



จุดเปลี่ยน

'ววลำพอง-หัวลำโพง'สู่หนไหน?

กระทรวงคมนาคมยืนยันว่า ข่าวกว่าจะทุบสถานีหัวลำโพงนั้น ข่าวปลอม ข้อมูลเท็จ กระทรวงคมนาคมมีนโยบายให้รถไฟฟ้าทุกขบวน โดยเฉพาะรถไฟฟ้าทางไกล ปรับสถานีปลายทางจากสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) เป็นสถานีกลางบางซื่อ เพื่อช่วยแก้ปัญหาการจราจรติดขัดบนถนน

1. คุณค่าทางประวัติศาสตร์ของหัวลำโพง

แฟนเพจ "เรื่องเล่า ภาพเก่า ในอดีต" ได้เล่าเรื่อง "สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)" ไว้อย่างน่าสนใจว่า

"...ย่านหัวลำโพง เป็นพื้นที่หนึ่งที่มีเรื่องราวความเป็นมาที่ยาวนานแห่งหนึ่งของนครกรุงเทพฯ อันเป็นเมืองหลวงของไทยซึ่งในอดีตพื้นที่ของย่านหัวลำโพง ไม่ได้เฉพาะเจาะจงเพียงพื้นที่ภายในสถานีรถไฟกรุงเทพฯ หรือสถานีรถไฟหัวลำโพง เท่านั้น (สถานีรถไฟกรุงเทพฯ กับสถานีหัวลำโพงคนละที่กันนะครับ)

หากแต่ย่านหัวลำโพงที่ผมบอกนี้มีพื้นที่ ที่ใหญ่มาก ถ้านับจากตัวสถานีรถไฟกรุงเทพฯ หรือที่เรียกกันแบบเข้าใจเองกันว่า "หัวลำโพง" ในปัจจุบันนั้นก็กินบริเวณรอบด้านไปอีกพอสมควร มีชุมชนดั้งเดิมอยู่อาศัย มีวัดหัวลำโพงที่สันนิษฐานกันว่าสร้างตั้งแต่ช่วงรัตนโกสินทร์ตอนต้น

ตามหนังสือประวัติศาสตร์หลายฉบับ ระบุว่า ย่านหัวลำโพง เคยเป็นทุ่งเลี้ยงวัว และมีต้นไม้ชนิดหนึ่งคือ ต้นลำโพง ขึ้นจำนวนมาก จึงเรียกย่านนี้กันว่า ทุ่งววลำพอง เช่นเดียวกับชื่อวัดหัวลำโพง ที่เรียกกันว่า วัดววลำพอง แล้วก็เรียกกันผิดเพี้ยนจนมาเป็น "หัวลำโพง"

หลังจากที่เมืองเริ่มเจริญเติบโต และได้รับอิทธิพลจากชนชาติตะวันตก เข้ามามากขึ้น ในปี พ.ศ. ๒๔๕๓ (สมัยรัชกาลที่ ๕) เริ่มมีการก่อสร้างสถานีรถไฟกรุงเทพ หรือสถานีรถไฟหัวลำโพง(ที่เข้าใจกัน) ซึ่งเป็นสถานีรถไฟหลักของประเทศไทย และเป็นสถานีที่เก่าแก่ที่สุดขึ้น

สถานีกรุงเทพ หรือที่เรียกกันว่าหัวลำโพง เป็นสถานีรถไฟที่อยู่คู่กับประเทศไทยมานานเป็น ร้อยกว่าปี นับแต่มีการสร้างและเริ่มเปิดใช้งานตั้งแต่วันที่ ๒๕ เดือนมิถุนายน ปี พ.ศ. ๒๔๕๕

โดยในช่วงแรกเริ่ม ไม่เพียงแต่ขนส่งมวลชนเท่านั้น แต่ยังเป็นศูนย์กลางของการส่งสินค้าที่สำคัญ มีสินค้าจากทุกภูมิภาคของประเทศไทยส่งมายังสถานีหัวลำโพง ก่อนจะกระจายไปขายยังพื้นที่ต่างๆ ในกรุงเทพฯ

จนในปี พ.ศ. ๒๕๐๓ ทางภาครัฐจึงตัดสินใจย้ายส่วนของการขนส่งสินค้าไปยังพื้นที่อื่น และปรับปรุงให้สถานีหัวลำโพงให้บริการเฉพาะขนส่งมวลชนเพียงอย่างเดียว

แนวหน้า

Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 900

Section: First Section/ความเห็น

วันที่: ศุกร์ 26 พฤศจิกายน 2564

ปีที่: 42

ฉบับที่: 14821

หน้า: 5(บน)

Col.Inch: 112.63 Ad Value: 101,367

PRValue (x3): 304,101

คลิป: ชาว-ดำ

คอลัมน์: กวนน้ำให้ใส: จุดเปลี่ยน'วูล์ฟอง-หัวลำโพง'สู่ไหน?

ตลอดระยะเวลาห้าสิบกว่าปี ที่สถานีรถไฟกรุงเทพฯ (หรือที่หลายท่านเรียกว่าหัวลำโพง) ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้า นอกจากจะทำให้ชุมชนดั้งเดิมขยายตัวแล้ว ยังสร้างแหล่งการค้าขายแห่งใหม่ๆ และทำให้เกิดชุมชนย่อยใกล้เคียงกับสถานีรถไฟแห่งนี้อีกจำนวนมากด้วย

โดยชุมชนใหม่ๆ ที่อยู่บริเวณนี้ส่วนใหญ่เป็นคนไทยเชื้อสายจีนที่เติบโตจากการทำการค้าจากสินค้าที่ขนส่งมาทางสถานีหัวลำโพง และกลุ่มคนที่ขยายตัวมาจากทางฝั่งเยาวราช

แม้ว่าหลังจากปี พ.ศ. ๒๕๐๓ สถานีรถไฟกรุงเทพฯ (หัวลำโพงที่เรียกกัน) จะไม่ได้เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าแล้ว แต่ยังมีส่วนของการขนส่งมวลชนที่ถือว่าสำคัญไม่แพ้กัน รวมถึงชุมชนที่เข้ามาตั้งรกรากในพื้นที่ใกล้เคียง ต่างก็มีแนวทางในการทำการค้า สร้างจุดเด่นในพื้นที่ของตัวเอง

โดยที่ดินรอบสถานีรถไฟแห่งนี้และพื้นที่ใกล้เคียง ส่วนใหญ่เป็นที่ดินของหน่วยงานภาครัฐ เช่น การรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ดินของสำนักงานทรัพย์สินพระมหากษัตริย์และ ที่ดินของสำนักงานจัดการทรัพย์สินจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ลักษณะการอยู่อาศัยจึงเป็นไปในแบบสิทธิการเช่า



มีเพียงพื้นที่บางส่วนที่เป็นของประชาชนทั่วไปที่สามารถซื้อขายได้แบบมีกรรมสิทธิ์ได้ ที่อยู่อาศัยที่เป็นตึกแถวส่วนใหญ่จึงเป็นที่อยู่อาศัยในรูปแบบสิทธิการเช่า กลายเป็นเมืองที่เติบโตตามกาลเวลา พื้นที่ใกล้เคียงของย่านหัวลำโพงก็เติบโตไปมากเช่นกัน

ย้ำเตือนความทรงจำ

“สถานีรถไฟกรุงเทพฯ” หรือที่เรียกกันว่า “สถานีหัวลำโพง” เป็นสถานีรถไฟที่เก่าแก่คู่บ้านเมืองเรามาช้านาน.. เริ่มก่อสร้างในปลายสมัย ล้นเกล้ารัชกาลที่ ๕ คือในปี พ.ศ. ๒๔๕๓ การก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการโดยมีพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๖ ได้ทรงเสด็จพระราชดำเนินกระทำพิธีก่อกำเนิดสัญญาไฟฟ้าเป็นสัญญาฉบับให้ขบวนรถไฟขบวนแรกเข้าสู่อาคารสถานี เมื่อวันที่ ๒๕ เดือนมิถุนายน ปี พ.ศ. ๒๔๕๕

และนี่เป็นเรื่องราวที่นำมาเล่าให้ได้อ่านกัน ...

ภาพจากโปสการ์ด หรือไปรษณียบัตรเก่าๆ เป็นภาพสถานีรถไฟกรุงเทพฯ หรือที่เรียกกันคุ้นชินกันว่า “สถานีรถไฟหัวลำโพง” ซึ่งสถานีหัวลำโพง จริงๆ นั้นมีอยู่จริงๆ และอยู่ไม่ไกลจากสถานีรถไฟกรุงเทพฯ แห่งนี้แต่ได้ถูกยกเลิกและรื้อทิ้งไปนานแล้วนั่นเอง (สถานีรถไฟกรุงเทพฯ จึงไม่ใช่สถานีรถไฟหัวลำโพงอย่างที่หลายคนเข้าใจและเรียกต่อกันมา)...”

2. ในเมื่อยืนยันว่าจะไม่ทูปหัวลำโพง แต่จะเก็บไว้ทำอะไร?

กระทรวงคมนาคม โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย มีแนวทางจะพัฒนาพื้นที่สถานีหัวลำโพง โดยบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทลูกของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระบุว่า หลังจาก ร.ฟ.ท. ย้ายการเดินรถไฟไปที่สถานีกลางบางซื่อทั้งหมดแล้ว จะเริ่มพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีหัวลำโพง เน้นการเป็นพื้นที่สาธารณะให้กับคนเมือง และเพิ่มศักยภาพเชิงพาณิชย์ โดยการพัฒนายังคงความเป็นอัตลักษณ์เดิมให้สอดคล้องกับความสมัยใหม่และปรับเข้ากับรูปแบบการดำเนินชีวิตในปัจจุบัน ดังนั้น จะยังคงอนุรักษ์อาคารหัวลำโพงและจุดสำคัญทางประวัติศาสตร์ในบริเวณนี้อย่างครบถ้วน

ถึงตรงนี้ น่าจะตัดเรื่องทูปสถานีหัวลำโพงทิ้งไปได้เลย เหลือแต่เพียงว่ายังให้มีรถไฟวิ่งเข้ามาหัวลำโพงอยู่หรือไม่ แค่นั้น หรือจะใช้ประโยชน์อย่างไรให้คุ้มค่าประโยชน์ใช้สอย และคงอัตลักษณ์เดิมไว้ได้อย่างดีที่สุด

3. น่าคิดว่า ดร.สามารถ ราชพลสิทธิ์ ให้มุมมองข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนา ดังนี้

“...ไม่ปิดหัวลำโพงก็พัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ได้

อีกเหตุผลหนึ่งที่ต้องการปิดหัวลำโพงก็คือต้องการพัฒนาเป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์ เช่น ห้างสรรพสินค้า โรงแรม อาคารสำนักงาน และคอนโดมิเนียม เป็นต้น เพื่อนำรายได้เข้าการรถไฟฯ

แต่กระทรวงคมนาคมจะต้องไม่ลืมว่าหากการเดินทางเข้า-ออกหัวลำโพงสะดวกรวดเร็ว จะทำให้การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ได้ผลตอบแทนมากขึ้น เนื่องจากจะมีผู้มาใช้บริการจำนวนมาก เพราะการเดินทางเข้าออกหัวลำโพงสะดวกรวดเร็ว อันเป็นผลมาจาก “การพัฒนาพื้นที่กับทางรถไฟแบบบูรณาการ (Integrated Development of Area and Railway หรือ IDAR) ที่ใช้กันอย่างแพร่หลายในญี่ปุ่น ดังนั้น จะต้องเปิดให้บริการสถานีหัวลำโพงต่อไป

แนวหน้า

Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 900

Section: First Section/ความเห็น

วันที่: ศุกร์ 26 พฤศจิกายน 2564

ปีที่: 42

ฉบับที่: 14821

หน้า: 5(บน)

Col.Inch: 112.63 Ad Value: 101,367

PRValue (x3): 304,101

คลิป: ชาว-ดำ

คอลัมน์: กวนน้ำให้ใส: จุดเปลี่ยน'วูล่าพอง-หัวลำโพง'สู่หนไหน?

อย่าให้ “ประวัติศาสตร์ซ้ำรอย” ผมขอเสนอให้กระทรวงคมนาคมทบทวน การปิดสถานีหัวลำโพงให้รอบคอบ ให้ย้อนคิดไปถึงการปิดสนามบินดอนเมือง ในปี 2549 ทันทึที่เปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ ทำให้ผู้โดยสารที่อยู่ใกล้สนามบิน ดอนเมืองจำนวนมากเดือดร้อน ต้องเดินทางไกลไปขึ้นเครื่องที่สนามบินสุวรรณภูมิ ด้วยเหตุนี้ จึงต้องเปิดใช้สนามบินดอนเมืองอีกครั้ง...

..บทเรียนจากการปิด-เปิดสนามบินดอนเมืองหลายครั้ง ถือเป็นบทเรียนที่ กระทรวงคมนาคมจะต้องพิจารณาให้รอบคอบ เพื่อไม่ให้ “ประวัติศาสตร์ซ้ำรอย” ที่จะต้องปิด-เปิดสถานีหัวลำโพงหลายครั้งเช่นเดียวกัน

อย่าเร่งแกหัวลำโพงที่ทรงคุณค่าทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมมา ยาวนานถึง 105 ปี เลย !”

สารสัมพันธ์