

บทที่ 1

---

บทนำ

## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 ความเป็นมาของโครงการ

ท่าเรือแหลมฉบังเริ่มก่อสร้างตั้งแต่ปี พ.ศ. 2530 และได้เริ่มเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2534 จนกระทั่งปี พ.ศ. 2539 มีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง เกือบ 1 ล้านทีอียู เพื่อป้องกันความแออัดที่จะเกิดขึ้น จึงได้มีการดำเนินการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ในปี พ.ศ. 2540 โดยการทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ได้พัฒนาท่าเรือแหลมฉบังให้มีศักยภาพ เพื่อรองรับปริมาณตู้สินค้าที่เพิ่มขึ้น และเพื่อเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลของประเทศไทย และภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยท่าเรือแหลมฉบัง เป็นท่าเรือขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ที่สำคัญที่สุดของประเทศไทย กทท. ได้พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 ให้มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้ารวมประมาณ 10-11 ล้านทีอียูต่อปี และรองรับการนำเข้า-ออกสินค้ารถยนต์ได้ประมาณ 2.0 ล้านคันต่อปี ทั้งนี้ กทท. ได้พิจารณาขีดความสามารถของท่าเรือแหลมฉบังที่มีอยู่ เทียบกับการคาดการณ์ปริมาณตู้สินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตแล้ว พบว่าปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังจะสูงเกิน 10 ล้านทีอียูต่อปี ภายในปี พ.ศ. 2566 ตามการขยายตัวของเศรษฐกิจและการค้าของประเทศ ส่งผลให้ท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 ไม่สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าที่จะเพิ่มสูงขึ้นได้ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าที่เพิ่มขึ้นทุกปี

อนึ่งการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 ยังเป็นหนึ่งในโครงการสำคัญ ตามแผนพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ Eastern Economic Corridor (EEC) ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งตะวันออกให้เป็น Gateway หรือประตูการค้าของนักลงทุนสู่เมียนมา กัมพูชา เวียดนาม และลาว รวมทั้งเป็นจุดเชื่อมโยงพื้นที่ระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออกและตะวันตก หรือ East West Corridor ไปสู่จีนตะวันตก จีนตอนใต้ และอินเดีย อันเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญของการคมนาคม การขนส่งกระจายสินค้า และแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของเอเชีย อย่างไรก็ตามเนื่องจากสภาพการแข่งขันทางธุรกิจท่าเรือและการขนส่งทางทะเล (Port and Marine Transportation) ของโลกทวีความรุนแรงมากขึ้น อันเนื่องมาจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ทั้งในส่วนของพัฒนาท่าเทียบเรือและเรือสินค้าที่มีขนาดใหญ่ขึ้น เพื่อแสวงหาความประหยัดต่อขนาด (Economy to Scale) ของการขนส่ง กทท.จึงได้เร่งยกระดับการให้บริการท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์อย่างเต็มรูปแบบ เพื่อวางเป้าหมายให้ท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 เป็นท่าเรือนวัตกรรม (Innovative Ports) สามารถแข่งขันกับท่าเรือใกล้เคียงได้ และวางแผนให้เป็นท่าเรือที่ใช้เทคโนโลยีที่ล้ำสมัยในการขนถ่ายสินค้า/ตู้สินค้า และการให้บริการที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ เพื่อให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และเกิดประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เพื่อดึงดูดให้เรือสินค้าขนาดใหญ่เลือกใช้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือเป้าหมายแรกสำหรับเป็นจุดจอดเรือ

กทท. ได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างรุนแรง (EHIA) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 ซึ่งรายงาน EHIA ได้ผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างพื้นฐานทางน้ำ ในการประชุมครั้งที่ 3/2562 เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2562 (ภาคผนวก 1ก) และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในการประชุมครั้งที่ 3/2562 เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2562 (ภาคผนวก 2ก)

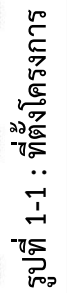
อนึ่ง กทท. ได้ว่าจ้างกิจการร่วมค้า ซีเอ็นเอ็นซี (พรม.1) เป็นผู้รับจ้างก่อสร้างงานทางทะเล (Marine Work) มีระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง ตั้งแต่ 5 พฤษภาคม 2564 ถึง 3 พฤษภาคม 2568 เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมาย กทท. โดยท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) จะต้องเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุก 6 เดือน ซึ่งท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) ได้มอบหมายให้ บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นนิติบุคคลจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ของโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 โดยรายงานฉบับนี้เป็นรายงานประจำเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 เพื่อเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

## 1.2 รายละเอียดโครงการโดยสังเขป

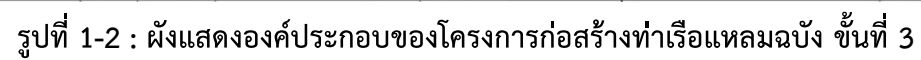
โครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 ตั้งอยู่ในอำเภอสัตหิรา จ.ชลบุรี บริเวณชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ห่างจากกรุงเทพฯ ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ประมาณ 120 กิโลเมตร และห่างจากพัทยาประมาณ 15 กิโลเมตร โดยพื้นที่ถมทะเลเพื่อก่อสร้างโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 มีพื้นที่ประมาณ 3,375 ไร่ ดังรูปที่ 1-1 พื้นที่โครงการมีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่ต่าง ๆ โดยรอบ ดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อกับ ท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 และทะเล
ทิศใต้	ติดต่อกับ ทะเลอ่าวบางละมุง
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ หมู่ที่ 9 ชุมชนบ้านบางละมุง เทศบาลนครแหลมฉบัง
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับ ทะเล

องค์ประกอบของท่าเรือ จะแบ่งเป็น 2 พื้นที่ คือ พื้นที่ท่าเรือและพื้นที่หลังท่า โดยพื้นที่ท่าเรือประกอบด้วย ท่าเรือ 4 ประเภท ได้แก่ ท่าเรือขนส่งตู้สินค้า (E1 E2 F1 และ F2) ท่าเรือขนส่งรถยนต์ (Ro-Ro) (EO) ท่าเรือชายฝั่ง และท่าเรือบริการ สำหรับพื้นที่หลังท่า (ที่ต้องถมทะเล) เป็นพื้นที่ที่อยู่ติดกับท่าเรือและอยู่หลังท่าเรือ จะใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ต่าง ๆ ได้แก่ เป็นพื้นที่กองตู้สินค้านำเข้าติดกับท่าเรือขนส่งตู้สินค้าและท่าเรือชายฝั่ง พื้นที่จอดเรืออยู่ติดกับท่าเรือขนส่งรถยนต์ พื้นที่ตั้งอาคารสำนักงาน พื้นที่สำหรับระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ เช่น ถนน ทางรถไฟ เป็นต้น และพื้นที่สำหรับการพัฒนาในอนาคต ซึ่งการก่อสร้างโครงการนี้ จะดำเนินการในส่วนของการก่อสร้างพื้นที่หลังท่า (ถมทะเล) ท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือบริการ อาคารสำนักงาน และระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ รวมทั้งบ่อตะกอนสำหรับทิ้งตะกอนดินจากการขุดลอกร่องน้ำทั้งในช่วงการก่อสร้างโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 และช่วงบำรุงรักษาร่องน้ำ (ระยะดำเนินการของท่าเรือทั้ง 3 ขั้น) ดังแสดงองค์ประกอบโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 ดังรูปที่ 1-2





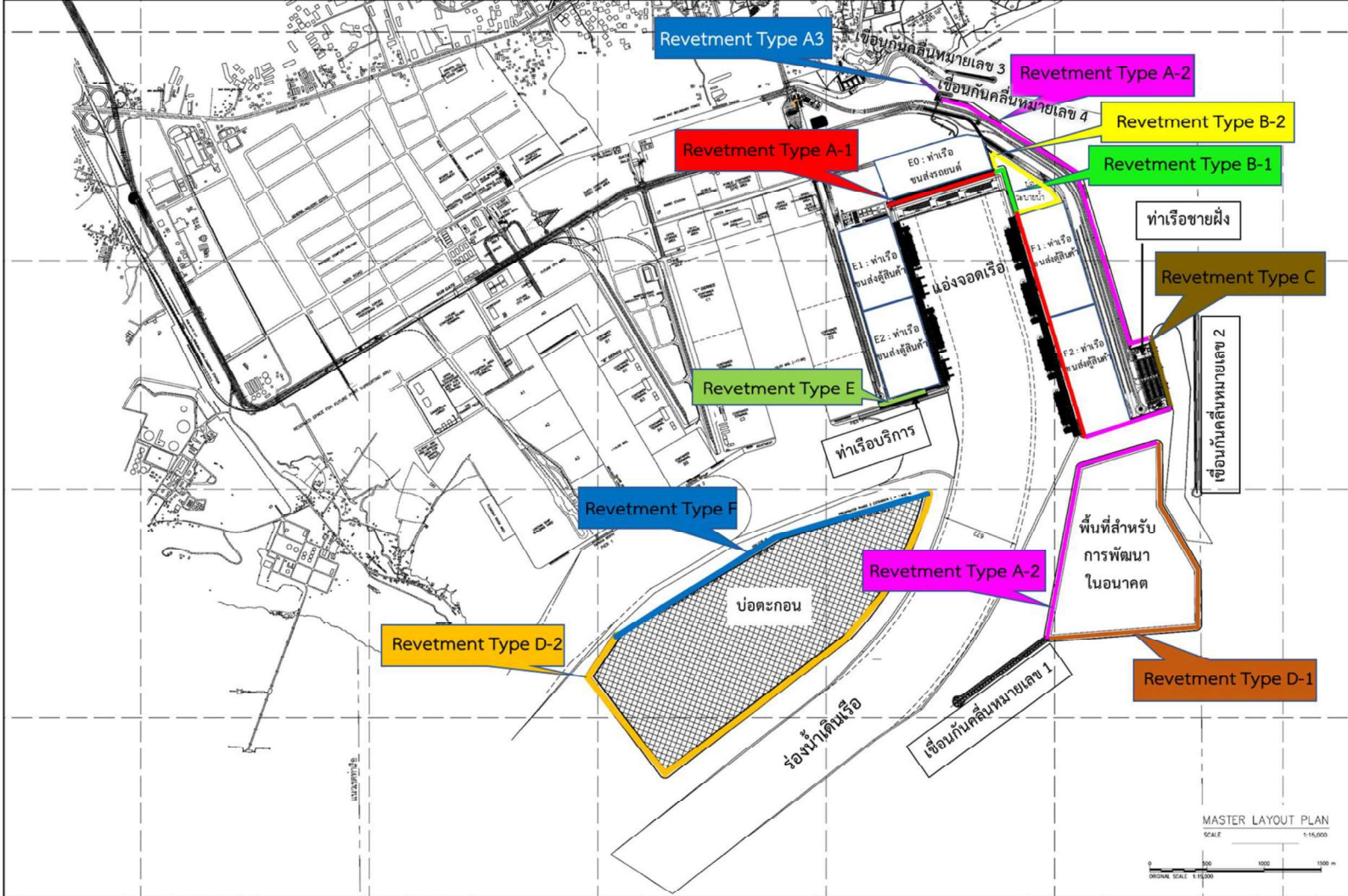


นอกจากนี้โครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 ยังมีองค์ประกอบและกิจกรรมก่อสร้าง ดังนี้

เชื่อมกันคลื่นของโครงการเป็นเชื่อมกันคลื่นชนิดหินทิ้ง (ตำแหน่งก่อสร้าง ดังรูปที่ 1-2) มีรายละเอียดดังนี้ (1) เชื่อมกันคลื่นหมายเลข 1 อยู่บริเวณพื้นที่สำหรับพัฒนาในอนาคต มีความยาว 1,000 เมตร ซึ่งค่าระดับท้องน้ำอยู่ที่ -11.00 ถึง -12.00 เมตร รทก. (2) เชื่อมกันคลื่นหมายเลข 2 อยู่บริเวณท่าเรือชายฝั่ง มีความยาว 1,600 เมตร ซึ่งค่าระดับท้องน้ำอยู่ที่ -6.00 ถึง -8.00 เมตร รทก. (3) เชื่อมกันคลื่นหมายเลข 3 อยู่บริเวณปากคลองบางละมุง มีความยาว 411 เมตร ซึ่งค่าระดับท้องน้ำอยู่ที่ -1.00 ถึง -2.00 เมตร รทก. (4) เชื่อมกันคลื่นหมายเลข 4 อยู่บริเวณทางออกของบ่อพักน้ำ มีความยาว 110 เมตร ซึ่งค่าระดับท้องน้ำอยู่ที่ -1.00 ถึง -1.30 เมตร รทก.

เชื่อมล้อมพื้นที่ถมเป็นโครงสร้างคันล้อมรอบพื้นที่ที่ต้องการถมทะเลเพื่อก่อสร้างท่าเรือ อีกทั้งยังใช้เป็นโครงสร้างป้องกันการกัดเซาะตลิ่งจากคลื่น เชื่อมล้อมพื้นที่ถม แบ่งออกเป็น 10 ประเภท ดังรูปที่ 1-3 โดยมีรายละเอียดดังนี้

- 1) เชื่อมล้อมพื้นที่ถมแบบ A-1 วางในแนวหน้าท่าเรือ RO-RO บ่อระบายน้ำ คลองระบายน้ำ ท่าเรือ F1, F2 ทางด้านในของแอ่งจอดเรือของโครงการ ระดับน้ำมีความลึกตั้งแต่ -3.50 ถึง -7.50 เมตร รทก. มีความยาวประมาณ 3,650 เมตร
- 2) เชื่อมล้อมพื้นที่ถมแบบ A-2 วางในแนวด้านที่ติดกับทะเลด้านหลังของท่าเรือ F1, F2 และ ท่าเรือ RO-RO ระดับน้ำมีความลึกตั้งแต่ -1.00 ถึง -7.00 เมตร รทก. มีความยาวประมาณ 3,000 เมตร
- 3) เชื่อมล้อมพื้นที่ถมแบบ A-3 วางในแนวด้านที่ออกจากชายฝั่งจนถึง Revetment Type A-2 ระดับน้ำมีความลึกตั้งแต่ -1.00 เมตร รทก. มีความยาวประมาณ 163 เมตร
- 4) เชื่อมล้อมพื้นที่ถมแบบ B-1 วางในแนวระหว่างแอ่งจอดเรือของโครงการกับบ่อระบายน้ำ ระดับน้ำมีความลึกตั้งแต่ -3.50 ถึง -4.50 เมตร รทก. มีความยาวประมาณ 500 เมตร
- 5) เชื่อมล้อมพื้นที่ถมแบบ B-2 วางในแนวระหว่างแอ่งจอดเรือของโครงการกับบ่อระบายน้ำ ระดับน้ำมีความลึกตั้งแต่ -3.50 ถึง -4.50 เมตร รทก. มีความยาวประมาณ 1,781 เมตร
- 6) เชื่อมล้อมพื้นที่ถมแบบ C วางในแนวที่ติดกับท่าเรือชายฝั่ง ระดับน้ำมีความลึกตั้งแต่ -6.50 เมตร รทก. ถึง -7.50 เมตร มีความยาวประมาณ 600 เมตร
- 7) เชื่อมล้อมพื้นที่ถมแบบ D-1 ก่อสร้างล้อมรอบพื้นที่สำหรับการพัฒนาในอนาคต ระดับน้ำมีความลึกตั้งแต่ -7.50 ถึง -10.00 เมตร รทก. มีความยาวประมาณ 5,155 เมตร



รูปที่ 1-3 : ผังแสดงตำแหน่งการก่อสร้างเขื่อนกันคลื่นและเขื่อนล้อมพื้นที่ถมประเภทต่าง ๆ ของโครงการ



8) เชื่อนล้อมพื้นที่ถมแบบ D-2 ก่อสร้างทำเป็นคันล้อมรอบบ่อดักตะกอนจากการขุดลอก ร่องน้ำ ระดับน้ำมีความลึกตั้งแต่ -8.00 ถึง -14.00 เมตร รทก. มีความยาวประมาณ 4,879 เมตร

9) เชื่อนล้อมพื้นที่ถมแบบ E วางในแนวที่ติดกับท่าเรือบริการ ระดับน้ำมีความลึก -7.00 เมตร รทก. มีความยาวประมาณ 435 เมตร

10) เชื่อนล้อมพื้นที่ถมแบบ F ปรับปรุง Breakwater เดิมให้กลายเป็นเชื่อนล้อมพื้นที่ถมรอบ บ่อดักตะกอน โดยการปูแผ่น Geotextile และถมทรายปิดทับ ระดับน้ำมีความลึก -8.00 เมตร รทก. มีความยาวประมาณ 2,976 เมตร

กิจกรรมการก่อสร้างหลักของโครงการ คือ การขุดลอกและถมทะเล ในขั้นตอนของการ ขุดลอกจะใช้เรือขุดแบบ Cutter Suction Dredger โดยใช้เรือขุดที่มีหัวขุดเป็นชนิดหัวสว่าน เมื่อหัวขุด หมุนเจาะเข้าไปในชั้นดิน ใบมีดจะตัดวัสดุให้ร่วนซุย ก่อนที่จะดูดเข้าไปทางท่อดูดผ่านเครื่องสูบลอยสู่ ระบบท่อส่งไปยังพื้นที่ถมทะเล การถมทะเล (Sand Fill) เป็นการนำทรายจากการขุดลอกถมลงไปบนดิน เดิม (ทราย) โดยเป็นการถมแบบไล่เลน ซึ่งตะกอนหนักจะตกลงในพื้นที่ ส่วนตะกอนเบาจะไหลไปกับน้ำที่ ระบายไปยังบ่อในพื้นที่ถมต่อไป เพื่อกักตะกอนชั่วคราว ก่อนที่ตะกอนจะถูกสูบส่งไปยังบ่อดักตะกอน การถมทะเลจะแบ่งเป็น 4 บริเวณ มีรายละเอียดพอสรุปได้ดังนี้

1) บริเวณพื้นที่ A การถมในบริเวณนี้ พื้นที่เดิมเป็นทะเล ถมให้ได้ระดับพื้น +3.30 เมตร รทก. มีพื้นที่ 2.6 ล้านตารางเมตร ใช้เป็นพื้นที่สำหรับก่อสร้างท่าเรือ E0 และท่าเรือ F1 และ F2

2) บริเวณพื้นที่ B สภาพเดิมเป็นบ่อกักตะกอนมีเชื่อนล้อมพื้นที่ถมล้อมรอบ มีพื้นที่ 1.1 ล้านตารางเมตร (ก่อสร้างแล้วเสร็จตั้งแต่การก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ใช้เป็นที่กักตะกอนที่ได้ จากการขุดลอกเพื่อบำรุงรักษาร่องน้ำเดินเรือ-แอ่งจอดเรือของท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2)





3) บริเวณพื้นที่ C การถมในบริเวณนี้ พื้นที่เดิมเป็นทะเล เป็นพื้นที่ที่เตรียมไว้สำหรับ การพัฒนาในอนาคต มีขนาดพื้นที่ 1.4 ล้านตารางเมตร

4) บริเวณพื้นที่ D สภาพพื้นที่เดิมเป็นทะเล ในบริเวณนี้จะก่อสร้างเป็นบ่อดักตะกอนมีพื้นที่ ประมาณ 3.0 ล้านตารางเมตร ใช้ในการเก็บตะกอนดินเลนที่ได้จากการขุดลอกในช่วงการก่อสร้าง โครงการและแยกทรายออกแล้ว รวมถึงจะใช้เป็นที่เก็บตะกอนดินที่เกิดจากการขุดลอกเพื่อบำรุงรักษา ร่องน้ำเดินเรือและแอ่งจอดเรือของโครงการ และร่องน้ำบริเวณปากคลองบางละมุงในระยะดำเนินการด้วย







### 1.3 สถานภาพโครงการในปัจจุบัน

สถานภาพของโครงการ ในเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 ประกอบด้วย การก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคของสำนักงานโครงการและบ้านพักคนงาน การก่อสร้างคันทรายย่อย (Sand Bunds) การก่อสร้างหลักผูกเรือ การประกอบท่อลำเลียงทรายจากการขุดลอกทะเล การก่อสร้างสำนักงานสนามย่อยในพื้นที่ก่อสร้าง การขนหินจากพื้นที่ภายนอกมายังพื้นที่เก็บกองหินภายในพื้นที่ก่อสร้าง งานประกอบม่านกันตะกอน การขุดลอกและถมบริเวณพื้นที่ Area 1 และการปรับปรุงดินบริเวณพื้นที่ Area 2 โดยการขุดลอกและถมทะเล ได้เริ่มกิจกรรมเมื่อ วันที่ 7 พฤษภาคม 2565 ภายหลังจากได้รับอนุญาตจากสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาชลบุรี ดังภาพที่ 1-1 ถึงภาพที่ 1-6 ทั้งนี้ ผลรวม.1 ได้จัดทำแผนงานการดำเนินการก่อสร้าง ดังตารางที่ 1-1

	
<p>(1) การก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค บริเวณ สำนักงานโครงการและบ้านพักคนงาน</p>	<p>(2) การก่อสร้างคันทรายย่อย (Sand Bunds)</p>
	
<p>(3) การก่อสร้างบ่อล้างล้อ</p>	
	

ภาพที่ 1-1 : สถานภาพโครงการในเดือนมกราคม 2565

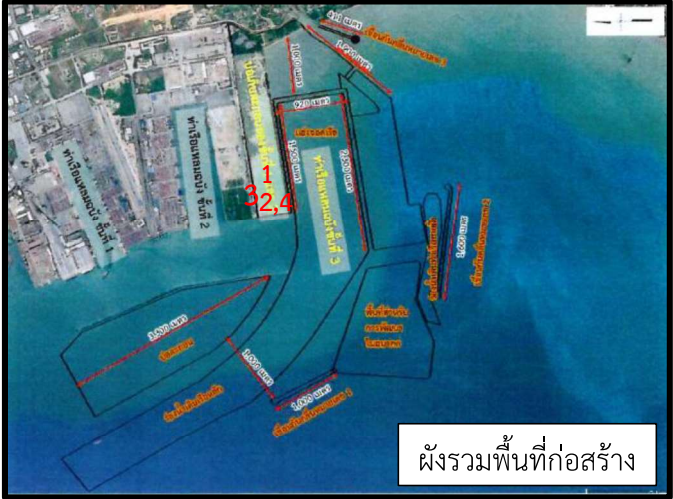




	
<p>(1) การก่อสร้างคันทรายย่อย (Sand Bunds)</p>	<p>(2) การขนส่งหินมายังพื้นที่กองหิน เพื่อเตรียมก่อสร้าง</p>
	
<p>(3) กองหินภายในพื้นที่โครงการ</p>	
	

ภาพที่ 1-2 : สถานภาพโครงการในเดือนกุมภาพันธ์ 2565

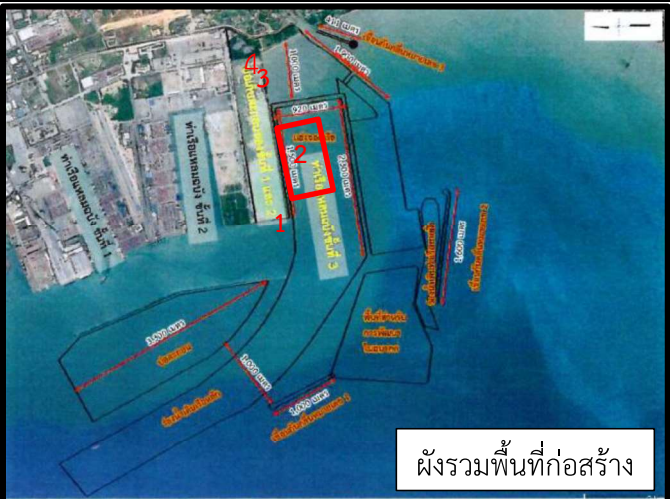




--	--

ภาพที่ 1-3 : สถานภาพโครงการใน เดือนมีนาคม 2565








	
<p>(1) การก่อสร้างคันทรายย่อย (Sand Bunds)</p>	<p>(2) การขนย้ายหินเพื่อก่อสร้างหลักผูกเรือ</p>
	
<p>(3) การปรับพื้นที่ เพื่อกองหิน</p>	<p>(4) งานประกอบม่านกันตะกอน</p>
	

ภาพที่ 1-4 : สถานภาพโครงการใน เดือนเมษายน 2565






 <p>ผังรวมพื้นที่ก่อสร้าง</p>	
(1) การก่อสร้างหลักผูกเรือ บริเวณปลายท่าเทียบเรือ E ท่าเทียบเรือ E	(2) การขุดลอก นำวัสดุที่ได้จากการขุดลอกมาถมบริเวณพื้นที่ E เริ่มดำเนินการเมื่อวันที่ 7 พ.ค.2565
 <p>เรียงหิน</p> <p>หลักผูกเรือ</p>	 <p>เรือขุด</p> <p>ม่านล้อมเรือขุด</p> <p>ท่อดูดทราย ที่ได้จากการขุดลอกชั้นฝั่ง</p>
(3) ท่อลำเลียงทราย และม่านกันตะกอน	(4) ส่งทราย จากเรือขุดมายังพื้นที่ถมทางท่อส่งทราย
 <p>ท่อลำเลียงทราย</p> <p>ม่านกันตะกอน</p>	 <p>ปลายท่อส่งทราย บริเวณพื้นที่ถม</p> <p>พื้นที่ถม</p>

ภาพที่ 1-5 : สถานภาพโครงการใน เดือนพฤษภาคม 2565



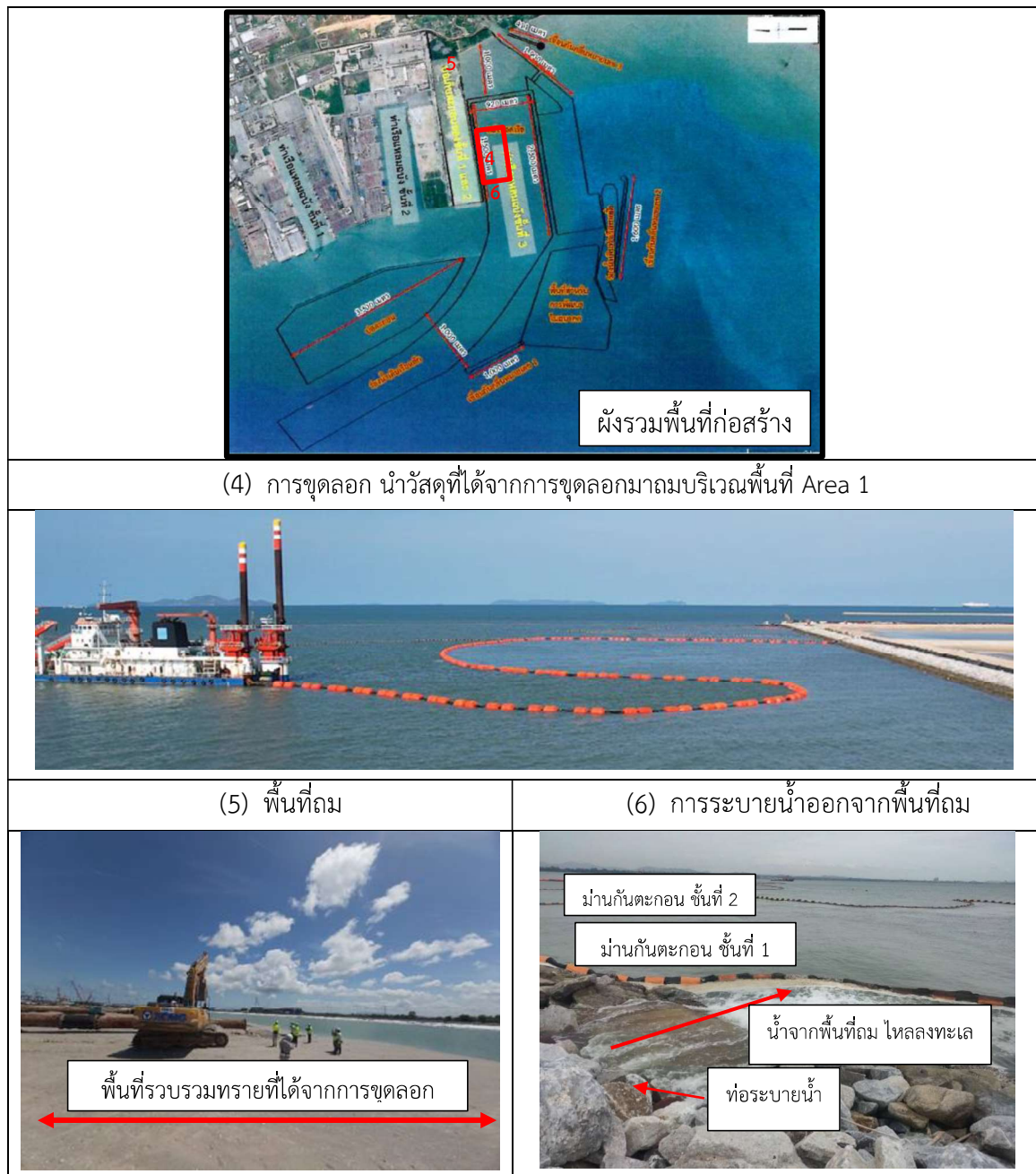
	
(5) น้ำจากพื้นที่ถม ถูกระบายผ่านท่อออกสู่ทะเล บริเวณปลายท่าเทียบเรือ E	(6) ม่านกันตะกอน 2 ชั้น บริเวณปลายท่อปล่อยน้ำออกสู่ทะเล
	
(7) กองหินบริเวณพื้นที่กองวัสดุก่อสร้าง	(8) งานปรับปรุงดินบริเวณพื้นที่ที่ 2
	

ภาพที่ 1-5 : สถานภาพโครงการใน เดือนพฤษภาคม 2565 (ต่อ)

	
(1) ก่อสร้างหลักผูกเรือ บริเวณพื้นที่ปลายท่าเทียบเรือ E	(2) ก่อสร้างหลักผูกเรือ บริเวณพื้นที่ Area 2
	
(3) การขนส่งหินขนาดต่างๆ จากภายนอก มากองเก็บบริเวณพื้นที่กองหิน ภายในพื้นที่ก่อสร้าง	
	

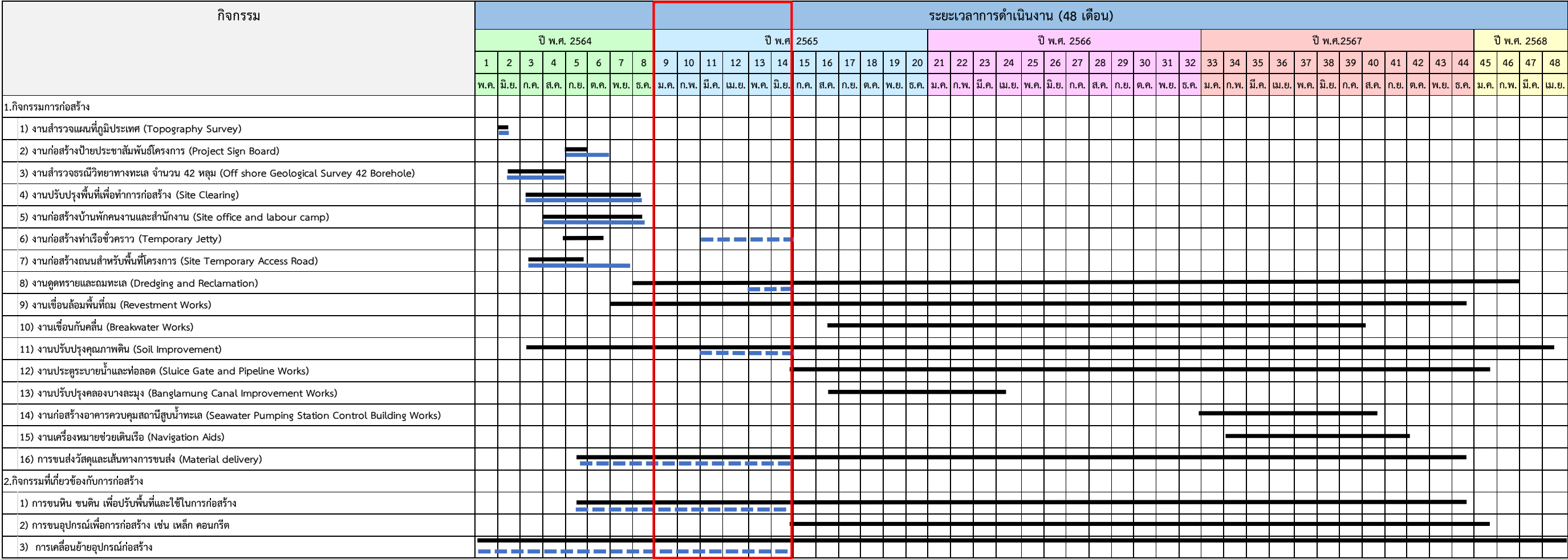
ภาพที่ 1-6 : สถานภาพโครงการใน เดือนมิถุนายน 2565








ภาพที่ 1-6 : สถานภาพโครงการใน เดือนมิถุนายน 2565 (ต่อ)

ตารางที่ 1-1  
แผนการก่อสร้างโครงการ



หมายเหตุ : แผนการดำเนินงาน แทนด้วย   
ดำเนินการแล้วเสร็จ แทนด้วย   
อยู่ระหว่างดำเนินการ แทนด้วย 

ที่มา : บริษัทที่ปรึกษาควบคุมงาน, ตุลาคม พ.ศ. 2564 และปรับปรุงการดำเนินงานจากการเข้าร่วมประชุมประจำสัปดาห์โดยกิจกรรมร่วมค้า TTE, มิถุนายน พ.ศ.2565

#### 1.4 แผนงานติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ เดือนละ 1 ครั้ง และจะดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านต่าง ๆ พร้อมทั้งสรุปผลการตรวจวัดเปรียบเทียบกับมาตรฐานที่กำหนด โดยมีแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อนการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง ดังตารางที่ 1-2

แผนงานติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ และแผนงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ระหว่างปี พ.ศ. 2564-2568 (4 ปี)

ที่มา : บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด, 2565