



รายการ ร้อยเรื่อง...เมืองไทย

สถานีวิทยุกระจายเสียงรัฐสภา และสำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ถนนสามเสน เขตดุสิต กรุงเทพฯ 10300 โทร. 0-2242-5900 ต่อ 5741

เรื่อง จากสถานีหัวลำโพง...สู่สถานีกลางบางซื่อ
ผู้เรียบเรียง นางอารียา สุขโต วิทยากรชำนาญการพิเศษ
กลุ่มงานบริการวิชาการ 2 สำนักวิชาการ
ออกอากาศ มกราคม 2565

สถานีรถไฟกรุงเทพหรือหัวลำโพง สถานีรถไฟแห่งแรกของประเทศไทยที่ผ่านการเดินทางและถ่ายทอดเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ยาวนานกว่า 105 ปี เริ่มก่อสร้างในปลายสมัยรัชกาลที่ 5 ในปีพุทธศักราช 2453 การก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการโดยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวได้เสด็จฯ ทรงทำพิธีกดปุ่มสัญญาณไฟฟ้าให้รถไฟขบวนแรกเข้าเทียบชานชาลาสถานีกรุงเทพ เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน พุทธศักราช 2459 สถานีรถไฟกรุงเทพมีความสง่างามโดดเด่นด้วยตัวอาคารรูปโดมสไตล์อิตาเลียนผสมผสานกับศิลปะยุคเรอเนสซองส์ ซึ่งรถไฟไทยในขณะนั้นนับว่ามีความทันสมัยมาก ใช้การเดินทางด้วยหัวรถจักรดีเซลเป็นครั้งแรกในภูมิภาค แม้ปัจจุบันความเจริญจะแปรเปลี่ยนเกิดเป็นเส้นทางถนนและใช้รถยนต์ในการสัญจรตามยุคสมัย แต่ทุกวันนี้รูปแบบการเดินทางของประชาชนจำนวนมากที่ต้องพึ่งพาการเดินทางด้วยรถไฟยังมีอยู่ไม่น้อย และในอนาคตการรถไฟแห่งประเทศไทยได้พัฒนาไปสู่ยุครถไฟฟ้า รถไฟความเร็วสูง เข้ามาเพิ่มจากการเดินทางรถไฟดีเซลรางแบบเดิม

การเดินทางด้วยรถไฟ ซึ่งรถไฟที่มีความสำคัญอย่างมากต่อผู้ที่พักอาศัยอยู่ในย่านรอบนอกของเมืองที่มีความจำเป็นต้องเดินทางมาสู่ใจกลางเมือง คือ “ขบวนรถไฟชานเมือง” ด้วยสามารถขนส่งผู้โดยสารได้จำนวนมากต่อเที่ยวและมีความปลอดภัยสูง อีกทั้งปัจจัยที่มีส่วนสำคัญที่ทำให้รถไฟระบบนี้เป็นอีกทางเลือกของหลายคน คือ ราคาค่าโดยสารที่ราคาประหยัด ดังนั้น การยกเลิกรถไฟวิ่งเข้าสถานีหัวลำโพงจะมีผู้ได้รับผลกระทบเป็นจำนวนมาก และหากต้องย้ายจากสถานีปลายทาง ณ หัวลำโพง ไปยังสถานีกลางบางซื่อซึ่งเป็นชุมทางการขนส่งระบบรางแห่งใหม่ ผู้โดยสารที่เดินทางจากชานเมืองและจังหวัดห่างไกลสามารถเข้าถึงศูนย์กลางกรุงเทพฯ จะต้องลงรถไฟที่สถานีกลางบางซื่ออาจทำให้เสียเวลาและค่าเดินทางเพิ่มขึ้น และกระทบค่าใช้จ่ายในการเดินทางของคนกลุ่มหนึ่ง ซึ่งจุดเด่นของขนส่งระบบราง “ขบวนรถไฟชานเมือง” คือ มีขบวนรถที่เข้า-ออก สถานีกรุงเทพและสถานีธนบุรี เดินทางไปยังปลายทางที่ห่างจากต้นทางไม่เกิน 150 กิโลเมตร และจอดรับส่งผู้โดยสารทุกสถานี ไม่เว้นแม้แต่ป้ายหยุดรถที่เป็นจุดขึ้นลงย่อย ๆ ได้รับความนิยมด้วยราคาประหยัดใช้เวลาเดินทางไม่นานเมื่อเทียบกับระบบขนส่งทางบก รวมถึงการเข้ามาถึงใจกลางเมือง สามารถนำผู้โดยสารจากแหล่งที่อยู่อาศัยโดยรอบปริมาณพลตั้งแต่ปฐมฐานที่อยู่ด้านเหนือ นครปฐมอยู่ตะวันตก และฉะเชิงเทราอยู่ตะวันออก ซึ่งรถไฟที่มุ่งหน้าไปทั่วทุกภาคของไทยนั้นมีจุดเริ่มต้นที่สถานีกรุงเทพ หรือสถานีหัวลำโพง

ก่อนจะแยกออกไปทิศทางต่าง ๆ ทางรถไฟสายเหนือและสายอีสานจะไปทางด้านทิศเหนือ ผ่านพื้นที่การค้าสำคัญ เช่น ตลาดโบ้เบ้ ยมราช สามเสน บางซื่อ บางเขน หลักสี่ สนามบดินดอนเมือง เข้ารังสิต และวิ่งต่อไปยังจังหวัดพระนครศรีอยุธยา สายตะวันออก วิ่งไปมักกะสัน หัวหมาก ลาดกระบัง หัวตะเข้ และข้ามจังหวัดออกไปจังหวัดฉะเชิงเทรา ส่วนสายใต้ วิ่งไปด้านทิศตะวันตก ผ่านบางซื่อ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาผ่านบางบำหรุ ตลิ่งชัน เข้าศาลายา และไปจังหวัดนครปฐม ซึ่งการเดินทางขบวนนี้จะมี “รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง” เข้ามาให้บริการในอนาคต

การเปิดตัว “รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง” ตั้งแต่วันที่ 29 พฤศจิกายน 2564 เป็นต้นมานั้น คือการพัฒนาคุณภาพการบริการจากรถไฟฟ้าชานเมืองที่ให้บริการอยู่เดิมเป็นการเดินทางในรูปแบบรถไฟฟ้า เป็นคู่โดยสารแบบปรับอากาศที่ทันสมัยและมีความถี่ของจำนวนรอบการเดินทางที่เพิ่มขึ้น ใช้การเดินทางตามแนวเส้นทาง การเดินทางไปตามแนวรางรถไฟเดิม โดยเริ่มที่สถานีกลางบางซื่อ ที่สร้างขึ้นเพื่อเป็นสถานีรองรับขบวนรถไฟฟ้า และระบบรางทดแทนสถานีกรุงเทพที่คับแคบ โดยเปิดให้บริการตั้งแต่เวลา 05.30-24.00 นาฬิกา อัตราค่าโดยสารเริ่มต้น 12 บาท สูงสุดไม่เกิน 42 บาทตลอดสาย ทั้งนี้ รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ที่เปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบครอบคลุมสายเหนือและสายตะวันตก สายเหนือจากรังสิต-บางซื่อ รวม 10 สถานี ระยะทาง 26 กิโลเมตร ใช้เวลา 23 นาที และสายตะวันตกจากตลิ่งชัน-บางซื่อ รวม 4 สถานี ระยะทาง 15 กิโลเมตร ใช้เวลาเพียง 17 นาที มีการเชื่อมต่อสำหรับผู้โดยสารที่เดินทางด้วยรถไฟใต้ดินสายสีน้ำเงิน โดยสามารถใช้ทางเดินใต้ดินที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟใต้ดินเข้ากับสถานีกลางบางซื่อได้โดยตรง และบริเวณสถานีกลางบางซื่อ มีการจัดระบบการเดินทาง และจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้เดินทางด้วยรถสาธารณะและรถส่วนบุคคล รวมทั้งได้จัดพื้นที่จอดรถชั้นใต้ดินให้บริการโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย และสามารถจอดรถได้ถึง 1,700 คัน

การออกคำสั่งโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อชะลอการให้บริการรถไฟทางไกลและรถไฟฟ้าชานเมืองที่สถานีกลางบางซื่อออกไปก่อน จากเดิมที่มีแผนระงับการเดินทางที่สถานีกรุงเทพ โดยย้ายไปรวมที่สถานีกลางบางซื่อ ตั้งแต่วันที่ 23 ธันวาคม 2564 เป็นต้นไปนั้น เกิดการคัดค้านจากประชาชนผู้ได้รับผลกระทบมากมาย เพราะแม้จะมีรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง แต่การเชื่อมต่อยังไม่ครอบคลุมการใช้บริการของคนรอบนอกกรุงเทพฯ ทำให้เดือดร้อน อีกทั้งราคาค่าโดยสารที่เพิ่มขึ้นในภาวะที่เศรษฐกิจยังไม่สู่ภาวะปกติจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ซึ่งในอนาคตสถานีรถไฟกรุงเทพ หรือหัวลำโพงจะต้องเปลี่ยนพื้นที่สู่บทบาทใหม่เพื่อการพัฒนาเชิงพาณิชย์ การท่องเที่ยวและการประกอบการเชิงสร้างสรรค์ เป็นศูนย์กลางอนุรักษ์ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมที่เชื่อมโยงย่านเมืองเก่าและย่านการค้าใหม่ เป็นพื้นที่สาธารณะเพื่อการเรียนรู้ที่ตอบสนองความต้องการของกลุ่มคนที่หลากหลาย โดยมีคณะนักวิจัยจาก 5 สถาบันการศึกษาร่วมการเก็บข้อมูล และรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องของกลุ่มต่าง ๆ บริเวณพื้นที่โดยรอบ ซึ่งหลายภาคส่วนจะร่วมกันกำหนดทิศทางอนาคตของหัวลำโพงต่อไป

บรรณานุกรม

- จุดประกาย. (24 พฤศจิกายน 2564). ถ้าปิด “หัวลำโพง” “รถไฟฟ้าเมือง” จะไปทางไหน. **กรุงเทพธุรกิจ**. สืบค้น 22 ธันวาคม 2564 จาก <https://www.bangkokbiznews.com/lifestyle/973664>
- เปิดแล้ว! รถไฟฟ้าสายสีแดง ให้บริการเต็มรูปแบบ ทุกวัน 05.30- 24.00 น.. (30 พฤศจิกายน 2564). **กรุงเทพธุรกิจ**. สืบค้น 13 มกราคม 2565 จาก <https://www.bangkokbiznews.com/news/974740>
- เปิด 10 จุดประวัติศาสตร์สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง). (21 ธันวาคม 2564). **ฐานเศรษฐกิจ**. สืบค้น 22 ธันวาคม 2564 จาก <https://www.thansettakij.com/property/507550>
- วันวิเศษ เนียมปาน. (24 พฤษภาคม 2564). **รถไฟฟ้าเมือง**. สืบค้น 24 ธันวาคม 2564 จาก <https://readthecloud.co/commuter-train/>
- อนาคต'หัวลำโพง'พลิกสู่พื้นที่สร้างสรรค์กลางเมือง. (26 กันยายน 2564). **ไทยโพสต์**. สืบค้น 18 มกราคม 2564 จาก <https://www.thaipost.net/main/detail/117847>