

การประเมินผลกระทบทางสังคมจากการสร้างรถไฟทางคู่สายอีสาน: ศึกษากรณีช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ และชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น

* หลี เหมินเหลียง ** พิชาย รัตนดิลก ณ ภูเก็ต ** สมศักดิ์ สามัคคีธรรม

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาผลกระทบทางสังคมจากการสร้างรถไฟทางคู่สายอีสานช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ และชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น โดยใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพในการสัมภาษณ์เชิงลึกและการสังเกตการณ์ ผลการศึกษาพบว่าโครงการนี้ก่อให้เกิดการพัฒนาการขนส่งโลจิสติกส์ระบบทางคู่อย่างเต็มรูปแบบ เพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนการขนส่งสินค้า เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน คาดว่าแรงงานในเมืองจะกลับภูมิลำเนาบ่อยขึ้น และส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อย่างไรก็ตาม ผลกระทบด้านลบ ได้แก่ การโยกย้ายบ้านเรือนที่รุกล้ำริมทางรถไฟ การเกิดอุบัติเหตุระหว่างก่อสร้าง และการจราจรติดขัดบริเวณจุดตัดผ่านทางรถไฟ การรื้อถอนสถานีเก่าที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ ปัญหาเจ้าของโครงการขาดการสื่อสารที่ดี และเปิดให้ประชาชนมีส่วนร่วมน้อย

คำสำคัญ รถไฟทางคู่ ผลกระทบทางสังคม การประเมินผลกระทบ

* อาจารย์ประจำ คณะพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ Email: somsak.0610@gmail.com

** รองศาสตราจารย์ประจำ คณะพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

Social Impact Assessments of the Double Track Railways Construction in the Northeast: Case Studies of Mabkabao to Chira Junction and to Khonkaen

* Li Renliang ** Phichai Ratnatilaka Na Bhuket ** Somsak Samukkethum

Abstract

The objective of this article is to assess social impacts of the construction of the double track railways from Mabkabao to Chira Junction and to Khonkaen. The research used qualitative methods with in-depth interviews and observation. The study found that these projects lead to the completed development of the logistics system of double track transportation, increase of efficiency with decreasing of transportation cost, linkage to neighboring countries, conveniences for employees to visit their hometown, and positive impacts on cultural tourism. However, there are negative impacts – including transfers of households out of railway tracks, accident occurring during the period of construction, traffic jam at the intersections, demolishment of old stations with high historical value, problems of the project owners' lack of communications, and inadequate public participation.

Keywords: Double Track Railway, Social Impacts, Impact Assessment

* Lecturer, School of Social Development and Environment, National institute of Development Administration, Email: lirenliang2511@hotmail.com

** Associate Professor, School of Social Development and Environment, National institute of Development Administration

1. บทนำ

การขนส่งทางรถไฟเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นสำหรับการพัฒนาขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ของประเทศ แต่ในปัจจุบันมีโครงข่ายทางรถไฟไม่เพียงพอต่อความต้องการ อันเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศอยู่ในอัตราสูง กล่าวคือ ในปี 2558 ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยมีมูลค่ารวม 1,912.9 พันล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 14.0 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (Office of National Economic and Social Development Board, 2017) ด้วยเหตุนี้ทำให้กระทรวงคมนาคมมีนโยบายเร่งรัดการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ เพื่อแก้ไขปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานสำหรับอำนวยความสะดวกให้ประชาชนเดินทางได้รวดเร็วและปลอดภัย รวมถึงเสริมระบบเศรษฐกิจโดยรวมของชาติ โดยเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ.2553-2558 รวมถึงการพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ (ระยะเร่งด่วน) ในเส้นทางสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้ รวม 873 กิโลเมตร (Office of Transport and Traffic Policy and Planning, 2014) โดยคาดว่าจะก่อให้เกิดประโยชน์ในการเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางรถไฟ ลดระยะเวลาการเดินทาง ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ในการขนส่งของประเทศ และลดปัญหามลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อม ช่วยให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากยิ่งขึ้น เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคและท้องถิ่น ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เชื่อมโยงโครงข่ายการบริหารจัดการขนส่งมวลชน สินค้า และบริการ ทั้งในพื้นที่ชนบท เมือง และระหว่างประเทศเข้าด้วยกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

โครงการรถไฟทางคู่สายตะวันออกเฉียงเหนือ (ภาคอีสาน) นับว่าเป็นอีกหนึ่งเส้นทางที่มีความสำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ เนื่องจากภาคอีสานมีพื้นที่กว้างขวาง มีประชากรมากที่สุด มีเส้นทางรถไฟครอบคลุมในหลายจังหวัด รวมถึงลักษณะของพื้นที่ตั้งอยู่ในทำเลที่มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์สำหรับการส่งสินค้าออกสู่ประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ แต่ปัจจุบันการขนส่งสินค้าไปยังภาคอีสานยังคงมีข้อจำกัดในหลายประการ อาทิ การพึ่งพาการขนส่งทางถนนที่มีต้นทุนค่าเชื้อเพลิงและสิ่งแวดลอมค่อนข้างสูง การขนส่งทางรางที่ทำให้ผู้ประกอบการไม่นิยมเนื่องจากการสูญเสียต้นทุนด้านเวลาจากความล่าช้าและความไม่แน่นอนในการจัดการเดินรถอันเนื่องมาจากความไม่มีประสิทธิภาพของระบบราง ทำให้เกษตรกรและผู้ประกอบการที่ขนส่งสินค้าเกษตรต้องสูญเสียทางเลือกที่สำคัญนี้ไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าบางอย่างที่มีความละเอียดอ่อนและมีมูลค่าสูง เช่น กล้วยไม้ พืชผัก และผลไม้บางประเภทที่อาจต้องใช้รูปแบบการขนส่งที่มีความเหมาะสม

โครงการรถไฟทางคู่สายอีสานช่วงมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น เป็นเส้นทางสำคัญที่จะเชื่อมโยงกรุงเทพมหานคร สุนทรราชสีมา และขอนแก่น เป็นเส้นทางที่นำไปสู่ประตูภาคอีสาน เนื่องจากจังหวัดนครราชสีมาและขอนแก่นเป็นเมืองเศรษฐกิจหลัก และเป็นหน้าด่านปราการสำคัญของการพัฒนาและกระจายความเจริญทั้งเชิงเศรษฐกิจและสังคมสู่ภูมิภาค เป็นเส้นทางเลียดใหญ่ก่อนที่จะลำเลียงไปสู่จังหวัดอื่นๆ ที่ใกล้เคียง และเชื่อมโยงกับเพื่อนบ้าน รัฐบาลจึงบรรจุโครงการรถไฟทางคู่สายนี้ไว้ในแผน

ระยะเร่งด่วน และได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างไปแล้วเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2559 ที่ผ่านมา ณ เดือน กุมภาพันธ์ 2561 มีความคืบหน้าไปแล้วกว่าร้อยละ 50

แต่ทว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของประเทศที่ผ่านมา เช่น การสร้างเขื่อน อ่างเก็บน้ำ โรงไฟฟ้า ถนนทางหลวง ท่าอากาศยาน ทางรถไฟ ฯลฯ แม้จะก่อให้เกิดประโยชน์อย่างมาก แต่ก็ได้ส่งผลกระทบต่อประชาชนในทุกๆ ด้านทั้งสังคม เศรษฐกิจ สุขภาพอนามัย และสิ่งแวดล้อม ดังนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องมีการศึกษาถึงผลกระทบทางสังคมของโครงการ เพื่อทำการวิเคราะห์ว่าใครคือผู้มีส่วนได้เสียในโครงการ ผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่มมีความคิดเห็นอย่างไรต่อโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ สอดคล้องตามความต้องการผลประโยชน์และขีดความสามารถของประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องมากน้อยเพียงมีปัจจัยทางด้านสังคมและวัฒนธรรมที่ส่งผลกระทบต่อความสามารถของผู้มีส่วนได้เสียในการรับผลประโยชน์จากโครงการที่เสนออะไรบ้าง โครงการก่อให้เกิดผลกระทบอะไรในระดับใดต่อผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่ม โครงการจะต้องมีการโยกย้ายที่อยู่หรือเวนคืนที่ดินของชุมชนหรือไม่ ประเด็นความเสี่ยงทางสังคมมีอะไรบ้าง เช่น ขีดความสามารถหรือเงื่อนไขของชุมชนที่อาจมีผลต่อความสำเร็จของโครงการ จะต้องมีการปรับปรุงกระบวนการอย่างไรเพื่อเอื้อต่อการมีส่วนร่วมของประชาชน และการดำเนินงานโครงการมีแผนการทำงานที่เพียงพอต่อการเสริมสร้างขีดความสามารถที่จะทำให้โครงการสามารถดำเนินการได้อย่างไร

อาจกล่าวโดยสรุปได้ว่า โครงการรถไฟทางคู่สายอีสานเส้นนี้ นอกจากจะก่อให้เกิดผลประโยชน์และผลกระทบทางเศรษฐกิจแล้ว ยังก่อให้เกิดผลประโยชน์และผลกระทบทางสังคมอีกด้วย ดังนั้นจึงจำเป็นต้องศึกษาถึงผลกระทบทางสังคม อันประกอบด้วยเรื่องการกระจายรายได้ การจ้างงาน คุณภาพชีวิตของประชาชน ฯลฯ อันจะนำไปสู่การปรับปรุงการออกแบบวางแผนโครงการ การคัดเลือกโครงการ และการดำเนินงานโครงการที่มีคุณภาพและละเอียดสมบูรณ์อีกด้วย

2. วัตถุประสงค์การวิจัย

การศึกษานี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบทางสังคมจากการสร้างรถไฟทางคู่สายอีสานช่วงมาบะเบ-ชุมทางถนนจรีะ และชุมทางถนนจรีะ-ขอนแก่น

สำหรับขอบเขตการศึกษาทางด้านเนื้อหา นั้น การศึกษานี้มุ่งเน้นประเมินผลกระทบที่ส่งผลกระทบต่อชุมชนทั้งผลกระทบเชิงบวกและผลกระทบเชิงลบ ได้แก่ ด้านวิถีชีวิต การประกอบอาชีพ การอพยพย้ายถิ่นของผู้อาศัยเดิม การอพยพเข้าเมืองของผู้อาศัยใหม่ การปะทะทางวัฒนธรรม รวมถึงข้อเสนอแนะในการป้องกันผลกระทบทางสังคม โดยประเมินช่วงดำเนินโครงการ และแนวโน้มของผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นภายหลังการดำเนินการโครงการในช่วงก่อสร้างเสร็จสิ้น

โดยในการศึกษานี้ได้กำหนดขอบเขตด้านพื้นที่ คือ ชุมชนตามแนวเส้นทางรถไฟทางคู่ที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟทางคู่สายอีสานช่วงมาบะเบ-ชุมทางถนนจรีะ และชุมทางถนนจรีะ-ขอนแก่น โดยดำเนินการศึกษาเจาะลึกพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ

ระหว่างการดำเนินโครงการเพื่อเป็นกรณีศึกษา ได้แก่ เขตเทศบาลนครนครราชสีมา อำเภอบัวใหญ่ จังหวัดนครราชสีมา และเขตเทศบาลนครขอนแก่น

สำหรับขอบเขตด้านเวลาในการศึกษา ได้แก่ ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2559 ถึง 31 ธันวาคม 2560

3. วิธีการศึกษา

การศึกษาครั้งนี้ได้ใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยผู้วิจัยได้ศึกษาจากแหล่งข้อมูลแบบปฐมภูมิ และข้อมูลแบบทุติยภูมิ แหล่งข้อมูลที่ได้ศึกษาจากการเก็บข้อมูลปฐมภูมิ ได้แก่ การสังเกตการณ์การดำเนินงาน และผลกระทบทางสังคมในสถานที่ตั้ง มีการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลสำคัญ 5 กลุ่ม คือ 1) ผู้กำหนดนโยบาย 2) ผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ 3) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 4) ผู้อาศัยอยู่ตามเส้นทางรถไฟ และ (5) บริษัทที่ปรึกษาการวิเคราะห์และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมจำนวน 19 คน นอกจากนี้ได้สัมภาษณ์แบบไม่เป็นทางการอีกประมาณ 20 คน

สำหรับการเก็บข้อมูลทุติยภูมิ ประกอบด้วยการรวบรวมเอกสารที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ เช่น รายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากหน่วยงาน/บริษัทที่ปรึกษาโครงการ สื่อสิ่งพิมพ์ที่เผยแพร่ผ่านสื่อมวลชนและเผยแพร่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในรูปแบบต่าง ๆ ข้อมูลเกี่ยวกับชุมชน ที่เกี่ยวข้องกับโครงการการสร้างรถไฟทางคู่

ในการเก็บรวบรวมข้อมูลนั้น ได้มีการตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล โดยใช้วิธีการสามเส้า โดยตรวจสอบผู้ให้ข้อมูลเรื่องเดียวกันกับผู้ให้ข้อมูลคนที่ 2 เพื่อพิจารณาถึงความถูกต้องของข้อมูล รวมถึงเทียบเคียงบทสัมภาษณ์กับเอกสาร หากข้อมูลตรงกันถือว่าข้อมูลมีความเชื่อถือได้ แต่ถ้าหากพบว่าข้อมูลไม่สอดคล้องกันก็จะต้องมีการเก็บข้อมูลเพิ่มเติม โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสัมภาษณ์คนที่ 3 และ 4 จนกระทั่งเกิดความมั่นใจว่าข้อมูลที่ถูกต้องคืออะไรจึงจะยอมรับและยุติการเก็บข้อมูลในประเด็นนั้น ซึ่งในการเก็บข้อมูลภาคสนามในครั้งนี้ มีความจำเป็นที่จะต้องสัมภาษณ์ในประเด็นเดียวกันถึง 4-5 คน ถึงประมาณ 4 ประเด็น ส่วนการวิเคราะห์ข้อมูลนั้นได้พิจารณาประเด็นต่าง ๆ โดยเชื่อมโยงระหว่างข้อมูลที่มักกับกรอบแนวคิด ทฤษฎี และบริบท เพื่อให้ได้รับทราบถึงผลกระทบทางสังคมที่เกิดจากการดำเนินโครงการ รวมถึงแนวทางและมาตรการในการส่งเสริม (ทางบวก) และลดผลกระทบ (ทางลบ) ที่เกิดขึ้น

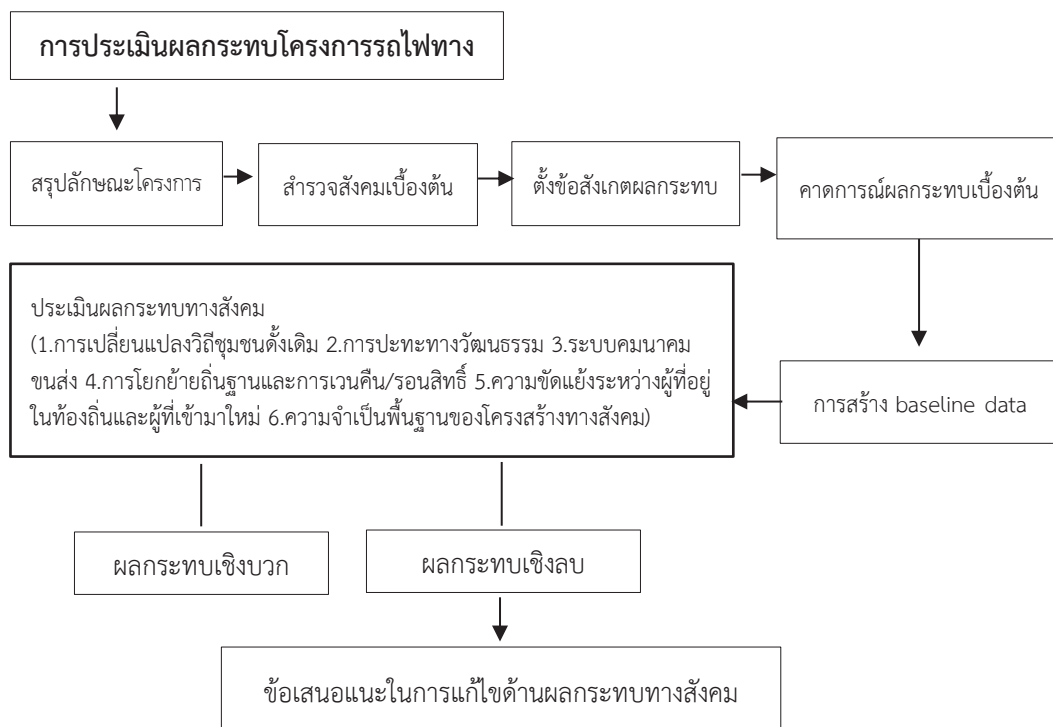
4. แนวคิดการประเมินผลกระทบทางสังคม

การประเมินผลกระทบทางสังคม (Social Impact Assessment; SIA) หมายถึง กระบวนการวิเคราะห์เพื่อคาดการณ์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการที่มีต่อชุมชนและสังคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งผลกระทบที่เกิดในทางลบ โดยในการศึกษานี้ต้องมีข้อเสนอทางเลือกหรือมาตรการลดผลกระทบเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติที่ส่งผลต่อความยั่งยืนและเป็นที่ยอมรับของประชาชน (Barrow, 1997) โดยประเมินผลกระทบทางสังคมนั้นมีวัตถุประสงค์หลัก 4 ด้าน คือ (Watanachaiyingjaroen, 2005) 1) เพื่อป้องกันและลดผลกระทบในทางลบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการต่อชุมชนและวิถีชีวิตของชุมชน โดยเฉพาะกับชุมชนดั้งเดิม กลุ่มผู้ด้อยโอกาส เช่น คนยากจน โดยการศึกษาจะต้องครอบคลุมถึง

ผลกระทบทางด้านสาธารณสุข วัฒนธรรม ความเชื่อ/ค่านิยม การจราจร การโยกย้ายถิ่นฐาน การเวนคืนที่ดิน และการจ่ายค่าชดเชย รวมทั้งการหาทางป้องกันหรือลดผลกระทบทางลบเพื่อช่วยลดช่องว่างและความเสี่ยงต่อการเกิดความขัดแย้งระหว่างกลุ่มของผู้มีส่วนได้เสีย 2) เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาทางเลือกของโครงการและการปรับเปลี่ยนโครงการให้สอดคล้องกับสภาพชุมชนและสังคมในพื้นที่ 3) เพื่อให้ผู้ตัดสินใจโครงการพิจารณาว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นเป็นที่ยอมรับได้และคุ้มค่ากับประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นจากโครงการหรือไม่ 4) ผลการประเมินผลกระทบทางสังคมสามารถใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาขีดความสามารถเพื่อให้ประชาชนสามารถเข้ามามีส่วนร่วมในโครงการได้มากขึ้น

การประเมินผลกระทบทางสังคมนั้นมีขั้นตอนในการประเมิน ดังนี้: 1) การสรุปข้อมูลลักษณะโครงการ ได้แก่ ข้อมูลเกี่ยวกับเหตุผลโครงการ ความเป็นมา วัตถุประสงค์ ประเภท ขนาด งบประมาณ ผลที่คาดว่าจะได้รับ การบริหารโครงการ หน่วยงานที่รับผิดชอบ โดยศึกษาจากเอกสารต่าง ๆ 2) การสำรวจทางสังคมเบื้องต้น ได้แก่ การประมวลข้อมูลเอกสารต่าง ๆ เช่น ข้อมูลราชการเพื่อรวบรวมข้อมูลประชากร สภาพเศรษฐกิจ สังคม กายภาพของชุมชนบริเวณที่ตั้งโครงการ 3) การตั้งข้อสังเกตผลกระทบทางสังคม โดยผู้ศึกษาต้องพิจารณาความสัมพันธ์และความสอดคล้องระหว่าง ข้อมูลลักษณะโครงการกับข้อมูลประชากร เศรษฐกิจ และกายภาพชุมชน และ 4) การคาดการณ์ผลกระทบเบื้องต้น โดยจำแนกสาระสำคัญ ได้แก่ ผลกระทบ ผู้รับผลกระทบ ลักษณะผลกระทบ เช่น ผลกระทบที่เป็นบวกและลบ รวมถึงขอบเขตของผลกระทบเกิดขึ้นในวงกว้างหรือจำกัดมากน้อยเพียงใด (Watanachaiyingjaroen, 2005) สำหรับการศึกษาครั้งนี้ ได้กำหนดกรอบแนวคิดเบื้องต้น ดังปรากฏในแผนภาพข้างล่างนี้

แผนภาพที่ 1: กรอบแนวคิดเบื้องต้นในการประเมินผลกระทบทางสังคมของโครงการรถไฟฟ้าทางคู่สายอีสาน



5. ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับบริบทของพื้นที่และโครงการ

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 20 จังหวัด มีประชากรรวมทั้งสิ้น 21,916,034 คน คิดเป็นร้อยละ 31.81 ของประชากรทั้งหมด (2558) ตัวเลขผลิตภัณฑ์มวลรวมทั้งภาคในปี 2557 คิดเป็นมูลค่าราว 1,338,671 ล้านบาท ขณะที่ขนาดเศรษฐกิจคิดเป็นร้อยละ 10.19 ของเศรษฐกิจทั้งประเทศ โดยจังหวัดนครราชสีมา เป็นจังหวัดที่มีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) สูงสุดของภาค คิดเป็นมูลค่ารวม 245,248 ล้านบาท แต่อยู่ในลำดับที่ 11 ของประเทศ และจังหวัดขอนแก่นซึ่งมีขนาดเศรษฐกิจเป็นอันดับสองของภาคมีมูลค่า 187,348 ล้านบาท อยู่ในลำดับที่ 16 ของประเทศ ทั้งสองจังหวัดนี้มีศักยภาพที่จะเป็นหัวเมืองสำคัญของการพัฒนาทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

อย่างไรก็ดีหากเปรียบเทียบผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัวต่อปี พบว่าในปี 2557 จังหวัดขอนแก่นเป็นจังหวัดซึ่งมีรายได้ต่อหัวต่อปีสูงสุดของภาค มีมูลค่า 107,567 บาท แต่อยู่ในลำดับที่ 31 ของประเทศ และจังหวัดนครราชสีมาผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัวต่อปีมูลค่า 97,963 บาท อยู่ในลำดับที่ 37 ของประเทศ ทั้งนี้ 10 จังหวัดซึ่งมีรายได้ต่ำสุดของประเทศ พบว่า 8 จังหวัดอยู่ในภาคอีสาน โดยจังหวัดหนองบัวลำพูอยู่ในลำดับที่ 76 เป็นจังหวัดยากจนสุดของประเทศ มีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัวต่อปีเพียง 43,385 บาท เทียบกับจังหวัดระยองซึ่งมีรายได้ต่อคนสูงสุดอยู่ในลำดับ 1 ของประเทศ มูลค่า 1,008,615 ล้านบาท ช่องว่างห่างกันถึง 23 เท่า แสดงให้เห็นถึงการกระจายรายได้และความเหลื่อมล้ำ (Sorat, 2016) ขณะที่ภาพรวมประชากรส่วนใหญ่ของภาคอีสานจำนวน 2,746 ล้านครัวเรือน คิดเป็นร้อยละ 43.85 อยู่ในภาคเกษตร ซึ่งมีสัดส่วนอยู่ในระบบเศรษฐกิจประมาณร้อยละ 27.55 แสดงให้เห็นว่าประชาชนและเศรษฐกิจภาพรวมส่วนใหญ่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือยังคงพึ่งพาเกษตรกรรม และยังต้องมีความจำเป็นในการขนส่งสินค้าเกษตรเพื่อป้อนเข้าสู่ภาคการผลิตและการบริโภคของประเทศเป็นสำคัญ

เทศบาลนครขอนแก่นและนครราชสีมาเป็นพื้นที่ที่ถูกกำหนดให้เป็นเขตพัฒนาโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ และชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น โดยทั้งสองพื้นที่มีลักษณะของความเป็นเมืองสูง การจราจรค่อนข้างหนาแน่น มีเส้นทางรถไฟพาดผ่านกลางเมือง ทั้งรถไฟทางคู่ขนาดราง 1 เมตร และขนาด 1.435 เมตร รวมถึงรถไฟความเร็วสูงอีกด้วย สำหรับนครราชสีมาถือว่าเป็นเมืองที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญด้านคมนาคมของประเทศ โดยเขตการก่อสร้างทางรถไฟมีเส้นทางช่วงผ่านเมืองถึงสถานีรถไฟชุมทางถนนจิระ มีจุดตัดเป็นถนนข้ามทางรถไฟเชื่อมต่อองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีอาณาเขตติดต่อกันและชุมชนขนาดใหญ่จำนวน 2 แห่ง ในขณะที่ขอนแก่นก็เป็นอีกจังหวัดหนึ่งที่มีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว เป็นเมืองที่มีความสำคัญด้านโลจิสติกส์ของประเทศ เนื่องจากเป็นจุดกระจายสินค้าทั้งภาคอุตสาหกรรมและผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรทั้งในภาคอีสาน การเชื่อมโยงไปยังท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อส่งจำหน่ายไปในต่างประเทศ (Smart Growth Thailand, 2017)

ผลการศึกษาพบว่าพื้นที่ที่อยู่ในขอบเขตการพัฒนาโครงการรถไฟทางคู่ มีชุมชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ของการรถไฟ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตเทศบาลนครขอนแก่น หรือรู้จักกันในชื่อ “ชุมชนแออัดริมทางรถไฟ” ชุมชนบริเวณนี้เริ่มก่อตั้งขึ้นช่วงปี 2503 โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยยินยอมให้แรงงานรับจ้างขนฟืนเดิมเช่าเพลิงให้รถไฟเพื่อการขนถ่ายสินค้า ณ สถานีชุมทางขอนแก่น เข้ามาตั้งเพิงพัก

ชั่วคราวใกล้ทางรถไฟเพื่อช่วยเหลือแรงงานเหล่านี้ให้อาศัยอยู่ใกล้กับสถานที่ทำงาน นอกจากนี้ยังมี “ชุมชนเทพารักษ์ 1” ที่เกิดมาจากการตั้งเพิงพักอาศัยชั่วคราวของแรงงานรับจ้างของการรถไฟฯ จากนั้นขยายเป็นชุมชนเทพารักษ์ 2-5 ตามลำดับ ในปี 2523 การพัฒนาเมืองและอุตสาหกรรมเริ่มเข้ามาในจังหวัดขอนแก่น ทำให้เกิดการอพยพแรงงานจากภาคชนบทเข้ามาหางานทำในตัวเมืองมากขึ้น คนเหล่านี้กลายเป็นแรงงานรับจ้างราคาถูก หลายชีวิตตกอยู่สภาวะยากจน นำไปสู่การบุกรุกที่ดินริมทางรถไฟเพื่อสร้างที่อยู่อาศัย โดยเริ่มจากการปลูกเพิงพักพิงชั่วคราว จนพัฒนาเป็นที่พักอาศัยในลักษณะถาวรจนถึงปัจจุบัน โดยชุมชนริมทางรถไฟเทพารักษ์ 1-5 มีประชากรอาศัยอยู่กว่า 700 ครอบครัว ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพแรงงานนอกระบบ เช่น เรขายอาหาร เก็บของเก่า และลูกจ้างรายวัน ทำงานเก็บขยะกวาดถนน ขยายพวงมาลัย ดูแลความสะอาดในสวนรัชดานุสรณียในเมืองขอนแก่น รวมถึงอาชีพขายบริการทางเพศ ซึ่งมีรายได้ไม่แน่นอน ร้อยละ 90 คือ ผู้บุกรุกที่ดินของการรถไฟ (Isaanrecord, 2017) สำหรับข้อมูลพื้นฐานของโครงการรถไฟทางคู่ทั้ง 2 สายที่ศึกษา ปรากฏในตารางข้างล่างนี้

ตารางที่ 1 แสดงรายละเอียดโครงการรถไฟรางคู่สายอีสานพอสังเขป

ประเด็น	ช่วงมาบะเบ - ชุมทางถนนจิริะ	ช่วงชุมทางถนนจิริะ - ขอนแก่น
เจ้าของ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	การรถไฟแห่งประเทศไทย
บริษัทรับเหมาก่อสร้าง	1.บมจ. อิตาเลียนไทย 2.บริษัท ข.การช่าง จำกัด (มหาชน) 3.กิจการร่วมค้า โอทีดี-อาร์ที	1.กิจการร่วมค้าซีเคซีเอส หรือ บริษัท ข.การช่าง จำกัด (มหาชน) 2.บริษัท ข.ทวิก่อสร้าง จำกัด
เริ่มก่อสร้าง	เมษายน 2560	กุมภาพันธ์ 2559
ระยะทาง	132 กิโลเมตร	187 กิโลเมตร
จำนวนสถานี	24 สถานี (1. มาบะเบ 2.ผาเสด็จ 3.หินลับ 4. มวกเหล็กใหม่ 5. มวกเหล็ก 6.กลางดง 7.ปางอโศก 8.บ้านไผ่ 9.ปากช่อง 10.ชุมม่วง 11.จันทัก 12. คลองขนานจิตร 13.คลองไผ่ 14.ลาดบัวขาว 15. บ้านใหม่สำโรง 16.สีคิ้ว 17.หนองน้ำขุ่น 18.โคกสะอาด 19.สูงเนิน 20.กุดจิก 21.โคกกรวด 22.ภูเขา 23.นครราชสีมา 24.ชุมทางจิริะ)	26 สถานี (1. ถนนจิริะ 2.บ้านเกาะ 3.หนองกิ้งก่า 4.หนองแมว 5.โนนสูง 6.ดงหลวง 7.มะค่า 8.เนินถั่วแปบ 9.พลสงคราม 10.ดอนใหญ่ 11.เมืองดง 12. บ้านไร่ 13.โนนทองหลาง 14.ห้วยระบัด 15.บัวใหญ่ 16.เนินส่วสดี 17.หนองบัวลาย 18.ศาลาดิน 19. หนองมะเขือ 20.เมืองพล 21.บ้านหัน 22.บ้านไผ่ 23.บ้านแฮด 24.หนองเม็ก 25.ท่าพระ 26.ขอนแก่น)
ขนาดราง	1 เมตร (มีเตอร์เกด)	1 เมตร (มีเตอร์เกด)
งบประมาณ	28,500 ล้านบาท	23,400 ล้านบาท
เวลาก่อสร้าง	42 เดือน	36 เดือน
ศักยภาพการขนส่ง	การขนส่งผู้โดยสาร 41,390 คนต่อวัน การขนส่งสินค้า 15,720 ตันต่อวัน	ขนส่งผู้โดยสาร 27,200-38,800 คนต่อวัน ขนส่งสินค้า 10,900-11,300 ตันต่อวัน
ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ	ร้อยละ 23.97	ร้อยละ 19.94

6. ประโยชน์ที่จะได้รับจากการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายอีสาน

การศึกษาค้นคว้าพบว่า การก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่สายอีสาน จะทำให้ภาคอีสานและประเทศไทยได้รับประโยชน์ที่สำคัญหลายประการ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประโยชน์ด้านเศรษฐกิจ และด้านสังคม/วัฒนธรรม ดังจะได้นำเสนอตามลำดับต่อไปนี้

6.1) ประโยชน์ด้านเศรษฐกิจ โครงการรถไฟทางคู่สายอีสาน จะก่อให้เกิดการพัฒนาการขนส่งโลจิสติกส์ระบบรางคู่อย่างเต็มรูปแบบ โดยการขนส่งทั้งคนและสินค้าไปยังจังหวัดนครราชสีมาและขอนแก่นจะไม่ต้องเสียเวลาสับเปลี่ยนรางอีกต่อไป ส่งผลโดยตรงต่อต้นทุนค่าขนส่งที่ลดลงทั้งภาคเกษตรและอุตสาหกรรม เพิ่มศักยภาพในการแข่งขันทางด้านธุรกิจ เพิ่มทางเลือกของผู้ประกอบการในการขนส่งสินค้าในระบบโลจิสติกส์ สามารถลดต้นทุนการส่งออก กระตุ้นการจ้างงาน และการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม ลดมลภาวะทางสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมการขยายธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ และจะเป็นรากฐานสำคัญในการขยายสายทางคู่ครอบคลุมทั่วภาคอีสานและเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านในอนาคต โดยเส้นทางรถไฟจะเชื่อมโยงโครงข่ายสู่ สปป.ลาว และจีนตอนใต้ อีกทั้งยังเป็นเกตเวย์สำคัญของเส้นทางการค้าใหม่ของอาเซียนโดยมีเส้นทางมุ่งสู่ท่าเรือแหลมฉบังเพื่อเปิดประตูแห่งเวทีการค้าโลกต่อไป (Smart Growth Thailand, 2017) สำหรับความคุ้มค่าในการลงทุน แม้โครงการรถไฟทางคู่สายนี้จะมีค่าใช้จ่ายรวมกว่า สองหมื่นห้าพันล้านบาท แต่คาดว่าเมื่อเปิดให้บริการแล้วจะก่อให้เกิดผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) คิดเป็นร้อยละ 23.97 สำหรับเส้นทางมาบะเปา-ถนนจิระ และร้อยละ 19.94 สำหรับเส้นทางถนนจิระ-ขอนแก่น แหล่งค้าขายและแหล่งอุตสาหกรรมในพื้นที่ที่จะขยายตัว เพิ่มอัตราการจ้างงานพร้อมกับสนับสนุนการเดินทางเพื่อท่องเที่ยวในภาคอีสานเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

6.2) ประโยชน์ด้านสังคมและวัฒนธรรม ผลจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจจากโครงการรถไฟทางคู่สายอีสาน จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านวิถีชีวิตของคนภาคอีสานในเชิงสังคมหลายมิติ อาทิ พฤติกรรมการเดินทางของประชาชนที่มีแนวโน้มเปลี่ยนแปลง โดยการเดินทางด้วยรถไฟทางคู่จะทำให้เกิดความสะดวกและรวดเร็วมากกว่าเดิม อันจะทำให้ประชาชนเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางระหว่างเมืองจากการจราจรทางบกมาใช้ระบบรางมากขึ้น การเดินทางระบบรางมีความสะดวกรวดเร็วและมีความเชื่อมั่น (Reliability) สูงขึ้น และจะเป็นทางเลือกแรกของประชาชนในอนาคต อีกทั้งยังเป็นการสร้างความสะดวกและสร้างแรงจูงใจให้แรงงานที่ทำงานในเมืองกลับภูมิลำเนาบ่อยขึ้น ญาติพี่น้องมีปฏิสัมพันธ์กันทางที่ดี ส่งเสริมการสร้างสถาบันครอบครัวที่เข้มแข็ง อันเป็นรากฐานที่สำคัญในการลดปัญหาสังคมอื่น ๆ ในอนาคต โดยจะค่อยๆ ส่งผลต่อการยกระดับคุณภาพชีวิตโดยรวมของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้นเป็นลำดับ สำหรับด้านวัฒนธรรมภาคอีสานถือว่ามีความโดดเด่นมากกว่าภาคอื่น ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งขนบธรรมเนียมประเพณีงานบุญ เทศกาลต่างๆ รถไฟสายนี้จะเปรียบเสมือนรถไฟสายวัฒนธรรมที่จะทำให้อัตลักษณ์ความเป็นอีสานเบ่งบานเป็นที่รู้จักทั้งจากคนต่างถิ่นและคนต่างชาติ การท่องเที่ยวเติบโต เกิดการเกื้อหนุนซึ่งกันและกันทั้งในเชิงเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม นอกจากนี้ยังสามารถลดโอกาสการสูญเสียจากอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากการเดินทางบนท้องถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่วงที่มีงานเทศกาลสำคัญ

7. ผลกระทบด้านลบของโครงการรถไฟฟ้าทางคู่สายอีสาน

โครงการรถไฟฟ้าทางคู่สายอีสาน เป็นโครงการที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มีสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นผู้ออกแบบโครงการ มีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นองค์กรหลักในการขับเคลื่อนพัฒนาโครงการร่วมกับเจ้าของโครงการ ควบคู่ไปกับการรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานราชการ ภาคเอกชน ประชาชน และผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม เพื่อร่วมหารือและทำความเข้าใจเกี่ยวกับมาตรการในการลดผลกระทบ แต่ทว่าในระหว่างการดำเนินโครงการ ยังคงมีเงื่อนไขบางประการที่ทำให้ผลกระทบทางลบที่เกิดขึ้นกับชุมชนอย่างมีอาจหลีกเลี่ยงได้ ดังจะได้นำเสนอผลกระทบที่สำคัญ 4 ประเด็น ดังต่อไปนี้

7.1) การโยกย้ายถิ่นฐานของประชาชนที่รูกล้ำริมทางรถไฟ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผลกระทบที่เกิดขึ้นกับชุมชนริมทางรถไฟในเขตเทศบาลนครขอนแก่น ซึ่งเป็นชุมชนที่อยู่ในพื้นที่การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าทางคู่ ตั้งอยู่ในชุมชนเขตเมืองริมทางรถไฟขอนแก่น จากข้อตกลงเกี่ยวกับการดำเนินการก่อสร้างรางรถไฟระบบทางคู่ รฟท.ได้ขอพื้นที่บริเวณริมราง โดยแต่เดิมการ รฟท. กำหนดขอพื้นที่ทั้งหมด 40 เมตรโดยวัดจากกึ่งกลางของราง แต่ในความเป็นจริง รฟท. ได้ขอพื้นที่เพียงแค่ 20 เมตรจากทั้งหมด 40 เมตร โดยพื้นที่ 20 เมตรดังกล่าวจะถูกรื้อถอน ส่งผลให้ผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณริมรางรถไฟ 20 เมตร ต้องขยับขยายออกห่างจากรางรถไฟออกไปอีก โดยพื้นที่ดังกล่าวตามกฎหมายเป็นเอกสิทธิ์ของของ รฟท. แต่ทว่ากว่า 20 ปีที่ผ่านมา มีการรูกล้ำพื้นที่การรถไฟ มีการปักหลักจับจองพื้นที่ปลูกสร้างอาคารบ้านเรือนในลักษณะที่เป็นการมั่นคงและถาวร ซึ่งถือว่าเป็นปัญหาสำคัญต่อการดำเนินโครงการพัฒนารางรถไฟทางคู่ ในช่วงชุมชนริมทางรถไฟ จังหวัดขอนแก่น จากกรณีนี้พบว่ารัฐและเจ้าของโครงการยังไม่มี การวางแผนที่ดีพอต่อการรองรับผู้ได้รับผลกระทบจากเรื่องที่อยู่อาศัย ทำให้คนจนเมืองที่รูกล้ำที่ดินการทางรถไฟบางส่วนกลายเป็นคนไร้ที่อยู่เพิ่มขึ้นหลายครอบครัว บางรายต้องเดินทางไปอาศัยอยู่กับญาติต่างอำเภอ บางรายต้องอาศัยสถานที่ที่ไม่เหมาะสม และอาจส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต อาชีพ การงาน เมื่อต้องไปอาศัยอยู่ในพื้นที่ใหม่

สำหรับแนวทางในการลดผลกระทบ เบื้องต้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการให้เงินชดเชยและค่า รื้อถอนแก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบ ซึ่ง รฟท. ใช้ราคาจากกรมบัญชีกลางในการประเมินเนื้อที่ บ้านแต่ละหลัง แล้วกำหนดมูลค่าเป็นจำนวนเงินให้ผู้อยู่อาศัย เทศบาลนครขอนแก่นจัดทำโครงการ “บ้านมั่นคงนครขอนแก่น” เพื่อรองรับผู้ได้รับผลกระทบ รวมถึงระยะยาวมีการวางแผนจัดหาที่อยู่อาศัยใกล้ตัวเมือง โดยเทศบาลนครขอนแก่น เสนอที่ดินสำหรับที่อยู่อาศัย 3 แห่ง คือ สนามกอล์ฟรถไฟ พื้นที่ในเขตเทศบาลเมืองศิลา และบึงทุ่งสร้าง ขณะที่มาตรการส่งเสริมอาชีพยังไม่มี ความชัดเจน โดยรัฐบาลได้ดำเนินการเร่งออกพระราชกฤษฎีกาบริเวณพื้นที่ที่จะเวนคืน พร้อมทั้งดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และชดเชยทรัพย์สินตลอดแนวเส้นทางโครงการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม

7.2) อุบัติเหตุระหว่างการก่อสร้าง เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจากการที่มีรถแบ็คโฮเข้าทำการขุดดินเพื่อขยายทางรถไฟ แล้วเกิดอุบัติเหตุดินทรุดตัว พบบ้านทรุดและพังลงมา 2 หลัง ขณะที่เจ้าของบ้านที่พังทั้งสองหลังยอมรับว่าบุกรุกที่สาธารณะที่กำลังก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ และกำลังหาสถานที่อยู่ใหม่ แต่ยังไม่

ไม่ทันได้บ้านใหม่บ้านเดิมก็พังเสียก่อน อย่างไรก็ตามเหตุการณ์นี้ได้ส่งผลกระทบทางจิตใจต่อชาวบ้านอีกหลายรายที่ปลูกบ้านอยู่ละแวกใกล้เคียงเขตก่อสร้าง

สำหรับมาตรการในการเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบจากกรณีที่เกิดขึ้น บริษัท ช.การช่าง ซึ่งเป็นบริษัทรับเหมาในการดำเนินก่อสร้างโครงการ รับผิดชอบดูแลเพื่อชดใช้ทรัพย์สินที่เสียหาย และซ่อมแซมบ้านเรือนที่พังตามความเหมาะสม และเทศบาลนครขอนแก่นรับผิดชอบดำเนินการจัดหาสถานที่อยู่ใหม่ให้แก่ผู้เสียหายทั้งสองรายตามความเหมาะสม

7.3) ปัญหาการจราจรบริเวณจุดตัดผ่านทางรถไฟ ในหลายพื้นที่ที่เป็นจุดตัดของถนนและทางรถไฟ มีการออกแบบให้มีการสร้างทางยกระดับและทางยกระดับรูปเกือกม้าในพื้นที่ที่เป็นจุดกลับรถ แต่ทว่าในหลายพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบน้อยพบว่าเจ้าของโครงการให้ความสำคัญกับความคุ้มทุนในการก่อสร้างจึงมิได้จัดทำทางยกระดับและยกระดับรูปเกือกม้าแต่ประการใด ทำให้หลายพื้นที่มีการเรียกร้องขึ้น เช่น กรณีบ้านไผ่ ชุมชนเสนอให้ยกระดับตั้งแต่โรงแรมไฮเวย์-วัดป่าสุพรรณมัย รวมระยะทาง 3.6 กิโลเมตร ซึ่งทางหน่วยงานผู้รับผิดชอบได้ชี้แจงว่าหากยกระดับต้องใช้เงินเพิ่มอีก 1,000 ล้านบาท แต่อย่างไรก็ดีชุมชนและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องได้ร่วมกันหารือจนได้ข้อตกลงเห็นควรออกแบบให้ยกระดับโดยใช้งบประมาณไม่เกิน 1,000 ล้านบาท

กรณีเขตเทศบาลนครนครราชสีมา การออกแบบก่อสร้าง ได้ยกเลิกจุดตัดทางข้ามถาวร โดยให้ใช้ถนนเลียบทางรถไฟและทางต่างระดับหรือสะพานข้ามทางรถไฟแทน ทำให้ส่งผลกระทบต่อการสัญจรไปมาหาสู่กัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการให้บริการสาธารณะแก่ประชาชนของเทศบาลนครนครราชสีมาไม่สามารถทำให้ประชาชนเข้าถึงได้เนื่องจากการจราจรที่ไม่สะดวก นอกจากนี้ในกรณีที่รถไฟวิ่งผ่านเมืองยังมีการเรียกร้องจากหน่วยงานปกครองท้องถิ่น หอการค้า สมาอุตสาหกรรมจังหวัด และหน่วยงานอื่น ๆ เพื่อให้ทางเจ้าของโครงการออกแบบระบบรางให้เป็นแบบยกระดับเช่นเดียวกับกรณีของเทศบาลนครขอนแก่นเพื่อลดปัญหาการจราจร แต่ทว่าทางเจ้าของโครงการอ้างถึงเหตุผลความคุ้มค่าในการก่อสร้างรวมถึงให้เหตุผลว่าก่อนการออกแบบได้เปิดเวทีประชาพิจารณ์ไปแล้ว และระบุถึงผังเมืองว่าขอนแก่นและนครราชสีมาที่มีความแตกต่างกัน

7.4) การรื้อถอนสถานีเก่าที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ ตามแผนการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ถูกออกแบบให้มีการสร้างอาคารหรือสถานีใหม่ขึ้นแทนสถานีเก่าที่มีอยู่เดิม โดย รฟท. กำหนดให้ผู้รับเหมาต้องรื้อถอนสถานีเก่าจำนวนทั้งสิ้น 16 สถานี ต่อมาเมื่อชาวบ้านในหลายชุมชนทราบข่าวว่าโครงการรถไฟทางคู่จะมีการรื้อถอนสถานีเดิมออกเพื่อสร้างสถานีใหม่นั้น ทำให้เกิดกระแสการคัดค้านอย่างกว้างขวาง

สำหรับแนวทางแก้ไขกรณีดังกล่าว หน่วยงานที่รับผิดชอบได้เสนอให้เปิดรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่อีกครั้ง เพื่อหารือถึงแนวทางในการปรับปรุงและออกแบบพื้นที่บริเวณรอบสถานีร่วมกัน โดยอาคารเก่าที่ถูกรื้อย้ายอาจนำโครงสร้างเดิมไปต่อเติมขึ้นใหม่โดยตั้งให้อยู่ในสถานที่ที่ใกล้เคียงสถานีใหม่ และหาแนวทางร่วมกันพัฒนาให้สถานีเก่าเป็นแหล่งเรียนรู้ที่ทรงคุณค่าทางประวัติศาสตร์ เช่น พิพิธภัณฑ์ สนับสนุนการท่องเที่ยวและสนับสนุนให้เกิดความภาคภูมิใจในมรดกทางวัฒนธรรมของท้องถิ่น เป็นต้น

8. อภิปรายผล

การจัดทำการประเมินผลกระทบในโครงการขนาดใหญ่ในประเทศไทยส่วนใหญ่ยังขาดการมีส่วนร่วมของประชาชนหรือผู้ได้รับผลกระทบที่ไม่ทั่วถึง ไม่ครอบคลุม ถึงแม้ว่าหน่วยงานเจ้าของโครงการจะจัดทำตามขั้นตอนทางกฎหมาย (Samukkethum, 2009) แต่อย่างไรก็ตามในสภาพความเป็นจริงยังปรากฏกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียออกมาเรียกร้องให้มีการปรับปรุงแก้ไขในประเด็นต่าง ๆ ระหว่างการดำเนินโครงการ แสดงถึงการตั้งโจทย์ในการรับฟังความคิดเห็นที่ไม่สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงและบริบทพื้นที่ ถึงแม้ว่าตามข้อปฏิบัติทางกฎหมายกำหนดให้มีการประชาสัมพันธ์และเปิดให้มีการจัดการประชุมประชาพิจารณ์เพื่อรับฟังความคิดเห็นที่กว้างขวาง แต่ในความเป็นจริงกลับพบว่าการประชาสัมพันธ์ไม่ได้กระจายไปสู่ประชาชนทุกกลุ่ม กอปรกับข้อจำกัดของประชาชนบางพื้นที่ที่ไม่สามารถเข้าถึงและร่วมประชาพิจารณ์ได้ เช่น เงื่อนไขด้านเวลาที่ต้องประกอบอาชีพ พฤติกรรมขาดความตระหนักหรือสนใจที่จะเข้าไปมีส่วนร่วมเพราะไม่คาดว่าผลกระทบจะส่งผลต่อตนเองในภายหลัง จึงทำให้การรับฟังความคิดเห็นยังถูกจำกัดอยู่ในวงแคบ นอกจากนี้ยังพบว่า ผู้รับผิดชอบโครงการให้ความสำคัญกับการประชาสัมพันธ์โครงการโดยการนำเสนอผลกระทบทางบวกมากกว่าผลกระทบทางลบ และมีการนำเสนอข้อที่ควรวิตกกังวลเกี่ยวกับผลกระทบโดยการสะท้อนออกมาไม่ครบทุกประเด็น จึงพบว่าในหลายโครงการให้ความสำคัญกับความเป็นไปได้ทางวิศวกรรม แต่ไม่เน้นความสำคัญด้านวิถีชีวิต รวมทั้งละเลยผลกระทบทางวัฒนธรรม เช่น กรณีการรื้อย้ายสถานีรถไฟเก่าอันเป็นสถานที่ที่ชาวบ้านมีความรู้สึกผูกพัน อันนำไปสู่การเคลื่อนไหวเรียกร้องเพื่อคัดค้านในช่วงระหว่างการดำเนินการรื้อถอนสถานีเก่า เป็นต้น

ในขณะเดียวกันเจตคติของรัฐที่กำลังพัฒนาและผู้รับผิดชอบโครงการให้ความสำคัญทางเศรษฐกิจเป็นอันดับแรก ทำให้เมื่อมีการเรียกร้องให้มีการออกแบบโครงการที่ลดผลกระทบต่อชุมชนให้น้อยที่สุด ซึ่งในหลาย ๆ กรณีที่ต้องมีการใช้ต้นทุนที่สูงในการออกแบบด้านวิศวกรรมให้เอื้อต่อวิถีชุมชน ทำให้มีการอ้างถึงความไม่คุ้มทุนในการก่อสร้าง ปัญหาดังกล่าวนี้ยังคงเป็นประเด็นที่สร้างความขัดแย้งกับชุมชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีของประเทศที่มีงบประมาณจำกัด เช่น ประเทศกำลังพัฒนาทั้งหลาย ที่คำนึงถึงต้นทุนและค่าตอบแทนทางเศรษฐกิจจากโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเป็นสำคัญ

การประเมินผลกระทบทางสังคมแนวใหม่ ควรให้ความสำคัญทั้งมิติด้านบวกและลบ ผลกระทบด้านลบควรประเมินบนพื้นฐานความเป็นจริง คำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม มีการเสนอแนวทางการปรึกษาหารือ ตีกรอบ ระหว่างกลุ่มเพื่อให้ได้มาซึ่งข้อยุติร่วมกันในการพัฒนาโครงการบนข้อเสนอที่ชุมชนและผู้มีส่วนได้เสียรับได้ ในขณะที่ผลกระทบด้านบวก ต้องมีการนำเสนอถึงมาตรการส่งเสริมเพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถ ยกกระดับศักยภาพพื้นที่ ชุมชน ให้สามารถเห็นถึงแนวทางในการดำเนินชีวิต แสวงหาและใช้ประโยชน์จากการพัฒนาโครงการของรัฐได้อย่างยั่งยืน

9. ข้อเสนอแนะ

สำหรับข้อเสนอแนะต่อโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่สายอีสาน มีดังนี้ ประการแรก เจ้าของโครงการควรชี้แจงรายละเอียดโครงการโดยการประชาสัมพันธ์ให้เข้าถึงกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม อธิบาย

ถึงผลกระทบทั้งทางบวกและลบที่จะเกิดขึ้นจากโครงการ เพื่อให้ประชาชนได้ร่วมกันแสดงความคิดเห็น และร่วมกันหาแนวทางออกแบบโครงการ เพื่อให้สอดคล้องกับกับการดำเนินชีวิตของคนในชุมชนก่อนที่จะมีการดำเนินโครงการ ทั้งกลุ่มผู้ถูกเวนคืนพื้นที่ ชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากการออกแบบด้านวิศวกรรม รวมถึงประเด็นเรื่องการรื้อย้ายสถานีเก่าที่ชุมชนต้องการเก็บรักษาไว้

สอง การโยกย้ายและการชดเชยทรัพย์สินสำหรับผู้ได้รับผลกระทบที่อาศัยในเขตแนวเส้นทางรถไฟ และเวนคืนที่ดินช่วงที่เบี่ยงนอกเขตทางรถไฟ ทางโครงการควรชดเชยอย่างไรในราคาตลาด โปร่งใส และเป็นธรรม เปิดโอกาสให้ท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการจัดตั้งกรรมการเพื่อเป็นตัวแทนในเรื่องต่าง ๆ ของโครงการ เช่น การกำหนดราคาทรัพย์สิน จัดหาที่อยู่อาศัยใหม่ที่เหมาะสม และมีมาตรการในการกำกับติดตามความเป็นอยู่ของผู้ถูกอพยพและเยียวยาในส่วนต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความสมานฉันท์กับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องในการดำเนินโครงการ

สาม ในกรณีที่รางรถไฟตัดผ่านชุมชน จำเป็นต้องสร้างทางการเชื่อมเพื่อให้ทั้งสองฝั่งสามารถไปมาหาสู่กันได้อย่างปลอดภัย และไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในการดำรงชีวิตประจำวันของประชาชนมากนัก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในพื้นที่ใกล้สถานศึกษา สถานพยาบาล และชุมชน ซึ่งควรจะมีสะพานลอย หรือทางลอด/ทางข้ามจุดตัดรถไฟ ในระยะที่เหมาะสมสอดคล้องกับการใช้งานและความต้องการของประชาชน

สี่ ในกรณีที่เขตก่อสร้างหรือบ้านพักคนงานอยู่ใกล้กับชุมชนดั้งเดิม บริษัทผู้รับเหมาควรทำความเข้าใจกับคนงานของตนถึงข้อพึงปฏิบัติในการอยู่ร่วมกับคนในชุมชน มีการกำหนดเขตการก่อสร้างชัดเจน และควบคุมมลภาวะทางเสียงให้อยู่ในเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดและชุมชนยอมรับได้ การขนย้ายเครื่องจักรและรถบรรทุกดินที่รบกวนการจราจรควรมีการจำกัดเที่ยวในช่วงที่มีการจราจรหนาแน่น

ห้า การรื้อย้ายสถานีเก่าควรหารือร่วมกันระหว่างชุมชน เจ้าของโครงการ หน่วยงานทางการปกครองในพื้นที่ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นการอนุรักษ์อาคารสถานีเก่าสำหรับเป็นแหล่งเรียนรู้ชุมชน หรือพิพิธภัณฑ์ หรืออาจมีการโยกย้ายไปสร้างในที่ที่เหมาะสมโดยยังคงรักษาแบบและวัสดุของอาคารเดิมให้มากที่สุด

หก ควรพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในการขนส่งสินค้าเกษตรที่มีประสิทธิภาพ ตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง เพื่อก่อให้เกิดการพัฒนาศักยภาพของชุมชน ทั้งด้านการปลูก การแปรรูปผลิตภัณฑ์ การเพิ่มมูลค่าสินค้าท้องถิ่น เพื่อก่อให้เกิดการค้าขายและกระจายสินค้า เพิ่มรายได้ให้ชุมชน และการส่งเสริมการท่องเที่ยว สนับสนุนผู้ประกอบการไทยส่งออกไปยังต่างประเทศ โดยรัฐบาลควรช่วยหาตลาดส่งออกสินค้าเกษตรที่สามารถขนส่งผ่านระบบรางไปยังประเทศเป้าหมายได้

เจ็ด มีการวางแผนและออกแบบเมืองที่ดีเพื่อรองรับกับการเจริญเติบโตของเมืองและประชากรที่จะเพิ่มขึ้น โดยให้ความสำคัญกับเรื่องคุณภาพชีวิตของผู้ที่อาศัยเดิม รวมถึงมีโครงสร้างพื้นฐานที่จะรองรับผู้เข้ามาอยู่อาศัยใหม่ในอนาคต

แปด ให้คุณค่ากับการรักษาอัตลักษณ์ท้องถิ่น ด้วยการปลูกฝังให้ประชาชนในพื้นที่มีสำนึกและสืบทอดมรดกทางวัฒนธรรมสู่ชนรุ่นหลัง ขณะที่ผู้คนต่างถิ่นที่เข้ามาในฐานะผู้อาศัยใหม่ควรเรียนรู้ที่จะอยู่ร่วมกันและมีกฎกติกาการอยู่ร่วมกับของชุมชน เพื่อไม่ให้เกิดความขัดแย้งกันทางความรู้สึกของผู้คนต่างวัฒนธรรม

เอกสารอ้างอิง

- Barrow, C. J. (1997) *Environmental and Social Impact Assessment: An Introduction*, London: Arnold.
- Isaanrecord (2017) *Risk of Communities Living along the Way of Khonkaen Railway to Become the Homeless after the Demolishment of Their Houses for Creation of the Double Track Railways*, (Retrieved 22 June 2017) from <<https://isaanrecord.com/2017/02/06/slum-khon-kaen-2017/>>
- MGR (2017) *Seeking New Houses for the Victims of Khonkaen Double Track Railways Construction*, MGR Online, (Retrieved 14 July 2017) from <<http://mgronline.com/local/detail/9590000117338>>
- Office of Transport and Traffic Policy and Planning, Ministry of Transport (2014) *Thai Infrastructure of Transport Development Strategy: 2015 - 2022*, Unpublished Documents, 29 July 2014.
- Office of National Economic and Social Development Board (2017) *2016 Reports of Logistics in Thailand*, Office of National Economic and Social Development Board, July, 2017.
- Samukkethum, S. (2009) *Development, Conflict Management, Public Participation and Strong Society*, Bangkok: New Maker Publishing.
- Smart Growth Thailand (2017) *Smart Khonkaen, Creation of Onshore Port, Export of Isaan Agricultural Products to Laemchabang Port*, Smart Growth Thailand, (Retrieved 22 June 2017) from <<http://tatp.or.th/tag/khonkaenlogistics/>>
- Sorat, T. (2016) *Isaan Economy: The Challenging Year*, Paper for Academic Seminar at The Fiscal Policy Office of Khonkaen Province, on 22 April 2016.
- Watanachaiyingjaroen, D. (2005) *Social Impact Assessment*, Pitsanulok: Panyawitee Group.