



บทที่ 4

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

จากการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบและติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการขยายท่าเทียบเรือแหลมฉบัง B1 บริษัท แอลซีบี คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล 1 จำกัด ได้ทำการสรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประจำปีเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 พบว่า โครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคุณภาพอากาศ คุณภาพ น้ำทะเล/นิเวศวิทยาทางน้ำ การคมนาคม การใช้น้ำ การจัดการขยะและการบำบัดน้ำเสีย สภาพเศรษฐกิจ และสังคม และสาธารณสุข/อาชีวอนามัยและความปลอดภัยอย่างเคร่งครัดทุกมาตรการ ส่วนผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในด้านคุณภาพน้ำทะเล/นิเวศวิทยาทางน้ำ การคมนาคม และสาธารณสุข/อาชีวอนามัยและความปลอดภัย มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานของทางราชการ

สรุปผลการตรวจติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

4.1 คุณภาพน้ำ

4.1.1 คุณภาพน้ำทิ้ง

จากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งของ โครงการขยายท่าเทียบเรือแหลมฉบัง B1 บริษัท แอลซีบี คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล 1 จำกัด ประจำปีเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 จำนวน 2 สถานี คือ บริเวณจุดที่ 1 บ่อพักน้ำเสียก่อนเข้าระบบบำบัดและกำจัดไขมันของท่าเรือ B1 และจุดที่ 2 บ่อพักน้ำเสียสุดท้ายหลังจากผ่านการบำบัดและกำจัดไขมันของท่าเรือ B1 ก่อนถูกส่งไปยังระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางของท่าเรือแหลมฉบังต่อไป พบว่า ผลการตรวจวิเคราะห์ จุดที่ 2 มีค่าเป็นไปตามประกาศกรมเจ้าท่าที่ 164/2560 เรื่องกำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากแหล่งกำเนิดประเภทโรงงานอุตสาหกรรม นิคมอุตสาหกรรม และเขตการประกอบอุตสาหกรรมที่กำหนดไว้ทุกประการ ทั้งนี้ น้ำทิ้งดังกล่าวจะระบายลงสู่ทอรวบรวมน้ำเสียส่วนกลางของท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางของท่าเรือแหลมฉบังต่อไป

เมื่อเปรียบเทียบกับผลการตรวจวิเคราะห์ครั้งที่ผ่านๆ มา พบว่า

- บริเวณจุดที่ 1 บ่อพักน้ำเสียก่อนเข้าระบบบำบัดและกำจัดไขมันของท่าเรือ B1 พบว่า รายการทดสอบส่วนใหญ่ มีค่าเพิ่มขึ้นจากครั้งที่ผ่านๆ มา ทั้งนี้ ยังคงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้



▪ บริเวณจุดที่ 2 บ่อพักน้ำสุดท้ายภายหลังจากผ่านการบำบัดและกำจัดไขมันของท่าเรือ B1 ก่อนถูกส่งไปยังระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางของท่าเรือแหลมฉบังต่อไป พบว่ารายการทดสอบส่วนใหญ่มีค่าเพิ่มขึ้น ยกเว้นค่า DO มีค่าลดลงจากครั้งที่ผ่านๆ มา ทั้งนี้ ยังคงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้

ข้อเสนอแนะ

- ควบคุมกิจกรรมต่างๆ ที่เป็นแหล่งกำเนิดน้ำเสียให้ระบายน้ำเสียที่มีค่าความสกปรกต่างๆ เป็นไปตามรายการคำนวณที่ออกแบบไว้ เพื่อให้ระบบ Septic สามารถบำบัดน้ำเสียได้อย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด
- ควรติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งอย่างต่อเนื่องต่อไป เพื่อเฝ้าระวังคุณภาพน้ำทิ้งให้มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานฯ ที่กำหนดไว้

4.2 การคมนาคม

4.2.1 การคมนาคมทางบก

รวบรวมข้อมูลบันทึกปริมาณการจราจรทางบก บริเวณทางเข้า-ออกโครงการ โดยสรุปเป็นข้อมูลรายเดือน (ภาคผนวกที่ 9)

จากการดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 พบว่า โครงการได้จัดทำทางเข้า-ออก พื้นที่ท่าเทียบเรือไว้ 2 แห่ง คือ ทางเข้า-ออก สำหรับรถยนต์ส่วนบุคคล พนักงานและผู้มาติดต่อซึ่งจะต้อง จอดรถไว้ที่บริเวณด้านหน้าอาคารสำนักงาน และทางเข้า-ออก สำหรับรถหัวลาก ซึ่งสามารถเข้าไปในบริเวณลานกองตู้สินค้าบริเวณหน้าท่าเทียบเรือ เพื่อขนส่งตู้สินค้า

สำหรับปริมาณรถหัวลากโดยเฉลี่ยที่ผ่านเข้า-ออกพื้นที่โครงการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 พบว่า มีปริมาณทั้งหมด 225,278 เที่ยว หรือเฉลี่ยเดือนละ 36,880 เที่ยว และปริมาณของรถส่วนบุคคล ซึ่งจำแนกออกเป็นรถพนักงาน พบว่า มีปริมาณทั้งหมด 29,140 เที่ยว หรือเฉลี่ยเดือนละ 4,857 เที่ยว และรถผู้มาติดต่อ พบว่า มีปริมาณทั้งหมด 29,576 เที่ยว หรือเฉลี่ยเดือนละ 4,929 เที่ยว รายละเอียดข้อมูลบันทึกปริมาณการจราจรทางบกประจำเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 แสดงดังตารางที่ 3.6 และจากข้อมูลบันทึกรายงานสถิติอุบัติเหตุจากการจราจร ประจำเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 พบว่า ไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่โครงการ



4.2.2 การคมนาคมทางน้ำ

รวบรวมข้อมูลบันทึกปริมาณการจราจรทางน้ำ บริเวณทางเข้า-ออกของ Basin 1 โดยสรุปข้อมูลรายเดือน (ภาคผนวกที่ 10) พบว่า ในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 มีปริมาณการจราจรทางน้ำทั้งหมด 369 เที่ยว หรือเฉลี่ยเดือนละ 62 เที่ยว รายละเอียดข้อมูลบันทึกปริมาณการจราจรทางน้ำประจำเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 แสดงดังตารางที่ 3.7 และจากข้อมูลบันทึกรายงานสถิติอุบัติเหตุจากการจราจรทางน้ำ ประจำเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 พบว่า ไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น

4.3 สาธารณสุข/อาชีวอนามัยและความปลอดภัย

จากข้อมูลรายงานสถิติด้านอุบัติเหตุและเหตุการณ์ใกล้อุบัติเหตุ ประจำเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 พบว่า ไม่มีอุบัติเหตุถึงขั้นหยุดงานเกิดขึ้น แต่มีอุบัติเหตุที่ต้องปฐมพยาบาลเบื้องต้น จำนวน 1 ครั้ง ซึ่งส่วนใหญ่เกิดอุบัติเหตุที่มีทรัพย์สินเสียหายซึ่งเกิดจากพนักงานแอลซีบี 1 จำนวน 23 ครั้ง ผู้รับเหมาอื่นๆ และลูกค้า 9 ครั้ง แสดงดังตารางที่ 3.8 โดยสาเหตุส่วนใหญ่มาจากความผิดพลาดจากระบบ 32 ครั้ง ความผิดพลาดจากบุคคล 1 ครั้ง แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3.9 (ภาคผนวกที่ 23) และบันทึกสถิติพนักงานเจ็บป่วย และเข้ารับบริการที่ห้องปฐมพยาบาล ประจำเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 พบว่า มีพนักงานเข้ารับบริการ 1,924 คน รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.10 (ภาคผนวกที่ 24)