



บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะก่อสร้าง)
โครงการท่อส่งน้ำมันไปท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ (สุวรรณภูมิ)
(รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการวางท่อขนส่งน้ำมันไปท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ (สุวรรณภูมิ) ครั้งที่ 1
(งานซ่อมแซมแนวท่อช่วงโรงพยาบาลเพชรเวชถึงสถานีไฟฟ้าแรงสูงบางกะปิ))

บทที่ 3

ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ในระยะก่อสร้าง

จัดเตรียมโดย



บริษัท เอ็นทิก จำกัด

บทที่ 3

ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง

เพื่อให้เกิดความมั่นใจต่อผลการดำเนินงานด้านมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการวางท่อขนส่งน้ำมันไปท่าอากาศยานสากลกรุงเทพมหานครแห่งใหม่ (สุวรรณภูมิ) ครั้งที่ 1 (งานซ่อมแซมแนวท่อช่วงโรงพยาบาลเพชรเวชถึงสถานีไฟฟ้าแรงสูงบางกะปิ) ในระยะก่อสร้าง จึงได้มีการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีแผนการดำเนินงานดังต่อไปนี้

- (1) แผนปฏิบัติการด้านคุณภาพอากาศ
- (2) แผนปฏิบัติการด้านเสียง
- (3) แผนปฏิบัติการด้านคุณภาพน้ำและการระบายน้ำ
- (4) แผนปฏิบัติการด้านการคมนาคมขนส่ง
- (5) แผนปฏิบัติการด้านสังคมและการมีส่วนร่วมของประชาชน
- (6) แผนปฏิบัติการด้านอาชีวอนามัย และความปลอดภัย

โดยรายงานผลการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ในระยะก่อสร้าง ในรอบการนำเสนอระหว่างเดือนมกราคมถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2565 ฉบับนี้ จะเป็นการนำเสนอผลการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ในระยะก่อสร้าง ในช่วงระหว่างเดือนมีนาคมถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2565

ทั้งนี้ บริษัท เอ็นทิก จำกัด ซึ่งเป็นบุคคลที่ 3 (Third party) ได้ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรการฯ ซึ่งในช่วงเวลาดังกล่าวมีงานประชาสัมพันธ์โครงการ ตรวจสอบระบบสาธารณูปโภค ปรับพื้นที่ก่อสร้าง (Clearing & Grading) วางท่อโดยวิธีเจาะลอด (HDD) การเชื่อมท่อส่งก๊าซธรรมชาติ (Welding) การทดสอบท่อด้วยวิธีทางชลสถิต (Hydrostatic Test) การตรวจสอบรอยเชื่อม (Radiographic Testing) การวางแผ่นคอนกรีตป้องกันท่อขนส่งน้ำมัน (Concrete Slap) และการวางเทปเตือนป้องกันท่อขนส่งน้ำมัน (Warning Tape) พบว่า โครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการวางท่อขนส่งน้ำมันไปท่าอากาศยานสากลกรุงเทพมหานครแห่งใหม่ (สุวรรณภูมิ) ครั้งที่ 1 (งานซ่อมแซมแนวท่อช่วงโรงพยาบาลเพชรเวชถึงสถานีไฟฟ้าแรงสูงบางกะปิ) ในระยะก่อสร้าง อย่างเคร่งครัดและครบถ้วน โดยรายละเอียดผลการตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการ ประกอบด้วย

- 1) ตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศขณะดำเนินการก่อสร้างบริเวณบ่อส่งของโครงการ
 - 2) ตรวจวัดระดับเสียงทั่วไปขณะดำเนินการก่อสร้างบริเวณบ่อส่งของโครงการ
 - 3) ตรวจวัดคุณภาพน้ำจากการทดสอบด้วยวิธีทางชลสถิต (Hydrostatic test) ก่อนระบายน้ำทิ้ง และสภาพการระบายน้ำในพื้นที่ก่อสร้าง โดยบันทึกข้อมูลสภาพการระบายน้ำ และน้ำท่วมขังในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง อันเนื่องมาจากการก่อสร้าง
 - 4) จัดทำบันทึกสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการขนส่ง การก่อสร้างและการกองวัสดุอุปกรณ์ พร้อมบันทึกสาเหตุสถานที่ ช่วงเวลา ชื่อโรงเรียนของผู้ที่ใช้เส้นทาง และการแก้ไขปัญหาทุกครั้ง
 - 5) จัดทีมมวลชนสัมพันธ์ของโครงการ แจกแผนงานก่อสร้างต่อผู้นำชุมชนและหน่วยงานราชการในพื้นที่ รวมถึงเข้าพบปะเยี่ยมเยียนชุมชนรวบรวมบันทึกข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะและข้อร้องเรียน
 - 6) จัดทำบันทึกและสรุปสถิติการเกิดอุบัติเหตุรวมถึงสาเหตุ วิธีการแก้ไข และความเสียหายที่เกิดต่อสุขภาพของพนักงาน
- ทั้งนี้ มีหน่วยงานที่ดำเนินการเก็บและวิเคราะห์คุณภาพสิ่งแวดล้อม(ตารางที่ 3-1) และรายละเอียดผลการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการในระยะก่อสร้าง ดังแสดงในตารางที่ 3-2

ตารางที่ 3-1 สรุปหน่วยงานที่ดำเนินการเก็บ/รวบรวมข้อมูล และวิเคราะห์คุณภาพสิ่งแวดล้อม

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	บริษัท/หน่วยงาน/บุคคลที่เก็บตัวอย่างและทำการวิเคราะห์ตัวอย่าง
1. คุณภาพอากาศ	บริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด
2. เสียง	บริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด
3. คุณภาพน้ำทิ้งจากกิจกรรมการทดสอบท่อด้วยวิธีทางชลสถิต	บริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด

โครงการก่อสร้างถนนไปท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ (สุวรรณภูมิ) (รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการวางท่อขนส่งน้ำมันไปท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ (สุวรรณภูมิ) ครั้งที่ 1 (งานซ่อมแซมแนวท่อชั่วคราวโรงพยาบาลเพชรเวชถึงสถานีไฟฟ้าแรงสูงบางกะปิ))
ระหว่างเดือนมีนาคมถึงมิถุนายน พ.ศ. 2565



บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด

ตารางที่ 3-2 สรุปผลการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ระยะก่อสร้าง

แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	สถานีตรวจวัด	ดัชนีตรวจวัดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ความถี่/ระยะเวลาดำเนินการ	ผลการดำเนินการ
1. ด้านคุณภาพอากาศ	จำนวน 1 สถานี บริเวณบ่อส่งของโครงการ	-TSP (เฉลี่ย 24 ชั่วโมง) -PM-10 (เฉลี่ย 24 ชั่วโมง) -PM-2.5 (เฉลี่ย 24 ชั่วโมง) -ทิศทางลมและความเร็วลม	ตรวจวัด 1 ครั้ง 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดในช่วงที่ก่อสร้างที่มีกิจกรรมขุดเปิดบ่อส่ง	<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป บริเวณบ่อส่งของโครงการ ในระหว่างวันที่ 7-12 เมษายน พ.ศ. 2565 พบว่า <ul style="list-style-type: none"> - TSP (เฉลี่ย 24 ชั่วโมง) มีค่าอยู่ในระหว่างช่วง 0.071 – 0.117 มก./ลบ.ม. - PM10 (เฉลี่ย 24 ชั่วโมง) มีค่าอยู่ในระหว่างช่วง 0.033 – 0.070 มก./ลบ.ม. - PM 2.5 (เฉลี่ย 24 ชั่วโมง) มีค่าอยู่ในระหว่างช่วง 0.021 – 0.032 มก./ลบ.ม. - ความเร็วลมส่วนใหญ่ มีค่าอยู่ในระหว่างช่วง 0.3 – 1.4 เมตร/วินาที โดยทิศทางลมส่วนใหญ่เป็นลมที่พัดมาจากทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ (SE) ร้อยละ 58.86 ของทิศทางทั้งหมด รองลงมาเป็นทิศตะวันออกเฉียงเหนือค่อนมาทางทิศตะวันออกเฉียง (ENE) ร้อยละ 11.71 ของทิศทางทั้งหมด ทั้งนี้ ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) และตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 36 (พ.ศ.2553) เรื่องกำหนดมาตรฐานฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน ที่กำหนด รายละเอียดแสดงใน หัวข้อ 3.1



ตารางที่ 3-2 (ต่อ) สรุปผลการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ระยะก่อสร้าง				
แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	สถานีตรวจวัด	ดัชนีตรวจวัดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ความถี่/ระยะเวลาดำเนินการ	ผลการดำเนินการ
2. ด้านเสียง	จำนวน 1 สถานี บริเวณบ่อส่งของโครงการ	-L _{eq} 24 hr -L _{eq} 8 hr -L _{eq} 1 hr -L _{max} -L ₉₀	ตรวจวัด 1 ครั้ง 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดในช่วงที่ก่อสร้างใกล้เสียงสถานีตรวจวัดเสียง	ตรวจวัดระดับเสียงทั่วไป บริเวณบ่อส่งของโครงการ ในระหว่างวันที่ 7-12 เมษายน พ.ศ. 2565 พบว่า - L _{eq} 24 hrs. มีค่าอยู่ในระหว่างช่วง 50.3-55.3 เดซิเบล (เอ) - L _{eq} 8 hrs. มีค่าอยู่ในระหว่างช่วง 51.9-57.3 เดซิเบล (เอ) - L _{eq} 1 hr. มีค่าอยู่ในระหว่างช่วง 46.0-58.9 เดซิเบล (เอ) - L _{max} มีค่าอยู่ในระหว่างช่วง 89.0-98.3 เดซิเบล (เอ) - L ₉₀ มีค่าอยู่ในระหว่างช่วง 44.0-54.7 เดซิเบล (เอ) ผลการตรวจวัดระดับเสียงมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) และมาตรฐานตามกฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ. 2549 ที่กำหนด รายละเอียดแสดงใน หัวข้อ 3.2



ตารางที่ 3-2 (ต่อ) สรุปผลการดำเนินการตามติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ระยะก่อสร้าง

แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	สถานีตรวจวัด	ดัชนีตรวจวัดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ความถี่/ระยะเวลาดำเนินการ	ผลการดำเนินการ
3. ด้านคุณภาพ และการระบายน้ำ (1) คุณภาพน้ำทิ้งจากการทดสอบ ที่ด้วยวิธีทางสถิตยศาสตร์ (Hydrostatic Test)	จุดปล่อยน้ำทิ้งจากการทดสอบที่ด้วยวิธีทางสถิตยศาสตร์	<ul style="list-style-type: none"> - ค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) - อุณหภูมิ (Temperature) - ปริมาณของแข็งแขวนลอย (SS) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) 	ก่อนระบายน้ำทิ้งจากการทดสอบที่ด้วยวิธีทางสถิตยศาสตร์	<p>โครงการได้มีการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งจากการทดสอบที่ด้วยวิธีทางสถิตยศาสตร์ (Hydrostatic Test) บริเวณจุดปล่อยน้ำทิ้งจากการทดสอบที่ด้วยวิธีทางสถิตยศาสตร์ พบว่า</p> <ul style="list-style-type: none"> - ค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 8.0 - ค่าอุณหภูมิ (Temperature) เท่ากับ 30.2 °C - ค่าปริมาณสารแขวนลอย (SS) เท่ากับ 6 mg/l - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) เท่ากับ <1 mg/l <p>ทั้งนี้ ทุกดัชนีของมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามเกณฑ์ที่ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากโรงงานอุตสาหกรรม นิคมอุตสาหกรรม และเขตประกอบการอุตสาหกรรม พ.ศ. 2559 กำหนดสำหรับแหล่งน้ำทั่วไป รายละเอียดแสดงใน หัวข้อ 3.3.1</p>
(2) สภาพการระบายน้ำในพื้นที่ก่อสร้าง	พื้นที่ก่อสร้าง	สภาพการระบายน้ำและน้ำท่วมขังในบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงาน	ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง	โครงการได้จัดทำบันทึกข้อมูลสภาพการระบายน้ำ และน้ำท่วมขังในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง อันเนื่องมาจากการก่อสร้าง ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง โดยในระหว่างเดือนมีนาคมถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2565 พบว่าสภาพการระบายน้ำในพื้นที่ก่อสร้างเป็นไป

ตารางที่ 3-2 (ต่อ) สรุปผลการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ ระยะก่อสร้าง

แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	สถานีตรวจวัด	ดัชนีตรวจวัดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ความถี่/ระยะเวลาดำเนินการ	ผลการดำเนินการ
4. ด้านการคมนาคมขนส่ง	- เส้นทางคมนาคมที่อยู่ในแนวท่อตัดผ่านและเส้นทางที่ใช้ลำเลียงวัสดุอุปกรณ์ และเครื่องจักร - พื้นที่ก่อสร้าง และพื้นที่กองเก็บวัสดุอุปกรณ์	- สถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในการดำเนินโครงการบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการและข้อร้องเรียนของผู้ใช้เส้นทาง	บันทึกข้อมูลประจำวันทุกวัน และรวบรวมสถิติต่างๆจัดทำเป็นรายงานสรุปประจำเดือนตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	อย่างปกติ และไม่มีการท้วงติงเกิดขึ้น ดังรายละเอียดแสดงใน หัวข้อ 3.3.2 ในระหว่างเดือนมีนาคมถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2565 โครงการได้มีการบันทึกสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการขนส่ง การก่อสร้างและการก่อสร้างวัสดุอุปกรณ์ พร้อมบันทึก สาเหตุ สถานที่ ช่วงเวลา ข้อร้องเรียนของผู้ใช้เส้นทาง พบว่า ไม่มีอุบัติเหตุจากการคมนาคมขนส่งภายในโครงการ รวมทั้งไม่พบเรื่องร้องเรียนของผู้ใช้เส้นทางและจากชุมชนบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างแต่อย่างใด ดังรายละเอียดแสดงใน หัวข้อ 3.4
5. ด้านสังคมและการมีส่วนร่วมของประชาชน	ประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างระบบ ท่อขนส่งน้ำมัน ในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนววางท่อขนส่งน้ำมันทั้งสอง ข้าง	ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะและข้อร้องเรียนจากชุมชน	บันทึกข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะและข้อร้องเรียน ดำเนินการตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	โครงการได้กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมดูแลคนงานมิให้คนงานก่อปัญหาให้กับประชาชนในชุมชน และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยหรือหัวหน้างานควบคุมดูแลคนงานอย่างใกล้ชิด รวมทั้งจัดให้มีการประชาสัมพันธ์และให้ข้อมูลรายละเอียดโครงการแก่ชุมชนและหน่วยงานราชการพบว่าไม่มีข้อร้องเรียนเนื่องจากงานก่อสร้างของโครงการแต่อย่างใด รายละเอียดดังหัวข้อ 3.5
6. ด้านอาชีพอนามัย และความปลอดภัย	พื้นที่ก่อสร้างระบบท่อขนส่งน้ำมัน	สถิติอุบัติเหตุ การเจ็บป่วย การบาดเจ็บจากการทำงาน	เป็นระยะๆ อย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	โครงการได้กำหนดให้ผู้รับเหมาบันทึกและสรุปสถิติการเกิดอุบัติเหตุ รวมไปถึงสาเหตุ วิธีการแก้ไข และความเสียหายที่เกิดขึ้นของเกิดต่อสุขภาพของพนักงาน โดยในช่วง

โครงการก่อสร้างนันทนาการศึกษาศาสตรังสรรค์แห่งใหม่ (สุวรรณภูมิ) (รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการวางท่อขนส่งน้ำนันทนาการศึกษาศาสตรังสรรค์แห่งใหม่ (สุวรรณภูมิ) ครั้งที่ 1 (งานซ่อมแซมแนวท่อหัวข้องานโรงพยาบาลเพชรเวชลงสถานีไฟฟ้าแรงสูงบางกะปิ))



บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด

ตารางที่ 3-2 (ต่อ) สรุปผลการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ระยะก่อสร้าง

แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	สถานีตรวจวัด	ดัชนีตรวจวัดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ความถี่/ระยะเวลาดำเนินการ	ผลการดำเนินการ
				ระหว่างเดือนมีนาคมถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2565 ไม่พบอุบัติเหตุหรือความเสียหายที่เกิดต่อสุขภาพของพนักงานงานจากการทำงานแต่อย่างใด รายละเอียดแสดงในหัวข้อ 3.10

3. ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง

3.1 แผนปฏิบัติการด้านคุณภาพอากาศ

การดำเนินการก่อสร้าง มีกิจกรรมที่ทำให้เกิดฝุ่นละออง เช่น ปรับพื้นที่ก่อสร้าง (Clearing & Grading) การจัดเตรียมพื้นที่สำหรับการวางท่อโดยวิธีเจาะลอด (HDD) และการวางท่อโดยวิธีเจาะลอด (HDD) เป็นต้น ซึ่งอาจเกิดผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ใกล้เคียง ดังนั้นบุคคลที่ 3 (Third Party) จึงได้ทำการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศจากการก่อสร้างโครงการวางท่อขนส่งน้ำมันไปท่าอากาศยานสากลกรุงเทพมหานครแห่งใหม่ (สุวรรณภูมิ) (รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการวางท่อขนส่งน้ำมันไปท่าอากาศยานสากลกรุงเทพมหานครแห่งใหม่ (สุวรรณภูมิ) ครั้งที่ 1 (งานซ่อมแซมแนวท่อช่วงโรงพยาบาลเพชรเวชถึงสถานีไฟฟ้าแรงสูงบางกะปิ) โดยมอบหมายให้บริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศในพื้นที่ก่อสร้าง แสดงรายละเอียดดังนี้

3.1.1 สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศและวิธีการตรวจวัด

ในระหว่างเดือนมีนาคมถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2565 ที่ผ่านมา โครงการได้ทำการตรวจวัดคุณภาพอากาศระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 1 สถานี (รูปที่ 3-1) คือ บริเวณบ่อส่งของโครงการ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร ในระหว่างวันที่ 7-12 เมษายน พ.ศ.2565 พิกัด 47P 0672588 E, 1519898 N เป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง ได้ทำการตรวจวัดคุณภาพอากาศเรียบร้อยแล้ว โดยมีดัชนีทางด้านคุณภาพอากาศที่สำคัญ คือ ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน ซึ่งเป็นมลสารทางอากาศที่เกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้าง ทั้งนี้สามารถสรุปดัชนีคุณภาพอากาศและวิธีการตรวจวัด (ตารางที่ 3-3) โดยผลการตรวจวัดที่ได้จะนำมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 10 (พ.ศ.2538) และฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) และตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 36 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน เพื่อติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในช่วงที่มีการก่อสร้างบริเวณดังกล่าว

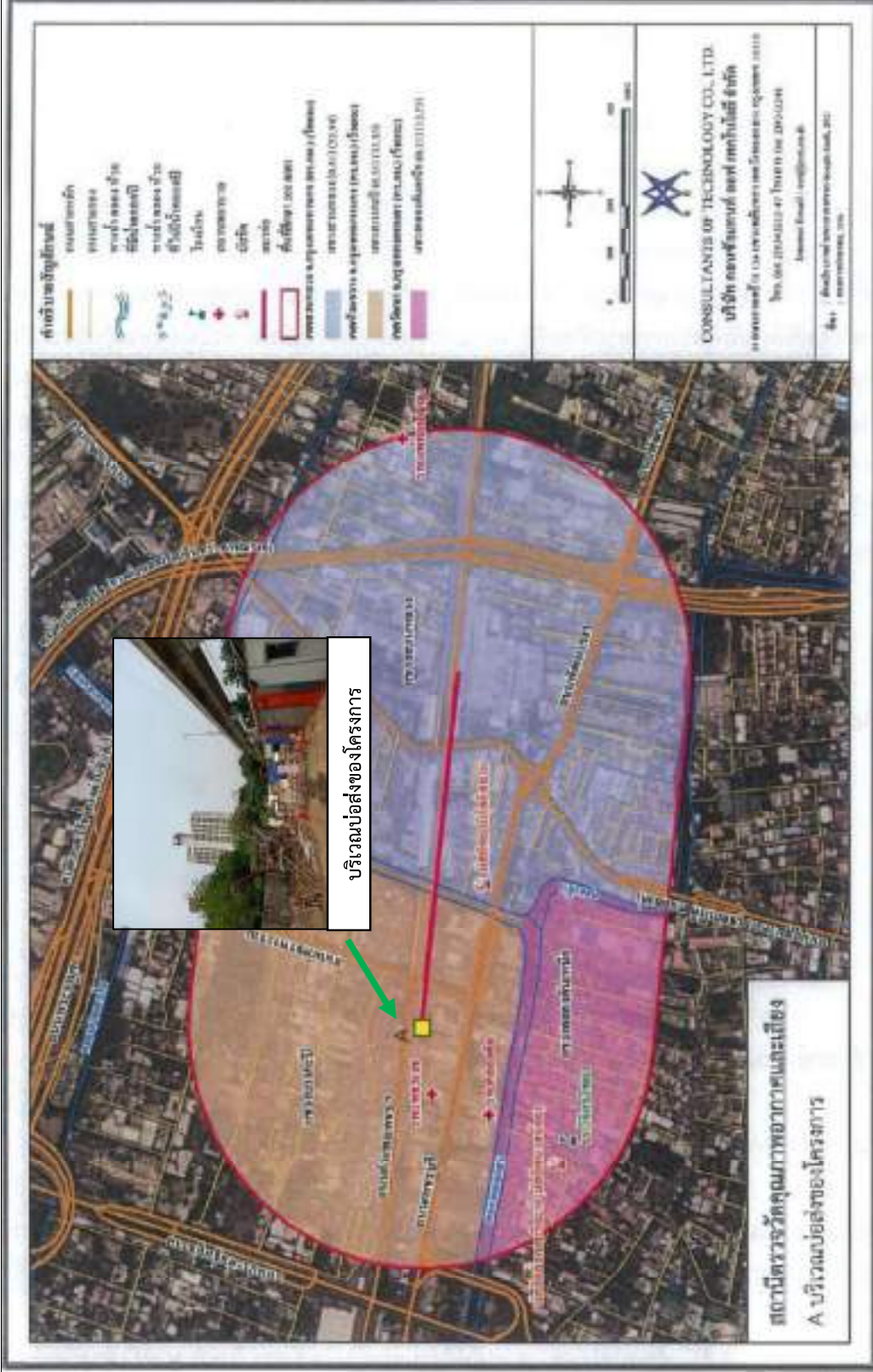
ตารางที่ 3-3 ดัชนีและวิธีการตรวจวัดคุณภาพอากาศ

ดัชนี	วิธีการตรวจวัด
1. ฝุ่นละอองรวม (TSP)	High Volume, Gravimetric Method
2. ฝุ่นขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM10)	PM10 Size Selective, High Volume, Gravimetric Method
3. ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM-2.5)	PA 076 Standard , Gravimetric Method
4. ทิศทางและความเร็วลม (WS/WD)	Wind Speed and Wind Direction Sensor, Datalogger/Wind Rose Analysis

โครงการก่อสร้างน้ำมันไปท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ (สุวรรณภูมิ) (รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการวางท่อขนส่งน้ำมันไปท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ (สุวรรณภูมิ) ครั้งที่ 1 (งานซ่อมแซมแนวท่อหัวโรงพยาบาลพระเวทลงสถานีไฟฟ้าแรงสูงบางกะปิ))
ระหว่างเดือนมีนาคมถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2565



บริษัท ชนสัมพันธ์ จำกัด



รูปที่ 3-1 แผนที่แสดงตำแหน่งสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศของโครงการ

3.1.2 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศขณะดำเนินการก่อสร้างบริเวณบ่อส่งของโครงการ พิกัด 47P 0672588 E, 1519898 N ระหว่างวันที่ 7-12 เมษายน พ.ศ.2565 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) อยู่ในช่วง 0.071-0.117 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10) อยู่ในช่วง 0.033-0.070 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM-2.5) อยู่ในช่วง 0.021-0.032 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2538) และฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) ที่กำหนดให้ค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม (TSP) และฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM10) มีค่าไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร และ 0.12 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร และตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 36 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM-2.5) ไม่เกิน 0.05 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร แสดงดังตารางที่ 3-4 และ รูปที่ 3-2 ถึง รูปที่ 3-4 (สำหรับเอกสารผลการวิเคราะห์คุณภาพอากาศแสดงดังภาคผนวก 8-1)

สำหรับผลการตรวจวัดทิศทางและความเร็วลม พบว่าความเร็วลมส่วนใหญ่อยู่ในช่วง 0.3 – 1.4 เมตร/วินาที โดยทิศทางลมส่วนใหญ่เป็นลมที่พัดมาจากทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ (SE) ร้อยละ 58.86 ของทิศทางทั้งหมด รองลงมาเป็นทิศตะวันออกเฉียงเหนือค่อนมาทางทิศตะวันออก (ENE) ร้อยละ 11.71 ของทิศทางทั้งหมด ทั้งนี้ เมื่อนำผลการตรวจวัดมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์ความเร็วลมผิวพื้นของกรมอุตุนิยมวิทยาพบว่าความเร็วลมบริเวณพื้นที่โครงการมีลักษณะเป็นแบบลมสงบ (Clam) จนถึงลักษณะแบบลมเบา (Lighter wind) ดังแสดงในรูปที่ 3-5 และภาคผนวก 8-1

ตารางที่ 3-4 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศ

สถานีตรวจวัด	วัน เดือน ปี	ความเข้มข้น (มก./ลบ.ม.)		
		TSP	PM-10	PM-2.5
บริเวณบ่อส่งของโครงการ พิกัด 47P 0672588 E, 1519898 N	7-8 เมษายน 2565	0.084	0.062	0.030
	8-9 เมษายน 2565	0.0117	0.070	0.032
	9-10 เมษายน 2565	0.080	0.044	0.027
	10-11 เมษายน 2565	0.074	0.035	0.025
	11-2 เมษายน 2565	0.071	0.033	0.021
	ค่าต่ำสุด-ค่าสูงสุด	0.071-0.117	0.033-0.070	0.021-0.032
มาตรฐาน		ไม่เกิน 0.33 ^{1/}	ไม่เกิน 0.12 ^{1/}	ไม่เกิน 0.05 ^{2/}

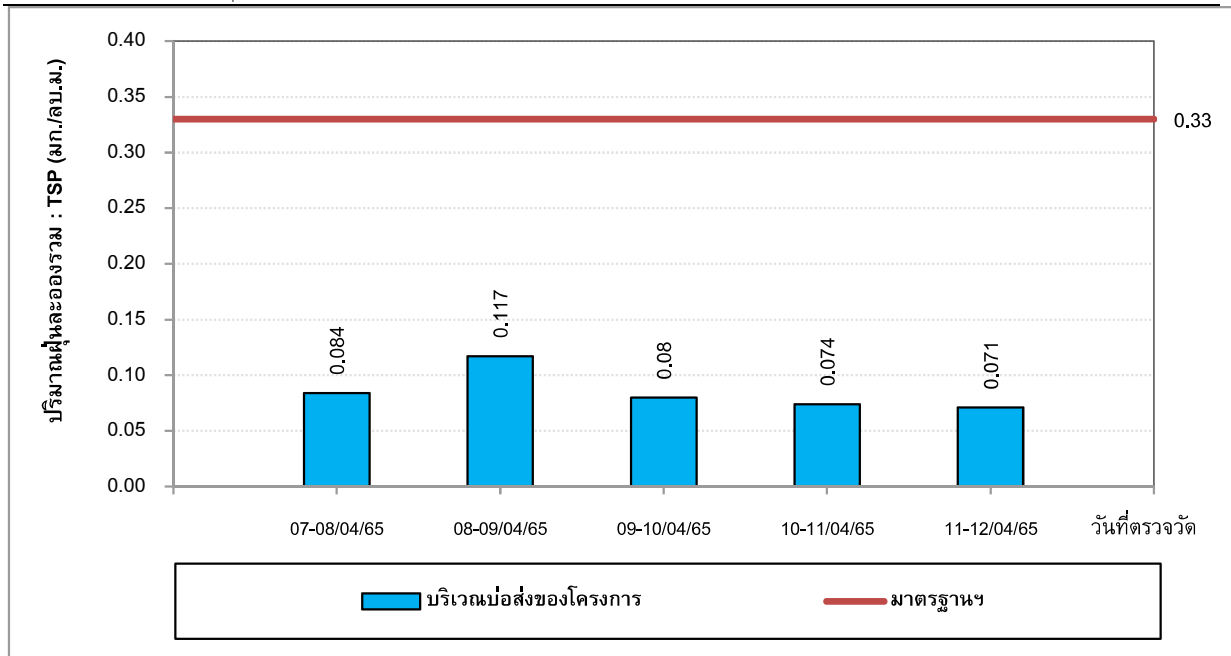
หมายเหตุ : ^{1/} อ้างอิงตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2538) และ ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

^{2/} อ้างอิงตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 36 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน
ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เมษายน 2565

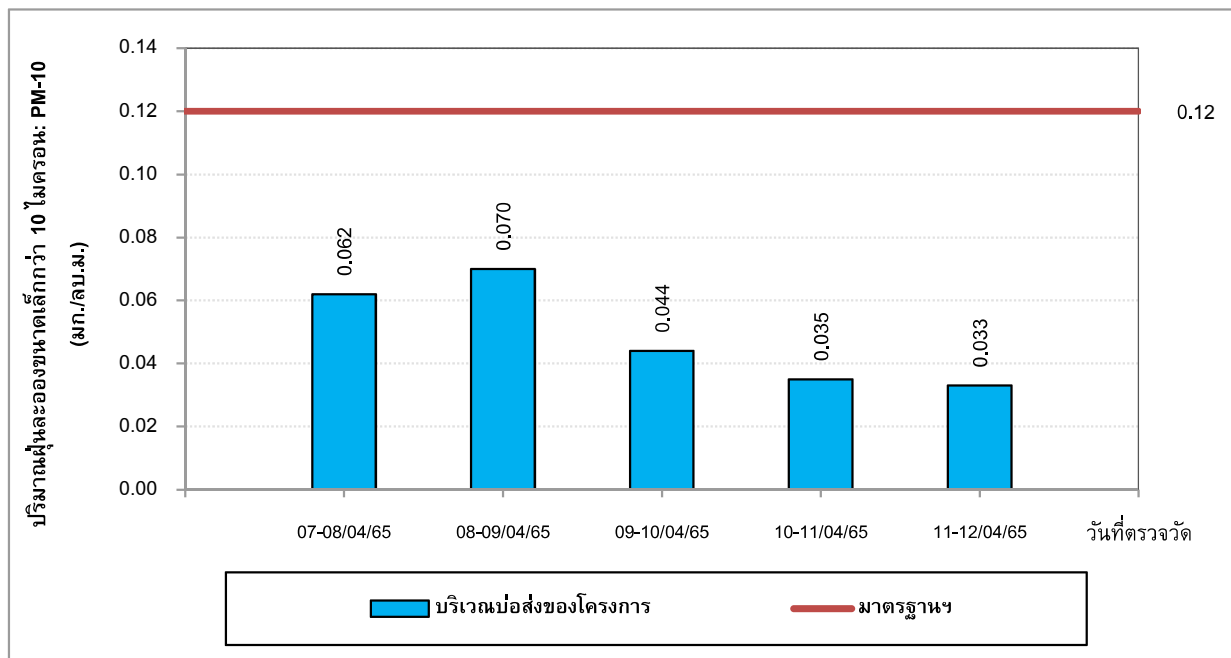
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะก่อสร้าง)
โครงการท่อส่งน้ำมันไปท่าอากาศยานสากลกรุงเทพมหานครแห่งใหม่ (สุวรรณภูมิ) (รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมิน
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการวางท่อขนส่งน้ำมันไปท่าอากาศยานสากลกรุงเทพมหานครแห่งใหม่ (สุวรรณภูมิ) ครั้งที่ 1
(งานซ่อมแซมแนวท่อช่วงโรงพยาบาลเพชรเวชถึงสถานีไฟฟ้าแรงสูงบางกะปิ)
ระหว่างเดือนมีนาคมถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2565



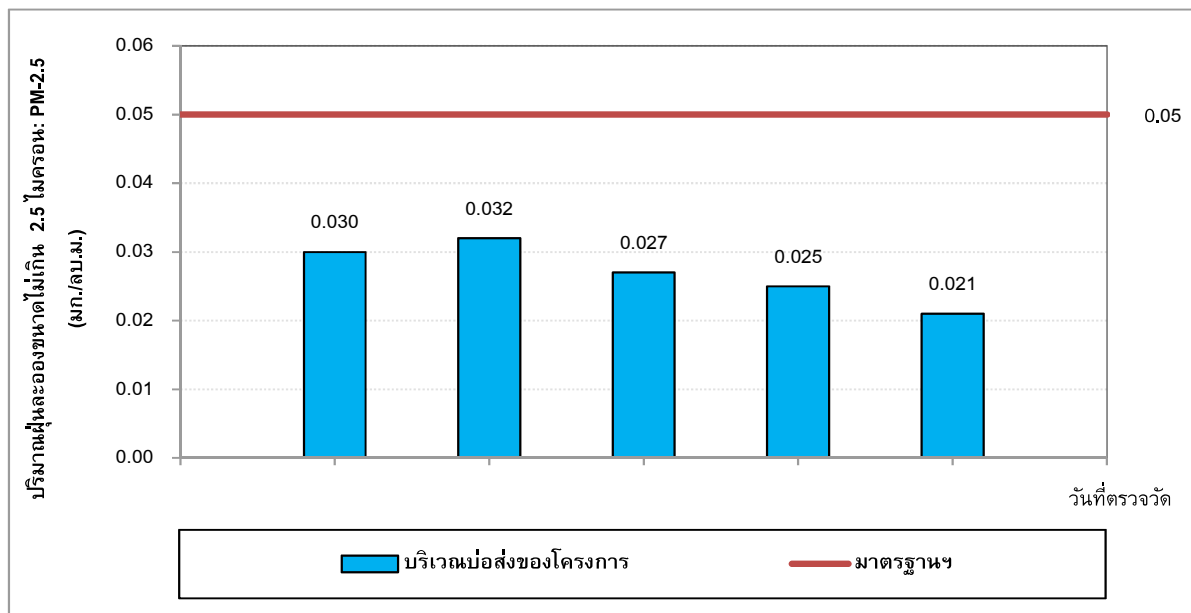
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด



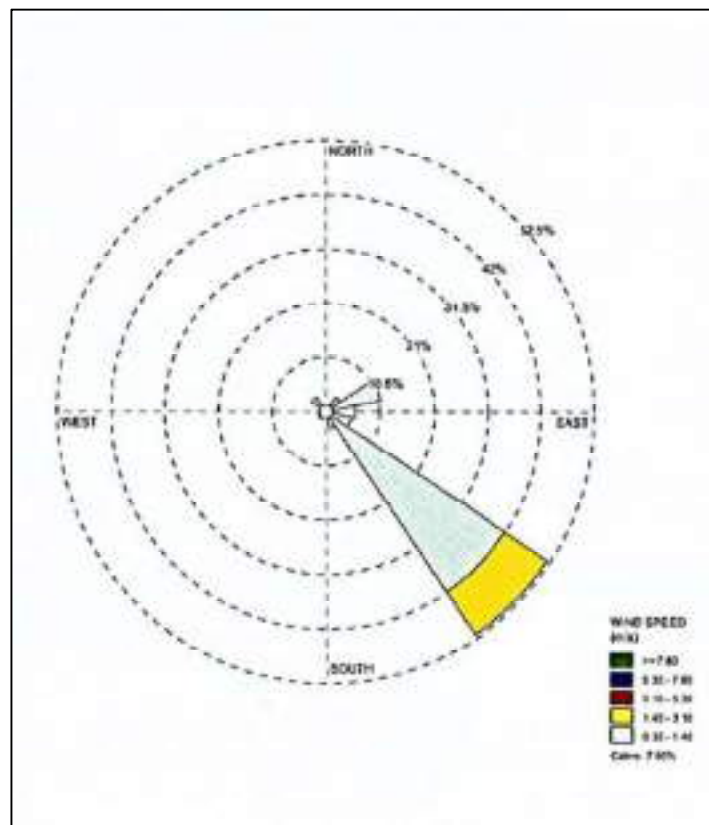
รูปที่ 3-2 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง บริเวณบ่อส่งของโครงการ



รูปที่ 3-3 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง บริเวณบ่อส่งของโครงการ



รูปที่ 3-4 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็ก 2.5 ไมครอน (PM-2.5) บริเวณบ่อส่งของโครงการ



ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เมษายน 2565

รูปที่ 3-5 ผังลม (Wind Rose) ขณะตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศ

3.2 แผนปฏิบัติการด้านเสียง

การดำเนินการก่อสร้าง มีกิจกรรมต่างๆ ที่มีการใช้เครื่องจักรในการทำงาน เช่น การจัดเตรียมพื้นที่ก่อสร้าง การขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ เป็นต้น ซึ่งอาจเกิดผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ใกล้เคียง ดังนั้นบุคคลที่ 3 (Third Party) จึงได้ทำการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศจากการก่อสร้างโครงการวางท่อขนส่งน้ำมันไปท่าอากาศยานสากลกรุงเทพมหานครแห่งใหม่ (สุวรรณภูมิ) (รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการวางท่อขนส่งน้ำมันไปท่าอากาศยานสากลกรุงเทพมหานครแห่งใหม่ (สุวรรณภูมิ) ครั้งที่ 1 (งานซ่อมแซมแนวท่อช่วงโรงพยาบาลเพชรเวชถึงสถานีไฟฟ้าแรงสูงบางกะปิ) โดยมอบหมายให้บริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศในพื้นที่ก่อสร้าง แสดงรายละเอียดดังนี้

3.2.1 สถานีตรวจวัดระดับเสียงและวิธีการตรวจวัด

ในระหว่างเดือนมีนาคมถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2565 ที่ผ่านมา โครงการได้ทำการตรวจวัดคุณภาพอากาศระหว่างก่อสร้าง จำนวน 1 สถานี (รูปที่ 3-6) คือ บริเวณบ่อส่งของโครงการ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร ในระหว่างวันที่ 7-12 เมษายน พ.ศ.2565 47P 0672561 E, 1519903 N เป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง โดยในการตรวจวัดระดับเสียงได้ใช้ชุดเครื่องมือตรวจวัดระดับเสียงประกอบด้วย เครื่องวัดเสียง (Sound Level Meter Type II, RION Model NL-21) ไมโครโฟน และขาตั้ง โดยขั้นตอนการตรวจวัดจะปฏิบัติตามวิธีการตรวจวัดระดับเสียงของกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม (2540) ทั้งนี้ สรุปวิธีการตรวจวัดและตัวแปรที่ตรวจวัด ดังแสดงในตารางที่ 3-5

ตารางที่ 3-5 วิธีการตรวจวัดระดับเสียงและเทคนิคการวิเคราะห์

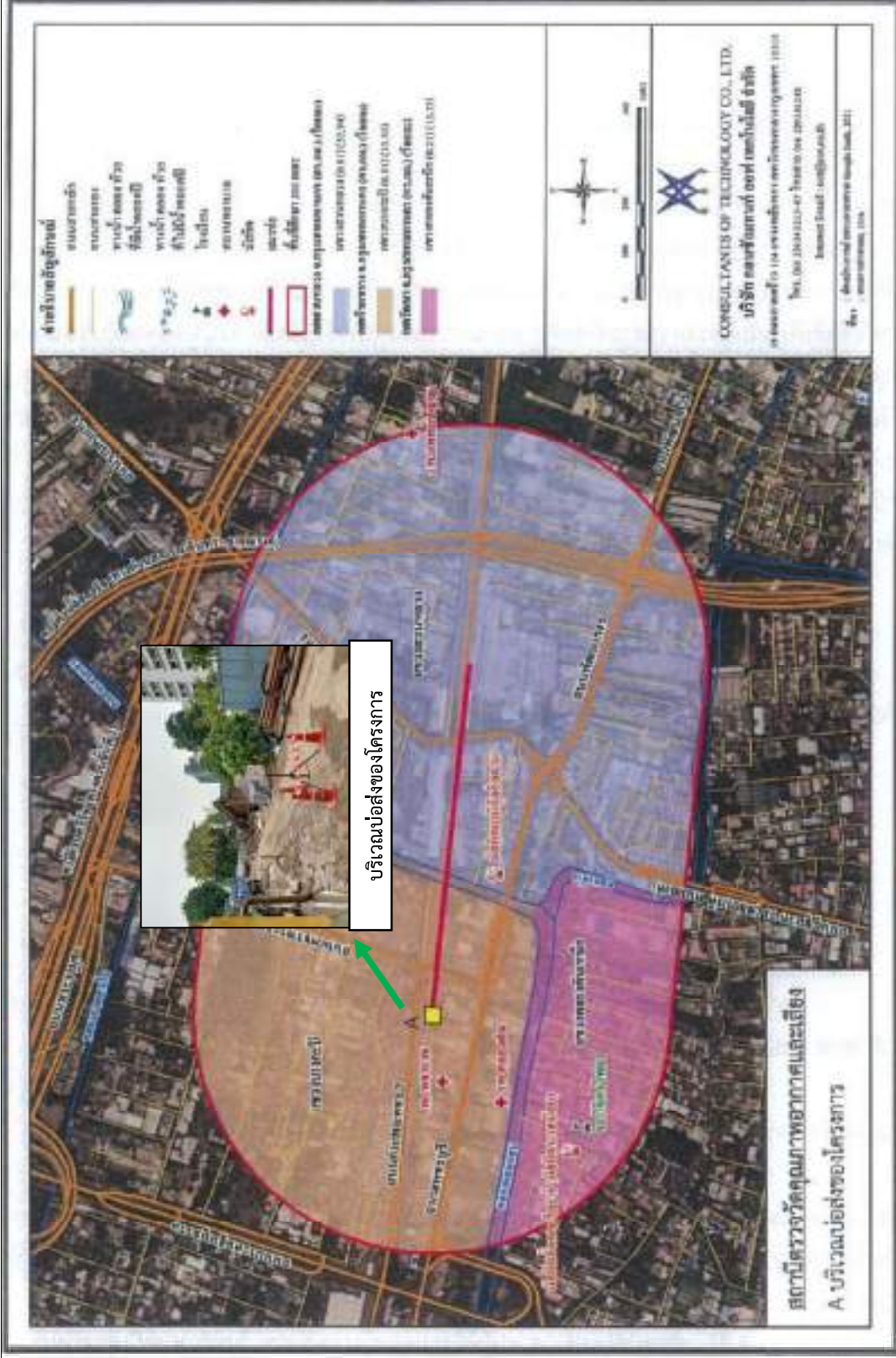
ดัชนีที่ตรวจวัด	การเก็บตัวอย่าง	ตัวแปรที่ตรวจวัด
ระดับเสียง	Sound Level Meter Type II, RION Model NL-21	Leq 24 hr, Leq 8 hr, Leq 1 hr, Lmax, L90

ผลการตรวจวัดระดับเสียงจะนำมาเปรียบเทียบกับระดับเสียงโดยทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) และมาตรฐานระดับเสียงตามกฎหมายกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ. 2549 และประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 29 (2550) เรื่อง ค่าระดับเสียงรบกวน และประกาศคณะกรรมการควบคุมมลพิษ (2550) เรื่อง วิธีการตรวจวัดระดับเสียงพื้นฐาน ระดับเสียงขณะไม่มีการรบกวน การตรวจวัดและคำนวณระดับเสียงขณะมีการรบกวน การคำนวณค่าระดับการรบกวน และแบบบันทึกการตรวจวัดเสียงรบกวน

โครงการก่อสร้างถนนไปท่าอากาศยานสากลกรุงเทพมหานครแห่งใหม่ (สุวรรณภูมิ) (รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการวางถนนขนานไปกับท่าอากาศยานสากลกรุงเทพมหานครแห่งใหม่ (สุวรรณภูมิ) ครั้งที่ 1 (งานซ่อมแซมแนวท่อหัวโรงพยาบาลตำรวจเวสต์ลิงสถานีไฟฟ้าแรงสูงบางกะปิ))
ระหว่างเดือนมีนาคมถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2565



บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด



รูปที่ 3-6 แผนที่แสดงตำแหน่งสถานีตรวจวัดระดับเสียง ในระยะก่อสร้างโครงการ

3.2.2 ผลการตรวจวัดระดับเสียง

ผลการตรวจวัดระดับเสียงขณะดำเนินการก่อสร้างบริเวณบ่อส่งของโครงการ พิกัด 47P 0672588 E, 1519898 N ระหว่างวันที่ 7-12 เมษายน พ.ศ.2565 พบว่า ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 นาฬิกา มีค่าอยู่ในช่วง 50.3-55.3 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 51.9-57.3 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 46.0-58.9 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 89.0-98.3 เดซิเบล (เอ) และระดับเสียงที่เปอร์เซ็นต์ไทด์ที่ 90 (L_{90}) มีค่าอยู่ในช่วง 44.0-54.7 เดซิเบล (เอ) เมื่อเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดกับมาตรฐานระดับเสียงตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) ลงวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ.2540 เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุดบริเวณจุดตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกินค่า 70 เดซิเบล (เอ) และ 115 เดซิเบล (เอ) ตามลำดับ สำหรับค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง พบว่า มีค่าอยู่ในช่วง 51.9-57.3 เดซิเบล (เอ) โดยเมื่อนำค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานระดับเสียงตามกฎหมายกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ. 2549 พบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน 90 เดซิเบล (เอ) ดังแสดงในตารางที่ 3-6 รูปที่ 3-7, 3-8, 3-9 และภาคผนวก 8-2

ตารางที่ 3-6 ผลการตรวจวัดระดับเสียงทั่วไป

สถานีตรวจวัด	วัน เดือน ปี	ค่าระดับเสียง, เดซิเบล (เอ)				
		L_{eq} 24 hrs	L_{eq} 8 hr	L_{eq} 1 hr	L_{max}	
บริเวณบ่อส่งของโครงการ พิกัด 47P 0672588 E, 1519898 N	7-8 เมษายน 2565	50.3	51.9	46.0-53.4	89.0	44.0-49.5
	8-9 เมษายน 2565	50.9	52.0	46.5-53.5	95.6	44.3-54.7
	9-10 เมษายน 2565	54.8	57.3	46.5-58.7	92.2	44.3-54.7
	10-11 เมษายน 2565	53.8	56.3	46.9-56.6	94.3	43.3-54.5
	11-2 เมษายน 2565	55.3	56.7	50.6-58.9	98.3	46.6-54.7
	ค่าต่ำสุด-ค่าสูงสุด	50.3-55.3	51.9-57.3	46.0-58.9	89.0-98.3	44.0-54.7
ค่ามาตรฐาน		ไม่เกิน 70.0 ^{1/}	ไม่เกิน 90.0 ^{1/}	-	ไม่เกิน 115.0 ^{1/}	

หมายเหตุ : ^{1/} ค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540 เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

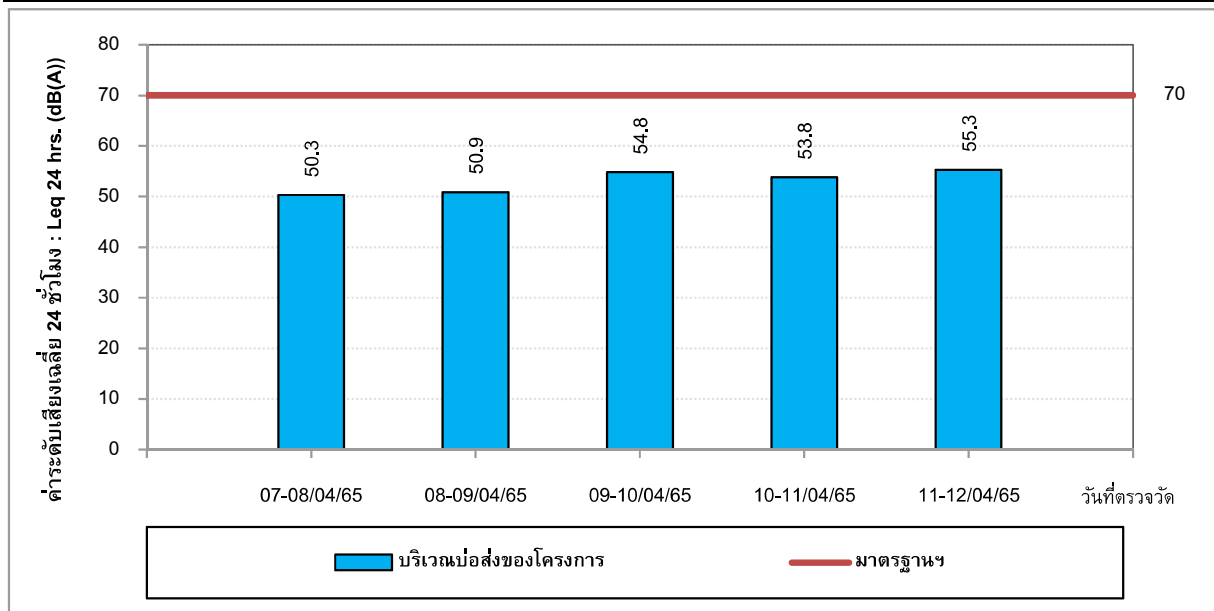
: ^{2/} ค่ามาตรฐานระดับเสียงตามกฎหมายกระทรวงเรื่อง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร และการจัดการด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ.2549

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เมษายน 2565

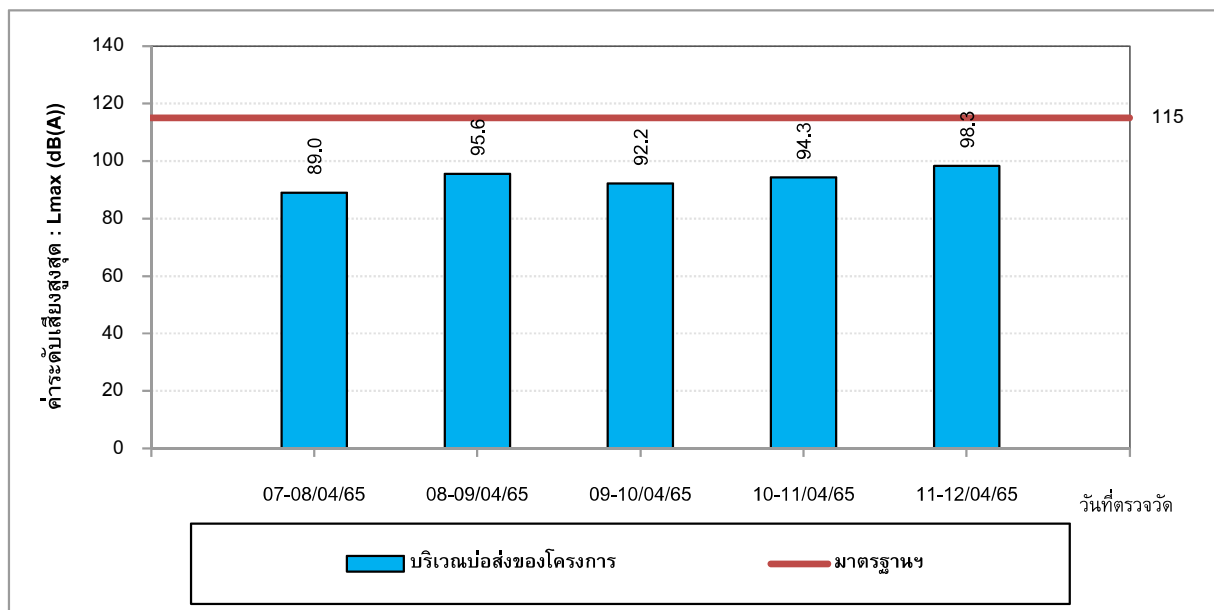
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะก่อสร้าง)
โครงการท่อส่งน้ำมันไปท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ (สุวรรณภูมิ) (รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมิน
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการวางท่อขนส่งน้ำมันไปท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ (สุวรรณภูมิ) ครั้งที่ 1
(งานซ่อมแซมแนวท่อช่วงโรงพยาบาลเพชรเวชถึงสถานีไฟฟ้าแรงสูงบางกะปิ))
ระหว่างเดือนมีนาคมถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2565



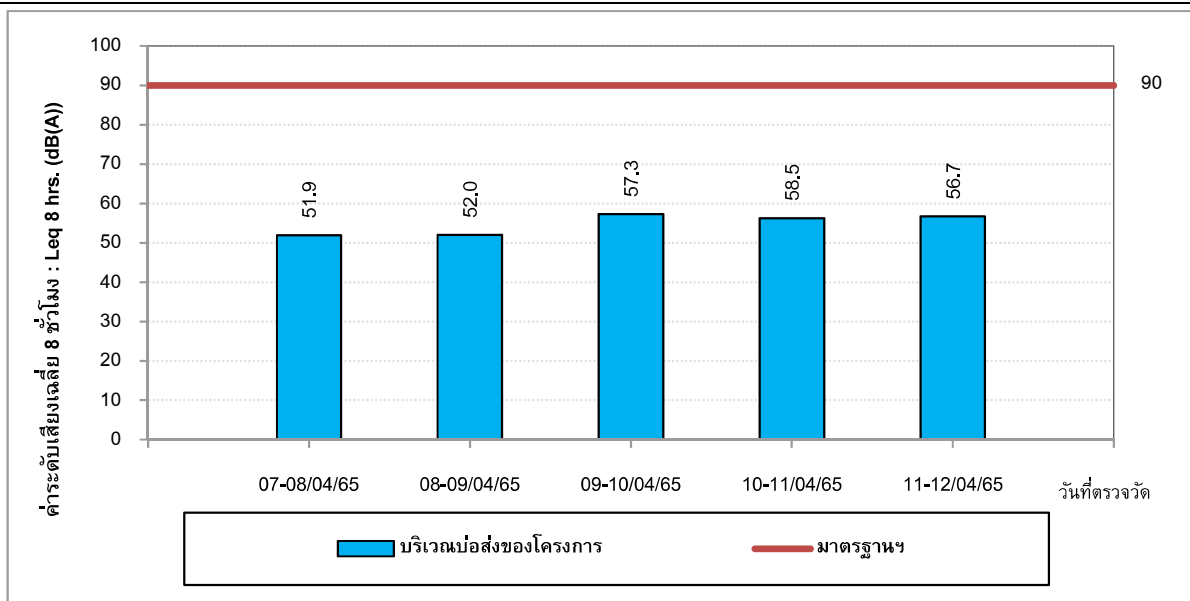
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด



รูปที่ 3-7 ผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr.}$) บริเวณบ่อส่งของโครงการ



รูปที่ 3-8 ผลการตรวจวัดระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) บริเวณบ่อส่งของโครงการ



รูปที่ 3-9 ผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง ($L_{eq} 8 \text{ hr.}$) บริเวณบ่อส่งของโครงการ

3.3 แผนปฏิบัติการด้านคุณภาพน้ำและการระบายน้ำ

3.3.1 การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้งจากกิจกรรมการทดสอบท่อด้วยวิธีทางชลสถิต

ในระหว่างเดือนมีนาคมถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2565 ที่ผ่านมา โครงการตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้งจากการทดสอบท่อด้วยวิธีทางชลสถิต (Hydrostatic Test) ก่อนระบายทิ้ง โดยดัชนีที่ใช้ติดตามตรวจสอบ ได้แก่ ค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) อุณหภูมิ (Temperature) ปริมาณของแข็งแขวนลอย (SS) น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจสอบก่อนการระบายน้ำจากการทดสอบท่อด้วยวิธีทางชลสถิตเรียบร้อยแล้ว ในวันที่ 15 มิถุนายน พ.ศ.2565 พิกัด 47P 0672591, E 1519895 N แสดงดังรูปที่ 3-10 พบว่า มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) มีค่าเท่ากับ 8.0 มีค่าอุณหภูมิ (Temperature) มีค่าเท่ากับ 30.2 องศาเซลเซียส ปริมาณสารแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 6 มิลลิกรัม/ลิตร น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ <1 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งจากผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทั้งจากการทดสอบท่อด้วยวิธีทางชลสถิตบริเวณจุดปล่อยน้ำทั้งจากการทดสอบท่อด้วยวิธีทางชลสถิต พบว่า มีค่าคุณภาพน้ำทั้งเป็นไปตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (พ.ศ. 2559) เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากโรงงานอุตสาหกรรมนิคมอุตสาหกรรม และเขตประกอบการอุตสาหกรรม ที่กำหนด ค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) อยู่ในช่วง 5.5-9.0 ค่าอุณหภูมิ (Temperature) ไม่เกิน 40 องศาเซลเซียส ค่าปริมาณสารแขวนลอย (SS) ไม่เกิน 50 มิลลิกรัม/ลิตร น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) ไม่เกิน 5 มิลลิกรัม/ลิตร ตามลำดับ แสดงดังตารางที่ 3-7 และภาคผนวก 8-3



รูปที่ 3-10 การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งจากการทดสอบท่อด้วยวิธีทางชลสถิติ

ตารางที่ 3-7 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งจากการทดสอบท่อด้วยวิธีทางชลสถิติ

ดัชนี	หน่วย	ผลการติดตามตรวจสอบ	มาตรฐาน ^{1/}
		วันที่ 15 เดือนมิถุนายน 2565	
1. ความเป็นกรดด่าง (pH)	-	8.0 ที่ 25 °C	5.5-9.0
1. อุณหภูมิ (Temperature)	°C	30.2	ไม่เกิน 50
3. ปริมาณของแข็งแขวนลอย (Total Suspended Solids)	mg/L	6	ไม่เกิน 40
4. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease)	mg/L	<1	ไม่เกิน 5

หมายเหตุ : ^{1/} ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (พ.ศ.2559) เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากโรงงานอุตสาหกรรมนิคมอุตสาหกรรม และเขตประกอบการอุตสาหกรรม

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด, มิถุนายน 2565

3.3.2 สภาพการระบายน้ำในพื้นที่ก่อสร้าง

ในระหว่างเดือนมีนาคมถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2565 ที่ผ่านมา โครงการได้จัดทำบันทึกข้อมูลสภาพการระบายน้ำ และน้ำท่วมขังในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง อันเนื่องมาจากการก่อสร้าง ตลอดระยะเวลาที่ก่อสร้าง พบว่า สภาพการระบายน้ำในพื้นที่ก่อสร้างเป็นไปอย่างปกติ และไม่มีการท่วมขังเกิดขึ้น ดังแสดงในภาคผนวก 5-3

3.4 แผนปฏิบัติการด้านการคมนาคมขนส่ง

ในระหว่างเดือนมีนาคมถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2565 ที่ผ่านมา โครงการได้มีการบันทึกสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการขนส่ง การก่อสร้างและการกองวัสดุอุปกรณ์ พร้อมบันทึก สาเหตุ สถานที่ ช่วงเวลา ข้อร้องเรียนของผู้ใช้เส้นทาง พบว่า ไม่มีอุบัติเหตุจากการคมนาคมขนส่งภายในโครงการ รวมทั้งไม่พบเรื่องร้องเรียนของผู้ใช้ที่เส้นทางและจากชุมชนบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างแต่อย่างใด ดังแสดงในภาคผนวก 5-9

3.5 แผนปฏิบัติการด้านสังคมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

โครงการได้กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมดูแลคนงานมิให้คนงานก่อปัญหากับประชาชนในชุมชน และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยหรือหัวหน้างานควบคุมดูแลคนงานอย่างใกล้ชิด รวมทั้งจัดให้มีการประชาสัมพันธ์และให้ข้อมูลรายละเอียดโครงการแก่ชุมชนและหน่วยงานราชการ พบว่าไม่มีข้อร้องเรียนเนื่องจากงานก่อสร้างของโครงการแต่อย่างใด ดังแสดงในภาคผนวก 5-9

3.6 แผนปฏิบัติการด้านอาชีวอนามัย และความปลอดภัย

ในระหว่างเดือนมีนาคมถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2565 ที่ผ่านมา โครงการได้กำหนดให้ผู้รับเหมาบันทึกและสรุปสถิติการเกิดอุบัติเหตุ รวมไปถึงสาเหตุ วิธีการแก้ไข และความเสียหายที่เกิดต่อสุขภาพของพนักงาน ไม่พบอุบัติเหตุหรือความเสียหายที่เกิดต่อสุขภาพของพนักงานจากการทำงานแต่อย่างใด ดังแสดงในภาคผนวก 5-8

อย่างไรก็ตาม โครงการได้ควบคุมและกำกับให้ผู้รับเหมาและผู้ปฏิบัติงานทุกคนให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัยของโครงการ เช่น การสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตลอดเวลาทำงานและให้ปฏิบัติตามมาตรการใน EIA อย่างเคร่งครัด เป็นต้น ทั้งนี้ ในกรณีที่เกิดการบาดเจ็บเล็กน้อยระหว่างการทำงาน โครงการจัดให้มีอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้น (First Aid Box) บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และได้ประสานขอรับบริการที่สถานพยาบาลโรงพยาบาลเอกกาศธรรมชาติระยอง ทั้งนี้ หากมีอาการรุนแรงทางสถานพยาบาลหรือรถฉุกเฉินของโครงการสามารถส่งตัวผู้ป่วยไปยังโรงพยาบาลที่ใกล้เคียงได้ทันที

โดยทางโครงการได้มีแผนดำเนินงานในด้านการจ่ายค่ารักษาพยาบาล กรณีที่มีการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยในขณะที่ทำงานขึ้น สามารถแบ่งได้ดังนี้

1) กรณีประสบอันตรายหรือบาดเจ็บที่เกี่ยวข้องกับรถ : ให้ใช้สิทธิ พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถก่อนใช้สิทธิอื่น
2) กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยทั่วไปอันมิใช่เนื่องจากการทำงาน : ให้ใช้สิทธิประกันสังคมโดยต้องมีการจ่ายเงินสมทบครบ 3 เดือนภายใน 15 เดือนก่อนวันเข้ารับบริการทางการแพทย์ โดยต้องเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลตามบัตรรับรองสิทธิฯ ในกรณีฉุกเฉินไม่สามารถเข้ารับการรักษาในสถานพยาบาลตามใบรับรองสิทธิฯได้ ประกันสังคมจะรับผิดชอบจ่ายค่ารักษาฯ ที่เกิดขึ้นภายใน 72 ชั่วโมง นับตั้งแต่วันเข้ารับการรักษาไม่นับรวมวันหยุดราชการ (กรณีเกิดอุบัติเหตุให้แจ้งสถานพยาบาลตามบัตรรับรองสิทธิฯ ทราบโดยเร็ว)

3) กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน : ให้ใช้สิทธิกองทุนเงินทดแทน โดยให้ดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

- (1) แจ้งเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยหน้างานทุกครั้งที่ประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย
- (2) นำตัวผู้ประสบอันตรายส่งโรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุด
- (3) เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยประสานงานฝ่ายบุคคลเพื่อทำหนังสือส่งตัวลูกจ้างเข้ารับการรักษาพยาบาลตามแบบ กท.

44 (ภาคผนวก 7-1) และแจ้งการประสบอันตรายตามแบบ กท.16 ดังแสดงในภาคผนวก 7-2

(4) กรณีไม่ได้ส่งแบบ กท.44 ไปพร้อมกับผู้ป่วยให้ตรงจ่ายค่ารักษาพยาบาลไปก่อนและนำใบเสร็จมาเบิก นอกจากนี้ บริษัทยังมีการทำบัตรรับรองสิทธิประกันสังคมให้กับพนักงานโดยมีสิทธิประโยชน์ ดังแสดงในภาคผนวก 7-3