



เปิดดีเทล12หัวข้อทำHIAสถานีอยุธยา

●จับเวลา6เดือนอัปเดตทฤษฏีเนสโก่ทุก30วัน

●ลดใช้พื้นที่สถานีเหลือ20ม.หันทางวิ่งสูง15ม.



รายงานข่าวจากกระทรวงคมนาคม แจ้งว่า จากการประชุมร่วมกันระหว่าง การรถไฟแห่งประเทศไทย(รฟท.), กรมการขนส่งทางราง(ขร.), กรมศิลปากร และจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เพื่อหารือถึงกรอบแนวทางการจัดทำการศึกษาประเมินผลกระทบด้านทรัพย์สินทางวัฒนธรรม(Heritage Impact Assessment: HIA) ของแหล่งมรดกโลกนครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา กรณีการก่อสร้างสถานีอยุธยาในโครงการรถไฟความเร็วสูง (ไฮสปีด) ไทย-จีน ช่วงที่ 1 กรุงเทพฯ-นครราชสีมา เมื่อวันที่ 21 มิ.ย. เบื้องต้นได้ข้อสรุปว่า มีขอบเขตการศึกษา 12 บท ได้แก่ 1.การอธิบายคุณค่าความสำคัญของแหล่งมรดกโลกฯ

2.สภาพปัจจุบันและสิ่งแวดล้อมของแหล่งมรดกโลกฯ 3.การอธิบายลักษณะพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางรถไฟ 4.รายละเอียดโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย 5.การกำหนดเกณฑ์และวิธีในการประเมินผลกระทบต่อแหล่งมรดกโลกฯ 6.การประเมินผลกระทบโครงการรถไฟความเร็วสูงที่มีต่อแหล่งมรดกโลกฯ

7.แนวทางและมาตรการลดผลกระทบต่อแหล่งมรดกโลกฯ 8.ผลที่อาจเกิดขึ้นในวงกว้าง ทั้งเชิงบวกและลบ 9.กรอบระยะเวลาในการดำเนินงานทุกขั้นตอน 10.เอกสารอ้างอิง 11.ภาคผนวก และ 12.องค์กรหรือบุคคลที่ให้คำปรึกษาแนะนำ

รายงานข่าวจากกระทรวงคมนาคม

แจ้งอีกว่า จะใช้เวลาศึกษาประมาณ 6 เดือน โดยกระทรวงคมนาคมเสนอที่ประชุมว่า จะรายงานผลความคืบหน้าการศึกษาทุก 1 เดือน

ให้องค์การเพื่อการศึกษา วิทยาศาสตร์ และวัฒนธรรมแห่งสหประชาชาติ (ยูเนสโก) ทราบทันที จะไม่รอให้ผลการศึกษาแล้วเสร็จทั้งหมดจึงจะรายงาน เพื่อลดข้อกังวลของยูเนสโก รวมถึงให้ยูเนสโกได้รับทราบข้อเท็จจริงที่ถูกต้อง และมีความใหม่อย่างคืบเนื่อง

อย่างไรก็ตามกระทรวงคมนาคมยินดีรับฟังทุกข้อเสนอแนะ ซึ่งการประชุมครั้งนี้กรมศิลปากรยอมรับว่า ยูเนสโกไม่ได้ระบุว่า



ต้องสร้างอุโมงค์ลอดพื้นที่มรดกโลก หรือเปลี่ยนเส้นทางใหม่อ้อมเมือง เพียงแค่กังวลว่าอาจกระทบต่อแหล่งมรดกโลกหรือไม่ จึงให้ทำ HIA ซึ่งกระทรวงคมนาคมไม่ได้ขัดข้อง และพยายามจะทำให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด โดยเฉพาะความสูงของตัวสถานีอยุธยา และโครงสร้างทางวิ่ง(สันราง) ซึ่งจะลองปรับลดขนาดลง และศึกษาดูว่าหากปรับแล้วจะมีผลกระทบใด ๆ หรือไม่

เบื้องต้นจะลองปรับขนาดตัวสถานีลงอีกเป็นครั้งที่ 2 จากเดิมครั้งแรกสูง 45 เมตร เหลือ 32 เมตร หรือลดลง 13 เมตร และถ้าสุดท้ายจะให้เหลือไม่เกิน 20 เมตร หรือลดลงไปอีก 12 เมตร โดยจะใช้วิธีตัดพื้นที่ชั้น 2 ที่มีอยู่เดิม ซึ่งเป็นชั้นจำหน่ายตั๋วโดยสารออกไป และย้ายมาจำหน่ายตั๋วที่ชั้น 1 ในจุดเดียวกับจุดที่จำหน่ายตั๋วรถไฟทางคู่ ดังนั้นสถานีจะเหลือแค่ 2 ชั้นคือ ชั้นที่ 1 จำหน่ายตั๋ว และชั้น 2 ซานชาลา ส่วนโครงสร้างทางวิ่งเดิมสูง 19 เมตร จะลดลงไป 4 เมตรเหลือ 15 เมตร ทั้งนี้ต้องพิจารณาให้รอบคอบอีกครั้ง เพราะยังมีปัจจัยเรื่องสะพานเข้ามาเกี่ยวข้อง ดังนั้นบางจุดใกล้สะพานอาจยังต้องสูง 19 เมตรอยู่ แต่จะลองดูว่าหากข้ามสะพานแล้วลดระดับลงทันทีได้หรือไม่ ซึ่งน่าจะปลอดภัย แต่ผู้โดยสารอาจรู้สึกหวาดเสียวเล็กน้อย.