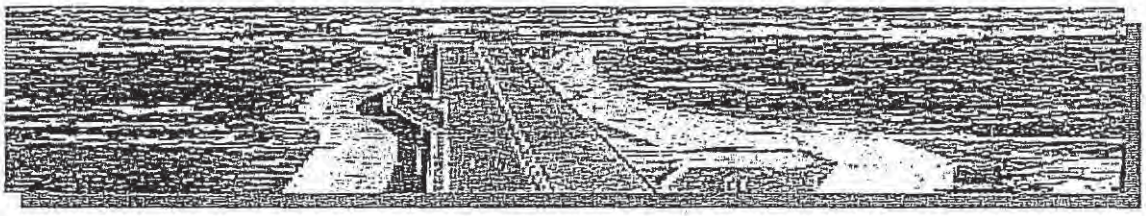
ภาคผนวก 1

- สำเนาหนังสือเห็นชอบในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร)

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

กระทรวงมหาดไทย



รายงานสรุปมาตรการลดผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางด่วนสายรามอินทรา – วงแหวนรอบนอก

(โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 4 ในเขตเมือง)

โดย

บริษัท มูเชล คอนซัลติ้ง จำกัด
บริษัท โมห์ แอนด์ แอสโซซิเอท จำกัด
บริษัท พอล คอนซัลแตนท์ จำกัด

บริษัท มูเชล (ประเทศไทย) จำกัด
บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด
บริษัท กรุงเทพเอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด

กันยายน 2541

6.5 สรุปมาตรการลดผลกระทบและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สรุปผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม และมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ของโครงการทางด่วนสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอก

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ระยะเวลา	สาเหตุของผลกระทบ	มาตรการลดผลกระทบ	ผู้รับผิดชอบ	ค่าใช้จ่าย
คุณภาพอากาศ	ระยะก่อนก่อสร้าง		- ทำรั้วปิดกั้นรอบบริเวณที่จะทำการก่อสร้างสูงจากพื้นดินไม่น้อยกว่า 1.0 เมตร - ที่ทำการผสมคอนกรีต ต้องห่างจากชุมชนอย่างน้อย 100 เมตร - กำหนดให้มีบริเวณล้างล้อรถยนต์ที่ขนส่งวัสดุ - ตรวจสภาพรถยนต์ก่อนจะใช้งาน - มีการวางแผนปิด-เปิดหน้าดินและการกองวัสดุ	- กทพ.	รวมอยู่ในค่าก่อสร้าง
	ระยะก่อสร้าง	เพิ่มปริมาณฝุ่น	- ใช้มาตรการการดำเนินการก่อสร้างที่ถูกหลักทางวิศวกรรม - ตัด/ย้ายต้นไม้ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเท่าที่จำเป็น - จัดอุปกรณ์ป้องกันฝุ่นแก่คนงานในช่วงเปิดหน้าดิน - กำจัดดิน ทราย โคลนที่ตกหล่นอยู่รอบบริเวณก่อสร้างเป็นประจำ ถ้าอากาศแห้งให้ทำการดูดฝุ่นหรือกวาดแบบเปียก - ทำการล้างล้อรถยนต์ขนส่งวัสดุหรือรถยนต์อื่น ๆ ก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง - การเปิดผิวถนนนอกรั้วโครงการหลังจากเสร็จต้องปิดด้วยคอนกรีต ยางมะตอย ไม่ควรใช้แผ่นเหล็กปิดไว้ - รถบรรทุกขนอุปกรณ์ บรรทุกดิน ควรจะต้องมีผ้าคลุมปกปิด - ฉีดพรมน้ำบริเวณก่อสร้างในช่วงที่เปิดหน้าดินและบริเวณชุมชนอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง - การก่อสร้างเปิดหน้าดิน รื้อถอน ต้องดำเนินการในรั้วสูงไม่น้อยกว่า 1.0 เมตร		
	ระยะดำเนินการ	- เพิ่มปริมาณ CO ตามแนวทางด่วน - เพิ่มปริมาณ NOx	- ใช้มาตรฐานการปล่อย CO ของรถยนต์ใหม่และเก่า - กำหนดระดับผลกระทบโดยใช้มาตรฐานของการตรวจวัดจริง เพื่อกำหนดมาตรการควบคุมที่เหมาะสม	กรมควบคุมมลพิษ	ไม่มีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม
เสียง/ความสั่นสะเทือน	ระยะก่อนก่อสร้าง		- ตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ เครื่องจักรอุปกรณ์ไม่ให้เกิดเสียงดังเกินมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก - วางแผนลดผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือน โดยใช้เข็มเจาะหรือเข็มตอกที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนอยู่ในมาตรฐานของ สผ.	กทพ.	รวมอยู่ในค่าก่อสร้าง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ระยะเวลา	สาเหตุของผลกระทบ	มาตรการลดผลกระทบ	ผู้รับผิดชอบ	ค่าใช้จ่าย
			- ไม่ควรนำแผ่นเหล็กมาปิดแทนผิวถนน เมื่อมีการเปิดผิวถนน		
	ระยะก่อสร้าง	กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการฯ อาจก่อให้เกิดระดับเสียงดัง	- กิจกรรมทุกชนิดที่ก่อให้เกิดเสียงดัง เช่น การปรับพื้นที่โดยใช้เครื่องจักรกลหนัก หรือการตอกเสาเข็ม โดยเฉพาะบริเวณ Sensitive Area จะต้องเริ่มหลัง 8.00 น. และหยุดเวลา 18.00 น. - เมื่อจะก่อให้เกิดเสียงดังเกินปกติ จะต้องแจ้งเตือนชุมชนล่วงหน้า - นำเอามาตรการทุกชนิดมาใช้เพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียง - อธิบายให้ชุมชนโดยรอบทราบถึงรูปแบบของการก่อสร้าง ระยะเวลา และมาตรการลดผลกระทบ	กทพ.	ไม่มีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม
	ระยะดำเนินการ	ระดับเสียงจากการจราจรบนทางด่วน	- ติดตั้งกำแพงกั้นเสียงแบบกระจายเสียง โดยติดตั้งบนกำแพงคอนกรีตกันตก (Parapet) ณ บริเวณต่าง ๆ ดังนี้ • บริเวณตั้งแต่ กม. 0+975 ถึง กม.1+125 ทางด้านซ้ายของทางด่วน ความยาว 150 เมตร • บริเวณวัดศิริพงษ์ธรรมนิมิตรตั้งแต่ กม. 1+ 260 ถึง กม. 1+310 ทางด้านซ้ายของทางด่วน ความยาว 50 เมตร	กทพ.	ค่ากำแพงกั้นเสียงแบบกระจายเสียง สูง 2 ม. รวมค่าติดตั้ง เป็นเงิน 9,350 บาทต่อ ม. ความยาว 200 เมตร ค่ากำแพงกั้นเสียง รวมค่าติดตั้งเป็นเงิน 1.87 ล้านบาท
คุณภาพน้ำ	ระยะก่อสร้าง	- การปรับสภาพพื้นที่และการเคลื่อนย้ายเครื่องมืออาจก่อให้เกิดความขุ่นและสารแขวนลอยเพิ่มมากขึ้นในลำคลอง - ไขมันและน้ำมันจากสถานที่ก่อสร้างจะถูกปล่อยลงสู่ลำคลอง - น้ำทิ้งจากสถานที่ก่อสร้างจะลดปริมาณออกซิเจนที่ละลายในน้ำ	- วางแผนดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณใกล้แม่น้ำลำคลอง ในช่วงฤดูแล้ง - จำกัดพื้นที่ก่อสร้างเพื่อลดปริมาณตะกอน และการกัดเซาะลงสู่ลำคลอง - ตรวจสอบเครื่องมือเป็นประจำเพื่อป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันและไขมันลงสู่ลำคลอง - ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียที่เหมาะสมบริเวณชุมชนแรงงาน โดยติดตั้งให้ห่างจากลำคลองอย่างน้อย 50 ม. - กำหนดบริเวณทิ้งน้ำมันให้ห่างจากลำคลอง เพื่อลดปริมาณน้ำมันที่จะถูกชะล้างลงสู่ลำคลอง - สร้างคันดักตะกอนชั่วคราวก่อนปล่อยน้ำทิ้งลงสู่ลำคลอง - ชุมชนแรงงานควรห่างจากลำคลองอย่างน้อย 100 ม. - ห้ามทิ้งหรือระบายของเสีย หรือขยะลงในลำคลอง	กทพ.	รวมอยู่ในค่าก่อสร้าง
	ระยะดำเนินการ	- โครงการฯ อาจจะทำให้ระดับของน้ำมันไขมันในลำคลองเพิ่มขึ้น	- จัดเตรียมวิธีการจัดการในกรณีที่เกิดการรั่วไหลของไขมัน น้ำมัน เช่น วิธีการกำจัดคราบน้ำมันในแหล่งน้ำ	กทพ.	ไม่มีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ระยะเวลา	สาเหตุของผลกระทบ	มาตรการลดผลกระทบ	ผู้รับผิดชอบ	ค่าใช้จ่าย
ค่าทดแทน	ระยะก่อนก่อสร้าง	โครงการฯ จะตัดผ่านพื้นที่และทรัพย์สินของประชาชน ซึ่งจะต้องมีการจ่ายค่าทดแทน	- อัตราการจ่ายค่าทดแทนสำหรับทรัพย์สินที่ได้รับผลกระทบควรยึดหลักเดียวกันกับเรื่องค่าทดแทน เช่น • อัตราค่าทดแทนสำหรับที่ดินควรเท่าเทียมกับราคาท้องตลาด • อัตราค่าทดแทนสำหรับสิ่งปลูกสร้างควรครอบคลุมค่ารื้อถอน ค่าขนส่งและอื่น ๆ - ควรเน้นการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลแก่ประชาชนเพื่อลดปัญหาการร้องเรียนในเรื่องการจ่ายค่าเวนคืนโดยความร่วมมือของทุกฝ่าย - หากผู้ถูกเวนคืนไม่สามารถหาที่อยู่อาศัยใหม่ได้ กทพ. ควรประสานงานกับหน่วยงานในการจัดหาที่อยู่ใหม่ให้ เช่น การเคหะแห่งชาติ	กทพ.	รวมอยู่ในค่าก่อสร้าง
ทัศนียภาพ	ระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ	โครงการฯ จะตัดผ่านใกล้กับวัด 1 แห่ง ที่อยู่ใกล้แนวทางด่วน โดยมีระยะห่างจากขอบทางด่วนประมาณ 50 เมตร คือ วัดศิริพงษ์ธรรมนิมิตร	- พิจารณาถึงลักษณะและโครงสร้างของทางด่วนนอกเหนือไปจากความเหมาะสมด้านวิศวกรรม	กทพ.	รวมอยู่ในค่าก่อสร้าง

หมายเหตุ : มาตรการลดผลกระทบที่ปรากฏนี้ได้นำมติ คจร. ครั้งที่ 5/2539 ลงวันที่ 15 พฤษภาคม 2539 มาใช้เป็นแนวทางในการกำหนดมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้างแล้ว

สรุปผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการทางด่วนสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอก

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ระยะเวลา	สาเหตุของผลกระทบ	แผนการติดตามตรวจสอบ	ผู้รับผิดชอบ	ค่าใช้จ่าย
คุณภาพอากาศ	ระยะก่อสร้าง	เพิ่มปริมาณฝุ่นจากการก่อสร้าง	- ตรวจวัด CO, TSP และ PM10 ในช่วงที่ก่อสร้างผ่านบริเวณถนนอมมิตรปาร์คคอนโดมิเนียม โรงเรียนวัดศิริพงษ์ธรรมนิมิตร โรงเรียนรัตน-โกสินทร์สมโภช และทาวน์เฮาส์ใกล้หมู่บ้านตะวันนาลากูน่าเป็นเวลา 24 ชั่วโมง 5 วันต่อเนื่อง	กทพ.	ค่าใช้จ่ายในการตรวจวัด รวมค่าวิเคราะห์ ครั้งละ 100,000บาท ต่อสถานี รวม 4 สถานี เป็นเงิน 400,000 บาท
	ระยะดำเนินการ	- เพิ่มปริมาณ CO, TSP, PM10 ตามแนวทางด่วน - เพิ่มปริมาณ NOx	- ตรวจวัด CO, NOx, TSP, HC และ PM10 ครั้งละ 24 ชั่วโมง 5 วันต่อเนื่อง ในฤดูหนาวทุกปี ณ สถานีเดียวกับระยะการก่อสร้าง เป็นระยะเวลา 3 ปีต่อเนื่อง หากไม่พบว่ามีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัย สำคัญ ให้หยุดทำการตรวจวัด และเริ่มทำการตรวจวัดใหม่ เมื่อมีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นหรือพิจารณาตาม ความเหมาะสม ในกรณีที่พบว่าปริมาณสารพิษอยู่ในระดับที่มีนัยสำคัญให้เพิ่มการตรวจวัดมากกว่าปีละ 1 ครั้ง	กทพ.	ค่าใช้จ่ายในการตรวจวัด รวมค่าวิเคราะห์ ครั้งละ 140,000 บาทต่อสถานี รวม 4 สถานี เป็นเงิน 560,000 บาท
เสียง/ความสั่นสะเทือน	ระยะก่อสร้าง	กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการฯ อาจก่อให้เกิดระดับเสียงดัง	- ตรวจวัดระดับเสียง Leq (24) และความสั่นสะเทือน 1 วัน ในช่วงที่มีการก่อสร้างผ่านบริเวณถนนอมมิตรปาร์คคอนโดมิเนียม อาคารพาณิชย์และที่พักอาศัยฝั่งซ้ายระหว่าง กม. 0+975 ถึง กม. 1+125 โรงเรียนวัดศิริพงษ์-ธรรมนิมิตร โรงเรียนรัตนโกสินทร์สมโภช และที่พักอาศัยประเภททาวน์เฮาส์ฝั่งซ้ายระหว่าง กม. 6+720 ถึง กม. 6+800 โดยเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับมาตรฐานของ สผ.	กทพ.	ค่าใช้จ่ายในการตรวจวัด รวมค่าวิเคราะห์ ครั้งละ 10,000 บาท ต่อสถานี รวม 5 สถานี เป็นเงิน 50,000 บาท
	ระยะดำเนินการ	ระดับเสียงและความสั่นสะเทือนจากการจราจรบนทางด่วน	- ตรวจวัดระดับเสียง Leq (24) และความสั่นสะเทือนที่บริเวณถนนอมมิตรปาร์ค คอนโด-มิเนียม, โรงเรียนวัดศิริพงษ์ธรรมนิมิตร และบริเวณทาวน์เฮาส์ฝั่งซ้ายระหว่าง กม. 6+720 ถึง กม. 6+800 - ใช้ผลการตรวจวัดไปเปรียบเทียบกับระดับเสียงมาตรฐานของ สผ. - เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนกับค่ามาตรฐาน REIHER & MEISTER และ DIN 4150 - ระยะเวลาการตรวจวัดระดับเสียงและความสั่นสะเทือนในระยะแรกให้ตรวจวัด 3 ปีต่อเนื่อง ปีละครั้งและครั้งละ 3 วันต่อเนื่อง หากผลการตรวจวัดพบว่าไม่มีการเปลี่ยนแปลงให้หยุดตรวจวัด และเริ่มทำการตรวจวัดใหม่เมื่อมีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญหรือพิจารณาตามความเหมาะสม	กทพ.	ค่าใช้จ่ายในการตรวจวัด รวมค่าวิเคราะห์ ครั้งละ 10,000 บาท ต่อสถานี รวม 3 สถานี เป็นเงิน 30,000 บาท

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ระยะเวลา	สาเหตุของผลกระทบ	แผนการติดตามตรวจสอบ	ผู้รับผิดชอบ	ค่าใช้จ่าย
คุณภาพน้ำ	ระยะก่อสร้าง	- การปรับสภาพพื้นที่และการเคลื่อนย้ายเครื่องมืออาจก่อให้เกิดความขุ่นและสารแขวนลอยเพิ่มมากขึ้นในแหล่งน้ำ - ไขมันและน้ำมันจากสถานที่ก่อสร้างจะถูกปล่อยลงสู่แหล่งน้ำ - น้ำทิ้งจากสถานที่ก่อสร้างจะลดปริมาณออกซิเจนที่ละลายในน้ำ	- ตรวจวัดคุณภาพน้ำตามดรรชนี : อุณหภูมิ ความเป็นกรด-ด่าง บีโอดี ออกซิเจนละลาย สารแขวนลอย และไขมัน/น้ำมัน ในระยะ 50 ม. ด้านเหนือน้ำและท้ายน้ำในช่วงที่มีการก่อสร้างฐานรากข้ามคลองพระยาสุเรนทร์ จำนวน 1 ครั้ง - เปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับค่ามาตรฐานของกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม	กทพ.	ค่าใช้จ่ายในการตรวจวัด รวมค่าวิเคราะห์ ครั้งละ 10,000 บาท ต่อสถานี รวม 2 สถานี เป็นเงิน 20,000 บาท
	ระยะดำเนินการ	ในกรณีเกิดอุบัติเหตุใหญ่ ๆ หรือการรั่วไหลของไขมัน/น้ำมันใกล้กับทางน้ำ อาจเป็นอันตรายต่อชีววิทยาทางน้ำ	- ตรวจวัดคุณภาพน้ำตามดรรชนี : อุณหภูมิ ความเป็นกรด-ด่าง บีโอดี ออกซิเจนละลาย สารแขวนลอย และไขมัน/น้ำมัน ในช่วงที่เกิดอุบัติเหตุบริเวณเหนือน้ำและท้ายน้ำ ระยะ 50 เมตร ของคลองพระยาสุเรนทร์	กทพ.	ค่าใช้จ่ายในการตรวจวัด รวมค่าวิเคราะห์ ครั้งละ 10,000 บาท ต่อสถานี รวม 2 สถานี เป็นเงิน 20,000 บาท

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
รับที่ 1110 วันที่ 9 ก.พ. 2538 เวลา 14.30 น.



ที่ วา 0802/ 2158

สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม
ซอยพิบูลวัฒนา 7 ถนนพระรามที่ 6
กรุงเทพฯ 10400

3 กุมภาพันธ์ 2538

เรื่อง แจ้งมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 4

เรียน ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

อ้างถึง หนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ มท. 5502/7234 ลงวันที่ 17 พฤศจิกายน 2537

ตามหนังสือที่อ้างถึง การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ส่งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 4 ให้สำนักงานนโยบาย-และแผนสิ่งแวดล้อมพิจารณาดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป นั้น สำนักงานฯได้เสนอความเห็นเบื้องต้นต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐาน ในการประชุม ครั้งที่ 12/2537 วันที่ 4 สิงหาคม 2537 และนำความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในการประชุมครั้งที่ 1/2538 เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2538 ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาแล้วมีมติ ดังนี้

1. ระบบทางด่วนในเขตเมือง

1.1 เห็นควรเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของระบบทางด่วนในเขตเมือง โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะต้องดำเนินการ ดังนี้

1) ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด

2) ทำการตรวจวัดมลพิษทางอากาศ CO, NO_x, TSC และ HC ระดับเสียงและความสั่นสะเทือนในช่วงฤดูหนาว ปีละ 1 ครั้ง หากพบว่า มีนัยสำคัญ

จะต้องทำการสำรวจเพิ่มเติมมากกว่า 1 ครั้ง และต้องส่งรายงานให้สำนักงานนโยบาย-และแผนสิ่งแวดล้อม พิจารณาทุกครั้ง

3) ให้เพิ่มการตรวจวัด CO, NO_x, TSC และ HC เสียงและความสั่นสะเทือน ทั้งในระยะก่อสร้างและเปิดดำเนินการ บริเวณชุมชนที่พักอาศัยริมถนนสุโขทัย

4) ให้ติดตั้งกำแพงกั้นเสียงแบบดูดกลืนเสียง จัดทำแผนการปลูกต้นไม้และจัดทำพื้นที่สีเขียวบริเวณทางขึ้น-ทางลงและแนวจุดตัดของทางด่วนให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมพิจารณาก่อนดำเนินการ

5) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมระหว่างการก่อสร้างและเปิดดำเนินการ เห็นควรให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมเป็นผู้ดำเนินการโดยใช้งบประมาณของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 4 ในส่วนติดตามตรวจสอบที่เสนอไว้ในรายงานฯ

6) เพิ่มมาตรการลดผลกระทบด้านฝุ่นในช่วงก่อสร้างโดยให้มีการเก็บกวาดดินริมถนนเป็นรายวัน

7) ต้นไม้ที่ใช้ปลูกริมทางด่วนให้ใช้ต้นไม้ท้องถิ่นและให้กลมกลืนกับสภาพแวดล้อม

8) ทางด่วนควรห่างจากวัดหรือโบราณสถานไม่น้อยกว่า 20 เมตร ตามเกณฑ์ของกรมศิลปากร

2. <u>ระบบทางด่วนระหว่างเมือง</u>

2.1 ในขั้นรายละเอียดโครงการเมื่อมีแผนจะก่อสร้างแนวสายทางใดแน่นอนแล้ว การทางพิเศษแห่งประเทศไทยต้องเสนอรายละเอียดมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของแนวสายทางนั้นให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมพิจารณาให้ความเห็นเพื่อเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาก่อนดำเนินการ

2.2 ในขั้นรายละเอียดของโครงการระบบทางด่วนระหว่างเมือง เมื่อมีแผนจะก่อสร้างแนวสายทางใด ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยปฏิบัติตามเงื่อนไขและรับข้อสังเกตของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติไปดำเนินการ ดังนี้

1) เนื่องจากแนวสายทาง NER2 เขตจังหวัดนครราชสีมาจะต้องผ่านเข้าไปในพื้นที่ ลุ่มน้ำ 1A เป็นระยะทางประมาณ 100 เมตร เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่ภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นการยากที่จะหลีกเลี่ยง ดังนั้น ให้ก่อสร้างเป็นอุโมงค์ลอดพื้นที่ดังกล่าวโดยให้กำหนดงบประมาณการก่อสร้างไว้ในแผนปฏิบัติการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2) ในการลดผลกระทบด้านการพังทลายของดิน (Soil Erosion) และคุณภาพน้ำโดยการจัดทำไหล่ทางบริเวณที่ราบสูงเป็นขั้นบันไดและคลุมดินด้วย Ferro Cement ตามที่เสนอนั้น ให้ทำการศึกษาเพิ่มเติมทั้งวิธีทางด้านวิศวกรรมและวิธีทางด้านพืชควบคู่กันไปและควรพิจารณาใช้บล็อคคอนกรีตที่มีรูหรือช่องเพื่อให้ต้นพืช/หญ้าสามารถเติบโตได้แทน Ferro Cement

3) แนวทางด่วนขั้นที่ 4 ที่จะผ่านเข้าไปใกล้เขตห้ามล่าสัตว์ป่าอ่างเก็บน้ำบางพระ ซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงรบกวนต่อนกกระเรียนจำนวน 20 ตัว ซึ่งเป็นนกในโครงการพระบรมราชินูปถัมภ์นั้น ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยประสานกับกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ย้ายกรงนกกระเรียนบริเวณดังกล่าวออกห่างจากแนวสายทางอย่างน้อย 400 เมตร โดยการทางพิเศษฯ สนับสนุนงบประมาณ

4) ในการก่อสร้างโครงการส่วนที่ต้องตัดผ่านพื้นที่ป่าให้มีมาตรการห้ามคนงานของบริษัทผู้รับเหมาล่าสัตว์ด้วย

5) ต้นไม้ที่ใช้ปลูกในทางด่วนให้ใช้ต้นไม้ท้องถิ่นและให้กลมกลืนกับสภาพแวดล้อม

6) ให้มีการควบคุมการติดตั้งป้ายโฆษณาสินค้าของเอกชน บริเวณริมทางเพื่อไม่ให้เกิดทัศนอุจาด

7) ให้จังหวัดที่เกี่ยวข้องมีมาตรการควบคุมดูแลมิให้มีการใช้ที่ดินริมสองข้างทางเพื่อตั้งชุมชน

8) เส้นทางที่จะก่อสร้างให้เลี่ยงเมืองและชุมชน

3. เนื่องจากการก่อสร้างทางด่วนในหลาย ๆ พื้นที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียง ทั้งในช่วงก่อสร้างและเปิดดำเนินการ ดังนั้น เพื่อให้มีการแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการก่อสร้างทางด่วนอย่างมีประสิทธิภาพตั้งแต่ช่วงระยะเริ่มจัดทำโครงการจนถึงช่วงก่อสร้างและช่วงดำเนินการจึงให้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการด้านสิ่งแวดล้อมขึ้นภายใต้คณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเพื่อทำหน้าที่นี้โดยเฉพาะ โดยให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม เป็นประธานคณะอนุกรรมการ

4. เพื่อให้มีการดูแลสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งเพื่อให้มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่โครงการขนาดใหญ่ของรัฐวิสาหกิจที่ได้รับความเห็นชอบแล้วได้มีการดำเนินการอย่างจริงจังและตามกำหนดเวลา จึงให้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการด้านสิ่งแวดล้อมขึ้นภายใต้คณะกรรมการของรัฐวิสาหกิจที่มีโครงการขนาดใหญ่ เช่น การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย การท่าเรือแห่งประเทศไทย และการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย เป็นต้น โดยให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมเป็นประธานคณะอนุกรรมการ

5. ให้รัฐวิสาหกิจที่มีโครงการขนาดใหญ่มีการกำหนดนโยบาย และแผนงานประจำปีด้านการดูแลสิ่งแวดล้อมและดำเนินการให้เกิดผลในทางปฏิบัติด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในเรื่องดังกล่าวและดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายสันทัด สมชีวิตา)
เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม

กองนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม
โทร. 279-2793, 279-7180-9 ต่อ 269
โทรสาร. 279-2793, 271-3226

ภาคผนวก 2

- **เอกสารแนบประกอบมาตรการ**

2.1 ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มาตรฐาน ISO 14001 : 2015

ขั้นตอนการปฏิบัติงาน การป้องกันและให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ

EXAT
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม
มาตรฐาน ISO 14001 : 2015

ขั้นตอนการปฏิบัติงาน
การป้องกันและให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ

เอกสารเลขที่ : PR-820-01 ข้อกำหนด ๘.๒

ประกาศใช้ตั้งแต่วันที่ ๑๐ ม.ค. ๖๓ จำนวน ๗๙ หน้า

แก้ไขครั้งที่ : ๖

เอกสารนี้เป็นสมบัติของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ห้ามนำไปเผยแพร่หรือทำซ้ำโดยไม่ได้รับอนุญาต

บันทึกการประกาศใช้/การแก้ไข

แก้ไขครั้งที่	วันที่	รายละเอียดการแก้ไข
๐	๖ ก.ย. ๔๒	ประกาศใช้ขั้นตอนปฏิบัติงานการให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางด่วน
๑	๓๑ ม.ค. ๔๓	ประกาศใช้ขั้นตอนปฏิบัติงานการให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางด่วน
๒	๗ พ.ค. ๔๕	แก้ไขวิธีปฏิบัติงานการให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษจำนวน ๖ รายการ ดังนี้
		๑) เปลี่ยนชื่อขั้นตอนปฏิบัติงานใหม่เป็น “การป้องกันและให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ”
		๒) เปลี่ยนคำว่า ทางด่วน เป็นทางพิเศษ และทางด่วนรามอินทรา-อาจณรงค์ เป็นทางพิเศษฉลองรัช
		๓) เพิ่มเติมขั้นตอนปฏิบัติงานการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ ในหน้า ๖
		๔) ปรับปรุงขั้นตอนปฏิบัติงานใหม่บางส่วนในหน้า ๔,๑๐,๑๑ และหน้า๑๒ ให้เป็นปัจจุบัน
		๕) เพิ่มเติมข้อ ๘ โดยกำหนดให้มีการฝึกอบรมขั้นตอนการปฏิบัติงานการให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษไม่น้อยกว่าปีละ ๑ ครั้งหรือในเดือนกรกฎาคมของทุกปี
		๖) เพิ่มเติมข้อ ๙ โดยกำหนดให้มีการฝึกซ้อมการให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษไม่น้อยกว่าปีละ ๒ ครั้ง หรือในเดือนกุมภาพันธ์และสิงหาคมของทุกปี
๓	๒๔ พ.ค. ๔๙	แก้ไขขั้นตอนปฏิบัติงานการให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ จำนวน ๒ รายการ ดังนี้
		๑) เปลี่ยนคำว่า แบบฟอร์มการรับแจ้งอุบัติเหตุบนทางพิเศษ (FM-447-01-01) ใหม่เป็น “คอมพิวเตอร์”
		๒) ยกเลิกแบบฟอร์ม “แบบรับแจ้งอุบัติเหตุบนทางพิเศษ (FM-447-01-01)”
๔	๒๒ มี.ค. ๕๕	แก้ไขวิธีปฏิบัติงานการให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ จำนวน ๕ รายการ ดังนี้
		๑) เพิ่มเติมวัตถุประสงค์ขั้นตอนปฏิบัติงานการป้องกันและให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ ในหน้า ๔
		๒) ปรับปรุงเอกสารอ้างอิงให้เป็นปัจจุบัน ข้อ ๕.๑๑ ข้อ ๕.๑๒ ข้อ ๕.๑๓ และข้อ ๕.๑๔ ในหน้า ๕
		๓) ปรับปรุงขั้นตอนงานใหม่บางส่วนในหน้า ๖,๑๐,๑๑ และหน้า ๑๒ ให้เป็นปัจจุบัน
		๔) เพิ่มเติมขั้นตอนปฏิบัติงานการป้องกันและให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ ในหน้า ๖
		(๔.๑)เพิ่มเติมหน้าที่พนักงานกู้ภัย ข้อ ๕ ให้ดูแลและคุ้มครองความปลอดภัยรถที่จอดบนทางพิเศษทั้งรถที่เสียและรถที่เกิดอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ที่อาจจะก่อให้เกิดอันตรายซ้ำซ้อนได้
		๕) ปรับปรุงวิธีปฏิบัติงานใหม่บางส่วน ในหน้า ๘, ๙, ๑๐, ๑๑, ๑๓, ๑๕, ๑๗, ๑๙, ๒๑, ๒๔, ๒๕ และหน้า ๒๗ ให้เป็นปัจจุบัน

เอกสารนี้เป็นสมบัติของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยห้ามนำไปเผยแพร่หรือทำซ้ำโดยไม่ได้รับอนุญาต

บันทึกการประกาศใช้/การแก้ไข

แก้ไขครั้งที่	วันที่	รายละเอียดการแก้ไข
๕	๑๙ ส.ค. ๖๒	แก้ไขเนื้อหาในรายละเอียดให้สอดคล้องกับมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 : 2015 รวมทั้งขอบเขตให้ครอบคลุมทางพิเศษบูรพาวิถี
๖	๑๐ ม.ค.๖๗	แก้ไขขั้นตอนการปฏิบัติงานการป้องกันและให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ จำนวน ๒ รายการ ดังนี้
		๑) ปรับปรุงข้อมูล ๖.๗ เรื่องอื่น ๆ ให้เป็นปัจจุบันในหน้าที่ ๗๘ (๑.๑) เปลี่ยนข้อมูลการฝึกอบรมขั้นตอนการปฏิบัติงานการป้องกันและให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ โดยกำหนดให้มีการฝึกอบรม ไม่น้อยกว่าปีละ ๒ ครั้ง หรือในเดือนกุมภาพันธ์และเดือนสิงหาคมของทุกปี (๑.๒) เปลี่ยนข้อมูลการฝึกซ้อมการป้องกันและให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ กำหนดให้มีการฝึกซ้อม ปีละ ๑ ครั้ง ในเดือนกรกฎาคมของทุกปี
		๒) แก้ไขแบบฟอร์มที่ใช้ให้เป็นปัจจุบัน ดังนี้ (๒.๑) บันทึกการนำส่งรถที่เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ (FM-820-01-01) (๒.๒) แบบฟอร์มรายงานอุบัติเหตุ (แบบฟอร์ม ๘๓๐๑)

เอกสารนี้เป็นสมบัติของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ห้ามนำไปเผยแพร่หรือทำซ้ำโดยไม่ได้รับอนุญาต

สารบัญ

หน้า

๑. วัตถุประสงค์ ๕
๒. ขอบเขต ๕
๓. คำนิยาม ๕
๔. ความรับผิดชอบ ๗
๕. เอกสารอ้างอิง ๘
๖. ขั้นตอนการปฏิบัติงาน ๙
๖.๑ ขั้นตอนการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ ๙
๖.๒ กระบวนการรับแจ้งเหตุและการเข้าถึงจุดเกิดเหตุ ๑๑
๖.๓ ขั้นตอนการรับแจ้งเหตุและการเข้าถึงจุดเกิดเหตุ ๑๒
๖.๔ กระบวนการให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ ๑๓
๖.๔.๑ กรณีอุบัติเหตุที่ทรัพย์สินของ กทพ. ไม่เสียหาย และคู่กรณีตกลงกันได้ ๑๔
๖.๔.๒ กรณีอุบัติเหตุที่ทรัพย์สินของ กทพ. ไม่เสียหาย และคู่กรณีตกลงกันไม่ได้ ๑๗
๖.๔.๓ กรณีอุบัติเหตุที่ทรัพย์สินของ กทพ. ได้รับความเสียหาย ๒๐
๖.๔.๔ กรณีอุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บ ๒๓
๖.๔.๕ กรณีอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต ๒๗
๖.๔.๖ กรณีอุบัติเหตุที่มีสิ่งของตกหล่นบนทางพิเศษจำนวนมาก ๓๓
๖.๔.๗ กรณีอุบัติเหตุเพลิงไหม้รถยนต์ ๓๙
๖.๔.๘ กรณีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ เช่น รถบรรทุก รถบัส รถพ่วง รถกึ่งพ่วง หรือรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ ๔๖
๖.๔.๙ กรณีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกวัตถุอันตรายบนทางพิเศษ ซึ่งจำเป็นต้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอก ๕๓
๖.๔.๑๐ กรณีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกแก๊สหรือน้ำมันเกิดการรั่วไหลบนทางพิเศษ ซึ่งจำเป็นต้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอก ๖๔
๖.๕ กระบวนการฟื้นฟูสภาพแวดล้อม ๗๕
๖.๖ ขั้นตอนการฟื้นฟูสภาพแวดล้อม ๗๗
๖.๗ เรื่องอื่น ๆ ๗๘
๗. แบบฟอร์มที่ใช้ ๗๙

๑. วัตถุประสงค์

เพื่อให้มีการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ และให้มีการช่วยเหลืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนทางพิเศษอย่างรวดเร็วและถูกต้อง โดยให้เกิดผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนและสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด

๒. ขอบเขต

ขั้นตอนการปฏิบัติงานการป้องกันและให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษให้ใช้กำกับการปฏิบัติงานของพนักงานและลูกจ้างประจำของฝ่ายควบคุมการจราจรที่ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องในเขตทางพิเศษที่ระบุไว้ในคู่มือสิ่งแวดล้อม

๓. คำนิยาม

๓.๑ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ หมายถึง ศูนย์ประสานงานในการติดต่อสื่อสารด้านจราจร และการรับแจ้งเหตุฉุกเฉินต่าง ๆ รวมทั้งการให้ข้อมูลข่าวสารด้านการจราจรและเหตุฉุกเฉินให้กับพนักงานที่ปฏิบัติงานบนทางพิเศษ เจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วน ผู้ใช้ทางพิเศษ สถานีวิทยุกระจายเสียง และประสานงานกับหน่วยงานภายนอกเพื่อขอให้ความช่วยเหลือด้านการกู้ภัยบนทางพิเศษ ตลอดจนหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางพิเศษ

๓.๒ ศูนย์อำนวยการเฉพาะกิจ (War Room) หมายถึง ศูนย์สั่งการในการแก้ไขปัญหาด้านจราจร กรณีมีเหตุผิดปกติในทางพิเศษ เช่น เกิดอุบัติเหตุร้ายแรง มีกลุ่มผู้ประท้วงขึ้นใช้ทางพิเศษ น้ำท่วมทางพิเศษ หรือมีเหตุการณ์พิเศษที่จะต้องดูแลความปลอดภัยเพื่อให้ผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกในการใช้ทางพิเศษ โดยมีหัวหน้ากะพนักงานจัดการจราจรหรือหัวหน้ากะพนักงานกู้ภัยเป็นผู้สั่งการ และมีหัวหน้าแผนกเป็นผู้ควบคุมการสั่งการ

๓.๓ เวรอำนวยการ หมายถึง พนักงานระดับหัวหน้าแผนกในสังกัดฝ่ายควบคุมการจราจรหรือพนักงานที่ได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่อำนวยการ สั่งการ และตรวจสอบดูแลความเรียบร้อยบนทางพิเศษ รวมทั้งประสานงานกับหน่วยงานภายนอกในการแก้ไขสถานการณ์ที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุที่มีขนาดใหญ่ หรืออุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดขึ้นบนทางพิเศษให้คลี่คลายด้วยความรวดเร็ว

๓.๔ เจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วน หมายถึง เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานบนทางพิเศษ ซึ่งอยู่ในสังกัดตำรวจจราจร งานศูนย์ควบคุมจราจรทางด่วน ๑ กองบังคับการตำรวจจราจร ตำรวจจราจรศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจรบนทางพิเศษบูรพาวิถี กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ ตำรวจจราจรกองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดฉะเชิงเทรา ตำรวจจราจรกองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดชลบุรี

๓.๕ คู่กรณี หมายถึง ผู้ใช้ทางที่เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ

๓.๖ หน่วยงานภายนอก หมายถึง หน่วยงานราชการหรือหน่วยงานเอกชนที่ให้การสนับสนุน และช่วยเหลือด้านการกู้ภัย ในกรณีที่มีอุบัติเหตุขนาดใหญ่หรืออุบัติเหตุร้ายแรงเกิดขึ้นบนทางพิเศษ เช่น มูลนิธิศูนย์อุบัติภัยกรุงเทพมหานคร กองบังคับการตำรวจดับเพลิง กรมควบคุมมลพิษ กลุ่มส่งเสริมความปลอดภัยด้านการขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม (ITSG) ศูนย์นเรนทร เป็นต้น

๓.๗ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หมายถึง หน่วยงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยที่มีหน้าที่รับผิดชอบทรัพย์สินหรือเป็นหน่วยงานเกี่ยวข้องกับการบำรุงรักษาทรัพย์สินในทางพิเศษและรวมถึงหน่วยงานที่เป็นคู่สัญญาของการทางพิเศษฯ ด้วย

๓.๘ ศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉินสารเคมี หมายถึง ศูนย์ดำเนินงานกรณีเหตุฉุกเฉินจากการรั่วไหลของสารเคมี โดยลดผลกระทบต่อชีวิต ทรัพย์สิน และความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม และให้การสนับสนุนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้สามารถป้องกันแก้ไข ระงับ บรรเทา รวมทั้งการฟื้นฟู บูรณะคุณภาพสิ่งแวดล้อมจากอุบัติภัยสารเคมี หรือวัตถุอันตรายได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

๓.๙ หน่วยปฏิบัติการกู้ภัยสารเคมีและวัตถุอันตราย หมายถึง เจ้าหน้าที่ปฏิบัติการฉุกเฉินที่ได้ผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรระดับเทคนิค (Hazardous Materials Technician Level) และมีความชำนาญในการยับยั้งและการหยุดการรั่วไหลวัตถุอันตราย

๓.๑๐ เหตุการณ์ฉุกเฉิน หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยบังเอิญไม่ว่าจะเป็นด้วยความประมาท เลินเล่อ การรู้เท่าไม่ถึงการณ์ของคนหรือความล้มเหลวจากเทคโนโลยี ซึ่งหากไม่รีบเร่งจัดการแก้ไขโดยเร็ว จะก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม

๓.๑๑ ผงขจัดคราบน้ำมัน หมายถึง ผงซีลิก้า (SILICA) ที่นำมาใช้ในการดูดซับหรือขจัดคราบน้ำมันที่ตกหล่นบนทางพิเศษ

๓.๑๒ วัสดุดูดซับน้ำมันและสารเคมี หมายถึง อุปกรณ์ใช้ในการควบคุม ทำความสะอาดและกำจัดน้ำมัน สารประกอบปิโตรเลียม และสารเคมีที่ไม่ละลายน้ำจากน้ำทิ้งที่ระบายลงสู่แหล่งน้ำ รั่วไหลออกจากแหล่งเก็บหรือจากเครื่องจักรในโรงงาน ช่วยควบคุมการแพร่กระจายและดูดซับของเหลวอันตรายเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม

๓.๑๓ วัตถุอันตราย หมายถึง วัตถุดังต่อไปนี้ วัตถุระเบิดได้ วัตถุไวไฟ วัตถุออกซิไดร์ และวัตถุเปอร์ออกไซด์ วัตถุมีพิษ วัตถุที่ทำให้เกิดโรค วัตถุกัมมันตรังสี วัตถุที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางพันธุกรรม วัตถุกัดกร่อน วัตถุที่ก่อให้เกิดการระคายเคือง วัตถุอย่างอื่นไม่ว่าจะเป็นเคมีภัณฑ์ หรือสิ่งอื่นใดที่อาจทำให้เกิดอันตรายแก่บุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์สินหรือสิ่งแวดล้อม

๓.๑๔ การรั่วไหลของสารเคมีและวัตถุอันตราย หมายถึง สารเคมีและวัตถุอันตรายรั่วไหลจากภาชนะบรรจุแล้วทำให้เกิดการฟุ้งกระจายขึ้นสู่อากาศ หรือหกรดลงบนพื้นดินหรือไหลลงสู่แหล่งน้ำ

๔. ความรับผิดชอบ

๔.๑ พนักงานสื่อสาร มีหน้าที่ในการรับแจ้งการเกิดอุบัติเหตุต่าง ๆ บนทางพิเศษ และประสานงานกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุ รวมทั้งบันทึกเหตุการณ์แต่ละขั้นตอนของการเกิดอุบัติเหตุและการให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุตั้งแต่เริ่มต้นจนเสร็จสิ้นการให้ความช่วยเหลือ

๔.๒ พนักงานกู้ภัย มีหน้าที่ในการให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนทางพิเศษให้พ้นการกีดขวางการจราจรโดยเร็ว และนำรถที่เกิดอุบัติเหตุและ/หรือคู่กรณีส่งสถานีตำรวจที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งรายงานผลการดำเนินการในแต่ละขั้นตอนให้ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ได้รับทราบ

๔.๓ พนักงานจัดการจราจร มีหน้าที่อำนวยความสะดวกและปิดการจราจรในบริเวณที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น เพื่อให้รถกู้ภัยหรือรถสนับสนุนต่าง ๆ เข้าถึงจุดเกิดเหตุด้วยความรวดเร็ว และช่วยเร่งระบายการจราจรมิให้เกิดการติดขัดหรือติดขัดน้อยที่สุดในระหว่างที่พนักงานกู้ภัยให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุ

๔.๔ เวรอำนวยการ มีหน้าที่ในการอำนวยการ สั่งการ และให้คำแนะนำพนักงานกู้ภัยในการแก้ไขสถานการณ์อุบัติเหตุ ในกรณีที่เป็นอุบัติเหตุขนาดใหญ่หรืออุบัติเหตุที่มีความรุนแรง รวมทั้งประสานงานกับหน่วยงานภายนอกที่เข้ามาสนับสนุนให้ความช่วยเหลือ กรณีที่มีอุบัติเหตุร้ายแรงเกิดขึ้นบนทางพิเศษ

๔.๕ ศูนย์อำนวยการเฉพาะกิจ (War Room) มีหน้าที่ในการสั่งการ ระดมกำลังคนและรถกู้ภัยภายในฝ่ายควบคุมการจราจร เพื่อการแก้ไขสถานการณ์อุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในทางพิเศษด้วยความรวดเร็ว

๔.๖ เจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วน มีหน้าที่อำนวยความสะดวกจัดการจราจร จับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรและในความผิดซึ่งหน้า สอบสวนเปรียบเทียบปรับคดีจราจรในทางพิเศษรวมถึงเจ้าหน้าที่ตำรวจ สน. ท้องที่ มีหน้าที่สอบสวนคดีอาญา รวมทั้งร่วมกับแพทย์ชันสูตรพลิกศพที่เกิดขึ้นในทางพิเศษ

๔.๗ กองบังคับการตำรวจดับเพลิง มีหน้าที่รับผิดชอบตามกำหนดหน้าที่การงานราชการตำรวจในด้านการป้องกันคุ้มกัน ระงับอัคคีภัย บรรเทาภัยพิบัติต่าง ๆ ในเขตกรุงเทพมหานคร และให้การสนับสนุนในส่วนภูมิภาค

๔.๘ ศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉินสารเคมี มีหน้าที่เป็นหน่วยงานรับแจ้งเหตุฉุกเฉินสารเคมี และศูนย์ประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตลอด ๒๔ ชั่วโมง รวมทั้งให้ข้อมูลเบื้องต้นในการระงับอุบัติภัยสารเคมีร่วมสนับสนุนการระงับเหตุฉุกเฉินจากการหกรด รั่วไหล ระเบิด เพลิงไหม้ และลักลอบทิ้งกากสารเคมีให้คำแนะนำด้านวิชาการในการระงับอุบัติภัยสารเคมีเบื้องต้น

๕. เอกสารอ้างอิง

๕.๑ พระราชบัญญัติ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ.๒๕๕๐
๕.๒ ระเบียบเกี่ยวกับการจราจรในทางพิเศษ
๕.๓ คู่มือปฏิบัติงานพนักงานกู้ภัย พนักงานขับเครื่องจักร คนงานและลูกจ้างผู้ช่วยพนักงานกู้ภัย
๕.๔ คู่มือการระงับอุบัติภัยจากวัตถุอันตราย (เพื่อการขนส่ง) โดยศูนย์สนับสนุนปฏิบัติการฉุกเฉินสารเคมี กรมควบคุมมลพิษ (๒๕๕๐)
๕.๕ คู่มือการตอบโต้และระงับอุบัติภัยจากสารเคมี ของสำนักอนามัย กรุงเทพมหานคร (๒๕๕๔)
๕.๖ ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วย การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.๒๕๕๔
๕.๗ นโยบายสิ่งแวดล้อม
๕.๘ วัตถุประสงค์และเป้าหมาย
๕.๙ แผนงานสิ่งแวดล้อม
๕.๑๐ โครงสร้างหน้าที่และความรับผิดชอบ
๕.๑๑ คู่มือสิ่งแวดล้อม (EM-01)
๕.๑๒ ขั้นตอนการปฏิบัติงานการบริหารความเสี่ยง ควบคุมภายใน และบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ ของ กทพ. (PR-610)
๕.๑๓ ขั้นตอนการปฏิบัติงานการระบุประเมินลักษณะปัญหาสิ่งแวดล้อมและความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม (PR-612)
๕.๑๔ ขั้นตอนการปฏิบัติงานการระบุกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (PR-613)
๕.๑๕ ขั้นตอนการปฏิบัติงานการฝึกอบรม (PR-723)
๕.๑๖ ขั้นตอนการปฏิบัติงานการสื่อสารและประชาสัมพันธ์ (PR-740)
๕.๑๗ ขั้นตอนการปฏิบัติงานการควบคุมเอกสารสิ่งแวดล้อม (PR-750)
๕.๑๘ ขั้นตอนการปฏิบัติงานการควบคุมบันทึกสิ่งแวดล้อม (PR-753)
๕.๑๙ ขั้นตอนการปฏิบัติงานการเฝ้าระวังและวัดผล (PR-910)
๕.๒๐ ขั้นตอนการปฏิบัติงานการทบทวนของฝ่ายบริหาร (PR-930)
๕.๒๑ วิธีปฏิบัติงานการจัดการขยะที่ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษและบนทางพิเศษ (WI-810-10)

๖. ขั้นตอนการปฏิบัติงาน

๖.๑ ขั้นตอนการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ

๑) พนักงานสื่อสาร ประจำศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ต้องคอยตรวจสอบเหตุการณ์ต่าง ๆ บนทางพิเศษตลอด ๒๔ ชั่วโมง โดยใช้กล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ที่ติดตั้งอยู่บนทางพิเศษตลอดสายทาง ร่วมมือประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการป้องกันและแก้ไขเหตุการณ์สถานการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น โดยใช้วิทยุสื่อสารและโทรศัพท์ประจำศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ

๒) พนักงานสื่อสาร รณรงค์และประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้ทางขับรถอย่างปลอดภัยบนทางพิเศษ โดยการให้ข้อมูลด้านความปลอดภัยทางป้ายข้อความ VMS ทุกวัน และประสานงานกับกองประชาสัมพันธ์ให้มีการแจกแผ่นพับหรือเอกสารที่เกี่ยวกับความปลอดภัยเป็นระยะ ๆ เพื่อให้ผู้ใช้ทางขับรถได้อย่างปลอดภัยบนทางพิเศษ

๓) พนักงานกู้ภัยคอยตรวจตรา ดูแลความปลอดภัยบนทางพิเศษ ดังนี้

(๓.๑) จัดเก็บสิ่งของตกหล่นที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ

(๓.๒) ดูแลมิให้มีรถจอดกีดขวางบนทางพิเศษ และดูแลมิให้มีคนหรือสัตว์เดินบนทางพิเศษที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้

(๓.๓) ตรวจสอบดูแลการทำงาน การซ่อมหรือสร้างบนทางพิเศษมิให้เกิดอันตรายต่อผู้ใช้ทางพิเศษ และในการทำงานทุกครั้งต้องมีการวางกรวยยาง ป้าย สัญลักษณ์ไฟต่าง ๆ ให้มองเห็นได้ชัดเจน เพื่อป้องกันมิให้เป็นอันตรายต่อผู้ที่ทำงานและผู้ใช้ทางพิเศษ

(๓.๔) ตรวจสอบสภาพถนน รอยต่อผิวถนน ป้ายจราจร และความสมบูรณ์ของอุปกรณ์ต่าง ๆ บนทางพิเศษทุกวัน เช่น ไฟฟ้าส่องสว่าง กล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ป้ายข้อความ (VMS) เป็นต้น รวมทั้งตรวจสอบความสมบูรณ์ของโทรศัพท์ฉุกเฉินทุกสัปดาห์

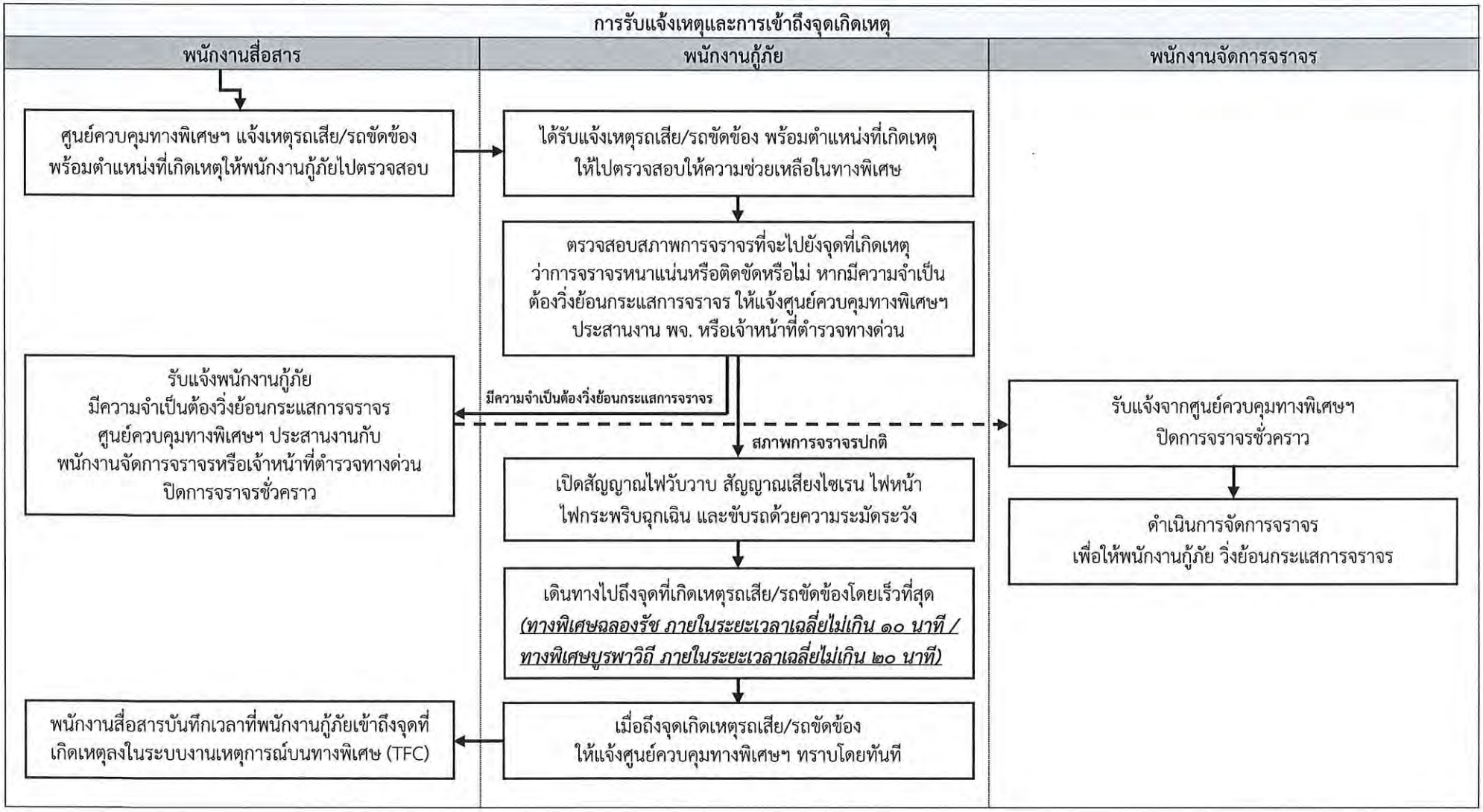
(๓.๕) ช่วยเหลือและจอดรถคุ้มครองรถที่จอดเสียหรือรถที่เกิดอุบัติเหตุ หรือในกรณีต่าง ๆ ที่อาจจะก่อให้เกิดอันตรายบนทางพิเศษ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยกับผู้ใช้ทางและป้องกันอันตรายที่อาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อนได้

๔) ให้พนักงานกู้ภัยต้องคอยระวังความปลอดภัยบนทางพิเศษ หากพบว่ามีจุดหรือตำแหน่งที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ต้องรายงานข้อมูลให้ผู้บังคับบัญชาทราบ เพื่อให้มีการประสานงานและแจ้งข้อมูลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำการวิเคราะห์และตรวจสอบ จุดหรือตำแหน่งที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งดังกล่าว เพื่อหามาตรการในการป้องกันหรือติดตั้งเพิ่มเติมอุปกรณ์ความปลอดภัยต่าง ๆ เช่น ป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายเตือนเส้นชะลอความเร็วบนพื้นทาง สัญญาณไฟกระพริบ เป็นต้น

๕) พนักงานกู้ภัยและพนักงานจัดการจราจร ต้องมีการประสานงานและร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วนในการกวดขันและจับกุมรถที่ใช้ความเร็วเกิดกำหนดบนทางพิเศษ เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากความเร็ว เป็นการป้องกันและเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทางพิเศษ

๖) พนักงานจัดการจราจร กวดขันรถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกิน สภาพไม่มั่นคงแข็งแรง ผูกมัดสิ่งของไม่แน่นหนา หรือไม่จัดให้มีการยึดตู้คอนเทรนเนอร์กับตัวรถ ห้ามมิให้ขึ้นใช้ทางพิเศษ เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุและความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับผิวจราจรและโครงสร้างของทางพิเศษ

๖.๒ กระบวนการรับแจ้งเหตุและการเข้าถึงจุดเกิดเหตุ



๖.๓ ขั้นตอนการรับแจ้งเหตุและการเข้าถึงจุดเกิดเหตุ

๑) พนักงานสื่อสาร ประจำศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ แจ้งเหตุการณ์พร้อมตำแหน่งที่เกิดเหตุให้พนักงานกู้ภัยไปตรวจสอบให้ความช่วยเหลือผู้ใช้ทาง

๒) เมื่อพนักงานกู้ภัยได้รับแจ้งเหตุการณ์พร้อมตำแหน่งที่เกิดเหตุให้ไปตรวจสอบให้ความช่วยเหลือในทางพิเศษจากศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ หรือพบเห็นรถที่เกิดอุบัติเหตุ จะต้องรีบดำเนินการให้ความช่วยเหลือทันที

๓) พนักงานกู้ภัยประสานงานกับศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ เพื่อตรวจสอบสภาพการจราจรที่จะไปยังจุดที่เกิดเหตุว่าการจราจรหนาแน่นหรือติดขัดหรือไม่ หากมีความจำเป็นต้องวิ่งย้อนกระแสการจราจร ให้แจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ เพื่อประสานงานกับพนักงานจัดการจราจรและ/หรือเจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วนในการปิดการจราจรชั่วคราว

๔) เปิดสัญญาณไฟวับวาบ สัญญาณเสียงไซเรน ไฟหน้า ไฟกระพริบฉุกเฉิน และขับรถด้วยความระมัดระวัง

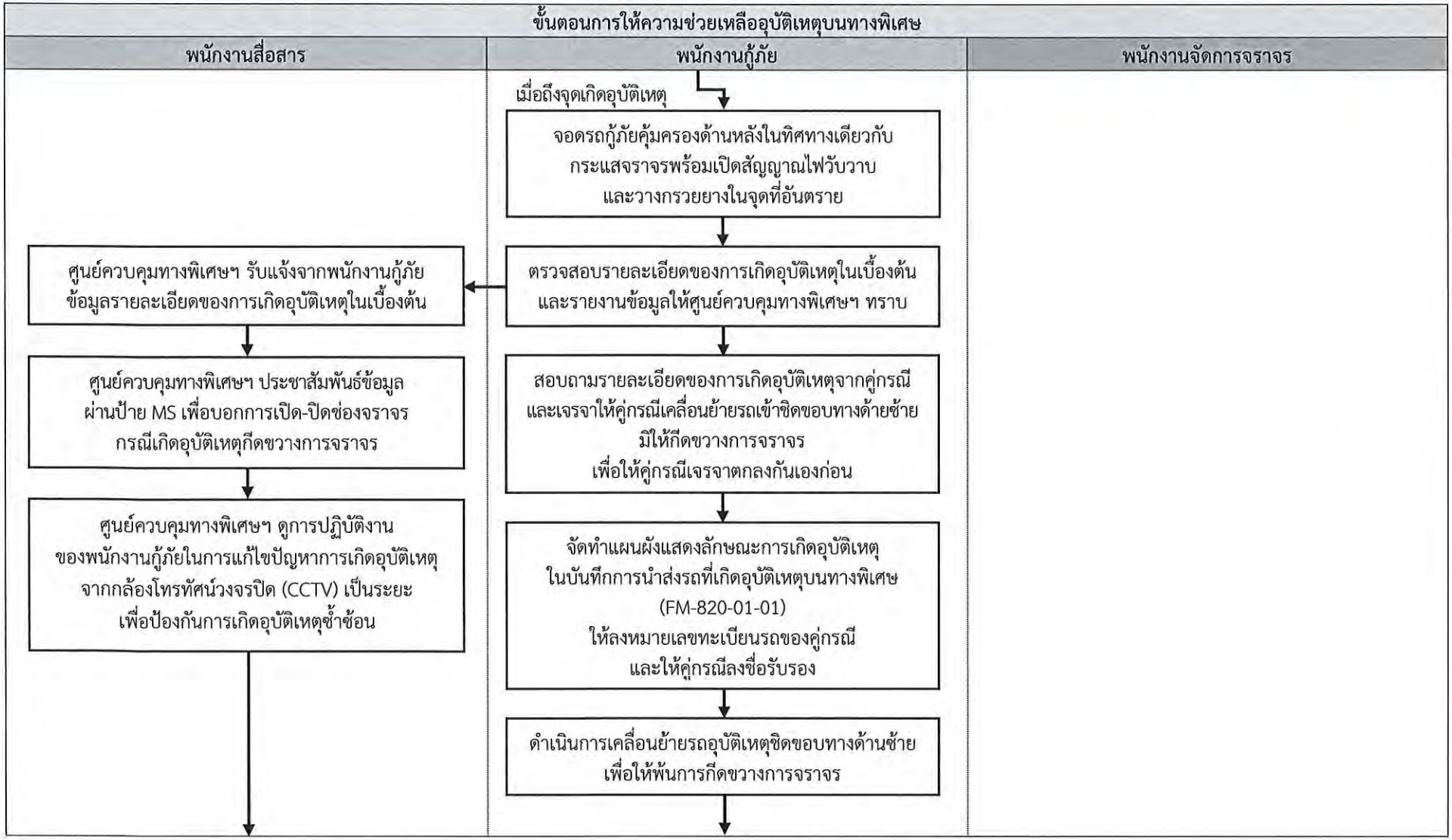
๕) พนักงานกู้ภัย***จะต้องเดินทางไปถึงจุดที่เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษโดยเร็วที่สุด (ทางพิเศษฉลองรัช ภายในระยะเวลาเฉลี่ยไม่เกิน ๑๐ นาที / ทางพิเศษบูรพาวิถี ภายในระยะเวลาเฉลี่ยไม่เกิน ๒๐ นาที)***

๖) เมื่อถึงจุดเกิดอุบัติเหตุให้แจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบโดยทันที เพื่อให้พนักงานสื่อสารบันทึกเวลาที่เข้าถึงจุดที่เกิดเหตุลงในระบบงานเหตุการณ์บนทางพิเศษ (TFC)

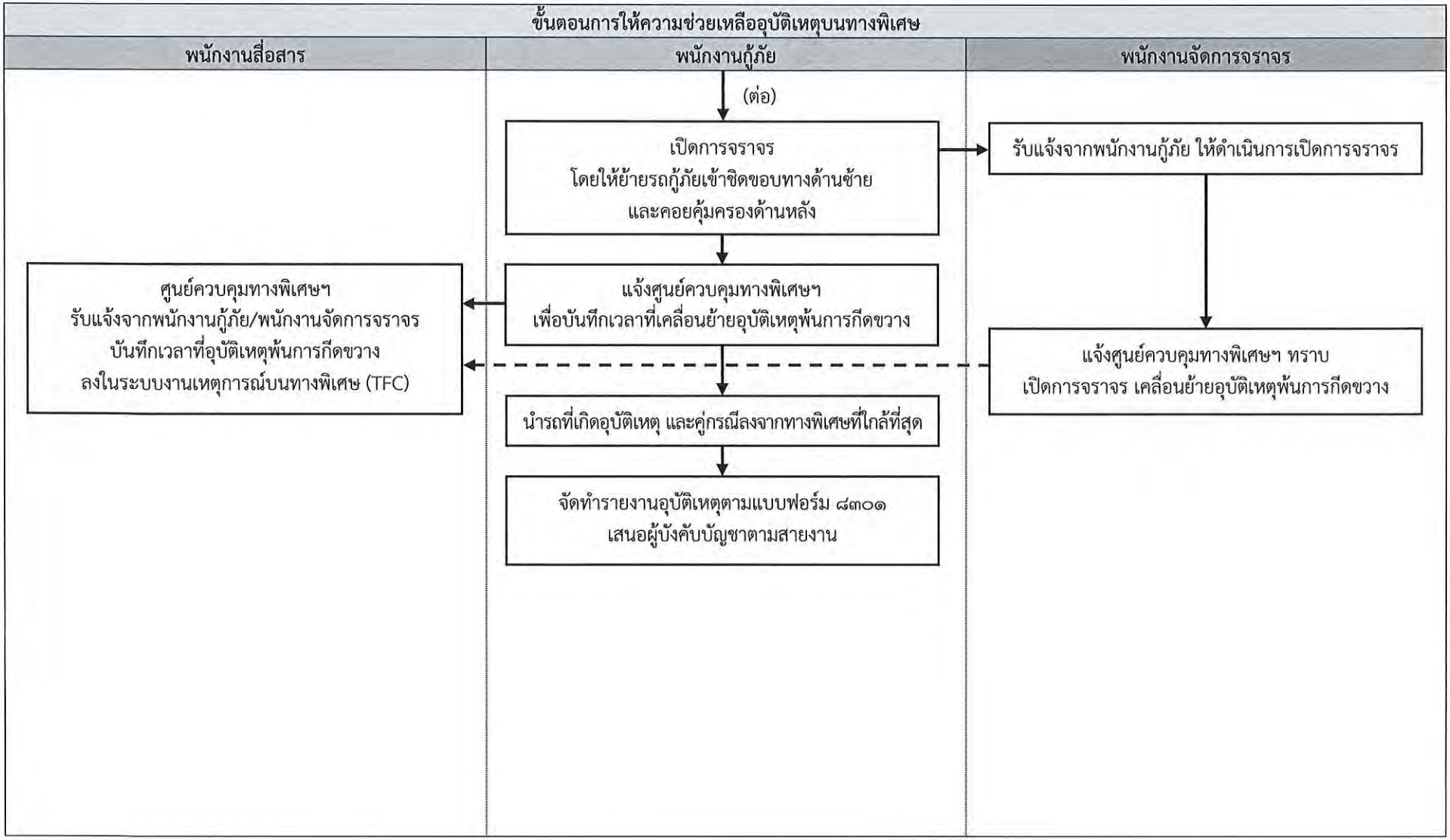
๖.๔ กระบวนการให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ

กรณีอุบัติเหตุ	ให้ดำเนินการช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ
๖.๔.๑) กรณีอุบัติเหตุที่ทรัพย์สินของ กทพ. ไม่เสียหาย และคู่กรณีตกลงกันได้	ตามรายละเอียดหน้า ๑๔ - ๑๖ ของ ๗๙
๖.๔.๒) กรณีอุบัติเหตุที่ทรัพย์สินของ กทพ. ไม่เสียหาย และคู่กรณีตกลงกันไม่ได้	ตามรายละเอียดหน้า ๑๗ - ๑๙ ของ ๗๙
๖.๔.๓) กรณีอุบัติเหตุที่ทรัพย์สินของ กทพ. ได้รับความเสียหาย	ตามรายละเอียดหน้า ๒๐ - ๒๒ ของ ๗๙
๖.๔.๔) กรณีอุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บ	ตามรายละเอียดหน้า ๒๓ - ๒๖ ของ ๗๙
๖.๔.๕) กรณีอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต	ตามรายละเอียดหน้า ๒๗ - ๓๒ ของ ๗๙
๖.๔.๖) กรณีอุบัติเหตุที่มีสิ่งของตกหล่นบนทางพิเศษจำนวนมาก	ตามรายละเอียดหน้า ๓๓ - ๓๘ ของ ๗๙
๖.๔.๗) กรณีอุบัติเหตุเพลิงไหม้รถยนต์	ตามรายละเอียดหน้า ๓๙ - ๔๕ ของ ๗๙
๖.๔.๘) กรณีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ เช่น รถบรรทุก รถบัส รถกึ่งพ่วง หรือรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์	ตามรายละเอียดหน้า ๔๖ - ๕๒ ของ ๗๙
๖.๔.๙) กรณีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกวัตถุอันตรายบนทางพิเศษ ซึ่งจำเป็นต้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอก	ตามรายละเอียดหน้า ๕๓ - ๖๓ ของ ๗๙
๖.๔.๑๐) กรณีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกแก๊สหรือน้ำมันเกิดการรั่วไหลบนทางพิเศษ ซึ่งจำเป็นต้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอก	ตามรายละเอียดหน้า ๖๔ - ๗๔ ของ ๗๙

๖.๔.๑ กรณีอุบัติเหตุที่ทรัพย์สินของ กทพ. ไม่เสียหาย และคู่กรณีตกลงกันได้



๖.๔.๑ กรณีอุบัติเหตุที่ทรัพย์สินของ กทพ. ไม่เสียหาย และคู่กรณีตกลงกันได้ (ต่อ)



รายละเอียดกรณีอุบัติเหตุที่ทรัพย์สินของ กทพ. ไม่เสียหาย และคู่กรณีตกลงกันได้

ขั้นตอนการให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ

๑) พนักงานกู้ภัย จอดรถกู้ภัยคุ้มครองด้านหลังในทิศทางเดียวกับกระแสจราจรและช่องทางเดียวกับรถที่เกิดอุบัติเหตุในระยะที่ปลอดภัยพร้อมเปิดสัญญาณไฟวับวาบและวางกรวยยางในจุดที่อันตราย เช่น ทางโค้ง ทางลาด ฯลฯ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุซ้ำซ้อน

๒) ตรวจสอบรายละเอียดของการเกิดอุบัติเหตุในเบื้องต้น และรายงานข้อมูลให้ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบเช่นจำนวนรถที่เกิดเหตุ ลักษณะการเกิดเหตุ ช่องทางที่กีดขวางการจราจร จำนวนผู้บาดเจ็บ ฯลฯ

๓) สอบถามรายละเอียดของการเกิดอุบัติเหตุจากคู่กรณี และเจรจาให้คู่กรณีเคลื่อนย้ายรถเข้าชิดขอบทางด้ายซ้ายมิให้กีดขวางการจราจร เพื่อให้คู่กรณีเจรจาตกลงกันเองก่อน

๔) หากคู่กรณีสามารถตกลงกันเองได้ ไม่ต้องทำเครื่องหมายแสดงลักษณะการเกิดอุบัติเหตุบนพื้นทางแต่ให้จัดทำแผนผังแสดงลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ ในบันทึกการนำส่งรถที่เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ (FM-820-01-01)

๕) ดำเนินการเคลื่อนย้ายรถอุบัติเหตุชิดขอบทางด้านซ้าย เพื่อให้พ้นการกีดขวางการจราจร

๖) เปิดการจราจรโดยให้ย้ายรถกู้ภัยเข้าชิดขอบทางด้านซ้าย และคอยคุ้มครองด้านหลัง

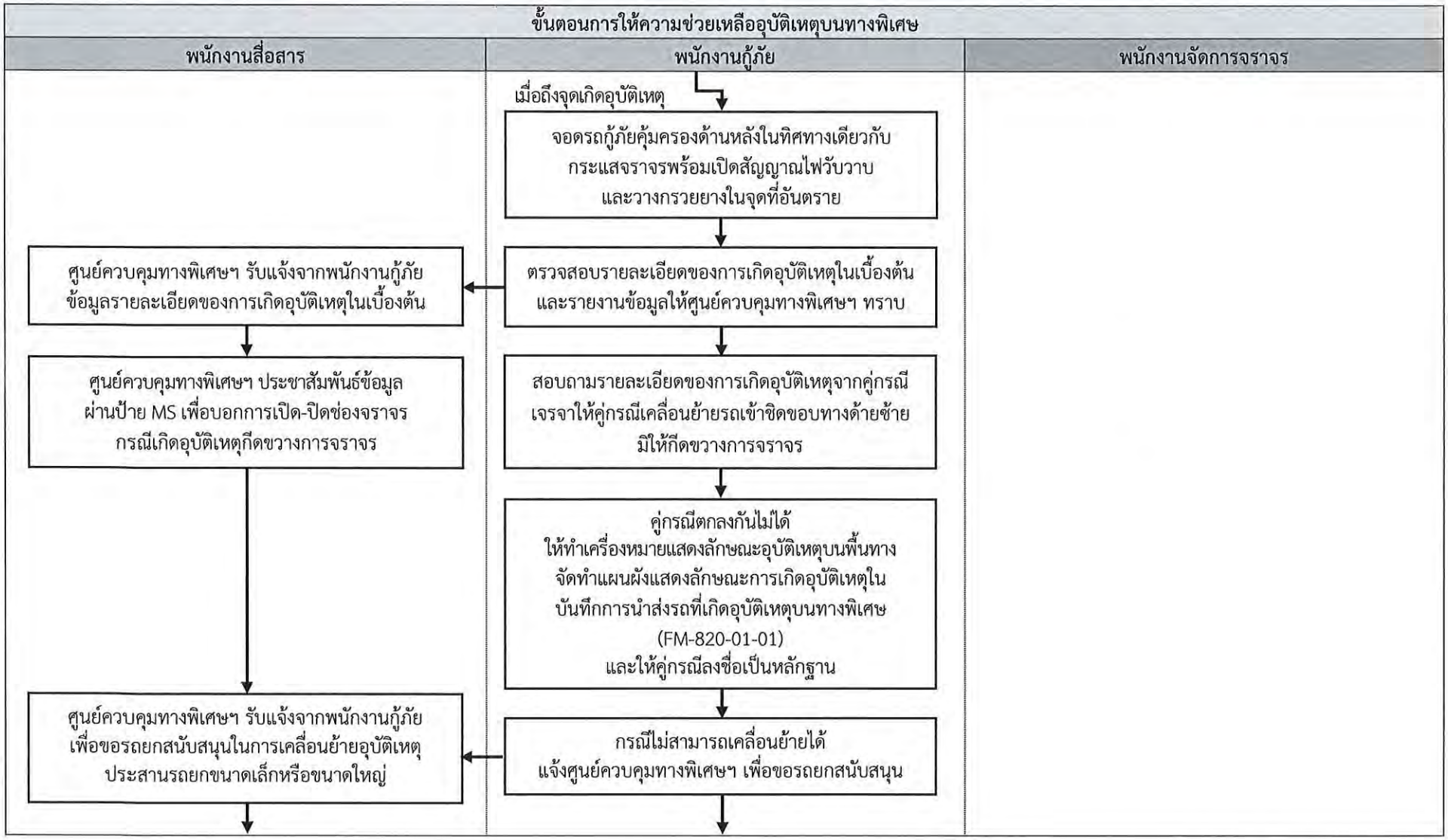
๗) ให้ลงหมายเลขทะเบียนรถของคู่กรณีในบันทึกการนำส่งรถที่เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ และให้คู่กรณีลงชื่อรับรอง

๘) รายงานศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ เพื่อบันทึกเวลาที่เคลื่อนย้ายอุบัติเหตุพ้นการกีดขวางและรายละเอียดอื่น ๆ เช่น หมายเลขทะเบียนรถ ทรัพย์สิน กทพ. ไม่ได้รับความเสียหาย คู่กรณีตกลงกันได้ เป็นต้น

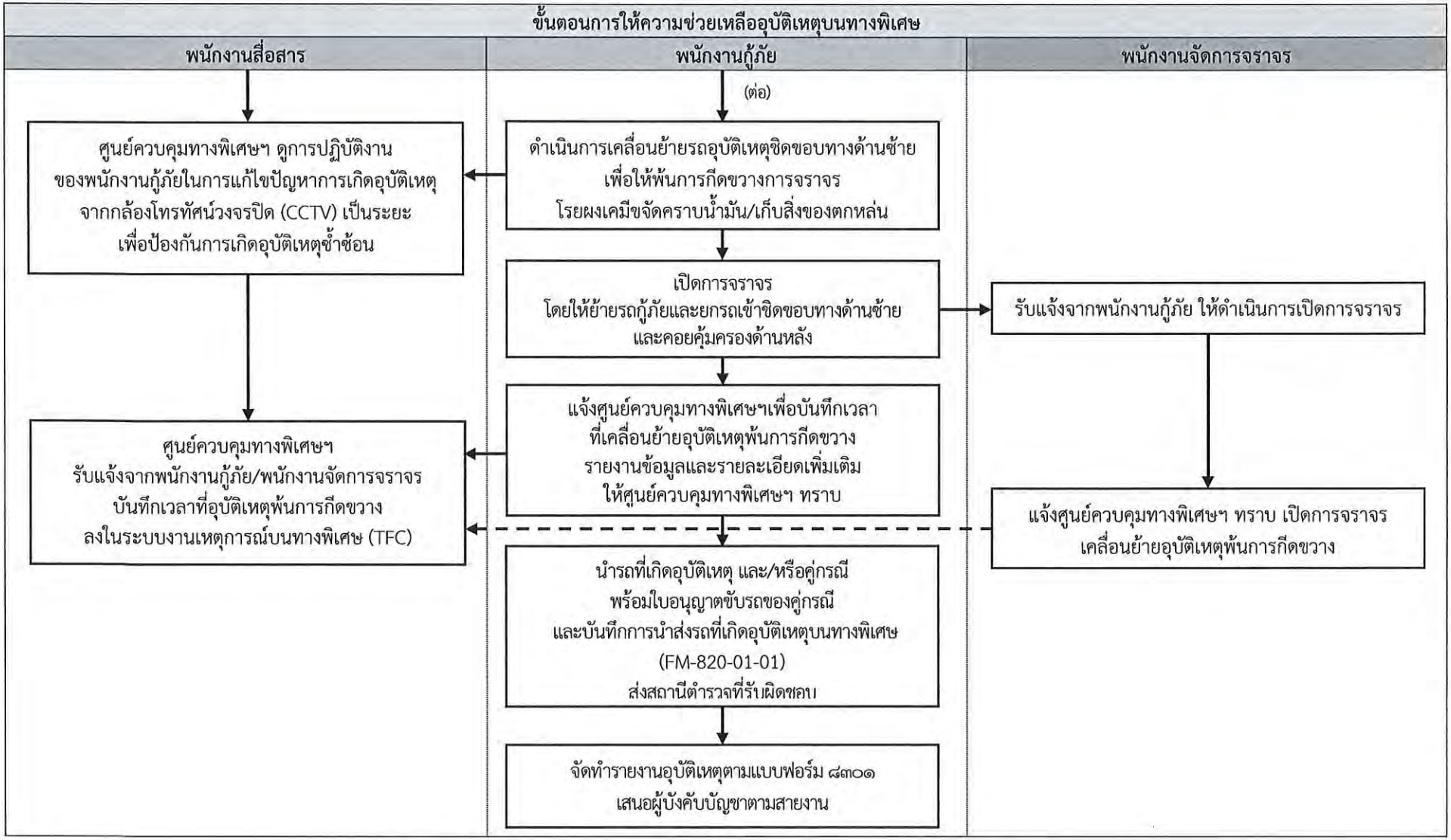
๙) นำรถที่เกิดอุบัติเหตุ และ/หรือคู่กรณีลงจากทางพิเศษที่ใกล้ที่สุด

๑๐) จัดทำรายงานอุบัติเหตุตามแบบฟอร์ม ๘๓๐๑ เสนอผู้บังคับบัญชาตามสายงาน

๖.๔.๒ กรณีอุบัติเหตุที่ทรัพย์สินของ กทพ. ไม่เสียหาย และคู่กรณีตกลงกันไม่ได้



๖.๔.๒ กรณีอุบัติเหตุที่ทรัพย์สินของ กทพ. ไม่เสียหาย และคู่กรณีตกลงกันไม่ได้ (ต่อ)



รายละเอียดกรณีอุบัติเหตุที่ทรัพย์สินของ กทพ. ไม่เสียหาย และคู่กรณีตกลงกันไม่ได้

<u>ขั้นตอนการให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ</u>

๑) พนักงานกู้ภัย จอดรถกู้ภัยคุ้มครองด้านหลังในทิศทางเดียวกับกระแสจราจรและช่องทางเดียวกับรถที่เกิดอุบัติเหตุในระยะที่ปลอดภัย พร้อมเปิดสัญญาณไฟวับวาบและวางกรวยยางในจุดที่อันตราย เช่น ทางโค้ง ทางลาด ฯลฯ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุซ้ำซ้อน

๒) ตรวจสอบรายละเอียดของการเกิดอุบัติเหตุในเบื้องต้น และรายงานข้อมูลให้ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบเช่นจำนวนรถที่เกิดเหตุ ลักษณะการเกิดเหตุ ช่องทางที่กีดขวางการจราจร จำนวนผู้บาดเจ็บ ฯลฯ

๓) สอบถามรายละเอียดของการเกิดอุบัติเหตุจากคู่กรณี และเจรจาให้คู่กรณีเคลื่อนย้ายรถเข้าชิดขอบทางด้ายซ้ายมิให้กีดขวางการจราจร

๔) หากคู่กรณีตกลงกันไม่ได้ ให้จัดทำเครื่องหมายแสดงลักษณะการเกิดอุบัติเหตุบนพื้นทาง โดยใช้สีสเปรย์หรือชอล์ก และจัดทำแผนผังแสดงลักษณะการเกิดอุบัติเหตุในบันทึกการนำส่งรถที่เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ (FM-820-01-01)

๕) ในกรณีที่ไม่สามารถเคลื่อนย้ายจากจุดเกิดเหตุได้ ให้แจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ เพื่อขอรถยกมาสนับสนุนโดยแจ้งให้ทราบด้วยว่าใช้รถยกขนาดเล็กหรือขนาดใหญ่

๖) ดำเนินการเคลื่อนย้ายรถอุบัติเหตุ เข้าชิดขอบทางด้านซ้ายให้พ้นการกีดขวางการจราจร โรยผงเคมีขจัดคราบน้ำมันจัดเก็บสิ่งของที่ตกหล่นจากอุบัติเหตุ

๗) เปิดการจราจร โดยให้ย้ายรถกู้ภัยและรถยกเข้าชิดขอบทางด้านซ้ายและจอดคุ้มครองด้านหลัง

๘) รายงานศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ เพื่อบันทึกเวลาที่ช่วยเหลืออุบัติเหตุพ้นการกีดขวาง

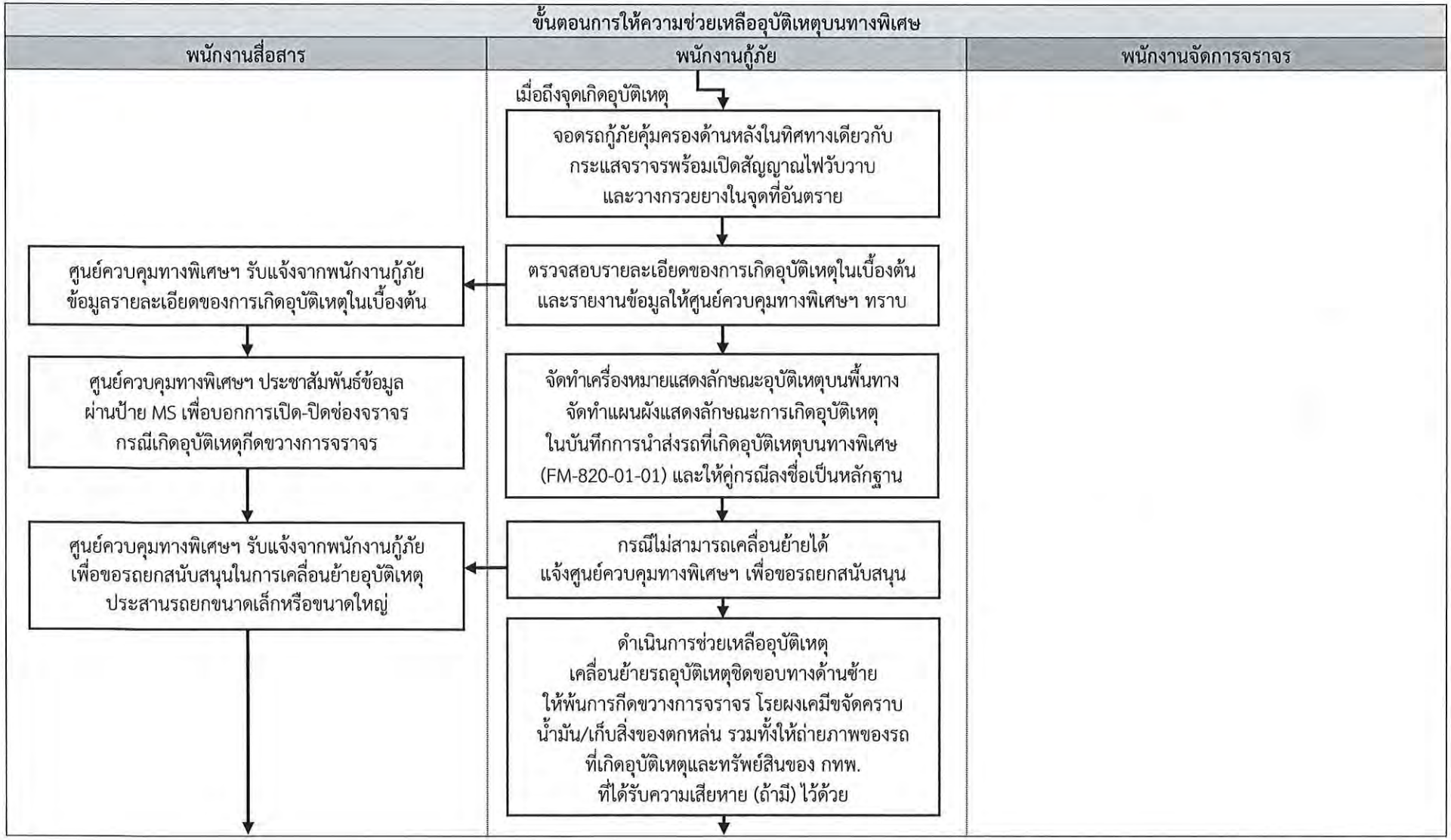
๙) เรียกเก็บใบอนุญาตขับรถของคู่กรณี ตรวจสอบรายละเอียดของการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มเติม เช่น หมายเลขทะเบียนรถ รายการทรัพย์สินของ กทพ. ที่ได้รับความเสียหาย ฯลฯ ลงรายละเอียดเพิ่มเติม ในบันทึกการนำส่งรถที่เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ (FM-820-01-01) และให้คู่กรณีลงชื่อเป็นหลักฐานไว้

๑๐) รายงานข้อมูลและรายละเอียดของการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มเติมให้ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบ เช่น หมายเลขทะเบียนรถ ทรัพย์สินของ กทพ. ที่ได้รับความเสียหาย คู่กรณีตกลงกันไม่ได้ เป็นต้น เพื่อบันทึกรายละเอียดลงในระบบงานเหตุการณ์บนทางพิเศษ (TFC)

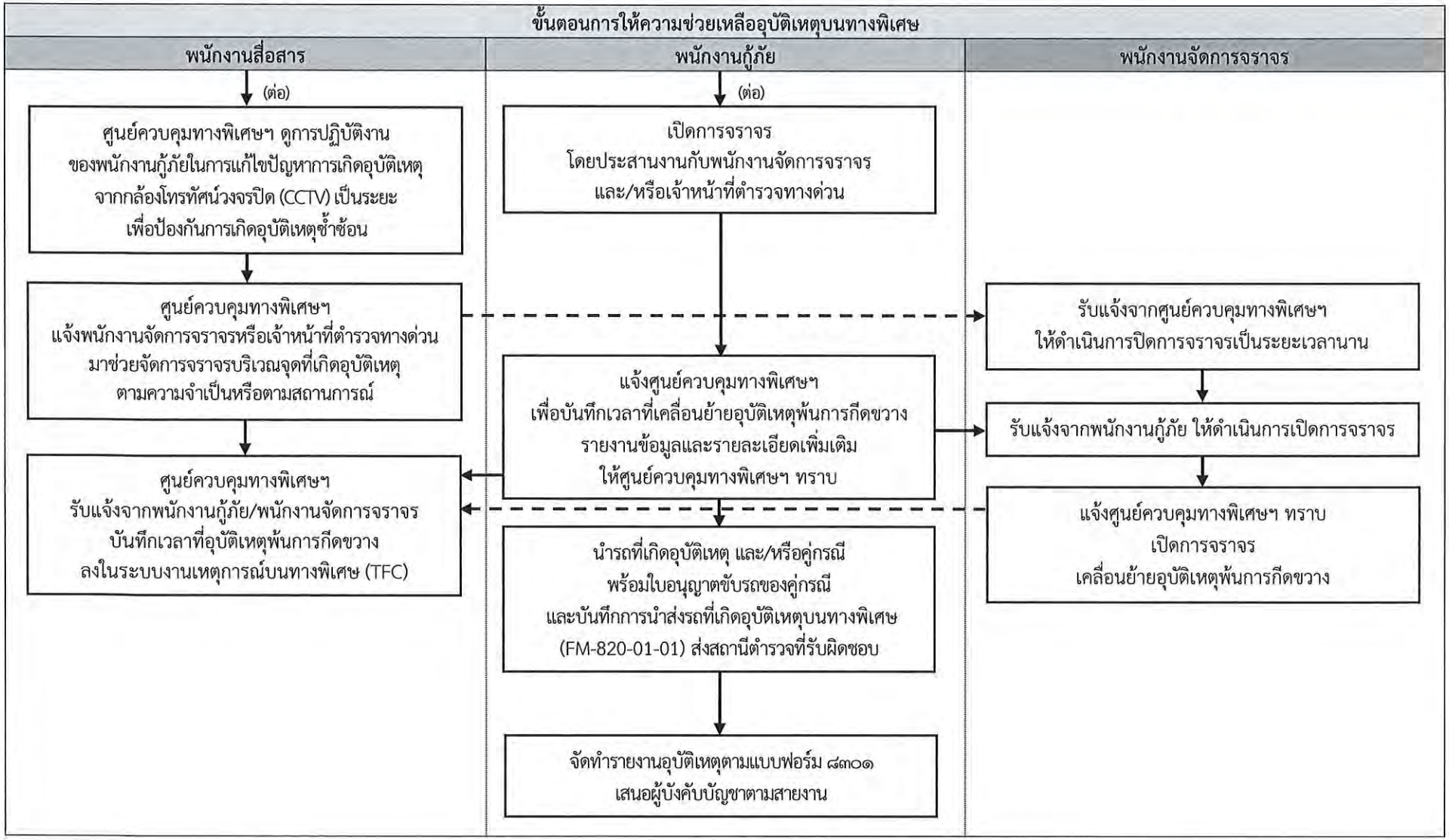
๑๑) นำรถที่เกิดอุบัติเหตุ และ/หรือคู่กรณี พร้อมใบอนุญาตขับรถของคู่กรณี และบันทึกการนำส่งรถที่เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ (FM-820-01-01) ส่งสถานีตำรวจที่รับผิดชอบ

๑๒) จัดทำรายงานอุบัติเหตุตามแบบฟอร์ม ๘๓๐๑ เสนอผู้บังคับบัญชาตามสายงาน

๖.๔.๓ กรณีอุบัติเหตุที่ทรัพย์สินของ กทพ. ได้รับความเสียหาย



๖.๔.๓ กรณีอุบัติเหตุที่ทรัพย์สินของ กทพ. ได้รับความเสียหาย (ต่อ)



รายละเอียดกรณีอุบัติเหตุที่ทรัพย์สินของ กทพ. ได้รับความเสียหาย

ขั้นตอนการให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ

๑) พนักงานกู้ภัย จอดรถกู้ภัยคุ้มครองด้านหลังในทิศทางเดียวกับกระแสจราจรและช่องทางเดียวกับรถที่เกิดอุบัติเหตุในระยะที่ปลอดภัย พร้อมเปิดสัญญาณไฟวับวาบและวางกรวยยางในจุดที่อันตราย เช่น ทางโค้ง ทางลาด ฯลฯ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุซ้ำซ้อน

๒) ตรวจสอบรายละเอียดของการเกิดอุบัติเหตุในเบื้องต้น และรายงานข้อมูลให้ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบเช่นจำนวนรถที่เกิดเหตุ ลักษณะการเกิดเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บ มีทรัพย์สินของ กทพ. เสียหาย เป็นต้น

๓) จัดทำเครื่องหมายแสดงลักษณะการเกิดอุบัติเหตุบนพื้นทางโดยใช้สีสเปรย์หรือชอล์ก และให้จัดทำแผนผังแสดงลักษณะการเกิดอุบัติเหตุในบันทึกการนำส่งรถที่เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ (FM-820-01-01)

๔) ในกรณีที่ไม่สามารถเคลื่อนย้ายรถจากจุดเกิดเหตุได้ ให้แจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ เพื่อขอรถยกสนับสนุนโดยแจ้งให้ทราบด้วยว่าใช้รถยกขนาดเล็กหรือขนาดใหญ่ และหากจำเป็นต้องปิดการจราจรเป็นเวลานาน หรือต้องการพนักงานจัดการจราจร และ/หรือเจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วน มาช่วยจัดการจราจรบริเวณจุดที่เกิดอุบัติเหตุตามความจำเป็นหรือตามสถานการณ์ให้แจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบโดยด่วนด้วย

๕) ดำเนินการช่วยเหลืออุบัติเหตุเข้าชิดขอบทางด้านซ้ายให้พ้นการกีดขวางการจราจร หากมีคราบน้ำมันและสิ่งของตกหล่นให้โรยผงเคมีขจัดคราบน้ำมันและจัดเก็บสิ่งของที่ตกหล่นจากอุบัติเหตุตามวิธีปฏิบัติงานการจัดการขยะที่ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษและบนทางพิเศษ (WI-810-10) รวมทั้งให้ถ่ายภาพของรถที่เกิดอุบัติเหตุและทรัพย์สินของ กทพ. ที่ได้รับความเสียหาย (ถ้ามี) ไว้ด้วย

๖) เปิดการจราจรโดยประสานงานกับพนักงานจัดการจราจรและเจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วน

๗) รายงานศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ เพื่อบันทึกเวลาที่ช่วยเหลืออุบัติเหตุพ้นการกีดขวาง

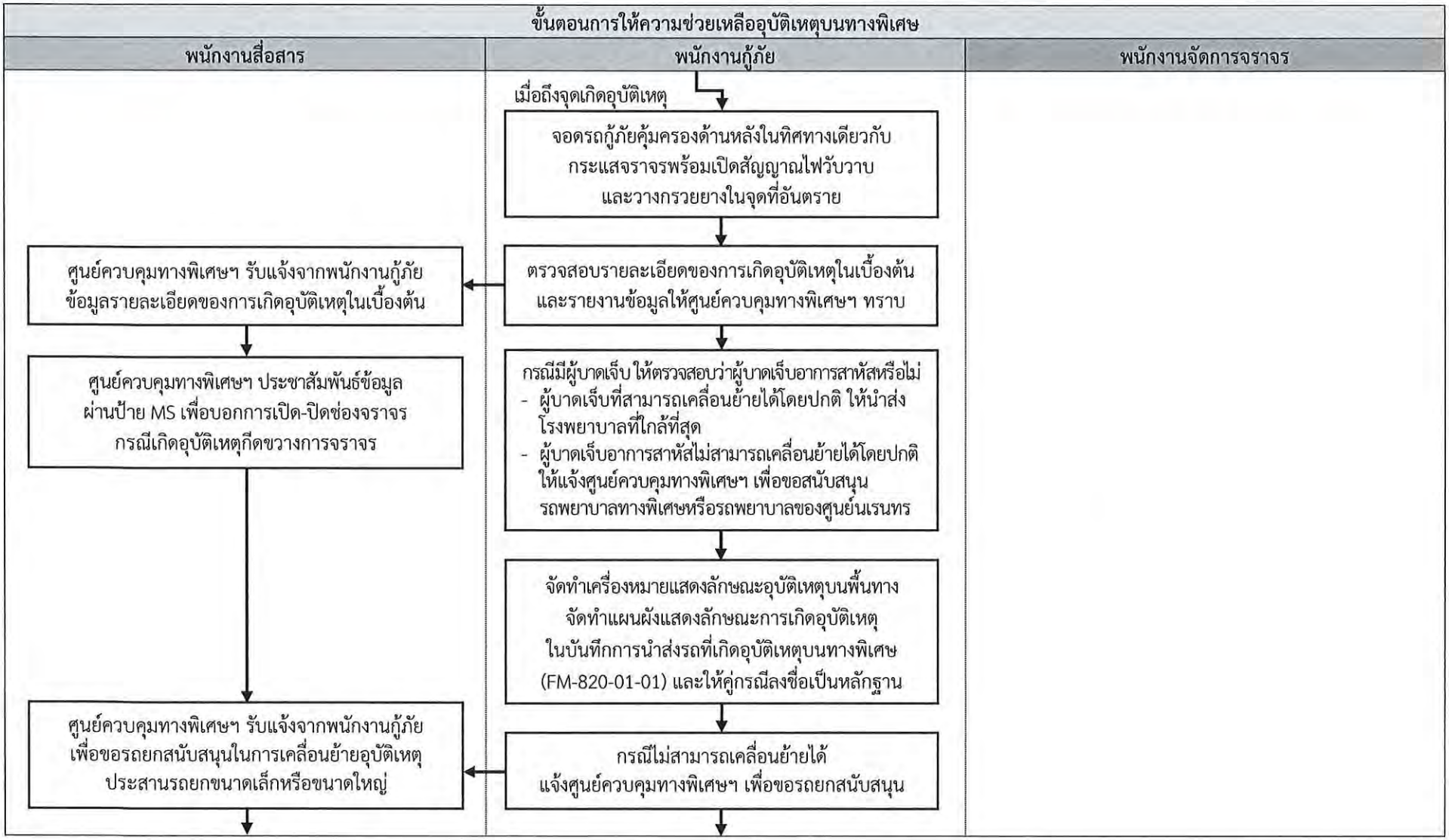
๘) เรียกเก็บใบอนุญาตขับรถของคู่กรณี ตรวจสอบรายละเอียดของการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มเติม เช่น หมายเลขทะเบียนรถ รายการทรัพย์สินของ กทพ. ที่ได้รับความเสียหาย ฯลฯ และลงรายละเอียดในบันทึกการนำส่งรถที่เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ (FM-820-01-01) ให้คู่กรณีลงชื่อเป็นหลักฐานไว้

๙) รายงานข้อมูลและรายละเอียดของการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มเติมให้ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบ เช่น หมายเลขทะเบียนรถ ทรัพย์สินของ กทพ. ที่ได้รับความเสียหาย เป็นต้น เพื่อบันทึกรายละเอียดลงในระบบงานเหตุการณ์บนทางพิเศษ (TFC)

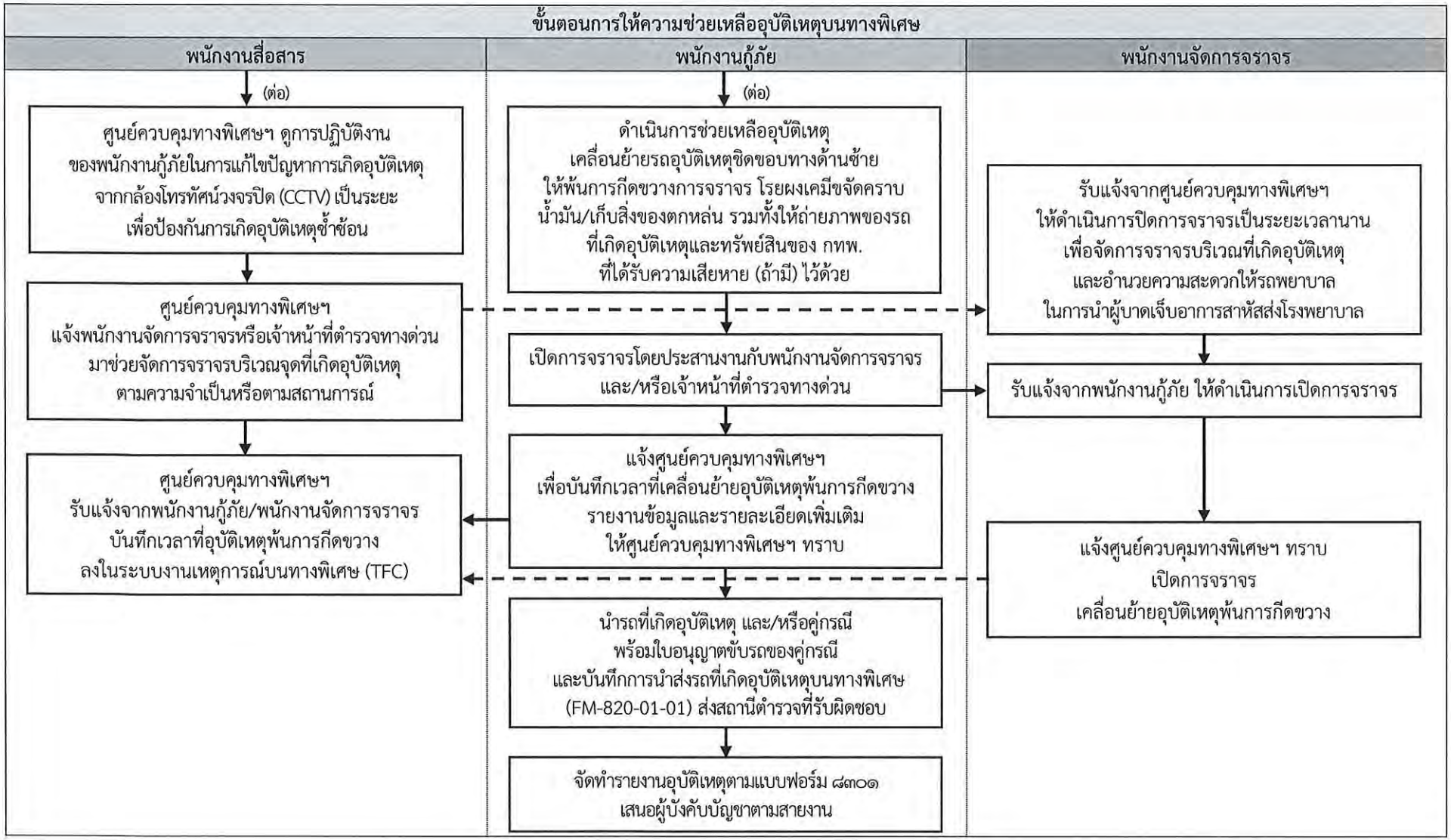
๑๐) นำรถที่เกิดอุบัติเหตุ และ/หรือคู่กรณี พร้อมใบอนุญาตขับรถของคู่กรณี และบันทึกการนำส่งรถที่เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ (FM-820-01-01) ส่งสถานีตำรวจที่รับผิดชอบ

๑๑) จัดทำรายงานอุบัติเหตุตามแบบฟอร์ม ๘๓๐๑ เสนอผู้บังคับบัญชาตามสายงาน

๖.๔.๔ กรณีอุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บ



๖.๔.๔ กรณีอุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บ (ต่อ)



รายละเอียดกรณีอุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บ

ขั้นตอนการให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ

๑) พนักงานกู้ภัย จอดรถกู้ภัยคุ้มครองด้านหลังในทิศทางเดียวกับกระแสจราจรและช่องทางเดียวกับรถที่เกิดอุบัติเหตุห่างในระยะที่ปลอดภัย พร้อมเปิดสัญญาณไฟวับวาบและวางกรวยยางในจุดที่อันตราย เช่น ทางโค้ง ทางลาด ฯลฯ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุซ้ำซ้อน

๒) ตรวจสอบรายละเอียดของการเกิดอุบัติเหตุในเบื้องต้น และรายงานข้อมูลให้ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบเช่นจำนวนรถที่เกิดเหตุ ลักษณะการเกิดเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บ ฯลฯ

๓) กรณีมีผู้บาดเจ็บ ให้ตรวจสอบว่าผู้บาดเจ็บอาการสาหัสหรือไม่ หากเป็นผู้บาดเจ็บที่สามารถเคลื่อนย้ายได้โดยปกติ ให้พนักงานกู้ภัยนำส่งโรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุดหากผู้บาดเจ็บอาการสาหัสไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้โดยปกติ ให้แจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ เพื่อขอสนับสนุนรถพยาบาลทางพิเศษหรือรถพยาบาลของศูนย์นเรนทรมารับผู้บาดเจ็บส่งโรงพยาบาล และระหว่างรอรถพยาบาลให้ทำการปฐมพยาบาลเบื้องต้น เช่น การห้ามเลือด การดามกระดูก เป็นต้น ตามวิธีการที่ถูกต้อง โดยจะต้องระมัดระวังมิให้เกิดอันตรายต่อผู้บาดเจ็บซึ่งอาจมีผลกระทบให้ผู้บาดเจ็บพิการหรือเสียชีวิตได้

๔) เรียกเก็บใบอนุญาตขับรถของคู่กรณี ตรวจสอบรายละเอียดของการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มเติม เช่น หมายเลขทะเบียนรถ รายการทรัพย์สินของ กทพ. ที่ได้รับความเสียหาย เป็นต้น

๕) จัดทำเครื่องหมายแสดงลักษณะอุบัติเหตุบนพื้นทาง โดยใช้สีสเปรย์หรือชอล์กและจัดทำแผนผังแสดงลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ ในบันทึกการนำส่งรถที่เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ (FM-820-01-01)

๖) ในกรณีที่ไม่สามารถเคลื่อนย้ายรถจากจุดเกิดเหตุได้ ให้แจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ เพื่อขอรถยกสนับสนุนโดยแจ้งให้ทราบด้วยว่าใช้รถยกขนาดเล็กหรือขนาดใหญ่ และหากจำเป็นต้องปิดการจราจรเป็นเวลานาน หรือต้องการพนักงานจัดการจราจร และ/หรือเจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วน มาช่วยจัดการจราจรบริเวณจุดที่เกิดอุบัติเหตุ ตามความจำเป็นหรือตามสถานการณ์ให้แจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบโดยด่วนด้วย และอำนวยความสะดวกให้รถพยาบาลในการนำผู้บาดเจ็บอาการสาหัสส่งโรงพยาบาล

๗) ดำเนินการช่วยเหลืออุบัติเหตุเข้าชิดขอบทางด้านซ้ายให้พ้นการกีดขวางการจราจร หากมีคราบน้ำมันและสิ่งของตกหล่นให้โรยผงเคมีขจัดคราบน้ำมันและจัดเก็บสิ่งของที่ตกหล่นจากอุบัติเหตุตามวิธีปฏิบัติงานการจัดการขยะที่ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษและบนทางพิเศษ (WI-810-10) รวมทั้งให้ถ่ายภาพของรถที่เกิดอุบัติเหตุและทรัพย์สินของ กทพ. ที่ได้รับความเสียหายไว้ด้วย

๘) เปิดการจราจรโดยประสานงานกับพนักงานจัดการจราจรและเจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วน

๙) รายงานศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ เพื่อบันทึกเหตุการณ์และเวลาช่วยเหลืออุบัติเหตุพ้นการกีดขวาง

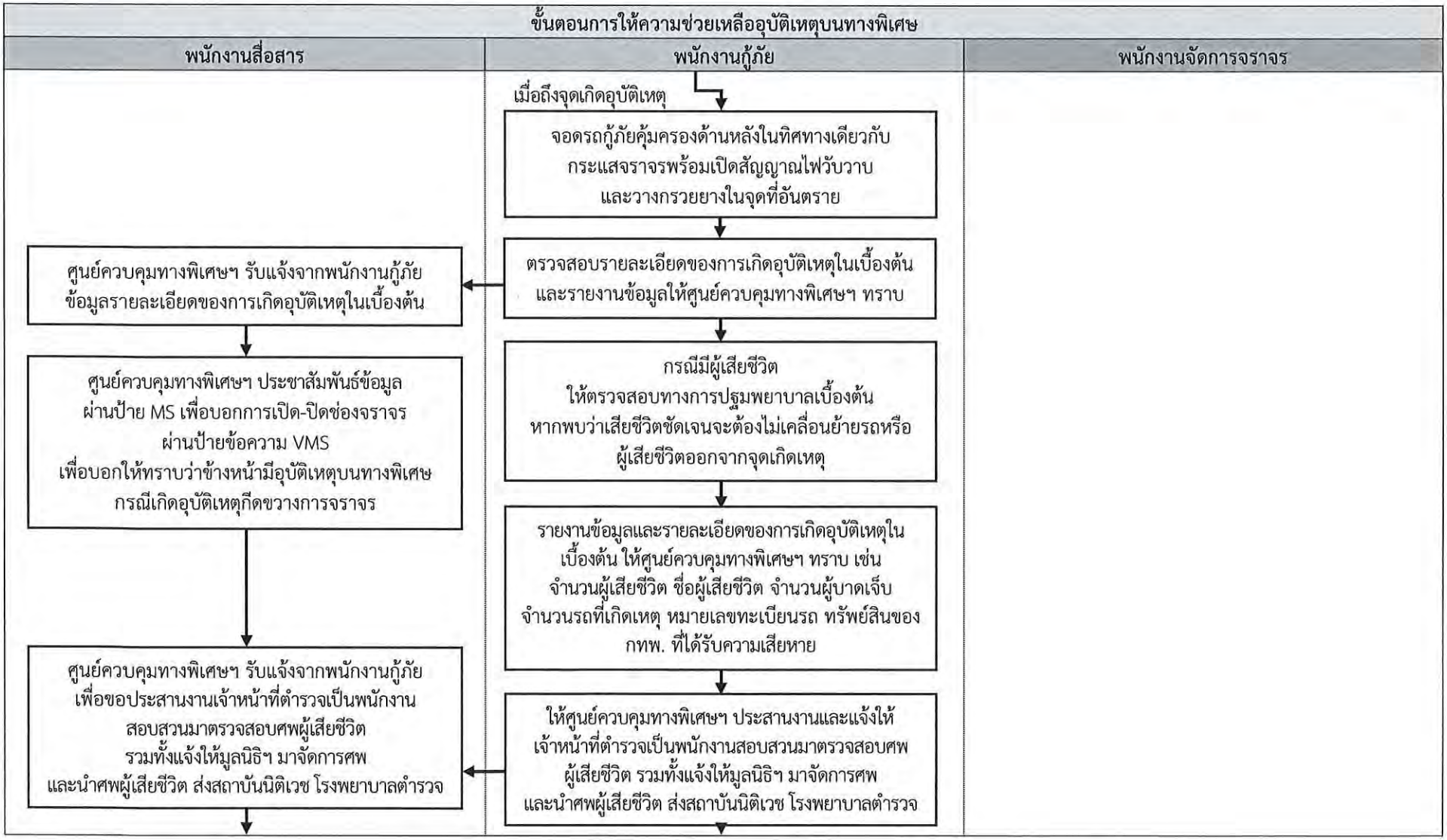
๑๐) เรียกเก็บใบอนุญาตขับรถของคู่กรณี ตรวจสอบรายละเอียดของการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มเติม เช่น หมายเลขทะเบียนรถ รายการทรัพย์สินของ กทพ. ที่ได้รับความเสียหาย ฯลฯ และลงรายละเอียดในบันทึกการนำส่งรถที่เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ (FM-820-01-01)

๑๑) รายงานข้อมูลและรายละเอียดของการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มเติมให้ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบ เช่น หมายเลขทะเบียนรถ ทรัพย์สินของ กทพ. ที่ได้รับความเสียหาย โรงพยาบาลที่นำส่งผู้บาดเจ็บ เป็นต้น เพื่อบันทึกรายละเอียดลงในระบบงานเหตุการณ์บนทางพิเศษ (TFC)

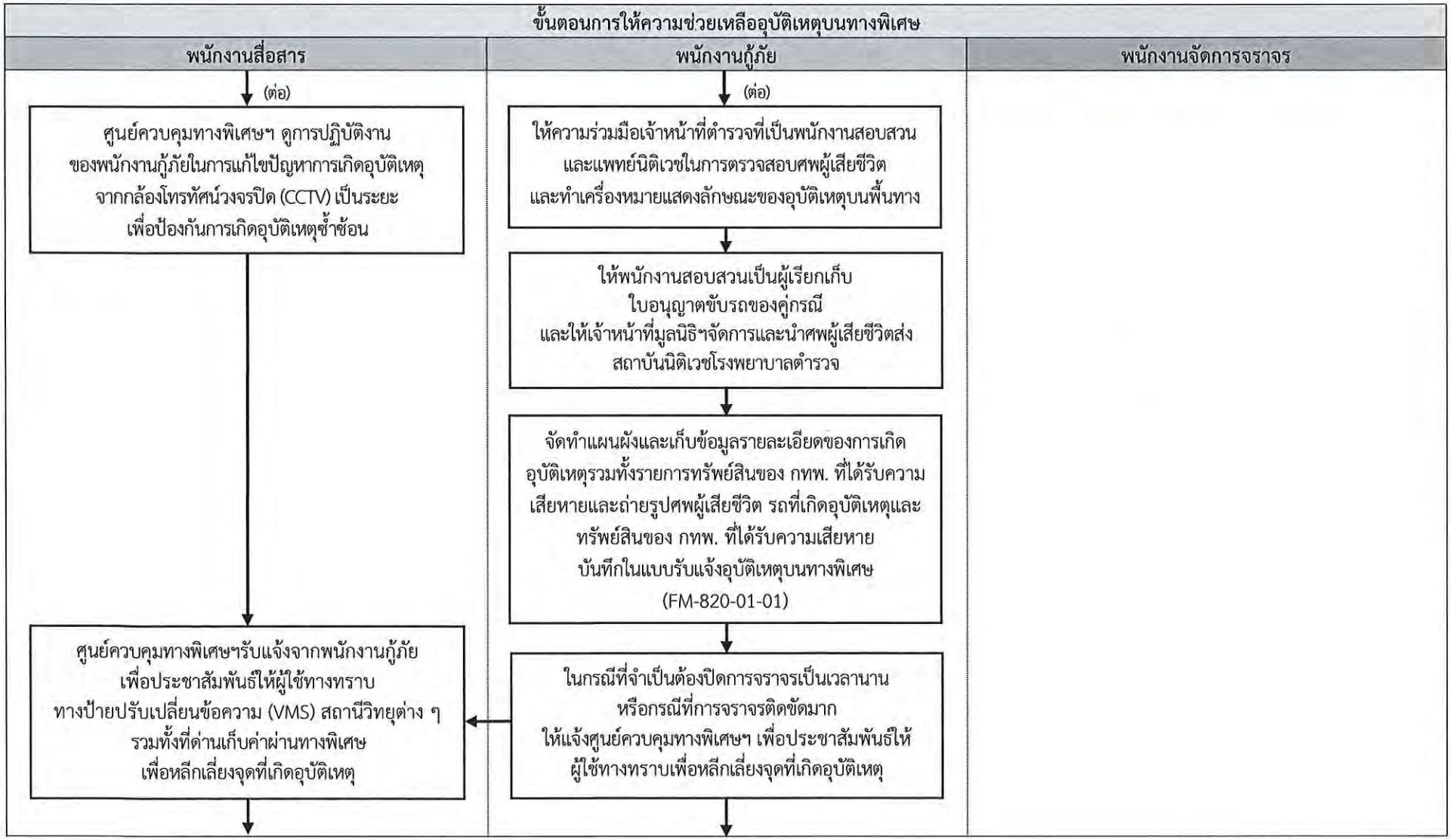
๑๒) นำรถที่เกิดอุบัติเหตุ และ/หรือคู่กรณี ส่งสถานีตำรวจที่รับผิดชอบ พร้อมบันทึกการนำส่งรถที่เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ (FM-820-01-01)

๑๓) จัดทำรายงานอุบัติเหตุตามแบบฟอร์ม ๘๓๐๑ เสนอผู้บังคับบัญชาตามสายงาน

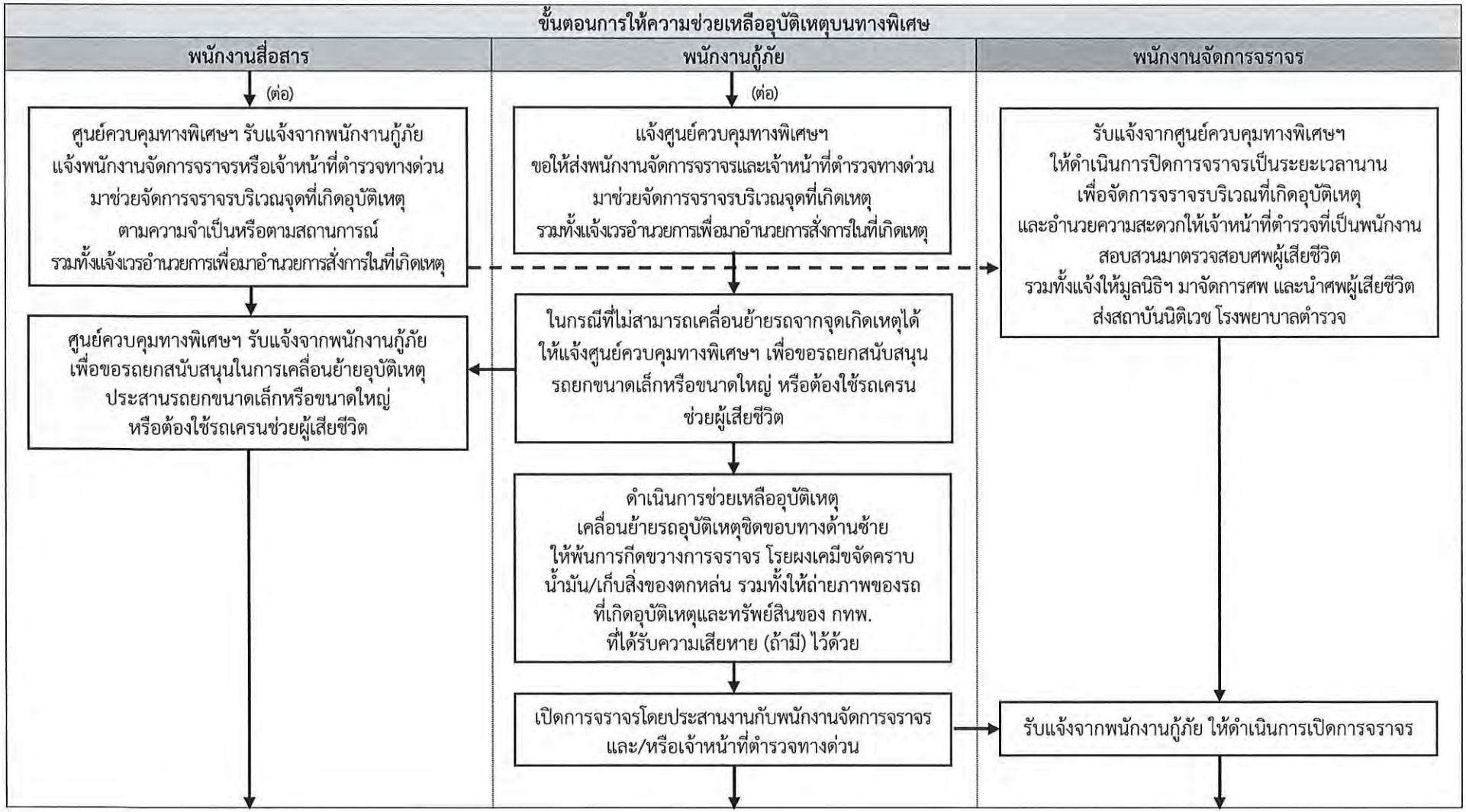
๖.๔.๕ กรณีอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต



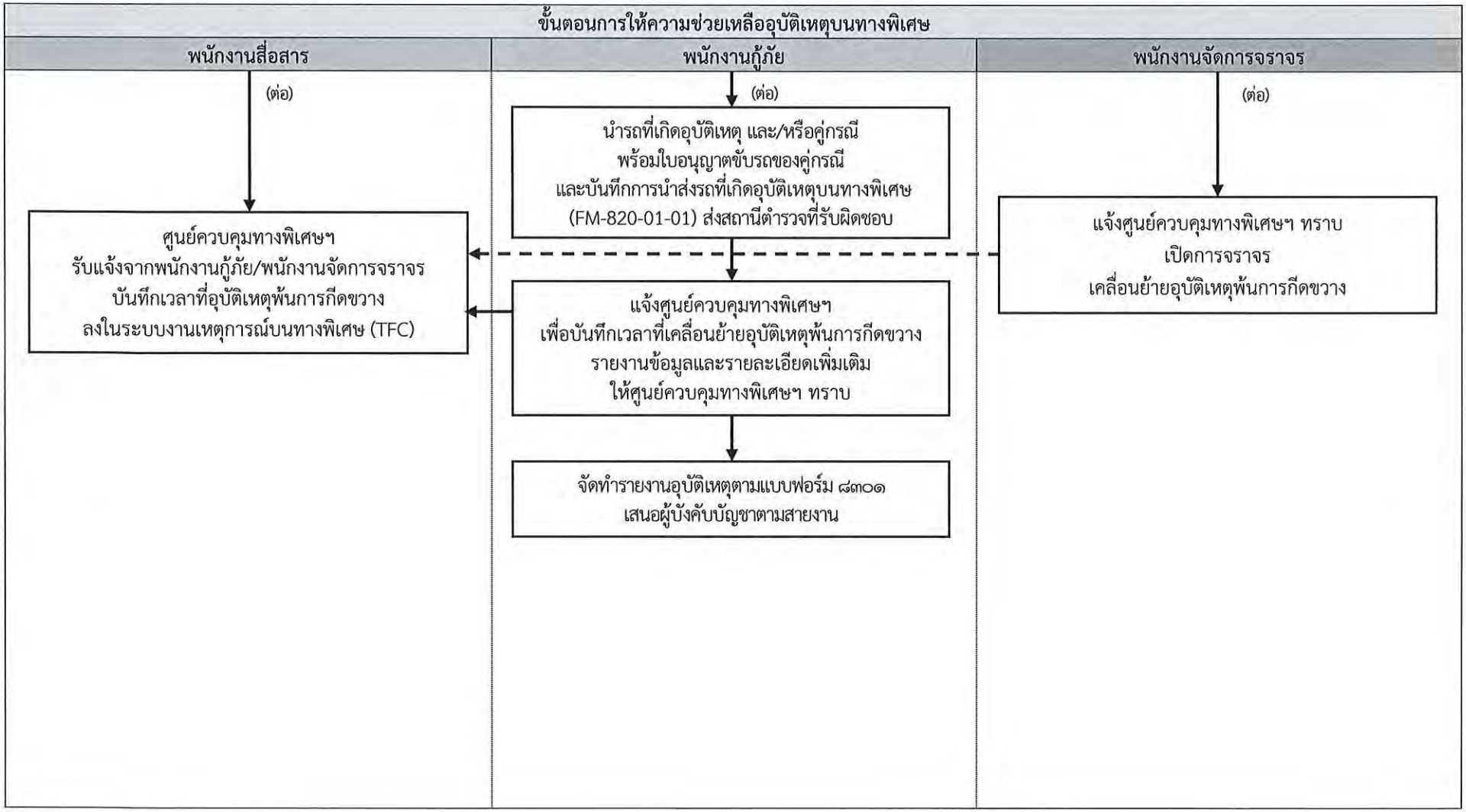
๖.๔.๕ กรณีอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต (ต่อ)



๖.๔.๕ กรณีอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต (ต่อ)



๖.๔.๕ กรณีอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต (ต่อ)



รายละเอียดกรณีอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต

<u>ขั้นตอนการให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ</u>

๑) พนักงานกู้ภัย จอดรถกู้ภัยคุ้มครองด้านหลังในทิศทางเดียวกับกระแสจราจรและช่องทางเดียวกับรถที่เกิดอุบัติเหตุในระยะที่ปลอดภัย พร้อมเปิดสัญญาณไฟวับวาบและวางกรวยยางในจุดที่อันตราย เช่น ทางโค้ง ทางลาด ฯลฯ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุซ้ำซ้อน

๒) ตรวจสอบรายละเอียดของการเกิดอุบัติเหตุในเบื้องต้นและรายงานข้อมูลให้ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบ เช่น จำนวนรถที่เกิดเหตุ ลักษณะการเกิดเหตุ จำนวนช่องทางที่กีดขวางการจราจร จำนวนผู้บาดเจ็บ หรือผู้เสียชีวิต เป็นต้น

๓) กรณีมีผู้เสียชีวิตให้ตรวจสอบทางการปฐมพยาบาลเบื้องต้น หากพบว่าเสียชีวิตชัดเจนจะต้องไม่เคลื่อนย้ายรถหรือผู้เสียชีวิตออกจากจุดเกิดเหตุ

๔) รายงานข้อมูลและรายละเอียดของการเกิดอุบัติเหตุในเบื้องต้นให้ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบ เช่น จำนวนผู้เสียชีวิต ชื่อผู้เสียชีวิต จำนวนผู้บาดเจ็บ จำนวนรถที่เกิดเหตุ หมายเลขทะเบียนรถ ทรัพย์สินของ กทพ. ที่ได้รับความเสียหาย เป็นต้น และขอให้ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ประสานงานและแจ้งให้เจ้าหน้าที่ตำรวจที่เป็นพนักงานสอบสวนมาตรวจสอบศพผู้เสียชีวิต รวมทั้งแจ้งให้มูลนิธิฯ มาจัดการศพและนำศพผู้เสียชีวิต ส่งสถาบันนิติเวช โรงพยาบาลตำรวจ

๕) ให้ความร่วมมือเจ้าหน้าที่ตำรวจที่เป็นพนักงานสอบสวนและแพทย์นิติเวชในการตรวจสอบศพผู้เสียชีวิต และทำเครื่องหมายแสดงลักษณะของอุบัติเหตุบนพื้นทาง โดยให้พนักงานสอบสวนเป็นผู้เรียกเก็บใบอนุญาตขับรถของคู่กรณีและให้เจ้าหน้าที่มูลนิธิฯ จัดการและนำศพผู้เสียชีวิตส่งสถาบันนิติเวชโรงพยาบาลตำรวจ

๖) จัดทำแผนผังและเก็บข้อมูลรายละเอียดของการเกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งรายการทรัพย์สินของ กทพ. ที่ได้รับความเสียหายและถ่ายรูปศพผู้เสียชีวิต รถที่เกิดอุบัติเหตุและทรัพย์สินของ กทพ. ที่ได้รับความเสียหายแจ้งให้ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ บันทึกในแบบรับแจ้งอุบัติเหตุบนทางพิเศษ (FM-820-01-01)

๗) ในกรณีที่จำเป็นต้องปิดการจราจรเป็นเวลานานหรือกรณีที่การจราจรติดขัดมาก ให้แจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้ทางทราบผ่านป้ายปรับเปลี่ยนข้อความ (VMS) สถานีวิทยุต่าง ๆ เช่น จส.๑๐๐ สวพ.๙๑ เป็นต้น รวมทั้งที่ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษต่าง ๆ เพื่อหลีกเลี่ยงจุดที่เกิดอุบัติเหตุ และแจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ เพื่อขอให้ส่งพนักงานจัดการจราจรและเจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วนมาช่วยจัดการจราจรบริเวณจุดที่เกิดเหตุ รวมทั้งแจ้งเวรอำนวยการเพื่อมาอำนวยการสั่งการในที่เกิดเหตุ

๘) ในกรณีที่ไม่สามารถเคลื่อนย้ายรถจากจุดเกิดเหตุได้ ให้แจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ เพื่อขอรถยกสนับสนุนโดยแจ้งให้ทราบด้วยว่าใช้รถยกขนาดเล็กหรือขนาดใหญ่ หรือจำเป็นต้องใช้รถเครนช่วยผู้เสียชีวิต เป็นต้น

๙) ดำเนินการช่วยเหลืออุบัติเหตุเข้าชิดขอบทางด้านซ้ายให้พ้นการกีดขวางการจราจร หากมีคราบน้ำมันและสิ่งของตกหล่นให้โรยผงเคมีขจัดคราบน้ำมันและจัดเก็บสิ่งของที่ตกหล่นจากอุบัติเหตุตามวิธีปฏิบัติงานการจัดการขยะที่ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษและบนทางพิเศษ (WI-810-10) หากมีทรัพย์สินของ กทพ. ที่ได้รับความเสียหายให้ถ่ายภาพของรถที่เกิดอุบัติเหตุและทรัพย์สินของ กทพ. ได้รับความเสียหายไว้ด้วย

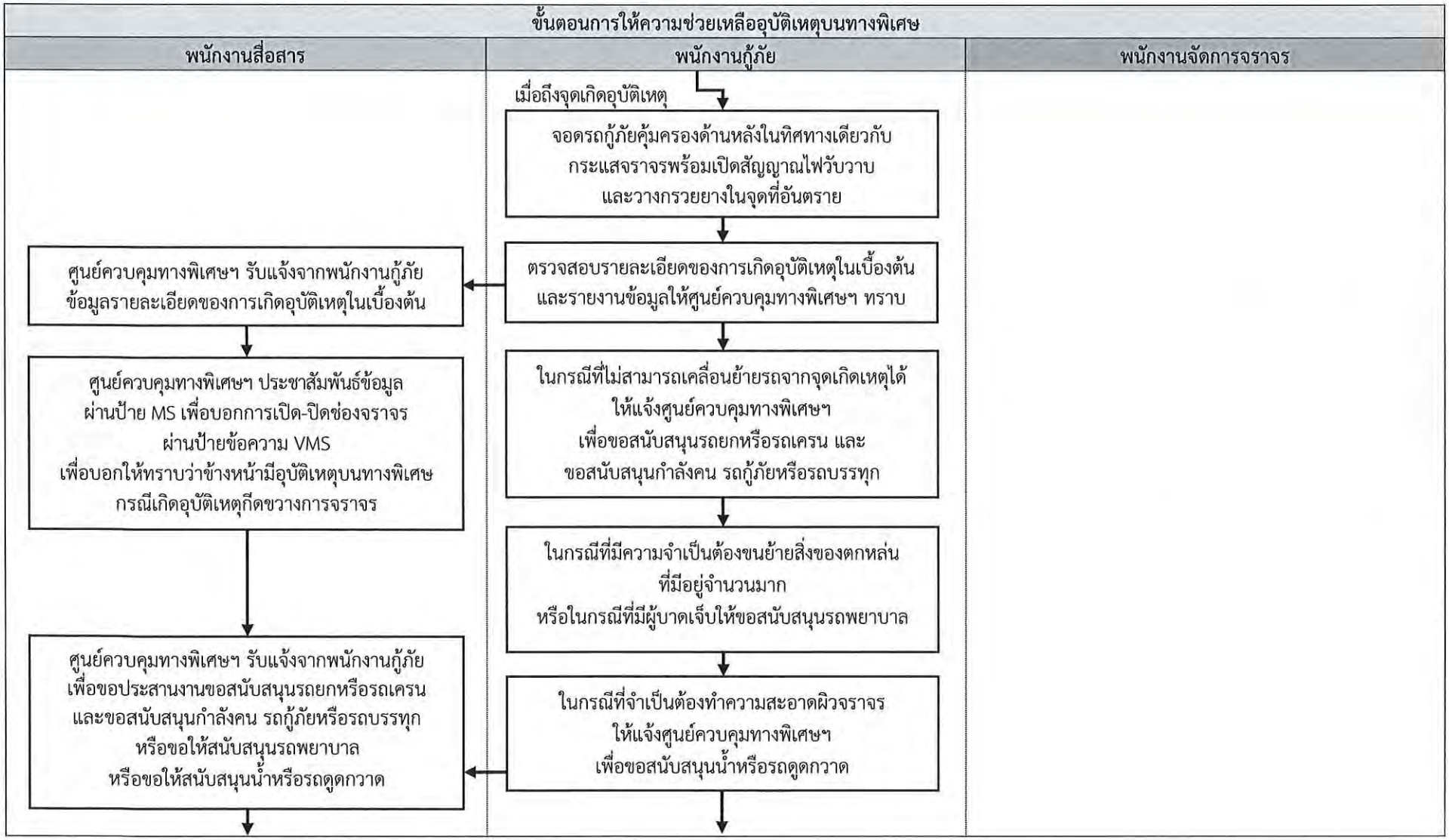
๑๐) เปิดการจราจรโดยประสานงานกับพนักงานจัดการจราจรและเจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วน

๑๑) รายงานศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ เพื่อบันทึกเหตุการณ์และเวลาช่วยเหลืออุบัติเหตุพ้นการกีดขวางลงในระบบงานเหตุการณ์บนทางพิเศษ (TFC)

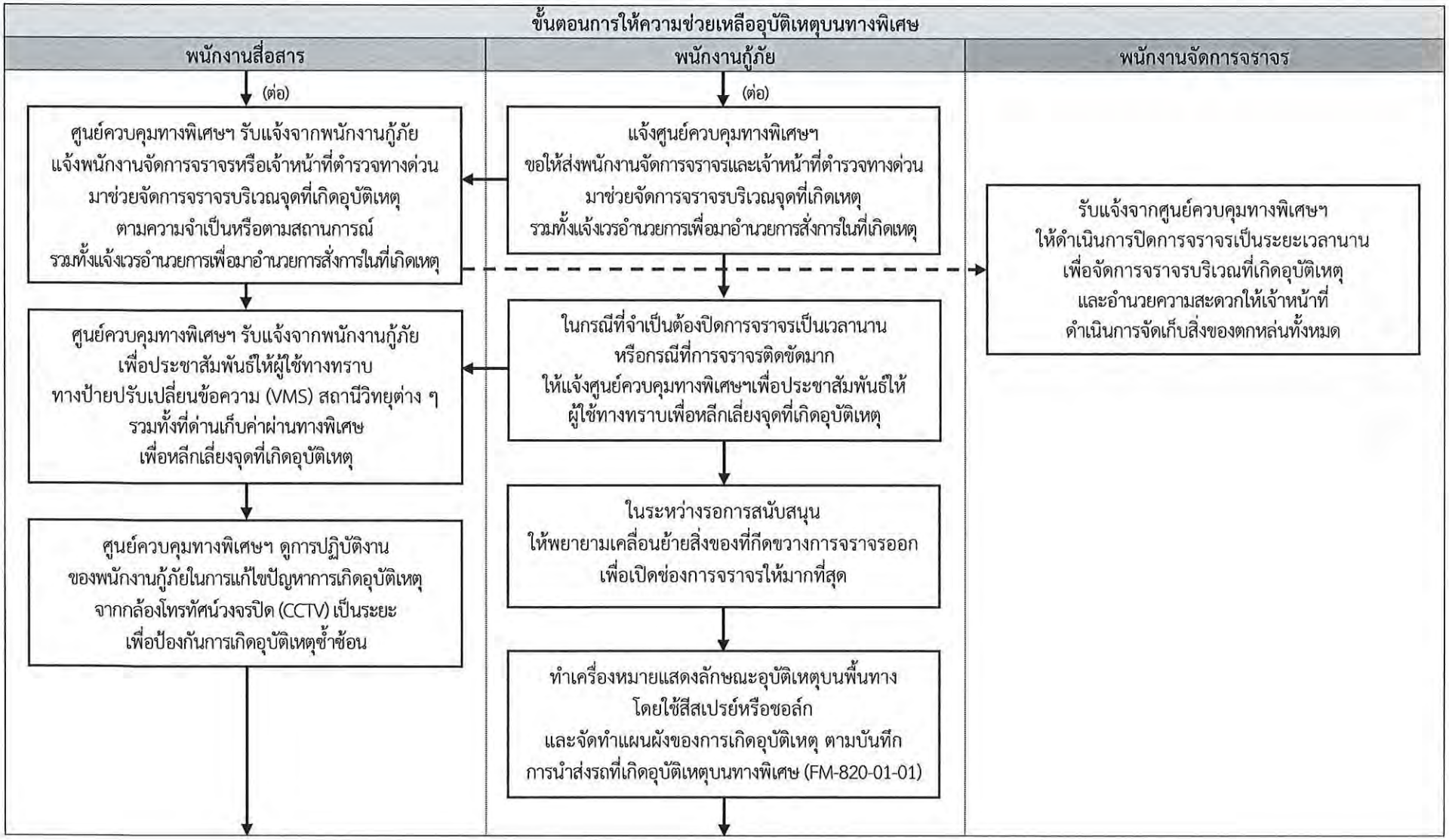
๑๒) นำรถที่เกิดอุบัติเหตุ และ/หรือคู่กรณีส่งสถานีตำรวจที่รับผิดชอบ พร้อมบันทึกการนำส่งรถที่เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ (FM-820-01-01)

๑๓) จัดทำรายงานอุบัติเหตุตามแบบฟอร์ม ๘๓๐๑ เสนอผู้บังคับบัญชาตามสายงาน

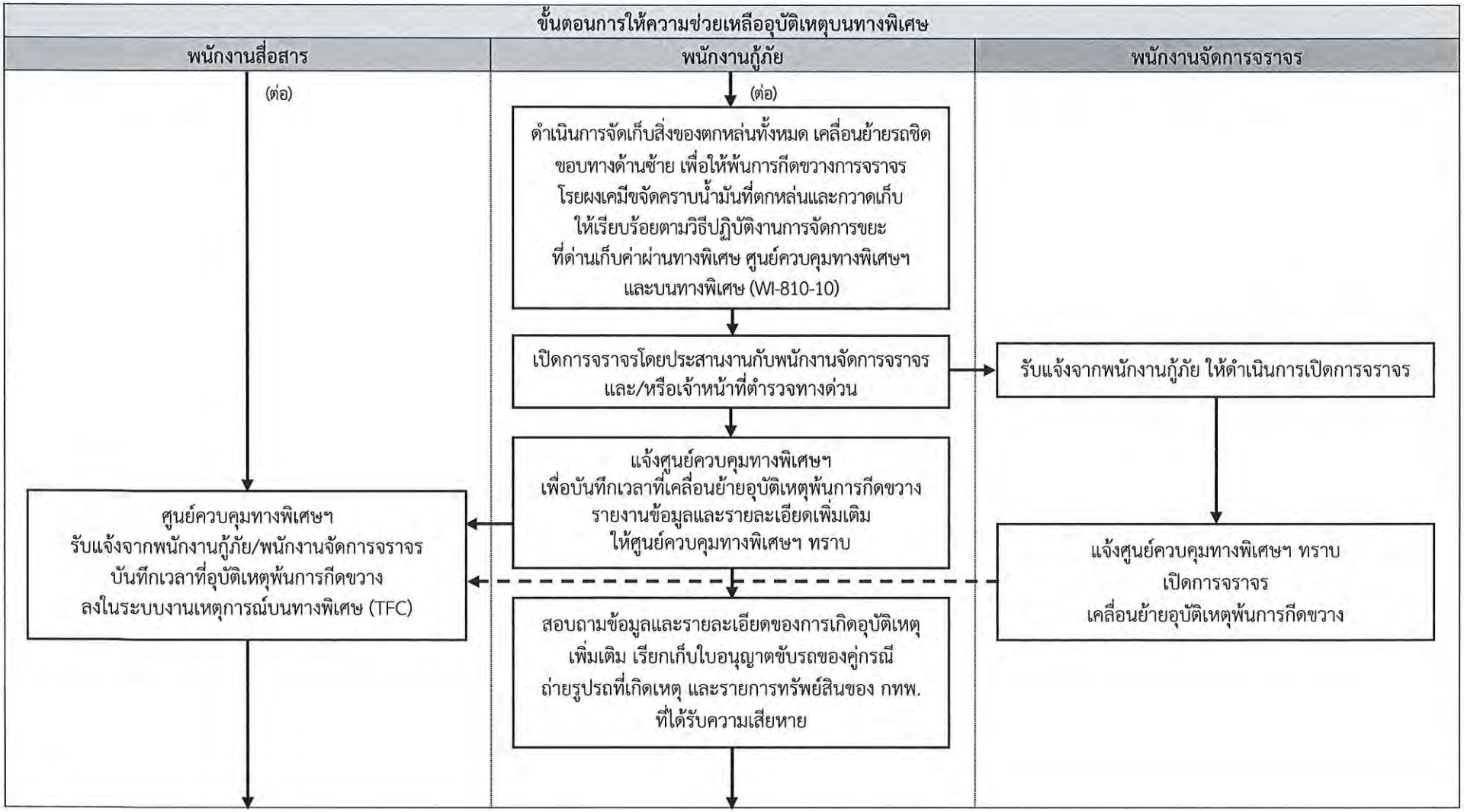
๖.๔.๖ กรณีอุบัติเหตุที่มีสิ่งของตกหล่นบนทางพิเศษจำนวนมาก



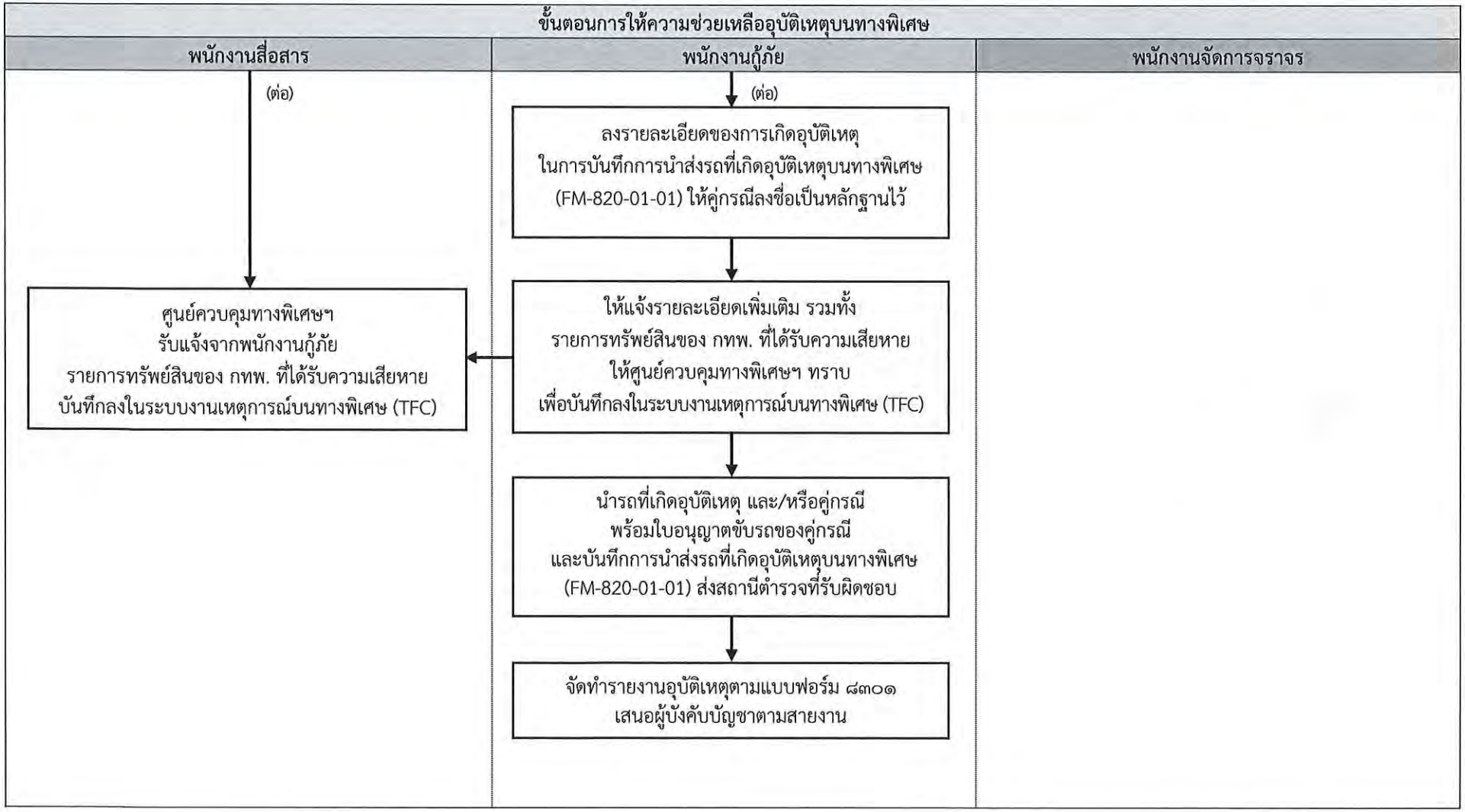
๖.๔.๖ กรณีอุบัติเหตุที่มีสิ่งของตกหล่นบนทางพิเศษจำนวนมาก (ต่อ)



๖.๔.๖ กรณีอุบัติเหตุที่มีสิ่งของตกหล่นบนทางพิเศษจำนวนมาก (ต่อ)



๖.๔.๖ กรณีอุบัติเหตุที่มีสิ่งของตกหล่นบนทางพิเศษจำนวนมาก (ต่อ)



รายละเอียดกรณีอุบัติเหตุที่มีสิ่งของตกหล่นบนทางพิเศษจำนวนมาก

<u>ขั้นตอนการให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ</u>

๑) พนักงานกู้ภัย จอดรถกู้ภัยคุ้มครองด้านหลังในทิศทางเดียวกับกระแสจราจรและช่องทางเดียวกับรถที่เกิดอุบัติเหตุในระยะที่ปลอดภัย พร้อมเปิดสัญญาณไฟวับวาบและวางกรวยยางในจุดที่อันตราย เช่น ทางโค้ง ทางลาด ฯลฯ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุซ้ำซ้อน

๒) ตรวจสอบรายละเอียดของการเกิดอุบัติเหตุในเบื้องต้น และรายงานข้อมูลให้ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบ เช่น จำนวนรถที่เกิดเหตุ ลักษณะการเกิดเหตุ จำนวนช่องทางที่กีดขวางการจราจร จำนวน ผู้บาดเจ็บ หรือผู้เสียชีวิต เป็นต้น

๓) ในกรณีที่ไม่สามารถเคลื่อนย้ายรถจากจุดเกิดเหตุได้ ให้แจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ เพื่อขอสนับสนุนรถยกหรือรถเครน และขอสนับสนุนกำลังคน รถกู้ภัยหรือรถบรรทุก ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องขนย้ายสิ่งของตกหล่นที่มีอยู่จำนวนมากหรือในกรณีที่มีผู้บาดเจ็บ ให้ขอสนับสนุนรถพยาบาล รวมทั้งในกรณีที่จำเป็นต้องทำความสะอาดผิวจราจรให้แจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ เพื่อขอสนับสนุนน้ำหรือรถดูดกวาด

๔) ในกรณีที่จำเป็นต้องปิดการจราจรเป็นเวลานาน หรือกรณีที่การจราจรติดขัดมาก ให้แจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ เพื่อขอให้ส่งพนักงานจัดการจราจร และเจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วนมาช่วยจัดการจราจรในบริเวณจุดที่เกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งแจ้งเวรอำนวยการเพื่อมาอำนวยการสั่งการในที่เกิดเหตุ และให้ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ช่วยประชาสัมพันธ์แจ้งให้ผู้ใช้ทางทราบทางป้ายปรับเปลี่ยนข้อความ (VMS) สถานีวิทยุต่าง ๆ เช่น จส.๑๐๐ สวพ.๙๑ เป็นต้น รวมทั้งที่ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษต่าง ๆ เพื่อหลีกเลี่ยงจุดที่เกิดอุบัติเหตุ

๕) ในระหว่างรอการสนับสนุน ให้พยายามเคลื่อนย้ายสิ่งของที่กีดขวางการจราจรออกเพื่อเปิดช่องการจราจรให้มากที่สุด ทำเครื่องหมายแสดงลักษณะอุบัติเหตุบนพื้นทางโดยใช้สีสเปรย์หรือชอล์ก และจัดทำแผนผังของการเกิดอุบัติเหตุตามบันทึกการนำส่งรถที่เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ (FM-820-01-01)

๖) ดำเนินการจัดเก็บสิ่งของตกหล่นทั้งหมด เคลื่อนย้ายรถชิดขอบทางด้านซ้าย เพื่อให้พ้นการกีดขวางการจราจร โรยผงเคมีขจัดคราบน้ำมันที่ตกหล่นและกวาดเก็บให้เรียบร้อย ตามวิธีปฏิบัติงานการจัดการขยะที่ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษและบนทางพิเศษ (WI-810-10)

๗) ประสานงานกับพนักงานจัดการจราจรและเจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วน เพื่อเปิดการจราจร

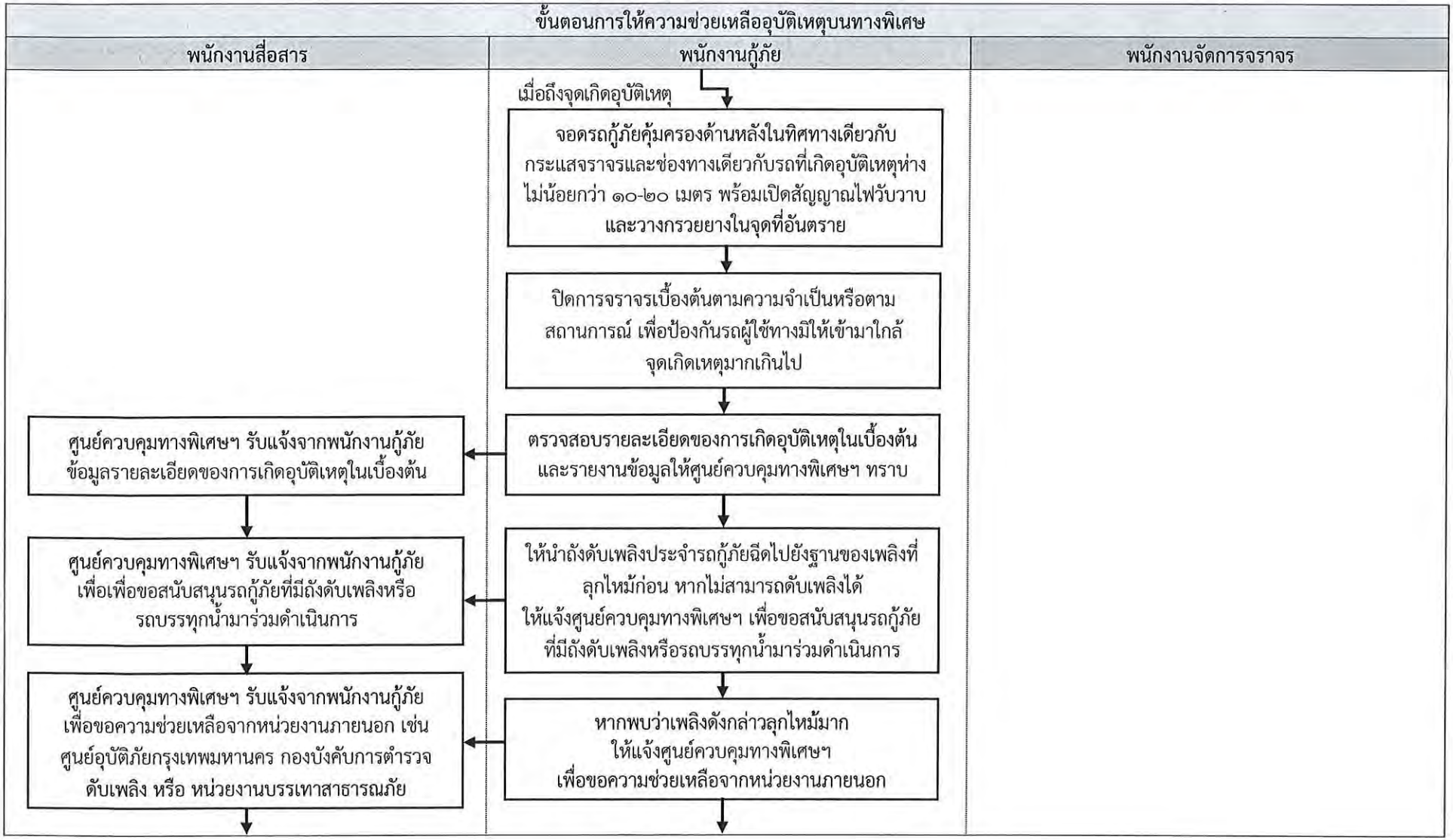
๘) รายงานศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ เพื่อบันทึกเหตุการณ์และเวลาช่วยเหลืออุบัติเหตุพ้นการกีดขวาง

๙) สอบถามข้อมูลและรายละเอียดของการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มเติม เรียกเก็บใบอนุญาตขับรถของคู่กรณี ถ่ายรูปรถที่เกิดเหตุ และรายการทรัพย์สินของ กทพ. ที่ได้รับความเสียหาย และลงรายละเอียดของการเกิดอุบัติเหตุในการบันทึกการนำส่งรถที่เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ (FM-820-01-01) ให้คู่กรณีลงชื่อเป็นหลักฐานไว้ และให้แจ้งรายละเอียดเพิ่มเติม รวมทั้งรายการทรัพย์สินของ กทพ. ที่ได้รับความเสียหาย ให้ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบ เพื่อบันทึกลงในระบบงานเหตุการณ์บนทางพิเศษ (TFC)

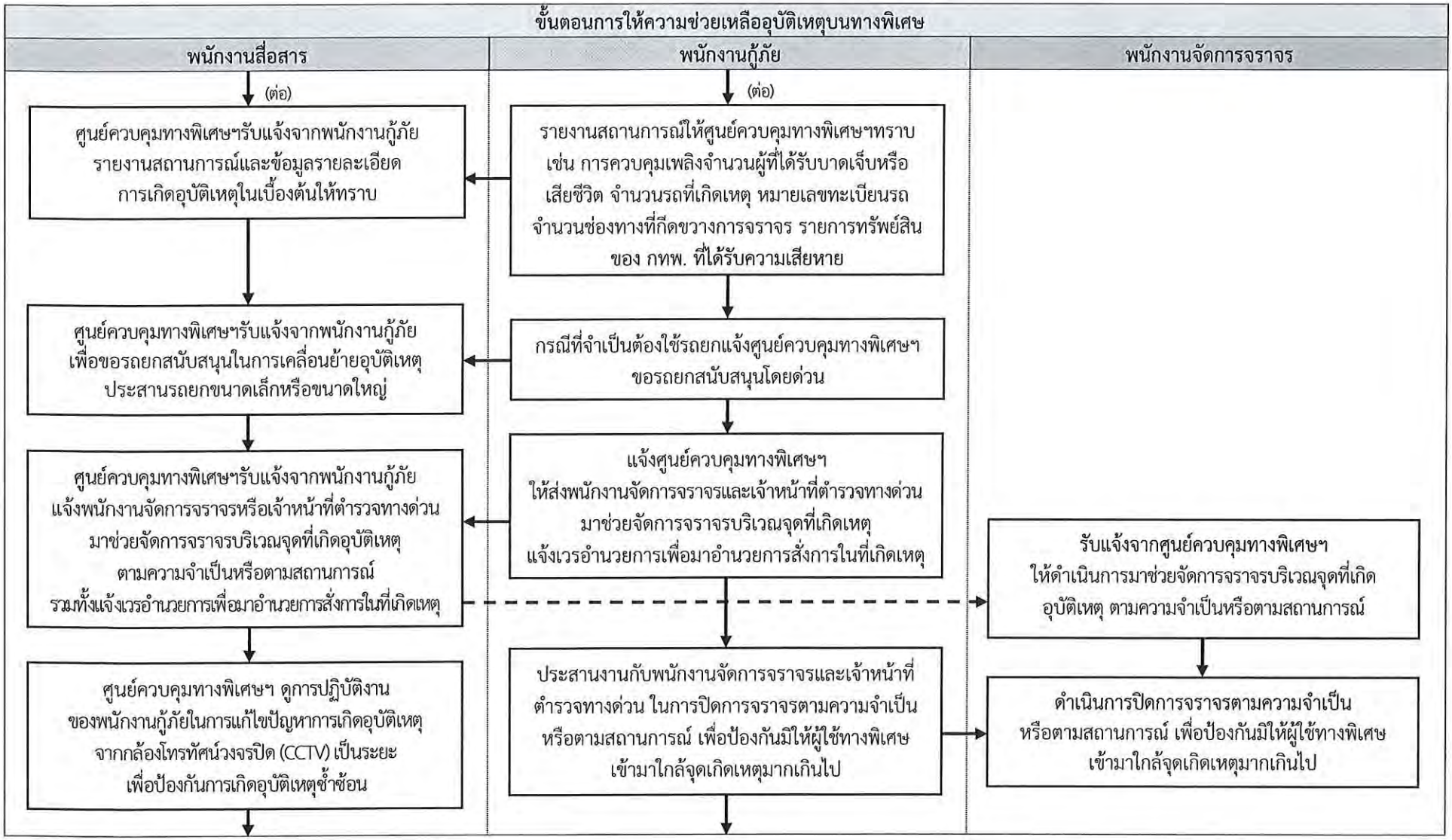
๑๐) นำรถที่เกิดอุบัติเหตุ สิ่งของที่ตกหล่น และ/หรือคู่กรณี พร้อมบันทึกการนำส่งรถที่เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ (FM-820-01-01) ส่งสถานีตำรวจที่รับผิดชอบ

๑๑) จัดทำรายงานอุบัติเหตุตามแบบฟอร์ม ๘๓๐๑ เสนอผู้บังคับบัญชาตามสายงาน

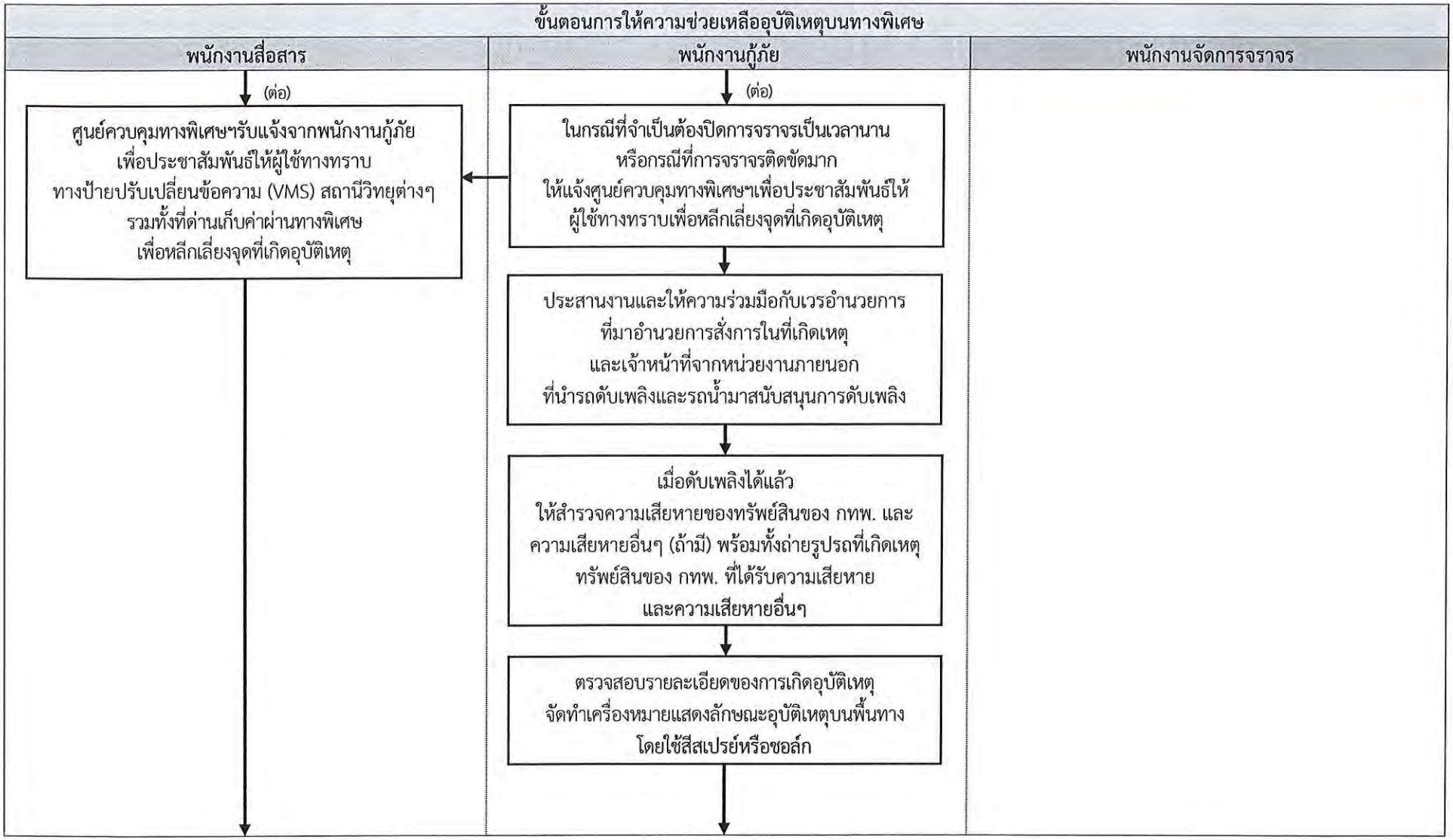
๖.๔.๗ กรณีอุบัติเหตุเพลิงไหม้รถยนต์



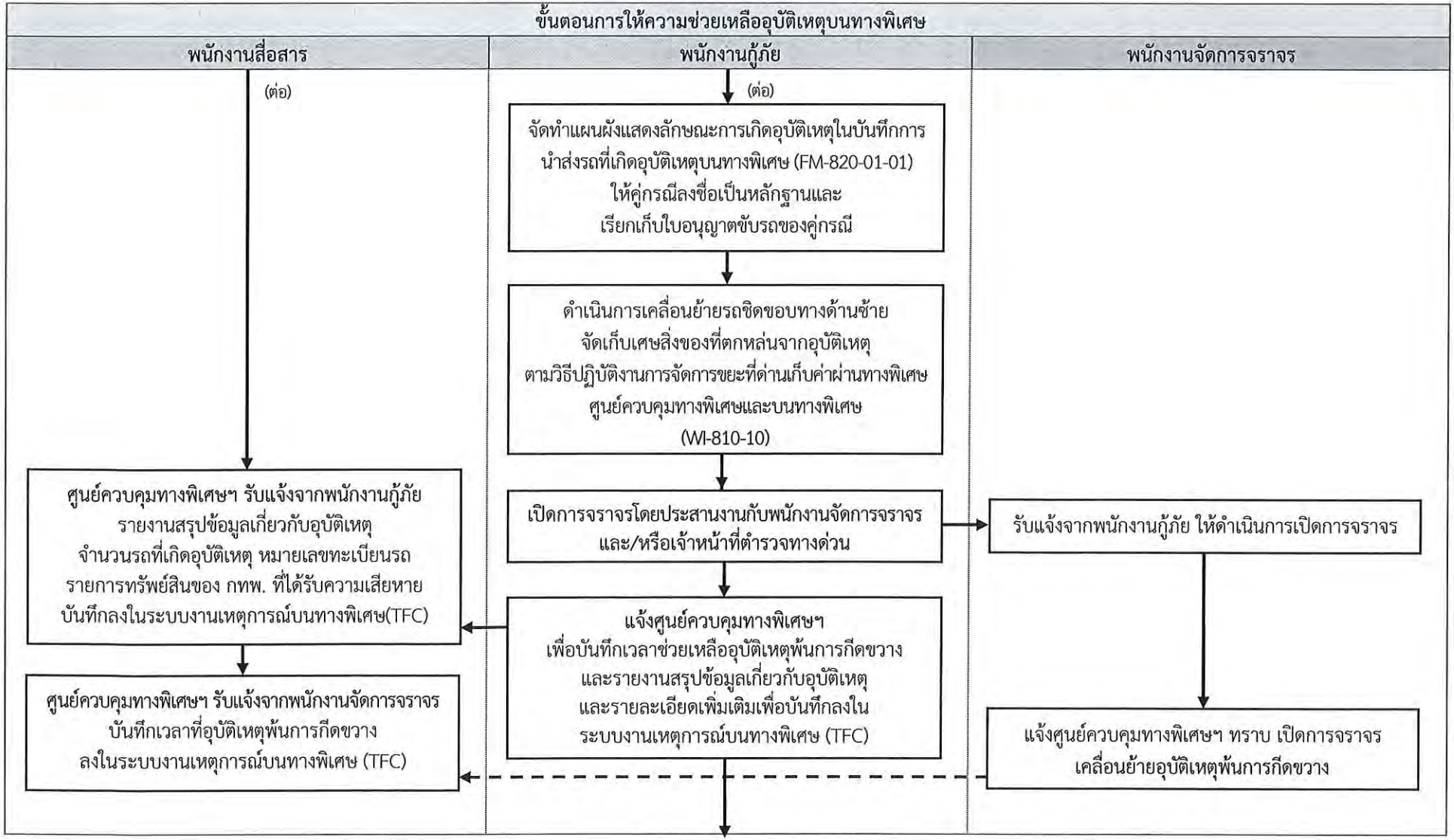
๖.๔.๗ กรณีอุบัติเหตุเพลิงไหม้รถยนต์(ต่อ)



๖.๔.๗ กรณีอุบัติเหตุเพลิงไหม้รถยนต์ (ต่อ)



๖.๔.๗ กรณีอุบัติเหตุเพลิงไหม้รถยนต์ (ต่อ)



๖.๔.๗ กรณีอุบัติเหตุเพลิงไหม้รถยนต์ (ต่อ)

ขั้นตอนการให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ

พนักงานสื่อสาร	พนักงานกู้ภัย	พนักงานจัดการจราจร
	(ต่อ)	
	นำรถที่เกิดอุบัติเหตุ และ/หรือคู่กรณี พร้อมใบอนุญาตขับรถของคู่กรณี และบันทึกการนำส่งรถที่เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ (FM-820-01-01)ส่งสถานีตำรวจที่รับผิดชอบ	
	ประสานงานและให้ความร่วมมือแก่หน่วยงานภายนอก ในการบรรเทาผลกระทบและฟื้นฟูสภาพแวดล้อม ภายหลังการเกิดอุบัติเหตุทั้งบนทางพิเศษ และพื้นที่ใต้ทางพิเศษ	
	จัดทำรายงานอุบัติเหตุตามแบบฟอร์ม ๘๓๐๑ เสนอผู้บังคับบัญชาตามสายงาน	

รายละเอียดกรณีอุบัติเหตุเพลิงไหม้รถยนต์

ขั้นตอนการให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ

๑) พนักงานกู้ภัย จอดรถกู้ภัยคุ้มครองด้านหลังในทิศทางเดียวกับกระแสจราจรและช่องทางเดียวกับรถที่เกิดอุบัติเหตุห่างไม่น้อยกว่า ๑๐-๒๐ เมตร พร้อมเปิดสัญญาณไฟวับวาบและวางกรวยยางในจุดที่อันตราย เช่น ทางโค้ง ทางลาด ฯลฯ

๒) ปิดการจราจรเบื้องต้นตามความจำเป็นหรือตามสถานการณ์ เพื่อป้องกันรถผู้ใช้ทางมิให้เข้ามาใกล้จุดเกิดเหตุมากเกินไป

๓) ให้นำถังดับเพลิงประจำรถกู้ภัยฉีดไปยังฐานของเพลิงที่ลุกไหม้ก่อน หากไม่สามารถดับเพลิงได้ ให้แจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ เพื่อขอสนับสนุนรถกู้ภัยที่มีถังดับเพลิงหรือรถบรรทุกน้ำมาร่วมดำเนินการ และหากพบว่าเพลิงดังกล่าวลุกไหม้มากให้แจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ เพื่อขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานภายนอก เช่น ศูนย์อุบัติภัยกรุงเทพมหานคร กองบังคับการตำรวจดับเพลิง หรือ หน่วยงานบรรเทาสาธารณภัย เป็นต้น

๔) รายงานสถานการณ์และข้อมูลรายละเอียดการเกิดอุบัติเหตุในเบื้องต้นให้ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบ เช่น การควบคุมเพลิงจำนวนผู้ที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต จำนวนรถที่เกิดเหตุ หมายเลขทะเบียนรถ จำนวนช่องทางที่กีดขวางการจราจร รายการทรัพย์สินของ กทพ. ที่ได้รับความเสียหาย เป็นต้น ในกรณีที่จำเป็นต้องใช้รถยกให้แจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ขอรถยกสนับสนุนโดยด่วน

๕) ประสานงานกับพนักงานจัดการจราจรและเจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วน ในการปิดการจราจรตามความจำเป็นหรือตามสถานการณ์ เพื่อป้องกันมิให้ผู้ใช้ทางพิเศษเข้ามาใกล้จุดเกิดเหตุมากเกินไป และช่วยจัดการจราจรเพื่อให้รถยกหรือรถสนับสนุน สามารถเข้าถึงจุดเกิดเหตุได้ด้วยความรวดเร็ว และแจ้งให้ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ช่วยประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้ทางทราบทางป้ายปรับเปลี่ยนข้อความ (VMS) สถานีวิทยุต่างๆ เช่น จส.๑๐๐ สวพ.๙๑ เป็นต้น รวมทั้งที่ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษต่างๆ เพื่อหลีกเลี่ยงจุดที่เกิดอุบัติเหตุ

๖) ประสานงานและให้ความร่วมมือกับเวรอำนวยการที่มาอำนวยการสั่งการในที่เกิดเหตุ และเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานภายนอก ที่นำรถดับเพลิงและรถน้ำมาสนับสนุนการดับเพลิงดังกล่าว

๗) เมื่อดับเพลิงได้แล้วให้สำรวจความเสียหายของทรัพย์สินของ กทพ. และความเสียหายอื่นๆ (ถ้ามี) พร้อมทั้งถ่ายรูปรถที่เกิดเหตุ ทรัพย์สินของ กทพ. ที่ได้รับความเสียหายและความเสียหายอื่นๆ

๘) ตรวจสอบรายละเอียดของการเกิดอุบัติเหตุ จัดทำเครื่องหมายแสดงลักษณะอุบัติเหตุบนพื้นทาง โดยใช้สีสเปรย์หรือชอล์ก จัดทำแผนผังแสดงลักษณะการเกิดอุบัติเหตุในบันทึกการนำส่งรถที่เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ (FM-820-01-01)ให้คู่กรณีลงชื่อเป็นหลักฐานและเรียกเก็บใบอนุญาตขับรถของคู่กรณี

๙) ดำเนินการเคลื่อนย้ายรถชิดขอบทางด้านซ้ายจัดเก็บเศษสิ่งของที่ตกหล่นจากอุบัติเหตุ โดยดำเนินการตามวิธีปฏิบัติงานการจัดการขยะที่ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษและบนทางพิเศษ (WI-810-10)

๑๐) ประสานงานกับพนักงานจัดการจราจรและเจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วน เพื่อเปิดการจราจร

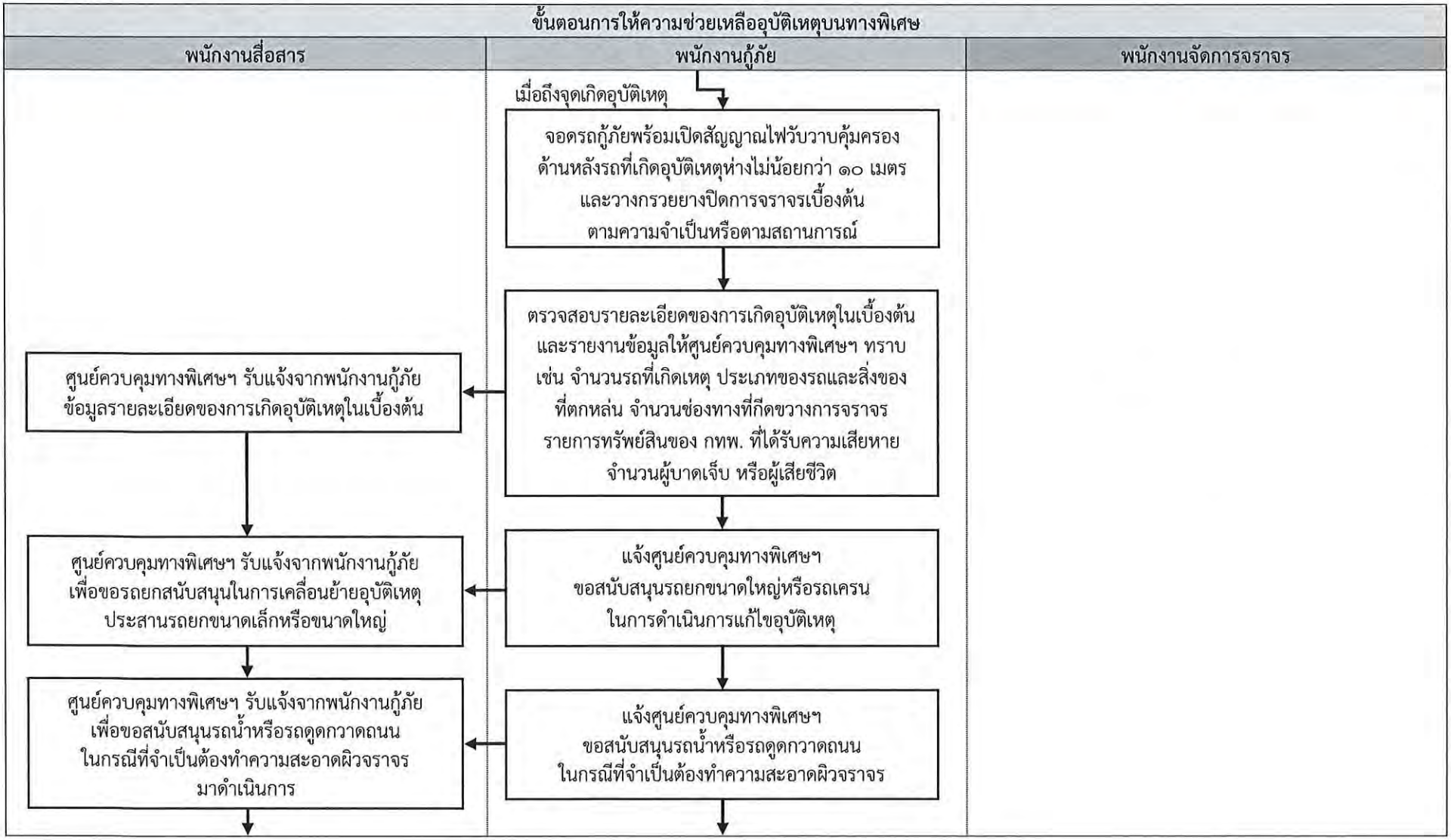
๑๑) รายงานศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ เพื่อบันทึกเวลาช่วยเหลืออุบัติเหตุพ้นการกีดขวาง และรายงานสรุปข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุ เช่น จำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุ หมายเลขทะเบียนรถ รายการทรัพย์สินของ กทพ. ที่ได้รับความเสียหาย เป็นต้น เพื่อบันทึกลงในระบบงานเหตุการณ์บนทางพิเศษ (TFC)

๑๒) นำรถที่เกิดอุบัติเหตุ และ/หรือคู่กรณี พร้อมใบอนุญาตขับรถของคู่กรณีและบันทึกการนำส่งรถที่เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ (FM-820-01-01)ส่งสถานีตำรวจที่รับผิดชอบ

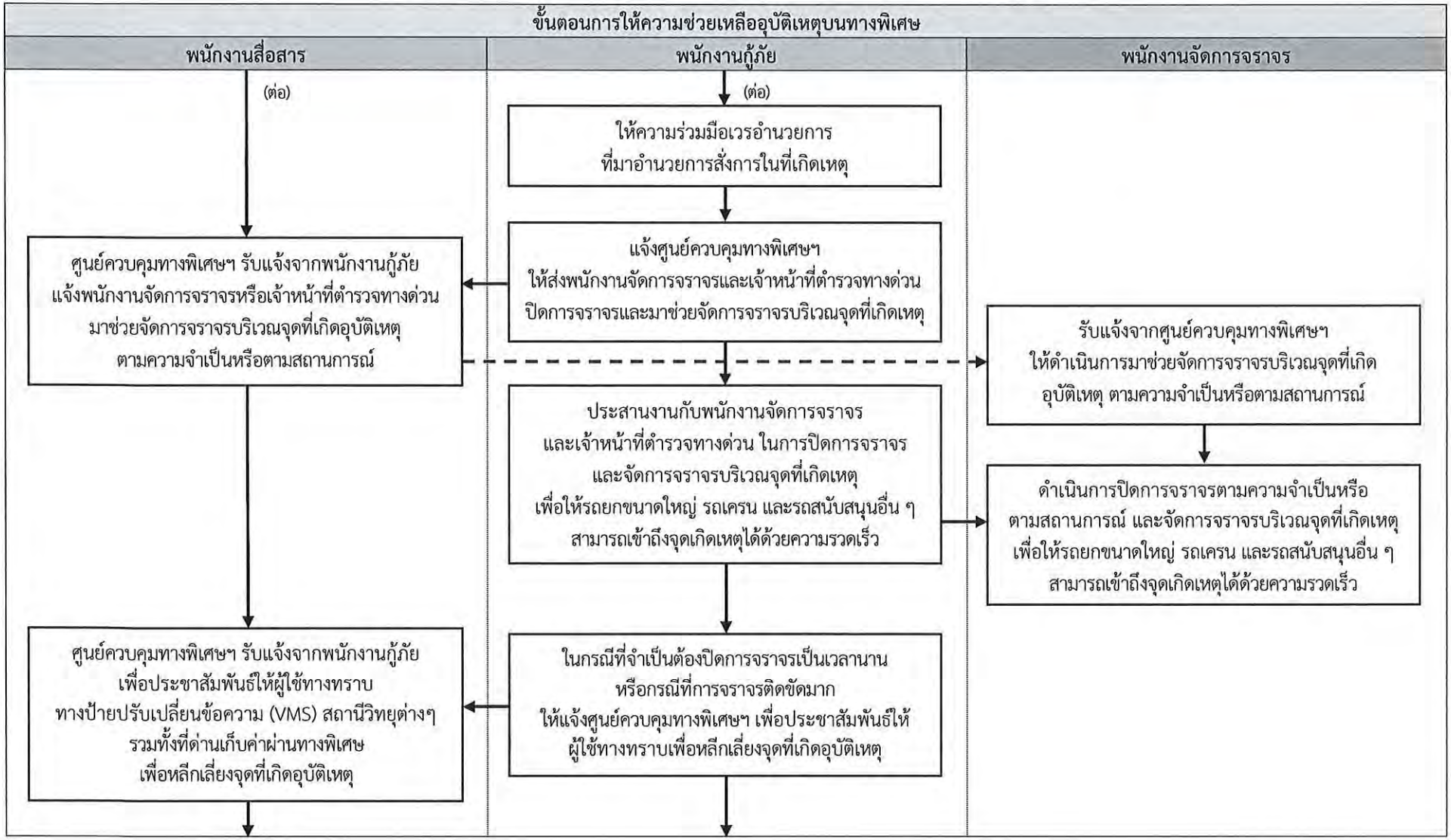
๑๓) ประสานงานและให้ความร่วมมือแก่หน่วยงานภายนอก ในการบรรเทาผลกระทบและฟื้นฟูสภาพแวดล้อมภายหลังการเกิดอุบัติเหตุทั้งบนทางพิเศษและพื้นที่ใต้ทางพิเศษ

๑๔) จัดทำรายงานอุบัติเหตุตามแบบฟอร์ม ๘๓๐๑ เสนอผู้บังคับบัญชาตามสายงาน

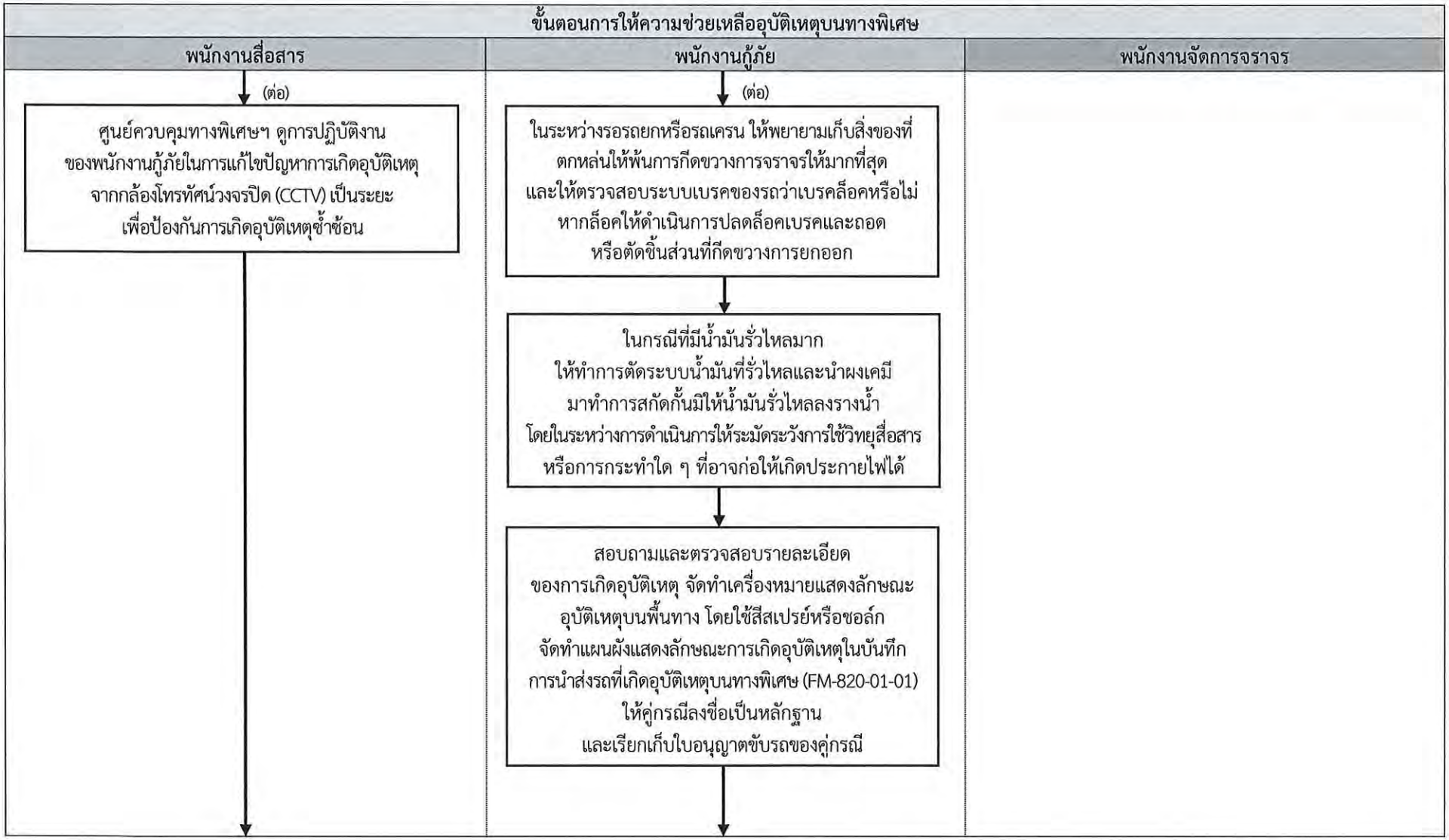
๖.๔.๘ กรณีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ เช่น รถบรรทุก รถบัส รถพ่วง รถกึ่งพ่วง หรือรถบรรทุกตู้คอนเทรนเนอร์



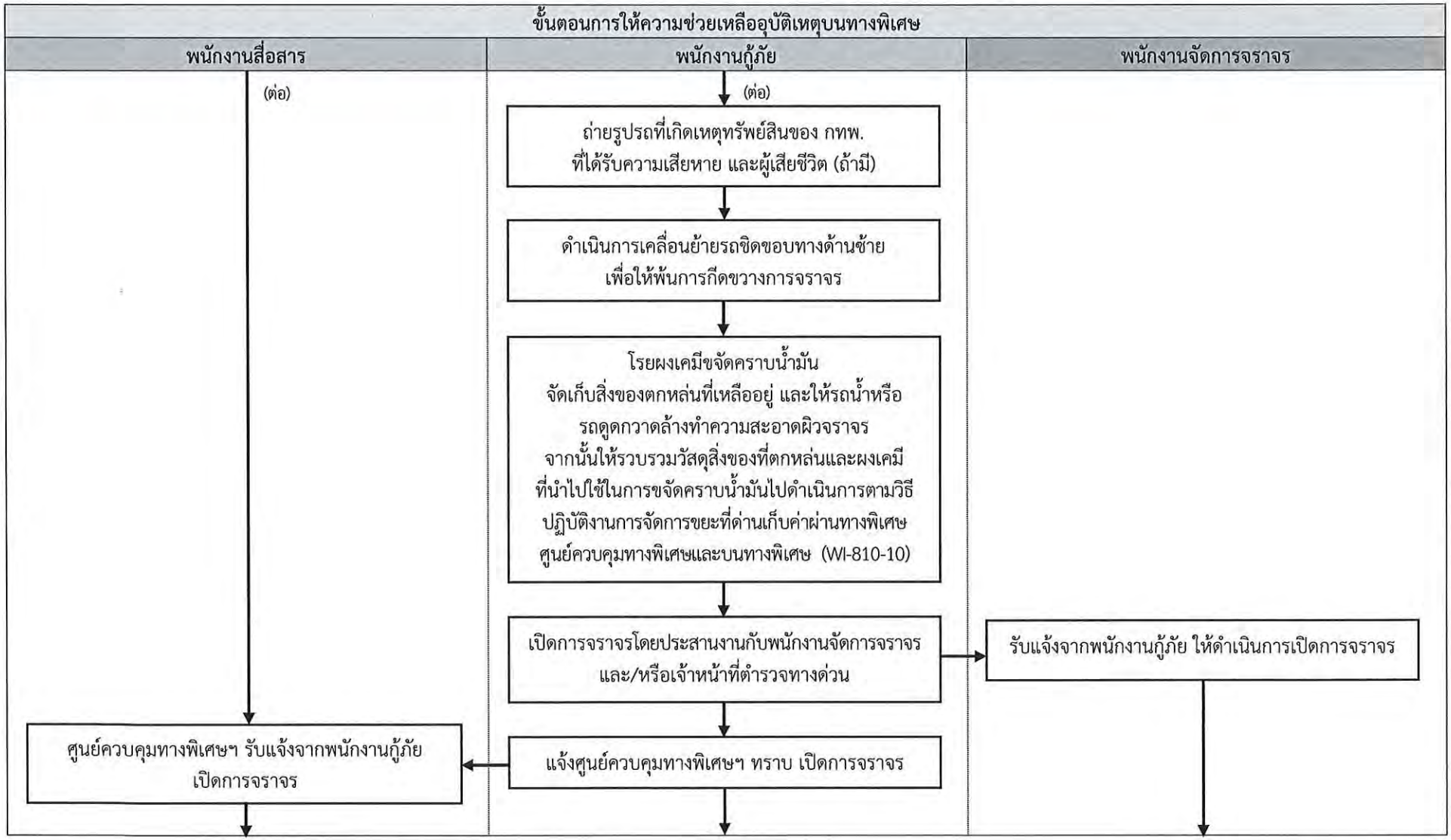
๖.๔.๘ กรณีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ เช่น รถบรรทุก รถบัส รถพ่วง รถกึ่งพ่วง หรือรถบรรทุกตู้คอนเทรนเนอร์ (ต่อ)



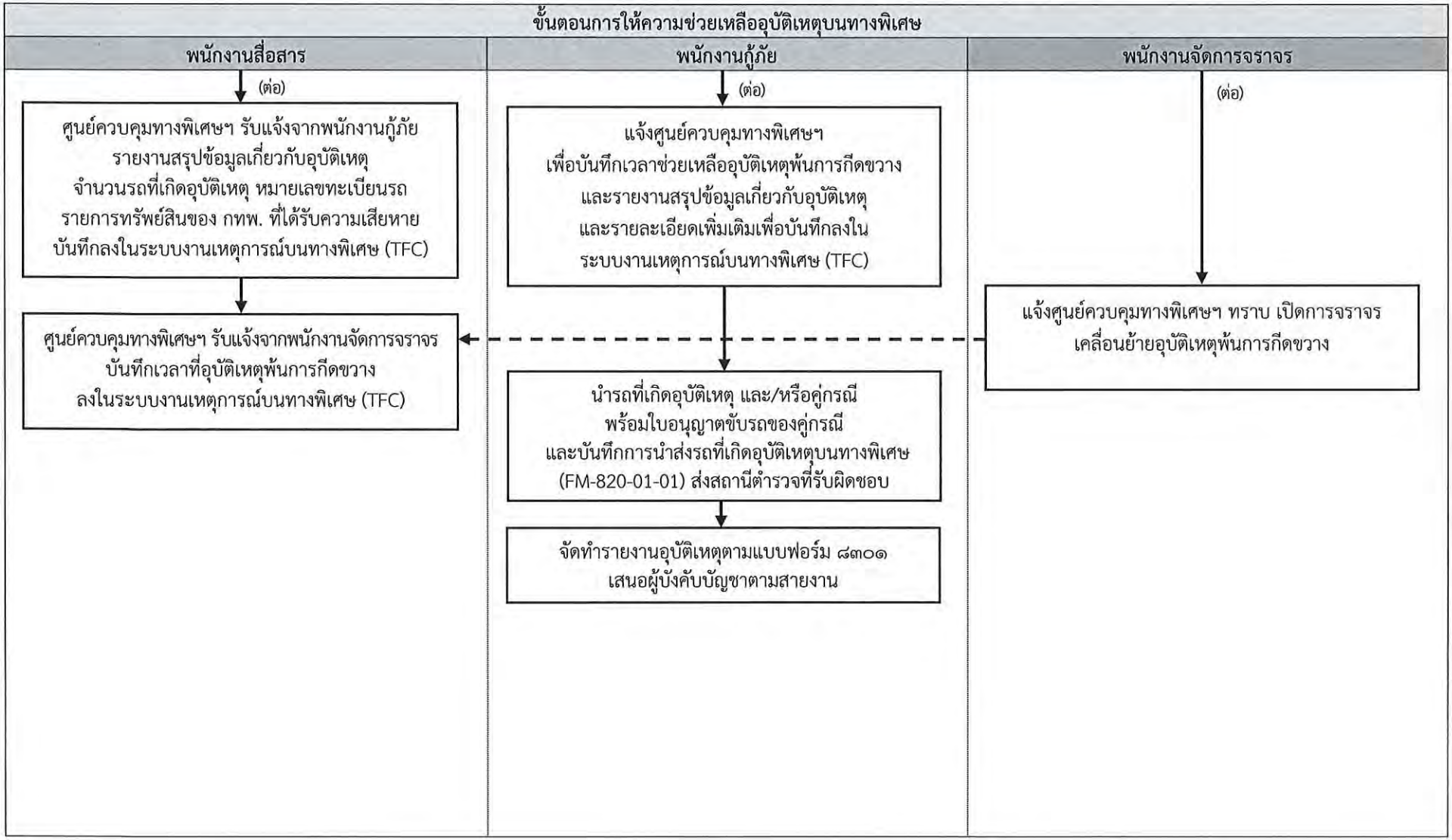
๖.๔.๘ กรณีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ เช่น รถบรรทุก รถบัส รถพ่วง รถกึ่งพ่วง หรือรถบรรทุกตู้คอนเทรนเนอร์ (ต่อ)



๖.๔.๘ กรณีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ เช่น รถบรรทุก รถบัส รถพ่วง รถกึ่งพ่วง หรือรถบรรทุกตู้คอนเทรนเนอร์ (ต่อ)



๖.๔.๘ กรณีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ เช่น รถบรรทุก รถบัส รถพ่วง รถกึ่งพ่วง หรือรถบรรทุกตู้คอนเทรนเนอร์ (ต่อ)



รายละเอียดกรณีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ เช่น รถบรรทุก รถบัส รถพ่วง รถกึ่งพ่วง หรือรถบรรทุกตู้คอนเทรนเนอร์

ขั้นตอนการให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ

๑) พนักงานกู้ภัย จอดรถกู้ภัยพร้อมเปิดสัญญาณไฟวับวาบคุ้มครองด้านหลังรถที่เกิดอุบัติเหตุห่างไม่น้อยกว่า ๑๐ เมตร และวางกรวยยางปิดการจราจรเบื้องต้นตามความจำเป็นหรือตามสถานการณ์

๒) ตรวจสอบรายละเอียดของการเกิดอุบัติเหตุในเบื้องต้น และรายงานข้อมูลให้ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบ เช่น จำนวนรถที่เกิดเหตุ ประเภทของรถและสิ่งของที่ตกหล่น จำนวนช่องทางที่กีดขวางการจราจร รายการทรัพย์สินของ กทพ. ที่ได้รับความเสียหาย จำนวนผู้บาดเจ็บ หรือผู้เสียชีวิต ฯลฯ

๓) แจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ขอสนับสนุนรถยกขนาดใหญ่หรือรถเครนในการดำเนินการแก้ไขอุบัติเหตุดังกล่าว และให้ขอสนับสนุนรถน้ำหรือรถดูดกวาดถนน ในกรณีที่จำเป็นต้องทำความสะอาดผิวจราจร

๔) ให้ความร่วมมือเวรอำนวยการที่มาอำนวยการสั่งการในที่เกิดเหตุ รวมทั้งประสานงานกับพนักงานจัดการจราจรและเจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วนที่มาปิดการจราจร และจัดการจราจรบริเวณจุดที่เกิดเหตุเพื่อให้รถยกขนาดใหญ่ รถเครน และรถสนับสนุนอื่น ๆ สามารถเข้าถึงจุดเกิดเหตุได้ด้วยความรวดเร็ว

๕) กรณีที่มีการจราจรติดขัดมาก ให้แจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ช่วยประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้ทางทราบผ่านป้ายปรับเปลี่ยนข้อความ (VMS) สถานีวิทยุต่าง ๆ เช่น จส.๑๐๐ สวพ.๙๑ เป็นต้น รวมทั้งที่ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษต่าง ๆ เพื่อหลีกเลี่ยงจุดที่เกิดอุบัติเหตุ

๖) ในระหว่างรอรถยกหรือรถเครน ให้พยายามเก็บสิ่งของที่ตกหล่นให้พ้นการกีดขวางการจราจรให้มากที่สุด และให้ตรวจสอบระบบเบรคของรถว่าเบรคล็อคหรือไม่ หากล็อคให้ดำเนินการปลดล็อคเบรคและถอดหรือตัดชิ้นส่วนที่กีดขวางการยกออก รวมทั้งในกรณีที่มีน้ำมันรั่วไหลมากให้ทำการตัดระบบน้ำมันที่รั่วไหล และนำผงเคมีมาทำการสกัดดั้นมิให้น้ำมันรั่วไหลลงรางน้ำโดยในระหว่างการดำเนินการให้ระมัดระวังการใช้วิทยุสื่อสารหรือการกระทำใด ๆ ที่อาจก่อให้เกิดประกายไฟได้

๗) สอบถามและตรวจสอบรายละเอียดของการเกิดอุบัติเหตุ จัดทำเครื่องหมายแสดงลักษณะอุบัติเหตุบนพื้นทาง โดยใช้สีสเปรย์หรือชอล์ก จัดทำแผนผังแสดงลักษณะการเกิดอุบัติเหตุในบันทึกการนำส่งรถที่เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ (FM-820-01-01) ให้คู่กรณีลงชื่อเป็นหลักฐานและเรียกเก็บใบอนุญาตขับรถของคู่กรณี

๘) ถ่ายรูปรถที่เกิดเหตุ ทรัพย์สินของ กทพ. ที่ได้รับความเสียหาย และผู้เสียชีวิต (ถ้ามี)

๙) ดำเนินการเคลื่อนย้ายรถชิดขอบทางด้านซ้าย เพื่อให้พ้นการกีดขวางการจราจร

๑๐) โรยผงเคมีขจัดคราบน้ำมัน จัดเก็บสิ่งของตกหล่นที่เหลืออยู่ และให้รถน้ำหรือรถดูดกวาดล้างทำความสะอาดผิวจราจร จากนั้นให้รวบรวมวัสดุสิ่งของที่ตกหล่นและผงเคมี ที่นำไปใช้ในการขจัดคราบน้ำมันไปดำเนินการตามวิธีปฏิบัติงานการจัดการขยะที่ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษและบนทางพิเศษ (WI-810-10)

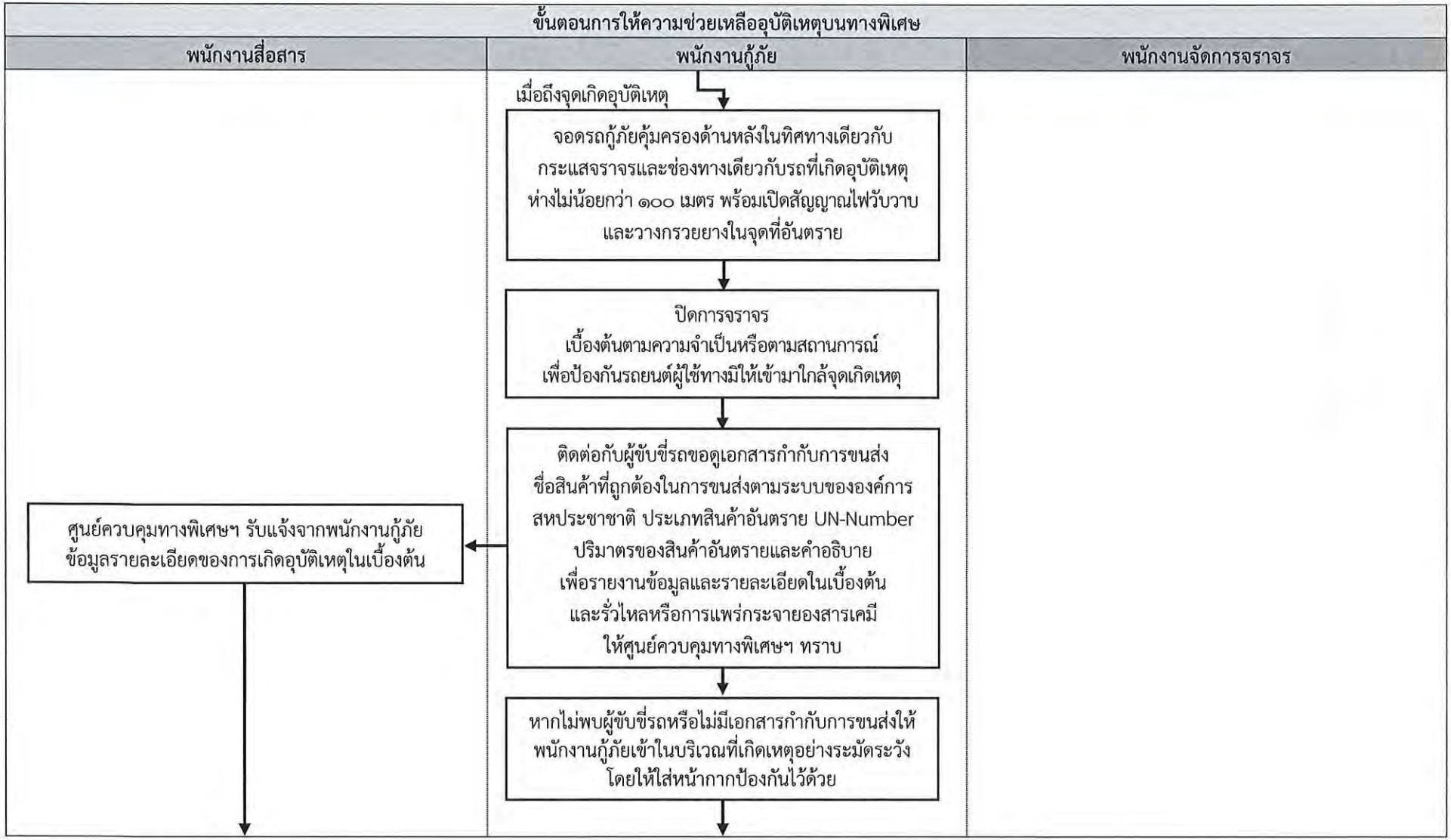
๑๑) ประสานงานกับพนักงานจัดการจราจรและเจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วน เพื่อเปิดการจราจร

๑๒) รายงานศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ เพื่อบันทึกเวลาช่วยเหลืออุบัติเหตุพ้นการกีดขวาง และรายงานสรุปข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุ เช่น จำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุ หมายเลขทะเบียนรถ รายการทรัพย์สินของ กทพ. ที่ได้รับความเสียหาย เป็นต้น เพื่อบันทึกลงในระบบงานเหตุการณ์บนทางพิเศษ (TFC)

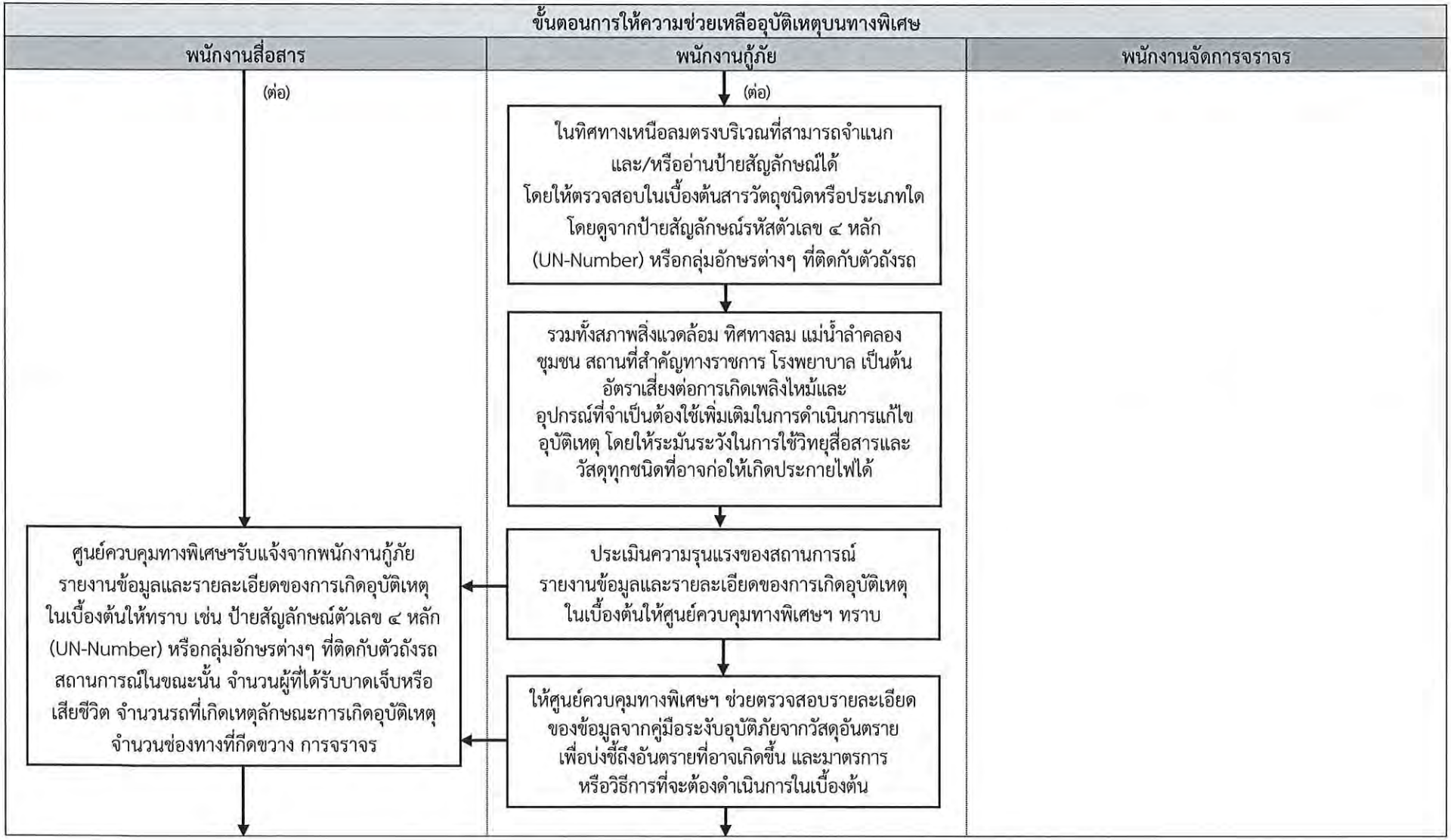
๑๓) นำรถที่เกิดอุบัติเหตุและคู่กรณี พร้อมบันทึกการนำส่งรถที่เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ (FM-820-01-01) ส่งสถานีตำรวจที่รับผิดชอบ

๑๔) จัดทำรายงานอุบัติเหตุตามแบบฟอร์ม ๘๓๐๑ เสนอผู้บังคับบัญชาตามสายงาน

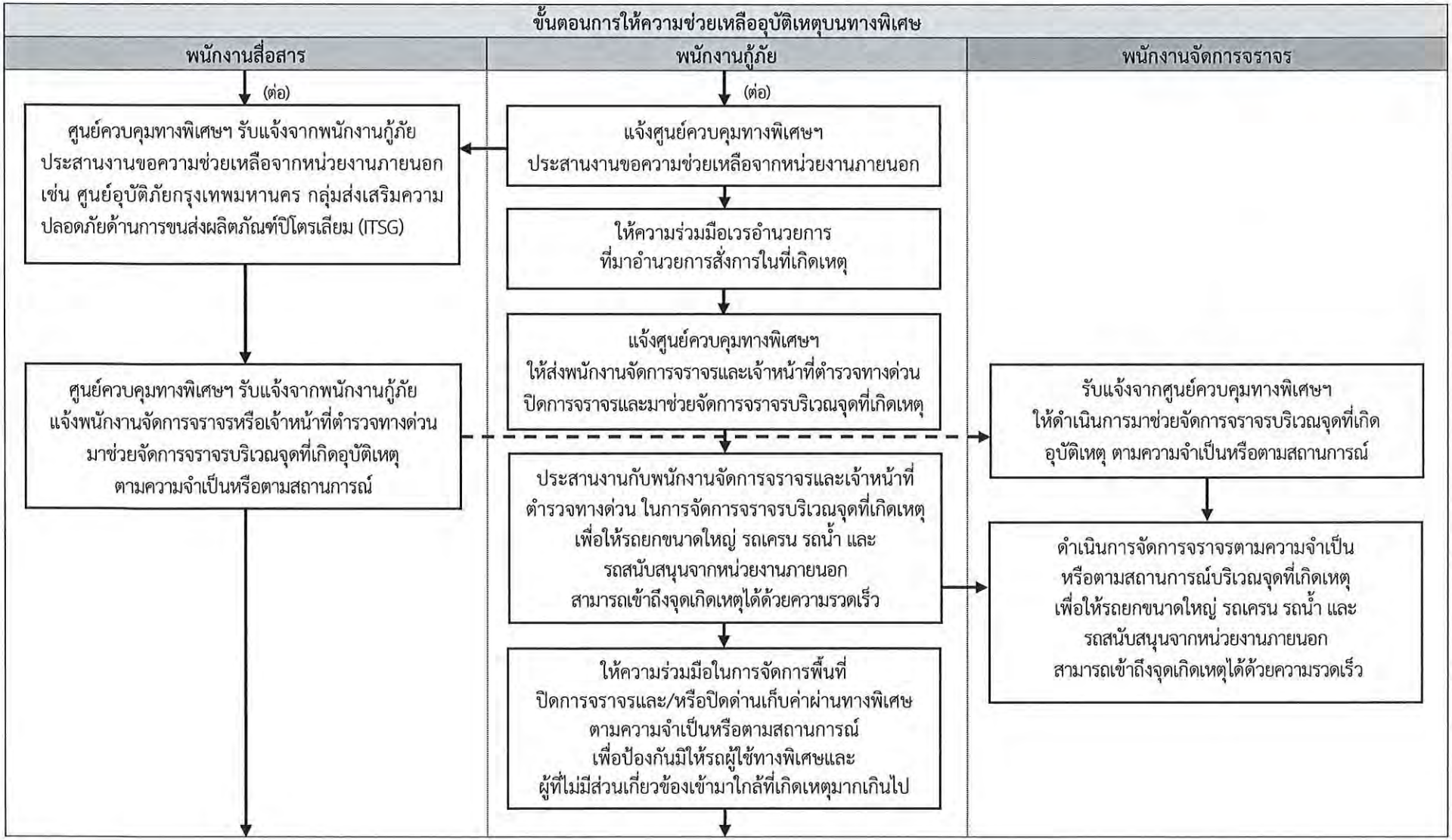
๖.๔.๙ กรณีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกวัตถุอันตรายบนทางพิเศษ ซึ่งจำเป็นต้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอก



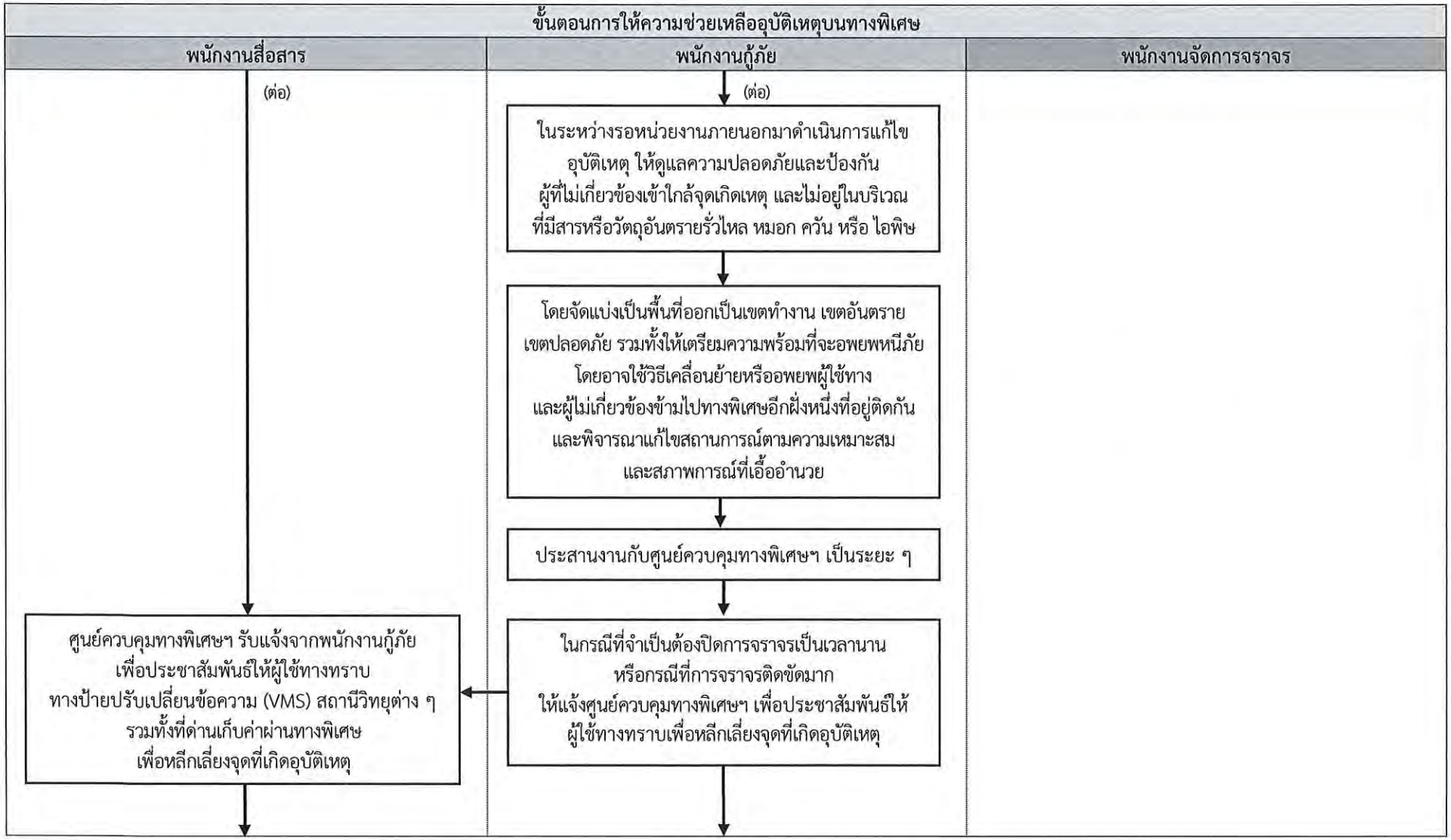
๖.๔.๙ กรณีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกวัตถุอันตรายบนทางพิเศษซึ่งจำเป็นต้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอก (ต่อ)



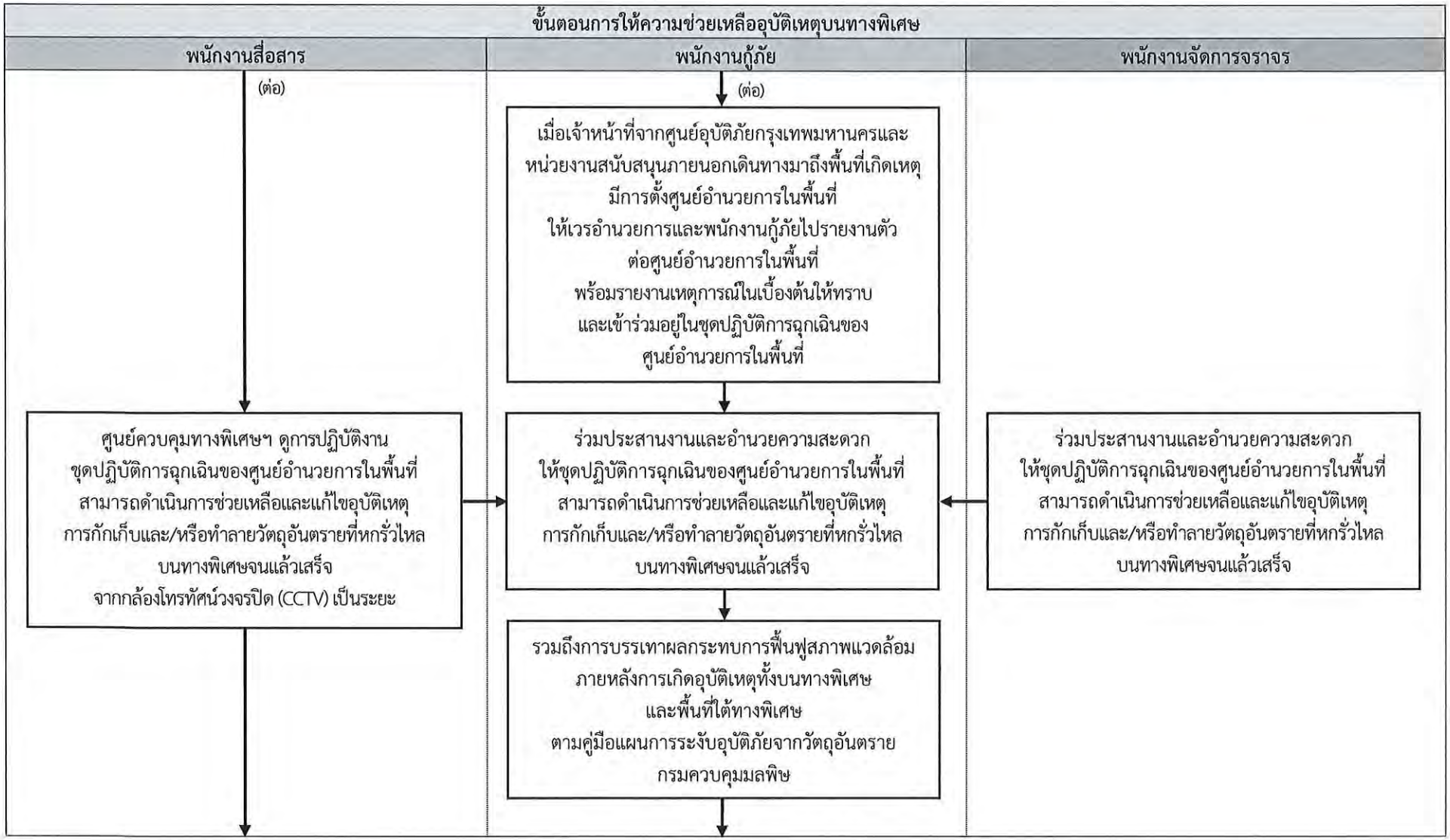
๖.๔.๙ กรณีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกวัตถุอันตรายบนทางพิเศษซึ่งจำเป็นต้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอก (ต่อ)



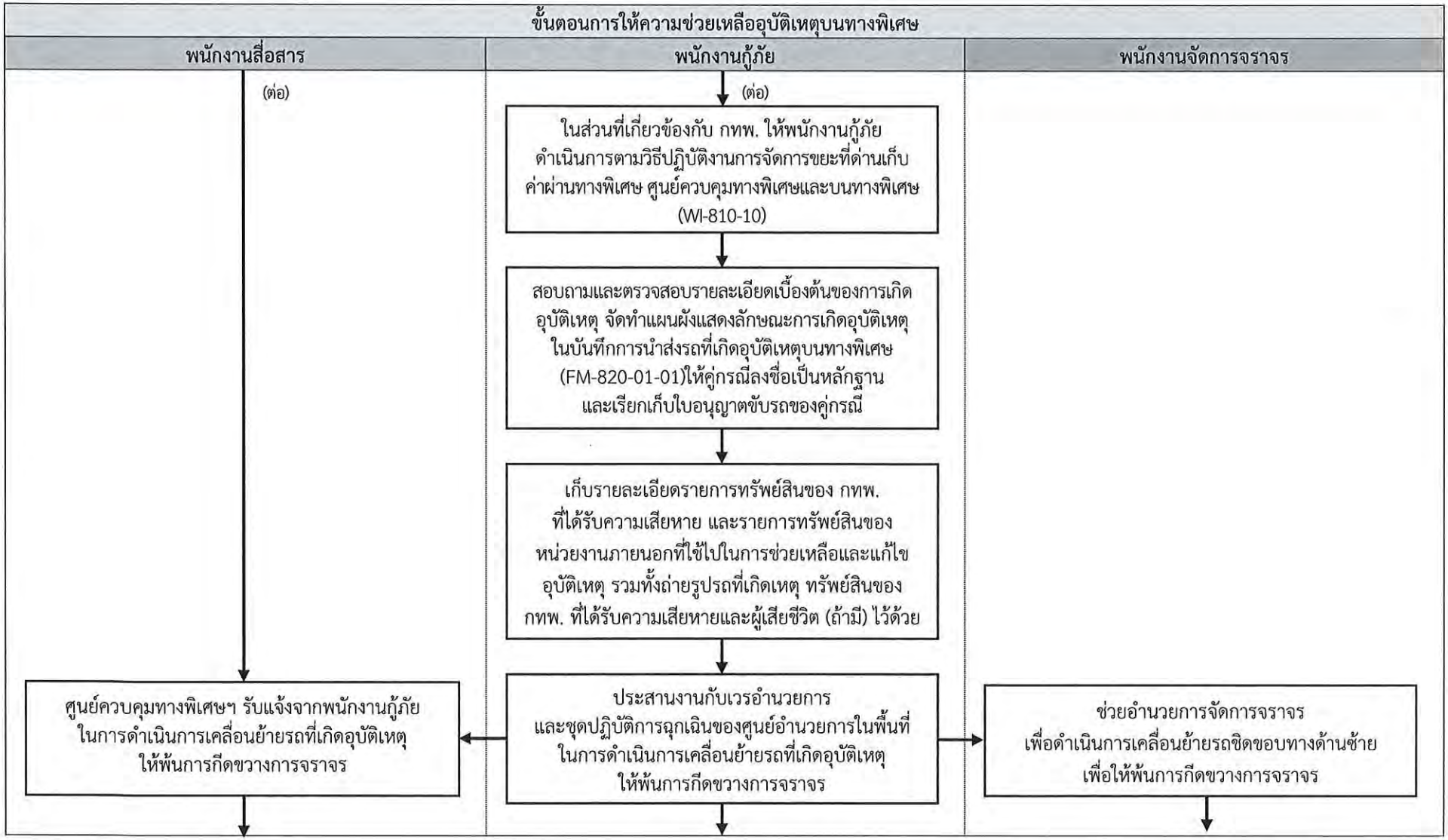
๖.๔.๙ กรณีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกวัตถุอันตรายบนทางพิเศษซึ่งจำเป็นต้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอก (ต่อ)



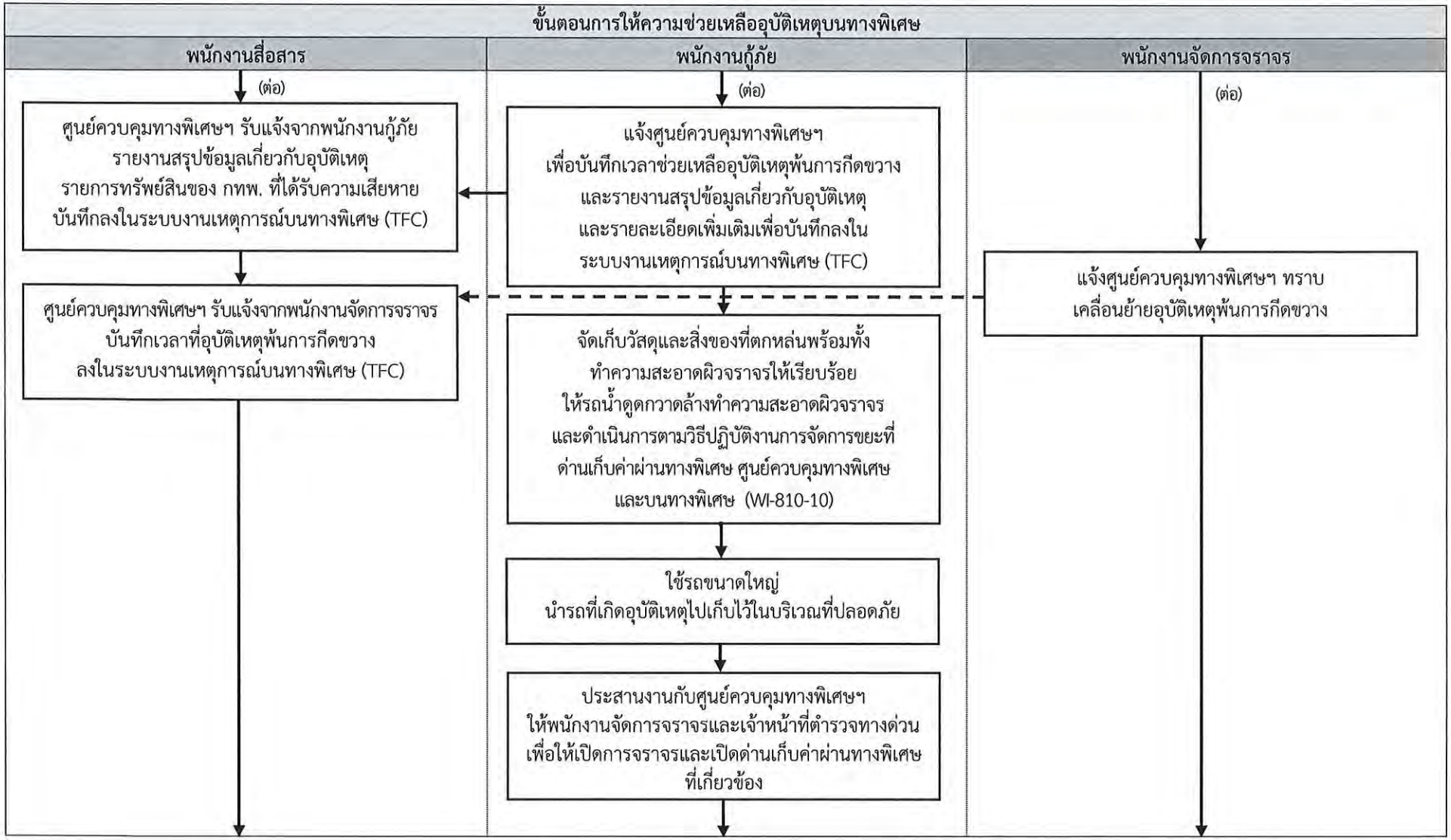
๖.๔.๙ กรณีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกวัตถุอันตรายบนทางพิเศษซึ่งจำเป็นต้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอก (ต่อ)



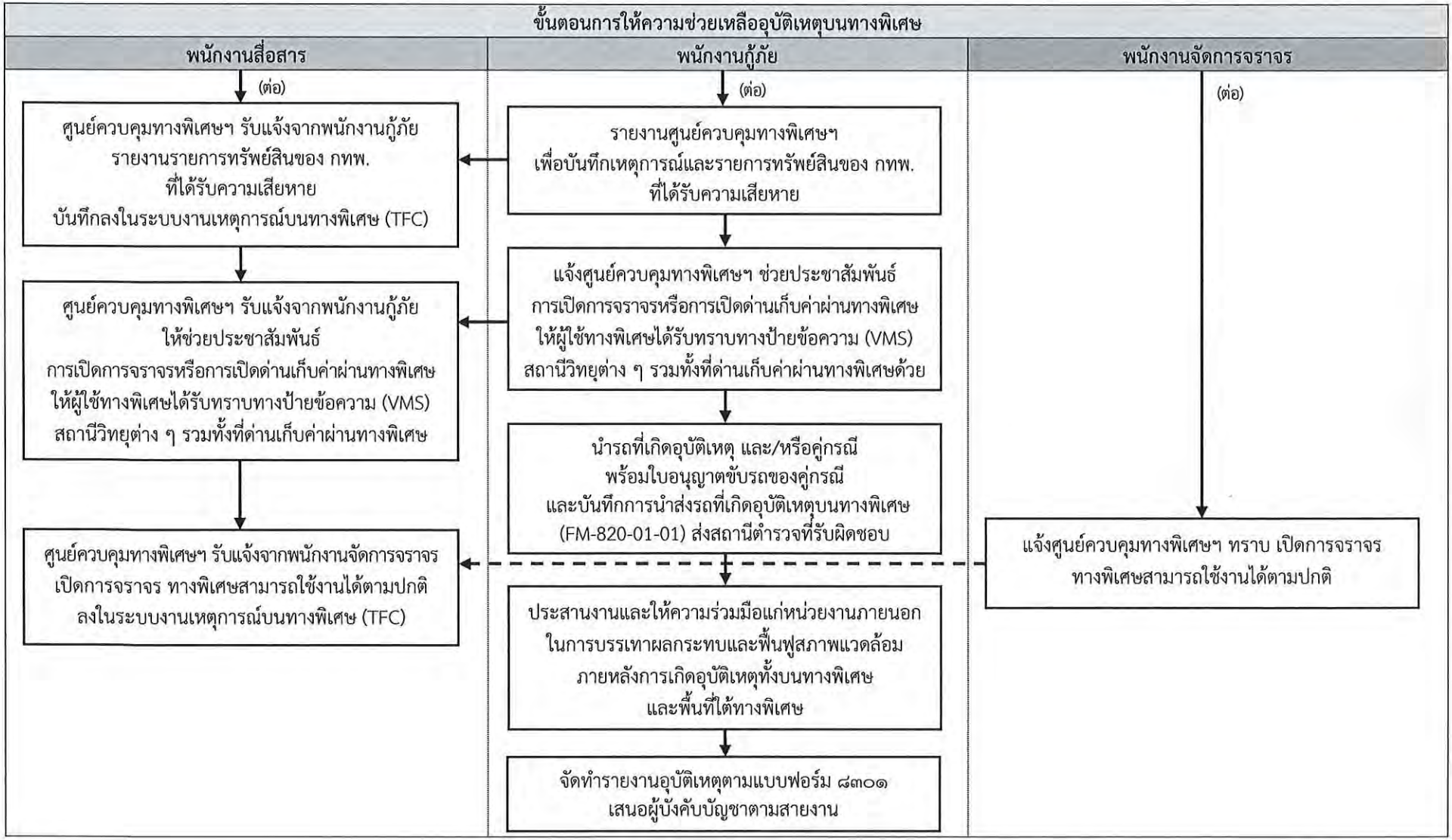
๖.๔.๙ กรณีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกวัตถุอันตรายบนทางพิเศษ ซึ่งจำเป็นต้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอก (ต่อ)



๖.๔.๙ กรณีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกวัตถุอันตรายบนทางพิเศษ ซึ่งจำเป็นต้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอก (ต่อ)



๖.๔.๙ กรณีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกวัตถุอันตรายบนทางพิเศษ ซึ่งจำเป็นต้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอก (ต่อ)



รายละเอียดกรณีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกวัตถุอันตรายบนทางพิเศษ ซึ่งจำเป็นต้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอก

ขั้นตอนการให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ

๑) พนักงานกู้ภัย จอดรถกู้ภัยคุ้มครองด้านหลังในทิศทางเดียวกับกระแสจราจรและช่องทางเดียวกับรถที่เกิดอุบัติเหตุห่างไม่น้อยกว่า ๑๐๐ เมตร พร้อมเปิดสัญญาณไฟวับวาบและวางกรวยยางในจุดที่อันตราย เช่น ทางโค้ง ทางลาด ฯลฯ และให้ปิดการจราจรเบื้องต้นตามความจำเป็นหรือตามสถานการณ์ เพื่อป้องกันรถยนต์ผู้ใช้ทางมิให้เข้ามาใกล้จุดเกิดเหตุ

๒) ติดต่อกับผู้ขับขี่รถขอดูเอกสารกำกับการขนส่งชื่อสินค้าที่ถูกต้องในการขนส่งตามระบบขององค์การสหประชาชาติ ประเภทสินค้าอันตราย UN-Number ปริมาตรของสินค้าอันตรายและคำอธิบายเพื่อรายงานข้อมูลและรายละเอียดในเบื้องต้นและรั่วไหลหรือการแพร่กระจายของสารเคมีให้ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบ

๓) หากไม่พบผู้ขับขี่รถหรือไม่มีเอกสารกำกับการขนส่งให้พนักงานกู้ภัยเข้าในบริเวณที่เกิดเหตุอย่างระมัดระวังโดยให้ใส่หน้ากากป้องกันไว้ด้วย ในทิศทางเหนือลมตรงบริเวณที่สามารถจำแนกและ/หรืออ่านป้ายสัญลักษณ์ได้ โดยให้ตรวจสอบในเบื้องต้นสารวัตถุ ชนิดหรือประเภทใด โดยดูจากป้ายสัญลักษณ์รหัสตัวเลข ๔ หลัก (UN-Number) หรือกลุ่มอักษรต่าง ๆ ที่ติดกับตัวถังรถ รวมทั้งสภาพสิ่งแวดล้อม ทิศทางลม แม่น้ำลำคลอง ชุมชน สถานที่สำคัญทางราชการ โรงพยาบาล เป็นต้น อัตราเสี่ยงต่อการเกิดเพลิงไหม้และอุปกรณ์ที่จำเป็นต้องใช้เพิ่มเติมในการดำเนินการแก้ไขอุบัติเหตุ เป็นต้น โดยให้ระมัดระวังในการใช้วิทยุสื่อสารและวัสดุทุกชนิดที่อาจก่อให้เกิดประกายไฟได้

๔) ประเมินความรุนแรงของสถานการณ์ รายงานข้อมูลและรายละเอียดของการเกิดอุบัติเหตุในเบื้องต้นให้ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบ เช่น ป้ายสัญลักษณ์ตัวเลข ๔ หลัก (UN-Number) หรือกลุ่มอักษรต่าง ๆ ที่ติดกับตัวถังรถ สถานการณ์ในขณะนั้น จำนวนผู้ที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต จำนวนรถที่เกิดเหตุลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนช่องทางที่กีดขวาง การจราจร เป็นต้น เพื่อให้ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ช่วยตรวจสอบรายละเอียดของข้อมูลจากคู่มือระงับอุบัติภัยจากวัสดุอันตราย เพื่อบ่งชี้ถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้น และมาตรการหรือวิธีการที่จะต้องดำเนินการในเบื้องต้น และประสานงานขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานภายนอก เช่น ศูนย์อุบัติภัยกรุงเทพมหานคร กลุ่มส่งเสริมความปลอดภัยด้านการขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม (ITSG) เป็นต้น

๕) ให้ความร่วมมือเวรอำนวยการที่มาอำนวยการสั่งการในที่เกิดเหตุ ประสานงานกับพนักงานจัดการจราจรและเจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วนที่มาจัดการจราจรในที่เกิดเหตุ เพื่อช่วยจัดการจราจรให้รถยกขนาดใหญ่ รถเครน รถน้ำ และรถสนับสนุนจากหน่วยงานภายนอก สามารถเข้าถึงจุดเกิดเหตุได้ด้วยความเร็ว รวมทั้งให้ความร่วมมือในการจัดการพื้นที่ปิดการจราจรและ/หรือปิดด่านเก็บค่าผ่านทางตามความจำเป็นหรือตามสถานการณ์ เพื่อป้องกันมิให้รถผู้ใช้ทางพิเศษและผู้ที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องเข้ามาใกล้ที่เกิดเหตุมากเกินไป

๖) ในระหว่างรอหน่วยงานภายนอกมาดำเนินการแก้ไขอุบัติเหตุ ให้ดูแลความปลอดภัยและป้องกันผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องเข้าใกล้จุดเกิดเหตุ และไม่อยู่ในบริเวณที่มีสารหรือวัตถุอันตรายรั่วไหล หมอก ควัน หรือ ไอพิษ โดยจัดแบ่งเป็นพื้นที่ออกเป็นเขตทำงาน เขตอันตราย และเขตปลอดภัย รวมทั้งให้เตรียมความพร้อมที่จะอพยพหนีภัย โดยอาจใช้วิธีเคลื่อนย้ายหรืออพยพผู้ใช้ทางและผู้ไม่เกี่ยวข้องข้ามไปทางพิเศษอีกฝั่งหนึ่งที่อยู่ติดกันและพิจารณาแก้ไขสถานการณ์ตามความเหมาะสมและสภาพการณ์ที่เอื้ออำนวย

๗) ประสานงานกับศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯเป็นระยะ ๆ และให้ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯช่วยประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้ทางทราบผ่านป้ายปรับเปลี่ยนข้อความ (VMS) สถานีวิทยุต่าง ๆ เช่น จส.๑๐๐ สวพ.๙๑ เป็นต้น รวมทั้งที่ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษต่าง ๆ เพื่อหลีกเลี่ยงจุดที่เกิดอุบัติเหตุ

๘) เมื่อเจ้าหน้าที่จากศูนย์อุบัติภัยกรุงเทพมหานครและหน่วยงานสนับสนุนภายนอกเดินทางมาถึงพื้นที่เกิดเหตุและมีการตั้งศูนย์อำนวยการในพื้นที่ ให้เวรอำนวยการและพนักงานกู้ภัยไปรายงานตัวต่อศูนย์อำนวยการในพื้นที่พร้อมรายงานเหตุการณ์ในเบื้องต้นให้ทราบ และเข้าร่วมอยู่ในชุดปฏิบัติการฉุกเฉินของศูนย์อำนวยการในพื้นที่ด้วย

๙) ร่วมประสานงานและอำนวยความสะดวกให้ชุดปฏิบัติการฉุกเฉินของศูนย์อำนวยการในพื้นที่สามารถดำเนินการช่วยเหลือและแก้ไขอุบัติเหตุ การกักเก็บและ/หรือทำลายวัตถุอันตรายที่หกรั่วไหลบนทางพิเศษจนแล้วเสร็จรวมถึงการบรรเทาผลกระทบการฟื้นฟูสภาพแวดล้อม ภายหลังการเกิดอุบัติเหตุทั้งบนทางพิเศษ และพื้นที่ใต้ทางพิเศษตามคู่มือแผนการระงับอุบัติภัยจากวัตถุอันตราย กรมควบคุมมลพิษ โดยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ กทพ. ให้พนักงานกู้ภัยดำเนินการตามวิธีปฏิบัติงานการจัดการขยะที่ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษและบนทางพิเศษ (WI-810-10)

๑๐) สอบถามและตรวจสอบรายละเอียดเบื้องต้นของการเกิดอุบัติเหตุ จัดทำแผนผังแสดงลักษณะการเกิดอุบัติเหตุในบันทึกการนำส่งรถที่เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ (FM-820-01-01) และให้คู่กรณีลงชื่อเป็นหลักฐาน และเรียกเก็บใบอนุญาตขับรถของคู่กรณี เก็บรายละเอียดรายการทรัพย์สินของ กทพ. ที่ได้รับความเสียหาย และรายการทรัพย์สินของหน่วยงานภายนอกที่ใช้ไปในการช่วยเหลือและแก้ไขอุบัติเหตุ รวมทั้งถ่ายรูปรถที่เกิดเหตุ ทรัพย์สินของ กทพ. ที่ได้รับความเสียหายและผู้เสียชีวิต (ถ้ามี) ไว้ด้วย

๑๑) ประสานงานกับเวรอำนวยการและชุดปฏิบัติการฉุกเฉินของศูนย์อำนวยการในพื้นที่ในการดำเนินการเคลื่อนย้ายรถที่เกิดอุบัติเหตุให้พ้นการกีดขวางการจราจร

๑๒) รายงานศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ เพื่อบันทึกเวลาที่ช่วยเหลืออุบัติเหตุพ้นการกีดขวาง

๑๓) จัดเก็บวัสดุและสิ่งของที่ตกหล่นพร้อมทั้งทำความสะอาดผิวจราจรให้เรียบร้อยและให้รถน้ำดูดกวาดล้างทำความสะอาดผิวจราจร และดำเนินการตามวิธีปฏิบัติงานการจัดการขยะที่ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษและบนทางพิเศษ (WI-810-10)

๑๔) ใช้รถขนาดใหญ่นำรถที่เกิดอุบัติเหตุไปเก็บไว้ในบริเวณที่ปลอดภัย

๑๕) ประสานงานกับศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ให้พนักงานจัดการจราจรและเจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วนเพื่อให้เปิดการจราจรและเปิดด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่เกี่ยวข้อง

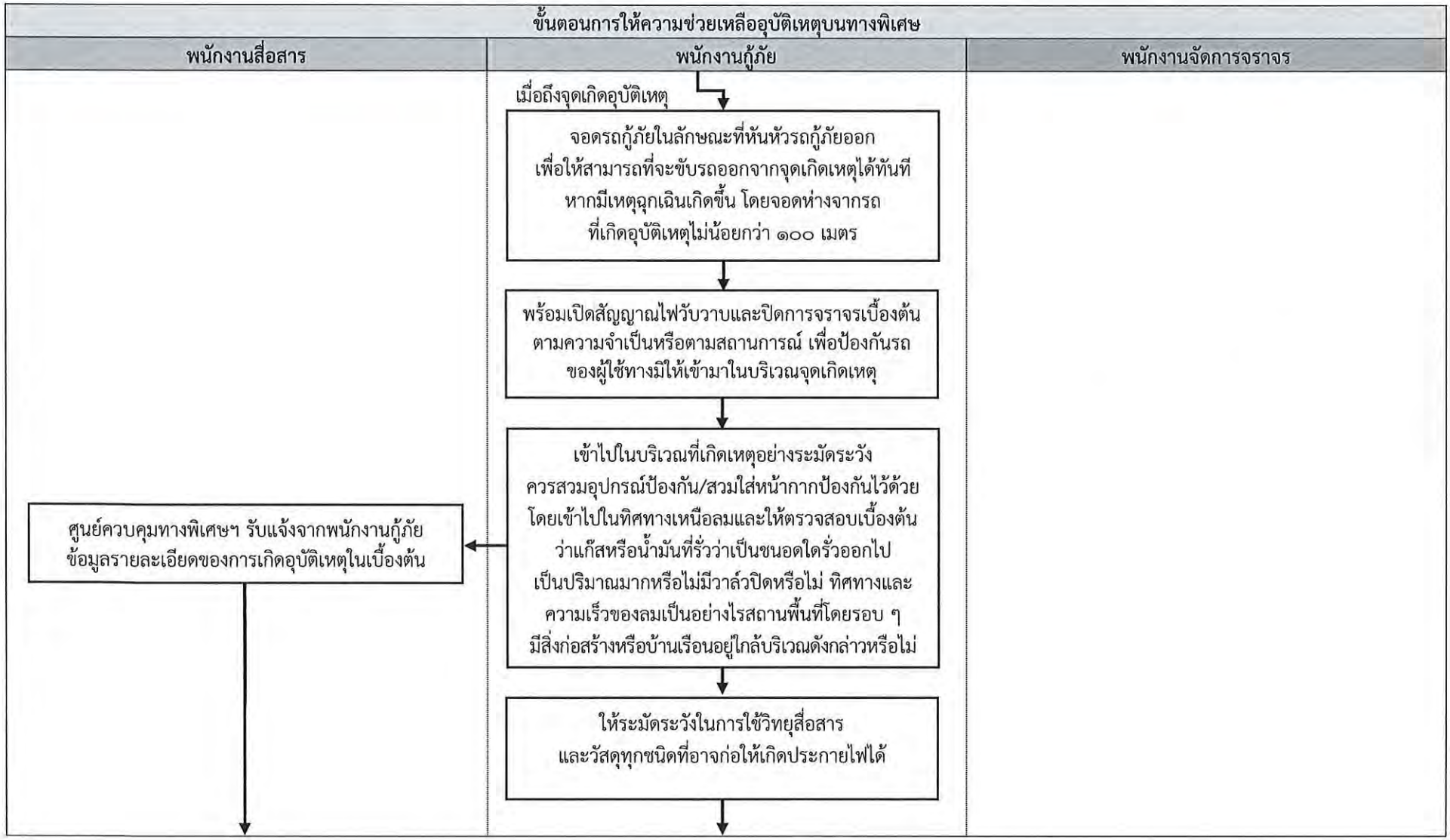
๑๖) รายงานศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ เพื่อบันทึกเหตุการณ์และรายการทรัพย์สินของ กทพ. ที่ได้รับความเสียหายรวมทั้งให้ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ช่วยประชาสัมพันธ์การเปิดการจราจรและ/หรือการเปิดด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษให้ผู้ใช้ทางพิเศษได้รับทราบทางป้ายข้อความ (VMS) สถานีวิทยุต่าง ๆ เช่น จส.๑๐๐ สวพ.๙๑ เป็นต้น รวมทั้งที่ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษด้วย

๑๗) นำรถที่เกิดอุบัติเหตุ และ/หรือคู่กรณี พร้อมใบอนุญาตขับรถของคู่กรณีและบันทึกการนำส่งรถที่เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ (FM-820-01-01) ส่งสถานีตำรวจที่รับผิดชอบ

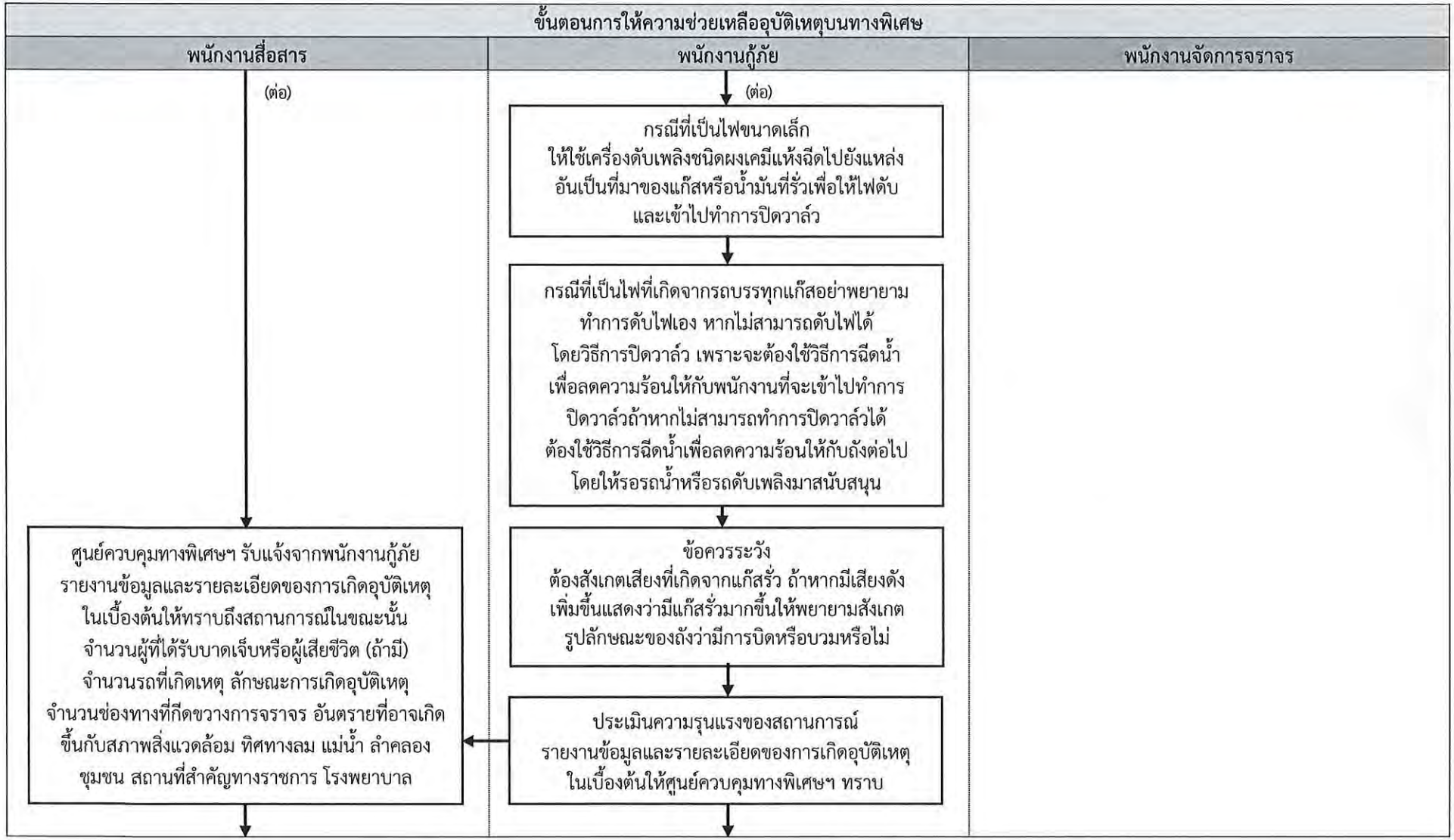
๑๘) ประสานงานและให้ความร่วมมือแก่หน่วยงานภายนอกในการบรรเทาผลกระทบและฟื้นฟูสถานที่แวดล้อมภายหลังการเกิดอุบัติเหตุทั้งบนทางพิเศษและพื้นที่ใต้ทางพิเศษ

๑๙) จัดทำรายงานอุบัติเหตุตามแบบฟอร์ม ๘๓๐๑ เสนอผู้บังคับบัญชาตามสายงาน

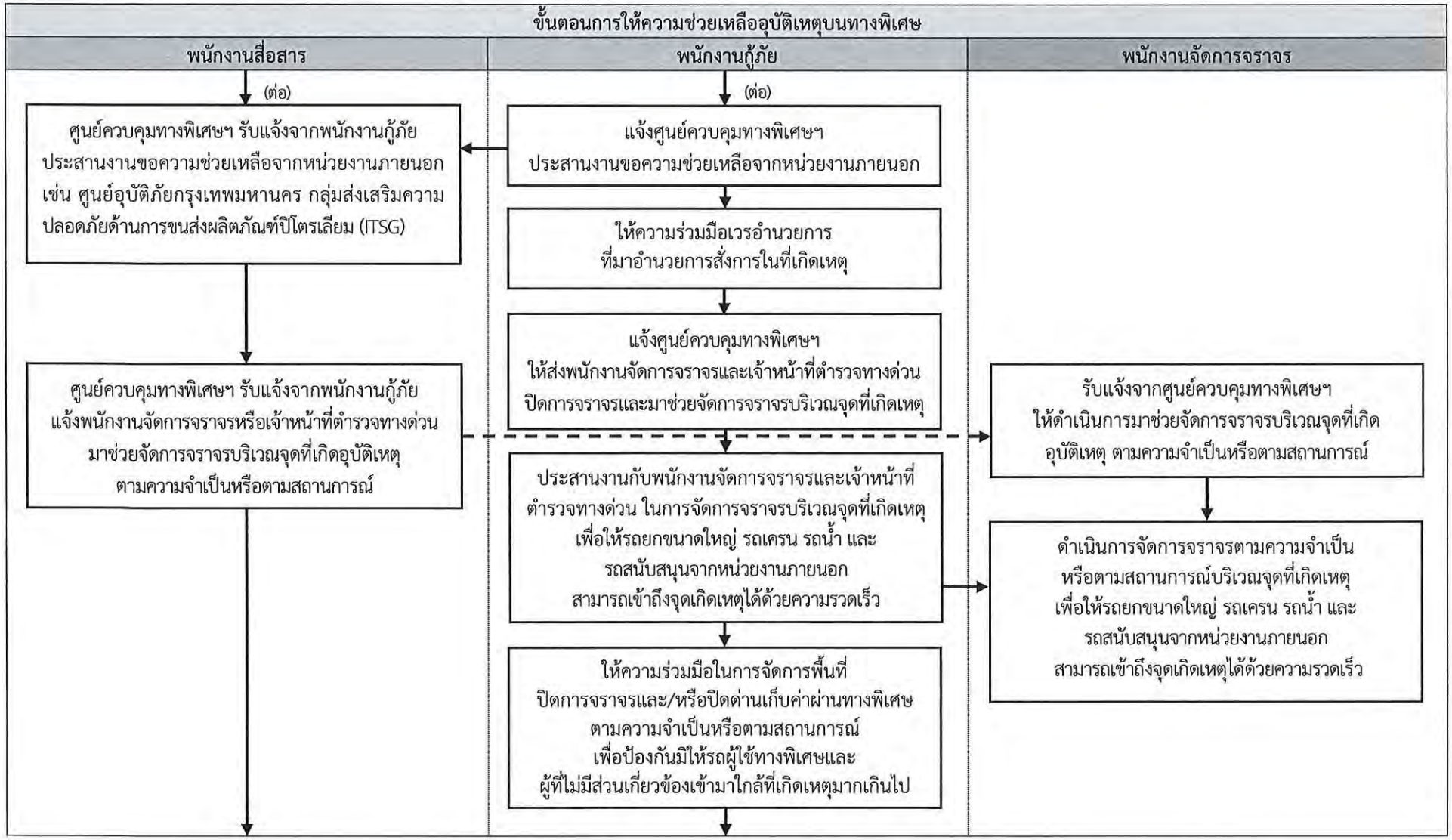
๖.๔.๑๐ กรณีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกแก๊สหรือน้ำมันเกิดการรั่วไหลบนทางพิเศษซึ่งจำเป็นต้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอก



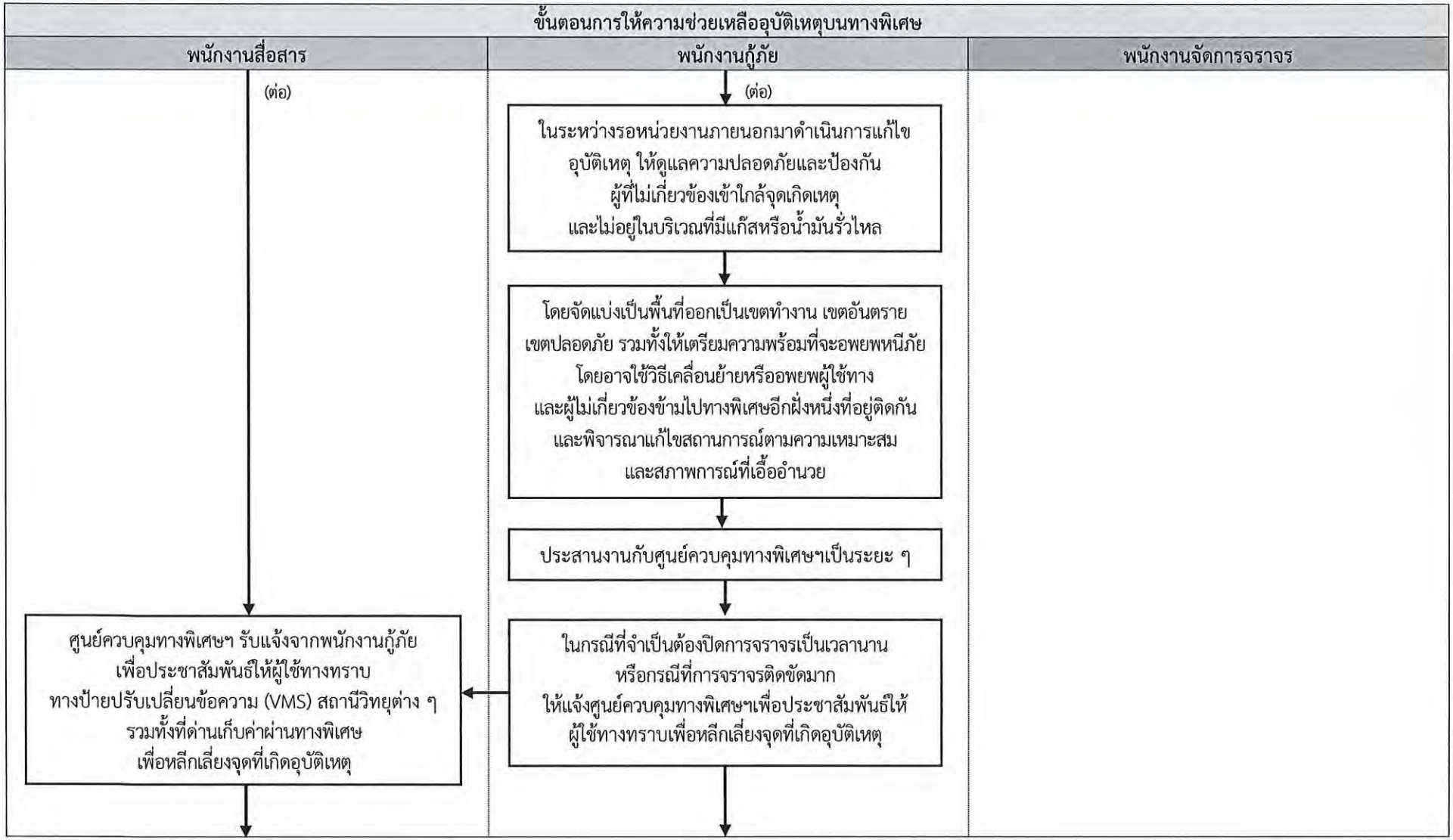
๖.๔.๑๐ กรณีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกแก๊สหรือน้ำมันเกิดการรั่วไหลบนทางพิเศษ ซึ่งจำเป็นต้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอก (ต่อ)



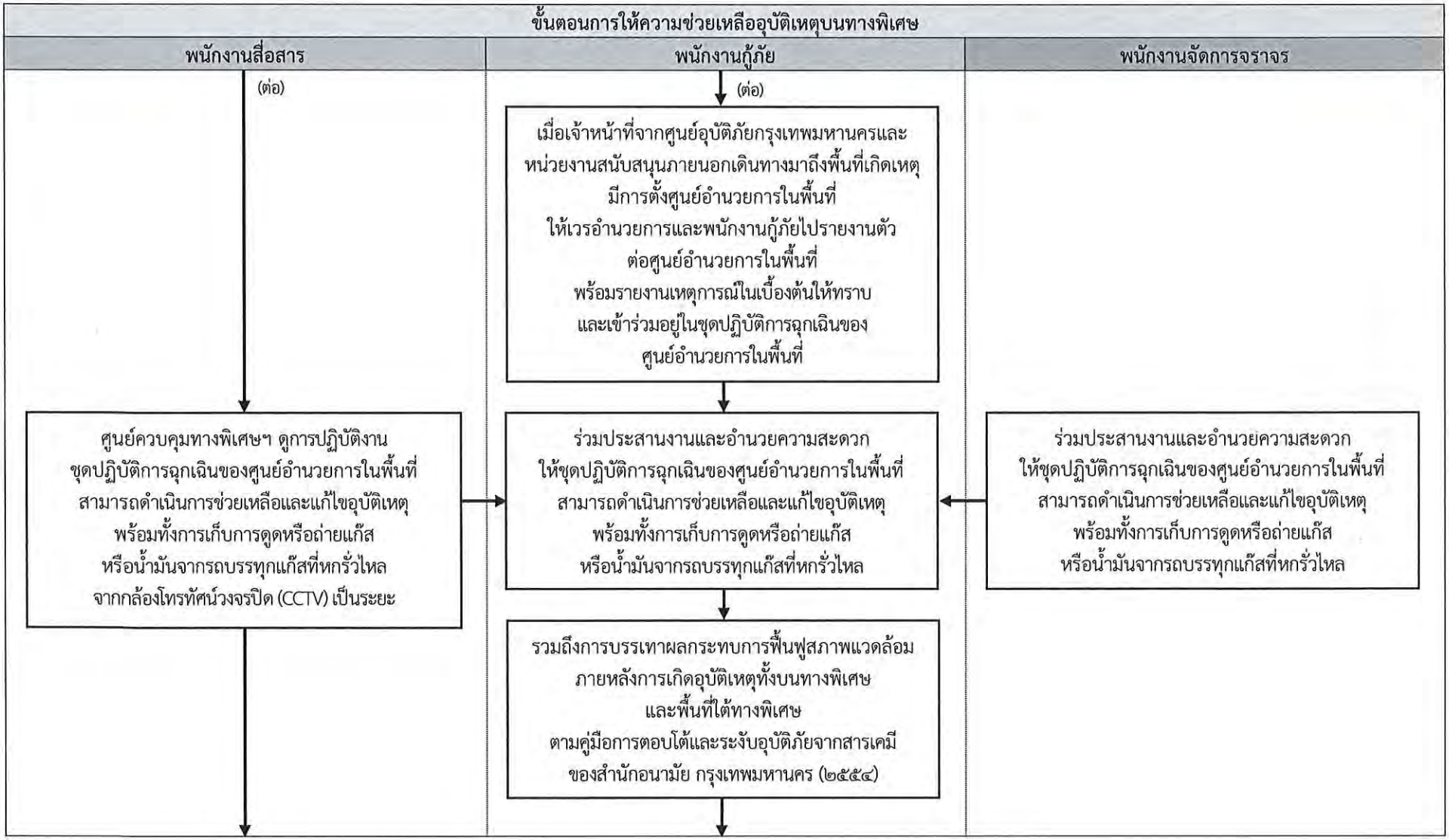
๖.๔.๑๐ กรณีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกแก๊สหรือน้ำมันเกิดการรั่วไหลบนทางพิเศษ ซึ่งจำเป็นต้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอก (ต่อ)



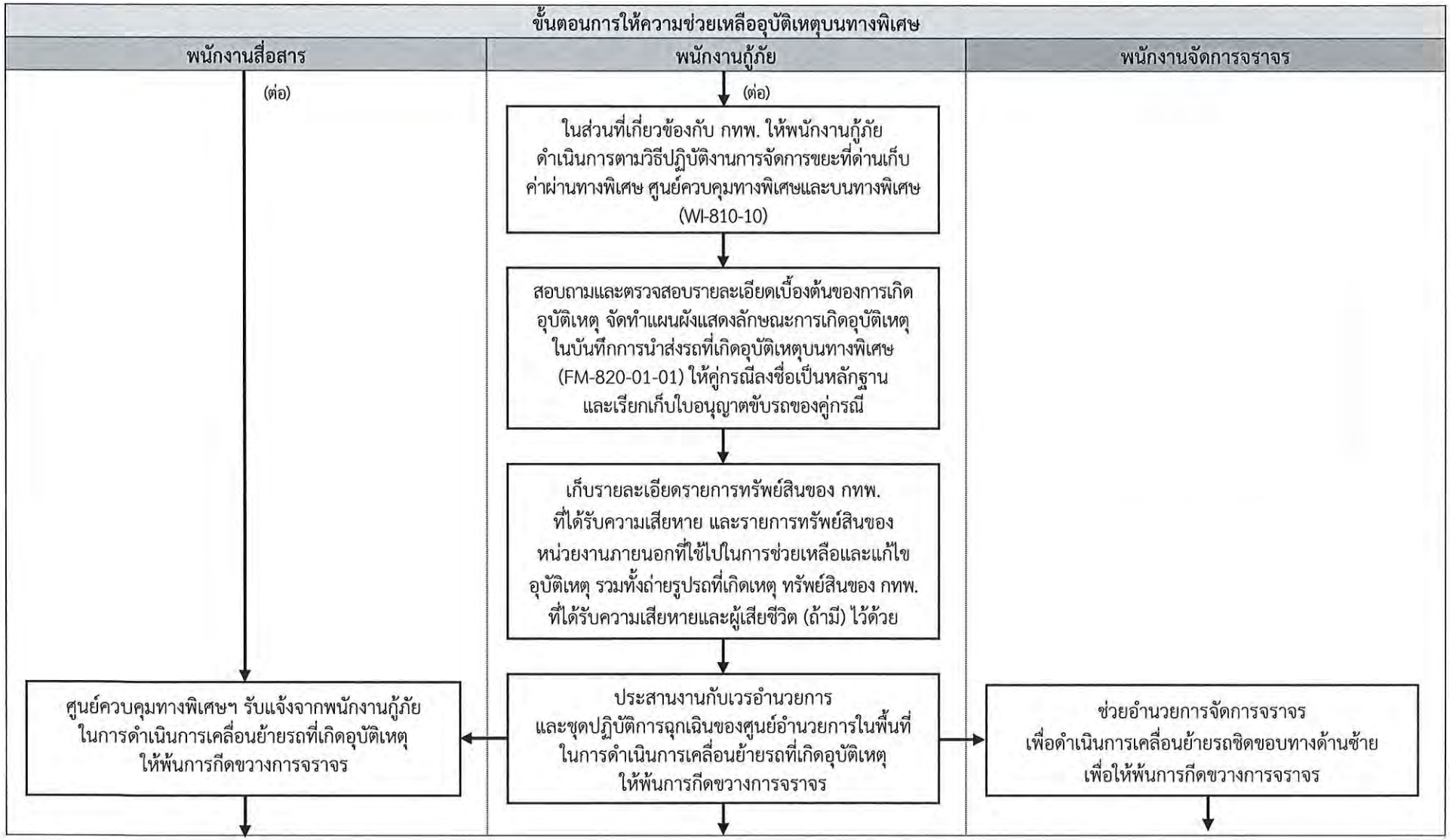
๖.๔.๑๐ กรณีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกแก๊สหรือน้ำมันเกิดการรั่วไหลบนทางพิเศษ ซึ่งจำเป็นต้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอก (ต่อ)



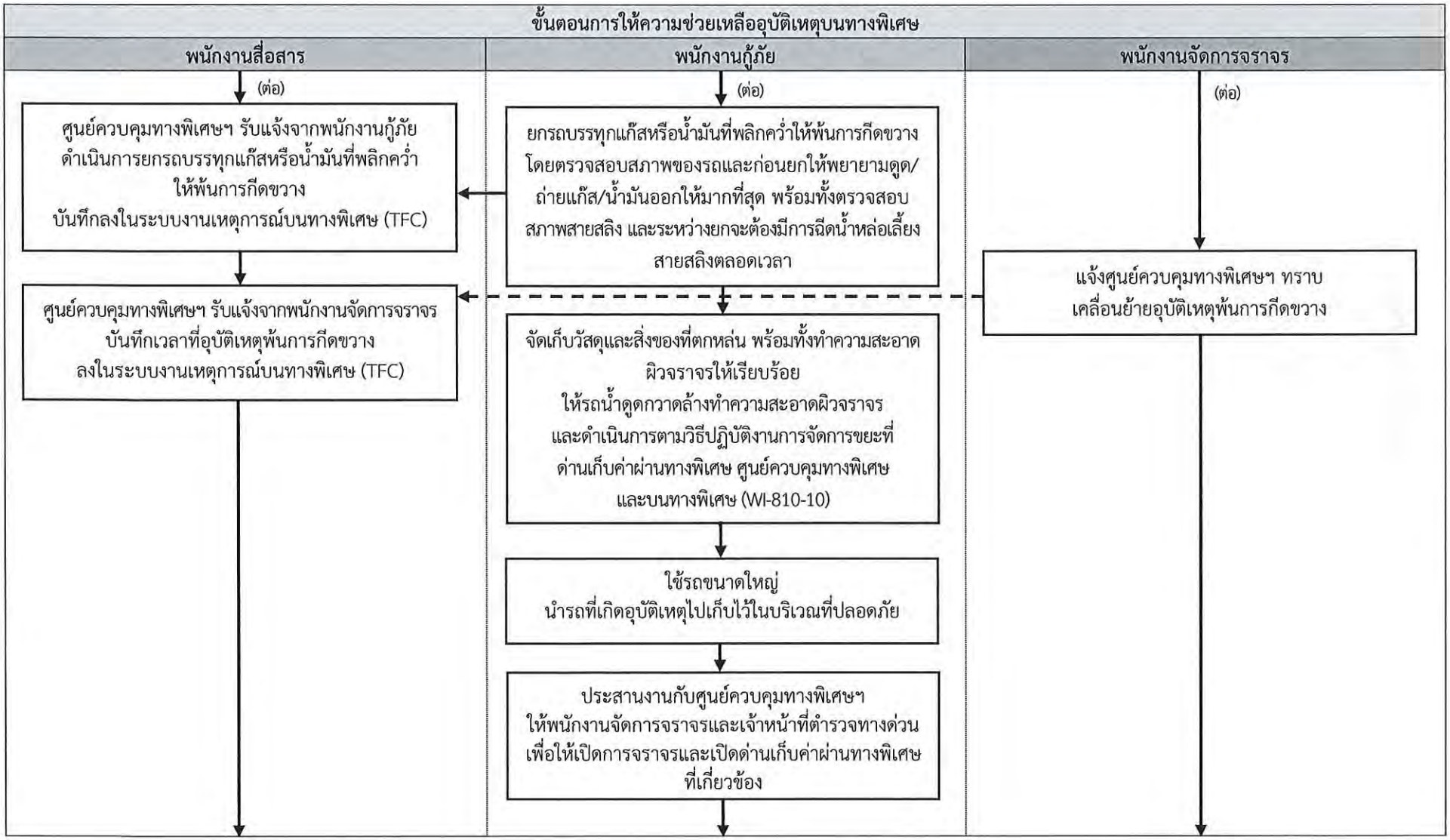
๖.๔.๑๐ กรณีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกแก๊สหรือน้ำมันเกิดการรั่วไหลบนทางพิเศษ ซึ่งจำเป็นต้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอก (ต่อ)



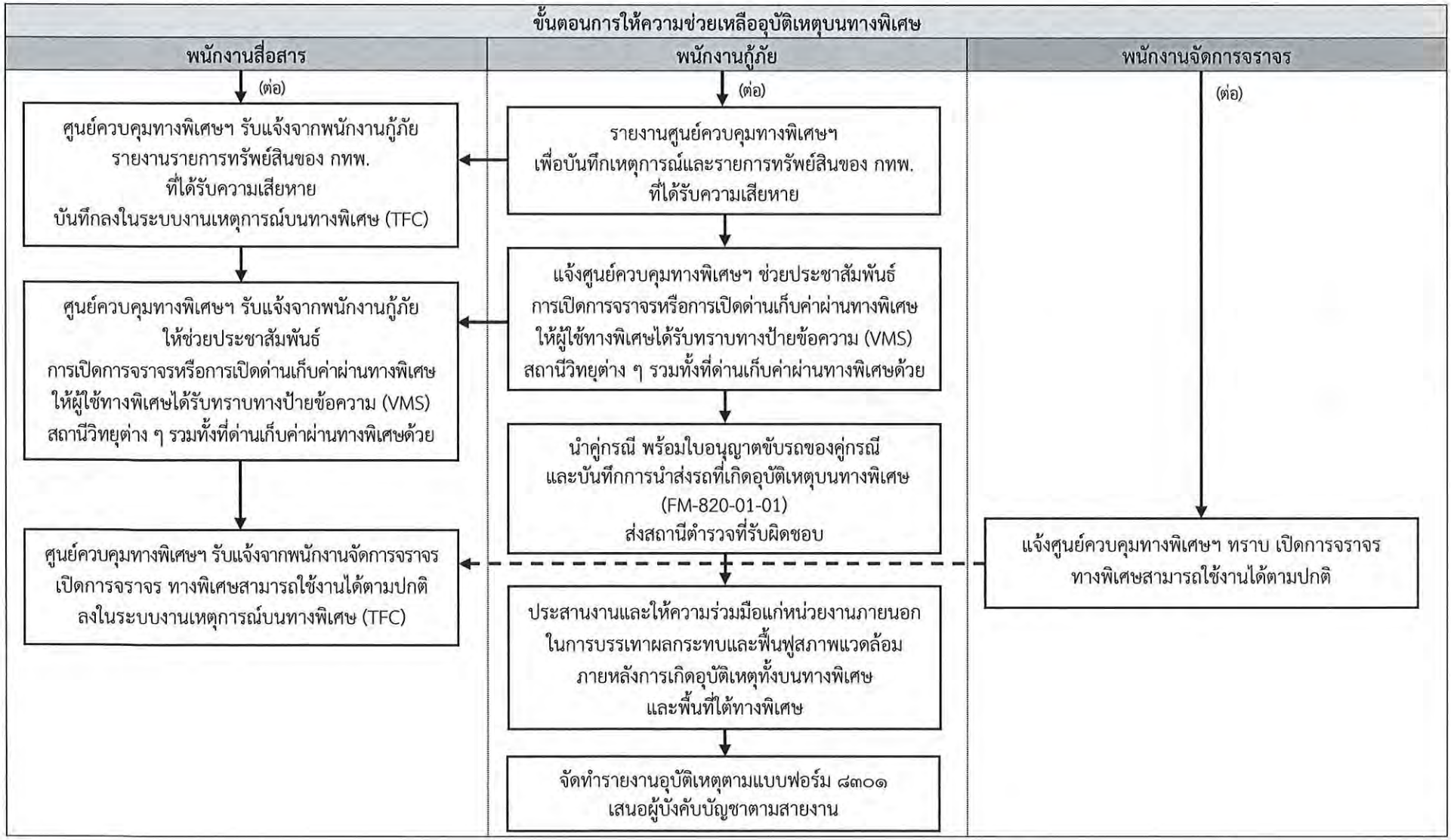
๖.๔.๑๐ กรณีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกแก๊สหรือน้ำมันเกิดการรั่วไหลบนทางพิเศษ ซึ่งจำเป็นต้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอก (ต่อ)



๖.๔.๑๐ กรณีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกแก๊สหรือน้ำมันเกิดการรั่วไหลบนทางพิเศษ ซึ่งจำเป็นต้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอก (ต่อ)



๖.๔.๑๐ กรณีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกแก๊สหรือน้ำมันเกิดการรั่วไหลบนทางพิเศษ ซึ่งจำเป็นต้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอก (ต่อ)



รายละเอียดกรณีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกแก๊สหรือน้ำมันเกิดการรั่วไหลบนทางพิเศษ ซึ่งจำเป็นต้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอก

ขั้นตอนการให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ

๑) พนักงานกู้ภัย จอดรถกู้ภัยในลักษณะที่หันหัวรถกู้ภัยออก เพื่อให้สมารถที่จะขับรถออกจากจุดเกิดเหตุได้ทันทีหากมีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น โดยจอดห่างจากรถที่เกิดอุบัติเหตุไม่น้อยกว่า ๑๐๐ เมตร พร้อมเปิดสัญญาณไฟวับวาบและปิดการจราจรเบื้องต้นตามความจำเป็นหรือตามสถานการณ์ เพื่อป้องกันรถของผู้ใช้ทางมิให้เข้ามาในบริเวณจุดเกิดเหตุ

๒) เข้าไปในบริเวณที่เกิดเหตุอย่างระมัดระวัง ควรสวมอุปกรณ์ป้องกันและ/หรือสวมใส่หน้ากากป้องกันไว้ด้วย โดยเข้าไปในทิศทางเหนือลมและให้ตรวจสอบเบื้องต้นว่าแก๊สหรือน้ำมันที่รั่วว่าเป็นชนิดใดรั่วออกไปเป็นปริมาณมากหรือไม่มีวาล์วปิดหรือไม่ ทิศทางและความเร็วของลมเป็นอย่างไร สถานพื้นที่โดยรอบ ๆ มีสิ่งก่อสร้างหรือบ้านเรือนอยู่ใกล้บริเวณดังกล่าวหรือไม่ มีแหล่งซึ่งเป็นที่มาของประกายไฟ เปลวไฟ หรือความร้อนอยู่ใกล้ ๆ บริเวณนั้นหรือไม่อย่างไร โดยให้ระมัดระวังในการใช้วิทยุสื่อสารและวัสดุทุกชนิดที่อาจก่อให้เกิดประกายไฟได้

๓) ในกรณีที่เป็นไฟขนาดเล็ก ให้ใช้เครื่องดับเพลิงชนิดผงเคมีแห้งฉีด ไปยังแหล่งอันเป็นที่มาของแก๊สหรือน้ำมันที่รั่วเพื่อให้ไฟดับ และเข้าไปทำการปิดวาล์ว

๔) ในกรณีที่เป็นไฟที่เกิดจากรถบรรทุกแก๊สอย่าพยายามทำการดับไฟเอง หากไม่สามารถดับไฟได้โดยวิธีการปิดวาล์ว เพราะจะต้องใช้วิธีการฉีดน้ำเพื่อลดความร้อนให้กับพนักงานที่จะเข้าไปทำการปิดวาล์ว ถ้าหากไม่สามารถทำการปิดวาล์วได้ ต้องใช้วิธีการฉีดน้ำเพื่อลดความร้อนให้กับถังต่อไป โดยให้รอรถน้ำหรือรถดับเพลิงมาสนับสนุน

๕) ข้อควรระวัง ต้องสังเกตเสียงที่เกิดจากแก๊สรั่ว ถ้าหากมีเสียงดังเพิ่มขึ้นแสดงว่ามีแก๊สรั่วมากขึ้น ให้พยายามสังเกตรูปลักษณะของถังว่ามีการบิดหรือบวมหรือไม่ ในกรณีที่ถังระเบิดแล้วถังจะมีรอบฉีกเป็นรูกว้าง ห้ามไม่ให้ฉีดน้ำเข้าไปในรอยรั่ว ห้ามย้ายถังที่อยู่ในบริเวณไฟเพราะอาจจะทำให้แกนวาล์วแตก

๖) รายงานข้อมูลและรายละเอียดของการเกิดอุบัติเหตุในเบื้องต้นให้ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบถึงสถานการณ์ในขณะนั้น จำนวนผู้ที่ได้รับบาดเจ็บหรือผู้เสียชีวิต (ถ้ามี) จำนวนรถที่เกิดเหตุ ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนช่องทางที่กีดขวางการจราจร อันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับสภาพสิ่งแวดล้อม ทิศทางลม แม่น้ำ ลำคลอง ชุมชน สถานที่สำคัญทางราชการ โรงพยาบาล เป็นต้น ทิศทางและความคล่องตัวของการจราจร อัตราการเสี่ยงต่อการเกิดเพลิงไหม้ อุปกรณ์ที่จำเป็นต้องใช้นอกเหนือจากที่นำไป จำนวนผู้ช่วยเหลือที่อาจจะต้องใช้ มาตรการหรือวิธีการที่จะต้องดำเนินการในเบื้องต้น

๗) แจ้งให้ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานภายนอก เช่น สถานีตำรวจดับเพลิง ศูนย์อุบัติภัยกรุงเทพมหานคร กลุ่มส่งเสริมความปลอดภัยด้านการขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม (ITSG) เป็นต้น และขอสนับสนุนพนักงานจัดการจราจรและเจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วน เพื่อเตรียมพร้อมที่จะอำนวยความสะดวกและดำเนินการร่วมกับหน่วยงานภายนอกในการแก้ไขอุบัติเหตุดังกล่าว

๘) ให้ความร่วมมือเวรอำนวยการที่มาอำนวยการสั่งการในที่เกิดเหตุ ประสานงานกับพนักงานจัดการจราจรและเจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วนที่มาจัดการจราจรในที่เกิดเหตุ เพื่อช่วยจัดการจราจรให้รถยกขนาดใหญ่ รถเครน รถน้ำ รถดับเพลิง และรถสนับสนุนจากหน่วยงานภายนอก สามารถเข้าถึงจุดเกิดเหตุได้ด้วยความรวดเร็ว รวมทั้งให้ความร่วมมือในการจัดการพื้นที่ปิดการจราจร และ/หรือปิดด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษตามความจำเป็น หรือตามสถานการณ์เพื่อป้องกันมิให้ผู้ใช้ทางพิเศษและผู้ที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องเข้ามาใกล้พื้นที่เกิดเหตุมากเกินไป

๙) ในระหว่างรอหน่วยงานภายนอกมาดำเนินการแก้ไขอุบัติเหตุ ให้ดูแลความปลอดภัยและป้องกันผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องเข้ามาใกล้จุดเกิดเหตุ และไม่อยู่ในบริเวณที่มีแก๊สหรือน้ำมันรั่วไหล ให้ผู้ขับขี่รถทุกคัน ดับเครื่องยนต์และปิดที่มาของเชื้อเพลิง จัดแบ่งพื้นที่ออกเป็นเขตทำงาน เขตอันตรายและเขตปลอดภัยรวมทั้งให้เตรียมพร้อมที่จะอพยพหนีภัย โดยอาจใช้วิธีเคลื่อนย้ายหรืออพยพผู้ใช้ทางและผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องข้ามไปทางพิเศษ อีกฝั่งหนึ่งที่อยู่ติดกัน และพิจารณาแก้ไขสถานการณ์ตามความเหมาะสม และสภาพการณ์ที่เอื้ออำนวย และทำการปิดกั้น เก็บกัก หรือเบี่ยงเบนการรั่วไหลของวัตถุอันตราย ไม่ให้ลงในพื้นที่ในเขตอันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับสภาพสิ่งแวดล้อม ทิศทางลม แม่น้ำ ลำคลอง ชุมชน สถานที่สำคัญทางราชการ โรงพยาบาล เป็นต้น ตามคู่มือการระงับอุบัติภัยจากวัตถุอันตราย กรมควบคุมมลพิษ

๑๐) ประสานงานกับศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ เป็นระยะ ๆ และให้ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ช่วยประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้ทางทราบผ่านป้ายปรับเปลี่ยนข้อความ (VMS) สถานีวิทยุต่าง ๆ เช่น จส.๑๐๐ สวพ.๙๑ เป็นต้น รวมทั้งที่ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษต่าง ๆ เพื่อหลีกเลี่ยงจุดที่เกิดอุบัติเหตุ

๑๑) เมื่อเจ้าหน้าที่จากศูนย์อุบัติภัยกรุงเทพมหานครและหน่วยงานสนับสนุนภายนอกเดินทางมาถึงพื้นที่เกิดเหตุและมีการตั้งศูนย์อำนวยการในพื้นที่ ให้เวรอำนวยการและพนักงานกู้ภัยไปรายงานตัวต่อศูนย์อำนวยการในพื้นที่พร้อมรายงานเหตุการณ์ในเบื้องต้นให้ทราบ และเข้าร่วมอยู่ในชุดปฏิบัติการฉุกเฉินของศูนย์อำนวยการในพื้นที่ด้วย

๑๒) ร่วมประสานงานและอำนวยความสะดวกให้ชุดปฏิบัติการฉุกเฉินของศูนย์อำนวยการในพื้นที่สามารถดำเนินการช่วยเหลือและแก้ไขอุบัติเหตุ พร้อมทั้งการเก็บการดูดหรือถ่ายแก๊ส หรือน้ำมันจากรถบรรทุกแก๊สที่หกรั่วไหลบนทางพิเศษจนแล้วเสร็จ รวมถึงการบรรเทาผลกระทบและการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมภายหลังการเกิดอุบัติเหตุทั้งบนทางพิเศษและพื้นที่ใต้ทางพิเศษ ตามคู่มือการตอบโต้และระงับอุบัติภัยจากสารเคมี ของสำนักอนามัย กรุงเทพมหานคร (๒๕๕๔)

๑๓) ประสานงานกับเวรอำนวยการและชุดปฏิบัติการฉุกเฉินของศูนย์อำนวยการในพื้นที่ ในการดำเนินการเคลื่อนย้ายรถที่เกิดอุบัติเหตุให้พ้นการกีดขวางการจราจร

๑๔) ดำเนินการยกรถบรรทุกแก๊สหรือน้ำมันที่พลิกคว่ำให้พ้นการกีดขวาง โดยก่อนดำเนินการให้ตรวจสอบสภาพของรถที่จะทำการยก และก่อนการยกให้พยายามดูดหรือถ่ายแก๊สหรือน้ำมันออกให้มากที่สุด พร้อมทั้งตรวจสอบสภาพสายสลิง และในระหว่างการยกจะต้องมีการฉีดน้ำหล่อเลี้ยงสายสลิงตลอดเวลา รวมทั้งห้ามบุคคลอยู่ใต้รถหรือบริเวณใกล้เคียง

๑๕) สอบถามและตรวจสอบรายละเอียดเบื้องต้นของการเกิดอุบัติเหตุ จัดทำแผนผังแสดงลักษณะการเกิดอุบัติเหตุในบันทึกการนำส่งรถที่เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ (FM-820-01-01) และให้คู่กรณีลงชื่อเป็นหลักฐาน และเรียกเก็บใบอนุญาตขับรถของคู่กรณี เก็บรายละเอียดรายการทรัพย์สินของ กทพ. ที่ได้รับความเสียหาย และรายการทรัพย์สินของหน่วยงานภายนอกที่ใช้ไปในการช่วยเหลือและแก้ไขอุบัติเหตุ รวมทั้งถ่ายรูปรถที่เกิดเหตุ ทรัพย์สินของ กทพ. ที่ได้รับความเสียหายและผู้เสียชีวิต (ถ้ามี) ไว้ด้วย

๑๖) รายงานศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ เพื่อบันทึกเวลาที่ช่วยเหลืออุบัติเหตุพ้นการกีดขวาง

๒๐) จัดเก็บวัสดุและสิ่งของที่ตกหล่นพร้อมทั้งทำความสะอาดผิดทางให้เรียบร้อยและให้รถน้ำหรือรถดูดกวาดล้างทำความสะอาดผิวจราจร และดำเนินการตามวิธีปฏิบัติงานการจัดการขยะที่ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษศูนย์ควบคุมทางพิเศษและบนทางพิเศษ (WI-810-10)

๑๗) ใช้รถขนาดใหญ่นำรถที่เกิดอุบัติเหตุจากจุดเกิดเหตุไปเก็บไว้ในบริเวณที่ปลอดภัย

๑๘) ประสานงานกับพนักงานจัดการจราจรและเจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วน เปิดการจราจรและเปิดด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่เกี่ยวข้อง

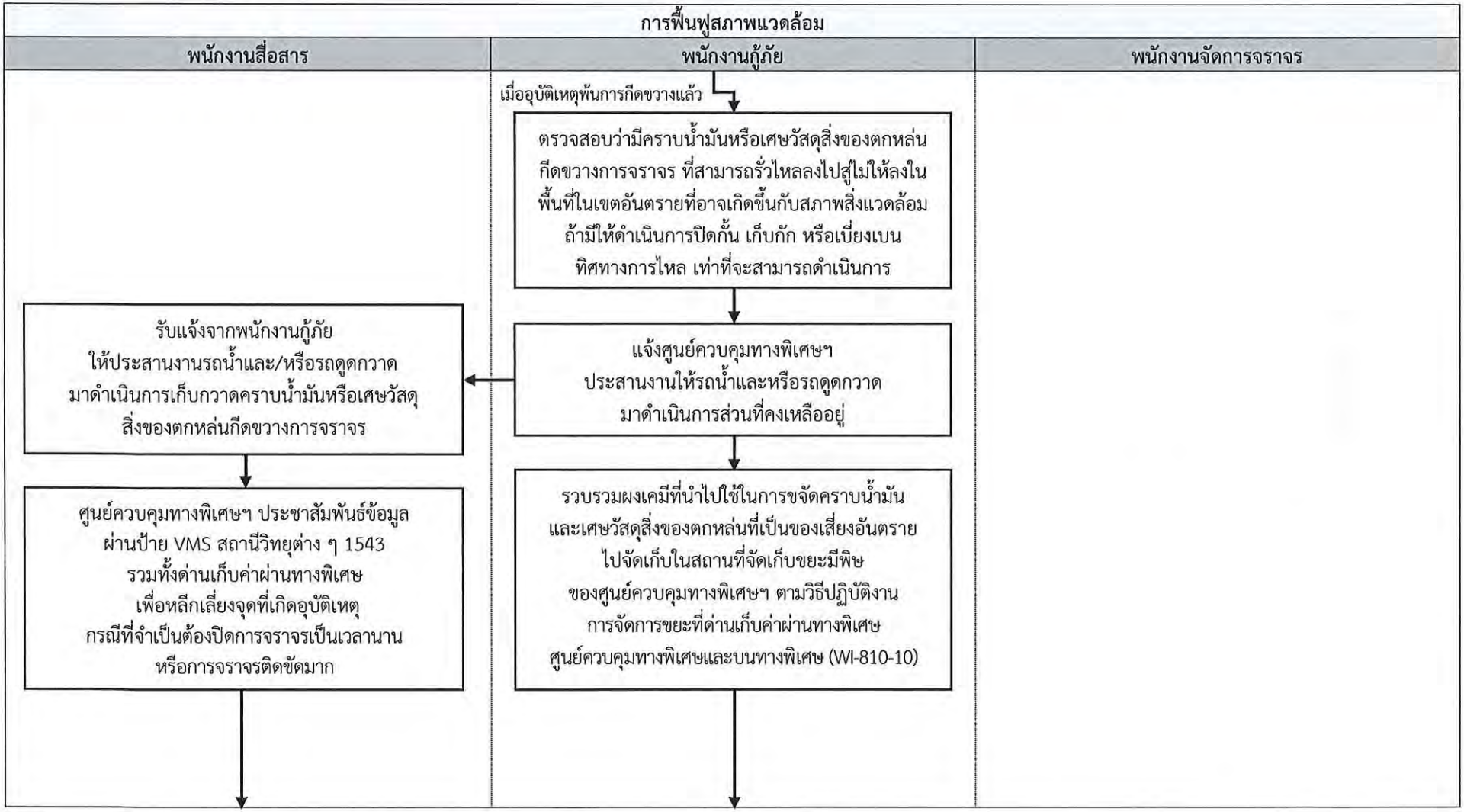
๑๙) รายงานศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ เพื่อบันทึกเหตุการณ์และรายการทรัพย์สินของ กทพ. ที่ได้รับความเสียหาย รวมทั้งให้ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ช่วยประชาสัมพันธ์การเปิดการจราจร และ/หรือการเปิดด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษให้ผู้ใช้ทางพิเศษได้ทราบทางป้ายปรับเปลี่ยนข้อความ (VMS) สถานีวิทยุต่าง ๆ เช่น จส. ๑๐๐ สวพ. ๙๑ เป็นต้น รวมทั้งที่ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษด้วย

๒๐) นำคู่กรณี พร้อมใบอนุญาตขับรถของคู่กรณีและบันทึกการนำส่งรถที่เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ (FM-820-01-01) ส่งสถานีตำรวจที่รับผิดชอบ

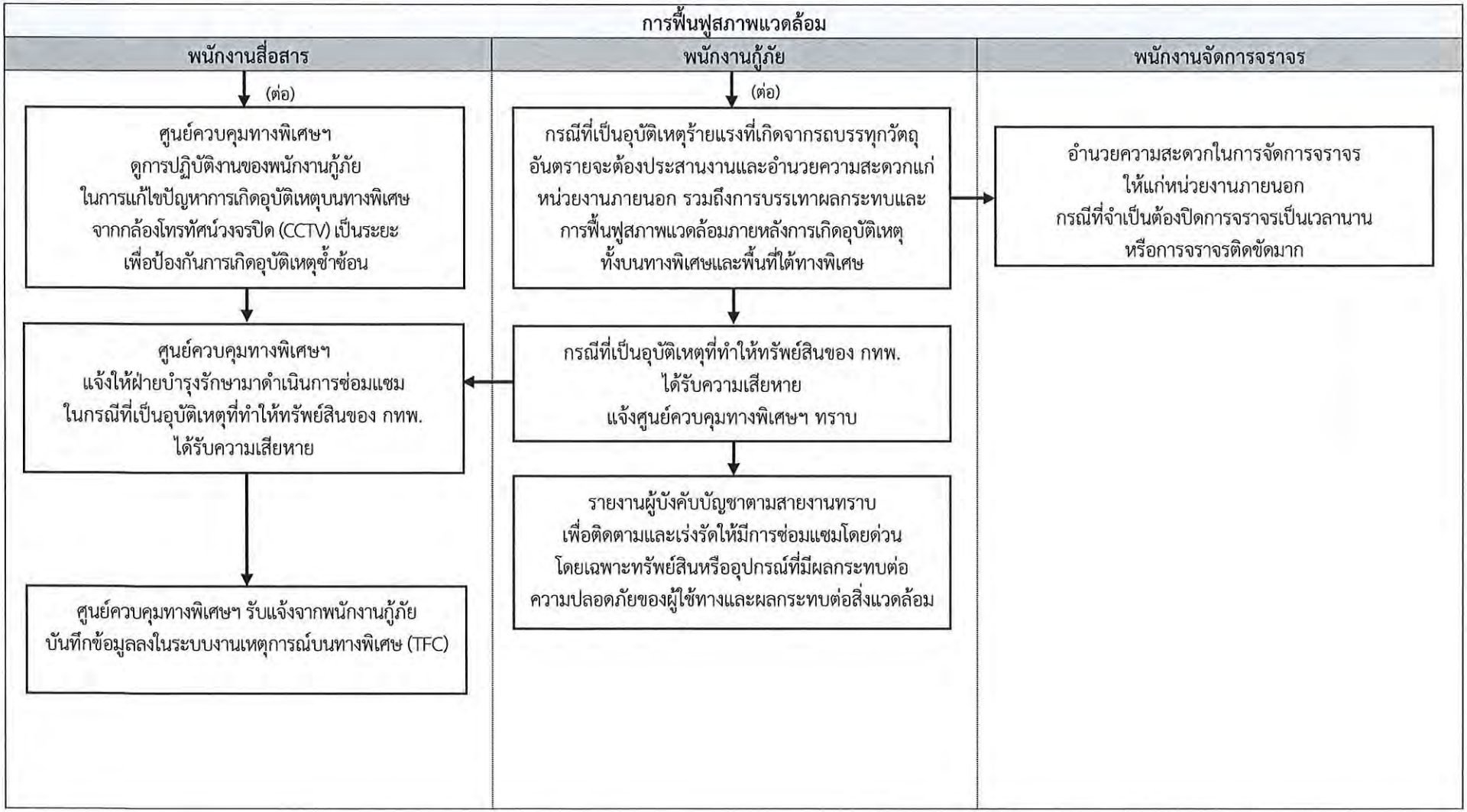
๒๑) ประสานงานและให้ความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอก ในการบรรเทาผลกระทบและฟื้นฟูสภาพแวดล้อมภายหลังการเกิดอุบัติเหตุทั้งบนทางพิเศษและพื้นที่ใต้ทางพิเศษ

๒๒) จัดทำรายงานอุบัติเหตุตามแบบฟอร์ม ๘๓๐๑ เสนอผู้บังคับบัญชาตามสายงาน

๖.๕ กระบวนการฟื้นฟูสภาพแวดล้อม



๖.๕ กระบวนการฟื้นฟูสภาพแวดล้อม (ต่อ)



๖.๖ ขั้นตอนการฟื้นฟูสภาพแวดล้อม

๑) เมื่อพนักงานกู้ภัยช่วยเหลืออุบัติเหตุพ้นการกีดขวางแล้ว จะต้องตรวจสอบว่ามีคราบน้ำมันหรือเศษวัสดุสิ่งของตกหล่นกีดขวางการจราจร ตามท่อระบายน้ำที่สามารถรั่วไหลลงไปสู่ไม่ให้ลงในพื้นที่ในเขตอันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับสภาพสิ่งแวดล้อม ทิศทางลม แม่น้ำ ลำคลอง ชุมชน สถานที่สำคัญทางราชการ โรงพยาบาล เป็นต้น ถ้ามีให้ดำเนินการปิดกั้น เก็บกัก หรือเบี่ยงเบนทิศทางการไหล เท่าที่จะสามารถดำเนินการ โดยส่วนที่คงเหลืออยู่ให้แจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ เพื่อประสานงานให้รถน้ำและหรือรถดูดกวาดมาดำเนินการต่อไป

๒) พนักงานกู้ภัยจะต้องรวบรวมผงเคมีที่นำไปใช้ในการขจัดคราบน้ำมัน และเศษวัสดุสิ่งของตกหล่นที่เป็นของเสี่ยงอันตราย ตามข้อ ๑) ไปจัดเก็บในสถานที่จัดเก็บขยะมีพิษของศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ตามวิธีปฏิบัติงานการจัดการขยะที่ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษและบนทางพิเศษ (WI-810-10)

๓) ในกรณีที่เป็นอุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดจากรถบรรทุกวัตถุอันตราย ซึ่งจำเป็นต้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอกเวรอำนวยการและพนักงานกู้ภัยจะต้องประสานงานและอำนวยความสะดวกแก่หน่วยงานภายนอกในการดำเนินการช่วยเหลือแก้ไขอุบัติเหตุการเก็บและ/หรือทำลายวัตถุมีพิษที่หกรั่วไหลบนทางพิเศษจนแล้วเสร็จ รวมถึงการบรรเทาผลกระทบและการฟื้นฟูสภาพแวดล้อม ภายหลังการเกิดอุบัติเหตุทั้งบนทางพิเศษและพื้นที่ใต้ทางพิเศษตามคู่มือการตอบโต้และระงับอุบัติภัยจากสารเคมี ของสำนักอนามัย กรุงเทพมหานคร (๒๕๕๔) โดยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ กทพ. ให้ดำเนินการตามวิธีปฏิบัติงานการจัดการขยะที่ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษและบนทางพิเศษ (WI-810-10)

๔) ในกรณีที่เป็นอุบัติเหตุที่ทำให้ทรัพย์สินของ กทพ. ได้รับความเสียหาย เช่น ป้ายจราจร อุปกรณ์ควบคุมการจราจร พื้นผิวการจราจร เสาไฟฟ้า รั้วหรือต้นไม้ เป็นต้น ให้พนักงานกู้ภัยแจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบเพื่อแจ้งให้ฝ่ายบำรุงรักษามาดำเนินการซ่อมแซมโดยเร่งด่วนต่อไป และให้รายงานผู้บังคับบัญชาตามสายงานทราบเพื่อติดตามและเร่งรัด ให้มีการซ่อมแซมโดยด่วน โดยเฉพาะทรัพย์สินหรืออุปกรณ์ที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทางและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

๖.๗ เรื่องอื่นๆ

๑) การฝึกอบรมขั้นตอนการปฏิบัติงานการป้องกันและให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ

กำหนดให้มีการฝึกอบรมการปฏิบัติงานการป้องกันและให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษไม่น้อยกว่าปีละ ๒ ครั้ง หรือในเดือนกุมภาพันธ์และเดือนสิงหาคมของทุกปี

๒) การฝึกซ้อมการป้องกันและให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ

กำหนดให้มีการฝึกซ้อมการป้องกันและให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ ไม่น้อยกว่าปีละ ๑ ครั้ง ในเดือนกรกฎาคมของทุกปี

๗. แบบฟอร์มที่ใช้

๗.๑ บันทึกการนำส่งรถที่เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ (FM-820-01-01)

๗.๒ แบบฟอร์มรายงานอุบัติเหตุ (แบบฟอร์ม ๘๓๐๑)

เอกสารเลขที่ FM-820-01-01

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
บันทึกการนำส่งรถที่เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ

วันที่เกิดเหตุ.....เวลา.....น. สถานที่เกิดเหตุ.....	**ทางพิเศษ** ☐ เฉลิมมหานคร ☐ ศรีรัช ☐ ฉลองรัช ☐ อุดรรัถยา ☐ บูรพาวิถี ☐ ศรีรัช – วงแหวนรอบนอกฯ ☐ กาญจนาภิเษก
รถที่เกิดอุบัติเหตุ	
1. ยี่ห้อ.....ทะเบียน.....ประเภท.....ล้อ 2. ยี่ห้อ.....ทะเบียน.....ประเภท.....ล้อ 3. ยี่ห้อ.....ทะเบียน.....ประเภท.....ล้อ	4. ยี่ห้อ.....ทะเบียน.....ประเภท.....ล้อ 5. ยี่ห้อ.....ทะเบียน.....ประเภท.....ล้อ 6. ยี่ห้อ.....ทะเบียน.....ประเภท.....ล้อ
การบาดเจ็บ/การเสียชีวิต มีผู้เสียชีวิต จำนวน.....คน มีผู้บาดเจ็บ จำนวน.....คน	นำส่งโรงพยาบาล.....
แผนผังที่เกิดเหตุ	**บันทึกคู่กรณี** ☐ ไม่มีคู่กรณี ☐ คู่กรณีได้ดูแผนผังที่เกิดเหตุแล้วเข้าใจรับว่าถูกต้อง ☐ คู่กรณีตกลงกันได้ไม่ติดใจให้พนักงานสอบสวนดำเนินการคดีอาญาและทางแพ่งอย่างใดอย่างหนึ่ง ด้วยความสมัครใจ ปราศจากการบังคับขู่เข็ญหรือให้สัญญาใดๆ ลงชื่อ.....คู่กรณี ลงชื่อ.....คู่กรณี (.....) (.....) ลงชื่อ.....คู่กรณี ลงชื่อ.....คู่กรณี (.....) (.....) ลงชื่อ.....คู่กรณี ลงชื่อ.....คู่กรณี (.....) (.....)
รายการความเสียหายของทรัพย์สิน กทพ. 1. ..... 2. ..... 3. ..... 4.	**รายการทรัพย์สินของรถที่เกิดเหตุ ทะเบียน**..... 1. ..... 2. ..... 3. ..... 4. .....
ลงชื่อ.....ผู้บันทึก/นำส่ง (.....) ตำแหน่ง.....	ลงชื่อ.....พนักงานสอบสวน (.....) ตำแหน่ง.....

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

แบบฟอร์ม ๘๓๐๑

รายงานอุบัติเหตุ

เลขที่ ...../.....

ทางพิเศษ ☐ เฉลิมมหานคร ☐ ศรีรัช ☐ ฉลองรัช ☐ บูรพาวิถี ☐ กาญจนาภิเษก ☐ อุดรรัถยา ☐ ศรีรัช – วงแหวนรอบนอกฯ

1. วัน เวลา สถานที่

วันที่เกิดเหตุ..... สถานที่เกิดเหตุ .....

ได้รับแจ้งเหตุเวลา.....น. ไปถึงที่เกิดเหตุเวลา.....น. พ้นกีดขวางเวลา.....น.

ตำรวจถึงที่เกิดเหตุเวลา.....น. สิ้นสุดเวลา.....น.

รายละเอียดสถานที่เกิดเหตุ ☐ ด่านฯ ..... ช่องเก็บเงินที่ .....

ทิศทาง จาก ..... ไป .....

ช่องทาง ☐ ฉุกเฉิน ☐ ซ้าย ☐ กลาง ☐ ขวา

☐ อื่น ๆ .....

2. รายละเอียดยานพาหนะผู้ขับขี่และเจ้าของรถ

ประเภทรถ .....
ยี่ห้อ ..... สี .....
เลขทะเบียน ..... จังหวัด .....
ชื่อผู้ขับขี่ ..... อายุ .....
ใบอนุญาตประเภท .....
ฉบับที่ ..... จังหวัด .....
ที่อยู่เลขที่ ..... ถนน .....
ตำบล ..... อำเภอ .....
จังหวัด .....
ที่อยู่ปัจจุบันเลขที่ ..... ถนน.....
ตำบล ..... อำเภอ .....
จังหวัด .....
ชื่อเจ้าของรถ ..... อายุ .....
ที่อยู่เลขที่ ..... ถนน .....
ตำบล ..... อำเภอ .....
จังหวัด ..... โทร .....

ประเภทรถ .....
ยี่ห้อ ..... สี .....
เลขทะเบียน ..... จังหวัด .....
ชื่อผู้ขับขี่ ..... อายุ .....
ใบอนุญาตประเภท .....
ฉบับที่ ..... จังหวัด .....
ที่อยู่เลขที่ ..... ถนน .....
ตำบล ..... อำเภอ .....
จังหวัด .....
ที่อยู่ปัจจุบันเลขที่ ..... ถนน.....
ตำบล ..... อำเภอ .....
จังหวัด .....
ชื่อเจ้าของรถ ..... อายุ .....
ที่อยู่เลขที่ ..... ถนน .....
ตำบล ..... อำเภอ .....
จังหวัด ..... โทร .....

3. ลักษณะของอุบัติเหตุและความเสียหาย

รายละเอียดของอุบัติเหตุ .....
.....
.....
.....

รายการความเสียหายของ กทพ.	ประเมินค่าเสียหาย	หมายเหตุ
รวมค่าเสียหาย		

แผ่นที่ ...../.....

ประเภทและจำนวนรถ

☐ รถยนต์นั่งบุคคล ..... คัน		☐ รถบรรทุกเล็ก ..... คัน	
☐ รถโดยสารขนาดเล็ก ..... คัน		☐ รถบรรทุก 6 ล้อ ..... คัน	
☐ รถโดยสารขนาดใหญ่ ..... คัน		☐ รถบรรทุก 10 ล้อ ..... คัน	
☐ อื่น ๆ ..... คัน		☐ รถบรรทุก และรถพ่วง ..... คัน	

ความรุนแรงของอุบัติเหตุ

☐ ไม่มีผู้บาดเจ็บ ☐ บาดเจ็บเล็กน้อย .....คน ☐ บาดเจ็บสาหัส .....คน ☐ เสียชีวิต .....คน

การจราจรหลังเกิดเหตุ ☐ ปกติ ☐ ช้าลง ☐ หยุดชะงักนาน ..... นาที

4. สภาพแวดล้อมของการเกิดอุบัติเหตุและการสันนิษฐานสาเหตุ

สภาพอากาศและทัศนวิสัย	สภาพผิวจราจร	ลักษณะแนวทางจราจร
☐ ปกติ	☐ แห้ง	☐ ทางตรง
☐ ฝนตก	☐ เปียก/ลื่น	☐ ทางโค้ง
☐ พายุ /ลมแรง	☐ น้ำท่วม	☐ ทางลาดขึ้น
☐ มีควัน/หมอก	☐ ขรุขระ	☐ ทางลาดลง

การซ่อม/สร้างบนทางพิเศษ	ป้ายสัญญาณใกล้ที่เกิดเหตุ	การเปิดช่องทาง
☐ มี ☐ ก่อนถึงที่เกิดเหตุ	☐ มี ☐ ป้านเตือน	☐ ปิดช่องทางฉุกเฉิน
☐ เลยที่เกิดเหตุ	☐ ป้ายบังคับ	☐ ปิดช่องทางซ้าย
☐ ตรงข้ามที่เกิดเหตุ	☐ สัญญาณอื่น	☐ ปิดช่องทางกลาง
☐ ณ จุดเกิดเหตุ		☐ ปิดช่องทางขวา
☐ ไม่มี	☐ ไม่มี	

สิ่งกีดขวาง ☐ สัตว์ ☐ คนเดินเท้า ☐ เศษวัสดุ ☐ รถขัดข้อง ☐ รถอุบัติเหตุ ☐ อื่น ๆ .....

การสันนิษฐานสาเหตุ

☐ ผู้ขับขี่	☐ ยานพาหนะ	☐ สภาพการขับขี่	☐ อื่น ๆ (สภาพถนน/ทัศนวิสัย/สิ่งกีดขวาง)
☐ มึนเมา	☐ เบรคขัดข้อง	☐ ขับรถช้า	(ระบุ) .....
☐ หลับใน	☐ เครื่องยนต์ขัดข้อง	☐ ขับรถเร็วเกินไป	.....
☐ ใช้ยา/สารเสพติด	☐ ยางแตก	☐ เปลี่ยนช่องทางกระทันหัน	.....
☐ โรคประจำตัว	☐ บรรทุกเกินกำหนด	☐ วิ่งไหล่ทาง (ช่องฉุกเฉิน)	.....
☐ อื่น ๆ	☐ อื่น ๆ	☐ อื่น ๆ	.....

5. การเคลื่อนย้ายและการอ้างอิงกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ผู้บาดเจ็บ จำนวน ..... คน นำส่งที่ ..... โดย .....

ผู้เสียชีวิต จำนวน ..... คน นำส่งที่ ..... โดย .....

ยานพาหนะ จำนวน ..... คน เคลื่อนย้ายไปที่ .....

ชื่อพนักงานสอบสวน ..... สน. .....

แผ่นที่ ...../.....

6. แผนผังแสดงตำแหน่งและลักษณะอุบัติเหตุ



ลงชื่อผู้รายงาน
.....
(.....)
ตำแหน่ง .....
วันที่ ...../...../.....

ลงชื่อผู้รายงาน
.....
(.....)
ตำแหน่ง .....
วันที่ ...../...../.....

ที่ ...../.....
เรียน .....

เพื่อโปรดทราบ

ลงชื่อ .....
(.....)
ตำแหน่ง .....
วันที่ ...../...../.....

แผ่นที่ ...../.....

(ใบแทรกรายงานอุบัติเหตุ)

รายละเอียดยานพาหนะผู้ขับขี่และเจ้าของรถ	
ประเภทรถ ..... ยี่ห้อ ..... สี ..... เลขทะเบียน ..... จังหวัด ..... ชื่อผู้ขับขี่ ..... อายุ ..... ใบอนุญาตประเภท ..... ฉบับที่ ..... จังหวัด ..... ที่อยู่เลขที่ ..... ถนน ..... ตำบล ..... อำเภอ ..... จังหวัด ..... ที่อยู่ปัจจุบันเลขที่ ..... ถนน..... ตำบล ..... อำเภอ ..... จังหวัด ..... ชื่อเจ้าของรถ ..... อายุ ..... ที่อยู่เลขที่ ..... ถนน ..... ตำบล ..... อำเภอ ..... จังหวัด ..... โทร	ประเภทรถ ..... ยี่ห้อ ..... สี ..... เลขทะเบียน ..... จังหวัด ..... ชื่อผู้ขับขี่ ..... อายุ ..... ใบอนุญาตประเภท ..... ฉบับที่ ..... จังหวัด ..... ที่อยู่เลขที่ ..... ถนน ..... ตำบล ..... อำเภอ ..... จังหวัด ..... ที่อยู่ปัจจุบันเลขที่ ..... ถนน..... ตำบล ..... อำเภอ ..... จังหวัด ..... ชื่อเจ้าของรถ ..... อายุ ..... ที่อยู่เลขที่ ..... ถนน ..... ตำบล ..... อำเภอ ..... จังหวัด ..... โทร .....
รายละเอียดยานพาหนะผู้ขับขี่และเจ้าของรถ	
ประเภทรถ ..... ยี่ห้อ ..... สี ..... เลขทะเบียน ..... จังหวัด ..... ชื่อผู้ขับขี่ ..... อายุ ..... ใบอนุญาตประเภท ..... ฉบับที่ ..... จังหวัด ..... ที่อยู่เลขที่ ..... ถนน ..... ตำบล ..... อำเภอ ..... จังหวัด ..... ที่อยู่ปัจจุบันเลขที่ ..... ถนน..... ตำบล ..... อำเภอ ..... จังหวัด ..... ชื่อเจ้าของรถ ..... อายุ ..... ที่อยู่เลขที่ ..... ถนน ..... ตำบล ..... อำเภอ ..... จังหวัด ..... โทร	ประเภทรถ ..... ยี่ห้อ ..... สี ..... เลขทะเบียน ..... จังหวัด ..... ชื่อผู้ขับขี่ ..... อายุ ..... ใบอนุญาตประเภท ..... ฉบับที่ ..... จังหวัด ..... ที่อยู่เลขที่ ..... ถนน ..... ตำบล ..... อำเภอ ..... จังหวัด ..... ที่อยู่ปัจจุบันเลขที่ ..... ถนน..... ตำบล ..... อำเภอ ..... จังหวัด ..... ชื่อเจ้าของรถ ..... อายุ ..... ที่อยู่เลขที่ ..... ถนน ..... ตำบล ..... อำเภอ ..... จังหวัด ..... โทร .....

แผ่นที่ ...../.....

บัญชีแนบท้าย
ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในทางพิเศษ
เรื่อง การห้ามรถบรรทุกวัตถุอันตรายเดินในทางพิเศษ พ.ศ. ๒๕๕๙

ลำดับที่	รหัส UN No.	ชื่อวัตถุอันตราย
๑	๑๐๐๕	AMMONIA, ANHYDROUS
๒	๑๐๑๗	CHLORINE
๓	๑๐๗๓	OXYGEN, REFRIGERATED LIQUID (CRYOGENIC LIQUID)
๔	๑๐๙๐	ACETONE
๕	๑๐๙๓	ACRYLONITRILE, INHIBITED
๖	๑๑๑๔	BENZENE
๗	๑๑๒๙	BUTYRALDEHYDE
๘	๑๑๗๒	ETHYLENE GLYCOL MONOETHYL ETHER ACETADE
๙	๑๑๗๓	ETHYL ACETATE
๑๐	๑๑๙๘	FORMALDEHYDE, SOLUTION, FLAMMABLE
๑๑	๑๒๐๘	HEXANES
๑๒	๑๒๑๒	ISOBUTANOL (ISOBUTYL ALCOHOL)
๑๓	๑๒๑๙	ISOPROPANOL (ISOPROPYL ALCOHOL)
๑๔	๑๒๒๓	KEROSENE
๑๕	๑๒๓๐	METHANOL
๑๖	๑๒๔๕	METHYL ISOBUTYL KETONE
๑๗	๑๒๔๗	METHYL METHACRYLATE MONOMER, INHIBITED
๑๘	๑๒๖๒	OCTANES
๑๙	๑๒๖๘	PETROLEUM DISTILLATES, N.O.S. or PETROLEUM PRODUCTS, N.O.S.
๒๐	๑๒๘๐	PROPYLENE OXIDE
๒๑	๑๒๙๔	TOLUENE
๒๒	๑๓๐๐	TURPENTINE SUBSTITUTE
๒๓	๑๓๐๗	XYLENES
๒๔	๑๗๖๐	CORROSIVE LIQUID, N.O.S.
๒๕	๑๗๘๙	HYDROCHLORIC ACID

ลำดับที่	รหัส UN No.	ชื่อวัตถุอันตราย
๒๖	๑๗๙๑	HYPOCHLORITE SOLUTION
๒๗	๑๘๐๕	PHOSPHORIC ACID
๒๘	๑๘๑๔	POTASSIUM HYDROXIDE, SOLUTION
๒๙	๑๘๒๔	SODIUM HYDROXIDE, SOLUTION
๓๐	๑๘๓๐	SULFURIC ACID, with more than ๕๑% acid
๓๑	๑๘๓๑	SULFURIC ACID, FUMING
๓๒	๑๘๓๒	SULFURIC ACID, SPENT
๓๓	๑๙๑๕	CYCLOHEXANONE
๓๔	๑๙๕๑	ARGON, REFRIGERATED LIQUID (CRYOGENIC LIQUID)
๓๕	๑๙๖๕	HYDROCARBON GAS MIXTURE, LIQUEFIED, N.O.S.
๓๖	๑๙๗๗	NITROGEN, REFRIGERATED LIQUID (CRYOGENIC LIQUID)
๓๗	๑๙๘๖	ALCOHOLS, FLAMMABLE, TOXIC, N.O.S.
๓๘	๑๙๘๗	ALCOHOLS, N.O.S.
๓๙	๒๐๑๔	HYDROGEN PEROXIDE, AQUEOUS SOLUTION with not less than ๒๐% but not more than ๔๐% hydrogen peroxide (stabilized as necessary)
๔๐	๒๐๓๑	NITRIC ACID, other than red fuming
๔๑	๒๐๕๕	STYRENE MONOMER, INHIBITED
๔๒	๒๑๘๗	CARBON DIOXIDE, REFRIGERATED LIQUID
๔๓	๒๒๐๑	NITROUS OXIDE, REFRIGERATED LIQUID
๔๔	๒๒๐๙	FORMALDEHYDE SOLUTION with not less than ๒๕% formaldehyde
๔๕	๒๒๖๕	N, N-DIMETHYLFORMAMIDE
๔๖	๒๓๑๒	PHENOL, MOLTEN
๔๗	๒๓๔๘	BUTYL ACRYLATES, INHIBITED
๔๘	๒๔๔๘	SULFUR, MOLTEN
๔๙	๒๕๘๑	ALUMINIUM CHLORIDE, SOLUTION
๕๐	๒๕๘๒	FERRIC CHLORIDE, SOLUTION

ลำดับที่	รหัส UN No.	ชื่อวัตถุอันตราย
๕๑	๒๖๗๒	AMMONIA SOLUTION, relative density between ๐.๘๘๐ and ๐.๙๕๗ at ๑๕°c in water, with more than ๑๐% but not more than ๓๕% ammonia
๕๒	๒๗๘๙	ACETIC ACID, GLACIAL or ACETIC ACID SOLUTION, more than ๘๐% acid, by mass
๕๓	๒๘๒๑	PHENOL SOLUTION
๕๔	๒๘๘๐	CALCIUM HYPOCHLORITE, HYDRATED, or CALCIUM HYPOCHLORITE, HYDRATED MIXTURE with not less than ๕.๕% but not more than ๑๐% water
๕๕	๓๐๘๒	ENVIRONMENTALLY HAZARDOUS SUBSTANCE, LIQUID, N.O.S.
๕๖	๓๒๕๗	ELEVATED TEMPERATURE LIQUID, N.O.S., at or above ๑๐๐°c and below its flash point (including molten metals, molten salts, etc,)
๕๗	๓๒๙๕	HYDROCARBONS, LIQUID, N.O.S.
๕๘	๑๒๐๑	FUSEL OIL
๕๙	๑๒๐๒	GAS OIL or DIESEL FUEL or HEATING OIL, LIGHT
๖๐	๑๒๐๓	MOTOR SPIRIT or GASOLINE or PETROL
๖๑	๑๐๗๕	LIQUEFIED PETROLEUM GAS
๖๒	๓๑๖๑	LIQUEFIED GAS, FLAMMABLE, N.O.S.

2.2 เอกสารนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม

ประกาศการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
เรื่อง นโยบายสิ่งแวดล้อม

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างหรือจัดให้มีทางพิเศษด้วยวิธีใด ๆ ตลอดจนบำรุงและรักษาทางพิเศษ ดำเนินงานหรือธุรกิจเกี่ยวกับทางพิเศษและธุรกิจอื่นที่เกี่ยวเนื่องกับทางพิเศษหรือที่เป็นประโยชน์แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

ด้วยภารกิจ วิสัยทัศน์ วัฒนธรรมองค์กร และความรับผิดชอบที่มีต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมุ่งมั่นให้พนักงานและลูกจ้าง อำนวยการและปฏิบัติงานอย่างจริงจังในการจัดการสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล ISO 14001 : 2015 ตามขอบเขตของทางพิเศษที่ระบุไว้ในคู่มือสิ่งแวดล้อม ด้วยจิตสำนึกและการมีส่วนร่วมในการรักษาสภาพแวดล้อมและความปลอดภัยของพนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และสาธารณชน รวมถึงการปรับปรุงการปฏิบัติงาน การควบคุมผลกระทบเนื่องจากกิจกรรม การบริการต่าง ๆ อย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง โดยคำนึงถึงความเสี่ยงและโอกาส การเพิ่มประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-Efficiency) และความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยมุ่งสู่เป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) และการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero GHG Emissions) เพื่อให้เกิดการพัฒนาด้านการจราจรและระบบขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน โดยมีหลักการและแนวทางปฏิบัติงานดังนี้

๑. ให้ความสำคัญในการควบคุมระดับเสียง ฝุ่นละออง ขยะมูลฝอย คุณภาพน้ำทิ้งจากอาคาร การจัดการจราจร และอุบัติภัยที่เกิดจากการดำเนินงาน รวมทั้งมุ่งมั่นในการปกป้องสิ่งแวดล้อม และการใช้ทรัพยากรอย่างยั่งยืน เช่น การปลูกต้นไม้ การใช้น้ำ การใช้ไฟฟ้า และการใช้กระดาษ A4 เป็นต้น

๒. เพิ่มความสะดวกและปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทางพิเศษ พนักงาน ลูกจ้าง และผู้เกี่ยวข้องที่ปฏิบัติงานบนทางพิเศษโดยการนำนวัตกรรม/เทคโนโลยีมาใช้ในการบริหารจัดการ เฝ้าระวัง ป้องกัน และดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการนำพลังงานหมุนเวียนมาใช้ และการจัดการขยะอย่างถูกต้อง เพื่อสุขอนามัยและสภาพแวดล้อมที่ดีของพนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้เกี่ยวข้อง โดยกำหนดเป็นวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และแนวทางปฏิบัติเพื่อบริหารจัดการความเสี่ยงและโอกาสที่อาจจะเกิดขึ้นอย่างเหมาะสม พร้อมทั้งมีการทบทวนเพื่อปรับปรุงอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

๓. ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ มาตรฐาน ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง เพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีต่อพนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้เกี่ยวข้อง สภาพแวดล้อมและสถานที่ปฏิบัติงาน

๔. สร้างจิตสำนึกแก่พนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้เกี่ยวข้องในการร่วมกันรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมและรับผิดชอบในการใช้พลังงานและทรัพยากรธรรมชาติอย่างประหยัด

๕. เผยแพร่นโยบายสิ่งแวดล้อมต่อพนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และสาธารณชน

ประกาศ ณ วันที่ ๒๕ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๖

(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

2.3 สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมในรูปแบบอินโฟกราฟิกส์ (Infographics) ระหว่างเดือนกรกฎาคม – ธันวาคม พ.ศ. 2566

โครงการศึกษาและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ประจำปี 2566

ทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร)

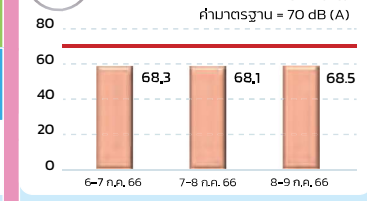
3 โรงเรียนรัตนโกสินทร์สมโภชบางเขน

AQI 36 ดี

PM10	PM2.5
22-36 µg/m³	7.6-17.5 µg/m³
CO 8-hr avg 0.4-0.8 ppm	**NO_2** 1-hr avg 8-46 ppb
O_3 8-hr avg 7-42 ppb	

ดัชนีคุณภาพอากาศ (5 - 10 ก.ค. 66)

ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (dB (A))
ค่ามาตรฐาน = 70 dB (A)



ระดับเสียง
มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

ระดับความสั่นสะเทือนสูงสุด (mm/s)
ค่ามาตรฐาน = 5 mm/s (f ≤ 10 Hz)



ความสั่นสะเทือน
มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

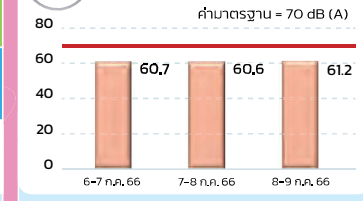
4 หมู่บ้านประยูรทอง 7

AQI 74 ปานกลาง

PM10	PM2.5
24-39 µg/m³	8.6-16.9 µg/m³
CO 8-hr avg 0.4-0.8 ppm	**NO_2** 1-hr avg 7-34 ppb
O_3 8-hr avg 7-60 ppb	

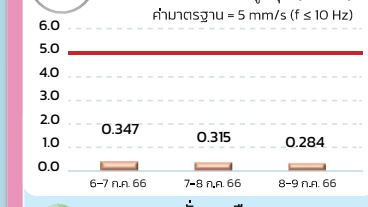
ดัชนีคุณภาพอากาศ (30 มี.ค. - 4 เม.ย. 66)

ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (dB (A))
ค่ามาตรฐาน = 70 dB (A)



ระดับเสียง
มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

ระดับความสั่นสะเทือนสูงสุด (mm/s)
ค่ามาตรฐาน = 5 mm/s (f ≤ 10 Hz)



ความสั่นสะเทือน
มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน









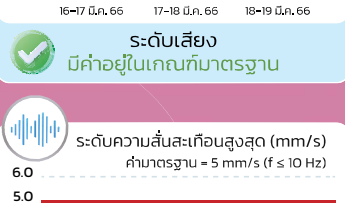
2 โรงเรียนวัดศิริพงษ์ธรรมนิมิต

AQI 51 ปานกลาง

PM10	PM2.5
16-26 µg/m³	3.3-12.4 µg/m³
CO 8-hr avg 0.5-0.8 ppm	**NO_2** 1-hr avg 5-31 ppb
O_3 8-hr avg 7-51 ppb	

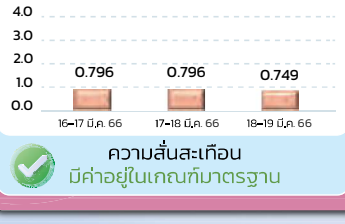
ดัชนีคุณภาพอากาศ (12 - 17 ก.ค. 66)

ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (dB (A))
ค่ามาตรฐาน = 70 dB (A)



ระดับเสียง
มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

ระดับความสั่นสะเทือนสูงสุด (mm/s)
ค่ามาตรฐาน = 5 mm/s (f ≤ 10 Hz)



ความสั่นสะเทือน
มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

1 ถนอมมิตรปาร์คคอนโดมิเนียม

AQI 31 ดี

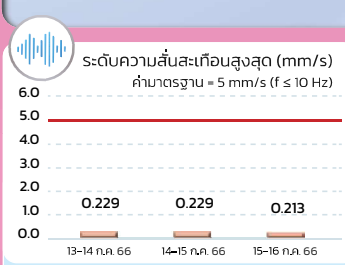
PM10	PM2.5
19-29 µg/m³	6.2-11.5 µg/m³
CO 8-hr avg 0.4-0.7 ppm	**NO_2** 1-hr avg 6-25 ppb
O_3 8-hr avg 8-39 ppb	

ดัชนีคุณภาพอากาศ (12 - 17 ก.ค. 66)

ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (dB (A))
ค่ามาตรฐาน = 70 dB (A)

ระดับเสียง
มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

ระดับความสั่นสะเทือนสูงสุด (mm/s)
ค่ามาตรฐาน = 5 mm/s (f ≤ 10 Hz)



ความสั่นสะเทือน
มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

เกณฑ์มาตรฐาน

ดัชนีคุณภาพอากาศ เกณฑ์ดัชนีคุณภาพอากาศ (Air Quality Index : AQI) กรมควบคุมมลพิษ

0 - 25	26 - 50	51 - 100	101 - 200	> 201 ขึ้นไป
ดีมาก	ดี	ปานกลาง	เริ่มมีผลต่อสุขภาพ	มีผลต่อสุขภาพ

ระดับเสียง มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ

ความสั่นสะเทือน มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

https://www.exat.co.th/environment
https://www.facebook.com/emd.exat

จัดทำโดย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ร่วมกับสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม กองจัดการสิ่งแวดล้อม ฝ่ายนโยบายและแผน หมายเลขโทรศัพท์ 02 558 9800 ต่อ 26430-26434