

การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดินและ การปรับตัวของชุมชนตามแนวเส้นทางรถไฟไทย-จีน: กรณีศึกษาสถานีรถไฟจังหวัดหนองคาย

ผานิตดา ไสยรส

บทคัดย่อ

อิทธิพลของอภิมหาโครงการเส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21 เพื่อเชื่อมต่อนับกับโลก นำมาสู่โครงการความร่วมมือการก่อสร้างรถไฟไทย-จีน โดยเฉพาะช่วงการก่อสร้างทางรถไฟ กรุงเทพฯ-หนองคาย กำลังสร้างความเปลี่ยนแปลงต่อรูปแบบการใช้ที่ดินและวิถีชีวิตของคนท้องถิ่น งานศึกษาพบว่ารูปแบบการเปลี่ยนแปลงที่ดินรอบสถานีหนองคายปัจจุบันมีความเกี่ยวข้องกับนโยบายการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐ เช่น ถนน สะพาน ทางรถไฟความเร็วสูงและนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษ ส่งผลให้ราคาที่ดินในเขตพื้นที่อำเภอเมืองหนองคายเพิ่มสูงขึ้น จากการศึกษาลักษณะการเปลี่ยนแปลงที่ดินประกอบด้วย 1) การขยายตัวของชุมชนเข้าไปในพื้นที่เกษตรกรรม 2) พื้นที่ชุมชนกลายเป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์เพิ่มมากขึ้น และ 3) พื้นที่ชุมชนกำลังถูกเปลี่ยนสภาพเป็นพื้นที่เพื่อการคมนาคม ซึ่งทุนทางสังคมและเศรษฐกิจมีผลต่อการตัดสินใจโยกย้ายและความสามารถในการปรับตัวของคนในชุมชนเมื่อถูกเวนคืนที่ดิน นอกจากนี้ ข้อห่วงกังวลของชุมชนในปัจจุบันคือ ความไม่ชัดเจนของรายละเอียดโครงการ ระยะเวลาที่ต้องโยกย้าย การเข้าถึงข้อมูลที่เป็นธรรมและค่าชดเชยที่เหมาะสม

คำสำคัญ: การกีดกัน, การใช้ที่ดิน, รถไฟความเร็วสูง, แนวเส้นทาง

ผานิตดา ไสยรส เป็นอาจารย์ประจำคณะสังคมศาสตร์ ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Email: panitda.ps@gmail.com; panitda.s@cmu.ac.th

บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัยเรื่อง “อนาคตในจินตนาการบนเส้นทางรถไฟไทยจีน: การศึกษาความคาดหวังต่อรูปแบบการใช้ที่ดินตามแนวเส้นทางรถไฟไทยจีนบริเวณสถานีรถไฟจังหวัดหนองคาย” ได้รับทุนสนับสนุนการวิจัยจากโครงการทุนพัฒนานักวิจัยรุ่นใหม่ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Land-Use Change and Local Adaptation along the Sino-Thai Railway Tracks: Nong Khai Railway Station Case Study

Panitda Saiyarod

ABSTRACT

The “Belt and Road” strategy initiated by the Republic of China has resulted in the current Sino-Thai railway construction project. The impact of this route has led to tremendous changes of land-use in Nong Khai province. The study has found that the pattern of land-use change is related to the influence of infrastructure development projects such as road, bridge, railway tracks and special economic zone policy. The land price has been rising for many years. The patterns of land-use change include 1) the expanding of residential area over agricultural area 2) the extent of commercial area overlap on residential area, and 3) the expanding of transportation projects into residential area. In addition, the economic and social capitals have played important roles in determining resettlement capacity for local people. Their concerning points were mainly about the insufficiency of project details, uncertainty of relocation date, equity of access to information, and reasonable compensation.

KEYWORDS: Exclusion, High-Speed Train, Land-Use Change, OBOR.

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศจีนได้ริเริ่มยุทธศาสตร์ “The Belt and Road” หรือแรกเริ่มรู้จักในชื่อ “One Belt One Road” ตั้งแต่ ค.ศ 2013 เพื่อเป็นนโยบายเชิงรุกในการขยายอิทธิพลทางเศรษฐกิจ การค้า และวัฒนธรรมของประเทศจีนแผ่ไปยังพื้นที่ต่างๆ ทั่วโลก ด้วยการฟื้นฟูเส้นทางการค้าโบราณขึ้นมาอีกครั้งในชื่อว่า “เส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21” (Shao Hui, 2015) อันนำไปสู่การเกิดขึ้นของอภิมหาโครงการก่อสร้างเส้นทางคมนาคมขนาดใหญ่จากประเทศจีนพาดผ่านภูมิภาคต่างๆ เช่น เอเชียกลาง ยุโรป และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อีกทั้งยังเชื่อมโยงเส้นทางการค้าและการคมนาคมทั้งทางบกและทางทะเล โครงการนี้จึงก่อให้เกิดการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ เช่น เส้นทางเรือ เส้นทางรถไฟ ท่อส่งก๊าซ และถนนระหว่างประเทศที่มีมูลค่ามหาศาล

หากย้อนกลับไปได้ตั้งแต่การปฏิรูปเศรษฐกิจใน ค.ศ.1975 ประเทศจีนประสบความสำเร็จอย่างมากในการดึงดูดทุนจากต่างประเทศเข้ามาผลักดันการขยายตัวทางเศรษฐกิจภายในประเทศ และเพื่อรักษาเสถียรภาพในการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง ประเทศจีนจึงจำเป็นต้องแสวงหาแหล่งทรัพยากรและความมั่นคงด้านพลังงานเพื่อสนองตอบการผลิตด้านอุตสาหกรรมที่สูงขึ้น ดังนั้น วิสาหกิจจีนจึงได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลให้ออกไปลงทุนในประเทศต่างๆ ทั่วโลก รวมทั้งในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่มีการเข้ามาลงทุนอย่างชัดเจนตั้งแต่ช่วง ค.ศ.2005 ส่งผลให้ประเทศจีนมีการนำเข้าวัตถุดิบแร่ธาตุ พลังงาน และสินค้าการเกษตรจำนวนมาก (ยศ, 2557: 142)

ขณะเดียวกัน รัฐบาลจีนได้ผูกมิตรกับรัฐบาลของประเทศต่างๆ ในลุ่มแม่น้ำโขง เช่น ลาว กัมพูชา เมียนมาร์ เวียดนาม และไทย ผ่านการลงทุนด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน ทางรถไฟ และเส้นทางเดินเรือ เพื่อเชื่อมต่อการค้าและให้ความช่วยเหลือด้านเงินทุนในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ต่างๆ จนกลายเป็นผู้ลงทุนรายใหญ่ในหลายประเทศ เช่น การรับสัมปทานที่ดินในเขตเศรษฐกิจพิเศษ การสร้างเขื่อนพลังน้ำขนาดใหญ่เพื่อผลิตไฟฟ้า รวมถึงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทย ซึ่งโครงการก่อสร้างเหล่านี้ล้วนกำลังเปลี่ยนแปลงสิทธิการถือครองที่ดินและวิถีชีวิตของคนที่อยู่ใกล้ๆ ที่ดินจำนวนมากถูกเวนคืนมาอยู่ในมือรัฐบาล เพื่อขายสิทธิต่อให้ทั้งนักลงทุนต่างชาติและหน่วยงานของรัฐบาลจีน (ยศ, 2557)

อย่างไรก็ดี สถานการณ์การกีดกันการเข้าถึงการใช้ที่ดินลักษณะดังกล่าว ไม่ใช่เรื่องใหม่ในดินแดนแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จากงานศึกษาเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในหลายประเทศ เช่น กัมพูชา ลาว เวียดนาม ไทย โดย Hall , Hirsch & Murry (2011) ได้เสนอกรอบคิดสำคัญที่ช่วยชี้ให้เห็นความสัมพันธ์เชิงอำนาจของผู้เกี่ยวข้องผ่านประเด็น 1) ด้านกฎระเบียบ (Regulation) เช่น กฎหมาย หรือประเพณี 2) ด้านการบีบบังคับ (force) เช่น การข่มขู่ การใช้ความรุนแรง 3) ด้านกลไกตลาด (market) เช่น ราคา การเก็งกำไร และ 4) ด้านความชอบธรรม (legitimation) หมายถึง กระบวนการสร้างบรรทัดฐานทางศีลธรรม ซึ่งการแบ่งประเภทของอำนาจดังกล่าวช่วยคลี่ให้เห็นลักษณะและวิธีการใช้อำนาจในแต่ละระดับ ตั้งแต่รัฐไปจนถึงบุคคลธรรมดาในการใช้ประโยชน์ที่ดิน และกีดกันผู้ด้อยอำนาจกว่าออกไป งานศึกษาดังกล่าวเสนอว่า การกีดกันเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้และจำเป็นจะต้องเกิดขึ้นเมื่อมีการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยได้นำเสนอผ่านกรณีตัวอย่าง เช่น การใช้กฎหมาย

เวนคืนที่ดินเพื่อสร้างเขื่อน การใช้กำลังความรุนแรงโดยรัฐเพื่อไล่รื้อชุมชน การปันราคาอสังหาริมทรัพย์ ในเขตการท่องเที่ยว ไปจนถึงการใช้วาทกรรมการเสียสละประโยชน์ส่วนตนเพื่อสร้างความชอบธรรม ให้แก่การกันเขตป่าอนุรักษ์ของชาติ (Hall, Hirsch & Murray LI, 2011)

เช่นเดียวกับสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินบริเวณรอบสถานีรถไฟหนองคาย การวางแผนเส้นทางเดินรถไฟของรัฐบาลจีน เพื่อเชื่อมต่อมณฑลทางตะวันตกเฉียงใต้ โดยมีนครคุนหมิง เป็นจุดศูนย์กลางเส้นทางเดินรถไฟเข้าสู่ประเทศลาวผ่านหลวงน้ำทา อุดมไซ หลวงพระบาง เวียงจันทน์ และเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟจังหวัดหนองคายของประเทศไทยนั้น กำลังส่งผลให้ประเทศไทยถูกผนวกเป็นส่วนหนึ่งของอภิมหาโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์ “The Belt and Road” ทั้งนี้ นับตั้งแต่ พ.ศ.2551 ในสมัยรัฐบาลของนายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ จนถึง พ.ศ.2554 ในสมัยรัฐบาลของนางสาว ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร รัฐบาลไทยได้มีความพยายามในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางรางระหว่างประเทศเรื่อยมา จวบจนรัฐบาลทหารของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ตั้งแต่ช่วงเดือนมกราคม พ.ศ. 2558 รัฐบาลไทยได้มีการเจรจาร่วมกันกับรัฐบาลจีนเกี่ยวกับแผนการดำเนินงานภายใต้ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย-จีน ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ โดยทั้งสองประเทศบรรลุข้อตกลงจะร่วมกันพัฒนาระบบราง เส้นทางเดินรถไฟ นุคลาคร รวมถึงการเจรจาเกี่ยวกับงบประมาณเงินกู้ระหว่างประเทศ ซึ่งรัฐบาลไทยได้ตัดสินใจลงทุนเองในภายหลัง (กระทรวงคมนาคม, 2558)

มีการคาดการณ์ว่าหลังจากการก่อสร้างทางรถไฟแล้วเสร็จ สินค้า ผู้คนจะถูกลำเลียงผ่านเส้นทางดังกล่าว และจะสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจมหาศาล นำไปสู่การเติบโตทางเศรษฐกิจของจังหวัดหนองคาย จากข้อมูล พ.ศ.2558 สถานีรถไฟหนองคายมีรายได้รวมเพียงแค่ 50 ล้านบาทต่อปี มีผู้โดยสาร 293,285 คน (เฉลี่ย 800-1,000 คน/วัน) มีการเดินรถสินค้าหนองคาย-แหลมฉบังเพียงวันละ 1 ขบวน แต่เมื่อรถไฟสายไทย-จีน แล้วเสร็จในปี 2565 คาดว่าจะมีปริมาณสินค้า 4.9 ล้านตันต่อปี และในปี พ.ศ. 2575 ปริมาณสินค้าจะเพิ่มเป็น 7.4 ล้านตันต่อปี (“เผยรถไฟไทย-จีนช่วงโคราช-หนองคาย ลงทุน 2.4 แสนล.-เตรียมคุยจีนลดดอกเบี้ย”, 2558) นอกจากนี้ กรมการขนส่งทางบกคาดการณ์ว่าใน พ.ศ. 2565 จะมีรถบรรทุกสินค้าเข้ามายังสถานีวันละ 240 เที่ยว หรือปีละ 87,600 เที่ยว และ พ.ศ.2575 จะเพิ่มขึ้นเป็น 620 เที่ยว หรือปีละ 226,300 เที่ยว (“รถไฟข่อแข็งโครงการรถไฟไทย-จีน”, 2561) เห็นได้ชัดว่าภาครัฐคาดหวังว่าการมาถึงของรถไฟสายดังกล่าวจะนำมาซึ่งการพัฒนาทางเศรษฐกิจและอนาคตใหม่ของประเทศ

โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงถือเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่กำลังส่งผลต่อรูปแบบการใช้ที่ดินในจังหวัดหนองคาย อันสอดคล้องกับงานวิจัยของสุพัฒน์ กลิ่นชาติ (2546) ที่ศึกษาผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินและลักษณะการตั้งถิ่นฐานของชุมชนเมืองหนองคาย อันเนื่องมาจากการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1 โดยได้เปรียบเทียบการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตผังเมืองหนองคาย ตั้งแต่ พ.ศ. 2535-2544 พบว่า ชุมชนเมืองหนองคายมีลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินขยายออกจากศูนย์กลางตามเส้นทางคมนาคมไปทางทิศตะวันตกและทิศใต้ของผังเมือง โดยส่วนใหญ่เป็นการใช้ประโยชน์เพื่อที่อยู่อาศัย โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ตำบลหนองกอมเกาะมีการใช้ที่ดินเพิ่มมากที่สุด รองลงมาคือเพื่อการพาณิชย์และอุตสาหกรรม ซึ่งมีลักษณะกระจุกตัวหนาแน่นมาก

ในบริเวณศูนย์กลางเมืองและริมแม่น้ำโขง โดยเฉพาะบริเวณถนนมีชัย ถนนริมโขงและถนนประจักษ์ เนื่องจากเป็นศูนย์กลางการค้าของชุมชนเมืองหนองคาย ผลที่ได้จากการเปรียบเทียบลักษณะการใช้ที่ดินช่วงระยะเวลาหลังจากการก่อสร้างสะพานในรอบ 10 ปี สะท้อนให้เห็นว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม มีบทบาทสำคัญในการเอื้อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และมีการใช้พื้นที่เพื่อการพาณิชย์มากขึ้น

ข้อเสนอของสุพัฒน์ กลิ่นชาติ สอดคล้องกับงานศึกษาเรื่องความเปลี่ยนแปลงและการเปลี่ยนมือถือครองที่ดิน ชุดโครงการสถานการณ์การแย่งซื้อ เปลี่ยนมือถือครองและการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ชายแดนอีสาน โดยกนกวรรณ มะโนรมย์ และคณะ (2559) งานชิ้นนี้มุ่งเน้นศึกษาเกี่ยวกับพื้นที่ชายแดนในมิติของผลกระทบที่เกิดจากการเป็นพื้นที่ที่รัฐบาลและอิทธิพลของทุนนิยมภายใต้กระบวนการโลกาภิวัตน์เข้ามามีส่วนบริหารและควบคุม ตลอดจนการเข้ามาของการค้า การลงทุน ผู้คน วัฒนธรรม ที่นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการถือครองที่ดินที่เปลี่ยนแปลงไปของคนในท้องถิ่นจากแรงกดดันภายนอก โดยพบว่าในช่วง 10 กว่าปีที่ผ่านมา ที่ดินตามแนวชายแดนอีสานมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อย่างเข้มข้น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นไปเพื่อการค้าการลงทุนและการบริการ รวมทั้งการทำเกษตร การปลูกพืชไร่-พืชสวนที่ให้ผลตอบแทนสูง และที่ดินบริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำโขงที่มีลักษณะภูมิประเทศสวยงาม มักจะมีการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว มีการปรับปรุงถนน โรงแรม รีสอร์ท และในพื้นที่บริเวณด่านพรมแดนได้นำเอาที่ดินมาใช้ในการสร้างถนน สะพานและด่านศุลกากร

จากงานศึกษาข้างต้น รูปแบบการใช้ที่ดินที่หลากหลายนี้เป็นผลมาจากปัจจัยสำคัญคือ สภาพภูมิศาสตร์ของพื้นที่ นโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจแบบเสรี การพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้าน การเปลี่ยนมือถือครองที่ดินจึงมีความยืดหยุ่นสูงมากในพื้นที่เมืองและเส้นทางไปยังชายแดน และส่วนใหญ่เป็นการนำมาลงทุนด้านธุรกิจการค้าบริการและอุตสาหกรรม จึงทำให้ที่ดินมีราคาสูงขึ้น เพราะมีการนำเอาที่ดินไปขายต่อให้กับเจ้าของธุรกิจนอกพื้นที่ เพราะในอดีตชาวบ้านสมัยก่อนไม่ชอบที่ดินติดถนนและที่ติดริมน้ำเนื่องจากกังวลเรื่องการกัดเซาะของแม่น้ำโขง จึงทำให้ที่ดินบริเวณดังกล่าวถูกเปลี่ยนมือไปสู่ทุนมานานแล้ว อีกทั้ง โครงการพัฒนาต่างๆ ของภาครัฐและการกำหนดเขตเศรษฐกิจพิเศษ ส่งผลให้ราคาที่ดินเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว (กนกวรรณ มะโนรมย์ และคณะ, 2559) ปัจจุบันจังหวัดหนองคายกำลังถูกสร้างให้เป็นพื้นที่ยกเว้นพิเศษ และมีการออกกฎหมายใหม่เพื่อเอื้อให้นักลงทุนเข้ามาดักดวงและใช้ประโยชน์จากทรัพยากรในพื้นที่ตามแบบแนวคิดเสรีนิยมใหม่แบบเอเชีย (Ong, 2004) การดำเนินตามแนวคิดดังกล่าวส่งผลให้รัฐบาลไทยเลือกพัฒนาเศรษฐกิจที่มุ่งเน้นการแปรรูปทรัพยากรธรรมชาติต่างๆ รวมทั้งที่ดินให้กลายเป็นสินค้า และปล่อยให้กลไกตลาดปั่นราคาที่ดินให้สูงขึ้นจนกระทบต่อการถือครองที่ดินของคนท้องถิ่น (เมธี เมธาสิทธิ สุขสำราญ และคณะ, 2558) จะเห็นได้ว่ากระบวนการดังกล่าวส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของชาวชุมชนที่ต้องดิ้นรนดำรงชีวิตท่ามกลางความเปลี่ยนแปลงของทรัพยากรรอบตัว

บทความชิ้นนี้ ได้นำเอากรอบคิดการดำรงชีพออย่างยั่งยืน (Sustainable Livelihoods) ในมิติการเข้าถึงทรัพยากรสำคัญ ความสัมพันธ์ระหว่างทรัพยากรและทางเลือกที่ใช้เพื่อความอยู่รอด มา

ประยุกต์ใช้ในการวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้น (Ellis 2000: 10; Whitehead 2002) เพื่ออธิบายว่าครัวเรือนและชุมชนมีความสามารถในการปรับตัวที่แตกต่างกันอย่างไร และเงื่อนไขใดที่ส่งผลต่อยุทธวิธีในการปรับตัวของชาวชุมชนรอบสถานีหนองคาย โดยแบ่งเป็น 1) ทุนทางกายภาพ (Physical capital) อันหมายถึง การเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการดำรงชีพ เช่น การคมนาคมขนส่ง ที่อยู่อาศัยที่มั่นคง การเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร 2) ทุนทางสังคม (Social capital) อันหมายถึง เครือข่ายความสัมพันธ์ ความไว้วางใจ และการเบียดขับผู้ด้อยอำนาจ และ 3) ทุนธรรมชาติ (natural capital) ในบริบทนี้หมายถึง ความสามารถในการเข้าถึงที่ดิน อันอาจนำไปสู่การเพิ่มทุนทางการเงินหรือทุนทางสังคม ซึ่งเป็นลักษณะทุนที่ปรากฏชัดในงานศึกษานี้ (Bebbington 1999; ปิ่นแก้ว 2554)

โครงการก่อสร้างทางรถไฟไทย-จีนในปัจจุบัน เป็นโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนาดใหญ่เพื่อเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ จะเห็นได้ว่ารัฐบาลได้วาดภาพอนาคตที่ให้ความสำคัญกับเศรษฐกิจที่มุ่งตอบสนองความต้องการของตลาดและทุนทั้งในและนอกประเทศ อย่างไรก็ดี เจกเช่นเดียวกับหลายโครงการพัฒนาที่ผ่านมาในอดีต ความหวังกังวล หรือความหวังของคนในพื้นที่มักจะไม่มียุทธศาสตร์และสำคัญเพียงพอกับที่จะถูกรวมไว้ในกระบวนการตัดสินใจ

ดังนั้น โครงการวิจัยนี้จึงให้ความสนใจเกี่ยวกับสถานการณ์รูปแบบการใช้ที่ดินตามแนวเส้นทางรถไฟ ผลกระทบเบื้องต้นและการปรับตัวของชุมชน โดยเฉพาะพื้นที่บริเวณสถานีขนาดใหญ่ก่อนการก่อสร้างเส้นทางจะแล้วเสร็จ ผ่านมุมมองของชุมชนท้องถิ่นที่ต้องเผชิญหน้ากับโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ในบ้านของตนเอง เพื่อนำเสนอสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินอันเป็นผลมาจากโครงการข้ามชาติขนาดใหญ่ ตลอดจนสะท้อนผลกระทบ ความกังวล และความสามารถในการปรับตัวของคนในชุมชน เพื่อรับมือความเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดจากการพัฒนาเส้นทางรถไฟไทย-จีน อันจะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงความสัมพันธ์ทางสังคมระหว่างคนในพื้นที่และภายนอกในอนาคต

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 1) ศึกษาสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดินและผลกระทบบริเวณสถานีรถไฟจังหวัดหนองคาย
- 2) ศึกษาการปรับตัวของคนในชุมชนท้องถิ่น เมื่อเผชิญหน้ากับเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดินรอบสถานีรถไฟหนองคายเพื่อรองรับโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน

ขอบเขตการวิจัย

1) พื้นที่ศึกษา

งานวิจัยชิ้นนี้เลือกสถานีรถไฟในจังหวัดหนองคายซึ่งเป็นสถานีหลักในการเชื่อมต่อจากนครเวียงจันทน์ สปป. ลาว และเป็นสถานีแรกในการมาถึงของรถไฟจากประเทศจีน โดยทำการเก็บข้อมูลชุมชนใกล้เคียงสถานีรถไฟหนองคายที่มีแนวโน้มจะได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินในรัศมีประมาณ 500 เมตร รอบสถานี ได้แก่ ชุมชนดอนดู่ ชุมชนนาทา-โนนธาตุ ชุมชนนาไก่อ และชุมชนบ้านหนองขาม ในตำบลหนองกอมเกาะ อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย ทั้งนี้ สถานีรถไฟแห่งแรกใน

จังหวัดหนองคายถูกสร้างขึ้นเมื่อ พ.ศ.2498 มีชื่อว่าสถานี “นาทา” ต่อมาเมื่อเส้นทางเดินรถไฟขยายไปถึงบริเวณริมฝั่งแม่น้ำโขง จึงได้เปลี่ยนชื่อเป็นสถานี “ตลาดหนองคาย” หรือสถานีหนองคาย และเปิดใช้เป็นระยะเวลากว่า 42 ปี ก่อนย้ายมายังที่ตั้งปัจจุบันของสถานีและเรียกชื่อว่าสถานี “หนองคาย” ซึ่งเริ่มเปิดใช้เมื่อเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2543 (Kakizaki, 2012)

สาเหตุสำคัญในการย้ายสถานีมาในที่ตั้งปัจจุบันคือ การขยายเส้นทางเดินรถไฟสายอีสานไปยังสถานีท่านาแล้งในฝั่งประเทศ สปป.ลาว โดยพาดผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2552 ซึ่งเป็นผลลัพธ์จากโครงการเครือข่าย The Pan-Asia Railway Network ที่มุ่งหวังจะสร้างความเข้มแข็งในการเชื่อมต่อเส้นทางคมนาคมระหว่างประเทศต่างๆ ในภูมิภาคอาเซียน ดังนั้น นอกจากสถานีหนองคายซึ่งเป็นพื้นที่ศึกษาหลักแล้ว งานวิจัยชิ้นนี้ยังได้สำรวจบริเวณสถานีรถไฟ “ตลาดหนองคาย” ประกอบ เพื่อให้ได้ข้อมูลการใช้ที่ดินที่สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

2)การเก็บข้อมูลและผู้ให้ข้อมูล

ประชากรในการวิจัย ได้แก่ ผู้อยู่อาศัยภายในชุมชนรอบสถานีรถไฟหนองคายปัจจุบัน ครอบครัวที่มีที่อยู่อาศัยติดกับขบวนรถไฟ ตัวแทนเจ้าหน้าที่จากสถานีรถไฟหนองคาย ผู้ประกอบธุรกิจใกล้สถานีรถไฟหนองคาย และประชาชนทั่วไปในเขตอำเภอเมืองหนองคาย โดยแบ่งเป็นการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้อยู่อาศัยและหัวหน้าชุมชน ประกอบด้วยชุมชนดอนตูมรวมทั้งหมด 7 คน ชุมชนนาทา-โนนธาตุ 4 คน ชุมชนนาไก่อี 2 คน ชุมชนบ้านหนองขาม 1 คน สถานีรถไฟเก่า 2 คน สัมภาษณ์ผู้ประกอบการในเขตพื้นที่เมืองหนองคาย 3 คน และเจ้าหน้าที่สถานีรถไฟ 1 คน รวมทั้งสิ้น 20 คน

ระเบียบวิจัยและเทคนิควิธีการเก็บข้อมูล

1)การวิจัยเอกสาร โดยรวบรวมข้อมูลจากผลการวิจัยและเอกสารที่เกี่ยวข้องกับนโยบายการพัฒนาเส้นทางรถไฟ การใช้ที่ดิน ขาว รวมทั้งได้มีการค้นคว้าเอกสารจากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนโยบายและแผนการขนส่งจราจร กระทรวงคมนาคม แผนที่ภาพถ่ายทางอากาศบริเวณสถานีรถไฟและอำเภอเมืองหนองคาย เพื่อให้ได้ข้อมูลภาพรวมของโครงการและมุมมองการพัฒนาที่ดินของหน่วยงานรัฐ

2)การเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพด้วยวิธีการและเทคนิคทางมานุษยวิทยา ผู้วิจัยลงพื้นที่ชุมชนเพื่อสำรวจลักษณะการใช้ที่ดินบริเวณรอบสถานีรถไฟ โดยใช้เทคนิควิธีการสัมภาษณ์เชิงลึกโดยใช้แนวคำถามที่พัฒนามาจากการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม และข้อมูลเบื้องต้นที่ได้จากแบบสอบถามและการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการใช้รูปถ่ายเกี่ยวกับเหตุการณ์สำคัญในพื้นที่ เช่น เหตุการณ์น้ำท่วมครั้งใหญ่ การก่อสร้างสถานีรถไฟ และเหตุการณ์อื่นๆ ประกอบการสัมภาษณ์ และการเก็บข้อมูลเรื่องเล่าประสบการณ์ชีวิต เพื่อสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับมุมมองการใช้ที่ดิน และวิถีชีวิตประจำวันของผู้ที่อาศัยในชุมชนดอนตูม ชุมชนนาทา-โนนธาตุ ชุมชนนาไก่อี ชุมชนบ้านหนองขาม

หน่วยของการเก็บข้อมูลกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในงานศึกษามีทั้ง บุคคล ครัวเรือน และองค์กร โดย

การคัดเลือกผู้ให้ข้อมูลหลักของงานวิจัยนี้ ใช้วิธีการเลือกตัวอย่างผู้ให้ข้อมูลแบบเจาะจง (Purposive Sampling) โดยได้กำหนดคุณสมบัติของผู้ให้ข้อมูลคือ เป็นผู้ที่อยู่อาศัยอยู่ในรัศมีรอบสถานีรถไฟหนองคายประมาณ 500 เมตร อันเป็นพื้นที่ในรัศมีของโครงการก่อสร้างและมีแนวโน้มที่บ้านเรือนในบริเวณดังกล่าวจะได้รับผลกระทบ ไม่แบ่งเพศและอายุ รวมทั้งเจ้าของที่อยู่อาศัยในทั้ง 3 ชุมชน ที่มีที่ตั้งชิดกับรางรถไฟ ตลอดจนผู้ประกอบการนักเอกชนใกล้เคียง นอกจากนี้ ได้ใช้วิธีแบบลูกโซ่ (Snowball Sampling) ซึ่งมาจากการแนะนำของผู้ให้ข้อมูลที่มีคุณสมบัติเดียวกัน โดยผู้ให้ข้อมูลต้องเป็นผู้ที่มีความสมัครใจและยินยอมในการให้สัมภาษณ์

3)การเก็บข้อมูลเชิงปริมาณด้วยการแจกแบบสอบถาม โดยสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Convenient Sampling) จากผู้มาใช้บริการสถานีรถไฟ ผู้ประกอบการรอบสถานี ผู้อยู่อาศัยในชุมชน และประชาชนทั่วไปในประเด็นข้อมูลพื้นฐาน และสำรวจความคาดหวังในเชิงกายภาพต่อการใช้ที่ดินบริเวณสถานีหนองคาย รวมแบบสอบถามที่นำมาวิเคราะห์ทั้งสิ้นจำนวน 66 ชุด

4)การวิเคราะห์ข้อมูล โดยนำข้อมูลเชิงปริมาณที่ได้จากแบบสอบถามมาวิเคราะห์เบื้องต้นเพื่อกำหนดคำถามในการสัมภาษณ์เชิงลึก และรวบรวมข้อมูลจากเอกสารเชิงกว้างเพื่อนำมาเปรียบเทียบและหาความเชื่อมโยงกับข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ จัดกลุ่ม จำแนกประเด็น อธิบายความสัมพันธ์ของปรากฏการณ์และนำกรอบแนวคิดทฤษฎี ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องมาเปรียบเทียบ

5)การพิทักษ์สิทธิ์ผู้ให้ข้อมูล งานวิจัยชิ้นนี้มีการเก็บข้อมูลโดยใช้วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึกเกี่ยวกับบุคคล ดังนั้นผู้วิจัยจึงคำนึงถึงประเด็นการยินยอมและการรักษาความลับของผู้ให้ข้อมูล โดยผู้วิจัยได้ชี้แจงวัตถุประสงค์ของโครงการวิจัย การนำข้อมูลไปใช้ และการชี้แจงการใช้นามแฝงแทนเพื่อปกป้องความเป็นส่วนตัวของผู้ให้ข้อมูล และขออนุญาตเมื่อจะต้องมีการถ่ายภาพผู้ให้ข้อมูล

สรุปผลการวิจัย

ก) การศึกษาสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดินและผลกระทบบริเวณสถานีรถไฟจังหวัดหนองคาย

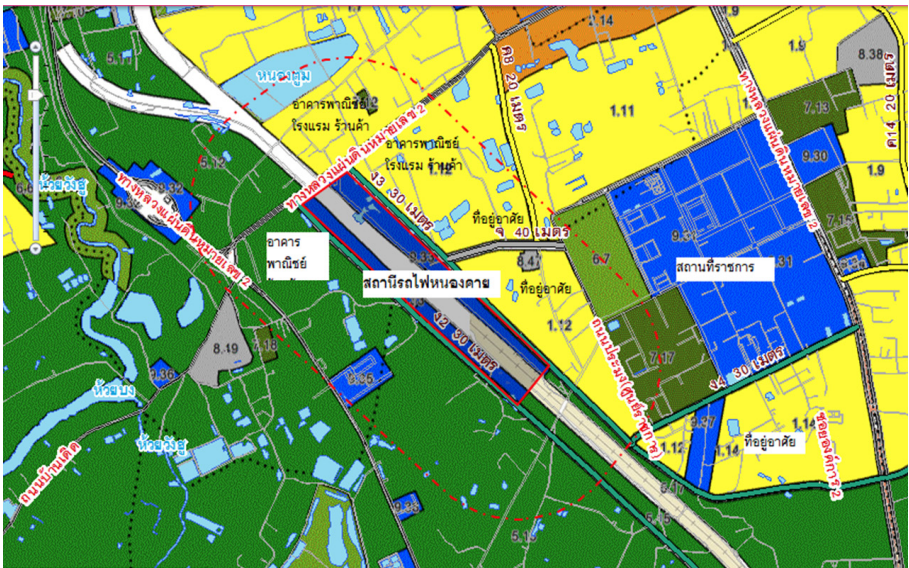
1)การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางบก ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพาณิชย์เพิ่มมากขึ้น

จากข้อมูลการสำรวจสถานีหนองคายเดิมที่ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำโขง และคำบอกเล่าของผู้อยู่อาศัยบริเวณดังกล่าวพบว่า เดิมบริเวณริมฝั่งโขงเป็นที่ตั้งของย่านที่อยู่อาศัย บ้านเรือนและชุมชน ต่อมารัฐบาลได้เวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1 ใน พ.ศ.2534 และมีการย้ายสถานีรถไฟใน พ.ศ.2543 รูปแบบการเดินทางไปมาระหว่างประชาชนสองฝั่งโขงจึงเปลี่ยนจากการสัญจรทางน้ำเป็นสัญจรทางบกโดยการใช้สะพานและถนนเป็นหลัก ประชาชนที่เคยอาศัยอยู่บริเวณดังกล่าวได้ขายที่ดินให้แก่นายทุนและย้ายออกไปอยู่ที่อื่น ดังนั้น ลักษณะการใช้ที่ดินในปัจจุบันได้กลายเป็นเส้นทางคมนาคม คือ สะพาน ถนน และพื้นที่เพื่อการพาณิชย์ เช่น ร้านอาหาร ร้านกาแฟ และโรงแรม เป็นต้น

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาจากข้อมูลแผนที่ผังเมืองชุด L9013 พ.ศ.2513 ซึ่งพัฒนาจากข้อมูลแผนที่หมายเลข Series L708 พ.ศ.2494 ที่จัดทำขึ้นโดยกองทัพอากาศ¹ พบว่าบริเวณรอบสถานีรถไฟเดิมติดริมฝั่งแม่น้ำโขงมีสภาพเป็นพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัยและย่านการค้า ขณะที่บริเวณตำบลหนองกอมเกาะมีสภาพเป็นทุ่งนากว้างใหญ่ จากแผนที่ดังกล่าวได้แสดงให้เห็นสภาพที่ดินในอดีตที่เคยถูกใช้ประโยชน์ทางการเกษตร มีสภาพเป็นนาข้าว แต่ในปัจจุบันได้กลายเป็นพื้นที่เพื่อการพาณิชย์ นอกจากนี้ เมื่อเกิดการขยายตัวของย่านพาณิชย์ในอำเภอเมืองหนองคายจากบริเวณริมแม่น้ำโขงที่เป็นที่ตั้งของตลาดท่าเรือ ชุมชนริมน้ำโขงจึงลดขนาดลงและเกิดการตั้งชุมชนใหม่หลายแห่ง² โดยเฉพาะเมื่อสถานีรถไฟหนองคายได้ย้ายที่ตั้งจากบริเวณตลาดหนองคายริมฝั่งโขงมายังที่ตั้งปัจจุบันในตำบลหนองกอมเกาะ จึงเกิดชุมชนบริเวณรอบสถานีแห่งใหม่

รูปภาพที่ 1

แผนที่แสดงลักษณะการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์ที่เพิ่มขึ้นบริเวณแนวเส้นทางถนนมิตรภาพ โดยตัดแปลงจากภาพผังเมืองประเทศไทย (จังหวัดหนองคาย)



ที่มา: กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย

1 แผนที่หมายเลข Series L708 เป็นแผนที่ภูมิประเทศชุดแรกของประเทศไทยที่เกิดจากความร่วมมือกับกองทัพอากาศ (U.S. Army Map Service) ผลิตจากภาพถ่ายทางอากาศ มาตราส่วน 1:50,000 และต่อมาพัฒนาเป็นแผนที่ผังเมืองจังหวัดหนองคาย ข้อมูลเพิ่มเติมได้ใน กรมแผนที่ทหาร, “จังหวัดหนองคาย,” ราว 5564 I และ 5564 IV, พิมพ์ครั้งที่ 1-RTSD, แผนที่ผังเมือง ลำดับชุด L9013,2513, มาตราส่วน 1:12,500

2 ตัวเลขสีแดงในแผนที่แทนชื่อสถานที่ต่างๆ

รูปภาพที่ 2-3 ภาพถ่ายบริเวณรอบสถานีหนองคาย
ถนนด้านหน้าสถานี (บน) ชุมชนติดสถานี (ล่าง)



ที่มา: ถ่ายเมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2560 โดยผู้วิจัย

สอดคล้องกับคำบอกเล่าของประชาชนผู้อยู่อาศัยรอบสถานี ได้อธิบายสภาพที่ดินตามประสบการณ์ที่ผู้อยู่อาศัยได้พบเจอในช่วงชีวิตซึ่งเป็นไปในทางเดียวกัน คือ สภาพโดยรอบสถานีแห่งใหม่เคยเป็นทุ่งนา และบริเวณที่ตั้งของศูนย์ราชการปัจจุบันคือสนามบินหนองคายเดิม นอกจากนี้ ที่นาหลายพื้นที่ติดกับถนนมิตรภาพได้ถูกขายออกไป จากการสำรวจชุมชนรอบสถานีหนองคายทั้งสองฝั่งในเดือนมีนาคม พ.ศ.2560 พบว่ารูปแบบการใช้ที่ดินบริเวณรอบสถานีรถไฟหนองคายในตำบลหนองกอมเกาะ เขตเทศบาลหนองคาย³ บริเวณฝั่งทิศตะวันออกของสถานี จะเป็นชุมชนมีการปลูกสร้างอาคาร บ้านเรือน โรงเรียน สถานที่ราชการและที่อยู่อาศัย ลักษณะเป็นกึ่งชุมชนเมือง มีบ้านเรือน

3 อำเภอเมืองหนองคายมีประชากรประมาณ 74,577 คน ในเทศบาลเมืองหนองคายมีประชากร 48,110 คน มีชุมชนในเขตเทศบาลจำนวน 42 ชุมชน ครอบคลุมพื้นที่ 7 ตำบล คือ ตำบลในเมือง ตำบลมีชัย และบางส่วนของตำบลกวนวัน ตำบลเมืองหมี่ ตำบลหนองกอมเกาะ ตำบลโพธิ์ชัย และตำบลหาดคำ

ตั้งรวมกัน มีวัดและร้านค้าชุมชนขนาดเล็ก เป็นต้น ขณะที่ฝั่งทิศตะวันตกเป็นที่ดินของการรถไฟและถดถอยไปเป็นชุมชนที่อยู่อาศัย ทิศเหนือของสถานีติดถนนใหญ่เชื่อมต่อกับถนนมิตรภาพ ตลอดแนวถนนเป็นร้านค้า โรงแรม และอาคารพาณิชย์

ชุมชนที่ตั้งอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟปัจจุบันมากที่สุดคือชุมชนดอนตู โดยเป็นชุมชนที่เกิดขึ้นหลังสถานีรถไฟก่อสร้างแล้วเสร็จ ประธานชุมชนได้ให้ข้อมูลว่าเมื่อ พ.ศ.2532 สภาพถนนยังเป็นลูกรัง ไม่มีบ้านคนอยู่อาศัย โดยเพิ่งจะสังเกตเห็นความเปลี่ยนแปลงชัดเจนเมื่อ 10-15 ปีที่ผ่านมาจากการที่มีถนนคอนกรีตตัดผ่านชุมชน และเริ่มมีคนจากต่างจังหวัดมาซื้อที่ดินและตั้งรกรากอยู่ อีกทั้งศูนย์ราชการใหม่ได้ย้ายจากริมน้ำโขงมาอยู่บริเวณใกล้เคียง เช่น ศาลากลางจังหวัด ที่ว่าการอำเภอ สำนักงานพาณิชย์จังหวัด เป็นต้น ประชาชนในชุมชนประกอบด้วยคนต่างจังหวัดที่ย้ายมาทำงาน คนหนองคายท้องถิ่น รวมทั้งผู้ที่เคยมีบ้านอยู่ดิริมโขงแล้วขายย้ายมาอยู่บริเวณดังกล่าวจากการสัมภาษณ์ผู้อยู่อาศัยในชุมชนทำให้ทราบว่าสภาพพื้นที่ได้เปลี่ยนจากทุ่งนากลายเป็นชุมชนอย่างชัดเจนเมื่อมีศูนย์ราชการย้ายมา ชุมชนเริ่มมีความหนาแน่นมากขึ้น อย่างไรก็ตามด้วยราคาที่ดินที่สูงขึ้นจึงมีการเปลี่ยนมือเจ้าของที่ดิน ผู้อยู่อาศัยเดิมขายให้ผู้อยู่อาศัยใหม่แล้วย้ายออกไปอยู่รอบนอก

เมื่อประมวลข้อมูลจากการสำรวจรอบสถานีในปัจจุบัน (ปี 2560) และจากการสัมภาษณ์ชาวชุมชนที่อาศัยอยู่เดิม แผนที่เก่า ฝั่งเมืองจังหวัดหนองคาย ภาพถ่ายดาวเทียมและเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องพบว่า ลักษณะสำคัญของการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดินทั้งบริเวณรอบสถานีแห่งเก่าและสถานีใหม่ คือ 1) การเปลี่ยนจากการใช้ประโยชน์ที่ดินในเชิงเกษตรกรรมไปสู่ที่อยู่อาศัย อันเป็นผลจากการขยายตัวเมืองจากริมฝั่งแม่น้ำโขงและการย้ายศูนย์ราชการ ส่งผลให้เกิดชุมชนใหม่อีกฝั่งของเมือง 2) การเปลี่ยนที่ดินเป็นที่อยู่อาศัยและเพื่อการเกษตรไปสู่การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพาณิชย์โดยภาคเอกชน และ 3) การปรับเปลี่ยนที่ดินให้กลายเป็นเส้นทางคมนาคม เช่น ถนน สะพาน รางรถไฟ และจุดผ่านแดนระหว่างประเทศจากการลงทุนของภาครัฐ ซึ่งมีผลโดยตรงต่อการขยายตัวของการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์ของภาคเอกชนตามมา

2)โครงการรถไฟไทย-จีน ส่งผลให้เกิดการขยายขอบเขตการเวนคืนที่ดินซึ่งเป็นที่อยู่อาศัยเพื่อใช้ประโยชน์ด้านการคมนาคมมากขึ้น

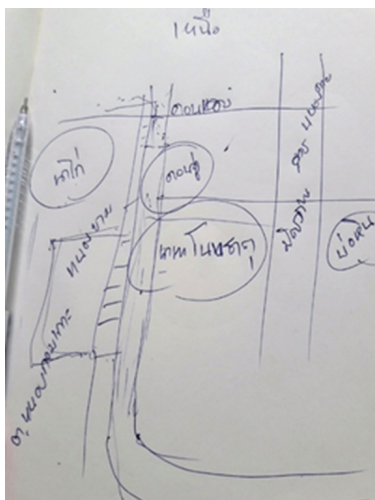
จากการสำรวจรอบสถานีรถไฟพบว่า ปัจจุบันที่ดินบางส่วนของชุมชนรอบสถานีกำลังถูกยึดคืนและปรับเปลี่ยนจากที่อยู่อาศัยเป็นถนนและรางรถไฟ เพื่อใช้ประโยชน์ในการเดินทางและสร้างผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ โดยมีชุมชนบริเวณรอบสถานีรถไฟหนองคายในปัจจุบันที่จะถูกเส้นทางรถไฟตัดผ่านได้แก่ ชุมชนนาไ่ก่ ชุมชนดอนตู ชุมชนนาทา-โนนธาตุ และชุมชนบ้านหนองขาม ซึ่งตั้งอยู่ในเขตตำบลหนองกอมเกาะ มีประชากรในเขตเทศบาลตำบลหนองกอมเกาะรวมทั้งสิ้น 4,566 คน (สำนักงานสถิติแห่งชาติ รายงานสถิติจำนวนประชากรและบ้าน ประจำปี พ.ศ.2559) จากคำบอกเล่าของประธานชุมชน ในเขตดอนตูตั้งเป็นหมู่บ้านมาได้ประมาณ 60 ปี ก่อนจะแยกออกมาเป็นชุมชนและเปลี่ยนมาสังกัดเทศบาลเมืองภายใต้การดูแลของเทศบาลเมืองหนองคายได้เพียง 20 ปี

สภาพพื้นที่ทั่วไปในอดีตเป็นทุ่งนาและคอกๆ กลายสภาพเป็นชุมชนที่มีบ้านเรือนหนาแน่นมากขึ้น เป็นลักษณะชุมชนกึ่งเมือง อาชีพของคนในชุมชนประกอบด้วย อาชีพรับราชการ ลูกจ้าง ค้าขาย เกษตรกรมีสัดส่วนน้อยมาก และคนในชุมชนจำนวนมากย้ายมาจากจังหวัดอื่นเพื่อมาทำงานตั้งบ้านเรือนปะปนกับคนท้องถิ่นเดิมที่ย้ายมาจากริมฝั่งโขง โดยข้อมูลที่ได้จากเอกสารของประธานชุมชนเกี่ยวกับประชากรในปี 2560 (รวบรวมข้อมูลโดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) เทศบาลเมืองหนองคาย เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2560) ภายในชุมชนคอนดู่มีจำนวนประมาณ 434 ครอบครัว ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 1
แสดงข้อมูลประชากรของชุมชนคอนดู่ ปี 2560

กลุ่มประชากร	จำนวน (คน)
ประชากรผู้สูงอายุ	146
วัยแรงงานจำนวน	745
เยาวชน 18-25 ปี	153
อายุแรกเกิด - 18 ปี	312
รวม	1,356

รูปภาพที่ 4
แผนที่ทางรถไฟและชุมชนใกล้เคียง วาดโดยผู้นำชุมชนคอนดู่



ที่มา: ถ่ายเมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2560 โดยผู้วิจัย

ชุมชนนาไ่เป็นอีกชุมชนที่จะได้รับผลกระทบจากการขยายสถานีรถไฟ โดยบ้านเรือนที่ตั้งอยู่ฝั่งตะวันตกของสถานีจะต้องถูกเวนคืน จากการสัมภาษณ์ประชาชนในชุมชนนาไ่ได้ให้ข้อมูลว่ามีประชากรประมาณ 200 ครัวเรือน ทั้งนี้ เนื่องจากทางกรรถไฟต้องการขยายรางให้มีขนาดกว้างมากขึ้น จึงทำให้บ้านเรือนที่อยู่ใกล้แนวเขตรถไฟเดิมจะต้องถูกรื้อถอนออกไป ส่วนชุมชนบ้านนาทา-โนนธาตุมีประมาณ 800 ครัวเรือน และบ้านหนองขามประมาณ 130 ครัวเรือน บางส่วนของชุมชนจะได้รับผลกระทบจากการขยายสถานีนาทา ซึ่งเป็นสถานีถัดมาและตั้งอยู่ทางทิศใต้ของสถานีหนองคาย โดยที่ดินบริเวณดังกล่าวจะถูกเวนคืนเพื่อก่อสร้างสถานีสินค้าขนาดใหญ่ ขณะที่ด้านทิศเหนือของสถานีหนองคายเป็นพื้นที่เศรษฐกิจ มีอาคารพาณิชย์ โรงแรม ร้านค้าตั้งอยู่ ซึ่งมีแนวโน้มว่าจะไม่ได้รับผลกระทบมากนักเมื่อเปรียบเทียบกับส่วนที่ดินที่เป็นที่อยู่อาศัยและชุมชน

ทั้งนี้ การมาถึงของโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ได้กระตุ้นให้รัฐบาลไทยเร่งวางแผนโครงการพัฒนาด้านการคมนาคมเพื่อรองรับโครงการรถไฟความเร็วสูงและเร่งกำหนดนโยบายด้านเศรษฐกิจ ตลอดจนการบังคับใช้กฎหมายอื่นๆ เพื่อดึงดูดการลงทุนจากต่างชาติ ซึ่งสามารถสรุปโครงการสำคัญที่จะมีผลโดยตรงต่อชุมชนได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 2
แสดงโครงการพัฒนาสำคัญของรัฐบาลเพื่อรองรับรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน

ชื่อโครงการ	สาระสำคัญ	ขอบเขตผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น
โครงการสำรวจออกแบบถนนสาย 33 ฝั่งเมืองรวมหนองคาย ⁴	วัตถุประสงค์ ก่อสร้างถนนเพื่อสนับสนุนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย และรองรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางราง โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ (Standard Gauge) เส้นทางหนองคาย – นครราชสีมา – ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อรองรับการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างระบบรางกับถนนในลักษณะการขนส่งต่อเนื่อง และเพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดในจังหวัด รวมทั้งเป็นการเปิดพื้นที่เมืองและขยายชุมชนเมือง เพื่อเชื่อมถนนสายหลักและสายรองในพื้นที่อำเภอเมืองหนองคาย	โครงการเริ่มต้นจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 233 (หนองคาย-อุดร) เป็นเส้นทางตามแนวเขตทางรถไฟไปบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 243 (หนองคาย – สะพานมิตรภาพไทย-ลาว) รวมระยะทางประมาณ 2.9 กิโลเมตร ครอบคลุมที่ดินในอำเภอเมืองหนองคาย คาดว่าอาจจะต้องเวนคืนที่ดินบางส่วน

4 อ้างอิงจากเอกสารรายละเอียดโครงการสำรวจออกแบบถนนสาย 33 ฝั่งเมืองรวมหนองคาย รับผิดชอบโดยกรมทางหลวงชนบท

5 ข้อมูลจากเอกสารประชาสัมพันธ์โครงการของกรมทางหลวงชนบท งานสำรวจออกแบบถนนฯ อำเภอเมือง อำเภอสระใคร จังหวัดหนองคาย

โครงการก่อสร้างถนนสายแยกทล.2-ทล⁵	วัตถุประสงค์ เพื่อรองรับนโยบายการกำหนดเขตเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย ที่กำหนดให้พื้นที่ในอำเภอสระใครเนื้อที่ประมาณ 718 ไร่ เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ถนนเส้นนี้จะเชื่อมโยงพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษฯ กับด่านผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพไทย-ลาว และลดปัญหาการจราจรบนถนนมิตรภาพ	เริ่มต้นจากแยกทางหลวงหมายเลข 2 สิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 233 ระยะทางรวมประมาณ 26 กิโลเมตร โดยแนวถนนพาดผ่าน ทิศตะวันตกจะตัดผ่านทางรถไฟ และเขตเศรษฐกิจพิเศษบ้านไฮยา อ.สระใคร ทิศเหนือ ถนนตัดผ่านจนถึงบริเวณอ่างเก็บน้ำหนองกอมเกาะ ทิศตะวันออกบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 233 โดยจะมีการวางแผนในการออกแบบสะพานข้ามทางรถไฟ ทางแยกหรือทางต่างระดับข้ามแยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 และทางต่างระดับข้ามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 211 รวมทั้งการออกแบบสะพานข้ามคลองส่งน้ำชลประทาน อ่างเก็บน้ำ และลำน้ำธรรมชาติ
โครงการก่อสร้างศูนย์รวมและกระจายสินค้า โลจิสติกส์ สถานีรถไฟนทา	วัตถุประสงค์ เพื่อเป็นย่านกองเก็บตู้สินค้า และขนถ่ายสินค้า และก่อสร้างเป็นศูนย์กลางรวบรวมและกระจายสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ในรูปแบบ Multi-modal transportation hub เพื่อขนถ่ายสินค้าจากรถบรรทุกมาขึ้นตู้คอนเทนเนอร์และขนย้ายสินค้าจากตู้คอนเทนเนอร์สู่รถบรรทุก และพัฒนาเป็นด่านศุลกากร ศูนย์ซ่อมบำรุงรถจักรสำหรับขบวนรถสินค้าขบวนจอร์รถไฟ และศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟโดยสาร	ขอบเขตโครงการครอบคลุมพื้นที่โดยรอบสถานีนาทาประมาณ 890 ไร่ ต้องมีการเวนคืนที่ดินบางส่วนของ ชุมชนบ้านหนองขามและบ้านนาทา-โนนธาตุ
เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษระยะที่ 2 ตามประกาศ กนพ.ที่ 2/2558	วัตถุประสงค์ เพื่อส่งเสริม “การค้าระหว่างประเทศ การท่องเที่ยวการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” เพิ่มศักยภาพและโอกาสในการเติบโตทางเศรษฐกิจจากช่องการค้าชายแดนกับ สปป.ลาว ที่มีมูลค่าทางการค้าชายแดนสูงที่สุดเมื่อเทียบกับการค้าชายแดนด่านอื่นๆ และที่ตั้งที่สามารถเชื่อมโยงกับนครเวียงจันทน์ได้ทั้งทางถนนและทางรถไฟ หนองคายจึงถูกเลือกให้เป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อดึงดูดนักลงทุนไทยและต่างชาติ	ขอบเขตโครงการ มีการวางแผนเพื่อใช้ประโยชน์ที่ดินในการจัดตั้งพื้นที่ศูนย์โลจิสติกส์ พาณิชยกรรม และส่วนราชการต่างๆ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดหนองคายประกอบด้วย 13 ตำบล ใน 2 อำเภอ ในจังหวัดหนองคาย ได้แก่ อำเภอเมืองหนองคาย 12 ตำบล ได้แก่ ตำบลคำบกหวาน ตำบลในเมือง ตำบลบ้านเคื่อ ตำบลพระธาตุบังพวน ตำบลโพธิ์ชัย ตำบลโพนสว่าง ตำบลมีชัย ตำบลเวียงคุก ตำบลสีกาย ตำบลหนองกอมเกาะ ตำบลหาดคำ ตำบลหินโงม และอำเภอสระใคร 1 ตำบล ได้แก่ ตำบลสระใคร (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2559)

รูปภาพที่ 5-6

ภาพถ่ายบริษัทลงทุนด้านอสังหาริมทรัพย์ เหยียนฟง เฮ้าส์ บริเวณชุมชนคอนดู



ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัย เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2560

3)การเข้ามาของการพัฒนาโครงการด้านคมนาคม ส่งผลให้ราคาที่ดินปรับตัวสูงขึ้น เอื้อประโยชน์ให้นักลงทุน แต่กำลังเบียดขับชุมชนท้องถิ่นจากการแบ่งปันการใช้ประโยชน์ที่ดินในทางเศรษฐกิจและสังคม

ข้อมูลการสัมภาษณ์ชาวชุมชนบริเวณรอบสถานีพบว่า ราคาที่ดินเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็วจนอาจส่งผลต่อความสามารถในการถือครองที่ดินของคนท้องถิ่น เมื่อวิเคราะห์จากบริบททางประวัติศาสตร์

การพัฒนาจะพบว่าปัจจัยประกอบหลายด้านประกอบกัน โดยที่ดินในจังหวัดหนองคายมีการซื้อขายเปลี่ยนมือมาหลายรุ่นนับตั้งแต่ยุคของนโยบายเปลี่ยนสนามรบให้เป็นสนามการค้า ที่ส่งผลให้ชายแดนจังหวัดอีสาน รวมทั้งจังหวัดหนองคายเกิดการเปลี่ยนมือของเจ้าของที่ดิน โดยเฉพาะบริเวณริมฝั่งโขงย่านเศรษฐกิจในยุคของพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ ช่วง พ.ศ. 2531 พื้นที่ชายแดนได้ถูกเปลี่ยนจากพื้นที่สู้รบไปสู่พื้นที่ทางเศรษฐกิจ เกิดการขยายตัวของเมืองและการเก็งกำไรที่ดิน ส่งผลให้ราคาที่ดินเพิ่มสูงขึ้นมาก ย่านเศรษฐกิจจึงมีการขยายตัวอย่างรวดเร็วจากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว มีการผุดขึ้นของ โรงแรม รีสอร์ท ร้านอาหาร ซึ่งได้เห็นได้จากสภาพที่ดินในปัจจุบันของตัวเมืองจังหวัดหนองคายบริเวณที่ดินริมฝั่งโขงได้กลายสภาพเป็นย่านเศรษฐกิจแทนที่ชุมชนเดิม

ปัจจุบัน นับตั้งแต่การประกาศนโยบายกำหนดให้หนองคายเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษใน พ.ศ.2558 นำไปสู่การพัฒนาเส้นทางคมนาคม โครงสร้างพื้นฐานต่างๆ มีการวางแผนเพื่อตั้งนิคมอุตสาหกรรมและโครงการรถไฟทางคู่ รถไฟความเร็วสูง ราคาที่ดินในจังหวัดหนองคายและจังหวัดที่รถไฟวิ่งผ่านจึงมีราคาเพิ่มสูงขึ้นจากการถูกกว้านซื้อโดยนักลงทุนทั้งไทยและต่างชาติเพื่อนำไปเก็งกำไร หลักฐานเชิงประจักษ์คือข้อมูลที่ได้จากการลงพื้นที่ในเดือนพฤศจิกายน 2560 ผู้วิจัยพบว่ามีการเข้ามาของนักลงทุนชาวจีนเพื่อทำธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ในชุมชนดอนตู โดยการเข้ามาขอซื้อที่ดินจากคนในชุมชนเพื่อนำไปทำเป็นธุรกิจบ้านจัดสรร

เมื่อพิจารณาจากข้อมูลราคาประเมินที่ดินรอบใหม่ปี พ.ศ. 2559 -2562 ของกรมธนารักษ์ จะพบว่าราคาประเมินที่ดินทั่วประเทศเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 27.27 ซึ่งสูงกว่าราคาประเมินรอบที่แล้ว โดยเฉพาะราคาที่ดินในจังหวัดที่อยู่ภายใต้แผนการพัฒนาและการลงทุนด้านการคมนาคมของรัฐบาล เช่น ทางด่วน รถไฟทางคู่ รถไฟความเร็วสูง ทางยกระดับ และเขตเศรษฐกิจพิเศษ ราคาที่ดินจะเพิ่มสูงขึ้นมาก สำหรับที่ดินจังหวัดหนองคายราคาประเมินในรอบใหม่เพิ่มสูงสุดเฉลี่ย 37.71% ตามตาราง

ตารางที่ 3

แสดงราคาประเมินที่ดินช่วงปี 2559 -2562 (บาท: ตารางวา)

จังหวัด	2555 - 2558	2559 -2562	Average% change
หนองคาย	40 – 45,000	100 – 45,000	37.71%
ขอนแก่น	40 – 200,000	50 – 200,000	28.53%
อุดรธานี	50 – 150,000	50 – 180,000	14.81%
นครราชสีมา	40 – 130,000	40 – 130,000	7.73%

ที่มา: Aec10news,2558

สอดคล้องกับข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการและประชาชนในชุมชนบริเวณสถานีรถไฟพบว่า จากประสบการณ์ของผู้อยู่อาศัย เมื่อ 5-10 ปี ที่ผ่านมามีที่ดินบ้านดอนตูมีราคาสูงขึ้นจากราคาในหลักหมื่นต่อไร่จนถึงหลักล้านในปัจจุบัน ตลอดจนข่าวลือในช่วงหนึ่งเกี่ยวกับการสร้างรถไฟ

ความเร็วสูง รวมทั้งช่วงที่มีกระแสข่าวการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ ส่งผลให้ราคาที่ดินในจังหวัดหนองคายเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะที่ดินที่อยู่ติดกับถนนมิตรภาพ ซึ่งเป็นถนนเส้นหลักของภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ผู้ประกอบการรายหนึ่งได้ให้ข้อมูลว่า มีการเข้ามาลงทุนสร้างอาคารพาณิชย์และปล่อยให้เช่าบริเวณที่อยู่ติดถนนมิตรภาพ โดยนักลงทุนได้ตั้งราคาค่าเช่าค่อนข้างสูงจนไม่มีผู้เช่าและปล่อยทิ้งไว้มาเป็นระยะเวลานาน ผู้ให้สัมภาษณ์ซึ่งเป็นเจ้าของร้านค้าที่ตั้งอยู่ใกล้กับถนนมิตรภาพได้แสดงความเห็นว่าราคาค่าเช่าบริเวณนี้ขึ้นทุกปี และย้ำว่าปัจจุบันราคาที่ดินบริเวณนี้เป็นราคาที่ “เอื้อมไม่ถึง” เพราะมีนักลงทุนเข้ามาเก็งกำไรจนส่งผลให้ราคาพุ่งสูงไปจนคนท้องถิ่นไม่สามารถเข้าถึงได้

นอกจากพื้นที่ชุมชนที่เป็นที่อยู่อาศัยและพื้นที่เชิงพาณิชย์ถาวรบริเวณใกล้ถนนเส้นหลักแล้ว บริเวณที่ดินว่างเปล่าภายในสถานีรถไฟหนองคายได้มีการนำเอาพื้นที่โล่งข้างทางรถไฟมาจัดให้เป็นตลาดนัดในวันอาทิตย์ มีพ่อค้าแม่ค้ารายย่อยมาตั้งร้านค้าจำนวนมาก ทำให้รอบชุมชนมีบรรยากาศคึกคักและมีรถสัญจรค่อนข้างมาก โดยมีทั้งลูกค้าในจังหวัดหนองคายและลูกค้าที่ข้ามมาจับจ่ายใช้สอยจากฝั่งประเทศ สปป.ลาว จากการสำรวจบริเวณชุมชนในวันที่มีตลาดนัดวันอาทิตย์ ตั้งแต่เที่ยงจนถึงบ่ายสามโมงพบว่าถนนในชุมชนค่อนข้างคับคั่งมีการสัญจรไปมาในชุมชนค่อนข้างแออัด เนื่องจากถนนแคบมีทั้งรถมอเตอร์ไซด์และรถยนต์ใช้เส้นทางดังกล่าวเป็นทางลัดในการเข้าไปตลาดนัดวันอาทิตย์ อีกทั้งในวันอื่นๆ ประชาชนใกล้เคียงได้ใช้ถนนในชุมชนเป็นเส้นทางสัญจรในการเดินทางไปทำงานและไปโรงเรียน เนื่องจากสะดวกกว่าการใช้ถนนหลักที่มีระยะทางไกลกว่า นอกจากนี้ ในส่วนบริเวณสถานีรถไฟยังพบตู้รถไฟเก่าที่นำมาประยุกต์ทำเป็นห้องสมุดจำนวน 2 ใบก็ ได้รับการดูแลโดยเจ้าหน้าที่จากศูนย์การศึกษานอกโรงเรียน (กศน.) ซึ่งทางกรมรถไฟมอบให้ กศน. เป็นผู้ดูแลห้องสมุดแห่งนี้ ปัจจุบันเปิดทำการทุกวันจันทร์-เสาร์ หยุดทุกวันอาทิตย์ โดยคนส่วนใหญ่ที่มาใช้บริการคือผู้โดยสารที่มารอขึ้นรถไฟ

จากการสำรวจพบว่าที่ดินสองข้างทางรถไฟเป็นพื้นที่เปิดโล่ง แม้จะไม่ใช้ที่สาธารณะแต่เพราะไม่มีรั้วกั้นชาวชุมชนจึงใช้สัญจรข้ามไปมาได้ในชีวิตประจำวันอย่างสะดวก โดยที่ดินระหว่างสถานีรถไฟหนองคายและสถานีนาทามีชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงคือ นาทา-โนนธาตุ และชุมชนบ้านนาขาม จากการสังเกตและสัมภาษณ์ประชาชนในชุมชนนาทา-โนนธาตุพบว่า ชุมชนสองฝั่งสามารถเดินทางไปมาได้สะดวก รวมทั้งมักจะมีการปล่อยสัตว์เลี้ยง เช่น วัว-ควาย ลงไปกินหญ้าบริเวณแถบรางรถไฟ แต่หากมีการอุบัติเหตุ สัตว์เลี้ยงวัว-ควายลงไปที่รางรถไฟแล้วโดนรถไฟชนจนเกิดความเสียหายต่อขบวนรถ การรถไฟจะดำเนินการเรียกร้องค่าเสียหาย ซึ่งเจ้าของส่วนใหญ่จะไม่ยอมรับและปล่อยให้เจ้าหน้าที่เอาซากวัว-ควายไป เพราะกลัวว่าจะต้องเสียค่าปรับ อย่างไรก็ตามพบว่าการขายตัวของเมือง ความต้องการที่ดินเพื่อประโยชน์ด้านที่อยู่อาศัยและเพื่อการพาณิชย์ที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งราคาที่ดินที่สูงขึ้น ส่งผลให้เจ้าของที่ดินขายที่ดินไปเป็นจำนวนมาก ดังนั้นที่ดินเพื่อการเกษตรรอบสถานีรถไฟจึงลดน้อยลง ชาวชุมชนหันไปประกอบอาชีพอื่นแทนการทำนา รวมทั้งการเลี้ยงก็สัตว์ลดลงด้วยเช่นกัน

รูปภาพที่ 7-8
ภาพบรรยากาศสถานีควั่นอาทิตย์ และห้องสมุดรถไฟ
บริหารจัดการโดยศูนย์การศึกษานอกโรงเรียน (กศน.)



ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัย เมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2560 และ 30 เมษายน 2560

รูปภาพที่ 9
การเลี้ยงสัตว์บริเวณรอบสถานีหนองคาย



ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัย เมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2560

จะเห็นได้ว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีหนองคายมีความหลากหลาย ทั้งในเชิงพาณิชย์ ที่อยู่อาศัย การเกษตร อย่างไรก็ตาม การก่อสร้างทางรถไฟไทย-จีน ส่งผลให้รัฐบาลไทยใช้จังหวะดังกล่าว รื้อเอาแผนการพัฒนาคมนาคมของประเทศออกมา ด้วยหวังว่าจะเป็นปัจจัยกระตุ้นการขยายตัวทางเศรษฐกิจในประเทศ และแทรกตัวเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายคมนาคมระดับโลกซึ่งกำลังนำไปสู่การเวนคืนที่ดิน นอกจากนี้ยังได้นำเทคโนโลยีการจัดการพื้นที่อย่างเขตเศรษฐกิจพิเศษมาใช้เพื่อเปลี่ยนทรัพยากรที่ดินในเมืองชายแดนอย่างจังหวัดหนองคายให้เป็นสินค้าเพื่อดึงดูดนักลงทุน โครงการก่อสร้างต่างๆ ที่กำลังถาโถมเข้าใส่คนในชุมชนรอบสถานี อีกทั้งราคาที่ดินที่เพิ่มสูงขึ้น กำลังบีบคั้นให้ผู้ประกอบการท้องถิ่นรายย่อยลอยห่างออกจากการแข่งขัน ขณะที่ผู้อยู่อาศัยเดิมในชุมชนบางส่วนก็ต้องย้ายออกจากถิ่นฐาน อันเป็นผลมาจากการเวนคืนที่ดินของภาครัฐ ฉะนั้น ที่ดินบริเวณรอบสถานีรถไฟซึ่งเคยถูกแบ่งปันการใช้งานอย่างประนีประนอมระหว่างรัฐกับประชาชนนั้น ในอนาคตอันใกล้ก็กำลังถูกล้อมรั้วด้วยโครงการพัฒนาด้านคมนาคมข้ามชาติขนาดใหญ่ โดยที่ยังไม่มีหลักประกันว่าจะมีการแบ่งปันพื้นที่เพื่อใช้ประโยชน์ร่วมกันอย่างเป็นธรรมทั้งในเชิงเศรษฐกิจและสังคมอย่างไร

ข) การศึกษาการปรับตัวของคนในชุมชนเมื่อเผชิญหน้ากับเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินรอบสถานีรถไฟหนองคายเพื่อรองรับโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน

1) ความห่วงกังวลในการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ในจังหวัดหนองคายไม่ใช่เรื่องใหม่สำหรับคนท้องถิ่น โครงการก่อสร้างถนน สะพาน และปรับปรุงภูมิทัศน์พื้นที่เมืองได้กลายเป็นเรื่องชินตาของผู้คน โดยเฉพาะในช่วง พ.ศ.2534-2537 ที่มีการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ถนนเส้นหลักและเส้นรองต่างๆ ได้รับการปรับปรุงและขยายไหล่ทาง ภาพรถบรรทุกเข้า-ออกเพื่อขนส่งวัสดุก่อสร้างวิ่งไปมาเป็นสิ่งที่เห็นได้ในถนนเส้นหลัก ใกล้ด่านพรมแดนถาวร รวมถึงการผลิตเปลี่ยนมือผู้ถือครองที่ดินและราคาที่ดินเพิ่มสูงขึ้นจากการเก็งกำไร ล้วนเป็นที่รับรู้ของคนท้องถิ่นทั่วไป กรณีการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงนั้นพบว่ามีการจัดเวทีประชาสัมพันธ์ให้คนในพื้นที่ได้รับทราบเป็นระยะ แต่เมื่อสอบถามเกี่ยวกับรายละเอียดโครงการส่วนใหญ่ชาวชุมชนจะไม่สามารถให้ข้อมูลได้ชัดเจนมากนัก แต่ปฏิกิริยาของผู้ให้สัมภาษณ์ในชุมชนไม่ได้มีท่าทีต่อต้านการก่อสร้าง ส่วนใหญ่มักจะให้คำตอบในลักษณะที่รับรู้ว่าการเดินทางคมนาคมที่สะดวกจะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจของจังหวัดหนองคาย อย่างไรก็ดี ประเด็นห่วงกังวลที่พบชัดเจนสามารถสรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 4

สรุปข้อกังวลสำคัญของคนในชุมชนต่อโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง

ช่วงเวลา	ประเด็นห่วงกังวลของชุมชน
ก่อนการก่อสร้าง	- ความไม่ชัดเจนของขอบเขตการเวนคืนที่ดินที่กระทบต่อที่อยู่อาศัย - รายละเอียดของโครงการ ระยะเวลาที่ต้องย้ายออก - ชาวบ้านบางส่วนยังไม่มีแผนสำรองว่าจะย้ายไปอยู่ที่ใด โดยเฉพาะกลุ่มที่มีรายได้ไม่มั่นคงและไม่มีความรู้ในจังหวัดหนองคาย
ระหว่างการก่อสร้าง	ความปลอดภัยในการก่อสร้าง เช่น สภาพความแข็งแรงของชั้นดินที่จะรองรับรถไฟ เสียงและฝุ่นละอองที่อาจเกิดจากการก่อสร้าง การปิดกั้นเส้นทางจราจรเดิม
หลังการก่อสร้าง	- ความกังวลเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะและเส้นทางสัญจรเดิมที่อาจจะหายไป - ระยะทางในการสัญจรเพื่อเดินทางไปโรงเรียนของนักเรียนและผู้ปกครองอาจไกลขึ้น - อุบัติเหตุจากการต้องไปใช้เส้นทางถนนหลักที่มีรถค่อนข้างมากและวิ่งเร็ว - การไปมาหาสู่กันของสองชุมชนที่อาจจะลำบากมากขึ้น - การไม่สามารถปล่อยวัว-ควายให้เดินหากินในชุมชนและริมทางรถไฟ - การปิดกั้นลำห้วยที่ใช้อบรมรับน้ำในช่วงหน้าฝนเพื่อป้องกันน้ำท่วมชุมชน - การเข้ามาของคนต่างถิ่นและสภาพสังคมที่อาจเปลี่ยนแปลงเมื่อรถไฟสร้างเสร็จ

ข้อมูลจากการสัมภาษณ์คนในชุมชนพบว่าข้อห่วงกังวลที่ชุมชนให้ความสำคัญ คือ การมาถึงของโครงการรถไฟความเร็วสูงกำลังส่งผลกระทบต่ออนาคตที่ไม่แน่นอนของพวกเขา ความกังวลต่อการได้รับค่าชดเชยที่ไม่เป็นธรรม และการได้รับข้อมูลรายละเอียดการก่อสร้างที่ไม่ชัดเจน นอกจากนี้ งานวิจัยชิ้นนี้ยังพบความพยายามของชาวชุมชนที่จะปรับตัวเพื่ออยู่กับโครงการรถไฟความเร็วสูง

โดยคาดหวังว่าความเป็นชุมชนสองข้างทางรถไฟที่ไปมาหาสู่กันได้อย่างสะดวกจะยังคงไม่หายไป การมาถึงของรถไฟความเร็วสูงจะไม่ตัดขาดชุมชนออกจากกัน และชุมชนจะยังสามารถใช้เส้นทางสัญจรที่มีความปลอดภัยได้

2) ทูทางสังคมที่แตกต่างส่งผลต่ออำนาจในการต่อรองและศักยภาพในการปรับตัวเมื่อต้องเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน

เมื่อพิจารณาจากข้อมูลอาชีพ ความมั่นคงทางรายได้ และเครือข่ายทางสังคมของประชาชนที่อยู่ใกล้กับรางรถไฟพบว่า ทูทางสังคมที่แตกต่างกันของแต่ละครอบครัวมีผลต่อการปรับตัวในการรับมือกับอนาคตที่กำลังเปลี่ยนแปลง โดยครอบครัวที่มีรายได้มั่นคงหรือมีญาติพี่น้องอยู่ในจังหวัดหนองคาย รวมทั้งครอบครัวที่มีที่ดินนอกเหนือจากที่อยู่อาศัยปัจจุบันมีแนวโน้มที่จะมีทางเลือกในการวางแผนอนาคตของตนเองมากกว่าครอบครัวที่มีรายได้ไม่มั่นคง จากการสอบถามพบว่ามีบางครอบครัวตัดสินใจขายที่ดินเพื่อย้ายออกไปอาศัยอยู่นอกเมือง และบางส่วนได้ซื้อที่ดินเตรียมย้ายออกไปหากมีการเวนคืน โดยผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่าหากค่าชดเชยมีความเหมาะสมก็สามารถที่จะย้ายออกไปได้

ตัวอย่างครอบครัวของบ้านหลังหนึ่งที่อยู่ติดทางรถไฟและได้รับแจ้งว่าจะต้องถูกเวนคืนที่ดิน แต่เดิมครอบครัวของคุณตาสมหมาย (นามสมมุติ) เจ้าของบ้านมีอาชีพเป็นคนขับสามล้อในตลาด และเมื่อย้ายมาอยู่บ้านหลังดังกล่าวได้เปิดเป็นร้านขายของชำในชุมชน คุณตาเคยดำรงตำแหน่งเป็นผู้ใหญ่บ้าน ส่วนคุณยายย้ายตามสามีมาอยู่ที่หมู่บ้านดอนตู มีลูก 5 คน ประกอบอาชีพทั้งหมดเช่น รับราชการ ลูกจ้าง ธุรกิจส่วนตัว บริเวณพื้นที่รอบบ้านทั้งหมด 2 งาน ปลูกบ้านไว้ 2 หลัง ที่ผ่านมามีการปรับปรุงซ่อมแซมแต่หลังจากที่มีการสำรวจที่ดินจึงได้หยุดไว้ ปัจจุบันได้ไปซื้อที่ดินเพื่อเตรียมตัวย้ายออกไปนอกเมือง โดยครอบครัวมีที่ดินเป็นสมบัติเดิมอยู่ 12 ไร่ แบ่งให้ลูกคนละ 2 ไร่ คุณตากับคุณยายเก็บที่ดิน 2 ไร่ไว้เอง และวางแผนจะย้ายไปอยู่เมื่อถูกเวนคืนในอนาคต โดยหวังว่าจะมีโอกาสในการต่อรองเพื่อขอเพิ่มราคาการเวนคืนให้สูงขึ้น ทั้งนี้ ครอบครัวดังกล่าวทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการตั้งแต่ช่วงปลายปี 2554 จากเจ้าหน้าที่สถานีรถไฟ

ตัวอย่างของครอบครัวคุณโสภณ (นามสมมุติ) ที่บ้านตั้งอยู่ติดทางรถไฟได้เล่าถึงลักษณะการใช้ที่ดินระหว่างบ้านนาทา-หนองขามที่มีทางข้ามไปมาหาสู่กันเดินไปมาได้สะดวกเพราะไม่มีรั้วกัน ชาวบ้านจึงมีความคุ้นเคยกันดี คนในชุมชนส่วนใหญ่ทำงานรับจ้างทั่วไป เช่น เป็นแม่บ้าน แรงงานก่อสร้าง ส่วนการทำนาลดลงจนแล้ว สมาชิกในครอบครัวได้เล่าให้ฟังว่า เมื่อก่อนครอบครัวเคยมีอาชีพทำนาและมีที่นาอยู่ด้านหน้าสถานีรถไฟ แต่เมื่อผู้เป็นแม่มีอาการปวดหัวเข่ามากจึงตัดสินใจขายที่นาที่มีอยู่จำนวน 2 งานไป รวมทั้งขายสัตว์เลี้ยงวัว-ควายไปด้วย ปัจจุบันคนในครอบครัวทำงานรับจ้างทั่วไปเพื่อยังชีพ โดยคุณตาเจ้าของบ้านเป็นประธานชุมชน คุณยายและลูกชายทำอาชีพรับจ้างทั่วไป ไม่มีที่ดินที่อื่นนอกจากที่ตั้งของบ้านในปัจจุบัน เมื่อสอบถามถึงความกังวลเกี่ยวกับการเวนคืนที่ดิน สมาชิกสะท้อนความรู้สึกว่ามีความกังวลในช่วงแรก เพราะยังไม่ทราบว่าขายไปอยู่ที่ใด แต่เมื่อได้รับข้อมูลที่ชัดเจนมากขึ้น โดยเฉพาะคุณตาซึ่งได้รับแจ้งและเข้าร่วมประชุมในฐานะผู้นำชุมชน

จึงคลายความกังวลเรื่องการย้ายที่อยู่อาศัยลง

ข้อมูลดังกล่าว สะท้อนให้เห็นว่าคนในชุมชนกลุ่มที่มีความพร้อมด้านทุนทางกายภาพ ทุนทางสังคม ทุนทางเศรษฐกิจ และทุนธรรมชาติ มีแนวโน้มที่จะสามารถเข้ามาเป็นผู้เช่าหนึ่งในตลาดการซื้อขายและต่อรองการเวนคืนที่ดิน อย่างไรก็ตาม สำหรับกลุ่มที่มีทุนดังกล่าวต่ำกว่า มีแนวโน้มที่จะแบกรับความเสี่ยงมากกว่า และพลังของกลไกตลาดแบบเสรีนิยมใหม่กำลังเบียดขับคนกลุ่มนี้ออกไป อันเห็นได้จากกรอบครัวเรือนตามสหประชาชาติและคุณลักษณะที่มีทุนทางสังคมคือมีสมาชิกในครอบครัวเป็นผู้นำชุมชน ย่อมสามารถใช้เครือข่ายความสัมพันธ์ในการเข้าถึงข้อมูลข่าวสารได้อย่างรวดเร็ว อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาในประเด็นความแตกต่างระหว่าง 2 กรอบครัวเรือน จะเห็นว่ากรอบครัวเรือนตามสหประชาชาติมีทุนทางสังคม คือ เครือข่ายความสัมพันธ์ เครือญาติ และมีที่ดินของตนเองซึ่งเป็นทุนธรรมชาติที่สามารถนำไปขายเพื่อแลกเปลี่ยนเป็นทุนทางการเงินได้อย่างคล่องตัวมากกว่า เมื่อเปรียบเทียบกับกรอบครัวเรือนคุณลักษณะที่ไม่มีที่ดินที่อื่น แต่ปัญหาในการดำรงชีพอย่างยั่งยืนที่ทั้งสองกรอบครัวเรือนต้องเผชิญเช่นเดียวกันคือทุนทางกายภาพ อันหมายถึงความไม่มั่นคงด้านที่อยู่อาศัยเนื่องด้วยการก่อสร้างทางรถไฟไทย-จีน

3) การรับมือกับอนาคตที่ไม่แน่นอนด้วยการพยายามรับรู้ข่าวสารและปรับตัวตามกลไกตลาด สำหรับการประชาสัมพันธ์โครงการรถไฟความเร็วสูงที่จะเข้ามาในพื้นที่นั้น ชาวชุมชนให้ข้อมูลว่าที่ผ่านมา มีการเชิญประธานชุมชนหมู่บ้านต่างๆ ที่อยู่ในเขตการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงไปร่วมประชุมที่โรงแรม และแบ่งปันเอกสารโครงการระหว่างเพื่อนบ้าน โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะมีการเข้ามาหาหัวหน้าชุมชนเพื่อรณรงค์ที่ดินที่จะถูกเวนคืนแล้วจะนัดชาวบ้านไปประชุมเรื่องราคากายหลังทั้งหมดนี้มีขั้นตอนตามแผนตั้งแต่เดือนธันวาคม 2560 ถึง มีนาคม 2561 จากการสัมภาษณ์เกี่ยวกับการรับรู้ข้อมูลข่าวสารพบว่า ชาวชุมชนมีลักษณะการหาข้อมูลแบบธรรมชาติ เช่นบทสัมภาษณ์ของเจ้าของบ้านหลังหนึ่งที่อยู่ติดทางรถไฟ

“อยากเห็นเหมือนกันมันจะเป็นยังไง ไม่กลัว มีแต่คนถามว่าไปถึงไหนกันแล้ว ได้อินคนขับรถรับจ้างพูดให้ฟังว่าเขาทำจากขอนแก่นเข้ามาแล้วบ้าง มาทางนั้นแล้วบ้าง อีกหนอยก็คงมาถึงที่นี่แล้ว มีแต่คนถามกันว่ารถไฟความเร็วสูงมันจะเป็นยังไง...” (สัมภาษณ์ นายสารัฐ [นามสมมุติ], วันที่ 26 พฤศจิกายน 2560)

อย่างไรก็ตาม จากข้อมูลสนามพบว่า แม้ชาวชุมชนจะไม่ได้แสดงออกถึงการไม่เห็นด้วยหรือคัดค้านโครงการ แต่โดยส่วนใหญ่มักจะให้ความเห็นว่ามีข้อสงสัยและมักจะใช้คำพูดในลักษณะว่าพวกเขาเข้าใจว่าการคมนาคมจะช่วยทำให้บ้านเมือง “เจริญ” จากการสังเกตพบว่าชาวชุมชนได้รับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการรถไฟจากหลายทาง ทั้งจากข่าวในช่องทางสื่อสารหลัก ข้อมูลเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เข้ามาพูดคุยและการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างคนในชุมชนกับนอกชุมชนเอง ชาวบ้านจึงรับรู้ว่าการก่อสร้างจะเกิดความเปลี่ยนแปลงแต่ไม่ทราบรายละเอียดในเชิงลึก การพยายามสังเกตความเปลี่ยนแปลงและการแสวงหาข้อมูลของโครงการรถไฟฯ จึงเป็นไปแบบลักษณะตามธรรมชาติในเชิงรับ

นอกจากนี้ ชาวบ้านได้เล่าเรื่องข่าวลือเกี่ยวกับการเวนคืนที่ดินที่บ้านของนักการเมืองสามารถเรียกร้องค่าชดเชยได้ในราคาสูง และสถานการณ์ที่มีคนเข้ามากว้านซื้อที่ดินจากคนในชุมชนจนมีหลายครอบครัวตัดสินใจขายและย้ายไปอยู่ที่อื่น รวมถึงเมื่อสอบถามว่าหากมีโอกาสจะขายที่ดินที่อาศัยอยู่ปัจจุบันหรือไม่ คนในชุมชนหลายรายเต็มใจที่จะย้ายออกหากที่ดินได้ราคาดี และจะนำเงินไปซื้อที่ดินที่ถูกกว่าแถวชานเมือง สะท้อนให้เห็นว่าคนในชุมชนรับรู้สถานการณ์ และหากได้รับรู้ข้อมูลโครงการที่ชัดเจน พวกเขาสามารถจะมีทางเลือกมากขึ้นในการก้าวมาเป็นผู้เล่นหนึ่งในตลาดราคาที่ดิน หากแต่ที่ผ่านมามหาชนสะท้อนว่าข้อมูลรายละเอียดโครงการภาครัฐมักเข้าถึงยาก และทุนทางสังคมที่แตกต่างกันทำให้มีคนที่บางกลุ่มเข้าถึงข้อมูลก่อน ทำให้อำนาจต่อรองตกอยู่ในมือของคนบางกลุ่มและผู้ที่ได้รับรู้ข้อมูลช้ามักจะถูกเอารัดเอาเปรียบ

อภิปรายผล

วาทกรรมการพัฒนาหล่อหลอมให้คนในชาติเชื่อว่าการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐจะนำมาซึ่งความ “เจริญ” ได้กล่อมเกล้าให้ประชาชนเสียสละเพื่อผลประโยชน์ของชาติมาเป็นเวลาหลายสิบปี ถือเป็นกระบวนการสร้างบรรทัดฐานทางศีลธรรมและความชอบธรรม ที่เอื้อให้รัฐเข้ามายึดเอาที่ดินส่วนบุคคลเพื่อนำไปใช้ประโยชน์ โดยเฉพาะการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่ต้องใช้ที่ดินจำนวนมาก ขณะเดียวกันพลังของตลาด มีอิทธิพลอย่างมากในกระบวนการจัดจ้างทางอำนาจระหว่างผู้ที่ได้กับผู้สูญเสีย ผู้เกี่ยวข้องต่างแสวงหาเหตุผลในการเข้ามาใช้ประโยชน์ ผ่านกระบวนการสร้างความรู้และภาพลักษณ์เพื่อผลประโยชน์ในการต่อรอง ขณะเดียวกัน กระบวนการกีดกันได้เกิดขึ้นในหลายระดับอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ผู้เกี่ยวข้องล้วนแล้วแต่สรรหาแนวทางเพื่อให้ได้ประโยชน์จากการเข้าถึงที่ดินและกีดกันคนอื่นออกไป งานศึกษาชิ้นนี้ไม่ต้องการมองชาวบ้านเป็นเพียงผู้เสียผลประโยชน์หรือถูกกระทำ หากแต่เสนอว่าผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดต่างมียุทธวิธีและกระบวนการในการต่อรองให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์ ทั้งในแง่การเข้าถึงทรัพยากรที่ดินเพื่อการแลกเปลี่ยนที่ดินเป็นเงินสด หรือการเข้าถึงที่ดินเพื่อการสัญจร ความบันเทิง ที่อยู่อาศัย และแหล่งดำรงชีพ (Hall , Hirsch & Murray, 2011) ในระดับภูมิภาคเอเชียปฏิเสธไม่ได้ว่าภูมิภาคโครงการดังกล่าวของรัฐบาลจีนกำลังสร้างความเปลี่ยนแปลงให้แก่ทุกพื้นที่ที่เส้นทางพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมนี้จะแผ่ไปถึง กลุ่มประเทศในดินแดนอุษาคเนย์ได้อาศัยจังหวะนี้ในการเข้าร่วมขบวน เพื่อปรับปรุงระบบโครงสร้างพื้นฐานของตนเองภายใต้ความหวังที่จะเป็นส่วนหนึ่งของผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ อันจะเกิดจากการเชื่อมต่อกันทั่วทั้งภูมิภาคตามภาพฝันและจินตนาการของรัฐบาลจีน อย่างไรก็ดี สถานการณ์ความเปลี่ยนแปลงและผลกระทบต่อผู้คนตามแนวเส้นทางรถไฟได้นำมาซึ่งข้อสงสัยและคำถามเกี่ยวกับความเป็นธรรมในการแบ่งปันผลประโยชน์จากการอาศัยโครงการพัฒนาฯ เพื่อมายึดเอาที่ดินของประชาชนและผลกระทบของราคาที่ที่ดินที่เพิ่มสูงขึ้น

แม้ว่าคำตอบของคนในพื้นที่รอบสถานีรถไฟหนองคายต่อโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูงและโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ จะเป็นไปในเชิงบวกด้วยเหตุผลว่ามันจะนำมาซึ่งความสะดวกสบายในการเดินทาง ในแง่รถไฟความเร็วสูง ถนนคอนกรีต ถนนลาดยางที่กว้างขวาง ได้

กลายเป็นวัตถุเทคโนโลยีที่ทันสมัยและเป็นภาพแทนของความเจริญที่จับต้องได้ สะท้อนให้เห็นว่าวาทกรรมการพัฒนาได้แทรกซึมอยู่อย่างเข้มข้นในสำนึกคิดความเป็น “พลเมือง” ของชาวชุมชนใกล้เคียงสถานีรถไฟหนองคาย อันจะเห็นได้จากการที่ชาวชุมชนมักจะอธิบายความจำเป็นของการมีรถไฟความเร็วสูงโดยใช้คำว่า “เพื่อความเจริญของบ้านเมือง” อย่างไรก็ดี แม้ภายนอกจะดูเหมือนว่าชุมชนไม่แสดงความตื่นตัวมากนัก แต่เมื่อพิจารณาจากรายละเอียดบทสัมภาษณ์แล้วจะเห็นว่าชาวชุมชนมีการรับรู้ข้อมูลข่าวสารจากหลายช่องทาง ไม่ใช่เพียงแค่ฟังเจ้าหน้าที่รัฐเพียงฝ่ายเดียว การรับทราบข้อมูลผ่านสื่อหลักและการค้นหาข้อมูลและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกัน คือ หลักฐานการปรับตัวที่พบในพื้นที่ ถึงแม้ว่าคนในชุมชนจะไม่สามารถเข้าใจรายละเอียดได้ทั้งหมด แต่ชุมชนก็มีการเฝ้าสังเกตและเตรียมการเท่าที่จะสามารถทำได้ในรูปแบบของตนเอง

งานวิจัยชิ้นนี้เสนอว่า ชาวชุมชนมีการปรับตัวตามกลไกตลาดและพร้อมจะเป็นผู้เล่นหนึ่งหากสามารถเข้าถึงข้อมูลที่ถูกต้อง ชัดเจน และโอกาสที่เป็นธรรม สถานการณ์การขายที่ดินจากถิ่นฐานเดิมไปตั้งรกรากยังที่แห่งใหม่หรือการย้ายไปสร้างบ้านในพื้นที่รอบนอกที่มีราคาที่ดินถูกกว่า สะท้อนให้เห็นว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงมีผลโดยตรงต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเพื่อขยายเส้นทางคมนาคมและการพาณิชย์ที่เพิ่มมากขึ้น ล้วนเป็นปรากฏการณ์ที่ชาวหนองคายเผชิญมาโดยตลอดยี่สิบปี ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของสุพรรณ กลิ่นชาติ (2546) ที่ได้ศึกษาผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินและลักษณะการตั้งถิ่นฐานของชุมชนเมืองหนองคาย อันเนื่องมาจากการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 ที่พบว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม มีบทบาทสำคัญในการก่อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการใช้พื้นที่เพื่อการพาณิชย์มากขึ้น โดยเฉพาะในพื้นที่อำเภอเมืองบริเวณด้านถาวรระหว่างหนองคายและเวียงจันทน์ ของ สปป.ลาว และเมื่อเปรียบเทียบกับสถิติการใช้ที่ดินตั้งแต่ พ.ศ.2545-2553 จะพบว่ามีการขยายตัวของพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้างเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ อันเป็นผลมาจากนโยบายการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน เช่น โครงการขุดถนน ประปา โรงแรม ที่พัก ร้านอาหาร ที่อยู่อาศัย โดยเฉพาะเขตชานเมืองที่มีการตั้งบ้านเรือนมากขึ้นในพื้นที่การเกษตรเดิม และการมาถึงของโครงการก่อสร้างรถไฟไทย-จีน ก็กำลังเปลี่ยนที่ดินที่อยู่อาศัยให้กลายเป็นเส้นทางคมนาคม

อย่างไรก็ดี ผลกระทบสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดินต่อชุมชน คือ บางครอบครัวจะต้องย้ายออกจากชุมชนเพราะถูกรัฐยึดที่ดินเพื่อใช้ในโครงการพัฒนาเพื่อรองรับรถไฟความเร็วสูง ซึ่งครอบครัวที่มีทุนทางสังคมสูง มีเครือข่าย และมีรายได้มั่นคง มีแนวโน้มที่จะสามารถปรับตัวได้เร็วกว่า เช่น การออกไปเตรียมซื้อที่ดินบริเวณชานเมืองหากต้องย้ายออกไป การรอเงินเวนคืนเพื่อนำไปสร้างบ้านในที่ดินใหม่ และการขายที่ดินให้นายทุนและย้ายไปอยู่ที่อื่น ทั้งนี้ ประเด็นสำคัญคือ ครอบครัวที่มีทุนทางสังคมน้อยกว่าและรายได้ไม่มั่นคง มีแนวโน้มจะมีทางเลือกน้อยกว่า และเสี่ยงที่จะถูกเบียดขับออกไป อันเป็นผลของการยึดแย้งที่ดินของรัฐหรือนายทุน ดังนั้น ทุนทางสังคมจึงเป็นเงื่อนไขสำคัญในการปรับตัวต่อการย้ายถิ่นฐานและการต่อรองกับเจ้าหน้าที่รัฐ

บทสรุป

งานศึกษาชิ้นนี้ได้นำเสนอสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีรถไฟหนองคาย อันเป็นผลมาจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการขยายตัวทางการค้าที่เชื่อมต่อระหว่างพรมแดน อย่างไรก็ตาม ดัชนีที่ต้องนำไปแลกเปลี่ยนนั้นมีความซับซ้อนและเชื่อมโยงมากกับผู้คนที่อาศัยอยู่ตามแนวเส้นทาง ความไม่ชัดเจนของช่วงเวลาก่อสร้าง ค่าชดเชย และความล่าช้าของโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนกำลังบั่นทอนความเชื่อมั่นของประชาชนที่มีต่อรัฐ ซึ่งสร้างภาพอนาคตที่เต็มไปด้วยความไม่แน่นอนและนำไปสู่ความไม่มั่นคงในชีวิต รวมถึงลดทอนความสามารถในการปรับตัวเพื่อรับมือกับการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต

ผลการศึกษานี้ได้ชี้ให้เห็นว่า ระหว่างทางการขึ้นรูปอนาคตของประเทศผ่านโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องคำนึงถึงผลกระทบของผู้คนตามแนวเส้นทาง ทั้งในช่วงก่อนการก่อสร้าง ระหว่างการก่อสร้างและหลังการก่อสร้างในมิติที่เป็นองค์รวม และจำเป็นต้องสร้างทั้งมาตรการการชดเชยที่เป็นธรรม การสื่อสารรายละเอียดโครงการที่ทั่วถึง รวมถึงการเปิดโอกาสให้กลุ่มคนที่เสี่ยงต่อการถูกเบียดขับออกไปจากพื้นที่การพัฒนาได้มีสิทธิในการแบ่งปันผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นในอนาคตอย่างเท่าเทียมกัน

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณ รานี อุปรา สำหรับความช่วยเหลือในการเก็บข้อมูล คำปรึกษา กำลังใจ และมิตรภาพตลอดการเดินทาง

จากรายการอ้างอิง

เอกสารภาษาไทย

หนังสือ

กนกวรรณ มะโนรมย์, บก. 2559. *การแย่งชิง เปลี่ยนมือ ถือครอง และการใช้ที่ดินในพื้นที่ชายแดนอีสาน*.

อุบลราชธานี: ศูนย์วิจัยสังคมอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี.

ปิ่นแก้ว เหลืองอร่ามศรี. 2559. *ทุนนิยมชายแดนคาสิโน เขตเศรษฐกิจพิเศษจีน กับการสร้างชายแดนเสรีนิยมใหม่ในลาว*. เชียงใหม่: ศูนย์อาเซียนศึกษา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ยศ สันตสมบัติ. 2557. *มังกรหลากสี: การขยายอิทธิพลเหนือดินแดนและพันธกิจเผยแผ่อารยธรรมในอุษาคเนย์*. เชียงใหม่: ศูนย์ศึกษาความหลากหลายทางชีวภาพและภูมิปัญญาท้องถิ่นเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

รายงานวิจัยและวิทยานิพนธ์

เมธี เมธาภิธิ สุขสำเร็จ, วัชร ศรีคำ และจิราภรณ์ สมิต. 2558. “รายงานการวิจัย การบุกรุกและการเปลี่ยนมือที่ดินพื้นที่ตลาดการค้าชายแดนช่องจอม อ.กาบเชิง จ.สุรินทร์.” สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) สู่พัฒน์ กลั่นชาติ. 2546. “สะพานมิตรภาพไทย-ลาวกับการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินใน จังหวัดหนองคาย.”

วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต, สาขาภูมิศาสตร์การวางแผนการตั้งถิ่นฐานมนุษย์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

สิ่งพิมพ์รัฐบาล

กระทรวงคมนาคม. 2558. “แผนงานและแผนกำหนด ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย – จีน ภายใต้การ

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทย.” เข้าถึงเมื่อ 04 ธันวาคม 2558, สืบค้นจาก <http://maps.mot.go.th/pao/products.html>

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. 2559. “คู่มือการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ.” เข้าถึงเมื่อวันที่ 20 มกราคม 2561, จาก <www.boi.go.th/upload/content/BOI-book%202015_20150818_95385.pdf>.

สำนักงานสถิติแห่งชาติ. 2559. “รายงานสถิติจำนวนประชากรและบ้านประจำปี พ.ศ.2559.” เข้าถึงเมื่อวันที่ 20 มกราคม 2561; เข้าถึงได้จาก <<http://stat.bora.dopa.go.th/stat/statnew/statTDD/views/showVillageData.php?rcode=43990116&statType=1&year=59>>.

หนังสือพิมพ์

“เขยรรถไฟไทย-จีนช่วงโคราช-หนองคาย ลงทุน 2.4 แสนล.-เตรียมลุยจีนลดดอกเบี้ย.” 16 ตุลาคม 2558. ผู้จัดการ. สืบค้นจาก <www.manager.co.th/iBizChannel/ViewNews.aspx?NewsID=9580000115946>. เข้าถึงเมื่อวันที่ 04 ธันวาคม 2558.

“รถไฟขบวนพิเศษโครงการรถไฟไทย-จีน.” 16 มกราคม 2561. บ้านเมือง. สืบค้นจาก <www.banmuang.co.th/news/economy/100394>. เข้าถึงเมื่อวันที่ 24 มกราคม 2561.

“ราคาประเมินที่ดินใหม่ ปี 2559.” เอ อี ซี นิวส์ Aec10news. 21 ธันวาคม 2558. สืบค้นจาก <<http://aec10news.com/รายงานพิเศษ/item/1682-ราคาประเมินที่ดินใหม่2559>>. เข้าถึงเมื่อวันที่ 25มกราคม 2561.

Translated Thai References

Books

Kanokwan Manorom. 2016. *Land grabbing situation at the border of Northeastern Thailand*. Ubonratchatani: Mekong Sub-region Social Research Center, Liberal Arts Ubonratchatani University.

Pinkaew Luangaramsri. 2016. *Special Economic Zone and Neoliberalization of the Lao Frontier*. Chiang Mai: ASEAN Center Chiang Mai University.

Yos Santasombat. 2014. *Variegated Dragon: territorializing and civilizing mission in Southeast Asia*. Chiang Mai: Biodiversity and Indigenous Knowledge Studies Center for Research and Sustainable Development (BIRD). Chiang Mai university.

Monographs and Thesis

Metee Methasit Suksamret, Watcharee Srikham, Jiraporn Smyth. 2015. “The Study of Encroachment Processes and Land Possession Shifting in Chongjom Border Market, Kabchoeng Sub-Districts Surin Province” Research Report submitted to Thailand Research Fund.

Supat Klinchat. 2002. “The Thai-Lao Friendship Bridge and Land Use Change in Changwat Nong Khai.” MS Thesis, Human Settlement Planning Geography, Kasetsart University. Bangkok.

Official Publications

“A Guide to Investment in the Special Economic Development Zones.” Retrieved on 20 January 2018; From <www.boi.go.th/upload/content/BOI-book%202015_20150818_95385.pdf>.

Ministry of Transport. 2015. “Road Map and Milestone Plan of Cooperation on the Thailand’s Railways Infrastructure Development between Thailand and China.” Retrieved on 4 December 2015; from <http://maps.mot.go.th/pao/products_EN.html>.

Official Statistics Registration Systems. 2016. “Population and Housing Census.” Retrieved on 20 January 2018: from <<http://stat.bora.dopa.go.th/stat/statnew/statTDD/views/>>

showVillageData.php?rcode=43990116&statType=1&year=59>.

Daily Newspapers

- “Land Appraisal of Thailand in 2016.” *Aec 10news*. 21 December 2015. Retrieved on 25 January 2018: from <<http://aec10news.com/รายงานพิเศษ/item/1682-ราคาประเมินที่ดินใหม่2559>>.
- “State Railway of Thailand Clarified on the Chinese-Thai Railway Project.” *Baan Mueng online*. 16 January 2018. Retrieved on 24 January 2018; from <www.banmuang.co.th/news/economy/100394>.
- “The investment of Thai-Chinese Railway from Korat to Nong Khai Reached 2.4 Hundred Billion – Prepare to Negotiate for Lower Loan Interest Rate.” *Manager Online*. 16 October 2015. Retrieved on 4 December 2015; from <www.manager.co.th/iBizChannel/ViewNews.aspx?NewsID=9580000115946>.

เอกสารภาษาต่างประเทศ

- Bebbington, A. 1999. “Capitals and Capabilities: A Framework for Analyzing Peasant Viability, Rural Livelihoods and Poverty.” *World Development*, 27(12), 2021-2044. <doi: 10.1016/s0305-750x(99)00104-7>.
- Ellis, F. 2000. *Rural Livelihoods and Diversity in Developing Countries*. Oxford: Oxford University Press.
- Hall, D., P. Hirsch & T. Murray LI. 2011. *Powers of Exclusion*. Singapore: NUS Press.
- Kakizaki, I. 2012. *Rails of the Kingdom*. Bangkok: White Lotus Press.
- Ong, A. 2004. “The Chinese Axis: Zoning Technologies and Variegated Sovereignty.” *Journal of East Asian Studies*, 4(01), 69-96. <doi: 10.1017/s159824080004392>.
- Shao Hui, T. 2015. “Chronology of China’s Belt and Road Initiative.” *Xinhua*. Retrieved 17 November 2017; from <http://news.xinhuanet.com/english/2015-03/28/c_134105435.htm>.
- Whitehead, A. 2002. “Tracking Livelihood Change: Theoretical, Methodological and Empirical Perspectives from North-East Ghana.” *Journal of Southern African Studies*, 28(3), 575-598. <doi: 10.1080/0305707022000006521>.

รูปภาพ/แผนภูมิ

- รูปภาพที่ 1 แผนที่แสดงลักษณะการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์ที่เพิ่มขึ้นบริเวณแนวเส้นทางถนนมิตรภาพ โดยดัดแปลงจากภาพผังเมืองประเทศไทย (จังหวัดหนองคาย) ที่มา กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย.
- รูปภาพที่ 2-3 ภาพถ่ายบริเวณรอบสถานีหนองคาย ถนนด้านหน้าสถานี และ ชุมชนติดสถานีถ่ายเมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2560 โดยผู้วิจัย.
- รูปภาพที่ 4 แผนที่ทางรถไฟและชุมชนใกล้เคียง วาดโดยผู้นำชุมชนดอนตู๋, ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2560.
- รูปภาพที่ 5-6 ภาพถ่ายบริษัทลงทุนด้านอสังหาริมทรัพย์ เขียนฟง เข้าส์ บริเวณชุมชนดอนตู๋, ถ่ายโดยผู้วิจัย เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2560.
- รูปภาพที่ 7-8 ภาพบรรยากาศตลาดนัดวันอาทิตย์ ห้องสมุดรถไฟ บริหารจัดการโดยศูนย์การศึกษาออกโรงเรียน, ถ่ายโดยผู้วิจัย เมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2560 และ 30 เมษายน 2560.
- รูปภาพที่ 9 การเลี้ยงสัตว์บริเวณรอบสถานีหนองคาย, ถ่ายโดยผู้วิจัย เมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2560.

ตาราง

- ตารางที่ 1 ข้อมูลที่ได้จากเอกสารของประธานชุมชนเกี่ยวกับข้อมูลประชากรในปี 2560 รวบรวมข้อมูลโดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) เทศบาลเมืองหนองคาย เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2560.
- ตารางที่ 2 แสดงโครงการพัฒนาสำคัญของรัฐบาลเพื่อรองรับรถไฟความเร็วสูงไทยจีน ประมวลจากเอกสาร

ประสานสัมพันธ์โครงการ จากเอกสารรายละเอียดโครงการสำรวจออกแบบถนนสาย ง3 ผังเมืองรวม
หนองคาย รับผิดชอบโดยกรมทางหลวงชนบท และเอกสารประชาสัมพันธ์โครงการของกรมทางหลวง
ชนบท งานสำรวจออกแบบถนนฯ อ.เมือง อ.สะใคร จ.หนองคาย.
ตารางที่ 3 แสดงราคาประเมินที่ดินช่วงปี 2559 -2562 ข้อมูลจาก เอ อี ซี นิวส์ Aec10news. (2558).
ราคาประเมินที่ดินใหม่ ปี 2559.
ตารางที่ 4 สรุปข้อกังวลสำคัญของคนในชุมชนต่อโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ประมวลจากบทสัมภาษณ์
โดยผู้วิจัย.