

## Changes in the Economy, Society and Environment of Thepharak 1-5 Communities due to the Construction of the Two-Track Railway from the Jira Road to Khon Kaen

Teerapat Wongwilas

Master of Public Administration Student, College of Local Administration, Khon Kaen University

Supawatanakorn Wongthanavas

Associate Professor, College of Local Administration, Khon Kaen University

Researcher, Research Group on Local Affairs Administration and Smart City Development

Corresponding Author: tkhomsiri@gmail.com

**Received:** June 10, 2019 **Revised:** September 18, 2019 **Accepted:** September 25, 2019

### Abstract

The objectives of this research were to: 1) study the changes in the economy, society and environment due to the construction of the two-track railway from the Jira Road Junction to Khon Kaen, and the impact on the local population in Mueang District, Khon Kaen Province; and 2) to propose guidelines for prevention of adverse impacts. Data were collected by in-depth interviews with 70 residents in the Thepharak 1-5 Communities that are situated along the two-track railway. Data were analyzed by descriptive statistics and content analysis.

Findings are as follows. The construction of the two-track railway from the Jira Junction to Khon Kaen passes along five residential communities over a stretch of four kilometers. This stretch comprises 2,500 households, and the railway has impacted the local socio-economy and environment. For example, the residents living along the railway have had expanded opportunity to sell goods— such as fruit, dry goods, and other products—to railway construction workers. Before construction of the railway, these vendors would make an average of 200 baht per day in sales. However, after launching the construction of the railway, these vendors increased their daily average income to 300 baht. Despite this increased income for some households, many other families had to be relocated to accommodate this new stretch of railway. The households of many families were situated on land belonging to the State Railways of Thailand, and that land had to be reclaimed. In addition, the construction activity increased the amount of dust and particulate in the air. The noise from construction also disrupted the peace and tranquility of the locality. Construction waste blocked water drainage in certain parts of the local community. Efforts to limit the air pollution by spraying water was implemented periodically to limit the extent of dust and particulate in the air. Regarding solutions to the housing problem, the residents would like the related government agencies to provide a piece of land behind the train station for public housing for the affected people.

**Key Words:** Two-track railway, change

## การเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมช่วงชุมชนเทพารักษ์ 1 – 5 จากการก่อสร้างรถไฟรางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ – ขอนแก่น

ธีรภัทร์ วงศ์วิลาศ

นักศึกษาลัทธิรัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต วิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น

ศุภวัฒน์ นกร วงศ์ธนวุธ

รองศาสตราจารย์ วิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น

นักวิจัย กลุ่มวิจัยการบริหารกิจการท้องถิ่นและการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ

ผู้จัดทำบทความต้นฉบับ: tkhomsiri@gmail.com

ได้รับบทความ: 10 มิถุนายน 2562 ปรับปรุงแก้ไข: 18 กันยายน 2562 ตอปรับตีพิมพ์: 25 กันยายน 2562

### บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมที่เป็นผลจากการสร้างรถไฟรางคู่ ต่อประชาชนในชุมชนในอำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น และแนวทางในการป้องกันแก้ไข โดยการสัมภาษณ์เชิงลึกประชาชนที่อยู่อาศัยในชุมชนเทพารักษ์ 1 – 5 ของอำเภอเมืองขอนแก่น ซึ่งเป็นชุมชนที่อยู่บริเวณริมทางรถไฟที่จะมีการก่อสร้างรถไฟรางคู่ จำนวน 70 คน แล้วนำข้อมูลมาวิเคราะห์ด้วยความถี่และวิเคราะห์เนื้อหา

ผลการศึกษา พบว่า การก่อสร้างรถไฟรางคู่ช่วงชุมทางจิระ – ขอนแก่น เป็นบริเวณที่มีชุมชนรวม 5 ชุมชน ตั้งอยู่ระยะทางประมาณ 4 กิโลเมตร มีจำนวนครัวเรือนประมาณ 2,500 ครัวเรือน ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม ดังเห็นได้จากประชาชนบริเวณริมทางรถไฟได้มีการขายสินค้าอุปโภคบริโภค เช่น ขายผลไม้ ขายของชำ เป็นต้น ให้กับคนงานที่มาก่อสร้างทางรถไฟได้มากขึ้น ซึ่งปกติรายได้จากการค้าขายต่อวันอยู่ที่ประมาณ 200บาทต่อวัน แต่เมื่อมีการก่อสร้างทางรถไฟ ทำให้ประชาชนบางส่วนมีรายได้เพิ่มขึ้นประมาณวันละ 300 บาทต่อวัน อย่างไรก็ตามแม้ว่าจะมีรายได้เพิ่มขึ้น แต่ก็มีหลายครัวเรือนที่ต้องย้ายที่อยู่อาศัย เนื่องจากการเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างรถไฟรางคู่ ขณะเดียวกันการก่อสร้างยังคงมีมลพิษเศษฝุ่นละออง เสียงที่ดังจากการก่อสร้าง น้ำเสียที่เกิดจากการอุดตันของท่อระบายน้ำเกิดขึ้นในชุมชนแม้ว่าโครงการจะมีการป้องกันโดยการสร้างตาข่ายดักฝุ่นละอองและการฉีดน้ำโดยรอบบริเวณที่มีการก่อสร้างเป็นระยะสำหรับแนวทางแก้ไขทางด้านที่อยู่อาศัย ประชาชนในชุมชนเทพารักษ์ 1-5 ต้องการให้หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องจัดหาบริเวณที่อยู่อาศัยสำหรับประชาชนที่ได้รับผลกระทบในเขตหลังสถานีรถไฟขอนแก่น

**คำสำคัญ:** รถไฟรางคู่ การเปลี่ยนแปลง

## บทนำ

สังคมโลกในปัจจุบันมีการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีไปอย่างรวดเร็ว ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวนี้ ทำให้เกิดการพัฒนาด้านอุตสาหกรรม การสื่อสารและโทรคมนาคมที่มีความทันสมัยมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะการพัฒนาทางระบบการคมนาคมขนส่งซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญสำหรับการวางรากฐานของประเทศเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันทางด้านเศรษฐกิจและดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ อีกทั้งยังเป็นการช่วยพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนให้มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น ทุกประเทศจึงมีนโยบายที่สำคัญในการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทั้งในแง่ของการพัฒนาชีวิตความเป็นอยู่ การเดินทางไปยังที่ต่าง ๆ การค้าขายและการขนส่งที่จะได้รับความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น (บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, 2548) การเตรียมพร้อมของประเทศไทยด้านการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ของการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ซึ่งไทยได้วิเคราะห์ถึงสถานการณ์และบริบทต่าง ๆ เพื่อให้เกิดโอกาสในการลงทุน และลดการเปลี่ยนแปลงในเชิงลบทางเศรษฐกิจ ดังนั้น การเดินทางพัฒนาระบบรถไฟรางคู่ จึงมีปัจจัยที่ส่งเสริมและสนับสนุนหลายด้าน ประการแรกคือ ข้อได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์ ในฐานะศูนย์กลางของประเทศในแถบกลุ่มแม่น้ำโขง การเชื่อมประเทศกลุ่มนี้เข้าด้วยกันจะช่วยเสริมความเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจในภูมิภาคของไทย ดังนั้น การพัฒนาภูมิภาคด้วยระบบราง จึงเป็นแนวทางที่หลายประเทศเห็นตรงกันในด้านการลดต้นทุนโลจิสติกส์ และได้ปริมาณการขนส่งที่มากกว่ามีความเกี่ยวข้องกับหลายภาคการผลิต และสร้างความสามารถในการแข่งขันได้ดีกว่า ซึ่งเมื่อมีการวางระบบรางคู่ทั่วประเทศแล้วก็จะสามารถให้บริการได้ทั้งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า (สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, 2557) โดยคณะรัฐมนตรี ได้มีมติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี (ปีงบประมาณ 2558 - 2561) ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยมีระยะทางรถไฟที่อยู่ภายใต้ขอบเขตการดำเนินงานทั้งหมด 4,043 กิโลเมตร ซึ่งประกอบด้วยสามเส้นทางสายหลักที่สำคัญ เนื่องจากมีเส้นทางครอบคลุมจำนวนประชากรในประเทศเป็นจำนวนมากคือ เส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น กรุงเทพมหานคร ระยะเวลา 627.5 กิโลเมตร ที่สามารถเดินทางต่อเพื่อข้ามชายแดนไปยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนลาว (สปป.ลาว) เส้นทางรถไฟสายเหนือ เช่น กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะเวลา 751 กิโลเมตร เส้นทางรถไฟสายใต้ เช่น กรุงเทพฯ-สุโขทัย 1,142 กิโลเมตร และมีการขยายเส้นทางเป็นทางรถไฟเส้นทางคู่ที่มีเส้นทางไปยังจังหวัดลพบุรี นครปฐม สระบุรี และฉะเชิงเทราที่มีระยะทางรวม 278 กิโลเมตร นอกจากนี้ยังมีการขยายเส้นทางเป็นทางรถไฟเส้นทางสามช่วงที่มีเส้นทางไปยังบ้านภาชีในจังหวัดอยุธยา ระยะเวลา 61 กิโลเมตร ทั้งการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายคู่และเส้นทางรถไฟสามช่วงเพื่อให้รถไฟสามารถทำความเร็วได้และลดเวลาในการเดินทางของขบวนรถไฟเนื่องจากเส้นทางรถไฟทางคู่ช่วยให้การบรรจุผู้โดยสารและสินค้าในแต่ละวันได้มากขึ้น (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2559)

การสร้างรถไฟรางคู่สายอีสาน เป็นโครงการรถไฟทางคู่ที่มีอยู่ 3 เส้นทาง ได้แก่ 1) ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น 185 กิโลเมตร 2) ชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี 309 กิโลเมตร 3) ขอนแก่น-หนองคาย 174 กิโลเมตร โดยเส้นทางชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น รวมระยะทางทั้งสิ้น 185 กิโลเมตร เริ่มก่อสร้างเมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2559 กำหนดก่อสร้าง 36 เดือน หรือแล้วเสร็จช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 2562 โดยเป็นการก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่มอีก 1 ทาง ขนานไปกับเส้นทางรถไฟเดิม มีสถานีรับ-ส่ง ผู้โดยสาร รวม 19 แห่ง สถานีย่านเก็บกองและขนถ่าย

สินค้าคู่สินค้า รวม 3 แห่ง (มดิชน, 2560) เส้นทางรถไฟรางคู่จังหวัดขอนแก่นที่สร้างขึ้นตามรางรถไฟเดิมเพื่อเป็นการเชื่อมต่อจากนครราชสีมาไปยังจังหวัดอุดรธานีและจังหวัดหนองคาย ในกรณีที่รถไฟต้องผ่านพื้นที่ชุมชน ย่อมมีปัญหาว่าชุมชนสองฝั่งทางรถไฟจะถูกตัดขาดออกจากกัน ในการแก้ไขปัญหาได้ใช้รถไฟยกระดับแทนถ้าต้องผ่านชุมชน และส่วนทางรถไฟข้ามจะอยู่ในรูปของสะพานหรือโมบิลลอคใต้ทางรถไฟ หากพื้นที่จำกัดจะใช้สะพานยูเทิร์นรูปตัว U แทน อีกทั้งโครงการนี้ยังรวมถึงการก่อสร้างสถานีรถไฟใหม่ด้วย ซึ่งจะเป็นสถานีขนาดใหญ่ ทันสมัย มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครันเหมือนอย่างในต่างประเทศ โดยทางโครงการมีแนวคิดจะนำเสนออัตลักษณ์ของท้องถิ่นในสถาปัตยกรรมของตัวสถานีด้วย (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม, 2560)

ในปัจจุบันสถานีรถไฟจังหวัดขอนแก่น ตั้งอยู่บริเวณใจกลางเมืองขอนแก่น ทำให้มีชุมชนที่อาศัยอยู่ในที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยบริเวณสองข้างทางจำนวนหลายชุมชน ชุมชนเทพารักษ์ 1 – 5 เป็นชุมชนที่อยู่ในที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย บางส่วนได้ทำการเช่าตามระเบียบของการรถไฟแห่งประเทศไทย บางส่วนบุกรุกเข้าไปตั้งรกรากอยู่ในที่ดินการรถไฟแห่งประเทศไทย เมื่อมีการก่อสร้างรถไฟรางคู่เหตุที่น่าวิตกคือการเวนคืนพื้นที่ เนื่องจากในช่วงที่ผ่านมามีประชาชนบุกรุกเข้าไปตั้งรกรากอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก บางคนอาศัยอยู่มากกว่า 20 ปี ซึ่งที่ดินดังกล่าวนั้นถือเป็นที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ชุมชนต่าง ๆ คงจะได้รับผลกระทบจากโครงการดังกล่าว (สุทิพย์ ดิสโร, 2555) ทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้มีการดำเนินการให้ความรู้ ความเข้าใจกับคนในชุมชนถึงโครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่ที่จะเกิดขึ้น รวมถึงการหาทางช่วยเหลือประชาชนที่ได้รับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในชุมชน ดังนั้นบทความนี้แสดงให้เห็นว่าการสร้างรถไฟรางคู่มีส่วนสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยเมื่อทราบการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในด้านต่าง ๆ ดังกล่าวแล้ว จะสามารถเสนอแนะแนวทางในการกำหนดนโยบายที่ส่งเสริมสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงในด้านบวก และแก้ไขปัญหาการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากโครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่ดังกล่าวต่อไป

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมที่เป็นผลจากการสร้างรถไฟรางคู่ต่อประชาชนในชุมชนเทพารักษ์ 1 – 5 อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น
2. เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะและแนวทางแก้ไขในการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมที่เป็นผลจากการสร้างรถไฟรางคู่

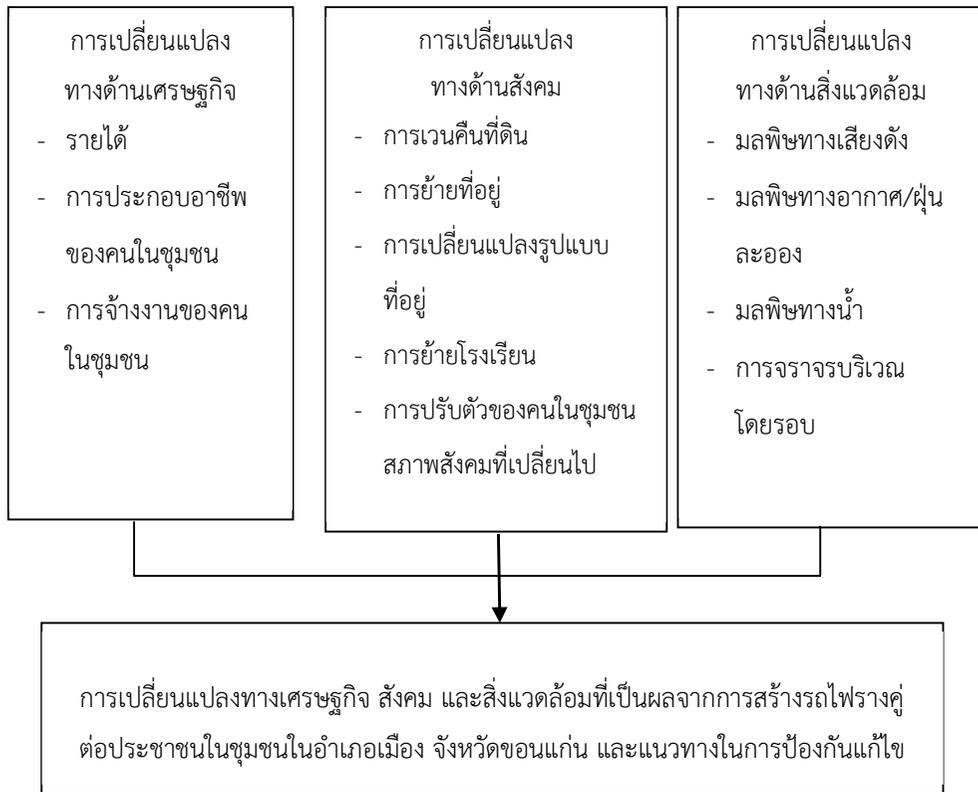
### การทบทวนวรรณกรรม

โครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ เช่น ระบบขนส่งสาธารณะนั้นจะส่งผลต่อด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ซึ่งสามารถดูได้จากเมื่อมีระบบการขนส่งที่สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น ทำให้เศรษฐกิจมีการพัฒนาขึ้นอย่างรวดเร็ว ประชาชนในเขตพื้นที่ที่มีการพัฒนาทางด้านระบบการขนส่งมีชีวิตและความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น ดังเช่น มานพ เอื้อเกิดอารีย์ (2550) ได้ทำการศึกษา ผลกระทบจากการเดินเรือพาณิชย์ระหว่างเชียงรุ่งกับเชียงแสนต่อเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมไทยผลการศึกษาพบว่าหลังจากที่มีการเดินเรือพาณิชย์

ระหว่างเชียงใหม่กับเชียงใหม่ผ่านทางแม่น้ำโขง ชาวท้องถิ่นอำเภอเชียงแสนได้รับประโยชน์จากการค้าระหว่างประเทศไทย – จีน โดยเป็นพ่อค้าคนกลางรับซื้อสินค้าจากเรือขนส่งเงินและจำหน่ายต่อให้กับพี่ค้าแม่ค้าจากต่างถิ่น ทำให้มีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจมากขึ้น สุทธิย์ ดิสโร (2555) ได้ทำการศึกษาผลกระทบโครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่ต่อชุมชนเมือง จังหวัดขอนแก่น พบว่า ด้านเศรษฐกิจมีผลกระทบกับการประกอบอาชีพ ทำให้รายได้ของคนในชุมชนเปลี่ยนแปลงไป ด้านสังคมพบว่าผลกระทบในด้านที่อยู่อาศัยเพราะไม่มีที่ดินรองรับการย้ายที่อยู่อาศัย สภาพชีวิตความเป็นอยู่ของคนในชุมชนเปลี่ยนแปลงไป ด้านสิ่งแวดล้อมพบว่าควรแก้ไขและป้องกันความสิ้นเสียดิน เสียงดัง และควันไอเสียที่เกิดขึ้นต่อชุมชน ด้านการเมืองพบว่าทำให้มีการตอรองในเรื่องที่อยู่อาศัย การชดเชยค่ารถออน ซึ่งแนวทางในการลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่ รัฐบาลควรหาทางช่วยเหลือผู้ที่ได้รับผลกระทบเรื่องที่อยู่อาศัยและการชดเชยค่ารถออน และเบญจมาศ ยี่ลั้งกา (2559) ได้ทำการศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4 ที่มีต่อผู้ประกอบการภาคบริการในอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย พบว่าการเปิดใช้สะพานส่งผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคมต่อผู้ประกอบการภาคบริการในพื้นที่ตำบลเวียงและตำบลสถาน ด้านเศรษฐกิจส่งผลกระทบด้านรายได้ในพื้นที่ตำบลเวียงทำให้รายได้ของผู้ประกอบการลดลง ส่วนในพื้นที่ตำบลสถานมีรายได้เพิ่มขึ้นเล็กน้อย ด้านรายจ่ายในพื้นที่ตำบลเวียง ชาวบ้านมีเงินไม่เพียงพอที่ใช้จ่ายทำให้เกิดการกู้หนี้ยืมสิน ส่วนในพื้นที่ตำบลสถานมีการเปลี่ยนแปลงด้านรายจ่ายแต่เป็นการเปลี่ยนแปลงที่มาพร้อมกับการประกอบอาชีพ ด้านโอกาสในการประกอบอาชีพในตำบลเวียงลดลงและการจ้างงานลดลงเนื่องจากผลประกอบการไม่ดี ในด้านตำบลสถานมีโอกาสในการประกอบอาชีพเพิ่มขึ้น มีอาชีพใหม่เกิดขึ้นมาก ส่วนผลกระทบทางด้านสังคมเห็นว่า การเปิดใช้สะพานทำให้เกิดความขัดแย้งระหว่างผู้ประกอบการสองแฉกกับผู้ประกอบการสามล้อ ด้านความปลอดภัยในตำบลเวียง มีความกังวลเรื่องปัญหาอาชญากรรมที่มีผลจากรายได้ที่ลดลง ส่วนตำบลสถานต้องระมัดระวังการสัญจรเนื่องจากรถบรรทุกสินค้ามีเพิ่มมากขึ้น และการเข้ามาของนักท่องเที่ยวและด้านการย้ายสถานที่ในการประกอบอาชีพในช่วงแรกที่เปิดสะพานมีการย้ายสถานที่ในการประกอบอาชีพจากตำบลเวียงออกไปบริเวณสะพานซึ่งอยู่ในตำบลสถาน

จากการทบทวนวรรณกรรมงานวิจัยที่เกี่ยวข้องพบว่า การดำเนินงานโครงการต่าง ๆ ของภาครัฐแต่ละโครงการนั้นมีจุดประสงค์หลักเพื่อมุ่งสร้างประโยชน์ให้แก่ประชาชนโดยส่วนรวมให้มากที่สุด แต่อย่างไรก็ตามอาจกล่าวได้ว่าโครงการของภาครัฐเกือบทุกโครงการมักก่อให้เกิดผลกระทบ หรือผลข้างเคียงโดยไม่ตั้งใจให้เกิดผลกระทบเหล่านี้หากเป็นไปในทางบวกก็จะทำให้เกิดประโยชน์กับประชาชน แต่หากผลกระทบนั้นเป็นไปในทางลบประชาชนย่อมได้รับความเดือดร้อนด้วยเช่นกัน ดังนั้นก่อนที่ภาครัฐจะดำเนินโครงการต่าง ๆ นั้นต้องมีการศึกษาผลกระทบในด้านต่าง ๆ ก่อนเพื่อเป็นการป้องกันหรือลดข้อขัดแย้งที่จะเกิดขึ้น และก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการดำเนินงานตามนโยบาย

การศึกษารูปแบบการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมจากการก่อสร้างรถไฟรางคู่ช่วงชุมชนทางถนนจ๊ะจ๋า – ขอนแก่น ผู้วิจัยได้วางกรอบแนวคิดในการศึกษา ดังนี้



ภาพที่ 1 แสดงกรอบแนวคิดในการศึกษา

### บริบทในการศึกษาชุมชนทางถนนจिरะ-ขอนแก่น

สภาพของพื้นที่บริเวณช่วงชุมทางถนนจिरะ-ขอนแก่น แรกเริ่มเกิดจากคนต่างถิ่นอพยพมาอยู่อาศัย เพื่อประกอบอาชีพและเห็นว่าที่ดินของการรถไฟรกร้างว่างเปล่าจึงเข้ามาจับจองเพื่ออยู่อาศัย ผู้อพยพได้มารวมกันอยู่อาศัยจนเกิดเป็นชุมชนเทพารักษ์ 1 - 5 ตามลำดับ ลักษณะของที่อยู่อาศัยแต่ละหลังส่วนมากมีลักษณะ 1-2 ห้องนอน 1 ห้องน้ำและปลูกติดกันอย่างแออัด โดยมีระยะห่างจากทางรถไฟไม่เกิน 5 เมตร เป็นบ้านที่ปลูกขึ้นแบบง่าย ๆ จึงไม่ค่อยเป็นระเบียบในบ้านแต่ละหลังมีผู้อยู่อาศัยกันหลายคน ผู้อยู่อาศัยในชุมชนเทพารักษ์ 1-5 ก่อนการก่อสร้างทางรถไฟ มีจำนวน 712 ครัวเรือน มีประชากร จำนวน 2,500 คน การปกครองในชุมชนเทพารักษ์ 1-5 มีประธานชุมชนเป็นผู้ดูแลเป็นเบื้องต้น ผู้อยู่อาศัยในชุมชนส่วนมากประกอบอาชีพรับจ้าง ซึ่งมีรายได้แต่ละวันไม่แน่นอน ก่อนที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะดำเนินการก่อสร้างได้มีการทำความเข้าใจและลงพื้นที่ชุมชน รวมถึงการรับฟังความคิดเห็น จากคนในชุมชน ซึ่งจากการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่นั้นเป็นการหาทางออกร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างทางรถไฟและประชาชนในพื้นที่ โดยในเดือนกุมภาพันธ์ 2559 บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างได้เริ่มเข้าพื้นที่โดยการปักป้ายเขตก่อสร้าง ตรึงแนวตาข่ายกันฝุ่นกันเศษวัสดุด้านชุมชน ทำแนวรั้วกันเขตก่อสร้างกับชุมชน รวมถึงการสร้างห้องสุขาเพื่อให้ผู้อยู่ปฏิบัติงานได้ใช้ขณะ

ปฏิบัติงาน นอกจากนี้ ในระหว่างการก่อสร้างบริษัทยังมีการฉีดน้ำเพื่อลดฝุ่นละอองและทำความสะอาดถนนเป็นระยะ

### ตัวแปรและตัวชี้วัด

ตัวแปรและตัวชี้วัดในการศึกษาสำหรับการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางคู่ ไร่ 3 ประเด็นที่สำคัญ ผู้วิจัยได้นำมา กำหนดเป็นตัวชี้วัด ดังนี้

#### ตารางที่ 1 ตัวแปรและตัวชี้วัด

ตัวแปร	ตัวชี้วัด	แหล่งข้อมูล
การเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การเปลี่ยนแปลงของรายได้</li> <li>- การประกอบอาชีพที่เปลี่ยนไปของคนในชุมชน</li> <li>- การจ้างงานของคนในชุมชน</li> </ul>	การสัมภาษณ์ประชาชนในเขตพื้นที่ชุมชนเทพารักษ์ 1 - 5
การเปลี่ยนแปลงทางด้านสังคม	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การเวนคืนที่ดิน</li> <li>- การย้ายที่อยู่</li> <li>- การเปลี่ยนแปลงรูปแบบที่อยู่</li> <li>- การย้ายโรงเรียน</li> <li>- การปรับตัวของคนในชุมชน</li> <li>- สภาพสังคมที่เปลี่ยนไป</li> </ul>	การสัมภาษณ์ประชาชนในเขตพื้นที่ชุมชนเทพารักษ์ 1 - 5
การเปลี่ยนแปลงทางด้านสิ่งแวดล้อม	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มลพิษทางเสียงดัง</li> <li>- มลพิษทางอากาศ/ฝุ่นละออง</li> <li>- มลพิษทางน้ำ</li> <li>- การจราจรบริเวณโดยรอบ</li> <li>- ขยะและสิ่งปฏิกูล</li> </ul>	การสัมภาษณ์ประชาชนในเขตพื้นที่ชุมชนเทพารักษ์ 1 - 5

จากตัวชี้วัดที่ปรากฏในตาราง ผู้ศึกษาได้เก็บรวบรวมข้อมูลตามแต่ละตัวชี้วัดโดยใช้ทั้งเอกสาร รายงาน และการสัมภาษณ์เชิงลึกจากประชาชนที่อาศัยอยู่ในชุมชนเทพารักษ์ 1 - 5 จำนวน 70 คน

### ผลการศึกษา

การเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และด้านสิ่งแวดล้อม ที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางคู่ช่วงชุมทางจิระ-ขอนแก่น มีดังต่อไปนี้

การเปลี่ยนแปลงทางด้านแรกที่จะกล่าวถึงนั้นคือด้านเศรษฐกิจ ซึ่งสามารถดูได้จากรายได้ของคนในชุมชนที่มาจากการประกอบอาชีพ โดยเฉพาะทางด้านการค้าขาย ซึ่งก่อนหน้านี้จะมีการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางคู่

ประชาชนในชุมชนมีการค้าขายของชำภายในชุมชน บางรายค้าขายหาบแร่ เช่น ขายผลไม้ ขายลูกชิ้น บริเวณหน้าโรงเรียน ส่วนราชการ ภายในเขตเมือง นอกจากนี้ยังมีการค้าขายภายในชุมชนที่ตนเองอาศัยอยู่ เมื่อมีการก่อสร้างรถไฟรางคู่ ระหว่างการก่อสร้างทางรถไฟการค้าขายของคนในชุมชนเป็นไปในทิศทางที่ดีขึ้นทั้งสินค้าอุปโภคและบริโภค เนื่องจากแรงงานที่มาก่อสร้างรถไฟรางคู่นั้น มาจับจ่ายใช้สอย ซื้อสินค้าจากร้านค้าภายในชุมชน ทำให้ช่วงที่มีการก่อสร้างรถไฟรางคู่นั้นร้านค้าในชุมชนค้าขายได้ดี ซึ่งทำให้มีรายได้มาสู่ครัวเรือนมากยิ่งขึ้น แต่ในส่วนการจ้างงานของคนในชุมชนนั้น ไม่มีการจ้างงานเนื่องจากบริษัทผู้รับเหมามีแรงงานมาเองโดยตรง จะเห็นได้ว่าการก่อสร้างรถไฟรางคู่ประชาชนในชุมชนประกอบอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว มากที่สุด ร้อยละ 50.0 การก่อสร้างรถไฟรางคู่นี้ไม่มีผลต่องานที่ทำอยู่ และไม่ทำให้งานที่ทำอยู่หยุดชะงัก มากที่สุด ร้อยละ 74.3 บริษัทผู้รับเหมาไม่ได้มีการจ้างแรงงานในชุมชนเพื่อทำการก่อสร้างรถไฟรางคู่ มากที่สุด ร้อยละ 94.3

การเปลี่ยนแปลงด้านที่ 2 คือ ด้านสังคมซึ่งดูได้จากการย้ายที่อยู่อาศัย รูปแบบของที่อยู่อาศัย เนื่องมาก่อนมีการก่อสร้างรถไฟรางคู่ในชุมชนในชุมชนอยู่กันอย่างหนาแน่นเป็นอย่างมากซึ่งเห็นได้จากบ้านแต่ละหลังนั้นแทบจะติดกับบริเวณรางรถไฟแต่เมื่อมีการก่อสร้างรถไฟรางคู่นั้น ทำให้บ้านแต่ละหลังต้องมีการขยับออกห่างจากกึ่งกลางทางรถไฟทั้ง 2 ด้านออกไปด้านละ 20 เมตร ซึ่งทำให้บ้านบางหลังถูกรื้อถอนทั้งหมด บางหลังถูกรื้อถอนบางส่วน ทำให้เกิดผลกระทบอย่างมากต่อคนในชุมชน ประชาชนในชุมชนโดยส่วนมากมาอยู่อาศัยกับบิดามารดา มากที่สุด ร้อยละ 51.4 ผู้ที่แนะนำให้มาอยู่ในชุมชนนี้ มากที่สุดคือบิดามารดา ร้อยละ 51.4 ผู้อยู่อาศัยในชุมชนนี้มีภูมิลำเนาอยู่นอกจังหวัดขอนแก่น มากที่สุด ร้อยละ 77.1 สาเหตุที่มาอยู่อาศัยในชุมชน มากที่สุด คือติดตามครอบครัว ร้อยละ 68.6 การก่อสร้างรถไฟรางคู่นี้ผลกระทบต่อที่อยู่อาศัยมากที่สุด ร้อยละ 82.9 หน่วยงานราชการมีการชดเชยที่อยู่อาศัยตามที่ได้รับผลกระทบไม่เหมาะสม มากที่สุด ร้อยละ 94.3 เมื่อมีการก่อสร้างรถไฟรางคู่ประชาชนไม่มีที่อยู่รองรับ มากที่สุด ร้อยละ 68.6 ที่อยู่อาศัยเมื่อโครงการรถไฟรางคู่เริ่มดำเนินการเป็น บ้านของตนเอง มากที่สุด ร้อยละ 34.3 ในอนาคตหากโครงการรถไฟรางคู่ต้องการพื้นที่เพิ่มเติมจากเดิมการจัดหาที่อยู่อาศัยที่เหมาะสมให้กับผู้ที่ได้รับผลกระทบอยู่ระหว่างทางช่วยเหลือเยียวยา มากที่สุด ร้อยละ 60 ที่อยู่อาศัยที่จัดให้ควรมีระยะห่างจากที่เดิม น้อยกว่า 5 กิโลเมตร มากที่สุด ร้อยละ 61.4 ปัจจุบันไม่มีคนต่างถิ่นอาศัยอยู่ในชุมชน มากที่สุด ร้อยละ 91.4 คนในชุมชนได้มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและเสนอผลกระทบที่มีต่อชุมชน มากที่สุด ร้อยละ 67.1

การเปลี่ยนแปลงด้านที่ 3 คือ ด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งดูได้จากมลพิษต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในชุมชนทั้งมลพิษทางเสียง ทางน้ำ ทางอากาศ โดยเฉพาะช่วงการก่อสร้างรถไฟรางคู่ซึ่งจะมีเสียงดัง ฝุ่นจากการก่อสร้าง ขยะจากเศษวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เกิดจากการก่อสร้าง น้ำเสียจากการอุดตัน แต่เมื่อการก่อสร้างรถไฟรางคู่เสร็จสิ้น ปัญหาดังกล่าวได้หมดไป ซึ่งในระหว่างการก่อสร้างรถไฟรางคู่ทำให้มีขยะที่เกิดจากการก่อสร้าง มากที่สุด ร้อยละ 77.1 มีฝุ่นละอองที่เกิดจากการก่อสร้าง มากที่สุด ร้อยละ 80.0 มีน้ำเสียที่เกิดจากท่อระบายน้ำอุดตัน มากที่สุดร้อยละ 67.1 มีมลพิษทางเสียงที่เกิดจากการก่อสร้าง มากที่สุด ร้อยละ 82.9 การจราจรระหว่างการก่อสร้างรถไฟรางคู่นี้คล่องตัว มากที่สุด ร้อยละ 61.4 ในการก่อสร้างรถไฟรางคู่ผู้ดำเนินการก่อสร้างควรคำนึงถึงวิธีการก่อสร้างที่ปลอดภัยเพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อชุมชน มากที่สุด ร้อยละ 82.9

จากการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นกับชุมชนเทพารักษ์ 1 – 5 นั้น นายจิตติ เติชชู ประธานชุมชนเทพารักษ์ 5 ได้กล่าวว่า เมื่อมีการก่อสร้างรถไฟรางคู่ ชาวบ้านในเขตชุมชนเทพารักษ์ 5 ได้รับผลกระทบเป็นอย่างมาก เฉพาะชุมชนเทพารักษ์ 5 มีบ้านถูกรื้อถอน จำนวน 60 หลัง ซึ่งเป็นผู้มีรายได้น้อยทั้งสิ้น ชาวบ้านจึงได้รวมตัวกันเพื่อขอความช่วยเหลือจากการรถไฟโดยขอเช่าพื้นที่ฝั่งทิศใต้ของถนนประชาสโมสรเพื่อสร้างเป็นที่อยู่อาศัย จากเดิมที่เคยอยู่อาศัยฝั่งทิศเหนือของถนนประชาสโมสร เมื่อการรถไฟให้เช่าพื้นที่ได้ ชาวได้จึงได้สร้างบ้านในพื้นที่ที่เช่าใหม่นี้ ซึ่งห่างจากถึงกลางรางรถไฟแล้ว 20 เมตร หากอนาคตทางการรถไฟมีการขยายพื้นที่ออกไปเป็น 40 เมตร ชาวบ้านต้องได้รับผลกระทบอีกแน่นอน ทั้งนี้เบื้องต้นได้เข้าร้องเรียนที่เทศบาลนครขอนแก่นไว้แล้ว ว่าหากต้องมีการย้ายที่อยู่ใหม่อีกในอนาคต จะไปขอยู่อาศัยในบริเวณสนามกอล์ฟรถไฟ ซึ่งอยู่หลังสถานีรถไฟปัจจุบัน แต่เท่าที่ทราบก็มีเอกชนบางรายต้องการเช่าพื้นที่บริเวณดังกล่าวเหมือนกัน

นายแดง (นามสมมติ) กล่าวว่าตนเองนั้นไม่ได้รับผลกระทบทางด้านการประกอบอาชีพจากการก่อสร้างรถไฟรางคู่ เนื่องจากภรรยาค้าขายผลไม้รถเข็น ซึ่งจะเข็นไปตามที่ต่าง ๆ ในเขตเทศบาลเมืองขอนแก่น ส่วนที่พักอาศัยก็ไม่กระทบเนื่องจากอยู่อีกด้านของชุมชนเทพารักษ์ 1 ซึ่งไม่ใช่เขตพื้นที่ที่ต้องทำการรื้อถอน ส่วนคนอื่น ๆ ก็ย้ายไปหรือไปเช่าที่อยู่อื่นหมดแล้ว

กล่าวโดยสรุปจะเห็นได้ว่าประชาชนในเขตพื้นที่ก่อสร้างทางรถไฟนั้นได้รับผลกระทบจากความเปลี่ยนแปลงทางด้านที่อยู่อาศัยมากที่สุด จึงอยากให้หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดสวัสดิการทางด้านที่อยู่อาศัยเป็นอย่างมาก

### อภิปรายผล

1. การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมที่เป็นผลจากการสร้างรถไฟรางคู่ เกี่ยวกับตัวชี้วัดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน พบว่า การพัฒนาระบบการขนส่งที่ดีนั้นจะส่งผลต่อด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ซึ่งหากจะกล่าวถึงนั้นจะเห็นได้ว่า เมื่อมีระบบการขนส่งที่สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น ทำให้เศรษฐกิจมีการพัฒนาขึ้นอย่างรวดเร็ว จากเหตุผลดังกล่าวนี้ ทำให้ประชาชนในเขตพื้นที่ที่มีการพัฒนาทางด้านระบบการขนส่งมีชีวิตและความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น มานพ เอื้อเกิดอารีย์ (2550) ได้ทำการศึกษาผลกระทบจากการเดินเรือพาณิชย์ระหว่างเชียงรุ่งกับเชียงแสนต่อเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมไทยผลการศึกษาพบว่า หลังจากที่มีการเดินเรือพาณิชย์ระหว่างเชียงรุ่งกับเชียงแสนผ่านทางแม่น้ำโขง ชาวท้องถิ่นอำเภอเชียงแสนได้รับประโยชน์จากการค้าระหว่างประเทศไทย – จีน โดยเป็นพ่อค้าคนกลางรับซื้อสินค้าจากเรือขนส่งเงินและจำหน่ายต่อไปกับพี่ค้าแม่ค้าจากต่างถิ่นทำให้มีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจมากขึ้น นอกจากนี้ สุทธิพิชญ์ ดิสโร (2555) ได้ทำการศึกษาผลกระทบโครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่ต่อชุมชนเมือง จังหวัดขอนแก่น พบว่า ด้านเศรษฐกิจมีผลกระทบกับการประกอบอาชีพ ทำให้รายได้ของคนในชุมชนเปลี่ยนแปลงไป ด้านสังคมพบว่ามีผลกระทบในด้านที่อยู่อาศัยเพราะไม่มีที่ดินรองรับการย้ายที่อยู่อาศัย สภาพชีวิตความเป็นอยู่ของคนในชุมชนเปลี่ยนแปลงไป ด้านสิ่งแวดล้อมพบว่าควรแก้ไขและป้องกันความสั่นสะเทือน เสียงดัง และควันไอเสียที่เกิดขึ้นต่อชุมชน ด้าน

การเมืองพบว่าทำให้มีการต่อรองในเรื่องที่อยู่อาศัย การชดเชยค่ารื้อถอน ซึ่งแนวทางในการลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่ รัฐบาลควรหาทางช่วยเหลือผู้ที่ได้รับผลกระทบเรื่องที่อยู่อาศัยและการชดเชยค่ารื้อถอน ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของสำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร (2557) ว่าการพัฒนาบรรพรางคู่จะเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณขนส่งสินค้า การขนส่งทางรถไฟใช้พลังงานประหยัดกว่าการขนส่งทางรถยนต์ทำให้ลดต้นทุน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการค้า การพัฒนารไฟรางคู่จะเป็นการกระตุ้นการท่องเที่ยว เพิ่มโอกาสในการท่องเที่ยวที่สำคัญ ทำให้มีการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ อันสอดคล้องกับการศึกษาของภาวิณี เอี่ยมตระกูลและจิรวรรณ คล้ายลี (2561) ที่ได้ศึกษาเพื่อค้นหาแนวทางการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืนด้วยโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งทางราง กรณีศึกษา: จังหวัดปทุมธานี

2. ในการป้องกัน แก้ไขปัญหา เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างรถไฟรางคู่นั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีมาตรการจัดหาที่ดินรองรับการย้ายที่อยู่อาศัยให้กับคนในชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน นอกจากนี้ในอนาคตหากมีการขยายทางรถไฟรางคู่ ผู้อยู่อาศัยในบริเวณริมทางรถไฟทั้ง 2 ด้านจะได้รับผลกระทบเพิ่มมากขึ้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องหาทางแก้ไขหรือมีการวางแผนด้านที่อยู่อาศัยให้กับคนในชุมชน

### ข้อเสนอแนะและแนวทางแก้ไข

ข้อเสนอแนะและแนวทางแก้ไขการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม ในภาพรวมประชาชนในชุมชนเทพารักษ์ 1-5 อยากให้หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องเล็งเห็นถึงความสำคัญประชาชนด้วยเนื่องจากในอดีตพื้นที่แห่งนี้ยังไม่มีกรรมสิทธิ์ ประชาชนที่อยู่อาศัยในแถบนี้เป็นผู้มาบุกเบิก พื้นที่รกร้างเพื่อสร้างเป็นที่อยู่อาศัย ทำให้พื้นที่ดังกล่าวมีความเจริญ และทั้งนี้พื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่บริเวณใจกลางเมือง ซึ่งเปรียบได้กับเป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจ หากต้องการขยายพื้นที่จากกึ่งกลางรางรถไฟเพิ่มอีกเป็น 40 เมตร จากเดิมขยายไปแล้ว 20 เมตร จะต้องมีการขยับบ้านได้รับผลกระทบและความเดือนร้อนอีกจำนวนหลายร้อยหลังคาเรือน จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการจัดหาบริเวณที่อยู่อาศัยเพื่อให้ชาวบ้านสามารถย้ายไปอยู่อาศัยรวมกันได้ โดยเบื้องต้นประชาชนที่ได้รับผลกระทบได้ไปยื่นหนังสือต่อจังหวัดเพื่อขอเช่าอยู่อาศัยในเขตหลังสถานีรถไฟขอนแก่นในอดีตนั้นเป็นคลังสินค้าของบริษัทน้ำมันและเป็นสนามกอล์ฟ โดยประชาชนจะขอพื้นที่บริเวณดังกล่าวเพื่อเป็นอยู่อาศัยประมาณ 3 – 4 ไร่ และให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบมารวมกันอยู่บริเวณจุดนี้ เนื่องจากนี้หากมีการย้ายที่อยู่อาศัยไปไกลจากแหล่งเดิมมาก จะทำให้เกิดปัญหาทางด้านการประกอบอาชีพ เนื่องจากปัจจุบันผู้อยู่อาศัยในชุมชนนี้เป็นผู้มีรายได้น้อย ประกอบอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัวเป็นหลัก หากต้องเดินทางไประยะไกล อาจทำให้มีค่าใช้จ่ายจากการเดินทางเพิ่มมากขึ้น เมื่อรายรับไม่สมดุลกับรายจ่ายอาจทำให้เกิดปัญหาทางสังคมตามมาเช่นกัน เช่น การฉกชิงวิ่งราว ปัญหายาเสพติด

### เอกสารอ้างอิง

เบญจมาศ ยี่ลังกา. (2559). *ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4 ที่มีต่อผู้ประกอบการภาคบริการในอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย*. รายงานการค้นคว้าแบบอิสระ ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

- ภาวิณี เอี่ยมตระกูล และจิรวรรณ คล้ายลี. (2561). แนวทางการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืนด้วยโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งทางราง กรณีศึกษา: จังหวัดปทุมธานี. *วารสารการบริหารท้องถิ่น*, 11(4), 80 – 101.
- มติชน. (2560). รัฐเยียวยาชาวโคราช 414 คิวเรือ รับผลกระทบเวนคืนโครงการรถไฟรางคู่ จิระ – ขอนแก่น. *หนังสือพิมพ์มติชนออนไลน์* ฉบับวันที่ 19 เมษายน 2560. สืบค้นเมื่อ 30 สิงหาคม 2560, จาก <https://www.matichon.co.th/news/534071>.
- มานพ เอื้อเกิดอารีย์. (2550). *ผลกระทบจากการเดินเรือพาณิชย์ระหว่างเชียงรุ่งกับเชียงแสนต่อเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมไทย*. วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการมนุษย์กับสิ่งแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- สุทิพย์ ดิสโร. (2555). *ผลกระทบของโครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่ต่อชุมชนอำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น*. รายงานการศึกษาอิสระ ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการปกครองท้องถิ่น วิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม. (2560). *อัปเดตความคืบหน้า โครงการรถไฟรางคู่โคราช – หนองคาย*. สืบค้นเมื่อ 15 สิงหาคม 2560, จาก <http://wekorat.com/2015/09/15/dual-track-train-update, 2560>
- สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร. (2557). *รถไฟรางคู่ : ระบบรางที่รอการพัฒนา*. สืบค้นเมื่อ 7 กันยายน 2561, จาก [https://library2.parliament.go.th/ejournal/content\\_af/2557/jun2557-2.pdf](https://library2.parliament.go.th/ejournal/content_af/2557/jun2557-2.pdf)
- หนังสือพิมพ์บ้านเมือง. (2559). *รถไฟทางคู่ ช่วงจิระ – ขอนแก่น เริ่มตอกเสาเข็มโครงการเรียบร้อยแล้ว*. *หนังสือพิมพ์บ้านเมือง*. ฉบับวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2559, สืบค้นเมื่อ 3 มิถุนายน 2561, จาก <http://www.banmuang.co.th/news/economy/40194>

### Translated Thai References

- Aurkerdarey, M. (2007). *Impacts of Commercial Navigation between Chiang Rung and Chiang Saen on the Thai Economy and Environment*. Thesis for Master degree of Arts in Man and Environment Management, Graduate School, Chiang Mai University. (In Thai)
- Banmuang Online. (2016). Two-track railway from Jira to Khon Kaen: Pile-driving has already been completed. (2016). Accessed on June 3, 2018 from <http://www.banmuang.co.th/news/economy/40194> (In Thai)
- Dissaro, S. (2012). *The Impact of a Double-Track Rail Construction Project on the Community, Muang District, Khon Kaen Province*. An Independent Study Report for the Degree of Master of Public Administration in Local Government, College of local Administration, Khon Kaen University (In Thai)

- Iamtrakul, P. & Klaylee, J. (2018). A Guideline to Promote Sustainable Urban Development through Rail Transit Infrastructure: A Case Study of Pathum Thani Province. *Local Administration Journal*, 11(4), 80 -101. (In Thai)
- Matichon Online (2017). *Appeal to the government on behalf of 414 households adversely impacted by the reclamation of land to construct the two-track railway from Jira to Khon Kaen*. Retrieved August 30, 2017, from <https://www.matichon.co.th/news/534071> (In Thai)
- Thailand Transport Portal. (2017). *Up-date on progress of the Two-track Railway Project from Korat – Nongkhai*. Retrieved August 15, 2017, from <http://wekorat.com/2015/09/15/dual-track-train-update>, 2560 (In Thai)
- The Secretariat of the House of Representatives, Thailand. (2014). *Two-track railway: A rail system awaiting development*. Retrieved September 7, 2018, from [https://library2.parliament.go.th/ejournal/content\\_af/2557/jun2557-2.pdf](https://library2.parliament.go.th/ejournal/content_af/2557/jun2557-2.pdf) (In Thai)
- Yeelungka, B. (2016). *Socio-Economic impact of the opening of the fourth Thai-Lao friendship bridge on entrepreneur service sector in Chiang Khong district, Chiang Rai province*. Thesis for Master degree of Public Administration, Graduate School, Chiang Mai University. (In Thai)