



กสม. มีข้อเสนอแนะต่อกระทรวงคมนาคม – รฟม.

เร่งแก้ไขปัญหาผลกระทบจากรถไฟฟ้ายานยนต์สายสีชมพูที่กระทบสิทธิประชาชน

วันที่ 11 พฤศจิกายน 2563 นายสุวัฒน์ เทพอารักษ์ กรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ เปิดเผยว่า เมื่อเร็วๆ นี้ คณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ (กสม.) ได้พิจารณาข้อเสนอแนะมาตรการหรือแนวทางในการส่งเสริมและคุ้มครองสิทธิมนุษยชน กรณีศึกษา : ผลกระทบด้านการจราจรของโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย – มีนบุรี ทั้งนี้สืบเนื่องจาก กสม. เห็นว่า โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทุกเส้นทางแม้มีวัตถุประสงค์หลักมุ่งประโยชน์เพื่อให้บริการสาธารณะ แต่ในช่วงระหว่างการดำเนินการก่อสร้างอาจส่งผลกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพของประชาชน ดังนั้น เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดและอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในการเดินทาง จึงเห็นควรมีการศึกษาผลกระทบด้านการจราจรของโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีชมพูฯ โดยได้แต่งตั้งคณะทำงานศึกษาผลกระทบและรวบรวมข้อเท็จจริงจากบุคคลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และมีผลการศึกษาสรุปรูปได้ว่า โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี มีการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นเจ้าของโครงการ และมีบริษัท นอร์ทเทิร์นบางกอก โมโนเรล จำกัด เป็นผู้ได้รับสัมปทาน เริ่มดำเนินการก่อสร้างในช่วงกลางปี 2561 ในช่วงก่อสร้างพบปัญหา ความล่าช้าในการรื้อย้ายสาธารณูปโภคและการส่งมอบพื้นที่ในบางจุด เป็นผลให้ที่ประชุมคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยมีมติอนุมัติขยายระยะเวลาก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีชมพูฯ ออกไปอีก 1 ปี จากเดิมกำหนดก่อสร้างจะแล้วเสร็จในเดือนตุลาคม 2564 เป็นเดือนตุลาคม 2565 ทั้งนี้ ในช่วงการก่อสร้าง มีสาระสำคัญและประเด็นปัญหาควรพิจารณา ดังนี้

1. ประเด็นผลกระทบด้านการจราจรที่เกิดขึ้นจากโครงการก่อสร้าง พบว่า การก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีชมพูฯ ซึ่งต้องมีการปิดช่องจราจรบางส่วนหรือการปิดจราจรบางเส้นทางในบางช่วงเวลา ได้เกิดผลกระทบต่อสิทธิของประชาชน เช่น ปัญหาการจราจรติดขัดมากในช่วงเวลาเร่งด่วน ทำให้ประชาชนต้องใช้เวลาเดินทางมากกว่าปกติ ส่งผลให้สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายในด้านเชื้อเพลิง ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต สภาพความเป็นอยู่ และเสรีภาพในการเดินทางของประชาชน และมีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นสืบเนื่องจากการก่อสร้าง

2. ประเด็นปัญหา อุปสรรค และข้อจำกัดในการดำเนินการของหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องกับโครงการก่อสร้าง ได้แก่ ปัญหาความล่าช้าในการรื้อย้ายสาธารณูปโภคและการขอใช้พื้นที่ของหน่วยงานรัฐบริเวณโครงการก่อสร้าง เช่น การรื้อย้ายสายไฟฟ้าของการไฟฟ้านครหลวง ท่อน้ำประปาของการประปานครหลวง หรือสายสื่อสารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และปัญหาการเจรจาขอใช้พื้นที่ของกรมทางหลวง บริเวณสถานีวัดพระศรีรัตนมหาธาตุซึ่งให้การส่งมอบพื้นที่ล่าช้า รวมทั้งปัญหาการประสานการทำงานของหน่วยงานหลายหน่วยในกรณีที่มีข้อร้องเรียนจากภาคประชาชนเกี่ยวกับผลกระทบจากโครงการ

นายสุวัฒน์ กล่าวต่อไปว่า กสม. เห็นว่า โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ได้ส่งผลกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพของประชาชนเป็นการชั่วคราว เนื่องจากทำให้เกิดความยากลำบากในการใช้เส้นทางสัญจรอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ซึ่งสิทธิและเสรีภาพดังกล่าวได้ถูกรับรองตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย กล่าวคือ

สิทธิและเสรีภาพในชีวิตและร่างกาย และสิทธิในทรัพย์สิน เช่น กรณีการเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากโครงการก่อสร้างจนได้รับบาดเจ็บ เสียชีวิต ทรัพย์สินได้รับความเสียหาย และการสิ้นเปลืองเวลา รวมถึงค่าใช้จ่ายในการเดินทาง อีกทั้ง กระทบต่อเสรีภาพในการเดินทางจากความยากลำบากในการเดินทางสัญจร เป็นต้น แม้ว่าการดำเนินการโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีชมพูฯ เป็นโครงการระบบคมนาคมเพื่อให้เกิดการอำนวยความสะดวกให้ประชาชนได้รับประโยชน์ แต่หน่วยงานของรัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับโครงการก่อสร้างดังกล่าวมีหน้าที่ต้องดำเนินการตามรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ที่กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และเนื่องจากโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีชมพูฯ มีลักษณะเป็นการร่วมลงทุนระหว่างรัฐกับเอกชนซึ่งมีผลตอบแทนในเชิงธุรกิจ จึงสมควรต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับหลักการชี้แนะว่าด้วยธุรกิจและสิทธิมนุษยชนของสหประชาชาติ : การปฏิบัติตามกรอบการคุ้มครอง เคารพ และเยียวยา (United Nations Guiding Principles on Business and Human Rights - UNGPs: Implementing the Protect, Respect, Remedy Framework (2011)) ควบคู่ไปด้วย

กสม. จึงมีข้อเสนอแนะมาตรการหรือแนวทางในการส่งเสริมและคุ้มครองสิทธิมนุษยชนไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาดำเนินการ สรุปได้ดังนี้

1. เนื่องจากได้มีการขยายเวลาการก่อสร้างจากกำหนดเดิมออกไปอีก 1 ปี การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ต้องติดตามการทำงานของบริษัทผู้ได้รับสัมปทานอย่างใกล้ชิด เพื่อให้ดำเนินการก่อสร้างให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดโดยเคร่งครัด และอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนที่ใช้การสัญจรผ่านเส้นทางก่อสร้าง ทั้งนี้ เพื่อให้สามารถเปิดการเดินทางระยะที่ 1 (สถานีมีนบุรี – สถานีเซ็นทรัลพลาซ่าอินทรา) ได้ ภายในเดือนตุลาคม 2564 และเดินรถตลอดเส้นทางภายในเดือนตุลาคม 2565 ตามที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้กำหนดแผนการเดินทางไว้

2. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และบริษัทผู้ได้รับสัมปทานควรปรึกษาร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อหาแนวทางการเพิ่มบุคลากรช่วยอำนวยความสะดวกการจราจร รวมทั้ง จัดทำแผนด้านการจัดการจราจรตลอดแนวการก่อสร้างรองรับสภาพปัญหาในช่วงโมงเร่งด่วนและในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินจนกว่าโครงการก่อสร้างจะแล้วเสร็จ นอกจากนี้ หากพื้นที่ใดก่อสร้างแล้วเสร็จก็ควรเร่งคืนพื้นผิวการจราจรให้แก่ประชาชนโดยเร็วและควรตรวจสอบและแก้ไขจุดเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนและบริเวณที่เกิดปัญหาน้ำท่วมขังตลอดแนวการก่อสร้าง โดยประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูลอย่างทั่วถึงและทันต่อสถานการณ์เพื่อประโยชน์ต่อการวางแผนการเดินทาง

3. กระทรวงคมนาคม ควรมอบหมายให้หน่วยงานในสังกัดนำประเด็นปัญหาและข้อค้นพบจากการดำเนินโครงการสาธิตปฏิบัติการขึ้นพื้นฐานโดยเฉพาะในระหว่างก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพของประชาชนและก่อให้เกิดความล่าช้าในการก่อสร้าง ดังเช่น กรณีโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีชมพูฯ ไปเป็นข้อมูลประกอบการวางแผนมาตรการป้องกันและบรรเทาปัญหาให้แก่ประชาชนที่อาจได้รับผลกระทบจากโครงการของรัฐในอนาคต

สำนักงานคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ
11 พฤศจิกายน 2563