

ส่วนที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาในการจัดทำรายงาน

โครงการพัฒนาสนามบินตราด ของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีที่ตั้งอยู่ระหว่างเขตการปกครองตำบลท่าโสม อำเภอเขาสมิง และตำบลบางปิด อำเภอแหลมงอบ จังหวัดตราด ลักษณะโครงการเป็นการขออนุญาตเปลี่ยนแปลงสถานะโครงการจากที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน พัฒนาให้เป็นสนามบินพาณิชย์ (สถานภาพการดำเนินงานในปัจจุบันของสนามบินตราด ได้รับอนุญาตจากสำนักงานการบินพลเรือนให้เป็นสนามบินสาธารณะ ตามใบอนุญาตเลขที่ 02/2559 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน 2559 โดยใบอนุญาตดังกล่าวมีกำหนดระยะเวลา 10 ปี ระหว่างวันที่ 15 มีนาคม 2559 ถึงวันที่ 14 มีนาคม 2569 ซึ่งครอบคลุมการดำเนินงานถึงปัจจุบัน) เนื่องจาก บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ตระหนักถึงความจำเป็นในการพัฒนาสนามบินตราดเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจเพิ่มศักยภาพการเป็นแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดตราด และเพิ่มขีดความสามารถให้บริการทางการบินในอนาคต นอกจากนี้โครงการสนามบินตราดยังได้รับการบรรจุให้เป็นโครงการในแผนแม่บทการพัฒนาและจัดการสิ่งแวดล้อมเชิงพื้นที่เกาะช้าง และพื้นที่ใกล้เคียงของรัฐบาล และการจัดตั้งสนามบินตราดยังตอบสนองนโยบายของรัฐบาล ตามมติคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2534 ที่ต้องการให้จัดตั้งสนามบินในภาคตะวันออกของประเทศ เพื่อสนองนโยบายการส่งออกผลไม้ และสามารถใช้ในการกิจการเกี่ยวกับความมั่นคงของประเทศได้ในภาวะฉุกเฉิน

ตามที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้มีมติเห็นชอบในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาสนามบินตราด ของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “สนามบินตราด”) ตามหนังสือพิจารณาเห็นชอบรายงานฯ ที่ ทส 1009/12361 ลงวันที่ 9 ธันวาคม 2547 นั้น (เอกสารแนบที่ 1) โครงการต้องถือปฏิบัติตามเงื่อนไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้อนุญาตอย่างเคร่งครัดและโครงการต้องเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ดังกล่าว ต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบทุก 6 เดือน

ดังนั้น เพื่อเป็นการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม สนามบินตราดจึงได้มอบหมายให้บริษัท เอสซีเอส (ประเทศไทย) จำกัด เป็นผู้ดำเนินการตรวจสอบติดตามการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งรายงานฉบับนี้เป็นรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566

1.2 วัตถุประสงค์

- (1) เพื่อดำเนินการตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Monitoring) ของสนามบินตราดระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566
- (2) รวบรวมผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Mitigation Measures) ช่วงดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566
- (3) เพื่อจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าว และนำเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

1.3 ขอบเขตของการจัดทำรายงาน

ในการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการทางด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการนั้น จะประกอบไปด้วย

(1) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Mitigation Measures)

ทางสนามบินตราดจะเป็นผู้ดำเนินการปฏิบัติตามมาตรการฯ พร้อมทั้งรวบรวมเอกสารหลักฐานต่างๆ ซึ่งใช้ประกอบผลการดำเนินการ และบริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด จะเป็นผู้นำรายงานผลดังกล่าว มาผนวกเข้าไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

(2) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Monitoring Measures)

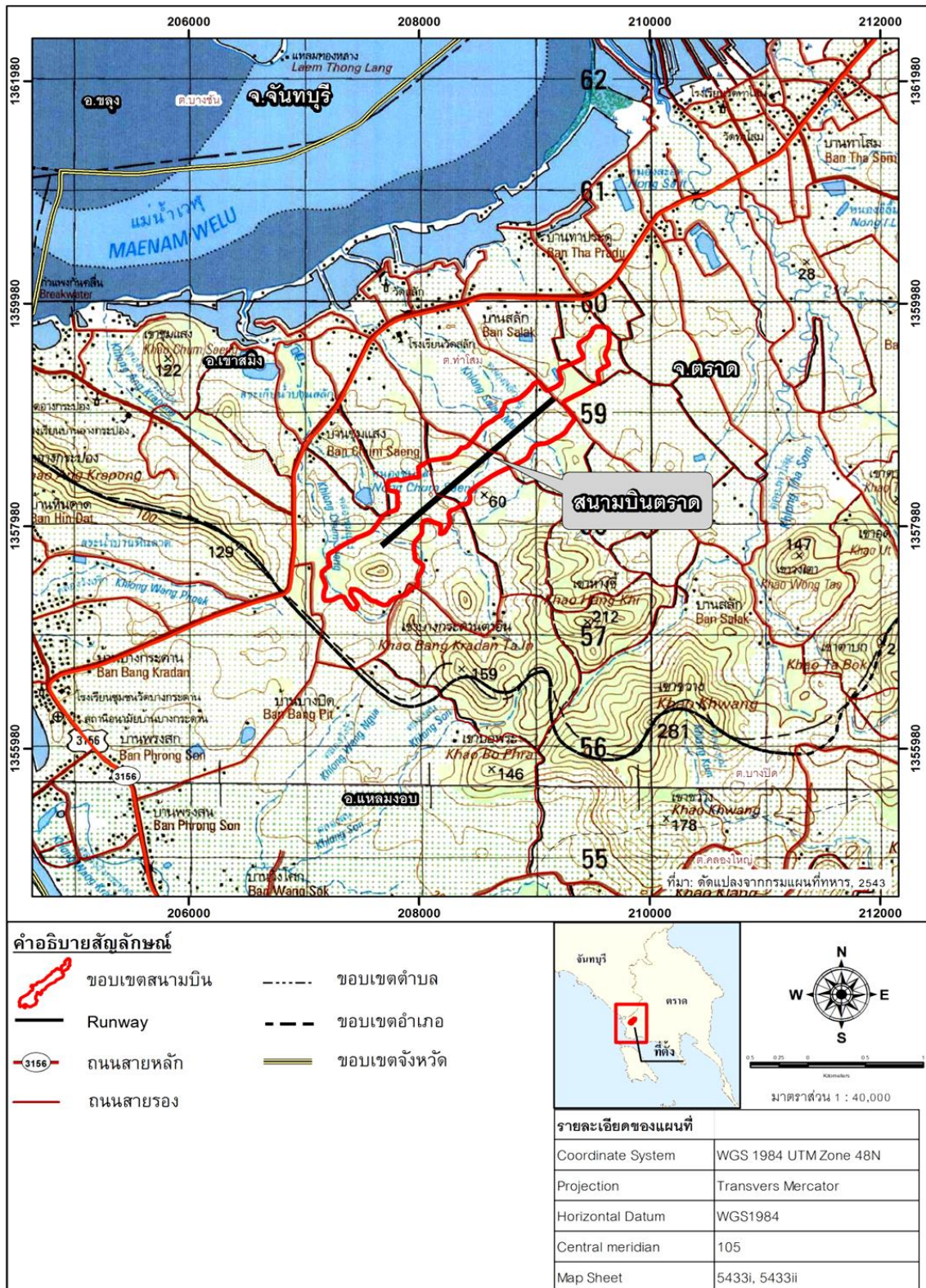
สำหรับมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด จะเป็นผู้ดำเนินการตรวจวัด วิเคราะห์คุณภาพสิ่งแวดล้อม และรายงานผลการตรวจวัดดังกล่าว พร้อมทั้งรวบรวมข้อมูลของสนามบินตราดในด้านอื่นๆ ซึ่งเป็นข้อกำหนดตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1.4 รายละเอียดโครงการ

1.4.1 ที่ตั้งสนามบินตราด

สนามบินตราด มีพื้นที่อยู่ในเขตติดต่อระหว่างตำบลท่าโสม อำเภอเขาสมิง และตำบลบางปิด อำเภอแหลมงอบ จังหวัดตราด อยู่ห่างจากเกาะช้าง ในอำเภอเกาะช้าง ขึ้นมาทางด้านทิศเหนือประมาณ 15 กิโลเมตร แสดงดังรูปที่ 1.4.1-1

การเดินทางเข้าสู่พื้นที่โครงการใช้ทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) จากจังหวัดจันทบุรี ผ่านอำเภอขลุงข้ามแม่น้ำเวฬุเข้าสู่เขตจังหวัดตราดเดินทางผ่านเขตเทศบาลตำบลแสนตอ อำเภอเขาสมิง จากนั้นจึงเลี้ยวขวาไปตามทางหลวงหมายเลข 3156 เดินทางมุ่งหน้าไปทางอำเภอแหลมงอบ ระยะทางประมาณ 13 กิโลเมตร จนถึงบริเวณบ้านสลักในเขตตำบลท่าโสม แล้วเลี้ยวซ้าย ประมาณหลักกิโลเมตรที่ 22-23 ไปตามทางในซอยไร่บน เดินทางประมาณ 1.2 กิโลเมตร ก็จะถึงพื้นที่สนามบินตราด



รูปที่ 1.4.1-1 แผนที่แสดงที่ตั้งและอาณาเขตติดต่อสนามบินตราบ

1.4.2 องค์ประกอบหลักของสนามบินตราดในปัจจุบัน

สนามบินตราดเป็นสนามบินของเอกชนที่ดำเนินการโดย บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วย อาคารสิ่งปลูกสร้าง และระบบสาธารณูปโภค โดยแผนผังองค์ประกอบต่างๆ ภายในสนามบินตราดแสดงดังรูปที่ 1.4.2-1

1.4.2.1 อาคารสำนักงานสนามบิน

อาคารสำนักงานสนามบินตราดตั้งอยู่ใกล้กับบริเวณปลายทางวิ่ง 23 โดยอยู่ใกล้กับแนวทางวิ่งเพื่อบริเวณปลายทางวิ่ง 23 ห่างประมาณ 200 เมตร ลักษณะเป็นอาคารก่ออิฐ 2 ชั้น มีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานประจำจำนวน คน ดังภาพถ่ายที่ 1.4.2.1-1



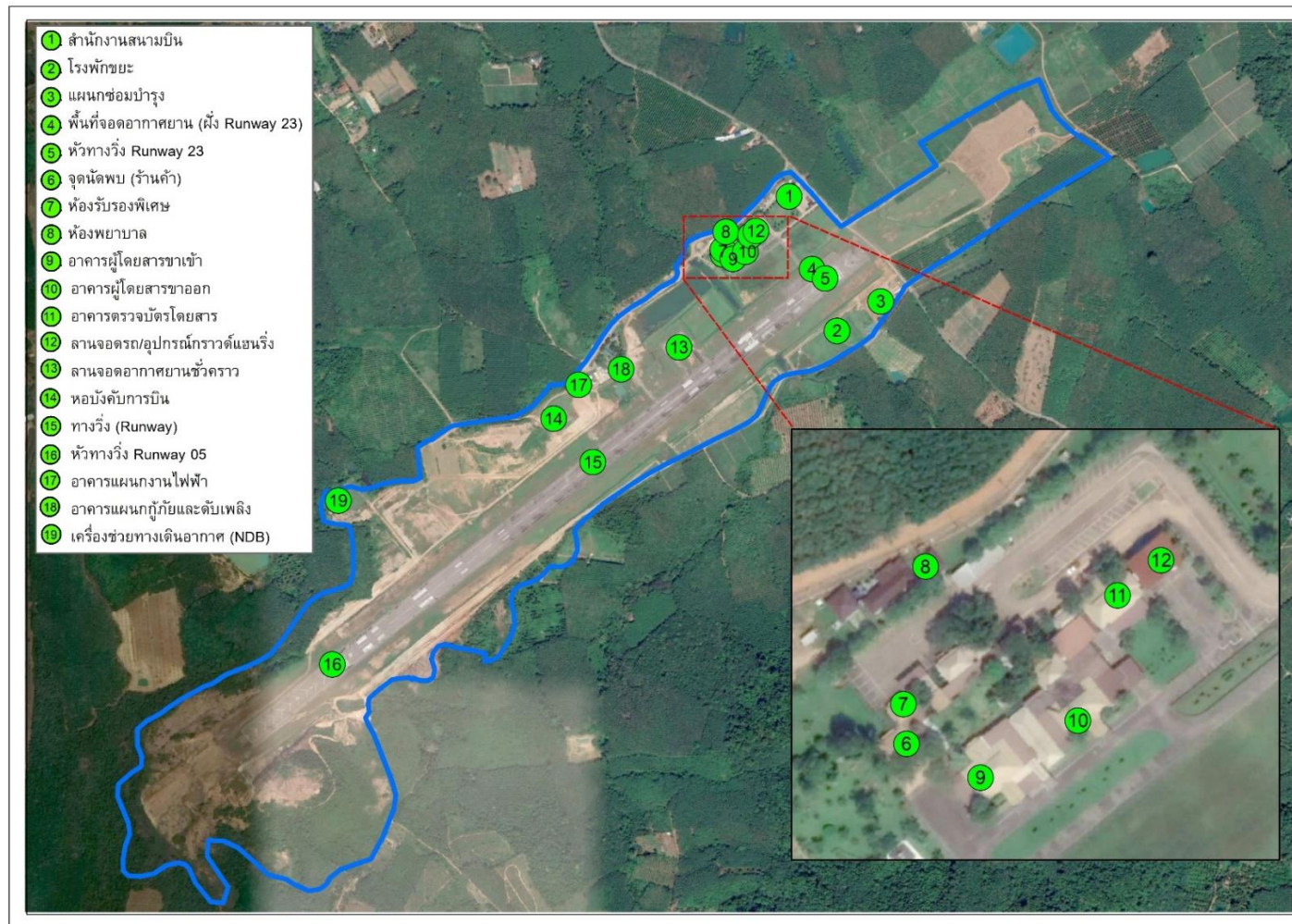
ภาพถ่ายที่ 1.4.2.1-1 อาคารสำนักงาน

1.4.2.2 โรงพักขยะมูลฝอย

สนามบินตราดจัดให้มีโรงพักขยะมูลฝอยขนาดความกว้าง 3 เมตร ความยาว 3 เมตร มีรั้วปิดด้านข้าง และมีหลังคาปิดคลุม เพื่อป้องกันน้ำฝนที่ตกลงในพื้นที่เกิดเป็นน้ำชะขยะ และป้องกันแมลง และสัตว์ต่างๆ เข้ามาเพาะพันธุ์ดังภาพถ่ายที่ 1.4.2.2-1 ซึ่งตั้งอยู่ใกล้กับโรงซ่อมบำรุงด้านทิศใต้ของปลายทางวิ่ง 23 โดยปัจจุบันได้ใช้งานโรงพักขยะในการรวบรวมของเสียอันตรายที่รอส่งกำจัด เช่น หลอดไฟ แบตเตอรี่ เป็นต้น



ภาพถ่ายที่ 1.4.2.2-1 โรงพักขยะมูลฝอย



ที่มา : บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด, กรกฎาคม 2566

รูปที่ 1.4.2-1 องค์ประกอบหลักของสนามบินตราบดในปัจจุบัน

1.4.2.3 โรงซ่อมบำรุง

ตั้งอยู่บริเวณด้านทิศใต้ของปลายทางวิ่ง 23 ประมาณ Sta. 1+200 ห่างจากปลายทางวิ่งประมาณ 150 เมตร ขนาดอาคารกว้าง 17.6 เมตร ความยาว 33.6 เมตร มีพื้นที่ใช้สอยประมาณ 591.36 ตารางเมตร มีช่างประจำประมาณ 9 คน ดังภาพถ่าย 1.4.2.3-1



ภาพถ่ายที่ 1.4.2.3-1 โรงซ่อมบำรุง

1.4.2.4 ทางวิ่ง (Runway)

ปัจจุบันทางวิ่งของสนามบินตราดขออนุญาตดำเนินการที่มีความยาว 1,800 เมตร กว้าง 45 เมตร ขอบไหล่ทาง (Shoulder) ข้างละ 7.5 เมตร ซึ่งทางวิ่ง (Runway) ด้าน 05 และทางวิ่ง (Runway) ด้าน 23 ของสนามบินตราด ดังภาพถ่ายที่ 1.4.2.4-1 โดยปลายทางวิ่งมีส่วนต่อทางวิ่งออกไปเป็นระยะทางวิ่งเผื่อ (Over run) ยาวออกไปอีก 300 เมตร ด้าน 05 บริเวณคันทางทั้งสองข้างซึ่งเป็นพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง (Runway Strip) มีการปลูกหญ้ากว้างข้างละ 45 เมตร



ภาพถ่ายที่ 1.4.2.4-1 ทางวิ่ง (Runway) ของสนามบินตราด

1.4.2.5 อาคารที่พักผู้โดยสาร (Terminal)

อาคารที่พักผู้โดยสารมีที่ตั้งอยู่ใกล้ปลายทางวิ่ง 23 อยู่ห่างทางวิ่งไปทางด้านทิศเหนือประมาณ 150 เมตร ขอบเขตพื้นที่ในกลุ่มอาคารที่พักผู้โดยสาร (รวมที่จอดรถจำนวนประมาณ 56 คัน) ประมาณ 15,000 ตารางเมตร โดยมีพื้นที่ใช้สอยภายในอาคารต่างๆ รวมกันประมาณ 680 ตารางเมตร อาคารภายในกลุ่มอาคารที่พักผู้โดยสารประกอบด้วย ห้องตรวจรับบัตร ห้องผู้โดยสารขาเข้า ห้องผู้โดยสารขาออก ร้านจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่ม และห้องน้ำ มีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานประจำจำนวน 38 คน ดังภาพถ่ายที่ 1.4.2.5-1



อาคารตรวจบัตรโดยสาร



ห้องผู้โดยสารขาเข้า



ห้องผู้โดยสารขาออก



ห้องผู้โดยสารระหว่างประเทศ



ห้องน้ำ



ร้านจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่ม

ภาพถ่ายที่ 1.4.2.5-1 อาคารที่พักผู้โดยสาร (Terminal)

1.4.2.6 ลานจอดรถ/อุปกรณ์กราวด์แฮนลิง

ลานจอดรถ/อุปกรณ์กราวด์แฮนลิงเป็นบริเวณที่ใช้ในการจอดรถรางที่ใช้ในการรับส่งผู้โดยสาร และเก็บอุปกรณ์ภาคพื้น เช่น เครื่องปั่นไฟ เป็นต้น ดังภาพถ่ายที่ 1.4.2.6-1



ภาพถ่ายที่ 1.4.2.6-1 ลานจอดรถ/อุปกรณ์กราวด์แฮนลิง

1.4.2.7 ลานจอดอากาศยานชั่วคราว (Apron)

สนามบินตราดมีลานจอดอากาศยานชั่วคราว ดังภาพถ่ายที่ 1.4.2.7-1 สำหรับลานจอดอากาศยานที่จะทำการก่อสร้างเพิ่มเติมตามผังโครงการจะอยู่บริเวณ Sta. 2+435 ถึง Sta. 2+600 เป็นระยะ 150 เมตร และต่อยาวออกมาจากทางวิ่ง 200 เมตร รวมพื้นที่ของลานจอดเครื่องบิน 30,000 ตารางเมตร ลานจอดเครื่องบินสามารถรองรับเครื่องบินได้ประมาณ 1-2 ลำ สำหรับโครงสร้างพื้นลานจอดประกอบด้วยชั้นนิวสตูปูพื้น 3 ชั้นด้วยกัน ได้แก่ ชั้นหินคลุกบดอัดแน่นหนา 0.3 เมตร ชั้นทรายอัดแน่นหนา 0.1 เมตร และชั้นคอนกรีตเสริมแรงหนา 0.3 เมตร



ภาพถ่ายที่ 1.4.2.7-1 ลานจอดอากาศยานชั่วคราวของสนามบินตราด

1.4.2.8 หอบังคับการบิน

อาคารหอบังคับการบินมีที่ตั้งตามแผนผังโครงการอยู่ประมาณ Sta. 2+075 อยู่ห่างจากทางวิ่งไปทางด้านทิศเหนือ ประมาณ 130 เมตร มีขอบเขตพื้นที่ในอาณาเขตประมาณ 30 ตารางเมตร เป็นพื้นที่ภายในอาคาร 6.25 ตารางเมตร ความสูงอาคาร 6.3 เมตร (จำนวน 2 ชั้น) มีเจ้าหน้าที่ของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ประจำจำนวน 4 คน ดังภาพถ่ายที่ 1.4.2.8-1



ภาพถ่ายที่ 1.4.2.8-1 หอบังคับการบิน

1.4.2.9 อาคารเครื่องกำเนิดไฟฟ้าสำรอง

เครื่องกำเนิดไฟฟ้าสำรองของโครงการมีจำนวน 2 เครื่อง ขนาด 200 kVA ตั้งอยู่บริเวณอาคารผู้โดยสารและบริเวณแผนกงานไฟฟ้า ดังภาพถ่ายที่ 1.4.2.9-1



บริเวณอาคารผู้โดยสาร



บริเวณแผนกงานไฟฟ้า

ภาพถ่ายที่ 1.4.2.9-1 อาคารเครื่องกำเนิดไฟฟ้าสำรอง

1.4.2.10 อาคารดับเพลิง

อาคารดับเพลิงมีที่ตั้งอยู่ประมาณ Sta. 1+750 ห่างจากทางวิ่งประมาณ 150 เมตร เป็นอาคารชั้นเดียว ขนาดพื้นที่ 300 ตารางเมตร มีเจ้าหน้าที่ประจำ 22 คน ภายในอาคารแบ่งเป็นห้องสำนักงาน ห้องเก็บสารดับเพลิงและชุดผจญเพลิง ห้องน้ำ และโรงจอดรถดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยานดังภาพถ่ายที่ 1.4.2.10-1 โดยทางสนามบินตราบดมีรถดับเพลิงอากาศยาน จำนวน 3 คัน คือ รถดับเพลิงอากาศยานหลักบรรจุน้ำขนาด 5,700 ลิตรและบรรจุโฟมขนาด 570 ลิตร จำนวน 1 คัน รถสนับสนุนบรรจุน้ำขนาด 15,000 ลิตร จำนวน 1 คัน และรถศูนย์สั่งการที่ด้านท้ายดัดแปลงจัดเก็บอุปกรณ์กู้ภัย จำนวน 1 คัน



ภาพถ่ายที่ 1.4.2.10-1 อาคารดับเพลิง

1.4.2.11 อาคารวิทยุช่วยเดินอากาศ (Non Direction Beacon ; NDB)

ตั้งอยู่ประมาณ Sta. 2+700 ห่างจากทางวิ่งประมาณ 270 เมตร ดังภาพถ่ายที่ 1.4.2.11-1 ไม่มีเจ้าหน้าที่อยู่ประจำ ภายในอาคารมีระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ ทั้งในกลุ่มที่ให้บริการนำร่องการเดินอากาศสำหรับช่วงขาเข้า/ขาออก และกลุ่มที่ให้บริการนำร่องและลงจอดการเดินอากาศลงสู่สนามบิน โดยระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศอยู่ในความรับผิดชอบของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ซึ่งบวท. จะจัดให้มีเจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบและดูแลระบบเป็นประจำทุกวัน



ภาพถ่ายที่ 1.4.2.11-1 อาคารวิทยุช่วยเดินอากาศ

1.4.2.12 พื้นที่อื่นๆ

ได้แก่ ร้านอาหาร ห้องพยาบาล ดังภาพถ่ายที่ 1.4.2.12-1



ร้านจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่ม



ห้องพยาบาล

ภาพถ่ายที่ 1.4.2.12-1 ร้านอาหารและห้องพยาบาล

1.4.3 การให้บริการของสนามบิน

สนามบินตราดเปิดให้บริการทางการบินตั้งแต่เดือนเมษายน 2546 เป็นต้นมา โดยให้บริการทางการบินเส้นทางประจำแก่สายการบินของบริษัทฯ การบินพาณิชย์ การบินทั่วไป และการบินทหาร เส้นทางการบินที่เปิดให้บริการในปัจจุบันซึ่งเป็นเส้นทางการบินประจำ ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ-ตราด (BKK-TDX) และเส้นทางตราด-กรุงเทพฯ (TDX-BKK) ดำเนินการทางการบินทุกวัน รวมไปถึงกลับวันละ 4 เที่ยวบิน ใช้เวลาในการเดินทางในแต่ละเที่ยวบิน ประมาณ 1 ชั่วโมง รายละเอียดกำหนดการบินเป็นดังนี้

เที่ยวบินที่	กรุงเทพ-ตราด		เที่ยวบินที่	ตราด-กรุงเทพ	
	ออก	ถึง		ออก	ถึง
1. PG 305	11:40	12:40	2. PG 306	13:10	14:10
3. PG 307	16:15	17:15	4. PG 308	17:45	18:45

ที่มา : บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน), 2566

1.4.3.1 จำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสาร

สถิติการให้บริการคมนาคมทางอากาศของสนามบินตราดช่วงปี พ.ศ. 2548-2566 แสดงดังตารางที่ 1.4.3-1 โดยข้อมูลในปี พ.ศ. 2566 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566 มีจำนวนเที่ยวบินขาออก 376 เที่ยวบิน จำนวนเที่ยวบินขาเข้า 376 เที่ยวบิน จำนวนผู้โดยสารขาออก 19,642 คน จำนวนผู้โดยสารขาเข้า 17,965 คน เมื่อพิจารณาสถิติจำนวนเที่ยวบินระหว่างปี พ.ศ. 2548-2566 พบว่าจำนวนเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสาร ลดลงในปี พ.ศ. 2563 และเริ่มเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2565 เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่เกิดขึ้น ส่งผลให้มีการระงับเที่ยวบินมายังจังหวัดตราดจึงมีจำนวนเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารลดลง

ตารางที่ 1.4.3-1 สถิติเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการสนามบินตราด ระหว่างปี พ.ศ. 2548-2566

ปี พ.ศ.	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยวบิน)			จำนวนผู้โดยสาร (คน)			
	ขาออก	ขาเข้า	รวม	ขาออก	ขาเข้า	เปลี่ยนเครื่อง	รวม
2548 ^{1/}	843	845	1,688	35,832	34,744	-	70,576
2549 ^{1/}	913	915	1,828	41,868	39,018	-	80,886
2550 ^{1/}	896	894	1,790	37,712	35,669	-	73,381
2551 ^{1/}	887	889	1,776	35,473	34,211	-	69,684
2552 ^{1/}	1,045	1,045	2,090	34,106	33,220	-	67,326
2553 ^{1/}	1,599	1,609	3,208	38,069	38,002	-	76,071
2554 ^{1/}	915	915	1,830	36,434	36,568	-	73,002
2555 ^{1/}	876	882	1,758	30,863	30,876	-	61,739
2556 ^{1/}	1,043	1,046	2,089	35,052	33,814	-	68,866
2557 ^{1/}	1,076	1,078	2,154	37,855	35,858	-	73,713
2558 ^{2/}	1,509	1,528	3,037	39,512	41,469	72	80,981
2559 ^{2/}	1,093	1,093	2,186	46,716	44,231	-	90,947
2560 ^{2/}	1,088	1,088	2,176	47,832	46,228	-	94,060
2561 ^{2/}	1,095	1,095	2,190	48,270	46,776	-	95,046
2562 ^{2/}	1,122	1,122	2,244	51,348	49,790	-	101,138
2563 ^{2/}	433	433	866	17,170	14,579	-	31,749
2564 ^{2/}	172	172	344	5,106	5,312	-	10,418
2565 ^{2/}	453	453	906	21,103	20,912	-	42,015
2566 ^{2/}	376	376	752	19,642	17,965	-	37,607

ที่มา : ^{1/} เว็บไซต์กรมการบินพลเรือน (www.aviation.go.th)

^{2/} บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน), กรกฎาคม 2566

1.5 การจัดการด้านความปลอดภัย

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เข้าสู่ระบบมาตรฐาน ISO 9001:2015 เพื่อเป็นมาตรฐานการทำงาน โดยเป็นนโยบายคุณภาพ คือ มุ่งมั่นให้บริการตามมาตรฐานความปลอดภัย ตรงต่อเวลา เพื่อความพึงพอใจของลูกค้า และพัฒนาคุณภาพบริการอย่างต่อเนื่อง ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารจึงเป็นหลักสำคัญของการให้บริการ

1.5.1 ความปลอดภัยในสนามบิน

ในการรักษาความปลอดภัยในสนามบินตราด ได้จัดให้มีรั้วลวดหนามล้อมรอบพื้นที่สนามบิน (Airside) เพื่อป้องกันคนและสัตว์มิให้เข้าไปในทางวิ่งได้ อันจะเป็นอันตรายต่อการปฏิบัติการบินได้ นอกจากนี้ทางโครงการยังจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยอยู่ประจำตามจุดต่าง ๆ ภายในสนามบิน และบริเวณทางเข้าออกของโครงการ เพื่ออำนวยความสะดวกและรักษาความปลอดภัยให้แก่ผู้โดยสารและผู้ที่มาใช้บริการในสนามบิน

1.5.2 ระบบควบคุมการขึ้นลงของเครื่องบิน

ระบบควบคุมการขึ้นลงของเครื่องบินเพื่อความปลอดภัยในการใช้สนามบิน ประกอบด้วย

(1) หอบังคับการบิน ทำหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศที่มีเครื่องบินบินเข้า-ออกบริเวณสนามบิน ภายในรัศมี 30 ไมล์ทะเล (Approach Control Service) และการจราจรทางอากาศขณะที่มีเครื่องบินขึ้น-ลง ณ สนามบิน ภายในรัศมี 5 ไมล์ทะเล (Approach Control Service) ระหว่างหอบังคับการบินกับนักบิน และมีการติดต่อสื่อสารกับบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ในการส่งมอบเครื่องบินให้อยู่ในความรับผิดชอบของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง

(2) อุปกรณ์ช่วยการเดินอากาศ ซึ่งจะอำนวยความสะดวกในการบินที่สำคัญ ประกอบด้วย

1) Visual Aids ที่ติดตั้งโดยทั่วไปมีอยู่ 2 ประเภท คือ Markings ซึ่งเป็นอุปกรณ์ช่วยการเดินอากาศแสดงเป็นเครื่องหมายต่าง ๆ ที่ติดตั้งอยู่บนพื้นทางวิ่งและทางขับ และ Lights เป็นอุปกรณ์ช่วยการเดินอากาศที่แสงไฟจากหลอดไฟฟ้าเพื่อบอกให้นักบินทราบทิศทาง และลักษณะการบินร่อนในการนำเครื่องบินขึ้นและลง

2) วิทยุช่วยการเดินอากาศ เป็นอุปกรณ์ช่วยการเดินอากาศที่ส่งออกไปเป็นคลื่นวิทยุเพื่อช่วยให้นักบินทราบตำแหน่งต่าง ๆ และทิศทางของจุดหมาย วิทยุการเดินอากาศที่ใช้อยู่ทั่วไป ประกอบด้วย NDB ซึ่งเป็นอุปกรณ์ประเภทสัญญาณบอกทิศทางของสนามบิน

3) วิทยุสื่อสารการบิน เป็นอุปกรณ์ติดต่อระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศกับนักบิน ที่จะนำเครื่องบินขึ้น-ลง หรือกำลังอยู่ในอากาศ และใช้ติดต่อระหว่างสนามบิน หรือศูนย์ควบคุมการบินต่าง ๆ รวมทั้งการติดต่อระหว่างเครื่องบินด้วยกันเอง โดยใช้คลื่นวิทยุผ่าน HF หรือ VHF เป็นต้น

1.5.3 แผนรับสถานการณ์ฉุกเฉิน

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนที่กำหนดตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ตาม Annex 14 ว่าด้วยการวางแผนรับเหตุฉุกเฉินของท่าอากาศยานที่กำหนดให้จัดทำแผนฉุกเฉินสนามบินเพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมรองรับเหตุการณ์อันมีอาจคาดการณ์ล่วงหน้าที่สามารถเกิดขึ้นได้ทุกเมื่อ และใช้เป็นแนวทางปฏิบัติสำหรับเจ้าหน้าที่สนามบินและหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ในการดำเนินงานตามข้อกำหนดดังกล่าว สนามบินตราบดจึงจัดให้มีการซ้อมตามแผนรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉินสนามบินตราบด การฝึกซ้อมกึ่งรูปแบบอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง และซ้อมเต็มรูปแบบอย่างน้อย 2 ปีต่อครั้ง

1.5.4 ความปลอดภัยในการทำงาน

ในการจัดการด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน เพื่อความปลอดภัยในการทำงานของลูกจ้างตามที่กฎหมายกำหนด บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จึงจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน (จป.) จัดตั้งคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน (คปอ.) ประจำสนามบิน โดยมีหน้าที่กำหนดแนวทางปฏิบัติและควบคุมดูแลการดำเนินงานของพนักงาน พร้อมทั้งได้จัดให้มีการอบรมการดับเพลิง การผจญเพลิง รวมทั้งซ้อมแผนป้องกันและระงับอัคคีภัยประจำปี ปีละ 1 ครั้ง โดยมีเจ้าหน้าที่จากสำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานเข้าร่วมตรวจสอบการฝึกซ้อมด้วย

1.6 ระบบสาธารณูปโภค

1.6.1 แหล่งน้ำเพื่อการอุปโภค-บริโภค

ปัจจุบันสนามบินตราบดมีการใช้น้ำบาดาลเป็นแหล่งน้ำเพื่อการอุปโภค โดยมีบ่อบาดาลจำนวน 3 บ่อ แสดงดังภาพถ่ายที่ 1.6.1-1 มีรายละเอียดดังนี้

- บ่อบาดาลบริเวณห้องประชุม 2 โดยน้ำจะสูบจากบ่อบาดาลขึ้นมาเก็บในถังพักน้ำใต้ดินขนาดความจุ 375 ลูกบาศก์เมตร (กว้าง 5 เมตร ยาว 15 เมตร ลึก 5 เมตร) มีการควบคุมระดับน้ำภายในถังพักน้ำด้วยระบบลูกลอยที่อยู่ภายในถัง ซึ่งปัจจุบันไม่มีการใช้งาน

- บ่อบาดาลบริเวณด้านข้างอาคารดับเพลิง ซึ่งน้ำบาดาลจะถูกสูบขึ้นมาใส่ในบ่อดับเพลิงด้านข้างอาคารดับเพลิง เพื่อเป็นน้ำใช้สำรองสำหรับการดับเพลิง

- บ่อบาดาลบริเวณโรงผลิตน้ำประปา เนื่องจากบ่อบาดาลบริเวณข้างอาคารดับเพลิงมีปริมาณน้ำไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้น้ำ สนามบึงตราดจึงมีการขออนุญาตเพิ่มเติมบริเวณโรงผลิตน้ำประปาเมื่อเดือนกันยายน 2561 เพื่อใช้เป็นแหล่งน้ำเพื่อการอุปโภคภายในสนามบึง โดยน้ำบาดาลจะถูกสูบด้วยเครื่องสูบน้ำขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 50 มิลลิเมตรไปยังบ่อเก็บน้ำก่อนส่งเข้าสู่กระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำบาดาลและเติมคลอรีนเพื่อส่งไปใช้ในส่วนต่างๆ ของสนามบึง

สำหรับน้ำเพื่อการบริโภคทางสนามบึงตราดใช้น้ำบรรจุขวด



บ่อบาดาลบริเวณห้องประชุม 2



บ่อบาดาลบริเวณด้านข้างอาคารดับเพลิง



บ่อบาดาลบริเวณโรงผลิตน้ำประปา

ภาพถ่ายที่ 1.6.1-1 บ่อบาดาล

1.6.2 ระบบการผลิตน้ำใช้

โครงการได้ปรับปรุงระบบผลิต และจ่ายน้ำประปาภายในสนามบิณฑราด โดยนำน้ำบาดาลมาปรับปรุงคุณภาพด้วยการผ่านระบบที่โรงกรองน้ำดิบ และโรงผลิตน้ำประปา แล้วจึงเติมคลอรีน จากนั้นน้ำประปาจะถูกส่งไปยังหอสูงเพื่อรอการจ่ายน้ำไปที่จุดพักน้ำต่างๆ ซึ่งอยู่รอบสนามบิณฑราดก่อนที่จะจ่ายน้ำเข้าสู่แต่ละอาคารภายในสนามบิณฑราด จุดพักน้ำของโครงการประกอบด้วย จุดพักน้ำอาคารไฟฟ้า จุดพักน้ำบ้านหอบังคับการบิน จุดพักน้ำอาคารอู่ จุดพักน้ำอาคารซ่อมบำรุง จุดพักน้ำอาคารดับเพลิง จุดพักน้ำอาคารผู้โดยสาร จุดพักน้ำบ้านพักผู้จัดการสนามบิณฑราด จุดพักน้ำอาคารสำนักงาน และจุดพักน้ำเรือนเพาะชำ ซึ่งระบบผลิต และจ่ายน้ำประปาภายในโครงการแสดงดังภาพถ่ายที่ 1.6.2-1 และภาพถ่ายที่ 1.6.2-2



โรงกรองน้ำดิบ



โรงผลิตน้ำประปา

ภาพถ่ายที่ 1.6.2-1 ระบบผลิตน้ำประปาของโครงการ



หอสูงเพื่อรอจ่ายน้ำ



จุดพักน้ำอาคารไฟฟ้า

ภาพถ่ายที่ 1.6.2-2 ระบบจ่ายน้ำประปาของโครงการ



จุดพักน้ำบนหอบังคับการบิน



จุดพักน้ำอาคารอู่



จุดพักน้ำอาคารซ่อมบำรุง



จุดพักน้ำอาคารดับเพลิง



จุดพักน้ำอาคารผู้โดยสาร



จุดพักน้ำบ้านพักผู้จัดการสนามบิน

ภาพถ่ายที่ 1.6.2-2 (ต่อ)



จุดพักน้ำอาคารสันทนาการ



จุดพักน้ำเรือนเพาะชำ

ภาพถ่ายที่ 1.6.2-2 (ต่อ)

1.6.3 การจัดการน้ำเสีย

น้ำเสียภายในสนามบินตราดที่เกิดจากกิจกรรมของผู้โดยสาร และพนักงานจะถูกส่งไปยังระบบบำบัดน้ำเสียของสนามบินดังภาพถ่ายที่ 1.6.3-1 โดยน้ำเสียจากอาคารที่พักผู้โดยสารและอาคารสำนักงานจะถูกรวบรวมและส่งไปบำบัดยังระบบบำบัดน้ำเสียบริเวณด้านข้างอาคารผู้โดยสารซึ่งเป็นระบบบำบัดน้ำเสียชนิดเติมอากาศเลี้ยงตะกอนแบบช่วงเวลา (Aeration Activated Sludge Process) ส่วนน้ำเสียจากอาคารสันทนาการซึ่งเป็นน้ำเสียที่ปนเปื้อนคราบไขมันจะถูกรวบรวมและส่งไปบำบัดยังระบบบำบัดน้ำเสียบริเวณด้านข้างอาคารสันทนาการ ซึ่งปัจจุบันบริเวณอาคารสันทนาการไม่ได้มีการให้บริการ น้ำเสียที่เกิดขึ้นจากอาคารสันทนาการจะมีเพียงน้ำเสียจากการใช้ห้องน้ำเท่านั้น



ระบบบำบัดน้ำเสียแบบเติมอากาศบริเวณอาคารผู้โดยสาร



ระบบบำบัดน้ำเสียด้านข้างอาคารสันทนาการ

ภาพถ่ายที่ 1.6.3-1 ระบบบำบัดน้ำเสีย

1.6.4 การจัดการด้านไฟฟ้า

สนามบินตราดใช้ไฟฟ้าที่รับมาจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคอำเภอเขาสงมี โดยส่งจ่ายไฟจากสถานีไฟฟ้าย่อย แสนตั้ง ด้วยระบบสายส่งขนาดแรงดันไฟ 22 kV จ่ายผ่านมิเตอร์ไฟ โดยใช้หม้อแปลงขนาด 200 kVA จ่ายไฟฟ้าให้กับอาคาร หอบังคับการบิน อาคารดับเพลิง ทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดเครื่องบิน อาคาร NDB ส่วนหม้อแปลงตัวที่ 2 ขนาด 200 kVA จะจ่ายไฟให้กับอาคารที่พักผู้โดยสาร และบ้านพักเจ้าหน้าที่

ในกรณีเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินทางด้านไฟฟ้า โครงการสนามบินตราดได้ติดตั้งเครื่องกำเนิดไฟฟ้าสำรอง (Electrical Generator) จำนวน 2 เครื่อง ขนาดเครื่องละ 200 kVA ได้แก่ บริเวณอาคารผู้โดยสาร ซึ่งจะสำรองไฟให้ในส่วน อาคารผู้โดยสารทั้งหมด ร้านค้า ลานจอดรถ โรงครัว บ้านพักเจ้าหน้าที่ และอาคารจอดรถราง รถใส่กระเป๋า (GSE) ส่วนเครื่องกำเนิดไฟฟ้าบริเวณโรงไฟฟ้าเก่าจะสำรองไฟให้ในส่วนอาคารหอบังคับการบิน สำนักงานอุตุณิยมวิทยา ทางวิ่งทางขับ โรงผลิตน้ำประปา ลานจอด และอาคารสำนักงานของบริษัทเติมน้ำมันเครื่องบิน (BAFS) ดังภาพถ่ายที่ 1.6.4-1



ภาพถ่ายที่ 1.6.4-1 เครื่องกำเนิดไฟฟ้าสำรอง

1.6.5 การจัดการขยะมูลฝอย

ขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นในสนามบินตราดส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นขยะมูลฝอยชุมชน เช่น เศษอาหาร เศษกิ่งไม้ ใบไม้ กระดาษ และพลาสติก โดยมีแหล่งกำเนิดมาจากผู้มาใช้บริการ ผู้โดยสาร ขยะจากอาคารสำนักงาน อาคารสำนักงาน ร้านค้าภายในพื้นที่สนามบินตราด ขยะมูลฝอยจากอากาศยาน และบ้านพักพนักงาน โดยจะวางถังขยะที่มีถุงพลาสติกใส่รองรับไว้ตามจุดต่างๆ พร้อมจัดแยกประเภทของถังขยะออกเป็น 4 ประเภท คือ ขยะทั่วไป ขยะอันตราย ขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ และขยะอันตราย แสดงดังภาพถ่ายที่ 1.6.5-1 โดยมีปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นเฉลี่ยประมาณ 40 กิโลกรัม/วัน

มูลฝอยจากอาคารที่พักผู้โดยสาร หอบังคับการบิน อาคารดับเพลิง และอาคารบ้านพักพนักงาน รวมถึงมูลฝอยจากเครื่องบินในแต่ละเที่ยวบิน จะให้แม่บ้านเป็นผู้รวบรวมจากภาชนะรองรับทุกวัน และให้มีการคัดแยกมูลฝอยประเภทขวดแก้ว พลาสติก และกระป๋องอลูมิเนียมออก ส่วนที่เหลือจากการคัดแยกจะรวบรวมใส่ถุงดำมัดปากถุง ก่อนส่งไปยังพื้นที่กำจัดขยะของเทศบาลแสนตุ้ง 3 วัน/สัปดาห์ คือในวันอังคาร วันพฤหัสบดี และวันศุกร์ ทั้งนี้ปัจจุบันสนามบินตราดไม่ได้มีการใช้งานโรงพักขยะ เนื่องจากทางสนามบินได้ดำเนินการจัดส่งขยะเพื่อไปกำจัดต่อเนื่องจึงไม่มีขยะหลงเหลือที่จะต้องนำไปพักที่โรงพักขยะ



ถังขยะแยกประเภทภายในพื้นที่โครงการ



ภาชนะรองรับขยะก่อนส่งไปกำจัด



โรงพักขยะ

ภาพถ่ายที่ 1.6.5-1 ถังขยะแยกประเภท และโรงพักขยะมูลฝอย

1.6.6 ระบบระบายน้ำ

การระบายน้ำภายในเขตสนามบินตราดในปัจจุบัน มีรางระบายน้ำหลัก 2 สาย ยาวตามแนวทางวิ่ง ทั้ง 2 ฝั่ง โดยรางระบายน้ำแต่ละฝั่งจะมีลักษณะหน้าตัดเป็นรูปสี่เหลี่ยมคางหมู ความกว้างที่พื้นผิว 5.3 เมตร ความลึก 1.1 เมตร และความกว้างที่ท้องราง 3.1 เมตร ความลาดเอียงด้านข้าง 1:1 รางระบายน้ำดังกล่าวนี้ จะทำหน้าที่ระบายน้ำจาก พื้นทางวิ่ง และพื้นที่บริเวณข้างทางวิ่งลงสู่แนวทางน้ำธรรมชาติที่ตัดผ่านสนามบินในแต่ละช่วง ได้แก่ ห้วยวังปลา ห้วยสลักหมู และห้วยชุมแสง ส่วนการระบายน้ำในทางน้ำธรรมชาติช่วงที่ตัดผ่านสนามบินมีรายละเอียด ดังนี้

(1) ห้วยวังปลา (กม.ที่ 1+540) ได้วางท่อคอนกรีตเสริมเหล็ก ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.50 เมตร ความยาว 1.50 เมตร จำนวน 3 แถว 450 ท่อน

(2) ห้วยสลักหมู (กม. ที่ 1+980) ได้วางท่อคอนกรีตเสริมเหล็ก ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.50 เมตร ความยาว 1.50 เมตร จำนวน 2 แถว 300 ท่อน

(3) ห้วยชุมแสง (กม. ที่ 3+050) ได้วางท่อคอนกรีตเสริมเหล็ก ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.50 เมตร ความยาว 150 เมตร จำนวน 2 แถว 300 ท่อน

1.7 สรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการและความคืบหน้าในระยะดำเนินการ

การพัฒนาโครงการสนามบินตราดจะทำให้มีการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของท่าอากาศยานก่อนและหลังการพัฒนาโครงการ โดยสรุปการเปลี่ยนแปลงและความคืบหน้าในระยะดำเนินการได้ดังตารางที่ 1.7-1

สืบเนื่องจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) มีการกำหนดให้สนามบินต้องจัดให้มีรั้วหรือสิ่งกีดขวางเพื่อป้องกันสัตว์และบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้าสู่พื้นที่สนามบิน โดยบริเวณหัวทางวิ่ง 05 ของสนามบินตราด มีเนินดินซึ่งใช้เป็นสิ่งกีดขวางเพื่อป้องกันในการเข้าพื้นที่ แต่เนื่องจากทางสนามบินตราดมีความจำเป็นต้องนำเนินดินบริเวณทางวิ่ง 05 ลงเพื่อปฏิบัติตามการจัดการสิ่งกีดขวางประกอบการจัดตั้งสนามบิน จึงมีการจัดทำแนวรั้วในบริเวณดังกล่าวทดแทนเนินดินที่มีการปรับลดลง

ตารางที่ 1.7-1 สรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการพัฒนาศูนย์บินตราบด

รายการ	หน่วย	ก่อนการเปลี่ยนแปลง ^{1/}	หลังการเปลี่ยนแปลง		สรุปการเปลี่ยนแปลง
			ตามที่ระบุในรายงานฯ ^{1/}	ปัจจุบัน ^{2/}	
1. ที่ตั้งโครงการ	-	ตำบลท่าโสม อำเภอเขาสมิง และ ตำบลบางปิด อำเภอแหลมงอบ จังหวัดตราด	ตำบลท่าโสม อำเภอเขาสมิง และ ตำบลบางปิด อำเภอแหลมงอบ จังหวัดตราด	ตำบลท่าโสม อำเภอเขาสมิง และ ตำบลบางปิด อำเภอแหลมงอบ จังหวัดตราด	ไม่เปลี่ยนแปลง
2. สภาพการดำเนินงาน	-	ที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน	สนามบินพาณิชย์	สนามบินพาณิชย์	พัฒนาเป็นสนามบิน
3. พื้นที่โครงการ	ไร่	1,200	1,700 (พื้นที่สนามบินส่วนที่จะขยาย 34 ไร่ พื้นที่ สปก. 57-3-81 ไร่)	1,200	ไม่เปลี่ยนแปลง
4. จำนวนเที่ยวบิน	เที่ยว/วัน	4	40	2	
5. ทางวิ่ง (Runway)	-	1 ทางวิ่ง	1 ทางวิ่ง	1 ทางวิ่ง	ไม่เปลี่ยนแปลง
- ความยาว	เมตร	1,800	2,120	1,800	ไม่เปลี่ยนแปลง
- ความกว้าง	เมตร	45	45	45	ไม่เปลี่ยนแปลง
- ความกว้างไหล่ทาง	เมตร	7.5	7.5	7.5	ไม่เปลี่ยนแปลง
- คั่นทางทั้งสองข้างถัดจากไหล่ทาง	เมตร	45	45	45	ไม่เปลี่ยนแปลง
- ลักษณะผิวทาง	-	Asphaltic Concrete	Asphaltic Concrete	Asphaltic Concrete	ไม่เปลี่ยนแปลง

ที่มา : ^{1/} รวบรวมจากรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับสมบูรณ์) โครงการพัฒนาศูนย์บินตราบด (จากที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานเป็นสนามบิน), เมษายน 2548

^{2/} การติดตามผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาศูนย์บินตราบด, กรกฎาคม 2566

ตารางที่ 1.7-1 สรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการพัฒนาสนามบินตราด (ต่อ)

รายการ	หน่วย	ก่อนการเปลี่ยนแปลง ^{1/}	หลังการเปลี่ยนแปลง		สรุปการเปลี่ยนแปลง
			ตามที่ระบุในรายงานฯ ^{1/}	ปัจจุบัน ^{2/}	
6. ลานจอดเครื่องบิน (Apron)					
- บริเวณที่จอดเครื่องบิน	-	บริเวณด้านปลายทางวิ่ง 23	จะอยู่บริเวณ Sta. 2+435 ถึง Sta. 2+600 เป็นระยะ 150 เมตร และต่อยาวออกมาจากทางวิ่ง 200 เมตร	ปัจจุบันสนามบินตราดมีเพียงลานจอดอากาศยานชั่วคราว	ไม่เปลี่ยนแปลง
- รวมพื้นที่ของลานจอดเครื่องบิน	ตารางเมตร	-	30,000	-	ไม่เปลี่ยนแปลง
- ความกว้างของขอบไหล่ทาง (Shoulder)	เมตร	-	7.5	-	ไม่เปลี่ยนแปลง
- ความสามารถในการรองรับเครื่องบิน	ลำ	-	4	-	ไม่เปลี่ยนแปลง
7. อาคารที่พักผู้โดยสาร					
- ที่ตั้ง	-	ใกล้ปลายทางวิ่ง 23 อยู่ห่างจากทางวิ่งไปทางทิศเหนือประมาณ 150 เมตร	ทิศเหนือของลานจอดเครื่องบินห่างจากลานจอดเครื่องบินประมาณ 400 เมตร	ใกล้ปลายทางวิ่ง 23 อยู่ห่างจากทางวิ่งไปทางทิศเหนือประมาณ 150 เมตร	ไม่เปลี่ยนแปลง
- พื้นที่ใช้สอย	ตารางเมตร	680	-	1,461	เพิ่มขึ้น 781 ตารางเมตร
- จำนวนผู้โดยสารที่รองรับได้	คน/ชั่วโมง	-	300	140	-

หมายเหตุ : - หมายถึง ไม่ได้มีการระบุรายละเอียดหรือไม่มีการเปลี่ยนแปลง

ที่มา : ^{1/} รวบรวมจากรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับสมบูรณ์) โครงการพัฒนาสนามบินตราด (จากที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานเป็นสนามบิน), เมษายน 2548

^{2/} การติดตามผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาสนามบินตราด, กรกฎาคม 2566

ตารางที่ 1.7-1 สรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการพัฒนาศูนย์บินตราบด (ต่อ)

รายการ	หน่วย	ก่อนการเปลี่ยนแปลง ^{1/}	หลังการเปลี่ยนแปลง		สรุปการเปลี่ยนแปลง
			ตามที่ระบุในรายงานฯ ^{1/}	ปัจจุบัน ^{2/}	
8. หอบังคับการบิน					
- ที่ตั้ง	-	อยู่ประมาณ Sta 2+075 อยู่ห่างจากทางวิ่งไปทางทิศเหนือประมาณ 130 เมตร	ทิศเหนือของลานจอดเครื่องบินห่างจากลานจอดเครื่องบินประมาณ 400 เมตร	อยู่ประมาณ Sta 2+075 อยู่ห่างจากทางวิ่งไปทางทิศเหนือประมาณ 130 เมตร	ไม่เปลี่ยนแปลง
- พื้นที่ใช้สอย	ตารางเมตร	30	-	30	ไม่เปลี่ยนแปลง
- พื้นที่ภายในอาคาร	ตารางเมตร	6.25	-	6.25	ไม่เปลี่ยนแปลง
- ความสูงอาคาร	เมตร	6.3	-	6.3	ไม่เปลี่ยนแปลง
- จำนวนชั้น	ชั้น	2	-	2	ไม่เปลี่ยนแปลง

หมายเหตุ : - หมายถึง ไม่ได้มีการระบุรายละเอียดหรือไม่มีการเปลี่ยนแปลง

ที่มา : ^{1/} รวบรวมจากรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับสมบูรณ์) โครงการพัฒนาศูนย์บินตราบด (จากที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานเป็นสนามบิน), เมษายน 2548

^{2/} การติดตามผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาศูนย์บินตราบด, กรกฎาคม 2566