

2.3 เอกสารการประชุมคณะกรรมการกำกับ ครั้งที่ 1/2566



การประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖

วันอังคารที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๖๖ เวลา ๑๔.๐๐ น.

ณ ห้องประชุม ๑๔๐๑ ชั้น ๑๔ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ.

การประชุมทางไกลผ่านระบบสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โปรแกรม Zoom Cloud Meeting

ระเบียบวาระการประชุม

ระเบียบวาระที่ ๑

เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

ระเบียบวาระที่ ๒

เรื่องรับรองรายงานการประชุม

ระเบียบวาระที่ ๓

เรื่องเพื่อพิจารณา

ผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษสายบางนา-อโศกและทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

ระเบียบวาระที่ ๔

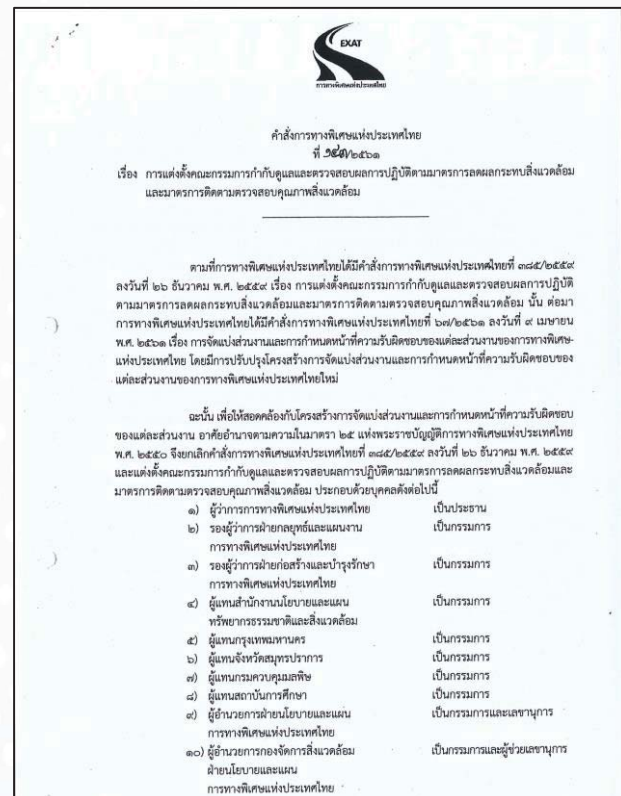
เรื่องอื่น ๆ (ถ้ามี)

ประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ปี ๒๕๖๖

ระเบียบวาระที่ ๑ : เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

ประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ปี ๒๕๖๖

การทางพิเศษฯ ได้มีคำสั่งการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบ ผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม



ประกอบด้วย

- | | |
|---|--------------------------------|
| ๑. ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย | เป็นประธาน |
| ๒. รองผู้ว่าการฝ่ายกลยุทธ์และแผนงาน | เป็นกรรมการ |
| ๓. รองผู้ว่าการฝ่ายก่อสร้างและบำรุงรักษา | เป็นกรรมการ |
| ๔. ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | เป็นกรรมการ |
| ๕. ผู้แทนกรุงเทพมหานคร | เป็นกรรมการ |
| ๖. ผู้แทนจังหวัดสมุทรปราการ | เป็นกรรมการ |
| ๗. ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ | เป็นกรรมการ |
| ๘. ผู้แทนมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี | เป็นกรรมการ |
| ๙. ผู้อำนวยการฝ่ายนโยบายและแผน | เป็นกรรมการและเลขานุการ |
| ๑๐. ผู้อำนวยการกองจัดการสิ่งแวดล้อม | เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |

โดยให้คณะกรรมการฯ มีหน้าที่

กำกับดูแลการดำเนินงานของที่ปรึกษา (บุคคลที่ ๓) ที่การทางพิเศษฯ ว่าจ้างให้ดำเนินงานศึกษา และติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของ ทางพิเศษสายบางนา-อโศก และ ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)



ระเบียบวาระที่ ๒ : เรื่องรับรองรายงานการประชุม

ฝ่ายเลขานุการฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๖๕ ดังเอกสารแนบ ๑ เสนอคณะกรรมการฯ เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๖

จึงเรียนมาเพื่อโปรดรับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕

ระเบียบวาระที่ ๓ : เรื่องเพื่อพิจารณา

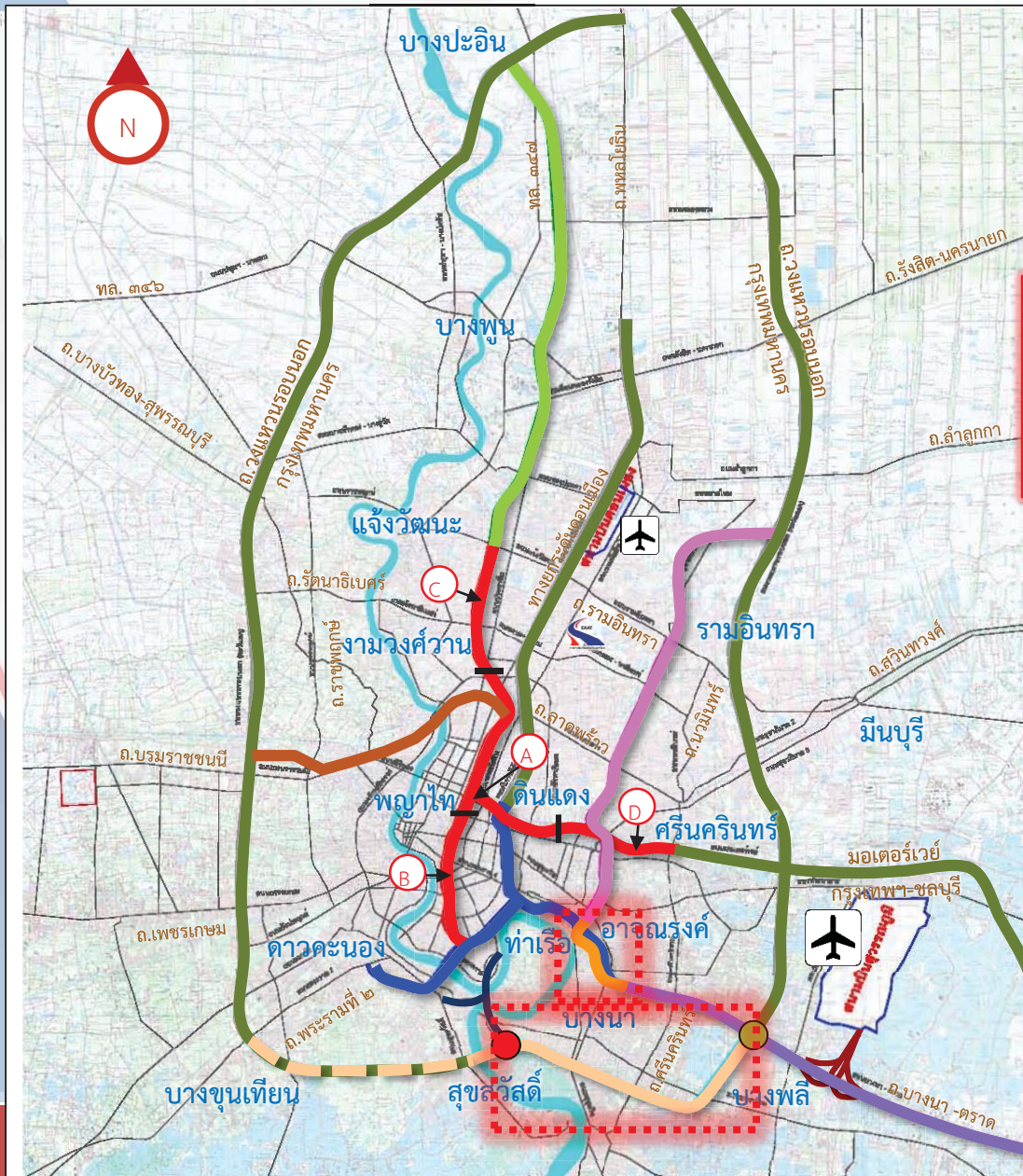
ผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ
มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมิน
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษสายบางนา-อโศกและทางพิเศษ
กาญจนาภิเษก(บางพลี-สุขสวัสดิ์)

ความเป็นมา

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้เปิดให้บริการทางพิเศษรวมทั้งสิ้น ๘ สายทาง ระยะทางรวม ๒๒๔.๖ กิโลเมตร ได้แก่

- | | |
|--|--------------------|
| ๑. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร | (โดย กทพ.) |
| ๒. ทางพิเศษศรีรัช | (โดยผู้รับสัมปทาน) |
| ๓. ทางพิเศษฉลองรัช | (โดย กทพ.) |
| ๔. ทางพิเศษบูรพาวิถี | (โดย กทพ.) |
| ๕. ทางพิเศษอุดรรัถยา | (โดยผู้รับสัมปทาน) |
| ๖. ทางพิเศษสายบางนา-อโศก | (โดย กทพ.) |
| ๗. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) | (โดย กทพ.) |
| ๘. ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร
(ทางพิเศษประจิมรัถยา) | (โดยผู้รับสัมปทาน) |

ทางพิเศษที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน (๘ สายทาง / ๒๒๔.๖ กม.)



๑. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ๒๗.๑ กม. (๒๕๒๔-๒๕๓๐)
 ๒. ทางพิเศษศรีรัช ๓๘.๔ กม. (๒๕๓๖-๒๕๔๑)
 ๓. ทางพิเศษฉลองรัช ๒๘.๒ กม. (๒๕๓๙-๒๕๕๒)
 ๔. ทางพิเศษอุดรรัถยา ๓๒.๐ กม. (๒๕๔๑-๒๕๕๒)
 ๕. ทางพิเศษบูรพาวิถี ๕๕.๐ กม. (๒๕๔๑-๒๕๕๓)
 ๖. ทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ (S1)
๔.๗ กม. (๒๕๔๘)
 ๗. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)
๒๒.๕ กม. (๒๓ มี.ค. ๒๕๕๒)
 ๘. ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร
๑๖.๗ กม. (๒๒ ส.ค. ๒๕๕๙) (ทางพิเศษประจิมรัถยา)
-
- ทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิ
เชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี (๒๓ มี.ค. ๒๕๕๒)
 - ทางเชื่อมต่อทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-
สุขสวัสดิ์) กับทางพิเศษบูรพาวิถี (๓๐ ธ.ค. ๒๕๕๒)
 - ทางเชื่อมต่อเฉลิมราชดารี ๘๔ พรรษา
(๒๓ ธ.ค. ๒๕๕๔)

ทางพิเศษสายบางนา-อานนท์ (S1)

ทางพิเศษสายบางนา-อานนท์ มีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีกับทางพิเศษฉลองรัช และทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทำให้เป็นโครงข่ายทางพิเศษที่สมบูรณ์ ระยะทาง ๔.๗ กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นจากปลายทางพิเศษฉลองรัช และซ้อนทับตามแนวทางพิเศษเฉลิมมหานครจากทางแยกต่างระดับอานนท์เชื่อมต่อกับทางพิเศษบูรพาวิถี เปิดให้บริการเมื่อวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๔๘



ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) เป็นทางยกระดับขนาด ๖ ช่องจราจร มีระยะทางทั้งสิ้น ๒๒.๕ กม. โดยเปิดให้บริการโดยจัดเก็บค่าผ่านทาง (ช่วงบางพลี - สุขสวัสดิ์) ในวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๕๒



ทางพิเศษกาญจนาภิเษก
(บางพลี-สุขสวัสดิ์)

ศูนย์ควบคุมทางพิเศษกาญจนาภิเษก
(บางพลี-สุขสวัสดิ์) (CCB6)



ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ



การทางพิเศษฯ ได้กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ภายหลังเปิดดำเนินโครงการ อย่างต่อเนื่อง

รวมทั้งให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ และประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาต จะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ. ๒๕๖๑ และ ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๔

มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๗/๒๕๔๓ วันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๔๓

๒. เรื่อง รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและสายใต้) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

๒.๒ กทพ. จะต้องว่าจ้างบุคคลที่สาม (Third Party) หรือผู้ที่จะควบคุมดูแลตรวจสอบให้มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่เสนอไว้ในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด และให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ โดยจะต้องตั้งงบประมาณในการติดตามตรวจสอบให้เป็นงบประมาณส่วนหนึ่งของโครงการฯ ภายใต้การกำกับดูแลของ คณะกรรมการ ซึ่งประกอบด้วย กทพ. สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร จังหวัดสมุทรปราการ กรมควบคุมมลพิษ สถาบันการศึกษาหรือผู้แทนชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงโครงการฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นกรรมการ และจะต้องผนวกไว้ในสัญญาการรับเหมาก่อสร้างด้วย

มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๓/๒๕๔๕

เมื่อวันพฤหัสบดี ที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๔๕ เวลา ๐๙.๐๐ น. ณ ห้องประชุม ๕๐๑ ตึกบัญชาการ ทำเนียบรัฐบาล

๕.๒ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก) ของกรมทางหลวง

มติ ๑. เห็นชอบในหลักการต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก) ของกรมทางหลวง

๒. ให้กรมทางหลวงปฏิบัติตามเงื่อนไขที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม กำหนดไว้ดังนี้

๒.๕ ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะก่อสร้างและดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ กรมทางหลวงต้องดำเนินการหรือจ้างบุคคลที่สาม (Third Party) เพื่อทำหน้าที่ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ **ทั้งนี้จะต้องจัดตั้งคณะกรรมการ เพื่อกำกับดูแลการดำเนินการของบุคคลที่สาม** โดยกรมทางหลวงจะต้องแจ้งองค์ประกอบและบทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับฯ ให้สำนักงานฯ ทราบด้วย

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๖ การทางพิเศษฯ ได้ว่าจ้างสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษา
แห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เป็นที่ปรึกษาเพื่อดำเนินงานศึกษาและติดตามตรวจสอบ
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีระยะเวลาปฏิบัติงาน ๓๖๐ วัน

การทางพิเศษฯ ได้จัดส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของ
ทางพิเศษสายบางนา-อโศก (เอกสารแนบ ๒) และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-
สุขสวัสดิ์) (เอกสารแนบ ๓) ให้คณะกรรมการฯ พิจารณา โดยมีผลการดำเนินงานสรุปดังนี้

สรุปผลการดำเนินงาน : ทางพิเศษสายบางนา-อโศก

๑. การทางพิเศษฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน

๒. การทางพิเศษฯ ได้ตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ได้แก่

- คุณภาพอากาศ จำนวน ๑ สถานี คือ โรงเรียนพูนสิน

ซึ่งมีผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

- ระดับเสียง จำนวน ๑ สถานี คือ ลุมพินีทาวน์เพลส สุขุมวิท ๖๒

ซึ่งมีผลการตรวจวัดระดับเสียง ๒๔ ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr}$) มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

สรุปผลการดำเนินงาน : ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

๑. การทางพิเศษฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน

๒. การทางพิเศษฯ ได้ตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ได้แก่

- | | |
|--------------------------|---|
| - <u>คุณภาพอากาศ</u> | จำนวน ๑ สถานี คือ วัดไตรสามัคคี |
| - <u>ระดับเสียง</u> | จำนวน ๑ สถานี คือ วัดสวนส้ม |
| - <u>ความสั่นสะเทือน</u> | จำนวน ๓ สถานี คือ วัดสวนส้ม หมู่บ้านนันทวัน และ หมู่บ้านเทพานิเวศ |

ซึ่งผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน

มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

สถิติข้อมูลเรื่องร้องเรียนด้านสิ่งแวดล้อมในปี พ.ศ. ๒๕๖๖

ทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ : ไม่มีเรื่องร้องเรียนด้านสิ่งแวดล้อม

ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) : มีเรื่องร้องเรียนด้านระดับเสียง ๓ ราย ดังนี้

๑) ที่พักอาศัยบริเวณซอยศรีนครินทร์เซ็นเตอร์ ถนนศรีนครินทร์ ตำบลบางเมืองใหม่ อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ ตรวจวัดระดับเสียงระหว่างวันที่ ๘-๑๓ มิถุนายน ๒๕๖๖ โดยผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr}$) มีค่าอยู่ระหว่าง ๖๕.๔-๖๖.๗ เดซิเบลเอ

๒) โครงการบริหารเนียบ เมกะทาวน์ บางนา ตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ตรวจวัดระดับเสียงระหว่างวันที่ ๑๓-๑๘ กรกฎาคม ๒๕๖๖ โดยผลการตรวจวัด $L_{eq\ 24\ hr}$ มีค่าอยู่ระหว่าง ๕๘.๙-๖๔.๑ เดซิเบลเอ

๓) ที่พักอาศัยบริเวณซอยศรีนครินทร์เซ็นเตอร์ ถนนศรีนครินทร์ ตำบลบางเมืองใหม่ อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ ตรวจวัดระดับเสียงระหว่างวันที่ ๑๗-๒๒ สิงหาคม ๒๕๖๖ โดยผลการตรวจวัด $L_{eq\ 24\ hr}$ มีค่าอยู่ระหว่าง ๖๖.๐-๖๖.๘ เดซิเบลเอ

ผลการตรวจวัดทุกรายมีค่าอยู่ภายใต้เกณฑ์มาตรฐานตาม
ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๗๐ เดซิเบลเอ

เพื่อให้การปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษสายบางนา-อโศกและทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) เป็นไปด้วยความรอบคอบครบถ้วน

ฝ่ายเลขานุการฯ จึงได้เชิญที่ปรึกษามานำเสนอรายละเอียดของรายงานฯ พร้อมทั้งรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ เพื่อไปดำเนินการปรับปรุงแก้ไขในรายงานฉบับสมบูรณ์ ก่อนเสนอ สผ. ต่อไป

ระเบียบวาระที่ ๔ : เรื่องอื่น ๆ (ถ้ามี)



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย



Thank You



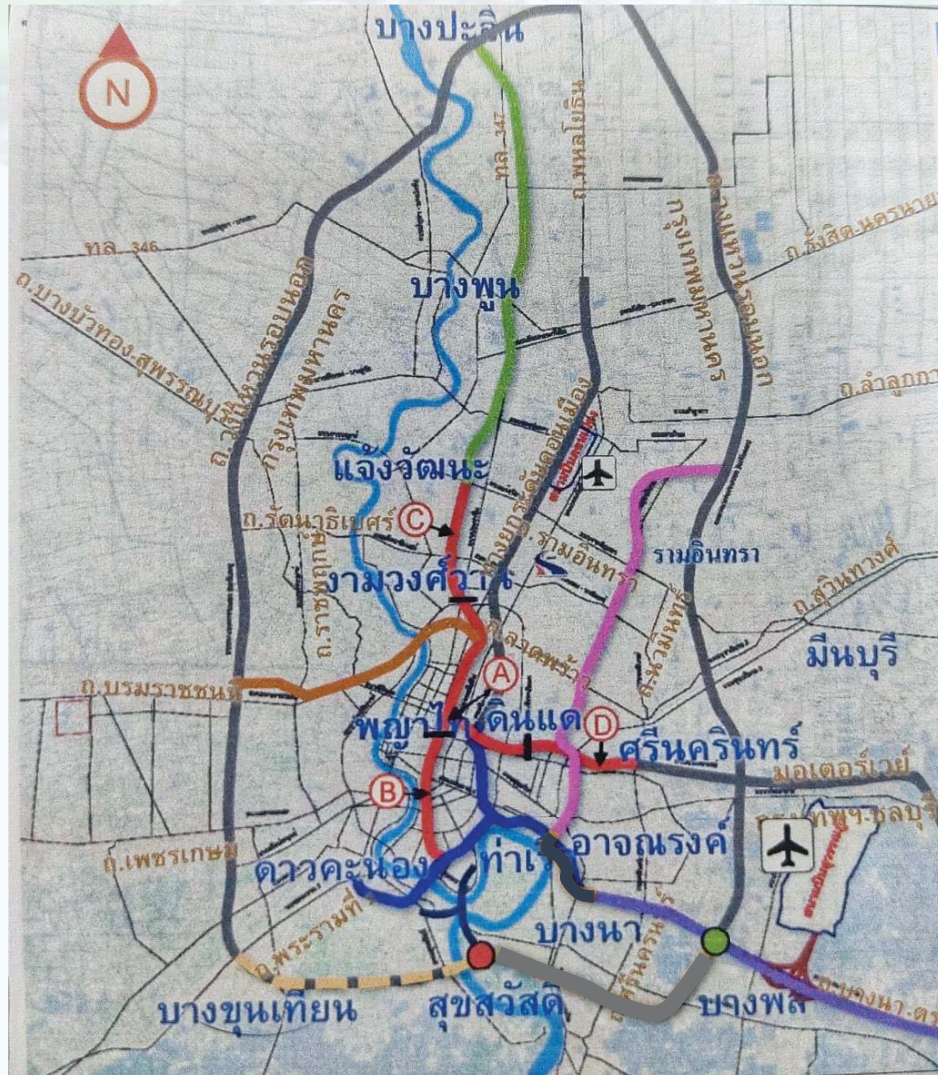
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566
ทางพิเศษสายบางนา-อโศก และ ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)
เสนอต่อคณะกรรมการกำกับฯ



สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

Thammasat University Research and Consultancy Institute (TU-RAC)

ทางพิเศษที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน (8 สายทาง/224.6 กม.)



1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร 27.1 กม. (2524-2530)
 2. ทางพิเศษศรีรัช 38.4 กม. (2536-2541)
 3. ทางพิเศษฉลองรัช 28.2 กม. (2539-2552)
 4. ทางพิเศษอุดรรัถยา 32.0 กม. (2541-2542)
 5. ทางพิเศษบูรพาวิถี 55.0 กม. (2541-2543)
 6. ทางพิเศษสายบางนา-อโศก (S1) 4.7 กม. (2548)
 7. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) 22.5 กม. (23 มี.ค. 52)
 8. ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ทางพิเศษประจิมรัถยา) 16 กม. (22 ส.ค. 59)
-
- ทางพิเศษยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิ
ทางเชื่อมพิเศษบูรพาวิถี (23 มี.ค. 52)
 - ทางเชื่อมต่อทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)
กับทางพิเศษบูรพาวิถี (30 ธ.ค. 52)
 - ทางเชื่อมต่อเฉลิมราชดารี 84 พรรษา (23 ธ.ค. 54)

ความเป็นมา



พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 กำหนดให้ทางพิเศษต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่งโครงการทางพิเศษดังกล่าวได้รับความเห็นชอบ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเรียบร้อยแล้ว

ยกเว้นทางพิเศษเฉลิมมหานครที่ได้ทำการก่อสร้างและเปิดดำเนินการก่อนกฎหมายกำหนด

ความเป็นมา



แนวสายทางพิเศษที่เปิดดำเนินการ

และผู้รับผิดชอบดำเนินงานตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างดำเนินการ

โครงการ	ดำเนินงานโดย	เปิดดำเนินการ	ปีที่ตรวจวัด
1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ไม่มี EIA)	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	- สายดินแดง - ท่าเรือ (2524) - สายบางนา - ท่าเรือ (2526) - สายดาวคะนอง - ท่าเรือ (2530)	ปี 2550 2552 2554 2556 2558 2560 2562 2563 2564 2565 2566
2. ทางพิเศษศรีรัช	เอกชนผู้รับสัมปทาน	- ส่วน A (2536) - ส่วน B (2539) - ส่วน C (2536) - ส่วน D (ส่วนที่ 1 (2541)), (ส่วนที่ 2 (2543))	3 ปีแรกที่เปิดดำเนินการ และปี 2563 2564 2565 2566
3. ทางพิเศษฉลองรัช			
- รามอินทรา-อาจณรงค์	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	- ช่วงรามอินทรา - ลาดพร้าว (2539) - ช่วงถนนลาดพร้าว - ถนนพระราม 9 (2539) - ช่วงพระราม 9 - อาจณรงค์ (2539) - ทางแยกต่างระดับพระราม 9 (เชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช ส่วน D) (2543)	ปี 2540 2542 2543 2544 2546 2548 2550 2552 2554 2556 2558 2560 2562 2563 2564 2565 2566
- รามอินทรา-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	2552	ปี 2552 2554 2555 2556 2558 2560 2562 2563 2564 2565 2566

ความเป็นมา



แนวสายทางพิเศษที่เปิดดำเนินการ

และผู้รับผิดชอบดำเนินงานตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างดำเนินการ

โครงการ	ดำเนินงานโดย	เปิดดำเนินการ	ปีที่ตรวจวัด
4. ทางพิเศษบูรพาวิถี	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> - ช่วงที่ 1 บางนา - บางแก้ว (2541) - ช่วงที่ 2 บางแก้ว - กิ่งแก้ว (2541) - ช่วงที่ 3 กิ่งแก้ว - เมืองใหม่บางพลี (2542) - ช่วงที่ 4 เมืองใหม่บางพลี - บางเสาธง (2542) - ช่วงที่ 5 บางเสาธง - บางสมัคร (2542) - ช่วงที่ 6 บางสมัคร - บางปะกง (2542) - ช่วงที่ 7 บางปะกง - ชลบุรี (2543) 	ปี 2544 2546 2548 2550 2552 2554 2556 2558 2560 2562 2563 2564 2565 2566
5. ทางพิเศษอุดรรัถยา	เอกชนผู้รับสัมปทาน	<ul style="list-style-type: none"> - ระยะที่ 1 แจ้งวัฒนะ - เชียงราก (2541) - ระยะที่ 2 เชียงราก - บางไทร (2542) 	3 ปีแรกที่เปิดดำเนินการ และปี 2563 2564 2565 2566
6. ทางพิเศษสายบางนา-อานนท์	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	2548	ปี 2548 2550 2552 2554 2555 2556 2558 2560 2562 2563 2564 2565 2566
7. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	2552	ปี 2552 2554 2555 2556 2558 2560 2562 2563 2564 2565 2566
8. ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร (ทางพิเศษประจิมรัถยา)	เอกชนผู้รับสัมปทาน	2559	5 ปีแรกที่เปิดดำเนินการ และปี 2565 2566

ความเป็นมา

แนวสายทางพิเศษที่เปิดดำเนินการ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างการดำเนินการ
ที่อยู่ในความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

โครงการ	ความถี่ในการดำเนินการ			ปีเปิด ดำเนินการ
	คุณภาพอากาศ	ระดับเสียง	ความสั่นสะเทือน	
1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ไม่มี EIA)	-	-	-	2524
2. ทางพิเศษฉลองรัช				
- รามอินทรา-อาจณรงค์	ปีละ 1 ครั้ง 3 ปีแรก	ปีแรก	ปีละ 1 ครั้ง 2 ปีแรก	2539
- รามอินทรา-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร	ปีละ 1 ครั้ง 3 ปีแรก หรือ พิจารณาตามความเหมาะสม	ปีละ 1 ครั้ง 3 ปีแรก หรือ พิจารณาตามความเหมาะสม	ปีละ 1 ครั้ง 3 ปีแรก หรือ พิจารณาตามความเหมาะสม	2552
3. ทางพิเศษบูรพาวิถี	-	ปีละ 1 ครั้ง 3 ปีแรก หรือ พิจารณาตามความเหมาะสม	ปีละ 1 ครั้ง 3 ปีแรก หรือ พิจารณาตามความเหมาะสม	2543
4. ทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์	ปีละ 1 ครั้ง 3 ปีแรก หรือ พิจารณาตามความเหมาะสม	ปีละ 1 ครั้ง 3 ปีแรก หรือ พิจารณาตามความเหมาะสม	-	2548
5. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)	ปีละ 1 ครั้ง 3 ปีแรก ถ้าค่า ที่ตรวจวัดได้ไม่เกินมาตรฐาน จึงเว้นช่วงการตรวจวัดเป็น ทุก 3 ปี	ปีละ 1 ครั้ง 3 ปีแรก ถ้าไม่มี ผลกระทบให้ขยายเวลา การตรวจวัดออกไปเป็น 2 ปีต่อครั้ง	ปีละ 1 ครั้ง 3 ปีแรก ถ้าค่า ที่ตรวจวัดได้ไม่เกินมาตรฐาน จึงเว้นช่วงการตรวจวัด เป็นทุก 3 ปี	2552

ความเป็นมา

มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 7/2543 วันที่ 21 พฤษภาคม 2543

2. เรื่อง รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 (สายเหนือและสายใต้) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

2.2 กทพ. จะต้องว่าจ้างบุคคลที่สาม (Third Party) หรือผู้ที่ควบคุมดูแลตรวจสอบให้มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่เสนอไว้ในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด และให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ โดยจะต้องตั้งงบประมาณในการติดตามตรวจสอบให้เป็นงบประมาณส่วนหนึ่งของโครงการฯ ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการ ซึ่งประกอบด้วย กทพ. สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร จังหวัดสมุทรปราการ กรมควบคุมมลพิษ สถาบันการศึกษาหรือผู้แทนชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงโครงการฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นกรรมการ และจะต้องผนวกไว้ในสัญญาการรับเหมาก่อสร้างด้วย

ความเป็นมา

มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 3/2545

วันพฤหัสบดี ที่ 14 มีนาคม 2545 เวลา 09.00 น.

ณ ห้องประชุม 501 ตึกบัญชาการ ทำเนียบรัฐบาล

5.2 รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก) ของกรมทางหลวง

มติ 1. เห็นชอบในหลักการต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก) ของกรมทางหลวง

2. ให้กรมทางหลวงปฏิบัติตามเงื่อนไขที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม กำหนดไว้ดังนี้

2.5 ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะก่อสร้างและดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ กรมทางหลวงต้องดำเนินการหรือจัดจ้างบุคคลที่สาม (Third Party) เพื่อทำหน้าที่ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ ทั้งนี้จะต้องจัดตั้งคณะกรรมการ เพื่อกำกับดูแลการดำเนินการของบุคคลที่สาม โดยกรมทางหลวงจะต้องแจ้ง องค์ประกอบและบทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับฯ ให้สำนักงานฯ ทราบด้วย

หัวข้อนำเสนอ โครงการศึกษาและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของทางพิเศษ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประจำปี 2566

1. รายละเอียดโครงการ

1.1 ทางพิเศษสายบางนา-อโศก

1.2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

2. ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ กทพ. ดำเนินการ เพิ่มเติม

2.1 ทางพิเศษสายบางนา-อโศก

2.2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

3. สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลง ประจำปี 2565

3.1 ทางพิเศษสายบางนา-อโศก

3.2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

1. รายละเอียดโครงการ

1.1 ทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์



- ทางพิเศษที่เชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถี บริเวณบางนาเข้ากับทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษฉลองรัช บริเวณอาจนรงค์
- ระยะทาง 4.7 กิโลเมตร เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2548

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ดำเนินการตรวจวัดดังนี้

1. ตรวจวัดคุณภาพอากาศ (TSP, PM₁₀, NO₂, CO, ความเร็ว/ทิศทางลม) ปีละ 1 ครั้ง ในฤดูลมมรสุม ตะวันออกเฉียงเหนือ (พ.ย. - ม.ค.) โดยแต่ละสถานีทำการตรวจวัดอย่างต่อเนื่อง 5 วันรวมวันทำการและวันหยุดเป็นระยะเวลา 3 ปี หากไม่พบการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ ให้หยุดทำการตรวจวัดและเริ่มตรวจวัดใหม่ตามความเหมาะสม
 - บริเวณโรงเรียนพูนสิน
2. ตรวจวัดระดับเสียง (L_{eq 24 hr}) ตรวจวัดอย่างต่อเนื่อง 72 ชั่วโมง ทุกๆ 12 เดือน เป็นระยะเวลา 3 ปีแรก หากพบว่าผลการตรวจวัดไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ ให้หยุดการตรวจวัดและพิจารณาตรวจวัดใหม่ตามความเหมาะสม
 - บริเวณโรงเรียนสวนนันทวัน

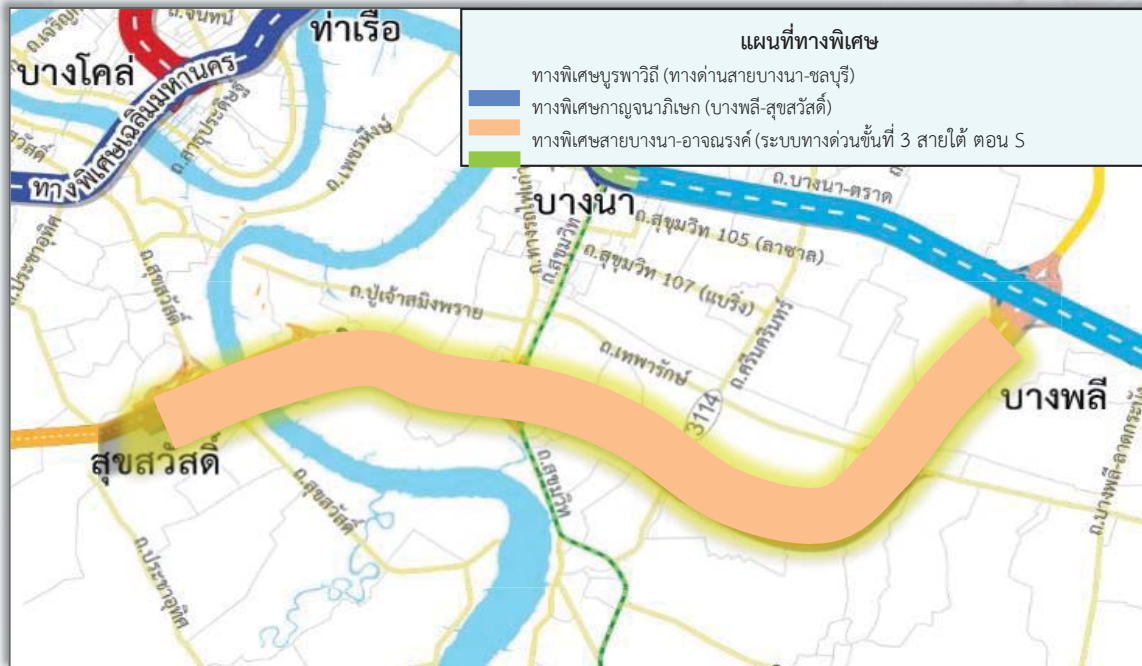
หมู่บ้านลุมพินีทาว์นเพลส สุขุมวิท 62

โรงเรียนพูนสินฯ

ตำแหน่งสถานีตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม

1. รายละเอียดโครงการ (ต่อ)

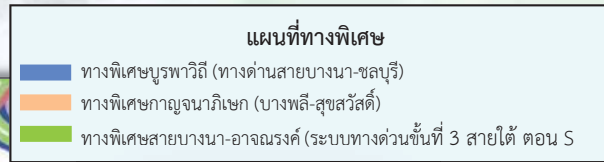
1.2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)



- เริ่มต้นจากถนนสุขสวัสดิ์บริเวณพระประแดงข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ถนนสุขุมวิท ถนนศรีนครินทร์ และถนนเทพารักษ์ ไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 34 (ถนนบางนา-ตราด) บริเวณอำเภอบางพลี
- ระยะทาง 22.5 กิโลเมตร
- เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2552

1. รายละเอียดโครงการ (ต่อ)

1.2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)



มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ดำเนินการตรวจวัดดังนี้

1. ตรวจวัดคุณภาพอากาศ 3 สถานี (TSP, PM10, NO₂, CO)
ตรวจสอบปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูร้อนและฤดูหนาวทุกปี
ในระยะ 3 ปีแรกเพื่อดูแนวโน้มคุณภาพอากาศ ถ้าค่าที่ตรวจวัด
ได้ไม่เกินมาตรฐานจึงเว้นช่วงการตรวจวัดเป็นทุก 3 ปี

1.1 วัดสะแกงาม 1.2 โรงเรียนบูรณะศึกษา
(กทพ. ไม่ได้ดำเนินการ เนื่องจากอยู่ในพื้นที่
ความรับผิดชอบของกรมทางหลวง)

1.3 วัดไตรสามัคคี

1.4 วัดสวนส้ม^{1/} 1.5 หมู่บ้านนันทวัน^{1/}
1.6 หมู่บ้านร่มเย็น^{1/} 1.7 หมู่บ้านเทพานิเวศ^{1/}

2. ตรวจวัดระดับเสียง (L_{eq} 24 hr) 5 สถานี
เมื่อโครงการเปิดใช้แล้วเป็นเวลา 1 ปี ทำการตรวจวัดทุก 1 ปี
ในระยะ 3 ปีแรก ถ้าไม่มีผลกระทบให้ขยายเวลาการตรวจวัด
ออกไปเป็น 2 ปีต่อครั้ง

2.1 โรงเรียนวัดสะแกงาม 2.2 หมู่บ้านสินทวีสวนธน 2

2.3 โรงเรียนวัดทุ่งครุ 2.4 หมู่บ้านนิศา

(กทพ. ไม่ได้ดำเนินการ เนื่องจากอยู่ในพื้นที่
ความรับผิดชอบของกรมทางหลวง)

2.5 วัดสวนส้ม

2.6 วัดไตรสามัคคี^{1/} 2.7 หมู่บ้านนันทวัน^{1/}

2.8 หมู่บ้านร่มเย็น^{1/} 2.9 หมู่บ้านเทพานิเวศ^{1/}

2.10 หมู่บ้านเศรษฐีสิริ^{1/} 2.11 หมู่บ้าน THE PLANT^{1/}

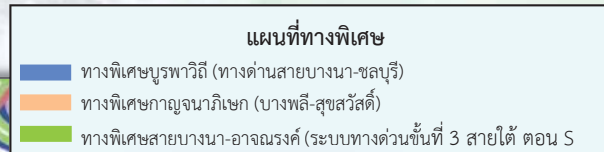
ตำแหน่งสถานีตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม

หมายเหตุ ; ^{1/} = กทพ. ดำเนินการตรวจวัดเพิ่มเติมจากมาตรการฯ

หมู่บ้านเทพานิเวศ

1. รายละเอียดโครงการ (ต่อ)

1.2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)



3. ความถี่ต่อเนื่อง 5 สถานี ตรวจสอบปีละ 1 ครั้ง ในระยะ 3 ปีแรก
ถ้าค่าที่ตรวจวัดได้ไม่เกินมาตรฐานจึงเว้นช่วงการตรวจวัดเป็นทุก 3 ปี

- 3.1 หมู่บ้านสะแกงาม 3.2 โรงเรียนวัดทุ่งครุ
(กทพ. ไม่ได้ดำเนินการ เนื่องจากอยู่ในพื้นที่
ความรับผิดชอบของกรมทางหลวง)
- 3.3 วัดสวนส้ม 3.4 หมู่บ้านนันทวัน
3.5 หมู่บ้านเทพานิเวศ
3.6 วัดไตรสამັคคี^{1/} 3.7 หมู่บ้านเทพานิเวศ^{1/}

4. อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน (pH, SS, BOD₅,
Coliform Bacteria, Oil & Grease) ตรวจสอบทุก 3 เดือน
ในระยะเวลา 3 ปีแรก ถ้าค่าที่ตรวจวัดได้ไม่เกินค่ามาตรฐาน
จึงเว้นช่วงการตรวจวัดเป็นทุก 3 ปี

- น้ำเสียจากบริเวณพื้นที่พักผ่อนและบริการ
(เนื่องจากโครงการยังไม่มีกรก่อสร้างพื้นที่บริการอาหารและ
เครื่องดื่มตามแบบที่เสนอไว้ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม)

ตำแหน่งสถานีตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม

หมายเหตุ ; ^{1/} = กทพ. ดำเนินการตรวจวัดเพิ่มเติมจากมาตรการฯ

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1. ทางพิเศษสายบางนา-อโศก

มาตรการทั้งหมดที่ระบุไว้ใน EIA		จำนวนข้อทั้งหมด	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ
1.	คุณภาพอากาศ	4	ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน
2.	ระดับเสียง	1	ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน
3.	ความสั่นสะเทือน	2	ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน
4.	คุณภาพน้ำ	2	ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน
5.	การคมนาคม	4	ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน
6.	เศรษฐกิจ-สังคม	3	ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)





2. ทางพิเศษกาญจนภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

มาตรการทั้งหมดที่ระบุไว้ใน EIA		จำนวนข้อทั้งหมด	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ
1.	คุณภาพอากาศ	2	ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน
2.	ระดับเสียง	5	ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน
3.	ความสั่นสะเทือน	3	ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน
4.	คุณภาพน้ำผิวดิน	1	ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน
5.	ระบบนิเวศในแหล่งน้ำ	1	ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน
6.	ระบบนิเวศบนบก	1	ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน
7.	การใช้ที่ดิน	2	ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน
8.	การป้องกันน้ำท่วมและการระบายน้ำ	2	ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน
9.	สภาพเศรษฐกิจและสังคม	2	ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน
10.	สภาพภูมิทัศน์	2	ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน
11.	ความปลอดภัย	1	ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน

2. ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566

2.1 ทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์

2.2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566

<p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>	<p>ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ</p>	<p>ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทางแก้ไข</p>
<p>- การจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อกำกับดูแลการดำเนินการของบุคคลที่ 3 ซึ่งประกอบด้วยทางพิเศษแห่งประเทศไทย สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร จังหวัดสมุทรปราการ กรมควบคุมมลพิษ สถาบันการศึกษาหรือผู้แทนชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงโครงการฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</p> <div data-bbox="42 708 701 991">  <p>คำสั่งทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๕๗/๒๕๖๑</p> <p>เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม</p> </div> <p>ภาคผนวกที่ 2.1 (คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลฯ)</p> <div data-bbox="42 1051 701 1310">  <p>การทางพิเศษแห่งประเทศไทย EXPRESSWAY AUTHORITY OF THAILAND 111 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงวงกต เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10310 โทร. 0 2558 9800 โทรสาร 0 2558 9788, 0 2558 9789 111 Rinklongbangkapi Road, Bangkok, Huaykwang, Bangkok 10310 Tel: 00 2558 9800 Fax: 00 2558 9788, 00 2558 9789 Cable Address: EXAT Bangkok www.exat.co.th</p> <p>ที่ ส่วน/๑๓</p> <p>๑๕ กันยายน ๒๕๖๕</p> <p>เรื่อง ขอเชิญประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕</p> </div>	<p>- กทพ. ได้มีคำสั่งที่ 143/2561 ลงวันที่ 9 กรกฎาคม 2561 แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อกำกับดูแลการดำเนินงานของที่ปรึกษา (บุคคลที่ 3) ที่ กทพ.ว่าจ้างให้ดำเนินงานศึกษาและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษสายบางนา-อานนท์ และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) เรียบร้อยแล้ว (ภาคผนวกที่ 2.1) และได้มีการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ล่าสุดวันที่ 21 กันยายน 2565 และในปี 2566 ดำเนินการจัดประชุมในวันที่ 26 ธันวาคม (ภาคผนวกที่ 2.2 และภาคผนวกที่ 2.3)</p>	<p>-</p> <div data-bbox="1439 729 1874 969">  <p>ผู้เข้าร่วมประชุมทุกท่าน กรุณาระบุ ชื่อจริง-นามสกุล ตำแหน่ง หน่วยงาน ภาษาไทย ในชื่อที่ใช้เข้าร่วม Zoom ด้วยนะคะ</p> <p>ตัวอย่าง นางสาวสุริยา ปิยะวรกุล ว.๖ คว. ผ.น. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย</p> <p>การประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕</p> <p>วันพุธที่ ๒๑ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๕ ณ ห้องประชุม ๕๐๑ ชั้น ๕ อาคารศูนย์บริหารโครงการ กทพ. (การประชุมผ่านระบบวิดีโอคอนเฟอเรนซ์) ไปรษณีย์ Zoom Cloud Meeting</p> </div> <div data-bbox="1439 975 1874 1273">  <p>ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2565</p> <p>ทางพิเศษสายบางนา-อานนท์ และ ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)</p> <p>เสนอต่อคณะกรรมการกำกับ</p> </div> <p>ภาคผนวกที่ 2.3</p>

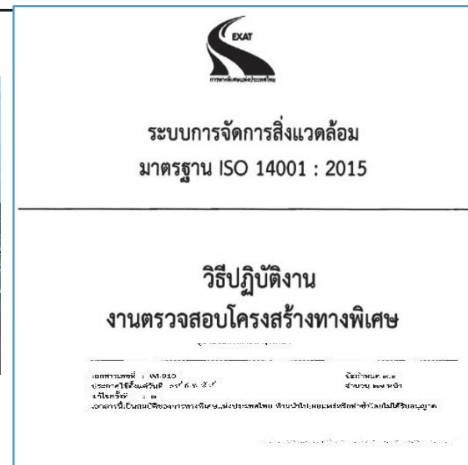
ภาคผนวกที่ 2.3

เอกสารการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลฯ

2.1 ทางพิเศษสายบางนา-อโศก (ต่อ)

2.2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
คุณภาพอากาศ - ซ่อมบำรุงและทำความสะอาดทางด่วนอย่างสม่ำเสมอ	- กทพ. ได้จัดให้มีแผนการตรวจสอบผิวทางและโครงสร้างทางพิเศษ หากตรวจสอบพบความเสียหาย จะดำเนินการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพที่ดี (ภาคผนวกที่ 2.4) รวมทั้งได้จัดให้มีการทำความสะอาดผิวทางพิเศษ โดยการดูดฝุ่นเป็นประจำทุกวัน เพื่อลดฝุ่นละอองบนผิวทางพิเศษ (รูปที่ 3.1-1)	-
- ประสานงานกับผู้ที่เกี่ยวข้องลดการจราจรที่ติดขัด ซึ่งเป็นสาเหตุของการระบายนมลพิษ	- กทพ. ได้จัดให้มีพนักงานจัดการจราจรบนทางพิเศษ เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกและจัดการจราจรให้มีความคล่องตัว เพื่อลดมลพิษที่เกิดขึ้น (รูปที่ 3.1-2 และภาคผนวกที่ 2.5)	-



ภาคผนวกที่ 2.4
(ISO 14001:2015 งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ)

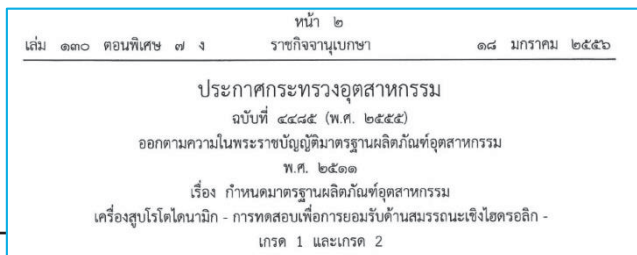


ภาคผนวกที่ 2.5
(ISO 14001:2015 การจัดการจราจรและ
ตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ)

2.1 ทางพิเศษสายบางนา-อานนท์ (ต่อ)

2.2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<p>- ควบคุมการปล่อยไอเสียและควบคุมคุณภาพของเชื้อเพลิงให้ดีขึ้น เพื่อลดผลกระทบในอนาคต โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมควบคุมมลพิษ กรมขนส่งทางบก เป็นต้น</p>	<p>- กทพ. ได้ประชาสัมพันธ์ผ่านป้ายปรับเปลี่ยนข้อความ (VMS) ให้ผู้ใช้ทางตรวจสอบสภาพรถยนต์ก่อนเดินทาง เพื่อลดการปล่อยมลพิษอากาศ โดยกรมธุรกิจพลังงานได้กำหนดมาตรฐานคุณภาพเชื้อเพลิงยานยนต์ตามสหภาพยุโรป กรมควบคุมมลพิษได้กำหนดและควบคุมการระบายไอเสียของยานพาหนะที่ใช้ในงานในทาง กรมขนส่งทางบก และสำนักงานตำรวจแห่งชาติประกาศมาตรฐานควบคุมไอเสียให้สอดคล้องกับประกาศของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ทำให้เกิดการพัฒนาปรับปรุงเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยียานพาหนะ รวมทั้งพัฒนาเทคโนโลยีการผลิต เพื่อควบคุมองค์ประกอบของน้ำมันเชื้อเพลิงทำให้มลพิษจากไอเสียของยานยนต์มีปริมาณลดลง จึงส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศในบรรยากาศลดลง</p>	-
<p>- สมอ. ควรกำหนดมาตรฐานการระบาย NO_x ให้เข้มงวดขึ้น โดยการลดการระบาย NO_x ในปี 2553 ลงเหลือครึ่งหนึ่ง</p>	<p>- สมอ. ออกประกาศมาตรฐานผลิตภัณฑ์ มอก. 2540-2554, มอก. 2550-2554 และมอก. 2554-2555 ซึ่งมีการกำหนดปริมาณสารมลพิษจากเครื่องยนต์ของยานยนต์ เพื่อเป็นเกณฑ์กำหนดให้ผู้ทำผู้นำเข้ายานยนต์ใช้เป็นแนวทาง ในการควบคุมปริมาณสารมลพิษจากยานยนต์ ช่วยให้ปริมาณสารมลพิษ ที่ระบายออกจากไอเสียของรถยนต์ในปัจจุบันมีปริมาณลดลง (ภาคผนวกที่ 2.6)</p>	-



2.1 ทางพิเศษสายบางนา-อโศก (ต่อ)

2.2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)



มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทางแก้ไข
ระดับเสียง กำแพงกันเสียงสำหรับทางด่วน - กำแพงกันเสียง ควรเป็นชนิดสะท้อนกลับขึ้นข้างบน (Dispersive) ทำด้วยวัสดุ Glass Reinforced Cement (GRC) หรือวัสดุอื่นที่มีคุณสมบัติเทียบเท่าหรือดีกว่า	- กทพ. มีการกำหนดให้ใช้กำแพงกันเสียงชนิดสะท้อนที่ทำด้วยวัสดุ Glass Reinforced Cement (GRC) หรือวัสดุอื่นที่มีคุณสมบัติเทียบเท่าหรือดีกว่า โดยปัจจุบัน กทพ. ได้ดำเนินการติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณลูมพินิทาวนเพลส สุขุมวิท 62 เรียบร้อยแล้ว (รูปที่ 3.1-3)	 ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มาตรฐาน ISO 14001 : 2015 วิธีปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ
ความสั่นสะเทือน - บำรุงผิวการจราจรให้อยู่ในสภาพดีตลอดเวลา	- กทพ. ได้มีการตรวจสอบและบำรุงรักษาผิวการจราจรให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ (ภาคผนวกที่ 2.4)	
- กำหนดน้ำหนักของยานพาหนะ	- กทพ. ได้กำหนดน้ำหนักของรถบรรทุกไว้ไม่เกินพิกัดตามที่กฎหมายกำหนด โดยมีด่านชั่งน้ำหนักก่อนขึ้นใช้ทางพิเศษ ฉลองรัชก่อนวิ่งเชื่อมเข้าสายบางนา-อโศก (รูปที่ 3.1-4 และภาคผนวกที่ 2.5)	ภาคผนวกที่ 2.4 (ISO 14001:2015 งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ)

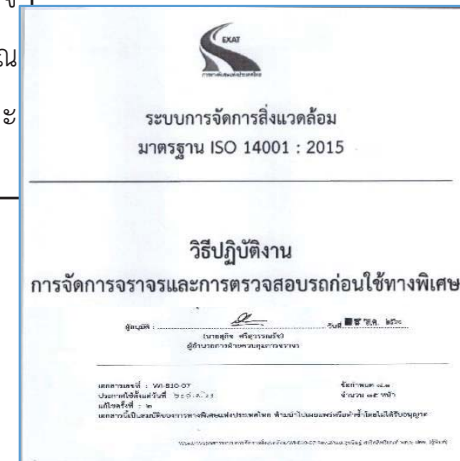


ภาคผนวกที่ 2.5
(ISO 14001:2015 การจัดการจราจรและ
ตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ)

2.1 ทางพิเศษสายบางนา-อโศก (ต่อ)

2.2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
คุณภาพน้ำ - ตรวจเช็คระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้นอย่างสม่ำเสมอ - ตรวจตราการจัดเก็บขยะอย่างมีประสิทธิภาพ	- โครงการไม่มีระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้น เนื่องจากโครงการไม่มีพื้นที่ Rest Area - กทพ. ได้จัดให้มีการทำความสะอาดบนทางพิเศษโดยทำการจัดเก็บขยะ และทำการดูดฝุ่นละอองเป็นประจำทุกวัน (รูปที่ 3.1-1)	-
การคมนาคม - ติดตั้งไฟแสงจันทร์บนแนวทางด่วนรวมทั้งแนวถนนที่มีแนวทางด่วนคร่อมกัน และติดตั้งไฟสปอตไลท์บริเวณจุดขึ้น-ลง	- กทพ. ได้ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างบนทางพิเศษ และบนถนนที่มีทางพิเศษคร่อมรวมทั้งบริเวณจุดขึ้น-ลง (รูปที่ 3.1-5)	 รูปที่ 3.1-1
- ประสานงานกับ กทม. กรมทางหลวง และกองตำรวจจราจร เพื่อกำหนดนโยบายในการควบคุมการจราจรบริเวณจุดขึ้น-ลง และถนนที่เชื่อมกับจุดขึ้น-ลง	- กทพ. ได้ประสานงานกับ กทม. กรมทางหลวง และกองตำรวจจราจร เพื่อกำหนดนโยบาย ในการควบคุมการจราจรบริเวณจุดขึ้น-ลง และถนนที่เชื่อมกับจุดขึ้น-ลง (รูปที่ 3.1-6 และภาคผนวกที่ 2.5)	 รูปที่ 3.1-6

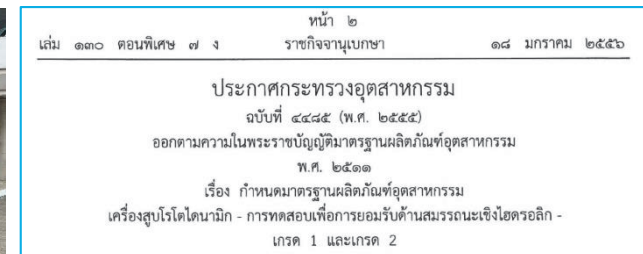


ภาคผนวกที่ 2.5
(ISO 14001:2015 การจัดการจราจรและ
ตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ)

2.1 ทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (ต่อ)

2.2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
การคมนาคม - จัดสรรบุคลากร เช่น ตำรวจจราจรและอุปกรณ์และเครื่องมือต่างๆ ได้แก่ มอเตอร์ไซด์ โทรศัพท์มือถือ ทั้งนี้ เพื่อทำการลาดตระเวนตรวจสอบบนแนวทางด่วน	- กทพ. ได้จัดให้มีพนักงานจัดการจราจร และอุปกรณ์เครื่องมือต่าง ๆ ได้แก่ รถยนต์ มอเตอร์ไซด์ และวิทยุสื่อสาร เพื่อทำการลาดตระเวนตรวจสอบบนทางพิเศษ (รูปที่ 3.1-2 รูปที่ 3.1-6 และภาคผนวกที่ 2.6)	
- บริเวณที่ว่างระหว่างจุดขึ้น-ลงทางด่วน ควรปรับปรุงสวนหย่อมเพื่อสร้างสิ่งผ่อนคลายแก่ผู้ใช้รถ	- กทพ. ได้จัดให้มีสวนหย่อมบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ - บางจาก ซึ่งเป็นด่านบนทางพิเศษเฉลิมมหานครก่อนเข้าระบบทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (รูปที่ 3.1-7)	-
เศรษฐกิจ-สังคม - จัดให้มีระบบป้องกันเสียงและความสั่นสะเทือน	- กทพ. กำหนดให้มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านระดับเสียง กรณีที่มีค่าเกินกว่ากฎหมายกำหนดจะมีการกำหนดมาตรการลดผลกระทบ โดยติดตั้งกำแพงกันเสียงบนทางพิเศษ เพื่อบรรเทาผลกระทบด้านระดับเสียง	-



ภาคผนวกที่ 2.6 (ประกาศมาตรฐานผลิตภัณฑ์ มอก.)

2.1 ทางพิเศษสายบางนา-อโศก (ต่อ)

2.2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)

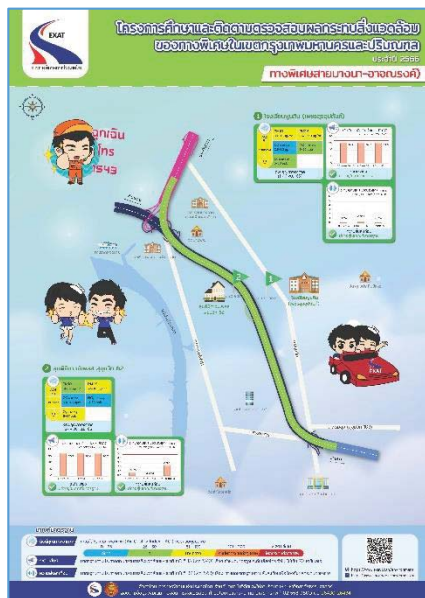
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ) <ul style="list-style-type: none">- ประสานงานกับคณะกรรมการชุมชน ในการพิจารณาหาแนวทางลดผลกระทบในกรณีชุมชนถูกคั่นด้วยระบบทางด่วน	<ul style="list-style-type: none">- เนื่องจากทางพิเศษสายบางนา-อโศก เป็นทางยกระดับ ซ้อนทับอยู่บนทางพิเศษเฉลิมมหานคร อย่างไรก็ตามได้จัดให้มีสะพานลอยคนข้าม เพื่อเชื่อมชุมชนทั้งสองฝั่งทางพิเศษ (รูปที่ 3.1-8)	
<ul style="list-style-type: none">- จัดให้มีป้ายสัญญาณจราจรที่ชัดเจนในตำแหน่งที่เหมาะสม เพื่อลดผลกระทบด้านอุบัติเหตุ	<ul style="list-style-type: none">- กทพ. ได้จัดให้มีป้ายแสดงสัญญาณจราจร เพื่อเตือนผู้ใช้ทางให้ขับรถด้วยความระมัดระวัง เช่น ป้ายบอกทางติดตั้งบนทางพิเศษ และป้ายจราจรติดตั้งบนทางพิเศษ เป็นต้น (รูปที่ 3.1-9 และรูปที่ 3.1-10)	-



2.1 ทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (ต่อ)

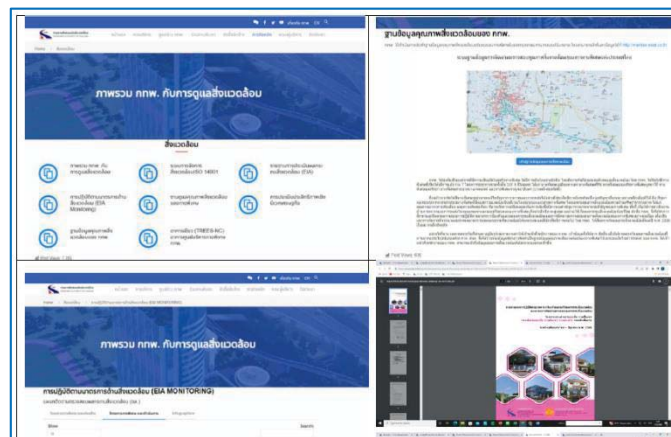
2.2.2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ กทพ. ดำเนินการ เพิ่มเติม

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<u>การประชาสัมพันธ์</u>	- กทพ. ได้จัดทำสรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมในรูปแบบอินโฟกราฟิกส์ (Infographics) พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์ข้อมูลผ่านเว็บไซต์ https://www.exat.co.th/environment ; https://www.facebook.com/emd.exat (ภาคผนวกที่ 2.7) https://www.facebook.com/ExpresswayThailand (ภาคผนวกที่ 2.8) และได้แจ้งผลการตรวจวัดให้เจ้าของสถานที่รับทราบ และได้ดำเนินการยื่นรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Monitor) ผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ (ภาคผนวกที่ 2.9)	-



ภาคผนวกที่ 2.7

(อินโฟกราฟิกส์ (สรุปผลการตรวจวัด))



ภาคผนวกที่ 2.8

(ประชาสัมพันธ์ข้อมูลผ่านเว็บไซต์)

ยืนยันการรับข้อมูลเข้าสู่ระบบอิเล็กทรอนิกส์

เลขที่ Monitor : 256608-981

ชื่อโครงการ : โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3

รอบรายงาน : ม.ค 66 - มิ.ย. 66

วันที่ยื่นรายงาน : 28/08/2566

เลขที่ IEE/EIA/EHIA : 1237

ผู้ยื่นรายงาน : สุรัชณา ปิยะวรสุกุล

อีเมล : Suratchana09@gmail.com

โทรศัพท์ : 0860358935




ภาคผนวกที่ 2.9

(ยื่นรายงาน ผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์)

2.2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

2.2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และแนวทางแก้ไข
<p>- การจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อกำกับดูแลการดำเนินการของบุคคลที่ 3 ซึ่งประกอบด้วยทางพิเศษแห่งประเทศไทย สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร จังหวัดสมุทรปราการ กรมควบคุมมลพิษ สถาบันการศึกษาหรือผู้แทนชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง โครงการฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</p>  <p>คำสั่งกระทรวงมหาดไทย ที่ ๑๕๓๖/๒๕๖๑ เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม</p>	<p>- กทพ. ได้มีคำสั่งที่ 143/2561 ลงวันที่ 9 กรกฎาคม 2561 แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อกำกับดูแลการดำเนินงานของที่ปรึกษา (บุคคลที่ 3) ที่ กทพ. ว่าจ้างให้ดำเนินงานศึกษาและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) เรียบร้อยแล้ว (ภาคผนวกที่ 2.1) และได้มีการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมล่าสุดประชุมในวันที่ 21 กันยายน 2565 และในปี 2566 ดำเนินการจัดประชุมในวันที่ 26 ธันวาคม (ภาคผนวกที่ 2.2 และภาคผนวกที่ 2.3)</p>	<p>-</p>  

ภาคผนวกที่ 2.1 (คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลฯ)



กระทรวงมหาดไทย
กรมการปกครอง
ที่ ๑๕๓๖/๒๕๖๑
เรื่อง ขอเชิญประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕

ภาคผนวกที่ 2.2 (หนังสือเชิญเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลฯ)





ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2565
ทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ และ ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)
เสนอต่อคณะกรรมการกำกับฯ

ภาคผนวกที่ 2.3

เอกสารการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลฯ

2.2 ทางพิเศษกาญจนภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)



2.2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
คุณภาพอากาศ - ควบคุมดูแลการจราจรให้เป็นไปตามกฎหมาย	- กทพ. ได้มีมาตรการในการควบคุมดูแลการจราจรให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนดและได้ติดตั้งป้ายเขตตรวจจับความเร็วบนทางพิเศษ (รูปที่ 3.1-1 และภาคผนวกที่ 2.4)	-
- รถบรรทุกวัสดุ ต้องมีผ้าปกคลุมอย่างมิดชิด เพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจายและเศษวัสดุตกหล่น	- กทพ. ได้กำหนดให้รถบรรทุกวัสดุต้องมีการปิดคลุมอย่างมิดชิดและให้รถที่จะขึ้นทางพิเศษต้องปฏิบัติตาม พรบ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (รูปที่ 3.1-2 และภาคผนวกที่ 2.4)	 ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มาตรฐาน ISO 14001 : 2015
ระดับเสียง - ติดตั้งกำแพงกันเสียงสูง 2 เมตร บริเวณที่ไวต่อการรบกวน จำนวน 2 บริเวณ คือ 1. หมู่บ้านสินทวีสวนธน 2 2. โรงเรียนและวัดทุ่งครุ	- กรมทางหลวงได้ดำเนินการติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณหมู่บ้านสินทวีสวนธน 2 และบริเวณโรงเรียนและวัดทุ่งครุ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงเรียบร้อยแล้ว (รูปที่ 3.1-3 และรูปที่ 3.1-4)	วิธีปฏิบัติงาน การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ  (นายสุจิตต์ ศรีธรรมรักษ์) ผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมการจราจร
- กรมทางหลวงจะต้องตรวจสอบความสมบูรณ์ของกำแพงกันเสียงให้อยู่ในความสมบูรณ์ตลอดเวลา ถ้ามีการชำรุดหรือเสียหายจะต้องดำเนินการซ่อมแซมโดยเร่งด่วน	- กรมทางหลวงได้ดำเนินการตรวจสอบและบำรุงดูแลรักษาความสมบูรณ์ของกำแพงกันเสียงให้อยู่ในความสมบูรณ์อยู่เสมอ	ภาคผนวกที่ 2.4 (ISO 14001:2015 การจัดการจราจรและตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ)



2.2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

2.2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)



มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
ระดับเสียง (ต่อ) - กรณีที่เป็นจุดเก็บเงินและทางขึ้น-ลง ของโครงการ โดยพิจารณาออกแบบให้ทางขึ้นอยู่ในด้านในสุดของบริเวณทางขึ้น โดยกำหนดให้ทางลงอยู่ด้านนอก - โครงการจะทำการปลูกต้นไม้โดยรอบทางขึ้น-ลง เป็นแนวกันชน โดยเลือกใช้ต้นไม้ที่มีความสูงมากกว่าขอบทางอย่างน้อย 2 เมตร และสร้างขอบ Parapet ริมทางด่วนซึ่งมีความสูง 90 เซนติเมตร - ผู้ปฏิบัติงานอยู่ในบริเวณที่เป็นตู้เก็บเงินและบริเวณข้างเคียง ควรที่จะใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียง หากต้องทำงานเป็นเวลานาน	- กทพ. มีการออกแบบจุดเก็บเงินและทางขึ้น-ลง ให้เป็นไปตามแบบมาตรฐานสากล (รูปที่ 3.1-5 และรูปที่ 3.1-6) - กทพ. จัดให้มี Parapet ซึ่งมีความสูง 90 เซนติเมตร ริมขอบทางพิเศษ (รูปที่ 3.1-7) และมีการปลูกต้นไม้โดยรอบทางขึ้น-ลง เพื่อเป็นแนวกันชน (รูปที่ 3.1-8) - กทพ. ได้จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันเสียงให้กับผู้ปฏิบัติงานที่ตู้เก็บค่าผ่านทางพิเศษ หากต้องทำงานเป็นเวลานาน (รูปที่ 3.1-9)	 



2.2 ทางพิเศษกาญจนภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

2.2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<p>ความสิ้นสะท้อน</p> <p>- ดูแลถนนให้อยู่ในสภาพดี</p>	<p>- กทพ. ได้มีการตรวจสอบและบำรุงรักษาผิวการจราจรให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ (ภาคผนวกที่ 2.5)</p>	
<p>- ป้องกันไม่ให้รถบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด</p>	<p>- กทพ. ได้จัดให้มีด่านชั่งน้ำหนักรถก่อนเข้าใช้ทางพิเศษ (รูปที่ 3.1-10)</p>	<p>วิธีปฏิบัติงาน</p> <p>งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ</p> 
<p>- กำหนดความเร็วของรถยนต์ที่ใช้ทางโดยไม่ให้เกินกำหนดของกรมทางหลวง</p>	<p>- กทพ. ได้จัดให้มีป้ายแสดงสัญญาณจราจร เพื่อเตือนผู้ใช้ทางให้ขับรถด้วยความระมัดระวัง เช่น ป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายเขตพื้นที่กวดขันวินัยจราจร ป้ายแสดงความเร็วของรถ ป้ายจราจรติดตั้งบนทางพิเศษ ป้ายปรับเปลี่ยนข้อความอัตโนมัติสำหรับประชาสัมพันธ์ กล้องโทรทัศน์วงจรปิดดูสภาพจราจร และกล้องโทรทัศน์วงจรปิดตรวจจับรถวิ่งไหล่ทาง เป็นต้น (รูปที่ 3.1-11 รูปที่ 3.1-12 รูปที่ 3.1-13 รูปที่ 3.1-14 รูปที่ 3.1-15 รูปที่ 3.1-16 และรูปที่ 3.1-17)</p>	<p>ภาคผนวกที่ 2.5 (ISO 14001:2015</p> <p>งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ)</p>



2.2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

2.2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)

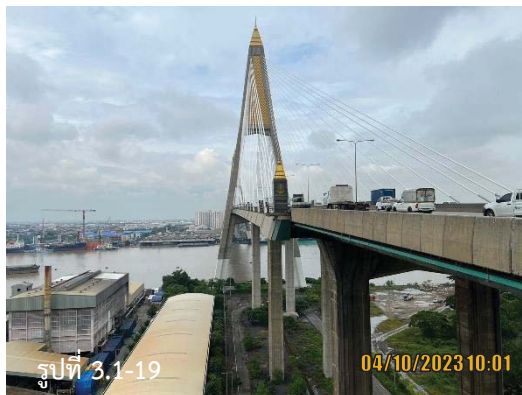
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
คุณภาพน้ำผิวดิน - น้ำเสียที่เกิดจากพื้นที่บริการทางหลวงสามารถก่อให้เกิดผลกระทบได้ในระดับหนึ่ง ซึ่งคาดว่าจะป็นน้ำเสียที่มาจากพื้นที่บริการรถยนต์และพื้นที่บริการอาหาร เครื่องดื่ม ผลกระทบที่เกิดขึ้นจะเป็นผลกระทบที่เกิดต่อเนื่องตลอดระยะเวลาที่ดำเนินโครงการ 1.การบำบัดน้ำเสีย โดยใช้โรงบำบัดน้ำเสียรวมของพื้นที่พักผ่อนและบริการ ควรเป็นระบบ Extended Aeration Activated Sludge 2. นำน้ำทิ้งที่บำบัดแล้วมาใช้ประโยชน์สำหรับการรดสนามหญ้าและต้นไม้ 3. มูลฝอยและกากของเสียอื่น ๆ ก็ให้มีการจัดการดังนี้ - ให้มีการแยกถังรองรับมูลฝอยตามลักษณะ/ประเภทของมูลฝอย - ให้มีห้องเก็บรวบรวมมูลฝอยที่มิดชิดและจัดการให้มีการขนถ่ายทุกวัน - เศษอาหารและคราบไขมันจาก Oil Separator ในส่วนของร้านอาหารและเครื่องดื่มให้มีการจัดเก็บแยกต่างหากจากมูลฝอยอื่นๆ และให้รวบรวมไว้ในถุงพลาสติกดำและปิดให้มิดชิด - คราบไขมันที่ได้จาก Oil Separator ของสถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิงให้เก็บไว้ในถัง 200 ลิตร และรวบรวมเพื่อรอกำจัดโดยใช้บริการของ GENCO	- เนื่องจากโครงการยังไม่มีมีการก่อสร้างพื้นที่บริการอาหารและเครื่องดื่มตามแบบที่เสนอไว้ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงไม่มีน้ำเสียเกิดขึ้นจากพื้นที่บริการอาหารและเครื่องดื่ม - ปัจจุบันโครงการไม่มีการบริการอาหารและเครื่องดื่ม จึงไม่มีขยะมูลฝอยและน้ำเสียเกิดขึ้นจากพื้นที่บริการแต่ได้จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยไว้ที่อาคารด่าน (รูปที่ 3.1-18)	-



2.2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

2.2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)




มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ) 4. ในกรณีที่มีบริการอัดฉีดและเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องยนต์ ให้มีถังเก็บน้ำมันเครื่องที่ใช้แล้วขนาด 4,000 ลิตร (ตามข้อกำหนดของกรมโยธาธิการ) และให้กำจัดโดยใช้บริการของ GENCO เช่นเดียวกับ Oil Wastewater	- ปัจจุบันโครงการยังไม่มีบริการอัดฉีดและเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องยนต์บริเวณทางพิเศษ	-
ระบบนิเวศในแหล่งน้ำ ผลกระทบโดยตรงต่อระบบนิเวศและสิ่งแวดล้อมในน้ำไม่มี แต่มีผลกระทบทางอ้อม เช่น การกีดขวางทางไหลหรือการกีดขวางน้ำ - ออกแบบเสาหรือตอม่อให้เหมาะสมเพื่อหลีกเลี่ยงการกีดขวาง หรือการกั้นทางน้ำไหล	- โครงการได้รับการออกแบบและก่อสร้างตอม่อไม่ให้ลงไปแหล่งน้ำ เพื่อหลีกเลี่ยงการกีดขวาง หรือการกั้นทางน้ำ (รูปที่ 3.1-19)	-



2.2 ทางพิเศษกาญจนภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

2.2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<p>ระบบนิเวศบนบก</p> <p>ไม่มีผลกระทบต่อระบบนิเวศบนบก</p> <ul style="list-style-type: none"> - ควรมีการเพิ่มพื้นที่สีเขียวหรือการจัดสวนตามแนวเส้นทางการก่อสร้างด้านล่างเพื่อใช้เป็นการลดมลพิษทางอากาศ เสียง และอื่น ๆ โดยการปลูกต้นไม้เพิ่มเติม เช่น ต้นทรงบาดาล ทองอุไร พลับพลึงบ้าน และการเวก เป็นต้น โดยกำหนดช่วงห่างของต้นอ่อนที่ปลูกไม่เกิน 10 เมตร ในช่วงปีแรกจะต้องมีการดูแลรดน้ำในช่วงหน้าแล้ง และปลูกทดแทนต้นที่ตาย และจะต้องปลูกและดูแลต้นไม้ 	<ul style="list-style-type: none"> - กทพ. ได้มีการปลูกต้นไม้ตามแนวขอบทางด้านล่างทางพิเศษ เพื่อเป็นการเพิ่มพื้นที่สีเขียวและช่วยลดมลพิษทางอากาศและเสียง (รูปที่ 3.1-20) 	 <p>รูปที่ 3.1-20</p>
<p>การใช้ที่ดิน</p> <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดเขตการใช้ที่ดินในบริเวณสองข้างของโครงการ - ลดความหนาแน่นของการใช้ที่ดิน <div data-bbox="30 833 432 1350"> <p>หน้า ๑ ราชกิจจานุเบกษา</p>  <p>พระราชบัญญัติ ทางหลวง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๕</p> </div> <div data-bbox="432 833 832 1350"> <p>กฎกระทรวง ฉบับที่ ๓๓ (พ.ศ. ๒๕๓๕) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒</p> </div>	<ul style="list-style-type: none"> - ตาม พรบ. ทางหลวง (ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2549) กำหนดห้ามมิให้ผู้ใดสร้างอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวงพิเศษหรืออุกฉัตรทางหลวงพิเศษ (ภาคผนวกที่ 2.6) นอกจากนี้ กฎหมายควบคุมอาคารยังมีการควบคุมความหนาแน่นและการใช้ประโยชน์ของการใช้ที่ดิน อยู่ในความดูแลของกรมการผังเมือง กฎกระทรวง ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2535) (ภาคผนวกที่ 2.7) แก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวงฉบับที่ 50 (พ.ศ. 2540) ข้อ 2 วรรค 2 (ภาคผนวกที่ 2.8) 	<p>(แก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ 42 (พ.ศ. 2537) ๑ และกฎกระทรวง ฉบับที่ 50 (พ.ศ. 2540) ๑)</p>  <p>กฎกระทรวง ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522</p>

ภาคผนวกที่ 2.6 (พรบ. ทางหลวง)

ภาคผนวกที่ 2.7 (พรบ. ควบคุมอาคาร)

ภาคผนวกที่ 2.8
(พรบ. ควบคุมอาคาร ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)

2.2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

2.2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<u>การป้องกันน้ำท่วมและการระบายน้ำ</u> - การออกแบบทางของโครงการ ควรที่จะพิจารณาโครงการป้องกันน้ำท่วมของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ควบคู่ไปกับการออกแบบโครงสร้างถนน เพื่อไม่ให้เกิดการก่อสร้างถนนขัดขวางการระบายน้ำในโครงการดังกล่าว	- เนื่องจากโครงการเป็นทางยกระดับการออกแบบทางยกระดับจึงไม่กีดขวางการระบายน้ำ และเป็นไปตามรูปแบบการก่อสร้าง	-
- ให้มีการออกแบบระบบระบายน้ำที่ดี เช่น ท่อลอดหรือสะพาน ในบริเวณที่ถนนข้ามคูคลอง และไม่ให้เกิดการก่อสร้างโครงสร้างของถนนลงในคูคลองระบายน้ำ	- โครงการได้ออกแบบระบบระบายน้ำ และไม่มีโครงสร้างของโครงการในคูคลองระบายน้ำ	-

2.2 ทางพิเศษกาญจนภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

2.2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<p>สภาพเศรษฐกิจและสังคม</p> <p>- ใช้มาตรการในการลดผลกระทบ มาตรการติดตามตรวจสอบและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม โดยการอาศัยวิธีการจัดการเทคโนโลยี และเครื่องมือต่าง ๆ มาช่วยในการบรรเทาผลกระทบดังกล่าว</p>	<p>- กทพ. ได้ดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม อาทิ เช่น ดำเนินการติดตั้งกำแพงกันเสียง เพื่อบรรเทาผลกระทบด้านเสียง เป็นต้น (รูปที่ 3.1-3 และรูปที่ 3.1-4) และมาตรการติดตามตรวจสอบ อาทิ เช่น การควบคุมน้ำหนักรถบรรทุก การควบคุมความเร็ว ได้แก่ ด้านซังน้ำหนักรถก่อนเข้าใช้ทางพิเศษ ป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายเขตพื้นที่กวดขันวินยจราจร ป้ายแสดงความเร็วของรถ ป้ายจราจรติดตั้งบนทางพิเศษ กล้องโทรทัศน์วงจรปิดดูสภาพการจราจร และกล้องโทรทัศน์วงจรปิดตรวจจับรถวิ่งไหล่ทางพิเศษ (รูปที่ 3.1-10 รูปที่ 3.1-11 รูปที่ 3.1-12 รูปที่ 3.1-13 รูปที่ 3.1-14 รูปที่ 3.1-16 และรูปที่ 3.1-17)</p>	<p>รูปที่ 3.1-3</p> <p>รูปที่ 3.1-4</p>



2.2 ทางพิเศษกาญจนภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

2.2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<ul style="list-style-type: none"> มาตรการทางสังคม คณะผู้ศึกษาได้เสนอให้มีแผนประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน โดยเฉพาะผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ เพื่อเป็นการบรรเทาปัญหาความขัดแย้งทางสังคมระหว่างผู้ดำเนินโครงการกับประชาชนทั้งที่เป็นผู้ได้รับผลกระทบทางตรงและทางอ้อม 	<ul style="list-style-type: none"> กทพ. ได้จัดให้มีป้ายแจ้งเหตุฉุกเฉิน และระบบรับเรื่องร้องเรียน รวมถึงข้อเสนอแนะผ่านบริการ EXAT Call Center 1543 จากผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการเพื่อบรรเทาผลกระทบและปัญหาความขัดแย้งที่เกิดขึ้น (รูปที่ 3.1-21) และได้จัดเตรียมแผนการจัดกิจกรรมการฝึกซ้อมการป้องกันและระงับอัคคีภัยได้ทางพิเศษกาญจนภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ร่วมกับชุมชน ซึ่งได้ดำเนินการฝึกซ้อมในวันที่ 24 สิงหาคม 2566 (ภาคผนวกที่ 2.9) 	 <p>(กิจกรรมฝึกซ้อมขั้นตอนอพยพกรณีเกิดเหตุเพลิงไหม้)</p>
สภาพภูมิทัศน์ <ul style="list-style-type: none"> มีการปลูกต้นไม้เพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียว หรือการจัดสวนตามแนวเส้นทางโครงการเพื่อช่วยบดบังโครงสร้างและลดมลพิษได้ เช่น มลพิษทางอากาศ เช่น ต้นทรงบาดาล ทองอุไร เป็นต้น การออกแบบโครงสร้างเพื่อให้กลมกลืนกับลักษณะสภาพแวดล้อมโดยรอบพื้นที่โครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> กทพ. ได้มีการปลูกต้นไม้ตามแนวขอบทางด้านล่างทางพิเศษเป็นระยะโดยเฉพาะจุดตัดของถนน (รูปที่ 3.1-20) โครงการได้มีการออกแบบโครงสร้างให้มีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมโดยรอบพื้นที่ (รูปที่ 3.1-22) 	 <p>ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มาตรฐาน ISO 14001 : 2015</p> <p>ขั้นตอนการปฏิบัติงาน การป้องกันอัคคีภัยได้ทางพิเศษ ภาคผนวกที่ 2.9 (ISO 14001:2015 ขั้นตอนการปฏิบัติงาน การป้องกันอัคคีภัยได้ทางพิเศษ)</p>



2.2 ทางพิเศษกาญจนภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

2.2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
ความปลอดภัย - จัดทำป้ายสัญญาณจราจร และมีการควบคุมความเร็วของรถยนต์โดยเคร่งครัด	- กทพ. ได้จัดทำป้ายปรับเปลี่ยนข้อความอัตโนมัติ สำหรับประชาสัมพันธ์บนทางพิเศษเพื่อเตือนผู้ขับขี่ให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด และมีการติดตั้งเครื่องหมายจราจรตลอดเส้นทางพิเศษ (รูปที่ 3.1-11 รูปที่ 3.1-13 รูปที่ 3.1-16 รูปที่ 3.1-17 และรูปที่ 3.1-23)	-



2.2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

2.2.2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ กทพ. ดำเนินการ เพิ่มเติม

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข
ระดับเสียง - ติดตั้งกำแพงกันเสียงเพื่อลดผลกระทบด้านระดับเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อม (Sensitive Area)	- กทพ. ได้ติดตั้งกำแพงกันเสียง จำนวน 13 บริเวณ ได้แก่ 1. บริเวณตั้งแต่ กม. 6+000A ถึง กม. 6+600A ระยะทาง 600 เมตร และบริเวณตั้งแต่ กม. 6+000B ถึง กม. 6+600B ระยะทาง 600 เมตร (รูปที่ 3.2-1) 2. บริเวณตั้งแต่ กม. 12+000A ถึง กม. 12+600A ระยะทาง 600 เมตร (รูปที่ 3.2-2) 3. บริเวณตั้งแต่ กม. 13+100A ถึง กม. 14+300A ระยะทาง 1,200 เมตร (รูปที่ 3.2-3) 4. บริเวณตั้งแต่ กม. 18+250A ถึง กม. 18+500A ระยะทาง 250 เมตร (รูปที่ 3.2-4) 5. บริเวณตั้งแต่ กม. 16+800B ถึง กม. 16+850B ระยะทาง 50 เมตร (รูปที่ 3.2-5)	-



2.2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

2.2.2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ กทพ. ดำเนินการ เพิ่มเติม (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
ระดับเสียง (ต่อ) - ติดตั้งกำแพงกันเสียงเพื่อลดผลกระทบด้านระดับเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อม (Sensitive Area)	6. บริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษปู่เจ้าสมิงพราย (รูปที่ 3.2-6) 7. บริเวณตั้งแต่ กม. 16+500B ถึง กม. 16+620B ระยะทาง 120 เมตร (รูปที่ 3.2-7) 8. บริเวณ กม. 2+100A ถึง กม. 2+220A ระยะทาง 120 เมตร (รูปที่ 3.2-8) 9. บริเวณตั้งแต่ กม. 7+800B ถึง กม. 7+900B ระยะทาง 100 เมตร (รูปที่ 3.2-9) 10. บริเวณทางลดด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษเทพารักษ์ 2 (รูปที่ 3.2-10) 11. บริเวณตั้งแต่ กม. 2+100B ถึง กม. 2+220B ระยะทาง 120 เมตร (รูปที่ 3.2-11) 12. บริเวณ กม. 4+300A (รูปที่ 3.2-12) 13. บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษปากน้ำ 2 (รูปที่ 3.2-13)	-



2.2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

2.2.2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ กทพ. ดำเนินการ เพิ่มเติม (ต่อ)

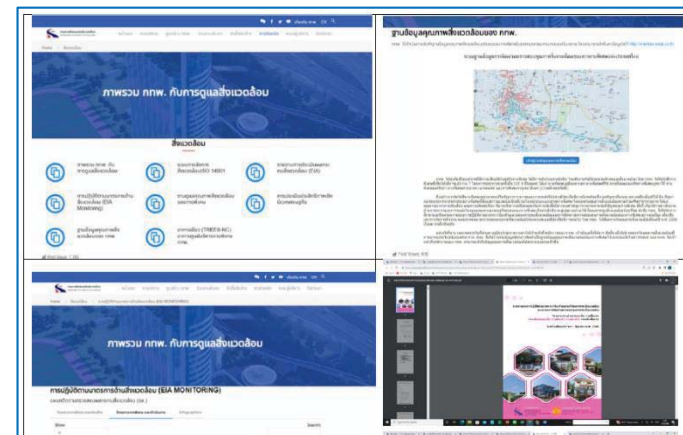
มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<u>การทำความสะอาด</u>	- กทพ. จัดให้มีการทำความสะอาดผิวทางพิเศษ โดยการดูดฝุ่นเป็นประจำทุกวัน เพื่อลดฝุ่นละอองบนผิวทางพิเศษ (รูปที่ 3.2-14) และได้มีการจัดทำนโยบายสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO 14001 (ภาคผนวกที่ 2.10)	-
<u>การประชาสัมพันธ์</u>	- กทพ. ได้จัดทำสรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมในรูปแบบอินโฟกราฟิกส์ (Infographics) (ภาคผนวกที่ 2.11) พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์ข้อมูลผ่านเว็บไซต์ https://www.exat.co.th/environment https://www.facebook.com/emd.exat https://www.facebook.com/ExpresswayThailand (ภาคผนวกที่ 2.12) และได้แจ้งผลการตรวจวัดให้เจ้าของสถานที่รับทราบ	-



ภาคผนวกที่ 2.10
(นโยบายสิ่งแวดล้อม)



ภาคผนวกที่ 2.11 (อินโฟกราฟิกส์ (สรุปผลการตรวจวัด))

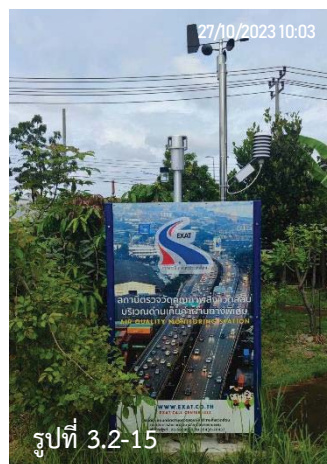


ภาคผนวกที่ 2.12
(ประชาสัมพันธ์ข้อมูลผ่านเว็บไซต์)

2.2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

2.2.2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ กทพ. ดำเนินการ (ต่อ)

มาตรการป้องกันและ แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรค การแก้ไขที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข
<u>ด้านอาชีวอนามัย</u>	- กทพ. ได้จัดให้มีระบบเฝ้าระวังคุณภาพสิ่งแวดล้อมแบบ Online Real time บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ โดยแสดงผลผ่านระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ของ กทพ. (http://envi2.exat.co.th/exat/) Application EXAT Portal และจอแสดงผลบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ เพื่อแจ้งเตือนให้ทันต่อสถานการณ์ฝุ่นละออง เพื่อให้พนักงานที่ปฏิบัติงานบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษและผู้ใช้ทางทราบ และสามารถปฏิบัติตัวตามคำแนะนำเพื่อให้พนักงานและผู้ใช้ทางได้รับผลกระทบน้อยที่สุด เช่น ในวันที่ความเข้มข้น PM2.5 กรุงเทพฯ สูงขึ้นถึงระดับเตือนภัย ให้หลีกเลี่ยงการออกนอกอาคาร การออกจากยานพาหนะ หรือการเปิดหน้าต่างยานพาหนะโดยไม่จำเป็น หรือหากมีความจำเป็นต้องมีการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันที่เหมาะสม เป็นต้น (รูปที่ 3.2-15 และรูปที่ 3.2-16)	-



ระบบเฝ้าระวังคุณภาพสิ่งแวดล้อมแบบ Online Real time
(บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางแก้ว 2)

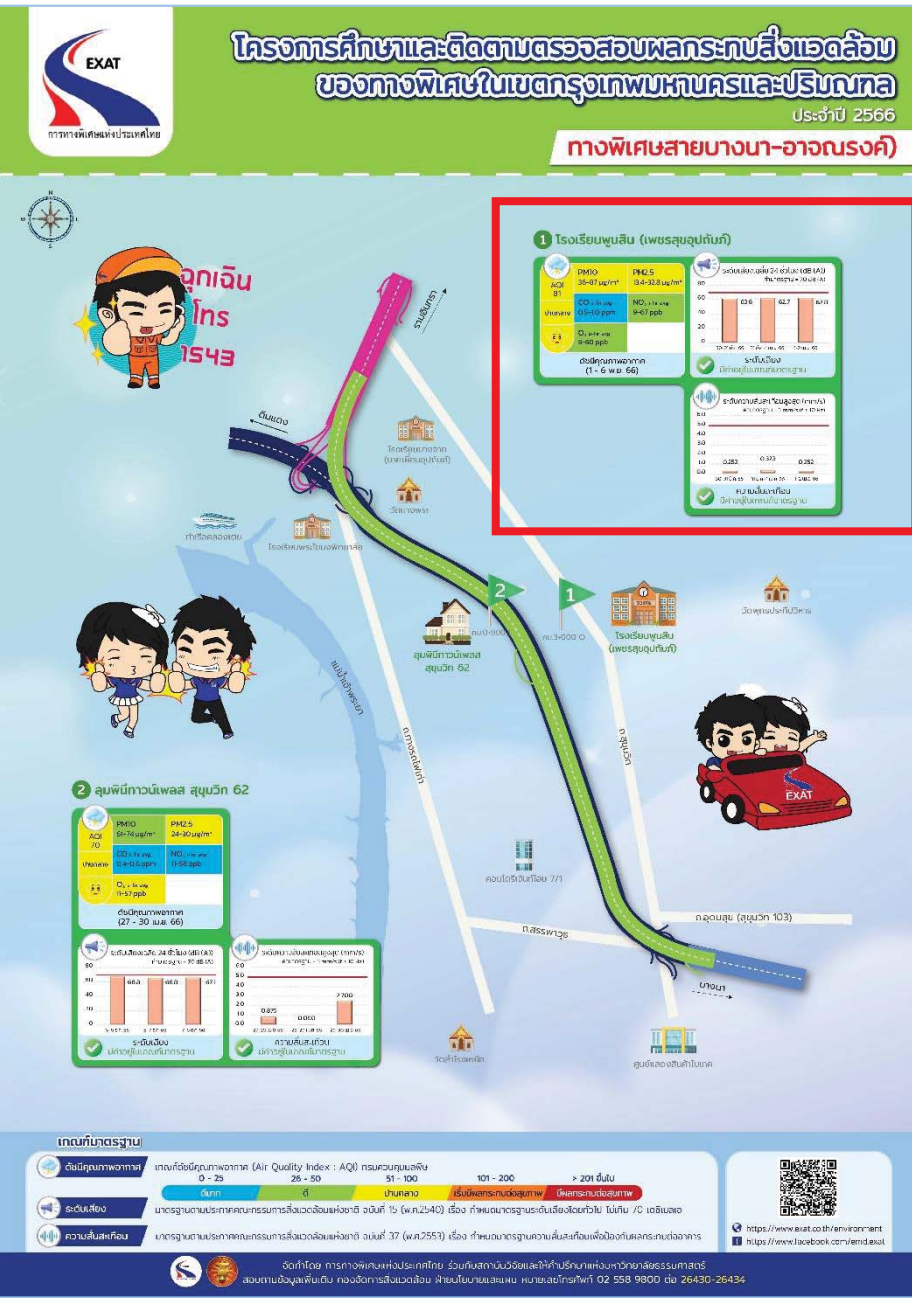


ระบบเฝ้าระวังคุณภาพสิ่งแวดล้อมแบบ Online Real time
(บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางขุนเทียน 2)

3. สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 และสรุปแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงย้อนหลัง

3.1 ทางพิเศษสายบางนา-อโศก

3.1.1 สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)



ตรวจวัด จำนวน 2 บริเวณ

1) บริเวณโรงเรียนพุนสีน (เพชรสุขอุปถัมภ์)

➤ **ตรวจวัดคุณภาพอากาศ** ได้แก่

(TSP, PM10, PM2.5, CO, CO₂, NO₂, THC, O₃,
ความเร็วลม ทิศทางลม และอุณหภูมิ)

ดำเนินการตรวจวัด 2 ช่วง

➤ ช่วงที่ 1 (ตรวจวัดระหว่างวันที่ 30 มี.ค. - 4 เม.ย. 66)
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

➤ ช่วงที่ 2 (ตรวจวัดระหว่างวันที่ 1-6 พ.ย. 66)*
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

▶ **ตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป** ($L_{eq\ 24\ hr}$)

(ตรวจวัดระหว่างวันที่ 30 มี.ค. - 2 เม.ย. 66)

พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

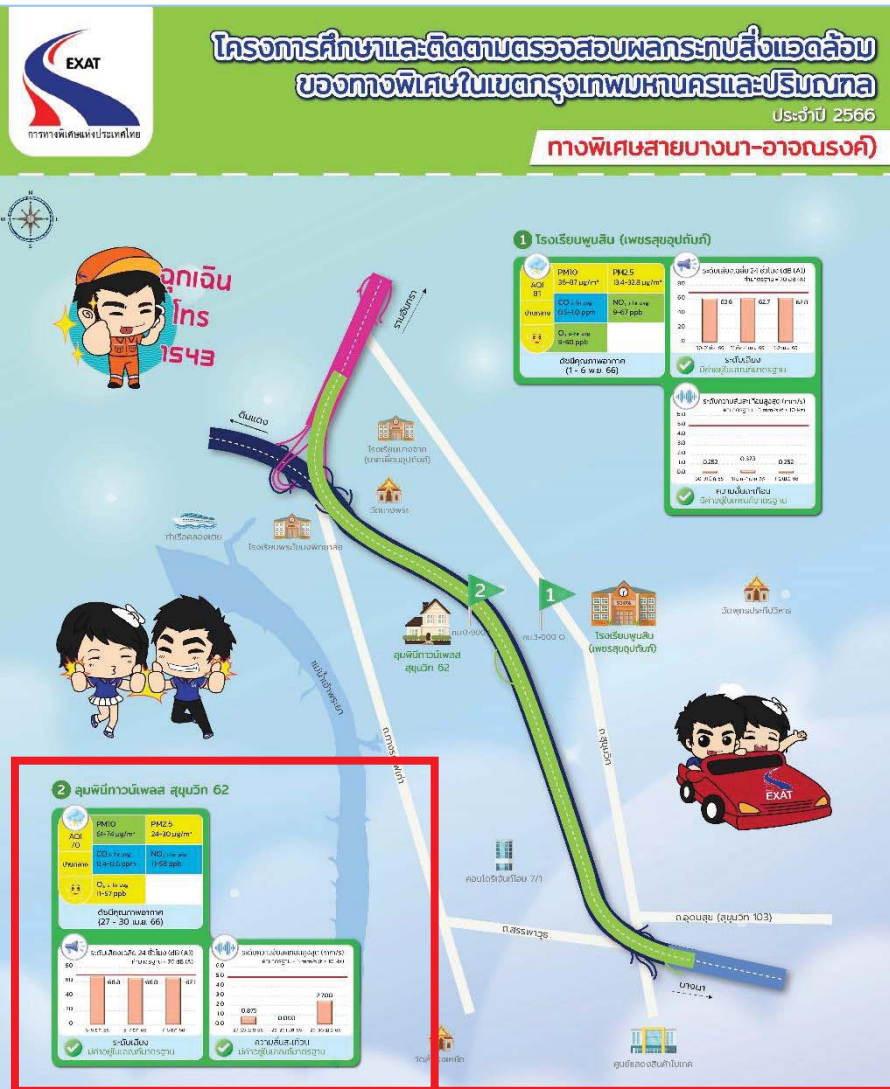
▶ **ตรวจวัดความสั่นสะเทือน (Peak Particle Velocity)**

(ตรวจวัดระหว่างวันที่ 30 มี.ค. - 2 เม.ย. 66)

พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

3.1 ทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (ต่อ)

3.1.1 สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)



2) บริเวณลุ่มพื้ทาวนเพลส สุขุมวิท 62

➤ **ตรวจวัดคุณภาพอากาศ** ได้แก่

(PM₁₀, PM_{2.5}, CO, CO₂, NO₂, O₃,
ความเร็วลม ทิศทางลม และอุณหภูมิ)
(ตรวจวัดระหว่างวันที่ 27-30 เม.ย. 66)
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

➤ **ตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป ($L_{eq\ 24\ hr}$)**
(ตรวจวัดระหว่างวันที่ 5-8 ธ.ค. 66)
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

➤ **ตรวจวัดความสั่นสะเทือน (Peak Particle Velocity)**
(ตรวจวัดระหว่างวันที่ 27-30 เม.ย. 66)
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

3.1 ทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (ต่อ)

3.1.1 สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)

ดัชนี ที่ตรวจวัด	บริเวณที่ทำการตรวจวัด				มาตรฐาน
	1. โรงเรียนพูนสิน (เพชรสุขอุบลมภ์)		2. ลุมพินีทาวน์เพลส สุขุมวิท 62		
	30 มี.ค. – 4 เม.ย. 66	1-6 พ.ย. 66	27-30 เม.ย. 66	5-8 ธ.ค. 66	
TSP	0.049-0.075	0.063-0.159	×	*	0.330 mg/m ³
PM10	0.025-0.044	0.036-0.087	0.061-0.074	*	0.120 mg/m ³
PM2.5	15-26	13.4-32.8	24-30	*	37.5 µg/m ³
NO ₂	0.010-0.038	0.009-0.067	0.011-0.058	*	0.17 ppm
CO ₂	353-387	367-481	352-402	*	-
HC	2.52-3.72	2.50-4.13	×	*	-
CO 1-hr avg	0.4-0.8	0.5-1.0	0.4-0.7	*	30.0 ppm
CO 8-hr avg	0.4-0.7	0.5-1.0	0.4-0.6	*	9.0 ppm
O ₃ 1-hr avg	0.007-0.058	0.003-0.079	0.007-0.088	*	0.10 ppm
O ₃ 8-hr avg	0.011-0.039	0.005-0.050	0.015-0.057	*	0.07 ppm
Noise	62.6-62.8	*	68.3-69.5	66.8-68.8	70.0 dB (A)
Vibration	0.252-0.323	*	0.875-2.70	*	อาคารประเภทที่ 1 = 20 mm/s
					อาคารประเภทที่ 2 = 5 mm/s
					อาคารประเภทที่ 3 = 3 mm/s

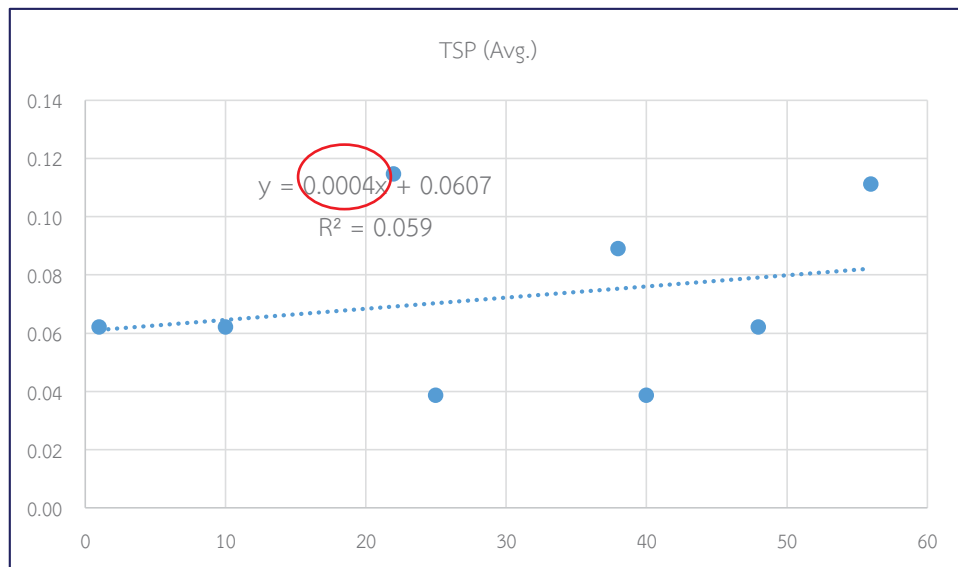
หมายเหตุ ; X = ไม่มีการตรวจวัดในปี 2566, * = ทำการตรวจวัดเพียงช่วงเวลา 1


อักษรสีดำ = ข้อมูลผลการตรวจวัดครั้งแรก (ช่วงเดือน ม.ค. – มิ.ย. 66)

อักษรสีม่วง = ข้อมูลผลการตรวจวัดครั้งปีหลัง (ช่วงเดือน ก.ค. – ธ.ค. 66)

หลักการพิจารณาการเปลี่ยนแปลงเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมกับผลการตรวจวัดที่ผ่านมา


1. พิจารณาผลการเปรียบเทียบย้อนหลัง 5 ปี ระหว่าง ปี พ.ศ. 2562-2566




หมายเหตุ :  (เพิ่มขึ้นเล็กน้อย) = ค่าความชัน เพิ่มขึ้นไม่เกิน 10%

 (เพิ่มขึ้น) = ค่าความชัน เพิ่มขึ้นมากกว่า 10%


 (ลดลงเล็กน้อย) = ค่าความชัน ลดลงไม่เกิน 10%

 (ลดลง) = ค่าความชัน ลดลงมากกว่า 10%

 = ค่าความชัน $\pm < 1\%$ แนวโน้มไม่เปลี่ยนแปลง


2. พิจารณาผลการเปรียบเทียบย้อนหลังกับผลการตรวจวัดในปีที่ผ่านมา

หมายเหตุ :  (เพิ่มขึ้นเล็กน้อย) = เพิ่มขึ้นไม่เกิน 10% ของผลการตรวจวัดปี 2565

 (เพิ่มขึ้น) = เพิ่มขึ้นมากกว่า 10% ของผลการตรวจวัดปี 2565

 (ลดลงเล็กน้อย) = ลดลงไม่เกิน 10% ของผลการตรวจวัดปี 2565

 (ลดลง) = ลดลงมากกว่า 10% ของผลการตรวจวัดปี 2565

 = ผลการตรวจวัด $\pm < 1\%$ แนวโน้มไม่เปลี่ยนแปลง

3.1.2 สรุปแนวโน้มการเปลี่ยนแปลง ทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์

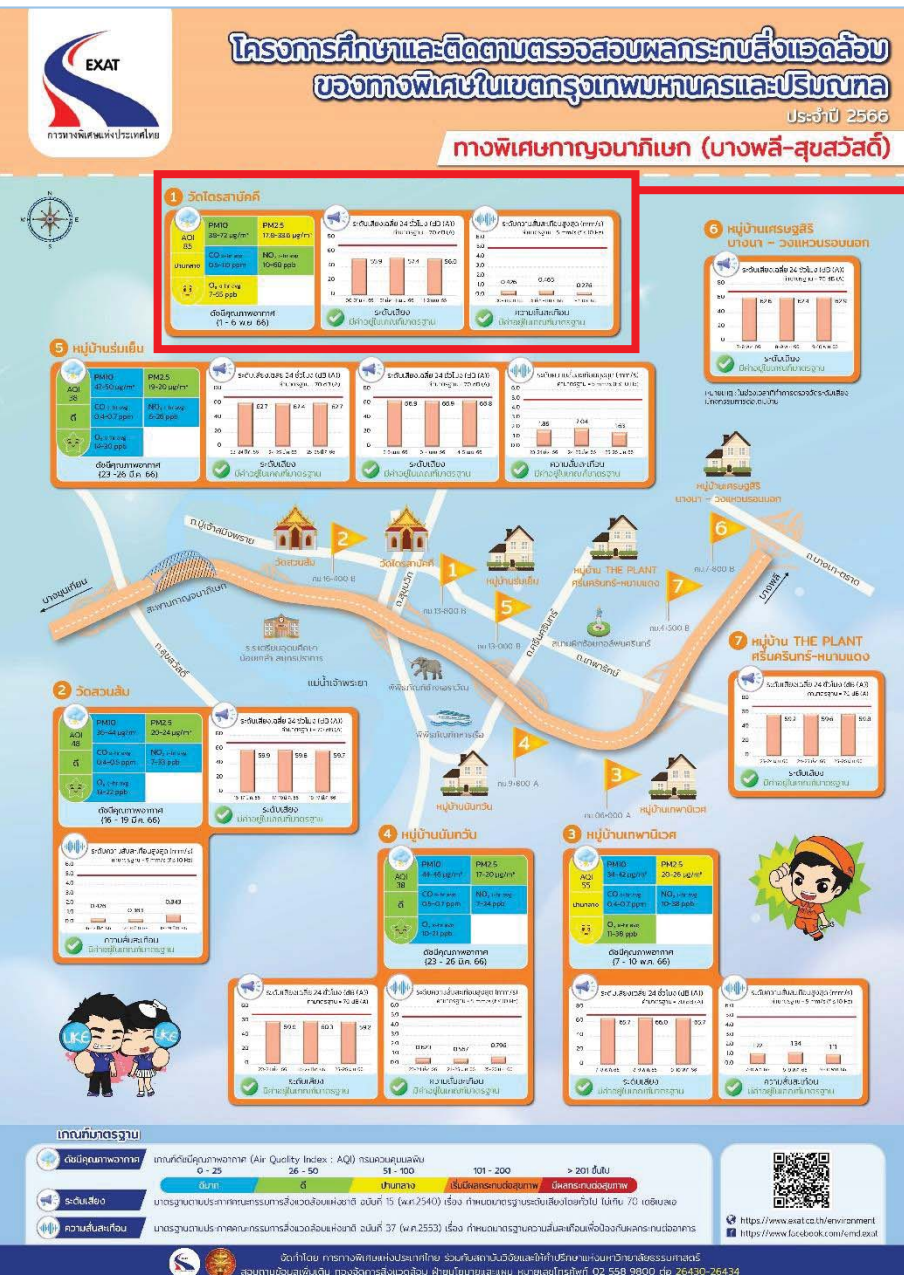
ดัชนี ที่ตรวจวัด	บริเวณที่ทำการตรวจวัด				มาตรฐาน
	1. โรงเรียนพูนสิน (เพชรสุขอุบลมภ์)		2. ลุมพินีทาวน์เพลส สุขุมวิท 62		
	ผลปี 66	แนวโน้ม ⁽¹⁾	ผลปี 66	แนวโน้ม ⁽²⁾	
TSP	0.063-0.159	↑	×	×	0.330 mg/m ³
PM10	0.036-0.087	↑	0.061-0.074	😊	0.120 mg/m ³
PM2.5	13.4-32.8	↓	0.024-0.030	😊	37.5 µg/m ³
NO ₂	0.009-0.067	↑	0.011-0.058	😊	0.17 ppm
CO ₂	367-481	↓	352-402	😊	-
HC	2.50-4.13	↑	×	×	-
CO 1-hr avg	0.5-1.0	↓	0.4-0.7	😊	30.0 ppm
CO 8-hr avg	0.5-1.0	↑	0.4-0.6	😊	9.0 ppm
O ₃ 1-hr avg	0.003-0.079	↓	0.007-0.088	😊	0.10 ppm
O ₃ 8-hr avg	0.005-0.050	↓	0.015-0.057	😊	0.07 ppm
Noise	62.6-62.8	😊	66.8-68.8	↓	70.0 dB (A)
Vibration	0.252-0.323	😊	0.875-2.70	😊	อาคารประเภทที่ 1 = 20 mm/s
					อาคารประเภทที่ 2 = 5 mm/s
					อาคารประเภทที่ 3 = 3 mm/s

หมายเหตุ : X = ไม่มีการตรวจวัดในปี 2566

อักษรสีดำ = ข้อมูลผลการตรวจวัดครั้งแรก (ช่วงเดือน ม.ค. - มิ.ย. 66)

อักษรสีม่วง = ข้อมูลผลการตรวจวัดครั้งปีหลัง (ช่วงเดือน ก.ค. - ธ.ค. 66)

3.2.1 สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)



ตรวจวัด จำนวน 7 บริเวณ

1) บริเวณวัดไตรสามัคคี

➤ **ตรวจวัดคุณภาพอากาศ** ได้แก่

(TSP, PM10, PM2.5, CO, CO₂, NO₂, THC, O₃,
ความเร็วลม ทิศทางลม และอุณหภูมิ)

ดำเนินการตรวจวัด 2 ช่วง

➤ ช่วงที่ 1 ถูกรื้อน (ตรวจวัดระหว่างวันที่ 30 มี.ค. - 4 เม.ย. 66)

พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

➤ ช่วงที่ 2 ถัดหนาว (ตรวจวัดระหว่างวันที่ 1-6 พ.ย. 66)

พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด


ตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป ($L_{eq\ 24\ hr}$)

(ตรวจวัดระหว่างวันที่ 30 มี.ค. - 2 เม.ย. 66)

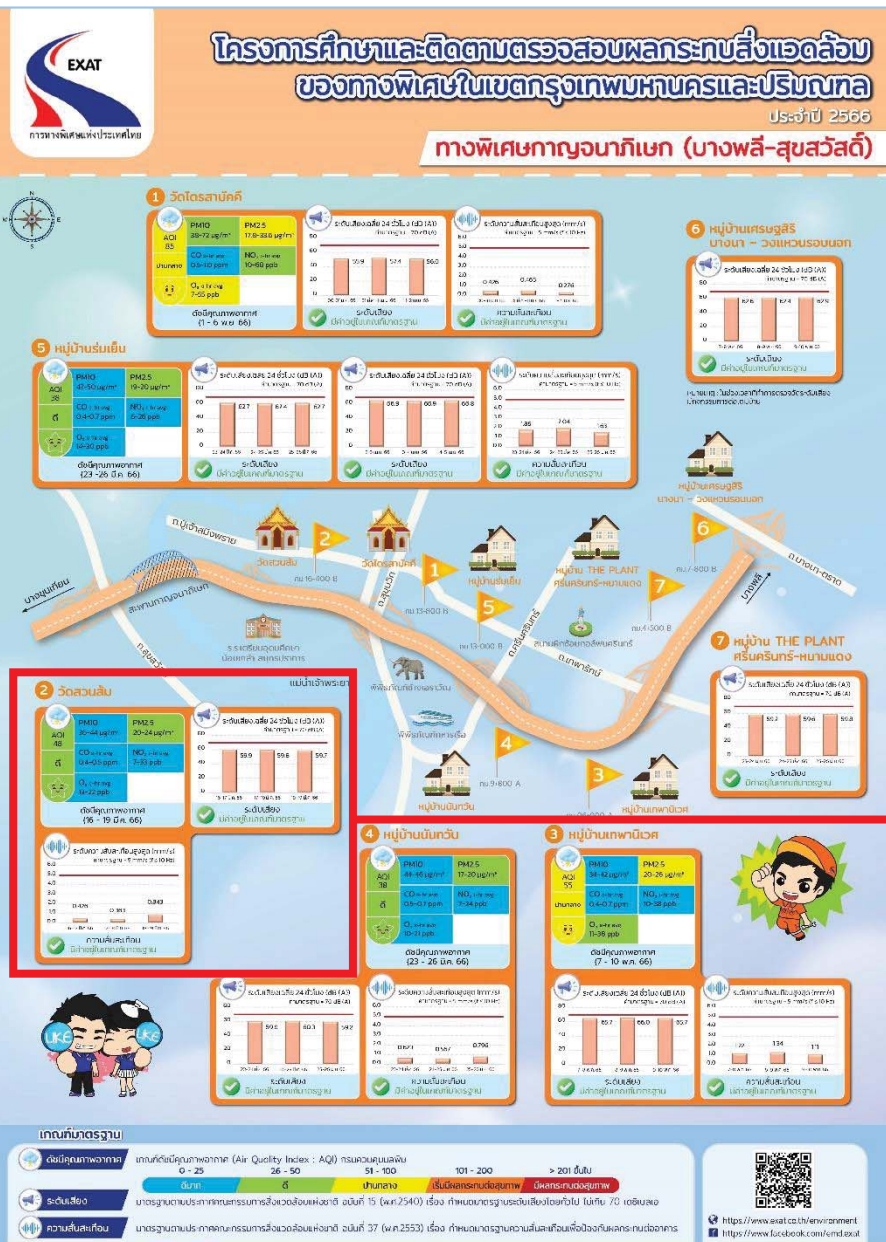
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

 ตรวจวัดความสั่นสะเทือน (Peak Particle Velocity)

(ตรวจวัดระหว่างวันที่ 30 มี.ค. - 2 เม.ย. 66)

พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

3.2.1 สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)



➤ 2) บริเวณวัดสวนส้ม

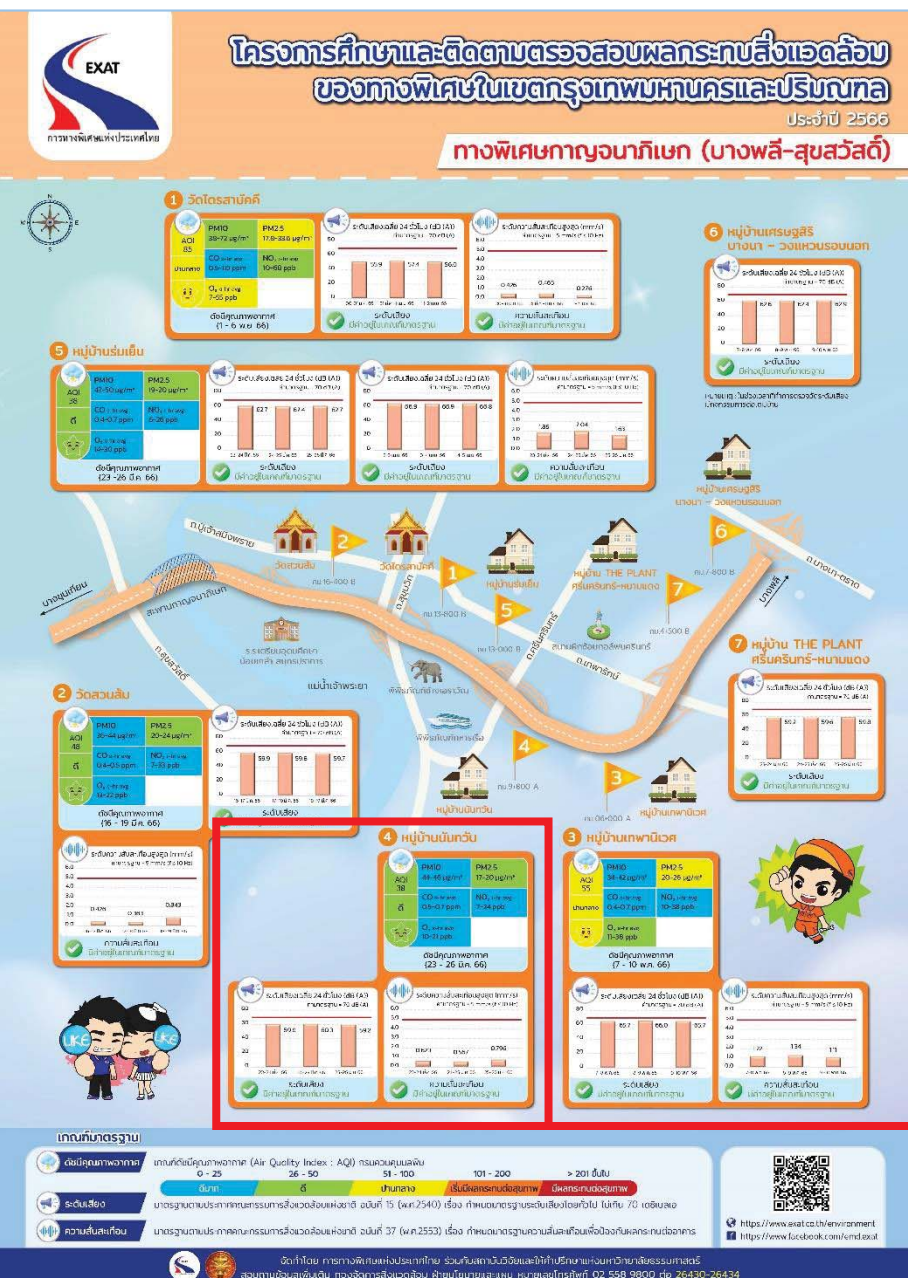
- **ตรวจวัดคุณภาพอากาศ** ได้แก่
(PM10, PM2.5, CO, CO₂, NO₂, O₃,
ความเร็วลม ทิศทางลม และอุณหภูมิ)
(ตรวจวัดระหว่างวันที่ 16-19 มี.ค. 66)
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด
- **ตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป** (L_{eq 24 hr})
(ตรวจวัดระหว่างวันที่ 16-19 มี.ค. 66)
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด
- **ตรวจวัดความสั่นสะเทือน** (Peak Particle Velocity)
(ตรวจวัดระหว่างวันที่ 16-19 มี.ค. 66)
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

3.2.1 สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)

3) บริเวณหมู่บ้านเทพานิเวศ

- **ตรวจวัดคุณภาพอากาศ** ได้แก่
(PM10, PM2.5, CO, CO₂, NO₂, O₃,
ความเร็วลม ทิศทางลม และอุณหภูมิ)
(ตรวจวัดระหว่างวันที่ 7-10 พ.ค. 66)
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด
- **ตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป** (L_{eq 24 hr})
(ตรวจวัดระหว่างวันที่ 7-10 พ.ค. 66)
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด
- **ตรวจวัดความสั่นสะเทือน** (Peak Particle Velocity)
(ตรวจวัดระหว่างวันที่ 7-10 พ.ค. 66)
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

3.2.1 สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)

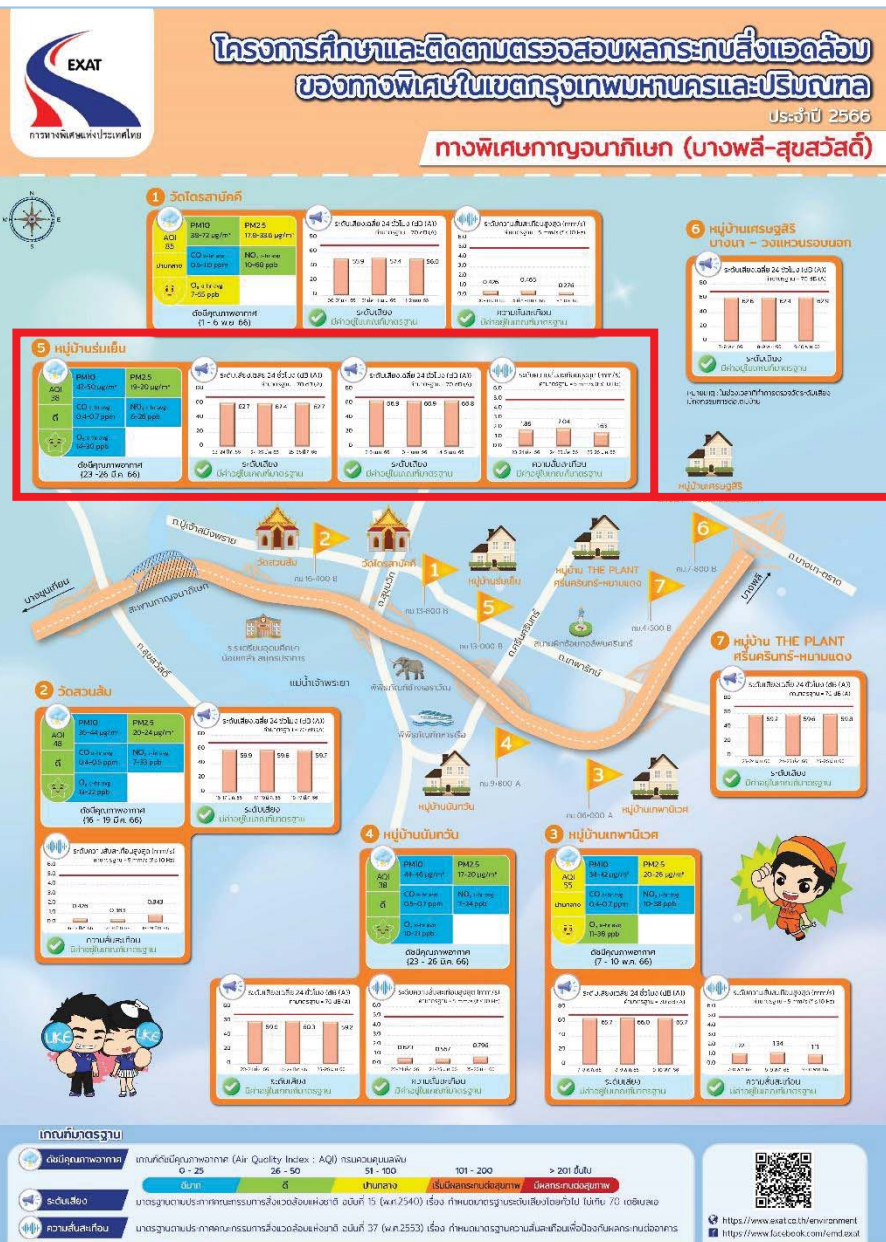


4) บริเวณหมู่บ้านนั้นวันนี้

- **ตรวจวัดคุณภาพอากาศ** ได้แก่
(PM10, PM2.5, CO, CO₂, NO₂, O₃,
ความเร็วลม ทิศทางลม และอุณหภูมิ)
(ตรวจวัดระหว่างวันที่ 23-26 มี.ค. 66)
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด
- **ตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป** (L_{eq 24 hr})
(ตรวจวัดระหว่างวันที่ 23-26 มี.ค. 66)
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด
- **ตรวจวัดความสั่นสะเทือน** (Peak Particle Velocity)
(ตรวจวัดระหว่างวันที่ 23-26 มี.ค. 66)
พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

3.2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

3.2.1 สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)

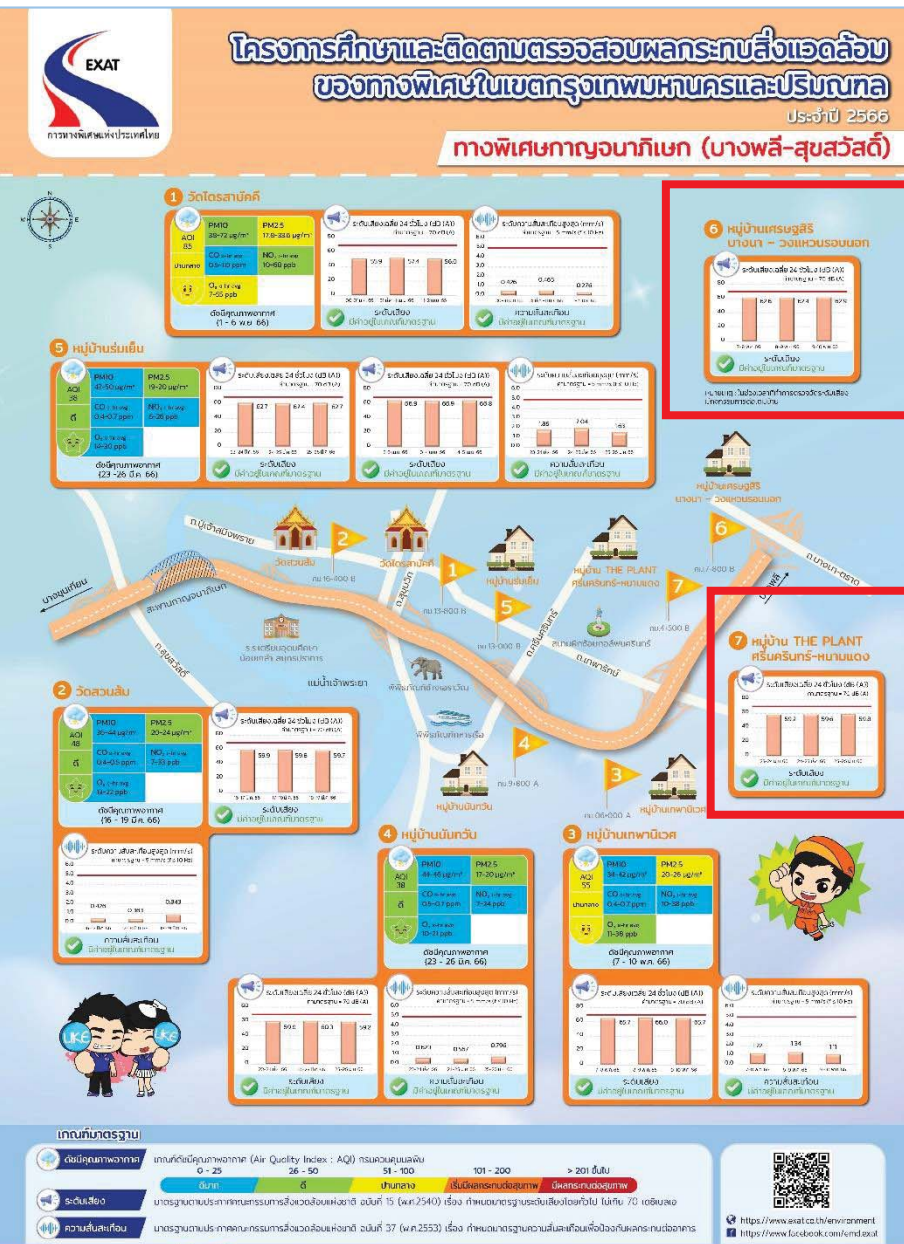


5) บริเวณหมู่บ้านร่มเย็น

- **ตรวจวัดคุณภาพอากาศ** ได้แก่ (PM10, PM2.5, CO, CO₂, NO₂, O₃, ความเร็วลม ทิศทางลม และอุณหภูมิ) (ตรวจวัดระหว่างวันที่ 23-26 มี.ค. 66) พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด
- **ตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป** (L_{eq} 24 hr) (ตรวจวัดระหว่างวันที่ 23-26 มี.ค. 66 และวันที่ 2-5 เม.ย. 66) พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด
- **ตรวจวัดความสั่นสะเทือน** (Peak Particle Velocity) (ตรวจวัดระหว่างวันที่ 23-26 มี.ค. 66) พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

3.2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

3.2.1 สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)



6) บริเวณหมู่บ้านเศรษฐสิริ บางนา-วงแหวนรอบนอก

➤ ตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป ($L_{eq 24 \text{ hr}}$)

(ตรวจวัดระหว่างวันที่ 7-10 พ.ค. 66)

พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

7) บริเวณหมู่บ้านTHE PLANT ศรีนครินทร์-หนามแดง

➤ ตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป ($L_{eq 24 \text{ hr}}$)

(ตรวจวัดระหว่างวันที่ 23-26 มี.ค. 66)

พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

3.2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (ต่อ)

3.2.1 สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 (ต่อ)

ดัชนี ที่ตรวจวัด	บริเวณที่ทำการตรวจวัด								มาตรฐาน
	1. วัดไตรสามัคคี		2. วัด สวนส้ม	3. หมู่บ้าน เทพานิเวศ	4. หมู่บ้าน นันทวัน	5. หมู่บ้าน ร่มเย็น	6. หมู่บ้าน เศรษฐสิริฯ	7. THE PLANT	
	30 มี.ค. - 4 เม.ย. 66	1-6 พ.ย. 66	16-19 มี.ค. 66	7-10 พ.ค. 66	23-26 มี.ค. 66	23-26 มี.ค. 66/ 2-5 เม.ย. 66	7-10 พ.ค. 66	23-26 มี.ค. 66	
TSP	0.055-0.070	0.074-0.147	×	×	×	×	×	×	0.330 mg/m ³
PM10	0.030-0.039	0.038-0.072	0.036-0.044	0.034-0.042	0.044-0.046	0.047-0.050	×	×	0.120 mg/m ³
PM2.5	14-23	17.8-33.6	20-24	20-26	17-20	19-20	×	×	37.5 µg/m ³
NO ₂	0.005-0.038	0.010-0.068	0.007-0.033	0.010-0.038	0.007-0.024	0.006-0.026	×	×	0.17 ppm
CO ₂	302-383	351-450	330-350	338-411	354-386	321-385	×	×	-
HC	1.86-3.94	2.52-4.74	×	×	×	×	×	×	-
CO 1-hr avg	0.2-0.6	0.4-1.5	0.4-0.6	0.4-0.7	0.4-0.8	0.4-0.7	×	×	30.0 ppm
CO 8-hr avg	0.3-0.6	0.5-1.0	0.4-0.5	0.4-0.7	0.5-0.7	0.4-0.7	×	×	9.0 ppm
O ₃ 1-hr avg	0.003-0.020	0.005-0.072	0.006-0.031	0.009-0.053	0.009-0.037	0.013-0.042	×	×	0.10 ppm
O ₃ 8-hr avg	0.006-0.018	0.007-0.055	0.013-0.022	0.011-0.038	0.010-0.027	0.014-0.030	×	×	0.07 ppm
Noise	55.9-57.4	*	59.7-59.9	65.7-66.0	59.2-60.3	62.4-62.7 ^(๑) 66.8-66.9 ^(๒)	62.4-62.9	59.2-59.8	70.0 dB (A)
Vibration	0.276-0.465	*	0.363-0.843	1.11-1.34	0.567-0.796	1.63-2.04	×	×	อาคารประเภทที่ 1 = 20 mm/s
									อาคารประเภทที่ 2 = 5 mm/s
									อาคารประเภทที่ 3 = 3 mm/s

หมายเหตุ ; ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณหมู่บ้านร่มเย็น เป็นจุดร้องเรียน ตรวจวัด 2 ตำแหน่ง ภายในบริเวณบ้านเลขที่ 65/4

X = ไม่มีการตรวจวัดในปี 2566, * = ทำการตรวจวัดเพียงช่วงเวลา 1

อักษรสีดำ = ข้อมูลผลการตรวจวัดครั้งแรก (ช่วงเดือน ม.ค. - มิ.ย. 66)

อักษรสีม่วง = ข้อมูลผลการตรวจวัดครั้งปีหลัง (ช่วงเดือน ก.ค. - ธ.ค. 66)

3.2.2 สรุปแนวโน้มการเปลี่ยนแปลง ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

ดัชนี ที่ตรวจวัด	บริเวณที่ทำการตรวจวัด														มาตรฐาน
	1. วัดไตรสามัคคี		2. วัดสวนส้ม		3. หมู่บ้าน เทพาวิเวศ		4. หมู่บ้านนันทวัน		5. หมู่บ้านร่มเย็น		6. หมู่บ้าน เศรษฐสิริฯ		7. THE PLANT		
	ผลปี 66	แนวโน้ม ^(1/2)	ผลปี 66	แนวโน้ม ^(1/2)	ผลปี 66	แนวโน้ม ^(1/2)	ผลปี 66	แนวโน้ม ⁽¹⁾	ผลปี 66	แนวโน้ม ^(1/2)	ผลปี 66	แนวโน้ม ⁽¹⁾	ผลปี 66	แนวโน้ม ⁽²⁾	
TSP	0.074-0.147	↑	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	0.330 mg/m ³
PM10	0.038-0.072	↑	0.036-0.044	😊	0.034-0.042	😊	0.044-0.046	↑	0.047-0.050	😊	×	×	×	×	0.120 mg/m ³
PM2.5	17.8-33.6	↑	20-24	😊	20-26	😊	17-20	↑	19-20	😊	×	×	×	×	37.5 µg/m ³
NO ₂	0.010-0.068	↑	0.007-0.033	😊	0.010-0.038	😊	0.007-0.024	↑	0.006-0.026	😊	×	×	×	×	0.17 ppm
CO ₂	351-450	↓	330-350	😊	338-411	😊	354-386	↓	321-385	😊	×	×	×	×	-
HC	2.52-4.74	↑	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	-
CO 1-hr avg	0.4-1.5	↑	0.4-0.6	😊	0.4-0.7	😊	0.4-0.8	↑	0.4-0.7	😊	×	×	×	×	30.0 ppm
CO 8-hr avg	0.5-1.0	↑	0.4-0.5	😊	0.4-0.7	😊	0.5-0.7	↑	0.4-0.7	😊	×	×	×	×	9.0 ppm
O ₃ 1-hr avg	0.005-0.072	↓	0.006-0.031	😊	0.009-0.053	😊	0.009-0.037	↓	0.013-0.042	😊	×	×	×	×	0.10 ppm
O ₃ 8-hr avg	0.007-0.055	↓	0.013-0.022	😊	0.011-0.038	😊	0.010-0.027	↓	0.014-0.030	😊	×	×	×	×	0.07 ppm
Noise	55.9-57.4	😊	59.7-59.9	↓	65.7-66.0	😊	59.2-60.3	↑	62.4-62.7 ^(๑) 66.8-66.9 ^(๒)	ตรวจวัด ครั้งแรก	62.4-62.9	↑	59.2-59.8	😊	70.0 dB (A)
Vibration	0.276-0.465	😊	0.363-0.843	↓	1.11-1.34	↓	0.567-0.796	↓	1.63-2.04	↓	×	×	×	×	อาคารประเภทที่ 1 = 20 mm/s
															อาคารประเภทที่ 2 = 5 mm/s
															อาคารประเภทที่ 3 = 3 mm/s

หมายเหตุ ; ⁽¹⁾ สรุปแนวโน้มการเปลี่ยนแปลง 5 ปี ย้อนหลัง ระหว่าง ปี พ.ศ. 2562-2566

X = ไม่มีการตรวจวัดในปี 2566

อักษรสีดำ = ข้อมูลผลการตรวจวัดครั้งแรก (ช่วงเดือน ม.ค. – มิ.ย. 66)

อักษรสีม่วง = ข้อมูลผลการตรวจวัดครั้งปีหลัง (ช่วงเดือน ก.ค. – ธ.ค. 66)



จบการนำเสนอ

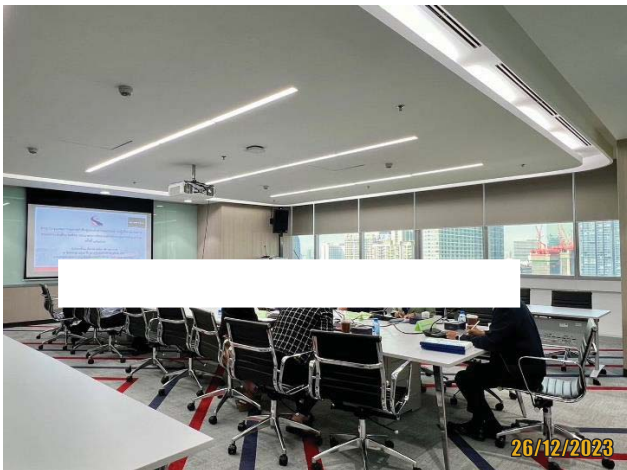
2.4 รูปกิจกรรมการจัดประชุมคณะกรรมการกำกับ ครั้งที่ 1/2566

กิจกรรมการจัดการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ
ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1/2566

วันอังคารที่ 26 ธันวาคม 2566 เวลา 14.00 น.

ณ ห้องประชุม 1401 ชั้น 14 อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ.

การประชุมทางไกลผ่านระบบสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โปรแกรม Zoom Cloud Meeting

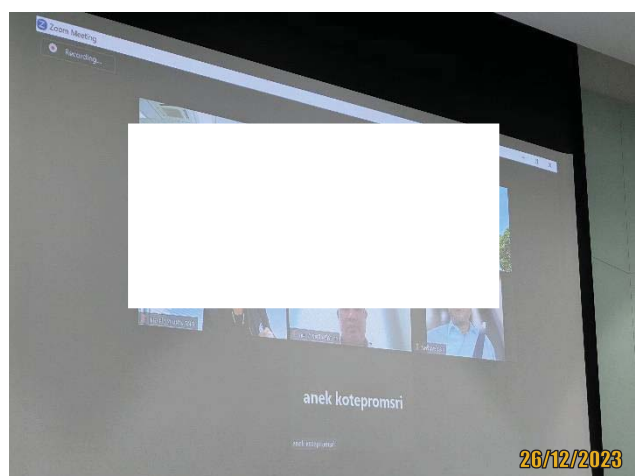
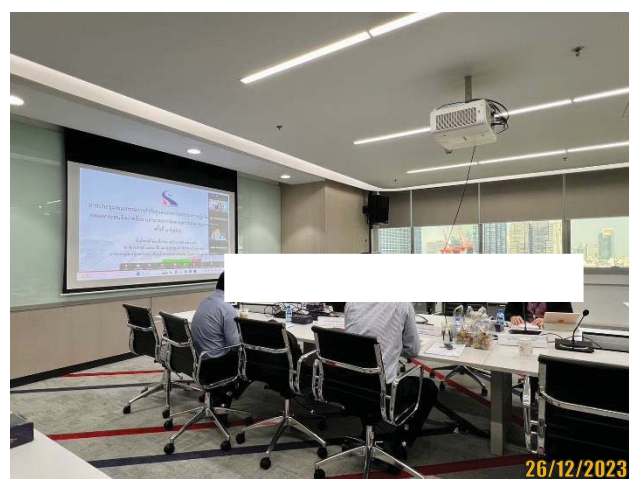
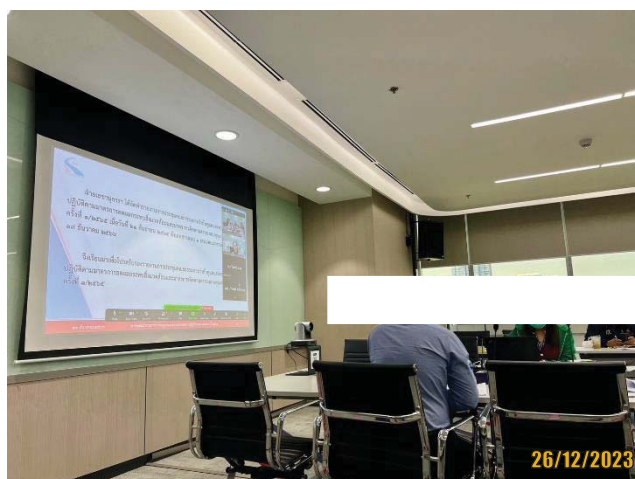


กิจกรรมการจัดการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ
ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1/2566

วันอังคารที่ 26 ธันวาคม 2566 เวลา 14.00 น.

ณ ห้องประชุม 1401 ชั้น 14 อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ.

การประชุมทางไกลผ่านระบบสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โปรแกรม Zoom Cloud Meeting



2.5 เอกสารระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม
มาตรฐาน ISO14001 : 2015
วิธีปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ



ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มาตรฐาน ISO 14001 : 2015

วิธีปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ

ผู้เสนอ : วันที่ - ๕ ส.ค. ๒๕๕๙

หัวหน้าแผนกวางแผนบำรุงรักษาทาง

ก

ผู้ทบทวน : วันที่ - ๕ ส.ค. ๒๕๕๙

ผู้อำนวยการกองบำรุงรักษาทาง

ผู้อนุมัติ : วันที่ - ๕ ส.ค. ๒๕๕๙

ผู้อำนวยการฝ่ายบำรุงรักษา

เอกสารเลขที่ : WI-910

ประกาศใช้ตั้งแต่วันที่ ๑๙ ส.ค. ๕๙

แก้ไขครั้งที่ : ๒

เอกสารนี้เป็นสมบัติของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ห้ามนำไปเผยแพร่หรือทำซ้ำโดยไม่ได้รับอนุญาต

ข้อกำหนด ๙.๑

จำนวน ๒๗ หน้า



	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
	งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๑๙ ส.ค. ๕๙	หน้าที่ ๓ ของ ๒๗

สารบัญ

	หน้า
๑. วัตถุประสงค์	๔
๒. ขอบเขต	๔
๓. คำนิยาม	๔
๔. ความรับผิดชอบ	๔
๕. เอกสารอ้างอิง	๕
๖. วิธีปฏิบัติงาน	๕
๗. แบบฟอร์มที่ใช้	๒๗

	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙/๙.ค.๕๙	หน้าที่ ๔ ของ ๒๗

๑. วัตถุประสงค์

- ๑.๑ เพื่อให้เกิดความเข้าใจ สำหรับการตัดสินใจดำเนินการใดๆ ที่รักษาสภาพทางพิเศษให้ได้อยู่เสมอโดยการบำรุงรักษาเพื่อป้องกันอุบัติเหตุต่อยานพาหนะ และบุคคลภายนอก
- ๑.๒ เพื่อหาสาเหตุของความเสียหายหรือการเสื่อมสภาพของโครงสร้างและส่วนประกอบทางพิเศษเพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดมาตรการแก้ไขหรือซ่อมแซมได้อย่างถูกต้องและเหมาะสม

๒. ขอบเขต

โครงสร้างและส่วนประกอบ ทางพิเศษฉลองรัช ทางพิเศษสายบางนา-อโศกและทางพิเศษบูรพาวิถี

๓. คำนิยาม

- ๓.๑ โครงสร้างและส่วนประกอบทางพิเศษ หมายถึง โครงสร้างและส่วนประกอบทางพิเศษในส่วนที่ กบท. รับผิดชอบดูแล
- ๓.๒ การตรวจสอบ หมายถึง การดำเนินการเพื่อให้ทราบถึงข้อเท็จจริงของสถานะหรือสภาพจากการสังเกตหรือการใช้เครื่องมือ
- ๓.๓ ฐานข้อมูล หมายถึง โปรแกรมที่เก็บรวบรวมข้อมูลและประวัติการตรวจสอบต่างๆ
- ๓.๔ พนักงาน หมายถึง พนักงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ช่าง ลูกจ้างช่างและลูกจ้างคนงาน
- ๓.๕ ฝบร. หมายถึง ฝ่ายบำรุงรักษา
- ๓.๖ กบท. หมายถึง กองบำรุงรักษาทาง
- ๓.๗ ผอ.กบท. หมายถึง ผู้อำนวยการกองบำรุงรักษาทาง
- ๓.๘ วิศวกร หมายถึง วิศวกรผู้มีความรู้เกี่ยวกับงานตรวจสอบและบำรุงรักษา
- ๓.๙ ช่าง/ลูกจ้างช่าง หมายถึง ช่างผู้มีความรู้เกี่ยวกับงานตรวจสอบและบำรุงรักษา
- ๓.๑๐ พชร. หมายถึง พนักงานขับรถยนต์เพื่อนำทีมตรวจสอบออกตรวจ

๔. ความรับผิดชอบ

- ๔.๑ ผอ.กบท. มีหน้าที่ติดตามผลการดำเนินงานตรวจสอบและเสนอผลการดำเนินการตรวจสอบต่อผู้บังคับบัญชา
- ๔.๒ หัวหน้างานตรวจสอบ มีหน้าที่ดังนี้
 - ๔.๒.๑ จัดทำแผนงานตรวจสอบประจำปี
 - ๔.๒.๒ วางแผนการปฏิบัติงานตรวจสอบ
 - ๔.๒.๓ ติดตามดูแลการตรวจสอบ

	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
	งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๑๙/๙.ค.๕๙	หน้าที่ ๕ ของ ๒๗

๔.๓ วิศวกร มีหน้าที่ดังนี้

๔.๓.๑ วิเคราะห์ค่าระดับความเสียหาย

๔.๓.๒ วิเคราะห์หามาตรการการแก้ไขความเสียหายหรือความเสื่อมสภาพ

๔.๔ ข่าง/ลูกจ้างช่าง/ธุรการมีหน้าที่ดังนี้

๔.๔.๑ ปฏิบัติตามวิธี

๔.๔.๒ บันทึกข้อมูลลงในฐานข้อมูล

๔.๔.๓ จัดทำรายงานสรุปผลการตรวจสอบ

๕. เอกสารอ้างอิง

- | | |
|---|------|
| ๕.๑ คู่มือการตรวจสอบและบำรุงรักษาโครงสร้างทางพิเศษฉบับปรับปรุง, ๒๕๔๙ | SD16 |
| ๕.๒ ACI Manual of Concrete Practice-2013 | SD17 |
| ๕.๓ คู่มือความปลอดภัยในการทำงาน กองบำรุงรักษาทางฝ่ายบำรุงรักษา, เมษายน ๒๕๕๙ | SD18 |

๖. วิธีปฏิบัติงาน

๖.๑ ประเภทของงานตรวจสอบ

๖.๑.๑ การตรวจสอบรายวัน (Daily Inspection)

การตรวจสอบรายวันมีจุดประสงค์เพื่อตรวจสอบสิ่งกีดขวางการจราจรที่มีขึ้นทุกวันบนทางพิเศษ และทำให้ทราบสภาพความเสียหายและการเสื่อมสภาพของผิวทางพิเศษ และอุปกรณ์ความปลอดภัยบนทางพิเศษ รวมทั้งสำรวจสภาพจราจรรายวันเพื่อประกอบการบำรุงรักษา รวมทั้งติดตามความเสียหายที่ตรวจพบ

๖.๑.๒ การตรวจสอบประจำ (Routine Inspection)

การตรวจสอบประจำมีวัตถุประสงค์ตรวจหาความเสียหายที่เกิดขึ้นกับส่วนประกอบของโครงสร้างทางพิเศษ ซึ่งส่วนประกอบต่างๆ เหล่านี้จำเป็นต้องมีการบำรุงรักษาให้มีสภาพดีอยู่ตลอดเวลา การตรวจสอบประจำจะใช้สำหรับการตรวจสอบชิ้นส่วนโครงสร้างทางพิเศษที่มีผลต่อความมั่นคงของทางพิเศษ โดยที่ความถี่หรือจำนวนครั้งในที่จะต้องเข้าทำการตรวจสอบในแต่ละปีจะขึ้นอยู่กับความยากง่ายในการเข้าถึงเพื่อทำการตรวจสอบ ความเสี่ยงและโอกาสในการเกิดความเสียหายของโครงสร้าง ซึ่งความเสี่ยงในการเกิดความเสียหายของโครงสร้างขึ้นอยู่กับตำแหน่งของโครงสร้าง ชนิดของวัสดุในโครงสร้าง

๖.๑.๓ การตรวจสอบพิเศษ (Special Inspection)

การตรวจสอบพิเศษเป็นการตรวจสอบเพิ่มจากการตรวจสอบแบบรายวันและตรวจสอบแบบประจำ ในกรณีที่ต้องการรายละเอียดจากการตรวจสอบเพิ่มมากขึ้น เพื่อนำมาประเมินและกำหนดวิธีการซ่อมแซมความเสียหายโครงสร้าง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ทราบถึงพฤติกรรมอย่างละเอียดของโครงสร้างทางพิเศษ รวมถึงการตรวจสอบความเสียหายที่เกิดขึ้นเพื่อตรวจสอบตำแหน่ง

	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙/๙.๐.๕๙	หน้าที่ ๖ ของ ๒๗

และขอบเขตของความเสียหายที่มองไม่เห็น (Hidden Defect) รวมทั้งตรวจสอบตำแหน่งส่วนประกอบและวัสดุในโครงสร้างเพื่อตรวจสอบการขยายตัวหรือขอบเขตความเสียหายที่เกิดขึ้นในโครงสร้างทางพิเศษเพื่อป้องกันและควบคุมความเสียหายไม่ให้เกินค่าที่กำหนดเพื่อประเมินสาเหตุของความเสียหายที่เกิดขึ้นในโครงสร้างเพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในโครงสร้างอื่นเพื่อทดสอบความแข็งแรงวัสดุในโครงสร้างทางพิเศษเพื่อประเมินความแข็งแรงและเสถียรภาพทางพิเศษ

๖.๑.๔ การตรวจสอบฉุกเฉิน (Emergency Inspection)

การตรวจสอบฉุกเฉินเป็นการตรวจสอบเพื่อประเมินสภาพทางพิเศษ ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุทางธรรมชาติอย่างร้ายแรง หรืออุบัติเหตุร้ายแรงบนทางพิเศษโดยการตรวจสอบจะทำการตรวจสอบด้วยสายตาในเบื้องต้นก่อน แล้วจึงพิจารณาการตรวจสอบพิเศษเพิ่มเติมเพื่อพิจารณาการซ่อมแซมฉุกเฉิน เพื่อให้ทางพิเศษสามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัย หรือทำการติดตั้งเครื่องมือวัดเพื่อตรวจสอบสภาพโครงสร้างหลังจากประสบเหตุฉุกเฉิน ผลของการตรวจสอบโครงสร้างจะชี้ว่าจะต้องปฏิบัติอย่างไร ไม่ว่าจะเป็นทำการติดตามตรวจสอบความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อไป หรือทำการซ่อมบำรุงโดยด่วน ซึ่งสามารถจำแนกเป็น ๑) โครงสร้างไม่มีความเสียหาย ๒) ทำการซ่อมแซมความเสียหายที่เกิดขึ้นในการซ่อมบำรุงประจำ (Routine Maintenance) ๓) ทำการซ่อมแซมความเสียหายโดยเร็วที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ ๔) ทำการซ่อมแซมความเสียหายทันที

๖.๒ ระยะเวลาหรือความถี่ที่ต้องทำการตรวจสอบ

๖.๒.๑ การตรวจสอบรายวัน กระทำวันละ ๑ ครั้ง

๖.๒.๒ การตรวจสอบประจำ


เป็นการตรวจสอบตามรอบเวลาอย่างสม่ำเสมอในแต่ละปีโดยมีการวางแผนการตรวจสอบตามระดับความสำคัญของชิ้นส่วนโครงสร้างและประวัติความเสียหายและการซ่อมแซม

๖.๒.๓ การตรวจสอบพิเศษ

กระทำเมื่อมีความจำเป็นตามผลการตรวจสอบรายวันและการตรวจสอบประจำ

๖.๒.๔ การตรวจสอบฉุกเฉิน

ดำเนินการเป็นครั้งคราวเมื่อมีความจำเป็นหรือเมื่อเกิดความเสียหายหรือเสื่อมสภาพจากอุบัติเหตุหรือภัยธรรมชาติ

	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙ ส.ค. ๕๙	หน้าที่ ๗ ของ ๒๗

๖.๓ รายการโครงสร้างและส่วนประกอบที่ต้องทำการตรวจสอบ

ชิ้นส่วนโครงสร้าง	ประเภทของการตรวจสอบ		หมายเหตุ
๑. ผิวจราจรแอสฟัลต์คอนกรีต	D		
๒. ผิวจราจรคอนกรีต	D		
๓. กำแพงกันตก	D		
๔. ป้ายแนะนำจราจร	D		
๕. เส้นจราจร, หมุดสะท้อนแสง, เป้าสะท้อนแสง	D		
๖. เหล็กกันชน รวากันชน	D		
๗. กำแพงกันเสียง	D		
๘. ตะแกรงระบายน้ำ	D		
๙. รอยต่อทางพิเศษ	D		
๑๐. พื้นโครงสร้างทางพิเศษ คานโครงสร้างตามยาว คานตามขวาง กลางช่วง คานตามขวางหัว-ท้าย คานคอนกรีตรูปกล่องและระบบค้ำยันภายในคานรูปกล่อง Shear Key, Deviator Block ,Seismic Buffer ผนังกันดินเสาตอม่อ คอนกรีต, ฐานรากทางพิเศษ		R	คานคอนกรีตรูปกล่องและระบบค้ำยันภายในคานรูปกล่อง Shear Key, Deviator Block ,Seismic Buffer เฉพาะบูรพาวิถี
๑๑. ระบบระบายน้ำ		R	
๑๒. แป้นรับลวดอัดแรง, ท่อร้อยลวดอัดแรง		R	(เฉพาะบูรพาวิถี)
๑๓. แผ่นรองคาน		R	

หมายเหตุ D : ส่วนสำหรับการตรวจสอบรายวัน

R : ส่วนสำหรับการตรวจสอบประจำ

ในการตรวจสอบรายวันและตรวจสอบประจำ วิศวกรหรือหัวหน้างานตรวจสอบอาจใช้ดุลพินิจตามสมควรเพื่อให้ดำเนินการตรวจสอบเพิ่มเติม (ตรวจสอบพิเศษหรือการตรวจสอบฉุกเฉิน)

	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙/๕.ค.๕๙	หน้าที่ ๘ ของ ๒๗

๖.๔ การจำแนกระดับความเสียหายของโครงสร้างและส่วนประกอบ

๑.ผิวจราจรแอสฟัลต์คอนกรีตไม่น้อยกว่า ๑ ครั้งต่อสัปดาห์

โครงสร้าง	ความเสียหาย	ระดับความเสียหาย			
		D	C	B	A
ผิวจราจรแอสฟัลต์คอนกรีต	รอยแตกแบบหนังจระเข้	ไม่พบความเสียหาย	รอยแตกขนาดเล็ก	รอยแตกแบบเป็นตาข่าย	รุนแรง
	ความลึกของหลุม บ่อ	ไม่พบความเสียหาย	< ๒๕ มม.	๒๕ – ๕๐ มม.	> ๕๐ มม.
	การเสื่อมสภาพแบบมีรอยปะ	ไม่พบความเสียหาย	สภาพดี	เสื่อมสภาพ	เสื่อมสภาพ
	ความลึกของร่องล้อ	ไม่พบความเสียหาย	< ๑๓ มม.	๑๓ – ๒๕ มม.	> ๒๕ มม.
	ความลึกของการยุบตัว	ไม่พบความเสียหาย	< ๒๕ มม.	๒๕ – ๕๐ มม.	> ๕๐ มม.
	การเยิ้ม	ไม่พบความเสียหาย	เล็กน้อย	ปานกลาง	รุนแรง
	ความเสียหายแบบพื้นผิวขีดมัน	ไม่พบความเสียหาย	เล็กน้อย	ปานกลาง	รุนแรง
	การผุกร่อนเนื่องจากสภาพอากาศ	ไม่พบความเสียหาย	เล็กน้อย	ปานกลาง	รุนแรง
	ความเสียหายแบบเป็นลูกคลื่น	ไม่พบความเสียหาย	เล็กน้อย	ปานกลาง	รุนแรง

	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙ ส.ค. ๕๙	หน้าที่ ๙ ของ ๒๗

๒. ผัวจรจรคอรกรรตไม่น้อยกว่า ๑ ครั้งต่อสัปดาห์

โครงสร้าง	ความเสียหาย	ระดับความเสียหาย			
		D	C	B	A
ผัวจรจรคอรกรรต	% ความยาวของรอยแตกที่มุม	ไม่พบความเสียหาย	< ๑๐%	๑๐%	> ๑๐%
	จำนวนแผ่นคอนกรีตที่แตก	ไม่พบความเสียหาย	< ๕ แผ่น	๖-๘ แผ่น	> ๘ แผ่น
	ขนาดของรอยแตกตามแนวยาว	ไม่พบความเสียหาย	< ๓ มม.	๓-๑๓ มม.	> ๑๓ มม.
	ขนาดของรอยแตกตามแนวขวาง	ไม่พบความเสียหาย	< ๓ มม.	๓-๖ มม.	> ๖ มม.
	% พื้นที่ของการแตกแบบเป็นสะเก็ด	ไม่พบความเสียหาย	เล็กน้อย	< ๑๕%	> ๑๕%
	พื้นที่และความลึกของการแตกกะเทาะ	ไม่พบความเสียหาย	< ๓๐๐ มม. ^๒ และลึก < ๒๕ มม.	> ๓๐๐ มม. ^๒ และลึก ๒๕-๕๐ มม.	> ๓๐๐ มม. ^๒ และลึก > ๕๐ มม.
	ความเสียหายแบบพื้นผิวขัดมัน	ไม่พบความเสียหาย	เล็กน้อย	ปานกลาง	รุนแรง
	การเสื่อมสภาพแบบมีรอยปะ	ไม่พบความเสียหาย	ไม่พบความเสียหาย	เสื่อมสภาพ	เสื่อมสภาพ
	% ความเสียหายของยางอุดรอยต่อ	ไม่พบความเสียหาย	< ๑๐%	๑๐-๕๐%	> ๕๐%

	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙/๙.ค.๕๙	หน้าที่ ๑๐ ของ ๒๗

๓. กำแพงกันตกไม่น้อยกว่า ๑ ครั้งต่อสัปดาห์

โครงสร้าง	ความเสียหาย	ระดับความเสียหาย			
		D	C	B	A
กำแพงกันตก	% พื้นที่ของการแตกกะเทาะ	ไม่พบความเสียหาย	< ๒%	๒ - ๕%	> ๕%
	การผุกร่อนเนื่องจากสภาพอากาศ	ไม่พบความเสียหาย	เล็กน้อย	ปานกลาง	รุนแรง


๔. ป้ายแนะนำจราจรไม่น้อยกว่า ๑ ครั้งต่อสัปดาห์

โครงสร้าง	ความเสียหาย	ระดับความเสียหาย			
		D	C	B	A
ป้ายแนะนำจราจร	การเสื่อมสภาพของเสาและโครงป้าย	ไม่พบสนิมและการผุกร่อน	เกิดสนิม	เกิดสนิมและการผุกร่อน	เกิดสนิมและการผุกร่อน
	การเสียรูปทรงของเสาและโครงป้าย	อยู่ในสภาพสมบูรณ์	อยู่ในสภาพสมบูรณ์	อยู่ในสภาพสมบูรณ์	เสียรูป
	ความเสียหายของน๊อตและสลักเกลียว	ไม่พบความเสียหาย	ไม่สูญหายแต่เกิดสนิม	สูญหายเป็นบางส่วนและเกิดสนิม	สูญหายเป็นส่วนใหญ่และเกิดสนิม
	การเสียรูปทรง	อยู่ในสภาพสมบูรณ์	อยู่ในสภาพสมบูรณ์	อยู่ในสภาพสมบูรณ์	เสียรูป
	การเสื่อมสภาพในการมองเห็น	เด่นชัด	เด่นชัด	เสื่อมสภาพ	เสื่อมสภาพ

	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙ ส.ค. ๕๙	หน้าที่ ๑๑ ของ ๒๗


๕.เส้นจราจร, หมุดสะท้อนแสง, เป้าสะท้อนแสงไม่น้อยกว่า ๑ ครั้งต่อสัปดาห์

โครงสร้าง	ความเสียหาย	ระดับความเสียหาย			
		D	C	B	A
เส้นจราจร	การเสื่อมสภาพในการมองเห็น	เด่นชัด	ส่วนใหญ่เด่นชัด	บางส่วนเด่นชัด	เสื่อมสภาพ
	% การหลุดร่อนของสีสะท้อนแสง	ไม่มีการหลุดร่อน	< ๑๐%	๑๐ – ๒๐%	> ๒๐%
หมุดสะท้อนแสง	การมองเห็น	เด่นชัด	เด่นชัด	เด่นชัด	เสื่อมสภาพ
	การสูญหาย	ครบถ้วน ไม่สูญหาย	สูญหายเป็นบางส่วน	สูญหายเป็นส่วนใหญ่	สูญหายเป็นส่วนใหญ่
เป้าสะท้อนแสง	การมองเห็น	เด่นชัด	เด่นชัด	เด่นชัด	เสื่อมสภาพ
	ความครบถ้วน	ครบถ้วน ไม่สูญหาย	สูญหายเป็นบางส่วน	สูญหายเป็นส่วนใหญ่	สูญหายเป็นส่วนใหญ่
	การเสียรูปทรง	อยู่ในสภาพสมบูรณ์	อยู่ในสภาพสมบูรณ์	เสียรูป	เสียรูป

	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙/๕.ค.๕๙	หน้าที่ ๑๒ ของ ๒๗

๖. เหล็กกันชน รวากันชนไม่น้อยกว่า ๑ ครั้งต่อสัปดาห์

โครงสร้าง	ความเสียหาย	ระดับความเสียหาย			
		D	C	B	A
เหล็กลอนกันชน	ความสมบูรณ์	อยู่ในสภาพสมบูรณ์	อยู่ในสภาพสมบูรณ์	เสียรูป	เสียรูป
	การเกิดสนิม ผุกร่อน	ไม่พบสนิมและการผุกร่อน	เกิดสนิม	เกิดสนิมและการผุกร่อน	เกิดสนิมและการผุกร่อน
	การแตกร้าว ฉีกขาด	ไม่พบการแตกร้าว ฉีกขาด	ไม่พบการแตกร้าว ฉีกขาด	แตกร้าว ฉีกขาด	แตกร้าว ฉีกขาด
	%การหลุดร่อน	ไม่มีการหลุด	< ๑๐%	๑๐ - ๒๐%	> ๒๐%
	ความเสียหายของน็อตและสลักเกลียว	ไม่พบความเสียหาย	ไม่พบความเสียหาย	สูญหายเป็นบางส่วนและเกิดสนิม	สูญหายเป็นส่วนใหญ่และเกิดสนิม
ราวเหล็ก	ความสมบูรณ์	อยู่ในสภาพสมบูรณ์	อยู่ในสภาพสมบูรณ์	เสียรูป	เสียรูป
	การเกิดสนิม ผุกร่อน	ไม่พบสนิมและการผุกร่อน	เกิดสนิม	เกิดสนิมและการผุกร่อน	เกิดสนิมและการผุกร่อน
	ความเสียหายของรอยเชื่อมระหว่างราวเหล็ก	ไม่เกิดความเสียหาย	ไม่เกิดความเสียหาย	ไม่เกิดความเสียหาย	เกิดสนิม
	%ความเสียหายต่อสี	ไม่เกิดความเสียหาย	< ๑๐%	๑๐ - ๒๐%	> ๒๐%


	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙/๓.๑.๕๙	หน้าที่ ๑๓ ของ ๒๗

๗. กำแพงกันเสียงไม่น้อยกว่า ๑ ครั้งต่อสัปดาห์

โครงสร้าง	ความเสียหาย	ระดับความเสียหาย			
		D	C	B	A
กำแพงกันเสียง	ความเสียหายของน๊อตและสลักเกลียว	ไม่พบความเสียหาย	ไม่พบความเสียหาย	สูญหายเป็นบางส่วนและเกิดสนิม	สูญหายเป็นส่วนใหญ่และเกิดสนิม
	ความเสียหายของยางยึดกำแพงกันเสียง	ไม่มีการเสื่อมสภาพ	ไม่มีการเสื่อมสภาพ	ไม่มีการเสื่อมสภาพ	เสื่อมสภาพ
	% พื้นที่ของรอยแตกร้าว และ% พื้นที่การแตกกะเทาะ	ไม่เกิดความเสียหาย	< ๐.๕ มม. ไม่พบการแตกกะเทาะ	๐.๕ – ๒.๕ มม. เกิดการกะเทาะ < ๕%	๐.๕ – ๒.๕ มม. เกิดการกะเทาะ > ๕%


๘. ตะแกรงระบายน้ำไม่น้อยกว่า ๑ ครั้งต่อสัปดาห์

โครงสร้าง	ความเสียหาย	ระดับความเสียหาย			
		D	C	B	A
ตะแกรงระบายน้ำ	ความครบถ้วน	ครบถ้วน ไม่สูญหาย	ครบถ้วน ไม่สูญหาย	สูญหายเป็นบางส่วน	สูญหายเป็นส่วนใหญ่
	การเกิดสนิม ผุกร่อน	ไม่พบสนิมและการผุกร่อน	เกิดสนิม	เกิดสนิมและการผุกร่อน	เกิดสนิมและการผุกร่อน
	การสะสมและอุดตันของสิ่งสกปรกฝุ่นละออง	ไม่มีการสะสม	มีการสะสม	มีการสะสม	มีการสะสม

	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙/๙.๑.๕๙	หน้าที่ ๑๔ ของ ๒๗

๙. รอยต่อทางพิเศษไม่น้อยกว่า ๑ ครั้งต่อสัปดาห์

โครงสร้าง	ความเสียหาย	ระดับความเสียหาย			
		D	C	B	A
รอยต่อทางพิเศษทุกประเภท	ความเสียหายของน๊อตและสลักเกลียว	ไม่พบความเสียหาย	ไม่พบความเสียหาย	สูญหาย	สูญหาย
	การสะสมและอุดตันของสิ่งสกปรกฝุ่นละออง	ไม่มีการสะสม	มีการสะสม	มีการสะสม	มีการสะสม
	การเกิดเสียงดัง	ไม่มีเสียงดัง	มีเสียงดัง	มีเสียงดัง	มีเสียงดัง
	ระดับและแนวรอยต่อ	ได้ระดับและแนว	ได้ระดับและแนว	ไม่ได้ระดับและไม่ได้แนว	ไม่ได้ระดับและไม่ได้แนว
	% การแตกร้าวของความยาวรอยต่อ	ไม่พบการแตกร้าว	ไม่พบการแตกร้าว	< ๕%	> ๕%
	% ความเสียหายของยางอุดรอยต่อ	ไม่พบการเสียหายรูป	เสียหายเล็กน้อย	< ๕%	> ๕%
รอยต่อแบบ Plug Joint	การเสียรูปของยางรอยต่อ	ไม่มีการเสียรูป	เสียรูปเล็กน้อย	ปูดนูน < ๕% ของความยาว	ปูดนูน > ๕% ของความยาว
	การเสื่อมสภาพของยางรอยต่อ	ไม่มีการเสื่อมสภาพ	เสื่อมสภาพเล็กน้อย	เสื่อมสภาพปานกลาง	เสื่อมสภาพรุนแรง
	% ความเสียหายของยางรอยต่อ	ไม่พบการแตกร้าว	ไม่พบการแตกร้าว	< ๕%	> ๕%
	ความลึกของหลุม บ่อ	ไม่มีหลุม บ่อ	< ๒๕ มม.	๒๕ – ๕๐ มม.	> ๕๐ มม.


	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙/๙.ค.๕๙	หน้าที่ ๑๕ ของ ๒๗

๑๐. พื้นโครงสร้างทางพิเศษ คานโครงสร้างตามยาว คานตามขวางกลางช่วง คานตามขวางหัว-ท้ายผนังกันดิน
เสาตอม่อคอนกรีต

โครงสร้าง	ความเสียหาย	ระดับความเสียหาย			
		D	C	B	A
พื้นโครงสร้างทางพิเศษ คานโครงสร้างตามยาว คานตามขวางกลางช่วง คานตามขวางหัว-ท้ายผนังกันดิน เสาตอม่อคอนกรีต	ความกว้างของรอยแตกกว้าง	< ๐.๕ มม.	๐.๕-๑.๐ มม.	๑.๐-๒.๐ มม.	> ๒.๐ มม.
	ความลึกของการแตกเป็นสะเก็ด	ไม่พบความเสียหาย	< ๕ มม.	๕ - ๑๕ มม.	๑๕ - ๒๕ มม.
	% พื้นที่ของการแตกกะเทาะ	ไม่พบความเสียหาย	< ๒ %	๒ - ๕ %	> ๕ %
	% พื้นที่ของคราบน้ำ	ไม่พบความเสียหาย	< ๑๐%	๑๐ - ๓๐%	> ๓๐%
	% พื้นที่ของการเกิดโพรง	ไม่พบความเสียหาย	< ๒%	๒ - ๕%	> ๕%

๑๑.ระบบระบายน้ำ

โครงสร้าง	ความเสียหาย	ระดับความเสียหาย			
		D	C	B	A
ระบบระบายน้ำ	การเสื่อมสภาพของท่อระบายน้ำ	ไม่มีการเสื่อมสภาพ	ไม่มีการเสื่อมสภาพ	ไม่มีการเสื่อมสภาพ	พบการแตกกว้าง
	การเสื่อมสภาพของนอตและสายยึด	ไม่พบสนิมและการหลุดหาย	เกิดสนิม	เกิดสนิมหลุดหาย	เกิดสนิมหลุดหาย
	การรั่วซึมของน้ำ	ไม่มีการรั่วซึมของน้ำ	ไม่มีการรั่วซึมของน้ำ	ไม่มีการรั่วซึมของน้ำ	รั่วซึม


	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙/๙.ค.๕๙	หน้าที่ ๑๖ ของ ๒๗

๑๒. แบนรับลวดอัดแรง, ท่อร้อยลวดอัดแรง

โครงสร้าง	ความเสียหาย	ระดับความเสียหาย			
		D	C	B	A
แบนรับลวดอัดแรง	การเสื่อมสภาพของแบนรับลวดอัดแรง	ไม่มีการเสื่อมสภาพ	ไม่มีการเสื่อมสภาพ	เสื่อมสภาพ	เสื่อมสภาพ
	ขนาดของรอยแตกกว้างของคอนกรีต	< ๐.๕ มม.	๐.๕ – ๑.๐ มม.	๑.๐ – ๒.๐ มม.	> ๒.๐ มม.
	% พื้นที่ของการแตกกะเทาะของคอนกรีต	-	< ๒%	๒ – ๕%	> ๕%
ท่อร้อยลวดอัดแรง	ความเสียหายของท่อร้อยลวดอัดแรง	ไม่พบการแตกร้าว	แตกร้าวเล็กน้อย	แตกร้าว	แตกร้าว
	ความเสียหายของ Grouting Concrete	ไม่พบความเสียหาย	ไม่พบความเสียหาย	ไม่พบความเสียหาย	Grouting Concrete หลุด

๑๓. แผ่นรองคาน

โครงสร้าง	ความเสียหาย	ระดับความเสียหาย			
		D	C	B	A
แผ่นรองคาน	การเสื่อมสภาพของแผ่นรองคาน	ไม่มีการเสื่อมสภาพ	ไม่มีการเสื่อมสภาพ	เสื่อมสภาพ	เสื่อมสภาพ
	% การโยตัวของแผ่นรองคานตามแนวคาน	< ๒๕%	< ๒๕%	๒๕%	> ๒๕%
	ระดับของแผ่นรองคาน	ได้ระดับ	ได้ระดับ	ได้ระดับ	ไม่ได้ระดับ
	รอยแตกระหว่างแผ่นยางและแผ่นเหล็ก	ไม่พบรอยแตก	ไม่พบรอยแตก	ไม่พบรอยแตก	พบรอยแตก
	การสะสมของฝุ่นผงและคราบน้ำ	ไม่มีการสะสมของฝุ่นผง	พบฝุ่นผงและคราบน้ำ	พบฝุ่นผงและคราบน้ำ	พบฝุ่นผงและคราบน้ำ

	วิธีการปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
	งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๑๙ ก.ค. ๕๙	หน้าที่ ๑๗ ของ ๒๗

๖.๕ ระดับความเสียหายของทางพิเศษ

ในการตรวจสอบประจำวัน ประจำและพิเศษ ได้แบ่งระดับความเสียหายและการดำเนินการออกเป็น ๔ ระดับ มีรายละเอียดดังนี้

ระดับความเสียหาย	ความเสียหาย	การดำเนินการ
A	เป็นระดับความเสียหายที่ต้องดำเนินการซ่อมแซม โดยเร่งด่วนก่อนที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทางพิเศษ หรือมีผลกระทบต่อความแข็งแรงของโครงสร้าง	ตรวจวัดฉุกเฉินและซ่อมแซม เร่งด่วน
B	เป็นระดับความเสียหายที่ต้องมีการพิจารณาตรวจติดตาม และอาจมีการตรวจสอบพิเศษเพื่อหาสาเหตุ การเกิดและแนวทางการซ่อมแซมอย่างถูกต้อง	ซ่อมแซมตามแผนงานของ กทพ. หรือซ่อมแซมหลังจากการตรวจซ้ำ
C	เป็นระดับความเสียหายหรือการเสื่อมสภาพเล็กน้อย แต่จำเป็นต้องทำการเฝ้าระวังความเสียหาย	ไม่มีคำสั่งซ่อมแซม ดำเนินการทำความสะอาด การเตือน ตรวจติดตาม
D	ไม่มีความเสียหายหรือมีสิ่งใดผิดปกติ	ไม่มีคำสั่งซ่อมแซม

ในการตรวจสอบฉุกเฉิน ได้แบ่งระดับความเสียหายและการดำเนินการออกเป็น ๔ ระดับ มีรายละเอียดดังนี้

ระดับความเสียหาย	ความเสียหาย	การดำเนินการ
A	เกิดการวิบัติกับโครงสร้างจนทำให้ไม่สามารถให้บริการจราจรได้	ปิดการจราจรเพื่อซ่อมแซมฉุกเฉิน เมื่อเปิดการจราจรแล้วจึงทำการซ่อมแซมแบบแก้ไขภายหลัง
B	โครงสร้างมีรอยร้าวขนาดใหญ่แต่สามารถให้บริการจราจรได้ ความเสียหายมีการขยายตัว	ซ่อมแซมฉุกเฉินโดยเร่งด่วน ก่อนวางแผนซ่อมแบบแก้ไขต่อไป
C	ความเสียหายเล็กน้อย ความเสียหายมีการขยายตัวเล็กน้อย และไม่มีปัญหาด้านความปลอดภัย	ทำการซ่อมแซมพร้อมกับความเสียหายอื่น
D	เป็นระดับความเสียหายเล็กน้อย ความเสียหายไม่มีการขยายตัว	ไม่มีคำสั่งซ่อมแซม ให้ความสนใจในการตรวจสอบประจำ

	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙/๙.ค.๕๙	หน้าที่ ๑๘ ของ ๒๗

๖.๖ ข้อควรระวังและความปลอดภัยในระหว่างการตรวจสอบ

ในการตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ ผู้ตรวจสอบทั้งพนักงานและลูกจ้างของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ผู้รับเหมาและที่ปรึกษา จะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทางทั้งบนโครงสร้างทางพิเศษ และได้โครงสร้างทางพิเศษ รวมทั้งจะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของบุคคลากรที่ทำการตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ

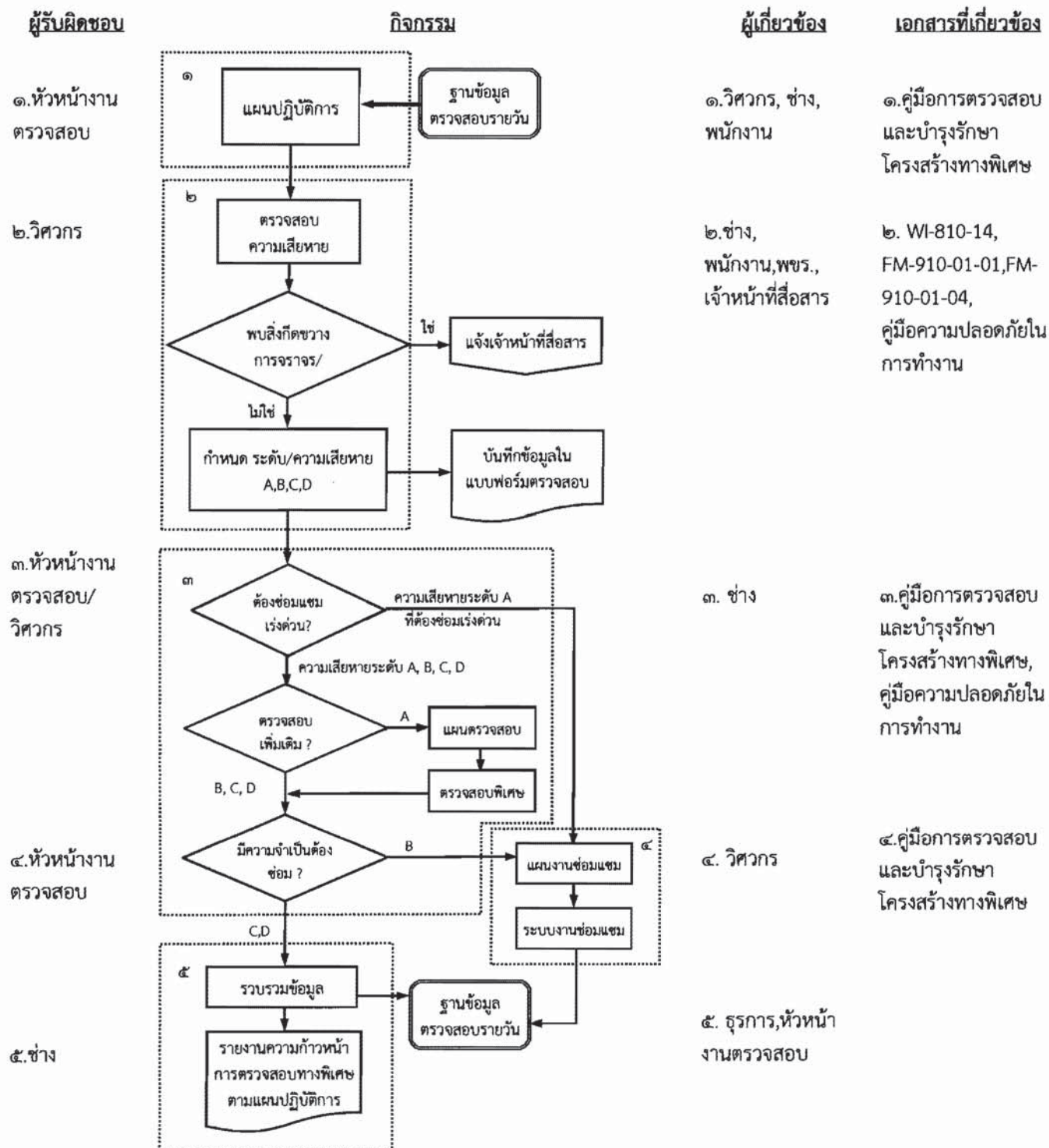
ผู้ตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ ผู้รับเหมาและที่ปรึกษา จะต้องปฏิบัติตามคู่มือความปลอดภัยในการทำงานกองบำรุงรักษาทาง ฝ่ายบำรุงรักษา อย่างเคร่งครัด และต้องจัดให้มีการอบรมเนื้อหาตามคู่มือฯ เพื่อทบทวนความรู้ทุก ๖ เดือนให้กับพนักงานและลูกจ้างที่เกี่ยวข้องกับงานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ

ในกรณีของผู้รับเหมาหรือที่ปรึกษาที่จะทำงานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษจะต้องได้รับสำเนาคู่มือความปลอดภัยในการทำงาน จากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยก่อนเริ่มปฏิบัติงานตามสัญญา

	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙ ก.ค. ๕๙	หน้าที่ ๑๙ ของ ๒๗

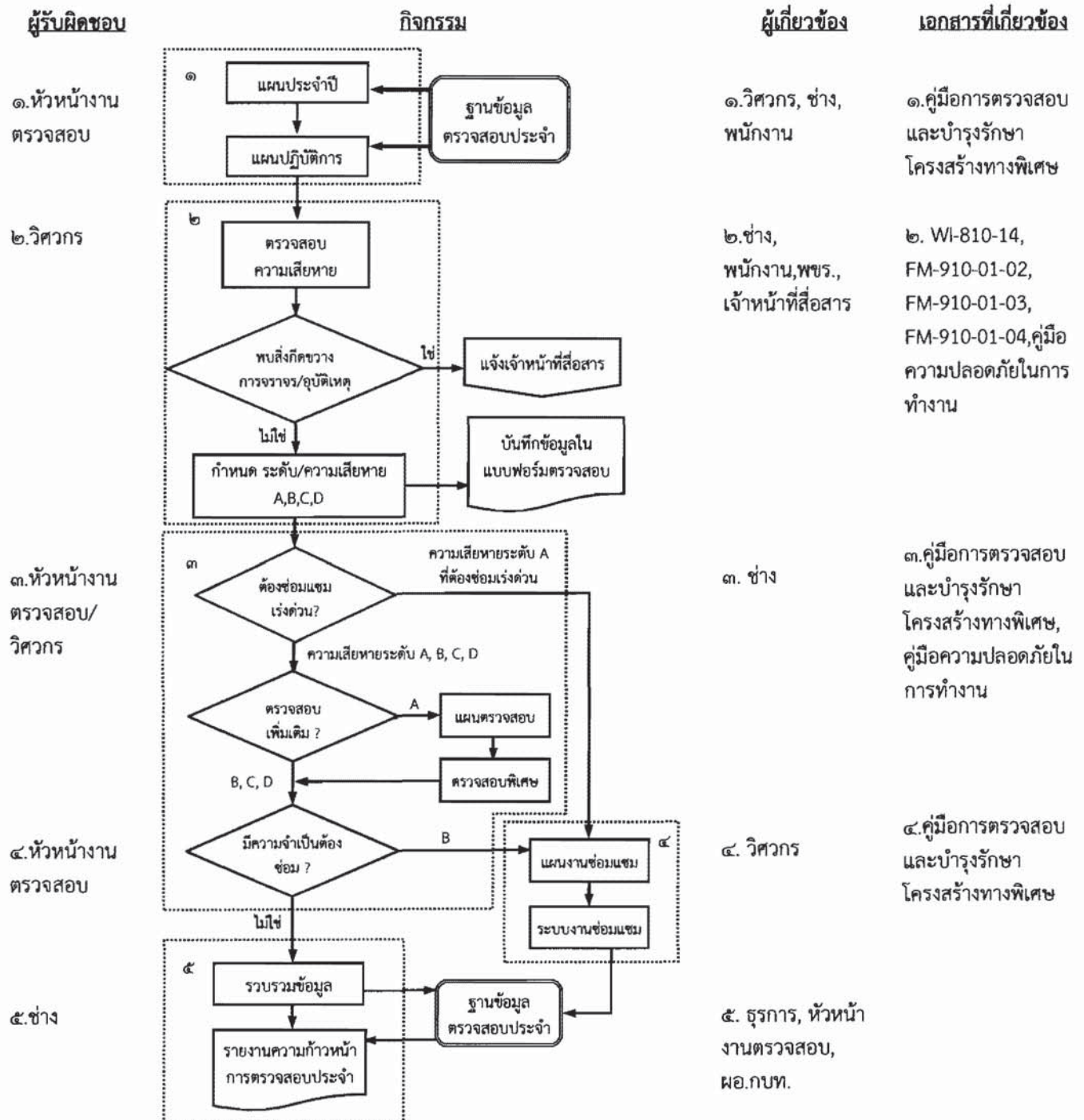
๖.๗ แผนผังวิธีปฏิบัติงาน

๖.๗.๑ วิธีปฏิบัติงานตรวจสอบรายวัน



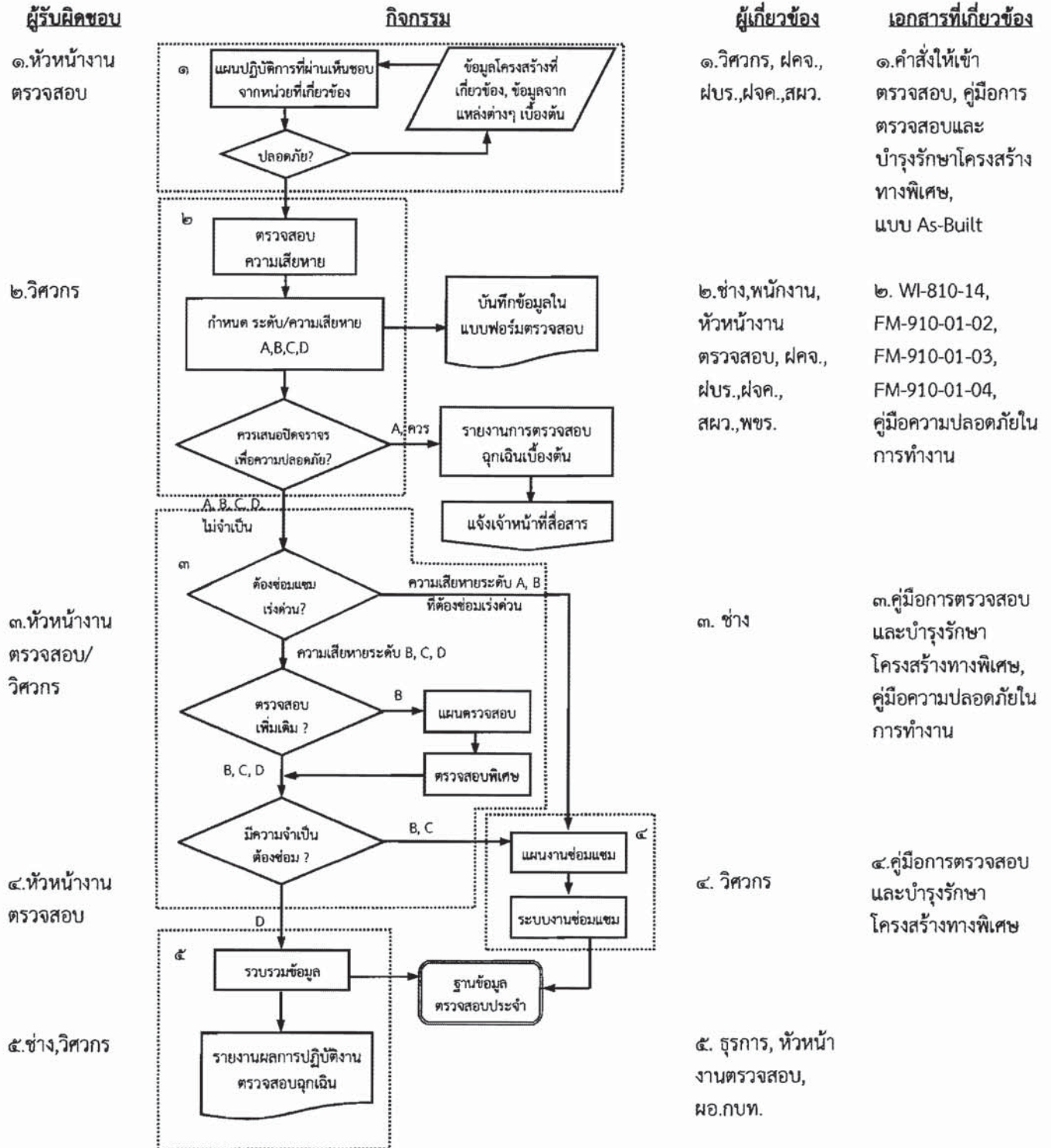
	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙/๙-๑๒/๕๕	หน้าที่ ๒๐ ของ ๒๗


๖.๗.๒ วิธีปฏิบัติงานตรวจสอบประจำ



	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙ ส.ค. ๕๙	หน้าที่ ๒๑ ของ ๒๗

๖.๗.๓ วิธีปฏิบัติงานตรวจสอบอุกฉนวน



	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙/ก.ค.๕๙	หน้าที่ ๒๒ ของ ๒๗

๖.๘ รายละเอียดของแผนผังวิธีปฏิบัติงาน

๖.๘.๑ รายละเอียดของแผนผังวิธีปฏิบัติงานตรวจสอบรายวัน

วางแผนการดำเนินงาน (๑)

เพื่อให้การปฏิบัติงานตรวจสอบรายวันเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ หัวหน้างานตรวจสอบจะวางแผนปฏิบัติการตรวจสอบรายวันเพื่อการจัดกำลังคน เครื่องมือและยานพาหนะล่วงหน้าโดยรายละเอียดของแผนประกอบด้วยเส้นทาง บริเวณที่จะทำการตรวจ รายการชิ้นส่วนที่จะตรวจ และวันที่ปฏิบัติงาน ชื่อผู้ตรวจสอบ หัวหน้างานตรวจสอบอาจกำหนดแผนปฏิบัติการตามรอบเดือนหรือรอบสัปดาห์ โดยใช้ข้อมูลจากฐานข้อมูลการตรวจสอบและภาระงานอื่นๆ ประกอบการวางแผน

ดำเนินการตรวจสอบ (๒)

ก่อนเริ่มงานวิศวกรหรือช่างจะต้องจัดเตรียมแบบฟอร์มตรวจสอบรายวัน (FM-910-01-01)สำหรับการจดบันทึกระหว่างตรวจสอบรายวัน และแบบฟอร์มตรวจความพร้อมก่อนปฏิบัติงานตรวจสอบโครงสร้าง (FM-910-01-04) เพื่อตรวจความพร้อมของทีมตรวจสอบ ทั้งช่าง/ลูกจ้างช่าง คนงาน พxr. อุปกรณ์ เครื่องจักรที่จำเป็นในการตรวจสอบ กรณีตรวจพบว่าทีมตรวจสอบไม่มีความพร้อมให้วิศวกรหรือช่างแก้ไขหรือรายงานต่อหัวหน้างานตรวจสอบเพื่อปรับแผนงานโดยทันที

ในระหว่างการตรวจสอบรายวัน หากพบสิ่งกีดขวางการจราจรหรืออุบัติเหตุบนทางพิเศษให้หัวหน้าทีมตรวจสอบแจ้งเจ้าหน้าที่สื่อสาร ทีมตรวจสอบจะต้องบันทึกการตรวจสอบในแบบฟอร์มตรวจสอบรายวัน (FM-910-01-01) เมื่อทีมตรวจสอบพบความเสียหายจะต้องระบุตำแหน่ง ประเภทความเสียหายและระดับความเสียหายสภาพความเสียหายตามที่ระบุ แนวทางการกำหนดระดับความเสียหายในหัวข้อ ๖.๔ และคู่มือการตรวจสอบและบำรุงรักษาโครงสร้างทางพิเศษรวมทั้งถ่ายรูปความเสียหายเพื่อประกอบการวิเคราะห์และประเมินผลการตรวจสอบและใช้ประกอบการอธิบายในการทำรายงานการตรวจทางพิเศษรายวันต่อไป

วิเคราะห์และประเมินผลการตรวจสอบ (๓)

หัวหน้างานตรวจสอบและ/หรือวิศวกรจะประเมินการซ่อมแซมเร่งด่วนจากระดับความเสียหาย หากความเสียหายของชิ้นส่วนโครงสร้างระดับ A มีผลกระทบอย่างรุนแรงต่อความปลอดภัยในการให้บริการทางพิเศษจะต้องดำเนินการซ่อมแซมเร่งด่วน

หากเป็นความเสียหายที่ไม่มีผลกระทบอย่างรุนแรงต่อความปลอดภัยในการให้บริการทางพิเศษ หัวหน้างานตรวจสอบและ/หรือวิศวกร ต้องพิจารณาว่ามีความจำเป็นต้องทำการตรวจสอบเพิ่มเติม เช่น การตรวจสอบพิเศษ การตรวจสอบซ้ำ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาความจำเป็นในการซ่อมและการกำหนดแผนการซ่อมแซมต่อไป

	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙/๙.๖.๕๙	หน้าที่ ๒๓ ของ ๒๗

ทั้งนี้เนื่องจากการตรวจสอบรายวันเป็นการกำหนดระดับความเสียหาย และ/หรือ สาเหตุของความเสียหายจากข้อมูลการตรวจสอบด้วยสายตา (Visual Inspection) เพียงอย่างเดียว วิศวกรอาจจำเป็นต้องดำเนินการตรวจสอบเพิ่มเติมเพื่อให้มีข้อมูลเพียงพอต่อการตัดสินใจว่าจะต้องทำการซ่อมแซมหรือไม่ รวมทั้งเลือกวิธีการซ่อมแซมที่เหมาะสมต่อไป

ในขั้นสุดท้ายของการวิเคราะห์และประเมินผลการตรวจสอบ หัวหน้างานตรวจสอบ และวิศวกรจะต้องตัดสินใจเลือกกว่าจำเป็นต้องดำเนินการตามระบบซ่อมแซมหรือไม่

การซ่อมแซม (๔)

ในกรณีที่ต้องการซ่อมแซมเร่งด่วนหรือต้องดำเนินการซ่อมเชิงแก้ไข วิศวกรจะต้องจัดทำแผนการซ่อมแซม โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับวิธีการและการออกแบบการซ่อมแซม วันสิ้นสุดการซ่อมแซม หลักการ เหตุผล และงบประมาณ และประสานงานกับแผนกที่เกี่ยวข้อง

เก็บบันทึกประวัติการปฏิบัติงานตรวจสอบ (๕)

ช่าง/ลูกจ้างช่าง/ธุรการ จะทำการรวบรวมข้อมูลจากการตรวจสอบรายวันจากแบบฟอร์มตรวจสอบรายวัน (FM-910-01-01) และบันทึกเข้าฐานข้อมูลตรวจสอบรายวัน รวมทั้งทำรายงานความก้าวหน้าการตรวจสอบทางพิเศษ ทุกๆ ๑ เดือน (ไม่เกินสัปดาห์แรกของเดือนถัดไป) เสนอต่อหัวหน้างานตรวจสอบโดยรายงานความก้าวหน้าจะต้องแสดงให้เห็นถึงรายการชิ้นส่วนที่ตรวจหรือช่วงหลักกิโลเมตรที่ตรวจ ระยะทาง ร้อยละความก้าวหน้าในการปฏิบัติงานเมื่อเปรียบเทียบกับแผนปฏิบัติการ เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อใช้ในการประเมินความครบถ้วนของงานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษตามแผนที่ได้กำหนดไว้

	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙ ส.ค. ๕๕	หน้าที่ ๒๔ ของ ๒๗

๖.๘.๒ รายละเอียดของแผนผังวิธีปฏิบัติงานตรวจสอบประจำ

วางแผนการดำเนินงาน (๑)

โดยส่วนใหญ่โครงสร้างและส่วนประกอบที่ต้องดำเนินการตรวจสอบประจำจะเป็นโครงสร้างใต้ผิวจราจรทางพิเศษเพื่อให้การปฏิบัติงานตรวจสอบประจำเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และรักษาสมดุลของภาระงานตรวจสอบให้ครอบคลุมตลอดทั้งปี หัวหน้างานตรวจสอบจะต้องจัดทำแผนประจำปี (แผนงานการตรวจสอบโครงสร้างประจำปี) และแผนปฏิบัติการ (แผนการตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษประจำเดือน) ที่ระบุพื้นที่ที่ตรวจสอบ ช่วงเวลาที่จะดำเนินการ แผนการปฏิบัติงานสะสม โดยพิจารณาฤดูที่เหมาะสมสำหรับโครงสร้างและส่วนประกอบโครงสร้างแต่ละส่วน ฐานข้อมูลการตรวจสอบ และใช้ข้อมูลจากฐานข้อมูลการตรวจสอบเพื่อให้การตรวจสอบดำเนินการได้ครอบคลุมทั้งสายทางในช่วงเวลา ๑ ปีและหัวหน้างานตรวจสอบจะต้องเสนอแผนประจำปีและแผนปฏิบัติการให้กับ ผอ.กบท. ทราบไม่เกินสัปดาห์แรกของแต่ละเดือน

ดำเนินการตรวจสอบ (๒)

ก่อนเริ่มงานวิศวกรจะต้องจัดเตรียมแบบฟอร์มตรวจสอบประจำ(FM-910-01-02 หรือ FM-910-01-03)สำหรับการจดบันทึกระหว่างตรวจสอบและแบบฟอร์มตรวจความพร้อมก่อนปฏิบัติงานตรวจสอบโครงสร้าง (FM-910-01-04) เพื่อตรวจความพร้อมของทีมตรวจสอบ ทั้งช่าง/ลูกจ้างช่าง คนงาน พxr. อุปกรณ์ เครื่องจักรที่จำเป็นในการตรวจสอบ กรณีตรวจพบว่า ทีมตรวจสอบไม่มีความพร้อมให้วิศวกรหรือช่างแก้ไขหรือรายงานต่อหัวหน้างานตรวจสอบเพื่อปรับแผนงานโดยทันที

ในระหว่างตรวจสอบ หากพบสิ่งกีดขวางการจราจรหรืออุบัติเหตุบนทางพิเศษให้หัวหน้าทีมตรวจสอบแจ้งเจ้าหน้าที่สื่อสาร ทีมตรวจสอบจะต้องบันทึกการตรวจสอบในแบบฟอร์มตรวจสอบประจำ (FM-910-01-02 หรือ FM-910-01-03)เมื่อทีมตรวจสอบพบความเสียหายจะต้องระบุตำแหน่ง ประเภทความเสียหายและระดับความเสียหายสภาพความเสียหายตามที่ระบุแนวทางการกำหนดระดับความเสียหายในหัวข้อ ๖.๔ และคู่มือการตรวจสอบและบำรุงรักษาโครงสร้างทางพิเศษรวมทั้งถ่ายรูปความเสียหายเพื่อประกอบการวิเคราะห์และประเมินผลการตรวจสอบและใช้ประกอบการอธิบายในการทำรายงานความก้าวหน้าการตรวจทางพิเศษต่อไป

	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙ ต.ค. ๕๙	หน้าที่ ๒๕ ของ ๒๗

วิเคราะห์และประเมินผลการตรวจสอบ (๓)

หัวหน้างานตรวจสอบและ/หรือวิศวกรจะประเมินการซ่อมแซมเร่งด่วนจากระดับความเสียหาย หากความเสียหายของชิ้นส่วนโครงสร้างระดับ A มีผลกระทบอย่างรุนแรงต่อความปลอดภัยในการให้บริการทางพิเศษจะต้องดำเนินการซ่อมแซมเร่งด่วน

หากเป็นความเสียหายที่ไม่มีผลกระทบอย่างรุนแรงต่อความปลอดภัยในการให้บริการทางพิเศษ หัวหน้างานตรวจสอบและ/หรือวิศวกร ต้องพิจารณาว่ามีความจำเป็นต้องทำการตรวจสอบเพิ่มเติม เช่น การตรวจสอบพิเศษ การตรวจสอบซ้ำ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาความจำเป็นในการซ่อมและการกำหนดแผนการซ่อมแซมต่อไป ทั้งนี้ เนื่องจากการตรวจสอบประจำเป็นการกำหนดระดับความเสียหาย และ/หรือสาเหตุของความเสียหายจากข้อมูลการตรวจสอบด้วยสายตา (Visual Inspection) เพียงอย่างเดียว วิศวกรอาจจำเป็นต้องดำเนินการตรวจสอบเพิ่มเติมเพื่อให้มีข้อมูลเพียงพอต่อการตัดสินใจว่า จะต้องทำการซ่อมแซมหรือไม่ รวมทั้งเลือกวิธีการซ่อมแซมที่เหมาะสมต่อไป

ในขั้นสุดท้ายของการวิเคราะห์และประเมินผลการตรวจสอบ หัวหน้างานตรวจสอบและวิศวกรจะต้องตัดสินใจเลือกว่าจำเป็นต้องดำเนินการตามระบบซ่อมแซมหรือไม่

การซ่อมแซม (๔)

ในกรณีที่ต้องการซ่อมแซมเร่งด่วนหรือต้องดำเนินการซ่อมเชิงแก้ไข วิศวกรจะต้องจัดทำแผนการซ่อมแซม โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับวิธีการและการออกแบบการซ่อมแซม วันสิ้นสุดการซ่อมแซม หลักการ เหตุผล และงบประมาณ และประสานงานกับแผนกที่เกี่ยวข้อง

เก็บบันทึกประวัติการปฏิบัติงานตรวจสอบ (๕)

ช่าง/ลูกจ้างช่าง/ธุรการ จะทำการบันทึกข้อมูลจากแบบฟอร์มการตรวจสอบทางพิเศษประจำ (FM-910-01-02 หรือ FM-910-01-03) และบันทึกเข้าฐานข้อมูลระบบงานศูนย์ข้อมูลกองบำรุงรักษาทาง ภายใน ๒ วันทำการ และจัดพิมพ์รายงานสรุปการตรวจสอบประจำจากฐานข้อมูลภายใน ๑ เดือนนับจากวันที่บันทึกข้อมูล กรณีที่จำเป็นต้องมีรูปถ่ายเพื่อชี้แจงสภาพความเสียหายเพิ่มเติมให้ติดรูปถ่ายในรายงานและเก็บรวบรวมรายงานการตรวจสอบประจำที่ได้จากฐานข้อมูลและแบบฟอร์มบันทึกการตรวจสอบทางพิเศษประจำไว้ในแฟ้ม และเมื่อต้องการใช้งานให้ถ่ายสำเนาออกมา รวมทั้งจัดทำรายงานประจำเดือนสรุปผลการปฏิบัติงานตรวจสอบประจำทุกๆ ๑ เดือน (ไม่เกินสัปดาห์แรกของเดือนถัดไป) เสนอต่อ ผอ.กบท. โดยรายงานความก้าวหน้าจะต้องแสดงให้เห็นถึงรายการชิ้นส่วนที่ตรวจหรือช่วงหลักกิโลเมตรที่ตรวจ ระยะทาง ร้อยละความก้าวหน้าในการปฏิบัติงานเมื่อเปรียบเทียบกับแผนปฏิบัติการเป็นต้น ทั้งนี้เพื่อใช้ในการประเมินความครบถ้วนของงานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษตามแผนที่ได้กำหนดไว้

	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙/๙/๕๙	หน้าที่ ๒๖ ของ ๒๗

๖.๘.๓ รายละเอียดของแผนผังวิธีปฏิบัติงานตรวจสอบฉุกเฉิน

ตามแผนการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยหลังจากเกิดอุบัติเหตุหรือภัยพิบัติซึ่งกระทบต่อโครงสร้างทางและส่วนประกอบของทางพิเศษ และฝ่ายบำรุงรักษาได้รับแจ้งการระงับเหตุกลับสู่สภาวะปลอดภัยแล้ว ทีมตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษจึงจะเข้าตรวจสอบความเสียหายเบื้องต้นภายใน ๓ ชั่วโมง


วางแผนการดำเนินงาน (๑)

การตรวจสอบฉุกเฉินเป็นการตรวจสอบเพื่อประเมินสภาพทางพิเศษในเบื้องต้นด้วยสายตาแล้วจึงพิจารณาตรวจสอบพิเศษเพิ่มเติมเพื่อพิจารณาการซ่อมแซมฉุกเฉินต่อไป หัวหน้างานตรวจสอบจะต้องประเมินความปลอดภัยในการเข้าตรวจสอบ จัดทำแผนการตรวจสอบฉุกเฉิน และเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการบริหารสถานการณ์ วิศวกรจะตรวจสอบข้อมูลเกี่ยวกับโครงสร้างหรือชิ้นส่วนที่คาดว่าจะได้รับความเสียหายและจัดเตรียมอุปกรณ์ เครื่องมือและเครื่องจักรที่จำเป็นในการตรวจประเมินเบื้องต้น

ดำเนินการตรวจสอบ (๒)

ก่อนเริ่มงานวิศวกรจะต้องจัดเตรียมแบบฟอร์มตรวจสอบประจำ (FM-910-01-02 หรือ FM-910-01-03) สำหรับการจดบันทึกระหว่างตรวจสอบและแบบฟอร์มตรวจความพร้อมก่อนปฏิบัติงานตรวจสอบโครงสร้าง (FM-910-01-04) เพื่อตรวจความพร้อมของทีมตรวจสอบ ทั้งช่าง/ลูกจ้างช่าง คนงาน พxr. อุปกรณ์ เครื่องจักรที่จำเป็นในการตรวจสอบ กรณีตรวจพบว่าทีมตรวจสอบไม่มีความพร้อมให้วิศวกรหรือช่างแก้ไขหรือรายงานต่อหัวหน้างานตรวจสอบเพื่อปรับแผนงานโดยทันที

ในระหว่างการตรวจสอบ ทีมตรวจสอบบันทึกข้อมูลสำรวจในแบบฟอร์มตรวจสอบประจำ (FM-910-01-02 หรือ FM-910-01-03) หัวหน้างานตรวจสอบและ/หรือวิศวกรจะต้องพิจารณาว่าความเสียหายที่ปรากฏเป็นอันตรายต่อการให้บริการทางพิเศษหรือไม่ หากหัวหน้างานตรวจสอบและ/หรือวิศวกรพบความเสียหายของชิ้นส่วนโครงสร้างระดับ A เกิดการวิบัติกับโครงสร้างจนทำให้ไม่สามารถให้บริการจราจรได้และต้องดำเนินการซ่อมแซมฉุกเฉิน จะต้องเร่งรายงานการตรวจสอบฉุกเฉินเบื้องต้นต่อหัวหน้างานตรวจสอบและแจ้งเจ้าหน้าที่สื่อสารให้ทราบ กรณีที่โครงสร้างมีรอยร้าวขนาดใหญ่แต่สามารถให้บริการจราจรได้ ความเสียหายมีการขยายตัวหรือความเสียหายเล็กน้อย ให้ทีมตรวจสอบบันทึกความเสียหาย ระบุตำแหน่งประเภทความเสียหายและระดับความเสียหายสภาพความเสียหายตามที่ระบุแนวทางการกำหนดระดับความเสียหายในหัวข้อ ๖.๔ และคู่มือการตรวจสอบและบำรุงรักษาโครงสร้างทางพิเศษรวมทั้งถ่ายรูปความเสียหายเพื่อประกอบการวิเคราะห์และประเมินผลการตรวจสอบและใช้ประกอบการอธิบายในการทำรายงานการตรวจสอบฉุกเฉินเบื้องต้นต่อไป

	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙/๙.ค.๕๙	หน้าที่ ๒๗ ของ ๒๗

วิเคราะห์และประเมินผลการตรวจสอบ (๓)

หัวหน้างานตรวจสอบและ/หรือวิศวกรจะประเมินความต้องการการซ่อมแซมฉุกเฉินจากระดับความเสียหาย หากความเสียหายของชิ้นส่วนโครงสร้างระดับ A หรือ B กล่าวคือ เกิดการวิบัติกับโครงสร้างจนทำให้ไม่สามารถให้บริการจราจรได้ โครงสร้างมีรอยร้าวขนาดใหญ่ แต่สามารถให้บริการจราจรได้ ความเสียหายมีการขยายตัว ซึ่งมีผลกระทบอย่างรุนแรงต่อความปลอดภัยในการให้บริการทางพิเศษต้องพิจารณาให้ดำเนินการซ่อมเร่งด่วน

หากเป็นความเสียหายที่โครงสร้างมีรอยร้าวขนาดใหญ่ แต่สามารถให้บริการจราจรได้ ความเสียหายมีการขยายตัวหรือความเสียหายเล็กน้อย ความเสียหายมีการขยายตัวเล็กน้อย และไม่มีปัญหาด้านความปลอดภัย หัวหน้างานตรวจสอบและ/หรือวิศวกร ต้องพิจารณาว่ามีความจำเป็นต้องทำการตรวจสอบเพิ่มเติม เช่น การตรวจสอบพิเศษ การตรวจสอบซ้ำ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาความจำเป็นในการซ่อม วิธีการซ่อมแซมที่เหมาะสมและการกำหนดแผนการซ่อมแซมต่อไป

ในขั้นสุดท้ายของการวิเคราะห์และประเมินผลการตรวจสอบ หัวหน้างานตรวจสอบและวิศวกรจะต้องตัดสินใจเลือกว่าจำเป็นต้องดำเนินการตามระบบซ่อมแซมหรือไม่

การซ่อมแซม (๔)

ในกรณีที่ต้องการซ่อมแซมเร่งด่วนหรือต้องดำเนินการซ่อมเชิงแก้ไข วิศวกรจะต้องจัดทำแผนการซ่อมแซม โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับวิธีการและการออกแบบการซ่อมแซม วันสิ้นสุดการซ่อมแซม หลักการ เหตุผล และงบประมาณ และประสานงานกับแผนกที่เกี่ยวข้อง

เก็บบันทึกประวัติการปฏิบัติงานตรวจสอบ (๕)

วิศวกร/ช่าง/ลูกจ้างช่าง จะรวบรวมข้อมูลจากแบบฟอร์มการตรวจสอบประจำ และข้อมูลจากแหล่งต่างๆ เพื่อจัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานตรวจสอบฉุกเฉิน เสนอ ผอ.กบท.

ช่าง/ลูกจ้างช่าง/ธุรการ จะทำการรวบรวมข้อมูลจากการตรวจสอบ (FM-910-01-02 หรือ FM-910-01-03) และบันทึกเข้าฐานข้อมูลระบบงานศูนย์ข้อมูลกองบำรุงรักษาทาง

๗. แบบฟอร์มที่ใช้

- ๗.๑ แบบฟอร์มตรวจสอบรายวัน รายงานการตรวจทางพิเศษรายวัน (FM-910-01-01)
- ๗.๒ แบบฟอร์มตรวจสอบประจำ ทางพิเศษคลองรัชทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (FM-910-01-02)
- ๗.๔ แบบฟอร์มตรวจสอบประจำ ทางพิเศษบูรพาวิถี (FM-910-01-03)
- ๗.๕ แบบฟอร์มตรวจความพร้อมก่อนปฏิบัติงานตรวจสอบโครงสร้าง (FM-910-01-04)



แบบฟอร์มตรวจสอบรายวัน

รายงานการตรวจทางพิเศษรายวัน

เลขที่เอกสาร FM-910-01-01

หมายเลขใบงาน

☐ ทางพิเศษฉลองรัช ☐ ทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ ☐ ทางพิเศษบูรพาวิถีกิโลเมตรที่..... ถึง..... ทิศทาง..... สภาพภูมิอากาศ ☐ แจ่มใส ☐ ฝนตก

กิโลเมตรที่..... ถึง..... ทิศทาง.....

ผู้ตรวจสอบ..... วันที่ตรวจสอบ...../...../.....

รายการที่	รายการตรวจสอบ	ไม่พบความเสียหาย	พบความเสียหาย
1	ผิวจราจรแอสฟัลต์คอนกรีต ผิวจราจรคอนกรีต(หน้าด่าน หลังด่าน ช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษ)		
2	ผิวจราจรแอสฟัลต์คอนกรีต ผิวจราจรคอนกรีต (บนทางหลัก)		
3	รอยต่อทางพิเศษ		
4	เส้นจราจร, หมุดสะท้อนแสง		
5	ป้ายแนะนำจราจร		
6	หัวเกาะ, ไฟกระพริบ, เป้าสะท้อนแสง		
7	กำแพงกันตกกำแพงกันเสียง		
8	เหล็กกันชน ราวกันชน		
9	ตะแกรงท่อระบายน้ำ		
10	อื่นๆ		

สำหรับกรอกรายละเอียดของรายการตรวจสอบ (ถ้ามี)

รายการที่ 1-10	กิโลเมตรที่	ประเภทความเสียหาย	ระดับความเสียหาย				รายละเอียด
			A	B	C	D	

ระดับความเสียหาย A สภาพแย่มากความเสียหายที่ต้องดำเนินการซ่อมแซมโดยเร่งด่วนก่อนที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทางพิเศษ หรือมีผลกระทบต่อความแข็งแรงของโครงสร้าง

ระดับความเสียหาย B สภาพพอใช้เป็นระดับความเสียหายที่ต้องมีการพิจารณาตรวจสอบ และอาจมีการตรวจสอบพิเศษหาสาเหตุการเกิดและแนวทางการซ่อมแซม

ระดับความเสียหาย C สภาพดีระดับความเสียหายหรือการเสื่อมสภาพเล็กน้อย แต่จำเป็นต้องทำการเฝ้าระวังความเสียหาย

ระดับความเสียหาย D สภาพดีมากไม่มีความเสียหายหรือมีสิ่งใดผิดปกติ

ประเภทความเสียหายและระดับความเสียหายเป็นไปตามคู่มือการตรวจสอบและบำรุงรักษาโครงสร้างทางพิเศษ

ลงชื่อผู้ตรวจสอบ

(.....)



แบบฟอร์มตรวจสอบประจำ

เลขที่เอกสาร FM-910-01-02

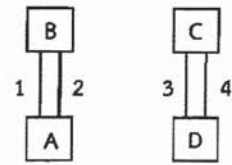
☐ ทางพิเศษคลองรัช

☐ ทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์

ตำแหน่ง	ทิศทาง	ผู้ตรวจสอบ.....วิศวกร.....			
		วันที่ตรวจสอบ/...../.....			
โครงสร้าง	จำนวน	ความเสียหาย	จำนวนเสียหาย	A/B/C/D	รายละเอียด
SLAB / พื้น					
PIER / เสา					
GIRDER / คานตามยาว					
DIAPHRAM คานตามขวาง					
CROSS HEAD / คานขวางหัว-ท้าย					
PARAPET / กำแพงกันตก					
DRAINAGE / ท่อน้ำ					
BEARING / แผ่นรองคาน					
BUFFER / คอนกรีตกันเคลื่อนตัว					
RETAINING WALL / ผนังกันดิน					
OTHER... / อื่น ๆ					
ตำแหน่ง	ทิศทาง				
โครงสร้าง	จำนวน	ความเสียหาย	จำนวนเสียหาย	A/B/C/D	รายละเอียด
SLAB / พื้น					
PIER / เสา					
GIRDER / คานตามยาว					
DIAPHRAM คานตามขวาง					
CROSS HEAD / คานขวางหัว-ท้าย					
PARAPET / กำแพงกันตก					
DRAINAGE / ท่อน้ำ					
BEARING / แผ่นรองคาน					
BUFFER / คอนกรีตกันเคลื่อนตัว					
RETAINING WALL / ผนังกันดิน					
OTHER... / อื่น ๆ					
ตำแหน่ง	ทิศทาง				
โครงสร้าง	จำนวน	ความเสียหาย	จำนวนเสียหาย	A/B/C/D	รายละเอียด
SLAB / พื้น					
PIER / เสา					
GIRDER / คานตามยาว					
DIAPHRAM คานตามขวาง					
CROSS HEAD / คานขวางหัว-ท้าย					
PARAPET / กำแพงกันตก					
DRAINAGE / ท่อน้ำ					
BEARING / แผ่นรองคาน					
BUFFER / คอนกรีตกันเคลื่อนตัว					
RETAINING WALL / ผนังกันดิน					
OTHER... / อื่น ๆ					



แบบฟอร์มตรวจสอบประจำ ทางพิเศษบูรพาวิถี



เลขที่เอกสาร FM-910-01-03

ตำแหน่ง	ทิศทาง	ผู้ตรวจสอบ.....วิศวกร.....			
		วันที่ตรวจสอบ/...../.....			
โครงสร้าง	จำนวน	ความเสียหาย	จำนวนเสียหาย	A/B/C/D	รายละเอียด
PIER / เสา					
FOOTING / ฐานราก					
BOX GIRDER / คานรูปกล่อง					
SHEAR KEY, DEVIATOR BLOCK, SEISMIC BUFFER / ชิ้นส่วนในคานกล่อง					
STRUT/ ค้ำยันภายในคานกล่อง					
PARAPET / กำแพงกันตก					
WEB / ปีกคานรูปกล่อง					
RETAINING WALL / ผนังกันดิน					
ANCHORAGE/แป้นรับลวดอัดแรง					
STRAND PIPE/ ท่อร้อยลวดอัดแรง					
BEARING / แผ่นรองคาน					
DRAINAGE / ระบบระบายน้ำ					
OTHER... / อื่น ๆ					
ตำแหน่ง	ทิศทาง				
โครงสร้าง	จำนวน	ความเสียหาย	จำนวนเสียหาย	A/B/C/D	รายละเอียด
PIER / เสา					
FOOTING / ฐานราก					
BOX GIRDER / คานรูปกล่อง					
SHEAR KEY, DEVIATOR BLOCK, SEISMIC BUFFER / ชิ้นส่วนในคานกล่อง					
STRUT/ ค้ำยันภายในคานกล่อง					
PARAPET / กำแพงกันตก					
WEB / ปีกคานรูปกล่อง					
RETAINING WALL / ผนังกันดิน					
ANCHORAGE/แป้นรับลวดอัดแรง					
STRAND PIPE/ ท่อร้อยลวดอัดแรง					
BEARING / แผ่นรองคาน					
DRAINAGE / ระบบระบายน้ำ					
OTHER... / อื่น ๆ					



แบบฟอร์มตรวจสอบความพร้อมก่อนปฏิบัติงานตรวจสอบทางพิเศษ

เลขที่เอกสาร FM-910-01-04

☐ ทางพิเศษฉลองรัช

☐ ทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ ☐ ทางพิเศษบูรพาวิถี

ผู้ตรวจสอบความพร้อม..... (ช่าง/วิศวกร)

วันที่ตรวจสอบ/...../.....

จำนวนผู้ปฏิบัติงาน.....

หัวหน้างานตรวจสอบ.....(หัวหน้าแผนก/วิศวกร)

รายการตรวจสอบความปลอดภัยก่อนปฏิบัติงานตรวจสอบทางพิเศษ	ผลการตรวจสอบความพร้อม	
	พร้อม	ไม่พร้อม
บุคลากรต้องสวมใส่อุปกรณ์ความปลอดภัยส่วนบุคคลให้เหมาะสมกับลักษณะของงาน		
* สวมใส่เสื้อสะท้อนแสง		
* หมวกปลอดภัย (เฉพาะการปฏิบัติงานใต้ทางพิเศษและภายในโครงสร้างหรือบนทางพิเศษที่วิศวกรเห็นสมควร)		
* แว่นตานิรภัย		
* รองเท้านิรภัย		
* และอุปกรณ์ความปลอดภัยอื่นๆ ที่จำเป็นในการป้องกันภัยจากการทำงาน		
ไม่เสพของมีคมหรือมีอาการมีมีคมหรือสุขภาพไม่พร้อมในการปฏิบัติงาน		
แต่งตัวมิดชิดเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ		
ผู้ตรวจสอบความพร้อมแจ้ง พชร. ให้รถตรวจการณ์ต้องใช้ช่องซ้ายสุดหรือไหล่ทางขณะทำการตรวจ		
ผู้ตรวจสอบความพร้อมแจ้ง พชร. ให้ทราบขั้นตอนการขออนุญาตเปิดไฟฉุกเฉินของยานพาหนะขณะทำการตรวจสอบ โดยจะต้องแจ้งเจ้าหน้าที่สื่อสารในพื้นที่ที่ได้รับทราบทุกครั้ง		
* เบอร์โทรศัพท์ติดต่อเจ้าหน้าที่สื่อสาร หรือรหัสนามเรียกขานวิทยุสื่อสาร		
พชร. ได้ตรวจสอบของยานพาหนะ ไฟฉุกเฉิน ที่จะใช้ปฏิบัติงานและได้แจ้งให้ผู้ตรวจสอบความพร้อมทราบ		
ตรวจสอบความพร้อมของอุปกรณ์และเครื่องจักรอื่นที่จะใช้งานก่อนออกปฏิบัติงานตรวจสอบ		

กรณีที่ตรวจพบว่าไม่มีความพร้อมด้านความปลอดภัยให้ผู้ตรวจสอบแจ้งหัวหน้างานตรวจสอบทันทีเพื่อดำเนินการแก้ไขให้เกิดความพร้อมด้านความปลอดภัยก่อนขึ้นปฏิบัติงานตรวจสอบโครงสร้าง

2.6 เอกสารนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม



ประกาศการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
เรื่อง นโยบายสิ่งแวดล้อม

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างหรือจัดให้มีทางพิเศษด้วยวิธีใด ๆ ตลอดจนบำรุงและรักษาทางพิเศษ ดำเนินงานหรือธุรกิจเกี่ยวกับทางพิเศษ และธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับทางพิเศษหรือที่เป็นประโยชน์แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

ด้วยภารกิจ วิสัยทัศน์ วัฒนธรรมองค์กร และความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมุ่งมั่นให้พนักงานและลูกจ้าง อำนาจการและปฏิบัติงานอย่างจริงจังในการจัดการสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล 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 และอุบัติเหตุที่เกิดจากการดำเนินงาน รวมทั้งมุ่งมั่นในการปกป้องสิ่งแวดล้อม และการใช้ทรัพยากรอย่างยั่งยืน เช่น การปลูกต้นไม้ การใช้น้ำ การใช้ไฟฟ้า และการใช้กระดาษ A4 เป็นต้น

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

๓. ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ มาตรฐาน ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง เพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีต่อพนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้เกี่ยวข้อง สภาพแวดล้อมและสถานที่ปฏิบัติงาน

๔. สร้างจิตสำนึกแก่พนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้เกี่ยวข้องในการร่วมกันรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมและรับผิดชอบต่อการใช้พลังงานและทรัพยากรธรรมชาติอย่างประหยัด

๕. เผยแพร่นโยบายสิ่งแวดล้อมต่อพนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และสาธารณชน

ประกาศ ณ วันที่ ๒๕ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๖

นโยบายสิ่งแวดล้อม ISO14001:2015 ประจำปี 2567



ปกป้อง ป้องกัน

ให้ความสำคัญในการควบคุมระดับเสี่ยง ฝุ่นละออง ขยะมูลฝอย คุณภาพน้ำทิ้งจากอาคาร การจัดการจราจร และอุบัติเหตุที่เกิดจากการดำเนินงาน รวมทั้งมุ่งเน้นในการปกป้องสิ่งแวดล้อม และการใช้ทรัพยากรอย่างยั่งยืน เช่น การปลูกต้นไม้ การใช้น้ำ การใช้ไฟฟ้า และการใช้กระดาษ A4 เป็นต้น



1

2



สะดวกและความปลอดภัย

เพิ่มความสะดวกและความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทางพิเศษ พนักงาน ลูกจ้าง และผู้เกี่ยวข้องที่ปฏิบัติงานบนทางพิเศษโดยการนำนวัตกรรม/เทคโนโลยีมาใช้ในการบริหารจัดการ เฝ้าระวัง ป้องกัน และดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการนำพลังงานหมุนเวียนมาใช้ และการจัดการขยะอย่างถูกต้อง เพื่อสุขอนามัยและสภาพแวดล้อมที่ดีของพนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้เกี่ยวข้อง โดยกำหนดเป็นวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และแนวทางปฏิบัติ เพื่อบริหารจัดการความเสี่ยงและโอกาสที่อาจเกิดขึ้นอย่างเหมาะสมพร้อมทั้งมีการทบทวนเพื่อปรับปรุงอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

ปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ มาตรฐาน ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง เพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีต่อพนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้เกี่ยวข้อง สภาพแวดล้อมและสถานที่ปฏิบัติงาน

3



4



สร้างจิตสำนึก

สร้างจิตสำนึกแก่พนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้เกี่ยวข้องในการร่วมกันรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม และรับผิดชอบในการใช้พลังงานและทรัพยากรธรรมชาติ อย่างประหยัด

5



เผยแพร่ประชาสัมพันธ์

เผยแพร่นโยบายสิ่งแวดล้อมต่อพนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และสาธารณชน



นโยบายสิ่งแวดล้อม
ISO14001:2015 ประจำปี 2567



ประกาศ ณ วันที่ 25 ธันวาคม 2566
นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข
ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

2.7 เอกสารระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม

มาตรฐาน ISO14001 : 2015

วิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ





ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มาตรฐาน ISO 14001 : 2015

วิธีปฏิบัติงาน การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ

ผู้เสนอ : วันที่  ส.ค. ๒๕๖๑

หัวหน้าแผนกจัดการจราจร ๓

ผู้ทบทวน : วันที่  ส.ค. ๒๕๖๑

ผู้อำนวยการกองจัดการจราจร

ผู้อนุมัติ : วันที่  ส.ค. ๒๕๖๑

ผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมการจราจร

เอกสารเลขที่ : WI-810-07


ประกาศใช้ตั้งแต่วันที่ ๒๐ ก.ค. ๖๑

แก้ไขครั้งที่ : ๒

ข้อกำหนด ๘.๑


จำนวน ๓๕ หน้า

เอกสารนี้เป็นสมบัติของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ห้ามนำไปเผยแพร่หรือทำซ้ำโดยไม่ได้รับอนุญาต

	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ก.ค. ๖๖	หน้าที่ ๓ ของ ๓๕

สารบัญ

	หน้า
๑. วัตถุประสงค์	๕
๒. ขอบเขต	๕
๓. คำนิยาม	๕
๔. ความรับผิดชอบ	๗
๕. เอกสารอ้างอิง	๘
๖. วิธีปฏิบัติงาน	๙
๖.๑ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร	๙
๖.๒ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร	๑๐
๖.๓ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร กรณีการจราจรติดขัดบริเวณทางขึ้น ทางลง ทางร่วม ทางแยก ในเขตทางพิเศษ	๑๑
๖.๔ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร กรณีการจราจรติดขัดบริเวณทางขึ้น ทางลง ทางร่วมทางแยกในเขตทางพิเศษ	๑๒
๖.๕ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร กรณีการจราจรติดขัดเนื่องจากเกิดเหตุร้ายแรง ในพื้นที่ด้านล่าง	๑๓
๖.๖ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร กรณีการจราจรติดขัดเนื่องจากเกิดเหตุร้ายแรง ในพื้นที่ด้านล่าง	๑๔
๖.๗ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร กรณีตรวจสอบรถจอดขัดข้องกีดขวาง การจราจรในทางพิเศษ	๑๕
๖.๘ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร กรณีตรวจสอบรถจอดขัดข้องกีดขวาง การจราจรในทางพิเศษ	๑๗
๖.๙ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร กรณีรถเกิดอุบัติเหตุ	๑๘
๖.๑๐ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร กรณีรถเกิดอุบัติเหตุ	๒๐
๖.๑๑ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการขังน้ำหนักรถบรรทุก	๒๑
๖.๑๒ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการขังน้ำหนักรถบรรทุก	๒๓
๖.๑๓ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการตั้งจุดกวดขันวินัยจราจรรถที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย	๒๖
๖.๑๔ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการตั้งจุดกวดขันวินัยจราจรรถที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย	๒๗

	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ต.ค. ๖๑	หน้าที่ ๔ ของ ๓๕

สารบัญ

	หน้า
๖.๑๕ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการตั้งจุดกวดขันวินัยจราจรรถที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กรณีตั้งจุดตรวจกวดขันบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่มีช่องทาง สำหรับรถบรรทุกที่บรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดออก	๒๘
๖.๑๖ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการตั้งจุดกวดขันวินัยจราจรรถที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กรณีตั้งจุดตรวจกวดขันบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่มีช่องทาง สำหรับรถบรรทุกที่บรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดออก	๒๙
๖.๑๗ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการตั้งจุดกวดขันวินัยจราจรรถที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กรณีตั้งจุดตรวจกวดขันหลังด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่ไม่มีช่องทาง สำหรับรถบรรทุกที่บรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดออก	๓๐
๖.๑๘ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการตั้งจุดกวดขันวินัยจราจรรถที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กรณีตั้งจุดตรวจกวดขันหลังด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่ไม่มีช่องทาง สำหรับรถบรรทุกที่บรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดออก	๓๑
๖.๑๙ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการตรวจสอบรถบรรทุกวัตถุอันตราย ขั้นตอนการขออนุญาตเดินรถบรรทุกวัตถุอันตรายในทางพิเศษ	๓๒
๖.๒๐ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการตรวจสอบรถบรรทุกวัตถุอันตราย ขั้นตอนการตรวจสอบรถบรรทุกวัตถุอันตรายที่ขออนุญาตเดินรถในทางพิเศษ	๓๔
๗. แบบฟอร์มที่ใช้	๓๕

	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ส.ค. ๖๑	หน้าที่ ๕ ของ ๓๕

๑. วัตถุประสงค์

เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษเดินทางได้อย่างสะดวกรวดเร็วและปลอดภัย

๒. ขอบเขต

วิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ ให้ใช้กำกับการปฏิบัติงานของพนักงานและลูกจ้างประจำของฝ่ายควบคุมการจราจรที่ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องในเขตทางพิเศษที่ระบุไว้ในคู่มือสิ่งแวดล้อม

๓. คำนิยาม


๓.๑ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ หมายถึง ศูนย์ประสานงานในการติดต่อสื่อสารด้านการจราจร และการรับแจ้งเหตุฉุกเฉินต่างๆ รวมทั้งการให้ข้อมูลข่าวสารด้านการจราจรและเหตุฉุกเฉินให้กับพนักงานที่ปฏิบัติงานบนทางพิเศษ เจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วน ผู้ใช้ทางพิเศษ สถานีวิทยุกระจายเสียง และประสานงานกับหน่วยงานภายนอกเพื่อขอให้ความช่วยเหลือด้านการกักขังบนทางพิเศษ ตลอดจนหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางพิเศษ

๓.๒ ศูนย์อำนวยการเฉพาะกิจ (War Room) หมายถึง ศูนย์สั่งการในการแก้ไขปัญหาด้านจราจร กรณีมีเหตุผิดปกติในทางพิเศษ เช่น เกิดอุบัติเหตุร้ายแรง มีกลุ่มผู้ประท้วงขึ้นใช้ทางพิเศษ น้ำท่วมทางพิเศษ หรือมีเหตุการณ์พิเศษที่จะต้องดูแลความปลอดภัย เพื่อให้ผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกในการใช้ทางพิเศษโดยมีหัวหน้ากะพนักงานจัดการจราจร หรือหัวหน้ากะพนักงานกักขังเป็นผู้สั่งการ และมีหัวหน้าแผนกเป็นผู้ควบคุมการสั่งการ

๓.๓ เวรอำนวยความสะดวก หมายถึง พนักงานระดับหัวหน้าแผนกในสังกัดฝ่ายควบคุมการจราจรหรือพนักงานที่ได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่อำนวยความสะดวก สั่งการ และตรวจสอบดูแลความเรียบร้อยบนทางพิเศษรวมทั้งประสานงานกับหน่วยงานภายนอกในการแก้ไขสถานการณ์ที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุที่มีขนาดใหญ่หรืออุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดขึ้นบนทางพิเศษให้คลี่คลายด้วยความรวดเร็ว

๓.๔ ด่านซังน้ำหนักร หมายถึง สถานที่สำหรับตรวจสอบรถบรรทุกที่จะใช้ทางพิเศษ โดยการชั่งน้ำหนักและควบคุมมิให้รถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกินพิกัดใช้ทางพิเศษ และตรวจรถบรรทุกที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงไม่ปกปิดสิ่งของที่บรรทุกอย่างรัดกุมดีพอ หรือยื่นล้ำออกมาจากตัวรถรวมทั้งรถยนต์ที่บรรทุกทุกคนในกระเบาะท้ายโดยไม่จัดให้มีหลังคาปกปิดมิดชิดและที่นั่งสองแถวมั่นคงแข็งแรง และรถยนต์ที่บรรทุกสัตว์ สิ่งของในกระเบาะท้ายหรือส่วนท้ายรถโดยไม่จัดให้มีสิ่งป้องกันไม่ให้สัตว์หรือสิ่งของที่บรรทุกตกหล่น รั่วไหล หรือปลิวไปจากรถ เพื่อมิให้เกิดอันตรายต่อผู้ใช้ทางพิเศษ

๓.๕ หน่วยเฉพาะกิจ หมายถึง พนักงานจัดการจราจรที่ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติงานในชุดเฉพาะกิจของแผนกจัดการจราจร ใช้รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่หรือรถยนต์สายตรวจพร้อมอุปกรณ์ ปฏิบัติงานเบื้องต้นในการแก้ไขปัญหาการจราจรคับคั่ง รถเสีย รถขัดข้อง หรือการเกิดอุบัติเหตุ

	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐๙-๑-๖๑	หน้าที่ ๖ ของ ๓๕

๓.๖ เจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วน หมายถึง เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานบนทางพิเศษ ซึ่งอยู่ในสังกัด ตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรทางด่วน ๑ กองบังคับการตำรวจจราจร ตำรวจจราจรศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจรบนทางพิเศษบูรพาวิถี กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ ตำรวจจราจรกองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดฉะเชิงเทรา ตำรวจจราจรกองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดชลบุรี

๓.๗ คู่กรณี หมายถึง ผู้ใช้ทางที่เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ

	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ก.ค. ๖๑	หน้าที่ ๗ ของ ๓๕


๔. ความรับผิดชอบ

๔.๑ พนักงานสื่อสาร มีหน้าที่ในการรับแจ้งเหตุต่างๆ บนทางพิเศษ และประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการให้ความช่วยเหลือ รวมทั้งบันทึกเหตุการณ์แต่ละขั้นตอน ตั้งแต่เริ่มต้นจนเสร็จสิ้นการให้ความช่วยเหลือลงในระบบงานเหตุการณ์บนทางพิเศษ (TFC) และเมื่อเกิดปัญหาการจราจรหรืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ จะต้องแจ้งให้พนักงานจัดการจราจรและพนักงานกู้ภัยไปดำเนินการแก้ไข และรายงานข้อมูลข่าวสารด้านการจราจรให้กับผู้ใช้ทางพิเศษ ผ่านป้ายปรับเปลี่ยนข้อความ (VMS) สถานีวิทยุกระจายเสียง พนักงานที่ปฏิบัติหน้าที่บนทางพิเศษ เจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วน และหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

๔.๒ พนักงานกู้ภัย มีหน้าที่ในการให้ความช่วยเหลือรถจอดเสีย รถขัดข้อง และรถอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนทางพิเศษให้พ้นการกีดขวางการจราจรโดยเร็ว และนำรถที่เกิดอุบัติเหตุและ/หรือคู่กรณีส่งสถานีดำรวจที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งรายงานผลการดำเนินการในแต่ละขั้นตอนให้ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ได้รับทราบ


๔.๓ พนักงานจัดการจราจรและหน่วยเฉพาะกิจ มีหน้าที่อำนวยความสะดวกจัดการจราจรบริเวณที่มีการจราจรคับคั่ง หรือจุดที่มีอันตราย หรือเกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษและปิดการจราจรในบริเวณที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจนกว่าการจราจรจะเป็นปกติ รวมทั้งควบคุมและตรวจสอบการขังน้ำหนักรถบรรทุกให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด และตรวจสอบห้ามรถผิดระเบียบหรือข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในทางพิเศษใช้ทางพิเศษ

๔.๔ เจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วน มีหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกจัดการจราจรที่มีการจราจรคับคั่ง หรือจุดที่มีอันตราย หรือเกิดอุบัติเหตุ และปิด-เปิดการจราจรในบริเวณทางร่วมทางแยก และทางขึ้น-ลงทางพิเศษ เพื่อช่วยเร่งระบายการจราจรมิให้รถยนต์ที่ใช้ทางพิเศษตกค้าง และดำเนินคดีเกี่ยวกับรถยนต์ที่กระทำผิดกฎหมาย

	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ส.ค. ๖๖	หน้าที่ ๘ ของ ๓๕

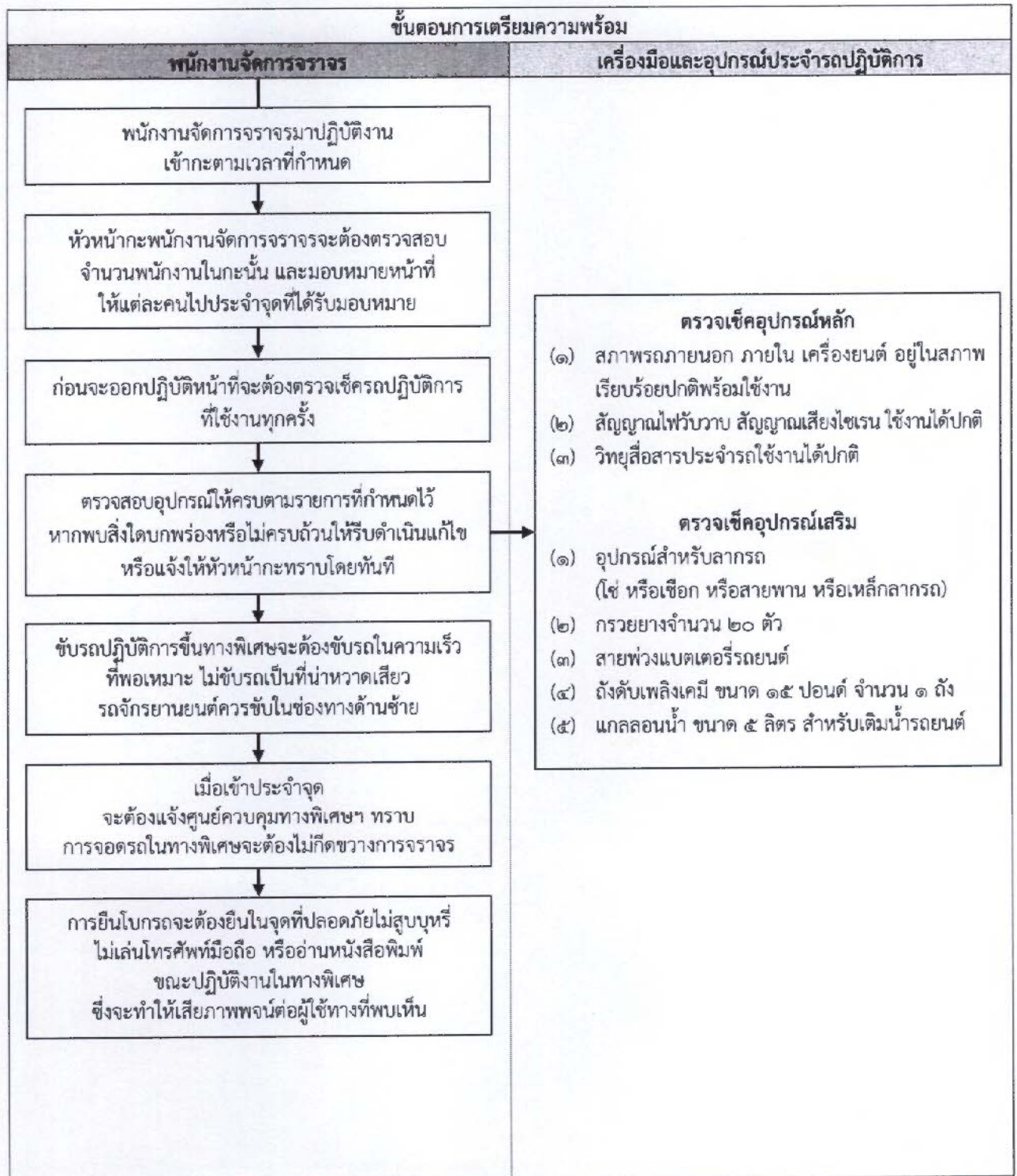
๕. เอกสารอ้างอิง


- ๕.๑ พระราชบัญญัติ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ.๒๕๕๐
- ๕.๒ ระเบียบเกี่ยวกับการจราจรในทางพิเศษ
- ๕.๓ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ (แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ ๗ พ.ศ.๒๕๕๐)
- ๕.๔ ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในทางพิเศษ (เรื่องห้ามเดินรถบรรทุกน้ำมันในเวลาที่กำหนด พ.ศ.๒๕๕๕)
- ๕.๕ ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในทางพิเศษ (เรื่องห้ามเดินรถบรรทุกในเวลาที่กำหนด พ.ศ.๒๕๕๕)
- ๕.๖ ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในทางพิเศษ (เรื่องห้ามเดินรถบรรทุกวัตถุอันตราย พ.ศ.๒๕๕๕)
- ๕.๗ ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในทางพิเศษ (เรื่องการห้ามรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักบรรทุก น้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กำหนดเดินในทางพิเศษ พ.ศ.๒๕๕๖)
- ๕.๘ กฎกระทรวง ฉบับที่ ๔ (พ.ศ.๒๕๒๒) ว่าด้วยหลักเกณฑ์การบรรทุกสิ่งของ
- ๕.๙ กฎกระทรวง ฉบับที่ ๔ (พ.ศ.๒๕๒๒) การกำหนดความเร็วของรถ
- ๕.๑๐ คู่มือการปฏิบัติงานของพนักงานจัดการจราจร “พนักงานเจ้าหน้าที่ในทางพิเศษ”
- ๕.๑๑ นโยบายสิ่งแวดลอม
- ๕.๑๒ วัตถุประสงค์และเป้าหมาย
- ๕.๑๓ แผนงานสิ่งแวดลอม
- ๕.๑๔ โครงสร้างหน้าที่และความรับผิดชอบ
- ๕.๑๕ คู่มือสิ่งแวดลอม (EM-01)
- ๕.๑๖ ขั้นตอนการปฏิบัติงานการระบุประเมินลักษณะปัญหาสิ่งแวดลอมและความเสี่ยงด้านสิ่งแวดลอม (PR-612)
- ๕.๑๗ ขั้นตอนการปฏิบัติงานการระบุกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับระบบการจัดการสิ่งแวดลอม (PR-613)
- ๕.๑๘ ขั้นตอนการปฏิบัติงานการฝึกอบรม (PR-723)
- ๕.๑๙ ขั้นตอนการปฏิบัติงานการสื่อสารและประชาสัมพันธ์ (PR-740)
- ๕.๒๐ ขั้นตอนการปฏิบัติงานการควบคุมเอกสารสิ่งแวดลอม (PR-750)
- ๕.๒๑ ขั้นตอนการปฏิบัติงานการเฝ้าระวังและวัดผล (PR-910)
- ๕.๒๒ ขั้นตอนการปฏิบัติงานการป้องกันและให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ (PR-820-01)
- ๕.๒๓ วิธีปฏิบัติงานการให้ความช่วยเหลือรถขัดข้องบนทางพิเศษ (WI-810-15)

	วิธีปฏิบัติงาน การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๒๐ ก.ค. ๖๑	หน้าที่ ๙ ของ ๓๕

๖. วิธีปฏิบัติงาน

๖.๑ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร



	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ก.ค. ๖๖	หน้าที่ ๑๐ ของ ๓๕

๖.๒ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร


ขั้นตอนการเตรียมความพร้อม

เมื่อพนักงานจัดการจราจรมาปฏิบัติงานเข้ากะตามเวลาที่กำหนด หัวหน้ากะพนักงานจัดการจราจรจะต้องตรวจสอบจำนวนพนักงานในกะนั้นและมอบหมายหน้าที่ให้แต่ละคนไปประจำจุดที่ได้รับมอบหมาย หากเป็นเวลากลางคืนจะต้องสวมใส่เสื้อสะท้อนแสง ก่อนจะออกปฏิบัติหน้าที่จะต้องตรวจสอบเช็ครถปฏิบัติการที่ใช้งานทุกครั้ง ดังนี้

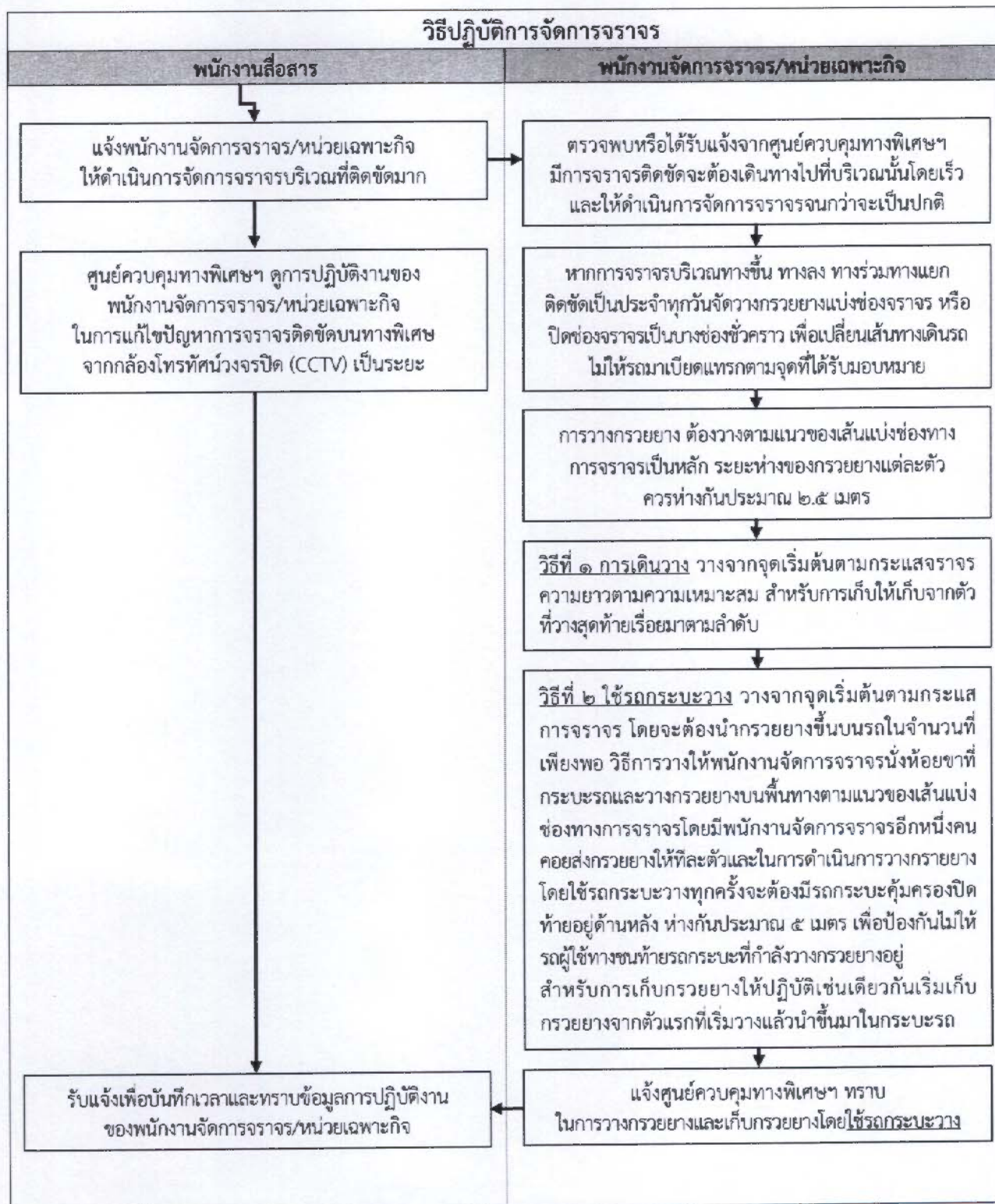
ตรวจเช็คอุปกรณ์หลัก	ตรวจเช็คอุปกรณ์เสริม
(๑) สภาพรถภายนอก ภายใน เครื่องยนต์ อยู่ในสภาพเรียบร้อยปกติพร้อมใช้งาน	(๑) อุปกรณ์สำหรับลากรถ (โซ่หรือเชือก หรือสายพานหรือเหล็กลากรถ)
(๒) สัญญาณไฟวับวาบ สัญญาณเสียงไซเรน ใช้งานได้ปกติ	(๒) กรวยยางจำนวน ๒๐ ตัว
(๓) วิทยุสื่อสารประจำรถใช้งานได้ปกติ	(๓) สายพ่วงแบตเตอรี่รถยนต์
	(๔) ถังดับเพลิงเคมีขนาด ๑๕ ปอนด์ จำนวน ๑ ถัง
	(๕) แกลลอนน้ำขนาด ๕ ลิตร สำหรับเติมน้ำรถยนต์


และเมื่อขับรถขึ้นทางพิเศษจะต้องขับรถในความเร็วที่พอเหมาะ ไม่ขับรถเป็นที่น่าสนใจ หากใช้รถจักรยานยนต์ควรขับในช่องทางด้านซ้าย เมื่อเข้าประจำจุดจะต้องแจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบ การจอดรถในทางพิเศษจะต้องไม่กีดขวางการจราจร การยืนโบกรถจะต้องยืนในจุดที่ปลอดภัยไม่สับสนหรือ ไม่เล่นโทรศัพท์มือถือ หรืออ่านหนังสือพิมพ์ขณะปฏิบัติงานในทางพิเศษ ซึ่งจะทำให้เสียภาพพจน์ต่อผู้ใช้ทางที่พบเห็น

กรณีที่มีการจราจรติดขัดในทางพิเศษ	พนักงานจัดการจราจรจะต้องปฏิบัติ
กรณีการจราจรติดขัดบริเวณทางขึ้น-ลง ทางร่วมทางแยกในเขตทางพิเศษ	ตามรายละเอียดหน้า ๑๑ – ๑๒ ของ ๓๕
กรณีการจราจรติดขัดเนื่องจากเกิดเหตุร้ายแรงในพื้นที่ด้านล่าง	ตามรายละเอียดหน้า ๑๓ – ๑๔ ของ ๓๕
กรณีตรวจสอบพบรถจอดขัดข้องกีดขวางการจราจรในทางพิเศษ	ตามรายละเอียดหน้า ๑๕ – ๑๗ ของ ๓๕
กรณีรถเกิดอุบัติเหตุ	ตามรายละเอียดหน้า ๑๘ – ๒๐ ของ ๓๕

	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ก.ค. ๖๖	หน้าที่ ๑๑ ของ ๓๕

๖.๓ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร กรณีการจราจรติดขัดบริเวณทางขึ้น ทางลง ทางร่วม ทางแยก ในเขตทางพิเศษ



	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ก.ค. ๖๙	หน้าที่ ๑๒ ของ ๓๕

๖.๔ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร กรณีการจราจรติดขัดบริเวณทางขึ้น ทางลง ทางร่วม ทางแยกในเขตทางพิเศษ

๑) เมื่อพนักงานจัดการจราจรหรือหน่วยเฉพาะกิจตรวจพบหรือได้รับแจ้งจากศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ว่าการจราจรติดขัดบริเวณใดจะต้องเดินทางไปที่บริเวณนั้นโดยเร็ว และให้ดำเนินการจัดการจราจรจนกว่าการจราจรจะเป็นปกติ


๒) หากการจราจรบริเวณทางขึ้น-ลง ทางร่วมทางแยกติดขัดเป็นประจำทุกวันจะต้องจัดวางกรวยยาง แบ่งช่องจราจร หรือปิดช่องจราจรเป็นบางช่องชั่วคราว เพื่อเปลี่ยนเส้นทางการเดินรถในทางพิเศษหรือไม่ให้รถมาเบียดแทรกตามจุดที่ได้รับมอบหมาย

๓) การวางกรวยยาง จะต้องวางตามแนวของเส้นแบ่งช่องทางการจราจรเป็นหลัก ระยะห่างของกรวยยาง แต่ละตัวควรห่างกันประมาณ ๒.๕ เมตร การวางกรวยยางกระทำได้ ๒ วิธี คือ

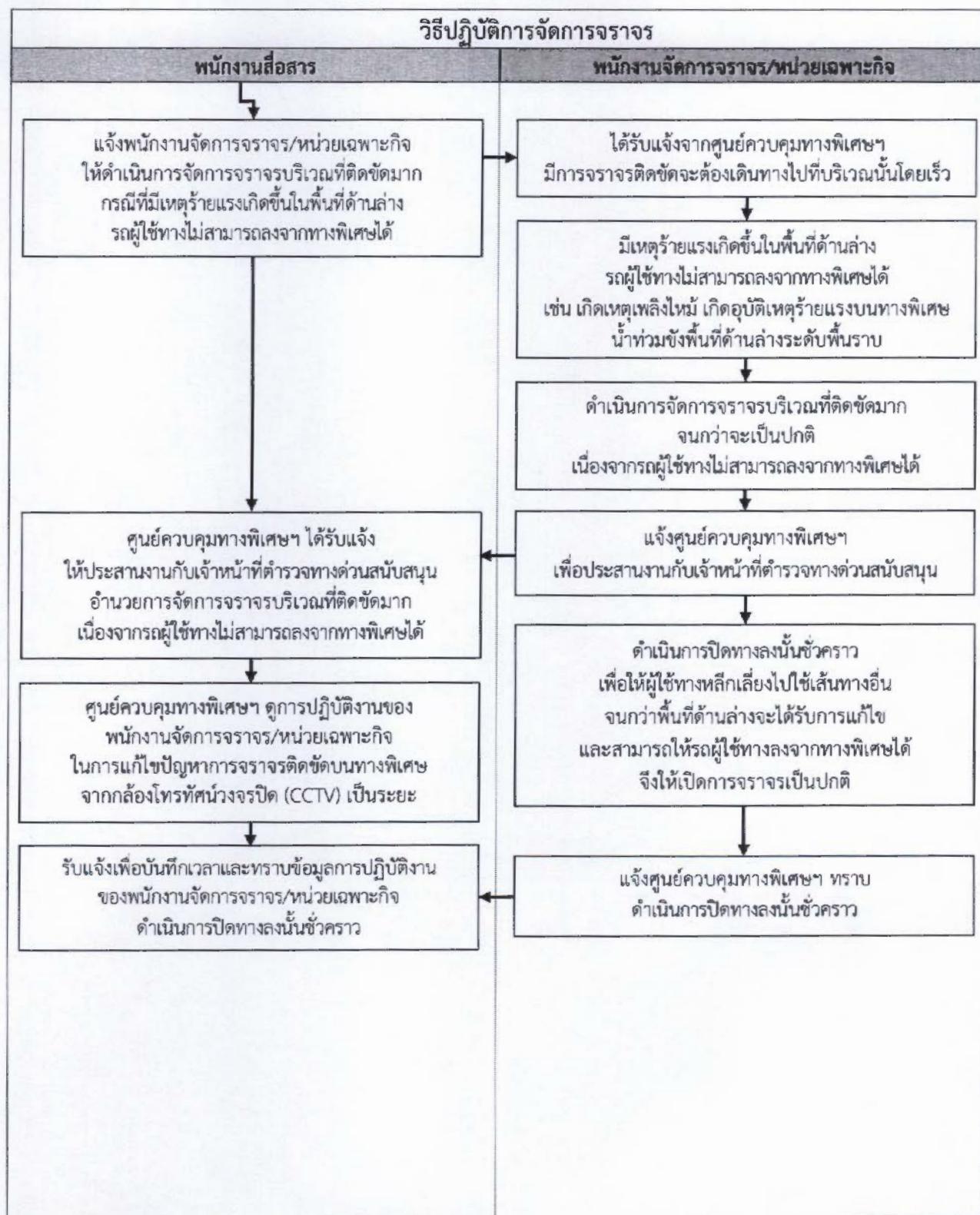
(๓.๑) วิธีที่ ๑ การเดินวาง โดยจะต้องวางจากจุดเริ่มต้นตามกระแสจราจร ด้วยความระมัดระวัง ความยาวตามความเหมาะสม สำหรับการเก็บให้เก็บจากตัวที่วางสุดท้ายเรื่อยมาตามลำดับ


(๓.๒) วิธีที่ ๒ ใช้รถกระบะวาง จะต้องวางจากจุดเริ่มต้นตามกระแสการจราจร โดยจะต้องนำกรวยยางขึ้นบนรถในจำนวนที่เพียงพอ วิธีการวางให้พนักงานจัดการจราจรนั่งห้อยขาที่กระบะรถและวางกรวยยางบนพื้นทางตามแนวของเส้นแบ่งช่องทางการจราจรโดยมีพนักงานจัดการจราจรอีกหนึ่งคนคอยส่งกรวยยางให้ทีละตัวและในการดำเนินการวางกรวยยางโดยใช้รถกระบะวางทุกครั้งจะต้องมีรถกระบะคุ้มครองปิดท้ายอยู่ด้านหลัง ห่างกันประมาณ ๕ เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้รถผู้ใช้ทางชนท้ายรถกระบะที่กำลังวางกรวยยางอยู่

การเก็บกรวยยางให้ปฏิบัติเช่นเดียวกัน โดยให้พนักงานจัดการจราจรนั่งห้อยขาที่ท้ายกระบะรถ และเริ่มเก็บกรวยยางจากตัวแรกที่เริ่มวางแล้วนำขึ้นมาในกระบะรถ พนักงานจัดการจราจรที่อยู่ในกระบะรถ จะต้องคอยจัดเรียงตั้งกรวยยางซ้อนกันให้เป็นระเบียบ โดยจะต้องมีรถกระบะอีกคันหนึ่งคอยคุ้มครองปิดท้ายอยู่ด้านหลังเช่นเดียวกัน

	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ก.ค. ๖๑	หน้าที่ ๑๓ ของ ๓๕

๖.๕ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร กรณีการจราจรติดขัดเนื่องจากเกิดเหตุร้ายแรงในพื้นที่ด้านล่าง



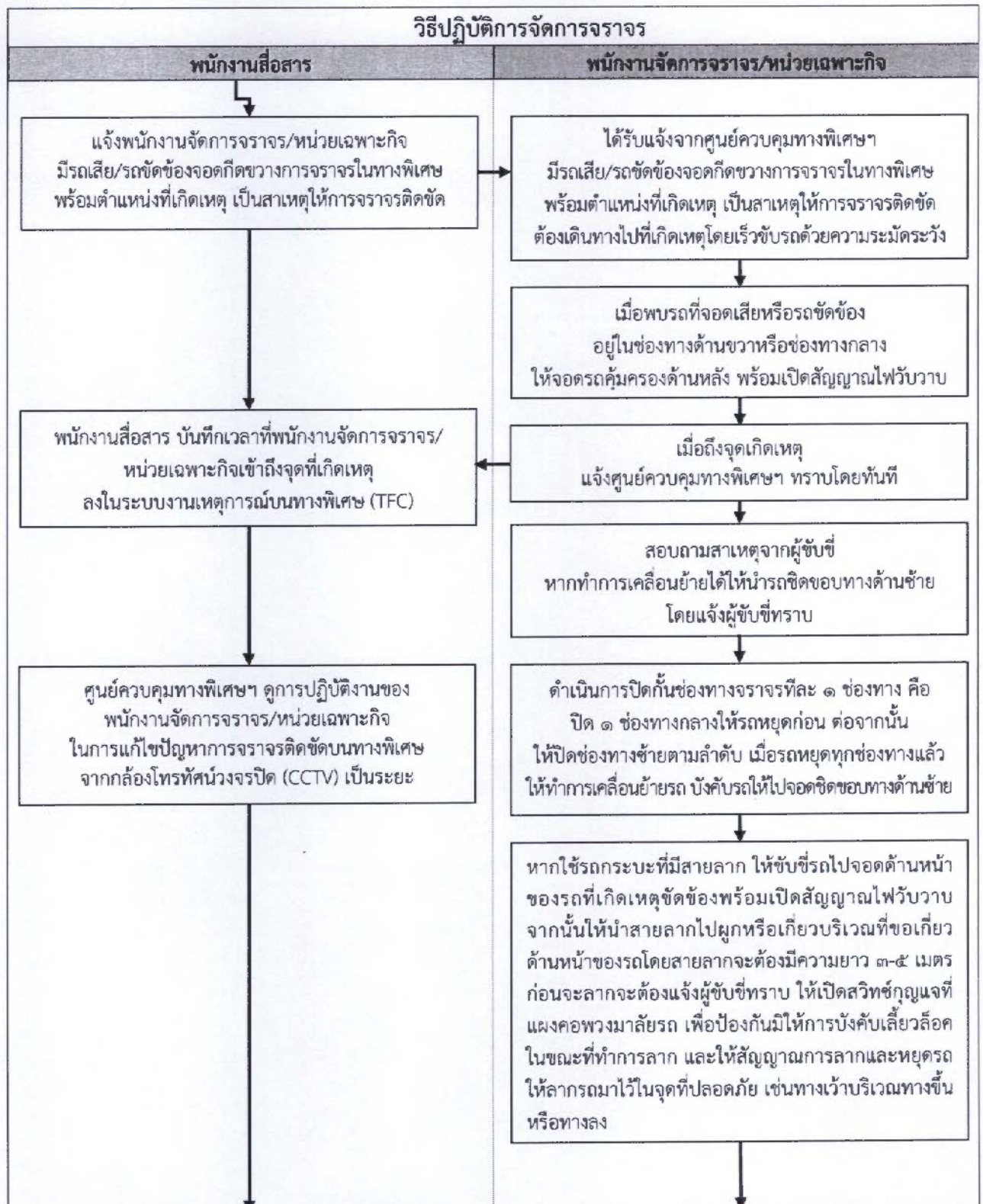
	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐๓-๑-๖๑	หน้าที่ ๑๔ ของ ๓๕

๖.๖ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร กรณีการจราจรติดขัดเนื่องจากเกิดเหตุร้ายแรงในพื้นที่ด้านล่าง

กรณีที่มีเหตุร้ายแรงเกิดขึ้นในพื้นที่ด้านล่างรถผู้ใช้ทางไม่สามารถลงจากทางพิเศษได้ เช่น เกิดเหตุเพลิงไหม้ เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงบนทางพิเศษ น้ำท่วมขังพื้นที่ด้านล่างระดับพื้นราบ เป็นต้น ให้แจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ เพื่อประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วนสนับสนุนและให้ดำเนินการปิดทางลงนั้นชั่วคราวเพื่อให้ผู้ใช้ทางหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่น จนกว่าพื้นที่ด้านล่างจะได้รับการแก้ไขและสามารถให้รถผู้ใช้ทางลงจากทางพิเศษได้ จึงให้เปิดการจราจรเป็นปกติ

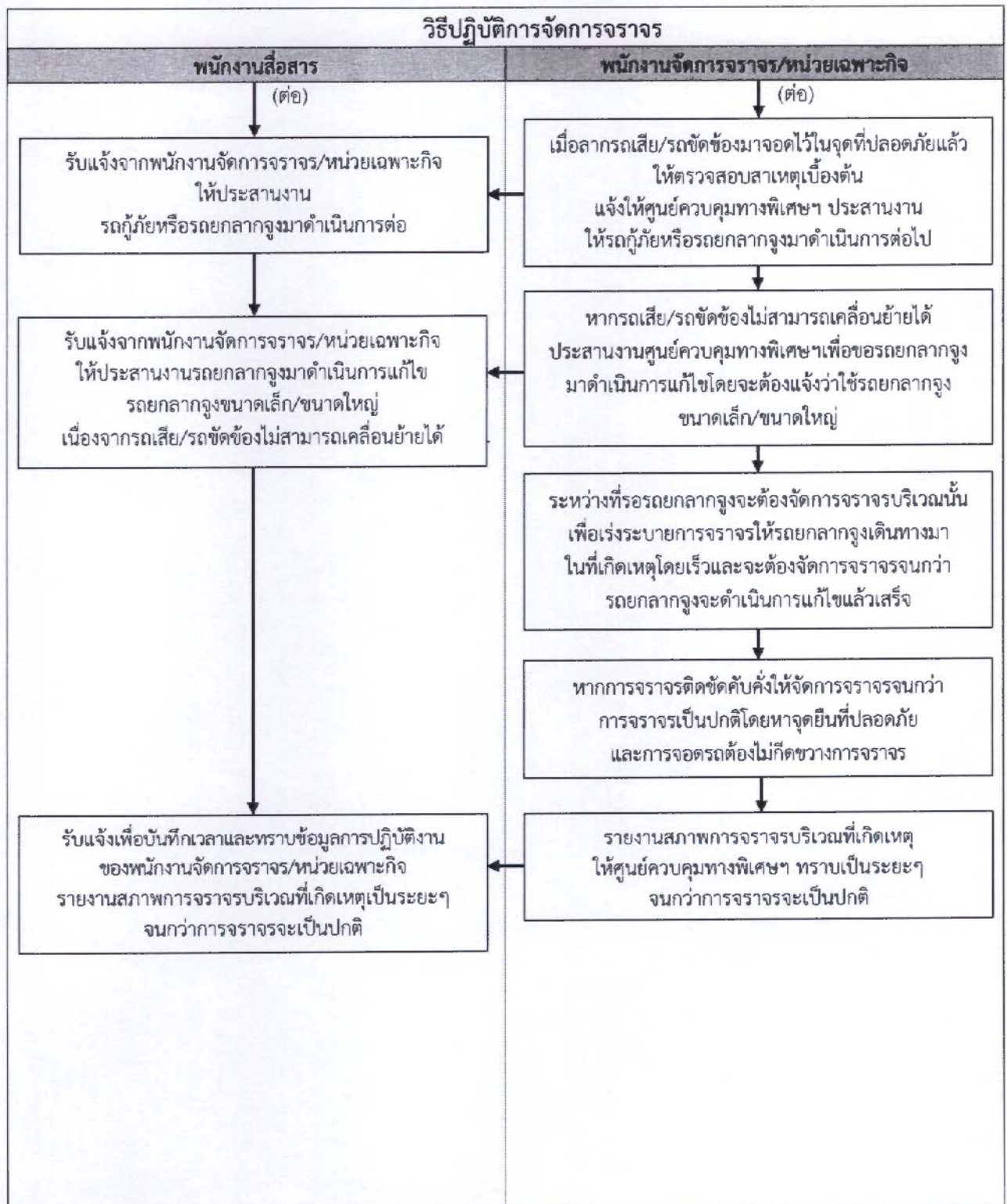
	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐๓.ค.๖๖	หน้าที่ ๑๕ ของ ๓๕


๖.๗ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจรกรณีตรวจสอบพบรถจอดขัดข้องกีดขวางการจราจรในทางพิเศษ



	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ส.ค. ๖๖	หน้าที่ ๑๖ ของ ๓๕

๖.๗ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร กรณีตรวจสอบพบรถจอดขัดข้องกีดขวางการจราจรในทางพิเศษ (ต่อ)



	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐๘-๐-๖๖	หน้าที่ ๑๗ ของ ๓๕

๖.๘ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร กรณีตรวจสอบพบรถจอดขัดข้องกีดขวางการจราจรในทางพิเศษ

๑) เมื่อพนักงานจัดการจราจรหรือหน่วยเฉพาะกิจ ตรวจสอบพบหรือได้รับแจ้งจากศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ว่ามีรถเสีย/รถขัดข้องกีดขวางการจราจรในทางพิเศษ พร้อมตำแหน่งที่เกิดเหตุ เป็นสาเหตุให้การจราจรติดขัด จะต้องเดินทางไปที่เกิดเหตุโดยเร็วและขับรดด้วยความระมัดระวัง

๒) เมื่อพบรถที่จอดเสียหรือรถขัดข้องอยู่ในช่องทางด้านขวา หรือช่องทางกลาง ให้จอดรถคุ้มครองด้านหลัง พร้อมเปิดสัญญาณไฟวิบวาบ และสอบถามสาเหตุจากผู้ขับขี่ หากทำการเคลื่อนย้ายได้ให้นำรถชิดขอบทางด้านซ้ายโดยแจ้งผู้ขับขี่ทราบ ปิดกั้นช่องทางจราจรทีละ ๑ ช่องทาง คือ ปิด ๑ ช่องทางกลางให้รถหยุดก่อน ต่อจากนั้นให้ปิดช่องทางซ้ายตามลำดับ เมื่อรถหยุดทุกช่องทางแล้วให้พนักงานจัดการจราจรทำการเคลื่อนย้ายรถ บังคับรถให้ไปจอดชิดขอบทางด้านซ้าย

๓) หากใช้รถกระบะที่มีสายลาก ให้ขับขึ้นรถไปจอดด้านหน้าของรถที่เกิดเหตุขัดข้องพร้อมเปิดสัญญาณไฟวิบวาบจากนั้นให้นำสายลากไปผูกหรือเกี่ยวบริเวณที่ขอเกี่ยวด้านหน้าของรถโดยสายลากจะต้องมีความยาว ๓-๕ เมตร ก่อนจะลากจะต้องแจ้งผู้ขับขี่ทราบ ให้เปิดสวิตช์กุญแจที่แผงคอปวงมาลัยรถ เพื่อป้องกันมิให้การบังคับเลี้ยวล้อในขณะทำการลาก และให้สัญญาณการลากและหยุดรถให้ลากรถมาไว้ในจุดที่ปลอดภัย เช่นทางเข้าบริเวณทางขึ้นหรือทางลง

๔) เมื่อลากรถเสีย/รถขัดข้องมาจอดไว้ในจุดที่ปลอดภัยแล้ว ให้ตรวจสอบสาเหตุเบื้องต้นและแจ้งให้ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ประสานงานแจ้งให้รถกู้ภัยหรือรถยกลากจูงมาดำเนินการต่อไป

๕) หากรถเสีย/รถขัดข้องไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้ให้ประสานงานศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ เพื่อขอรถยกลากจูงมาดำเนินการแก้ไขโดยจะต้องแจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ว่าใช้รถยกลากจูงขนาดเล็กหรือขนาดใหญ่ด้วย และระหว่างที่รถยกลากจูงพนักงานจัดการจราจรจะต้องจัดการจราจรบริเวณนั้นเพื่อเร่งระบายการจราจรให้รถยกลากจูงเดินทางมาในที่เกิดเหตุโดยเร็วและจะต้องจัดการจราจรจนกว่ารถยกลากจูงจะดำเนินการแก้ไขแล้วเสร็จ หรือหากการจราจรติดขัดคับคั่งให้จัดการจราจรจนกว่าการจราจรเป็นปกติโดยหาจุดยืนที่ปลอดภัยและการจอดรถ ต้องไม่กีดขวางการจราจรและรายงานสภาพการจราจรบริเวณที่เกิดเหตุให้ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบเป็นระยะๆ จนกว่าการจราจรจะเป็นปกติ



วิธีปฏิบัติงาน

การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ

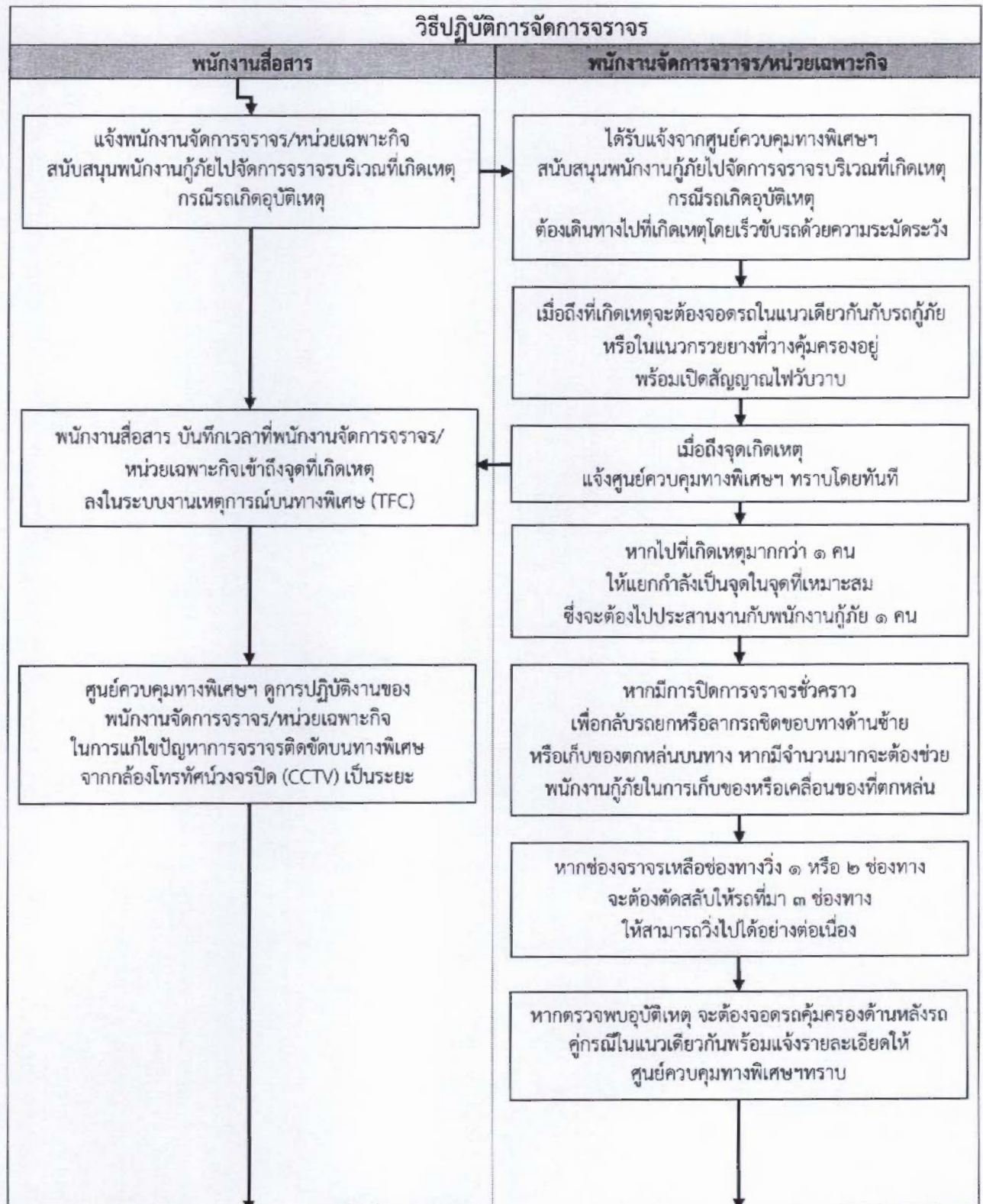
เอกสารเลขที่ WI-810-07


แก้ไขครั้งที่ ๒

วันประกาศใช้ ๒๐ ค.ค. ๖๑

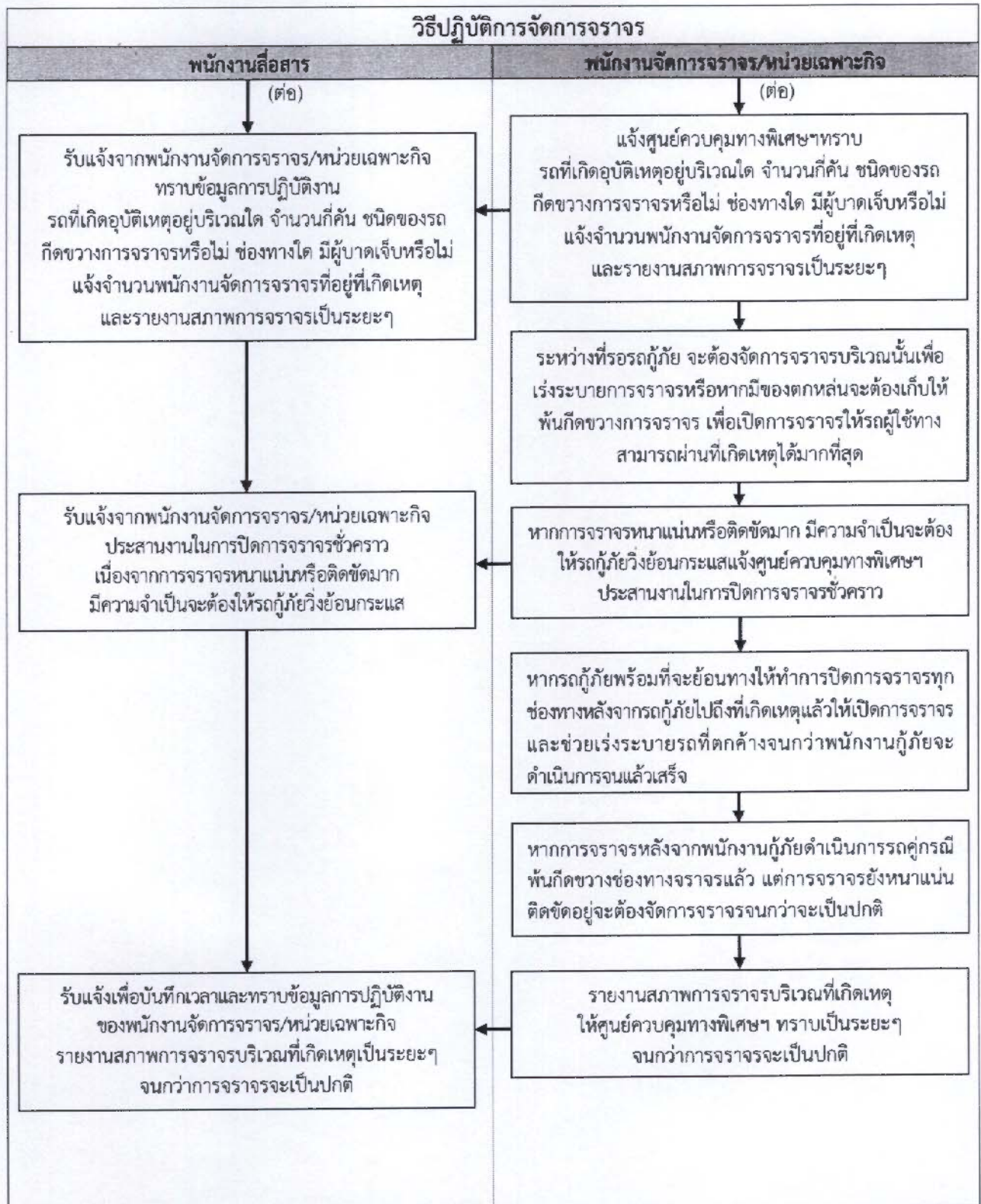
หน้าที่ ๑๘ ของ ๓๕


๖.๙ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร กรณีรถเกิดอุบัติเหตุ



	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ก.ค. ๖๑	หน้าที่ ๑๙ ของ ๓๕

๖.๙ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร กรณีรถเกิดอุบัติเหตุ (ต่อ)



	วิธีปฏิบัติงาน การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๒๐ ก.ค. ๖๑	หน้าที่ ๒๐ ของ ๓๕

๖.๑๐ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร กรณีรถเกิดอุบัติเหตุ

๑) เมื่อพนักงานจัดการจราจรหรือหน่วยเฉพาะกิจได้รับแจ้งจากศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ร้องขอให้การสนับสนุนพนักงานกู้ภัย ช่วยไปดำเนินการจัดการจราจรบริเวณที่เกิดเหตุจะต้องเดินทางไปที่เกิดเหตุโดยเร็วและขับรถด้วยความระมัดระวัง

๒) เมื่อถึงที่เกิดเหตุจะต้องจอดรถในแนวเดียวกันกับรถกู้ภัย หรือในแนวกรวยยางที่วางค้ำครองอยู่ และจะต้องเปิดสัญญาณไฟวับวับที่รถด้วย

๓) หากไปที่เกิดเหตุมากกว่า ๑ คนให้แยกกำลังเป็นจุดในจุดที่เหมาะสมซึ่งจะต้องไปประสานงานกับพนักงานกู้ภัย ๑ คนหากมีการปิดการจราจรชั่วคราวเพื่อกลับรถยกหรือลากรถชิดขอบทางด้านซ้าย หรือเก็บของตกหล่นบนทาง หากของที่ตกหล่นมีจำนวนมากจะต้องช่วยพนักงานกู้ภัยในการเก็บของหรือเคลื่อนของที่ตกหล่น


๔) หากช่องจราจรเหลือช่องทางวิ่ง ๑ หรือ ๒ ช่องทาง จะต้องตัดสลับให้รถที่มา ๓ ช่องทางให้สามารถวิ่งไปได้อย่างต่อเนื่อง

๕) หากพนักงานจัดการจราจรหรือหน่วยเฉพาะกิจ ตรวจพบอุบัติเหตุ จะต้องจอดรถค้ำครองด้านหลังรถคู่กรณีในแนวเดียวกันพร้อมแจ้งรายละเอียดให้ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบว่ารถที่เกิดอุบัติเหตุอยู่บริเวณใด จำนวนกี่คัน ชนิดของรถกีดขวางการจราจรหรือไม่ ช่องทางใด มีผู้บาดเจ็บหรือไม่ ต้องการพนักงานกู้ภัยหรือรถยกกู้ภัยขนาดใด แจ้งจำนวนพนักงานจัดการจราจรที่อยู่ที่เกิดเหตุและรายงานสภาพการจราจรเป็นระยะๆ

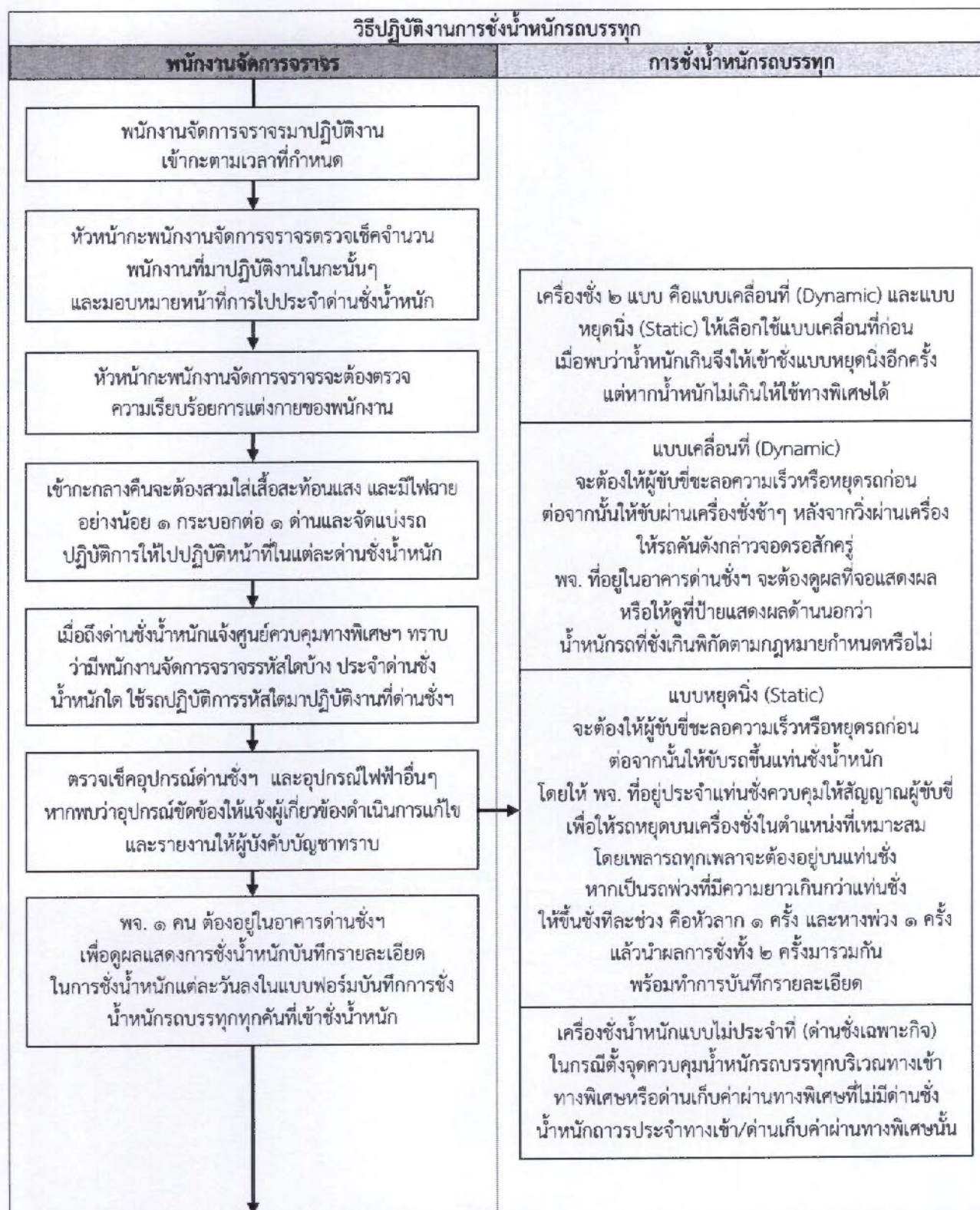
๖) ระหว่างรอรถกู้ภัยให้จัดการจราจร หรือหากมีของตกหล่นจะต้องเก็บให้พ้นกีดขวางการจราจรเพื่อเปิดการจราจรให้รถผู้ใช้ทางสามารถผ่านที่เกิดเหตุได้มากที่สุด


๗) หากการจราจรหนาแน่นหรือติดขัดมาก มีความจำเป็นจะต้องให้รถกู้ภัยวิ่งย้อนกระแสให้แจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ประสานงานในการปิดการจราจรชั่วคราว หากรถกู้ภัยพร้อมที่จะย้อนทางให้ทำการปิดการจราจรทุกช่องทางหลังจากรถกู้ภัยไปถึงที่เกิดเหตุแล้วให้เปิดการจราจรและช่วยเร่งระบายรถที่ติดค้างจนกว่าพนักงานกู้ภัยจะดำเนินการจนแล้วเสร็จ

๘) หากการจราจรหลังจากพนักงานกู้ภัยดำเนินการรถคู่กรณีพ้นกีดขวางช่องทางจราจรแล้วแต่การจราจรยังหนาแน่นติดขัดอยู่ พนักงานจัดการจราจรจะต้องจัดการจราจรจนกว่าจะเป็นปกติ

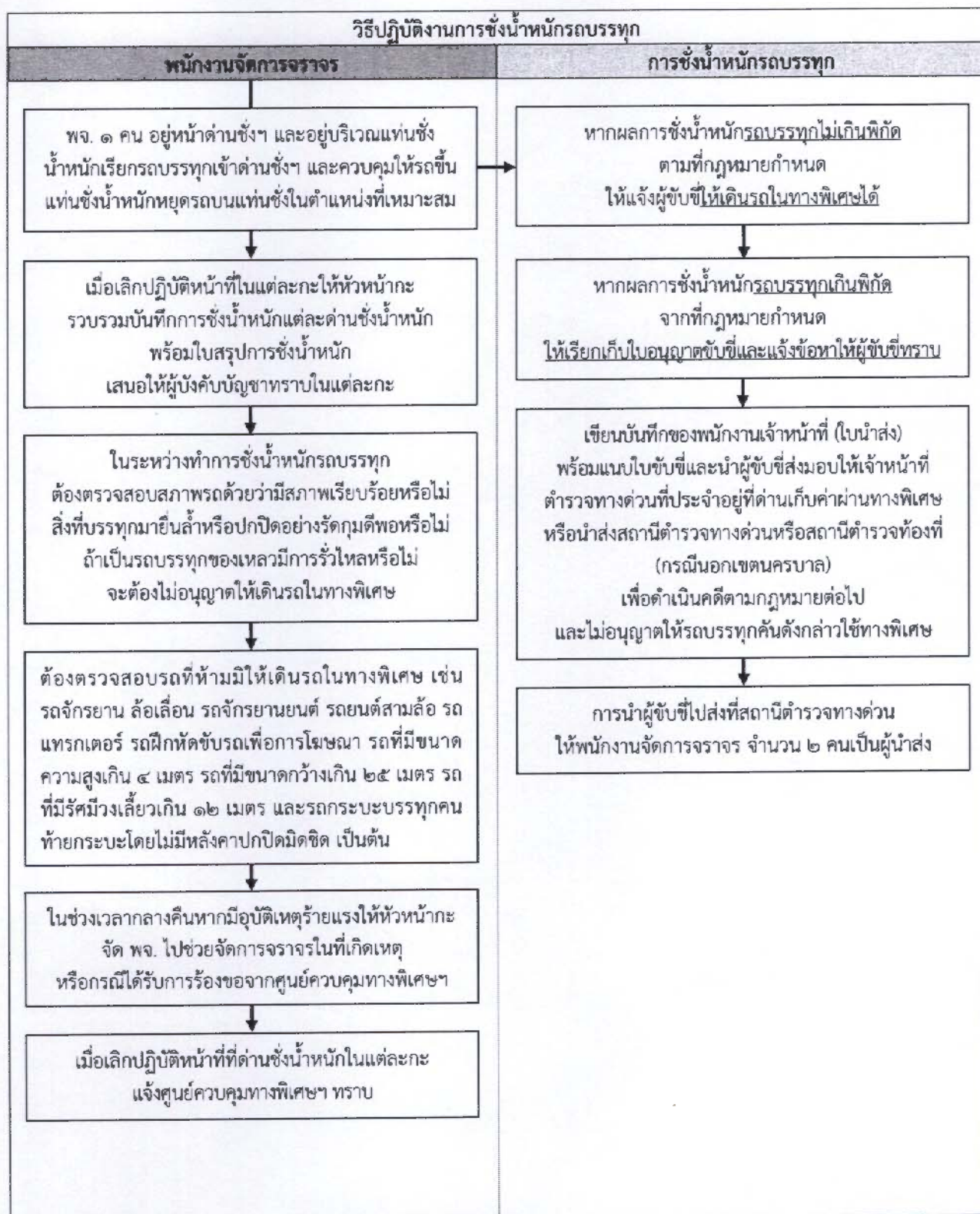
	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ธ.ค. ๖๖	หน้าที่ ๒๑ ของ ๓๕

๖.๑๑ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการชั่งน้ำหนักรถบรรทุก



	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ต.ค. ๖๑	หน้าที่ ๒๒ ของ ๓๕


๖.๑๑ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการขังน้ำหนักรถบรรทุก (ต่อ)



	วิธีปฏิบัติงาน การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๒๐๑๕-๐๖-๑๖	หน้าที่ ๒๓ ของ ๓๕

๖.๑๒ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการชั่งน้ำหนักรถบรรทุก

- ๑) เมื่อพนักงานจัดการจราจรมาเข้ากะตามเวลาที่กำหนด หัวหน้ากะพนักงานจัดการจราจรตรวจเช็คจำนวนพนักงานที่มาปฏิบัติงานในกะนั้นๆ และมอบหมายหน้าที่การไปประจำด่านชั่งน้ำหนัก
- ๒) หัวหน้ากะพนักงานจัดการจราจรจะต้องตรวจความเรียบร้อยการแต่งกายของพนักงานด้วย หากเข้ากะกลางคืนจะต้องสวมใส่เสื้อสะท้อนแสง และมีไฟฉายอย่างน้อย ๑ กระบอกต่อ ๑ ด้านและจัดแบ่งรถปฏิบัติการให้ไปปฏิบัติหน้าที่ในแต่ละด่านชั่งน้ำหนัก และเมื่อถึงด่านชั่งน้ำหนักแล้วให้แจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบว่ามีพนักงานจัดการจราจรหัดไต่บ้าง ประจำด่านชั่งน้ำหนักใด ใช้รถปฏิบัติการหัดไต่ มาปฏิบัติงานที่ด่านชั่ง
- ๓) เมื่อพนักงานจัดการจราจรไปถึงที่ด่านชั่งน้ำหนัก จะต้องตรวจเช็คอุปกรณ์ด่านชั่งฯ และอุปกรณ์ไฟฟ้าอื่นๆ หากพบว่าอุปกรณ์ขัดข้องให้แจ้งผู้เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขและรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบ
- ๔) พนักงานจัดการจราจรส่วนหนึ่งต้องอยู่ในอาคารด่านชั่งน้ำหนัก เพื่อดูแลแสดงการชั่งน้ำหนักและบันทึกรายละเอียดในการชั่งน้ำหนักแต่ละวันลงในแบบฟอร์มบันทึกการชั่งน้ำหนักรถบรรทุกทุกคันที่เข้าชั่งน้ำหนักและพนักงานจัดการจราจรอีกส่วนหนึ่งอยู่หน้าด่านชั่งฯ และอยู่บริเวณแท่นชั่งน้ำหนักทำหน้าที่เรียกรถบรรทุกเข้าด่านชั่งฯ และควบคุมให้รถขึ้นแท่นชั่งน้ำหนักและหยุดรถบนแท่นชั่งในตำแหน่งที่เหมาะสม
- ๕) พนักงานจัดการจราจรที่ทำหน้าที่เรียกรถบรรทุกเข้าด่านชั่งฯ จะต้องสังเกตดูรถบรรทุกที่จะใช้ทางพิเศษว่าบรรทุกสิ่งของมาหรือไม่ หากบรรทุกมาให้เรียกรถเข้าด่านชั่งน้ำหนัก โดยใช้สัญญาณนกหวีดควบคู่กันด้วย
- ๖) ด่านชั่งน้ำหนักทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์แต่ละด่านชั่งฯ จะมีเครื่องชั่ง ๒ แบบ คือ (๑) แบบเคลื่อนที่ (Dynamic) และ (๒) แบบหยุดนิ่ง (Static) ให้เลือกใช้แบบเคลื่อนที่ก่อนเมื่อน้ำหนักเกินจึงให้เข้าชั่งแบบหยุดนิ่งอีกครั้งแต่หากน้ำหนักไม่เกินให้ใช้ทางพิเศษได้
- ๗) การใช้เครื่องชั่งแบบเคลื่อนที่ (Dynamic) จะต้องให้ผู้ขับชั่งลอความเร็วหรือหยุดรถก่อนต่อจากนั้นให้ขับผ่านเครื่องชั่งช้าๆ หลังจากวิ่งผ่านเครื่องชั่งแล้วให้รถคันดังกล่าวจอดรอสักครู่ พนักงานจัดการจราจรที่อยู่ในอาคารด่านชั่งฯ จะต้องดูผลที่จอแสดงผลหรือให้ดูที่ป้ายแสดงผลด้านนอกว่าน้ำหนักที่ชั่งเกินพิกัดตามกฎหมายกำหนดหรือไม่
- ๘) การใช้เครื่องชั่งแบบหยุดนิ่ง (Static) จะต้องให้ผู้ขับชั่งลอความเร็วหรือหยุดรถก่อนต่อจากนั้นให้ขับรถขึ้นแท่นชั่งน้ำหนักโดยให้พนักงานจัดการจราจรที่อยู่ประจำแท่นชั่งควบคุมและให้สัญญาณผู้ขับเพื่อให้รถหยุดบนเครื่องชั่งในตำแหน่งที่เหมาะสม โดยเพลารถทุกเพลจะต้องอยู่บนแท่นชั่ง หากเป็นรถพ่วงที่มีความยาวเกินกว่าแท่นชั่ง ให้ขึ้นชั่งทีละช่วง คือหัวลาก ๑ ครั้งและหางพ่วง ๑ ครั้ง แล้วนำผลการชั่งทั้ง ๒ ครั้งมารวมกัน พร้อมทั้งการบันทึกรายละเอียด

	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐๙.๑.๖๑	หน้าที่ ๒๔ ของ ๓๕

๙) การใช้เครื่องชั่งน้ำหนักแบบไม่ประจำที่ (ด้านซึ่งเฉพาะกิจ) ในกรณีตั้งจุดควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกบริเวณทางเข้าทางพิเศษหรือด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่ไม่มีด้านชั่งน้ำหนักถาวรประจำทางเข้าหรือด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษนั้น ให้ทำการจัดให้มีด้านชั่งน้ำหนักแบบไม่ประจำที่เป็นการเฉพาะกิจโดยปฏิบัติดังนี้

(๙.๑) จัดให้มีพนักงานจัดการจราจรปฏิบัติงานอย่างน้อยจำนวน ๔ คน ได้แก่

- พนักงานเรียกรถเข้าชั่ง จำนวน ๑ คน
- พนักงานควบคุมเครื่องชั่งน้ำหนัก จำนวน ๒ คน
- ผู้ควบคุมการปฏิบัติ จำนวน ๑ คน

(๙.๒) ตรวจสอบอุปกรณ์การชั่งน้ำหนักได้แก่

- แผ่นเครื่องชั่งน้ำหนักพร้อมอุปกรณ์
- เครื่องพิมพ์รายงานผลการชั่งน้ำหนัก
- สายอุปกรณ์ต่อเชื่อมต่างๆ
- ระบบไฟที่ใช้กับเครื่องชั่งให้พร้อมใช้งานตลอดเวลา

(๙.๓) การตั้งจุดสำหรับการชั่งน้ำหนักให้ปฏิบัติดังนี้


(๙.๓.๑) เลือกจุดสำหรับชั่งน้ำหนักที่สามารถมองเห็นรถบรรทุกได้ในระยะไกล

(๙.๓.๒) จุดชั่งน้ำหนักต้องไม่เป็นทางโค้ง ทางหักศอก มีแสงสว่างที่เพียงพอและไม่เกิดขวางการจราจร โดยตั้งจุดชั่งน้ำหนักด้านซ้ายก่อนเข้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ มีระยะห่างจากด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษเพียงพอสำหรับให้รถบรรทุกน้ำหนักเกินสามารถเปลี่ยนช่องทางไม่ใช้ทางพิเศษได้หรือในกรณีไม่มีทางออกให้จัดพนักงานจัดการจราจรขับรถสายตรวจนำรถบรรทุกน้ำหนักเกินลงทางลงที่ใกล้ที่สุดและหากกรณีทางเข้าหรือด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษมีทิศทางจราจรสำหรับรถบรรทุกเดินรถได้ในทางด้านขวาให้ตั้งจุดชั่งน้ำหนักทางด้านขวาในลักษณะเดียวกัน

(๙.๓.๓) ให้มีป้ายหยุดตรวจและแสดงว่าเป็นด้านชั่งน้ำหนักพร้อมสัญญาณไฟวับวาบตั้งไว้ก่อนถึงบริเวณที่ทำการชั่งน้ำหนักไม่น้อยกว่า ๒๐ เมตร เพื่อแสดงให้ผู้ขับขี่มองเห็นได้ในระยะไกลเพื่อจะได้ชะลอความเร็วของรถลง

(๙.๓.๔) จัดให้มีรถสายตรวจหนึ่งคันที่มีสัญญาณไฟวับวาบจอดท่ามุม ๓๐ องศากับขอบไหล่ทางด้านซ้าย ณ บริเวณปลายจุดด้านชั่งน้ำหนักเพื่อทำการติดตามยานพาหนะที่ไม่ยอมหยุดตรวจหรือกรณีต้องนำลงทางลงที่ใกล้ที่สุด

(๙.๓.๕) จุดที่ทำการวางแผ่นเครื่องชั่งต้องเป็นพื้นที่ที่มีความราบเสมอกันและทำการวางกรวยยางบังคับให้รถบรรทุกวิ่งเข้ามาในจุดชั่งน้ำหนักและวางกรวยยางจนสิ้นสุดพื้นที่ชั่งน้ำหนักถึงจุดที่รถบรรทุกออกโดยพนักงานที่ทำการชั่งน้ำหนักต้องให้สัญญาณแก่ผู้ขับขี่ขึ้นบนเสื่อชั่งน้ำหนักพร้อมกันทั้ง ๒ ล้อ และให้รถหยุดชั่งบนแผ่นชั่งน้ำหนักพร้อมทั้งจดบันทึกค่าน้ำหนักที่ได้และทำการชั่งน้ำหนักให้ครบทุกเพลลา โดยให้รถเคลื่อนตัวอย่างช้าๆ จนเพลลาสุดท้ายพ้นจากเสื่อเครื่องชั่งและให้ผู้ขับขี่หยุดรอเพื่อรวมผลการชั่งน้ำหนักพร้อมทำการบันทึกรายละเอียด

	วิธีปฏิบัติงาน การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๒๐ ส.ค. ๖๑	หน้าที่ ๒๕ ของ ๓๕

(๙.๓.๖) หากพบว่ารถที่เข้าช่วงบรรทุกน้ำหนักรถเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดให้ดำเนินการตามที่กำหนดไว้ตามข้อ ๑๑) และกรณีห้ามใช้ทางพิเศษให้จัดการจราจรให้รถคันดังกล่าวออกจากทางพิเศษ แต่หากไม่มีทางออกให้นำรถคันดังกล่าวลงจากทางพิเศษในทางลงที่ใกล้ที่สุด

(๙.๓.๗) เมื่อเลิกปฏิบัติงานช่วงน้ำหนักรถแบบไม่ประจำที่ (ด้านซึ่งเฉพาะกิจ) ให้จัดทำรายงานส่งผู้บังคับบัญชาเช่นเดียวกับการปฏิบัติงานด้านซึ่งน้ำหนักรถประจำที่

๑๐) หากผลการชั่งน้ำหนักรถบรรทุกไม่เกินพิกัดตามที่กฎหมายกำหนดให้พนักงานจัดการจราจรแจ้งผู้ขับขี่รถคันดังกล่าวให้เดินรถในทางพิเศษได้

๑๑) หากผลการชั่งน้ำหนักรถบรรทุกเกินพิกัดจากที่กฎหมายกำหนดให้พนักงานจัดการจราจรเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่พร้อมกับแจ้งข้อหาให้ผู้ขับขี่ทราบและให้เขียนบันทึกของพนักงานเจ้าหน้าที่ (ใบนำส่ง) พร้อมแนบใบขับขี่และนำผู้ขับขี่ส่งมอบให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วนที่ประจำอยู่ที่ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ หรือนำส่งสถานีตำรวจทางด่วนหรือสถานีตำรวจท้องที่(กรณีนอกเขตนครบาล) เพื่อดำเนินคดีตามกฎหมายต่อไป และไม่อนุญาตให้รถบรรทุกคันดังกล่าวใช้ทางพิเศษ


๑๒) การนำผู้ขับขี่ไปส่งที่สถานีตำรวจทางด่วนหรือสถานีตำรวจท้องที่(กรณีนอกเขตนครบาล) ให้พนักงานจัดการจราจร จำนวน ๒ คนเป็นผู้นำส่ง ส่วนพนักงานจัดการจราจรที่เหลือให้ปฏิบัติหน้าที่ตามปกติ

๑๓) เมื่อเลิกปฏิบัติหน้าที่ในแต่ละกะให้หัวหน้ากะพนักงานจัดการจราจรรวบรวมบันทึกเกี่ยวกับการชั่งน้ำหนักแต่ละด่านซึ่งน้ำหนัก พร้อมใบสรุปการชั่งน้ำหนักเสนอให้ผู้บังคับบัญชาทราบในแต่ละกะ

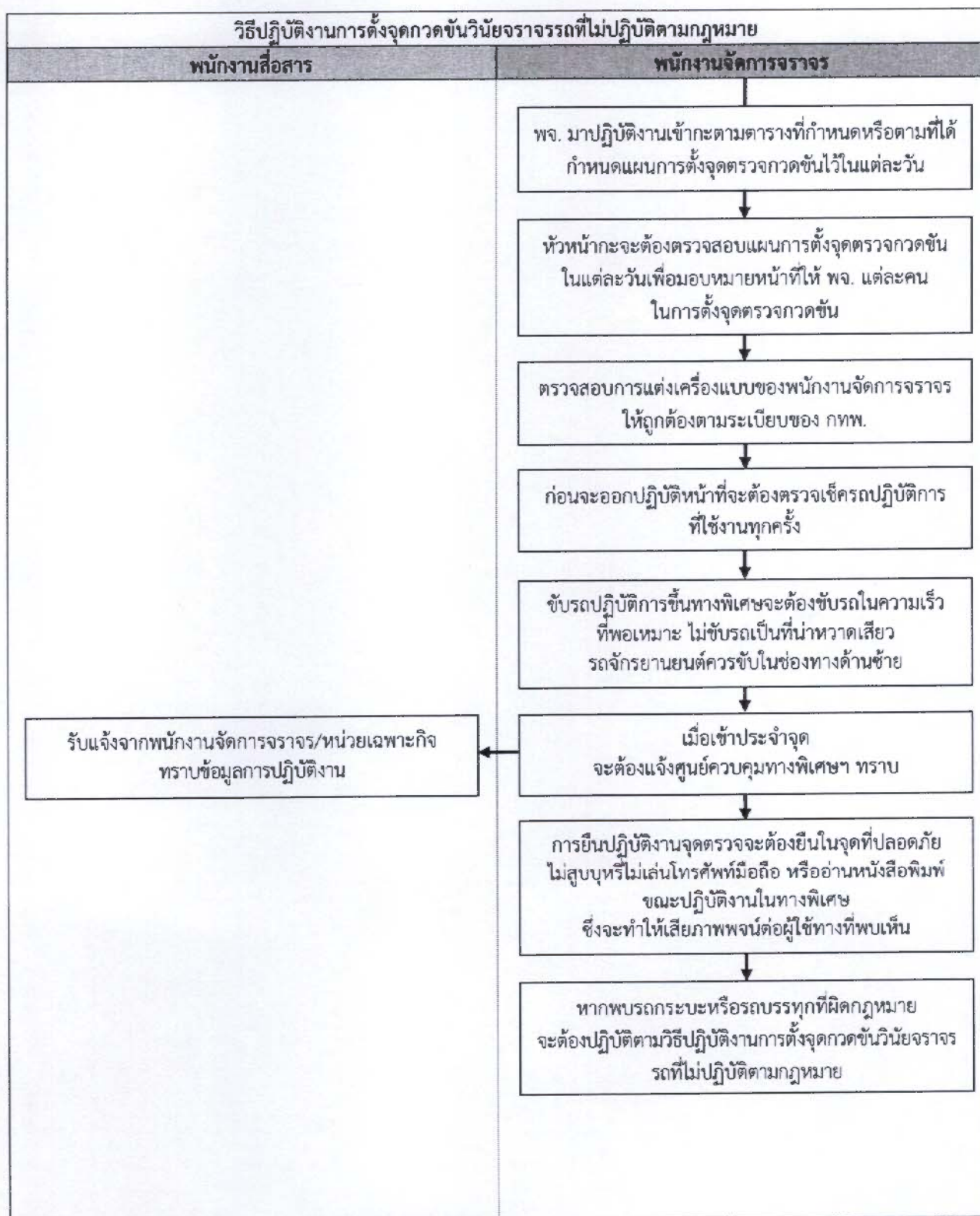
๑๔) ในระหว่างทำการชั่งน้ำหนักรถบรรทุก จะต้องตรวจสอบสภาพรถด้วยว่ามีสภาพเรียบร้อยหรือไม่ สิ่งที่ยกบรรทุกมาเย็นล้าหรือปิดอย่างรัดกุมดีพอหรือไม่ ถ้าเป็นรถบรรทุกของเหลวมีการรั่วไหลหรือไม่ เช่น สารเคมี น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันพืช และอื่นๆ ซึ่งอาจจะเกิดอันตรายต่อผู้ใช้ทางได้ จะต้องไม่อนุญาตให้เดินรถในทางพิเศษ


๑๕) นอกจากการชั่งน้ำหนักรถบรรทุกแล้วพนักงานจัดการจราจรจะต้องตรวจสอบรถที่ห้ามมิให้เดินรถในทางพิเศษ เช่น รถจักรยาน ล้อเลื่อน รถจักรยานยนต์ รถยนต์สามล้อ รถแทรกเตอร์ รถฝึกหัดขับรถเพื่อการโฆษณา รถที่มีขนาดความสูงเกิน ๔ เมตร รถที่มีขนาดกว้างเกิน ๒.๕ เมตร รถที่มีรัศมีวงเลี้ยวเกิน ๑๒ เมตร และรถกระบะบรรทุกคนท้ายกระบะโดยไม่มีหลังคาปิดมิดชิด เป็นต้น

๑๖) ในช่วงเวลาฉุกเฉินหากมีอุบัติเหตุร้ายแรง ให้หัวหน้ากะพนักงานจัดการจราจรจัดพนักงานจัดการจราจรไปช่วยจัดการจราจรในที่เกิดเหตุ หรือกรณีได้รับการร้องขอจากศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ

	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ส.ค. ๖๖	หน้าที่ ๒๖ ของ ๓๕

๖.๑๓ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการตั้งจุดกวดขันวินัยจราจรรถที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย




	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ค.ค. ๖๙	หน้าที่ ๒๗ ของ ๓๕

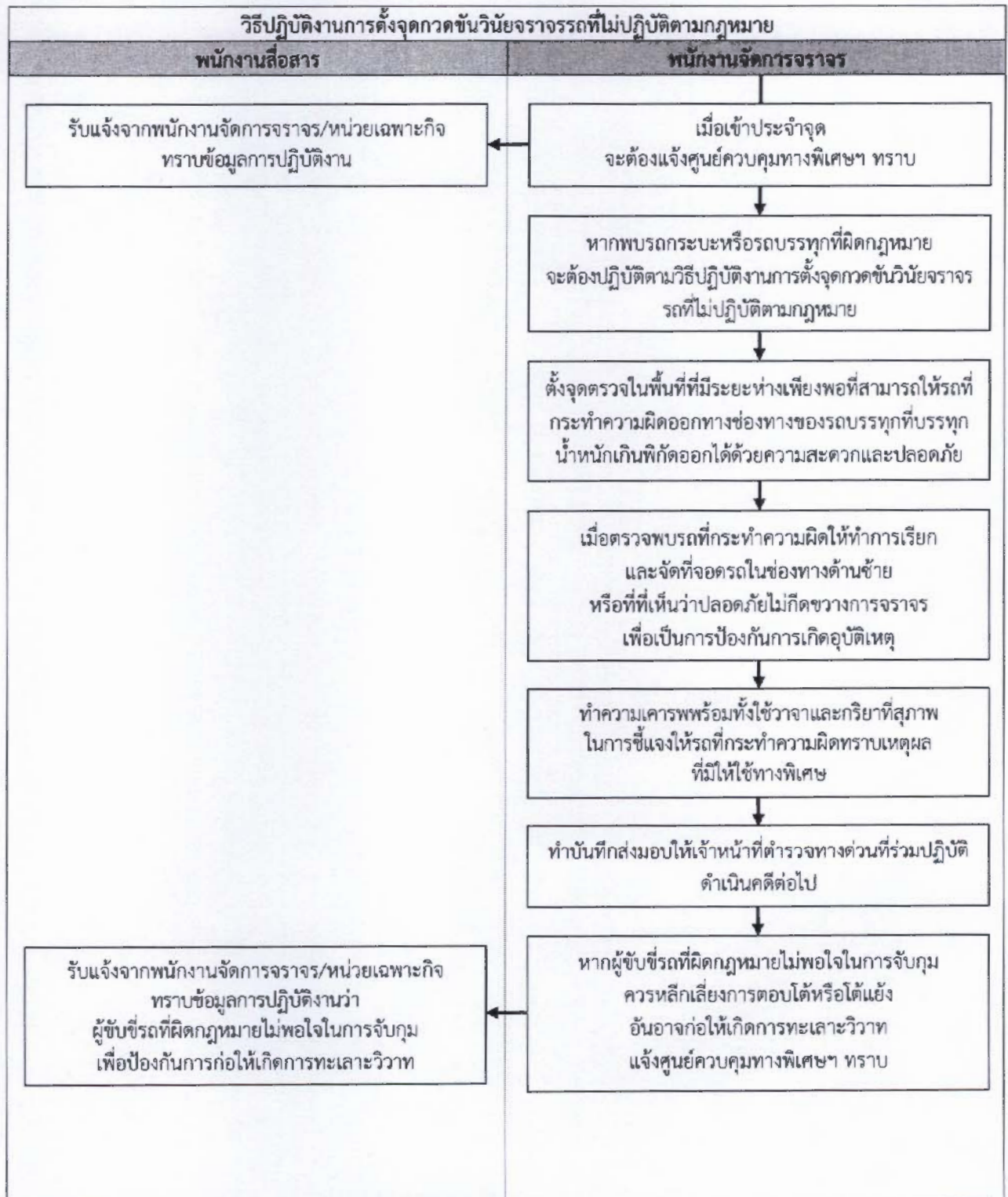
๖.๑๔ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการตั้งจุดกวดขันวินัยจราจรที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย


เมื่อพนักงานจัดการจราจรมาปฏิบัติงานเข้ากะตามตารางที่กำหนดหรือตามที่ได้กำหนดแผนการตั้งจุดตรวจกวดขันไว้ในแต่ละวัน หัวหน้ากะพนักงานจัดการจราจรจะต้องตรวจสอบแผนการตั้งจุดตรวจกวดขันในแต่ละวัน เพื่อมอบหมายหน้าที่ให้พนักงานจัดการจราจรแต่ละคนในการตั้งจุดตรวจกวดขันพร้อมทั้งตรวจสอบการแต่งเครื่องแบบของพนักงานจัดการจราจรให้ถูกต้องตามระเบียบของ กทพ.ก่อนจะออกปฏิบัติหน้าที่ที่จะต้องตรวจสอบการแต่งเครื่องแบบของรถปฏิบัติการทุกครั้งเมื่อขับรถปฏิบัติการขึ้นทางพิเศษให้ขับรถโดยใช้ความเร็วตามกฎหมายกำหนด ไม่ขับรถเป็นที่น่าหวาดเสียว หากใช้รถจักรยานยนต์ควรขับในช่องทางด้านซ้าย เมื่อเข้าประจำจุดจะต้องแจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบการตั้งจุดตรวจจำนวนพนักงานจัดการจราจรและเจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วนที่ร่วมปฏิบัติงานพร้อมรหัสประจำตัว เมื่อเลิกจุดตรวจให้รวบรวมผลการตั้งจุดตรวจแจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบอีกครั้ง การยืนปฏิบัติงานจุดตรวจจะต้องยืนอยู่ในที่ปลอดภัยและเห็นเด่นชัดไม่สับสนหรือ ไม่เล่นโทรศัพท์มือถือขณะปฏิบัติงานในทางพิเศษ หรืออ่านหนังสือพิมพ์ซึ่งจะทำให้เสียภาพพจน์ต่อผู้ใช้ทางที่พบเห็น และหากพบรถกระบะหรือรถบรรทุกที่ผิดกฎหมายจะต้องปฏิบัติดังนี้

- กรณีตั้งจุดตรวจกวดขันบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่มีช่องทางสำหรับรถบรรทุกที่บรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดออก
- กรณีตั้งจุดตรวจกวดขันหลังด่านจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่ไม่มีช่องทางสำหรับรถที่บรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดออก

	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ธ.ค. ๖๖	หน้าที่ ๒๘ ของ ๓๕

๖.๑๕ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการตั้งจุดกวดขันวินัยจราจรที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายกรณีตั้งจุดตรวจกวดขันบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่มีช่องทางสำหรับรถบรรทุกที่บรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดออก



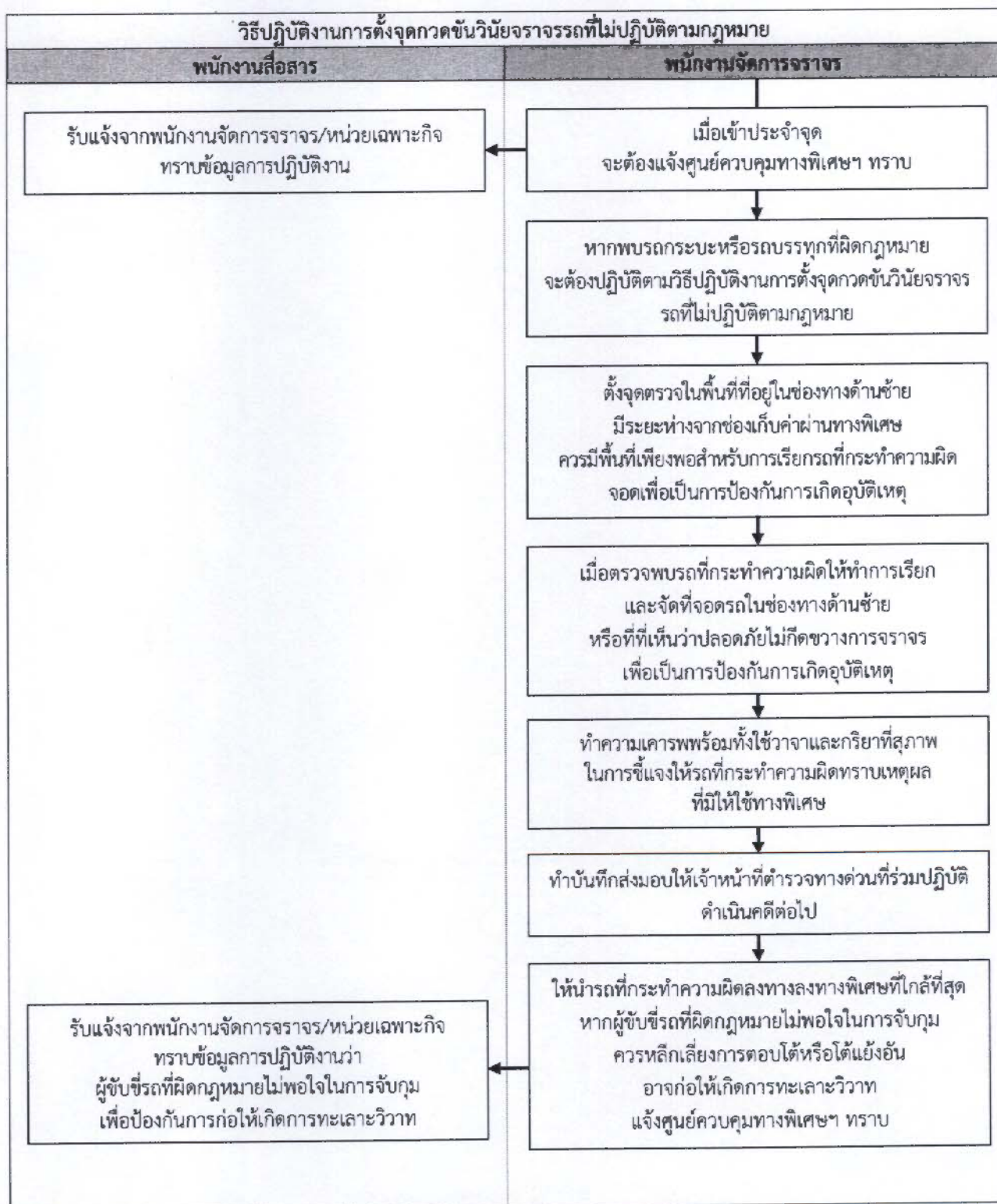
	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ก.ค. ๖๑	หน้าที่ ๒๙ ของ ๓๕


๖.๑๖ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการตั้งจุดกวดขันวินัยจราจรรถที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายกรณีตั้งจุดตรวจกวดขันบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่มีช่องทางสำหรับรถบรรทุกที่บรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดออก

- ๑) ตั้งจุดตรวจในพื้นที่ที่มีระยะห่างเพียงพอที่สามารถให้รถที่กระทำความผิดออกทางช่องทางของรถบรรทุกที่บรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดออกได้ด้วยความสะดวกและปลอดภัย
- ๒) เมื่อตรวจพบรถที่กระทำความผิดให้ทำการเรียกและจัดที่จอดรถในช่องทางด้านซ้ายหรือที่ที่เห็นว่าปลอดภัยไม่กีดขวางการจราจรเพื่อเป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ
- ๓) ทำความเคารพพร้อมทั้งใช้วาจาและกริยาที่สุภาพในการชี้แจงให้รถที่กระทำความผิดทราบเหตุผลที่มีให้ใช้ทางพิเศษ และทำบันทึกส่งมอบให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วนที่ร่วมปฏิบัติดำเนินคดีต่อไป
- ๔) หากผู้ขับขี่รถที่ผิดกฎหมายไม่พอใจในการจับกุม พนักงานจัดการจราจรควรหลีกเลี่ยงการตอบโต้หรือโต้แย้งอันอาจก่อให้เกิดการทะเลาะวิวาทและแจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบ

	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ก.ค. ๖๖	หน้าที่ ๓๐ ของ ๓๕


๖.๑๗ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการตั้งจุดกวดขันวินัยจราจรรถที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายณที่ตั้งจุดตรวจกวดขัน
หลังด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่ไม่มีช่องทางสำหรับรถที่บรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดออก



	วิธีปฏิบัติงาน การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๒๐ ค.ค. ๖๖	หน้าที่ ๓๑ ของ ๓๕

๖.๑๘ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการตั้งจุดกวดขันวินัยจราจรรถที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายกรณีตั้งจุดตรวจกวดขันหลังด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่ไม่มีช่องทางสำหรับรถที่บรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดออก

- ๑) ตั้งจุดตรวจในพื้นที่ที่อยู่ในช่องทางด้านซ้ายมีระยะห่างจากช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษ และควรมีพื้นที่เพียงพอสำหรับการเรียกรถที่กระทำความผิดจุดเพื่อเป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ
- ๒) เมื่อตรวจพบรถที่กระทำความผิดให้ทำการเรียกและจัดที่จอดรถในช่องทางด้านซ้ายหรือที่ที่เห็นว่าปลอดภัยไม่กีดขวางการจราจรเพื่อเป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ
- ๓) ทำความเคารพพร้อมทั้งใช้วาจาและกริยาที่สุภาพในการชี้แจงให้รถที่กระทำความผิดทราบเหตุผลที่มีให้ใช้ทางพิเศษ และทำบันทึกส่งมอบให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วนที่ร่วมปฏิบัติดำเนินคดีต่อไป
- ๔) ให้นำรถที่กระทำความผิดลงทางลงทางพิเศษที่ใกล้ที่สุด หากผู้ขับขี่รถที่ผิดกฎหมายไม่พอใจในการจับกุมพนักงานจัดการจราจรควรหลีกเลี่ยงการตอบโต้หรือโต้แย้งอันอาจก่อให้เกิดการทะเลาะวิวาทและแจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบ

	วิธีปฏิบัติงาน การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๒๐ ก.ค. ๖๑	หน้าที่ ๓๒ ของ ๓๕

๖.๑๙ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการตรวจสอบรถบรรทุกวัตถุอันตรายขึ้นคอนการขออนุญาตเดินรถบรรทุกวัตถุอันตรายในทางพิเศษ

เพื่อเป็นการควบคุมการเดินรถวัตถุอันตราย จำนวน ๖๓ ชนิด ตามที่ กทพ. ได้ประกาศข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในทางพิเศษ เรื่องการห้ามรถบรรทุกวัตถุอันตรายเดินในทางพิเศษ พ.ศ. ๒๕๕๕ โดยวัตถุอันตราย ทั้ง ๖๓ ชนิด ซึ่งหากผู้ประกอบการขนส่งวัตถุอันตรายจะใช้ทางพิเศษ ต้องแจ้งเส้นทางและวัตถุอันตรายที่บรรทุก ให้ กทพ. ทราบ โดยจะต้องดำเนินการขออนุญาตเดินรถในทางพิเศษที่แนกสื่อสาร ๒ กองสื่อสารและปฏิบัติการพิเศษ จนได้รับสติ๊กเกอร์อนุญาตเดินรถในทางพิเศษ และพนักงานจัดการจราจรจะต้องตรวจสอบรถบรรทุกวัตถุอันตรายตามแนวทางอย่างเคร่งครัด

ผู้ประกอบการสามารถยื่นขอเดินรถบรรทุกวัตถุอันตรายได้ โดยผ่านทางเว็บไซต์ของการทางพิเศษฯ ดังนี้

๑) เปิดให้ผู้ประกอบการยื่นกรอกข้อมูลขอสติ๊กเกอร์ เพื่อใช้เดินรถในทางพิเศษ ตั้งแต่ ๑ ตุลาคม - ๓๑ ธันวาคมของทุก ๒ ปีผ่านช่องทางระบบเว็บไซต์

๒) ผู้ประกอบการเข้าเว็บไซต์ของ กทพ. www.exat.co.th

๓) เลือกเข้าเมนู e-service

๔) เลือกเมนู “ขอสติ๊กเกอร์รถบรรทุกวัตถุอันตราย”

๕) ผู้ประกอบการทำการลงทะเบียนใช้งานระบบโดยคลิก “ลงทะเบียนใช้งานระบบ”

๖) กรอกข้อมูลบริษัทให้ครบถ้วนกำหนดรหัสผู้ใช้งานรหัสผ่านและทำการบันทึก

๗) ใส่รหัสผู้ใช้งานและรหัสผ่าน คลิก “เข้าสู่ระบบ”


๘) เลือกเมนู “ยื่นคำร้องขอสติ๊กเกอร์” ระบุจำนวนรถที่ต้องการขอสติ๊กเกอร์ และด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่ขึ้นเป็นประจำและทำการบันทึกข้อมูล

๙) กรอกข้อมูลรถให้ครบถ้วนตามจำนวนที่ขอสติ๊กเกอร์และทำการบันทึกข้อมูล

๑๐) ผู้ประกอบการจะต้องพิมพ์คำร้องขอสติ๊กเกอร์และดาวน์โหลดแบบฟอร์มขอแจ้งการเดินรถเพื่อขนส่งวัตถุอันตรายในทางพิเศษและส่งเอกสารถึง “ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ๒๓๘๐ ถนนพหลโยธิน แขวงเสนานิคม เขตจตุจักร กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐” หลังจากกรอกข้อมูลในระบบเรียบร้อยแล้ว และทำการถ่ายสำเนาเก็บไว้ด้วย ๑ ชุด

๑๑) เมื่อการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้รับเอกสาร (ทางไปรษณีย์) เจ้าหน้าที่แผนกสื่อสาร ๒ จะทำการออกเลขรับและกำหนดวันที่ได้รับสติ๊กเกอร์

๑๒) ผู้ประกอบการสามารถติดตามคำร้องขอสติ๊กเกอร์ทางเว็บไซต์ของ กทพ. ได้ โดยเลือกเมนู “ติดตามคำร้องขอสติ๊กเกอร์” หลังจากกรอกข้อมูลแล้ว ๑๐ วันทำการ เพื่อดูเลขรับวันที่ได้รับสติ๊กเกอร์ และตรวจสอบเอกสารว่าครบถ้วนหรือไม่ หากไม่ครบถ้วนให้ผู้ประกอบการจัดเตรียมเอกสารมาให้ครบในวันที่มารับสติ๊กเกอร์

	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ส.ค. ๖๖	หน้าที่ ๓๓ ของ ๓๕

๑๓) ในวันมารับสติ๊กเกอร์จะต้องนำสำเนาเอกสารที่ส่งไปให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมาด้วย และสำเนาบัตรประชาชนของผู้มารับสติ๊กเกอร์ พร้อมแจ้งเลขรับของท่านกับเจ้าหน้าที่แผนกสื่อสาร ๒ ที่อาคารกู้ภัย และจัดการจราจร

๑๔) ในวันมารับสติ๊กเกอร์หากนำเอกสารมายื่นไม่ครบจะไม่ทำการออกสติ๊กเกอร์ให้ สามารถรับสติ๊กเกอร์ได้ตั้งแต่ ๑ ธันวาคมของปีที่ขอสติ๊กเกอร์เป็นต้นไป โดยสติ๊กเกอร์มีอายุการใช้งาน ๒ ปี

๑๕) หากมีข้อขัดข้องหรือสงสัยโทรสอบถามได้ที่ แผนกสื่อสาร ๒ กองสื่อสารและปฏิบัติการพิเศษ เบอร์โทร ๐-๒๒๔๗-๖๘๑๖

เพิ่มเติม

(๑) ผู้ประกอบการจะต้องนำเอกสารการตรวจสภาพมาประกอบการยื่นขอสติ๊กเกอร์รถบรรทุกวัตถุอันตราย โดย กทพ. จะขึ้นข้อความแจ้งเตือนหน้าเว็บไซต์ของ กทพ. ให้ผู้ประกอบการส่งเอกสารการตรวจสภาพของแท้งค์ชนิดติดตังที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมของรถบรรทุกขนาดใหญ่ หรือหน่วยงานที่รับรองการตรวจสภาพ ยื่นเพิ่มเติมมาพร้อมเอกสารขอการเดินรถในทางพิเศษเพื่อขนส่งวัตถุอันตราย นำมาประกอบการในการขอสติ๊กเกอร์รถบรรทุกวัตถุอันตราย

(๒) ช่องทางการกรอกข้อมูลแจ้งการเดินรถขนส่งวัตถุอันตรายบนทางพิเศษ โดยแจ้งผ่านช่องทางระบบการขอสติ๊กเกอร์ทางเว็บไซต์ของ กทพ. (www.exat.co.th) เพื่อให้ผู้ประกอบการกำหนดวัน เวลาในการเดินรถ และประเภทสารวัตถุอันตราย (UN Number) ที่บรรทุกขนส่งให้ กทพ. ทราบ

(๓) ในการมารับสติ๊กเกอร์ เจ้าหน้าที่แผนกสื่อสาร ๒ จะแจ้งให้ผู้ประกอบการรับทราบวิธีการปฏิบัติในการแจ้งเดินรถเบื้องต้น และให้พนักงานสื่อสารขึ้นข้อความผ่านป้าย VMS ประชาสัมพันธ์บนทางพิเศษ ในช่วงเวลาที่รถขนส่งวัตถุอันตรายวิ่งรถบนทางพิเศษในเวลาปกติ

สาระสำคัญของข้อบังคับ


- บังคับเฉพาะวัตถุอันตราย จำนวน ๖๓ ชนิด ตามข้อบังคับพนักงานจราจรในทางพิเศษ เรื่อง การห้ามรถยนต์บรรทุกวัตถุอันตรายในทางพิเศษ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ.๒๕๕๕

- ผู้ประกอบการฯ ต้องแจ้งแผนการขนส่งวัตถุอันตรายล่วงหน้าทุกเส้นทางของทางพิเศษ

- ห้ามรถยนต์บรรทุกวัตถุอันตรายเข้าพื้นที่ทางพิเศษ ช่วงตั้งแต่ทางแยกต่างระดับพญาไทถึงงามวงศ์วาน ตลอดเวลา

- ใช้ความเร็วของรถยนต์ฯ ไม่เกิน ๖๐ กม./ชม. ในทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษฉลองรัช และไม่เกิน ๗๐ กม./ชม. ในทางพิเศษบูรพาวิถี ทางพิเศษอุดรรัถยา ทางพิเศษกาญจนาภิเษก

- ห้ามเดินรถยนต์บรรทุกวัตถุอันตราย ช่วงเวลา ๐๕.๐๐ – ๐๙.๐๐ น. และ ๑๕.๐๐ – ๒๑.๐๐ น. ทุกวัน ในทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษฉลองรัช ยกเว้นรถบรรทุกน้ำมันให้เป็นไปตามข้อบังคับพนักงานจราจรในทางพิเศษ เรื่องการห้ามรถยนต์บรรทุกน้ำมันตั้งแต่ ๖ ล้อขึ้นไป ที่ใช้อยู่เดิม

	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ส.ค. ๖๖	หน้าที่ ๓๔ ของ ๓๕

๖.๒๐ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการตรวจสอบรถบรรทุกวัตถุอันตราย ขั้นตอนการตรวจสอบรถบรรทุกวัตถุอันตรายที่ขออนุญาตเดินรถในทางพิเศษ

๑) พนักงานจัดการจราจรที่ประจำด่านซึ่งนำหน้าจะต้องเรียกตรวจสอบรถบรรทุกวัตถุอันตรายทุกคัน โดยให้ตรวจสอบรหัสยูเอ็นดับเบอร์ (UN NUMBER) ข้างรถบรรทุกว่าเป็นวัตถุอันตราย ที่ กทพ. กำหนดใน ๖๓ ชนิดหรือไม่ ซึ่งสามารถตรวจสอบได้จากเอกสารประจำด่านซึ่งนำหน้าหรือวิทยุสอบถามจากพนักงานสื่อสาร ประจำศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ

๒) หากรถคันดังกล่าวบรรทุกวัตถุอันตรายตรงตามที่ กทพ. กำหนด จำนวน ๖๓ ชนิด จะต้องดำเนินการตรวจสอบการขออนุญาตให้เดินรถในทางพิเศษ โดยดูจากสติ๊กเกอร์ที่ติดหน้ารถ จะต้องเป็นสติ๊กเกอร์ที่แผนกสื่อสาร ๒ กองสื่อสารและปฏิบัติการพิเศษ ฝ่ายควบคุมการจราจร ออกให้ผู้ประกอบ ซึ่งในสติ๊กเกอร์จะระบุ

(๒.๑) เลขที่ที่ออกใบอนุญาต

(๒.๒) หมายเลขทะเบียนรถ

(๒.๓) ข้อความอนุญาตให้เดินรถในปีใด (ดูได้จากสีใบสติ๊กเกอร์ที่ติดหน้ารถ)

(๒.๔) และด้านหลังสติ๊กเกอร์จะระบุสาระสำคัญของข้อบังคับฯ ไว้ให้ผู้ขับขี่ทราบ


๓) ตรวจสอบใบอนุญาตขับรถต้องเป็นใบอนุญาตขับขี่ประเภทที่ ๔ สำหรับรถบรรทุกวัตถุอันตรายเท่านั้น หากผู้ขับขี่ไม่ได้รับอนุญาตให้เดินรถในทางพิเศษ ห้ามรถคันนั้นใช้ทางพิเศษ

๔) ตรวจสอบใบอนุญาตขนส่งวัตถุอันตรายว่าถูกต้อง เป็นวัตถุชนิดเดียวกันกับฉลาก (UN NUMBER) ที่ติดหน้ารถและเส้นทางที่จะเดินรถถูกต้องตามที่แจ้งไว้กับ กทพ. หรือไม่

๕) ห้ามเดินรถในเส้นทางตั้งแต่ต่างระดับพญาไทถึงถนนงามวงศ์วานตลอดเวลา

๖) ตรวจสอบเดินรถในระหว่างเวลาห้าม ช่วงเวลา ๐๕.๐๐ - ๐๙.๐๐ น. และระหว่างเวลา ๑๕.๐๐ - ๒๑.๐๐ น. หรือไม่ ยกเว้นรถบรรทุกน้ำมันให้เป็นไปตามข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจร เรื่องการห้ามรถบรรทุกน้ำมันตั้งแต่ ๖ ล้อขึ้นไป ฯลฯ พ.ศ. ๒๕๕๕

๗) หากตรวจสอบพบรถที่ไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจร ให้สั่งห้ามรถบรรทุกวัตถุอันตรายนั้นใช้ทางพิเศษ พร้อมแจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบและประสานงานขอเจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วนดำเนินการตามกฎหมายต่อไป

	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ก.ค. ๖๑	หน้าที่ ๓๕ ของ ๓๕

๗. แบบฟอร์มที่ใช้

๗.๑ แบบฟอร์มบันทึกข้อความ รายงานการขังน้ำหนักรถบรรทุกและกวดขันวินัยจราจรประจำวัน (FM-810-07-01)

๗.๒ แบบฟอร์มรายงานการขังน้ำหนักรถบรรทุกและการกวดขันวินัยจราจร (FM-810-07-02)

บันทึกข้อความ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

เอกสารเลขที่ FM-810-07-01

ชุดปฏิบัติงาน วันที่

เรื่อง รายงานการขังน้ำหนักรถบรรทุกและกวดขันวินัยจราจรประจำวัน

เรียน ท.จ.๓ ผ่าน หัวหน้ากะ

๑. ข้อเท็จจริง

พนักงานจัดการจราจร นามเรียกขาน

ได้ปฏิบัติงานที่ด่านซึ่งๆ เมื่อวันที่ เดือน พ.ศ.

เริ่มตั้งแต่เวลา น. ถึงเวลา น. ผลการปฏิบัติงานสรุปได้ดังนี้

(๑) การขังน้ำหนักรถบรรทุก

- รถกระบะส่วนบุคคล	จำนวน	คัน	น้ำหนักเกิน	คัน
- รถบรรทุก ๔ ล้อใหญ่	จำนวน	คัน	น้ำหนักเกิน	คัน
- รถบรรทุก ๖ ล้อ	จำนวน	คัน	น้ำหนักเกิน	คัน
- รถบรรทุก ๑๐ ล้อ	จำนวน	คัน	น้ำหนักเกิน	คัน
- รถบรรทุกมากกว่า ๑๐ ล้อ	จำนวน	คัน	น้ำหนักเกิน	คัน
รวมทั้งหมดจำนวน	คัน		น้ำหนักเกิน	คัน

(๒) การควบคุมรถบรรทุกวัตถุอันตราย

- รถบรรทุกวัตถุอันตรายใช้ทาง	จำนวน	คัน
- ถูกระเบียบมีสติ๊กเกอร์	จำนวน	คัน
- ไม่ถูกระเบียบ	จำนวน	คัน
- เติมน้ำมันเวลาห้าม	จำนวน	คัน

(๓) การกวดขันวินัยจราจร

- รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนใช้ทาง	จำนวน	คัน
- รถกระบะบรรทุกคนไม่มีหลังคา	จำนวน	คัน
- รถกระบะบรรทุกสิ่งของปกคลุมไม่มีติด	จำนวน	คัน
- รถกว้าง/ยาว/สูง/เกินกำหนด	จำนวน	คัน
- เติมน้ำมันเวลาห้าม	จำนวน	คัน

(๔) นำส่งตำรวจเพื่อเปรียบเทียบปรับ จำนวน คัน ห้ามใช้ทาง คัน

หมายเหตุ

๒. ข้อเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ลงชื่อ

(.....)

ตำแหน่ง นามเรียกขาน

ผู้ควบคุมการปฏิบัติ (หัวหน้าชุด/รองหัวหน้าชุด)

บัญชีแนบท้าย
ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในทางพิเศษ
เรื่อง การห้ามรถบรรทุกวัตถุอันตรายเดินในทางพิเศษ พ.ศ. ๒๕๕๕

ลำดับที่	รหัส UN No.	ชื่อวัตถุอันตราย
๑	๑๐๐๕	AMMONIA, ANHYDROUS
๒	๑๐๑๗	CHLORINE
๓	๑๐๗๓	OXYGEN, REFRIGERATED LIQUID
๔	๑๐๙๐	ACETONE
๕	๑๐๙๓	ACRYLONITRILE, INHIBITED
๖	๑๑๑๔	BENZENE
๗	๑๑๒๙	BUTYRALDEHYDE
๘	๑๑๗๒	ETHYLENE GLYCOL MONOETHYL ETHER ACETATE
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	SULPHURIC ACID with more than ๕๑% acid
๓๑	๑๘๓๑	SULPHURIC ACID, FUMING
๓๒	๑๘๓๒	SULPHURIC ACID, SPENT
๓๓	๑๙๑๕	CYCLOHEXANONE
๓๔	๑๙๕๑	ARGON, REFRIGERATED LIQUID
๓๕	๑๙๖๕	HYDROCARBON GAS MIXTURE, LIQUEFIED, N.O.S.
๓๖	๑๙๗๗	NITROGEN, REFRIGERATED LIQUID
๓๗	๑๙๘๖	ALCOHOLS, FLAMMABLE, TOXIC, N.O.S.
๓๘	๑๙๘๗	ALCOHOLS, N.O.S.
๓๙	๑๙๙๗	FLAMMABLE LIQUID, N.O.S.
๔๐	๒๐๑๔	HYDROGEN PEROXIDE, AQUEOUS SOLUTION with not less than ๒๐% but not more than ๖๐% hydrogen peroxide (stabilized as necessary)
๔๑	๒๐๓๑	NITRIC ACID, other than red fuming
๔๒	๒๐๕๕	STYRENE MONOMER, INHIBITED
๔๓	๒๑๘๗	CARBON DIOXIDE, REFRIGERATED LIQUID
๔๔	๒๒๐๑	NITROUS OXIDE, REFRIGERATED LIQUID
๔๕	๒๒๐๙	FORMALDEHYDE SOLUTION with not less than ๒๕% formaldehyde
๔๖	๒๒๖๕	N, N-DIMETHYLFORMAMIDE
๔๗	๒๓๑๒	PHENOL, MOLTEN
๔๘	๒๓๔๘	BUTYL ACRYLATES, INHIBITED
๔๙	๒๔๔๘	SULPHUR, MOLTEN
๕๐	๒๕๘๑	ALUMINIUM CHLORIDE SOLUTION
๕๑	๒๕๘๒	FERRIC CHLORIDE SOLUTION

ลำดับที่	รหัส UN No.	ชื่อวัตถุอันตราย
๕๒	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
๕๓	๒๗๘๙	ACETIC ACID, GLACIAL or ACETIC ACID SOLUTION, more than ๘๐% acid, by mass
๕๔	๒๘๒๑	PHENOL SOLUTION
๕๕	๒๘๘๐	CALCIUM HYPOCHLORITE, HYDRATED, or CALCIUM HYPOCHLORITE, HYDRATED MIXTURE with not less than ๕.๕% but not more than ๑๐% water
๕๖	๓๐๘๒	ENVIRONMENTALLY HAZARDOUS SUBSTANCE, LIQUID, N.O.S.
๕๗	๓๒๕๗	ELEVATED TEMPERATURE LIQUID, N.O.S., at or above ๑๐๐°C and below its flash point (including molten metals, molten salts, etc.)
๕๘	๓๒๙๕	HYDROCARBONS, LIQUID, N.O.S.
๕๙	๓๒๐๑	FUEL OIL
๖๐	๓๒๐๒	GAS OIL or DIESEL FUEL or HEATING OIL LIGHT
๖๑	๓๒๐๓	MOTOR SPIRIT or GASOLINE or PETROL
๖๒	๑๐๗๕	LIQUEFIED PETROLEUM GASES
๖๓	๓๑๖๑	LIQUEFIED GAS FLAMMABLE, N.O.S.