

การเดินหน้าลงน้ำอีกครั้งหนึ่ง

ของกรุงเทพฯ

การเดินหมากลงน้ำอีกครั้งหนึ่ง ของกรุงเทพฯ



พิชญ
พงษ์สวัสดิ์

madpitch@yahoo.com

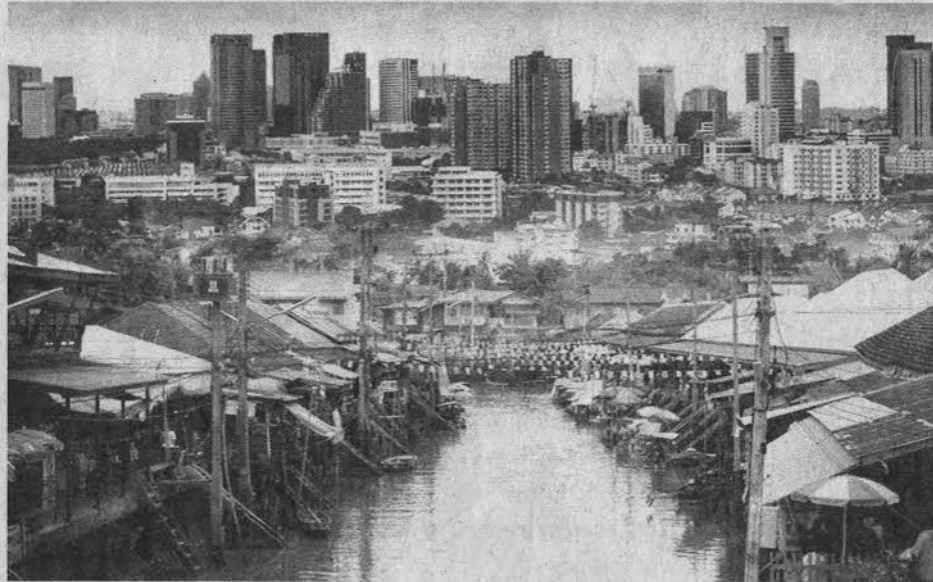
กรุงเทพฯนั้นมีพัฒนาการเติบโตหมุนกลับมาสู่
รอบใหม่อีกครั้งหนึ่ง

จากยุคตั้งต้นที่แม่น้ำลำคลองนั้นเป็นเส้นทางสำคัญ
ที่หล่อเลี้ยงการเติบโตของเมือง

มาสู่ยุคของถนนและรถยนต์เริ่มเข้ามาแทนที่ เรา
จะเห็นการลบลบทางของแม่น้ำลำคลองบางส่วนถึง
ขั้นของการถมคลอง ตัดถนนทับลงไป หรือการเริ่มหัน
หน้าเข้าสู่ถนนแทนการหันหน้าเข้าสู่คลองของสิ่งปลูก
สร้างและที่พักอาศัยต่างๆ

ยุคต่อมาถนนทั่วไปเริ่มใช้การได้ยากขึ้น รถเริ่ม
ติดมากขึ้น ศูนย์กลางเมืองเริ่มเข้าถึงได้น้อยลง ห้าง
ขนาดใหญ่แทนที่จะอยู่ใจกลางเมือง เริ่มขยายขยายไป
อยู่แถบชานเมืองมากขึ้น ห้างแบบนี้บางครั้งเรียกว่า
เป็นแม่เหล็กสำคัญที่ทำให้การพัฒนาพื้นที่โดยรอบเกิด
ขึ้นได้มากขึ้น อาจเรียกว่าในปัจจุบัน ในกรุงเทพฯเอง
นั้นถ้าจะนับศูนย์กลางย่อยของกรุงเทพฯอาจจะต้องนับ
ว่ามีสาขาของห้างใหญ่ที่เป็นแกนสำคัญของการพัฒนา
ในพื้นที่อยู่ในบริเวณไหนบ้าง เช่น บางกะปิ บางแค
ศรีนครินทร์ บางนา ปิ่นเกล้า มีนบุรี พระรามสอง
พระรามสาม เป็นต้น

เมื่อรถติดขึ้น ศูนย์กลางเมืองก็เข้าถึงยาก คน
เริ่มขยายขยายไปยังพื้นที่ไกลขึ้น ในพื้นที่ในเมือง



ข้ออ้างของความเป็นระเบียบของเมือง และเป็นการ
คืนถนนให้กับคนเดิน คนวิ่ง และเกิดการสร้างพื้นที่
จักรยานซ้อนลงไปบนถนนในหลายพื้นที่ทั้งที่ปัจจุบันทั้ง
ร้างไปก็ไม่น้อย

การรื้อและย้ายพื้นที่ชุมชนริมน้ำจำนวนหนึ่งเกิด
ขึ้นภายใต้เงื่อนไขของเรื่องข้อหาในการบุกรุกพื้นที่ริมน้ำ
และเงื่อนไขของการนำพื้นที่ดินมาเพื่อบริหารจัดการ
ป้องกันน้ำท่วม

รวมทั้งการนำเสนอภาพการเปลี่ยนแปลงใหญ่ใน
บริเวณริมน้ำทั้งหมดเพื่อสร้างทางเดินเท้า และพื้นที่พัก
ผ่อนสาธารณะ รวมทั้งการปรับปรุงภูมิทัศน์อีกมากมาย
ทั้งในระดับพื้นที่ที่ครอบคลุมในวงกว้าง หรือในพื้นที่ย่อย

เรื่องต่อมาก็คือ เรายังไม่มีรูปแบบของหน่วยงาน
ของรัฐบาลท้องถิ่นในที่นี้คือ กทม. ที่รับผิดชอบโดยตรง
ในการจัดทำแผนงานและจัดการการมีส่วนร่วมของพื้นที่
ริมน้ำอย่างเป็นระบบ ที่ประชาชนเข้าถึงได้และเข้าใจ
บทบาทของตนในการเข้าร่วม (หรือถ้ามีเราก็คงจะไม่
ค่อยได้รับทราบกัน)

ส่วนสำคัญในกรณีของกรุงเทพฯก็คือ พื้นที่ที่กำลัง
จะเกิดการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ในวันนี้คือพื้นที่ใน
บริเวณฝั่งธน ซึ่งถูกทิ้งไว้จากสายตาของนักพัฒนาและ
ระบบราชการมาเป็นเวลานาน นับตั้งแต่การผนวกรวม
ฝั่งธนเข้ามาอยู่ในส่วนหนึ่งของกรุงเทพมหานครอย่าง
เป็นทางการเมื่อปี 2514 เป็นต้นมา ซึ่งจะเห็นว่า นับจาก

เมื่อนับว่า เดิมนั้นห้างใหญ่และการพัฒนาที่ดิน อย่าง
น้อยจะเกิดขึ้นก็เมื่อมีถนนรองรับมาก่อน และประเด็น
ร้อนๆ เรื่องของการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำในช่วงไม่นานนี้
เริ่มปะทุขึ้นมาในหลายพื้นที่

การขับเคลื่อนการพัฒนาที่ดินในรอบใหม่นี้มีความ
ชัดเจนกว่าการพัฒนาที่ดินในกรุงเทพฯในช่วงที่แล้วอยู่
หลายประการ รวมทั้งความเชื่อมั่นว่าจะสามารถดึงดูด
เม็ดเงินจากต่างชาติผ่านการท่องเที่ยว และเม็ดเงิน
จากคนไทยไฮโซอีกไม่น้อย และที่น่าสนใจยิ่งก็คือ
เรื่องของความเชื่อมั่นว่าความเป็นไทยจะสามารถขาย
ได้ และถูกผนวกเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของการเติบโต
ของโลกาภิวัตน์

เมื่อการขับเคลื่อนของเอกชนรุดหน้าไปถึงเพียง
นี้ คำถามคือ ภาครัฐและภาคประชาชนควรจะเริ่มตั้ง
หลักคิดถึงทิศทางการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำอย่างจริงจัง
โดยไม่จำเป็นต้องรอรับการพัฒนาของเอกชนเท่านั้น
แต่ต้องคำนึงถึงผลกระทบต่างๆ ที่จะตามมาของสังคม
เมืองในภาพรวม โดยเฉพาะทั้งเรื่องของความเป็นธรรม
ในการเข้าถึงพื้นที่ และความยั่งยืนของพื้นที่ รวมทั้ง
การให้ความรู้และความทรงจำเกี่ยวกับพื้นที่เหล่านั้นว่า
มีความเป็นมาอย่างไร

ความเชื่อในด้านบวกของการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำใน
เมือง (urban waterfront redevelopment) มักเป็น
เรื่องของ การเพิ่มขึ้นของความเข้มแข็งของเศรษฐกิจใน
พื้นที่ การสร้างพื้นที่สาธารณะแห่งใหม่และการเพิ่มการ
เข้าถึงคุณค่าทางวัฒนธรรมและธรรมชาติของพื้นที่ รวม
ทั้งการเป็นเครื่องมือในการเพิ่มภาพลักษณ์ทางบวกของ
เมือง ซึ่งจะทำให้การเติบโตของเมืองมีความมั่นคงและ
เกิดการลงทุนจากต่างชาติ เมืองที่มีแม่น้ำซึ่งเดิมนั้นอาจ
จะรู้สึกว้าวกปรก และไม่คอยหน้ารับริมน้ำก็หันมาทำให้
แม่น้ำหรือพื้นที่ริมน้ำเป็นจุดขาย

แต่ในอีกด้านนั้นข้อกังวลเรื่องความเท่าเทียมและ
การรองรับความต้องการของผู้คนที่ตามมา เพราะคน
ที่เปราะบางและ ทนต่อค่าครองชีพที่เพิ่มขึ้นไม่ไหวก็
อาจจะต้องย้ายออกจากพื้นที่เพราะราคาที่พุ่งสูงขึ้น ที่
พักใหม่ๆ ก็เข้าถึงไม่ไหว รวมทั้งเกิดคนกลุ่มใหม่ๆ ย้าย
เข้ามาในพื้นที่เพิ่มขึ้น คำถามเรื่องของความเป็นธรรม
ในการพัฒนาที่ตามมา โดยเฉพาะกับรัฐบาลท้องถิ่นที่มี

เช่นแม่เหล็กสำคัญทำให้การพัฒนาพื้นที่โดยรอบเกิดขึ้นได้มากขึ้น อาจเรียกว่าในปัจจุบัน ในกรุงเทพฯเองนั้นถ้าจะมีศูนย์กลางเมืองย่อยของกรุงเทพฯอาจจะต้องนับว่ามีสาขาของห้างใหญ่ที่เป็นแกนสำคัญของการพัฒนาในพื้นที่อยู่ในบริเวณไหนบ้าง เช่น บางกะปิ บางแค ศรีนครินทร์ บางนา ปิ่นเกล้า มีนบุรี พระรามสอง พระรามสาม เป็นต้น

เมื่อรถติดขึ้น ศูนย์กลางเมืองก็เข้าถึงยาก คนเริ่มขยับขยายไปยังพื้นที่ไกลขึ้น ในพื้นที่ในเมืองมอเตอร์ไซค์รับจ้างก็เริ่มมีมากขึ้น ชานเมืองก็มีมากขึ้นเช่นกัน เพราะชอยต่างๆ มันยาวขึ้นและรถเมล์ก็โตตามไม่ทัน ทางด่วนและรถตู้ก็เป็นทางเลือกมากขึ้น ทั้งเข้าเมืองและขยายเมืองออกไป หากนั่งรถเมล์เข้ามาในเมืองคงใช้เวลาาน แต่ถ้านั่งรถตู้ก็จะทำให้เข้าเมืองและกลับบ้านได้ด้วยเวลาที่น้อยลง

ต่อมาใจหยาบก็เพิ่มเข้ามา เมื่อถนนธุรกิจเจออุปสรรคของห้างชานเมืองที่ตั้งลูกค้าใกล้บ้านไม่มากขึ้นเรื่อยๆ ส่วนหนึ่งนำไปสู่การมีรถลอยฟ้าและรถใต้ดินเพื่อตรึงให้พื้นที่เมืองย่านธุรกิจยังคงสภาพของแกนที่ตั้งจุดเมืองเอาไว้ จะเห็นได้ว่าในช่วงแรกรถไฟฟ้าจะวิ่งเฉพาะในย่านใจกลางเมืองทางธุรกิจเป็นสำคัญ และก่อให้เกิดการกลับเข้าสู่เมืองอีกครั้งของผู้คนรุ่นใหม่ในรูปแบบของการเกิดที่พักอาศัยในอาคารสูง คือคอนโดและอพาร์ทเมนต์ตามแนวรถไฟฟ้า

ในช่วงที่ผ่านมาการเติบโตของเมืองแบบนี้ดำเนินต่อไปเรื่อยๆ พร้อมกับพลวัตเมืองอีกด้านหนึ่งก็คือเคลื่อนไหวและใช้ชีวิตของคนจนเมือง และคนที่เปราะบางต่อการพัฒนาเมือง ทั้งที่พวกเขาเป็นส่วนหนึ่งของความมั่งคั่งและการเติบโตของเมืองเช่นกัน ดังที่เห็นจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ไม่เป็นทางการ อาทิ หาบเร่ แผงลอย ตลาดนัดกลางคืน และที่พักอาศัยตามริมน้ำ และตามชุมชนแออัด รวมทั้งห้องเช่า หอพัก ที่มักไม่ค่อยได้มาตรฐาน แต่ก็มีแลกรมากด้วยโอกาสที่จะได้เป็นส่วนหนึ่งของความมั่งคั่งในเมือง

ไม่กี่ปีที่ผ่านมา ความเข้มข้นของการจัดระเบียบเมืองมีมากขึ้น โดยเฉพาะการไล่รื้อตลาดนัดกลางคืนแห่งใหญ่ในพื้นที่ชั้นใน ที่มาควบคู่กับกระแสการฟื้นฟูเมืองชั้นในให้สวยงาม รถไฟฟ้าสายใหญ่เริ่มก่อสร้างเพื่อเข้าสู่พื้นที่ดังกล่าว ตึกกรมบ้านเรือนในพื้นที่ที่มีการก่อสร้างใหม่ด้วยการย้ายเอารูปทรงของตึกในแบบเดิมมาสร้างให้ดูเหมือนการย้อนยุค

พื้นที่ทางเดินเท้าถูกปิดกั้นไม่ให้มีการค้าขายด้วย

การรื้อและย้ายพื้นที่ชุมชนริมแม่น้ำจำนวนหนึ่งเกิดขึ้นภายใต้เงื่อนไขของเรื่องข้อหาในการบุกรุกพื้นที่ที่ริมน้ำและเงื่อนไขของการนำพื้นที่ดินมาเพื่อบริหารจัดการป้องกันน้ำท่วม

รวมทั้งการนำเสนอภาพการเปลี่ยนแปลงใหญ่ในบริเวณริมน้ำทั้งหมดเพื่อสร้างทางเดินเท้า และพื้นที่ที่พักผ่อนสาธารณะ รวมทั้งการปรับปรุงภูมิทัศน์อีกมากมายทั้งในระดับพื้นที่ที่ครอบคลุมในวงกว้าง หรือในพื้นที่ย่อยที่ปรับเปลี่ยนทำเรือเก่าให้กลายเป็นย่านร้านอาหารและพักผ่อนหย่อนใจใหม่ที่ราคาสินค้าเพิ่มสูงขึ้นเป็นอย่างมาก

มาจนถึงการเปิดตัวของ landmark หรือสถานที่ที่เป็นจุดสังเกตหลักแห่งใหม่ในพื้นที่ริมน้ำในรูปแบบของห้างสรรพสินค้าและโครงการพัฒนาที่ดินขนาดใหญ่ที่เชื่อว่าจะเป็นแหล่งดึงดูดทั้งเงิน ผู้คนในระดับโลก

สัญสำคัญที่น่าตั้งข้อสังเกตก็คือ แนวโน้มการพัฒนาใหม่ของกรุงเทพฯกำลังย้ายตัวไปที่ริมน้ำมากขึ้น ขณะที่เรายังไม่ค่อยมีความพร้อมทั้งในระดับของสังคมและในระดับของรัฐบาลท้องถิ่นและระดับชาติในการวางแผนทางการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำอย่างเป็นระบบ ไม่ต้องพูดอะไรไปไกลมากหรอกครับ แค่คณะกรรมการจัดการน้ำเวลานี้น้ำท่วมแต่ละรอบก็ยังแยเลยครับ

การพัฒนาพื้นที่ริมน้ำนั้นมันยืดโยงทั้งประเด็นสิ่งแวดล้อมคือในส่วนของตัวเองน้ำล้นคลอง และในส่วนของพื้นที่ริมน้ำ และพื้นที่ที่ลึกเข้าไปที่จะได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ริมน้ำอีกมากมาย

ยกตัวอย่างง่ายๆ ก็คือ การจราจรทางน้ำที่เกิดขึ้นในปัจจุบันนั้น เนื่องจากปริมาณยังไม่มากนัก ก็ดูจะไร้ระเบียบอยู่ไม่น้อย ที่นี้ถ้าลองตั้งคำถามใหม่ว่าในอนาคตการจราจรทางน้ำไม่ใช่แค่เรื่องของเรือขออนุญาตมีเรือ และการมีท่าเรือ แต่รวมถึงเรื่องของเดินเรือในหลายรูปแบบขึ้น เราจะมีระบบในการจัดการอย่างไร

เรื่องต่อมาก็คือ เรามักจะอ้างกันแต่ว่ามีชุมชนริมน้ำที่ถูกไล่เข้าไปในพื้นที่ แต่เราไม่ค่อยตั้งคำถามว่า พื้นที่ริมแม่น้ำกับพื้นที่ที่ริมชายฝั่งทะเลเป็นพื้นที่ริมน้ำเหมือนกันไหม? ถ้าเหมือนกัน ทุกคนต้องมีสิทธิในการเข้าถึงพื้นที่น้ำเหมือนกันใช่หรือไม่? ถ้าใช่ ทำไมเราจึงไม่สามารถเดินริมน้ำในทุกจุดได้

ริมน้ำอย่างเป็นระบบ ที่ประชาชนเข้าถึงได้และเข้าใจบทบาทของตนในการเข้าร่วม (หรือถ้ามีเราก็คงจะไม่ค่อยได้รับทราบกัน)

ส่วนสำคัญในกรณีของกรุงเทพฯก็คือ พื้นที่ที่กำลังจะเกิดการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ในวันนี้คือพื้นที่ในบริเวณฝั่งธน ซึ่งถูกทิ้งไปจากสายตาของนักพัฒนาและระบบราชการมาเป็นเวลานาน นับตั้งแต่การผนวกกรมฝั่งธนเข้ามาอยู่ในส่วนหนึ่งของกรุงเทพมหานครอย่างเป็นทางการเมื่อปี 2514 เป็นต้นมา ซึ่งจะเห็นว่า นับจากช่วงนั้นมาจนถึงเมื่อไม่นานมานี้ไม่มีโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ลงไปพัฒนาฝั่งธนอย่างเป็นระบบ เมื่อเทียบกับโครงการขนาดใหญ่ที่ข้ามฝั่งธนไปยังจังหวัดโดยรอบของกรุงเทพฯ เช่น นครปฐม ปทุมธานี สมุทรปราการ นนทบุรี เป็นต้น เว้นแต่จะมีสะพานและถนนตัดผ่านไป ยังพื้นที่นอกกรุงเทพฯ

มาวันนี้ฝั่งธนกำลังเกิดการเปลี่ยนแปลงขนาดใหญ่ ทั้งการรถไฟฟ้ามหาสมุทรและโครงการที่อยู่อาศัยและโครงการพัฒนาอีกจำนวนมากในพื้นที่ฝั่งธนบุรี

ละเรื่องนี้ทำให้ต้องคิดต่อไปว่า นอกจากเรื่องของพื้นที่ที่มันที่จะต้องบริหารจัดการควบคู่ไปกับการเข้าใจเรื่องนิเวศวิทยาของแม่น้ำลำคลองและพื้นที่โดยรอบจากพื้นที่ที่ริมน้ำแล้ว เรื่องของการมองการพัฒนาในระดับภูมิภาค คือมองฝั่งธนทั้งระบบและทำความเข้าใจฝั่งธนในฐานะที่เป็นเมืองของตัวเองที่ไม่ต้องพึ่งพาฝั่งพระนคร รวมทั้งการพัฒนาความสัมพันธ์ของฝั่งธนกับพื้นที่โดยรอบของฝั่งธนนั้นมีความสำคัญยิ่ง เพราะกรุงเทพฯเป็นการผนวกเอาเมืองใหญ่สองเมืองเข้าด้วยกัน

แต่ที่ผ่านมาการพัฒนานั้นทำให้ฝั่งธนถูกละเลยและเป็นพื้นที่ที่ต้องพึ่งพาความช่วยเหลือจากฝั่งกรุงเทพฯมาโดยตลอด ทั้งที่ในปัจจุบันพื้นที่ฝั่งธนจำนวนมากเป็นพื้นที่ที่มีการขยายตัวอย่างก้าวกระโดด เพื่อตอบรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งถนน สะพาน รถไฟฟ้า คอนโด โรงแรม และห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ทั้งสิ้น

การเติบโตของห้างริมน้ำรวมทั้งโครงการพัฒนาที่ดินขนาดใหญ่ของห้างใหม่ย่านฝั่งธนในรอบนี้ทำให้เราต้องตั้งหลักคิดกันต่อว่า นี่คือการครั้งแรกในรอบหลายทศวรรษที่การพัฒนาที่ดินนั้นถูกบุกเบิกโดยเอกชนโดยปราศจากโครงสร้างพื้นฐานรองรับที่เพียงพอ (ยังไม่ได้พูดถึงเรื่องของรถไฟฟ้าสายใหม่ที่กำลังจะเข้าไปในหัวนั้น ว่าตกลงใครจะเป็นคนแบกภาระในการก่อสร้าง)

จะรู้สึกว่าสกปรก และไม่คอยหน้าร้านมียกให้หน้าทำให้แม่น้ำหรือพื้นที่ที่ริมน้ำเป็นจุดขาย

แต่ในอีกด้านนั้นข้อกังวลเรื่องความเท่าเทียมและการรองรับความต้องการของผู้คนก็ตามมา เพราะคนที่เปราะบางและ ทนต่อค่าครองชีพที่เพิ่มขึ้นไม่ไหวก็อาจจะต้องย้ายออกจากพื้นที่เพราะราคาที่แพงขึ้น ที่พักใหม่ๆ ก็เข้าถึงไม่ไหว รวมทั้งเกิดคนกลุ่มใหม่ๆ ย้ายเข้ามาในพื้นที่ที่เพิ่มขึ้น คำถามเรื่องของความเป็นธรรมในการพัฒนาก็ตามมา โดยเฉพาะกับรัฐบาลท้องถิ่นที่มีภารกิจต้องดูแลเรื่องอื่นๆ นอกเหนือไปจากการพัฒนาเศรษฐกิจในเมือง

นอกจากนั้นแล้ว การถกเถียงเรื่องการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำในเมืองในยุคหลังๆ ยังเกี่ยวพันไปถึงเรื่องของการตั้งคำถามว่า กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เน้นเรื่องการท่องเที่ยวและการพักผ่อนหย่อนใจนั้นก่อให้เกิดรายได้จริงจิงในฐานะภาคเศรษฐกิจที่เป็นจริงแค่ไหน หรือความมั่งคั่งที่เกิดขึ้นนั้นกลับย้อนกลับไปสู่บริษัทขนาดใหญ่ และสาขาของพวกเขามากกว่าบุคลากรในภาคการบริการที่สวัสดิการน้อยและค่าแรงไม่มากนัก ประเด็นเรื่องผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเมื่อการปลูกสร้างเพิ่มมากขึ้นก้าวกระโดดในพื้นที่ริมน้ำ

รวมทั้งการมีส่วนร่วมของประชาชนในการตัดสินใจในพื้นที่เหล่านั้น รวมไปถึงความเป็นธรรมของการใช้พื้นที่สำหรับคนที่ถูกเบียดขับจากพื้นที่และการเข้าไม่ถึงของคนอีกจำนวนไม่น้อยต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพที่ดินในครั้งนี้

การตั้งคำถามถึงผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในนามของการพัฒนาพื้นที่ที่ริมน้ำยังรวมไปถึงว่าการพัฒนาในรอบนี้มีนคือการพัฒนาเมืองที่ยั่งยืนเป็นธรรม หรือเป็นเพียงการกำหนดพื้นที่ทางการตลาดแบบที่ประชาชนจำนวนมากต้องรองอะไรไม่ได้ (place making) และสร้างบรรยากาศใหม่ในแบบพื้นที่ทางจินตนาการ (theme park) และเศรษฐกิจใหม่ที่กำลังเกิดขึ้นอาจไม่ได้ให้ประโยชน์กับคนทุกคนในเมือง

โดยเฉพาะเมื่อคำสวยๆ อย่างคำว่า การมีส่วนร่วมของชุมชน การร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน และการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและสังคมนั้นถูกนำมาแทนที่กิจกรรมและเงื่อนไขของการบริหารหรือสาธารณะอย่างรอบด้าน การพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืนและความเป็นธรรมในการพัฒนาเมือง