

ผลกระทบจากการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ที่มีผลต่อชุมชนริมทางรถไฟ : กรณีศึกษาชุมชนเทพารักษ์ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น

The impact of the construction of a double-track railway that affects the communities located by the railway:a case study of Thepharak Community, Mueang District,Khon Kaen Province

Received:	July	9, 2019
Revised:	October	8, 2019
Accepted:	October	15, 2019

จุฬารัตน์ ศิริสิงห์ (Chularat Sirisingh)*
ศิวัช ศรีโศคางกุล (Siwach Sripokangkul)**

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ คือ 1) เพื่อศึกษาสถานการณ์ความเป็นอยู่และวิถีชีวิตชุมชนริมทางรถไฟก่อนการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ 2) ศึกษาผลกระทบจากการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ที่มีต่อชุมชนริมทางรถไฟ 3) เพื่อเสนอแนวทางแก้ไขผลกระทบและความต้องการของชาวชุมชนริมทางรถไฟ กรณีศึกษาชุมชนเทพารักษ์ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น งานวิจัยนี้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ รวบรวมข้อมูลจากกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญจำนวน 30 คน โดยใช้ 4 วิธีการดำเนินงาน ได้แก่ วิธีศึกษาจากเอกสาร วิธีการสนทนากลุ่ม วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก และวิธีการสังเกตแบบมีส่วนร่วม

ผลการวิจัยพบว่า สถานการณ์ก่อนการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ประชากรในชุมชนเทพารักษ์บุกรุกโดยอาศัยอยู่บนที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยทั้งไม่มีสัญญาเช่าและมีสัญญาเช่า ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป ภายหลังจากการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางจิระ – ขอนแก่น ได้ส่งผลกระทบทั้งด้านบวกและด้านลบโดยตรงต่อชุมชน 3 ด้าน ได้แก่ ด้านสังคม การรถไฟแห่งประเทศไทยเวนคืนพื้นที่บริเวณริมรางรถไฟ 40 เมตรแรก เป็นเหตุประชากรที่อาศัยอยู่ในระยะ 20 เมตรแรกต้องรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างโดยได้รับเงินชดเชยจากรัฐด้านเศรษฐกิจและรายได้ เมื่อสภาพความเป็นอยู่ของชุมชนเปลี่ยนแปลงไปเพราะเหตุไร่ที่อยู่อาศัยส่งผลกระทบให้เกิดการว่างงาน รวมทั้งภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น ด้านสุขภาพและสิ่งแวดล้อม ชุมชนเทพารักษ์ได้รับผลกระทบจากมลภาวะทางอากาศจากฝุ่นละออง มลภาวะทางเสียงจากการก่อสร้าง รวมทั้งแรงสั่นสะเทือนจากการขุดเจาะ และจากการต้องการของคนในชุมชน พบว่า ต้องการให้รัฐบาลจัดหาพื้นที่อยู่อาศัยให้ใกล้เคียงกับพื้นที่เดิม ให้รัฐบาลให้ความสนับสนุนเพิ่มอัตราการจ้างทำงาน พร้อมกับการให้รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำหนดมาตรการแก้ปัญหาจากกิจกรรมอันเกิดจากการก่อสร้าง รวมทั้งค่าชดเชยต่อชุมชนที่ได้รับผลกระทบในอัตราที่เหมาะสม

* นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐประศาสนศาสตร์ วิทยาลัยปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น อีเมล : Sirisingh.C@gmail.com

Student in M.P.A Program, Master of Public Administration, College of Local Administration, Khon Kaen University, Email : Sirisingh.C@gmail.com

** รองศาสตราจารย์ ดร., อาจารย์ประจำคณะ วิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น อีเมล: siwasri@kku.ac.th
Associate Professor Dr., College of Local Administration, Khon Kaen University , Email : siwasri@kku.ac.th

คำสำคัญ : ผลกระทบ, ทางรถไฟทางคู่, ชุมชนริมทางรถไฟ, ชุมชนเทพารักษ์

Abstract

The purposes of this research were 1) to study the situation of living and way of life in the railway community before the construction of the double-track railway; 2) to study the effects of the construction of a double-track railway on the railway community; and 3) to propose the guidelines for solving the impacts and needs of people in the railway community, a case study of Thepharak Community, Mueang District, Khon Kaen Province. This research used the qualitative research methodology. The data was collected from 30 key informants by using 4 methods consisted of documents, group discussion methods, in-depth interview methods, and participatory observation methods.

The result of the research showed that for the situation before the construction of the dual-track railway, the population who lived in the Thepharak community has invaded, which they lived on the land of the State Railway of Thailand, without a lease and a lease. Their career is general employees. After the construction of the double-track railway, the Jira-Khon Kaen junction, it directly and negatively affected the 4 communities. In the term of the society, the State Railway of Thailand returned to the area of the first 40 meters of the railway track. It is the reason that the people who live in the first 20 meters must demolish the buildings in which they receive compensation from the state. In terms of economy and income, when the living conditions of the community change due to homelessness, its impact is the unemployment of people, including additional expenses. In the term of health and environment, Thepharak community is affected by air pollution from dust and noise pollution from construction, including vibration from drilling. In terms of the needs of people in the community, it was found that they want the government to provide a living space for them that are near to the old area. They want the government to support and increase employment rates. They want the government and relevant agencies to set up measures to solve the problems from the construction activities. Besides, they need compensation for the affected communities at a reasonable rate.

Keywords: impact, double-track railway, railway community, thepharak community

บทนำ

การคมนาคมขนส่งเป็นกิจกรรมสำคัญทางเศรษฐกิจที่เติบโตและพัฒนาควบคู่ไปกับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ อาจกล่าวได้ว่าเป็นปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศ ทั้งการเคลื่อนย้ายสินค้าสู่กระบวนการผลิต การตลาดและผู้บริโภค แต่สถานการณ์รถไฟไทยในปัจจุบันนั้นกลับได้รับเสียงวิพากษ์ด้านลบจากประชาชน จากปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ เนื่องจากเส้นทางคู่และทางสามมีระยะทางค่อนข้างน้อย ทำให้ต้องเสียเวลาในการรอสับหลักเปลี่ยนขบวนรถ จนเกิดปัญหาล่าช้า ไม่ตรงต่อเวลา ประการต่อมาโครงข่ายรถไฟมีสภาพทรุดโทรม เมื่อปัญหาดังกล่าวไม่ได้รับการแก้ไขหรือได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลแต่ละยุคสมัยเท่าที่ควรจึงกลายเป็นวิกฤติปัญหาสะสมเรื่อยมา ส่งผลให้สถานะทางการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทยขาดทุนมากขึ้นเรื่อย ๆ (ไทยพับลิก้า, 2554)

จากวิกฤติการณ์ปัญหาข้างต้น ประกอบกับปัญหาเศรษฐกิจและการผันผวนของราคาน้ำมันทำให้รัฐบาลตระหนักถึงปัญหาและความสำคัญของการคมนาคมขนส่งมากขึ้น จึงมีนโยบายพัฒนาการคมนาคมขนส่งเพื่อตอบสนองต่อความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานของประชาชนให้ได้รับความสะดวก ปลอดภัย การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ให้สอดคล้องกับเป้าหมายที่ต้องการให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภูมิภาคอาเซียน

จังหวัดขอนแก่นขึ้นชื่อว่าเป็นจังหวัดที่มีความเจริญก้าวหน้าอย่างก้าวกระโดด มีศักยภาพในการพัฒนาตนเองเพื่อพัฒนาและเตรียมความพร้อมเป็นเมืองอัจฉริยะ (Smart city) มีศักยภาพความพร้อมในการเป็นประตูสู่ศูนย์การค้าเชื่อมต่อเศรษฐกิจภาคอีสาน เป็นจุดศูนย์กลางในการเชื่อมโยงลงทุน การคมนาคม การค้า และการบริการทางการแพทย์ จากศักยภาพดังกล่าวนี้ทำให้จังหวัดขอนแก่นเหมาะสมอย่างยิ่งในการเป็นศูนย์กลางเส้นทางรถไฟภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รัฐบาลจึงอนุมัติและมอบหมายภารกิจให้กระทรวงคมนาคมวางแผนยุทธศาสตร์และดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ช่วงชุมสายถนนจิระ – ขอนแก่น ระยะทาง 185 กิโลเมตร ซึ่งผ่านพื้นที่ 2 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมาและจังหวัดขอนแก่น มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มศักยภาพในการขนส่งทางราง เป็นการสร้างทางเลือกที่หลากหลายในการเดินทางและยังเป็นการเตรียมพร้อมในการรองรับผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่อาจจะเพิ่มขึ้นในอนาคต (ประชาชาติธุรกิจ, 2561)

แม้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเป็นหัวใจของการพัฒนาประเทศให้เจริญก้าวหน้าและทันสมัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนากระบวนขนส่งทางราง ซึ่งจะช่วยให้การเดินทางและขนส่งมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น แต่การสร้างทางรถไฟทางคู่นั้นกลับสร้างผลกระทบให้กับชุมชนที่พักอาศัยอยู่ริมทางรถไฟในเขตพื้นที่ต่าง ๆ เนื่องจากในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเพื่อพัฒนาโครงสร้างคมนาคมขนส่งของประเทศ ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องเวนคืนที่ดินที่การรถไฟแห่งประเทศไทยปล่อยให้ทำสัญญาเช่ารวมไปถึงที่ดินที่ถูกบุกรุก เพื่อนำที่ดินดังกล่าวมาใช้ในการขยายเส้นทางราง และพัฒนาจัดการที่ดินในเชิงธุรกิจทั่วประเทศให้เกิดประโยชน์ ซึ่งที่ดินของการรถไฟหลายแห่งนั้นมีชาวบ้านอาศัยเป็นหมู่บ้านมาหลายสิบปี โดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนเทพารักษ์ อำเภอมือ จังหวัดขอนแก่น เป็นชุมชนอาศัยอยู่บริเวณริมทางรถไฟตลอดสองข้างทางตั้งแต่พ.ศ. 2503 เป็นต้นมา เกิดจากการรถไฟแห่งประเทศไทยยินยอมให้แรงงานตั้งเพิงพักชั่วคราวใกล้กับทางรถไฟเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาในการเดินทาง ต่อมาจึงขยายชุมชนออกมาเป็นชุมชนเทพารักษ์ 1-5 ตามลำดับ (เครือข่ายฟื้นฟูประชาชนสร้างสรรค์และเครือข่ายสหชุมชน ศูนย์สันติภาพและสิทธิมนุษยชนแห่งภาคอีสานประเทศไทย, 2551)

เมื่อรัฐบาลต้องการที่จะปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ โดยการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ จึงได้ขอเวนคืนที่ดินในพื้นที่บริเวณริมราง 40 เมตรแรกโดยวัดจากกึ่งกลางรางเพื่อสร้างเป็นเส้นทางคู่ขนาน ส่งผลให้คนในชุมชนบางครอบครัวที่อยู่อาศัยบริเวณริมทางรถไฟในระยะ 20 เมตรแรกต้องขยับขยายและรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างออกห่างจากทางรถไฟพร้อมกับได้รับเงินชดเชยค่ารื้อถอนสิ่งปลูกสร้างจากรัฐตาม (The Isaanrecord, 2016 ; The Isaanrecord, 2017)

การพัฒนาเพื่อให้ประเทศก้าวหน้าจำเป็นต้องมีผู้เสียสละเพื่อให้กิจการของรัฐดำเนินสำเร็จ ซึ่งผู้เสียสละนั้นมักจะหลีกเลี่ยงไม่พ้นกลุ่มคนที่ไม่มีส่วนในการกำหนดนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจ ท้ายสุดการพัฒนาที่สร้างความเจริญเติบโตให้แก่ประเทศชาติสมควรที่จะเกิดขึ้น แต่การพัฒนานั้นต้องควบคู่ไปกับ “การไม่ทิ้งคนยากจน คนตัวเล็กตัวน้อยในสังคมไว้ข้างหลัง” จึงถือได้ว่าเป็นประเด็นในการศึกษาครั้งนี้

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาสถานการณ์ความเป็นอยู่และวิถีชีวิตชุมชนริมทางรถไฟก่อนการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่
2. เพื่อศึกษาผลกระทบจากการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ที่มีต่อชุมชนริมทางรถไฟ
3. เพื่อเสนอแนวทางแก้ไขผลกระทบและความต้องการของชาวชุมชนเทพารักษ์ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษานี้เป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) รูปแบบกรณีศึกษา (Case Study) ในการรวบรวมข้อมูลผู้วิจัยใช้วิธีการเลือกกลุ่มเป้าหมายแบบเจาะจง (Purposive Sampling) โดยเลือกศึกษาชุมชนเทพารักษ์ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น ซึ่งเป็นชุมชนริมทางรถไฟที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางจิระ – ขอนแก่นโดยตรง ใช้เกณฑ์พิจารณาเลือกผู้ให้ข้อมูลหลักที่สำคัญได้แก่ ผู้ให้ข้อมูลที่เป็นชาวบ้านที่ได้รับผลกระทบ ชุมชนละ 5 คน จำนวน 25 คน และผู้นำชุมชนในพื้นที่ จำนวน 5 คน รวมทั้งสิ้นจำนวน 30 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยสำหรับรวบรวมข้อมูล 4 วิธีการ ได้แก่ วิธีการศึกษาจากเอกสาร (Documentary Research) วิธีการสนทนากลุ่ม (Focus Group Discussion) วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) และวิธีการสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Observing) มีรายละเอียดดังต่อไปนี้ วิธีการศึกษาเอกสาร (Documentary Research)

ในการเก็บรวบรวมข้อมูลสามารถแบ่งขั้นตอนการดำเนินการรวบรวมออกเป็น 4 ขั้นตอนหลัก ๆ ดังนี้
ขั้นตอนที่ 1 คือการค้นคว้าและศึกษาข้อมูลด้านเอกสารทั้งเชิงปฐมภูมิ หตุยภูมิจากแหล่งข้อมูลและฐานข้อมูลต่าง ๆ ขั้นตอนที่ 2 คือการสนทนากลุ่มกับผู้ให้ข้อมูลจำนวน 2-5 คนต่อกลุ่ม เพื่อให้ได้รายละเอียดของข้อมูล หากพบว่ารายละเอียดในประเด็นใดที่ยังไม่ครบถ้วนชัดเจนหรือไม่สามารถสอบถามได้ในระหว่างการสนทนากลุ่มหรือต้องลงลึกในรายละเอียดผู้วิจัยได้ดำเนินการในขั้นตอนถัดไป ขั้นตอนที่ 3 คือการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญแบบรายบุคคล เพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีรายละเอียดในเชิงลึกที่ครบถ้วนสมบูรณ์ ครอบคลุมการตอบคำถามและวัตถุประสงค์การวิจัยมากยิ่งขึ้น เมื่อได้ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ก็นำมาถอดเทปบทสัมภาษณ์แล้ว

บันทึกอย่างละเอียด เรียบเรียงและเชื่อมโยงข้อมูลจากการสังเกตเข้าด้วยกัน ขั้นตอนที่ 4 คือใช้การตรวจสอบความถูกต้องและความน่าเชื่อถือของข้อมูลที่ได้จากการรวบรวมทั้งหมดด้วยวิธีการตรวจสอบสามเส้า (Methodological Triangulation) เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้องและมีความน่าเชื่อถือในคุณภาพของงานวิจัย (สุภางค์ ฉันทวนิช, 2552)

เมื่อได้ข้อมูลครบถ้วนแล้วจึงนำมาวิเคราะห์ข้อมูลโดยอาศัยแนวคิดและทฤษฎีเป็นกรอบในการวิเคราะห์ เพื่อทำความเข้าใจข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ความเป็นอยู่ของชุมชนเทพารักษ์ก่อนการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ และผลกระทบจากการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ชุมทางจิระ – ขอนแก่น ในกรณีที่ศึกษาหรือตามวัตถุประสงค์ในรูปแบบพรรณนาความเพื่ออธิบายประเด็นต่าง ๆ โดยเน้นความคิดเห็นและข้อมูลที่ได้จากผู้ถูกสัมภาษณ์เป็นหลัก จากนั้นตรวจสอบความถูกต้อง สรุปการวิเคราะห์ข้อมูล นำไปสู่การสรุปผลการวิจัยและอภิปรายผล

สรุปผล

ส่วนที่ 1 สถานการณ์ความเป็นอยู่และวิถีชีวิตชุมชนริมทางรถไฟก่อนการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่
ชุมชนเทพารักษ์ เป็นชุมชนแออัดอาศัยอยู่บริเวณริมทางรถไฟในจังหวัดขอนแก่น มีความเก่าแก่มากกว่า 50 ปี เริ่มก่อตั้งเมื่อปีพ.ศ. 2503 เป็นต้นมา เกิดจากการที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ประกาศจ้างแรงงานให้ทำการขนฟืนเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงสำหรับรถไฟและเพื่อขนถ่ายสินค้า เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาในการเดินทางสำหรับแรงงาน การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงยินยอมให้แรงงานตั้งเพิงพักชั่วคราวใกล้กับทางรถไฟ ประกอบกับวิกฤติภาวะล้มเหลวทางเศรษฐกิจทำให้ประชาชนต่างมุ่งเข้ามาหางานทำเป็นแรงงานตามเมืองใหญ่ เพื่อรายได้ที่สูงขึ้น ขณะเดียวกันค่าครองชีพนั้นก็เพิ่มขึ้นสูงทำให้แรงงานอพยพเหล่านั้นต้องตกอยู่ในภาวะยากจนไม่สามารถหาที่อยู่อาศัยได้ จึงได้บุกรุกพื้นที่ของการรถไฟ ก่อสร้างที่อยู่บริเวณริมทางรถไฟตามคำชักชวนของญาติพี่น้อง เพื่อน และค่อย ๆ ขยับขยายออกมาเป็นชุมชนเทพารักษ์ 1-5 ตามลำดับ

ประชากรชุมชนเทพารักษ์ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป ไม่มีอาชีพเป็นหลักแหล่งหรือรายได้ที่แน่นอน เช่น ผู้ใช้แรงงาน รับจ้างทั่วไป แม่บ้าน ค้าขายและหาบเร่ขายของตามสถานีรถไฟ เป็นต้น ส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่ำกว่าเดือนละ 1,000 บาท รองลงมาอยู่ที่ต่ำกว่าเดือนละ 5,000 บาทและสุดท้ายอยู่ที่ตั้งแต่ 9,000-10,000 บาทขึ้นไป ประชากรส่วนใหญ่ในชุมชนเทพารักษ์เป็นประชากรแฝง กล่าวคือไม่มีภูมิลำเนาอยู่จังหวัดขอนแก่นแต่เป็นผู้ที่อพยพเข้ามาหางานทำในเมืองหรือจากคำชักชวนของญาติและต่อมาได้จับจองที่ดินสร้างสิ่งปลูกสร้างบนพื้นที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยโดยไม่มีสัญญาเช่า และมีส่วนน้อยที่อาศัยอยู่โดยมีสัญญาเช่าที่ดินเสียค่าเช่าอัตราปีละ 1,000 บาท ด้วยพื้นที่ของการรถไฟมีขนาดจำกัดและชุมชนตั้งอยู่ใจกลางเมืองจึงไม่สามารถขยายออกไปได้จึงกลายเป็นชุมชนแออัดริมทางรถไฟกลางเมืองขอนแก่น

จากการที่รัฐบาลส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ โดยเฉพาะสายภาคอีสาน ชุมทางจิระ – ขอนแก่น ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องเวนคืนที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยทั้งที่มีสัญญาเช่าและไม่มีสัญญาเช่าคืนจากประชาชนเพื่อพัฒนาและปฏิรูปที่ดินร้างบริเวณริมทางรถไฟให้เกิดประโยชน์สูงสุด

“ตอนที่รู้จากผู้ใหญ่บ้านว่าจะมีการก่อสร้างทางรถไฟ ต้องเวนคืนที่ดินทั้งคนที่มีความรู้เข้าที่และไม่มีสัญญาเช่าที่รู้สึกตกใจ เพราะอยู่มานาน แต่ตอนนั้นเขาก็ไม่ได้ทำโครงการทันทีทันใด ก็มีหน่วยงาน เจ้าหน้าที่มาเรียกคนในชุมชนไปฟังโครงการว่าจะมีการก่อสร้างโครงการนี้ขึ้นนะ มันช่วยให้ขอนแก่นเจริญขึ้น รถไฟจะไม่ล่าช้าแบบเดิม ฟังไปฟังมาก็เป็นโครงการที่ดีนั่นแหละ แต่มันเริ่มเอะใจตรงบอกว่าต้องใช้ที่ดินเพื่อขยายขยายรางเป็นทางคู่ ก็เลยรู้เลยแหละว่าต้องมาเจรจาเอาที่ดินคืนแน่ๆ” (ประชาชนชุมชนเทพารักษ์, สัมภาษณ์ 2 ตุลาคม 2562)

“...มีการให้ชาวบ้าน คนในชุมชน ทั้งผู้ใหญ่ ทั้งสภามหา 4 ตัวแทนต่างๆ เข้ามาเจรจากับเรื่องโครงการ แต่ชาวบ้านก็กลัวว่าตนเองจะไม่มีที่อยู่อาศัย เพราะที่ดินที่รัฐจัดหาให้ก็ไกลจากเดิมมาก อยู่ตั้งนอกเมือง...” (ประชาชนชุมชนเทพารักษ์, สัมภาษณ์ 2 ตุลาคม 2562)

“...มีหลายหน่วยงานเข้ามาคุยอยู่นะ บอกว่าโครงการนี้ดีมาก ช่วยประเทศเติบโต มีการปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟ ลดอุบัติเหตุ แต่ไม่มีใครพูดถึงด้านลบหรือข้อเสียเลย พอถามเขาก็บอกว่าจะมีมาตรการรับมือกับปัญหานั้น...” (ประชาชนชุมชนเทพารักษ์, สัมภาษณ์ 2 ตุลาคม 2562)

ก่อนที่จะเริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการดังกล่าว การรถไฟแห่งประเทศไทยและหน่วยงานของรัฐบาลหลายหน่วยงานได้เข้าไปเจรจากับประชาชนในชุมชนเทพารักษ์ในเรื่องของการเวนคืนที่ดิน พร้อมกับการประชาสัมพันธ์รายละเอียดเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ที่จะสามารถอำนวยความสะดวกและประโยชน์นานับประการให้แก่ประชาชนจังหวัดขอนแก่น แต่ประโยชน์ดังกล่าวเป็นการสร้างความเหลื่อมล้ำผลักดันให้ชุมชนเทพารักษ์กลายเป็นชุมชนแออัดหรือคนจนเมืองยิ่งกว่าเดิม ทำให้เครือข่ายฟื้นฟูประชาสร้างสรรค์ จังหวัดขอนแก่น ซึ่งเป็นองค์กรชาวบ้านที่รวมผู้ได้รับผลกระทบจากปัญหาต่างๆ ในเขตเมืองและเป็นหนึ่งในเครือข่ายสมาชิกของเครือข่ายสลัม 4 ภาค เคลื่อนไหวผลักดันข้อเรียกร้องให้การรถไฟฯ ปฏิรูปที่ดินริมรางเพื่อให้ชาวชุมชนเทพารักษ์มีที่อยู่อาศัย โดยมีการจัดเวทีพูดคุย แลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างทางรถไฟดังกล่าวอยู่หลายครั้ง รวมทั้งรายละเอียดในการก่อสร้างดังกล่าวประชาชนส่วนใหญ่ได้รับทราบแต่เพียงข้อดี ด้านที่มีประโยชน์ของโครงการเท่านั้น ไม่มีการกล่าวถึงผลกระทบทั้งทางตรงหรือทางอ้อมอันเกิดจากการก่อสร้างโครงการแต่อย่างใด เป็นเหตุให้ประชาชนในชุมชนเทพารักษ์รู้สึกที่ตนเองถูกบีบให้กลายเป็นผู้เสียสละเพื่อให้กิจการของรัฐดำเนินอย่างลุล่วง

ส่วนที่ 2 ผลกระทบจากการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ที่มีต่อชุมชนริมทางรถไฟ

ขณะที่รัฐบาลมุ่งเน้นและให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศนั้น คุณภาพความเป็นอยู่ของประชาชนบางกลุ่มกลับยังได้รับความเหลื่อมล้ำจากการพัฒนาประเทศมากยิ่งขึ้น

ผลจากการศึกษา พบว่า ภายหลังจากการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางจิระ – ขอนแก่น ได้ส่งผลกระทบด้านบวกและด้านลบต่อทั้งโดยตรงและโดยอ้อมต่อชุมชนเทพารักษ์ หลายประการ ในส่วนทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างให้ความเห็นเกี่ยวกับผลกระทบจากการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ในด้านสังคม ด้านเศรษฐกิจและรายได้ ด้านสุขภาพและสิ่งแวดล้อม ตามลำดับ ซึ่งสรุปผลได้ดังนี้

ด้านสังคม

ที่ดินเป็นทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัด ถือว่าเป็นทรัพย์สินที่มีค่า ในขณะเดียวกันที่ดินก็เป็นสิ่งสำคัญและจำเป็นต่อการพัฒนาประเทศและเนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยประสบปัญหาขาดทุนอย่างหนักและเป็นระยะยาวเวลาหลายปีประกอบกับได้รับแรงกดดันจากรัฐบาลในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ทำให้การรถไฟต้องนำที่ดินที่มีอยู่มาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดนั่นคือบริเวณที่ดินสองฝั่งข้างทางรถไฟ โดยเวนคืนที่ดินบริเวณดังกล่าวนำมาใช้ในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟ ซึ่งประชากรชุมชนเทพารักษ์ส่วนใหญ่อาศัยบนที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยบริเวณสองข้างทางของเส้นทางรถไฟโดยไม่มีสัญญาเช่า โดยขอเวนคืนที่ดินในพื้นที่บริเวณริมราง 40 เมตรแรกวัดจากกึ่งกลางรางเพื่อสร้างเป็นเส้นทางคูขนาน ทำให้ประชากรที่อาศัยอยู่ในระยะ 20 เมตรแรกต้องรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างโดยได้รับเงินชดเชยจากรัฐ

เมื่อทำการสัมภาษณ์กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่ได้รับผลกระทบจากโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่กล่าวว่า

“...ผมเข้ามาอยู่ในชุมชนนี้ประมาณ 10 ปีที่แล้ว เข้ามาหางานทำในตัวเมืองขอนแก่น มีคนรู้จักชักชวนว่ายังพอมือที่ว่างสร้างบ้าน ผมเลยจับจองและสร้างบ้านได้บริเวณติดกับริมรางรถไฟพอดี ที่นี้รัฐบาลจะเวนคืนที่ดิน ตอนนั้นผมก็ยังไม่รู้ว่าจะไปอยู่ที่ไหนเหมือนกัน...” (ประชาชนชุมชนเทพารักษ์, สัมภาษณ์ 8 กุมภาพันธ์ 2562)

“...บ้านยายอยู่ติดกับริมทางรถไฟเลย เรียกว่าบ้านแล้วกันนะ เพราะเข้ามาอยู่ที่นี้ตั้งแต่ปี 2525 พอทางการเข้ามาวัดที่ บ้านยายอยู่ระยะที่ต้องรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างพอดี ก็เสียใจนะ รู้สึกว่าต้องกลายเป็นคนไร้บ้านไม่มีที่จะไปแล้ว รู้สึกผูกพันกับชุมชนนี้ เพราะคนที่นี้ก็มีพื้นเพเหมือนกันคือเป็นคนจน มาจากต่างจังหวัด เข้ามาหางานทำกัน พอย้ายที่ใหม่ไปอยู่ชุมชนใหม่ คนในชุมชนนั้นก็มองด้วยสายตาแปลกๆ กลัวเราไปโมยของบ้าง แลละ เข้ากับคนในชุมชนใหม่ยากมาก ...” (ประชาชนชุมชนเทพารักษ์, สัมภาษณ์ 8 กุมภาพันธ์ 2562)

“...ผมเป็นผู้นำชุมชนเทพารักษ์นี้มานานแล้ว ตอนเริ่มแรกที่ได้ยินเกี่ยวกับโครงการก็ตกใจนะเพราะประชาชนในชุมชนนี้เป็นคนหาเช้ากินค่ำ ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป ฐานะก็ไม่ค่อยจะดีสักเท่าไร ตอนทีวัดที่ดินและขีดเส้นว่าทางรถไฟจะสร้างถึงตรงไหน ก็มีบ้านหลายหลังที่ติดริมทางรถไฟต้องรื้อถอนบ้าน เพราะรัฐบาลเวนคืนก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินเกือบร้อยหลังคาเรือนเลย ...” (ผู้นำชุมชนเทพารักษ์, สัมภาษณ์ 8 กุมภาพันธ์ 2562)

จากคำบอกเล่าของประชาชนชุมชนเทพารักษ์สะท้อนให้เห็นว่าการก่อสร้างรถไฟทางคู่ดังกล่าวส่งผลกระทบต่อด้านลบโดยตรงเป็นเหตุให้ประชาชนในชุมชนบางครอบครัวไร้ที่อยู่อาศัย ต้องย้ายและหาที่อยู่อาศัยใหม่เป็นเหตุให้คุณภาพชีวิตของคนในชุมชนเปลี่ยนแปลงไป

แต่ขณะเดียวกันผลจากการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ก็ส่งผลกระทบในด้านบวกกล่าวคือทำให้รูปแบบการเดินทางของคนในชุมชนเปลี่ยนแปลงไปคือเดินทางได้สะดวก รวดเร็วกว่าเดิม โดยเฉพาะผู้ที่ประกอบธุรกิจค้าขาย กิจกรรมส่วนตัวบริเวณสถานีรถไฟรายหนึ่งกล่าวว่า

“...ตั้งแต่เปิดใช้งานทางรถไฟทางคู่ คนก็เริ่มหันมาใช้บริการมากขึ้น เดิมนั้นไม่ค่อยเจอปัญหารถไฟมาช้า หรือไม่ตรงเวลาเท่าไร เพราะมันวิ่งสวนกันสองขบวนเลย แล้วเขาก็ทำทางยกระดับตรงสี่แยกถนนในเมืองไม่ต้องเจอปัญหาหยุดรถไฟให้รถไฟวิ่ง หรืออันตรายบนท้องถนน รถก็ไม่ติด การเดินทางก็ง่ายขึ้น คุ่มค่ากับภาษีของประชาชน...” (ประชาชนชุมชนเทพารักษ์, สัมภาษณ์ 29 มีนาคม 2562)

ตามที่รัฐบาลได้มีนโยบายที่จะแก้ไขปัญหาที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย และสร้างความมั่นคงในการอยู่อาศัยแก่คนจนในเมืองที่ยังไม่มีที่อยู่อาศัยเป็นของตนเอง โดยเฉพาะกลุ่มผู้อยู่อาศัยในชุมชนแออัด อยู่อาศัยในบ้านเช่า บ้านพักตามโรงงาน ซึ่งเป็นที่อยู่อาศัยต่ำกว่ามาตรฐาน ขาดบริการพื้นฐานด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิต จึงได้จัดทำ 2 โครงการขึ้น คือ โครงการบ้านเอื้ออาทร สำหรับผู้มีรายได้น้อยทั่วไป และโครงการพัฒนาความมั่นคงที่อยู่อาศัยในชุมชนแออัด ในระยะแรกเป็นโครงการบ้านเอื้ออาทรและต่อมาจึงเป็นโครงการบ้านมั่นคง จัดทำขึ้นเพื่อสร้างความมั่นคงให้แก่ผู้มีรายได้น้อยที่มีรายได้ครอบครัวละไม่เกิน 10,000 บาท และ 15,000 บาท เพื่อรองรับการย้ายที่อยู่อาศัยให้แก่คนในชุมชนเทพารักษ์ แต่ปรากฏว่าผู้มีรายได้น้อยหรือผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากการเวนคืนที่ดินกลับไม่ได้อยู่อาศัยในบ้านโครงการดังกล่าว

“ทางการแจ้งมาว่ามีโครงการบ้านมั่นคงนครขอนแก่นรองรับปัญหานี้ ถ้าใครอยากมีบ้านเป็นของตัวเองก็ให้ไปดาวน์บ้าน คือไปซื้อใบจองบ้าน แต่ต้องมีเงิน 40,000 บาท แต่เราไม่มีเงินสดจำนวนมากขนาดนั้น ถ้าบ้านไหนพอมีเงินเก็บเขาก็ไปจองบ้าน แต่คนไม่มีก็ไม่สามารถเข้าถึงโครงการที่รัฐบาลจะเอามาแก้ปัญหาผู้มีรายได้น้อยเลยและอีกอย่างค่าแรงต่อวันได้อยู่ 200 - 300 บาท ต้องแบ่งมาใช้ในชีวิตประจำวัน จนเจ็จครอบครัวให้ลูกไปโรงเรียน ฉะนั้นอย่าพูดถึงโครงการบ้านมั่นคงเลย เราไม่มีเงินออมหรือเงินก้อนไปดาวน์บ้านหรอก...” (ประชนชุมชนเทพารักษ์, สัมภาษณ์ 13 พฤษภาคม 2562)

แม้ว่าโครงการดังกล่าวเป็นโครงการที่ดี สามารถแก้ปัญหาผู้ไร้ที่อยู่อาศัยหรือราคาเช่าบ้าน ช่วยให้ประชาชนมีกรรมสิทธิ์ในที่อยู่อาศัยของตนเองในรูปแบบการเช่าซื้อ แต่ชาวชุมชนเทพารักษ์นั้นก็ประสบปัญหาตามมาอีกประการคือ ไม่มีเงินเพียงพอในการดาวน์บ้านโครงการ หรือสามารถดาวน์บ้านได้ แต่ไม่มีกำลังหรือภาวะส่งเงินค่าเช่าบ้านในแต่ละเดือน ทำให้โครงการดังกล่าวไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการที่แท้จริงของคนในชุมชนเทพารักษ์ได้

ด้านเศรษฐกิจและรายได้

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ให้ความเห็นไปในทิศทางเดียวกันว่าเมื่อสภาพความเป็นอยู่ของชุมชนเปลี่ยนแปลงไป ส่งผลกระทบด้านลบในด้านเศรษฐกิจและรายได้ตามมา กล่าวคือการโยกย้ายหรือไร้ที่อยู่อาศัยเป็นสาเหตุหลักทำให้เกิดการว่างงานเนื่องจากปกติคนชุมชนจะทำงานรับจ้างทั่วไปตามบริเวณใกล้ๆกับสถานีรถไฟ

“ผมทำอาชีพเก็บขยะ กวาดขยะแถวสถานีรถไฟ ที่นี้พอโดนเวนที่ดินคืนก็เลยย้ายไปอยู่แถวเมืองเก่าโน่น ไกลจากที่ทำงาน ค่าจ้างก็น้อยอยู่แล้วยังเกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นอีก...” (ประชนชุมชนเทพารักษ์, สัมภาษณ์ 13 พฤษภาคม 2562)

“แต่ดิฉันก่อนทำงานเป็นแม่บ้านโรงแรมหนึ่งในเมืองขอนแก่น ได้อยู่กะตึก ก็ไม่เคยมีปัญหาความไม่ปลอดภัยในชีวิตหรือทรัพย์สินเพราะว่ามันอยู่ใกล้กับบ้าน ชุมชนเราก็คืนหน้าคืนตากันอยู่แล้ว ไม่ได้น่ากลัวขนาดนั้น แต่พอโดนเวนคืนที่ก็ต้องย้ายที่อยู่ใหม่ไปอยู่แถวที่ราคาบ้านเช่าถูกเพราะเงินเดือนได้ไม่เยอะ ปัญหาตามมาก็คือเริ่มรู้สึกเดินทางมาทำงานแล้วไม่ค่อยปลอดภัย ไกลกว่าเดิม ค่าเดินทางก็เพิ่ม แรกๆก็ไม่มีปัญหาหลังจากมาหลบแล้วคิดว่าทำงานที่ใกล้บ้าน เดินทางสะดวกน่าจะเหมาะกับเรามากกว่า เลยลาออกจากงาน ส่วนตอนนี้ก็รอตอบรับเรียกไปทำงานอยู่...” (ประชนชุมชนเทพารักษ์, สัมภาษณ์ 13 พฤษภาคม 2562)

เมื่อไรที่อยู่อาศัยทำให้คนในชุมชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจำเป็นต้องหาที่อยู่อาศัยใหม่หรือไกลจากที่ทำงานเป็นเหตุให้เกิดภาระการใช้จ่ายด้านรายได้ที่เพิ่มมากขึ้นและไม่เพียงพอต่อชีวิตประจำวันและครอบครัว แต่อีกบางส่วนได้รับผลกระทบด้านบวก คือต้นทุนค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ถูกลง และเกิดรายได้จากการค้าขายหาบเร่บริเวณสถานี รวมทั้งเกิดการจ้างแรงงานในการจ้างทางรถไฟทางคู่ ดังคำกล่าวที่ว่า

“พอรถไฟปรับปรุงใหม่ คนก็ขึ้นรถไฟมากขึ้น เลือกลงทางในรูปแบบทางรถไฟมากขึ้น ของที่หาบเร่ก็ขายดีกว่าเมื่อก่อนมาก” (ประชนชุมชนเทพารักษ์, สัมภาษณ์ 13 พฤษภาคม 2562)

กล่าวโดยสรุปคือโครงการรถไฟทางคู่ ชุมทางจิระ – ขอนแก่น นี้ส่งผลกระทบโดยตรงต่อชุมชนเทพารักษ์ ทั้งด้านบวกและด้านลบ กล่าวคือในด้านบวกทำให้เศรษฐกิจในภาพรวมดีขึ้น เกิดการค้าขาย ผู้บริโภคซื้อสินค้ามากขึ้น ในขณะที่ด้านลบนั้นส่งผลให้ประชาชนในชุมชนเทพารักษ์ต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นจากการโยกย้ายที่อยู่อาศัยหรือกระทั่งสูญเสียรายได้หลักจากการทำงาน ว่างงาน เป็นต้น

ด้านสุขภาพและสิ่งแวดล้อม

ในการก่อสร้างโครงการใดๆ สิ่งที่รัฐบาลจำเป็นต้องมีการประเมินปัญหาก่อนเริ่มดำเนินการทุกครั้งคือการประเมินผลกระทบในด้านสุขภาพและสิ่งแวดล้อมที่อาจส่งผลกระทบ หรือความเสียหายต่อคนในชุมชน กระนั้นแล้วในการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ก็ได้ผลกระทบด้านลบต่อชุมชนเทพารักษ์อีกด้านนั้นคือ ด้านสุขภาพและสิ่งแวดล้อม ดังคำกล่าวที่ว่า

“ตอนเขาก่อสร้างแรกๆ ช่วงชุดเจาะกับตอกเสาเข็มนะ กลางวันแทบจะไม่อยากอยู่บ้านเลย เสียงดังมาก บางวันรู้สึกเหมือนหูอื้อ...” (ประชนชุมชนเทพารักษ์, สัมภาษณ์ 14 พฤษภาคม 2562)

“แรกๆก็มีปัญหาเหมือนคนอื่นๆนั่นแหละ ที่เสียงชุดเจาะมันดัง พอระยะหลังๆก็เริ่มชิน ตอนชุดเจาะบ้านสันตะเทือนไปก็มี บางหลังก็สั่นของพัก ของหล่นบ้าง แต่บ้านที่สร้างเสาไม่แข็งแรงหน่อยพังลงไปเลยก็มี...” (ประชนชุมชนเทพารักษ์, สัมภาษณ์ 14 พฤษภาคม 2562)

“บ้านที่พังอยู่หลังบ้านผมเอง คนในบ้านนั้นเขาเป็นสองสามีภรรยา ก็เข้ามาอยู่ในชุมชนนี้ระยะเวลาไล่เลี่ยกัน ผมมาก่อนเลยได้ฝั่งหน้าติดกับถนนส่วนเขาได้อยู่ในเส้นด้านหลังบ้านที่ติดกับริมทางรถไฟ ทางรัฐกับเทศบาลก็ให้เขารื้อถอนบ้านพร้อมกับจ่ายค่ารื้อถอนให้ ระหว่างนั้นเหมือนเขาก็กำลังหาบ้านใหม่พอดี แต่ถึงคราวช่วยบ้านทรุดพังลงมาเลย ตกใจกันทั้งหมู่บ้าน แกร่งให้ใหญ่เลยเพราะบ้านใหม่ก็ยังไม่ได้ บ้านเก่าก็ดันมาพังลงเสียก่อน น่าสงสารมาก” (ประชนชุมชนเทพารักษ์, สัมภาษณ์ 14 พฤษภาคม 2562)

ในการก่อสร้างโครงการระยะแรกชุมชนได้รับผลกระทบจากเสียงก่อสร้าง ผ่นละอองจากการก่อสร้าง รวมทั้งการสั่นสะเทือนจากการชุดเจาะจากการดำเนินการก่อสร้าง ซึ่งอาจเป็นเหตุให้บ้านเรือนที่อยู่ใกล้โครงการพังทลายจากแรงสั่นสะเทือนและดินทรุด ทำให้เกิดความเสียหายจากอุบัติเหตุก่อสร้าง และจากกรณีของชุมชนเทพารักษ์นั้นเจ้าของบ้านยอมรับโดยดีว่า ตนเองอยู่ในสถานะผู้บุกรุกที่ดินของการรถไฟจริง โดยได้รับคำสั่งจากการรถไฟแห่งประเทศไทยให้รื้อถอนบ้านดังกล่าวแล้ว ขณะนั้นอยู่ในช่วงกำลังหาที่อยู่ใหม่ เมื่อบ้านที่อาศัยอยู่พังทลายลงจึงไร้ที่อยู่อาศัยในทันทีและเหตุการณ์ดังกล่าวได้กระทบกระเทือนต่อจิตใจของคนในชุมชนเทพารักษ์เป็นอย่างมาก

ส่วนที่3 แนวทางแก้ไขผลกระทบและความต้องการของชาวมุขชนเทพารักษ์ อำเภอมือง จังหวัด ขอนแก่น

ด้านสังคม เมื่อศึกษาถึงความต้องการคนในชุมชนพบว่า

“ไม่อยากจะบ้านหรืออะไรหรอก อยากให้รัฐจัดหาที่ดินเปล่าๆให้สักผืนขอใกล้ๆกับที่เดิมก็ดี จะได้ไม่มีปัญหาในการเดินทางหรือปัญหาอื่นๆตามมา ตอนที่มาเวนที่ดินคืนเพื่อเอาไปสร้างทางรถไฟ พัฒนาประเทศก็ยินดีที่ประเทศพัฒนาและก็ยินยอมจะย้ายไป แต่รู้สึกว่าการรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างที่รัฐบาลจ่ายให้ยังน้อยอยู่เมื่อเทียบกับราคากลาง อย่างบ้านยายคนที่ย้ายออกไปได้แค่ 14,000 บาทเอง เป็นจำนวนที่น้อยมากเลยนะ...” (ประชนมุขชนเทพารักษ์, สัมภาษณ์ 14 พฤษภาคม 2562)

โดยส่วนใหญ่ประชาชนในชุมชนเทพารักษ์ต้องการให้รัฐบาลจัดหาพื้นที่อยู่อาศัยให้และยินยอมรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างพร้อมกับโยกย้ายที่อยู่อาศัยทันที หากรัฐบาลจัดหาดินให้และจ่ายค่ารื้อถอนสิ่งปลูกสร้างในราคาที่เหมาะสม โดยยินยอมสร้างบ้านที่อยู่อาศัยเอง ขอเพียงที่ดินที่ใกล้เคียงกับแหล่งที่อยู่เดิม ดังคำกล่าวข้างต้น

ด้านเศรษฐกิจและรายได้

“อยากให้รัฐบาลเพิ่มการจ้างงาน หรือมีงานรองรับให้คนที่ตกงาน หรือย้ายที่อยู่ใหม่...” (ประชนมุขชนเทพารักษ์, สัมภาษณ์ 14 พฤษภาคม 2562)

“อยากให้รัฐบาลสนับสนุนให้ขอนแก่นเป็นเมืองท่องเที่ยว ให้คนต่างจังหวัด เศรษฐี นักลงทุนมาลงทุนกับจังหวัดขอนแก่นเยอะๆ เศรษฐกิจจะได้ดีขึ้นกว่านี้ ของก็จะได้กลับมาขายดีแบบเมื่อก่อน...” (ประชนมุขชนเทพารักษ์, สัมภาษณ์ 14 พฤษภาคม 2562)

จากคำกล่าวข้างต้นนี้ สะท้อนให้เห็นถึงความต้องการที่แท้จริงของประชาชนในชุมชนคือต้องการให้รัฐบาลให้ความช่วยเหลือด้านรายได้ เนื่องจากส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป มีรายได้น้อย เมื่อรัฐบาลเวนคืนที่ดินทำให้ไร้ที่อยู่อาศัย ต้องหาที่อยู่ใหม่ เกิดภาระทางการเงินเพิ่มขึ้น จึงอยากให้รัฐบาลสนับสนุนให้เพิ่มอัตราการจ้างงานรองรับประชากรในชุมชนที่ต้องย้ายที่อยู่อาศัย เช่น สนับสนุนให้นักท่องเที่ยวมาเที่ยวจังหวัดขอนแก่น เพราะเชื่อว่าเมื่อการคมนาคมสะดวกจะเกิดการหลั่งไหลของกลุ่มการลงทุนและนักท่องเที่ยวซึ่งอาจทำให้เกิดการค้าขายและการจ้างงานทำให้ความเป็นอยู่ในชีวิตดีขึ้น

ด้านสุขภาพและสิ่งแวดล้อม

“ก็จากปัญหามันพัง เสียงดัง ฝุ่นจากการก่อสร้าง ก็อยากจะให้รัฐบาล ผู้ดูแลโครงการนี้เข้มงวดในการตรวจสอบการก่อสร้าง ตรวจสอบผู้รับเหมา...” (ประชนมุขชนเทพารักษ์, สัมภาษณ์ 2 ตุลาคม 2562)

“ราคาค่ารื้อถอนที่รัฐบาลให้มานั้นน้อยมากๆเลย เมื่อเทียบกับค่าปลูกบ้าน ค่ารื้อถอนต่างๆ ยังไม่พอไปเช่าที่ใหม่เลย รัฐให้เหตุผลว่าเป็นราคากลางตามท้องตลาดที่เจ้าหน้าที่ได้เข้าประเมินและให้ราคาตามสภาพความเป็นจริง แต่จริงๆแล้วควรจะให้ประชาชน แคนนาเข้าไปเป็นกรรมการหรือมีส่วนร่วมพิจารณา เพราะถือว่าเป็นตัวแทนของคนในชุมชน เข้าใจปัญหาที่แท้จริง มีสิทธิเสนอและตรวจสอบความโปร่งใสด้วย” (ประชนมุขชนเทพารักษ์, สัมภาษณ์ 2 ตุลาคม 2562)

จากคำกล่าวข้างต้นพบว่าประชาชนในชุมชนนั้นต้องการให้รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่กำหนดมาตรการรับมือและแก้ปัญหาจากกิจกรรมของการก่อสร้าง อาทิ เสียงแรงสั่นสะเทือน รวมทั้งค่าเยียวยาความเสียหายต่อชุมชนที่ได้รับผลกระทบดังกล่าวในอัตราราคาที่เป็นธรรมและ

เป็นที่พึงพอใจต่อทั้งสองฝ่าย โดยเปิดโอกาสให้คนในชุมชนเข้าร่วมเป็นตัวแทนคณะกรรมการจัดทำในโครงการ เช่น การกำหนดราคาค่ารื้อถอน การมีส่วนร่วมในการหาที่อยู่อาศัยใหม่

อภิปรายผล

จากผลการวิจัย สามารถนำมาสู่การอภิปรายผลได้ ดังนี้

1. จากการศึกษาสถานการณ์ความเป็นอยู่และวิถีชีวิตของชุมชนเทพารักษ์ อำเภอมือง จังหวัดขอนแก่น ก่อนการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ พบว่าประชากรในชุมชนเทพารักษ์บุกรุกและอาศัยอยู่บนที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยโดยไม่มีสัญญาเช่าและมีสัญญาเช่า ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไปใกล้เคียงกับสถานีรถไฟหรือที่พักอาศัย มีรายได้เฉลี่ยต่ำกว่าเดือนละ 1,000 บาท รองลงมาอยู่ที่ต่ำกว่าเดือนละ 5,000 บาทและสุดท้ายมีรายได้ตั้ง 9,000 - 10,000 บาท ประชากรในชุมชนส่วนใหญ่เป็นประชากรแฝง ไม่มีภูมิลำเนาอยู่ในจังหวัดขอนแก่น

การรถไฟแห่งประเทศไทยและหน่วยงานของรัฐบาลหลายหน่วยงานได้เข้าไปเจรจากับประชาชนในชุมชนเทพารักษ์ในเรื่องของการเวนคืนที่ดิน พร้อมกับการประชาสัมพันธ์รายละเอียดเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ให้แก่ชุมชน เชิญชวนประชาชน ผู้นำชุมชนและแกนนำสัปดาห์ 4 ตลอดจนจัดทำเวทีสาธารณะเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับประชาชนในชุมชนแต่ไม่เป็นผลเนื่องจากประชาชนในชุมชนยังคงอาศัยอยู่ที่เดิมไม่ยอมย้ายออกจากที่ดินของการรถไฟ ตลอดจนประชาชนในชุมชนไม่ได้ทราบถึงรายละเอียดของโครงการ ตลอดจนผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการดังกล่าว เป็นเหตุให้ประชาชนในชุมชนเทพารักษ์รู้สึกถึงความเหลื่อมล้ำจากนโยบายพัฒนาประเทศของรัฐบาล

2. ปัญหาในการดำเนินการพัฒนาประเทศและโครงสร้างพื้นฐานยังคงมีการดำเนินต่อไปซึ่งในการพัฒนานั้นอาจมีเงื่อนไขบางประการที่ส่งผลกระทบต่อชุมชนมีอาจหลีกเลี่ยงได้ ซึ่งผลกระทบนั้นได้วิเคราะห์จากทฤษฎีและแนวคิดของนักวิชาการหลายท่านที่ให้คำจำกัดความไว้ว่าทิว โชลิต โภชนพันธ์ (2543) อำนวย วงษ์พาณิชย์ (2548) บันลือ สุทธารมณ (2527) ซึ่งกล่าวไปในทิศทางเดียวกันสามารถสรุปได้ว่าผลกระทบอาจเกิดจากการทำกระทำการใดกระทำการหนึ่งซึ่งเกิดขึ้นจากการกระทำของธรรมชาติ การกระทำของมนุษย์หรือจากแผนนโยบายของรัฐ ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบทั้งด้านบวกและด้านลบต่อบุคคล กลุ่มเป้าหมายไม่ว่าจะเป็นทั้งทางตรงหรือทางอ้อมซึ่งสามารถเกิดขึ้นได้ทั้งปัจจุบันและอนาคต

ภายหลังจากการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางจิระ – ขอนแก่น ได้ส่งผลกระทบด้านบวกและด้านลบต่อทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อชุมชนเทพารักษ์ 4 ด้าน ได้แก่ **ด้านสังคม** ด้วยประเทศไทยมีความได้เปรียบในด้านตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์มีอาณาเขตติดกับหลายประเทศตั้งอยู่บริเวณศูนย์กลางอาเซียน ภูมิภาคที่กำลังหอมหวานมีพลังในการพัฒนาและสร้างความรุ่งเรืองทางเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นที่หมายตาของทั่วโลกว่าเป็นชุมทางของเศรษฐกิจใหม่ของโลก กล่าวได้ว่าประเทศไทยสามารถเป็นศูนย์เชื่อมการคมนาคมและขนส่งในระดับภูมิภาค ไม่ว่าจะเป็นทั้งการคมนาคมทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ อันความความได้เปรียบนี้ประเทศไทยสามารถพัฒนาประเทศให้เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคได้แม้ว่าจะยังไม่สามารถทัดเทียมกับประเทศสิงคโปร์ที่เป็นประเทศศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลของภูมิภาค แต่หากประเทศไทยนำข้อได้เปรียบนี้ไปพัฒนาศักยภาพด้านการคมนาคมขนส่งอันเป็นโครงสร้างพื้นฐานของประเทศโดยการพัฒนากระบวนคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพ

มากยิ่งขึ้นกว่าเดิม พัฒนาการเชื่อมต่อระบบคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้านและพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อระบบคมนาคมด้านอื่นๆโอกาสนี้จะสามารถทำให้ประเทศไทยบรรลุเป้าหมายการเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภูมิภาคได้ (ภวัต ตั้งตรงจิตร, 2551)

การที่รัฐบาลส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ โดยเฉพาะสายภาคอีสาน ชุมทางจิระ – ขอนแก่น ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องเวนคืนพื้นที่บริเวณริมรางรถไฟ 40 เมตรแรก วัดจากกึ่งกลางรางเพื่อสร้างเป็นเส้นทางคู่ขนาน ประชากรที่อาศัยอยู่ในระยะ 20 เมตรแรกต้องรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างโดยได้รับเงินชดเชยจากรัฐ ส่งผลกระทบให้ต้องโยกย้ายที่อยู่อาศัยใหม่ การก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ชุมทางจิระ – ขอนแก่นนี้ส่งผลต่อวิถีชีวิตและสภาพความเป็นอยู่ของชุมชนเทพารักษ์โดยตรง สอดคล้องกับงานวิจัยของ วราคม ทีสุเกะ (2527) มีแนวคิดว่า การที่ประชากรมีการย้ายที่อยู่อาศัยจากเดิมไปยังแห่งใหม่ในเวลาอันรวดเร็ว มักจะส่งผลกระทบด้านสังคมตามมา กล่าวคือทำให้เกิดความยังไม่คุ้นชินสภาพแวดล้อม จำเป็นที่จะต้องมีการปรับตัวให้เข้ากับสังคมใหม่ ไม่ว่าจะเป็นความรู้สึกนึกคิด ทัศนคติ รวมไปถึงพฤติกรรมซึ่งการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วอาจมีผู้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงและผู้ไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลง อาจก่อให้เกิดปัญหาการไม่ยอมรับต่อการเปลี่ยนแปลงตามมาซึ่งอาจเป็นเหตุให้เกิดรอยร้าวที่ไม่สามารถเชื่อมต่อกันระหว่างคนในชุมชนเดียวกัน ซึ่งอาจนำไปสู่ปัญหาสังคมตามมา เช่น ปัญหาช่องว่างปฏิสัมพันธ์หรือปัญหาความขัดแย้งระหว่างผู้ที่มาอยู่ใหม่และผู้อาศัยเดิม และผลจากการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ส่งผลให้รูปแบบการเดินทางของคนในชุมชนเปลี่ยนแปลง มีทางเลือกการเดินทางที่หลากหลาย เกิดแรงจูงใจในการเดินทางมาทำงานหรือกลับภูมิลำเนา สามารถแก้ปัญหาการบุกรุกที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยในระยะยาวได้ และโครงการบ้านเอื้ออาทรและบ้านมั่นคงซึ่งเป็นโครงการที่รัฐบาลจัดทำขึ้นเพื่อแก้ปัญหาการไร้ที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย ชุมชนแออัด ผู้ด้อยโอกาส ไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการที่แท้จริงของคนในชุมชนได้ เนื่องจากไม่สามารถรับภาระการดาวน์บ้านและการจ่ายค่าเช่าซื้อบ้านได้ **ด้านเศรษฐกิจและรายได้** เมื่อสภาพความเป็นอยู่ของชุมชนเปลี่ยนแปลงไปเพราะเหตุไร้ที่อยู่อาศัยส่งผลกระทบให้เกิดการว่างงาน รวมทั้งภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ สุเทพ ดิสร (2555) ได้ทำการศึกษาพบว่า การย้ายถิ่นฐานอาจทำให้บางครอบครัวเกิดการไร้ที่อยู่อาศัยหรือปัญหาคนไร้บ้านตามมาและอาจส่งผลกระทบในด้านเศรษฐกิจและรายได้ กล่าวคือในตัวเมืองเกิดอัตราการจ้างงานมากยิ่งขึ้น การคมนาคมสะดวกสบาย ประชาชนสามารถเข้าถึงและใช้บริการได้ทุกระดับชั้น แต่ชุมชนริมทางรถไฟที่ต้องย้ายที่อยู่และไร้ที่อยู่อาศัยเกิดการว่างงานหรือขาดรายได้เนื่องจากการย้ายถิ่นฐานไปอาศัยอยู่ที่แห่งใหม่ทำให้ห่างไกลจากสถานที่ทำงาน สถานศึกษา เกิดอุปสรรคในการเดินทางเพื่อไปประกอบอาชีพ เช่น ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้นในการเดินทางทำให้รายได้ที่น้อยอยู่แล้วเมื่อภาระค่าใช้จ่ายเดินทางเพิ่มขึ้นทำให้รายได้ไม่เพียงพอต่อการใช้จ่ายในชีวิตประจำวันหรือจนเจ็ครอบครัวยิ่งขึ้น ขณะเดียวกันการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ดังกล่าวนี้อีกก็ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อชุมชนเทพารักษ์เช่นกัน คือเกิดการจ้างงานในกลุ่มของผู้ใช้แรงงานและผู้ประกอบอาชีพค้าขายบริเวณสถานีรถไฟหรือพื้นที่ใกล้เคียง **ด้านสุขภาพและสิ่งแวดล้อม** ชุมชนเทพารักษ์ได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมจากการก่อสร้าง โดยส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบในด้านลบจากมลภาวะทางอากาศจากฝุ่นละออง มลภาวะทางเสียงจากการก่อสร้าง รวมทั้งสิ้นสะท้อนจากการขุดเจาะ ตลอดจนอุบัติเหตุอื่นๆ อันเป็นสาเหตุให้บ้านเรือนในชุมชนสิ้นสั่นสะเทือนและพังทลาย

3. ในการหาแนวทางแก้ไขและศึกษาความต้องการของคนในชุมชน พบว่า ด้านสังคม ต้องการให้รัฐบาลจัดหาพื้นที่อยู่อาศัยให้ใกล้เคียงกับพื้นที่เดิม หรือไม่อยู่รอบเมืองมากนักเพื่อความสะดวกในการเดินทางไปประกอบอาชีพ พร้อมกับชดเชยค่ารื้อถอนสิ่งปลูกสร้างในราคาที่เหมาะสม ด้านเศรษฐกิจและรายได้ ต้องการให้รัฐบาลให้ความสนับสนุนเพิ่มอัตราการจ้างงาน โดยสนับสนุนให้นักท่องเที่ยวและนักธุรกิจหันมาลงทุนและท่องเที่ยวจังหวัดขอนแก่นยิ่งขึ้น ด้านสุขภาพและสิ่งแวดล้อม พบว่าต้องการให้รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำหนดมาตรการรับมือและแก้ปัญหาจากกิจกรรมอันเกิดจากการก่อสร้าง รวมทั้งค่าเสียหาย ชดเชยความเสียหายต่อชุมชนที่ได้รับผลกระทบในอัตราที่เหมาะสมและให้ตัวแทนประชาชนเทศบาลหรือแกนนำเข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดราคาอัตราค่ารื้อถอนเพื่อความโปร่งใสและเป็นธรรม

การพัฒนาเพื่อให้ประเทศเจริญก้าวหน้าจำเป็นต้องมีผู้เสียสละเพื่อให้กิจการของรัฐดำเนินสำเร็จซึ่งมักจะหลีกเลี่ยงไม่ได้พหุชุมชนริมทางรถไฟที่อาศัยอยู่บริเวณนั้น เป็นกลุ่มคนที่ไม่มีส่วนในการกำหนดนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจ ทั้งความสามารถในการเข้าถึงทรัพยากรและการได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาเศรษฐกิจของกลุ่มคนริมทางรถไฟมีน้อยมาก ในสายตาของภาครัฐพวกเขานี้ถูกมองเป็นเพียงผู้รบกวน เป็นแหล่งทรัพยากรแหล่งระบายสินค้าและเป็นแรงงานในกระบวนการผลิตเท่านั้น จากกระแสการพัฒนาดังกล่าวทำให้เกิดปัญหาคนจนเมืองเพิ่มมากขึ้น กล่าวคือจากที่ความสามารถในการเข้าถึงทรัพยากรที่น้อยอยู่แล้วยิ่งเป็นการทำให้ถูกกีดกันการเข้าถึงออกไปอีก ซึ่งคนกลุ่มนี้ไม่ได้เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจและไม่มีโอกาสได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนา แต่กลับอยู่ในฐานะที่ถูกจำกัดไว้ให้จมอยู่ภายใต้สภาวะความยากจนซ้ำร้ายยังได้รับผลกระทบจากการพัฒนาด้วย เช่นการไม่ได้รับบริการทางสังคมและสวัสดิการ ไร้ที่อยู่อาศัย เป็นต้น

ข้อเสนอแนะ

1. ผู้วิจัยเห็นว่าในการดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่นี้ รัฐบาลควรประชาสัมพันธ์ถึงรายละเอียดของโครงการให้แก่ประชาชนทราบ ข้อมูลเกี่ยวกับ การจัดกิจกรรมรับฟังความคิดเห็นอย่างเพียงพอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ เป็นโครงการขนาดใหญ่ส่งผลกระทบต่อประชาชนในวงกว้าง ซึ่งโครงการต่างๆ มักจะเผยแพร่และประชาสัมพันธ์แต่ด้านบวก หรือด้านที่เป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจ ทำให้การพัฒนาประเทศไม่พัฒนาควบคู่ไปพร้อมกับการพัฒนาสังคม

ดังนั้นรัฐควรประชาสัมพันธ์ถึงผลกระทบทั้งด้านบวกและด้านลบที่จะเกิดขึ้นจากโครงการด้วย เพื่อให้ประชาชนได้ร่วมกันแสดงความคิดเห็น และร่วมกันหาแนวทางออกแบบโครงการ เพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินชีวิตและความต้องการที่แท้จริงของคนในชุมชนก่อนที่จะมีการดำเนินโครงการ

2. ในการโยกย้ายหรือรื้อถอนทรัพย์สิน สิ่งปลูกสร้าง สำหรับผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินทางโครงการควรชดเชยในราคากลาง ราคาโปร่งใสและเป็นธรรม พร้อมกับเปิดโอกาสให้คนในชุมชนเป็นตัวแทนคณะกรรมการจัดทำโครงการ

Reference

- Chantavanich, S. (2003). withikān kep khōmūn nai kānwichai choēng khunnaphāp . nai khūmū kānwichai choēng khunnaphāp phūā ngān phatthana [Methods of collecting qualitative data] on Qualitative research for development work, 4th edition. : Research and Development Institute (RDI), Khon Kaen University
- Community Organizations Development Institute. (2013). khrōngkān bān mankhong [Baan Mankong Collective Housing]. Retrieved May 4, 2019 From <http://www.codi.or.th/index.php/2015-08-02-16-41-07/7970-2013-06-16-12-51-36>
- Dissaro, S . (2013) phonkrathop khōng khrōngkān kōsāng thāng rotfai rāng khūtō chumchon ‘amphoe mūang chāngwat Khōn Kān [The Impact of double-track rail construction project on the community, Mueang district, Khon Kaen Province]. Master’s Thesis, Master of , College Of Local Administrator , Khon Kaen University.
- Kusuwan, S. (1996). khwāmchōp tham thāng kotmāi khōng kān wēnkhūn ‘asanghārimmasap nai rabop kotmāi Thai [The Legal Legitimacy of Expropriation in Thai Law] .Thammasat University: Bangkok Thailand
- Peace and Human Rights Center of Northeast Thailand. (2008). sīang chāk khon chāi khōp chumchon ‘æ at chāngwat Khōn Kān [Voices from the Margin Economic, Social and Cultural Rights in Northeast Thailand, Khon Kaen Slums]. ESCR Mobilization Project. 2 Rd Edition, the Human Rights Network of the Northeast (Thailand). On December 2008. Peace and Human Rights Center of Northeast Thailand (PHRC)
- Pochanaphan, C. (1999). phonlaka rōdam noēn ngān kākhai panhā phonkrathop thāngsingwætloṃ lā sangkhom chāk kādamnoēn ngān nayōbāi phatthana nikhom ‘utsāhakam māptāphut : suksā kōrānī rōngriān māptāphut phan phatthayākhan [Performance of solving environmental and social impacts from the Map Ta Phut Industrial Estate Development Policy: A case study of Map Ta Phut Phan Pattayakarn School]. Master of Public Administration, Public policy, Graduate School Burapha University.
- Prachathai. (2015). kānphatthana prathēt : kān rāpphitchōp phonkrathop tō khon chon khōng ratthabān [Development of Country: Responsibility of the governments for the poorer], Retrieved November 15, 2018 From <https://prachatai.com/journal/2015/02/58132>

- Suttharom, B. (1984). khwāmsamphan rawāng thatsanakhati kap phruttkam nāēkhithritsadi sangkhom. Social Development Administration. National Institute of Development Administration (NIDA)
- Teesuka, W. (1984). manut kap sangkhom [Human and Social]. Bangkok: Mitrtsiam
- Thaipublica. (2011). rabop thāng khū khōthetching rotfai Thai (tōn thī chet) : khātthunsasom pēt mūn lān rāidai pī la 8,000 lān tē bāk phāratrum (Fact f Double track railway chapter 7)], Retrieved January 17, 2019 From <https://thaipublica.org/2014/11/the-truth-of-thailand-rail-system-7/>
- The Isaan Record .(2016). “rotfai thāng khū krathop khonchon mūang Khōn Kān [The impact of the double track rail way for the poor people in Khon Kaen Province], Retrieve November 11, 2018 From <https://isaanrecord.com/2016/08/30/5521/>
- The Isaan Record. (2017). chumchon rim thāng rotfai Khōn Kān siāng pen khon raibān langthūk lai rū thīyū āsai pēt thāng sāng rotfai thāng khū. [The community along the Khon Kaen Railway is at risk of being homeless], Retrieved November 11, 2018, from <https://isaanrecord.com/2017/02/06/slum-khon-kaen-2017/>
- Trangtrongjit, P (2008). kānphatthana rabop khonsong : suksā chaphō kōrānī rabop kānkhonsong thāng rotfai khōng prathet tām phān phatthana yutthasat krasuāng khamanākhom [Logistic Development, with Special Reference to Improving The Rail Network Development Strategy of The Ministry of Transport]. EAU Heritage Journal Social Science and Humanities, Volume3(1), 77-78
- Wongpanich, A. (2005). suksā phonkrathop thāng sangkhom ‘annūang māchāk khōngkān kō thō sō ngoāt thammachāt thī mī phon tō prachāchon tām nāō wāng thō kātthammachāt kōrānī suksā nai phūnthī ‘amphōe phān thōng lē ‘amphōe mūangchangwat Chon Buri [The Social Impact of Natural Gas Distribution Pipeline Project]. rat pra sātsana sātra mahābandit wichākān bōrihān thūapai witthayalai kānbōrihān rat kit mahāwitthayalai būraphā