

ทัวร์ลง! กรมศิลปากรค้ำสถานะน็อยุทธยา

- ทำประเทศเสียโอกาสไฮสปีดเข้า 7 ปี
- ประชาชนร่วมตัวฟ้องศาลปกครอง

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า หลังจากหนังสือพิมพ์เดลินิวส์ และเพจเฟซบุ๊ก “ข่าวนวัตกรรมขนส่ง เดลินิวส์” นำเสนอข่าวประเด็นการก่อสร้างสถานีอยุธยา ในโครงการรถไฟความเร็วสูง (ไฮสปีด) ไทย-จีน ช่วงที่ 1 กรุงเทพฯ-นครราชสีมา ซึ่งล่าสุดคณะกรรมการแห่งชาติว่าด้วยอนุสัญญาคุ้มครองมรดกโลก ได้มอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบต่อแหล่งมรดกโลก (Heritage Impact Assessment : เอชไอเอ) เนื่องจากมีข้อกังวลว่าจะกระทบกับโบราณสถานที่เป็นมรดกโลกของอุทยานประวัติศาสตร์พระนครหรืออยุธยา ซึ่งอยู่ห่างจากสถานีอยุธยาประมาณ 2 กิโลเมตร (กม.) โดยต้องใช้เวลาในการศึกษาประมาณ 6 เดือน

นอกจากนี้การที่คณะกรรมการแห่งชาติฯ เสนอก่อสร้างเป็นสถานีใต้ดินแทนยกระดับหรือเปลี่ยนแนวเส้นทางใหม่ ทั้งที่ รฟท.และกระทรวงคมนาคมยืนยันว่าการก่อสร้างสถานีใต้ดินต้องเริ่มทำอีไอเอใหม่ และเป็นแนวทางที่ไม่เหมาะสม เพราะพื้นที่อยุธยาเกิดเหตุการณ์น้ำท่วมบ่อยครั้ง จึงค่อนข้างเสี่ยง และต้องเพิ่มค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างอีกกว่า 1 หมื่นล้านบาท ต้องขยายเวลาก่อสร้างออกไปอีก 5 ปี ส่วนการเปลี่ยนเส้นทางใหม่

นอกจากต้องทำอีไอเอใหม่เช่นกันแล้ว จะกระทบกับประชาชน เพราะต้องเวนคืนที่ดินเพิ่มขึ้นประมาณ 2 พันกว่าไร่ รวมทั้งต้องใช้งบประมาณเพิ่มขึ้น 2 หมื่นกว่าล้านบาท และขยายเวลาก่อสร้างออกไปอีก 7 ปีนั้น

จากการติดตามการแสดงความคิดเห็นของประชาชน ผ่านเพจเฟซบุ๊ก “ข่าวนวัตกรรมขนส่ง เดลินิวส์” ปรากฏว่า มีประชาชนให้ความสนใจข่าวดังกล่าวจำนวนมาก ส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยกับการให้ รฟท. จัดทำเอชไอเอ ทั้งที่รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (อีไอเอ) ผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) แล้ว และยังตั้งคำถามด้วยว่าเหตุใดในขั้นตอนการทำอีไอเอ กรมศิลปากรไม่ออกมาคัดค้าน และรู้ว่าต้องทำเอชไอเอ ทำไมไม่ให้ทำตั้งแต่ครั้งนั้น แต่กลับมากัดค้านหลังจากได้ผู้ชนะการประมูลไปแล้ว แทนที่จะได้ลงนามสัญญากับผู้ชนะประมูล เพื่อเดินหน้าโครงการได้อย่างต่อเนื่องก็ไม่สามารถทำได้ เพราะข้อสรุปเรื่องการก่อสร้างสถานีอยุธยายังไม่จบทำให้เสียเวลา

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า ในการแสดงความคิดเห็นครั้งนี้ค่อนข้างดุเดือด เพราะประชาชนมองว่าพื้นที่ที่ใช้ก่อสร้างสถานีอยุธยาครั้งนี้

เป็นแนวรถไฟฟ้าที่ใช้ปกติอยู่ในทุกวันนี้ ไม่ได้รื้อถอนเจดีย์ หรือโบราณสถาน รวมทั้งเกาะเมืองอยุธยา ยังสร้างอยู่ในแนวรางเดิม ส่วนตัวสถานี รถฟ. ได้ปรับลดขนาดลงมาจากเดิมตามคำแนะนำของกรมศิลปากรก่อนหน้านี้ จนเหลือเท่าสถานีรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ แต่กรมศิลปากรกลับมามอบว่าไม่เอา ไม่ให้สร้าง มาว่านายคอนที่จะเริ่มสร้าง และตอนที่ทำอีไอเอทำไมนิ่งเฉย นอกจากนั้นบางส่วนยังเสนอความคิดเห็นว่า ในต่างประเทศก็มีการสร้างสถานีรถไฟตั้งอยู่ใกล้กับแหล่งมรดกโลกไม่เห็นมีปัญหา เช่น ที่ประเทศญี่ปุ่น เกียวโตก็ได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลก แต่มีสถานีรถไฟความเร็วสูงอยู่กลางเมือง ห่างไม่ถึง 2 กม.

ขณะเดียวกันบางส่วนมองว่า การสร้างสถานีรถไฟใกล้มรดกโลก ยังเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยว และอำนวยความสะดวกในการเดินทางมาเยี่ยมชมแหล่งมรดกโลกให้แก่ประชาชน และนัก



ท่องเที่ยวด้วย อย่างไรก็ตามหลายคนมีข้อเสนอว่า อาจจะต้องรวมตัวกันล่ำรายซื้อขึ้นฟองกรมศิลปากรต่อศาลปกครอง และเมื่อโครงการเกิดความล่าช้าถึง 7 ปี ทำให้ประเทศไทยเสียโอกาส ให้ฟองเรียกค่าเสียหายอีก นอกจากนี้บางคนยังเสนอว่า หากมีปัญหาหนัก และให้ปัญหาจบก็ยกเลิกก่อสร้างสถานีอยุธยา และให้เป็นแค่ทางผ่านเพียงอย่างเดียว หรือหากจะสร้างแต่ต้องเปลี่ยนแนวหรือแบบก่อสร้าง ก็ให้คนที่สั่งการเป็นผู้รับผิดชอบ จ่ายเงินส่วนที่ต้องเพิ่มเติม เช่น ค่าเวนคืน ค่าก่อสร้างเพิ่มเติม และค่าเสียหายของผลตอบแทนด้วย.