

# แนวหน้า

Naew Na  
Circulation: 900,000  
Ad Rate: 900

Section: ทั่วไป/-

วันที่: พุธ 30 กันยายน 2563

ปีที่: 41

ฉบับที่: 14400

หน้า: 17(กลาง)

Col.Inch: 200.31

Ad Value: 180,279

PRValue (x3): 540,837

ศิลปิน: ชาว-ดำ

หัวข้อข่าว: ปัญหาชุมชนบนที่ดินรถไฟพัฒนาอย่าละเลยคนจนเมือง

# ปัญหาชุมชนบนที่ดินรถไฟพัฒนาอย่าละเลยคนจนเมือง



เมื่อเร็วๆ นี้ มีการจัดเสวนาเรื่อง “การพัฒนาชุมชนในที่ดินการรถไฟฯ ทำอย่างไรจะได้ประโยชน์กับทุกฝ่าย” โดย สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (พอช.) ร่วมกับ เครือข่ายสลัม 4 ภาค การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เครือข่ายชุมชนคนเมืองผู้ได้รับผลกระทบรถไฟ และสหพันธ์พัฒนาองค์กรชุมชนคนจนเมืองแห่งชาติ (สอช.) ซึ่ง พรภัส บัวคลี เครือข่ายชุมชนคนเมืองผู้ได้

รับผลกระทบรถไฟ (ชมพ.) กล่าวว่า วันนี้ชาวบ้านกังวลเรื่องการถูกไล่รื้อ เพราะไม่รู้ว่าจะไปอยู่ที่ไหน และยอมกระทบต่อการทำงานด้วยเพราะแหล่งที่มาหากินก็อยู่ในบริเวณนั้น

โดยปัจจุบันมี 3 เขตที่เป็นจุดเสี่ยงถูกไล่รื้อ ประกอบด้วย 1.กม.11 ฝั่งเขตจตุจักร 2.เขตบางซื่อ ย่าน ถ.พหลโยธิน และ 3.EEC 3 สนามบิน ในเขตราชเทวี ทั้ง 3 เขตนี้มีชุมชนทั้งสิ้น 14 ชุมชน หรือ

# แนวหน้า

Naew Na  
Circulation: 900,000  
Ad Rate: 900

Section: ไร่ไรต์/-

วันที่: พุธ 30 กันยายน 2563

ปีที่: 41 ฉบับที่: 14400

Col.Inch: 200.31 Ad Value: 180,279

หน้า: 17(กลาง)

PRValue (x3): 540,837

คลิป: ชาว-ดำ

หัวข้อข่าว: ปัญหาชุมชนบนที่ดินรถไฟพัฒนาอยู่อาศัยคนจนเมือง

กว่า 3,000 ครอบครัว ที่ผ่านมามีตัวแทนชุมชนไปประชุมร่วมกับผู้ว่าการรถไฟฯ ซึ่งทางการรถไฟฯ ระบุว่าต้องการนโยบายที่ได้ประโยชน์ร่วมกัน พร้อมกำชับว่าขอให้ชุมชนไม่เป็นแหล่งเสื่อมโทรม-อาชญากรรม ทำให้ทางชุมชนมีการรวมกลุ่มออมทรัพย์เพื่อปรับปรุงสภาพภายในชุมชนของตนเอง แต่ก็ยังไม่มั่นใจว่าทำดีที่สุดแล้วจะยังได้อยู่ต่อไปหรือไม่

**นุชนารถ แทนทอง ที่ปรึกษาเครือข่ายสลัม 4 ภาค** ซึ่งเป็นผู้ดำเนินรายการในเวทีเสวนานี้ กล่าวเสริมว่า ปัจจุบันมีชุมชนถูกฟ้องเพื่อขับไล่ ผลที่ตามมาซึ่งรวมถึงผลกระทบด้านปากท้อง โดยชาวชุมชนเรียกร้องขอให้การรถไฟฯ มีการแบ่งปันที่ดินส่วนหนึ่งให้เป็นที่อยู่อาศัย นอกเหนือจากส่วนอื่นๆ ที่ใช้ในด้านธุรกิจ ขณะที่ **ทองเชื้อ วรรณ ตัวแทนเครือข่ายสลัม 4 ภาค** บอกเล่าประวัติศาสตร์ความเป็นมา ว่าเหตุใดจึงมีประชาชนมาตั้งรกรากบนพื้นที่ริมทางรถไฟสายต่างๆ ซึ่งเชื่อมโยงกับนโยบายการพัฒนาของรัฐไทยในอดีตที่ไม่ค่อยสนใจภาคเกษตรกรรมเท่าใดนัก

**“ทำนารอน้ำฝนปีละครั้ง มันก็อยู่ไม่ได้ เขาจะไปไหน ก็ต้องเข้าเมือง เมืองก็คือกรุงเทพฯ พอมาก็มาเป็นลูกจ้างหาเช้ากินค่ำ ทหารเรือ ทุกอย่าง พอมาอยู่มันก็มีภาระเพิ่มขึ้น เข้าบ้าน ต้องใช้คำว่าเช่าห้อง เพราะเราคนจนเราไม่ได้เข้าบ้านเป็นหลัง หลังหนึ่งเช่า 10 ห้อง ห้องน้ำห้องเดียว เดือนหนึ่งพันกว่าบาท น้ำ-ไฟก็แพงตามเจ้าของบ้านเก็บ สรุปแล้วก็อยู่ไม่ได้เหมือนกัน รายจ่ายกับรายรับก็ไม่พอ มันก็ต้องมองว่าอยู่อย่างไร**

เห็นมีที่รถไฟที่มันว่างอยู่ ก็ไม่รู้ ไปถามคนข้างๆ ว่าอยู่ได้ก็อยู่ ปลูกอยู่ห้องเล็กห้องน้อย มันทุนค่าใช้จ่าย มันถึงได้เกิดสลัมทางรถไฟ ที่เห็นว่าปลูกกันจนติดรางยื่นคอกไปจะโดนสังกะสีก็ต้องเข้าใจความเป็นมาว่าเขาคืออะไร ก็มาจากการที่รัฐพัฒนาไม่ทั่วถึง พออยู่ได้ก็ชวนกันมาอยู่ มันลดค่าใช้จ่าย ไม่ต้องเสียค่าเช่าบ้าน ก็อยู่กันเรื่อยมาแอดแบบนี่” ทองเชื้อ ระบุ

ทองเชื้อ เล่าต่อไปว่า หลังปี 2540 เป็นต้นมา เริ่มมีกลุ่มองค์กรภาคประชาชน (NGO) เข้ามาให้คำแนะนำว่าจะอยู่อย่างไรให้ชุมชนมีความมั่นคง นำมาสู่การตั้งกลุ่มออมทรัพย์ งบประมาณจากภายนอกก็ค่อยๆ ไหลเข้ามาสู่ชุมชนเพื่อเป็นทุนในการปรับปรุงและพัฒนา เช่น ตั้งศูนย์ชุมชนทำทางเท้า และเริ่มดำเนินการขอเช่าที่ดินการรถไฟฯ มาตั้งแต่ปี 2544 ชาวชุมชนได้เช่าที่ดินในราคาที่ถูกจ่ายได้ ส่วนการรถไฟฯ ก็ได้พื้นที่บางส่วนคืน มีความเป็นระเบียบมากขึ้นไม่ยุ่งกันระเกะระกะอย่างในอดีต อาทิ จุดที่ดูไม่ปลอดภัยก็มีการขยับชุมชนร่นถอยออกจากแนวราง

ทั้งนี้ **“ชาวบ้านไม่ได้ขัดขวางการพัฒนา แต่ต้องหาพื้นที่เหมาะสมรองรับด้วยกรณีเป็นชุมชนที่มีสัญญาเช่าแล้ว”** ที่ผ่านมามีโครงการที่เกี่ยวกับการเดินรถไฟ หรือแม้แต่โครงการจากหน่วยงานอื่นๆ เช่น ถนนที่ก่อสร้างโดยกรุงเทพมหานคร (กทม.) ชุมชน ก็เคยขยับย้ายมาแล้ว ตรามเก่าที่ยังอยู่ในหลักการข้างต้น ปัจจุบันชาวชุมชนมีบ้านหลังเล็กๆ ตามโครงการ **“บ้านมั่นคง”** ซึ่งดีกว่าการไปอยู่คอนโดมิเนียมที่ไม่เหมาะกับประชากรบางกลุ่ม อาทิ ผู้สูงอายุ หรือผู้ที่ต้องใช้รถเข็น จึงอยากให้ขยายผลแนวทางนี้ไปสู่ชุมชนอื่นๆ ที่ได้รับผลกระทบแบบเดียวกันด้วย

**“ถ้าไปไล่แล้วไม่มีแนวทางออก มันก็จะเป็นการที่ตกลงกันไม่ได้ มันก็ต้องปะทะกัน มันก็ยึดเยื้อ ไท่ไหนๆ ก็ไหนๆ ที่รถไฟก็มีตลอด 2 แนวทาง ข้างทางก็เยอะ น่าจะเอามาจัดแบบที่ 61 ชุมชนท่ามา ที่เสนอทางนี้เพราะที่ผ่านมา ก็ตามเรื่องการรถไฟอยู่เยอะ ประชุมหลายครั้ง ที่นี้ถ้าไม่มีนโยบายจากท่านผู้ว่าฯ หรือทางข้างบนลงมา ทางฝ่ายปฏิบัติก็จะไม่ค่อยปฏิบัติ เขาก็จะยึดเยื้อ ขยับย้ายขยับขวาไปเรื่อย”** ทองเชื้อ กล่าว

ด้าน **มณฑิธร อัดถจรรยา ผู้อำนวยการศูนย์บริหารทรัพย์สิน 2 การรถไฟแห่งประเทศไทย** ชี้แจงว่า ปัจจุบันมีชุมชนทำสัญญาเช่าที่ดินการรถไฟฯ

# แนวหน้า

Naew Na  
Circulation: 900,000  
Ad Rate: 900

Section: ไร่ไรต์/-

วันที่: พุธ 30 กันยายน 2563

ปีที่: 41

ฉบับที่: 14400

หน้า: 17(กลาง)

Col.Inch: 200.31 Ad Value: 180,279

PRValue (x3): 540,837

ศิลปิน: ชาว-ดำ

หัวข้อข่าว: ปัญหาชุมชนบนที่ดินรถไฟพัฒนาอย่าละเลยคนจนเมือง

จำนวน 61 ชุมชน 64 สัญญา ในจำนวนนี้มีการขอยกเลิก 12 สัญญา สถานะปกติ 5 สัญญา ค่าเช่า 47 สัญญา โดยเมื่อวันที่ 9 ก.ย. 2563 ผู้ว่าการการรถไฟฯ มีการแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อแก้ไขปัญหาชุมชนที่อยู่อาศัยบนที่ดินการรถไฟฯ ซึ่งแนวทางการแก้ปัญหาต้องดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) เดิม โดยมี สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (พอช.) เป็นคู่สัญญากับการรถไฟฯ

อนึ่ง สัญญาเช่ามีทั้งสัญญาระยะยาว หลักสิบปี และสัญญาระยะสั้น 3 ปี ซึ่งสัญญาระยะยาวจะมีผลกับการขยายกิจการของการรถไฟฯ ในอนาคต ก็จะต้องมีการแก้ปัญหาร่วมกัน อย่างไรก็ตาม การดำเนินการก็ต้องใช้งบประมาณเพื่อตอบสนองข้อเรียกร้องของชุมชนด้านมาตรการเยียวยาผลกระทบ ทั้งนี้ อัตราค่าเช่าที่ดินการรถไฟฯ สำหรับคนจนถือว่าต่ำมาก แต่หากจะให้ใช้อัตราต่ำนี้ต่อไป ก็อาจต้องเข้าสู่การพิจารณาของ ครม. ใหม่ อีกครั้ง

**“ปัจจุบันสัญญาที่ทำไปแล้ว มีผู้บุกรุกที่อยู่รายทางในสังกัดของสลิ้ม 4 ภาค ประมาณ 2,000 ราย นอกเขตทาง 900 ราย และในเขตสถานี 837 ราย รวมทั้งสิ้น 3,800 ราย แล้ว ก็มีการเสนอขอคืนพื้นที่บางส่วนเพื่อลดค่าเช่า โดยการคืนแปลงย่อยในแปลงใหญ่ กับพวกครัวเรือนที่ไม่เข้าร่วมโครงการ เช่น ถนนในโครงการ ซึ่งตรงนี้การรถไฟฯ จะพิจารณาอีกครั้ง ส่วนนโยบายท่านผู้ว่าฯ ทุกท่านคงจะทราบอยู่แล้ว เช่น ไม่กีดขวางทางน้ำไหล ไม่เป็นแหล่งอาชญากรรมในพื้นที่”** มณฑิเตอร์ ระบุ

ส่วนกรณีการขอเช่าพื้นที่ใหม่ที่ไม่ใช่ชุมชนตามสัญญาเดิม ผอ.ศูนย์บริหารทรัพย์สิน 2 ร.ฟ.ท. กล่าวว่า เรื่องนี้ต้องรอความชัดเจนจากผู้ว่าการรถไฟฯ แต่ในเบื้องต้น มองว่าหากพื้นที่ใดเข้าเกณฑ์ตามระเบียบของการรถไฟฯ ก็ไม่น่าจะมีปัญหาอะไร โดยในระเบียบจะระบุทั้งอัตราค่าเช่า การสำรวจพื้นที่ด้านความเหมาะสมในการก่อสร้าง ซึ่งต้องไม่ขัดกับโครงการพัฒนาของการรถไฟฯ เพราะการรถไฟฯ ต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับการพัฒนาประเทศ และชัดเจนผลประกอบการของการรถไฟฯ ที่ขาดทุนต่อเนื่อง

ปฏิภาณ จุมผา รองผู้อำนวยการสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (พอช.) กล่าวว่า การที่คนจนเข้ามาอยู่ในเมืองนั้นเป็นผลมาจากกระบวนการพัฒนาประเทศ รวมถึงเรื่องปากท้องของตนเองและครอบครัว แต่เมื่อเข้ามาแล้วก็ไม่สามารถไปอยู่ในสถานที่ที่มีสิทธิส่วนบุคคล จึงต้องอาศัยที่ดินรกร้างว่างเปล่าจุดใดก็ได้ตามที่พบเห็น จากนั้นก็มีการพัฒนามาตามลำดับจนเกิด พอช. ขึ้น ซึ่งภาคประชาชนคาดหวังว่า แม้ พอช. จะเป็นกลไกของรัฐ แต่ก็ยังเป็นเครื่องมือของภาคประชาชน พอช. จึงเปรียบเสมือนบ้านอีกหลังที่ให้ภาคประชาชนได้มาปรึกษาหารือกัน

เมื่อมองปัญหาที่ดินกับโครงการพัฒนาด้านระบบราง จะพบอยู่ 3 ระดับ 1.กลุ่มได้รับผลกระทบและต้องแก้ไขอย่างเร่งด่วน เช่น ชุมชน กม.11 ชุมชนตามแนวรถไฟเชื่อม 3 สนามบิน 2.กลุ่มที่กำลังจะได้รับผลกระทบ เช่น ชุมชนตามแนวรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ ความเจริญไปที่ไหนย่อมกระทบคนจนแน่นอน และ 3.กลุ่มที่อาจได้รับผลกระทบในอนาคต ตามนโยบายพัฒนาเศรษฐกิจที่ต้องดำเนินการต่อไป

**“พอช. จะทำอะไรให้คน 3 กลุ่มนี้** มาออกแบบ ทำแผนแม่บท แผนปฏิบัติการของแต่ละกลุ่ม แล้วแต่ละกลุ่มจะมีแผนในการแก้ไขปัญหาอย่างไร แล้วจะมีกลไกในการขับเคลื่อนอย่างไร และจะมีวิธีงบประมาณที่เอื้อในการขับเคลื่อนเรื่องนี้ได้อย่างไร ในฐานะที่เราเป็นกลไกของรัฐ เป็นเครื่องมือของประชาชน เราจะประสานเรื่องนี้กับนโยบายรัฐอย่างไร และกฎหมาย กติกาต่างๆ ที่ยังเป็นประเด็นอยู่ ยังไม่เอื้ออยู่ พอช. ก็จะมีหน้าที่ไปประสานกับหน่วยที่เกี่ยวข้อง ว่าถ้าเป็นเรื่องของคนจนจะเอื้อได้ขนาดไหนอย่างไร

ที่ผ่านมาเรื่องของที่ดินทำกินและที่อยู่อาศัย เราใช้บ้านมั่นคงเป็นเครื่องมือ ฉะนั้นเราจะใช้บ้านมั่นคงไปฟื้นฟูระบบคน ระบบองค์กร ระบบเครือข่าย ระบบท้องถิ่น ระบบหน่วยงานของรัฐ ที่เห็นคุณค่าของคนเล็กคนน้อย มองคนเล็กคนน้อยเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาเมืองในแต่ละเมือง ฉะนั้นคนจนหรือคนที่อยู่ในทาง

# แนวหน้า

Naew Na  
Circulation: 900,000  
Ad Rate: 900

Section: ไร่ไรต์/-

วันที่: พุธ 30 กันยายน 2563

ปีที่: 41 ฉบับที่: 14400

Col.Inch: 200.31 Ad Value: 180,279

หัวข้อข่าว: ปัญหาชุมชนบนที่ดินรถไฟพัฒนาอยู่อาศัยเลยคนจนเมือง

หน้า: 17(กลาง)

PRValue (x3): 540,837

ศิลปิน: ชาว-ดำ

รถไฟจะต้องอยู่กับเมืองได้อย่างไร อยู่กับรถไฟได้อย่างไร หรือจะอยู่ตรงไหนที่มีความสอดคล้องเหมาะสมกับชีวิตที่เราอยู่ได้ อันนี้คือภารกิจที่ต้องทำ” ปฏิภาณ กล่าว

มุมมองจากนักวิชาการ ญัฐวุฒิ อัครวิกรม ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยบูรณาการภาพพื้นที่และสังคม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม กล่าวว่า การรถไฟเป็นรัฐวิสาหกิจมีหน้าที่จัดการเดินรถไฟหรือระบบราง แต่ก็มีที่ดินไว้หาผลประโยชน์อื่นๆ มาชดเชยภาวะขาดทุนจากการเดินรถ เนื่องจากด้วยความเป็นรัฐวิสาหกิจทำให้ไม่สามารถคิดค่าบริการเดินรถในราคาสูงได้ ดังนั้น หากจะกล่าวแบบกำปั้นทุบดินก็ต้องยอมรับว่าสิทธิชุมชนไม่ใช่ภารกิจของการรถไฟฯ ที่ผ่านมายังให้หน่วยงานอื่น เช่น พอช. หรือการเคหะแห่งชาติดำเนินการ

อย่างไรก็ตาม แนวคิดดังกล่าวในปัจจุบันต้องเปลี่ยนแปลง การพัฒนาของการรถไฟต้องมองสิ่งต่างๆ โดยรอบแบบระบบนิเวศ ไม่สามารถผลักเรื่องคุณภาพชีวิตของชุมชนไปให้หน่วยงานอื่นทำ “สิ่งที่ต้องมาหาข้อสรุปในวันนี้คือนิเวศของชุมชนกับศักยภาพในการเดินรถจะมีจุดสมดุลอย่างไร” บันทึกความตกลงร่วม (MOU) ต้องอยู่บนหลักการที่ว่าคนสามารถอยู่ได้และกิจการการพัฒนาประเทศยังเดินหน้าต่อไปได้ ไม่เฉพาะแต่การรถไฟฯ เท่านั้น แต่ยังรวมถึงรัฐวิสาหกิจอื่นๆ ที่มีลักษณะเดียวกันด้วย เช่น การท่าเรือ การท่าอากาศยาน เป็นต้น

ปิดท้ายด้วย อภัยุทธิ์ จันทรพา ตัวแทนกลุ่มปฏิบัติงานคนจนเมือง ให้ความเห็นเห็นว่า เมื่อรัฐมีมุมมองต่อชาวบ้านที่อยู่อาศัยในที่ดินของรัฐหรือที่สาธารณชนว่าเป็นผู้บุกรุก จึงเน้นใช้มาตรการทางกฎหมายเป็นหลัก แม้อีกด้านหนึ่งนโยบายการพัฒนาของรัฐไทยตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับแรกจะเป็นแรงผลักดันให้คนจากชนบทอพยพเข้าสู่เมืองก็ตาม “รัฐบาลไทยไม่มีนโยบายที่อยู่อาศัยรองรับแรงงานชนบทอพยพเข้าสู่เมืองอย่างเป็นระบบมาตั้งแต่ต้น” จึงเป็นสาเหตุให้เกิดปัญหาชุมชนแออัด ที่ปรากฏภาพตั้งแต่ 30-40 ปีก่อนแล้ว

“แนวคิดเรื่องเป็นผู้บุกรุกกับแนวคิดของชาวบ้านที่ว่าเราไม่ได้บุกรุก แต่มันเป็นความจำเป็นพื้นฐานของชีวิต ที่คนต้องมีที่อยู่อาศัย เขาก็ไปบุกเบิกที่อยู่อาศัยในที่ดินของรัฐบ้าง ที่เอกชนบ้าง มันทำให้เกิดแนวคิดชุมชน 2 แนว แล้วก็ปัญหาตามมาตลอด ปัญหาไปจบลงด้วยการเดินขบวนประท้วง จบลงบนโต๊ะเจรจา แล้วแต่สภาพการณ์ในแต่ละที่แต่ละจุด” อภัยุทธิ์ กล่าว

อภัยุทธิ์ กล่าวต่อไปว่า แต่กรณีของการรถไฟฯ นั้นเคยเกิดการถกเถียงครั้งสำคัญเมื่อ 2 ทศวรรษก่อน ประมาณปี 2541-2542 รัฐบาลพรรคประชาธิปัตย์ โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม สุเทพ เทือกสุบรรณ ส่งรัฐมนตรีช่วยฯ ประดิษฐ์ ภัทรประสิทธิ์ มาดูแลการรถไฟฯ และ

มีนโยบาย “รื้อย้ายชุมชนในที่ดินรถไฟออกจากกรุงเทพฯ และปริมณฑลทั้งหมด” คือต้องการที่ดินไปใช้ประโยชน์เพื่อชดเชยการขาดทุน “บรรยากาศในเวลานั้นชาวชุมชนแออัดทั่วกรุงเทพฯ ตื่นตระหนกกันมาก” เพราะกลัวจะไม่มีที่อยู่อาศัย

สถานการณ์ที่เกิดขึ้นนำไปสู่การรวมตัวของคนจนเมือง เกิดเป็นเครือข่ายสลัม 4 ภาค ส่งตัวแทนเข้าเจรจากับการรถไฟฯ และกระทรวงคมนาคม มีการถกเถียงระหว่างฝ่ายรัฐที่มองว่าชาวบ้านเป็นผู้บุกรุกต้องถูกขับไล่ตามกฎหมายกับฝ่ายประชาชนที่ยืนยันว่าต้องการอยู่อาศัยแบบถูกกฎหมายหากรัฐเปิดโอกาส “ฝ่ายประชาชนยังจุดยืนว่า หากการรถไฟฯ ใช้ที่ดินเฉพาะเพื่อการพัฒนาการคมนาคมคงไม่เป็นไร แต่เมื่อมีการนำที่ดินบางส่วนไปให้เอกชนนายทุนคนร่ำรวยใช้ประโยชน์ได้ ก็ต้องให้คนจนเช่าอยู่อาศัยได้เช่นกัน” จนได้ข้อสรุปในวันที่ 13 ก.ย. 2543

“มติบอร์ดปี 2543 ชุมชนที่อยู่ในที่ดินรถไฟ ถ้ามีการจัดระเบียบ เช่น ถ้าอยู่ติดทางรถไฟเข้าไม่ได้แน่นอน เพราะเรื่องความปลอดภัย เรื่องการเดินทาง แต่ถ้าขยับมาอยู่แนว 20 เมตร หลังรางรถไฟ แต่ละฝั่งกว้าง 40 เมตร 2 ฝั่งรวมกัน 80 เมตร 20 เมตรให้รถไฟเดินรถ เราขยับมาจัดบ้านอยู่อาศัยทำให้เป็นระบบระเบียบ

# แนวหน้า

Naew Na  
Circulation: 900,000  
Ad Rate: 900

Section: ไร่ไรต์/-

วันที่: พุธ 30 กันยายน 2563

ปีที่: 41

ฉบับที่: 14400

หน้า: 17(กลาง)

Col.Inch: 200.31

Ad Value: 180,279

PRValue (x3): 540,837

คลิป: ชาว-ดำ

หัวข้อข่าว: ปัญหาชุมชนบนที่ดินรถไฟพัฒนาอย่าละเลยคนจนเมือง

แบบบ้านมั่นคง อันนี้เช่าได้ 3 ปีในเขตราง แต่  
ถ้าเป็นที่ที่เรียกว่าที่ท้องช้าง คือเกินเขตราง 40  
เมตรมาแล้ว อันนี้เช่าได้ 30 ปี เพราะรถไฟ  
ไม่เดินรถ เป็นที่ที่จัดประโยชน์ได้ หรือที่ที่รถไฟ  
เลิกใช้แล้ว เช่น แถวพระราม 3 แต่ก่อนมีรถไฟ  
วิ่งชนสินค้ามาการทำเรือ

ตอนหลังไม่ใช้ระบบรถไฟชนสินค้าแล้ว  
ชุมชนก็เช่าที่ 30 ปี อันนี้เป็นระเบียบการเช่า  
ในปี 2543 ผมคิดว่าอันนั้นเป็นจุดหมายสำคัญ  
ที่มันเกิดจากการเอาปัญหามาคุยกันแบบตรงไป  
ตรงมาแล้วก็ถอยกันคนละฝ่าย ชุมชนจะอยู่แบบ  
เดิม เป็นสลัมบุกรุก โผล่หน้ามาก็ดิตรรถไฟอันนี้ก็  
ไม่สมควร ผมเคยไปเช่าบ้านสลัมรถไฟ เดินต้อง  
ตะแคงข้าง เดินตรงๆ ไม่ได้รถไฟมันจะเฉี่ยว ก็  
ต้องจัดระเบียบ รถไฟจะให้แต่คนรวยเช่าก็ไม่ได้  
ก็ต้องมาจัดระเบียบ ต้องแบ่งที่บางส่วนให้คนจน  
ด้วย” อภัยุทธิ์ ระบุ

อภัยุทธิ์ กล่าวอีกว่า การถกเถียงครั้งสำคัญ  
เมื่อ 20 ปีก่อนดังกล่าว นำมาสู่แนวทางการแก้  
ปัญหาแบบเป็นองค์รวม ทั้งการพัฒนาการเดินทาง  
ของการรถไฟฯ ควบคู่ไปกับการพัฒนาคุณภาพชีวิต  
ของคนจน เพราะลำพังการแก้ปัญหาโดยหน่วยงาน  
อื่น เช่น การเคหะแห่งชาติสร้างอาคารชุด คง  
ไม่เหมาะสมกับทุกคน หรือการให้ย้ายออกไปอยู่  
นอกเมืองก็ทำให้ใช้ชีวิตลำบากขึ้น การให้อยู่ใกล้  
แหล่งงานในเขตเมืองโดยจัดระบบการเช่า จึงเป็น  
ทางออกที่เหมาะสม

ส่วนปัญหาการไม่จ่ายค่าเช่า เป็นเรื่องเชิง  
รายละเอียดที่ต้องไปตรวจสอบว่าเป็นเพราะอะไร  
เช่น บางพื้นที่เช่าแล้วยังมีข่าวว่าจะมีโครงการ  
พัฒนาอีกทำให้ชาวบ้านลังเล หรือบางพื้นที่มี  
นักการเมืองท้องถิ่นไปบอกชาวบ้านว่าไม่ต้องจ่าย  
ก็ได้ ซึ่งเรื่องเหล่านี้สามารถหาทางออกได้ทั้งสิ้น  
ทั้งนี้ จากสถานการณ์ที่รัฐบาล พล.อ.ประยุทธ์  
จันทร์โอชา ส่งเสริมการรถไฟฯ ในสารพัดโครงการ  
ทั้งพัฒนาระบบราง และพัฒนาที่ดินในเชิงธุรกิจ  
ทำให้ภาพการประกาศเตือนโลว์ร็อกกลับมาอีกครั้ง

แต่ขอให้รักษาหลักการใหญ่ที่ยึดมั่น  
มาตลอด 20 ปี ไว้อย่าให้สูญเปล่า!!!