

บทที่ 3

ความเป็นมาและปัญหาของโครงการถนนรวมและกระจายการจราจร และการจัดการประชาพิจารณ์

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ศึกษาเรื่องประชาพิจารณ์กับการตัดสินใจของรัฐ ศึกษาเฉพาะกรณีโครงการถนนรวมและกระจายการจราจร ซึ่งเป็นถนนเชื่อมต่อระหว่างทางด่วนชั้นที่ 2 กับถนนพื้นราบ จุดที่มีการจราจรหนาแน่นคือ บริเวณถนนราชดำริ และจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินบริเวณชุมชนบ้านครัว เพื่อความเข้าใจปัญหาให้ชัดเจน เนื้อหาในบทนี้อธิบายถึงความเป็นมาของโครงการทางด่วนชั้นที่ 2 และโครงการถนนรวมและกระจายการจราจร ผลกระทบที่ส่งผลให้ชาวบ้านครัวต้องคัดค้านโครงการถนนรวมและกระจายการจราจร เหตุผลในการเรียกร้องให้มีประชาพิจารณ์ เพื่อยุติความขัดแย้งในโครงการถนนรวมและกระจายการจราจร จุดกำเนิดของกระบวนการประชาพิจารณ์ และการตัดสินใจของรัฐต่อมติถนนรวมและกระจายการจราจร ด้วยวิธีประชาพิจารณ์ ซึ่งจะอธิบายตามลำดับดังนี้

3.1 ความเป็นมาของทางด่วนชั้นที่ 2

สืบเนื่องมาจากปัญหาสภาพการจราจรกรุงเทพมหานครซึ่งนับวันจะทวีความรุนแรงมากขึ้นเรื่อย ๆ โดยในปี พ.ศ. 2514 ผู้เชี่ยวชาญชาวเยอรมันได้คำนวณว่า การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางที่จะสนองความต้องการของประชาชนนั้น ควรเดินทางไม่ต่ำกว่า 30 กม./ชม. แต่ปรากฏว่าในปีนั้น รถโดยสารประจำทางเดินทางได้โดยคิดเฉลี่ยแล้วชั่วโมงละ 20 กม./ชม. และในปี พ.ศ. 2519 เมื่อพิจารณาถึงความต้องการของประชาชนและรถโดยสารแล้ว อาจกล่าวได้ว่า รถโดยสารประจำทางต้องเดินทางด้วยอัตราความเร็วกว่า 36 กม./ชม. จึงเป็นการเพียงพอ จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ชั้นผู้ใหญ่ขององค์การขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ ปรากฏว่า รถโดยสารเดินทางได้ชั่วโมงละประมาณ 9 กม. ถ้ามิได้มีการแก้ไขปัญหาดังกล่าว การจราจรคงจะเลวลงจนถึงขั้นเป็นอัมพาต

สาเหตุต่าง ๆ ที่ก่อให้เกิดความล่าช้าในการเดินทาง คือ ถนนไม่พอสอดความต้องการของประชาชน กระทรวงคมนาคมได้รับความร่วมมือจากบริษัท F.H. Kocks KG Consulting Engineers และ Rein-Ruhr Ingenieurbüro MBH ในการสำรวจภาวะถนนและภาวะการจราจร และทางผู้เชี่ยวชาญได้รายงานว่า โดยปกติแล้วพื้นที่ในเมืองที่ใช้สร้างถนนมีประมาณร้อยละ 25-30 ของเนื้อที่ทั้งหมด แต่กรุงเทพฯ มีเนื้อที่ถนนเพียง 8.5-11.5 เท่านั้น ที่เป็นเช่นนี้เพราะกรุงเทพฯ เจริญขึ้นมาโดยมีผังเมืองที่ไม่ดีนัก³⁸

วัตถุประสงค์หลักของการก่อสร้างระบบทางด่วนชั้นที่ 2 นั้น ต้องการบรรเทาการจราจรในใจกลางเมือง 80% และนอกเมืองอีก 20% แต่การก่อสร้างไม่สามารถจะผ่านเข้าไปรับการจราจรได้ทุกจุด เนื่องจากมีสถานที่สำคัญของหน่วยราชการ และอาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่อยู่จำนวนมาก แนวสายทางของโครงการถนนรวมและกระจายการจราจรที่ดำเนินการอยู่ขณะนี้ เป็นแนวที่ได้รับการศึกษาเปรียบเทียบแล้วว่าเหมาะสม และมีผลกระทบต่อประชาชนและสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด เพราะแนวสายทางดังกล่าวนี้ สามารถเลี่ยงอาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ได้มาก รวมถึงเป็นแนวทางที่มีความเป็นไปได้ทางวิศวกรรมสูง

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นองค์กรของรัฐที่ก่อตั้งโดยมีจุดมุ่งหมายที่จะลดปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ ด้วยการก่อสร้างทางด่วนและระบบขนส่งมวลชนควบคู่กันไป วัตถุประสงค์นี้ปรากฏในชื่อภาษาอังกฤษของการทางพิเศษฯ คือ Expressway and Rapid Transit Authority of Thailand³⁹

การทางพิเศษฯ ได้ให้ความสนใจกับเรื่องการสร้างทางด่วนเป็นอันดับแรก แต่ตั้งใจที่จะหันกลับมาสร้างระบบขนส่งมวลชนที่หลัง จึงได้ดำเนินการสร้างระบบทางด่วนก่อน เพราะมีความเข้าใจกันว่า ระบบขนส่งมวลชนเหมาะสมสำหรับคน ส่วนทางด่วนนั้นควรจะสร้างเพื่อ

³⁸ วีรวุฒิ ภาณุจันตุล และ อัครวิณ จินนากานนท์, "นโยบายของรัฐ อะไร ทำไม อย่างไร" วารสารพัฒนาบริหารศาสตร์ ปีที่ 17 เล่มที่ 1 (มกราคม 2520) : 92-107.

³⁹ อำนวย ต้านศัตรู. กว่าจะเป็น กทพ. ณ วันนี้ ทางพิเศษ ปีที่ 16 ฉบับที่ 7 (พฤศจิกายน 2539) :

อำนวยความสะดวกแก่การขนส่งสินค้าโดยทางถนน การทางพิเศษฯ จึงได้วางแนวเส้นทางด่วนเพื่อระบายรถบรรทุกให้เข้ามาและให้ออกไปนอกเมืองได้สะดวก โดยเฉพาะจากท่าเรือกรุงเทพฯ ที่เชื่อมท่าเรือกรุงเทพฯ กับทางหลวงหลักไปยังหัวเมืองภาคเหนือ ภาคตะวันออก และภาคใต้ของประเทศ ด้วยเหตุนี้โครงการทางด่วนชั้นที่หนึ่งจึงไม่ได้ผ่านธุรกิจกลางเมือง

แต่ด้วยเหตุที่จำนวนบ้านเรือนและสถานที่อยู่อาศัยในบริเวณชานเมืองขยายตัวอย่างไม่หยุดยั้ง ปริมาณรถก็เพิ่มขึ้นเป็นเงาตามตัว จึงจำเป็นที่จะต้องมีการรองรับมากขึ้น การทางพิเศษฯ จึงมีโครงการสร้างทางด่วนชั้นที่ 2 เพื่อเอื้ออำนวยให้ผู้ขับรถที่อาศัยอยู่ในบริเวณชานเมืองเดินทางเข้าเมืองได้สะดวก และได้กลายเป็นจุดประสงค์หลักในการวางเส้นทาง การสร้างทางด่วนเพื่อสนองความต้องการผู้ใช้ภายในกรุงเทพฯ เป็นหลักนั้น มีผลที่คาดไม่ถึงประการหนึ่งคือ อัตราการใช้ระบบทางด่วนได้พุ่งสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว จนกระทั่งอัตราการใช้ทางด่วนชั้นที่หนึ่งอยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกับความจุแล้ว จึงจำเป็นต้องคำนึงการสร้างถนนรวมและกระจายการจราจรต่อไป

3.2 โครงการของถนนรวมและกระจายการจราจร (ทางด่วนบ้านครัว)

ด้วยเหตุที่ประเทศไทยประสบปัญหาเส้นทางการจราจรไม่เพียงพอกับจำนวนรถยนต์บนท้องถนน การทางพิเศษฯ จึงได้อ้างเหตุผลดังกล่าวให้มีโครงการขยายเครือข่ายทางด่วนในกรุงเทพฯ ออกไปอีก การทางพิเศษฯ จึงได้ขอร้องให้องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY - JICA) ให้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ และวิศวกรรมของโครงการก่อสร้างทางด่วนชั้นที่ 2 ถือเป็นการศึกษาขั้นต้น ซึ่ง JICA ได้เสนอแนะเกี่ยวกับโครงข่ายแนวเส้นทางที่เชื่อมโยงกับระบบถนนเดิม คือ ให้ทำการก่อสร้างทางด่วน 2 สาย ระยะทาง 27.89 กม. ประกอบด้วยสายเหนือ-ใต้ เริ่มต้นจากถนนวิภาวดีบริเวณลาดยาว และไปสิ้นสุดสายทางที่ระบบทางด่วนชั้นที่ 1 บริเวณบางโคล่ ระยะทาง 19.17 และสายตะวันออกเริ่มต้นจากส่วนต่อของทางด่วนสายเหนือ-ใต้ บริเวณถนนราชมิวไปทางตะวันออกไปสิ้นสุดสายทางที่บริเวณถนนรามคำแหง ระยะทาง 8.72 กม. รวมไปถึงผลการสรุปการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจของโครงการ มีรายละเอียดเพียงพอให้กักรัฐบาลพิจารณาอนุมัติโครงการในหลักการ และอนุมัติค่าใช้จ่ายในการลงทุนเบื้องต้นได้ ในรายงานฉบับนี้ยังไม่ปรากฏข้อเสนอที่จะให้สร้างถนนรวมและกระจายการ

จรรยา การทางพิเศษฯ ได้ทำการศึกษาปัญหาและเสนอขออนุมัติต่อคณะกรรมการเพื่อพิจารณา ซึ่งได้รับการอนุมัติเมื่อวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2528 ให้ดำเนินการสร้างโครงการดังกล่าว⁴⁰

หลังจากที่ได้รับการอนุมัติให้ดำเนินการสร้างโครงการถนนรวมและกระจายการจราจรจากคณะรัฐมนตรี การทางพิเศษฯ ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา 5 บริษัท เรียกว่า NECCO⁴¹ ให้ทำการศึกษาทบทวนความเหมาะสมของโครงสร้างทางเศรษฐกิจและวิศวกรรมของโครงการทางด่วนขั้นที่ 2 เพิ่มเติมจากรายงานของ JICA และมอบหมายงานการออกแบบรายละเอียดทางวิศวกรรมและศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งข้อกำหนดทางการศึกษาได้กำหนดให้ที่ปรึกษานำการศึกษาทางขึ้น-ลงทางด่วนระหว่างถนนเพชรบุรีกับถนนพระรามที่ 1 รวมทั้งความเป็นไปได้ในการใช้พื้นที่คลองแสนแสบเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร และรับกับความต้องการทางด้านจราจรในพื้นที่ดังกล่าว สาระสำคัญจากรายงานผลการศึกษาของกลุ่ม NECCO เป็นรายงานที่ได้รวมข้อเสนอให้สร้างถนนรวมและกระจายการจราจรจากอู่พงษ์ไปถึงวิหค มีระยะทาง 2.8 กม. เป็นเส้นทางที่มีความเหมาะสมทางการจราจรทั้งทางเศรษฐกิจ และความเป็นไปได้ทางวิศวกรรม ถนนรวมและกระจายการจราจรสายนี้มีเส้นทางเลียบคลองแสนแสบ และจะต้องผ่านบางส่วนของชุมชนบ้านครัว

ถนนรวมและกระจายการจราจร หรือ Collector and Distributor Road คือการก่อสร้างทางขึ้น-ลงทางด่วนที่ยื่นเข้าไปเชื่อมต่อกับถนนสายหลักหลาย ๆ จุดในพื้นที่การจราจรแออัด เพื่อให้ยานสามารถขึ้น-ลงทางด่วนได้ด้วยความสะดวกสบาย⁴²

เริ่มต้นจากแยกต่างระดับอู่พงษ์ไปตามแนวคลองแสนแสบ ตัดผ่านถนนบรรทัดทอง ถนนพญาไท และไปสิ้นสุดที่ถนนราชดำริ มีความยาวประมาณ 2.8 กม. ทั้งนี้มีทางขึ้นลง 3 แห่ง คือถนนพญาไท ถนนอังรีดูนังต์ และถนนราชดำริ ปัญหาจราจรในบริเวณดังกล่าวอยู่ใน

⁴⁰ กระทรวงมหาดไทย. ข้อเสนอชี้แจงของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยต่อคณะกรรมการพิจารณาผลประโยชน์ของถนนรวมและกระจายการจราจร ต่อระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (เอกสารเผยแพร่)

⁴¹ เรื่องเดียวกัน

⁴² สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี. รายละเอียดเกี่ยวกับข้อดี-ข้อเสียของการสร้างถนนรวมและกระจายการจราจร (เอกสารไม่เผยแพร่). สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี, 2535

ชั้นวิกฤตที่ต้องเร่งแก้ไข เพราะบริเวณถนนสายเหล่านี้ล้นแล้วแต่เป็นที่ตั้งของสถานที่สำคัญที่ทำให้การจราจรติดขัด เช่น สถาบันการศึกษา สนามกีฬา ศูนย์การค้า โรงแรม และอาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ต่าง ๆ อีกมากมาย

คณะที่ปรึกษาวางแผนด้านคมนาคมขนส่งและเศรษฐกิจ ของสำนักคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้ทำการศึกษาระบบขนส่งในกรุงเทพฯ และจัดทำรายงาน Shot Term Urban Transport Review (STTR) เนื้อหาข้อเสนอแนะทางด้านคมนาคมและการขนส่ง บรรจุในแผนพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 โดยในรายงานดังกล่าว ได้เสนอแนะให้การทางพิเศษฯ ดำเนินการก่อสร้างถนนรวมและกระจายการจราจรนี้ไว้ในรายงานข้อเสนอแนะการพัฒนาพื้นที่เขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (Bangkok Metropolitan Regional Development Proposals)⁴³

จากรายงานของ NECCO ที่ศึกษาโครงสร้างทางเศรษฐกิจและวิศวกรรมของโครงการทางด่วนขั้นที่ 2 เพิ่มเติมจากรายงานของ JICA พร้อมทั้งแบบแผนทางวิศวกรรม สำคัญในรายงานดังกล่าว ได้รวมข้อเสนอของการสร้างถนนรวมและกระจายการจราจรจากอูรพงษ์ไปจนถึงถนนวิหิตู เป็นระยะทาง 2.8 กม. จากนั้นคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้รับความเห็นชอบในแนวทางสายดังกล่าวในการประชุมครั้งที่ 1/2539 เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ. 2529⁴⁴

เอกสารของ NECCO ถือได้ว่าเป็นรายงานที่สำคัญที่สุดในการพิจารณาเรื่องถนนรวมและกระจายการจราจร เพราะเป็นรายงานฉบับเดียวที่ให้รายละเอียดพอสมควรในการพิจารณาประโยชน์จากถนนนี้ คณะกรรมการการทางพิเศษฯ จึงยึดข้อมูลจากรายงานดังกล่าวเป็นหลัก ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบโครงการให้การทางพิเศษฯ พิจารณาหาเอกชนมาลงทุนในโครงการทางด่วนขั้นที่ 2 และมีประกาศจากการทางพิเศษฯ ในเดือนสิงหาคม ประกาศเชิญชวนให้ภาคเอกชนผู้สนใจดำเนินการก่อสร้าง ให้บริหารระยะเวลา 30 ปี และให้มีการแบ่งปัน

⁴³ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย โครงการถนนรวมและกระจายการจราจรของระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (เอกสารเผยแพร่ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย), 2539

⁴⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 5-6

ผลประโยชน์กับการทางพิเศษฯ บริษัทเอกชนที่ได้เซ็นสัญญาสร้างถนนรวมและกระจายการจราจรร่วมกับการทางพิเศษฯ คือ บริษัท BECL หลังจากการเซ็นสัญญาแล้วเสร็จ จึงมีการพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินเพื่อเวนคืนที่ดินดังกล่าว⁴⁵

การตราพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินเพื่อให้เจ้าหน้าที่หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่ที่มีสิทธิ์เข้าไปในที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์อย่างอื่น ที่อยู่ภายในเขตที่ดินตามแผนที่ในพระราชกฤษฎีกา เพื่อทำการสำรวจและเพื่อทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ที่จะทำการเวนคืน โดยจะต้องสำรวจให้แล้วเสร็จภายในสองปีนับแต่วันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว เมื่อได้ทำการสำรวจที่ดินที่จะเวนคืนสำเร็จแล้วเป็นบางส่วนหรือทั้งหมด ให้เจ้าหน้าที่เสนอรายงานต่อรัฐมนตรี เพื่อให้รัฐมนตรีแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อกำหนดราคาเบื้องต้นของอสังหาริมทรัพย์ที่จะเวนคืน และจำนวนเงินค่าทดแทนให้แก่ผู้เสียหาย เมื่อได้ข้อมูลข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนที่แน่นอนแล้ว ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นเพื่อเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าว⁴⁶

ประมวลช่วงเวลาและเหตุการณ์กรณีถนนรวมและกระจายการจราจร

(อุรุพงษ์ - ราชดำริ)

พ.ศ. 2525

องค์การ JICA ศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจและวิศวกรรมของโครงการทางด่วนขั้นที่สอง (ยังไม่ปรากฏถนนรวมและกระจายการจราจร)

พ.ศ. 2526

พ.ศ. - กลุ่มเดอะไพบูลย์ชนะประมูลเข้าทำประโยชน์ที่วังเพชรบูรณ์ในนามโครงการเวิร์ลด์เทรดเซ็นเตอร์

20 ส.ค. - เซ็นสัญญาโครงการเวิร์ลด์เทรดเซ็นเตอร์

⁴⁵ กระทรวงมหาดไทย. ข้อเสนอแนะของการพิเศษแห่งประเทศไทยต่อคณะกรรมการพิจารณาผลประโยชน์ของถนนรวมและกระจายการจราจร ต่อระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (เอกสารเผยแพร่)

⁴⁶ จรัส กาญจนขจิต, กฎหมายเกี่ยวกับการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ (บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, พ.ศ.2538) หน้า 104-015.

พ.ศ. 2528

- 12 มี.ค. - ที่ประชุม ครม. มีมติเห็นชอบให้ดำเนินโครงการทางด่วนขั้นที่สองต่อได้
27 มี.ค. - สถาปนิกที่ชนะประกวดแบบโครงการฟองบริษัทหวังเพชรบูรณ์

พ.ศ. 2529

ม.ค. - การทางฯ จ้างบริษัท NECCO ศึกษาทบทวนความเหมาะสมของโครงการและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งออกแบบรายละเอียดวิศวกรรม (ใน TOR. มีการเสนอให้ทำถนนกึ่งแล้ว)

มิ.ย. - รายงานเสนอแนะการพัฒนาพื้นที่กรุงเทพมหานคร ของสภาพัฒนาฯ ปรากฏเป็นรูปเล่ม (มีงาน STTR ซึ่งเสนอให้ทำถนนกึ่งนี้)

- 15 ธ.ค. - บอร์ดการทางประชุมให้ความเห็นชอบแนวสายทางที่ได้รับการปรับเปลี่ยน

พ.ศ. 2530

มิ.ย. - ที่ประชุม ครม. มีมติเห็นชอบโครงการให้การทางพิเศษฯ พิจารณาหาเอกชนมาลงทุนต่อไป

ส.ค. - การทางพิเศษฯ ประกาศเชิญชวนเอกชนผู้สนใจ มีผู้สนใจ 2 บริษัท

- 31 ธ.ค. - ออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินเพื่อทำโครงการฉบับแรก

พ.ศ. 2531

29 ก.พ. - ชาวบ้านครีวกับชุมชนบ้านหัวช้างเข้ายื่นหนังสือร้องเรียนต่อพลเอกเปรม ติณสูลานนท์ นายกรัฐมนตรี

23 มี.ค. - บอร์ดการทางฯ อนุมัติให้เชิญบริษัททางด่วนกรุงเทพฯ มาเจรจาต่อรอง

มี.ค. - ชาวบ้านครีวเดินขบวนประท้วงการทางฯ 2 ครั้ง ในเดือนเดียว

เม.ย. - ก่อตั้งคณะทำงานเฉพาะกิจต่อต้านทางด่วน

- 15 ก.ย. - ญัตติเรื่องทางด่วนกับบ้านครีวเข้าสภาฯ มีมติให้รัฐบาลนำเรื่องกลับไป

ทบทวน

20 ก.ย. - ที่ประชุม ครม. มีมติเรื่องเส้นทาง (มติข้อนี้เป็นที่ถกเถียงกันตลอดมาว่าให้ปรับเปลี่ยนแก้ไขหรือให้ยกเลิกเส้นทาง) เรื่องอนุมัติให้การทางฯ ทำสัญญากับบริษัททางด่วน กรุงเทพฯ ได้แต่ต้องผ่านการตรวจทานจากการอัยการก่อน

19 ธ.ค. - กรมอัยการมีหนังสือถึงการทางฯ แจ้งถึงข้อท้วงติงแก้ไขร่างสัญญาหลายข้อ

22 ธ.ค. - เพียง 3 วัน หลังจากหนังสือของกรมอัยการ การทางฯ ตัดสินใจเซ็นสัญญากับบริษัททางด่วนกรุงเทพฯ ในสัญญามีการปรับเปลี่ยนรูปแบบเส้นทางที่ทางบริษัท NECCO ได้ออกแบบ และทาง ครม. ได้อนุมัติไว้อย่างสำคัญ คือ ตัดทอนความยาวจาก 2.8 กม. เหลือ 2 กม. ทางลงก็ตัดเหลือเพียง 2 จุดคือ ที่สะพานหัวช้าง ถนนพญาไท และที่ถนนราชดำริ บริเวณโครงการเวิร์ลด์เทรดทางขึ้นลงที่นี้ในสัญญายังไม่ระบุรูปแบบ

พ.ศ. 2532

18 เม.ย. - ประชุม ครม. กระทรวงมหาดไทยแจ้งให้ ครม. ทราบถึงการปรับเส้นทางหลักมิให้ผ่านมัสยิดและสุสาน พร้อมทั้งมาตรการช่วยเหลือชาวชุมชนที่ถูกรื้อย้าย (มีการอ้างอีกร่วม 4 ปีให้หลังว่าในการประชุม ครม. วันนี้มีการแจ้งให้ ครม. ทราบถึงการตัดทอนเส้นทาง 800 เมตรแล้วด้วย)

พ.ศ. 2534

12 พ.ย. - เจ้าหน้าที่การทางฯ และเจ้าหน้าที่ตำรวจพยายามยกกำลังบุกบ้านครัวแต่ไม่สำเร็จ

31 ธ.ค. - พระราชกฤษฎีกาหมดอายุ มีการออกพระราชกฤษฎีกาฉบับที่ 2 ปรากฏว่าแนวบริเวณเวนคืนยังยาวเต็ม 2.8 กม. เหมือนเดิม การทางฯ ได้แจ้งการตัดทอนเส้นทางแล้วจริงหรือ

พ.ศ. 2535

14 ม.ค. - การทางฯ มีหนังสือแจ้งกองงานโฆษกรัฐบาล ขอให้ชี้แจงมติ ครม. ของวันที่ 20 ก.ย. ว่าทาง ครม. มีมติให้ปรับเปลี่ยนเส้นทางเท่านั้น มิได้ให้ยกเลิกเส้นทาง โฆษกรัฐบาล คุณลดดาวัลย์ วงศ์วิวงศ์ ไม่ตกลงแต่ก็กลับปรากฏการแอบอ้างแถลงเอาเอง

ธ.ค. - เจ้าหน้าที่การทางฯ พร้อมกำลังตำรวจคอมมานโดร่วม 500 นาย ยกกำลังเข้าจู่โจมบ้านครัว ทำการติดหมายบ้านเรือนที่จะถูกเวนคืนในเส้นทางสายหลัก

พ.ศ. 2536

22 เม.ย. - คณะทำงานเฉพาะกิจด้านทางด่วนเรียกกระทรวงมหาดไทย ย้ำให้ยกเลิกเส้นทางสายอุรุพงษ์ - ราชดำริ หากไม่ยกเลิกขอเรียกร้องให้ทำการไต่สวนสาธารณะเข้ารับปัญหา

28 เม.ย. - กระทรวงมหาดไทยประกาศแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาผลประโยชน์โครงการถนนรวมและกระจายการจราจร อุรุพงษ์-ราชดำริ ขึ้นทำงานเปิดให้ประชาชนเข้ารับฟังการประชุมดำเนินต่อเนื่องมาหลายครั้ง โดยมี ดร.ณรงค์ชัย อัครเศรณี เป็นประธาน

25 มิ.ย. - การประชุมครั้งล่าสุดในประเด็นความไม่ชอบธรรมของการดำเนินโครงการของการทางฯ การประชุมครั้งนี้เป็นครั้งสุดท้าย

7 ต.ค. - ผลการพิจารณาไต่สวนเปิดเผยต่อสาธารณชน (คณะกรรมการไต่สวนมีมติให้ยกเลิกโครงการถนนรวมและกระจายการจราจร 2.8 กม. นี้) ขณะเดียวกันการทางฯ แถลงว่าข้อมูลในการไต่สวนเป็นข้อมูลเก่าและขอยกเลิกการไต่สวนครั้งที่ 1

พ.ศ. 2537

18-20 เม.ย. - ชาวชุมชนบ้านครัว-หัวช้าง-เพชรบุรี 20 และหลังวัดปทุมวนาราม เดินทางมาประท้วงที่หน้าทำเนียบถึงสามวันสามคืน โดยสุดท้าย นายกฯ ชวน หลีกภัย ลงมาพบขณะเดียวกัน รมช.สุทัศน์ เงินหมื่น ได้ทำบันทึกข้อตกลงกันโดยจะมีการไต่สวนครั้งที่ 2

23 พ.ค. - รมต. มหาดไทย พล.อ.ชวลิต ยงใจยุทธ ลงมาแต่งตั้งคณะกรรมการไต่สวนชุดที่ 2 โดยมี ดร.อัมมาร สยามวาลา เป็นประธาน

6 ก.ค. - เริ่มการไต่สวนครั้งที่ 2

12 ก.ย. - ประชุมการไต่สวนครั้งที่ 2 ครั้งสุดท้าย

28 ต.ค. - มีการทำบันทึกข้อความเพิ่มเติมฉบับที่ 2 ลงนามโดย นายชนะศักดิ์ ยุวบูรณ์ รองปลัด มท.

9 พ.ย. - เปิดเผยรายงานการไต่สวนครั้งที่ 2 โดยคณะกรรมการยืนยันในมติเดิม

พ.ศ. 2538

28 มี.ค. - ชาวชุมชนทั้งหมดมารอฟังการตัดสินใจที่หน้าทำเนียบ โดยนายชวน หลีกภัย นายภาฯ มีมติยืนยันให้สร้างโดยเปลี่ยนแนวเส้นทางใหม่เป็นแบบคร่อมคลองแสนแสบ โดยไม่นำมาต่อประเด็นการไต่สวนสาธารณะทั้งสองครั้งเลย และมติครั้งนี้ขัดต่อกฎหมายและ พ.ร.บ. สิ่งแวดล้อม

พ.ศ. 2539

ม.ค. - มีการต่อพระราชกฤษฎีกาเป็นครั้งที่ 3 โดยแนวเส้นทางยืนยัน 2.8 กม.

พ.ย. - คณะทำการเฉพาะกิจได้รับเชิญเข้าร่วมประชุมในคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติที่ทำเนียบรัฐบาล เพื่อให้ข้อมูลของการรายงานถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

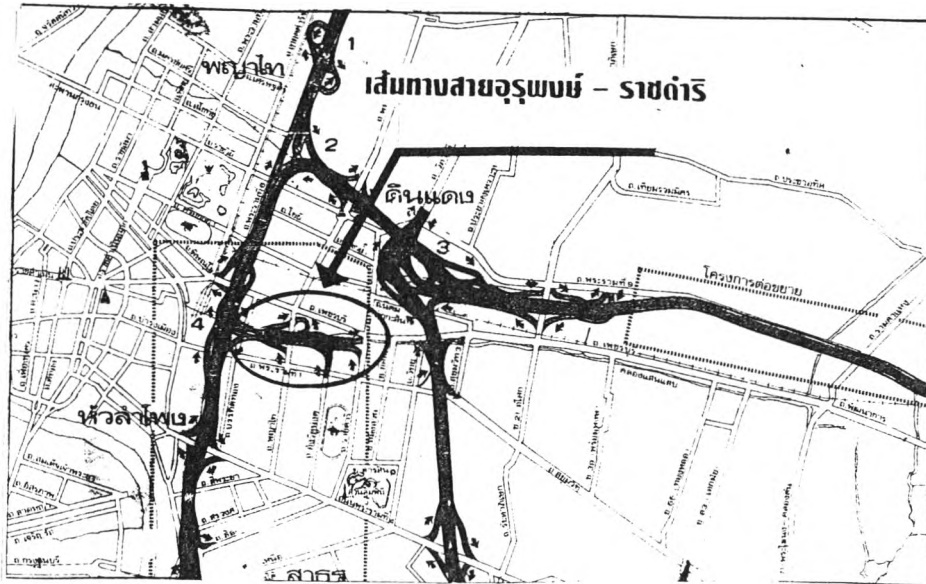
12 พ.ย. - คณะทำการเฉพาะกิจได้รับเชิญเข้าชี้แจงต่อการประชุม ครม. ซึ่งสุดท้าย นายบรรหาร ศิลปอาชา นายภาฯ มีมติให้ก่อสร้างได้ แต่ต้องไปพิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดกับชุมชนโดยให้เป็นที่ยอมรับได้ของชุมชน

16 ธ.ค. - ยืนยันหนังสือถึง พล.อ.ชวลิต ยงใจยุทธ นายภาฯ ผ่านรองนายภาฯ สมัครสุนทรเวช

พ.ศ. 2540

7-8 มี.ค. - ชาวชุมชนบ้านครัวจัดนิทรรศการเหลียวหลัง-แลหน้า 9 ปี แห่งการต่อสู้ของชุมชนบ้านครัว

แผนที่แสดงเส้นทางโครงการก่อสร้างถนนรวมและกระจายการจราจร
เส้นทางสายอรุณพงษ์ - ราชดำริ



3.3 ผลกระทบจากการเวนคืนของชุมชนบ้านครัวและผลกระทบจากโครงการ

ย้อนอดีตไปเมื่อ 200 กว่าปีที่แล้ว บ้านที่เคยเป็นที่อยู่ของขุนนางและทหารของกรมอาสาจาม ซึ่งสืบเชื้อสายมาจากแขกจามที่นับถือศาสนาอิสลาม อันมีถิ่นฐานเดิมอยู่ที่กัมพูชา แต่ภายหลังเมื่อมีศึกสงครามกัน ชนชาติแขกจามเหล่านี้เป็นเชลยศึกถูกกวาดต้อนมายังกรุงเทพฯ และเนื่องจากชาติจามเป็นชาติที่มีความสามารถด้านการเดินเรือ ยังได้เข้ามารับราชการรับใช้ในตำแหน่งกองทัพเรือโดยตั้งเป็นกองอาสาจามขึ้น

ชาวชุมชนบ้านครัวเชื่อกันว่า ที่ดินบริเวณที่พวกเขาอยู่ปัจจุบันนี้ พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก ทรงพระราชทานให้กับบรรพบุรุษของตน เป็นการมอบแทนที่ช่วยในการสู้รบกับพม่า และชาวบ้านครัวได้ตั้งพื้นฐานสืบต่อกันมาจนถึงทุกวันนี้เป็นเวลาร่วม 200 ปีแล้ว

พื้นที่ส่วนหนึ่งของชุมชนบ้านครัวเหนือที่ถูกรื้อถอนออกไปเรียบร้อยแล้ว คงเหลือแต่ซากวัสดุก่อสร้างเท่านั้น บริเวณนี้เคยเป็นบ้านเรือนของชาวชุมชนบ้านครัวเหนือมาก่อน แต่เจ้าของเดิมส่วนใหญ่ให้ชาวอิสานเข้ามาอยู่อาศัย เมื่อรัฐบาลขอเวนคืนจึงไม่ค่อยมีปัญหาเท่าใด เพราะไม่ใช่ชาวมุสลิม และได้รื้อถอนไปกว่า 60 หลังคาเรือนแล้ว

สุสานของชุมชน ภาพสุสานที่เราเห็นไม่ได้ตรงกับจินตนาการที่คิดไว้ เป็นเพียงพื้นที่ว่างที่มีต้นไม้ขึ้นอยู่ทั่วไป ดูเหมือนจะรกร้างเพราะขาดการดูแลเอาใจใส่ ถ้ามองเผิน ๆ เหมือนกับเป็นที่ว่างเปล่าธรรมดา แต่ถ้าสังเกตให้ดี จะมองเห็นเป็นเนินดินสี่เหลี่ยมผืนผ้าอยู่ประปราย บางเนินก็มีไม้ทาสีสลักชื่อผู้ตายไว้เหนือหลุม ตามประเพณีของชาวมุสลิมนั้น เมื่อมีผู้เสียชีวิต จะต้องนำศพมาฝังใน 24 ชั่วโมง พื้นที่นี้จึงเป็นที่ฝังศพแห่งสุดท้ายในชีวิตของชาวมุสลิมบ้านคร้วทุกราย ใต้พื้นดินของสุสานแห่งนี้จึงเต็มไปด้วยร่างของชาวมุสลิมที่ถูกทับซ้อนกันเป็นเวลาหลายร้อยปี

ชุมชนบ้านคร้วยังเป็นที่ตั้งโบราณสถานที่สำคัญ เนื่องจากที่นี่มีบ้านไม้โบราณอยู่ประมาณ 3-4 หลัง ซึ่งสร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 บ้านไม้เหล่านี้เป็นของขุนนางชาวแขกจามที่เคยรับราชการรับใช้พระมหากษัตริย์ไทย ตัวบ้านยังคงสมบูรณ์และสวยงามอยู่มาก มีลวดลายฉลุและกระจกลีสวยงาม บ้านบางหลังลูกหลานได้เก็บรักษาอาคารโบราณ เช่น ดาบ กระบี่ ที่เคยใช้ออกรบไว้เป็นอย่างดี สิ่งเหล่านี้มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ และโบราณคดีเป็นอย่างมาก ที่สำคัญตามกฎหมาย สถานที่ใดมีอายุ 50 ปีขึ้นไปจะกลายเป็นโบราณสถานโดยอัตโนมัติ ให้ทำการดูแลอนุรักษ์ให้คงอยู่สภาพเดิมเพื่อเป็นสมบัติของชาติ

นอกจากนี้บริเวณชุมชนบ้านคร้วยังเป็นแหล่งผลิตผ้าไหมที่สำคัญของประเทศอีกด้วย ชาวมุสลิมมีประเพณีทอผ้าเพื่อใช้ในครอบครัวมาตั้งแต่โบราณ ถึงแม้จะไม่ได้เลี้ยงไหมเองแต่ซื้อมาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ แล้วนำมาย้อมและผลิตเองเหลือจากใช้ในครัวเรือนก็นำไปแลกเปลี่ยนซื้อขาย

เมื่อ จิม ทอมสัน เข้ามาพบการผลิตไหมไทยที่นี้จึงได้นำไปเผยแพร่ ทำให้ไหมไทยเป็นที่รู้จักทั่วโลก ตั้งแต่นั้นมาที่นี้จึงกลายเป็นแหล่งผลิตผ้าไหมไทยให้กับ จิม ทอมสัน เพื่อส่งออก เป็นยุคทองของผ้าไหมไทย จนกระทั่งปี พ.ศ. 2510 จิม ทอมสัน หายสาบสูญ การค้าผ้าไหมก็ถดถอยลง ประกอบกับการแข่งขันของผ้าชนิดอื่นจากต่างประเทศ ทำให้มุสลิมบางครอบครัวต้องเลิกกิจการจนเมื่อราว 20 ปีก่อนชาวมุสลิมจากภาคใต้ได้เข้ามารับช่วงการค้าผ้าไหมต่อไป ทำให้ชุมชนแห่งนี้ยังคงเป็นหมู่บ้านที่มีการทอผ้าไหมทั้งค้าส่งให้กับตลาด ทั้งกรุงเทพฯ และต่างประเทศมาจนทุกวันนี้

แนวทางถนนรวมและกระจายการจราจรของระบบทางด่วนขั้นที่ 2 จะผ่านเข้าไปในเขตชุมชนไทยมุสลิม 3 แห่งคือ ชุมชนบ้านครัวเหนือ ชุมชนบ้านครัวใต้ และชุมชนวัดพระยาแย้ง ซึ่งจากการสำรวจข้อมูลชุมชนในแนวเขตเวนคืน ระหว่างเดือนพฤษภาคมถึงเดือนกรกฎาคม 2531 สามารถจำแนกครัวเรือนของจำนวนราษฎรชาวมุสลิมที่จะได้รับผลกระทบจากการเวนคืนเพื่อการก่อสร้างได้ดังนี้ ชุมชนบ้านครัวเหนือ จำนวน 166 หลังคาเรือน ชุมชนบ้านครัวใต้ จำนวน 143 หลังคาเรือน ชุมชนวัดพระยาแย้ง จำนวน 163 หลังคาเรือน รวมทั้งสิ้น 475 หลังคาเรือน

ต่อมาได้มีประชาชน และสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรบางคนได้เคลื่อนไหวคัดค้านแนวสายทางของถนนรวมและกระจายการจราจรนี้ โดยให้เหตุผลว่า โครงสร้างของถนนส่วนนี้พาดผ่านมัสยิดและสุสานของชาวมุสลิม (ชุมชนบ้านครัว) อันจะก่อให้เกิดปัญหากระทบกระเทือนต่อจิตใจและความศรัทธาของประชาชน

อย่างไรก็ดี ปัญหาที่เกิดขึ้นถึงแม้จะได้รับการดูแลจากรัฐอยู่บ้าง แต่เชื่อว่าจะถูกกบฏใจชาวบ้าน กระทรวงมหาดไทยต้นสังกัดของ กทพ. ที่ดูแลเรื่องนี้ได้พยายามร่วมมือกับหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อหาข้อยุติ ด้วยการเสนอจ่ายค่าตอบแทนให้ชาวบ้าน การจัดหาที่อยู่แห่งใหม่ให้ และอีกหลายเงื่อนไขที่รัฐเสนอให้ แต่ชาวบ้านไม่ยอมรับด้วยเหตุผลเพราะเพื่อที่แห่งนี้เป็นที่อยู่อาศัยของบรรพบุรุษที่สืบทอดกันมายาวนาน อีกทั้งมีสุเหร่าอยู่ถึง 3 แห่ง เป็นที่ยึดเหนี่ยวจิตใจของชาวมุสลิมบ้านครัวที่นับถือศาสนาอิสลาม จะทำการรื้อถอนไม่ได้ ถ้าย้ายไปอยู่ที่แห่งใหม่ที่มีการเคหะจัดให้ก็ไกลแหล่งทำมาหากิน สถาบันการศึกษาของลูกหลาน ถึงแม้ว่าการทางพิเศษฯ จะสร้างแพลตฟอร์มให้อยู่แต่ด้วยวิถีชีวิตของชาวบ้านที่อยู่กันแบบพี่น้องทำให้อยู่ไม่ได้

การต่อต้านของชาวมุสลิมบ้านครัวใต้เริ่มขึ้นตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2530 โดยได้คัดค้านการก่อสร้างผ่านบริเวณชุมชนบ้านครัว ในช่วงแรกการทางพิเศษฯ ได้ยอมเปลี่ยนแปลงแนวทางเพื่อไม่ให้คร่อมสุสานและมัสยิดตามมติ ครม. และขอให้การเคหะฯ จัดหาที่อยู่ใหม่ แต่ไม่สามารถโน้มน้าวให้ชุมชนยินยอมได้ มีการต่อต้านการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่การทางพิเศษฯ และเจ้าหน้าที่การเคหะฯ ปัญหาดังกล่าวยังหาข้อยุติไม่ได้ ถ้าจะทำโครงการต่อไปก็อาจจะต้องใช้มาตรการ

การที่รุนแรง ถ้าจะยกเลิกโครงการนี้ก็จะเป็นการยอมจำนนต่อการประท้วงของชุมชนบ้านครัว ซึ่งจะเป็นแบบอย่างสำหรับชุมชนอื่น และจะก่อให้เกิดความยุ่งยากต่อโครงการสาธารณะอื่นๆ ฝ่ายชุมชนบ้านครัวเองก็ประสงค์จะได้ข้อยุติที่แน่นอน จึงได้เสนอต่อกระทรวงมหาดไทยในเดือนกันยายน 2535 ให้มีการไต่สวนสาธารณะขึ้น เพื่อให้เห็นถึงความจำเป็น ข้อดีข้อเสีย รวมทั้งผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม และอื่น ๆ

ชุมชนบ้านครัวได้มีการชุมนุมของชาวบ้านครัวเพื่อต่อต้านมติ กรม. ที่สร้างถนนรวมและกระจายการจราจรคร่อมคลองมหานาค ชาวชุมชนบ้านครัวหัวช้าง เพชรบุรี 20 และหลังวัดปทุมวนาราม ได้เห็นพ้องต้องกันร่างมติ กรม. ที่ออกมาเมื่อวันที่ 28 มีนาคม เป็นมติที่ชาวบ้านทั้งหมดที่อยู่ในสายนี้ไม่อาจยอมรับได้ เนื่องจากการใช้อำนาจของรัฐที่ปราศจากความชอบธรรม การที่รัฐบาลอ้างว่าเบี่ยงเส้นทางลงคลองมหานาค จะช่วยลดความเดือดร้อนของชาวบ้านครัวจากการเวนคืนลงได้ ซึ่งเป็นการบิดเบือนประเด็นเพราะสิ่งที่ชาวชุมชนทั้งหมดได้ต่อสู้มาตลอดไม่ใช่ปัญหาเรื่องการเวนคืนมากมายหรือน้อย แต่อยู่ที่การพิสูจน์ให้เห็นว่า เส้นทางสายนี้มีได้เป็นประโยชน์แก่คนส่วนใหญ่อย่างแท้จริง แต่ผู้ได้รับประโยชน์กับการสร้างเส้นทางสายนี้โดยตรงคือ ศูนย์การค้าเวิร์ลด์เทรดเซ็นเตอร์เท่านั้น ซึ่งประเด็นดังกล่าวก็ได้รับการพิสูจน์อย่างชัดเจนจากผลการสรุปของคณะกรรมการไต่สวนสาธารณะ ซึ่งเป็นคณะกรรมการที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นผู้แต่งตั้งและได้มีการไต่สวนมาแล้วทั้ง 2 ครั้ง และมีข้อสรุปตรงกันว่า ถนนรวมและกระจายการจราจรเส้นทางอูรพงษ์-เวิร์ลด์เทรด ไม่มีประโยชน์ต่อการจราจรและไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน ซึ่งการไต่สวนดังกล่าวหน่วยงานของรัฐบาลที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นการทางพิเศษฯ ก็ได้นำข้อมูลสนับสนุนการสร้างทั้งหมดนี้ที่มีอยู่เข้าร่วมการไต่สวนแต่ในที่สุดก็ได้ผลสรุปว่าไม่สมควรสร้าง เพราะไม่มีประโยชน์ต่อการจราจรโดยรวม

ชาวชุมชนบ้านครัวยังมีความคลางแคลงใจในความสมประโยชน์และความสุจริตใจของผู้เกี่ยวข้อง ในการริเริ่มโครงการทางด่วนระยะที่ 2 ส่วนแยกอูรพงษ์-ราชดำริ จึงไม่ยอมโยกย้ายถิ่นฐานตามความต้องการของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

เดิมทีเส้นทางระบายการจราจร 2.8 กิโลเมตร มีได้อยู่ในโครงการของทางด่วน แต่มีบุคคลกลุ่มหนึ่งซึ่งมีจำนวนไม่กี่คน ซึ่งมีกำลังทรัพย์และอำนาจ ได้ดำเนินการวิ่งเต้นให้เกิดการ

สร้างทางระบายการจราจรเส้นนี้ขึ้นมาเพื่อผลประโยชน์ของกลุ่มตนเอง แต่ผลของการดำเนินการในครั้งนี้นำให้เกิดความเดือดร้อนอย่างมหันต์แก่ประชาชนกว่า 30,000 คนขึ้นไปจะต้องไร้ที่อยู่อาศัย ค่าเวนคืนที่ได้มาไม่สามารถจะนำไปซื้อที่อยู่ใหม่ได้ ค่าเสียหายที่แท้จริงประมาณหลายพันล้านบาท

เหตุที่ขอให้ยกเลิกการสร้างทางระบายการจราจรดังกล่าว เพราะว่ามีทางด่วนสายพญาไท-ศรีนครินทร์ ซึ่งเริ่มจากโรงกรองน้ำสามเสนผ่านใกล้ถนนเพชรบุรี เป็นจุดระบายจราจรโดยตรงอยู่แล้ว ซึ่งเป็นการทำทางซ้ำซ้อน ถ้าหากว่ารัฐบาลมีความจำเป็นที่จะสร้างทางระบายการจราจรเส้นนี้จริงขอแนะนำให้พิจารณาสร้างในแนวทางคร่อมถนนเพชรบุรีจากสะพานลอยยมราชผ่านสี่แยกอรุณพงษ์เป็นถนนสองชั้นไปเชื่อมกับทางด่วนเพชรบุรี ซึ่งไม่ต้องเสียค่าเวนคืนจำนวนมากและไม่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนอย่างมหันต์แก่ประชาชนเหมือนการพิจารณาสร้างทางเลียบบแนวคลองแสนแสบ การสร้างทางระบายจราจรเชื่อมทางด่วนถนนเพชรบุรีจะช่วยแก้ปัญหาจราจรติดขัดตรงทางลงทางด่วนถนนเพชรบุรีได้ดีกว่า

3.4 การคัดค้านโครงการถนนรวมและกระจายการจราจรของชาวบ้านครัว

3.4.1 การยื่นหนังสือต่อการทางพิเศษฯ

การคัดค้านในขั้นแรกของชาวบ้านครัวนั้น ได้กระทำโดยการยื่นหนังสือ หนังสือสองฉบับแรกที่ชาวบ้านครัวยื่นต่อการทางพิเศษฯ (ลว 29 กุมภาพันธ์ และ 9 มีนาคม 2531) นั้นเป็นการขอให้ยกเลิกการก่อสร้างถนนรวมและกระจายการจราจรตามแนวคลองแสนแสบของระบบทางด่วนขั้นที่ 2 การทางพิเศษฯ ได้ออกมาชี้แจง (ที่ มท 5505/292 ลว 28 มีนาคม 2531) ว่า⁴⁷ เส้นทางสายดังกล่าวเป็นเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดซึ่งการทางพิเศษฯ ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทวิศวกรทำการสำรวจออกแบบรายละเอียด และศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ซึ่งผลการศึกษานั้นได้ทำการสำรวจแล้วว่า เส้นทางดังกล่าวสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในบริเวณพื้นที่ใจกลางเมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวมสูงสุด จึงไม่สามารถยกเลิกโครงการดังกล่าวได้

⁴⁷ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย, ผลการพิจารณาถนนรวมและกระจายการจราจรตามแนวคลองแสนแสบ (28 มีนาคม 2531) : หน้า 1-5.

เมื่อชาวบ้านพลาดหวังจากผลกรายี่หนังสือสองฉบับแรกแล้ว ในหนังสือฉบับต่อมา จึงได้เสนอให้เปลี่ยนเส้นทางโดยเลี่ยงบริเวณชุมชนบ้านครัว (ลว 7 เมษายน 2531) เนื่องจาก บริเวณที่ดินบริเวณดังกล่าวเป็นเขตของชุมชนหลายชุมชน รวมทั้งศาสนสถานของชาวมุสลิม ทั้งนี้ชาวบ้านครัวยังกล่าวถึงประโยชน์ที่จะได้รับการก่อสร้างทางด่วนอุรุพงษ์-ถนนวิบูลย์ เป็น การอำนวยความสะดวกให้เฉพาะโครงการเวิร์ลด์เทรดเซ็นเตอร์ เพราะมีทางขึ้น-ลง เป็นการภายใน และจะไม่สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรได้ แต่การทางพิเศษฯ ก็ยังคงยืนยันว่าไม่สามารถยกเลิกโครงการดังกล่าวได้ และให้เหตุผลว่าถนนสายนี้ได้ออกแบบเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติด ชัดในย่านธุรกิจกลางเมือง โดยคำนึงถึงประโยชน์ส่วนรวมของประชาชนเป็นที่ตั้ง⁴⁸

การคัดค้านด้วยวิธีการยื่นหนังสือต่อการทางพิเศษฯ นั้นไม่ได้เกิดผลดีขึ้นแต่อย่างใด ต่อชุมชนบ้านครัวเลยแม้แต่น้อย แต่อย่างไรก็ตาม ชาวบ้านครัวยังคงยืนยันกรานที่จะต่อต้านคัด ค้านโครงการถนนรวมและกระจายการจราจรต่อไป

3.4.2 การต่อต้านและไม่ให้ความร่วมมือ

การจะออกพระราชบัญญัติเวนคืนที่ดินนั้น จะต้องมีการเข้าสำรวจที่ดินที่จะต้องเวน คืน เพื่อให้ได้ข้อมูลและข้อเท็จจริงในการตราพระราชบัญญัติ แต่ในกรณีของชุมชนบ้านครัว นั้น เจ้าหน้าที่การทางพิเศษฯ ไม่ได้ได้รับความร่วมมือจากชาวบ้านครัวแต่อย่างใด กลับกลายเป็น การต่อต้านคัดค้านที่มีความรุนแรงถึงขนาดขว้างปาวัตถุ ซึ่งเจ้าหน้าที่ก็ทำการสำรวจไม่ได้ ทำ ได้แต่เพียงถอนตัวออกมาเพื่อรักษาสถานการณ์ไว้เท่านั้น ทั้งนี้เนื่องมาจากชาวบ้านครัวไม่ม ีความเชื่อถือเจ้าหน้าที่ของการทางพิเศษฯ และเจ้าหน้าที่การเคหะแห่งชาติ เพราะเข้าใจว่าตนไม่ ได้รับความเป็นธรรมจากกลุ่มคนเหล่านี้ในการเวนคืนที่ดิน⁴⁹

⁴⁸ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย, ผลการพิจารณาถนนรวมและกระจายการจราจรตามแนวคลอง แสนแสบ (14 มิถุนายน 2531) : หน้า 3.

⁴⁹ คณะทำงานเฉพาะกิจชุมชนบ้านครัว : บันทึกความทรงจำทางด่วนบ้านครัว 1 ทศวรรษ (เอกสาร แผ่นพับ) คณะทำงานเฉพาะกิจ, 2540

เหตุการณ์ข้อพิพาทระหว่างชาวบ้านครัวและเจ้าหน้าที่การทางพิเศษฯ ทวีความรุนแรงขึ้น เจ้าหน้าที่ยังไม่สามารถเข้าไปสำรวจพื้นที่ได้ และไม่มีข้อมูลเพียงพอในการตราพระราชบัญญัติเวนคืนที่ดิน ภายหลังจากการทางพิเศษฯ จึงทำการปิดหมายบ้านเรือนที่จะถูกเวนคืนในเส้นทางสายหลัก แต่ปัญหาดังกล่าวยังหาข้อยุติไม่ได้ หากจะทำการโครงการต่อไปก็อาจต้องใช้มาตรการรุนแรง หรือหากจะยกเลิกโครงการนี้ ก็จะเป็นการยอมจำนนต่อการประท้วงของชุมชนบ้านครัว ซึ่งจะเป็นแบบอย่างสำหรับชุมชนอื่น ๆ และก่อให้เกิดความยุ่งยากต่อโครงการสาธารณะอื่น ๆ⁵⁰

3.4.3 การรณรงค์ผ่านสื่อมวลชน

การได้รับความยอมรับในการคัดค้านโครงการนี้จากประชาชนส่วนใหญ่เป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่งที่จะทำให้ชาวบ้านครัวไม่ต้องต่อสู้อย่างโดดเดี่ยว เครื่องมือที่ดีในการสื่อสารถึงประชาชนส่วนใหญ่คือ ผ่านทางสื่อมวลชน ซึ่งนักเขียน นักวิจารณ์ และคอลัมนิสต์จำนวนมากให้ความสนใจและนำเรื่องราวไปเขียน ทำให้ชาวบ้านครัวได้แนวร่วมมากขึ้น จากประชาชนทั่วไป จากชาวมุสลิม จากนักเรียน นักศึกษา และนักวิชาการอีกเป็นจำนวนมาก

การคัดค้านโดยผ่านสื่อมวลชนของชาวบ้านครัวประสบความสำเร็จไม่น้อย มีคอลัมนิสต์วิจารณ์มากมายกล่าวถึงกรณีชุมชนบ้านครัว บ้างก็ให้กำลังใจที่จะต่อสู้เพื่อสิทธิของตน บ้างก็วิพากษ์วิจารณ์คณะรัฐมนตรี บทวิจารณ์ที่จะกล่าวต่อไปนี้ยังเป็นเพียงส่วนหนึ่งที่ทำให้การสนับสนุนและให้ความเห็นใจกับชาวบ้านครัว⁵¹

“ชุมชนบ้านครัวนี้ คนในชุมชนกว่าหมื่นชีวิตแทบไม่มีใคร
แลเห็นว่าเงินสำคัญกว่าความสุขในชีวิต แต่แลเห็นคุณค่า
แห่งการอยู่ร่วมกันอย่างเป็นปึกแผ่นทางสังคมสำคัญกว่า”

โดย รศ.ศรีศักดิ์ วัลลิโภดม

⁵⁰ เรื่องเดียวกัน

⁵¹ เรื่องเดียวกัน

“ตำนานบ้านคร้วจะได้รับการเล่าขานต่อไปอย่างไรบางที่ท่าน อาจมีส่วนช่วยทักท้วงลงท้ายของตำนานให้นุ่มเนียนสวยงาม เหมือนผ้าไหมบ้านคร้ว ขอจงช่วยภาวนาให้ผ้าไหมผืนนั้นไม่ต้องเป็นสีแดง”

โดย ดร.ชลธิชา สัตยวิวัฒนา

“แต่ทางด่วนกำลังคุกคามชาวบ้านคร้ว แม้เหตุการณ์จะผ่อนคลายลงไป แต่ไม่ได้หมายความว่าทุกอย่างจะลึ้มเลิกการคุกคามผู้คนของชุมชนในอดีตให้กรุงเทพฯ เป็นเมืองทันสมัย แต่ไร้ประวัติศาสตร์ และชาติจิตวิญญาณ”

โดย ดร.จรรุวรรณ โล่ห์วีระ และ ดร.ฌอง บัฟฟี

“ความผูกพันห่วงแหนในถิ่นฐานบ้านช่อง ความปักใจเชื่อว่าโครงการของหลวง และการทำงานของทางไม่สุจริต ไม่เที่ยงตรง เชื่อถือไม่ได้ เหตุผลทั้งหมดนี้เองทำให้คนบ้านคร้วเห็นว่าพวกตนกำลังได้รับความไม่เป็นธรรมอย่างยิ่งและจะต่อสู้กับความอธรรมนี้ถึงที่สุด

โดย ขวัญสรวง อติโพธิ

3.5 การผลักดันให้เกิดการประชาพิจารณ์กรณีบ้านคร้ว

หลังจากที่ชาวบ้านคร้วได้ทำการคัดค้านโครงการถนนรวมและกระจายการจราจรไม่ว่าจะเป็น การยื่นหนังสือต่อการทางฯ การต่อต้านและไม่ให้ความร่วมมือ รวมทั้งการรณรงค์ผ่านสื่อมวลชน ชาวบ้านคร้วได้ยื่นประเด็นในการประชาพิจารณ์ประกอบการพิจารณาดังนี้⁵²

1. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากทางด่วนส่วนแยกอรุพงษ์-ราชดำริ
2. หลักฐานเหตุผลทางวิชาการที่อ้างอิงได้ว่าจะได้ประโยชน์เช่นนั้น รวมทั้งการออกแบบทางวิศวกรรมทั้งหมด

⁵² เรื่องเดียวกัน, หน้า 81

3. ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากทางด่วนส่วนแยกนี้ ทั้งผลกระทบในทางการจราจร ผังเมืองและความเสียหายชนิดต่าง ๆ ที่เกิดกับเอกชนทั้งหลาย
4. ความพยายามที่จะหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาผลกระทบที่ได้ดำเนินไปนั้นมีเพียงไร ส่วนผลกระทบอันหลีกเลี่ยงไม่ได้นั้นได้ชดใช้ให้หรือไม่ในหลักเกณฑ์เช่นใด
5. เมื่อประเมินผลประโยชน์และผลกระทบทั้งหมดแล้ว ได้ให้นำหลักซึ่งตรงเป็นการตัดสินใจในที่สุดอย่างไร
6. หากไม่สร้างทางด่วนส่วนแยกนี้ โครงการโดยรวมจะมีผลกระทบอย่างไร มีหนทางเลือกทางอื่นหรือไม่

ชาวบ้านครัวได้เสนอลำดับขั้นตอนในการไต่สวนถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยว่าสามารถดำริสั่งการให้เริ่มขึ้นได้โดยอาศัยอำนาจการบริหารของตำแหน่งรัฐมนตรีโดยไม่ต้องมีกฎหมายหรือระเบียบใดรองรับมาก่อนเลย⁵³

1. ให้ตั้งกรรมการขึ้นคณะหนึ่งเป็นกรรมการไต่สวนโครงการ จากบุคคลที่เป็นกลางและไม่มีส่วนได้ส่วนเสียใด เช่น คณบดีคณะวิศวกรรมศาสตร์คณะใด หรืออาจารย์ในภาควิชาผังเมืองจากมหาวิทยาลัย นักกฎหมายอาวุโส เช่น นายกสภานายความ หรือผู้พิพากษาผู้ใหญ่ที่เกษียณอายุ หรือสื่อมวลชนที่มีเกียรติคุณ ฯลฯ รวมกันเป็นคณะกรรมการดำเนินการไต่สวน โดยมีข้าราชการในสำนักปลัดกระทรวงมหาดไทยช่วยรับภาระเป็นฝ่ายเลขานุการ
2. ให้กรรมการประชุมปรึกษากำหนดไต่สวนเบื้องต้น จากนั้นจึงกำหนดให้การทางพิเศษฯ ประกาศชี้แจงแผนงานเอกสารตามประเด็นโดยครบถ้วนต่อสาธารณะ ซึ่งอาจได้โดยประกาศไว้ที่สำนักงานเขต จากนั้นก็กำหนดเวลาให้ผู้เสียหายลงทะเบียนเข้าไต่สวน หากมีความต้องการที่จะได้พยานหลักฐานได้อันอยู่ในครอบครองของการทางเพิ่มเติมให้ระบุด้วย
3. เมื่อสิ้นกำหนดลงทะเบียน ให้กรรมการรวบรวมประเด็นโต้แย้ง พร้อมทั้งพยานหลักฐานที่เห็นควรรวบรวมเพิ่มเติม จากนั้นจึงกำหนดเป็นกำหนดการไต่สวนเป็นประเด็นต่างๆ โดยลำดับ แจ้งไปยังผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย
4. เมื่อเริ่มไต่สวนให้กระทำโดยเปิดเผยต่อสาธารณะที่ผู้สนใจมีสิทธิเข้ารับฟังได้ โดยลักษณะกระบวนการนั้น การทางพิเศษฯ ต้องรับหน้าที่ชี้แจงในประเด็นต่าง ๆ ให้สิ้นกระแส

⁵³ เรื่องเดียวกัน

ความโดยฝ่ายผู้ไต่สวนมีส่วนซักถามและเสนอพยานหลักฐานของตนประกอบไปด้วยจนหมด ประเด็น

5. เมื่อเสร็จสิ้นการไต่สวน ให้คณะกรรมการไต่สวนประชุมสรุปความเห็นในประเด็นต่าง ๆ เสนอต่อ ฯพณฯ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เพื่อพิจารณาพร้อมทั้งรายละเอียดปากคำทั้งหมด ความเห็นของคณะกรรมการนี้ให้ชี้แจงโดยเปิดเผยต่อสาธารณะด้วย

6. การตัดสินใจในขั้นสุดท้ายของรัฐมนตรีหรือรัฐบาลถือเป็นอำนาจอิสระ ไม่ผูกพันตามความคิดของฝ่ายใดทั้งสิ้น แต่จะต้องให้เหตุผลในการตัดสินใจโดยชัดเจนและอย่างครบถ้วน ตามข้อเท็จจริงที่ปรากฏขึ้น เพื่อให้ทราบถึงเหตุผลในการตัดสินใจ ซึ่งได้ผ่านการตัดสินใจโดยอาศัยข้อมูลจากทั้งฝ่ายการทางพิเศษฯ และข้อมูลจากชาวบ้านครัว ซึ่งชาวบ้านครัวจะเคารพการตัดสินใจของรัฐบาลดังกล่าว ปัญหาที่เกิดจากโครงการนี้ก็จะหมดไป และนอกจากนี้จะต้องมีการกำหนดอำนาจหน้าที่ของผู้เกี่ยวข้องไว้อย่างชัดเจน และยังสามารถเสนอข้อควรพิจารณาดังนี้

1. การทางพิเศษฯ จะต้องรับหน้าที่ชี้แจงประเด็นต่าง ๆ ให้ครบถ้วนชัดเจนที่สุด และต้องพร้อมที่จะเปิดเผยพยานหลักฐานต่าง ๆ ต่อกรรมการและผู้ไต่สวนในทุกกรณี

2. ผู้ไต่สวนมีหน้าที่ละเว้นการกระทำใดๆ อันเป็นการบีบบังคับหรือป้ายเบนกระทรวงการไต่สวน หากไม่เห็นชอบในคำสั่งระหว่างพิจารณาใด ๆ ของกรรมการให้บันทึกเป็นคำคัดค้านไว้เท่านั้น ในส่วนสิทธิของผู้ไต่สวนจะเป็นสิทธิในการเข้าถึงข้อมูลผ่านคณะกรรมการมีสิทธิได้ศึกษาพยานเอกสารต่าง ๆ ล่วงหน้า พร้อมทั้งซักค้านพยานและเสนอพยานของตน

3. กรรมการไต่สวนมีอำนาจกำหนดประเด็นและดำเนินการสืบพยานให้ได้ข้อมูลตามที่เห็นควร โดยไม่จำกัดว่าต้องเป็นประเด็นหรือพยานที่มีผู้เสนอเท่านั้น จึงมีอำนาจเรียกพยานเพิ่มเติมได้ตามที่เห็นควรในทุกกรณี⁵⁴

หลังจากกระทรวงมหาดไทยได้รับหนังสือให้มีการประชาพิจารณ์โครงการถนนรวมและกระจายการจราจรไปพิจารณาแล้วพบว่า ชาวบ้านครัวมีความเชื่อถือนโยบายโครงการถนนดังกล่าวนี้ไม่ได้เอื้อประโยชน์ต่อสาธารณชนอย่างแท้จริง แต่ประโยชน์จะตกไปอยู่กับกลุ่มธุรกิจบางกลุ่มและห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ที่ตั้งอยู่ตรงจุดขึ้น-ลงทางด่วนเท่านั้น ประกอบกับโครงการถนน

⁵⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 82

รวมและกระจายการจราจรนี้กำลังเป็นที่สนใจของนักหนังสือพิมพ์และนักเขียนคอลัมน์วิจารณ์ต่าง ๆ ด้วย สถานการณ์ดังกล่าวถ้ากระทรวงมหาดไทยนิ่งเฉยก็เท่ากับยอมรับข้อกล่าวหา ดังนั้น เพื่อรักษาภาพลักษณ์ที่ดีของกระทรวงมหาดไทยเอาไว้ ซึ่งจำเป็นต้องแสดงจุดยืนที่เด่นชัดในการแก้ปัญหาความคลุ้มเคลือให้ดูโปร่งใสขึ้น จึงมีคำสั่งให้มีการประชาพิจารณ์ขึ้นเมื่อวันที่ 28 เมษายน 2536 และดำริที่จะแต่งตั้งคณะกรรมการผลประโยชน์ของถนนรวมและกระจายการจราจรขึ้น เพื่อพิจารณาความคุ้มครองประโยชน์ของโครงการดังกล่าวตามข้อเสนอของชาวบ้านคร้ว โดยมอบหมายให้ผู้ว่าการทางพิเศษฯ เป็นประธานกรรมการพิจารณาผลประโยชน์ของถนนรวมและกระจายการจราจร

แต่ก่อนจะมีการแต่งตั้งจริงชาวบ้านคร้วได้ทราบว่าดำริการแต่งตั้งผู้ว่าการทางพิเศษฯ เป็นประธานฯ จึงได้รวมกลุ่มกันประท้วงเรื่องการแต่งตั้งเจ้าหน้าที่การทางพิเศษฯ ให้เป็นผู้พิจารณาการไต่สวนในครั้งนี้ เนื่องจากผิดหลักของการไต่สวน เพราะคณะกรรมการพิจารณาผลประโยชน์ ควรเป็นคนกลางไม่ใช่ฝ่ายบ้านคร้วหรือฝ่ายการทางพิเศษฯ ซึ่งกำลังมีข้อพิพาทกันอยู่เพื่อให้การรับฟังเหตุผลและพยานจากทั้งฝ่ายบ้านคร้วและฝ่ายการทางพิเศษฯ เป็นไปอย่างยุติธรรมไม่เข้าข้างฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง

จากการที่ชาวบ้านคร้วรวมกลุ่มคัดค้านกันเช่นนี้ ทำให้กระทรวงมหาดไทยแต่งตั้งบุคคลภายนอกที่ทรงคุณวุฒิและไม่มีส่วนได้ส่วนเสียกับการพิจารณาผลประโยชน์ของการสร้างถนนรวมและกระจายการจราจรเป็นกรรมการไต่สวนและมีรายละเอียดดังนี้คือ

การแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาผลประโยชน์ของถนนรวมและกระจายการจราจรต่อระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ตามคำสั่ง กระทรวงมหาดไทยที่ 283/2536 ในมติของคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 22 กันยายน 2535 ให้กระทรวงมหาดไทยดำเนินการตรวจสอบความคิดเห็นเกี่ยวกับการก่อสร้างถนนรวมและการกระจายการจราจร (อุรุพงษ์-ราชดำริ) โดยมีนักวิชาการวิศวกร และฝ่ายที่เกี่ยวข้องมาร่วมประชุมเพื่อสรุปถึงเหตุผล ข้อดี-ข้อเสีย ในเชิงวิศวกรรมจราจร การลงทุนรวมทั้งผลกระทบต่อทางเศรษฐกิจและสังคม รวมทั้งการร้องเรียนของผู้แทนชาวบ้านคร้วต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เพื่อพิจารณาถึงเหตุผลและความจำเป็นของถนนรวมและกระจายการจราจร โดยมีคณะกรรมการประกอบด้วยบุคคลดังต่อไปนี้

1. ดร.ณรงชัย อัครเศรณี
ประธานกรรมการบริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ จี.เอฟ. เป็นประธานกรรมการ
2. ดร.อัมมาร สยามวาลา
ประธานสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย เป็นรองประธานกรรมการ
3. นายวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย
เป็นกรรมการในพระบรมราชูปถัมภ์หรือผู้แทน
4. นายกสภานายความหรือผู้แทน
เป็นกรรมการ
5. ดร.ครรชิต ผิวนวล
เป็นกรรมการคณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
6. ผศ.ดร.นิพันธ์ วิเชียรน้อย
เป็นกรรมการคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
7. ผศ.พรพจน์ สุขเกษม
เป็นกรรมการคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร
8. ผู้อำนวยการกองการข่าว
เป็นเลขานุการสำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย

โดยให้คณะกรรมการพิจารณาสรุปความเห็นแล้วเสนอต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยว่า ถนนวนรวมและกระจายการจราจรจะเป็นประโยชน์ต่อระบบทางด่วนหรือไม่ และควรที่จะดำเนินการก่อสร้างต่อไปหรือไม่ ให้แล้วเสร็จภายใน 7 วัน

หากพิจารณาถึงความเหมาะสมของคำสั่งดังกล่าว จะเห็นได้ว่ารัฐบาลไม่ให้ความสนใจและความจริงจังต่อข้อเสนอให้มีการประชาพิจารณ์จากบ้านครัวเท่าใดนัก สังเกตจากกำหนดเวลาให้ทำการประชาพิจารณ์นั้น มีกำหนดให้แล้วเสร็จเพียง 7 วันเท่านั้น หากตามหลักแล้วไม่สามารถเป็นไปได้ กระบวนการประชาพิจารณ์จำเป็นต้องใช้เวลาในการพิจารณาอย่างถี่ถ้วน ดังนั้น กำหนดเวลาดังกล่าวจึงปฏิบัติได้ยาก นอกจากนี้รัฐบาลก็ได้กำหนดประเด็นได้สวนเบื้องต้นแต่อย่างใด การกระทำดังกล่าวไม่ได้เป็นไปตามหลักการของประชาพิจารณ์ และมีการแต่งตั้งคณะกรรมการ โดยเป็นที่พอใจของทุกฝ่ายแล้ว คณะกรรมการได้จัดให้มีการประชุมทั้ง

สิ้น 6 ครั้ง โดยไม่ได้มีการกำหนดไว้ล่วงหน้า การประชุมครั้งแรกเป็นเวทีของการกำหนดกรอบของข้อมูลที่จะนำมาพิจารณาและการทำความเข้าใจถึงกระบวนการทั้งหมด ใจความสำคัญของการประชุมแต่ละครั้งสรุปได้ดังนี้

การประชุมครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2536 ณ ห้องประชุมกระทรวงมหาดไทย โดยมีคณะกรรมการเข้าร่วม 8 ท่าน และผู้เข้าร่วมประชุม 44 ท่าน โดยมีใจความการประชุมว่า การทางพิเศษฯ ควรส่งเอกสารเสนอแนะความจำเป็นในการสร้างทางแก้อุบัติภัย โดยให้มีการศึกษาข้อมูลก่อนมีการกำหนดประเด็นใต้อบรมรวมถึงเอกสารประกอบเกี่ยวกับเส้นทางและพยานบุคคลเพิ่มเติมและเหตุใดตำรวจจึงใช้ความรุนแรงต่อชุมชนหัวช้างขณะที่มีการใต้อบรม⁵⁵

การประชุมครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2536 ณ ห้องประชุมกระทรวงมหาดไทย โดยมีคณะกรรมการเข้าร่วม 8 ท่าน และผู้ร่วมประชุม 44 ท่าน มีใจความการประชุมว่า เหตุผลฝ่ายใดดีกว่ากันก็ให้เป็นไปตามนั้น และให้คณะกรรมการฯ ยอมรับผลของกระบวนการนี้ จำนวนเอกสารก็ไม่ควรมากเกินไป สามารถชี้ให้เห็นถึงประเด็นปัญหาในปัจจุบันที่ทั้งสองฝ่ายยอมรับ⁵⁶

การประชุมครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2536 ณ ห้องประชุมกระทรวงมหาดไทย โดยมีคณะกรรมการเข้าร่วม 8 ท่าน และผู้เข้าร่วมประชุม 38 ท่าน มีใจความประชุมว่า คณะกรรมการได้สอบถามผู้แทนชาวบ้านคร้วเกี่ยวกับความสำคัญของคุณชนบ้านคร้วและเหตุผลการคัดค้านไม่ให้ก่อสร้างถนนรวมและกระจายการจราจร โดยให้ผู้แทนชาวบ้านคร้วตรวจสอบแผนผังแสดงพื้นที่บริเวณก่อสร้างถนนรวมและกระจายการจราจรที่การทางพิเศษฯ จัดทำขึ้นว่าถูกต้องหรือไม่ แต่ก็ไม่ได้รับข้อมูลใด ๆ เกี่ยวกับความสำคัญและเหตุผลของการคัดค้านของชาวบ้านคร้ว เนื่องจากชาวบ้านคร้วเชื่อว่า การทางพิเศษฯ ได้จัดทำโดยมีเจตนาไม่บริสุทธิ์

⁵⁵ คณะกรรมการพิจารณาประโยชน์ถนนรวมและกระจายการจราจร ต่อระบบทางด่วนขั้นที่ 2 รายงานการประชุมคณะกรรมการพิจารณาประโยชน์ของถนนรวมและกระจายการจราจร ต่อระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ปีที่ 1 (เมษายน 2536) : 1-10.

⁵⁶ คณะกรรมการพิจารณาประโยชน์ถนนรวมและกระจายการจราจร ต่อระบบทางด่วนขั้นที่ 2 รายงานการประชุมคณะกรรมการพิจารณาประโยชน์ของถนนรวมและกระจายการจราจร ต่อระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ปีที่ 1 (พฤษภาคม 2536) : 1-11.

และเสนอให้คณะกรรมการไปดูสภาพพื้นที่ที่แท้จริง ทั้งนี้การทางพิเศษฯ ได้ชี้แจงแผนผังทาง
 ขึ้น-ลงถนนรวมและกระจายการจราจรพร้อมทั้งแสดงที่ตั้งสถานที่สำคัญ คณะกรรมการฯ
 สอบถามถึงวัตถุประสงค์ในการก่อสร้างทางลงถนนรวมและกระจายการจราจรนั้นเพื่อให้เกิด
 ประโยชน์ต่อศูนย์การค้าเวสต์เทรคหรือไม่ และเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงความยากขึ้น-ลง
 ถนนรวมและกระจายการจราจรเกิดขึ้นอยู่ตลอดเวลา จึงให้มีการกล่าวถึงวิวัฒนาการการ
 เปลี่ยนแปลงของถนนรวมและกระจายการจราจร การทางพิเศษฯ จำกัดบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา
 ศึกษาถึงความเหมาะสมในการสร้างถนนรวมและกระจายการจราจร และเสนอให้มีโครงการดัง
 กล่าว จากเดิมที่มีการกำหนดสร้างทางยาว 2.8 กม. แต่ภายหลังและปรึกษากับบริษัทที่ลงทุน
 ได้ร้องขอให้ตัดถนนสั้นเพียง 1 กม. ส่วนแนวถนนอังรีดูนังต์นั้นให้ลงตามแนวคลองอรชร
 ทางลงถนนพญาไท ไม่มีการเปลี่ยนแปลง สำหรับปัญหาด้าน รพภ. ได้กำหนดติดตั้งที่วิงจร
 ปิด 2 เครื่องไว้ตรวจสอบพร้อมกับสร้างทางโดยลดระดับให้ต่ำที่สุด รวมตลอดทั้งการสร้าง
 กำแพงป้องกันเสียงดังด้านซ้ายตลอดแนว โดยได้มีการชี้แจงให้ทางสำนักงานทรัพย์สินฯ และ
 องคมนตรีทราบแล้ว ทั้งนี้ การทางพิเศษฯ ได้ยืนยันว่าไม่มีการเปลี่ยนแปลงและให้เหตุผลใน
 การขึ้น-ลงถนนรวมและกระจายการจราจรบริเวณจุดดังกล่าว อันได้แก่ แนวเพชรบุรี แนว
 คลองมหานาคและแนวเปลี่ยนแปลง และให้เหตุผลในการขึ้น-ลงถนนรวมและกระจายการ
 จราจรบริเวณจุดดังกล่าว อันได้แก่แนวเพชรบุรี แนวคลองมหานาคและแนวถนนพระราม 1⁵⁷

การประชุมครั้งที่ 4 เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2536 ณ ห้องประชุมกระทรวงมหาดไทย
 มีคณะกรรมการเข้าร่วมประชุม 8 ท่าน และมีผู้เข้าร่วมประชุม 43 ท่าน โดยมีใจความการ
 ประชุมว่า คณะกรรมการฯ สอบถามข้อมูลจากผู้ที่เกี่ยวข้องในเรื่องประวัติและคุณสมบัติและ
 คุณลักษณะพิเศษของชุมชนบ้านครัวได้ทราบว่า ชุมชนบ้านครัวเป็นชุมชนเก่าแก่ สืบเชื้อสาย
 มาจากแขกจามที่นับถือศาสนาอิสลาม เคยร่วมสงครามสู้รบกับพม่า และได้รับพระราชทานที่
 ดังกล่าวจากพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกให้เป็นที่อยู่อาศัย และบริเวณที่อยู่อาศัย
 ดังกล่าวเป็นที่ตั้งสุสานของชุมชน เนื่องจากประเพณีของชาวมุสลิม เมื่อมีผู้เสียชีวิตต้องนำศพ

⁵⁷ คณะกรรมการพิจารณาประโยชน์ถนนรวมและกระจายการจราจร ต่อระบบทางด่วนขั้นที่ 2 รายงานการประชุมคณะกรรมการพิจารณาประโยชน์ของถนนรวมและกระจายการจราจร ต่อระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ปีที่ 1 (พฤษภาคม 2536) : 1-11.

มาฝังภายใน 24 ชม. ด้วยเหตุนี้จึงมีสุสานใกล้ชุมชน นอกจากนี้ที่ดินดังกล่าวยังเป็นที่ตั้งของ มัสยิดที่ยึดเหนี่ยวจิตใจและสถานที่ทำพิธีทางศาสนาของชาวบ้านครัว⁵⁸

การประชุมครั้งที่ 5 วันที่ 11 มิถุนายน 2536 ณ ห้องประชุม กระทรวงมหาดไทย มี คณะกรรมการเข้าร่วมประชุม 8 ท่าน ผู้เข้าร่วมประชุม 83 ท่าน โดยมีใจความประชุมว่า คณะ กรรมการฯ ขอทราบข้อมูลเกี่ยวกับประโยชน์ของการสร้างถนนรวมและกระจายการจราจรต่อ ระบบจราจร กรุงเทพฯ และต่อระบบทางด่วน รวมทั้งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทั้งสภาพแวดล้อมทางกายภาพ โดยเฉพาะคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือนและคุณภาพน้ำ สภาพแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของชุมชน และบริษัททางด่วนฯ ได้ลงนามสัญญากับการทางพิเศษฯ เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2531 และเริ่มดำเนินการเมื่อปี พ.ศ. 2533 โดย บริษัททางด่วนกรุงเทพฯ มีหน้าที่รวบรวมเงินทุนและก่อสร้างทางและการทางพิเศษฯ มีหน้าที่ วางโครงการการเวนคืน เพื่อมอบให้กับบริษัททางด่วนกรุงเทพฯ ภายในเดือนกรกฎาคม 2535 แต่บริษัททางด่วนกรุงเทพฯ ยังไม่ได้รับการส่งมอบพื้นที่จึงยังไม่ได้ดำเนินการก่อสร้างได้⁵⁹

การประชุมครั้งที่ 6 วันที่ 25 มิถุนายน 2536 ณ ห้องประชุมกระทรวงมหาดไทย มีผู้ เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการ 8 ท่าน และผู้เข้าร่วมประชุม 44 ท่าน โดยมีใจความการประชุม ว่า คณะกรรมการรับฟังข้อมูลและข้อสังเกตเกี่ยวกับถนนรวมและกระจายการจราจรจากผู้ แทนชาวบ้านครัว และมีมติให้ยกเลิกการสร้างโครงการดังกล่าว เนื่องจากไม่อำนวยความสะดวก ในการแก้ไขปัญหาการจราจรและไม่เป็นประโยชน์ในทางเศรษฐกิจ⁶⁰

⁵⁸ คณะกรรมการพิจารณาประโยชน์ถนนรวมและกระจายการจราจร ต่อระบบทางด่วนขั้นที่ 2 รายงานการประชุมคณะกรรมการพิจารณาประโยชน์ของถนนรวมและกระจายการจราจร ต่อระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ปีที่ 1 (พฤษภาคม 2536) : 12-19.

⁵⁹ คณะกรรมการพิจารณาประโยชน์ถนนรวมและกระจายการจราจร ต่อระบบทางด่วนขั้นที่ 2 รายงานการประชุมคณะกรรมการพิจารณาประโยชน์ของถนนรวมและกระจายการจราจร ต่อระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ปีที่ 1 (มิถุนายน 2536) : 1-15.

⁶⁰ คณะกรรมการพิจารณาประโยชน์ถนนรวมและกระจายการจราจร ต่อระบบทางด่วนขั้นที่ 2 รายงานการประชุมคณะกรรมการพิจารณาประโยชน์ของถนนรวมและกระจายการจราจร ต่อระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ปีที่ 1 (มิถุนายน 2536) : 1-12.

ระหว่างการประชุมประชาพิจารณ์ทั้ง 6 ครั้ง ไม่มีการถ่ายทอดสดทางโทรทัศน์หรือวิทยุ และไม่มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทั่วไปทราบข้อมูลการประชุม แม้ว่าจะมีการร้องขอ แต่คณะกรรมการฯ ไม่อนุญาต คงมีเพียงผู้สื่อข่าวจำนวนหนึ่งที่เข้าร่วมประชุมด้วยเท่านั้น

จากการประชุมทั้ง 6 ครั้งของคณะกรรมการฯ ได้แสดงถึงการรวบรวมข้อมูลให้เห็นเป็นข้อดี-ข้อเสีย คือ

| ข้อดี | ข้อเสีย |
|--|--|
| <p>1. ด้านเศรษฐกิจ</p> <p>จากการศึกษาของการทางพิเศษฯ พิจารณาว่า ถนนรวมและกระจายการจราจรจะช่วยลดค่าใช้จ่ายและประหยัดเวลาในการเดินทาง คิดเป็นมูลค่า 600 ล้านบาท</p> <p>2. ด้านการแก้ไขปัญหาจราจร</p> <p>2.1 การจราจรบนถนนพระรามที่ 1 ถนนเพชรบุรี ถนนราชดำริ ถนนอังรีดูนังต์ และถนนพญาไท แออัดคับคั่ง เนื่องจากบนถนนเหล่านี้เป็นที่ตั้งของสถาบันการศึกษา สนามกีฬา ย่านธุรกิจการค้า โรงแรม รวมทั้งสถานที่ราชการ แต่ละวันจะมีปริมาณรถผ่านเข้า-ออก ย่านในกลางเมืองนี้ทำให้การจราจรคับคั่งติดขัด การสร้างถนนรวมและกระจายการจราจร จะสามารถรองรับปัญหาการจราจรติดขัดในย่านธุรกิจได้</p> <p>2.2 ถนนรวมและกระจายการจราจรเป็นการสร้างขึ้น-ลงหลาย ๆ จุด ยื่นเข้าไปในพื้นที่การจราจรคับคั่ง เพื่อให้รถยนต์สามารถขึ้น-ลงทางด่วนได้โดยสะดวกและรวดเร็ว ซึ่งจะ</p> | <p>1. ด้านเศรษฐกิจ</p> <p>1.1 การลงทุนไม่คุ้มค่าจากการศึกษาเฉลี่ยแล้วค่าก่อสร้างทางสายดังกล่าว รวมค่าจัดกรรมสิทธิ์ประมาณ 1,800 ล้านบาทต่อกิโลเมตร ดังนั้น ถ้ายกเลิกเส้นทางสายอู่พงษ์-ราชดำริ จะสามารถประหยัดเงินได้ประมาณเกือบ 4,000 ล้านบาท</p> <p>1.2 การตัดเส้นทางสายอู่พงษ์-วิทยุจาก 2.8 กม. มี 4 จุด ขึ้น-ลง ลดลงเป็นอู่พงษ์-ราชดำริ ระยะทาง 2 กม. เหลือจุดขึ้น-ลง 2 จุด ซึ่งถ้าพิจารณาทางด้านเศรษฐกิจแล้ว ไม่แน่ว่าคุ้มกับการลงทุนถึง 4,000 ล้านบาท</p> <p>2. ด้านการแก้ไขปัญหาจราจร</p> <p>2.1 เส้นทางสายอู่พงษ์-ราชดำริ ไม่ถือเป็นการยืนยันอย่างแน่ชัดว่า จะสามารถแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดได้จริงหรือไม่ เพราะจุดดังกล่าวมีทั้งทางขึ้นและทางลง จึงไม่ถือว่าเป็นการระบายการจราจรในจุดที่มีปัญหาการจราจรแออัดอยู่แล้ว โดยเฉพาะบริเวณสี่แยกราชประสงค์ ซึ่งอยู่ใกล้เคียงทางขึ้น-ลงมากที่สุด</p> |

| ข้อดี | ข้อเสีย |
|---|--|
| <p>ช่วยลดความแออัดคับคั่งของการจราจรในพื้นที่ดังกล่าวได้เป็นอย่างดี ไม่เหมือนการมีทางขึ้น-ลงที่จุดเดียวกัน เช่นที่ถนนพระรามที่ 4 ในปัจจุบัน</p> <p>2.3 จากการศึกษาของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เมื่อเดือนมิถุนายน 2539 เห็นควรให้สร้างถนนรวมและกระจายการจราจรเป็นโครงข่ายถนนทางด่วนชั้นที่ 2 และสายทางที่ได้ศึกษาความเหมาะสมแล้วคือ สายทางตามแนวคลองแสนแสบ</p> | <p>สุด เป็นบริเวณที่การจราจรคับคั่งมาก อาจจะเป็นการเพิ่มปัญหาการจราจรติดขัดมากยิ่งขึ้น เพราะจะกลายเป็นห้าแยกในที่สุด</p> <p>2.2 ในแผนงานของทางด่วนชั้นที่ 2 นั้นมีจุดขึ้น-ลงทางด่วนตลอดระยะทางเป็นจำนวนที่พอเพียงพออยู่แล้ว (28 จุดขึ้น-ลง) เพราะฉะนั้นการที่จะตัดเส้นทางสายดังกล่าวก็ไม่น่าจะกระทบ เพราะหากยกเลิกทางสายนี้แล้ว ผู้ที่ต้องการใช้ทางด่วนบริเวณนี้สามารถไปใช้จุดขึ้น-ลงที่จุดโคสิเซียม และพระรามที่ 4 ซึ่งไม่ไกลจากจุดยกเลิกมากนัก</p> <p>2.3 ทางลงจุดที่ถนนพญาไท เนื่องจากมีการจราจรคับคั่งอยู่แล้วบนถนนพญาไทและมีสะพานเฉลิมโลกที่มีความลาดชันสูงอยู่ติดกับทางลงดังกล่าว นอกจากจะทำให้มีอันตรายแล้ว ถนนพญาไทยังไม่สามารถที่จะรองรับการจราจรที่ลงมาจากทางด่วนได้เพียงพออีกด้วย</p> |
| <p>3. ด้านสังคม-การเมือง</p> <p>3.1 พัฒนาชุมชนแออัด</p> | <p>3. ด้านสังคม-การเมือง</p> <p>3.1 เกิดปัญหาความขัดแย้ง การต่อต้านการสร้างทางดังกล่าวระหว่างหน่วยงานของรัฐ (การทางพิเศษฯ) กับประชาชนชาวบ้านครัว เพราะประชาชนมีความรู้สึก ว่า รัฐไม่ให้ความสำคัญเป็นธรรม เนื่องจากมีความเข้าใจว่าเส้นทาง อรุพงษ์-วิฑู ถูกสร้างขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกต่อกลุ่มนายทุนโดยเฉพาะ เพราะมี</p> |

| ข้อดี | ข้อเสีย |
|-------|---|
| | <p>เส้นทางขึ้น-ลง ที่บริเวณศูนย์การค้าเวิร์ลด์เทรดเซ็นเตอร์ มิใช่เป็นความต้องการจะแก้ไขปัญหาการจราจร แต่ถูกนำมาอ้างเท่านั้น นอกจากนั้นยังเห็นว่า การลดเส้นทางจากสายอุรุพงษ์จาก 2.8 กม. เนื่องจากรัฐไม่ต้องการตัดผ่านโรงแรมฮิลตันปาร์ค นายเลิศ และอาคารพาณิชย์ทั้งที่มีแนวความคิดเวนคืนแล้ว</p> <p>3.2 เกิดปัญหาความแตกแยกของกลุ่มชนศาสนาเนื่องจากชุมชนบ้านครัว ประชาชนส่วนใหญ่กว่า 60% นับถือศาสนาและอาศัยอยู่ในชุมชนมากกว่า 200 ปีแล้ว ดังนั้นการสร้างทางด่วนผ่านชุมชนดังกล่าว จึงมีปัญหาทางศาสนาเข้ามาเกี่ยวข้อง เนื่องจากชุมชนมุสลิมบ้านครัวต้องมีพิธีทางศาสนาร่วมกัน ชุมชนต้องอยู่ใกล้มัสยิดและสุสาน อันเป็นศาสนสถานสำคัญในศาสนาอิสลาม จึงถือเป็นการแยกสลายชุมชนมุสลิมออกจากมัสยิดและสุสาน ซึ่งชาวมุสลิมยอมรับไม่ได้ ดังนั้นการรวมตัวเพื่อต่อต้านสูงและมีแนวร่วมจากสถาบันต่าง ๆ ทางศาสนาอิสลามเข้าร่วมด้วยซึ่งมีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันมาก</p> <p>3.3 ขาดความเชื่อถือในสถาบันของรัฐอันเนื่องจากมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 20 กันยายน 2531 ได้มีแถลงข่าวจากรองโฆษกรัฐบาลสมัย พล.อ.ชาติชาย ชุณหะวัณ คือ นายชาญชัย ชัยรุ่งเรือง ว่า "คณะรัฐมนตรี</p> |

| ข้อดี | ข้อเสีย |
|-------|--|
| | ยกเลิกการสร้างทางอุรุพงษ์-วิหฤ แล้ว ประกอบกับข่าวดังกล่าวได้มีการแถลงการณ์ จากสำนักข่าวไทย อ.ส.ม.ท. อย่างเป็นทางการ ตลอดจนหนังสือพิมพ์และสื่อมวลชน ต่าง ๆ ทำให้ชาวบ้านคร่ำหวัดถือการแถลงข่าว ดังกล่าวไว้ว่า “รัฐได้แถลงเป็นทางการ จะกลับ คำแถลงไม่ได้” ซึ่งเรื่องดังกล่าวก็ไม่มี การชี้แจงจากรัฐแต่อย่างใดให้ประชาชนเข้าใจ จึง ยังคงเป็นปัญหาคลุมเครืออีกต่อไป |

หลังจากที่ได้มีการประชุมและสรุปผลออกมาถึง ข้อดี-ข้อเสีย ของคณะกรรมการ พิจารณาผลประโยชน์ถนนรวมและกระจายการจราจรในทุกด้าน ตั้งแต่มีการไต่สวนครั้งแรก เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2536 จนถึง วันที่ 15 มิถุนายน 2536 เป็นการประชุมที่ต่อเนื่องมา ถึงหกครั้ง “ดร.ณรงค์ชัย อัครเศรณี” ในฐานะประธานกรรมการพิจารณาผลประโยชน์ ถนนรวมและกระจายการจราจรต่อระบบทางด่วนขั้นที่ 2 เปิดเผยว่า

“จนถึงวันนี้ผมคิดว่าการไต่สวนสาธารณะครั้งนี้ ประสบความสำเร็จเป็นอย่างดี ชาว บ้านคร่ำหวัดก็ได้ให้ความร่วมมืออย่างเต็มตัว การแสดงความเห็นของแต่ละฝ่าย เราก็ได้มาอย่าง ครบถ้วน รวมถึงขณะนี้เราได้เอกสารหลักฐานที่เป็นข้อเท็จจริงอย่างครบถ้วน แล้วคาดว่าไม่ เกิน 1 เดือน คณะกรรมการจะสามารถสรุปรายงานเสนอต่อ รัฐมนตรีว่าการกระทรวง มหาดไทย”⁶¹

⁶¹ ดร.ณรงค์ชัย อัครเศรณี, บทสัมภาษณ์ในหนังสือพิมพ์ วัฏจักร - อาคารที่คืน (29 มิถุนายน 2536)

3.6 ผลการประชาพิจารณ์ (ครั้งที่ 1)

และหลังจากที่ได้มีการให้สัมภาษณ์จาก ดร.ณรงค์ชัย ได้มีการประชุมเฉพาะคณะกรรมการครั้งแรก เมื่อวันที่ 16 มกราคม 2536 และหลังจากการประชุมเฉพาะคณะกรรมการไต่สวนแล้ว ยังมีการประชุมอีก 2-3 ครั้ง จนได้รับผลสรุปส่งให้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เมื่อวันที่ 6 กันยายน 2536 และหลังจากที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยรับผลการประชาพิจารณ์แล้ว ได้แถลงผลหลังจากรับผลประชาพิจารณ์ดังกล่าว ภายใน 30 วัน คือวันที่ 6 ตุลาคม 2536 ซึ่งผลประชาพิจารณ์มีข้อสรุปดังนี้

1. ถนนรวมและกระจายการจราจรไม่ช่วยในการแก้ปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ เนื่องจากมีความหนาแน่นมากแล้ว
2. เมื่อไม่ช่วยให้แก้ปัญหาการจราจร จึงไม่เป็นประโยชน์ในทางเศรษฐกิจ
3. ความคิดเห็นทางการเงิน ถนนรวมและกระจายการจราจรจะเป็นประโยชน์ต่อการทางพิเศษ กับ BECL ในกรณีที่ค่าผ่านทางด่วนเป็น 30 บาท แต่ไม่มีความชัดเจนหากค่าผ่านทางด่วนเป็น 20 บาท
4. ถนนรวมและกระจายการจราจร จะยังสนับสนุนให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดิน ในเชิงที่ยังทำให้ย่านธุรกิจใจกลางเมืองมีความหนาแน่นมากขึ้น
5. การสร้างถนนรวมและกระจายการจราจรจะมีผลกระทบต่อชุมชนบ้านครัว แต่ไม่ถึงขั้นทำให้ชุมชนล่มสลาย
6. ชุมชนบ้านครัวแบกภาระการสร้างถนนรวมและกระจายการจราจรมากเกินไป
7. ให้มีการแก้ไขสัญญา กับ BECL ในการยกเลิกโครงการถนนรวมและกระจายการจราจร แต่หากจำเป็นต้องสร้างก็ต้องมีมาตรการฟื้นฟูความเป็นอยู่ของชุมชนบ้านครัว

ดังนั้น คณะกรรมการไต่สวนสาธารณะมีมติส่งถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ให้ยกเลิกโครงการถนนรวมและกระจายการจราจร อรุณพงษ์-ราชดำริ ยาว 2.8 กม. เสีย เพราะเหตุว่าทางสายนี้จะไม่ให้ประโยชน์ทั้งทางด้านจราจร และเศรษฐกิจ และให้รัฐบาลขอแก้ไขสัญญากับ BECL

3.7 การตัดสินใจของรัฐต่อผลของคณะกรรมการประชาพิจารณ์

ภายหลังจากที่คณะกรรมการพิจารณาประโยชน์ของถนนรวมและกระจายการจราจรได้ทำข้อสรุปเป็นความเห็นของคณะกรรมการ ซึ่งมีใจความหลัก คือ ควรยกเลิกโครงการถนนรวมและกระจายการจราจรเสีย เนื่องจากถนนสายนี้ไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ทางด้านจราจรจึงไม่คุ้มที่จะลงทุน เสนอต่อกระทรวงมหาดไทยไปเรียบร้อยแล้ว

คณะกรรมการพิจารณาประโยชน์ของถนนรวมและกระจายการจราจรจึงหมดหน้าที่ลง กระทรวงมหาดไทยก็เงียบหายไป ไม่มีแถลงการณ์การยอมรับหรือปฏิเสธมติดังกล่าวไม่มีการนำข้อสรุปที่ได้จากคณะกรรมการพิจารณาผลประโยชน์ของถนนรวมและกระจายการจราจรเข้าวาระการประชุมเพื่อทบทวนการตัดสินใจที่จะยกเลิกโครงการถนนรวมและกระจายการจราจร โดยได้ทำการตรวจสอบจากมติ ครม. ปี 2536 และปี 2538 (รายละเอียดมติ ครม. ดูได้จากภาคผนวก) ทั้ง ๆ ที่การนำข้อสรุปที่ได้มารับประกอบการพิจารณานั้น คือ จุดประสงค์เริ่มแรกในการกระทำประชาพิจารณ์ครั้งนี้ ซึ่งถ้ามองเพียงภายนอกจะเหมือนกับว่าไม่มีการตัดสินใจใดๆ ออกมาจากคณะรัฐมนตรี แต่ความเป็นจริงไม่ได้เป็นเช่นนั้น การเพิกเฉย การนิ่งเฉย การทำให้มติของคณะกรรมการพิจารณาประโยชน์ของถนนรวมและกระจายการจราจรเงียบหายไปนั้น คือ การตัดสินใจแล้วเป็นการตัดสินใจที่จะรักษาความไม่เปลี่ยนแปลงในคำสั่งเดิมด้วยวิธีง่าย ๆ คือ การไม่ออกคำสั่งใหม่มาแก้ไข เปลี่ยนแปลง หรือ ยกเลิกคำสั่งเดิม จึงส่งผลให้คำสั่งเดิมนั้นมีผลบังคับอยู่ต่อเรื่อย ๆ

อย่างไรก็ตามผู้ว่าการทางพิเศษ⁶² ออกมายืนยันที่จะดำเนินการสร้างโครงการถนนรวมและกระจายการจราจรต่อไป โดยให้เหตุผลว่าการทางพิเศษฯ มีมติไม่ยอมรับผลการประชาพิจารณ์เพราะข้อมูลที่คณะทำงานได้ทำนั้นเป็นข้อมูลเก่าล้าหลัง จึงขอยกเลิกการไต่สวนเมื่อการทางพิเศษฯ ยืนยันที่จะสร้าง ทำให้ชาวบ้านคร้ว นำโดยนายสาโรจน์ เผือกกล้าลี ซึ่งเป็นแกนนำและเป็นหนึ่งในคณะกรรมการทำงานเฉพาะกิจชาวบ้านคร้ว ออกมาให้สัมภาษณ์กับสื่อมวลชนว่า “ไม่เข้าใจว่าทำไมรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยซึ่งเป็นผู้ชี้ขาดว่าจะสร้างหรือไม่

⁶² นายสุวิทย์ รังสิตพล ดำรงตำแหน่งผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทยในขณะนั้น และเป็นเพียงผู้เดียวที่ออกมายืนยันว่าจะสร้างต่อโดยไม่มีใครในรัฐบาลออกมาให้สัมภาษณ์ และยืนยันตามแนวทางของนายสุวิทย์

สร้างทางด่วนขั้นที่ 2 ที่ผ่านชุมชนบ้านครัว ทั้ง ๆ ที่มติของคณะกรรมการได้สวนฯ ออกมาเป็นเงื่อนไขใหม่ หากนักการเมืองมีอำนาจในการชี้ขาดแล้ว แต่ไม่มีความเด็ดขาดในการตัดสินใจ ปัญหานี้คงไม่มีที่สิ้นสุด หากเป็นเช่นนี้ความรุนแรงจะตามมา”⁶³

3.8 การประชาพิจารณ์ (ครั้งที่ 2)

ฝ่ายการทางพิเศษอ้างว่าข้อมูลในการได้สวนดังกล่าวเป็นข้อมูลเก่าและขอให้ยกเลิกการได้สวนนี้เสียผลต่อมาก็คือชาวบ้านครัวไม่ยอมและพยายามผลักดันให้รัฐ คือ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยนำผลดังกล่าวไปประกอบการตัดสินใจให้ได้แต่ก็ไม่ได้รับการตัดสินใจ และกลับมีกระแสข่าวกลับมาว่าเห็นคล้อยตามฝ่ายการทางพิเศษ มากกว่า เช่น การที่นายสุวิทย์ รังสิตพล ผู้ว่าการทางกล่าวหาว่า ข้อมูลที่คณะกรรมการได้สวนพิจารณาเป็นข้อมูลเก่ามีความคลาดเคลื่อนเพราะนำมาจากเอกสารที่ทำมาถึง 5-6 ปีแล้ว ในขณะที่ผลการจราจรที่แท้จริงนี้มีจำนวนลดเพิ่มมากขึ้น ข้อมูลจำนวนรถของทางด่วนขั้นที่ 1 และ 2 เป็นข้อมูลที่ล้าหลังไป 10 ปี และหากไม่สร้างต้องแก้ไขสัญญา กับบริษัททางด่วนกรุงเทพ ซึ่งค่อนข้างยากและมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจโดยตรงและตีค่าการประชาพิจารณ์โดยไม่เห็นว่าเป็นมาตรการยุติความขัดแย้งเพราะเขากล่าวว่าการได้สวนครั้งนี้ยังมีประโยชน์เพราะทำให้เกิดความเข้าใจมากขึ้นรู้ว่าทางบ้านครัวต้องการอะไรเพียงแต่ข้อมูลของการพิจารณาในปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงไป และ นายสุวิทย์ ยังกล่าวอีกว่า การเวนคืนที่ดินในถนนสายหลักจะต้องเฉลี่ยในปีนี้ซึ่งส่วนหนึ่งมีที่ดินของชาวชุมชนบ้านครัวอยู่ด้วย แต่สำหรับส่วนทางด่วนบ้านครัวไม่ต้องเร่งรีบแต่อย่างใด และพยายามจะรักษาเอกลักษณ์ของชุมชนไว้สำหรับความช่วยเหลือพิเศษในส่วนการรักษาเอกลักษณ์ประวัติศาสตร์ของชุมชนจะขอความช่วยเหลือด้านงบประมาณ

ในประเด็นที่การทางพิเศษ ยกมาอ้างฝ่ายบ้านครัวก็ได้ให้เหตุผลกลับว่า การได้สวนสาธารณะเริ่มครั้งแรกเมื่อวันที่ 28 เมษายน 2536 ครั้งสุดท้ายปลายเดือนมิถุนายน จะว่าข้อมูลคลาดเคลื่อนหรือล่าช้าเป็นไปไม่ได้เพราะข้อมูลที่นำมาหักล้างก็เป็นข้อมูลของการทางพิเศษเองทางชาวบ้านไม่ได้เอามาจากที่อื่น ข้อมูลหักล้างในตัวมันเองและได้รับทราบจากคณะกรรมการได้สวน

⁶³ นายสาโรจน์ เผือกสำลี หนึ่งในคณะกรรมการทำงานเฉพาะกิจชุมชนบ้านครัว บทสัมภาษณ์ นสพ. ผู้จัดการรายวัน (18 ตุลาคม 2536) : หน้า 10.

สาธารณะบางท่านว่ามีการฉ้อฉลในการใช้ข้อมูล และคณะกรรมการไต่สวนสาธารณะก็ได้พิสูจน์ออกมาแล้วว่าถนนสายนี้ไม่ได้ช่วยระบายการจราจรอย่างที่อ้างและไม่ได้คุ้มกับการลงทุนซึ่งแสดงให้เห็นว่ามีการเปลี่ยนแปลงข้อมูลลักษณะเช่นนี้เป็นการแสดงออกถึงการใช้อำนาจพิจารณาเป็นเพียงเครื่องมือยึดเวลาไม่ใช่ใช้จัดข้อขัดแย้งเพราะอย่างไรฝ่ายรัฐก็ไม่เปลี่ยนการตัดสินใจ โดยมีเหตุผลต่างๆ มาอ้าง เช่น การทางพิเศษฯ ได้ลงนามในสัญญาฉบับบริษัททางด่วนกรุงเทพ ว่าจะต้องมีการก่อสร้างถนนรวมและกระจายการจราจร มิฉะนั้นการทางพิเศษฯ อาจถูกกล่าวได้ว่าเลิกสัญญาและถูกปรับหลายพันล้านบาท เป็นต้น ปัญหาบ้านครัวจึงไม่ยุติลงจนถึงปัจจุบันโดยที่ภายหลังทั้ง 2 ฝ่ายได้เถียงกันมาระดับหนึ่งในเดือนเมษายน 2537 ชาวชุมชนบ้านครัว-หัวช้าง-เพชรบุรี 20 และหลังวัดพุทธมณฑลปากหลักประท้วงที่หน้าทำเนียบรัฐบาล 3 วัน และในที่สุด นายชวน หลีกภัย นายกรัฐมนตรีได้เข้าพบชาวบ้าน และนายสุทัศน์ เงินหมื่นรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทยได้ทำบันทึกข้อตกลงร่วมโดยให้มีการไต่สวนสาธารณะครั้งที่ 2 ภายในเดือนพฤษภาคม พลเอกชวลิต ยงใจยุทธ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยแต่งตั้งคณะกรรมการไต่สวนชุดที่ 2 โดยมี ดร.อัมมาร สยามวาลา เป็นประธาน โดยมีการไต่สวนครั้งแรกวันที่ 6 กรกฎาคม 2537 และไต่สวนครั้งสุดท้ายวันที่ 12 กันยายน 2537 ผลการไต่สวนสาธารณะครั้งที่ 2 ในเดือนพฤศจิกายน 2537 คือคณะกรรมการยืนยันในมติเดิมดังปรากฏในบทความจากหนังสือพิมพ์ฉบับหนึ่งซึ่งรายงานข้อเท็จจริงว่า

ชาวชุมชนบ้านครัวได้มีการชุมนุมระหว่างวันที่ 18-20 เมษายน 2537 ณ บริเวณทำเนียบรัฐบาลเรียกร้องให้รัฐบาลเร่งตัดสินใจให้เป็นไปตามความเห็นของคณะกรรมการฯ การชุมนุมได้ยุติลงเนื่องจากการบันทึกความเข้าใจร่วมกันระหว่างรัฐกับชาวบ้าน

ด้วยข้อตกลงดังกล่าวรัฐมนตรีกระทรวงมหาดไทย (พล.อ.ชวลิต ยงใจยุทธ) จึงได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาประโยชน์ของถนนรวมและกระจายการจราจรต่อระบบทางด่วนขั้นที่ 2 อีกครั้งเพื่อพิจารณาสรุปความเห็นข้อมูลใหม่เสนอต่อคณะรัฐมนตรีว่า ถนนรวมและกระจายดังกล่าวนี้จะ เป็นประโยชน์ ต่อระบบทางด่วนและควรดำเนินการก่อสร้างอีกหรือไม่ คณะกรรมการฯ ได้ประชุมรวมทั้งสิ้น 11 ครั้ง ในจำนวนนี้เป็นการประชุมที่เปิดต่อสาธารณชนเพื่อรับฟังข้อคิดเห็นจากเจ้าหน้าที่ผู้เชี่ยวชาญและประชาชนรวม 6 ครั้งและเป็นการประชุมเฉพาะกรรมการเพื่อหาข้อสรุปและยกวางรายงานอีก 5 ครั้ง

ข้อมูลใหม่ที่ได้รับในการพิจารณาครั้งนี้ เป็นข้อมูลใหม่ที่คณะกรรมการ ได้รับจากการทางพิเศษฯ (ซึ่งการทางพิเศษได้ว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาสินธุ์ไพค์ โบเดลล์ จำกัดทำการศึกษา) และการทางพิเศษฯ ได้ยืนยันต่อคณะกรรมการฯ ว่าข้อมูลที่ได้จัดส่งให้คณะกรรมการ เป็นข้อมูลที่มีการทางพิเศษฯ รับรองว่าถูกต้องจะมีความแตกต่างในสาระสำคัญไปจากข้อมูลครั้งก่อน 2 เรื่องคือ

ข้อมูลที่ได้จากการพิจารณาสภาพการจราจรใหม่ ซึ่งทำให้คณะกรรมการฯ ต้องทบทวนข้อสรุปเดิมที่มีอยู่ในรายงานทั้งในส่วนของปริมาณการจราจรการวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ และการเงินแนวทางการดำเนินการก่อนและหลังการเวนคืนของการทางพิเศษฯ ในกรณีรัฐบาลวินิจฉัยให้มีการก่อสร้างถนนรวมและกระจายการจราจรซึ่งมีลักษณะเป็นรูปธรรม กว่าการทางพิเศษฯ เคยเสนอในครั้งแรกจากผลสรุปของคณะกรรมการฯ ทั้งสองครั้งจะเห็นได้ว่าการก่อสร้างทางด่วน “ถนนรวมและกระจายการจราจรโครงการทางด่วนขั้นที่ 2” ไม่คุ้มต่อการลงทุน⁶⁴ แต่แล้วทุกอย่างก็เป็นเหมือนเดิม คือ การทางพิเศษฯ ก็ยังคงจะสร้างต่อไปเห็นได้จากการที่นายคิระ เจริญพงษ์ ผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเปิดเผยว่าคณะกรรมการ กทพ.ได้สรุปผลการดำเนินงานในการก่อสร้างทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนบี สายบางโคล่-แจ้งวัฒนะ ที่จะต้องผ่านชุมชนบ้านครัวโดยจะสรุปผลเสนอต่อ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป⁶⁵

จนกระทั่ง วันที่ 29 มีนาคม 2538 ชาวบ้านครัวทั้งหมดมาฟังการตัดสินใจที่ทำเนียบรัฐบาล โดยคณะรัฐมนตรีของรัฐบาลนายชวน หลีกภัย มีมติยืนยันให้สร้างโดยเปลี่ยนแนวเส้นทางใหม่เป็นคลองมคลองแสนแสบโดยไม่สนใจต่อข้อมูล และผลการไต่สวนสาธารณะทั้ง 2 ครั้ง โดยมติครั้งนั้นยังขัดต่อพระราชบัญญัติสิ่งแวดล้อมฯ ผลดังกล่าวปรากฏในหนังสือพิมพ์หลายฉบับสภาพนี้แสดงถึงปัญหาที่เกิดขึ้นทำให้ชาวบ้านครัวต้องการทำให้รัฐบาลแจ่มแจ้งถึงการกระทำของรัฐแต่รัฐก็หลีกเลี่ยงที่จะเผชิญหน้าเพื่อแก้ไขข้อขัดแย้งให้ชาวบ้านครัวเห็นว่าการกระทำของรัฐในครั้งนี้คือการปิดการเจรจาด้วยเหตุผล ดังนั้นหนทางการประชาพิจารณ์จึงไม่เกิดประสิทธิภาพในการจัดข้อขัดแย้งได้ การตัดสินใจออกมาเป็นมติคณะรัฐมนตรีซึ่งเห็นว่าจะเกิดผลกระทบต่อ

⁶⁴ บ้านครัว : บทพิสูจน์ความจริงใจของรัฐ ข่าวไทยธุรกิจ (15 พฤศจิกายน 2537) : หน้า 12

⁶⁵ ทางด่วนขั้นที่ 2 “ไม่หลีกเลี่ยง” บ้านครัว” ข่าวสด (24 สิงหาคม 2537) : หน้า 29

ประชาชนน้อยที่สุด คือการลดพื้นที่การเวนคืน จากกว่า 400 หลังคาเรือน เป็นประมาณ 200 หลังคาเรือน หรือจาก 53 ไร่ เป็น 42 ไร่ และพระราชกฤษฎีกาเวนคืน ก็ต่ออายุครั้งที่ 3 ในปี 2539 โดยแนวเส้นทางยังยืนยัน 2.8 กม. เช่นเดิม

สำหรับความเคลื่อนไหวครั้งสุดท้ายคือ 25 มีนาคม 2540 คณะรัฐมนตรี มีมติอนุมัติให้การทางพิเศษ ดำเนินโครงการถนนรวมและกระจายการจราจรล่อมคลองมหานาค แนวสายทางที่จะปรับเปลี่ยนใหม่โดยให้การทางพิเศษนำข้อสังเกตของกระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี และ สิ่งแวดล้อมไปพิจารณาดำเนินการด้วย แม้ว่ารัฐจะมีมติให้ปรับเปลี่ยนเส้นทาง โดยให้ดำเนินการก่อสร้างล่อมคลองมหานาค ซึ่งอาจจะเป็นการแก้ปัญหาของรัฐ แต่มีใช้การแก้ปัญหาให้ชาวบ้านครว เพราะถ้ายังคงดำเนินการก่อสร้างถนนรวม และกระจายการจราจร ปัญหาของชาวบ้านครวก็ยังคงมีอยู่ต่อไป

ดังนั้นจะเห็นได้ว่า แม้ว่ารัฐบาลจะได้จัดให้มีการประชาพิจารณ์ เพื่อลดความขัดแย้ง แต่ถ้าวรัฐบาลไม่นำผลการประชาพิจารณ์ไปเป็นองค์ประกอบในการตัดสินใจความขัดแย้งที่มีอยู่ ก็คงยังมีอยู่ต่อไป