

รายงานผลการศึกษา
ของคณะกรรมการวิสามัญศึกษาและติดตามการดำเนินงานของกรุงเทพมหานคร
ตามนโยบายของรัฐบาล

ด้วยในคราวประชุมสภากรุงเทพมหานคร สมัยประชุมสามัญ สมัยที่ ๒ (ครั้งที่ ๒) ประจำปี พุทธศักราช ๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๙ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบตั้งคณะกรรมการวิสามัญศึกษาและติดตามการดำเนินงานของกรุงเทพมหานครตามนโยบายของรัฐบาล โดยกำหนดระยะเวลาในการศึกษา ๑๘๐ วัน และในคราวประชุมสภากรุงเทพมหานคร สมัยประชุมสามัญ สมัยที่ ๒ (ครั้งที่ ๔) ประจำปี พุทธศักราช ๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๘ พฤษภาคม ๒๕๕๙ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบตั้งเพิ่มกรรมการ โดยมีคณะกรรมการวิสามัญฯ ประกอบด้วย

๑. นายนิรันดร์	ประดิษฐกุล
๒. พลตำรวจโท ธีระศักดิ์	ง่วนบรรจง
๓. พลตำรวจตรี ประสพโชค	พร้อมมูล
๔. นายชยาวุธ	ศิริยุทธ์วัฒนา
๕. นายภัทรุตม์	ทรรทรานนท์
๖. พลตำรวจโท พลบูรณ์	ชำนาญกุล
๗. นายฉัตรชัย	พรหมเลิศ
๘. พลตรี สุทธิชัย	วงศ์บุบผา
๙. นายสมพงษ์	เวียงแก้ว
๑๐. นายประสาร	พิทักษ์วรรัตน์
๑๑. นางวิภารัตน์	ไชยานุกิจ

ต่อมาในคราวประชุมสภากรุงเทพมหานคร สมัยประชุมสามัญ สมัยที่ ๑ (ครั้งที่ ๓) ประจำปี พุทธศักราช ๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๖๐ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบตั้ง นายไทวุฒิ ชันแก้ว เป็นกรรมการ แทน นายประสาร พัทธวิวัฒน์

ในคราวประชุมสภากรุงเทพมหานคร สมัยประชุมสามัญ สมัยที่ ๔ (ครั้งที่ ๔) ประจำปี พุทธศักราช ๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๕๙ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบให้ขยายเวลาการศึกษาอีก ๑๘๐ วัน นับแต่วันครบกำหนด และในคราวประชุมสภากรุงเทพมหานคร สมัยประชุมสามัญ สมัยที่ ๒ (ครั้งที่ ๓) ประจำปี พุทธศักราช ๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๐ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบให้ขยายเวลาการศึกษาอีก ๑๘๐ วัน นับแต่วันที่ครบกำหนด

คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้เลือก นายนิรันดร์ ประดิษฐกุล เป็นประธานกรรมการ พลตำรวจโท ธีระศักดิ์ ง่วนบรรจง เป็นรองประธานกรรมการ คนที่หนึ่ง นายภัทรุตม์ ทรรทรานนท์ เป็นรองประธานกรรมการ คนที่สอง พลตำรวจตรี ประสพโชค พร้อมมูล เป็นกรรมการและเลขานุการ มีการประชุมทั้งสิ้น ๒๒ ครั้ง คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้มีการประชุมเพื่อติดตามเร่งรัดการดำเนินการโครงการของกรุงเทพมหานครตามนโยบายของรัฐบาล และได้มีการลงพื้นที่โครงการ โดยมีโครงการที่สำคัญ ดังนี้

๑. โครงการพัฒนาริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา

นายกรัฐมนตรีได้มอบหมายให้กระทรวงมหาดไทยร่วมกับกรุงเทพมหานครในการดำเนินการโครงการพัฒนาริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๕๗ และวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ ให้ศึกษาความเหมาะสมโครงการโดยให้คำนึงว่าการจัดทำโครงการดังกล่าวเป็นโครงการอเนกประสงค์เพื่อใช้เป็นเส้นทางสัญจร เป็นพื้นที่สำหรับการชมทัศนียภาพริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา การพักผ่อน การออกกำลังกาย และการจัดกิจกรรมนันทนาการ รวมทั้งให้บูรณาการร่วมกับโครงการอื่นบริเวณใกล้เคียง แนวคิดพื้นฐานของโครงการนี้รัฐบาลต้องการพัฒนาให้พื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาที่เป็นของประชาชนทุกคน ลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม ให้ประชาชนได้ใช้ประโยชน์จากแม่น้ำเจ้าพระยาได้อย่างทั่วถึง เนื่องจากคนไทยทุกคนเป็นเจ้าของแม่น้ำเจ้าพระยา ดังนั้น คนไทยทุกคนต้องใช้ประโยชน์จากแม่น้ำเจ้าพระยาและเข้าถึงแม่น้ำเจ้าพระยาได้ด้วยกันทุกคน ไม่ใช่เฉพาะคนที่อาศัยอยู่ตรงบริเวณแม่น้ำเท่านั้น

การดำเนินงานโครงการพัฒนาริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา

๑. รูปแบบโครงการ

กรุงเทพมหานครได้ทำสัญญาว่าจ้างกลุ่มสถาบันการศึกษาประกอบด้วย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง และมหาวิทยาลัยขอนแก่น เป็นที่ปรึกษางานจ้างที่ปรึกษาสำรวจออกแบบ และจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งที่ปรึกษาได้ดำเนินงานแล้วเสร็จและรูปแบบโครงการได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการโครงการพัฒนาริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ด้านการออกแบบและภูมิสถาปัตย์ ในการประชุมคณะกรรมการฯ ครั้งที่ ๔/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๕๙ โดยที่ปรึกษาได้ศึกษาข้อมูลด้านต่างๆ ดำเนินการกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน ประกอบการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานคร ความยาวสองฝั่งแม่น้ำ ๕๗ กิโลเมตร จากการศึกษาพบว่าบริเวณที่เหมาะสมจะดำเนินงานโครงการในระยะแรก อยู่ในช่วงสะพานพระราม ๗ ถึงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า เนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีความเหมาะสมด้านกายภาพ การเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งต่างๆ ความคุ้มค่าด้านเศรษฐกิจ ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม การอนุรักษ์ สืบสานวิถีชีวิตที่มีมาในอดีต และพัฒนาให้มีความยั่งยืนในอนาคต โดยได้รับงบประมาณเงินอุดหนุนรัฐบาลปี ๒๕๖๐-๒๕๖๒ เพื่อดำเนินการก่อสร้างทางเดินทางจักรยานริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาความกว้างประมาณ ๑๐ เมตร ปรับปรุงภูมิทัศน์ เชื้อน ทำเรือ ศาลาทำน้ำ พื้นที่บริการสาธารณะ และ เส้นทางเข้าถึง ระบบไฟฟ้า ระบบระบายน้ำ และส่วนประกอบอื่นๆ โดยแบ่งการก่อสร้างออกเป็น ๔ ช่วง ได้แก่

โครงการพัฒนาริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ช่วงที่ ๑ (ฝั่งพระนคร) จากสะพานพระราม ๗ ถึง รมชลประทานสามเสน พื้นที่เขตบางซื่อและเขตดุสิต ระยะทางประมาณ ๒.๙๙ กิโลเมตร งบประมาณโครงการ ๑,๗๗๐ ล้านบาท

โครงการพัฒนาริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาช่วงที่ ๒ (ฝั่งพระนคร) ช่วงจากกรมชลประทานสามเสน ถึงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า พื้นที่เขตดุสิตและเขตพระนคร ระยะทางประมาณ ๓.๙๑ กิโลเมตร งบประมาณโครงการ ๒,๔๗๐ ล้านบาท

โครงการพัฒนาริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาช่วงที่ ๓ (ฝั่งธนบุรี) ช่วงจากสะพานพระราม ๗ ถึงคลองบางพลัด พื้นที่เขตบางพลัด ระยะทางประมาณ ๓.๓๐ กิโลเมตร งบประมาณโครงการ ๒,๐๖๑.๕ ล้านบาท

โครงการพัฒนาริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาช่วงที่ ๔ (ฝั่งธนบุรี) ช่วงจากคลองบางพลัด ถึงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า พื้นที่เขตบางพลัด ระยะทางประมาณ ๓.๘๐ กิโลเมตร งบประมาณโครงการ ๒,๐๖๑.๕ ล้านบาท

๒. การแก้ไขกฎกระทรวง ฉบับที่ ๖๓ (พ.ศ. ๒๕๓๗) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินทางเรือในน่านน้ำไทย

กรมเจ้าท่าได้จัดทำร่างแก้ไขกฎกระทรวง ฉบับที่ ๖๓ แล้วเสร็จ โดยกรมเจ้าท่าได้มีหนังสือที่ คค ๐๓๐๙.๕/๓๑๘ ลงวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๓๙ เรียนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณา และกระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือที่ คค ๐๒๐๕/สกม ๓๗๔ ลงวันที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๕๙ แจ้งผลการพิจารณาสรุปความว่า “กฎกระทรวงฉบับที่ ๖๓ ฯ ที่ใช้บังคับในปัจจุบันมีข้อความที่ชัดเจนสมบูรณ์ครอบคลุมถึงหลักการที่กรมเจ้าท่าเสนอมาในร่างกฎกระทรวงอยู่แล้ว โดยที่กระทรวงคมนาคมเห็นว่าไม่จำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวง ฉบับที่ ๖๓ ฯ ตามที่เจ้ากรมท่าเสนอมาแต่ประการใด” แต่เนื่องจากกรมเจ้าท่ามีความเห็นต่างจากกระทรวงคมนาคม กรมเจ้าท่าจึงได้มีหนังสือที่ คค ๐๓๐๙.๕/๒๕๕๓ ลงวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๙ เรียนเลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกาหรือในประเด็นดังกล่าวว่า กรณีการขออนุญาตปลูกสร้างล่องลำลำนำนาน้ำจะต้องมีหลักฐานแสดงการให้ความยินยอมจากเจ้าของที่ดินในการถูกรอนสิทธิการใช้ประโยชน์ที่ดินริมฝั่งลำน้ำมาประกอบคำขอด้วยหรือไม่อย่างไร และกรณีที่เป็นหน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ เป็นผู้ยื่นขอจะได้รับการยกเว้นไม่ต้องมีหลักฐานหนังสือให้ความยินยอมฯ หรือไม่อย่างไร ปัจจุบันอยู่ระหว่างคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณา

๓. การจัดหาที่อยู่อาศัยใหม่สำหรับประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานโครงการ

สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชนได้มีการลงพื้นที่ร่วมกับสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังและมหาวิทยาลัยขอนแก่น โดยได้มีการชี้แจงข้อมูลและสร้างความเข้าใจกับชุมชนในการดำเนินงานโครงการและแนวทางในการช่วยเหลือชุมชนที่จะได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานโครงการ ซึ่งจากการตรวจสอบพบว่า มีประชาชนที่ปลูกสร้างที่อยู่อาศัยรุกล้ำแม่น้ำเจ้าพระยาที่อยู่ในบริเวณโครงการจำนวน ๒๘๒ ครัวเรือน สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชนได้จัดทำแผนการขับเคลื่อนการพัฒนาที่อยู่อาศัยชุมชนริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ตามแผนคาดว่าจะสามารถย้ายชุมชนที่ปลูกสร้างรุกล้ำลำน้ำได้ภายในเดือนมกราคม ๒๕๖๐ โดยแผนงานดังกล่าวจะสอดคล้องกับแผนการดำเนินงานโครงการของกรุงเทพมหานครและเป็นไปตามกรอบระยะเวลาดำเนินงานโครงการที่จะต้องส่งมอบพื้นที่ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างในช่วงเวลาดังกล่าว ทั้งนี้ สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชนได้มีแนวทางการแก้ไขปัญหาและช่วยเหลือผู้ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานโครงการพัฒนาริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ประกอบด้วย ๕ แนวทาง คือ (๑) แบ่งปันที่ดินในชุมชนเดิมและปรับปรุงชุมชนใหม่ (๒) ย้ายไปสร้างชุมชนใหม่ในที่ดินของรัฐ (ขอใช้ที่ดิน ขอเช่าที่ดิน) (๓) ย้ายไปสร้างชุมชนใหม่ในที่ดินของเอกชน (ซื้อที่ดิน) (๔) ย้ายไปแฟลต ขส.ทบ. (แฟลต ๕ ชั้น เพื่อผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างอาคารรัฐสภาแห่งใหม่ เพื่อข้าราชการสภาฯ และผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการพัฒนาริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา) โดยมีห้องว่างจำนวน ๔๐ ห้องสำหรับผู้ได้รับผลกระทบจากชุมชนเขียวไข่กา ปากคลองบางเขนใหม่ วัดสร้อยทอง และ (๕) รับเงินชดเชย ออกจากพื้นที่ ซึ่งได้มีการประชุมคณะอนุกรรมการฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๕๙ โดยที่ประชุมเห็นชอบร่างหลักเกณฑ์การจ่ายเงินช่วยเหลือผู้ได้รับผลกระทบตามที่อนุกรรมการด้านกฎหมายเสนอ

คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้ลงพื้นที่โครงการบริเวณชุมชนวัดเทวราชกุญชร เขตดุสิต โดยมีตัวแทนสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ร่วมลงพื้นที่และรายงานผลการรับฟังความเห็นของประชาชนบริเวณชุมชนวัดเทวราชกุญชรที่ได้มีการดำเนินการไปแล้ว สรุปดังนี้

- การรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ ๑ (วันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๕๙) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อชี้แจงความเป็นมาโครงการและรับฟังข้อกังวลใจเบื้องต้น ผลการประชุม ชุมชนมีความเข้าใจในโครงการมากขึ้นและปรับความเข้าใจว่าไม่ใช่การก่อสร้างถนนขนาด ๑๙.๕ เมตรเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา แต่มีความกังวลใจเนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีบ้านโบราณเก่าแก่หลายหลัง เป็นชุมชนดั้งเดิมที่อยู่อาศัยกันมาเป็นเวลานานกว่า ๑๐๐ ปี และไม่ต้องการทางเลียบบริมน้ำเจ้าพระยาเพราะบดบังทัศนียภาพ รวมถึงการดูแลรักษาแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเรื่องที่ควรนำมาพิจารณาประกอบในโครงการ และขอให้ที่ปรึกษาสอบถามชุมชนให้ครบถ้วนทั้ง ๓ โซนด้วย

- การรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ ๒ (วันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๕๙) เพื่อเก็บข้อมูลชุมชนด้วยกระบวนการโบราณคดีชุมชน ผลการประชุม ชุมชนยอมรับแนวทางโบราณคดีชุมชนและพัฒนาชุมชน และเสนอแนวทางเดินเชื่อม ไม่ต้องการให้ผ่านด้านหน้าริมแม่น้ำ เพราะกังวลใจเรื่องความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน รวมถึงความเป็นส่วนตัว จึงเสนอเส้นทางเดินจากแนวประตูน้ำของคลองผดุงกรุงเกษมเข้ามาที่วัดเทวราชกุญชรซึ่งทางเจ้าอาวาสวัดไม่ขัดข้อง และเดินผ่านชุมชนไปยังด้านข้างของพื้นที่ท่าวาสุกรี และหากสามารถต่อเชื่อมไปถึงวัดราชาธิวาสได้จะเป็นเรื่องที่ดี เพราะจะเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับเด็กนักเรียนโรงเรียนเซนต์คาเบรียลและโรงเรียนสาธิตราชภัฏสวนสุนันทา

- การรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ ๓ (วันที่ ๗ มิถุนายน ๒๕๕๙) มีวัตถุประสงค์เพื่อหารือแนวทางที่ชุมชนจะร่วมกันในการแสดงสิทธิ์เพื่อการอยู่อาศัยต่อไป โดยมีตัวแทนกรุงเทพมหานคร สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (พอช.) และสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังร่วมประชุม ผลการประชุม ชาวชุมชนจะรวบรวมเอกสารการเช่าที่ดินของวัด ภาพเก่า เพื่อเตรียมเป็นหลักฐานยืนยันสิทธิ์ในการอยู่อาศัยเพื่อร่วมกันวางผังเส้นทางการเชื่อมต่อได้

- การรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ ๔ (วันที่ ๑๙ มิถุนายน ๒๕๕๙) มีวัตถุประสงค์เพื่อรับหลักฐานและรูปภาพ สิ่งของเก่าที่สามารถเล่าเรื่องชุมชนได้และออกแบบร่วมกัน สิ่งที่พบจากการประชุมคือเอกสารแสดงว่าชุมชน ๓๓ หลังมีสัญญาเช่ากับวัดเทวราชกุญชร และมี ๑๒ หลัง (บริเวณร้านค้าหลัง) ไม่มีสัญญาเช่า แต่ยืนยันว่าอยู่อาศัยมานาน รวมถึงมีประเด็นจากภาพการพัฒนาพื้นที่ริมแม่น้ำในรายการเดินหน้าประเทศไทย ที่ออกอากาศเมื่อวันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๕๙ เวลา ๑๘.๐๐ น. ทำให้ประชาชนเชื่อว่ารูปแบบทางเดินริมน้ำจะมีส่วนที่เข้ามาในพื้นที่ชุมชน ซึ่งจะต้องโดยร้อยย้าย จึงมีการรวมกลุ่มจากประชาคมบางลำพู ชุมชนบ้านปูน ชุมชนบางอ้อ ตัวแทนเครือข่ายต่อต้านทางเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อแสดงความไม่สบายใจและขอให้ที่ปรึกษาชี้แจง ซึ่งสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังได้ชี้แจงทำความเข้าใจว่าเป็นการพัฒนาพื้นที่ชุมชนบนฐานมรดกวัฒนธรรมที่ค้ำประกันถึงนิเวศทางธรรมชาติและนิเวศทางสังคม เชื่อมต่อด้วยทางเดินที่เลียบบน้ำหรือบนดินตามความเห็นชอบของพื้นที่นั้นๆ ซึ่งทางชุมชนขอให้ที่ปรึกษาได้อธิบายแนวทางดังกล่าวให้ประชาชนในชุมชนทราบมากขึ้นเพื่อคลายความกังวลใจอีกครั้ง

- การรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ ๕ (วันที่ ๒๕ มิถุนายน ๒๕๕๙) มีวัตถุประสงค์เพื่ออธิบายแนวทางการดำเนินงานโครงการให้กับมหาวิทยาลัยศิลปากรด้วยวิธีโบราณคดีชุมชน พร้อมร่วมออกแบบเส้นทางเดินทางเชื่อมกับชุมชนวัดเทวราชกุญชร โดยมีผู้แทนสำนักการโยธา ผู้แทนสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ผู้แทนชุมชนวัดเทวราชกุญชร ชุมชนมิตตคาม ๑ ชุมชนบ้านปูน มัสยิดบางอ้อ ประชาคมบางลำพู ผู้แทนเครือข่ายต่อต้านทางเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า

เจ้าคุณทหารลาดกระบังได้นำเสนอเหตุผลของการดำเนินงานโครงการ ประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ และร่างแผนแม่บทเพื่อพัฒนาพื้นที่ ๑๔ กิโลเมตร โดยสิ่งที่ชุมชนกังวลใจ ได้แก่ ความจำเป็นโครงการ มีความเห็นว่าการกรุงเทพมหานครมีปัญหาอีกมากที่ต้องแก้ไข ความก้าวหน้าของงานมีความล่าช้า เป็นเหตุของความกังวลและคิดว่ากรุงเทพมหานครจะมีแบบไว้อยู่แล้ว การประชุมเป็นการเพียงการซื้อเวลา และความชัดเจนของแบบที่ออกแบบเพื่อก่อสร้าง ชุมชนต้องการให้มีการปักเสาลงน้ำ

- การรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ ๖ (วันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๕๙) ประเด็นเรื่องการออกแบบเส้นทางเชื่อมต่อกับชุมชน โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน ๑๕ คน ผลการประชุม กลุ่มชุมชนวัดเทวราชกุญชรกลุ่มนี้เข้าใจโครงการฯ และร่วมมือให้ข้อมูลเชิงลึกของชุมชน และยืนยันว่าตนไม่ใช่ผู้บุกรุกด้วยมีสัญญาเช่ากับวัดเทวราชกุญชร และยืนยันการเข้าถึงแม่น้ำเจ้าพระยาได้อย่างสะดวก เพราะชุมชนนี้ไม่มีเขื่อนสูงปิดบังทัศนียภาพ อีกทั้งมีเส้นทางเดินเชื่อมผ่านสถานที่สำคัญ เช่น วัดเทวราชกุญชร อยู่แล้ว จึงไม่จำเป็นต้องทำทางเลียบบแม่น้ำ แต่ขอให้สนับสนุนการพัฒนาชุมชน ซึ่งจะประโยชน์กับชุมชนมากกว่าการทำทางเลียบบซึ่งปัญหาของชุมชนคือ น้ำกัดเซาะที่ดินตั้งแต่เริ่มมีเรือด่วนเจ้าพระยา ทำให้หน้าดินร่นเข้ามาในฝั่งทุกปี เสนอแนะให้นำต้นลำพู ลำแพน กลับมาช่วยอุ้มน้ำและกักดินเพื่อจะทุเลาปัญหาน้ำท่วม

คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้ติดตามความคืบหน้าโครงการ สรุปได้ดังนี้

ประเด็นที่ ๑ การจ่ายเงินช่วยเหลือและรื้อย้ายชุมชนรुक้าลำน้ำ มีประชาชนปลูกสร้างบ้านเรือนรुक้าแม่น้ำเจ้าพระยาจำนวน ๒๘๒ หลังคาเรือน ได้มีการรื้อย้ายบ้านเรือนที่ปลูกสร้างรुक้าแม่น้ำเจ้าพระยาแล้วจำนวน ๑๔๗ หลังคาเรือน คงเหลือ ๑๓๕ หลังคาเรือน จะรื้อย้ายเมื่อบ้านมั่งคั่งปลูกสร้างแล้วเสร็จ และโรงเรียนปิดเทอมช่วงประมาณเดือนตุลาคม ๒๕๖๑

ประเด็นที่ ๒ ขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้าง อยู่ระหว่างดำเนินการขั้นตอนขอความเห็นชอบดำเนินการด้วยวิธี E-bidding ตามพระราชบัญญัติจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ โดยเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเพื่อให้สามารถดำเนินการต่อไปได้

ประเด็นที่ ๓ การประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ยังมีหน่วยงานที่อยู่ระหว่างการประสานงานเพื่ออนุญาตให้ดำเนินการโครงการได้แก่

๑. กรมเจ้าท่า : ขออนุญาตก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำตามกฎหมายกระทรวงฉบับที่ ๖๓ ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย

๒. คณะกรรมการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์และเมืองเก่า : ขอความเห็นชอบการดำเนินโครงการในพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ชั้นนอก (ฝั่งพระนคร จากสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าถึงคลองรอบกรุงระยะทางประมาณ ๘๕๐ เมตร ฝั่งธนบุรี จากสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าถึงคลองบางยี่ขัน ระยะทางประมาณ ๙๐๐ เมตร)

๓. กรมศิลปากร: กรณีโครงการอยู่ใกล้พื้นที่โบราณสถานตาม มติครม. เมื่อวันที่ ๑๖ เมษายน ๒๕๕๘

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการวิสามัญฯ

๑. การดำเนินงานโครงการพัฒนาริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาควรมีการประชาสัมพันธ์เพื่อทำความเข้าใจให้กับประชาชนเกี่ยวกับข้อมูลรายละเอียดโครงการ เพราะหากประชาชนไม่ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องอาจจะนำไปสู่การคัดค้านการดำเนินงานโครงการได้

๒. กรุงเทพมหานครควรดำเนินการในเรื่องการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างเข้มข้น และเปิดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนทั้งก่อนดำเนินการและหลังดำเนินการเกี่ยวกับรูปแบบโครงการ

๓. โครงการพัฒนาริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยามีหลายหน่วยงานที่รับผิดชอบ เช่น กรุงเทพมหานครรับผิดชอบสร้างทางเดินริมแม่น้ำ และช่วยอำนวยความสะดวกในการดำเนินงานโครงการให้กับหน่วยงานภายนอก ส่วนเรื่องบ้าน ชุมชน กระบวนการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ รับผิดชอบในการดำเนินการ ดังนั้น การดำเนินงานโครงการจึงควรมีการบูรณาการร่วมกัน

๑. โครงการก่อสร้างเขื่อน ค.ส.ล. และประตูระบายน้ำ คลองลาดพร้าว คลองบางบัว คลองถนน คลองสอง และคลองบางซื่อ จากบริเวณเขื่อนเดิมอุโมงค์ยักษ์พระรามเก้า-รามคำแหง ไปทางประตูระบายน้ำคลองสองสายใต้

ปัญหาการบุกรุกแนวเขตคลองสาธารณะเป็นปัญหาสำคัญที่ก่อให้เกิดผลกระทบหลายด้าน ทั้งทางตรงและทางอ้อม เช่น ปัญหาสิ่งแวดล้อม ปัญหาคูณภาพชีวิต ปัญหาน้ำท่วมเพราะไม่สามารถพัฒนาปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำในคู คลองได้ จากปัญหาดังกล่าว ประกอบกับเกิดมหาอุทกภัยเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๔ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๕๕ เห็นชอบข้อเสนอการบริหารจัดการสิ่งรุกล้ำน้ำสาธารณะ โดยให้กระทรวงมหาดไทยและกรุงเทพมหานครร่วมกันดำเนินการตามกฎหมายกับผู้บุกรุกล้ำน้ำสาธารณะ และให้กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์พิจารณาจัดหาที่พักอาศัยถาวรให้กับผู้บุกรุก ซึ่งในระยะเร่งด่วนได้มีการกำหนดคลองสำคัญที่มีปัญหาการรุกล้ำจำนวน ๙ คลอง ได้แก่ คลองบางซื่อ คลองบางเขน คลองลาดพร้าวและคลองสอง คลองเปรมประชากร คลองพระยาราชนนตรี คลองสามวา คลองลาดบัวขาว คลองประเวศบุรีรมย์ และคลองพระโขนง

กระทรวงมหาดไทย กรุงเทพมหานคร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้มีการประชุมร่วมกันและได้กำหนดให้คลองลาดพร้าวและคลองสองเป็นโครงการนำร่องการบริหารจัดการสิ่งก่อสร้างรุกล้ำน้ำสาธารณะ โดยให้กรุงเทพมหานครสำรวจข้อมูลการบุกรุกเป็นจำนวนหลังคาเรือน จำนวนครัวเรือน และจำนวนประชากร เพื่อเป็นข้อมูลให้กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ซึ่งกรุงเทพมหานครได้ดำเนินการในเรื่องดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว ต่อมาเมื่อวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๕๗ คณะรักษาความสงบแห่งชาติได้มีคำสั่งเรื่องการกำหนดมาตรการจัดระเบียบและแก้ไขปัญหาชุมชนแออัด และการก่อสร้างที่อยู่อาศัยรุกล้ำแนวคลองและทางระบายน้ำ ให้ฝ่ายสังคมจิตวิทยา โดยกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ ฝ่ายความมั่นคง โดยกระทรวงมหาดไทย กรุงเทพมหานคร และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ดำเนินการกำหนดมาตรการจัดระเบียบและแก้ไขปัญหาชุมชนแออัด และการสร้างที่อยู่อาศัยรุกล้ำแนวคลองและทางระบายน้ำเพื่อแก้ไขปัญหาคุณภาพชีวิตและปัญหาสิ่งแวดล้อม ซึ่งเมื่อมีการรื้อย้ายผู้บุกรุกออกจากแนวเขตคลองแล้ว หากไม่มีการกันแนวเขตคลองที่ชัดเจนอาจจะทำให้เกิดปัญหาการบุกรุกกลับมาอีก ประกอบกับคลองลาดพร้าว ถือเป็นคลองสายหลักที่มีความสำคัญทางด้านการระบายน้ำในเขตกรุงเทพมหานคร โดยคลองลาดพร้าว และคลองสอง ความกว้างประมาณ ๑๘-๘๐ เมตร ความยาวประมาณ ๒๒ กิโลเมตร ระบายน้ำจากตอนบนของกรุงเทพมหานคร บริเวณอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี ไหลผ่านพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำนวน ๘ เขต ประกอบด้วย เขตสายไหม เขตดอนเมือง เขตหลักสี่ เขตบางเขน เขตจตุจักร เขตลาดพร้าว เขตห้วยขวาง และเขตวังทองหลาง เชื่อมบรรจบลงสู่คลองแสนแสบ

เมื่อวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติแผนงาน/โครงการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำระยะเร่งด่วน ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๘ (งบกลาง) จำนวนทั้งหมด ๑,๘๓๘ โครงการ รวมถึงในส่วนของกรุงเทพมหานครได้รับพิจารณาให้ดำเนินการ โครงการก่อสร้างเขื่อน ค.ส.ล. และประตู

ระบายน้ำ คลองลาดพร้าว คลองบางบัว คลองถนน คลองสอง และคลองบางซื่อ จากบริเวณเขื่อนเดิมอุโมงค์ยักษ์พระรามเก้า-รามคำแหง ไปทางประตูระบายน้ำคลองสองสายใต้ งบประมาณ ๒,๔๒๖.๖๐ ล้านบาท เพื่อจัดระเบียบและบริหารจัดการสิ่งก่อสร้างรुकูล้ำลำน้ำสาธารณะคลองลาดพร้าวและคลองสอง ความยาวประมาณ ๒๒ กิโลเมตร ระยะเวลาดำเนินการ ๔ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๑)

คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้ติดตามการดำเนินโครงการก่อสร้างฯ สรุปดังนี้

๑. การก่อสร้างเขื่อน ค.ส.ล. และประตูระบายน้ำ คลองลาดพร้าว คลองบางบัว

คลองถนน คลองสอง และคลองบางซื่อ จากบริเวณเขื่อนเดิมอุโมงค์ยักษ์พระรามเก้า-รามคำแหง ไปทางประตูระบายน้ำคลองสองสายใต้

กรุงเทพมหานครได้ลงนามสัญญาจ้างบริษัท ริเวอร์ เอนจิเนียริง จำกัด ก่อสร้างเขื่อน ค.ส.ล. ยาวประมาณ ๔๕.๓ กิโลเมตร จำนวนเสาเข็ม ๖๐,๐๐๐ ต้น ระยะเวลาก่อสร้าง ๑,๒๖๐ วัน เริ่มต้นสัญญาวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๕๙ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๖๒ วงเงินค่าก่อสร้าง ๑,๖๔๕ ล้านบาท อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้างดังนี้

๑.๑ แนวก่อสร้างเขื่อนส่วนที่มีบ้านประชาชนรुकูล้ำ ความยาวประมาณ ๑๓.๙๕ กิโลเมตร จำนวนเสาเข็ม ๑๙,๐๐๐ ต้น โดยกรุงเทพมหานครรับผิดชอบดำเนินการ ประกอบด้วย

๑.๑.๑ ไม่ติดอุปสรรค ระยะทาง ๑๑.๑๕ กิโลเมตร กรุงเทพมหานครตอกเสาเข็มได้ ๑๑,๖๑๑ ต้น ความยาวประมาณ ๘.๙๓ กิโลเมตร กรุงเทพมหานครอยู่ระหว่างตอกเสาเข็ม ๓,๓๑๔ ต้น ความยาว ๒.๒๒ กิโลเมตร

๑.๑.๒ ติดอุปสรรค ระยะทาง ๒.๘๐ กิโลเมตร อยู่ระหว่างเจรจาย้าย ๐.๓๐ กิโลเมตร ไม่มีทางลำเลียง ๑.๖๐ กิโลเมตร และอยู่ระหว่างกรมบังคับคดีแบ่งหักที่ดิน ๐.๙๐ กิโลเมตร

๑.๒ แนวก่อสร้างเขื่อนส่วนที่มีชุมชนรुकูล้ำเขตคลอง จำนวน ๕๐ ชุมชน ความยาวประมาณ ๓๑ กิโลเมตร จำนวนเสาเข็ม ๔๒,๗๐๐ ต้น โดยมีหน่วยงานที่รับผิดชอบ ได้แก่ สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การมหาชน) (พอช.) กรุงเทพมหานคร และฝ่ายความมั่นคง ซึ่งฝ่ายความมั่นคง พอช. และกรุงเทพมหานคร ได้ร่วมกันรื้อย้ายชุมชนได้ระยะทาง ๙.๓๗ กิโลเมตร ใน ๒๓ ชุมชน โดยกรุงเทพมหานครสามารถตอกเสาเข็มได้ ๘,๗๖๕ ต้น ความยาว ๖.๗๐ กิโลเมตร และอยู่ระหว่างตอกเสาเข็ม ๓,๖๓๑ ต้น ความยาว ๒.๖๗ กิโลเมตร

ซึ่งการดำเนินการโครงการก่อสร้างเขื่อนคลองลาดพร้าวฯ จากการติดตามความคืบหน้าโครงการ ณ เดือนเมษายน ๒๕๖๑ มีการตอกเสาเข็มได้ ๒๐,๓๗๖ ต้น จากทั้งหมด ๖๐,๐๐๐ ต้น (๓๓.๙๖%) ความยาวเขื่อนที่ตอกเสาเข็มได้ ๑๕.๖๓ กิโลเมตร โครงการมีความก้าวหน้า ๒๗.๘๐%

๒. การแก้ไขปัญหาที่อยู่อาศัยชุมชนริมคลอง

จากเหตุการณ์น้ำท่วมในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๔ มีบางพื้นที่ถูกน้ำท่วมเนื่องจากปัญหาการระบายน้ำที่ไปตามคลองสายหลักไม่คล่องตัว เพราะมีการปลูกสร้างบ้านเรือนรुकูล้ำเข้ามาในคลองจำนวนมาก ทำให้ขนาดของคลองแคบลง จนกลายเป็นอุปสรรคการไหลของน้ำ นอกจากส่งผลต่อการระบายน้ำแล้ว สภาพการอยู่อาศัยของชุมชนแออัดริมคลองมีสภาพแวดล้อมเสื่อมโทรม มีสิ่งผิดกฎหมายในชุมชน ซึ่งส่งผลต่อคุณภาพชีวิตผู้อยู่อาศัยในชุมชน

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาการรुक้ำพื้นที่และแก้ไขปัญหาให้กับประชาชน ดังนี้

๒.๑ มติ ครม. เมื่อวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๕๕ ให้คณะกรรมการบริหารจัดการน้ำและอุทกภัย (กบอ.) ประสานงานกับหน่วยงานเพื่อหาหรือการแก้ไขปัญหาการรुक้ำพื้นที่รับน้ำและทางระบายน้ำ และป้องกันไม่ให้เกิดการรुक้ำพื้นที่เพิ่มเติม

๒.๒ มติ ครม. เมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๕๘ นายกรัฐมนตรีมีข้อสั่งการให้กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์จัดหาที่อยู่อาศัยใหม่ให้แก่ประชาชนที่รुक้ำพื้นที่คลองลาดพร้าวและคลองเปรมประชากร โดยคำนึงถึงความสอดคล้องกับแนวทางการจัดระบบสาธารณูปโภคและผังเมือง

๒.๓ มติ ครม. เมื่อวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๕๙ ให้กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ดำเนินการพัฒนาที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย โดยให้เร่งรัดการดำเนินโครงการตามนโยบายสำคัญของรัฐบาลก่อน เช่น โครงการพัฒนาที่อยู่อาศัยชุมชนริมคลองลาดพร้าวและคลองเปรมประชากร

๒.๔ มติ ครม. เมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๕๙ ให้กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ปรับระยะเวลาดำเนินโครงการพัฒนาที่อยู่อาศัยชุมชนริมคลองให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ โดยจะดำเนินการในปี พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๖๑ ซึ่งมีมติอนุมัติงบประมาณสำหรับดำเนินการ วงเงินงบประมาณ ๔,๐๖๑.๔๔ ล้านบาท เป้าหมาย ๗๔ ชุมชน ๑๑,๐๐๔ ครัวเรือน (เป็นชุมชนในคลองเปรมประชากร ๓๓ ชุมชน ๔,๓๙๘ ครัวเรือน)

กรุงเทพมหานครร่วมกับกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ และฝ่ายความมั่นคงได้ทำการลงพื้นที่เพื่อกำหนดแนวร่องน้ำที่จะก่อสร้างเขื่อนให้ประชาชนในชุมชนทราบ ขณะนี้สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (พอช.) ได้จัดทำแผนการรื้อย้ายและการพัฒนาที่อยู่อาศัยตลอดแนวคลองลาดพร้าว โดยมีรูปแบบในการดำเนินการ คือ (๑) ก่อสร้างใหม่ในที่เดิมการขยับขึ้นจากคลองมาจัดระเบียบชุมชนใหม่ (๒) ย้ายสร้างชุมชนใหม่ในที่ดินใหม่ ชุมชนดำเนินการซื้อ/เช่าที่ดินโดยสหกรณ์ และ (๓) ย้ายไปอยู่การเคหะฯ โดยแนวก่อสร้างเขื่อนคลองลาดพร้าวมีส่วนที่ชุมชนรुक้ำ ๕๐ ชุมชน จำนวนบ้านรुक้ำ ๖,๘๔๑ หลัง ประกอบด้วย

(๑) ชุมชนอยู่ในแนวก่อสร้างเขื่อน (ในแนวตรงแดง) จำนวน ๔,๑๒๗ หลัง ประสงค์เข้าร่วมโครงการ จำนวน ๓,๕๐๐ หลัง รื้อย้ายแล้ว จำนวน ๑,๐๓๔ หลัง ยังไม่รื้อ จำนวน ๒,๔๖๖ หลัง (รื้อได้ ๑,๐๕๗ หลัง และรื้อไม่ได้ ๑,๔๐๙ หลัง)

(๒) ชุมชนที่อยู่นอกแนวก่อสร้างเขื่อน (นอกแนวตรงแดง) จำนวน ๒,๗๑๔ หลัง ประสงค์เข้าร่วมโครงการ จำนวน ๑,๙๒๖ หลัง รื้อย้ายแล้ว ๘๖๐ หลัง ยังไม่รื้อ จำนวน ๑,๐๖๖ หลัง (รื้อได้ ๖๔๙ หลัง และรื้อไม่ได้ จำนวน ๔๑๗ หลัง)

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการวิสามัญฯ

- หลังจากที่สำนักการระบายน้ำได้ดำเนินการก่อสร้างเขื่อนและ พอช. มีการดำเนินการด้านที่อยู่อาศัยแล้ว จำเป็นต้องมีการบำบัดน้ำด้วย เนื่องจากจะมีขยะจำนวนมาก และเป็นสาเหตุของการเกิดปัญหาน้ำเสียและประสิทธิภาพในการระบายน้ำ สำนักการระบายน้ำควรมีแผนงานในการขุดลอกคลองร่วมกับการสร้างเขื่อนควบคู่กันไปด้วย

๓. โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ๔ แห่ง

สืบเนื่องจากอัตราการเพิ่มของประชาชนในกรุงเทพมหานครเป็นไปอย่างต่อเนื่องทำให้เกิดการขยายตัวในแนวราบ ทั้งจำนวนที่เพิ่มขึ้นของสิ่งปลูกสร้าง และการขยายตัวของพื้นที่ที่กระจายไปในทุกทิศทาง ตลอดจนการเดินทางของประชาชนมีมากขึ้นอย่างต่อเนื่องด้วยเช่นกัน พื้นที่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาก็มีการพัฒนาค่อนข้างมาก ซึ่งยังขาดแคลนระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานและโครงข่ายการคมนาคมขนส่งต่างๆ โครงข่ายการจราจรส่วนใหญ่จะอยู่ในแนวเหนือ-ใต้ของเมือง ส่วนโครงข่ายถนนในแนวตะวันออก-ตะวันตกมีอยู่อย่างจำกัด ทั้งนี้ เนื่องจากข้อจำกัดของสภาพภูมิประเทศที่มีแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแนวกั้น ทำให้ต้องมีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเพิ่มเติมเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมในแนวตะวันออก-ตะวันตก ปัจจุบันสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยามีอยู่เพียง ๒๒ สะพานเพื่อรองรับจำนวนคนข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในวันทำงานปกติ รวมเฉลี่ย ๓ ล้านคนต่อวัน และเพื่อรองรับปริมาณการจราจรข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา รวมเฉลี่ย ๑.๗ ล้านคันต่อวัน ส่งผลต่อความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางข้ามสองฝั่งแม่น้ำประมาณ ๑๐-๑๒ กิโลเมตรต่อชั่วโมงในเขตเมือง ทำให้มีปริมาณจราจรหนาแน่นทั้งบนสะพานและทางแยกที่ต่อเนื่อง ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในบางช่วงเวลา และจากผลการศึกษาของสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร พบว่า ปริมาณการจราจรข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในอนาคต (ปี พ.ศ. ๒๕๗๔) จะเพิ่มขึ้นเป็น ๒.๖ ล้านคันต่อวัน หากไม่มีการก่อสร้างสะพานเพิ่มขึ้นจะส่งผลให้ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางลดลงเหลือประมาณ ๒-๕ กิโลเมตรต่อชั่วโมง (ความเร็วเฉลี่ยของการเดินเท้าประมาณ ๔ กิโลเมตรต่อชั่วโมง)

จากผลการศึกษาของ JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY (JICA) และผลการศึกษาของกรมโยธาธิการที่ผ่านมา ซึ่งระบุสอดคล้องตรงกันว่ามีความจำเป็นต้องทำการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเพิ่มเติมเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมในแนวตะวันออก-ตะวันตก เพิ่มเติมจากเดิมที่มีอยู่ โดยเพิ่มเติมในพื้นที่กรุงเทพมหานครตอนเหนือ ตอนกลาง และตอนใต้ ซึ่งมติที่ประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ ๑/๒๕๔๗ เมื่อวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๗ และการประชุมประสานการพัฒนา ระบบโครงข่ายถนนและการจราจร ครั้งที่ ๔/๒๕๔๙ เมื่อวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ ซึ่งที่ประชุมมีมติมอบหมายให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินการสำรวจออกแบบและก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ๔ แห่ง โดยให้มีการศึกษาเพิ่มเติมถึงรูปแบบ ความเหมาะสม และผลกระทบต่อพื้นที่ รวมถึงความเป็นไปได้ของตำแหน่งที่ตั้งสะพาน เพื่อลดผลกระทบต่อความเป็นอยู่และวิถีการดำเนินชีวิตของประชาชนโดยรอบโครงการ ดังนี้

๑. ก่อสร้างในพื้นที่กรุงเทพมหานครตอนเหนือ ได้แก่ สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณแยกเกียกกาย เป็นการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงถนนพหลโยธิน ถนนกำแพงเพชร ถนนทหารข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณแยกเกียกกาย (ตามแนวถนนทหาร) ถึงถนนจรัญสนิทวงศ์สิ้นสุดถนนเลียบบางรถไฟฟ้ายายได้ เพื่อเตรียมการเชื่อมต่อโครงการของกรมทางหลวงชนบท ระยะทางรวมประมาณ ๕ กิโลเมตร อีกทั้งเป็นการรองรับปริมาณการจราจรที่จะเพิ่มมากขึ้นจากการมีอาคารรัฐสภาแห่งใหม่ บริเวณแยกเกียกกาย ซึ่งถือเป็นทางเลือกหนึ่งของกรุงเทพมหานครในการแก้ไขปัญหาการจราจรในสภาพปัจจุบัน

๒. ก่อสร้างในพื้นที่กรุงเทพมหานครตอนกลาง ได้แก่ สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณถนนราชวงศ์ - ถนนท่าดินแดง และสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณถนนลาดหญ้า - ถนนมหาพฤฒาราม

๒.๑ สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณถนนราชวงศ์ - ถนนท่าดินแดง เป็นการพัฒนาเชื่อมโยงโครงข่ายการบริการชุมชน ตามแนวเส้นทางถนนราชวงศ์และถนนท่าดินแดง ที่มีปลายถนนบรรจบแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งสองฝั่ง เพื่อเตรียมการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ตามผลการศึกษาของ

JICA และกรมโยธาธิการ แต่เนื่องจากประชาชนมีความรู้สึกรู้ว่าจะมีผลกระทบซึ่งจะทำให้วิถีการดำเนินชีวิตของคนในพื้นที่เปลี่ยนแปลงไป ในเรื่องการค้าขาย การจอดรถ (ถนนท่าดินแดง) ประกอบกับประชาชนฝั่งทางราชวงศ์ให้ความเห็นว่าเมื่อก่อสร้างสะพานเสร็จแล้วจะเป็นการนำรถเข้าสู่พื้นที่และไม่สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรได้ แต่ในการออกแบบสะพานมุ่งเน้นในรูปแบบ COMMUNITY BRIDGE มีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางทั้งสองฝั่งแม่น้ำ เพื่อลดปริมาณการจราจรในสะพานพระปกเกล้าและสะพานสาทร ประชาชนไม่ต้องเสียเวลาในการเดินทาง ๒-๓ ชั่วโมง อย่างไรก็ตามหากประชาชนในพื้นที่ที่มีความขัดแย้งสูงหรือมองว่าได้รับผลกระทบสูง กรุงเทพมหานครอาจจะพิจารณาเป็นสะพานคนเดินข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (FOOT BRIDGE) หรืออีกแนวทางหนึ่ง ที่ปรึกษาอาจจะพิจารณาตามตำแหน่งใหม่ต่อไป

๒.๒ สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณถนนลาดหญ้า-ถนนมหาพฤฒาราม เป็นการพัฒนาโครงข่ายจากถนนลาดหญ้าที่มีแนวเขตทางกว้าง เชื่อมต่อทางลอดในแนววงเวียนใหญ่ ถนนอิสรภาพ สิ้นสุดถนนเพชรเกษม สามารถแบ่งเบาปริมาณการจราจรในสะพานพุทธและสะพานพระปกเกล้าฯ ได้ดี ในขณะที่เดียวกันฝั่งถนนมหาพฤฒารามมุ่งสู่ถนนคูขนนคลองผดุงกรุงเกษมเพื่อเชื่อมโยงเป็นโครงข่าย ซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหการจราจรบริเวณดังกล่าวได้เป็นอย่างดี

๓. ก่อสร้างในพื้นที่กรุงเทพมหานครตอนใต้ บริเวณถนนจันทน์ - ถนนเจริญนคร เป็นการศึกษาก่อสร้างโครงข่ายเพื่อแก้ไขปัญหการจราจรติดขัดบริเวณถนนเจริญกรุง ถนนจันทน์ ถนนเจริญนคร และเป็นการแบ่งเบาปริมาณการจราจรติดขัดในสะพานตากสินและสะพานกรุงเทพ ซึ่งจะเป็นแนวทางการแก้ไขปัญหการจราจรได้เป็นอย่างดี

การดำเนินการโครงการ

กรุงเทพมหานครโดยสำนักการโยธา ได้ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความเหมาะสมด้านการจราจร ด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจและสังคม ด้านการวิเคราะห์โครงการ ด้านผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม และงานประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนรับรู้และให้ความคิดเห็นตั้งแต่ขั้นการริเริ่มโครงการ ซึ่งจะนำไปสู่การกำหนดแนวทางและรูปแบบโครงการที่มีผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่โครงการน้อยที่สุด และโครงการตรงต่อความต้องการของประชาชนมากที่สุด รวมทั้งงานสำรวจออกแบบรายละเอียดและความเป็นไปได้ของการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ๔ แห่ง สรุปได้ดังนี้

๑. โครงการก่อสร้างและจ้างที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณแยกเกียกกาย โดยแบ่งออกเป็น ๕ ช่วง ได้แก่

- ช่วงที่ ๑ ก่อสร้างทางยกระดับต่อจากสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาและข้ามถนนจรัญสนิทวงศ์ และก่อสร้างถนนต่อเนื่องไปจนถึงถนนเลียบทางรถไฟสายใต้ ขนาด ๒ ช่องจราจร/ทิศทาง รวม ๔ ช่องจราจร งบประมาณจำนวน ๗๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท (ค่าก่อสร้าง+ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน) โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ ใช้งบประมาณจำนวน ๗๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท

- ช่วงที่ ๒ ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ขนาด ๓ ช่องจราจร/ทิศทาง รวม ๖ ช่องจราจร ปรับปรุงภูมิทัศน์ใต้สะพานฝั่งธนบุรีและฝั่งพระนคร และก่อสร้างท่าเรือใหม่แทนท่าเรือเดิมพร้อมทางเดินที่จะไปสถานีรถไฟฟ้า และที่จอดรถ งบประมาณจำนวน ๙๒๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท (ค่าก่อสร้าง+ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน) โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ ใช้งบประมาณจำนวน ๙๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท

- ช่วงที่ ๓ ก่อสร้างทางยกระดับและถนนฝั่งพระนครต่อจากสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาถึงแยกสะพานแดง ขนาด ๒ ช่องจราจร/ทิศทาง รวม ๔ ช่องจราจร งบประมาณจำนวน

๙๑๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท (ค่าก่อสร้าง+ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน) โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ ใช้งบประมาณ จำนวน ๙๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท

- ช่วงที่ ๔ ก่อสร้างทางยกระดับและถนนฝั่งพระนคร จากแยกสะพานแดงถึง ถนนกำแพงเพชร ขนาด ๒ ช่องจราจร/ทิศทาง รวม ๔ ช่องจราจร งบประมาณจำนวน ๙๙๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท (ค่าก่อสร้าง+ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน) โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ ใช้งบประมาณจำนวน ๙๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท

- ช่วงที่ ๕ ก่อสร้างทางยกระดับและถนนฝั่งพระนคร จากถนนกำแพงเพชรถึง ถนนพหลโยธิน ขนาด ๒ ช่องจราจร/ทิศทาง รวม ๔ ช่องจราจร งบประมาณจำนวน ๙๔๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท (ค่าก่อสร้าง+ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน) โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ ใช้งบประมาณจำนวน ๙๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๒. โครงการก่อสร้างและจ้างที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนราชวงศ์ – ถนนท่าดินแดง มีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางทั้งสองฝั่งแม่น้ำ เพื่อลดปริมาณ การจราจรในสะพานพระปกเกล้าและสะพานสาทร พัฒนาเชื่อมโยงโครงข่ายการบริการชุมชน ตามแนว เส้นทางถนนราชวงศ์และถนนท่าดินแดงที่มีปลายถนนบรรจบแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งสองฝั่งและลดปริมาณจราจร หนาแน่นทั้งบนสะพานและทางแยกที่ต่อเนื่อง ที่ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลาอย่าง รุนแรง โดยก่อสร้างเป็นสะพาน ๒ ชั้น โครงสร้างเหล็กแบบโค้ง (STEEL ARCH BRIDGE) ชั้นบนสำหรับรถยนต์ มีขนาด ๒ ช่องจราจรไป-กลับ ผิวจราจรกว้าง ๑๐.๐๐ เมตร (ช่องจราจร ๗.๐๐ เมตร และไหล่ทางข้างละ ๑.๕๐ เมตร) ชั้นล่างสำหรับคนเดินและเส้นทางจักรยานข้ามแม่น้ำ ความกว้างทางเดิน ๑๐.๐๐ เมตร งบประมาณก่อสร้าง ๙๙๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ระยะเวลาดำเนินการ ๗๒๐ วัน

๓. โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนลาดหญ้า – ถนนมหาพฤฒาราม มีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรในภาพรวมของกรุงเทพมหานคร สามารถลดเวลาในการ เดินทางไปหัวลำโพงและทางด่วน โดยเฉพาะรถจากฝั่งธนฯ เชื่อมต่อทางด่วนได้สะดวกยิ่งขึ้น ทำหน้าที่เป็น วงแหวนรอบเกาะรัตนโกสินทร์ชั้นนอก ลดจำนวนรถในเกาะรัตนโกสินทร์ชั้นในได้ ลดปริมาณการจราจร ภายในพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ชั้นใน โดยก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา จำนวน ๑ สะพาน ขนาด ๔ ช่อง จราจร (สามารถปรับเป็น ๖ ช่องจราจรได้ในอนาคต) รูปแบบเป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก สะพานช่วงถนน ลาดหญ้าขนาด ๔ ช่องจราจรไหล่แคบ ความกว้าง ๑๕.๘๐ เมตร มีถนนระดับพื้นข้างละ ๒ ช่องจราจร กว้าง ข้างละ ๖.๐๐ เมตร สะพานช่วงถนนมหาพฤฒาราม ขนาด ๒ ช่องจราจร/ทิศทาง ไหล่ทางกว้าง ความกว้าง ๑๐.๓๐ เมตร มีถนนระดับพื้นข้างละ ๒ ช่องจราจร กว้าง ๖.๐๐ เมตร ความยาวสะพานรวม ๑,๓๔๐ เมตร เป็นสะพานช่วงข้ามแม่น้ำยาว ๒๒๐ เมตร งบประมาณค่าก่อสร้าง ๒,๒๑๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท (ค่าก่อสร้าง+ ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน) ระยะเวลาการก่อสร้าง ๑,๐๘๐ วัน (๓ ปี)

๔. โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนจันทน์ – ถนนเจริญนคร มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการพัฒนาเป็นโครงข่ายเชื่อมต่อถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินได้ในอนาคต เชื่อมต่อวิถี ชีวิตของชุมชนและสังคมระหว่างสองฝั่งแม่น้ำ เอื้อประโยชน์ต่อธุรกิจการค้าของชุมชน และช่วยบรรเทาปัญหา การจราจรในภาพรวมของกรุงเทพมหานคร โดยก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา จำนวน ๑ สะพาน ขนาด ๔ ช่องจราจร ตัวสะพานโครงการยาวทั้งหมด ๑,๔๐๐ เมตร เป็นสะพานช่วงข้ามแม่น้ำยาว ๒๗๐ เมตร เชื่อม ถนนจันทน์กว้าง ๒ ช่องจราจร ทางขึ้นลงเชื่อมถนนเจริญกรุง ด้านละ ๑ ช่องจราจร สะพานเชื่อมถนนเจริญนคร เป็นลักษณะทางต่างระดับมีทางขึ้นลงด้านละ ๑ ช่องจราจร ตัวสะพานออกแบบให้สามารถต่อขยายไปเชื่อม กับถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินได้ในอนาคต เป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก ความกว้างประมาณ ๒๖ เมตร งบประมาณค่าก่อสร้าง ๑,๘๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ระยะเวลาการก่อสร้าง ๑,๐๘๐ วัน (๓ ปี)

คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้มีการติดตามความก้าวหน้าโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทั้ง ๔ แห่ง พบว่า สะพานที่มีความเป็นไปได้ในการก่อสร้าง คือ สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณแยกเกียกกาย และสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนราชวงศ์ – ถนนท่าดินแดง โดยสะพานเกียกกาย ร่างพระราชกฤษฎีกาผ่านความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีแล้ว อยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักงานกฤษฎีกา ปัจจุบันรอการยืนยันรูปแบบที่แน่นอน ซึ่งกรุงเทพมหานครได้ปรับรูปแบบและแนวสะพานเกียกกายเพื่อลดผลกระทบต่ออาคารรัฐสภาแห่งใหม่ และได้มีหนังสือนำเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยทราบ และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยได้นำเรียนรองนายกรัฐมนตรี พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ ทราบ ปัจจุบันอยู่ระหว่างรอข้อสั่งการ ส่วนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนราชวงศ์ – ถนนท่าดินแดง การศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้วเสร็จ อยู่ระหว่างเสนอรายงานการศึกษาผลกระทบต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)

สำหรับสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณถนนลาดหญ้า – ถนนมหาพฤฒาราม และบริเวณถนนจันทน์ – ถนนเจริญนคร ในการสำรวจออกแบบขั้นตอนของการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน มีประชาชนคัดค้านเป็นจำนวนมาก เนื่องจากมีผลกระทบต่อประชาชนจากการเวนคืนที่ดินสิ่งปลูกสร้าง จึงไม่เห็นด้วยกับโครงการ มีการแสดงความคิดเห็นคัดค้านโครงการอย่างรุนแรงในการประชุมสัมมนา มีการเดินขบวนปิดถนนต่อต้านโครงการและได้ยื่นหนังสือคัดค้านโครงการต่อผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ซึ่งแนวโครงการกระทบอาคารขนาดใหญ่ ได้แก่ สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนลาดหญ้า – ถนนมหาพฤฒาราม พาดผ่านอาคารศูนย์การค้าริเวอร์ซิตี้ และสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนจันทน์ – ถนนเจริญนคร พาดผ่านพื้นที่ของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ซึ่งกำลังก่อสร้างอาคารโรงแรมสูง ๗๕ ชั้น บนถนนเจริญกรุง

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการวิสามัญฯ

- โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำพระยา บริเวณแยกเกียกกาย และบริเวณถนนราชวงศ์ – ถนนท่าดินแดง มีความเป็นไปได้ในการก่อสร้างค่อนข้างมาก เนื่องจากสะพานเกียกกาย คณะรัฐมนตรีเห็นชอบร่างพระราชกฤษฎีกา แล้ว และมีการนำเสนอเรื่องรูปแบบสะพานต่อรองนายกรัฐมนตรี ซึ่งอยู่ระหว่างรอข้อสั่งการ และส่วนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณถนนราชวงศ์ – ถนนท่าดินแดง ได้มีการเสนอรายงานการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) แล้ว จึงเห็นควรที่กรุงเทพมหานครจะได้เร่งรัดการขอจัดสรรเงินอุดหนุนรัฐบาลเพื่อให้สามารถเริ่มดำเนินการโครงการได้โดยเร็ว

(นายนิรันดร์ ประดิษฐ์กุล)

ประธานคณะกรรมการวิสามัญฯ