

บทที่ 4

สรุปผลและข้อเสนอแนะ

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการนิคมอุตสาหกรรมฉะเชิงเทรา บลูเทค ซิตี้ ของบริษัท ดับเบิลพี แลนด์ จำกัด ได้ทำการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ประจำเดือนมกราคม – มิถุนายน พ.ศ. 2569 ปัจจุบันโครงการดำเนินการขยายพื้นที่ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณารายงานของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) จึงให้ไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างใดๆ ในพื้นที่โครงการ บริษัทฯ ได้ทำหนังสือถึงการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) เพื่อขอปรับการตรวจวัดคุณภาพอากาศ โดยขอปรับลดความถี่ในการตรวจวัดคุณภาพอากาศจากเดิมที่ตรวจวัดรายเดือน เป็นตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง ครั้งละ 7 วัน เนื่องจากบริษัทฯ จะหยุดการดำเนินการปรับดินและถมดินไว้เป็นการชั่วคราว จนกว่าพื้นที่ส่วนขยายจะได้รับความเห็นชอบ หรือจนกว่า โครงการจะเริ่มดำเนินการก่อสร้าง ทั้งนี้บริษัทฯ จะแจ้งให้การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ทราบก่อนดำเนินการในขั้นตอนต่อไป โดย กนอ.ได้มีหนังสือที่ ออก 5103.3.1/1644 ลงวันที่ 29 พฤษภาคม 2569 รับทราบการขอปรับการตรวจวัดคุณภาพอากาศในการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ระยะก่อสร้าง) (ดังแสดงในภาคผนวกที่ 3) อย่างไรก็ตามโครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้นำเสนอไว้อย่างต่อเนื่อง สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดังนี้

- คุณภาพอากาศในบรรยากาศ จากผลการตรวจวัดในช่วงเดือนมกราคม - มิถุนายน 2569 ได้ทำการตรวจวัดในเดือนมกราคม - มีนาคม 2569 โดยทำการตรวจวัดเดือนละ 1 ครั้งๆ ละ 7 วันต่อเนื่อง ตรวจวัด 4 สถานี ได้แก่ บริเวณที่พักอาศัยด้านทิศเหนือของโครงการ (A1) บริเวณที่พักอาศัยด้านทิศตะวันออกของโครงการ (A2) บริเวณที่พักอาศัยด้านทิศใต้ของโครงการ (A3) บริเวณที่พักอาศัยด้านทิศตะวันตกของโครงการ (A4) ในดัชนีฝุ่นละอองรวมเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (TSP) และฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) ผลการตรวจวัดพบว่าทุกจุดตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด เมื่อเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในช่วงที่ผ่านมาพบว่า คุณภาพอากาศมีแนวโน้มสูงขึ้นในช่วงเดือนมกราคม และกุมภาพันธ์ เนื่องจากสภาวะอากาศแห้ง ลมสงบนิ่ง ทำให้มีการสะสมของฝุ่นละอองในพื้นที่ แต่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

- ระดับเสียง ทำการตรวจวัดในระหว่างวันที่ 19 – 26 มิถุนายน 2569 ในดัชนีระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระดับเสียง 1 ชั่วโมง ระดับเสียงสูงสุด และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ที่ 90 และประเมินเสียงรบกวนทำการตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง โดยตรวจวัดเป็นระยะเวลา 7 วันต่อเนื่องครอบคลุมวันทำการและวันหยุดในช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง จำนวน 6 สถานี ได้แก่บริเวณที่พักอาศัยด้านทิศตะวันตกของโครงการที่ระยะ 300 เมตร (N1) บริเวณที่พักอาศัยด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ของโครงการที่ระยะ 330 เมตร (N2) บริเวณที่พักอาศัยด้านทิศตะวันออกของโครงการที่ระยะ 20 เมตร (N3) บริเวณที่พักอาศัยด้านทิศเหนือของโครงการที่ระยะ 10 เมตร

(N4) บริเวณที่พักอาศัยด้านทิศตะวันออกของโครงการที่ระยะ 12 เมตร (N5) และบริเวณที่พักอาศัยด้านทิศตะวันออกของโครงการที่ระยะ 5 เมตร (N6) ผลการตรวจวัด พบว่า ค่าระดับเสียงในดัชนี L_{eq} 24 ชม. และ L_{max} ทุกจุดตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด สำหรับ L_{90} และ L_{eq} 1 ชั่วโมง ไม่มีค่ามาตรฐานกำหนด ระดับเสียงรบกวนจากการประเมินพบว่าทุกจุดตรวจวัด มีค่าเสียงรบกวนไม่อยู่ในมาตรฐานกำหนด แต่ปัจจุบันโครงการไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างเนื่องจากอยู่ในช่วงขยายพื้นที่ของโครงการ ส่วนเสียงรบกวนพบว่ามีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานทุกวัน ซึ่งมีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานมาตั้งแต่ยังไม่เริ่มทำการก่อสร้าง รายละเอียดมีดังนี้

○ บริเวณที่พักอาศัยด้านทิศตะวันตกของโครงการที่ระยะ 300 เมตร (N1) ในเวลากลางวัน มีค่าอยู่ระหว่าง มีค่าอยู่ระหว่าง ไม่มีการรบกวน - 21.9 เดซิเบล(เอ) และช่วงเวลากลางคืน มีค่าอยู่ระหว่าง ไม่มีการรบกวน - 18.6 เดซิเบล(เอ) ซึ่งมีค่าเกินมาตรฐานกำหนดทั้ง 2 ช่วงเวลา โดยเสียงรบกวนมีค่าสูงบางช่วงเวลาเท่านั้น

○ บริเวณที่พักอาศัยด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ของโครงการที่ระยะ 330 เมตร (N2) ในเวลากลางวัน มีค่าอยู่ระหว่าง ไม่มีการรบกวน - 23.7 เดซิเบล(เอ) และช่วงเวลากลางคืน มีค่าอยู่ระหว่าง ไม่มีการรบกวน - 15.5 เดซิเบล(เอ) ซึ่งมีค่าเกินมาตรฐานกำหนดทั้ง 2 ช่วงเวลา โดยเสียงรบกวนมีค่าสูงบางช่วงเวลาเท่านั้น

○ บริเวณที่พักอาศัยด้านทิศตะวันออกของโครงการที่ระยะ 20 เมตร (N3) ในเวลากลางวัน มีค่าอยู่ระหว่าง ไม่มีการรบกวน - 32.6 เดซิเบล(เอ) และช่วงเวลากลางคืน มีค่าอยู่ระหว่าง ไม่มีการรบกวน - 22.5 เดซิเบล(เอ) ซึ่งมีค่าเกินมาตรฐานกำหนดทั้ง 2 ช่วงเวลา โดยเสียงรบกวนมีค่าสูงบางช่วงเวลาเท่านั้น

○ บริเวณที่พักอาศัยด้านทิศเหนือของโครงการที่ระยะ 10 เมตร (N4) ในเวลากลางวัน มีค่าอยู่ระหว่าง ไม่มีการรบกวน - 15.3 เดซิเบล(เอ) และช่วงเวลากลางคืน มีค่าอยู่ระหว่าง ไม่มีการรบกวน - 25.2 เดซิเบล(เอ) ซึ่งมีค่าเกินมาตรฐานกำหนดทั้ง 2 ช่วงเวลา โดยเสียงรบกวนมีค่าสูงบางช่วงเวลาเท่านั้น

○ บริเวณที่พักอาศัยด้านทิศตะวันออกของโครงการที่ระยะ 12 เมตร (N5) ในเวลากลางวัน มีค่าอยู่ระหว่าง ไม่มีการรบกวน - 30.0 เดซิเบล(เอ) และช่วงเวลากลางคืน มีค่าอยู่ระหว่าง ไม่มีการรบกวน - 16.0 เดซิเบล(เอ) ซึ่งมีค่าเกินมาตรฐานกำหนดทั้ง 2 ช่วงเวลา โดยเสียงรบกวนมีค่าสูงบางช่วงเวลาเท่านั้น

○ บริเวณที่พักอาศัยด้านทิศตะวันออกของโครงการที่ระยะ 5 เมตร (N6) ในเวลากลางวัน มีค่าอยู่ระหว่าง ไม่มีการรบกวน - 18.9 เดซิเบล(เอ) และช่วงเวลากลางคืน มีค่าอยู่ระหว่าง ไม่มีการรบกวน - 23.6 เดซิเบล(เอ) ซึ่งมีค่าเกินมาตรฐานกำหนดทั้ง 2 ช่วงเวลา โดยเสียงรบกวนมีค่าสูงบางช่วงเวลาเท่านั้น

ระดับเสียงจากเครื่องมือเครื่องจักร ทำการตรวจวัดระดับเสียงจากเครื่องจักร/เครื่องมือซึ่งเป็นแหล่งกำเนิดเสียงในการก่อสร้าง ในดัชนีระดับเสียงเฉลี่ย (L_{eq}) 15 นาที และระดับเสียงสูงสุด (L_{max})

ตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง โดยช่วงเดือนมกราคม – มิถุนายน 2569 ทำการตรวจวัดเมื่อวันที่ 23 มิถุนายน พ.ศ.2569 ตรวจวัดบริเวณที่มีกิจกรรมทั้งหมด 3 จุด ได้แก่ บริเวณจุดชาร์จไฟฟ้ารถบรรทุก (สถานี Charger) บริเวณทางเข้าออกสำนักงานควบคุม และบริเวณทางเข้าออกโครงการ ผลการตรวจวัดพบว่า ค่าระดับเสียงเฉลี่ย (L_{eq}) 15 นาทีมีค่า 66.0 - 69.3 เดซิเบล(เอ) ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานกำหนดไม่เกิน 85 เดซิเบล(เอ) ตามประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่องมาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน พ.ศ. 2560 สำหรับค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่า 90.6 - 94.1 เดซิเบล(เอ) ตามลำดับ ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานความปลอดภัยกำหนดไม่เกิน 140 เดซิเบล(เอ) ตามกฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารจัดการและดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ.2559 หมวด 3 เสียง โดยจุดที่มีค่าสูงสุดคือ บริเวณทางเข้าออกโครงการ

กล่าวโดยสรุปเมื่อเปรียบเทียบระดับเสียงที่ตรวจวัดตั้งแต่เริ่มดำเนินการพบว่ามีแนวโน้มคงที่ แต่ยังคงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานทั้งระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุด สำหรับเสียงรบกวน มีค่าเพิ่มขึ้นบางจุด และไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานทุกจุดตรวจวัด แต่เนื่องจากปัจจุบันไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง ดังนั้นจึงไม่ได้มีสาเหตุมาจากโครงการ และเมื่อทำการเปรียบเทียบระดับเสียงจากเครื่องมือเครื่องจักรพบว่ามีค่าใกล้เคียงกัน และอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

- คุณภาพน้ำผิวดินในดัชนีค่าความเป็นกรด-ด่าง, อุณหภูมิ, ค่าของแข็งทั้งหมดที่ละลายในน้ำ ค่าของแข็งแขวนลอย ปริมาณออกซิเจนละลายในน้ำ ค่าความสกปรกในรูปสารอินทรีย์ ปริมาณไนเตรตในหน่วยไนโตรเจน ปริมาณแอมโมเนียในหน่วยไนโตรเจน สารประกอบไฮยาไนด์ ฟีนอล Pesticide, แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด แบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์ม ฟอสฟอรัส และโลหะหนัก ได้แก่ ลิเทียม สังกะสีโครเมียมชนิดเฮกซะวาเลนต์ สารหนู ทองแดง โปรททั้งหมด แคดเมียม ตะกั่ว นิกเกิล และแมงกานีสโดย ตรวจวัดจำนวน 13 สถานี ได้แก่ คลองแสมไผ่ ก่อนจุดระบายน้ำทิ้งของโครงการ (SW1) จุดระบายน้ำทิ้งของโครงการ (SW2) หลังจุดระบายน้ำทิ้งของโครงการ (SW3) แม่น้ำบางปะกง จุดบรรจบคลองแสมไผ่ (SW4) ก่อนจุดบรรจบคลองแสมไผ่ (SW5) หลังจุดบรรจบคลองแสมไผ่ (SW6) บริเวณคลองสามชั้นจุดระบายน้ำฝนของโครงการ (SW7) คลองมะโนราบริเวณจุดระบายน้ำฝนของโครงการ (SW8) คลองยายอยู่ (SW9) ลำรางสาธารณประโยชน์ (SW10) คลองเจ๊ก (SW11) คลองแยกสามชั้น (SW12) และลำซวดใหญ่ (SW13) ทำการตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝนเดือนพฤษภาคมถึงตุลาคม 1 ครั้ง และช่วงฤดูแล้ง 1 ครั้ง ซึ่งในช่วงฤดูฝนทำการตรวจวัดเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2568 และช่วงฤดูแล้งทำการตรวจวัดเมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2568 ผลการตรวจวัดพบว่าทุกจุดตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่ 4 คือแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภค โดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำเป็นพิเศษก่อน สำหรับการตรวจวัดคุณภาพน้ำในปี พ.ศ.2569 จะนำเสนอผลในรายงานครั้งถัดไป

เมื่อเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำในช่วงที่ผ่านมาพบว่ามีแนวโน้มเท่าเดิมทุกสถานีมีค่าคุณภาพน้ำอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่ 4

- การคมนาคมขนส่ง กำหนดให้บันทึกปริมาณยานพาหนะที่ใช้ขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง และคนงานก่อสร้างของโครงการ โดยระบุจุดเริ่มต้นและปลายทาง ทำการบันทึกบริเวณถนนภายในพื้นที่โครงการ และบริเวณทางเข้า-ออก ปีละ 1 ครั้ง ซึ่งปัจจุบันโครงการอยู่ในช่วงดำเนินการขยายพื้นที่ จึงไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างโครงการจึงไม่มีข้อมูลบันทึกปริมาณยานพาหนะ และไม่มีอุบัติเหตุภายในโครงการ ในระหว่างเดือน มกราคม – มิถุนายน 2569

สำหรับข้อมูลสถิติอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินพิเศษหมายเลข 7 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3702 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 314 ปีละ 1 ครั้ง จากการรวบรวมข้อมูลพบว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นไม่ได้มีสาเหตุจากโครงการ