



ไฮสปีดไทย-จีนสะดุด!มรดกโลกอยุธยา

3

“ศักดิ์สยาม”ชง“นายกฯ”ผ่าทางตัน

จ่อหารือ“ยูเนสโก”แจงข้อเท็จจริงช่วยปลดล็อก



ไฮสปีดไทย-จีนสะดุด!มรดกโลกอยุธยา

“ศักดิ์สยาม”ชง“นายกฯ”ผ่าทางตัน

จ่อหารือ“ยูเนสโก”แจงข้อเท็จจริงช่วยปลดล็อก

เช็กสถานะโครงการก่อสร้างไฮสปีดไทย-จีน ภายใต้ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย) ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 253 กม. วงเงิน 179,413 ล้านบาทซึ่งมีงานโยธา 14 สัญญา ล่วงเลยกว่า 6 ปีครึ่ง ก่อสร้างเสร็จแค่ 1 สัญญา คือ ช่วงกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กม. อยู่ระหว่างก่อสร้าง 6 สัญญา ผู้รับเหมาเตรียมเข้าพื้นที่ก่อสร้าง 3 สัญญา รอเซ็นสัญญา 1 สัญญา อุทธรณ์ 1 สัญญา ติดปัญหาปรับแบบ 1 สัญญาและยังไม่ได้ประมูลอีก 1 สัญญา

โดยผลงานก่อสร้าง ณ สิ้นเดือน พ.ค. 2564 ช่วงสีคิ้ว-กุดจิก ระยะทาง 11 กม. เซ็นสัญญาตั้งแต่ปี 2562 คืบหน้า 62.18% ล่าช้ากว่าแผนถึง 37.82% จากปัญหาขาดแคลนแรงงาน และโควิด-19 ทำให้มีการขยายเวลาก่อสร้างแล้ว 1 ครั้ง ส่วนสัญญาอื่นๆ เพิ่งได้เข้าพื้นที่ งานยังคืบหน้าไม่มาก และยังมีอุปสรรคเรื่องเวนคืนที่ดินและการขอใช้พื้นที่จากทั้งกรมป่าไม้ กรมชลประทาน และกรมธนารักษ์



ภาพสถานีอยุธยา ที่การรถไฟฟ้าปรับล่าสุด ใช้แบบเดิมสถานีรถไฟธรรมดาเหลือ 2 ชั้น ตัดโครงสร้างที่กระทบภูมิทัศน์และสถาปัตยกรรมใช้วัสดุกระจกและเรซินพลาสติกใส



ภาพสถานีอยุธยา ที่การรถไฟฟ้าปรับแบบใหม่ เป็นอาคารใหญ่ คร่อมสถานีเดิม สูง 45 เมตร กรมศิลปากรเห็นว่า จะกระทบต่อโบราณสถานและมรดกโลก (ปัจจุบันการรถไฟฟ้ายกเลิกรูปแบบนี้แล้ว)

แต่อุปสรรคเหล่านี้ไม่น่าหนักใจเท่าประเด็นมรดกโลก สถานีอยุธยาช่วงบ้านโพ-พระแก้ว ระยะทาง 13.3 กม. ที่ประมูลได้ผู้รับจ้างมาเป็นปีแล้ว ได้ยังเซ็นสัญญากันไม่ได้

กรมศิลปากร หน่วยงาน "สถานีอยุธยา" จะกระทบมรดกโลกทางวัฒนธรรม และที่ประชุมคณะกรรมการแห่งชาติว่าด้วยอนุสัญญามรดกโลก เมื่อวันที่ 24 พ.ค. 2564 ที่มี พลเอกประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน มีมติให้ รฟท. จัดทำรายงาน เรื่อง HIA (Heritage Impact Assessment) ผลกระทบมรดกวัฒนธรรม

ขณะที่ 5 แนวทางในการก่อสร้างที่กระทรวงคมนาคมเสนอ กรรมการมรดกโลกและกรมศิลปากร เห็นด้วยกับแนวทางที่ 1 และ 2 คือ

1. ก่อสร้างเป็นลักษณะสถานีและทางวิ่งใต้ดิน ค่าก่อสร้างขยับเป็น 15,000 ล้านบาท เวลาเพิ่มอย่างน้อย 5 ปี
2. เปลี่ยนแนวเส้นทาง อ้อม เลี่ยงพื้นที่มรดกโลก ซึ่งจะทำให้ระยะทางเพิ่มประมาณ 30 กม. ค่าใช้จ่ายบานกว่า 26,000 ล้านบาท ต้องเวนคืน เวลาดำเนินการเป็น 7 ปี
3. ก่อสร้างสถานีที่บ้านน้ำก่อนถึงสถานีรถไฟอยุธยาเดิม หรือสร้างเลยออกไป เวนคืนเพิ่ม ใช้เวลาเพิ่มราว 1 ปี

4. ก่อสร้างสถานีในตำแหน่งเดิม โดยจัดทำผังเมืองเฉพาะ ใช้เวลาเพิ่มประมาณ 1 ปี

5. ก่อสร้างเฉพาะทางวิ่งไปก่อน โดยจะกำหนดที่ตั้งสถานีภายหลัง เวลาดำเนินการตามแผน

● ปรับแบบสถานีใหม่ ใหญ่ อลังการ จนเป็นปัญหา

แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคมกล่าวว่า เดิมสถานีอยุธยาเสร็จแล้ว มีสถาปัตยกรรมที่สอดคล้องและไม่มีปัญหาเรื่องทัศนียภาพและมรดกโลก รวมถึงผ่าน EIA เรียบร้อย ต่อมาเมื่อปี 2562 รฟท.มีการปรับแบบสถานีอยุธยาใหม่ร่วมกับจีน ซึ่งสถานีอยุธยาจะเป็นจุดจอดของรถไฟความเร็วสูงและรถไฟสายสีแดงในอนาคตด้วย

ดังนั้น รูปแบบสถานีใหม่ ใหญ่โต อลังการ จนทำให้มองว่าแบบใหม่ของสถานีอยุธยา ไปขม!!! สถาปัตยกรรมในพื้นที่...กลายเป็นปัญหาใหญ่

แต่เมื่อมีเสียงท้วงติง รฟท.ได้ปรับแก้ โดยถอยกลับไปใช้แบบสถานีเดิมก่อนหน้านี้ ซึ่งเป็นรูปแบบสถานีรถไฟธรรมดา ตัดโครงสร้างที่กระทบต่อภูมิทัศน์และสถาปัตยกรรม เช่น ปรับส่วนหลังคาใช้วัสดุ เป็นกระจก และเรซินพลาสติกใส

มีการปรับสถานีลดจาก 3 ชั้นเหลือ 2 ชั้น โดยตัดพื้นที่ชั้นที่ 2 (ชั้นจำหน่ายตั๋วโดยสาร) มาใช้ชั้นที่ 1 เป็นพื้นที่จำหน่ายตั๋วโดยสาร ร่วมกับ รถไฟทางคู่ ทำให้ลดระดับความสูงจาก 46 เมตรเหลือ 37.45 เมตร ลดระดับสันรางมาอยู่ที่ 15 เมตร

ตำแหน่งสถานี อยู่ห่างจากจุดอุทยานประวัติศาสตร์อยุธยา ประมาณ 1.5 กม. ขณะที่บริเวณใกล้เคียงกับสถานี มีอาคารสูง 10 ชั้น ของโรงแรมกรุงศรีริเวอร์ และอาคารสูง 8 ชั้น ของโรงแรมอยุธยาเรียลไฮด์ ใกล้กัน จากการถ่ายภาพจำลองมุมมอง สามารถเปรียบเทียบผลกระทบด้านทัศนียภาพได้ชัดเจน

“ลดขนาด ลดความสูง ปรับวัสดุ แต่กรมศิลปากร ยังไม่ยอม!!!

● “ศักดิ์สยาม” ยืนยันใช้แบบเดิมชง “นายกฯ” ตัดสินใจ

“ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กล่าวว่า เรื่องสถานีอยุธยาได้มอบหมายให้กรมการขนส่งทางราง (ขร.) เြงประชุมผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อสรุปข้อมูลรายละเอียดแนวทางทั้งหมด เพื่อเสนอพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ตัดสินใจ ในเร็วๆ นี้

ตอนนี้มี 2 ความเห็นคือ ความเห็นของคณะกรรมการมรดกโลก กับความเห็นของกระทรวงคมนาคม ซึ่งเราจะเสนอ 5 ทางเลือกเดิม และจะทำรายละเอียดทางเลือกที่ 6 เพิ่มเติม คือการก่อสร้างในระดับดิน พร้อมชี้ให้เห็นถึงจุดดี จุดด้อยในแต่ละทางเลือกเพื่อให้นายกฯ พิจารณาตัดสินใจ ในขณะเดียวกันได้มอบหมายให้ นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์ รองปลัดกระทรวงคมนาคม ศึกษาเรื่องกฎหมาย

มรดกโลกอย่างละเอียด เพื่อดูว่าจะมีแนวทางในการแก้ปัญหาได้อย่างไร

“ชาวอยุธยา ต้องการให้มีการก่อสร้างตามที่ รฟท.ออกแบบ แต่ติดเรื่องมรดกโลก ซึ่งคนไทยเองก็มองว่ากรณีความสูงรถไฟไทย-จีน มีความสูงที่ 12 เมตร แต่ในขณะที่มีอาคารที่สูงกว่าอีกหลายแห่ง แต่ไม่มีปัญหาทางกรรมการมรดกโลก อ้างว่าตึกสูงแต่ลักษณะเป็นจุดๆ แต่รถไฟสูง เป็นแนวยาว ขณะที่ความเป็นมรดกโลกการมีระบบขนส่งมวลชนเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยวจะยิ่งเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจในพื้นที่อีกด้วย”

ซึ่งหากตัดสินใจเร็ว มั่นใจว่าจะไม่กระทบต่อการเปิดเดินรถไฟไทยจีน และเห็นว่ากรณีที่ กก.มรดกโลก ให้ทำเป็นอุโมงค์ต้องใช้เวลาก่อสร้าง 7 ปี นั้นท่านนายกฯก็คงไม่เห็นด้วยกับแนวทางนี้แน่นอน

● กรมรางฯ นัด "ยูเนสโก" ให้ข้อมูลตรง

รายงานข่าวจากกรมการขนส่งทางราง ระบุว่าเบื้องต้นได้ตรวจสอบหนังสือยูเนสโก ซึ่งแจ้งให้ทำรายงานการประเมินผลกระทบต่อแหล่งมรดกโลก (HIA) แต่ไม่มีเรื่องให้ก่อสร้างเป็นอุโมงค์หรือปรับแนวเส้นทางเมืองแต่อย่างใด ซึ่งภายในสัปดาห์นี้ กรมรางฯ จะประสานกับยูเนสโก กรุงเทพฯ เพื่อชี้แจงข้อมูล ข้อเท็จจริงทั้งหมดโดยตรง โดยเฉพาะเรื่องแบบสถานที่ที่ปรับไปใช้รูปแบบเดิมและตัดส่วนที่คาดว่าจะมีผลกระทบออกหมดแล้ว

ส่วน รฟท. ต้องเดินหน้า ทำรายงานการประเมินผลกระทบต่อแหล่งมรดกโลก (HIA) แต่เนื่องจากในประเทศไทยไม่เคยมีการจัดทำมาก่อน จึงต้องพยายามหาผู้เชี่ยวชาญด้านโบราณคดีเข้ามาช่วย โดยใช้เวลาดำเนินการ 180 วัน

● เปิดหัวข้อ 12 บท ยูเนสโก ศึกษาประเมิน HIA

สำหรับขอบเขตการศึกษาประเมินผลกระทบด้านทรัพย์สินทางวัฒนธรรม (Heritage Impact Assessment) ของแหล่งมรดกโลกนครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา มีจำนวน 12 บท ได้แก่

1. การอธิบายคุณค่าความสำคัญของแหล่งมรดกโลกนครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา
2. สภาพปัจจุบันและสิ่งแวดล้อมของแหล่งมรดกโลกฯ
3. การอธิบายลักษณะพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางรถไฟ (ภาพรวมแผนแม่บทรถไฟ, การพัฒนารถไฟทางคู่, รถไฟสายสีแดง, รถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ-เชียงใหม่/เชียงใหม่และช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย) การพัฒนาพื้นที่โดยรอบ (TOD)
4. รายละเอียดโครงการรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย เช่น ภาพรวมของโครงการ, ที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่แหล่งมรดกโลก
5. การกำหนดเกณฑ์และวิธีในการประเมินผลกระทบ
6. การประเมินผลกระทบที่มีต่อแหล่งมรดกโลกฯ ทั้งเมืองประวัติศาสตร์ และโบราณสถาน
7. แนวทางและมาตรการการลดผลกระทบ
8. ผลที่อาจเกิดขึ้นในวงกว้าง ทั้งผลเชิงบวก ผลเชิงลบ
9. กรอบระยะเวลาในการดำเนินงานทุกขั้นตอน
10. เอกสารอ้างอิง
11. ภาคผนวก
12. องค์การหรือบุคคลที่ให้คำปรึกษาแนะนำ

● จีนยอมลดสปีด "บางซื่อ-ดอนเมือง" 160 กม./ชม.

เร่งสร้างช่วงทับซ้อน 3 สนามบิน

สำหรับการก่อสร้างช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง สัญญา 4-1 ซึ่งเป็นช่วงที่รถไฟไทย-จีน ทับซ้อนกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ต้องใช้ทางวิ่งและโครงสร้างร่วม ล่าสุดการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน (Joint Committee หรือ JC) ครั้งที่ 29 เมื่อวันที่ 25 มิ.ย. 2564 เห็นชอบที่จะปรับงานออกแบบรายละเอียดของช่วงดังกล่าวให้เป็นไปตามมาตรฐานจีนและสนับสนุนฝ่ายไทยในการแก้ปัญหาประเด็นทางเทคนิค

โดยให้รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เป็นผู้ก่อสร้างงานโยธาร่วมของ ไทย-จีน ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง โดยฝ่ายจีนเห็นชอบการออกแบบ ลดความเร็วในช่วงดังกล่าว เป็น 160 กม./ชม. เนื่องจากเป็นการเดินรถในเขตเมือง อีกทั้งจากสถานีกลางบางซื่อถึงดอนเมืองมีระยะ 15.21 กม. ซึ่งถือว่าทางกันไม่มากจึงไม่จำเป็นต้องเดินรถด้วยความเร็วสูงสุด และพบว่าการปรับลดสปีดความเร็วไทย-จีน เหลือ 160 กม./ชม. นั้น จะช้าลงแค่ 40.80 วินาที เท่านั้น

"ศักดิ์สยาม ขีดขอบ" กล่าวว่าหาหรืออีซี เพื่อให้เร่งรัด ซี.พี.ก่อสร้างช่วงทับซ้อนกับรถไฟไทย-จีนภายใน 2 ปี ดังนั้นงานโยธาของเฟสแรก ขณะนี้ยังเป็นไปตามแผนงาน เหลือสถานีอยุธยาหากท่านนายกฯ ตัดสินใจ จะแก้อุปสรรคใหญ่ได้ และเชื่อว่าโครงการจะเสร็จและเปิดให้บริการได้ในปี 2569 ตามแผน

● แบบเพลส 2 เสร็จ ก.ค.นี้ เร่งสร้างสะพานเชื่อมหนองคาย-เวียงจันทน์

สำหรับการออกแบบรายละเอียด ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย จะตรวจรับงานในเดือน มิ.ย.-ก.ค.นี้ โดยมีจุดเริ่มต้นที่สถานีนครราชสีมา สิ้นสุดที่ริมแม่น้ำโขง ผังไทย ระยะทาง 356 กม. มี 5 สถานี คือสถานีบัวใหญ่ สถานีบ้านไผ่ สถานีขอนแก่น สถานีอุดรธานี สถานีหนองคาย มีศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) 2 แห่ง ที่นาทา และเชียงรากน้อย มีศูนย์ซ่อมบำรุงทาง (Maintenance Base) 4 แห่ง ที่บ้านมะค่า หนองเม็ก โนนสะอาด และนาทา มีย่านกองเก็บตู้สินค้า(Container Yard) และย่านเปลี่ยนถ่ายสินค้า (Transshipment Yard) 1 แห่งที่นาทา

ทั้งนี้ ไทยขอให้ฝ่ายจีนจัดหาที่ปรึกษาตรวจสอบแบบ ฝ่ายจีนเห็นว่างานบริการที่ปรึกษาควรดำเนินการในรูปแบบการลงนามในสัญญาบริการที่ปรึกษา ซึ่งจะต้องดำเนินการตามกฎหมายระเบียบที่เกี่ยวข้อง ทั้งสองฝ่ายจะหารือในประเด็นดังกล่าวต่อไปเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานงานโยธาและระบบไฟฟ้าและเครื่องกล

นอกจากนี้ทั้งสองฝ่ายหารือเกี่ยวกับการเชื่อมทางรถไฟระหว่างหนองคาย-เวียงจันทน์ ซึ่งฝ่ายไทยเสนอให้มีการประชุมไตรภาคีระหว่างไทย สปป. ลาว และจีน เพื่อหารือเกี่ยวกับเส้นทางการเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างหนองคาย-เวียงจันทน์

“สรรพค์ ไพฑูรย์พงษ์” รองปลัดกระทรวงคมนาคม ระบุว่าหลังออกแบบเพลส 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย จะเป็นขั้นตอนในการทบทวนรายงาน EIA เดิมเพื่อให้สอดคล้องกับการออกแบบใหม่ และจะปรับแผน เร่งรัดดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ก่อน เพื่อให้สามารถเชื่อม หนองคาย-เวียงจันทน์ได้เร็วขึ้น เนื่องจากทาง สปป.ลาวจะมีการเปิดเดินรถ ลาว-จีน ในเดือน ธ.ค. 2564 ซึ่งคาดว่าจะมีการเดินทางทั้งคนและสินค้า เพิ่มขึ้นในอนาคต เพราะศักยภาพของสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1 ไม่เพียงพอ

สำหรับสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ระยะทาง 1,500 เมตร อยู่ในพื้นที่ฝั่งไทย 750 เมตร พื้นที่ฝั่ง สปป.ลาว 750 เมตร สะพานกว้าง 7 เมตร มีรางขนาด 1.435 เมตรจำนวน 1 ราง รางขนาด 1 เมตร จำนวน 1 ราง โดยตำแหน่งอยู่ห่างจากสะพานเดิมประมาณ 30 เมตร ซึ่งจะหารือ 3 ฝ่ายเพื่อสรุปแนวเส้นทางรูปแบบจำนวนทางวิ่ง ตำแหน่ง Port Station และ Transshipment Station การลงทุนการบริหารจัดการเดินรถ

โดยการดำเนินการมี 3 รูปแบบ คือกรณีไทยก่อสร้างและออกค่าใช้จ่ายทั้งหมด ประเมินค่าใช้จ่ายราว 1,700 ล้านบาท โดยมีการเวนคืนพื้นที่ฝั่งไทย 100 ไร่ ฝั่งลาว 100 ไร่ ค่าเวนคืน 200 ล้านบาท ค่าก่อสร้าง 1,200 ล้านบาท ค่าวางรางรถไฟ และระบบอาณัติสัญญาณ 300 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 5 ปี

ข้อดีคือไทยกำหนดแผนงานและกรอบเวลาได้ชัดเจน และได้ประโยชน์จากการขนส่งสินค้า ข้อเสีย คือการที่ไทยต้องหาแหล่งเงินก่อสร้าง

กรณี ลาว/จีนก่อสร้าง และออกค่าใช้จ่าย ไทยจะต้องดำเนินการและจ่ายเวนคืนฝั่งไทยเอง ข้อดี ไม่ต้องตั้งงบก่อสร้าง แต่เป็นไปได้ยากและอาจมีค่าล่าช้า

กรณี ไทย-ลาว/จีน ก่อสร้างและรับผิดชอบค่าใช้จ่ายคนละครึ่ง โดยจะใช้เวลา 4 ปี ไทยมีค่าใช้จ่าย 1,000 ล้านบาท เป็นค่าเวนคืน 100 ล้านบาท ค่าก่อสร้าง 600 ล้านบาท (ระยะทาง 750 เมตร) โดยไทยรับผิดชอบวางรางและระบบอาณัติสัญญาณ 300 ล้านบาทมีความเป็นไปได้มากที่สุด เพราะจะสามารถกำหนดแผนงานให้สอดคล้องกับการก่อสร้างรถไฟไทย-จีน ได้

โครงการรถไฟไทย-จีน มีอุปสรรคตั้งแต่เริ่มต้น ซึ่งสมัย คสช.นั้น มีการใช้มาตรา 44 เข้ามาแก้ไข เพื่อให้ขับเคลื่อนไปได้ส่วนปัจจุบันการดำเนินการจะต้องเป็นไปตามระเบียบ ข้อกฎหมายปกติ กรณีสถานีอยุธยา ปมมรดกโลก คงอยู่ที่การตัดสินใจของรัฐบาลว่าจะเลือกแนวทางไหน... ปลดล็อกเพื่อประโยชน์สูงสุดของประเทศ .