

“**U**าคนาม” คือจินตภาพของแม่น้ำเจ้าพระยาความยาว 57 กิโลเมตร จากสะพานพระรามเจ็ดถึงบางกระเจ้า ที่โครงการพัฒนาริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาใช้สื่อถึงความมั่งคั่งอุดมสมบูรณ์ ก่อนจะร่างภาพทางเดินเลียบริมแม่น้ำขนานกับทาบลงไปยังกลุ่มคิวด้านในภาพว่าสิ่งที่เกิดขึ้นต่อภูมิทัศน์เจ้าพระยาหลังจากนั้นจะเป็นเพียงโครงข่ายเสาตอม่อริมฝั่งที่ยาวไกลสุดสายตา

อะไรกำลังจะเกิดขึ้นกับแม่น้ำเจ้าพระยาที่ไม่ใช่แค่ของคนกรุงเทพฯ?

หลายคนรู้ว่าคือ “ทางเลียบริมแม่น้ำ” แต่แทบจะไม่ใครอธิบายได้อย่างชัดเจนว่าเพื่อแลกกับเส้นทางดังกล่าวต้องแลกกับความสูญเสียด้านใดบ้าง โดยเฉพาะในด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งแม่น้ำเจ้าพระยาถือเป็นหนึ่งในพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับชาติ

ดังนั้น พื้นที่ที่เบร้งแนวความคิดแผนแม่บทโครงการพัฒนาริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาฯ ระยะทางรวม 57 กม. และระยะขนานร่องสองฝั่งรวม 14 กม. ได้รับการเปิดเผยโดย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) และมหาวิทยาลัยขอนแก่น (มข.) ซึ่งเป็นที่ปรึกษาการสำรวจวิจัยและออกแบบ ความกังวลและข้อกังวลจึงสวนกลับแบบทันควันไม่ว่าจะเป็นผลกระทบต่อชุมชนริมแม่น้ำ ความเหมาะสมในบริบททางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม ความคุ้มค่าต่อการลงทุนและความเสียหายด้านสิ่งแวดล้อม

**ยศพล บุญสม** หัวหน้าทีมสำรวจและออกแบบ ความกังวลและข้อกังวลจึงสวนกลับแบบทันควันไม่ว่าจะเป็นผลกระทบต่อชุมชนริมแม่น้ำ ความเหมาะสมในบริบททางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม ความคุ้มค่าต่อการลงทุนและความเสียหายด้านสิ่งแวดล้อม

ตั้งข้อสงสัยเกี่ยวกับ ปัจจุบันตลอดสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาเต็มไปด้วยเขื่อนคอนกรีตขนาดใหญ่เพื่อป้องกันน้ำท่วม เขื่อนนี้มีความสูงอยู่ที่ +2.85 จากระดับน้ำทะเลปานกลาง แต่ในอนาคตตามแผนของสำนักกระบายน้ำกรุงเทพมหานคร เมื่อมีการสร้างทางเลียบริมแม่น้ำจะต้องทำเขื่อนสูงขึ้นไปอีก 40 เซนติเมตรเป็น +3.25 จากระดับน้ำทะเล โดยตัวทางจะ

มีความกว้างอยู่ที่ 7-10 เมตร ห่างจากฝั่ง 3 เมตร ต่ำจากเขื่อน 1.3 เมตร ขณะที่ทำเรือซึ่งจะมีการสร้างใหม่ต่อจากแนวทางเลียบริมแม่น้ำที่ 10 เมตร ทำให้ระยะของท่าเรือและการจอดเรือลำเข้าไปในแม่น้ำ แม่น้ำจึงแคบลงกว่าเดิม ส่งผลต่อการสัญจรทางน้ำที่คับคั่งอยู่แล้วให้แออัดมากขึ้น

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

“ใน TOR ระบุชัด... ซึ่งนักวิชาการและภาคประชาชนกังวลมากคือ ทำไม่คุณถึงต้องระบุว่าให้รองรับน้ำหนักรถดับเพลิง รถพยาบาล และระบบขนส่งมวลชนในอนาคตได้ ทำไมต้องชี้ชัดใน TOR ถ้าคุณไม่มีจริงใจแล้ว นั่นคือความผิดพลาดในเชิงนโยบาย ที่ส่งผลต่อมาถึงความผิดพลาดในเชิงรูปแบบ”

หลังจากทดลองสร้างโมเดล 3 มิติ โดยอ้างอิงจากสภาพแวดล้อมจริงของแม่น้ำเจ้าพระยาในปัจจุบัน ลงบนแบบร่างของโครงการฯ ยศพลพบว่าทางเลียบริมแม่น้ำจำเป็นต้องมีโครงสร้างขนาดใหญ่รองรับ

อาจต้องใช้จินตนาการมากหน่อย แต่ค่อยๆ ประติดประต่อภาพดูว่า **คุณเห็นอะไรภายใต้โครงการยักษ์ริมน้ำ**

เรื่อง : ฤทธิญา วัชรเจริญ

“ต่อไปในเวลาเรามองแม่น้ำเจ้าพระยา สิ่งที่คุณจะเห็นไม่ใช่แม่น้ำสีฟ้าใสสะอาดอย่างในแบบร่างของโครงการฯ เวลาน้ำลง สิ่งที่คุณจะเห็นก็คือเสาตอม่อขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 80 เซนติเมตร ใหญ่มาก” ยศพล กล่าว

ซึ่งไม่ใช่แค่ทำลายภูมิทัศน์ของแม่น้ำ **รศ.ดร.อริยา อรุณรัตน์** ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย แสดงความเห็นว่าในขั้นตอนของการก่อสร้างอาจเกิดความเสียหายได้

“จริงๆ แล้วโครงสร้างประเภทนี้ที่เราต้องคำนึงถึงก็คือ แรงกระทำที่มีต่อน้ำทั้งน้ำนิ่งและแรงของคลื่นที่กระทบรวมทั้งลักษณะทางธรณีวิทยาของตลิ่ง ซึ่งเป็นตะกอนอยู่ ปกติเวลาเราทำโครงสร้างยกตัวอย่างง่าย เช่นทางยกระดับต่างๆ หรือ BTS ก็จะมีเสาที่เรามองเห็นอยู่ ความกว้างไม่มากนักแล้วก็มีระยะห่าง โครงสร้างนี้จะมีตอม่อที่ลงไปถึงชั้นหินข้างล่างจึงจะอยู่ได้ แต่การกระทำของแรงที่อยู่รอบๆ เสาจะไม่ปรากฏ เพราะมันอยู่ในอากาศ เพราะฉะนั้นจะไม่มีการกระทำด้านข้าง

แต่ถ้าทางเลียบริมแม่น้ำ เสาตอม่อทั้งหมดจะอยู่ในน้ำ เพราะฉะนั้นจะมีแรงคลื่นและแรงน้ำขึ้นลงที่กระทำต่อตัวเสา เพราะฉะนั้นเชื่อว่าโครงสร้างที่พูดว่าแยกออกมาอย่างน้อย 3 เมตรจากแนวเขื่อนเดิม นั้นแปลว่าบริเวณตลิ่งตรงนั้นเริ่มมีความสึกแล้วเรือสามารถจอดได้ น้ำขึ้นน้ำลงมีปริมาณของน้ำส่วนหนึ่งแล้ว ไม่น้ำที่จะเป็นแค่เสา อาจจะต้องมีตอม่อ อาจจะต้องมีการเอาซีพีแอลหรือเข็มพิชมาปักก่อนแล้วบีมน้ำออก ถึงจะทำให้โครงสร้างบริเวณนั้นได้”

ดร.อริยา บอกว่านี่จะเป็นผลกระทบของการก่อสร้างซึ่งน่ากลัวมาก “คือถ้าใครติดตามข่าวเกี่ยวกับแม่น้ำเจ้าพระยาเมื่อไม่นานมานี้ที่ปากเกร็ด อันนั้นเขาพยายามจะทำเขื่อน ก็คือเป็นแนวเข็มพิช



แบบร่างและความเป็นไปได้ (ภาพ : Insuam Friend of the River)

ที่เขีตออกมาจากตัวฝั่งประมาณหนึ่งปรากฏว่า ด้วยการก่อสร้าง ด้วยวิศวกรรมปัจจุบันทำให้เกิดการเฟลของเขื่อนอันนั้น แล้วก็พังลงมา

เวลาฟัง ซึ่งตอนนั้นเกิดระหว่างการก่อสร้าง สิ่งที่เกิดขึ้นคือมันจะดึงเอาดินบ้านเรือนที่อยู่ตรงนั้นถล่มลงมาทั้งหมด อันนี้เป็นเรื่องที่ดีจริงๆ ไม่พวาคือเป็นน้ำท่วม อารามหรือชุมชนที่อยู่ริมน้ำเดิม เมื่อมีการปักเสาตอม่อ สิ่งที่เกิดขึ้นก็คือการก่อสร้างอาจส่งผลทำให้เกิดการเฟล ซึ่งเราจะไม่มีการทราบได้เลยว่าจุดไหนเป็นอย่างไรรายวันจะมีการรั่วอย่างละเอียดว่าดินตรงนั้นเป็นอย่างไร ทำการทดสอบดินตลิ่งตรงนั้นเป็นอย่างไร ชั้นหินอยู่ลึกลงไปเท่าไร ระดับน้ำขึ้นน้ำลงในระหว่างปีเป็นอย่างไร แล้วก็จะดึงแรงกระทำอันเกิดขึ้นจากการคมนาคมทางน้ำซึ่งโดนน้ำคือเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา อันนี้คือประเด็นหนึ่งที่ดีว่าเป็นเหตุผลที่ซีพีแอลหรือเข็มพิชหยุดโครงการนี้จริงๆ”

นอกเหนือจากความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้าง หากทางเลียบริมแม่น้ำก่อสร้างได้สำเร็จยังมีข้อกังวลด้านชลศาสตร์ ที่ **ผศ.ดร.ลิตางค์ พิสัยหล้า** และ **ดร.เอกวิทย์ จงประดิษฐ์** ภาควิชาวิศวกรรมทรัพยากรน้ำ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ร่วมกันวิเคราะห์กล่าวคือ โครงสร้างทางเลียบริมสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งละ 7 กิโลเมตรในระยะที่ 1 จะส่งผลให้ความจุลน้ำลดลง แต่ผลกระทบไม่มากในระดับที่มีนัยสำคัญ อัตราการไหลเฉลี่ยของน้ำสูงขึ้นร้อยละ 3 ณ จุดที่พิจารณา เช่น สะพานซังฮี อรัญญวิทยา สะพานพระรามแปด เป็นต้น

สำหรับผลกระทบระยะยาวที่ควรพิจารณาคือ การกัดเซาะอันเนื่องมาจากความปั่นป่วน การไหลบริเวณฐานเสาในท้องน้ำ และการตกตะกอนทับถมบริเวณตลิ่งในช่วงท้ายน้ำ ที่อาจส่งผลต่อความจุลน้ำในช่วงนั้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากมีการก่อสร้างทางเลียบริมในระยะที่ยาวมาก

ตลอดลำน้ำ ผลกระทบย่อมสูงขึ้น ในระยะยาวควรพิจารณาแนวทางป้องกัน การกัดเซาะและตกตะกอน

“ปัญหาที่น่ากลัวสุด การกัดเซาะตลิ่ง ปัจจุบันกำแพงคอนกรีตกันน้ำมันส่งผลให้กระแสน้ำไหลเร็วมากขึ้นมาก ที่นี้การมีทางเลียบริมแม่น้ำมันยิ่งทำให้ลำน้ำแคบลงเพราะมีสิ่งกีดขวาง จะยิ่งทำให้การไหลของน้ำเร็วขึ้นกว่าเดิมแน่นอนมันอาจจะยังไม่มากในปัจจุบัน แต่ลองนึกภาพจาก 14 กิโลเมตรขยับเป็น 57 กิโลเมตรจะเกิดอะไรขึ้นครับ การกัดเซาะเนื่องมาจากลำน้ำที่ไหลแรงจะมีมากขึ้น กัดเซาะตรงไหนบ้าง อาจจะกัดเซาะตลิ่ง กัดเซาะตรงตอม่อจากการหมุนวนของกระแสน้ำ ทำให้โครงสร้างที่คุณจะทางเลียบริมต้องพิจารณาดีๆ ถ้าทำไม่ดีเกิดน้ำท่วมจนโครงสร้างเหล่านี้พังทลายได้

แล้วการกัดเซาะส่งผลอะไรอีก ส่งผลต่อดินตะกอนที่มันกัดเซาะไปทับถมท้ายน้ำริมตลิ่งทำให้แม่น้ำตื้นเขินเมื่อแม่น้ำตื้นเขินก็จะสูญเสียประสิทธิภาพในการรับน้ำและระบายน้ำ ส่งผลต่อการเกิดน้ำท่วม นั่นคือผลที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต” ยศพล กล่าวเสริม ก่อนจะถามถึงความจำเป็นในการใช้งบประมาณกว่า 14,000 ล้านบาท ท่ามกลางความท้าทายอื่นๆ เช่น การแก้ปัญหาที่ท่วมเรื่องความคุ้มค่าทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคมวัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม แต่ **รศ.ดร. สกฤต ท่อโนทยาน** ผู้จัดการโครงการพัฒนาริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ยังยืนยันความก้าวหน้าของโครงการฯ ในโอกาสรับฟังข้อคิดเห็นครั้งที่ 2 พร้อมเผยแบบร่างแนวคิดแผนแม่บทระยะทางสองฝั่งรวม 57 กม. และระยะขนานร่องสองฝั่งรวม 14 กม. ณ ลานกิจกรรม สะพานพระราม 8

**อ่านต่อหน้า 2**

# สวย ใส ไร้ตอม่อ?

## Chao Phraya

for **AAI**

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้เพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่มีการรับผิดชอบใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งหากมีข้อผิดพลาดใดๆ กรุณาแจ้งให้เราทราบ และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้เพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่มีการรับผิดชอบใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งหากมีข้อผิดพลาดใดๆ กรุณาแจ้งให้เราทราบ และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## ต่อจากหน้า

“เราให้ความสำคัญกับการพัฒนาพื้นที่และมรดกวัฒนธรรม โดยสอดคล้องกับวิถีวัฒนธรรม และ Eco-Based Design เพิ่มธรรมชาติสีเขียว สำหรับการออกแบบในพื้นที่ชุมชนหลายแห่งจะทยอยแล้วเสร็จ ตั้งแต่สิงหาคม-กันยายน โดยประสานกับฝ่ายวิศวกรรม ด้านชลศาสตร์ได้ศึกษาระดับน้ำและผลกระทบตามแบบจำลองต่างๆ รวมทั้งเตรียมการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมด้วย”

ท่ามกลางเสียงคัดค้านและสนับสนุน ดูเหมือนว่าโครงการนี้ยังอยู่ในเครื่องหมายคำถามที่รอคำตอบอย่างเป็นทางการ แต่ถ้าถามความเห็นของกลุ่มผู้คัดค้านในนามสมาคมน้ำ ๓ วันนี้ พวกเขาแสดงจุดยืนชัดเจน “ให้ยุติโครงการ” ด้วยเหตุผลที่ว่า เพื่อไม่ให้เกิดการใช้งบประมาณในการศึกษาที่ยังไม่ครอบคลุมในระยะเวลากำหนด จนได้มาซึ่งผลงานออกแบบและงานก่อสร้างที่จะส่งผลให้เกิดความเสียหายร้ายแรงที่ไม่อาจเรียกคืนได้

“เนื่องจากการก่อสร้างทางเลียบมีความกว้างที่ให้อธิบายได้ เส้นทางนี้ถ้าเป็นเส้นทางตาม พ.ร.บ.ทางหลวง ถึงแม้ท่านจะบอกว่ารถวิ่งไม่ได้ แต่ตามความกว้างของทางเลียบรถวิ่งได้และใช้ในการสัญจร และมีการก่อสร้างทางที่ปลอดภัยแม่น้ำแล้วก็ผ่านจุดที่เป็นการไหลของแม่น้ำตามระเบียบของ สผ. ในระยะ 2 กิโลเมตรทั้งสองฝั่ง ต้องทำอีไอเอ แต่ ณ ขณะนี้เราไม่ได้ข้อมูลของเรื่องนี้เลย” **ภรณ์ สวัสดิ์ศิริรักษ์** ตัวแทนเครือข่ายฝั่งเมืองหวังตั้งเรื่องธรรมาภิบาลด้านสิ่งแวดล้อม

“การเข้าถึงแม่น้ำจะเกิดขึ้นได้อย่างไร ถ้าการเข้าถึงข้อมูลยังไม่มีความเท่าเทียม

กัน เพราะฉะนั้นในหลักธรรมาภิบาล สิ่งแวดล้อมสากลอันแรกที่ต้องพูดถึงคือ ทุกคนจะต้องเข้าถึงข้อมูลเท่ากัน”

ด้วยเหตุนี้ พร้อมๆ กับการเรียกร้องให้ยุติโครงการดังกล่าว ข้อเสนอหนึ่งเพื่อความยั่งยืนของสายน้ำและประชาชน คือการยกระดับการฟื้นฟูแม่น้ำเป็นวาระแห่งชาติ และเปิดให้ประชาชนทุกภาคส่วนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดชะตากรรมของเจ้าพระยาที่ไม่เป็นของคนจังหวัดใดจังหวัดหนึ่งหรือหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง ...แต่เป็นของทุกคนอย่างแท้จริง

**สราธิ์ ดำรงผล** ตัวแทนเครือข่ายคนรักเจ้าพระยา ตั้งคำถามแทนชาวชุมชนริมแม่น้ำว่า “สิ่งเหล่านี้เป็นการพัฒนาแม่น้ำเจ้าพระยาได้อย่างไร”

“เขาเคยถามชุมชนที่อยู่ริมแม่น้ำบ้างไหมว่า เราต้องการพัฒนาแม่น้ำให้มันเป็นอย่างไร แล้วชุมชนที่อยู่ริมแม่น้ำจะเข้าถึงแม่น้ำเจ้าพระยาได้อย่างไร ปัจจุบันนี้แคมีเขื่อนคนที่เคยอยู่ริมแม่น้ำก็ยังไม่สามารถเข้าถึงแม่น้ำเจ้าพระยาได้แล้ว ยังเอาถนนที่อ้างว่าเป็นการพัฒนาแม่น้ำเจ้าพระยามาอีก แล้วเราจะทำอย่างไร”

สำหรับคนริมแม่น้ำแล้วพวกเขายืนยันว่าไม่เคยคัดค้านการพัฒนา หากแต่ในความเห็นของคนรักเจ้าพระยา การพัฒนาแม่น้ำจะเริ่มต้นจาก “คอนกรีต”

“เขาเคยคิดที่จะรักษาเจ้าพระยาโดยรักษาความสะอาดแม่น้ำ หรือบำบัดน้ำเสียบ้างหรือเปล่า ไม่เคยคิด คิดแต่จะเอาคอนกรีตมาถมแม่น้ำเจ้าพระยาอย่างเดียว แล้วคุณเรียกได้อย่างไรว่าเป็นการพัฒนาแม่น้ำเจ้าพระยา”

**ที่สำคัญจะให้เชื่อได้อย่างไรว่าเจ้าพระยาเพื่อทุกคน ...Chao Phraya for All**