

บทที่ 1

บทนำ

---

## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 ความเป็นมาของโครงการ

บริษัท บาล์วขนส่งทางท่อ จำกัด เดิมชื่อ “บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (FPT)” ได้มีการแจ้ง ขอเปลี่ยนแปลงชื่อ บริษัทต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ซึ่งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รับทราบการขอเปลี่ยนแปลงชื่อบริษัทแล้ว ตามรายละเอียดในหนังสือเลขที่ ทส 1009.7/7449 ลงวันที่ 23 เมษายน พ.ศ. 2567 (ภาคผนวก ก-1) ทั้งนี้ เจ้าของโครงการมีสิทธิและหน้าที่ในการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานอย่างเคร่งครัด โดย สผ. ได้มีหนังสือแจ้ง กรมธุรกิจพลังงาน เพื่อทราบแล้ว

โครงการวางท่อส่งน้ำมันไปยังท่าอากาศยานสากลกรุงเทพฯ แห่งใหม่ (สุวรรณภูมิ) เป็นโครงการเชื่อมต่อท่อส่งน้ำมันจากแนวท่อเดิมของบริษัท บริเวณโรงงานมักกะสัน การรถไฟแห่งประเทศไทย และสิ้นสุดที่คลังน้ำมันของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BAFS) บริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยโครงการฯ ได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามเลขที่ ทส 1009/6172. ได้รับความเห็นชอบเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน พ.ศ. 2547 และได้เสนอรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพลังงาน พิจารณาในการประชุมครั้งที่ 1/2565 เมื่อวันที่ 6 มกราคม พ.ศ. 2565 คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติให้ความเห็นชอบรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ตามเลขที่ ทส 1010.7/782 ลงวันที่ 14 มกราคม พ.ศ. 2565 โดยโครงการได้มีการปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ บางประเด็นให้มีความทันสมัยยิ่งขึ้น ซึ่งกำหนดให้โครงการต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA ครบถ้วนทั้งหมด

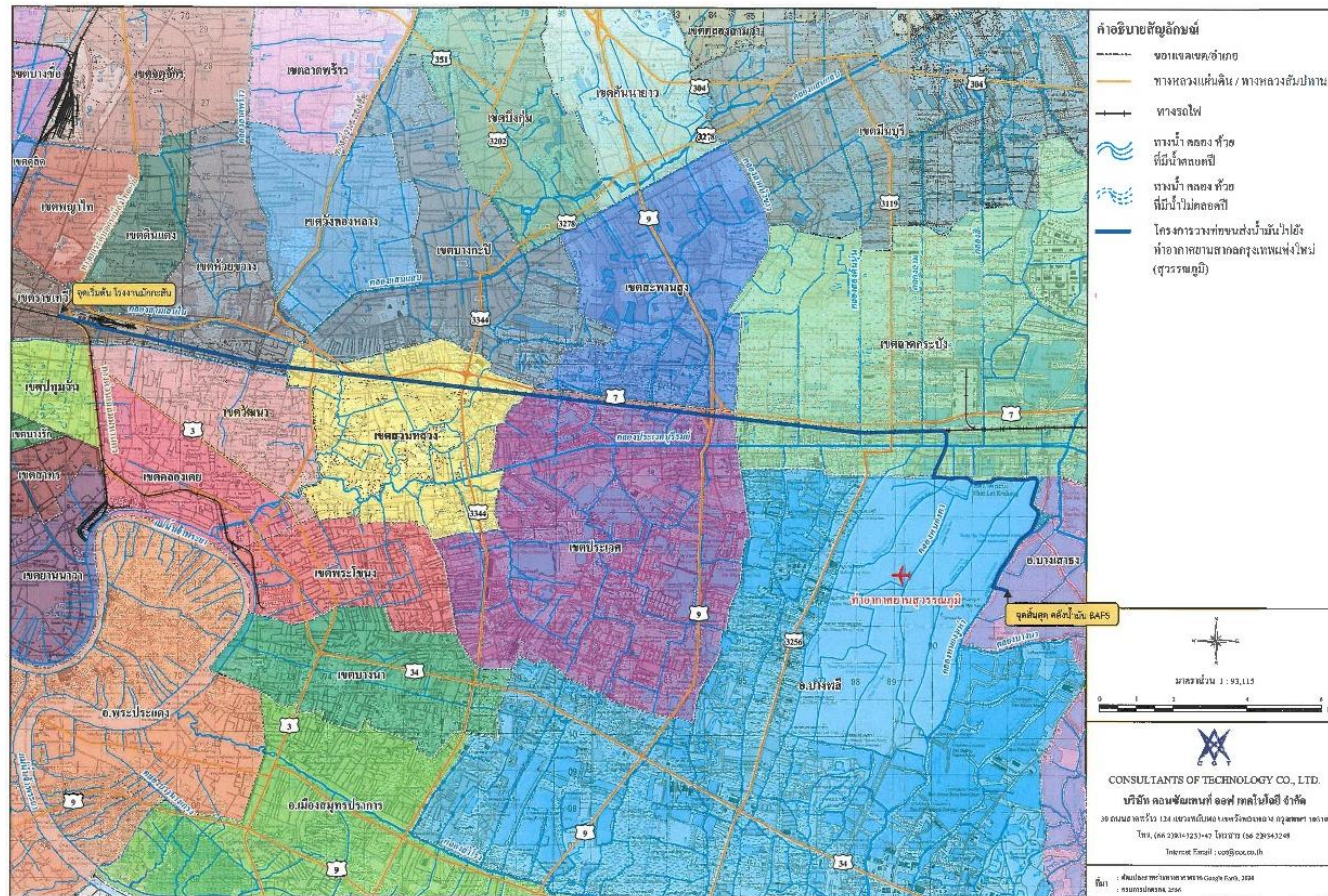
#### 1.2 รายละเอียดของโครงการโดยสังเขป

##### 1.2.1 ที่ตั้งโครงการ

โครงการวางท่อส่งน้ำมันไปยังท่าอากาศยานสากลกรุงเทพฯ แห่งใหม่ (สุวรรณภูมิ) เป็นโครงการเชื่อมต่อท่อส่งน้ำมันจากแนวท่อเดิมภายในโรงงานมักกะสันของการรถไฟแห่งประเทศไทย ไปสิ้นสุดที่คลังน้ำมันของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งการดำเนินโครงการวางท่อขนส่งน้ำมันขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 14 นิ้ว เพื่อขนส่งน้ำมันจากต้นทางบริเวณโรงงานมักกะสันไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ด้วยระบบท่อใต้ดินปริมาณสูงสุด 20 ล้านลิตร/วัน โดยพื้นที่วางท่อจุดเริ่มต้นจะใช้พื้นที่โรงงานมักกะสันแล้ววางท่อต่อไปตามเขตทางรถไฟสายตะวันออกของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นระยะทางประมาณ 23.6 กิโลเมตร ต่อจากนั้นเป็นแนวเขตทางของทางแยกต่างระดับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายกรุงเทพ-ชลบุรี ระยะทางประมาณ 1.3 กิโลเมตร และในช่วง 6.2 กิโลเมตรสุดท้าย จะเป็นพื้นที่ติดเขตรั้วของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะทางรวมประมาณ 31.1 กิโลเมตร โดยพื้นที่วางท่อครอบคลุม เขตราชเทวี เขตห้วยขวาง เขตสวนหลวง

เขตประเวศ เขตลาดกระบัง จังหวัดกรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี อำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ สำหรับแนววาง  
ท่อส่งน้ำมันของโครงการฯ แสดงในรูปที่ 1-1

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการวางท่อส่งน้ำมันไปยังท่าอากาศยานสากลกรุงเทพฯ แห่งใหม่ (สุวรรณภูมิ) ระยะดำเนินการ  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2568 บริษัท บาส์ขนส่งทางท่อ จำกัด



ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการวางท่อขนส่งน้ำมันไปยังท่าอากาศยานสากลกรุงเทพฯ แห่งใหม่ (สุวรรณภูมิ)

### 1.2.2 การออกแบบท่อขนส่งน้ำมัน

ท่อขนส่งน้ำมันไปยังท่าอากาศยานสากลกรุงเทพฯ แห่งใหม่ (สุวรรณภูมิ) เป็นท่อเหล็ก ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 14 นิ้ว ใช้วัสดุท่อเกรด API 5L X52 ออกแบบตามมาตรฐาน ASME B31.4 Pipeline Transportation System For Liquids and Slurries โดยมีความหนาท่อ 0.281 นิ้ว (7.14 มิลลิเมตร) ความดันสูงสุด 103.45 Barg (1,500 psig) ความดันใช้งาน 40 Barg Z580 psig) และเคลือบสารป้องกันการผุกร่อนทั้งภายในและภายนอก

### 1.2.3 ผลกระทบที่ขนส่ง

ท่อขนส่งน้ำมันไปยังท่าอากาศยานสากลกรุงเทพฯ แห่งใหม่ (สุวรรณภูมิ) ทำการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ซึ่งมีคุณสมบัติและคุณภาพของน้ำมันตามข้อกำหนด Aviation Fuel Quality Requirements for Jointly Operated Systems (AFQRJOS) ซึ่งสอดคล้องกับข้อกำหนดของ British Ministry of Defence Standard และ ASTM Standard Specification D 1655-15

### 1.2.4 การป้องกันการผุกร่อนของท่อ

การป้องกันการผุกร่อนของท่อเหล็กใช้วิธีการเคลือบผิวท่อ แบบ 3 ชั้น (3LPE Pipe Coating (Three Layer Polyethylene)) เพื่อป้องกันการสัมผัสกับความชื้น หรืออากาศโดยตรง ซึ่งจะเป็นสาเหตุให้เกิดสนิมหรือการผุกร่อนได้ และการป้องกันแบบคาโทด (Cathodic Protection) ดังนี้

#### (1) การเคลือบผิวภายนอกด้วยวัสดุ

ท่อของโครงการเป็นท่อเหล็กคุณภาพท่อเป็นไปตามมาตรฐาน API 5L และ ASME B31.4 ซึ่งท่อดังกล่าวจะผ่านการเคลือบผิวท่อจากโรงงานผู้ผลิตเพื่อป้องกันสนิมและรักษาสภาพท่อ โดยการเคลือบผิวนั้นจะแล้วเสร็จตั้งแต่โรงงานก่อนส่งจำหน่าย ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐาน CSAZ 245.21-14 และ DIN 3.671 : 2012-04 สำหรับ วัสดุและสารเคมีที่ใช้เคลือบผิวท่อมีจำนวน 3 ชั้น ประกอบด้วย ชั้นที่ 1 เคลือบด้วย Fusion Bonded Epoxy ชั้นที่ 2 เคลือบด้วย Adhesive PE และชั้นที่ 3 เคลือบด้วย Polyethylene (PE) การเคลือบดังกล่าวเป็นไปตามมาตรฐาน DIN 30670 ซึ่งก่อนที่จะเคลือบผิวนอกของท่อ จะต้องขัดสนิมด้วยวิธี Sand Blast ตามมาตรฐาน SA.2.5 (Near WHITE) ความหนาสำหรับการพ่นท่อกับ PE Coating เท่ากับ 3 มิลลิเมตร ส่วนท่อที่วางลดถนนจะมีความหนาของการเคลือบไม่ต่ำกว่า 2 มิลลิเมตร ซึ่ง Polyethylene (PE) มีคุณสมบัติในการต้านทานการกัดกร่อนของกรด-ด่าง และตัวทำละลายอื่นๆ ได้เป็นอย่างดี

#### (2) การป้องกันแบบคาโทด (Cathodic Protection)

เนื่องจากการเคลือบผิวท่อจากโรงงานผู้ผลิตนั้น สามารถป้องกันการลุกลามของการผุกร่อนได้ประมาณร้อยละ 95 โดยการกัดกร่อนที่เกิดขึ้นนั้นเมื่อประจุบวกของเหล็ก (Fe) ละลายออกมาอยู่ในสารละลายทำให้ประจุลบที่เคยจับอยู่กับประจุบวกของเหล็กถูกปล่อยออกมาจากขั้วลบไปยังขั้วบวก และประจุลบเหล่านี้จะเคลื่อนที่ต่อไปออกจากขั้วบวกไปรวมกับประจุบวกของไฮโดรเจนเป็นวงจรเกิดการกัดกร่อนไปเรื่อยๆ ดังนั้น การป้องกันการผุกร่อนของท่อด้วยกระแสไฟฟ้า (CP) จึงเป็นกระบวนการปล่อยกระแสไฟฟ้าไปที่ผิวเหล็กเพื่อเคลือบให้เนื้อเหล็กเป็นประจุบวกทั้งหมด และไม่เกิดการสูญเสียเนื้อเหล็ก ทำให้การป้องกันการกัดกร่อนเป็นไปอย่างสมบูรณ์ การป้องกันการผุกร่อนของท่อด้วยวิธี CP เป็นวิธีป้องกันการกัดกร่อนที่ประหยัดและได้ผลดีสามารถยืดอายุการใช้งานของท่อเหล็กได้หลายปี นอกจากนี้ การป้องกันการผุกร่อนของท่อด้วยวิธี CP ยังเป็นวิธีที่สามารถป้องกันการผุกร่อนที่เกิดจากฉนวนเกิดรอยขีดข่วนหรือจุดช่องว่าง (bare Spot) ของท่อที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้างและดำเนินการขนส่งน้ำมัน ทำให้ป้องกันการลุกลามที่เกิดจากการกัดกร่อนได้

### 1.2.5 การควบคุมระบบท่อ การตรวจสอบและบำรุงรักษา

ขณะที่มีการขนส่งน้ำมันตามปกติ โครงการจะมีการตรวจสอบภายในเส้นท่อย่างสม่ำเสมอตามมาตรฐานสากล โดยเครื่องมือพิเศษที่เรียกว่า Pipeline Inspection Gauge (PIG) ซึ่ง PIG เป็นอุปกรณ์ที่จะนำใส่เข้าไปในระบบท่อขณะที่มีการขนส่งน้ำมัน และ PIG จะวิ่งไปตามแนวท่อพร้อมกับน้ำมัน และจะทำการบันทึกสภาพผิวท่อโดยละเอียด ซึ่งเมื่อนำข้อมูลนี้มาทำการวิเคราะห์จะทราบได้ว่ามีสภาพผิดปกติเกิดขึ้นภายในท่อที่บริเวณใด ทำให้สามารถแก้ไขได้ก่อนที่จะมีการรั่วซึมของท่อเกิดขึ้น

โดยบริษัท จัดให้มีเจ้าหน้าที่ออกตรวจแนวท่อเป็นประจำทุกวัน (Pipeline Patrol) ทำหน้าที่ตรวจสอบดูแล และคอยลาดตระเวน ตามแนวท่อทุกวันป้องกันการบุกรุกแนวท่อ รวมทั้งคอยประสานกับหน่วยงานต่างๆ เพื่อขอความร่วมมือในการสอดส่องดูแลตามแนวท่อของบริษัท เพื่อไม่ให้ท่อน้ำมันไม่ได้รับผลกระทบหรือเกิดความเสียหายกรณีที่มีผู้บุกรุกหรือก่อสร้างใกล้แนวท่อ นอกจากนี้ หน่วยงานนี้ยังมีการกิจคอยดูแลสอดส่องการลักลอบขโมยทั้งน้ำมัน และอุปกรณ์ต่างๆ ที่ติดตั้งในระบบท่อ เช่น ป้ายบอกแนวท่อ เป็นต้น

### 1.2.6 การบริหารจัดการด้านความปลอดภัย

#### กรณีปกติ

- ก) จัดให้มีศูนย์ควบคุมการจัดส่งน้ำมันตั้งอยู่ที่เดียวกับสำนักงานใหญ่ที่ดอนเมือง กรุงเทพฯ โดยมีการปฏิบัติงานตลอด 24 ชั่วโมง ระบบควบคุมทำงานโดยใช้ระบบควบคุมทางไกล SCADA ทำให้ทราบถึงสภาพการต่างๆ ในขณะขนส่งน้ำมัน ได้แก่ แรงดัน อัตราการไหล ชนิดของน้ำมันที่ขนส่ง ตลอดจนข้อมูลเทคนิคอื่นๆ มีระบบ Leak Detection/Location คอยตรวจจับการรั่วไหลของน้ำมันในท่อ และในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินในแนวท่อน้ำมัน ทางศูนย์ฯ สามารถสั่งปิดวาล์วฉุกเฉิน (ESD Valve) สกัดการรั่วไหลของน้ำมันจากจุดหลักๆ ได้ด้วยระบบ Remote Control และรายงานแจ้งเหตุพร้อมทั้งดำเนินการรั่วไหลมายังศูนย์ควบคุม ซึ่งทำให้สามารถดำเนินการซ่อมแซมได้ทันที
- ข) จัดให้มีแผนการตรวจสอบภายในเส้นท่อย่างสม่ำเสมอตามมาตรฐานสากล
- ค) จัดเตรียมพนักงานและเจ้าหน้าที่ให้เพียงพอ และพร้อมเมื่อเกิดการรั่วไหล
- ง) จัดให้มีระบบรายงานการเกิดอุบัติเหตุการรั่วไหลของน้ำมัน และระบบการสอบสวนหาสาเหตุของอุบัติเหตุ
- จ) จัดอบรมให้ความรู้กับพนักงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย
- ฉ) จัดทำคู่มือ และขั้นตอนการปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการบริหารความปลอดภัย

#### กรณีเกิดการรั่วไหลของน้ำมัน

โครงการได้จัดทำคู่มือความปลอดภัยในการควบคุมน้ำมันรั่วไหลพื้นที่แนวท่อน้ำมันอย่างปลอดภัย โดยมีมอบหมายให้ทีมควบคุมการรั่ว (Spill Control) ดำเนินการควบคุมการรั่วไหล และทีมฟื้นฟู (Restoration Team) ทำความสะอาดคราบน้ำมันที่เกิดขึ้นภายหลังการดำเนินการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

#### **ทีมควบคุมการรั่ว (Spill Control) :**

เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ : Shift Pipeline Control Room Supervisor และ Patrol and Maintenance  
Pipe Route Manager (PPM)

ขั้นตอนการปฏิบัติ :

- ก) Shift Pipeline Control Room Supervisor ดำเนินการควบคุมการรั่วทันทีเมื่อมาถึงเหตุ และส่งมอบให้ Patrol and Maintenance Pipeline Route Manager เมื่อมาถึงให้รับผิดชอบดำเนินการต่อ
  - ข) ดำเนินการดักเก็บน้ำมันโดยการขุดหลุม หรือปิดกั้นทางเดินน้ำมันที่ลงสู่แหล่งน้ำมันสาธารณะ
  - ค) ใช้ MACHINE PUMP หรือ HAND – PUMP ดูดน้ำมันจากหลุมไปเก็บที่อุปกรณ์จัดเก็บ เช่น ถัง 200 ลิตร หรือรถบรรทุกน้ำมัน
  - ง) ใช้ Spill Kit เก็บกู้คราบน้ำมัน และปิดกั้นบริเวณที่มีการรั่วไหล
  - จ) ให้ดำเนินการดูน้ำมันจนกว่าน้ำมันที่ขังอยู่ในบริเวณนั้นแห้งหมด
  - ฉ) เมื่อน้ำมันแห้งหมดแล้ว ให้รายงานต่อศูนย์ควบคุมเหตุฉุกเฉิน เพื่อสั่งการทีมดับเพลิงทำการฉีด FOAM คลุมพื้นที่ไว้ก่อน และกลบหน้าด้วยทราย
- ทั้งนี้ ดินที่มีการปนเปื้อนให้นำไปกำจัดยังหน่วยงานที่ได้รับอนุญาต

**ทีมฟื้นฟู (Restoration Team)**

เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ : Corporate Strategic and Risk Management Manager (SCR)

การปฏิบัติงาน : ทันทีที่ได้รับคำสั่งให้ปฏิบัติหน้าที่

ขั้นตอนการปฏิบัติ

- ก) ไปยัง Control Room ศูนย์ควบคุมการจัดส่งน้ำมันทางท่อ ดอนเมือง ทันทีเมื่อรับทราบเหตุฉุกเฉิน
- ข) เตรียมวางแผนเรื่องค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสภาพพื้นที่และอุปกรณ์ที่เกิดความเสียหายจากเหตุฉุกเฉินในเรื่องของประกันภัย

**1.2.7 ชุมชนสัมพันธ์และการรับเรื่องร้องเรียน**

(1) แผนงานด้านประชาสัมพันธ์และชุมชนสัมพันธ์ของโครงการ

บริษัท ตระหนักดีว่าโครงการจะไม่สามารถดำเนินไปได้ด้วยดีหากปราศจากความร่วมมือสนับสนุนจากประชาชนในชุมชน ดังนั้น เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืน จึงได้มีแผนการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการดำเนินโครงการรวมทั้งแผนการจัดการสิ่งแวดล้อมกับประชาชนที่อยู่โดยรอบโครงการ เพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องและเพื่อรับทราบข้อวิตกกังวลและข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ

(2) การรับเรื่องร้องเรียน

การดำเนินกิจกรรมของโครงการอาจส่งผลกระทบต่อพนักงานของโครงการและบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ประชาชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ หรือผู้ที่เข้ามาติดต่อกับโครงการ ดังนั้น เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับบุคคลที่เกี่ยวข้องที่อาจได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากโครงการ และเป็นการติดตามตรวจสอบให้การดำเนินโครงการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติการแก้ไขปัญหา ขั้นตอนการดำเนินการรับข้อร้องเรียนของโครงการรายละเอียดแสดงดังรูปที่ 1-2 และรูปที่ 1-3

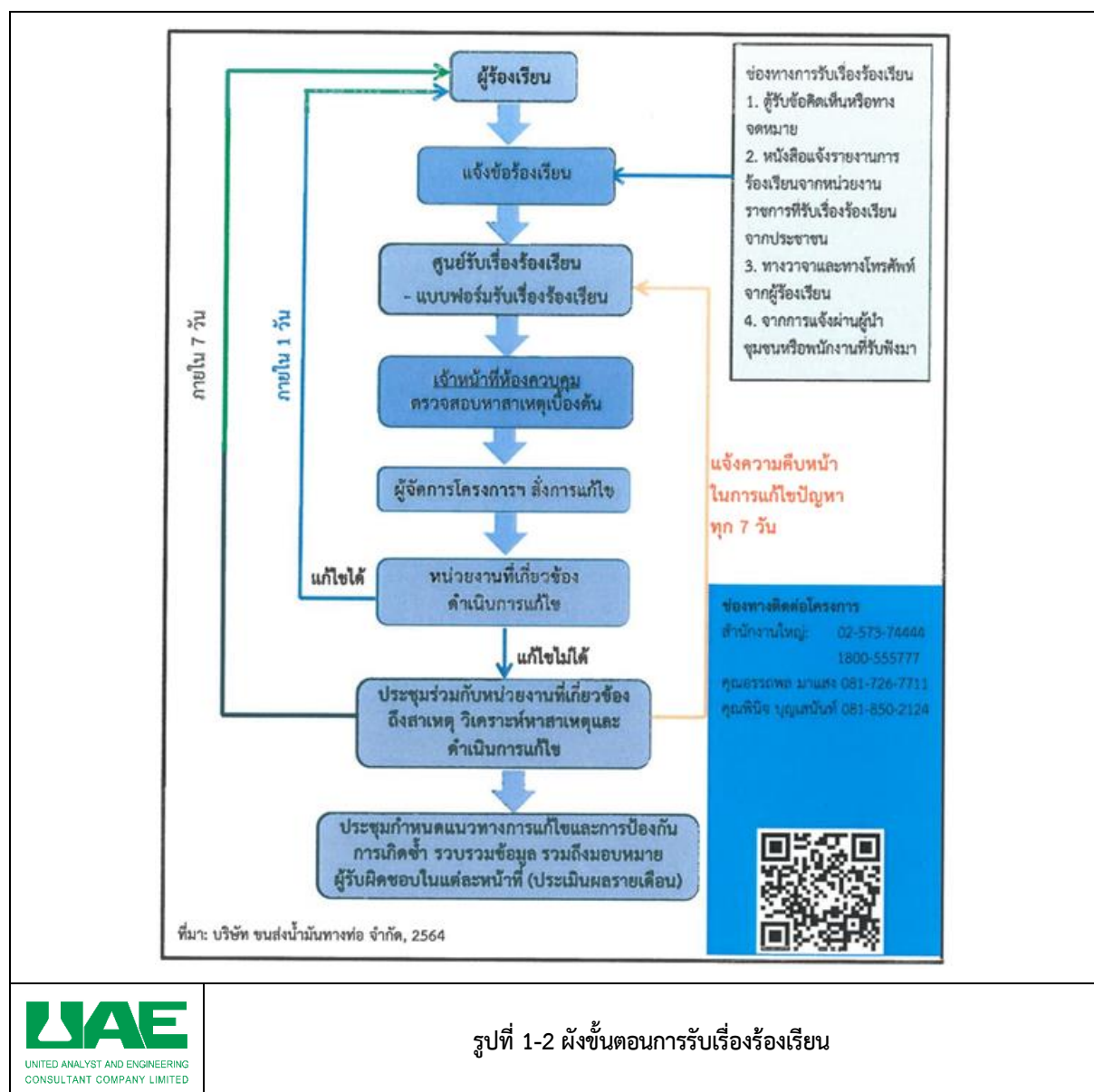
ทั้งนี้ สามารถแจ้งเหตุและรับเรื่องร้องเรียนระบบท่อขนส่งน้ำมันของโครงการได้หลากหลายช่องทางดังนี้

1. การแจ้งศูนย์ควบคุม ผู้พบเหตุ/ร้องเรียนปัญหาในระบบท่อในพื้นที่แนวท่อขนส่งน้ำมัน สามารถตรวจสอบหมายเลขโทรศัพท์ฉุกเฉินซึ่งระบุอยู่บนป้ายบอกตำแหน่งแนวท่อ (Pipeline Marker Post) หมายเลขโทรศัพท์ 02 573 7444 และหมายเลข 1800 555 777 สามารถแจ้งเหตุได้ตลอดเวลา 24 ชั่วโมง มายังศูนย์ควบคุมการจัดส่งน้ำมันทางท่อโดยเจ้าหน้าที่



ห้องควบคุมจะขอทราบรายละเอียดการเกิดเหตุ/ข้อร้องเรียน สถานที่เกิดเหตุ วันและเวลาการเกิดเหตุ ชื่อผู้แจ้งและหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อกลับ

- ทีมงานตรวจสอบและเฝ้าระวังแนวท่อ (Patrol Line) ซึ่งปฏิบัติการตรวจแนวท่อทุกวัน ผู้ประสบเหตุสามารถแจ้งเรื่องร้องเรียน ปัญหาอุปสรรคแนวท่อน้ำมัน ต่อเจ้าหน้าที่โดยตรง เจ้าหน้าที่จะขอทราบรายละเอียดการเกิดเหตุหรือข้อร้องเรียนสถานที่เกิดเหตุ วันและเวลาการเกิดเหตุ ชื่อผู้แจ้งและหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อกลับ
- ทางเว็บไซต์ของบริษัท โดยสามารถแจ้งเรื่องร้องเรียนหรือข้อคิดเห็นได้ที่ [www.fpt.co.th](http://www.fpt.co.th) สำนักธุรกิจสัมพันธ์และมวลชนสัมพันธ์ จะรับเรื่องร้องเรียนและข้อคิดเห็นแจ้งให้ผู้รับผิดชอบดำเนินการติดต่อกลับภายใน 7 วันทำการ
- จัดส่งหนังสือ จดหมาย ถึงกรรมการผู้จัดการ บริษัท ขนส่งน้ำมัน จำกัด ตามที่อยู่บริษัท เลขที่ 424 ถนนกำแพงเพชร 6 แขวงดอนเมือง เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210





**BPT**  
RAES PIPELINE TRANSPORTATION

<b>แบบฟอร์มรับข้อร้องเรียน</b> Complaint form	
วันที่ (Date)..... เวลา (Time)..... สถานที่ (Location).....	
<b>รายละเอียดผู้ร้องเรียน (Complainant details)</b> ชื่อ/นาย/นาง/นางสาว (Name)..... นามสกุล (Last name)..... ที่อยู่ (Address): เลขที่ (No)..... ซอย (Sol)..... ถนน (Road)..... หมู่ (Moo)..... ตำบล (Sub District ) ..... อำเภอ (District)..... จังหวัด(Province)..... โทรศัพท์ (ที่ทำงาน) : Tel.(work) ..... โทรศัพท์(บ้าน) : Tel. (home)..... โทรสาร (Fax).....	
<b>รายละเอียดข้อร้องเรียน( Details of the complaint)</b>      กรุณาให้รายละเอียดวัน/เวลา/ช่วงระยะเวลาที่เกิดปัญหา..... ท่านได้เคยแจ้งหรือรายงานเรื่องที่เกิดขึ้นไปยังที่ใดบ้าง และมีผลตอบกลับมาอย่างไร.....  โปรดแนบหลักฐานสนับสนุน(ถ้ามี) เช่น สำเนาเอกสารภาพถ่าย และรายละเอียดของพยาน ฯลฯ ข้อเสนอแนะ(Recommended).....  	
ลงชื่อ.....  <div style="text-align: center;">             ผู้รับเรื่องร้องเรียน              (Name of person receiving complaint)           </div>	ลงชื่อ.....  <div style="text-align: center;">             ผู้ร้องเรียน              (Complainant)           </div>

### 1.3 ความเป็นมาในการจัดทำรายงาน

เนื่องจากในปี พ.ศ. 2558 บริษัท เจพี-วัน แอสเซ็ท จำกัด ซึ่งเป็นเจ้าของโครงการวางท่อน้ำมันไปยังท่าอากาศยานสากล  
กรุงเทพฯ แห่งใหม่ (สุวรรณภูมิ) ได้ควบรวมกิจการกับ “บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (FPT)” ซึ่งต่อมาได้เปลี่ยนชื่อเป็น  
“บริษัท บาล์วขนส่งทางท่อ จำกัด” เป็นที่เรียบร้อยแล้ว ดังนั้นบริษัท บาล์วขนส่งทางท่อ จำกัด จึงเป็นผู้รับช่วงดำเนินโครงการฯ  
ต่อไป และได้มอบหมายให้ บริษัท ยูโนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด (ยูเออี) เป็นผู้ดำเนินการจัดทำ  
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการวางท่อส่งน้ำมันไปยังท่าอากาศยานสากลกรุงเทพฯ แห่งใหม่ (สุวรรณภูมิ) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2568  
เพื่อเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ

#### 1.4 แผนการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการวางท่อส่งน้ำมันไปยังท่าอากาศยานสากล  
กรุงเทพฯ แห่งใหม่ (สุวรรณภูมิ) กำหนดให้ บริษัท บาส์ขนส่งทางท่อ จำกัด ต้องยึดถือและปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข  
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ซึ่งประกอบด้วย แผนปฏิบัติการด้านอาชีวอนามัย ความปลอดภัย และการลดอุบัติเหตุ  
และแผนปฏิบัติการด้านสังคม รายละเอียดแสดงดัง**บทที่ 2** สำหรับการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ  
กำหนดให้โครงการต้องยึดถือปฏิบัติจำนวน 2 แผน คือ แผนปฏิบัติการด้านอาชีวอนามัย ความปลอดภัย และการลดอุบัติเหตุ  
และแผนปฏิบัติการด้านสังคม รายละเอียดแสดงดัง**ตารางที่ 1-1**

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการวางท่อส่งน้ำมันไปยังท่าอากาศยานสากลกรุงเทพฯ แห่งใหม่ (สุวรรณภูมิ) ระยะดำเนินการ  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2568 บริษัท บำเพ็ญขนส่งทางท่อ จำกัด



ตารางที่ 1-1 แผนปฏิบัติการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

รายละเอียด	ดัชนีตรวจวัด	ความถี่	ช่วงเวลาทำการตรวจวัด											
			ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.
1. แผนปฏิบัติการด้านอาชีวอนามัย ความปลอดภัย และการลดอุบัติเหตุ														
พื้นที่ดำเนินการ ระบบขนส่งน้ำมันทางท่อของโครงการ	- สถิติอุบัติเหตุ การรั่วไหลของน้ำมัน และเหตุฉุกเฉินที่เกิดขึ้น	เดือนละ 1 ครั้ง	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	- สถิติการเจ็บป่วย และการบาดเจ็บในระหว่างการทำงาน													
	- สุขภาพของพนักงานที่ดูแลพื้นที่โครงการ	ปีละ 1 ครั้ง							●					
2. แผนปฏิบัติการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจสังคม														
ชุมชน ที่อยู่อาศัยในระยะทางข้างละ 500 เมตร จากจุดกึ่งกลางแนวท่อส่งน้ำมันของโครงการ	- สำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ สังคม และความคิดเห็นของประชาชน ผู้นำชุมชน ตัวแทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และผู้ประกอบการต่างๆ ต่อการดำเนินโครงการฯ เช่น ผลกระทบที่ได้รับจากการดำเนินงานสภาพการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น ปัญหาและความต้องการ รวมถึงสำรวจดัชนีความพึงพอใจของชุมชน ที่มีต่อโครงการฯ	ทุก 3 ปี ตลอดระยะดำเนินการ												
	โครงการดำเนินการลงพื้นที่สำรวจทัศนคติ ข้อเสนอแนะและข้อร้องเรียนในระดับครัวเรือนครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ 8-9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 และกำหนดแผนครั้งถัดไปในปี พ.ศ. 2569													
	- บันทึกข้อคิดเห็นและข้อร้องเรียนจากหน่วยงานและชุมชนใกล้เคียง โดยการจัดเจ้าหน้าที่เข้าพบปะเยี่ยมเยียนและรับฟังข้อคิดเห็น และข้อร้องเรียนที่เกิดขึ้น ทั้งนี้ ให้มีการสรุปและรายงานผลการดำเนินการทุก 6 เดือน	เดือนละ 1 ครั้ง และสรุปผลทุก 6 เดือน	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

หมายเหตุ : ● ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเรียบร้อยแล้ว