ไทยรัฐ กรอบบ่าย
Thai Rath (Mid-Day)
Circulation: 800,000
Ad Rate: 1.100

Section: First Section/ข่าวเศรษฐกิจไทยรัฐ
วันที่: อังคาร 21 ธันวาคม 2564
ปีที่: 72 ฉบับที่: 23345 หน้า: 8(บน)
Col.Inch: 78.69 Ad Value: 86,559 PRValue (x3): 259,677 คลิป: ขาว-ดำ
คอลัมน์: THE ISSUES: "หัวลำโพง" ในอนาคต

# "หัวลำโพง" ในอนาคต

*กลายเป็นทอล์กออฟเดอะทาวน์ต่อเนื่องยาวนานหลายสัปดาห์ เมื่อกระทรวงคมนาคมโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ผุดกรอบแนวคิดที่จะพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ตลอดแนวเส้นทางรถไฟจากสถานีบางซื่อถึงสถานีรถไฟหัวลำโพง แถมมีการเผยแพร่ภาพจำลองตึกสูงตระหง่านโดดเด่นอยู่เบื้องหลังสถานีรถไฟกรุงเทพฯ (หัวลำโพง) บดบังความงดงามแห่งสถาปัตยกรรมแบบนีโอคลาสสิกของสถานีหัวลำโพง ด้วยหลังคาโครงเหล็กโค้งครึ่งวงกลมขนาดใหญ่ ซึ่งกลายเป็นแลนด์มาร์กสำคัญอยู่คู่กับกรุงเทพมหานครมากว่า 105 ปี*

เมื่อแนวคิดเรื่องการพัฒนาพื้นที่ถูกตีความครอบคลุมไปถึงการทุบทิ้งสถานีรถไฟ ซึ่งเป็นสัญลักษณ์คู่บ้านคู่เมืองของคนกรุง กระแสดราม่าจึงถูกแพร่กระจายเป็นไวรัลไปทั่วสารทิศ ผสมผสานกับความจริงที่ปรากฏว่า รฟท.กำลังชงแผนพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ตลอดแนวทางรถไฟแบบมิกซ์ยูส ที่จะมีการนำพื้นที่ไปพัฒนาเป็นห้างสรรพสินค้า โรงแรม อาคารพาณิชย์ และอื่นๆ มีเป้าหมายสร้างรายได้ทดแทน ชดเชย ตัวเลขขาดทุนสะสมของ รฟท.ที่มีจำนวนกว่า 200,000-600,000 ล้านบาท

รวมทั้งนโยบายปรับลดขบวนเที่ยววิ่งรถไฟสายสั้นชานเมืองเข้า "หัวลำโพง" เหลือเพียง 22 ขบวนต่อวันจาก 118 ขบวนต่อวัน ในวันที่ 23 ธ.ค.ที่จะถึงนี้ หลังสถานีกลางบางซื่อแห่งใหม่พร้อมเปิดให้บริการ โดยขบวนรถไฟทางไกลทั้งหลายให้ไปหยุดที่สถานีบางซื่อเพื่อให้สอดคล้องกับผลการศึกษาจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และกรมการขนส่งทางราง (ขร.) ที่ระบุว่าการปรับลดขบวนรถไฟเข้าหัวลำโพงจะช่วยลดปัญหาจุดตัดในเขตเมืองและลดปัญหาการจราจรติดขัดจากบางซื่อ-หัวลำโพงที่มีถึง 7 จุด และช่วงมักกะสัน-หัวลำโพง 3 จุด แถมยังลดจำนวนการปิดกั้นถนนได้ถึง 826 ครั้งต่อวัน หรือประมาณครั้งละ 5-10 นาที

**การศึกษาประเมินผลกระทบพบว่า หากลดขบวนรถเหลือ 22 ขบวนต่อวัน จะมีผู้โดยสารที่ได้รับผลกระทบประมาณ 3,126 คนต่อเที่ยวต่อวัน หรือรวมไปกลับที่ 6,252 คนต่อเที่ยวต่อวัน คิดเป็นวันละ 0.018% จากภาพรวมในทุกโหมดการเดินทางใน กทม. ที่มีกว่า 36 ล้านคน แต่จะช่วยลดปัญหาจราจรติดขัดจากจำนวนจุดตัดรถไฟในเขตกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะพื้นที่ชั้นในได้อย่างมีนัยสำคัญ**

*แต่เมื่อกระแสดราม่าบนโลกโซเชียลกลายเป็นประเด็นที่จุดติดง่ายยิ่งกว่าไฟลามทุ่งผู้ใหญ่ในกระทรวงคมนาคมจึงนั่งไม่ติด ต้องออกมาปฏิเสธยืนยันกระทรวงคมนาคมไม่มีนโยบายที่จะทุบสถานีรถไฟหัวลำโพง สิ่งที่เกิดขึ้นเป็นเพียงกรอบแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่รอบเขตทางสถานีรถไฟเพื่อสร้างรายได้ ตามที่บริษัทลูกของ รฟท.คือ บริษัท เอสอาร์ทีเอ แอสเสท จำกัด เป็นผู้เสนอกรอบแนวทางการพัฒนามา*

และในที่สุด พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ได้สั่งการให้มีการเปิดเวทีรับฟังความคิดเห็นสาธารณะ รวบรวมปัญหาข้อเสนอแนะออกมาให้ชัดเจนก่อนที่จะให้ รฟท.สรุปว่าจะยังเดินหน้าให้ขบวนรถไฟสายชานเมืองหรือสายสั้นเข้าหัวลำโพงแค่ 22 ขบวน


iQNewsClip www.iqnewsclip.com
InfoQuest Limited | 888/178 Ploenchit Rd., 17th FL. Mahatun Plaza Bldg., Lumpini, Patumwan, Bangkok 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com

ไทยรัฐ กรอบบ่าย
Thai Rath (Mid-Day)
Circulation: 800,000
Ad Rate: 1.100

Section: First Section/ข่าวเศรษฐกิจไทยรัฐ
วันที่: อังคาร 21 ธันวาคม 2564
ปีที่: 72 ฉบับที่: 23345 หน้า: 8(บน)
Col.Inch: 78.69 Ad Value: 86,559 PRValue (x3): 259,677 คลิป: ขาว-ดำ
คอลัมน์: THE ISSUES: "หัวลำโพง" ในอนาคต

จากทั้งหมด 118 ขบวนอยู่หรือไม่ อย่างไร และการพัฒนาสถานีหัวลำโพงจะเดินไปในทิศทางใด ซึ่งจะได้ข้อสรุปภายในต้นสัปดาห์นี้

ขณะที่นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รมว.คมนาคม ออกมาย้ำว่าจะไม่มีการรื้อหรือทุบหัวลำโพงเด็ดขาด แต่ต้องปรับปรุงภายในสถานีให้สะอาด สะดวก ทันสมัย ขณะเดียวกันก็ต้องมีการใช้สถานีกลางบางซื่อให้คุ้มประโยชน์กับงบประมาณที่ได้ลงทุนไปกว่า 30,000 ล้านบาท ในฐานะสถานีรถไฟกลางแห่งใหม่ของประเทศที่ออกแบบไว้รองรับรถไฟฟ้าเชื่อม 3 สนามบิน, รถไฟชานเมือง, รถไฟทางคู่, รถไฟความเร็วสูง และรถไฟแอร์พอร์ตลิ้งค์ รวมทั้งการเดินทางผ่านระบบรถเมล์สาธารณะที่จะเข้าไปวิ่งรับผู้โดยสารออกจากสถานีเชื่อมต่อไปยังสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส และจุดสำคัญๆของ กทม. โดยสถานีกลางบางซื่อเป็นสถานีรถไฟที่ใหญ่สุดในอาเซียน รองรับผู้โดยสารโดยรวมได้กว่า 624,000 คนต่อวัน ขณะที่สถานีรถไฟหัวลำโพง ซึ่งมีอายุมากกว่า 100 ปี รองรับผู้โดยสารได้ 60,000 คนต่อวัน

**เมื่อสถานีกลางบางซื่อพร้อมเปิดให้บริการ ทั้ง รฟท.และกระทรวงคมนาคมจำเป็นต้องกำหนดนโยบายใช้ประโยชน์จากสถานีรถไฟแห่งใหม่ให้ได้มากที่สุด ขณะที่สถานีหัวลำโพงย่อมต้องลดบทบาทด้านการบริการลง แต่จะลดลงจนถึงขั้นยุติการให้บริการทั้งหมดหรือไม่ เป็นเรื่องที่หน่วยงานรับผิดชอบต้องประเมินผลดี-ผลเสียให้ถี่ถ้วน และชี้แจงต่อสาธารณชนให้ชัดเจน เช่นเดียวกับการพัฒนาพื้นที่หัวลำโพง ซึ่งควรอยู่ภายใต้การพัฒนาเชิงอนุรักษ์**

ตลอดหลายทศวรรษที่ผ่านมา การเปลี่ยนถ่ายโหมดการเดินทางครั้งใหญ่เกิดขึ้นเสมอ โดยเฉพาะเมื่อการพัฒนาประเทศไม่สามารถหยุดนิ่งได้ ย้อนหลังไปหลายสิบปีก่อน การริเริ่มย้ายสนามบินนานาชาติดอนเมืองไปยังสนามบินสุวรรณภูมิก็ไม่ใช่เรื่องง่าย แต่ในที่สุดการเปลี่ยนผ่านสู่สนามบินนานาชาติแห่งใหม่ของประเทศไทยก็ผ่านไปได้ด้วยดี

*หรือแม้แต่การก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวตัดผ่านถนนสุขุมวิท ในฐานะรถไฟฟ้าสายแรกๆของกรุงเทพมหานคร ซึ่งถูกต่อต้านรุนแรงจากโรงเรียนที่อยู่แนวรถไฟฟ้า ไม่ว่าจะเป็นประเด็นทำลายสิ่งแวดล้อมหรือมลภาวะทางเสียง แต่ในที่สุดความสะดวกสบายของการเปลี่ยนผ่านเทคโนโลยีระบบรางแบบใหม่ก็สามารถเอาชนะเสียงวิพากษ์วิจารณ์ได้จนหมด จึงเชื่อว่าการเปลี่ยนถ่ายจากสถานีหัวลำโพงสู่สถานีกลางบางซื่อก็จะเป็นเช่นนั้น.*

สุรางค์ อยู่แย้ม


iQNewsClip www.iqnewsclip.com
InfoQuest Limited | 888/178 Ploenchit Rd., 17th FL. Mahatun Plaza Bldg., Lumpini, Patumwan, Bangkok 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com