

หักดิบ...ปิดหัวลำโพง! พ.ย. 64 "ศักดิ์สยาม" ลั่นรถไฟต้องกล้าเปลี่ยนแปลง ต้นสถานีกลางบางซื่อ.. อับระบบราง"ไทย&อาเซียน"



หักดิบ...ปิดหัวลำโพง! พ.ย.64 "ศักดิ์สยาม" ลั่นรถไฟต้องกล้าเปลี่ยนแปลง ต้นสถานีกลางบางซื่อ..อับระบบราง"ไทย&อาเซียน"



"ศักดิ์สยาม ชิดชอบ" รมว.คมนาคม สั่งปิดสถานีหัวลำโพง ทันที!!! เมื่อมีการเปิดเดินรถไฟชานเมืองสายสีแดง เชิงพาณิชย์ พร้อมกับการเปิดให้บริการ "สถานีกลางบางซื่อ" ซึ่งตามกำหนดคือ ภายในเดือน พ.ย. 2564 โดยยืนยันนโยบายชัดเจนว่าจะต้องไม่มีรถไฟวิ่งเข้าสถานีหัวลำโพงอีก ภายใต้เหตุผลคือจะสามารถแก้ปัญหาจราจรภายในกรุงเทพฯ ชั้นใน ที่มีจุดติดทางรถไฟกับถนนได้ตามเป้าหมาย ขณะที่สถานีกลางบางซื่อ จะเป็นศูนย์กลางระบบรางของประเทศตามวัตถุประสงค์

● "เปิดบางซื่อ....ต้องไม่มีหัวลำโพง"

ย้อนประวัติศาสตร์สำหรับคนไทย...คงไม่มีใครไม่รู้จัก สถานีหัวลำโพง หรือชื่อทางการ "สถานีรถไฟกรุงเทพ" ตั้งอยู่ในท้องที่แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 25 มิ.ย.2459 นับเป็นเวลายาวนานถึง 105 ปีแล้ว โดยมีพื้นที่ 120 ไร่เศษ ตั้งอยู่ห่างจากสถานีเดิมซึ่งอยู่บริเวณที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงประกอบพระราชพิธีเริ่มการก่อสร้าง และเปิดเดินรถไฟหลวงไปทางทิศใต้ ประมาณ 500 เมตร

สถานีหัวลำโพง กลายเป็นศูนย์การเดินทางหลักของคนไทยในทุกๆเทศกาล จะเห็นภาพชินตา ที่ประชาชนจำนวนมาก หอบ...หิ้ว...สัมภาระ แน่นเต็มพื้นที่ ผู้คนทุกเพศทุกวัย รวมไปถึงนักท่องเที่ยวต่างชาติ จำนวนไม่น้อยที่ ตั้งใจมานั่งรถไฟไทย สัมผัสบรรยากาศวินเทจ สุดคลาสสิก

สำหรับกระแสการปิดสถานีหัวลำโพงนั้น มีมาตลอดตั้งแต่มีการก่อสร้างรถไฟชานเมืองสายสีแดง และสถานีกลางบางซื่อ ที่วางเป้าหมายให้เป็นศูนย์กลางระบบรางของประเทศ แทนที่หัวลำโพง โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มีการศึกษาแผนการลงทุนพัฒนาพื้นที่สถานีหัวลำโพง 120 ไร่ เป็นพิพิธภัณฑ์รถไฟระดับโลก ต่อยอดเป็นสถานที่ท่องเที่ยว และสถานที่ศึกษาประวัติศาสตร์รถไฟไทย

ส่วนการเดินทางนั้น ตามแผนเดิมเมื่อสถานีกลางบางซื่อเปิดใช้งาน ในปี 2564 ช่วงแรก รฟท. จะยังไม่ย้าย

ปิดหัวลำโพง

1 การให้บริการ ของสถานีหัวลำโพง

- ปัจจุบัน มีขบวนรถโดยสารเข้า-ออก **120 ขบวน/วัน**
- สายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ **66 ขบวน/วัน**
- สายใต้ **28 ขบวน/วัน**
- สายตะวันออก **26 ขบวน/วัน**

2 ข้อมูลปริมาณผู้โดยสาร/ รายได้ของการรถไฟฯ

ปี 2559 ผู้โดยสารรวม	33.57 ล้านคน
● รถชิงพานิชย์	10.29 ล้านคน
● รถชิงสังคม	23.27 ล้านคน
ปี 2560 ผู้โดยสารรวม	34.94 ล้านคน
● รถชิงพานิชย์	11.42 ล้านคน
● รถชิงสังคม	23.52 ล้านคน
ปี 2561 ผู้โดยสารรวม	36.89 ล้านคน
● รถชิงพานิชย์	11.48 ล้านคน
● รถชิงสังคม	25.41 ล้านคน
ปี 2562 ผู้โดยสารรวม	37.22 ล้านคน
● รถชิงพานิชย์	11.78 ล้านคน
● รถชิงสังคม	25.44 ล้านคน
ปี 2563 ผู้โดยสารรวม	20.68 ล้านคน

*ปี 2563 มีมาตรการระงับการเดินทาง เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของโควิด-19

3 แผนติดตั้ง ระบบควบคุมการเดินรถ ATP บนรถจักร

เฟสแรก ปี2564-2566 จำนวน 120 คัน

- รถจักรที่มีปัจจุบันเก่า 70 คัน **วงเงิน 500 ล้านบาท**
- ซื้อรถจักรใหม่พร้อมติดตั้งระบบ 50 คัน **วงเงิน 6,525 ล้านบาท**

เฟส 2 หลังจากปี 2566

รถจักรเก่า 57 คัน

ที่มา: ผู้จัดการรายวัน รวบรวม

ขบวนรถไฟทางไกล และขบวนรถชานเมืองที่ออกจากสถานีหัวลำโพง ไปสถานีกลางบางซื่อทั้งหมด แต่จะพิจารณาให้ขบวนรถที่มีความพร้อมไปเปิดให้บริการที่สถานีกลางบางซื่อก่อน โดยสถานีหัวลำโพงจะเปลี่ยนสถานะจากสถานีรถไฟหลัก เนื่องจากจะมีขบวนรถเข้าสู่สถานีกรุงเทพน้อยลง แต่ยังคงเป็นสถานีรถไฟที่ให้บริการประชาชนเหมือนเช่นที่ผ่านมา

- ไม่ปลี่ยนแผนเปลี่ยนถ่ายรถไฟทางไกล "ศักดิ์สยาม" จัดเส้น พ.ย.64 ต้องปิดหัวลำโพง

รฟท.ได้รายงานแผนการเปลี่ยนถ่ายรถไฟทางไกลจากสถานีหัวลำโพง สู่ สถานีกลางบางซื่อ หลังการเปิดเดินรถสายสีแดงในเดือนพ.ย. 2564 ว่า ปัจจุบัน มีขบวนรถโดยสารเข้า-ออก สถานีหัวลำโพง 120 ขบวน/วัน แบ่งเป็นสายใต้ 28 ขบวน/วัน ,สายเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือ 66 ขบวน/วัน, สายตะวันออก 26 ขบวน/วัน

ซึ่งตามแผนเดิมจะทยอยปรับให้ขบวนรถไปใช้สถานีกลางบางซื่อจนถึงปี 2570 จะไม่มีขบวนรถเข้าสถานีหัวลำโพง แต่ รมว.คมนาคมให้รฟท.ปรับให้เร็วขึ้นอีก

โดยแผนล่าสุด ในปีแรกที่สายสีแดงเปิดให้บริการ

(พ.ย. 2564) จะลดขบวนรถชานเมืองสายเหนือ สายใต้ ที่เข้าสถานีหัวลำโพง ลงได้ 30 ขบวน/วัน โดยให้จอดที่ สถานีรังสิต และบางบำหรุ โดยจะเหลือรถเข้าสถานีหัวลำโพง 90 ขบวน/วัน

ภายในปี 2565 จะสามารถลดขบวนรถเชิงพาณิชย์ สายเหนือ สายอีสาน ได้อีก 68 ขบวน/วัน ทำให้เหลือขบวนรถเข้าสถานีหัวลำโพงอีก 22 ขบวน/วัน ส่วนสายใต้จะจอดที่บางซื่อ (เก่า) ส่วนหนึ่ง และจอดที่สถานีกลางบางซื่ออีกส่วนหนึ่ง

ปัญหาอยู่ที่ สายตะวันออก 26 ขบวน/วัน ที่มีผู้โดยสารประมาณ 3.5 ล้านคน/ปี มี 2 แนวทาง คือ 1. ใช้สถานีหัวหมากเป็นปลายทาง หรือจะ ยังคงวิ่งเข้าหัวลำโพง เพื่อไม่ให้ผู้โดยสาร 3.6 ล้านคน/ปี ได้รับผลกระทบ ซึ่งปัญหาของสายตะวันออกคือ จำเป็นต้องวิ่งเข้า สถานีหัวลำโพง เพราะยังสามารถวิ่งไปยังสถานีกลางบางซื่อได้โดยตรง ซึ่งตามแผนจะมีการเปิด PPP ให้เอกชนร่วมลงทุนเพื่อดำเนินโครงการรถไฟสายสีแดง ช่วง บางซื่อ-หัวลำโพง-หัวหมาก (missing link) โดยประเมินว่าต้องใช้เวลากว่าหลายปี

สำหรับ ปี 2566 ตามเป้าหมายคือ จะไม่มีขบวนรถเข้าสถานีหัวลำโพงแล้ว ดังนั้น เส้นทางสายตะวันออกจะต้องหยุดที่หัวหมากทั้งหมดแน่นอน โดย รฟท.จะต้องหารระบบขนส่งอื่นเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางต่อไปยังปลายทางหัวลำโพง หรือสถานีกลางบางซื่อ

"ศักดิ์สยาม ชิดชอบ" ยังไม่ปลื้ม ชีตเส้นปี 2564 รถเข้า สถานีหัวลำโพงต้องเป็น "ศูนย์" มั่นใจว่า ต้องมีวิธี หากรถไฟบางขบวนจำเป็นต้องจอดรอบนอก ก็ต้องไปหา ระบบฟีดเดอร์มารับส่งผู้โดยสารแทน

"ทำไมสนามบินสุวรรณภูมิอยู่จังหวัดสมุทรปราการไม่ได้อยู่กลางเมือง ผู้โดยสารยังไปได้ ไม่เห็นต้องมาอยู่ในใจกลางเมือง เรื่องนี้อยู่ที่วางระบบฟีดเดอร์ ชสมก. รถเมล์อยู่กระทรวงคมนาคม กรณีที่ไม่ไหวจริงๆ มีขบวนรถที่จำเป็นต้องเข้าหัวลำโพงให้ได้ เช่น มาโรงซ่อม มาเติมน้ำมัน ให้วิ่งเข้าได้ช่วงเวลากลางคืนระหว่าง 22.00-04.00 น. เท่านั้นที่ผมรับได้ อย่าวิ่งตอนกลางวัน เพราะจะเป็นปัญหาการจราจรที่จุดตัดถนน... ผมเชื่อว่า รฟท.ทำได้ เพราะเวลาไม่ถึง 2 อาทิตย์ยังปรับแผนจากปี 70 เหลือปี 66 ได้หายไป 4 ปี ดังนั้น ให้ไปทำใหม่ พ.ย. 64 ทุกเรื่องมาอยู่บางซื่อ"

"ไม่มีเรื่องใดที่ไม่มีผลกระทบ โดยต้องนำผลกระทบมาชั่งน้ำหนัก หากสิ่งที่เป็นประโยชน์มากกว่าก็ต้องกล้าที่จะเปลี่ยนแปลง หากไม่เปลี่ยน รฟท.ก็จะเป็นแบบนี้"

ไม่เช่นนั้นจะตอบคำถามไม่ได้ว่าสร้างบางซื่อใหญ่โตเอาไว้ทำไม เรื่องนี้อยู่ที่วิธีการบริหารจัดการ ให้ได้ข้อสรุปและทำแผนใหม่ภายใน 30 วัน เพื่อตัดสินใจ และเสนอนายกรัฐมนตรี

นอกจากนี้ ให้ รฟท.ไปคิดว่าเส้นทางเข้าหัวลำโพง เมื่อไม่มีรถไฟวิ่งไปแล้วจะนำมาปรับปรุงเพื่อใช้ประโยชน์ให้ประชาชนได้อย่างไร เช่นทำเป็นทางวิ่งสำหรับออกกำลังกาย ส่วนพื้นที่ข้างทางจะปรับปรุงเพื่อพื้นที่ค้าขาย โดยมีการจัดระเบียบให้เรียบร้อย และสะอาด เป็นต้น ส่วนสถานีหัวลำโพงจะปรับปรุงเป็นแลนด์มาร์กและสามารถเลี้ยงตัวเองได้ และรักษาพร้อมกับการพัฒนา ให้ รฟท.ศึกษาคือทำอย่างไรให้มีรายได้มากกว่ารายจ่าย

"นิรุฒ มณีพันธ์" ผู้ว่าฯ รฟท. กล่าวว่า นโยบายของ รมว.คมนาคม คือหลังเปิดสถานีกลางบางซื่อในเดือน พ.ย. 2564 จะปิดให้บริการที่สถานีหัวลำโพง โดย รฟท.จะเร่งวางแผนทางในการบริหารจัดการรถไฟชานเมือง และรถไฟทางไกล หลักการคือจะไม่มีรถโดยสารเข้าไปถึงสถานีหัวลำโพงเดือนพ.ย. 2564 แต่เนื่องจากยังมีข้อจำกัดในเรื่องโรงซ่อม การเติมน้ำมันรถจักร ที่จะต้องเข้ามาที่สถานีหัวลำโพง จะต้องปรับ

ตารางเวลาในการให้เข้ามาได้ช่วงเวลา 22.00-04.00 น. เพื่อไม่ให้กระทบต่อจราจร บริเวณจุดตัดกับถนนตามนโยบาย

เบื้องต้นรถไฟสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้ สามารถปรับแผนการเดินทางเข้าสถานีกลางบางซื่อได้ ส่วนเส้นทางสายตะวันออกยังมีปัญหาเล็กน้อย เนื่องจากยังต้องเดินทางเข้ามายังหัวลำโพงเพราะเส้นทางยังไม่เชื่อมต่อกับสถานีกลางบางซื่อ ดังนั้น รฟท.จะต้องหาแนวทางดูแลผู้โดยสารกรณีตัดเส้นทางหยุดที่ สถานีมักกะสัน ซึ่งประเมินว่าจะมีผู้โดยสารได้รับผลกระทบ ประมาณ 3,000 คน/วัน

โดยจะหารือกับกระทรวงคมนาคมเพื่อบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดการระบบฟีดเดอร์ บริการทดแทน และไม่ควรทำให้ผู้โดยสารมีภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น

ส่วนสถานีหัวลำโพงจะนำไปใช้ทำอะไรนั้น มีการศึกษาไว้เมื่อปี 2555-2556 ซึ่งคณะกรรมการ (บอร์ด) รฟท. ให้นำผลการศึกษาเดิม มาพิจารณาทบทวนเพื่อให้ได้สิ่งที่เหมาะสมกับปัจจุบันมากที่สุด รวมถึงการใช้ประโยชน์บนแนวเส้นทางรถไฟช่วงที่เข้าสู่สถานีหัวลำโพง หลังจากไม่มีการเดินรถไฟแล้วเพื่อให้เปิดประโยชน์แก่ประชาชน เช่น บริเวณสามเสน จิตรลดา เป็นต้น

"ตอนนี้ต้องยอมรับว่าแม้จะหาแนวทางแก้ปัญหาอย่างรอบด้าน แต่จะต้องมีผลกระทบอยู่อีก เหมือนตอนเปิดสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งจะต้องปิดสนามบินดอนเมือง ตอนนั้นก็ผลกระทบ แต่ต้องยอมรับและปรับตัว ดังนั้น เมื่อเปิดบางซื่อเป็นสถานีกลาง แล้วยังมีหัวลำโพงด้วยก็อาจจะไม่ใช่เรื่องนี้ไม่ง่าย แต่เมื่อมีนโยบายชัดเจน รฟท.ต้องดำเนินการและดูแลเพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดแก่ประชาชน"

● กุ่ม กว่า 500 ล้าน ติดระบบ ATP หัวรถจักร 70 คัน

สำหรับการเดินรถไฟทางไกลร่วมกับรถไฟชานเมืองสายสีแดงนั้น รถจักรของรฟท. จะต้องติดตั้งระบบควบคุมการเดินทาง ETCS Level 1 โดยจะต้องเร่งติดตั้งระบบป้องกันความผิดพลาดของการเดินทาง (Automatic Train Protection: ATP) บนหัวรถจักรปัจจุบัน ซึ่งเป็นระบบควบคุมระยะห่างระหว่างขบวนรถให้อยู่ในระยะที่ปลอดภัย กรณีเกิดเหตุฉุกเฉินจะเบรคอัตโนมัติตามมาตรฐานระบบอาณัติสัญญาณ ETCS ซึ่งปัจจุบัน ติดตั้งเสร็จแล้ว 2 คัน

นอกจากนี้ จะต้องเร่งติดตั้ง ATP ในหัวจักรที่มีเพื่อรองรับการใช้สถานีกลางบางซื่อ โดยแบ่งเป็น 2 เฟส โดยเฟสแรก จำนวน 120 คัน ประกอบด้วย การติดตั้งระบบ ATP กับหัวรถจักรที่มีอยู่ จำนวน 70 คัน อยู่ระหว่างการประมูล วงเงินกว่า 500 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 2 ปี (2564-2566)

และจะมีหัวรถจักรดีเซลไฟฟ้า น้ำหนักดเพลลา 16 ตัน/เพลลา พร้อมอะไหล่จำนวน 50 คัน มูลค่า 6,525 ล้านบาท ซึ่งรฟท.ได้ เซ็นสัญญากับ กิจการร่วมค้าเอสเอฟอาร์ (บริษัท ชานโพโก อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด และบริษัท ริเวอร์เอ็นจิเนียริง จำกัด) ให้เป็นผู้จัดหา จะมีการติดตั้งระบบ ATP มาพร้อมด้วย โดยจะทยอยส่งมอบตั้งแต่ต้นปี 2565