

บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาของการจัดทำรายงาน

บริษัท ท่อส่งปิโตรเลียมไทย จำกัด (Thai Petroleum Pipeline Co., Ltd: THAPPLINE) ภายหลังในรายงานอ้างถึงว่า แทปไลน์ เป็นผู้ให้บริการขนส่งน้ำมันด้วยระบบท่อจากโรงกลั่นน้ำมันที่มาบตาพุด และศรีราชามายังคลังน้ำมันลำลูกกา และคลังน้ำมันสระบุรี ตลอดจนเป็นผู้ให้บริการขนส่งน้ำมันอากาศยานไปยังท่าอากาศยานดอนเมือง และสุวรรณภูมิ โดยการเชื่อมต่อระบบท่อจากคลังน้ำมันลำลูกกาไปยังคลังน้ำมันของบริษัทบริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (BAFS) เพื่อจ่ายน้ำมันอากาศยานให้แก่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

แทปไลน์ ได้ดำเนินการโครงการท่อส่งน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อจัดส่งน้ำมันอากาศยานให้แก่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งอยู่ภายใต้การบริหารของบริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม.) ภายหลังเปลี่ยนชื่อเป็น ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในปัจจุบัน ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.) ทั้งนี้ เนื่องจากการพัฒนาโครงการท่อส่งน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิต้องจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามมาตราที่ 46 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามบัญชีท้ายประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2539 โดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ได้พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ ในการประชุมครั้งที่ 9/2546 เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน พ.ศ. 2546 และมีมติอนุมัติเห็นชอบต่อรายงานฯ ดังกล่าว

ภายใต้การอนุมัติรายงาน EIA ได้กำหนดเงื่อนไขในรายงานฯ ว่าแทปไลน์ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด และต้องนำเสนอผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ต่อหน่วยงานของรัฐฯ ผู้มีอำนาจอนุญาตตามกฎหมายเป็นประจำทุก 6 เดือน ในกรณีนี้แทปไลน์ได้แจ้งบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งเป็นที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อม เป็นผู้ติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการฯ พร้อมจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ดังกล่าว

รายงานฉบับนี้เป็นรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ ของโครงการท่อส่งน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ ครั้งที่ 1/2564 ซึ่งดำเนินการระหว่างเดือนมกราคม ถึงมิถุนายน พ.ศ. 2564

1.2 รายละเอียดโครงการ



1.2.1 แนวท่อส่งน้ำมันของโครงการ

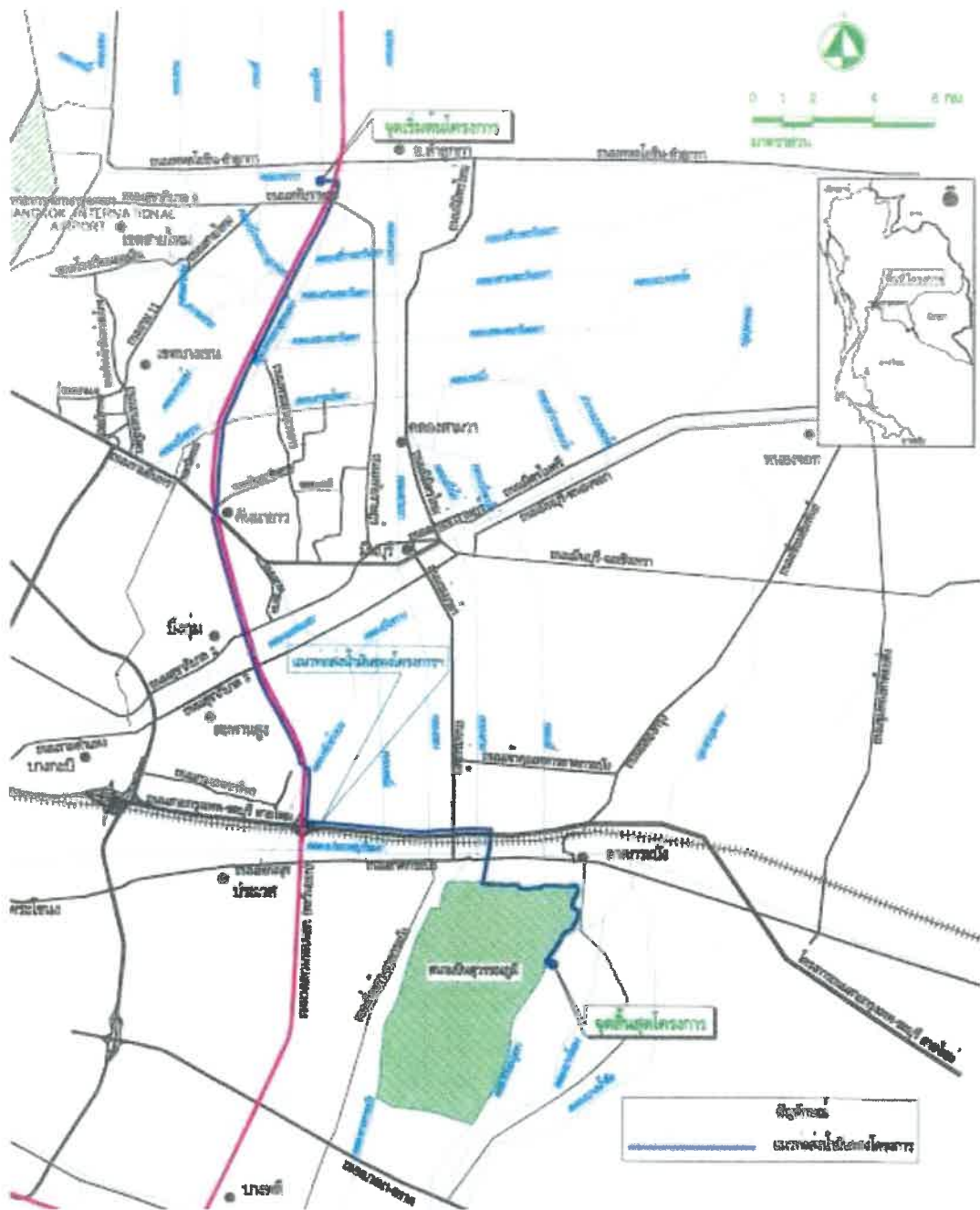
แนวท่อส่งน้ำมันของโครงการท่อส่งน้ำมันท่าอากาศยาน ของบริษัท ปิโตรเลียมไทย จำกัด มีจุดเริ่มต้นจากคลังน้ำมันลำลูกกา ไปสิ้นสุดที่คลังน้ำมันของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (BAFS) บริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมความยาวท่อส่งน้ำมัน 37.5 กิโลเมตร โดยแนวท่อส่งน้ำมันจะวางอยู่ในแนวเขตทางคู่ขนานของถนนวงแหวนรอบนอกตะวันออก (บางปะอิน-บางนา) และทางหลวงพิเศษกรุงเทพ-ชลบุรี (สายใหม่) ก่อนจะเบี่ยงมาใช้เขตทางของทางเข้าหลักที่จะเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สนามบินสุวรรณภูมิ) และเจาะลอด (HDD) คลองด่านนอกรอบท่าอากาศยาน โดยห่างจากตลิ่งเข้ามาประมาณ 7 เมตร พื้นที่ดังกล่าวยังอยู่ในพื้นที่ของบริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม.) เรื่อยไปก่อนเจาะลอดคลองหนองงูเห่าไปสิ้นสุดที่คลังน้ำมันของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (BAFS) ดังแสดงในรูปที่ 1-2 และรูปที่ 1-2 และมีรายละเอียด ดังนี้

(1) ถนนเลียบคลองหกวา (ลำ) แนวท่อวางในเขตทางถนนเลียบคลองหกวา (ลำ) โดยวางในเขตทางเข้ามาประมาณ 1 เมตร เขตทางของถนนดังกล่าวมีเขตทางค่อนข้างกว้าง และสภาพทั่วไปของถนนช่วงที่แนวท่อวางเป็นพื้นที่รกร้างและแนวทางคลอง (ลำประโดง) ซึ่งชาวบ้านจะใช้ชักน้ำเข้านา รายละเอียดแสดงในรูปที่ 1-3

(2) ถนนวงแหวนรอบนอกตะวันออก (บางปะอิน-บางนา) แนวท่อส่งน้ำมันมาจากถนนเลียบคลองหกวา (ลำ) ตัดผ่านถนนวงแหวนรอบนอกตะวันออก (บางปะอิน-บางนา) และเบี่ยงมาใช้เขตทางของทางคู่ขนานของถนนวงแหวนรอบนอกตะวันออก (บางปะอิน-บางนา) โดยวางบริเวณริมรั้วของทางหลักกับทางคู่ขนานโดยวางห่างจากเขตทางของทางคู่ขนาน 1-1.5 เมตร เรื่อยไปก่อนจะถึงจุดตัดของถนนปัญญา-รามอินทรา แนวท่อจะเริ่มเบี่ยงเข้ามาวางตรงพื้นที่ทางยกระดับซึ่งตัดผ่านถนนรามอินทรา และทางขึ้น-ลงของถนนวงแหวนรอบนอกตะวันออก (บางปะอิน-บางนา) โดยวางในเขตทางด้านในฝั่งตะวันออก ระยะทางประมาณ 1.5 กิโลเมตร ก่อนจะเบี่ยงกลับมาใช้เขตทางของทางคู่ขนานด้านทิศตะวันตก โดยวางบริเวณริมรั้วของทางหลักกับทางคู่ขนานเรื่อยไปจนตัดผ่านถนนรามคำแหง แนวท่อจะเบี่ยงมาใช้เขตทางด้านนอกที่เหลืออยู่ของทางคู่ขนาน โดยวางห่างจากเขตทางเข้ามาประมาณ 1.0 เมตร ระยะทางประมาณ 1 กิโลเมตร (เนื่องจากบริเวณจุดตัดของถนนวงแหวนรอบนอกตะวันออก (บางปะอิน-บางนา) ตัดข้ามถนนรามคำแหง (ทางยกระดับ) และเป็นทางขึ้น-ลงก่อนจะเบี่ยงกลับมาใช้เขตทางด้านในริมรั้วของทางหลัก และทางคู่ขนานไปจนถึงคลองทับช้างบน แนวท่อตัดผ่านคลองทับช้างบนก่อนที่จะเบี่ยงตัดผ่านทางหลักของถนนวงแหวนรอบนอกตะวันออก (บางปะอิน-บางนา) ไปใช้พื้นที่เขตทางของทางคู่ขนานฝั่งตะวันออก โดยวางด้านในของเขตทางระหว่างรั้วของทางหลักกับทางคู่ขนาน ห่างประมาณ 1-1.5 เมตร เรื่อยไปจนถึงจุดตัดกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกรุงเทพ-ชลบุรี (สายใหม่) รายละเอียดแสดงในรูปที่ 1-4

สภาพทั่วไปของพื้นที่เขตถนนวงแหวนรอบนอกตะวันออก (บางปะอิน-บางนา) เป็นพื้นที่เกษตรกรรม และพื้นที่รกร้างสลัที่อยู่อาศัย และจะหนาแน่นบริเวณจุดตัดของถนนต่าง ๆ เช่น บริเวณจุดตัดของถนนรามอินทรา ถนนเสรีไทย (สุขาภิบาล 2) และถนนรามคำแหง (สุขาภิบาล 3)

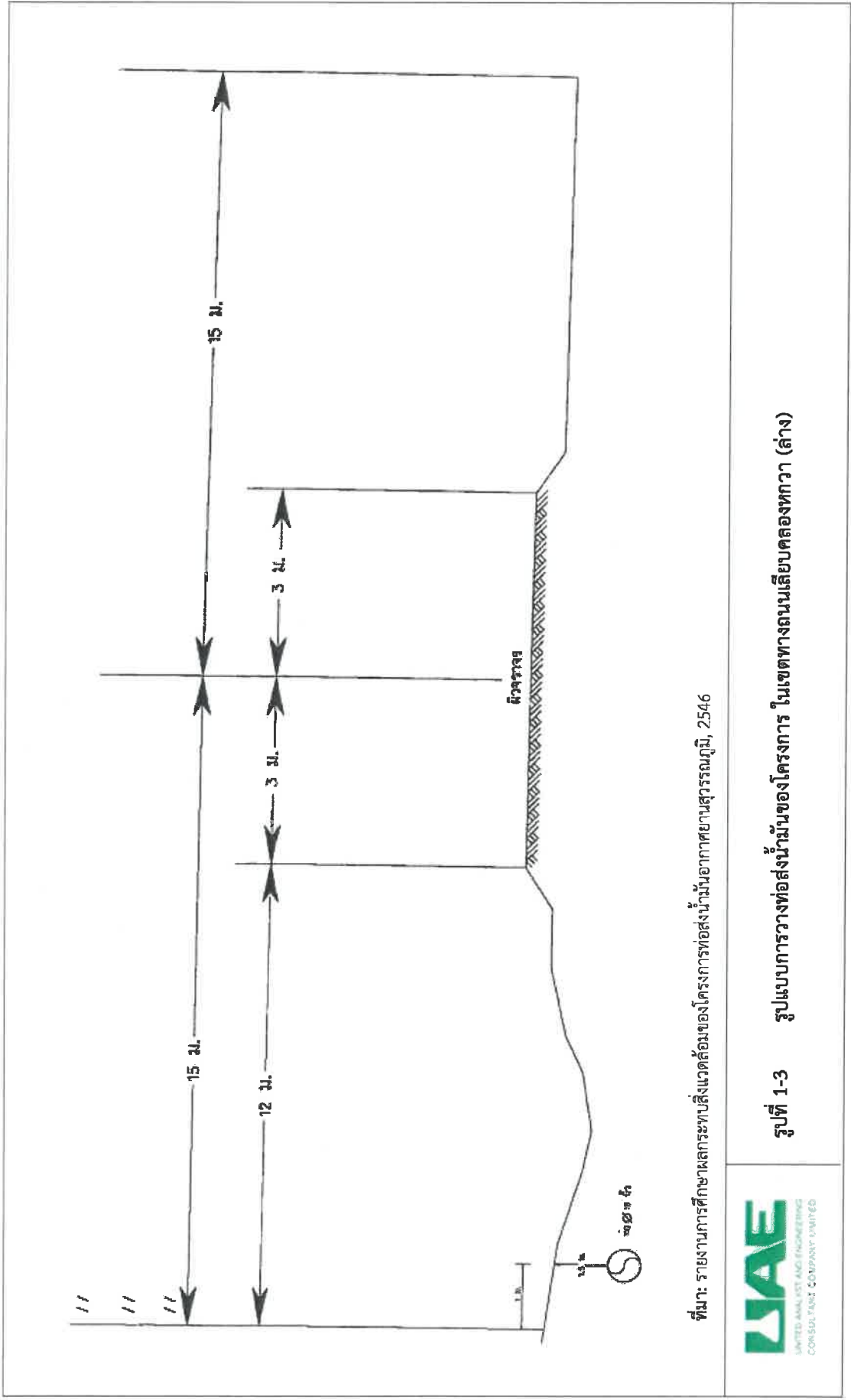
<div data-bbox="331 470 1181 1680"></div> <div data-bbox="1141 1344 1173 1680">ที่มา: บริษัท ท่อส่งปิโตรเลียมไทย, 2557</div>	<div data-bbox="1236 1769 1348 1993"></div> <div data-bbox="1268 761 1316 1713">รูปที่ 1-1 รูปแบบการวางท่อส่งน้ำมันของโครงการ ในเขตทางถนนเลียบคลองหกวา (ล่าง)</div>
---	--



ที่มา: บริษัท ท่อส่งปิโตรเลียมไทย, 2557



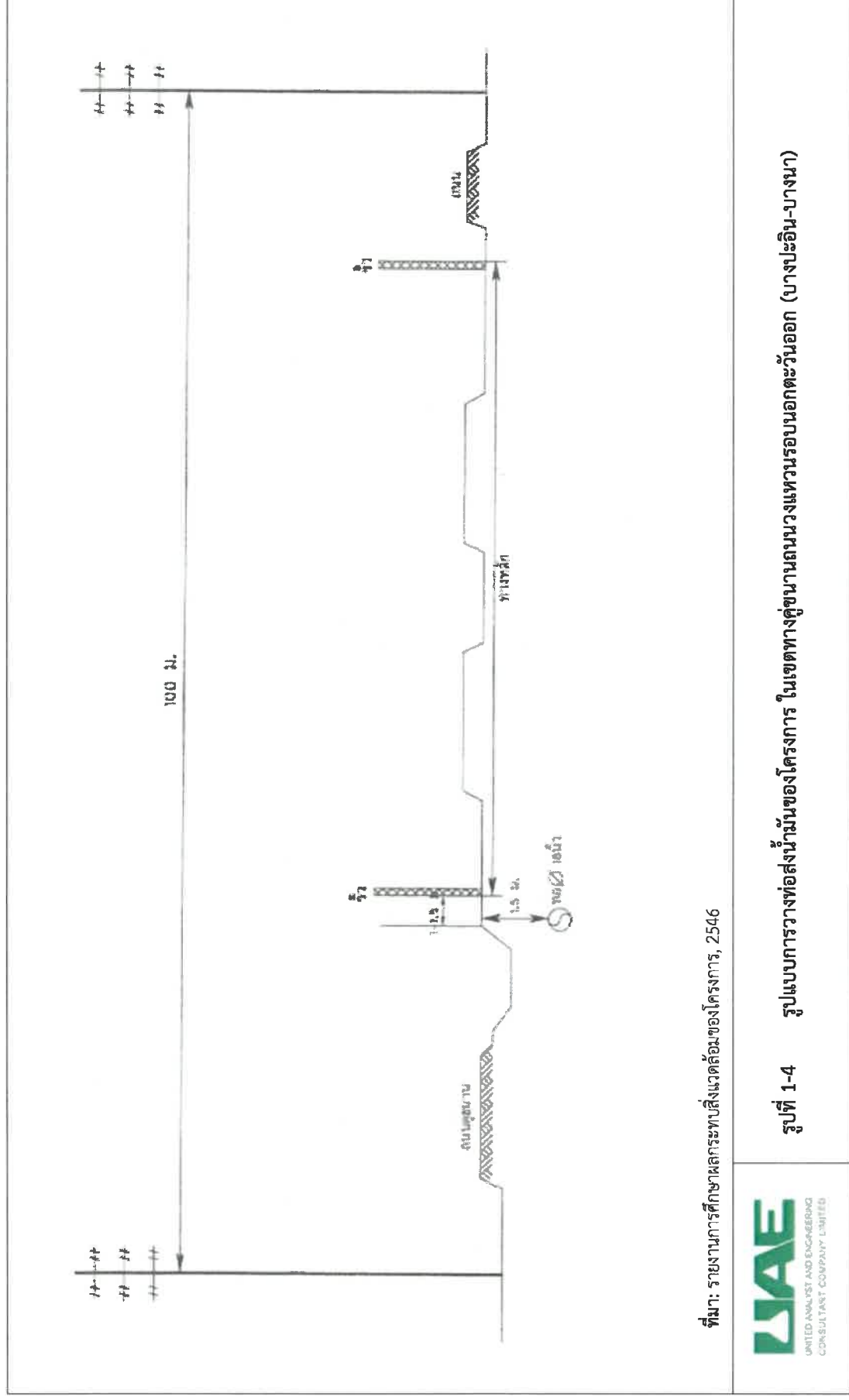
รูปที่ 1-2 แนวท่อส่งน้ำมันท่าอากาศยานของบริษัท ปิโตรเลียมไทย จำกัด



ที่มา: รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการก่อสร้างเหมืองแร่หินปูนจากสถานสุวรรภูมิ, 2546



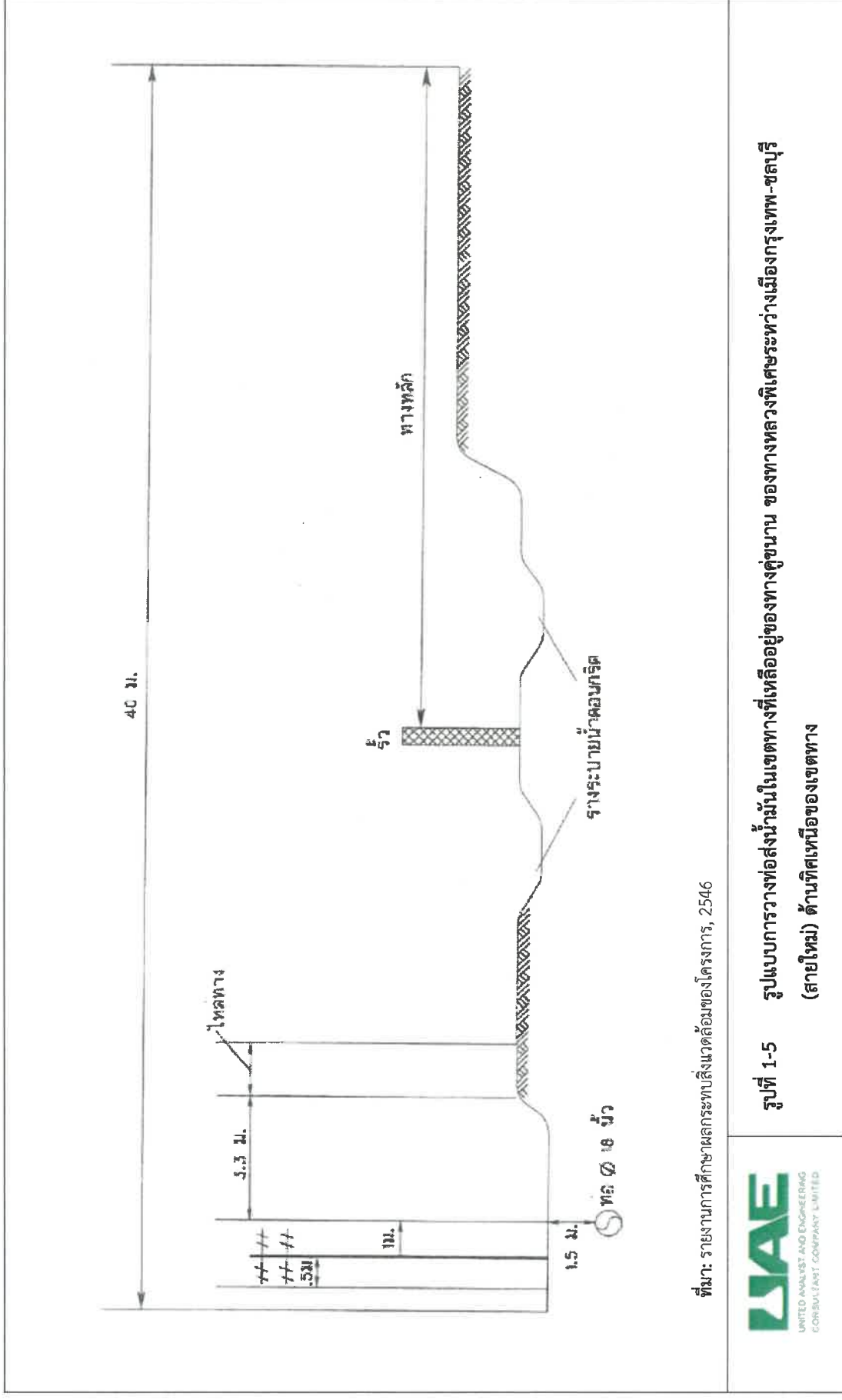
รูปที่ 1-3 รูปแบบการวางท่อส่งน้ำมันของโครงการในเขตทางถนนเลียบคลองทกวา (ล่าง)



(3) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกรุงเทพ-ชลบุรี (สายใหม่) แนวท่อวางในเขตทางของถนนคู่ขนานโดยวางบริเวณริมรั้วของทางหลักกับทางคู่ขนานห่างจากรั้วประมาณ 1.0-1.5 เมตร ไปเป็นระยะทางประมาณ 1 กิโลเมตร แนวท่อจะเบี่ยงมาใช้เขตทางด้านนอก เนื่องจากบริเวณพื้นที่ริมรั้วของทางหลักกับทางคู่ขนานถูกก่อสร้างเป็นรางระบายน้ำคอนกรีตทำให้ไม่มีพื้นที่ว่างและกรมทางหลวงไม่อนุญาตให้วางบนไหล่ทาง ทำให้แนวท่อจำเป็นต้องเบี่ยงออกไปวางในเขตทางด้านนอก โดยวางห่างเข้ามาทางเขตทางประมาณ 1.5 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 1-5 เรื่อยไปจนถึงจุดตัดของถนนร่มเกล้ากับทางหลวงพิเศษกรุงเทพ-ชลบุรี (สายใหม่) แนวท่อจะเบี่ยงเข้ามาชิดตอม่อของทางหลัก เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นทางขึ้น-ลงของทางหลวงพิเศษ เมื่อตัดผ่านถนนร่มเกล้าแล้ว แนวท่อจะเบี่ยงกลับมาใช้เขตทางของทางคู่ขนานโดยจะวางในผิวจราจร ห่างจากเขตทางเข้ามาประมาณ 4 เมตร ของทางหลวงพิเศษ เมื่อตัดผ่านถนนร่มเกล้าแล้ว แนวท่อจะเบี่ยงกลับมาใช้เขตทางของทางคู่ขนานโดยวางในผิวจราจรห่างจากเขตทางเข้ามาประมาณ 4 เมตร เนื่องจากกรมทางหลวงจะทำการขยายผิวจราจรเต็มพื้นที่เป็น 4 ช่องจราจร ทำให้ไม่มีเขตทางกลาง (ในการก่อสร้างวางท่อบริเวณนี้ แทบไลน์ได้ดำเนินการก่อสร้างวางแนวท่อไปพร้อมๆ กับการขยายผิวจราจร แนวท่อวางเรื่อยไปจนถึงจุดตัดของคลองสามแนวท่อจะตัดผ่านคลองสาม แล้วลอดใต้สะพานคลองสาม เปลี่ยนมาใช้เขตทางของทางคู่ขนานด้านในของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกรุงเทพ-ชลบุรี (สายใหม่) ฝั่งขาเข้ากรุงเทพฯ เรื่อยไปจนถึงเข้าสู่ทางเข้าหลักของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(4) ทางเข้าหลักสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แนวท่อวางขนานไปกับท่อน้ำประปาของการประปานครหลวงบริเวณพื้นที่ว่างตรงกลางของทางยกระดับตัดผ่านคลองรอบท่าอากาศยานด้านนอกคันดิน และถนนภายในรอบท่าอากาศยาน

(5) พื้นที่ว่างระหว่างคลองรอบนอก/คลองหนองงูเห่ากับคันดินรอบท่าอากาศยาน ในช่วงนี้แนวท่อได้เปลี่ยนแปลงแนวจากเดิมวางภายในพื้นที่ของท่าอากาศยาน โดยวางเลียบคลองรักษาระดับน้ำภายในมาวางขนานไปกับคลองรอบนอกท่าอากาศยานซึ่งเป็นพื้นที่ของ บพม. แทน โดยวางห่างจากตลิ่งของคลองรอบนอกเข้ามาประมาณ 7 เมตร โดยวางลึกประมาณ 1 เมตร เรื่อยไปจนถึงจุดสิ้นสุดโครงการที่คลังน้ำมันโดยแนวท่อจะลอดผ่านคลองหนองงูเห่าไปสิ้นสุดที่คลังน้ำมันของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ความยาวประมาณ 6.25 กิโลเมตร



ที่มา: รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ, 2546

1.2.2 ท่อส่งน้ำมันของโครงการ

1.2.2.1 การออกแบบท่อส่งน้ำมัน

ท่อส่งน้ำมันของโครงการถูกออกแบบโดยคำนึงถึงความดันสูงสุดที่เกิดขึ้นตลอดจนความดันที่เพิ่มได้อย่างฉับพลันในกรณีฉุกเฉิน โดยจะต้องไม่ให้ความดันภายในท่อสูงเกินกว่า 133% ของความดันปกติ โดยมีการออกแบบให้มีการติดตั้งระบบความดัน Relief Valves ในกรณีที่จำเป็น ตลอดจนถึงการควบคุมให้ความดันอยู่ในขีดที่กำหนดไว้ ในการออกแบบอุปกรณ์ติดตั้งการเชื่อมต่อใช้มาตรฐานของ ASME/ANSI B31.4 และ API 1104 นอกจากนี้ ระบบท่อบริเวณปลายใกล้สถานีควบคุมน้ำมัน (Block Value Station) ได้รับการออกแบบ โดยอาศัยผลการวิเคราะห์ทางไฮดรอลิก (Hydraulic Analysis) และจะป้องกันการเกิดความดันสูงเกินกำหนด โดยใช้ Pressure Transmitter ซึ่งเชื่อมโยงกับระบบหยุดฉุกเฉิน (Emergency Shutdown System: ESD) หรือเมื่อระบบตรวจสอบว่ามีน้ำมันรั่วไหลจากท่อส่งน้ำมัน โดยระบบนี้จะทำการปิดวาล์วและหยุดการทำงานของปั๊มโดยอัตโนมัติ

ท่อส่งน้ำมันของโครงการเป็นท่อเหล็กขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 18 นิ้ว ได้รับการออกแบบตามมาตรฐาน ASME/ANSI B31.4 ความหนาของท่อได้ถูกออกแบบให้ใช้งานที่ความดันสูงสุด 790 psi (54.4 barg) ค่า Specific Minimum Yield Strength ประมาณ 60,000 psi (4.13 N/mm²) ความหนาแน่นของท่อประมาณ 0.375 นิ้ว (9.53 มม.) ตลอดแนวท่อ

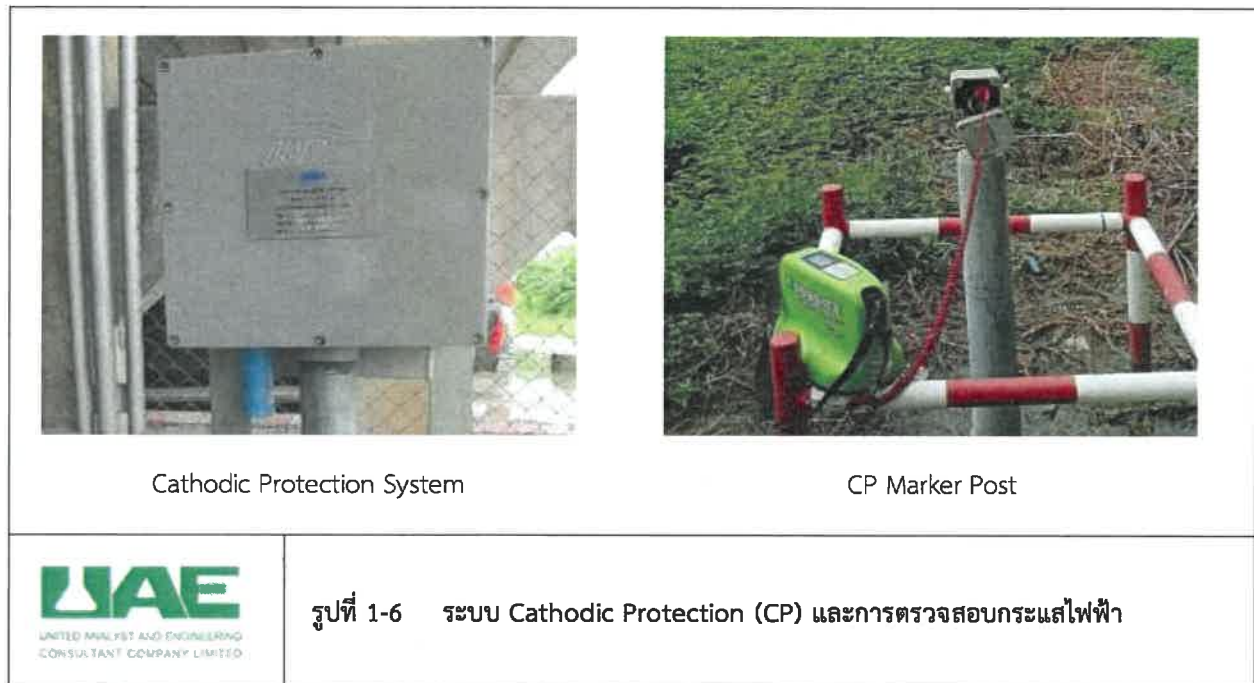
1.2.2.2 การป้องกันการกัดกร่อนของท่อส่งน้ำมัน (Corrosion Protection)

ระบบท่อส่งน้ำมันทั้งหมดจะถูกเคลือบด้วยสารป้องกันการกัดกร่อน เช่น Fusion Bond Epoxy (FBE), Coal Tar Epoxy หรือการพันด้วยเทป Polyethylene และอาจพอกด้วยคอนกรีตอีกชั้นหนึ่งตามสภาพของพื้นที่ เช่น จุดตัดผ่านแม่น้ำ ลำคลอง ถนน ทางรถไฟ หรือตามชนิดของวัสดุที่ใช้รองในร่องขุดบริเวณนั้น ๆ โดยการเคลือบสารป้องกันการกัดกร่อนต้องคำนึงถึงคุณสมบัติเฉพาะของสาร โดยมีข้อพิจารณา ดังนี้

- การยึดติดกับผิวท่อหรือความคงทน
- ความคงทน หรือทนทาน
- ง่ายต่อการปรับปรุง
- สามารถใช้งานได้ในช่วงอุณหภูมิที่กำหนด
- ความแข็งแรงและคงทน
- ความสามารถในการรองรับน้ำหนักของคอนกรีตที่ใช้ฉาบผิว
- สามารถซ่อมบำรุงได้ง่าย
- ความสามารถในการต่อต้านการซึมผ่านการดูดซับน้ำ
- คุณสมบัติความคงทน
- คุณสมบัติความเป็นขนวนสามารถเข้ากันได้กับ Cathodic Protection
- ความคงทนต่อแรงกดจากดิน

1.2.2.3 การป้องกันกระแสไฟฟ้าเพื่อป้องกันการผุกร่อนของท่อ (Pipeline Cathodic Protection)

การป้องกันการผุกร่อนของผิวท่อ นอกจากจะเคลือบผิวท่อด้วยสารป้องกันการกัดกร่อนแล้ว ยังเสริมด้วยระบบ Cathodic Protection (CP) พร้อมกับการติดตั้งจุดตรวจสอบคุณสมบัติดังกล่าวตลอดแนวท่อ สำหรับจุดตรวจวัดจะเลือกบริเวณ จุดตัดของท่อกับพื้นที่สาธารณะ ถนน แม่น้ำ คลอง และทางรถไฟ ทุกระยะ 500 เมตร และทุกๆ จุดตัด โดยมีการทำเครื่องหมายไว้ ณ แต่ละสถานี รวมถึงมีการตรวจสอบค่าการผุกร่อนทุกจุดตลอดแนวท่อเป็นประจำทุกปี ดังแสดงในรูปที่ 1-6



1.2.2.4 คลังน้ำมันลำลูกกา

ตั้งอยู่เลขที่ 2/8 หมู่ 11 ถนนลำลูกกา ตำบลลาดสวาย อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี มีพื้นที่ประมาณ 196 ไร่ เป็นจุดเริ่มต้นของโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ก่อนที่น้ำมันอากาศยานจะถูกส่งไปยังสถานีรับน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ

คลังน้ำมันลำลูกกามีอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับระบบท่อน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ ดังนี้

- ถังน้ำมันที่บรรจุน้ำมันอากาศยานทั้งสิ้น จำนวน 6 ถัง
- Interface Tank จำนวน 1 ถัง
- Slop Tank จำนวน 1 ถัง
- เครื่องสูบน้ำที่ใช้น้ำมันสำหรับโครงการท่อน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิรวม 2 เครื่อง
- อาคาร Substation พร้อมติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้าเพื่อสนับสนุนการทำงานของเครื่องสูบน้ำ
- Pig Launcher จำนวน 1 ชุด



ระบบท่อน้ำมันอากาศยานที่คลังน้ำมันลำลูกกา



เครื่องสูบน้ำมันอากาศยานถึงน้ำมันอากาศยาน



รูปที่ 1-7 คลังน้ำมันลำลูกกา

1.2.2.5 สถานีควบคุมน้ำมัน (Block value)

สถานีควบคุมน้ำมันตามแนวท่อน้ำมันออกแบบตามมาตรฐาน ASME B31.4 มีหน้าที่ควบคุมน้ำมันภายในของท่อด้วยระบบ SCADA ที่ศูนย์ควบคุมระบบท่อน้ำมันรวมอยู่ที่คลังน้ำมันลำลูกกา และสามารถให้เจ้าหน้าที่เข้าไปทำการเปิด-ปิดด้วยมือ (Manual) กรณีที่มีเหตุฉุกเฉินไม่สามารถควบคุมระบบ SCADA ได้ โดยสถานีควบคุมน้ำมันของโครงการมีทั้งสิ้น 4 แห่ง ดังแสดงในรูปที่ 1-8 ถึงรูปที่ 1-9 และมีรายละเอียด ดังนี้

- 1) Block Valve 641 ตั้งอยู่บริเวณกม. ที่ 4+600 แนวท่อก่อนตัดผ่านคลองพระยาสุเรนทร์
- 2) Block Valve 642 ตั้งอยู่บริเวณกม. ที่ 12+400 แนวท่อดัดถนนปัญญา-เนอเซอร์ลพาร์ค ก่อนตัดผ่านถนนรามอินทรา

- 3) Block Valve 643 ตั้งอยู่บริเวณกม. ที่ 17+500 แนวท่อตัดผ่านถนนเสรีไทย
- 4) Block Valve 644 ตั้งอยู่บริเวณกม. ที่ 29+900 แนวท่อก่อนตัดผ่านทางรถไฟสายตะวันออก และก่อนข้ามคลอง
ประเวศบุรีรัมย์



Block Valve 641



Block Valve 642



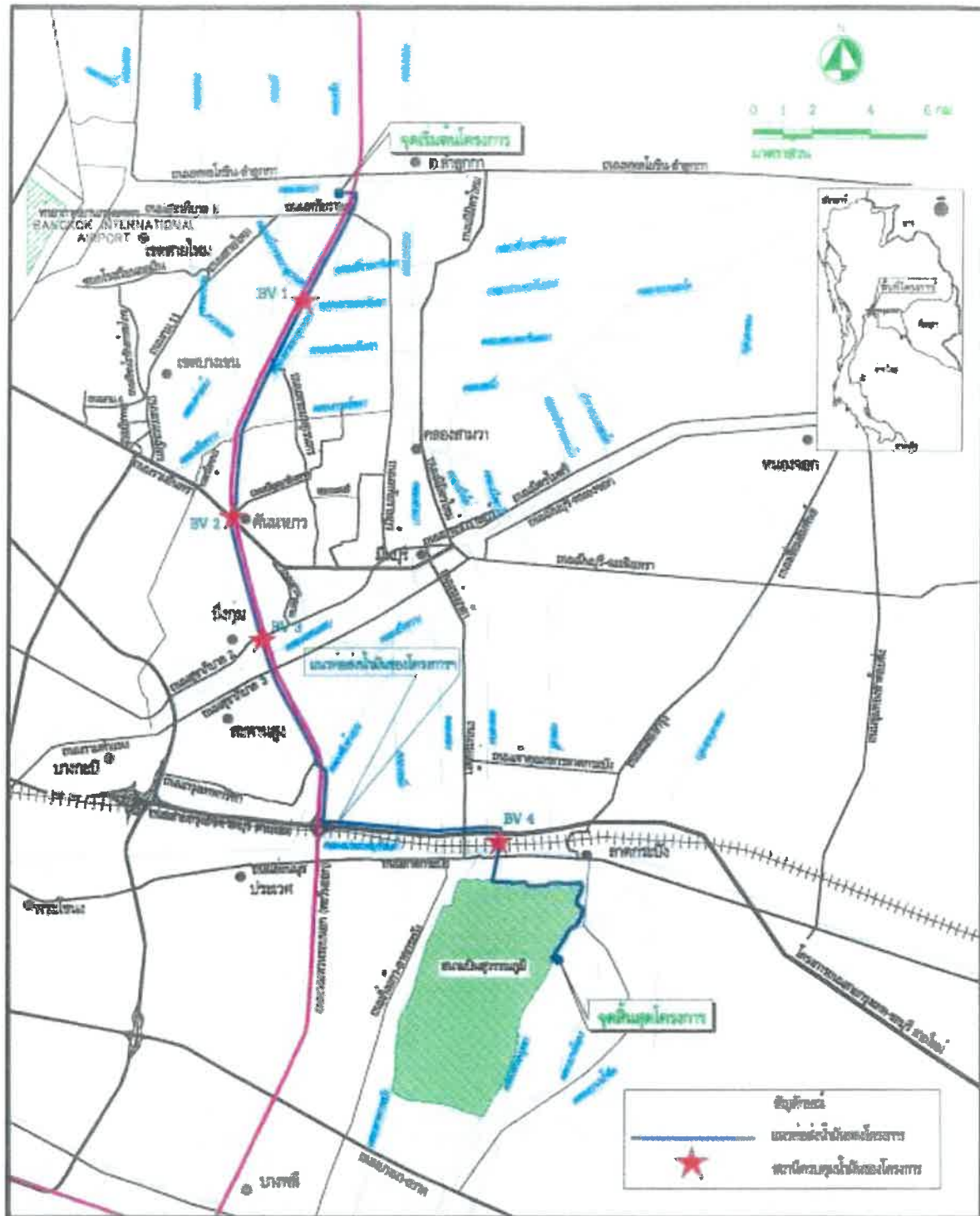
Block Valve 643



Block Valve 644



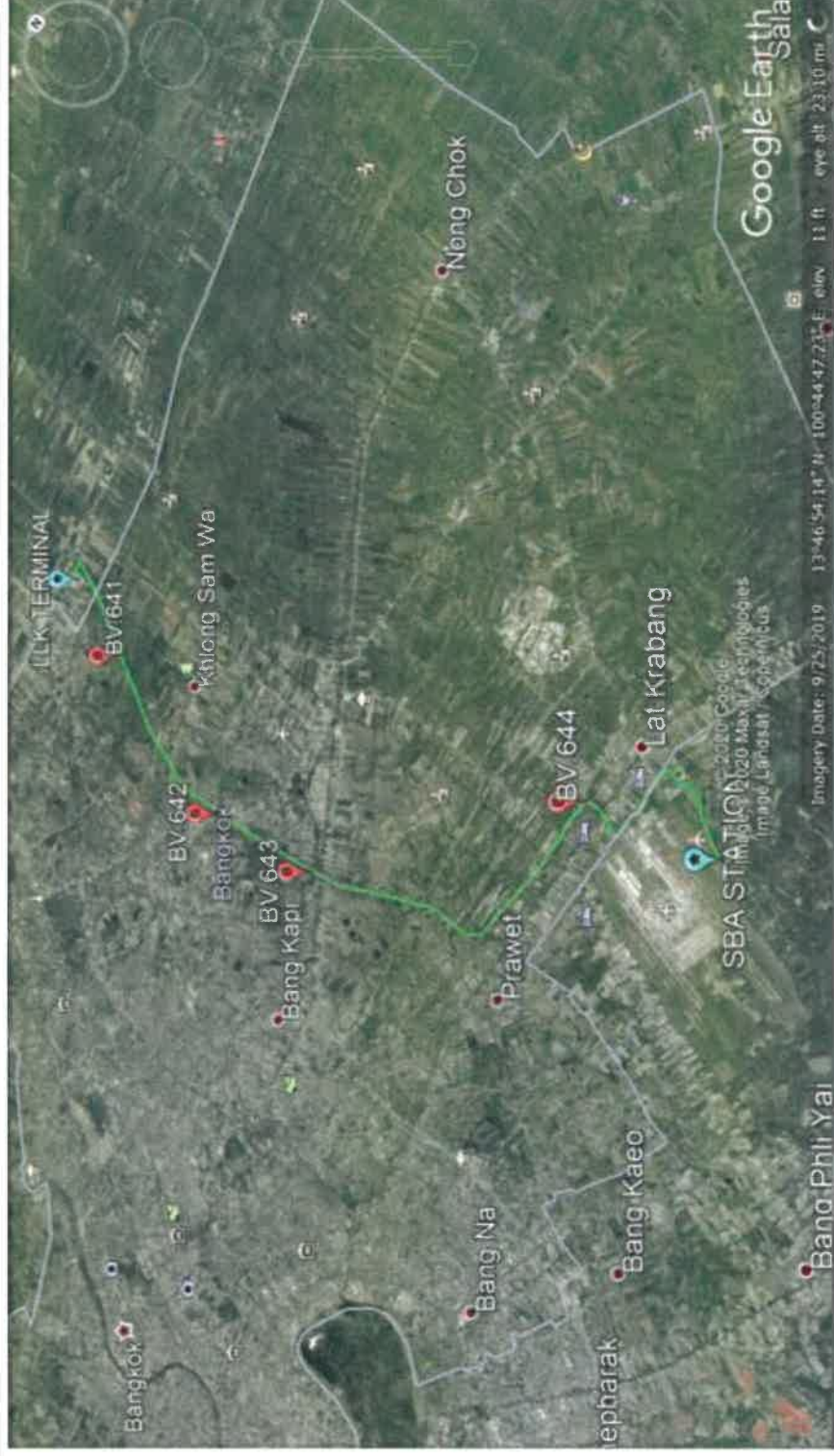
รูปที่ 1-8 สถานีควบคุมน้ำมัน (Block value) ของโครงการท่อส่งน้ำมันอากาศยาน
สุวรรณภูมิ



ที่มา: รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ, 2546



รูปที่ 1-9 สถานีควบคุมน้ำมันตามแนวเส้นทางท่อของโครงการฯ



ที่มา: Google Earth



รูปที่ 1-10 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงแนวท่อส่งน้ำมัน และสถานีควบคุมระบบท่อส่งน้ำมันของโครงการท่อส่งน้ำมัน

1.2.2.6 สถานีรับน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ

สถานีรับน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งอยู่เลขที่ 99 หมู่ 10 ตำบลศรีชะชะน้อย อำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ ทำหน้าที่รับน้ำมันที่ส่งมาจากคลังน้ำมันลำลูกกาเพื่อส่งต่อไปให้กับบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (BAFS)

โดยสถานีรับน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกอบด้วยอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับระบบท่อน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ ดังแสดงในรูปที่ 1-11 และมีรายละเอียด ดังนี้

- Interface Tank จำนวน 1 ถัง
- อาคารควบคุม พร้อมติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้า เพื่อสนับสนุนการทำงานของเครื่องสูบน้ำมัน
- Pig Receiver จำนวน 1 ชุด



ระบบท่อน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ



อาคารควบคุมสถานีรับน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ



Pig Receiver



รูปที่ 1-11 สถานีรับน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ

1.2.2.7 เครื่องหมาย/ป้ายเตือนตามแนวท่อดำน้ำนํ้า

การวางท่อดำน้ำนํ้าของโครงการจะมีการแสดงเครื่องหมายป้ายเตือนตามแนวการวางท่อดำน้ำนํ้าเพื่อให้ทราบถึงตำแหน่งของแนวท่อดำน้ำนํ้า รวมทั้งบอกหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อโครงการ กรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน โดยเครื่องหมาย และป้ายเตือนตามแนวท่อดำน้ำนํ้าจะติดตั้งตลอดแนวท่อดำน้ำนํ้าเป็นระยะทุกๆ 200 เมตร และติดตั้งบริเวณตามจุดตัดถนน แม่น้ำ ลำคลอง ทางหลวง ทางน้ำสายหลัก ทางสาธารณะอื่นๆ ที่มีการวางท่อดำน้ำนํ้าผ่าน ตัวอย่างเครื่องหมาย/ป้ายเตือนตามแนวท่อดำน้ำนํ้า แสดงรายละเอียดดังรูปที่ 1-12 และรูปที่ 1-13



ป้ายเตือนระบบท่อดำน้ำนํ้าบริเวณตามจุดตัดของแม่น้ำ ลำคลอง

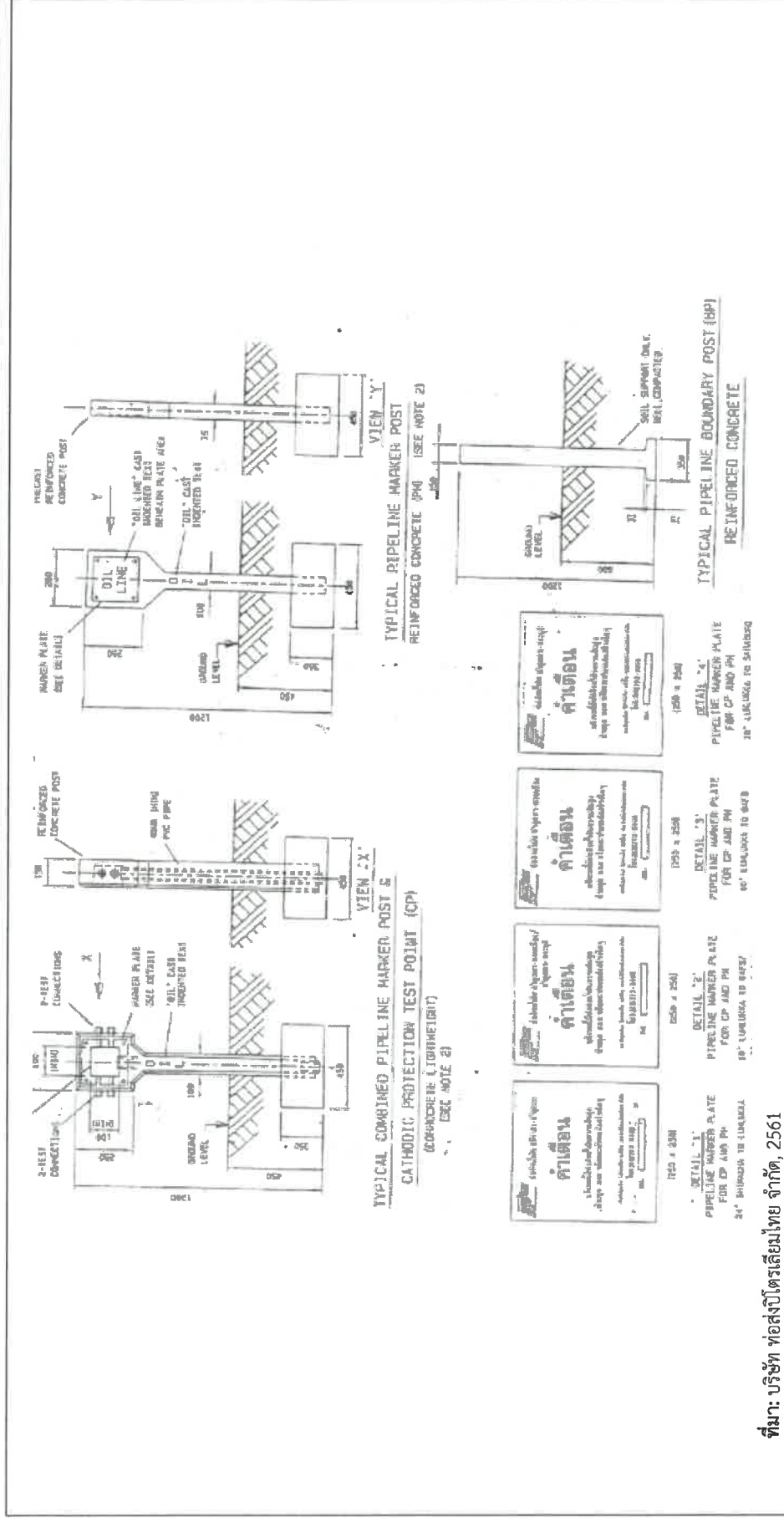


เครื่องหมาย และป้ายเตือนระบบท่อดำน้ำนํ้าบริเวณถนน



รูปที่ 1-12

ตัวอย่างเครื่องหมาย และป้ายเตือนตามแนวท่อดำน้ำนํ้าของโครงการท่อดำน้ำนํ้าอากาศยานสุวรรณภูมิ



รูปที่ 1-13 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงแนวท่อส่งน้ำมัน และสถานีควบคุมระบบท่อส่งน้ำมันของโครงการท่อส่งน้ำมัน

1.2.3 การดำเนินการปัจจุบัน

แทปไลน์เป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลระบบท่อส่งน้ำมัน และได้จัดส่งน้ำมันอากาศยานให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ. 2549 ซึ่งความต้องการน้ำมันในระยะแรกของการเปิดดำเนินการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (45 ล้านคน/ปี) มีความต้องการใช้น้ำมันประมาณ 10 ล้านลิตร/วัน โดยจะส่งน้ำมันประมาณวันละ 9-10 ชั่วโมง ในระยะที่ 2 ของการเปิดดำเนินการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (120 ล้านคน/ปี)

1.2.3.1 การควบคุมระบบการขนส่งน้ำมันทางท่อ

การควบคุมระบบท่อส่งน้ำมันของโครงการ ฯ จะควบคุมอัตราการไหล และความดันภายในของท่อด้วยระบบควบคุมอัตโนมัติ (Supervisory Control and Data Acquisition: SCADA) ซึ่งควบคุมจากศูนย์ควบคุมระบบท่อส่งน้ำมันรวมอยู่ที่คลังน้ำมันลำลูกกาที่มีพนักงานควบคุมการทำงานของระบบท่อส่งน้ำมัน ตลอด 24 ชั่วโมง โดยระบบควบคุมอัตโนมัติมีหน้าที่หลัก คือ

- ตรวจสอบสภาพของท่อน้ำมันอย่างต่อเนื่อง
- ควบคุมหน่วยต่างๆ ของระบบท่อที่ตั้งอยู่ห่างไกล
- รวบรวมข้อมูล
- ระบบเตือนภัย
- ตรวจสอบความดัน ปริมาตร อัตราการไหล สภาพภาพของอุปกรณ์ วาล์ว
- ควบคุมอุปกรณ์และระบบควบคุมการไหลและวาล์ว

ทั้งนี้ ในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน เช่น เกิดการเปลี่ยนแปลงความดันในเส้นท่อ หรือเกิดการรั่วไหลของท่อส่งน้ำมัน ระบบสามารถตรวจจับการรั่วไหล และสามารถสั่งตัด/ปิดได้ภายในเวลา 2 นาที

1.2.3.2 การจัดส่งน้ำมันอากาศยานให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การทำงานของระบบท่อส่งน้ำมันจะแบ่งพื้นที่ปฏิบัติการออกเป็น 3 ส่วน คือ

- 1) คลังน้ำมันลำลูกกา: บริเวณต้นทาง/จุดเริ่มต้นขอแนวท่อส่งน้ำมันของโครงการอยู่ในความรับผิดชอบของบริษัท ท่อส่งปิโตรเลียมไทย จำกัด
- 2) แนวท่อส่งน้ำมันของโครงการ: ตั้งแต่จุดเชื่อมต่อถึงคลังน้ำมันของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BAFS) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอยู่ในความรับผิดชอบของบริษัท ท่อส่งปิโตรเลียมไทย จำกัด
- 3) คลังน้ำมันท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ: จุดสิ้นสุดของแนวท่อเมื่อลอดผ่านคลองหนองจอก อยู่ในความรับผิดชอบของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BAFS)

การจัดส่งน้ำมันอากาศยานให้กับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะแบ่งการส่งน้ำมันตามความต้องการของท่าอากาศยาน โดยแบ่งเป็น 2 ระยะ ดังนี้

ระยะที่ 1 ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2549 – 2553 มีความต้องการน้ำมันประมาณ 4.1-5.7 ล้านลูกบาศก์เมตรต่อปี หรือประมาณ 11,548-15,959 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน

ระยะที่ 2 ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2554 – 2569 คาดว่าจะมีความต้องการเพิ่มขึ้นเป็น 5.92-10.4 ล้านลูกบาศก์เมตรต่อปี หรือประมาณ 16,723-29,311 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 1-1

ตารางที่ 1-1 ปริมาณน้ำมันที่คาดว่าจะส่งให้กับคลังน้ำมันท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ปี (พ.ศ.)	Design Case (ลบ.ม./ปี)	Daily Anticipated Max. Demand (ลบ.ม./วัน)
ระยะที่ 1		
2548	4,088,000	11,548
2549	4,296,000	12,136
2550	4,850,000	13,701
2551	5,098,000	14,401
2552	5,362,000	15,147
2553	5,639,000	15,959
ระยะที่ 2		
2554	5,920,000	16,723
2555	6,197,000	17,506
2556	6,487,000	18,325
2557	6,792,000	19,186
2558	7,108,000	20,079
2559	7,423,000	20,969
2560	7,736,000	21,853
2561	8,048,000	22,734
2562	8,359,000	23,613
2563	8,668,000	24,486
2564	8,976,000	25,356
2565	9,282,000	26,220
2566	9,587,000	27,082
2567	9,891,000	27,941
2568	10,193,000	28,794
2569	10,376,000	29,311

หมายเหตุ: Yearly average based on 354 days/year (97% utilization)

ที่มา: รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการท่อน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ, 2546

1.2.3.3 ระบบควบคุมฉุกเฉิน (Emergency Shutdown System: ESD)

1.2.3.3.1 หลักการของระบบควบคุมฉุกเฉิน

โครงการ ฯ ออกแบบและดำเนินการทางวิศวกรรมเพื่อให้สามารถปิด-เปิดระบบท่ออย่างปลอดภัยในกรณีที่ระบบอื่นๆ และรวมไปถึงการจ่ายกำลังไฟฟ้าล้มเหลว

1.2.3.3.2 ระดับการควบคุมเหตุฉุกเฉิน

ระดับการควบคุมเหตุฉุกเฉินสามารถแบ่งระดับตามระบบของการระงับการส่งน้ำมันได้ ดังนี้

- ระดับที่ 1 ระงับการส่งน้ำมันฉุกเฉินในระบบท่อขนส่งทั้งหมด
- ระดับที่ 2 ระงับการส่งน้ำมันฉุกเฉินของท่อส่งน้ำมันย่อย
- ระดับที่ 3 การระงับการส่งน้ำมันฉุกเฉินในกรณีที่เกิดอัคคีภัย
- ระดับที่ 4 การหยุดการทำงานของกระบวนการ

1.2.3.3.3 ระบบระงับการส่งฉุกเฉิน

การระงับการส่งฉุกเฉินจะใช้ Solid-State Logic ร่วมกับ Programmable Logic Controller (PLC) ที่ดำเนินการร่วมกับ SCADA โดยแปลคำสั่งของ SCADA ไปยัง Block Value ส่งผ่านสถานภาพของ ESD ไปยังระบบ SCADA และพื้นที่ส่วนต่าง ๆ ของระบบท่อ โดยผ่านใยแก้วนำแสง

1.2.3.3.4 ระบบป้องกันที่มีความสมบูรณ์ระดับสูง (HIGH Integrity Protection System, HIPS)

การระงับการส่งน้ำมันระบบนี้เป็นแบบขัดขวางอิสระ และจะถูกกระตุ้นโดยอัตโนมัติเนื่องจาก

- ความดันในระบบท่อสูงขึ้น
- การปิดวาล์ว ESD บริเวณรอบสถานี
- การปิดวาล์ว ESD ในระบบท่อก่อนถึงสถานีตรวจวัด

1.2.3.3.5 ระบบการตรวจจับการรั่วไหล (Leak Detection System: LDS)

โปรแกรมการตรวจจับการรั่วไหลของโครงการใช้หลักการตรวจจับการรั่วไหลแบบต่อเนื่องตลอดเวลา (Real Time) โดยโปรแกรมจะตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลจากการเปลี่ยนแปลงทั้งอัตราการไหล (Flow Rate) และแรงดัน (Pressure) ที่ปรากฏ ณ จุดต่างๆ ภายในท่อน้ำมันตลอดแนวท่อส่งน้ำมัน และเมื่อพบความผิดปกติที่บ่งบอกว่าเกิดการรั่วไหลของน้ำมันออกจากท่อส่งน้ำมัน โปรแกรมตรวจจับการรั่วไหลจะแสดงสัญญาณเตือน (Alarm) เพื่อแจ้งให้ผู้ควบคุมการส่งน้ำมันที่ประจำอยู่ในห้องควบคุม (SCADA) ทราบทั้งในรูปแบบภาพและเสียงเพื่อให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่ประจำ 24 ชั่วโมง สามารถสั่งปิดการขนส่งน้ำมัน และสามารถดำเนินการสกัดกั้นน้ำมันไม่ให้รั่วไหลออกสู่สิ่งแวดล้อม และเพื่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด

ระบบตรวจจับการรั่วไหลดังกล่าว สามารถตรวจจับการรั่วที่เกินกว่า 1% ของอัตราการไหลของน้ำมัน ณ เวลาใดๆ ภายในระยะเวลา 5 นาที และสามารถตรวจจับการรั่วไหลที่ระดับน้อยกว่า 1% ของอัตราการไหลของน้ำมัน ณ เวลาใดๆ ภายในระยะเวลา 10 นาที นอกจากนี้ โปรแกรมจะตรวจจับการรั่วไหลในภาวะที่มีการไหลของน้ำมันในท่อได้ และยังสามารถตรวจจับการรั่วไหลของน้ำมันในภาวะที่ไม่มีการส่งน้ำมันได้เช่นกัน

1.2.3.4 การป้องกันอัคคีภัย

ระบบดับเพลิงเพื่อป้องกันอัคคีภัยมีเฉพาะในพื้นที่ของคลังน้ำมันลำลูกกา และคลังน้ำมันท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่างกัน โดยความรับผิดชอบของบริษัท ท่อส่งปิโตรเลียมไทย จำกัด มีหน้าที่ดูแลคลังน้ำมันลำลูกกา และแนวท่อส่งน้ำมันส่วนคลังน้ำมันท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดของโครงการอยู่ในความรับผิดชอบของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BAFS) สำหรับบริเวณแนวท่อจะใช้รถดับเพลิงด้วยน้ำและโฟม ซึ่งสามารถดับเพลิงที่ไม่รุนแรงในพื้นที่ได้ และรถกู้ภัยฉุกเฉินจะทำหน้าที่เก็บ/กำจัดคราบน้ำมัน รายละเอียดของระบบดับเพลิงและอุปกรณ์ความปลอดภัยที่คลังน้ำมันลำลูกกาและคลังน้ำมันท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีรายละเอียด ดังนี้

1.2.3.4.1 คลังน้ำมันลำลูกกา

1) ระบบน้ำดับเพลิง

ท่อน้ำดับเพลิงหลักถูกออกแบบเพื่อให้สามารถจ่ายน้ำได้สูงสุดด้วยความดันต่อเนื่องเมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้ บ่อเก็บน้ำดับเพลิงมีปริมาตรน้ำ 12,000 ลบ.ม. มีปั๊มดับเพลิงชนิดเครื่องยนต์ดีเซล จำนวน 2 เครื่อง ที่มีอัตราการไหล 5,400 แกลลอน/นาฬิกา/เครื่อง เมื่อเดินเครื่องสูบน้ำพร้อมกัน 2 เครื่อง สามารถใช้งานได้นาน 4.9 ชั่วโมง

ท่อน้ำดับเพลิงหลักทำจากโลหะ และคงความดันไว้ที่ 9.0 บาร์ โดย Jockey pump ในกรณีที่มีความดันในระบบดับเพลิงตกลง เนื่องจากการดำเนินการของระบบมอเตอร์ ปั๊มน้ำดับเพลิงหลักที่ขับเคลื่อนโดยเครื่องยนต์ดีเซลจะทำหน้าที่แทนอย่างอัตโนมัติในการที่จะให้ความดันน้ำที่ 11.0 บาร์

2) ระบบดับเพลิงโดยใช้โฟม

มีการติดตั้งถังโฟมขนาดใหญ่ 3 ถัง ได้แก่ ถังปริมาณ 4,500 ลิตร จำนวน 1 ถัง ถังโฟมได้นาน 30 นาที ถังโฟมปริมาณ 3,375 ลิตร จำนวน 1 ถัง สามารถฉีดโฟมได้นาน 10 นาที และถังโฟมปริมาณ 1,125 ลิตร จำนวน 1 ถัง สามารถฉีดโฟมได้นาน 1.30 ชั่วโมง ทั้งนี้ ถังโฟมขนาดเล็กถูกติดตั้งไว้ทั่วไป เช่น บริเวณที่ลานจ่ายน้ำมันทางรถ เป็นต้น

3) รถดับเพลิง

จะมีทั้งระบบดับเพลิงด้วยน้ำและโฟม สามารถดับเพลิงที่ไม่รุนแรงในพื้นที่ได้

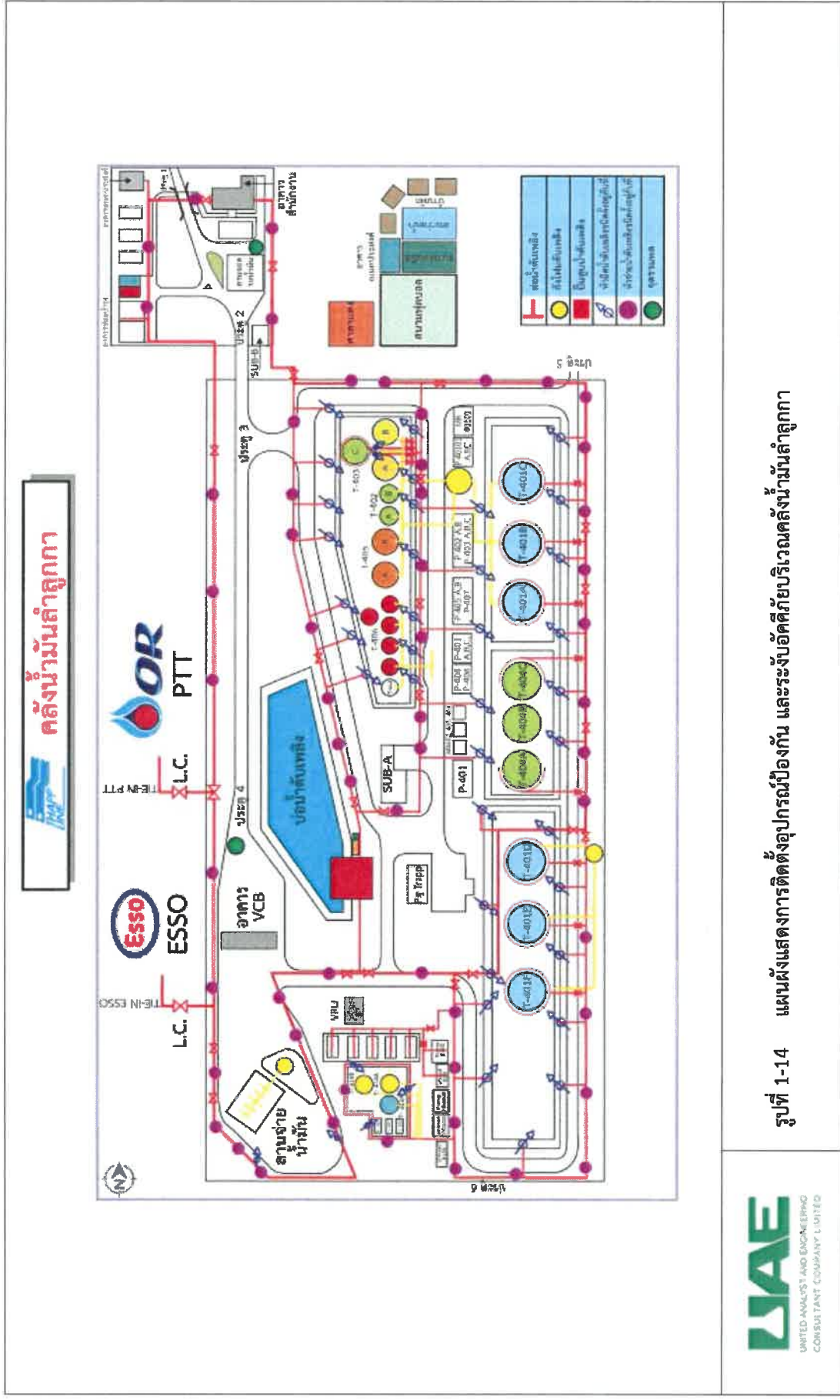
4) อุปกรณ์ป้องกันภัย

มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในตัวอาคารควบคุม สำนักงาน และห้องปฏิบัติการติดตั้งตามจุดต่างๆ

5) รถกู้ภัยฉุกเฉิน

จัดให้มีอุปกรณ์สำหรับเก็บกำจัดคราบน้ำมัน

นอกจากนี้ยังมีระบบอุปกรณ์เตือนภัย ประกอบด้วยระบบ Pneumatic Detection เป็นระบบแจ้งเหตุ หรือตัวตรวจจับกรณีเกิดเหตุเพลิงไหม้ แล้วความร้อนแผ่รังสีไปถึง Fusible Plug และทำให้ Fusible Plug ละลายที่อุณหภูมิ 141 องศาเซลเซียส ทำให้ก๊าซไนโตรเจนภายใน line รั่วออกมา ตัวตรวจจับจะส่งสัญญาณไปยังห้องควบคุม (SCADA) ซึ่งจะช่วยให้เจ้าหน้าที่ทราบทันทีว่าเกิดเหตุบริเวณใด และจะประสานงานกับผู้ที่เกี่ยวข้องได้ทันที โดยอุปกรณ์ดับเพลิงภายในคลังน้ำมันลำลูกกา มีความเพียงพอสำหรับระงับเหตุเพลิงไหม้ในระดับความรุนแรงที่ 1 ซึ่งไม่รุนแรงมากนัก และในกรณีที่ไม่สามารถควบคุมได้จะมีการประสานขอกำลังสนับสนุนจากหน่วยงานข้างเคียง หน่วยงานราชการ หรือหน่วยงานท้องถิ่นที่อยู่บริเวณใกล้เคียงมาช่วยระงับเหตุ ตำแหน่งของอุปกรณ์ดับเพลิงภายในคลังน้ำมันลำลูกกา ดังแสดงในรูปที่ 1-14



1.2.3.4.2 สถานีรับน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ

1) ระบบน้ำดับเพลิง

ระบบน้ำดับเพลิงหลักที่ใช้งานที่สถานีรับน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิใช้การเชื่อมต่อกับบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (BAFS)

2) ระบบดับเพลิงโดยใช้โฟม

ระบบดับเพลิงใช้ระบบ Bladder Tank ความจุ 3,375 ลูกบาศก์เมตร โดยใช้โฟมชนิด AFFF เพื่อดับเพลิงบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงาน ได้แก่ บริเวณ Pig Trap บริเวณ Metering และ Oily Water Separator

3) รถดับเพลิง

โครงการสามารถใช้รถดับเพลิงจากพื้นที่ข้างเคียง คือ บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (BAFS)

4) อุปกรณ์ป้องกันภัย

โครงการติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันภัย เช่น ระบบ FM-200 ที่อาคารควบคุมไฟฟ้า ถังดับเพลิงชนิด CO₂ ที่บริเวณต่างๆ ของอาคารควบคุมไฟฟ้า อาคารสำนักงาน และในพื้นที่ปฏิบัติการติดตั้งระบบดับเพลิง Deluge System ได้แก่ บริเวณ Pig Trap บริเวณ Metering และ Oily Water Separator

รายละเอียดการติดตั้งอุปกรณ์ป้องกัน และระงับอัคคีภัย บริเวณสถานีรับน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ ดังแสดงในรูปที่ 1-15

1.2.3.5 การซ่อมบำรุงระบบท่อน้ำมันของโครงการ

การดำเนินการซ่อมบำรุงระบบท่อน้ำมันของโครงการ ฯ มีการดำเนินการตามแผนการซ่อมบำรุงโดยใช้อุปกรณ์ที่มีลักษณะเหมือนกระสวย (Pipeline Inspection Gauge: PIGs) ซึ่งเป็นอุปกรณ์ที่ใส่เข้าไปในเส้นท่อน้ำมัน ซึ่งใช้หลักการคลื่นความถี่เสียงส่งผ่านของเหลว และวิ่งไปตามแนวท่อตามความดันของน้ำมันในท่อ โดยวัตถุประสงค์เพื่อทำความสะอาดสิ่งตกค้างที่อาจอยู่ในท่อเป็นประจำทุกปี (Cleaning Pig) นอกจากนี้ทุก 5 ปี จะมีการติดตามตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบท่อน้ำมันโดยใช้กระสวยชนิดพิเศษ (Intelligence Pig) วัตถุประสงค์เพื่อตรวจสอบความหนา และการสึกกร่อนของท่อน้ำมัน ขณะที่วิ่งไปในท่อน้ำมันก็จะเกิดเส้นแรงแม่เหล็กที่ผิวท่อรอบท่อ ข้อมูลทั้งหมดจะถูกบันทึกไว้ เมื่ออุปกรณ์ดังกล่าวออกมาจากท่อ ก็จะสามารถใช้ข้อมูลที่ได้เพื่อตรวจสอบตำแหน่ง บริเวณที่ท่อน้ำมันมีรอยยุบ หรือสึกกร่อน ทั้งนี้ เมื่อมีการตรวจพบจุดปัญหาฝ่ายวิศวกรรม และซ่อมบำรุงจะทำการวางแผนในการซ่อมท่อที่มีปัญหา โดยวิศวกรจะนำข้อมูลดังกล่าวเพื่อวางแผนการซ่อมแซมท่อ เพื่อป้องกันความเสี่ยงก่อนที่ท่อจะมีการสึกกร่อนมากเกินไปจะมีศักยภาพทำให้เกิดการรั่วซึม หรือแตกได้เพื่อให้ระบบท่อน้ำมันมีความสามารถในการขนส่งน้ำมันผ่านได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีความปลอดภัยอยู่เสมอ

นอกจากนี้ โครงการมีการตรวจสอบแนวท่อทั่วไปประจำวัน โดยจัดให้มีทีมงานสำรวจแนวท่อภาคสนาม (Pipeline Surveillance) ทำหน้าที่สังเกตบริเวณแนวท่อ บริเวณจุดต่างๆ การชะล้างพังทลายของดิน สำรวจสภาพปัญหาทั่วไป ตลอดจนการก่อสร้างที่เกิดขึ้นบริเวณแนวท่อซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อแนวท่อ รวมทั้งจัดทำรายงานสรุปผลการตรวจสอบแนวท่อเป็นรายเดือน

1.2.3.6 ระบบสาธารณูปโภคของโครงการ

การดำเนินการโครงการท่อน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิในระยะดำเนินการจะมีพนักงานประจำบริเวณคลังน้ำมัน ลำลูกกา และสถานีรับน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ โครงการจึงจัดให้มีระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ที่เพียงพอกับพนักงานของโครงการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.2.3.6.1 น้ำใช้ และน้ำดื่มของโครงการ

คลังน้ำมันลำลูกกาใช้น้ำประปาจากการประปาส่วนภูมิภาค และน้ำบาดาลจากบ่อบาดาลที่ได้รับอนุญาตในการสูบน้ำมาใช้งาน จำนวน 1 บ่อ ส่วนสถานีรับน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิใช้ระบบน้ำจากบริษัท บริหารเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด

สำหรับน้ำดื่มทั้ง 3 บริเวณ โครงการซื้อน้ำดื่มบรรจุขวดที่ได้มาตรฐาน และจัดเตรียมให้เพียงพอต่อความต้องการของพนักงานที่ปฏิบัติงาน

1.2.3.6.2 ห้องส้วม

บริเวณคลังน้ำมันลำลูกกามีห้องส้วมรวม 11 ห้อง และสถานีรับน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิมีจำนวน 1 ห้อง โดยห้องส้วมทุกพื้นที่มีการแยกประเภทชาย-หญิง

1.2.3.6.3 การบำบัดน้ำเสีย

น้ำเสียจากห้องส้วมที่คลังน้ำมันลำลูกกา และสถานีรับน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ น้ำเสียจะถูกบำบัดด้วยระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป ทำให้น้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วมีคุณภาพตามมาตรฐานน้ำทิ้ง ทั้งนี้ ระบบบำบัดน้ำเสียดังกล่าว จะได้รับการควบคุมดูแลให้มีประสิทธิภาพดีอยู่เสมอ นอกจากนี้ที่คลังน้ำมันลำลูกกายังมีระบบ Micro Bubble Dissolved Air Floatation (MBABDF) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบำบัดน้ำเสียจากระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปก่อนปล่อยออกสู่แหล่งน้ำสาธารณะ

1.2.3.6.4 การจัดการมูลฝอย และของเสียอันตราย

ขยะมูลฝอยจากอาคารสำนักงานตลอดจนพื้นที่ปฏิบัติงานของคลังน้ำมันลูกกา และบริเวณสถานีรับน้ำมันอากาศยาน-สุวรรณภูมิ โครงการมีการจัดเตรียมถังขยะขนาด 200 ลิตร ภายในบริเวณพื้นที่โครงการ โดยแบ่งถังขยะออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ ขยะทั่วไป ขยะรีไซเคิลประเภทขวด ขยะรีไซเคิลประเภทกระดาษเพื่อรองรับมูลฝอยที่เกิดจากการดำเนินโครงการ ฯ

สำหรับขยะอันตรายที่เกิดจากพื้นที่ปฏิบัติงาน เช่น การซ่อมบำรุง และดูแลรักษาเครื่องจักร อุปกรณ์ต่างๆ น้ำมันหล่อลื่นที่เกิดจากการเปลี่ยนถ่ายเครื่องจักร และอุปกรณ์ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ปริมาณของเสียที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการในภาวะปกติมีปริมาณไม่มากนัก โดยของเสียอันตรายทั้งหมดจะถูกรวบรวมใส่ถังขยะอันตราย และเก็บไว้บริเวณที่พักของเสียอันตรายชั่วคราว ก่อนประสานให้ผู้รับเหมาที่ได้รับอนุญาตในการขนส่ง และกำจัดของเสียอันตรายเข้ามาเก็บขนเมื่อมีปริมาณมากเพียงพอต่อการส่งกำจัด

1.2.3.6.5 ระบบระบายน้ำ

ระบบระบายน้ำที่คลังน้ำมันลูกกา และสถานีรับน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิมีระบบระบายน้ำที่แยกน้ำฝนปนเปื้อน น้ำฝนไม่ปนเปื้อน และน้ำที่ปนเปื้อนน้ำมันกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน ตลอดจนน้ำฝนจากพื้นที่ปฏิบัติงาน เช่น บริเวณ Pump House บริเวณ Bund Wall บริเวณ Metering บริเวณ Pig Trap โดยน้ำที่ปนเปื้อนน้ำมันจะไหลลงสู่ระบบแยกน้ำและน้ำมัน (Oily Water Separator: OWS) ซึ่งระบบ OWS ใช้หลักการไหลของน้ำไปยังบ่อต่างๆ เพื่อแยกน้ำและน้ำมันออกจากกัน โดยน้ำมันที่มีความหนาแน่นต่ำจะลอยอยู่ส่วนบนและถูกกวาดโดย Skimmer ซึ่งทำหน้าที่กวาดบริเวณผิวหน้า โดยน้ำมันที่ปนเปื้อนน้ำจะถูกกวาดลงสู่บ่อ Sump จากนั้นจะมีการสูบน้ำมันที่แยกออกมาเพื่อส่งไปกำจัดต่อไป สำหรับน้ำส่วนใสที่ผ่านระบบ OWS จะผ่านจุดเก็บตัวอย่าง (Sampling Pit) โดยจะมีการเก็บตัวอย่าง และนำไปวิเคราะห์คุณภาพน้ำเพื่อให้มั่นใจว่าคุณภาพน้ำอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานก่อนปล่อยออกสู่พื้นที่สาธารณะ



คลังน้ำมันลูกกา



สถานีรับน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ



รูปที่ 1-16 ระบบแยกน้ำและน้ำมัน (Oily Water Separator: OWS)

1.3 ขอบเขตการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เนื่องจากสถานการณ์โควิดทำให้ไม่สามารถลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบหน้างานในพื้นที่ปฏิบัติงานของโครงการ ฯ ได้ บริษัท ยูโนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัดซึ่งเป็นบริษัทที่ปรึกษาจึงดำเนินการติดตามตรวจสอบผ่านการประชุมผ่านระบบออนไลน์ผ่าน MS TEAM เมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2564 เพื่อสัมภาษณ์ สอบถามรายละเอียดการดำเนินงาน ตลอดจนการขอตรวจสอบภาพถ่าย และเอกสารหลักฐานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตาม มาตรการ ฯ

1.3.1 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวม และสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะ ดำเนินการ ประกอบด้วย มาตรการทั่วไป ด้านทรัพยากรดิน ด้านเศรษฐกิจ-สังคม ด้านสาธารณสุข/อาชีวอนามัยและความปลอดภัย


1.3.2 มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านต่าง ๆ ที่โครงการ ฯ ต้องดำเนินการในระยะ ดำเนินการ ประกอบด้วยมาตรการด้านสาธารณสุข/อาชีวอนามัย และความปลอดภัยเพียงรายการเดียว ส่วนมาตรการด้านคุณภาพ น้ำ/นิเวศวิทยาทางน้ำ และมาตรการด้านเศรษฐกิจ-สังคม โครงการ ฯ ได้ดำเนินการตามที่มาตรการ ฯ กำหนดแล้วเสร็จเป็นที่ เรียบร้อยแล้ว ระหว่างปี พ.ศ. 2550-2551 รายละเอียดดังแสดงใน ตารางที่ 1-2

ตารางที่ 1-2 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี พ.ศ. 2564
โครงการท่อส่งน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัท ท่อส่งปิโตรเลียมไทย จำกัด

คุณภาพสิ่งแวดล้อม/ อาชีวอนามัย และ ความปลอดภัย	ดัชนีตรวจวัด	สถานีตรวจวัด	ความถี่	แผนการดำเนินงานประจำปี พ.ศ. 2564											
				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. สาธารณสุข/ อาชีวอนามัย และ ความปลอดภัย	- ตรวจสอบสุขภาพของเจ้าหน้าที่ ที่ปฏิบัติงานในโครงการ - สถิติการเจ็บป่วย การบาดเจ็บ และอุบัติเหตุ	- พื้นที่ตลอดแนวท่อส่งน้ำมันอากาศยาน สุวรรณภูมิ รวมถึงศูนย์ปฏิบัติการที่ ลำลูกกา/สถานพยาบาลของโครงการ - พื้นที่ตลอดแนวท่อส่งน้ำมันอากาศยาน สุวรรณภูมิ รวมถึงศูนย์ปฏิบัติการที่ ลำลูกกา/สถานพยาบาลของโครงการ	- ปีละ 1 ครั้ง												

หมายเหตุ: 1.  หมายถึง แผนการดำเนินการ

2.  หมายถึง แผนที่ยังไม่ดำเนินการ คาดว่าจะดำเนินการในช่วงเดือนสิงหาคม ถึง ธันวาคม หากสถานการณ์โควิดคลี่คลาย และรายงานผลในรายงานช่วงเดือนกรกฎาคม ถึง ธันวาคม 2564