

ถนนสังหาร: โศกนาฏกรรมต่างสายพันธุ์บนจุดตัดการเดินทาง

Intro

ซากสัตว์ถูกรถชน/ทับตายบนท้องถนน เป็นหนึ่งในผลของความสัมพันธ์ระหว่างมนุษย์กับสัตว์ที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางของมนุษย์โดยตรง ที่ผู้คนในสังคมส่วนมากจะคุ้นเคยกันเป็นอย่างดี ทั้งในหมู่ผู้ที่เดินเท้าบนถนนที่มักพบเห็นซากสัตว์ตั้งแต่ขนาดเล็กไปจนถึงขนาดใหญ่อยู่บนท้องถนนและริมข้างทาง และหากเป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะ หลายคนก็อาจเคยมีประสบการณ์กับการขับรถชนสัตว์ตายบนท้องถนน หรือนอกเหนือจากทั้งสองกลุ่มที่กล่าวไป คนในสังคมกลุ่มอื่นก็อาจรับรู้เรื่องราวเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางท้องถนนจากการขับรถชนสัตว์ ซึ่งปรากฏอยู่ตามช่องทางสื่อต่าง ๆ ที่มีปรากฏให้เห็นอยู่เป็นระยะ

บทความสั้นในครั้งนี้อย่างนี้ผู้เขียนจึงเล่าเรื่องถนน แต่แทนที่จะเล่าถึงประเด็นการเปลี่ยนแปลงทางสังคม เศรษฐกิจ การเมือง ที่เกิดขึ้นจากถนน ดังที่มีผู้เคยศึกษามากมายแล้ว ผู้เขียนเลือกที่จะเล่าผ่านมุมมองนิเวศวิทยาถนน โดยเน้น โศกนาฏกรรมหลากสายพันธุ์ ที่จะนำเสนอความตายของสัตว์บนท้องถนนในมิติต่าง ๆ ตั้งแต่ปัจจัยที่มาและสาเหตุของความตายหลากสายพันธุ์ ความรุนแรงระหว่างสายพันธุ์ที่เกิดขึ้นบ่อยจนกลายเป็นเรื่องปกติสามัญในชีวิตประจำวันของคนในสังคม และนำเสนอผลกระทบที่เกิดขึ้นกับสายพันธุ์อื่น ๆ ที่ไม่ได้จำกัดอยู่แค่การเดินทางทางถนนเท่านั้น แต่ยังหมายรวมถึงการเดินทางของมนุษย์ในรูปแบบอื่น ๆ ที่ตัดผ่านสิ่งมีชีวิตสายพันธุ์ต่าง ๆ ในบริบทของถนนในฐานะระบบนิเวศและสภาพแวดล้อมที่ถนนและสองข้างทางมีความแตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ด้วย



ภาพที่ 1 ซากงูแสงอาทิตย์ถูกรถทับบนถนนที่สองข้างทางเป็นไร่มันสำหรับหลัง
ที่มา: ธนพล เลิศเกียรติดำรงค์ ถ่ายเมื่อ 27 พฤษภาคม 2022

ถนนสังหาร งานศึกษาความตายต่างสายพันธุ์จากการเดินทางของมนุษย์

โครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมเป็นหนึ่งในสิ่งประดิษฐ์ที่มนุษย์ผลิตสร้างขึ้นเพื่อมีปฏิสัมพันธ์กับภูมิทัศน์โดยรอบผ่านการปรับเปลี่ยนสภาพพื้นที่ตามวัตถุประสงค์ของมนุษย์ที่ต้องการใช้ประโยชน์ในการเป็น “พื้นที่สำหรับเดินทาง” เพื่อเคลื่อนย้าย คน สัตว์ วัตถุสิ่งของ หรืออะไรก็ตามที่มนุษย์คาดหวังจะให้เกิดการเคลื่อนย้าย

ในอดีตถนนเป็นวัตถุประสงค์ของการศึกษาค้นคว้าของบรรดานักภูมิศาสตร์คมนาคม (transportation geography) นักวิชาการกลุ่มนี้ได้ผลิตองค์ความรู้จำนวนมากเกี่ยวกับเครือข่ายการคมนาคม และได้รับการสนับสนุนด้านงบประมาณสำหรับใช้ในการศึกษาการสร้างถนนจำนวนมาก การศึกษาของกลุ่มภูมิศาสตร์คมนาคมล้วนศึกษาถนนเพื่อผลประโยชน์ของมนุษย์ ความคุ้มค่าทางการลงทุนสร้างถนน ส่วนในประเด็นเรื่องสิ่งแวดล้อมมักกล่าวถึงประเด็นด้านความยั่งยืนของการเดินทาง และคุณภาพชีวิตของมนุษย์จากการเดินทาง และในช่วงต้น ค.ศ. 1970 เริ่มมีนักชีววิทยาสัตว์ป่านำเสนอผลงานวิจัยในประเด็นเรื่องผลกระทบของถนนที่มีต่อประชากรสัตว์ป่า โดยเฉพาะถนนที่กลายมาเป็นสิ่งกีดขวางการเคลื่อนย้ายถิ่นฐานของบรรดาสัตว์ป่านานาชนิด และเป็นสาเหตุการตายของสัตว์ป่าจากการถูกรถชนจำนวนมาก (ในภาษาอังกฤษใช้คำว่า roadkill แต่ในบทความนี้ขอใช้คำว่าถนนสังหารแทน) ตลอดจนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของสัตว์ป่าหลังจากที่มนุษย์สร้างถนนเข้าไปในถิ่นที่อยู่อาศัยของสัตว์

ณ ช่วงเวลานี้เองที่แนวคิดเรื่องนิเวศวิทยาและงานด้านการอนุรักษ์กำลังตื่นตัวในโลกตะวันตก ถนนสังหารจึงดึงดูดนักวิชาการสายอนุรักษ์ ทำการศึกษาเพื่อค้นหาต้นตอสาเหตุและหาทางหลีกเลี่ยงผลกระทบด้านระบบนิเวศของถนน ถนนสังหารจึงทำให้งานศึกษาด้านผลกระทบที่เกิดจากถนนได้ขยายออกไปเป็นวงกว้าง อาทิ งานศึกษาด้านพฤติกรรมสัตว์ที่เปลี่ยนแปลงและปรับตัวจากถนนได้รับความนิยมจากนักชีววิทยาสัตว์ป่า และยิ่งเพิ่มมากขึ้นในช่วงหลัง ค.ศ. 1990 จนนำไปสู่การเกิดขึ้นของแนวคิดนิเวศวิทยาถนน (Road ecology) ในฝั่งนักชีววิทยาและนักนิเวศวิทยา (Coffin, 2007, p.397-400)



ภาพที่ 2 ชากหมูหริ่ง หรือหมูดิน (*Arctonyx collaris*) ถูกรถชนตายในจังหวัดนครศรีธรรมราช
ที่มา: วิศวนารถ รัตนสุภา [Facebook] 9 พฤศจิกายน 2023

<https://www.facebook.com/photo/?fbid=1518981515503353&set=gm.7074070562613949&id=vanity=122260101128398>

จากถนนสังหารสู่นิเวศวิทยาของถนนและสองข้างทาง

การเกิดขึ้นของถนนในฐานะหน่วยทางนิเวศในฝั่งนักวิทยาศาสตร์ นำมาสู่การศึกษา นิเวศวิทยาของถนน (Road ecology) โดยยึดหลักการศึกษานิเวศวิทยา ผ่านการตีพิมพ์ หนังสือเรื่อง Road Ecology ของ Richard T. T. Forman ที่มุ่งศึกษาปฏิสัมพันธ์ระหว่าง สิ่งมีชีวิตกับสภาพแวดล้อม Forman นิเวศวิทยาถนนในความหมายของ Forman หมายถึง การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างสิ่งมีชีวิตและสภาพแวดล้อม ที่เชื่อมโยงกับถนนและยานพาหนะ นิเวศวิทยาของถนนจึงพยายามค้นหาและระบุความสัมพันธ์ระหว่างสภาพแวดล้อมธรรมชาติและ ระบบของถนนที่มนุษย์สร้างขึ้น ถนนในฐานะหน่วยทางนิเวศก็มีหลายรูปแบบ อาทิ ถนนหลวง ถนนคอนกรีต ถนนลาดยาง ถนนลูกรัง ฯลฯ และยังรวมถึงพื้นที่ข้างถนน (Road verge) ที่

เกิดขึ้นภายหลังที่มีการสร้างถนน และพื้นที่ทางกายภาพ เช่น เนินภูเขา ร่องเขา ทางน้ำ ที่อยู่นอกพื้นที่ของถนนแต่ถูกบริหารจัดการให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการใช้ถนน และการแปรสภาพพื้นที่ทางกายภาพที่เกิดจากเงื้อมมือของมนุษย์ เช่น งานวิศวกรรมริมหน้าผาที่อยู่ห่างออกไปจากถนน แต่ถูกสร้างขึ้นเพื่อป้องกันดินถล่มและหินสไลด์ลงมายังถนน เป็นต้น (Forman, 2003, 7-9)

นักนิเวศวิทยาที่ศึกษาพฤติกรรมสัตว์ยังพบว่า ถนนสังหารเกิดจากอิทธิพลของถนนที่ทำให้พฤติกรรมสัตว์ป่าเปลี่ยนแปลงไป ถนนดึงดูดให้สัตว์ป่าบางชนิดเข้ามาหากินใกล้ถนน เช่น กวางป่าเข้ามาหากินหญ้าที่งอกอยู่ริมข้างทางถนนในรัฐมิชิแกน รวมถึงในประเทศที่มีหิมะตก มักพบสัตว์ป่ามากินเกลือที่มนุษย์นำมาใช้ละลายหิมะบนท้องถนน รวมถึงสัตว์บางชนิดใช้ถนนเป็นเส้นทางสัญจร ในขณะที่เดียวกันสัตว์บางชนิดก็ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและถอยห่างจากถนน เช่น สิงโตภูเขาที่หลีกเลี่ยงการอาศัยใกล้ถนน หรือนกบางชนิดที่ปรับพฤติกรรมการส่งเสียงจากมลภาวะทางเสียงที่เกิดขึ้นจากรถยนต์ เป็นต้น ถนนในฐานะสิ่งกีดขวางจึงถือได้ว่าเป็นหนึ่งในผลกระทบของถนนที่มีต่อสัตว์ป่าที่ถูกพูดถึงมากที่สุด งานศึกษาด้านผลกระทบของถนนเน้นย้ำถึงปัญหาของถนนที่กีดขวางการเคลื่อนไหวของสัตว์ ซึ่งส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการโยกย้ายแหล่งหากินและที่อยู่อาศัย ที่เชื่อมโยงผลกระทบไปจนถึงระดับพันธุกรรมที่สัตว์ป่าไม่สามารถเพิ่มความหลากหลายทางพันธุกรรมได้เนื่องจากแหล่งที่อยู่อาศัยและโอกาสแลกเปลี่ยนพันธุกรรมถูกกีดขวางด้วยถนนที่ตัดผ่านแหล่งดังกล่าว

นอกจากงานศึกษาทางนิเวศแล้ว ยังมีงานศึกษาทางสิ่งแวดล้อมที่ศึกษามลพิษต่อสัตว์ป่าที่เกิดขึ้นหลังจากมีถนนตัดเข้าไปในพื้นที่อาศัยของสัตว์ ทั้งมลภาวะทางเสียงและสารพิษต่าง ๆ ที่เกิดจากการใช้ถนนและสะสมอยู่ในธรรมชาติ (ไลว วังหงษา และกัลยาณี บุญเกิด, 2546) รวมถึงปัจจัยของตัวถนนเอง เช่น คุณภาพของถนน ความเร็วที่รถวิ่ง และปริมาณรถยนต์ในแต่ละช่วงเวลา และพื้นที่ ผลจากการศึกษาซากสัตว์ที่ตายบนท้องถนนทำให้นักศึกษานิเวศวิทยาของถนนในระยะต่อมาเกิดการต่อยอดจากการศึกษาผลกระทบมาเป็นการศึกษาเพื่อหาทางป้องกันเหตุการณ์ถนนสังหารด้วยวิธีการต่าง ๆ

Coffin ตั้งข้อสังเกตบางประการต่อแนวคิดนิเวศวิทยาของถนน ว่าแม้จะมีการศึกษาปฏิสัมพันธ์และผลกระทบระหว่างถนนกับสิ่งมีชีวิตต่าง ๆ ในพื้นที่แล้ว แต่นิเวศวิทยาของถนนมองถนนในฐานะระบบนิเวศและศึกษาผลกระทบทางนิเวศของถนนเป็นหลัก โดยมองข้ามสาเหตุจากกิจกรรมของมนุษย์ในรูปแบบอื่นที่อยู่นอกเหนือไปจากถนน เช่น การขยายตัวของเมือง (urbanization) และการบุกเบิกการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เข้มข้นมากขึ้น ซึ่งอยู่เบื้องหลังการสร้างถนนอีกทีหนึ่ง (Coffin, 2007)

นอกจากประเด็นเรื่องมุมมองของถนนที่ Coffin ตั้งข้อสังเกตแล้ว ผู้เขียนมองว่า ยังมีข้อสังเกตบางประการเกี่ยวกับงานศึกษาผลกระทบของถนนต่อสิ่งมีชีวิตสายพันธุ์อื่นที่มักเกิดขึ้นกับสัตว์ที่ถูกจัดจำแนกว่าเป็นสัตว์ป่า (Wildlife) เป็นหลัก แม้แต่ในปัจจุบัน อาจด้วยส่วนหนึ่งมีที่มาจากแนวความคิดอนุรักษ์กำลังได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้น การเกิดขึ้นของพื้นที่คุ้มครองหลายแห่งทั่วโลกควบคู่ไปกับแนวความคิดพัฒนาที่พยายามแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจ และแนวคิดทางการเมืองบางประการ โดยมีถนนที่ถูกนำมาใช้ในฐานะเครื่องมือและสัญลักษณ์ของการพัฒนา ดังที่เห็นได้ชัดจากกรณีการตัดถนนผ่านพื้นที่อนุรักษ์ในประเทศไทย



ภาพที่ 3 ซากของชะมดแผงหางปล้อง (*Viverra zibetha*) ถูกรถชนตายบนถนนแห่งหนึ่งในจังหวัดระนอง จากภาพและข้อมูลต้นทางสันนิษฐานว่าชะมดตัวนี้ถูกรถชนในระหว่างจะข้ามถนนไปยังอีกฝั่งหนึ่งในเวลากลางคืนที่มีรถไม่มาก ซึ่งเป็นช่วงที่รถขับเร็วและมีอัตราการเกิดถนนสังหารสูงที่สุด

ที่มา: ซอฟฟาน เบตง [Facebook] 22 พฤศจิกายน 2023

https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=pfbid0JZCxMRFaXMipUqkaLg8RVcTm5VgfgXG1x8RsdFvN5WxxjMHJkkZiE4FsGdoDPknsI&id=1341204325

ถนนกลางป่าอนุรักษ์ การปะทะกันระหว่างแนวคิดเชิงอนุรักษ์และการพัฒนา

ในประเทศไทย งานศึกษาสัตว์ที่ถูกรถชนส่วนใหญ่เกิดขึ้นในพื้นที่อนุรักษ์ ทั้งนี้อาจมีที่มาจาก การเกิดขึ้นของถนนที่ตัดผ่านพื้นที่อนุรักษ์หรือป่าเขา ทำให้แนวคิดเรื่องการพัฒนาและการอนุรักษ์ธรรมชาติทับซ้อนกัน

ตั้งแต่ พ.ศ. 2510 เป็นต้นมาที่ถนนกลายเป็นยุทธศาสตร์ในการต่อสู้กับพรรคคอมมิวนิสต์ ทั้งในด้านการเป็นเส้นทางลำเลียงกำลังพลและยุทธภัณฑ์ และการเปิดพื้นที่สองข้างทางที่ถนนตัดผ่านเพื่อให้ประชาชนเข้าไปจับจองที่ดินทำกินเพื่อแย่งชิงพื้นที่ชอนตัวของสมาชิกพรรคคอมมิวนิสต์ วิทยุพันธุ์ พจนะลาวัณย์ ศึกษาการเมืองของถนนในประเทศไทย (ดูเพิ่มเติมได้ในหนังสือ *ไฮเวย์ริบไคย: อำนาจของถนนกับพลวัตการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย*) อธิบายว่าในประเทศไทย ถนนกลายเป็นเครื่องมือสะสมทุนทางเศรษฐกิจและอำนาจของนักการเมืองท้องถิ่น และทำให้ผู้คนในสังคมเข้าใจว่า การสร้างถนนเป็นจุดหมายแรกของการพัฒนาพื้นที่ โดยเฉพาะการสร้างถนนในยุครัฐบาลบรรหาร ที่ส่งผลให้จังหวัดสุพรรณบุรีเกิดการพัฒนาในด้านต่าง ๆ อย่างก้าวกระโดด เกิดเป็นภาพจำว่าการสร้างถนนหรือทางหลวงที่มีคุณภาพจะทำให้เศรษฐกิจพัฒนาขึ้นตามไปด้วย การสร้างถนนที่ขยายตัวขึ้นมากในช่วง พ.ศ. 2510 นำมาสู่การเปิดพื้นที่เกษตรกรรมเพื่อเพาะปลูกพืชเศรษฐกิจขนาดใหญ่ การทำสัมปทานป่าไม้ และการคุกคามชุมชนดั้งเดิมที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ป่าผ่านการสร้างความชอบธรรมของรัฐผ่านถนนในฐานะเครื่องมือนำความเจริญมาสู่พื้นที่ชนบททุรกันดาร (วิทยุพันธุ์ พจนะลาวัณย์, 2566, 64 - 66)

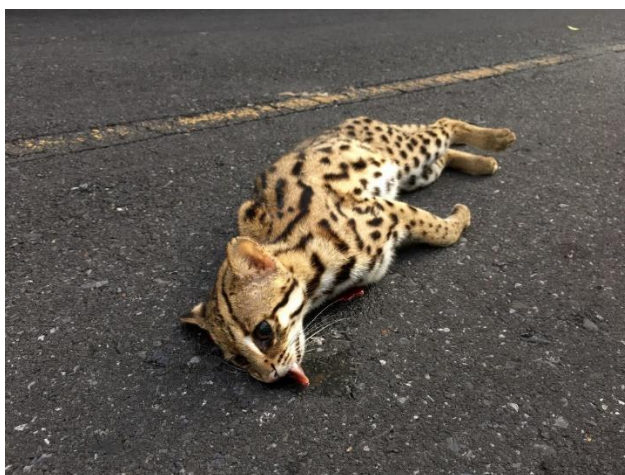
ในขณะที่ฝั่งหนึ่งมองว่าถนนเป็นเครื่องมือของการพัฒนาที่จะนำไปสู่ความเจริญด้านต่าง ๆ ในพื้นที่ที่ถนนหรือทางหลวงคุณภาพดีเข้าถึง ในฝั่งของนักอนุรักษ์กลับมองว่า กิจกรรมการพัฒนาของมนุษย์จะทำให้ธรรมชาติเสื่อมโทรมจากการใช้ประโยชน์และทำลายเพื่อเป้าหมายของมนุษย์ นำมาสู่แนวคิดที่มีต้นเหตุว่ามนุษย์เป็นสาเหตุของการเสื่อมโทรมธรรมชาติผ่านการพัฒนาด้านต่าง ๆ เมื่อมีการพูดถึงมนุษย์กับธรรมชาติ ย่อมต้องมีผู้แสดงความเห็นว่ามนุษย์เป็นผู้ร้ายและไม่ควรปล่อยให้อยู่ในธรรมชาติ แนวคิดเช่นนี้อาจเป็นผลจากแนวคิดแบบธรรมชาตินิยม ที่มีแนวคิดเรื่องป่าปลอดคนและพยายามแยกคนออกจากธรรมชาติ ซึ่งเป็นที่มาของการคุกคามชุมชนที่อาศัยในพื้นที่ป่ามาแต่เดิม (อัจฉรา รัญจวนธรรม, 2548, 49 - 54)

การตัดถนนผ่านพื้นที่ป่าจึงยังคงถูกตั้งคำถามมาจนถึงปัจจุบัน ถึงความสมเหตุสมผลของการมีถนนในพื้นที่ที่มีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งเพื่อการอนุรักษ์ ที่ถนนไม่ได้ตอบโจทย์ของการจัดการพื้นที่เพื่ออนุรักษ์ แต่กลับมีจุดมุ่งหมายทางเศรษฐกิจเป็นหลัก เช่น การจัดตั้งอุทยานแห่งชาติและทำถนนเพื่อรองรับการท่องเที่ยว เพื่อตอบสนองแนวคิดธรรมชาติบริสุทธิ์ (pristine nature) และเพื่อประโยชน์ด้านสุนทรีย์เป็นหลัก หนึ่งในงานวิจัยชิ้นสำคัญที่ถูกพูดถึงมากที่สุดในกรณีที่มีข่าวถนนสังหารเกิดขึ้นกับสัตว์อนุรักษ์หรือในพื้นที่อนุรักษ์ คืองานของ ไสว วังหงษา และ กัลยาณี บุญเกิด (2544) ที่ศึกษาสัตว์มีกระดูกสันหลังที่ถูกรถชนตายในพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเขาอ่างฤๅไน หนึ่งในพื้นที่อนุรักษ์ที่มีทางหลวง 3259 ตัดผ่านเพื่อเชื่อมต่อจังหวัดจะเข้กับสระแก้ว ถนนเส้นนี้เป็นเส้นทางสัญจรสำคัญของชาวบ้านในพื้นที่ และเป็นเส้นทางขนอ้อย พืชเศรษฐกิจที่สำคัญในภูมิภาคมานับแต่อดีต งานวิจัยของไสวและกัลยาณี พบว่า สัตว์ที่ตายจากการ

ถูกรถชนในระยะเวลา 1 ปี มีมากถึง 14,408 ตัว ประกอบด้วยสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม นก สัตว์เลี้ยงคลาน สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก

ตัวอย่างที่เกิดกระแสต่อต้านถนนในพื้นที่อนุรักษ์เห็นได้จากเหตุการณ์รถชนข้างบนถนนสาย 3259 เมื่อ พ.ศ. 2561 ข้าราชการถูกรถชนนำมาสู่การตั้งคำถามและแรงกดดันทางสังคมถึงความเหมาะสมของการตัดถนนผ่านผืนป่า มีข้อเสนอทั้งให้ปิดถนนเพื่อรักษาชีวิตสัตว์ป่า หรือมีข้อเสนอให้ปรับการใช้งานถนนเฉพาะบางช่วงเวลาตามงานวิจัยของไสวและกัลยาณีที่ถูกหยิบมาใช้พูดถึงปริมาณสัตว์ป่าที่ตายจากการถูกรถชนเป็นจำนวนมากในเวลากลางคืนที่จะเกิดอุบัติเหตุมากเป็นพิเศษ จากพฤติกรรมหากินของสัตว์และสภาพแวดล้อมของถนนยามค่ำคืนที่เอื้อต่อการเกิดถนนสังหาร ในขณะที่คนในพื้นที่ออกมาคัดค้านการปิดการสัญจรถนนดังกล่าว เนื่องจากจะทำให้การเดินทางไกลกว่าเดิม กระทบกับการใช้ชีวิต และการขนส่งพืชผลทางการเกษตร โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าข้ามประเทศ (PPTV Online, 16 กุมภาพันธ์ 2561) ตลอดจนพฤติกรรมปรับตัวและหาอาหารบนถนนของข้างป่าที่เดินมาวางรถบรรทุกเพื่อแย่งกินอ้อย ที่ข้างอาจได้รับอันตรายจากการถูกรถชนเหมือนที่เคยมีข่าวมาก่อนหน้านี้

หรือเหตุการณ์แมวดาวที่ถูกรถชนตายที่อุทยานแห่งชาติและถูกนำเสนองานภาพและเผยแพร่บนเฟสบุ๊คก่อนจะโด่งดังจนถูกนำไปเขียนข่าว ซึ่งหลังจากนั้นหลายอุทยานได้นำเสนองานภาพเหตุการณ์ถนนสังหารในพื้นที่อุทยานเพื่อสื่อสารขอความร่วมมือจากนักท่องเที่ยวและผู้ใช้ถนนในเวลากลางคืนให้ขับรถช้าลงและขับรถด้วยความระมัดระวังเพื่ออนุรักษ์สัตว์ป่าหายากใกล้สูญพันธุ์ที่ลุ่มเสี่ยงต่อการถูกรถชนในเวลากลางคืน (เพจอุทยานแห่งชาติไทร่มเย็น, 16 กุมภาพันธ์ 2019) โดยเฉพาะแมวดาวที่มักถูกรถชนเนื่องจากมีพฤติกรรมหากินในเวลากลางคืน



ภาพที่ 4 ซากแมวดาวถูกรถชนตายบนถนนในเขตอุทยานแห่งชาติเขาใหญ่
ที่มา: พีนิว รากดิน [Facebook] 14 ธันวาคม 2017

<https://www.facebook.com/photo?fbid=1992326474347634&set=pcb.1992328717680743>

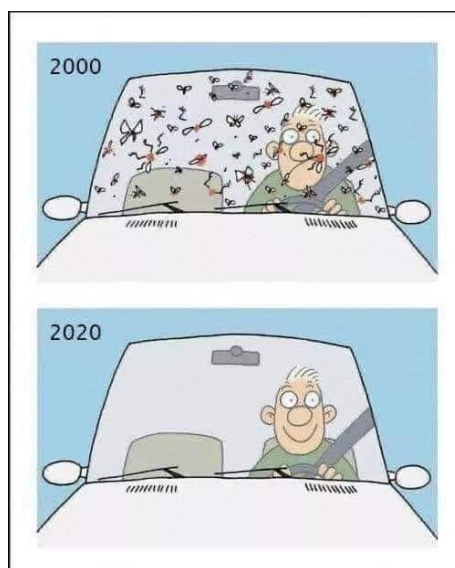


ภาพที่ 5 ภาพซากแมวดาว (*Prionailurus bengalensis*) ถูกนำมาใช้ประชาสัมพันธ์บนเพจเฟซบุ๊กของอุทยานแห่งชาติไต้ร่มเย็น ที่มา: เพจอุทยานแห่งชาติไต้ร่มเย็น [Facebook] 16 กุมภาพันธ์ 2019 <https://www.facebook.com/photo?fbid=254438618780097&set=pcb.254441025446523>

จาก “ถนนสังหาร” สู่ “ทางสังหาร” ความไม่เท่าเทียมของการเดินทางและการศึกษาซากสัตว์
 ซากศพที่เกิดจากถนนสังหาร กลายมาเป็นวิธีวิทยาและเครื่องมือในการเก็บข้อมูลของผู้ที่
 ศึกษาถนนสังหารสำหรับการวิเคราะห์และวางแผนการบริหารจัดการถนนในพื้นที่อนุรักษ์ ในทาง
 นิเวศวิทยา ซากสัตว์ตายถูกใช้เป็นตัวชี้วัดความชุกชุมของสัตว์ป่าในพื้นที่ ผ่านการระบุปริมาณ
 สัตว์ในพื้นที่ที่มีถนนตัดผ่านทางอ้อมโดยอาศัยข้อมูลเชิงสถิติจำนวนสัตว์ที่ถูกรถชนตาย งานวิจัย

พบว่าในช่วงแรกของการสร้างถนนมีสัตว์ป่าถูกรถชนตายสูงมาก และค่อย ๆ ลดลงเนื่องจากการปรับตัวของสัตว์ป่าที่ระแวงระวังภัยจากถนนมากขึ้น อย่างไรก็ตามนักนิเวศวิทยาหลายคนระบุว่าตัวเลขที่ได้มาจากวิธีการใช้ซากสัตว์นั้น ไม่สามารถนำมาใช้อ้างอิงได้โดยสมบูรณ์แบบ เนื่องจากปัจจัยด้านธรรมชาติที่อาจเกิดขึ้นกับซากสัตว์ เช่น ซากสัตว์สูญหายจากการถูกล่าหรือสัตว์กินซากในพื้นที่กิน หรือสัตว์บางชนิดที่มีขนาดเล็กมากจนไม่สามารถเก็บข้อมูลด้วยวิธีการนี้ได้

นอกเหนือจาก Coffin ที่ตั้งข้อสังเกตมุมมองด้านสังคมเศรษฐกิจการเมืองที่อยู่เบื้องหลังการสร้างถนน ไสว และกัลยาณี ตั้งข้อสังเกตถึงความลำเอียงของการศึกษาผ่านซากสัตว์ ในแต่ละปีมีสัตว์ตายบนท้องถนนจำนวนมากแต่การศึกษามักเกิดขึ้นกับสัตว์ขนาดใหญ่ เนื่องจากความเสี่ยงของอุบัติเหตุถนนสังหารสามารถส่งผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้คนได้มากกว่าสัตว์ขนาดเล็ก ส่งผลให้ความสูญเสียต่อสัตว์ขนาดเล็กกลับถูกมองข้ามความสำคัญ ยังไม่นับรวมถึงสัตว์ที่ยากต่อการศึกษาดังกล่าวดังที่กล่าวไปข้างต้น เช่น สัตว์หรือแมลงที่มีขนาดเล็กมากจนยากที่จะใช้วิธีการศึกษานี้ได้ งานศึกษาส่วนใหญ่จึงมุ่งไปที่สัตว์ขนาดใหญ่ และเมื่อผนวกกับแนวคิดเรื่องการอนุรักษ์สายพันธุ์ที่โดดเด่นและสายพันธุ์นิยม (Speciesism) ทำให้การศึกษามากมายมุ่งไปที่พื้นที่อนุรักษ์และสัตว์คุ้มครองขนาดใหญ่โดยเฉพาะสัตว์มีกระดูกสันหลังเป็นหลัก โดยมองข้ามสิ่งมีชีวิตอื่นที่อยู่นอกพื้นที่อนุรักษ์ ที่ถนนสังหารกำลังดำเนินอยู่ตลอดเวลา



ภาพที่ 6 ถนนสังหารแมลง มีมในอินเทอร์เน็ต (Internet meme) ภาษาภาพเชิงเปรียบเทียบที่เสียดสีล้อไปกับปัญหาการลดลงของสิ่งมีชีวิตขนาดเล็กจำพวกแมลงจากการเพิ่มปริมาณการใช้ยาฆ่าแมลงทั่วโลก สีหน้าของมนุษย์แสดงให้เห็นถึงมุมมองของมนุษย์ในฐานะผู้ใช้ถนนที่เบียดขับสิ่งมีชีวิตอื่นในฐานะอุปสรรคต่อการเดินทางอย่างราบรื่นของมนุษย์ ที่มา: Earth Peace Foundation, (เนื่องจากเป็น internet meme จึงไม่ทราบผู้เผยแพร่รายแรก)

<https://www.facebook.com/earthpeacefoundation/photos/a.586086224771514/3341382879241821/?type=3>

การเกิดขึ้นของนิเวศวิทยาถนน ที่ถือกำเนิดขึ้นผ่านการศึกษาซากสัตว์ตายบนท้องถนน ยังมีคุณูปการต่อการศึกษาปฏิสัมพันธ์ระหว่างสิ่งมีชีวิตอื่นกับการเดินทางของมนุษย์ โดยเฉพาะการศึกษาถนนสังหาร ที่ก้าวข้ามรูปแบบเชิงพื้นที่ที่อย่างเช่น ถนน ไปสู่รูปแบบการเดินทางรูปแบบอื่น ๆ ของมนุษย์ เช่น รถไฟ เครื่องบิน เรือ ที่ล้วนแล้วแต่มีกรณีของทางสังหารเกิดขึ้นเช่นเดียวกัน เช่น รถไฟชนสัตว์ป่า ใบพัดของเรือชนสัตว์อนุรักษ์ มลภาวะทางเสียงในทะเลที่เกิดจากเรือสินค้า และการเพิ่มขึ้นของการค้าระหว่างประเทศทำให้สัตว์ในทะเลเปลี่ยนพฤติกรรมและหลีกเลี่ยงการว่ายน้ำเข้าไปในเส้นทางเดินเรือสินค้า (ดูเพิ่มเติมใน Buttacavoli & McPherson, 2020)

ทิ้งท้าย

ที่น่าสังเกตคือ โศกนาฏกรรมทางสังหารยังคงพบเห็นได้ในปัจจุบัน และท้าทายต่อแนวคิดการอยู่ร่วมกัน (Co-exist) ระหว่างมนุษย์กับสายพันธุ์ร่วมโลกต่าง ๆ ที่สุดท้ายแล้ว ถนนสังหารยิ่งตอกย้ำถึงสถานะความไม่เท่าเทียมกันระหว่างสายพันธุ์ที่เกิดขึ้นในโลกแห่งความเป็นจริง และแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่ส่วนใหญ่เสนอให้แบ่งพื้นที่และสร้างเส้นแบ่งทางกายภาพระหว่างพื้นที่สัญจรของมนุษย์กับพื้นที่อาศัยของสัตว์

ข้อเสนอเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่ระบุถึงการปิดการใช้งานหรือเลิกใช้ถนนที่ตัดผ่านพื้นที่ธรรมชาติซึ่งค่อนข้างคล้ายคลึงกับแนวคิดการแยกคนออกจากธรรมชาติตามแบบนักธรรมชาติ-สิ่งแวดล้อมนิยม ข้อเสนอแนะของการแก้ไขปัญหาถนนสังหารในแง่ที่จึงอาจนับได้ว่าสวนทางกับแนวคิดที่จะทลายเส้นแบ่งพรมแดนระหว่างมนุษย์กับธรรมชาติ (Human-Nature) ทั้งในโลกของวิทยาศาสตร์และสังคมศาสตร์ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา

การอยู่ร่วมกันระหว่างมนุษย์กับสิ่งมีชีวิตต่างสายพันธุ์บนท้องถนนเองก็เป็นสิ่งที่ผู้เขียนจินตนาการไม่ออกเหมือนกันว่า มนุษย์จะสามารถใช้ถนนโดยที่ไม่ก่อโศกนาฏกรรมต่อสิ่งมีชีวิตต่างสายพันธุ์ได้อย่างไร การสร้างเส้นแบ่งทางกายภาพก็มีข้อจำกัดนานาประการ ที่ไม่อาจจำกัดรูปแบบการเคลื่อนย้ายของสิ่งมีชีวิตต่างสายพันธุ์ ที่ต่างก็มีรูปแบบการเคลื่อนที่ที่หลากหลาย รื้อที่ออกแบบมากขึ้นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมขนาดกลางจนถึงขนาดใหญ่ ก็ไม่สามารถนำมาใช้ได้กับสัตว์ที่มีปีก อย่างเช่นนกและแมลง หรือสัตว์ที่สามารถปีนข้ามรั้วได้อยู่ดี

หรือท้ายที่สุดแล้ว มนุษยชาติจะต้องใช้ชีวิตแบบอยู่ร่วมกับทางสังหาร ที่เกิดขึ้นและปล่อยให้ความตายนั้นผ่านไปเสมือนเป็นเรื่องปกติในสังคมที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงหรือแก้ไขได้

ผู้เขียน

ธนพล เลิศเกียรติดำรงค์
นักวิจัยศูนย์มานุษยวิทยาสิรินธร

อ้างอิง

- Buttacavoli, M. & McPherson, G. (2020). Cargo ship noise jeopardizes ocean life. In Tsing, A. L., Deger, J., Keleman Saxena, A., & Zhou, F. Feral atlas: the more-than-human Anthropocene. Stanford University Press.
- Coffin, Alisa W. "From roadkill to road ecology: a review of the ecological effects of roads." *Journal of transport Geography* 15.5 (2007): 396-406.
- Earth Peace Foundation. (2020, 20 August). ...about 20 years ago any car trip meant a windshield covered in insects crushed by impact... [Facebook].
<https://www.facebook.com/earthpeacefoundation/photos/a.586086224771514/3341382879241821/?type=3>
- Forman, R. T. (2003). *Road ecology: science and solutions*. Island press.
- PPTV Online. (2561, 26 กุมภาพันธ์). ถนนหมายเลข 3259 ถนนผ่านป่าเขาอ่างฤๅไน. จาก <https://www.pptvhd36.com/news/ประเด็นร้อน/76609>.
- เพจอุทยานแห่งชาติไทร้มเย็น. (2019, 16 กุมภาพันธ์). กราบวิงวอนผู้ใช้รถใช้ถนนทุกท่าน โปรดใช้ความระมัดระวังการใช้รถใช้ถนนในเวลากลางคืนภายในเขตอุทยานแห่งชาติ. [Facebook].
https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=254441025446523&id=189577335266226&ref=embed_post
- ไสว วังหงษา และกัลยาณี บุญเกิด. (2544). สัตว์มีกระดูกสันหลังที่ถูกรถชนตายในพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเขาอ่างฤๅไน. หน้า 112 - 117. ใน ผลงานวิจัยและรายงานความก้าวหน้างานวิจัยประจำปี 2544. กรุงเทพฯ: ฝ่ายการพิมพ์ กรมป่าไม้.
- ไสว วังหงษา และกัลยาณี บุญเกิด. (2546). ถนนกับสัตว์ป่า. รายงานความก้าวหน้างานวิจัย กรมป่าไม้.
- ภิญญพันธ์ พจนะลาวัณย์. (2566). ไฮเวย์ริบไต่ย : อำนาจของถนนกับพลวัตการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย. กรุงเทพฯ: ศูนย์มานุษยวิทยาสิรินธร (องค์การมหาชน).
- อัจฉรา รัญฤทธิธรรม. (2548). นิเวศวิทยาพื้นบ้าน การต่อสู้ของคนชายขอบเพื่อสร้างพื้นที่ทางสังคมของคนกับป่า. ใน ศูนย์มานุษยวิทยาสิรินธร (องค์การมหาชน). ความรู้กับการเมืองเรื่องทรัพยากร. หน้า 47 - 72.