สวย ใส ไร้ตอม่อ? Chao Phraya for All



“บางคนาม” คือจินตภาพของแม่น้ำเจ้าพระยาความยาว 57 กิโลเมตร จากสะพานพระรามเจ็ดถึงบางกระเจ้า ที่โครงการพัฒนาริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาใช้สื่อถึงความมั่งคั่งอุดมสมบูรณ์ ก่อนจะร่างภาพทางเดินเลียบแม่น้ำขนาบข้างทาบทับลงไป ซึ่งกลุ่มคัดค้านมโนภาพว่าสิ่งที่เกิดขึ้นต่อภูมิทัศน์เจ้าพระยาหลังจากนั้นจะเป็นเพียงโครงข่ายเสาตอม่อริมน้ำที่ยาวไกลสุดสายตา

อะไรกำลังจะเกิดขึ้นกับแม่น้ำเจ้าพระยาที่ไม่ใช่แค่ของคนกรุงเทพ?

หลายคนรู้ว่าคือ “ทางเลียบแม่น้ำ” แต่แทบจะไม่ใครอธิบายได้อย่างชัดเจนว่าเพื่อแลกกับเส้นทางดังกล่าวต้องแลกกับความสูญเสียด้านใดบ้าง โดยเฉพาะในด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งแม่น้ำเจ้าพระยาถือเป็นหนึ่งในพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับชาติ

ดังนั้น ทันทีที่แบบร่างแนวคิดแผนแม่บทโครงการพัฒนาริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาฯ ระยะทางรวม 57 กม. และระยะนำร่องสองฝั่งรวม 14 กม. ได้รับการเปิดเผยโดย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าฯ-เจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) และมหาวิทยาลัยขอนแก่น (มข.) ซึ่งเป็นที่ปรึกษาการสำรวจวิจัยและออกแบบ ความกังวลและข้อห้วงคิดจึงสวนกลับแบบทันควัน ไม่ว่าจะเป็นผลกระทบต่อชุมชนริมแม่น้ำ ความเหมาะสมในบริบททางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม ความคุ้มค่าต่อการลงทุน และความเสียหายด้านสิ่งแวดล้อม

ยศพล บุญสม ตัวแทนสมัชชาแม่น้ำตั้งข้อสังเกตว่า ปัจจุบันตลอดสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาเต็มไปด้วยเขื่อนคอนกรีตขนาดใหญ่เพื่อป้องกันน้ำท่วม เขื่อนนี้มีความสูงอยู่ที่ +2.85 จากระดับน้ำทะเลปานกลาง แต่ในอนาคตตามแผนของสำนักระบายน้ำกรุงเทพมหานคร เมื่อมีการสร้างทางเลียบแม่น้ำจะต้องทำเขื่อนสูงขึ้นอีก 40 เซนติเมตร เป็น +3.25 จากระดับน้ำทะเล โดยตัวทางจะมีความกว้างอยู่ที่ 7-10 เมตร ห่างจากฝั่ง 3 เมตร ต่ำจากเขื่อน 1.3 เมตร ขณะที่ท่าเรือซึ่งจะมีการสร้างใหม่ต่อจากแนวทางเลียบแม่น้ำที่ 10 เมตร ทำให้ระยะของท่าเรือและการจอดเรือล้ำเข้าไปในแม่น้ำ แม่น้ำจึงแคบลงกว่าเดิม ส่งผลต่อการสัญจรทางน้ำที่คับคั่งอยู่แล้วให้แออัดมากขึ้น

“อย่างน้อยเราเสียพื้นที่แม่น้ำเจ้าพระยาข้างละ 13-15 เมตร สองฝั่งไม่รวมท่าเรือเสียไป 40 เมตร คือเราเสียพื้นที่แม่น้ำเจ้าพระยาอย่างน้อยๆ จากปกติประมาณข้างละ 10 เปอร์เซ็นต์ ปัญหาที่ตามมาคือน้ำที่จะผ่านตรงนี้มันจะติดขัดมากขึ้น ขยะก็มีโอกาสที่จะได้ติดตามซอกได้มากขึ้น” ...แน่นอนว่านอกจากปัญหาน้ำเน่าเสีย ระบบนิเวศริมน้ำเดิมที่ย่ำแย่อยู่แล้วคงแย่ลงไปอีก แต่นั่นยังไม่น่ากังวลเท่ากับสิ่งที่ซ่อนอยู่ใน TOR

“ใน TOR ระบุชัด... ซึ่งนักวิชาการและภาคประชาชนกังวลมากคือ ทำไมคุณถึงต้องระบุว่าให้รองรับน้ำหนักรถดับเพลิง รถพยาบาล และระบบขนส่งมวลชนในอนาคตได้ ทำไมต้องชี้ชัดใน TOR ถ้าคุณไม่มีธงไว้แล้ว นั่นคือความผิดพลาดในเชิงนโยบาย ที่ส่งผลต่อมาถึงความผิดพลาดในเชิงรูปแบบ”

หลังจากทดลองสร้างโมเดล 3 มิติ โดยอ้างอิงจากสภาพแวดล้อมจริงของแม่น้ำเจ้าพระยาในปัจจุบัน ลงบนแบบร่างของโครงการฯ ยศพลพบว่าทางเลียบแม่น้ำจำเป็นต้องมีโครงสร้างขนาดใหญ่รองรับ

> อาจต้องใช้จินตนาการมากหน่อย แต่ค่อยๆ ประติดประต่อภาพดูว่า **คุณเห็นอะไรภายใต้** โครงการยักษ์ริมแม่น้ำ

เรื่อง : ฐิติมา ชุ้นเจริญ

“ต่อไปนี้เวลาเรามองแม่น้ำเจ้าพระยา สิ่งที่คุณจะเห็นไม่ใช่น้ำสีฟ้าใสสะอาดอย่างในแบบร่างของโครงการฯ เวลาน้ำลง สิ่งที่คุณจะเห็นก็คือเสาตอม่อขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 80 เซนติเมตร ใหญ่มาก” ยศพล กล่าว

ซึ่งไม่ใช่แค่ทำลายภูมิทัศน์ของแม่น้ำ **รศ.ดร.อริยา อรุณนัท์** ภาควิชาภูมิ-สถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย แสดงความเป็นห่วงว่าในขั้นตอนของการก่อสร้างอาจเกิดความเสียหายได้

“จริงๆ แล้วโครงสร้างประเภทนี้ที่เราต้องคำนึงถึงก็คือ แรงกระทำที่มีต่อน้ำทั้งน้ำขึ้นน้ำลง และแรงของคลื่นที่มากระทบ รวมทั้งลักษณะทางธรณีวิทยาของตลิ่ง ซึ่งเป็นตะกอนอยู่ ปกติเวลาเราทำโครงสร้างยกตัวอย่างง่ายๆ เช่นทางยกระดับต่างๆ หรือ BTS ก็จะมีเสาที่เรามองเห็นอยู่ ความกว้างไม่มากนักแล้วก็มีระยะห่าง โครงสร้างนี้จะมีตอม่อที่ลงไปถึงชั้นหินข้างล่างถึงจะอยู่ได้ แต่การกระทำของแรงที่อยู่รอบๆ เสาจะไม่ปรากฏ เพราะมันอยู่ในอากาศ เพราะฉะนั้นจะไม่มีแรงกระทำด้านข้าง

แต่ว่าทางเลียบแม่น้ำ เสาตอม่อทั้งหมดจะแช่อยู่ในน้ำ เพราะฉะนั้นจะมีแรงคลื่นและแรงน้ำขึ้นลงที่กระทำต่อตัวเสานี้ เพราะฉะนั้นเชื่อว่าโครงสร้างที่พูดว่าแยกออกมาอย่างน้อย 3 เมตรจากแนวเขื่อนเดิม นั่นแปลว่าบริเวณตลิ่งตรงนั้นเริ่มมีความลึกแล้ว เรือสามารถจอดได้ น้ำขึ้นน้ำลงมีปริมาณของน้ำส่วนหนึ่งแล้ว ไม่น่าที่จะเป็นแค่เสา อาจจะต้องมีตอม่อ อาจจะต้องมีการเอาซีทไพล์หรือเข็มพืชมากั้นก่อนแล้วปั๊มน้ำออก ถึงจะทำโครงสร้างบริเวณนั้นได้”

ดร.อริยา บอกว่านี่จะเป็นมหกรรมของการก่อสร้างซึ่งน่ากลัวมาก “คือถ้าใครติดตามข่าวเกี่ยวกับแม่น้ำเจ้าพระยาเมื่อไม่นานมานี้ที่ปากเกร็ด อันนั้นเขาพยายามจะทำเขื่อน ก็คือเป็นแนวเข็มพืช



แบบร่างและความเป็นไปได้ (ภาพ : โครงการ Friend of the River)

ที่เซ็ตออกมาจากตัวฝั่งประมาณนึง ปรากฏว่า ด้วยการก่อสร้าง ด้วยวิศวกรรมปัจจุบันทำให้เกิดการเฟลของเขื่อนอันนั้นแล้วก็พังลงมา

เวลาพัง ซึ่งตอนนั้นเกิดระหว่างการก่อสร้าง สิ่งที่เกิดขึ้นคือมันจะดึงเอาดินบ้านเรือนที่อยู่ตรงนั้นถล่มลงมาทั้งหมด อันนี้เป็นเรื่องที่ซีเรียสมาก ไม่ว่าจะเป็นวัดวาอารามหรือชุมชนที่อยู่ริมน้ำเดิม เมื่อมีการปักเสาลงปุ๊บ สิ่งที่เกิดขึ้นก็คือการก่อสร้างอาจส่งผลทำให้เกิดการเฟล ซึ่งเราจะไม่มีทางทราบได้เลยว่าจุดไหนเป็นอย่างไร ยกเว้นจะมีการรังวัดอย่างละเอียดว่าดินตรงนั้นเป็นอย่างไร ทำการเทสว่าดินตลิ่งตรงนั้นเป็นอย่างไร ชั้นหินอยู่ลึกลงไปเท่าไหร่ ระดับน้ำขึ้นน้ำลงในระหว่างปีเป็นอย่างไร แล้วก็ระดับแรงกระทำอันเกิดขึ้นจากการคมนาคมทางน้ำซึ่งไดนามิกคือเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา อันนี้คือประเด็นหนึ่งที่คิดว่าเป็นเหตุผลที่ซัพพอร์ทว่าจะต้องหยุดโครงการนี้จริงๆ”

นอกเหนือจากความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้าง หากทางเลียบแม่น้ำก่อสร้างได้สำเร็จยังมีข้อกังวลด้านชลศาสตร์ ที่ **ผศ.ดร.สิตางศุ์ พิลัยหล้า** และ **ดร.เอกวิทย์ จรประดิษฐ์** ภาควิชาวิศวกรรมทรัพยากรน้ำ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ร่วมกันวิเคราะห์กล่าวคือ โครงสร้างทางเลียบสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งละ 7 กิโลเมตรในระยะที่ 1 จะส่งผลให้ความจุลำน้ำลดลง แต่ผลกระทบไม่มากในระดับที่มีนัยสำคัญ, อัตราการไหลเฉลี่ยของน้ำสูงขึ้นร้อยละ 3 ณ จุดที่พิจารณา เช่น สะพานซังฮี้ วชิรพยาบาล สะพานพระรามแปด เป็นต้น

สำหรับผลกระทบระยะยาวที่ควรพิจารณาคือ การกัดเซาะอันเนื่องจากความปั่นป่วน การไหลบริเวณฐานเสาในท้องน้ำ และการตกตะกอนทับถมบริเวณตลิ่งในช่วงท้ายน้ำ ที่อาจส่งผลต่อความจุลำน้ำในช่วงนั้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากมีการก่อสร้างทางเลียบในระยะทางที่ยาวมากตลอดลำน้ำ ผลกระทบย่อมสูงขึ้น ในระยะยาวควรพิจารณาแนวทางป้องกันการกัดเซาะและตกตะกอน

“ปัญหาที่น่ากลัวสุด การกัดเซาะตลิ่ง ปัจจุบันกำแพงคอนกรีตกั้นน้ำมันส่งผลให้กระแสน้ำไหลเร็วมากขึ้นมาก ทีนี้การมีทางเลียบแม่น้ำมันยิ่งทำให้ลำน้ำแคบลงเพราะมีสิ่งกีดขวาง จะยิ่งทำให้การไหลของน้ำเร็วขึ้นกว่าเดิม แน่นอนมันอาจจะยังไม่มากในปัจจุบัน แต่ลองนึกภาพจาก 14 กิโลเมตรขยายเป็น 57 กิโลเมตรจะเกิดอะไรขึ้นครับ การกัดเซาะเนื่องมาจากลำน้ำที่ไหลแรงจะมีมากขึ้น กัดเซาะตรงไหนบ้าง อาจจะกัดเซาะตลิ่ง กัดเซาะตรงตอม่อจากการหมุนวนของกระแสน้ำ ทำให้โครงสร้างที่คุณจะทำทางเลียบต้องพิจารณาดีๆ ถ้าทำไม่ดีเกิดน้ำหมุนวนโครงสร้างเหล่านี้พังทลายได้

แล้วการกัดเซาะส่งผลอะไรอีก ส่งผลต่อดินตะกอนที่มันกัดเซาะไปทับถมท้ายน้ำริมตลิ่งทำให้แม่น้ำตื้นเขิน เมื่อแม่น้ำตื้นเขินก็จะสูญเสียประสิทธิภาพในการรับน้ำและระบายน้ำ ส่งผลต่อการเกิดน้ำท่วม นั่นคือผลที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต” ยศพล กล่าวเสริม ก่อนจะถามถึงความจำเป็นในการใช้งบประมาณกว่า 14,000 ล้านบาท ท่ามกลางความท้าทายอื่นๆ เช่น การแก้ปัญหาน้ำท่วม

อย่างไรก็ดี แม้ว่าจะถูกตั้งคำถามเรื่องความคุ้มค่าทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคมวัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม แต่ **รศ.ดร. สกุล ห่อวโนทยาน** ผู้จัดการโครงการพัฒนาริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ยังยืนยันความก้าวหน้าของโครงการฯ ในโอกาสรับฟังข้อคิดเห็นครั้งที่ 2 พร้อมเผยแบบร่างแนวคิดแผนแม่บทระยะทางสองฝั่งรวม 57 กม. และระยะนำร่องสองฝั่งรวม 14 กม. ณ ลานกิจกรรม สะพานพระราม 8

อ่านต่อหน้า 2

ต่อจากหน้า1

"เราให้ความสำคัญกับการพัฒนาพื้นที่และมรดกวัฒนธรรมโดยสอดคล้องกับวิถีวัฒนธรรม และ Eco-Based Design เพิ่มธรรมชาติสีเขียว สำหรับการออกแบบในพื้นที่ชุมชนหลายแห่งจะทยอยแล้วเสร็จ ตั้งแต่สิงหาคม-กันยายน โดยประสานกับฝ่ายวิศวกรรม ด้านชลศาสตร์ได้ศึกษาระดับน้ำและผลกระทบตามแบบจำลองต่างๆ รวมทั้งเตรียมการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมด้วย"

ท่ามกลางเสียงคัดค้านและสนับสนุน ดูเหมือนว่าโครงการนี้ยังอยู่ในเครื่องหมายคำถามที่รอคำตอบอย่างเป็นกลางทางวิชาการ แต่ถ้าถามความเห็นของกลุ่มผู้คัดค้านในนามสมัชชาแม่น้ำ ณ วันนี้ พวกเขาแสดงจุดยืนชัดเจน "ให้ยุติโครงการ" ด้วยเหตุผลที่ว่า เพื่อไม่ให้เกิดการใช้งบประมาณในการศึกษาที่ยังไม่ครอบคลุมในระยะเวลาจำกัด จนได้มาซึ่งผลงานออกแบบและงานก่อสร้างที่จะส่งผลให้เกิดความเสียหายร้ายแรงที่ไม่อาจเรียกคืนได้

"เนื่องจากการก่อสร้างทางเลียบมีความกว้างที่ให้รถวิ่งได้ เส้นทางนี้ถ้าเป็นเส้นทางตาม พ.ร.บ.ทางหลวง ถึงแม้ท่านจะบอกว่ารถวิ่งไม่ได้ แต่ตามความกว้างของทางเลียบรถวิ่งได้และใช้ในการสัญจร และมีการก่อสร้างทางที่ไปคล่อมแม่น้ำ แล้วก็ผ่านจุดที่เป็นการไหลของแม่น้ำตามระเบียบของ สผ.ในระยะ 2 กิโลเมตรทั้งสองฝั่ง ต้องทำอีไอเอ แต่ ณ ขณะนี้เราไม่ได้ข้อมูลของเรื่องนี้เลย" **ภารนี สวัสดิรักษ์** ตัวแทนเครือข่ายผังเมืองท้วงติงเรื่องธรรมาภิบาลด้านสิ่งแวดล้อม

"การเข้าถึงแม่น้ำจะเกิดขึ้นได้อย่างไร ถ้าการเข้าถึงข้อมูลยังไม่มีความเท่าเทียมกัน เพราะฉะนั้นในหลักธรรมาภิบาลสิ่งแวดล้อมลากลอันแรกที่ต้องพูดถึงคือทุกคนจะต้องเข้าถึงข้อมูลเท่ากัน"

ด้วยเหตุนี้ พร้อมๆ ไปกับการเรียกร้องให้ยุติโครงการดังกล่าว ข้อเสนอหนึ่งเพื่อความยั่งยืนของสายน้ำและประชาชน คือ การยกระดับการฟื้นฟูแม่น้ำเป็นวาระแห่งชาติ และเปิดให้ประชาชนทุกภาคส่วนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดชะตากรรมของเจ้าพระยาที่ไม่เป็นของคนจังหวัดใดจังหวัดหนึ่งหรือหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง ...แต่เป็นของทุกคนอย่างแท้จริง

สาธิต ดำรงผล ตัวแทนเครือข่ายคนรักเจ้าพระยา ตั้งคำถามแทนชาวชุมชนริมแม่น้ำว่า "สิ่งเหล่านี้เป็นการพัฒนาแม่น้ำเจ้าพระยาได้อย่างไร"

"เขาเคยถามชุมชนที่อยู่ริมแม่น้ำบ้างไหมว่า เราต้องการพัฒนาแม่น้ำให้มันเป็นอย่างไร แล้วชุมชนที่อยู่ริมแม่น้ำจะเข้าถึงแม่น้ำเจ้าพระยาได้อย่างไร ปัจจุบันนี้แค่มีเขื่อนคนที่เคยอยู่ริมแม่น้ำก็ยังไม่สามารถเข้าถึงแม่น้ำเจ้าพระยาได้แล้ว ยังเอาถนนที่อ้างว่าเป็นการพัฒนาแม่น้ำเจ้าพระยามาอีก แล้วเราจะทำอย่างไร"

สำหรับคนริมแม่น้ำแล้วพวกเขายืนยันว่าไม่เคยคัดค้านการพัฒนา หากแต่ในความเห็นของคนรักเจ้าพระยา การพัฒนาไม่น่าจะเริ่มต้นจาก "คอนกรีต"

"เขาเคยคิดที่จะรักษาเจ้าพระยาโดยรักษาความสะอาดแม่น้ำ หรือบำบัดน้ำเสียบ้างหรือเปล่า ไม่เคยคิด คิดแต่จะเอาคอนกรีตมาถมแม่น้ำเจ้าพระยาอย่างเดียว แล้วคุณเรียกได้อย่างไรว่าเป็นการพัฒนาแม่น้ำเจ้าพระยา"

ที่สำคัญจะให้เชื่อได้อย่างไรว่าเจ้าพระยาเพื่อทุกคน ...Chao Phraya for All