

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

- กฤษฎา บุญชัย, พุทธณี กางกั้น และประภาพร สุขพรวรกุล. "กระบวนการเรียนรู้ของชุมชน"
ทิศทางไท. 2528.
- กาญจนา แก้วเทพ. การพัฒนาแนววิวัฒนาการชุมชน. กรุงเทพมหานคร : สภาคาทอเล็กแห่งประเทศไทย, 2538.
- กาญจนา แก้วเทพ. การสื่อสารเพื่อชุมชน : แนวคิดเบื้องต้น. กรุงเทพมหานคร, 2542.
(อัดสำเนา)
- กาญจนา แก้วเทพ. กิตติ กัญภัย และ ปาริชาติ สถาปิตานนท์ สโรบล, การสื่อสารกับชุมชน : แนวคิดหลักเพื่อการพัฒนา. การสื่อสารเพื่อชุมชน. เอกสารประกอบการประชุม ประจำปีว่าด้วยเรื่องชุมชน ครั้งที่ 1 "ชุมชนไทยท่ามกลางกระแสการเปลี่ยนแปลง". สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.), 2543.
- จรัญญา วงษ์พรหม. การบริหารจัดการและการมีส่วนร่วมของชาวบ้านในสหกรณ์ร้านค้า. รวมบทความและข้อเขียนในการวาระครบ 60 รอบ ม.ร.ว.อดิน รพีพัฒน์. สถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยขอนแก่น : มกราคม, 2536.
- จิตติมงคล ชัยอรุณญา. การศึกษาชุมชนเพื่อการพัฒนา. กรุงเทพมหานคร : เอกสารประกอบการเรียนภาควิชาการพัฒนาชุมชน คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2540.
- จุดประกาย. บทสรุปการต่อสู้บ้านครัวพิศุจน์ความแข็งแกร่งของชุมชน. กรุงเทพฯธุรกิจ, ฉบับวันที่ 26 เมษายน 2537. หน้า 1-2.
- จุดประกาย. บ้านครัวบนวิถีแห่งเผ่าพันธุ์. กรุงเทพฯธุรกิจ, ฉบับวันที่ 27 เมษายน 2538. หน้า 11.
- ชลธิรา สัตยาวัฒนา บรรณารักษ์. สืบสานตำนานบ้านครัว การต่อสู้เพื่อสิทธิชุมชน. สำนักงานกองทุนสนับสนุนงานวิจัย (สกว.) และมูลนิธิชุมชนเมือง. 2543.
- ชินรัตน์ สมสืบ, การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาชนบท. นนทบุรี : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช. พิมพ์ครั้งที่ 1, 2539.
- ชวลีรัตน์ เจริญพร. (2543) . พลวัตชุมชนบ้านครัว. ใน ชลธิรา สัตยาวัฒนา (บรรณารักษ์) สืบสานตำนานบ้านครัว การต่อสู้เพื่อสิทธิชุมชน. รายงานการวิจัยเบื้องต้น เพื่อการมีส่วนร่วมของประชาชน โครงการสิทธิชุมชนบ้านครัว : กรณีการสร้างทางด่วนทับชุมชน. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) และมูลนิธิชุมชนเมือง. 2543

- ดิรก สาระวดี. ยุทธศาสตร์การพัฒนารัฐกิจชุมชน. องค์กรชุมชนกลไกเพื่อแก้ปัญหาและพัฒนาสังคม ประสบการณ์จากภาคอีสาน. สถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2540.
- เดวิท แมทิวส์. จากปัจเจกชนสู่สาธารณณะ : กระบวนการเสริมสร้างชุมชนให้เข้มแข็ง. หนังสือชุดประชาสังคม ลำดับที่ 12. แปลโดย รัฐรุฒิ เสนาคำ. สถาบันชุมชนท้องถิ่นพัฒนา, 2540.
- พระธรรมปิฎก (ประยุทธ์ ปยุตโต). นิติศาสตร์แนวพุทธ. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์บริษัท สหธรรมิก จำกัด, 2539.
- พัฒน์ บุญยรัตพันธุ์. การสร้างพลังชุมชนโดยขบวนการพัฒนาชุมชน. กรุงเทพมหานคร : ไทยวัฒนาพานิช, 2517.
- ไพบุลย์ เจริญทรัพย์. การส่งเสริมและการพัฒนาการมีส่วนร่วมของชุมชน. กรุงเทพมหานคร : บริษัท นวชนก จำกัด, 2534.
- บุญเกิด มาอ่อง. การศึกษาการรวมกลุ่มและการทำกิจกรรมของกลุ่มผู้พึ่งพิงวิทยุ จส.100. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชาสื่อสารมวลชน บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537.
- ประเวศ วะสี. ศักดิ์ศรีแห่งความเป็นคน ศักยภาพแห่งความสร้างสรรค์. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์หมอชาวบ้าน, 2540.
- ประยูรศักดิ์ ชลาชนนเดชะ. มุสลิมในประเทศไทย. โครงการหอสมุดกลางอิสลาม สายสกุลสุลต่านสุลัยมาน, 2539.
- ปาริชาติ สถาปิตานนท์ สโรบล. จับตากระบวนการสื่อสารท่ามกลางการเปลี่ยนแปลงในสังคมไทย. เอกสารประกอบการประชุมประจำปีว่าด้วยเรื่องชุมชน ครั้งที่ 1 "ชุมชนไทยท่ามกลางกระแสการเปลี่ยนแปลง" สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.), 2543.
- ปาริชาติ วลัยเสถียร และคณะ. กระบวนการและเทคนิคการทำงานของนักพัฒนา. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.), 2543.
- มานพ ประทุมทอง. ลมหายใจแห่งมหานคร เรื่องราวชีวิตและการต่อสู้ของผู้คนบนกองขยะ. โครงการศึกษาทางเลือกการพัฒนา, 2531.
- ยงยุทธ บุราสิทธิ์. "เทคนิคการกระตุ้นชาวบ้านให้เกิดการมีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชน" วารสารพัฒนาชุมชน. ปีที่ 29 (ธันวาคม 2533) : หน้า 41-46
- วิเชียร แสงโชติ. องค์กรชุมชนกลไกเพื่อแก้ปัญหาและพัฒนาสังคม ประสบการณ์จากภาคอีสาน. การพัฒนาความเข้มแข็งขององค์กรชาวบ้าน. สถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2540.

เวทินี สตะเวทิน, การสื่อสารในการจัดการประชาคมบางลำพู, วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ
คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.

ศิริรัตน์ ธานีธนานนท์, ดลมนรวิทย์ บากา และฉล่องภพ สุสังกร์กาญจน์. รายงานประกอบการ
ประชุม เล่ม 3 “ชาวไทยมุสลิมและการมีส่วนร่วมในกระบวนการพัฒนาเศรษฐกิจและ
สังคม : การศึกษาภาคใต้ตอนล่าง” การประชุมวิชาการประจำปี 2538, มูลนิธิสถาบัน
วิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย.

สัญญา สัญญาวิวัฒน์. ทฤษฎีและกลยุทธ์การพัฒนาสังคม. พิมพ์ครั้งที่ 2, กรุงเทพมหานคร :
สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.

สายทิพย์ สุดดีพันธ์, บรรณาธิการ. “อุดมการณ์พัฒนากับการสาธารณสุขมูลฐานในประเทศไทย”
ใน ปัญหาผู้นำกับการกำหนดนโยบายแห่งชาติ. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2534. หน้า 92.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานนายกรัฐมนตรี. แผนพัฒนา
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่แปด พ.ศ. 2540-2544. (อัดสำเนา)

สุรพงษ์ ไสธนะเสถียร, คุณลักษณะทางสังคมของชาวไทยมุสลิมและการสนองตอบต่อรัฐบาล.
กรุงเทพมหานคร : คณะวารสารศาสตร์และสื่อสารมวลชน มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์,
2531.

สุรินทร์ พิศสุวรรณ และ ชัยวัฒน์ สถาอานันท์, สี่จังหวัดภาคใต้กับปัญหาสิทธิมนุษยชน.
กรุงเทพมหานคร : สถาบันไทยคดีศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

เสาวนีย์ จิตต์หมวด. วัฒนธรรมอิสลาม. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ทางนำ, 2535.

เสาวภา พรสิริพงษ์, พรทิพย์ อุษุภรัตน์ และดวงพร คำบุญวัฒน์, การศึกษาเบื้องต้นเกี่ยวกับชุมชน
บ้านคว้งเหนือ (บ้านแขกคว้ง) กรณีศึกษา สภาพเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม.
กรุงเทพมหานคร : สถาบันวิจัยภาษาและวัฒนธรรมเพื่อพัฒนาชนบท มหาวิทยาลัย
มหิดล, 2532.

อดิน รพีพัฒน์, ม.ร.ว. ปัญหาการพัฒนาชนบท บทเรียนจากกรณียกกระบัตร โครงการพัฒนา
ชนบทลุ่มน้ำแม่กลอง. ขอนแก่น : สถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยขอนแก่น,
2531.

อดิน รพีพัฒน์, ม.ร.ว. ชีวิตและจุดจบของสลัมกรุงเทพฯ แห่งหนึ่ง. สมาคมวิจัยเชิงคุณภาพแห่ง
ประเทศไทย. พิมพ์ครั้งที่ 3 : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543.

อดิน รพีพัฒน์, ม.ร.ว. ชุมชนแออัด : องค์ความรู้กับความเป็นจริง. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการ
วิจัย (สกว.) มกราคม, 2542.

- อนุชาติ พวงลำสี และวีรบุรณ วิสารทสกุล. ประชาสังคม คำ ความคิด และความหมาย. พิมพ์ครั้งที่ 2, กรุงเทพมหานคร สถาบันชุมชนท้องถิ่นกับการพัฒนา, 2541.
- อเนก เหล่าธรรมทัศน์. "ส่วนร่วมที่มีใช้รัฐ : ความหมายของประชาสังคม" ในอนุชาติ พวงลำสี และ กฤตยา อาชวนิจกุล. ขบวนการประชาสังคมไทย : ความเคลื่อนไหวภาคพลเมือง. โครงการวิจัยและพัฒนาประชาสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล, 2542.
- อรทัย อัจฉา. ชุมชนเชิงรุก : วิถีชีวิตและกระบวนการพัฒนากลุ่มการพึ่งพาตนเอง. เอกสารทางวิชาการ หมายเลข 117 สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล, 2531.
- อุษา จารุกา, อิทธิพลของวัฒนธรรมอิสลามต่อการสื่อสารในประเทศซาอุดีอาระเบีย. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะวารสารศาสตร์และสื่อสารมวลชน มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2541.

ภาษาอังกฤษ

- Berrigan, F.J. Access and Participatory. Paris : UNESCO, 1979.
- Brownell, Baker. The Human Community : Its Philosophy and Practice for a time of Crisis. New York : Harper & Row, 1950.
- Davis, D. & Jasinski, J. Beyond the Culture Wars : An Agenda for Research on Communication and Culture. Journal of Communication 43(3) : 141, 1993.
- Habermas, J. The theory of communicative action. Vol.1, Reason and the Rationalization of Society. Boston Press, 1984.
- Mark S. Homan. Promoting Community Change. Book / Cole Publishing Company Pacific Gove California. U.S.A., 1994.
- Oxford University. Oxford Advanced Learner's Dictionary. Fourth Edition, Oxford, Un press, (First Edition for Thailand), 1994.
- Tocqueville, A. Democracy in America. NY: Schoken., 1835, reprint 1961.
- WHO / UNICEF, Report of the International Conference on Primary Health Care. New York : N.P. press, 1978.
- White Shirley A. with Sadanandan K. Nair Joseph Ascoft. Participatory Communication working for change and Development. London, 1994.
- Windahl et al. Using Communication Theory. Sage Publication, 1992.

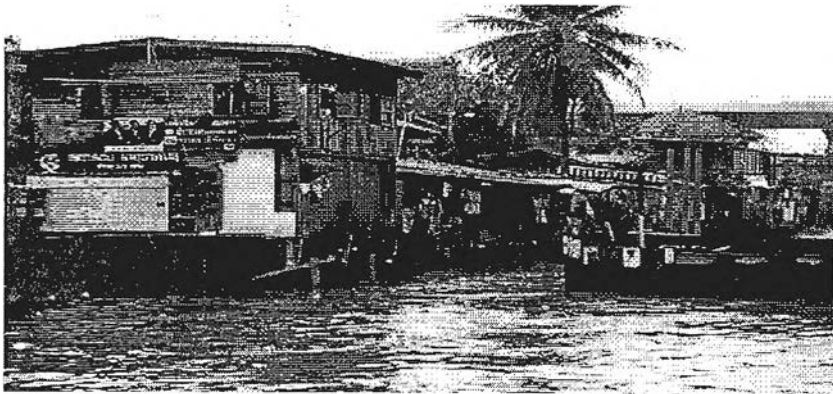
ภาคผนวก

ภาคผนวก

ภาพแสดงชุมชนบ้านครัว
และกิจกรรมต่าง ๆ ภายในชุมชน



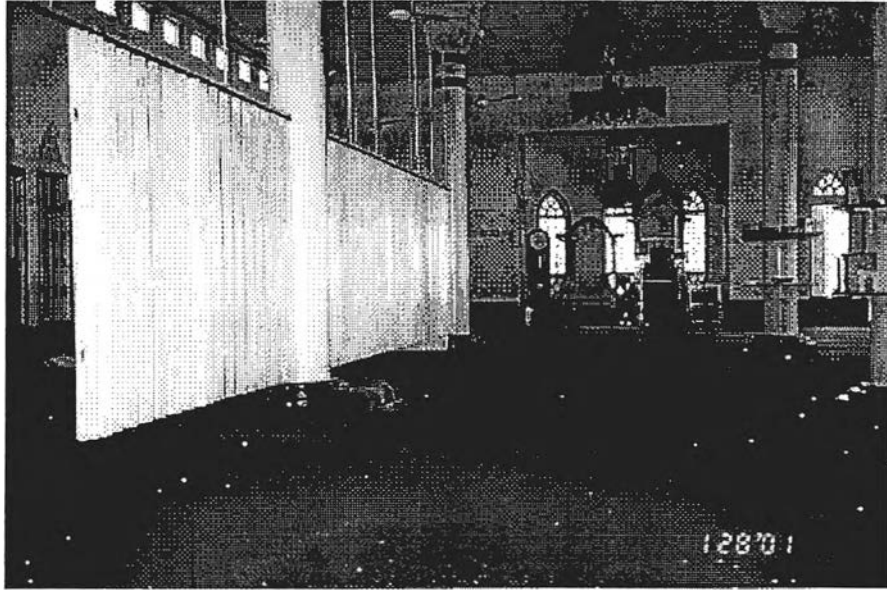
ชุมชนบ้านครัวเหนือ



ชุมชนบ้านครัวใต้



ชุมชนบ้านครัวตะวันตก

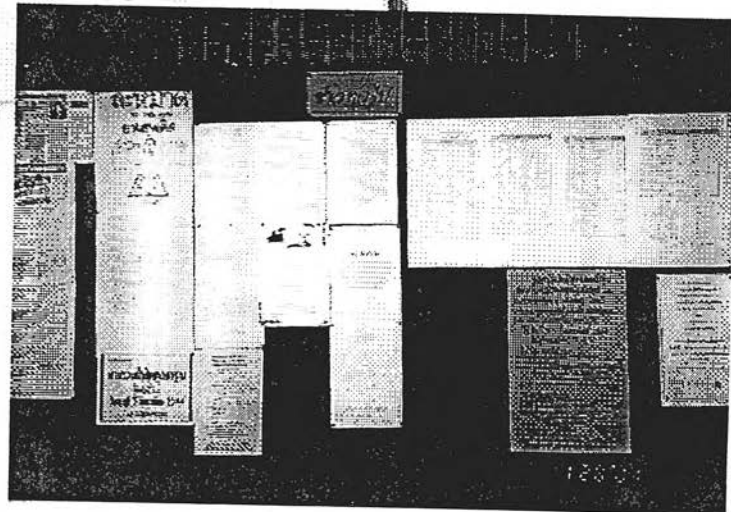
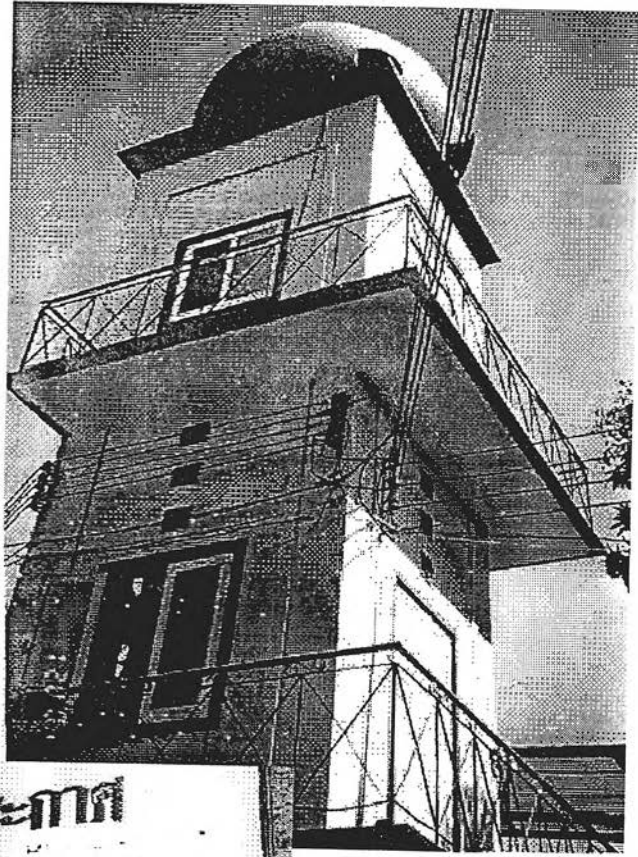


ภายในมัสยิด



ห้องประชุมของคณะกรรมการชุมชนบ้านครัว

ช่องทางการแจ้งข่าวสารภายในชุมชน



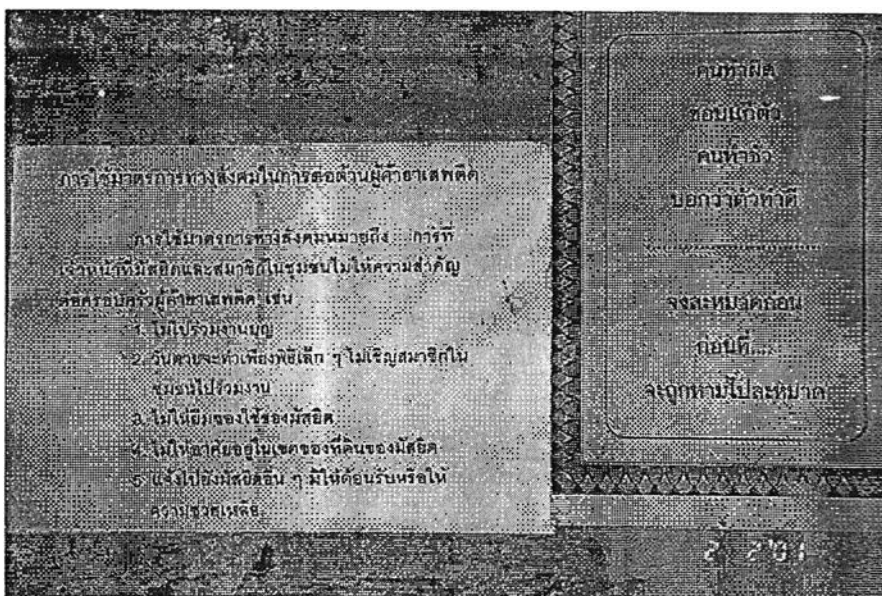


กิจกรรมทางด้านสุขภาพอนามัย



สถานอนามัยภายในชุมชนบ้านครัว

มาตรการภายในชุมชน





งานประจำปีของชุมชนบ้านควี



งานออกร้านงานประจำปี
ของชุมชนบ้านควี



รายชื่อผู้ให้สัมภาษณ์

- | | | |
|------------------|------------|--------------------------------------|
| 1. คุณสาโรจน์ | เผือกสำลี | ประธานกรรมการชุมชนบ้านครัวตะวันตก |
| 2. คุณอุมัร | คำรพ์เลิศ | แกนนำชุมชนบ้านครัว |
| 3. คุณสัมพันธ์ | สีขันธบุตร | ประธานกรรมการชุมชนบ้านครัวเหนือ |
| 4. คุณพิษณุ | จารีพันธ์ | รองประธานกรรมการชุมชนบ้านครัวเหนือ |
| 5. คุณสมใจ | เนื่องนิยม | กรรมการชุมชนบ้านครัวเหนือ |
| 6. คุณวิเชียร | รอบรู้ | กรรมการชุมชนบ้านครัวเหนือ |
| 7. คุณสิริวิษ | เนื่องนิยม | กรรมการชุมชนบ้านครัวเหนือ |
| 8. คุณนิพนธ์ | มะคงสุข | กรรมการชุมชนบ้านครัวเหนือ |
| 9. คุณสมศรี | พงศยมัต | กรรมการชุมชนบ้านครัวเหนือ |
| 10. คุณศุภลักษณ์ | บุญเขื่อน | อาสาสมัครสาธารณสุขชุมชนบ้านครัวเหนือ |
| 11. คุณชาติ | เลี่ยมละออ | กรรมการชุมชนบ้านครัวเหนือ |
| 12. คุณนาถ | มะคงสุข | ร้านมาลินไหมไทย |

ประกาศของคณะกรรมการเฉพาะกิจ

พี่น้องชาวชุมชนที่เคารพรักทั้งหลาย เทศกาลขึ้นปีใหม่นี้ พี่น้องมีวันหยุดติดต่อกันหลายวัน และคงจะได้พักผ่อนกันตามอัธยาศัย แต่หลังจากนี้แล้วพี่น้องชาวชุมชนมีภารกิจต้องปฏิบัติหน้าที่ที่สำคัญ คือ การไปเลือกตั้งสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ในวันเสาร์ที่ 6 มกราคม 2544 ขอให้พี่น้องไปใช้สิทธิเลือกตั้งกันให้มากๆ จักได้เป็นเกียรติประวัติแห่งชุมชนเรา

พี่น้องชาวชุมชนที่เคารพรักทั้งหลาย ท่านจดจำวันอังคารที่ 28 มีนาคม 2538 เมื่อ 5 ปีที่ผ่านมาได้หรือไม่ วันนั้นพวกเราได้เดินขบวนนับพันคนไปที่ทำเนียบรัฐบาล ในสมัยรัฐบาลนายชวน หลีกภัย แห่งพรรคประชาธิปัตย์ เราไปรื้อฟื้นมติคณะรัฐมนตรีกรณีทางด่วนซีดีไวด์ที่เหยียบย่ำชุมชนบ้านครัวของเราซึ่งมีประวัติเป็นมากกว่า 200 ปี

ที่สุด รัฐบาลนายชวน หลีกภัย แห่งพรรคประชาธิปัตย์ มีมติคณะรัฐมนตรีวันที่ 28 มีนาคม 2538 ให้ก่อสร้างทางด่วนซีดีไวด์เหยียบย่ำชุมชนบ้านครัวของเรา โดยให้ตัดระยะทางลง 800 ม. จากระยะทางเดิม 2,800 ม. คงเหลือระยะทาง 2,000 ม. โดยมีสายทางจากอุรุพงษ์ไปสิ้นสุดลงที่เวสต์เทรดเซ็นเตอร์เท่านั้น ส่วนระยะทาง 800 ม. ที่ตัดออกไปนั้น ได้ให้นายทุนสร้างอาคารสูงใหญ่สองหลังตามที่พี่น้องก็รู้อยู่แก่ใจแล้ว

พี่น้องชาวชุมชนที่เคารพรักทั้งหลาย เมื่อมติคณะรัฐมนตรีเป็นที่ชัดเจนแล้ว พวกเราเดินทางกลับบ้านต่างก็แบกหามหม้อใหญ่ต้ม มีบางส่วนร้องไห้ร้องให้ น้ำตาไหลลงหน้า บ้างก็ซึมเซาลงไป เรามารวมตัวกันที่มัสยิดยามีอุลคือยรียะห์ พี่น้องยังจดจำได้หรือไม่ หรือว่าลืมเลือนไปแล้ว เราต่างปลอบใจซึ่งกันและกัน เราให้คำมั่นต่อกันว่าจะยืนหยัดต่อต้านรัฐบาลนายชวน หลีกภัย แห่งพรรคประชาธิปัตย์อย่างมั่นคง เจ็บปวดครั้งนี้สุดหัวใจ ใครจะเยียวยาพวกเราได้ มติคณะรัฐมนตรียังคงมีผลบังคับให้การทางพิเศษ ต้องดำเนินการตามมตินี้อยู่ ขอให้พี่น้องได้จุกคิดสักนิดก็แล้วกัน

พี่น้องชาวชุมชนที่เคารพรักทั้งหลาย การเลือกตั้งสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ในวันเสาร์ที่ 6 มกราคม 2544 ขอให้พี่น้องได้ใช้สิทธิปัญญาไตร่ตรองรำลึกอดีตที่เจ็บปวด น้ำตาที่ไหลลงหน้ามันเหือดแห้งไปแล้วหรือ คำมั่นสัญญาที่หน้ามัสยิดมันแผ่วเบาไปแล้วหรือ คณะทำงานเฉพาะกิจมีหน้าที่ที่พี่น้องดีดเท่านั้น การใช้สิทธิลงคะแนนเสียงเป็นหน้าที่ของพี่น้องชาวชุมชนที่เคารพรักทุกท่าน รักพี่น้องชาวชุมชนด้วยหัวใจ.



ภาคผนวก

ข่าวจากสื่อสิ่งพิมพ์

กรณีพิพาทโครงการก่อสร้างถนนรวมและกระจายการจราจร

MATCHON INFORMATION CENTER		Subject Heading :	
28 พ.ค. 2540		2516 ทวอว	
Date :	Page : 3	Source :	สยามไทย 40103427 No. :
keyword : IMP.			

10 ปีแห่งการต่อสู้ของ 'บ้านครัว'

สะท้อนภาพความพิการของรัฐ

การต่อสู้คัดค้านการก่อสร้าง "ทางด่วนบ้านครัว" หรือ โครงการถนนรวมและกระจายการจราจรช่วงคร่อมคลองมหานาคของระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ของชาวชุมชนบ้านครัวและชุมชนข้างเคียงที่ดำเนินมาอย่างเข้าสู่ปีที่ 10 นั้น บทสรุปล่าสุดหลังจากวันที่ 25 มีนาคม ที่ผ่านมา ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ดำเนินโครงการต่อไปได้ตามแนวสายทางที่ได้ปรับเปลี่ยน โดยให้นำข้อสังเกตของกระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อมไปพิจารณาดำเนินการด้วยนั้น

ปรากฏว่าเมื่อสุดสัปดาห์ที่ผ่านมา นายเรืองฤทธิ์ พูนสวัสดิ์ ผู้ว่าฯ กทพ. ได้นำคณะเข้าชี้แจงแผนการดำเนินงานรวมทั้งแผนการช่วยเหลือและจ่ายค่าทดแทนแก่ชาวบ้าน ภายใต้บรรยากาศที่ชาวบ้านส่วนใหญ่ไม่กระตือรือร้นที่จะรับฟัง แม้ว่าทาง กทพ. จะพยายามอธิบายว่าได้ทำการปรับแนวสายทางใหม่เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนในชุมชนบ้านครัวเหนือและใต้ และชุมชนวัดพระยาหยั่งหินน้อยที่สุด โดยได้เบี่ยงแนวสายทางช่วงต้นของโครงการไปคร่อมคลองมหานาคเป็นระยะทาง 700 เมตร ทำให้มีผู้ถูกเวนคืนลดลงจากเดิม คือ (267) หลังคาเรือน เหลือเพียงประมาณ (185) หลังคาเรือน โดย กทพ. ตระหนักดีว่าการเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างทางด่วนทุกโครงการ ได้ก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ชาวบ้านเป็นอันมากโดยเฉพาะผู้ที่มียาได้น้อย กทพ. จึงได้พยายามจ่ายค่าทดแทนให้มากที่สุดเท่าที่กฎหมายกำหนด

แต่ทว่าในโอกาสเดียวกัน ชาวชุมชนลาดกระบังผู้ถูกเวนคืนจากโครงการทางด่วนขั้นที่ 2 เช่นกัน ได้ส่งจดหมายเปิดผนึกเตือนสติชาวบ้านครัวว่า การที่ กทพ. เสนอเงื่อนไขต่างๆ เพื่อเป็นการจูงใจให้ชาวบ้านร่วมมือ อาทิ สัญญาว่าจะสร้างอาคารที่อยู่อาศัยให้ใหม่ และสัญญาว่าจะจ่ายค่าเวนคืนในอัตราที่ค่อนข้างสูงนั้น ชาวบ้านครัวจำเป็นต้องพิจารณาให้ละเอียดรอบคอบก่อนการตัดสินใจ

โดยชาวลาดกระบังระบุว่า จากประสบการณ์ที่ผ่านมาพบว่าชาวบ้านจะไม่ได้รับการตอบแทนตามเงื่อนไขข้อเสนอ ทั้งนี้จะถูกอ้างว่ามีข้อจำกัดด้านกฎระเบียบและข้อบังคับต่างๆ เมื่อชาวบ้านย้ายออกไปแล้วก็จะไม่สามารถเรียกร้องอะไรได้อีก ดังนั้นในการเจรจาจึงควรระมัดระวังหลุมพรางของ กทพ. ให้ได้ นอกจากนี้ในแง่การประชาสัมพันธ์เชิงจิตวิทยานั้น กทพ. มักจะชี้ให้ประชาชนทั่วไปเห็นว่า ผักแฉกเวนคืนที่ต่อต้านการก่อสร้างเป็นพวกที่ขัดขวางความเจริญ

อย่างไรก็ตาม สำหรับชาวชุมชนบ้านครัวนั้น มีความประสงค์มั่นคงเพียงอย่างเดียวเท่านั้นคือ ต้องการให้ยกเลิกการก่อสร้างโครงการนี้ ตามเหตุผลของบทสรุปจากการไต่สวนสาธารณะมาแล้วถึง 2 ครั้ง เนื่องจากที่ประชุมได้เห็นพ้องต้องกันว่า โครงการนี้มีได้ช่วยแก้หรือบรรเทาปัญหาการจราจรแต่อย่างใด ในขณะที่ชาวบ้านโดยเฉพาะชุมชนบ้านครัวต้องได้รับผลกระทบ โดยจะถูกแยกออกจากมัสยิดและสถานในชุมชน อันเป็นการขัดต่อศรัทธาความเชื่อและคำสอนตามหลักศาสนา

METICHON INFORMATION CENTER		Subject Heading : ๖๖๖ ๗๖๖๖๖๖
Date : 5 พ.ค. 2540	Page : ๔๑	Source : 40087936
keyword :		

ดีเดย์มิ.ย.40ลย เวนคืนบ้านครัว

ขณะที่ "สาโรจน์ เฟือกสำลี" ประกาศสู่ตาย

กทพ.เตรียมแผนลยเวนคืนที่ดินชุมชนบ้านครัวอย่างช้าสุดต้นเดือนมิถุนายน 2540 เพื่อลงมือก่อสร้างได้ในเดือนตุลาคม 2541 ขณะเดียวกันได้เตรียมสร้างแพลตฟอร์ม 7 ชั้น ขนาด 196 ยูนิต ย่านอรุณพงษ์เพื่อรองรับชาวชุมชนที่ไม่ต้องการย้ายจากถิ่นเดิม ด้าน "สาโรจน์ เฟือกสำลี" แกนนำชุมชนยังยืนยันเจตนาเดิมไม่ยอมย้ายออกจากแผ่นดินเกิดแน่นอน

นายเรืองฤทธิ์ พูลสวัสดิ์ ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เปิดเผยกับ "ฐานเศรษฐกิจ" ถึงโครงการก่อสร้างถนนรวมและกระจายการจราจรหรือซีดีโรดว่า การทางพิเศษฯเตรียมที่จะเข้าสำรวจพื้นที่จริงของชุมชนบ้านครัวแล้วในเร็วๆ นี้ โดยอย่างช้าประมาณเดือนมิถุนายน 2540 เพื่อให้การสำรวจเพื่อจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินแล้วเสร็จภายในระยะ 16-17 เดือน เนื่องจากตามกำหนดจะต้องส่งมอบพื้นที่เพื่อใช้ในการก่อสร้างให้แก่บริษัททางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือบีอีซีแอลในเดือนตุลาคม 2541 และเมื่อได้เข้าไปสำรวจจะทำให้ได้ตัวเลขครัวเรือนที่ถูกเวนคืนชัดเจนยิ่งขึ้น เพราะจำนวนครัวเรือนที่ระบุถูกเวนคืนจำนวน 185 หลังคาเรือนนั้น เป็นตัวเลขที่ได้จากแผนที่ภาพถ่ายทางอากาศเท่านั้น โดยจะ

ขอความร่วมมือจากชาวชุมชนที่อยู่ในแนวทางด่วนซีดีโรดต่อไป

ทั้งนี้จากการที่การทางพิเศษฯได้พยายามปรับแนวสายทางใหม่ เพื่อให้การก่อสร้างถนนรวมและกระจายการจราจรของระบบทางด่วนขั้นที่ 2 มีผลกระทบต่อประชาชนบริเวณชุมชนบ้านครัวเหนือ ชุมชนบ้านครัวใต้ และชุมชนบ้านพระยาอย่างน้อยที่สุด โดยได้เบี่ยงแนวสายทางช่วงต้นโครงการไปคร่อมคลองมหานาค เป็นระยะทาง 700 เมตร ทำให้มีผู้ถูกเวนคืนลดลง

จากเดิมคือ 267 หลังคาเรือน เหลือเพียง 185 หลังคาเรือน ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2540 อนุมัติให้การทางพิเศษฯ ดำเนินโครงการถนนรวมและกระจายการจราจรช่วงคร่อมคลองมหานาคตามแนวสายทางที่ได้ปรับเปลี่ยนใหม่ โดยให้การทางพิเศษฯนำข้อสังเกตของกระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อมไปพิจารณาดำเนินการด้วย

"การทางพิเศษฯตระหนักดีว่า การเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างทางด่วนทุกโครงการ ได้ก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ประชาชนเป็นอันมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้มีรายได้น้อย ซึ่งที่ผ่านมาการทางพิเศษฯได้พยายามจ่ายค่าทดแทนให้มากที่สุดเท่าที่กฎหมายกำหนดไว้ ขณะเดียวกัน

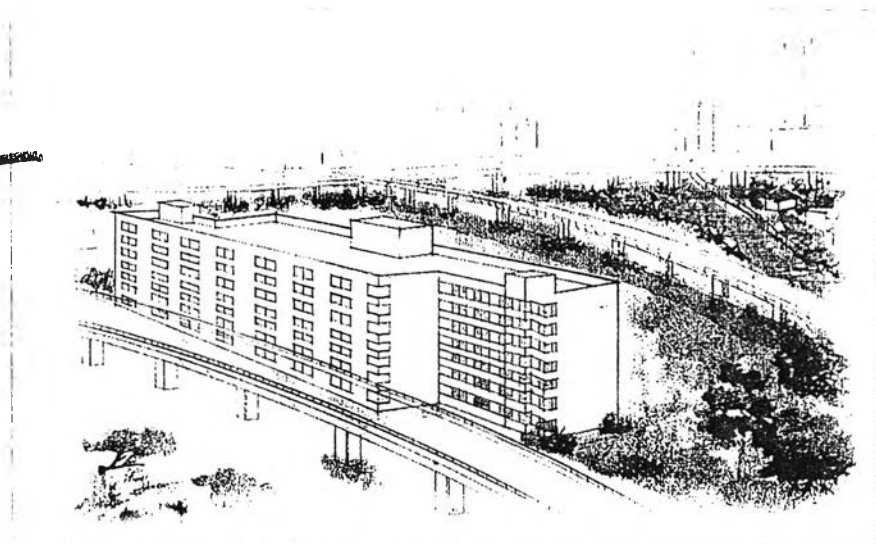
ก็ได้ประสานงานกับการเคหะแห่งชาติ (กคช.) เพื่อจัดหาที่ดินแปลงใหม่ให้กับผู้ถูกเวนคืนที่เคหะชุมชนร่วมเกล้า ครอบครัพละ 17-21 ตารางวา"

ผู้ว่าการกทพ.ยังเปิดเผยถึงโครงการที่ได้รับความร่วมมือจากการเคหะแห่งชาติว่า ประกอบด้วย 1. โครงการเคหะชุมชนหนองจอกตั้งอยู่บนมิตรไมตรี เป็นที่ดินแปลงใหม่ขนาดเนื้อที่ประมาณ 20.25 ตารางวา ภายในโครงการมีถนนสายหลักกว้าง 34 เมตร มีระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ พร้อมทั้งน้ำ ไฟฟ้า ระบบ

บ้านต้นน้ำเสีย ฯลฯ บริเวณใกล้โครงการมีโรงเรียน
 ล้ำเจดีย์ และโรงเรียนหนองจอกพิทยาสรรค์
 ส่วนภายในโครงการได้จัดพื้นที่ไว้สำหรับที่จะ
 สร้างโรงเรียนทั้งระดับประถม และมียม อัตรา
 ค่าเช่าซื้อทั่วไปเดือนละประมาณ 945 บาท
 ระยะเวลา 15 ปี กรณีชุมชนบ้านครัวซึ่งการทาง
 พิเศษฯจ่ายเงินอุดหนุนให้การเคหะฯบางส่วน
 จะทำให้ราคาต่ำกว่าอัตราทั่วไป และที่สำคัญทุก
 ครอบครัวมีกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นของตนเอง

2. โครงการเคหะชุมชนรามคำแหง เป็น
 พื้นที่ให้การเคหะฯเช่าที่ดินจากกรมการศาสนา
 เพื่อก่อสร้างเป็นบ้าน และแฟลต ผู้เช่าอยู่อาศัย
 จะไม่มีกรรมสิทธิ์ในที่ดิน 3. โครงการอพาร์ต
 เมนต์ เป็นโครงการที่การทางพิเศษฯจะสร้างขึ้น
 เพื่อชาวชุมชนบ้านครัวโดยเฉพาะ บนพื้นที่ว่าง
 บริเวณทางแยกต่างระดับอุรุพงษ์ มีจำนวน 196
 ยูนิต พื้นที่ยูนิตละประมาณ 32 ตารางเมตร
 (โดยทั่วไปประมาณ 24 เมตร) ชั้นลงด้วยลิฟต์
 2 ตัว โดยอาคารดังกล่าวหากประชาชนที่ถูก
 เวนคืนยื่นความจำนงเข้ามาในจำนวนที่มากพอ
 การทางพิเศษฯพร้อมจะลงมือก่อสร้างได้ทันที
 เมื่อก่อสร้างเสร็จจึงจะมอบหมายให้การเคหะฯ
 เข้าไปบริหาร ตามหลักเกณฑ์ของการเคหะฯ
 ทุกอย่าง ทั้งนี้เรื่องนี้ก็จะต้องเสนอให้กรม.พิ-
 ษญาฯให้ความเห็นชอบด้วย

ผู้ว่าการทพ. กล่าวต่อไปว่า สำหรับประ
 ชาชนที่อยู่รอบๆ บริเวณที่การทางพิเศษฯ จำ
 เป็นต้องเวนคืนเพื่อใช้ในการก่อสร้างฐานราก
 และเสาทางด่วนช่วงที่ครอบคลุมขนาด ระยะ
 ทาง 700 เมตร จะต้องได้รับผลกระทบในช่วงที่



● ภาพแสดงอาคารที่พักอาศัยขนาด 196 ยูนิต ที่การทางพิเศษฯ เตรียมจัดสร้างเพื่อรองรับผู้ถูกเวนคืน 185 หลังคา
 เรือน จากชุมชนบ้านครัว

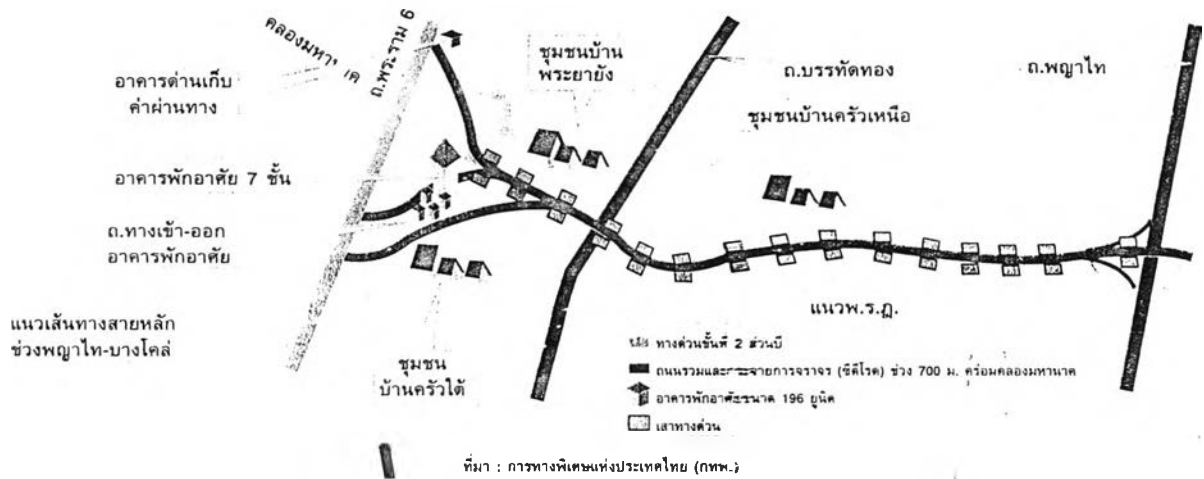
มีการก่อสร้างบ้าง อย่างไรก็ตามการทางพิเศษฯ
 จะควบคุมดูแลให้มีการกำหนดมาตรการป้องกัน
 อันตรายระหว่างการก่อสร้างอย่างดีที่สุด
 และให้ผู้ลงทุนดำเนินการก่อสร้างด้วยความระ
 มัดระวังอย่างที่สุด หากพิจารณาเห็นว่าผู้ที่อยู่
 รอบๆ บริเวณดังกล่าวจะไม่ได้รับความปลอดภัย
 ภัยเท่าที่ควร ก็จะขอความร่วมมือให้ย้ายไป
 อยู่สถานที่อื่นก่อนเป็นการชั่วคราว โดยการทาง
 พิเศษฯยอมที่จะออกค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ให้
 ตามความเหมาะสม และเมื่อการก่อสร้างแล้ว
 เสร็จ พื้นที่บริเวณนี้จะได้รับการปรับปรุงให้เกิด
 ความร่มรื่นสวยงาม เช่น จัดทำสวนสุขภาพ
 สนามเด็กเล่น เป็นต้น

ด้านนายสาโรจน์ ผีอกสาลี แกนนำชุมชน
 บ้านครัวกล่าวยืนยันกับ “ฐานเศรษฐกิจ” ว่า ยัง
 คงจะปักหลักอยู่ที่นี้ต่อไป และจะไม่ยอมย้าย
 ออกอย่างแน่นอน เพราะการดำเนินงานของการ

ทางพิเศษฯในเรื่องนี้ผิดมาตั้งแต่ต้น กล่าวคือ
 มีการตั้งคณะกรรมการวินิจฉัยขึ้นมา 2 ชุด เพื่อ
 ดูความเหมาะสมในเรื่องนี้ในด้านต่างๆ แต่เมื่อ
 ผลออกมากลับไม่ยอมรับผลนั้น ส่วนที่มีการ
 อ้างว่า จะจัดหาพื้นที่รองรับและก่อสร้างแฟลต
 ให้อยู่อาศัยนั้น ก็เป็นเรื่องเดิมที่เคยอ้างตั้งแต่
 เมื่อคราวเปิดประชาพิจารณ์แล้ว และตนไม่ได้
 ให้ความสนใจในเรื่องดังกล่าวแต่อย่างใด

“ที่ผ่านมาได้ยื่นหนังสือขอความเป็นธรรม
 ต่อพล.อ.ชวลิต ยงใจยุทธ เมื่อคราวที่เข้ารับ
 ตำแหน่งนายกรัฐมนตรีใหม่ๆ และจากนั้นเรื่อง
 ก็เงียบมาตลอดไม่เคยเรียกเข้าไปชี้แจงหรือให้
 ข้อมูลเพิ่มเติมใดๆ กระทั่งออกมาเป็นมติเมื่อ
 วันที่ 25 มีนาคม 2540 เหมือนกับที่เคยยื่นต่อ
 นายสมัคร สุนทรเวช รองนายกรัฐมนตรี และ
 ส.ส.กทม.เขต 1 มาแล้ว ผมยืนยันเหมือนเดิม
 เดิมว่าจะไม่ยอมย้ายออกจากชุมชนเด็ดขาด”

โครงการก่อสร้างถนนขีตโรดผ่านชุมชนบ้านครัว





หมายเหตุจาริกบุคคล

คณะทำงานเฉพาะกิจต่อต้านทางด่วนของชุมชนบ้านครัวจึงยืนยันมาโดยตลอดว่า การแยกชุมชนมุสลิมออกจากศาสนสถาน เปรียบเหมือนการแยกวิญญาณออกจากร่างกาย เป็นกรณีที่ยอมรับกันไม่ได้ จึงต้องยืนยันคัดค้านการก่อสร้างจนถึงที่สุด เพื่ออนุรักษ์และปกป้องศาสนสถานตามคำสั่งจากคัมภีร์อัลกุรอานและคำสอนของศาสนามุฮัมมัด

นอกจากนี้คณะทำงานเฉพาะกิจยังได้ยืนยันถึงเหตุผลประกอบในการคัดค้านโครงการนี้มาโดยตลอดด้วยว่า โครงการนี้มีความไม่ถูกต้องและไม่ชอบด้วยหลักนิติธรรมหลายประการ อันสื่อให้เห็นถึงแนวโน้มความเป็นไปได้สูงยิ่งว่ามีการทุจริตคอร์รัปชันเกิดขึ้น เนื่องจากได้มีการตัดเส้นทางเวนคืนตามที่ปรากฏในพระราชกฤษฎีกาเวนคืนประมาณ 800 เมตร ซึ่งเอื้อประโยชน์ต่อการก่อสร้างโครงการของเอกชน รวมทั้งมีการ



ตัดทอนทางขึ้นลงเพื่อเอื้อประโยชน์ต่อธุรกิจเอกชนและมติ ครม.ที่ผ่านมาได้ก็ไม่ชอบด้วยกฎหมายรัฐธรรมนูญและผิดกฎเกณฑ์ของกฎหมายสิ่งแวดล้อมอีกด้วย

ประการสำคัญที่สุดก็คือข้อสังเกตที่น่าข้องใจว่า เหตุใดหลายรัฐบาลที่ผ่านมา จึงไม่ยึดถือปฏิบัติตามมติคณะกรรมการไต่สวนสาธารณะทั้ง 2 ชุด ที่เห็นตรงกันว่าควรยกเลิกการก่อสร้างโครงการ

แม้... ต. พล.อ. ชวมิต ยงใจยุทธ นายกรัฐมนตรี ก็รับทราบเรื่องและเคยเป็นผู้แต่งตั้งคณะกรรมการไต่สวนสาธารณะชุดที่ 2 รวมทั้ง นายณรงค์ชัย อัครเศรณี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ ก็เคยเป็นประธานคณะกรรมการไต่สวนสาธารณะชุดแรก

มีข้อสังเกตอีกประการหนึ่งว่า ในการ

ชี้แจงกับชาวชุมชนบ้านครัวดังกล่าว ผู้ว่าฯ กทพ.คนปัจจุบันได้ตอบคำถามชาวบ้านกรณีที่มีการตัดแนวเขตเวนคืนออกไป 800 เมตร เพื่อประโยชน์ของเอกชนทั้งที่พระราชกฤษฎีกาเวนคืนก็ยังมีได้มีการตัดออกว่า

"ผมไม่ได้เป็นผู้ว่าการฯ ในช่วงนั้น"

อันเป็นคำตอบที่ง่ายต่อการรับฟัง แต่ว่ายากต่อการทำความเข้าใจอย่างยิ่ง เพราะหากมีการตัดแนวเวนคืนโดยไม่ถูกต้องชอบธรรม โดยเฉพาะมีแนวโน้มสื่อไปในทางทุจริต ผู้ว่าฯ กทพ.ที่ทรงอำนาจอำนาจในฐานะเจ้าพนักงานเวนคืนที่ดินตามพระราชกฤษฎีกา ฟังสอบสวนหาข้อเท็จจริงให้กระจ่าง มิใช่เพียงปิดความรับผิดชอบ

เพราะการทำเช่นนั้นย่อมถูกมองได้ว่า เป็นเจ้าพนักงานปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติโดยมิชอบ อันเป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 157

ข้อสังเกตสุดท้ายก็คือ ขณะที่รัฐบาลนี้มียุทธศาสตร์ไว้ชัดเจนว่าจะสนับสนุนการทำประชาพิจารณ์และไต่สวนสาธารณะในโครงการที่มีผลกระทบต่อประชาชน แต่กลับมีมติให้ดำเนินการก่อสร้างโครงการ "ทางด่วนบ้านครัว" ที่ผู้รับใช้ต่อต้านคัดค้านและชี้เหตุผลความไม่ชอบธรรมให้เห็นมานานร่วม 10 ปี

ดร. อิมมาร สยามวาลา อดีตประธานคณะกรรมการไต่สวนสาธารณะชุดที่ 2 เคยกล่าวถึงการต่อสู้ของชาวบ้านครัวไว้ว่า "บทเรียนแรกที่ผมสรุปได้จากเรื่องนี้ก็คือ รัฐบาลใช้สมองมาตรฐาน เรื่องของการรักษาสัญญา รัฐบาลกลัวที่จะผิดสัญญากับบริษัทเอกชน มากกว่ากลัวที่จะผิดสัญญากับชุมชนบ้านครัว"

ขณะที่ ดร. นิธิ เอียวศรีวงศ์ อาจารย์คณะมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เคยกล่าวไว้เช่นกันว่า "การไต่สวนสาธารณะกรณีบ้านครัวเป็นการไต่สวนสาธารณะที่เป็นทางการครั้งแรกในประเทศไทย เพราะมีมติ ครม.รองรับ แต่ผลที่สุดของการไต่สวนสาธารณะครั้งแรกก็จบลงด้วยย่อยยับ สรุปก็คือการไต่สวนในครั้งนั้นถูกโยนลงชักโครกไปด้วยน้ำเพียง 4 ลิตรก็ชำระได้หมดจด"

บทสรุปตำนานการต่อสู้ของชาวบ้านครัว...

จึงนับเป็นภาพสะท้อนความพิการของรัฐไทยได้เป็นอย่างดี

ทีมการเมือง

วิพากษ์กรรม 'ทศวรรษบ้านครัว'

- ปี 2525 องค์การ JICA ศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจและวิศวกรรมของโครงการทางด่วน ชั้นที่ 2 (ยังไม่ปรากฏถนนรวมและกระจายการจราจร)
- ปี 2526 พ.ศ.-กลุ่มเดอะไพพลีย์ชนะประมูลเข้าทำประโยชน์ในที่ดินวังเพชรบูรณ์ในนามโครงการเวสต์เทรคเซ็นเตอร์
ส.ค.-เซ็นสัญญาโครงการเวสต์เทรคเซ็นเตอร์
- ปี 2528 มี.ค.-กรม.มีมติเห็นชอบให้ดำเนินโครงการทางด่วนชั้นที่ 2 ต่อไปได้ ขณะที่สถาปนิกผู้ชนะประกวดออกแบบโครงการฟ้องบริษัทวังเพชรบูรณ์
- ปี 2529 ม.ค.-การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) จ้างบริษัท NECCO ศึกษาทบทวน ความเหมาะสมของโครงการและผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งออกแบบรายละเอียด วิศวกรรม (TOR มีการเสนอให้ทำถนนกิ่ง)
มี.ย.-รายงานเสนอแนะการพัฒนาพื้นที่ กทม.ของสภาพัฒน์ปรากฏเป็นรูปเล่ม
ธ.ค.-บอร์ด กทพ.ประชุมให้ความเห็นชอบแนวสายทางที่ได้รับการเปลี่ยนแปลง
- ปี 2530 มี.ย.-กรม.มีมติเห็นชอบโครงการให้ กทพ.
ส.ค.-กทพ.ประกาศเชิญชวนเอกชนโดยมีผู้สนใจ 2 บริษัท
ธ.ค.-ออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินเพื่อทำโครงการฉบับแรก
- ปี 2531 ก.พ.-ชาวบ้านครัวกับชาวมุสลิมหัวช้างเข้ายื่นหนังสือร้องเรียนคัดค้านต่อ พล.อ.เปรม ติณสูลานนท์ นายกรัฐมนตรี
มี.ค.-บอร์ด กทพ.อนุมัติให้บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ มาเจรจาต่อรอง โดยชาวบ้าน ครัวได้เดินขบวนประท้วง 2 ครั้งภายในเดือนเดียว จากนั้นได้ก่อตั้งคณะทำงานเฉพาะกิจต่อต้านทางด่วน
ก.ย.-สภาพัฒน์ให้รัฐบาลนำเรื่องทางด่วนบ้านครัวกลับไปทบทวนจากนั้นที่ประชุม กรม.มีมติเรื่องเส้นทาง (มติข้อนี้เป็นที่ถกเถียงกันตลอดมาว่าให้ปรับเปลี่ยนแก้ไขหรือให้ยกเลิกเส้นทาง) โดยอนุมัติให้ กทพ.ทำสัญญากับบริษัททางด่วนกรุงเทพ แต่ต้องผ่านการตรวจทานจากกรมอัยการก่อน
ธ.ค.-กรมอัยการทำหนังสือถึง กทพ.โดยท้วงติงร่างสัญญาหลายข้อ จากนั้น กทพ.ก็ตัดสินใจเซ็นสัญญากับบริษัททางด่วนกรุงเทพฯ โดยในสัญญามีการปรับเปลี่ยนเส้นทางที่บริษัท
- NECCO ได้ออกแบบและ กรม.ได้อนุมัติไว้อย่างสำคัญ คือ 'ตัดทอนความยาวของเส้นทางจาก 2.8 ก.ม.เหลือ 2 ก.ม.และทางลงก็ตัดเหลือเพียง 2 จุด คือสะพานหัวช้างถนนพญาไท และที่ถนนราชดำริบริเวณโครงการเวสต์เทรค'
- ปี 2532 เม.ย.-กระทรวงมหาดไทยแจ้งให้ กรม.ทราบถึงการปรับเส้นทางหลักมีให้ผ่านเม็ลลิต และสุสาน พร้อมทั้งมาตรการช่วยเหลือชาวมุสลิมที่จะถูกรื้อย้าย (มีการอ้างอีกว่า 4 ปีให้หลังว่า การประชุม กรม.ครั้งนั้น มีการแจ้งให้ กรม.ทราบถึงการตัดทอนเส้นทาง 800 เมตรแล้วด้วย)
- ปี 2534 (พ.ย.)เจ้าหน้าที่ กทพ.และเจ้าหน้าที่ตำรวจพยายามยกกำลังบุกบ้านครัวแต่ไม่สำเร็จ
ธ.ค.-พระราชกฤษฎีกาเวนคืนฉบับแรกหมดอายุ จึงต้องมีการออกใหม่ฉบับที่ 2 ซึ่งปรากฏว่าแนวบริเวณเวนคืนยังยาวเต็ม 2.8 ก.ม.เหมือนเดิม แสดงให้เห็นว่า กทพ. ได้แจ้งการตัดทอนเส้นทางจริงหรือ
- ปี 2535 ม.ค.-กทพ.มีหนังสือแจ้งกองงานโฆษกรัฐบาลให้ชี้แจงมติกรม.เมื่อวันที่ 20 ก.ย.2531 ว่า กรม.มีมติให้ปรับเปลี่ยนเส้นทางเท่านั้น มิได้ยกเลิกเส้นทาง แต่โฆษกรัฐบาลไม่ตกลง แต่กลับปรากฏว่า กทพ.แอบอ้างตัวเอง
(ธ.ค.)เจ้าหน้าที่ กทพ.และตำรวจคอมพิวเตอร์ 500 นาย ยกกำลังเข้าจู่โจมบ้านครัว ทำการปิดหมายบ้านเรือนที่จะถูกเวนคืนในเส้นทางสายหลัก
- ปี 2536 (เม.ย.)-คณะกรรมการเฉพาะกิจด้านทางด่วน เรียกร้องให้กระทรวงมหาดไทย ย้ายให้ยกเลิกเส้นทางสาย "อรุพงษ์-ราชดำริ" หากไม่ยอมยกเลิกขอให้ทำการไต่สวนสาธารณะเพื่อหาข้อยุติ จากนั้นกระทรวงมหาดไทยก็แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาผลประโยชน์โครงการถนนรวมและกระจายการจราจร "อรุพงษ์-ราชดำริ" และเปิดให้ประชาชนเข้ารับฟังการประชุมต่อเนื่องหลายครั้ง โดยมี นายณรงค์ชัย อัครเศรณี เป็นประธาน และมีการประชุมครั้งสุดท้ายในเดือน มี.ย.
ค.ค.-คณะกรรมการไต่สวนสาธารณะมีมติให้ยกเลิกการก่อสร้างโครงการนี้ (2.8 ก.ม.) เพราะไม่เกิดประโยชน์ต่อการแก้ปัญหาจราจรเท่าที่ควร ขณะที่ กทพ.แถลงว่า ข้อมูลในการไต่สวนดังกล่าวเป็นข้อมูลเก่า และขอให้ยกเลิกผลการไต่สวนดังกล่าว

ปี 2537 (เม.ย.)-ชาวชุมชนบ้านครัว-หัวช้าง-เพชรบุรี 20 และหลังวัดปทุม
วนาราม ปักหลักประท้วงที่หน้าทำเนียบรัฐบาล 3 วัน ที่สุด
นายชวน หลีกภัย นายกรัฐมนตรี ได้เข้าพบชาวบ้าน และนาย
สุทัศน์ เงินหมื่น รมช.มหาดไทย ได้ทำบันทึกข้อตกลงร่วมโดย
ให้มีการไต่สวนสาธารณะ ครั้งที่ 2

พ.ศ.-พล.อ.ชวลิต ยงใจยุทธ รมว.มหาดไทย แต่งตั้งคณะ
กรรมการไต่สวนสาธารณะชุดที่ 2 โดยมี ดร.อัมมาร สยามวาลา
เป็นประธาน โดยมีการไต่สวนครั้งแรกวันที่ 6 ก.ค.2537 และ
ไต่สวนครั้งสุดท้ายวันที่ 12 ก.ย.2537

ต.ค.-มีการทำบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมฉบับที่ 2 ลงนามโดย
นายชนะศักดิ์ ยูวบูรณ์ รองปลัดกระทรวงมหาดไทย

พ.ย.-เปิดเผยผลการไต่สวนสาธารณะครั้งที่ 2 โดยคณะ
กรรมการยืนยันไม่มติเดิม

ปี 2538 (มี.ค.)-ชาวชุมชนทั้งหมดมาฟังการตัดสินที่หน้าทำเนียบรัฐบาล
โดย ครม. "ชวน หลีกภัย" มีมติยืนยันให้สร้างโดยเปลี่ยนแนว
เส้นทางใหม่เป็นคร่อมคลองแสนแสบ โดยไม่สนใจต่อข้อมูล
และผลการไต่สวนสาธารณะทั้ง 2 ครั้ง โดยมีมติครั้งนั้นยังขัดต่อ
กฎหมายรัฐธรรมนูญและ พ.ร.บ.สิ่งแวดล้อมมา

ปี 2539 ม.ค.-มีการต่ออายุพระราชกฤษฎีกาเวนคืนเป็นครั้งที่ 3 โดยแนว
เส้นทางยังยืนยัน 2.8 ก.ม.เช่นเดิม

พ.ย.-คณะทำงานเฉพาะกิจด้านทางด่วนได้รับเชิญให้เข้าชี้แจงต่อ
ที่ประชุม ครม. แต่ที่สุด ครม. "บรรหาร ศิลปอาชา" ก็มีมติให้
ก่อสร้างได้ แต่ต้องไปพิจารณาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิด
กับชุมชน โดยให้เป็นที่ยอมรับได้ของชุมชน

ธ.ค.-ชาวชุมชนยื่นหนังสือคัดค้านถึง พล.อ.ชวลิต ยงใจ
ยุทธ นายกรัฐมนตรี ผ่าน นายสมักร สุนทรเวช รองนายก
รัฐมนตรี

ปี 2540 (มี.ค.)-ชาวชุมชนบ้านครัวจัดนิทรรศการ "เหลียวหลัง-แลหน้า
9ปีแห่งการต่อสู้ของชุมชนบ้านครัว"

25 มี.ค.- ครม.มีมติอนุมัติให้ กทพ.ดำเนินโครงการถนนรวม
และกระจายการจราจรช่วงคลองคลองมหานาคตามแนวสาย
ทางที่ได้ปรับเปลี่ยนใหม่ โดยให้ กทพ. นำข้อสังเกตของ
กระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ไปพิจารณา
ดำเนิน การด้วย

MATCHON INFORMATION CENTER	Subject Heading :
Date : 25 ส.ย. 1979	Source : ฐานข้อมูล 40126185 No. :
Page : 17/14	
keyword :	

ไว้อาลัยบอร์ดกทพ.แช่แข็งปัญหาบ้านครัว

เมื่อกรรณบ้านครัวโดดเดี่ยวการทางพิเศษฯ ปลอ่ยให้แกปัญหาที่เกิดขึ้นโดยล่ำพัง แจ!คณะบอร์ดกทพ.ยุคชวงศ ฉายะบุตร ปลัดกระทรวงมหาดไทย เป็นประธานกลับไม่มีใครกล้าแสดงความคิดเห็นใด ๆ ในเรื่องดังกล่าว ทั้งที่รายงานปัญหาและเสนอแนะทางออกให้ทราบเป็นระยะ เผยยังมีอีกหลาย

ปัญหาที่ถูกดองอมตะ อาทิ ค่าผ่านทาง 30 บาท อางณรงค์-บางนา ฯลฯ

แหล่งข่าวจากคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (บอร์ดกทพ.) เปิดเผยกับ "ฐานเศรษฐกิจ" ถึงบรรยากาศการประ

โดยเฉพาะปัญหาเรื่องบ้านครัว เมื่อเสนอเรื่องเข้าที่ประชุมกลับไม่มีบอร์ดคนใดแสดงความ

คิดเห็น และเสนอแนะทางออกหรือวิธีปฏิบัติในเรื่องดังกล่าวเลย

ทั้งที่ได้มีการรายงานปัญหาที่เกิดขึ้นจากการเข้าไปทำความเข้าใจกับ

ชาวชุมชนเมื่อปลายเดือนพฤษภาคมที่ผ่านมา ว่า เกิดอะไรขึ้นบ้าง

แต่เป็นที่น่าสังเกตว่า ที่ประชุมบอร์ดที่มีนายชวงศ ฉายะบุตร ปลัดกระทรวงมหาดไทยในฐานะประธานที่

ประชุมกลับไม่มีข้อเสนอแนะใด ๆ ซึ่งจากการไม่แสดงความเห็นและ

เสนอแนะทางออก ส่งผลให้การทางพิเศษฯ ในฐานะหน่วยงานปฏิบัติ

ต้องลงมือดำเนินการเองโดยลำพัง

แหล่งข่าวจากกทพ.เปิดเผยเพิ่มเติมในเรื่องเดียวกันว่า สาเหตุที่บอร์ดไม่ได้เสนอทางออกในเรื่อง

ดังกล่าว อาจเนื่องมาจากทุกคน

17, ผ่านต่อหน้า 18 ▶

ไว้อาลัยบอร์ดกทพ.

ชุมบอร์ดกทพ.เมื่อเร็ว ๆ นี้ว่า ในวาระการประชุม มีเรื่องเข้าพิจารณาและเรื่องรายงานเพื่อทราบจำนวนหลายเรื่อง อาทิ เรื่องโครงการทางด่วนขั้นที่ 3, โครงการรถเมล์รางสายแจ้งวัฒนะ-อนุสาวรีย์ชัยฯ, เรื่องค่าผ่านทางทางด่วนช่วงอางณรงค์-บางนา 4 กม., เรื่องว่าจ้างศึกษาความเหมาะสมระบบขนส่งมวลชนในจ.ขอนแก่น และนครราชสีมาไปพร้อม ๆ กัน, และเรื่องปัญหาการก่อสร้างถนนรวม และกระจายการจราจร (ซีทีโรด) ที่ตัดผ่านชุมชนบ้านครัว เป็นต้น

ทราบปัญหาที่เกิดขึ้นเป็นอย่างดี จึงไม่ได้เสนอแนะ อย่างไรก็ตามใน ส่วนของการทางพิเศษฯขณะนี้ ได้ดำเนินการออกรายการโทรทัศน์ ทำ สปอติวิทยุ และจัดทำบทความชี้แจงข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้น เพื่อให้ชาว ชุมชนบ้านครัวได้รับทราบข้อมูลถึง ความช่วยเหลือต่างๆ ที่รัฐเตรียม จัดไว้ให้ เช่น บ้านพัก และแฟลตที่ จะก่อสร้างที่ย่านหนองจอก งามคำ แหง และที่บริเวณทางแยกต่างระดับบ่อกระทู้ ฯลฯ โดยประมาณปลาย เดือนมิถุนายนนี้ จะมีการประเมิน ผลมาตรการต่างๆ ที่ได้มีการเสนอ ออกไปว่ามีผลมากน้อยเพียงใด

ส่วนความเคลื่อนไหวจากภาค เอกชนนั้น เมื่อประมาณเดือนพฤศจิกายนที่ผ่านมาบริษัททางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือบีอีซีแอล ได้ส่งหนังสือมายังการทางพิเศษฯ เพื่อให้ส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างโครงการซีทีโรด ซึ่งก็เป็นไปตามสัญญา โครงการทางด่วนขั้นที่ 2 ทั้งที่ตาม ข้อเท็จจริงแล้วบีอีซีแอลก็ทราบ เป็นอย่างดีว่าอย่างไรเสียการทาง พิเศษฯก็ไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ ให้ในช่วงนี้ได้อย่างแน่นอน แต่เข้าใจว่า หนังสือดังกล่าวคงเป็นการ แสดงเจตนาของเอกชนว่ายังคง

กล่าว ยอมรับว่าซีทีโรดอยู่เหนือเดิม ด้านนายเรืองฤทธิ์ พูลสวัสดิ์ ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเปิดเผยถึงผลประชุมบอร์ด เมื่อเร็วๆ นี้ว่า บอร์ดให้ความ เห็นชอบโครงการว่าจ้างศึกษาความ เหมาะสมระบบขนส่งมวลชนใน จ.ขอนแก่น ซึ่งเดิมการทางพิเศษฯ ได้ว่าจ้างมหาวิทยาลัยขอนแก่นให้ ศึกษาบบขนส่งมวลชนในเบื้องต้น และต่อมาที่ปรึกษาได้รายงาน ผลการศึกษาเข้ามา และเสนอเพื่อ อนุมัติให้มีการศึกษาความเหมาะสมระบบขนส่งมวลชนต่อไป โดย โครงการดังกล่าวจะดำเนินไปพร้อมๆ กับการว่าจ้างศึกษาความเหมาะสม ระบบขนส่งมวลชนในจ.นครราชสีมา

เรื่องที่ 2 บอร์ดได้ให้ความเห็น ชอบในการยกเลิกการเจรจาเรื่อง โครงการรถเม็สร้างสายแรก จากแจ้ง วัฒนะ-บางซื่อ-อนุสาวรีย์ชัยฯ ระหว่างการทางพิเศษฯกับบีอีซีแอล ซึ่งเป็นเอกชนเพียงรายเดียวที่เสนอ ตัวเข้ามา แต่ที่ผ่านมามีทั้ง 2 ฝ่าย ต่างรับเงื่อนไขกันไม่ได้ หากเจรจาดำเนินไปไม่เป็นผลดี คณะอนุกรรมการจึงได้เสนอเรื่องนี้ต่อบอร์ด และได้มีมติยกเลิกตามข้อเสนอและ คาดว่าต่อไปอาจมีการปรับเปลี่ยน

รูปแบบโครงการ คือ ยางเงินการ ลงทุนร่วมระหว่างกรุงเทพมหานคร การทางพิเศษฯ และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เพราะ ที่ผ่านมากองทุนมหานครก็เคย แสดงความสนใจที่จะดำเนินการ โครงการดังกล่าวอยู่ ประกอบกับ โครงการทางด่วนรามอินทรา-อาจ ณรงค์ ที่มีถนนกม.สายรามอิน ทรา-เอกมัยขนานไปตลอด กทม. ก็เคยแสดงความสนใจที่จะดำเนินการ ระบบขนส่งมวลชนเสริม ซึ่ง เรื่องนี้การทางพิเศษฯจะไปพิจารณา ในรายละเอียดแล้วเสนอให้ บอร์ดพิจารณาอีกครั้ง

เรื่องที่ 3 บอร์ดได้ให้ความ เห็นชอบการก่อสร้างสะพานลอยข้ามแยกศรีนครินทร์ (ปลายทาง ด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี) เพื่อเชื่อมกับ มอเคอร์เวย์สายกรุงเทพฯ-ชลบุรี สายใหม่ ซึ่งตามแผนจะก่อสร้าง เป็นทางแยกต่างระดับ (INTER-CHANGE) แต่ในขั้นต้นจะก่อสร้าง เป็นสะพานลอยไปก่อน โดยจะว่า จ้างบริษัทกำแพงเพชรวิวัฒน์ก่อสร้างฯ ซึ่งเสนอราคาต่ำสุด คือ 560 ล้านบาท และต่ำกว่าราคากลางที่ 577 ล้านบาท โดยผู้รับเหมาจะต้อง ก่อสร้างให้แล้วเสร็จใกล้เคียงกับ

ทางด่วนส่วนดี (พระราม 9-ศรี- นครินทร์) ในปลายปี 2542 และ เรื่องที่ 4 ค่าผ่านทางทางด่วนช่วง อาจณรงค์-บางนา ระยะทาง 4 กม. ในเรื่องนี้ได้มีการหารือกับทางบีอีซี แอลไปแล้ว ซึ่งในขั้นนี้บีอีซีแอลยืนยันว่าจะดำเนินการไปตามสัญญา ไปก่อน คือเก็บค่าผ่านทาง 30 บาท แต่อย่างไรก็ตามเขายืนยันจะให้ที่ ปรึกษาไปดูว่าเมื่อเปลี่ยนแปลงค่า ผ่านทางจะเกิดอะไรขึ้น เพื่อนำตัว เลขมายืนยันต่อไป โดยจะมีเจ้าหน้าที่จากการทางพิเศษฯเข้าไปดู ในเรื่องนี้ด้วย ขณะเดียวกันบอร์ด ได้สั่งการให้การทางพิเศษฯส่งเรื่อง ให้สำนักงานอัยการสูงสุดพิจารณา ในแง่สัญญาว่าหากไม่เก็บค่าผ่านทางบริเวณนี้จะได้หรือไม่ เพราะมี ปัญหาในแง่การตีความ โดยเมื่อมีข้อสรุปจะเสนอให้บอร์ดทราบต่อไป

นอกจากนี้ยังมีเรื่องโครงการ ทางด่วนขั้นที่ 3 ที่ให้เลือกแนวใหม่ ที่ก่อสร้างซ้อนไปตามแนวถนนงาม วงศ์วาน และคร่อมคลองบางเขน ไปตัดผ่านถนนประชาชื่น ทางด่วน ขั้นที่ 2 ถนนประชาราษฎร์เลยไป อีก 700 เมตร และเบี่ยงซ้ายไปจอด กับถนนวงศ์สว่าง (อ่านรายละเอียด ในฉบับที่ 23-24 มิ.ย 40)



ชีวิตไร้รถถนนหนนเพื่อใคร



ด้วยพระนามแห่งอัลเลาะห์ ผู้ทรงกรุณาปรานี ผู้ทรงเมตตาเสมอ

ข้าพเจ้าจะปกป้องรักษาชุมชน และต่อต้านถนนสายอธรรมนี้ด้วยเลือด, ด้วยเนื้อ, และชีวิตของข้าพเจ้า อาหมีน

เสียงท่านอิหม่ามทั้งสามแห่งมัสยิดบ้านควีร์ กล่าวนำด้วยเสียงอันหนักแน่น โดยทุกคัมภีร์ถูกรอานอยู่เบื้องหน้า และพี่น้องชุมชนบ้านควีร์ทั้งหมดกล่าวตามอย่างหนักแน่นเช่นเดียวกัน หลายคนน้ำค่านองหน้า ไม่เว้นแม้แต่ชายหนุ่มออกสามศอก หลังจากคำว่าอาหมีน ทุกคนกล่าวคำสรรเสริญพระนามของอัลเลาะห์ผู้ทรงยิ่งใหญ่พร้อมๆ กัน

นั่นเป็นการกระทำอย่างสุดท้ายแล้วก็ได้ เพราะการกล่าวสาบานต่อหน้าคัมภีร์ถูกรอานในบริเวณมัสยิดซึ่งเปรียบเสมือนบ้านของพระเจ้า พี่น้องมุสลิมจะไม่ทำเช่นนี้เด็ดขาดถ้าไม่ถึงที่สุดของความอดทน และการสาบานมีความศักดิ์สิทธิ์ในตัวของมันเอง

การสาบานในครั้งนี้ได้กระทำต่อหน้าผู้ว่าการการทางพิเศษฯ, ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจนครบาล, รองผู้บังคับการ 1๐1 ตลอดจนสื่อมวลชนหลายแขนง คนเหล่านั้นจะเข้าใจหรือไม่ว่าการกล่าวคำสาบานครั้งนี้มีความหมายเช่นไร ถ้าเปรียบเทียบกับนักการเมืองของไทยที่คำสวดสาบาน กล่าวได้อย่างพร่ำเพรื่อ

ทำไมเรื่องของดิ่งทางด่วนซึ่งผ่านชุมชนบ้านควีร์, หัวช้าง, เพชรบุรี 2๐ และหลังวัดปทุมวนารามยังไม่จบสิ้นอีกหรือ หลายท่านคงตั้งคำถามด้วยความสงสัย แต่ไม่รู้จะถามใคร อ่านข่าวจากหนังสือพิมพ์ก็ได้ข่าวว่ามี

การได้สวนสาธารณะกันจนสิ้นไปแล้ว และสรุปว่าไม่ควรถวายดิ่งทางด่วนนี้ เพราะไม่ช่วยแก้ปัญหาการจราจร และไม่คุ้มทุนทางเศรษฐกิจ แล้วทำไมจึงยังมีข่าวปรากฏในเรื่องนี้อีก

25 พฤษภาคม ที่ผ่านมานี้การทางพิเศษฯ เข้าชี้แจงกับชาวชุมชนและได้ปรับเปลี่ยนเส้นทางให้มีผลกระทบต่อชาวชุมชนน้อยที่สุดแล้ว ทำไมชาวชุมชนบ้านควีร์ถึงยังคัดค้านไม่ฟังหรือไม่เสียสละเพื่อส่วนรวมบ้าง จะคือร้อนไปตั้งไหน นั่นคือคำถามของผู้คนซึ่งไม่ได้ติดตามเรื่องนี้มาโดยตลอด 10 ปีก็คิดเช่นนั้น

หมต้องขอทำความเข้าใจทุกท่านก่อนว่าที่จะเล่าให้ฟังต่อไปนี้เป็นเรื่องจริงที่สามารถพิสูจน์ได้ด้วยพยานเอกสารและภาพถ่าย ถนนดิ่งหรือที่การทางเรียกเสียหัวว่าถนนรวมและกระจายการจราจร(ชีวิตไร้รถ) เป็นถนนซึ่งตัดแยกออกจากทางด่วนชั้นที่ 2 บริเวณอู่พงษ์มีความยาวเดิมทั้งสิ้น 2.8 กิโลเมตร(ส่วนนี้) เมื่อครั้งที่องค์กรใจกล้ามาสำรวจนั้นไม่มีถนนดิ่งนี้ และมีขึ้นเมื่อโครงการเวสต์เทรคเซ็นเตอร์เกิดขึ้นเมื่อปี 2526 และถนนดิ่งนี้ซึ่งถูกบรรจุอยู่ในแผนที่ของการทางฯ เมื่อปี 2529 มีเส้นทางชั้นลง 4 จุด ในความยาว 2.8 ก.ม. นี้

หลังจากมี พ.ร.ฎ.ในปี 2531 ชาวชุมชนบ้านควีร์, หัวช้าง, เพชรบุรี 20, และหลังวัดปทุมวนาราม ก็ได้รวมตัวคัดค้านโดยในชั้นแรกเข้าใจว่าเป็นโครงการที่สนองกลุ่มธุรกิจวิลด์เทรดชมากกว่า เพราะมีทางชั้นลงในศูนย์การค้ามัน(ตามเอกสารชี้แจงของการทางฯ) แต่ก็เป็นที่น่าแปลกกว่าหลังจากเซ็นสัญญาโครงการกับผู้ที่ได้รับสัมปทานเมื่อเดือนธันวาคม 2531 ดิ่งทางด่วนนี้ก็กลับเหลือเพียงแค่ 2 ก.ม. โดยท้ายที่สุดก็เข้าสู่ศูนย์การค้าวิลด์เทรดเซ็นเตอร์เท่านั้นแล้วอีก 800 เมตรมันหายไปไหนไม่มีใครรู้ ซึ่ง 800 เมตรนี้จะคือผ่านอาคารสูงใหญ่ หลายอาคาร อาทิ ธนาคารไทยพาณิชย์สำนักงานใหญ่(ในสมัยนั้น), ศาลาไอซ์เช็คน, อาคารวานิช(ช่อง 3), และบางส่วนของโรงแรมฮิลตันฯ แล้วจะให้คนบ้านควีร์เข้าใจว่าถนนสายนี้เพื่อใคร

ปัญหาถนนสายนี้คือสุยัคเชื่อมจากผ่านเหตุการณ์พฤษภาคม 2535 ในสมัยรัฐบาล นายอานันท์ ปันยารชุน จึงได้มีมติเมื่อ 22 กันยายน 2535 ให้เรื่องดิ่งทาง

งานนี้ที่การได้สวนสาธารณะได้ โดยให้รัฐบาลใหม่ ซึ่งจะมาหลังเลือกตั้งเป็นผู้ทำต่อไป นายชวน หลีกภัย ได้รับเลือกตั้งและเป็นฝ่ายจัดตั้งรัฐบาลโดยมี พล.อ.ชวลิต ยงใจยุทธ เป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

● จุดเริ่มต้นของการได้สวนสาธารณะหรือประชาธิปไตย

22 เมษายน 2536 คณะทำงานเฉพาะกิจฯ และท่านอธิการบดีชุมชนบ้านครัวเข้าพบ พล.อ.ชวลิต ยงใจยุทธ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย โดยขอเรียกร้องให้มีการได้สวนสาธารณะในย่านนี้สมประโยชน์จริงหรือเปล่า ซึ่งท่าน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยได้ให้สัมภาษณ์สื่อมวลชนหลังการเข้าพบว่า "ถ้าถนนสายนี้เป็นประโยชน์ ชาวบ้านครัวก็รักยอมเสียสละ" หลังจากนั้น หกวันก็มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาประโยชน์ของถนนรวมและกระจายการจราจร โดยมี ดร.ณรงค์ชัย อัครเศรณี เป็นประธาน และมีคณะกรรมการอีก 7 ท่าน ซึ่งเป็นผู้มีความรู้ความสามารถ และไม่มีส่วนได้ส่วนเสียกับทั้งสองฝ่าย การได้สวนใช้เวลาทั้งหมดประมาณ 5 เดือน ต่อหน้าสื่อมวลชนและผู้สนใจจำนวนมาก โดยใช้สถานที่กระทรวงมหาดไทย

ผลของการได้สวนออกมากว่า "คณะกรรมการให้ยกเลิกโครงการนี้เสียเพราะไม่สมประโยชน์" แต่ก็ปรากฏว่าฝ่ายการทางพิเศษ กลับไม่ยอมรับคำตัดสินและให้เหตุผลว่าข้อมูลที่ใช้ในการได้สวนฯ เป็นข้อมูลเก่า(หลักฐานที่ใช้ในการได้สวนเกือบทั้งหมดเป็นของการทางพิเศษเอง)

เมษายน 2537 ชาวชุมชนบ้านครัว, หัวช้าง, เพชรบุรี 20, และหลังวัดปทุมวนาราม ได้ประท้วงที่หน้าทำเนียบรัฐบาล ในที่สุดรัฐบาล นายชวน หลีกภัย ได้ให้นายสุทัศน์ เงินหมื่น รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ได้มาทำข้อตกลงใหม่(เอ็มโอยู) ให้มีการได้สวนใหม่ โดยการทางพิเศษฯขอเสนอข้อมูลใหม่ ซึ่งชาวชุมชนก็ยินยอมให้มีการได้สวนใหม่

โดยในครั้งนี้ได้แต่งตั้งให้ ดร.อัมมาร สยามวาลา เป็นประธาน การได้สวนครั้งที่สองนี้ใช้เวลาประมาณ 3 เดือน โดยผลการพิจารณาคณะกรรมการยืนยันตามมติเดิม

28 มีนาคม 2538 ชาวชุมชนทั้งหมดมารอฟังคำตัดสินที่หน้าทำเนียบโดยที่นายชวน นายกรัฐมนตรี กลับมีมติยืนยันให้มีการสร้างตั้งถนนสายนี้โดยเปลี่ยนแนวเส้นทางใหม่ ให้มาเลียคลองแทน โดยไม่นำพาค่อคำตัดสินของคณะกรรมการทั้ง 2 ชุด และบันทึกข้อตกลงร่วมกัน และไม่มีเหตุผลใดมาแย้งคำตัดสินของ



คณะกรรมการ

หลังจากนั้นไม่กี่เดือนรัฐบาล นายชวน หลีกภัย ก็มาถึงจุดจบประกาศยุบสภา เพราะพิษ ส.ป.ก.และมติกรรม.สนธิรัฐบาลนายชวน นั่นก็ผิดกฎหมายโดยเฉพาะ พ.ร.บ.สิ่งแวดลอมแห่งชาติ มาตรา 48,47

การทางพิเศษฯ ได้จ้างอาจารย์จากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ด้วยค่าจ้างห้าล้านสี่แสนบาทจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมย้อนหลังและนำเสนอในกรม.ของนายทศ. บรรหาร ศิลปอาชา ในเดือนพฤศจิกายน 2539 เดือนธันวาคมปีเดียวกัน รัฐบาล พล.อ.ชวลิต ยงใจยุทธ เข้ามาเป็นรัฐบาล และมีมติเมื่อ 25 มีนาคม เห็นชอบตามที่การทางพิเศษฯลดผลกระทบและนำเสนอ

25 พฤษภาคม ผู้ว่าการการทางพิเศษฯ ได้เข้าชี้แจงต่อชุมชนโดยพยายามพูดให้เข้าใจว่าการทางฯ ได้พยายามลดจำนวนผู้ที่ต้องได้รับผลกระทบให้เหลือน้อยที่สุดแล้ว และขอเข้าสำรวจพร้อมกับมีข้อเสนออื่นๆ มาสื่อใจชาวชุมชนบ้านครัวอีกหลายประการ

● ชาวชุมชนบ้านครัวไม่ยอมเสียสละบ้างเลยหรือ ?

ในสายทางหลักของทางด่วนชั้นที่ 2 จากโรงกรองน้ำสามเสนไปบางโคล่ ชาวชุมชนบ้านครัวได้เสียสละที่น้องในชุมชนซึ่งถูกเวนคืนไปแล้ว 67 หลังคาเรือน ซึ่งเป็นสายทางหลักนี้จะเรียกว่าชาวชุมชนเสียสละหรือเปล่า

หลายท่านที่อ่านข้อเขียนมาถึงตอนนี้คงจะพอใจบ้างนะครับ ว่าทำไมคนบ้านครัวถึงเป็นคนคือวันคืนทุรัง ถ้าเป็นท่านซึ่งต้องผ่านการได้สวนหาความสม

ประโยชน์ของถนนสายนี้มาถึง 2 ครั้ง โดยท่านเป็นเพียงชาวบ้านธรรมดาไม่มีเงินจะไปจ้างที่ปรึกษาเป็นล้านๆ บาทมาเก็บข้อมูลให้ใหม่เหมือนการทางพิเศษฯ คนบ้านครัวที่สูงแถมให้หน้าผลออกมาว่าถนนสายนี้เป็นประโยชน์ คนบ้านครัวก็คงต้องกับหน้ารับกรรมจะไปร้องแรกแหกกระเชอเอาจากใคร

แต่นี้ผลการได้สวนทั้ง 2 ครั้ง คนบ้านครัวเป็นฝ่ายถูก ถนนสายนี้ไม่ช่วยแก้ปัญหาการจราจรทำไม่หน่วยงานการทางพิเศษฯ ซึ่งมีหน้าที่คือเป็นลูกจ้างประชาชน ยังมายืนยึดหนัดันทุรังว่าเป็นฝ่ายถูก หรือเป็นเพราะว่าหน่วยงานการแพประชาชนไม่ได้ ? ก็ควรจะเป็นเยี่ยงอย่างกับประชาชนในที่อื่นๆ อีก

นี่ขนาดการได้สวนทั้งสองครั้งมีมติ กรรม.สนธิสนุนและกรรมการที่แต่งตั้งโดย พล.อ.ชวลิต ซึ่งเป็นรัฐมนตรีมหาดไทย การทางพิเศษฯจะยอมรับ แล้วตอนนี้จะมาสัญญาอย่างโน้นอย่างนี้ จะให้คนบ้านครัวเชื่อได้อย่างไร ในทางศาสนาอิสลามคนอย่างนี้เขาเรียกว่าพวกมุนาฟิก

แต่สำหรับพี่น้องชาวบ้านครัวแล้ว ความเชื่อมั่น ความศรัทธา ก็กับการต่อสู้กับความอยุติธรรมนั้นซึ่งมีทางนำมาจากหลักศาสนาอิสลามซึ่งจับตอกันมาหลายชั่วอายุคน จากบรรพบุรุษของอามะเราะฮ์ซึ่งพลีร่างกายเพื่อปกป้องดินแดนดินไทยมาตั้งแต่ยุคก่อน ก็มีคำสอนในคัมภีร์กุรอาน ในความตอนหนึ่งว่า

"เมื่อความจริงปรากฏ ความเท็จย่อมมลายหายไป"

ขอความสันติสุขจงมีแด่ทุกท่าน

MATCHON INFORMATION CENTER		Subject Heading :	
Date : - 3 ก.ค. 2540	Page : 5	Source : วิทยุ	No. : 40133058
keyword :			

CD. Road 5

ทางด่วนเจ้าปัญหา

ทำไมถึงยังดันทุรังสร้าง "CD. Road" การสร้างทางด่วนสายเจ้าปัญหาใครได้ใครเสีย และถ้าไม่สร้างใครจะได้ใครจะเสีย...ผลประโยชน์ตอบแทนนับหมื่นล้านบาท???

CD. Road หรือ Collector and Distributor Road มีความหมายทางภาษาไทยว่า ถนนรวมและกระจายการจราจร หรือถ้าแปลให้เข้าใจง่ายแบบไม่ต้องงงกับภาษาชวนเวียนหัว ถนนเส้นที่ว่านั้นก็คือ ถนนทางด่วนเจ้าปัญหาที่เป็นดั่งขี้จุกจากทางด่วนชั้นที่ 2 บริเวณอุรุพงษ์พุ่มพวงกลางชุมชนบ้านครัววโปลงที่ราชดำเนินและทางด่วนเส้นนี้สร้างปัญหาไม่รู้จบสิ้นมาเป็นเวลาร่วม 10 ปีแล้ว ทั้งที่ประชาชนบ้านครัววโปลงนั้น สาปส่งประท้วงทุกกลุ่มทำเป็ญเปิดจรรยาไม่รู้จักครึ่ง แม้จะมีการเปลี่ยนแนวก่อสร้างจากเดิมที่ทำให้ชุมชนชาวบ้านครัวต้องเดือดร้อน 460 หลังคา มาเหลือ 267 หลัง และล่าสุดเหลือเพียง 185 หลัง ชาวบ้านครัวก็ยืนกรานไม่ให้สร้าง แต่ทำไมการทางพิเศษแห่งประเทศไทยถึงดันทุรังปั้นกันจะสร้างตรงนี้ได้.....เป็นคำถามที่หลายคนกังขา

พร้อมกับตั้งข้อสังเกตว่าการดันทุรังของการทางพิเศษฯ ว่า น่าจะ

มีเบื้องหน้าเบื้องหลังผลประโยชน์บางอย่างแอบแฝง และแล้วคำตอบเรื่องผลประโยชน์แอบแฝงของเจ้า "CD. Road" ที่พวกเรากำลังไล่ล่ามาให้เห็นว่า ถ้าไม่มีการสร้างจะมีคนได้คนเสียคิดคำนวณเป็นเงินขั้นต้นประมาณหมื่นล้านบาท

เมื่อได้คำตอบไขปริศนา คำถามที่ชวนให้ติดตามต่อก็คือ ใครจะเป็นผู้ได้รับประโยชน์และใครจะเสียประโยชน์ในเงินก้อนนี้มาจำนวนนี้.....จะหาคำตอบตรงนี้เราต้องย้อนกลับไปดูความเป็นมาของทางด่วนชั้นที่ 2.....ตั้งแต่เริ่มมีการเปิดประมูล

ตอนนั้นรัฐบาลไทยต้องการแก้ปัญหาจราจรด้วยการสร้างทางด่วนชั้นที่ 2 (บางโคก-แจ้งวัฒนะ) เพิ่มเติมต่อจากชั้นที่ 1 (ดินแดง-บางนา-ดาวคะนอง) แต่รัฐบาลไม่มีเงินที่จะสร้างเอง จึงเปิดโอกาสให้เอกชนมาลงทุนสร้างปรากฏว่าในการเปิดประมูลนั้น มีเอกชนเพียงรายเดียวเท่านั้นที่เข้ายื่นประมูล ด้วยความอยากจะได้ทางด่วนใจ

จะขาดแต่ไม่มีเงิน เมื่อมีเอกชนรายเดียวที่เรารู้จักกันในนามของ "กุ่มไก่" เสนอตัว เอกชนรายนี้จึงมีอำนาจต่อรองกับรัฐบาลมากกมมหาศาล ขออะไรรัฐบาลก็จะยินยอมผ่อนผันให้ เพราะถ้าจัดไม่มีสิทธิขอได้ทางด่วน

และในช่วงก่อนจะเซ็นสัญญาก่อสร้าง มีเงื่อนไขข้อหนึ่งที่ทางเอกชนขอต่อรองก็คือ ขอลดระยะทางของทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วนบี หรือเจ้า "CD. Road" จาก 2.8 กม. ให้เหลือเพียง 700 ม.

"ในแผนก่อสร้างทางด่วนชั้นที่ 2 เดิมนั้นเราได้กำหนดไว้ว่า ทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วน B ซึ่งจะสร้างเป็น CD. Road นั้น จะต้องสร้าง จากอุรุพงษ์ไปลงที่ถนนวิฑู และเหตุผลที่จะสร้างทางด่วนส่วนนี้เนื่องมาจากการสร้างทางด่วนชั้นที่ 1 กับชั้นที่ 2 จะตึงโอบล้อมพื้นที่ธุรกิจใจกลางของกรุงเทพฯ เพื่อแก้ปัญหาการติดในย่านธุรกิจ ทางทางพิเศษฯ จึงได้กำหนดแผนสร้าง CD. Road ขึ้นให้เป็นเหมือนถนนขนถ่ายรถให้ขึ้นทางด่วนได้โดยเร็ว เพื่อลดปริมาณความหนาแน่นของรถในพื้นผิว

การจราจรแออัด” นายอำเภอ ตำบลคีรีศรี ผู้อำนวยการกองประชาสัมพันธ์ การทางพิเศษฯ เผยถึงเหตุผลของการสร้างทางด่วนเจ้าปัญหา

ส่วนเหตุผลที่เจาะจงจะเอาพื้นที่ตรงชุมชนบีเนครีมาทำ CD. Road ผอ.ปชส.การทางพิเศษฯ กล่าวว่า เนื่องจากการสร้าง CD. Road ที่จะช่วยแก้ปัญหาการติดขัดให้ได้ผล CD. Road ก็จะต้องสร้างยื่นให้เข้าไปบรรจบได้ถึงใจกลางย่านธุรกิจ แต่การจะหาพื้นที่ในย่านธุรกิจมาทำ CD. Road นั้นหาได้ไม่มากนัก เพราะส่วนแต่มีสิ่งปลูกสร้างอาคารสูงๆ ทั้งนั้น

แต่เมื่อดูจากภาพถ่ายทางอากาศก็พบว่า พื้นที่เหมาะสมที่จะทำ CD. Road ได้โดยไม่ต้องเสียเงินค่าเวนคืนมากจนเกินไปก็คือพื้นที่ตามแนวคลองแสนแสบตั้งแต่อุรุพงษ์มาจนถึงถนนวิฑูรย์เป็นระยะทางยาว 2.8 กม.

ในการเจรจาต่อรองของกรมโยธาเพื่อขอสร้างแค่ 700 เมตรจากอุรุพงษ์มาถึงถนนพญาไทตรงสะพานหัวช้าง ทางผู้บริหารการทางพิเศษฯ ในสมัยนั้น (2531) ไม่ยอม เพราะถ้าสร้างแค่นั้นไม่สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของการก่อสร้าง CD. Road ที่ต้องการช่วยระบายรถจาก 4 ถนน คือ ถนนพญาไท อังรีอุษณีย์ ราชดำริ และถนนวิฑูรย์

และการยกเรื่องนี้ขึ้นเจรจาต่อรอง ความจริงแล้วเอกชนไม่ต้องการที่จะสร้างเส้นทางส่วนนี้แม้แต่นิดเดียว เนื่องจากเห็นว่าการสร้าง CD. Road ต้องเสียเงินค่าก่อสร้างเพิ่มประมาณ 1,000 ล้านบาท

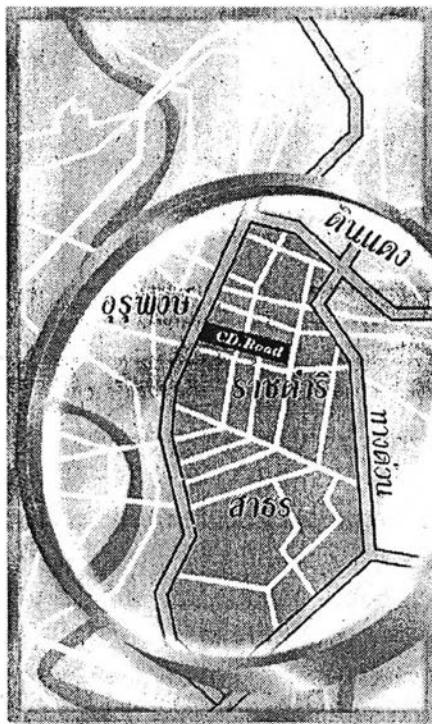
แต่ถ้าไม่สร้างจริงๆ คนขับรถต้องตะเบ็งคทะกายหนีรถติดไปเสียเงินขึ้นทางด่วนที่มีอยู่แถวนี้ในอย่างแน่นนอน...สรุปก็คือ ไม่สร้างดีกว่า เพราะสามารถประหยัดเงินค่าก่อสร้างได้เป็นพันล้านบาท เงินรายได้ค่าทางด่วนยังเท่าเดิม

ซึ่งผิดกับแนวคิดของการทางพิเศษฯ ที่ต้องการให้คนขึ้นทางด่วนได้เร็วที่สุดโดยไม่ต้องมาเสีย

เวลาตะเบ็งคทะกายเฝ้าดวงตดไปเห็นทางด่วนอีกครึ่งชั่วโมง

ผลที่สุดการเจรจาต่อรองได้มาลงเอยกับแบบพบกันครึ่งทางคือ ทดระยะทางจากเดิม 2.8 กม. มาเหลือแค่ 2 กม. ตรงที่ถนนราชดำริ โดยการทางพิเศษฯ ให้เหตุผลในการตัดช่วงถนนวิฑูรย์ออกไปว่า เนื่องจากจุดถนนวิฑูรย์นี้อยู่ใกล้กับจุดขึ้น-ลงทางด่วนถนนเพชรบุรีและเพลินจิตอยู่แล้ว การตัดออกไปจึงไม่จำเป็นจะเป็นปัญหาถ้ายอมผ่อนปรนตนคำขอต่อรองของเอกชนรายเดียว...เงินไม่ยอมมีสิทธิขอตัดได้ทางด่วน

เมื่อต่อรองกันเสร็จก็เริ่มลงมือเซ็นสัญญาก่อสร้างทางด่วน โดยในสัญญา



ย่านธุรกิจของกรุงเทพฯ มีทางด่วนโอบล้อมโดยรอบ เพื่อเร่งระบายรถออกจากผิวการจราจรให้เร็วยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องสร้าง CD. Road ยื่นเข้าไปบรรจบถึงใจกลางย่านธุรกิจ...เป็นที่มาของการสร้างทางด่วนเจ้าปัญหา.

ถูกภาพ สังคม

ชาวศิษย์ ศิริพัตน์

เท่ากับว่าการทางพิเศษฯ ผิดสัญญาจะต้องจ่ายค่าชดเชยความเสียหาย

และกำหนด วันสัญญา ที่ทำไว้ตามสัญญา จะต้องมอบพื้นที่บริเวณที่จะสร้าง CD. Road ก็ใกล้เข้ามาทุกขณะ (แล้วแต่ปี) 2541.....หากได้มอบพื้นที่ให้ไม่ได้ มีการลั่นฆานอออกมาแล้วว่าการผิดสัญญาครั้งนี้ทำให้เอกชนขาดรายได้จากการเก็บเงินค่าใช้บริการทางด่วนจาก 3 ด้านคือ ถนนพญาไท อังรีอุษณีย์ และราชดำริ ตลอดอายุสัมปทาน 30 ปี คิดเป็นเงินประมาณหมื่นล้านบาท

เงินประมาณหมื่นล้านบาท จำนวนที่คิดเฉพาะค่าทางด่วนอย่างเดียว ยืนยันคิดเงินค่าเสียโอกาสในการซื้อเครื่อง มีเอสไอ ก็เก็บมาเตรียมก่อสร้าง แต่ต่อมาทั้งไวเจเนซฯ ตามสัญญาได้ออกใบริ้วเท่าใบรี ชี้แจงจนสามารถเก็บมาใช้

อ้างข้อให้

ระบุว่าจะต้องสร้าง โดยการทางพิเศษฯ จะเป็นผู้จ่ายค่าเวนคืนที่ดินเพื่อส่งมอบพื้นที่เวนคืนให้แก่เอกชนทำการก่อสร้าง การก่อสร้างเอกชนเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายทั้งหมด

ตรงนี้แหละเป็นตัวกล ไขเปมปริสนว่า ทำไม่ถึงยังมีราชการดันทุรัง และใครจะได้ใครจะเสียเงินหมื่นล้านบาทที่กล่าวมาข้างต้น เพราะถ้าการทางพิเศษฯ ไม่สามารถส่งมอบพื้นที่เวนคืนที่ดิน

มาใช้ค่าเสียหายได้อัน...และเงินที่ต้องนับมาชดใช้กันใหม่ให้แก่มหาชนของเราเป็นหละหรือ

รู้แล้วใช้ใหม่ถ้าไม่สร้างใครจะเสียเงินหมื่นล้านบาท และใครจะได้เงินหมื่นล้านบาทก็ใครไม่ร้องควักเงินส่วนอื่นเป็นพันล้านบาท

จึงตรงเมื่อเจอออกว่า มีใครยื่นยื่นไม่ยอมให้ก่อสร้าง...ซึ่งคงไม่ใช้ลดกับกรณีศึกษา กลุ่มเดียว.

keyword :

Baan Krua residents ready to give their lives for community

Community activists have vowed to fight to the death against a government plan to drive a two-kilometre expressway through their neighbourhood, forcing the relocation of hundreds of residents, reports Anan Paengnoy.

After almost 10 years of protesting against the second-stage expressway – which is designed to cut through their communities – Baan Krua residents have not backed down from their original platform and have sworn to fight the project “to the death”.

This extreme stand has been taken in response to an ultimatum by the Expressway and Rapid Transit Authority of Thailand (ETA) that residents move before September.

Kritaya Sumitanant, director of the ETA's governor's office, said that ETA governor Ruangchai Poon-sawat tried in vain to negotiate with residents when he visited them on May 25.

According to Kritaya, the ETA must hand over the land designated for the project to concessionaire Bangkok Expressway by September.

She said that the Cabinet resolved on March 25 to go ahead with the project despite the demands of the residents, and claimed that the government had reduced the number of affected households from 267 to 185.

Kritaya said that only 700-metres of the two-kilometre expressway will pass through North, South and West Baan Krua.

She said that the affected residents will be relocated to specially-constructed flats, but confessed that the ETA has not started building them because it has been unable to negotiate with Baan Krua leaders.

Kritaya also acknowledges that the residents' strong resistance stems from the fact that the original route of the expressway as decided upon in March 1985 had been changed to run through Baan Krua.

The initial plan called for a 2.8 kilometre stretch of highway from Urupong Road to Wireless Road. However, this was later reduced to two kilometres and the end of the expressway was moved from Wireless Road to Rajprasong Road.

“The agencies concerned reviewed the plan and agreed that the new route would reduce traffic more effectively than the original one,” Kritaya said.

But from the residents' point of view, the change had more to do with the vested interests of politicians

and land developers. Baan Krua residents pointed out that the new route, while damaging their communities, would benefit the World Trade Centre.

Samai Ngadprayoon, a Baan Krua religious leader, has vowed to fight tooth and nail to prevent the ETA from driving residents from their land.

“The local residents have resolved to fight for our rights, even if it means we have to sacrifice our lives,” he said. “We are on 24-hour alert in our communities because we are afraid of outsiders with malicious intentions.”

Samai said that he does not understand how the ETA could justify cutting an 800 metre-stretch out of the original plan for the benefit of developers and then fail to understand the plight of Baan Krua residents.

“We settled here a long time ago so we have to protect the land of our ancestors,” he said. “Why is it that the government can scrap the plan in favour of the rich – what about poor people like us?”

Praparh Vichitrakansom, 62, a Muslim leader in North Baan Krua, said that the communities do not want the issue to snowball: “The fact is, a public referendum has been conducted twice and the results clearly indicated that it is not suitable to build the expressway. Besides, the assessments on the environmental impact also showed that the project is not worthwhile.

“Despite all this, the government has decided to go ahead with the plan. And that's why it is called injustice.”

He added that former industry minister Sanan Kachonprasart had previously announced that the Chuan administration would scrap the project. Sanan eventually backtracked on his promise.

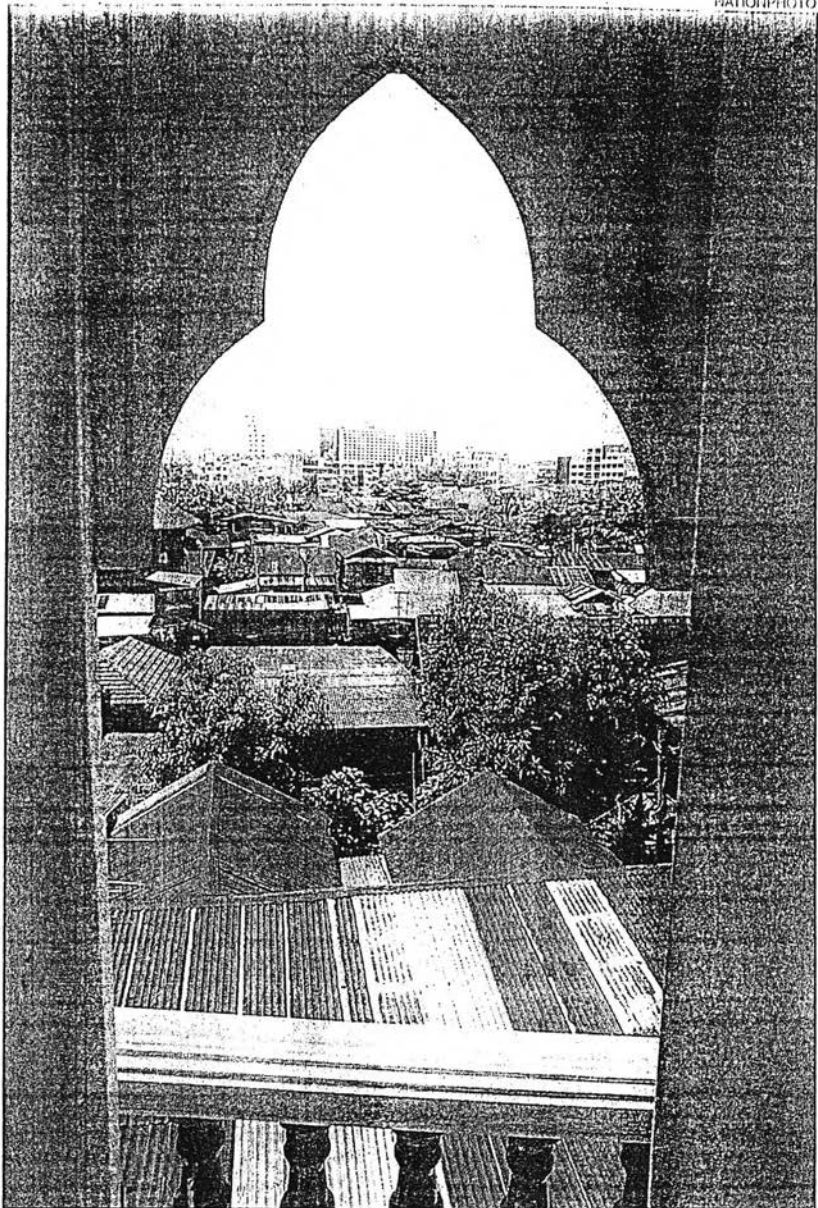
Praparh says if the government persists, the communities will submit a petition to His Majesty the King.

Praparh echoed Samai's pledge to fight to the death to protect his community.

Samai Chityodsawan, an 80-year old Muslim leader from East Baan Krua, says although he is not actively involved in the protest, he tries to provide moral support for local residents.

Loh-him Pinyaphan, a deputy Muslim leader from East Baan Krua, wonders why the government wants to destroy a community that was established almost 200 years ago.

“If they want to use force, we will fight against it. I don't care about my life, if I have to die I will, for



A view of Baan Krua, whose residents form the last stumbling block to building the second-stage expressway.

survival of my community.”

Saroj Peuksalee, chairman of South and West Baan Krua, said that residents will make no further moves to pressure the government to cancel the project.

“We’ve done enough,” he said. “Now it’s time to stay right here and guard our community. We made a vow in the mosque to fight against this unjust expressway with our blood.”

Saroj claims that the ETA spent Bt4 million on an advertisement which portrayed Baan Krua residents as stubborn communists disrupting the development of the country.

“I would like to challenge the ETA to go to the media and ask them who is really strong-headed,” he said.

Somrit Sikhathanabut, chairman of North Baan

Krua, said that the Cabinet resolution to build the project can be revoked, as it is not a law.

“Outsiders may think that we are fussy, but we’re just reacting like anyone facing expropriation would do,” he said.

Ruangrit Poonsawat of the ETA, meanwhile, played down the communities’ resistance, saying that not all residents oppose the project. He insisted that the ETA has tried its best to lessen the impact of the project by changing its plan to build through settled land and opting to build over a canal instead.

“There will only be about 20 piers in that 700-kilometre stretch. That is considered a very small number,” he said. “It won’t cause trouble for the residents. Soon they will understand us and accept it.”

Fifteen Years Of Disputes Over The Second-Stage Expressway Project

● 1982

The Jica (Japan International Cooperation Agency) conducts a feasibility study on the second-stage expressway project.

● 1983

May: The Techapaiboon family wins the bidding to develop land at Phetchabun Palace. The development project is known as "World Trade Centre".

August: The contract to build World Trade Centre is signed.

1985

March: The Cabinet approves a plan to build the expressway.

● 1986

January: The Expressway and Rapid Transit Authority of Thailand (ETA) arranges for a study to assess the environmental impact and viability of the project.

June: A report on how to make use of land in Bangkok, compiled by the National Economic and Social Development Board, is completed.

December: The ETA's executive board agrees to a change for the expressway's route.

● 1987

June: The Cabinet approves the ETA's project proposal.

August: The ETA announces bidding.

December: An executive decree on land expropriation for the project is issued.

● 1988

February: Hua Chang and Baan Krua residents submit a joint petition protesting against the project to former prime minister Gen Prem Tinasulanonda.

March: The ETA board invites Bangkok Expressway Co Ltd (BECL) to discuss a possible change in the plans. Ban Krau residents stage two protests. They set up a special committee to work against the project.

September: Parliament resolves to review the project. The Cabinet approves an ETA contract with the BECL. However, it is determined that the contract must also be approved by the Office of the Attorney General.

December: The Office of the Attorney General submits a letter to the ETA to voice its concern over several points in the contract.

However, the contract, which mentions the change in the route's length – from 2.8 kilometres to two – is ultimately

signed. The contract also indicates that there will be only two exits: Saphan Hua Chang on Phya Thai Road and Rajdamri Road near the World Trade Centre.

● 1989

June: The Interior Ministry informs the Cabinet that the expressway will not pass through mosques and graveyards and spells out measures to help those who will be affected by the project.

● 1992

January: The ETA submits a letter to the government's spokesman asking him to disseminate information about the Cabinet resolution of September 1988, which concludes that there will be an adjustment of the route.

However, the spokesman does not agree to do so. The ETA eventually holds a press conference to explain the change and confirms that the project will not be cancelled.

December: ETA officials and 500 police commandos enter Baan Krua and erect signs in the area designated for the expressway.

● 1993

April: The Baan Krua special committee calls on the Interior Ministry to cancel

the Urupong-Rajdamri route. The committee suggests the ministry set up a panel to conduct a public hearing before continuing with the plan.

The panel was later set up and chaired by Narongchai Akrasanee.

October: The committee resolves that the project should be cancelled on the grounds that it will not significantly improve traffic.

However, the ETA argues that the committee has used "old information" to make its assessment and asks the panel to annul the results of the public hearing.

● 1994

April: Residents from Baan Krua, Hua Chang, Phetchaburi 20 and behind Pathum Wanaram Temple stage a three-day sit-in protest in front of Government House.

Then prime minister Chuan Leekpai agrees to conduct a second public hearing.

May: Chavalit Yongchaiyudh, then interior minister, sets up a committee to conduct the second public hearing. The panel is chaired by Ammar Siamwala.

November: The committee announces that the project is not worthwhile.

● 1995

March: The Chuan administration announces that it will go ahead with the project, however, the route will be changed: The Urupong-Rajdamri section will now be built over the canal instead of overland in Baan Krua.

● 1996

January: The executive decree on land expropriation expires and is renewed.

November: Representatives from Baan Krua are invited to attend a Cabinet meeting. The Banharn administration announces it will continue the project, but says it will reassess its environmental impact.

December: The residents submit a letter of protest to newly elected Prime Minister Chavalit Yongchaiyudh

● 1997

March: The Cabinet gives the ETA the green light to build the expressway, but asks the agency to consider a report written by the Science Ministry.

May: ETA Governor Ruangrit Poonsawat, visits the communities and meets leaders for three hours. However, the residents do not compromise and instead vow they will "fight to the death".

ประวัติผู้วิจัย



นางสาวไศจิวัฒน์ บุญประดิษฐ์ เกิดวันที่ 27 มกราคม 2516 กรุงเทพมหานคร

การศึกษา :

พ.ศ. 2537 ศิลปศาสตรบัณฑิต คณะวิทยาศาสตร์ ใ้การ สาขาวิชานิเทศศาสตร์
สถาบันราชภัฏจันทรเกษม

ประสบการณ์การทำงาน :

พ.ศ.2537 เจ้าหน้าที่ฝ่ายวางแผนและประชาสัมพันธ์ บริษัท มั่นคง พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด
พ.ศ.2538 เจ้าหน้าที่ฝ่ายวางแผนการตลาดและประชาสัมพันธ์ โรงพยาบาลในเครือ
SSP.GROUP
พ.ศ.2539 เจ้าหน้าที่อาวุโสฝ่ายประชาสัมพันธ์ บริษัทเงินทุนหลักทรัพย์เจ้าพระยา จำกัด
ปัจจุบัน รับราชการ ตำแหน่งเจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป ระดับ 4 ภาควิชาศัลยศาสตร์
คณะสัตวแพทยศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย