

## นิทรรศการทับหลัง 'หนองหงส์-เขาโล้น' บอกเล่าเรื่องราวทวงคืนสมบัติชาติ



ทับหลังปราสาทหนองหงส์ จ.บุรีรัมย์



ทับหลังปราสาทเขาโล้น จ.สระแก้ว

**ท**ับหลังปราสาทหนองหงส์ จ.บุรีรัมย์ และทับหลังปราสาทเขาโล้น จ.สระแก้ว ถูกนำมาติดตั้งเพื่อจัดแสดงในนิทรรศการพิเศษ “ทับหลังปราสาทหนองหงส์ และปราสาทเขาโล้น กลับคืนสู่ประเทศไทย” ถือเป็นนิทรรศการครั้งประวัติศาสตร์ที่คนไทยรอคอย

ทับหลังหินทรายศิลปะสมัยลพบุรีทั้งสมัยรายการนี้ มีการแกะสลักภาพและลวดลายวิจิตรงดงามปรากฏเห็นได้อย่างชัดเจน แม้ผ่านกาลเวลามากกว่า 1,000 ปี พุทธศตวรรษที่ 16 ถึง 17 หรือราว พ.ศ.1500-1600 ทับหลังลักษณะนี้เป็นส่วนประกอบของศาสนสถานจำพวกปราสาทหินในวัฒนธรรมเขมรโบราณ มีลักษณะเป็นแผ่นหินรูปทรงสี่เหลี่ยมผืนผ้าติดตั้งอยู่เหนือกรอบประตูของอาคารหรือปราสาทหิน

ส่วนวัสดุหลักที่ใช้ทำทับหลัง คือ หินทราย จะมีการจำหลักลวดลายเป็นภาพเล่าเรื่องภาพเทพต่างๆ หรือลวดลายประดับบนทับหลัง ลวดลายเหล่านี้มีรูปแบบและวิวัฒนาการในการสร้างที่ชัดเจน สามารถใช้เป็นสิ่งช่วยกำหนดอายุในการสร้างโบราณสถานได้

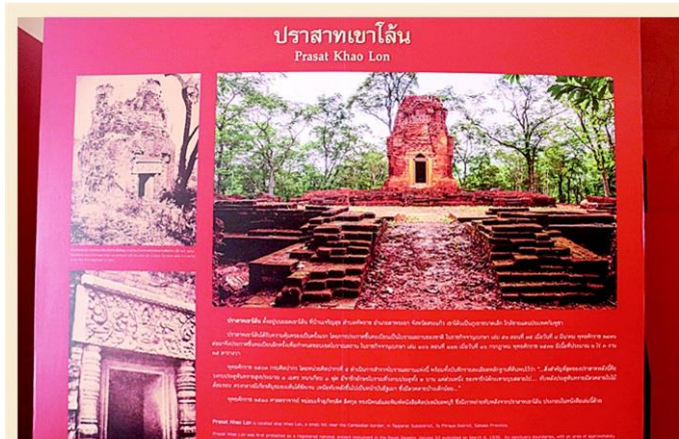
ทับหลังแต่ละชิ้นมีรูปแบบเฉพาะที่แตก



### นิทรรศการสองทับหลัง บอกเล่าการทวงคืนสมบัติชาติ

ต่างกันไปเนื่องจากเป็นของที่แกะสลักขึ้นมาทีละชิ้น มีเอกลักษณ์และสวยงาม เป็นที่ต้องการของเหล่าบรรดาผู้สะสมโบราณวัตถุ ในอดีตมักถูกโจรกรรมจากแหล่งโบราณสถานที่อยู่ห่างไกลและลักลอบนำออกไปขายยังต่างประเทศ ปรากฏอยู่ในคอลเลกชันของนักสะสมต่างชาติ บางรายการ

ติดตามทวงคืนได้ อยางทับหลังนารายณ์บรรทมสินธุ์จากปราสาทพนมรุ้ง จ.บุรีรัมย์ แต่ยังมีโบราณวัตถุอีกมากที่ไม่ได้รับคืนมา



ภาพเก่าทับหลังหินทรายติดตั้งที่ปราสาทเขาโล้นก่อนถูกโจรกรรม

ทับหลังปราสาทหนองหงส์ที่เคยถูกโจรกรรม จำหลักลายและภาพอย่างงดงาม เป็นรูปพระยมทรงกระบือประทับภายในซุ้มเหนือหน้ากาล ทับหลังแผ่นนี้มีรายงานการสำรวจ

และขุดแต่งโบราณวัตถุในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พ.ศ.2502 เคยเป็นทับหลังปราสาทด้านทิศใต้ ขณะที่ทับหลังปราสาทเขาโล้น เป็นภาพเทวดาประทับนั่งในซุ้มเหนือเศียรเกียรตมุข แวดล้อมด้วยลวดลายพันธุ์พฤกษาสุดประณีต ขณะนี้โบราณวัตถุ 2 รายการ กรมศิลปากร กระทรวงวัฒนธรรม เก็บรักษาไว้ และจัดแสดงที่พระที่นั่งอิศราวินิจฉัย พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ พระนคร ให้ประชาชนเข้าชมเป็นเวลา 3 เดือนเต็ม

**นายอิทธิพล คุณปลื้ม** รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวัฒนธรรม ประธานคณะกรรมการติดตามโบราณวัตถุของไทยในต่างประเทศกลับคืนสู่ประเทศไทย กล่าวว่า วธ.ได้รับทราบข้อเสนอจากพื้นที่ ซึ่งแจ้งความประสงค์รับทับหลังกลับไปติดตั้งที่ปราสาททั้งสองแห่ง ซึ่งจะต้องประเมินความพร้อมเรื่องการดูแลหลังติดตั้ง หากผ่านการพิจารณาได้กลับสู่ท้องถิ่น เปิดให้เยี่ยมชม จะช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวทางศิลปวัฒนธรรม และสร้างเศรษฐกิจหมุนเวียนให้กับจังหวัด ยึดแนวทางอนุรักษ์และพัฒนาควบคู่กันไป

การติดตามทับหลังทั้งสองรายการที่ได้สูญหายไปกว่า 50 ปีนั้น สื่อผ่านนิทรรศการที่เปิดให้เข้าชมเป็นครั้งแรก ผู้ชมจะได้รับรู้ทั้งข้อมูลทางประวัติศาสตร์ของสองทับหลัง

หลักฐานต่างๆ ที่ได้สืบค้น รวมถึงขั้นตอนการดำเนินงานติดตามทวงคืนตั้งแต่ปี 2560 วธ.สำรวจตรวจสอบ ช่วงเดียวกันมีกลุ่มนักวิชาการอิสระ “สำนึก 300 องค์” เรียกร้องให้ทวงคืนโบราณวัตถุจากปราสาทเขาลายมัด ก่อนที่จะตั้งคณะกรรมการติดตามโบราณวัตถุของไทยในต่างประเทศกลับคืนสู่ประเทศไทย ซึ่งพบในสหรัฐ 133 รายการ ในจำนวนนั้น มีทับหลัง 2 ชิ้น จัดแสดงในพิพิธภัณฑ์ศิลปะเอเชีย เมืองซานฟรานซิสโก สหรัฐอเมริกา

ภายในนิทรรศการเสนอหลักฐานสำคัญที่ยืนยันว่า สองทับหลังเป็นส่วนหนึ่งของโบราณสถานไทยมาก่อน ทั้งภาพถ่ายเก่าเอกสารที่ตีพิมพ์ จากนั้นประสานกับสำนักงานสืบสวนความมั่นคงแห่งมาตุภูมิ สหรัฐอเมริกา (HSI) ร่วมสืบสวน พิสูจน์ ติดตามสมบัติคืนสู่ประเทศต้นทาง โดยนำเข้าสู่กระบวนการพิจารณาของศาลสหรัฐ จนวันที่ 25 พ.ค. 2564 ศาลตัดสินให้พิพิธภัณฑ์ศิลปะเอเชียคืนกรรมสิทธิ์ให้แก่ไทย และยินยอมให้ HIS ยึดคืนส่งกลับมาตุภูมิในครั้งนี้

นิทรรศการฉายภาพชัดวิธีการกว่าจะได้มาซึ่งโบราณวัตถุใช้ระยะเวลา ความพยายาม และความร่วมมือจากทั้งรัฐ ท้องถิ่น นักวิชาการ เป็นแนวทางติดตามโบราณวัตถุที่ถูกขโมยกระจัดกระจายไปทั่วโลกคืนมาชมแล้วกระตุ้นจิตสำนึกหวงแหนมรดกของไทย นิทรรศการพิเศษทับหลังเปิดให้ชม ถึงวันที่ 30 ก.ย.2564 ทุกวันพุธ-วันอาทิตย์ (ปิดวันจันทร์และอังคาร) เวลา 09.00-16.00 น. เยี่ยมชมเป็นหมู่คณะสอบถามเพิ่มเติมได้ที่ พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ พระนคร โทร. 0-2224-1402, 0-2224-1370.

# "ยุพา" รุกตั้งไข่ "หอศิลป์แห่งชาติ"

นางยุพา ทวีวัฒนะกิจบวร ปลัดกระทรวงวัฒนธรรม กล่าวว่า ตนตรวจติดตามการก่อสร้างหอศิลป์แห่งชาติ ถ.เทียมร่วมมิตร เขตห้วยขวาง ซึ่งมีเป้าหมายเป็นพื้นที่บริการทางศิลปะและวัฒนธรรมของชาติ โดยมีการตกแต่งภายในเสร็จเรียบร้อยแล้ว ตนจึงวางแนวทางเตรียมความพร้อมการจัดสรรบุคลากรบางส่วนของสำนักงานศิลปวัฒนธรรมร่วมสมัย (สสร.) และสำนักงานปลัดกระทรวงวัฒนธรรม (วธ.) เข้ามาปฏิบัติงานในพื้นที่เพื่อสำรวจความพร้อมของสภาพอาคาร และเตรียมความพร้อมเข้าสู่การกำหนดรูปแบบของการบริหารจัดการหอศิลป์แห่งชาติ ขณะเดียวกัน ได้มอบหมายให้ อ.ก.พ. สำนักงานปลัดกระทรวงวัฒนธรรม พิจารณาการจัดการโครงสร้าง ซึ่งให้ดูว่าในอนาคตจะมีการวางแนวทางขับเคลื่อนการบริหารจัดการหอศิลป์แห่งชาติในรูปแบบใด เช่น อาจจะทำโอนงานไปให้ สสร. หรือให้สำนักงานปลัด วธ.ดูแลเอง โดยในเรื่องนี้อยู่ระหว่างการศึกษารายละเอียดควบคู่ไปกับการทำงานวิจัยเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานดังกล่าว ขณะเดียวกัน ในระหว่างนี้จะให้ระดมความคิดเห็นกิจกรรมที่จะทดลองใช้ในหอศิลป์แห่งชาติ เพื่อให้ทราบว่ามีลักษณะงานควรทำอย่างไร ทิศทางดำเนินงานในอนาคตควรไปทางไหน

นางยุพากล่าวอีกว่า ในภาพรวมตนได้มอบหมายให้นายโกวิท ผกามาศผู้ตรวจราชการ วธ. เป็นหัวหน้าทีมเข้าไปกำกับดูแลและจากการประชุมคณะกรรมการขับเคลื่อนหอศิลป์แห่งชาติได้มีข้อเสนอให้เชิญผู้ทรงคุณวุฒิผู้เชี่ยวชาญจากหน่วยงานต่างๆที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญด้านการบริหารจัดการหอศิลป์ ภัณฑารักษ์ ศิลปินทุกแขนง ร่วมเป็นคณะทำงานและที่ปรึกษา เพื่อให้คำชี้แนะต่อการดำเนินงาน พร้อมกันนี้ จะเปิดเวทีระดมความคิดเห็นจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์มาใช้ในการวางแผน ซึ่งตนอยากให้หอศิลป์แห่งนี้ เป็นของทุกคนมีโอกาสเข้ามาใช้งาน คาดว่าจะเปิดใช้งานได้ภายในปลายปี 2564 หรือต้นปี 2565.

## ตีวเข้มผู้สนับสนุนผู้ตรวจจวธ.

นางยุพา ทวีวัฒนะกิจบวร ปลัดกระทรวงวัฒนธรรม กล่าวว่า กระทรวงวัฒนธรรม (วธ.) มีนโยบายพัฒนาการตรวจราชการที่เป็นกลไกสำคัญในการตรวจติดตาม กำกับ ดูแล และให้ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะในการปฏิบัติงาน แก้ปัญหาและเพิ่มประสิทธิภาพดำเนินงานของหน่วยงาน ตลอดจนสร้างขวัญและกำลังใจ รวมถึงการเป็นที่เลี้ยง ที่ปรึกษาด้านการดำเนินงานในพื้นที่ให้แก่ผู้ปฏิบัติงานให้สามารถดำเนินงานเป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยเฉพาะการพัฒนาบุคลากรด้านการสนับสนุนการตรวจราชการและปรับเปลี่ยนกระบวนการทำงานให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี นโยบายรัฐบาลภารกิจของวธ.และสอดคล้องกับสถานการณ์โรคโควิด-19

วธ.จึงจัดทำโครงการอบรมหลักสูตรผู้สนับสนุนผู้ตรวจราชการกระทรวงวัฒนธรรมเมื่ออาชีพ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2564 ผ่านระบบ Zoom มีตั้ง ขึ้นระหว่างวันที่ 29-30 มิ.ย.2564 ที่ห้องประชุมชั้น 6 วธ.และสำนักงานวัฒนธรรมจังหวัด (สวจ.) ทั่วประเทศ โดยมีผู้สนับสนุนผู้ตรวจจวธ.ใน ส่วนกลางและส่วนภูมิภาคเข้าร่วมอบรม 164 คน

นางยุพากล่าวด้วยว่า หลักสูตรดังกล่าว ได้มอบหมายให้ผู้ตรวจจวธ.เป็นวิทยากรถ่ายทอดความรู้เกี่ยวกับนโยบายการตรวจราชการและรูปแบบการตรวจราชการต่างๆ โดยยึดหลักธรรมาภิบาลและพัฒนาศักยภาพของผู้สนับสนุนผู้ตรวจราชการวธ.ให้พร้อมปฏิบัติงานอย่างมืออาชีพ

# 'กรมศิลปากร' ตรวจสอบ โรงภาษีร้อยชักสาม



**U**ระทิป เฟื่องตะโก อธิบดีกรมศิลปากร พร้อมด้วย อรุณศักดิ์ กิ่งมณี รองอธิบดีกรมศิลปากร เจษฎา ชีวะวิชาวาลกุล ผู้อำนวยการสำนักสถาปัตยกรรม และคณะ ลงพื้นที่ติดตามความคืบหน้าโครงการพัฒนาที่ราชพัสดุแปลงที่ตั้ง โรงภาษีร้อยชักสาม หรือกลุ่มอาคารศาลสถาน ย่านเจริญกรุง พร้อมตั้งคณะทำงาน มีนักโบราณคดี สถาปนิก ภูมิสถาปนิก วิศวกร และผู้เชี่ยวชาญ ได้กำหนดแนวทางอนุรักษ์และรักษาคุณค่า



# ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij  
Circulation: 120,000  
Ad Rate: 1,350

Section: การตลาด/สังคม

วันที่: จันทร์ 28 - พุธ 30 มิถุนายน 2564

ปีที่: 44

ฉบับที่: 5370

หน้า: 19(บนขวา)

Col.Inch: 53.81

Ad Value: 72,643.50

PRValue (x3): 217,930.50

ศิลปิน: สีสี่

หัวข้อข่าว: 'กรมศิลปากร' ตรวจสอบ โรงภาพีร้อยชั่งสาม



ของอาคารโบราณสถาน ซึ่งมีสภาพชำรุดตามกาลเวลา ภายใต้สภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป ทำให้กลุ่มอาคารศาลกษัตริย์อยู่ในระดับต่ำและต้องรับปริมาณน้ำที่ไหลมาจากพื้นที่โดยรอบ

ในเบื้องต้นได้ให้กรมธนารักษ์โดยกิจการร่วมค้า (ยูซีดี, อามันริสอร์ทเซอร์วิส เซสลิมีเตด และซิลเวอร์ลิงค์ รีสอร์ทส์ ลิมีเตด) จัดทำข้อมูลประกอบในการออกแบบบูรณะกลุ่มอาคารเพื่อเสริมความมั่นคงและยกระดับความสูงของอาคารทั้ง 3 หลังด้วยความระมัดระวัง คาดว่าจะแล้วเสร็จในเร็ว ๆ นี้



# ไฮสปีดไทย-จีนสะดุด!มรดกโลกอยุธยา “ศักดิ์สยาม”ขง“นายกฯ”ผ่าทางตัน

3

จ่อहारือ“ยูเนสโก”แจงข้อเท็จจริงช่วยปลดล็อก



# ไฮสปีดไทย-จีนสะดุด!มรดกโลกอยุธยา “ศักดิ์สยาม”ขง“นายกฯ”ผ่าทางตัน

## จ่อहारือ“ยูเนสโก”แจงข้อเท็จจริงช่วยปลดล็อก

เข็กสถานะโครงการก่อสร้างไฮสปีดไทย-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 ช่วงสี่คิ้ว-กุดจิก ระยะทาง 11 กม. เช่นสัญญาตั้งแต่ปี 2562 คืบหน้า 62.18% ล่าช้ากว่าแผนถึง 37.82% จากปัญหาขาดแคลนแรงงาน และโควิด-19 ทำให้มีการขยายเวลาก่อสร้างแล้ว 1 ครั้งส่วนสัญญาอื่นๆ เพิ่งได้เข้าพื้นที่ งานยังคืบหน้าไม่มาก และยังมีอุปสรรคเรื่องเวนคืนที่ดินและการขอใช้พื้นที่จากทั้งกรมป่าไม้ กรมชลประทาน และกรมธนารักษ์



ภาพสถานีอยุธยา ที่การรถไฟฯ ปรับล่าสุด ใช้แบบเดิมสถานีรถไฟธรรมดาลดเหลือ 2 ชั้น ตัดโครงสร้างที่กระทบภูมิทัศน์และสถาปัตยกรรมใช้วัสดุกระจกและเรซินพลาสติกใส



ภาพสถานีอยุธยา ที่การรถไฟฯ ปรับแบบใหม่ เป็นอาคารใหญ่ คร่อมสถานีเดิม สูง 45 เมตร กรมศิลปากรเห็นว่า จะกระทบต่อโบราณสถานและมรดกโลก (ปัจจุบันการรถไฟฯ ยกเลิกรูปแบบนี้แล้ว)

แต่อุปสรรคเหล่านี้ไม่น่าหนักใจเท่าประเด็นมรดกโลก สถานีอยุธยาช่วงบ้านโพ-พระแก้ว ระยะทาง 13.3 กม. ที่ประมูลได้ผู้รับจ้างมาเป็นปีแล้ว ได้ยังเซ็นสัญญากันไม่ได้

กรมศิลปากร หวั่นแบบ "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. ก่อสร้างสถานีที่บ้านมาก่อนถึงสถานีรถไฟอยุธยาเดิม หรือสร้างเลยออกไป เวนคืนเพิ่ม ใช้เวลาเพิ่มราว 1 ปี



- ก่อสร้างสถานีในตำแหน่งเดิม โดยจัดทำผังเมืองเฉพาะ ใช้เวลาเพิ่มประมาณ 1 ปี
- ก่อสร้างเฉพาะทางวิ่งไปก่อน โดยจะกำหนดที่ตั้งสถานีภายหลัง เวลาดำเนินการตามแผน

### ● ปรับแบบสถานีใหม่ ใหญ่ อลังการ จนเป็นปัญหา

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

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

แต่เมื่อมีเสียงท้วงติง รฟท.ได้ปรับแก้ โดยถอยกลับไปใช้แบบสถานีเดิมก่อนหน้านั้น 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 ของโรงแรมกรุงศรีวิเวอร์ และอาคารสูง 8 ชั้น ของโรงแรมอยุธยาวิเวอร์ไฮด์ โกล์กั้น จากการทบทวนจำลองมุมมอง สามารถเปรียบเทียบผลกระทบด้านทัศนียภาพได้ชัดเจน

“ลดขนาด ลดความสูง ปรับวัสดุ แต่กรมศิลปากร ยังไม่ยอม!!!

### ● “ศักดิ์สยาม” ยืนยันใช้แบบเดิมชง”นายกฯ”ตัดสินใจ

“ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กล่าวว่า เรื่องสถานีอยุธยาได้มอบหมายให้กรมการขนส่งทางราง (ขร.) เร่งประชุมผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อสรุปข้อมูลรายละเอียดแนวทางทั้งหมด เพื่อเสนอพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ตัดสินใจ ในเร็ว ๆ นี้

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

มรดกโลกอย่างละเอียด เพื่อดูว่าจะมีแนวทางในการแก้ปัญหาได้อย่างไร

“ชาวอยุธยา ต้องการให้มีการก่อสร้างตามที่ รฟท.ออกแบบ แต่ติดเรื่องมรดกโลกซึ่งคนอยุธยาเองก็มองว่ารถไฟไทย-จีน มีความสูงที่ 12 เมตร แต่ในขณะที่มีอาคารที่สูงกว่าอีกหลายแห่ง แต่ไม่มีปัญหาทางกรมการมรดกโลก อ้างว่าตึกสูงแต่ลักษณะเป็นจุดๆ แต่รถไฟสูง เป็นแนวยาว ขณะที่ความเป็นมรดกโลกการมีระบบขนส่งมวลชนเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยวจะยิ่งเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจในพื้นที่อีกด้วย”

ซึ่งหากตัดสินใจเร็ว มั่นใจว่าจะไม่กระทบต่อการเปิดเดินรถไฟไทยจีน และเห็นว่ากรณีที่ กก.มรดกโลก ให้ทำเป็นอุโมงค์ต้องใช้เวลาก่อสร้าง 7 ปี นั้นท่านนายกฯก็คงไม่เห็นด้วยกับแนวทางนี้แน่นอน

### ● กรมรางฯนัด “ยูเนสโก” ให้ข้อมูลตรง

รายงานข่าวจากกรมการขนส่งทางราง ระบุว่าเบื้องต้นได้ตรวจสอบหนังสือยูเนสโก ซึ่งแจ้งให้ทำรายงานการประเมินผลกระทบต่อแหล่งมรดกโลก (HIA) แต่ไม่มีเรื่องให้ก่อสร้างเป็นอุโมงค์หรือปรับแนวเส้นทางแต่อย่างใด ซึ่งภายในสัปดาห์นี้ กรมรางฯจะประสานกับยูเนสโก กรุงเทพฯ เพื่อชี้แจงข้อมูล ข้อเท็จจริงทั้งหมดโดยตรง โดยเฉพาะเรื่องแบบสถานที่ที่ปรับไปใช้รูปแบบเดิมและตัดส่วนที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อออกหมดแล้ว

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. การประเมินผลกระทบที่มีต่อแหล่งมรดกโลกฯทั้งเมืองประวัติศาสตร์ และโบราณสถาน
7. แนวทางและมาตรการการลดผลกระทบ
8. ผลที่อาจเกิดขึ้นในวงกว้าง ทั้งผลเชิงบวก ผลเชิงลบ
9. กรอบระยะเวลาในการดำเนินงานทุกขั้นตอน
10. เอกสารอ้างอิง
11. ภาคผนวก
12. องค์กรหรือบุคคลที่ให้คำปรึกษาแนะนำ

### ● จีนยอมลดสปีด “บางซื่อ-ดอนเมือง” 160 กม./ชม.

#### เร่งสร้างช่วงกับชอน 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 เห็นชอบที่จะปรับงานออกแบบรายละเอียดของช่วงดังกล่าวให้เป็นไปตามมาตรฐานจีนและสนับสนุนฝ่ายไทยในการแก้ปัญหาประเด็นทางด้านเทคนิค

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

“ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” กล่าวว่าจะหารืออีซี เพื่อให้เร่งรัด ซี.พี.ก่อสร้างช่วงทับซ้อนกับรถไฟไทย-จีนภายใน 2 ปี ดังนั้นงานโยธาของเฟสแรก ขณะนี้ยังยืนยันไปตามแผนงาน เหลือสถานีอยุธยาหากท่านนายกฯ ตัดสินใจ จะแก้อุปสรรคใหญ่ได้ และเชื่อว่าโครงการจะเสร็จและเปิดให้บริการได้ในปี 2569 ตามแผน

● **แบบเฟส 2 เสร็จ ก.ค.นี้ เร่งสร้างสะพานเชื่อมหนองคาย-เวียงจันทน์**

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

ทั้งนี้ ไทยขอให้ฝ่ายจีนจัดหาที่ปรึกษาตรวจสอบแบบ ฝ่ายจีนเห็นว่างานบริการที่ปรึกษาควรดำเนินการในรูปแบบการลงนามในสัญญาบริการที่ปรึกษา ซึ่งจะต้องดำเนินการตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ทั้งสองฝ่ายจะหารือในประเด็นดังกล่าวต่อไปเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานงานโยธาและระบบไฟฟ้าและเครื่องกล

นอกจากนี้ทั้งสองฝ่ายหารือเกี่ยวกับการเชื่อมทางรถไฟระหว่างหนองคาย-เวียงจันทน์ ซึ่งฝ่ายไทยเสนอให้มีการประชุมไตรภาคีระหว่างไทย สปป. ลาว และจีน เพื่อหารือเกี่ยวกับเส้นทางการเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างหนองคาย-เวียงจันทน์

**“สรุป ผศ.ไพฑูรย์พงษ์” รองปลัดกระทรวงคมนาคม** ระบุว่าหลังออกแบบเฟส 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย จะเป็นขั้นตอนในการทบทวนรายงาน EIA เติบโตเพื่อให้สอดคล้องกับการออกแบบใหม่ 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 .