

ที่ วว 0804/ 12650

สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม
ซอยพินิจวัฒนา 7 ถนนพระรามที่ 6
กรุงเทพฯ 10400

4 กันยายน 2538

เรื่อง ผลการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างขยาย
ท่าเทียบเรือของบริษัท ยูไนเต็ดไทยชิปปิง จำกัด

เรียน อธิบดีกรมเจ้าท่า

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาหนังสือบริษัท ยูไนเต็ดไทยชิปปิง จำกัด ที่ ยนท 01/10/38
ลงวันที่ 10 เมษายน 2538
2. หนังสือบริษัท ยูไนเต็ดไทยชิปปิง จำกัด ที่ ยนท 01/20/38
ลงวันที่ 24 กรกฎาคม 2538
3. มาตรการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ
สิ่งแวดล้อม

ตามที่ บริษัท ยูไนเต็ดไทยชิปปิง จำกัด ได้จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างขยายท่าเทียบเรือของบริษัท ยูไนเต็ดไทยชิปปิง จำกัด บริเวณตำบล
ท้ายบ้าน อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งจัดทำรายงานฯ โดยบริษัท พี ดี เวลลอปเม้นท์
คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมพิจารณา รายละเอียดปรากฏดัง
สิ่งที่ส่งมาด้วย 1 และ 2 นั้น

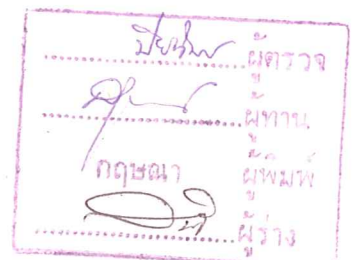
สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม ได้ดำเนินการโดยนำเสนอคณะกรรมการ
ผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐาน
พิจารณาเมื่อคราวประชุมครั้งที่ 5/2538 วันที่ 24 พฤษภาคม 2538 และครั้งที่ 9/2538 วันที่
7 สิงหาคม 2538 ซึ่งคณะกรรมการฯ พิจารณาแล้วเห็นชอบกับรายงานดังกล่าว โดยขอให้บริษัท
ยูไนเต็ดไทยชิปปิง จำกัด ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตาม
ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอในรายงานฯ อย่างเข้มงวด รายละเอียดปรากฏดังสิ่งที่
ส่งมาด้วย 3

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายสันศักดิ์ สมชีวะตา)

กองวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม **เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม**
โทร. 2792792 โทรสาร. 2785469





ที่ วว 0804/ 12650

สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม
ซอยพินิจวัฒนา 7 ถนนพระรามที่ 6
กรุงเทพฯ 10400

4 กันยายน 2538

เรื่อง ผลการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างขยาย
ท่าเทียบเรือของบริษัท ยูไนเต็ดไทยชิปปิง จำกัด

เรียน อธิบดีกรมเจ้าท่า

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาหนังสือบริษัท ยูไนเต็ดไทยชิปปิง จำกัด ที่ ยนท 01/10/38
ลงวันที่ 10 เมษายน 2538
2. หนังสือบริษัท ยูไนเต็ดไทยชิปปิง จำกัด ที่ ยนท 01/20/38
ลงวันที่ 24 กรกฎาคม 2538
3. มาตรการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ
สิ่งแวดล้อม

ตามที่ บริษัท ยูไนเต็ดไทยชิปปิง จำกัด ได้จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างขยายท่าเทียบเรือของบริษัท ยูไนเต็ดไทยชิปปิง จำกัด บริเวณตำบล
ท้ายบ้าน อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งจัดทำรายงานฯ โดยบริษัท ฟรี ดีเวลลอปเม้นท์
คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมพิจารณา รายละเอียดปรากฏดัง
สิ่งที่ส่งมาด้วย 1 และ 2 นั้น

สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม ได้ดำเนินการโดยนำเสนอคณะกรรมการ
ผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐาน
พิจารณาเมื่อคราวประชุมครั้งที่ 5/2538 วันที่ 24 พฤษภาคม 2538 และครั้งที่ 9/2538 วันที่
7 สิงหาคม 2538 ซึ่งคณะกรรมการฯ พิจารณาแล้วเห็นชอบกับรายงานดังกล่าว โดยขอให้บริษัท
ยูไนเต็ดไทยชิปปิง จำกัด ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตาม
ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอในรายงานฯ อย่างเข้มงวด รายละเอียดปรากฏดังสิ่งที่
ส่งมาด้วย 3

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายสมศักดิ์ ชะวีตา)

กองวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โทร. 2792792 โทรสาร. 2785469



ยูนิไทยตั้งขึ้นโดยมติคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2520

ที่ ยนท 01/10/38

10 เมษายน 2538

สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม

รับที่ 140 (6076) วันที่ 10 เม.ย. 38

เวลา 15.30 ผู้รับ

เรื่อง ขอส่งรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างขยายท่าเทียบเรือของบริษัท ยูไนเต็ดไทยชิปปิง จำกัด

เรียน เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม

อ้างถึง หนังสือสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ วพ 0504/3567 ลงวันที่ 17 เมษายน 2534

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
1. สำเนาหนังสือที่อ้างถึง
 2. รายงานฉบับหลัก จำนวน 5 เล่ม
 3. รายงานฉบับย่อ จำนวน 17 เล่ม

ตามหนังสือที่อ้างถึง 1 สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้แจ้งผลการพิจารณาเห็นชอบรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการท่าเทียบเรือ บริษัท ยูไนเต็ดไทยชิปปิง จำกัด ขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป บริเวณถนนท้ายบ้าน ซอย 36 ตำบลท้ายบ้าน อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

ขณะนี้ บริษัท ยูไนเต็ดไทยชิปปิง จำกัด มีโครงการก่อสร้างขยายท่าเทียบเรือ (โดยเพิ่มความยาวตัวท่าเทียบเรือ อีก 30 เมตร) เนื่องจากท่าเทียบเรือดังกล่าวเป็น ขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป ซึ่งอยู่ในขอบเขตของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 ที่กำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือเอกชน ต้องจัดทำแผนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมประกอบในการขออนุญาตดำเนินการ ซึ่งบริษัทฯ ได้จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ เสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอส่งรายงานฯ มาพร้อมกันนี้ (สิ่งที่ส่งมาด้วย 2-3)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

สำเนาถูกต้อง

(นางสาววิภาดา แสงไทย)

เจ้าหน้าที่บริหารงานธุรการ 5



ขอแสดงความนับถือ

โกวิท

(นายโกวิท กุวานนท์)

กรรมการบริหาร

บริษัท ยูไนเต็ดไทย ชิปปิง จำกัด

ที่ วว 0804/160

สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม
ซอยพินุลวัฒนา 7 ถนนพระรามที่ 6
กรุงเทพฯ 10400

๒/ สิงหาคม 2538

เรื่อง ขอบพิจารณาการปฏิบัติการบริเวณหน้าท่าเทียบ เรือขนถ่ายตู้สินค้า

เรียน ผู้อำนวยการกองปฏิบัติการสินค้า 3 ท่าเทียบเรือกรุงเทพฯ

เนื่องจากบริษัท ยูนิเทคไทยชิปปิง จำกัด ได้เสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างขยายท่าเทียบเรือ บริเวณตำบลท้ายบ้าน อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ
ซึ่งโครงการดังกล่าวเป็นท่าเทียบเรือขนถ่ายตู้สินค้า ให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมพิจารณา
โดยสำนักงานฯ ได้นำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานด้านโครงการก่อสร้างพื้นฐาน
พิจารณา นั้น

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานด้านโครงการก่อสร้างพื้นฐานได้มีมติ เมื่อวันที่
7 สิงหาคม 2538 ให้ฝ่ายเลขานุการประสานกับผู้ที่มีความรู้ในเรื่องการปฏิบัติการขนถ่ายตู้สินค้าบริเวณ
หน้าท่าเทียบเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งฝ่ายเลขานุการได้ทราบว่าท่านเป็นผู้มีความรู้
ความชำนาญในการปฏิบัติการดังกล่าวเป็นอย่างดี ดังนั้นจึงขอความร่วมมือปรึกษาหารือ เกี่ยวกับการ
ขยายท่าเทียบเรือของบริษัท ยูนิเทคไทยชิปปิง จำกัด จากท่านวันที่ 21 สิงหาคม 2538 เวลา
13.00 น. ที่การทำเรือแห่งประเทศไทย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

สำเนาถูกต้อง

(นางสุปราณี แสงไทย)
เจ้าหน้าที่บริหารงานธุรการ

(นายสนธิ วรรณแสง)

เลขานุการคณะกรรมการผู้ชำนาญการ
ด้านโครงการก่อสร้างพื้นฐาน

กองวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โทร. 2792792
โทรสาร. 2785469, 2713226

ผู้ตรวจ	ผู้ตรวจ
ผู้ตรวจ	ผู้ตรวจ
ผู้ตรวจ	ผู้ตรวจ
ผู้ตรวจ	ผู้ตรวจ
ผู้ตรวจ	ผู้ตรวจ

มาตรการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างขยายท่าเทียบเรือ ของบริษัท ยูไนเต็ดไทยชิปปิง จำกัด
ที่ตำบลท้ายบ้าน อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ

ตารางที่ 1 (ต่อ)

สผ.1

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างการก่อสร้าง	มาตรการป้องกัน แก้ไข และ ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบ
1.3 อุทกวิทยา - ลักษณะลำน้ำเจ้าพระยาเกิดจากลำน้ำหลายสายมารวมกันเป็นลำน้ำขนาดใหญ่ ความลาดชันของลำน้ำตื้น ๆ ลดลงตามธรรมชาติ การกักเขื่อนกั้นลำน้ำลดลง การกั้นบริเวณสองฝั่งลำน้ำมากขึ้น มีการกั้นเขื่อนกั้นลำน้ำบางส่วน ทำให้ลำน้ำมีภาพตัดขวางเป็นรูปตัว U (U-Shape) ลำน้ำโค้งงอไปตามสภาพความยาวของการกั้นสองฝั่งลำน้ำมากขึ้น ความลาดชันลดลง การกั้นบริเวณกั้นดินด้านบนสองฝั่งพังทลายไปเกิดลำน้ำรูปคอกขวงเป็นรูปถ้วย (Bowl Shape) การกั้นเขื่อนกั้นของลำน้ำเกิดมากบริเวณทุ่งน้ำที่ไหลไปปะทะและจะเกิดหักเหของกระแสน้ำเป็นเส้นตรงไปสู่ตลิ่งอีกด้านหนึ่งทันที รูปร่างลำน้ำจึงค่อนข้างมีความโค้งงอไปมา - ลักษณะการไหลของแม่น้ำเจ้าพระยาค่อนข้างช้ามากเนื่องจากความลาดชันของท้องน้ำมีค่าน้อยมาก	- ในระหว่างการก่อสร้างท่าเทียบเรือของบริษัทยูโนเด็คไทยชิปปิง จำกัด กิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น เช่น การขุดลอกหน้าท่า การตอกเสาเข็ม การขุดลอกทรายฝั่ง เหล่านี้ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการไหลและการตกตะกอนของน้ำค่อนข้างน้อย เนื่องจากกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นอยู่ในช่วงระยะเวลาจำกัด ประกอบกับลำน้ำบริเวณที่ตั้งของโครงการ มีความกว้างถึง 90 เมตร ซึ่งท่าเทียบเรือทำการก่อสร้างขึ้นไปในแม่น้ำเพียง 50 เมตร เท่านั้น		
- ปริมาณการไหลของแม่น้ำเจ้าพระยาโดยเฉพาะตอนล่างมีอิทธิพลการไหลของน้ำในแม่น้ำป่าสักเข้ามาสมทบด้วยความสัมพันธ์ของปริมาณการไหลของน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาแปรผันตรงกับความเร็วกระแสน้ำและระดับน้ำในแม่น้ำแม่ผกผันกับพื้นที่หน้าตัดขวางของลำน้ำ			

ตารางที่ 1 (ต่อ)

สผ.1

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างการก่อสร้าง	มาตรการป้องกัน แก้ไข และ ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบ
1.4 คุณภาพน้ำ ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำบริเวณพื้นที่โครงการจำนวน 2 สถานี พบว่า มีค่า pH อยู่ที่ 7.54-7.65 ค่าบีโอดี อยู่ที่ 1.05-1.65 mg/l ความขุ่นมีค่าอยู่ 4.0-5.7 ปริมาณสารแขวนลอยมีค่าอยู่ 4.4-5.2 mg/l ปริมาณของแข็งทั้งหมดมีค่าอยู่ 18,756-20,196 mg/l ปริมาณน้ำมันและไขมันมีค่าอยู่ที่น้อยกว่า 0.20 mg/l ทั้งสองสถานีและปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียรวมมีค่าอยู่ที่ 540-920 MPN/100 ml	- การฟุ้งกระจายของดินตะกอนบริเวณที่ทำการคอกเสาเข็มเป็นการเพิ่มความขุ่นและตะกอนแขวนลอยให้แก่แม่น้ำเจ้าพระยา แต่อย่างไรก็ตาม จำนวนเสาเข็มที่ใช้ในส่วนขยายทำเทียบเรือมีเพียง 234 ต้น ใช้เวลาการก่อสร้าง 3 เดือน ประกอบกับคุณภาพน้ำแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณพื้นที่โครงการจัดอยู่ระดับคุณภาพชั้น 4 หรือค่อนข้างเสื่อมโทรม รวมทั้งบริเวณใกล้เคียงไม่มี Receptor ที่สำคัญ นอกจากน้ํานําคอกเสาเข็มใช้ระยะเวลาสั้น ๆ จะทำให้เกิดตะกอนแขวนลอยแพร่กระจายออกไปในขอบเขตที่จำกัดและเป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นชั่วคราว - น้ำทิ้งที่เกิดขึ้นในช่วงก่อสร้างจากคอกงานก่อสร้างประมาณ 100 คน (รวมโครงการปัจจุบันและส่วนขยาย) มีปริมาณน้ำทิ้งคาดว่าจะไม่เกิน 10 ลบ.ม./วัน ซึ่งโครงการจะจัดทำเป็นระบบหลุมซึมหรือรางซึม เนื่องจากพื้นที่ของโครงการเป็นที่โล่งกว้างจำนวนมาก สิ่งปฏิกูลถูกจำกัดโดย	- ช่วงถมดินและปรับแต่งพื้นที่ ให้หลีกเลี่ยงฤดูฝนหรือช่วงฝนตกชุก - จัดสร้างคันกันน้ำบนดินสูง 30 ซม. บริเวณหน้าท่า กระบายนํ้าฝนลึก 20 ซม. ระบายน้ำฝนลงสู่แม่น้ำใน พื้นที่โครงการ และจุดแอ่งน้ำรอง รับปล่อยให้มีการตกตะกอนก่อน ระบายลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา - ควบคุมการทิ้งเศษวัสดุจากการก่อสร้าง และน้ำมัน มิให้ลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา - จัดสร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมให้เพียงพอ กับคนงาน และอยู่ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 80 เมตร โดยทำเป็นระบบบ่อเกรอะ-บ่อซึม - การคอกเสาเข็มและขุดลอกหน้าท่า จะกระทำให้เสร็จตามแผนในช่วงเวลาที่กำหนดไว้คือ 90 วัน เพื่อลด	- ตรวจวัดคุณภาพน้ำบริเวณจุดที่เขตรว วัดจากการก่อสร้าง โดยเฉพาะพารามิเตอร์ SS ทุกเดือน จำนวน 3 จุด ในบริเวณการก่อสร้างและส่งผลให้สำนักงานโยธาฯ และแผนสิ่งแวดล้อมและกรมเจ้าท่า
	บ่อเกรอะบ่อซึม โดยกำหนดให้อยู่ห่างจากแม่น้ำเจ้าพระยามากกว่า 80 เมตร ดังนั้นน้ำทิ้งที่เกิดขึ้นช่วงก่อสร้างจะไม่มีการระบายลงสู่แหล่งน้ำเลย - การขุดลอกดินตะกอนจะทำการขุดลึกลงไปประมาณ 6.5 เมตร ทำให้น้ำท่าจะลึกถึง -10.5 เมตร ใช้เวลาขุดลอกประมาณ 30 วัน ดำเนินการขุดโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย ช่วงเวลาขุดลอกจะมีการฟุ้งกระจายของดินตะกอนไปตามกระแสนํ้า แต่ผลกระทบที่เกิดขึ้นดังกล่าวอยู่ในช่วงเวลาจำกัด ประกอบกับที่ตั้งของท่าเทียบเรือเป็นคูก้นํ้า อัตราการไหลค่อนข้างสูง จึงทำให้เกิดการเจือจางของตะกอนแขวนลอย รวมทั้งทิศทางที่กระแสนํ้าไหลไม่มี Receptor ที่สำคัญตั้งอยู่	การสะสมของตะกอนดิน และอัตรา การฟุ้งกระจาย	

ตารางที่ 1 (ต่อ)

สผ.1

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างการก่อสร้าง	มาตรการป้องกัน แก้ไข และ ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบ
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ 3.1 การใช้ที่ดิน พื้นที่โครงการตั้งอยู่ในเขตที่ดินประเภทพาณิชยกรรม (สีแดง) ตามประกาศผังเมืองรวมจังหวัดสมุทรปราการ (ฉบับประกาศใช้เมื่อ 24 มิถุนายน 2537) ให้ใช้ประโยชน์เพื่อพาณิชยกรรม สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งลักษณะการใช้ที่ดินรอบบริเวณพื้นที่โครงการทั่วไปผสมผสานระหว่างที่ตั้งชุมชนหมู่บ้าน ท่าเทียบเรือ ย่านพาณิชยกรรม โรงงานอุตสาหกรรม 3.2 การคมนาคม 3.2.1 การคมนาคมทางบก มีถนนหลายสายที่จะเป็นเส้นทางรองรับการขนส่งสินค้าของโครงการ แต่ถนนที่จะรองรับการจราจรสูงสุดของโครงการ ได้แก่ ถนนท้ายบ้าน จากการตรวจนับของ บริษัทที่ปรึกษาพบว่า มีปริมาณการจราจรขาเข้าจะมีปริมาณ 909 คัน/ชั่วโมง และปริมาณการจราจรขาออกเมืองมีปริมาณ 720 คัน/ชั่วโมง 3.2.2 การคมนาคมทางน้ำ ปริมาณการจราจรทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณพื้นที่โครงการมีเรือแล่นผ่านไป-มา มีขนาดต่าง ๆ ปริมาณมากเป็นปกติ อันอาจเนื่องมาจากพื้นที่โครงการอยู่ใกล้ปากแม่น้ำเจ้าพระยา และตั้งอยู่ก่อนถึงท่าเทียบเรือกรุงเทพ จึงมีปริมาณเรือแล่นเข้า-ออกท่าเทียบเรือกรุงเทพเพื่อขนถ่ายสินค้าอยู่เป็นประจำ จึงทำให้เกิดความแออัดบริเวณท่าเทียบเรือกรุงเทพ ซึ่งเมื่อท่าเทียบเรือของบริษัท อยู่ในเขตไทยชิปปิง จำกัด เปิดดำเนินการจะมีเรือเข้าเทียบท่าไม่เกินสัปดาห์ละ 2 ลำ	- ในระหว่างการก่อสร้างโครงการจะไม่ทำให้สภาพการใช้ที่ดินโดยรอบเปลี่ยนแปลงไปแต่อย่างใด เนื่องจากจะมีการทำกิจกรรมเฉพาะในพื้นที่โครงการเท่านั้น - ในระหว่างการก่อสร้าง จะมีรถขนส่งวัสดุก่อสร้างเข้าสู่โครงการประมาณวันละ 10-16 คัน ตามแผนการก่อสร้างในเวลาทั้งสิ้น 15 เดือน คาดว่าจะทำให้ปริมาณการจราจรบริเวณถนนท้ายบ้านเพิ่มขึ้น 20-32 คัน/วัน หรือประมาณ 2 คันต่อชั่วโมง ซึ่งปริมาณรถบรรทุก 10 ล้อที่เพิ่มขึ้นอีกประมาณ 2 คันต่อชั่วโมง จึงนับว่ามีค่อนข้างน้อย - ผลกระทบต่อการคมนาคมทางน้ำช่วงระหว่างการก่อสร้างเป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นชั่วคราวในช่วงที่ทำการตอกเสาเข็มในน้ำ ประกอบกับการจัดเตรียมป้ายเตือนและห้ามเรือที่ไม่เกี่ยวข้องเข้ามาในบริเวณโครงการผลกระทบต่อการคมนาคมทางน้ำในช่วงที่ดำเนินการก่อสร้างจึงไม่มีผลอย่างมีนัยสำคัญ	- การขุดดินและปรับพื้นที่ จะหลีกเลี่ยงในช่วงที่มีการจราจรหนาแน่น - กำหนดให้น้ำหนักรถบรรทุกให้อยู่ในพิสัยของกฎหมายกำหนด - การขุดอุปกรณ์เครื่องมือเข้ามาในพื้นที่ จะกระทำในช่วงเวลากลางคืน - การขนเสาเข็มและอุปกรณ์สำหรับจัดทำท่าเรือ จะดำเนินการโดยขนส่งทางเรือให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้	

ตารางที่ 1 (ต่อ)

สผ.1

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างการก่อสร้าง	มาตรการป้องกัน แก้ไข และ ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบ
4. คุณค่าคุณภาพชีวิต 4.1 สภาพสังคมและเศรษฐกิจ พื้นที่โครงการตั้งอยู่ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองสมุทรปราการ มีประชากรในปี 2536 รวม 71,210 คน แบ่งเป็นชาย 44,161 คน หญิง 27,049 คน มีอัตราความหนาแน่น 9,754 คน/ตารางกิโลเมตร โดยสภาพเศรษฐกิจนั้นมีการเปลี่ยนแปลงที่ดินเพื่อการเกษตรเป็นที่ดินเพื่อการอุตสาหกรรมที่พักอาศัย ตลอดจนย่านการค้าการพาณิชย์กรรมมากขึ้นทุกขณะ โดยพื้นที่เพื่อการเกษตรในปี 2536 มีจำนวนทั้งสิ้น 334,380 ไร่ ลดลงจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 19.03 ด้านพาณิชย์กรรมในปี 2536 มีการจดทะเบียนเพื่อประกอบธุรกิจประเภทต่าง ๆ ลดลงจากปี 2535 เล็กน้อย เนื่องจากได้มีการขยายตัวในอัตราสูงเมื่อปี 2535 4.2 การสาธารณสุข จากการศึกษารวบรวมข้อมูลทางด้านสาธารณสุขของจังหวัดสมุทรปราการพบว่าในปีงบประมาณ 2534-2536 มีผู้ป่วยด้วยโรคระบบทางเดินหายใจมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 24.56 52.25 และ 26.11 ตามลำดับ ส่วนในปีงบประมาณ 2537 พบว่า มีผู้ป่วยด้วยระบบทางเดินหายใจเป็นอันดับหนึ่ง คิดเป็นร้อยละ 28.90 รองลงมาเป็นการป่วยจากสาเหตุภายนอกอื่น ๆ ที่ทำให้ป่วยหรือตาย คิดเป็นร้อยละ 15.69 สำหรับสาเหตุการตายในปีงบประมาณ 2537 พบว่า โรคหัวใจมีสาเหตุการตายเป็นลำดับ 1 อุบัติเหตุจากการขนส่งเป็นลำดับ 2 และอุบัติเหตุอื่น ๆ ทั้งหมดเป็นสาเหตุลำดับที่ 3	- ในช่วงระหว่างการก่อสร้าง ผลดีในการจ้างแรงงานและกาหมุนเวียนของเงินลงทุนไปสู่ธุรกิจที่ต่อเนื่องมีการจ้างแรงงานประมาณ 100 คน ในช่วงการก่อสร้างส่วนหนึ่งเป็นคณงานท้องถิ่นก่อให้เกิดรายได้ต่อคณงานประมาณ 3,600 บาท/คน/เดือน (อัตราค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำของจังหวัดสมุทรปราการประมาณ 120 บาท/คน/วัน - ในช่วงการก่อสร้างอาจจะมีคณงานเจ็บป่วย ซึ่งอาจจะเกิดจากการมีรายได้ต่ำ การบริโภคตลอดจนขาดความรู้ในการเลือกบริโภคอาหารให้ถูกต้องตามหลักโภชนาการ อาจทำให้เกิดโรคหรือมีการแพร่ของโรคได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งโรคเกี่ยวกับทางเดินอาหาร	- จัดเตรียมน้ำสะอาดเพื่อการบริโภค และอุปโภคสำหรับคณงานทั้งในส่วนบ้านพักและบริเวณก่อสร้างให้เพียงพอกับจำนวนคณงาน - จัดสร้างห้องน้ำห้องส้วม ให้เพียงพอกับคณงานและอยู่ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 80 เมตร โดยทำเป็นบ่อเกรอะ-บ่อซึม - จัดเตรียมชุดยาสามัญไว้ให้คณงานในกรณีเจ็บป่วยเล็กน้อย	

ตารางที่ 2

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกัน และแก้ไข มาตรการติดตามตรวจสอบ ระหว่างดำเนินการ

สผ.1

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างดำเนินการ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และ ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบ
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ 1.1 สภาพภูมิประเทศ พื้นที่โครงการตั้งอยู่ที่ถนนท้ายบ้าน ซอย 36 ต.ท้ายบ้าน อ.เมือง จ.สมุทร- ปราการ สภาพภูมิประเทศบริเวณที่ตั้ง โครงการเป็นส่วนหนึ่งของที่ราบลุ่มฝั่ง ตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาตอนล่าง บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 5-6 แต่ปัจจุบันไม่ ได้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการเกษตรกรรม ส่วนใหญ่จะเป็นเขตอุตสาหกรรมและ พาณิชยกรรม 1.2 สภาพภูมิอากาศ มีอุณหภูมิเฉลี่ยตลอดปี 27.8 องศาเซล- เซียส ความชื้นสัมพัทธ์ตลอดปี 77.0% ปริมาณฝนเฉลี่ยตลอดปี 1496.8 มิลลิเมตร ความเร็วลมเฉลี่ยสูงสุดอยู่ในเดือนมีนาคม 4.8 นี้อ	- การขยายท่าเทียบเรือของบริษัท ยูไนเต็ไทย ชิปปิง จำกัด ไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลง ลักษณะและสภาพของภูมิประเทศแต่อย่างใด เนื่องจากดำเนินการเพียงขยายหน้าท่าเทียบเรือ เท่านั้น ประกอบกับโครงสร้างท่าเทียบเรือได้ ดำเนินการเป็นแบบโปร่ง เสาเข็มแต่ละต้นต่าง กันมากกว่า 3.5 เมตร ทำให้ไม่ขัดขวางการไหล ของน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา ดังนั้นโครงสร้าง ของท่าเทียบเรือจึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้าน การพังทลายของชายฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา - เนื่องจากโครงการดำเนินการโดยการไถ่ปิ่นจั้น ขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์เท่านั้น ไม่มีกิจกรรมใดที่ จะก่อให้เกิดมลพิษทางด้านอากาศ ดังนั้นจึงไม่ มีผลกระทบต่อคุณภาพอากาศโดยรอบโครงการ	- ถนนทางเข้าโครงการมีความยาว ประมาณ 150 เมตร ให้จัดการลาด ยางเพื่อลดปัญหาฝุ่นละอองและอุบัติเหตุ	
แม่น้ำเจ้าพระยาเกิดจากลำน้ำ หลายสายมารวมกันเป็นลำน้ำขนาดใหญ่ ความลาดชันของลำน้ำค่อย ๆ ลดลงตาม ธรรมชาติ การกักเซาะท้องลำน้ำลดลง การ กักเซาะบริเวณท้องฝั่งลำธารมากขึ้น มีการกัก เซาะท้องลำน้ำบางส่วน ทำให้ลำน้ำมีภาพ ตัดขวางเป็นรูปตัว U (U-Shape) ลำน้ำโค้ง งอไปตามสภาพความยาวของการกักเซาะฝั่ง ลำน้ำมากขึ้น ความลาดชันลดลง การกัก เซาะบริเวณควินด้านบนสองฝั่งพังทลาย ไป เกิดลำน้ำรูปตัดขวางเป็นรูปถ้วย (Bowl Shope) การกักเซาะตลิ่งของลำน้ำเกิดมาก บริเวณกึ่งน้ำที่ไหลไปปะทะ จะเกิดหักเห	- โครงการฯ จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อปริมาณ การไหลของน้ำทิศทางการไหลของน้ำและ ความเร็วของกระแสน้ำค่อนข้างน้อย เนื่องจาก เสาเข็มห่างกันไม่น้อยกว่า 3.5 เมตร ช่วยให้ กระแสน้ำไหลผ่านไปได้อย่างสะดวกอีกทั้งการ ขุดลอกท้องน้ำบริเวณก่อสร้างท่าเทียบเรือให้ลึก ลงไป 0.5-3.0 เมตร ช่วยให้ปริมาณการไหลของ น้ำสะดวกยิ่งขึ้น - ผลกระทบต่อทิศทางการไหลของกระแสน้ำมี เพียงเล็กน้อย เนื่องจากสถานที่ก่อสร้างอยู่ บริเวณฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา ห่าง จากปากแม่น้ำ 5 กิโลเมตร บริเวณนี้อยู่ใต้กึ่งน้ำ ประมาณ 600 เมตร ทิศทางการไหลของน้ำและ	- ทำการกำจัดสิ่งต่าง ๆ ที่ลอยมาติด บริเวณท่าเทียบเรือเป็นประจำ เพื่อ ช่วยระบายน้ำให้เป็นปกติ - วางท่อนหรือตาข่ายบริเวณด้านข้าง ของท่าเทียบเรือทั้งส่วนที่ได้รับ อนุมัติให้ก่อสร้างและที่ขอขยายเพิ่ม เดิมเพื่อคัดขยะมูลฝอยที่พัดมากับน้ำ ไม่ให้เข้าไปอยู่ใต้ท่าเทียบเรือ	

ตารางที่ 2 (ต่อ)

สผ.1

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างดำเนินการ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และ ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบ
- การตกตะกอนในลำน้ำแม่น้ำเจ้าพระยาจากลักษณะร่องน้ำลึกทิศทางการไหลและสภาพคดของลำน้ำบริเวณที่ตั้งโครงการจะไหลลึกและแรงเฉียบรายฝั่งตะวันออกแล้วค่อย ๆ เปลี่ยนทิศทางจากฝั่งตะวันออกไปยังฝั่งตะวันตกของแม่น้ำทำให้น้ำไหลแรงบริเวณนอกท่าเทียบเรือแห่งนี้ การตกตะกอนจะเกิดขึ้นบ้างบริเวณก่อนถึงท่าเทียบเรือระดับน้ำลึกปานกลาง ซึ่งบริเวณตรงกันข้ามกับท่าเทียบเรือแห่งนี้ ความเร็วกระแสน้ำจะช้ามากเกิดการตะกอนทับถมมาก ระดับน้ำค่อนข้างตื้น 1.4 คุณภาพน้ำ ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำบริเวณพื้นที่โครงการ จำนวน 2 สถานี พบว่า มีค่า pH อยู่ที่ 7.54-7.65 ค่าบีโอดี อยู่ที่ 1.05-1.65 mg/l ความขุ่นมีค่าอยู่ 4.0-5.7 ปริมาณสารแขวนลอยมีค่าอยู่ 4.4-5.2 mg/l ปริมาณของแข็งทั้งหมดมีค่าอยู่ 18,756-20,196 mg/l ปริมาณน้ำมันและไขมันมีค่าอยู่ที่น้อยกว่า 0.20 mg/l ทั้งสองสถานีและปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียรวม มีค่าที่ 540-980 MPN/100 ml	- น้ำทิ้งจากการอุปโภคของพนักงาน ปริมาณ 3-5 ลบ.ม./วัน เป็นน้ำทิ้งชุมชนที่มีค่าความสกปรกต่ำ - น้ำใช้สำหรับห้องน้ำ-ห้องส้วม ไม่รวมน้ำอาบวันละ 3 ลบ.ม./วัน ผ่านเข้าสู่ระบบบำบัดแบบถังบำบัดปฏิกล โดยการเติมอากาศสำเร็จรูป (Sewage Aeration Treatment System) ที่ติดตั้งเพิ่มเติมจากเดิม ซึ่งมีจำนวน 5 แห่ง - น้ำฝนที่ระบายจากหลังคาโกดัง และบริเวณลานตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งน้ำทิ้งประเภทนี้ได้รับการปนเปื้อนจากเศษฝุ่นของสินค้าที่ตกอยู่ทำให้มีปริมาณบีโอดี และสารแขวนลอยเพิ่มขึ้น น้ำทิ้งจะระบายลงสู่ทางระบายน้ำ 2 จุด คือ ด้านเหนือและด้านใต้ของท่าเทียบเรือ อย่างไรก็ตามความสกปรกส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นจะมีปริมาณน้อยเนื่องจากมีสารอินทรีย์ปนเปื้อนอยู่ต่ำ ในบริเวณปลายท่อระบายน้ำก่อนลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยาได้จัดทำบ่อตกตะกอนและตะแกรงดักขยะ เพื่อดักขยะก่อนระบายสู่แม่น้ำเจ้าพระยาและอีกด้านหนึ่งคือ บริเวณถนนท้ายบ้านก่อนลงท่อสาธารณะของเทศบาลเมืองสมุทรปราการ	- ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียจากห้องน้ำห้องส้วมบริเวณลานวางตู้คอนเทนเนอร์เพิ่มขึ้นอีก 1 จุด จากเดิมที่ได้เสนอไว้ในโครงการเดิมที่ได้รับอนุมัติแล้วโดยติดตั้งเป็นถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบใซ้ออกซิเจน ซึ่งได้รับความเห็นชอบและยอมรับของวิศวกรสุขาภิบาลแล้ว	- เก็บตัวอย่างน้ำหลังจากผ่านระบบบำบัดน้ำเสียจากห้องน้ำห้องส้วมก่อนปล่อยลงสู่ภายนอกโดยตรวจสอบคุณภาพน้ำด้าน pH, BOD, SS, TKN เก็บตัวอย่างทุก ๆ 4 เดือนในเดือนเมษายน, สิงหาคมและธันวาคม พร้อมทั้งส่งผลการตรวจสอบให้กับกรมเจ้าท่าและสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม งบประมาณ 10,000 บาท/ครั้ง

ตารางที่ 2 (ต่อ)

สพ.1

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างดำเนินการ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และ ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบ
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ 3.1 การใช้ที่ดิน พื้นที่โครงการตั้งอยู่ในเขตที่ดินประเภทพาณิชยกรรม (สีแดง) ตามประกาศผังเมืองรวมจังหวัดสมุทรปราการ (ฉบับประกาศใช้ เมื่อ 24 มิถุนายน 2537) ให้อำนาจประโยชน์พาณิชยกรรม สถาบันราชการ การสาธารณูปโภค และสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งลักษณะการใช้ที่ดินรอบบริเวณพื้นที่โครงการทั่วไปผสมผสานระหว่างที่ตั้งชุมชน หมู่บ้าน ท่าเทียบเรือ ย่านพาณิชยกรรม โรงงานอุตสาหกรรม 3.2 การคมนาคม 3.2.1 การคมนาคมทางบก มีถนนหลายสายที่จะเป็นเส้นทางรองรับการขนส่งสินค้าของโครงการแคว้นที่จะรองรับการจราจรสูงสุดของโครงการ ได้แก่ ถนนห้วยบ้าน จากการตรวจนับของบริษัทที่ปรึกษาพบว่า มีปริมาณการจราจรเข้าเมืองจะมีปริมาณ 909 คัน/ชั่วโมง และปริมาณการจราจรออกเมือง มีปริมาณ 720 คัน/ชั่วโมง	- ลักษณะการใช้ที่ดินบริเวณที่ตั้งโครงการมีการใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรมเป็นหลัก ซึ่งลักษณะกิจกรรมของโครงการเป็นท่าเทียบเรือพาณิชย์ขนถ่ายสินค้าเข้า-ออกด้วยตู้คอนเทนเนอร์ ดังนั้นลักษณะการใช้ที่ดินของโครงการจึงมีความสอดคล้องกับบริเวณพื้นที่โครงการ ดังนั้นการใช้ที่ดินจึงไม่มีผลกระทบที่มีนัยสำคัญ - ในช่วงเปิดดำเนินการคาดว่าจะมีการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ประมาณเดือนละ 10,000 TEU (สินค้าเข้าและออก) โดยใช้รถบรรทุกลากจูง ประมาณ 160 เที่ยว/วัน ซึ่งรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ จะผ่านเข้า-ออกโครงการตลอด 24 ชั่วโมง โดยเฉลี่ยแล้วจะมีรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์เพิ่มขึ้นบนถนนห้วยบ้านเฉลี่ย 6 คัน/ชั่วโมง	- ขยายถนนทางเข้าโครงการเป็น 22 เมตร โดยการจัดซื้อที่ดินแถวที่อยู่ใกล้เคียงเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการที่รถห้วงบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ เข้าออกโครงการ - อบรมพนักงานขับรถ ให้มีความระมัดระวัง โดยเฉพาะบริเวณปากทางเข้า-ออก ถนนห้วยบ้าน - ติดตั้งป้ายหรือสัญญาณเตือนภัยบริเวณปากทางเข้า-ออกถนนห้วยบ้านโดยขอความ	- เก็บสถิติปริมาณการจราจรที่ผ่านเข้า-ออกบริเวณพื้นที่โครงการ - เก็บสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งทางบก
3.2.2 การคมนาคมทางน้ำ ปริมาณการจราจรทางน้ำ ในแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณพื้นที่โครงการมีเรือแล่นผ่านไป-มา มีขนาดต่าง ๆ ปริมาณมากเป็นปกติ อันอาจเนื่องมาจากพื้นที่โครงการอยู่ใกล้ปากแม่น้ำเจ้าพระยา และตั้งอยู่ก่อนถึงท่าเทียบเรือกรุงเทพ จึงมีปริมาณเรือแล่นเข้า-ออกท่าเทียบเรือกรุงเทพเพื่อขนถ่ายสินค้าอยู่เป็นประจำ จึงทำให้เกิดความแออัดบริเวณท่าเทียบเรือกรุงเทพ ซึ่งเมื่อท่าเทียบเรือของบริษัท อยู่ในเขตไทยชิปปิง จำกัด เปิดดำเนินการจะมีเรือเข้าเทียบท่าไม่เกินสัปดาห์ละ 2 ลำ	- เมื่อท่าเทียบเรือเปิดดำเนินการจะมีปริมาณเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์เข้ามาจอดเทียบท่าไม่เกินสัปดาห์ละ 2 ลำ จึงอาจทำให้มีการจราจรทำให้มีการจราจรทางน้ำในบริเวณใกล้เคียงเพิ่มมากขึ้น แต่ความกว้างของแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณหน้าโครงการมีความกว้างประมาณ 900 เมตร ซึ่งยังมีศักยภาพที่จะสามารถรับเรือพาณิชย์และเรือสินค้าหรือเรือประมงเพิ่มขึ้นได้ นอกจากนี้การจัดให้มีท่าเทียบเรือพาณิชย์กระจายตามลำน้ำเจ้าพระยาจนถึงท่าเทียบเรือกรุงเทพฯ ทำให้การขนส่งสินค้ารวดเร็วเสียค่าใช้จ่ายน้อยลง ดังนั้นการดำเนินการของท่าเทียบ	ช่วยเหลือจากหน่วยราชการ - การขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์เข้า-ออกโครงการจะกำหนดให้กระทำในช่วงเวลากลางวันมากที่สุดเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจร - กำหนดให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบการเดินเรือ โดยเฉพาะขณะที่เรือเข้าเทียบท่า ขณะจอดและออกจากท่า รวมทั้งกฎข้อบังคับสำหรับการใช้แม่น้ำ - ให้เรือเข้าเทียบท่าเพื่อขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ไม่เกินสัปดาห์ละ 2 ลำ หรือในอนาคตไม่เกินสัปดาห์ละ 4 ลำ	- เก็บสถิติปริมาณเรือที่เข้าเทียบท่าของโครงการ - เก็บสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งทางน้ำ

ตารางที่ 2 (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างดำเนินการ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และ ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบ
โดยสภาพเศรษฐกิจนั้นมีการเปลี่ยนแปลงที่ดินเพื่อการเกษตรเป็นพื้นที่เพื่อการอุตสาหกรรมที่หักอาศัย ตลอดจนย่านการค้าการพาณิชยกรรมมากขึ้นทุกขณะ โดยพื้นที่เพื่อการเกษตรในปี 2536 มีจำนวนทั้งสิ้น 334,380 ไร่ ลดลงจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 19.03 ด้านพาณิชยกรรมในปี 2536 มีการจดทะเบียนเพื่อประกอบธุรกิจประเภทต่าง ๆ ลดลงจากปี 2535 เล็กน้อย เนื่องจากการขยายตัวในอัตราสูงเมื่อปี 2535 4.2 การสาธารณสุข จากการศึกษารวบรวมข้อมูลทางด้านสาธารณสุขของจังหวัดสมุทรปราการพบว่า ในปีงบประมาณ 2534-2536 มีผู้ป่วยด้วยโรคระบบทางเดินหายใจมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 24.56 52.25 และ 26.11 ตามลำดับ ส่วนในปีงบประมาณ 2537 พบว่า มีผู้ป่วยด้วยระบบทางเดินหายใจเป็นอันดับหนึ่ง คิดเป็นร้อยละ 28.90 รองลงมาเป็นการป่วย	ทำเทียบเรือของรัฐมีขีดความสามารถที่จำกัด ไม่เพียงพอกับความต้องการในปัจจุบัน แม้ในปัจจุบันทางภาครัฐมีโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกขึ้นหลายแห่ง แต่ยังมีขีดจำกัดด้านการจัดการและดำเนินการตลอดจนปัญหาต่าง ๆ ดังนั้นการดำเนินการของโครงการฯ จะช่วยสนับสนุนพัฒนาประเทศได้มาก โดยเฉพาะช่วยแบ่งเบาภาระการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ จากท่าเทียบเรือกรุงเทพ - โครงการฯ นี้เป็นการดำเนินการกิจกรรมขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์จากเรือสู่รถบรรทุกหรือจากรถบรรทุกสู่เรือหรือลักษณะการดำเนินการของโครงการมิได้มีส่วนที่จะก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านสาธารณสุขต่อชุมชนหรือเป็นการรบกวนและเป็นภัยต่อสุขภาพอนามัยของราษฎรที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่โครงการฯ และใกล้เคียง โดยเฉพาะปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม		
จากสาเหตุภายนอกอื่น ๆ ที่ทำให้ป่วยหรือตาย ร้อยละ 15.69 สำหรับสาเหตุการตายในปีงบประมาณ 2537 พบว่า โรคหัวใจมีสาเหตุการตายเป็นลำดับ 1 อุบัติเหตุจากการขนส่งเป็นลำดับ 2 และอุบัติเหตุอื่น ๆ ทั้งหมดเป็นสาเหตุลำดับที่ 3			
4.3 อาชีวอนามัย การดำเนินงานอาชีวอนามัยในจังหวัดสมุทรปราการของสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสมุทรปราการได้เริ่มดำเนินการโครงการพัฒนาความปลอดภัยและคุณภาพชีวิตของผู้ใช้แรงงานในโรงงานอุตสาหกรรม จังหวัดสมุทรปราการ ได้เริ่มดำเนินการเมื่อปี 2535 เป็นต้นมา โดยในปี 2536 ซึ่งเป็นปีที่ได้ดำเนินการต่อเนื่องมาเป็นปีที่	- ผลกระทบด้านอาชีวอนามัย และความปลอดภัยต่อพนักงานและต่อโครงการนั้น ถึงแม้ว่าโครงการฯ มีการประกอบกิจกรรมขนถ่ายสินค้าประเภทต่าง ๆ มากมายหลายชนิด รวมทั้งสินค้าที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้ก็ตาม ทางโครงการฯ ก็ได้มีมาตรการป้องกันและรักษาความปลอดภัยในการขนถ่ายสินค้าเหล่านี้ไว้แล้ว รวมทั้งแผนปฏิบัติการและการอพยพเมื่อเกิดอัคคีภัย ตลอดจน	- กำหนดให้พนักงานทุกคนสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น หมวกนิรภัย, รองเท้าหุ้มเหล็ก เป็นต้น - จัดให้มีเขตสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลภายในพื้นที่โครงการ - จัดให้มีการดำเนินการป้องกันตาม	เพื่อให้มาตรการในการป้องกันและลดผลกระทบในด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในอนาคตได้ผลจึงควรมีมาตรการติดตามตรวจสอบสิ่งแวดล้อมขึ้นด้วย ดังนี้

ตารางที่ 2 (ต่อ)

สผ.1

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างดำเนินการ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และ ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบ
			4) ทำการตรวจสอบสภาพของเครื่องดับเพลิงว่ายังคงอยู่ในสภาพใช้งานได้ดีหรือไม่ ทุกๆ 3 เดือน เพื่อให้แน่ใจว่าสามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ หากเกิดข้อบกพร่องขึ้น 5) ทำการตรวจสอบเครื่องมือวัดอุปกรณ์ต่างๆ ตลอดจนยาที่ใช้ในการรักษาปฐมพยาบาลเบื้องต้นว่ายังคงมีสภาพที่เพียงพอต่อการใช้งาน ทุกๆ 3 เดือน 6) ในการตรวจสอบทางด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยที่
			ทางโครงการฯ อาจทำได้วิธีหนึ่ง ซึ่งจะ เป็นประโยชน์ต่อการบริหารงานของโครงการ ต่อไปคือ การจัดทำแบบสอบถามเพื่อสัมภาษณ์แก่พนักงานของโครงการปีละครั้ง โดยสอบถามประเด็นที่สำคัญ ได้แก่ ด้านสังคม เศรษฐกิจ ของผู้ให้สัมภาษณ์ในด้านสวัสดิการ อุบัติเหตุ จากการทำงานและความปลอดภัย