

ถนนเลียบบเจ้าพระยาทำเรือล่ม

● มีสิ่งก่อสร้างรองน้ำเปลี่ยน

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า ในการเสวนาวิชาการเรื่องถนนเลียบบริมน้ำเจ้าพระยา นิเวศทางน้ำ และภูมิสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันสิ่งแวดล้อมไทย ที่มีนักวิชาการหลายภาคส่วนเข้าร่วมเสวนา อาทิ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม คณะสถาปัตยกรรม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และกลุ่มไม่เห็นด้วยกับโครงการรวมทั้งสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) ในฐานะผู้ออกแบบโครงการ ได้ร่วมแสดงความคิดเห็นที่น่าสนใจเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการเดินเรือ

นายวรรณชัย บุตรทองดี ผอ.กองวิศวกรรม กรมเจ้าท่า กล่าวว่า กรมเจ้าท่าในฐานะอนุกรรมการก่อสร้างถนนเลียบบริมน้ำเจ้าพระยาได้เสนอปัญหาที่จะเกิดขึ้นต่อคณะกรรมการโครงการ ที่จะเกิดขึ้นกับการเดินเรือ โดยเฉพาะเรือขนส่งสินค้าเพราะเมื่อแม่น้ำเจ้าพระยามีสิ่งก่อสร้างริมตลิ่งจะทำให้ร่องน้ำเปลี่ยน กลายเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ โดยเฉพาะแม่น้ำเจ้าพระยากว้างประมาณ 200 เมตร บางช่วงอาจกว้าง 230-240 เมตร แต่ช่วงแคบสุด 110 เมตร เช่น ช่วงปิ่นเกล้าจะเกิดปัญหาแม่น้ำแคบลงอีกเพราะเดิมมีสภาพคดเคี้ยวเรือเข้า



โค้งยากขึ้น ขณะที่เรือขนส่งสินค้าในแม่น้ำเจ้าพระยามีทั้งลำเดี่ยวและการต่อพ่วงที่มาจากแม่น้ำป่าสัก มูลค่า 60 ล้านต้นต่อปี ทั้งขนส่งสินค้าแร่ปูนซีเมนต์ ข้าว และพืชผลทางการเกษตร ถือเป็นเส้นทางขนส่งทางน้ำอันดับ 1 ของประเทศ

นายวรรณชัย กล่าวต่อว่า แบบการก่อสร้างจาก สจล. เป็นทางเดินกว้างขนาด 10 เมตร ระยะทางรวมทั้ง 2 ฟัง 57 กม.

จากปิ่นเกล้าไปพระราม 7 มี 14 กม. ได้ศึกษาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมแล้ว (อีไอเอ) และจากพระราม 7 ไปถึงเขตบางนาสุดเขตกรุงเทพยังไม่ได้อีไอเอ การก่อสร้างจะปักเสาตอม 2 ต้นตึก 3 เมตรยังไม่รวมทำเทียบเรือที่จะลาลำน้ำลงไปอีกระยะ 30-40 เมตร โครงสร้างในแม่น้ำส่งผลต่อกระแสที่เปลี่ยน เมื่อก่อสร้างต้องจำลองการเดินทางเรือลักษณะต่าง ๆ และระหว่างก่อสร้างต้องเรือท่าเรือกว่า 100 แห่ง สร้างความเดือดร้อนกับประชาชน จึงให้ข้อเสนอแนะไปว่าต้องให้ประชาชนเดินทางเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่น ๆ สะดวกทั้งระบบราง ถนน และทางน้ำ

ด้าน ดร.ธนวัฒน์ จารูพงษ์สกุล ประธานสถาบันสิ่งแวดล้อมไทย กล่าวว่า ผลการเสวนาครั้งนี้ พบว่า 1. สิ่ง

ก่อสร้างมีผลกระทบต่อการใช้ของน้ำควรหลีกเลี่ยงและศึกษาอย่างรอบด้าน 2. ด้านเศรษฐศาสตร์โครงการนี้ยังไม่มีความคุ้มค่าและความคุ้มค่าและราคาโครงการยังไม่รวมต้นทุนด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม 3. ยังไม่มีความชัดเจน และความเป็นธรรมเรื่องกรเข้าถึงแม่น้ำเจ้าพระยาและความเชื่อมโยง 4. แม่น้ำไหลแรงมากขึ้นไม่มีความปลอดภัยต่อการเดินเรือ.