

เสียงสะท้อนจากภาคแม่กลอง

ทำประชาพิจารณ์กลุ่มย่อยไปเรียบร้อยแล้ว จนกระทั่ง
มาถึงเวทีสุดท้าย ขอยืนยันว่า กระบวนการทำเวทีย่อย
ตั้งแต่ปี 2556 บรรดาผู้ที่ได้รับผลกระทบส่วนใหญ่ไม่
ทราบรายละเอียดและไม่เคยเข้าร่วม

คำถามต่อรัฐวิสาหกิจ-ประชา

การรวบรวมรายชื่อประชาชนที่ไม่เห็นด้วยต่อโครงการทางหลวงพิเศษสายนครปฐม-ชะอำ รวม 2,015 ชื่อ ซึ่งดำเนินการโดย เครือข่ายอาสาสมัครแม่กลอง จ.ราชบุรี และประชาชนคนรักแม่กลอง จ.สมุทรสงคราม ที่ยื่นต่อ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี รวมไปถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม น่าจะสะท้อนภาพด้านหนึ่ง แม้โครงการนี้จะได้รับการบรรจุให้อยู่ในแผนงานของรัฐบาลมาตั้งแต่ปี 2550 ต่อเนื่องมาถึงขณะนี้

แต่การที่รัฐบาลจะขับเคลื่อนโครงการนี้ให้ก้าวไปข้างหน้า คงไม่สามารถทำได้อย่างราบรื่น เมื่อทำเรื่องของประชาชนในพื้นที่ของโครงการนี้มีทัศนคติที่ตรงกันข้ามกับหน่วยงานรัฐที่เป็นเจ้าของโครงการ ทั้งนี้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) นครปฐม-ชะอำ เป็นหนึ่งในแผนงานการพัฒนาทางหลวง เพื่อเสริมระบบโครงข่ายทางหลวงหมายเลข 4 หรือถนนเพชรเกษม ซึ่งเป็น

ตอน 2 มีจุดเริ่มต้นอยู่ที่ กม.73+000 ทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนธนบุรี-ปากท่อ) และสิ้นสุดที่ กม.119+370 บริเวณบ้านท่าคันโท อ.ท่าบาง จ.เพชรบุรี ระยะทางรวม 46 กิโลเมตร ดำเนินการโดย บริษัท เทสโก้ จำกัด และเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามแผนงานในขั้นตอนจึงเป็นการเริ่มจากสำรวจและออกแบบรายละเอียด จัดเตรียมเอกสารประกวดราคา และประเมินราคาก่อนดำเนินการก่อสร้างในลำดับต่อไป ซึ่งศักยภาพสำคัญของมอเตอร์เวย์สายนี้ก็คือ การเชื่อมต่อเข้ากับโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง บางใหญ่-กาญจนบุรี ที่ อ.นครชัยศรี จ.นครปฐม ลงสู่ภาคใต้

โครงการนี้ คาบเกี่ยวพื้นที่ จ.ราชบุรี นครปฐม เพชรบุรี สมุทรสงคราม และสมุทรสาคร คาดการณ์ว่ามูลค่าการลงทุนในโครงการนี้อยู่ที่ 3.3 หมื่นล้านบาท เสี่ยงสะท้อนที่ได้รับจากการจัดเวทีรับฟังความเห็นของประชาชนในจังหวัด ซึ่งอยู่ในพื้นที่ของโครงการก็คือ ความเดือดร้อนจากการเวนคืนที่ดินเป็นจำนวนมาก

อีกทั้งเส้นทางที่ขวางทางเดินน้ำจากเทือกเขาตะนาวศรี ที่จะไหลลงสู่อ่าวไทย ทำให้เสี่ยงที่จะก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมเป็นวงกว้างในจังหวัดที่อยู่ในแผนงาน

สุรจิต ชีรเวทย์ อดีตสมาชิกวุฒิสภาจังหวัดสมุทรสงคราม กล่าวว่า ภูมิศาสตร์ของจ.เพชรบุรี เป็นแนวลาดจากฝั่งตะวันตกลงไปยังตะวันออก ถ้ามีฝนตกหนักมวลน้ำจะไหลลงสู่ทะเลที่อ่าวบางตะนูน ที่มีแนวเส้นทางรถไฟสายใต้เป็นคันกั้นน้ำอยู่แล้ว ทำให้มีปัญหาต่อการระบายน้ำ เนื่องจากต้องอาศัยการระบายผ่านช่องได้สะพานรถไฟ แต่ทำได้ไม่สะดวกนัก เพราะมีตอม่อขนาดใหญ่ขวางทางน้ำไว้ ขณะเดียวกันเมื่อข้ามฝั่งแนวรถไฟจะเป็นพื้นที่ป่าชายเลน ที่ได้ปรับสมดุลธรรมชาติ ถ้าในอนาคตมีการสร้างเส้นทางรถไฟรางคู่ก็จะเป็นการเพิ่มขนาดแนวคันกั้นน้ำไปอีกเท่าตัว จากเส้นทางเดิมที่มีแนวกว้าง 70 เมตร และถ้าเพิ่มเส้นทางมอเตอร์เวย์ ซึ่งจะเป็นถนนที่ขนานไปกับเส้นทางรถไฟ จะยังเป็นการเพิ่มความหนาแน่นของแนวคันกั้นน้ำ

เสี่ยงสะท้อนจากคนแม่กลอง

ค้านมอเตอร์เวย์นครปฐม

เส้นทางหลักสายเดียวในการเดินทางจากภาคกลางลงสู่ภาคใต้ โดยได้รับการบรรจุให้อยู่ในแผนแม่บทโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของกรมทางหลวง และเป็น 1 ใน 13 เส้นทาง ที่ผ่านการเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี ตั้งแต่เมษายน 2540

ในการผลักดันให้เกิดโครงการทางหลวงพิเศษนครปฐม-ชะอำ อยู่บนพื้นฐานที่ว่า การจราจรของถนนเพชรเกษมอยู่ในสภาพที่หนาแน่นจากยวดยาน เนื่องจากเป็นเส้นทางหลักเพียงเส้นทางเดียวเท่านั้น จากภาคกลาง เชื่อมสู่ภาคใต้ ในปี 2552 กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาคความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด การสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน จนได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคม ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน ในปี 2555

ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียด โดยในปี 2556 กรมทางหลวงได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาให้ดำเนินการสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-อ.ชะอำ โดยแบ่งการดำเนินงานออกเป็น 2 ตอน

ตอน 1 มีจุดเริ่มต้นอยู่ที่ กม.9+855 บริเวณบ้านโคกพระ อ.นครชัยศรี จ.นครปฐม และสิ้นสุดที่ กม.73+000 ทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนธนบุรี-ปากท่อ) ระยะทาง 63 กิโลเมตร รับผิดชอบโดย บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด



ตอน 2 มีจุดเริ่มต้นอยู่ที่ กม.73+000 ทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนธนบุรี-ปากท่อ) และสิ้นสุดที่ กม. 119+370 บริเวณบ้านท่าคันโท อ.ท่ายาง จ.เพชรบุรี ระยะทางรวม 46 กิโลเมตร ดำเนินการโดย บริษัท เกล็ด จำกัด และเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามแผนงานในขั้นตอนนี้จึงเป็นการเริ่มจากสำรวจและออกแบบรายละเอียด จัดเตรียมเอกสารประกวดราคา และประเมินราคาก่อนดำเนินการก่อสร้างในลำดับต่อไป ซึ่งศักยภาพสำคัญของมอเตอร์เวย์สายนี้ก็คือ การเชื่อมต่อเข้ากับโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง บางใหญ่-กาญจนบุรี ที่ นครชัยศรี จ.นครปฐม ลงสู่ภาคใต้

โครงการนี้ คาบเกี่ยวพื้นที่ จ.ราชบุรี นครปฐม เพชรบุรี สมุทรสงคราม และสมุทรสาคร คาดการณ์ว่ามูลค่าการลงทุนในโครงการนี้อยู่ที่ 3.3 หมื่นล้านบาท เสียสะท้อนที่ได้รับจากการจัดเวทีรับฟังความเห็นของประชาชนในจังหวัด ซึ่งอยู่ในพื้นที่ของโครงการก็คือ ความเดือดร้อนจากการเวนคืนที่ดินเป็นจำนวนมาก

อีกทั้งเส้นทางที่ขวางทางเดินน้ำจากเทือกเขาตะนาวศรี ที่จะไหลลงสู่อ่าวไทย ทำให้เสี่ยงที่จะก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมเป็นวงกว้างในจังหวัดที่อยู่ในแผนงาน

สุรจิต ชีรเวทย์ อดีตสมาชิกวุฒิสภาจังหวัดสมุทรสงคราม กล่าวว่า ภูมิศาสตร์ของจ.เพชรบุรี เป็นแนวลาดจากฝั่งตะวันตกลงไปยังฝั่งตะวันออก ถ้ามีฝนตกหนักมวลน้ำจะไหลลงสู่ทะเลที่อ่าวบางตะบูน ที่มีแนวเส้นทางรถไฟสายใต้เป็นคันกั้นน้ำอยู่แล้ว ทำให้มีปัญหาดูการระบายน้ำ เนื่องจากต้องอาศัยการระบายผ่านช่องได้สะพานรถไฟ แต่ทำไม่ได้ไม่สะดวกนัก เพราะมีตอม่อขนาดใหญ่ขวางทางน้ำไว้ ขณะเดียวกันเมื่อข้ามฝั่งแนวรถไฟจะเป็นพื้นที่ป่าชายเลน ที่ได้ปรับสมดุลธรรมชาติ ถ้าในอนาคตมีการสร้างเส้นทางรถไฟรางคู่ก็จะเป็นการเพิ่มขนาดแนวคันกั้นน้ำไปอีกเท่าตัว จากเส้นทางเดิมที่มีแนวกว้าง 70 เมตร และถ้าเพิ่มเส้นทางมอเตอร์เวย์ ซึ่งจะเป็นถนนที่ขนานไปกับเส้นทางรถไฟ จะยิ่งเป็นการเพิ่มความหนาแน่นของแนวคันกั้นน้ำ

“การก่อสร้างถนนมอเตอร์เวย์ไม่ได้ส่งผลกระทบแค่ 500 เมตร ตามที่บริษัทที่ปรึกษาอ้างเท่านั้น แต่ยังกระทบพื้นที่อื่นอีก กระทั่ง จ.ราชบุรี ที่ต้องถูกเวนคืนที่ดิน ทั้งที่ถูกจัดเป็นพื้นที่อนุรักษ์ชนบทเพื่อเกษตรกรรมตามผังเมืองรวม” สุรจิต กล่าว

สมเกียรติ เรือเกตุ ชาวนา อ.บ้านลาด จ.เพชรบุรี กล่าวว่า ชาวนาจำนวนมากจะได้ผลกระทบจากโครงการนี้ เพราะทางหลวงพิเศษตัดผ่านกลางที่นา “เมื่อที่นาถูกแบ่งเป็น 2 แปลง โดยมีถนนผ่า ทำให้เจ้าของที่เดือดร้อนทั้งเรื่องการสัญจรระหว่างนาทั้ง 2 แปลง และการส่งน้ำทำนา นอกจากนี้หากการสร้างถนนไม่กระตือรือร้น ผลก็คือเกิดปัญหาน้ำท่วมที่นา” สมเกียรติ กล่าว

ปริญญา ศรีสุคนธ์ ภูมิลำเนา อ.เมือง จ.เพชรบุรี กล่าวว่า ประชาชนทั้งใน จ.เพชรบุรี ราชบุรี และสมุทรสงคราม กว่าร้อยละ 80 ต่างมีที่นาไม่เหินด้วยกับโครงการทางหลวงพิเศษสายนี้ และพร้อมที่จะคัดค้านไม่ให้มีการดำเนินการก่อสร้าง แม้โครงการจะอ้างว่ามีการทำประชาพิจารณ์กลุ่มย่อยไปเรียบร้อยแล้ว จนกระทั่งมาถึงเวทีสุดท้าย ขอยืนยันว่า กระบวนการทำเวทีย่อยตั้งแต่ปี 2556 บรรดาผู้ที่ได้รับผลกระทบส่วนใหญ่ไม่ทราบรายละเอียดและไม่เคยเข้าร่วม

นางกากนแม่กลอง

ตอร์เวย์นครปฐม-ชะอำ



สำหรับผลกระทบที่ประชาชนกังวล คือ 1.การเวนคืนที่ดินทำกิน 2.ผลกระทบจากปัญหาน้ำท่วมเนื่องจากแนวถนนจะเป็นคันกั้นน้ำขนาดใหญ่ขวางน้ำที่ไหลจากแนวเทือกเขาตะนาวศรีลงสู่อ่าวไทย 3.สูญเสียพื้นที่การเกษตรอันอุดมสมบูรณ์ โดยเฉพาะพื้นที่ปลูกมะนาวแหล่งใหญ่ที่สุด 4.เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงจากการขนส่งสารเคมี เพราะถ้ารถบรรทุกสารเคมีเกิดอุบัติเหตุจะกระจายผ่านที่ลุ่มลงสู่แหล่งน้ำ ป่าชายเลน และอ่าวไทยได้อย่างรวดเร็วและควบคุมได้ยาก

“ทางออกที่ชาวบ้านเสนอในเวทีคือ การพัฒนากันสายปากท่อ-หนองหญ้าปล้อง ซึ่งแถบนั้นเป็นที่ราบดินลูกรังส่วนใหญ่เป็นไร่สับปะรด หากมีการเวนคืนจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ชุมชน รวมทั้งแนวทางการทำถนนยกระดับคร่อมแนวถนนเพชรเกษมที่แทบจะไม่ต้องการเวนคืน” ปริญญา กล่าว

สมล สุตะวิริยะวัฒน์ ประธานชมรมอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและธรรมชาติจังหวัดเพชรบุรี กล่าวว่า ทางหลวงพิเศษสายนี้ ผ่าน 4 อำเภอของจังหวัด ที่เป็นแหล่งศิลปวัฒนธรรมท้องถิ่น อันหมายถึงการทำลายแหล่งวัฒนธรรมทางอ้อม ในขณะที่พื้นที่ทำการเกษตรมาช้านานจะถูกแบ่งออก โดยมีถนนมาขวางกั้น

อานาภาพ เจริญศักดิ์ วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ กรมทางหลวง กล่าวว่า โครงการนี้มีความจำเป็นที่จะต้องเวนคืนที่ดินบางส่วน เพื่อนำมาพัฒนาให้เกิดเส้นทางคมนาคมที่จะรองรับการขยายตัวของภาคการขนส่ง และทางภาครัฐพร้อมที่จะเยียวยาและชดเชยความสูญเสียที่เกิดขึ้น

เป็นหน้าที่ของประชาชนในพื้นที่ ซึ่งมีต่อโครงการลงทุนของรัฐที่กำลังผลักดันให้เกิดขึ้น