

พัฒนาริมน้ำด้วยกระบวนการ ไม่ใช่การก่อสร้าง

อภิวัฒน์ รัตนวราหะ
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบในหลักการให้ดำเนินโครงการพัฒนาริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาระยะทาง 14 กิโลเมตร โดยออกแบบให้เป็นพื้นที่สาธารณะเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจและทางจักรยานเพื่อการสัญจร และให้โดดเด่นเป็นสัญลักษณ์ของประเทศไทย หน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องจึงได้รับมอบหมายให้ไปดำเนินการต่อ โดยสำนักงานโยธา กรุงเทพมหานครได้รับหน้าที่ด้านการออกแบบโครงสร้างและดำเนินการด้านวิศวกรรม

ในช่วงเวลาเดียวกัน สื่อหนังสือพิมพ์ โทรทัศน์และโซเซียลมีเดียก็ได้นำเสนอแบบร่างของโครงสร้างทางจักรยานที่มีความกว้าง 14 เมตรสองข้างฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา และมีการวิพากษ์วิจารณ์กันมากถึงความเหมาะสมในเรื่องรูปแบบและผลกระทบของโครงการดังกล่าว จนเกิดการรวมตัวแสดงการณของกลุ่มนักวิชาการ สมาคมวิชาชีพและกลุ่มประชาสังคมด้านผังเมืองและการออกแบบ รวมทั้งกลุ่มด้านอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและประวัติศาสตร์ อาทิ ภาควิชาพัฒนาพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา สมาคมสถาปนิกสยาม และกลุ่ม Friends of River นักออกแบบหลายท่านก็ได้เสนอทางเลือกต่างๆ ในการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำนี้ไว้อย่างน่าสนใจ โดยพื้นฐานแล้ว กลุ่มเหล่านี้สนับสนุนแนวคิดการพัฒนาพื้นที่สาธารณะริมแม่น้ำ แต่ไม่เห็นด้วยกับการก่อสร้างโครงสร้างคอนกรีตขนาดใหญ่รูปแบบเดียวกันตลอดแนวฝั่ง อีกทั้งเป็นกังวลกับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับสภาพแวดล้อม ชุมชนและการป้องกันน้ำท่วมในอนาคต

ผู้เขียนเห็นด้วยว่า นโยบายการพัฒนาริมน้ำเพื่อสร้างพื้นที่สาธารณะที่ประชาชนทั่วไปสามารถเข้าถึงได้นั้นเป็นแนวคิดที่น่าชื่นชมและสนับสนุนอย่างยิ่ง ในปัจจุบันพื้นที่ริมน้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพฯ มีน้อยมากที่เปิดให้สาธารณชนเข้าใช้ประโยชน์เพื่อนันทนาการและพักผ่อนได้โดยไม่ต้องเสียเงิน พื้นที่โดยมากเป็นที่ดินส่วนบุคคลหรือเป็นกิจการเอกชน ทั้งที่เป็นคอนโดมิเนียมและโรงแรม สำนักงาน ห้างสรรพสินค้าและร้านอาหาร พื้นที่สวนสาธารณะและทางเดินริมน้ำอาจพอมืออยู่บ้าง แต่ก็ประปราย กระจัดกระจายไม่เชื่อมต่อกัน นโยบายดังกล่าวของรัฐบาลจึงสะท้อนถึงความเข้าใจอย่างดีในปัญหาและความต้องการของคนเมืองในปัจจุบัน

แต่แนวคิดและนโยบายที่ดีอาจไม่ประสบความสำเร็จ ถ้ากระบวนการไม่ถูกต้องและเหมาะสม การพัฒนาพื้นที่ริมน้ำระยะทาง 14 กิโลเมตรที่มีความหลากหลายในด้านการถือครองและใช้ประโยชน์ที่ดิน ด้านสภาพชุมชนที่ต่างเชื้อชาติศาสนาและสถานะทางเศรษฐกิจ สภาพแวดล้อมที่เปราะบาง รวมถึงคุณค่าทางประวัติศาสตร์ที่มีอยู่มากเช่นนี้ ต้องพึงกระบวนการร่วมหารือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ครอบคลุม หลากหลายและโปร่งใส มิใช่เร่งรัดกระบวนการก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็ว ด้วยการนำเสนอแนวคิดและรูปแบบโครงสร้างที่เจ้าหน้าที่รัฐ นักออกแบบชื่อดังหรือบริษัทที่ปรึกษาได้ร่วมกันคิดขึ้นมา แล้วยึดยึดให้ประชาชนต้องตัดสินใจว่าเอาหรือไม่เอา ดังกับว่าทางเลือกในการออกแบบมีเพียงขาวกับดำ

ถึงแม้ว่าภาครัฐอาจยอมปรับลดขนาดความกว้างของทางจักรยานตามความเห็นของกลุ่มที่ออกมาท้วงติงจาก 14 เมตรให้เหลือ 12 เมตร หรือแม้แต่ 4 เมตรก็ตาม ก็ไม่ถือว่าเป็นการพัฒนาและออกแบบที่เหมาะสม เพราะไม่

ได้มาจากการร่วมหารือของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่แท้จริง แน่ใจว่าความเหมาะสมและความสวยงามในการออกแบบเป็นความพึงพอใจส่วนบุคคลเสียเป็นส่วนใหญ่ จึงเป็นไปได้ที่จะให้ทุกคนพอใจในแบบร่าง แต่กระบวนการมีส่วนร่วมในการออกแบบที่ดีจะทำให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเข้าใจและยอมรับองค์ประกอบต่างๆ ในโครงการได้มากขึ้น

กระบวนการที่ว่ามีใช้เพียงการจัดประชาพิจารณ์ครั้งสองครั้งแบบที่หน่วยงานรัฐนิยมทำกันอยู่ทั่วไป โดยอ้างว่ากฎหมายกำหนดให้ทำมาแค่นั้น ผู้สนับสนุนโครงการหลายท่านได้กล่าวถึงโครงการคลองของเอกชนในกรุงโซลที่หุบทางด่วนเก่าทิ้งเพื่อทำเป็นคลองกลางเมือง และโครงการไฮไลน์ในนครนิวยอร์กที่สร้างสวนสาธารณะบนรางรถไฟเดิม ทั้งสองโครงการนี้ถือว่าเป็นตัวอย่างความสำเร็จในการฟื้นฟูและพัฒนาพื้นที่สาธารณะในเมืองใหญ่ที่สร้างประโยชน์ทั้งในด้านสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและการท่องเที่ยว เจ้าหน้าที่ของไทยหลายท่านก็ไปดูงานในโครงการเหล่านี้มา สิ่งสำคัญที่ต้องเรียนรู้จากโครงการเหล่านี้ไม่ได้อยู่ตรงที่ผลลัพธ์ด้านการก่อสร้าง แต่อยู่ที่กระบวนการสร้างความเป็นหุ้นส่วนและการมีส่วนร่วมของกลุ่มต่างๆ ในสังคม

ในกรณีคลองของเอกชน เจ้าหน้าที่กรุงโซลได้ดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมที่หลากหลายและสม่ำเสมอ โดยลงพื้นที่สำรวจและพบปะกับประชาชนถึง 3,987 ครั้ง ประชุมระดับนโยบายกับผู้นำชุมชน 7 ครั้ง ประชุมประชาชน 12 ครั้ง นำเสนอแบบ 22 ครั้ง และรับฟังข้อท้วงติงคัดค้านถึง 7,200 กรณี อีกทั้งยังมีการสนับสนุนจากภาควิชาการในด้านข้อมูลความรู้และการวิเคราะห์ผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นกับชุมชน และการสื่อสารในรูปแบบอื่นๆ ที่หลากหลาย ทั้งแผ่นพับ วิดีโอ โฆษณาลมมีเดีย ฯลฯ ในช่วงแรกของการริเริ่มโครงการนี้ ประชาชนในพื้นที่เกือบร้อยละ 96 มีความเห็นคัดค้าน แต่ด้วยความวิริยะอุตสาหะของเจ้าหน้าที่ในการสร้างกระบวนการร่วมหารือ จึงทำให้ผู้คนยอมรับในโครงการ จนสำเร็จกลายเป็นตัวอย่างการฟื้นฟูเมืองในระดับโลกได้

หากหน่วยงานรัฐไทยยังอ้างว่าบริบทในประเทศตะวันตกหรือเกาหลีใต้ไม่เหมือนกับประเทศไทย ก็ถือว่ายังไม่เข้าใจการเปลี่ยนไปของสังคมไทย โดยเฉพาะการตื่นตัวของกลุ่มประชาสังคมด้านสิ่งแวดล้อมในเมืองที่มีทั้งข้อมูลความรู้ทรัพยากรและเครือข่ายที่จับตามองการดำเนินโครงการของรัฐอย่างสม่ำเสมอ ในยุคสมัยนี้ คงเป็นไปได้อีกแล้วที่ภาครัฐจะสามารถผลักดันสร้างโครงการขนาดใหญ่ในเมืองได้โดยไม่มีกระบวนการหารือกับภาคประชาชน แต่หากยังคงดำเนินโครงการก่อสร้างนี้ต่อไปโดยไม่มีกระบวนการร่วมหารือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่หลากหลาย รวมทั้งประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและเศรษฐกิจสังคมให้ครอบคลุมแล้ว ก็คงจะมีการคัดค้านต่อต้านต่อไป หรือถึงแม้จะเริ่มสร้างได้ ก็อาจกลายเป็นตอคอนกรีตที่รื้อทุบทิ้งแบบเสาโอบเวลล์

มติชนรายวัน. วันที่ 12 มิถุนายน 2558.