



มองอนาคตริมเจ้าพระยา ที่ตึอาร์ไอเนะพัฒนา 57 กม.

ดร.อดิศร์ อิศรางกูร ณ อยุธยา ที่ปรึกษา ด้านการวิจัย
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ตึอาร์ไอ ให้มุมมองต่อ
ประเด็น “ถนนเลียบริมแม่น้ำเจ้าพระยา : จะพัฒนากันอย่างไร”
ในการเสวนา “แม่น้ำเจ้าพระยา...สู่การพัฒนาเมือง” ซึ่ง
สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย หรือทีดีอาร์ไอ จัดขึ้น
เมื่อเร็วๆ นี้ ไว้ที่น่าสนใจ และมีการเสนอว่าถึงเวลาที่เร
ควรทบทวนรูปแบบการบริหารแม่น้ำเจ้าพระยาโดยกำหนดให้
มีหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบการบริหารจัดการแม่น้ำ
เจ้าพระยาโดยรวมเพื่อประโยชน์ของประชาชนส่วนใหญ่ของ
ประเทศ

ดร.อดิศร์ กล่าวว่า โครงการสร้างถนนในแม่น้ำเจ้าพระยา
ระยะทาง 57 กม. ตั้งแต่สะพานพระราม 7 จนถึงสุดเขตกรุงเทพฯ
ที่บางกระเจ้าเป็นโครงการที่กทม.ต้องลงทุนให้ได้ โดยในขั้น
แรกจะต้องเร่งสร้างถนนความยาว 14 กม. ด้วยงบประมาณ
14,000 ล้านบาท และการดำเนินการจัดจ้างต้องรีบทำให้เสร็จ
ภายใน 6 เดือน ถนนที่จะสร้างในแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งสองฝั่งถูก
ออกแบบมาเพื่อให้เป็นทางขึ้นจักรยานและให้คนเดินจะกินพื้นที่
ในแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งละ 10 เมตร สองฝั่งรวมกันก็จะทำให้
แม่น้ำเจ้าพระยาแคบลง 20 เมตร

สำหรับการลงทุนสร้างถนนเพื่อขึ้นจักรยานและทางคน
เดินในแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นประเด็นที่หลายฝ่ายเป็นห่วงว่ามี
ความจำเป็นอย่างไรที่ต้องไปเอาใจคนขี่จักรยานถึงขนาดที่ กทม.

ต้องสร้างทางขึ้นจักรยานในแม่น้ำเจ้าพระยาด้วยเงินนับหมื่นล้าน
บาท และจะคุ้มหรือไม่หากต้องแลกกับผลเสียที่จะตามมา
เช่น เป็นอุปสรรคต่อการไหลของน้ำช่วงฤดูน้ำท่วม สร้างความ
อูจาดทางสายตา สร้างปัญหาลิ่งพั้ง ปัญหาขยะสะสม ปัญหา
ความปลอดภัยยามค่ำคืน ผลกระทบต่อการเดินทางและ
การขนส่งทางเรือ และที่สำคัญคือ เป็นการทำลาย
วัฒนธรรมริมสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ตัวอย่างการสร้าง
ทางจักรยานของกทม. บริเวณสนามหลวงแสดงให้เห็นถึงความล้มเหลวในอดีตเพราะแทบไม่มี
จักรยานมาขึ้นในทางจักรยานของกทม. เลย

อ่านต่อหน้า 2

มองอนาคต

“คำถามที่สำคัญคือทำไมแม่น้ำ
เจ้าพระยาถึงไม่มีคนดูแล และทำไมสังคม
ไทยจึงปล่อยให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เช่น กทม. เข้ามาใช้งบประมาณเพื่อทำ
โครงการอะไรก็ได้โดยไม่พิจารณาถึงภาพ
รวมว่าโครงการดังกล่าวจะสร้างความเสีย
หายต่อแม่น้ำเจ้าพระยาอย่างไรบ้าง”

แม่น้ำเจ้าพระยาเป็นระบบนิเวศ
ขนาดใหญ่ที่มีความเชื่อมโยงทั้งในแง่ของ
ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อมและ
วัฒนธรรมของคนไทยทั่วประเทศ แม่น้ำ
เจ้าพระยามีจุดเริ่มจากแม่น้ำ ปิง วัง ยม
น่านในภาคเหนือ และรวมมาบรรจบเป็น
แม่น้ำเจ้าพระยาที่ปากน้ำโพและไหลลงทะเล
ที่จังหวัดสมุทรปราการ ประชาชนคนไทยมี
วิถีชีวิตที่พึ่งพิงแม่น้ำสายหลักนี้มาตั้งแต่
อดีตกาล แม่น้ำเจ้าพระยาทำหน้าที่สายเลือด
สำคัญสำหรับภาคการเกษตร เป็นแหล่ง
อาหารจากการทำประมง เป็นเส้นทางเดิน
เรือขนส่งสินค้า การเดินทางทางน้ำ เป็นที่
กำเนิดไฟฟ้าจากเขื่อนภูมิพล สร้างรายได้

ดร.อดิศร์ อิศรางกูร ณ อยุธยา
ที่ปรึกษาที่ตึอาร์ไอ / พัฒนา
แม่น้ำเจ้าพระยา





จากการท่องเที่ยวอย่างมากมายในแต่ละปี ทำหน้าที่ระบายน้ำในฤดูฝน รวมทั้งการรองรับของเสียจากชุมชนต่างๆ

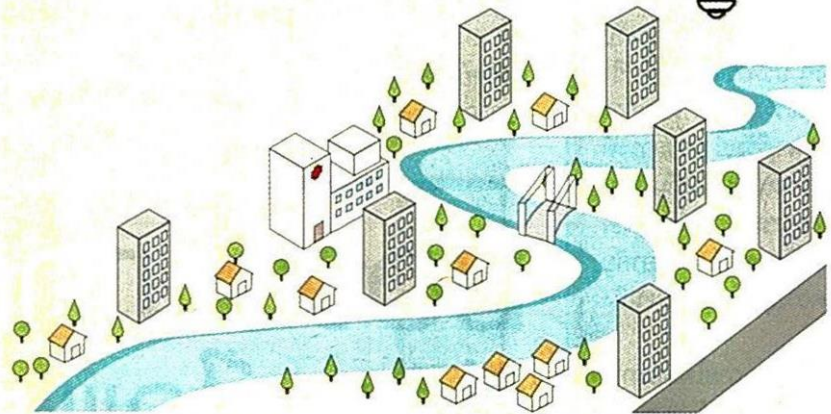
ที่สำคัญที่สุดคือแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นจุดกำเนิดของวัฒนธรรมไทยที่เห็นได้ตามสองฝั่งแม่น้ำ เป็นที่ตั้งของชุมชน ศาสนสถานและสถานที่สำคัญต่างๆ คนไทยตั้งแต่อดีตมีความผูกพันกับลำน้ำสายนี้มาเป็นเวลานานจนทำให้เกิดขนบธรรมเนียมประเพณีต่างๆ สองริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาตั้งแต่ประเพณีการลอยกระทง วิถีชีวิตริมฝั่งแม่น้ำ การค้าขายทางน้ำ การทำบุญ และที่สำคัญคือกระบวนพยุหยาตราชลมารคของพระมหากษัตริย์ไทย กิจกรรมเหล่านี้ล้วนแสดงให้เห็นถึงผูกพันระหว่างคนไทยกับแม่น้ำเจ้าพระยา

หากใครมีโอกาสล่องเรือตามลำน้ำเจ้าพระยาจะเห็นได้ถึงวัฒนธรรมอันทรงคุณค่าเหล่านี้ที่พบได้ตามสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ไม่ว่าจะเป็นวัดอรุณฯ ป้อมพระสุเมรุ พิพิธภัณฑ์บางลำพู ท่าราชวรดิษฐ์ ท่ามหาราช หอสมุดแห่งชาติ ท่าวสุกรี วัดระฆัง วัดพระแก้ว วัดกัลยาณมิตร วังบางขุนพรหม รัฐสภา กองทัพอากาศ และบางกระบือ เป็นต้น การสร้างถนนในสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา จึงเป็นการตัดความสัมพันธ์ระหว่างวิถีชีวิตของคนไทยออกจากแม่น้ำสายนี้อย่างสิ้นเชิง ที่สำคัญถนนที่จะสร้างขึ้นในแม่น้ำเจ้าพระยาจะเป็นความมั่งคั่งทางสายตาและทำลายความงดงามของแม่น้ำเจ้าพระยาและวัฒนธรรมริมสองฝั่งแม่น้ำอย่างสิ้นเชิง

“ปัญหาสำคัญคือยังไม่มีหน่วยงานใดที่มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบแม่น้ำเจ้าพระยาโดยรวม หน่วยงานราชการแต่ละหน่วยงานล้วนแต่รับผิดชอบงานเฉพาะอย่างของตน

TDRI

“ถนนเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา: จะพัฒนากันอย่างไร?”



มีหน้าที่ กรมชลประทานดูแลเฉพาะน้ำชลประทานซึ่งที่จริงก็ไม่รวมเรื่องการระบายน้ำ กรมเจ้าท่าจะรับผิดชอบเฉพาะเรื่องการเดินเรือ กรมประมงจะดูแลเรื่องสัตว์น้ำ ส่วนจังหวัดต่างๆ จะดูแลเรื่องการดูทรายแม่น้ำ ส่วนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต่างๆ ที่อยู่ริมสองฝั่งแม่น้ำก็จะสร้างฝายป้องกันน้ำท่วมของตนเองโดยผลักปัญหาน้ำท่วมไปให้พื้นที่อื่น”

“ลักษณะการดำเนินงานที่แยกส่วนกันเช่นนี้เป็นปัญหาพื้นฐานสำคัญที่จะนำไปสู่การทำลายแม่น้ำเจ้าพระยาในระยะยาว ที่ผ่านมาระดับต้องเผชิญกับปัญหาการบริหารงานแบบแยกส่วนมาแล้ว เช่น การบริหารน้ำในเขื่อนที่ส่งผลให้เกิดปัญหาน้ำท่วมในปีพ.ศ.2554 และปัญหาน้ำแล้งในปีต่อๆ มา หรือการสร้างฝายป้องกันน้ำท่วมที่นำไปสู่ปัญหาการพังทลายของตลิ่งในพื้นที่ข้างเคียง”

“ถึงเวลาแล้วที่เราควรทบทวนรูปแบบการบริหารแม่น้ำเจ้าพระยาโดยกำหนดให้มี

หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบการบริหารจัดการแม่น้ำเจ้าพระยาโดยรวมเพื่อประโยชน์ของประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศ แม่น้ำเจ้าพระยามีได้เป็นสมบัติของใครคนใดคนหนึ่งหรือจังหวัดใดจังหวัดหนึ่ง ดังนั้นเราจึงควรช่วยกันปกป้องแม่น้ำเจ้าพระยาโดยไม่ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต่างๆ เข้ามาดำเนินโครงการของตนเองที่จะทำไปสู่การทำลายแม่น้ำเจ้าพระยาในระยะยาว”

“ตัวอย่าง ประเทศอังกฤษ มีหน่วยงานที่เรียกว่า Canal & River Trust รับผิดชอบดูแลแม่น้ำ ลำคลองทั่วประเทศทั้งระบบ ที่ความยาวรวม 2,000 ไมล์ โดย Canal & River Trust หรือเรียกง่ายๆ ว่ากองทุนแม่น้ำ ลำคลอง รวมเอากิจกรรมทุกอย่างมารวมไว้ภายใต้หน่วยงานเดียว มีโครงสร้างการบริหารที่มีตัวแทนภาคประชาชนร่วมด้วย ลดปัญหาความขัดแย้งสิ่งที่เขาทำรวมถึง การปกป้องคลอง แม่น้ำ ทำเทียบเรือจากการพัฒนาที่ไม่เหมาะสม



การปกป้องธรรมชาติ แหล่งน้ำที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ บริหารจัดการกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม พัฒนาความยั่งยืนในระยะยาวของระบบนิเวศชุมชน มีรายรับจากการลงทุน การเดินเรือและค่าใช้น้ำ ฯลฯ จึงมีรายได้เพียงพอที่จะนำไปใช้ในการบำรุงรักษาแม่น้ำทั้งระบบ”

ดร.อดิศักดิ์ ย้ำว่า แม่น้ำเจ้าพระยาและคลองสาขาเป็นระบบนิเวศขนาดใหญ่ หลายสิบปีมาแล้วที่ประเทศไทยขาดหน่วยงานที่มีความรับผิดชอบต่อแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองสาขาโดยตรง จึงอยากเสนอให้มีการปฏิรูปโครงสร้างหน่วยงานที่มีความรับผิดชอบต่อระบบแม่น้ำและคลองสาขาโดยรวมได้แล้ว ซึ่งไม่จำเป็นต้องเป็นหน่วยงานของรัฐอาจจะเป็นองค์กรที่มีตัวแทนจากภาคประชาชนเข้ามาร่วมด้วย และสามารถที่จะเก็บเงิน สร้างรายได้จากทรัพยากรได้และนำเงินกลับมาบำรุงรักษาแม่น้ำ รูปแบบองค์กรลักษณะใหม่นี้จะทำให้เรามีแนวทางหรือกลไกที่จะจัดการทรัพยากรแม่น้ำที่จะตอบโจทย์คนทั้งประเทศมากขึ้น **6**