



รูปแบบรถไฟความเร็วสูงสถานีโออยุธยาที่การรถไฟฯออกแบบใหม่ สร้างอาคารหลังใหม่คร่อมสถานีเดิมเป็นอาคารขนาดใหญ่สูง 45 เมตร ที่สำนักศิลปากรที่ 3 ได้พิจารณาอาจจะกระทบโบราณสถานและมรดกโลก

โขปมปัญหา 'ไฮสปีดสถานีโออยุธยา'

เสี่ยงเตือนจาก 'ยูเนสโก' ถึงผลกระทบ HIA
มรดกโลกกับการพัฒนา ในวันนี้ไทยต้องเลือก?

คับหน้าที่จะนัดท่ามกลางสารพัดปัญหา แม้โครงการจะเดินหน้ามากกว่า 6 ปี แต่ยังคงมีประเด็นร้อนให้สาปสมไม่จบ สำหรับรถไฟไทย-จีน หรือรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 253 กิโลเมตร

โปรเจกต์ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลจีน ที่กระชั้นความสัมพันธ์ที่มีต่อกันมายาวนานด้วยรถไฟหัวกระสุน แจ้งเกิดรถไฟความเร็วสูงสายแรกของประเทศไทย เชื่อมโยงการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวในภูมิภาค

โดยรัฐบาลไทยออกเงินก่อสร้าง 179,413 ล้านบาท แบ่งสร้าง 14 สถานี ขณะที่รัฐบาลจีนรับผิดชอบการออกแบบ คู่มือการก่อสร้าง จัดหาระบบ ขบวนรถ ฝึกอบรมบุคลากรป้อนโครงการ

ย่างเข้าปีที่ 7 โครงการสร้างเสร็จ 1 สถานี ระยะทาง 3.5 กิโลเมตร ช่วงสถานีกลางดง-สถานีปางอโศก ที่เหลือประมาณ 250 กิโลเมตร อยู่ระหว่างสร้างเตรียมการก่อสร้าง และเซ็นสัญญากับผู้รับเหมา

รีเช็กสถานะล่าสุด ยังลุ้นจะสร้างเสร็จเปิดใช้ได้ปลายปี 2569 ได้หรือไม่

รอเคลียร์ผลกระทบ'แหล่งมรดกโลกอยุธยา'

ในเมืองเก่าสร้างช่วง บ้านโพ-พระแก้ว ระยะทาง 13.3 กิโลเมตร ถึงได้ผู้ก่อสร้างแล้ว แต่ยังเคลียร์แบบ 'สถานีโออยุธยา' ไม่ลงตัว รอศูนย์มรดกโลกองค์การยูเนสโก ชี้ขาดผลกระทบต่อมรดกโลกทางวัฒนธรรมหรือ Heritage Impact Assessment (HIA) ที่กระทรวงคมนาคมจะต้องทำรายงานผลกระทบเพิ่มเติม

เนื่องจากเมื่อปี 2534 ยูเนสโกประกาศขึ้นทะเบียนอุทยานประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา พื้นที่ 1,810 ไร่ อยู่ภายในเกาะเมืองอยุธยาเป็นแหล่งมรดกโลก ในนาม 'นครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา'

ต่อมาปี 2540 กรมศิลปากร ได้ขึ้นทะเบียนโบราณสถานอุทยานประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา 3,000 ไร่ ครอบคลุมเกาะเมืองและพื้นที่รอบนอกเกาะเมืองทุกด้าน รวมถึงสถานีรถไฟเดิมเป็นที่ตั้งสถานีรถไฟความเร็วสูงด้วย

ถึงแม้รัศมีสถานีโออยุธยาห่าง 2 กิโลเมตร แต่ศูนย์มรดกโลกยังกังวลจะส่งผลกระทบต่อแหล่งมรดกโลก โดยเฉพาะโครงสร้างทางวิ่งยกสูง 20 กว่าเมตร จึงให้ประเทศไทยทำผลกระทบ HIA



ภาพมุมสูงรถไฟความเร็วสูงสถานีย่อยยาตามแบบเดิม เป็นสถานียกระดับ 3 ชั้น เป็นสถานีร่วมรถไฟทางไกล ซึ่งรถไฟความเร็วสูงอยู่ชั้น 3

เป็นปมใหม่ของรถไฟไทย-จีนและเป็นเรื่องใหม่ของประเทศไทยที่ถูกพูดถึงเป็นอย่างมาก พลันที่คณะกรรมการแห่งชาติว่าด้วยอนุสัญญาคุ้มครองมรดกโลก (คณะกรรมการมรดกโลก) มีมติป้อม พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธานการประชุมเมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2564 มีมติให้สร้างเป็นอุโมงค์ลอดพื้นที่มรดกโลก หรือเปลี่ยนแนวสร้างพื้นที่ใหม่ และให้ศึกษาผลกระทบ HIA หลังพิจารณา 5 แนวทางเลือกที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

สร้างสถานีและทางวิ่งใต้ดินลอดพื้นที่มรดกโลก ระยะทาง 5 กิโลเมตร ค่าใช้จ่าย 15,300 ล้านบาท ใช้เวลาดำเนินการ 5 ปี

เลี่ยงพื้นที่มรดกโลกสร้างบนที่ใหม่ ระยะทาง 30 กิโลเมตร ค่าใช้จ่าย 26,360 ล้านบาท ใช้เวลาดำเนินการ 7 ปี มีเวนคืน 3,750 ไร่

สร้างสถานีที่บ้านม้า ค่าใช้จ่าย 500 ล้านบาท ใช้เวลาดำเนินการ 5 ปี มีเวนคืน 200 ไร่

สร้างสถานีที่เดิมและจัดทำผังเมืองเฉพาะคุ้มครองการพัฒนา ค่าใช้จ่าย 80 ล้านบาท ใช้เวลาดำเนินการ 1 ปี

และสร้างเฉพาะทางวิ่งไปก่อนและกำหนดที่ตั้งสถานีภายหลัง ค่าใช้จ่าย 50 ล้านบาท ใช้เวลาดำเนินการตามแผนเดิม

โดยเสียงวิจารณ์ออกมาในท่วงทำนองว่าเป็นการถอยหลังกลับไปเริ่มต้นใหม่ ทำให้โครงการล่าช้า ทั้งที่ผ่านการอนุมัติรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) ไปแล้วเมื่อปี 2560 พร้อมคำถามที่ตามมา ว่าทำไมจู่ๆ ถึงมีประเด็น HIA แทรกขึ้นมาอีกกลางคัน

สพ.โลเี่ยงทำไมต้องประเมินผลกระทบ HIA

รวิวรรณ ภูริเดช เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กล่าวว่า รถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ทำรายงาน EIA แบ่งเป็น 2 ช่วง ซึ่งสถานีย่อยยาอยู่ช่วงกรุงเทพฯ-ภาชี ใช้รายงาน EIA รถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-พิษณุโลกที่อนุมัติปี 2560 ส่วนช่วงภาชี-นครราชสีมา การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ออกแบบร่วมกับจีน และเมื่อปี 2562 ขอแก้ไขรายงานเพิ่มเติมปรับแบบสถานีย่อยยาใหม่ สร้างครอบคลุมสถานีเดิมและมีพัฒนาเชิงพาณิชย์รอบสถานี (TOD)

“คณะกรรมการมรดกโลกไม่ได้อนุมัติรูปแบบใหม่ หวั่นกระทบแหล่งมรดกโลก ให้ย้ายสถานีไปสร้างที่ใหม่ ต่อมา รฟท.ยอมใช้แบบสถานีเดิมของปี 2560 เสนอ EIA เฉพาะช่วงภาชี-นครราชสีมา และได้รับอนุมัติในปี 2563 เราดูแบบแล้วพอไปได้เลยอนุมัติ ตอนนั้นยูเนสโกยังไม่มีการติดต่อถึงเราให้ทำ HIA เพิ่งทำถึงช่วงปรับแบบสถานีใหม่พร้อมพัฒนา TOD ขนาดใหญ่

ถึงแบบใหม่จะไม่ได้รับอนุมัติ แต่ศูนย์มรดกโลกยังกังวลผลกระทบต่อมรดกโลกและให้ไทยศึกษา HIA คณะกรรมการมรดกโลกมองว่าเป็นแนวคิดที่ดี เป็นประโยชน์ เพื่อความรอบคอบ จึงมีมติให้ทำ **ขณะนี้คมนาคมและกรมศิลปากรกำลังหารอรถไฟกำหนดกรอบการศึกษา HIA ตามโคดไลน์ยูเนสโก**

“HIA ไม่อยู่ในกฎหมายไทย เป็นโคดไลน์ของยูเนสโกที่ทำมาใหม่ให้ศึกษา เขาเห็นว่าหลายแหล่งที่ขึ้นทะเบียนมรดกโลกจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาต่างๆ เลยวางโคดไลน์ใหม่ให้ศึกษา HIA ประกอบการพิจารณาด้วย เลยเป็นเรื่องใหม่ของไทย และใช้กับรถไฟไทย-จีน เป็นโครงการแรก โคดไลน์ที่จะทำ เช่น ประเมินแรงสั่นสะเทือน เพราะอุทยานประวัติศาสตร์อยุธยาสร้างมานาน และผลกระทบด้านภูมิทัศน์ทางสายตา

ข้อกังวลตอนนีทางวิ่งที่สูง 20 กว่าเมตร จะกระทบภูมิทัศน์ทางสายตา



รถไฟความเร็วสูงสถานีย่อยยาตามแบบเดิม ออกแบบสไตล์เรียบง่ายและใช้กระจก

แม้สถานีอยู่ห่าง 2 กิโลเมตรก็ตาม ต้องเร่งทำ HIA ยืนยันว่าความสูงจะเป็น

มติชน Matichon Circulation: 950,000 Ad Rate: 1,550	Section: First Section/- วันที่: อังคาร 15 มิถุนายน 2564 ปีที่: 44 ฉบับที่: 15801 หน้า: 13(เต็มหน้า) Col.Inch: 229.29 Ad Value: 355,399.50 PRValue (x3): 1,066,198.50 คลิป: สีสี่		
	หัวข้อข่าว: โขปมปัญหา 'ไฮสปีดสถานียูธยา' เสี่ยงเตือนจาก 'ยูเนสโก' ถึงผลกระทบ HIA มรดกโลกกับ...		



ทรงชนะอุจาดและกระทบต่อมรดกโลกหรือเปล่า แม้รถไฟบอกไม่กระทบ แต่กรมศิลปฯ คณะกรรมการมรดกโลกยังกังวล ยังไงต้องศึกษาให้รอบคอบ จะลดระดับความสูงลงอีกได้ไหม”

จาก 5 แนวทางเลือกที่คมนาคมเสนอ คณะกรรมการมรดกโลกพิจารณาให้ปรับจากโครงสร้างยกระดับเป็นอุโมงค์ใต้ดินช่วงพาดผ่านพื้นที่มรดกโลก เพื่อลดผลกระทบ ซึ่งรถไฟความเร็วสูงสถานีสีหบุรียกออกแบบสร้างใต้ดิน เลยมีคำถามแล้วสถานีอยุธยาจะสร้างใต้ดินได้หรือไม่ จึงให้ไปศึกษา ส่วนอีกแนวอ้อมไปสร้างพื้นที่ใหม่ ต้องใช้เวลาศึกษา

“สุดท้ายอยู่ที่ประเทศต้องเลือก ถ้าเราสามารถรักษาความเจริญด้วยและมรดกโลกไว้ด้วย จะเป็นเรื่องที่ถูกต้อง เพราะมรดกโลกเป็นแหล่งที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวและรายได้เข้าประเทศ” เลขาฯ สผ.ย้ำ

กรมศิลป์ชี้ ถ้าไม่ทำ เสี่ยงถูกถอดจากมรดกโลก

ด้าน **ประทีป เพ็งตะโก** อธิบดีกรมศิลปากร กล่าวว่า เมื่อวันที่ 7 กันยายน 2563 ศูนย์มรดกโลกมีหนังสือผ่านสถานเอกอัครราชทูตไทย ณ กรุงปารีส มายัง สผ.และสำนักงานยูเนสโก กรุงเทพฯ แจ้งให้ไทยรายงานการศึกษาผลกระทบที่อาจเกิดกับแหล่งมรดกโลก จากการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงสถานีอยุธยา ต่อมาวันที่ 17 ธันวาคม 2563 ได้เสนอคณะกรรมการมรดกโลก และมีมติให้คมนาคมศึกษาการสร้างสถานีอยุธยาบนพื้นที่ใหม่และทำการประเมิน HIA เพื่อลดผลกระทบ

“กรมจะเป็นผู้ร่างกรอบข้อกำหนดประกอบรายงานประเมิน HIA ขณะนี้ร่างเสร็จผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการมรดกโลก ศูนย์มรดกโลกและส่งร่างให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว การทำ HIA ใช้เวลาดำเนินการอย่างน้อย 180 วัน จากนั้นเสนอให้คณะกรรมการมรดกโลกอีกครั้ง ก่อนเสนอศูนย์มรดกโลกพิจารณา อาจจะไม่ทันปีนี้”

ถามว่าทำไมกรมไม่ทำตั้งแต่แรก

“ต้องแยกส่วนกัน การทำ EIA เป็นกติกากำหนดตาม พ.ร.บ.สิ่งแวดล้อม ส่วน HIA เป็นกติกากที่ประเทศไทยนำอุทยานประวัติศาสตร์อยุธยาไปขึ้นมรดกโลกจะต้องมีมาตรฐานการดูแลของมรดกโลกเพราะถือว่าเป็นมรดกมนุษยชาติร่วมกัน เป็นเรื่องของศูนย์มรดกโลก ถ้าไม่ทำก็เสี่ยงจะถูกถอดออกจากมรดกโลก”

ขณะที่การพิจารณา EIA กรมไม่ได้เป็นคณะกรรมการและไม่มีการหารือมายังกรม มีเมื่อเดือนธันวาคม 2561 สำนักงานศิลปากรที่ 3 พระนครศรีอยุธยา ได้ร่วมประชุมเตรียมความพร้อมด้านโลจิสติกส์และการคมนาคม รองรับการสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูง ซึ่งที่ปรึกษาโครงการชี้แจงรายละเอียดการสร้างสถานี

อาคารหลังใหม่คร่อมสถานีเดิมเป็นอาคารขนาดใหญ่สูง 45 เมตร ทางผู้แทนสำนักศิลปากรได้พิจารณาเห็นว่าโครงการอยู่ในพื้นที่อาจทำให้เกิดผลกระทบกับโบราณสถานและมรดกโลก ต้องสำรวจผลกระทบต่อโบราณสถานที่อยู่ริมทางรถไฟก่อนดำเนินงาน เป็นครั้งแรกที่กรมได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับการสร้างรถไฟความเร็วสูงยกระดับและสถานีขนาดใหญ่ การจัดทำแนวทางการพัฒนา TOD

จากนั้นวันที่ 17 ธันวาคม 2562 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) โดยกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาโครงการ TOD ทหารเรือถึงข้อกังวลขนาดของอาคารสถานีที่สูง และใหญ่เกินความจำเป็น รวมทั้งมีสิ่งก่อสร้างอื่นๆ ที่เชื่อมต่อการเดินทางเข้าสู่เกาะเมือง อาจส่งผลกระทบต่อแหล่งมรดกโลกได้ ขอให้กรมประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องปรับปรุงรูปแบบอาคารให้กระทบต่อแหล่งมรดกโลกน้อยที่สุด

ต่อมาวันที่ 29 กันยายน 2563 กรมตั้งคณะทำงานเพื่อประสานงานติดตามแก้ไขปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อแหล่งมรดกโลกโดยตรง และทำหนังสือถึงเลขาธิการ สผ. และผู้ว่าการรถไฟฯ ว่าพื้นที่โครงการอยู่ในเขตโบราณสถานและอยู่ใกล้เขตมรดกโลก ขอให้พิจารณาทางเลือกออกแบบสถานีที่เหมาะสมอีกครั้ง เช่น ปรับลงเป็นทางลอดใต้ดิน หรือเบี่ยงไปใช้แนวใหม่ หรือย้ายสถานี เพราะไม่เห็นด้วยกับรูปแบบสถานีที่เสนอ ให้ส่งรายละเอียดรูปแบบราง อาคารสถานีในแนวเส้นทางรถไฟตลอดทั้งเส้นให้กรมตรวจสอบพิจารณาและขออนุมัติคณะกรรมการมรดกโลก

และวันที่ 6 ตุลาคม 2563 คมนาคม ได้หารือการก่อสร้างสถานีอยุธยา กรมเสนอว่าโครงการมีส่วนเข้าใกล้พื้นที่มรดกโลก ควรให้ความสำคัญต่อบริบทความเป็นมรดกโลกของพื้นที่ และร่วมกันพิจารณาทางเลือกออกแบบสถานีที่เหมาะสม ต้องศึกษา HIA พัฒนาพื้นที่รอบสถานีตามความจำเป็น

“กรมมองว่าไม่ควรเอาการพัฒนาธุรกิจมาอยู่ในพื้นที่ กรมเห็นด้วยถ้าสถานีมีแค่ฟังก์ชันให้คนขึ้นลง กรมไม่ได้ชี้ความเจริญ แต่ให้ลดระดับเป็นระดับดินหรือใต้ดินน่าจะเหมาะกว่า แต่ไม่ว่าจะสร้างแบบไหนก็ต้องทำ HIA ส่วนผลจะออกมาอย่างไร อยู่ที่ศูนย์มรดกโลก เราไม่ได้ประเมินได้ด้วยตัวเอง เราต้องทำข้อมูล ศึกษาให้ครบถ้วน เป็นเหตุเป็นผล ท้ายที่สุดอยู่ที่การตัดสินใจของรัฐบาลด้วย เพราะรถไฟความเร็วสูง การที่อยุธยาขึ้นมรดกโลกเป็นนโยบายของรัฐบาล”

อธิบดีกรมศิลปากรกล่าวอีกว่า อนาคตจะขยายพื้นที่มรดกโลกอยุธยาจาก 1,810 ไร่ เป็น 4,000 กว่าไร่ ในการพิจารณามีเกณฑ์ที่เข้มข้นกว่าในอดีต ศูนย์มรดกโลกถามไทยตลอดเมื่อไหร่จะพิจารณา เพราะข้อที่เสนอไปขึ้นทะเบียนมรดกโลกเรียกว่านครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา ความเป็นเมืองไม่ใช่แค่ 1,810 ไร่ ในเชิงกายภาพ ยังมีคูเมือง กำแพงเมือง มีกำหนดพื้นที่คอร์โซน บัฟเฟอร์โซน โดยระบบของมรดกโลก พื้นที่โดยรอบเป็นส่วนที่สนับสนุน ป้องกันส่วนสำคัญ ซึ่งยังไม่ได้ทำ

แต่ในแง่ความเป็นโบราณสถาน ตาม พ.ร.บ.โบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ 2504 ที่กรมรับผิดชอบได้ประกาศเขตโบราณสถานทั้งเกาะเมืองกว่า 4,000 ไร่ ให้ขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถานแล้วและรถไฟที่ผ่านมีโบราณสถานหลายแห่งอยู่ใกล้ไม่ถึง 100-200 เมตรเท่านั้น

คมนาคมพร้อมศึกษาหารือกระทรวงทรัพยากรฯ-วัฒนธรรม

ความคืบหน้าเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน **ศักดิ์สยาม ชิดชอบ** รว.คมนาคม ร่วมหารือ **วราวุธ ศิลปอาชา** รว.ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และ **อิทธิพล คุณปลื้ม** รว.วัฒนธรรม

มติชน Matichon Circulation: 950,000 Ad Rate: 1,550	Section: First Section/-		
	วันที่: อังคาร 15 มิถุนายน 2564		
	ปีที่: 44	ฉบับที่: 15801	หน้า: 13(เต็มหน้า)
	Col.Inch: 229.29	Ad Value: 355,399.50	PRValue (x3): 1,066,198.50 คลิป: สีสี่
หัวข้อข่าว: โขปมปัญหา 'ไฮสปีดสถานีโออยุธยา' เสี่ยงเตือนจาก 'ยูเนสโก' ถึงผลกระทบ HIA มรดกโลกกับ...			

โดยกระทรวงวัฒนธรรมเห็นว่าโครงการต้องทำ HIA เพื่อให้ได้ข้อสรุปและเปิดให้บริการตามกำหนด และจังหวัดอยุธยาเห็นว่าการสร้างสถานีไม่กระทบมุมมองพื้นที่มรดกโลก เพราะมีสิ่งปลูกสร้างอยู่แล้ว การสร้างรถไฟความเร็วสูงยังคงเหมาะสมกับบริบทที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน และให้ทำข้อมูลทั้ง 5 แนวทางเลือกให้พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ประธานคณะกรรมการกำกับการดำเนินโครงการ พิจารณาย่างละเอียดและรอบคอบต่อไป

แหล่งข่าวจาก รฟท.กล่าวว่า รฟท.ยินดีให้ความร่วมมือทำรายงาน HIA มาตรฐานการตามมาตรฐานสากล เพื่อลดข้อกังวลให้ได้ข้อสรุปโดยเร็ว แต่ต้องชัดเจนสร้างแนวไหน การที่จะให้ปรับเป็นใต้ดินหรือสร้างที่ใหม่ ก็ไม่ต้องทำ HIA แล้ว เพราะไม่มีผลกระทบหรือหากต้องทำขอให้การระหว่างการก่อสร้างได้หรือไม่ เพื่อให้โครงการล่าช้า

“ถ้าบอกตั้งแต่ทำ EIA คงไม่มีปัญหา บอกตอนนี้โครงการสร้างแล้ว ถ้าปรับใหม่เสียเวลา งบประมาณ ซึ่งเวลาเป็นสิ่งที่สำคัญ ไม่ใช่แค่โครงการช้า ยังกระทบงานระบบ 50,633 ล้านบาท เช่นกับจีนเมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2563 ส่งมอบพื้นที่ไม่ได้ จะนำไปสู่การเสียค่าปรับที่คิดตามค่าใช้จ่ายจริง เช่น ค่าของ พนักงาน ซึ่งจีนเริ่มออกแบบแล้ว ตามสัญญาใช้เวลาดำเนินการ 64 เดือน”

นักวิชาการแนะ

‘การพัฒนา-อนุรักษ์’ต้องไปด้วยกัน

ในประเด็นเดียวกัน ผศ.ปริญญา ชูแก้ว อาจารย์ภาควิชาสถาปัตยกรรมและการวางแผน คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง มองว่า การประเมินผลกระทบ HIA เป็นเรื่องใหม่ของประเทศไทยที่กำลังผลักดัน นับเป็นจุดเริ่มต้นที่ดีที่รถไฟความเร็วสูงสถานีโออยุธยาจะศึกษา HIA เพื่อเป็นต้นแบบให้โครงการอื่นๆ โดยเฉพาะโครงการขนาดใหญ่ของรัฐที่กระทบต่อพื้นที่ประวัติศาสตร์ เพราะที่ผ่านมาศึกษาแต่ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ

“สถานีโออยุธยาไม่อยู่ในพื้นที่มรดกโลก แต่ต้องทำ HIA เพราะไปต่อไม่ได้แล้ว กรมศิลปากรกับยูเนสโกเขายึดหลักเกณฑ์เขา แม้โครงการจะเข้าไปบ้าง แต่เป็นข้อดีของประเทศจะใช้พัฒนาโครงการต่อไป ผมสนับสนุนให้มีการอนุรักษ์กับการพัฒนาไปด้วยกันได้ ไม่ใช่อนุรักษ์สุดโต่ง หรือพัฒนาสุดโต่งเหมือนที่ผ่านมา หากสุดท้ายทำแล้วยังไปต่อไม่ได้ ในความเห็นผม ไม่ต้องสนยูเนสโก ขอให้รัฐบาลไทยทำหนังสือถึงยูเนสโกขอลดสถานีโออยุธยาออกจากมรดกโลกเลย แต่ต้องผ่านการรับฟังความเห็นของทุกฝ่ายก่อน”

ผศ.ปริญญา เสนอแนะว่า หากคมนาคมคิดว่าแบบเดิมศึกษามาดีแล้ว เพื่อให้โครงการไม่ชะงัก ต้องลดขนาดสถานี สร้างสูงจากระดับพื้นดินไม่มาก ให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุดตามหลักเกณฑ์มรดกโลก ส่วนการสร้างใต้ดินต้องดูว่าจะทำอย่างไร หากเกิดน้ำท่วม และมีค่าก่อสร้างเพิ่มจะคุ้มหรือไม่ รัฐบาลจะใช้งบประมาณให้ไหม เพราะต้องใช้งบประมาณแก้ปัญหาเศรษฐกิจและโควิด

เป็นโจทย์ใหญ่ โจทย์ใหม่ อยู่ที่รัฐบาลจะตัดสินใจเจาะแนวทางไหนให้ทุกฝ่ายวิน-วิน

ประเสริฐ จาริก