

ภาคผนวก 1

สำเนาหนังสือเห็นชอบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ทางพิเศษสายบางนา-อโศก





การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
วันที่ 566 วันที่ - 9 ส.พ. 2543 เวลา 12.64

ที่ วว 0802/ 9909

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม
ซอยพิบูลวัฒนา 7 ถนนพระรามที่ 6
กรุงเทพฯ 10400

A สิงหาคม 2543

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

เรียน ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

สิ่งที่ส่งมาด้วย มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 7/2543 วันที่ 21 พฤษภาคม 2543

ด้วยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้มีมติในการประชุมครั้งที่ 7/2543 เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2543 และได้รับรองรายงานการประชุม เรื่อง รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศึกษาความเหมาะสมของระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดเชียงใหม่ และเรื่อง รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 (สายเหนือและสายใต้) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย) ในการประชุมครั้งที่ 8/2543 เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2543

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในเรื่องดังกล่าว และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายเกรียงศักดิ์ ภัทราคม)

รองปลัดกระทรวง ศึกษาราชการแทน
ปลัดกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม
กรรมการและเลขานุการ

กองนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม

โทร. 2792793 , 2797180 - 9 คอ 269

โทรสาร 2986060 , 2713226

มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 7/2543 วันที่ 21 มิถุนายน 2543

1. เรื่อง รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศึกษาความเหมาะสมของระบบ
ขนส่งมวลชนในจังหวัดเชียงใหม่ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

มติ

1. เห็นชอบต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการศึกษาความเหมาะสมของระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดเชียงใหม่ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่นๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ โดยมีเงื่อนไข ดังนี้

1.1 ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย นำรายละเอียดโครงการ เช่น รูปแบบและเทคโนโลยีระบบรถไฟฟ้า วิธีการก่อสร้าง รูปแบบอาคารและการใช้พื้นที่บริเวณสถานีจอดและซ่อมบำรุงรักษา สถานีจอดแล้วจร สถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร และสถานีจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร ที่นำเสนอในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในการรับดำเนินการออกแบบอย่างเคร่งครัด

1.2 การออกแบบรายละเอียดวิธีการก่อสร้างบริเวณถนนทิวทิศน์ - ถนนวิไลย ในแนวเส้นทางสายที่ 2 ซึ่งเป็นโครงการสร้างใต้ดิน กำหนดให้ทำการก่อสร้างแบบขุดเจาะอุโมงค์ (Tunnel) ช่วงแนวเส้นทาง และก่อสร้างสถานีโดยใช้วิธีขุดเปิดหน้าดิน (Cut and Cover)

1.3 ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กำหนดเป็นเงื่อนไขในการออกแบบและควบคุมการใช้พื้นที่ดังต่อไปนี้

- บริเวณเชื่อมต่อบริเวณของแนวเส้นทางสายที่ 1 กับแนวเส้นทางสายที่ 3 จำนวน 22.5 ไร่ ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของแจ้งศรีภูมิ และพื้นที่จำนวน 5 ไร่ ทางทิศเหนือของแจ้งศรีภูมิ

- พื้นที่ 1 ไร่ บริเวณสถานีใต้ดิน (S1-9) ของแนวสายทางที่ 1

เพื่อพัฒนาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟฟ้า และปรับเป็นสวนสาธารณะ หรือพื้นที่สีเขียวเท่านั้น ห้ามไม่ให้ใช้พื้นที่ดังกล่าวเพื่อจอดรถส่วนบุคคล รถรับ-ส่งสาธารณะ รวมทั้งไม่ให้ใช้พื้นที่เพื่อการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เนื่องจากอาจก่อให้เกิดทัศนอุจาด และส่งผลกระทบต่อทัศนียภาพบริเวณแจ้งศรีภูมิ คูเมืองเก่า และบริเวณวัดอุปคุต พุทธสถาน

1.4 การออกแบบรายละเอียดบริเวณเจดีย์วัดเชียงทองในแนวเส้นทางสายที่ 2 ให้พิจารณาเลื่อนตำแหน่งการก่อสร้างสถานีใต้ดิน (S2-5) ให้ห่างจากฐานเจดีย์ไม่น้อยกว่า 10 เมตร หรือเพิ่มระดับความลึกของระบบรถไฟฟ้าและสถานีใต้ดินบริเวณดังกล่าว เพื่อลดผลกระทบจากแรงสั่นสะเทือนทั้งในระยะก่อสร้างและดำเนินการ

1.5 ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ประสานงานกับกรมศิลปากร ดำเนินการบูรณะเสริมความมั่นคงของเจดีย์วัดกุสุมา และเจดีย์วัดเชียงทองโดยเร่งด่วนก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ

1.6 ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยประสานกับกรมทางหลวง เพื่อออกแบบก่อสร้างถนนโชนาช่วงจุดตัดของระบบรถไฟฟ้าให้เป็นทางลอด (Underpass) เพื่อลดผลกระทบจากการตัดกระแสนการจราจรเข้าเมืองเชียงใหม่อย่างถาวร

1.7 หากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย มีความประสงค์จะเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และ/หรือพบว่าการศึกษาสิ่งแวดล้อมเปลี่ยนแปลงไปจากที่นำเสนอในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงในรายละเอียด พร้อมทั้งประเมินผลกระทบ และกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวในรูปแผนปฏิบัติการ ให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมพิจารณา ก่อนดำเนินการ

2. เห็นชอบมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในรูปแผนปฏิบัติการ จำนวน 14 แผน โดยให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ปฏิบัติตามเงื่อนไขอย่างเคร่งครัด ดังนี้

2.1 ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย นำรายละเอียดในแผนปฏิบัติการฯ ไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาการรับดำเนินการออกแบบ สัญญาการก่อสร้าง สัญญาการดำเนินการ และสัญญาสัมปทานอย่างละเอียดและชัดเจน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการควบคุมและปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม

2.2 ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย แต่งตั้งคณะกรรมการควบคุมฯ ดังรายละเอียดที่กำหนดในแผนปฏิบัติการจัดตั้งองค์กรควบคุม กำกับ ดูแลผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการก่อสร้างและดำเนินการโครงการ (เดินระบบรถไฟฟ้า) ให้เป็นไปตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศึกษาความเหมาะสมของระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดเชียงใหม่ ทั้งนี้ ต้องดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการควบคุมฯ ให้แล้วเสร็จไม่น้อยกว่า 6 เดือน ก่อนเตรียมการก่อสร้าง

ทั้งนี้ คณะกรรมการผู้ชำนาญการ มีข้อสังเกตว่าการให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย จัดสรรงบประมาณสนับสนุนการจัดหาวัสดุ อุปกรณ์ และยานพาหนะ แก่หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการต่าง ๆ เพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการดำเนินการโครงการในพื้นที่ รัฐมักจะไม่ได้จัดสรรให้ตามแผนงานโครงการที่นำเสนอหรือได้รับความเห็นชอบ อาจเนื่องจากข้อจำกัดด้านงบประมาณ ซึ่งโครงการลงทุนขนาดใหญ่ต่าง ๆ รัฐและหน่วยงานของรัฐควรให้ความสำคัญเพื่อเป็นการป้องกันปัญหาและแก้ไขได้ทันที่ กรณีโครงการระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดเชียงใหม่จะมีรูปแบบเป็นทางระดับพื้นดิน อุโมงค์ใต้ดิน และอยู่ในเขตพื้นที่ชุมชนหนาแน่นของจังหวัดเชียงใหม่ ดังนั้นควรพิจารณาจัดสรรงบประมาณให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และหน่วยงานต่าง ๆ อย่างเพียงพอ โดยเฉพาะแผนป้องกันอุบัติเหตุ อุบัติภัย เป็นต้น

3. ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย จัดรับฟังความคิดเห็นสาธารณะตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะ โดยวิธีประชามติ พ.ศ. 2539 และประกาศคณะกรรมการที่ปรึกษาว่าด้วยการประชามติ เรื่องหลักเกณฑ์ และวิธีการในการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะโดยวิธีประชามติ พ.ศ. 2540 ดังรายละเอียดในแผนปฏิบัติการประชามติ เพื่อนำผลที่ได้จากการจัดประชามติเสนอคณะรัฐมนตรีก่อนการตัดสินใจเกี่ยวกับโครงการฯ

4. คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นและข้อสังเกตเพิ่มเติมให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย พิจารณาดำเนินการดังนี้

1) ทบทวนถึงเหตุผลความจำเป็นของการดำเนินโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในลักษณะดังกล่าวในจังหวัดเชียงใหม่ เนื่องจากจังหวัดเชียงใหม่เป็นเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ มีแหล่งโบราณสถานที่แสดงถึงอารยธรรม วัฒนธรรม ประเพณีที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ การก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าอาจส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมและความสวยงามของเมืองได้

2) ทบทวนถึงผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนของระบบรถไฟฟ้าต่อโบราณสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ และสถานที่สำคัญอื่น ๆ ในระยะยาวด้วย

3) การออกแบบรายละเอียดแนวเส้นทางให้หลีกเลี่ยงการเวนคืนที่ดินให้มากที่สุด และพิจารณามาตรการแก้ไขผลกระทบด้านการเวนคืนและชดเชยทรัพย์สินของชุมชนในแนวเส้นทางอย่างรอบคอบ รวมทั้งการปลูกต้นไม้เพื่อทดแทนบริเวณที่ถูกตัด ให้คำนึงถึงต้นไม้ที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และเป็นพันธุ์ไม้ที่ขึ้นได้ตามธรรมชาติ

4) ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย จัดสรรงบประมาณสนับสนุนการจัดหาวัสดุ อุปกรณ์และยานพาหนะแก่หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในจังหวัดเชียงใหม่ ในการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการต่าง ๆ เพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจจะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการฯ

5) ให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม พิจารณาการกำหนดหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกบุคคลที่สาม (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

2. เรื่อง รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 (สายเหนือ และสายใต้) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

มติ

1. เห็นชอบต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 (สายเหนือและสายใต้) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่น ๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ ยกเว้น เส้นทางของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 ช่วง N1B (จากสามแยกวงศ์สว่าง - สามแยกเกษตร) เนื่องจากคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้มีมติให้การศึกษาความเหมาะสมใหม่เพื่อหลีกเลี่ยงเส้นทางตัดผ่านชุมชนที่มีความหนาแน่นในบริเวณดังกล่าว

2. ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ปฏิบัติตามเงื่อนไขและมาตรการป้องกันแก้ไขและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่น ๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ อย่างเคร่งครัดดังนี้

2.1 ให้ กทพ. ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ที่เสนอไว้ในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด และจะต้องผนวกมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ ไว้ในสัญญากับผู้รับเหมาก่อสร้าง รวมทั้งผู้รับสัมปทานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการฯ ด้วย

2.2 กทพ. จะต้องว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) หรือผู้ที่ควบคุมดูแลตรวจสอบให้มีการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบที่เสนอไว้ในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด และให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ โดยจะต้องตั้งงบประมาณในการติดตามตรวจสอบให้เป็นงบประมาณส่วนหนึ่งของโครงการฯ ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการ ซึ่งประกอบด้วย กทพ. สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร จังหวัดสมุทรปราการ กรมควบคุมมลพิษ สถาบันการศึกษาหรือผู้แทนชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงโครงการฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นกรรมการ และจะต้องผนวกไว้ในสัญญาการรับเหมาก่อสร้างด้วย

2.3 หาก กทพ. มีความประสงค์จะขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ และเพิ่มเติมกิจกรรมต่อเนื่องที่เกี่ยวข้องกับโครงการ หรือเปลี่ยนแปลงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมภายใน กทพ. จะต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม ให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง

2.4 การดำเนินการโครงการฯ ในขั้นการออกแบบรายละเอียด ที่จะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของโครงการฯ หรือตรวจสอบพบว่า มีผลให้มลพิษเปลี่ยนแปลงไปจากการศึกษาและแบบจำลองที่คาดการณ์ไว้ กทพ. จะต้องเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยเร็ว พร้อมแจ้งให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อร่วมกันให้ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป

2.5 ให้ กทพ. จัดลำดับความสำคัญของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ และสายใต้ ประกอบกับสภาพการลงทุนในสภาพเศรษฐกิจปัจจุบัน โดยเฉพาะการลงทุน โดย กทพ. และรัฐร่วมสนับสนุน และการแสดงค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบ เพื่อแสดงถึงเหตุผลความจำเป็นของโครงการฯ กับผลกระทบที่เกิดขึ้นกับค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการดังกล่าว เพื่อทราบข้อมูลด้านเศรษฐกิจการลงทุน สำหรับเป็นองค์ประกอบในการตัดสินใจในคณะรัฐมนตรี ต่อไป

2.6 การที่โครงการฯ มีเส้นทางผ่านหมู่บ้านและชุมชนหลายแห่ง ควรที่จะมีมาตรการเฉพาะสำหรับลดผลกระทบในแต่ละประเด็นสำหรับพื้นที่แต่ละแห่งให้ชัดเจน เพื่อใช้ในการนำเสนอคณะกรรมการกำกับการดำเนินการโครงการฯ ทราบ เนื่องจากสถานที่บางแห่งได้กำหนดมาตรการที่ได้รับผลกระทบไว้เฉพาะประเด็นหลักของแต่ละพื้นที่เท่านั้น แต่เมื่อออกแบบในรายละเอียดแล้ว ควรพิจารณาปรับเปลี่ยนมาตรการหรือรายละเอียดเพิ่มเติมสำหรับมาตรการสำหรับลดผลกระทบด้านอื่น ๆ ในลักษณะการเทียบเคียงมาใช้ หลังจากการออกแบบในรายละเอียดดังกล่าวด้วย

2.7 ตามที่ กทพ. จะดำเนินการจ่ายค่าชดเชยให้เป็นธรรมและรวดเร็ว นั้น จะต้องมีการคำนึงถึงการลดผลกระทบสำหรับผู้ที่กำลังอยู่ในสถานภาพการผ่อนชำระอาคารถูกพักอาศัยด้วย รวมทั้งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ได้ตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับดอกเบี้ยที่ประชาชนเสียไประหว่างการผ่อนชำระค่าที่ดินและบ้านไว้ในที่ประชุมด้วย

2.8 ให้เคร่งครัดเกี่ยวกับความเพียงพอของระบบระบายน้ำที่จะมารองรับกับปริมาณน้ำผิวดิน ที่เกิดจากโครงการฯ โดยเฉพาะในประเด็นของการอุดตันของทางระบายน้ำข้างเคียงโครงการฯ อันเนื่องมาจากการก่อสร้างทางและทางด่วนเพื่อเป็นมาตรการเสริมระบบระบายน้ำของพื้นที่ข้างเคียงโครงการฯ เพราะการออกแบบสอบถามประชาชนทราบว่ามีความวิตกกังวลเกี่ยวกับการระบายน้ำที่มีอยู่เดิม และตามที่เสนอในรายงานฯ เป็นเพียงความสามารถในการระบายน้ำออกจากโครงการฯ

2.9 ให้เคร่งครัดในประเด็นเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งควรอยู่ในสัญญาการก่อสร้างของผู้รับเหมาด้วย เช่น การประกันอุบัติเหตุ สิ่งอำนวยความสะดวกที่ต้องจัดหาให้เพื่อการเดินสัญจร ความสว่าง ป้ายเตือนต่าง ๆ เป็นต้น

3. คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้ให้ข้อสังเกตว่าในการนำเสนอโครงการของรัฐหรือรัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พิจารณาให้ความเห็นชอบในเบื้องต้นก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัตินั้น ควรให้มีการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ประกอบการพิจารณาด้วย และหาก

ข้อมูลประกอบการตัดสินใจไม่เพียงพอ จึงให้จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ดังนั้นจึงมอบหมายให้กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ดำเนินการศึกษาและจัดทำแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นสำหรับโครงการของรัฐ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน โดยทั้งนี้ให้ประสานกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและสำนักงานงบประมาณ แล้วนำเสนอคณะกรรมการฯ พิจารณาต่อไป



ที่ ว 0804/ 13308

สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม
ชอปปูลวัฒน์ 7 ถนนพระรามที่ 6
กรุงเทพฯ 10400

18 กันยายน 2541

เรื่อง ผลการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3

เรียน ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

อ้างอิง 1) หนังสือ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ มท 5505/6674 ลงวันที่ 29 ตุลาคม 2540
2) หนังสือ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ มท 5505/1464 ลงวันที่ 16 เมษายน 2541

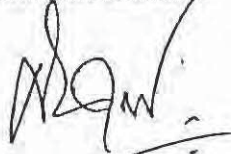
สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้าน
โครงการโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่นๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ ต่อรายงาน
การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 ในการประชุม
ครั้งที่ 6/2541 เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2541
2. รายงานการประชุมคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ครั้งที่ 6/2541
เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2541
3. รายงานการประชุมคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ครั้งที่ 7/2541
เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2541

ตามหนังสือที่อ้างอิง 1 และ 2 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้ส่งรายงานการวิเคราะห์
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 ให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมพิจารณา และ
ขอความร่วมมือสำนักงานฯ นำเสนอผลการพิจารณาตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพ
สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ต่อไป ความละเอียดแจ้งแล้วนั้น

สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม ได้สรุปความเห็นเบื้องต้นสำหรับรายงานดังกล่าวเสนอ
คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการโครงสร้าง
พื้นฐานและโครงการอื่น ๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ ในการประชุมครั้งที่ 6/2541 เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม
2541 คณะกรรมการฯ มีมติ เห็นชอบในหลักการ และให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยส่งข้อมูลในส่วนที่
จะต้องชี้แจงเพิ่มเติมให้สำนักงานฯ พิจารณาตรวจสอบและสรุปความเห็นให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ
ทราบ ก่อนนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาต่อไป ซึ่งมีประเด็นข้อมูลเพิ่มเติมดังปรากฏ
รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1 ทั้งนี้ สำนักงานฯ ได้แนบเอกสารรายงานการประชุม ครั้งที่ 6/2541
และการรับรองรายงานการประชุมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 ในการประชุมครั้งที่
7/2541 เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2541 เพื่อทราบและใช้ประกอบการนำเสนอข้อมูลเพิ่มเติม ดังปรากฏตาม
สิ่งที่ส่งมาด้วย 2 และ 3 ตามลำดับ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายศักดิ์สิทธิ์ ศรีเดช)

เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม

กองวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โทร. 2792792

โทรสาร 2785469

มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่นๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ ต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 ในการประชุม ครั้งที่ 6/2541 เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2541

มติคณะกรรมการ

เห็นควรเห็นชอบในหลักการ และให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยส่งข้อมูลในส่วนที่จะต้องชี้แจงเพิ่มเติมให้ สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมพิจารณาตรวจสอบและสรุปความเห็นให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการทราบ ก่อนนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาต่อไป ซึ่งมีประเด็นการเสนอข้อมูลเพิ่มเติม มีดังนี้

1. ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยลำดับความสำคัญของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือและสายใต้ ประกอบกับสภาพการลงทุนในสภาพเศรษฐกิจปัจจุบัน โดยเฉพาะการลงทุนโดยการทางพิเศษและรัฐร่วมสนับสนุน และการแสดงค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมรวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบ เพื่อแสดงถึงเหตุผลความจำเป็นของโครงการกับผลกระทบที่เกิดขึ้นกับค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการดังกล่าว

ซึ่งที่ประชุมมีความเห็นว่า ข้อมูลด้านเศรษฐกิจการลงทุน จะเป็นองค์ประกอบในการตัดสินใจในคณะกรรมการต่อไป

2. การที่โครงการมีสายทางผ่านหมู่บ้านและชุมชนหลายแห่ง ควรที่จะมีมาตรการเฉพาะสำหรับผลกระทบในแต่ละประเด็น สำหรับพื้นที่แต่ละแห่งให้ชัดเจน เนื่องจากสถานที่บางแห่งได้กำหนดมาตรการที่ได้รับผลกระทบหลักเท่านั้น แต่ไม่มีมาตรการสำหรับผลกระทบด้านอื่น ซึ่งพื้นที่ที่ไวต่อการได้รับผลกระทบหลักย่อมได้รับผลจากกิจกรรมโครงการด้านอื่นด้วย เช่น โรงเรียนอนุบาลชินวร มีมาตรการด้านติดตั้งกำแพงกันเสียงไว้เพียงประการเดียว ในขณะที่โรงเรียนดังกล่าวอยู่ใกล้กับจุดก่อสร้างและจุดขึ้นลงโครงการ เป็นต้น

จากประเด็นดังกล่าว ให้การทางพิเศษระบุรายละเอียดของแผนปฏิบัติการเพิ่มเติมให้ชัดเจนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับมาตรการในการลดผลกระทบด้านต่างๆ ที่เสนอไว้ในรายงานฯ เช่น ระยะเวลา ชนิดขนาดหรือระยะทางที่จะดำเนินการมาตรการที่กำหนดไว้ จำนวนของอุปกรณ์ที่จะนำมาใช้สำหรับมาตรการลด

ผลกระทบด้านต่างๆ ซึ่งการทางพิเศษฯ ได้ให้ข้อมูลเพิ่มเติมในที่ประชุมและจะเสนอรายละเอียดเพิ่มเติมให้สำนักงานพิจารณาต่อไป

3. ตามที่การทางพิเศษฯ ได้แสดงขั้นตอนและแผนภูมิการจ่ายค่าชดเชย และนำเสนอที่ประชุมได้รับฟังเพียงว่าจะต้องเป็นธรรมและรวดเร็ว รวมทั้งเสนอมาตรการลดผลกระทบสำหรับผู้ที่กำลังอยู่ในสถานภาพการผ่อนชำระที่พักอาศัย นั้น อย่างไรก็ตาม ควรที่จะเสนอช่วงเวลาโดยประมาณที่ประชาชนจะได้รับค่าชดเชยดังกล่าวในแต่ละขั้นตอนที่เสนอมาด้วย

อนึ่ง คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ได้ตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับดอกเบี้ยที่ประชาชนเสียไประหว่างการผ่อนชำระค่าที่ดินและบ้านไว้ในที่ประชุมด้วย ซึ่งการทางพิเศษฯ ได้ขอรับข้อสังเกตดังกล่าวไปพิจารณาต่อไป

4. ให้เสนอความเพียงพอของระบบระบายน้ำที่จะมารองรับกับปริมาณน้ำผิวดิน ที่เกิดจากโครงการ โดยเฉพาะในประเด็นของการอุดตันของทางระบายข้างเคียงโครงการ อันเนื่องมาจากการก่อสร้างทางและทางด่วน เพื่อเป็นมาตรการเสริมระบบระบายน้ำของพื้นที่ข้างเคียงโครงการ เพราะการตอบแบบสอบถามประชาชนทราบว่ามีความวิตกเกี่ยวกับการระบายน้ำที่มีอยู่เดิม และตามที่เสนอในรายงานเป็นเพียงความสามารถในการระบายน้ำออกจากโครงการ

5. ให้การทางพิเศษฯ เพิ่มเติมข้อมูลด้านเสียง ดังนี้

5.1 ให้เพิ่มเติมข้อมูลระดับเสียงที่ขาดไปสำหรับการประเมินด้านเสียง อันได้แก่ บริเวณบ้านพักอาศัยสำนักงานปลัดกระทรวงกลาโหม ศูนย์ศึกษาและสาธิตอาชีวอนามัย และ ทางแยกลาซาล ซึ่งบทกล่าวถึงสภาพปัจจุบันกล่าวไว้ และเป็นบริเวณที่มีระดับเสียงสูงมาก

5.2 ให้ชี้แจงถึงความเป็นไปได้ในการก่อสร้างในเวลากลางคืน โดยจะต้องกำหนดมาตรการให้ชัดเจนในการเลือกและระบุกิจกรรมสำหรับสถานที่ที่ไวต่อการได้รับผลกระทบ การเลือกมาตรฐานของเสียง เพื่อใช้คุ้มครองประชาชนที่จะมีในลักษณะของเสียงรบกวน พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการอื่นๆ ที่มีค่าเป็นไปได้อีก

ภาคผนวก 2
เอกสารแนบประกอบมาตรการ



2.1 เอกสารคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ 259/2567
เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติ
ตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



คำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ที่ ๒๕๗ / ๒๕๖๗

เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตามที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้มีคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ สั่ง ณ วันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม นั้น ต่อมา การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้มีคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๕/๒๕๖๗ สั่ง ณ วันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๗ เรื่อง กำหนดวันที่มีผลใช้บังคับการจัดแบ่งส่วนงานและการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละส่วนงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ตามคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๗๗/๒๕๖๖ ให้มีผลใช้บังคับการจัดแบ่งส่วนงานและการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละส่วนงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยใหม่ ตั้งแต่วันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๗ เป็นต้นไป

เพื่อให้สอดคล้องกับการจัดแบ่งส่วนงานและการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละส่วนงาน อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๒๕ แห่งพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ จึงยกเลิกคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วยบุคคลดังต่อไปนี้

- | | |
|---|--------------------------------|
| ๑) ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย | เป็นประธานกรรมการ |
| ๒) รองผู้ว่าการ (ยุทธศาสตร์และแผน)
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย | เป็นกรรมการ |
| ๓) รองผู้ว่าการ (วิศวกรรมและบำรุงรักษา)
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย | เป็นกรรมการ |
| ๔) ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | เป็นกรรมการ |
| ๕) ผู้แทนกรุงเทพมหานคร | เป็นกรรมการ |
| ๖) ผู้แทนจังหวัดสมุทรปราการ | เป็นกรรมการ |
| ๗) ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ | เป็นกรรมการ |
| ๘) ผู้แทนสถาบันการศึกษา | เป็นกรรมการ |
| ๙) ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาโครงการทางพิเศษ
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย | เป็นกรรมการและเลขานุการ |
| ๑๐) ผู้อำนวยการกองจัดการสิ่งแวดล้อม
ฝ่ายพัฒนาโครงการทางพิเศษ
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย | เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |

โดยให้..

โดยให้คณะกรรมการฯ มีหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานของที่ปรึกษา (บุคคลที่ ๓) ที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ว่าจ้างให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) และตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและสายใต้) (ทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์) และโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก) (ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์))

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๒๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

2.2 เอกสารเชิญเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการกำกับดูแล
และตรวจสอบผลการปฏิบัติตาม มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ครั้งที่ 1/2567



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

EXPRESSWAY AUTHORITY OF THAILAND

111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 โทร. 0 2558 9800 โทรสาร 0 2558 9788, 0 2558 9789

111 Rimklongbangkapi Road, Bangkapi, Huaykwang, Bangkok 10310 Tel : 66 2558 9800 Fax : 66 2558 9788, 66 2558 9789

Cable Address : EXAT Bangkok www.exat.co.th

ด่วนที่สุด

ที่ กทพ ๑๐/ ๑๙๕๐

๔ ธันวาคม ๒๕๖๗

เรื่อง ขอเชิญประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗

เรียน เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

อ้างถึง หนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ กทพ ๐๕/๑๙๐๘ ลงวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๑

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๒๕๙/๒๕๖๗ สั่ง ณ วันที่ ๒๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗
๒. ระเบียบวาระการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน ๑ ชุด

ตามหนังสือที่อ้างถึง การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้แจ้งคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ สั่ง ณ วันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานกรรมการ และกรรมการ จำนวน ๙ ท่าน โดยมีผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมร่วมเป็นกรรมการ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

การทางพิเศษฯ ได้มีคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๒๕๙/๒๕๖๗ สั่ง ณ วันที่ ๒๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗ ยกเลิกคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ สั่ง ณ วันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานกรรมการ ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผู้แทนกรุงเทพมหานคร ผู้แทนจังหวัดสมุทรปราการ ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ ผู้แทนสถาบันการศึกษา และเจ้าหน้าที่การทางพิเศษฯ ร่วมเป็นกรรมการ รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ ในกรณี การทางพิเศษฯ จึงขอความอนุเคราะห์ท่านพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ดังกล่าว และขอเชิญเข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ ในวันพุธที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๗ เวลา ๑๔.๐๐ น. ณ ห้องประชุม ๑๔๐๑ ชั้น ๑๔ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. และผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ระบบ Zoom

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

Cloud Meeting...

ได้รับเรื่องแล้ว

.....
.....

Cloud Meeting (Meeting ID: 918 5024 0120 Passcode: 600652) โดยมีระเบียบวาระการประชุม
ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ โดยสามารถดาวน์โหลดเอกสารประกอบการประชุมได้ตาม QR Code ท้ายหนังสือ ทั้งนี้
หากมีข้อสงสัยประการใดสามารถสอบถามรายละเอียดได้ที่นางสาวสุรชฌา ปิยะวรสกุล หมายเลขโทรศัพท์
๐๘ ๖๐๓๕ ๘๙๓๕ หรืออีเมล suratchana_piy@exat.co.th

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนและเข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลฯ
ตามวัน เวลา และสถานที่ดังกล่าวด้วย จะเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



อ้างถึง สิ่งทีส่งมาด้วย ๑ และ ๒
เอกสารประกอบการประชุม

ฝ่ายพัฒนาโครงการทางพิเศษ

โทร. ๐ ๒๕๕๘ ๙๘๐๐ ต่อ ๒๒๘๓๔

E-mail : emd.exat@gmail.com



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

EXPRESSWAY AUTHORITY OF THAILAND

111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 โทร. 0 2558 9800 โทรสาร 0 2558 9788, 0 2558 9789
111 Rimklongbangkapi Road, Bangkapi, Huaykwang, Bangkok 10310 Tel : 66 2558 9800 Fax : 66 2558 9788, 66 2558 9789
Cable Address : EXAT Bangkok www.exat.co.th

ด่วนที่สุด
ที่ กทพ ๑๐/๖๕๓๙

๕ ธันวาคม ๒๕๖๗

เรื่อง ขอเชิญประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗

เรียน ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

อ้างถึง หนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ กทพ ๐๕/๑๙๑๐ ลงวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๑

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๒๕๙/๒๕๖๗ สั่ง ณ วันที่ ๒๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗
๒. ระเบียบวาระการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน ๑ ชุด

ตามหนังสือที่อ้างถึง การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้แจ้งคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ สั่ง ณ วันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานกรรมการ และกรรมการ จำนวน ๙ ท่าน โดยมีผู้แทนกรุงเทพมหานครร่วมเป็นกรรมการ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

การทางพิเศษฯ ได้มีคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๒๕๙/๒๕๖๗ สั่ง ณ วันที่ ๒๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗ ยกเลิกคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ สั่ง ณ วันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานกรรมการ ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผู้แทนกรุงเทพมหานคร ผู้แทนจังหวัดสมุทรปราการ ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ ผู้แทนสถาบันการศึกษา และเจ้าหน้าที่การทางพิเศษฯ ร่วมเป็นกรรมการ รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ ในกรณีนี้ การทางพิเศษฯ จึงขอความอนุเคราะห์ท่านพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ดังกล่าว และขอเชิญเข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ ในวันพุธที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๗ เวลา ๑๔.๐๐ น. ณ ห้องประชุม ๑๔๐๑ ชั้น ๑๔ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. และผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ระบบ Zoom

Cloud Meeting...

Cloud Meeting (Meeting ID: 918 5024 0120 Passcode: 600652) โดยมีระเบียบวาระการประชุม

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนและเข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแล
ตามวัน เวลา และสถานที่ดังกล่าวด้วย จะเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



อ้างอิง สิ่งที่มาด้วย ๑ และ ๒
เอกสารประกอบการประชุม

ฝ่ายพัฒนาโครงการทางพิเศษ

โทร. ๐ ๒๕๕๘ ๙๘๐๐ ต่อ ๒๒๘๓๔

E-mail : emd.exat@gmail.com



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

EXPRESSWAY AUTHORITY OF THAILAND

111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 โทร. 0 2558 9800 โทรสาร 0 2558 9788, 0 2558 9789

111 Rimklongbangkapi Road, Bangkapi, Huaykwang, Bangkok 10310 Tel : 66 2558 9800 Fax : 66 2558 9788, 66 2558 9789

Cable Address : EXAT Bangkok www.exat.co.th

ด่วนที่สุด
ที่ กทพ ๑๐/๑๕๕๑

๕ ธันวาคม ๒๕๖๗

เรื่อง ขอเชิญประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗

เรียน อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ

อ้างถึง หนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ กทพ ๐๕/๑๙๑๑ ลงวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๑

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๒๕๙/๒๕๖๗ สั่ง ณ วันที่ ๒๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗
๒. ระเบียบวาระการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน ๑ ชุด

ตามหนังสือที่อ้างถึง การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้แจ้งคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ สั่ง ณ วันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานกรรมการ และกรรมการ จำนวน ๙ ท่าน โดยมีผู้แทนกรมควบคุมมลพิษร่วมเป็นกรรมการ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

การทางพิเศษฯ ได้มีคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๒๕๙/๒๕๖๗ สั่ง ณ วันที่ ๒๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗ ยกเลิกคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ สั่ง ณ วันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานกรรมการ ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผู้แทนกรุงเทพมหานคร ผู้แทนจังหวัดสมุทรปราการ ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ ผู้แทนสถาบันการศึกษา และเจ้าหน้าที่การทางพิเศษฯ ร่วมเป็นกรรมการ รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ ในกรณีนี้ การทางพิเศษฯ จึงขอความอนุเคราะห์ท่านพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ดังกล่าว และขอเชิญเข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ ในวันพุธที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๗ เวลา ๑๔.๐๐ น. ณ ห้องประชุม ๑๔๐๑ ชั้น ๑๔ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. และผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ระบบ Zoom

Cloud Meeting...

Cloud Meeting (Meeting ID: 918 5024 0120 Passcode: 600652) โดยมีระเบียบวาระการประชุม
ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ โดยสามารถดาวน์โหลดเอกสารประกอบการประชุมได้ตาม QR Code หายหนังสือ ทั้งนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนและเข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแล
ตามวัน เวลา และสถานที่ดังกล่าวด้วย จะเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



อ้างถึง สิ่งทีส่งมาด้วย ๑ และ ๒
เอกสารประกอบการประชุม

ฝ่ายพัฒนาโครงการทางพิเศษ
โทร. ๐ ๒๕๕๘ ๙๘๐๐ ต่อ ๒๒๘๓๔
E-mail : emd.exat@gmail.com



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

EXPRESSWAY AUTHORITY OF THAILAND

111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 โทร. 0 2558 9800 โทรสาร 0 2558 9788, 0 2558 9789

111 Rimklongbangkapi Road, Bangkapi, Huaykwang, Bangkok 10310 Tel : 66 2558 9800 Fax : 66 2558 9788, 66 2558 9789

Cable Address : EXAT Bangkok www.exat.co.th

ความที่สุด

ที่ กทพ ๑๐/ ๑๕๖๗

๕ ธันวาคม ๒๕๖๗

ศาลากลางจังหวัดสมุทรปราการ
เลขรับ..... 18898
วันที่..... - 6 ธ.ค. 2567
เวลา.....

เรื่อง ขอเชิญประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗

เรียน ผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ

อ้างถึง หนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ กทพ ๐๕/๑๙๐๙ ลงวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๑

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๒๕๙/๒๕๖๗ สั่ง ณ วันที่ ๒๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗
๒. ระเบียบวาระการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน ๑ ชุด

ตามหนังสือที่อ้างถึง การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้แจ้งคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ สั่ง ณ วันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานกรรมการ และกรรมการ จำนวน ๙ ท่าน โดยมีผู้แทนจังหวัดสมุทรปราการร่วมเป็นกรรมการ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

การทางพิเศษฯ ได้มีคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๒๕๙/๒๕๖๗ สั่ง ณ วันที่ ๒๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗ ยกเลิกคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ สั่ง ณ วันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานกรรมการ ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผู้แทนกรุงเทพมหานคร ผู้แทนจังหวัดสมุทรปราการ ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ ผู้แทนสถาบันการศึกษา และเจ้าหน้าที่การทางพิเศษฯ ร่วมเป็นกรรมการ รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ ในกรณี การทางพิเศษฯ จึงขอความอนุเคราะห์ท่านพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ดังกล่าว และขอเชิญเข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ ในวันพุธที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๗ เวลา ๑๔.๐๐ น. ณ ห้องประชุม ๑๔๐๑ ชั้น ๑๔ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. และผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ระบบ Zoom

Cloud Meeting...

ได้รับเรื่องแล้ว

.....
...../...../.....

Cloud Meeting (Meeting ID: 918 5024 0120 Passcode: 600652) โดยมีระเบียบวาระการประชุม
ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ โดยสามารถดาวน์โหลดเอกสารประกอบการประชุมได้ตาม QR Code ท้ายหนังสือ ทั้งนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนและเข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแล
ตามวัน เวลา และสถานที่ดังกล่าวด้วย จะเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



อ้างถึง สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ และ ๒
เอกสารประกอบการประชุม

ฝ่ายพัฒนาโครงการทางพิเศษ

โทร. ๐ ๒๕๕๘ ๔๘๐๐ ต่อ ๒๒๘๓๔

E-mail : emd.exat@gmail.com



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

EXPRESSWAY AUTHORITY OF THAILAND

111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 โทร. 0 2558 9800 โทรสาร 0 2558 9788, 0 2558 9789
111 Rimklongbangkapi Road, Bangkapi, Huaykwang, Bangkok 10310 Tel : 66 2558 9800 Fax : 66 2558 9788, 66 2558 9789
Cable Address : EXAT Bangkok www.exat.co.th

ด่วนที่สุด
ที่ กทพ ๑๐/๖๕๖๗

๕ ธันวาคม ๒๕๖๗

เรื่อง ขอเชิญประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗

เรียน อธิการบดีมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

อ้างถึง หนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ กทพ ๐๕/๑๙๑๒ ลงวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๑

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๒๕๙/๒๕๖๗ สั่ง ณ วันที่ ๒๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗
๒. ระเบียบวาระการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน ๑ ชุด

ตามหนังสือที่อ้างถึง การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้แจ้งคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ สั่ง ณ วันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานกรรมการ และกรรมการ จำนวน ๙ ท่าน โดยมีผู้แทนสถาบันการศึกษาร่วมเป็นกรรมการ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

การทางพิเศษฯ ได้มีคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๒๕๙/๒๕๖๗ สั่ง ณ วันที่ ๒๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗ ยกเลิกคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ สั่ง ณ วันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานกรรมการ ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผู้แทนกรุงเทพมหานคร ผู้แทนจังหวัดสมุทรปราการ ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ ผู้แทนสถาบันการศึกษา และเจ้าหน้าที่การทางพิเศษฯ ร่วมเป็นกรรมการ รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ ในกรณีนี้ การทางพิเศษฯ จึงขอความอนุเคราะห์ท่านพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ดังกล่าว และขอเชิญเข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ ในวันพุธที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๗ เวลา ๑๔.๐๐ น. ณ ห้องประชุม ๑๔๐๑ ชั้น ๑๔ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. และผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ระบบ Zoom

Cloud Meeting...

ได้รับเรื่องแล้ว

Cloud Meeting (Meeting ID: 918 5024 0120 Passcode: 600652) โดยมีระเบียบวาระการประชุม
ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ โดยสามารถดาวน์โหลดเอกสารประกอบการประชุมได้ตาม QR Code ท้ายหนังสือ ทั้งนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนและเข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลฯ
ตามวัน เวลา และสถานที่ดังกล่าวด้วย จะเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



อ้างอิง สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ และ ๒
เอกสารประกอบการประชุม

ฝ่ายพัฒนาโครงการทางพิเศษ

โทร. ๐ ๒๕๕๘ ๙๘๐๐ ต่อ ๒๒๘๓๔

E-mail : emd.exat@gmail.com

2.3 เอกสารรายงานการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบ
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และรูปกิจกรรมการจัดประชุมคณะกรรมการกำกับ ครั้งที่ 1/2567

รายงานการประชุม
คณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน
และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗

เมื่อวันพุธที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๗

เวลา ๑๔.๐๐ น.

ณ ห้องประชุม ๑๔๐๑ ชั้น ๑๔ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. และ
ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ระบบ Zoom Cloud Meeting (Meeting ID: : 918 5024 0120 Passcode: 600652)

ผู้มาประชุม

กรรมการ
ประธานในที่ประชุม

กรรมการ

กรรมการ (ZOOM)

กรรมการ

กรรมการ

กรรมการ (ZOOM)

กรรมการ (ZOOM)

กรรมการและเลขานุการ

กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

ผู้เข้าร่วมประชุม

ผู้เข้าร่วมประชุม

เริ่มประชุมเวลา ๑๔.๓๐ น.

ระเบียบวาระที่ ๑ เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

ผู้ช่วยเลขานุการฯ แจ้งว่า การประชุมครั้งนี้เป็นการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและสายใต้) (ทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์) และโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก) (ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)) ประจำปี ๒๕๖๗ โดยประชุม ณ ห้องประชุม ๑๔๐๑ ชั้น ๑๔ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. และมีผู้แทน ร่วมประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ระบบ Zoom Cloud Meeting ได้แก่ ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผน- ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ (คพ.) และผู้แทนมหาวิทยาลัยเทคโนโลยี พระจอมเกล้าธนบุรี (มจธ.)

) กล่าวสวัสดิ์และกล่าวขอบคุณ กรรมการทุกท่านที่เข้าร่วมประชุมกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นประจำทุกปีและแจ้งให้ที่ประชุมทราบว่า ได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยให้เป็นประธานในที่ประชุม

มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๒ เรื่องรับรองรายงานการประชุม

ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานให้ที่ประชุมทราบว่าได้จัดทำรายงานการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๖๖ เสนอคณะกรรมการดูแลฯ เมื่อวันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๖๗ โดยเป็นการประชุมเพื่อพิจารณาร่างรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ โดยมีมติเห็นชอบต่อร่างรายงานฯ ดังกล่าว และให้ที่ปรึกษานำข้อคิดเห็นในที่ประชุมไปจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ต่อไป จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณารับรองรายงานการประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖

มติที่ประชุม

รับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๖๖

ระเบียบวาระที่ ๓ เรื่องเพื่อทราบ

การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานให้ที่ประชุมทราบว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้มีคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ สั่ง ณ วันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม นั้น ต่อมาการทางพิเศษฯ ได้มีคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๕/๒๕๖๗ สั่ง ณ วันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๗ เรื่อง กำหนดวันที่มีผลใช้บังคับการจัดแบ่งส่วนงานและการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละส่วนงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ตามคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๗๗/๒๕๖๖ ให้มีผลใช้บังคับการจัดแบ่งส่วนงานและการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละส่วนงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยใหม่ ตั้งแต่วันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๗ เป็นต้นไป ดังนั้น เพื่อให้สอดคล้องกับการจัดแบ่งส่วนงานและการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละส่วนงาน การทางพิเศษฯ จึงได้มีคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๒๕๙/๒๕๖๗ สั่ง ณ วันที่ ๒๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗ ยกเลิกคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ สั่ง ณ วันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานกรรมการ ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผู้แทนกรุงเทพมหานคร ผู้แทนจังหวัดสมุทรปราการ ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ ผู้แทนสถาบันการศึกษา และเจ้าหน้าที่การทางพิเศษฯ ร่วมเป็นกรรมการ โดยคณะกรรมการกำกับดูแลฯ มีหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานของที่ปรึกษา (บุคคลที่ ๓) ที่การทางพิเศษฯ ว่าจ้างให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและสายใต้) (ทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์) และโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก) (ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์))

มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่องเพื่อพิจารณา

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษสายบางนา-อโศก และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

เลขานุการฯ ได้รายงานความเป็นมาให้ที่ประชุมทราบ ดังนี้

การทางพิเศษฯ ได้เปิดให้บริการทางพิเศษ รวมทั้งสิ้น ๘ เส้นทาง ระยะทางรวม ๒๒๔.๖ กิโลเมตร ทางพิเศษที่บริหารจัดการโดยการทางพิเศษฯ ได้แก่ ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษฉลองรัช ทางพิเศษบูรพาวิถี ทางพิเศษสายบางนา-อโศก (S1) และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) และทางพิเศษบริหารจัดการโดยเอกชนผู้รับสัมปทาน ได้แก่ ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา และทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ทางพิเศษประจิมรัถยา) โดยทางพิเศษสายบางนา-อโศก มีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีกับทางพิเศษฉลองรัช มีลักษณะเป็นทางพิเศษยกระดับ ระยะทาง ๔.๗ กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นจากปลายทางพิเศษฉลองรัช และเชื่อมทับบนแนวทางพิเศษเฉลิมมหานครจากทางแยกต่างระดับอโศกเชื่อมต่อกับทางพิเศษบูรพาวิถี เปิดให้บริการเมื่อวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๔๘ และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) เป็นทางยกระดับขนาด ๖ ช่องจราจร มีระยะทางทั้งสิ้น ๒๒.๕ กิโลเมตร โดยเปิดให้บริการโดยจัดเก็บค่าผ่านทาง (ช่วงบางพลี-สุขสวัสดิ์) ในวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๕๒ การทางพิเศษฯ ได้มีการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ภายหลังเปิดดำเนินโครงการของทุกโครงการอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ. ๒๕๖๑ และประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๔

มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๗/๒๕๔๓ วันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๔๓ เรื่อง รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ (สายเหนือและสายใต้) หรือทางพิเศษสายบางนา-อโศก ได้ระบุให้การทางพิเศษฯ ว่าจ้างบุคคลที่ ๓ (Third Party) หรือผู้ที่จะควบคุมดูแลตรวจสอบให้มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่เสนอไว้ในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด และให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ โดยจะต้องตั้งงบประมาณในการติดตามตรวจสอบให้เป็นงบประมาณส่วนหนึ่งของโครงการฯ ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการ

ซึ่งประกอบด้วย การทางพิเศษฯ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร จังหวัดสมุทรปราการ กรมควบคุมมลพิษ สถาบันการศึกษาหรือผู้แทนชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงโครงการฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นกรรมการ และจะต้องผนวกไว้ในสัญญาการรับเหมาก่อสร้างด้วย สำหรับโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้ (ถนนกาญจนาภิเษก) ของกรมทางหลวง หรือทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ได้ระบุให้ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะก่อสร้างและดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ ต้องดำเนินการหรือจัดจ้างบุคคลที่ ๓ (Third Party) เพื่อทำหน้าที่ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ จะต้องจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อกำกับดูแลการดำเนินการของบุคคลที่ ๓ ดังนั้น การทางพิเศษฯ จึงได้มีคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ ๒๕๙/๒๕๖๗ สัณ ณ วันที่ ๒๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗ แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ๑ ครั้งต่อปี โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๗ การทางพิเศษฯ ได้ว่าจ้างมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์เป็นที่ปรึกษาเพื่อดำเนินงานศึกษาและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษสายบางนา-อานนท์ และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ตลอดจนทางพิเศษอื่น ๆ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของการทางพิเศษฯ

ผลการดำเนินงานของทางพิเศษสายบางนา-อานนท์ และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) สรุปว่าการทางพิเศษฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน และผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือนมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกสถานีตรวจวัด

สถิติข้อมูลเรื่องร้องเรียนด้านสิ่งแวดล้อมในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ทางพิเศษสายบางนา-อานนท์ ไม่มีเรื่องร้องเรียนด้านสิ่งแวดล้อม สำหรับทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) มีเรื่องร้องเรียนด้านระดับเสียง ๓ ราย โดยผลการตรวจวัดทุกรายมีค่าอยู่ภายใต้เกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๗๐ เดซิเบลเอ

ทั้งนี้ ฝ่ายเลขานุการฯ ได้เชิญที่ปรึกษามานำเสนอรายละเอียดของการดำเนินงาน เพื่อให้การพิจารณาผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษสายบางนา-อานนท์ และโครงการทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) เป็นไปด้วยความรอบคอบ ครบถ้วน พร้อมทั้งรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการกำกับดูแลฯ เพื่อไปดำเนินการปรับปรุงแก้ไขต่อไป

มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ซึ่งเป็นที่ปรึกษาได้นำเสนอผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษสายบางนา-อานนท์ และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) โดยมีรายละเอียดดังนี้

๑. ทางพิเศษสายบางนา-อานนท์

รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ๖ ด้าน คือ คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำ การคมนาคม และเศรษฐกิจสังคม โดยที่ปรึกษาได้ตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเรียบร้อยแล้ว สรุปได้ว่า การทางพิเศษฯ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้อย่างครบถ้วน

จากการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยได้กำหนดให้ติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ๑ สถานี คือ โรงเรียนพูนสิน และระดับเสียง ๑ สถานี คือ ลุ่มพินิทาวนเพลส สุขุมวิท ๖๒ (แทนโรงเรียนสวนนันทวัน) ทั้งนี้ การทางพิเศษฯ ได้ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติม ดังนี้ ตรวจสอบคุณภาพอากาศบริเวณ ลุ่มพินิทาวนเพลส สุขุมวิท ๖๒ ระดับเสียงบริเวณโรงเรียนพูนสิน และความสั่นสะเทือนบริเวณลุ่มพินิทาวนเพลส สุขุมวิท ๖๒ และโรงเรียนพูนสิน โดยผลการตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม สรุปได้ว่า

ผลการตรวจวัดทุกพารามิเตอร์และทุกสถานีตรวจวัด มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามกฎหมายกำหนด โดยคุณภาพอากาศมีแนวโน้มลดลง ระดับเสียงมีแนวโน้มลดลงเล็กน้อย และความสั่นสะเทือนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเล็กน้อย

๒. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)

รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ๑๑ ด้าน คือ คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน ระบบนิเวศในแหล่งน้ำ ระบบนิเวศบนบก การใช้ที่ดิน การป้องกันน้ำท่วมและการระบายน้ำ สภาพเศรษฐกิจและสังคม สภาพภูมิทัศน์ และความปลอดภัย โดยที่ปรึกษาได้ตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเรียบร้อยแล้ว สรุปได้ว่าการทางพิเศษฯ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้อย่างครบถ้วน

จากการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยได้กำหนดให้ติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ๑ สถานี คือ วัดไตรสามัคคี ระดับเสียง ๑ สถานี คือ วัดสวนส้ม และความสั่นสะเทือน ๓ สถานี คือ วัดสวนส้ม หมู่บ้านนันทวัน และหมู่บ้านเทพานิเวศ ทั้งนี้ การทางพิเศษฯ ได้ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติม ดังนี้ ตรวจสอบคุณภาพอากาศบริเวณวัดสวนส้ม หมู่บ้านเทพานิเวศ หมู่บ้านนันทวัน และหมู่บ้านร่มเย็น ระดับเสียง บริเวณวัดไตรสามัคคี หมู่บ้านเทพานิเวศ หมู่บ้านนันทวัน หมู่บ้านเศรษฐสิริ บางนา-วงแหวนรอบนอก THE PLANT ศรีนครินทร์-หนามแดง และหมู่บ้านร่มเย็น ความสั่นสะเทือนบริเวณวัดไตรสามัคคี และหมู่บ้านร่มเย็น โดยผลการตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม สรุปได้ว่า

ผลการตรวจวัดทุกพารามิเตอร์และทุกสถานีตรวจวัด มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามกฎหมายกำหนด โดยคุณภาพอากาศและระดับเสียงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น และความสั่นสะเทือนมีแนวโน้มลดลง

สถิติข้อมูลเรื่องร้องเรียนด้านสิ่งแวดล้อมในปี ๒๕๖๗ ของทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ พบว่า ไม่มีการร้องเรียนด้านสิ่งแวดล้อม สำหรับทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) พบว่ามีเรื่องร้องเรียนด้านระดับเสียง ๓ ราย รายละเอียดดังนี้

๑) หมู่บ้านนันทวัน ศรีนครินทร์ ถนนศรีนครินทร์ ตำบลบางเมือง อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ ร้องเรียนเสียงดังจากเส้นชะลอความเร็ว เมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๗ ผ่าน EXAT Call Center 1543 การทางพิเศษฯ ได้ยุติเรื่องร้องเรียนเรียบร้อยแล้ว เนื่องจากผู้ร้องไม่สะดวกให้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง

๒) หมู่บ้านอินดี ๔ บางนา กม.๗ หมู่ ๘ ถนนเลียบทางด่วน ตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ร้องเรียนเสียงดังจากการจราจร เมื่อวันที่ ๒๕ มิถุนายน ๒๕๖๗ ผ่าน EXAT Call Center

1543 ตรวจวัดระดับเสียงระหว่างวันที่ ๑๑-๑๖ กรกฎาคม ๒๕๖๗ โดยผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr}$) มีค่าอยู่ระหว่าง ๖๑.๙-๖๓.๑ เดซิเบลเอ

๓) โครงการบริหารเนียบ เมกะทาวน์ บางนา ตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ร้องเรียนเสียงดังจากเสียงแตรรถยนต์ เมื่อวันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๖๗ ผ่าน EXAT Call Center 1543 ตรวจวัดระดับเสียงระหว่างวันที่ ๑๑-๑๖ กรกฎาคม ๒๕๖๗ โดยผลการตรวจวัด $L_{eq\ 24\ hr}$ มีค่าอยู่ระหว่าง ๕๘.๙-๖๔.๑ เดซิเบลเอ

ข้อคิดเห็นของคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ต่อรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษสายบางนา-อานนท์ มีรายละเอียดดังนี้

เสนอข้อคิดเห็นดังนี้

- ขอให้ทบทวนการรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ เรื่องมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) ในตารางที่ ๓.๑ หน้า ๓-๓ ให้ถูกต้อง รวมทั้งตรวจสอบมาตรฐานและกฎหมายให้เป็นปัจจุบัน

- ผลตรวจวัดความสั่นสะเทือนบริเวณลุมพินีทาวน์เพลส สุขุมวิท ๖๒ มีค่า ๒.๗๗ มิลลิเมตรต่อวินาที ซึ่งมีค่าไม่เกินมาตรฐานอาคารประเภทที่ ๒ (อาคารที่พักอาศัย มาตรฐานไม่เกิน ๕ มิลลิเมตรต่อวินาที) อย่างไรก็ตาม ผลตรวจวัดมีค่าใกล้เคียงมาตรฐานอาคารประเภทที่ ๓ (โบราณสถาน มาตรฐานไม่เกิน ๓ มิลลิเมตรต่อวินาที) หากการทางพิเศษฯ มีการสำรวจพื้นที่บริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัดแล้วพบโบราณสถาน ควรพิจารณาว่ามีผลกระทบต่อโบราณสถานหรือไม่

- เรื่องร้องเรียนในรายงานกับเอกสารนำเสนอการประชุมไม่สอดคล้องกัน ขอให้การทางพิเศษฯ ชี้แจงเพิ่มเติมและสรุปให้ชัดเจน

ข้อคิดเห็นของคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ต่อรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) รายละเอียดดังนี้

นางนิภาภรณ์ ใจแสน ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ เสนอข้อคิดเห็นดังนี้

- ตรวจสอบการอ้างอิงรูปกำพั่งกันเสียงในรายงานให้ถูกต้อง สอดคล้องกัน

- อ้างอิงมาตรฐานความสั่นสะเทือนให้ตรงกับประเภทอาคารของสถานีตรวจวัด

- ตรวจสอบตำแหน่งการตั้งเครื่องตรวจวัดความสั่นสะเทือนว่ามีความเหมาะสมหรือไม่ เนื่องจากสถานีตรวจวัดบริเวณหมู่บ้านเทพานิเวศมีการตั้งเครื่องใต้ศาลพระภูมิ สถานีตรวจวัดบริเวณหมู่บ้านนันทวันมีการตั้งเครื่องบริเวณเสาไฟฟ้า

- ผลตรวจวัดความสั่นสะเทือนบริเวณหมู่บ้านร่มเย็นมีค่าใกล้เคียงมาตรฐาน และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น การทางพิเศษฯ ควรมีการวิเคราะห์สาเหตุของความสั่นสะเทือน กำหนดมาตรการเพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และตรวจสอบพื้นที่ใกล้เคียงว่ามีชุมชนหรือโบราณสถานที่ได้รับผลกระทบจากความสั่นสะเทือนหรือไม่

แผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

สอบถามการทางพิเศษฯ ว่าเมื่อมีเรื่องร้องเรียน หากดำเนินการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมแล้วมีค่าไม่เกินมาตรฐาน ผู้ร้องเรียนมีข้อคิดเห็นอย่างไร การทางพิเศษฯ มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างไร โดยการทางพิเศษฯ ชี้แจงเพิ่มเติมว่าหากผลตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมจากการตรวจสอบข้อร้องเรียนมีค่าไม่เกินค่ามาตรฐาน การทางพิเศษฯ จะดำเนินการตรวจสอบสาเหตุของผลกระทบสิ่งแวดล้อม และกำหนดแผนงาน

เพื่อติดตามและเฝ้าระวังคุณภาพสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัดต่อไป

เสนอข้อคิดเห็นดังนี้

- ขอให้ทางพิเศษฯ วิเคราะห์สาเหตุของปัญหาเสียงดังจากข้อร้องเรียน เมื่อดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงแล้วมีค่าไม่เกินค่ามาตรฐาน ทางพิเศษฯ มีมาตรการดูแลประชาชนหรือผู้ร้องเรียนอย่างไร ขอให้ทางพิเศษฯ เพิ่มเติมรายละเอียดการดำเนินการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมจากข้อร้องเรียนให้ครบถ้วน

- รูปที่ ๓.๑.๘ ต้นไม้อยู่ในจุดบังสายตาผู้ใช้ทางอาจเกิดความปลอดภัย จึงขอให้ทางพิเศษฯ พิจารณาเพิ่มพื้นที่สีเขียวและทำการตัดแต่งต้นไม้ให้สวยงาม โดยคำนึงถึงความปลอดภัยด้วย

- ขอให้ทางพิเศษฯ ตรวจสอบสีและสัญลักษณ์สรุปแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงระดับเสียงในเอกสารประกอบการประชุมให้ถูกต้อง สอดคล้องกับผลการตรวจวัด

เสนอข้อคิดเห็นดังนี้

- ขอให้ทางพิเศษฯ ตรวจสอบและระบุรายละเอียดกิจกรรม และสภาพแวดล้อมในช่วงทำการตรวจวัด เนื่องจากถนนบริเวณเทศบาลเมืองบางแก้ว มีการก่อสร้างถนน อาจส่งผลให้ระดับเสียงและความสั่นสะเทือนมีค่าสูงกว่าปกติ

- ขอให้ทางพิเศษฯ พิจารณาผลตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ช่วงที่ทำการตรวจวัดภายหลังถนนบริเวณเทศบาลเมืองบางแก้วก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดดำเนินการ เนื่องจากปริมาณจราจรจะเพิ่มสูงขึ้น อาจส่งผลต่อผลตรวจวัดได้

เสนอข้อคิดเห็นดังนี้

- ขอให้ทางพิเศษฯ ตรวจสอบ ระบุรายละเอียดกิจกรรม และสภาพแวดล้อมในช่วงทำการตรวจวัด เนื่องจากมีการทำถนน มีการวางท่อก๊าซ อาจส่งผลต่อการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม

- ขอให้ทางพิเศษฯ เพิ่มพื้นที่สีเขียวและบำรุงรักษาต้นไม้สม่ำเสมอ

นอกจากนี้คณะกรรมการกำกับดูแล ได้มีข้อคิดเห็นให้ทางพิเศษฯ เพิ่มเติมแผนที่แสดงสถานีตรวจวัดทุกสถานีเพื่อให้เห็นภาพรวมการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ใส่จุดตรวจวัดในแผนที่ และใส่ข้อมูลพิกัดให้ครบถ้วนชัดเจน

โดยที่ปรึกษาได้มีข้อชี้แจงเพิ่มเติม ดังนี้

- ตำแหน่งการตั้งเครื่องตรวจวัดความสั่นสะเทือนของสถานีตรวจวัดบริเวณหมู่บ้านเทพานิเวศ มีการตั้งเครื่องใต้ศาลพระภูมิ เนื่องจากตำแหน่งจุดตรวจวัดเดิมมีการติดตั้งเครื่องซักผ้า ซึ่งอาจส่งผลต่อค่าการตรวจวัดความสั่นสะเทือน จึงพิจารณาตรวจวัดความสั่นสะเทือนบริเวณใต้ศาลพระภูมิแทนตำแหน่งเดิม สำหรับสถานีตรวจวัดบริเวณหมู่บ้านนนทวันมีการตั้งเครื่องบริเวณเสาไฟฟ้า เนื่องจากตำแหน่งดังกล่าวอยู่ในระนาบเดียวกับท่อของทางพิเศษ

- ได้มีข้อเสนอแนะให้ทางพิเศษฯ ควรพิจารณากำแพงกันเสียงที่มีการใช้เทคโนโลยีใหม่ เพื่อลดผลกระทบระดับเสียงจากทางพิเศษ

- ได้มีข้อเสนอแนะให้ทางพิเศษฯ ประชาสัมพันธ์ไม่ให้มีการเผาบริเวณพื้นที่ใกล้ทางพิเศษ เฝ้าระวังการเกิดไฟไหม้ขยะ เพื่อลดปัญหาฝุ่นละออง

- ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็น ข้อสังเกต และข้อเสนอแนะของกรรมการไปปรับปรุงรายงานต่อไป

มติที่ประชุม

เห็นชอบต่อร่างรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๗ โดยให้ที่ปรึกษานำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ผนวกไว้ในรายงานฉบับสมบูรณ์ต่อไป

ระเบียบวาระที่ ๕ เรื่องอื่น ๆ

-

ปิดประชุมเวลา ๑๖.๐๐ น.

วิทยากร ๖
ผู้จัดรายงานการประชุม

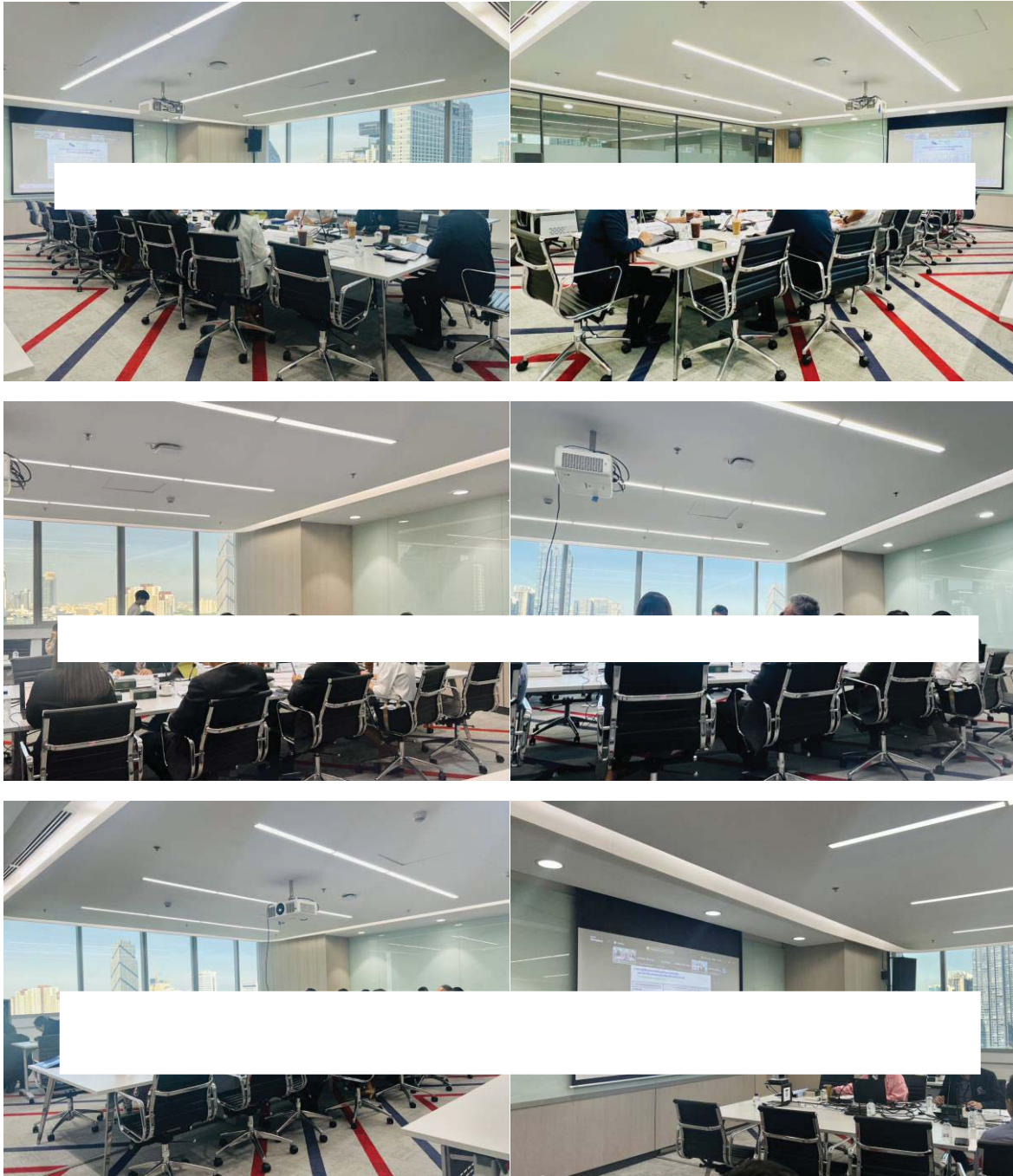
หัวหน้าแผนกติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ผู้ตรวจรายงานการประชุม

กิจกรรมการจัดการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ
ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1/2567

วันอังคารที่ 18 ธันวาคม 2567 เวลา 14.00 น.

ณ ห้องประชุม 1401 ชั้น 14 อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ.

การประชุมทางไกลผ่านระบบสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โปรแกรม Zoom Cloud Meeting



2.4 เอกสารระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม
มาตรฐาน ISO 14001 : 2015
วิธีปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ



ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มาตรฐาน ISO 14001 : 2015

วิธีปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ

ผู้เสนอ :

..... วันที่ - ๕ ส.ค. ๒๕๕๙

ผู้ทบทวน :

..... วันที่ - ๕ ส.ค. ๒๕๕๙

ผู้อนุมัติ :

..... วันที่ - ๕ ส.ค. ๒๕๕๙

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. ผัวจรจรคอรนกรรตไม่น้อยกว่า ๑ ครั้งต่อสัปดาห์

โครงสร้าง	ความเสียหาย	ระดับความเสียหาย			
		D	C	B	A
ผัวจรจรคอรนกรรต	% 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 รวกันชนไม่น้อยกว่า 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	ไม่พบการเสียรูป	เสียรูปเล็กน้อย	< 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. แบรินรับลวดอัดแรง, ท่อร้อยลวดอัดแรง

โครงสร้าง	ความเสียหาย	ระดับความเสียหาย			
		D	C	B	A
แบรินรับลวดอัดแรง	การเสื่อมสภาพของแบรินรับลวดอัดแรง	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

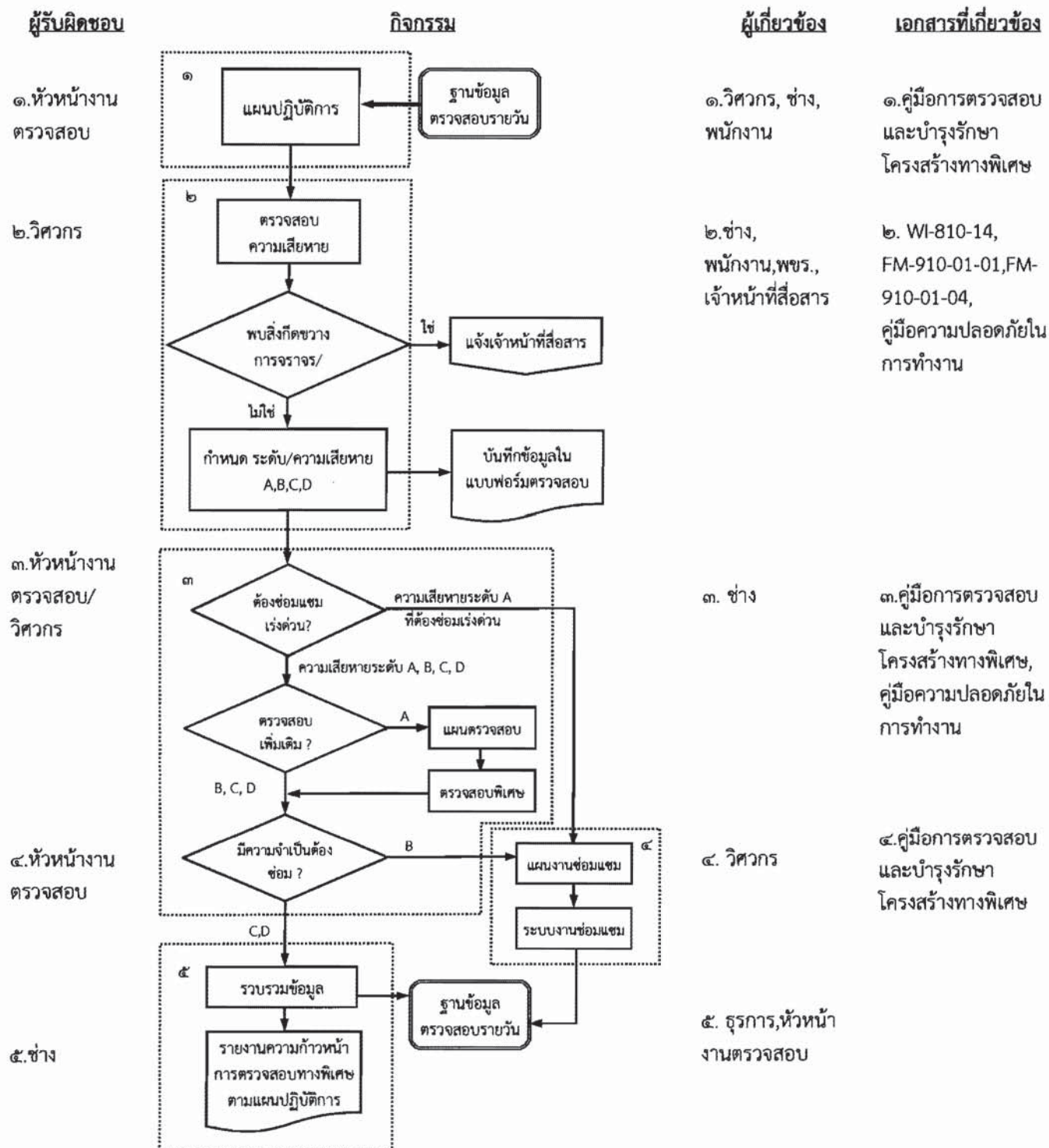
ผู้ตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ ผู้รับเหมาและที่ปรึกษา จะต้องปฏิบัติตามคู่มือความปลอดภัยในการทำงานกองบำรุงรักษาทาง ฝ่ายบำรุงรักษา อย่างเคร่งครัด และต้องจัดให้มีการอบรมเนื้อหาตามคู่มือฯ เพื่อทบทวนความรู้ทุก ๖ เดือนให้กับพนักงานและลูกจ้างที่เกี่ยวข้องกับงานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ


ในกรณีของผู้รับเหมาหรือที่ปรึกษาที่จะทำงานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษจะต้องได้รับสำเนาคู่มือความปลอดภัยในการทำงาน จากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยก่อนเริ่มปฏิบัติงานตามสัญญา

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

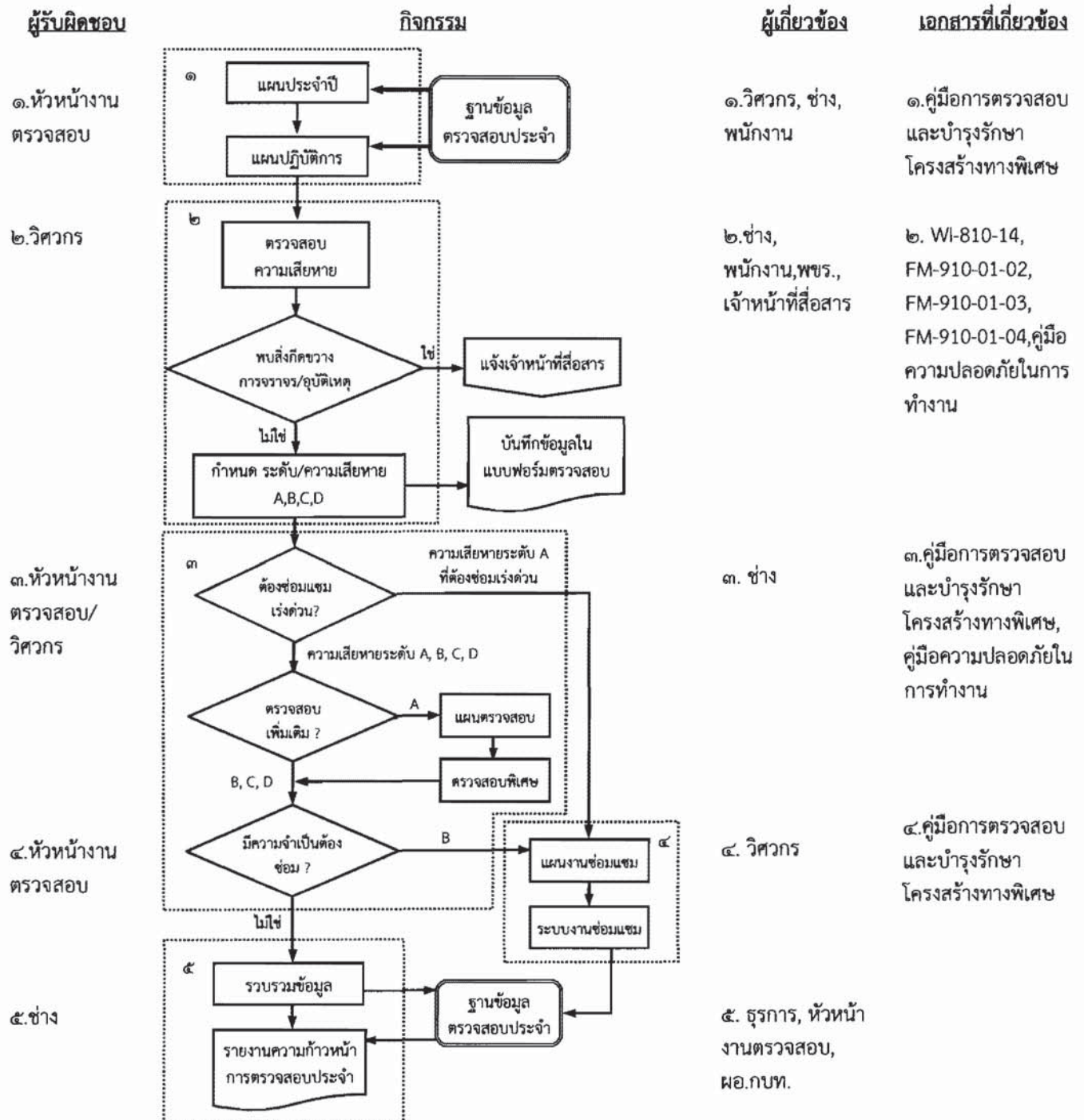
๖.๗ แผนผังวิธีปฏิบัติงาน

๖.๗.๑ วิธีปฏิบัติงานตรวจสอบรายวัน



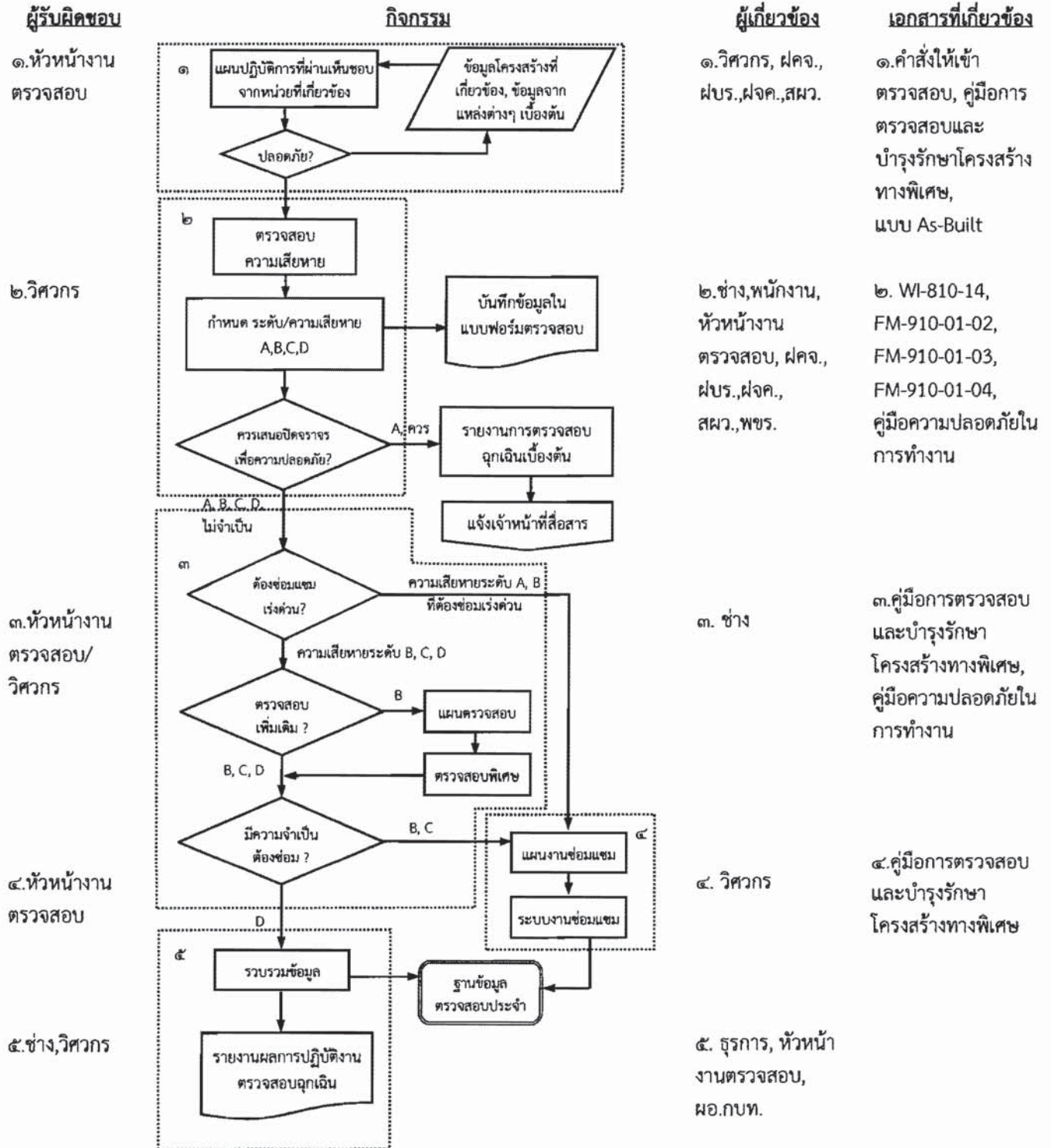
	วิธีการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-910	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๑๙/๙-๕/๙๙	หน้าที่ ๒๐ ของ ๒๗


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 บริเวณที่จะทำการตรวจรายการชิ้นส่วนที่จะตรวจ และวันที่ปฏิบัติงาน ชื่อผู้ตรวจสอบ หัวหน้างานตรวจสอบอาจกำหนดแผนปฏิบัติการตามรอบเดือนหรือรอบสัปดาห์ โดยใช้ข้อมูลจากฐานข้อมูลการตรวจสอบและภาระงานอื่นๆ ประกอบการวางแผน

ดำเนินการตรวจสอบ (๒)

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

ในระหว่างการตรวจสอบรายวัน หากพบสิ่งกีดขวางการจราจรหรืออุบัติเหตุบนทางพิเศษให้หัวหน้าทีมตรวจสอบแจ้งเจ้าหน้าที่สื่อสาร ทีมตรวจสอบจะต้องบันทึกการตรวจสอบในแบบฟอร์มตรวจสอบรายวัน (FM-910-01-01) เมื่อทีมตรวจสอบพบความเสียหายจะต้องระบุตำแหน่ง ประเภทความเสียหายและระดับความเสียหายสภาพความเสียหายตามที่ระบุแนวทางการกำหนดระดับความเสียหายในหัวข้อ 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 ร้อยละความก้าวหน้าในการปฏิบัติงานเมื่อเปรียบเทียบกับแผนปฏิบัติการ เป็นต้น 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 และประสานงานกับแผนที่เกี่ยวข้อง

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	กำแพงกันตกกำแพงกันเสี่ยง		
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

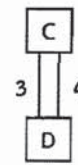
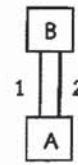
เลขที่เอกสาร FM-910-01-02

☐ 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		
ไม่เสพของมีคมหรือมีอาวุธมีคมหรือสภาพไม่พร้อมในการปฏิบัติงาน		
แต่งตัวมิดชิดเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ		
ผู้ตรวจสอบความพร้อมแจ้ง พชร. ให้รถตรวจการณ์ต้องใช้ช่องซ้ายสุดหรือไหล่ทางขณะทำการตรวจ		
ผู้ตรวจสอบความพร้อมแจ้ง พชร. ให้ทราบขั้นตอนการขออนุญาตเปิดไฟฉุกเฉินของยานพาหนะขณะทำการตรวจสอบ โดยจะต้องแจ้งเจ้าหน้าที่สื่อสารในพื้นที่ที่ได้รับทราบทุกครั้ง		
* เบอร์โทรศัพท์ติดต่อเจ้าหน้าที่สื่อสาร หรือรหัสนามเรียกขานวิทยุสื่อสาร		
พชร. ได้ตรวจสอบของยานพาหนะ ไฟฉุกเฉิน ที่จะใช้ปฏิบัติงานและได้แจ้งให้ผู้ตรวจสอบความพร้อมทราบ		
ตรวจสอบความพร้อมของอุปกรณ์และเครื่องจักรอื่นที่จะใช้งานก่อนออกปฏิบัติงานตรวจสอบ		

กรณีที่ตรวจพบว่าไม่มีความพร้อมด้านความปลอดภัยให้ผู้ตรวจสอบแจ้งหัวหน้างานตรวจสอบทันทีเพื่อดำเนินการแก้ไขให้เกิดความพร้อมด้านความปลอดภัยก่อนขึ้นปฏิบัติงานตรวจสอบโครงสร้าง

2.5 เอกสารนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม





ประกาศการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เรื่อง นโยบายสิ่งแวดล้อม

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างหรือจัดให้มีทางพิเศษด้วยวิธีใด ๆ ตลอดจนบำรุงและรักษาทางพิเศษ ดำเนินงานหรือธุรกิจเกี่ยวกับทางพิเศษ และธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับทางพิเศษหรือที่เป็นประโยชน์แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

ด้วยภารกิจ วิสัยทัศน์ วัฒนธรรมองค์กร และความรับผิดชอบต่อที่มีต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมุ่งมั่นให้พนักงานและลูกจ้าง อำนาจการและปฏิบัติงานอย่างจริงจังในการจัดการสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากล ISO 14001 : 2015 ตามขอบเขตของทางพิเศษที่ระบุไว้ในคู่มือสิ่งแวดล้อม ด้วยจิตสำนึกและการมีส่วนร่วมในการรักษาสภาพแวดล้อมและความปลอดภัยของพนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และสาธารณชน รวมถึงการปรับปรุงการปฏิบัติงาน การควบคุมผลกระทบเนื่องจากกิจกรรม การบริการต่าง ๆ อย่างเป็นระบบ และต่อเนื่อง โดยคำนึงถึงความเสี่ยงและโอกาส และการเพิ่มประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-Efficiency) โดยมุ่งสู่เป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) และการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero GHG Emissions) ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของประเทศไทย และมีส่วนร่วมในการช่วยลดปัญหาโลกเดือด (Global Boiling) รวมทั้งเพื่อให้เกิดการพัฒนาด้านการจราจรและระบบขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม อย่างยั่งยืน โดยมีหลักการและแนวทางปฏิบัติงานดังนี้

๑. ให้ความสำคัญในการควบคุมระดับเสียง ฝุ่นละออง ขยะมูลฝอย คุณภาพน้ำทั้งจากอาคาร การจัดการจราจร และอุบัติเหตุที่เกิดจากการดำเนินงาน รวมทั้งมุ่งมั่นในการปกป้องสิ่งแวดล้อม และการใช้ทรัพยากร อย่างยั่งยืน เช่น การปลูกต้นไม้ การใช้น้ำ การใช้ไฟฟ้า และการใช้กระดาษ A4 เป็นต้น

๒. เพิ่มความสะดวกและปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทางพิเศษ พนักงาน ลูกจ้าง และผู้เกี่ยวข้องที่ปฏิบัติงานบนทางพิเศษโดยการนำนวัตกรรม/เทคโนโลยีมาใช้ในการบริหารจัดการ ฝ้าระวัง ป้องกัน ดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม และช่วยลดปัญหาโลกเดือด รวมทั้งการนำพลังงานหมุนเวียนมาใช้ และการจัดการขยะอย่างถูกต้อง เพื่อสุขอนามัย และสภาพแวดล้อมที่ดีของพนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้เกี่ยวข้อง โดยกำหนดเป็นวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และแนวทางปฏิบัติ เพื่อบริหารจัดการความเสี่ยงและโอกาสที่อาจเกิดขึ้นอย่างเหมาะสม พร้อมทั้งมีการทบทวนเพื่อปรับปรุงอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

๓. ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ มาตรฐาน ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง เพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีต่อพนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้เกี่ยวข้อง สภาพแวดล้อมและสถานที่ปฏิบัติงาน

๔. สร้างจิตสำนึกแก่พนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้เกี่ยวข้องในการร่วมกันรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมและรับผิดชอบต่อการใช้พลังงานและทรัพยากรธรรมชาติอย่างประหยัด

๕. เผยแพร่นโยบายสิ่งแวดล้อมต่อพนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และสาธารณชน

ประกาศ ณ วันที่ ๒๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๗

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

2.6 เอกสารระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม
มาตรฐาน ISO 14001 : 2015 วิธีปฏิบัติงาน
การจัดการขยะที่ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ
ศูนย์ควบคุมทางพิเศษและบนทางพิเศษ



ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มาตรฐาน ISO 14001 : 2015

วิธีปฏิบัติงาน การจัดการขยะที่ผ่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และบนทางพิเศษ

ผู้เสนอ : ..

วันที่ ๒๐ มี.ค. ๒๕๖๗

ผู้ทบทวน :

วันที่ ๒๑ มี.ค. ๒๕๖๗

ผู้อนุมัติ : .

วันที่ ๒๑ มี.ค. ๒๕๖๗

เอกสารเลขที่ : WI-810-10

ข้อกำหนด ๘.๑

ประกาศใช้ตั้งแต่วันที่ ๑ เม.ย. ๖๗

จำนวน ๑๔ หน้า


แก้ไขครั้งที่ : ๑๑


เอกสารนี้เป็นสมบัติของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ห้ามนำไปเผยแพร่หรือทำซ้ำโดยไม่ได้รับอนุญาต

Word/M/เอกสารระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม/WI-810-10/อรพมา ผู้พิมพ์

 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-10	แก้ไขครั้งที่ ๑๑
	การจัดการขยะที่ด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และบนทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๑๖ม.ย. ๖๗	หน้าที่ ๒ ของ ๑๔
บันทึกการประกาศใช้/การแก้ไข			
แก้ไขครั้งที่	วันที่	รายละเอียดการแก้ไข	
๐	๒๕ พ.ย. ๔๕	ประกาศใช้การจัดการขยะที่ด้านเก็บค่าผ่านทาง ที่ศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และศูนย์ซ่อมบำรุง รวมทั้งบนทางพิเศษ	
๑	๒๗ มี.ค. ๔๖	แก้ไขรายละเอียด หน้าที่ ๖ ข้อ ๖.๑.๑๓ ,FM-446-11-02 ให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น	
๒	๒๔ มี.ค. ๔๘	๑. แก้ไขรายละเอียด หน้าที่ ๕ ข้อ ๔.๑ เปลี่ยนคำว่า “ คือ ” เป็น “ ที่ ” ๒. แก้ไขรายละเอียด หน้าที่ ๕ ข้อ ๔.๒ และ ๔.๓ ให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น ๓. แก้ไขรายละเอียด หน้าที่ ๖ ข้อ ๖.๑.๑๑ เปลี่ยนคำว่า “ คือ ” เป็น “ ได้แก่ ” ๔. เพิ่มเติมรายละเอียด หน้าที่ ๗ แทนข้อ ๖.๖ ให้มีความครอบคลุมมากยิ่งขึ้น ๕. แก้ไขรายละเอียด หน้าที่ ๗ ข้อ ๖.๖ เป็น ข้อ ๖.๗ และเปลี่ยนคำว่า “ คือ ” เป็น “ โดย ”	
๓	๒๘ พ.ค. ๕๑	๑. เพิ่มเติมรายละเอียดหน้าที่ ๘ และ ๙ ให้ครอบคลุมบริเวณพื้นที่ กพย. กบท. และพื้นที่ก่อสร้าง ๒. แก้ไขแบบฟอร์มการประเมินผลการคัดแยกขยะ (FM-446-11-02) ให้ครอบคลุมบริเวณพื้นที่ กพย. กบท.และพื้นที่ก่อสร้าง	
๔	๒๗ ม.ค. ๕๓	๑. แก้ไขคำว่า “ กจค.๓ ” ทุกคำ เป็น “ กจค.๑ ” ๒. เพิ่มเติมรายละเอียด หน้าที่ ๔ ข้อ ๒ ให้ครอบคลุมขอบเขตบนทางพิเศษ ๓. ปรับปรุงรายละเอียด หน้าที่ ๕ ข้อ ๔.๒ ให้สอดคล้องกับโครงสร้าง กทพ. ๔. แก้ไขคำว่า “ ทางพิเศษฉลองรัช ” ทุกคำ เป็น “ ทางพิเศษฉลองรัช และทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ ” ๕. แก้ไขคำว่า “ พนักงาน ” ทุกคำ เป็น “ พนักงาน ลูกจ้าง ” ๖. เพิ่มเติมรายละเอียด หน้าที่ ๖ ข้อ ๖.๑.๑๒ ให้ครอบคลุมการคัดแยกขยะที่ด้านเก็บค่าผ่านทาง ๗. เพิ่มเติมรายละเอียด หน้าที่ ๗ ข้อ ๖.๖ ให้ครอบคลุมอาคารด้านเก็บค่าผ่านทาง ๘. ปรับปรุงรายละเอียด หน้าที่ ๘ ข้อ ๗ ให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น	
๕	๘ มี.ค. ๕๓	๑. เพิ่มเติมรายละเอียด หน้าที่ ๕ ข้อ ๒ เพิ่ม “ ของขยะที่ได้ ” และ “ ของทางพิเศษฉลองรัชและ ทางพิเศษ สายบางนา-อาจนรงค์ ”	
เอกสารนี้เป็นสมบัติของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยห้ามนำไปเผยแพร่หรือทำซ้ำโดยไม่ได้รับอนุญาต			

 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-10	แก้ไขครั้งที่ ๑๑
	การจัดการขยะที่ด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และบนทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๑ เม.ย. ๖๗	หน้าที่ ๓ ของ ๑๔
บันทึกการประกาศใช้/การแก้ไข			
แก้ไขครั้งที่	วันที่	รายละเอียดการแก้ไข	
		๒. เพิ่มเติมผู้รับผิดชอบ หน้าที่ ๖ ข้อ ๔.๒ เพิ่ม “ผู้อำนวยการกองบำรุงรักษาทาง ผู้อำนวยการกองไฟฟ้า เครื่องกล และยานพาหนะ”	
		๓. เพิ่มเติมรายละเอียด หน้าที่ ๖ และ ๗ ข้อ ๖.๑ และ ๖.๑.๑๑ เพิ่ม “ผู้รับจ้าง”	
		๔. เพิ่มเติมรายละเอียด หน้าที่ ๗ ข้อ ๖.๑.๑๐ เพิ่ม “และอาคารด้านเก็บค่าผ่านทาง”	
		๕. เพิ่มเติมรายละเอียด หน้าที่ ๗ ข้อ ๖.๑.๑๒ เพิ่ม “กจค.๑ จะทำหนังสือแจ้งตาม พื้นที่รับผิดชอบ”	
		๖. แก้ไขรายละเอียด หน้าที่ ๘ ข้อ ๖.๓ เป็น “ยกเว้นด้านเก็บค่าผ่านทาง ให้หัวหน้า แผนกที่รับผิดชอบพื้นที่เป็นผู้ดำเนินการ”	
		๗. เพิ่มเติมรายละเอียด หน้าที่ ๘ ข้อ ๖.๔ เพิ่ม “และพื้นที่รับผิดชอบ”	
		๘. แก้ไขรายละเอียด หน้าที่ ๘ ข้อ ๖.๕ เป็น “ผู้รับผิดชอบการคัดแยกขยะที่”	
		๙. เพิ่มเติมรายละเอียด หน้าที่ ๘ ข้อ ๖.๖ “หัวหน้าแผนกด้านเก็บค่าผ่านทาง จะต้อง รวบรวม ๑)แบบฟอร์มการส่งขยะมูลฝอยให้กรุงเทพมหานคร(FM-446-11-01) ๒)แบบฟอร์มการประเมินผลแยกประเภทขยะ (FM-446-11-02) เสนอ EMR ทุก๒เดือน โดยตรง”	
		๑๐. แก้ไขรายละเอียด หน้าที่ ๙ และ ๑๐ ตารางช่อง ผอ.กบอ., ผอ.กพย., ผอ.กบท. แก้ไขผู้เกี่ยวข้องเป็น “พนักงาน ลูกจ้างที่ปฏิบัติงานบนทาง และ”	
		๑๑. แก้ไขรายละเอียด หน้าที่ ๑๐ ตารางช่องผู้รับผิดชอบ เป็น “ผอ.กวด.๒”	
		๑๒. เพิ่มเติมรายละเอียด หน้าที่ ๑๐ ตารางวิธีการปฏิบัติงานป้องกันการคัดแยกขยะ เพิ่มช่องผู้รับผิดชอบ “ผอ.กกส.”	
		๑๓. ปรับปรุงแบบฟอร์มการส่งขยะมูลฝอยให้กรุงเทพมหานคร (FM-446-11-01) และ แบบฟอร์มการประเมินผลการแยกประเภทขยะ (FM-446-11-02) เพิ่มช่องว่างให้ ระบุสถานที่ และเดือน	
๖	๑๖ มี.ค. ๕๕	๑. แก้ไขรายละเอียด หน้าที่ ๖ ข้อ ๔ ความรับผิดชอบ โดยระบุให้หัวหน้าหน่วยงานที่ ใช้พื้นที่ปฏิบัติงานที่ศูนย์ควบคุมทางพิเศษ ศูนย์ซ่อมบำรุง บนทางพิเศษ และด้าน เก็บค่าผ่านทาง ควบคุม ดูแลพนักงาน ลูกจ้างในสังกัดให้มีการแยกขยะก่อนทิ้ง	
เอกสารนี้เป็นสมบัติของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยห้ามนำไปเผยแพร่หรือทำซ้ำโดยไม่ได้รับอนุญาต			

	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-10	แก้ไขครั้งที่ ๑๑
	การจัดการขยะที่ด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และบนทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๑ เม.ย. ๖๗	หน้าที่ ๔ ของ ๑๔
บันทึกการประกาศใช้/การแก้ไข			
แก้ไขครั้งที่	วันที่	รายละเอียดการแก้ไข	
		อย่างถูกต้อง	
		๒. แก้ไขรายละเอียด หน้าที่ ๗ ข้อ ๖.๑.๑๖ ระบุให้หัวหน้าหน่วยงาน ประสานงาน การกำจัดขยะมีพิษ ที่พบในพื้นที่เขตทางพิเศษ โดยแบ่งตามพื้นที่ที่อยู่ในความ รับผิดชอบการปฏิบัติงานและการกำหนดหน้าที่งานของหน่วยงานนั้นๆ	
		๓. เพิ่มเติมข้อความ หน้าที่ ๘ ข้อ ๖.๔ เพิ่ม “ผอ.กบร.” และข้อ ๖.๘ เพิ่ม “แผนก รักษาเขตทาง” เพื่อให้ครอบคลุมทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	
		๔. แก้ไขข้อความ หน้าที่ ๙ ข้อ ๗ “ขยะพิษจะทิ้งในถังขยะสีเทาฝาสีแดง” เป็น “ขยะพิษจะทิ้งในถังขยะสีเทา ฝาสีแดง หรือถังขยะสีแดง”	
๗	๑๙ ส.ค. ๕๙	แก้ไขเนื้อหาในรายละเอียดให้สอดคล้องกับมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 : 2015 รวมทั้งขอบเขตให้ครอบคลุมทางพิเศษบูรพาวิถี	
๘	๑๐ ส.ค. ๖๑	๑. แก้ไขเนื้อหาในรายละเอียดให้สอดคล้องกับโครงสร้างการจัดแบ่งส่วนงานของ กทพ. ตามคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยที่ ๖๗/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๙ เมษายน ๒๕๖๑	
		๒. แก้ไขข้อความ หน้าที่ ๘ ข้อ ๓.๖ เป็น “...สำนักสิ่งแวดล้อม และสำนักงานเขต ในสังกัดกรุงเทพมหานคร เรียกว่า กทม. ทำหน้าที่กำจัดมูลฝอย และจัดเก็บขยะ...”	
		๓. เพิ่มเติมข้อความ หน้าที่ ๑๐ ข้อ ๒) เพิ่ม “...หรือนำขยะไปทิ้งที่ศูนย์กำจัดมูลฝอย ของ กทม.”	
		๔. เพิ่มเติมข้อความ หน้าที่ ๑๐ ข้อ ๓) เพิ่ม “...หรือนำรถดูดกวาดไปเทที่ศูนย์กำจัด มูลฝอยของ กทม.”	
		๕. ตัดข้อความ หน้าที่ ๑๐ ข้อ ๔) ตัด “หรือนำรถดูดกวาดไปเทที่ศูนย์กำจัดมูลฝอย ของ กทม.”	
		๖. แก้ไขข้อความ หน้าที่ ๑๐ ข้อ ๖) และหน้าที่ ๑๑ ข้อ ๗) จาก “ศูนย์ซ่อมบำรุง” เป็น “อาคารซ่อมบำรุง”	
		๗. ตัดข้อความ หน้าที่ ๑๑ ข้อ ๑๑) ตัด “ตามเขตของพื้นที่”	
		๘. แก้ไขข้อความ หน้าที่ ๑๑ ข้อ ๑๒) เป็น “...พื้นที่ว่างอื่นๆ ในเขตทางพิเศษ ให้แจ้ง หัวหน้าแผนกรักษาเขตทางที่รับผิดชอบพื้นที่ เป็นผู้ทำการแจ้งกรมควบคุมมลพิษ และ	
เอกสารนี้เป็นสมบัติของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยห้ามนำไปเผยแพร่หรือทำซ้ำโดยไม่ได้รับอนุญาต			

	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-10	แก้ไขครั้งที่ ๑๑
	การจัดการขยะที่ด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และบนทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๑ เม.ย. ๖๗	หน้าที่ ๕ ของ ๑๔
บันทึกการประกาศใช้/การแก้ไข			
แก้ไขครั้งที่	วันที่	รายละเอียดการแก้ไข	
		สำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร เพื่อนำไป...”	
		๙. ตัดข้อความ หน้าที่ ๑๔ ข้อ ๖.๒.๑๑ ตัด “ตามเขตของพื้นที่”	
		๑๐. แก้ไขข้อความ หน้าที่ ๑๔ ข้อ ๖.๒.๑๒ เป็น “...เขตทางพิเศษที่รับผิดชอบ โดยทำการแจ้งกรมควบคุมมลพิษ และสำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร เพื่อจัดเก็บ...”	
๙	๒๙ ต.ค. ๖๓	๑. เพิ่มข้อความ “การส่งกำจัด” ในหัวข้อ วัตถุประสงค์ และ ขอบเขต	
		๒. เพิ่มเติมข้อความ “ขยะแห้ง (ขยะทั่วไป)” “ที่ย่อยสลายไม่ได้” “ขยะเปียก (ขยะอินทรีย์)” “(recycle)” และคำนิยามขยะติดเชื้อ และ บริษัทรับกำจัด ในหัวข้อ คำนิยาม	
		๓. แก้ไขแผนผังวิธีปฏิบัติงาน (ข้อ ๖.๑) ให้สอดคล้องกับการปฏิบัติงานในปัจจุบัน	
		๔. แก้ไขรายละเอียดวิธีปฏิบัติงาน (ข้อ ๖.๒) ให้สอดคล้องกับการปฏิบัติงานในปัจจุบัน	
		๕. แก้ไขแบบฟอร์มการส่งขยะมูลฝอยให้กรุงเทพมหานคร (FM-810-10-01) ให้ครอบคลุมขยะติดเชื้อ และเพิ่มหมายเหตุท้ายแบบฟอร์ม	
		๖. แก้ไขแบบฟอร์มการประเมินผลการแยกประเภทขยะ (FM-810-10-02) ให้ครอบคลุมขยะติดเชื้อ และเพิ่มหมายเหตุท้ายแบบฟอร์ม	
๑๐	๑๒ ต.ค. ๖๔	แก้ไข หน้าที่ ๑๔ ข้อ ๖.๒.๑๑ และข้อ ๖.๒.๑๒ รายงานผลการดำเนินงานเสนอ EMR อย่างน้อย ๔ ครั้งต่อปี (ประมาณ ๓ เดือน/ครั้ง)	
๑๑	๑ เม.ย. ๖๗	๑. แก้ไขข้อ ๖.๑ แผนผังวิธีปฏิบัติงาน ให้สอดคล้องกับการปรับรูปแบบฟอร์ม	
		๒. แก้ไขรายละเอียดวิธีปฏิบัติงานและแบบฟอร์มที่ใช้ ให้สอดคล้องกับการปฏิบัติงานปัจจุบัน และการปรับรูปแบบฟอร์ม	
		๓. แก้ไขเอกสารเลขที่ FM-810-10-01 ปรับรูปแบบฟอร์ม และยกเลิกเอกสารเลขที่ FM-810-10-02 เพื่อลดความซ้ำซ้อน และลดการใช้กระดาษ	
		๔. ตัดข้อ ๖.๒.๑๓ และข้อ ๖.๒.๑๔ เนื่องจากไม่สอดคล้องกับขอบเขตวิธีปฏิบัติงาน	
		๕. แก้ไขรายละเอียดวิธีปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับการจัดแบ่งส่วนงานฯ ตามคำสั่ง กทพ. ที่ ๑๗๗/๒๕๖๖ ลงวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๖๖ และคำสั่ง กทพ. ที่ ๑๕/๒๕๖๗ กำหนดวันที่มีผลบังคับใช้ ตั้งแต่วันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๗	
เอกสารนี้เป็นสมบัติของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยห้ามนำไปเผยแพร่หรือทำซ้ำโดยไม่ได้รับอนุญาต			

	วิธีปฏิบัติงาน การจัดการขยะที่ด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และบนทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-810-10	แก้ไขครั้งที่ ๑๑
		วันประกาศใช้ ๑ เม.ย. ๖๗	หน้าที่ ๖ ของ ๑๔

สารบัญ

	หน้า
๑. วัตถุประสงค์	๗
๒. ขอบเขต	๗
๓. คำนิยาม	๗
๔. ความรับผิดชอบ	๘
๕. เอกสารอ้างอิง	๙
๖. วิธีปฏิบัติงาน	๑๐
๖.๑ แผนผังวิธีปฏิบัติงาน	๑๐
๖.๒ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงาน	๑๑
๗. แบบฟอร์มที่ใช้	๑๔

	วิธีปฏิบัติงาน การจัดการขยะที่ด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และบนทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-810-10	แก้ไขครั้งที่ ๑๑
		วันประกาศใช้ ๑ พ.ค. ๖๖	หน้าที่ ๗ ของ ๑๔

๑. วัตถุประสงค์

๑.๑ เพื่อให้มีการแยกขยะแต่ละประเภท การขนถ่าย การส่งกำจัด และการนำมาใช้ประโยชน์อย่างถูกต้อง สอดคล้องกับกฎหมายสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องและเกิดผลกระทบน้อยที่สุด

๑.๒ เพื่อควบคุมปริมาณขยะให้น้อยลงและสามารถนำขยะบางประเภทกลับมาใช้ประโยชน์ได้

๑.๓ เพื่อนำขยะที่รวบรวมได้จากด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และบนทางพิเศษตามขอบเขตในคู่มือสิ่งแวดล้อม มาทำการแยกแต่ละประเภท

๑.๔ การคัดแยกขยะต้องมีการทิ้งขยะให้ถูกประเภท โดยทิ้งขยะผิดประเภทได้ไม่เกินที่กำหนดไว้ในวิธีปฏิบัติงาน

๒. ขอบเขต

การแยกประเภท การเก็บ การขนถ่าย การส่งกำจัด การนำกลับมาใช้ประโยชน์ของขยะที่ได้จากด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และบนทางพิเศษ ของทางพิเศษฉลองรัช ทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ และทางพิเศษบูรพาวิถี


๓. คำนิยาม

๓.๑ ขยะมูลฝอย หมายถึง สิ่งของที่ถูกทิ้งหรือไม่ต้องการ ได้แก่ เศษกระดาษ เศษผ้า เศษอาหาร กระจกพลาสติก ภาชนะใส่อาหาร ขยะทุกประเภท

๓.๒ ขยะอันตราย (หรือขยะพิษ) หมายถึง สิ่งของที่ถูกทิ้งหรือไม่ต้องการ ซึ่งก่อให้เกิดอันตรายหรือมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของมนุษย์หรือสิ่งที่มีชีวิตอื่น ๆ ได้แก่ สารเคมีอันตราย สารเคมีที่ใช้จัดคราบน้ำมันเมื่อรถเกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ เช่น ผงเคมี และสารเคมีอื่น ๆ ที่ตกหล่นบนทาง สารปรอท หลอดไฟ วัตถุมีพิษ กระป๋องสเปรย์ กระป๋องสี ยาหมดอายุ กระดาษคาร์บอน หมึกพิมพ์ หมึกสำหรับเครื่องถ่ายเอกสาร น้ำมัน น้ำมันเครื่อง แบตเตอรี่ที่ใช้แล้ว อะไหล่ต่าง ๆ ที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้ บรรจุก๊าซที่เป็นพลาสติก แก้ว หรือโลหะ น้ำยาย้อมผม ยากัดสีผม ยาทาเล็บ แล็กเกอร์ ทินเนอร์ น้ำยาล้างห้องน้ำ น้ำยาทำความสะอาดที่มีสารกัดกร่อน ยาฆ่าแมลง ภาชนะที่ใส่น้ำมันเครื่องที่ใช้แล้ว

๓.๓ ขยะแข็ง (หรือขยะทั่วไป) หมายถึง สิ่งของที่ถูกทิ้งหรือไม่ต้องการ และไม่นำกลับมาใช้ประโยชน์อีก เป็นสิ่งที่มีความชื้นต่ำ ที่ย่อยสลายไม่ได้ตามธรรมชาติ ได้แก่ กระป๋อง โลหะ เศษยางรถยนต์ ขวดแก้ว กระจกกระดาษหรือพลาสติกที่ไม่สะอาด ของมีคม เศษโลหะ เศษแก้วที่แตก เศษกระจก ภาชนะบรรจุอาหารที่ใช้แล้ว (ภาชนะบรรจุอาหารที่ใช้แล้วควรทำความสะอาดก่อนนำพลาสติกหรือกล่องโฟมทิ้งลงถังขยะแข็ง)

๓.๔ ขยะเปียก (หรือขยะอินทรีย์) หมายถึง สิ่งของที่ถูกทิ้งหรือไม่ต้องการและไม่นำกลับมาใช้ประโยชน์อีก เป็นสิ่งที่มีความชื้นสูง สามารถย่อยสลายได้ตามธรรมชาติ ได้แก่ เศษอาหาร เศษพืชผัก ซากสัตว์ ใบไม้ กิ่งไม้ กระดาษชำระที่ใช้แล้ว

	วิธีปฏิบัติงาน การจัดการขยะที่ด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และบนทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-810-10	แก้ไขครั้งที่ ๑๑
		วันประกาศใช้ ๑ เม.ย. ๖๗	หน้าที่ ๘ ของ ๑๔

๓.๕ ขยะติดเชื้อ หมายถึง สิ่งของที่ถูกทิ้งหรือไม่ต้องการและไม่นำกลับมาใช้ประโยชน์อีก เป็นสิ่งที่สงสัยว่าปนเปื้อนสิ่งที่มีก่อให้เกิดโรค เช่น แบคทีเรีย ไวรัส ปรสิต เชื้อรา ซึ่งถ้ามีการสัมผัสหรือใกล้ชิดกับมูลฝอยนั้นแล้วสามารถเป็นสาเหตุให้เกิดโรคได้ รวมถึงสิ่งของที่ปนเปื้อนสารคัดหลั่งจากร่างกาย เช่น ผ้าปิดปาก หน้ากากอนามัย ถุงมือ เป็นต้น

๓.๖ สิ่งที่น่ากลับมาใช้ประโยชน์ หมายถึง สิ่งของที่ถูกทิ้งหรือไม่ต้องการแต่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้อีก (recycle) เช่น กระจกกระดาด หรือถุงพลาสติกที่ใช้แล้ว แต่ยังสะอาดและอยู่ในสภาพดี

๓.๗ กทม. หมายถึง กรุงเทพมหานคร รวมถึงสำนักสิ่งแวดล้อม และสำนักงานเขต ในสังกัดของ กรุงเทพมหานคร ทำหน้าที่กำจัดขยะมูลฝอย และจัดเก็บขยะมูลฝอยแต่ละประเภทที่ศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ที่อยู่ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ตามขอบเขตในคู่มือสิ่งแวดล้อม

๓.๘ บริษัทผู้รับจ้าง หมายถึง ผู้รับจ้างงานรักษาความสะอาดอาคาร ทำหน้าที่จัดเก็บขยะประเภทต่าง ๆ ที่ด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ และศูนย์ควบคุมทางพิเศษ ตามขอบเขตในคู่มือสิ่งแวดล้อม และตามรายละเอียดของงานจ้าง

๓.๙ บริษัทรับกำจัดขยะ หมายถึง บริษัทที่รับกำจัดขยะอันตราย ที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงาน-อุตสาหกรรม หรือบริษัทเอกชนที่ทำหน้าที่จัดเก็บขยะประเภทต่าง ๆ นำไปกำจัดอย่างถูกวิธี หรือจัดส่งให้ กทม. นำไปกำจัด

๓.๑๐ บอ.๒ หมายถึง “แผนกบำรุงรักษาอาคารและสวน ๒” รับผิดชอบศูนย์ควบคุมทางพิเศษคลองรัชบนทางพิเศษคลองรัช และทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์

๓.๑๑ บอ.๓ หมายถึง “แผนกบำรุงรักษาอาคารและสวน ๓” รับผิดชอบศูนย์ควบคุมทางพิเศษบูรพาวิถี และบนทางพิเศษบูรพาวิถี


๔. ความรับผิดชอบ

๔.๑ ผู้อำนวยการกองบำรุงรักษาอาคารและความสะอาด ควบคุมดูแลให้มีการแยกประเภทขยะที่ศูนย์ควบคุมทางพิเศษ ตามขอบเขตในคู่มือสิ่งแวดล้อม ได้อย่างถูกต้อง

๔.๒ ผู้อำนวยการกองจัดเก็บค่าผ่านทาง ๓ ควบคุมดูแลให้มีการแยกประเภทขยะที่ด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ตามขอบเขตในคู่มือสิ่งแวดล้อม ได้อย่างถูกต้อง

๔.๓ ผู้อำนวยการฝ่าย ผู้อำนวยการกอง และหัวหน้าแผนก ที่ใช้พื้นที่ปฏิบัติงานในศูนย์ควบคุมทางพิเศษ ตามขอบเขตในคู่มือสิ่งแวดล้อม ควบคุมดูแลพนักงาน ลูกจ้างในสังกัด และผู้รับจ้างที่เกี่ยวข้องให้มีการแยกประเภทขยะในพื้นที่ปฏิบัติงาน ได้อย่างถูกต้อง

๔.๔ หัวหน้าแผนกกู้ภัย หัวหน้าแผนกจัดการจราจร และหัวหน้าแผนกปฏิบัติการพิเศษ ควบคุมดูแลพนักงานในสังกัดที่ปฏิบัติงานบนทางพิเศษ ตามขอบเขตในคู่มือสิ่งแวดล้อม ให้มีการแยกประเภทขยะอุบัติเหตุ ก่อนทิ้งในพื้นที่ทิ้งขยะรวมของศูนย์ควบคุมทางพิเศษ ได้อย่างถูกต้อง

	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-10	แก้ไขครั้งที่ ๑๑
	การจัดการขยะที่ด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และบนทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๑๖ เม.ย. ๖๗	หน้าที่ ๙ ของ ๑๔

๔.๕ หัวหน้าแผนก บอ.๒ ควบคุมดูแลพนักงาน ลูกจ้าง และผู้รับจ้างที่ปฏิบัติงานในศูนย์ควบคุมทางพิเศษคลองรัช บนทางพิเศษคลองรัช และทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ ให้มีการแยกประเภทขยะก่อนทิ้งในพื้นที่ปฏิบัติงานและพื้นที่ทิ้งขยะรวม ได้อย่างถูกต้อง ตลอดจนมีการเฝ้าระวังการทิ้งขยะให้ถูกประเภทตามวิธีปฏิบัติงาน

๔.๖ หัวหน้าแผนก บอ.๓ ควบคุมดูแลพนักงาน ลูกจ้าง และผู้รับจ้างที่ปฏิบัติงานในศูนย์ควบคุมทางพิเศษบูรพาวิถี และบนทางพิเศษบูรพาวิถี ให้มีการแยกประเภทขยะก่อนทิ้งในพื้นที่ปฏิบัติงานและพื้นที่ทิ้งขยะรวมของศูนย์ควบคุมทางพิเศษ ได้อย่างถูกต้อง ตลอดจนมีการเฝ้าระวังการทิ้งขยะให้ถูกประเภทตามวิธีปฏิบัติงาน

๔.๗ หัวหน้าแผนกจัดเก็บค่าผ่านทาง ควบคุมดูแลพนักงาน ลูกจ้าง และผู้รับจ้างที่ปฏิบัติงานที่ด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ตามขอบเขตในคู่มือสิ่งแวดล้อม ให้มีการแยกประเภทขยะก่อนทิ้งในพื้นที่ปฏิบัติงานและพื้นที่ทิ้งขยะรวมของด้านเก็บค่าผ่านทาง ได้อย่างถูกต้อง ตลอดจนมีการเฝ้าระวังการทิ้งขยะให้ถูกประเภทตามวิธีปฏิบัติงาน

๔.๘ พนักงาน ลูกจ้าง ผู้รับจ้าง และผู้เกี่ยวข้อง ที่ปฏิบัติงานและทำกิจกรรมทุกประเภทในด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และบนทางพิเศษ ตามขอบเขตในคู่มือสิ่งแวดล้อม ให้มีการแยกประเภทขยะก่อนทิ้งในพื้นที่ปฏิบัติงานและพื้นที่ทิ้งขยะรวม ได้อย่างถูกต้อง

๔.๙ ผู้ควบคุมดูแลตามข้อ ๔.๑ ถึงข้อ ๔.๗ มีหน้าที่ในการตรวจสอบความถูกต้อง ความครบถ้วน สมบูรณ์ของการดำเนินการตามวิธีการปฏิบัติงาน

๕. เอกสารอ้างอิง

๕.๑ นโยบายสิ่งแวดล้อมของ กทพ.

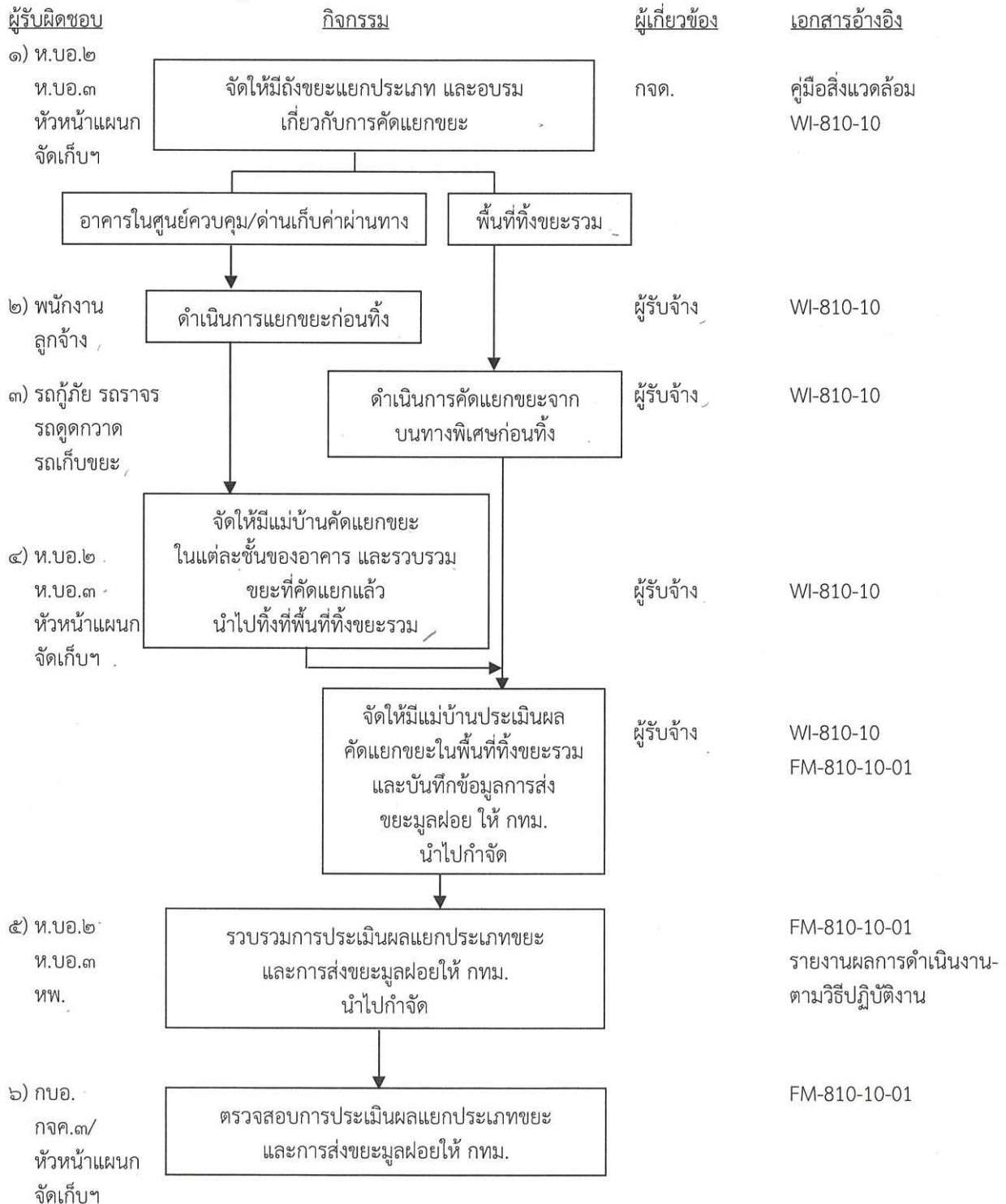
๕.๒ ขั้นตอนการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง


- ๑) การระบุกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (PR-613)
- ๒) การฝึกอบรม (PR-723)
- ๓) การสื่อสารและการประชาสัมพันธ์ (PR-740)
- ๔) การเฝ้าระวังและวัดผล (PR-910)

	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-10	แก้ไขครั้งที่ ๑๑
	การจัดการขยะที่ด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และบนทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๑ เม.ย. ๖๗	หน้าที่ ๑๐ ของ ๑๔

๖. วิธีปฏิบัติงาน

๖.๑ แผนผังวิธีปฏิบัติงาน



	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-10	แก้ไขครั้งที่ ๑๑
	การจัดการขยะที่ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และบนทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๑๒.๖.๖๖	หน้าที่ ๑๑ ของ ๑๔

๖.๒ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงาน

๖.๒.๑ แผนก บอ.๒ และ บอ.๓ ต้องจัดให้มีถังขยะแยกประเภทขยะ รวม ๔ ประเภท ได้แก่ ขยะแห้ง (ถังสีเหลือง) ขยะเปียก (ถังสีเขียว) ขยะอันตราย (ถังสีเทาฟ้าสีแดง หรือถังสีแดง) ขยะติดเชื้อ (ถังขยะมีฝาปิดและมีข้อความขยะติดเชื้อบนถัง) ภายในและภายนอกอาคารของศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และในพื้นที่ทิ้งขยะรวมของศูนย์ควบคุมทางพิเศษ อย่างเพียงพอ รวมถึงคำแนะนำเกี่ยวกับการคัดแยกขยะที่ตัวถังขยะและจุดจัดวางถังขยะ ซึ่งการวางถังขยะอาจวางครบทั้ง ๔ ประเภท หรือวางบางประเภทให้เหมาะสมกับพื้นที่หรือกิจกรรมในพื้นที่

๖.๒.๒ แผนกจัดเก็บค่าผ่านทาง ต้องจัดให้มีถังขยะแยกประเภทขยะ รวม ๔ ประเภท ได้แก่ ขยะแห้ง (ถังสีเหลือง) ขยะเปียก (ถังสีเขียว) ขยะอันตราย (ถังสีเทาฟ้าสีแดง หรือถังสีแดง) ขยะติดเชื้อ (ถังขยะมีฝาปิดและมีข้อความขยะติดเชื้อบนถัง) ภายในและภายนอกอาคารของด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ตามขอบเขตในคู่มือสิ่งแวดล้อม อย่างเพียงพอ รวมถึงคำแนะนำเกี่ยวกับการคัดแยกขยะที่ตัวถังขยะและจุดจัดวางถังขยะ การวางถังขยะอาจวางครบทั้ง ๔ ประเภท หรือวางบางประเภทให้เหมาะสมกับพื้นที่หรือกิจกรรมในพื้นที่

๖.๒.๓ แผนก บอ.๒ และ บอ.๓ จะต้องจัดให้มีการอบรมเกี่ยวกับการคัดแยกขยะ ตามวิธีปฏิบัติงานของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมมาตรฐาน ISO 14001 : 2015 ให้กับ พนักงาน ลูกจ้าง และผู้รับจ้าง ที่ปฏิบัติงานที่ศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และบนทางพิเศษ ตามพื้นที่รับผิดชอบ

๖.๒.๔ แผนกจัดเก็บค่าผ่านทาง จะต้องจัดให้มีการอบรมเกี่ยวกับการคัดแยกขยะ ตามวิธีปฏิบัติงานของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมมาตรฐาน ISO 14001 : 2015 ให้กับ พนักงาน ลูกจ้าง และผู้รับจ้าง ที่ปฏิบัติงานที่อาคารด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ตามขอบเขตในคู่มือสิ่งแวดล้อม


๖.๒.๕ พนักงาน ลูกจ้าง ผู้รับจ้าง และผู้เกี่ยวข้อง ที่ปฏิบัติงานในศูนย์ควบคุมทางพิเศษ ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ และบนทางพิเศษ ตามขอบเขตในคู่มือสิ่งแวดล้อม จะต้องดำเนินการ ดังนี้

๑) พนักงาน ลูกจ้าง แม่บ้าน คนสวน รปภ. และผู้เกี่ยวข้อง ที่ปฏิบัติงานและทำกิจกรรมทุกประเภทในศูนย์ควบคุมทางพิเศษ ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ จะต้องแยกประเภทขยะก่อนทิ้งในถังขยะแยกประเภทที่จัดวางไว้บริเวณรอบนอกอาคารและภายในอาคาร ได้อย่างถูกต้อง

๒) รถเก็บขยะบนทางพิเศษ จะต้องมีการคัดแยกขยะอันตรายนำไปทิ้งในถังขยะอันตรายในพื้นที่ทิ้งขยะรวมของศูนย์ควบคุมทางพิเศษ ได้อย่างถูกต้อง และนำขยะที่เหลือจากการคัดแยกไปทิ้งที่ศูนย์กำจัดมูลฝอยของ กทม. หรือจัดส่งให้บริษัทรับกำจัดขยะ นำไปกำจัดอย่างถูกวิธี

๓) รถดูดกวาด จะต้องมีการคัดแยกขยะอันตรายจากบนทางพิเศษและนำไปทิ้งในถังขยะอันตรายในพื้นที่ทิ้งขยะรวมของศูนย์ควบคุมทางพิเศษ ได้อย่างถูกต้อง การเทถังของรถดูดกวาดจะต้องเทในพื้นที่จัดเตรียมไว้ หรือนำรถดูดกวาดไปเทถังที่ศูนย์กำจัดมูลฝอยของ กทม. หรือจัดส่งให้บริษัทรับกำจัดขยะ นำไปกำจัดอย่างถูกวิธี ซึ่งการล้างถังเก็บฝุ่นจะต้องมีที่กรองทรายและที่ดักทรายก่อนเพื่อไม่ให้ส่งสู่ท่อระบายน้ำ

๔) รถดูดกวาดที่ทำการดูดกวาดผงเคมีที่ใช้กำจัดคราบน้ำมันซึ่งเป็นขยะอันตราย จะต้องทำการคัดแยกโดยเทใส่ถังขยะดำและนำไปทิ้งลงถังขยะอันตรายในพื้นที่ทิ้งขยะรวมของศูนย์ควบคุมทางพิเศษ

	วิธีปฏิบัติงาน การจัดการขยะที่ด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และบนทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-810-10	แก้ไขครั้งที่ ๑๑
		วันประกาศใช้ ๑ เม.ย. ๖๗	หน้าที่ ๑๒ ของ ๑๔

๕) พนักงานซ่อมบำรุงอุปกรณ์ที่อาคารในศูนย์ควบคุมทางพิเศษ ด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ หรือบนทางพิเศษ จะต้องรวบรวมอุปกรณ์จากการดำเนินงาน เช่น หลอดไฟฟ้า อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ หรืออะไหล่อุปกรณ์อื่น ๆ นำมาทิ้งลงถังขยะอันตรายที่ศูนย์ควบคุมทางพิเศษ หรือที่ด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ หรือจัดส่งให้บริษัทรับกำจัดขยะ นำไปกำจัดอย่างถูกวิธี

๖) ช่างซ่อมบำรุงยานพาหนะที่อาคารซ่อมบำรุง จะต้องเทน้ำมันและน้ำมันเครื่องเก่าลงในถังที่รองรับ เพื่อจัดส่งให้บริษัทที่รับกำจัดน้ำมันและน้ำมันเครื่อง นำไปกำจัดอย่างถูกวิธี

๗) ช่างซ่อมบำรุงยานพาหนะที่อาคารซ่อมบำรุง จะต้องนำอะไหล่ต่าง ๆ ที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้ รวมถึงแบตเตอรี่ที่ใช้แล้ว และภาชนะที่ใส่น้ำมันเครื่องที่ใช้แล้ว ให้นำมาทิ้งในถังขยะอันตรายที่ศูนย์ควบคุมทางพิเศษ หรือจัดส่งให้บริษัทรับกำจัดขยะ นำไปกำจัดอย่างถูกวิธี

๘) รถกู้ภัย รถจราจรทางพิเศษ ที่เก็บขยะบนทางพิเศษ ต้องแยกประเภทขยะก่อนทิ้งในพื้นที่ทิ้งขยะรวมของศูนย์ควบคุมทางพิเศษ ได้อย่างถูกต้อง หากเป็นวัสดุชิ้นใหญ่จากอุบัติเหตุบนทางพิเศษให้แยกทิ้งในจุดพักขยะจากอุบัติเหตุ


๙) ผู้ที่ทำการเก็บวัสดุตกหล่นบนทางพิเศษ ซึ่งไม่ใช่รถเก็บขยะบนทางพิเศษ เมื่อเก็บเสร็จเรียบร้อยแล้ว จะต้องแยกประเภทขยะก่อนทิ้งในพื้นที่ทิ้งขยะรวมของศูนย์ควบคุมทางพิเศษ ให้ถูกต้อง

๑๐) แม่บ้านที่ปฏิบัติงานในแต่ละอาคารของศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และที่ด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ จะต้องรวบรวมขยะที่แยกประเภทแล้ว ใส่ถุงพลาสติกผูกมัดปากถุงให้แน่นและทำเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์ไว้ที่ถุงขยะแต่ละประเภท เช่น ใช้เชือกมัดปากถุงตามสีของถังขยะแต่ละประเภท ขยะติดเชื้อมาใส่ถุงพลาสติกสีแดงหรือถุงดำปิดป้ายสีแดงข้อความว่า “หน้ากากอนามัย/ถุงมือใช้แล้ว” หรือ “ขยะติดเชื้อ” ก่อนนำไปทิ้งในพื้นที่ทิ้งขยะรวมของศูนย์ควบคุมทางพิเศษ หรือของด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ให้ถูกต้อง เพื่อรอนำส่งให้ กทม. นำไปกำจัด

๑๑) พนักงาน ลูกจ้าง ผู้รับจ้าง ที่ปฏิบัติงานบนทางพิเศษ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ จะต้องผ่านการอบรมเกี่ยวกับมาตรฐานของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 : 2015 เกี่ยวกับการคัดแยกขยะตามวิธีปฏิบัติงาน

๑๒) ผู้รับจ้างงานก่อสร้าง ปรับปรุงซ่อมแซมอาคารในศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และที่ด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ จะต้องคัดแยกขยะตามวิธีปฏิบัติงาน โดยต้องจัดให้มีถังขยะแยกประเภท รวมถึงคำแนะนำเกี่ยวกับการคัดแยกขยะในพื้นที่ปฏิบัติงานอย่างเพียงพอ และต้องจัดส่งขยะที่คัดแยกประเภทแล้วให้บริษัทรับกำจัดขยะ นำไปกำจัดอย่างถูกวิธี

๑๓) ผู้รับจ้างงานบำรุงรักษาอุปกรณ์ต่าง ๆ ในศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และที่ด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ จะต้องคัดแยกขยะตามวิธีปฏิบัติงาน และต้องจัดส่งขยะที่แยกประเภทแล้วให้บริษัทรับกำจัดขยะ นำไปกำจัดอย่างถูกวิธี

	วิธีปฏิบัติงาน การจัดการขยะที่ด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และบนทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-810-10	แก้ไขครั้งที่ ๑๑
		วันประกาศใช้ ๑ เม.ย. ๖๗	หน้าที่ ๑๓ ของ ๑๔

๖.๒.๖ ผู้อำนวยการกอง ที่รับผิดชอบพื้นที่ปฏิบัติงานในอาคารด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ อาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และบนทางพิเศษ จัดให้มีการแยกประเภทขยะก่อนทิ้งในถังขยะแยกประเภทที่อยู่ในพื้นที่รับผิดชอบ ดังนี้

ผู้รับผิดชอบ	กิจกรรม	ผู้เกี่ยวข้อง	เอกสาร
ผอ.กบอ.	พนักงาน ลูกจ้าง ผู้รับจ้าง ที่ปฏิบัติงานในศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และบนทางพิเศษ ตามขอบเขตในคู่มือสิ่งแวดลอม แยกประเภทขยะก่อนทิ้งลงถังขยะที่อยู่ในพื้นที่ปฏิบัติงาน และพื้นที่ทิ้งขยะรวม ได้อย่างถูกต้อง	พนักงาน ลูกจ้าง ผู้รับจ้าง ของ กบอ.	WI-810-10
ผอ.กพย. ผอ.กบท. ผอ.กบร.	พนักงาน ลูกจ้าง ผู้รับจ้าง ที่ปฏิบัติงานในศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และบนทางพิเศษตามขอบเขตในคู่มือสิ่งแวดลอม แยกประเภทขยะก่อนทิ้งลงถังขยะที่อยู่ในพื้นที่ปฏิบัติงาน และพื้นที่ทิ้งขยะรวม ได้อย่างถูกต้อง	พนักงาน ลูกจ้าง ผู้รับจ้าง ของ กพย. กบท. และ กบร.	WI-810-10
ผอ.กจค.๓	พนักงาน ลูกจ้าง ผู้รับจ้าง ที่ปฏิบัติงานในด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ตามขอบเขตในคู่มือสิ่งแวดลอม แยกประเภทขยะก่อนทิ้งลงถังขยะที่อยู่ในพื้นที่ปฏิบัติงาน และพื้นที่ทิ้งขยะรวม ได้อย่างถูกต้อง	พนักงาน ลูกจ้าง ผู้รับจ้าง ของ กจค.๓	WI-810-10
ผอ.กจจ. ผอ.กกภ. ผอ.กสอ.	พนักงาน ลูกจ้าง ที่ปฏิบัติงานในศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และบนทางพิเศษ ตามขอบเขตในคู่มือสิ่งแวดลอม แยกประเภทขยะก่อนทิ้งลงถังขยะที่อยู่ในพื้นที่ปฏิบัติงาน และพื้นที่ทิ้งขยะรวม ได้อย่างถูกต้อง	พนักงาน ลูกจ้าง ของ กจจ. กกภ. และ กสอ.	WI-810-10

๖.๒.๗ ผู้อำนวยการกองบำรุงรักษาอาคารและความสะอาด หรือหัวหน้าแผนกที่ได้รับมอบหมาย ตรวจสอบการประเมินผลแยกประเภทขยะและการส่งขยะมูลฝอยให้ กทม. ของอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ ตามแบบฟอร์ม FM-810-10-01 หากพบว่ามี การทิ้งขยะผิดประเภท ให้ทำหนังสือแจ้งหน่วยงานที่นำขยะมาทิ้ง เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001: 2015

๖.๒.๘ ผู้อำนวยการกองจัดเก็บค่าผ่านทาง ๓ หรือหัวหน้าแผนกจัดเก็บที่ได้รับมอบหมาย ตรวจสอบการประเมินผลแยกประเภทขยะและการส่งขยะมูลฝอยให้ กทม. ของอาคารด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ตามแบบฟอร์ม FM-810-10-01 หากพบว่ามี การทิ้งขยะผิดประเภท ให้ทำหนังสือแจ้งด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ที่รับผิดชอบ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001: 2015

	วิธีปฏิบัติงาน การจัดการขยะที่ด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และบนทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-810-10	แก้ไขครั้งที่ ๑๑
		วันประกาศใช้ ๑ เม.ย. ๖๖	หน้าที่ ๑๔ ของ ๑๔

๖.๒.๙ แผนก บอ.๒ และ บอ.๓ และแผนกจัดเก็บค่าผ่านทาง จัดให้มีแม่บ้านคัดแยกขยะในแต่ละชั้นของอาคารในศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และที่ด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ให้ถูกต้อง ก่อนรวบรวมขยะที่คัดแยกถูกต้องแล้วใส่ถุงพลาสติกแยกตามประเภทขยะ นำไปทิ้งในถังขยะแยกประเภทในพื้นที่ทิ้งขยะรวมของศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และของด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ให้ถูกต้อง เพื่อรอส่งให้ กทม. หรือให้บริษัทผู้รับจ้างนำขยะจากด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ไปทิ้งในถังขยะแยกประเภทในพื้นที่ทิ้งขยะรวมของศูนย์ควบคุมทางพิเศษ ให้ถูกต้อง เพื่อรอส่งให้ กทม. ต่อไป

๖.๒.๑๐ แผนก บอ.๒ และ บอ.๓ และแผนกจัดเก็บค่าผ่านทาง จัดให้มีแม่บ้านประเมินผลแยกประเภทขยะในพื้นที่ทิ้งขยะรวมของศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ก่อนส่งให้ กทม. นำไปกำจัด และบันทึกข้อมูลการประเมินผลแยกประเภทขยะและจำนวนส่งขยะมูลฝอยให้ กทม. ตามแบบฟอร์ม FM-810-10-01 กล่าวคือ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ จะมีการทิ้งขยะผิดประเภท ได้ไม่เกิน ๑ ถึง ต่อการนำส่งขยะในแต่ละครั้ง

๖.๒.๑๑ หัวหน้าแผนก บอ.๒ และ บอ.๓ เฝ้าระวังการคัดแยกขยะในพื้นที่ทิ้งขยะรวมของศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และรวบรวมการประเมินผลแยกประเภทขยะและการส่งขยะมูลฝอยให้ กทม. ที่ได้มีการบันทึกข้อมูลลงในแบบฟอร์ม FM-810-10-01 เสนอผู้อำนวยการกองบำรุงรักษาอาคารและความสะอาด หรือหัวหน้าแผนกที่ได้รับมอบหมาย ทุกเดือน และรายงานผลการดำเนินงานเสนอ EMR อย่างน้อย ๔ ครั้งต่อปี (ประมาณ ๓ เดือน/ครั้ง)

๖.๒.๑๒ หัวหน้าพนักงานเก็บค่าผ่านทางพิเศษ (หพ.) เฝ้าระวังการคัดแยกขยะในพื้นที่ทิ้งขยะรวมของด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ และรวบรวมการประเมินผลแยกประเภทขยะและการส่งขยะมูลฝอยให้ กทม. ที่ได้มีการบันทึกข้อมูลลงในแบบฟอร์ม FM-810-10-01 เสนอผู้อำนวยการกองจัดเก็บค่าผ่านทาง ๓ หรือหัวหน้าแผนกจัดเก็บที่ได้รับมอบหมาย ทุกเดือน และรายงานผลการดำเนินงานเสนอ EMR อย่างน้อย ๔ ครั้งต่อปี (ประมาณ ๓ เดือน/ครั้ง)

๗. แบบฟอร์มที่ใช้

- แบบฟอร์มการประเมินผลแยกประเภทขยะและการส่งขยะมูลฝอยให้กรุงเทพมหานคร (FM-810-10-01)

2.7 เอกสารระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มาตรฐาน ISO 14001 : 2015


วิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ




ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มาตรฐาน ISO 14001 : 2015

วิธีปฏิบัติงาน การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ


ผู้เสนอ :

.. วันที่  ส.ค. ๒๕๖๑

ผู้ทบทวน

.. วันที่  ส.ค. ๒๕๖๑

ผู้อนุมัติ :

.. วันที่  ส.ค. ๒๕๖๑

เอกสารเลขที่ : WI-810-07

ข้อกำหนด ๘.๑

ประกาศใช้ตั้งแต่วันที่ ๒๐ ก.ค. ๖๑

จำนวน ๓๕ หน้า


แก้ไขครั้งที่ : ๒

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 ให้ใช้กำกับการปฏิบัติงานของพนักงาน และลูกจ้างประจำของฝ่ายควบคุมการจราจรที่ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องในเขตทางพิเศษที่ระบุไว้ในคู่มือสิ่งแวดลอม

๓. คำนิยาม


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

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

๓.๓ เวรอำนวยความสะดวก หมายถึง พนักงานระดับหัวหน้าแผนกในสังกัดฝ่ายควบคุมการจราจรหรือพนักงานที่ได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่อำนวยความสะดวก สั่งการ และตรวจสอบดูแลความเรียบร้อยบนทางพิเศษรวมทั้งประสานงานกับหน่วยงานภายนอกในการแก้ไขสถานการณ์ที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุที่มีขนาดใหญ่หรืออุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดขึ้นบนทางพิเศษให้คลี่คลายด้วยความรวดเร็ว


๓.๔ ด่านขังน้ำหนักร หมายถึง สถานที่สำหรับตรวจสอบรถบรรทุกที่จะใช้ทางพิเศษ โดยการขังน้ำหนักและควบคุมมิให้รถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกินพิกัดใช้ทางพิเศษ 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

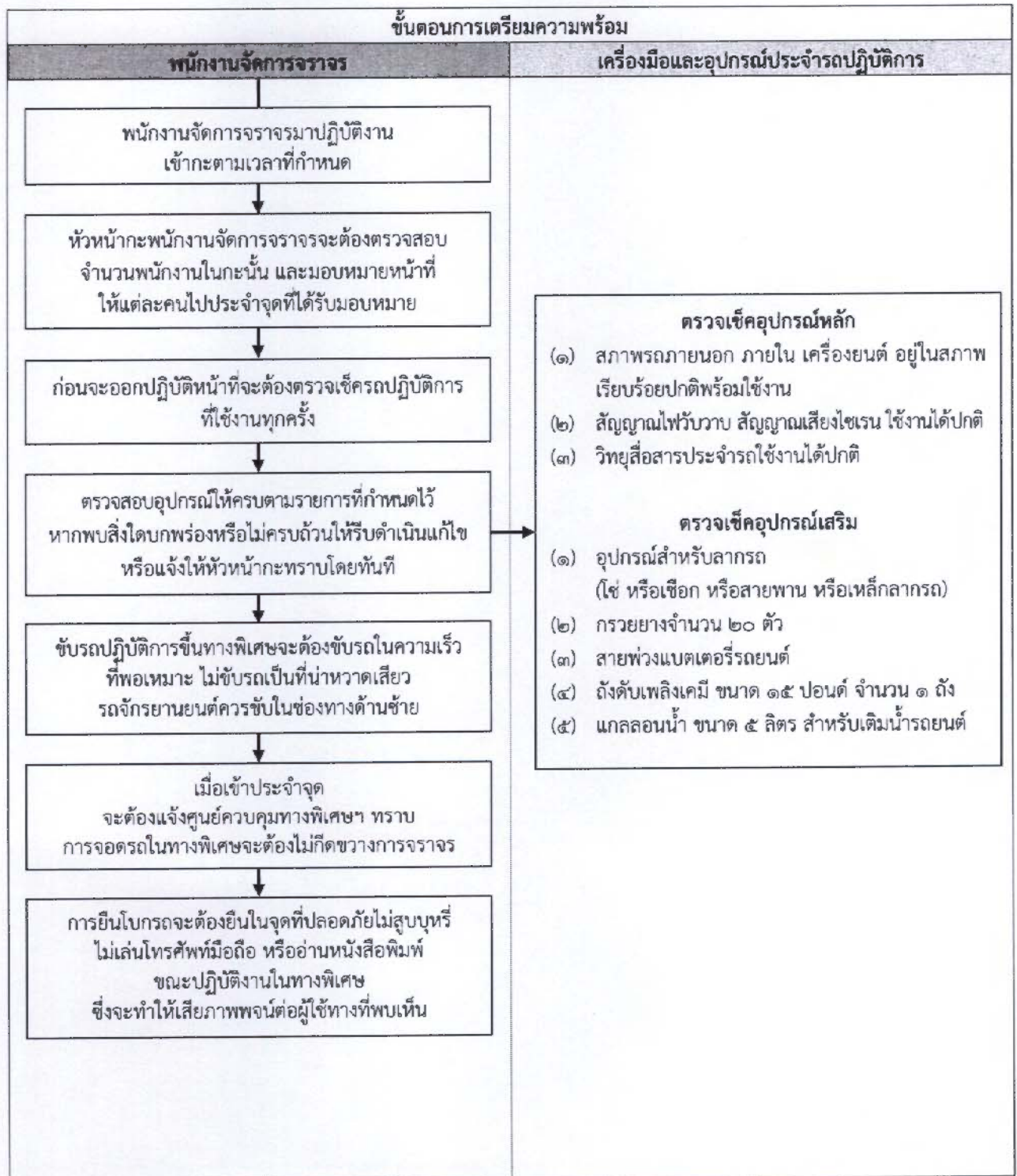
๕. เอกสารอ้างอิง


- 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

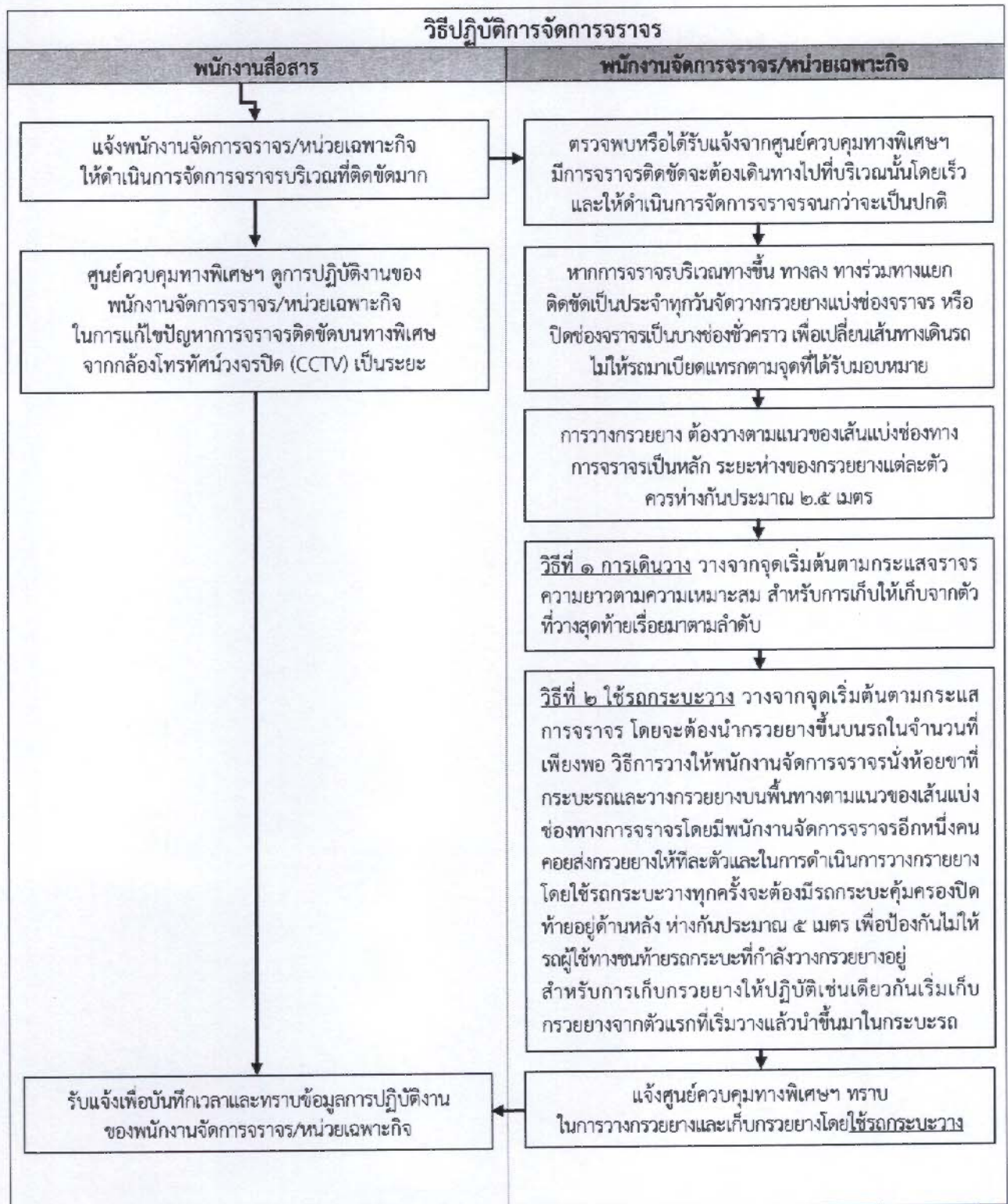
ตรวจเช็คอุปกรณ์หลัก	ตรวจเช็คอุปกรณ์เสริม
(๑) สภาพรถภายนอก ภายใน เครื่องยนต์ อยู่ในสภาพเรียบร้อยปกติพร้อมใช้งาน	(๑) อุปกรณ์สำหรับลากรถ (โซ่หรือเชือก หรือสายพานหรือเหล็กลากรถ)
(๒) สัญญาณไฟวับวาบ สัญญาณเสียงไซเรน ใช้งานได้ปกติ	(๒) กรวยยางจำนวน ๒๐ ตัว
(๓) วิทยุสื่อสารประจำรถใช้งานได้ปกติ	(๓) สายพ่วงแบตเตอรี่รถยนต์
	(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) เมื่อพนักงานจัดการจราจรหรือหน่วยเฉพาะกิจตรวจพบหรือได้รับแจ้งจากศูนย์ควบคุมทางพิเศษว่า การจราจรติดขัดบริเวณใดจะต้องเดินทางไปที่บริเวณนั้นโดยเร็ว และให้ดำเนินการจัดการจราจรจนกว่าการจราจรจะเป็นปกติ

๒) หากการจราจรบริเวณทางขึ้น-ลง ทางร่วมทางแยกติดขัดเป็นประจำทุกวันจะต้องจัดวางกรวยยางแบ่งช่องจราจร หรือปิดช่องจราจรเป็นบางช่องชั่วคราว เพื่อเปลี่ยนเส้นทางการเดินรถในทางพิเศษหรือไม่ให้รถมาเบียดแทรกตามจุดที่ได้รับมอบหมาย

๓) การวางกรวยยาง จะต้องวางตามแนวของเส้นแบ่งช่องทางการจราจรเป็นหลัก ระยะห่างของกรวยยางแต่ละตัวควรห่างกันประมาณ ๒.๕ เมตร การวางกรวยยางกระทำได้ ๒ วิธี คือ

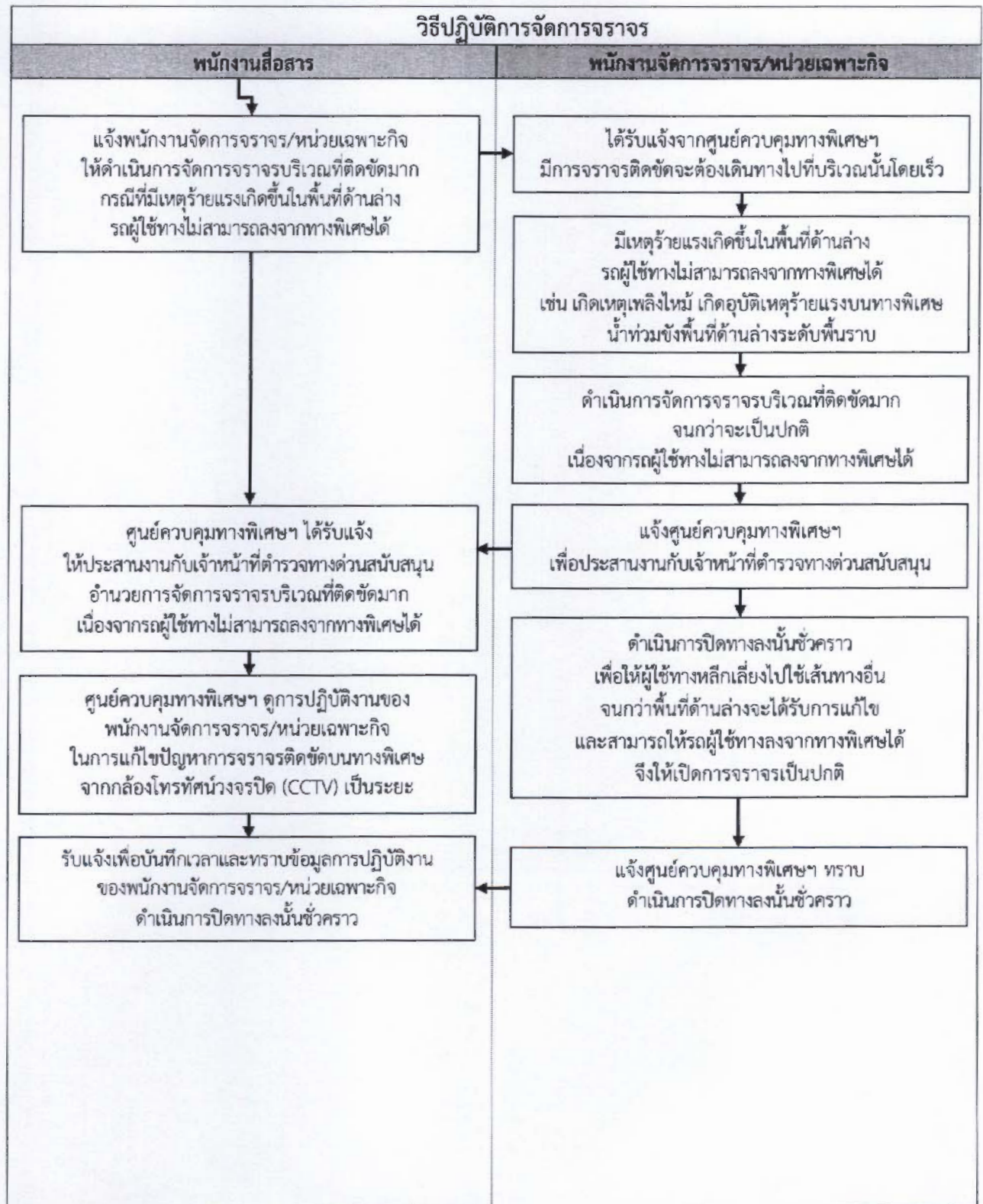
(๓.๑) วิธีที่ ๑ การเดินวาง โดยจะต้องวางจากจุดเริ่มต้นตามกระแสจราจร ด้วยความระมัดระวังความยาวตามความเหมาะสม สำหรับการเก็บให้เก็บจากตัวที่วางสุดท้ายเรื่อยมาตามลำดับ


(๓.๒) วิธีที่ ๒ ใช้รถกระบะวาง จะต้องวางจากจุดเริ่มต้นตามกระแสการจราจร โดยจะต้องนำกรวยยางขึ้นบนรถในจำนวนที่เพียงพอ วิธีการวางให้พนักงานจัดการจราจรนั่งห้อยขาที่กระบะรถและวางกรวยยางบนพื้นทางตามแนวของเส้นแบ่งช่องทางการจราจรโดยมีพนักงานจัดการจราจรอีกหนึ่งคนคอยส่งกรวยยางให้ทีละตัวและในการดำเนินการวางกรวยยางโดยใช้รถกระบะวางทุกครั้งจะต้องมีรถกระบะคุ้มครองปิดท้ายอยู่ด้านหลังห่างกันประมาณ ๕ เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้รถผู้ใช้ทางชนท้ายรถกระบะที่กำลังวางกรวยยางอยู่

การเก็บกรวยยางให้ปฏิบัติเช่นเดียวกัน โดยให้พนักงานจัดการจราจรนั่งห้อยขาที่ท้ายกระบะรถและเริ่มเก็บกรวยยางจากตัวแรกที่เริ่มวางแล้วนำขึ้นมาในกระบะรถ พนักงานจัดการจราจรที่อยู่ในกระบะรถจะต้องคอยจัดเรียงตั้งกรวยยางซ้อนกันให้เป็นระเบียบ โดยจะต้องมีรถกระบะอีกคันหนึ่งคอยคุ้มครองปิดท้ายอยู่ด้านหลังเช่นเดียวกัน

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

๖.๕ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร กรณีการจราจรติดขัดเนื่องจากเกิดเหตุร้ายแรงในพื้นที่ด้านล่าง



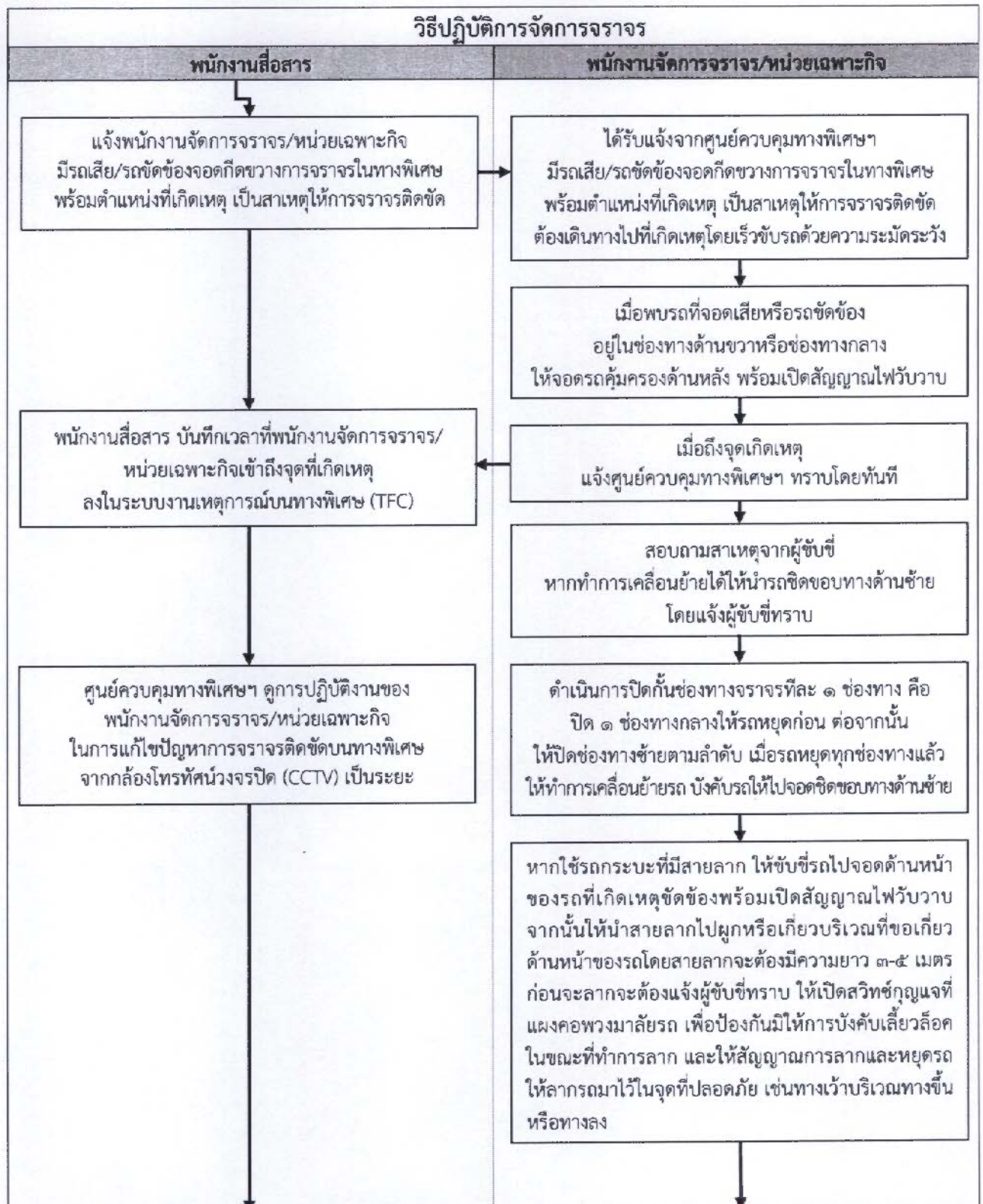
	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐๓-๑-๖๑	หน้าที่ ๑๔ ของ ๓๕

๖.๖ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร กรณีการจราจรติดขัดเนื่องจากเกิดเหตุร้ายแรงในพื้นที่ด้านล่าง

กรณีที่มีเหตุร้ายแรงเกิดขึ้นในพื้นที่ด้านล่างรถผู้ใช้ทางไม่สามารถลงจากทางพิเศษได้ เช่น เกิดเหตุเพลิงไหม้ เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงบนทางพิเศษ น้ำท่วมขังพื้นที่ด้านล่างระดับพื้นราบ เป็นต้น ให้แจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ เพื่อประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วนสนับสนุนและให้ดำเนินการปิดทางลงนั้นชั่วคราวเพื่อให้ผู้ใช้ทางหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่น จนกว่าพื้นที่ด้านล่างจะได้รับการแก้ไขและสามารถให้รถผู้ใช้ทางลงจากทางพิเศษได้ จึงให้เปิดการจราจรเป็นปกติ

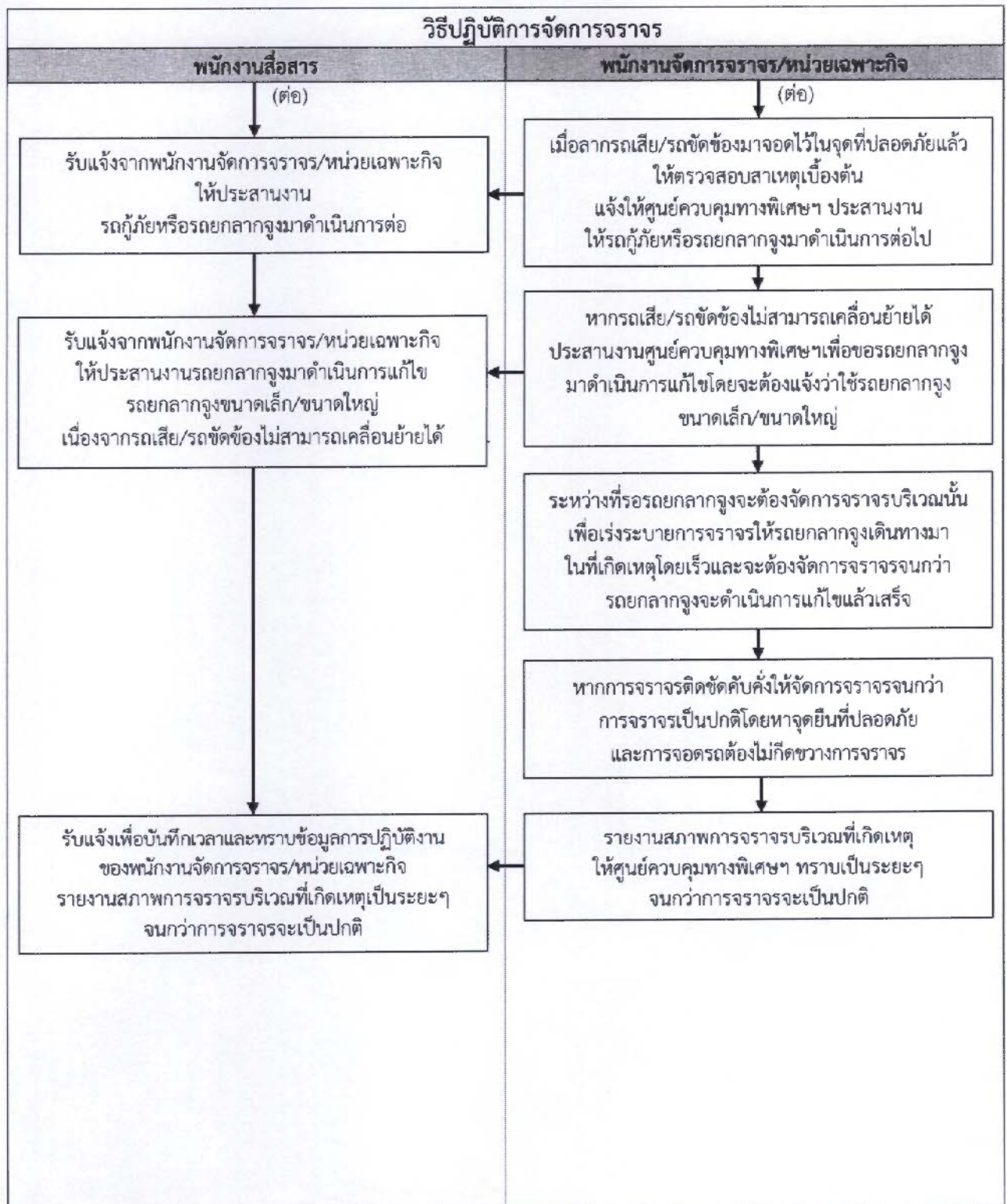
	วิธีปฏิบัติงาน การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๒๐๓.ค.๖๖	หน้าที่ ๑๕ ของ ๓๕


๖.๗ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจรกรณีตรวจสอบพบรถจอดขัดข้องกีดขวางการจราจรในทางพิเศษ



	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ธ.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 พร้อมเปิดสัญญาณไฟวับวาบ และสอบถามสาเหตุจากผู้ขับขี่ หากทำการเคลื่อนย้ายได้ให้นำรถชิดขอบทางด้านซ้ายโดยแจ้งผู้ขับขี่ทราบ ปิดกั้นช่องทางจราจรทีละ ๑ ช่องทาง คือ ปิด ๑ ช่องทางกลางให้รถหยุดก่อน ต่อจากนั้นให้ปิดช่องทางซ้ายตามลำดับ เมื่อรถหยุดทุกช่องทางแล้วให้พนักงานจัดการจราจรทำการเคลื่อนย้ายรถ บังคับรถให้ไปจอดชิดขอบทางด้านซ้าย

๓) หากใช้รถกระบะที่มีสายลาก ให้ขับขึ้นรถไปจอดด้านหน้าของรถที่เกิดเหตุขัดข้องพร้อมเปิดสัญญาณไฟวับวาบจากนั้นให้นำสายลากไปผูกหรือเกี่ยวบริเวณที่ขอเกี่ยวด้านหน้าของรถโดยสายลากจะต้องมีความยาว 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

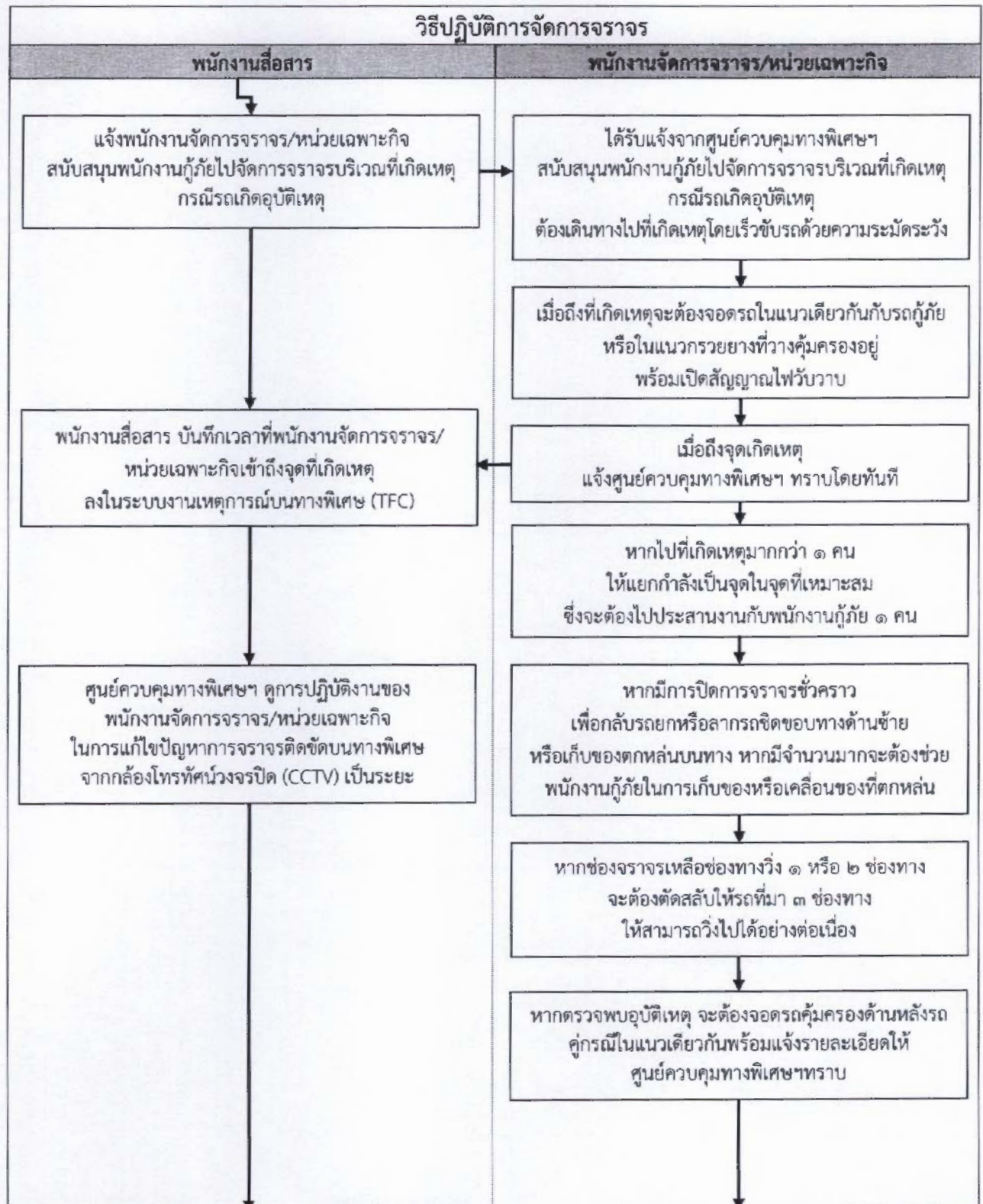
เอกสารเลขที่ WI-810-07


วันประกาศใช้ ๒๐ ค.ค. ๖๑

แก้ไขครั้งที่ ๒

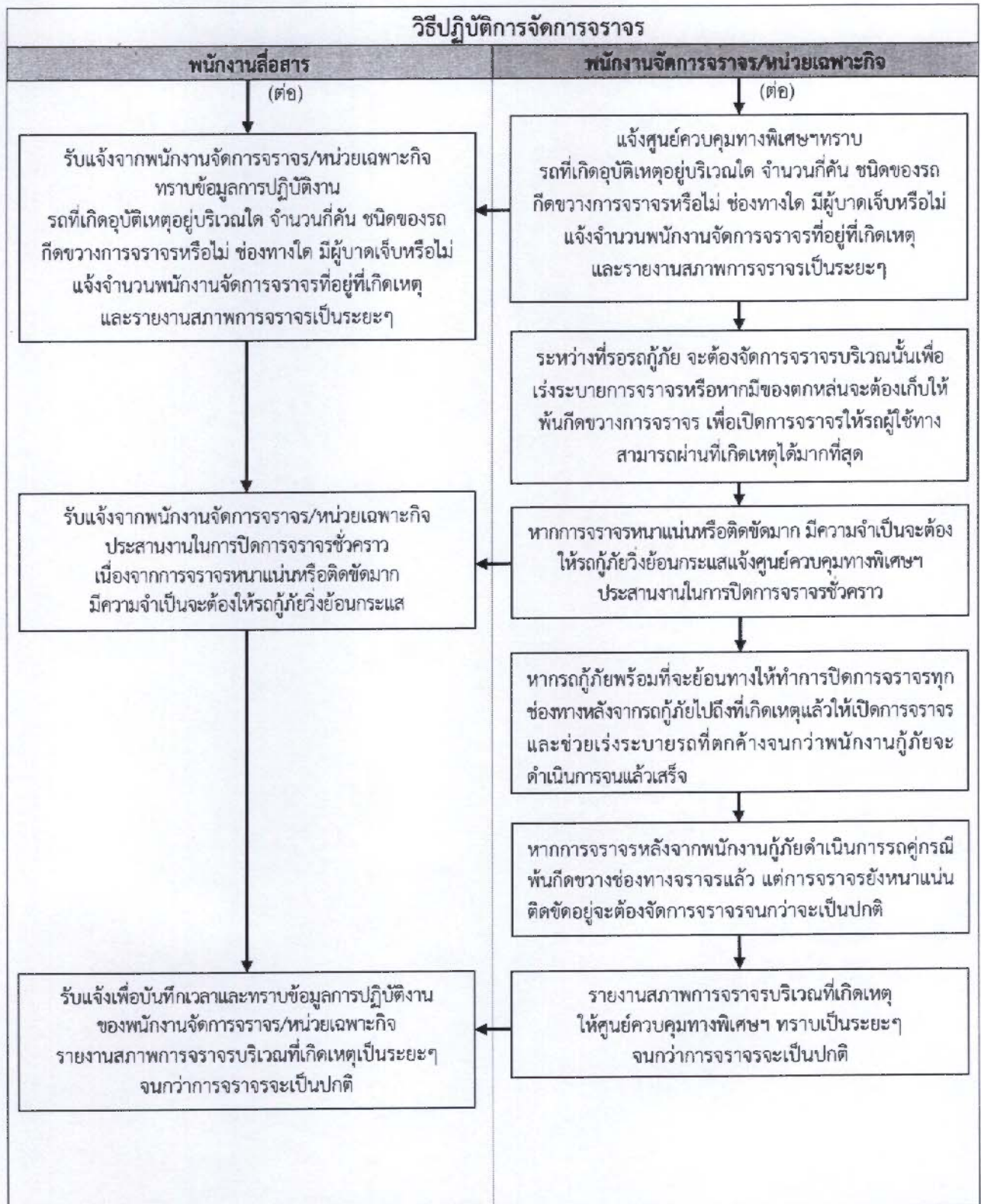
หน้าที่ ๑๘ ของ ๓๕


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

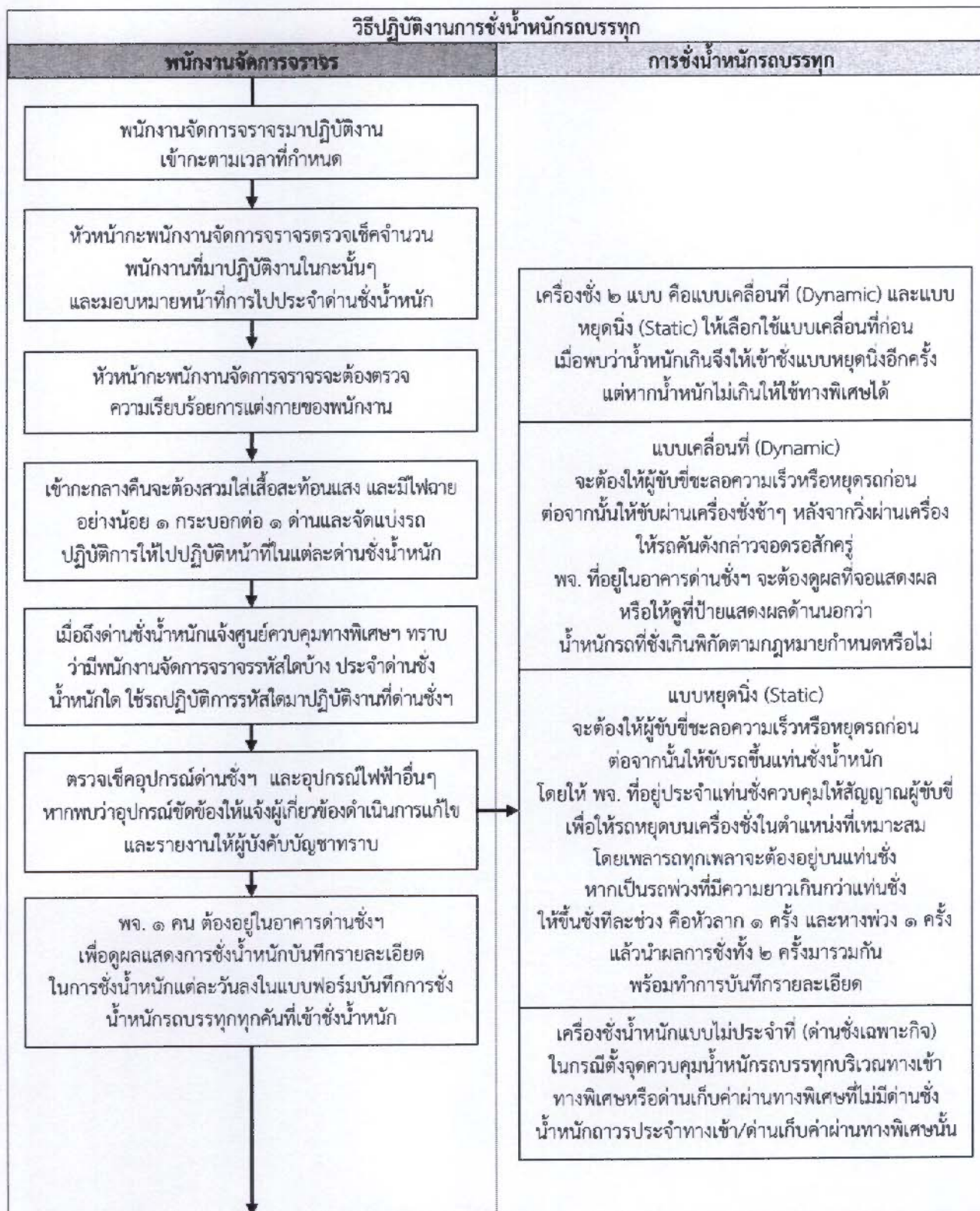
๖) ระหว่างรอรถกู้ภัยให้จัดการจราจร หรือหากมีของตกหล่นจะต้องเก็บให้พ้นกีดขวางการจราจรเพื่อเปิดการจราจรให้รถผู้ใช้ทางสามารถผ่านที่เกิดเหตุได้มากที่สุด


๗) หากการจราจรหนาแน่นหรือติดขัดมาก มีความจำเป็นจะต้องให้รถกู้ภัยวิ่งย้อนกระแสให้แจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ประสานงานในการปิดการจราจรชั่วคราว หากรถกู้ภัยพร้อมที่จะย้อนทางให้ทำการปิดการจราจรทุกช่องทางหลังจากรถกู้ภัยไปถึงที่เกิดเหตุแล้วให้เปิดการจราจรและช่วยเร่งระบายรถที่ติดค้างจนกว่าพนักงานกู้ภัยจะดำเนินการจนแล้วเสร็จ

๘) หากการจราจรหลังจากพนักงานกู้ภัยดำเนินการรถคู่กรณีพ้นกีดขวางช่องทางจราจรแล้วแต่การจราจรยังหนาแน่นติดขัดอยู่ พนักงานจัดการจราจรจะต้องจัดการจราจรจนกว่าจะเป็นปกติ

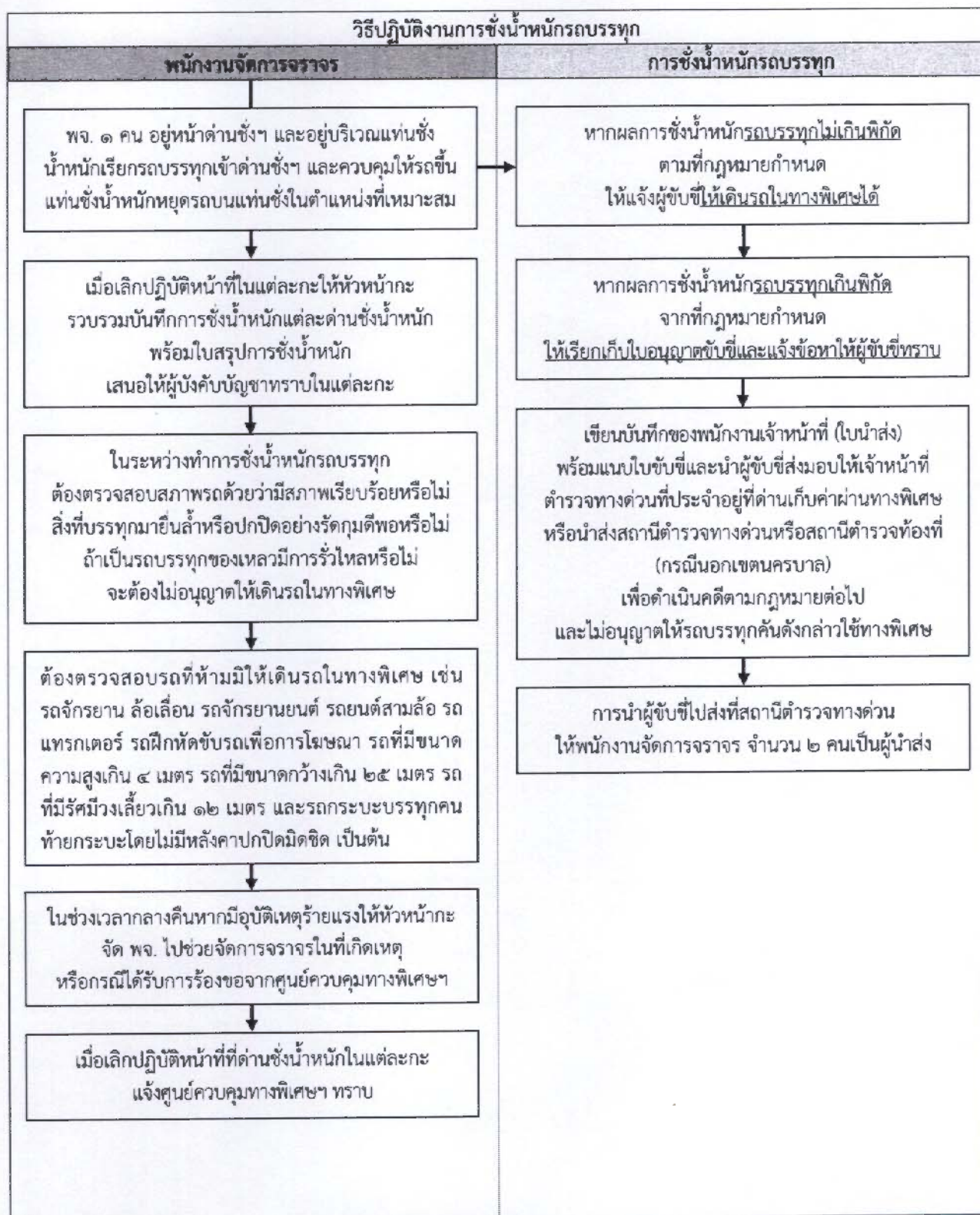
	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ธ.ค. ๖๖	หน้าที่ ๒๑ ของ ๓๕

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 ทราบว่ามีพนักงานจัดการจราจรที่สโตนบ้าง ประจำด่านชั่งน้ำหนักใด ใช้รถปฏิบัติการที่สโตน 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 โดยเพลาารถทุกเพลจะต้องอยู่บนแท่นชั่ง 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 บริเวณปลายจุดด่านชั่งน้ำหนักเพื่อทำการติดตามยานพาหนะที่ไม่ยอมหยุดตรวจหรือกรณีต้องนำลงทางลงที่ใกล้ที่สุด

(๙.๓.๕) จุดที่ทำการวางแผ่นเครื่องชั่งต้องเป็นพื้นที่ที่มีความราบเสมอกันและทำการวางกรวยยางบังคับให้รถบรรทุกวิ่งเข้ามาในจุดชั่งน้ำหนักและวางกรวยยางจนสิ้นสุดพื้นที่ชั่งน้ำหนักถึงจุดที่รถบรรทุกออกโดยพนักงานที่ทำการชั่งน้ำหนักต้องให้สัญญาณแก่ผู้ขับขี่ขับรถขึ้นบนเสื่อชั่งน้ำหนักพร้อมกันทั้ง ๒ ล้อ และให้รถหยุดชั่งบนแผ่นชั่งน้ำหนักพร้อมทั้งจดบันทึกค่าน้ำหนักที่ได้และทำการชั่งน้ำหนักให้ครบทุกเพลลา โดยให้รถเคลื่อนตัวอย่างช้าๆ จนเพลลาสุดท้ายพ้นจากเสื่อเครื่องชั่งและให้ผู้ขับขี่หยุดรอเพื่อรวมผลการชั่งน้ำหนักพร้อมทำการบันทึกรายละเอียด

	วิธีปฏิบัติงาน การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๒๐ กันยายน ๖๖	หน้าที่ ๒๕ ของ ๓๕

(๙.๓.๖) หากพบว่ารถที่เข้าช่วงบรรทุกน้ำหนักรถเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดให้ดำเนินการตามที่กำหนดไว้ตามข้อ ๑๑) และกรณีห้ามใช้ทางพิเศษให้จัดการจราจรให้รถคันดังกล่าวออกจากทางพิเศษ แต่หากไม่มีทางออกให้นำรถคันดังกล่าวลงจากทางพิเศษในทางลงที่ใกล้ที่สุด

(๙.๓.๗) เมื่อเลิกปฏิบัติงานซึ่งนำหนักแบบไม่ประจำที่ (ด้านซึ่งเฉพาะกิจ) ให้จัดทำรายงานส่งผู้บังคับบัญชาเช่นเดียวกับการปฏิบัติงานด้านซึ่งนำหนักประจำที่

๑๐) หากผลการซึ่งนำหนักรถบรรทุกไม่เกินพิกัดตามที่กฎหมายกำหนดให้พนักงานจัดการจราจรแจ้งผู้ขับขี่รถคันดังกล่าวให้เดินรถในทางพิเศษได้

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

๑๒) การนำผู้ขับขี่ไปส่งที่สถานีตำรวจทางด่วนหรือสถานีตำรวจท้องที่(กรณีนอกเขตนครบาล) ให้พนักงานจัดการจราจร จำนวน ๒ คนเป็นผู้นำส่ง ส่วนพนักงานจัดการจราจรที่เหลือให้ปฏิบัติหน้าที่ตามปกติ

๑๓) เมื่อเลิกปฏิบัติหน้าที่ในแต่ละกะให้หัวหน้ากะพนักงานจัดการจราจรรวบรวมบันทึกเกี่ยวกับการซึ่งนำหนักแต่ละด่านซึ่งนำหนัก พร้อมใบสรุปการซึ่งนำหนักเสนอให้ผู้บังคับบัญชาทราบในแต่ละกะ

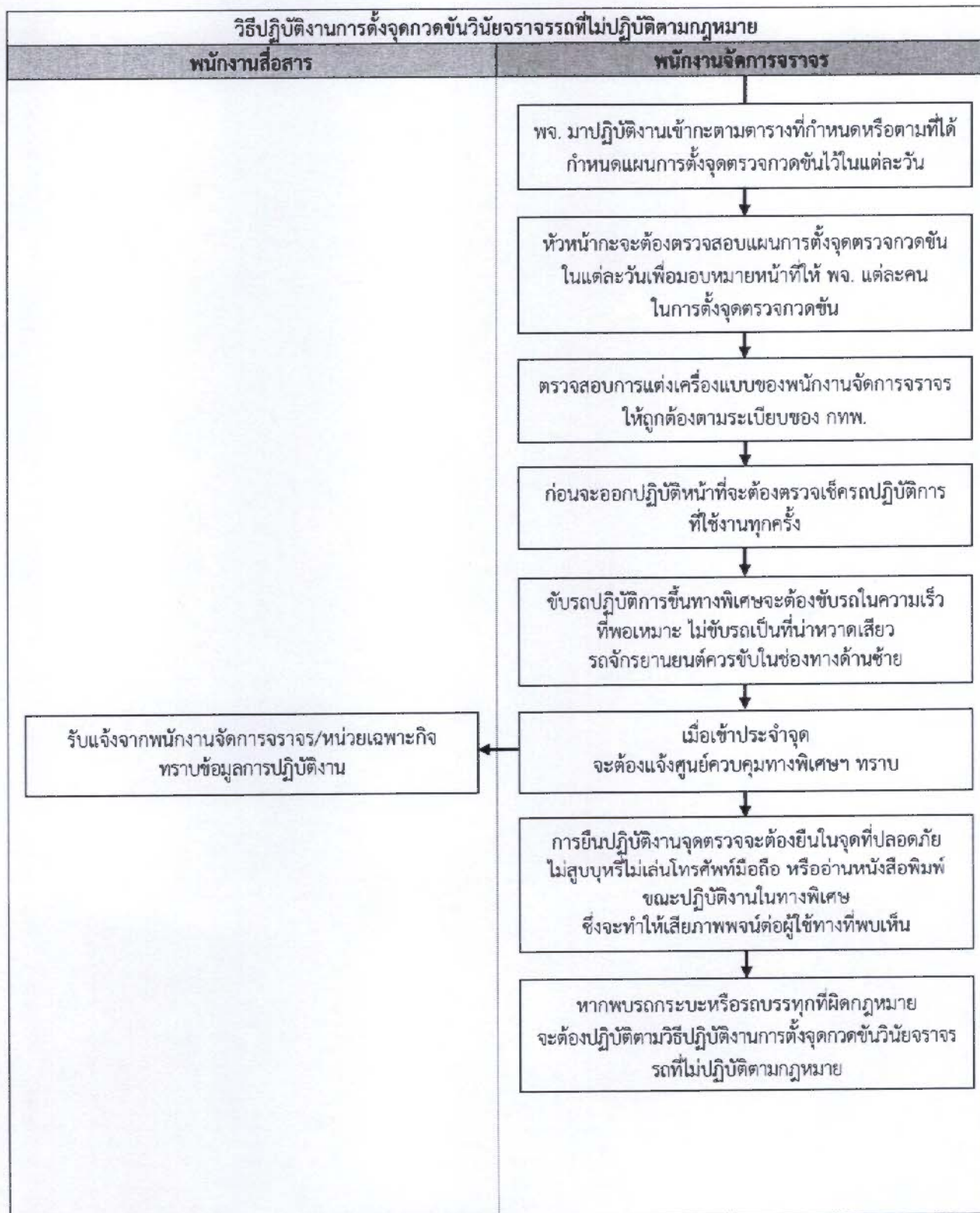
๑๔) ในระหว่างทำการซึ่งนำหนักรถบรรทุก จะต้องตรวจสอบสภาพรถด้วยว่ามีสภาพเรียบร้อยหรือไม่ สิ่งที่ยกมาขึ้นล้อหรือปิดอย่างรัดกุมดีพอหรือไม่ ถ้าเป็นรถบรรทุกของเหลวมีการรั่วไหลหรือไม่ เช่น สารเคมี น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันพืช และอื่นๆ ซึ่งอาจจะเกิดอันตรายต่อผู้ใช้ทางได้ จะต้องไม่อนุญาตให้เดินรถในทางพิเศษ


๑๕) นอกจากการซึ่งนำหนักรถบรรทุกแล้วพนักงานจัดการจราจรจะต้องตรวจสอบรถที่ห้ามมิให้เดินรถในทางพิเศษ 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

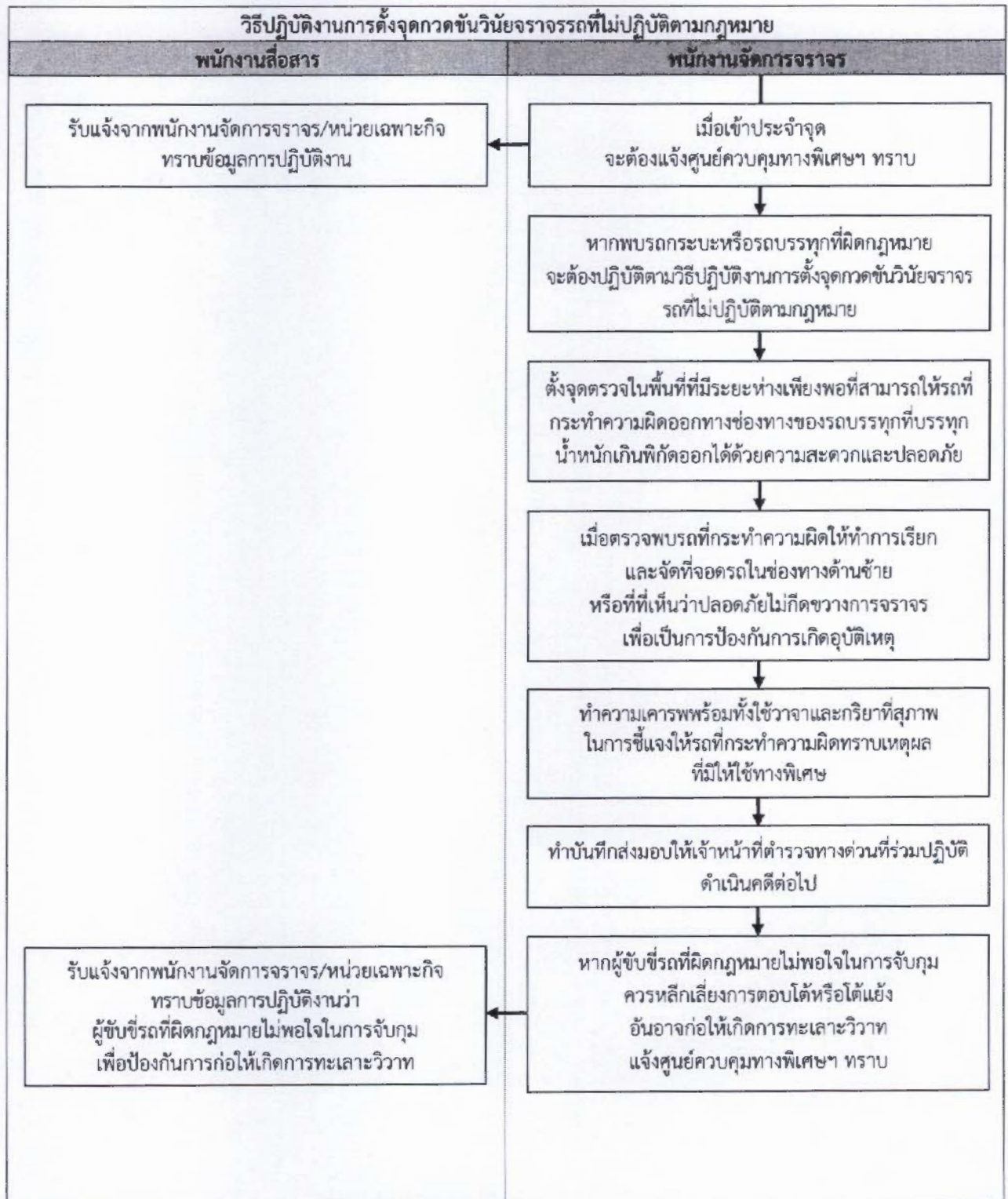
๖.๑๔ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการตั้งจุดกวดขันวินัยจราจรที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย


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



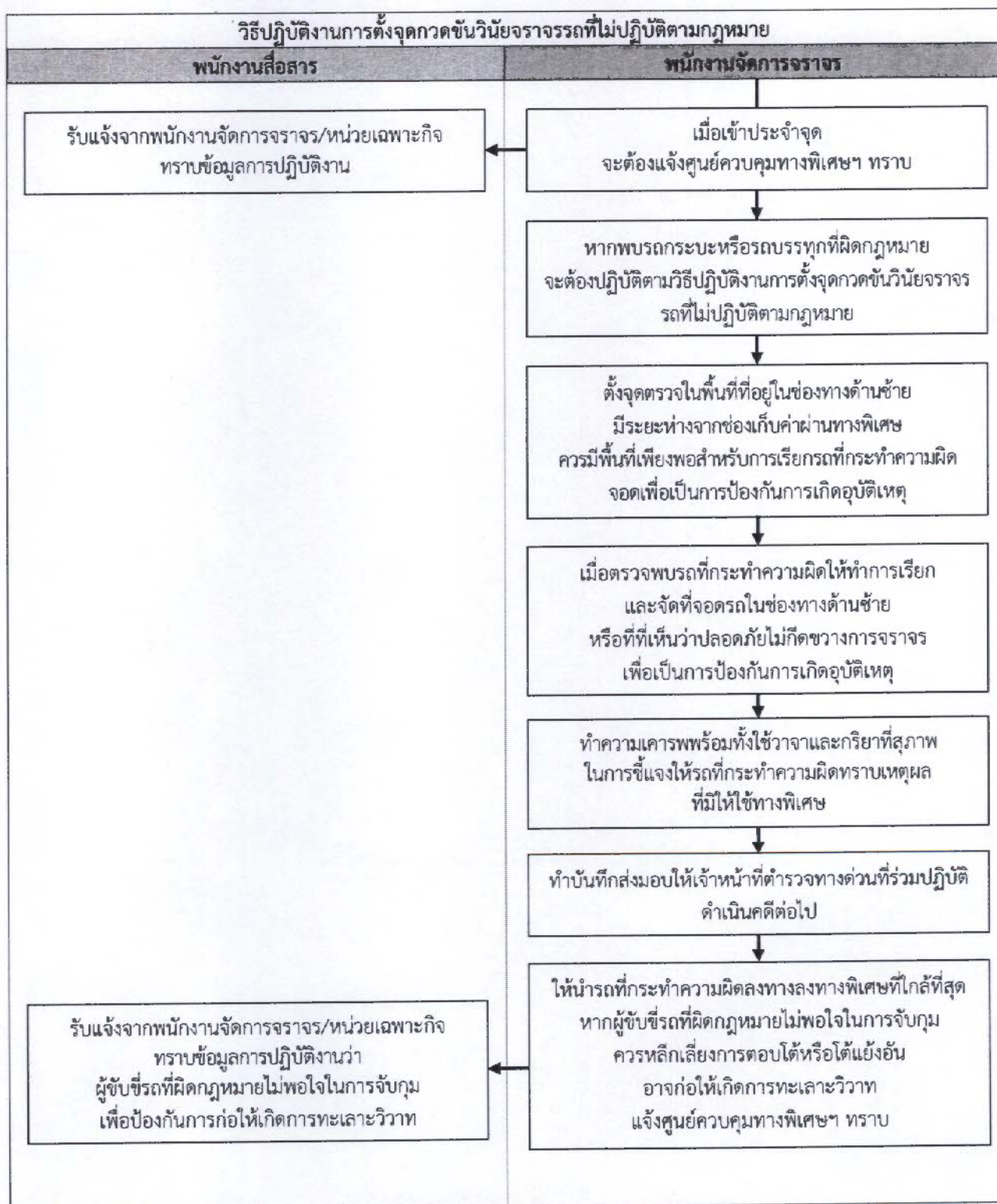
	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ก.ค. ๖๑	หน้าที่ ๒๙ ของ ๓๕


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	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	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 รายงานการขังน้ำหนักบรรทุกและกวดขันวินัยจราจรประจำวัน

เรียน ท.จ.๓ ผ่าน หัวหน้ากะ

๑. ข้อเท็จจริง

พนักงานจัดการจราจร นามเรียกขาน _____

ได้ปฏิบัติงานที่ด่านซึ่งๆ _____ เมื่อวันที่ _____ เดือน _____ พ.ศ. _____

เริ่มตั้งแต่เวลา _____ น. ถึงเวลา _____ น. ผลการปฏิบัติงานสรุปได้ดังนี้

(๑) การขังน้ำหนักบรรทุก

- 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)

ทางพิเศษ.....ค่า.....วัน.....ถึงเวลา.....น.....

[illegible]

ลงชื่อ.....รหัส.....
(.....)

ลพทอ.....รหัส

()

ลงชื่อ.....รหัส.....
(.....)

ลงชื่อ.....รหัส.....
(.....)

พนักงานจัดการจราจร

พนักงานจัดการจราจร

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.

2.8 เอกสารระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มาตรฐาน ISO 14001 : 2015
วิธีปฏิบัติงานการแก้ไขระบบป้ายปรับเปลี่ยนข้อความได้ (VMS)
และป้ายสัญญาณจราจรปรับได้ (MS) บนทางพิเศษฉลองรัช
และทางพิเศษสายบางนา-อโศก



ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม
มาตรฐาน ISO 14001 : 2015

วิธีปฏิบัติงาน
การแก้ไขระบบป้ายปรับเปลี่ยนข้อความได้ (VMS)
และป้ายสัญญาณจราจรปรับได้ (MS)
บนทางพิเศษฉลองรัช
และทางพิเศษสายบางนา-อโศก

ผู้เสนอ :

.. วันที่ ๒๗ พ.ค. ๒๕๖๗

หัวหน้า

๒

ผู้ทบทวน :

.. วันที่ ๒๗ พ.ค. ๒๕๖๗

ผู้อนุมัติ : ...

.. วันที่ ๒๘ พ.ค. ๒๕๖๗

เอกสารเลขที่ : WI-810-06

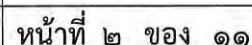
ข้อกำหนด ๘.๑


ประกาศใช้ตั้งแต่วันที่ ๗ มิ.ย. ๖๗

จำนวน ๑๑ หน้า

แก้ไขครั้งที่ : ๘


เอกสารนี้เป็นสมบัติของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ห้ามนำไปเผยแพร่หรือทำซ้ำโดยไม่ได้รับอนุญาต



	วิธีปฏิบัติงาน การแก้ไขระบบป้ายปรับเปลี่ยนข้อความได้ (VMS) และป้ายสัญญาณจราจรปรับได้ (MS) บนทางพิเศษฉลองรัช และทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์	เอกสารเลขที่ WI-810-06	แก้ไขครั้งที่ ๘
		วันประกาศใช้ ๗ มิ.ย. ๖๗	หน้าที่ ๓ ของ ๑๑

สารบัญ

	หน้า
๑. วัตถุประสงค์	๔
๒. ขอบเขต	๔
๓. คำนิยาม	๔
๔. ความรับผิดชอบ	๕
๕. เอกสารอ้างอิง	๕
๖. วิธีปฏิบัติงาน	๖
๖.๑ แผนผังวิธีปฏิบัติงานและรายละเอียดวิธีการปฏิบัติงาน CM : Corrective Maintenance	๖
๖.๒ แผนผังวิธีปฏิบัติงานและรายละเอียดวิธีการปฏิบัติงาน PM : Preventive Maintenance	๑๐
๗. แบบฟอร์มที่ใช้	๑๑

	วิธีปฏิบัติงาน การแก้ไขระบบป้ายปรับเปลี่ยนข้อความได้ (VMS) และป้ายสัญญาณจราจรปรับได้ (MS) บนทางพิเศษฉลองรัช และทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์	เอกสารเลขที่ WI-810-06	แก้ไขครั้งที่ ๘
		วันประกาศใช้ พ.ค.พ. ๖๗	หน้าที่ ๔ ของ ๑๑

๑. วัตถุประสงค์


- ๑.๑ เพื่อให้มีขั้นตอนการดำเนินการแก้ไขปัญหาของระบบเป็นไปอย่างเป็นขั้นตอนและมีแบบแผน
- ๑.๒ เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานซ่อมบำรุงรักษาระบบป้ายปรับเปลี่ยนข้อความได้ (VMS) และป้ายสัญญาณจราจรปรับได้ (MS)
- ๑.๓ เพื่อให้ระบบป้ายปรับเปลี่ยนข้อความได้ (VMS) และป้ายสัญญาณจราจรปรับได้ (MS) ทำงานได้อย่างสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพสูงสุด

๒. ขอบเขต

วิธีปฏิบัติงานการแก้ไขระบบป้ายปรับเปลี่ยนข้อความได้ (VMS) และป้ายสัญญาณจราจรปรับได้ (MS) บนทางพิเศษ จะใช้สำหรับพนักงานที่ดูแลบำรุงรักษาระบบ ซึ่งหมายถึง พนักงานประจำแผนกอุปกรณ์เก็บค่าผ่านทางและควบคุมการจราจร ๒

๓. คำนิยาม

๓.๑ ฝปร.	หมายถึง	ฝ่ายบำรุงรักษา
๓.๒ ฝคจ.	หมายถึง	ฝ่ายควบคุมการจราจร
๓.๓ กปร.	หมายถึง	กองบำรุงรักษาอุปกรณ์
๓.๔ กสอ.	หมายถึง	กองสื่อสาร
๓.๕ อท.๒	หมายถึง	แผนกอุปกรณ์เก็บค่าผ่านทางและควบคุมจราจร ๒
๓.๖ สอ.๓	หมายถึง	แผนกสื่อสาร ๓
๓.๗ หัวหน้าแผนก	หมายถึง	หัวหน้าแผนกอุปกรณ์เก็บค่าผ่านทางและควบคุมจราจร ๒
๓.๘ วิศวกร	หมายถึง	วิศวกรประจำแผนกอุปกรณ์เก็บค่าผ่านทางและควบคุมจราจร ๒
๓.๙ ช่าง	หมายถึง	ช่างประจำแผนกอุปกรณ์เก็บค่าผ่านทางและควบคุมจราจร ๒
๓.๑๐ พนักงานสื่อสาร	หมายถึง	พนักงานสื่อสารประจำศูนย์ควบคุม
๓.๑๑ ป้ายปรับเปลี่ยนข้อความได้ (VMS)	หมายถึง	ป้ายที่สามารถควบคุมการแสดงผลได้ในรูปแบบของข้อความต่าง ๆ และรูปภาพ ซึ่งติดตั้งบนทางพิเศษ ใช้ประโยชน์ในด้านการประชาสัมพันธ์ข่าวสารต่าง ๆ ให้กับผู้ใช้ทางพิเศษ เพื่อใช้ในการช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้งานทางพิเศษ
๓.๑๒ ป้ายสัญญาณจราจรปรับได้ (MS)	หมายถึง	ป้ายที่สามารถควบคุมแสดงผลได้ในรูปแบบของสัญญาณจราจรต่าง ๆ ติดตั้งบนทางพิเศษ ใช้ประโยชน์ในการกำหนดความเร็วและปิด-เปิดช่องการจราจร

	วิธีปฏิบัติงาน การแก้ไขระบบป้ายปรับเปลี่ยนข้อความได้ (VMS) และป้ายสัญญาณจราจรปรับได้ (MS) บนทางพิเศษฉลองรัช และทางพิเศษสายบางนา-อานนท์	เอกสารเลขที่ WI-810-06	แก้ไขครั้งที่ ๘
		วันประกาศใช้ ๗ มิ.ย. ๖๗	หน้าที่ ๕ ของ ๑๑


- | | |
|------------------------|---|
| ๓.๑๓ ระบบ | หมายถึง ระบบป้ายปรับเปลี่ยนข้อความได้ หรือป้ายสัญญาณจราจรปรับได้ |
| ๓.๑๔ ระบบสื่อสารข้อมูล | หมายถึง ระบบสื่อสารข้อมูลที่ใช้ในระบบป้ายปรับเปลี่ยนข้อความได้ หรือป้ายสัญญาณจราจรปรับได้ |

๔. ความรับผิดชอบ

- | | | |
|--------------------|-----------|--|
| ๔.๑ หัวหน้าแผนก | ทำหน้าที่ | จัดเตรียมงบประมาณและให้คำปรึกษาในการบำรุงรักษาระบบควบคุมการจราจร |
| ๔.๒ วิศวกร | ทำหน้าที่ | วิเคราะห์และวางแผนซ่อมบำรุงระบบควบคุมการจราจร |
| ๔.๓ ช่าง | ทำหน้าที่ | ซ่อมบำรุงรักษาอุปกรณ์ของระบบควบคุมการจราจร |
| ๔.๔ พนักงานสื่อสาร | ทำหน้าที่ | ควบคุมการใช้งานระบบควบคุมการจราจร |

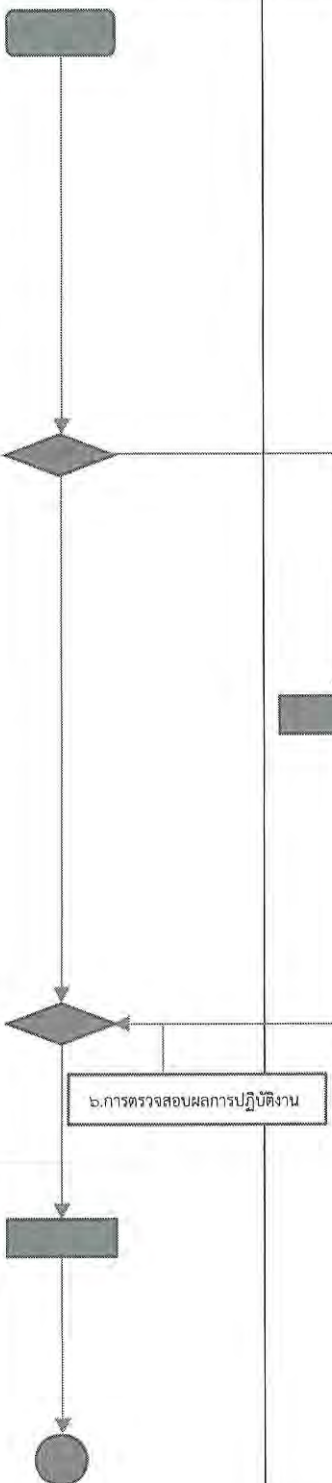

๕. เอกสารอ้างอิง


- ๕.๑ คู่มือการบำรุงรักษาระบบป้ายปรับเปลี่ยนข้อความได้ และป้ายสัญญาณจราจรปรับได้ของทางพิเศษฉลองรัช และทางพิเศษสายบางนา – อานนท์ (SD-11)
- ๕.๒ วิธีปฏิบัติงานการจัดการขยะที่ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และบนทางพิเศษ (WI-810-10)
- ๕.๓ วิธีปฏิบัติงานการวางกรวยยาง ป้าย สัญญาณไฟวับวับในการทำงานบนทางพิเศษ (WI-810-14)


	วิธีปฏิบัติงาน การแก้ไขระบบป้ายปรับเปลี่ยนข้อความได้ (VMS) และป้ายสัญญาณจราจรปรับได้ (MS) บนทางพิเศษคลองรัช และทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์	เอกสารเลขที่ WI-810-06	แก้ไขครั้งที่ ๘
		วันประกาศใช้ พ.ศ. ๖๖	หน้าที่ ๖ ของ ๑๑


๖. วิธีปฏิบัติงาน

๖.๑ แผนผังวิธีปฏิบัติงานและรายละเอียดวิธีการปฏิบัติงาน CM : Corrective Maintenance


ลำดับ	กระบวนการ	ผู้เกี่ยวข้อง / หน่วยงาน		เอกสารที่เกี่ยวข้อง
		อท.๒ / กสอ.	บริษัท	
๑.	การตรวจสอบระบบป้ายปรับเปลี่ยนข้อความได้ (VMS) และป้ายสัญญาณจราจรปรับได้ (MS) บนทางพิเศษ จะดำเนินการตรวจสอบทุก ๆ วัน โดยวิศวกรหรือช่างประจำแผนก และตรวจสอบประจำสัปดาห์ โดยพนักงานสื่อสารร่วมกับช่างประจำแผนก หรือบางครั้งได้รับการแจ้งซ่อมจากพนักงานสื่อสารประจำศูนย์ควบคุม และบันทึกแบบฟอร์ม			แบบฟอร์มออนไลน์ (Google Forms)
๒.	ขั้นตอนการตรวจสอบหาสาเหตุของการเสียเบื้องต้น ทั้งนี้จะเข้าพื้นที่หาสาเหตุภายในระยะเวลา ๓ ชั่วโมง หลังรับแจ้งซ่อม			แบบฟอร์ม (FM-810-01-01)
๓.	หากอุปกรณ์อยู่ในช่วงของการรับประกันของผู้รับจ้างจะออกใบงานซ่อมจากนั้นจะแจ้งให้ผู้รับเหมาเร่งรัดดำเนินการให้เสร็จตามข้อกำหนดในสัญญาจ้างและให้ปฏิบัติตามมาตรฐาน ISO 14001 : 2015			แบบฟอร์ม (CH-WED01)
๔.	ขั้นตอนการวิเคราะห์สาเหตุของการเสียของอุปกรณ์ การจำแนกปัญหาและอาการเสียของระบบจะตรวจสอบว่าอาการเสียของอุปกรณ์เกิดที่ระบบควบคุมที่ศูนย์ควบคุมหรือเกิดขึ้นที่อุปกรณ์บนทางพิเศษ			
ที่ระบบควบคุมที่ศูนย์ควบคุม <ul style="list-style-type: none">● การตรวจระบบคอมพิวเตอร์ที่ใช้ควบคุมระบบป้ายปรับเปลี่ยนข้อความได้ (VMS) และป้ายสัญญาณจราจรปรับได้ (MS) จะทำการตรวจสอบปัญหาที่เกิดขึ้นที่ระบบควบคุมทั้งที่เป็น Software และ Hardware ซึ่งจะมีขั้นตอนการวิเคราะห์และแก้ไข้ปัญหา โดยใช้คู่มือการบำรุงรักษาระบบป้ายปรับเปลี่ยนข้อความได้ และป้าย				SD-11


	วิธีปฏิบัติงาน การแก้ไขระบบป้ายปรับเปลี่ยนข้อความได้ (VMS) และป้ายสัญญาณจราจรปรับได้ (MS) บนทางพิเศษฉลองรัช และทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์	เอกสารเลขที่ WI-810-06	แก้ไขครั้งที่ ๘
		วันประกาศใช้ ๗ มิ.ย. ๖๗	หน้าที่ ๗ ของ ๑๑


ลำดับ	กระบวนการ	ผู้เกี่ยวข้อง / หน่วยงาน		เอกสารที่เกี่ยวข้อง
		อท.๒ / กสอ.	บริษัท	
	<p>สัญญาณจราจรปรับได้ ของทางพิเศษฉลองรัช และทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์</p> <ul style="list-style-type: none"> ● การตรวจสอบระบบสื่อสารข้อมูลของระบบป้ายปรับเปลี่ยนข้อความได้ (VMS) และป้ายสัญญาณจราจรปรับได้ (MS) จะเป็นการตรวจสอบระบบสายนำสัญญาณและอุปกรณ์สื่อสารข้อมูลต่าง ๆ โดยใช้คู่มือการบำรุงรักษาระบบป้ายปรับเปลี่ยนข้อความได้ และป้ายสัญญาณจราจรปรับได้ ของทางพิเศษฉลองรัช และทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ ● การตรวจสอบอุปกรณ์อื่น ๆ ในระบบป้ายปรับเปลี่ยนข้อความได้ (VMS) และป้ายสัญญาณจราจรปรับได้ (MS) หมายถึง อุปกรณ์อื่นที่อาจจะเป็นสาเหตุทำให้ระบบมีปัญหาได้ <p>ที่อุปกรณ์บนทางพิเศษ</p> <p>ก่อนที่จะดำเนินการซ่อมแซมอุปกรณ์บนทางพิเศษ พนักงานช่างจะต้องมีมาตรการในการจัดการเรื่องความปลอดภัย เช่น การวางกรวยยาง, สัญญาณไฟแฉลบ เป็นต้น ตามขั้นตอนวิธีปฏิบัติงานการวางกรวยยาง ป้าย สัญญาณไฟแฉลบในการทำงานบนทางพิเศษ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● เสียเนื่องจากการใช้งานปกติ <p>เป็นการเสียเนื่องจากการใช้งานของอุปกรณ์ ซึ่งในกรณีนี้สามารถแก้ไขได้ทันทีหรือถ้าอุปกรณ์มีปัญหาไม่สามารถซ่อมได้ทันที ก็จะนำอุปกรณ์สำรอง(Spare Part) มาเปลี่ยนทดแทนของเดิมให้สามารถใช้งานได้ทันที ซึ่งในกรณีนี้สามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๒๔ ชั่วโมง แต่ถ้าไม่มีอะไหล่สำรอง (Spare Part) ก็จะดำเนินการจัดซื้อซึ่งระยะเวลาดำเนินการขึ้นอยู่กับขั้นตอนของการจัดซื้อในข้อบังคับ กทพ. ว่าด้วย การพัสดุ</p>			<p>SD-11</p> <p>WI-810-14</p>

	วิธีปฏิบัติงาน การแก้ไขระบบป้ายปรับเปลี่ยนข้อความได้ (VMS) และป้ายสัญญาณจราจรปรับได้ (MS) บนทางพิเศษฉลองรัช และทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์	เอกสารเลขที่ WI-810-06	แก้ไขครั้งที่ ๘
		วันประกาศใช้ ๗ มิ.ย. ๖๗	หน้าที่ ๘ ของ ๑๑

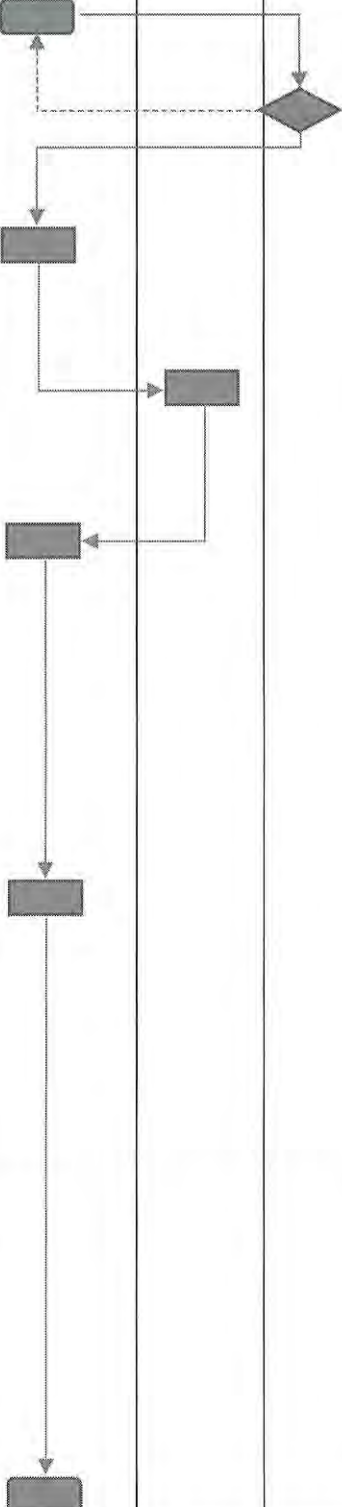
ลำดับ	กระบวนการ	ผู้เกี่ยวข้อง / หน่วยงาน		เอกสารที่เกี่ยวข้อง
		อท.๒ / กสอ.	บริษัท	
	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>กรณีเสียเนื่องจากอุบัติเหตุ ภัยธรรมชาติ การลักขโมย หรือเหตุการณ์อื่น ๆ</u> - เป็นการเสียเนื่องจากอุบัติเหตุต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้บนทางพิเศษ เช่น กรณีรถชนอุปกรณ์ สายไฟฟ้าหรือสายสัญญาณ ทำให้ได้รับความเสียหาย เป็นต้น - เป็นการเสียเนื่องจากการลักขโมย เช่น สายไฟฟ้าหรือสายสัญญาณอุปกรณ์อื่น ๆ ถูกลักขโมย ทำให้อุปกรณ์ใช้งานไม่ได้ เป็นต้น - เป็นการเสียเนื่องจากภัยธรรมชาติต่าง ๆ ซึ่งไม่สามารถคาดการณ์ได้ เช่น ฝนตก เกิดฟ้าผ่า หรือลมพายุทำให้อุปกรณ์ส่วนใดส่วนหนึ่งหรือทั้งระบบได้รับความเสียหาย เป็นต้น ซึ่งในกรณีดังกล่าว อาจจะจัดจ้างผู้รับเหมาเป็นผู้ดำเนินการซ่อมแซมแก้ไข หรือต้องจัดซื้ออุปกรณ์มาซ่อมเอง ซึ่งระยะเวลาดำเนินการจะขึ้นอยู่กับขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้างในข้อบังคับของ กทพ. ว่าด้วย การพัสดุ 			
๕.	ขั้นตอนของการรวบรวมขยะที่เกิดจากการซ่อมแซมอุปกรณ์ เช่น เศษสายไฟ, หลอดไฟ, แบตเตอรี่ หรือเศษขยะอื่น ๆ ซึ่งจะปฏิบัติตามวิธีปฏิบัติงานการจัดการขยะที่ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษ และบนทางพิเศษ			WI-810-10
๖.	การตรวจสอบผลการปฏิบัติงานแก้ไขจะดำเนินการโดยวิศวกร ถ้ายังไม่สามารถใช้งานได้ก็ต้องวิเคราะห์หาสาเหตุและเร่งดำเนินการซ่อมแซมให้แล้วเสร็จโดยเร็ว			
๗.	หลังจากเสร็จสิ้นขั้นตอนการซ่อมแซมแก้ไขแล้ว และสามารถใช้งานได้เป็นปกติ แจ้งให้พนักงานสื่อสารทราบ			


	วิธีปฏิบัติงาน การแก้ไขระบบป้ายปรับเปลี่ยนข้อความได้ (VMS) และป้ายสัญญาณจราจรปรับได้ (MS) บนทางพิเศษคลองรัช และทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์	เอกสารเลขที่ WI-810-06	แก้ไขครั้งที่ ๘
		วันประกาศใช้ ๗ มิ.ย. ๖๗	หน้าที่ ๙ ของ ๑๑

ลำดับ	กระบวนการ	ผู้เกี่ยวข้อง / หน่วยงาน		เอกสารที่เกี่ยวข้อง
		อท.๒ / กสอ.	บริษัท	
๘.	บันทึกการซ่อมบำรุงลงในระบบ SAP เพื่อใช้เป็นข้อมูลอ้างอิงในการซ่อมบำรุงครั้งหน้า และนำไปใช้เป็นข้อมูลในการจัดเตรียมงบประมาณประจำปีของแผนกต่อไปโดยหัวหน้าแผนกเป็นผู้พิจารณา			

	วิธีปฏิบัติงาน การแก้ไขระบบป้ายปรับเปลี่ยนข้อความได้ (VMS) และป้ายสัญญาณจราจรปรับได้ (MS) บนทางพิเศษฉลองรัช และทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์	เอกสารเลขที่ WI-810-06	แก้ไขครั้งที่ ๘
		วันประกาศใช้ ๗ มิ.ย. ๖๗	หน้าที่ ๑๐ ของ ๑๑

๖.๒ แผนผังวิธีปฏิบัติงานและรายละเอียดวิธีปฏิบัติงาน PM : Preventive Maintenance

ลำดับ	กระบวนการ	ผู้เกี่ยวข้อง / หน่วยงาน			เอกสารที่เกี่ยวข้อง
		ช่าง / วศ. / บริษัทฯ	พนักงานสื่อสาร	ผอ.กบร.	
๑.	จัดทำแผนการบำรุงรักษาอุปกรณ์ฯ ประจำเดือน				แบบฟอร์ม 7304
๒.	พิจารณาอนุมัติแผนงาน				
๓.	ตรวจสอบแผนงาน ออกใบงานสั่งซ่อม/อนุมัติใบสั่งซ่อมในโปรแกรม SAP				(WI-810-14)
๔.	แจ้งพนักงานสื่อสารก่อนขึ้นปฏิบัติงานบนทางพิเศษ				
๕.	ก่อนที่จะดำเนินการซ่อมแซมอุปกรณ์บนทางพิเศษ พนักงานช่างจะต้องมีมาตรการในการจัดการเรื่องความปลอดภัย เช่น การวางกรวยยาง, สัญญาณไฟวาบวาบ เป็นต้น ตามขั้นตอนวิธีปฏิบัติงานการวางกรวยยาง ป้ายสัญญาณไฟวาบวาบในการทำงานบนทางพิเศษ				
๖.	ดำเนินการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (PM) อุปกรณ์ทุก ๆ ๓ เดือน สำหรับระบบป้ายปรับเปลี่ยนข้อความได้ (VMS) และทุก ๆ ๔ เดือน สำหรับระบบป้ายสัญญาณจราจรปรับได้ (MS) โดยมีขั้นตอนการบำรุงรักษา ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ทำความสะอาดตู้ควบคุมและอุปกรณ์ภายในด้วยการเป่าฝุ่น และใช้ผ้าแห้งเช็ด วัดแรงดันของระบบไฟฟ้า และจดบันทึกค่าที่วัดได้ ตรวจสอบการทำงานของอุปกรณ์แต่ละตัวของระบบป้ายฯ จดบันทึกโดยใช้แบบฟอร์มบันทึกการบำรุงรักษา และบันทึกผลการปฏิบัติงานลงในระบบ SAP				แบบฟอร์ม PM-VMS01 PM-MS01
๗.	จัดทำผลงานประจำเดือนให้ ผอ.กบร. ทราบภายในวันที่ ๒ ของทุกเดือน				

	วิธีปฏิบัติงาน การแก้ไขระบบป้ายปรับเปลี่ยนข้อความได้ (VMS) และป้ายสัญญาณจราจรปรับได้ (MS) บนทางพิเศษฉลองรัช และทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์	เอกสารเลขที่ WI-810-06	แก้ไขครั้งที่ ๘
		วันประกาศใช้ ๗ มิ.ย. ๖๗	หน้าที่ ๑๑ ของ ๑๑

๗. แบบฟอร์มที่ใช้

๗.๑ แบบฟอร์มใบตรวจสอบอุปกรณ์ควบคุมการจราจร (FM-810-01-01)

๗.๒ แบบฟอร์มตรวจสอบอุปกรณ์ควบคุมการจราจรออนไลน์ (Google form)
<https://forms.gle/7qNHEk86pnn39L9Y7>

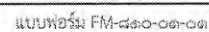
๗.๓ แบบฟอร์มตรวจสอบอุปกรณ์ควบคุมการจราจรประจำสัปดาห์ (แบบฟอร์ม CH-WED01)

๗.๔ แบบฟอร์มบันทึกการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (PM) ระบบป้ายปรับเปลี่ยนข้อความได้ (VMS)
 ทางพิเศษฉลองรัช และทางพิเศษสายบางนา – อาจนรงค์ (แบบฟอร์ม PM-VMS01)

๗.๕ แบบฟอร์มบันทึกการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (PM) ระบบป้ายสัญญาณจราจร (MS)
 ทางพิเศษฉลองรัช และทางพิเศษสายบางนา – อาจนรงค์ (แบบฟอร์ม PM-MS01)

๗.๖ แบบฟอร์มบันทึกการปฏิบัติงาน (ใบงานในระบบ SAP)

๗.๗ แบบฟอร์มแผนการบำรุงรักษาอุปกรณ์ควบคุมการจราจรประจำเดือน (แบบฟอร์ม 7304)



แผ่นที่.....

เดือน...../๒๕.....

ไบตรวจสอบอุปกรณ์ควบคุมการจราจร

☐ ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ☐ ทางพิเศษฉลองรัช ☐ ทางพิเศษบูรพาวิถี ☐ ทางพิเศษกาญจนาภิเษก

[illegible]



แผนกอุปกรณ์เก็บค่าผ่านทางและควบคุมจราจร ๒
บันทึกการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (PM) ระบบป้ายปรับเปลี่ยนข้อความได้ (VMS) ทางพิเศษคลองรัช และทางพิเศษสายบางนา - อ่างนครักษ์

แบบฟอร์ม PM-VMS๐๑

เครื่องหมาย / : ปกติ, X : ไม่ปกติ, N/A : ไม่มีการติดตั้ง

วันที่...../...../.....

ลำดับ	หมายเลขอุปกรณ์	ก่อน PM	อุปกรณ์						ป้ายแสดง						หลัง PM	หมายเหตุ
			Power Supply (Info VAC)		Media Converter	CPU	Media Converter	Control Unit	Fan	Power Supply (Info VAC)		LED Drive	Control Unit	LED Module			Fan	การแสดงผล
๑	VMS.....		..... VAC	..... VDC						..... VAC	..... VDC					
๒	VMS.....		..... VAC	..... VDC						..... VAC	..... VDC					
๓	VMS.....		..... VAC	..... VDC						..... VAC	..... VDC					
๔	VMS.....		..... VAC	..... VDC						..... VAC	..... VDC					
๕	VMS.....		..... VAC	..... VDC						..... VAC	..... VDC					

สรุปผลการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (PM) ระบบป้ายปรับเปลี่ยนข้อความได้ (VMS) ทางพิเศษคลองรัช หมายเลข		
<input type="radio"/> ปกติ <input type="radio"/> ไม่ปกติ <input type="radio"/> ต้องดำเนินการแก้ไขรายการที่ชำรุดดังนี้		
๑..... ๒..... ๓..... ๔..... ๕..... ๖..... ๗..... ๘..... ๙..... ๑๐.....		
ผู้ตรวจสอบ	ได้ควบคุมและตรวจสอบแล้วเห็นว่าถูกต้อง	<input type="radio"/> เพือทราบ
ลงชื่อ..... (.....)	ลงชื่อ..... (.....)	ลงชื่อ..... (.....)
ตำแหน่ง...../...../.....	ตำแหน่ง...../...../.....	ตำแหน่ง...../...../.....



แผนปฏิบัติการเก็บค่าผ่านทางและควบคุมจราจร ๒
บันทึกการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (PM) ระบบป้ายสัญญาณจราจร (MS) ทางพิเศษคลองรัช และทางพิเศษสายบางนา - อารณวงศ์

แบบฟอร์ม PM-MS-๑

เครื่องหมาย / : ปกติ, X : ไม่ปกติ, N/A : ไม่มีการติดตั้ง

วันที่...../...../.....

ลำดับ	หมายเลขอุปกรณ์	ถอบ PM	อุปกรณ์							ป้ายและแผง							หลัก PM	หมายเหตุ
			Power Supply (Zero VAC)	CPU	Monitor Converter	Monitor Converter	CPU Board	Surge Board	Fan	Power Supply (Zero VAC)	LED Drive	CPU Board	LED Drive	Flash Drive	Surge Board	Fan		
๑	MS.....		.....VAC	.....VDC	.....VDC					.....VAC	.....VDC							
๒	MS.....		.....VAC	.....VDC	.....VDC					.....VAC	.....VDC							
๓	MS.....		.....VAC	.....VDC	.....VDC					.....VAC	.....VDC							
๔	MS.....		.....VAC	.....VDC	.....VDC					.....VAC	.....VDC							
๕	MS.....		.....VAC	.....VDC	.....VDC					.....VAC	.....VDC							
๖	MS.....		.....VAC	.....VDC	.....VDC					.....VAC	.....VDC							
๗	MS.....		.....VAC	.....VDC	.....VDC					.....VAC	.....VDC							
๘	MS.....		.....VAC	.....VDC	.....VDC					.....VAC	.....VDC							
๙	MS.....		.....VAC	.....VDC	.....VDC					.....VAC	.....VDC							
๑๐	MS.....		.....VAC	.....VDC	.....VDC					.....VAC	.....VDC							

สรุปผลการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (PM) ระบบป้ายสัญญาณจราจร (MS) ทางพิเศษคลองรัช หมายเลข		
<input type="radio"/> ปกติ		
<input type="radio"/> ไม่ปกติ		
<input type="radio"/> ต้องดำเนินการแก้ไขรายการที่ชำรุดดังนี้		
๑.....		
๒.....		
๓.....		
๔.....		
๕.....		
๖.....		
๗.....		
๘.....		
๙.....		
๑๐.....		
ผู้ตรวจสอบ ลงชื่อ..... (.....) ตำแหน่ง	ได้ควบคุมและตรวจสอบแล้วเห็นว่าถูกต้อง ลงชื่อ..... (.....) ตำแหน่ง	เพื่อทราบ ลงชื่อ..... (.....) ตำแหน่ง



แบบฟอร์ม 7304

แผนการบำรุงรักษาอุปกรณ์ควบคุมการจราจร แผนกอุทกศาสตร์ เก็บค่าผ่านทางและควบคุมการจราจร 2 กองบำรุงรักษาอุทกศาสตร์

สถานที่	วันที่	มีนาคม 2567																												ผู้ปฏิบัติงาน	รถโดยสาร	รวมค่าเช่า
		1	4	5	6	7	8	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29						
การจราจรทางบก-วัง	12-14																												33,347.43			
CCTV109-113																												กาญจนาภรณ์ ภาณุวัฒน์, สมศักดิ์	-	3,261.43		
CCTV107-10, TP TV38																												หิรัญพัทธ์, อารมย์รัตน์, ภาณุวัฒน์	-	2,252.00		
CCTV114-118, 120																												ภาณุวัฒน์, สมศักดิ์, หิรัญพัทธ์	-	2,953.71		
CCTV13-14,17-18,79, TP TV39																												อรรณพรัตน์, ภาณุวัฒน์, ภาณุวัฒน์	-	2,290.57		
VM509, 10																												สมศักดิ์, หิรัญพัทธ์, อารมย์รัตน์	-	2,568.29		
VM503, 04																												กาญจนาภรณ์ ภาณุวัฒน์, สมศักดิ์	-	3,261.43		
ST-79 - 90																												หิรัญพัทธ์, อารมย์รัตน์, ภาณุวัฒน์	-	2,252.00		
ST-43 - 54																												ภาณุวัฒน์, สมศักดิ์, หิรัญพัทธ์	-	2,953.71		
T201 - 212																												อรรณพรัตน์, ภาณุวัฒน์, ภาณุวัฒน์	-	2,290.57		
MS19-24																												สมศักดิ์, หิรัญพัทธ์, อารมย์รัตน์	มีใบตรวจ	2,962.29		
MS35-30																												กาญจนาภรณ์ ภาณุวัฒน์, สมศักดิ์	มีใบตรวจ	3,635.43		
MS31-36																												หิรัญพัทธ์, อารมย์รัตน์, ภาณุวัฒน์	มีใบตรวจ	2,946.00		
รวมค่าเช่าทั้งหมด																												รวมค่าเช่าทั้งหมด		33,347.43		
หมายเหตุ																												ผู้จัดทำ		ผู้ตรวจสอบ		
																												ผู้อนุมัติ		เชลลภรณ์		