

เรื่องเล่าจากชาวชุมชน



การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กำลังเดินหมากแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ในที่ดินของ รฟท. ทั่วประเทศ เช่น โครงการรถไฟรางคู่ รถไฟความเร็วสูง และรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน คือ ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา ฯลฯ ใช้งบประมาณรวม 2.7 ล้านล้านบาท

ตลอดเส้นทางพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟเหล่านี้มีชุมชนต่างๆ ตั้งอยู่เรียงราย จากเหนือจรดใต้ จากอีสานจรดฝั่งทะเลตะวันออก รวมทั้งหมด 36 จังหวัด จำนวน 394 ชุมชน รวม 39,848 หลังคาเรือน โดยขณะนี้หลายชุมชนโดนหมายศาลบังคับให้รื้อย้ายออกจากที่ดินของ รฟท. แล้ว เช่น ชุมชนริมทางรถไฟใน จ.ประจวบคีรีขันธ์ ชุมชน กม. 11 ย่านจตุจักร และชุมชนริมทางรถไฟย่านราชเทวี กรุงเทพฯ

แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟ 20 ปี

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีแผนแม่บทพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางในภูมิภาคต่างๆ พร้อมทั้งเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าครอบคลุมพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ

ประกอบด้วย การพัฒนาทางคู่ในโครงข่ายทางรถไฟปัจจุบัน รวมระยะทาง 2,777 กม. เช่น รถไฟทางคู่สายฉะเชิงเทรา-คลองสลิบเก่า-แก่งคอย, รถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น, รถไฟทางคู่สายหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ฯลฯ โครงการทางรถไฟสายใหม่รวมระยะทาง 2,352 กม. เช่น รถไฟสายเด่นชัย-เชียงของ, รถไฟสายบ้านไผ่-นครพนม ฯลฯ และ แผนพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูง รวมระยะทาง 2,457 กม. เช่น รถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-ระยอง, รถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา, รถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-หัวหิน

นอกจากนี้ รฟท. ยังมีแผนการพัฒนาที่ดินเพื่อการพัฒนาพื้นที่ เช่น ที่ดินบริเวณสถานีแม่น้ำย่านพระราม 3 กรุงเทพฯ รวมงบประมาณการลงทุนตามแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟระยะ 20 ปี รวมมูลค่า

เสียงจากคนจนริมทางรถไฟ

และข้อเสนอการแก้ไขปัญหที่อยู่อาศัยในที่ดิน รฟท.

2,702,934 ล้านบาท เป็นการลงทุนจากภาครัฐ 1,973,851 ล้านบาท และภาคเอกชนรวม 729,083 ล้านบาท

เสียงจากคนจนริมทางรถไฟ

จากการสำรวจข้อมูลชุมชนที่จะได้รับผลกระทบจากแผนการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟของ รฟท. โดยเครือข่ายสลัมสี่ภาค สหพันธ์พัฒนาองค์กรชุมชนคนจนเมืองแห่งชาติ (สอช.) และสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การมหาชน) เบื้องต้นพบว่า มีชุมชนผู้ที่มีรายได้น้อยที่ตั้งอยู่ริมทางรถไฟและที่ดินที่ รฟท. จะนำมาพัฒนาทั่วประเทศรวม 36 จังหวัด จำนวน 394 ชุมชน รวม 39,848 หลังคาเรือน

ส่วนเส้นทางรถไฟที่อยู่ในระหว่างการก่อสร้าง หรือมีแผนจะพัฒนา สายใต้ เช่น นครปฐม เพชรบุรี ประจวบฯ ตรัง สงขลา ฯลฯ สายเหนือ นครสวรรค์ อุตรดิตถ์ พิษณุโลก แพร่ เชียงราย ฯลฯ สายอีสาน เช่น สระบุรี นครราชสีมา ขอนแก่น หนองคาย ฯลฯ สายตะวันออก เช่น ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง ฯลฯ

ทั้งนี้ในช่วง 1 - 3 ปีที่ผ่านมา มีชุมชนริมทางรถไฟหลายสิบชุมชนที่ถูกฟ้องร้องขับไล่ออกจากที่ดิน รฟท. ส่วนใหญ่เป็นชุมชนที่ไม่ได้ทำสัญญาเช่าที่ดินกับ รฟท. เช่น ชุมชนริมทางรถไฟ อ.หัวย้อย และ อ.เมือง จ.ตรัง ชุมชนหินเหล็กไฟ อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ ชุมชนพัฒนา กม. 11 ชุมชนริมคลอง กม. 11 เขตจตุจักร ชุมชนริมทางรถไฟย่านราชเทวี กรุงเทพฯ

เชาว์ เกติอารีย์ ผู้ประสานงานเครือข่ายชุมชนคนเมืองผู้ได้รับผลกระทบจากรถไฟ (ชมพ.) บอกว่าผลกระทบจากโครงการพัฒนาที่ดินของการรถไฟฯ ในกรุงเทพฯ ทำให้ชาวชุมชนต่างๆ เหล่านี้รวมตัวกันเป็น 'เครือข่ายชุมชนคนเมืองผู้ได้รับผลกระทบจากรถไฟ' หรือ 'ชมพ.' ในปี 2563 เพื่อหาทางออก ร่วมกับการรถไฟฯ

โดยการรถไฟฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการแก้ไขปัญหที่อยู่อาศัยในที่ดิน รฟท. ขึ้นมา มีตัวแทนชาวบ้าน สลัมสี่ภาค สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชนฯ และการรถไฟฯ ร่วมเป็นคณะกรรมการ มีการประชุมร่วมกันเพื่อจะหาทางออกหลายครั้ง แต่ยังไม่ได้ออกสรุป ชุมชนก็โดน รฟท.



ฟ้องขับไล่เสียก่อน เช่น ชุมชนในที่ดิน รฟท. กม. 11 เขตจตุจักร รวมประมาณ 300 ครัวเรือน โดนฟ้องร้องตั้งแต่เดือนตุลาคม 2563 ประมาณ 30 ราย และชุมชนริมทางรถไฟย่านราชเทวีเกือบ 400 ครัวเรือน ตอนนี้อยู่โดนฟ้องไปแล้วประมาณ 20 ราย

"ชาวชุมชนที่อาศัยอยู่ในที่ดินของการรถไฟฯ ส่วนใหญ่เป็นคนหาเช้ากินค่ำ ทำงานรับจ้างอยู่ในเมือง เช่น เป็นแม่บ้านทำความสะอาด เป็น รปภ. ขับมอเตอร์ไซด์รับจ้าง หรือขายอาหารเล็กๆ น้อยๆ เมื่อการรถไฟฯ จะเอาที่ดินคืน พวกเราไม่ได้ต่อต้าน แต่มีข้อเสนอคือขอเช่าที่ดินรถไฟฯ อย่างถูกต้อง เพื่อก่อสร้างบ้านใหม่ให้เป็นระเบียบ ไม่เป็นชุมชนแออัดเหมือนแบบนี้ โดยจะขอเช่าอยู่ในที่ดินเดิม หรือไม่ไกลจากที่ดินเดิมเกิน 5 กิโลเมตร แต่ที่ผ่านมา การรถไฟฯ เสนอที่ดินแถวหลักหก ปทุมธานี มันไกลกว่าที่ดินที่อยู่ย่านราชเทวีประมาณ 30 กิโลเมตร ถ้าไปอยู่นอกเมืองแล้วไม่รู้จะทำมาหากินอะไร เพราะที่ตรงนั้นยังเป็นทุ่งเป็นป่าหญ้า ถ้าจะเข้ามาหากินที่เดิมจะต้องใช้เวลาเดินทางไม่ต่ำกว่า 2 - 3 ชั่วโมง" เชาว์บอก

เขาบอกด้วยว่าที่ดินบริเวณนิคมรถไฟมักกะสัน

เนื้อที่ทั้งหมดประมาณ 497 ไร่ ซึ่งบริษัทซีพี ได้สัมปทานจาก รฟท. ไปแล้ว เพื่อทำโครงการธุรกิจเนื้อที่ 150 ไร่ เชื่อมกับโครงการรถไฟความเร็วสูง 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) นั้น ยังมีเนื้อที่เหลืออีกหลายร้อยไร่ เครือข่ายชุมชนคนเมืองฯ จึงขอแบ่งปันที่ดินแปลงนี้จำนวน 5% หรือประมาณ 28 ไร่ เพื่อนำมาสร้างที่อยู่อาศัยรองรับชาวชุมชนริมทางรถไฟในกรุงเทพฯ ที่ได้รับผลกระทบประมาณ 1,000 ครัวเรือน แต่ยังไม่ได้รับ

มติชน สุดสัปดาห์

Matchon Weekend
Circulation: 500,000
Ad Rate: 370

Section: First Section/-

วันที่: ศุกร์ 4 - พุธสัปดาห์ 10 มิถุนายน 2564

ปีที่: 41

ฉบับที่: 2129

หน้า: 19(กลาง)

Col.Inch: 98.53

Ad Value: 36,456.10

PRValue (x3): 109,368.30

ศิลปิน: ชาว-ดำ

หัวข้อข่าว: เรื่องเล่าจากชาวชุมชน: เสียงจากคนจนริมทางรถไฟ และข้อเสนอการแก้ไขปัญหาที่อยู่...

คำตอบก็โดนหมายศาลเสียก่อน

ล่าสุดเมื่อวันที่ 1 มิถุนายนที่ผ่านมา เครือข่ายชุมชนคนเมืองฯ ได้จัดแถลงข่าวที่ชุมชนบุญร่มไทร เพชรบุรีซอย 5 และวันรุ่งขึ้นได้ส่งตัวแทนไปยังหนังสือถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อยื่นข้อเรียกร้อง โดยมีประเด็นสำคัญ คือ การประชุมของคณะกรรมการเพื่อแก้ไขปัญหาที่อยู่อาศัยในที่ดิน รพท. ยังไม่มีความคืบหน้า และมีการเลื่อนประชุมมาตั้งแต่เดือนเมษายนที่ผ่านมา เนื่องจากติดปัญหาโควิด

แต่ชาวบ้านชุมชนริมทางรถไฟในย่านราชเทวีจำนวน 3 ชุมชนได้รับหมายศาลจากศาลแพ่งตั้งแต่ปลายเดือนเมษายน จนถึงปัจจุบัน รวมแล้วประมาณ 20 คราวเรือน และกำลังทยอยโดนหมายศาลอีกกว่า 300 คราวเรือน เพื่อให้รื้อถอนบ้านเรือนออกจากพื้นที่โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน และต้องชำระค่าเสียหายประโยชน์ในที่ดินอัตราตารางเมตรละ 513 บาทต่อปี ให้ รพท. ด้วย

"ตั้งนั้นเครือข่ายฯ จึงขอเรียกร้องให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีคำสั่งให้มีการประชุมคณะกรรมการโดยเร่งด่วน เพื่อแก้ไขปัญหา และในระหว่างที่มีการแก้ไขปัญหา ขอให้การรถไฟฯ ชะลอการดำเนินคดีเอาไว้ก่อนเพื่อหาทางออกร่วมกัน โดยชาวชุมชนพร้อมที่จะทำสัญญาเช่าที่ดินอย่างถูกต้อง โดยขอให้การรถไฟฯ แบ่งปันที่ดินที่ไม่ไกลจากชุมชนเดิมให้ชาวชุมชนเช่า เพราะพวกเขาต้องทำมาหากินในเมือง และอยากอยู่อาศัยอย่างถูกกฎหมาย" ผู้ประสานงานเครือข่ายชุมชนคนเมืองฯ บอกถึงข้อเรียกร้อง และว่า ขณะนี้ชุมชนต่างๆ ได้เตรียมพร้อมที่จะเช่าที่ดินสร้างบ้านโดยการรวมกลุ่มกัน ออมทรัพย์เป็นรายเดือนตั้งแต่ปลายปี 2563 แล้ว

ข้อเสนอและทางออก

สยาม นนท์คำจันทร์ ประธานคณะกรรมการแก้ไขปัญหาผู้มีรายได้น้อยที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาระบบราง สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชนฯ หรือ 'พอช.' กล่าวว่า พอช. มีภารกิจสำคัญประการหนึ่ง คือ การสนับสนุนการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนด้านที่อยู่อาศัยของชุมชนที่มีรายได้น้อยทั่วประเทศ

เช่น โครงการบ้านมั่นคง และโครงการพัฒนา

ที่อยู่อาศัยชุมชนริมคลองลาดพร้าวและคลองเปรมประชากร ซึ่งเดิมเป็นชุมชนแออัดบุกรุกที่ดินราชพัสดุริมคลอง อยู่อาศัยอย่างไม่ถูกต้อง ให้เปลี่ยนเป็นชุมชนที่เช่าที่ดินอย่างถูกต้อง และสร้างบ้านใหม่ในที่ดินเดิม ทำให้ชุมชนมีสภาพแวดล้อมที่ดีกว่าเดิม ชาวบ้านมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ไม่ต้องอยู่กับแออัดเหมือนแต่ก่อน

"เมื่อรัฐบาลมีโครงการสำคัญด้านการพัฒนาระบบราง เพื่อเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ขณะเดียวกันก็มีชุมชนผู้มีรายได้น้อยที่อาศัยอยู่ในที่ดินของการรถไฟฯ ที่จะต้องได้รับผลกระทบ ดังนั้น พอช. จึงได้จัดทำ 'ร่างแนวทางการแก้ไขปัญหาด้านที่อยู่อาศัยผู้มีรายได้น้อยที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาระบบราง' ขึ้นมา" สยามบอกความเป็นมาของแผนงานการแก้ไขปัญหาที่อยู่อาศัยในที่ดิน รพท.

เขาบอกว่า เป้าหมายของแผนงานนี้ คือ "คืนรางวัล สร้างบ้าน สร้างคน เพื่อสังคมที่ยั่งยืน" และขยายความว่า ชุมชนต่างๆ ที่อยู่อาศัยในที่ดินของการรถไฟฯ พร้อมทั้งจะคืนที่ดินเพื่อให้รัฐบาลและการรถไฟฯ เดินหน้าตามแผนแม่บทการพัฒนาชุมชนริมคลองเพื่อก่อสร้างเขื่อนระบายน้ำป้องกันน้ำท่วม

ขณะเดียวกันชุมชนก็จะมีที่อยู่อาศัยใหม่ที่มั่นคงถูกต้องตามกฎหมาย เช่น 1. ปรับปรุงหรือก่อสร้างบ้านใหม่ในที่ดิน รพท. แปลงเดิมหรือแปลงใหม่ในที่ดินใกล้เคียง 2. สร้างใหม่ในที่ดินของรัฐแปลงใหม่ในบริเวณใกล้เคียง และ 3. จัดซื้อที่ดินแปลงใหม่ โดย พอช. จะสนับสนุนสินเชื่อก่อสร้างบ้านหรือซื้อที่ดิน และมีงบประมาณบางส่วนช่วยเหลือตามโครงการบ้านมั่นคงหรือการพัฒนาที่อยู่อาศัยชุมชนริมคลอง

นอกจากนี้ พอช. ก็จะสนับสนุนกระบวนการพัฒนาคน สิ่งแวดล้อม และคุณภาพชีวิต ฯลฯ เพื่อสร้างสังคมที่ยั่งยืน โดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชน เช่น ชุมชนต้องรวมกลุ่มกันออมทรัพย์เพื่อเป็นทุนสร้างบ้าน ร่วมกันจัดตั้งสหกรณ์เคหสถานเพื่อบริหารจัดการเรื่องที่อยู่อาศัย ฯลฯ

ส่วนกระบวนการทำงานนั้น สยามบอกว่า คณะกรรมการชุดของ พอช. จะทำงานคู่ขนานไปกับคณะกรรมการชุดของ รพท. โดยในขณะนี้อยู่ในระหว่างการเตรียมแผนงานและพัฒนาข้อเสนอ โดยการเปิดรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสีย รวมทั้งจะชวน

บริษัทเอกชนที่ได้รับสัมปทานเข้ามามีส่วนร่วมด้วย

จากนั้นจะรวบรวมข้อเสนอจัดทำเป็นแผนงานเสนอต่อผู้บริหาร พอช. และบอร์ด พอช. เพื่อเสนอต่อผู้บริหารกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ตามลำดับขั้น จนถึงคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาแก้ไขปัญหาที่อยู่อาศัยเชิงนโยบายของรัฐบาล

โดยมีเป้าหมาย คือคนจนที่อยู่อาศัยในที่ดินของ รพท. ทั่วประเทศ รวม 36 จังหวัด จำนวน 394 ชุมชน รวม 39,848 หลังคาเรือนจะได้มีที่อยู่อาศัยที่มั่นคง ลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม ซึ่งหากผ่านการอนุมัติ จะเริ่มดำเนินการตามแผนงานได้ภายในปี 2564 นี้ โดยเริ่มจากชุมชนที่ได้รับผลกระทบเร่งด่วนก่อน เช่น ชุมชนริมทางรถไฟในกรุงเทพฯ ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน โครงการรถไฟความเร็วสูงและรถไฟรางคู่ที่ จ.นครราชสีมา รวม 1,518 หลังคาเรือน

ส่วนที่เหลือจะดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา 5 ปี (พ.ศ. 2564-2568) เพื่อ "คืนรางวัล สร้างบ้าน สร้างคน เพื่อสังคมที่ยั่งยืน" ต่อไป!!



สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การมหาชน) หรือ 'พอช.' เป็นหน่วยงานรัฐรูปแบบใหม่ สังกัดกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ เปิดดำเนินงานเมื่อวันที่ 26 ตุลาคม 2543
ภารกิจ : สนับสนุนและส่งเสริมองค์กรชุมชน เครือข่ายองค์กรชุมชน ด้านการพัฒนาที่อยู่อาศัย พัฒนาชีวิตความเป็นอยู่ของชาวชุมชนเมืองและชนบท ส่งเสริมอาชีพ การจัดสวัสดิการชุมชน ดูแลสิ่งแวดล้อม
พอช. - CODI
สภาองค์กรชุมชนตำบล ฯลฯ ยึดหลักการพัฒนาแบบองค์รวม โดยสมาชิกชุมชนมีส่วนร่วมในการพัฒนา เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชน ติดตามข้อมูลได้ที่ www.codi.or.th โทร.0-2378-8300