

เอกสารแนบ ๗

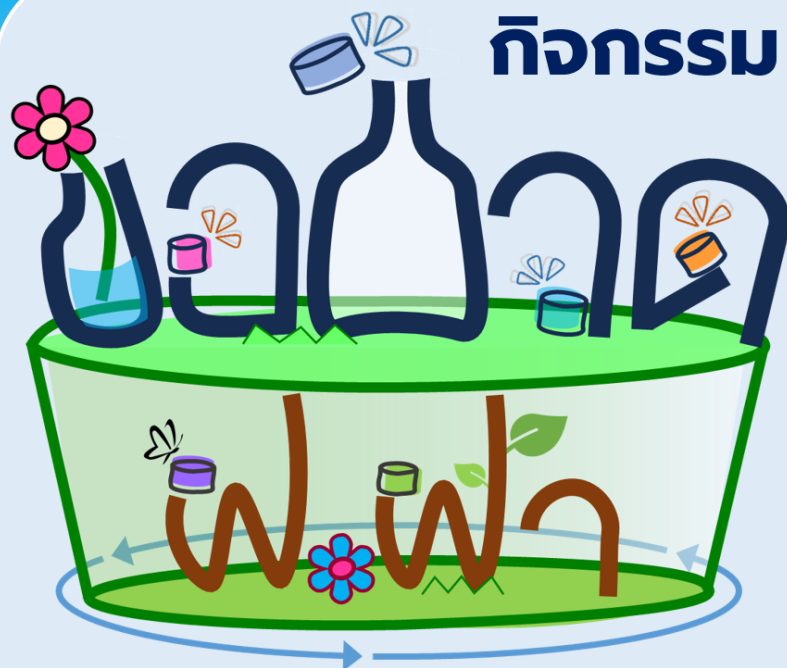
หลักฐานแสดงผลสำเร็จการดำเนินงานตามแผนที่กำหนดไว้

ด้านพอเพียง

กิจกรรม “ขอขวด ฝ.ฝา”



กองมาตรฐานความปลอดภัยและบำรุงทาง (กมป.)



กิจกรรม

ระดับความสำเร็จ ร้อยละ 100

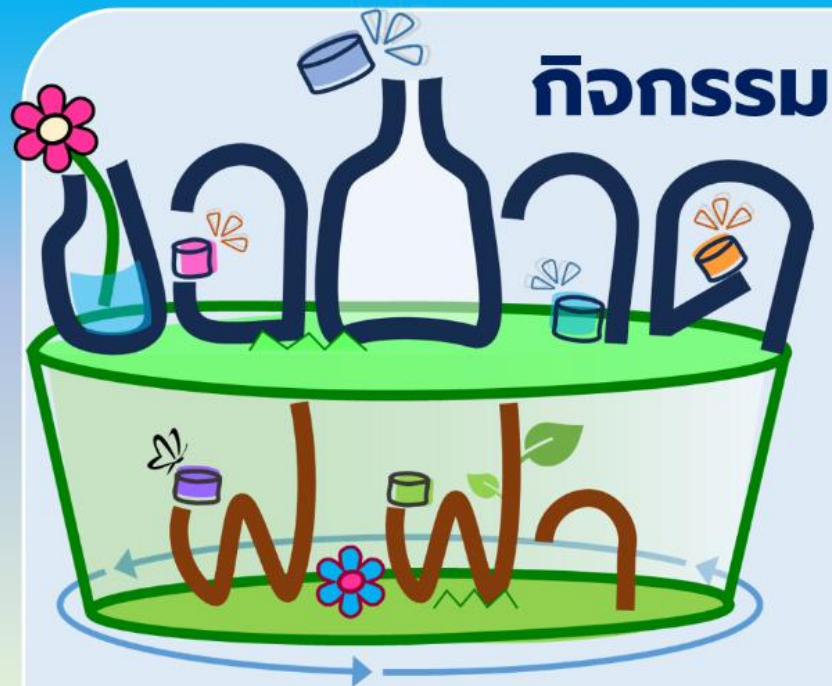
ร้อยละ 50 เมื่อ กมป. ได้แจ้งเวียนไปยังสำนัก/กอง/กลุ่ม เพื่อประชาสัมพันธ์และเชิญชวนให้เข้าร่วมกิจกรรม

ร้อยละ 75 เมื่อ กมป. รวบรวมขวดและฝาที่ใช้แล้ว จาก สำนัก/กอง/กลุ่ม และจัดทำเกียรติบัตรยกย่องเชิดชู สำนัก/กอง/กลุ่ม ที่เข้าร่วมกิจกรรม

ร้อยละ 100 เมื่อ กมป. นำขวดและฝา ไปบริจาคและมีการสรุปผลกิจกรรม รวมถึง ประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางสื่อสารที่หลากหลาย



กองมาตรฐานความปลอดภัยและบำรุงทาง (กมป.)



ทิ้งขยะ

SUSTAINABLE
DEVELOPMENT
GOALS

12 RESPONSIBLE
CONSUMPTION
AND PRODUCTION

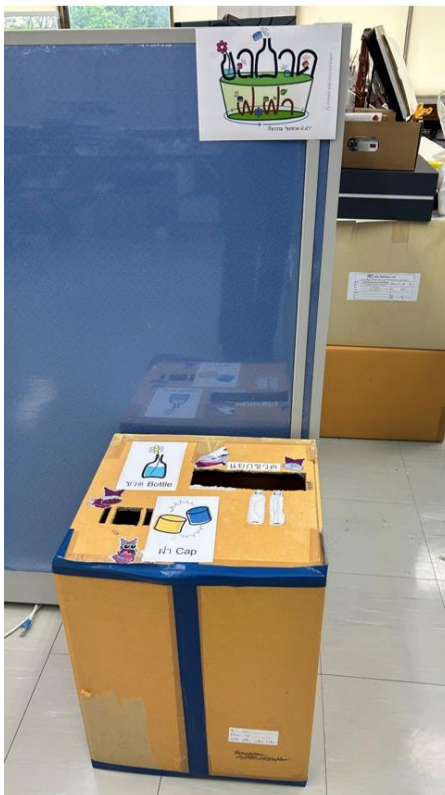
13 CLIMATE
ACTION

ขอเชิญชวนสำนักงาน/กอง/กลุ่ม
ร่วมกันคัดแยกฟางขวด ขวดพลาสติก
เพื่อ กมป. นำไปบริจาคให้หน่วยงาน
รับรีไซเคิล*เป็นผลิตภัณฑ์อื่นๆ ต่อไป

*เฉพาะฟางขวดประเภท (2) HDPE และ (5) PP



กองมาตรฐานความปลอดภัยและบำรุงทาง (กมป.)



កម្ព.



កករ.



កកម.



កមន.

ผลการดำเนินงาน

กมป.



กกร.



สธร.



กกม.



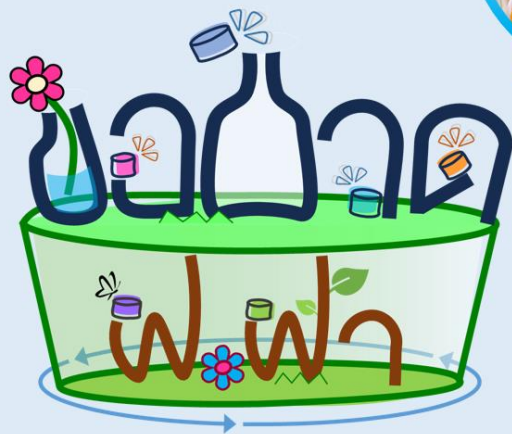
กยร.



Separate
&
Recycle!



กิจกรรม



กมป. รวบรวมขวดและฝาที่ใช้แล้ว
จากสำนัก/กอง/กลุ่ม และจัดทำ
เกียรติบัตรยกย่องเชิดชู
สำนัก/กอง/กลุ่ม ที่เข้าร่วมกิจกรรม



กยร.



สส.



กกม.



กกร.



กมป.



กองมาตรฐานความปลอดภัยและบำรุงทาง (กมป.)



หนังสือเวียน ขร. (129)



เรียน ผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ ขร.
ด้วย สสร.สค. ได้นำเข้าข้อมูลหนังสือรับรองการหักภาษี ณ ที่จ่าย...



Worapol·อ้วน



Worapol·อ้วน

เรียน ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ ขร.

เรียน ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ ขร.

ตามที่ กมป. ได้ดำเนินกิจกรรม "ขอขวด ฝ.ฝา" ตามแผนส่งเสริมคุณธรรม
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 (องค์กรคุณธรรม) ซึ่งสอดคล้องกับคุณธรรมด้านพอเพียงนั้น
ในการนี้ กมป. ขอประกาศยกย่องเชิดชูสำนักงาน/กอง/กลุ่ม ที่ได้เข้าร่วมกิจกรรม "ขอขวด
ฝ.ฝา" โดยทำการคัดแยกขยะขวดพลาสติกและฝา และได้นำรวบรวมส่งต่อให้ กมป.
เพื่อนำขวดและฝาดังกล่าวไปบริจาคเพื่อนำไปรีไซเคิลให้เป็นประโยชน์ ♻️
อันนำไปสู่การเป็นองค์กรคุณธรรมต้นแบบต่อไป 🌱🌱

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ 🙏

3:44 PM



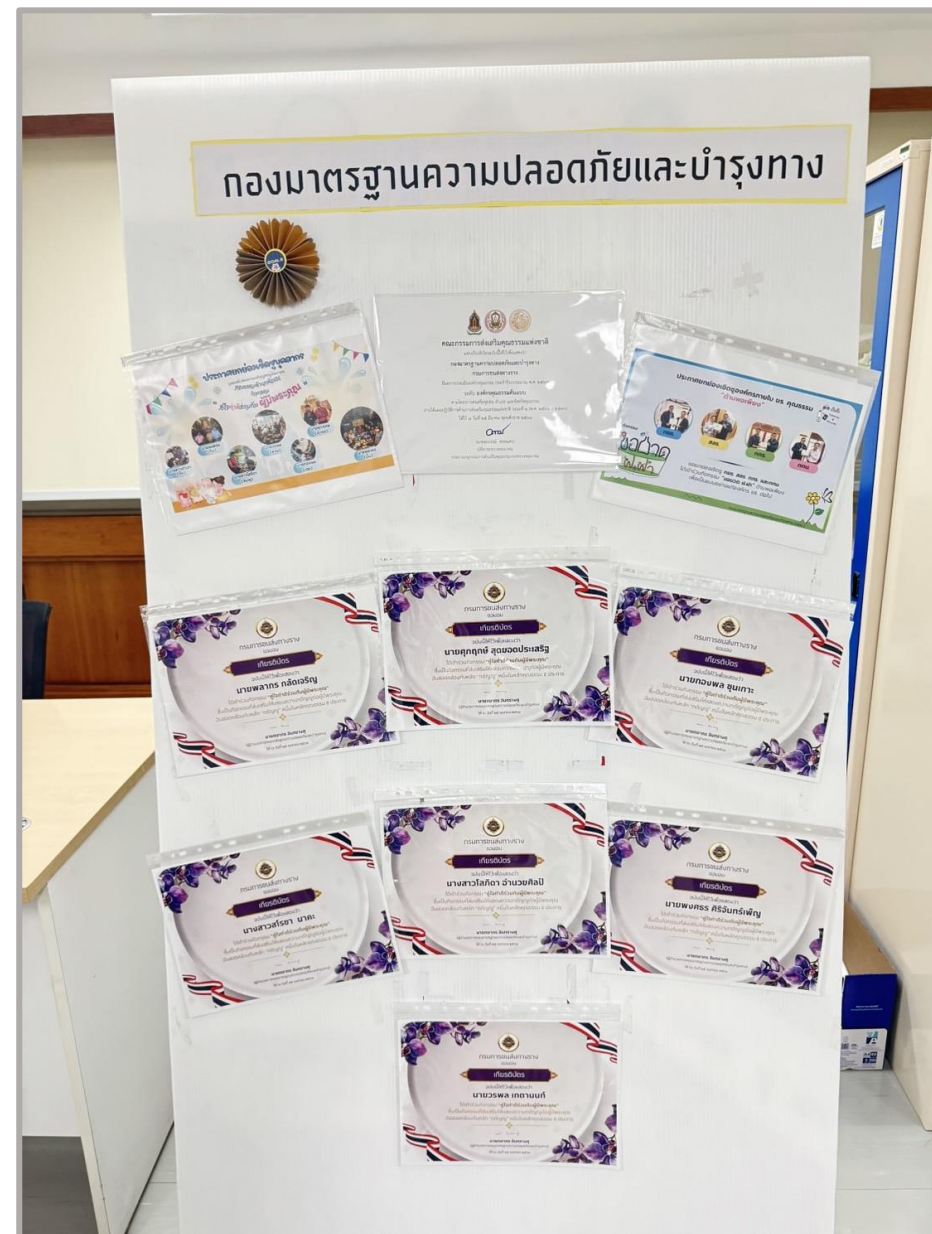
Worapol·อ้วน



3:44 PM

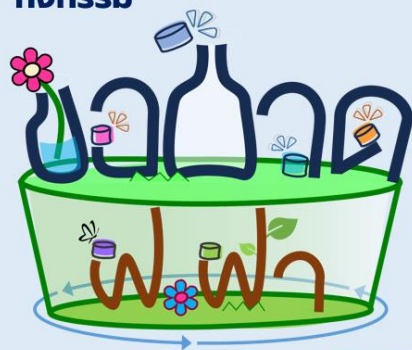


Save | Save as... | Share | Send to Keep Memo





กิจกรรม



กิจกรรม "ขวดพลาสติก"
ด้านพอเพียง
ได้นำขวดพลาสติกที่ศาลาว่าการ
กรุงเทพมหานครของ กกม. และฟล
บรีจคที่ Precious Plastic
Bangkok เพื่อนำไปรีไซเคิลต่อไป



กองมาตรฐานความปลอดภัยและบำรุงทาง (กมป.)



เรียน ผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ ขร.
ด้วย สลร.สค. ได้นำเข้าข้อมูลหนังสือรับรองการหักภาษี ณ ที่จ่าย...



Little Beam

เรียน ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ ขร.

ตามที่ กมป. ได้ดำเนินกิจกรรม "ขอขวด ฝ.ฝา"
ตามแผนส่งเสริมคุณธรรม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568
(องค์กรคุณธรรม)
ซึ่งสอดคล้องกับคุณธรรมด้านพอเพียงนั้น
ในการนี้ กมป. ขอประกาศยกย่องเชิดชูสำนักงาน/กอง/
กลุ่ม ที่ได้เข้าร่วมกิจกรรม "ขอขวด ฝ.ฝา"
โดยทำการคัดแยกขยะขวดพลาสติกและฝา
และได้รวบรวมส่งต่อให้ กมป.
เพื่อนำขวดและฝาดังกล่าวไปบริจาคเพื่อนำไปรีไซเคิลให้เป็น
ประโยชน์ ♻
อันนำไปสู่การเป็นองค์กรคุณธรรมต้นแบบต่อไป 🌱🌱

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ 🙏🙏

9:34 AM



Little Beam



9:35 AM



Save | Save as... | Share | Send to Keep Memo

ด้านจิตอาสาและพอเพียง
กิจกรรม “เปลี่ยนเสื้อผ้าเป็นความสุข”

ด้านจิตอาสาและนอเนียง



ความสำเร็จกิจกรรม

ร้อยละ 100



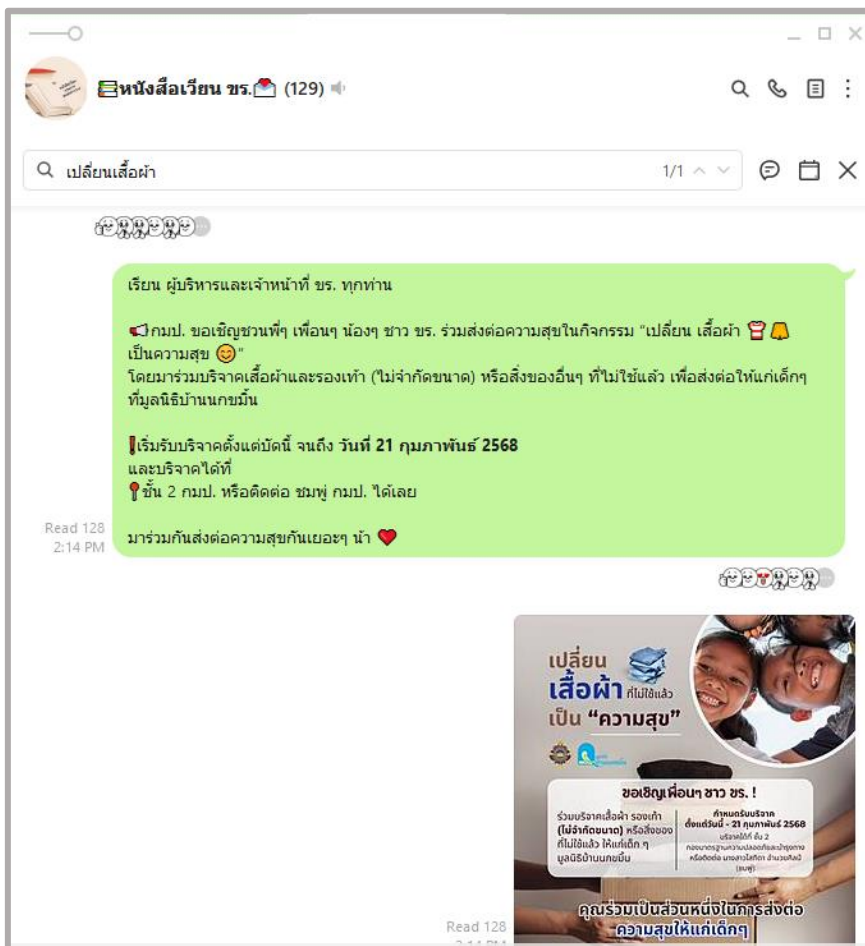
เปลี่ยนเสื้อผ้า (ที่ไม่ใช้แล้ว)

เป็น "ความสุข"

ใช้บุคลากรใน กมป. นำเสื้อผ้า รองเท้า หรือสิ่งของที่ไม่ใช้แล้วไป
บริจาคให้มูลนิธิบ้านนกขมิ้น



- ร้อยละ 25 เมื่อ กมป. ได้แจ้งเวียนให้สำนัก/กอง/กลุ่ม เพื่อประชาสัมพันธ์และเชิญชวนให้เข้าร่วมกิจกรรม
- ร้อยละ 50 เมื่อ สำนัก/กอง/กลุ่ม เข้าร่วมกิจกรรม
- ร้อยละ 75 เมื่อ กมป. นำเสื้อผ้า สิ่งของที่รวบรวมจากสำนัก/กอง/กลุ่ม ไปบริจาค
- ร้อยละ 100 เมื่อ กมป. มีการสรุปผลกิจกรรมและประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางสื่อสารที่หลากหลาย





กรมร่างส่งต่อความสุขผ่านโครงการ “เปลี่ยนเสื้อผ้า เป็นความสุข”

กรมการขนส่งทางราง โดยกองมาตรฐานความปลอดภัยและบำรุงทาง จัดกิจกรรม “เปลี่ยนเสื้อผ้า (ที่ไม่ใช่แล้ว) เป็นความสุข” เชิญชวนเจ้าหน้าที่ร่วมบริจาคเสื้อผ้า รองเท้า และสิ่งของที่ไม่ได้ใช้ เพื่อนำไปส่งต่อให้เด็ก ๆ และผู้ขาดแคลน ณ มูลนิธิบ้านนกขมิ้น กิจกรรมนี้ไม่เพียงช่วยสร้างรอยยิ้มให้กับผู้รับ แต่ยังเป็นการส่งเสริมการนำของใช้กลับมาใช้ซ้ำ (Reuse) ลดขยะและใช้ทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุด กรมการขนส่งทางรางเชื่อว่า ความสุขเล็กๆ ที่ส่งต่อกันได้ จะช่วยเติมเต็มสังคมให้น่าอยู่ยิ่งขึ้น



กิจกรรม เปลี่ยนเสื้อผ้า (ที่ไม่ใช่แล้ว)

เป็น “ความสุข”



ด้านวินัย

กิจกรรม “พลัง กมป. ๕ ส”

ด้านวินัย

กิจกรรม

พลัง กมป. 5ส



- ร้อยละ 25 บุคลากรร่วมกันปฏิบัติ 1 ครั้ง (มี.ค.)
- ร้อยละ 50 บุคลากรร่วมกันปฏิบัติ 2 ครั้ง (มี.ค. และเม.ย.)
- ร้อยละ 75 บุคลากรร่วมกันปฏิบัติ 3 ครั้ง (มี.ค. เม.ย. และพ.ค.)
- ร้อยละ 100 บุคลากรร่วมกันปฏิบัติ 4 ครั้ง (มี.ค. เม.ย. พ.ค. และมี.ย.)



ความสำเร็จกิจกรรม

ร้อยละ 100

ก่อน



หลัง



✓ เดือนมีนาคม



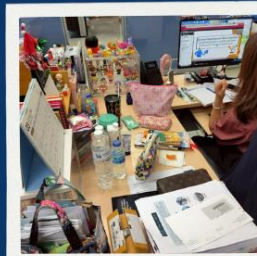
ก่อน



หลัง

กิจกรรม พลัง กมป. 5ส

✓ เดือนเมษายน



ก่อน



หลัง

✓ เดือนพฤษภาคม



ก่อน



หลัง

✓ เดือนมิถุนายน



ก่อน

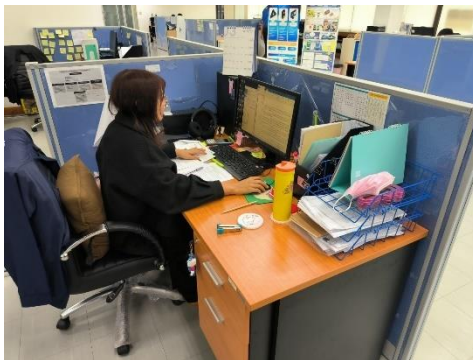


หลัง

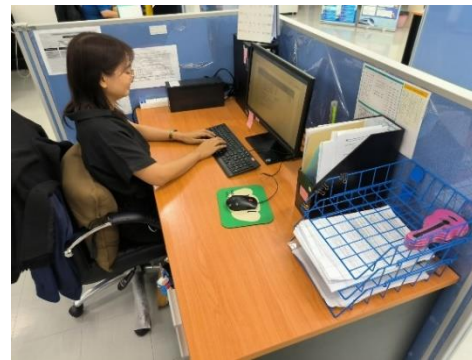


ประจำเดือนมีนาคม 2568

ก่อนดำเนินการ



หลังดำเนินการ

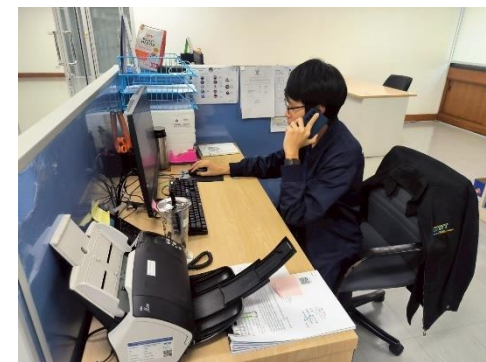
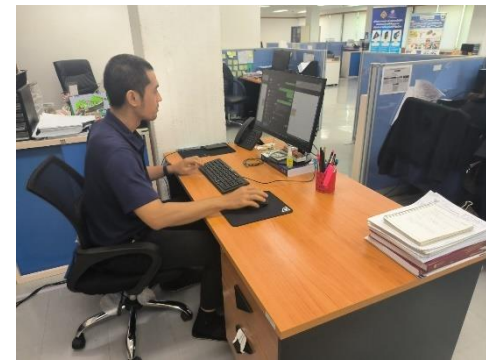


ประจำเดือนเมษายน 2568

ก่อนดำเนินการ



หลังดำเนินการ

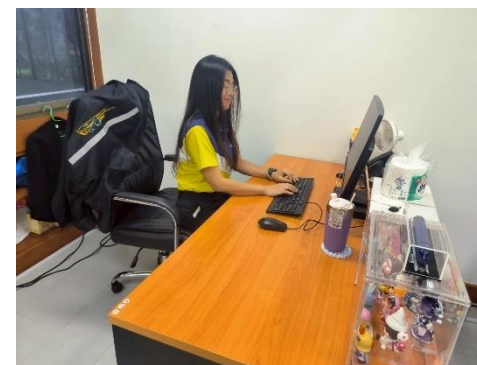


ก่อนดำเนินการ



ประจำเดือนพฤษภาคม 2568

หลังดำเนินการ



ประจำเดือนมิถุนายน 2568

ก่อนดำเนินการ



หลังดำเนินการ



ทำความสะอาดโต๊ะส่วนกลางเอนกประสงค์

ก่อนดำเนินการ



หลังดำเนินการ



ด้านสุจริต

กิจกรรม “กมป. คลายทุกข์ สร้างสุขประชาชน”



กมป.
คล้าย
ทุกขั

**สร้างสุข
ประชาชน**

ด้านทุจริต

กิจกรรมที่ กมป. แก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของภาคประชาสังคมเพื่อขับเคลื่อน
ธรรมาภิบาลและการป้องกันการทุจริต โดยมีการเฝ้าระวังหรือติดตามกรณี
การปฏิบัติงานของภาครัฐที่ทำให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้ใช้บริการหรือประชาชน

ร้อยละ 50

เมื่อ กมป. ดำเนินการตามกิจกรรมฯ แล้วเสร็จ
จำนวน 1 เรื่อง

ร้อยละ 75

เมื่อ กมป. ดำเนินการตามกิจกรรมฯ แล้วเสร็จ
จำนวน 2 เรื่อง

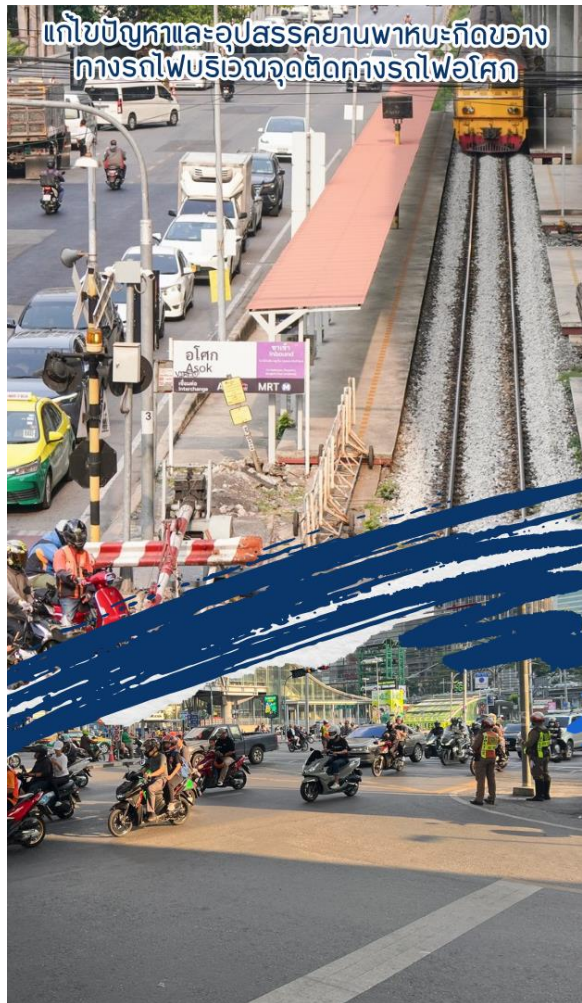
ร้อยละ 100

เมื่อ กมป. ดำเนินการตามกิจกรรมฯ แล้วเสร็จ
จำนวน 3 เรื่อง

ความสำเร็จกิจกรรม

ร้อยละ **100**





กิจกรรม "กมป. คลายทุกข สร้างสุขประชาชน"

กรมการขนส่งทางราง (ขร.) โดยกองมาตรฐานความปลอดภัยและบำรุงทาง (กมป.) มีการกำหนดกิจกรรม "กมป. คลายทุกข สร้างสุขประชาชน" ซึ่งเป็นกิจกรรมที่แก้ไขปัญหาคความเดือดร้อนของภาคประชาสังคม เพื่อขับเคลื่อนธรรมาภิบาลและการป้องกันการทุจริต โดยมีการเฝ้าระวังหรือติดตามกรณีการปฏิบัติงานของภาครัฐที่ทำให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้ใช้บริการหรือประชาชน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งใน “การป้องกันและเฝ้าระวังการทุจริต” และต้องมีการดำเนินการตามกระบวนการ “ป้องกันและเฝ้าระวังการทุจริต” ที่สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐ (ป.ป.ท.) กำหนดไว้ ตามตัวชี้วัดที่ ๕ ของเกณฑ์การประเมินเครือข่ายต้นแบบในการป้องกันและเฝ้าระวังการทุจริต ซึ่งต้องดำเนินการกระบวนการฯ อย่างน้อย ๓ กระบวนการฯ จึงจะสามารถนับเป็นเรื่องที่ดำเนินการได้

หมายเหตุ :

๑. กระบวนการ “ป้องกันและเฝ้าระวังการทุจริต” ประกอบด้วย

- ๑.๑ การรับเรื่อง หรือพบเจอเรื่อง ที่ควรดำเนินการป้องกันและเฝ้าระวังการทุจริต
- ๑.๒ การส่งเรื่องที่ควรดำเนินการป้องกันและเฝ้าระวังการทุจริตไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือดำเนินการด้วยตนเอง
- ๑.๓ หน่วยงานที่รับเรื่อง หรือเครือข่าย ดำเนินการในประเด็นตามที่ได้รับเรื่อง เช่น ลงพื้นที่ติดตามเฝ้าระวัง หรือแนะนำ ปรับปรุง แก้ไข โดยหน่วยงานดังกล่าว หรือโดยเครือข่ายเอง หรือเครือข่ายร่วมดำเนินการกับหน่วยงานที่รับเรื่อง
- ๑.๔ มีการแจ้งผลการดำเนินการ หรือรายงานผลการดำเนินการไปยังส่วนที่เกี่ยวข้อง

๒. นิยาม “การป้องกันและเฝ้าระวังการทุจริต” หมายถึง การที่เครือข่ายมีส่วนร่วมหรือเป็นต้นแบบในการเฝ้าระวัง ติดตาม แจ้งข้อมูล ข่าวสาร เบาะแสไปยัง สำนักงาน ป.ป.ท. หรือแจ้งไปยังองค์กรอื่น ๆ ที่มีลักษณะการดำเนินการป้องกันและเฝ้าระวังการทุจริตหรือขับเคลื่อนธรรมาภิบาลเพื่อการป้องกันการทุจริต หรือการแก้ไขปัญหาคความเดือดร้อนของภาคประชาสังคมเพื่อให้ สำนักงาน ป.ป.ท. หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าดำเนินการตามหน้าที่อำนาจ หรือเครือข่ายได้ดำเนินการใด ๆ โดยเครือข่ายเองในลักษณะใด ๆ หรือเข้าร่วมบูรณาการดำเนินการ กับสำนักงาน ป.ป.ท. หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

- ๒.๑ การเข้าทำการระงับยับยั้งเพื่อไม่ให้เกิดการทิดในหน่วยงานภาครัฐ
- ๒.๒ การตรวจติดตามการดำเนินโครงการต่าง ๆ ของรัฐ หรือให้ข้อเสนอแนะ ให้คำปรึกษาแนะนำเพื่อแก้ไขปัญหาคการทุจริต
- ๒.๓ การตรวจติดตามเพื่อแก้ไขปัญหาคในการดำเนินการใด ๆ ของรัฐที่ไม่คุ้มค่ากับงบประมาณ หรือสูงเกินจริง
- ๒.๔ การเฝ้าระวัง หรือติดตามการปฏิบัติงานของหน่วยงานภาครัฐ ในกรณีที่ไม่เป็นไปตามกฎหมาย ว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ
- ๒.๕ การเฝ้าระวัง หรือติดตามกรณีการปฏิบัติงานของภาครัฐที่ทำให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้ใช้บริการหรือประชาชน

๒.๖ การเฝ้าระวัง หรือติดตามกรณีการปฏิบัติงานของภาครัฐที่เป็นเหตุให้ทางราชการได้รับความเสียหายอย่างร้ายแรง

๒.๗ การเฝ้าระวัง หรือติดตามกรณีไม่ได้รับความเป็นธรรมจากการปฏิบัติหน้าที่ของรัฐ

๒.๘ การเฝ้าระวัง หรือติดตามกรณีที่เหตุอันควรสงสัยสงสัย หรือสื่อในทางทุจริต

๒.๙ การบูรณาการหรือดำเนินการอื่นใดเพื่อสนับสนุนภารกิจของสำนักงาน ป.ป.ท. หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการส่งเสริมธรรมาภิบาลเพื่อการป้องกันการทุจริต

การดำเนินการเครือข่ายในการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของภาคประชาสังคม เพื่อขับเคลื่อนธรรมาภิบาลและการป้องกันการทุจริต

กมป. ได้มีการดำเนินเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของภาคประชาสังคมเพื่อขับเคลื่อนธรรมาภิบาลและการป้องกันการทุจริต โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าดำเนินการตามหน้าที่อำนาจ ซึ่งมีการเฝ้าระวังหรือติดตามกรณีการปฏิบัติงานของภาครัฐที่ทำให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้ใช้บริการหรือประชาชน จำนวน ๓ เรื่อง ดังนี้

๑. ปัญหาและอุปสรรคยานพาหนะกีดขวางทางรถไฟบริเวณจุดตัดทางรถไฟโศก
๒. การลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบความพร้อมและความปลอดภัยการเปิดเดินรถทางคู่บางส่วน โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเปา - ชุมทางถนนจิระ
๓. การลงพื้นที่เพื่อสอบสวนกรณีเหตุดินถล่มภายในอุโมงค์รถไฟคลองไผ่ ในโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นongคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) สัญญาที่ ๓ - ๒ งานก่อสร้างอุโมงค์มวกเหล็กและลำตะคอง

๑. เรื่อง ปัญหาและอุปสรรคยานพาหนะกีดขวางทางรถไฟบริเวณจุดตัดทางรถไฟโศก

ขร. ได้พบปัญหาเกี่ยวกับผู้ขับขี่ยานพาหนะกีดขวางบนทางรถไฟอยู่บ่อยครั้ง บริเวณถนนตัดผ่านจุดตัดทางรถไฟโศก (ถนนโศก-ดินแดง) ซึ่งปัจจุบันบริเวณดังกล่าวมีปริมาณการจราจรค่อนข้างหนาแน่นและติดขัดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการเดินรถไฟสายตะวันออกในแง่ของการบริการประชาชน และมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่อาจทำให้ประชาชนได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ซึ่งการกระทำดังกล่าวอาจเป็นการฝ่าฝืนมาตรา ๕๕ มาตรา ๖๒ และมาตรา ๖๓ แห่งพระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) จราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

ต่อมา เมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๖๗ ขร. ขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ปรับปรุงกายภาพจุดตัดทางรถไฟโศก บริเวณทางแยกถนนโศกดินแดงและถนนกำแพงเพชร ๗ เพื่อแก้ไขปัญหายานพาหนะฝ่าฝืนเครื่องกั้น ไม่หยุดรถก่อนถึงจุดตัด และกีดขวางทางรถไฟ รวมทั้ง ขร. ขอให้กองบัญชาการตำรวจนครบาลพิจารณาจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำบริเวณจุดตัดทางรถไฟโศกในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (๐๗.๐๐ - ๐๘.๓๐ น.) และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (๑๖.๔๐ - ๑๘.๑๐ น.) เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกด้านจราจร ป้องกันและบังคับใช้กฎหมายมิให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะหยุดรถกีดขวางทางรถไฟ

นอกจากนี้ วันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ ขร. ยังพบข้อร้องเรียนของประชาชนผ่านสื่อต่างๆ ให้มีการแก้ไขปัญหาดังกล่าวอีก ดังนั้น ขร. จึงได้ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ รฟท. และกองบัญชาการตำรวจนครบาล เพื่อเป็นการติดตามความคืบหน้าการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคยานพาหนะฝ่าฝืนเครื่องกั้นและกีดขวางทางรถไฟบริเวณจุดตัดทางรถไฟโศก รวมถึง ขร. ได้ร้องขอให้กองบังคับการตำรวจจราจรพิจารณาจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำบริเวณจุดตัดทางรถไฟโศกในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (๐๗.๐๐ - ๐๘.๓๐ น.) และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (๑๖.๔๐ - ๑๘.๑๐ น.) เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกด้านจราจร และแก้ไขปัญหายานพาหนะฝ่าฝืนเครื่องกั้น ไม่หยุดรถก่อนถึงจุดตัด และกีดขวางทางรถไฟ เพิ่มอีกทางด้วย

๑.๑ กระบวนการ “ป้องกันและเฝ้าระวังการทุจริต”

เรื่อง ปัญหาและอุปสรรคยานพาหนะกีดขวางทางรถไฟบริเวณจุดตัดทางรถไฟโอโก

ลำดับ	ผังกระบวนการ	สรุปรายละเอียด	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	หลักฐานประกอบ
๑	เริ่มต้น	-	-	-
๒	การรับเรื่อง/พบเจอเรื่อง	๒.๑ ขร. พบปัญหาผู้ขับขี่ยานพาหนะกีดขวางบนทางรถไฟหนาแน่นในช่วงโมงเร่งด่วน ส่งผลต่อการให้บริการและอาจเกิดอันตรายต่อประชาชน ๒.๒ ขร. พบข้อร้องเรียนของประชาชนผ่านสื่อต่างๆ	จนท. กมป.	เอกสารแนบ ๑.๑ เอกสารแนบ ๑.๒
๓	การส่งเรื่อง	ขร. ได้มีการส่งหนังสือไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประสานให้ดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว จำนวน ๒ ครั้ง ๓.๑ วันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๖๗ รพท. และถึงกองบัญชาการตำรวจนครบาล ๓.๒ วันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ รพท. กองบัญชาการตำรวจนครบาล และกองบังคับการตำรวจจราจร	จนท. กมป.	เอกสารแนบ ๑.๓ เอกสารแนบ ๑.๔
๔	หน่วยงานที่รับเรื่อง/เครือข่ายดำเนินการในประเด็นตามที่ได้รับเรื่อง	หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่ออำนวยความสะดวกการจราจรในพื้นที่ดังกล่าว พร้อมทั้งปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางในพื้นที่ดังกล่าวด้วย โดยรายงานการดำเนินการมายัง ขร. ๔.๑ วันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ สถานีตำรวจนครบาลมักกะสัน รายงานมายัง ขร. ๔.๒ วันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๘ กองบัญชาการตำรวจนครบาล รายงานมายัง ขร.	สถานีตำรวจนครบาลมักกะสันและกองบัญชาการตำรวจนครบาล	เอกสารแนบ ๑.๕ เอกสารแนบ ๑.๖
๕	มีการแจ้งผล/รายงานผล	-	-	-
๖	สิ้นสุด	-	-	-

๑.๒ รายละเอียดกระบวนการ “ป้องกันและเฝ้าระวังการทุจริต”

๑.๒.๑ ลำดับที่ ๑ เริ่มต้นกระบวนการ

๑.๒.๒ ลำดับที่ ๒ การรับเรื่อง หรือพบเจอเรื่อง ที่ควรดำเนินการป้องกันและเฝ้าระวังการทุจริต

เจ้าหน้าที่ ขร. ได้สังเกตและพบว่า ปัจจุบันบริเวณถนนที่ตัดผ่านจุดตัดทางรถไฟโศก (ถนนโศก - ดินแดง) มีปริมาณการจราจรค่อนข้างหนาแน่นและติดขัดในช่วงโมงเร่งด่วน ทำให้เกิดปัญหาของผู้ขับขี่ยานพาหนะอยู่บ่อยครั้ง ที่มีการฝ่าฝืน ไม่หยุดรถก่อนถึงจุดตัด และติดค้างกีดขวางบนทางรถไฟ ซึ่งอาจมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงจะส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการเดินรถไฟสายตะวันออกได้ และต่อมา วันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ ขร. ยังพบข้อร้องเรียนของประชาชนผ่านสื่อต่างๆ ให้มีการแก้ไขปัญหาดังกล่าวอีกด้วย

๑.๒.๓ ลำดับที่ ๓ การส่งเรื่อง ที่ควรดำเนินการป้องกันและเฝ้าระวังการทุจริตไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือดำเนินการด้วยตนเอง

ขร. ได้มีการส่งหนังสือไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประสานให้ดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว จำนวน ๒ ครั้ง ดังนี้

๑) ขร. มีหนังสือไปยังรฟท. และกองบัญชาการตำรวจนครบาล เมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๖๗ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑.๑) ขร. มีหนังสือถึง รฟท. ที่ คค ๐๙๐๔.๒/๑๖๔๖ ลงวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๖๗ เรื่อง ปัญหาและอุปสรรคยานพาหนะกีดขวางทางรถไฟบริเวณจุดตัดทางรถไฟโศก โดย ขร. ขอความร่วมมือ รฟท. พิจารณาปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง เช่น เครื่องหมายกากบาทบนพื้นผิวถนนซึ่งระบุตำแหน่งห้ามหยุดรถบริเวณจุดตัดมีสภาพไม่สมบูรณ์จราจร หรือประสานสำนักการจราจรและขนส่ง (สจส.) กรุงเทพมหานคร (กทม.) โดยยินยอมให้ สจส. กทม. เข้าใช้พื้นที่ในการปรับปรุงเครื่องหมายจราจร เพื่อแก้ปัญหายานพาหนะกีดขวางทางรถไฟบริเวณจุดตัดทางรถไฟดังกล่าว

๑.๒) ขร. มีหนังสือถึง กองบัญชาการตำรวจนครบาล ที่ คค ๐๙๐๔.๒/๑๖๔๗ ลงวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๖๗ เรื่อง ปัญหาและอุปสรรคยานพาหนะกีดขวางทางรถไฟบริเวณจุดตัดทางรถไฟโศก โดย ขร.

ได้ขอความอนุเคราะห์กองบัญชาการตำรวจนครบาลให้จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำบริเวณจุดตัดทางรถไฟโศก ในช่วงเวลาเร่งด่วน เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกด้านจราจร ป้องกัน และบังคับใช้กฎหมายมิให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะหยุดรถกีดขวางทางรถไฟ

๒) ขร. มีหนังสือไปยัง รฟท. และกองบัญชาการตำรวจนครบาล เพื่อเป็นการติดตามการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับปัญหาและอุปสรรคยานพาหนะกีดขวางทางรถไฟฯ รวมถึงมีหนังสือไปยังกองบังคับการตำรวจจราจรเพิ่มอีกช่องทาง เมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๒.๑) ขร. มีหนังสือถึง รฟท. ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๙๐๔.๒/๒๐๑ ลงวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ เรื่อง ติดตามความคืบหน้าการแก้ปัญหาและอุปสรรคยานพาหนะกีดขวางทางรถไฟบริเวณจุดตัดทางรถไฟโศก โดย ขร. ได้ติดตามความคืบหน้าการปรับปรุงกายภาพจุดตัดทางรถไฟโศก เช่น การปรับปรุงเครื่องหมาย

กากบาทบนพื้นผิวถนนซึ่งระบุตำแหน่งห้ามหยุดบริเวณจุดตัด และการปรับปรุงอุปกรณ์แสงขึ้นกันจราจรที่ชำรุดให้สามารถใช้งานได้ พร้อมทั้งให้แจ้งผลการดำเนินการให้ ขร. ทราบด้วย

๒.๒) ขร. มีหนังสือถึง กองบัญชาการตำรวจนครบาล ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๙๐๔.๒/๒๐๒ ลงวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ เรื่อง ติดตามความคืบหน้าการแก้ปัญหาและอุปสรรคยานพาหนะฝ่าฝืนเครื่องกันและกีดขวางทางรถไฟบริเวณจุดตัดทางรถไฟโอศก โดย ขร. ติดตามความคืบหน้าการจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำบริเวณจุดตัดทางรถไฟโอศก เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสารรถไฟและผู้สัญจรบริเวณจุดตัดดังกล่าว และแจ้งผลการดำเนินการให้ ขร. ทราบต่อไป

๒.๓) ขร. มีหนังสือถึง กองบังคับการตำรวจจราจร ด่วนที่สุด ที่ ๐๙๐๔.๒/๒๐๔ ลงวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ เรื่อง ปัญหาและอุปสรรคยานพาหนะกีดขวางทางรถไฟบริเวณจุดตัดทางรถไฟโอศก โดย ขร. ได้ขอความอนุเคราะห์กองบังคับการตำรวจจราจรให้จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำบริเวณจุดตัดทางรถไฟโอศกในช่วงเวลาเร่งด่วน เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกด้านจราจร และแก้ปัญหาผู้ขับขี่ยานพาหนะฝ่าฝืนเครื่องกัน ไม่หยุดรถก่อนถึงจุดตัด และกีดขวางทางรถไฟ

๑.๒.๔ ลำดับที่ ๔ หน่วยงานที่รับเรื่อง หรือเครือข่าย ดำเนินการในประเด็นตามที่ได้รับเรื่อง เช่น ลงพื้นที่ติดตาม เฝ้าระวัง หรือแนะนำ ปรับปรุง แก้ไข โดยหน่วยงานดังกล่าว หรือโดยเครือข่ายเอง หรือเครือข่ายร่วมดำเนินการกับหน่วยงานที่รับเรื่อง

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สถานีตำรวจนครบาลมักกะสัน และกองบัญชาการตำรวจนครบาล ได้ดำเนินการในประเด็นที่ได้รับเรื่องตามอำนาจหน้าที่เพื่อแก้ปัญหาดังกล่าว โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑) สถานีตำรวจนครบาลมักกะสัน มีหนังสือถึง ขร. ที่ ตช. ๐๐๑๖.(บก.น.๑)๕/๑๙๘ ลงวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ ซึ่งได้ดำเนินการประสานสำนักการจราจรและขนส่ง เพื่อให้ทาสีเส้นทแยงเหลืองให้ชัดเจน และในกรณีที่เกิดปัญหาการจราจร บริเวณถนนโอศก - ดินแดง มุ่งหน้าเข้ากลางซอยโอศก จะให้สายตรวจจราจร ถอนจากจุดรับผิดชอบมาแก้ไขปัญหาการจราจร บริเวณทางรถไฟ ถนนกำแพงเพชร ๗ ตัด ถนนโอศก - ดินแดง

๒) กองบัญชาการตำรวจนครบาล มีหนังสือถึง ขร. ด่วนที่สุด ที่ ตช ๐๐๑๕.๑๓๔/๓๓๗๘ ลงวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๘ เรื่อง ส่งรายงานติดตามผลความคืบหน้าการแก้ปัญหาและอุปสรรคยานพาหนะฝ่าฝืนเครื่องกันและกีดขวางทางรถไฟ บริเวณจุดตัดทางรถไฟโอศก ได้รายงานการดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ และจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยความสะดวกการจราจร ในพื้นที่รับผิดชอบ ตามสถานที่ และเวลาดังกล่าวแล้ว

๑.๒.๕ ลำดับที่ ๕ มีการแจ้งผลการดำเนินการ หรือรายงานผลการดำเนินการไปยังส่วนที่เกี่ยวข้อง

๑.๒.๖ ลำดับที่ ๖ สิ้นสุด

๒. เรื่อง การลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบความพร้อมและความปลอดภัยการเปิดเดินรถทางคู่บางส่วน โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเขว - ชุมทางถนนจิระ

ขร. ได้ทราบปัญหาจากประชาชนผ่านช่องทางสื่อสังคมออนไลน์ ที่ได้ร้องเรียน เรื่องฝุ่นละอองเข้ามายังห้องโดยสารรถไฟขณะเดินทางในอุโมงค์ผาเสด็จและอุโมงค์หินลับ ช่วงของโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเขว - ชุมทางถนนจิระ สืบเนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้เปิดให้บริการใช้อุโมงค์ผาเสด็จและอุโมงค์หินลับเมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๖๗ ซึ่งหลังจากเปิดให้บริการพบว่า มีฝุ่นละอองเข้ามายังห้องโดยสารจำนวนมาก รฟท. จึงเข้าดำเนินการแก้ไข โดยประสานให้บริษัทผู้รับจ้างดำเนินการใช้น้ำฉีดล้างทำความสะอาดหนักและใช้พัดลมเป่าอัดอากาศเพื่อไล่ฝุ่นออกให้หมด ซึ่งจะใช้ระยะเวลาดำเนินการ ๑๔ วัน โดย รฟท. มีแผนการเปิดให้บริการเดินรถทางคู่ ช่วงมาบะเขว - ชุมทางถนนจิระ บางส่วน ช่วงสถานีมาบะเขว - สถานีมวกเหล็ก (กม. ๑๓๔+๒๕๐ - กม.๑๔๗+๔๕๐) ระยะทางทั้งหมด ๑๓.๒๐ กิโลเมตร รวมทั้งการเปิดใช้งานอุโมงค์ผาเสด็จและอุโมงค์หินลับอีกครั้ง หลังดำเนินการเพิ่มมาตรการลดฝุ่นละอองภายในอุโมงค์ ตั้งแต่วันที่ ๑๒ สิงหาคม ๒๕๖๗ เป็นต้นไป

ต่อมา เมื่อวันที่ ๘ สิงหาคม ๒๕๖๗ ขร. ร่วมกับ รฟท. ได้ลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบความพร้อมและความปลอดภัยการเปิดเดินรถทางคู่ ช่วงมาบะเขว - ชุมทางถนนจิระ บางส่วน ในช่วงสถานีมาบะเขว - สถานีมวกเหล็ก (กม. ๑๓๔+๒๕๐ - กม.๑๔๗+๔๕๐) รวมทั้งการเปิดใช้งานอุโมงค์ผาเสด็จและอุโมงค์หินลับของโครงการ โดยจากการทดสอบเดินขบวนรถและวัดค่าฝุ่นภายในห้องโดยสาร ขร. สังเกตพบว่า มีฝุ่นละอองเข้ามายังห้องโดยสารไฟลดน้อยกว่าเมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๖๗ ที่ผ่านมา เนื่องจากได้มีการทำความสะอาดอุโมงค์แต่ยังพบฝุ่นละอองคงเหลืออยู่ในอุโมงค์ทั้งสองแห่ง เนื่องจากมีงานก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงบริเวณใกล้เคียงอุโมงค์ และยังพบกลิ่นไอเสียจากเครื่องยนต์ของรถจักร/รถดีเซลราง/รถโดยสารปรับอากาศเข้ามายังห้องโดยสารของตู้รถไฟนั่งพัดลม (รถโบกี้ที่นั่งสาม : บขส.)

ในวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๖๗ ขร. มีหนังสือถึงกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณาอบหมาย รฟท. พิจารณาชะลอการเปิดใช้อุโมงค์ผาเสด็จและหินลับในวันที่ ๑๒ สิงหาคม ๒๕๖๗ ออกไปก่อนและเร่งแก้ไขปัญหาระเบิดฝุ่นละอองก่อนเปิดให้บริการ และให้ดำเนินการนำร่องเดินรถเฉพาะขบวนรถโดยสารปรับอากาศและขบวนรถสินค้า อีกทั้งยังประสานบริษัทผู้รับเหมาพิจารณาติดตั้งระบบฉีดน้ำฝอยบริเวณปากอุโมงค์เพื่อดักจับฝุ่น และเพิ่มการทำงานของพัดลมระบายอากาศ (Jet Fan) ในขณะที่มีขบวนรถวิ่งผ่าน และเพิ่มการทำความสะอาดภายในอุโมงค์และหน้าอุโมงค์เป็นประจำ

๒.๑ กระบวนการ “ป้องกันและเฝ้าระวังการทุจริต”

เรื่อง การลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบความพร้อมและความปลอดภัยการเปิดเดินรถทางคู่บางส่วน โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเขา – ชุมทางถนนจิระ

ลำดับ	ผังกระบวนการ	สรุปรายละเอียด	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	หลักฐานประกอบ
๑	เริ่มต้น	-	-	-
๒	การรับเรื่อง/พบเจอเรื่อง	ขร. ทราบปัญหาจากประชาชนผ่านช่องทางสื่อสังคมออนไลน์ เรื่องฝุ่นละอองในอุโมงค์	จนท. กมป.	เอกสารแนบ ๒.๑
๓	การส่งเรื่อง	ขร. ประสาน รฟท. ขอลงพื้นที่ตรวจสอบความพร้อมและความปลอดภัยการเปิดเดินรถทางคู่ ช่วงมาบะเขา – ชุมทางถนนจิระ	จนท. กมป.	เอกสารแนบ ๒.๒
๔	หน่วยงานที่รับเรื่อง/เครือข่ายดำเนินการในประเด็นตามที่ได้รับเรื่อง	ขร. ร่วมกับ รฟท. ลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบความพร้อมและความปลอดภัยการเปิดเดินรถทางคู่ ช่วงมาบะเขา – ชุมทางถนนจิระ โดยการทดสอบเดินขบวนรถและวัดค่าฝุ่นภายในห้องโดยสารขณะวิ่งผ่านในอุโมงค์	จนท. กมป. จนท. รฟท.	เอกสารแนบ ๒.๓
๕	มีการแจ้งผล/รายงานผล	ขร. มีหนังสือถึงกระทรวงคมนาคม มอบหมาย รฟท. พิจารณา ขอลงการเปิดใช้อุโมงค์และแก้ไขปัญหาเรื่องฝุ่นละอองก่อนเปิดให้บริการ	จนท. กมป. จนท. คค. จนท. รฟท.	เอกสารแนบ ๒.๔
๖	สิ้นสุด	-	-	-

๒.๒ รายละเอียดกระบวนการ “ป้องกันและเฝ้าระวังการทุจริต”

๒.๒.๑ ลำดับที่ ๑ เริ่มต้นกระบวนการ

๒.๒.๒ ลำดับที่ ๒ การรับเรื่องหรือพบเจอเรื่อง ที่ควรดำเนินการป้องกันและเฝ้าระวังการทุจริต

ขร. ได้ทราบปัญหาจากประชาชนผ่านช่องทางสื่อสังคมออนไลน์ ที่ได้ร้องเรียน เรื่อง ฝุ่นละออง เข้ามายังห้องโดยสารรถไฟฟ้าขณะเดินทางในอุโมงค์ผาเสด็จและอุโมงค์หินลับ ช่วงของโครงการรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ สืบเนื่องจากการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้เปิดให้บริการใช้อุโมงค์ผาเสด็จและอุโมงค์หินลับ เมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๖๗ ซึ่งหลังจากเปิดให้บริการพบว่า มีฝุ่นละอองเข้ามายังห้องโดยสารจำนวนมาก รฟท. จึงเข้าดำเนินการแก้ไข โดยประสานให้บริษัทผู้รับจ้างดำเนินการใช้น้ำฉีดล้างทำความสะอาดหนักและใช้พัดลมเป่าอัดอากาศเพื่อไล่ฝุ่นออกให้หมด ซึ่งจะใช้ระยะเวลาดำเนินการ ๑๔ วัน โดย รฟท. มีแผนการเปิดให้บริการเดินรถทางคู่ ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ บางส่วน ช่วงสถานีมาบกะเบา - สถานีมวกเหล็ก (กม.๑๓๔+๒๕๐ - กม.๑๔๗+๔๕๐) ระยะทางทั้งหมด ๑๓.๒๐ กิโลเมตร รวมทั้งการเปิดใช้งานอุโมงค์ผาเสด็จและอุโมงค์หินลับอีกครั้ง หลังดำเนินการเพิ่มมาตรการลดฝุ่นละอองภายในอุโมงค์ ตั้งแต่วันที่ ๑๒ สิงหาคม ๒๕๖๗ เป็นต้นไป

๒.๒.๓ ลำดับที่ ๓ การส่งเรื่องที่ควรดำเนินการป้องกันและเฝ้าระวังการทุจริตไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือดำเนินการด้วยตนเอง

ขร. มีหนังสือถึง รฟท. ที่ คค ๐๙๐๔.๒/๑๒๗๖ ลงวันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๖๗ เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ การลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบความพร้อมและความปลอดภัยการเปิดเดินรถทางคู่บางส่วน โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ

๒.๒.๔ ลำดับที่ ๔ หน่วยงานที่รับเรื่อง หรือเครือข่าย ดำเนินการในประเด็นตามที่ได้รับเรื่อง เช่น ลงพื้นที่ติดตาม เฝ้าระวัง หรือแนะนำ ปรับปรุง แก้ไข โดยหน่วยงานดังกล่าว หรือโดยเครือข่ายเอง หรือเครือข่าย ร่วมดำเนินการกับหน่วยงานที่รับเรื่อง

เมื่อวันที่ ๘ สิงหาคม ๒๕๖๗ ขร. ร่วมกับ รฟท. ได้ลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบความพร้อมและความปลอดภัย การเปิดเดินรถทางคู่ ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ บางส่วน ในช่วงสถานีมาบกะเบา - สถานีมวกเหล็ก (กม. ๑๓๔+๒๕๐ - กม.๑๔๗+๔๕๐) รวมทั้งการเปิดใช้งานอุโมงค์ผาเสด็จและอุโมงค์หินลับของโครงการ โดยจากการทดสอบเดินขบวนรถและวัดค่าฝุ่นภายในห้องโดยสาร ขร. สังเกตพบว่า มีฝุ่นละอองเข้ามายังห้องโดยสารไฟลดน้อยลงกว่าเมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๖๖๗ ที่ผ่านมา เนื่องจากได้มีการทำความสะอาดอุโมงค์ แต่ยังพบฝุ่นละอองคงเหลืออยู่ในอุโมงค์ทั้งสองแห่ง เนื่องจากมีงานก่อสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงบริเวณใกล้เคียง อุโมงค์ และยังพบกลิ่นไอเสียจากเครื่องยนต์ของรถจักร/รถดีเซลราง/รถโดยสารปรับอากาศเข้ามายังห้องโดยสาร ของตู้รถไฟนั่งพัดลม (รถโบกี้ที่นั่งสาม : บขส.)

๒.๒.๕ ลำดับที่ ๕ มีการแจ้งผลการดำเนินการ หรือรายงานผลการดำเนินการไปยังส่วนที่เกี่ยวข้อง

ขร. มีหนังสือถึงกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๙๐๔.๒/๑๓๐๒ ลงวันที่ ๑๓ สิงหาคม เรื่อง การลงพื้นที่ เพื่อตรวจสอบความพร้อมและความปลอดภัยการเปิดเดินรถทางคู่บางส่วน โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ เพื่อพิจารณาขอบข่ายให้ รฟท. พิจารณาขลอการเปิดใช้อุโมงค์ผาเสด็จและหินลับในวันที่ ๑๒ สิงหาคม ๒๕๖๗ ออกไปก่อน และเร่งแก้ไขปัญหาเรื่องฝุ่นละอองก่อนเปิดให้บริการ โดยให้ดำเนินการนำร่อง

เดินรถเฉพาะขบวนรถโดยสารปรับอากาศและขบวนรถสินค้าก่อน และให้ รฟท. ประสานบริษัทผู้รับจ้าง
พิจารณาติดตั้งระบบฉีดน้ำฝอยบริเวณปากอุโมงค์เพื่อดักจับฝุ่น และเพิ่มการทำงานของพัดลมระบายอากาศ
(Jet Fan) ในขณะที่มีขบวนรถวิ่งผ่าน และเพิ่มการทำความสะอาดภายในอุโมงค์และหน้าอุโมงค์เป็นประจำ

๒.๒.๖ ลำดับที่ ๖ สิ้นสุด

๓. การลงพื้นที่เพื่อสอบสวนกรณีเหตุดินถล่มภายในอุโมงค์รถไฟคลองไผ่ ในโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) สัญญาที่ ๓ - ๒ งานก่อสร้างอุโมงค์มวกเหล็กและลำตะคอง

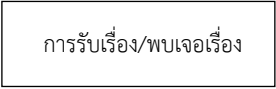
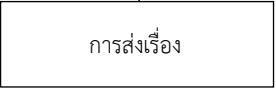
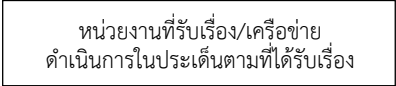
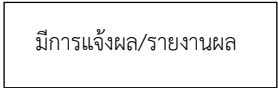
เมื่อวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๗ เวลาประมาณ ๒๓.๔๐ น. เกิดเหตุการณ์ดินถล่มภายในอุโมงค์คลองไผ่ บริเวณกิโลเมตรที่ ๑๘๙+๔๓๕ ห่างจากปากอุโมงค์ ผังคลองไผ่ประมาณ ๑.๖ กิโลเมตร โดยอุโมงค์ดังกล่าว มีความยาวทั้งหมด ๔.๑ กิโลเมตร (กิโลเมตรที่ ๑๘๖+๙๑๕ - กิโลเมตรที่ ๑๙๑+๐๑๕) ตั้งอยู่ระหว่างสถานีรถไฟจันทีกและสถานีรถไฟคลองขนาจิตร ตำบลจันทีก อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา ซึ่งเป็นอุโมงค์ในงานก่อสร้างอุโมงค์ของโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) สัญญาที่ ๓-๒ งานก่อสร้างอุโมงค์มวกเหล็กและลำตะคอง โดยมีการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เป็นผู้ว่าจ้าง และมีบริษัท เนวาร์ตน์พัฒนาการ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้าง

จากเหตุการณ์ดังกล่าวส่งผลให้มีผู้ปฏิบัติงานติดอยู่ภายในอุโมงค์ จำนวน ๓ ราย ได้แก่ ๑) หุเสียงหมื่น เพศชาย สัญชาติจีน (ผู้ควบคุมงาน) ๒) ตงซิ่นหลิน เพศชาย สัญชาติจีน (พนักงานขับรถแม่โคโร) และ ๓) แร่งงานชาวพม่า ไม่ทราบชื่อ (พนักงานขับรถบรรทุก) โดยจุดที่ดินถล่มห่างจากปากอุโมงค์ (portal) ด้านฝั่งสถานีรถไฟคลองไผ่ ประมาณ ๒ - ๓ กิโลเมตร

ขร. ได้ลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบข้อเท็จจริงของเหตุการณ์ข้างต้น ณ สถานที่เกิดเหตุดังกล่าว เมื่อวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๖๗ เบื้องต้นคาดว่าเกิดจากช่วงก่อนวันเกิดเหตุมีฝนตกต่อเนื่อง จึงมีน้ำซึมเข้าสู่ชั้นดินบริเวณด้านบนของอุโมงค์ เมื่อดินอุ้มน้ำปริมาณมากในขณะที่มีการค้ำยันชั่วคราวด้วยวิธีการคาดคอนกรีตด้านบนบางส่วน แต่ยังไม่ได้นำเนินการคาดเต็มวงรอบของผนังอุโมงค์ให้มีความแข็งแรงเพิ่มขึ้น อาจส่งผลให้ดินที่มีน้ำหนักมากดังกล่าวถล่มลงมา

๓.๑ กระบวนการ “ป้องกันและเฝ้าระวังการทุจริต”

เรื่อง การลงพื้นที่เพื่อสอบสวนกรณีเหตุดินถล่มภายในอุโมงค์รถไฟคลองไผ่ ในโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) สัญญาที่ ๓ - ๒ งานก่อสร้างอุโมงค์มวกเหล็กและลำตะคอง

ลำดับ	ผังกระบวนการ	สรุปรายละเอียด	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	หลักฐานประกอบ
๑		-	-	-
๒		ขร. ทราบข่าวเหตุการณ์ดินถล่มภายในอุโมงค์คลองไผ่ เมื่อวันที่ ๒๔ ส.ค. ๖๗	จนท. กมป.	เอกสารแนบ ๓.๑
๓		๓.๑ ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ของ ขร. ลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบข้อเท็จจริงของเหตุการณ์ข้างต้น ณ สถานที่เกิดเหตุดังกล่าว เมื่อวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๖๗ ๓.๒ ขร. ได้จัดประชุมคณะทำงานวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ทางราง ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ โดยเชิญผู้เชี่ยวชาญจากหลายหน่วยงานเข้าร่วมด้วย	จนท. กมป.	เอกสารแนบ ๓.๒ เอกสารแนบ ๓.๓
๔		คณะทำงานวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ทางราง ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๑๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๗ โดยมีอธิบดีกรมการขนส่งทางราง เป็นประธานผู้เชี่ยวชาญและผู้แทนจากหลายหน่วยงานร่วมกันพิจารณาเหตุอุโมงค์รถไฟคลองไผ่ ในโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย - จีน ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา พังงลุ่ม ณ บริเวณอุโมงค์รถไฟคลองไผ่ จังหวัดนครราชสีมา	คณะทำงานวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ทางราง	เอกสารแนบ ๓.๔
๕		๕.๑ เมื่อวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๘ ขร. ส่งรายงานผลการลงพื้นที่เพื่อสอบสวนกรณีเหตุดังกล่าว ถึง คค. เพื่อพิจารณา มอบหมาย ให้ รฟท. ตรวจสอบข้อเท็จจริงและความปลอดภัยของโครงการก่อสร้างของ รฟท. ทั้งหมด ๕.๒ วันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๘ ขร. ส่งรายงานความก้าวหน้าในการวิเคราะห์หาสาเหตุกรณีเหตุดังกล่าว ถึง คค. เพื่อพิจารณา มอบหมาย ให้ รฟท. พิจารณาดำเนินการตามแนวทางป้องกันอุบัติเหตุในงานก่อสร้างอุโมงค์	จนท. กมป.	เอกสารแนบ ๓.๕ เอกสารแนบ ๓.๖
๖		-	-	-

๓.๒ รายละเอียดกระบวนการ “ป้องกันและเฝ้าระวังการทุจริต”

๓.๒.๑ ลำดับที่ ๑ เริ่มต้นกระบวนการ

๓.๒.๒ ลำดับที่ ๒ การรับเรื่อง หรือพบเจอเรื่อง ที่ควรดำเนินการป้องกันและเฝ้าระวังการทุจริต

ขร. ได้รับทราบข่าวการเกิดเหตุการณ์ดินถล่มภายในอุโมงค์คลองไผ่ บริเวณกิโลเมตรที่ ๑๘๙+๔๓๕ ห่างจากปากอุโมงค์ฝั่งคลองไผ่ประมาณ ๑.๖ กิโลเมตร เมื่อวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๗ เวลาประมาณ ๒๓.๔๐ น. โดยอุโมงค์ดังกล่าวมีความยาวทั้งหมด ๔.๑ กิโลเมตร (กิโลเมตรที่ ๑๘๖+๙๑๕ - กิโลเมตรที่ ๑๙๑+๐๑๕) ตั้งอยู่ระหว่างสถานีรถไฟจันทกและสถานีรถไฟคลองขนานจิตร ตำบลจันทก อำเภอบางขัน จังหวัด นครราชสีมา ซึ่งเป็นอุโมงค์ในงานก่อสร้างอุโมงค์ของโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วง กรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) สัญญาที่ ๓-๒ งานก่อสร้าง อุโมงค์มวกเหล็กและลำตะคอง โดยมีการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เป็นผู้ว่าจ้าง และมีบริษัท เนวาร์ตน์ พัฒนาการ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้าง ทั้งนี้ จากเหตุการณ์ดังกล่าวส่งผลให้มีผู้ปฏิบัติงานติดอยู่ภายในอุโมงค์ จำนวน ๓ ราย ได้แก่ ๑) หุเสียงหมื่น เพศชาย สัญชาติจีน (ผู้ควบคุมงาน) ๒) ตงซินหลิน เพศชาย สัญชาติจีน (พนักงานขับรถแมคโคร) และ ๓) แร่งงานชาวพม่า ไม่ทราบชื่อ (พนักงานขับรถบรรทุก) โดยจุดที่ดินถล่มห่างจากปากอุโมงค์ (portal) ด้านฝั่งสถานีรถไฟคลองไผ่ ประมาณ ๒ - ๓ กิโลเมตร ซึ่งถือเป็นการติดตามการปฏิบัติงานของภาครัฐที่ทำให้ประชาชนขาดความเชื่อมั่นในระบบควบคุมการก่อสร้างอุโมงค์ ภายใต้การพัฒนา ระบบรถไฟความเร็วสูงของประเทศ

๓.๒.๓ ลำดับที่ ๓ การส่งเรื่อง ที่ควรดำเนินการป้องกันและเฝ้าระวังการทุจริตไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือดำเนินการด้วยตนเอง

๑) ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ของ ขร. ลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบข้อเท็จจริงของเหตุการณ์ข้างต้น ณ สถานที่เกิดเหตุดังกล่าว เมื่อวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๖๗ เบื้องต้นคาดว่าเกิดจากช่วงก่อนวันเกิดเหตุ มีฝนตก ต่อเนื่อง จึงมีน้ำซึมเข้าสู่ชั้นดินบริเวณด้านบนของอุโมงค์ เมื่อดินอุ้มน้ำปริมาณมากในขณะที่มีการค้ำยันชั่วคราว ด้วยวิธีการคาดคอนกรีตด้านบนบางส่วน แต่ยังไม่ได้นำมาดำเนินการคาดคอนกรีตเต็มวงรอบของผนังอุโมงค์ให้มีความแข็งแรงเพิ่มขึ้น อาจส่งผลให้ดินที่มีน้ำหนักมากดังกล่าวถล่มลงมา เพื่อรวบรวมข้อมูลประกอบการประชุม คณะทำงานวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ทางราง ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗

๒) ขร. ได้จัดประชุมคณะทำงานวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ทางราง ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ โดยเชิญผู้เชี่ยวชาญจากหลายหน่วยงาน เช่น สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง เข้าร่วมประชุมเพื่อพิจารณาเหตุอุโมงค์รถไฟคลองไผ่ ในโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย - จีน ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา พังถล่ม ณ บริเวณอุโมงค์รถไฟคลองไผ่ จังหวัดนครราชสีมา

๓.๒.๔ ลำดับที่ ๔ หน่วยงานที่รับเรื่อง หรือเครือข่าย ดำเนินการในประเด็นตามที่ได้รับเรื่อง เช่น ลงพื้นที่ติดตาม เฝ้าระวัง หรือแนะนำ ปรับปรุง แก้ไข โดยหน่วยงานดังกล่าว หรือโดยเครือข่ายเอง หรือเครือข่าย ร่วมดำเนินการกับหน่วยงานที่รับเรื่อง

ในคราวประชุมคณะทำงานวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ทางราง ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๑๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๗ โดยมีอธิบดีกรมการขนส่งทางราง เป็นประธาน ผู้เชี่ยวชาญ และผู้แทนจาก สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง การรถไฟแห่งประเทศไทย สภาวิศวกร วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาควบคุมงาน CSC กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาบริหารโครงการ PMC และบริษัท เนวาร์ตน์พัฒนาการ จำกัด (มหาชน) ร่วมกันพิจารณาเหตุอุโมงค์รถไฟคลองไผ่ ในโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย - จีน ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา พังงลุ่ม ณ บริเวณอุโมงค์รถไฟคลองไผ่ จังหวัดนครราชสีมา ซึ่งมีมติที่ประชุม ดังนี้

๑) มอบหมายให้ รฟท. รวบรวมข้อมูลและส่งมอบให้แก่ฝ่ายเลขานุการฯ เพื่อประกอบการวิเคราะห์หาสาเหตุเชิงลึก ประกอบด้วย หลักฐานทางธรณีวิทยาที่เกี่ยวข้องกับรอยเลื่อนและรายงานการตรวจวัดข้อกำหนดและรายการคำนวณ รายงานการทำงานประจำวัน รวมถึงรายงานการตรวจสอบอุปกรณ์ที่ใช้ในการค้า ยันและผลการตรวจวัดคุณสมบัติของดินทั้งก่อนและหลังอุโมงค์ถล่ม

๒) มอบหมายให้ รฟท. ดำเนินการตามแนวทางป้องกัน ดังนี้

๒.๑) ตรวจสอบการเคลื่อนตัวของผนังอุโมงค์ (convergence) และหน้าผิว (face) ด้วยเทคนิคต่าง ๆ ที่ให้ผลได้ใกล้เคียง real time ที่สุด

๒.๒) ใช้เครื่องวัด multipoint extensometer ติดตั้งเหนือจุดยอดของอุโมงค์ (crown) ในบริเวณ overburden ต่ำ ที่เป็นแบบอัตโนมัติ (automatic) เพื่อให้ได้ข้อมูลของการเคลื่อนตัวแบบเรียลไทม์ และใช้ในการเฝ้าระวัง

๒.๓) ก่อนการปฏิบัติงานในอุโมงค์ทุกครั้ง ให้มีการควบคุมและทบทวนวิธีการทำงาน โดยผู้ควบคุมงานอย่างเข้มงวด และมีนักธรณีวิทยาอยู่ประจำหน้างาน (on site) เพื่อให้คำแนะนำในทุกช่วงของการก่อสร้าง

๒.๔) ในการปฏิบัติงานในอุโมงค์ทุกครั้ง ดำเนินการตามวิธีการทำงาน (method statement) ให้ครบถ้วน โดยเฉพาะบริเวณที่มีความเสี่ยงที่ระบุไว้ในรายงานประเมินความเสี่ยง

๒.๕) กรณีมีหลักฐานที่เชื่อได้ว่างานก่อสร้างอยู่ในพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางโครงสร้างธรณีวิทยาที่สำคัญ เช่น รอยเลื่อน (fault zone) จะต้องมีการทบทวนวิธีการทำงานและวิธีการติดตาม (monitoring) ให้มีความสอดคล้องกับลักษณะทางธรณีวิทยาที่พบ

๓.๒.๕ ลำดับที่ ๕ มีการแจ้งผลการดำเนินการ หรือรายงานผลการดำเนินการไปยังส่วนที่เกี่ยวข้อง

๑) ขร. ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๙๐๔.๒/๑๔๑๓ ลงวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๗ ถึง กระทรวงคมนาคม (คค.) เพื่อรายงานผลการลงพื้นที่เพื่อสอบสวนกรณีเหตุดินถล่มภายในอุโมงค์รถไฟคลองไผ่ ในโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา)

สัญญาที่ ๓-๒ งานก่อสร้างอุโมงค์มวกเหล็กและลำตะคอง พร้อมทั้งเสนอให้ คค. พิจารณามอบหมายให้ รพท. พิจารณาดำเนินการดังนี้

๑.๑) ตรวจสอบข้อเท็จจริงของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น พร้อมทั้งรายงานสาเหตุที่แท้จริงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ รวมถึงดำเนินการปรับปรุงความปลอดภัย ให้เป็นไปตามมาตรฐาน แนวทาง มาตรการ ระเบียบ ข้อกำหนด คู่มือการก่อสร้าง และเอกสารที่แนบในสัญญาก่อสร้าง

๑.๒) ประสานหน่วยงานที่รับผิดชอบ ตามกฎหมาย เพื่อกำหนดมาตรการให้ความช่วยเหลือ และแผนปฏิบัติการพิเศษค้นหาและกู้ภัย ซึ่งต้องเป็นไปตามหลักวิศวกรรม หลักความปลอดภัย และเป็นไปตามกฎหมายกำหนด ทั้งนี้ต้องดำเนินการด้วยความระมัดระวัง ป้องกันการสูญเสียซ้ำซ้อน

๑.๓) ตรวจสอบสัญญาจ้างก่อสร้าง ในส่วนของความรับผิดชอบ ประกันภัย รวมทั้งมาตรการเยียวยาให้กับผู้เสียหาย

๑.๔) สั่งการผู้รับจ้างและที่ปรึกษาควบคุมงานที่อยู่ระหว่างดำเนินโครงการก่อสร้างของ รพท. ทั่วประเทศ ตรวจสอบความปลอดภัยโครงการก่อสร้าง กรณีพบว่ามีความเสี่ยงที่จะเกิดอันตราย ให้แจ้งหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการทราบ เพื่อดำเนินการปรับปรุงความปลอดภัยโดยเร็ว โดยเฉพาะโครงการที่มีการขุดเจาะอุโมงค์ให้เฝ้าระวังความปลอดภัยเป็นพิเศษโดยใช้มาตรการความปลอดภัยสูงสุด

๒) ขร. ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๙๐๔.๒/๑๕๓๘ ลงวันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๗ ถึง กระทรวงคมนาคม (คค.) เพื่อรายงานความก้าวหน้าในการวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ทางราง กรณีเหตุดินถล่มภายในอุโมงค์รถไฟคลองไผ่ ในโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) สัญญาที่ ๓-๒ งานก่อสร้างอุโมงค์มวกเหล็กและลำตะคอง โดยคณะทำงานวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ทางรางพิจารณาจากข้อมูลการลงพื้นที่และการรวบรวมข้อมูลด้านเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง รายงานทางธรณีวิทยา รายงานวิธีการก่อสร้าง (Method Statement) รวมถึงแบบก่อสร้าง (Shop Drawing) แล้ว สันนิษฐานว่า อาจเกิดจากความแปรปรวนทางธรณีวิทยา (Geological Variability) ทำให้บริเวณดังกล่าว ซึ่งมีลักษณะหินที่มีความอ่อนแอ และไม่มีเสถียรภาพหรือไม่มีความแข็งแรงเพียงพอทางโครงสร้าง จนอาจเกิดการพังทลายหรือการวิบัติของหินด้านบนอุโมงค์ จนทำให้การก่อสร้างอุโมงค์ในส่วนที่อยู่ระหว่างการค้ำยันส่วนบนในชั้นแรก (First Lining ที่ประกอบด้วย Steel Ribs, Reinforcement และ Shotcrete) ไม่สามารถรับน้ำหนักได้และพังถล่มลงมา ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุดังกล่าว และงานก่อสร้างอุโมงค์เป็นงานที่ต้องใช้ความเชี่ยวชาญสูง เนื่องจากมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุระหว่างก่อสร้าง ขร. จึงเสนอให้ คค. พิจารณามอบหมายให้ รพท. พิจารณาดำเนินการดังนี้

๒.๑) ตรวจสอบการเคลื่อนตัวของผนังอุโมงค์ (Convergence) และหน้าผิว (Face) ด้วยเทคนิคต่าง ๆ ที่ให้ผลได้ใกล้เคียงกับสถานการณ์ปัจจุบันมากที่สุด

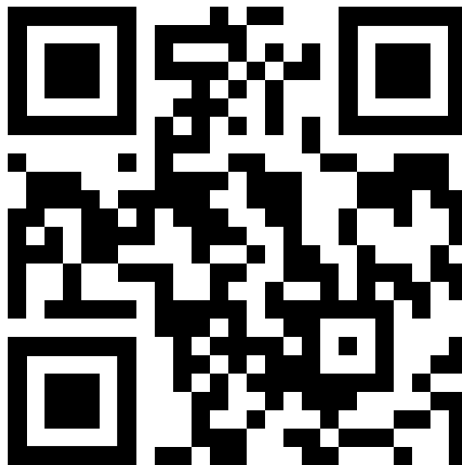
๒.๒) ใช้เครื่องวัด Multipoint Extensometer ติดตั้งเหนือจุดยอดของอุโมงค์ (Crown) ในบริเวณ Overburden ต่ำ ที่เป็นแบบอัตโนมัติ (Automatic) เพื่อให้ได้ข้อมูลของการเคลื่อนตัวแบบทันทีทันใด และใช้ในการเฝ้าระวัง

๒.๓) ให้ดำเนินการควบคุมและทบทวนวิธีการทำงานโดยผู้ควบคุมงานอย่างเข้มงวดก่อนการปฏิบัติงานในอุโมงค์ทุกครั้ง และมีนักธรณีวิทยาอยู่ประจำหน้างาน (On Site) เพื่อให้คำแนะนำในทุกช่วงของการก่อสร้าง

๒.๔) ในการปฏิบัติงานในอุโมงค์ทุกครั้ง ให้ดำเนินการตามวิธีการทำงาน (Method Statement) ให้ครบถ้วน โดยเฉพาะบริเวณที่มีความเสี่ยงที่ระบุไว้ในรายงานประเมินความเสี่ยง

๓.๒.๖ ลำดับที่ ๖ สิ้นสุด

เอกสารแนบ



ด้านกตัญญู

กิจกรรม "คู่ใจทำดีร่วมกับผู้มีพระคุณ"

ด้านกตัญญู

กิจกรรม

“หัวใจทำดีร่วมกับผู้มีพระคุณ”

ร่วมกันแสดงความรัก กตัญญู
ต่อผู้มีพระคุณ บิดา มารดา
ญาติผู้ใหญ่ ครูอาจารย์
หรือผู้มีพระคุณอื่นๆ

ความสำเร็จกิจกรรม

ร้อยละ 100

ร้อยละ 25 เมื่อบุคลากรใน กมป. มีการแสดงความกตัญญูต่อผู้มีพระคุณ

ร้อยละ 50 เมื่อบุคลากรใน กมป. มีการเผยแพร่การแสดงออกถึงความกตัญญู

ร้อยละ 75 เมื่อ กมป. จัดทำประกาศยกย่องเชิดชู

ร้อยละ 100 เมื่อ กมป. มีการลงประชามิพันธ์บุคลากรที่ได้รับการประกาศ
ยกย่องเชิดชูผ่านช่องทางสื่อสารที่หลากหลายเมื่อ กมป. จัดทำประกาศยกย่อง
เชิดชู



ประกาศยกย่องเชิดชูบุคลากร

บุคคลที่แสดงความกตัญญูต่อผู้มีพระคุณ

คุณธรรมด้านกตัญญู

กิจกรรม

“หัวใจทำดีร่วมกับผู้มีพระคุณ”



นายพงศธร
(ก้น)



นางสาวสรุชา
(บีน)



นายวรพล
(อ้วน)



นายศุภฤกษ์
(อาร์ต)



นางสาวโสภิตา
(ชมพู)



นายก้องพล
(เต๋ย)



นายพลากร
(บีน)









กองมาตรฐานความปลอดภัยและบำรุงทาง (19)







@Bun พี่แอนด์ขอภายใน 18 นี้ครับ update ตามแบบส่งให้ด้วยครับ


Aim

 **@All** เรียน เจ้าหน้าที่ กมป.ทุกท่าน
 ตามที่ กมป.
 ได้ดำเนินการตามแผนส่งเสริมคุณธรรม
 ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 (องค์กรคุณธรรม)
 ในการนี้ กมป. ขอประกาศยกย่องเชิดชู บุคลากร
 กมป. ที่มีคุณธรรมสอดคล้องกับคุณธรรม
 ด้านกตัญญู กิจกรรม
 "คู่ใจทำความดีร่วมกับผู้มีพระคุณ" 
 มีการแสดงกตัญญูต่อผู้มีพระคุณ
 สามารถเป็นแบบอย่างที่ดีในการส่งเสริมคุณธรรมให้
 ให้กับเจ้าหน้าที่ ขร.
 อันนำไปสู่การเป็นองค์กรคุณธรรมต้นแบบต่อไป
 จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ 

4:09 PM


Aim



4:09 PM



Open folder | Share | Send to Keep Memo



การประเมินบรรยากาศ/สภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง



ภาพบรรยากาศบริเวณหน้ากองมาตรฐานความปลอดภัยและบำรุงทาง (ก่อนปรับปรุง)

การประเมินบรรยากาศ/สภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง



ภาพบรรยากาศบริเวณหน้ากองมาตรฐานความปลอดภัยและบำรุงทาง (หลังปรับปรุง)

มีการจัดและตกแต่งบอร์ดเพื่อประชาสัมพันธ์กิจกรรมตามแผนส่งเสริมคุณธรรมบริเวณดังกล่าว พร้อมทั้งเพิ่มมุมเล่นกีฬาหลังเลิกงาน เพื่อเป็นการสนับสนุนให้บุคลากรให้การออกกำลังกาย ซึ่งถือเป็นการพักผ่อนหย่อนใจอย่างหนึ่ง และเสริมสร้างสัมพันธ์อันดีภายในหน่วยงานด้วย

เอกสารแนบ ๘

การประเมินความสุขของบุคลากรในหน่วยงาน/การประเมินพฤติกรรมที่เปลี่ยนแปลง

กมป. ทำแบบประเมินพฤติกรรมที่เปลี่ยนแปลง
ของบุคลากรในหน่วยงาน โดยมีผลสรุปตาม QR code นี้



เอกสารแนบ ๙

รายงานการประเมินผลสำเร็จ ครั้งที่ ๒

การรายงานผลการดำเนินงาน (ครั้งที่ ๒)
ตามแผนส่งเสริมคุณธรรม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ (องค์กรคุณธรรมต้นแบบ) ของ กมป.

หลัก ๓ มิติ			
ลำดับ	กิจกรรม/โครงการ	ตัวชี้วัดกิจกรรม/โครงการ	ผลการดำเนินงาน (ร้อยละ)
ด้านพอเพียง และการน้อมนำหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงไปปฏิบัติในชีวิต			
๑.	ขอขวด ฝ.ฝา	ให้บุคลากรใน กมป. คัดแยกขวดและฝาที่ใช้แล้ว เพื่อนำไปบริจาค และแปรรูปให้เกิดประโยชน์ เช่น นำฝาไปทำโต๊ะและเก้าอี้ ขวดพลาสติกไปทำผ้าห่ม เป็นต้น ตัวชี้วัดผล : ระดับความสำเร็จของกิจกรรม ๑) ระดับความสำเร็จของกิจกรรมคิดเป็นร้อยละ ๕๐ เมื่อ กมป. ได้แจ้งเวียนไปยังสำนัก/กอง/กลุ่ม เพื่อประชาสัมพันธ์ และเชิญชวนให้เข้าร่วมกิจกรรม ๒) ระดับความสำเร็จของกิจกรรมคิดเป็นร้อยละ ๗๕ เมื่อ กมป. รวบรวมขวดและฝาที่ใช้แล้ว จากสำนัก/กอง/กลุ่ม และจัดทำเกียรติบัตรยกย่องเชิดชู สำนัก/กอง/กลุ่ม ที่เข้าร่วมกิจกรรม ๓) ระดับความสำเร็จของกิจกรรมคิดเป็นร้อยละ ๑๐๐ เมื่อ กมป. นำขวดและฝาไปบริจาคและมีการสรุปผลกิจกรรม รวมถึงประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางสื่อสารที่หลากหลาย	๑๐๐

ลำดับ	กิจกรรม/โครงการ	ตัวชี้วัดกิจกรรม/โครงการ	ผลการดำเนินงาน (ร้อยละ)
๒.	เปลี่ยนเสื้อผ้าเป็นความสุข	ให้บุคลากรใน กมป. นำเสื้อผ้า รองเท้า หรือสิ่งของที่ไม่ใช้แล้วไปบริจาคให้มูลนิธิบ้านนกขมิ้น ตัวชี้วัดผล : ระดับความสำเร็จของกิจกรรม ๑) ระดับความสำเร็จของกิจกรรมคิดเป็นร้อยละ ๒๕ เมื่อ กมป. ได้แจ้งเวียนให้สำนัก/กอง/กลุ่ม เพื่อประชาสัมพันธ์ และเชิญชวนให้เข้าร่วมกิจกรรม ๒) ระดับความสำเร็จของกิจกรรมคิดเป็นร้อยละ ๕๐ เมื่อ สำนัก/กอง/กลุ่ม เข้าร่วมกิจกรรม ๓) ระดับความสำเร็จของกิจกรรมคิดเป็นร้อยละ ๗๕ เมื่อ กมป. นำเสื้อผ้า สิ่งของที่รวบรวมจากสำนัก/กอง/กลุ่ม ไปบริจาค ๔) ระดับความสำเร็จของกิจกรรมคิดเป็นร้อยละ ๑๐๐ เมื่อ กมป. มีการสรุปผลกิจกรรมและประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางสื่อสารที่หลากหลาย	๑๐๐

ลำดับ	กิจกรรม/โครงการ	ตัวชี้วัดกิจกรรม/โครงการ	ผลการดำเนินงาน (ร้อยละ)
ด้านวินัย และการปฏิบัติตามหลักธรรมคำสอนของศาสนา			
๓.	พลัง กมป. ๕ ส.	ให้บุคลากรใน กมป. ร่วมกันจัดพื้นที่ส่วนตัวและพื้นที่ส่วนกลางที่ใช้ร่วมกันทำความสะอาดให้เป็นระเบียบเรียบร้อย เช่น โต๊ะทานข้าว ตู้เย็น เดือนละ ๑ ครั้ง เพื่อแสดงถึงการมีวินัยต่อตนเอง และให้มีสภาพแวดล้อมที่ดีในการทำงาน ตัวชี้วัดผล : ระดับความสำเร็จของการจัดกิจกรรม ๑) ระดับความสำเร็จของกิจกรรมคิดเป็นร้อยละ ๒๕ เมื่อบุคลากรใน กมป. ร่วมกันปฏิบัติตามกิจกรรม จำนวน ๑ ครั้ง (มี.ค.) ๒) ระดับความสำเร็จของกิจกรรมคิดเป็นร้อยละ ๕๐ เมื่อบุคลากรใน กมป. ร่วมกันปฏิบัติตามกิจกรรม จำนวน ๒ ครั้ง (มี.ค. และ เม.ย) ๓) ระดับความสำเร็จของกิจกรรมคิดเป็นร้อยละ ๗๕ เมื่อบุคลากรใน กมป. ร่วมกันปฏิบัติตามกิจกรรม จำนวน ๓ ครั้ง (มี.ค. เม.ย และ พ.ค.) ๔) ระดับความสำเร็จของกิจกรรมคิดเป็นร้อยละ ๑๐๐ เมื่อบุคลากรใน กมป. ร่วมกันปฏิบัติตามกิจกรรม จำนวน ๔ ครั้ง (มี.ค. เม.ย พ.ค. และมี.ย.)	๑๐๐

ลำดับ	กิจกรรม/โครงการ	ตัวชี้วัดกิจกรรม/โครงการ	ผลการดำเนินงาน (ร้อยละ)
ด้านสุจริต และการปฏิบัติตามหลักธรรมคำสอนของศาสนา			
๔.	กมป. คลายทุกข์ สร้างสุขประชาชน	เป็นกิจกรรมที่ กมป. แก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของภาคประชาสังคมเพื่อขับเคลื่อนธรรมาภิบาลและการป้องกันการทุจริต โดยมีการเฝ้าระวังหรือติดตามกรณีการปฏิบัติงานของภาครัฐที่ทำให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้ใช้บริการหรือประชาชน ตัวชี้วัดผล : ระดับความสำเร็จของการจัดกิจกรรม ๑) ระดับความสำเร็จของกิจกรรมคิดเป็นร้อยละ ๕๐ เมื่อ กมป. ดำเนินการตามกิจกรรมฯ แล้วเสร็จ จำนวน ๑ เรื่อง ๒) ระดับความสำเร็จของกิจกรรมคิดเป็นร้อยละ ๗๕ เมื่อ กมป. ดำเนินการตามกิจกรรมฯ แล้วเสร็จ จำนวน ๒ เรื่อง ๓) ระดับความสำเร็จของกิจกรรมคิดเป็นร้อยละ ๑๐๐ เมื่อ กมป. ดำเนินการตามกิจกรรมฯ แล้วเสร็จ จำนวน ๓ เรื่อง	๑๐๐

ลำดับ	กิจกรรม/โครงการ	ตัวชี้วัดกิจกรรม/โครงการ	ผลการดำเนินงาน (ร้อยละ)
ด้านจิตอาสา และการปฏิบัติตามหลักธรรมคำสอนของศาสนา			
๕.	เปลี่ยนเสื้อผ้าเป็นความสุข	ให้บุคลากรใน กมป. นำเสื้อผ้า รองเท้า หรือสิ่งของที่ไม่ใช้แล้วไปบริจาคให้มูลนิธิบ้านนวมินทร์ ตัวชี้วัดผล : ระดับความสำเร็จของการจัดกิจกรรม ๑) ระดับความสำเร็จของกิจกรรมคิดเป็นร้อยละ ๒๕ เมื่อ กมป. ได้แจ้งเวียนให้สำนัก/กอง/กลุ่ม เพื่อประชาสัมพันธ์และเชิญชวนให้เข้าร่วมกิจกรรม (ก.พ.) ๒) ระดับความสำเร็จของกิจกรรมคิดเป็นร้อยละ ๕๐ เมื่อ สำนัก/กอง/กลุ่ม เข้าร่วมกิจกรรม (ก.พ.) ๓) ระดับความสำเร็จของกิจกรรมคิดเป็นร้อยละ ๗๕ เมื่อ กมป. นำเสื้อผ้า สิ่งของที่รวบรวมจากสำนัก/กอง/กลุ่ม ไปบริจาค (ก.พ.) ๔) ระดับความสำเร็จของกิจกรรมคิดเป็นร้อยละ ๑๐๐ เมื่อ กมป. มีการสรุปผลกิจกรรมและประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางสื่อสารที่หลากหลาย (มี.ค)	๑๐๐

ลำดับ	กิจกรรม/โครงการ	ตัวชี้วัดกิจกรรม/โครงการ	ผลการดำเนินงาน (ร้อยละ)
ด้านจิตอาสา และการปฏิบัติตามหลักธรรมคำสอนของศาสนา			
๖.	คูใจทำดีร่วมกับผู้มีพระคุณ	ให้บุคลากรใน กมป. มีการแสดงความกตัญญูต่อผู้มีพระคุณ เช่น บิดา มารดา ญาติผู้ใหญ่ ครู อาจารย์ ตัวอย่าง วันสงกรานต์ ให้พ่อกับแม่ด้วยพวงมาลัย ตัวชี้วัดผล : ระดับความสำเร็จของการจัดกิจกรรม ๑) ระดับความสำเร็จของกิจกรรมคิดเป็นร้อยละ ๒๕ เมื่อบุคลากรใน กมป. มีการแสดงความกตัญญูต่อผู้มีพระคุณ ๒) ระดับความสำเร็จของกิจกรรมคิดเป็นร้อยละ ๕๐ เมื่อบุคลากรใน กมป. มีการเผยแพร่การแสดงออกถึงความกตัญญู ๓) ระดับความสำเร็จของกิจกรรมคิดเป็นร้อยละ ๗๕ เมื่อ กมป. จัดทำประกาศยกย่องเชิดชู ๔) ระดับความสำเร็จของกิจกรรมคิดเป็นร้อยละ ๑๐๐ เมื่อ กมป. มีการลงประชาสัมพันธ์บุคลากรที่ได้รับการประกาศยกย่องเชิดชูผ่านช่องทางสื่อสารที่หลากหลาย	๑๐๐

เอกสารแนบ ๙

เอกสารองค์ความรู้หรือผลสำเร็จการดำเนินกิจกรรมตามแผนการดำเนินงาน
และจัดทำสื่อรูปแบบต่าง ๆ

กมป. รวบรวมเอกสารองค์ความรู้หรือผลสำเร็จการดำเนินกิจกรรมตามแผนการดำเนินงาน
และจัดทำสื่อรูปแบบต่าง ๆ ตาม QR code นี้

[ผลการดำเนินงานกิจกรรมตามแผนส่งเสริมคุณธรรม 2568 กมป. - Google ไดรฟ์](#)



เอกสารแนบ ๑๐

หลักฐานแสดงการเผยแพร่เอกสารองค์ความรู้หรือผลสำเร็จการดำเนินงานกิจกรรมตาม
แผนการดำเนินงาน

กมป. มีการเผยแพร่องค์ความรู้หรือผลสำเร็จการดำเนินกิจกรรมตามแผนการดำเนินงาน
จำนวน ๔ ช่องทาง

๑. เผยแพร่ผ่านทางบอร์ดประชาสัมพันธ์บริเวณหน้ากองความปลอดภัยและบำรุงทาง



๒. เผยแพร่ผ่านทางไลน์หนังสือเวียนของกรมการขนส่งทางราง



หนังสือเวียน
ขร. (128)

เรียน ผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ ขร.
ด้วย สสร.สค. ได้นำเข้าข้อมูลหนังสือรับรองการหักกา...

Yesterday



Little Beam 🌈🌻

เรียน ผู้บริหารแล้วเจ้าหน้าที่ ขร.
กมล.

ขอแจ้งเวียนผลสำเร็จการดำเนินงานกิจกรรมตามแผนส่งเสริมคุณธรรมประจำปีงบประมาณ 2568 ของกมล. ทั้งหมด 5 กิจกรรม ดังนี้

1. ขอขวต ฝ.ฝ.

2. พลัง กมล. 5 ส.

3. กมล. คลายทุกข์

สร้างสุขประชาชน

4. เปลี่ยนเสื้อผ้าเป็นความสุข

5. ภูมิใจทำดีร่วมกับผู้มีพระคุณ

ส่งรายงานผล : <https://drive.google.com/drive/folders/1dvL8WvDAY5kVXqcCkzEB2PC9YHeJ52DC>

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ผลการดำเนินงานกิจกรรมตาม...

Google ドライブを使用するには、JavaScript を有効にする必要が...

1:40 PM



หนังสือเวียน
ขร. (128)

เรียน ผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ ขร.
ด้วย สสร.สค. ได้นำเข้าข้อมูลหนังสือรับรองการหักกา...

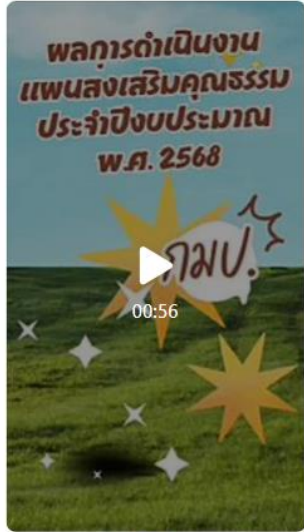
อาจทำให้บางเครื่องไม่สามารถดูคลิปวิดีโอได้ ขออภัยด้วยค่ะ 🙏🙏

3:33 PM



Little Beam 🌈🌻

**ผลการดำเนินงาน
แผนส่งเสริมคุณธรรม
ประจำปีงบประมาณ
พ.ศ. 2568**



00:56

3:34 PM

Save | Save as... | Share | Send to Keep Memo

๓. เผยแพร่ผ่านทางหนังสือเวียน


บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ กองมาตรฐานความปลอดภัยและบำรุงทาง กลุ่มมาตรฐานระบบการเดินรถและสิ่งอำนวยความสะดวก
ที่ ศค.๐๙๐๔.๔/๑๒๐๔ วันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๖๘ โทร.ภายใน ๕๕๐๑

เรื่อง ขอบประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ผลสำเร็จการดำเนินงานกิจกรรมตามแผนส่งเสริมคุณธรรม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ ของกองมาตรฐานความปลอดภัยและบำรุงทาง

เรียน ผอ. สำนักงาน/กอง/กลุ่ม

ตามที่ ออช. มีข้อสั่งการให้สำนักงาน/กอง/กลุ่ม ดำเนินการเข้าร่วมการประเมินองค์กรคุณธรรม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ และ กมป. ได้เข้าร่วมการประเมินองค์กรคุณธรรมดังกล่าว ต่อมา สทร. สท. ให้สำนักงาน/กอง/กลุ่ม รายงานผลการดำเนินงานครั้งที่ ๓ ตามเกณฑ์การประเมินองค์กรคุณธรรม ข้อที่ ๗ - ๙ โดยจัดส่งข้อมูลให้ สทร.สท. ภายในวันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๖๘ นั้น

บัดนี้ กมป. ได้ดำเนินการกิจกรรมตามแผนส่งเสริมคุณธรรม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ ครบถ้วนเรียบร้อยแล้ว จำนวน ๕ กิจกรรม ประกอบด้วย ๑) ขอชวน ฝ่าฝืน ๒) พลัง กมป. ๕ ส ๓) กมป. คลายทุกข์ สร้างสุขประชาชน ๔) เปลี่ยนสื่อผ้าเป็นความสุข ๕) คู่มือทำดีร่วมกับผู้มีพระคุณ และมีผลสำเร็จการดำเนินการกิจกรรมรวมทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ ๑๐๐ จึงขอประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ผลสำเร็จการดำเนินงานกิจกรรมตามแผนส่งเสริมคุณธรรม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ ของ กมป. ให้แก่สำนักงาน/กอง/กลุ่ม ทราบต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ผลสำเร็จดังกล่าวต่อไป จะขอขอบคุณยิ่ง


(นายทวาร จันทรางศุ)
กมป.

ผลการดำเนินงาน


๔. เผยแพร่ผ่านทางป้ายประชาสัมพันธ์ดิจิทัลบริเวณหน้าลิฟต์ ชั้น ๑

