบริหารความต่อเนื่อง (พร้อมระบุรายละเอียดผู้ดำเนินการ และเวลาอย่างสม่ำเสมอ)</p>	<p>ทีมบริหารความต่อเนื่อง</p>	<input type="checkbox"/>

ขั้นตอนและกิจกรรม	บทบาทความรับผิดชอบ	ดำเนินการแล้วเสร็จ
- รายงานความคืบหน้าให้แก่หัวหน้าคณะกรรมการ ความต่อเนื่องตามเวลาที่ได้กำหนดไว้	หัวหน้าทีมบริหารความต่อเนื่อง	<input type="checkbox"/>

(ก) การตอบสนองต่อเหตุการณ์และกู้คืนกระบวนการปฏิบัติงานในระยะเวลาเกิน ๗ วัน

การตอบสนองและบริหารจัดการต่อเหตุการณ์ฉุกเฉินในระยะเวลา ๑-๗ วัน สามารถสร้างความต่อเนื่องในการปฏิบัติงาน และความพร้อมของทรัพยากรที่สำคัญได้ระดับหนึ่ง ตามที่ระบุไว้ในแผนดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น คณะบริหารความต่อเนื่องของหน่วยงานต้องพิจารณาการดำเนินการเพื่อตอบสนองต่อเหตุการณ์ในระยะกลางถึงระยะยาว เพื่อกอบกู้กระบวนการปฏิบัติงานให้สามารถกลับมาดำเนินการได้ตามปกติ โดยมีแนวทางในการดำเนิน ดังนี้

(๓.๑) ติดตามสถานะภาพการกู้คืนมาของทรัพยากรที่ได้รับผลกระทบ และประเมินระยะเวลาที่ต้องใช้ในการกลับมาดำเนินงานหรือให้บริการได้ตามปกติ

(๓.๒) ทรัพยากรที่ได้รับผลกระทบและเสียหายจนไม่สามารถนำกลับมาใช้งานได้อีก เป็นหน้าที่ของคณะกรรมการความต่อเนื่องของหน่วยงานที่ต้องพิจารณาและจัดหาทรัพยากรที่จำเป็นมาใช้เพื่อดำเนินงานและให้บริการได้ตามปกติทั้ง ๕ ด้าน ดังนี้

- ด้านอาคาร/สถานที่ปฏิบัติงาน กรณีอาคาร/สถานที่ปฏิบัติงานหลัก ได้รับความเสียหายจนไม่สามารถเข้าไปปฏิบัติได้ ให้พิจารณาและสำรวจอาคาร/สถานที่ปฏิบัติงานหลักชั่วคราวที่สามารถรองรับการปฏิบัติงานในสภาวะปกติของหน่วยงานได้ รวมทั้งพิจารณาการซ่อมแซมและ/หรือก่อสร้างอาคารขึ้นใหม่

- ด้านวัสดุอุปกรณ์ที่สำคัญ ดำเนินการซ่อมแซมหรือจัดซื้อจัดจ้างวัสดุอุปกรณ์และเครื่องมือที่ได้รับความเสียหาย

- ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและข้อมูลที่สำคัญ ประสานงานกับหน่วยงานเทคโนโลยีสารสนเทศ ในการกู้คืนข้อมูลสารสนเทศ รวมทั้งการร้องขอเอกสารและข้อมูลสำคัญที่ได้รับความเสียหายจากหน่วยงานภายนอก

- ด้านบุคลากรหลัก สำรวจบุคลากรที่ได้รับผลกระทบและไม่สามารถกลับมาปฏิบัติงานเพื่อสรรหาคู่มือทดแทนชั่วคราว

- คู่ค้าผู้ให้บริการที่สำคัญผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ดำเนินการสรรหาคู่ค้า/ผู้ให้บริการ รายใหม่สำหรับสินค้าและ/หรือบริการสำคัญที่ได้รับผลกระทบ ทดแทนคู่ค้า/ผู้ให้บริการที่ไม่สามารถกลับมาดำเนินงานได้อีก




(๓.๓) รายงานความคืบหน้าให้คณะกรรมการจัดการวิกฤตขององค์การและส่วนกลาง ตามที่ได้มีการกำหนดไว้ทราบ



การกำหนดแนวทางการตอบสนองเหตุการณ์และกอบกู้กระบวนการต่อเหตุการณ์ทันที  
ระยะเวลาเกิน ๗ วัน

ขั้นตอนและกิจกรรม	บทบาทความรับผิดชอบ	ดำเนินการแล้วเสร็จ
- ติดตามสถานะภาพการกอบกู้คืนมาของทรัพยากรที่ได้รับผลกระทบ ประเมินความจำเป็นและระยะเวลาที่ต้องใช้ในการกอบกู้คืน	ทีมบริหารความต่อเนื่อง	<input type="checkbox"/>
- ระบุนโยบายที่จำเป็นต้องใช้ เพื่อดำเนินงานและให้บริการตามปกติ	ทีมบริหารความต่อเนื่อง	<input type="checkbox"/>
- รายงานหัวหน้าคณะบริหารความต่อเนื่อง ถึงสถานะภาพการกอบกู้คืนมาของทรัพยากรที่ได้รับผลกระทบ และทรัพยากรที่จำเป็นต้องใช้เพื่อดำเนินงานและให้บริการตามปกติ	หัวหน้าทีมบริหารความต่อเนื่อง	<input type="checkbox"/>
- ประสานงานและดำเนินการจัดหาทรัพยากรที่จำเป็นต้องใช้เพื่อดำเนินงานและให้บริการตามปกติได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ สถานที่ปฏิบัติงานสำรอง</li> <li>▪ ทรัพย์สิน/วัสดุอุปกรณ์ที่สำคัญ</li> <li>▪ เทคโนโลยีสารสนเทศและข้อมูลที่สำคัญ</li> <li>▪ บุคลากรหลัก</li> <li>▪ ผู้โดยสาร/ลูกค้า/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</li> </ul>	ทีมบริหารความต่อเนื่อง <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ สำนักงานใหญ่</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๑</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๒</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๓</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๔</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๕</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๖</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๗</li> <li>▪ เขตการเดินรถที่ ๘</li> </ul>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
- แจ้งสรุปสถานการณ์และการเตรียมความพร้อมด้านทรัพยากรต่าง ๆ เพื่อดำเนินงานและให้บริการตามปกติให้กับบุคลากรในสำนักงานใหญ่ และเขตการเดินรถ	ทีมบริหารความต่อเนื่อง	<input type="checkbox"/>
- บันทึก (Log Book) และทบทวนกิจกรรมและงานต่าง ๆ ที่ทีมงานบริหารความต่อเนื่อง	ทีมบริหารความต่อเนื่อง	<input type="checkbox"/>
- รายงานความคืบหน้าให้แก่หัวหน้าคณะบริหารความต่อเนื่องตามเวลาที่ได้กำหนดไว้	หัวหน้าทีมบริหารความต่อเนื่อง	<input type="checkbox"/>

#### ๔.๔ กลยุทธ์ความต่อเนื่อง

กลยุทธ์ความต่อเนื่อง เป็นแนวทางในการจัดหาและบริหารจัดการทรัพยากรให้มีความพร้อมเมื่อเกิดสภาวะวิกฤต ซึ่งพิจารณาทรัพยากรใน ๕ ด้าน ดังนี้

ทรัพยากร	กลยุทธ์ความต่อเนื่อง
 <p>อาคาร/ สถานที่ปฏิบัติงานสำรอง</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กำหนดให้ใช้พื้นที่ของ ชสมก. ในส่วนอื่นที่ยังไม่ได้รับความเสียหาย โดยสำรวจความเหมาะสมของสถานที่เขตการเดินรถ ประสานงาน และการเตรียมความพร้อมล่วงหน้า</li> <li>- ในกรณีที่ความเสียหายขยายเป็นวงกว้าง กำหนดให้ใช้พื้นที่ของ โรงเรียน หรือสถานที่ราชการ โดยมีการสำรวจความเหมาะสมของสถานที่ ประสานงาน และการเตรียมความพร้อมกับหน่วยงานเจ้าของพื้นที่</li> <li>- ให้พิจารณา work from home ในกรณีภาระงานที่สามารถทำได้</li> <li>- จัดการประชุมออนไลน์ ที่ถูกต้องตามกฎหมาย</li> </ul>
 <p>วัสดุอุปกรณ์ที่สำคัญ/ การจัดหาจัดส่งวัสดุอุปกรณ์ ที่สำคัญ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กำหนดให้มีการจัดหาคอมพิวเตอร์สำรอง ที่มีคุณลักษณะเหมาะสมกับการใช้งาน</li> <li>- กำหนดให้ใช้คอมพิวเตอร์แบบพกพาที่มีเป็นการชั่วคราว</li> <li>- กำหนดให้จัดเก็บวัสดุสิ้นเปลืองในปริมาณที่เหมาะสมตามรอบการสั่งซื้อผ่านหน่วยงานจัดซื้อจัดจ้าง และสรรหาวัสดุสิ้นเปลืองที่มีอยู่ในหน่วยงานก่อน แล้วจึงสรรหาจากภายนอก เช่น บริษัท/ร้านค้าตัวแทนจำหน่าย</li> <li>- จัดเตรียมอุปกรณ์ที่จำเป็น เช่น UPS ติดตั้งระบบสำรองไฟฟ้า ติดตั้งเครื่องกำเนิดสำรองไฟฟ้า การทำสำรองข้อมูล และการกู้คืนระบบ</li> <li>- จัดเตรียมอุปกรณ์ เครื่องมือในการประชุมออนไลน์</li> <li>- จัดหายานพาหนะสำรองไว้สำหรับการติดต่อประสานงาน</li> <li>- กำหนดให้มีการจัดการโดยสำรอง ที่มีคุณลักษณะเหมาะสมกับการใช้งาน</li> </ul>
 <p>เทคโนโลยีสารสนเทศและ ข้อมูลที่สำคัญ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ดำเนินการบันทึกข้อมูลในเอกสารไปก่อน แล้วจึงบันทึกข้อมูลในระบบต่าง ๆ ส่งสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศในภายหลัง</li> <li>- เชื่อมต่อระบบอินเทอร์เน็ตและฐานข้อมูลที่สำคัญ</li> <li>- กำหนดให้จัดเก็บข้อมูลที่สำคัญสำรองไว้ตามที่กำหนด</li> <li>- เคลื่อนย้าย Server ไปยังพื้นที่ปลอดภัย (ในกรณีที่สามารถทำได้)</li> <li>- ให้บุคลากรสำรองข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของตน ในอุปกรณ์ที่ใช้ในการเก็บข้อมูล เช่น Handy Drive External Hard disk เป็นต้น</li> </ul>

ทรัพยากร	กลยุทธ์ความต่อเนื่อง
 <p>บุคลากรหลัก</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กำหนดให้ใช้บุคลากรสำรอง ทดแทนภายในฝ่ายหรือกลุ่มงานเดียวกัน</li> <li>- กำหนดให้ใช้บุคลากรของเขตการเดินรถอื่นทดแทนในกรณีที่บุคลากรไม่เพียงพอหรือขาดแคลน</li> <li>- จัดเตรียมบุคลากรสนับสนุน เพื่อปฏิบัติงานในพื้นที่สำรอง หรือดูแลความปลอดภัยในสำนักงาน</li> </ul>
 <p>ลูกค้า/ ผู้ให้บริการ/ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- คู่ค้าสำคัญในกระบวนการจัดรถออกวิ่งให้บริการ คือ ปตท. ถ้าคู่ค้าไม่สามารถส่งมอบน้ำมันเชื้อเพลิง/ก๊าซ NGV ให้กับหน่วยงานได้</li> <li>- กำหนดให้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิง/ก๊าซ NGV สำรองจากหน่วยงานภายในขององค์การ</li> <li>- กำหนดให้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิง/ก๊าซ NGV โดยเติมจากสถานีบริการของเอกชนที่ได้รับความยินยอมของ ปตท.</li> <li>- จัดให้มีระบบประสาน ระบบสื่อสารในรูปแบบต่าง ๆ ในภาวะวิกฤตระหว่างคู่ค้ากับ ขสมก. ผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์และออนไลน์</li> <li>- จัดเตรียมแผนการสื่อสารประชาสัมพันธ์กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในภาวะวิกฤต เพื่อสนับสนุนในการแจ้งเหตุ/ส่งต่อข้อมูลข่าวสารในสภาวะวิกฤตของ ขสมก. ให้ภาครัฐและภาคเอกชนรับทราบ</li> </ul>

## บทที่ ๕

### ฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการและประเมินแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน

การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการและประเมินแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินโดยทำการทดสอบ และใช้สถานการณ์จำลองตามความเสี่ยงที่ได้วิเคราะห์ในบทที่ ๔ รวมทั้งดำเนินการตามแผน อย่างน้อย ๓ เหตุการณ์ ได้แก่ เหตุการณ์อัคคีภัยบนรถโดยสารประจำทาง เหตุการณ์การจลาจล/ปิดการจราจร เหตุการณ์อุบัติเหตุร้ายแรงจากรถโดยสารประจำทาง เพื่อทดสอบประสิทธิภาพของแผนในการแก้ไขสถานการณ์และสามารถรองรับให้ธุรกิจดำเนินไปได้อย่างต่อเนื่อง เป็นการซักซ้อมวิธีปฏิบัติ ทดสอบและปรับปรุงแผนให้เหมาะสม เพื่อให้สามารถนำไปใช้ในสถานการณ์จริงได้

#### ๕.๑ การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ ครั้งที่ ๑

๑) การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ “เหตุการณ์อัคคีภัยบนรถโดยสารประจำทาง” ในวันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๖๖ เวลา ๐๙.๐๐ – ๑๒.๐๐ น. มีผู้เข้าร่วมทั้งสิ้น ๑๓๕ คน มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

๑.๑) เพื่อลดอัตราเสี่ยงต่อการเกิดเหตุอัคคีภัย ลดอันตราย ความสูญเสียต่อชีวิต ทรัพย์สินที่จะเกิดขึ้น

๑.๒) เพื่อจัดระบบการปฏิบัติการไว้ล่วงหน้าให้สามารถป้องกัน และระงับอัคคีภัยได้ตามสถานการณ์ในแต่ละพื้นที่ของหน่วยงาน

๑.๓) เพื่อสร้างความมั่นใจในเรื่องความปลอดภัยต่อบุคคลกร ในกรณีเกิดเหตุเพลิงไหม้

๑.๔) เพื่อให้มีการระงับอัคคีภัยที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ

โดยแบ่งการฝึกอบรมออกเป็นภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ ดังนี้

#### ภาคทฤษฎี



- ทฤษฎีการเกิดเพลิงไหม้และประเภทของเพลิงและการดับเพลิง
- เครื่องดับเพลิงชนิดต่าง ๆ
- วิธีการใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล ที่ใช้ในการดับเพลิง
- ระบบเชื้อเพลิงรถโดยสารประจำทางชนิดน้ำมันดีเซล และก๊าซ CNG
- แผนตอบโต้สถานการณ์ฉุกเฉิน “อัคคีภัยบนรถโดยสารประจำทาง”



ภาคปฏิบัติ

การฝึกดับเพลิงรถโดยสารประจำทาง แบ่งออกเป็น ๓ ประเภท คือ

**อัคคีภัยบนรถโดยสารธรรมดา (ครีม-แดง)**



**อัคคีภัยบนรถโดยสารปรับอากาศ**



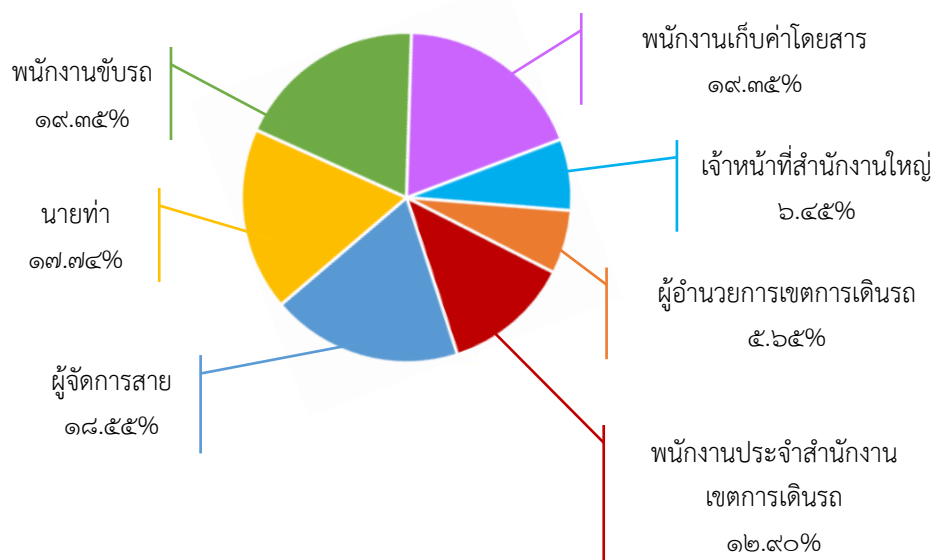


### อัคคีภัยบนรถโดยสารปรับอากาศ NGV



๒) ผลการทดสอบและประเมินแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน “เหตุการณ์อัคคีภัยบนรถโดยสารประจำทาง” โดยทีมที่ปรึกษาได้แบ่งแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน “เหตุการณ์อัคคีภัยบนรถโดยสารประจำทาง” ออกเป็น ๓ ประเภท คือ อัคคีภัยบนรถโดยสารธรรมดา (ครีม-แดง), อัคคีภัยบนรถโดยสารปรับอากาศ และอัคคีภัยบนรถโดยสารปรับอากาศ NGV ปรากฏผลการประเมิน ดังนี้

#### ๒.๑) ข้อมูลผู้เข้ารับการฝึกอบรมและตำแหน่งผู้เข้าฝึกอบรม



แผนภาพที่ ๕.๑ ข้อมูลผู้เข้ารับการฝึกอบรมและตำแหน่งผู้เข้าฝึกอบรม

**ตารางที่ ๕.๑ ข้อมูลผู้เข้ารับการฝึกอบรมและตำแหน่งผู้เข้าฝึกอบรม**

ตำแหน่งผู้เข้าฝึกอบรม	จำนวน	ร้อยละ
เจ้าหน้าที่สำนักงานใหญ่	๘	๖.๔๕
ผู้อำนวยการเขตการเดินรถ	๗	๕.๖๕
พนักงานประจำสำนักงานเขตการเดินรถ	๑๖	๑๒.๙๐
ผู้จัดการสาย	๒๓	๑๘.๕๕
นายท่า	๒๒	๑๗.๖๔
พนักงานขับรถ	๒๔	๑๙.๓๕
พนักงานเก็บค่าโดยสาร	๒๔	๑๙.๓๕
<b>รวม</b>	<b>๑๒๔</b>	<b>๑๐๐</b>

จากตารางที่ ๕.๑ ผู้ตอบแบบประเมินมีทั้งหมด ๑๒๔ คน จากผู้เข้าร่วมฝึกอบรมทั้งหมด ๑๓๕ คน คิดเป็นร้อยละ ๙๑.๘๕ ผู้ตอบแบบประเมินสูงสุดสามอันดับแรก คือ พนักงานเก็บค่าโดยสาร และพนักงานขับรถ จำนวน ๒๔ คน คิดเป็นร้อยละ ๑๘.๖๕ และผู้จัดการสาย จำนวน ๒๓ คน คิดเป็นร้อยละ ๑๘.๕๕ ตามลำดับ

**๒.๒) การประเมินผล แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน เหตุการณ์อัคคีภัยบนรถโดยสารประจำทาง ด้านความรู้ความเข้าใจ**

การประเมินผล แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน เหตุการณ์อัคคีภัยบนรถโดยสารประจำทาง ด้านความรู้ความเข้าใจ มีระดับคะแนนเฉลี่ย ตั้งแต่ ๑ - ๕ ซึ่งหมายถึง ควรปรับปรุง - ดีมาก

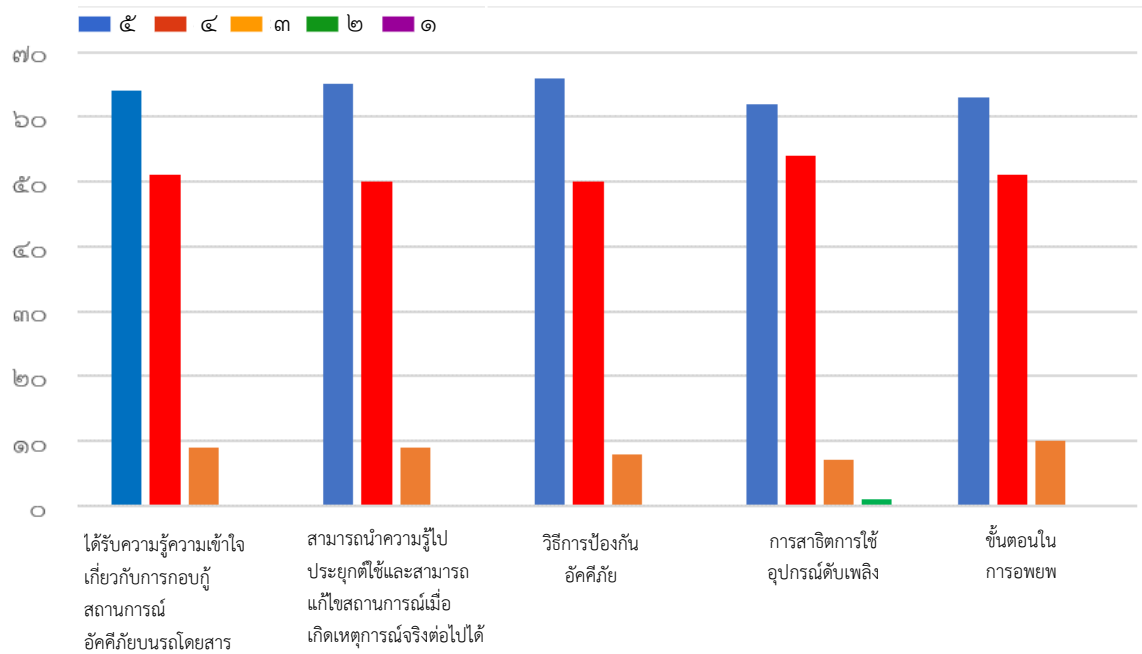
**กำหนดเกณฑ์เพื่อวัดระดับ ดังนี้**

- คะแนน ๕ หมายถึง ผู้ประเมินมีความเข้าใจในระดับดีมาก
- คะแนน ๔ หมายถึง ผู้ประเมินมีความเข้าใจในระดับดี
- คะแนน ๓ หมายถึง ผู้ประเมินมีความเข้าใจในระดับดีปานกลาง
- คะแนน ๒ หมายถึง ผู้ประเมินมีความเข้าใจในระดับพอใช้
- คะแนน ๑ หมายถึง ผู้ประเมินมีความเข้าใจในระดับควรปรับปรุง

**การแปลความหมายคะแนน**

- คะแนน ๔.๕๑-๕.๐๐ หมายถึง ผู้ประเมินมีความเข้าใจในระดับดีมาก
- คะแนน ๓.๕๑-๔.๕๐ หมายถึง ผู้ประเมินมีความเข้าใจในระดับดี
- คะแนน ๒.๕๑-๓.๕๐ หมายถึง ผู้ประเมินมีความเข้าใจในระดับดีปานกลาง
- คะแนน ๑.๕๑-๒.๕๐ หมายถึง ผู้ประเมินมีความเข้าใจในระดับพอใช้
- คะแนน ๐.๐๐-๑.๕๐ หมายถึง ผู้ประเมินมีความเข้าใจในระดับควรปรับปรุง

ด้านความรู้ความเข้าใจ



แผนภาพที่ ๕.๒ การประเมินผล ด้านความรู้ความเข้าใจ

ตารางที่ ๕.๒ การประเมินผล ด้านความรู้ความเข้าใจ

หัวข้อการประเมิน	ระดับความเข้าใจ					ค่าเฉลี่ย	ร้อยละ	ระดับความเข้าใจ
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	พอใช้	ควรปรับปรุง			
	๕	๔	๓	๒	๑			
๑. ได้รับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการกอบกู้สถานการณ์ อคติภัยบนรถโดยสาร	๖๔	๕๑	๙	-	-	๔.๖๖	๙๓.๒	ดีมาก
	๕๑.๖%	๔๑.๑%	๗.๓%	-	-			
๒. สามารถนำความรู้ไปประยุกต์ใช้และสามารถแก้ไขสถานการณ์เมื่อเกิดเหตุการณ์จริงต่อไปได้	๖๕	๕๐	๙	-	-	๔.๖๘	๙๓.๖	ดีมาก
	๕๒.๔%	๔๐.๓%	๗.๓%	-	-			
๓. วิธีการป้องกันอุบัติเหตุภัย	๖๖	๕๐	๘	-	-	๔.๖๙	๙๓.๘	ดีมาก
	๕๓.๒%	๔๐.๓%	๖.๕%	-	-			
๔. การสาธิตการใช้อุปกรณ์ดับเพลิง	๖๒	๕๔	๗	๑	-	๔.๖๖	๙๓.๒	ดีมาก
	๕๐%	๔๓.๕%	๕.๖%	๐.๘%	-			
๕. ขั้นตอนในการอพยพ	๖๓	๕๑	๑๐	-	-	๔.๖๕	๙๓	ดีมาก
	๕๐.๘%	๔๑.๑%	๘.๑%	-	-			
ระดับความเข้าใจในการทดสอบและประเมินแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน						๔.๖๗	๙๓.๔	ดีมาก

จากตารางที่ ๕.๒ การประเมินระดับความเข้าใจในการทดสอบและประเมินแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน พบว่า มีระดับความเข้าใจอยู่ในระดับดีมาก คิดเป็นร้อยละ ๙๓.๔ เมื่อพิจารณาข้อที่มีคะแนนสูงสุดอยู่ในระดับมากที่สุด ๓ ลำดับ ได้แก่ วิธีการป้องกันอัคคีภัย อยู่ในระดับดีมาก คิดเป็นร้อยละ ๙๓.๘ สามารถนำความรู้ไปประยุกต์ใช้และสามารถแก้ไขสถานการณ์เมื่อเกิดเหตุการณ์จริงต่อไปได้ อยู่ในระดับดีมาก คิดเป็นร้อยละ ๙๓.๖ ได้รับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการกอบกู้สถานการณ์อัคคีภัยบนรถโดยสารและการสาธิตการใช้อุปกรณ์ดับเพลิง อยู่ในระดับดีมาก คิดเป็นร้อยละ ๙๓.๒ ตามลำดับ

### ๒.๓) การประเมินผล แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน เหตุการณ์อัคคีภัยบนรถโดยสารประจำทาง ด้านวิทยาการ

การประเมินผล แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน เหตุการณ์อัคคีภัยบนรถโดยสารประจำทาง ด้านความพึงพอใจ มีระดับคะแนนเฉลี่ย ตั้งแต่ ๑ - ๕ ซึ่งหมายถึง ควรปรับปรุง - ดีมาก

#### กำหนดเกณฑ์เพื่อวัดระดับ ดังนี้

คะแนน ๕ หมายถึง ผู้ประเมินมีความพึงพอใจในระดับดีมาก

คะแนน ๔ หมายถึง ผู้ประเมินมีความพึงพอใจในระดับดี

คะแนน ๓ หมายถึง ผู้ประเมินมีความพึงพอใจในระดับดีปานกลาง

คะแนน ๒ หมายถึง ผู้ประเมินมีความพึงพอใจในระดับพอใช้

คะแนน ๑ หมายถึง ผู้ประเมินมีความพึงพอใจในระดับควรปรับปรุง

#### การแปลความหมายคะแนน

คะแนน ๔.๕๑-๕.๐๐ หมายถึง ผู้ประเมินมีความพึงพอใจในระดับดีมาก

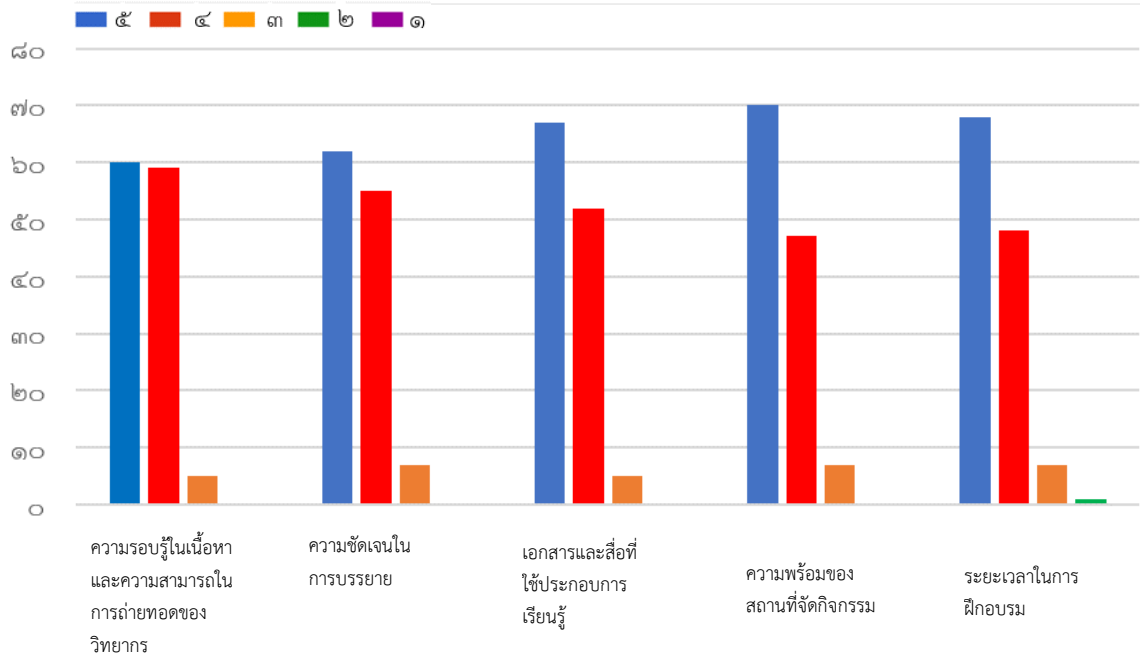
คะแนน ๓.๕๑-๔.๕๐ หมายถึง ผู้ประเมินมีความพึงพอใจในระดับดี

คะแนน ๒.๕๑-๓.๕๐ หมายถึง ผู้ประเมินมีความพึงพอใจในระดับดีปานกลาง

คะแนน ๑.๕๑-๒.๕๐ หมายถึง ผู้ประเมินมีความพึงพอใจในระดับพอใช้

คะแนน ๐.๐๐-๑.๕๐ หมายถึง ผู้ประเมินมีความพึงพอใจในระดับควรปรับปรุง

ด้านวิทยากร



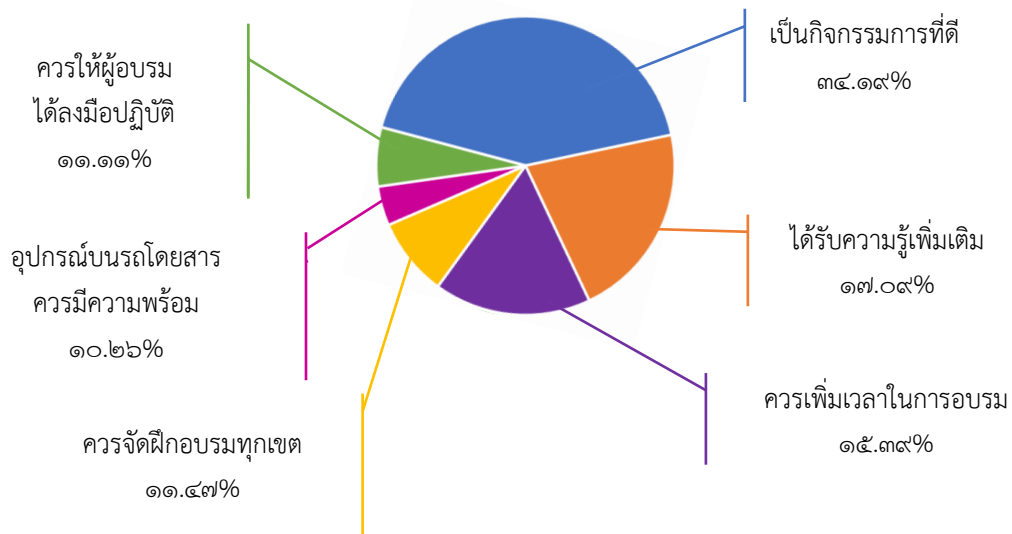
แผนภาพที่ ๕.๓ การประเมินผล ด้านวิทยากร

ตารางที่ ๕.๓ การประเมินผล ด้านวิทยากร

หัวข้อการประเมิน	ระดับความเข้าใจ					ค่าเฉลี่ย	ร้อยละ	ระดับความเข้าใจ
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	พอใช้	ควรปรับปรุง			
	๕	๔	๓	๒	๑			
๑. ความรอบรู้ในเนื้อหาและความสามารถในการถ่ายทอดของวิทยากร	๖๐	๕๙	๕	-	-	๔.๖๗	๙๓.๔	ดีมาก
	๔๘.๔%	๔๗.๖%	๔%	-	-			
๒. ความชัดเจนในการบรรยาย	๖๒	๕๕	๗	-	-	๔.๖๗	๙๓.๔	ดีมาก
	๕๐%	๔๔.๔%	๕.๖%	-	-			
๓. เอกสารและสื่อที่ใช้ประกอบการเรียนรู้	๖๗	๕๒	๕	-	-	๔.๗๒	๙๔.๔	ดีมาก
	๕๔%	๔๑.๙%	๔%	-	-			
๔. ความพร้อมของสถานที่จัดกิจกรรม	๗๐	๔๗	๗	-	-	๔.๗๓	๙๔.๖	ดีมาก
	๕๖.๕%	๓๗.๙%	๕.๖%	-	-			
๕. ระยะเวลาในการฝึกอบรม	๖๘	๔๘	๗	๑	-	๔.๗๑	๙๔.๒	ดีมาก
	๕๔.๘%	๓๘.๗%	๕.๖%	๐.๘%	-			
ระดับความพึงพอใจในการทดสอบและประเมินแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน						๔.๗๑	๙๔	ดีมาก

จากตารางที่ ๕.๓ การประเมินระดับความพึงพอใจในการทดสอบและประเมินแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน พบว่า มีระดับความเข้าใจอยู่ในระดับดีมาก คิดเป็นร้อยละ ๙๔ เมื่อพิจารณาข้อที่มีคะแนนสูงสุดอยู่ในระดับมากที่สุด ๓ ลำดับ ได้แก่ ความพร้อมของสถานที่จัดกิจกรรม อยู่ในระดับดี คิดเป็นร้อยละ ๙๔.๖ เอกสารและสื่อที่ใช้ประกอบการเรียนรู้ อยู่ในระดับดีมาก คิดเป็นร้อยละ ๙๔.๔ และระยะเวลาในการฝึกอบรม อยู่ในระดับดีมาก คิดเป็นร้อยละ ๙๔.๒ ตามลำดับ

๒.๔) ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ



แผนภาพที่ ๕.๔ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ

ตารางที่ ๕.๔ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ

ข้อคิดเห็น	จำนวน	ร้อยละ
เป็นกิจกรรมการที่ดี	๔๐	๓๔.๑๙
ได้รับความรู้เพิ่มเติม	๒๐	๑๗.๐๙
ควรเพิ่มเวลาในการอบรม	๑๘	๑๕.๓๔
ควรจัดฝึกอบรมทุกเขต	๑๔	๑๑.๔๗
ควรให้ผู้อบรมได้ลงมือปฏิบัติ	๑๓	๑๑.๑๑
อุปกรณ์บนรถโดยสารควรมีความพร้อม	๑๒	๑๐.๒๖
<b>รวม</b>	<b>๑๑๗</b>	<b>๑๐๐</b>

จากตารางที่ ๕.๔ ผู้แสดงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ มีทั้งหมด ๑๑๗ คน จากผู้เข้าร่วมฝึกรอบรวมทั้งหมด ๑๓๕ คน คิดเป็นร้อยละ ๘๖.๖๗ ผู้แสดงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ สูงสุดสามอันดับแรก คือ เป็นกิจกรรมการที่ดี จำนวน ๔๐ คน คิดเป็นร้อยละ ๓๔.๑๙ ได้รับความรู้เพิ่มเติม จำนวน ๒๐ คน คิดเป็นร้อยละ ๑๗.๐๙ และควรเพิ่มเวลาในการอบรม จำนวน ๑๘ คน คิดเป็นร้อยละ ๑๕.๓๘ ตามลำดับ

## ๕.๒ การฝึกรอบเชิงปฏิบัติการ ครั้งที่ ๒

### ๑) การฝึกรอบเชิงปฏิบัติการ “เหตุการณ์อุบัติเหตุร้ายแรงจากรถโดยสารประจำทาง”

ในวันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๖๖ เวลา ๐๙.๐๐ – ๑๒.๐๐ น. มีผู้เข้าร่วมทั้งสิ้น ๑๒๕ คน มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

๑.๑) เพื่อลดอัตราเสี่ยงต่อการเกิดเหตุอุบัติเหตุจากรถโดยสาร ลดอันตราย ความสูญเสียต่อชีวิต ทรัพย์สินที่จะเกิดขึ้น

๑.๒) เพื่อจัดระบบการปฏิบัติการไว้ล่วงหน้าให้สามารถป้องกันอุบัติเหตุจากรถโดยสารได้ตามสถานการณ์

๑.๓) เพื่อสร้างความมั่นใจในเรื่องความปลอดภัยต่อบุคลากร ในกรณีเกิดอุบัติเหตุจากรถโดยสาร

๑.๔) เพื่อให้มีการช่วยเหลือผู้ประสบภัยในอุบัติเหตุจากรถโดยสารที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ

โดยแบ่งการฝึกรอบออกเป็นภาคทฤษฎี workshop และภาคปฏิบัติ ดังนี้

### ภาคทฤษฎี



- หลักการทั่วไปในการปฐมพยาบาล
- การช่วยชีวิตขั้นพื้นฐาน
- การเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บ
- แผนตอบโต้สถานการณ์ฉุกเฉิน “อุบัติเหตุร้ายแรงจากรถโดยสารประจำทาง”

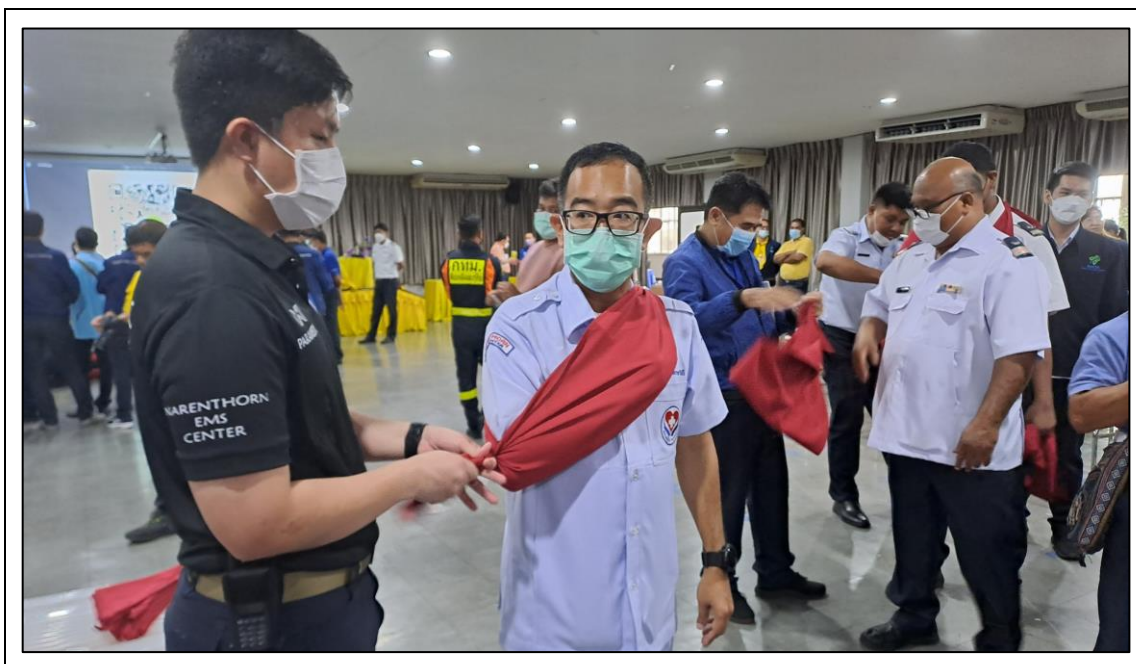


### Workshop

#### การเคลื่อนย้ายผู้ป่วยกรณีฉุกเฉิน



#### การตาม และห้ามเลือด





### การทำ CPR



#### ภาคปฏิบัติ

การฝึกซ้อมแผนตอบโต้สถานการณ์ฉุกเฉิน “อุบัติเหตุร้ายแรงจากรถโดยสารประจำทาง” แบ่งออกเป็น ๓ ขั้นตอน คือ

#### การตัดแยกผู้บาดเจ็บ



### การปฐมพยาบาลผู้โดยสาร ในที่เกิดเหตุ



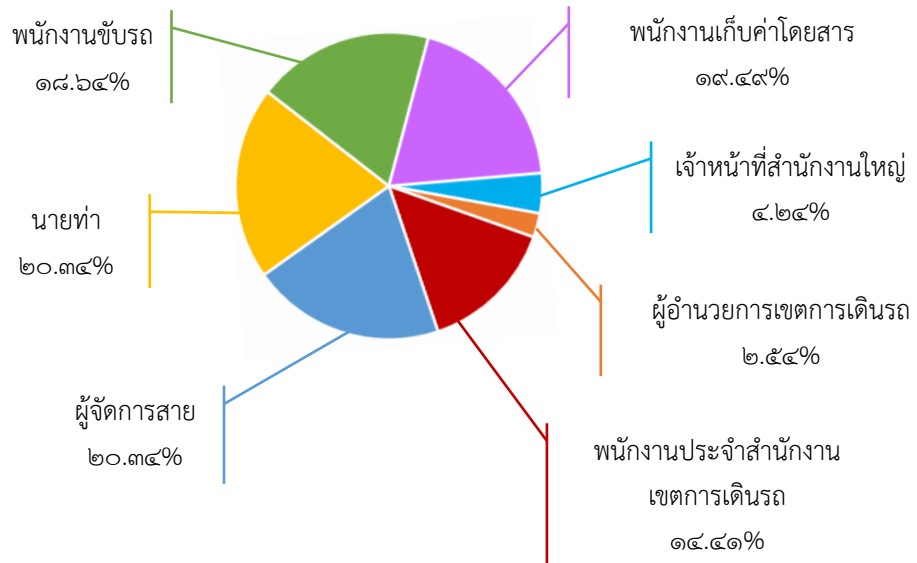
### การเคลื่อนย้าย ส่งต่อผู้โดยสารผู้บาดเจ็บ ไปยังสถานพยาบาล



## ๒) ผลการทดสอบและประเมินแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน

ในการทดสอบและประเมินแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน “เหตุการณ์อุบัติเหตุร้ายแรงจากรถโดยสารประจำทาง” ปรากฏผลการประเมิน ดังนี้

### ๒.๑) ข้อมูลผู้เข้ารับการฝึกอบรมและตำแหน่งผู้เข้าฝึกอบรม



แผนภาพที่ ๕.๕ ข้อมูลผู้เข้ารับการฝึกอบรมและตำแหน่งผู้เข้าฝึกอบรม

ตารางที่ ๕.๕ ข้อมูลผู้เข้ารับการฝึกอบรมและตำแหน่งผู้เข้าฝึกอบรม

ตำแหน่งผู้เข้าฝึกอบรม	จำนวน	ร้อยละ
เจ้าหน้าที่สำนักงานใหญ่	๕	๔.๒๔
ผู้อำนวยการเขตการเดินรถ	๓	๒.๕๔
พนักงานประจำสำนักงานเขตการเดินรถ	๑๗	๑๔.๔๑
ผู้จัดการสาย	๒๔	๒๐.๓๔
นายท่า	๒๔	๒๐.๓๔
พนักงานขับรถ	๒๒	๑๘.๖๔
พนักงานเก็บค่าโดยสาร	๒๓	๑๙.๔๕
<b>รวม</b>	<b>๑๑๘</b>	<b>๑๐๐</b>

จากตารางที่ ๕.๕ ผู้ตอบแบบประเมินมีทั้งหมด ๑๑๘ คน จากผู้เข้าร่วมฝึกอบรมทั้งหมด ๑๒๕ คน คิดเป็นร้อยละ ๙๔.๔ ผู้ตอบแบบประเมินสูงสุดสามอันดับแรก คือ ผู้จัดการสายและนายท่า จำนวน



๒๔ คน คิดเป็นร้อยละ ๒๐.๓๔ และพนักงานเก็บค่าโดยสาร จำนวน ๒๓ คน คิดเป็นร้อยละ ๑๙.๕๙  
เรียงตามลำดับ

## ๒.๒) การประเมินผล แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน เหตุการณ์อัคคีภัยบนรถโดยสารประจำ ทาง ด้านความรู้ความเข้าใจ

การประเมินผล แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน เหตุการณ์อัคคีภัยบนรถโดยสารประจำทาง ด้าน  
ความรู้ความเข้าใจ มีระดับคะแนนเฉลี่ย ตั้งแต่ ๑ - ๕ ซึ่งหมายถึง ควรปรับปรุง – ดีมาก

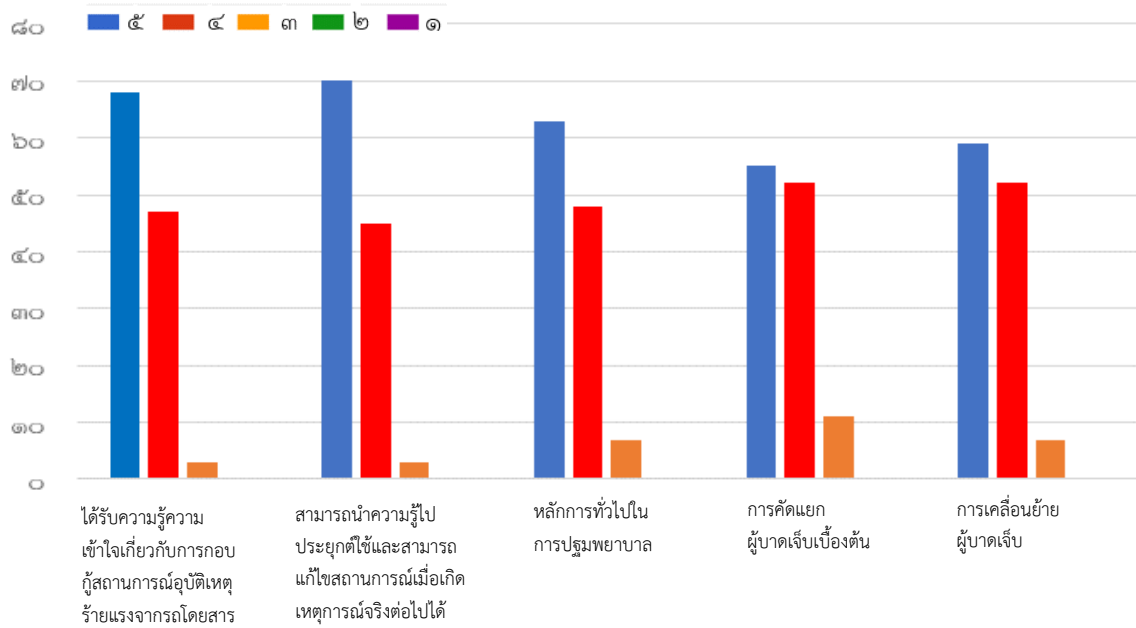
### กำหนดเกณฑ์เพื่อวัดระดับ ดังนี้

- คะแนน ๕ หมายถึง ผู้ประเมินมีความเข้าใจในระดับดีมาก
- คะแนน ๔ หมายถึง ผู้ประเมินมีความเข้าใจในระดับดี
- คะแนน ๓ หมายถึง ผู้ประเมินมีความเข้าใจในระดับดีปานกลาง
- คะแนน ๒ หมายถึง ผู้ประเมินมีความเข้าใจในระดับพอใช้
- คะแนน ๑ หมายถึง ผู้ประเมินมีความเข้าใจในระดับควรปรับปรุง

### การแปลความหมายคะแนน

- คะแนน ๔.๕๑-๕.๐๐ หมายถึง ผู้ประเมินมีความเข้าใจในระดับดีมาก
- คะแนน ๓.๕๑-๔.๕๐ หมายถึง ผู้ประเมินมีความเข้าใจในระดับดี
- คะแนน ๒.๕๑-๓.๕๐ หมายถึง ผู้ประเมินมีความเข้าใจในระดับดีปานกลาง
- คะแนน ๑.๕๑-๒.๕๐ หมายถึง ผู้ประเมินมีความเข้าใจในระดับพอใช้
- คะแนน ๐.๐๐-๑.๕๐ หมายถึง ผู้ประเมินมีความเข้าใจในระดับควรปรับปรุง

ด้านความรู้ความเข้าใจ



แผนภาพที่ ๕.๖ การประเมินผล ด้านความรู้ความเข้าใจ

ตารางที่ ๕.๖ การประเมินผล ด้านความรู้ความเข้าใจ

หัวข้อการประเมิน	ระดับความเข้าใจ					ค่าเฉลี่ย	ร้อยละ	ระดับความเข้าใจ
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	พอใช้	ควรปรับปรุง			
	๕	๔	๓	๒	๑			
๑. ได้รับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการกอบกู้สถานการณ์อุบัติเหตุร้ายแรงจากรถโดยสารประจำทาง	๖๘	๔๗	๓	-	-	๔.๕๕	๙๑	ดีมาก
	๕๗.๖%	๓๙.๘%	๒.๕%	-	-			
๒. สามารถนำความรู้ไปประยุกต์ใช้และสามารถแก้ไขสถานการณ์เมื่อเกิดเหตุการณ์จริงต่อไปได้	๗๐	๔๕	๓	-	-	๔.๕๗	๙๑.๔	ดีมาก
	๕๙.๓%	๓๘.๑%	๒.๕%	-	-			
๓. หลักการทั่วไปในการปฐมพยาบาล	๖๓	๔๘	๗	-	-	๔.๔๗	๘๙.๔	ดี
	๕๓.๔%	๔๐.๗%	๕.๙%	-	-			
๔. การคัดแยกผู้บาดเจ็บเบื้องต้น	๕๕	๕๒	๑๑	-	-	๔.๓๗	๘๗	ดี
	๔๖.๖%	๔๔.๑%	๙.๓%	-	-			
๕. การเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บ	๕๙	๕๒	๗	-	-	๔.๕๖	๙๑.๒	ดี
	๕๐%	๔๔.๑%	๕.๙%	-	-			
ระดับความเข้าใจในการทดสอบและประเมินแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน						๔.๕	๙๐	ดี

จากตารางที่ ๕.๖ การประเมินระดับความเข้าใจในการทดสอบและประเมินแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน พบว่า มีระดับความเข้าใจอยู่ในระดับดี คิดเป็นร้อยละ ๙๐ เมื่อพิจารณาข้อที่มีคะแนนสูงสุด ๓ ลำดับ ดังนี้ สามารถนำความรู้ไปประยุกต์ใช้และสามารถแก้ไขสถานการณ์เมื่อเกิดเหตุการณ์จริงต่อไปได้ อยู่ในระดับดีมาก คิดเป็นร้อยละ ๙๑.๔ การเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บ อยู่ในระดับดีมาก คิดเป็นร้อยละ ๙๑.๒ และได้รับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการกอบกู้สถานการณ์อุบัติเหตุร้ายแรงจากกรรโดยสารประจำทาง อยู่ในระดับดีมาก คิดเป็นร้อยละ ๙๑ ตามลำดับ

### ๒.๓) การประเมินผล แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน เหตุการณ์อัคคีภัยบนรถโดยสารประจำทาง ด้านวิทยากร

การประเมินผล แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน เหตุการณ์อัคคีภัยบนรถโดยสารประจำทาง ด้านความพึงพอใจ มีระดับคะแนนเฉลี่ย ตั้งแต่ ๑ - ๕ ซึ่งหมายถึง ควรปรับปรุง - ดีมาก

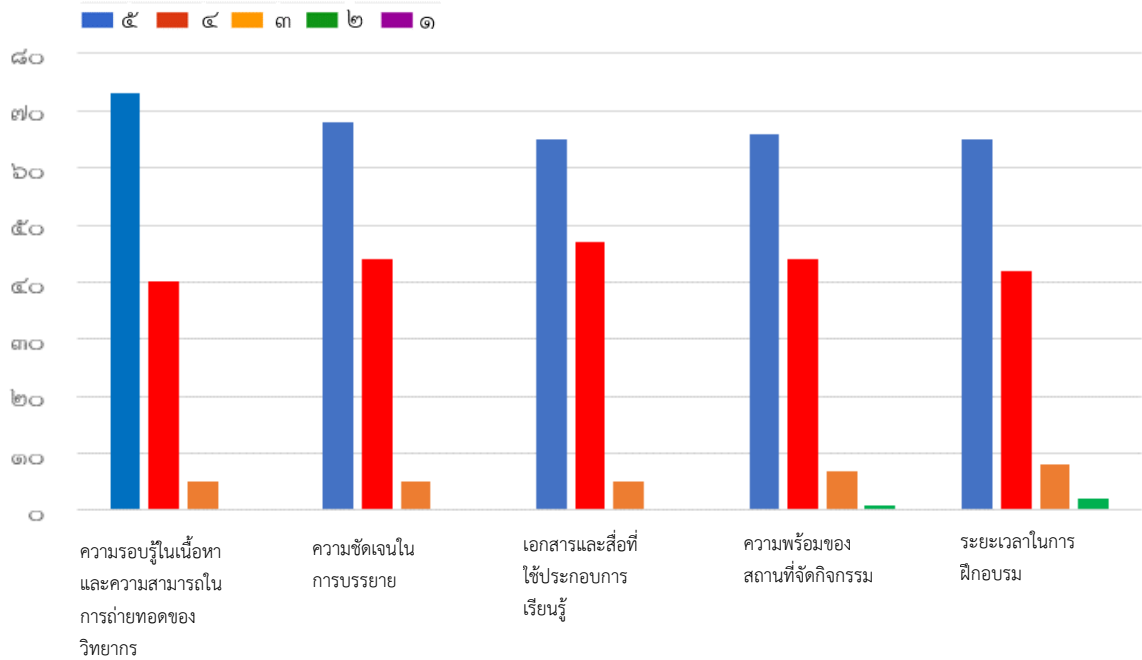
#### กำหนดเกณฑ์เพื่อวัดระดับ ดังนี้

- คะแนน ๕ หมายถึง ผู้ประเมินมีความพึงพอใจในระดับดีมาก
- คะแนน ๔ หมายถึง ผู้ประเมินมีความพึงพอใจในระดับดี
- คะแนน ๓ หมายถึง ผู้ประเมินมีความพึงพอใจในระดับดีปานกลาง
- คะแนน ๒ หมายถึง ผู้ประเมินมีความพึงพอใจในระดับพอใช้
- คะแนน ๑ หมายถึง ผู้ประเมินมีความพึงพอใจในระดับควรปรับปรุง

#### การแปลความหมายคะแนน

- คะแนน ๔.๕๑-๕.๐๐ หมายถึง ผู้ประเมินมีความพึงพอใจในระดับดีมาก
- คะแนน ๓.๕๑-๔.๕๐ หมายถึง ผู้ประเมินมีความพึงพอใจในระดับดี
- คะแนน ๒.๕๑-๓.๕๐ หมายถึง ผู้ประเมินมีความพึงพอใจในระดับดีปานกลาง
- คะแนน ๑.๕๑-๒.๕๐ หมายถึง ผู้ประเมินมีความพึงพอใจในระดับพอใช้
- คะแนน ๐.๐๐-๑.๕๐ หมายถึง ผู้ประเมินมีความพึงพอใจในระดับควรปรับปรุง

ด้านวิทยากร



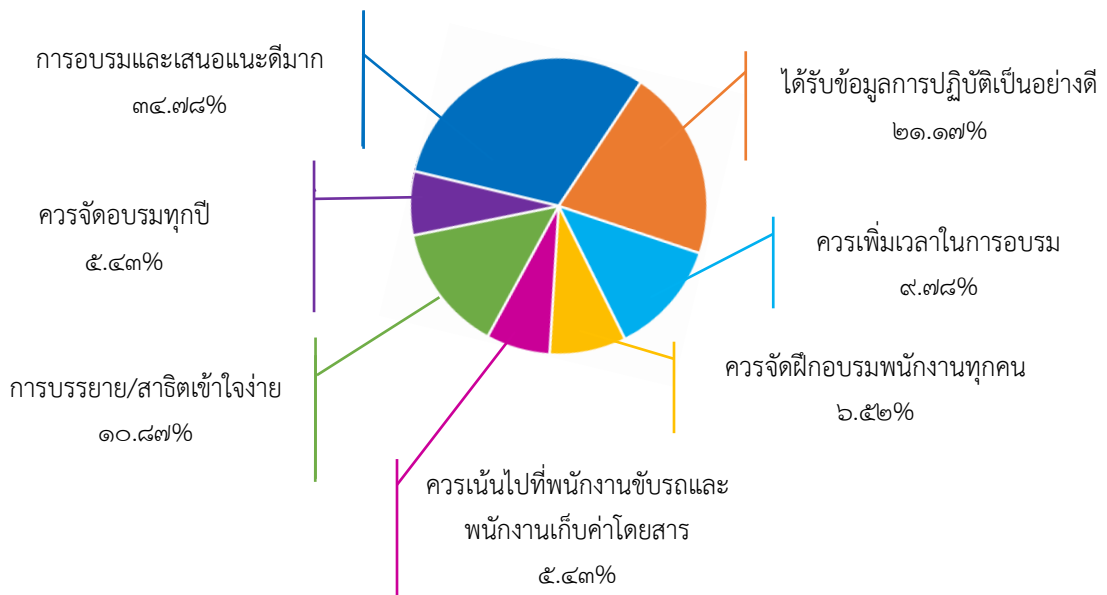
แผนภาพที่ ๕.๗ การประเมินผล ด้านวิทยากร

ตารางที่ ๕.๗ การประเมินผล ด้านวิทยากร

หัวข้อการประเมิน	ระดับความเข้าใจ					ค่าเฉลี่ย	ร้อยละ	ระดับความเข้าใจ
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	พอใช้	ควรปรับปรุง			
	๕	๔	๓	๒	๑			
๑. ความรอบรู้ในเนื้อหาและความสามารถในการถ่ายทอดของวิทยากร	๗๓	๔๐	๕	-	-	๔.๖	๙๒	ดี มาก
	๖๑.๙%	๓๓.๙%	๔.๒%	-	-			
๒. ความชัดเจนในการบรรยาย	๖๘	๔๔	๕	-	-	๔.๕	๙๐	ดี มาก
	๕๗.๖%	๓๗.๓%	๔.๒%	-	-			
๓. เอกสารและสื่อที่ใช้ประกอบการเรียนรู้	๖๕	๔๗	๕	-	-	๔.๔๗	๘๙.๔	ดี
	๕๕.๑%	๓๙.๘%	๔.๒%	-	-			
๔. ความพร้อมของสถานที่จัดกิจกรรม	๖๖	๔๔	๗	๑	-	๔.๔๗	๘๙.๔	ดี
	๕๕.๙%	๓๗.๓%	๕.๙%	๐.๘	-			
๕. ระยะเวลาในการฝึกอบรม	๖๕	๔๒	๘	๒	-	๔.๓๘	๘๗.๖	ดี
	๕๕.๑%	๓๕.๖%	๖.๘%	๑.๗%	-			
ระดับความพึงพอใจในการทดสอบและประเมินแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน						๔.๔๘	๘๙.๗	ดี

จากตารางที่ ๕.๗ การประเมินระดับความพึงพอใจในการทดสอบและประเมินแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน พบว่า มีระดับความเข้าใจอยู่ในระดับดี คิดเป็นร้อยละ ๘๙.๗ เมื่อพิจารณาข้อที่มีคะแนนมากที่สุดใน ๓ ลำดับ ได้แก่ ความรอบรู้ในเนื้อหาและความสามารถในการถ่ายทอดของวิทยากรอยู่ในระดับดีมาก คิดเป็นร้อยละ ๙๒ ความชัดเจนในการบรรยาย อยู่ในระดับดีมาก คิดเป็นร้อยละ ๙๐ โดยมีอันดับสามเท่ากัน คือ เอกสารและสื่อที่ใช้ประกอบการเรียนรู้และความพร้อมของสถานที่จัดกิจกรรม อยู่ในระดับดี คิดเป็นร้อยละ ๘๙.๔ ตามลำดับ

**๒.๔) ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ**



**แผนภาพที่ ๕.๘ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ**

**ตารางที่ ๕.๘ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ**

ข้อคิดเห็น	จำนวน	ร้อยละ
การอบรมและเสนอแนะดีมาก	๓๒	๓๔.๗๘
ได้รับข้อมูลการปฏิบัติเป็นอย่างดี	๒๕	๒๗.๑๗
การบรรยาย/สาธิต เข้าใจง่าย	๑๐	๑๐.๘๗
ควรเพิ่มเวลาในการอบรม	๙	๙.๗๘
ควรจัดฝึกอบรมพนักงานทุกคน	๖	๖.๕๒
ควรเน้นไปที่พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสาร	๕	๕.๔๓
ควรจัดอบรมทุกปี	๕	๕.๔๓
<b>รวม</b>	<b>๙๒</b>	<b>๑๐๐</b>



จากตารางที่ ๕.๘ ผู้แสดงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ มีทั้งหมด ๙๒ คน จากผู้เข้าร่วมฝึกรวมทั้งหมด ๑๒๕ คน คิดเป็นร้อยละ ๗๓.๖ ผู้แสดงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ สูงสุดสามอันดับแรก คือ การอบรมและเสนอแนะดีมาก จำนวน ๓๒ คน คิดเป็นร้อยละ ๓๔.๗๘ ได้รับข้อมูลการปฏิบัติเป็นอย่างดี จำนวน ๒๕ คน คิดเป็นร้อยละ ๒๗.๑๗ และการบรรยาย/สาธิต เข้าใจง่าย จำนวน ๑๐ คน คิดเป็นร้อยละ ๑๐.๘๗ ตามลำดับ

### ๕.๓ การฝึกรวมเชิงปฏิบัติการ ครั้งที่ ๓

๑) การฝึกรวมเชิงปฏิบัติการ “เหตุการณ์จลาจล/ปิดการจราจร” ในวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๖๖ เวลา ๐๙.๐๐ – ๑๒.๐๐ น. มีผู้เข้าร่วมทั้งสิ้น ๑๒๐ คน มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

๑.๑) เพื่อลดอัตราเสี่ยงต่อการเกิดเหตุจลาจล/ปิดการจราจร ลดอันตราย ความสูญเสียต่อชีวิต ทรัพย์สินที่จะเกิดขึ้น

๑.๒) เพื่อจัดระบบการปฏิบัติการไว้ล่วงหน้าให้สามารถป้องกันเหตุจลาจล/ปิดการจราจรได้ตามสถานการณ์

๑.๓) เพื่อสร้างความมั่นใจในเรื่องความปลอดภัยต่อบุคลากร ในกรณีเกิดเหตุจลาจล/ปิดการจราจร

๑.๔) เพื่อให้มีการช่วยเหลือผู้ประสบภัยในเหตุจลาจล/ปิดการจราจร ที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ

โดยแบ่งการฝึกรวมออกเป็นภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ ดังนี้

#### ภาคทฤษฎี



- การควบคุมฝูงชน
- การป้องกันผู้โดยสารและรถโดยสาร
- การใช้อุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการควบคุมฝูงชน
- แผนตอบโต้สถานการณ์ฉุกเฉิน “เหตุจลาจล/ปิดการจราจร”

### ภาคปฏิบัติ

การฝึกซ้อมแผนตอบโต้สถานการณ์ฉุกเฉิน “การจลาจล/ปิดการจราจร” แบ่งออกเป็น ๓ สถานการณ์ ดังนี้

#### การปฏิบัติเมื่อถูกมวลชนล้อมรถโดยสาร



#### การป้องกันผู้โดยสารและรถโดยสาร จากกรณีผู้โดยสารทะเลาะวิวาท / มีอาวุธ



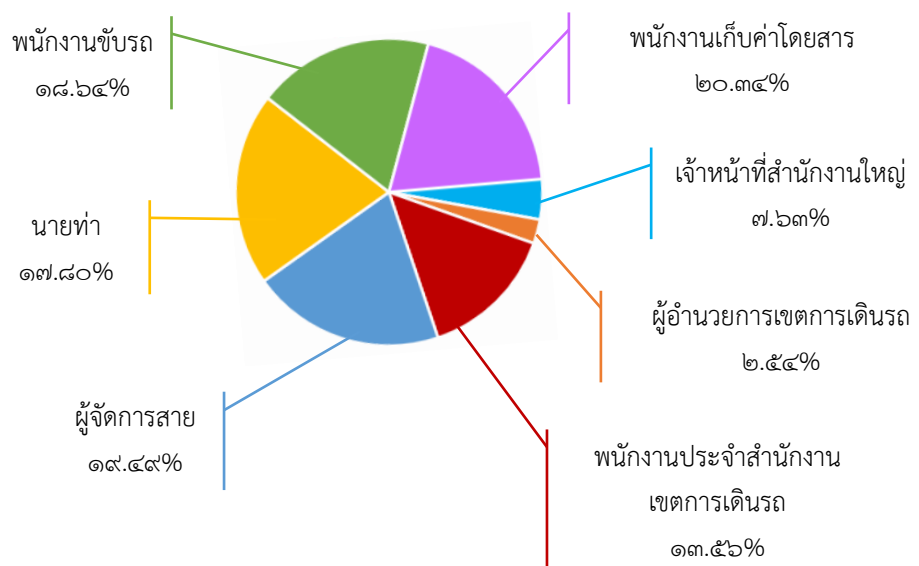
### การทะเลาะวิวาทภายในรถโดยสาร



#### ๒) ผลการทดสอบและประเมินแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน

ในการทดสอบและประเมินแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน “เหตุการณ์จลาจล/ปิดการจราจร” ปรากฏผลการประเมิน ดังนี้

##### ๒.๑) ข้อมูลผู้เข้ารับการฝึกอบรมและตำแหน่งผู้เข้าฝึกอบรม



แผนภาพที่ ๕.๙ ข้อมูลผู้เข้ารับการฝึกอบรมและตำแหน่งผู้เข้าฝึกอบรม

**ตารางที่ ๕.๙ ข้อมูลผู้เข้ารับการฝึกอบรมและตำแหน่งผู้เข้าฝึกอบรม**

ตำแหน่งผู้เข้าฝึกอบรม	จำนวน	ร้อยละ
เจ้าหน้าที่สำนักงานใหญ่	๙	๗.๖๓
ผู้อำนวยการเขตการเดินรถ	๓	๒.๕๔
พนักงานประจำสำนักงานเขตการเดินรถ	๑๖	๑๓.๕๖
ผู้จัดการสาย	๒๓	๑๙.๕๙
นายท่า	๒๑	๑๗.๘๐
พนักงานขับรถ	๒๒	๑๘.๖๔
พนักงานเก็บค่าโดยสาร	๒๔	๒๐.๓๔
<b>รวม</b>	<b>๑๑๘</b>	<b>๑๐๐</b>

จากตารางที่ ๕.๙ ผู้ตอบแบบประเมินมีทั้งหมด ๑๑๘ คน จากผู้เข้าร่วมฝึกอบรมทั้งหมด ๑๒๒ คน คิดเป็นร้อยละ ๙๖.๗๒ ผู้ตอบแบบประเมินสูงสุดสามอันดับแรก คือ พนักงานเก็บค่าโดยสาร จำนวน ๒๔ คน คิดเป็นร้อยละ ๒๐.๓๔ ผู้จัดการสาย จำนวน ๒๓ คน คิดเป็นร้อยละ ๑๙.๕๙ และพนักงานขับรถ จำนวน ๒๒ คน คิดเป็นร้อยละ ๑๘.๖๔ เรียงตามลำดับ

**๒.๒) การประเมินผล แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน เหตุการณ์จลาจล/ปิดการจราจร ด้านความรู้ความเข้าใจ**

การประเมินผล แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน เหตุการณ์จลาจล/ปิดการจราจร ด้านความรู้ความเข้าใจ มีระดับคะแนนเฉลี่ย ตั้งแต่ ๑ - ๕ ซึ่งหมายถึง ควรปรับปรุง - ดีมาก

**กำหนดเกณฑ์เพื่อวัดระดับ ดังนี้**

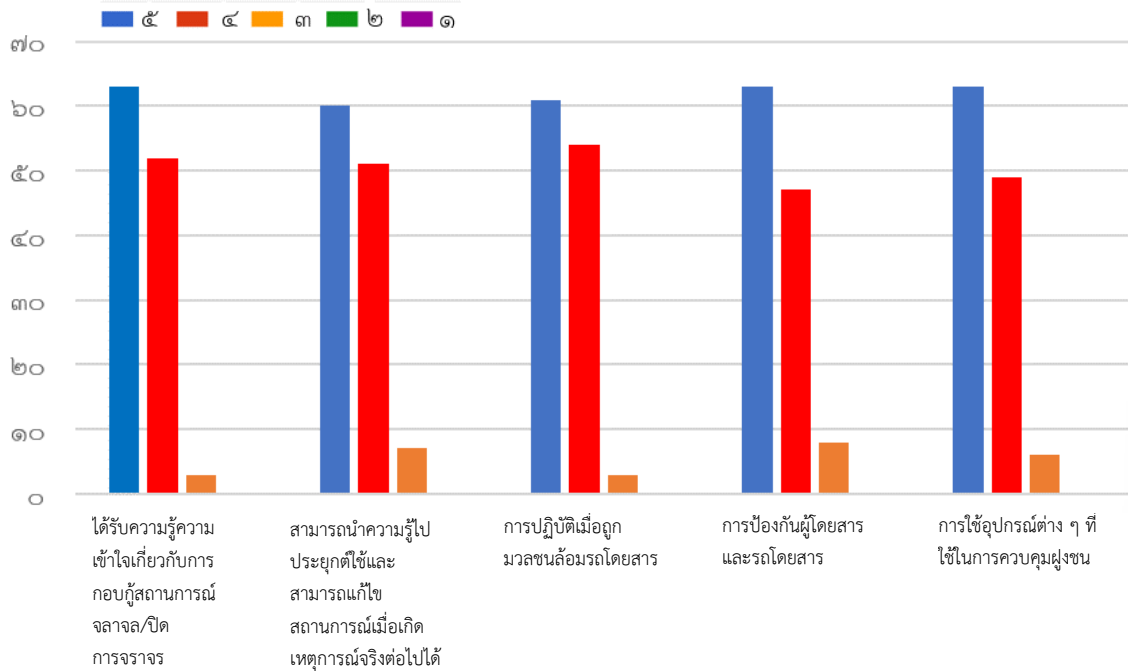
- คะแนน ๕ หมายถึง ผู้ประเมินมีความเข้าใจในระดับดีมาก
- คะแนน ๔ หมายถึง ผู้ประเมินมีความเข้าใจในระดับดี
- คะแนน ๓ หมายถึง ผู้ประเมินมีความเข้าใจในระดับดีปานกลาง
- คะแนน ๒ หมายถึง ผู้ประเมินมีความเข้าใจในระดับพอใช้
- คะแนน ๑ หมายถึง ผู้ประเมินมีความเข้าใจในระดับควรปรับปรุง

**การแปลความหมายคะแนน**

- คะแนน ๔.๕๑-๕.๐๐ หมายถึง ผู้ประเมินมีความเข้าใจในระดับดีมาก
- คะแนน ๓.๕๑-๔.๕๐ หมายถึง ผู้ประเมินมีความเข้าใจในระดับดี
- คะแนน ๒.๕๑-๓.๕๐ หมายถึง ผู้ประเมินมีความเข้าใจในระดับดีปานกลาง
- คะแนน ๑.๕๑-๒.๕๐ หมายถึง ผู้ประเมินมีความเข้าใจในระดับพอใช้
- คะแนน ๐.๐๐-๑.๕๐ หมายถึง ผู้ประเมินมีความเข้าใจในระดับควรปรับปรุง



ด้านความรู้ความเข้าใจ



แผนภาพที่ ๕.๑๐ การประเมินผล ด้านความรู้ความเข้าใจ

ตารางที่ ๕.๑๐ การประเมินผล ด้านความรู้ความเข้าใจ

หัวข้อการประเมิน	ระดับความเข้าใจ					ค่าเฉลี่ย	ร้อยละ	ระดับความเข้าใจ
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	พอใช้	ควรปรับปรุง			
	๕	๔	๓	๒	๑			
๑. ได้รับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการกอบกู้สถานการณ์ จลาจล/ปิดการจราจร	๖๓	๕๒	๓	-	-	๔.๕๐	๙๐	ดี
	๕๓.๔%	๔๔.๑%	๒.๕%	-	-			
๒. สามารถนำความรู้ไปประยุกต์ใช้และสามารถแก้ไขสถานการณ์เมื่อเกิดเหตุการณ์จริงต่อไปได้	๖๐	๕๑	๗	-	-	๔.๔๕	๘๙	ดี
	๕๐.๘%	๔๓.๒%	๕.๙%	-	-			
๓. การปฏิบัติเมื่อถูกมวลชนล้อมรถโดยสาร	๖๑	๕๔	๓	-	-	๔.๔๙	๘๙.๘	ดี
	๕๑.๗%	๔๕.๘%	๒.๕%	-	-			
๔. การป้องกันผู้โดยสารและรถโดยสาร	๖๓	๔๗	๘	-	-	๔.๔๖	๘๙.๒	ดี
	๕๓.๔%	๓๙.๘%	๖.๘%	-	-			
๕. การใช้อุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการควบคุมฝูงชน	๖๓	๔๙	๖	-	-	๔.๔๘	๘๙.๖	ดี
	๕๓.๔%	๔๑.๕%	๕.๑%	-	-			
ระดับความเข้าใจในการทดสอบและประเมินแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน						๔.๔๘	๘๙.๕	ดี

จากตารางที่ ๕.๑๐ การประเมินระดับความเข้าใจในการทดสอบและประเมินแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน พบว่า มีระดับความเข้าใจอยู่ในระดับดี คิดเป็นร้อยละ ๘๙.๕ เมื่อพิจารณาข้อที่มีคะแนนสูงสุดอยู่ในระดับมากที่สุด ๓ ลำดับ โดยลำดับหนึ่งมีคะแนนเท่ากัน ได้แก่ ได้รับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการกอบกู้สถานการณ์จลาจล/ปิดการจราจร อยู่ในระดับดี คิดเป็นร้อยละ ๙๐ การปฏิบัติเมื่อถูกมวลชนล้อมรถโดยสาร อยู่ในระดับดีมาก คิดเป็นร้อยละ ๘๙.๘ และการใช้อุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการควบคุมฝูงชน อยู่ในระดับดีมาก คิดเป็นร้อยละ ๘๙.๖ ตามลำดับ

### ๒.๓) การประเมินผล แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน เหตุการณ์อัคคีภัยบนรถโดยสารประจำทาง ด้านวิทยากร

การประเมินผล แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน เหตุการณ์อัคคีภัยบนรถโดยสารประจำทาง ด้านความพึงพอใจ มีระดับคะแนนเฉลี่ย ตั้งแต่ ๑ - ๕ ซึ่งหมายถึง ควรปรับปรุง - ดีมาก

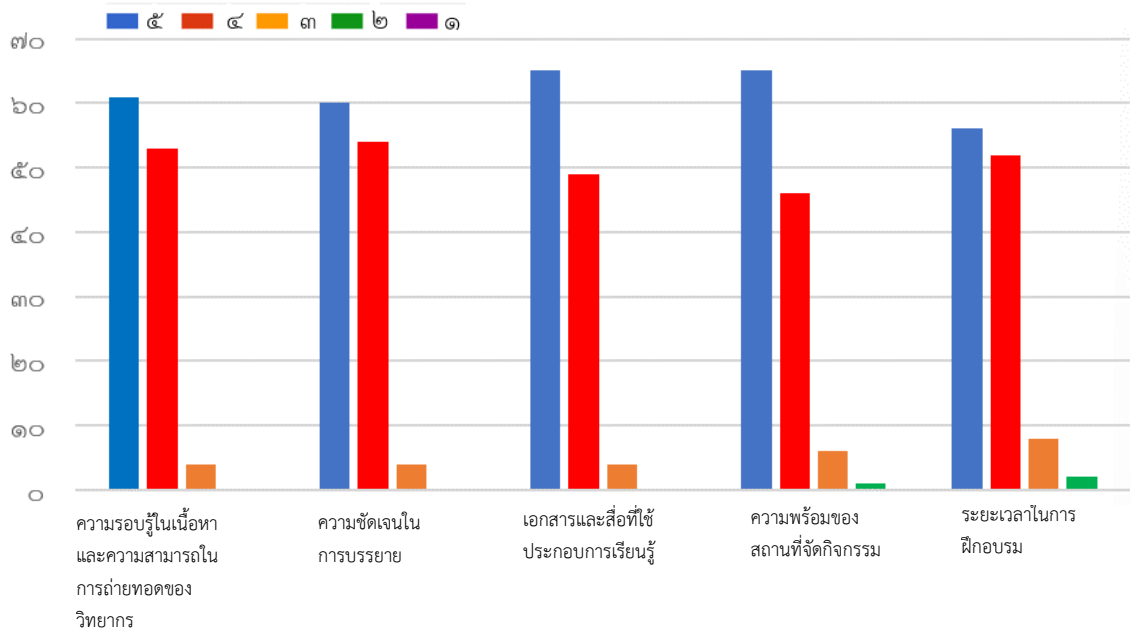
#### กำหนดเกณฑ์เพื่อวัดระดับ ดังนี้

- คะแนน ๕ หมายถึง ผู้ประเมินมีความพึงพอใจในระดับดีมาก
- คะแนน ๔ หมายถึง ผู้ประเมินมีความพึงพอใจในระดับดี
- คะแนน ๓ หมายถึง ผู้ประเมินมีความพึงพอใจในระดับดีปานกลาง
- คะแนน ๒ หมายถึง ผู้ประเมินมีความพึงพอใจในระดับพอใช้
- คะแนน ๑ หมายถึง ผู้ประเมินมีความพึงพอใจในระดับควรปรับปรุง

#### การแปลความหมายคะแนน

- คะแนน ๔.๕๑-๕.๐๐ หมายถึง ผู้ประเมินมีความพึงพอใจในระดับดีมาก
- คะแนน ๓.๕๑-๔.๕๐ หมายถึง ผู้ประเมินมีความพึงพอใจในระดับดี
- คะแนน ๒.๕๑-๓.๕๐ หมายถึง ผู้ประเมินมีความพึงพอใจในระดับดีปานกลาง
- คะแนน ๑.๕๑-๒.๕๐ หมายถึง ผู้ประเมินมีความพึงพอใจในระดับพอใช้
- คะแนน ๐.๐๐-๑.๕๐ หมายถึง ผู้ประเมินมีความพึงพอใจในระดับควรปรับปรุง

ด้านวิทยากร



แผนภาพที่ ๕.๑๑ การประเมินผล ด้านวิทยากร

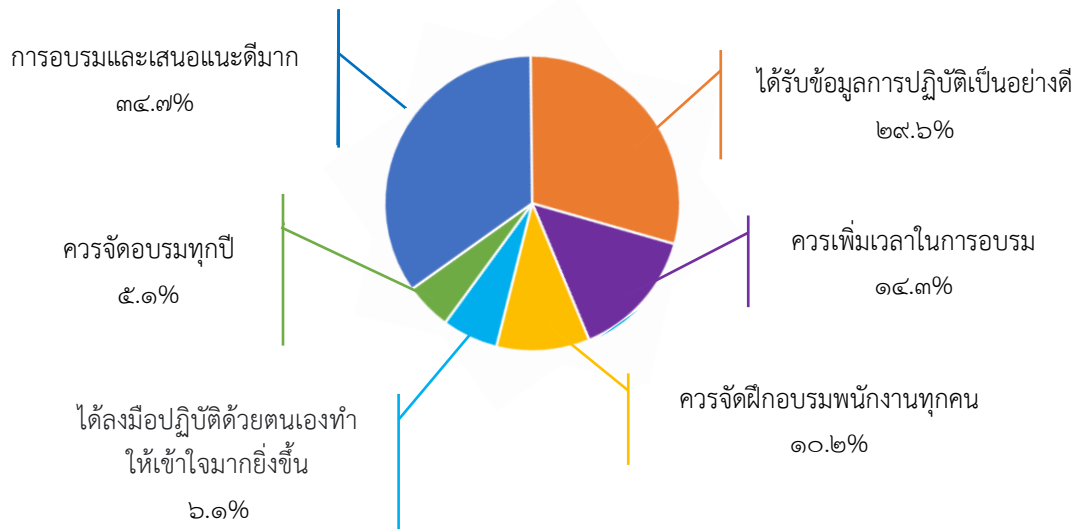
ตารางที่ ๕.๑๑ การประเมินผล ด้านวิทยากร

หัวข้อการประเมิน	ระดับความเข้าใจ					ค่าเฉลี่ย	ร้อยละ	ระดับความเข้าใจ
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	พอใช้	ควรปรับปรุง			
	๕	๔	๓	๒	๑			
๑. ความรอบรู้ในเนื้อหาและความสามารถในการถ่ายทอดของวิทยากร	๖๑	๕๓	๔	-	-	๔.๔๘	๘๙.๖	ดี
	๕๑.๗%	๔๔.๙%	๓.๔%	-	-			
๒. ความชัดเจนในการบรรยาย	๖๐	๕๔	๔	-	-	๔.๔๗	๘๙.๔	ดี
	๕๐.๘%	๔๕.๗%	๓.๕%	-	-			
๓. เอกสารและสื่อที่ใช้ประกอบการเรียนรู้	๖๕	๔๙	๔	-	-	๔.๕๑	๙๐.๒	ดีมาก
	๕๕.๑%	๔๑.๕%	๓.๔%	-	-			
๔. ความพร้อมของสถานที่จัดกิจกรรม	๖๕	๔๖	๖	๑	-	๔.๔๙	๘๙.๘	ดี
	๕๕.๑%	๓๘.๙%	๕.๑%	๐.๘	-			
๕. ระยะเวลาในการฝึกอบรม	๕๖	๕๒	๘	๒	-	๔.๓๙	๘๗.๘	ดี
	๔๗.๕%	๔๔.๑%	๖.๘%	๑.๖%	-			
ระดับความพึงพอใจในการทดสอบและประเมินแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน						๔.๔๗	๘๙.๔	ดี

จากตารางที่ ๕.๑๑ การประเมินระดับความพึงพอใจในการทดสอบและประเมินแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน พบว่า มีระดับความเข้าใจอยู่ในระดับดี คิดเป็นร้อยละ ๘๙.๔ เมื่อพิจารณาข้อที่มี

คะแนนสูงสุดอยู่ในระดับมากที่สุดทั้ง ๓ ลำดับ ได้แก่ เอกสารและสื่อที่ใช้ประกอบการเรียนรู้ อยู่ในระดับดีมาก คิดเป็นร้อยละ ๙๐.๒ ความพร้อมของสถานที่จัดกิจกรรม อยู่ในระดับดี คิดเป็นร้อยละ ๘๙.๘ และความรอบรู้ในเนื้อหาและความสามารถในการถ่ายทอดของวิทยากร อยู่ในระดับดี คิดเป็นร้อยละ ๘๙.๖ ตามลำดับ

๒.๔) ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ



แผนภาพที่ ๕.๑๒ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ

ตารางที่ ๕.๑๒ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ

ข้อคิดเห็น	จำนวน	ร้อยละ
การอบรมดีมาก	34	34.7
ให้ความรู้ดีมาก	29	29.6
ควรเพิ่มเวลาในการอบรม	14	14.3
ควรจัดฝึกอบรมพนักงานทุกคน	10	10.2
ได้ลงมือปฏิบัติด้วยตนเองทำให้เข้าใจมากยิ่งขึ้น	6	6.1
ควรจัดอบรมทุกปี	5	5.1
<b>รวม</b>	<b>๙๘</b>	<b>๑๐๐</b>



จากตารางที่ ๕.๑๒ ผู้แสดงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ มีทั้งหมด ๙๘ คน จากผู้เข้าร่วมฝึกอบรมทั้งหมด ๑๒๐ คน คิดเป็นร้อยละ ๘๑.๗ ผู้แสดงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ สูงสุดสามอันดับแรก คือ การอบรมดีมาก จำนวน ๑๔ คน คิดเป็นร้อยละ ๓๑.๘ ให้ความรู้ดีมาก จำนวน ๑๐ คน คิดเป็นร้อยละ ๒๒.๗ และควรจัดฝึกอบรมพนักงานทุกคน จำนวน ๖ คน คิดเป็นร้อยละ ๑๓.๖ ตามลำดับ

## บทที่ ๖

### ความเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

ในการจัดทำแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้มีการศึกษาวิเคราะห์ สภาพองค์การในปัจจุบัน เพื่อรวบรวมผลการศึกษามาวิเคราะห์ และจัดทำแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เพื่อให้บุคลากรของ ขสมก. สามารถรับมือกับสถานการณ์วิกฤตต่าง ๆ ได้ สามารถลดระดับความรุนแรงของผลกระทบที่เกิดขึ้น และใช้เป็นแนวทางในการเตรียมความพร้อมและสามารถบริหารจัดการของ ขสมก. ให้สามารถปฏิบัติงานในภารกิจหลักที่มีความสำคัญได้อย่างต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพ โดยแบ่งออกเป็นกลุ่มเหตุการณ์ฉุกเฉินที่มีผลกระทบต่อการทำงานในพื้นที่ปฏิบัติงาน และกลุ่มเหตุการณ์ฉุกเฉินที่มีผลกระทบต่อการทำงานบนรถโดยสารได้ทั้งหมด ๖ กลุ่มเหตุการณ์หลัก และ ๒๕ เหตุการณ์ย่อย ดังนี้

เหตุการณ์	พื้นที่ปฏิบัติงาน	บนรถโดยสาร
๑. เหตุฉุกเฉินด้านอัคคีภัย	๑. อัคคีภัยในพื้นที่ห้องควบคุมการเดินรถ ๒. อัคคีภัยในห้อง Data Center ๓. อัคคีภัยในโรงซ่อม ๔. อัคคีภัยในพื้นที่เติมน้ำมัน ๕. อัคคีภัยในพื้นที่เติมน้ำแก๊ส	๑. อัคคีภัยบนรถโดยสารธรรมดา (ครีม-แดง) ๒. อัคคีภัยบนรถโดยสารปรับอากาศ ๓. อัคคีภัยบนรถโดยสารปรับอากาศ NGV
๒. เหตุฉุกเฉินด้านเทคนิคจากเครื่องจักร อุปกรณ์ขัดข้อง		๑. อุบัติเหตุเฉี่ยวชน ๒. เครื่องยนต์ขัดข้องระหว่างการเดินรถ
๓. เหตุฉุกเฉินด้านภัยพิบัติทางธรรมชาติ	๑. ภัยธรรมชาติ (อุทกภัย วาตภัย)	๑. ภัยธรรมชาติ (อุทกภัย วาตภัย) ขณะเดินรถ ๒. สายไฟฟ้าแรงสูงสัมผัสหรือพาดกับรถโดยสาร
๔. เหตุฉุกเฉินด้านผลกระทบจากมนุษย์	๑. มวลชนปิดล้อมอาคารสถานที่ปฏิบัติงาน ๒. ลอบวางระเบิดในพื้นที่ปฏิบัติงาน	๑. ปล้นจี้ ทะเลาะวิวาทบนรถโดยสาร ๒. อนาคตบนรถโดยสาร ๓. จลาจล/ปิดการจราจร ๔. ลอบวางระเบิดบนรถโดยสาร ๕. ผู้โดยสารเกิดอาการเจ็บป่วยฉุกเฉินบนรถโดยสาร
๕. เหตุฉุกเฉินด้านชีวภาพ	๑. การแพร่กระจายของเชื้อไวรัสในพื้นที่ปฏิบัติงาน	๑. การแพร่กระจายของเชื้อไวรัสในพื้นที่รถโดยสาร
๖. เหตุฉุกเฉินด้านเครือข่าย และระบบสารสนเทศ	๑. การใช้งานระบบเครือข่ายถูกปิดกั้น ๒. ระบบฐานข้อมูลถูกปิดกั้น	๑. ระบบ GPS สำหรับการควบคุมรถโดยสารถูกปิดกั้น

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้เสนอความเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในภาพรวม ดังนี้

- ควรมีการจัดหาอุปกรณ์มาตรฐานสำหรับใช้ในแผน รองรับสถานการณ์ฉุกเฉินบนรถโดยสาร อันได้แก่ กระจ่างตาฉุกเฉิน ผ้าห่มกันไฟ และถังดับเพลิง สีเขียว ชนิดน้ำยาฮาโลตรอน Halotron (Non CFC)
- ควรติดตั้งอุปกรณ์สื่อสารฉุกเฉิน SOS สำหรับแจ้งเหตุไปยังศูนย์ควบคุมทราบเพื่อประสานงานหน่วยงานภายนอกให้เข้าช่วยเหลือรถโดยสารที่เกิดเหตุในพื้นที่ได้อย่างทันท่วงที
- ควรมีการออกแบบระบบความปลอดภัยของระบบเครือข่ายสารสนเทศและได้รับการบำรุงรักษาอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งการพิจารณาจัดหาระบบเครือข่าย สารสนเทศสำรอง ในกรณีที่ไม่สามารถใช้งานระบบเครือข่ายสารสนเทศหลักได้ เพื่อให้สามารถควบคุม ระบบการเดินรถและส่วนสนับสนุนหลักต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถ
- ควรมีแอปพลิเคชันสำหรับเหตุการณ์ฉุกเฉิน เพื่อใช้แจ้งเตือน ประสานงาน ขอความช่วยเหลือ แจ้งรายละเอียดต่าง ๆ เมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินขึ้น เพื่อความสะดวกและลดขั้นตอนในการปฏิบัติงาน โดยนำขั้นตอนการปฏิบัติงาน (Workflow) ของแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินทั้ง ๒๕ เหตุการณ์ไปจัดทำในรูปแบบของแอปพลิเคชัน เช่น ระบบการบริหารจัดการอุบัติเหตุ และระบบการบริหารจัดการเหตุฉุกเฉินต่าง ๆ โดยกำหนดให้มีอย่างน้อย ได้แก่ ผู้แจ้งเหตุ (พนักงานขับรถ) สายรถประจำทาง ผู้รับแจ้งเหตุ สถานที่เกิดเหตุ รายละเอียดเหตุการณ์ จำนวนผู้บาดเจ็บ เป็นต้น ส่วนในกรณีเหตุการณ์ไม่ฉุกเฉิน ให้รายงานสถานการณ์การเดินรถ โดยระบุวันที่ พนักงานขับรถ สายรถประจำทาง และรายงานสถานการณ์การเดินรถ
- ควรจัดให้มีการฝึกอบรมบุคลากรเกี่ยวกับแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินเป็นประจำ อย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง เพื่อสร้างทักษะในการแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉิน
- ควรจัดฝึกอบรมพนักงานขับรถโดยสารให้ซักซ้อมเกี่ยวกับวิธีการแจ้งเหตุอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งควร จัดให้มีการปรับปรุงข้อมูลการติดต่อหน่วยงาน สนับสนุนต่าง ๆ ให้มีความเป็นปัจจุบันและเหมาะสมพื้นที่ของรถโดยสารประจำทางแต่ละสาย

โดยแยกประเด็นความเห็นและข้อเสนอเพิ่มเติมตามแต่ละแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ดังนี้

### ๖.๑ ความเห็นและข้อเสนอเพิ่มเติมสำหรับแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินในพื้นที่ปฏิบัติงาน

แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินในพื้นที่ปฏิบัติงาน	ความเห็นและข้อเสนอเพิ่มเติมจากที่ปรึกษา
<b>๑. เหตุฉุกเฉินด้านอัคคีภัย</b>	
๑.๑) อัคคีภัยในพื้นที่ห้องควบคุมการเดินรถ	ควรพิจารณาติดตั้งถังดับเพลิงสีเขียวชนิดน้ำยาฮาโลตรอน Halotron (Non CFC) ในห้องพื้นที่ควบคุมการเดินรถ เนื่องจากเป็นถังดับเพลิงที่ไม่ทิ้งคราบสกปรกไว้ ทำให้เมื่อใช้งานสามารถทำความสะอาดได้ง่าย และไม่ทำให้ชิ้นส่วนอุปกรณ์ในห้องควบคุมการเดินรถเสียหาย

แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินในพื้นที่ปฏิบัติงาน	ความเห็นและข้อเสนอเพิ่มเติมจากที่ปรึกษา
๑.๒) อัคคีภัยในห้อง Data Center	ควรมีการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินอัคคีภัยในห้อง Data Center เพื่อสร้างทักษะด้วยการแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉินของอัคคีภัยแก่เจ้าหน้าที่เพื่อให้สามารถป้องกันปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นตามมา เนื่องจากการเกิดอัคคีภัยในห้อง Data Center
๑.๓) อัคคีภัยในโรงซ่อม	ความเสี่ยงหลักในพื้นที่ของโรงซ่อมเกิดจากความประมาทในการทำงานที่เกี่ยวข้องกับการเกิดประกายไฟและการเก็บวัสดุไวไฟ ดังนั้น เพื่อป้องกันการเกิดอัคคีภัยในโรงซ่อมควรมี ระเบียบเข้าปฏิบัติในการทำงานที่ทำให้เกิดประกายไฟขึ้น โดยเฉพาะรวมทั้งการกำหนดการใช้และการจัดเก็บวัสดุไวไฟและของเสียที่สามารถติดไฟได้ให้อยู่ในสถานะปลอดภัยอยู่เสมอ
๑.๔) อัคคีภัยในพื้นที่เติมน้ำมันดีเซล	ความเสี่ยงของการเกิดอัคคีภัยในพื้นที่เติมน้ำมันดีเซลมาจากการไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับไฟฟ้าสถิตย์ ทำให้เกิดประกายไฟจนเป็นเหตุให้เกิดการติดไฟที่รุนแรง ดังนั้น ควรเคร่งครัดในเรื่องการจัดการกับไฟฟ้าสถิตย์ ในพื้นที่เติมน้ำมันดีเซล อีกทั้ง ควรจัดให้มีการฝึกอบรมพนักงานที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ในเรื่องเกี่ยวกับการป้องกันและแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉินอัคคีภัยในพื้นที่เติมน้ำมันดีเซลอย่างสม่ำเสมอ
๑.๕) อัคคีภัยในพื้นที่เติมน้ำมัน	ควรจัดฝึกอบรมให้พนักงานที่ปฏิบัติงานในพื้นที่เติมน้ำมันที่ได้รับการฝึกอบรมเกี่ยวกับการป้องกันและแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉินอัคคีภัยในพื้นที่เติมน้ำมันอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งกำชับให้พนักงานในพื้นที่เคร่งครัดในการปฏิบัติตามกฎความปลอดภัยในพื้นที่เติมน้ำมันกับทุกคนตลอดเวลาปฏิบัติงาน
๒. เหตุฉุกเฉินด้านภัยพิบัติทางธรรมชาติ	
๒.๑) ภัยธรรมชาติ (อุทกภัย วาตภัย)	ควรเพิ่มการสื่อสารในการปฏิบัติการเกี่ยวกับการแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉิน ภัยธรรมชาติ วาตภัย อุทกภัย ให้แก่เจ้าหน้าที่ของ ขสมก. ทราบ รวมไปถึงการกำหนดพื้นที่จัดเก็บอุปกรณ์ เช่น กระจอบทราย แผ่นไม้กระดาน และอุปกรณ์อื่น ๆ ให้พร้อม

แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินในพื้นที่ปฏิบัติงาน	ความเห็นและข้อเสนอเพิ่มเติมจากที่ปรึกษา
	ใช้ โดยมีการตรวจตราจากผู้รับผิดชอบอย่างสม่ำเสมอ
๓.๑) มวลชนปิดล้อมอาคารสถานที่ปฏิบัติงาน	สิ่งที่สำคัญที่สุด คือ เรื่องการข่าว ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญ ในการกำหนดรูปแบบการแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉิน รวมทั้ง การปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยจากมวลชนปิดล้อมอาคารสถานที่ปฏิบัติงาน ควรมีการสื่อสารให้กับเจ้าหน้าที่ของ ขสมก. ทราบเพื่อให้การปฏิบัติเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ลดการสูญเสียโดยไม่จำเป็น
๓.๒) ลอบวางระเบิดในพื้นที่ปฏิบัติงาน	การสังเกตและเก็บข้อมูลของเจ้าหน้าที่ที่พบเหตุเป็นสิ่งสำคัญ ซึ่งการฝึกซ้อม การเฝ้าระวังเหตุ จะเป็นสิ่งที่ช่วยให้ลดความสูญเสียจากเหตุการณ์ ลอบวางระเบิดในพื้นที่ปฏิบัติงานลงได้อย่างมาก ทั้งนี้ ขสมก. ควรกำหนด ให้มีการสื่อสารเกี่ยวกับแนวทางปฏิบัติ เมื่อเกิดเหตุแก่เจ้าหน้าที่ของ ขสมก. อย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง
๔. เหตุฉุกเฉินด้านชีวภาพ	
๔.๑) การแพร่กระจายของเชื้อไวรัสในพื้นที่ปฏิบัติงาน	ประสิทธิภาพของแผนแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉิน การแพร่กระจายของเชื้อไวรัสในพื้นที่ปฏิบัติงานนั้น ขึ้นอยู่กับความร่วมมือของเจ้าหน้าที่และบุคคลที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติตามแนวทางปฏิบัติในการแก้ไขและป้องกันสถานการณ์ฉุกเฉินอย่างเคร่งครัด ดังนั้นเมื่อมีความจำเป็นต้องปฏิบัติตามแผนแก้ไขและป้องกันสถานการณ์ฉุกเฉิน ควรมุ่งเน้นไปที่การสื่อสารให้เกิดความเข้าใจ ยอมรับและปฏิบัติตามแนวทางของแผนอย่างเคร่งครัด โดยชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามแผน หากไม่ปฏิบัติตามแผนแล้วจะส่งผลร้ายแรงตามมา
๕. เหตุฉุกเฉินด้านเครือข่าย และระบบสารสนเทศ	
๕.๑) การใช้งานระบบเครือข่ายถูกปิดกั้น	การถูกปิดกั้นระบบเครือข่ายสารสนเทศ เป็นภัยคุกคามที่สามารถแก้ไขและป้องกันได้ หากเจ้าหน้าที่ ขสมก. ที่ใช้งานระบบเครือข่าย ปฏิบัติตามแนวทางการป้องกันอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ หากแนวทางการป้องกันดังกล่าว มีช่องโหว่ อันเนื่องมาจากการปฏิบัติไม่ถูกต้องของผู้ใช้งานในระบบ จนถึง

แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินในพื้นที่ปฏิบัติงาน	ความเห็นและข้อเสนอเพิ่มเติมจากที่ปรึกษา
	<p>ขั้นที่จำเป็นต้องนำแผนการแก้ไขมาปฏิบัติ นั้น อาจจะส่งผลให้เกิดความเสียหายร้ายแรง ด้านความปลอดภัยบนระบบเครือข่ายได้ ดังนั้น เพื่อเป็นการเพิ่มความปลอดภัยของระบบเครือข่ายสารสนเทศ ควรมีการออกแบบระบบความปลอดภัยของระบบเครือข่ายสารสนเทศและได้รับการบำรุงรักษาอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งการพิจารณาจัดหาระบบเครือข่ายสารสนเทศสำรอง ในกรณีที่ไม่สามารถใช้งานระบบเครือข่ายสารสนเทศหลักได้ เพื่อให้สามารถควบคุมระบบการเดินรถและส่วนสนับสนุนหลักต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถ</p>
<p>๕.๒) ระบบฐานข้อมูลถูกปิดกั้น</p>	<p>ควรมีการพิจารณาออกแบบระบบการจัดการฐานข้อมูลให้มีการสำรองฐานข้อมูลในส่วนที่มีความสำคัญและให้ความสำคัญเกี่ยวกับระบบความปลอดภัยของระบบฐานข้อมูล เพื่อให้มั่นใจว่าข้อมูลสำคัญที่เก็บอยู่ในระบบฐานข้อมูลนั้นถูกเก็บไว้อย่างปลอดภัยและสามารถนำมาใช้ในการดำเนินงานของ ขสมก. ได้อย่างต่อเนื่อง โดยอาจออกแบบให้ระบบฐานข้อมูล มีการแบ่งแยก การเก็บใน Data Center ที่ได้รับการรับรองตามมาตรฐานความปลอดภัยของระบบฐานข้อมูล</p>

**๖.๒ ความเห็นและข้อเสนอเพิ่มเติมสำหรับแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินบนรถโดยสาร**

แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินบนรถโดยสาร	ความเห็นและข้อเสนอเพิ่มเติมจากที่ปรึกษา
<p>๑. เหตุฉุกเฉินด้านอัคคีภัย</p> <p>๑.๑) อัคคีภัยบนรถโดยสารธรรมดา (ครีม-แดง)</p>	<p>- ควรมีการจัดหาอุปกรณ์มาตรฐานสำหรับใช้ในแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินบนรถโดยสาร อันได้แก่ กระจาพยาบาลฉุกเฉิน ผ้าห่มกันไฟ และถังดับเพลิง สีเขียว ชนิดน้ำยาฮาโลตรอน Halotron (Non CFC) และติดตั้งอุปกรณ์สื่อสารฉุกเฉิน SOS สำหรับแจ้งเหตุไปยังศูนย์ควบคุมทราบเพื่อประสานงาน หน่วยงานภายนอกให้เข้าช่วยเหลือรถโดยสารที่เกิดเหตุในพื้นที่ได้อย่างทันท่วงที</p>

แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินบนรถโดยสาร	ความเห็นและข้อเสนอเพิ่มเติมจากที่ปรึกษา
	<p>- ควรจัดฝึกอบรมพนักงานขับรถโดยสารให้ซักซ้อมเกี่ยวกับวิธีการแจ้งเหตุอย่างต่อเนื่อง รวมทั้ง ควรจัดให้มีการปรับปรุงข้อมูลการติดต่อหน่วยงานสนับสนุนต่าง ๆ ให้มีความเป็นปัจจุบันและเหมาะสมพื้นที่ของรถโดยสารประจำทางแต่ละสาย</p>
<p>๑.๒) อัคคีภัยบนรถโดยสารปรับอากาศ</p>	<p>- ควรจัดฝึกอบรมพนักงานขับรถโดยสารให้ซักซ้อมเกี่ยวกับวิธีการแจ้งเหตุอย่างต่อเนื่อง รวมทั้ง ควรจัดให้มีการปรับปรุงข้อมูลการติดต่อหน่วยงานสนับสนุนต่าง ๆ ให้มีความเป็นปัจจุบัน และเหมาะสมพื้นที่ของรถโดยสารประจำทางแต่ละสาย</p> <p>- ควรให้ความสำคัญกับระบบระบายอากาศของรถโดยสาร เนื่องจากหากเกิดอัคคีภัยในห้องโดยสาร และการระบายอากาศทำได้ไม่ดี อาจเป็นสาเหตุให้เกิดความสูญเสียร้ายแรงได้</p>
<p>๑.๓) อัคคีภัยบนรถโดยสารปรับอากาศ NGV</p>	<p>- ควรมีการจัดหาอุปกรณ์มาตรฐานสำหรับใช้ในแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินบนรถโดยสาร อันได้แก่ กระจเป่ายาฉุกเฉิน ผ้าห่มกันไฟ และถังดับเพลิงสีเขียว ชนิดน้ำยาฮาโลตรอน Halotron (Non CFC) และติดตั้งอุปกรณ์สื่อสาร ฉุกเฉิน SOS สำหรับแจ้งเหตุไปยังศูนย์ควบคุมทราบ เพื่อประสานงานหน่วยงานภายนอกให้เข้าช่วยเหลือรถโดยสารที่เกิดเหตุในพื้นที่ ได้อย่างทันท่วงที</p> <p>- ควรจัดฝึกอบรมพนักงานขับรถโดยสารให้ซักซ้อมเกี่ยวกับวิธีการแจ้งเหตุอย่างต่อเนื่อง รวมทั้ง ควรจัดให้มีการปรับปรุงข้อมูลการติดต่อหน่วยงานสนับสนุนต่าง ๆ ให้มีความเป็นปัจจุบันและเหมาะสมพื้นที่ของรถโดยสารประจำทางแต่ละสาย</p> <p>อีกทั้งควรให้ความสำคัญกับระบบระบายอากาศของรถโดยสาร เนื่องจากหากเกิดอัคคีภัยในห้องโดยสารและการระบายอากาศทำได้ไม่ดี อาจเป็นสาเหตุให้เกิดความสูญเสียร้ายแรงได้</p> <p>- ควรมีการฝึกซ้อมให้พนักงานขับรถ เกิดความชำนาญในการปิดวาล์วก๊าซ ในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน อัคคีภัย เพื่อป้องกันอันตรายจากการติดไฟของก๊าซบนรถโดยสาร</p>

แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินบนรถโดยสาร	ความเห็นและข้อเสนอเพิ่มเติมจากที่ปรึกษา
๒. เหตุฉุกเฉินด้านเทคนิคจากเครื่องจักร อุปกรณ์ ชัดข้อง	
๒.๑) อุบัติเหตุเฉี่ยวชน	เมื่อเกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชน ควรมุ่งเน้นให้พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารให้ความสำคัญกับความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นหลักก่อน เช่น สอบถามอาการเจ็บป่วย บาดเจ็บต่าง ๆ ของผู้โดยสารที่เกิดขึ้นบนรถโดยสาร แล้วดำเนินการตามแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน ในเรื่องอุบัติเหตุเฉี่ยวชน เพื่อให้ผู้โดยสารที่ได้รับบาดเจ็บเข้าสู่ระบบการดูแลทางการแพทย์อย่างรวดเร็วที่สุด
๒.๒) เครื่องยนต์ขัดข้องระหว่างการเดินรถ	ควรมีการตรวจสอบความพร้อมของอุปกรณ์ เพื่อความปลอดภัย ได้แก่ เครื่องหมายสัญญาณต่าง ๆ เพื่อให้ผู้โดยสารใช้ถนนทราบถึงตำแหน่งของรถโดยสารบนถนน เพื่อให้สามารถมองเห็นได้ในระยะไกลให้สามารถหลบหลีก ไม่ให้เฉี่ยวชนรถโดยสารที่จอดกีดขวางได้ อีกทั้งได้ให้พนักงานขับรถพิจารณาถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นหลักในการดำเนินการอพยพหรือหลบอยู่บนรถ ระหว่างรอรถ เพื่อเคลื่อนย้ายผู้โดยสารให้สามารถเดินทางต่อไปยังปลายทางได้อย่างสวัสดิภาพ
๓. เหตุฉุกเฉินด้านภัยพิบัติทางธรรมชาติ	
๓.๑) ภัยธรรมชาติ (อุทกภัย วาตภัย) ขณะเดินรถ	เน้นให้พนักงานขับรถสื่อสารกับศูนย์ควบคุมในขณะเดินรถอย่างใกล้ชิด โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและสวัสดิภาพในการเดินทางของผู้โดยสารเป็นสำคัญ รวมทั้ง ให้พนักงานประจำรถที่ปฏิบัติงานอยู่ ณ ขณะนั้น สื่อสารข้อมูล ที่จำเป็นให้ผู้โดยสารทราบเป็นระยะ เพื่อให้ผู้โดยสาร ได้มีข้อมูลเพียงพอในการตัดสินใจเดินทางต่อ หรือเปลี่ยนจุดหมายการเดินทางเพื่อความปลอดภัย
๓.๒) สายไฟฟ้าแรงสูงสัมผัสหรือพาดกับรถโดยสาร	กำชับให้พนักงานประจำรถ มีสติและปฏิบัติตามคำแนะนำ ตามแนวทาง การตอบโต้สถานการณ์ฉุกเฉินสายไฟฟ้าแรงสูงสัมผัสหรือพาดกับรถโดยสารอย่างเคร่งครัด รวมทั้งสื่อสารให้กับผู้โดยสารให้อยู่ในความสงบและปฏิบัติตามคำแนะนำของพนักงานประจำรถ อย่างเคร่งครัด เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร



แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินบนรถโดยสาร	ความเห็นและข้อเสนอเพิ่มเติมจากที่ปรึกษา
๔. เหตุฉุกเฉินด้านผลกระทบจากมนุษย์	
๔.๑) ปล้นจี้ ทะเลาะวิวาทบนรถโดยสาร	กำชับให้พนักงานประจำรถจำกัดพื้นที่เพื่อให้ผู้โดยสารอื่นได้รับความปลอดภัย ทั้งนี้ พนักงานประจำรถควรได้รับการฝึกฝนเกี่ยวกับการแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉิน ปล้น จี้ ทะเลาะวิวาท บนรถโดยสารอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้เกิดความชำนาญ ลดความผิดพลาดหรือความเสี่ยงที่จะเกิดเหตุร้ายแรง
๔.๒) อนาคตบนรถโดยสาร	กำชับให้พนักงานประจำรถให้ความสำคัญกับความปลอดภัยของผู้โดยสาร โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้โดยสารที่ถูกกระทำควรได้รับการคุ้มครองและดูแลจากพนักงานประจำรถเป็นอันดับต้น ๆ และพิจารณาให้คำแนะนำ แก่ผู้โดยสารตามแผนตอบโต้สถานการณ์ฉุกเฉินการเกิดเหตุอนาคตบนรถโดยสาร เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับการช่วยเหลืออย่างรวดเร็วที่สุด
๔.๓) จลาจล/ปิดการจราจร	กำชับพนักงานประจำรถสื่อสารถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการจลาจลและการปิดการจราจรบนเส้นทาง การเดินทางปกติ รวมถึงหากมีการเปลี่ยนแปลงเส้นทางเดินทาง ให้ผู้โดยสารมีข้อมูลเพียงพอในการตัดสินใจเดินทางต่อหรือเปลี่ยนแปลงเส้นทางเดินทางเพื่อให้เกิดความปลอดภัยและสวัสดิภาพในการเดินทาง
๔.๔) ลอบวางระเบิดบนรถโดยสาร	กำชับให้พนักงานประจำรถจดจำข้อมูลและดำเนินการตามแผนตอบโต้สถานการณ์ฉุกเฉิน การลอบวางระเบิดบนรถโดยสารอย่างรวดเร็ว หากจำเป็นต้องมีการอพยพผู้โดยสาร ออกจากรถโดยสาร ให้คำนึงถึงระยะปลอดภัยตามที่กำหนดไว้ในแผนการตอบโต้สถานการณ์ฉุกเฉิน เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร
๔.๕) ผู้โดยสารเกิดอาการเจ็บป่วยฉุกเฉินบนรถโดยสาร	กำชับให้พนักงานประจำรถ ให้การปฐมพยาบาลเบื้องต้นตามที่ได้รับการฝึกฝนมา รวมทั้ง ให้แจ้งการประสานงานหน่วยงานภายนอก ให้ผู้โดยสารเข้าถึงการช่วยเหลือทางการแพทย์ที่เหมาะสมอย่างรวดเร็วที่สุด

แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินบนรถโดยสาร	ความเห็นและข้อเสนอเพิ่มเติมจากที่ปรึกษา
๕. เหตุฉุกเฉินด้านชีวภาพ	
๕.๑) การแพร่กระจายของเชื้อไวรัสในพื้นที่รถโดยสาร	กำชับให้พนักงานประจำรถสื่อสารแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการตอบโต้สถานการณ์ฉุกเฉิน การแพร่กระจายของเชื้อไวรัสในพื้นที่รถโดยสาร ให้กับผู้โดยสารทราบและปฏิบัติอย่างเคร่งครัด หากพบการไม่ให้ความร่วมมือของผู้โดยสาร ให้พนักงานสื่อสารด้วยความสุภาพ เพื่อให้ผู้โดยสารอื่นบนรถโดยสารได้รับความคุ้มครองจากพนักงานประจำรถโดยสารอย่างเหมาะสม
๖. เหตุฉุกเฉินด้านเครือข่าย และระบบสารสนเทศ	
๖.๑) ระบบ GPS สำหรับการควบคุมรถโดยสารถูกปิดกั้น	กำชับให้พนักงานขับรถสื่อสารกับศูนย์ควบคุมตลอดเวลาเพื่อให้มั่นใจได้ว่า การสื่อสารระหว่างศูนย์ควบคุมกับรถโดยสาร มีความต่อเนื่อง ทั้งนี้ควรพิจารณาระบบการควบคุมรถสำรอง สำหรับในกรณีที่ระบบจีพีเอสสำหรับการควบคุมรถโดยสารถูกปิดกั้น

นอกจากนี้ ที่ปรึกษาได้เสนอแผนการดำเนินการฝึกซ้อม ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ – ๒๕๖๙ ตามแต่ละแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยแบ่งออกเป็น แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินในพื้นที่ปฏิบัติงาน และแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินบนรถโดยสาร ดังนี้

๖.๓ แผนการดำเนินการฝึกซ้อม แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินในพื้นที่ปฏิบัติงาน

แผนรองรับ สถานการณ์ฉุกเฉิน "ในพื้นที่ปฏิบัติงาน"	ความเห็นและข้อเสนอเพิ่มเติมจากที่ปรึกษา	ความถี่ใน การ ฝึกซ้อม	แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน "ในพื้นที่ปฏิบัติงาน"											
			ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๗				ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๘				ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๙			
			ไตรมาส				ไตรมาส				ไตรมาส			
			๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔
<b>๑. เหตุฉุกเฉินด้านอัคคีภัย</b>														
๑.๑ อัคคีภัยในพื้นที่ ห้องควบคุมการเดินรถ	พิจารณาติดตั้งถังดับเพลิงสีเขียวชนิดน้ำยาฮาโลตรอน Halotron (Non CFC) ในห้องพื้นที่ควบคุมการเดินรถ เนื่องจากเป็นถังดับเพลิงที่ไม่ทิ้ง คราบสกปรกไว้ ทำให้เมื่อใช้งานสามารถทำความสะอาดได้ง่าย และไม่ทำให้ชิ้นส่วนอุปกรณ์ในห้อง ควบคุมการเดินรถเสียหาย และตรวจสอบความพร้อมของอุปกรณ์เป็นประจำทุกปี	๑ ครั้ง/ปี	○				X				X			
	จัดให้มีการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินอัคคีภัยพื้นที่ห้องควบคุมการเดินรถ เพื่อสร้างทักษะด้วยการแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉินของอัคคีภัยแก่เจ้าหน้าที่เพื่อให้สามารถป้องกันปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นตามมา เนื่องจากการเกิดอัคคีภัยพื้นที่ห้องควบคุมการเดินรถ	๑ ครั้ง/ปี	○				○				○			
๑.๒ อัคคีภัยในห้อง Data Center	ควรมีการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินอัคคีภัยในห้อง Data Center เพื่อสร้างทักษะด้วยการแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉินของอัคคีภัยแก่เจ้าหน้าที่ เพื่อให้สามารถ ป้องกันปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นตามมา เนื่องจากการเกิดอัคคีภัยในห้อง Data Center	๑ ครั้ง/ปี		○				○				○		

แผนรองรับ สถานการณ์ฉุกเฉิน "ในพื้นที่ปฏิบัติงาน"	ความเห็นและข้อเสนอเพิ่มเติมจากที่ปรึกษา	ความถี่ในการ ฝึกซ้อม	แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน "ในพื้นที่ปฏิบัติงาน"											
			ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๗				ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๘				ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๙			
			ไตรมาส				ไตรมาส				ไตรมาส			
			๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔
๑.๓ อัคคีภัยใน โรงซ่อม	ดำเนินการตรวจสอบ และจัดการความเสี่ยงหลักในพื้นที่ของโรงซ่อม เกิดจากความประมาทในการทำงานที่เกี่ยวข้องกับการเกิด ประกาย ไฟและการเก็บวัสดุไวไฟ ดังนั้น เพื่อป้องกันการเกิดอัคคีภัยในโรง ซ่อมควรมี ระเบียบ เข้าปฏิบัติในการทำงานที่ทำให้เกิดประกายไฟ ขึ้นโดยเฉพาะรวมทั้งการกำหนดการใช้และการจัดเก็บ วัสดุไวไฟและ ของเสียที่สามารถติดไฟได้ให้อยู่ในสถานะปลอดภัยอยู่เสมอ	๒ ครั้ง/ปี	X		X		X		X		X		X	
	จัดให้มีการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินอัคคีภัยในโรงซ่อม เพื่อสร้างทักษะ ด้วยการแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉินของอัคคีภัยแก่เจ้าหน้าที่เพื่อให้ สามารถป้องกันปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นตามมา เนื่องจากการเกิด อัคคีภัยในโรงซ่อม	๑ ครั้ง/ปี				○				○				○
๑.๔ อัคคีภัยในพื้นที่เติมน้ำมันดีเซล	ดำเนินการตรวจสอบ และจัดการความเสี่ยงของการเกิดอัคคีภัยใน พื้นที่เติมน้ำมัน ดีเซลมาจากการไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดที่ เกี่ยวข้อง กับไฟฟ้าสถิตย์ ทำให้เกิดประกายไฟจนเป็นเหตุให้เกิดการติดไฟที่ รุนแรง ดังนั้น ควรเคร่งครัดในเรื่องการจัดการกับไฟฟ้าสถิตย์ ใน พื้นที่เติมน้ำมันดีเซล	๒ ครั้ง/ปี	X		X		X		X		X		X	

แผนรองรับ สถานการณ์ฉุกเฉิน "ในพื้นที่ปฏิบัติงาน"	ความเห็นและข้อเสนอเพิ่มเติมจากที่ปรึกษา	ความถี่ใน การ ฝึกซ้อม	แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน "ในพื้นที่ปฏิบัติงาน"													
			ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๗				ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๘				ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๙					
			ไตรมาส				ไตรมาส				ไตรมาส					
			๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔		
	ควรจัดให้มีการฝึกอบรมพนักงานที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ในเรื่องเกี่ยวกับการป้องกันและแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉินอัคคีภัยในพื้นที่เติมน้ำมันดีเซลอย่างสม่ำเสมอ	๑ ครั้ง/ปี				○					○					○
๑.๕ อัคคีภัยในพื้นที่เติมน้ำมัน	ดำเนินการตรวจสอบ และจัดการความเสี่ยงของการเกิดอัคคีภัยในพื้นที่เติมน้ำมัน มาจากการไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการเกิดประกายไฟ และการระบายอากาศ จนเป็นเหตุให้เกิดการติดไฟที่รุนแรง ดังนั้น ควรเคร่งครัดในเรื่องปฏิบัติเพื่อป้องกันมิให้เกิดประกายไฟ และการระบายอากาศในพื้นที่เติมน้ำมัน	๒ ครั้ง/ปี	X		X		X		X		X		X			
	ควรจัดฝึกอบรมให้พนักงานที่ปฏิบัติงานในพื้นที่เติมน้ำมันที่ได้รับการฝึกอบรมเกี่ยวกับการป้องกันและแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉินอัคคีภัยในพื้นที่เติมน้ำมัน อย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งกำชับให้พนักงานในพื้นที่เคร่งครัดในการปฏิบัติตามกฎความปลอดภัยในพื้นที่เติมน้ำมันกับทุกคนตลอดเวลาปฏิบัติงาน	๑ ครั้ง/ปี				○					○					○

แผนรองรับ สถานการณ์ฉุกเฉิน "ในพื้นที่ปฏิบัติงาน"	ความเห็นและข้อเสนอเพิ่มเติมจากที่ปรึกษา	ความถี่ใน การ ฝึกซ้อม	แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน "ในพื้นที่ปฏิบัติงาน"												
			ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๗				ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๘				ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๙				
			ไตรมาส				ไตรมาส				ไตรมาส				
			๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔	
<b>๒. เหตุฉุกเฉินด้านภัยพิบัติทางธรรมชาติ</b>															
๒.๑ ภัยธรรมชาติ (อุทกภัย วาตภัย)	ควรจัดให้มีการฝึกซ้อม โดยเน้นความสำคัญกับการสื่อสารในการปฏิบัติการเกี่ยวกับการ แก่ไขสถานการณ์ฉุกเฉิน ภัยธรรมชาติ วาต ภัย อุทกภัย ให้แก่เจ้าหน้าที่ของขสมก. ทราบ รวมไปถึงการกำหนดพื้นที่จัดเก็บอุปกรณ์ เช่น กระสอบทราย แผ่นไม้กระดาน และ อุปกรณ์อื่น ๆ ให้พร้อมใช้ โดยมีการตรวจตราจากผู้รับผิดชอบอย่างสม่ำเสมอ	ทุก ๆ ๒ ปี		○										○	
<b>๓. เหตุฉุกเฉินด้านผลกระทบจากมนุษย์</b>															
๓.๑ มวลชนปิดล้อม อาคารสถานที่ปฏิบัติงาน	ควรจัดให้มีการฝึกซ้อม โดยเน้นความสำคัญกับเรื่องการข่าว ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญ ในการกำหนดรูปแบบการแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉิน รวมทั้ง การปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยจากมวลชนปิดล้อมอาคารสถานที่ ปฏิบัติงาน ควรมีการสื่อสารให้กับเจ้าหน้าที่ของ ขสมก. ทราบเพื่อให้การปฏิบัติเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ลดการสูญเสีย โดยไม่จำเป็น	ทุก ๆ ๒ ปี												○	

แผนรองรับ สถานการณ์ฉุกเฉิน "ในพื้นที่ปฏิบัติงาน"	ความเห็นและข้อเสนอเพิ่มเติมจากที่ปรึกษา	ความถี่ใน การ ฝึกซ้อม	แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน "ในพื้นที่ปฏิบัติงาน"															
			ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๗				ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๘				ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๙							
			ไตรมาส				ไตรมาส				ไตรมาส							
			๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔				
๓.๒ ลอบวางระเบิดในพื้นที่ปฏิบัติงาน	ควรจัดให้มีการฝึกซ้อม โดยเน้นความสำคัญกับ การสังเกตและเก็บข้อมูลของเจ้าหน้าที่ที่พบเหตุ เป็นสิ่งที่สำคัญ ซึ่งการฝึกซ้อม การเฝ้าระวังเหตุ จะเป็นสิ่งช่วยให้ลดความสูญเสียจากเหตุการณ์ ลอบ วางระเบิดในพื้นที่ปฏิบัติงานลงได้อย่างมาก ทั้งนี้ ขสมก. ควรกำหนด ให้มีการสื่อสารเกี่ยวกับ แนวทางปฏิบัติ เมื่อเกิดเหตุแก่เจ้าหน้าที่ของ ขสมก. อย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง	ทุก ๆ ๒ ปี									○							
<b>๔. เหตุฉุกเฉินด้านชีวภาพ</b>																		
๔.๑ การแพร่กระจายของเชื้อไวรัสในพื้นที่ปฏิบัติงาน	ควรจัดให้มีการฝึกซ้อม โดยเน้นความสำคัญกับประสิทธิภาพของแผนแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉิน การแพร่กระจายของเชื้อไวรัสในพื้นที่ปฏิบัติงานนั้น ขึ้นอยู่กับความร่วมมือของเจ้าหน้าที่และบุคคลที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติตามแนวทางปฏิบัติในการ แก้ไขและป้องกันสถานการณ์ฉุกเฉินอย่างเคร่งครัด ดังนั้นเมื่อมีความจำเป็นต้องปฏิบัติ ตามแผนแก้ไขและป้องกันสถานการณ์ฉุกเฉิน ควรมุ่งเน้นไปที่การสื่อสารให้เกิดความเข้าใจ ยอมรับและปฏิบัติตามแนวทางของแผนอย่างเคร่งครัด โดยชี้ให้เห็นถึง ความสำคัญของการปฏิบัติตามแผน หากไม่ปฏิบัติ ตามแผนแล้วจะส่งผลร้ายแรงตามมา	ทุก ๆ ๒ ปี									○							

แผนรองรับ สถานการณ์ฉุกเฉิน "ในพื้นที่ปฏิบัติงาน"	ความเห็นและข้อเสนอเพิ่มเติมจากที่ปรึกษา	ความถี่ใน การ ฝึกซ้อม	แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน "ในพื้นที่ปฏิบัติงาน"											
			ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๗				ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๘				ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๙			
			ไตรมาส				ไตรมาส				ไตรมาส			
			๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔
<b>๕. เหตุฉุกเฉินด้านเครือข่าย และระบบสารสนเทศ</b>														
๕.๑ การใช้งานระบบ เครือข่ายถูกปิดกั้น	ดำเนินการตรวจสอบ และบริหารจัดการความเสี่ยง ด้วยการ ออกแบบระบบความปลอดภัยของระบบเครือข่ายสารสนเทศที่ เหมาะสม และได้รับการบำรุงรักษาระบบเครือข่ายสารสนเทศอย่าง สม่ำเสมอ รวมทั้งการพิจารณาจัดหาระบบเครือข่าย สารสนเทศ สำรอง	๑ ครั้ง/ปี	○				X				X			
	ควรจัดให้มีการฝึกซ้อม ให้เจ้าหน้าที่ของ ขสมก. มีความพร้อมในการ ปฏิบัติงานเพื่อแก้ไขสถานการณ์การถูกปิดกั้นระบบเครือข่าย สารสนเทศ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ ขสมก. ที่ใช้งานระบบเครือข่าย ปฏิบัติ ตามแนวทางการป้องกันอย่างเคร่งครัด ดังนั้นการเพิ่มความปลอดภัย ของระบบเครือข่ายสารสนเทศ ในกรณีที่ไม่สามารถใช้งานระบบ เครือข่ายสารสนเทศหลักได้ เพื่อให้สามารถควบคุม ระบบการเดินรถ และส่วนสนับสนุนหลักต่าง ๆ ที่ เกี่ยวข้องกับการเดินรถ	๑ ครั้ง/ปี		○					○					○



แผนรองรับ สถานการณ์ฉุกเฉิน "ในพื้นที่ปฏิบัติงาน"	ความเห็นและข้อเสนอเพิ่มเติมจากที่ปรึกษา	ความถี่ใน การ ฝึกซ้อม	แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน "ในพื้นที่ปฏิบัติงาน"											
			ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๗				ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๘				ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๙			
			ไตรมาส				ไตรมาส				ไตรมาส			
			๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔
๕.๒ ระบบฐานข้อมูล ถูกปิดกั้น	ดำเนินการตรวจสอบ และบริหารจัดการความเสี่ยงด้วยการพิจารณา ออกแบบระบบการจัดการ ฐานข้อมูลให้มีการสำรองฐานข้อมูลใน ส่วนที่มี ความสำคัญและให้ความสำคัญเกี่ยวกับระบบความปลอดภัย ของระบบฐานข้อมูล เพื่อให้มั่นใจว่า ข้อมูลสำคัญที่เก็บอยู่ในระบบ ฐานข้อมูลนั้นถูกเก็บไว้อย่างปลอดภัยและสามารถนำมาใช้ในการ ดำเนินงานของ ขสมก. ได้อย่างต่อเนื่อง โดยอาจ ออกแบบให้ระบบ ฐานข้อมูล มีการแบ่งแยก การเก็บใน Data Center ที่ได้รับการ รับรองตามมาตรฐานความปลอดภัยของระบบฐานข้อมูล	๑ ครั้ง/ปี	○				X				X			
	ควรจัดให้มีการฝึกซ้อม ให้เจ้าหน้าที่ของ ขสมก. มีความพร้อมในการ ปฏิบัติงานเพื่อแก้ไขสถานการณ์ระบบฐานข้อมูลถูกปิดกั้น เพื่อให้ เจ้าหน้าที่ ขสมก. สามารถปฏิบัติควบคุม ระบบการเดินรถและส่วน สนับสนุนหลักต่าง ๆ ที่ เกี่ยวข้องกับการเดินรถ ด้วยการใช้ฐานข้อมูล สำรอง ในการปฏิบัติงานไปพราง ก่อนที่สถานการณ์ระบบฐานข้อมูล ถูกปิดกั้นจะกลับเข้าสู่สถานการณ์ปกติ	๑ ครั้ง/ปี		○				○				○		

หมายเหตุ : ○ ดำเนินการ

X ตรวจสอบ

๖.๔ แผนการดำเนินการฝึกซ้อม แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินบนรถโดยสาร

แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน "บนรถโดยสาร"	ความเห็นและข้อเสนอเพิ่มเติมจากที่ปรึกษา	ความถี่ในการฝึกซ้อม	แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน "บนรถโดยสาร"											
			ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๗				ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๘				ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๙			
			ไตรมาส				ไตรมาส				ไตรมาส			
			๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔
<b>๑. เหตุฉุกเฉินด้านอัคคีภัย</b>														
๑.๑ อัคคีภัยบนรถโดยสารธรรมดา (ครีม-แดง)	จัดหาอุปกรณ์มาตรฐานสำหรับใช้ในแผน รองรับสถานการณ์ฉุกเฉินบนรถโดยสาร อันได้แก่ กระจาพยาบาลฉุกเฉิน ผ้าห่มกันไฟ และถังดับเพลิง สีเขียว ชนิดน้ำยาฮาโลตรอน Halotron (Non CFC) และติดตั้งอุปกรณ์สื่อสารฉุกเฉิน SOS สำหรับแจ้งเหตุไปยังศูนย์ควบคุมจราจรเพื่อประสานงาน หน่วยงานภายนอกให้เข้าช่วยเหลือรถโดยสารที่เกิดเหตุในพื้นที่ได้อย่างทันท่วงที		○											
	จัดฝึกอบรมพนักงานขับรถโดยสารให้ซักซ้อม เกี่ยวกับวิธีการแจ้งเหตุอย่างต่อเนื่อง รวมทั้ง ควร จัดให้มีการปรับปรุงข้อมูลการติดต่อหน่วยงาน สนับสนุนต่าง ๆ ให้มีความเป็นปัจจุบันและเหมาะสมพื้นที่ของรถโดยสารประจำทางแต่ละสาย	๑ ครั้ง/ปี				○				○				○
๑.๒ อัคคีภัยบนรถโดยสารปรับอากาศ	จัดฝึกอบรมพนักงานขับรถโดยสารให้ซักซ้อม เกี่ยวกับวิธีการแจ้งเหตุอย่างต่อเนื่อง รวมทั้ง ควร จัดให้มีการปรับปรุงข้อมูลการติดต่อหน่วยงาน สนับสนุนต่าง ๆ ให้มีความเป็นปัจจุบัน และเหมาะสมพื้นที่ของรถโดยสารประจำทางแต่ละสาย โดยให้ความสำคัญกับ	๑ ครั้ง/ปี				○				○				○

แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน "บนรถโดยสาร"	ความเห็นและข้อเสนอเพิ่มเติมจากที่ปรึกษา	ความถี่ในการฝึกซ้อม	แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน "บนรถโดยสาร"											
			ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๗				ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๘				ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๙			
			ไตรมาส				ไตรมาส				ไตรมาส			
			๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔
	ระบบระบายอากาศของรถโดยสาร เนื่องจากหากเกิดอัคคีภัยในห้องโดยสารและการระบายอากาศทำได้ไม่ดี อาจเป็นสาเหตุให้เกิดความสูญเสียร้ายแรงได้													
๑.๓ อัคคีภัยบนรถโดยสารปรับอากาศ NGV	จัดหาอุปกรณ์มาตรฐานสำหรับใช้ใน แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินบนรถโดยสาร อันได้แก่ กระจเป่ายาฉุกเฉิน ผ้าห่มกันไฟ และถังดับเพลิงสี่เชียว ชนิดน้ำยาฮาโลตรอน Halotron (Non CFC) และติดตั้งอุปกรณ์สื่อสาร ฉุกเฉิน SOS สำหรับแจ้งเหตุไปยังศูนย์ควบคุมจราจร เพื่อประสานงานหน่วยงานภายนอกให้เข้าช่วยเหลือ รถโดยสารที่เกิดเหตุในพื้นที่ ได้อย่างทันท่วงที		○											
	จัดฝึกอบรมพนักงานขับรถโดยสารให้ซักซ้อม เกี่ยวกับวิธีการแจ้งเหตุอย่างต่อเนื่อง รวมทั้ง ควร จัดให้มีการปรับปรุงข้อมูลการติดต่อหน่วยงาน สนับสนุนต่าง ๆ ให้มีความเป็นปัจจุบัน และเหมาะสม พื้นที่ของรถโดยสารประจำทางแต่ละสาย โดยให้ความสำคัญกับระบบระบายอากาศของรถโดยสาร เนื่องจากหากเกิดอัคคีภัยในห้องโดยสารและการระบายอากาศทำได้ไม่ดี อาจเป็นสาเหตุให้เกิดความสูญเสียร้ายแรงได้	๑ ครั้ง/ปี				○							○	

แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน "บนรถโดยสาร"	ความเห็นและข้อเสนอเพิ่มเติมจากที่ปรึกษา	ความถี่ในการฝึกซ้อม	แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน "บนรถโดยสาร"																
			ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๗				ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๘				ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๙								
			ไตรมาส				ไตรมาส				ไตรมาส								
			๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔					
	การฝึกซ้อมให้พนักงานขับรถ เกิดความชำนาญในการปิดวาล์วก๊าซ ในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน อัคคีภัย เพื่อป้องกันอันตรายจากการติดไฟของก๊าซบนรถโดยสาร	๑ ครั้ง/ปี				○						○							○
<b>๒. เหตุฉุกเฉินด้านเทคนิคจากเครื่องจักร อุปกรณ์ ชัดข้อง</b>																			
๒.๑ อุบัติเหตุเฉี่ยวชน	จัดฝึกอบรมพนักงานขับรถโดยสารให้ซักซ้อม เพื่อแก้ไขสถานการณ์เมื่อเกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชน ควรมุ่งเน้นให้พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารให้ความสำคัญกับความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นหลักก่อน เช่น สอบถามอาการเจ็บป่วย บาดเจ็บต่าง ๆ ของผู้โดยสารที่เกิดขึ้นบนรถโดยสาร แล้วดำเนินการตามแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน ในเรื่องอุบัติเหตุเฉี่ยวชน เพื่อให้ผู้โดยสารที่ได้รับบาดเจ็บเข้าสู่ระบบการดูแลทางการแพทย์อย่างรวดเร็วที่สุด	๑ ครั้ง/ปี				○						○							○
๒.๒ เครื่องยนต์ขัดข้องระหว่างการเดินรถ	จัดฝึกอบรมพนักงานขับรถโดยสาร โดยเน้นในเรื่องการป้องกันด้วยการตรวจสอบความพร้อมของอุปกรณ์ เพื่อความปลอดภัย ได้แก่ เครื่องหมายสัญญาณต่าง ๆ เพื่อให้ผู้ขับขี่รถใช้ถนนทราบถึงตำแหน่งของรถโดยสารบนถนน เพื่อให้สามารถมองเห็นได้ในระยะไกลให้สามารถหลบหลีก ไม่ให้เฉี่ยวชนรถโดยสารที่จอดกีดขวางได้ อีกทั้งได้	๑ ครั้ง/ปี				○						○							○

แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน "บนรถโดยสาร"	ความเห็นและข้อเสนอเพิ่มเติมจากที่ปรึกษา	ความถี่ในการฝึกซ้อม	แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน "บนรถโดยสาร"															
			ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๗				ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๘				ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๙							
			ไตรมาส				ไตรมาส				ไตรมาส							
			๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔				
	ให้พนักงานขับรถ พิจารณาถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นหลัก ในการดำเนินการอพยพหรือหลบอยู่บนรถ ระหว่างรอรถ เพื่อเคลื่อนย้ายผู้โดยสารให้สามารถเดินทาง ต่อไปยังปลายทางได้อย่าง สวัสดิภาพ																	
<b>๓. เหตุฉุกเฉินด้านภัยพิบัติทางธรรมชาติ</b>																		
๓.๑ ภัยธรรมชาติ (อุทกภัย วาตภัย) ขณะเดินรถ	จัดฝึกอบรมพนักงานขับรถโดยสาร โดยเน้นในเรื่องการให้พนักงานขับรถสื่อสารกับศูนย์ควบคุม ในขณะที่เดินรถอย่างใกล้ชิด โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและสวัสดิภาพในการเดินทางของผู้โดยสารเป็นสำคัญ รวมทั้ง ให้พนักงานประจำรถ ที่ปฏิบัติงานอยู่ ณ ขณะนั้น สื่อสารข้อมูล ที่จำเป็น ให้ผู้โดยสารทราบเป็นระยะ เพื่อให้ผู้โดยสาร ได้มีข้อมูลเพียงพอในการตัดสินใจเดินทางต่อ หรือ เปลี่ยนจุดหมายการเดินทางเพื่อความปลอดภัย	๑ ครั้ง/ปี		○				○								○		
๓.๒ สายไฟฟ้าแรงสูง สัมผัสหรือพาดกับรถโดยสาร	จัดฝึกอบรมพนักงานขับรถโดยสาร โดยเน้นในเรื่องให้พนักงานประจำรถ มีสติและปฏิบัติตาม คำแนะนำ ตามแนวทาง การตอบโต้สถานการณ์ฉุกเฉินสายไฟฟ้าแรงสูงสัมผัสหรือพาดกับรถ โดยสารอย่างเคร่งครัด รวมทั้งสื่อสารให้กับ ผู้โดยสารให้อยู่ในความสงบและ	๑ ครั้ง/ปี		○				○								○		

แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน "บนรถโดยสาร"	ความเห็นและข้อเสนอเพิ่มเติมจากที่ปรึกษา	ความถี่ในการฝึกซ้อม	แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน "บนรถโดยสาร"											
			ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๗				ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๘				ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๙			
			ไตรมาส				ไตรมาส				ไตรมาส			
			๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔
	ปฏิบัติตาม คำแนะนำของพนักงานประจำรถ อย่างเคร่งครัด เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร													
<b>๔. เหตุฉุกเฉินด้านผลกระทบจากมนุษย์</b>														
๔.๑ ปล้นจี้ ทะเลาะวิวาท บนรถโดยสาร	จัดฝึกอบรมพนักงานขับรถโดยสาร โดยเน้นในเรื่องให้พนักงานประจำรถจำกัดพื้นที่เพื่อให้ผู้โดยสารอื่นได้รับความปลอดภัย ทั้งนี้พนักงานประจำรถควรได้รับการฝึกฝนเกี่ยวกับการแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉิน ปล้น จี้ ทะเลาะวิวาท บนรถ โดยสารอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้เกิดความชำนาญ ลดความผิดพลาดหรือความเสียหายที่จะเกิดเหตุร้ายแรง	๑ ครั้ง/ปี			○					○				○
๔.๒ อนุจารบนรถโดยสาร	จัดฝึกอบรมพนักงานขับรถโดยสาร โดยเน้นในเรื่องให้พนักงานประจำรถให้ความสำคัญกับความปลอดภัยของผู้โดยสาร โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้โดยสารที่ถูกรบกวนควรได้รับการคุ้มครองและดูแลจากพนักงานประจำรถเป็นอันดับต้น ๆ และพิจารณาให้คำแนะนำ แก่ผู้โดยสารตามแผนตอบโต้สถานการณ์ฉุกเฉินการเกิดเหตุอนุจารบนรถ โดยสาร เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับการช่วยเหลืออย่างรวดเร็วที่สุด	๑ ครั้ง/ปี			○					○				○

แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน "บนรถโดยสาร"	ความเห็นและข้อเสนอเพิ่มเติมจากที่ปรึกษา	ความถี่ในการฝึกซ้อม	แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน "บนรถโดยสาร"											
			ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๗				ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๘				ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๙			
			ไตรมาส				ไตรมาส				ไตรมาส			
			๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔
๔.๓ จลาจล/ปิดการจราจร	จัดฝึกอบรมพนักงานขับรถโดยสาร โดยเน้นในเรื่องพนักงานประจำรถสื่อสารถึงข้อมูลที่สำคัญ เกี่ยวกับการจลาจลและการปิดจราจรบนเส้นทางการเดินรถปกติ รวมถึงหากมีการเปลี่ยนแปลงเส้นทางการเดินรถ ให้ผู้โดยสารมีข้อมูลเพียงพอในการตัดสินใจเดินทางต่อหรือเปลี่ยนแปลงเส้นทางการเดินทางเพื่อให้เกิดความปลอดภัย และสวัสดิภาพในการเดินทาง	๑ ครั้ง/ปี			○				○				○	
๔.๔ ลอบวางระเบิดบนรถโดยสาร	จัดฝึกอบรมพนักงานขับรถโดยสาร โดยเน้นในเรื่องการให้พนักงานประจำรถจดจำข้อมูลและ ดำเนินการตามแผนตอบโต้สถานการณ์ฉุกเฉิน การ ลอบวางระเบิดบนรถโดยสารอย่างรวดเร็ว หากจำเป็นที่ต้องมีการอพยพผู้โดยสาร ออกจากรถโดยสาร ให้คำนึงถึงระยะปลอดภัยตามที่กำหนดไว้ ในแผนการตอบโต้สถานการณ์ฉุกเฉิน เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร	๑ ครั้ง/ปี			○				○				○	
๔.๕ ผู้โดยสารเกิดอาการเจ็บป่วยฉุกเฉินบนรถโดยสาร	จัดฝึกอบรมพนักงานขับรถโดยสาร โดยเน้นในเรื่องการให้พนักงานประจำรถ ให้การปฐมพยาบาล เบื้องต้นตามที่ได้รับ การฝึกฝนมา รวมทั้ง ให้เร่ง การประสานงานหน่วยงานภายนอก ให้ผู้โดยสาร เข้าถึงการช่วยเหลือทางการแพทย์ที่เหมาะสมอย่างรวดเร็วที่สุด	๑ ครั้ง/ปี			○				○				○	

แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน "บนรถโดยสาร"	ความเห็นและข้อเสนอเพิ่มเติมจากที่ปรึกษา	ความถี่ในการฝึกซ้อม	แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน "บนรถโดยสาร"											
			ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๗				ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๘				ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๙			
			ไตรมาส				ไตรมาส				ไตรมาส			
			๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔
<b>๕. เหตุฉุกเฉินด้านชีวภาพ</b>														
๕.๑ การแพร่กระจายของเชื้อไวรัสในพื้นที่รถโดยสาร	จัดฝึกอบรมพนักงานขับรถโดยสาร โดยเน้นในเรื่องการให้พนักงานประจำรถสื่อสารแนวทางปฏิบัติ เกี่ยวกับการตอบโต้สถานการณ์ฉุกเฉิน การแพร่กระจายของเชื้อไวรัสในพื้นที่รถโดยสาร ให้กับผู้โดยสารทราบและปฏิบัติอย่างเคร่งครัด หากพบ การไม่ให้ความร่วมมือของผู้โดยสาร ให้พนักงาน สื่อสารด้วยความสุภาพ เพื่อให้ผู้โดยสารอื่นบนรถโดยสารได้รับความคุ้มครองจากพนักงานประจำรถโดยสารอย่างเหมาะสม	๑ ครั้ง/ปี	○				○				○			
<b>๖. เหตุฉุกเฉินด้านเครือข่าย และระบบสารสนเทศ</b>														
๖.๑ ระบบ GPS สำหรับการควบคุมรถโดยสารถูกปิดกั้น	จัดฝึกอบรมพนักงานขับรถโดยสาร โดยเน้นในเรื่องการให้พนักงานขับรถสื่อสารกับศูนย์ควบคุม ตลอดเวลาเพื่อให้มั่นใจได้ว่าการสื่อสารระหว่าง ศูนย์ควบคุมกับรถโดยสาร มีความต่อเนื่อง ทั้งนี้ควรพิจารณาระบบการควบคุมรถสำรอง สำหรับใน กรณีที่ระบบจีพีเอส สำหรับการควบคุมรถโดยสาร ถูกปิดกั้น	๑ ครั้ง/ปี		○			○				○			

หมายเหตุ : ○ ดำเนินการ


X ตรวจสอบ








ภาคผนวก

ลำดับที่	เรื่อง	QR CODE
๑	ภาพการสัมภาษณ์ผู้บริหาร ชสมก.	 <a href="https://me-qr.com/evRgdbVp">https://me-qr.com/evRgdbVp</a>
๒	ภาพการสัมภาษณ์ผู้อำนวยการเขตการเดินรถ	 <a href="https://me-qr.com/8OueDWE1">https://me-qr.com/8OueDWE1</a>
๓	ภาพการลงพื้นที่สำนักงานใหญ่	 <a href="https://me-qr.com/UlyVygo3">https://me-qr.com/UlyVygo3</a>
๔	ภาพการลงพื้นที่ฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ	 <a href="https://me-qr.com/xqmZL3wr">https://me-qr.com/xqmZL3wr</a>
๕	ภาพการลงพื้นที่สำนักกฎหมาย	 <a href="https://me-qr.com/8YOWJyPY">https://me-qr.com/8YOWJyPY</a>

ลำดับที่	เรื่อง	QR CODE
๖	ภาพการลงพื้นที่เขตการเดินรถที่ ๑	 <a href="https://me-qr.com/veWaS3c1">https://me-qr.com/veWaS3c1</a>
๗	ภาพการลงพื้นที่กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๑ อุ้มบางเขน	 <a href="https://me-qr.com/8p3d97Ba">https://me-qr.com/8p3d97Ba</a>
๘	ภาพการลงพื้นที่กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๒ อุุ้ธรรมศาสตร์	 <a href="https://me-qr.com/oxbOcis2">https://me-qr.com/oxbOcis2</a>
๙	ภาพการลงพื้นที่กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๓ อุ้รังสิต	 <a href="https://me-qr.com/7NNHYZ5h">https://me-qr.com/7NNHYZ5h</a>
๑๐	ภาพการลงพื้นที่เขตการเดินรถที่ ๒	 <a href="https://me-qr.com/QoZDYFbB">https://me-qr.com/QoZDYFbB</a>

ลำดับที่	เรื่อง	QR CODE
๑๑	ภาพการลงพื้นที่กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๑ อุ่มรินทร์	 <a href="https://me-qr.com/eLZlyjNN">https://me-qr.com/eLZlyjNN</a>
๑๒	ภาพการลงพื้นที่กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๒ อุสวนสยาม	 <a href="https://me-qr.com/iEXQgvS8">https://me-qr.com/iEXQgvS8</a>
๑๓	ภาพการลงพื้นที่กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๓ อุสวนสยาม	 <a href="https://me-qr.com/iEXQgvS8">https://me-qr.com/iEXQgvS8</a>
๑๔	ภาพการลงพื้นที่เขตการเดินรถที่ ๓	 <a href="https://me-qr.com/lZ5FhdnA">https://me-qr.com/lZ5FhdnA</a>
๑๕	ภาพการลงพื้นที่กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๑ อุช้างเอราวัณ	 <a href="https://me-qr.com/yypWGa5e">https://me-qr.com/yypWGa5e</a>



ลำดับที่	เรื่อง	QR CODE
๑๖	ภาพการลงพื้นที่กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๑ อู่เจ้าสมิงพราย	 <a href="https://me-qr.com/A0CCQuCk">https://me-qr.com/A0CCQuCk</a>
๑๗	ภาพการลงพื้นที่กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๒ อู่ฟาร์มจระเข้	 <a href="https://me-qr.com/YK4ar98n">https://me-qr.com/YK4ar98n</a>
๑๘	ภาพการลงพื้นที่กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๓ อู่บ่อดิน	 <a href="https://me-qr.com/CVyDgCSg">https://me-qr.com/CVyDgCSg</a>
๑๙	ภาพการลงพื้นที่กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๓ อู่เมกาบางนา	 <a href="https://me-qr.com/IZ5FhdnA">https://me-qr.com/IZ5FhdnA</a>
๒๐	ภาพการลงพื้นที่เขตการเดินรถที่ ๔	 <a href="https://me-qr.com/wx6QCRau">https://me-qr.com/wx6QCRau</a>

ลำดับที่	เรื่อง	QR CODE
๒๑	ภาพการลงพื้นที่กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๑ อุบลราชธานี	 <a href="https://me-qr.com/wx6QCRau">https://me-qr.com/wx6QCRau</a>
๒๒	ภาพการลงพื้นที่กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๒ อุบลราชธานี	 <a href="https://me-qr.com/53OYT7LT">https://me-qr.com/53OYT7LT</a>
๒๓	ภาพการลงพื้นที่กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๓ อุบลราชธานี	 <a href="https://me-qr.com/OsMBR4tF">https://me-qr.com/OsMBR4tF</a>
๒๔	ภาพการลงพื้นที่เขตการเดินรถที่ ๕	 <a href="https://me-qr.com/ILk93jGq">https://me-qr.com/ILk93jGq</a>
๒๕	ภาพการลงพื้นที่กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๑ อุบลราชธานี	 <a href="https://me-qr.com/qZpxdFkK">https://me-qr.com/qZpxdFkK</a>

ลำดับที่	เรื่อง	QR CODE
๒๖	ภาพการลงพื้นที่กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๒ อุ้งถ้ำพฤกษ์	 <a href="https://me-qr.com/0SP0poy6">https://me-qr.com/0SP0poy6</a>
๒๗	ภาพการลงพื้นที่กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๓ อุ้งแสมดำ	 <a href="https://me-qr.com/vsatanfk">https://me-qr.com/vsatanfk</a>
๒๘	ภาพการลงพื้นที่เขตการเดินรถที่ ๖	 <a href="https://me-qr.com/LrLpQQk0">https://me-qr.com/LrLpQQk0</a>
๒๙	ภาพการลงพื้นที่กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๑ อุ้วัดไร่ชิง	 <a href="https://me-qr.com/LrLpQQk0">https://me-qr.com/LrLpQQk0</a>
๓๐	ภาพการลงพื้นที่กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๒ อุ้งบรมราชชนนี	 <a href="https://me-qr.com/6zJnOVIV">https://me-qr.com/6zJnOVIV</a>

ลำดับที่	เรื่อง	QR CODE
๓๑	ภาพการลงพื้นที่กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๓ อุ้มพรราชสีมา	 <a href="https://me-qr.com/6zJnOVIV">https://me-qr.com/6zJnOVIV</a>
๓๒	ภาพการลงพื้นที่เขตการเดินรถที่ ๗	 <a href="https://me-qr.com/3pcUWTAC">https://me-qr.com/3pcUWTAC</a>
๓๓	ภาพการลงพื้นที่กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๑ อุเทศบาลบางบัวทอง	 <a href="https://me-qr.com/3pcUWTAC">https://me-qr.com/3pcUWTAC</a>
๓๔	ภาพการลงพื้นที่กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๑ อุ้มบางบัวทอง	 <a href="https://me-qr.com/zVqfLX1p">https://me-qr.com/zVqfLX1p</a>
๓๕	ภาพการลงพื้นที่กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๒ อุ้มท่าอิฐ	 <a href="https://me-qr.com/58x0vBVu">https://me-qr.com/58x0vBVu</a>



ลำดับที่	เรื่อง	QR CODE
๓๖	ภาพการลงพื้นที่กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๓ อุท่าอิฐ	 <a href="https://me-qr.com/58x0vBVu">https://me-qr.com/58x0vBVu</a>
๓๗	ภาพการลงพื้นที่กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๓ อุไทรน้อย	 <a href="https://me-qr.com/gRk2lvFR">https://me-qr.com/gRk2lvFR</a>
๓๘	ภาพการลงพื้นที่เขตการเดินรถที่ ๘	 <a href="https://me-qr.com/8EfaRZa4">https://me-qr.com/8EfaRZa4</a>
๓๙	ภาพการลงพื้นที่กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๑ อุกำแพงเพชร	 <a href="https://me-qr.com/3w1VXa6u">https://me-qr.com/3w1VXa6u</a>
๔๐	ภาพการลงพื้นที่กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๒ อุใต้ทางด่วนรามอินทรา	 <a href="https://me-qr.com/NvSg4nPe">https://me-qr.com/NvSg4nPe</a>

ลำดับที่	เรื่อง	QR CODE
๔๑	ภาพการลงพื้นที่กลุ่มปฏิบัติการเดินรถที่ ๓ อุสวนสยาม	 <a href="https://me-qr.com/8EfaRZa4">https://me-qr.com/8EfaRZa4</a>
๔๒	เอกสารประกอบการฝึกซ้อมเหตุการณ์อัคคีภัยบนรถโดยสาร ประจำทาง	 <a href="https://me-qr.com/E4C8X7Od">https://me-qr.com/E4C8X7Od</a>
๔๓	เอกสารลงทะเบียนผู้เข้าร่วมฝึกอบรม เหตุการณ์อัคคีภัยบน รถโดยสารประจำทาง	 <a href="https://me-qr.com/Wpn7XgH1">https://me-qr.com/Wpn7XgH1</a>
๔๔	ภาพการฝึกซ้อมเหตุการณ์อัคคีภัยบนรถโดยสารประจำทาง	 <a href="https://me-qr.com/yqrX9lBd">https://me-qr.com/yqrX9lBd</a>
๔๕	เอกสารประกอบการฝึกซ้อมเหตุการณ์อุบัติเหตุร้ายแรงจาก รถโดยสารประจำทาง	 <a href="https://me-qr.com/fKwT2CM8">https://me-qr.com/fKwT2CM8</a>
๔๖	เอกสารลงทะเบียนผู้เข้าร่วมฝึกอบรม เหตุการณ์อุบัติเหตุ ร้ายแรงจากรถโดยสารประจำทาง	 <a href="https://me-qr.com/hR3bvf1o">https://me-qr.com/hR3bvf1o</a>

ลำดับที่	เรื่อง	QR CODE
๔๗	ภาพการฝึกซ้อมเหตุการณ์อุบัติเหตุร้ายแรงจากรถโดยสารประจำทาง	 <a href="https://me-qr.com/PnkSqsGr">https://me-qr.com/PnkSqsGr</a>
๔๘	เอกสารประกอบการฝึกซ้อมเหตุการณ์จลาจล/ปิดการจราจร	 <a href="https://me-qr.com/z56fkLhp">https://me-qr.com/z56fkLhp</a>
๔๙	เอกสารลงทะเบียนผู้เข้าร่วมฝึกอบรม เหตุการณ์อุบัติเหตุร้ายแรงจากรถโดยสารประจำทาง	 <a href="https://me-qr.com/gcUtlhEC">https://me-qr.com/gcUtlhEC</a>
๕๐	ภาพการฝึกซ้อมเหตุการณ์จลาจล/ปิดการจราจร	 <a href="https://me-qr.com/9t8sZEWy">https://me-qr.com/9t8sZEWy</a>