

ถนนเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา บททดสอบวิถีชุมชน

คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติโครงการก่อสร้างถนนเลียบริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาตั้งแต่สะพานพระราม 7 ถึงสะพานพระปิ่นเกล้าเพื่อเป็นเส้นทางจักรยานและเป็นสถานที่ออกกำลังกายและพักผ่อนของประชาชน โครงการนี้ได้แรงบันดาลใจมาจาก “ชองเกยซอนโมเดล” ที่นายกรัฐมนตรี พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา เดินทางไปดูงาน ณ ริมน้ำฮัน ของเกาหลีใต้ แต่โครงการซึ่งใช้เงินมหาศาลนี้ยังขาดการประชาสัมพันธ์ถึงรายละเอียด ข้อดี ข้อเสีย การศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม กฎหมาย สังคม ชุมชน การใช้ประโยชน์ และความคุ้มค่ากับการลงทุน รวมทั้งการออกแบบที่เหมาะสมกับสภาพแวดล้อม ทำให้ภาคประชาชน สังคม และนักวิชาการในหลายภาคส่วนต่างออกมาคัดค้านการดำเนินโครงการที่ขาดความชัดเจน โครงการนี้จึงถูกเลื่อนออกไป ในขณะที่ภาครัฐก็พยายามอย่างเต็มที่ที่จะผลักดันโครงการนี้ให้เกิดผลเป็นรูปธรรม แต่จนถึงต้นปี 2559 แผนพัฒนาโครงการดังกล่าวก็ยังไม่เสร็จสมบูรณ์ว่าจะออกมาในรูปแบบใด

ที่มาและรายละเอียดโครงการ

ในการประชุม ครม. เมื่อ 12 พฤษภาคม 2558 ครม. ได้มีมติอนุมัติตามที่กระทรวงมหาดไทยเสนอโครงการพัฒนาริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นแผนงานก่อสร้างถนนเลียบริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่สะพานพระราม 7 ถึงสะพานพระปิ่นเกล้า ทั้ง 2 ฝั่ง ฝั่งละ 7 กิโลเมตร รวมระยะทาง 14 กิโลเมตร วงเงิน 14,006 ล้านบาท เพื่อจัดพื้นที่

บูรณาการกิจกรรมส่งเสริมสุขภาพประชาชน ส่งเสริมการใช้จักรยาน การพักผ่อนหย่อนใจ และนันทนาการด้านการกีฬาและการท่องเที่ยว รวมทั้งการเดินทางปลอดภัยริมแม่น้ำที่มีทัศนียภาพสวยงามและเป็นพื้นที่สัญลักษณ์ (landmark) ของประเทศ ในระยะแรกรัฐบาลวางแผนจะครอบคลุมเส้นทางตั้งแต่สะพานพระราม 3 ถึงสะพาน

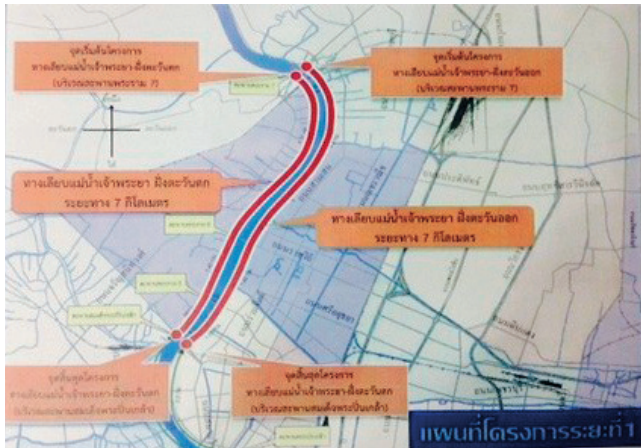
ภาพแนวคิดถนนเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา



http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1431424293

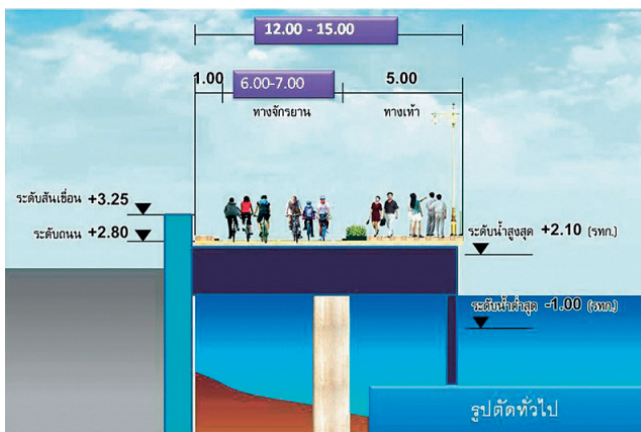
พระนั่งเกล้า ระยะทาง 50 กิโลเมตร (ฝั่งละ 25 กิโลเมตร) โดยมีแผนเริ่มก่อสร้างในเดือนมกราคม 2559 ใช้เวลาก่อสร้างรวม 18 เดือน¹ แต่ต่อมาโครงการนี้ถูกทักท้วงจากหลายฝ่าย ทำให้มีการทบทวนโครงการจนประสบปัญหาล่าช้า กรุงเทพมหานครจึงกำหนดกรอบเวลาใหม่ คือศึกษารายละเอียดเพิ่มเติมให้เสร็จสิ้นในเดือนมิถุนายน 2559 ก่อนที่จะเริ่มก่อสร้างในเดือนตุลาคม 2559

แผนที่โครงการระยะที่ 1



<http://www.manager.co.th/Politics/ViewNews.aspx?NewsID=9580000051658>

รูปแบบแนวจัดการออกแบบ



http://m.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1442390744

นายสัญญา ชินนิมิตร ปลัดกรุงเทพมหานคร เผยว่า สะพานแต่ละฝั่งจะมีความกว้างประมาณ 19.5 เมตร ยกสูงกว่าระดับน้ำประมาณ 2.8 เมตร แต่ล่าสุดมีการปรับรูปแบบก่อสร้างใหม่ให้เล็กลงเหลือกว้างฝั่งละ 5 – 12 เมตร เพื่อลดแรงต้านจากชุมชนริมแม่น้ำ โครงสร้างสะพานจะถูกออกแบบให้ไม่เป็นอุปสรรคต่อการไหลของน้ำ อยู่สูงกว่าระดับน้ำท่วม

สูงสุด และพัฒนาเป็นทางสัญจรที่ใช้ประโยชน์รองรับการเดินทางด้วยจักรยานและการชมทัศนียภาพริมแม่น้ำเจ้าพระยาตลอดแนวทั้งสองฝั่ง² งบประมาณในการก่อสร้างรวม 14,006 ล้านบาท แบ่งเป็นงบฯ ดำเนินการในปี 2558 จำนวน 500 ล้านบาท ได้แก่ การจ่ายค่าชดเชย ค่ารื้อย้าย ค่าจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ส่วนงบฯ ปี 2558-2559 เป็นค่าจ้างที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบจำนวน 120 ล้านบาท และปีงบประมาณ 2559 – 2560 เป็นค่าก่อสร้างโครงการ 13,136 ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง 250 ล้านบาท เบื้องต้นพบว่าโครงการนี้จะส่งผลกระทบต่อวัด 8 แห่ง ท่าเรือเอกชนและสาธารณะ 36 แห่ง โรงเรียนและร้านอาหาร 6 แห่ง สถานที่สำคัญ 19 แห่ง และชุมชนที่รุกล้ำริมฝั่งแม่น้ำอีก 268 หลังคาเรือน³

เสียงคัดค้าน

หลังจากที่รัฐบาลได้เปิดเผยรายละเอียดโครงการนี้หลายภาคส่วนต่างคัดค้านและเรียกร้องให้รัฐบาลพิจารณาทบทวนรูปแบบโครงการ เนื่องจากเกรงว่าโครงการนี้จะก่อให้เกิดผลกระทบในหลายมิติ โดยภาคพัฒนาพื้นที่ริมน้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นการรวมตัวกันของสถาบันการศึกษาด้านการผังเมือง เช่น ผังเมืองจุฬาฯ ผังเมืองธรรมศาสตร์ ผังเมืองเกษตรศาสตร์ ผังเมืองศิลปากร และเครือข่ายสถาปนิก นักสิ่งแวดล้อม และเครือข่ายภาคประชาชนผู้ได้รับผลกระทบได้เสนอต่อรัฐบาลให้ทบทวนโครงการ โดยเห็นว่าจะต้องมีการศึกษาอย่างรอบคอบ และไม่ควรเร่งรีบทำโครงการจนเกินไป⁴ สรุปประเด็นที่คัดค้าน ได้แก่ 1) ทางเลียบบแม่น้ำไม่จำเป็นต้องกว้างถึงฝั่งละ 19.5 เมตร 2) รูปแบบโครงการขาดความเชื่อมโยงกับตลิ่งและการใช้ประโยชน์ที่ดินริมน้ำ 3) ขาดการศึกษาผลกระทบด้านต่างๆ อย่างเหมาะสม และ 4) ขาดกระบวนการสำรวจความคิดเห็นจากภาคส่วนต่างๆ

ทั้งนี้ภาคพัฒนาพื้นที่ริมน้ำเจ้าพระยาได้เสนอให้ทบทวนโครงการ ดังนี้ 1) โครงสร้างทางริมน้ำควรมีขนาดรูปแบบ และประโยชน์ใช้ที่ที่เหมาะสมและสอดคล้องต่อเนื่องกับประโยชน์การใช้งานของพื้นที่ริมฝั่งด้านใน ไม่ควรเป็นรูปแบบมาตรฐานเดียวกันตลอดเส้นทาง 2) โครงสร้างอาจอยู่ริมแม่น้ำ หรือวกเข้ามาด้านในก็ได้แต่ต้องบูรณาการกับเส้นทางสัญจร เช่น ตรอก ซอย ถนน รวมทั้งพื้นที่สาธารณะเดิมชุมชน เพื่อให้พื้นที่ริมน้ำต่อเนื่องกลายเป็นส่วนหนึ่งของ

ข้อดีและข้อเสียโครงการจากภาคีพัฒนาพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา

ข้อดี	ข้อเสีย
1. เพิ่มพื้นที่สำหรับการพักผ่อนและลานกิจกรรม ซึ่งเป็นที่โล่งที่มีทัศนียภาพงดงาม 2. เพิ่มทางเลือกของการสัญจรที่มีความสะดวกปลอดภัย และไม่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิง 3. แก้ปัญหาการบุกรุกพื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา	1. ระดับถนน +2.8 เมตร และระดับสันทาง +3.25 เมตร จะบดบังอาคารและพื้นที่ว่างสาธารณะชุมชน 2. กีดขวางการไหลของน้ำ แม่น้ำมีขนาดแคบลงทำให้กระแสน้ำไหลเร็วขึ้น เพิ่มความเสี่ยงในการกัดเซาะตลิ่ง 3. มีเจตนาารมณ์แอบแฝงที่จะปรับเปลี่ยนเป็นถนนเพื่อการสัญจรทางรถยนต์ต่อไปในอนาคต 4. ทางเลียบน้ำเจ้าพระยามีเส้นทางซ้ำซ้อนกับระบบขนส่งมวลชนทางรางสายสีน้ำเงิน (ท่าพระ-บางซื่อ) และสายสีม่วง (เตาปูน-ราษฎร์บูรณะ) 5. สิ้นเปลืองบุคลากรและงบประมาณในการดูแลและบำรุงรักษา อาจจะไปปิดกั้นการเข้าถึงและการมองเห็นจากชุมชน จึงอาจเป็นแหล่งอาชญากรรม ซ้ำขายยาเสพติดได้ 6. บดบังทัศนียภาพการตั้งถิ่นฐานซึ่งประกอบด้วยวัง วัด และชุมชนที่ตั้งเรียงรายตลอดแนวสองฝั่งแม่น้ำ ซึ่งเป็นเอกลักษณ์ของกรุงเทพมหานคร 7. เกิดปัญหาน้ำเน่าเสียและเป็นที่สะสมขยะ

www.realist.co.th, www.change.org, www.manager.co.th, www.th.online-listing.com

โครงการสัญจรของเมือง 3) ควรออกแบบโครงสร้างทางริมน้ำ ควบคู่ไปกับโครงสร้างรอยต่อสู่ฐานตลิ่ง ไม่ให้สูงจนบังกันในลักษณะกำแพง หรือถ้าต้องสูงควรมีชั้นเชิงถอยร่นค่อยๆ ลาดขึ้นที่ละนิด

ส่วนเว็บไซต์ change.org โดยกลุ่ม Friends of the River (FOR) ได้คัดค้านโครงการถนนเลียบน้ำเจ้าพระยา โดย change.org เรียกร้องให้เริ่มต้นทั้งหมดใหม่ด้วยกระบวนการที่มีการศึกษาด้านต่างๆ โดยผู้เชี่ยวชาญ ประสานความร่วมมือทั้งภาครัฐ เอกชนและประชาชน เพื่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำอย่างบูรณาการมากกว่าเป็นเพียงทางเดินริมน้ำ⁵ โดยมีเหตุผล ดังนี้ 1) เป็นโครงการที่จัดทำอย่างเร่งด่วนโดยขาดการพิจารณาศึกษาอย่างรอบด้านโดยผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งขาดการมีส่วนร่วมของประชาชน 2) โครงการจะส่งผลให้ลำน้ำมีขนาดแคบลงร้อยละ 15-20 ทำให้กระแสน้ำไหลเร็วขึ้น เพิ่มความเสี่ยงในการกัดเซาะตลิ่งและน้ำยกตัวสูงขึ้นในฤดูน้ำหลาก 3) ระบบนิเวศเกิดปัญหาน้ำเน่าเสียและเป็นที่สะสมขยะใต้ทางเดินริมน้ำส่งผลให้คุณภาพน้ำแย่ลง 4) ทำลายการเชื่อมต่อระหว่างคนกับแม่น้ำเกิดผลกระทบเรื่องความปลอดภัยและเพิ่มจุดเสี่ยงของปัญหาอาชญากรรมและแหล่งมั่วสุม 5) การพัฒนาที่เป็นรูปแบบเดียวตลอด 14 กม.ของโครงการไม่สอดคล้องกับความหลากหลายของการใช้ที่ดิน ไม่สอดคล้องกับโครงข่าย

คมนาคมและการเชื่อมต่อในพื้นที่ 6) เป็นการสร้างสิ่งแปลกปลอมในลำน้ำ ทำลายทัศนียภาพสองฝั่งของแม่น้ำเจ้าพระยาและบดบังสถาปัตยกรรมที่สำคัญ ส่งผลต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยว 7) ความไม่โปร่งใสของการใช้งบประมาณ

นักวิชาการร่วมสะท้อนเสียงคัดค้าน

รศ.ศรีศัคดี วัลลิโกดม นักวิชาการด้านประวัติศาสตร์ไม่เห็นด้วยกับโครงการนี้ เพราะทำลายวิถีชีวิตชุมชนริมแม่น้ำเจ้าพระยาที่มีประวัติศาสตร์มายาวนาน รวมทั้งทำลายภูมิทัศน์ตลอดสองฝั่งริมแม่น้ำเจ้าพระยา เนื่องจากโครงการนี้ขาดการศึกษาข้อมูลอย่างรอบด้าน โดยเฉพาะคุณค่าทางประวัติศาสตร์ ส่วนนายกสภามหาวิทยาลัยศิลปากร นายภราเดช พยัฆวิเชียร แสดงความคิดเห็นว่า รัฐบาลควรรับฟังเสียงของประชาชน เปิดโอกาสให้ชุมชนในพื้นที่มีส่วนร่วมจัดการกับโครงการตามความต้องการของสาธารณะ เพื่อให้เกิดกระบวนการเฝ้าระวังของสังคมและช่วยกันดูแล ไม่ควรดำเนินโครงการอย่างเร่งรีบ ขณะที่นายสุเมธ ชุมสาย ณ อยุธยา ศิลปินแห่งชาติ สาขาศิลปะสถาปัตยกรรม ปี 2541 กล่าวว่ารูปแบบที่มีโครงสร้างเป็นทางเดินคอนกรีตเสริมเหล็กอาจไม่เอื้อกับความเป็นเมืองน้ำ และกีดขวางทางน้ำ ทำลายทัศนียภาพ จึงเสนอให้ดำเนินการลักษณะเป็นทางเดินลอยน้ำจะเหมาะสมมากกว่า⁶

ปัญหาที่อาจเกิดขึ้นจากการสร้างทางเลียบน้ำเจ้าพระยา



เฟซบุ๊ก Friends of the River

อ้างเทคโนโลยี ลาดกระบังศึกษาโครงการ

วันที่ 23 ธันวาคม 2558 พล.อ.อนุพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย กล่าวว่า โครงการก่อสร้างทางเลียบแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแนวความคิดของรัฐบาลที่ต้องการให้คนในกรุงเทพฯ สามารถเข้าถึงแม่น้ำเจ้าพระยาได้ ไม่ใช่เข้าถึงได้เฉพาะนั่งเรือขึ้นท่าพระจันทร์ ท่าศิริราช หรืออยู่บนสะพานจึงมองเห็นแม่น้ำ ทั้งนี้แม่น้ำเจ้าพระยาไหลผ่านสถานที่สำคัญในเขตเมืองกรุงเทพฯ เช่น พระบรมมหาราชวัง วัดอรุณราชวราราม ที่มีความสวยงาม จึงมีแนวคิดต้องการพัฒนาพื้นที่แนวฝั่งแม่น้ำดังกล่าว อย่างไรก็ตาม การดำเนินโครงการต้องสร้างการยอมรับจากประชาชนบนหลักข้อเท็จจริงด้วย แต่ขณะนี้การวิพากษ์วิจารณ์ที่ปรากฏในสื่อไม่ใช่ข้อเท็จจริง ปัจจุบันคณะกรรมการกำลังออกแบบอยู่ พร้อมยืนยันโครงสร้างทางเลียบแม่น้ำจะไม่สูงกว่าเขื่อนริมแม่น้ำ⁷ ต่อมาเมื่อวันที่ 20 มกราคม 2559 กทม. เปิดเผยว่า ขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดจ้างมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ศึกษารูปแบบโครงการ และสำรวจผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ใช้งบประมาณ 120 ล้านบาท คาดว่าจะทำการศึกษาเสร็จสิ้นในเดือนมิถุนายน 2559 และจะออกแบบรูปแบบโครงการก่อสร้างทั้งหมดเรียบร้อยแล้วในเดือนกันยายน 2559 คาดว่าจะเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ในเดือนตุลาคม 2559⁸

กรณีศึกษาโครงการสาธารณะ

โครงการถนนเลียบแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นโครงการที่ริเริ่มโดยกระทรวงมหาดไทยร่วมกับ กทม. เพื่อสร้างทางสัญจรริมแม่น้ำเจ้าพระยา แม้แนวคิดโครงการจะเป็นการเปิดพื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำให้เป็นที่สาธารณะ ซึ่งเป็นเจตนาที่ดี แต่กระบวนการในการจัดทำโครงการจำเป็นต้องได้รับการศึกษาอย่างรอบด้านและให้ชุมชนตลอดจนภาคประชาสังคมมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงการดังกล่าว เพื่อให้การพัฒนาทางกายภาพสอดคล้องกับวัฒนธรรมและวิถีชีวิตชุมชนริมฝั่งแม่น้ำ ซึ่งถือเป็นมรดกทางวัฒนธรรมของคนกรุงเทพฯ ด้วย แต่โครงการกลับถูกผลักดันพร้อมการอนุมัติงบประมาณก่อสร้างอย่างเร่งรีบในขณะที่แผนโครงการยังไม่ชัดเจน อีกทั้งขาดกระบวนการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมอย่างรอบด้าน ทำให้เกิดกระแสต่อต้านโครงการดังกล่าวจน กทม. ต้องกลับไปศึกษาโครงการในรายละเอียด จึงเป็นบทเรียนต่อภาครัฐที่ควรพิจารณาโครงการสาธารณะในอนาคตด้วยความรอบคอบ โดยคำนึงถึงมิติด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมอย่างจริงจัง เพื่อให้โครงการต่างๆ ได้รับการยอมรับและเป็นส่วนหนึ่งของการยกระดับคุณภาพชีวิตของสังคมและชุมชนอย่างแท้จริง

