



อนุญาต กทม.แบบมีเงื่อนไข เนื่องจากการขออนุญาตสิ่งปลูกสร้าง ล่วงล้ำแม่น้ำ ต้องดำเนินการภายใต้กฎกระทรวงฉบับที่ 63 พ.ศ.2537 หาก กทม.จะก่อสร้าง ต้องได้รับความยินยอมจากเจ้าของที่ดินที่โครงการ พาดผ่านก่อน

“ระหว่างที่ กทม.กำลังดำเนินการขออนุญาตจากเจ้าของที่ดิน มี การคัดค้านและได้ยื่นฟ้องต่อศาลปกครอง ให้ กทม.หยุดการก่อสร้าง โครงการ ศาลมีคำสั่งคุ้มครองชั่วคราว และ กทม.ชะลอโครงการไว้ ก่อน จนกว่าการพิจารณาคดีหลักจะสิ้นสุด”

กทม.ทำใจ ถ้าหากโครงการไม่ได้ไปต่อ

ขณะที่ทำเรื่องของ “กทม.” ถึงแม้โครงการจะถูกแช่แข็งไว้ แต่ในใจ ลึกๆ ยังคาดหวังในอนาคตโครงการจะได้ไปต่อ ถ้าไม่แห้งกลางคันไป เสียก่อน

ศักดิ์ชัย บุญมา รองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร เปิดเผยว่า กทม. ชะลอการก่อสร้างโครงการไว้ ตามที่ศาลปกครองสูงสุดมีคำสั่งให้หยุด ไว้ก่อน จนกว่าศาลจะมีคำพิพากษาออกมาอีกครั้ง ยังไม่รู้จะออกมา แนวทางไหน หากผลตัดสินออกมาให้ กทม.สามารถเดินหน้าต่อ ต้อง ยกเลิกคำสั่งคุ้มครองชั่วคราว แต่ถ้าศาลตัดสินไม่ให้ดำเนินการ กทม. อาจจะต้องยื่นอุทธรณ์ต่อศาลปกครองสูงสุดต่อไป

“ดูแล้วโครงการมีแนวโน้มจะชะลอยาว เพราะแม้ว่าศาลจะมีคำ พิพากษาออกมา ไม่ว่าจะเป็นแนวทางไหน คาดว่าจะมีการยื่นอุทธรณ์ คำตัดสิน ไม่มีที่สิ้นสุด ซึ่งโครงการนี้เป็นโครงการที่ดีนะ แต่รูปแบบ อาจจะไม่โดนใจ ซึ่งรูปแบบจะสร้างยื่นเข้าไปในแม่น้ำเจ้าพระยา ไม่ได้ เป็นถนนหรือทางเดินเลียบแม่น้ำเหมือนโครงการทั่วๆ ไป จึงมีเสียง คัดค้านโครงการมากกว่าเสียงสนับสนุน แต่ผมก็ยังเชื่อมั่นว่าในอนาคต โครงการจะได้สร้าง แต่จะเป็นในรูปแบบไหนเท่านั้นเอง” ศักดิ์ชัยกล่าว

ริโมเดลใหม่ ลดขนาด ลดค่าก่อสร้าง

ศักดิ์ชัย ยังย้ำว่า ที่ผ่านมา กทม.ศึกษามาอย่างรอบด้าน โดยจ้าง สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) และ มหาวิทยาลัยขอนแก่น วงเงิน 120 ล้านบาท สำรวจ ออกแบบและจัด ทำแผนแม่บทโครงการ โดยรูปแบบก่อสร้างเป็นทางเดินทางจักรยานริม แม่น้ำเจ้าพระยา กว้างประมาณ 6-10 เมตร สูงกว่าระดับน้ำทะเลปาน กลาง 2.25 เมตร ต่ำกว่าระดับเขื่อน ป้องกันน้ำท่วมปัจจุบัน 1 เมตร จะไม่บังคับทัศนียภาพ ภูมิทัศน์และวัฒนธรรมแม่น้ำเจ้าพระยา และ ปรับปรุงภูมิทัศน์เขื่อน ท่าเรือ ศาลาทำน้ำ พื้นที่บริการสาธารณะ และ เส้นทางเดินเท้าถึง ระบบไฟฟ้า ระบบระบายน้ำ และส่วนประกอบอื่นๆ

“กทม.ได้ออกแบบและลดขนาดโครงการลง ใช้งบประมาณก่อสร้าง 8,362 ล้านบาท แบ่งสร้าง 4 ช่วง ครอบคลุมทั้งฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี

ช่วงที่ 1 จากสะพานพระราม 7 ถึงกรมชลประทาน ระยะทาง 2.99 กิโลเมตร งบประมาณ 1,770 ล้านบาท ช่วงที่ 2 จากกรมชลประทาน

ถึงคลองรอบกรุง ระยะทาง 3.26 กิโลเมตร งบประมาณ 2,470 ล้าน บาท ช่วงที่ 3 จากสะพานพระราม 7 ถึงคลองบางพลัด ระยะทาง 3.2 กิโลเมตร งบประมาณ 2,061.5 ล้านบาท และช่วงที่ 4 จากคลอง บางพลัด ถึงคลองบางยี่ขัน ระยะทาง 2.98 กิโลเมตร งบประมาณ 2,061.5 ล้านบาท

งบประมาณก่อสร้างโครงการ กทม.จะขอรัฐบาลอุดหนุนงบประมาณ โดยจะเสนอของบฯ เมื่อปี 2563 สร้างช่วงที่ 1 สะพานพระราม 7- กรมชลประทานและสัญญาที่ 3 จากสะพานพระราม 7-คลองบางพลัด เพราะออกแบบและเคลียร์การรื้อย้ายชุมชนแล้ว หลังรัฐบาลให้งบ ประมาณ 1,098 ล้านบาท เพื่อรื้อย้ายชุมชนในพื้นที่ มีความพร้อมที่จะ



ก่อสร้างเพื่อเป็นโครงการนำร่อง แต่ก็ไม่ได้รับอนุมัติ และเมื่อเกิดข้อพิพาท จึงต้องหยุดรอคำพิพากษาจากศาล”

เท่ากับสถานะของโครงการในขณะนี้ ต้อง wait and see

พลิกปมทางเลียบเจ้าพระยา จากรัฐบาล 'ปชป.ถึง คสช.'

ย้อนรอยโปรเจกต์ “ทางเลียบแม่น้ำเจ้าพระยา” ไม่ใช่เพิ่งริเริ่มในยุครัฐบาล คสช. แต่มีการจุดพลุขึ้นมาตั้งแต่ปี 2536 หรือเมื่อเกือบ 30 ปีที่แล้ว สมัยรัฐบาลประชาธิปัตย์ มี **ชวน หลีกภัย** เป็นนายกรัฐมนตรี มี **พ.อ.วินัย สมพงษ์** รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในเวลานั้นดันให้แจ้งเกิด แก้ปัญหาถดถอยเมืองกรุง

แนวเส้นทางเลียบแม่น้ำทั้งฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี เริ่มจากเชิงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า ถึง อ.ปากเกร็ด จ.นนทบุรี มีระยะทางรวม 20 กิโลเมตร และสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าบริเวณคลองบางกอกน้อย ถึงเชิงสะพานพระนั่งเกล้า ระยะทาง 15 กิโลเมตร

สร้างเป็นถนน 6 ช่องจราจร ยกระดับเหนือผิวน้ำ 1-2 เมตร ยื่นออกไปจากตลิ่งเข้าไปในแม่น้ำข้างละ 5 เมตร มีไฟฟ้าแสงสว่าง ใหญ่ถนนทำเป็นทางจักรยานและสวนหย่อม ใช้เงินก่อสร้าง 25,000 ล้านบาท แต่ไปไม่ถึงฝั่งฝัน ในเมื่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในเวลานั้น ประเมินโครงการมี “ผลกระทบ” มากกว่า “ผลดี” อาทิ ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ศิลปกรรมของพื้นที่กรุงรัตนโกสินทร์และโดยรอบ ด้านกฎหมายไม่ได้บรรจุไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 เป็นต้น

ต่อมาเมื่อปี 2555 การเมืองเปลี่ยนผ่านสู่ “รัฐบาลเพื่อไทย” ได้เดินหน้า “โครงการทางเลียบเจ้าพระยา” ในพื้นที่ จ.นนทบุรี และปทุมธานี เป็นเวอร์ชัน เสริมความสูงของถนนเลียบแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อป้องกันปัญหาอุทกภัย ใช้งบประมาณบริหารจัดการน้ำดำเนินการ

จากนั้นต้นปี 2556 ในศึกสนามเลือกตั้งพ่อเมืองเสาชิงช้า **พล.ต.อ.พงศ์พัทธ์ พงษ์เจริญ** ผู้ลงสมัครสังกัดพรรคเพื่อไทยในเวลานั้น หาเสียงชูนโยบาย จะสร้างถนนเลียบแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณ

มติชน Matichon Circulation: 950,000 Ad Rate: 1,550	Section: First Section/-		
	วันที่: จันทร์ 24 พฤษภาคม 2564		
	ปีที่: 44	ฉบับที่: 15779	หน้า: 13(เต็มหน้า)
	Col.Inch: 232.91	Ad Value: 361,010.50	PRValue (x3): 1,083,031.50 คลิป: สีสี่
หัวข้อข่าว: พลิกปม'ทางเลียบเจ้าพระยา'ก่อน'ชะลอยาว' อภิเษกโพรเจกต์ยุคประชาธิปไตย... ถึง...			

ทำนั้รราชวงศ์ ทั้งสองฝั่งเป็นระยะทาง 17 กิโลเมตร ให้เป็นที่พักผ่อน
สาธารณะเพิ่มคุณภาพชีวิต

ปักหมุดตั้งแต่สะพานพระราม 8 ถึงสะพานสาทร โดยไม่มีเวนคืน
ที่ดินแต่อย่างใด เพราะจะปักเสาลงในแม่น้ำ พร้อมพื้นรกรางติดแอร์วิ่ง
รอบเกาะรัตนโกสินทร์ มาถึงเยาวราช ลดความแออัดการจราจรและส่งเสริม
การท่องเที่ยว แต่ก็ไม่ได้แค่นั้น!

มาเริ่มต้นผลักดันอย่างจริงจังเมื่อปลายปี 2557 ยุคสมัยรัฐบาล
คสช. ได้หยิบโครงการมาปิดฝุ่นอีกครั้ง หลังรัฐประหารเพียงไม่กี่วัน
งานนี้ออกแรงเข็งขันดันโดยสองพี่น้องบูรพาพยัคฆ์ **บิ๊กตู่-
พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา** นายกรัฐมนตรีและหัวหน้าคณะรักษาความ

สงบแห่งชาติ (คสช.) และ **บิ๊กป๊อก-พล.อ.อนุพงษ์ เผ่าจินดา** ผู้คุม
กระทรวงมหาดไทยและ กทม. หน่วยงานในสังกัด เป็นกองหนุน และ
แต่งตั้ง **บิ๊กป้อม-พล.อ.ประวิตร วงษ์สุวรรณ** รองนายกรัฐมนตรี เป็น
ประธานคณะกรรมการอำนวยการโครงการพัฒนาริมแม่น้ำเจ้าพระยา
ขับเคลื่อนโครงการ

เบื้องหน้าระบุว่า เพื่อพัฒนาเมือง ยกกระดับคุณภาพชีวิตของ
ประชาชน ให้ทุกคนสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์จากแม่น้ำเจ้าพระยา
และสร้างแลนด์มาร์กใหม่ ส่งเสริมการท่องเที่ยว ให้สอดคล้องกับ
ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ

แต่ว่ากันว่าเบื้องหลัง...ทางเลียบแม่น้ำเจ้าพระยาหรือ Chao
Phraya for All เป็นโครงการในฝัน “พล.อ.ประยุทธ์และ พล.อ.อนุพงษ์”
เพราะชื่นชอบการปั่นจักรยาน จึงอยากจะทำไบค์เลนหรือทางจักรยาน
เลียบแม่น้ำ เหมือนที่ต่างประเทศ มีโมเดลจาก “ประเทศเกาหลี” เป็นต้น
แบบ มีทั้งถนนสำหรับรถวิ่ง ไบค์เลนเลาะแม่น้ำ พร้อมจุดชมวิว

“ผมเป็นคนชอบการขี่จักรยาน เพราะเป็นการออกกำลังกายที่ดีที่สุด
ฝันมีแนวคิดสร้างเส้นทางจักรยานริมสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาเหมือน
เกาหลีใต้ แม้จะใช้งบประมาณสูง หากไม่คิดตั้งแต่วันนี้ก็จะไม่เกิด จึง
พยายามพูดคุยกับผู้บริหาร กทม. ต้องทำผังเมืองกรุงเทพฯ ใหม่ เพราะไม่
สามารถอยู่เช่นนี้ได้อีก ประเทศเราเป็นประเทศที่เล็ก ถนนมีจำกัดและ
แคบ ทางระบายน้ำก็แคบ ฟุตปาธก็แคบ ต้องมีการพัฒนาสู่อนาคตที่
ยั่งยืน” เป็นคำกล่าวของ พล.อ.ประยุทธ์ เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2557
ในงานเทศกาลจักรยานที่รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์มักกะสัน

จากคำบัญชา “กทม.” เดินหน้าจัดให้แบบติดจรวด ชีตแนวเส้นทาง
ปักหมุดตั้งแต่ “สะพานพระราม 3” พาดยาวถึง “สะพานพระนั่งเกล้า”
สร้างเลียบแม่น้ำเจ้าพระยาสองฝั่ง ฝั่งละ 25 กิโลเมตร รวมสองฝั่งเป็น
ระยะทาง 50 กิโลเมตร ใช้เงินก่อสร้างรวม 30,000 ล้านบาท ผ่านการ
อนุมัติจากคณะรัฐมนตรี (ครม.) วันที่ 12 พฤษภาคม 2558

ประกาศลงเสาเข็มเฟสแรกในทันที “สะพานพระปิ่นเกล้า-สะพาน
พระราม 7” ระยะทาง 14 กิโลเมตร รูปแบบการก่อสร้างเป็นโครงสร้าง
กว้าง 16 เมตร สร้างยื่นออกมาจากริมตลิ่งแม่น้ำ มีทางสำหรับรถขนส่ง
สาธารณะที่ไม่ใหญ่มากและไม่เป็นพิษต่อสิ่งแวดล้อม เช่น รถเมล์ล้อยาง
หรือระบบไฟฟ้า สร้างให้เสร็จใน 18 เดือน

แต่ด้วยเป็นโครงการใหญ่ระดับเมกะโปรเจกต์ อาจจะต้องทำรายงาน
ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม หรือ EIA ต้องใช้เวลานาน “กทม.” จึงปรับรูปแบบ
ใหม่ให้เหลือเฉพาะทางสำหรับทางจักรยานและทางคนเดิน พร้อมทั้ง
ที่พักริมแม่น้ำ และสวนสาธารณะ นอกจากนั้นบริเวณไหนที่เป็นจุดแออัด
และจุดโค้งมาก จะพัฒนาเป็นลานกิจกรรมสำหรับออกกำลังกายหรือ
กิจกรรมอื่นๆ และลดงบประมาณก่อสร้างจาก 14,006 ล้านบาท มาอยู่ที่
8,362 ล้านบาท

7 ปี มีแต่เสียงค้านจากมวลชน

จากปี 2558 ถึงปัจจุบัน รวม 7 ปี กทม. ยังไม่สามารถคิกออฟได้
หลังมีเสียงค้านจากหลายฝ่าย ไล่ตั้งแต่สถาปนิกสยาม กลุ่มสมัชชาแม่น้ำ
องค์กรวิชาชีพฯ และเครือข่ายอีก 32 องค์กร เนื่องจากหวั่นโครงการ
จะสร้างผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ประวัติศาสตร์ วิถีชีวิตริมน้ำ ศิลป
วัฒนธรรม การคมนาคม วิศวกรรม สถาปัตยกรรม และผังเมือง เป็นการ
กระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย และขัดต่อรัฐธรรมนูญ จนนำมาสู่การยื่น
ฟ้องต่อศาลปกครอง และศาลมีคำพิพากษาให้ กทม.ชะลอโครงการ
จนกว่าจะมีคำพิพากษาเป็นอย่างอื่น

แม้ว่าที่ผ่านมา “กทม.” จะรีวิวโครงการอยู่หลายครั้ง แต่ก็ยังไม่
โดนใจมวลชน จึงทำให้การเดินทางโครงการ ติดๆ ขัดๆ ยังไม่ฉลุย
อย่างที่ใจหวัง

รอฟังคำพิพากษาที่ศาลปกครองจะตัดสินออกมาชี้ชะตาว่าจะ
สุดท้ายโปรเจกต์ “ทางเลียบแม่น้ำเจ้าพระยา” จะได้แล่นต่อหรือ
จอดสนิท ปิดบัญชีโครงการ ไปโดยปริยาย

ประเสริฐ จาริก