

**ชุมชนข้างทางรถไฟกับผลกระทบจากการสร้างรถไฟรางคู่:
ศึกษากรณีชุมชนข้างทางรถไฟ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น***
**The Community Beside the Railroad and the Effect
of Constructing the Double Railroad Tracks: Case Study;
the Community Beside the Railroad, Muang District,
Khon Kaen Province.**

ธิติญา เหล่าอัน**

Thitiya Lao-an

บทคัดย่อ

บทความเรื่องชุมชนข้างทางรถไฟกับผลกระทบจากการสร้างรถไฟรางคู่
ศึกษากรณีชุมชนข้างทางรถไฟ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น แบ่งเนื้อหาออกเป็น
4 ส่วน คือ ส่วนที่หนึ่งการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจในเขตอำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น
ส่วนที่สองการเกิดชุมชนข้างทางรถไฟ กรณีการศึกษาชุมชนที่ถูกรบกวน

* บทความวิชาการชิ้นนี้เป็นส่วนหนึ่งจากการแสดงผลงานศิลปะศิลปินโดยนายไพศาล อำพิมพ์ ร่วมกับ
นางสาวธิติญา เหล่าอัน ภายใต้โครงการ “อีสานสามัญ” จัดแสดงผลงานชุด “เธออยู่ไหน...ฉันอยู่ไหน”
ระหว่างวันที่ 26 มกราคม - 25 มีนาคม พ.ศ. 2562 ณ หอศิลป์วัฒนธรรมแห่งกรุงเทพมหานคร
This academic article is part of the Art Exhibition under the project of “Common
Exercises Isan Contemporary Report” that exhibit the art work named “Where are you?
I am here.” During 26 January 2019 – 25 March 2019 at Bangkok Art and Culture Centre.

** อาจารย์สาขาสังคมศึกษา คณะครุศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเลย
Lecturer in Social Studies, Faculty of Education, Loei Rajabhat University.
Corresponding author, e-mail: thitilaoan0928@gmail.com

จากการสร้างรถไฟรางคู่ ส่วนที่สามสภาพชีวิตผู้คนข้างทางรถไฟ การต่อสู้ และการต่อรองอำนาจ และส่วนที่สี่ชุมชนข้างทางรถไฟกับการถูกผลกระทบจากการพัฒนาเมือง กรณีศึกษาการสร้างรถไฟรางคู่ ผลจากการศึกษาพบว่า ผู้คนที่อาศัยอยู่ข้างทางรถไฟในเขตอำเภอเมืองขอนแก่น ประกอบไปด้วยกลุ่มคนจนเมืองและกลุ่มคนจนจากเขตอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียงกับจังหวัดขอนแก่น ชุมชนข้างทางรถไฟขยายไปทั้งสองฝั่งข้างทางรถไฟอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่ช่วงทศวรรษ 2530 เป็นต้นมา ผู้คนเหล่านี้มักถูกมองว่าเป็นคน “สลัม” หรืออยู่ใน “ชุมชนแออัด” สภาพชีวิตไม่มีสวัสดิการ ไม่ได้รับการคุ้มครอง และไม่มีการอำนวยความสะดวกจากภาครัฐทั้งด้านการบริโภคและอุปโภค คนในชุมชนข้างทางรถไฟมีการต่อสู้ การต่อรอง และการสร้างพื้นที่เพื่อสร้างศักยภาพของชุมชน อย่างไรก็ตามมีการอนุมัติจากรัฐบาลไทยให้สร้างรถไฟรางคู่ ทำให้หลายครอบครัวต้องสูญเสียที่อยู่อาศัยและถูกตัดขาดความสัมพันธ์กับคนในชุมชน พวกเขาได้รับเหตุผลว่าการพัฒนาเส้นทางคมนาคมจะทำให้เกิดความสะดวกต่อการพัฒนาจังหวัดและประเทศต่อไป และพื้นที่ข้างทางรถไฟเป็นพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ดังนั้น ในชุมชนข้างทางรถไฟบางพื้นที่จึงถูกไล่รื้อบ้าน ทว่าครอบครัวที่ได้รับผลกระทบกลับไม่ได้รับการคุ้มครองสิทธิ หรือชดเชยค่าเสียหายอย่างคุ้มค่า สิ่งนี้สะท้อนให้เห็นปัญหาทางด้านสิทธิหลายประการ

คำสำคัญ: ชุมชน, ทางรถไฟ, รถไฟรางคู่, การพัฒนา, ผลกระทบ

Abstract

This article is about the community beside the railroad and the effect of constructing the double railroad tracks: Case Study; the community beside the railroad, Muang District, Khon Kaen Province. The content has divided into four parts: 1) The economic expansion in Muang District, Khon Kaen Province, 2) Creating the community beside the railroad, 3) The life condition of people who live beside the railroad as

well as struggling and negotiation for their power, and 4) The community beside the railroad that is being affected by the urban development. The result of this study revealed that people who live beside the railroad in the area of Muang Khon Kean; which consisted of the poor people in urban area and the poor people who immigrated from the country side. These people were called “Slum People” or “people who lived in the congestion area”. However, people who live beside the railroad were struggling and negotiating between the community and the government. After that, there was an approval from Thai government to construct the double railroad tracks. As a matter of fact, many families were evicted out of the area and the government demolishes their houses. Nevertheless, the affected families did not receive the rights protection or compensation worthily. These things reflect many rights issues.

Keywords: Community, Railroad, Double Railroad Tracks, Development, Effect

กล่าวนำ

ในช่วงทศวรรษ 2510 จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ได้ประกาศให้เมืองขอนแก่นเป็นเมืองแห่งการพัฒนา มีการกำหนดผ่านหลักการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป้าหมายการพัฒนาคือการมุ่งยกระดับและปรับปรุงปัจจัยโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นเพื่อรองรับการขยายตัวภาคอุตสาหกรรมและบริการ ผลดังกล่าวทำให้ตัวเมืองขอนแก่นเริ่มเปลี่ยนแปลงเชิงกายภาพ มีการขยายตัวเมืองออกไปเพื่อรองรับภาคธุรกิจต่างๆ เพิ่มมากขึ้น ความเจริญหลายด้านนี้ประกอบไปด้วยด้านสาธารณูปโภคและอุปโภค การขยายถนน การพัฒนาเส้นทางรถไฟ การเกิดมหาวิทยาลัย การสร้างสนามบิน การปรับปรุงผังเมือง รวมถึงการถูกยกระดับให้เป็นเทศบาลนครขอนแก่น

ขอนแก่นจึงกลายเป็นเมืองสำคัญหลักของภาคอีสานที่เป็นที่รู้จักในแง่ของ “ความทันสมัย” “เมืองแห่งการพัฒนา” นับจากนั้นเป็นต้นมา การพัฒนาจึงดึงดูดผู้คนจากภาคชนบทและอำเภอใกล้เคียงเข้ามาเพื่อหารายได้และสร้างครอบครัวมาอย่างต่อเนื่อง

ชุมชนข้างทางรถไฟ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น ก่อตัวขึ้นนับตั้งแต่ทศวรรษ 2490-2520 และขยายชุมชนอย่างต่อเนื่องตามการพัฒนาของภาคเมือง ในจังหวัดขอนแก่นในทศวรรษ 2520-2530 มีการสร้างบ้านเรือนอยู่สองข้างทางรถไฟ โดยพื้นที่ที่เลือกสร้างบ้านจะอยู่ไม่ห่างจากจุดศูนย์กลางของเมืองมากนัก จนกระทั่งถึงทศวรรษที่ 2530-2550 เป็นช่วงที่มีการขยายบ้านเรือนข้างทางรถไฟอย่างหนาแน่น จนกระทั่งถูกเรียกว่า “สลัม” หรือ “ชุมชนแออัด” เป็นพื้นที่ที่ถูกมองว่าเป็นกลุ่มคนจนเมืองที่บุกรุกพื้นที่แล้วมารวมกันอยู่อย่างไม่ถูกกฎหมาย อย่างไรก็ตามผู้คนในชุมชนข้างทางรถไฟมีการต่อสู้ และเข้าร่วมกับกลุ่มต่าง ๆ เพื่อสร้างการต่อรองเพื่อทำให้ชุมชนอยู่ต่อไปได้ ต่อมาสิ้นนโยบายสร้างทางรถไฟรางคู่ จึงส่งผลกระทบต่อคนในชุมชนข้างทางรถไฟหลายประการ ซึ่งให้เห็นว่าพวกเขาไม่ได้รับสิทธิและไม่ได้รับการคุ้มครองจากภาครัฐบาลของไทย

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาประวัติการตั้งชุมชนข้างทางรถไฟที่ถูกผลกระทบจากการสร้างรถไฟรางคู่
2. เพื่อศึกษาสภาพชีวิต การต่อสู้ และการต่อรองอำนาจของคนในชุมชนข้างทางรถไฟ
3. เพื่อศึกษาผลกระทบต่อคนในชุมชนข้างทางรถไฟจากการสร้างรถไฟรางคู่

การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

จากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการศึกษาด้านการพัฒนาที่ส่งผลกระทบต่อชุมชนสามารถแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังต่อไปนี้

ส่วนที่หนึ่ง กลุ่มศึกษาวิวัฒนาการชุมชนแออัดในประเทศไทย งานกลุ่มนี้เป็นชุดโครงการวิจัยที่ศึกษาเกี่ยวกับชุมชนแออัดในเมืองเชียงใหม่ ในเมืองขอนแก่น ในเมืองสงขลา และในกรุงเทพมหานคร โดยมี อคิน รพีพัฒน์ เป็นหัวหน้าโครงการวิจัย งานกลุ่มนี้อธิบายและให้ความหมายชุมชนแออัดว่าเป็น “รหัสหมายบนพื้นที่” หมายถึง เป็นพื้นที่ที่ถูกกีดกันความเจริญหลายอย่าง พื้นที่ที่อยู่รวมกันอย่างหนาแน่น และเป็นพื้นที่รวมของผู้ด้อยโอกาส งานชุดเดียวกันนี้กล่าวถึงวิวัฒนาการของชุมชนแออัดเริ่มขึ้นในช่วงทศวรรษ 2500 ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของแผนพัฒนาเศรษฐกิจที่มีมีการนำความทันสมัยต่าง ๆ สู่มือง การเกิดขึ้นของโรงงานอุตสาหกรรม แหล่งการศึกษา ศูนย์การค้า ฯลฯ ดึงให้ผู้คนเข้ามาทำงาน แล้วเช่าที่ดินกับกลุ่มนายทุนรวมถึงการเช่าที่ดินกับการทางรถไฟ เมื่อมาอยู่รวมกันมากขึ้นจึงกลายเป็นชุมชนแออัด เป้าหมายที่สำคัญอีกประการหนึ่งที่กลุ่มกล่าวถึง คือ กระบวนการทำงานพัฒนาชุมชนแออัดโดยมีองค์กรพัฒนาเอกชนและหน่วยงานของรัฐ กล่าวคือ องค์กรของภาครัฐเน้นการให้บริการ เช่น การจัดหาที่อยู่อาศัย งานด้านอนามัย การวางแผนการใช้ที่ดิน ส่วนองค์กรพัฒนาเอกชน (NGO) พัฒนาโดยให้คนในชุมชนแออัดมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาชุมชน (อคิน รพีพัฒน์, 2542: 46) ซึ่งสอดคล้องกับงานเรื่องปัญหาคนจนเมือง องค์ความรู้และกระบวนการขับเคลื่อนเปรียบเทียบประเทศไทยและประเทศเกาหลี (เดชา สังขวรรณ และ รุ่งนา เทพภาพ, 2553) ที่กล่าวถึงการขับเคลื่อนเพื่อแก้ไขปัญหาคนจนเมืองในชุมชนแออัดไว้ 2 ประการ คือ *ประการที่หนึ่ง* การสร้างที่อยู่อาศัยสำหรับคนจนเมืองในชุมชนแออัดหรือชุมชนบุกรุกโดยรัฐ ซึ่งเป็นแนวทางที่ไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างยั่งยืน และ *ประการที่สอง* การสร้างความมั่นคงในที่อยู่อาศัยและการดำรงชีวิตโดยให้ชุมชนเป็นศูนย์กลาง จึงทำให้เกิดโครงการบ้านมั่นคง

ส่วนที่สอง กลุ่มรายงานและศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาทำให้เกิดผลกระทบต่อชุมชน การศึกษาเรื่องผลกระทบของโครงสร้างรถไฟฟราญคู่ (สุทธิพิศ ดิสโร, 2555: 38-42) และแนวทางลดผลกระทบต่อชุมชนอำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่นว่าเมื่อรัฐบาลดำเนินตามนโยบายให้สร้างรถไฟฟราญคู่จะเกิดผลกระทบ 4 ด้าน คือ *ด้านเศรษฐกิจ* ทำให้รายได้ลดลงเนื่องจากต้องย้ายที่อยู่อาศัย โดยมีแนวทางคือมีโครงการสำหรับสร้างรายได้ให้กับผู้เผชิญปัญหา *ด้านสังคม* สภาพชีวิตความเป็นอยู่ของคนจะเปลี่ยนไปเมื่อย้ายออกจากที่อยู่อาศัย ซึ่งรัฐบาลควรมีการจัดสรรที่ดินใหม่ให้อยู่อาศัย *ด้านสิ่งแวดล้อม* คือ ความต้องการในการมีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นต่าง ๆ เช่น ในด้านความปลอดภัย โดยมีมาตรการในการป้องกันเพื่อให้เกิดความปลอดภัย และ *ด้านการเมือง* คือ คนในชุมชนสามารถต่อรองกับภาครัฐเพื่อให้เข้ามาแก้ไขปัญหา การชดเชยค่าเสียหาย การเยียวยา และรัฐบาลควรมีแผนรองรับเพื่อชี้แจงชี้แนะ และแก้ไขปัญหาอย่างยุติธรรม สอดคล้องกับงานเรื่องเสียงจากชุมชน ข้องกังวลเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายและโครงการที่เกี่ยวข้อง (สมาคมพัฒนาทวาย DDA, 2014) รายงานเกี่ยวกับการพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษทวายและโครงการที่เกี่ยวข้อง สามารถสรุปได้ 2 ประเด็นหลัก คือ *ประเด็นแรก* ผลกระทบที่เกิดจากการพัฒนาเศรษฐกิจทวายนับตั้งแต่การสูญเสียพื้นที่ทำกิน การยึดเวนคืนที่ดิน การโยกย้ายผู้คนออกจากพื้นที่ และ *ประเด็นที่สอง* เป็นประเด็นที่น่าสนใจที่กล่าวถึงพันธกรณีทางกฎหมาย มาตรฐาน และความผิดชอบของรัฐบาลไทย รวมไปถึงความรับผิดชอบในระดับภูมิภาคและระดับระหว่างประเทศ โดยกล่าวถึงสิทธิที่อิงตามหลักแห่งกฎบัตรขององค์การสหประชาชาติ (CESCR General Comment 4: The right to adequate housing UN OHCHR, 1992) ของผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาหากนำกฎหมายเหล่านี้มาสร้างหรือช่วยเหลือชุมชนที่ถูกไล่อื้อจะเป็นเป็นรูปธรรมมากขึ้น

ส่วนที่สาม กลุ่มที่ใช้แนวความคิดทฤษฎีอธิบายเกี่ยวกับ กลุ่มที่ศึกษาเกี่ยวกับเรื่องชุมชนป้อมมหากาฬ การต่อสู้เพื่อแก้ปัญหาการไร้ที่ดิน (ฐากร สิทธิโชค, 2561) ใช้แนวคิดของกรีมส์เกี่ยวกับการครอบงำทางอำนาจมาอธิบายปรากฏการณ์ในชุมชน โดยรัฐใช้นโยบาย กฎหมายและความเป็นชนชั้นผู้ปกครอง เพื่อทำให้คนในชุมชน

รื้อถอนบ้านและย้ายออก ในขณะเดียวกันคนในชุมชนที่เรียกตัวเองว่า “กลุ่มปัญญาชน” มีการสร้างแนวร่วมกับกลุ่มพลังทางสังคมและคนในชุมชนเพื่อช่วงชิงพื้นที่ ต่อรองอำนาจกับรัฐ สอดคล้องกับงานเรื่องการเมืองเรื่องพื้นที่ พลวัตทางสังคมของชุมชน กรณีศึกษาชุมชนป้อมมหากาฬ (ชนาน วัฒนกุล, 2550) พื้นที่บริเวณดังกล่าวถูกไล่รื้อจากภาครัฐบาล คนในชุมชนต่างออกมาต่อสู้ เรียกร้อง และต่อรอง ซึ่งพวกเขาได้สร้าง “พื้นที่ทางการเมือง” ขึ้นมาผ่านการเคลื่อนไหวด้วยการใช้เงื่อนไขการมีส่วนร่วมทางการเมืองกับการสร้างประชาสังคมและการเมืองภาคประชาชน

จากการศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาแล้วส่งผลกระทบต่อชุมชนแออัด สะท้อนให้เห็นผู้คนในชุมชนไม่ได้เข้าถึงสวัสดิการ การกระจายรายได้อย่างเป็นธรรม และไม่สามารถเข้าถึงสิทธิหลายประการ เช่น สิทธิด้านที่อยู่อาศัย สิทธิด้านสังคม สิทธิทางเศรษฐกิจ จนกระทั่งกลุ่มถูกสร้างผ่านวาทกรรมว่าเป็น “กลุ่มคนจนเมือง” หรือการเป็น “ศูนย์รวมของผู้ด้อยโอกาส” อย่างไรก็ตามภายใต้โครงสร้างของรัฐบาลที่มีการกระจายรายได้อย่างไม่เป็นธรรมและไม่สามารถแก้ไขปัญหาด้านสิทธิและสวัสดิการ ผู้คนในชุมชนแออัดกลับมีพลวัตและการสร้างอำนาจในการต่อสู้ ต่อรอง และการต่อต้านด้วยกลุ่มของพวกเขาเอง และการได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานต่าง ๆ อีกทั้งยังมีการเครือข่ายทางด้านเศรษฐกิจและสังคมระหว่างคนในชุมชนและนอกชุมชน ความสัมพันธ์เชิงอำนาจ รวมถึงการมีรายได้และมีความแตกต่างทางด้านเศรษฐกิจอย่างหลากหลายซับซ้อน

ระเบียบวิธีวิจัย / วิธีการศึกษา

งานศึกษาชิ้นนี้เป็นงานที่ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ เขียนด้วยรูปแบบการเก็บข้อมูลผ่านการสัมภาษณ์ชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากการสร้างรถไฟฟ้ารางคู่ โดยแบ่งออกเป็น 3 พื้นที่ คือ ชุมชนศาลหลักเมือง ซึ่งพื้นที่ตั้งใกล้กับเทศบาลนครขอนแก่นและมีผู้นำที่มีเครือข่ายเกี่ยวข้องกับภาครัฐ สมาชิกในชุมชนมีอาชีพและรายได้ที่มั่นคงส่งผลให้มีอำนาจในการต่อรองกับภาครัฐมากกว่า ชุมชนเทพารักษ์ 3 และชุมชนเทพารักษ์ 5 ซึ่งมีที่ตั้งห่างจากจุดศูนย์กลางความเจริญ ผู้คนส่วนใหญ่

ประกอบอาชีพรับจ้างรายวัน มีรายได้ไม่มั่นคงส่งผลให้อำนาจการต่อสู้ต่อรองน้อยกว่าชุมชนศาลหลักเมือง ผู้เขียนใช้การสัมภาษณ์เชิงลึกทั้งหมด 8 คน ประกอบไปด้วยผู้นำชุมชน ผู้คนที่ถูกไล่รื้อบ้าน และผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการสร้างทางรถไฟรางคู่ มีการสังเกตแบบมีส่วนร่วม การใช้วิธีการค้นคว้าเอกสารที่มีความเกี่ยวข้องรวบรวมใช้เป็นหลักฐานอ้างอิงประกอบกัน เพื่อเรียบเรียงช่วงลำดับเวลาเขียนในรูปเชิงพรรณนาเชิงวิเคราะห์ (Analytical description) โดยศึกษาและเก็บข้อมูลในระหว่างเดือนเมษายนปี พ.ศ. 2560 ถึงเดือนพฤษภาคมปี พ.ศ. 2561

ผลการศึกษา

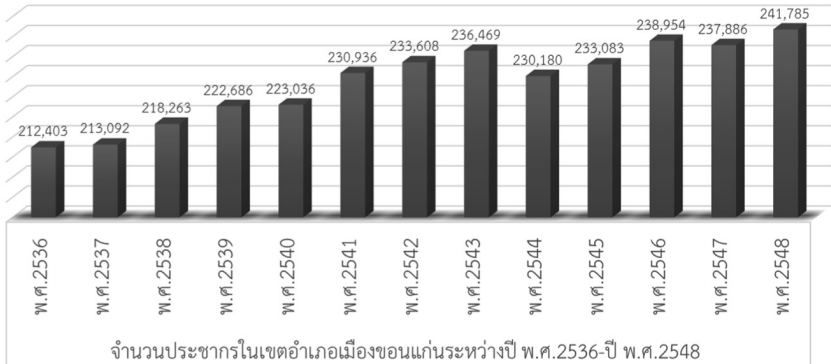
1. การขยายตัวทางเศรษฐกิจในเขตอำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น

การดำเนินนโยบายสร้างทางรถไฟในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ภาคอีสาน) เกิดขึ้นมาตั้งแต่สมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวมาจนถึงช่วงปี พ.ศ. 2499 ได้มีการขยายเส้นทางรถไฟไปยังจังหวัดต่าง ๆ ในภูมิภาค โดยแบ่งเส้นทางรถไฟเป็นสองสายหลัก คือ สายแรกสายอีสานเหนือเริ่มจากสถานีกรุงเทพฯ ไปยังสถานีหนองคาย สายที่สองคือสายอีสานใต้เริ่มจากสถานีกรุงเทพฯ ไปยังสถานีอุบลราชธานี การเกิดขึ้นของสถานีรถไฟจังหวัดขอนแก่นเป็นผลมาจากการสร้างทางรถไฟสายอีสานเหนือ มีระยะเวลาในการสร้างเชื่อมโยงแต่ละสถานีเริ่มตั้งแต่ช่วง พ.ศ. 2474 จนถึง พ.ศ. 2552 (สุวิทย์ ธีรศาสวัต, 2551: 17) ทำให้เกิดเส้นทางรถไฟเพิ่มขึ้นและขยายไปยังอำเภอและจังหวัดที่ไกลจากกรุงเทพฯ จุดเริ่มต้นคือจากชุมทางบัวใหญ่ เมืองพล บ้านไผ่ ขอนแก่น อุดรธานี หนองคาย และท่านาแล้งตามลำดับ ในช่วงแรกของการสร้างทางรถไฟทำให้ผู้คนตื่นตาตื่นใจกับ “ความเร็ว” สองฝั่งทางรถไฟถูกจับจองโดยกลุ่มพ่อค้า เพราะพื้นที่ดังกล่าวง่ายและสะดวกต่อการขนส่งสินค้า กลายเป็นพื้นที่ของการค้าขายระหว่างกลุ่มคนที่อยู่ข้างทางรถไฟกับกลุ่มคนในเขตพื้นที่อำเภอใกล้เคียงและอื่น ๆ นำสินค้ามาขาย เพื่อส่งต่อสินค้าไปยังหัวเมืองใหญ่ เช่น นครราชสีมาและกรุงเทพฯ นอกจากนี้ยังมีกิจการประเภทห้องเช่า โรงแรม และอาคารพาณิชย์เพื่อตอบสนองให้กับพ่อค้าที่มากับทางรถไฟด้วย

ชุมชนข้างทางรถไฟในเขตอำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น เริ่มก่อตั้งขึ้นในระหว่างปี พ.ศ. 2503 เมื่อการรถไฟแห่งประเทศไทยจ้างแรงงานมาขนฟืน เพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงสำหรับรถไฟและเพื่อการขนส่งสินค้า จังหวัดขอนแก่นจึงเป็นเป้าหมายของกลุ่มแรงงาน พวกเขาต้องหาที่อยู่อาศัยซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยยอมให้แรงงานตั้งเพิงพักชั่วคราวใกล้กับรางรถไฟ เพื่อไม่ให้มีปัญหาการเดินทางสำหรับแรงงาน (Lane Eisenburg, Dan Masciello, Sara Saavedra, Max Weisman และ 2550: 6) ต่อมาการปฏิบัติของจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ นำความคึกคักหลายอย่างมาสู่จังหวัดขอนแก่น มีการสร้างถนนมิตรภาพที่เกิดจากความร่วมมือระหว่างประเทศไทยกับประเทศสหรัฐอเมริกา ถนนเส้นนี้สร้างขึ้นเพื่อใช้เป็นถนนเส้นหลักในการเชื่อมต่อระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับภูมิภาคอื่น ทำให้มีวัตถุดิบอาหารสดความรู้ และความทันสมัยหลายอย่างถูกส่งผ่าน “ความเร็ว” ของรถยนต์ผ่านถนนมิตรภาพ จึงทำให้บทบาทของรถไฟลดลงไป เส้นทางสองฝั่งทางรถไฟในช่วงเวลานี้จึงเป็นพื้นที่ที่ผู้คนไม่ต้องการมากนัก

ในทศวรรษ 2520-2530 จังหวัดขอนแก่นมีสภาพเศรษฐกิจค่อย ๆ เจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง แก้วตา จันทรานุสรณ์ (2551: 109) กล่าวถึงภาคธุรกิจต่าง ๆ เข้ามาลงทุนเขตอำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น เช่น โรงแรมเจริญปริ้นเซส (โดยต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็น โรงแรมเจริญธานี ขอนแก่น) โรงแรมโสมพะ ขอนแก่น โรงแรมศรีจันทร์ ธานีการ์ ห้างหุ้นส่วน สยามบินขอนแก่น บริษัทขายรถยนต์ที่มีชื่อเสียงคือ โค้ชชูยะมอเตอร์ เป็นต้น ภาคธุรกิจขนาดย่อมตามมา เช่น ร้านอาหาร ธุรกิจขายปลีก ร้านซ่อมรถยนต์และมอเตอร์ไซด์ ร้านตัดผมและบริการต่าง ๆ ในการสำรวจประชากรของระบบสถิติทางการทะเบียนโดยสำนักงานบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง (ระบบสถิติทางการทะเบียน, 2560) ระบุจำนวนประชากรที่อยู่ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น ในระหว่างปี พ.ศ. 2536-2548 จำนวนตัวเลขในแต่ละปีเพิ่มขึ้น สะท้อนให้เห็นว่าการเกิดขึ้นของภาคธุรกิจในเขตอำเภอเมือง และความทันสมัยต่าง ๆ ดึงดูดผู้คนให้เข้ามาอยู่ในพื้นที่ ดูตาราง 1 ประกอบ

ตารางที่ 1 จำนวนประชากรในเขตอำเภอเมืองขอนแก่น ระหว่างปี พ.ศ. 2536 ถึง ปี พ.ศ. 2548



ที่มา: ดัดแปลงจาก "การสำรวจประชากรของระบบสถิติทางการทะเบียน" โดย สำนักงานบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง จาก http://stat.dopa.go.th/stat/statnew/upstat_age.php

ช่วงทศวรรษ 2550 การรายงานของกลุ่มเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนกลาง (2552: 13) พบว่าโครงสร้างเศรษฐกิจหลักมาจากการผลิตในสาขาการค้า การบริการ อุตสาหกรรม การเกษตรและการท่องเที่ยว เป็นหลัก โดยมีจังหวัดขอนแก่นเป็นศูนย์กลางของการผลิตในสาขาการค้าการบริการและสาขาอุตสาหกรรม สำหรับการผลิตในสาขาภาคเกษตรจะมีการผลิตในทุกจังหวัดโดยจังหวัดขอนแก่นมีมูลค่าการผลิตสูงสุด รองลงมา ได้แก่ จังหวัดกาฬสินธุ์ จังหวัดร้อยเอ็ด และจังหวัดมหาสารคาม ดูตารางที่ 2 ประกอบ

ตารางที่ 2 การเปรียบเทียบภาคการผลิตในภาคเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

จังหวัด	การบริการ/ การค้า	อุตสาหกรรม	เกษตรกรรม	ท่องเที่ยว	รายได้/คน
กาฬสินธุ์	14,731	6,685	9,805	279	40,769
ขอนแก่น	42,731	50,659	15,425	3,141	72,172
มหาสารคาม	14,611	4,485	5,894	208	34,206
ร้อยเอ็ด	20,562	7,490	7,654	239	36,702

ที่มา: ดัดแปลงตารางจาก “เรื่องการวิเคราะห์ปัจจัยสภาพแวดล้อมและศักยภาพของการพัฒนากลุ่มจังหวัดในแผนพัฒนาภูมิภาควัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลางปี พ.ศ. 2554-2556” โดย กลุ่มเศรษฐกิจ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง (2552: 13)

ในตารางแสดงให้เห็นว่าจังหวัดขอนแก่นมีการพัฒนามาอย่างต่อเนื่อง ด้วยการมุ่งเน้นให้เกิดความทันสมัยหลายด้าน และในแผนพัฒนาจังหวัดขอนแก่น ในปี พ.ศ. 2561 ถึงปี พ.ศ. 2564 ได้ตั้งวิสัยทัศน์ว่า **“ขอนแก่นเมืองน่าอยู่ ศูนย์กลางเชื่อมโยงการค้า การลงทุน และการบริการของกลุ่มประเทศอนุภาคลุ่มน้ำโขง”** (แผนพัฒนาจังหวัดขอนแก่น พ.ศ. 2561-2564, 2559: 80) ซึ่งสอดคล้องกับภาพความเจริญ ความทันสมัย และการมีผู้คนเข้ามาอยู่ในเขตพื้นที่ดังกล่าว

2. การเกิดชุมชนข้างทางรถไฟ กรณีการศึกษาชุมชนที่ถูกผลกระทบจากการสร้างรถไฟฟราญคู่

การก่อตั้งชุมชนข้างทางรถไฟในเขตอำเภอเมืองขอนแก่นมีมานับตั้งแต่การมีรถไฟผ่านจังหวัดขอนแก่น สามารถแบ่งกลุ่มคนที่อาศัยอยู่ข้างทางรถไฟเป็น 3 ช่วงคือ ช่วงแรก คือ ตั้งแต่ทศวรรษ 2490-2520 กลุ่มคนที่เข้ามาทำการค้าขาย เช่น กลุ่มคนจีน และแรงงานในเขตอำเภอเมืองขอนแก่น ช่วงที่สอง ตั้งแต่ทศวรรษ 2520-2530 มีกลุ่มคนจนเมืองและแรงงานจากต่างจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่เข้ามาจับจ้างทั่วไป สาเหตุสำคัญที่ดึงดูดให้คนเข้ามาอาศัย คือ การลงทุนจากภาครัฐ

และเอกชนทำให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และ ช่วงที่สาม ตั้งแต่ทศวรรษ 2530-2550 กลุ่มคนที่อาศัยอยู่คือลูกหลานและญาติพี่น้องที่อาศัยอยู่มาก่อนหน้านี้ นับเป็นช่วงเวลาของการขยายตัวของชุมชนมากที่สุดและชุมชนข้างทางรถไฟ ถูกเรียกว่า “ชุมชนแออัด” ซึ่งโครงการขับเคลื่อนสิทธิด้านเศรษฐกิจ สังคม และ วัฒนธรรมรายงานให้เห็นชัดเจนว่า ในปี พ.ศ. 2546 เมืองขอนแก่นมีประชากร ในชุมชนแออัดถึง 30,000 คนใน 18 ชุมชน และตั้งอยู่ในเขตที่ดินของภาครัฐ โดยที่ไม่ได้รับอนุญาต (Lane Eisenburg, Dan Masciello, Sara Saavedra และ Max Weisman, 2550: 5) มีชุมชนที่แออัดที่อยู่ข้างทางรถไฟ ดังนี้

ตารางที่ 3 รายชื่อชุมชนสองข้างทางรถไฟในเขตอำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น

ลำดับที่	ชื่อชุมชน	จำนวนครัวเรือน	เทศบาลตำบล
1	ชุมชนรอบเมือง 2	38	เมืองเก่า
2	ชุมชนเมือง 2 โซน 2	51	เมืองเก่า
3	ชุมชนพัฒนาเทพารักษ์ 1	20	นครขอนแก่น
4	ชุมชนพัฒนาเทพารักษ์ 2	21	นครขอนแก่น
5	ชุมชนพัฒนาเทพารักษ์ 3	40	นครขอนแก่น
6	ชุมชนเทพารักษ์ 5	86	นครขอนแก่น
7	ชุมชนเทพารักษ์ 3	188	นครขอนแก่น
8	ชุมชนโนนหนองวัด 2 (ริมราง)	41	นครขอนแก่น
9	ชุมชนเทพารักษ์ 2	30	นครขอนแก่น
10	ชุมชนหลักเมือง	70	นครขอนแก่น
11	ชุมชนเหล่าญาติ 12	151	นครขอนแก่น
12	ชุมชนหนองแวงตราขี้ใหม่	148	ศิลา
13	ชุมชนหลังศูนย์พัฒนาที่ดินโซน 1	20	ศิลา
14	ชุมชนหลังศูนย์พัฒนาที่ดินโซน 3	40	ศิลา

ที่มา: ดัดแปลงจาก “การพัฒนาประเทศการรับผิดชอบผลกระทบต่อคนจนของรัฐบาล”

โดย คมสันต์ จันทร์อ่อน จาก <https://www.prachatai.com/journal/2015/02/58132>

ทั้งนี้ เนื่องจากชุมชนข้างทางรถไฟมีหลายชุมชน ฉะนั้นผู้เขียนจึงเลือกชุมชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากการสร้างรถไฟรางคู่ 3 ชุมชน ประกอบด้วยชุมชนข้างทางรถไฟศาลหลักเมือง หรือชุมชนหลักเมือง ชุมชนข้างทางรถไฟเทพารักษ์ 3 และชุมชนข้างทางรถไฟเทพารักษ์ 5 ซึ่งมีรายละเอียดของการก่อตั้งชุมชน ระดับรายได้ และคุณภาพชีวิตหลายประการแตกต่างกัน ดังนี้

2.1 ชุมชนข้างทางรถไฟศาลหลักเมือง หรือชุมชนหลักเมือง

ประวัติชุมชนหลักเมือง เริ่มมาตั้งแต่ก่อนทศวรรษ 2520 ลักษณะชุมชนที่เข้ามาอยู่ในช่วงนี้เป็นกลุ่มคนที่เดินทางมาจากต่างจังหวัดเพื่อมารับจ้างทำงานทั่วไป มีการสร้างบ้านบริเวณทางรถไฟเพื่อใช้เป็นที่พักหลับนอนเท่านั้น เมื่อการจ้างเหมางานเสร็จจึงเดินทางกลับต่างจังหวัด บ้างมีการปล่อยให้บ้านที่สร้างไว้ทรุดโทรมไป ลักษณะบ้านที่สร้างจึงไม่มั่นคงเท่าใดนัก อย่างไรก็ตามพื้นที่ดังกล่าวไม่ได้รองรับเฉพาะกลุ่มคนยากจนที่มาจากต่างจังหวัดอย่างเดียว หากแต่มีกลุ่มคนจีน หรือกลุ่มพ่อค้าแม่ค้าเข้ามาสร้างบ้านเช่นกัน ดังนั้น จึงมีกลุ่มคนที่มีฐานะปานกลางและกลุ่มคนยากจนอยู่ในชุมชนเดียวกัน

ต่อมาในช่วงหลังทศวรรษ 2530 ผู้คนจากต่างจังหวัดเริ่มเข้ามาทำงานในเขตอำเภอเมืองมากขึ้น ทำให้มีการจับจองพื้นที่ทางรถไฟ มีการชักชวนญาติพี่น้องมาสร้างบ้านใกล้เคียงกันมากขึ้น ประกอบกับมีกลุ่มคนจนเมืองได้เข้ามาสร้างบ้านอยู่เช่นกัน ในเวลาดังกล่าวหลายครอบครัวตัดสินใจสร้างครอบครัว โดยไม่หวนกลับไปบ้านที่ต่างจังหวัดอีกต่อไป บ้านเรือนอยู่ในเขตชุมชนหลักเมืองประมาณ 140 หลังคาเรือน ต่อมาบางกลุ่มในชุมชนมีฐานะจากครอบครัวยากจนไปสู่ครอบครัวที่มีรายได้ปานกลาง เช่น กรณีของนายแก้ว (นามสมมติ) เป็นลูกของนายอุทร (นามสมมติ) ก่อนหน้าที่พ่อจะขึ้นมาเป็นประธานชุมชนต้องทำงานแบบหาเช้ากินค่ำ อาชีพที่ทำคือ การรับจ้างทั่วไป ส่งผักในตลาดสด ซ่อมมอเตอร์ไซด์ จนกระทั่งได้รู้จักกับกลุ่มพ่อค้าคนจีนที่มาจ้างเชือดคอกไก่ จึงทำให้มีรายได้และมีเงินเก็บเพื่อสร้างบ้านใหม่ โดยสร้างเป็นลักษณะทาวนโฮมอยู่ติดกับข้างทางรถไฟ ต่อมาสุภชัยได้รับการสืบทอดตำแหน่งให้เป็นประธานชุมชนต่อจากผู้เป็นพ่อ

เนื่องจากพื้นที่ชุมชนหลักเมืองอยู่ใกล้กับเขตพื้นที่ราชการ ศาลหลักเมือง ตลาดทางรถไฟ โรงแรม และเมือง จึงทำให้ระบบเศรษฐกิจจึกคัก ความโลดแล่นนี้ ทำให้หลายครอบครัวก่อร่างสร้างตัวขึ้นมาและสามารถขยับฐานะได้ภายในเวลาไม่ถึง 10 ปี บ้างเปิดร้านขายของชำ มีร้านขายก๋วยเตี๋ยวเปิด ขายตุตเปิดทอด ร้านตัดผมชาย ร้านตัดเย็บเสื้อผ้า ฯลฯ การสร้างตัวนี้มีผลทำให้ลูกหลานของพวกเขาได้เข้าสู่ระบบการศึกษาได้อย่างทัดเทียม และมีงานทำทั้งในภาครัฐและเอกชน การเข้าถึงพื้นที่และโอกาสทางการค้าสร้างรายได้ที่มั่นคง นับเป็นโอกาสที่ดีอีกช่องทางหนึ่งที่ลูกหลานของพวกเขาไม่ต้องสืบทอดความยากจนอีกต่อไป บ้านที่อยู่ในบริเวณชุมชนหลักเมืองจึงถูกรื้อและสร้างใหม่เพื่อปรับเปลี่ยนพื้นที่จากเดิมที่เคยถูกกล่าวหาว่าเป็นชุมชนแออัด เป็นการสร้างชุมชนที่มีภูมิทัศน์และระบบสาธารณูปโภคและอุปโภคดีขึ้น

ความเป็นชุมชนได้เริ่มเกิดขึ้นอย่างชัดเจนเมื่อมีการเลือกประธานชุมชน ชื่อแม่ทองคำ (นามสมมติ) พ่อชาญชัย (นามสมมติ) พ่ออมร (นามสมมติ) และ นายแก้ว (นามสมมติ) ตามลำดับ และได้ร่วมกันตั้งชื่อชุมชนว่า “ชุมชนศาลหลักเมือง” หรือเรียกสั้น ๆ ว่า “ชุมชนหลักเมือง” (เพราะที่ตั้งของชุมชนอยู่บริเวณใกล้เคียงกับ ศาลหลักเมืองประจำเมืองขอนแก่น) (แก้ว (นามสมมติ), 17 เมษายน 2561) การเคลื่อนไหวของชุมชนเพื่อเรียกร้องไม่ให้เลื้อยเกิดขึ้นเมื่อมีการประกาศจากรัฐบาลและการรถไฟแห่งประเทศไทยว่าจะมีการเวนคืนที่ดินเพื่อสร้างทางรถไฟรางคู่ ผู้ที่มีบทบาทสำคัญในการลุกขึ้นมาเพื่อต่อสู้กับเรื่องดังกล่าว คือประธานชุมชน ชื่อ นายแก้ว (นามสมมติ) ได้เชิญตัวแทนในชุมชนเพื่อหาทางออกร่วมกัน โดยมีวิธีการ 2 อย่าง คือ วิธีที่หนึ่ง การเข้าร่วมอบรมภายใต้โครงการชื่อ “บ้านมั่นคง” วัตถุประสงค์ของโครงการเพื่อปรับปรุงที่อยู่อาศัยและยกระดับรายได้ให้กับผู้มีรายได้น้อย โครงการนี้มีสมาชิกเข้าร่วมทั้งสิ้น 36 ราย จนกระทั่งพวกเขาได้เข้ารับการอบรมและจัดระเบียบชุมชน และ วิธีที่สอง คือ การได้รับการสนับสนุนจากนักการเมืองท้องถิ่น โดยผลักดันให้ผู้นำชุมชนและกรรมการชุมชนศาลหลักเมืองรวมกลุ่มกันเพื่อขอเช่าพื้นที่กับการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งผลสรุปว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่สามารถให้คำตอบที่ชัดเจนได้ว่าจะให้

ชุมชนเช่าพื้นที่ต่อไปหรือไม่ การเคลื่อนไหวยังดำเนินต่อไปโดยการรวมกลุ่มเพื่อขอให้บริษัทประมูลสร้างทางรถไฟรางคู่อธิบายและชี้แจงพื้นที่การสร้างทางรถไฟ ผลสรุปจากการเคลื่อนไหวดังกล่าว พบว่า มีบ้านบางหลังที่ต้องรื้อออก เนื่องจากอยู่ติดกับทางรถไฟเพราะไม่เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด วิธีการแก้ปัญหา คือ ผู้นำในชุมชนนัดประชุมเพื่อหาทางช่วยเหลือบ้านที่ต้องถูกรื้อ ซึ่งเจ้าของบ้านที่อยู่ใกล้กันได้แบ่งที่ดินบางส่วนให้ผู้ที่ต้องถูกรื้อได้มีที่ดินและมีบ้านอยู่ต่อไป นับเป็นการเคลื่อนไหวที่มีบทบาทของผู้นำชุมชน นักการเมืองท้องถิ่น และสมาชิกในชุมชนเคลื่อนไหวเพื่อรักษากันไว้

2.2 ชุมชนข้างทางรถไฟเทพารักษ์ 3

ชุมชนเทพารักษ์ 3 ก่อตั้งขึ้นปี พ.ศ. 2513 ประกอบด้วย 168 ครัวเรือน บ้านเรือนที่อยู่นอกกระยะ 20 เมตรจากรางรถไฟมีอยู่ 64 ครัวเรือน ส่วนที่เหลืออยู่ในเขต 20 เมตร ในด้านการดำเนินชีวิต พวกเขาไม่มีสัญญาเช่าที่ดินกับการรถไฟ แต่เข้าร่วมเป็นสมาชิกเครือข่ายสหชุมชนผู้ที่อาศัยอยู่ในชุมชนส่วนมากทำงานเป็นแรงงานรับจ้างรายวันโดยมีรถมารับคนเพื่อไปก่อสร้าง รับจ้างทำนา มีเก็บของเก่าขาย ถีบสามล้อ ฯลฯ รายได้เฉลี่ยต่อวันสำหรับแรงงานรับจ้างอยู่ที่ 250 บาทต่อวัน สำหรับคนเก็บของเก่ารายได้เฉลี่ยไม่ถึงวันละ 75-100 บาทต่อวัน สภาพภายในชุมชนมีบ้านที่รื้อติดกัน มีร้านขายของชำ ร้านขายน้ำหวาน โดยแบ่งพื้นที่ในบ้านของตัวเองขายของกรณีนางคำภา (นามสมมติ) อายุ 43 ปี เปิดร้านเสริมสวยในชุมชนมาประมาณ 7 เดือนแล้ว สาเหตุที่เธอไม่ออกไปรับจ้างทำงานข้างนอกเนื่องจากป่วยเป็นโรคภูมิแพ้และหอบหืด ซึ่งเป็นมานานแต่อาการหนักมากเมื่อตอนทำงานในโรงงาน และต้องเข้าโรงพยาบาลหลายครั้ง เธอจึงตัดสินใจลาออกจากงานแล้วมาพักรักษาตัวอยู่บ้าน ทำให้รายได้มาจากสามีคนเดียวคือประมาณเดือนละ 7,900 บาท แต่เธอมีลูกที่เรียนในระดับประถมศึกษาอยู่ 2 คน และมีค่าใช้จ่ายสูง แม้จะมีร้านเสริมสวยก็ตามแต่เธอเล่าว่า “มีลูกค้มาทำผมไม่มากนัก” (คำภา (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 21 เมษายน 2561) เพราะชุมชนอยู่ติดกับเมือง ดังนั้นลูกค้บางรายจึงเลือกไปร้านเสริมสวยในเมืองแทน รายได้จึงพอซื้อข้าววันต่อวันให้สมาชิกในครอบครัวเท่านั้น

ชุมชนข้างทางรถไฟเทพารักษ์มีการเลือกประธานชุมชนมาแล้ว 6 คน โดยมีนายสมศักดิ์ (นามสมมติ) เป็นประธานคนปัจจุบัน เขามีอายุ 57 ปี ซึ่งก่อนที่จะได้รับการเลือกให้เป็นประธานชุมชนทำอาชีพรับจ้างมาหลายอย่าง เช่น ในฤดูปลูกมันเดินทางไปรับจ้างปลูกมันสำปะหลังที่จังหวัดอุดรธานี รับจ้างเกี่ยวข้าวในเขตอำเภอที่อยู่ใกล้กับเขตอำเภอเมืองขอนแก่น ต่อมาเขาและเพื่อนได้รวมหุ้นกันเพื่อรับจ้างขุดเจาะน้ำบาดาล ทำงาน 2 ปี จึงมีรายได้มากพอที่จะซื้อบ้านหลังเดิมที่มีสภาพทรุดโทรมออกแล้วปลูกบ้านใหม่เป็นลักษณะบ้านสองชั้นข้างบนทำด้วยไม้ส่วนด้านล่างทาสีด้วยปูนฉาบแบบหยาบ ๆ เขาเล่าว่านี่คือ “บ้านต้องทำใหม่ให้มันคง หลังเดิมฝนมาลมมาบ้านก็เปียก” (สมศักดิ์ (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 24 เมษายน 2561) จากนั้นในปี พ.ศ. 2548 เขาได้รับคัดเลือกให้เป็นประธานชุมชน และได้เข้าร่วมกับภาครัฐหลายอย่าง เพื่อให้ชุมชนได้รับระบบสาธารณูปโภคและอุปโภค เช่น น้ำประปา ไฟฟ้า ถนนคอนกรีต ฯลฯ ปัจจุบันเขามีรายได้จากการเลี้ยงวัวขาย และจากการที่ลูกสาวส่งเงินมาให้เพื่อส่งเสียและเลี้ยงดูหลานอีก 2 คน

2.3 ชุมชนข้างทางรถไฟเทพารักษ์ 5

ชุมชนข้างทางรถไฟเทพารักษ์ 5 เป็นชุมชนแออัดลำดับสุดท้ายที่อยู่ทางทิศตะวันออกในเขตเมืองขอนแก่น และได้รับผลกระทบจากการสร้างรถไฟรางคู่ มีครอบครัวทั้งหมด 86 ครอบครัว สภาพชุมชนทรุดโทรม เนื่องจากผู้คนที่อาศัยอยู่ในชุมชนแห่งนี้ ไม่มีสัญญาเช่าที่ดินกับการรถไฟ จึงทำให้ระบบสาธารณูปโภคและอุปโภคไม่ดีมากนัก¹ พื้นที่ในบ้านถูกใช้ร่วมกัน และไม่สามารถจัดห้องให้เป็นสัดส่วนได้ เพราะมีพื้นที่จำกัด บ้างมีการนำไก่ชนมาเลี้ยงไว้ในบ้าน เปิดไก่ถูกปล่อยให้เดินอยู่ในบริเวณบ้าน บ้านเรือนติดกันอย่งหนาแน่น ไม่มีที่อระบายน้ำจึงทำให้น้ำท่วมขัง

¹ การสำรวจของโครงการขับเคลื่อนสิทธิด้านเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม รายงานว่าในการเข้าถึงบริการน้ำประปา ไฟฟ้า และการบริการขั้นพื้นฐานต่างๆ ในแง่ของกฎหมายผู้ที่อยู่อาศัยต้องมีหลักฐานเพื่อยืนยันการครอบครองที่ดินมาแสดง และเพื่อการเข้าถึงประปาและไฟฟ้า ชาวชุมชนต้องเสียค่าใช้จ่ายเพื่อการติดตั้งมิเตอร์น้ำและไฟฟ้าแบบชั่วคราว โดยอัตราการใช้ไฟฟ้าจะสูงกว่าอัตราแบบปกติ หรือผู้ที่อยู่อาศัยต้องต่อพ่วงน้ำประปาจากบ้านข้างเคียง ซึ่งเจ้าของบ้านจะเป็นผู้กำหนดราคาขึ้นเอง อ้างจาก (Lane Eisenburg, Dan Masciello, Sara Saavedra และ Max Weisman, 2550: 5)

คนที่อาศัยอยู่ในบ้านมีหลายรุ่นอยู่รวมกัน แต่ที่พบมากคือคนสูงอายุและเด็ก ส่วนวัยรุ่นมีทั้งผู้ที่เรียนและไม่เรียนหนังสือ เพราะผู้ปกครองไม่มีเงินที่จะส่งเสียให้เรียนให้จบ จึงทำให้หลายคนไม่เรียนต่อหรือออกจากโรงเรียนในระหว่างที่มีการเรียนการสอน

สำหรับอาชีพที่พบมากที่สุดคือ รับจ้างรายวัน มีรายได้เฉลี่ยต่อวันประมาณ วันละ 200 บาท แต่เศรษฐกิจมีความผันผวนส่งผลกระทบทำให้ผู้รับจ้างบางราย มีรายได้น้อยกว่า 100 บาทต่อวัน ความไม่มั่นคงนี้ทำให้มีรายได้ไม่พอ จนนำไปสู่การกู้ยืม นอกระบบมาใช้จ่ายในครอบครัว ส่งผลให้เกิดปัญหาการทวงหนี้ตามมา สภาพเช่นนี้ สอดคล้องกับรายงานเรื่องเสียงจากคนชายขอบ ชุมชนแออัดขอนแก่น กล่าวถึงชีวิตของยาใจ (นามสมมติ) เธอมีปัญหาสภาพร่างกายและสมองที่บกพร่อง ในครอบครัว ของเธอมีจำนวน 5 คน ต้องอาศัยนอนอยู่รวมกันในบ้านหลังเดียวกัน ยาใจ (นามสมมติ) มีรายได้เดือนละ 2,000 บาท โดยเธอไม่อยากหางานแม่แต่วันเดียวเพื่อจะได้ เงินเดือนเต็ม แต่สิ่งที่ต้องเผชิญบ่อยครั้งคือเงินไม่พอต่อการใช้จ่าย เธอต้องยืมเงิน เพื่อเป็นค่าอาหารสำหรับเธอและยายของเธอ ทำให้สภาพความเป็นอยู่ลำบาก เพราะ ต้องหาเงินเลี้ยงตัวเองและคนในครอบครัวและต้องหาเงินใช้หนี้ด้วย เช่นเดียวกันกับ (ยาย (นามสมมติ) **สัมภาษณ์**, 17 เมษายน 2561) กล่าวถึงสภาพชีวิตที่ลำบาก เพราะ ยกเฒ่า วัว ควายให้ญาติ แล้วย้ายเข้ามาอยู่ในเมืองเพื่อหวังจะให้ชีวิตดีขึ้น แต่เมื่อมาอยู่ในเมืองมีแต่ความลำบากเพราะไม่มีทะเบียนบ้านถาวร จึงทำให้ไม่ได้รับการบริการน้ำประปา และไฟฟ้าจากภาครัฐ ต้องอาศัยการพ่วงต่อน้ำและไฟฟ้าจากเพื่อนบ้าน แม้ในชุมชน จะมีประธานชุมชนก็ตาม แต่มีบทบาทไม่มากนัก เพราะเขาต้องทำงานหลายหน้าที่คือ การทำงานรับจ้างขับรถแท็กซี่ และรับจ้างถมดินซึ่งมีรายได้ไม่มากนัก เพราะจะถูก นายหน้าหักเงิน อีกหน้าที่หนึ่งคือการเลี้ยงหลานอีก 2 คน ประกอบกับมีโรคประจำตัว คือเบาหวานทำให้เหนื่อยง่าย และไม่สามารถทำงานหนักได้ (Lane Eisenburg, Dan Masciello, Sara Saavedra และ Max Weisman, 2550: 4)

จากกรณี 3 ชุมชนที่อาศัยอยู่ข้างทางรถไฟ จะเห็นว่าแต่ละชุมชนตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีลักษณะทางกายภาพต่างกัน คือชุมชนข้างทางรถไฟศาลหลักเมือง ตั้งอยู่ใกล้กับศาลหลักเมืองอันเป็นสถานที่ศักดิ์สิทธิ์ที่ผู้คนกราบไหว้บูชา เทศบาลนครขอนแก่น

ตลาดทางรถไฟ ทำให้คนในชุมชนสามารถเข้าถึงพื้นที่ทางเศรษฐกิจได้ดีกว่าพื้นที่อื่น เกิดการสร้างความสัมพันธ์และการสร้างเครือข่ายกับกลุ่มคนภายนอกชุมชน ประกอบกับประธานชุมชนและคนในชุมชนมีการจัดการพื้นที่ เพื่อสร้างภูมิทัศน์ ชุมชนให้น่าอยู่ โดยได้รับการสนับสนุนจากเทศบาลนครขอนแก่น จึงทำให้ชุมชน มีความเป็นระเบียบ และมีสภาพเศรษฐกิจที่ดีคล่องตัว กรณีชุมชนข้างทางรถไฟ เทพารักษ์ 3 ห่างจากบริเวณศูนย์ราชการของจังหวัดประมาณ 1.5 กิโลเมตร และมีถนนตัดผ่าน สภาพและวิถีชีวิตของผู้คนในชุมชนทำงานรับจ้างทั่วไปเป็นหลัก มีการสร้างเครือข่ายของกลุ่มทำงานรับจ้าง อย่างไรก็ตามสภาพทางเศรษฐกิจยังไม่ได้มากนัก เพราะอาชีพที่ท่ามีความเสี่ยงและมีความไม่มั่นคง สภาพชีวิตและความเป็น อยู่คนในชุมชนและประธานชุมชนต่างพยายามพัฒนาพื้นที่ให้เป็นชุมชนน่าอยู่ ด้วยการทำงานร่วมกัน มีการสร้างกิจกรรมเพื่อสานสัมพันธ์คนในชุมชน ทว่าการ สร้างพื้นที่ต้องได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพราะผู้คนส่วนมากต้องออกไปรับจ้าง ในเมืองและรับจ้างนอกเมืองจึงทำให้การพัฒนาหลายด้านไม่สมบูรณ์แบบ ในกรณี ชุมชนสุดท้ายคือชุมชนข้างทางรถไฟเทพารักษ์ 5 เป็นชุมชนที่อยู่ไกลออกจากไป ในเมือง มีผู้คนจากหลายพื้นที่เข้ามาอาศัย อาชีพส่วนมากคือการรับจ้างรายวันรายได้ ไม่สูงนัก พวกเขาต้องทำงานหลายอย่างเพื่อจะได้เลี้ยงปากท้องคนในครอบครัว

3. สภาพชีวิตผู้คนข้างทางรถไฟ การต่อสู้ และการต่อรองอำนาจ

เนื้อหาจะกล่าวต่อไปนี้ถูกแบ่งออกเป็น 2 ประเด็น ได้แก่ สภาพชีวิต ผู้คนข้างทางรถไฟที่ไม่ได้รับบริการหรือไม่ได้รับความอำนวยความสะดวกจากรัฐ ในด้านการอุปโภคและบริโภค ส่วนอีกหนึ่งประเด็นคือ การต่อสู้ และการต่อรองอำนาจ

3.1 ชีวิตผู้คนข้างทางรถไฟ

การเข้ามาอาศัยอยู่ข้างทางรถไฟ ผู้คนมีการสร้างบ้านหลังเล็ก ๆ ด้วยการ เอาสังกะสีเก่ามาต่อเติมเพื่อใช้เป็นที่พักหลบแดดและฝนมีลักษณะความเป็นอยู่แบบแออัด ต้องอดทนต่อเสียงรถไฟและแรงสั่นสะเทือนของรางรถไฟ ไม่มีระบบสาธารณสุขบริโภค และระบบอุปโภคที่อำนวยความสะดวก ต้องขอความช่วยเหลือจากเพื่อนบ้านอีกฝั่งหนึ่ง ที่มีบ้านอยู่ติดกับถนนเพราะมีแนวเสาไฟฟ้าและมีไฟฟ้าใช้แล้ว ด้วยการขอต่อสายไฟ

และชุดดินเป็นแนวยาวแล้วฝังสายไฟใส่ท่อพลาสติกวางข้ามทางรถไฟ เช่นเดียวกันกับน้ำที่ต้องใช้ในการอุปโภคบริโภคต้องขุดเป็นบ่อลึกเพื่อให้หน้าซึมแล้วจึงตักมาใช้ดื่มกิน หรือบางครั้งครัวที่มีเงินทุน จะใช้วิธีการเจาะน้ำบาดาลแทน ในด้านการคมนาคมในฤดูฝนต้องเผชิญกับการเดินทางที่ยากลำบาก เพราะถนนมีน้ำท่วมขังและเป็นหลุมเนื่องจากไม่มีการระบายน้ำอย่างเป็นระบบ

การถูกผลักไสจากความเจริญ ความทันสมัย และความพ่ายแพ้ต่อระบบทุนนิยมทั้งที่อยู่ท่ามกลางการพัฒนา ทำให้มีกลุ่มคนที่เข้ามาตั้งบ้านเรือนอยู่ข้างทางรถไฟมีทั้งกลุ่มที่เข้ามาอย่างถูกกฎหมายและไม่ถูกกฎหมาย นั้นหมายถึงบางครั้งครัวเช่าที่ดินแต่บางครั้งครัวจับจองที่ดินแล้วเข้ามาอาศัยโดยไม่ได้เช่า บ้านเรือนมีการขยายออกไปตามเส้นทางรถไฟเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่ที่อยู่ใกล้ใจกลางเมืองทำให้มีลักษณะเป็นชุมชนแออัด ดังนั้น จึงทำให้เกิดภาพลักษณะที่ปรากฏขึ้นกับสายตาของคนภายนอก คือ การถูกมองว่าคนที่มาอยู่แถวข้างทางรถไฟเป็นกลุ่มคนจนเมือง ชุมชนแออัด เป็นพวกบุกรุกพื้นที่สาธารณะ หรือพวก“สลัม”

ส่วนมากกลุ่มคนในชุมชนทางรถไฟประกอบอาชีพที่อยู่ภาคการผลิตอย่างไม่เป็นทางการ (Informal sector) เช่น ขายพวงมาลัย ถีบสามล้อ ขับรถสามล้อ ขับแท็กซี่ เลี้ยงหมูขาย ขายลูกชิ้นทอด ทำเหล็กดัดเพื่อส่งต่อไปกับร้านขายเหล็ก ขนาดกลาง รับเหมาก่อสร้างซึ่งเป็นงานขนาดเล็ก จัดและตกแต่งสวน แม่บ้านทำความสะอาด ก่อสร้าง ชัดหินอ่อน เปิดอู่ซ่อมรถขนาดกลางและขนาดเล็ก ลูกจ้างขายของในห้างสรรพสินค้า ทำขนมเพื่อส่งให้กับตลาดหรือขายให้กับคนในชุมชนเดียวกัน เปิดร้านคาราโอเกะ ตัดเย็บเสื้อผ้า ฯลฯ ในกรณีสันหัด (นามสมมติ) อาศัยอยู่ข้างทางรถไฟเขตชุมชนรอบเมือง เขาเป็นผู้รับเหมาทำหินขัด เขาใช้วิธีติดต่อกับร้านขายเฟอร์นิเจอร์ขนาดใหญ่เพื่อรับงานขัดหินมาทำ ในช่วงที่มีการสั่งงานขัดหินจำนวนมากเขาใช้วิธีจ้างคน เพื่อจะได้ส่งงานให้ทันกำหนด อย่างไรก็ตามในช่วงที่ไม่มีงานจะออกไปหางานรับงานอื่น ๆ ในต่างจังหวัดทำ เขาเล่าว่า “บางทีออกไปหางานเก็บมะขามหวานที่เพชรบูรณ์...มันต้องดิ้นรน ต้องทำให้ครอบครัวรอดให้ได้ ถ้าไม่หาก็กไม่มีกิน...” (สันหัด (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 26 เมษายน 2561)

ในกรณีของบุษบา (นามสมมติ) เล่าว่าย้ายออกจากบ้านพักขององค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ (อ.อ.ป.) เนื่องจากสามีของเธอลาออกจากงานและมีภาระหนี้สินจำนวนมาก จึงต้องมาสร้างบ้านอยู่ข้างทางรถไฟ โดยซื้อที่ดินในราคา 7,000 บาทจากเพื่อนที่รู้จักกัน ช่วงแรก เปิดร้านขายของชำเพื่อขายให้กับคนที่อยู่ในชุมชนข้างทางรถไฟ แต่มีรายได้ไม่มากนัก เธอจึงไปทำงานรับจ้างทำความสะอาดในห้างสรรพสินค้า ต่อมาปี พ.ศ. 2557 สามีเสียชีวิต เธอต้องทำงานหนักเป็นสองเท่า เช่น การรับจ้างรีดเสื้อผ้า รับจ้างทำขนมท้องถิ่น (บุษบา (นามสมมติ), สัมภาษณ์ 1 พฤษภาคม 2561) ชีวิตลำบากเพิ่มมากขึ้นเมื่อเธอเกิดอุบัติเหตุทำให้ตาบอดด้านซ้าย แต่ในความโชคร้ายยังมีความโชคดีอยู่บ้าง เมื่อได้พบรักกับชายหนุ่มและตกลงใช้ชีวิตร่วมกัน สามีคนที่สองของเธอแม้จะกินเหล้าแต่ก็ยังทำงานเพื่อหาเงินมาจุนเจือเธอและหลาน มีอาชีพเป็นคนรับจ้างรายวัน เช่น รับจ้างก่อสร้าง วางท่อน้ำระบาย เชื่อมเหล็ก และทำเหล็กดัด

การทำงานที่มีความหลากหลายของกลุ่มคนเหล่านี้ คงปฏิเสธไม่ได้ว่าพวกเขาเป็นส่วนหนึ่งในการหล่อเลี้ยงและสร้างเมืองขอนแก่นให้มีความเจริญเช่นกัน ทว่าอาชีพและรายได้จากการทำงานดังกล่าวเป็น “ความเสี่ยง” และ “ไม่มีความมั่นคง” เพราะสภาพเศรษฐกิจในแต่ละช่วงเวลามีการเปลี่ยนแปลง ทำให้พวกเขามีทั้งความสมหวังและความผิดหวังในช่วงเวลาเดียวกัน ซึ่งความเสี่ยงและความไม่มั่นคงเหล่านี้ยังเป็นปัญหาที่รัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องตระหนักและแก้ปัญหา รวมถึงกำหนดนโยบายที่เอื้อและส่งเสริมให้กับกลุ่มคนเหล่านี้

3.2 การต่อสู้ และการต่อรองอำนาจ

ในปี พ.ศ. 2542 พลวัตของการต่อสู้ของชุมชนข้างทางรถไฟเกิดขึ้นอย่างชัดเจน เมื่อมีใบปลิวที่สถานีรถไฟขอนแก่น ประกาศให้มีการประมูลที่ดินทางรถไฟ โดยจะเริ่มต้นในวันที่ 9 มีนาคม พ.ศ. 2542 ซึ่งชุมชนข้างทางรถไฟไม่ได้รับการแจ้งจากทางรถไฟแห่งประเทศไทยแต่อย่างใด ทำให้มีการรวมกลุ่มกันประมาณ 1,200 คน บริเวณหน้าสถานีรถไฟขอนแก่น กรณีดังกล่าวมีสมาชิกจากเครือข่ายสลัมสี่ภาค² เข้าร่วมประท้วงที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ที่จังหวัดกรุงเทพมหานครด้วย

² อ่านรายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับ กระบวนการทำงานของสลัมสี่ภาคกับการขับเคลื่อนนโยบายสาธารณะร่วมกับคนในชุมชนแออัด ใน กระบวนการและการมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนนโยบายสาธารณะด้านที่อยู่อาศัยของเครือข่ายสลัมสี่ภาค (ชนกาญจน์ พันธุ์เดิมวงศ์, 2559: 73-108)

(Lane Eisenburg, Dan Masciello, Sara Saavedra และ Max Weisman, 2550: 7) เหตุการณ์ยุติลงในปีถัดมา ในเดือนกันยายนปี พ.ศ. 2543 การรถไฟแห่งประเทศไทย ยินยอมลงนามในบันทึกความเข้าใจกับเครือข่ายสลัมสี่ภาค ชุมชนข้างทางรถไฟ จึงทำสัญญาเช่า พร้อมกับมีการจัดตั้งชมรมคนรักบ้าน (โกวิทย์ (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 1 พฤษภาคม 2561) ต่อมาถูกแยกออกเป็น 2 เครือข่าย คือ เครือข่ายฟื้นฟูประชากร สร้างสรรค์และเครือข่ายสหชุมชน

จากเหตุการณ์ในครั้งนั้นทำให้เกิดการ “สร้างชุมชนใหม่” ซึ่งถือว่าเป็นการ รวมกลุ่มกันในชุมชน มีการร่วมกันสร้างพื้นที่ทางการเมืองผ่านการก่อตั้งศูนย์ต่าง ๆ เพื่อต่อรองอำนาจและสร้างสวัสดิการเพื่อช่วยเหลือคนในชุมชน เรียกว่าเป็น “ลีลาคนจน” (สุวัฒน์ คงแป้น, 2548) ซึ่งได้รับงบประมาณสนับสนุนจากหลายหน่วยงาน ประกอบด้วย สำนักงานพัฒนาชุมชนชนเมือง (พชม.) กองทุนพัฒนาชนบทเพื่อจัดตั้งสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (พอช.) และโครงการเพื่อจัดการชุมชนทั่วประเทศ ทำให้เกิดโครงการ หลายอย่าง ดังนี้

ศูนย์การเรียนรู้ชุมชน ตั้งขึ้นเพื่อรวบรวมศักยภาพหลายด้านให้คนในชุมชน เข้ามาใช้บริการ รวมถึงคนจากภายนอกสามารถเข้ามาเรียนรู้ได้ เป็นพื้นที่รวบรวม ภูมิปัญญาท้องถิ่น เช่น แพทย์แผนไทย สมุนไพร หมอพื้นบ้าน ศิลปวัฒนธรรม งานฝีมือช่างไม้ หัตถกรรม ผู้มีความรู้ด้านการถนอมอาหาร การรับประทานอาหาร เพื่อสุขภาพ ผู้มีความรู้ด้านความเชื่อ

ด้านการรวมกลุ่มในชุมชนเพื่อตั้งกองทุน มีหลักการคือการสนับสนุน ให้คนในชุมชนเกิดการออม และสมาชิกสามารถกู้ยืมเงินจากกองทุนได้ ซึ่งเสียดอกเบี้ยต่ำ สมาชิกต้องจ่ายเงินเข้าส่วนกลางเดือนละ 100 บาท ดอกเบี้ยจากกองทุนนี้นำไป พัฒนาชุมชนของสมาชิก นอกจากนี้ยังมีกลุ่มฌาปนกิจเพื่อนำเงินจากสมาชิกมาช่วยเหลือ ครอบครัวที่เสียชีวิต

ด้านสังคม มีหลายโครงการคือ ชมรมแอโรบิคต้านภัยยาเสพติด มีการจัดการ แข่งขันกีฬาสำหรับเยาวชนและวัยกลางคนในช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ และ วันครอบครัว เพื่อสร้างความสัมพันธ์ระหว่างคนในชุมชนและระหว่างชุมชน เช่น ชุมชนเทพารักษ์ 1 กับชุมชนเทพารักษ์ 2 เป็นชุมชนอยู่ติดกัน ประธานชุมชน

มีการเชื่อมโยงสัมพันธ์กันโดยการทำกิจกรรมวันสำคัญต่าง ๆ ร่วมกัน นอกจากนี้ ยังมีโครงการรักษาสภาพ มีการประสานกับศูนย์การแพทย์ที่อยู่ใกล้กับชุมชนมาอบรม เกี่ยวกับการปฐมพยาบาลเบื้องต้น การให้ข้อมูลเกี่ยวกับด้านสุขภาพ และการประยุกต์ องค์ความรู้ภูมิปัญญาด้านการแพทย์แผนไทยให้เข้ากับสมัยปัจจุบัน

ศูนย์อเนกประสงค์ เป็นการสร้างพื้นที่ให้คนในชุมชนพูดคุยแลกเปลี่ยน และทำกิจกรรมต่าง ๆ ร่วมกัน มีศาลาประชุม โดยประชาชนชุมชนและสมาชิกในชุมชน หรือกันในวันระต่าง ๆ หรือประชุมเพื่อจะทำโครงการ หรือทำกิจกรรมวันสำคัญของ ชุมชน

ความเป็นอยู่ที่ไม่ดีสวัสดิการได้จากรัฐ ทำให้ชีวิตพวกเขาต้องต่อสู้และ ดิ้นรนมากกว่ากลุ่มคนอื่น รวมถึงถูกฉายภาพว่าเป็นกลุ่มคนจนเมืองที่อยู่รวมกัน ในสลัม ทว่าพวกเขาไม่ได้สยบยอมต่อสภาพชีวิตที่ถูกกล่าวหาแต่อย่างใด คนใน ชุมชนทางรถไฟมีการรวมกลุ่มกับกลุ่มเอ็นจีโอ (NGO) หลายเครือข่าย เพื่อพัฒนา ชุมชนร่วมกัน มีการขับเคลื่อนพื้นที่จนทำให้เกิดความเจริญด้านต่าง ๆ ขึ้น เช่น มีไฟฟ้า มีการวางท่อน้ำประปา มีถนนคอนกรีตเพื่อใช้เป็นทางสัญจรในชุมชน มีรถเก็บขยะจากเทศบาลเข้าไปเก็บขยะในชุมชน นอกจากนี้ยังมีส่วนร่วมเพื่อพัฒนา ร่วมกับภาครัฐ เช่น การเป็นสมาชิกอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) การเข้าประกวดแข่งขันการใช้รูปแบบการต่อต้านยาเสพติดจนได้รับรางวัลชนะเลิศ ปราบปรามการฉ้อโกงนับเป็นท่วงท่าและลีลาคนจนที่งดงามผ่านการต่อสู้ ต่อรอง เพราะพวกเขาไม่ใช่กลุ่มคน “โง่ จวน เจ็บ” แต่อย่างใด

การต่อสู้ครั้งสำคัญ คือ ก่อนจะมีการลงมติคณะรัฐมนตรีว่าด้วยเรื่องการอนุมัติ ให้มีการสร้างรถไฟรางคู่ ผู้คนในชุมชนข้างทางรถไฟได้รับทราบข่าวและข้อมูลมา ก่อนแล้ว ทำให้พวกเขาต้องต่อสู้เพื่อที่จะไม่เป็นผู้ที่ถูกไล่ออกจากบ้านออกไป โดยรูปแบบ ของการต่อสู้เกิดขึ้นในช่วงปี พ.ศ. 2560 ผู้นำชุมชนศาลหลักเมืองหรือชุมชน หลักเมืองและตัวแทนในชุมชนมีการร่วมมือกันกับคนในชุมชนร่วมกันประชุมหรือ กันเพื่อหาหนทางออกร่วมกัน ในขณะที่เดียวกันก่อนการสร้างรถไฟรางคู่มีหน่วยงานที่ ออกมาเพื่อรับฟังข้อเสนอจากการสร้างรถไฟรางคู่ ทำให้พวกเขามีการรวมกลุ่มกัน อีกครั้งเพื่อขูดพื้นที่สำหรับการสร้างรถไฟรางคู่ โดยนโยบายก่อนหน้านี้จะมีการ

ลงมติคณะรัฐมนตรี การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องการพื้นที่ประมาณ 40 เมตร (แก้ว (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 17 เมษายน 2561) นั้นหมายถึงบ้านเรือนต้องถูกไถ่ถอนจำนวนหลายหลังคาเรือน พวกเขาจึงมีการเสนอต่อการประชุมว่า การสร้างทางรถไฟรางคู่ควรมีการปรับเปลี่ยนความต้องการพื้นที่จาก 40 เมตร ให้ลดลงเพียง 20 เมตร โดยกลุ่มตัวแทนของชุมชนให้ข้อสังเกตว่าพื้นที่จากจุดกึ่งกลางของรางรถไฟที่ขยายออกมา 20 เมตรมีจำนวนมากพอ ขอให้ขยายไปยัง 40 เมตร เพราะหากใช้พื้นที่ทั้งหมด 40 เมตรบ้านเรือนพวกเขาจะต้องไถ่ถอนจำนวน 42 หลังคาเรือน ซึ่งถ้ามีบ้านเรือนหลังใดอยู่ในรัศมี 20 เมตรจะรื้อถอนเพื่อไม่ให้เป็นสิ่งกีดขวาง การออกมารวมกันต่อสู้ในครั้งนี้พวกเขาได้รับการช่วยเหลือและสนับสนุนจากเครือข่ายสลัมสี่ภาค ผลของการเจรจาทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยประกาศให้บ้านเรือนหรือสิ่งก่อสร้างที่อยู่ในรัศมี 20 เมตรรื้อถอนบ้าน จากการต่อสู้ดังกล่าว ทำให้ชุมชนศาลหลักเมืองหรือชุมชนหลักเมืองสามารถอยู่ในพื้นที่ดังกล่าวต่อไปได้ ซึ่งนับได้ว่าเป็นกลุ่มที่มีการเคลื่อนไหวและต่อสู้ที่ประสบผลสำเร็จได้เป็นอย่างดี

4. ชุมชนข้างทางรถไฟกับการถูกผลกระทบจากการพัฒนาเมือง กรณีศึกษาการสร้างรถไฟรางคู่

ในหัวข้อนี้เป็นการกล่าวถึงโครงการการสร้างรถไฟรางคู่ ปี พ.ศ. 2558 ถึง ปี พ.ศ. 2560 ซึ่งส่งผลกระทบต่อชุมชนที่อยู่ข้างทางรถไฟ ทำให้บางพื้นที่ของชุมชนที่อยู่ติดกับข้างทางรถไฟถูกไถ่ถอนบ้าน มีรายละเอียดดังนี้

4.1 โครงการสร้างรถไฟรางคู่ ปี พ.ศ. 2558 ถึง ปี พ.ศ. 2560

นอกจากความไม่มั่นคงของชีวิตและการเข้าไม่ถึงสิทธิต่าง ๆ ที่ควรได้รับอย่างเท่าเทียมกันกับคนกลุ่มอื่นในสังคม สิ่งที่ทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญต่อคนที่อาศัยอยู่ข้างทางรถไฟ คือต้องเผชิญกับการพัฒนา เมื่อจังหวัดขอนแก่นกลายเป็นพื้นที่ที่ทางรัฐบาลมีนโยบายสร้างทางรถไฟรางคู่ ช่วงชุมทางจระเข้มาก่อนนครราชสีมา ซึ่งสถานีขอนแก่นถูกยกระดับให้เป็นสถานีขนาดใหญ่พิเศษแห่งแรกในภูมิภาคอีสาน ไปจังหวัดอุดรธานีต่อไปยังจังหวัดหนองคายไปสู่สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและจีนตอนใต้ ในปี พ.ศ. 2558

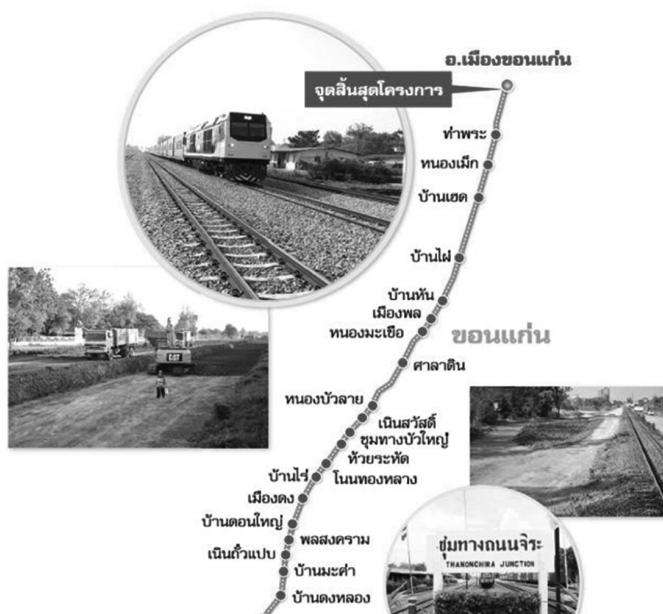
พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ได้อนุมัติให้ก่อสร้างรถไฟรางคู่ขึ้น โดยมีมติคณะรัฐมนตรี (2558: 2-3) 3 ข้อ มีเนื้อหาสำคัญ 3 ข้อ คือ

ข้อที่ 1 อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระถึงขอนแก่น ในกรอบวงเงิน 26,007.20 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี (ปีงบประมาณปี พ.ศ. 2558-2561) โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-Auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2549 โดยให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น และให้สำนักงานงบประมาณ จัดสรรงบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสมต่อไป ทั้งนี้หากคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการโดยใช้เงินกู้ เห็นสมควรให้ความเห็นชอบให้ รฟท. กู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทยปี พ.ศ. 2549 มาตรา 39 (4) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

ข้อที่ 2 ให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่เห็นควรให้ รฟท. เร่งเสนอโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงมาบะเขวถึงชุมทางถนนจิระ ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาทันทีเมื่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้สามารถเพิ่มความจุทางของรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศปี พ.ศ. 2558-2565 และมอบหมายให้สำนักงานงบประมาณและกระทรวงการคลังพิจารณาความเหมาะสมของกรอบวงเงินลงทุนของโครงการในรายละเอียดตามขั้นตอนต่อไป โดยคำนึงถึงความพร้อมของกรอบวงเงินงบประมาณประจำปี การบริหารหนี้สาธารณะ และการรักษาวินัยทางการคลังของประเทศในภาพรวมไปพิจารณาดำเนินการ

ข้อที่ 3 ให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของกระทรวงการคลัง กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และคณะกรรมการติดตามและตรวจสอบการใช้จ่ายงบประมาณภาครัฐที่เห็นควรให้ รฟท.

ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการดังกล่าวอย่างเคร่งครัด และให้กระทรวงคมนาคมกำกับดูแลการปฏิบัติงานของ รฟท. ด้วย นอกจากนี้ในการดำเนินการทุกขั้นตอนการปฏิบัติจะต้องเรียบเรียงก่อนผูกพันสัญญาและไม่มีปัญหา เช่น การไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างให้บริษัทผู้สัญญาทันตามระยะเวลาที่กำหนด การออกแบบแบบรูปรายการไม่สมบูรณ์ เนื่องจากสภาพแวดล้อมเปลี่ยนแปลงหรือเพื่อความปลอดภัยของประชาชนและผู้โดยสาร จึงทำให้ต้องออกแบบแบบรูปรายการเพิ่มเติม เป็นเหตุให้ขออนุมัติวงเงินเพิ่มเติมและขยายระยะเวลาออกไปอีกเพื่อประกอบการดำเนินการด้วย



ภาพที่ 1 โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟรางคู่ชุมทางถนนจระจังหวัดนครราชสีมา-จังหวัดขอนแก่น จาก รถไฟฟ้าทางคู่กระทบคนจนเมืองขอนแก่น โดย “อีสานเรคคอร์ด”

ที่มา: <http://isaanrecord.com/2016/08/30/5521/>

4.2 การสูญเสียและผลกระทบต่อชุมชนข้างทางรถไฟ กรณีการสร้างรถไฟรางคู่

การอนุมัติโครงการการสร้างรถไฟทางคู่ชุมทางถนนจิระถึงจังหวัดขอนแก่น มุ่งเน้นและส่งเสริมการพัฒนาระบบรางให้มีบทบาทสำคัญต่อภาคการขนส่ง ช่วยพัฒนาศักยภาพการเดินรถ และการขนส่งทางรถไฟ เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนา และกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ทั้งด้านการท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้า การก่อสร้างมีการออกแบบโครงสร้างเป็นทางยกระดับระยะทาง 5.4 กิโลเมตร ซึ่งโครงการลักษณะดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อชุมชนที่ตั้งอยู่ข้างทางรถไฟ โดยเฉพาะชุมชนข้างทางรถไฟเทพารักษ์ 2 ชุมชนข้างทางรถไฟเทพารักษ์ 3 ชุมชนข้างทางรถไฟเทพารักษ์ 5 รวมประมาณ 304 หลังคาเรือน เพราะเป็นจุดผ่านรถไฟรางคู่ที่มีการยกระดับ ทำให้บ้านเรือนที่มีพื้นที่ห่างจากรางรถไฟไม่ถึง 20 เมตร ต้องอพยพและรื้อถอนสิ่งก่อสร้างออกจากจุดก่อสร้าง พวกเขาถูกลื้อเพราะไม่ได้เข้ากับการทางรถไฟ

สำนักข่าวเดอะอีسانเรคคอร์ด (2560) รายงานเกี่ยวกับกรณีการรื้อถอน ถูกดำเนินการภายในเวลาไม่ถึง 1 ปี (ปี พ.ศ. 2558 ถึง ปี พ.ศ. 2559) ส่วนมากบ้านที่ถูกรื้อถอนไม่ได้มีการเช่าที่ดินกับทางรถไฟ ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเห็นว่าเป็นการบุกรุกพื้นที่ของการรถไฟ รัฐบาลได้มอบหมายให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องเข้ามาดำเนินการตีราคาเพื่อประเมินชดเชยเงินให้แก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง แต่ค่าทดแทนเหล่านั้นไม่สามารถชดเชยได้ทั้งหมด (ชิน (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 25 พฤษภาคม 2561) กล่าวว่า

“การที่รัฐทำแบบนี้ ผมคิดว่าไม่เป็นธรรม โดยเฉพาะเรื่องราคา ค่ารื้อถอนที่อยู่อาศัยที่รัฐให้ สำหรับผมได้ 15,000 บาท รัฐให้เหตุผลว่าให้ราคาได้เท่านี้ตอนนั้นผมอายุ 60 ปีแล้ว ถ้าจะให้ย้ายออกจากบ้านหลังนี้ แล้วหาที่อยู่ใหม่และหาเงินสร้างบ้านใหม่ คงทำไม่ได้ รัฐน่าจะประเมินราคาให้เหมาะสมกับความเป็นจริง”



ภาพที่ 2 การรื้อถอนบ้านที่อยู่ข้างทางรถไฟเพื่อขยายสร้างรถไฟรางคู่ จาก “ชุมชนริมทางรถไฟขอนแก่นเสี่ยงเป็นคนไร้บ้านหลังถูกไล่รื้อที่อยู่อาศัย” โดย “อีสานเรคคอร์ด”

ที่มา: <http://isaanrecord.com/2017/02/06/slum-khon-kaen-2017>

สำนักงานข่าวเดอะอีสานเรคคอร์ด กล่าวถึงการรื้อถอนบ้านเรือนที่อยู่ข้างทางรถไฟว่า ผู้ว่าราชการจังหวัดขอนแก่นได้ตั้งคณะทำงานของจังหวัด และมีการประชุมกันเกี่ยวกับราคาค่ารื้อถอนของผู้ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างรถไฟทางคู่ จังหวัดขอนแก่น ซึ่งการรถไฟได้พิจารณาหาราคาค่ารื้อถอน โดยใช้ราคาจากกรมบัญชีกลางในการประเมินเนื้อที่ของบ้านแต่ละหลังที่ได้รับผลกระทบ โดยการจ่ายจริงมีการพิจารณาตามความเดือดร้อนจริงและดูจากโครงสร้างของบ้านจริงที่จะถูกรื้อถอน (อีสานเรคคอร์ด, 2560) ซึ่งบ้านเรือนที่ถูกไล่รื้อจะได้รับค่าชดเชยไม่เท่ากัน นอกจากการชดเชยเป็นเงินผ่านการประเมินแล้ว ภาครัฐจะมีการสำรวจผู้ประสงค์จะอยู่ในหมู่บ้านที่ทางเทศบาลจัดหาให้ โดยมีแบบสอบถามผู้ที่ได้รับผลกระทบ สามารถเข้าไปอยู่ในหมู่บ้านนั้นคง ซึ่งบ้านนั้นคงจะเปิดรับผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการรื้อถอนที่อยู่อาศัยเป็นลำดับแรกก่อน ส่วนผู้ที่ต้องการอาศัยอยู่ที่เดิม หมายถึงที่อยู่อาศัยของผู้ได้รับผลกระทบบางคนถูกรื้อถอนออกบางส่วน รัฐจะให้เงินช่วยเหลือในการสร้าง

และปรับปรุงที่อยู่อาศัยใหม่ การทำงานครั้งนี้มีหลายภาคส่วนที่ดูแล ได้แก่ สหกรณ์ออมทรัพย์ จังหวัดขอนแก่น สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การมหาชน) พอช. ทำหน้าที่ประสานหาสถานที่รองรับผู้ได้รับผลกระทบ และกรมธนารักษ์ของเทศบาลเป็นกำลังหลักในการช่วยหาสถานที่รองรับ (อีสานเรคคอร์ด, 2560) ในการเข้าร่วมโครงการบ้านมั่นคงผู้เข้าร่วมต้องมีเงินสำหรับการผ่อนชำระ แต่ผู้ถูกไล่ออกจากบ้านส่วนใหญ่มีรายได้ไม่มั่นคงและมีเงินไม่มากพอจึงไม่สามารถเข้าร่วมโครงการดังกล่าวได้ สำนักข่าวอีสานเรคคอร์ดสัมภาษณ์ นายนิพนธ์ (นามสมมติ) อดีตชาวบ้านในชุมชนริมทางรถไฟเพชรบุรี 2 ตัดสินใจไม่เข้าร่วมโครงการ และเลือกที่จะหาที่อยู่อาศัยใหม่เป็นห้องเช่าในราคาถูก เขาเล่าว่า

“พ่อใหญ่เคยไปติดต่อบ้านมั่นคง สหกรณ์เคหะอยู่ แต่รายได้
ลูกบ่แน่นอน เลยเขาไปติดต่อ เพราะเห็นว่าต้องมีเงิน 40,000 บาท
ไปจองบ้านก่อน พอกลับมาคิดเบิ่งแล้วรายได้ลูกมาจากการ
รับจ้าง ได้เงินบ้างบ่ได้บ้าง บ่แน่นอน”

การเผชิญกับสภาพเช่นนี้จึงต้องอยู่ในสภาพเหมือน “คนไร้บ้าน” โดยต้องใช้วิธีการเช่าห้องขนาดเล็กราคาถูก เพื่อเป็นที่อยู่อาศัยของตนเองและครอบครัว

หลายครอบครัวจึงตัดสินใจไม่เข้าร่วมโครงการดังกล่าว แล้วหาหนทางใหม่ให้กับชีวิตตัวเองและครอบครัว หลังจากที่พวกเขาถูกไล่ออกจากบ้านไม่มีหน่วยงานรัฐใดที่เข้ามาติดตามดูแลครอบครัวเหล่านี้ สิ่งนี้สะท้อนให้เห็นการขาดประสิทธิภาพในกระบวนการและการกำกับดูแล ในที่นี้จะยกตัวอย่างกรณีของครอบครัวที่ถูกไล่ออกจากกรณีของการสร้างทางรถไฟรางคู่ เพื่อแสดงให้เห็นภาพชีวิตและครอบครัวที่ต้องเผชิญกับความเปลี่ยนแปลงหลายด้าน คือ กรณีของครัวของนายหมาน (นามสมมติ) เข้ามาอาศัยและสร้างบ้านอยู่ข้างทางรถไฟในช่วง ปี พ.ศ. 2543 เขาได้รับคำชักชวนจากกลุ่มเพื่อนที่เข้ามารับจ้างก่อสร้างให้มาสร้างบ้านข้างทางรถไฟ ในระหว่างนี้แต่งงานและมีลูก 2 คน โดยส่งลูกให้เรียนโรงเรียนใกล้กับชุมชนข้างทางรถไฟ ส่วนเขาและภรรยาทำงานรับจ้างทั่วไป บ้านที่อาศัยอยู่ห่างจากรางรถไฟ

ประมาณ 15 เมตร จึงต้องถูกรื้อบ้าน โดยเจ้าหน้าที่ของรัฐมีการสำรวจก่อนทำการรื้อบ้านของเขซึ่งมีพื้นที่ไม่มากนักและอยู่ติดกับบ้านหลังอื่น ๆ โดยได้รับการประเมินให้ได้รับค่าชดเชยเป็นเงินจำนวน 12,000 บาท เขาและภรรยามีความกังวล เพราะเงินจำนวนดังกล่าวมีมูลค่าน้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับที่ต้องไปหาที่อยู่ใหม่ และลูกอีกทั้ง 2 คน ต้องย้ายออกจากโรงเรียน (หมาน (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 16 ธันวาคม 2561)

ผลกระทบอีกด้านหนึ่งคือด้านสิทธิของคนในชุมชน พวกเขาไม่สามารถเข้าถึงสิทธิและเข้าถึงข้อมูลได้อย่างละเอียด เนื่องจากไม่มีหน่วยงานใดเข้ามาให้ข้อมูลเกี่ยวกับการโยกย้ายหากเพียงแต่แจ้งว่าให้ย้ายออกแล้วจะได้รับค่าตอบแทนค่าเสียหาย³ พวกเขาได้รับรู้เพียงว่าจะต้องถูกย้ายออกจากการที่ผู้นำชุมชนนำข้อมูลมาเล่าให้ฟัง แต่ไม่ได้มีหน่วยงานใดเข้ามาให้ความช่วยเหลืออย่างจริงจัง หรือสำรวจถึงผลกระทบจากการได้ถูกย้ายให้ออกไปหาที่อยู่ใหม่ คนในชุมชนบางกลุ่มกล่าวว่า “พวกเราติดตามข้อมูลข่าวสารเอง ว่าเมื่อไหร่จะถูกสั่งให้ย้ายออก และพยายามดิ้นรนทำทุกอย่างเพื่อให้มีที่อยู่” (โกวิทย์ (นามสมมติ), สัมภาษณ์ 1 พฤษภาคม 2561) จากที่กล่าวมาจึงสะท้อนให้เห็นปัญหาในการโยกย้าย เพราะผู้คนที่ถูกโยกย้ายออกจากข้างทางรถไฟไม่ได้รับการบริการหรือคุ้มครองจากภาครัฐและไม่ได้รับการติดตามดูแลว่าชีวิตและความเป็นอยู่ของผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการสร้างทางรถไฟรางคู่จะมีหนทางไปในทิศทางใด

3 ทั้งที่การกระบวนการโยกย้ายมีรายละเอียดทั้งก่อนและหลังการโยกย้ายตามกฎหมายหลักของความเป็นสิทธิมนุษยชนที่มีการระบุโดยองค์การสหประชาชาติระบุไว้ 9 ประการ ดังต่อไปนี้ ประการที่หนึ่ง ผู้ได้รับผลกระทบจะได้รับข้อมูลล่วงหน้าเกี่ยวกับการโยกย้าย ประการที่สอง มีการกำหนดระยะเวลาการปรึกษาหารือและการเจรจาระหว่างฝ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องรวมทั้งชุมชนที่ได้รับผลกระทบ หน่วยราชการส่วนท้องถิ่น รัฐบาล บริษัท บรรษัทที่เกี่ยวข้อง ประการที่สาม ผู้ได้รับผลกระทบทุกคนได้รับแจ้งเตือนเกี่ยวกับการโยกย้ายในเวลาที่เหมาะสมและเหมาะสม ประการที่สี่ เจ้าหน้าที่ของรัฐอยู่ร่วมกันด้วยระหว่างการโยกย้าย ประการที่ห้า เจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานราชการที่ทำการโยกย้ายต้องแจ้งสถานะตนเองและจุดประสงค์ในการโยกย้าย ประการที่หก การโยกย้ายใด ๆ ต้องเกิดขึ้นในช่วงเวลาที่ปลอดภัย เช่น ต้องไม่กระทำในตอนกลางคืนหรือในช่วงที่อากาศเลวร้าย ประการที่เจ็ด ผู้ทำการโยกย้ายต้องไม่ใช้กำลังหรือคุกคามความมั่นคงของผู้ได้รับผลกระทบ ประการที่แปด ผู้ได้รับผลกระทบทุกคนได้รับการจัดสรรที่ดินและที่อยู่อาศัยใหม่ และ ประการที่เก้า ที่ดินและที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ต้องตอบสนองความต้องการได้อย่างเพียงพอ (สมาคมพัฒนาทวาย DDA, 2558: 64-65)

อภิปรายและบทสรุป

บทความเรื่องชุมชนข้างทางรถไฟกับผลกระทบจากการสร้างทางรถไฟรางคู่ ซึ่งศึกษากรณีชุมชนข้างทางรถไฟ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น ค้นพบ 2 ประการ ดังนี้

ประการที่หนึ่ง การขยายตัวทางเศรษฐกิจในอำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น นับตั้งแต่ทศวรรษ 2500 เป็นต้นมา ดึงเอาผู้คนจากภาคชนบทและคนในเมือง บางส่วนอพยพเข้ามาทำงาน แล้วมาตั้งชุมชนอยู่บริเวณข้างทางรถไฟ กลุ่มคนเหล่านี้ มักถูกมองว่าอยู่ในชุมชนแออัดและนำมาซึ่งปัญหาต่าง ๆ ในสังคมเมือง สำหรับพื้นที่ที่ตั้งชุมชนแออัดถูกแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มแรกชุมชนที่อยู่ท่ามกลางศูนย์กลางเมือง สถานที่ราชการ และห้างสรรพสินค้า กับกลุ่มชุมชนที่อยู่ห่างจากศูนย์กลางเมือง ในกลุ่มพื้นที่แรก เป็นกลุ่มชุมชนตั้งอยู่ในเมือง ส่งผลให้มีรายได้พอสำหรับเลี้ยงครอบครัว มีผู้นำที่มีบทบาทในการต่อรอง การเจรจา และมีการร่วมมือกันภายในชุมชน เช่น กรณีการแบ่งปันที่ดินเพื่อให้เพื่อนบ้านมีที่ดินอยู่อาศัยต่อไป ส่วนกลุ่มที่สอง กลุ่มชุมชนที่อยู่ห่างจากศูนย์กลางเมือง ผู้คนที่อาศัยอยู่ส่วนใหญ่รับจ้างทั่วไป มีรายได้ไม่มั่นคง พื้นที่ของชุมชนแออัดและไม่มีสวัสดิการที่ดี ส่งผลให้การต่อสู้ต่อรองและการเจรจาของกลุ่มนี้ยังไม่ชัดเจนเหมือนกลุ่มแรก จนกระทั่งทำให้เกิดการไร้บ้านขึ้น

ประการที่สอง จากกรณีการสร้างรถไฟรางคู่ผ่านเขตอำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น สะท้อนให้เห็นปัญหาทางด้านสิทธิของผู้คนที่ต้องเผชิญกับการพัฒนาครั้งนี้ 2 ประการ ประการที่หนึ่ง ปัญหาสิทธิด้านการอยู่อาศัยของผู้คนข้างทางรถไฟ ไม่มีสิทธิด้านที่อยู่อาศัยซึ่งถือเป็นปัจจัยสำคัญในการดำรงชีวิต รวมไปถึงคุณภาพชีวิตที่ภาครัฐไม่มีนโยบายในการพัฒนาหรือให้อำนาจต่อกลุ่มคนเหล่านี้เพื่อจะทำให้พวกเขาสามารถต่อสู้ ต่อรองได้เพื่อทำให้คุณภาพชีวิตของพวกเขาดีขึ้น ประการที่สอง แม้ว่าหน่วยงานของรัฐจะช่วยเหลือและชดเชยค่าเสียหายต่าง ๆ ให้กลุ่มชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากการสร้างรถไฟรางคู่ก็ตาม แต่การช่วยเหลือเหล่านี้เป็นการช่วยเหลือ “แบบปลายเหตุ” สิ่งนี้สะท้อนให้เห็นว่าสิทธิที่พึงได้รับไม่สามารถชดเชย “ชีวิต” ได้

เพราะตามหลักของความเป็นสิทธิมนุษยชน (CESCR General Comment 4: The right to adequate housing UN OHCHR, 1992) ที่ได้มีการระบุโดยองค์การสหประชาชาตินั้น กล่าวว่าการสร้างการพัฒนาพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งแล้วกระทบกับชุมชน รัฐบาลต้องเคารพและคุ้มครองสิทธิมนุษยชนของประชาชนทั้งก่อนการโยกย้าย ระหว่างการโยกย้าย และภายหลังการโยกย้าย พันธกรณีดังกล่าวหมายถึงการประกันให้บุคคลที่ได้รับผลกระทบสามารถเข้าถึงข้อมูล ได้รับโอกาสในการเข้าร่วมการตัดสินใจ และได้รับค่าชดเชยอย่างเพียงพอ แต่ในกรณีดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่ากระบวนการทำงานของภาครัฐเพื่อเข้ามาช่วยเหลือยังขาดประสิทธิภาพ กล่าวคือ ในกรณีบ้านที่ถูกไถ่แล้วยังไม่ได้รับการคุ้มครองด้านสิทธิที่อยู่อาศัย

ภายใต้กระบวนการทำงานของภาครัฐหรือพรรคการเมืองควรมีนโยบาย และหันมาสนใจประเด็นที่สำคัญ 2 ประการ คือ *ประการที่หนึ่ง* การเข้าไปดูแลพื้นที่ชุมชนแออัดเพื่อให้เกิดพื้นที่ทางกายภาพที่ดี ซึ่งจะส่งผลต่อคุณภาพชีวิตที่ดีต่อผู้พักอาศัยในชุมชนแออัดทั้งด้านสาธารณสุขโภชนาการและด้านอุปโภค โดยรัฐจะต้องพิจารณาเพื่อให้เกิดการอยู่อาศัยอย่างมั่นคงในระยะยาว *ประการที่สอง* เป็นแนวทางที่ อคิน รฟิฟฟ์ (2542: 405) เสนอประเด็นปรากฏการณ์การแบ่งปันที่ดิน (land sharing) ผ่านหลักปฏิบัติ คือ *ประการที่หนึ่ง* การทำให้อยู่ได้หนาแน่นขึ้น เป็นการจัดการพื้นที่ให้ผู้คนในชุมชนแออัดมาอยู่รวมกัน *ประการที่สอง* การบูรณะที่อยู่อาศัยใหม่เป็นการสร้างพื้นที่ที่อยู่อาศัยเพื่อให้เกิดความเหมาะสมและอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้อยู่อาศัย *ประการที่สาม* การมีส่วนร่วม ถือเป็นข้อสำคัญที่ทำให้ประชากรในชุมชนแออัดมีส่วนร่วม หรือการตัดสินใจระหว่างรัฐและเจ้าของที่ดิน หากผลักดันให้เกิดการยอมรับทางกฎหมายเพื่อให้สิทธิแก่ผู้อยู่ในชุมชนแออัด นับเป็นแนวทางเพื่อสร้างความมั่นคงให้กับผู้คนที่อาศัยอยู่ในชุมชนแออัดต่อไป ในอีกด้านหนึ่งระบบการศึกษาไทยควรมีหลักสูตรประเด็นเรื่องสิทธิ ความเสมอภาค ความเหลื่อมล้ำอย่างชัดเจน เพื่อพัฒนาให้ผู้เรียนได้ตระหนัก และสร้างความเข้าใจว่าความเหลื่อมล้ำต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจะส่งผลกระทบต่อสิทธิต่าง ๆ หรือสะท้อนต่อผู้อื่นมากน้อยเพียงใด

บรรณานุกรม

- กลุ่มเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง. (2552). **การวิเคราะห์ปัจจัยสภาพแวดล้อมและศักยภาพของการพัฒนากลุ่มจังหวัดในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลางปี พ.ศ.2554-2556**. [ม.ป.ท.] สำนักงานยุทธศาสตร์. กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง.
- แก้วตา จันทรานุสรณ์. (2551). **คนจีนกับการผลิตสร้างวัฒนธรรมสาธารณะในเทศบาลนครขอนแก่น**. (วิทยานิพนธ์ปริญญาดุษฎีบัณฑิต, มหาวิทยาลัยขอนแก่น).
- คมสันต์ จันทร์อ่อน. **การพัฒนาประเทศการรับมือผลกระทบต่อคนจนของรัฐบาล**. สืบค้นจาก <https://prachatai.com/journal/2015/02/58132>.
- ชนกกาญจน์ พันธุ์เดิมวงศ์. (2559). กระบวนการและการมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนนโยบายสาธารณะด้านที่อยู่อาศัยของเครือข่ายสลัมสี่ภาค. **วารสารวิจัยสังคม**, 39(1).
- ชุมชนริมทางรถไฟขอนแก่นเลี้ยงเป็นคนไร้บ้านหลังถูกไล่รื้อที่อยู่อาศัย. **อีสานเรคคอร์ด**, สืบค้นจาก <http://isaanrecord/2017/02/06/slum-khonkaen-2017>
- ฐากร ลิทธิโชค. (2561). ชุมชนป้อมมหากาฬ การต่อสู้เพื่อแก้ปัญหาการไล่รื้อที่ดิน. **อินทิลัททภิณสาร**, 13(1).
- เดชา สังขวรรณ และ รุ่งนา เทพภาพ. (2553). ปัญหาคนจนเมืองในชุมชนแออัด : องค์ความรู้และกระบวนการขับเคลื่อนเปรียบเทียบประเทศไทยและประเทศเกาหลี. **วารสารเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษา**, 15(1), 1-18.
- ชนาน วัฒนกุล. (2550). **การเมืองเรื่องพื้นที่ พลวัตทางสังคมของชุมชน (กรณีศึกษา: ชุมชนป้อมมหากาฬ)**. (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: มูลนิธิสถาบันวิชาการ 14 ตุลาคม.
- มติคณะรัฐมนตรี คณะรัฐมนตรีทางคมนาคม สำนักนายกรัฐมนตรี**. (2560) สืบค้นจาก <http://www.cabinet.soc.go.th/soc/Program23>.

ระบบสถิติทางการทะเบียน. (2561) สืบค้นจาก http://stat.dopa.go.th/stat/statnew/upstat_age.php.

รถไฟทางคู่กระทบคนจนเมืองขอนแก่น. (2560). อีสานเรคคอร์ด, สืบค้นจาก <http://isaanrecord.com/2016/08/30/5521/>

แผนพัฒนาจังหวัดขอนแก่น พ.ศ.2561-2564. (2559). ขอนแก่น: กลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด.

สมาคมทนาย DDA. (2557). **เสียงชুমจากชุมชน ข้อกังวลเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายและโครงการที่เกี่ยวข้อง. สมาคมพัฒนาทวาย.**

สุทิพย์ ดิสโร. (2555). **ผลกระทบของโครงการสร้างรถไฟรางคู่ต่อชุมชนอำเภอเมืองจังหวัดขอนแก่น.** ขอนแก่น: รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการปกครองท้องถิ่น วิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น.

สุวัฒน์ คงแป้น. (2548). **ลีลาคนจน พลังขับเคลื่อนชุมชนและเมืองน่าอยู่. กรุงเทพฯ:** สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน มูลนิธิชุมชนไท สำนักงานกองทุนสนับสนุนการเสริมสร้างสุขภาพ

สุวิทย์ ชีรสอวัต. (2551). **ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจชุมชนหมู่บ้านอีสาน 2488-2544.** ขอนแก่น: มหาวิทยาลัยขอนแก่น.

อคิน รพีพัฒน์. (2542). **ชุมชนแออัด : องค์กรความรู้กับความจริง. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.). กรุงเทพฯ:** มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาชุมชนเมือง.

CESCR General Comment4: The right to adequate housing UN OHCHR. Art **11 (1) of the Covenant.** (1992). สืบค้นจาก <https://www.refworld.org/pdfid/47a7079a1.pdf>

Lane Eisenburg, Dan Masciello, Sara Saavedra และ Max Weisman. (2550). **เสียงจากคนชายขอบ สิทธิทาง เศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประเทศไทย : ชุมชนแออัดขอนแก่น โครงการขับเคลื่อนสิทธิด้านเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม.** ขอนแก่น: มหาวิทยาลัยขอนแก่น.

Translated Thai References

- Akin Rabibbadhana. (1999). **Slum Community: Knowledge about theTruth**. Bangkok: The Thailand Research Fund (TRF) Foundation for Urban Research and Development Institute. [in Thai]
- Chanakan Phundeamvong. (2016). Four Regions Slum Network's Process and Participation in Public Policy Advocacy on Housing. **Journal of Research**, 39(1). [in Thai].
- Dawei Association DDA. (2014). **Community voices Concerns about Dawei Special Economic Zone and related projects**. Dawei Development Association. [in Thai].
- Decha Sangkhawan and Rungnapha Thepapap. (2010). The Problems of the Urban Poor in the Community: Knowledge and Process to Drive Comparison of Thailand and Korea. **Journal of East Asian Studies**, 15 (1), 1-18 [in Thai].
- Kaewta Janthranusorn. (2008). **The Chinese and Production of Public Culture in Khon Kaen Municipality**. (Thesis of Master's Degree, Mahasarakham University. [in Thai].
- Khon Kaen Province Development Plan 2018-2021. (2016). **Factor analysis Development of provincial groups in the northeastern provinces in the middle of the year 2011-2013**. Khon Kaen Provincial Office:Strategy and information group for provincial development. [in Thai]
- Khomsan Janaon. **Development of the country Responsibility for the poor of the government**. (2017) Retrieved from <https://prachatai.com/journal/2015/02/58132>. [in Thai]

Lane Eisenburg, Dan Masciello, Sara Saavedra และ Max Weisman. (2007).

Voices from the Margin Economic, Social and Cultural Rights in Northeast Thailand Khon Kaen Slums ESCR. Mobilization Project. [in Thai].

Statistics System Registration. (2017) Retrieved from http://stat.dopa.go.th/stat/statnew/upstat_age.php [in Thai].

Sutip Dissaro. (2012). **The impact of a double-track rail construction project on the community, Muang District, Khon Kaen Province.** Khon Kaen: An Independent Study Report for the Degree of Mater of Public Administration in Local Government, College of local Administration, Khon Kaen University. [in Thai].

Suwat Khongpan. (2005). **Power of the Poor Drive the Livable Community and City.** Community Development Institute Thai Community Foundation Office of Support for health. [in Thai].

Suwit Theerasasawat. (2008). **Economic history of Isan village Communities 2488-2544.** Khon Kaen : Khon Kaen University. [in Thai].

Thakorn Sittichok. (2018). Mahakan Fort Community : The Struggle to Solve The Problem of Eviction. **Journal of Research**, 13(1). [in Thai].

Thanaphon Watthanakun. **On the politics of public space and resulting social implications on communities in Thailand, with some reference to Pom Mahakan in Bangkok.** (3rd ed). Bangkok : Foundation Academic Institute October 14 [in Thai].

The Cabinet Resolution Ministry of Transport. (2017) Retrieved from <http://www.cabinet.soc.go.th/soc/Program23>. [in Thai].

The Group the economy in the region in the Middle Office. (2009). Group Strategy northeastern provinces in the middle. [in Thai].

The railroad community of Khon Kaen is vulnerable to being homeless after being demolished. Isaan Records. (2017) Retrieved from <http://isaanrecord/2017/02/06/slum-khonkaen-2017> [in Thai].

Two-way trains affect the poor Khon Kaen. (2018) Isaan Records. Retrieved from <http://isaanrecord.com/2016/08/30/5521/> [in Thai].

Robert Finch, et al. (2014). **Voice of the community Special Economic Concerns of Dawei and related projects.** Daei Development Association. [in Thai].

ผู้ให้ข้อมูลสัมภาษณ์

โกวิทย์ (นามสมมติ). 1 พฤษภาคม 2561. สัมภาษณ์.

ข่าย (นามสมมติ). 17 เมษายน 2561. สัมภาษณ์.

คำภา (นามสมมติ). 21 เมษายน 2561. สัมภาษณ์.

สมศักดิ์ (นามสมมติ). 24 เมษายน 2561. สัมภาษณ์.

ชิน (นามสมมติ). 25 พฤษภาคม 2561. สัมภาษณ์.

บุษบา (นามสมมติ). 1 พฤษภาคม 2561. สัมภาษณ์.

สันหัต (นามสมมติ). 26 เมษายน 2561. สัมภาษณ์.

ศุภชัย (นามสมมติ). 17 เมษายน 2561. สัมภาษณ์.

หมาน (นามสมมติ). 16 ธันวาคม 2561. สัมภาษณ์.

อ่าง (นามสมมติ). 25 พฤษภาคม 2561. สัมภาษณ์.