

<b>พื้ดการสุดสัปดาห์ 360°</b> Poo Jatkam Weekend 360 Degree Circulation: 850,000 Ad Rate: 350	<b>Section:</b> First Section/- <b>วันที่:</b> เสาร์ 6 - ศุกร์ 12 สิงหาคม 2559 <b>ปีที่:</b> 7 <b>ฉบับที่:</b> 353	<b>หน้า:</b> 22(กลาง), 23 <b>PRValue (x3):</b> 196,717.50	<b>คลิป์:</b> สีสี่
	<b>Col.Inch:</b> 187.35 <b>Ad Value:</b> 65,572.50 <b>หัวข้อข่าว:</b> ทางเลียบแม่น้ำเจ้าพระยาโครงการเพื่อพัฒนา-เพื่อใคร?		



# ทางเลียบแม่น้ำเจ้าพระยา โครงการเพื่อพัฒนา-เพื่อใคร?

“ท่ามกลางกระแสการพัฒนาเมืองทั่วโลกมุ่งเสริมสร้างเมืองให้น่าอยู่และยั่งยืนสำหรับประชาชน ที่ผ่านมามีประชาชนคนไทยสามารถเข้าถึงแม่น้ำเจ้าพระยาได้อย่างจำกัด ขณะนี้นับวันแม่น้ำเจ้าพระยาจะเสื่อมโทรมเป็นที่ทิ้งขยะ น้ำเสียจากโรงงานและชุมชน มีการบุกรุกแม่น้ำ คูคลอง คุณภาพชีวิตของชุมชน

โครงการพัฒนาริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา หรือทางเดิน-ปั่นเลียบแม่น้ำ มาจากหนึ่งในนโยบายของรัฐบาล ที่ให้ความสำคัญกับการฟื้นฟูทรัพยากรและพัฒนาพื้นที่สาธารณะริมฝั่งแม่น้ำสำหรับประชาชนทุกคนทุกระดับสามารถเข้าถึงได้อย่างเท่าเทียมกัน เพื่อคุณภาพชีวิตเสริมศักยภาพการท่องเที่ยววัฒนธรรม และการก้าวสู่สังคมสูงวัยในอนาคตอันใกล้ด้วย”

นั่นคือเนื้อหาที่เป็นใจความที่มาของโครงการพัฒนาริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา หรือในชื่อใหม่ที่มีความสวยงามฉาบหน้าว่า “Chao Phraya For All” หรือ “เจ้าพระยาเพื่อทุกคน”

และหากพินิจจากชื่อของโครงการนี้ด้วยความรวดเร็ว อาจเข้าใจได้ว่าภาครัฐกำลังเข้ามาพัฒนาชุมชนที่อาศัยอยู่ริมสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ทั้งในเชิงการรังคักยภาพความแข็งแรง และความสวยงามปลอดภัยของพื้นที่ เพื่อเป็นการสร้างมาตรฐานที่ดีสำหรับการรองรับ

การท่องเที่ยวเชิงลึกเข้าถึงวิถีชุมชน ซึ่งสอดคล้องกับแคมเปญของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

กระทรวงมหาดไทยมอบหมายให้สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร จัดทำแผนแม่บทพัฒนาริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ระยะทางรวม 57 กิโลเมตร จากสะพานพระราม 7 ถึงสุดเขตกรุงเทพมหานคร โดยมีโครงการนำร่อง 14 กิโลเมตร จากสะพานพระราม 7 ถึงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า เพื่อเป็นโครงการตัวอย่างในการพัฒนาเจ้าพระยาในพื้นที่อื่นๆ ในอนาคต โดยมีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) และมหาวิทยาลัยขอนแก่น (มข.) เป็นที่ปรึกษาการสำรวจ

ออกแบบ และจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ระยะเวลาดำเนินการ 210 วัน

หากแต่เมื่อมีการพิจารณาอย่างลึกซึ้งถึงทิศทางความเป็นไปของโครงการที่กำลังจะปักเสาเข็มลงแม่น้ำเจ้าพระยาในช่วงต้นปีหน้า (พ.ศ. 2560) กลับอุดมไปด้วยเสียงคัดค้าน และความเห็นต่าง ทั้งประชาชนที่อาศัยอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา ที่ปกป้องถึงวัฒนธรรมรากเหง้าของวิถีชีวิต นักวิชาการอิสระ คนต้นน้ำ และคนปลายน้ำ

จนเกิดการรวมตัวกันเป็นสมัชชาแม่น้ำที่ทำหน้าที่ติตติงโดยหวังให้เกิดการเปลี่ยนแปลง หรืออย่างน้อยเพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ชุมชนมีส่วนร่วมในทุกกระบวนการ

คำถามที่เกิดขึ้นมากมายนับตั้งแต่โครงการเริ่มต้นหน้า ทั้งในเรื่องของนโยบายการพัฒนาพื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ว่าเหตุใดบทสรุปแห่งการพัฒนาจึงออกมาในรูปแบบของทางเลียบบแม่น้ำที่มีความกว้าง 5-7 เมตร ซึ่งเทียบเท่าถนน 2 เลน เป็นหลัก แทนที่จะดำเนินไปในรูปแบบของการพัฒนาที่ให้ความสำคัญต่อชุมชนเป็นอันดับแรก

อย่างไรก็ตาม หลังจากเปิดเผยแพร่ผังแม่บทระยะทาง 57 กม. และแผนงานระยะนำร่อง 14 กม. ภายใต้แนวคิด "นาคานาม" (นาค-คะ-นาม) ซึ่งมีความหมายถึงการเชื่อมโยงทางจิตตภาพของพญานาค ซึ่งเป็นที่เคารพนับถือของคนไทย และชาวตะวันออกเฉียงใต้ เป็นเทพแห่งสายน้ำและท้องฟ้า ลือถึงพลังสร้างสรรค์อันยิ่งใหญ่ ความมั่งคั่งอุดมสมบูรณ์ดังเช่นท้องน้ำเจ้าพระยา จำนวน 12 แผนงาน ผ่านการประชุมพิจารณาครั้งที่ 2 ในวันที่ 8 กรกฎาคม 2559 และการแถลงข่าวรอบสื่อมวลชนในวันที่ 21 กรกฎาคม 2559 ที่ผ่านมา สร้างความกังวลต่อทิศทางการพัฒนาที่ขาดการคิดวิเคราะห์และรับฟังความคิดเห็นอย่างรอบด้าน

ทั้งนี้ เนื้อหาของแผนงานทั้ง 12 แผนงานประกอบด้วย 1. แผนงานจัดทำทางเดินริมแม่น้ำเจ้าพระยา 2. แผนงานปรับปรุงภูมิทัศน์เขื่อน 3. แผนงานพัฒนาท่าเรือและจุดบริการสาธารณะ 4. โครงการพัฒนาศาลาท่าน้ำ 5. แผนงานพัฒนาพื้นที่บริการสาธารณะ 6. โครงการพัฒนาเส้นทางเข้าถึงพื้นที่ริมฝั่ง 7. โครงการปรับปรุงพื้นที่แนวคูคลองประวัติศาสตร์ 8. โครงการพัฒนาพื้นที่ชุมชน 9. แผนงานการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่

ศาสนสถาน 10. แผนงานพัฒนาพื้นที่นันทนาการและสวนสาธารณะริมน้ำ 11. แผนงานพัฒนาจุดหมายตามริมแม่น้ำเจ้าพระยา 12. แผนงานพัฒนาสะพานคนเดิน

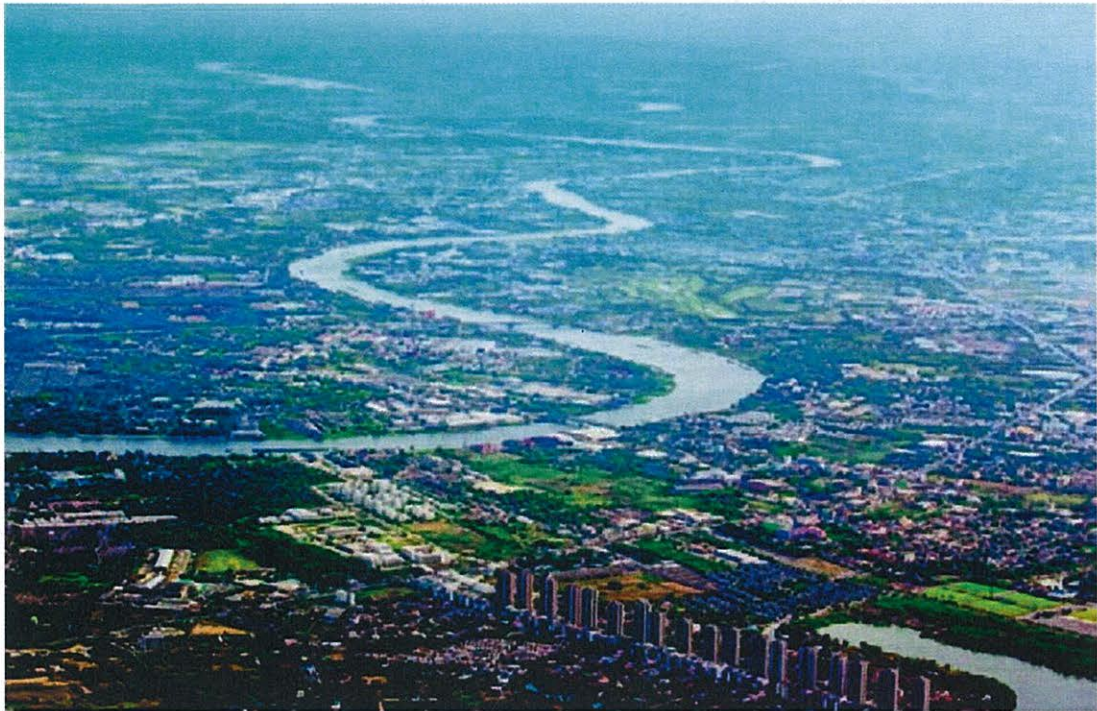
กลุ่มสมัชชาแม่น้ำได้จัดให้มีการแถลงข่าวเพื่อวิเคราะห์แผนและผลกระทบจากแผนการดำเนินโครงการพัฒนาพื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาของรัฐบาล โดยมีความคิดความเห็นจากตัวแทนชุมชนมัธยมปลาย ออเคอเซีย คนรักเจ้าพระยา ซึ่งสาธิต ดำรงผล แสดงความเห็นถึงโครงการดังกล่าวว่า "ชุมชนที่อยู่ริมแม่น้ำจะเข้าถึงแม่น้ำได้อย่างไร แค่เขื่อนกั้นน้ำท่วมที่มีอยู่ก็ทำให้ชุมชนไม่สามารถเข้าถึงแม่น้ำได้แล้ว ยังมีถนนอีก ลองดูเส้นทางจักรยานอื่นๆ มีคนใช้หรือไม่ นอกจากนี้ยังมีกรณีของทางเดินที่ปัจจุบันยังต้องอาศัยพื้นที่ของเพื่อนบ้านในการเข้าออก การเข้าถึงแม่น้ำควรใช้เรือในการเข้าถึงไม่ใช่เอาถนนมาสร้างเพื่อการเข้าถึง เช่นนี้ไม่ได้เรียกว่าการพัฒนา"

นอกเหนือจากความคิดเห็นจากตัวแทนชุมชนยังมีประเด็นในเรื่องของผลกระทบต่อธุรกิจริมน้ำและการท่องเที่ยวริมน้ำ ซึ่งผู้ประกอบการธุรกิจและเจ้าของอสังหาริมทรัพย์ทั้งหลายล้วนมีความสนใจต่อโครงการดังกล่าว ซึ่งมีผลต่อการดึงดูดนักท่องเที่ยว หากแต่ยังไม่ได้รับข้อมูลที่ชัดเจนถึงรูปแบบของโครงการและกำหนดการก่อสร้างเฟส 2 รวมไปถึงความจำเป็นที่ต้องสร้างทางเลียบบต่อเนื่องตลอดทางที่กำหนดไว้ และวิธีการบริหารและดูแลโครงสร้าง ความปลอดภัยของบ้านเรือนและร้านค้า จุดขึ้นลงเรือ อีกทั้งความสามารถในการรองรับกระแสน้ำ

ทั้งนี้ เส้นเลือดสายหลักที่หล่อเลี้ยงผู้คนมาอย่างยาวนานนั้น ไม่ได้มีขนาดเท่ากันตลอดทั้งสาย หากโครงการก่อสร้างทางเลียบบแม่น้ำจะปักเสาและสร้างทางโดยกินพื้นที่แม่น้ำเจ้าพระยามาอย่างน้อยฝั่งละ 10 เมตรย่อมต้องส่งผลกระทบต่อทั้งในเชิงนิเวศและการจราจรทางน้ำ โดยเฉพาะในจุดที่มีการก่อสร้างท่าเรือ

ซึ่งสมัชชาแม่น้ำมองว่า สจล. ขาดการศึกษา Feasibility Study ของแต่ละทางเลือกในการพัฒนาริมฝั่งแม่น้ำว่า ทางเลือกใดมีความเหมาะสมคุ้มค่าการลงทุนบ้าง

กระนั้นที่ปรึกษาโครงการยังได้กำหนดแนวคิดและรูปแบบเชิงหลักการเบื้องต้นไว้ใน Term of Reference



(TOR) มีการระบุเป้าหมายโครงการในเชิงกายภาพแล้ว โดยเป็นการตั้งเป้าหมายรูปแบบการพัฒนาไว้ล่วงหน้า โดยยังไม่มีการศึกษาวิเคราะห์ความต้องการและความจำเป็น อีกทั้งยังไม่มีการรับฟังความคิดเห็นจากภาคประชาชนมาก่อน เช่น มีการระบุให้มีช่องทางจักรยานและทางเดินเท้า ความกว้างของทางต้องสามารถรองรับการเข้าถึงของรถพยาบาลและรถดับเพลิงได้

อย่างไรก็ดี มีความคิดเห็นที่มีนัยน่าสนใจในเรื่องการใช้เงินงบประมาณในการก่อสร้างที่สูงถึง 14,000 ล้านบาท ว่าความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจจากโครงการดังกล่าวมีความเหมาะสมเพียงพอหรือไม่ ในขณะที่กรุงเทพมหานคร ยังมีปัญหาเร่งด่วนที่ต้องใช้งบประมาณในการแก้ปัญหา เช่น การบริหารจัดการน้ำ ที่ผู้ว่าฯ กรุงเทพฯ ให้คำนิยามตอบปัญหาว่า "เป็นน้ำที่รอการระบาย"

ภรณ์ สวัสดิ์รักษ์ นักวิชาการอิสระ เครือข่ายวางแผนและผังเมืองเพื่อสังคม ให้เหตุผลในการท้วงติง TOR ของโครงการนี้ว่า "การจัดทำ TOR ของคณะกรรมการควรจะเป็นไปในทิศทางที่เกิดจากความเห็นชอบทั้งของภาครัฐ ภาคเอกชน และชุมชน การเข้าถึงแม่น้ำตามนโยบายของโครงการจะทำได้อย่างไร หากการเข้าถึงข้อมูลยังไม่เท่าเทียม ขาดการประเมินผลกระทบในระดับนโยบาย"

เมื่อพิจารณากระแสการคัดค้านและการต่อต้านการสร้างทางเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา หากมองอย่างเป็นกลาง แนนอนว่าไม่มีใครไม่ต้องการการพัฒนา อันจะนำ

มาซึ่งความเจริญและการเสริมศักยภาพในด้านต่างๆ เพื่อการยกระดับมาตรฐานชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น

หากแต่แนวทางการดำเนินงานในช่วงการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการที่ สจล. และ มช. เป็นผู้รับผิดชอบนั้นดูจะเป็นไปด้วยความเร่งรีบ และรวบรัด เมื่อเทียบกับโครงการริมน้ำย่านยานนาวาที่ใช้เวลาในการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ 2 ปี

ผลกระทบที่จะกระจายตัวเสมือนระลอกคลื่นทันทีที่เสาปูนปักลงไปแม่น้ำเจ้าพระยา "โครงการที่กำลังทำต่อแม่น้ำเจ้าพระยาไม่ได้ส่งผลเพียงแค่นักที่อยู่อาศัยริมแม่น้ำเจ้าพระยาเท่านั้น แต่ส่งผลกระทบต่อแม่น้ำแม่กลอง แม่น้ำบางปะกง เรามีทางเลือกอื่นใหม่ ที่คือคำถามจากภาคประชาชนที่ยังไม่มีคำตอบจากภาครัฐ" ยศพล บุญสม ผู้ร่วมก่อตั้ง Friends of the River

หมุดหมายแห่งการพัฒนาตามนโยบายของรัฐบาลในทุกยุคสมัย แม้จะเป็นไปเพื่อแสวงหาความก้าวหน้าและการนำพาประเทศก้าวขึ้นไปสู่เวทีโลกในฐานะประเทศที่กำลังพัฒนาหรือเป้าหมายที่ไกลขึ้นอีกระดับคือ การเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว

หากแต่เมื่ออ่านเจอคำพูดของ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ปริญญา เทวานฤมิตรกุล รองอธิการบดี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ได้กล่าวไว้เมื่อ 17 กรกฎาคม ในงานเสวนาคำนำโครงการพัฒนาริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาที่ผ่านมาว่า "เรื่องใหญ่มากของแม่น้ำเจ้าพระยา คือ เจ้าพระยาเป็นรากฐานของวัฒนธรรม ชุมชน วัฒนาอาราม บ้านเรือน

<b>ผู้จัดการสุดสัปดาห์ 360°</b> Poo Jatkarn Weekend 360 Degree Circulation: 850,000 Ad Rate: 350	<b>Section:</b> First Section/- <b>วันที่:</b> เสาร์ 6 - ศุกร์ 12 สิงหาคม 2559 <b>ปีที่:</b> 7 <b>ฉบับที่:</b> 353 <b>หน้า:</b> 22(กลาง), 23
	<b>Col.Inch:</b> 187.35 <b>Ad Value:</b> 65,572.50 <b>PRValue (x3):</b> 196,717.50 <b>คลิป:</b> สีสี่ <b>หัวข้อข่าว:</b> ทางเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยาโครงการเพื่อพัฒนา-เพื่อใคร?

ริมแม่น้ำที่หลากหลาย การที่จะไปทำโครงการให้เกิดถนนหรือทางเลียบบเป็นโครงสร้างวิศวกรรมวิ่งเรียบไปสองฝั่งคือการทำลายต้นทุนของตัวเอง"

และอีกหลายกระแสเสียงที่กำลังพูดถึงโครงการนี้น่าจะเป็นตัวแปรสำคัญที่ทำให้คณะทำงานและผู้ที่เกี่ยวข้องได้ถูกคิดและหันกลับมาพิจารณาอย่างถี่ถ้วนอีกครั้ง ก่อนที่จะต้องสูญเสียรากเหง้า และรูปแบบวิถีชีวิตริมน้ำไปตลอดกาล ■