

บทที่ 6

การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

6.1 เหตุผลและความจำเป็น

ในการศึกษาของโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) ได้มีการรับฟังความคิดเห็นและข้อห่วงกังวลจากประชาชน โดยดำเนินการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ.2548 และตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2562)

6.2 วัตถุประสงค์ของการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

- 1) เพื่อเผยแพร่ข้อมูลและสร้างความเข้าใจในโครงการ
- 2) เพื่อรับฟังข้อห่วงกังวลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ และแนวทางป้องกันแก้ไข
- 3) เพื่อประชาสัมพันธ์การดำเนินงานของกรมท่าอากาศยานที่ต้องการเพิ่มศักยภาพของท่าอากาศยานโดยมีความใส่ใจต่อสิ่งแวดล้อม

6.3 แผนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ วางแผนดำเนินการตั้งแต่เริ่มต้นการศึกษาโครงการ ได้แก่ การเข้าปรึกษาหารือและให้ข้อมูล การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 ปฐมนิเทศโครงการ การประชุมกลุ่มย่อยในระดับพื้นที่ และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 2 ปัจฉินิเทศโครงการ พร้อมทั้งสรุปผลการประชุมส่งให้กลุ่มเป้าหมายรับทราบภายใน 15 วัน หลังการประชุม

6.3.1 การปรึกษาหารือและให้ข้อมูล

การปรึกษาหารือโดยการเข้าพบหน่วยงานหลักด้านนโยบายที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ เพื่อแนะนำโครงการและรับฟังนโยบาย แนวความคิด ตลอดจนประเด็นที่อาจเป็นอุปสรรคในการศึกษาและพัฒนาโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานและเตรียมแนวทางป้องกันไม่ให้เกิดข้อพิพาทในพื้นที่ โดยดำเนินการก่อนจัดประชุมและตามความจำเป็นของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นขณะทำการศึกษา

6.3.2 การจัดประชุม

กำหนดให้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน 3 ครั้ง ได้แก่

1) การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ปฐมนิเทศโครงการ

วัตถุประสงค์: เพื่อนำเสนอรายละเอียดโครงการ ความจำเป็นของโครงการ วัตถุประสงค์ขอบเขตการศึกษาการประเมินทางเลือกโครงการ (ถ้ามี) และผลที่คาดว่าจะได้รับ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น

สื่อ: แผ่นพับ สื่อนิทรรศการ สไลด์ประกอบการประชุมรูปแบบ powerpoint แบบแสดงความคิดเห็น

การประชุมกลุ่มย่อยในระดับพื้นที่

วัตถุประสงค์: เพื่อเสนอความจำเป็นของโครงการ วัตถุประสงค์ ข้อมูลความก้าวหน้าในการศึกษา รูปแบบทางเลือกของโครงการ ข้อดี ข้อเสีย ร่างรูปแบบที่เหมาะสม และร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น

สื่อ: แผ่นพับ สื่ออินทราการ สไลด์ประกอบการประชุมรูปแบบ powerpoint แบบแสดงความคิดเห็น

2) การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 ปีฉิมนิเทศโครงการ

วัตถุประสงค์: เพื่อนำเสนอร่างรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น

สื่อ: แผ่นพับ สื่ออินทราการ สไลด์ประกอบการประชุมรูปแบบ powerpoint แบบแสดงความคิดเห็น

อย่างไรก็ตาม ในระหว่างทำการศึกษาหากพบว่ากลุ่มเป้าหมายมีความกังวล และ/หรือต้องการข้อมูลเพิ่มเติม ทางโครงการจะเลือกใช้ช่องทางที่เหมาะสมเพื่อสร้างความเข้าใจ หรือให้ข้อมูลเพิ่มเติม เช่น การพบปะพูดคุย การจัดประชุมกลุ่มย่อย (ทางโครงการได้จัดเพิ่มขึ้นจากแผนเดิมที่กำหนดไว้)

6.4 พื้นที่เป้าหมาย

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตั้งอยู่ในอำเภอสตึก โดยพื้นที่เป้าหมายครอบคลุมพื้นที่ศึกษาในรัศมี 5 กิโลเมตร ประกอบด้วย ตำบลสตึก ตำบลร่อนทอง ตำบลนิคม ตำบลดอนมนต์ และตำบลเมืองแก

6.5 กลุ่มเป้าหมาย

การวิเคราะห์กลุ่มเป้าหมายในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน มีความสำคัญต่อการเผยแพร่ข้อมูลโครงการเพื่อให้การรับรู้ข้อมูลและการสะท้อนความคิดเห็นต่อโครงการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถนำมาประกอบการพิจารณาศึกษาให้เกิดการพัฒนาโครงการจนเป็นที่ยอมรับภายใต้เหตุและผลจากการแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ซึ่งตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2562) จำแนกผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไว้ 7 กลุ่ม ดังนี้

- ผู้ได้รับผลกระทบ ได้แก่ กลุ่มผู้เสียประโยชน์ และกลุ่มผู้ได้รับผลประโยชน์
- ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ เจ้าของโครงการ และผู้จัดทำรายงานฯ
- ผู้ที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)
- หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ
- องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ
- สื่อมวลชน
- ประชาชนทั่วไป

อย่างไรก็ตาม เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ศึกษา อาจแบ่งกลุ่มได้มากกว่า 7 กลุ่ม หรืออาจไม่มีบางกลุ่มซึ่งจะพิจารณาให้เหมาะสมกับโครงการและสถานการณ์

6.6 แผนการประชาสัมพันธ์

สื่อประชาสัมพันธ์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลโครงการ และเมื่อการศึกษาเสร็จสมบูรณ์ โดยแต่ละครั้งจะจัดให้มีเนื้อหาสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการรับฟังความคิดเห็นทั้ง 3 ครั้ง ได้แก่

- 1) แผ่นพับ ตามข้อกำหนดคือ ขนาด A4 พับสาม พิมพ์สี ทั้งนี้เพื่อความชัดเจนในการสื่อสาร จึงปรับให้มีขนาดใหญ่ขึ้น เป็น A3 พับครึ่ง พิมพ์สี
- 2) สื่อนิทรรศการ รูปแบบ x-stand ขนาด 80x180 เซนติเมตร
- 3) แบบแสดงความคิดเห็น
- 4) สไลด์ประกอบการประชุม รูปแบบ powerpoint

6.7 ผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องมาเป็นระยะตามลำดับเวลา ดังนี้

กิจกรรม	วัน เวลา สถานที่	วัตถุประสงค์
- การปรึกษาหารือและให้ข้อมูล ครั้งที่ 1	วันพุธที่ 26 มิถุนายน พ.ศ. 2562 เวลา 10.30 น. ณ ศาลากลาง จังหวัดบุรีรัมย์	เพื่อเสนอรายละเอียดโครงการ ความ จำเป็นของโครงการ วัตถุประสงค์ ขอบเขต การศึกษา การประเมินทางเลือกโครงการ ผลที่คาดว่าจะได้รับ และรับฟังนโยบาย แนวความคิด ตลอดจนประเด็นที่อาจเป็น อุปสรรคในการศึกษาและพัฒนาโครงการ
- การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ปฐมนิเทศโครงการ	วันพุธที่ 26 มิถุนายน พ.ศ. 2562 เวลา 13.00-16.30 น. ณ ห้อง พิมานราชพลักษ์ โรงแรมพณม พิมาน อำเภอเมืองบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์	เพื่อเสนอรายละเอียดโครงการ ความ จำเป็นของโครงการ วัตถุประสงค์ ขอบเขต การศึกษา การประเมินทางเลือกโครงการ ผลที่คาดว่าจะได้รับ พร้อมทั้งรับฟังความ คิดเห็นและข้อเสนอแนะ
- การประชุมกลุ่มย่อยในระดับพื้นที่	วันศุกร์ที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2562 กลุ่มที่ 1 เวลา 09.00 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมพอประมาณ ชั้น 2 อาคารดำรงรักษ์ วิทยาลัย การอาชีพสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ กลุ่มที่ 2 เวลา 13.00 – 16.00 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วน ตำบลร่อนทอง อำเภอสตึก จังหวัด บุรีรัมย์	เพื่อเสนอรายละเอียดโครงการ ความ จำเป็นของโครงการ วัตถุประสงค์ ข้อมูล ความก้าวหน้าในการศึกษา รูปแบบ ทางเลือกของโครงการ ข้อดี ข้อเสีย ร่างรูปแบบที่เหมาะสม และร่างมาตรการ ป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งรับฟัง ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
- การปรึกษาหารือและให้ข้อมูล ครั้งที่ 2	วันอังคารที่ 14 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 14.30 น. ณ ศาลากลาง จังหวัดบุรีรัมย์	เพื่อรายงานผลการศึกษาและรับฟัง ข้อเสนอแนะ
- การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 ปัจฉิมนิเทศโครงการ	วันพุธที่ 15 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้อง ประชุมวิทยาลัยชุมชนบุรีรัมย์ ชั้น 2 อาคารวิทยบริการ วิทยาลัย ชุมชนบุรีรัมย์ อำเภอเมืองบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์	เพื่อเสนอผลการออกแบบการก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ร่างรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการ ป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ

6.7.1 ผลการปรึกษาหารือและให้ข้อมูล ครั้งที่ 1

กรมท่าอากาศยาน นำโดยนายสมเกียรติ มณีสถิตย์ รองอธิบดี ด้านมาตรฐาน และนายอาทิตย์ วินิจสร ผู้อำนวยการกองก่อสร้างและบำรุงรักษา พร้อมด้วยกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ได้เข้าพบนายธีรวัฒน์ วุฒิคุณ ผู้ว่าราชการจังหวัดบุรีรัมย์ เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน พ.ศ. 2562 เวลา 10.30 น. ณ ศาลากลางจังหวัดบุรีรัมย์ เพื่อนำเสนอรายละเอียดโครงการ ความจำเป็นของโครงการ วัตถุประสงค์ ขอบเขตการศึกษา การประเมินทางเลือกโครงการ ผลที่คาดว่าจะได้รับ และรับฟังนโยบาย แนวความคิด ตลอดจนประเด็นที่อาจเป็นอุปสรรคในการศึกษาและพัฒนาโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานและเตรียมแนวทางป้องกันไม่ให้เกิดข้อพิพาทในพื้นที่ ทั้งนี้ ท่านผู้ว่าราชการจังหวัด เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ และขอให้ดำเนินการโดยเร่งด่วน เนื่องจากจังหวัดบุรีรัมย์ มีความโดดเด่นเรื่องการท่องเที่ยวด้านกีฬา มีสนามฟุตบอล และสนามแข่งรถยนต์สปอร์ตระดับมาตรฐานโลก หากมองถึงการอำนวยความสะดวกในการเดินทางของนักกีฬา การขนส่งอุปกรณ์ในการแข่งขัน โดยไม่ต้องผ่านพิธีศุลกากรที่ท่าอากาศยานดอนเมือง หรือสุวรรณภูมิ ทำให้ประหยัดเวลา และค่าใช้จ่าย ดังนั้นหากมีการพัฒนาโครงการจะส่งผลต่อการขยายตัวด้านเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยวของจังหวัด ดังมีบรรยากาศการเข้าพบเพื่อให้ข้อมูลและรับฟังความคิดเห็น ดังแสดงในรูปที่ 6.7.1-1



รูปที่ 6.7.1-1 บรรยากาศการเข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดบุรีรัมย์เพื่อให้ข้อมูลและรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1

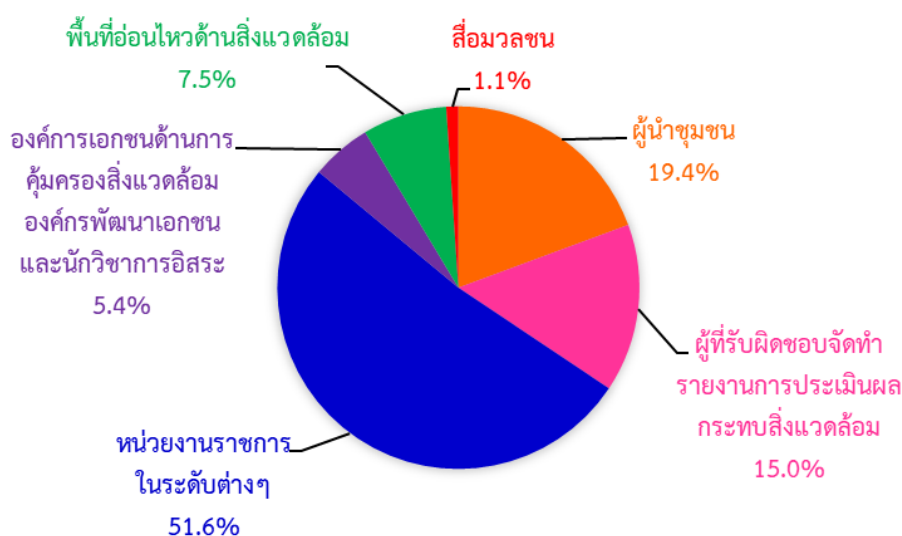
6.7.2 ผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ปฐมนิเทศโครงการ

ทางโครงการได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ปฐมนิเทศโครงการ เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน พ.ศ. 2562 เวลา 13.00-16.30 น. ณ ห้องพิมานราชพลุฑ์ โรงแรมพณพิมาน อำเภอเมืองบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอรายละเอียดโครงการ ความจำเป็นของโครงการ วัตถุประสงค์ ขอบเขตการศึกษา การประเมินทางเลือกโครงการ ผลที่คาดว่าจะได้รับ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น/ ข้อเสนอแนะ จากหน่วยงานและประชาชนจากกลุ่มเป้าหมายในตำบลสตึก ตำบลร่อนทอง ตำบลนิคม ตำบลดอนมนต์ อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ ประกอบด้วย ผู้นำชุมชนซึ่งเป็นตัวแทนผู้ได้รับผลกระทบ ผู้แทนจากหน่วยงานราชการ ระดับจังหวัด อำเภอ ตำบล หน่วยงานภาคเอกชน สถาบันการศึกษา สื่อมวลชน ตลอดจนกรมท่าอากาศยาน และบริษัทที่ปรึกษา รวมทั้งสิ้น 93 คน รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 6.7.2-1 และรูปที่ 6.7.2-1 โดยมีนายดำรงชัย เนรมิตตกพงศ์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดบุรีรัมย์ เป็นประธาน นายสมเกียรติ มณีสิทธิ์ รองอธิบดี ด้านมาตรฐาน เป็นผู้แทนกรมท่าอากาศยาน และนายอาทิตย์ วินิจสร ผู้อำนวยการกองก่อสร้างและบำรุงรักษา เป็นผู้กล่าวรายงานต่อที่ประชุม

ตารางที่ 6.7.2-1 จำนวนผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ปฐมนิเทศโครงการ

กลุ่มเป้าหมาย	คน	ร้อยละ
ผู้นำชุมชน	18	19.4
ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	14	15.0
หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ	48	51.6
องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน และนักวิชาการอิสระ	5	5.4
พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	7	7.5
สื่อมวลชน	1	1.1
รวม	93	100.0

สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ปฐมนิเทศโครงการ



รูปที่ 6.7.2-1 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ปฐมนิเทศโครงการ

1) สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม

ในภาพรวมผู้เข้าประชุมเห็นด้วยกับการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โดยมีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ ดังแสดงในตารางที่ 6.7.2-2 และบรรยากาศการประชุมดังแสดงในรูปที่ 6.7.2-2

ตารางที่ 6.7.2-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมรับฟังความคิดเห็น
ของประชาชน ครั้งที่ 1 ปฐมนิเทศโครงการ

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงและการนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ	
<ul style="list-style-type: none"> เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการเพื่อรองรับการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว ของจังหวัดบุรีรัมย์และจังหวัดใกล้เคียง 	<ul style="list-style-type: none"> การพัฒนาโครงการเพื่อรองรับความเจริญ นอกจากการเติบโตด้านเศรษฐกิจแล้ว โครงการให้ความสำคัญกับการศึกษาสิ่งแวดล้อมควบคู่กันด้วย
ข้อมูลโครงการ	
<ul style="list-style-type: none"> หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางเลือก มีเหตุผลในการให้คะแนนแต่ละด้านอย่างไร 	<ul style="list-style-type: none"> เมื่อกำหนดรูปแบบทางเลือกและรวบรวมข้อมูล รวมทั้งลงพื้นที่สำรวจภาคสนามของแต่ละรูปแบบทางเลือกเป็นที่เรียบร้อยแล้ว โครงการจะทำการคัดเลือกรูปแบบที่มีความเหมาะสมกับโครงการให้มากที่สุด โดยการเปรียบเทียบครอบคลุมปัจจัยหลัก 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ร้อยละ 40 ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน ร้อยละ 25 และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 35
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
<ul style="list-style-type: none"> เมื่อมีการพัฒนาโครงการและเครื่องบินที่นำมาใช้ขนาดใหญ่ขึ้น มีมาตรการลดผลกระทบด้านเสียงอย่างไร 	<ul style="list-style-type: none"> การศึกษาผลกระทบด้านเสียงของโครงการได้พิจารณาถึงความสามารถในการลดระดับเสียงที่อาจส่งผลกระทบต่อชุมชนที่อยู่รอบท่าอากาศยานทั้งปัจจุบัน รวมทั้งได้ศึกษาพื้นที่ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบด้านเสียงในอนาคตจากการขยายท่าอากาศยานในอนาคตแล้ว โดยจัดทำเป็นแผนที่แนวเส้นระดับเสียง NEF (Noise Exposure Forecast) ใช้เป็นกรอบแนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบด้านเสียงจากแผนการขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในอนาคต ทั้งนี้ การกำหนดมาตรการลดผลกระทบที่เกี่ยวข้อง โครงการจะพิจารณาการบริหารจัดการการจราจรทางอากาศที่ส่งผลกระทบด้านเสียงน้อยที่สุด เป็นหลัก อาทิ ควบคุมจำนวนและประเภทของเครื่องบิน ความถี่ในการขึ้น-ลง ซึ่งหากแนวเส้นเสียงที่ก่อให้เกิดผลกระทบอยู่นอกเขตสนามบินต้องมีมาตรการเบี่ยงเส้นทางการบินไปทางด้านหัวสนามบินที่มีชุมชนไม่หนาแน่น เป็นต้น

ตารางที่ 6.7.2-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมรับฟังความคิดเห็น
ของประชาชน ครั้งที่ 1 ปฐมนิเทศโครงการ (ต่อ)

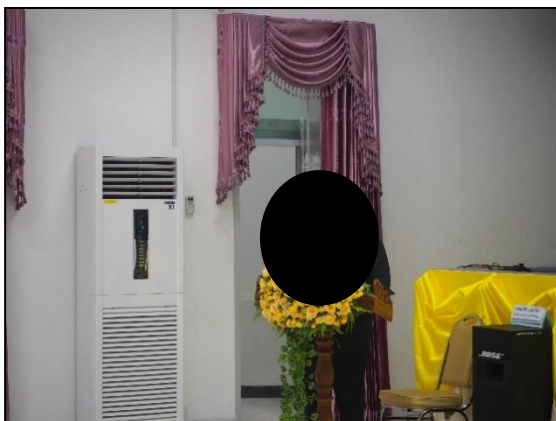
สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงและการนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)	
<ul style="list-style-type: none"> ควรเพิ่มเติมการศึกษาเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในอดีตและปัจจุบัน 	<ul style="list-style-type: none"> การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ เนื่องจากเป็นโครงการที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2562 โดยแนวทางการศึกษาดังกล่าวครอบคลุมเรื่องการศึกษาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่โครงการไว้ด้วยแล้ว
<ul style="list-style-type: none"> การนำเสนอผลกระทบสิ่งแวดล้อมควรศึกษาและประเมินผลกระทบทั้ง 4 รูปแบบทางเลือก 	<ul style="list-style-type: none"> การคัดเลือกรูปแบบโครงการ ได้มีการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมทุกทางเลือกครอบคลุมทั้ง 4 รูปแบบแล้ว
<ul style="list-style-type: none"> การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ควรพิจารณาไม่ให้มีผลกระทบต่อประเพณีการทำบุญบั้งไฟ 	<ul style="list-style-type: none"> ทุกสนามบินมีประกาศเขตปลอดภัยในการเดินอากาศในระยะ 15 กิโลเมตรรอบสนามบิน ทั้งนี้ปฏิบัติตามราชกิจจานุเบกษา เล่ม 133 ตอนพิเศษ 257 ง วันที่ 11 พฤศจิกายน 2559 เรื่อง มาตรการป้องกันและการรักษาความปลอดภัยและการดูแลรักษาความสงบเรียบร้อยของประชาชนในการจุดและปล่อย หรือกระทำการอย่างใดเพื่อให้บั้งไฟ ตะไล หรือวัตถุอื่นใดที่คล้ายคลึงกัน ขึ้นไปสู่อากาศ ข้อ 4 สถานที่จุดและปล่อยหรือกระทำการอย่างใดเพื่อให้บั้งไฟ ตะไล หรือวัตถุอื่นใดที่คล้ายคลึงกันขึ้นไปสู่อากาศ ระบุว่า <ol style="list-style-type: none"> สถานที่ที่จะกำหนดให้เป็นพื้นที่ที่จะอนุญาตให้จุดและปล่อยบั้งไฟ ตะไล หรือวัตถุอื่นใดที่คล้ายคลึงกัน ขึ้นไปสู่อากาศ ต้องอยู่ห่างจากหมู่บ้าน/ชุมชน ไม่น้อยกว่า 500 เมตร และอยู่ในลักษณะที่ไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลอื่น ห้ามทำการจุดบั้งไฟในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศยาน บริเวณรอบ ๆ สนามบินแนวร่อนลงและแนวไต่ขึ้นของเครื่องบิน ตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินบุรีรัมย์ ในท้องที่อำเภอชุมพลบุรี จังหวัดสุรินทร์ และอำเภอสตึก อำเภอเมืองบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ. 2540



ประธานการประชุม



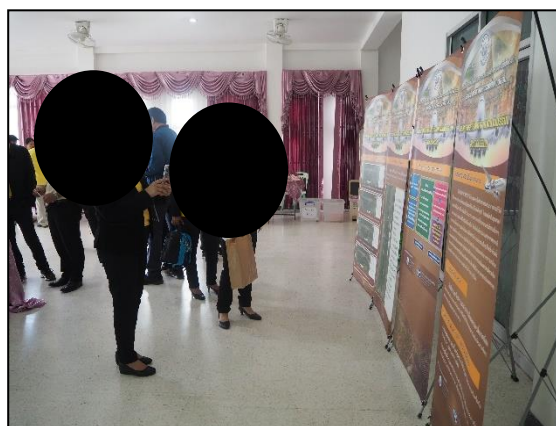
ผู้แทนกรมท่าอากาศยาน
ให้การต้อนรับประธานการประชุม



ผู้แทนกรมท่าอากาศยานกล่าวรายงาน



คณะผู้ศึกษา/วิทยากร

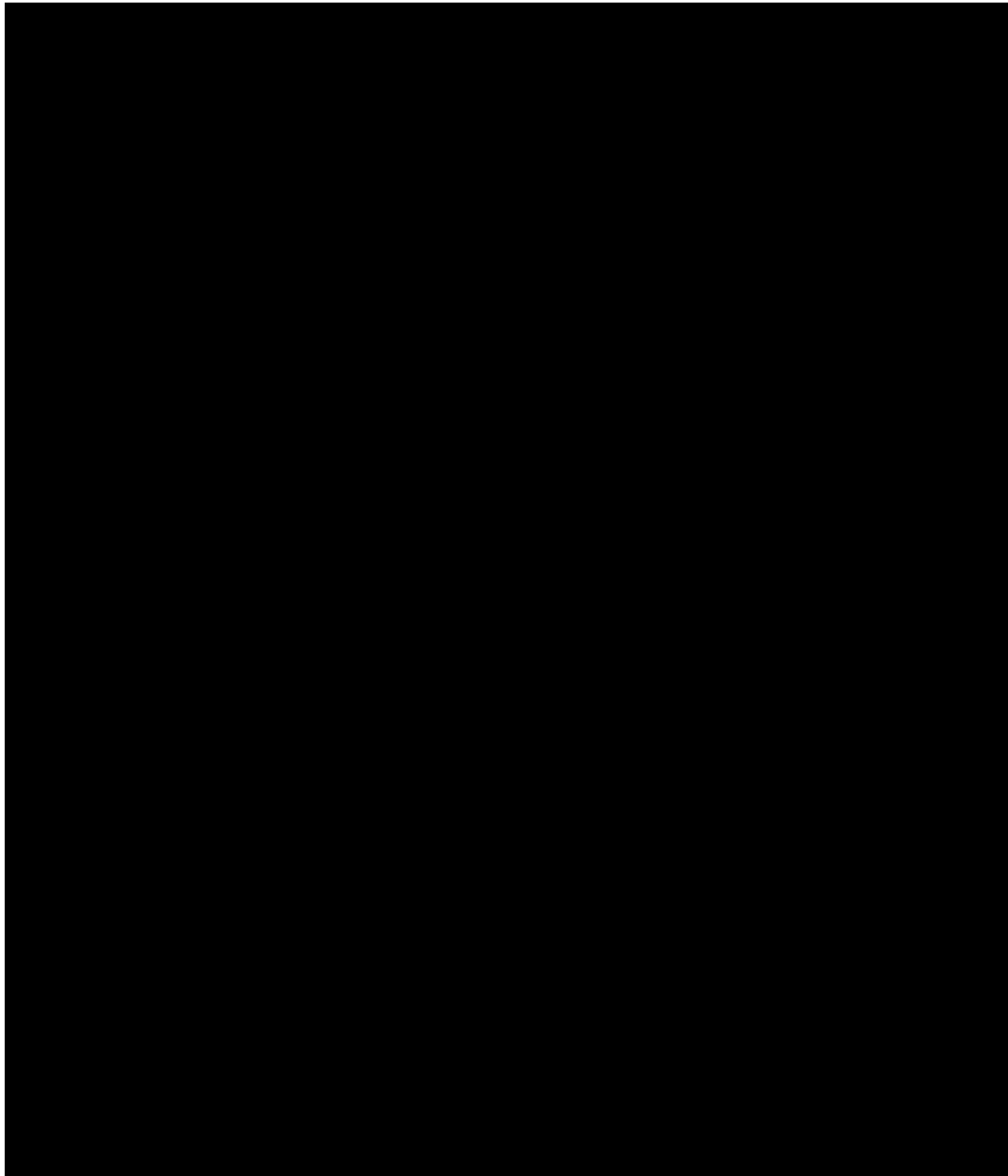


สื่อนิทรรศการ



ผู้เข้าร่วมประชุม

รูปที่ 6.7.2-2 บรรยากาศการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ปฐมนิเทศโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมเสนอประเด็นข้อคิดเห็น

รูปที่ 6.7.2-2 บรรยายการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ปฐมนิเทศโครงการ (ต่อ)

2) ผลการสำรวจผ่านแบบแสดงความคิดเห็น

จากผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งหมด 79 คน (ไม่รวมบริษัทที่ปรึกษาและเจ้าของโครงการ) มีผู้ตอบแสดงความคิดเห็น 63 คน คิดเป็นร้อยละ 79.7 ของผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด มีผลการสำรวจความคิดเห็นดังนี้

2.1) ข้อมูลทั่วไป

ผู้ตอบแบบแสดงความคิดเห็นมีอายุเฉลี่ย 47 ปี เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง และร้อยละ 50.7 มาจากหน่วยงานราชการหรือรัฐวิสาหกิจ รองลงมาเป็นกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้นำชุมชน จบการศึกษาระดับปริญญาตรี และสูงกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 44.4 และ 28.6 ตามลำดับ นอกเหนือจากอาชีพรับราชการหรือลูกจ้างหรือพนักงานรัฐวิสาหกิจแล้วส่วนใหญ่เป็นเกษตรกรปลูกข้าว มันสำปะหลัง ยางพารา อ้อย ส่วนที่เหลือเป็นพนักงานบริษัทเอกชน ค้าขายหรือประกอบธุรกิจส่วนตัว รับจ้างทั่วไป เลี้ยงสัตว์ รวมทั้งอาชีพอื่น ๆ เช่น แม่บ้าน เป็นต้น รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 6.7.2-3

2.2) การใช้บริการหรือเดินทางด้วยเครื่องบินที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ผู้ตอบแบบแสดงความคิดเห็นร้อยละ 61.9 เคยใช้บริการหรือเดินทางด้วยเครื่องบินที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในจำนวนนี้ร้อยละ 19.0 เดินทางไม่เกิน 2 เที่ยวบินต่อปี ร้อยละ 25.4 เดินทางมากกว่า 3 เที่ยวบินแต่ไม่เกิน 8 เที่ยวบินต่อปี และร้อยละ 17.5 เดินทางมากกว่า 8 เที่ยวบินต่อปี ซึ่งเมื่อสอบถามถึงปัญหาที่พบเป็นประจำในการใช้บริการส่วนใหญ่ระบุว่า พื้นที่อาคารพักผู้โดยสารแออัด ที่นั่งไม่เพียงพอ การเดินทางเชื่อมต่อไปยังต่างจังหวัดหรือต่างประเทศไม่สะดวก จำนวนเที่ยวบินไม่เพียงพอในการรองรับจำนวนผู้โดยสาร สิ่งอำนวยความสะดวกภายในอาคารผู้โดยสารไม่เพียงพอ ปัญหาระบบรักษาความปลอดภัยและวิธีการตรวจคนเข้าเมือง และปัญหาอื่น ๆ เช่น ที่จอดรถยนต์และรถสาธารณะไม่เพียงพอและไม่มีความปลอดภัย การยกเลิกเที่ยวบินหรือเครื่องบินล่าช้า เป็นต้น รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 6.7.2-4

ตารางที่ 6.7.2-3 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบแสดงความคิดเห็น (การประชุมปฐมนิเทศโครงการ)

รายละเอียด		คน	ร้อยละ
1 เพศ			
(1) ชาย		37	58.7
(2) หญิง		26	41.3
รวม		63	100.0
2 อายุเฉลี่ย (ปี)		47	
3 หน่วยงาน/องค์กร/กลุ่มงาน ที่สังกัด			
(1) หน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจ		32	50.7
(2) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น		2	3.2
(3) กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน/ผู้นำชุมชน/ผู้นำชุมชนท้องถิ่น		18	28.6
(4) สถาบันการศึกษา		5	7.9
(5) หน่วยงานสาธารณสุข/สถานพยาบาล		1	1.6
(6) หน่วยงานเอกชน/องค์กรธุรกิจภาคเอกชน/สถานประกอบการ		3	4.8
(7) องค์กรพัฒนาเอกชน (NGOs)/มูลนิธิ/สมาคม		1	1.6
(8) สื่อมวลชน		1	1.6
รวม		63	100.0
4 ระดับการศึกษา			
(1) ประถมศึกษา		5	7.9
(2) มัธยมศึกษาตอนต้น (ม.1-ม.3)		3	4.8
(3) มัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.4-ม.6)/ปวช.		8	12.7
(4) อนุปริญญา/ปวส.		1	1.6
(5) ปริญญาตรี		28	44.4
(6) สูงกว่าปริญญาตรี		18	28.6
รวม		63	100.0
5 อาชีพ			
(1) รับราชการ/ลูกจ้าง/พนักงานรัฐวิสาหกิจ		41	65.1
(2) พนักงานบริษัทเอกชน		2	3.2
(3) ค้าขาย / ธุรกิจส่วนตัว		4	6.3
(4) เกษตรกรรม ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง ยางพารา อ้อย		12	19.0
(5) รับจ้างทั่วไป		1	1.6
(6) เลี้ยงสัตว์ ได้แก่ โค		1	1.6
(7) อื่น ๆ ได้แก่ แม่บ้าน		1	1.6
(8) ไม่แสดงความคิดเห็น		1	1.6
รวม		63	100.0

ตารางที่ 6.7.2-4 การใช้บริการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (การประชุมปฐมนิเทศโครงการ)

รายละเอียด	คน	ร้อยละ
1 การใช้บริการหรือเดินทางด้วยเครื่องบินที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
(1) ไม่ใช้บริการ	16	25.4
(2) ไม่เกิน 2 เที่ยวบินต่อปี	12	19.0
(3) เฉลี่ย 3-4 เที่ยวบินต่อปี	9	14.3
(4) เฉลี่ย 5-6 เที่ยวบินต่อปี	6	9.5
(5) เฉลี่ย 7-8 เที่ยวบินต่อปี	1	1.6
(6) มากกว่า 8 เที่ยวบินต่อปี	11	17.5
(7) ไม่แสดงความคิดเห็น	8	12.7
รวม	63	100.0
ปัญหาที่พบประจำในการใช้บริการสนามบินบุรีรัมย์ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
- จำนวนเที่ยวบินไม่เพียงพอกับจำนวนผู้โดยสาร	21	
- พื้นที่อาคารที่พักผู้โดยสารแออัด ที่นั่งไม่เพียงพอในการรองรับจำนวนผู้โดยสาร	24	
- สิ่งอำนวยความสะดวกภายในอาคารผู้โดยสารมีไม่เพียงพอ	18	
- การเดินทางเชื่อมต่อไปยังต่างจังหวัด หรือต่างประเทศไม่สะดวก	24	
- การรักษาความปลอดภัยและวิธีการตรวจคนเข้าเมือง	9	
- อื่น ๆ ได้แก่ ที่จอดรถยนต์และรถสาธารณะไม่เพียงพอและไม่มีความปลอดภัย การยกเลิกเที่ยวบินหรือล่าช้า	7	
รวม	103	

2.3) ความคิดเห็นต่อโครงการ

ความคิดเห็นต่อการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ ความคิดเห็นต่อหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม และข้อห่วงกังวลต่อการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์ รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 6.7.2-5 สรุปได้ดังนี้

2.3.1) ความคิดเห็นต่อการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ผู้ตอบแบบแสดงความคิดเห็นร้อยละ 88.9 เห็นว่าการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีความจำเป็น และเป็นประโยชน์อย่างมาก (ร้อยละ 82.6) เนื่องจากการเพิ่มศักยภาพในการรองรับจำนวนผู้โดยสาร นักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นในปัจจุบันและในอนาคต การเดินทางสะดวก ประหยัดเวลา ค่าใช้จ่าย ช่วยการกระตุ้นเศรษฐกิจ การลงทุนทั้งด้านการท่องเที่ยวและกีฬา สร้างความเจริญพร้อมกับการรองรับการขยายตัวของจังหวัดบุรีรัมย์ในอนาคต นอกจากนี้ยังเป็นการเพิ่มทางเลือกในการเดินทาง ประชาชนในจังหวัดบุรีรัมย์และจังหวัดใกล้เคียงได้ใช้ประโยชน์ด้วย โดยร้อยละ 1.6 เห็นว่าไม่มีความจำเป็น และอีกร้อยละ 9.5 ไม่แสดงความคิดเห็น

2.3.2) ความคิดเห็นต่อหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ผู้ตอบแบบแสดงความคิดเห็นร้อยละ 60.3 เห็นว่าหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกรูปแบบสำหรับการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีความเหมาะสม ครอบคลุมทุกมิติ และสอดคล้องกับการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมี ร้อยละ 4.8 เห็นว่าไม่เหมาะสม และเสนอให้พิจารณาคะแนนในแต่ละด้าน ซึ่งมีความเห็นแตกต่างกันออกไป เช่น ควรให้น้ำหนักคะแนนเท่ากันทุกด้าน หรือควรปรับคะแนนด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม 40:20:40 หรือให้เน้นคะแนนด้านสิ่งแวดล้อมเป็นหลักโดยเฉพาะผลกระทบต่อชุมชนและประชาชน

ร้อยละ 19.0 ไม่แสดงความคิดเห็น เนื่องจากยังไม่ทราบรายละเอียดที่ชัดเจน รวมทั้งไม่ได้ทำการเปรียบเทียบข้อดีและข้อเสียของเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกรูปแบบ และร้อยละ 15.9 เห็นว่าควรเพิ่มเติมหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสภาพพื้นที่ สภาพแวดล้อม ปัญหาและอุปสรรค ด้านความปลอดภัยงบประมาณ ทั้งนี้ควรบอกแหล่งที่มาหรือแหล่งอ้างอิงของหลักการให้คะแนน (rating) ของหลักเกณฑ์การพิจารณาในทุก ๆ ด้าน

2.3.3) ข้อห่วงกังวลในการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ผู้ตอบแบบแสดงความคิดเห็นร้อยละ 90.5 มีข้อห่วงกังวลต่อการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์ สรุปดังนี้

- ผลกระทบต่อความเป็นอยู่ประชาชน วิธีชุมชนที่อยู่ติดท่าอากาศยาน รวมทั้งประเพณี วัฒนธรรม เช่น ประเพณีบุญบั้งไฟ
- ผลกระทบด้านเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพอากาศ มลพิษ ทรัพยากรป่าไม้ ความปลอดภัย การจราจร อุบัติเหตุ
- ผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้ท่าอากาศยาน
- การออกแบบอาคารผู้โดยสารให้เหมาะสมและสามารถรองรับได้จริงกับจำนวนผู้ใช้บริการในปัจจุบันและเพิ่มขึ้นในอนาคต
- งบประมาณและความคุ้มค่าในการลงทุน
- การเชื่อมต่อด้านการคมนาคมหรือการบริการสาธารณะอื่น ๆ
- การวางผังเมืองโดยรอบท่าอากาศยาน เพื่อไม่ให้เกิดการเข้าใช้ประโยชน์ซึ่งจะเป็นอุปสรรคในการขยายในอนาคต

ตารางที่ 6.7.2-5 ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ (การประชุมปฐมนิเทศโครงการ)

รายละเอียด		คน	ร้อยละ
1	ความคิดเห็นต่อการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
	(1) จำเป็น	56	88.9
	(2) ไม่จำเป็น	1	1.6
	(3) ไม่แสดงความคิดเห็น	6	9.5
	รวม	63	100.0
	<u>จำเป็น เพราะ</u>		
	- การเดินทาง สะดวก ประหยัดเวลา และค่าใช้จ่าย	14	
	- เพิ่มศักยภาพของท่าอากาศยานรองรับจำนวนผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นทั้งในประเทศและต่างประเทศ	19	
	- สร้างความเจริญให้กับจังหวัดบุรีรัมย์	2	
	- กระตุ้นการลงทุน พัฒนาด้านเศรษฐกิจ การท่องเที่ยวและการกีฬา	14	
	- เพิ่มทางเลือกในการเดินทาง	1	
	- พัฒนาเป็นท่าอากาศยานนานาชาติ	1	
	- เป็นการรองรับการขยายตัวของเมืองบุรีรัมย์ในอนาคต	2	
	- ประชาชนในจังหวัดสุรินทร์และศรีสะเกษได้ใช้ประโยชน์	1	
	- ไม่แสดงความคิดเห็น	2	
2	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
	(1) มาก	52	82.6
	(2) ปานกลาง	4	6.3
	(3) น้อย	7	11.1
	รวม	63	100.0
3	ความคิดเห็นต่อหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
	(1) เหมาะสม	38	60.3
	(2) ไม่เหมาะสม	3	4.8
	(3) ไม่แสดงความคิดเห็น	12	19.0
	(4) ควรเพิ่มเติมประเด็น	10	15.9
	รวม	63	100.0
	<u>เหมาะสม เพราะ</u>		
	- เกณฑ์การคัดเลือกครอบคลุมทุกมิติ	9	
	- การประเมินผลกระทบครอบคลุมทุกด้าน	3	

ตารางที่ 6.7.2-5 ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ (การประชุมปฐมนิเทศโครงการ) (ต่อ)

รายละเอียด	คน	ร้อยละ
<u>ไม่เหมาะสม เพราะ</u>		
- เกณฑ์การคัดเลือกควรให้น้ำหนักคะแนนเท่ากันทุกด้าน	1	
- ควรปรับเกณฑ์คะแนน ด้านวิศวกรรม 40 คะแนน เศรษฐกิจ 20 คะแนน และด้านสิ่งแวดล้อม 40 คะแนน	1	
- ควรเพิ่มรายละเอียดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ชุมชน หรือเน้นหนักคะแนนด้านสิ่งแวดล้อมเป็นหลัก	1	
<u>ไม่แสดงความคิดเห็น เพราะ</u>		
- ข้อมูลที่นำเสนอยังไม่ละเอียดและชัดเจน	1	
- ไม่ได้นำเสนอการเปรียบเทียบข้อดี ข้อเสีย	1	
<u>ควรเพิ่มเติม</u>		
- ควรเพิ่มเติมข้อมูลสภาพพื้นที่ สภาพแวดล้อม ปัญหาและอุปสรรค	3	
- ควรเพิ่มหลักเกณฑ์ด้านความปลอดภัย	2	
- ควรเปรียบเทียบข้อดี ข้อเสีย การใช้งบประมาณของแต่ละรูปแบบ	2	
- ควรบอกที่มาหรือแหล่งอ้างอิงของหลักเกณฑ์การคิดค่าคะแนน (rating) ในทุก ๆ ด้าน	1	
4 ข้อห่วงกังวลต่อการจะพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
(1) ไม่มี	6	9.5
(2) มี	57	90.5
รวม	63	100.0

2.4) การรับรู้ข่าวสาร

ผู้ตอบแบบแสดงความคิดเห็นร้อยละ 25.4 รับทราบข้อมูลเป็นครั้งแรก ส่วนที่เหลือร้อยละ 74.6 เคยทราบข้อมูลมาก่อน โดยทราบจากเจ้าหน้าที่หน่วยงานราชการมากที่สุด รองลงมาทราบจากการเข้าร่วมประชุมกับหน่วยงานในพื้นที่ เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เครือข่ายสังคมออนไลน์ (Social Network) และจากแหล่งอื่น ๆ ได้แก่ จดหมายส่งถึงบ้าน ตามลำดับ โดยร้อยละ 65.1 ต้องการทราบข้อมูลการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์เพิ่มเติมถึงรูปแบบการก่อสร้าง รูปแบบการขยายพื้นที่ สิ่งอำนวยความสะดวก จำนวนเที่ยวบิน เส้นทางการบิน ขั้นตอน วิธีการ เกณฑ์การพิจารณา ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ ระยะเวลาดำเนินโครงการ ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากโครงการโดยเฉพาะด้านเสียง ต่อสิ่งแวดล้อม ชุมชน วิถีชีวิต งบประมาณและแผนการส่งเสริมการใช้บริการท่าอากาศยาน ทั้งนี้ช่องทางที่สะดวกที่สุดในการรับทราบข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ ของโครงการคือ เครือข่ายสังคมออนไลน์ (Social Network) รองลงมาคือการติดประกาศตามหน่วยงานราชการ ที่ทำการกำนันหรือผู้ใหญ่บ้าน แผ่นพับโครงการ การเข้าร่วมประชุมการมีส่วนร่วมของโครงการ และผ่านทางผู้นำชุมชน ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 6.7.2-6

ตารางที่ 6.7.2-6 การรับรู้ข่าวสาร (การประชุมปฐมนิเทศโครงการ)

รายละเอียด	คน	ร้อยละ
1 การได้รับข้อมูลข่าวสาร ของโครงการ		
(1) ไม่เคย	16	25.4
(2) เคย ระบุแหล่ง	47	74.6
รวม	63	100.0
แหล่งข้อมูลข่าวสารโครงการที่ได้รับ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
- เจ้าหน้าที่หน่วยงานราชการ	31	34.0
- สื่อประชาสัมพันธ์ (วิทยุ โทรทัศน์)	12	13.2
- เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	13	14.3
- การร่วมประชุมกับหน่วยงานในพื้นที่	21	23.1
- เครือข่ายสังคมออนไลน์ (Social Network)	13	14.3
- อื่น ๆ ได้แก่ ส่งจดหมาย	1	1.1
รวม	91	100.0
2 ความต้องการทราบข้อมูลโครงการเพิ่มเติม		
(1) ไม่ต้องการ	12	19.0
(2) ต้องการ	41	65.1
(3) ไม่แสดงความคิดเห็น	10	15.9
รวม	63	100.0
ข้อมูลที่ต้องการทราบเพิ่มเติม		
- รูปแบบการก่อสร้าง การขยายพื้นที่ สิ่งอำนวยความสะดวก จำนวนเที่ยวบิน เส้นทางการบิน	18	
- รายละเอียด ความเป็นมาโครงการ ได้แก่ ขั้นตอน วิธีการ เกณฑ์การพิจารณา ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ ระยะเวลาดำเนินโครงการ	8	
- ผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจากโครงการ ต่อสิ่งแวดล้อม ชุมชน วิถีชีวิตความเป็นอยู่	6	
- งบประมาณที่ใช้ในการพัฒนาท่าอากาศยาน	2	
- แผนการส่งเสริมการใช้บริการท่าอากาศยาน	1	
- มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	1	
- ผลกระทบด้านเสียง	2	
- ไม่ระบุ	3	
3 ช่องทางที่สะดวกสำหรับการรับข้อมูลข่าวสารโครงการ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
(1) แผ่นพับ	20	16.7
(2) ผ่านผู้นำชุมชน (กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน)	14	11.7
(3) เครือข่ายสังคมออนไลน์ (Social Network)	42	35.0
(4) การประชุม/กิจกรรมการมีส่วนร่วมของโครงการ	20	16.7
(5) ติดประกาศตามหน่วยงานราชการ/ที่ทำการกำนัน/ที่ทำการผู้ใหญ่บ้าน	23	19.1
(6) อื่น ๆ ได้แก่ คลิปวิดีโอ	1	0.8
รวม	120	100.0

2.5) ข้อเสนอแนะในการประชุมครั้งต่อไป

- ควรนำเสนอทั้งข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิ ผลการสำรวจให้ละเอียด ครบถ้วนขึ้นเพื่อใช้ในการตัดสินใจเลือกรูปแบบที่เหมาะสมที่สุด
- ควรเสนอการเปรียบเทียบข้อดี ข้อเสีย ผลกระทบต่าง ๆ ของแต่ละรูปแบบทางเลือก
- ควรนำเสนอผลกระทบต่อชุมชน ประชาชน ที่อยู่ใกล้กับท่าอากาศยาน ในทุกด้าน
- ควรประชาสัมพันธ์ทำความเข้าใจกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการ ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบหรืออาศัยในพื้นที่ และควรประชาสัมพันธ์หรือแจ้งข้อมูลโครงการให้ทราบล่วงหน้าก่อนเข้าร่วมประชุม
- ในการประชุมครั้งต่อไปควรจัดใน อ.สตึก เพื่อประชาชนเดินทางได้สะดวก เช่น อบต. ร่อนทอง อบต.ดอนมนต์ ทต.สตึก หอประชุมอำเภอสตึก เป็นต้น

2.6) ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อโครงการ

- ควรประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องบูรณาการให้ความช่วยเหลือประชาชนที่ได้รับผลกระทบ
- การออกแบบท่าอากาศยาน สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้สามารถรองรับจำนวนผู้ใช้บริการที่เพิ่มขึ้นในปัจจุบันและในอนาคตและควรส่งผลกระทบต่อประชาชนให้น้อยที่สุด และออกแบบให้เป็นท่าอากาศยานนานาชาติ
- ควรออกแบบระบบรักษาความปลอดภัยที่ได้มาตรฐาน สร้างความมั่นใจให้ผู้ใช้บริการ
- ควรพิจารณากำหนดจำนวนเที่ยวบิน ราคาโดยสารที่เหมาะสม
- เจ้าหน้าที่โครงการควรลงพื้นที่สำรวจสภาพพื้นที่โครงการและสำรวจความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับความวิตกกังวลต่อการดำเนินโครงการ
- ควรประชาสัมพันธ์ทำความเข้าใจกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการ ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบหรืออาศัยในพื้นที่
- ควรจัดโครงการหรือกิจกรรมให้ความช่วยเหลือ พัฒนาชุมชนโดยรอบท่าอากาศยาน เพื่อสร้างความรู้ ความเข้าใจ
- การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุม สอบถามความคิดเห็นจากหลาย ๆ หน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน

6.7.3 ผลการประชุมกลุ่มย่อยในระดับพื้นที่

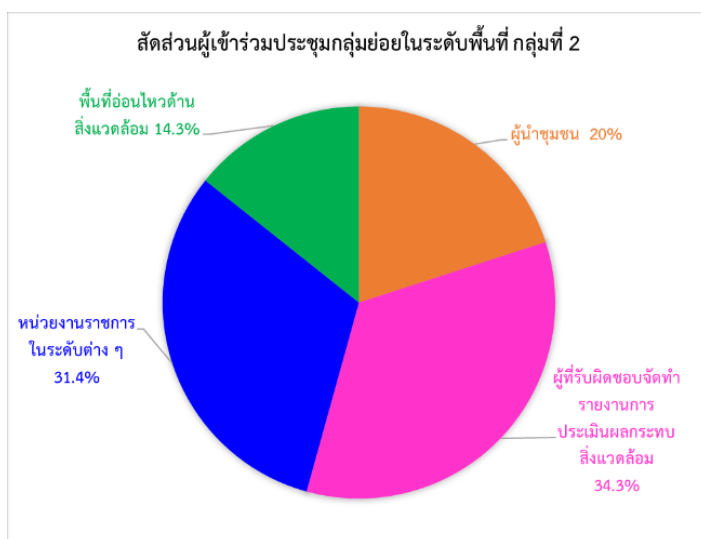
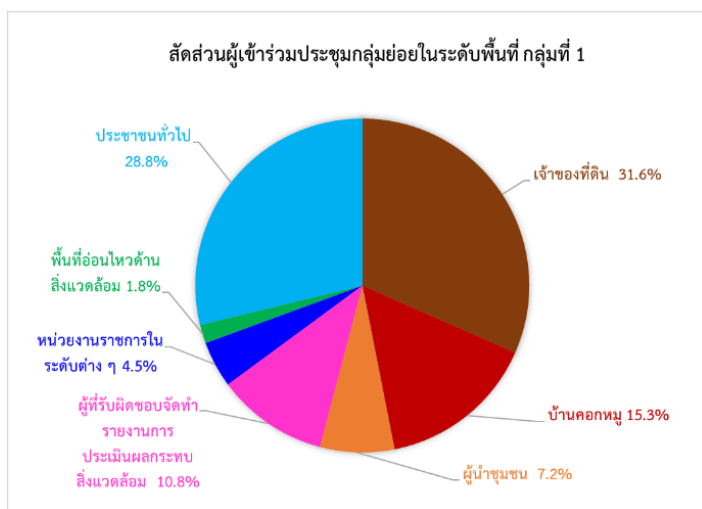
ทางโครงการได้จัดให้มีการประชุมกลุ่มย่อยในระดับพื้นที่ เมื่อวันศุกร์ที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2562 โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม

กลุ่มที่	เวลา	สถานที่	กลุ่มเป้าหมาย		ผู้เข้าร่วมประชุม (คน)
			อำเภอ	ตำบล	
1	09.00 – 12.00 น.	ห้องประชุมพอประมาณ ชั้น 2 อาคารค่านรักษ์ วิทยาลัยการอาชีพสตึก จังหวัดบุรีรัมย์	สตึก	- เทศบาลตำบลสตึก - ตำบลนิคม - ตำบลเมืองแก	111
2	13.00 – 16.00 น.	ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลร่อนทอง อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์	สตึก	- ตำบลร่อนทอง - ตำบลดอนมนต์	35
			แคนดง	- องค์การบริหารส่วนตำบลหัวฝาย	

มีวัตถุประสงค์เพื่อเสนอความจำเป็นของโครงการ วัตถุประสงค์ ข้อมูลความก้าวหน้าในการศึกษา รูปแบบทางเลือกของโครงการ ข้อดี ข้อเสีย ร่างรูปแบบที่เหมาะสม และร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นจากกลุ่มเป้าหมาย ประกอบด้วย เจ้าของที่ดิน บ้านคอกหมู ผู้แทนจากชุมชน หน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ ศาสนสถาน สถาบันการศึกษา สถานพยาบาล ประชาชนทั่วไป ตลอดจนกรมท่าอากาศยาน และบริษัทที่ปรึกษา รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 6.7.3-1 และรูปที่ 6.7.3-1 โดยมีนายธเนศ ยุคนธจิตต์ นายอำเภอสตึก เป็นประธานเปิดการประชุม และนายสมหมาย ไชยนิจ ผู้อำนวยการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เป็นผู้แทนกรมท่าอากาศยาน กล่าวรายงานต่อที่ประชุม

ตารางที่ 6.7.3-1 จำนวนผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยในระดับพื้นที่

กลุ่มเป้าหมาย	กลุ่มที่ 1		กลุ่มที่ 2	
	คน	ร้อยละ	คน	ร้อยละ
เจ้าของที่ดิน	35	31.6	-	-
บ้านคอกหมู	17	15.3		
ผู้นำชุมชน	8	7.2	7	20.0
ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	12	10.8	12	34.3
หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ	5	4.5	11	31.4
พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	2	1.8	5	14.3
ประชาชนทั่วไป	32	28.8	-	-
รวม	111	100.0	35	100.0



รูปที่ 6.7.3-1 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยในระดับพื้นที่

1) สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ สรุปได้ดังแสดงในตารางที่ 6.7.3.-2 และบรรยากาศการประชุมดังแสดงในรูปที่ 6.7.3-2 และ 6.7.3-3

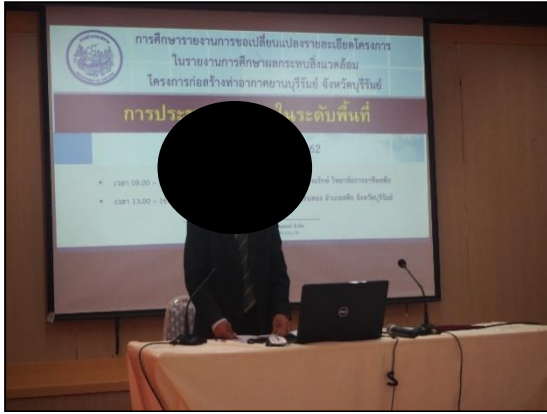
ตารางที่ 6.7.3-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยในระดับพื้นที่

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงและการนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
บ่อน้ำมันและการระบายน้ำ	
<ul style="list-style-type: none"> การก่อสร้างบ่อน้ำมันและการระบายน้ำของสนามบิน 	<ul style="list-style-type: none"> บ่อน้ำมันของโครงการจะมีประตูน้ำควบคุม และหากต้องระบายน้ำออกจะดำเนินการไม่ให้มีผลกระทบกับพื้นที่ภายนอก
ที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง พืชผล	
<ul style="list-style-type: none"> ทางโครงการจะดำเนินการอย่างไรกับผู้ที่ได้รับผลกระทบด้านที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> กรมท่าอากาศยานจะดำเนินการช่วยเหลือและเยียวยาตามระเบียบหรือกฎหมายที่กำหนด
<ul style="list-style-type: none"> ผู้ที่ปลูกบ้านอยู่บนที่ดิน ส.ป.ก. ของผู้อื่น จะได้รับการเยียวยาอย่างไร 	<ul style="list-style-type: none"> กรมท่าอากาศยานจะดำเนินการช่วยเหลือและเยียวยาตามระเบียบหรือกฎหมายที่กำหนด

ตารางที่ 6.7.3-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยในระดับพื้นที่ (ต่อ)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงและการนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
<ul style="list-style-type: none"> มีความกังวลเรื่องฝุ่นละออง แสง เสียง 	<ul style="list-style-type: none"> ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้จัดเตรียมมาตรการลดผลกระทบด้านฝุ่นละอองและเสียง สำหรับผลกระทบด้านแสงจากตัวเครื่องบินมีน้อยมาก รวมทั้งแสงไฟนำร่องที่บริเวณหัวทางวิ่งทั้ง 2 ข้าง จะถูกติดตั้งโดยลำแสงส่วนใหญ่ส่องขึ้นข้างบนเพื่อนำทางให้นักบิน นอกจากนี้พื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ล้อมรอบด้วยป่าไม้ ความสูงของต้นไม้จะช่วยกันและลดผลกระทบจากการสะท้อนแสง ผลกระทบเรื่องแสงต่อชุมชน โดยรอบจึงอยู่ในระดับต่ำมาก
<ul style="list-style-type: none"> การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ควรพิจารณาไม่ให้มีผลกระทบต่อประเพณีการทำบุญบั้งไฟ 	<ul style="list-style-type: none"> ทุกสนามบินมีประกาศเขตปลอดภัยในการเดินอากาศในระยะ 15 กิโลเมตรรอบสนามบิน ทั้งนี้ปฏิบัติตามราชกิจจานุเบกษา เล่ม 133 ตอนพิเศษ 257 ง วันที่ 11 พฤศจิกายน 2559 เรื่อง มาตรการป้องกันและการรักษาความปลอดภัยและการดูแลรักษาความสงบเรียบร้อยของประชาชนในการจุดและปล่อย หรือกระทำการอย่างใดเพื่อให้บั้งไฟ ตะไล หรือวัตถุอื่นใดที่คล้ายคลึงกัน ขึ้นไปสู่อากาศ ข้อ 4 สถานที่จุดและปล่อยหรือกระทำการอย่างใดเพื่อให้บั้งไฟ ตะไล หรือวัตถุอื่นใดที่คล้ายคลึงกันขึ้นไปสู่อากาศ ระบุว่า <ol style="list-style-type: none"> สถานที่ที่จะกำหนดให้เป็นพื้นที่ที่จะอนุญาตให้จุดและปล่อยบั้งไฟ ตะไล หรือวัตถุอื่นใดที่คล้ายคลึงกัน ขึ้นไปสู่อากาศ ต้องอยู่ห่างจากหมู่บ้าน/ชุมชน ไม่น้อยกว่า 500 เมตร และอยู่ในลักษณะที่ไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลอื่น ห้ามทำการจุดบั้งไฟในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศยาน บริเวณรอบ ๆ สนามบินแนวร่อนลงและแนวไต่ขึ้นของเครื่องบิน ตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินบุรีรัมย์ ในท้องที่อำเภอชุมพลบุรี จังหวัดสุรินทร์ และอำเภอสตึก อำเภอเมืองบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ. 2540
ความสัมพันธ์กับชุมชน	
<ul style="list-style-type: none"> สนามบินควรมีนโยบายด้านสังคม เช่น การเข้าร่วมกิจกรรมกับชุมชน 	<ul style="list-style-type: none"> ท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีนโยบายเข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อสาธารณชน อาทิ การส่งเจ้าหน้าที่ในการไปร่วมกิจกรรมบำเพ็ญสาธารณประโยชน์กับส่วนงานอื่น ๆ ในจังหวัดบุรีรัมย์ทั้งส่วนราชการและเอกชน

นอกจากนี้ เนื่องจากปัจจุบันมีผู้เช่าอยู่อาศัยในเขตท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (บ้านคอกหมู) จำนวน 25 ครัวเรือน จึงมีการสอบถามในที่ประชุมถึงวิธีการเยียวยา ซึ่งทางฝ่ายปกครองได้ชี้แจงว่าจะมีการประชุมร่วมกันระหว่างกองอำนวยการรักษาความมั่นคงภายในราชอาณาจักร (กอ.รมน.) หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และผู้นำชุมชนในพื้นที่ จึงขอให้ติดตามความก้าวหน้าจากการประชุมดังกล่าว



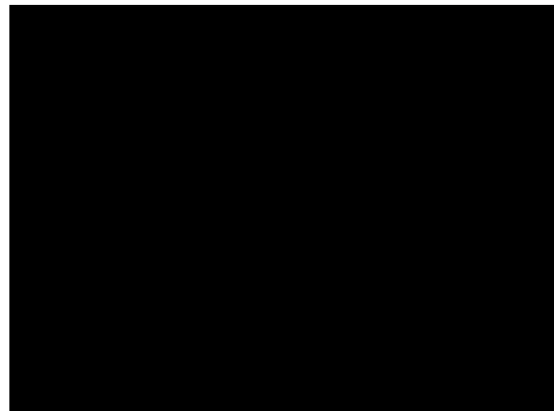
ประธานการประชุม



ผู้แทนกรมท่าอากาศยานกล่าวรายงาน



คณะผู้ศึกษา

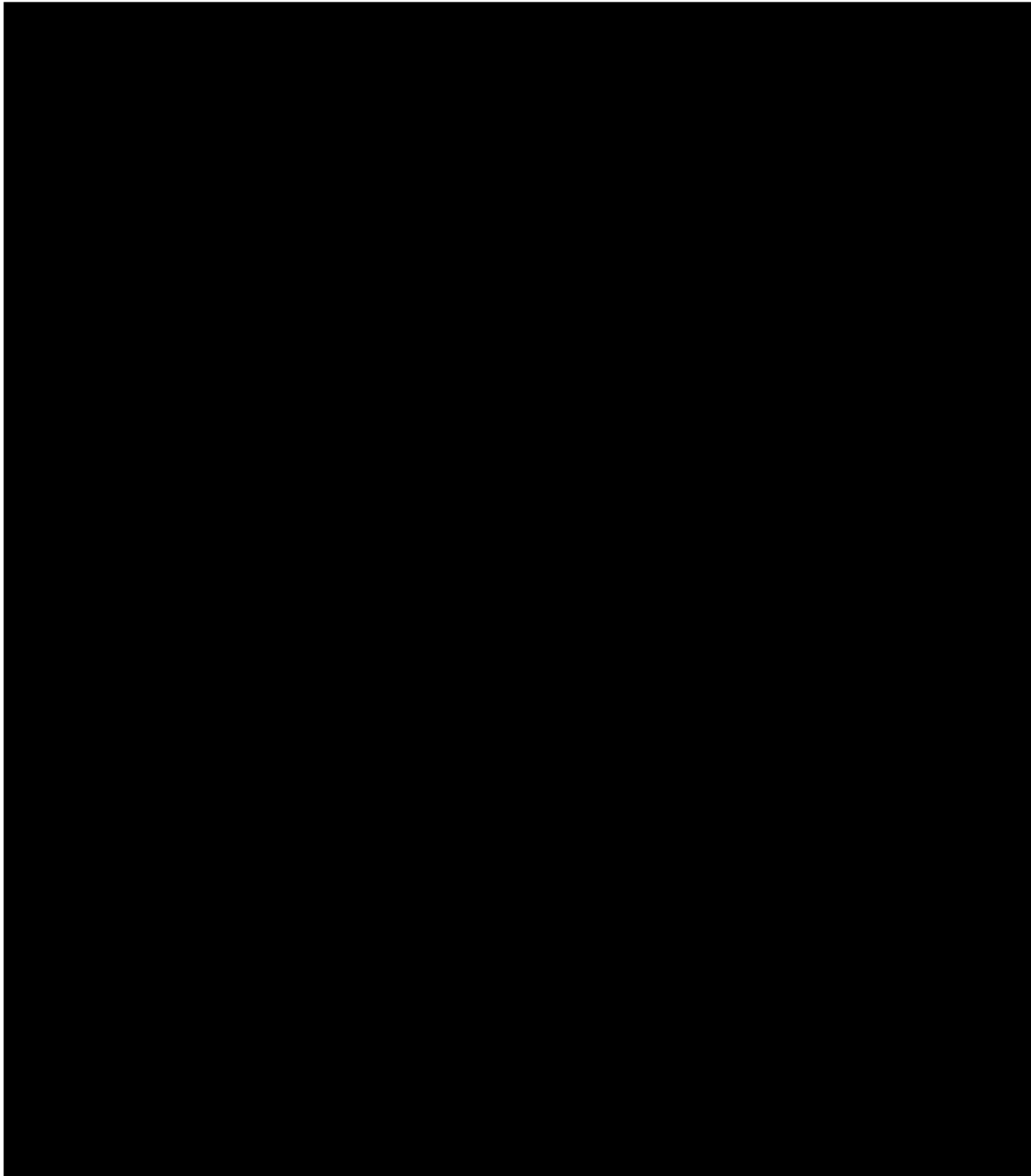


ผู้เข้าร่วมประชุม

รูปที่ 6.7.3-2 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อยในระดับพื้นที่กลุ่มที่ 1

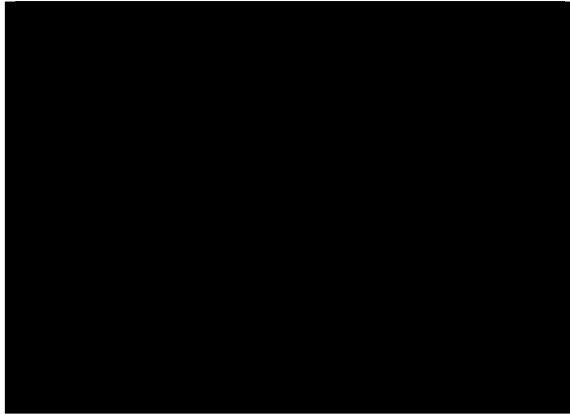


สื่อนิทรรศการ

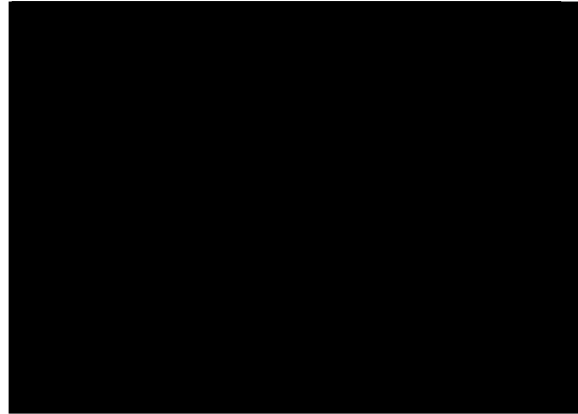


ผู้เข้าร่วมประชุมเสนอประเด็นข้อคิดเห็น

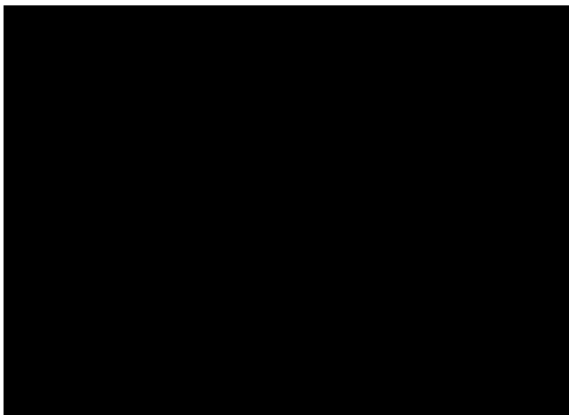
รูปที่ 6.7.3-2 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อยในระดับพื้นที่กลุ่มที่ 1 (ต่อ)



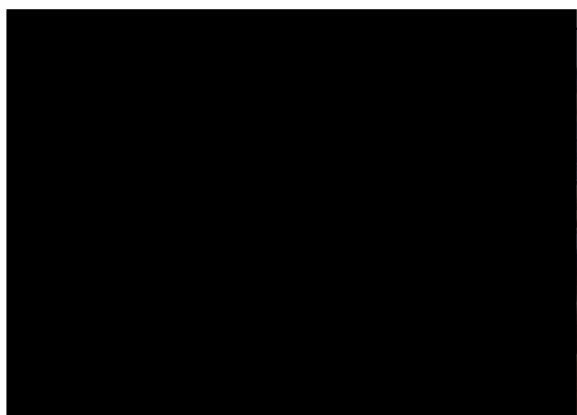
ประชุมการประชุม



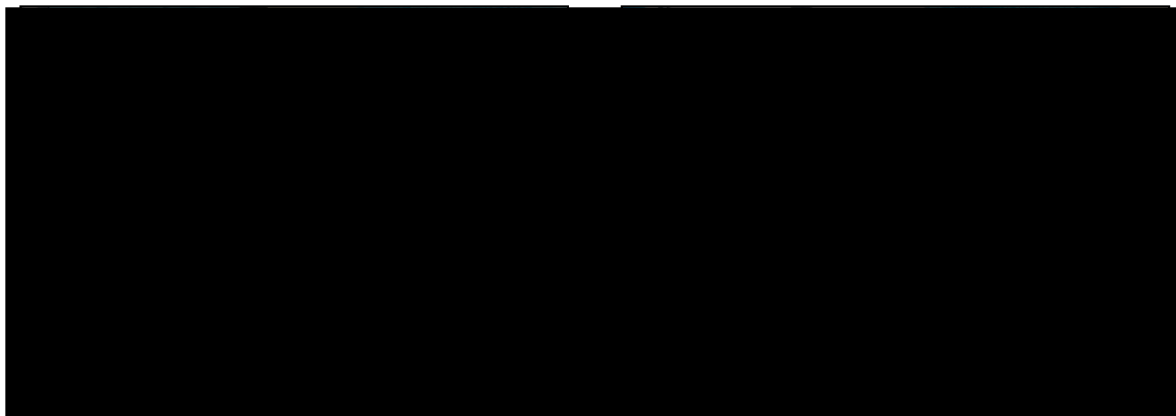
คณะผู้ศึกษา



ลงทะเบียน

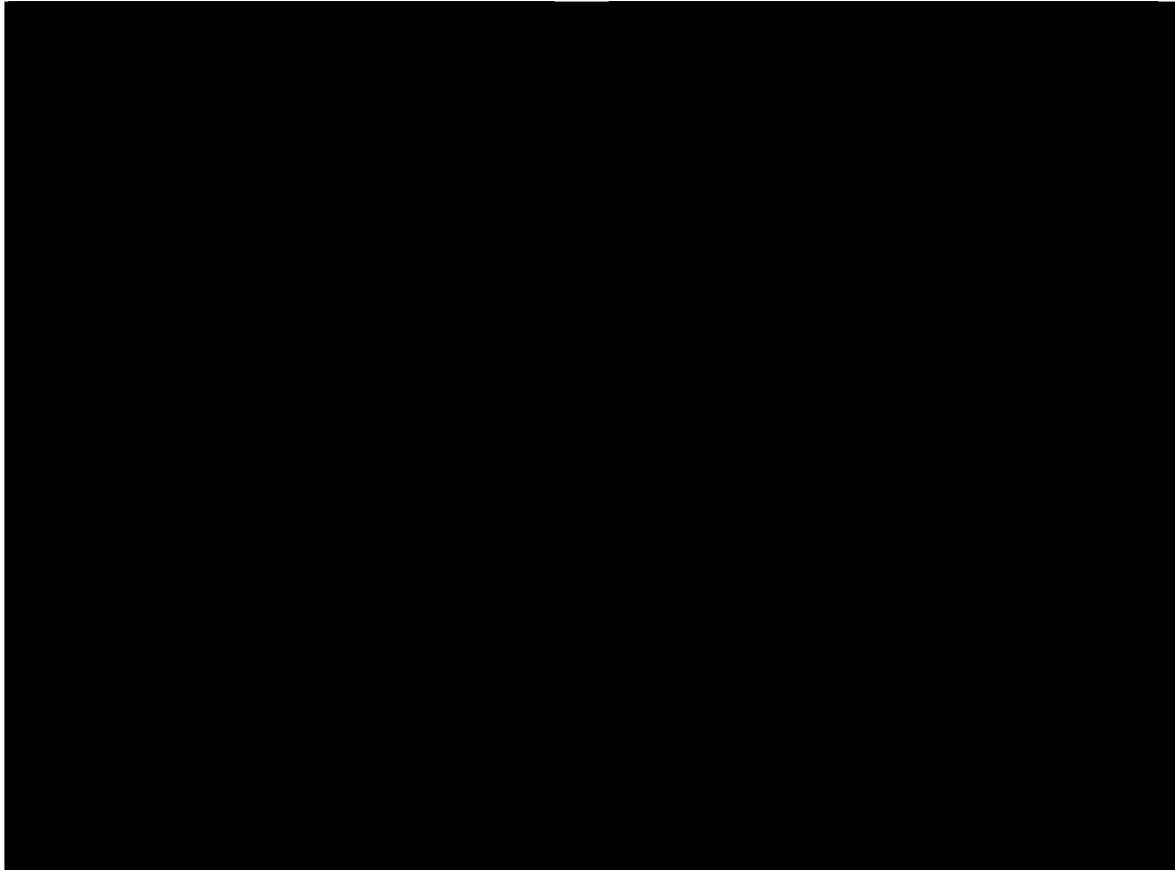


ผู้เข้าร่วมประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมเสนอประเด็นข้อคิดเห็น

รูปที่ 6.7.3-3 บรรยายภาพการประชุมกลุ่มย่อยในระดับพื้นที่กลุ่มที่ 2



ผู้เข้าร่วมประชุมเสนอประเด็นข้อคิดเห็น

รูปที่ 6.7.3-3 บรรยายการประชุมกลุ่มย่อยในระดับพื้นที่กลุ่มที่ 2 (ต่อ)

2) ผลการสำรวจผ่านแบบแสดงความคิดเห็น

จากการประชุมกลุ่มย่อยระดับพื้นที่ จำนวน 2 กลุ่ม รวมจำนวนผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งหมด 122 คน (ไม่รวมบริษัทที่ปรึกษาและเจ้าของโครงการ) มีผู้ตอบแสดงความคิดเห็นรวมทั้งสิ้น 81 คน คิดเป็นร้อยละ 66.4 ของผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด มีผลการสำรวจความคิดเห็นดังนี้

2.1) ข้อมูลทั่วไป

ผู้ตอบแบบแสดงความคิดเห็นรวมทั้ง 2 กลุ่ม เป็นเพศชายและหญิงเท่าๆ กัน อายุเฉลี่ย 46 ปี ส่วนใหญ่ร้อยละ 23.5 เป็นกำนันหรือผู้ใหญ่บ้านหรือผู้นำชุมชน รองลงมาเป็นเจ้าของที่ดินหรือสิ่งปลูกสร้าง หน่วยงานราชการหรือรัฐวิสาหกิจ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จบการศึกษาระดับประถมศึกษา คิดเป็นร้อยละ 38.3 รองลงมาจบชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายหรือปวช. และระดับปริญญาตรี ตามลำดับ โดยส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป เกษตรกรรม เช่น ปลูกข้าว มันสำปะหลัง อ้อย ยางพารา และรับราชการหรือลูกจ้างหรือพนักงานรัฐวิสาหกิจ ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 6.7.3-3

ตารางที่ 6.7.3-3 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบแสดงความคิดเห็น (การประชุมกลุ่มย่อยในระดับพื้นที่)

รายละเอียด	กลุ่มที่ 1		กลุ่มที่ 2		รวม	
	คน	ร้อยละ	คน	ร้อยละ	คน	ร้อยละ
1 เพศ						
(1) ชาย	30	45.5	10	66.7	40	49.4
(2) หญิง	36	54.5	5	33.3	41	50.6
รวม	66	100.0	15	100.0	81	100.0
2 อายุเฉลี่ย (ปี)	47		45		46	
3 หน่วยงาน/องค์กร/กลุ่มงาน ที่สังกัด						
(1) หน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจ	4	6.1	7	46.7	11	13.6
(2) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ทต./อบต.)	6	9.1	3	20.0	9	11.1
(3) กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน/ผู้นำชุมชน/ผู้นำชุมชนท้องถิ่น	16	24.2	3	20.0	19	23.5
(4) สถาบันการศึกษา	1	1.5	0	0.0	1	1.2
(5) สถาบันศาสนา	0	0.0	1	6.7	1	1.2
(6) หน่วยงานสาธารณสุข/สถานพยาบาล	0	0.0	1	6.7	1	1.2
(7) หน่วยงานเอกชน/องค์กรธุรกิจภาคเอกชน/สถานประกอบการ	0	0.0	0	0.0	0	0.0
(8) องค์กรพัฒนาเอกชน (NGOs)/มูลนิธิ/สมาคม	0	0.0	0	0.0	0	0.0
(9) สื่อมวลชน	1	1.5	0	0.0	1	1.2
(10) เจ้าของที่ดิน / สิ่งปลูกสร้าง	16	24.2	0	0.0	16	19.8
(11) ประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ	8	12.1	0	0.0	8	9.9
(12) ไม่ระบุ	14	21.2	0	0.0	14	17.3
รวม	66	100.0	15	100.0	81	100.0
4 ระดับการศึกษา						
(1) ประถมศึกษา	30	45.5	1	6.7	31	38.3
(2) มัธยมศึกษาตอนต้น (ม.1-ม.3)	7	10.6	1	6.7	8	9.9
(3) มัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.4-ม.6)/ปวช.	11	16.7	2	13.3	13	16.0
(4) อนุปริญญา/ปวส.	1	1.5	2	13.3	3	3.7
(5) ปริญญาตรี	3	4.5	6	40.0	9	11.1
(6) สูงกว่าปริญญาตรี	3	4.5	3	20.0	6	7.4
(7) อื่น ๆ ได้แก่ ไม่ได้เรียนหนังสือ	2	3.0	0	0.0	2	2.5
(8) ไม่ระบุ	9	13.6	0	0.0	9	11.1
รวม	66	100.0	15	100.0	81	100.0
5 อาชีพ						
(1) รับราชการ/ลูกจ้าง/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	6	9.1	10	66.7	16	19.8
(2) พนักงานบริษัทเอกชน	0	0.0	0	0.0	0	0.0
(3) ค้าขาย / ธุรกิจส่วนตัว	2	3.0	0	0.0	2	2.5
(4) เกษตรกรรม ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง อ้อย ยางพารา	19	28.8	2	13.3	21	25.9
(5) รับจ้างทั่วไป	25	37.9	1	6.7	26	32.1
(6) เลี้ยงสัตว์	0	0.0	0	0.0	0	0.0
(7) อื่น ๆ ได้แก่ แม่บ้าน ข้าราชการบำนาญ นักการเมืองท้องถิ่น พระสงฆ์	2	3.0	2	13.3	4	4.9
(8) ไม่ระบุ	12	18.2	0	0.0	12	14.8
รวม	66	100.0	15	100.0	81	100.0

2.2) การใช้บริการหรือเดินทางด้วยเครื่องบินที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ผู้ตอบแบบแสดงความคิดเห็นรวมทั้ง 2 กลุ่ม ร้อยละ 39.5 ไม่เคยใช้บริการหรือเดินทางด้วยเครื่องบินที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์มาก่อน ร้อยละ 13.6 เคยใช้บริการหรือเดินทางด้วยเครื่องบิน ซึ่งเมื่อสอบถามจากผู้เคยใช้บริการเกี่ยวกับปัญหาที่พบเป็นประจำในการใช้บริการท่าอากาศยาน บุรีรัมย์ ระบุว่าที่เป็นปัญหามากที่สุดคือการเดินทางเชื่อมต่อไปยังต่างจังหวัดหรือต่างประเทศไม่สะดวก รองลงมาคือ พื้นที่อาคารพักผู้โดยสารแออัด ที่นั่งไม่เพียงพอในการรองรับจำนวนผู้โดยสาร สิ่งอำนวยความสะดวกภายในอาคารผู้โดยสารมีไม่เพียงพอ ปัญหาการรักษาความปลอดภัยและวิธีการตรวจคนเข้าเมือง จำนวนเที่ยวบินไม่เพียงพอกับจำนวนผู้โดยสาร และปัญหาอื่น ๆ ได้แก่ ที่จอดรถยนต์และรถสาธารณะไม่เพียงพอและไม่มีความปลอดภัย เป็นต้น ดังแสดงในตารางที่ 6.7.3-4

ตารางที่ 6.7.3-4 การใช้บริการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (การประชุมกลุ่มย่อยในระดับพื้นที่)

รายละเอียด	กลุ่มที่ 1		กลุ่มที่ 2		รวม	
	คน	ร้อยละ	คน	ร้อยละ	คน	ร้อยละ
1 การใช้บริการหรือเดินทางด้วยเครื่องบินที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์						
(1) ไม่ใช้บริการ (ข้ามไปข้อ 2)	26	39.4	6	40.0	32	39.5
(2) ไม่เกิน 2 เที่ยวบินต่อปี	1	1.5	1	6.7	2	2.5
(3) เฉลี่ย 3-4 เที่ยวบินต่อปี	1	1.5	4	26.7	5	6.2
(4) เฉลี่ย 5-6 เที่ยวบินต่อปี	1	1.5	1	6.7	2	2.5
(5) เฉลี่ย 7-8 เที่ยวบินต่อปี	0	0.0	1	6.7	1	1.2
(6) มากกว่า 8 เที่ยวบินต่อปี	1	1.5	0	0.0	1	1.2
(7) ไม่แสดงความคิดเห็น	36	54.5	2	13.3	38	46.9
รวม	66	100.0	15	100.0	81	100.0
<u>ปัญหาที่พบเป็นประจำในการใช้บริการสนามบินบุรีรัมย์</u> (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)						
- จำนวนเที่ยวบินไม่เพียงพอกับจำนวนผู้โดยสาร	2	15.4	2	9.1	4	11.4
- พื้นที่อาคารพักผู้โดยสารแออัด ที่นั่งไม่เพียงพอในการรองรับจำนวนผู้โดยสาร	3	23.1	5	22.7	8	22.9
- สิ่งอำนวยความสะดวกภายในอาคารผู้โดยสารมีไม่เพียงพอ	3	23.1	2	9.1	5	14.3
- การเดินทางเชื่อมต่อไปยังต่างจังหวัด หรือต่างประเทศไม่สะดวก	3	23.1	6	27.3	9	25.7
- การรักษาความปลอดภัยและวิธีการตรวจคนเข้าเมือง	1	7.7	4	18.2	5	14.3
- อื่น ๆ ได้แก่ ที่จอดรถยนต์และรถสาธารณะไม่เพียงพอและไม่มีความปลอดภัย	1	7.7	3	13.6	4	11.4
รวม	13	100.0	22	100.0	35	100.0

2.3) ความคิดเห็นต่อโครงการ

การสำรวจความคิดเห็นต่อโครงการ ประกอบด้วย ความคิดเห็นต่อการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ความคิดเห็นต่อรูปแบบการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และข้อห่วงกังวลต่อการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์ รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 6.7.3-5 สรุปได้ดังนี้

2.3.1) ความคิดเห็นต่อการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ผู้ตอบแบบแสดงความคิดเห็นรวมทั้ง 2 กลุ่ม ร้อยละ 35.8 เห็นด้วยกับการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เนื่องจากจะช่วยเพิ่มศักยภาพของท่าอากาศยานให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นทั้งในประเทศและต่างประเทศด้วยรูปแบบที่ทันสมัย การเดินทางสะดวก ประหยัดเวลา สร้างความเจริญให้กับจังหวัดบุรีรัมย์ กระตุ้นการลงทุน พัฒนาเศรษฐกิจ การท่องเที่ยวและกีฬา และช่วยสร้างรายได้และอาชีพให้คนในท้องถิ่น มีร้อยละ 25.9 ไม่เห็นด้วย เนื่องจากการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์ส่งผลกระทบต่อด้านการศึกษาที่ดินทำกิน ที่อยู่อาศัยและพื้นที่ทำการเกษตร และร้อยละ 38.3 ไม่แสดงความคิดเห็นเนื่องจากยังไม่ทราบรายละเอียดโครงการที่ชัดเจน

2.3.2) ความคิดเห็นต่อหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ผู้ตอบแบบแสดงความคิดเห็นรวมทั้ง 2 กลุ่ม ร้อยละ 28.4 เห็นว่าหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกรูปแบบสำหรับการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีความเหมาะสม ร้อยละ 5.0 เห็นว่ายังไม่เหมาะสมและควรเพิ่มเติมเกณฑ์การพิจารณาด้านผลกระทบด้านการช่วยเหลือเยียวยา และด้านความปลอดภัย ร้อยละ 66.6 ไม่แสดงความคิดเห็น

2.3.3) ข้อห่วงกังวลในการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ผู้ตอบแบบแสดงความคิดเห็นรวมทั้ง 2 กลุ่ม ร้อยละ 39.5 มีข้อห่วงกังวลต่อการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์ สรุปดังนี้

- ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เช่น เสียง ความสั่นสะเทือน มลพิษ ความปลอดภัย
- ป่าไม้ เป็นต้น
- ผลกระทบต่อความเป็นอยู่ประชาชน วิถีชุมชนที่อยู่ติดท่าอากาศยาน
- การประชาสัมพันธ์และแจ้งให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบได้รับทราบข้อมูลอย่างทั่วถึง
- ปัญหายาเสพติด และอาชญากรรม
- ผลกระทบต่อสุขภาพกายและสุขภาพจิต ของประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้ท่าอากาศยาน
- ผลกระทบต่อสาธารณูปโภคของชุมชนโดยรอบท่าอากาศยาน เช่น น้ำ ไฟ
- ถนน เป็นต้น
- ผลกระทบด้านการจราจร อุบัติเหตุและความปลอดภัย
- ผลกระทบต่อประเพณี วัฒนธรรม เช่น ประเพณีบุญบั้งไฟ
- โรคจากต่างถิ่น

ตารางที่ 6.7.3-5 ความคิดเห็นต่อโครงการ (การประชุมกลุ่มย่อยในระดับพื้นที่)

รายละเอียด	กลุ่มที่ 1		กลุ่มที่ 2		รวม	
	คน	ร้อยละ	คน	ร้อยละ	คน	ร้อยละ
1 ความคิดเห็นต่อการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์						
(1) เห็นด้วย	16	24.2	13	86.6	29	35.8
(2) ไม่เห็นด้วย	20	30.3	1	6.7	21	25.9
(3) ไม่แสดงความคิดเห็น	30	45.5	1	6.7	31	38.3
รวม	66	100.0	15	100.0	81	100.0
<u>เห็นด้วย เพราะ</u>						
- เพิ่มศักยภาพของท่าอากาศยาน ให้ทันสมัย รองรับจำนวนผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นทั้งในประเทศและต่างประเทศ	3		5		8	
- กระตุ้นการลงทุน พัฒนาด้านเศรษฐกิจ การท่องเที่ยวและการกีฬา สร้างความเจริญให้กับจังหวัดบุรีรัมย์ สร้างรายได้และอาชีพให้คนในท้องถิ่น	7		5		12	
- การเดินทาง สะดวก ประหยัดเวลา	0		1		1	
<u>ไม่เห็นด้วย เพราะ</u>						
- ส่งผลกระทบต่อที่ดินทำกิน ที่อยู่อาศัย และพื้นที่ทำการเกษตรของประชาชน	16		0		16	
- สูญเสียอาชีพและรายได้	1		0		1	
- ชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงได้รับผลกระทบ	2		0		2	
- ไม่ทราบรายละเอียดโครงการ	0		1		1	
2 ความคิดเห็นต่อหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์						
(1) เหมาะสม	12	18.2	11	73.3	23	28.4
(2) ไม่เหมาะสม	2	3.0	0	0.0	2	2.5
(3) ไม่แสดงความคิดเห็น	51	77.3	3	20.0	54	66.6
(4) ควรเพิ่มเติม	1	1.5	1	6.7	2	2.5
รวม	66	100.0	15	100.0	81	100.0
<u>ความเพิ่มเติม ได้แก่</u>						
- ผลกระทบด้านการช่วยเหลือเยียวยา	1		0		1	
- พิจารณาด้านความปลอดภัย (safety first)	0		1		1	
3 ข้อห่วงกังวลต่อการจะพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์						
(1) ไม่มี	42	63.6	7	46.7	49	60.5
(2) มี ระบุ	24	36.4	8	53.3	32	39.5
รวม	66	100.0	15	100.0	81	100.0

ตารางที่ 6.7.3-5 ความคิดเห็นต่อโครงการ (การประชุมกลุ่มย่อยในระดับพื้นที่) (ต่อ)

รายละเอียด	กลุ่มที่ 1		กลุ่มที่ 2		รวม	
	คน	ร้อยละ	คน	ร้อยละ	คน	ร้อยละ
ข้อคิดเห็นและข้อห่วงกังวล						
- ผลกระทบต่อความเป็นอยู่ประชาชน วิถีชุมชนที่อยู่ติดท่าอากาศยาน	3		0		3	
- การประชาสัมพันธ์และแจ้งให้ผู้ได้รับผลกระทบได้รับทราบข้อมูลอย่างทั่วถึง	2		0		2	
- ปัญหายาเสพติด และอาชญากรรม	1		1		2	
- ผลกระทบต่อประเพณี วัฒนธรรม เช่น ประเพณีบุญบั้งไฟ	1		0		1	
- ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เช่น เสียง ความสั่นสะเทือน มลพิษ ความปลอดภัย ป่าไม้ เป็นต้น	1		5		6	
- ผลกระทบต่อสุขภาพกายและสุขภาพจิต ของประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้ท่าอากาศยาน	2		0		2	
- ผลกระทบต่อระบบสาธารณูปโภคของชุมชนโดยรอบท่าอากาศยาน เช่น น้ำ ไฟ ถนน เป็นต้น	2		0		2	
- ผลกระทบด้านการจราจร อุบัติเหตุและความปลอดภัย	1		1		2	
- โรคจากต่างถิ่น	0		1		1	

2.4) ความคิดเห็นต่อการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

จากตารางที่ 6.7.3-6 ผู้ตอบแบบแสดงความคิดเห็นรวมทั้ง 2 กลุ่ม ส่วนใหญ่เห็นว่า การศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการมีความเหมาะสม ทั้งด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาน้ำ นิเวศวิทยาในน้ำ การใช้ประโยชน์ที่ดิน การคมนาคมขนส่ง การระบายน้ำ/ป้องกันน้ำท่วม สภาพเศรษฐกิจ และสังคม การจัดหาที่ดิน สาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย และสุนทรียภาพและการท่องเที่ยว อย่างไรก็ตามมีผู้เสนอให้ศึกษาประเด็นอื่นเพิ่มเติม ดังนี้

- ผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ รายได้
- ผลกระทบต่อการดำรงชีวิต ความเป็นอยู่ของคนในชุมชน
- ผลกระทบต่อระบบสาธารณูปโภคของชุมชนที่อยู่รอบท่าอากาศยาน เช่น น้ำ ไฟ ถนน เป็นต้น
- การจราจร
- ผลกระทบจากการสูญเสียพื้นที่ป่าไม้
- การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยาน ทั้งก่อนและหลังการพัฒนา
- ควรส่งเสริมให้ชาวบ้านได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์

(ส่งเสริมกิจกรรมของชุมชน)

ตารางที่ 6.7.3-6 ความคิดเห็นต่อการศึกษผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (การประชุมกลุ่มย่อยในระดับพื้นที่)

รายละเอียด		กลุ่มที่ 1		กลุ่มที่ 2		รวม	
		คน	ร้อยละ	คน	ร้อยละ	คน	ร้อยละ
1	ความคิดเห็นต่อการศึกษผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการฯ						
1.1	คุณภาพอากาศ						
(1)	เหมาะสม	15	22.7	11	73.3	26	32.1
(2)	ไม่เหมาะสม	1	1.5	0	0	1	1.2
(3)	ไม่แสดงความคิดเห็น	50	75.8	4	26.7	54	66.7
	รวม	66	100	15	100	81	100
1.2	เสียง						
(1)	เหมาะสม	13	19.7	11	73.3	24	29.6
(2)	ไม่เหมาะสม	8	12.1	1	6.7	9	11.1
(3)	ไม่แสดงความคิดเห็น	45	68.2	3	20	48	59.3
	รวม	66	100	15	100	81	100
1.3	ความสั่นสะเทือน						
(1)	เหมาะสม	13	19.7	9	60	22	27.2
(2)	ไม่เหมาะสม	6	9.1	1	6.7	7	8.6
(3)	ไม่แสดงความคิดเห็น	47	71.2	5	33.3	52	64.2
	รวม	66	100	15	100	81	100
1.4	คุณภาพน้ำผิวดิน						
(1)	เหมาะสม	17	25.8	8	53.3	25	30.9
(2)	ไม่เหมาะสม	4	6.1	0	0	4	4.9
(3)	ไม่แสดงความคิดเห็น	45	68.1	7	46.7	52	64.2
	รวม	66	100	15	100	81	100
1.5	นิเวศวิทยานบก						
(1)	เหมาะสม	18	27.3	8	53.3	26	32.1
(2)	ไม่เหมาะสม	7	10.6	0	0	7	8.6
(3)	ไม่แสดงความคิดเห็น	41	62.1	7	46.7	48	59.3
	รวม	66	100	15	100	81	100
1.6	นิเวศวิทยาในน้ำ						
(1)	เหมาะสม	19	28.8	8	53.3	27	33.3
(2)	ไม่เหมาะสม	2	3	0	0	2	2.5
(3)	ไม่แสดงความคิดเห็น	45	68.2	7	46.7	52	64.2
	รวม	66	100	15	100	81	100
1.7	การใช้ประโยชน์ที่ดิน						
(1)	เหมาะสม	25	37.9	10	66.7	35	43.2
(2)	ไม่เหมาะสม	3	4.5	0	0	3	3.7
(3)	ไม่แสดงความคิดเห็น	38	57.6	5	33.3	43	53.1
	รวม	66	100	15	100	81	100
1.8	การคมนาคมขนส่ง						
(1)	เหมาะสม	25	37.9	13	86.7	38	46.9
(2)	ไม่เหมาะสม	0	0	0	0	0	0
(3)	ไม่แสดงความคิดเห็น	41	62.1	2	13.3	43	53.1
	รวม	66	100	15	100	81	100
1.9	การระบายน้ำ/ป้องกันน้ำท่วม						
(1)	เหมาะสม	21	31.8	13	86.7	34	42
(2)	ไม่เหมาะสม	1	1.5	0	0	1	1.2
(3)	ไม่แสดงความคิดเห็น	44	66.7	2	13.3	46	56.8
	รวม	66	100	15	100	81	100

ตารางที่ 6.7.3-6 ความคิดเห็นต่อการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (การประชุมกลุ่มย่อยในระดับพื้นที่) (ต่อ)

รายละเอียด	กลุ่มที่ 1		กลุ่มที่ 2		รวม	
	คน	ร้อยละ	คน	ร้อยละ	คน	ร้อยละ
1.10 สภาพเศรษฐกิจและสังคม						
(1) เหมาะสม	30	45.5	11	73.3	41	50.7
(2) ไม่เหมาะสม	0	0	1	6.7	1	1.2
(3) ไม่แสดงความคิดเห็น	36	54.5	3	20	39	48.1
รวม	66	100	15	100	81	100
1.11 การจัดหาดิน						
(1) เหมาะสม	24	36.4	12	80	36	44.4
(2) ไม่เหมาะสม	1	1.5	0	0	1	1.2
(3) ไม่แสดงความคิดเห็น	41	62.1	3	20	44	54.4
รวม	66	100	15	100	81	100
1.12 สาธารณสุข						
(1) เหมาะสม	22	33.3	11	73.3	33	40.8
(2) ไม่เหมาะสม	1	1.5	0	0	1	1.2
(3) ไม่แสดงความคิดเห็น	43	65.2	4	26.7	47	58
รวม	66	100	15	100	81	100
1.13 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย						
(1) เหมาะสม	21	31.8	10	66.7	31	38.3
(2) ไม่เหมาะสม	0	0	0	0	0	0
(3) ไม่แสดงความคิดเห็น	45	68.2	5	33.3	50	61.7
รวม	66	100	15	100	81	100
1.14 สุนทรียภาพและการท่องเที่ยว						
(1) เหมาะสม	25	37.9	10	66.7	35	43.2
(2) ไม่เหมาะสม	0	0	0	0	0	0
(3) ไม่แสดงความคิดเห็น	41	62.1	5	33.3	46	56.8
รวม	66	100	15	100	81	100
2 ผลกระทบจากปัจจัยอื่น นอกเหนือจากปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษา						
- การจราจร	1		0		1	
- ผลกระทบต่อการดำรงชีวิต ความเป็นอยู่ของคนในชุมชน	2		0		2	
- ผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ รายได้	3		0		3	
- ผลกระทบต่อระบบสาธารณสุขโรคของชุมชนที่อยู่รอบท่าอากาศยาน เช่น น้ำ ไฟ ถนน	2		0		2	
- ผลกระทบจากการสูญเสียพื้นที่ป่าไม้	0		1		1	
- ควรส่งเสริมให้ชาวบ้านได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ส่งเสริมกิจกรรมของชุมชน)	0		1		1	
- การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานทั้งก่อนและหลังการพัฒนา	0		1		1	

2.5) การรับรู้ข่าวสาร

ผู้ตอบแบบแสดงความคิดเห็นรวมทั้ง 2 กลุ่ม ร้อยละ 3.7 รับทราบข้อมูลเป็นครั้งแรก และร้อยละ 53.1 เคยทราบข้อมูลมาก่อน โดยทราบจากเจ้าหน้าที่ของกรมท่าอากาศยานมากที่สุด รองลงมาทราบจาก เจ้าหน้าที่หน่วยงานราชการ และจากสื่อประชาสัมพันธ์ เช่น วิทยุ โทรทัศน์ และทราบจากการเข้าร่วมประชุมกับหน่วยงานในพื้นที่ เครือข่ายสังคมออนไลน์ และอื่น ๆ ได้แก่ ผู้นำชุมชน เพื่อนบ้าน และการได้รับความช่วยเหลือ เยียวยาผู้ได้รับผลกระทบที่ต้องสูญเสียที่ดิน ที่อยู่อาศัย พื้นที่ทำการเกษตร สูญเสียอาชีพ และรายได้ การให้ความช่วยเหลือด้านความเป็นอยู่ การดำรงชีวิตของประชาชนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยาน รวมทั้งความคืบหน้าโครงการ ได้แก่ ขั้นตอน วิธีการ เกณฑ์การพิจารณา ข้อดีและข้อเสีย งบประมาณ และระยะเวลาดำเนินโครงการ เป็นต้น นอกจากนี้ต้องการทราบผลกระทบต่อระบบสาธารณูปโภค น้ำ ไฟ ถนน ที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยาน รวมทั้งการลดผลกระทบเรื่องเสียงและแสงที่ตกกระทบ ตามลำดับ

ทั้งนี้ช่องทางที่สะดวกที่สุดในการรับทราบข้อมูลข่าวสารของโครงการคือ ผ่านผู้นำชุมชน รองลงมาคือการติดประกาศตามหน่วยงานราชการ ที่ทำการกำนัน ที่ทำการผู้ใหญ่บ้าน การประชุมหรือกิจกรรม การมีส่วนร่วมของโครงการ เครือข่ายสังคมออนไลน์ (Social Network) แผ่นพับ และอื่น ๆ เช่น การเข้าพบปะอย่างไม่เป็นทางการ ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 6.7.3-7

ตารางที่ 6.7.3-7 การรับรู้ข่าวสาร (การประชุมกลุ่มย่อยในระดับพื้นที่)

รายละเอียด	กลุ่มที่ 1		กลุ่มที่ 2		รวม	
	คน	ร้อยละ	คน	ร้อยละ	คน	ร้อยละ
1 การได้รับข้อมูลข่าวสาร ของโครงการ						
(1) ไม่เคย	3	4.5	0	0.0	3	3.7
(2) เคย ระบุแหล่ง	30	45.5	13	86.7	43	53.1
(3) ไม่แสดงความคิดเห็น	33	50.0	2	13.3	35	43.2
รวม	66	100.0	15	100.0	81	100.0
<u>แหล่งข้อมูลข่าวสารโครงการที่ได้รับ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)</u>						
- เจ้าหน้าที่หน่วยงานราชการ	8	18.2	6	21.4	14	19.4
- สื่อประชาสัมพันธ์ (วิทยุ โทรทัศน์)	9	20.5	5	17.9	14	19.4
- เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน	13	29.5	7	25.0	20	27.8
- การร่วมประชุมกับหน่วยงานในพื้นที่	6	13.6	6	21.4	12	16.7
- เครือข่ายสังคมออนไลน์ (Social Network)	4	9.1	4	14.3	8	11.1
- อื่น ๆ ได้แก่ ผู้นำชุมชน เพื่อนบ้าน และการส่งจดหมายถึงบ้าน	4	9.1	0	0.0	4	5.6
รวม	44	100.0	28	100.0	72	100.0
2 ความต้องการทราบข้อมูลโครงการเพิ่มเติม						
(1) ไม่ต้องการ	4	6.1	4	26.7	8	9.9
(2) ต้องการ	29	43.9	8	53.3	37	45.7
(3) ไม่แสดงความคิดเห็น	33	50.0	3	20.0	36	44.4
รวม	66	100.0	15	100.0	81	100.0

ตารางที่ 6.7.3-7 การรับรู้ข่าวสาร (การประชุมกลุ่มย่อยในระดับพื้นที่) (ต่อ)

รายละเอียด	กลุ่มที่ 1		กลุ่มที่ 2		รวม	
	คน	ร้อยละ	คน	ร้อยละ	คน	ร้อยละ
ข้อมูลที่ต้องการทราบเพิ่มเติม						
- มาตรการการให้ความช่วยเหลือ เยียวยาผู้ได้รับผลกระทบที่ต้องสูญเสียที่ดิน ที่อยู่อาศัย พื้นที่ทำการเกษตร สูญเสียอาชีพและรายได้	21		3		24	
- ความคืบหน้าโครงการ ได้แก่ ขั้นตอน วิธีการ เกณฑ์การพิจารณา ข้อดีและข้อเสีย งบประมาณ และระยะเวลาดำเนินโครงการ	2		3		5	
- รูปแบบการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์	1		0		1	
- มาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมต่อชุมชนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยาน	3		0		3	
- มาตรการลดผลกระทบต่อระบบสาธารณูปโภค น้ำ ไฟ ถนน	2		0		2	
- มาตรการลดผลกระทบด้านเสียง และแสง	0		2		2	
3 ช่องทางที่สะดวกสำหรับการรับข้อมูลข่าวสารโครงการ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)						
(1) แผ่นพับ	6	9.7	7	23.3	13	14.1
(2) ผ่านผู้นำชุมชน (กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน)	25	40.3	3	10.0	28	30.4
(3) เครือข่ายสังคมออนไลน์ (Social Network)	6	9.7	7	23.3	13	14.1
(4) การประชุม/กิจกรรมการมีส่วนร่วมของโครงการ	10	16.1	7	23.3	17	18.5
(5) ติดประกาศตามหน่วยงานราชการ/ที่ทำการกำนัน/ที่ทำการผู้ใหญ่บ้าน	14	22.6	6	20.0	20	21.7
(6) อื่น ๆ ได้แก่ การพบปะอย่างไม่เป็นทางการ	1	1.6	0	0.0	1	1.1
รวม	62	100.0	30	100.0	92	100.0

2.6) ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อโครงการ

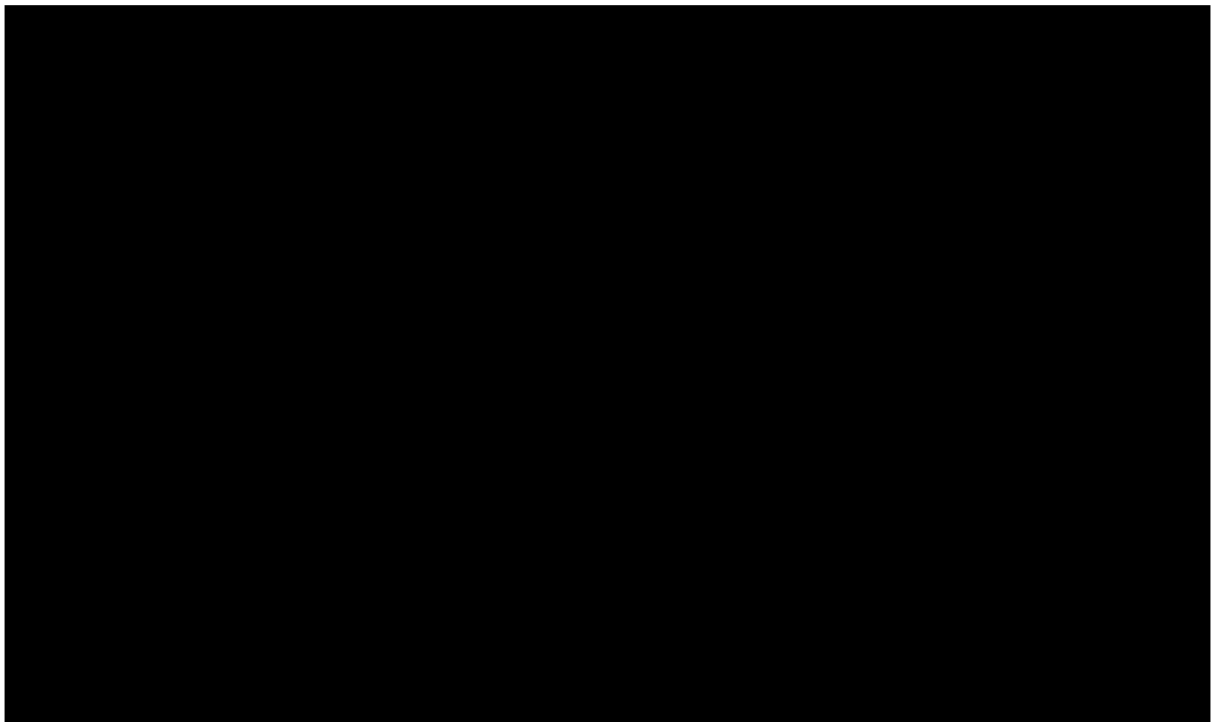
ผู้ตอบแบบแสดงความคิดเห็นรวมทั้ง 2 กลุ่ม ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อการศึกษาโครงการ ดังนี้

- ควรเพิ่มช่องทางการสื่อสารอย่างไม่เป็นทางการ ให้ชาวบ้านรับทราบข้อมูลอย่างทั่วถึง
- ควรออกแบบที่จอดรถภายในท่าอากาศยานให้เพียงพอต่อการใช้บริการในอนาคต
- การก่อสร้างโครงการควรส่งผลกระทบต่อประชาชนและสิ่งแวดล้อม

6.7.4 ผลการปรึกษาหารือและให้ข้อมูล ครั้งที่ 2

กรมท่าอากาศยาน นำโดยนายสมหมาย ไชยนิจ ผู้อำนวยการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พร้อมด้วยกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ได้เข้าพบนายธวัชกร หัตถธยากุล ผู้ว่าราชการจังหวัดบุรีรัมย์ รองผู้ว่าราชการจังหวัด ปฏิรูปที่ดินจังหวัด และที่ดินจังหวัด เมื่อวันอังคารที่ 14 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 13.30 น. ณ ศาลากลางจังหวัดบุรีรัมย์ เพื่อนำเสนอผลการออกแบบการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พร้อมรับฟังขั้นตอนการดำเนินงานขอใช้พื้นที่ ส.ป.ก.

ทั้งนี้ ผู้ว่าราชการจังหวัด เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ และกล่าวว่าทางจังหวัดได้เตรียมความพร้อมในการดำเนินงานเพื่อรองรับการพัฒนาให้เกิดความเชื่อมโยงและสมบูรณ์ เช่น การปรับเปลี่ยนจุดผ่อนปรนชั่วคราว เป็นจุดผ่านแดนถาวร และให้ความเห็นว่าการออกแบบก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ต้องแสดงถึงอัตลักษณ์ของพื้นที่ให้ชัดเจน นอกจากนี้แล้วรองผู้ว่าราชการจังหวัดได้ให้ข้อเสนอแนะว่าควรออกแบบให้มีที่จอดรถและพื้นที่รองรับผู้โดยสารให้เพียงพอ ดังมีบรรยากาศการเข้าพบเพื่อให้ข้อมูลและรับฟังความคิดเห็น ดังแสดงในรูปที่ 6.7.4-1



รูปที่ 6.7.4-1 บรรยากาศการเข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดบุรีรัมย์เพื่อให้ข้อมูลและรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2

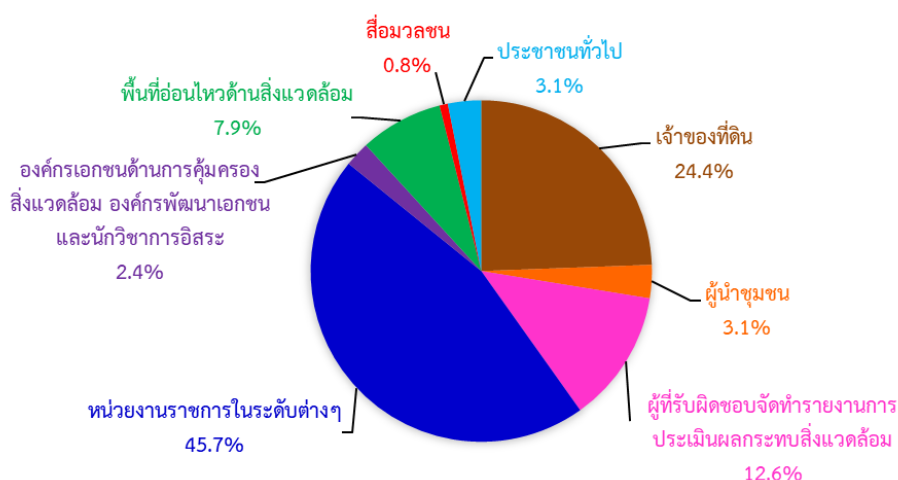
6.7.5 ผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 ปัจฉิมนิเทศโครงการ

ทางโครงการได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 ปัจฉิมนิเทศโครงการ เมื่อวันที่ 15 มกราคม 2563 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้องประชุมวิทยาลัยชุมชนบุรีรัมย์ ชั้น 2 อาคารวิทยบริการ วิทยาลัยชุมชนบุรีรัมย์ อำเภอเมืองบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอผลการออกแบบการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ผลการศึกษาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายในตำบลสตึก ตำบลร่อนทอง ตำบลนิคม ตำบลดอนมนต์ และตำบลเมืองแก อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ ประกอบด้วย ผู้ได้รับผลกระทบ หน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจในระดับต่าง ๆ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา สถานพยาบาล ศาสนสถาน สื่อมวลชน ประชาชนทั่วไปที่สนใจและต้องการเข้ามามีส่วนร่วม ตลอดจนกรมท่าอากาศยาน และบริษัทที่ปรึกษา รวม 127 คน รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 6.7.5-1 และรูปที่ 6.7.5-1 โดยมีนายธัชกร หัตถาธยากูล ผู้ว่าราชการจังหวัดบุรีรัมย์ เป็นประธาน และนายอาทิตย์ วินิจสร ผู้อำนวยการกองก่อสร้างและบำรุงรักษา เป็นผู้แทนกรมท่าอากาศยาน กล่าวรายงานต่อที่ประชุม

ตารางที่ 6.7.5-1 จำนวนผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 ปัจฉิมนิเทศโครงการ

กลุ่มเป้าหมาย	คน	ร้อยละ
เจ้าของที่ดิน	31	24.4
ผู้นำชุมชน	4	3.1
ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	16	12.6
หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ	58	45.7
องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน และนักวิชาการอิสระ	3	2.4
พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	10	7.9
สื่อมวลชน	1	0.8
ประชาชนทั่วไป	4	3.1
รวม	127	100.0

สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 ปัจฉิมนิเทศโครงการ



รูปที่ 6.7.5-1 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 ปัจฉิมนิเทศโครงการ

1) สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม

ในภาพรวมผู้เข้าประชุมเห็นด้วยกับการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โดยมีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ ดังแสดงในตารางที่ 6.7.5-2 และบรรยากาศการประชุมดังแสดงในรูปที่ 6.7.5-2

ตารางที่ 6.7.5-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมรับฟังความคิดเห็น
ของประชาชน ครั้งที่ 2 ปัจฉิมนิเทศโครงการ

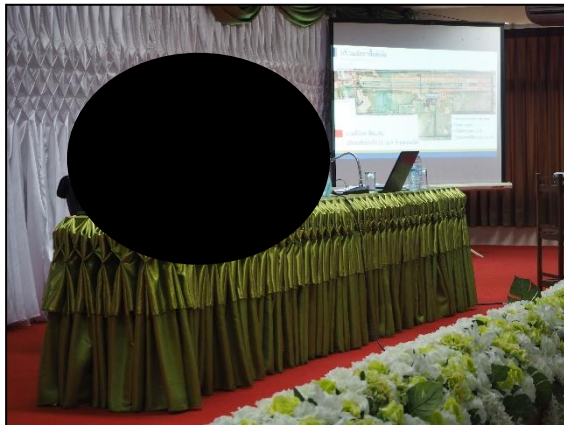
สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงและการนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
การช่วยเหลือเยียวยาเรื่องที่ดิน	
<ul style="list-style-type: none"> แนวทางการดำเนินการช่วยเหลือหรือเยียวยา กรณีประชาชนที่ได้รับผลกระทบที่ครอบครองที่ดิน ส.ป.ก. 	<ul style="list-style-type: none"> การดำเนินงานเกี่ยวกับประชาชนที่ได้รับผลกระทบกรณีที่ดิน ส.ป.ก. จะดำเนินการภายใต้กฎหมายหรือกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยการช่วยเหลือหรือเยียวยาประชาชน ซึ่งขั้นตอนในลำดับต่อไป กรมท่าอากาศยานต้องดำเนินการยื่นคำขออนุญาตใช้ที่ดินกับสำนักงานการปฏิรูปที่ดินจังหวัดบุรีรัมย์ และเข้าสำรวจตรวจสอบพื้นที่ รวมทั้งเจรจาตกลงเงื่อนไขการช่วยเหลือหรือเยียวยาประชาชน
<ul style="list-style-type: none"> การจัดหาที่ดินใหม่เพื่อรองรับผู้ได้รับผลกระทบ 	<ul style="list-style-type: none"> กรณีที่ดิน ส.ป.ก. เกษตรกรจะได้รับค่าเยียวยาหรือช่วยเหลือ ทั้งนี้ ไม่มีกฎหมายระบุไว้ว่ารัฐต้องจัดหาที่ดินให้ใหม่
สิ่งแวดล้อม	
<ul style="list-style-type: none"> การจัดการขยะมูลฝอยและน้ำเสียในบริเวณพื้นที่สนามบินในอนาคต 	<ul style="list-style-type: none"> ทางโครงการได้มีการคาดการณ์ปริมาณขยะมูลฝอยและน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมภายในบริเวณสนามบินในอนาคต เพื่อออกแบบระบบบำบัดน้ำเสีย รวมทั้งวางแผนการจัดการขยะมูลฝอย ซึ่งสรุปได้ว่าระบบบำบัดน้ำเสียและการจัดการขยะมูลฝอยสามารถรองรับและบำบัดสิ่งปฏิกูลได้อย่างเพียงพอ
<ul style="list-style-type: none"> การจัดเตรียมมาตรการลดผลกระทบด้านเสียงบริเวณโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ ซึ่งตั้งอยู่ทางทิศใต้ของสนามบิน 	<ul style="list-style-type: none"> จากการศึกษาผลกระทบด้านเสียง ไม่พบว่าจะเกิดผลกระทบด้านเสียงต่อโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ แต่อย่างไรก็ตามทางโครงการกำหนดให้มีมาตรการติดตามผลกระทบด้านอากาศและเสียง โดยกำหนดจุดตรวจวัดคุณภาพอากาศและเสียงบริเวณโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ เป็นประจำทุกปี การออกแบบห้วทางวิ่งในด้านทิศใต้ ได้เว้นระยะห้วทางวิ่งให้ห่างจากรั้วสนามบิน ประมาณ 900 เมตร ซึ่งจะสามารถช่วยลดผลกระทบด้านเสียงลงได้
งบประมาณ	
<ul style="list-style-type: none"> กรณีงบประมาณในการดำเนินการ 	<ul style="list-style-type: none"> รายละเอียดการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประกอบด้วย การก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ การต่อเติมขยายทางวิ่ง ค่าจัดหาที่ดิน การก่อสร้างและปรับปรุงองค์ประกอบต่าง ๆ โดยใช้งบประมาณรวม 2,000 ล้านบาท
เศรษฐกิจศาสตร์	
<ul style="list-style-type: none"> ให้เพิ่มเติมการศึกษาด้านเศรษฐกิจศาสตร์ความคุ้มค่าของโครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> ทางโครงการได้มีการศึกษาด้านเศรษฐกิจศาสตร์ การประเมินความคุ้มค่าของโครงการไว้ด้วยแล้ว และขอรับไปเพิ่มเติมข้อมูลให้สมบูรณ์ต่อไป



ประธานการประชุม



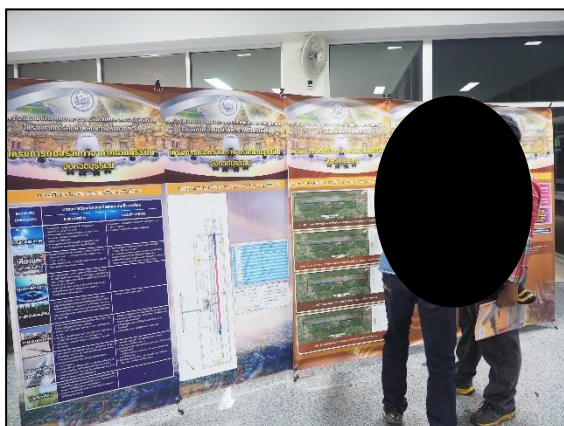
ผู้แทนกรมท่าอากาศยานกล่าวรายงาน



คณะผู้ศึกษา/วิทยากร



ประธานการประชุมร่วมให้ข้อมูลโครงการ



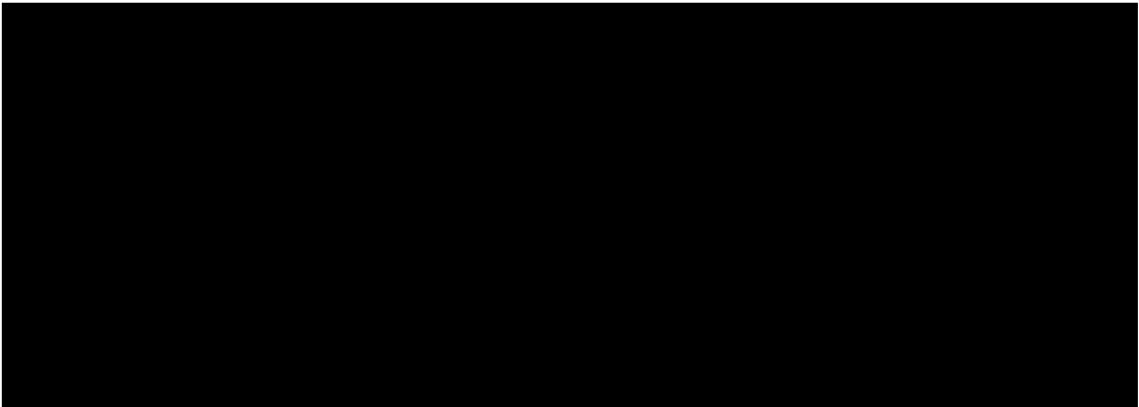
สื่อนิทรรศการ



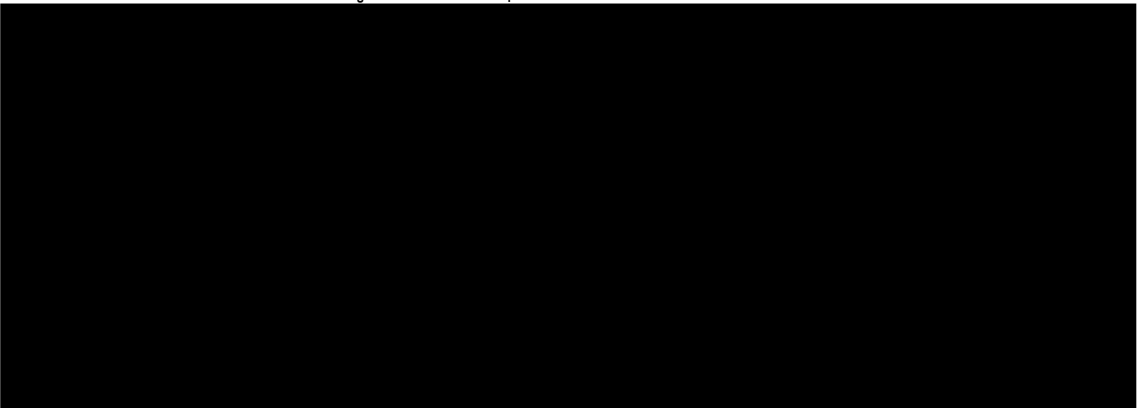
รูปที่ 6.7.5-2 บรรยากาศการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 ปัจฉิมนิเทศโครงการ



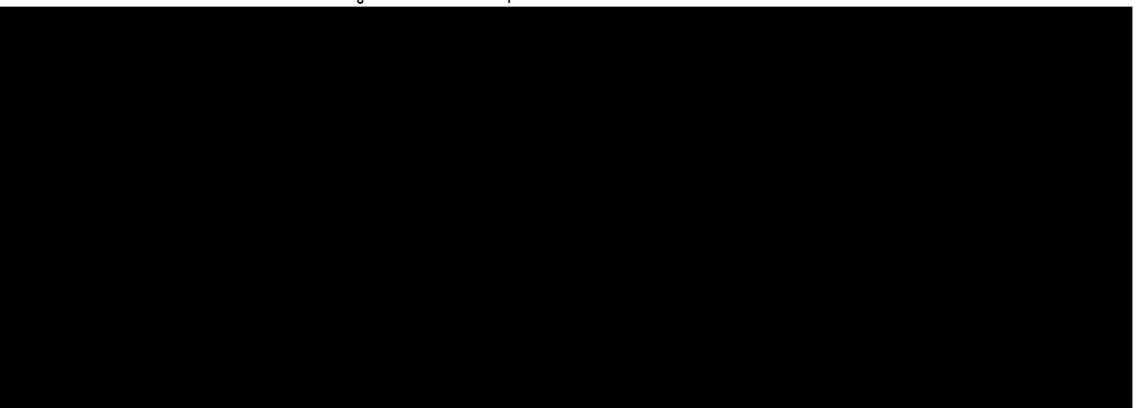
ผู้เข้าร่วมประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมเสนอประเด็นข้อคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมเสนอประเด็นข้อคิดเห็น



ปฏิรูปที่ดินจังหวัดบุรีรัมย์และนิติกรร่วมให้ข้อมูลและตอบข้อซักถาม

รูปที่ 6.7.5-2 บรรยากาศการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 ปีฉฉฉฉฉฉโครงการ (ต่อ)

2) ผลการสำรวจผ่านแบบแสดงความคิดเห็น

จากผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งหมด 111 คน (ไม่รวมบริษัทที่ปรึกษาและเจ้าของโครงการ) มีผู้ตอบแสดงความคิดเห็น 92 คน คิดเป็นร้อยละ 82.9 ของผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด มีผลการสำรวจความคิดเห็นดังนี้

2.1) ข้อมูลทั่วไป

ผู้ตอบแบบแสดงความคิดเห็นมีอายุรวมเฉลี่ย 50 ปี เป็นเพศหญิง ร้อยละ 52.2 ส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับปริญญาตรี รองลงมาคือระดับประถมศึกษา และสูงกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 41.4, 22.8 และ 15.2 ตามลำดับ โดยร้อยละ 45.7 มาจากหน่วยงานราชการหรือรัฐวิสาหกิจ รองลงมาร้อยละ 19.6 เป็นเจ้าของที่ดินในสวนขยายสนามบิน และร้อยละ 6.5 เป็นผู้อาศัยหรือทำกินที่บ้านคอกหมู ส่วนใหญ่จึงมีอาชีพรับราชการหรือลูกจ้างหรือพนักงานรัฐวิสาหกิจ รองลงมาทำการเกษตร เพาะปลูกข้าว มันสำปะหลัง อ้อย และยางพารา รวมถึงรับจ้างทั่วไปเป็นต้น ดังแสดงในตารางที่ 6.7.5-3

ตารางที่ 6.7.5-3 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบแสดงความคิดเห็น (การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ)

รายละเอียด		คน	ร้อยละ
1 เพศ			
(1) ชาย		44	47.8
(2) หญิง		48	52.2
รวม		92	100.0
2 อายุเฉลี่ย (ปี)		50	
3 ระดับการศึกษา			
(1) ประถมศึกษา		21	22.8
(2) มัธยมศึกษาตอนต้น (ม.1-ม.3)		4	4.3
(3) มัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.4-ม.6)/ปวช.		8	8.7
(4) อนุปริญญา/ปวส.		4	4.3
(5) ปริญญาตรี		38	41.4
(6) สูงกว่าปริญญาตรี		14	15.2
(7) อื่น ๆ ได้แก่ ไม่ได้เรียนหนังสือ		1	1.1
(8) ไม่ระบุ		2	2.2
รวม		92	100.0
4 อาชีพ			
(1) รับราชการ/ลูกจ้าง/พนักงานรัฐวิสาหกิจ		49	53.2
(2) พนักงานบริษัทเอกชน		1	1.1
(3) ค้าขาย / ธุรกิจส่วนตัว		5	5.4
(4) เกษตรกรรม ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง อ้อย ยางพารา		19	20.7
(5) รับจ้างทั่วไป		13	14.1
(6) เลี้ยงสัตว์ ได้แก่ วัว ไก่		2	2.2
(7) อื่น ๆ ได้แก่ ข้าราชการบำนาญ		1	1.1
(8) ไม่ระบุ		2	2.2
รวม		92	100.0

ตารางที่ 6.7.5-3 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบแสดงความคิดเห็น (การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ) (ต่อ)

รายละเอียด	คน	ร้อยละ
5 หน่วยงาน/องค์กร/กลุ่มงาน ที่สังกัด		
(1) หน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจ	42	45.7
(2) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ทต./อบต.)	4	4.3
(3) กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน/ผู้นำชุมชน/ผู้นำชุมชนท้องถิ่น	5	5.4
(4) สถาบันการศึกษา	4	4.3
(5) หน่วยงานสาธารณสุข/สถานพยาบาล	2	2.2
(6) หน่วยงานเอกชน/องค์กรธุรกิจภาคเอกชน/สถานประกอบการ	1	1.1
(7) องค์กรพัฒนาเอกชน (NGOs)/มูลนิธิ/สมาคม	2	2.2
(8) สื่อมวลชน	1	1.1
(9) ผู้อาศัยหรือทำกินที่บ้านคอกหมู	6	6.5
(10) เจ้าของที่ดินในส่วนขยายของสนามบิน	18	19.6
(11) ไม่ระบุ	7	7.6
รวม	92	100.0

2.2) ความคิดเห็นต่อโครงการ

การสำรวจความคิดเห็นต่อโครงการ ประกอบด้วย ความคิดเห็นต่อการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อรูปแบบการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ความคิดเห็นกรณีที่มีผลกระทบต่อดินและทรัพย์สินของประชาชน และข้อห่วงกังวลต่อการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์ รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 6.7.5-4 สรุปดังนี้

2.2.1) ความคิดเห็นต่อการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ผู้ตอบแบบแสดงความคิดเห็นร้อยละ 70.7 เห็นด้วยกับการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เนื่องจากเป็นการสร้างความเจริญให้กับจังหวัดบุรีรัมย์ ในการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค โดยเฉพาะด้านการคมนาคมและการขนส่งทางอากาศ ช่วยเพิ่มศักยภาพของสนามบินเพื่อรองรับจำนวนเที่ยวบิน ผู้โดยสาร และนักท่องเที่ยว เกิดการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ กระตุ้นการลงทุนด้านการกีฬาและการท่องเที่ยว และช่วยสร้างรายได้ อาชีพให้คนในท้องถิ่นของจังหวัดบุรีรัมย์ และร้อยละ 5.4 ไม่เห็นด้วย เนื่องจากส่งผลกระทบต่อที่อยู่อาศัยและที่ดินทำกิน ส่วนที่เหลือร้อยละ 23.9 ไม่แสดงความคิดเห็น

2.2.2) ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อรูปแบบการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ผู้ตอบแบบแสดงความคิดเห็น ร้อยละ 19.6 มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อรูปแบบการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เรียงลำดับจากมากไปน้อย ดังนี้

- ควรขยายพื้นที่รองรับผู้โดยสาร ศูนย์บริการต่าง ๆ รวมทั้งทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานที่เชื่อมทางหลวงหมายเลข 219 ให้กว้างขึ้น
- ควรเพิ่มพื้นที่สนับสนุนการและพื้นที่ให้บริการเชิงพาณิชย์ ให้มีความหลากหลาย เช่น ร้านขายของที่ระลึก ร้านอาหาร และสถานที่กักเงิน แลกเปลี่ยนเงินตรา เป็นต้น
- ควรออกแบบระบบคมนาคมขนส่งให้สามารถเดินทางเชื่อมต่อระหว่างอำเภอและระหว่างจังหวัดได้สะดวก
- ควรออกแบบระบบการบริหารจัดการขยะภายในท่าอากาศยาน
- ควรออกแบบพื้นที่เพื่อให้มีแหล่งเรียนรู้หรือสถานที่เข้าเยี่ยมชมประวัติความเป็นมาของจังหวัดบุรีรัมย์

- ควรออกแบบท่าอากาศยานให้เป็นท่าอากาศยานนานาชาติแบบครบวงจร
- ควรออกแบบอาคาร สถาปัตยกรรม ควรสะท้อนอัตลักษณ์ของเมืองบุรีรัมย์ (กีฬา อารยธรรม ชุมชน) เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวและผู้มาเยี่ยมเยือนให้รับรู้ถึงอัตลักษณ์ในทิศทางเดียวกัน
- ออกแบบอาคารผู้โดยสาร ลานจอดรถยนต์ ลานจอดเครื่องบิน ให้มีความปลอดภัยต่อการบิน
- การออกแบบและพัฒนาท่าอากาศยาน กิจกรรมต่าง ๆ ภายในท่าอากาศยาน ให้ส่งผลกระทบต่อประชาชน ชุมชน และสิ่งแวดล้อมให้น้อยที่สุด
- ควรเปิดโอกาสให้ประชาชนในพื้นที่ได้มีโอกาสทำธุรกิจภายในอาคารผู้โดยสาร

2.2.3) ข้อห่วงกังวลในการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ผู้ตอบแบบแสดงความคิดเห็นร้อยละ 25.0 มีข้อห่วงกังวลต่อการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เรียงลำดับจากมากไปน้อย ดังนี้

- ผลกระทบด้านเสียง ความสั่นสะเทือนต่อชุมชนและประชาชนที่อยู่ใกล้ท่าอากาศยาน
- การจัดระบบการรักษาความปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าอากาศยานตามมาตรฐานสากล
 - ปัญหาฝุ่นละอองและมลพิษทางอากาศ
 - ความคุ้มค่าในการลงทุน
 - ความปลอดภัยของผู้ใช้บริการในระยะก่อสร้าง
 - ความปลอดภัยในการบินและอุปสรรคในการขึ้นลงของเครื่องบิน เนื่องจากพื้นที่โดยรอบปลูกอ้อยและมีการเผาอ้อย
- ปัญหาการจราจรติดขัด
- การจัดการขยะที่เกิดจากการพัฒนาท่าอากาศยาน
- ผลกระทบต่อสัตว์ในพื้นที่ป่าที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยาน

ตารางที่ 6.7.5-4 ความคิดเห็นต่อโครงการ (การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ)

รายละเอียด	คน	ร้อยละ
1 ความคิดเห็นต่อการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
(1) เห็นด้วย	65	70.7
(2) ไม่เห็นด้วย	5	5.4
(3) ไม่แสดงความคิดเห็น	22	23.9
รวม	92	100.0
<u>เห็นด้วย เพราะ</u>		
- พัฒนาการคมนาคมและการขนส่งทางอากาศให้สะดวกขึ้น เพิ่มศักยภาพรองรับจำนวนเที่ยวบิน ผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวได้เพิ่มขึ้น	17	
- เกิดการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ กระตุ้นการลงทุน ด้านการกีฬาและการท่องเที่ยว สร้างรายได้และอาชีพให้คนท้องถิ่น	12	
- สร้างความเจริญ พัฒนาระบบสาธารณูปโภค การคมนาคมขนส่งภายในจังหวัดบุรีรัมย์	17	
<u>ไม่เห็นด้วย เพราะ</u>		
- ส่งผลกระทบต่อที่ดินทำกิน ที่อยู่อาศัย และพื้นที่ทำการเกษตรของประชาชน	4	
2 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อรูปแบบการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
(1) ไม่มี	53	57.6
(2) มี ได้แก่	18	19.6
(3) ไม่แสดงความคิดเห็น	21	22.8
รวม	92	100.0
<u>ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม</u>		
- ควรออกแบบระบบคมนาคมขนส่งให้สามารถเดินทางเชื่อมต่อระหว่างอำเภอและระหว่างจังหวัดได้สะดวก	1	
- ควรออกแบบระบบการบริหารจัดการขยะภายในท่าอากาศยาน	1	
- การขยายพื้นที่ เพื่อบริการผู้โดยสาร ศูนย์บริการต่าง ๆ รวมทั้งทางเข้า-ออกท่าอากาศยาน ที่เชื่อมทางหลวงหมายเลข 219 ให้กว้างขึ้น	2	
- ควรเปิดโอกาสให้ประชาชนในพื้นที่ได้มีโอกาสทำธุรกิจภายในอาคารผู้โดยสาร	1	
- ควรเพิ่มพื้นที่สันทนาการ และพื้นที่ให้บริการเชิงพาณิชย์ ให้มีความหลากหลาย เช่น ร้านขายของที่ระลึก ร้านอาหาร และสถานที่กวดเงิน แลกเปลี่ยนเงินตรา	2	
- การออกแบบควรคำนึงถึงการใช้ประโยชน์ในระยะยาว	1	
- ควรออกแบบพื้นที่ให้มีแหล่งเรียนรู้หรือสถานที่เข้าเยี่ยมชมประวัติความเป็นมาของจังหวัดบุรีรัมย์	1	
- ออกแบบท่าอากาศยานให้เป็นท่าอากาศยานนานาชาติแบบครบวงจร	1	
- ควรออกแบบอาคาร สถาปัตยกรรม ควรสะท้อนอัตลักษณ์ของเมืองบุรีรัมย์ (กีฬา อารยธรรม ชุมชน) เพื่อบริการนักท่องเที่ยวและผู้มาเยี่ยมชมเรียนรู้อัตลักษณ์ในทิศทางเดียวกัน	1	
- การออกแบบและพัฒนาท่าอากาศยาน กิจกรรมต่าง ๆ ภายในท่าอากาศยาน ให้ส่งผลกระทบต่อประชาชน ชุมชน และสิ่งแวดล้อมให้น้อยที่สุด	1	
- ออกแบบอาคารผู้โดยสาร ลานจอดรถยนต์ ลานจอดเครื่องบิน ให้มีความปลอดภัยต่อการบิน	1	

ตารางที่ 6.7.5-4 ความคิดเห็นต่อโครงการ (การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ) (ต่อ)

รายละเอียด	คน	ร้อยละ
4 ข้อห่วงกังวลต่อการจะพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
(1) ไม่มี	33	35.9
(2) มี ระบุ	23	25.0
(3) ไม่แสดงความคิดเห็น	36	39.1
รวม	92	100.0
<u>ข้อห่วงกังวล</u>		
- ผลกระทบด้านเสียง ความสั่นสะเทือน ต่อชุมชนและประชาชนที่อยู่ใกล้ท่าอากาศยาน	8	
- ปัญหาฝุ่นละออง และมลพิษทางอากาศ	1	
- ความคุ้มค่าในการลงทุน	1	
- ความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ ในระยะก่อสร้าง	1	
- ความปลอดภัยในการบินและอุปสรรคในการขึ้นลงของเครื่องบิน เนื่องจากพื้นที่โดยรอบปลูกอ้อย มีการเผาอ้อย	1	
- ปัญหาการจราจรติดขัด	1	
- การจัดระบบการรักษาความปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าอากาศยานตามมาตรฐานสากล	2	
- การจัดการขยะที่เกิดจากการพัฒนาท่าอากาศยาน	1	
- ผลกระทบต่อสัตว์ในพื้นที่ป่าที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยาน	1	

2.3) ความคิดเห็นต่อการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

จากตารางที่ 6.7.5-5 ผู้ตอบแบบแสดงความคิดเห็นส่วนใหญ่เห็นว่า การกำหนด (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีความเหมาะสมทั้งด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยานบก นิเวศวิทยาในน้ำ การใช้ประโยชน์ที่ดิน การคมนาคมขนส่ง การระบายน้ำ/ป้องกันน้ำท่วม สภาพเศรษฐกิจและสังคม การจัดหาที่ดิน สาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย และสุนทรียภาพและการท่องเที่ยว อย่างไรก็ตามผู้ตอบแบบแสดงความคิดเห็น ร้อยละ 2.2 ได้เสนอแนะเพิ่มเติมต่อผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมว่า ควรพิจารณาผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความปลอดภัยของประชาชนให้ครอบคลุม และกำหนดมาตรการช่วยเหลือเยียวยาประชาชนที่อยู่รอบท่าอากาศยานอย่างเต็มที่ ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

นอกจากนี้ผู้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะถึงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติมเรียงลำดับจากมากไปน้อย ดังนี้

- ควรกำหนดมาตรการช่วยเหลือและเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบสูญเสียที่ดินทำกินให้เหมาะสม ยุติธรรม เป็นไปตามข้อกำหนดกฎหมาย
- ควรจัดเจ้าหน้าที่เพื่อช่วยเหลือ พูดคุยกับผู้ได้รับผลกระทบ เพื่อหาข้อตกลงหรือหาแนวทางการแก้ไขร่วมกัน
- ควรกำหนดมาตรการให้พิจารณาในพื้นที่เข้าเป็นพนักงานของท่าอากาศยาน
- ควรบริหารจัดการระบบจราจร การเข้า-ออกพื้นที่ให้เป็นระบบ สะดวกและรวดเร็ว ไม่ติดขัด และควรจัดจุดรับฝากรถ เพื่อบริการลูกค้าที่จอดรถค้างคืน
- ควรปรับปรุงทัศนทัศน์ด้านหน้าท่าอากาศยาน ให้เป็นระเบียบ สะอาด และมีเอกลักษณ์ของจังหวัดบุรีรัมย์

- ควรกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน การควบคุมอาคาร ปัญหาอาชญากรรม การใช้ประโยชน์ที่ดินและการจัดผังเมือง
- ควรกำหนดมาตรการลดผลกระทบด้านเสียงในท่าอากาศยาน กับชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง
- ควรมีมาตรการการป้องกันโรคจากต่างถิ่น และประสานงานโรงพยาบาล เพื่อรองรับกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน

ตารางที่ 6.7.5-5 ความคิดเห็นต่อการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ)

รายละเอียด		คน	ร้อยละ
1	ข้อเสนอแนะต่อผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ		
	(1) เหมาะสม	60	65.2
	(2) ไม่เหมาะสม	2	2.2
	(3) ไม่แสดงความคิดเห็น	30	32.6
	รวม	92	100.0
	<u>ไม่เหมาะสม ควรเพิ่มเติม ได้แก่</u>		
	- ควรพิจารณาผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความปลอดภัยของประชาชนให้ครอบคลุม	1	
	- ควรกำหนดมาตรการช่วยเหลือ เยียวยาประชาชนที่อยู่รอบท่าอากาศยาน หากได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว	1	
2	ความคิดเห็นต่อ(ร่าง)มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ(ร่าง) มาตรการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อมในแต่ละปัจจัย		
2.1	คุณภาพอากาศ		
2.1.1	(ร่าง) มาตรการป้องกันฯ		
	(1) เหมาะสม	62	67.4
	(2) ไม่เหมาะสม	2	2.2
	(3) ไม่แสดงความคิดเห็น	28	30.4
	รวม	92	100.0
2.1.2	(ร่าง) มาตรการติดตามฯ		
	(1) เหมาะสม	45	48.9
	(2) ไม่เหมาะสม เพราะไม่ทราบผลกระทบมีมากนักน้อยเพียงใด	1	1.1
	(3) ไม่แสดงความคิดเห็น	46	50.0
	รวม	92	100.0

ตารางที่ 6.7.5-5 ความคิดเห็นต่อการศึกษผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ) (ต่อ)

รายละเอียด		คน	ร้อยละ
2.2	เสียงและความสั่นสะเทือน		
2.2.1	(ร่าง) มาตรการป้องกันฯ		
	(1) เหมาะสม	62	67.4
	(2) ไม่เหมาะสม	4	4.3
	(3) ไม่แสดงความคิดเห็น	26	28.3
	รวม	92	100.0
2.2.2	(ร่าง) มาตรการติดตามฯ		
	(1) เหมาะสม	46	50.0
	(2) ไม่เหมาะสม	1	1.1
	(3) ไม่แสดงความคิดเห็น	45	48.9
	รวม	92	100.0
2.3	คุณภาพน้ำผิวดิน		
2.3.1	(ร่าง) มาตรการป้องกันฯ		
	(1) เหมาะสม	64	69.6
	(2) ไม่เหมาะสม	0	0.0
	(3) ไม่แสดงความคิดเห็น	28	30.4
	รวม	92	100.0
2.3.2	(ร่าง) มาตรการติดตามฯ		
	(1) เหมาะสม	44	47.8
	(2) ไม่เหมาะสม มาตการเพิ่มเติมการบำบัดน้ำเสีย	1	1.1
	(3) ไม่แสดงความคิดเห็น	47	51.1
	รวม	92	100.0
2.4	นิเวศวิทยานบก		
2.4.1	(ร่าง) มาตรการป้องกันฯ		
	(1) เหมาะสม	61	66.3
	(2) ไม่เหมาะสม	2	2.2
	(3) ไม่แสดงความคิดเห็น	29	31.5
	รวม	92	100.0
2.4.2	(ร่าง) มาตรการติดตามฯ		
	(1) เหมาะสม	44	47.8
	(2) ไม่เหมาะสม	4	4.4
	(3) ไม่แสดงความคิดเห็น	44	47.8
	รวม	92	100.0

ตารางที่ 6.7.5-5 ความคิดเห็นต่อการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ) (ต่อ)

รายละเอียด		คน	ร้อยละ
2.5	นิเวศวิทยาในน้ำ		
2.5.1	(ร่าง) มาตรการป้องกันฯ		
	(1) เหมาะสม	62	67.4
	(2) ไม่เหมาะสม	0	0.0
	(3) ไม่แสดงความคิดเห็น	30	32.6
	รวม	92	100.0
2.5.2	(ร่าง) มาตรการติดตามฯ		
	(1) เหมาะสม	44	47.8
	(2) ไม่เหมาะสม ควรเพิ่มมาตรการบำบัดน้ำเสียให้มีคุณภาพมากขึ้น	3	3.3
	(3) ไม่แสดงความคิดเห็น	45	48.9
	รวม	92	100.0
2.6	การใช้ประโยชน์ที่ดิน		
2.6.1	(ร่าง) มาตรการป้องกันฯ		
	(1) เหมาะสม	65	70.6
	(2) ไม่เหมาะสม ควรตรวจสอบการใช้ที่ดินตาม พรบ. ผังเมืองของสำนักโยธาธิการและผังเมือง และจัดทำแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่	2	2.2
	(3) ไม่แสดงความคิดเห็น	25	27.2
	รวม	92	100.0
2.6.2	(ร่าง) มาตรการติดตามฯ		
	(1) เหมาะสม	46	50.0
	(2) ไม่เหมาะสม	0	0.0
	(3) ไม่แสดงความคิดเห็น	46	50.0
	รวม	92	100.0
2.7	การคมนาคมขนส่ง		
2.7.1	(ร่าง) มาตรการป้องกันฯ		
	(1) เหมาะสม	64	69.6
	(2) ไม่เหมาะสม	0	0.0
	(3) ไม่แสดงความคิดเห็น	28	30.4
	รวม	92	100.0
2.7.2	(ร่าง) มาตรการติดตามฯ		
	(1) เหมาะสม	46	50.0
	(2) ไม่เหมาะสม	1	1.1
	(3) ไม่แสดงความคิดเห็น	45	48.9
	รวม	92	100.0
2.8	การระบายน้ำ/ป้องกันน้ำท่วม		
2.8.1	(ร่าง) มาตรการป้องกันฯ		
	(1) เหมาะสม	63	68.5
	(2) ไม่เหมาะสม	0	0.0
	(3) ไม่แสดงความคิดเห็น	29	31.5
	รวม	92	100.0

ตารางที่ 6.7.5-5 ความคิดเห็นต่อการศึกษผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ) (ต่อ)

รายละเอียด		คน	ร้อยละ
2.8.2	(ร่าง) มาตรการติดตามฯ		
(1)	เหมาะสม	45	48.9
(2)	ไม่เหมาะสม	0	0.0
(3)	ไม่แสดงความคิดเห็น	47	51.1
	รวม	92	100.0
2.9	สภาพเศรษฐกิจและสังคม		
2.9.1	(ร่าง) มาตรการป้องกันฯ		
(1)	เหมาะสม	63	68.5
(2)	ไม่เหมาะสม ควรกำหนดมาตรการให้คนในพื้นที่สามารถเข้าทำงานในท่าอากาศยานได้	1	1.1
(3)	ไม่แสดงความคิดเห็น	28	30.4
	รวม	92	100.0
2.9.2	(ร่าง) มาตรการติดตามฯ		
(1)	เหมาะสม	44	47.8
(2)	ไม่เหมาะสม	2	2.2
(3)	ไม่แสดงความคิดเห็น	46	50.0
	รวม	92	100.0
2.10	การจัดการที่ดิน		
2.10.1	(ร่าง) มาตรการป้องกันฯ		
(1)	เหมาะสม	61	66.3
(2)	ไม่เหมาะสม ควรกำหนดมาตรการให้จัดหาพื้นที่ทดแทน	2	2.2
(3)	ไม่แสดงความคิดเห็น	29	31.5
	รวม	92	100.0
2.10.2	(ร่าง) มาตรการติดตามฯ		
(1)	เหมาะสม	44	47.8
(2)	ไม่เหมาะสม	2	2.2
(3)	ไม่แสดงความคิดเห็น	46	50.0
	รวม	92	100.0
2.11	สาธารณสุข		
2.11.1	(ร่าง) มาตรการป้องกันฯ		
(1)	เหมาะสม	59	64.1
(2)	ไม่เหมาะสม ควรเพิ่มมาตรการการป้องกันโรคจากต่างถิ่น	2	2.2
(3)	ไม่แสดงความคิดเห็น	31	33.7
	รวม	92	100.0
2.11.2	(ร่าง) มาตรการติดตามฯ		
(1)	เหมาะสม	43	46.7
(2)	ไม่เหมาะสม	3	3.3
(3)	ไม่แสดงความคิดเห็น	46	50.0
	รวม	92	100.0

ตารางที่ 6.7.5-5 ความคิดเห็นต่อการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

รายละเอียด		คน	ร้อยละ
2.12	อาชีวอนามัยและความปลอดภัย		
2.12.1	(ร่าง) มาตรการป้องกันฯ		
(1)	เหมาะสม	60	65.2
(2)	ไม่เหมาะสม	1	1.1
(3)	ไม่แสดงความคิดเห็น	31	33.7
	รวม	92	100.0
2.12.2	(ร่าง) มาตรการติดตามฯ		
(1)	เหมาะสม	43	46.7
(2)	ไม่เหมาะสม	1	1.1
(3)	ไม่แสดงความคิดเห็น	48	52.2
	รวม	92	100.0
2.13	สุนทรียภาพและการท่องเที่ยว		
2.13.1	(ร่าง) มาตรการป้องกันฯ		
(1)	เหมาะสม	61	66.3
(2)	ไม่เหมาะสม	1	1.1
(3)	ไม่แสดงความคิดเห็น	30	32.6
	รวม	92	100.0
2.13.2	(ร่าง) มาตรการติดตามฯ		
(1)	เหมาะสม	46	50.0
(2)	ไม่เหมาะสม	1	1.1
(3)	ไม่แสดงความคิดเห็น	45	48.9
	รวม	92	100.0
3	ปัจจัยอื่นเพิ่มเติม นอกเหนือจากปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมใน ข้อ 2		
-	ควรกำหนดมาตรการให้พิจารณาคนในพื้นที่เข้าเป็นพนักงานของท่าอากาศยานก่อน	1	
-	ควรบริหารจัดการระบบจราจร การเข้า-ออกพื้นที่ให้เป็นระบบ สะดวกและรวดเร็ว ไม่ติดขัดและควรจัดจุดรับฝากรถ เพื่อบริการลูกค้าที่จอดรถค้างคืน	1	
-	ควรปรับปรุงทัศนทัศน์ด้านหน้าท่าอากาศยานให้เป็นระเบียบ สะอาดและมีเอกลักษณ์ของจังหวัดบุรีรัมย์	1	
-	ควรจัดเจ้าหน้าที่ช่วยเหลือ พูดคุยกับผู้ได้รับผลกระทบ เพื่อหาข้อตกลงหรือหาแนวทางการแก้ไขร่วมกัน	2	
-	ควรกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน การควบคุมอาคาร ปัญหาอาชญากรรม การใช้ประโยชน์ที่ดินและการจัดผังเมือง	1	
-	ควรกำหนดมาตรการลดผลกระทบด้านเสียงในท่าอากาศยานกับชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง	1	
-	ควรกำหนดมาตรการลดผลกระทบต่อแหล่งน้ำสาธารณะที่อยู่ใกล้เคียง	1	
-	ควรกำหนดมาตรการการป้องกันโรคจากต่างถิ่น และประสานงานโรงพยาบาล เพื่อรองรับกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน	1	
-	ควรกำหนดมาตรการช่วยเหลือและเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบสูญเสียที่ดินทำกินให้เหมาะสม ยุติธรรม เป็นไปตามข้อกำหนดกฎหมาย	9	

2.4) การรับรู้ข่าวสาร

ผู้ตอบแบบแสดงความคิดเห็นร้อยละ 8.7 รับทราบข้อมูลเป็นครั้งแรก และร้อยละ 69.9 เคยทราบข้อมูลมาก่อน โดยทราบจากหน่วยงานราชการ และเจ้าหน้าที่กรมท่าอากาศยาน มากที่สุด รองลงมาคือ ทราบจากเครือข่ายสังคมออนไลน์ (Social Network) จากผู้นำชุมชน เพื่อนบ้าน และการส่งจดหมายถึงบ้าน สื่อประชาสัมพันธ์ และการประชุมร่วมกับหน่วยงานในพื้นที่ โดยร้อยละ 30.4 ต้องการทราบข้อมูลของโครงการเพิ่มเติมเรียงลำดับจากมากไปน้อย ได้แก่

- รายละเอียดและความคืบหน้าโครงการ
- งบประมาณในการก่อสร้าง หรืองบประมาณในการขออนุมัติโครงการ
- แนวทางการสร้างโครงข่ายการสื่อสารต่าง ๆ ที่เชื่อมต่อการบริการในพื้นที่ท่าอากาศยาน และตัวอาคาร

- รูปแบบการก่อสร้างและพัฒนาท่าอากาศยาน บุรีรัมย์ที่ชัดเจน
- รูปแบบ การจัดการและการจัดพื้นที่ในการตรวจคนเข้าเมือง
- การคาดการณ์จำนวนผู้โดยสาร นักท่องเที่ยว และการควบคุมสิ่งแวดล้อม
- แผนการดำเนินโครงการในขั้นต่อไป
- การช่วยเหลือฉุกเฉินกรณีเกิดอุบัติเหตุภายในท่าอากาศยาน
- การปรับปรุงร้านค้า และสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าอากาศยาน
- มาตรการป้องกันสิ่งรบกวน สิ่งกีดขวางการบิน ที่อาจส่งผลกระทบต่อการบินตาม

ฤดูกาลหรือตามประเพณี

- มาตรการด้านความปลอดภัยในท่าอากาศยาน

ทั้งนี้ช่องทางที่สะดวกที่สุดในการรับทราบข้อมูลข่าวสารของโครงการคือ ผ่านเครือข่ายสังคมออนไลน์ (Social Network) ติดประกาศตามหน่วยงานราชการ ที่ทำการกำนัน หรือที่ทำการผู้ใหญ่บ้าน การประชุมและกิจกรรมการมีส่วนร่วมของโครงการ ผ่านพบ ผ่านผู้นำชุมชน (กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน) และอื่น ๆ ได้แก่ การจัดส่งจดหมาย เสียงตามสาย e-mail ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 6.7.5-6

ตารางที่ 6.7.5-6 การรับรู้ข่าวสาร (การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ)

รายละเอียด	คน	ร้อยละ
1 การได้รับข้อมูลข่าวสาร ของโครงการ		
(1) ไม่เคย	8	8.7
(2) เคย ระบุแหล่ง	64	69.6
(3) ไม่แสดงความคิดเห็น	20	21.7
รวม	92	100.0
แหล่งข้อมูลข่าวสารโครงการที่ได้รับ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
- เจ้าหน้าที่หน่วยงานราชการ	26	21.8
- สื่อประชาสัมพันธ์ (วิทยุ โทรทัศน์)	16	13.4
- เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	17	14.3
- การร่วมประชุมกับหน่วยงานในพื้นที่	14	11.8
- เครือข่ายสังคมออนไลน์ (Social Network)	28	23.6
- อื่น ๆ ได้แก่ ผู้นำชุมชน เพื่อนบ้าน และการส่งจดหมายถึงบ้าน	18	15.1
รวม	119	100.0
2 ความต้องการทราบข้อมูลโครงการเพิ่มเติม		
(1) ไม่ต้องการ	29	31.5
(2) ต้องการ	28	30.4
(3) ไม่แสดงความคิดเห็น	35	38.1
รวม	92	100.0
ข้อมูลที่ต้องการทราบเพิ่มเติม		
- รูปแบบการก่อสร้างและพัฒนาท่าอากาศยาน บุรีรัมย์ที่ชัดเจน	1	
- รูปแบบ การจัดการและการจัดพื้นที่ในการตรวจคนเข้าเมือง	1	
- จำนวนและขนาดพื้นที่ท่าอากาศยาน ที่ชัดเจน	1	
- การคาดการณ์จำนวนผู้โดยสาร นักท่องเที่ยว และการควบคุมสิ่งแวดล้อม	1	
- แผนการดำเนินโครงการในขั้นต่อไป	1	
- รายละเอียดและความคืบหน้าโครงการ	8	
- การช่วยเหลือฉุกเฉินกรณีเกิดอุบัติเหตุภายในท่าอากาศยาน	1	
- งบประมาณในการก่อสร้าง หรืองบประมาณในการขออนุมัติโครงการ	2	
- การปรับปรุงร้านค้า และสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าอากาศยาน	1	
- แนวทางการก่อสร้างโครงข่าย การสื่อสารต่าง ๆ ที่เชื่อมต่อการบริการในพื้นที่ท่าอากาศยานและตัวอาคาร	2	
- มาตรการป้องกันสิ่งรบกวน สิ่งกีดขวางการบิน ที่อาจส่งผลกระทบต่อการบินตามฤดูกาลหรือตามประเพณี	1	
- มาตรการด้านความปลอดภัยในท่าอากาศยาน	1	
3 ช่องทางที่สะดวกสำหรับการรับข้อมูลข่าวสารโครงการ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
(1) ผ่านพับ	21	15.9
(2) ผ่านผู้นำชุมชน (กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน)	14	10.6
(3) เครือข่ายสังคมออนไลน์ (Social Network)	44	33.3
(4) การประชุม/กิจกรรมการมีส่วนร่วมของโครงการ	23	17.4
(5) ติดตามประกาศตามหน่วยงานราชการ/ที่ทำการกำนัน/ที่ทำการผู้ใหญ่บ้าน	25	18.9
(6) อื่น ๆ ได้แก่ การจัดส่งจดหมาย เสียงตามสาย e-mail	5	3.8
รวม	132	100.0

2.5) ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อโครงการ

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อการศึกษาโครงการ เรียงลำดับจากมากไปน้อย มีดังนี้

- ควรประชาสัมพันธ์ผลการดำเนินโครงการและความก้าวหน้าโครงการ ด้วยรูปแบบที่ประชาชนเข้าถึงง่าย เช่น เสียงตามสาย สื่อวิทยุ เป็นต้น
- การพัฒนาท่าอากาศยาน ควรส่งผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด
- ควรปรับปรุงทัศนียภาพบริเวณหน้าท่าอากาศยาน ให้สวยงาม มีสัญลักษณ์ที่แสดงอัตลักษณ์ของจังหวัดบุรีรัมย์
- ควรจัดให้มีศูนย์หรือแหล่งเรียนรู้ภายในท่าอากาศยาน เกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยว หรือสถานที่สำคัญ ๆ ของจังหวัดบุรีรัมย์
- ควรจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียและการจัดการขยะภายในท่าอากาศยาน ที่มีประสิทธิภาพ
- เปิดโอกาสให้คนในชุมชนเข้ามาทำธุรกิจ ค้าขาย ร้านค้าภายในท่าอากาศยาน
- ประชาสัมพันธ์หรือแจ้งแผนงานในการพัฒนาโครงการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ เช่น การสื่อสารภายในท่าอากาศยาน การเดินสายโทรคมนาคมเชื่อมต่อเข้าไปในท่าอากาศยาน
- เพิ่มการศึกษาและกำหนดมาตรการด้านการป้องกันโรคจากต่างถิ่น เพื่อป้องกันการเกิดโรคติดต่อและโรคระบาดเข้าสู่จังหวัดบุรีรัมย์
- เปิดโอกาสให้ประชาชนเข้าร่วมในการพัฒนาท่าอากาศยาน เพื่อให้มีผลกระทบน้อยที่สุดต่อชุมชน

6.8 ผลการประชาสัมพันธ์

สื่อประชาสัมพันธ์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลโครงการในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ปฐมนิเทศโครงการ การประชุมกลุ่มย่อยในระดับพื้นที่ และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 ปัจฉิมนิเทศโครงการ ประกอบด้วย แผ่นพับ และสื่อนิทรรศการ ประกอบด้วย เหตุผลความจำเป็น วัตถุประสงค์ ข้อมูลปัจจุบันของท่าอากาศยาน แนวคิดในการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์ รูปแบบทางเลือก หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม ขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยในการประชุมกลุ่มย่อย ได้เพิ่มเติมเนื้อหาเกี่ยวกับ รูปแบบการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 ปัจฉิมนิเทศโครงการ ได้แก้ไขปรับปรุงรูปแบบการพัฒนาโครงการ ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ครบถ้วนสมบูรณ์

ทั้งนี้ เอกสารต่าง ๆ ในการประสานงาน ประกาศเชิญประชุม และใบลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม ดังแสดงในภาคผนวก ฉ