



ปิดฉาก“หัวลำโพง”ยุคการเดินรถสิ้นปี64

เปิดพิมพ์เขียวชุด“มิกซ์ยูส”

อนุรักษ์“โดม”เชื่อมเมืองเก่า-ศูนย์ธุรกิจใหม่

ปิดฉาก“หัวลำโพง”ยุคการเดินรถสิ้นปี64

เปิดพิมพ์เขียวชุด“มิกซ์ยูส”

อนุรักษ์“โดม”เชื่อมเมืองเก่า-ศูนย์ธุรกิจใหม่

นับถอยหลังปิดฉาก...อำลา “หัวลำโพง” หรือสถานีรถไฟกรุงเทพ ที่เปิดให้บริการอยู่คู่กับคนไทยเป็นเวลายาวนาน 105 ปี สู่การพัฒนาปรับเปลี่ยนบทบาท เป็นศูนย์กลางแหล่งช้อปปิ้ง โรงแรม “ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” รมว.คมนาคมยืนยัน ใช้สถานีกลางบางซื่อเป็นสถานีสุดท้ายหรือเป็นสถานีต้นทางและปลายทางแทน “หัวลำโพง” ภายในสิ้นปี 2564 หมายความว่า จะต้องไม่มีรถไฟที่วิ่งเข้าหัวลำโพง เพื่อแก้จุดติดกับถนน แก้ปัญหาจราจรให้เป็นรูปธรรม และนำพื้นที่ย่านหัวลำโพงทั้งหมดมาพัฒนาปรับโฉมใหม่ ภายใต้แนวคิดยังคงความเป็นอาคารอนุรักษ์ ผสมผสาน มีการจัดสรรพื้นที่ทั้งแนวราบและแนวสูงใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ เพื่อสร้างรายได้ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) อย่างยั่งยืน

อ่านต่อหน้า

3



นับถอยหลังปิดฉาก...อำลา "หัวลำโพง" หรือสถานีรถไฟกรุงเทพ ที่เปิดให้บริการอยู่คู่กับคนไทยเป็นเวลายาวนาน 105 ปี สู่การพัฒนาปรับเปลี่ยนบทบาท เป็น ศูนย์กลางแหล่งช้อปปิ้ง โรงแรม "คักดีสยาม ชิดชอบ" รมว.คมนาคมยืนยัน ใช้สถานี กลางบางซื่อเป็นสถานีสุดท้ายหรือเป็นสถานีต้นทางและปลายทางแทน "หัวลำโพง" ภายในสิ้นปี 2564 หมายความว่า จะต้องไม่มีรถไฟที่วิ่งเข้าหัวลำโพง เพื่อแก้จุดติดกับ ถนน แก้ปัญหาจราจรให้เป็นรูปธรรม และนำพื้นที่ย่านหัวลำโพงทั้งหมดมาพัฒนา ปรับโฉมใหม่ ภายใต้แนวคิดยังคงความเป็นอาคารอนุรักษ์ ผสมผสาน มีการจัดสรร พื้นที่ทั้งแนวราบและแนวสูงใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ เพื่อสร้างรายได้ให้การรถไฟ แห่งประเทศไทย (รฟท.) อย่างยั่งยืน

ย้อนอดีตสำหรับสถานีหัวลำโพง ถูกออกแบบเป็นรูปโดมสไตล์อิตาลีผสม ผสานกับศิลปะยุคเรอเนสซองส์ และมีนาฬิกาบอกเวลาที่มียุ่เก่าแก่ ติดตั้งไว้ที่กึ่งกลาง ยอดโดมสถานี ซึ่งเป็นเอกลักษณ์ของสถานีเก่าแก่คู่บ้านคูเมืองนี้ ซึ่งเป็นส่วนที่จะยังคง อนุรักษ์ไว้ ส่วนพื้นที่ด้านในโถงสถานี จะมีการปรับปรุงให้เป็นโมเดิร์นมากขึ้น

ส่วนแนวทางการรถไฟจะมีการจัดระเบียบใหม่ให้มีความสะอาดสวยงาม และทันสมัย เป็นพื้นที่ออกกำลังกาย สำหรับประชาชนที่อยู่สองข้างทางจะต้องจัดระเบียบเพื่อไม่ให้ เกิดปัญหาบุกรุกซ้ำซากโดยเน้นย้ำให้จัดสรรพื้นที่ให้ประชาชนสามารถทำมาค้าขายได้ ด้วย

"คักดีสยาม" กล่าวว่า ตามแผนดำเนินงานที่ รฟท.นำเสนอ จะทยอยลดขบวนที่ จะเข้า "หัวลำโพง" เพราะบางขบวนยังมีผู้ใช้บริการมาก จำเป็นต้องทยอยเปลี่ยนผ่าน เพื่อลดผลกระทบ ส่วนสายใต้ยังต้องรอรระบบเพื่อให้ขบวนรถวิ่งบนโครงสร้างของรถไฟ ชานเมืองสายสีแดงได้ ซึ่งตนเห็นว่าการหยุดบริการที่หัวลำโพงเป็นเรื่องสำคัญที่ต้องทำให้ เกิดความชัดเจน จึงให้ รฟท.ทำแผนใหม่ให้ชัดเจนและต้องตัดสินใจให้เด็ดขาด ภายในปี 2564 เพราะไม่ต้องการให้ปิดถนนรอรรถไฟวิ่งผ่าน เป็นปัญหาจราจรอีกต่อไป พร้อมกันนี้ จะได้เดินหน้าการพัฒนาหัวลำโพงได้

"หากยังไม่กล้าทำให้ชัดเจน มัวแต่กังวลคนใช้บริการเยอะไม่หยุดเสียที ทุก อย่างก็เดินต่อไม่ได้ ผมกล้ายอมรับถูกวิพากษ์วิจารณ์ เพราะสุดท้ายคนส่วนใหญ่ จะได้ประโยชน์มหาศาล ดังนั้นต้องกล้าที่จะทำ"

ส่วนการให้บริการสำหรับผู้ที่ต้องการเดินทางมายังหัวลำโพงจะไม่กระทบ เพราะ จะมีระบบฟีดเดอร์เป็นรถ ชสมก. วิ่งบริการระหว่างสถานีกลางบางซื่อ-หัวลำโพง ใช้ ทางด่วน และใช้ระบบตัวร่วม ผู้โดยสารซื้อตั๋วรถไฟ ปลายทาง "หัวลำโพง" เมื่อลงรถไฟ ที่สถานีกลางบางซื่อจะสามารถใช้รถ ชสมก. ต่อไปยังหัวลำโพง โดยไม่ต้องเสียค่าโดยสาร เพิ่ม อาจต้องปรับพฤติกรรมการเดินทาง

ส่วนการพัฒนาที่ดินรถไฟ คาดหมายในปี 2565 ไม่เฉพาะหัวลำโพง ยังมีทำเล ทองที่จะนำมาพัฒนาอีก เช่นสถานีธนบุรี-ศิริราช, พื้นที่แนวพระรามเก้า RCA-คลองตัน ประมาณ 135 ไร่ ซึ่งล้วนมีศักยภาพ มีระบบคมนาคมเชื่อมต่อพื้นที่ที่จะสร้างรายได้เพิ่ม ให้ รฟท. และสามารถนำมาออกทุนบริการด้าน PSO และคาดหวังว่าจะแก้ปัญหา ขาดทุนของรฟท.ได้อย่างยั่งยืนใน 5 ปี จะเห็นรูปธรรม

23 ธ.ค.ปรับตารางเดินรถไฟใหม่ วิ่งเข้าหัวลำโพง เหลือ 22 ขบวน

รถไฟชานเมืองสายสีแดง เส้นทางบางซื่อ-รังสิต และบางซื่อ-ตลิ่งชัน กำหนดเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ โดยเก็บค่าโดยสาร รวมถึงเป็นการเปิดใช้สถานีกลางบางซื่ออย่างเป็นทางการวันที่ 29 พ.ย. 2564 โดยมีบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.) เป็นผู้เดินรถ

ส่วนขบวนรถไฟชานเมือง รถไฟทางไกล ในปัจจุบัน รฟท. ได้วางแผนปรับตารางการเดินทางใหม่ จำนวน 155 ขบวน โดย เริ่มในวันที่ 23 ธ.ค. 2564 เบื้องต้นจะปรับลดการเดินทางเข้าสู่สถานีหัวลำโพง เหลือ 22 ขบวน/วัน

โดยขบวนรถไฟสายเหนือ และสายอีสาน ปรับตารางเดินรถใหม่ รวม ทั้งหมด 74 ขบวน

1. รถไฟทางไกล เชิงพาณิชย์ สายเหนือ ต้นทางเชียงใหม่ สายอีสานต้นทาง"หนองคาย และอุบลราชธานี"จะวิ่งบนโครงสร้างสายสีแดงเข้าสู่สถานีกลางบางซื่อ รวม 42 ขบวน/วัน

2. รถไฟชานเมือง สายเหนือ/สายอีสาน อีกจำนวน 14 ขบวน / วัน ผู้โดยสารเปลี่ยนให้ใช้สถานีรังสิต และสถานีดอนเมือง เป็นจุดเชื่อมต่อกับรถไฟสายสีแดง เพื่อเข้าสู่สถานีกลางบางซื่อ

3. รถไฟชานเมือง สายเหนือ จำนวน 2 ขบวน /วัน วิ่งบนโครงสร้างรถไฟชานเมืองสายสีแดงสู่สถานีกลางบางซื่อ

4. รถไฟชานเมือง สายเหนือ/สายอีสาน จำนวน 6 ขบวน / วัน วิ่งบนโครงสร้างรถไฟชานเมืองสายสีแดงจากรังสิต-วัดเสมียนนารี จากนั้นจะใช้ทางรถไฟเดิมวิ่งเข้าสู่สถานีบางซื่อเดิม และเข้าสู่สถานีหัวลำโพง เนื่องจากเป็นขบวนที่มีผู้โดยสารจำนวนมาก จึงจะทยอยปรับต่อไป

5. ขบวนรถวิ่ง Loop เป็นฟีดเดอร์ สายสีแดงเส้นทางดอนเมือง-รังสิต-บางปะอิน-อยุธยา จำนวน 10 ขบวน / วัน ความถี่ 1 ชม./ขบวนรองรับการยกเลิกเดินรถไฟบางขบวน

Action Plan

การพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)

● ที่มา : บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด (เอสอาร์ทีอ)

ก.ย.-พ.ย. 2565	ระยะเวลา 3 เดือน	การวางแผนแนวคิด การพัฒนาเบื้องต้น
ธ.ค. 2564 พ.ย. 2565	ระยะเวลา 7 เดือน	จัดทำแผนแม่บท (ระยะสั้น-ระยะยาว) เสนอคมนาคม เพื่อคัดเลือกที่ปรึกษาด้านแผนแม่บท และที่ปรึกษาออกแบบ
ก.ค.-ก.ย. 2565	ระยะเวลา 3 เดือน	สรุปแผนปฏิบัติการและรายละเอียดการพัฒนา และมูลค่าการลงทุน โครงสร้างการลงทุน เสนอขออนุมัติ
ค.ค. 2565 ก.พ. 2566	ระยะเวลา 5 เดือน	กระบวนการสรรหาเอกชน และเจรจา สัญญาภายใต้โครงสร้างการลงทุน

อยู่ระหว่างเตรียมแผนงาน

ส่งมอบพื้นที่ก่อสร้าง




รถไฟฟ้าสายใต้ มีสถานีตั้งชั้นเป็นสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร มีจำนวน 62 ขบวน ขบวนรถเร็ว รถด่วน รถด่วนพิเศษ จำนวน 24 ขบวน/วัน จะใช้เส้นทางรถไฟเดิมวิ่งเข้าสถานีบางซื่อเดิม เนื่องจากอยู่ระหว่างจัดหาระบบห้ามล้ออัตโนมัติ โดยหัวรถจักรจะเข้ามากลางปี 2565 จากนั้นจะทดสอบการเดินทางร่วมระหว่างรถไฟทางไกลกับสายสีแดงต่อไป

รถไฟฟ้าชานเมือง จากสุพรรณบุรี และนครปฐม จำนวน 2 ขบวน/วันวิ่งเข้าสถานีหัวลำโพง

รถไฟฟ้าชานเมือง เข้าสถานีธนบุรี สามารถใช้สถานีตั้งชั้นของสายสีแดงเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารได้ มีจำนวน 2 ขบวน/วัน และขบวนรถเดิมอีก 10 ขบวน

ขบวนรถวิ่ง Loop เส้นทางสถานีธนบุรี-ศาลายา-มหิตล-นครปฐม เป็นฟีดเดอร์สายสีแดง จำนวน 24 ขบวน/วัน

รถไฟฟ้าสายตะวันออก มีการยกเลิก 7 ขบวน ที่เดินรถจากสถานีบางซื่อเข้าพื้นที่ชั้นใน มีการปรับตารางเดินรถ 19 ขบวน

รถไฟฟ้าชานเมือง 14 ขบวน/วัน เข้าสถานีหัวลำโพงเนื่องจากมีผู้โดยสารจำนวนมาก

รถไฟฟ้าชานเมือง จำนวน 5 ขบวน ปรับวิ่งถึงสถานีมักกะสัน เป็นจุดเชื่อมต่อกับ แอร์พอร์ตเรลลิงก์

มีจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า 3 จุด คือ 1. สายเหนือ/อีสาน ที่สถานีเชียงรากน้อย ตามผลศึกษาใจเก่าเดิม จะมีการทำลานขนส่งและขยายทางใช้เงินลงทุน 497.3 ล้านบาท และหาหรือผู้ประกอบการขนส่งในการเข้ามาดำเนินการขนถ่ายสินค้า 2. สายใต้ ที่สถานีวัดสุวรรณ จะปรับปรุงวงเงินค่าก่อสร้าง 519.5 ล้านบาท และ 3. สายตะวันออก ที่ ICD ลาดกระบัง

ปรับโฉมชานชาลา-โรงซ่อม สำนักงาน swท. 120 ไร่

ชุดแลนด์มาร์กแห่งใหม่

สำหรับสถานีกรุงเทพ ปัจจุบันมีพื้นที่รวม 120 ไร่ แบ่งเป็น

โซน A - พื้นที่ถนนเข้าออก และลานจอดรถ ด้านคลองผดุงกรุงเกษม 16 ไร่

โซน B - อาคารสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) 13 ไร่

โซน C - โรงซ่อมรถดีเซลรางและรถโดยสาร 22 ไร่

โซน D - ชานชาลาทางรถไฟ 12 ชาน และย่านสับเปลี่ยน 49 ไร่

โซน E - อาคารสำนักงานการรถไฟ ตึกคลังพัสดุ 20 ไร่

อาณาเขต ตั้งแต่ด้านติดถนนพระราม 4 ทอดยาว ผ่านพื้นที่ชานชาลาอาคารกองบังคับการตำรวจรถไฟ สำนักงาน รฟท. ตึกแดง จดถนนพระราม 1 ติดกับสะพานกษัตริย์ศึก ขนาบข้างด้วยคลองผดุงกรุงเกษมและถนนรองเมือง มูลค่าที่ดินกว่า 1.5 หมื่นล้านบาท

บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด (เอสอาร์ทีเอ) ในฐานะบริษัทลูกของ รฟท. ได้นำเสนอการศึกษา "สถานีกรุงเทพ" ว่ามีแนวคิดการพัฒนา "เน้นเป็นพื้นที่สาธารณะให้กับคนเมือง และเพิ่มศักยภาพพื้นที่เชิงพาณิชย์" และด้วยทำเลที่ตั้งอยู่กลางเมือง ใกล้ทางด่วน มีรถไฟสีแดงส่วนต่อขยาย และ MRT สีน้ำเงิน มีเส้นทางรถท่องเที่ยวรอบเมือง ติดคลองผดุงกรุงเกษม สามารถจะพัฒนาเป็น "ศูนย์คมนาคมกลางเมือง"

โดยการจัดสรรพื้นที่เน้นการพัฒนาแนวตั้ง สำหรับเชิงพาณิชย์ที่ทันสมัย (State-of-Art Mixed Use) เป็นแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่เชิงวัฒนธรรมร่วมสมัย แหล่งศูนย์รวมร้านค้า และร้านอาหารที่มีชื่อรอบเกาะรัตนโกสินทร์ ผสมผสาน สินค้าแบรนด์เนมระดับโลก รวมถึงศูนย์ประชุมนานาชาติ และอนุรักษ์อาคาร สถาปัตยกรรมเดิม พื้นที่ประวัติศาสตร์เป็นพิพิธภัณฑ์ (Life Museum) เป็นสะพานเชื่อมประวัติศาสตร์ สู่ออนาคต ส่วนพื้นที่โดยรอบมีปรับเป็นพื้นที่สีเขียวพื้นที่กิจกรรม (Green Space)

"อนุรักษ์มรดก คงความเป็นอัตลักษณ์เดิม ปรับปรุงผสมโมเดิร์น เพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินชีวิตสมัยใหม่ เป็นแลนด์มาร์คแห่งใหม่ ของกรุงเทพฯ"

เปิดพิมพ์เขียว “หัวลำโพง” มิกซ์ยูสระดับเวิลด์คลาส ขนาดพื้นที่ 9 แสนตารางเมตร

สถานีกรุงเทพ มีทำเลที่ตั้งที่โดดเด่นอย่างมาก เนื่องจากฝั่งหนึ่งเป็นย่านเมืองเก่า ไซนาทาว์น และอยู่ไม่ห่างจากรอบเกาะรัตนโกสินทร์ กับอีกฝั่งเป็น ศูนย์กลางธุรกิจ หรือ CBD แนวคิดการพัฒนาจึงออกมาในรูปแบบการผสมผสานระหว่างอัตลักษณ์เมืองเก่า และความทันสมัย ชื่อ “Hualampong Heritage Complex” โดยอาคารโดมสถานีหัวลำโพงด้านหน้าจะอนุรักษ์ไว้เพื่อรำลึกประวัติศาสตร์ของกิจการรถไฟไทยในอดีต

มีพื้นที่พัฒนารวมประมาณ 900,000 ตารางเมตร ประกอบด้วย เฟสแรก ปรับปรุงอาคารโดมสถานีกรุงเทพ พื้นที่ประมาณ 25,000 ตารางเมตร ซึ่งจะมีการบูรณะโดยคงสถาปัตยกรรมเดิมและพัฒนาโครงสร้างใหม่เป็นพื้นที่สำหรับร้านค้า แบรินด์เนม พิกเจอร์กันต์รถไฟ

พัฒนาพื้นที่ส่วนถัดไปผุดอาคารสูงเป็นสำนักงาน ซึ่งการออกแบบตึกนี้ได้แรงบันดาลใจจาก...โลโก้ของ รฟท. ที่มีลักษณะเป็นปีกนกโอบรอบตึก โดยมีพื้นที่รวม 130,000 ตารางเมตร

พัฒนาพื้นที่ติดกับคลองผดุงกรุงเกษม เป็น Promenade ประมาณ 5 ชั้น พื้นที่ประมาณ 110,000 ตารางเมตร มีร้านค้าและสำนักงาน และมีลานกิจกรรม และทางลงท่าเรือด้วย เพื่อใช้สำหรับการท่องเที่ยวทางน้ำรูปแบบใหม่ๆ และมีอาคารส่วนของศูนย์ประชุม ขนาดพื้นที่ 55,000 ตารางเมตร และอาคารเป็น โรงแรม Service Residence พื้นที่ 60,000 ตารางเมตร

ส่วนเฟส 2 จะเป็นการพัฒนา ส่วนทางรถไฟและย่านสีเบิ้ลี่ยน เป็นอาคารสูงอีก 4 หลัง พื้นที่รวม 490,000 ตารางเมตร พัฒนาสำนักงาน หรือโรงแรม

สำหรับที่ทำการสำนักงานของกิจการรถไฟและตึกแดง ตึกคลังพัสดุ ในปัจจุบัน มีพื้นที่รวมประมาณ 30,000 ตารางเมตร เป็นอาคารอนุรักษ์ คงสถาปัตยกรรมเดิม จะไม่มีการเปลี่ยนแปลง โดยจะบูรณะเป็นร้านค้า และโรงแรมระดับ 6 ดาว เหมือนในยุโรป หลังจากนั้น จะจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำแผนแม่บท และที่ปรึกษาออกแบบ เพื่อลงรายละเอียด รูปแบบ มูลค่าโครงการที่เกิดประโยชน์สูงสุด

เร่งไทม์ไลน์ ศึกษาออกแบบ ตั้งเป้าเปิดประมูล ค.ค. 65

สำหรับ Action Plan แนวทางการพัฒนาพื้นที่ ประกอบด้วย การวางแผนแนวคิด การพัฒนาเบื้องต้น ช่วงเดือน ก.ย.-พ.ย. 65 จัดทำแผนแม่บท (ระยะสั้น-ระยะยาว) เสนอคมนาคม เพื่อคัดเลือกที่ปรึกษาด้านแผนแม่บทและที่ปรึกษาออกแบบ เดือน ธ.ค. 64-มี.ย. 65

สรุปแผนปฏิบัติการและรายละเอียดการพัฒนาและมูลค่าการลงทุน โครงสร้าง การลงทุน เสนอขออนุมัติ เดือน ก.ค.-ก.ย.65 ,กระบวนการสรรหาเอกชน และเจรจา สัญญาภายใต้โครงสร้างการลงทุน เดือน ต.ค.65-ก.พ. 66 จากนั้น เป็นช่วงการส่งมอบพื้นที่ก่อสร้าง

เร่งแก้ “สีผังเมือง” อุปสรรคผุดตึกสูง

การพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ ยังมีปัญหา อุปสรรค ที่ต้องเร่งแก้ไข ในประเด็น ผังเมืองกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ที่ระบุว่าสถานีหัวลำโพง ผังที่ดินเป็นสีน้ำเงิน เป็นสถานที่ราชการ ดังนั้นภายใต้นโยบายการจัดระเบียบที่ดินต้องสอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อประโยชน์สูงสุดเชิงพาณิชย์ และการพิจารณาปรับผังเป็นสีแดงตามพื้นที่โดยรอบ เป็นสิ่งจำเป็นต่อรูปแบบการพัฒนา และจูงใจเอกชนเข้าร่วมลงทุน

รฟท.ต้องไปดำเนินการเปลี่ยนผังสี เพื่อก่อสร้างตึกสูงรวมถึงการยุติการเดินทางรถไฟเข้าสถานีหัวลำโพง เพื่อจัดเตรียมพื้นที่ส่งมอบให้เอกชนที่จะเข้ามาพัฒนา ขณะที่ยังมีข้อกังวล เรื่องการจัดระเบียบชุมชน สองข้างทางรถไฟ และเมื่อนักลงทุนที่จะเข้ามาแล้วจะมีกรณีหรือ...ปรับ เปลี่ยนแบบ มีการทุบทำลายสถาปัตยกรรม ที่ควรอนุรักษ์ของสถานีหัวลำโพงหรือไม่!!!