

โครงการพัฒนานักบริหารการเปลี่ยนแปลงรุ่นใหม่

ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565

รายงานการปฏิบัติราชการด้านการบริหารจัดการหน่วยงานภาครัฐส่วนกลาง
ผ่านการจัดทำโครงการสำคัญของส่วนราชการ (Flagship Project)
ของ นปร. รุ่นที่ 15 รายกลุ่ม

หัวข้อ

แนวคิดการพัฒนาพื้นที่สถานีหัวลำโพงโดยการผสมผสานเชิงพาณิชย์และเชิงอนุรักษ์

สมาชิกในกลุ่ม

1.นางสาวญาณิศา วงศ์วานิช	นักพัฒนาระบบราชการปฏิบัติการ
2.นายณัฐพันธ์ บางปา	นักพัฒนาระบบราชการปฏิบัติการ
3.นางสาวมณฑนา นกเสวก	นักพัฒนาระบบราชการปฏิบัติการ
4.นายพิทยุตม์ วิเศษศิริ	นักพัฒนาระบบราชการปฏิบัติการ
5.นายภาธร บุญนำ	นักพัฒนาระบบราชการปฏิบัติการ

ภายใต้การฝึกสอนงานของ นายจิรโรจน์ ศุกลรัตน์

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

หน่วยงาน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

เสนอ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

รายงานผลการฝึกปฏิบัติราชการด้านการบริหารจัดการหน่วยงานภาครัฐ ผ่านการจัดทำโครงการสำคัญของส่วนราชการ (Flagship Project) หัวข้อโครงการพัฒนาพื้นที่สถานีหัวลำโพงโดยการผสมผสานเชิงพาณิชย์ และเชิงอนุรักษ์ ภายใต้การฝึกสอนงานของผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่งและจราจร หน่วยงาน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ระหว่างวันที่ 1 พฤศจิกายน - 30 ธันวาคม พ.ศ. 2564 มีวัตถุประสงค์ ให้ข้าราชการในโครงการพัฒนานักบริหารการเปลี่ยนแปลงรุ่นใหม่ (นปร.) รุ่นที่ 15 พัฒนาความรู้ ความสามารถ และทักษะในการบริหารงาน การบริหารทีม และการบริหารตนเอง โดยเรียนรู้จากประสบการณ์ตรง ภายใต้การสอน การแนะนำ และการกำกับดูแลของผู้บริหารหน่วยงาน ในฐานะ ครูผู้ฝึกสอนงาน (Mentor) ผ่านการจัดทำโครงการสำคัญของส่วนราชการ เพื่อขับเคลื่อนประเด็นสำคัญในการพัฒนาประเทศ

การฝึกปฏิบัติราชการภายใต้โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีหัวลำโพงโดยการผสมผสานเชิงพาณิชย์ และเชิงอนุรักษ์ นปร. ได้รับมอบหมายงานในการออกแบบการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ที่ตอบสนองกับความต้องการของผู้ใช้บริการทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม อีกทั้งสอดคล้องกับนโยบายในการพัฒนาพื้นที่ของกระทรวงคมนาคม เพื่อเสนอเป็นแผนทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) สำหรับการรถไฟแห่งประเทศไทย ภายใต้กระทรวงคมนาคม ผ่านกระบวนการ (1) รวบรวมข้อมูลพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) และข้อมูลจากผู้มีส่วนได้เสียทั้งในด้านความต้องการ และผลกระทบที่ได้รับในการพัฒนาพื้นที่ (2) ศึกษาการพัฒนาพื้นที่ตัวอย่างทั้งในและต่างประเทศ (3) วิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) เพื่อกำหนดทิศทางและรู้แบบในการพัฒนา และ (4) ดำเนินการออกแบบพื้นที่ และกำหนดระยะเวลาการพัฒนาพื้นที่ ซึ่งมีผลการดำเนินงาน ได้แก่ **ผลผลิต (Output)** ของการดำเนินงานเป็นแผนผังการออกแบบพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) โดยแบ่งพื้นที่ตามการใช้ประโยชน์ออกเป็น 7 พื้นที่ ดังนี้ (0) พื้นที่สงวนสำหรับเชื่อมต่อรถไฟสายสีแดง (1) พื้นที่พิพิธภัณฑ์ (2) พื้นที่จุดขนส่งสาธารณะและลานจอดรถ (3) พื้นที่สวนสาธารณะ ลานกิจกรรมและสนามกีฬา (4) พื้นที่ให้เช่าเชิงพาณิชย์สำหรับจำหน่ายสินค้าของชุมชนใกล้เคียง (5) พื้นที่ห้องสมุดและพื้นที่ทำงานร่วมกัน (Co-working Space) และ (6) พื้นที่โรงแรม กำหนดระยะเวลาการพัฒนาพื้นที่เป็นระยะเวลา 12 ปี (ปี พ.ศ. 2565 - 2576) **ผลลัพธ์ (Outcome)** การดำเนินการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ของบริษัทเอสอาร์ที แอสเสท จำกัด ภายใต้การรถไฟแห่งประเทศไทย **ผลกระทบ (Impact)** การพัฒนาของพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ควบคู่กับชุมชนโดยรอบอย่างยั่งยืน และ**ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย** ในระดับกระทรวง กระทรวงคมนาคมต้องกำหนดแผนการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) และมอบหมายผู้รับผิดชอบการพัฒนาพื้นที่ให้ชัดเจน ในระดับกรม (1) จัดทำแผนการพัฒนาที่ชัดเจนทั้งผู้รับผิดชอบ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ระยะเวลา และงบประมาณ (2) พิจารณาขีดจำกัดและความเป็นไปได้ของพื้นที่ และข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (3) เปิดพื้นที่ในการรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสียในทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม

คำนำ

รายงานผลการฝึกปฏิบัติราชการด้านการบริหารจัดการหน่วยงานภาครัฐผ่านการจัดทำโครงการสำคัญของส่วนราชการ (Flagship Project) หัวข้อโครงการพัฒนาพื้นที่สถานีหัวลำโพงโดยการผสมผสานเชิงพาณิชย์และเชิงอนุรักษ์ ภายใต้การฝึกสอนงานของผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร หน่วยงาน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ระหว่างวันที่ 1 พฤศจิกายน - 30 ธันวาคม พ.ศ. 2564 มีวัตถุประสงค์ให้ข้าราชการในโครงการพัฒนานักบริหารการเปลี่ยนแปลงรุ่นใหม่ (นปร.) รุ่นที่ 15 พัฒนาความรู้ความสามารถและทักษะในการบริหารงาน การบริหารทีม และการบริหารตนเอง โดยเรียนรู้จากประสบการณ์ตรง ภายใต้การสอน การแนะนำ และการกำกับดูแลของผู้บริหารหน่วยงานในฐานะครูผู้ฝึกสอนงาน (Mentor) ผ่านการจัดทำโครงการสำคัญของส่วนราชการ เพื่อขับเคลื่อนประเด็นสำคัญในการพัฒนาประเทศ

เนื้อหาเล่มรายงาน ประกอบด้วย 5 บท ได้แก่ บทที่ 1 เป้าหมายของโครงการ บทที่ 2 แผนการดำเนินการ บทที่ 3 ข้อมูลทั่วไป นโยบาย แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ และกรณีศึกษาจากต่างประเทศ บทที่ 4 ผลการสำรวจความคิดเห็นจากแบบสอบถามความคิดเห็น และการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้เสีย และบทที่ 5 ผลการศึกษา และข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาพื้นที่

ทางคณะผู้จัดทำ (นปร.) หวังว่ารายงานการปฏิบัติราชการด้านการบริหารจัดการหน่วยงานภาครัฐส่วนกลางผ่านการจัดทำโครงการสำคัญของส่วนราชการ (Flagship Project) หัวข้อ แนวคิดการพัฒนาพื้นที่สถานีหัวลำโพงโดยการผสมผสานเชิงพาณิชย์และเชิงอนุรักษ์ จะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง และเป็นส่วนหนึ่งในทางเลือกการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ หากมีข้อผิดพลาดประการใดทางคณะผู้จัดทำขอน้อมรับคำแนะนำ เพื่อนำไปปรับปรุงต่อการปฏิบัติราชการในอนาคต

กิตติกรรมประกาศ

รายงานผลการฝึกปฏิบัติราชการด้านการบริหารจัดการหน่วยงานภาครัฐผ่านการจัดทำโครงการสำคัญของส่วนราชการ (Flagship Project) หัวข้อ โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีหัวลำโพงโดยการผสมผสานเชิงพาณิชย์และเชิงอนุรักษ์ ภายใต้การฝึกสอนงานของ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร หน่วยงาน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ระหว่างวันที่ 1 พฤศจิกายน - 30 ธันวาคม พ.ศ. 2564 ในครั้งนี้สามารถสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดีจากความร่วมมือและความอนุเคราะห์จากทุกภาคส่วน ในการนี้ ข้าราชการในโครงการพัฒนานักบริหารการเปลี่ยนแปลงรุ่นใหม่ (นปร.) รุ่นที่ 15 ขอขอบคุณ

- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรที่มอบโอกาสให้ทางผู้ดำเนินงานได้เข้ามามีส่วนร่วมในการออกแบบแนวคิดการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ ให้การสนับสนุนสถานที่ การติดต่อประสานงานกับภาคส่วนต่าง ๆ รวมถึงให้คำแนะนำในการดำเนินงานตลอดระยะเวลา 2 เดือนที่ผ่านมา

- การรถไฟแห่งประเทศไทยที่ให้การเอื้อเฟื้อสถานที่ในการเข้าชมสถานีกรุงเทพ

- กรุงเทพมหานคร กรมโยธาธิการและผังเมือง บริษัท SRT Asset จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ผู้แทนชุมชนโดยรอบสถานีกรุงเทพ ผู้ประกอบการภาคธุรกิจการเงิน ผู้ประกอบการภาคธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ ผู้ประกอบการธุรกิจยานยนต์ เจ้าหน้าที่ผู้ดูแลสถานี และประชาชนผู้สนใจที่เข้าร่วมตอบแบบสอบถามทุกท่าน ที่ให้การเอื้อเฟื้อข้อมูล ข้อเสนอแนะ ที่เป็นประโยชน์ในการจัดทำแนวทางการพัฒนาสถานีขึ้น

นอกจากนี้ยังขอขอบคุณ อาจารย์ผู้ดูแล นปร. และ พี่ ๆ เจ้าหน้าที่จากสถาบันส่งเสริมการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี (IGP) ที่ได้ติดต่อ ประสานงาน และดูแล ช่วยเหลือ นปร. อย่างเต็มที่ และสุดท้ายขอขอบคุณเพื่อน ๆ นปร. รุ่นที่ 15 ทุกคน รวมถึงทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องที่อาจมิได้กล่าวถึงในที่นี้ ที่ให้คำแนะนำและความช่วยเหลือในการดำเนินงานจนสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปผู้บริหาร	1
คำนำ	2
กิตติกรรมประกาศ	3
สารบัญ	4
สารบัญตาราง	7
สารบัญรูปภาพ	8
บทที่ 1 เป้าหมายของโครงการ	12
1.1. ที่มาและความสำคัญ	12
1.2. วัตถุประสงค์	13
1.3. ขอบเขตของโครงการ	13
1.4. ความคาดหวังของหน่วยงาน	13
บทที่ 2 แผนการดำเนินงาน	14
2.1. การศึกษาความเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาสถานีรถไฟกรุงเทพ	14
2.1.1. การออกแบบการวิจัย และการดำเนินการวิจัย	14
2.1.2. การออกแบบและจัดทำแนวทางการพัฒนาสถานีรถไฟกรุงเทพ	15
2.2. ระยะเวลาการดำเนินงาน	15
บทที่ 3 ข้อมูลทั่วไป นโยบาย แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ และกรณีศึกษาจากต่างประเทศ	17
3.1. ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)	17
3.1.1. ประวัติความเป็นมา	17
3.1.2. พื้นที่ใช้สอย	19
3.1.3. การเชื่อมต่อกับระบบขนส่ง	20
3.1.4. สภาพแวดล้อมและสิ่งปลูกสร้างโดยรอบพื้นที่สถานีกรุงเทพ	21
3.2. แผนการดำเนินการ นโยบาย และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	27
3.2.1. แผนการดำเนินงานของเอสอาร์ที แอสเสท จำกัด	27
3.2.2. แผนการเดินรถไฟชานเมืองสายสีแดง	27
3.2.3. แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี (พ.ศ.2556-2575)	28
3.2.4. แผน Bangkok Resilience Strategy	28
3.2.5. พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย	29

3.2.6. ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ และ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13	29
3.2.7. เป้าหมายการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ (SDGs)	29
3.3. ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	30
3.3.1. ทฤษฎีส่งเสริมการเดินเท้า (Walkability theory)	30
3.3.2. ทฤษฎีการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง (Transit Oriented Development: TOD)	31
3.3.3. ทฤษฎีที่เกี่ยวกับการพัฒนาเมืองสีเขียว	32
3.3.4. ทฤษฎีการบริหารจัดการพิพิธภัณฑ	33
3.4. กรณีศึกษาจากต่างประเทศ	35
3.4.1. กรณีศึกษาพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟ	35
3.4.2. กรณีศึกษาพิพิธภัณฑ	36
3.4.3. กรณีศึกษาสวนสาธารณะ	37
3.4.4. กรณีศึกษาอาคารเชิงพาณิชย์	39
3.4.5. กรณีศึกษาโรงแรม (เชิงอนุรักษ์)	40
บทที่ 4 ผลการสำรวจความคิดเห็นจากแบบสอบถามความคิดเห็น และการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้เสีย	42
4.1. ผลการสำรวจความคิดเห็นจากแบบสอบถามความคิดเห็น	42
4.1.1. ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง	42
4.1.2. พฤติกรรมของผู้ตอบแบบสอบถาม	42
4.1.3. ระดับความรู้เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงของสถานีรถไฟกรุงเทพ	43
4.1.4. ความคาดหวัง / ความคิดเห็นของกลุ่มเป้าหมายต่อการพัฒนาพื้นที่	43
4.1.5. ความคิดเห็นเพิ่มเติม	45
4.2. ผลการสำรวจความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย	45
4.2.1. ผู้แทนภาคประชาสังคม	46
4.2.2. ผู้แทนภาคเอกชน	48
4.2.3. ผู้แทนภาครัฐ	49
บทที่ 5 ผลการศึกษา และข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนาพื้นที่	50
5.1. การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่หัวลำโพง	50
5.2. ข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ	51
5.2.0. พื้นที่สงวนไว้เพื่อเชื่อมต่อรถไฟสายสีแดง	51

5.2.1. พื้นที่พิพิธภัณฑ์	52
1. พื้นที่พิพิธภัณฑ์บริเวณสถานีด้านหน้า	52
1.1. ลานกิจกรรมจัดแสดง และพื้นที่เชิงพาณิชย์	52
1.2. ร้านอาหารบริเวณระเบียบด้านหน้า	54
2. พื้นที่พิพิธภัณฑ์บริเวณสถานีด้านหลังอาคารและส่วนต่อขยาย	55
2.1. พิพิธภัณฑ์รถไฟ ชุมชน และสังคมไทย	55
2.2. พิพิธภัณฑ์เทคโนโลยีรถไฟ และการคมนาคมไทย	58
3. พื้นที่ส่วนบริหารจัดการ/ทางเชื่อม (บริเวณโรงแรมราชธานี)	60
5.2.2. พื้นที่จุดเชื่อมต่อการขนส่งสาธารณะ และลานจอดรถ	63
1. พื้นที่จุดเชื่อมต่อการขนส่งสาธารณะ	63
2. พื้นที่ให้เช่าเชิงพาณิชย์อัจฉริยะ	68
3. พื้นที่ลานจอดรถใต้ดิน	72
5.2.3. พื้นที่สวนสาธารณะ ลานกิจกรรมและสันทนาการ	76
1. พื้นที่สวนสาธารณะสีเขียวใจกลางพื้นที่การพัฒนา	76
2. พื้นที่สำนักงานให้เช่า	80
3. พื้นที่โดยรอบอนุสาวรีย์ศิลาฤกษ์	84
5.2.4. พื้นที่ให้เช่าอาคารเชิงพาณิชย์เพื่อสังคม	86
1. พื้นที่ให้เช่าอาคารเชิงพาณิชย์เพื่อสังคม ริมนนรอนเมือง	86
5.2.5. พื้นที่ห้องสมุดและพื้นที่ทำงานร่วมกัน	90
1. พื้นที่ห้องสมุดและพื้นที่ทำงานร่วมกัน บริเวณตึกพัสดุยศเส	90
5.2.6. พื้นที่โรงแรมเชิงอนุรักษ์	96
1. โรงแรมเชิงอนุรักษ์ระดับ 4 ดาว	96
5.2.7. การเชื่อมต่อ	100
1. การเชื่อมต่อภายในพื้นที่พัฒนาสถานีรถไฟฟ้ากรุงเทพ	100
2. การเชื่อมต่อภายนอกพื้นที่พัฒนาสถานีรถไฟฟ้ากรุงเทพ	101
5.2.8. แผนผังการใช้ประโยชน์พื้นที่หลังการพัฒนา	101
5.2.9. แบบจำลองพื้นที่ภายหลังจากพัฒนาสถานีกรุงเทพ	102
5.2.10. ผลที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนา	112
5.3. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม	113
บรรณานุกรม	114
ภาคผนวก	128

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
2-1	ระยะเวลาการดำเนินงาน	16
4-1	ความคิดเห็นของตัวแทนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภาคประชาสังคม	46
4-2	ความคิดเห็นของตัวแทนผู้มีส่วนได้เสียภาคภาคเอกชน	48
4-3	ความคิดเห็นของตัวแทนผู้มีส่วนได้เสียภาคภาครัฐ	49
5-1	การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่หัวลำโพง โดยเครื่องมือ SWOT และ TOWS Matrix	50
5-2	ผลการศึกษาคู่แข่ง/ธุรกิจให้เข้าพื้นที่เชิงพาณิชย์บริเวณ สามย่าน สยาม และพระราม 4	70
5-3	ผลการศึกษาคู่แข่ง/ธุรกิจให้เข้าพื้นที่จอดรถบริเวณ สามย่าน สยาม และพระราม 4	73
5-4	ผลการศึกษาคู่แข่ง/ธุรกิจให้เข้าพื้นที่สำนักงานให้เช่า บริเวณ สามย่าน สยาม และพระราม 4	82
5-5	ผลการศึกษาคู่แข่ง/ธุรกิจพื้นที่ให้เช่าเชิงพาณิชย์ บริเวณใกล้เคียงพื้นที่สถานีกรุงเทพ	88
5-6	ผลการศึกษาคู่แข่ง/ธุรกิจ Co-Working Space บริเวณใกล้เคียงพื้นที่สถานีกรุงเทพ	93
5-7	ผลการศึกษาคู่แข่ง/ธุรกิจโรงแรมบริเวณ สามย่าน สยาม และพระราม 4	98
5-8	ผลกระทบเชิงบวกต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม	112

สารบัญรูปลภาพ

ตารางที่	หน้า	
3-1	สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ในอดีต	19
3-2	หมุดรถไฟ	19
3-3ก	การเชื่อมต่อพื้นที่สถานีกรุงเทพกับพื้นที่โดยรอบ	20
3-3ข	การเชื่อมต่อพื้นที่สถานีกรุงเทพกับพื้นที่โดยรอบ	20
3-4	พื้นที่โดยรอบสถานีกรุงเทพ	26
3-5	แผนการแผนการเดินทางไฟชานเมืองสายสีแดงช่วงส่วนต่อขยาย	27
3-6	ผลกระทบภายนอก (External Cost) โดยประมาณของการเดินทาง ด้วยรถยนต์เปรียบเทียบกับการเดินทาง	31
3-7	สถานีโตเกียว	35
3-8	สถานีเดนเวอร์	36
3-9	พิพิธภัณฑ์รถไฟโอมิยะ	36
3-10	พิพิธภัณฑ์ขนส่งนุเรมเบิร์ก	37
3-11	Central Park	38
3-12	Paveletskaya Park	38
3-13	Melbourne Quarter	39
3-14	Neuehouse Bradbury	40
3-15	Sante Fe Plaza	40
3-16	Fairmont Heritage Place	41
4-1	แผนที่การแบ่งพื้นที่การใช้ประโยชน์ของสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)	44
4-2	ความเห็นเพิ่มเติมจากผู้ตอบแบบสอบถามที่สมัครใจตอบคำถามที่ว่า “ท่านคิดว่าท่านสามารถมีส่วนร่วมในการพัฒนาสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ได้อย่างไร”โดยใช้เครื่องมือ Word Cloud Generator	45
5-1	ตำแหน่งความสำคัญของพื้นที่สถานีกรุงเทพภายหลังการพัฒนา ต่อพื้นที่โดยรอบ	51
5-2	รางรถไฟบริเวณชานชาลาที่ 1-2	51
5-3	โถงด้านหน้าของอาคารสถานีกรุงเทพ	52
5-4	การแสดงจิวแต่จิว	53
5-5	แบบจำลองพื้นที่เช่าเชิงพาณิชย์ขนาดเล็ก บริเวณระเบียงด้านหน้า อาคารสถานีกรุงเทพ	54

5-6	ชานชาลาสถานีกรุงเทพ	55
5-7ก	พิพิธภัณฑน์ Hermitage	56
5-7ข	พิพิธภัณฑน์ The Ara Pacis	56
5-8	โรงซ่อมหัวจักร	58
5-9	ส่วนแสดงขบวนรถไฟขนาดจริงพิพิธภัณฑน์รถไฟโอมิยะ	59
5-10	ผังโรงแรมราชธานี(ด้านหน้า, ชั้น 1, ชั้น 2)	60
5-11	โรงแรมราชธานีในอดีต	61
5-12	ภายในอาคารโรงแรมราชธานี	61
5-13	ภายนอก-ใน Tokyo Station ในกรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น	62
5-14	อนุสาวรีย์ข้างสามเศียรในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2	63
5-15	อนุสาวรีย์ข้างสามเศียรในปัจจุบัน	63
5-16	เส้นทางการเดินรถหน้าสถานี	64
5-17	เส้นทางการเดินรถบริเวณถนนภายในสถานีกรุงเทพ (ถนนเลียบบคลองผดุงกรุงเกษม)	64
5-18	บริเวณจุดรับ-ส่งผู้โดยสารของสถานีกรุงเทพ	64
5-19	บริเวณจุดจอดรถแท็กซี่ (จุดรับ-ส่งสินค้าในอดีต)	65
5-20	พื้นที่บริการที่จอดรถของสถานีกรุงเทพ	65
5-21	ตัวอย่างพื้นที่จุดรับส่งสาธารณะในอนาคต	66
5-22	ตัวอย่างการจัดการจราจรบริเวณสะพานข้ามคลองผดุงกรุงเกษม	66
5-23	ชานชาลาที่ 11-12 สถานีกรุงเทพ	68
5-24	ค่าเช่าเฉลี่ยของศูนย์กลางแบบปิด (Enclosed Mall) ในกรุงเทพมหานคร	71
5-25	ตัวอย่างพื้นที่ลานจอดรถในอนาคต	72
5-26	จำนวนการผลิตและส่งออกรถยนต์ของประเทศไทย	75
5-27	พื้นที่บริเวณรางรถไฟ	76
5-28	แบบจำลองพื้นที่เช่าสำนักงาน/พื้นที่สีเขียว	77
5-29	ตัวอย่างการจัดสวน Woven City ของ Toyota ในกรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น	78
5-30	ตัวอย่างการจัดสรรพื้นที่สวนของ อุทยาน 100 ปี จุฬาฯ กรุงเทพมหานคร	78
5-31	ตัวอย่างสวนพฤกษศาสตร์ Kew Gardens ในกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ	79
5-32	แบบจำลองพื้นที่สำนักงานให้เช่า ภายใต้แนวคิด “Hua Lamphong Forest”	81
5-33	ตัวอย่างแนวคิดการพัฒนาพื้นที่สำนักงานให้เช่า	82
5-34	รถไฟซูเปอร์มาร์เก็ตในประเทศเยอรมัน และแบบจำลองการขายอาหารแบบ Food/Goods Truck	84

5-35	สภาพพื้นที่ปัจจุบันบริเวณริม ถนนรองเมืองติดกับพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ	86
5-36ก	ย่านศูนย์การค้าริมถนน บริเวณ Collage Mall รัฐ Indiana ประเทศสหรัฐอเมริกา	87
5-36ข	แบบจำลองสามมิติของพื้นที่หลังการพัฒนา	87
5-37	แผนภาพแสดงราคาเช่าของพื้นที่เช่าแบบคอมมูนิตีมอลล์ ในปี 2563	89
5-38	ตึกพัสตยุคเส (ตึกแดง) ในปัจจุบัน	90
5-39	การแบ่งสัดส่วนการออกแบบพื้นที่ Co-working Space	91
5-40	ห้องสมุดภายในพิพิธภัณฑ์รถไฟ Nuremberg ประเทศเยอรมัน	92
5-41	ห้องสมุดภายในพิพิธภัณฑ์รถไฟ Nuremberg ประเทศเยอรมัน	92
5-42	แนวโน้มการเจริญเติบโตของธุรกิจ Co-working Space ในตลาดโลกปี 2021 เทียบกับปี 2026	94
5-43	แบบจำลองพื้นที่โรงแรมภายหลังการพัฒนา	97
5-44	ผลสำรวจรายได้ห้องพักเฉลี่ยของห้องพักที่ขายได้ทั้งหมด (Average Daily Rate :ADR) และอัตราเข้าพัก (Occupancy Rate) ของ โรงแรมระดับ Luxury ในเขตกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 - 2563 โดย บริษัท Knight Frank	99
5-45	รถขนส่งอัจฉริยะ	100
5-46	แผนผังการใช้ประโยชน์พื้นที่หลังการพัฒนา	101
5-47	ภาพจำลองมุมมองสูงพื้นที่โครงการพัฒนาสถานี	102
5-48	ภาพจำลองมุมมองสูงพื้นที่โครงการพัฒนาสถานี	103
5-49	ภาพจำลองพื้นที่บริเวณด้านหน้าพื้นที่สถานีกรุงเทพ 1	104
5-50	ภาพจำลองพื้นที่บริเวณด้านหน้าพื้นที่สถานี	104
5-51	ภาพจำลองพื้นที่บริเวณร้านอาหารและจุดชมวิวด้านหน้าสถานี	105
5-52	ภาพจำลองพื้นที่บริเวณจุดเชื่อมต่อขนส่ง	105
5-53	ภาพจำลองพื้นที่ทางลงที่จอดรถใต้ดิน และด้านข้างพื้นที่เชิงพาณิชย์	106
5-54	ภาพจำลองพื้นที่ลานกิจกรรมบริเวณพื้นที่เหนือที่จอดรถใต้ดิน1	106
5-55	ภาพจำลองพื้นที่ลานกิจกรรมบริเวณพื้นที่เหนือที่จอดรถใต้	107
5-56	ภาพจำลองภายนอกพิพิธภัณฑ์และเรือนกระจก	107
5-57	ภาพจำลองพื้นที่สีเขียวใจกลางโครงการ	108
5-58	ภาพจำลองมุมมองจากอาคารสำนักงาน	108
5-59	ภาพจำลองโรงแรมภายใต้แนวคิด Vintage Luxury Hotel 1	109
5-60	ภาพจำลองโรงแรมภายใต้แนวคิด Vintage Luxury Hotel 2	109
5-61	ภาพจำลองอาคาร Co-working Space	110

5-62	ภาพจำลองลานจอดรถอัจฉริยะพลังงาน	110
5-63	ภาพจำลองพื้นที่เชิงพาณิชย์เพื่อสังคมบริเวณริมถนนรองเมือง	111
5-64	ภาพจำลองมุมมองจากสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดงในบริเวณพื้นที่โครงการ	111

บทที่ 1

เป้าหมายของโครงการ

บทที่ 1 แบ่งการอธิบายออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่ (1) ที่มาและความสำคัญและภารกิจของโครงการพัฒนาและอนุรักษ์พื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) (2) วัตถุประสงค์ (3) ขอบเขตโครงการ (4) ความคาดหวังของหน่วยงาน โดยสามารถอธิบายได้ดังนี้

1.1 ที่มาและความสำคัญ

สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) เป็นสถานีรถไฟหลวงแห่งแรกของประเทศไทย เริ่มก่อสร้างในปี พ.ศ. 2453 ซึ่งเป็นในช่วงปลายรัชสมัยรัชกาลที่ 5 การก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 25 มิถุนายน พ.ศ. 2459 ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 6) โดยสถานีนั้นตั้งอยู่บนพื้นที่ขนาดประมาณ 120 ไร่ ในแขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร ซึ่งถือเป็นพื้นที่บริเวณใจกลางของกรุงเทพฯ มีการเชื่อมต่อ กับเส้นทางสัญจรหลายสายทั้งทางบกและทางน้ำ (การรถไฟแห่งประเทศไทย, ม.ป.ป.)

โดยสถานีแห่งนี้มีแบบก่อสร้างเป็นรูปโดมสไตลีโอิตาเลียนผสมผสานกับศิลปะยุคเรอเนสซอง มีลักษณะคล้ายกับสถานีรถไฟเมืองแฟรงค์เฟิร์ต (Frankfurt (Main) Hauptbahnhof) ประเทศเยอรมัน (Matichon Academy, 2564) โดยนับตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันนั้น สถานีกรุงเทพได้อยู่คู่กับกรุงเทพมหานครมายาวนานกว่า 105 ปี แล้วแต่เนื่องด้วยพลวัตการเปลี่ยนแปลงของสังคม ประกอบกับข้อจำกัดของสถานีกรุงเทพที่มีลักษณะเป็นสถานีปลายทางแบบสิ้นสุด (Dead End Station) และพื้นที่โดยรอบสถานีที่มีความหนาแน่นแออัด รวมถึงแผนนโยบาย และรูปแบบการพัฒนาการเชื่อมต่อระบบขนส่งในอนาคต ที่มีการปรับเปลี่ยนศูนย์กลางการเดินทางด้วยระบบรางจากสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ไปสู่การเปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบของสถานีกลางบางซื่อ ซึ่งจะกลายเป็นศูนย์กลางแห่งการคมนาคมระบบรางแห่งใหม่ของประเทศ รวมถึงการเชื่อมต่อการในทุกกระบวน ที่ถูกพัฒนาภายใต้แนวคิดเมืองอัจฉริยะ (Smart City) และแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development หรือ TOD) (Japan International Cooperation Agency, 2020)

ดังนั้น จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งในการปรับปรุงสถานี และพื้นที่โดยรอบสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) อีกครั้ง ให้มีความเหมาะสมกับพลวัตและบทบาทที่เปลี่ยนไปของพื้นที่ จึงนำไปสู่กระบวนการจัดทำข้อเสนอเพื่อการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) อย่างมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน เพื่อนำไปสู่แนวทางในการวางแผนการพัฒนาและอนุรักษ์สถานีกรุงเทพ ที่มีทั้งความสำคัญทางประวัติศาสตร์และความผูกพันกับผู้คนมาอย่างยาวนานให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับทุกภาคส่วน โดยในปัจจุบัน บริษัทเอสอาร์ที แอสเสท จำกัด (SRT Asset) ซึ่งเป็นบริษัทที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้จดทะเบียนตั้งขึ้น เมื่อวันที่ 30 เมษายน พ.ศ. 2564 ตามมติคณะรัฐมนตรีในวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2563 (SRT Asset, ม.ป.ป.) เป็นหน่วยงานหลักที่ทำหน้าที่พัฒนาพื้นที่

บริเวณสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ซึ่งในปัจจุบันกำลังอยู่ในขั้นตอนการวางแผนการดำเนินงาน อย่างไรก็ตามแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ในรายงานฉบับนี้ซึ่งจัดทำโดยโครงการพัฒนานักบริหารการเปลี่ยนแปลงรุ่นใหม่ (นปร.) ร่วมกับสำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่ง และจราจรนั้น ซึ่งเป็นโครงการที่จัดทำคู่ขนานไปกับแผนการดำเนินงานของบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด เพื่อเป็นอีกหนึ่งแนวทางการพัฒนาทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่บริเวณดังกล่าวต่อไป

1.2. วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และนโยบายที่เกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่
2. เพื่อศึกษารูปแบบการพัฒนาพื้นที่ที่ประสบความสำเร็จ
3. เพื่อรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับศักยภาพของพื้นที่ และแนวโน้มความเป็นไปได้ของการพัฒนาพื้นที่ที่จำเป็นต่อการออกแบบ และการจัดทำข้อเสนอ
4. เพื่อออกแบบข้อเสนอแนวทางการพัฒนาสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ในอนาคตได้อย่างเหมาะสม

1.3. ขอบเขตโครงการ

1. ออกแบบการพัฒนาพื้นที่หัวลำโพงประมาณ 120 ไร่ ที่อยู่ภายใต้การดูแลของบริษัทเอสอาร์ที แอสเสท จำกัด
2. ระยะเวลาการดำเนินการวิจัยระหว่างวันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2564 ถึง 30 ธันวาคม พ.ศ. 2564

1.4. ความคาดหวังของหน่วยงาน

1. รายงานผลการศึกษาการพัฒนาพื้นที่หัวลำโพง
2. รูปแบบการพัฒนาพื้นที่หัวลำโพงจากการวิเคราะห์ผ่านความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียที่ทั้งจากภาครัฐ เอกชน และประชาสังคม รวมถึงการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) จากข้อมูลทั้งเชิงปฐมภูมิและทุติยภูมิ

บทที่ 2

แผนการดำเนินงาน

บทที่ 2 อธิบายถึง แผนการดำเนินงานนั้น อธิบายถึง วิธีการดำเนินงาน และระยะเวลา การดำเนินงาน โดยสามารถอธิบายได้ดังนี้

2. วิธีการดำเนินงาน

กระบวนการจัดทำข้อเสนอเพื่อการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) แบ่งออกเป็น 2 ระยะ ดังนี้

2.1 การศึกษาความเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)

2.1.1.การออกแบบการวิจัย และการดำเนินการวิจัย (Research Design and Methodology)

การศึกษาค้นคว้าเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) อาศัยระเบียบวิธีวิจัยแบบผสม (Mixed Methodology) ระหว่างระเบียบวิธีวิจัยเชิงปริมาณและคุณภาพ ดังนี้

1. การวิจัยเชิงปริมาณ : ใช้วิธีการเก็บข้อมูลในรูปแบบของการสำรวจความคิดเห็นออนไลน์ (Online Survey) ผ่านอินเทอร์เน็ต (Internet Survey) ผ่านโปรแกรม Google Form กำหนดกลุ่มตัวอย่างจำนวนไม่น้อยกว่า 400 ตัวอย่าง (ระดับความคลาดเคลื่อนที่ ± 5 ตามสูตรการคำนวณกลุ่มตัวอย่างของ Taro Yamane (Israel, 1992)

2. การวิจัยเชิงคุณภาพ : ใช้การวิจัยเชิงเอกสาร (Literature Review) การสัมภาษณ์ ในรูปแบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-structured Interview) การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) และการสนทนาแบบกลุ่ม (Focus Group Discussion) โดยกำหนดกลุ่มเป้าหมายเป็น 3 กลุ่ม กลุ่มละไม่น้อยกว่า 2 หน่วยงานหรือบุคคล รวมทั้งสิ้นไม่น้อยกว่า 6 หน่วยงานหรือบุคคล ได้แก่ กลุ่มผู้แทนภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ กลุ่มผู้แทนภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับ/สนใจในการพัฒนาพื้นที่ กลุ่มผู้แทนภาคประชาสังคม และสถาบันการศึกษา โดยมีขอบเขตการศึกษาดังนี้

1.1. ศึกษาพฤติกรรม และปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจ การเลือกใช้บริการสถานที่ และปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกใช้บริการ และมีส่วนร่วม

1.2. ศึกษาปัญหาและอุปสรรค และโอกาสในการพัฒนาในพื้นที่

1. ปัญหาในด้านต่าง ๆ และข้อกังวลใจในการใช้บริการพื้นที่

2. ความพึงพอใจ และความคาดหวังต่อแนวทางการพัฒนาพื้นที่ในรูปแบบต่าง ๆ

2.1.2. ออกแบบและจัดทำแนวทางการพัฒนาสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)

1) การศึกษาแนวคิดทฤษฎีและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ ที่จะครอบคลุมถึงการศึกษาใน 2 ประเภท คือ แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมือง และการพัฒนาพื้นที่ และนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ ทั้งนโยบายในระดับส่วนกลาง ท้องถิ่น และชุมชน

2) การศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบการพัฒนาพื้นที่ที่ประสบความสำเร็จ จากในประเทศและต่างประเทศ ดังนี้ สถานีรถไฟที่เปิดให้บริการ และสวนสาธารณะ พิพิธภัณฑ์ พื้นที่เชิงพาณิชย์ และโรงแรมที่มีอัตลักษณ์โดดเด่นเชิงอนุรักษ์

3) การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ และแนวโน้มความเป็นไปได้ในการพัฒนาพื้นที่ จะใช้เครื่องมือ SWOT Analysis และการใช้ทฤษฎีส่วนผสมทางการตลาด (Market Mix) การวิเคราะห์คู่แข่งทางการตลาด รวมถึงแนวคิดในการทำการตลาดเบื้องต้น

4) การจัดทำแนวทางการพัฒนาสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ตามความเหมาะสม อัตลักษณ์ ศักยภาพ ทำเลที่ตั้ง และจุดมุ่งหมายความคาดหวังของการใช้ประโยชน์ ตลอดจนผลที่คาดว่าจะได้รับและข้อจำกัดการพัฒนาที่มีมิติสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม ของพื้นที่

5) นำเสนอ และนำเสนอรายงานข้อเสนอ

2.2 ระยะเวลาการดำเนินงาน

ระยะเวลาในการการออกแบบและจัดทำแนวทางการพัฒนาสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) แบ่งออกเป็น 2 ระยะ โดยใช้เวลาดำเนินงานทั้งสิ้น 8 สัปดาห์ ตั้งแต่ 1 พฤศจิกายน – 30 ธันวาคม พ.ศ.2564 (ตารางที่ 2-1)

ตารางที่ 2-1 ระยะเวลาการดำเนินงาน

ขั้นตอนการดำเนินการ	ระยะเวลาการดำเนินการ							
	1	2	3	4	5	6	7	8
การเตรียมแบบสอบถาม								
การกระจายแบบสอบถาม								
รวบรวมข้อมูล								
ประมวลผลข้อมูล								
สรุปผล								
การศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และนโยบาย								
การศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบการพัฒนาพื้นที่								
การวิเคราะห์ศักยภาพ และแนวโน้มความเป็นไปได้								
การจัดทำแนวทางการพัฒนาพื้นที่								
นำเสนอ และนำส่งรายงานข้อเสนอ								

บทที่ 3

ข้อมูลทั่วไป นโยบาย แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ และกรณีศึกษาจากต่างประเทศ

บทที่ 3 ประกอบด้วย ข้อมูลทั่วไป นโยบาย แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ และกรณีศึกษาจากต่างประเทศ ดังนี้

3.1. ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)

3.1.1. ประวัติความเป็นมา

สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) เป็นสถานีรถไฟหลวงแห่งแรกของประเทศไทย ตั้งอยู่ในแขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร มีพื้นที่ทั้งหมด 120 ไร่ เริ่มก่อสร้างในปี พ.ศ. 2453 และเปิดให้ใช้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 25 มิถุนายน พ.ศ. 2459 โดยสถานีรถไฟกรุงเทพเดิมที่เปิดให้ใช้บริการในปี พ.ศ. 2459 นั้น ได้ถูกรื้อถอนออกไปหลังจากมีการสร้างอาคารสถานีใหม่ (อาคารสถานีปัจจุบัน) ต่อมาในปี พ.ศ. 2533 ผู้ปฏิบัติงานรถไฟได้ร่วมกันระดมทรัพย์สินสร้างอนุสรณ์ปฐมฤกษ์รถไฟหลวงขึ้นแทนที่บริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพเดิม เพื่อเป็นการน้อมรำลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ผู้ก่อตั้งสถานีแห่งนี้ และเพื่อเป็นอนุสรณ์แก่ชนรุ่นหลังต่อไป (ภาพที่ 3-1 และ 3-2) (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2564)

สถานีกรุงเทพ ก่อสร้างเป็นแบบโดมสไตลส์อิตาลีเลียนผสมผสานกับศิลปะยุคเรอเนสซองส์ ซึ่งมีลักษณะคล้ายกับสถานีรถไฟในเมืองแฟรงค์เฟิร์ต ประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี วัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างเป็นวัสดุสำเร็จรูปจากประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี โดยจุดเด่น คือ กระจกสีที่ช่องระบายอากาศทั้งด้านหน้า และด้านหลัง ทำให้แสงจากภายนอกสามารถส่องเข้ามาภายในตัวอาคาร ส่งผลให้ตัวอาคารสว่างและลดการใช้แสงไฟได้ นอกจากนี้ยังมีนาฬิกาที่ติดตั้งไว้กึ่งกลางยอดโดมสถานีซึ่งมีอายุใกล้เคียงกับตัวสถานี เป็นนาฬิกาที่สั่งทำพิเศษเฉพาะ ควบคุมด้วยไฟฟ้าระบบดี.ซี.จากห้องชุมสาย สำหรับบอกเวลาแก่ผู้ให้บริการสถานีโดยเมื่อหันหน้าเข้าสู่สถานี อาคารหลังคารูปครึ่งวงกลมจะเป็นส่วนให้บริการแก่ผู้โดยสาร พื้นที่ด้านขวามืออดีตเป็นที่ตั้งของโรงแรมราชธานี ซึ่งปัจจุบันเป็นที่ทำการของกองโดยสาร และด้านซ้ายมืออดีตเป็นที่ทำการรับ-ส่งสินค้า ปัจจุบันเป็นจุดจอดรถแท็กซี่ โดยในส่วนพื้นที่บริการด้านสินค้าย้ายไปอยู่ที่ย่านสินค้าพหลโยธินตั้งแต่ปี พ.ศ.2503 เนื่องจากมีการขยายตัวทั้งด้านการโดยสาร สินค้า ประกอบกับการจราจรบริเวณหน้าสถานีเริ่มมีปัญหา และเพื่อปรับปรุงสถานีกรุงเทพให้สามารถรองรับการโดยสารที่มีความหนาแน่นเพิ่มขึ้นทุกปี (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2564)

หลังจากเปิดให้บริการ สถานีกรุงเทพได้รับการปรับปรุงในหลาย ๆ ส่วน อาทิ การขยายความยาวของชานชาลาหรือก่อสร้างชานชาลาและหลังคาคลุมชานชาลาเพิ่มเติม ปรับปรุงห้องจำหน่ายตั๋ว จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ แก่ผู้โดยสารและผู้ที่มารับส่ง เช่น ร้านอาหาร/เครื่องดื่ม ร้านค้าเบ็ดเตล็ด ร้านขายหนังสือพิมพ์ ที่ทำการไปรษณีย์ เป็นต้น ต่อมาในปี พ.ศ. 2541 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้คัดเลือก และ

แต่งตั้งบริษัทไทยสินเธิ์กซ์เพรส จำกัด ให้เป็นผู้ดำเนินการปรับปรุงสถานีกรุงเทพ ภายใต้เงื่อนไขการอนุรักษ์ และพัฒนาอาคารสถานีกรุงเทพให้อยู่ในสภาพเดิม เนื่องจากเป็นอาคารที่อยู่ระหว่างการขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถานที่มีคุณค่าแก่การอนุรักษ์โดยมีรายละเอียดในการปรับปรุง ดังนี้ (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2564)

1. ปรับปรุงพื้นที่ 2 ข้างในท้องโถงอาคารให้เป็นร้านขายอาหาร และร้านค้า โดยมีชั้นลอยเพื่อเป็นที่นั่งคอยของผู้โดยสารเป็นการเพิ่มบริการให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวกสบายในการนั่งรอและสามารถเลือกซื้ออาหาร ตลอดจนของใช้จำเป็นอื่น ๆ ได้ตามความต้องการโดยมีร้านค้าหลากหลาย อาทิ ร้านอาหาร ขนม เครื่องดื่ม ผลไม้ขนมปังและเบเกอรี่ ไอศกรีม อาหารจานด่วน อุปกรณ์การเดินทาง หนังสือ และร้านขายยา เป็นต้น

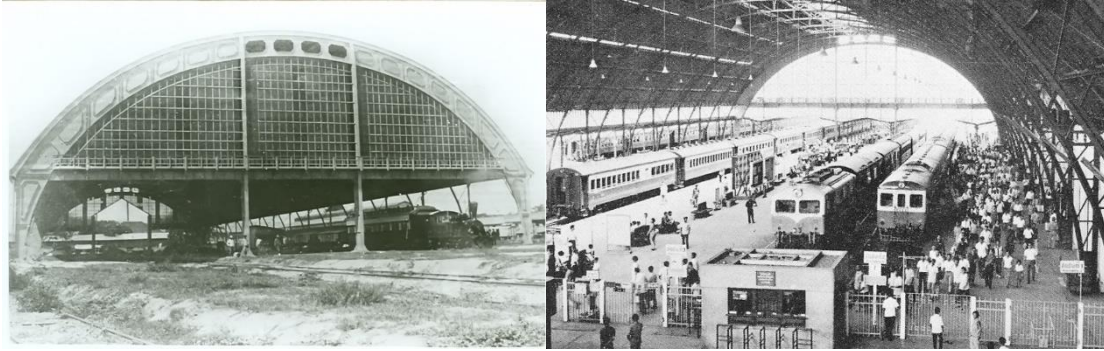
2. เพิ่มจุดให้บริการด้านการท่องเที่ยวรับจองโรงแรมและตัวเครื่องบินบริการแลกเปลี่ยนเงินตรา ตู้กดเงิน, และห้องละหมาด

3. สร้างห้องจำหน่ายตั๋วประจำวันขึ้นใหม่ โดยหันหน้ารับผู้โดยสารที่เดินทางเข้ามาในสถานีบนชั้นที่ 2 ส่วนห้องขายตั๋วเดิมทำเป็นพื้นที่ทำงานของพนักงาน เพื่อให้เกิดความคล่องตัวและสะดวกในการปฏิบัติงาน

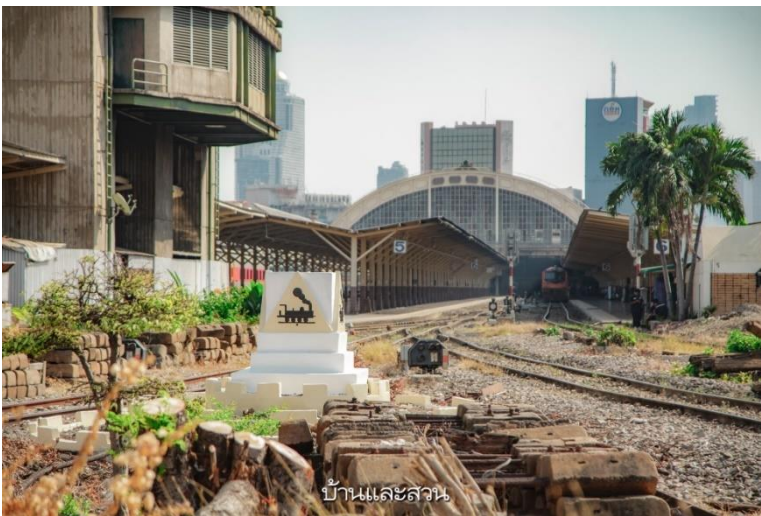
4. ขานชาลาเพิ่มร้านขายของและที่พักคอยสำหรับผู้โดยสาร

5. ด้านข้างของอาคารสถานี (ฝั่งคลองผดุงกรุงเกษม) สร้างหลังคาคลุมใหม่เป็นรูปโค้งครึ่งวงกลม ครอบคลุมพื้นที่ 1,000 ตารางเมตร เป็นพื้นที่สำหรับรองรับผู้โดยสารขาเข้าและขาออก

สถานีกรุงเทพให้บริการรถไฟทางไกลสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ สายตะวันออก และสายใต้ และรถไฟชานเมือง รวมทั้งสิ้น 14 ขานชาลา รองรับผู้โดยสารประมาณ 60,000 คน/วัน การเดินทางมายังสถานีสามารถเดินทางมาด้วยรถส่วนบุคคลหรือระบบสาธารณะ อาทิ รถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และเรือคลองผดุงกรุงเกษม แต่เนื่องด้วยปัญหาการจราจรในตัวเมืองกรุงเทพมหานคร การรถไฟฯ จึงพิจารณาให้สถานีรถไฟบางซื่อมารับบทบาทแทนสถานีรถไฟหัวลำโพง โดยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางรถไฟแห่งใหม่ของไทย เป็นสถานีต้นทางของรถไฟฟ้าสายสีแดง สถานีชุมทางของรถไฟทางไกลสายเหนือ สายตะวันออก สายใต้ ศูนย์ซ่อมบำรุงระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง แอร์พอร์ตเรลลิงก์ และรถไฟความเร็วสูงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งจะเปิดให้บริการในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2564 (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2564)



ภาพที่ 3-1 สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ในอดีต (ศราวุธ ศรีทิพย์อาสน์, 2564)



ภาพที่ 3-2 หมูขบวนรถไฟ (ศราวุธ ศรีทิพย์อาสน์, 2564)

3.1.2. พื้นที่ใช้สอย

พื้นที่ตั้งอยู่บนถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร มีพื้นที่ประมาณ 120 ไร่ ทิศเหนือ ติดกับ ถนนพระรามที่ 1 ทิศตะวันออก ติดกับ ถนนรองเมือง ทิศตะวันตก ติดกับ คลองและถนน ผดุงกรุงเกษม และทิศใต้ ติดกับ ถนนพระรามที่ 4 โดยมีกลุ่มอาคารเดิม และสิ่งก่อสร้างเดิมดังต่อไปนี้ ประกอบด้วย (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2564)

1. อาคารสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) เป็นจุดสำหรับการซื้อตั๋วและพักคอย เพื่อรับบริการรถไฟ
2. ชานชาลา และทางรถไฟ เป็นจุดสำหรับจอดรถไฟที่เข้ามายังสถานี และให้ผู้โดยสารขึ้น-ลงรถไฟ และทางเข้า-ออก
3. ลานจอดรถ เป็นบริเวณจุดเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะที่เข้ามายังสถานี อาทิ รถโดยสารประจำทาง รถรับจ้าง เรือ รถไฟฟ้า หรือจุดจอดรถยนต์และจักรยานยนต์ส่วนบุคคล
4. โรงซ่อมรถและอาคารสำนักงาน เป็นพื้นที่สงวนสำหรับเจ้าหน้าที่การรถไฟเท่านั้น

3.1.3. การเชื่อมต่อกับระบบขนส่ง

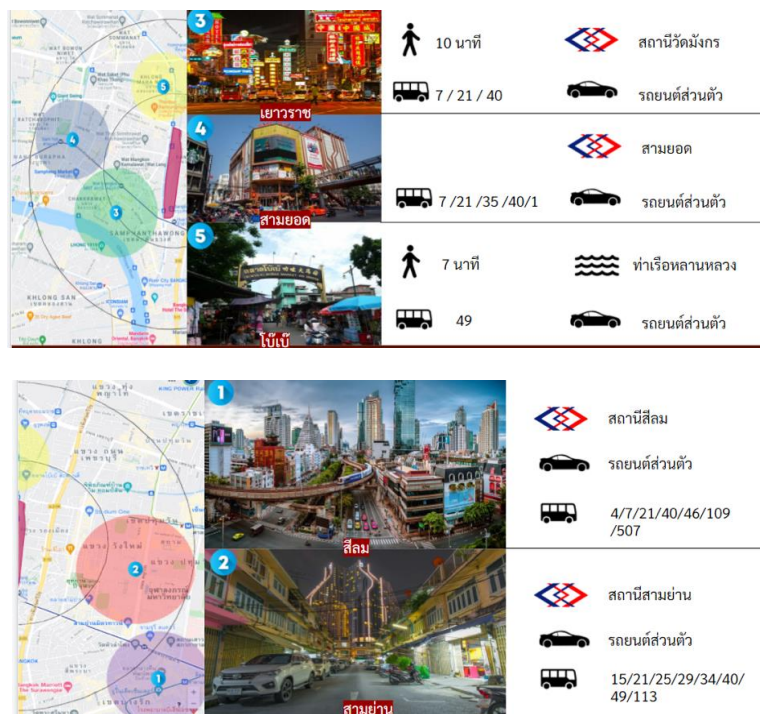
พื้นที่สถานีกรุงเทพสามารถเชื่อมต่อกับสถานีโดยรอบผ่านระบบขนส่งได้หลายรูปแบบ (ภาพที่ 3-3 และ 3-4) ดังนี้

1. ถนนสายสำคัญ ได้แก่ ถนนพระราม 4 ถนนรองเมือง ถนนพระราม 1 และถนนกรุงเกษม
2. เส้นทางน้ำสายสำคัญ ได้แก่ คลองผดุงกรุงเกษม
3. ขนส่งสาธารณะ

3.1. รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สถานีหัวลำโพง

3.2. รถสาธารณะประจำทาง จำนวน 18 สาย ได้แก่ สาย 1 ถนนตก-ท่าเตียน, 109 คลองกุ่ม-หัวลำโพง, 113 มินบุรี-หัวลำโพง, 159 หมอชิต 2-ถนนซึกพระ, 25 ปากน้ำ-ท่าเตียน, 29 ม.ธรรมศาสตร์รังสิต-หัวลำโพง, 34 ม.รัตนโกสินทร์ 200 ปี-หัวลำโพง, 40 สายใต้-ตลาดลำสาลี, 49 หมอชิต-หัวลำโพง, 501 มินบุรี-หัวลำโพง, 507 ปากน้ำ-ตลิ่งชัน, 529 แสมดำ-หมอชิต, 542 สายใต้ใหม่-อนุสาวรีย์ชัย, 7 คลองขวาง-หัวลำโพง, 73 ห้วยขวาง-สะพานพุทธ, 73ก อุโพธิ์แก้ว-สะพานพุทธ, 75 วัดพุทธบูชา-หัวลำโพง, 85 แงร์ร้อน-หัวลำโพง (Transit Bangkok, n.d.)

4. เรือคลองผดุงกรุงเกษม (ท่าเรือตลาดเทวราช-ท่าเรือสถานีรถไฟหัวลำโพง) สามารถลงที่ท่าเรือได้ทั้งหมด 4 ท่า ได้แก่ ท่าเรือยศเสท่าเรือนพวงศ์ ท่าเรือหัวลำโพง และท่าเรือสถานีรถไฟหัวลำโพง (สำนักงานบริหารนโยบายของนายกรัฐมนตรี, 2563)



ภาพที่ 3-3ก และ 3-3ข การเชื่อมต่อพื้นที่สถานีกรุงเทพกับพื้นที่โดยรอบ

3.1.4. สภาพแวดล้อมและสิ่งปลูกสร้างโดยรอบพื้นที่สถานีกรุงเทพ (ภาพที่ 3-5)

1. ย่านสามยอด

ย่านสามยอด เริ่มจากบริเวณแยกสามยอดแล้วนั้น ที่ตั้งของย่านนี้จะอยู่ในช่วงบริเวณพื้นที่แขวงวังบูรพาภิรมย์ เขตพระนคร เป็นทางตัดระหว่างถนนเจริญกรุงและถนนมหาไชย โดยจุดเด่นของย่านสามยอดคือ เป็นย่านที่เป็นที่ตั้งของชุมชนดั้งเดิมและเป็นย่านที่มีประวัติความเป็นมายาวนานคู่กับกรุงเทพฯ

และสามารถอธิบายย่านนี้ผ่านใช้สถานีสามยอด ซึ่งเป็นสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงิน (MRT) ที่มีการออกแบบตัวสถานีในรูปแบบซิโนโปรตุกีสให้สอดคล้องกับวัฒนธรรมย่านดังกล่าวนั้น ย่านสามยอดประกอบด้วยพื้นที่สำคัญได้แก่ (BOT Magazine, ม.ป.ป.)

1. พื้นที่ย่านสะพานเหล็ก โดยพื้นที่ดังกล่าวถือเป็นย่านเก่าซึ่งเป็นแหล่งจับจ่ายใช้สอย แหล่งซื้อขายของประเภทของเล่น ของมือสอง ที่ใหญ่ที่สุดในประเทศ โดยสถานที่สำคัญได้แก่ ห้างเมกะสะพานเหล็ก ถนนคนเดินคลองโอ่งอ่าง ตลาดนัดคลองถม (เดิม) เป็นต้น ทั้งนี้พื้นที่นี้มีคลองโอ่งอ่างเป็นเส้นทางคมนาคมสำคัญนับตั้งแต่อดีต ดังนั้นชีวิตของผู้คนจึงมีความผูกพันกับบริเวณดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งชาวจีนและชาวมอญที่เข้ามาขายเครื่องปั้นดินเผา รวมถึงมีการนำแนวคิดตะวันตกเข้ามา สะท้อนผ่านการสร้างสะพานหันบริเวณคลองโอ่งอ่าง ให้มีลักษณะคล้ายแบบสะพานริอัลโต เวนิส อิตาลี ดังนั้นย่านนี้จึงมีการผสมผสานวัฒนธรรมความเป็นตะวันออกและตะวันตกไว้ได้อย่างลงตัว (Bangkok Expressway and Metro, ม.ป.ป.)

2. พื้นที่ย่านวังบูรพา กล่าวคือ ย่านนี้ถือเป็นอีกหนึ่งย่านที่มีความรุ่งเรืองตั้งแต่ในอดีต สถานที่สำคัญได้แก่ ศาลาเฉลิมกรุง วัดสุทัศนเทพวราราม ดิโอลด์สยามพลาซ่า ห้างไนติงเกลโอลิมปิก ร้านอาหาร ออน ล็อก ทยุ่น เป็นต้น โดยย่านดังกล่าวถือเป็นแหล่งรวมวัยรุ่นในช่วงยุค 1960s เพราะมีสถานที่ดูภาพยนตร์อย่าง ศาลาเฉลิมกรุง และห้างสรรพสินค้าแห่งแรกของประเทศไทยอย่างไนติงเกลโอลิมปิก อยู่ ณ บริเวณนี้ รวมถึงร้านอาหารอย่าง ออน ล็อก ทยุ่น ที่สะท้อนถึงการเข้ามาของวัฒนธรรมอเมริกันช่วงสงครามเย็นผ่านการรับประทานอาหาร นอกจากนี้พื้นที่ที่ยังนี้ยังและเป็นที่มาของตำนานโก้ววังหลัง เช่น แดงไบเล่ย์ ที่มีเรื่องเล่าการใช้ชีวิตที่ผูกพันกับย่านวังบูรพาอย่างเหนียวแน่น (MGR Online, 2560)

3. พื้นที่บริเวณย่านบ้านหม้อ กล่าวคือ เป็นที่ตั้งของตลาดบ้านหม้อ แหล่งค้าขายอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์และเครื่องเพชรที่สำคัญที่สุดอีกแห่งหนึ่งของประเทศ โดยย่านนี้ในอดีตถือเป็นแหล่งในการปั้นหม้อดินเผาที่สำคัญ โดยสามารถสังเกตได้จากจั่วซึ่งมีหม้อดินขนาดใหญ่ที่ตลาดบ้านหม้อในปัจจุบัน ย่านโบ๊เบ๊ (ศูนย์กลางค้าขายที่สำคัญตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน) (ศูนย์ข้อมูลเกาะรัตนโกสินทร์, ม.ป.ป.)

2. ย่านโบ๊เบ๊ และตลาดมหานาค

ตลาดโบ๊เบ๊ ตั้งอยู่ทางทิศเหนือ ติดกับพื้นที่สถานีที่รถไฟหัวลำโพง บริเวณตึกบัญชาการรถไฟ และสะพานข้ามทางรถไฟกษัตริย์ศึก ชุมชนแห่งนี้สันนิษฐานว่าเริ่มตั้งขึ้นเมื่อประมาณ ปี พ.ศ. 2470 เดิมเรียกชุมชนแห่งนี้ว่า “บึงเบ้ง” อันมีที่มาจากเสียงของผู้ที่มาค้าขายภายใต้ตลาดค้าเสื้อผ้าเก่า ที่ส่งเสียงดัง จนเรียกว่า

“ตลาดบึงเบ้ง” ในอดีตชุมชนแห่งนี้มีบทบาทสำคัญในการเป็นแหล่งแลกเปลี่ยนสินค้าอุปโภคบริโภค โดยเฉพาะเสื้อผ้าเครื่องนุ่งห่ม และอาหารในช่วงระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 และจบสงครามโลก ตลาดแห่งนี้ก็ยังได้รับความนิยมนเป็นพื้นที่กลางแลกเปลี่ยนสินค้าที่สำคัญของทั้ง คนไทย และคนไทยเชื้อสายจีน โดยมีลักษณะพื้นที่เป็น ห้องแถวสองชั้นเรียงรายอยู่ในตรอกต่าง ๆ ตั้งแต่ ถนนกษัตริย์ศึก จนถึง สะพานเจริญราษฎร์ อาทิ ตรอกธรรมมา ที่เป็นศูนย์รวมของ โรงปูน โรงทำกระทะ และช่องโศภณีย์ที่ผิดกฎหมายในอดีต

ปัจจุบันย่านโบ้เบ้ ได้กลายเป็นแหล่งศูนย์รวมแห่งค้าส่งผ้าที่สำคัญที่สุดแห่งหนึ่งของประเทศไทย โดยมีทั้งชาวไทย และชาวต่างชาติ อาทิ ชาวจีน ชาวเกาหลี และชาวอินเดีย นิยมเข้ามาท่องเที่ยวและเลือกซื้อเสื้อผ้าแฟชั่นต่าง ๆ ในพื้นที่ทั้งที่เป็นตึกแถวโดยรอบ และอาคารโบ้เบ้ทาวเวอร์ ชาวบ้านที่อยู่อาศัยในชุมชน โดยเฉพาะชาวจีนโพ้นทะเล ยังคงมีการรักษาวัฒนธรรม และความเชื่อดั้งเดิมของชาวจีนแต่จิว มาอย่างยาวนาน ในลักษณะสมาคมศาลเจ้าปึงเถ่ากง ที่จะมีการรวมกลุ่มจัดการงานด้านวัฒนธรรม และพิธีกรรมต่างๆ ตลาดทั้งปี อาทิ เทศกาลง่วนเซียว เทศกาลทิ้งกระจาด รวมทั้งการแสดงงิ้วแต่จิว เป็นต้น (MGR Online, 2554)

ตลาดมหานาค ตั้งอยู่บริเวณตั้งข้ามกับ ตลาดโบ้เบ้ บริเวณริมคลองผดุงกรุงเกษม และคลองมหานาค โดยสันนิษฐานว่า สร้างในรัชกาลที่ 3 ในภายหลังจากมีการขุดคลองมหานาคเชื่อมกับคลองแสนแสบ ตลาดมหานาค หรือตลาดคลองมหานาค เป็นตลาดค้าผลไม้ที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร โดยที่นักท่องเที่ยวต่างชาติ นิยมแวะมาเที่ยวชมเลือกผลไม้ หรือจุดแวะพักก่อนไปเที่ยวเวเจตีย์ภูเขา วัดสระเกศซึ่งตั้งอยู่ไม่ไกล ชาวบ้านในชุมชนมหานาคส่วนใหญ่นับถือศาสนาอิสลาม ซึ่งถูกกวาดต้อนครัวมาจากเมืองปัตตานี ไทรบุรี (รัฐเคดาห์ ประเทศมาเลเซีย ในปัจจุบัน) ตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 1 และ รัชกาลที่ 3 โดยยังคงรักษาขนบธรรมเนียม วัฒนธรรม และพิธีกรรมทางศาสนาตั้งเดิมไว้อย่างยาวนาน อาทิ พิธีกรรมปลงศพ ตามหลักศาสนาอิสลาม ที่ต้องนำศพไปฝังยังกุโบร์ (สุสาน) ภายในบริเวณชุมชน ซึ่งเป็นปัจจุบันกุโบร์ แห่งนี้จัดได้ว่า เป็นพื้นที่สีเขียวแห่งใหญ่ใจกลางชุมชน ที่สงบและร่มรื่น นอกจากนั้น ขนบดิน ซึ่งเป็นขนบพื้นถิ่นที่นิยมของผู้นับถือศาสนาอิสลามของชุมชนมัสยิดคลองมหานาค ได้รับความนิยมน และมีชื่อเสียงอย่างมาก ได้รับรางวัลให้ติด 1 ใน 200 ร้านค้าขายดี ของตลาดคลองผดุงกรุงเกษม ในปี พ.ศ. 2560 (วลัยลักษณ์ ทรงศิริ, 2559)

3. ย่านเยาวราช

เยาวราช ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ในเขตสัมพันธวงศ์ เป็นย่านการค้าของชุมชนชาวจีนที่ได้รับความนิยมมากจากทั้งคนไทยและชาวต่างชาติ ชาวจีนส่วนใหญ่เป็นชาวแต้จิ๋ว ตั้งถิ่นฐานเดิมอยู่บริเวณพระบรมมหาราชวังเดิม เมื่อมีการสร้างพระบรมมหาราชวัง จึงให้ชาวจีนย้ายไปยังสำเพ็ง เกิดเป็นชุมชนชาวจีนขึ้น ต่อมาในปี พ.ศ. 2435 (สมัยรัชกาลที่ 5) ได้มีการตัดถนนเยาวราชขึ้น จึงทำให้ถนนเยาวราชเป็นย่านหลักของชุมชนจีนดังเช่นปัจจุบัน โดยถนนถนนเยาวราชได้รับการขนานนามว่าเป็น “ถนนมังกร” มีจุดเริ่มต้นของหัวมังกรที่ซุ้มประตูเฉลิมพระเกียรติ 72 พรรษาบริเวณวงเวียนโอเดียน ท้องมังกรอยู่ที่บริเวณตลาดเก่าเยาวราชและสิ้นสุดปลายหางมังกรที่บริเวณปลายสุดของถนน ที่ดินส่วนใหญ่เป็นของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ เป็นการอยู่อาศัยแบบสิทธิการเช่าระยะยาว โดยในอดีต

คนที่ค้าขายย่านนี้จะเปิดร้านด้านล่าง และอยู่อาศัยชั้นบน ปัจจุบันคนดั้งเดิมไม่ได้อาศัยอยู่ชั้นบนของร้านแล้ว แต่ให้ลูกน้องอยู่อาศัยแทน ส่วนตัวเองจะย้ายไปอาศัยบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงหรือชานเมืองแทน ธุรกิจที่สำคัญ ได้แก่ ร้านทอง (โดยมีร้านทองตั้งอยู่ตลอดแนวถนนเยาวราช ซึ่งมีมากกว่า 135 ร้าน จนได้ชื่อว่า “ถนนสายทองคำ” นอกจากนี้ยังเป็นที่ตั้งของห้างทองตั้งโตะกั้ง ร้านขายทองที่เก่าแก่ที่สุดในประเทศไทย) ร้านอาหาร (โดยช่วงกลางวันจะเป็นการค้าแบบดั้งเดิม ส่วนช่วงเย็นจนถึงค่ำ จะเป็นร้านอาหารแบบสตรีทฟู้ด (Street Food) ซึ่งโดดเด่นจนได้รับการจัดอันดับจากสำนักงานซีเอ็นเอ็นให้เป็น “สวรรค์แห่งอาหารริมทาง”) ร้านขายยาแผนจีน ร้านขายของสำหรับการดำรงชีวิตของชาวจีนเช่น ชุดกีฬา คอมพิวเตอร์และผ้าแดงมงคล รวมไปถึงโรงแรมที่พักต่าง ๆ นอกจากนี้ยังมีศาสนสถานที่สำคัญ เช่น วัดมังกรกมลาวาส (เล่งเน่ยยี่) วัดสัมพันธวงศารามวรวิหาร (วัดเกาะ) ศาลเจ้าแม่กวนอิม ศาลเจ้ากวนอู วัดแม่พระลูกประคำ (กาลหว่าร์) เป็นต้น

ในอดีตยังเป็นแหล่งรวบรวมความบันเทิงต่าง ๆ เช่น โรงภาพยนตร์และโรงงิ้ว แต่ปัจจุบันได้เลิกกิจการไปหมดแล้ว การเดินทางมายังเยาวราช สามารถเดินทางมาด้วยรถยนต์/รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล โดยมีอาคารสำหรับจอดรถเปิดให้บริการ ซึ่งจะคิดค่าบริการเป็นรายชั่วโมง หรือเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง เรือด่วนแม่น้ำเจ้าพระยา หรือรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน แทนได้ (ปริญา ขาวสมุน, 2564)

4. ย่านสำเพ็ง

ย่านสำเพ็ง ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ในเขตสัมพันธวงศ์ ติดกับเยาวราช เป็นย่านการค้าของชุมชนชาวจีนที่สำคัญ ชาวจีนดั้งเดิมอาศัยอยู่บริเวณพระบรมมหาราชวังเดิม ในปี พ.ศ. 2325 เมื่อมีการสร้างพระบรมมหาราชวัง จึงย้ายชุมชนชาวจีนออกไปตั้งถิ่นฐานใหม่นอกประตูพระนครทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ขนานไปกับลำน้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่คลองวัดสามปลื้ม (วัดจักรวรรดิราชาวาส) ไปจนถึงคลองสามเพ็ง หรือสำเพ็ง ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 3 เมื่อชาวตะวันตกเข้ามาติดต่อค้าขายในประเทศมากขึ้น จึงเรียกย่านนี้ว่า “ตลาดจีน” (Chinese Bazaar) ด้วยความที่ร้านค้าตั้งชิดอยู่ปะปนกัน จึงทำให้สามารถเลือกซื้อสินค้าที่หลากหลายได้ในระยะเวลาสั้น ๆ แต่ก็ทำให้เกิดการลามของไฟไหม้ในย่านนี้ได้อย่างรวดเร็วเช่นกัน ใน พ.ศ. 2343 เกิดเหตุการณ์ไฟไหม้ครั้งใหญ่ของสำเพ็ง จนเป็นที่มาของสำนวน “ไฟไหม้สำเพ็ง” ที่หมายถึงความซุกมุ่นวุ่นวายของฝูงชนจำนวนมาก ธุรกิจที่สำคัญในอดีต ได้แก่ ร้านค้า โรงน้ำชา ร้านอาหาร โรงโสมถณี โรงยาฝิ่น และบ่อนการพนัน ซึ่งขึ้นชื่อว่าเป็นย่านเที่ยวกลางคืนที่โด่งดังมากที่สุดในอดีต เป็นที่มาของ “วัดคณิกาผล” ที่ย้ายแฟงซึ่งเป็นแม่เล้าในสมัยนั้นนำเงินที่ได้จากธุรกิจไปสร้างวัดดังกล่าวขึ้น

ปัจจุบันสำเพ็งเป็นย่านธุรกิจที่จำหน่ายสินค้าเบ็ดเตล็ด เช่น ตุ๊กตา ของตกแต่งบ้าน อุปกรณ์งานประดิษฐ์ กระเป๋า เครื่องประดับ เป็นต้น โดยจะขายในราคาส่ง ซึ่งเปิดให้บริการเป็น 2 ช่วงเวลา ได้แก่ ตลาดเช้า (01.00 – 06.00 น.) เน้นขายส่งเป็นหลัก มีทั้งร้านที่เป็นอาคารพาณิชย์และแผงลอยที่เช่าหน้าร้าน และตลาดสาย (08.00 – 17.00 น.) ส่วนใหญ่เป็นร้านในอาคารพาณิชย์ อาจมีแผงลอยปะปนบ้าง

สินค้าส่วนใหญ่เป็น ของเล่น เครื่องประดับ หมวก กระเป๋า ผ้า และอุปกรณ์งานฝีมือ ไม่นับขายส่งเหมือนตลาดเช้า การเดินทางมายังสำเพ็ง สามารถเดินทางมาด้วยรถยนต์/รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล โดยมีอาคารสำหรับจอดรถเปิดให้บริการ ซึ่งจะคิดค่าบริการเป็นรายชั่วโมง หรือเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง เรือด่วนแม่น้ำเจ้าพระยา หรือรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน แทนใต้ (Beauty Editor, 2564)

5. ย่านพาหุรัด

พาหุรัด ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของสถานีกรุงเทพ ในเขตพระนคร ติดกับย่านสำเพ็ง เริ่มตั้งแต่สี่แยกบ้านหม้อ ผ่านสี่แยกพาหุรัด จนถึงถนนจักรเพชร ย่านนี้เดิมเป็นชุมชนมอญที่อพยพมาตั้งแต่สมัยพระเจ้าตากสินมหาราช และเกิดไฟไหม้ในพื้นที่ขึ้น ต่อมาพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ใช้ทรัพย์สินส่วนพระองค์ของสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้าพาหุรัดมณีมัย กรมพระเทพนารีรัตน์ พระราชธิดาซึ่งประสูติจากสมเด็จพระศรีพัชรินทราบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง ซึ่งสิ้นพระชนม์ขณะพระชันษา 8 พรรษา สร้างถนนและพระราชทานนามถนนว่า "ถนนพาหุรัด" เมื่อถนนสร้างเสร็จได้มีชาวอินเดียย้ายเข้ามาอยู่และมีชุมชนที่อยู่อาศัยแบบชาวอินเดียดั้งเดิมเกิดขึ้น จนได้รับการขนานนามว่า "ลิตเติ้ล อินเดีย (Little India) เมืองไทย" ธุรกิจที่สำคัญ ได้แก่ ร้านขายผ้า (ผ้าตัด อุปกรณ์ตัดเย็บ เสื้อผ้าสำเร็จรูป เช่น ชุดไทย ชุดจีน สำหรับ) ซึ่งเป็นสิ่งแปลกตาสำหรับคนไทยและทำรายได้สูงในอดีต ต่อมาเมื่อมีคนอินเดียอพยพมามากขึ้น ทำให้มีร้านขายสินค้าจากอินเดียเพิ่มขึ้น เช่น กายาน รูปปั้นเทพแกะสลัก อุปกรณ์ไหว้เทพ เครื่องแต่งกาย ขนมหวาน อาหารคาว เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีสถานที่สำคัญ อาทิ วัดคุรุวาราศรีคุรุสิงห์สภา (วัดชิวก) เป็นวัดชิวกแห่งแรกของไทย ห้างดิโอลด์สยามพลาซ่า ห้างไชน่า เวิลด์ (เดิมชื่อ ห้างเซ็นทรัลวังบูรพา) และ ห้างอินเดีย เอ็มโพเรียม (เดิมชื่อห้างเอทีเอ็ม) การเดินทางมายังพาหุรัด สามารถเดินทางมาด้วยรถยนต์/รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล โดยมีอาคารสำหรับจอดรถเปิดให้บริการ ซึ่งจะคิดค่าบริการเป็นรายชั่วโมง หรือเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง เรือด่วนแม่น้ำเจ้าพระยา หรือรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน แทนใต้ (อัญญา สุภาสกร, 2563)

6. ย่านสยาม-จตุรา-สามย่าน

ย่านสยาม-จตุรา-สามย่าน ในอดีต เป็นย่านชุมชนเก่าแก่ของกรุงเทพฯ คนในพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นคนไทยเชื้อสายจีนที่เติบโตและขยายตัวมาจากฝั่งย่านเยาวราช คนในพื้นที่มีความเชื่อความศรัทธาจากย่านเยาวราชเดิมจึงนำไปสู่การตั้งศาสนาสถานเพื่อประกอบพิธีกรรม (สุดารา สุฉายา, 2564) ภายในพื้นที่จะมีศาลเจ้าต่าง ๆ เช่น ศาลเจ้าแม่ทับทิม สะพานเหลือง หรืออิงเกียมา พื้นที่สามย่านเป็นที่รู้จักของคนทั่วไปมาอย่างยาวนาน โดยเฉพาะตลาดสามย่านที่เป็นแหล่งรวมสินค้า ผู้คนเข้ามาจับจ่ายใช้สอยของสด ผลไม้ โดยตลาดสามย่านได้รับการดูแล และพัฒนาอย่างต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน ย่านสยาม-จตุรา-สามย่าน ตั้งอยู่ทิศตะวันออก และทิศตะวันออกเฉียงใต้ ระยะเวลาจากสถานีกรุงเทพ 1-2 กิโลเมตร เป็นพื้นที่ย่านธุรกิจที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร (Central Business District : CBD) มีห้างสรรพสินค้าที่สำคัญ เช่น มาบุญครอง สยามเซนเตอร์ สยามพารากอน สยามดิศคัฟเวอร์รี สามย่านมิตรทาวน์ จามจุรีสแควร์ เป็นต้น แหล่งรวม

ร้านอาหารช่วงเย็นย่านถนนบรมมหาราชวัง และย่านพระราม 4 ทางไปสามย่านมิตรทาวน์ แหล่งสถานศึกษาที่สำคัญ เช่น เตรียมอุดมศึกษา สาธิต มศว (ปทุมวัน) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก (อุเทนถวาย) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และสาธิตจุฬาฯ (DD Property. 2562)

ย่านสยาม-จุฬา-สามย่าน มีพื้นที่สนามกีฬาและสวนสาธารณะ เช่น สนามศุภชลาศัย สนามกีฬาเทพหัสดิน สนามกีฬาจุฬาลงกรณ์ และอุทยาน 100 ปี จุฬาฯ โดยที่ศักยภาพของย่านสยาม-จุฬา-สามย่าน ที่มีต่อสถานีกรุงเทพ พบว่าเป็นพื้นที่เศรษฐกิจที่มีความสำคัญและมีศักยภาพสูงในการดึงดูดให้ผู้คนเข้ามาใช้บริการได้ในพื้นที่สถานีกรุงเทพ ผ่านการการเดินทาง เช่น รถไฟฟ้า (BTS) รถเมล์ รถไฟฟ้าใต้ดิน (MRT) และรถยนต์ โดยย่านสยาม-จุฬา-สามย่าน มีนักเรียน นักศึกษา และคนทำงานที่เข้ามาใช้บริการในพื้นที่อยู่ตลอดเวลา ในส่วนของจำนวนผู้ใช้บริการในย่านศูนย์การค้าแถวสยาม-จุฬา-สามย่าน จากข้อมูลการให้สัมภาษณ์ของคุณธีรนนท์ กรศรีทิพา รองกรรมการผู้จัดการ สายงานพัฒนาธุรกิจรีเทล เพอร์เซอร์ส พร็อพเพอร์ตี้ คอมเมอร์เชียล (ประเทศไทย) ให้สัมภาษณ์กับกรุงเทพธุรกิจ เมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2564 ได้กล่าวถึงลูกค้าที่ใช้บริการสยามย่านมิตรทาวน์ ในปี 2563 มีจำนวนเฉลี่ย 63,000 คน/วัน และคุณชฎาทิพ จุตระกูล ประธานเจ้าหน้าที่บริหารกลุ่มบริษัท สยามพิวรรธน์ ให้สัมภาษณ์กับประชาชาติธุรกิจ เมื่อวันที่ 4 มกราคม 2563 ได้กล่าวถึง จำนวนลูกค้าใช้บริการของศูนย์การค้าของสยามพิวรรธน์ หากแบ่งเป็นระยะ 1-2 กม. จากสถานีกรุงเทพ มีศูนย์การค้า 3 แห่ง คือ สยามเซ็นเตอร์ ผู้ใช้บริการ 80,000-100,000 คน/วัน สยามดิสคัฟเวอร์ ผู้ใช้บริการ 80,000-100,000 คน/วัน และสยามพารากอน ผู้ใช้บริการ 200,000 คน/วัน (กรุงเทพธุรกิจ, 2564)

หากสถานีกรุงเทพในอนาคตสามารถดึงดูดศักยภาพเดิม (ผู้ใช้บริการ) ของพื้นที่ย่านสยาม-จุฬา-สามย่าน ผ่านการออกและพัฒนาพื้นที่ให้มีอัตลักษณ์เป็นของตัวเอง ร้อยเรียงเรื่องราวตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน ผสมผสานความแตกต่างของพื้นที่ย่านธุรกิจอื่น ๆ รอบนอก จะช่วยให้พื้นที่ดังกล่าวเป็นสถานที่สำคัญทั้งในแง่ธุรกิจ และการท่องเที่ยวได้ (อภิชาติ ประเสริฐ, 2564)

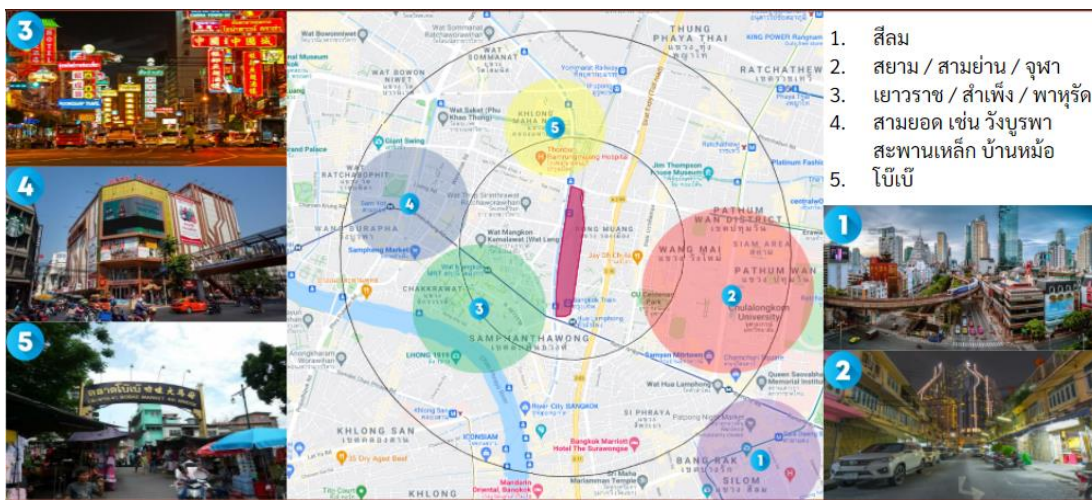
7. ย่านสีลม

ย่านสีลม ตั้งอยู่ในเขตบางรัก ห่างจากสถานีกรุงเทพไปทางด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้ประมาณ 2 กิโลเมตร ถือเป็นหนึ่งในย่านศูนย์กลางทางธุรกิจ (Central Business District: CBD) ของประเทศ จนได้รับสมญานามว่าเป็น “วอลล์สตรีทของเมืองไทย” อีกทั้ง การเดินทางมาย่านสีลมมีความสะดวก โดยมีระบบขนส่งสาธารณะ เช่น BTS MRT BRT หรือการเดินทางด้วยรถส่วนตัวก็มีสะดวกเช่นกัน เพราะถนนย่านสีลมเชื่อมต่อกับถนนและย่านหลักต่าง ๆ จึงทำให้ย่านสีลมเป็นศูนย์กลางการขนส่งที่ครบครันที่สุดย่านหนึ่งในกรุงเทพฯ อีกด้วย

โดยถนนสีลมเกิดขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 4 เนื่องจาก มีการยื่นฎีกาขอให้ขุดคลองทำถนนขึ้นเพื่อสะดวกสบายในการค้าขายระหว่างประเทศโดยสมัยนั้นถนนสีลมจะมีชื่อว่า “ถนนขวาง” จนต่อมาชาวต่างชาติก็ได้นำ “เครื่องสีลม” ซึ่งใช้ในการวิดน้ำมาติดตั้งไว้ จนกลายมาเป็นชื่อ “ถนนสีลม” ในปัจจุบัน ช่วงสมัยรัชกาลที่ 5 - 8 (พ.ศ. 2412 - 2489) ย่านสีลมก็เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว จากพื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่รกร้างเก่า พัฒนามาเป็นย่านการค้าและถิ่นที่อยู่อาศัยหลักของกรุงเทพมหานคร

ย่านสีลมถูกพัฒนาอย่างก้าวกระโดดในช่วงต้นของรัชกาลที่ 9 ทำให้มีจำนวนที่พักอาศัยมากขึ้นอย่างรวดเร็ว ประกอบกับที่ประเทศไทยกำลังมี “แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับแรก” และ “แผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคม ฉบับที่ 2” ขึ้นในเวลาเดียวกัน ซึ่งให้ความสำคัญกับการพัฒนาพื้นฐานทางเศรษฐกิจเพื่อรองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมและธุรกิจการค้า จึงทำให้เกิดการใช้ประโยชน์จากพื้นที่สีลมในด้านพาณิชย์กรรมมากขึ้นเรื่อย ๆ และเริ่มมีอาคารพาณิชย์สูง 7 - 8 ชั้นขึ้นไปมาตอบสนองความต้องการด้านธุรกิจสมัยใหม่แทน โดยส่วนใหญ่จะเป็นอาคารสำนักงาน อาทิ สถาบันการเงิน หรือบริษัทประกันภัย เป็นต้น โดยปี 2561 ที่ดินย่านสีลมมีราคาขายต่อ เฉลี่ย 230,000 บาทต่อตารางเมตร สำหรับราคาประเมินที่ดินบนถนนสีลมล่าสุด (รอบบัญชีปี พ.ศ. 2559 - 2562) อยู่ที่ 700,000-1,000,000 บาทต่อตารางวา เพิ่มขึ้นจากราคาประเมินเดิมถึงร้อยละ 17.65 (Estopolis, 2562)

นอกจากนี้ ย่านสีลมยังประกอบไปด้วยสถานที่สำคัญหลายแห่ง อาทิ สวนสาธารณะอย่างสวนลุมพินี ห้างสรรพสินค้า Central Silom Complex สถานศึกษา โรงพยาบาล โรงแรมชั้นนำ ตลาด สถาบันเทียร้านอาหาร คาเฟ่ ตลอดจน ห้องสมุด และพิพิธภัณฑ์ อีกทั้ง ย่านสีลมยังเป็นแหล่งศูนย์รวมความหลากหลายทางวัฒนธรรมและเชื้อชาติ สะท้อนออกมาในรูปแบบของศาสนสถาน เช่น วัดพระศรีมหาอุมาเทวี (วัดแขก) ที่เป็นเทวสถานเก่าแก่ของชาวฮินดูในประเทศไทยที่นับถือนิกายศักติฮินดู โบสถ์เซนต์หลุยส์ ศาสนสถานของศาสนาคริสต์นิกายโรมันคาทอลิก ที่เกิดจากชาวตะวันตกที่เดินทางเข้ามาค้าขายและเผยแผ่ศาสนาคริสต์ ศาลเจ้าเจียวเองเปี้ยว หรือศาลเจ้าบางรัก ศาลเจ้าของชาวจีนไหหลำที่มีอายุมากกว่า 150 ปี และวัดยานนาวา พระอารามหลวง ซึ่งรัชกาลที่ 3 ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ สร้างเรือสำเภาพระเจดีย์แทนพระสถูปเจดีย์ทั่วไป เพื่อให้คนรุ่นหลังได้เห็นรูปแบบเรือสำเภาซึ่งกำลังจะหมดไปจากเมืองไทย (Estopolis, 2562)



ภาพที่ 3-4 พื้นที่โดยรอบสถานีกรุงเทพ

3.2. แผนการดำเนินการ นโยบาย และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

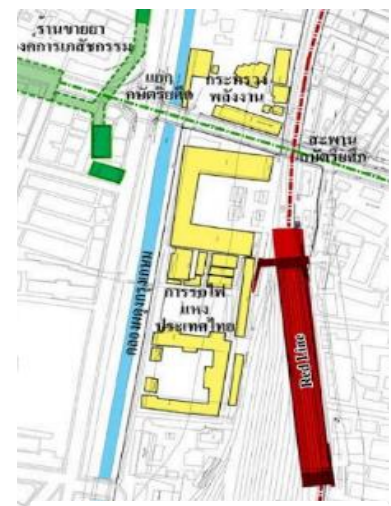
3.2.1. แผนการดำเนินงานของบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้จดทะเบียนตั้งบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด เมื่อวันที่ 30 เมษายน พ.ศ. 2564 ตามมติคณะรัฐมนตรีในวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2563 โดยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ พัฒนาอสังหาริมทรัพย์โดยการเช่าพื้นที่จากการรถไฟแห่งประเทศไทยหรือซื้อที่ดินจากองค์กรอื่น เพื่อนำมาพัฒนาพื้นที่โครงการหรือเพิ่มมูลค่าสินทรัพย์ บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด มีแผนเริ่มพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีหัวลำโพง หลังจากย้ายการเดินรถไฟไปที่สถานีกลางบางซื่อ โดยมีแนวทางจัดสรรพื้นที่เพื่อพัฒนาสำหรับสร้างอาคารเชิงพาณิชย์ที่ทันสมัย (Mixed Use) และพื้นที่สาธารณะให้กับคนเมือง โดยมีเป้าหมายเพื่อพัฒนาเป็นพื้นที่เศรษฐกิจ และแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมร่วมสมัยแห่งใหม่ ซึ่งตอบโจทย์วิถีชีวิตของคนยุคใหม่ในทุก ๆ ด้าน ด้วยพื้นที่ของสถานีกรุงเทพกว่า 121 ไร่ ทำให้มีศักยภาพรองรับธุรกิจโรงแรมอาคารสำนักงานรวมทั้งที่อยู่อาศัยแบบคอนโดมิเนียม ห้างสรรพสินค้า และพื้นที่จัดแสดง รวบรวมร้านอาหารที่มีชื่อเสียงจากที่ต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานคร แหล่งศูนย์รวมร้านค้าชั้นนำระดับโลก ศูนย์ประชุมนานาชาติ บริเวณพื้นที่สถานีกรุงเทพเดิมยังคงไว้ซึ่งอนุรักษ์อาคารและสถาปัตยกรรมเดิมไว้ นำมาสร้างเป็นพิพิธภัณฑ์เชิงประวัติศาสตร์ (Life Museum) เพื่อนำเสนอเรื่องราวของสถานีกรุงเทพในอดีต ส่วนพื้นที่โดยรอบมีการปรับเป็นพื้นที่สาธารณะสีเขียวเพื่อประโยชน์สาธารณะ เพื่อเพิ่มทัศนียภาพภายในพื้นที่และบริเวณคลองผดุงกรุงเกษม (SRT Assest, ม.ป.ป.)

3.2.2. แผนการเดินรถไฟขานเมืองสายสีแดง (Missing Link)

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีแผนการเดินรถไฟขานเมืองสายสีแดง (Missing Link) โดยแบ่งออกเป็น 2 สาย คือ สีแดงเข้มช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง และสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง เพื่อรองรับการเชื่อมต่อในการเดินทางระหว่างสถานีกลางบางซื่อ และสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)

แผนการเดินรถไฟขานเมืองสายสีแดงเข้ม (Missing Link) ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง มีระยะทาง 5.75 กม. รูปแบบโครงสร้างสถานีเป็นรูปแบบผสมผสานของทางรถไฟระดับดิน ใต้ดิน และยกระดับ ในส่วนเส้นทางรถไฟบริเวณสถานีจิตรดา มีจุดมุ่งหมายให้ต่ำกว่าระดับดิน สถานีระดับใต้ดินประกอบด้วย สามเสน ราชวิถี และยมราช สถานีระดับดินประกอบด้วย ยศเส และหัวลำโพง จากการประชุมคณะกรรมการเตรียมการเปิดให้บริการ และการบริหารโครงการระบบไฟฟ้าขานเมือง (สายสีแดง) และสถานีกลางบางซื่อ ครั้งที่ 6/2564 7/2564 และ



ภาพที่ 3-5 แผนการ
แผนการเดินรถไฟขานเมือง
สายสีแดงช่วงส่วนต่อขยาย
การรถไฟแห่งประเทศไทย
,2564

8/2564 ได้มีมติให้เดินรถไฟทุกขบวนเข้าสู่สถานีหัวลำโพงต่อไปอีกอย่างน้อย 30 วัน เพื่อศึกษาแนวทางการปรับลดจำนวนขบวนรถเข้าสู่พื้นที่ลงเหลือ 22 ขบวน และจะปรับเปลี่ยนทั้งหมดเข้าสู่การใช้รถไฟชานเมืองสายสีแดง ส่วนต่อขยาย บางซื่อ-หัวลำโพง ภายหลังจากก่อสร้างแล้วตามกำหนดปลายปี พ.ศ.2569 ซึ่งจะทำให้สถานีกรุงเทพ ปรับเปลี่ยนระดับชั้นความสำคัญของสถานีรถไฟกลาง ลงไปสู่สถานีรอง ที่ยังคงมีการเดินรถไฟเฉพาะรถไฟชานเมืองระยะใกล้ เข้าสู่สถานีต่อไป (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, พฤศจิกายน 2564; สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, ธันวาคม 2564)

3.2.3. แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี (พ.ศ.2556-2575)

การพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ จะเป็นไปตามวิสัยทัศน์ของกรุงเทพมหานครที่ได้วาง วิสัยทัศน์ของกรุงเทพในการกลายเป็น “มหานครแห่งเอเชีย” ในปี พ.ศ. 2575 ภายใต้แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2556-2575) ซึ่งจะส่งผลทำให้กรุงเทพมหานคร เป็นมหานครที่มีความสะดวกสบาย และเป็นมหานครสำหรับทุกคน ทั้งผู้อยู่อาศัยในระยะยาว และนักท่องเที่ยว โดยปราศจากข้อจำกัดในการเข้าถึงไม่ว่าจะเป็น เรื่องไรทางเศรษฐกิจ และสังคม ทั้งนี้ภายใต้แผนดังกล่าว มีประเด็นยุทธศาสตร์มุ่งเน้น ใน 6 มิติ ได้แก่

1. มหานครปลอดภัย ที่ปลอดภัยอาชญากรรม ปลอดภัยอุบัติเหตุ และภัยพิบัติ รวมทั้งเป็นมหานครแห่งอาหารปลอดภัย มหานครสีเขียว สะดวกสบาย ที่มีพื้นที่สาธารณะ พื้นที่สีเขียวในสัดส่วนเหมาะสมกับประชากร และมีระบบคมนาคมขนส่งที่หลากหลาย รวมทั้งเป็นมหานครที่ทัศนียภาพที่สวยงาม
2. มหานครสำหรับทุกคน ที่เปิดโอกาสในการเข้าถึง และอยู่ร่วมกันอย่างเสมอภาคและสมานฉันท์ทุกชนชั้น ทุกอาชีพ โดยปราศจากการกีดกัน และดำรงไว้ซึ่งการรักษาอัตลักษณ์ ประเพณีวัฒนธรรมของตนเอง
3. มหานครกะทัดรัด ที่ขยายตัวและพัฒนาเมืองอย่างเป็นเครือข่ายและเป็นระบบ โดยเชื่อมต่อถึงกันได้อย่างง่าย มหานครแห่งประชาธิปไตย ที่เป็นต้นแบบแห่งเมืองที่เป็นประชาธิปไตย ธรรมภิบาล และส่งเสริมการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคธุรกิจ และภาคประชาชน
4. มหานครแห่งเศรษฐกิจและการเรียนรู้ ที่เป็นเมืองหลวงแห่งเอเชีย ในอีก 20 ปีข้างหน้า ทั้งด้านศูนย์กลางการค้าการลงทุน การท่องเที่ยวและวัฒนธรรมของเอเชีย รวมทั้งเป็นศูนย์กลางแห่งวิชาการในภูมิภาค (กรุงเทพมหานคร, 2556)

3.2.4. แผน Bangkok Resilience Strategy

แผน Bangkok Resilience Strategy โดยความร่วมมือระหว่างกรุงเทพมหานคร และโครงการ 100 Resilient Cities ของมูลนิธิ Rockefeller ได้ชี้ให้เห็นว่า ปัญหาระบบการขนส่งและมลภาวะทางอากาศ และการมีสัดส่วนพื้นที่สีเขียวต่อจำนวนประชากรอยู่ที่ 3 ตารางเมตรต่อคน ซึ่งต่ำที่สุด เป็นอันดับสองของโลก รองจากกรุงเม็กซิโกซิตี ประเทศเม็กซิโก ดังนั้นการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ จะเป็นส่วนหนึ่งในการเข้ามาแก้ไขปัญหาดังกล่าว

ปัญหาด้านอุทกภัยฉับพลัน ที่ส่งผลทำให้พื้นที่ส่วนใหญ่ของกรุงเทพมหานครมีความเสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วมฉับพลันจากฝนตกหนัก และอาจกระทบต่อระบบสาธารณสุขปโภคอื่น อาทิ น้ำดื่มสะอาด และการขนส่ง เป็นต้น (Bangkok, 2020)

3.2.5. พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย

พื้นที่สถานีกรุงเทพ เป็นทรัพย์สินที่อยู่ภายใต้การดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย ดังนั้น การพัฒนาพื้นที่หัวลำโพงจะต้องดำเนินการและไปตามกรอบที่ พ.ร.บ.การรถไฟแห่งประเทศไทยวางไว้ทั้งเรื่องวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งการรถไฟ ตามมาตรา 6 ที่วางกรอบวัตถุประสงค์แห่งการตั้งการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อรับโอนกิจการรถไฟจากรมรถไฟเดิม และเพื่อดำเนินการกิจการ และดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการขนส่ง และธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่กิจการรถไฟ โดยทั้ง 11 ประการตามมาตรา 9 ตัวอย่างเช่น การให้เช่าจำหน่าย แลกเปลี่ยนทรัพย์สิน (2) กู้ยืมออกพันธบัตรตราสาร (5) ดำเนินกิจการโรงแรมภัตตาคาร (8) จัดตั้งบริษัท เพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการรถไฟและธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้อง (10) และเข้าร่วมลงทุนถือหุ้นในบริษัท เพื่อประโยชน์แก่กิจการรถไฟ (11) (พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย, 2494, 30 มิถุนายน)

3.2.6. ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13

แนวคิดการพัฒนาพื้นที่ สถานีกรุงเทพ สอดคล้องกับกรอบการพัฒนาใน 2 ระดับ ดังนี้

1.ระดับแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (X) คือ ยุทธศาสตร์ที่ 4 ด้านการสร้างโอกาส และความเสมอภาคทางสังคม และยุทธศาสตร์ที่ 5 การสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

2.ระดับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 (Y) คือ แผนแม่บท (6) การพัฒนาเมือง (16) เศรษฐกิจฐานราก (17) ความเสมอภาคและหลักประกันทางสังคม และ (18) การเติบโตอย่างยั่งยืน รวมทั้งหมุดหมายที่ 8 ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 (ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี, 2561)

3.2.7. เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ (SDGs)

แนวคิดการพัฒนาพื้นที่ สถานีกรุงเทพ ดำเนินการและสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติใน 4 ด้านมิติคือ มิติด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ ตามเป้าหมายที่ 8 และ 9 มิติด้านการพัฒนาสังคม ตามเป้าหมายที่ 1 2 3 4 10 และ 16 มิติด้านการดูแลสิ่งแวดล้อม ตามเป้าหมายที่ 7 11 12 13 และ 15 และ มิติด้านการส่งเสริมความร่วมมือของทุกภาคส่วน ตามเป้าหมายที่ 17 (United Nations, n.d.)

3.3. ทฤษฎี และแนวคิดที่เกี่ยวข้อง

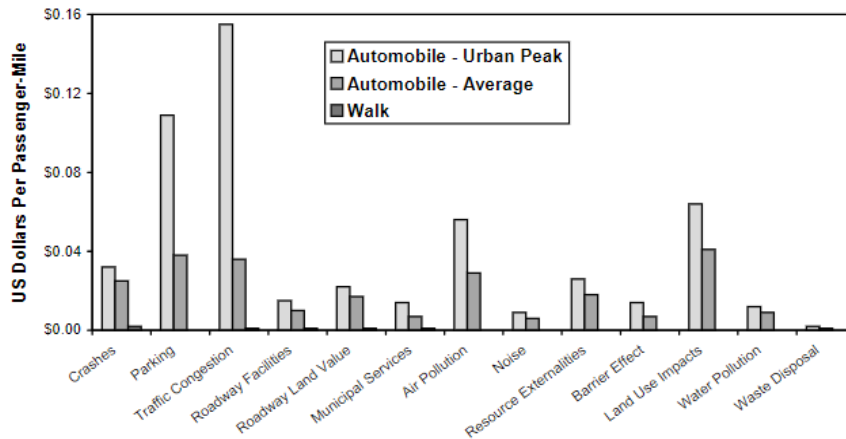
3.3.1. ทฤษฎีส่งเสริมการเดินเท้า (Walkability Theory)

ในปัจจุบันเมืองที่ผู้คนอาศัยอยู่สามารถแบ่งรูปทรงได้ออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ (1) เมืองที่มีรูปทรงกระจุกกระจาย (Urban Sprawl) และ (2) เมืองที่มีรูปทรงสมบูรณ์ (Complete City or Communities) โดยรูปทรงของเมืองที่สมบูรณ์นี้เอง มีนัยยะถึงเมืองที่เหมาะสมกับการเดินเท้าหรือเมืองแห่งการเดิน (Walkable Cities) ซึ่งตรงข้ามกับเมืองที่มีรูปทรงแบบกระจุกกระจาย ซึ่งมีนัยถึงเมืองแห่งการใช้รถยนต์ (Automobile Cities) (Tachieva, 2010; ปริญา กลิ่นเมฆ, 2557)

ทฤษฎีส่งเสริมการเดินเท้า (Walkability Theory) คือ แนวคิดที่สนับสนุนให้ผู้คนเคลื่อนย้ายไปอีกจุดหนึ่งไปยังจุดหนึ่งภายในเมืองด้วยเท้า โดยงานศึกษาด้านการวางผังเมืองในยุคของการวางแผนหลังสมัยใหม่ (Post-modernist Planning) อธิบายว่าเมืองแห่งการเดินถือเป็นองค์ประกอบสำคัญของชุมชนที่ทำให้ชุมชนมีประสิทธิภาพ เข้าถึงได้ เสมอภาค ยั่งยืนและน่าอยู่ (Lo, 2009) เพราะเมืองลักษณะดังกล่าวมีการขยายตัวแนวตั้งและมีลักษณะเมืองที่กระชับ (Compact Urban Form) (ปริญา กลิ่นเมฆ, 2557) หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือการเคลื่อนย้ายคนเดินถนนในเมืองมีความเกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิดกับการวางผังเมือง การคมนาคมที่ยั่งยืน พื้นที่สาธารณะ และการผสมผสานทางสังคม (Social Mixing) ดังนั้นทฤษฎีส่งเสริมการเดินเท้าจึงมีแนวทางการให้คำนิยามที่หลากหลาย ยกตัวอย่างเช่น ถ้าอธิบายผ่านนโยบายด้านการวางผังเมืองและการคมนาคม ทฤษฎีส่งเสริมการเดินเท้าถูกอธิบายในฐานะรูปแบบหนึ่งของ “Active Transport” หรือวิธีการที่ส่งเสริมให้ผู้คนเข้ามามีส่วนร่วมและรู้จักพื้นที่ในเมือง (Middleton, 2021)

ซึ่งโดยธรรมชาติของมนุษย์ จะสามารถเดินในระดับความเร็วปกติได้ที่ 5 กิโลเมตร/ชั่วโมง โดยระยะทางเฉลี่ยที่ไกลที่สุดในการเดินเท้าอยู่ที่ 800 เมตร ใช้เวลาประมาณ 10 นาที และระยะทางเฉลี่ยที่มนุษย์รู้สึกสบายจะอยู่ที่ 400 เมตร ซึ่งใช้ระยะเวลาประมาณ 5 นาที ซึ่งระยะดังกล่าวมีความสอดคล้องกับหลักการออกแบบมิติและขนาดรูปทรงของศูนย์กลางเมือง โดยรูปแบบขนาดและรูปทรงของศูนย์กลางเมืองที่ดีส่วนใหญ่จะมีขนาดโดยประมาณที่ 1 ตารางกิโลเมตร เช่น ลอนดอน นิวยอร์ก ฯลฯ (ปริญา กลิ่นเมฆ, 2557)

ทั้งนี้เมืองที่มีการออกแบบที่สนับสนุนให้มีการทำนั้นมีประโยชน์ที่หลากหลาย เช่น เพิ่มมูลค่าทรัพย์สิน การดึงดูดผู้มีความสามารถ การสร้างงาน การสร้างความเท่าเทียม และลดภาระค่าใช้จ่ายในการใช้พาหนะขนส่ง (Speck, 2018) ยกตัวอย่างเช่น เมืองที่เอื้อต่อการเดินนั้นได้ส่งผลกระทบต่อภายนอก (External Cost) ในเชิงบวกต่อภาคส่วนอื่น ๆ ด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านปัญหาการจราจร โดยสามารถอธิบายผ่านแผนภูมิได้ดังนี้ (ภาพที่ 3-6)



ภาพที่ 3-6 ผลกระทบภายนอก (External Cost) โดยประมาณของการเดินทางด้วยรถยนต์
เปรียบเทียบกับการเดินทางเท้า (Litman, 2003)

3.3.2. ทฤษฎีการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง (Transit Oriented Development: TOD)

การพัฒนาเมืองอัจฉริยะ (Smart City) ภายใต้ทฤษฎีการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง (TOD) ในรัศมี 400-500 เมตร และใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างผสมผสานนั้น เป็นอีกหนึ่งวิธีที่ใช้ในการจัดระเบียบเมืองใหม่ ซึ่งอาจเป็นเมืองที่เติบโตแบบกระจายในอดีต ให้มีลักษณะการเติบโตของเมืองแบบกระจุกตัวตามตำแหน่งของสถานีขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ (อภิญา ผาดอน, 2564) โดยการบริหารจัดการพื้นที่ภายใต้แนวคิด TOD นั้นยังเข้าไปสนับสนุนกลยุทธ์การเติบโตทางเศรษฐกิจในภูมิภาค และเพิ่มความสามารถในการซื้อ และทางเลือกของที่อยู่อาศัย (Dittmar & Poticha, 2012)

โดย Ogra & Ndebele (2014) ได้อธิบายถึงองค์ประกอบของการออกแบบพื้นที่ภายใต้หลักการ TOD นั้นจะมีลักษณะ 6Ds คือ

1. **Design** (การออกแบบพื้นที่) เช่น ส่งเสริมให้มีการเดินเท้าหรือใช้ทางจักรยานที่มีความปลอดภัยที่เชื่อมต่อไปยังสถานีขนส่ง
2. **Diversity** (ความหลากหลายในการใช้พื้นที่ เช่น มีอาคารและสถาปัตยกรรมหลากหลาย)
3. **Density** (ความหนาแน่นของพื้นที่) เช่น พื้นที่ต้องอยู่ในระยะเดินมาสถานีขนส่งได้
4. **Distance** (ระยะทางในการเดินทางไปยังสถานีขนส่ง) ควรอยู่ในระยะเดินเพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงสถานีขนส่งได้ง่ายขึ้น
5. **Destination** (ความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่) เช่น ประชาชนสามารถเข้าถึงพื้นที่ที่ใช้สอยต่าง ๆ เข้าด้วยกัน ได้อย่างราบรื่นและสะดวกรวดเร็ว
6. **Demand management** (การบริหารจัดการความต้องการในการใช้พื้นที่)

Dittmar & Poticha (2012) อธิบายว่าโครงการที่ประสบความสำเร็จตามหลักการ TOD ควรมีคุณลักษณะ 5 ประการ ดังนี้

1. ศักยภาพของสูงสุดของทำเลที่ตั้ง (Location Efficiency)
2. ทางเลือกที่หลากหลายของการใช้งานพื้นที่ (Rich Mix of Choices)
3. ความสามารถของธุรกิจในการสร้างผลกำไรจากการทำธุรกรรม (Value Capture)
4. การสร้างสรรค์ของพื้นที่ (Place Making)
5. ส่งเสริมความต่อเนื่องของการเชื่อมต่อระหว่างจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งและต้นทาง/จุดหมายปลายทาง (Resolution of the Tension between Node and Place)

3.3.3. ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมืองสีเขียว

แนวคิดการพัฒนาเมืองสีเขียว เป็นหนึ่งในแขนงของแนวคิดการจัดเมืองสมัยใหม่ที่คำนึงถึงองค์ประกอบของเมืองอย่างรอบด้านที่อยู่ในพื้นที่เมือง ทั้งที่เป็นสิ่งมีชีวิต และสิ่งที่ไม่มีชีวิต โดยที่แนวคิดดังกล่าว มุ่งสร้างเสริมผลกระทบเชิงบวกที่เป็นประโยชน์ต่อ ผู้อยู่อาศัยในชุมชนเมือง และส่งเสริมสภาพแวดล้อมดีต่าง ๆ อาทิ การลดมลภาวะต่าง ๆ และการส่งเสริมระดับการมีสุขภาวะที่ดีในพื้นที่ (Kaaap & Talen, 2005) โดยงานศึกษาของ Manea, Luliana & Cocos เรื่อง Green Cities -Urban Planning Models for the Future เมื่อปี 2014 ได้แสดงให้เห็นว่า องค์ประกอบพื้นฐานของการพัฒนาเมืองสีเขียว คือ การปรับเปลี่ยน/เสริมสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Infrastructure) ซึ่งสามารถจำแนกองค์ประกอบโครงสร้างพื้นฐานพบได้บ่อยในเมืองสีเขียวทั่วโลก ได้ออกเป็นอย่างน้อย 7 ลักษณะ ดังนี้

1. สถาปัตยกรรมที่เป็นมิตรสิ่งแวดล้อม (Bio Architecture) อาทิ การจัดพื้นที่ปลูกพื้นคลุมหลังคา (Green Roofs) การออกแบบสวนในแนวตั้ง (Vertical / Green Wall)
2. พื้นที่สาธารณะ (Green Space) ที่เอื้อให้เกิดปฏิสัมพันธ์กันใน/ระหว่างชุมชนกับบุคคลกับสิ่งแวดล้อม
3. ช่องทางเชื่อมสีเขียว (Green Path) พื้นที่เชื่อมต่อที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม อาทิ ระเบียงสีเขียว (Green Corridor) ช่องทางจักรยาน (Bicycle Lane) ที่เอื้อให้เกิดกิจกรรมในรูปแบบ “Active Transport”
4. พื้นที่ป่าในเมือง (Urban Forest) พื้นที่สำหรับสงวนไว้เพื่อเอื้อให้เกิดการเจริญโตของพืชพรรณและสัตว์ต่าง ๆ โดยเฉพาะพืช และสัตว์ประจำถิ่น โดยการเพิ่มป่าในพื้นที่เมืองจะส่งผลดีในการดูดซับมลภาวะทางอากาศ และส่งเสริมสุขภาวะที่ดีของชุมชน
5. พื้นที่เพาะปลูกในเมือง (Urban Farm) พื้นที่ที่เอื้อต่อการเพาะปลูกพืชในรูปแบบที่เหมาะสมกับสภาพเมืองเป็นแหล่งผลิตอาหารส่งกลับเข้าสู่ชุมชน โดยสามารถเกิดกิจกรรมเชิงพาณิชย์ และกิจกรรมการท่องเที่ยว

6. **พื้นที่โอบล้อมสีเขียว (Green Belt) พื้นที่กันชน (Buffer Zone) ที่ลักษณะโอบล้อม** ในการป้องกัน และดูดซับมลภาวะต่าง ๆ

7. **พลังงานที่เป็นมิตรสิ่งแวดล้อม (Green Energy)** การสนับสนุนการใช้ระบบพลังงานหมุนเวียนต่าง ๆ เช่น แผงพลังงานแสงอาทิตย์ในอาคาร และเสาไฟส่องสว่าง ขนส่งสาธารณะพลังงานไฟฟ้า และระบบควบคุมและบำบัดน้ำเสีย/ของเสีย เป็นต้น

การมีโครงสร้างสีเขียวในรูปแบบต่าง ๆ ยังมีส่วนช่วยสำคัญในการควบคุมอุณหภูมิของเมือง และลดโอกาสการเกิดเกาะความร้อนภายในเมือง (Heat Island) ที่เป็นผลมาจากการสะท้อนกับของพื้นผิวที่ลักษณะแข็ง อาทิ ถนนลาดยาง ทางเดินคอนกรีตที่ไม่สามารถดูดซับความร้อน (Hirano & Fujita, 2012) ดังนั้นงานวิจัยต่าง ๆ เกี่ยวกับการพัฒนาเมืองสมัยใหม่จึงให้ความสำคัญพื้นที่สีเขียวในฐานะพื้นที่ผลิตออกซิเจนและพื้นที่ที่เอื้อให้เกิดการดูดซับความร้อนของเมือง โดยพบว่าพื้นที่สีเขียวสามารถมีส่วนช่วยลดความร้อนของเมืองได้มากถึง 1.5-2.5 องศา

ทั้งนี้ หนึ่งในแนวทางการพัฒนาเมืองสีเขียวที่ได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวาง คือมาตรฐานของ Green City Index (GCI) ที่ได้รับการพัฒนาโดย Economist Intelligence Unit ร่วมกับ Siemens โดยจะคำนึงถึงตัวแปรสำคัญ 8 ด้าน ได้แก่ ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ปริมาณการใช้พลังงานรูปแบบอาคารบ้านเรือน การขนส่ง การจัดการทรัพยากรน้ำ คุณภาพอากาศ และ ธรรมเนียมในการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (Shields & Langer, 2009)

3.3.4. ทฤษฎีการบริหารจัดการพิพิธภัณฑ (Icom, 2004)

งานพิพิธภัณฑเป็นงานสาธารณะที่ต้องมีความรับผิดชอบต่ออย่างสูง การบริหารจัดการที่ดีจึงต้องคำนึงถึงหลักการพัฒนาองค์กรที่ยั่งยืน การมีจริยธรรมอย่างมืออาชีพ การเคารพให้เกียรติซึ่งกันและกัน ความซื่อสัตย์จริงใจ และการอุทิศตนของบุคลากรในองค์กรทุกคน

ปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการบริหารจัดการพิพิธภัณฑ ได้แก่ ขนาดพื้นที่ของพิพิธภัณฑ แหล่งเงินทุน สิ่งที่เกี่ยวข้องภายใน และผู้เยี่ยมชม

หลักในการบริหารจัดการพิพิธภัณฑ ประกอบด้วย 1) **โครงสร้างการบริหารจัดการ (Management Structure)** มีการจัดทำเอกสารโครงสร้างภายในองค์กร เพื่อแสดงลำดับการบริหารงานภายในองค์กร อาจแสดงเป็นแผนผังตำแหน่ง/รายชื่อบุคคลผู้รับผิดชอบในแต่ละส่วน 2) **การทำงานเป็นทีม (Team Work)** มีการส่งเสริมทัศนคติด้านการทำงานเป็นทีม สนับสนุนให้มีการสื่อสารระหว่างกัน เพื่อมุ่งสู่เป้าหมายเดียวกันของคนในองค์กร 3) **ความรับผิดชอบต่อสังคม (Public Responsibility)** มีการจัดทำเอกสารเพื่อแสดงว่าพิพิธภัณฑดำเนินการไปอย่างถูกกฎหมาย ดำรงสถานภาพทางการเงินที่ดี ไม่ได้จัดตั้งขึ้นเพื่อเพื่อที่แสวงหากำไร (ยกเว้นพิพิธภัณฑเอกชน) แต่เพื่อการบริการแก่สังคม 4) **พันธกิจ (Mission Statement)** มีการอธิบายภารกิจและหน้าที่ของพิพิธภัณฑ มีการจำกัดความถึงขอบเขตของสิ่งที่สะสมหรือจัดแสดงภายใน พันธกิจที่ดีควรมีการทบทวนและได้รับการรับรองอย่างเป็นทางการ และสามารถแก้ไขในภายหลังได้

5) นโยบาย (Policies) มีการกำหนดนโยบายเพื่อเป็นกรอบการทำงานเพื่อให้บรรลุเป้าหมายขององค์กร

6) การบริหารจัดการทางการเงิน (Financial Management) ควรมีการวางแผนการบริหารจัดการเงินที่ได้รับจัดสรร หรือหาแหล่งทุน/รายได้เพื่อใช้ในการดำเนินการของพิพิธภัณฑ์

7) จริยธรรมกับการบริหารจัดการพิพิธภัณฑ์ (Museum Ethics and Management) มีประเด็นทางจริยธรรมบางประการที่เกี่ยวข้องกับนโยบายของพิพิธภัณฑ์ เช่น การจัดการและบริหารเงินงบประมาณและทรัพยากรภายใน ซึ่งควรมีกระบวนการควบคุมงบประมาณ เก็บรักษาบันทึกการใช้จ่ายทรัพยากร และดำเนินการอย่างโปร่งใสอยู่เสมอ เป็นต้น

8) การวางแผน (Planning) การวางแผนพิพิธภัณฑ์ที่มีประสิทธิภาพ จะวางแผนโดยคำนึงถึงองค์รวมขององค์กร (เช่น ความเป็นมาและวัตถุประสงค์ของพิพิธภัณฑ์ ภารกิจ สิ่งที่เหมาะสม บุคลากรในองค์กร สิ่งอำนวยความสะดวก งบประมาณ การสนับสนุนจากภาคส่วนต่าง ๆ สังคม/ชุมชน ผู้เยี่ยมชม สถานะทางสังคม อุปสรรคภายใน ศักยภาพของพิพิธภัณฑ์ และแนวทางการพัฒนาในอนาคต เป็นต้น) ประกอบกับแผนการตลาด (เช่น การวิเคราะห์ตลาด การสร้างจุดสนใจ เป็นต้น) เพื่อให้พิพิธภัณฑ์ดำเนินกิจกรรมไปตามวัตถุประสงค์ขององค์กรและตอบสนองความต้องการของกลุ่มเป้าหมายและสังคมไปพร้อมกัน

3.4 กรณีศึกษาจากต่างประเทศ

3.4.1 กรณีศึกษาพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟ



ภาพที่ 3-7 สถานีโตเกียว (Tokyo Station, 2021)

1. สถานีโตเกียว (Tokyo Station)

สถานีโตเกียว (Tokyo Station) ตั้งอยู่ที่เมืองโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม ค.ศ. 1914 มีทางออกหลัก 2 ฝั่ง คือ Marunouchi และ Yaesu โดยมีการพัฒนาและบูรณะเรื่อยมา จนกระทั่ง ค.ศ. 2007 อาคารฝั่ง Marunouchi ได้ถูกปิดปรับปรุงปี 2007-2012 เพื่อพัฒนาให้เข้ากับยุคสมัย และเหมาะสมกับการใช้งาน ซึ่งเกิดจากความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยย่าน Marunouchi ถือเป็นย่านตึกทำงานแห่งแรกของญี่ปุ่น (นิชกร เรียงรุ่งโรจน์, 2564) โดยบริษัท Mitsubishi Jisho Sekkei ได้เข้ามาพัฒนาในพื้นที่โดยผสมผสานปัจจัยต่าง ๆ ให้ออกมาเป็นพื้นที่ที่มีความโดดเด่นและมีเอกลักษณ์ เช่น สถาปัตยกรรม เศรษฐกิจ รวมไปถึงพื้นที่สาธารณะ ในส่วนอาคารด้านในสถานีโตเกียวมีศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ด้านบริการต่าง ๆ เพื่อรองรับการใช้งานของผู้ใช้บริการภายในสถานี เช่น โรงแรม ร้านอาหาร ที่ฝากกระเป๋า รวมไปถึงพิพิธภัณฑ์ที่มีการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรูปแบบอื่น ๆ เช่น รถบัส แท็กซี่ รถ เพื่อเชื่อมต่อไปยังรถไฟใต้ดินที่สถานี Nihonbashi (Tokyo Station, 2021)

2. สถานีเดนเวอร์ (Denver Union Station)

สถานีเดนเวอร์ (Denver Union Station) ตั้งอยู่ที่เมืองเดนเวอร์ รัฐโคโลราโด สหรัฐอเมริกา ก่อตั้งเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน ค.ศ. 1881 มีการบูรณะและพัฒนาเรื่อยมาจนกระทั่งปี 2014 ได้เปิดทำการขึ้นหลังจากมีการพัฒนาพื้นที่ครั้งสำคัญ โดยได้พัฒนาไปสู่การเป็นพื้นที่ Mixed-use ควบคู่ไปกับการพัฒนาสถานีเพื่อเป็นศูนย์กลางด้านการเดินทางภายในเมืองเดนเวอร์ ตัวอาคารยังคงอัตลักษณ์เดิมไว้เพื่อสร้างความโดดเด่นด้านสถาปัตยกรรมที่มีเอกลักษณ์ให้กับพื้นที่สถานี นอกจากนั้นตัวสถานีเดนเวอร์ยังสามารถเป็นพื้นที่สำหรับจัดกิจกรรมสาธารณะต่าง ๆ เช่น งานเฉลิมฉลองประจำปี จัดงานแต่งงาน เป็นต้น ปัจจุบันสถานีเดนเวอร์เป็นศูนย์รวมของร้านอาหารชั้นนำระดับโลก ร้านค้า และโรงแรม ซึ่งเป็นจุดนัดพบที่สำคัญของเมืองเดนเวอร์ โดยมีการเชื่อมต่อระบบขนส่งโดยรอบเพื่อให้ เข้า-ออก ไปยังพื้นที่ต่าง ๆ เช่น RTD FREE Metroride RTD FREE Mallride และ Light Rails ที่สามารถเชื่อมต่อไปยังสนามบินนานาชาติเดนเวอร์ได้ ซึ่งการเชื่อมตอดังกล่าว

ส่งผลให้สถานีเดนเวอร์เปรียบเสมือนจุดศูนย์กลางของเมืองเดนเวอร์ที่ทุกคนต้องเดินทางเพื่อเข้ามาใช้บริการ (Denver Union Stationin, n.d.)



ภาพที่ 3-8 สถานีเดนเวอร์ (Denver Union Stationin, n.d.)

3.4.2. กรณีศึกษาพิพิธภัณฑ์

1. พิพิธภัณฑ์รถไฟโอมิยะ (Omiya Railway Museum) เปิดทำการเมื่อวันที่ 14 ตุลาคม ค.ศ. 2007 มีพื้นที่ 42,000 ตร.ม. ประมาณ 26 ไร่ ได้รับความร่วมมือจาก The East Japan Railway Culture Foundation เข้าดำเนินการในการพัฒนาเป็นพิพิธภัณฑ์ ภายในพื้นที่จัดแสดงมีขบวนรถไฟจัดแสดงทั้งหมด 30 ขบวน รางรถไฟ และรถไฟขนาดเล็ก ภายในพิพิธภัณฑ์ได้แบ่งพื้นที่ออกเป็น 3 ชั้น ชั้นแรก เล่าเรื่องราวเกี่ยวกับการเดินรถไฟในอดีตโดยนำขบวนจริงเข้ามาจัดแสดงตรงกลางพื้นที่โถงของพิพิธภัณฑ์ เช่น ชินคันเซนในสมัยแรกๆ ที่เดินทางจากโตเกียวมายังโอซาก้า และขบวนหัวรถจักรโบราณในยุคต่าง ๆ ชั้นที่สอง มีสถานีจำลองให้เป็นคนขับรถไฟ ชินคันเซน (Job Station Simulator) เพื่อเปิดประสบการณ์ให้กับผู้ใช้บริการ และมีเมืองจำลองที่มีรถไฟวิ่งอยู่บนราง (Railway Model Diorama) เพื่อให้เห็นภาพรวม และมีการจัดแสดงนิทรรศการการพัฒนาของรถไฟในแต่ละช่วงเวลาตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน ชั้นที่สาม เป็นที่นั่งสำหรับดูรถไฟ (View Deck) Tohoku Shinkansen และ Joetsu Shinkansen ซึ่งเป็นรางรถไฟที่ติดกับตัวพิพิธภัณฑ์ นอกจากนี้ยังมีแอปพลิเคชันที่รองรับภาษาอื่น ๆ สำหรับการเข้าถึงข้อมูลในสถานที่ต่าง ๆ ภายในพิพิธภัณฑ์เพื่อความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ (The Railway Museum, n.d.)



ภาพที่ 3-9 พิพิธภัณฑ์รถไฟโอมิยะ (The Railway Museum, n.d.)

2. พิพิธภัณฑ์ขนส่งนูเรมเบิร์ก (Nuremberg Transport Museum)

พิพิธภัณฑ์ขนส่งนูเรมเบิร์ก (Verkehrsmuseum Nürnberg) เปิดทำการในปี ค.ศ. 1899 แต่อาคารที่ปรากฏในปัจจุบันถูกสร้างใน ค.ศ. 1925 ถือเป็นพิพิธภัณฑ์ที่เก่าแก่ที่สุดในเยอรมนี และเมืองนูเรมเบิร์กเป็นเมืองแรกในเยอรมันที่มีรถไฟตั้งแต่ปี ค.ศ. 1835 โดยตัวพิพิธภัณฑ์ขนส่งนูเรมเบิร์กมีพิพิธภัณฑ์ย่อยอีกสองแห่งภายในพื้นที่เดียวกัน คือ พิพิธภัณฑ์ด้านโทรคมนาคม (Museum für Kommunikation) พิพิธภัณฑ์รถไฟ (The Museum of German Railways - Deutsche Bahn) โดยพิพิธภัณฑ์รถไฟ (DB Museum) มีพื้นที่จัดแสดงถาวร (Permanent Exhibition) เช่น จัดแสดงเกี่ยวกับประวัติของการรถไฟในประเทศเยอรมนี จัดแสดงนาฬิกาภายในสถานีรถไฟจากที่ต่าง ๆ (Bahnhofszeiten) นิทรรศการสำหรับเด็ก (Time-Travelling with Grandpa Adler) การจัดแสดงขบวนรถไฟภายนอกอาคาร (Outdoor Display Area) และมีการจัดนิทรรศการในช่วงเวลาต่าง ๆ (Special Exhibition) เพื่อดึงดูดความสนใจจากผู้ใช้บริการ เช่น นิทรรศการที่เกี่ยวกับหัวรถจักร นิทรรศการการออกแบบที่เกี่ยวข้องกับรถไฟในด้านต่าง ๆ (DB Museum, n.d.)



ภาพที่ 3-10 พิพิธภัณฑ์ขนส่งนูเรมเบิร์ก (DB Museum, n.d.)

3.4.3. กรณีศึกษาสวนสาธารณะ

1. เซ็นทรัลพาร์ก (Central Park)

Central Park ตั้งอยู่ที่เมือง New York สวนสาธารณะแห่งนี้เปิดให้บริการครั้งแรกในปี 1858 ตั้งอยู่ใจกลางเกาะแมนฮัตตัน มีพื้นที่กว่า 800 เอเคอร์ เป็นหนึ่งในสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญของเมืองนิวยอร์ก และเป็น Artificial Landscape ทั้งหมด แห่งแรกในสหรัฐฯ (Wanchun, 2020) สวนสาธารณะได้มีการออกแบบเชิงนิเวศน์ ซึ่งแต่เดิมพื้นที่เต็มไปด้วยอากาศและสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมาะสม จึงปรับปรุงทั้งสภาพดินและสร้างสภาพแวดล้อมใหม่ให้เกิดสมดุลทางนิเวศวิทยา ให้ผู้คนสามารถสัมผัสถึงความมีชีวิตชีวาไปกับการเปลี่ยนแปลงของฤดูกาลในฤดูใบไม้ผลิ ฤดูร้อน ฤดูใบไม้ร่วงและฤดูหนาว และยังคำนึงถึงการออกแบบยึดผู้คนเป็นศูนย์กลาง เช่น จัดให้มีกิจกรรมซึ่งจะหมุนเวียนเปลี่ยนไปตามช่วงฤดูกาล มีทั้งสระว่ายน้ำที่จะกลายเป็นลานสเก็ตในหน้าหนาว พิพิธภัณฑ์ สวนสนุก สวนสัตว์ จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกบริการที่เพียงพอซึ่งสามารถอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนได้ เช่น ที่นั่งจำนวนมาก ถังขยะ ไฟถนน มีระบบขนส่งที่แยกคนและยานพาหนะออกจากกัน เพื่อลดการติดขัดของจราจรจึงตัดถนนจำนวน 4 สายผ่านสวนสาธารณะ และเพื่อไม่ให้กระทบกับจราจรภายในสวนผู้คน และจักรยานในสวนสาธารณะต้องลอดผ่านสะพาน การบริหาร

ได้สร้างการมีส่วนร่วมผ่านการบริจาคเพื่อกระตุ้นความรู้สึกรับผิดชอบต่อสังคมซึ่งเป็นบริหารจัดการและดำเนินการอุทยานอย่างสร้างสรรค์ (Wanchun, 2020)



ภาพที่ 3-11 Central Park (Romaro, 2018)

2. Paveletskaya Park

Paveletskaya Park ตั้งอยู่ที่เมือง Moscow รัสเซีย มีพื้นที่ 7.7 เอเคอร์ ถูกออกแบบและพัฒนาโดยกลุ่มสถาปนิก และการออกแบบภูมิทัศน์ให้กับเมือง SWA Group และ 5+Design เริ่มก่อสร้างปี 2019 ในการออกแบบภายในสวนสาธารณะ แต่เดิมได้มีถนนตัดผ่าน ซึ่งได้แยกสวนสาธารณะและสถานีรถไฟใต้ดินออกจากกัน ส่งผลให้การออกแบบได้จัดให้มีส่วนของร้านค้าปลีกใต้ดินเพื่อเชื่อมต่อกัน พื้นที่แห่งนี้ยังทำหน้าที่เป็นจุดหมายปลายทางสำคัญสำหรับผู้ใช้บริการและผู้อยู่อาศัยในละแวกนั้น แนวทางการพัฒนาได้จัดให้มีสวนสาธารณะไล่ระดับทั้งพื้นที่สูงและต่ำเพื่อเพิ่มรูปแบบการมองเห็นภายในพื้นที่ ภายในพื้นที่จะมีอาคาร 2 แห่ง โดยทางเข้าจะเป็นลักษณะพื้นที่โปร่งเพื่อให้ผู้คนสามารถเห็นกิจกรรมที่อยู่ภายนอกอาคารได้ บริเวณรอบนอกได้มีการจัดการวางแนวต้นไม้ และต้นไม้เบิร์ช (พืชพื้นเมือง) ในด้านทิศตะวันออก และตะวันตกของพื้นที่ เพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนา “ป่าในเมือง” (Welch, 2020)



ภาพที่ 3-12 Paveletskaya Park (SWA, n.d.)

3.4.4. กรณีศึกษาอาคารเชิงพาณิชย์

1. Melbourne Quarter

Melbourne Quarter ตั้งอยู่ที่เมืองเมลเบิร์น (Melbourne) ประเทศออสเตรเลีย เริ่มก่อสร้างเมื่อปี ค.ศ. 2016 โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อเป็นศูนย์กลางของการเชื่อมโยงระหว่างอดีตและอนาคตในพื้นที่เข้าด้วยกัน โดยได้พัฒนาในส่วนของพื้นที่การทำงาน ที่คอยอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้งาน เช่น พื้นที่ Co-Working Space พื้นที่ ประมาณ 15,000 ตร.ม. โดยมีเทคโนโลยีการส่งไฟ (Power over Ethernet : PoE) ซึ่งจะช่วยประหยัดอุปกรณ์ และลดระยะเวลาในการเดินสายไฟภายในพื้นที่ มีการเชื่อมต่อที่รองรับรูปแบบการเดินทางที่หลากหลายในการเข้ามายังสถานที่แห่งนี้ ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะช่วยสร้างคุณภาพชีวิตการทำงานที่ดีให้กับผู้ที่เข้ามาใช้บริการ พัฒนาในส่วนของพื้นที่อยู่อาศัย มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพื่อการอยู่อาศัย เพิ่มในส่วนของพื้นที่สีเขียวภายในตัวอาคารซึ่งจะช่วยรองรับแสงอาทิตย์ และเพิ่มจุดชมวิวซึ่งติดกับย่านธุรกิจในเมือง จากการออกของโซนที่พักอาศัยจะช่วยลดการใช้พลังงานถึงร้อยละ 40 เพื่อประโยชน์สูงสุดของการใช้น้ำภายในตัวอาคาร โดยสามารถลดการใช้น้ำได้ถึงร้อยละ 28 (Melbourne Quarter, n.d.) เมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานขั้นต่ำในการก่อสร้าง พัฒนาในส่วนของพื้นที่สาธารณะ เช่น พื้นที่เปิดโล่งเพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อระหว่างเส้นทางและรู้สึกสบายในการใช้งานไม่อึดอัด ทางเดินสวนสาธารณะพร้อมกับพุ่มไม้ประดับริมทางเดิน และจุดต่อสาย USB ตามที่นั่งต่าง ๆ เป็นต้น (Melbourne Quarter, n.d.)



ภาพที่ 3-13 Melbourne Quarter (Melbourne Quarter, n.d.)

2. Neuhouse Bradbury

Neuhouse Bradbury ตั้งอยู่ที่เมืองลอสแอนเจลิส (Los Angeles) รัฐแคลิฟอร์เนีย สหรัฐอเมริกา แต่เดิมเป็นอาคารเก่าถูกสร้างเมื่อปี 1893 มีสถาปัตยกรรมที่โดดเด่นและเป็นอาคารที่มีชื่อเสียงประจำเมืองลอสแอนเจลิส ปัจจุบันเป็น Co-Working Space แบบส่วนตัว (Private) ผ่านการสมัครเข้าเป็นสมาชิก (Member) โดยมีวิสัยทัศน์ของการใช้งาน คือ Home of the New: Ideas, Connections, Conversations และ Experiences เพื่อสรรค์สร้างชุมชนทางความคิดเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดสร้างสรรค์ใหม่ ๆ ภายใต้พื้นที่แห่งนี้ โดยตัวอาคารยังคงไว้ซึ่งสถาปัตยกรรมเดิมและตกแต่งภายในแบบเปลือยให้เห็นระบบของอาคาร

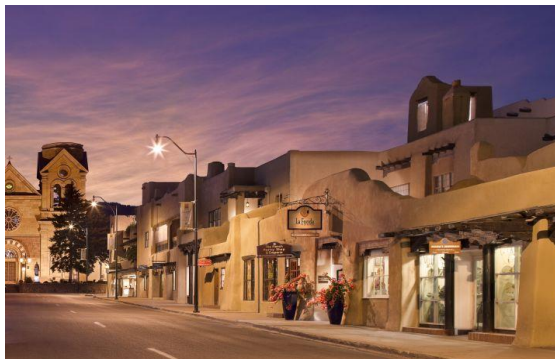
(Loft Style) ภายในอาคารได้มีพื้นที่อำนวยความสะดวกให้กับการทำงาน เช่น พื้นที่จัดนิทรรศการส่วนตัว ห้องประชุมส่วนตัว มุมของว่าง นิทรรศการศิลปะและวัฒนธรรม เป็นต้น



ภาพที่ 3-14 Neuehouse Bradbury (Neuehouse, n.d.)

3.4.5. กรณีศึกษาโรงแรม (เชิงอนุรักษ์)

1. **La Fonda on the Plaza** โรงแรม La Fonda on the Plaza ตั้งอยู่ที่เมืองซานตาเฟ (Santa Fe) รัฐนิวเม็กซิโก สหรัฐอเมริกา เป็นโรงแรมเพียงแห่งเดียวที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ประวัติศาสตร์บนพื้นที่ Santa Fe Plaza ตัวอาคารมีสถาปัตยกรรมที่โดดเด่นเป็นลักษณะเฉพาะของทางตะวันตกเฉียงใต้ของอเมริกา (Pueblo Revival Architecture) ภายในห้องพักถูกตกแต่งด้วยงานศิลปะ และเฟอร์นิเจอร์ที่ทำด้วยมือซึ่งสร้างอัตลักษณ์และคุณค่าให้กับตัวโรงแรมนำไปสู่การสร้างความประทับใจให้กับผู้ที่มาเข้าพัก การพัฒนาโรงแรมสามารถดึงดูดเด่นทางด้านวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ของพื้นที่ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมของตัวเมืองนิวเม็กซิโก ซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นจุดเด่นที่ช่วยเปิดประสบการณ์ในการเข้าพักและยกระดับไปสู่การเป็นโรงแรมหรูประจำพื้นที่ การบริหารจัดการโรงแรมยังได้เล็งเห็นความสำคัญของผู้ที่มาเข้าพักโดยให้สัตว์เลี้ยงสามารถเข้ามาพักได้ในส่วนของพื้นที่รอบข้างของตัวโรงแรมติดกับ Santa Fe Plaza ซึ่งเป็นสวนสาธารณะขนาดย่อมไว้พักผ่อนสำหรับชาวเมือง (La Fonda on the Plaza, n.d.)



ภาพที่ 3-15 : Sante Fe Plaza (La Fonda on the Plaza, n.d.)

2. Fairmont Heritage Place, Ghirardelli Square

Fairmont Heritage Place ตั้งอยู่ที่จัตุรัส Ghirardelli เมืองซานฟรานซิสโก (San Francisco) รัฐแคลิฟอร์เนีย สหรัฐอเมริกา เป็นหนึ่งในโครงการของเครือโรงแรม Fairmont โดยมุ่งเน้นการพัฒนาโรงแรมให้เข้ากับสภาพความเป็นอยู่ในพื้นที่ต่าง ตัวอาคารถูกสร้าง ค.ศ. 1893 โดยชาวอิตาลีได้เข้ามาที่จัตุรัส Ghirardelli เพื่อมาทำโรงงานช็อคโกแลต ปัจจุบันตัวโครงสร้างของอาคารเดิมยังคงอยู่และติดกับย่านซานฟรานซิสโก ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญประจำเมือง ทำให้เครือโรงแรม Fairmont สนใจในการพัฒนาพื้นที่โดยมีแนวคิดผสมผสานระหว่างความสะดวกสบายที่ดีที่สุดของการเข้าพัก และประวัติศาสตร์วัฒนธรรมของพื้นที่เดิม โดยบางส่วนของอาคารตกแต่งห้องพักรวมที่มีส่วนที่แสดงถึงความเป็นเอกลักษณ์ของย่านเดิมที่เคยเป็นโรงงาน เช่น คานไม้ กำแพงอิฐสีแดง และการตกแต่งภายในตัวโรงแรม ซึ่งสิ่งเหล่านี้นำไปสู่การสร้างคุณค่าให้กับตัวโรงแรมและยกระดับไปสู่การเป็นโรงแรมหรูในย่านจัตุรัส Ghirardelli ด้วยการพัฒนาที่สอดคล้องกับสถาปัตยกรรมในพื้นที่ส่งผลให้โรงแรมสามารถดึงดูดกลุ่มผู้ใช้บริการเฉพาะกลุ่มเพื่อเข้ามาใช้บริการได้ (Fairmont, n.d.)



ภาพที่ 3-16 Fairmont Heritage Place (Fairmont, n.d.)

บทที่ 4

ผลการสำรวจความคิดเห็นจากแบบสอบถามความคิดเห็น และการสัมภาษณ์ ผู้มีส่วนได้เสีย

บทที่ 4 ผลการดำเนินงาน อธิบายถึง ผลการสำรวจความคิดเห็นจากแบบสอบถามความคิดเห็น และการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้เสีย ดังนี้

4.1. ผลการสำรวจความคิดเห็นจากแบบสอบถามความคิดเห็น

แบบสอบถามความคาดหวังในการปรับปรุงสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ดำเนินการเก็บข้อมูลออนไลน์ผ่าน Google Form เป็นระยะเวลา 14 วัน (ระหว่างวันที่ 9 - 23 พฤศจิกายน พ.ศ. 2564) มีจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด 435 คน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

4.1.1. ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ผู้ตอบแบบสอบถามมีประสบการณ์ในการใช้บริการสถานีคิดเป็นร้อยละ 91.7 ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด โดยมีผลการสำรวจแบบสอบถามความคิดเห็นในหัวข้อข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

1. วัตถุประสงค์หลัก 3 อันดับแรกในการใช้บริการสถานีกรุงเทพ ได้แก่ เพื่อเดินทางด้วยรถไฟ (ร้อยละ 44.7) เพื่อเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ (ร้อยละ 25.0) และเป็นจุดนัดพบ (ร้อยละ 13.5) ตามลำดับ
2. ช่วงอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม 3 อันดับแรก อยู่ในช่วงอายุ 26-35 ปี (ร้อยละ 41.6) 15-25 ปี (ร้อยละ 26.4) และ 36-45 ปี (ร้อยละ 14.7) ตามลำดับ
3. ระดับการศึกษา 3 อันดับแรกของผู้ตอบแบบสอบถาม อยู่ในระดับปริญญาตรี (ร้อยละ 54.7) สูงกว่าปริญญาตรี (ร้อยละ 30.1) และมัธยมศึกษา (ร้อยละ 8.3) ตามลำดับ
4. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 3 อันดับแรกของผู้ตอบแบบสอบถาม อยู่ในช่วง 15,001 - 30,000 บาท (ร้อยละ 38.9) ต่ำกว่า 9,000 บาท (ร้อยละ 20.0) และ 9,000 - 15,000 บาท (ร้อยละ 18.2) ตามลำดับ
5. ภูมิลำเนาของผู้ตอบแบบสอบถามอยู่ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ปทุมธานี นนทบุรี สมุทรปราการ) คิดเป็น ร้อยละ 53.3 และจังหวัดอื่น ๆ คิดเป็น ร้อยละ 46.7 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

4.1.2. พฤติกรรมของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผลการสำรวจพฤติกรรมของผู้ตอบแบบสอบถามผู้ตอบแบบสอบถาม มีดังนี้

1. สถานที่ที่ผู้ตอบแบบสอบถามใช้บริการมากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ ห้างสรรพสินค้า (ร้อยละ 42.3) ร้านอาหาร/ร้านกาแฟ (ร้อยละ 25.7) และตลาดนัด (ร้อยละ 9) ตามลำดับ ซึ่งหากแบ่งตามกลุ่มอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามคนรุ่นใหม่ (อายุต่ำกว่า 46 ปี จำนวน 367 คน

ซึ่งคิดเป็น ร้อยละ 84.4 จากจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด) ตอบแบบสอบถามว่าสถานที่ใช้บริการมากที่สุด (ห้างสรรพสินค้า (ร้อยละ 42.5) ร้านอาหาร/กาแฟ (ร้อยละ 26.7) และตลาดนัด (ร้อยละ 8.7) ตามลำดับ)

2. ปัจจัย และเหตุผลในการเลือกใช้บริการสถานที่ต่าง ๆ เรียงตามลำดับสถานที่ที่ให้บริการมากที่สุด ได้แก่ การเชื่อมต่อกับระบบขนส่งและทำเลที่เข้าถึงได้ง่าย บรรยากาศและสภาพอากาศที่เหมาะสม และค่าใช้จ่ายในการใช้บริการ

3. ความถี่ในการใช้บริการสถานที่พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ใช้บริการห้างสรรพสินค้า 1-2 ครั้ง/เดือน ขณะที่ใช้บริการร้านอาหาร/ร้านกาแฟ และตลาดนัด มากกว่า 4 ครั้ง/เดือน

4. ค่าใช้จ่ายในการใช้บริการพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ใช้จ่ายในห้างสรรพสินค้าครั้งละ 500-1,000 บาท ขณะที่ใช้จ่ายในร้านอาหาร/ร้านกาแฟ และตลาดนัด ครั้งละไม่เกิน 300 บาท เท่านั้น

4.1.3. ระดับความรู้เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงของสถานีรถไฟกรุงเทพ

ผู้ตอบแบบสอบถามทราบข้อมูลการลดขบวนรถไฟที่ให้บริการของสถานีกรุงเทพในเดือนพฤศจิกายน คิดเป็น ร้อยละ 77.5 ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

4.1.4. ความคาดหวัง / ความคิดเห็นของกลุ่มเป้าหมายต่อการพัฒนาพื้นที่

ผลการสำรวจความคาดหวัง/ความคิดเห็นของกลุ่มเป้าหมายที่มีต่อการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ มีดังนี้

1. สิ่งที่ผู้ตอบแบบสอบถามอยากให้ปรับปรุงมากที่สุดบริเวณพื้นที่สถานีกรุงเทพ 3 อันดับแรก ได้แก่ ความปลอดภัยของสถานที่ (ร้อยละ 27) ความสะอาดของสถานที่ (ร้อยละ 27) สิ่งอำนวยความสะดวก อาทิ ห้องน้ำ ร้านอาหาร เป็นต้น (ร้อยละ 26.2) และการเชื่อมต่อระหว่างสถานีกับระบบขนส่งสาธารณะ (ร้อยละ 19.8) ตามลำดับ

2. สิ่งที่ผู้ตอบแบบสอบถามอยากเห็นสถานีกรุงเทพพัฒนาไปหลังการย้ายจุดศูนย์กลางสถานีรถไฟจาก สถานีกรุงเทพไปยังสถานีกลางบางซื่อ 3 อันดับแรก ดังนี้ จุดเชื่อมต่อการขนส่ง (ร้อยละ 24.4) พืชพรรณ (ร้อยละ 18.6) และ Co-working Space (ร้อยละ 11.1) ตามลำดับ และพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามคนรุ่นใหม่ (อายุต่ำกว่า 46 ปี จำนวน 367 คน) ต้องการพัฒนาพื้นที่เป็น จุดเชื่อมต่อการขนส่ง (ร้อยละ 23.7) พืชพรรณ (ร้อยละ 17.9) และ Co-working Space (ร้อยละ 11.4) ตามลำดับ

3. ความคาดหวังต่อการพัฒนาพื้นที่ในแต่ละส่วนของสถานีกรุงเทพตามการจัดสรรที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามภาพที่ 4-1 ดังนี้

1. พื้นที่บริเวณสำนักงานการรถไฟ อาคารสำนักงาน และโรงซ่อมบำรุง ผู้ตอบแบบสอบถามต้องการพัฒนาพื้นที่ไปเป็น พืชพรรณมากที่สุด

2. พื้นที่บริเวณทางเข้าออกและลานจอดรถ ผู้ตอบแบบสอบถามต้องการพัฒนาไปเป็นจุดเปลี่ยนถ่าย ผู้โดยสารมากที่สุด

3. ชานชาลา ทางรถไฟและย่านสับเปลี่ยน ผู้ตอบแบบสอบถามต้องการพัฒนาไปเป็นลานกิจกรรม และพื้นที่สาธารณะมากที่สุด



ภาพที่ 4-1 แผนที่การแบ่งพื้นที่การใช้ประโยชน์ของสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)

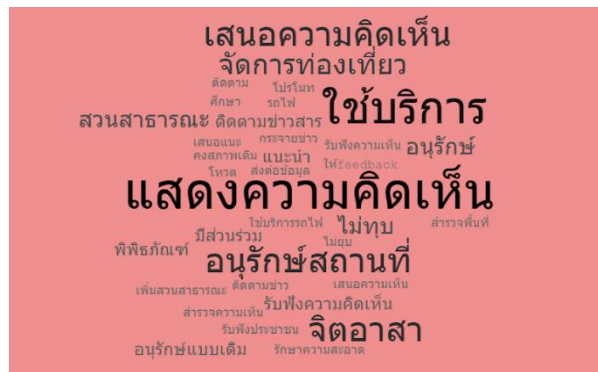
4. วิธีการเดินทางมายังพื้นที่สถานีกรุงเทพในอนาคตที่ผู้ตอบแบบสอบถามต้องการเห็น 3 อันดับแรก ได้แก่ รถไฟฟ้า (ร้อยละ 27.3) รถไฟ (ร้อยละ 20.5) และรถประจำทางสาธารณะ (ร้อยละ 15.6) ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับคำตอบ 3 อันดับแรกของผู้ตอบแบบสอบถามคนรุ่นใหม่ (รถไฟฟ้า (ร้อยละ 27.1) รถไฟ (ร้อยละ 19.9) และรถประจำทางสาธารณะ (ร้อยละ 16.2) ตามลำดับ)

5. ระดับความเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ดังนี้

- 1) เห็นด้วยมากที่สุดในการเพิ่มพื้นที่จอดรถและจุดเชื่อมต่อขนส่งสาธารณะ และเพิ่มพื้นที่สาธารณะสีเขียว
- 2) เห็นด้วยในการพัฒนาเป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์ร่วมกับภาคเอกชน
- 3) ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งกับการรื้อถอนโครงสร้างพื้นฐานเดิม อาทิ รางรถไฟ อาคารสถานี อาคารสำนักงาน เป็นต้น และการยกเลิกรถไฟทุกขบวนเข้าสู่สถานีกรุงเทพ

6. ข้อกังวลในการพัฒนาสถานีกรุงเทพครั้งนี้ 3 อันดับแรก พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกังวลใจในด้านการขาดการมีส่วนร่วมและรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (ร้อยละ 29.3) ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และชุมชนข้างเคียง (ร้อยละ 20.3) และ ช่องทางการเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ต่าง ๆ (ร้อยละ 17.0) ตามลำดับ

4.1.5. ความคิดเห็นเพิ่มเติม



ภาพที่ 4-2 ความเห็นเพิ่มเติมจากผู้ตอบแบบสอบถามที่สมัครใจตอบคำถามที่ว่า “ท่านคิดว่าท่านสามารถมีส่วนร่วมในการพัฒนาสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ได้อย่างไร” โดยใช้เครื่องมือ Word Cloud Generator

ความเห็นเพิ่มเติมจากผู้ตอบแบบสอบถามที่สมัครใจตอบคำถามที่ว่า “ท่านคิดว่าท่านสามารถมีส่วนร่วมในการพัฒนาสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ได้อย่างไร” โดยใช้เครื่องมือ Word Cloud Generator (ภาพที่ 4-2) พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่แสดงความต้องการที่จะเข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) 3 ลำดับแรก ดังนี้

อันดับที่ 1 “แสดงความคิดเห็น/เสนอความคิดเห็น” ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ต้องการเป็นส่วนหนึ่งในกระบวนการการแสดงความเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่ โดยมีความต้องการให้ภาครัฐ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเปิดรับฟังความคิดเห็นอย่างรอบด้าน

อันดับที่ 2 “ใช้บริการ พิพิธภัณฑสถาน/สวนสาธารณะ/รถไฟ” ผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความต้องการจะมีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่โดย โดยแสดงความเห็นว่า จะมาใช้บริการพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ต่อไป ถึงแม้ว่า พื้นที่สถานีหัวลำโพงจะถูกพัฒนาไปเป็นรูปแบบใด ก็ตาม อาทิ พิพิธภัณฑสถาน สวนสาธารณะ หรือ คงไว้เป็นสถานีรถไฟที่เปิดให้บริการดังเดิม

อันดับที่ 3 “อนุรักษ์สถานที่/จิตอาสา” ผู้ตอบแบบสอบถามแสดงที่จะร่วมเป็นส่วนหนึ่งของการอนุรักษ์สถานที่ รวมทั้งได้แสดงความเห็นว่า ต้องการเข้าร่วมเป็นจิตอาสาในการดูแลพื้นที่

4.2. ผลการสำรวจความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย

เนื่องจากโครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) เป็นโครงการที่มีความสำคัญอันจะนำมาซึ่งผลกระทบต่อสังคมในวงกว้าง ทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาสังคมประชาสังคม ดังนั้น ความคิดเห็นของตัวแทนผู้มีส่วนได้เสียทั้ง 3 องค์กรประกอบข้างต้น จึงเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีความสำคัญอย่างยิ่งในการออกแบบการพัฒนาพื้นที่รถไฟกรุงเทพในอนาคต ดังนี้

4.2.1. ผู้แทนภาคประชาสังคม

ตัวแทนหน่วยงานภาคประชาสังคมประกอบไปด้วย 4 หน่วยงาน โดยมีผลสรุปการสัมภาษณ์ ดังตารางที่ 4-1

ตารางที่ 4-1 ความคิดเห็นของตัวแทนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภาคประชาสังคม

ประเด็นสำคัญ	หน่วยงานภาคประชาสังคม			
	หน่วยงานที่ 1	หน่วยงานที่ 2	หน่วยงานที่ 3	หน่วยงานที่ 4
1. ความสำคัญของสถานีรถไฟกรุงเทพ	- สถานีกรุงเทพ ที่เป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญของการขนส่งคนระหว่างนอกเมืองกับในเมือง ซึ่งสามารถวางแผนได้ล่วงหน้า ทั้งด้านเวลา และค่าใช้จ่าย	- สถานีกรุงเทพเป็น พื้นที่สาธารณะ ไม่ใช่พื้นที่ของเอกชน ฉะนั้นการจะทำอะไรกับพื้นที่ต้องได้รับฉันทามติจากประชาชน	- สถานีกรุงเทพมีความสัมพันธ์กับชุมชนทางด้านจิตใจ ตั้งแต่สมัยบรรพบุรุษ รวมถึงมีความทรงจำร่วมกับรถไฟ เช่น นั่งรถไฟไปท่องเที่ยวในสถานที่ต่าง ๆ	- เป็นสถานที่ที่ใช้ในการขึ้นรถไฟเดินทางไปต่างจังหวัด หรือคนในชุมชนที่ไปทำงาน ที่อยุธยา - คนในชุมชนใช้สถานีเป็นจุดเชื่อมต่อไปยังการขนส่งสาธารณะอื่น ๆ

<p>2. แผนการพัฒนาในอนาคต</p>	<ul style="list-style-type: none"> - พัฒนาโดยเน้นย้ำถึงคุณค่าของสถานีกรุงเทพ โดยดึงคุณค่าไปพร้อมกับการสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ - อาคารสถานีกรุงเทพอาจทำเป็นพิพิธภัณฑ์ - ตึกบัญชาการการรถไฟ และสโมสรการรถไฟ อาจทำเป็นออฟฟิศให้เช่า - พื้นที่จอดรถอาจทำเป็นตลาดเปิดท้ายเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว 	<ul style="list-style-type: none"> - ในการพัฒนาควรคำนึงถึงผู้มียรายได้น้อย และคนที่อยู่ในพื้นที่ด้วย โดยมองสถานีในฐานะที่ประชาชนเป็นเจ้าของ ที่มีส่วนได้เสียโดยตรงต่อการพัฒนา 	<ul style="list-style-type: none"> - อยากให้อนุรักษ์สถานีไว้เป็นอนุสรณ์ไว้แก่คนรุ่นหลัง เช่น บริเวณหลุมหลบภัย - อยากให้มีพื้นที่สีเขียวให้ไว้สำหรับพักผ่อน - พัฒนาให้เกิดความเป็นระเบียบ ปลอดภัย รวมถึงแก้ปัญหาคนไร้บ้าน 	<ul style="list-style-type: none"> - อยากให้พัฒนาไปเป็นสถานที่สวยงาม เป็นสถานที่พักผ่อน ออกกำลังกาย - เห็นด้วยกับการพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะ แต่ไม่เห็นด้วยกับการพัฒนาตึกสูง หรือโครงการใหญ่ ๆ เนื่องจากอาจส่งผลเสียต่อประชาชนในพื้นที่ในอนาคต
<p>3. ความท้าทายในการพัฒนาพื้นที่</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ต้องการให้มีการอนุรักษ์อาคารที่มีคุณค่าในเชิงประวัติศาสตร์ เช่น อาคารสถานี ตึกบัญชาการ และตึกแดง 	<ul style="list-style-type: none"> - การพัฒนาไม่จำเป็นที่จะต้องมุ่งกำไรสูงสุด เพราะเป็นสิ่งที่เป็นไปได้ โดยอาจพัฒนาเป็นธุรกิจเพื่อสังคม พร้อมกับสร้างความยืดหยุ่นทางสังคม 	<ul style="list-style-type: none"> - หากมีการใช้พื้นที่เชิงพาณิชย์ หรือศูนย์การค้า ควรพัฒนาระบบถนนและการจราจรให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> - ปรับปรุงด้านความปลอดภัย และปัญหาคนไร้บ้าน ที่อาจเป็นอันตรายต่อนักท่องเที่ยว มีการติดตั้งกล้องวงจรปิด และไฟส่องสว่าง
<p>4. ข้อเสนอแนะอื่น ๆ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ต้องการให้ยังมีรถไฟเข้าสถานี อาจเป็นรถไฟท่องเที่ยว หรือรถไฟชานเมือง เพื่อรับส่งคนจากพื้นที่โดยรอบสู่ใจกลางเมือง 	<ul style="list-style-type: none"> - คนส่งสาธารณะควรเป็นสิทธิขั้นพื้นที่ที่รัฐต้องจัดให้ประชาชน ส่วนการดำเนินงานอาจให้เอกชนเข้ามาบริหาร แล้วรัฐเงินสนับสนุนเฉพาะกับประชาชนที่มีความจำเป็น 	<ul style="list-style-type: none"> - หากมีการลดจำนวนขบวนรถไฟ ผู้ที่มาค้าขายบริเวณในพื้นที่หรือในชุมชนจะได้รับผลกระทบ เช่น แม่ค้าจากอยุธยาหรือดอนเมือง 	<ul style="list-style-type: none"> - การย้ายสถานีไปยังสถานีบางซื่อทำให้เดินทางลำบาก รวมถึงการเดินทางไปพบแพทย์ เช่น บริเวณโรงพยาบาลรามามาธิบดี

4.2.2. ผู้แทนภาคเอกชน

ตัวแทนหน่วยงานภาคเอกชนประกอบไปด้วย 2 หน่วยงาน โดยมีผลสรุปการสัมภาษณ์ ดังตารางที่ 4-2 ตารางที่ 4-2 ความคิดเห็นของตัวแทนผู้มีส่วนได้เสียภาคเอกชน

ประเด็นสำคัญ	หน่วยงานภาคเอกชน	
	หน่วยงานที่ 1	หน่วยงานที่ 2
1. ความสำคัญของสถานีรถไฟกรุงเทพ	- สถานีรถไฟกรุงเทพเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพสูง ตั้งอยู่ระหว่างเขตเมืองเก่าและย่านเศรษฐกิจใหม่ การคมนาคมสะดวก สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้หลายช่องทาง	- สถานีรถไฟกรุงเทพเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญและมีคุณค่าในเชิงประวัติศาสตร์ ซึ่งไม่ควรพัฒนาไปเป็นพื้นที่อสังหาริมทรัพย์
2. แผนการพัฒนาในอนาคต	- พัฒนาให้สถานีรถไฟกรุงเทพเป็นแลนด์มาร์ก หรือจุดเช็คอินสำหรับนักท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศที่มาเที่ยวกรุงเทพฯ ซึ่งจะสามารถสร้างผลตอบแทนทางเศรษฐกิจได้สูง	- ไม่จำเป็นต้องไปเปลี่ยนแปลงพื้นที่ทั้งหมด ควรเก็บรักษาโครงสร้างที่มีคุณค่า บูรณะให้แข็งแรง สวยงาม เช่น โดยอาจปรับปรุงพื้นที่ ร้อยละ 30-40 เพื่อการพาณิชย์ - ตัวสถานีกรุงเทพอาจทำเป็น Indoor Garden ได้ ดังตัวอย่างในประเทศฝรั่งเศส แต่ต้องระวังเรื่องคนไร้บ้านด้วย
3. ความท้าทายในการพัฒนาพื้นที่	- การเปลี่ยนสีผังเมืองจากสีน้ำเงิน (ราชการ) เป็นสีแดง (พาณิชย์) มีหลายขั้นตอน และใช้เวลานาน - โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพเป็นโครงการใหญ่ ที่ใช้เงินลงทุนสูง	- การสร้างโครงสร้างใหม่ต้องคำนึงถึง Portion Design และคำว่า Mixed Use นั้นไม่จำเป็นต้องมีที่อยู่อาศัยก็ได้ โดยต้องคำนึงว่าจะมีคนไปใช้พื้นที่ตรงนั้นมากน้อยเพียงใด
4. ข้อเสนอแนะอื่น ๆ	- การออกแบบโครงสร้างใหม่ของสถานีกรุงเทพ ควรคำนึงถึงประโยชน์ใช้สอย และความคุ้มค่าในการลงทุน	- สถานีรถไฟกรุงเทพเป็นพื้นที่ที่ทรงคุณค่าในเชิงประวัติศาสตร์ มีความโดดเด่น ซึ่งสามารถสร้างมูลค่าในเชิงเศรษฐกิจได้ในตัวได้อยู่แล้ว

4.2.3. ผู้แทนภาครัฐ

ตัวแทนหน่วยงานภาครัฐประกอบไปด้วย 2 หน่วยงาน โดยมีผลสรุปการสัมภาษณ์ ดังตารางที่ 4-3 ตารางที่ 4-3 ความคิดเห็นของตัวแทนผู้มีส่วนได้เสียภาคภาครัฐ

ประเด็นสำคัญ	หน่วยงานภาครัฐ	
	หน่วยงานที่ 1	หน่วยงานที่ 2
1. ความสำคัญของสถานีรถไฟกรุงเทพ	<ul style="list-style-type: none"> - สถานีรถไฟกรุงเทพเป็นพื้นที่สำคัญในการเป็นศูนย์กลางรถไฟ ที่เชื่อมต่อไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งมีสัญญาณในการต่อสู้กับการล่าอาณานิคมของฝรั่งเศส - สถานีรถไฟกรุงเทพอยู่ในพื้นที่รอยต่อ ระหว่างเขตเมืองเก่าและย่านธุรกิจ โดยพื้นที่จัดถูกอยู่ในผังเมืองประเภทสีน้ำเงิน (สถาบันราชการ) คือ พื้นที่สาธารณะ สาธารณูปโภค สาธารณูปการ 	<ul style="list-style-type: none"> - ผังเมืองของพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ จัดอยู่ในสีน้ำเงิน ซึ่งหมายถึงพื้นที่ราชการ พื้นที่เพื่อสาธารณูปโภค สาธารณูปการ - สถานีรถไฟกรุงเทพเป็นศูนย์กลางของการขนส่งทางราง ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน
2. แผนการพัฒนาในอนาคต	<ul style="list-style-type: none"> - สถานีรถไฟกรุงเทพเป็นพื้นที่ทางกายภาพที่จำเป็นต้องรักษาไว้ ซึ่งเป็นหนึ่งในแผนพัฒนากรุงเทพฯ 20 ปี ในการอนุรักษ์พื้นที่ประวัติศาสตร์ ควบคู่ไปกับการพัฒนาตามการเติบโตของเมือง 	<ul style="list-style-type: none"> - การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพในอนาคตจะเป็นการพัฒนาแบบผสมผสาน คือมีโครงสร้างเดิมอยู่ พร้อมกับโครงสร้างใหม่ที่สร้างขึ้นบนโครงสร้างเดิม หรืออยู่ร่วมกับโครงสร้างเดิม
3. ความท้าทายในการพัฒนาพื้นที่	<ul style="list-style-type: none"> - ความสามารถในการคงความเป็นสถานที่สาธารณะที่ทุกคนสามารถใช้ประโยชน์ได้ดั้งเดิมหลังการพัฒนา - การพัฒนาให้เกิดความสมดุลระหว่างการเป็นพื้นที่สาธารณะและสร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจ - ความสามารถในการออกแบบการวางผังให้มีความสวยงามสามารถแข่งกับภาคเอกชนได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ควรศึกษาข้อจำกัด และเงื่อนไขที่เกี่ยวข้อง ทั้งทางด้านนโยบาย สังคม และสิ่งแวดล้อม รวมถึงประกาศ กฎระเบียบ และข้อบังคับ อาทิ พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2562 และกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 - ควรกำหนดรูปแบบการพัฒนาให้ชัดเจน เช่น เน้นการพัฒนาเชิงพาณิชย์ หรือการพัฒนาเชิงอนุรักษ์
4. ข้อเสนอแนะอื่น ๆ	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ควรเปลี่ยนผังสีสถานีรถไฟกรุงเทพเป็นสีแดง (พื้นที่เชิงพาณิชย์) ทั้งหมด โดยสามารถเปลี่ยนผังสีเฉพาะโซนได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - อาจพิจารณาทำโครงสร้างใต้ดินเพื่อหลีกเลี่ยงการก่อสร้างอาคารสูง และบดบังทัศนียภาพโดยรอบ

บทที่ 5

ผลการศึกษา และข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนาพื้นที่

บทที่ 5 ผลการศึกษา และข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนาพื้นที่ อธิบายถึง การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) และแนวทางการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)รายละเอียด ดังนี้

5.1.การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่หัวลำโพง โดยเครื่องมือ SWOT และ TOWS Matrix (ตารางที่ 5-1)

ตารางที่ 5-1 การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่หัวลำโพง โดยเครื่องมือ SWOT และ TOWS Matrix

<p>ปัจจัยภายนอก</p>	<p>โอกาส (Opportunities)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. บริเวณพื้นที่รอบหัวลำโพงในระยะ 1-2 กิโลเมตร เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพสูง เช่น ศูนย์การค้า การศึกษา และร้านอาหาร 2. แผนการเชื่อมต่อของรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม (ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง) และรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย 3. แนวโน้มการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ และอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ภายหลังจากคลี่คลายของสถานการณ์โควิด 4. แนวโน้มความต้องการพื้นที่สาธารณะในรูปแบบต่าง ๆ ของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้น 	<p>ความเสี่ยง (Threats)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. การเกิดขึ้นของโรคอุบัติใหม่ที่ส่งผลต่อการลดลงของนักท่องเที่ยว และการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก 2. ความไม่เสถียรภาพของการเมืองและเสียงคัดค้านของประชาชน 3. ข้อจำกัดด้านงบประมาณของภาครัฐ และกฎหมายต่างๆที่เกี่ยวข้อง
<p>ปัจจัยภายใน</p>	<p>จุดแข็ง (Strengths)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. มีจุดเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะที่หลากหลาย อาทิ รถโดยสารประจำทาง เรือ รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน 2. พื้นที่ขนาดใหญ่และมีทำเลที่ตั้งใจกลางเมือง ใกล้กับย่านแหล่งท่องเที่ยว และย่านการค้าที่สำคัญ เช่น เยาวราช และสามยอด 3. มีชื่อเสียง และเป็นที่รู้จักกันอย่างยาวนานในฐานะสถานีกลางรถไฟ 4. สถาปัตยกรรมที่มีความโดดเด่น เป็นเอกลักษณ์ 	<p>กลยุทธ์เชิงรุก (S-O)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. รักษาอัตลักษณ์เดิมของสถานีกรุงเทพ และพัฒนาพื้นที่ให้เกิดความแตกต่างจากบริเวณย่านรอบนอก เพื่อให้เกิดจุดขายในการเข้ามาใช้พื้นที่ (Unique Selling Point) 2. พัฒนาพื้นที่ที่สามารถใช้งานอย่างผสมผสาน (Mix used) เพื่อรองรับคนทุกกลุ่ม 3. วางแผนการพัฒนาพื้นที่ภายในเพื่อให้บริการเชื่อมต่อที่จะเกิดขึ้นในอนาคต
<p>จุดอ่อน (Weaknesses)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. มูลค่าเงินลงทุนที่สูง 2. สภาพการจราจรและพื้นที่ชุมชนโดยรอบมีความหนาแน่น 3. ปัญหาด้านความปลอดภัยและความสะอาดในบริเวณสถานี และพื้นที่ชุมชนโดยรอบ 	<p>กลยุทธ์เชิงแก้ไข (W-O)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. พัฒนาพื้นที่ในรูปแบบความร่วมมือระหว่างภาครัฐ เอกชน อาทิ การพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะในรูปแบบต่าง ๆ ที่สะอาดและปลอดภัย 2. ขยายการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อลดความแออัดของการจราจรโดยรอบพื้นที่ 3. เพิ่มทางเลือกในการเข้าถึงพื้นที่จากบริเวณโดยรอบ 	<p>กลยุทธ์เชิงรับ (W-T)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. เตรียมแผนทางเลือกในการให้บริการพื้นที่ภายใน หากมีข้อจำกัดอื่น สามารถนำไปมาปรับใช้ได้ทันที 2. สร้างการรับรู้และมีส่วนร่วมของภาคเอกชนและชุมชนด้านการพัฒนาพื้นที่สถานี 3. พัฒนาพื้นที่ให้ชุมชนข้างเคียงได้รับประโยชน์จากการพัฒนา ให้มีความสะอาด สะดวก ปลอดภัย

5.2. ข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)

ในการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ภายในแนวคิด “หัวลำโพง ศูนย์หัวอิตคนมีหัว Green and Smart City เพื่อคนทุกวัย” โดยวางตำแหน่งความสำคัญของพื้นที่เพื่อตอบสนองความต้องการทั้งปัจจุบันและอนาคตไว้ ทั้งสิ้น 5 ประการ (ภาพที่ 5-1)

1. ประตูเชื่อมย่านเมืองเก่า พระนคร
2. ที่จอดรถรองรับความต้องการพื้นที่
3. จุดเชื่อมต่อขนส่งที่สะดวกครบครัน
4. พื้นที่ส่งเสริมเศรษฐกิจชุมชนอัตลักษณ์ดั้งเดิมร่วมสมัย
5. ปอดกลางกรุงเพื่อสุขภาพที่ดีของทุกคน โดยสามารถแบ่งพื้นที่ตามการใช้ประโยชน์ออกเป็น 7 พื้นที่ ดังนี้



ภาพที่ 5-1 ตำแหน่งความสำคัญของพื้นที่สถานีกรุงเทพ
ภายหลังการพัฒนา ต่อพื้นที่โดยรอบ

5.2.0. พื้นที่สงวนไว้เพื่อเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีแดง

1. สภาพพื้นที่เดิม

รางรถไฟบริเวณขาลาที่ 1-2 ภายในตัวอาคารสถานีกรุงเทพ บริเวณทางทิศตะวันออกของพื้นที่ ดังบริเวณหมายเลข 1 ที่แสดงในแผนผังการใช้งานพื้นที่ (ภาพที่ 5-2) ภาพที่ 5-2 รางรถไฟบริเวณขาลาที่ 1-2 (Google, n.d.)



2. สภาพพื้นที่ภายหลังการพัฒนา

จากการประชุมคณะกรรมการเตรียมการเปิดให้บริการ และการบริหารโครงการระบบไฟฟ้าขานเมือง (สายสีแดง) และสถานีกลางบางซื่อ ครั้งที่ 6/2564 7/2564 และ 8/2564 มีมติเชื่อมต่อส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีแดงช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง โดยมีกำหนดการแล้วเสร็จปลายปี พ.ศ. 2569 ซึ่งจะมีขนาดราง 1 เมตร อย่างน้อย 2 ราง ทำให้พื้นที่การพัฒนา จำเป็นต้องมีการกันพื้นที่บริเวณด้านทิศตะวันตก สงวนไว้เพื่อการก่อสร้างโครงการระบบไฟฟ้าขานเมือง (สายสีแดง) ส่วนต่อขยาย สถานีหัวลำโพง ต่อไป

5.2.1 พื้นที่พิพิธภัณฑ

1) พื้นที่พิพิธภัณฑบริเวณสถานีด้านหน้า

1.1) ลานกิจกรรมจัดแสดง และพื้นที่เชิงพาณิชย์

1. สภาพพื้นที่เดิม

โถงด้านหน้าของอาคารสถานีกรุงเทพ มีลักษณะเป็นโดมรูปครึ่งวงกลม ด้านหน้าติดถนนพระรามที่ 4 วางตัวขนาดไปกับคลองผดุงกรุงเกษม สร้างขึ้นพร้อมกับสถานีกรุงเทพเมื่อ พ.ศ. 2459 เป็นลานขนาดใหญ่ ภายใต้โดมของอาคารสถานีกรุงเทพ มีพื้นที่ประมาณ 1,000 ตารางเมตร (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2564) ถือเป็นพื้นที่หลักของอาคารสถานีที่ผู้ใช้บริการมาซื้อตั๋วรถไฟ ติดต่อบริการ รอรถไฟ หรือแม้แต่เป็นจุดนัดพบ โดยมีการติดตั้งเก้าอี้พักคอย 4 แถว เพื่อบริการประชาชนผู้มาใช้บริการ (ภาพที่ 5-3)



ภาพที่ 5-3 โถงด้านหน้าของอาคารสถานีกรุงเทพ (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2564)

2. ศักยภาพของพื้นที่

1. เป็นลานในร่มขนาดใหญ่ที่มีเครื่องปรับอากาศ ซึ่งเอื้อต่อการจัดกิจกรรมในร่มที่ต้องการใช้พื้นที่ขนาดใหญ่
2. เป็นจุดที่เป็นสัญลักษณ์ของสถานีรถไฟกรุงเทพ มีสถาปัตยกรรมที่มีความโดดเด่น บุคคลทั่วไป และนักท่องเที่ยวรู้จักเป็นอย่างดี
3. การเดินทางเชื่อมต่อสะดวก สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้หลายช่องทาง

3. สภาพพื้นที่ภายหลังการพัฒนา

จากการสำรวจความต้องการของประชาชนจากแบบสอบถามพบว่า ประชาชนมีความต้องการให้บริเวณสถานีกรุงเทพเปลี่ยนแปลงไปเป็นพิพิธภัณฑมากที่สุดเป็นอันดับหนึ่ง อีกทั้งยังสอดคล้องกับการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้มีส่วนได้เสียทั้งจากภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ที่ต้องการให้ตัวสถานีกรุงเทพยังคงความเป็นพื้นที่สาธารณะและอนุรักษ์โครงสร้างสถาปัตยกรรมเดิมไว้

ดังนั้น คณะผู้จัดทำจึงเล็งเห็นรูปแบบการพัฒนาให้เป็นพื้นที่เปิดสาธารณะ เชิงอนุรักษ์ ภายใต้แนวคิด “Creative Space and Dynamic Performance” โดยปรับปรุงโครงสร้างเดิมให้มีความสวยงาม แข็งแรง คงไว้ซึ่งเอกลักษณ์ความงามของสถานี ปรับเปลี่ยนให้เป็นลานสาธารณะในร่มสำหรับการจัดกิจกรรม หรือการแสดงแบบชั่วคราว (Temporary Exhibition and Performance) ซึ่งอาจเป็นการแสดง หรือจัดกิจกรรมในลักษณะดังนี้

1. การแสดงของชุมชนใกล้เคียงสถานที่ที่มีความเป็นเอกลักษณ์ ยึดโยงกับประวัติศาสตร์ของการพัฒนาสถานีรถไฟกรุงเทพ เพื่อให้เกิดความรู้สึกรักเป็นเจ้าของ (Sense of Ownership) ของบุคคลบริเวณพื้นที่โดยรอบ ที่สามารถเข้ามาใช้ประโยชน์ และร่วมดูแลรักษาสถานี (ภาพที่ 5-4)

2. การจัดนิทรรศการชั่วคราว หมุนเวียนสับเปลี่ยนกันในแต่ละรอบ เพื่อให้เกิดความรู้สึกรักถิ่นฐาน น่าสนใจ โดยการนำรูปแบบการจัดนิทรรศการหมุนเวียนที่จัดในพิพิธภัณฑ์ในต่างประเทศ อาทิ สหราชอาณาจักร ญี่ปุ่น มาประยุกต์ให้เข้ากับสถานีและวัฒนธรรมไทย โดยอาจจัดแสดงเป็นนิทรรศการศิลปะ เป็นต้น

3. สถานที่ในการแสดงออกของคุณรุ่นใหม่ที่มีความคิดสร้างสรรค์ โดยอาจจะปรับเปลี่ยนเป็นเวทีสาธารณะ เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในประเด็นที่ได้รับความสนใจ และมีความสำคัญในอนาคต เช่น สิ่งแวดล้อม เทคโนโลยีในอนาคต หรือการแสดงของนักเรียนนักศึกษา



ภาพที่ 5-4.การแสดงจิ้งตัวจิว (SAC TV, ม.ป.ป.)

1.2) ร้านอาหารบริเวณระเบียงด้านหน้า

พื้นที่บริเวณระเบียงด้านหน้าอาคารสถานีกรุงเทพ มีขนาดพื้นที่ประมาณ 300 ตารางเมตร โดดเด่นด้วยศิลปะแบบเรอเนสซองซ์ของอาคารสถานีกรุงเทพ จากการเก็บข้อมูลจากแบบสอบถาม แสดงให้เห็นถึงพฤติกรรมของผู้บริโภค ที่มีแนวโน้มแสวงหาร้านค้าที่มีความเป็นเอกลักษณ์ ซึ่งสามารถให้ประสบการณ์ที่แปลกใหม่ แตกต่างจากร้านค้าในห้างสรรพสินค้าปกติ อีกทั้งจากการสัมภาษณ์เชิงลึกของผู้มีส่วนได้เสีย ยังพบว่าต้องการให้พื้นที่บริเวณระเบียงด้านหน้าอาคารสถานีกรุงเทพ เปลี่ยนเป็นร้านค้า ร้านอาหารขนาดเล็กโดยเน้นจุดขายที่แสดงถึงอัตลักษณ์ความเป็นไทยร่วมสมัย ดังนั้นแนวทางการพัฒนาจะมุ่งเน้นการดึงคุณค่าความงดงามของตัวอาคารผสมผสานกับการปรับปรุงพื้นที่ในแนวสมัยใหม่ให้เข้ากับไลฟ์สไตล์ของผู้คนในอนาคต แต่ไม่บดบังศิลปะของตัวอาคาร อีกทั้งปรับเปลี่ยนเป็นพื้นที่เปิด เพื่อให้บุคคลทั่วไปสามารถเข้าชมความงดงามของตัวอาคาร และทัศนียภาพด้านหน้าของสถานี ภายใต้แนวคิด “New Perspective Under Classy Structure” โดยมีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

1. พื้นที่ให้เช่าเชิงพาณิชย์ พัฒนาโดยอาจแบ่งพื้นที่บางส่วนให้เอกชนเช่าเพื่อประกอบธุรกิจ ซึ่งสามารถสร้างผลตอบแทนในเชิงเศรษฐกิจกับผู้ให้เช่า โดยอาจปรับปรุงเป็นร้านอาหารขนาดเล็ก หรือคาเฟ่ที่มีความเป็นสมัยใหม่ ผสมผสานกับความโดดเด่นที่เป็นเอกลักษณ์ของระเบียงด้านหน้าอาคาร อีกทั้งผู้ที่มาใช้บริการยังสามารถรับชมทัศนียภาพในมุมมองใหม่ของถนนพระรามที่ 4 และบริเวณโดยรอบ (ภาพที่ 5-5)

2. พื้นที่เปิดเพื่อการพักผ่อน พัฒนาเปิดพื้นที่เปิดที่ทุกคนสามารถเข้าถึง และใช้ประโยชน์ได้ เนื่องจากในปัจจุบันยังเป็นพื้นที่สงวน ไม่เปิดให้บุคคลภายนอกเข้าไปใช้ประโยชน์ หากมีการพัฒนาเป็นพื้นที่เปิดแล้ว บุคคลทั่วไป หรือนักท่องเที่ยวจะสามารถเข้ามาใช้ประโยชน์เป็นสถานที่พักผ่อน ชมทัศนียภาพของเมือง รวมถึงเป็นจุดเช็คอินใหม่ของสถานีกรุงเทพ



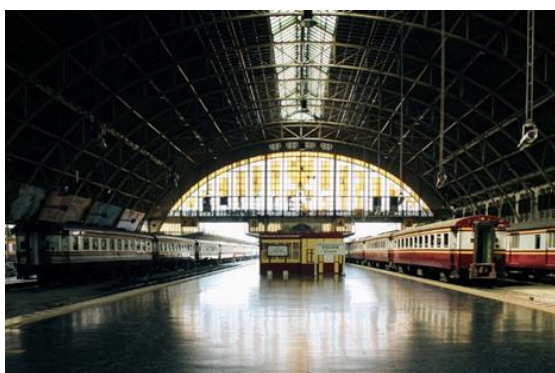
ภาพที่ 5-5 แบบจำลองพื้นที่เช่าเชิงพาณิชย์ขนาดเล็ก บริเวณระเบียงด้านหน้าอาคารสถานีกรุงเทพ

2) พื้นที่พิพิธภัณฑ์บริเวณสถานีด้านหลังอาคารและส่วนต่อขยาย

2.1) พิพิธภัณฑ์รถไฟ ชุมชน และสังคมไทย

1. สภาพพื้นที่เดิม

พื้นที่เดิมของบริเวณชานชาลาหลังทางเข้าพระบรมรูปรัชกาลที่ 5 เป็นพื้นที่ตัวอาคารทรงโค้งแนวยาว มีบานกระจกสลัปลือทอง มีพื้นที่ด้านข้างติดกับโรงแรมราชธานี สถานีกรุงเทพมีชานชาลาทั้งหมด 14 ชานชาลา โดยจะแบ่งออกเป็นเส้นทางเดินรถไฟไปยังภาคต่าง ๆ จำนวน 4 สาย คือ ทางรถไฟสายเหนือ ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ทางรถไฟสายตะวันออก และทางรถไฟสายใต้ โดยชานชาลาที่ 3 4 5 และ 6 จะอยู่ในโค้งของตัวอาคารสถานีกรุงเทพ เป็นทางตรงยาว และเป็นชานชาลาที่มีความพิเศษ โดยจะมีขบวนรถไฟในโอกาสต่าง ๆ เช่น รถนำเที่ยวเชื่อมป่าสักชลสิทธิ์ รถนำเที่ยวรถจักรไอน้ำ (วินวิศข์ เนียมปาน, 2564)



ภาพที่ 5-6 ชานชาลาสถานีกรุงเทพ (วินวิศข์ เนียมปาน, 2564)

2. สภาพพื้นที่ภายหลังการพัฒนา

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้มีส่วนได้เสียพบว่า มีความต้องการให้มีพิพิธภัณฑ์เชิงอนุรักษ์ภายในพื้นที่ ด้วยศักยภาพของบริเวณชานชาลาติดกับทางเข้าบริเวณโถงส่วนหน้าเป็นพื้นที่โล่ง ให้ความรู้สึกโปร่งสบายไม่อึดอัดในการเข้ามายังสถานี หากเปรียบเทียบกับรูปแบบพิพิธภัณฑ์หรือที่จัดนิทรรศการในลักษณะเดียวกันในรัศมี 1-2 กิโลเมตร ซึ่งมีศักยภาพแตกต่างกันไป 4 แห่ง แห่งแรก คือ นิทรรศน์รัตนโกสินทร์ มีพื้นที่ใช้สอย 8,000 ตารางเมตร เป็นพื้นที่เรียนรู้ประวัติศาสตร์ ศิลปะ วัฒนธรรม ผ่าน Edutainment สื่อผสมเสมือนจริง และ Interactive Self – Learning (นิทรรศน์รัตนโกสินทร์, ม.ป.ป.) แห่งที่สอง คือ Jim Thompson Art Center มีพื้นที่ใช้สอย 3,000 ตารางเมตร เป็นพื้นที่รองรับนิทรรศการศิลปะและกิจกรรมชุมชนวัฒนธรรมท้องถิ่น ห้องประชุมเอกประสงค์ (ศิริภัสสร ชาวตระกูล, 2564) แห่งที่สาม คือ หอศิลป์ร่วมสมัยราชดำเนิน มีพื้นที่ใช้สอย 5,000 ตารางเมตร เป็นพื้นที่จัดแสดงนิทรรศการศิลปะร่วมสมัย กิจกรรมเกี่ยวกับศิลปวัฒนธรรมร่วมสมัย (หอศิลป์ร่วมสมัยราชดำเนิน, ม.ป.ป.) แห่งที่สี่ คือ หอศิลป์วัฒนธรรมแห่งกรุงเทพมหานคร มีพื้นที่ใช้สอย 25,000 ตารางเมตร เป็นพื้นที่จัดนิทรรศการแบบหมุนเวียน สร้างความหลากหลายทางวัฒนธรรมนำเสนอผ่านกิจกรรมศิลปะเพื่อให้เห็นคุณค่าและความหมายของความแตกต่างทางวัฒนธรรม (หอศิลป์วัฒนธรรมแห่งกรุงเทพมหานคร, ม.ป.ป.)

จากรูปแบบพิพิธภัณฑ์หรือที่จัดนิทรรศการในลักษณะเดียวกันข้างต้น พบว่าพื้นที่ห้วลำโพงมีศักยภาพด้านพื้นที่ โดยเป็นพื้นที่โล่ง โปร่ง เป็นแนวยาวมีพื้นที่ด้านข้างเชื่อมต่อกับโรงแรมราชธานี และเชื่อมต่อไปยังชานชาลาด้านข้างที่อยู่ภายนอกตัวอาคาร มีระบบขนส่งสาธารณะที่มีการเชื่อมต่อที่เข้าถึงได้ง่าย เช่น รถไฟฟ้า MRT รถเมล์ มีพื้นที่จอดรถยนต์ส่วนตัวข้างคลองผดุงเกษม และสามารถจัดนิทรรศการได้อย่างอิสระด้วยสามารถสร้างสรรค์สิ่งใหม่ ๆ ผ่านการจัดการภายในพิพิธภัณฑ์ได้ด้วยการนำเสนอในรูปแบบต่าง ๆ และด้วยลักษณะพื้นที่เป็นพื้นที่เชิงประวัติศาสตร์ที่ทรงคุณค่าจะช่วยส่งเสริมอัตลักษณ์ให้กับการเป็นพิพิธภัณฑ์สถานีกทม (ห้วลำโพง) ได้ในอนาคต

พื้นที่บริเวณชานชาลาหลังทางเข้าพระบรมรูปรัชกาลที่ 5 จะปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่เป็นอาคารปิดมีเครื่องปรับอากาศ และเป็นพิพิธภัณฑ์เชิงประวัติศาสตร์ โดยให้สถาบันพิพิธภัณฑ์การเรียนรู้แห่งชาติ (สพร.) เข้ามาบริหารงานจัดแสดงเนื้อหาร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยบูรณาการจากการแบ่งพื้นที่จัดแสดงกับสถาบันพิพิธภัณฑ์การเรียนรู้แห่งชาติ (Museum Complex) พื้นที่ส่วนต่อขยายชานชาลาหลังการพัฒนาสามารถแบ่งพื้นที่นิทรรศการเป็น 2 ส่วน ดังนี้

1. พื้นที่นำเสนอประวัติศาสตร์ของการรถไฟไทยโดยนำเสนอในรูปแบบของการจัดนิทรรศการถาวร (Permanent Exhibitions) โดยร้อยเรียงเรื่องราวผ่านการนำเสนอวัตถุ หรือเนื้อหาที่มีความสำคัญ เช่น ตะเกียงโบราณที่สลักกับกระบอกแก้วเพื่อส่องแสงเป็นสัญญาณให้กับรถไฟตอนกลางคืน ป้ายภาพเตือนการกระทำต่าง ๆ เครื่องกระเบื้องต่าง ๆ ที่ถูกใช้งานในรถเสปียง (วันวิเศษ เนียมปาน, ม.ป.ป.) ด้วยพื้นที่ของสถานีกรุงเทพในส่วนของชานชาลาเป็นแนวยาวลักษณะเดียวกันกับอาคารบางส่วนของพิพิธภัณฑ์เฮอริทาจ (Hermitage Museum) ที่เซนต์ปีเตอร์สเบิร์ก ประเทศรัสเซีย สามารถนำการบริหารจัดการเข้ามาปรับใช้กับพื้นที่ภายในได้ นอกจากนั้นยังสามารถนำเทคโนโลยี AR (Augmented Reality) เข้ามาปรับใช้งานกับสถานที่จริงในส่วนของชานชาลา เพื่อให้เห็นว่าพื้นที่ตรงนี้ในอดีตในแต่ละช่วงเวลาเคยเป็นอะไรบ้างเพื่อเปิดประสบการณ์รูปแบบใหม่ในการเข้าชมพิพิธภัณฑ์ โดยมีตัวแบบการพัฒนาจากพิพิธภัณฑ์ The Ara Pacis Museum in Rome ที่กรุงโรม ประเทศอิตาลี ที่นำเทคโนโลยี AR (Augmented Reality) ไปฉายร่วมกับกำแพงที่ผู้ฝั่งเพื่อให้เห็นความสมบูรณ์ในอดีตในแต่ละช่วงเวลา (Silav, 2011) (ภาพที่ 5-7ก และ 5-7ข)



ภาพที่ 5-7ก และ 5-7ข พิพิธภัณฑ์ Hermitage (Anonymous, 2016) และ พิพิธภัณฑ์ The Ara Pacis (Nicholls, 2019)

2. พื้นที่นำเสนออนาคตของการรถไฟไทยโดยนำเสนอในเชิงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี โดยนำเสนอในรูปแบบของการจัดนิทรรศการแบบชั่วคราว (Temporary Exhibitions) เพื่อหมุนเวียนการจัดแสดงนวัตกรรมและเทคโนโลยีใหม่ ๆ ที่เกี่ยวกับการคมนาคมและเทคโนโลยี โดยมีจุดหมายการพัฒนาเป็นพิพิธภัณฑ์ที่จัดแสดงนวัตกรรมการขนส่งทางราง ภายในตัวอาคารจัดแสดงเนื้อหาในส่วนของการจัดนิทรรศการแบบถาวร และการหมุนเวียนการจัดนิทรรศการแบบชั่วคราวสามารถนำเทคโนโลยี VR (Virtual Reality) เพื่อลดการใช้พื้นที่ในการแสดงเนื้อหา ซึ่งสอดคล้องกับแนวโน้มของรูปแบบพิพิธภัณฑ์ในศตวรรษที่ 21 จากสมาคมพิพิธภัณฑ์แห่งสหรัฐอเมริกา (American Association of Museums : AMM) โดยจะต้องเปิดให้สังคมหรือชุมชนได้เข้ามามีส่วนร่วม เป็นพื้นที่แบ่งปันประสบการณ์ นำเทคโนโลยีเข้ามาปรับใช้ในการสื่อสารและเหมาะสมกับคนทุกช่วงวัยเพื่อสร้างบทบาทใหม่ของการเป็นพิพิธภัณฑ์ ฤกษ์ฤกษ์ เศรษฐกิจ (อ้างถึงใน จุฑามาศ แก้ววิจิตร, 2559) โดยเนื้อหาที่จัดแสดงภายในพิพิธภัณฑ์ รูปแบบการนำเสนอ และคุณภาพของการตีความที่ผู้เข้ามาเยี่ยมชมสามารถรับรู้ได้ จะนำไปสู่การเรียนรู้และโอกาสในการสร้างปฏิสัมพันธ์กับการนำเสนอของพื้นที่พิพิธภัณฑ์ในส่วนอื่น ๆ เช่น การเข้าไปใช้ร้านค้าของขายที่ระลึก ร้านอาหาร และนำไปสู่ความพึงพอใจของผู้เข้ามาเยี่ยมชมในที่สุด (Hui, & Ryan, 2012) และเพิ่มพื้นที่ให้กับงานส่วนอื่น ๆ ภายในอาคาร โดยหน้าที่ของพิพิธภัณฑ์นั้นต้องทำหน้าที่เป็นแหล่งบันทึกหลักฐาน การจัดแสดง และการทำหน้าที่ทางสังคมเพื่อเชื่อมโยง และสื่อสารกับสังคมภายนอก (สุจารีย์ จรัสดวง, 2552) โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเป็นพิพิธภัณฑ์ มีความสำคัญในแง่ประวัติศาสตร์ของการรถไฟ รวบรวมเรื่องราววิถีชีวิตของผู้คนที่เดินทางด้วยรถไฟ ซึ่งเป็นการสร้างความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดระหว่างเนื้อหาที่จัดแสดงและผู้ที่เข้าชม

3. ผู้รับผิดชอบหลัก

1. การรถไฟแห่งประเทศไทย
2. บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด
3. สถาบันพิพิธภัณฑ์การเรียนรู้แห่งชาติ

2.2) พิพิธภัณฑ์เทคโนโลยีรถไฟ และการคมนาคมไทย

1. สภาพพื้นที่เดิม

พื้นที่ส่วนของโรงซ่อมบริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพ มีวัตถุประสงค์เพื่อซ่อมในส่วนของตัวรถไฟ ด้วยตัวอาคารที่เป็นโถงแนวยาว โถง โปร่ง แสงสามารถส่องเข้ามาในตัวอาคารได้ มีโครงสร้างระบบวิศวกรรมภายในพื้นที่ขนาดใหญ่เพื่อการใช้งานที่ตัวรถไฟสามารถนำเข้าไปจอดได้ โรงซ่อมมี 3 ส่วน คือ สำนักงานอยู่ตรงกลาง อีก 2 ส่วนประกบข้างสำนักงาน (วันวิสิษฐ์ เนียมปาน, 2564) (ภาพที่ 5-8)



ภาพที่ 5-8 โรงซ่อมหัวจักร (วันวิสิษฐ์ เนียมปาน, 2564)

2. สภาพพื้นที่ภายหลังการพัฒนา

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้มีส่วนได้เสียพบว่า มีความต้องการให้มีพิพิธภัณฑ์เชิงอนุรักษ์ภายในพื้นที่ ด้วยศักยภาพของพื้นที่โรงซ่อมที่อยู่ทางทิศตะวันออกของพื้นที่สถานีกรุงเทพ ตั้งอยู่กึ่งกลางของพื้นที่แนวยาวสถานีกรุงเทพ ติดซอยเลียบบคลองผดุงกรุงเกษมซึ่งเชื่อมจากแยกถนนกรุงเกษม และถนนหลวง มีการเชื่อมต่อมาภายในพื้นที่สะดวกเข้าถึงง่าย ติดกับท่าเรือรพวงศ์ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังสถานที่สำคัญอื่น ๆ ได้ จากรูปแบบพิพิธภัณฑ์หรือที่จัดนิทรรศการในลักษณะเดียวกันข้างต้น พบว่ามีพิพิธภัณฑ์ที่จัดแสดงตู้ขบวนขนาดจริง (Railway Outdoor Museum) ในระแวกเดียวกันบนพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ลักษณะของพิพิธภัณฑ์เป็นพื้นที่ปิด ผู้คนเข้าถึงยาก และสถานที่ดังกล่าวไม่ได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่องทำให้ทรุดโทรม และการใช้บริการเป็นเพียงการนำหนังสือเข้าไปไว้บนขบวนตู้รถไฟ ซึ่งเป็นรูปแบบการพัฒนาที่ไม่ได้สร้างการดึงดูดให้ผู้คนที่สนใจเข้ามาใช้บริการ

ด้วยศักยภาพของตัวอาคารของโรงซ่อมเป็นแนวยาว โถง โปร่ง สามารถพัฒนาพื้นที่ได้ง่าย โดยจะปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่ส่วนโรงซ่อมเป็นอาคารปิด มีเครื่องปรับอากาศภายใน เพื่อปรับเป็นพิพิธภัณฑ์เชิงประวัติศาสตร์ที่มีการจัดแสดงหัวรถจักรขนาดจริงภายในตัวอาคาร โดยให้สถาบันพิพิธภัณฑ์การเรียนรู้แห่งชาติ (สพร.) เข้ามาบริหารงานจัดแสดงเนื้อหาร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทย พื้นที่โรงซ่อมจะพัฒนาในรูปแบบของพิพิธภัณฑ์ (เชิงอนุรักษ์) เพื่อจัดแสดง หัวรถจักรขนาดจริง ซึ่งเป็นกิจกรรมในพิพิธภัณฑ์ที่จับต้องได้และเป็นการจัดแสดงแบบถาวร (Permanent Exhibition)

จากศักยภาพเดิมของตัวโรงซ่อมเดิมที่มีราง และพื้นที่สูง โลง โปรง แนวนยาว สามารถพัฒนาพื้นที่ให้เป็นที่จัดแสดงหัวรถจักรขนาดจริงได้ โดยนำรูปแบบการบริการจัดการพิพิธภัณฑ์รถไฟโอมิยะ เมืองไซตามะ ประเทศญี่ปุ่น (ภาพที่ 5-9) เข้ามาปรับใช้กับพื้นที่จัดแสดง



ภาพที่ 5-9 ส่วนแสดงขบวนรถไฟขนาดจริงพิพิธภัณฑ์รถไฟโอมิยะ (Railway Museum, n.d.)

โดยเพิ่มพื้นที่การในการเข้าชมโดยสร้างสะพานโดยรอบภายในตัวอาคารเพื่อให้ผู้ที่เข้ามาเยี่ยมชมพิพิธภัณฑ์ได้รับประสบการณ์ที่แปลกใหม่ และเพิ่มทัศนียภาพในการเข้าชมหัวรถจักรขนาดจริง นอกจากการจัดแสดงนิทรรศการในรูปแบบดังกล่าวแล้ว ในตัวอาคารสามารถนำกิจกรรมอื่น ๆ เข้ามาปรับใช้กับตัวพื้นที่ได้ เช่น การจัดทำ Job Station ให้กับเด็กเพื่อให้ทราบถึงการทำงานของรถไฟว่ามีกระบวนการอย่างไรบ้าง และมีส่วนงานใดบ้างที่ช่วยขับเคลื่อนการทำงานให้กับรถไฟ โดยนำต้นแบบมาจากพิพิธภัณฑ์รถไฟ (The Museum of German Railways - Deutsche Bahn) โดยพิพิธภัณฑ์รถไฟ (DB Museum) เมืองนูเรมเบิร์ก ประเทศเยอรมนี ได้แบ่งโซนพื้นที่เพื่อให้ผู้เข้ามาเยี่ยมชมได้เข้ามามีส่วนร่วมกับกิจกรรมที่ถูกจัดขึ้นภายใน โดยรูปแบบกิจกรรมที่ถูกจัดขึ้นภายในโรงซ่อมอาจจัดเป็นการนิทรรศการแบบชั่วคราว (Temporary Exhibition) เพื่อสร้างความน่าสนใจให้กับพิพิธภัณฑ์ (Silav, 2011)

จากแนวทางการปรับปรุงพื้นที่ดังกล่าวจะนำไปสู่การเป็นพิพิธภัณฑ์ที่มีชีวิต (Living Museum) ที่ประกอบไปด้วยนิทรรศการที่จัดจากของจริง (หัวรถจักร) และนิทรรศการที่ให้ผู้เข้าชมเข้ามามีส่วนร่วมในการเข้าชมและเป็นการเรียนรู้นอกห้องเรียน ซึ่งเป็นหนึ่งในลักษณะของพิพิธภัณฑ์รูปแบบพิพิธภัณฑ์ในศตวรรษที่ 21 จากสมาคมพิพิธภัณฑ์แห่งสหรัฐอเมริกา (American Association of Museums : AMM) ที่มุ่งเน้นให้ผู้เข้าชมได้รับประสบการณ์การเรียนรู้จากการสัมผัสของจริง และเนื้อหาที่สามารถจับต้องได้ ผ่านกิจกรรมภายในพิพิธภัณฑ์ที่สร้างความสัมพันธ์ระหว่างนิทรรศการกับผู้เข้าชม (จุฑามาศ แก้ววิจิตร, 2559)

3. ผู้รับผิดชอบหลัก

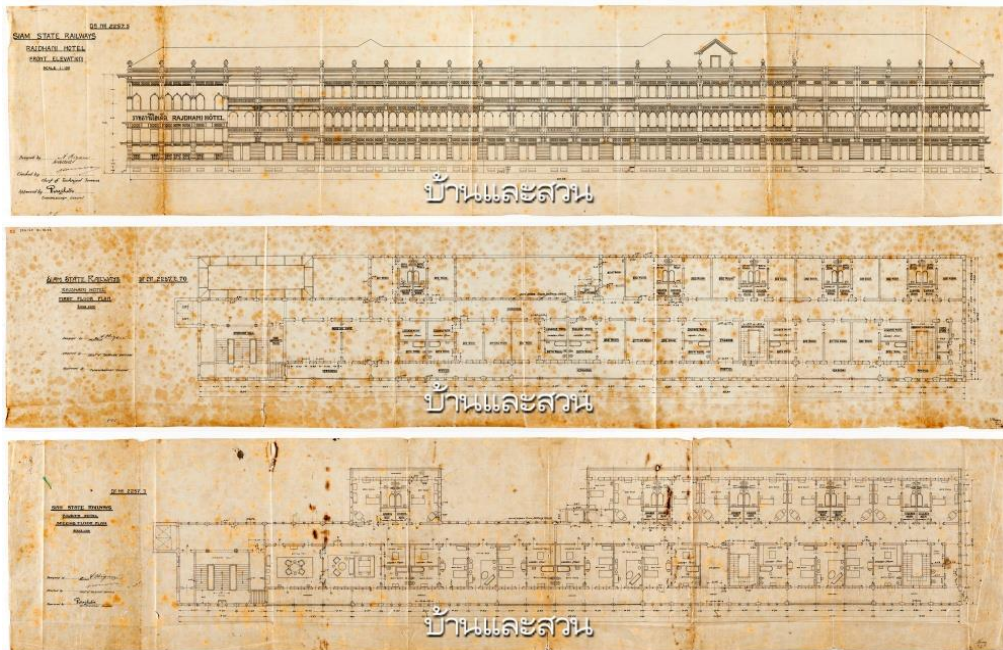
1. การรถไฟแห่งประเทศไทย
2. บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด
3. สถาบันพิพิธภัณฑ์การเรียนรู้แห่งชาติ

3) พื้นที่ส่วนบริหารจัดการ/ทางเชื่อม (บริเวณโรงแรมราชธานี)

1. สภาพพื้นที่เดิม

โรงแรมราชธานีถูกสร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 6 โดยโปรดเกล้าฯ ให้กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน สร้างโรงแรมปลายทาง (Rest House) ที่สถานีรถไฟกรุงเทพ เพื่อเป็นที่พักของประชาชนที่เดินทางมาโดยรถไฟ เนื่องจากสมัยก่อนยังไม่มีรถไฟด่วนให้บริการ เปิดให้บริการในวันที่ 24 มกราคม พ.ศ. 2470 มีห้องพักจำนวน 10 ห้อง ที่มีความทันสมัย (ในขณะนั้น) และระเบียบโดยเฉพาะ รวมถึงเครื่องอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ภายหลังได้ยุติกิจการลงในปี พ.ศ. 2512 ปัจจุบันได้ปรับเปลี่ยนเป็นที่ทำการของการรถไฟแห่งประเทศไทย รายละเอียดดังภาพที่ 5-10

อาคารโรงแรมราชธานี ออกแบบโดย นายเอ ริกาซซี (Mr. A. Rigassi) สถาปนิกชาวอิตาลี รูปแบบสถาปัตยกรรมเป็นแบบคลาสสิก หลังคาทรงปั้นหยา มีผนังทาสีขาว หลังคาแบบโปร่งประดับลูกกรงล้อมรอบ การตกแต่งภายในอาคารเน้นความเรียบง่ายแสดงโครงสร้างคอนกรีตเสาลอยตัว คาน และพื้น ที่หิวเสาคงแต่งด้วยปูนปั้นเป็นรูปดอกกุหลาบศิลปะแบบอาร์ต นูโว (Art Nouveau) พื้นห้องโถงและทางเดินปูด้วยกระเบื้องเคลือบ (ศรายุทธ ศรีทิพย์อาสน์, 2564) (ภาพที่ 5-11 และ 5-12)

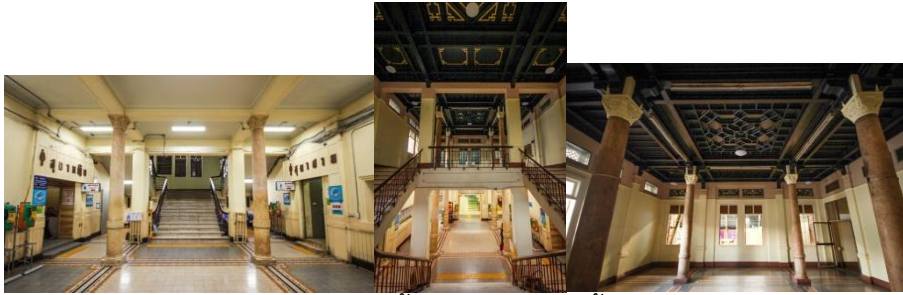


ภาพที่ 5-10 ผังโรงแรมราชธานี (ด้านหน้า, ชั้น 1, ชั้น 2) (ศรายุทธ ศรีทิพย์อาสน์, 2564)





ภาพที่ 5-11 โรงแรมราชธานีในอดีต (ศรายุทธ ศรีทิพย์อาสน์, 2564)



ภาพที่ 5-12 ภายในอาคารโรงแรมราชธานี (ชั้น 1, โถงบันได, ชั้น 2) (ศรายุทธ ศรีทิพย์อาสน์, 2564)

2. ศักยภาพของพื้นที่

1. เป็นพื้นที่เข้าถึงง่าย อยู่กลางเมือง อยู่ติดกับถนนรองเมือง และย่านชุมชน
2. มีช่องทางการเดินทางที่หลากหลายทั้งทางบกและทางน้ำ ได้แก่ ทางบก สามารถเดินทางด้วยรถส่วนบุคคล รถโดยสารสาธารณะ (รถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ สามล้อ จักรยานยนต์รับจ้าง รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน รถไฟฟ้าสายสีแดง (อนาคต) และทางน้ำ สามารถเดินทางได้ด้วยเรือเลียบคลองผดุงกรุงเกษม
3. เป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรมที่โดดเด่นสวยงาม

3. สภาพพื้นที่ภายหลังการพัฒนา

จากแบบสอบถามความคิดเห็นพบว่า ร้อยละ 18.6 ของผู้ตอบแบบสอบถามต้องการให้มีการพัฒนาพื้นที่เป็นพิพิธภัณฑ์ ประกอบกับผลการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องที่ต้องการให้คงเอกลักษณ์เดิมของสถานีเอาไว้ และจากการประชุมคณะกรรมการเตรียมการเปิดให้บริการ และการบริหารโครงการระบบไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) และสถานีกลางบางซื่อ ครั้งที่ 6/2564-8/2564 ที่มีมติเชื่อมต่อส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง โดยมีกำหนดการแล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2569 ประกอบกับโรงแรมราชธานี มีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 2,800 ตารางเมตร เป็นพื้นที่เชิงอนุรักษ์อยู่กลางเมือง ติดกับถนนรองเมืองและย่านชุมชน และสถาปัตยกรรมที่สวยงาม จึงมีแผนการใช้พื้นที่โรงแรมราชธานีเป็นส่วนหนึ่งของพิพิธภัณฑ์รถไฟ (ส่วนบริหารพื้นที่) โดยคงเอกลักษณ์สถานที่แห่งประวัติศาสตร์นี้ไว้ เพื่อส่งเสริมจุดแข็งของพิพิธภัณฑ์ที่ผสมผสานประวัติศาสตร์ชุมชนเข้ากับเทคโนโลยีแห่งแรกบนทางเชื่อมรถไฟ ซึ่งมีแผนมีการพัฒนา ดังนี้

1. ชั้นที่ 1 ดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซมและบูรณะพื้นที่ให้คงสภาพดี สามารถใช้งานได้ และเปิดโล่งต่อเนื่องเป็นทางยาว เพื่อเป็นส่วนของทางเชื่อมระหว่างพิพิธภัณฑ์ในร่ม ส่วนของอาคารสถานีที่ทำการต่อเติม (โดมครึ่งวงกลมออกมา) กับสถานีรถไฟสายสีแดง และถนนรองเมือง สำหรับให้ผู้ใช้บริการรถไฟสายสีแดง ถนนรองเมือง และพิพิธภัณฑ์ใช้เดินทางเชื่อมต่อถึงกัน นอกจากนี้ยังแบ่งเป็นส่วนสำหรับจัดจำหน่ายของที่ระลึกประจำพิพิธภัณฑ์แก่ผู้สนใจ

2. ชั้นสอง ดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซมและบูรณะพื้นที่สำหรับใช้เป็นสำนักงานบริหารพื้นที่ และพิพิธภัณฑ์ ซึ่งสงวนไว้ให้เฉพาะเจ้าหน้าที่เท่านั้น แต่ยังคงเปิดให้ประชาชนทั่วไปสามารถเยี่ยมชมและถ่ายภาพ บริเวณโถงบันไดบริเวณชั้นสอง ซึ่งในอดีตเคยเป็น Lobby โรงแรม ซึ่งเห็นได้จากเสาหินอ่อนสลักหัวเสาเป็นตัวอักษร RSR (กรมรถไฟหลวง) ได้

ตัวอย่างการจัดสถานที่ เช่น Tokyo Station ในกรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น (ภาพที่5-13) เป็นต้น



ภาพที่ 5-13 ภายนอก-ใน Tokyo Station ในกรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น (Manish, 2016)

4. กลุ่มเป้าหมาย (Target Group)

1. ผู้มาใช้บริการสถานี/ขนส่ง
2. เจ้าหน้าที่บริหารพื้นที่/พิพิธภัณฑ์

5. ผู้รับผิดชอบหลัก

1. การรถไฟแห่งประเทศไทย
2. บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด

5.2.2. พื้นที่จุดเชื่อมต่อการขนส่งสาธารณะ และลานจอดรถ

1) พื้นที่จุดเชื่อมต่อการขนส่งสาธารณะ

1. สภาพพื้นที่เดิม

พื้นที่เดิมสามารถแบ่งออกเป็น 4 บริเวณย่อย ดังนี้

1. อนุสาวรีย์ช้างสามเศียร น้ำพุช้างสามเศียรบริเวณยอดที่เป็นรูปช้างสามเศียรหล่อด้วยโลหะรมดำ มีภาพสลักนูนต่ำของรัชกาลที่ 5 และส่วนล่างก่อด้วยหินอ่อน อนุสาวรีย์นี้สร้างขึ้นในปี พ.ศ. 2453 เพื่ออุทิศถวายเป็นพระราชกุศลแด่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ข้าราชการรถไฟร่วมกันบริจาคทรัพย์สร้างขึ้นเป็นอนุสาวรีย์น้ำพุ สำหรับให้ประชาชนใช้อุปโภคบริโภคในรูปแบบของอุทกทาน โดยประชาชนสามารถใช้น้ำที่ไหลจากก๊อกน้ำพุได้ เปิดใช้ครั้งแรกเมื่อวันที่ 25 มิถุนายน พ.ศ. 2459 พร้อมกับอาคารสถานีรถไฟกรุงเทพ ปัจจุบัน ในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 น้ำพุได้เปลี่ยนเป็นหลุมหลบภัยทางอากาศ โดยมีการต่อเติมโดมครอบฐานน้ำพุเอาไว้เพื่อเป็นที่กำบัง เพราะสถานีรถไฟในสมัยนั้นนับเป็นศูนย์กลางของชุมชน เมื่อสงครามสิ้นสุดหลุมหลบภัยก็ปรับสถานะกลับมาเป็นน้ำพุแบบเดิม แต่ไม่มีก๊อกน้ำสำหรับการเป็นอุทกทานอีก (วันวิเศษ เนียมปาน, 2564; วันวิเศษ เนียมปาน, 2564) (ภาพที่ 5-14 และ 5-15)



ภาพที่ 5-14 อนุสาวรีย์ช้างสามเศียรในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 (วันวิเศษ เนียมปาน, 2564; วันวิเศษ เนียมปาน, 2564)



ภาพที่ 5-15 อนุสาวรีย์ช้างสามเศียรในปัจจุบัน (วันวิเศษ เนียมปาน, 2564; วันวิเศษ เนียมปาน, 2564)

2. เส้นทางเดินรถ โดยบริเวณหน้าสถานีมีการจัดเส้นทางเดินรถภายในแบบทิศทางเดียว จำนวน 3 ช่องทาง และบริเวณถนนภายในสถานี (ถนนเลียบบคลองผดุงกรุงเกษม) เป็นเส้นทางเดินรถแบบสวนทาง จำนวน 4 ช่องทาง (ภาพที่ 5-16 และ 5-17)



ภาพที่ 5-16 เส้นทางเดินรถหน้าสถานี (Google, n.d.)



ภาพที่ 5-17 เส้นทางเดินรถบริเวณถนนภายในสถานีกรุงเทพ (ถนนเลียบบคลองผดุงกรุงเกษม) (Google, n.d.)

3. จุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารเป็นบริเวณสำหรับรับ-ส่งผู้โดยสารที่เดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะหรือรถส่วนบุคคล ในอดีตพื้นที่บริเวณนี้เป็นพื้นที่สำหรับรับ-ส่งสินค้าแต่เนื่องจากการขยายตัวในด้านการโดยสารและสินค้า ประกอบกับการจราจรบริเวณหน้าสถานีเริ่มมีปัญหา จึงได้ปรับปรุงให้พื้นที่บริการสินค้าไปอยู่ที่ยานสินค้าพหลโยธินตั้งแต่ปี พ.ศ. 2503 ปัจจุบันเป็นจุดจอดรถแท็กซี่ นอกจากนี้พื้นที่บริเวณนี้ได้รับการปรับปรุงใหม่ในปี พ.ศ. 2541 (เป็นการปรับปรุงพื้นที่หลังจากสร้างตัวอาคารสถานีในปี พ.ศ. 2453) โดยการสร้างหลังคาคลุมขึ้นใหม่เป็นรูปครึ่งวงกลมครอบคลุมพื้นที่ 1,000 ตารางเมตร สำหรับรองรับผู้โดยสารขาเข้าและขาออกให้ได้รับความสะดวกเมื่อมาใช้บริการมากขึ้น (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2564) ดังภาพที่ 5-18 และ 5-19



ภาพที่ 5-18 บริเวณจุดรับ-ส่งผู้โดยสารของสถานีกรุงเทพ (Google, n.d.)



ภาพที่ 5-19 บริเวณจุดจอดรถแท็กซี่ (จุดรับ-ส่งสินค้าในอดีต) (Google, n.d.)

4. พื้นที่บริการที่จอดรถของสถานี ให้บริการผู้ใช้บริการหรือผู้ที่ต้องการสถานที่จอดรถ โดยให้บริการทั้งรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ เปิดให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง ทุกวัน มีทั้งบริการจอดรถรายชั่วโมงและรายวัน ซึ่งสามารถจอดค้างคืนได้ รองรับรถได้ประมาณ 100 คัน อัตราค่าโดยสารรถยนต์อยู่ที่ชั่วโมงละ 20 บาท และรถจักรยานยนต์ ชั่วโมงละ 10 บาท และมากกว่า 10 ชั่วโมงขึ้นไป เหนียววันละ 300 บาท (ภาพที่ 5-20)



ภาพที่ 5-20 พื้นที่บริการที่จอดรถของสถานีกรุงเทพ (Google, n.d.)

2. ศักยภาพของพื้นที่

1. เป็นพื้นที่เข้าถึงง่าย อยู่กลางเมือง โดยมีการเชื่อมต่อทั้งทางบกและทางน้ำ ได้แก่ ทางบกเชื่อมต่อกับ ถนนพระราม 4 ถนนพระราม 1 ถนนกรุงเกษม และทางน้ำเชื่อมต่อกับคลองผดุงกรุงเกษม
2. ช่องทางการเดินทางที่หลากหลายทั้งทางบกและทางน้ำ ได้แก่ ทางบก สามารถเดินทางด้วยรถส่วนบุคคล รถโดยสารสาธารณะ (รถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ สามล้อ จักรยานยนต์รับจ้าง รถไฟฟ้า สายสีน้ำเงิน) และทางน้ำ สามารถเดินทางได้ด้วยเรือเลียยบคลองผดุงกรุงเกษม

3. สภาพพื้นที่ภายหลังการพัฒนา

จากแบบสอบถามความคิดเห็นพบว่าร้อยละ 24.4 ของผู้ตอบแบบสอบถามต้องการให้พื้นที่สถานีกรุงเทพ เป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่ง ประกอบกับพื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่ขนาดใหญ่ (มีพื้นที่ประมาณ 10,000 ตารางเมตร) เข้าถึงง่าย อยู่กลางเมือง มีการเชื่อมต่อทั้งทางบก (ถนนพระราม 4 ถนนพระราม 1 และถนนกรุงเกษม) และทางน้ำ (คลองผดุงกรุงเกษม) จึงมีแผนการปรับปรุงพื้นที่เดิมเพื่อใช้สำหรับเป็นจุดเชื่อมต่อระบบการขนส่งสาธารณะ รถประจำทาง รถแท็กซี่ เรือ และรถไฟฟ้า ตามแนวคิด “จากปลายทางการเดินทางด้วยรถไฟ สู่จุดหมายการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์กลางใจเมืองผ่านการเชื่อมต่อที่หลากหลาย” เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้มาใช้บริการในสถานีกรุงเทพ โดยมีแผนการพัฒนา (ภาพที่ 5-21 และ 5-22) ดังนี้

(1) ปรับทัศนียภาพพื้นที่จุดเชื่อมต่อ (เดิม) ให้สวยงามและน่าใช้บริการมากขึ้น อาทิ บริเวณอนุสาวรีย์ช้างสามเศียรและบริเวณอาคารที่จอดรถโดยสารมีการจัดสวนสไตล์ยุโรปให้เข้ากับสถาปัตยกรรมอาคารในพื้นที่สถานี และเพิ่มความร่มรื่นและสวยงาม เป็นต้น

(2) จัดระเบียบรถโดยสารที่เข้าพื้นที่ทั้งหมด ปรับเส้นทางการสัญจรภายในพื้นที่ ยกเลิกพื้นที่จอดรถเดิม เป็นพื้นที่ส่วนของทางเดินรถ และจุดจอดรถสาธารณะชั่วคราวซึ่งจัดสรรพื้นที่สำหรับจุดจอดรถแท็กซี่สามล้อ จักรยานยนต์รับจ้าง ที่มารอรับผู้โดยสารในพื้นที่สถานีกรุงเทพ โดยผู้ที่มาจอดรถรอรับลูกค้า จะต้องมีการลงทะเบียนออนไลน์เพื่อรับคิวในการรับผู้โดยสาร มีระบบประสานงานระหว่างผู้โดยสารและคนขับรถสำหรับการเรียกใช้บริการ ตัวอย่างแอปพลิเคชันการเรียกใช้บริการ เช่น Grab Taxi เป็นต้น และจัดช่องทางสำหรับการรับส่งผู้โดยสารที่เดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะแยกกับรถส่วนบุคคล เพื่อความสะดวก และรวดเร็วในการใช้บริการเพิ่มมากขึ้น

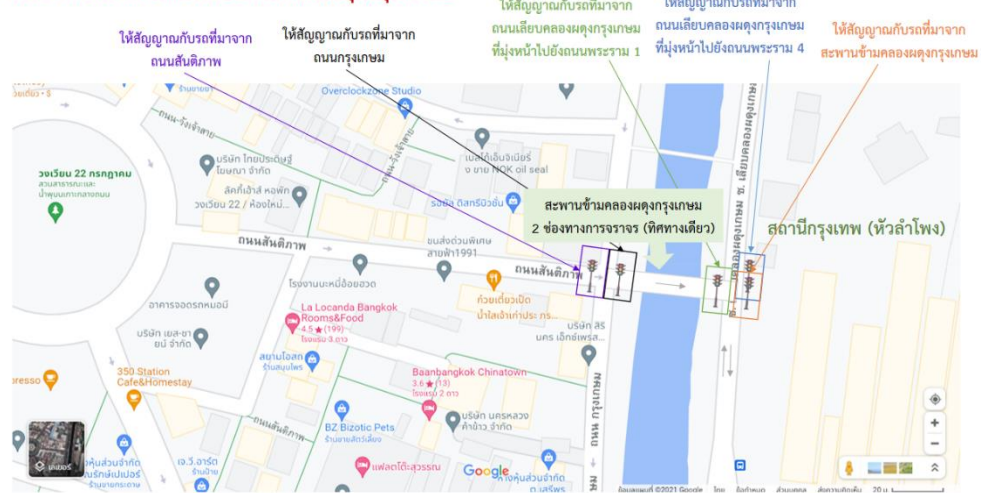
(3) เพิ่มจุดเชื่อมต่อเข้าสู่พื้นที่ด้วยสะพานข้ามคลองผดุงกรุงเกษมบริเวณวงเวียน 22 กรกฎาคม

(4) เปิดพื้นที่จำหน่ายอาหารรูปแบบ “Grab and Go” บริเวณจุดพักคอยจะมีจุดภายใต้แนวคิด “พกพาสะดวก ประโยชน์เต็มคำ ที่อิมได้ด้วยราคาที่เอื้อถึง” ให้ลูกค้าเข้ามาเลือกซื้อก่อนเดินทางต่อ หรือระหว่างนั่งคอย โดยมีทั้งในส่วนของอาหารไทยและนานาชาติ



ภาพที่ 5-21 ตัวอย่างพื้นที่จุดรับส่งสาธารณะในอนาคต

การจราจรบริเวณสะพานข้ามคลองผดุงกรุงเกษม



ภาพที่ 5-22 ตัวอย่างการจัดการจราจรบริเวณสะพานข้ามคลองผดุงกรุงเกษม (Google, n.d.)

4. กลุ่มเป้าหมาย (Target Group)

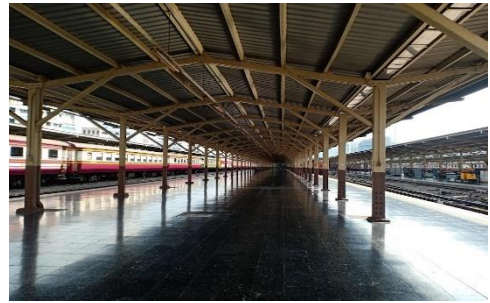
1. ประชาชนทั่วไป
2. นักท่องเที่ยว
3. ผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะ
4. ผู้ให้บริการจำหน่ายสินค้าในพื้นที่

5. ผู้รับผิดชอบหลัก

บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด

2) พื้นที่ให้เช่าเชิงพาณิชย์อัจฉริยะ

พื้นที่ให้เช่าเชิงพาณิชย์ จะถูกพัฒนา และปรับปรุง ขึ้นบน พื้นที่ 2 ส่วน คือ 1. พื้นที่ภายใต้อาคารพักคอยผู้โดยสาร สถานีกรุงเทพ บริเวณชั้นล่าง และชั้นลอย ด้านซ้าย และขวา 2. พื้นที่ส่วนต่อขยายด้านซ้าย บริเวณชานชาลาที่ 11 และ 12 โดยคาดว่าจะมีพื้นที่ใช้สอยภายในทั้งสิ้นมากกว่า 6,000 ตารางเมตร ดังภาพที่ 5-23



ภาพที่ 5-23 ชานชาลาที่ 11-12 สถานีกรุงเทพ

1. สภาพพื้นที่เดิม :

พื้นที่เดิมสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ส่วน ดังนี้

1.1. พื้นที่ภายใต้อาคารพักคอยผู้โดยสาร สถานีกรุงเทพ บริเวณชั้นล่าง และชั้นลอย ด้านซ้าย และขวา พื้นที่ประมาณ 800 ตารางเมตร ถูกสร้างขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2541 โดยสร้างให้มีทางเดินเชื่อมที่ระเบียงด้านหน้า เชื่อมถึงกัน และมีบันไดขึ้น-ลง ข้างละ 2 ด้าน ทั้งนี้ การใช้ประโยชน์แต่เดิมมีการเปิดให้ผู้ประกอบการเอกชน เช่า เป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์ อาทิ ร้านอาหารของสะดวกซื้อ ศูนย์อาหาร ร้านกาแฟ และบริษัทนำเที่ยว ก่อนที่จะเริ่มปิดตัวลงเนื่องสภาวะทางเศรษฐกิจ และการมีแผนย้ายสถานีรถไฟหลักไปยังสถานีการบางซื่อ ดังรูปประกอบ

1.2. พื้นที่ส่วนต่อขยายด้านซ้าย บริเวณชานชาลาที่ 11 และ 12 เป็นส่วนขยายของชานชาลาของ สถานีรถไฟกรุงเทพ โดยสภาพพื้นที่โดยรอบมีรางรถไฟจำนวน 2 ราง ชานชาลาที่มีหลังจำนวน 2 ข้าง และมีรั้วกั้น ระหว่างพื้นที่ภายในและพื้นที่ภายนอก โดยพื้นที่บริเวณนี้สามารถเข้าออกไปทั้งจากประตูหลังของอาคาร ผู้โดยสาร และเข้าออกผ่านบริเวณจุดบริเวณขนส่งสาธารณะภายนอก

2. ศักยภาพของพื้นที่

1. พื้นที่เป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญระหว่างสถานีที่ต่าง ๆ ในโครงการพัฒนา และเชื่อมต่อพื้นที่ภายนอก และพื้นที่ภายใต้ รวมทั้งอยู่ใกล้กับระบบขนส่งสาธารณะที่หลากหลาย

2. สภาพพื้นที่เดิมมีโครงสร้างเอื้อต่อการใช้ในเชิงพาณิชย์

3. พื้นที่โดยรวมอยู่ใกล้กับแหล่งท่องเที่ยวที่มีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และต่างชาติตลอดทั้งปี

3. สภาพพื้นที่ภายหลังการพัฒนา

จากการสำรวจแบบสอบถามพบว่าพฤติกรรมของตอบแบบสอบถามร้อยละ 42.3 นิยมใช้เวลาไปกับการใช้บริการห้างสรรพสินค้า ดังนั้นแนวคิดการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าว จึงเป็นการพัฒนาพื้นที่ให้เช่าเชิงพาณิชย์ ขนาดพื้นที่ใช้สอยมากกว่า 6,000 ตารางเมตร โดยสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ส่วน ดังนี้

3.1. พื้นที่ให้เช่าเชิงพาณิชย์ บริเวณภายในอาคารพักคอยผู้โดยสาร พื้นที่ขนาด 800 ตารางเมตร โดยปรับปรุงเป็นโครงสร้างเดิมทั้งหมด เพื่อคงไว้ซึ่งเอกลักษณ์ของสถานีรถไฟหัวลำโพง ซึ่งคาดว่าพื้นที่ดังกล่าว

จะเป็นการพัฒนาเพื่อใช้ประโยชน์ในการเป็นห้างสรรพสินค้าขนาดเล็ก และร้านค้าขนาดย่อม ที่ขายสินค้าที่มีระดับ และแสดงถึงอัตลักษณ์ความเป็นไทยไปสู่สากล รวมทั้งการเปิดให้มีพื้นที่สำหรับร้านอาหาร ร้านคาเฟ่ ที่ลักษณะโดดเด่นเพื่อเป็นการดึงดูดกลุ่มเป้าหมาย และสอดคล้องกับพฤติกรรมผู้บริโภคที่ได้ทำการสำรวจในขั้นต้น

3.2. พื้นที่ให้เช่าเชิงพาณิชย์ บริเวณส่วนต่อขยายด้านซ้าย บริเวณชานชาลาที่ 11 และ 12 จะถูกปรับปรุงโครงสร้างโดยการต่ออาคารขนาด 2 ชั้น ในรูปแบบที่กลมกลืนไปกับสถาปัตยกรรมดั้งเดิม และมีความสูงที่ไม่บดบังหรือทำลายทัศนียภาพของสถานี รวมทั้งมีทางเชื่อมต่อไปยังจุดขนส่งสาธารณะ (Transport Hub) ลานจอดรถใต้ดิน พิพิธภัณฑ์ สวนสาธารณะ และลานกิจกรรมบริเวณริมคลองผดุงกรุงเกษม โดยมีแผนการใช้พื้นที่ดังนี้

ชั้นที่ 1 : พื้นที่เชิงพาณิชย์ ภายใต้แนวคิด “Less and More Shops” ที่จะคำนึงถึงข้อจำกัดเชิงพื้นที่ใช้สอยที่ส่งผลต่อการบริหารจัดการสินค้าจัดแสดงหน้าร้าน และการบริหารจัดการคลังสินค้า โดยมุ่งเน้นจะเป็นพื้นที่ให้เชิงพาณิชย์ที่ส่งเสริมสนับสนุนการนำเทคโนโลยี Blockchain และระบบบริหารจัดการร้านค้าอัจฉริยะมาใช้ ตัวอย่างเช่น การเป็นห้างสรรพสินค้าในพื้นที่ขนาดเล็กที่มีสินค้าจัดแสดงหลากหลาย โดยวิธีการให้บริการ “SCAN and GO” ซึ่งจะจัดแสดงเฉพาะสินค้าตัวอย่างในจำนวนจำกัดเพื่อให้ลูกค้าได้ลองมีประสบการณ์เบื้องต้น ก่อนตัดสินใจซื้อผ่านวิธีการสแกน และจ่ายเงินในสมาร์ทโฟน หรือจุดบริการ โดยที่ผู้ใช้บริการจะไม่ได้รับสินค้า ณ จุดชำระเงิน แต่ทางผู้ให้บริการจะจัดส่งไปที่บ้านภายหลัง เป็นต้น

ชั้นที่ 2 : พื้นที่ร้านอาหารเช่าเชิงพาณิชย์แบบเปิดโล่ง (Rooftop) โดยมุ่งเน้นให้พื้นที่เป็นแหล่งรวมร้านอาหารและเครื่องดื่ม ที่มอบประสบการณ์การรับประทานอาหาร และสังสรรค์บนพื้นที่เปิดโล่ง

4. กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมายของหลักของการพัฒนาพื้นที่สามารถแบ่งออกได้ 2 กลุ่ม ดังนี้

1. กลุ่มผู้เช่าพื้นที่ : ผู้ประกอบการรายย่อยที่อัตลักษณ์โดดเด่นที่สามารถเสริมสร้างจุดดึงดูดผู้มาใช้บริการได้ และผู้ประกอบการรายใหญ่ที่ศักยภาพสูงในการเช่าพื้นที่เชิงพาณิชย์ในรูปแบบร่วมลงทุนตามแนวคิดห้างสรรพสินค้าอัจฉริยะ อาทิ กลุ่มห้างสรรพสินค้าที่ผู้เล่นหลักในตลาด และกลุ่มผู้ค้าปลีกที่กิจกรรมเฉพาะ อาทิ จำหน่ายสินค้าปลอดภาษี

2. กลุ่มผู้ใช้บริการ : นักท่องเที่ยวไทย และต่างชาติที่มีกำลังซื้อปานกลาง ที่มาเที่ยวชมสถานที่สำคัญโดยรอบ และเลือกซื้อสินค้า รวมทั้งรับประทานอาหารในบริเวณพื้นที่

5. การศึกษาคู่แข่ง/ธุรกิจในลักษณะเดียวกัน (Competition Analysis)

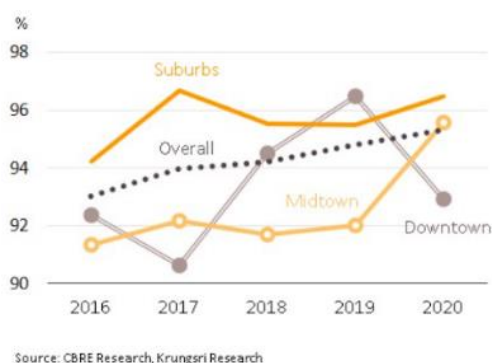
จากการศึกษาคู่แข่ง/ธุรกิจในลักษณะเดียวกัน ของพื้นที่เชิงพาณิชย์ให้เช่าในศูนย์การค้า และห้างสรรพสินค้า บริเวณย่านพระราม 4 สีลม และสยาม จำนวน 4 แห่ง มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5-2)

ตารางที่ 5-2 การศึกษาคู่แข่ง/ธุรกิจให้เช่าพื้นที่เชิงพาณิชย์บริเวณ สามย่าน สยาม และพระราม4 (“One City OCC, ม.ป.ป.”; “สามย่านมิตรทาวน์, ม.ป.ป.”; “I’m Park Samyan, ม.ป.ป.”; “I’m Chinatown, ม.ป.ป.”)

หัวข้อ	One City OCC	สามย่านมิตรทาวน์	I’m Park Samyan	I’m Chinatown
ทำเลที่ตั้ง	ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ	479-481 ถนนเยาวราช เขตสัมพันธวงศ์, เยาวราช กรุงเทพฯ	353 ถนนจุฬาซอย 22 แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ	531 ถนนเจริญกรุง แขวงป้อมปราบ เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ
รูปแบบ	พื้นที่ให้เช่ารูปแบบ สนับสนุน ในอาคาร สำนักงานสูง 61 ชั้น	พื้นที่ให้เช่าในศูนย์การค้า ครบวงจรขนาดใหญ่	พื้นที่เช่าในคอมมูนิตีมอลล์ สูง 4 ชั้น	พื้นที่ให้เช่าคอมมูนิตีมอลล์ในรูปแบบมิกซ์ยูส สไตล์ Modern Chinese
พื้นที่ให้เช่า	6,200 ตร.ม.	36,000 ตร.ม.	20,000 ตร.ม.	4,000 ตร.ม.
ราคาเช่า	800-2,200บาท/ตร.ม./เดือน	เริ่มต้นที่ 1,500 บาท/ตร.ม./เดือน (ข้อมูลเมื่อปี พ.ศ. 2562)	เริ่มต้น 2,000 บาท/ตร.ม./เดือน	เริ่มต้นที่ 3,000 บาท/ตร.ม./เดือน
รายละเอียดในอาคาร	-พื้นที่สำนักงานเกรด A -ร้านอาหาร -สวนลอยฟ้า -CO working space	-ร้านอาหาร -ร้านค้าปลีกสมัยใหม่ -พื้นที่สำนักงาน -พื้นที่อยู่อาศัย -สวนลอยฟ้า	-ร้านอาหาร -ร้านค้าปลีกสมัยใหม่ -สถานเสริมความงาม	-ร้านอาหาร -ร้านค้าปลีกสมัยใหม่ -โรงแรม -ที่พักอาศัย
ศักยภาพพื้นที่	-ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าเพลินจิต -อยู่ภายในอาคารสำนักงานเกรด A ใหญ่ -โครงการในรูปแบบ Mixed Use	-เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสามย่าน -ใกล้กับสถานศึกษา -โครงการในรูปแบบ Mixed Use -เปิด 24 ชม. -ที่จอดรถมากกว่า 1300 คัน	-ใกล้สถานศึกษา และหอพัก -มีที่จอดรถ 100 คัน	-ใกล้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร -ใจกลางย่านเยาวราช -ที่จอดรถ 300 คัน -รูปแบบที่เป็นเอกลักษณ์สไตล์จีนร่วมสมัย
จุดอ่อน	-พื้นที่ปิด อยู่นอกศูนย์การค้า	-	-ห่างไกลจากระบบขนส่งสาธารณะ อาทิ รถไฟฟ้า -ไม่ได้อยู่บนถนนสายหลัก	-ที่จอดรถมีจำกัด -อยู่สถานที่การจราจรติดขัด -ส่วนแบ่งการตลาดจากร้านค้าทั่วไป

6. สถานะตลาดของพื้นที่ให้เช่าเชิงพาณิชย์และการคาดการณ์รายได้เบื้องต้น

จากการศึกษาของศูนย์วิจัยธนาคารกรุงศรีอยุธยา พบว่าปี พ.ศ. 2563 มีพื้นที่ค้าปลีกให้บริการสะสมทั้งสิ้น 6.4 ล้านตารางเมตร ในขณะที่มีความต้องการเช่าพื้นที่ประมาณ 6.1 ล้านตารางเมตร ส่งผลให้อัตราเช่าพื้นที่อยู่ในระดับมากกว่าร้อยละ 95.3 เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.9 จากสิ้นปี พ.ศ. 2562 โดยเฉพาะย่านสุขุมวิท สารธร สีลม พระราม4 (Midtown) มีอัตราเช่าพื้นที่สูงถึงมากกว่าร้อยละ 95 และมีค่าเช่าเฉลี่ยของศูนย์กลางแบบปิด (Enclosed Mall) อยู่ที่ 4,800 บาทต่อตารางเมตร และศูนย์กลางเปิดเปิดโล่ง (Community Mall) อยู่ที่ 1,000-3,000 บาทต่อตารางเมตร ต่อเดือน ดังภาพที่ 5-24



ภาพที่ 5-24 ค่าเช่าเฉลี่ยของศูนย์กลางแบบปิด (Enclosed Mall) ในกรุงเทพมหานคร (Klinchuanchun, 2564)

ทั้งนี้แนวโน้มในอนาคตของธุรกิจพื้นที่ให้เช่าเชิงพาณิชย์ มีแนวโน้มที่ดีจากปัจจัยหนุนด้านการบริโภคภาคเอกชนที่เพิ่มร้อยละ 3-4 ต่อปี การสนับสนุนการลงทุนและกระตุ้นการบริโภคของภาครัฐ และจำนวนนักท่องเที่ยวที่คาดการณ์ว่าจะเพิ่มอยู่ในระดับ 20.7 ล้านคนในปี พ.ศ.2566 ส่งผลทำให้ความต้องการพื้นที่ค้าปลีกให้เช่ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.3-4.0 ในปี พ.ศ. 2566 (ภาพที่5-24) แต่เนื่องด้วยปัจจัยลบด้านการเปลี่ยนแปลงของพฤติกรรมผู้บริโภคบางส่วนที่หันไปซื้อขายสินค้าบนพื้นที่ออนไลน์ ทำให้แนวโน้มลักษณะพื้นที่ให้เช่าในอนาคต มีลักษณะเป็นพื้นที่ที่มีขนาดเล็กลงเพียงพอสำหรับการมีปฏิสัมพันธ์และมอบประสบการณ์จริงก่อนตัดสินใจในช่องทางต่าง ๆ และการคิดค่าเช่าและสัญญาเช่ามีลักษณะยืดหยุ่นปรับเปลี่ยนได้ตามสถานการณ์ที่ไม่แน่นอน

ดังนั้นจากข้อมูลข้างต้นจึงสามารถประมาณการรายได้เบื้องต้นต่อปี โดยไม่ได้คิดต้นทุนการดำเนินการ และปัจจัยอื่น ๆ โดยมีอัตราเช่าพื้นที่อยู่ในระดับเดียวกับ ปี พ.ศ.2563 ที่ร้อยละ 95.3 และค่าเช่าเฉลี่ยต่อเดือน 3,000 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน (ศูนย์วิจัยธนาคารกรุงศรีอยุธยา, 2564) พบว่า รายได้ประมาณการเบื้องต้นของพื้นที่ให้เช่าเชิงพาณิชย์ทั้งหมด 300,000,000 บาทต่อปี

7. ผู้รับผิดชอบหลัก

บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด

3) พื้นที่ลานจอดรถใต้ดิน

พื้นที่พื้นที่ลานจอดรถใต้ดินขนาดอย่างน้อย 1,000 คัน จะถูกพัฒนาบริเวณโดยรอบอนุสรณ์ปฐมฤกษ์รถไฟฟ้าหลวงโดยการหลีกเลี่ยงการสร้างอาคารสูงที่กระทบต่อทัศนียภาพโดยรอบของพื้นที่

1. สภาพพื้นที่เดิม: ชั้นใต้ดินของบริเวณโดยรอบอนุสรณ์ปฐมฤกษ์รถไฟฟ้าหลวง

2. ศักยภาพของพื้นที่:

1. เป็นพื้นที่เข้าถึงง่าย กลางเมือง เชื่อมต่อกับถนนพระรามที่ 4 ถนนพระราม 1 ถนนกรุงเกษม
2. พื้นที่ติดย่านธุรกิจที่มีที่จอดรถไม่เพียงพอต่อความต้องการ เช่น เขาวราช โบ้เบ้ ตลาดน้อย สามย่าน
3. มีพื้นที่ขนาดใหญ่

3. สภาพพื้นที่ภายหลังการพัฒนา

จากข้อมูลการศึกษาสภาพพื้นที่บริเวณใกล้เคียงสถานีกรุงเทพ พบว่าพื้นที่ใกล้เคียงเป็นพื้นที่ย่านธุรกิจที่มีที่จอดรถไม่เพียงพอต่อความต้องการ เช่น เขาวราช โบ้เบ้ ตลาดน้อย สามย่าน และพื้นที่ลานจอดรถของสถานีกรุงเทพ (เดิม) ถูกปรับเป็นพื้นที่สำหรับจอดรถสาธารณะ

พื้นที่บริเวณชั้นใต้ดินของบริเวณโดยรอบอนุสรณ์ปฐมฤกษ์รถไฟฟ้าหลวง ซึ่งเป็นพื้นที่มีขนาดใหญ่ (พื้นที่ประมาณ 12,000 ตารางเมตร) เข้าถึงง่าย เชื่อมต่อกับถนนพระรามที่ 4 ถนนพระราม 1 และถนนกรุงเกษม จึงเหมาะสำหรับพัฒนาเป็นพื้นที่สำหรับจอดรถของผู้ใช้บริการสถานีกรุงเทพจำนวน 1 ชั้น รองรับรถยนต์ได้ประมาณ 850 คัน จักรยานยนต์และจักรยานประมาณ 150 คัน รองรับรถยนต์ไฟฟ้า (มีระบบ EV Charger) เปิดให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง ทุกวัน มีทั้งบริการจอดรถรายชั่วโมง รายวัน และรายเดือน มีแสงสว่างส่องถึงทั่วพื้นที่ ระบบความปลอดภัยมีการติดตั้งกล้องวงจรปิดและเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยคอยดูแล โดยมีบริการจองที่จอดรถล่วงหน้า/ชำระค่าบริการผ่านแอปพลิเคชันได้ (ภาพที่ 5-25)



ภาพที่ 5-25 ตัวอย่างพื้นที่ลานจอดรถในอนาคต

4. กลุ่มเป้าหมาย (Target Group)

ประชาชนทั่วไปที่ใช้รถยนต์/จักรยานยนต์/จักรยานส่วนบุคคลและมีความประสงค์ต้องการที่จอดรถ

5. ผู้รับผิดชอบหลัก

บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด

6. การศึกษาคู่แข่ง/ธุรกิจในลักษณะเดียวกัน (Competition Analysis)

จากการศึกษาคู่แข่ง/ธุรกิจลักษณะเดียวกัน ของพื้นที่เชิงพาณิชย์ให้บริการลานจอดรถในอาคาร บริเวณเยาวราช และสามย่าน จำนวน 3 แห่ง มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5-3)

ตารางที่ 5-3 การศึกษาคู่แข่ง/ธุรกิจให้เข้าพื้นที่จอดรถบริเวณ สามย่าน สยาม และพระราม 4 (Park&Ride Finder Team, 2563 ^{1,2,3})

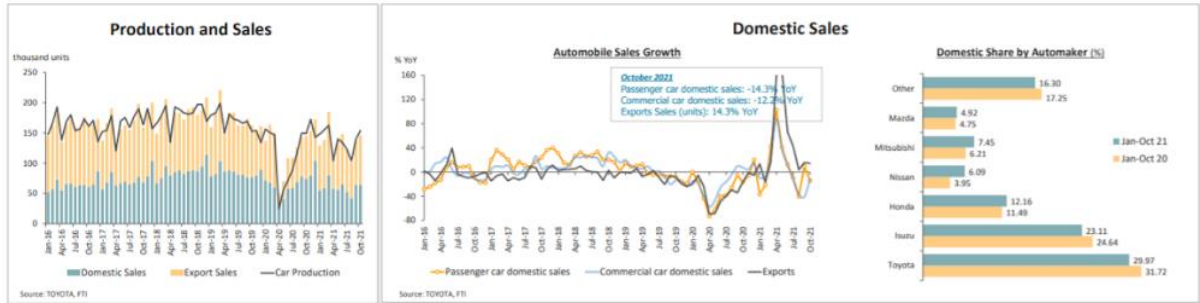
หัวข้อ	SamYan Mitrtown	I'm Chinatown	อุทยาน 100 ปี จุฬาฯ
จุดมุ่งหมาย/ วิสัยทัศน์/พันธกิจ	ลานจอดรถภายในอาคาร SamYan Mitrtown คลังแห่ง อาหารและการเรียนรู้	ลานจอดรถชั้นใต้ดินที่ใหญ่ที่สุดในย่าน เยาวราช ภายในศูนย์การค้าใหญ่ใจกลาง เยาวราช ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ หลากหลาย	ลานจอดรถใต้อาคารอเนกประสงค์ เพื่อ อำนวยความสะดวกให้กับผู้ที่มาทำ กิจกรรมต่าง ๆ ที่อุทยาน 100 ปี จุฬาฯ
ทำเลที่ตั้ง	944 ถนนพระราม 4 แขวงวัง ใหม่ เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร	ถนนเจริญกรุง-เยาวราช (ติดสถานี MRT วัดมังกร ทางออก 1) แขวง ป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพมหานคร	254 ถนนพญาไท แขวงวังใหม่ เขตปทุม วัน กรุงเทพมหานคร
รูปแบบ	-ลานจอดรถภายในอาคาร SamYan Mitrtown -รองรับได้ 361 คัน	-ลานจอดรถภายในอาคาร I'm Chinatown (ชั้นใต้ดิน) -ให้บริการเฉพาะรถยนต์ เท่านั้น -รองรับได้ 300 คัน	-ลานจอดรถใต้อาคารอเนกประสงค์ -ให้บริการเฉพาะรถยนต์ เท่านั้น -รองรับได้ 200 คัน
ช่วงเวลาการ ให้บริการ	6.00 - 24.00 น. ทุกวัน	24 ชั่วโมง ทุกวัน	24 ชั่วโมง ทุกวัน
อัตราค่าบริการ	รถยนต์ 2 ชั่วโมงแรก จอดฟรี 3-4 ชั่วโมง ชั่วโมงละ 20 บาท 5 ชั่วโมงเป็นต้นไป ชั่วโมงละ 50 บาท จักรยานยนต์ 2 ชั่วโมงแรก จอดฟรี 3-4 ชั่วโมง ชั่วโมงละ 10 บาท 5 ชั่วโมงเป็นต้นไป ชั่วโมงละ 20 บาท	15 นาทีแรก จอดฟรี ชั่วโมงที่ 1-2 เหม่าจ่าย 30 บาท ชั่วโมงที่ 3-4 ชั่วโมงละ 30 บาท ชั่วโมงที่ 5 เป็นต้นไป ชั่วโมงละ 50 บาท รายเดือน 4,000 บาท/เดือน (ถึง ธ.ค. 64) ปกติ 5,000 บาท/เดือน *หมายเหตุ เมื่อซื้อสินค้าครบ 100 บาท จอดฟรี 2 ชั่วโมง เมื่อซื้อสินค้าครบ 300 บาท จอดฟรี 3 ชั่วโมง	2 ชั่วโมงแรก 20 บาท (E-stamp 2 ชั่วโมงแรก 10 บาท) ชั่วโมงที่ 3-11 ชั่วโมงละ 20 บาท ชั่วโมงที่ 12-24 เหม่าจ่าย 200 บาท
สิ่งอำนวยความสะดวก/ ความปลอดภัย	- บริการจอดรถรายชั่วโมง - ควบคุมโดยบัตรสมาร์ทการ์ด - กล้องวงจรปิด	- บริการจอดรถรายชั่วโมง - บริการจอดรถรายเดือน - จอดค้างคืนได้ - ควบคุมโดยบัตรสมาร์ทการ์ด	- บริการจอดรถรายชั่วโมง - จอดค้างคืนได้ - ควบคุมโดยบัตรสมาร์ทการ์ด - กล้องวงจรปิด

หัวข้อ	SamYan Mitrtown	I'm Chinatown	อุทยาน 100 ปี จุฬาฯ
	- มีพนักงานรักษาความปลอดภัยคอยดูแล	- กล้องวงจรปิด - มีพนักงานรักษาความปลอดภัยคอยดูแล	- มีพนักงานรักษาความปลอดภัยคอยดูแล
จุดแข็ง	- ความสะดวกสบายในการเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าใต้ดินสถานีสามย่าน - ตั้งอยู่ใกล้แหล่งท่องเที่ยวสำคัญของสามย่าน - มีระบบรักษาความปลอดภัยที่ดี - บริการจอดรถจักรยานยนต์	- ความสะดวกสบายในการเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าใต้ดินสถานีวัดมังกร - ตั้งอยู่ใกล้แหล่งท่องเที่ยวสำคัญของเยาวราช - ทางขึ้น-ลงกว้างขวาง - มีระบบรักษาความปลอดภัยที่ดี	- ความสะดวกสบายในการเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าใต้ดินสถานีสามย่าน - ตั้งอยู่ใกล้แหล่งท่องเที่ยวสำคัญของสามย่าน - ทางขึ้น-ลงกว้างขวาง - มีระบบรักษาความปลอดภัยที่ดี
จุดอ่อน	- ไม่สามารถจอดรถค้างคืนได้ - ไม่มีบริการจอดรถรายเดือน - ไม่เปิดบริการตลอด 24 ชม.	- จำกัดเฉพาะรถยนต์เท่านั้น - จอดรถเกิน 24 ชั่วโมง มีค่าปรับ 2,000 บาท (ไม่รวมค่าธรรมเนียมใช้บริการรายชั่วโมง)	- จำกัดเฉพาะรถยนต์เท่านั้น - ไม่มีบริการจอดรถรายเดือน

7. สถานะตลาดของธุรกิจอาคารที่จอดรถและการคาดการณ์รายได้เบื้องต้น

จากข้อมูลของกลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก พบว่าจำนวนรถตามกฎหมายว่าด้วยรถ ทั้งประเทศ (ข้อมูลล่าสุดในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2564) มีจำนวนทั้งสิ้น 40,887,951 คัน โดยอยู่ในพื้นที่กรุงเทพมหานครจำนวน 11,030,763 คัน คิดเป็น ร้อยละ 27.0 ของจำนวนรถทั้งหมดภายในประเทศ เมื่อแยกพิจารณาเฉพาะรถยนต์และจักรยานยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานครพบว่ามีจำนวนมากถึง 10,734,685 คัน หรือคิดเป็น ร้อยละ 97.3 ของรถทั้งหมดในพื้นที่กรุงเทพมหานคร (กรมการขนส่งทางบก, 2564) และจากการวิเคราะห์แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรมรถยนต์ ในปี 2563-2566 พบว่าอุตสาหกรรมรถยนต์ในปี 2563 ได้รับความกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ที่ทำให้การผลิตรถยนต์หดตัวลงประมาณร้อยละ 32-33 อยู่ที่ 1.35-1.37 ล้านคัน แบ่งเป็นยอดจำหน่ายในประเทศลดลงร้อยละ 30-31 หรือประมาณ 7-7.1 แสนคัน และปริมาณส่งออกลดลงร้อยละ 34-35 อยู่ที่ 6.9-7 แสนคันขณะที่แนวโน้มอุตสาหกรรมยานยนต์ ในปี พ.ศ. 2564-2566 การผลิตรถยนต์ของไทยในระยะ 3 ปีข้างหน้ามีแนวโน้มขยายตัวร้อยละ 3.0-4.0 โดยมีปัจจัยสนับสนุน จาก (1) ความต้องการเปลี่ยนรถใหม่จากโครงการรถคันแรกที่คาดว่าจะยังคงมีอยู่ (2) ความต่อเนื่องของการลงทุนภาครัฐ และการขยายตัวของธุรกิจค้าปลีกออนไลน์และโลจิสติกส์ช่วยหนุนความต้องการรถเพื่อการพาณิชย์ (3) ผู้ประกอบการมีแผนเปิดตัวรถยนต์รุ่นใหม่เพื่อกระตุ้นตลาดอย่างต่อเนื่อง (ทั้งรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายในและรถยนต์ไฟฟ้า) (4) ผลจากเขตการค้าเสรีอาเซียนจะช่วยหนุนตลาดส่งออกในภูมิภาคซึ่งเมื่อพิจารณาเฉพาะขายภายในประเทศจะมีแนวโน้มเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 3.0-4.0 ตามภาวะเศรษฐกิจที่ทยอยฟื้นตัว ซึ่งคาดว่าจะความต้องการรถเพื่อการพาณิชย์จะขยายตัวดีจากการขยายตัวของ

ภาคก่อสร้าง ธุรกิจค้าปลีกออนไลน์ และธุรกิจโลจิสติกส์ (วรรณฯ ยงพิศาลภพ, 2563; ฐานเศรษฐกิจดิจิทัล, 2564) (ภาพที่5-26) โดยค่าเช่าที่จอดรถเฉลี่ย ของพื้นที่ภายในอาคารที่มีระบบรักษาความปลอดภัย ในพื้นที่ใกล้เคียงสถานีกรุงเทพ อาทิ สยาม สามย่าน เยาวราช จะอยู่ที่ 20 บาทต่อชั่วโมงต่อคัน (สำหรับรถยนต์) และ 10 บาทต่อชั่วโมงต่อคัน (สำหรับรถจักรยานยนต์และจักรยาน)



ภาพที่ 5-26 จำนวนการผลิตและส่งออกรถยนต์ของประเทศไทย (วรรณฯ ยงพิศาลภพ, 2563)

ดังนั้น จากข้อมูลข้างต้นจะเห็นได้ว่าการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลภายในประเทศมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น การจัดเตรียมที่จอดรถเพื่ออำนวยความสะดวกกับผู้มาใช้บริการจึงเป็นสิ่งที่จำเป็น และประมาณการณ์รายได้เบื้องต้นต่อปี โดยไม่ได้คิดต้นทุนการดำเนินการ และปัจจัยอื่น ๆ โดยมีค่าเช่าเฉลี่ยต่อชม.ต่อคัน อ้างอิงข้อมูลในปี พ.ศ. 2564 อยู่ที่ 20 บาทต่อชั่วโมงต่อคัน (สำหรับรถยนต์) และ 10 บาทต่อชั่วโมงต่อคัน (สำหรับรถจักรยานยนต์และจักรยาน) และคิดจำนวน 20 ชั่วโมงต่อวัน (หักระยะเวลาการหมุนเวียนรถภายในพื้นที่) พบว่า รายได้คาดการณ์เบื้องต้นของพื้นที่ อยู่ที่ประมาณ 135,000,000 บาท ต่อปี

5.2.3. พื้นที่สวนสาธารณะ ลานกิจกรรมและลานตากการ

1) พื้นที่สวนสาธารณะสีเขียวใจกลางพื้นที่การพัฒนา

พื้นที่สวนสาธารณะสีเขียวใจกลางพื้นที่การพัฒนา จะถูกพัฒนาบริเวณพื้นที่บริเวณรางรถไฟ และจุดสับเปลี่ยนรางรถไฟ ที่อยู่ในแผนการยกเลิกภายใต้แนวคิด “Hua Lamphong Forest ใช้ชีวิตทุกวันให้มีความสุขบนพื้นที่สีเขียวใจกลางกรุง”

1. สภาพพื้นที่เดิม : พื้นที่บริเวณรางรถไฟ และจุดสับเปลี่ยนรางรถไฟ ที่อยู่ในแผนการยกเลิกขนาดพื้นที่ ประมาณ 44,000 ตารางเมตร (ภาพที่ 5-27)



ภาพที่ 5-27 พื้นที่บริเวณรางรถไฟ

2. ศักยภาพของพื้นที่

1. พื้นที่กว้างขนาดใหญ่ในลักษณะพื้นที่แนวนอน
2. เชื่อมต่อการเดินทางที่หลากหลายทั้งทางบกและทางน้ำ ได้แก่ ทางบก สามารถเดินทางด้วยรถส่วนบุคคล รถโดยสารสาธารณะ (รถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ สามล้อ จักรยานยนต์รับจ้าง รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน รถไฟสายสีแดง (อนาคต) และทางน้ำ สามารถเดินทางได้ด้วยเรือเลียบบคลองผดุงกรุงเกษม
3. พื้นที่อยู่ในย่านธุรกิจและชุมชน

3. สภาพพื้นที่ภายหลังการพัฒนา

จากผลการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องต้องการพื้นที่สาธารณะที่ทุกคนสามารถเข้าถึงได้ เป็นพื้นที่สีเขียวให้กับบริเวณโดยรอบ ประกอบกับศักยภาพของพื้นที่ที่เป็นพื้นที่ขนาดใหญ่ลักษณะสี่เหลี่ยมผืนผ้ายาว อยู่ใกล้ระบบขนส่งสาธารณะที่หลากหลาย (รถไฟฟ้า รถประจำทาง เรือ) เชื่อมต่อกับถนนสายสำคัญ (ถนนพระรามที่ 4 ถนนพระรามที่ 1 ถนนกรุงเกษม และถนนรองเมือง) จึงออกแบบการพัฒนาพื้นที่ในแนวคิด “Hua Lamphong Forest ใช้ชีวิตทุกวันให้มีความสุขบนพื้นที่สีเขียวใจกลางกรุง” โดยจัดเป็นพื้นที่สวนสาธารณะ (Urban Forest) ล้อมรอบพื้นที่อาคารสำนักงานและพื้นที่ข้างเคียง โดยมีการจัดสรรพื้นที่ออกเป็น 3 ส่วน (ภาพที่ 5-28) ดังนี้

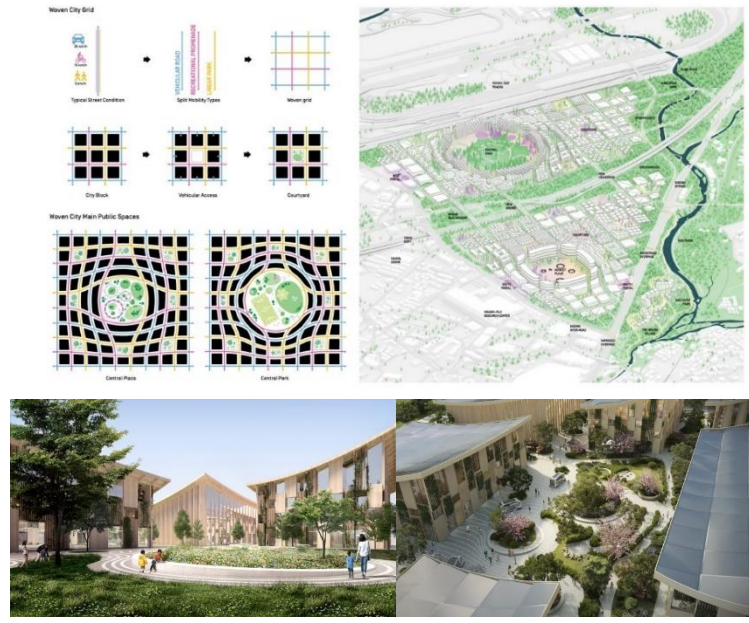


ภาพที่ 5-28 แบบจำลองพื้นที่เช่าสำนักงาน/พื้นที่สีเขียว

1. พื้นที่สนามหญ้าและลานกิจกรรม เป็นลานสนามหญ้าขนาดใหญ่ เหมาะสำหรับการออกกำลังกาย หรือกีฬาประเภทลานที่ไม่ต้องใช้พื้นที่ขนาดใหญ่ เช่น เทนนิส แบดมินตัน เปตอง โดยมีการจัดแบ่งเป็นโซนของ สนามในรูปแบบชั่วคราว ใช้ผ้าแปกกับตาข่ายกันที่สามารถยกออกได้ เมื่อต้องการใช้สถานที่) นอกจากนี้ยังใช้ สำหรับจัดกิจกรรมกลางแจ้งโดยออกแบบกิจกรรมที่เน้นผู้คนเป็นศูนย์กลาง จัดกิจกรรมหมุนเวียนไป ตามช่วงเทศกาลต่าง ๆ อาทิ กิจกรรมออกกำลังกายประจำเดือน ที่เชิญผู้เชี่ยวชาญมาสอนการออกกำลังกาย ให้กับ ผู้ที่สนใจในแต่ละเดือน เช่น มวยไทย ไทเก๊ก ชุมบ้า หรือจัดนิทรรศการรถไฟแบบกลางแจ้งในวัน ครบรอบก่อตั้งรถไฟไทย หรือเปิดให้ภาคส่วนต่าง ๆ เข้ามาใช้สถานที่บางส่วนเพื่อจัดกิจกรรมส่วนบุคคลได้ เช่น งานแต่งงาน โดยกิจกรรมที่จัดได้จะต้องผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ดูแลสถานที่ก่อน

2. สวนหย่อม ทางเดิน ลู่วิ่ง เส้นทางจักรยาน และรางรถไฟฟ้า ตั้งอยู่ล้อมรอบอาคารสำนักงาน มีการการจัดสวนญี่ปุ่นขนาดย่อม เพื่อให้ร่มเงา และความสดชื่นบริเวณอาคารสำนักงาน มีโต๊ะและเก้าอี้สำหรับ นั่งพักผ่อนบริเวณสวนหย่อม โดยแบ่งเป็นเส้นทางเดินเท้า ลู่วิ่ง เส้นทางจักรยาน และรางรถไฟฟ้าตัดผ่าน โดยรางรถไฟฟ้าตัดผ่านภายนอกบริเวณสวนหย่อม สนามหญ้า และเรือนกระจก ซึ่งรถไฟฟ้าจะเชื่อมต่อบริเวณ สวนสาธารณะกับส่วนอื่นๆ ตัวอย่างการจัดสวนเมือง เช่น Woven City ของ Toyota ในกรุงโตเกียว ประเทศ ญี่ปุ่น (ภาพที่ 5-29) และอุทยาน 100 ปี จุฬาฯ กรุงเทพมหานคร (ภาพที่ 5-30) เป็นต้น

3. เรือนกระจกจัดแสดงพันธุ์ไม้ เป็นพื้นที่จัดแสดงพันธุ์ไม้สำหรับชุมชนเมืองและพันธุ์ไม้ท้องถิ่นของ กรุงเทพมหานคร อาทิ พันธุ์ไม้ท้องถิ่นของหัวลำโพง และย่านดังในกรุงเทพฯ อื่น ๆ พันธุ์ไม้สำหรับชีวิตวิถีใหม่ (พันธุ์ไม้ฟอกอากาศ) เป็นต้น โดยภายในมีการจัดแสดงทั้งพืชจริงและภาพเสมือน (VR และ AR) พร้อมกิจกรรม ให้ผู้เยี่ยมชมได้มีส่วนร่วม เช่น การทำของที่ระลึกจากพืช (เช่น ที่คั่นหนังสือทำมือ เป็นต้น) ตัวอย่าง การจัดแสดง เช่น สวนพฤกษศาสตร์ Kew Gardens ในกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ (ภาพที่ 5-31) เป็นต้น



ภาพที่ 5-29 ตัวอย่างการจัดสวน Woven City ของ Toyota ในกรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น (Woven Planet Holdings, Inc., 2021)



ภาพที่ 5-30 ตัวอย่างการจัดสรรพื้นที่สวนของ อุทยาน 100 ปี จุฬาฯ กรุงเทพมหานคร (สำนักงานจัดการทรัพยากรสิ่งแวดล้อมมหาวิทยาลัย, ม.ป.ป.)



ภาพที่ 5-31 ตัวอย่างสวนพฤกษศาสตร์ Kew Gardens ในกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ
(Raven Design, 2017)

4. กลุ่มเป้าหมาย (Target Group)

- 1.ประชาชนทั่วไป
- 2.นักท่องเที่ยวไทย/ต่างชาติ

5. ผู้รับผิดชอบหลัก

บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด

2) พื้นที่สำนักงานให้เช่า

พื้นที่สำนักงานให้เช่า จะถูกพัฒนาขึ้นบนพื้นที่รางรถไฟ และจุดสับเปลี่ยนรางเดิม บริเวณใจกลางพื้นที่หัวลำโพง โดยที่ถูกพัฒนาควบคู่ไปกับ การเกิดขึ้นของสวนสาธารณะ (Urban Forest) ที่ถูกออกแบบมาให้ผสมผสานพื้นที่สีเขียว และการใช้งานของชีวิตคนเมืองอย่างลงตัว ดังอธิบายไว้ในข้อ 3.1

1. สภาพพื้นที่เดิม

พื้นที่สำหรับรางรถไฟ เป็นแนวยาวจากทิศตะวันตกไปทิศเหนือ โดยตัวรางใช้เดินทางไปยังภาคต่าง ๆ ที่สำคัญ 5 สาย คือ สายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ สายใต้ สายตะวันออก และสายแม่กลอง

2. ศักยภาพของพื้นที่

1. พื้นที่กว้างขนาดใหญ่ในลักษณะพื้นที่แนวนอน
2. พื้นที่อยู่ใกล้ระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้า และสามารถเชื่อมต่อกับถนนสายสำคัญ
3. พื้นที่อยู่ย่านธุรกิจที่สำคัญ (Midtown) ที่ความต้องการเช่าพื้นที่สำนักงานอยู่ระดับสูงต่อเนื่อง

(Knight Frank, 2021)

3. สภาพพื้นที่ภายหลังการพัฒนา

จากการสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง พบว่ามีความต้องการให้มีแนวทางการพัฒนาไปเป็นสถานที่สวยงาม เพื่อการพักผ่อน ออกกำลังกาย และไม่เห็นด้วยกับแนวทางการพัฒนาไปเป็นตึกสูงซึ่งอาจบดบังทัศนียภาพโดยรอบ และลดทอนเอกลักษณ์ของพื้นที่ส่วนสถานีกรุงเทพ

ด้วยศักยภาพของพื้นที่ส่วนรางเป็นแนวยาวอยู่ส่วนกลางของพื้นที่สถานีกรุงเทพ ได้เสนอแนวทางการพัฒนาให้พัฒนาเป็นอาคารพาณิชย์ ภายใต้แนวคิด “Hua Lamphong Forest ใช้ชีวิตทุกวันให้มีความสุขบนพื้นที่สีเขียวใจกลางกรุง” (ภาพ 5-32) โดยมีลักษณะเป็นอาคาร Low Rise และต้องมีพื้นที่ว่างไม่น้อยกว่า 10 ใน 100 ส่วนของพื้นที่ชั้นใดชั้นหนึ่งที่สูงที่สุดของอาคาร ตามกฎกระทรวงฉบับที่ 55 (พ.ศ. 2543) ข้อ 33 วรรค 2 ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 โดยมีแนวทางการพัฒนาพื้นที่โดยให้เอกชนเข้ามาเช่า ซึ่งสอดคล้องกับการตอบแบบสอบถามแสดงความเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ โดยเห็นด้วยในการพัฒนาเป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์ร่วมกับภาคเอกชน ส่วนแนวคิดในการพัฒนาอาคารเชิงพาณิชย์ และมีการบริหารจัดการภายในอาคารตามเกณฑ์มาตรฐานอาคารเป็นสุข (The SOOK Building Standard) (สถาบันอาคารเขียวไทย, 2564) โดยนำองค์ประกอบที่สำคัญมาประยุกต์ใช้ในการเป็นแนวทางการพัฒนา 3 ด้าน ดังนี้

1. การคำนึงถึงสภาพแวดล้อม (Biophilia & Neighborhood) การพัฒนาอาคารต้องมีความสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อมภายนอกที่เป็นธรรมชาติ สามารถเชื่อมโยงไปยังสถานที่ต่าง ๆ ได้ เช่น สวนสาธารณะ ร้านอาหาร และสถานที่ท่องเที่ยวซึ่งมีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ของชุมชน มีพื้นที่ของตัวอาคารสำหรับทำกิจกรรมต่าง ๆ และการออกแบบทางสถาปัตยกรรมของตัวอาคารต้องมีความสอดคล้องกับอัตลักษณ์ของสภาพวัฒนธรรมภายในพื้นที่ โดยมีตัวแบบการพัฒนาจากโรงแรม La Fonda on the Plaza เมืองซานตาเฟ

(Santa Fe) รัฐนิวเม็กซิโก ประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งตั้งอยู่บนพื้นที่ประวัติศาสตร์บนพื้นที่ อาคารมีสถาปัตยกรรมที่โดดเด่นเป็นลักษณะเฉพาะของทางตะวันตกเฉียงใต้ของอเมริกา (Pueblo Revival Architecture) โดยตัวอาคารสามารถเชื่อมต่อไปยังสถานที่ต่าง ๆ จากแนวทางดังกล่าวได้ส่งเสริมการพัฒนาที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ของพื้นที่โดยไม่ได้ลดทอนคุณค่าเดิม และใช้ต้นทุนทางด้านวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์เพื่อเพิ่มมูลค่าให้กับพื้นที่โดยรอบ



ภาพที่ 5-32 แบบจำลองพื้นที่สำนักงานให้เช่า ภายใต้แนวคิด “Hua Lamphong Forest”

2. การออกแบบสถาปัตยกรรม (Architectural Design) เป็นแนวทางที่ส่งเสริมการพัฒนาสภาพแวดล้อมภายในอาคาร เพื่อให้การใช้งานด้านต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เช่น การออกแบบเพื่อการใช้งานให้กับคนทุกกลุ่มในสังคม (Universal Design) ที่มีข้อจำกัดในการใช้สถานที่ การออกแบบอาคารให้ผู้ใช้อาคารได้รับทัศนียภาพที่ดี และแสงธรรมชาติที่มีความเหมาะสม ซึ่งช่วยให้รู้สึกผ่อนคลายไม่อึดอัด โดยมีตัวแบบการพัฒนาจาก Melbourne Quarter เมืองเมลเบิร์น ประเทศออสเตรเลีย โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อเป็นศูนย์กลางของการเชื่อมโยงระหว่างอดีตและอนาคตในพื้นที่เข้าด้วยกัน โดยได้พัฒนาในส่วนของพื้นที่การทำงาน ที่คอยอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้งาน พัฒนาใน ส่วนของพื้นที่ที่อยู่อาศัย มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพิ่มในส่วนพื้นที่สีเขียวภายในตัวอาคารซึ่งจะช่วยรองรับแสงอาทิตย์ จากตัวอาคารสามารถมองเห็นวิวภายนอก แต่ยังคงไว้ซึ่งความเป็นส่วนตัวของผู้ใช้งาน และพัฒนาในส่วนของพื้นที่สาธารณะโดยพัฒนาเป็นพื้นที่เปิดโล่งเพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อระหว่างเส้นทาง (ภาพที่ 5-33)

3. ระบบสิ่งแวดล้อมและวิศวกรรม (Environmental System & Engineering) แนวคิดการพัฒนาแบบ Active Design ด้วยระบบ วิศวกรรมอาคารด้านต่าง ๆ ช่วยส่งเสริมการบริหาร และควบคุมสภาพแวดล้อมภายในอาคารให้มีคุณภาพ และเหมาะสมกับผู้ใช้งาน เช่น การติดตั้งการกรองอากาศภายนอกก่อนเข้าอาคาร การสร้างมาตรฐานคุณภาพอากาศภายในอาคาร (Indoor Air Quality) ซึ่งเป็นเกณฑ์การพัฒนาที่บังคับเพื่อให้ความเป็นอยู่ภายในตัวอาคารมีคุณภาพอากาศที่ดี การเปิดพื้นที่บางส่วนเพื่อให้ลมไหลผ่านเพื่อสร้างให้อากาศหมุนเวียนและถ่ายเท มีระบบติดตั้งการตรวจวัดคุณภาพน้ำที่ใช้ภายในอาคาร และการจัดการระบบน้ำเสียจากตัวอาคารภายหลังการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวการใช้บริการสาธารณูปโภคในตัวอาคารต้องไม่กระทบต่อพื้นที่โดยรอบ



ภาพที่ 5-33 ตัวอย่างแนวคิดการพัฒนาพื้นที่สำนักงานให้เช่า

4. กลุ่มเป้าหมาย

ผู้เช่า : กลุ่มธุรกิจ Start Up ที่ศักยภาพสูง แนวใหม่ที่ต้องการพื้นที่สำนักงานสมัยใหม่ที่สามารถปรับเปลี่ยนการใช้งานได้อย่างเหมาะสม

5. การศึกษาคู่แข่ง/ธุรกิจในลักษณะเดียวกัน (Competition Analysis) :

จากการศึกษาคู่แข่ง/ธุรกิจในลักษณะเดียวกัน ของพื้นที่สำนักงานให้เช่า และห้างสรรพสินค้า บริเวณย่านพระราม 4 สีลม และสยาม จำนวน 4 แห่ง มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 5-4: การศึกษาคู่แข่ง/ธุรกิจให้เช่าพื้นที่สำนักงานให้เช่า บริเวณ สามย่าน สยาม และพระราม 4 (Irent, ม.ป.ป.^{1,2,3,4})

หัวข้อ	จามจุรี สแควร์	สามย่านมิตรทาวน์	ตั้งอ่าวปาก	เอฟวายไอ
ทำเลที่ตั้ง	ถนนพระราม 4 แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ	ถนนพระราม 4 แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ	320 ถนนพระราม 4 แขวงมทฤฒนาราม เขตบางรัก กรุงเทพฯ	อาคาร 2525 ถนนพระราม 4 แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ
รูปแบบ	พื้นที่สำนักงานให้เช่า 40 ชั้น เพดานสูง 2.9 เมตร ขนาดพื้นที่ให้เช่า 140-3250 ตร.ม.	พื้นที่สำนักงานให้เช่าอัจฉริยะ 31 ชั้น เพดานสูง 2.9 เมตร ขนาดพื้นที่ให้เช่า 120 ตร.ม. ขึ้นไป	พื้นที่สำนักงานให้เช่าทั้งอาคาร 12 ชั้น	พื้นที่สำนักงานให้เช่าทั้งอาคาร 12 ชั้น เพดานสูง 2.9 เมตร
พื้นที่ให้เช่า	90,000 ตร.ม.	65,000 ตร.ม.	8,000 ตร.ม.	48,000 ตร.ม.
ราคาเช่า	1,000บาท/ตร.ม./เดือน	เริ่มต้นที่ 1,200 บาท	เริ่มต้น 380 บาท/ตร.ม./เดือน	เริ่มต้นที่ 950 บาท/ตร.ม./เดือน
รายละเอียดในอาคาร	-พื้นที่สำนักงาน เกรด A -ร้านอาหาร -ลิฟต์ 24 ตัว	-พื้นที่สำนักงาน เกรด A -ร้านอาหาร -ห้างสรรพสินค้า	-ธนาคารธนชาติ	-พื้นที่สำนักงาน เกรด A -ร้านอาหาร -โรงแรม

	-ที่จอดรถ 2,000 คัน	-พื้นที่อยู่อาศัย -ที่จอดรถ 1,700 คัน		-ที่จอดรถ 746 คัน
ศักยภาพพื้นที่	-เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน สามย่าน -โครงการในรูปแบบ Mixed Use และห้างสรรพสินค้าขนาด เล็ก -อยู่ใกล้กับแหล่งธุรกิจ และ สถานศึกษา	-เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน สามย่าน อยู่ใกล้กับแหล่งธุรกิจ และ สถานศึกษา -โครงการในรูปแบบ Mixed Use -เปิด 24 ชม.	-ใกล้สถานีรถไฟฟ้าหัว ลำโพง -มีที่จอดรถ 150 คัน	-ใกล้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน คลองเตย -รูปแบบที่เป็นเอกลักษณ์สไตล์ จีนร่วมสมัย
จุดอ่อน	-อาคารสร้างมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551	-ที่จอดรถค่อนข้างน้อย	-ที่จอดรถค่อนข้างน้อย -อาคารค่อนข้างเก่า -อาคารใช้ประโยชน์ เชิงเดียว	-ที่จอดรถน้อย -อยู่สถานที่การจราจรติดขัด

6. สภาพตลาดของพื้นที่สำนักงานให้เช่า และการคาดการณ์รายได้เบื้องต้น

จากการศึกษาเรื่อง Bangkok Office Market Overview Q3 2021 คาดการณ์ปริมาณพื้นที่สำนักงานให้เช่าสะสมในกรุงเทพฯ ณ ไตรมาส 3 ของปี พ.ศ. 2565 อยู่ที่ 5.53 ล้านตารางเมตร (Knight Frank, 2021) และจะมีภาพรวมอัตราการเช่าพื้นที่อยู่ประมาณร้อยละ 89.9 ในขณะที่พื้นที่ให้เช่าเกรด A พบว่ามีแนวโน้มอัตราการเช่าพื้นที่เพิ่มขึ้นอยู่ประมาณร้อยละ 0.5 โดยจะมีอัตราการเช่าพื้นที่สูงสุดอยู่ร้อยละ 90.4 ณ สิ้นปี พ.ศ. 2565 ในส่วนของค่าเช่าเฉลี่ยของพื้นที่สำนักงานเกรด A อยู่ที่ 1,111 บาท และแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องร้อยละ 4.1 ในอีก 10 ปี ข้างหน้า ทั้งนี้แนวโน้มของตลาดพื้นที่สำนักงานให้เช่า เผชิญกับการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการทำงานรูปแบบกึ่งออนไลน์ ทำให้ความต้องการของผู้เช่าพื้นที่ที่ต้องการพื้นที่เช่าที่มีขนาดเล็กลง แต่การเข้าถึงที่สะดวก และมีคุณภาพมากยิ่งขึ้น

ดังนั้น จากข้อมูลข้างต้นจึงสามารถประมาณการณรายได้เบื้องต้นต่อปี โดยไม่ได้คิดต้นทุนการดำเนินการ และปัจจัยอื่น ๆ โดยมีอัตราเช่าพื้นที่อยู่ในระดับเดียวกับ ปี พ.ศ. 2565 ที่ร้อยละ 90.4 และค่าเช่าเฉลี่ยต่อเดือน 1,111 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน พบว่า รายได้ประมาณการเบื้องต้นของพื้นที่ให้เช่าเชิงพาณิชย์ทั้งหมด อยู่ที่ประมาณ 120,000,000 ต่อปี

7. ผู้รับผิดชอบหลัก

บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด

3) พื้นที่โดยรอบอนุสาวรีย์ศิลาฤกษ์ (พื้นที่บริเวณด้านบนของอาคารจอดรถใต้ดิน)

จากการทบทวนวรรณกรรม (Literature Review) พบว่ากรุงเทพฯ นั้นยังขาดเป็นพื้นที่สาธารณะอยู่มาก (Kongphunphin, lamtrakul & Srivanit, 2018) ประกอบกับจากผลสำรวจพบว่าพฤติกรรมของคนในปัจจุบันนั้นนิยมไป ห้างสรรพสินค้า (ร้อยละ 42.3) ร้านอาหาร/ร้านกาแฟ (ร้อยละ 25.7) และตลาดนัด (ร้อยละ 9) ตามลำดับ ดังนั้นจากข้อมูลดังกล่าว จึงมีแนวคิดออกแบบพื้นที่โดยรอบอนุสาวรีย์ศิลาฤกษ์ ซึ่งเป็นพื้นที่บริเวณด้านบนของอาคารจอดรถใต้ดินซึ่งมีขนาดประมาณ 15,000 ตารางเมตร นั้นจะถูกพัฒนาภายใต้แนวคิด “Access to Space for All” ที่จะพื้นที่เปิดให้คนทุกเพศทุกวัยสามารถเข้าถึงพื้นที่ได้ โดยแบ่งการใช้งานออกเป็น 2 ประเภทคือ

1. **พื้นที่สาธารณะ (Public Space)** ในพื้นที่บริเวณดังกล่าว จะถูกปรับภูมิทัศน์ให้มีความปลอดภัย สะอาด และสะดวกมากขึ้นเพื่อเอื้อให้เกิดการเดินทางตามหลักการของ Walkability City รวมถึงเพื่อเป็นการรองรับสังคมในอนาคตที่มีลักษณะเป็นสังคมผู้สูงอายุ (Aging Society) อีกด้วย โดยพื้นที่ดังกล่าวจะกลายเป็นลานกิจกรรมสันทนาการ ให้ผู้คนทุกเพศทุกวัยเข้าใช้ได้

2. **พื้นที่เชิงพาณิชย์ (Commercial Space)** กล่าวคือ พื้นที่บริเวณโดยรอบลานกิจกรรมนั้น จะจัดให้มีถนนคนเดินบริเวณริมคลองผดุงกรุงเกษม รวมถึงให้มีรถขายอาหาร (Food Truck) โดยเป็นการนำอาหารหรือผลิตภัณฑ์จากชุมชนย่านข้างเคียงมาขายกับผู้ที่เข้ามาใช้บริการ โดย Food Truck จะมีการตั้งจุดเด่นของพื้นที่ทั้งการให้มี Food Truck ในรูปแบบทั่วไป และยังเป็น Goods Truck ที่ปรับเปลี่ยนไปขายผลิตภัณฑ์ได้หลายรูปแบบ รวมถึงมีการใช้ตู้โดยสารรถไฟมาใช้ในการขายผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ ซึ่งแนวคิดดังกล่าวมีต้นแบบมาจากประเทศเยอรมนี ที่มีการทำซูเปอร์มาร์เก็ตบนรถไฟ สำหรับขายผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ ให้กับประชาชน (ภาพที่5-34)



ภาพที่ 5-34 รถไฟซูเปอร์มาร์เก็ตในประเทศเยอรมัน และแบบจำลองการขายอาหารแบบ Food/Goods Truck (Rewe Group, 2021)

ทั้งนี้รายได้หลักที่จะมาจากการให้ Food Truck เข้ามาขายสินค้าและผลิตภัณฑ์ในพื้นที่นั้น มาจากการเก็บค่าเช่าที่รายวัน ซึ่งราคาก็แตกต่างกันไปตามพื้นที่และทำเลที่ตั้ง ยกตัวอย่างในบริเวณพื้นที่กรุงเทพฯ (ทำเลขายของ, 2563) เช่น

- Urban Square (ประชาชื่น): 100 บาท (ขายได้ตั้งแต่ 16.00 - 22.00 น.)
- เสนีย์ ฟู๊ด มาร์เก็ต (ภาษีเจริญ): 300 บาท (ขายได้ตั้งแต่ 17.00 - 2.00 น.)

5.2.4. พื้นที่ให้เช่าอาคารเชิงพาณิชย์เพื่อสังคม

1) พื้นที่ให้เช่าอาคารเชิงพาณิชย์เพื่อสังคม ริมนนรอนเมือง

พื้นที่ให้เช่าเชิงพาณิชย์เพื่อสังคม ขนาดประมาณ 4,000 ตารางเมตร ภายใต้แนวคิด “New Gate of Local Enterprise” โดยพัฒนาก่อสร้างเป็นอาคารพาณิชย์ให้เช่าเพื่อสังคมที่ทันสมัย ขนานไปกับถนนรอนเมือง ภายในพื้นที่ของสถานีรถไฟกรุงเทพ

1. สภาพพื้นที่เดิม

เป็นพื้นที่ที่อยู่ระหว่างขานชาลาที่ 1 ของสถานีรถไฟกรุงเทพ กับถนนรอนเมือง และขนานไปกับถนนรอนเมืองจนถึงด้านสะพานกษัตริย์ศึก โดยมีลักษณะเป็นพื้นที่ปิด มีรั้วกั้นระหว่างพื้นที่ของการรถไฟและถนนรอนเมือง โดยมีทางเข้าออกเชื่อมกับถนนรอนเมือง ซึ่งสงวนไว้เฉพาะเจ้าหน้าที่ของการรถไฟ นอกจากนี้ ในบริเวณนี้ยังมีอาคารหอสัญญาณกรุงเทพ ซึ่งมีหน้าที่บังคับการจราจรของรถไฟในการเข้าออกสถานี พื้นที่ในส่วนที่เหลือเป็นรางรถไฟ ซึ่งมีรถไฟจอดอยู่ ส่วนด้านนอกของรั้วการรถไฟริมนนรอนเมือง มีร้านค้าร้านอาหารขนาดเล็กของชุมชนริมนนรอนเมืองตั้งอยู่ตลอดแนวถนน (รูปที่ 5-35)



รูปที่ 5-35 สภาพพื้นที่ปัจจุบันบริเวณ
ริม ถนนรอนเมืองติดกับพื้นที่สถานีรถไฟ
กรุงเทพ (Google, n.d.)

2. ศักยภาพของพื้นที่

1. พื้นที่เข้าถึงง่าย ติดถนนรอนเมือง ที่เชื่อมต่อกับถนนพระรามที่ 6 ซึ่งเป็นถนนสายหลัก
2. สามารถพัฒนาให้เป็นพื้นที่เปิด เพื่อดึงศักยภาพของพื้นที่ด้านที่ติดถนน และชุมชน
3. มีร้านค้า ร้านอาหารของชุมชนโดยรอบอยู่แล้ว ซึ่งสามารถนำร้านค้าของชุมชนเข้ามาอยู่ในพื้นที่ของสถานี เพื่อสร้างความยึดโยงชุมชนกับสถานีมากยิ่งขึ้น

3. พื้นที่หลังการพัฒนา

จากการเก็บสำรวจความต้องการของประชาชนพบว่า ประชาชนต้องการการมีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ ถึงร้อยละ 30 มากเป็นอันดับหนึ่ง อีกทั้งผลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกของผู้มีส่วนได้เสีย โดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนข้างเคียงสถานีกรุงเทพ พบว่าชุมชนต้องการมีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่ มีความรู้สึกผูกพัน และต้องการเข้าไปร่วมใช้ ปกป้อง รักษา อนุรักษ์พื้นที่สถานีกรุงเทพ ดังนั้นคณะผู้จัดทำจึงได้เสนอแนวคิดการพัฒนาพื้นที่บริเวณนี้เป็นพื้นที่ให้เช่าเชิงพาณิชย์เพื่อสังคม โดยมีขนาดพื้นที่ใช้สอยรวมประมาณ 4,000 ตารางเมตร มีลักษณะคล้ายตึกแถว หรือห้องชุดเพื่อการพาณิชย์ สามารถเข้าถึงได้ทั้งจากถนนรอนเมือง และจากพื้นที่ภายในโครงการ โดยเป็นการพัฒนาให้เป็นพื้นที่เปิด โดยรื้อถอนรั้วกั้นบางส่วนออกและพัฒนา

เป็นทางเดินเข้าสู่ร้านค้า และพื้นที่โครงการภายใน โดยพื้นที่ให้เช่ามีลักษณะเป็นอาคารขนาดเล็ก ขนาดประมาณ 50-100 ตารางเมตร มีความสูง 1 – 2 ชั้น ที่ออกแบบให้มีความทันสมัย สามารถมองเห็นทั้งจากด้านถนนรองเมือง และจากภายในโครงการ มีความโปร่งสบาย ให้แสงสว่างเข้าถึงภายในตัวอาคาร ขณะเดียวกันก็ได้การไหลเวียนของลม และการถ่ายเทอากาศที่ดีขึ้น ให้การบริการเป็นร้านค้าขนาดย่อม อาทิ ร้านอาหาร คาเฟ่ ร้านให้บริการรูปแบบต่าง ๆ ดึงเอาร้านค้าของชุมชนริมถนนรองเมืองเข้ามาเช่าพื้นที่ นอกจากนี้ บริเวณอาคารหอสัญญาณกรุงเทพ อาจปรับปรุงให้เป็นหอชมเมืองภายในโครงการ และให้เอกชนเช่าเป็นร้านค้าสำหรับชมทัศนียภาพของโครงการ เนื่องจากพื้นที่มีศักยภาพเป็นพื้นที่สูง สามารถมองเห็นทั้งโครงการจากอาคารสถานีกรุงเทพจนถึงสะพานกษัตริย์ศึก โดยมีต้นแบบการพัฒนาดังรูปที่ 5-36



ภาพที่ 5-36 (ก) ย่านศูนย์การค้าริมถนน บริเวณ Collage Mall รัฐ Indiana ประเทศสหรัฐอเมริกา (Onyx Creative, 2021) (ข) แบบจำลองสามมิติของพื้นที่หลังการพัฒนา

4. กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมายของหลักของการพัฒนาพื้นที่สามารถแบ่งออกได้ 2 กลุ่ม ดังนี้

1. **กลุ่มผู้เช่าพื้นที่** : ผู้ประกอบการรายย่อยที่ประกอบธุรกิจร้านค้าและบริการบริเวณถนนรองเมืองเดิมและพื้นที่ใกล้เคียง เพื่อเป็นการดึงผู้ประกอบการที่ประกอบธุรกิจอยู่แล้วเข้ามาใช้พื้นที่ ตอบสนองต่อความต้องการของชุมชนข้างเคียงที่มีความผูกพันกับสถานีรถไฟกรุงเทพ ได้เข้ามาใช้ประโยชน์และมีความรู้สึกเป็นเจ้าของสถานที่โดยอาจพิจารณาเก็บค่าเช่าในระดับต่ำ เพื่อส่งเสริมธุรกิจของในพื้นที่

2. **กลุ่มผู้ใช้บริการ** : ประชาชนทั่วไป ที่มาจากภายในโครงการ และผู้ที่อาศัยอยู่ในชุมชนบริเวณถนนรองเมือง รวมไปถึงนักท่องเที่ยวที่มีกำลังซื้อปานกลางถึงต่ำ

5. การศึกษาคู่แข่ง/ธุรกิจในลักษณะเดียวกัน (Competition Analysis)

จากการศึกษาคู่แข่ง/ธุรกิจในลักษณะเดียวกัน ของพื้นที่เชิงพาณิชย์ให้เช่าในลักษณะ ตึกแถว หรือห้องชุด บริเวณย่านปทุมวัน ป้อมปราบศัตรูพ่าย สีลม และสามย่าน จำนวน 4 แห่ง มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5-5)

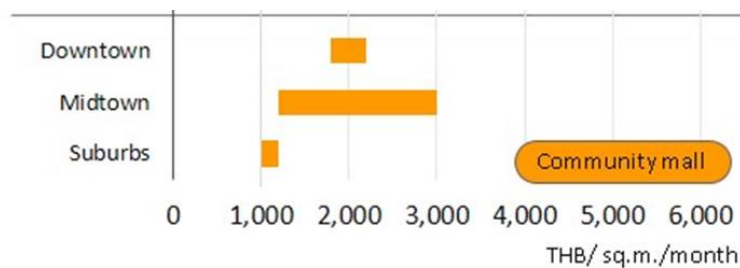
ตารางที่ 5-5 การศึกษาคู่แข่ง/ธุรกิจพื้นที่ให้เช่าเชิงพาณิชย์ บริเวณใกล้เคียงพื้นที่สถานีกรุงเทพ (DDproperty, ม.ป.ป.; “คลองถมเซ็นเตอร์, ม.ป.ป.”; Livinginsider, ม.ป.ป.; “ตึกแถวติดถนนพระรามที่ 4,” ม.ป.ป)

หัวข้อ	อาคารพาณิชย์ย่านปทุมวัน	คลองถมเซ็นเตอร์	อาคาร Silom 64	ตึกแถว ติดถนนพระรามที่ 4
ทำเลที่ตั้ง	ถนนจรัลเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ	ถนนวรจักร แขวง ป้อมปราบ เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ	อาคารสีลม64 ถนนสีลม สุริยวงศ์ บางรัก กรุงเทพฯ	ถนนพระรามที่ 4 แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ
รูปแบบ	พื้นที่ให้เช่าชั้นแรกภายในตึกสำนักงานพาณิชย์ สูง 7 ชั้น	พื้นที่ให้เช่าในศูนย์การค้าขนาดใหญ่	พื้นที่ให้เช่าชั้น 1 ในอาคารเพื่อเชิงพาณิชย์ตั้งอยู่ใจกลาง	พื้นที่ให้เช่าชั้น 1 ภายในตึกแถว
พื้นที่ให้เช่า	25 ตร.ม.	10 ตร.ม.	20 ตร.ม.	22 ตร.ม.
ราคาเช่า	400 บาท/ตร.ม./เดือน	1,500 บาท/ตร.ม./เดือน	1,450 บาท/ตร.ม./เดือน	680 บาท/ตร.ม./เดือน
รายละเอียดในอาคาร	-สำนักงานออฟฟิศ	-ห้องเช่าสำหรับขายสินค้าภายในโครงการ	-ร้านค้า -ที่พักอาศัย -Co-working Space -สำนักงานให้เช่า	-ร้านอาหาร -ร้านค้า -อาคารสำนักงาน -ที่พักอาศัย
ศักยภาพพื้นที่	-ใกล้กับสถานีรถไฟกรุงเทพ -ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าวัดท่าโพธิ์ -ใกล้กับถนนพระรามที่ 6	-ตั้งอยู่ใจกลางเมือง ใกล้กับเยาวราช สำเพ็ง -ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าวัดมังกร และสถานีสามยอด -มีอาคารจอดรถ	-ติดกับสถานีรถไฟฟ้า BTS ศาลาแดง ใกล้กับ MRT L สถานีสีลม -มีอาคารจอดรถ	-ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าสามย่าน -ใจกลางตั้งอยู่ใจกลางเมือง ใกล้กับจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
จุดอ่อน	-พื้นที่อยู่ในซอยขนาดเล็ก	-โครงการเปิดมานานกว่า 20 ปี สภาพไม่ทันสมัย -ของผิดกฎหมาย	-	-ไม่มีที่จอดรถ

6. สภาวะตลาดของพื้นที่ให้เช่าเชิงพาณิชย์และการคาดการณ์รายได้เบื้องต้น

จากการศึกษาอาคารเชิงพาณิชย์ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ของศูนย์วิจัยกรุงศรี ธนาคารกรุงศรีอยุธยาพบว่า พื้นที่สถานีกรุงเทพจัดอยู่ในย่านรอบใจกลางเมือง (Midtown) ซึ่งเป็นย่านที่มีความสำคัญในการทำธุรกิจและพาณิชย์กรรม สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้โดยรถไฟฟ้าวัดท่าโพธิ์ ซึ่งพื้นที่การพัฒนาบริเวณนี้

มีลักษณะคล้ายคอมมูนิตี้มอลล์ (Community Mall) ซึ่งเป็นพื้นที่เช่าภายในโครงการแบบเปิดโล่ง เน้นให้บริการลูกค้าในพื้นที่ใกล้เคียงเป็นหลัก โดยมีระยะการครอบครองฐานลูกค้าต่ำกว่าพื้นที่ศูนย์การค้าแบบปิด (Patchara Klinchuanchun, 2564) โดยในปี 2563 คอมมูนิตี้มอลล์มีพื้นที่รวม 1.0 ล้านตารางเมตร (สัดส่วนร้อยละ 16 ของพื้นที่ค้าปลีกสะสมทั้งหมด) เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.1 จากปี 2562 สำหรับความต้องการเช่าอยู่ที่ 9.4 แสนตารางเมตร เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.8 ส่งผลให้อัตราการเช่าพื้นที่อยู่ในระดับร้อยละ 91.4 ทรงตัวจากปี 2562 โดยพบว่ามีค่าเช่ารายเดือนตั้งแต่ 1,000 - 3,000 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน (ภาพที่ 5-37) โดยอัตราการเช่าพื้นที่ลดลงอยู่ที่ระดับร้อยละ 87-88 (ค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 3 ปี ร้อยละ 92.6) (Patchara Klinchuanchun, 2564)



Source: CBRE Research, Krungsri Research

Retail Rents by Segment in 2020

ภาพที่ 5-37 แผนภาพแสดงราคาเช่าของพื้นที่เช่าแบบคอมมูนิตี้มอลล์ ในปี 2563
(ดัดแปลงจาก Patchara Klinchuanchun, 2564)

ดังนั้นจากข้อมูลข้างต้นจึงสามารถประมาณการณ์รายได้เบื้องต้นต่อปี โดยไม่ได้คิดต้นทุนการดำเนินการ และปัจจัยอื่น ๆ โดยมีอัตราเช่าพื้นที่อยู่ในระดับเดียวกับปี พ.ศ. 2563 ที่ร้อยละ 92 และคิดค่าใน ระดับต่ำสุดของช่วงราคาพื้นที่ให้เช่าแบบคอมมูนิตี้มอลล์ในย่านรอบใจกลางเมือง เพื่อส่งเสริมธุรกิจของชุมชนใกล้เคียง โดยมีค่าเช่าที่ 1,000 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน พบว่า รายได้ประมาณการณ์เบื้องต้นของพื้นที่ให้เช่าเชิงพาณิชย์ทั้งหมด 4,000 ตารางเมตร อยู่ที่ 44,000,000 บาทต่อปี

7. ผู้รับผิดชอบหลัก

บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด

5.2.5. พื้นที่ห้องสมุดและพื้นที่ทำงานร่วมกัน (Co-working Space)

1) พื้นที่ห้องสมุดและพื้นที่ทำงานร่วมกัน (Co-working Space) บริเวณตึกพัสดุยศเส

พื้นที่ห้องสมุดและพื้นที่ทำงานร่วมกัน (Co-working Space) จะถูกพัฒนาขึ้นบนตึกพัสดุยศเส (ตึกแดง) ดังนี้

1. สภาพพื้นที่เดิม: ตึกพัสดุยศเส (ตึกแดง) สันนิฐานว่าก่อสร้างขึ้นใน พ.ศ. 2453 ซึ่งเป็นช่วงเวลาใกล้เคียงกับการสร้างอาคารสถานีกรุงเทพ โดยสร้างขึ้นเพื่อใช้เก็บพัสดุจากการสร้างอุโมงค์ขุนตาน และการก่อสร้างทางรถไฟสายใต้ ส่วนการออกแบบตึกนั้น เป็นการออกที่มีผังพื้นอาคารเป็นรูปตัวยู (U) โครงสร้างอาคารเป็นระบบเสา และคานคอนกรีตเสริมเหล็ก หลังคาอาคารทิศตะวันตกเป็นหลังคาทรงปั้นหย่า เหนือหลังคาปั้นหย่ามีหลังคาจั่วอีกชั้นหนึ่งเพื่อระบายอากาศ ส่วนหลังคาอาคารทิศเหนือและอาคารทิศใต้เป็นหลังคาคอนกรีตแบนผสมกับหลังคาปั้นหย่า เหนือหลังคาปั้นหย่ามีหลังคาจั่วอีกชั้นหนึ่งเพื่อระบายอากาศเช่นกัน จุดเด่นของอาคารอยู่ที่ผนังภายนอกทั้งหมดก่ออิฐเปิดผิว ยกเว้นชั้น 2 และ 3 ของอาคารทิศตะวันตกเป็นผนังโครงและฝ้าไม้ มีระเบียงทางเดินยาวไปตลอดแนวอาคารทั้งด้านหน้าและด้านหลังของอาคาร พื้นอาคารทิศตะวันตกเป็นพื้นไม้เทคอนกรีตทับหน้าวางบนตงเหล็ก ช่องประตูหน้าต่างเป็นกรอบสีเหลี่ยมเรียบง่าย มีทั้งขนาดปกติและขนาดใหญ่แล้วแต่พื้นที่ใช้สอย (สุภาวดี รัตนมาศ และปริญญา ชูแก้ว, ม.ป.ป.) ซึ่งโครงสร้างที่เผยให้เห็นอิฐแดงนี้เองทำให้อาคารนี้ถูกเรียกอีกชื่อว่า “ตึกแดง” (วันวิเศษ เนียมปาน, 2564) โดยอาคารนี้ออกแบบโดยหลวงสุขวัฒน์ ในสมัยที่พระยาสารศาสตร์ ศิริลักษณ์ เป็นผู้บัญชาการกรมรถไฟ ปัจจุบันตึกดังกล่าวดูแลรักษาโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย



ภาพที่ 5-38 ตึกพัสดุยศเส (ตึกแดง) ในปัจจุบัน (พฤศจิกายน 2564)

2. ศักยภาพของพื้นที่:

1. ตึกมีการออกแบบด้วยสถาปัตยกรรมที่โดดเด่นผ่านการใช้อิฐแดงแบบเปิดผิว ยกเว้นชั้น 2 และ 3 ของอาคารทิศตะวันตกเป็นผนังโครงและฝ้าไม้ซึ่งถือเป็นอาคารที่ก่อสร้างด้วยรูปทรงแบบโมเดิร์นในยุคแรก ๆ ของไทย มีพื้นที่ใช้สอย 3 ชั้น รวมประมาณ 9,000 ตารางเมตร ซึ่งความมีเอกลักษณ์ของตึกนี้

สมาคมสถาปนิกสยามในพระบรมราชูปถัมภ์ได้มอบรางวัลอนุรักษ์ศิลปสถาปัตยกรรมดีเด่น ประเภทอาคารสถาบันและอาคารสาธารณะ ให้กับอาคารในปี พ.ศ. 2549

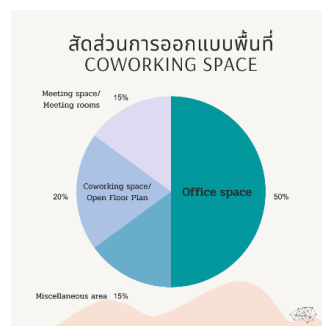
2. สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้ง่าย เช่น ผ่านถนนพระราม 4 ถนนเลียบบคลองผดุงกรุงเกษม ฯลฯ
3. ตั้งอยู่ในย่านที่เชื่อมต่อกับสถานศึกษา เช่น โรงเรียนเทพศิรินทร์
4. ตั้งอยู่ใกล้กับย่านท่องเที่ยวสำคัญ อาทิ เยาวราช โบ๊เบ๊ และสามย่าน โดยสามารถเดินทางได้โดยทั้งรถยนต์ส่วนตัว และระบบขนส่งสาธารณะ
5. มีพื้นที่บริเวณโดยรอบเพียงพอต่อการพัฒนาและปรับเปลี่ยนเป็นสิ่งอำนวยความสะดวก

3. สภาพพื้นที่ภายหลังการพัฒนา

เนื่องจากในอนาคตนั้น พฤติกรรมผู้บริโภคมีลักษณะการทำกิจกรรม เรียน หรือการทำงานที่เป็นการทำงานนอกสถานที่มากขึ้น เช่น การทำอาชีพอิสระ (Freelancer) ธุรกิจขนาดเล็ก (SME) และธุรกิจเกิดใหม่ (Start-up) ที่ยังไม่มีสำนักงานเป็นของตนเอง รวมถึงพนักงานประจำของบริษัทที่ไม่จำเป็นต้องทำงานที่ออฟฟิศ (Mobile Worker) (สุภัสชา โฆษิตศรีปัญญา, 2558) รวมถึงการทำงานในรูปแบบการทำงานในขณะท่องเที่ยว (Wokratiion) โดยเฉพาะของกลุ่มชาวต่างชาติที่เป็นบุคคลที่ทำงานโดยใช้เทคโนโลยีเป็นหลักและใช้ชีวิตแบบพเนจร (Digital Nomad) ซึ่งประเทศไทย โดยเฉพาะกรุงเทพมหานคร ถือเป็นจุดมุ่งหมายอันดับต้น ๆ ของคนกลุ่มดังกล่าว (ธนาคารไทยพาณิชย์, ม.ป.ป.)

ด้วยเหตุผลดังกล่าวนี้เองประกอบกับศักยภาพของพื้นที่ตั้งของตึกแดง จึงมีแนวคิดที่จะพัฒนาตึกแดงไปเป็น “Co-working Space” ภายใต้แนวคิด “The Future of Work” ในลักษณะ Mixed-use (ภาพที่ 5-39)

1. อาคารชั้นที่ 1 และ 2: มีพื้นที่ใช้สอยประมาณ 6,000 ตารางเมตร พื้นที่บริเวณดังกล่าวจะถูกพัฒนาไปเป็น Co-working Space ภายใต้แนวคิด “The Future of Work” ซึ่งพื้นที่ขนาดดังกล่าวถือเป็นขนาดที่เหมาะสมกับการเปิด Co-working Space เนื่องจากการเก็บข้อมูลของ Deaskmag พบว่า Co-working Space ควรจะมีพื้นที่อย่างน้อย 800 ตารางเมตร ขึ้นไป โดยมีการจัดสรรพื้นที่ดังนี้



ภาพที่ 5-39 การแบ่งสัดส่วนการออกแบบพื้นที่ Co-working Space (Hubba, 2021)

1. ร้อยละ 50 พื้นที่สำนักงาน: มีการสร้างห้องหลายขนาด เพื่อรองรับการใช้งานที่หลากหลาย ตั้งแต่ผู้ใช้รายวัน รายสัปดาห์ หรือต้องการที่ทำงานแบบประจำรายเดือน
2. ร้อยละ 10-15 ห้องประชุม: ห้องประชุมที่มีหลากหลายขนาดเพื่อรองรับความหลากหลายของผู้ใช้บริการ
3. ร้อยละ 20 พื้นที่นั่งทำงานร่วมกัน หรือพื้นที่เปิด: หรือเรียกอีกอย่างว่า Hot Desk โดยสถานที่นี้ จะมีการออกแบบให้ตอบสนองพฤติกรรมและความต้องการของผู้บริโภคในอนาคตที่มีการทำงานในยุค Digitalization เช่น Gig Economy Workers, Digital Nomad, Freelancer, Remote Workers ฯลฯ โดยมีการติดตั้งอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกที่รองรับการทำงานอย่างครบถ้วน ทั้งโต๊ะ เก้าอี้ สัญญาณอินเทอร์เน็ตไร้สาย (WiFi) ปลั๊กไฟ เครื่องถ่ายเอกสาร จอมิเตอร์ ฯลฯ
4. ร้อยละ 15-20 พื้นที่ว่างอื่น ๆ: เป็นพื้นที่สำหรับการผ่อนคลายและพักผ่อน เช่น การรับประทานอาหาร สันทนาการ โดยมีการดึงเอกลักษณ์ความโดดเด่นของการเป็นสถานที่ของการรถไฟมาใช้ เช่น มีการตกแต่งสถานที่หรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางในระบบราง ฯลฯ

2. อาคารชั้นที่ 3 : มีพื้นที่ใช้สอยประมาณ 3,000 ตารางเมตร พื้นที่บริเวณนี้จะถูกดัดแปลงเป็นห้องสมุดที่ให้ความรู้เกี่ยวกับรถไฟและการเดินทางระบบรางเป็นหลัก ซึ่งมีต้นแบบมาจากห้องสมุดที่พิพิธภัณฑ์ Nuremberg ประเทศเยอรมนี



ภาพที่ 5-40 และ 5-41: ห้องสมุดภายในพิพิธภัณฑ์รถไฟ Nuremberg ประเทศเยอรมัน (DB Museum, n.d.)

4. กลุ่มเป้าหมาย (Target Group)

กลุ่มเป้าหมายของ Co-working Space คือ บุคคลทั่วไปทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ นักเรียน นักศึกษา ที่ต้องการทำงานโดยมีรูปแบบราคาที่หลากหลาย ตั้งแต่ผู้ใช้รายวันหรือรายสัปดาห์ที่จะเข้ามานั่งทำงานได้ที่โต๊ะทำงานส่วนกลาง (Hot Desk) ในราคาที่เอื้อมถึงได้ภายใต้บรรยากาศที่ตอบสนองการทำงาน/ศึกษาในยุคดิจิทัล ไปจนถึงกลุ่มคนทำงานที่ต้องการความยืดหยุ่นหรือไม่มีออฟฟิศประจำ เช่น Gig Economy Workers, Digital Nomad, Freelancer, Remote Workers ฯลฯ ที่เน้นเป็นผู้ใช้แบบรายเดือน ซึ่งจะมีโต๊ะทำงานเฉพาะรวมถึงพื้นที่สำนักงานให้เช่า

5. การศึกษาคู่แข่ง/ธุรกิจในลักษณะเดียวกัน (Competition Analysis)

ในปี 2562 จากงานวิจัยของ Colliers International พบว่าในพื้นที่กรุงเทพฯ นั้นคือพื้นที่ที่มีการเจริญเติบโตของพื้นที่การทำงานแบบ Co-working Space มากที่สุด โดยย่านที่มีการเจริญเติบโตมากที่สุดคือ สุขุมวิท คิดเป็นร้อยละ 29 รองลงมาคือย่านสยาม - ปทุมวัน คิดเป็นร้อยละ 24 ดังนั้นด้วยแนวโน้มดังกล่าวนี้เอง จึงทำให้การลงทุนใน Co-working Space มีความน่าสนใจเป็นอย่างยิ่ง (Colliers International, 2564; Marketeer, 2563) จากการศึกษาคู่แข่ง/ธุรกิจลักษณะเดียวกัน ของ Co-working Space ที่มีลักษณะเป็นแบบ Mixed-use และมีพื้นที่ให้ทำกิจกรรมต่าง ๆ ร่วมกัน ซึ่งอยู่ใกล้รัศมีสถานีกรุงเทพ 1-2 กิโลเมตร จำนวน 3 แห่ง นั้น พบว่าแต่ละที่มีจุดแข็งและจุดอ่อนที่แตกต่างกัน ดังนี้

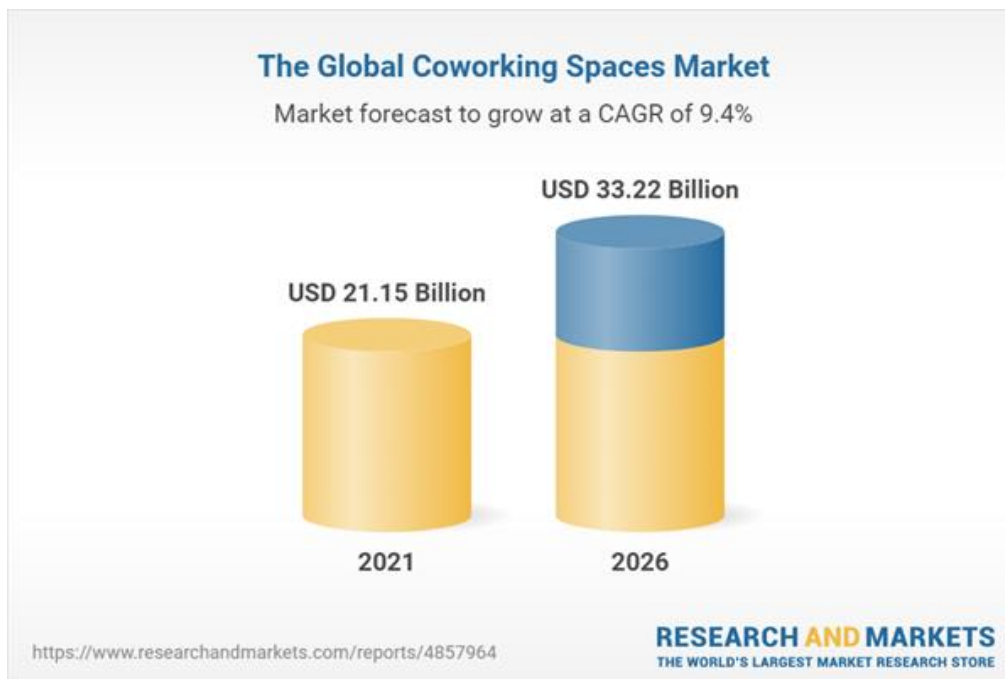
ตารางที่ 5-6: การศึกษาคู่แข่ง/ธุรกิจ Co-Working Space บริเวณใกล้เคียงพื้นที่สถานีกรุงเทพ (JustCo, ม.ป.ป.; Wongnai, ม.ป.ป.; Gourmet Cuisine, 2018)

หัวข้อ	Just-co (สามย่านมิตรทาวน์)	Too fast to sleep (สามย่าน)	Naplab
ทำเลที่ตั้ง	ชั้นที่ 22 – 27 ห้างสามย่าน มิตรทาวน์ แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ	ถนนพระราม 4 ตรงข้ามจามจุรีสแควร์ กรุงเทพมหานคร (ติดกับวัดหัวลำโพง)	759 ซอย จุฬาฯ 6 แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ
จุดเด่น	มีพื้นที่ขนาดใหญ่ที่สุดในเอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้ ที่ตั้งอยู่ในทำเลใจกลางธุรกิจและสามารถเดินทางได้ง่าย รวมถึงมีเครือข่าย co-working space ทั่วทวีปเอเชีย	ราคาสามารถเอื้อถึงได้ และเปิดให้บริการ 24 ชั่วโมงภายใต้แนวคิด Dessert Library และเดินทางสะดวกด้วยขนส่งสาธารณะ	สามารถใช้สอยพื้นที่ได้มากกว่าพื้นที่ทำงาน แต่ยังคงรวมถึงเป็นสถานที่ที่ใช้นอนค้าง อาบน้ำ เล่นกีฬา หรือดูภาพยนตร์
จุดด้อย	ราคาค่อนข้างแพงเมื่อเทียบกับคู่แข่งอื่นในตลาด	ร้านไม่อนุญาตให้ผู้ให้บริการนอนแบบเหยียดขาได้ รวมถึงต้องบริหารต้นทุน ค่าใช้จ่ายในการดูแลร้านตลอด 24 ชั่วโมง และการที่ร้านมีลูกค้าหลัก (ร้อยละ 80 คือนักศึกษา) ทำให้รายได้ลดลงในช่วงปิดเทอม	ที่จอดรถราคาค่อนข้างสูง (30 บาท/ชั่วโมง)
ราคา	<ul style="list-style-type: none"> 1 วันต่อเดือน = 990 บาท/เดือน เข้าใช้งานได้ไม่จำกัด ตลอด 24 ชั่วโมงทุกวัน (พื้นที่ไม่ถาวร): 5,200 บาท/เดือน 	ซื้อเครื่องดื่มแล้วสามารถเข้าไปใช้บริการได้ โดยราคาอยู่ที่ 80 บาท โดยค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยต่อครั้งที่ใช้บริการอยู่ที่ประมาณ 200 บาท ต่อครั้ง	บุคคลทั่วไป: 4 ชั่วโมง 150 บาท, 12 ชั่วโมง 245 บาท (ฟรีเครื่องดื่ม 1 แก้ว), 24 ชั่วโมง 345 บาท (ฟรีเครื่องดื่ม 1 แก้ว)

หัวข้อ	Just-co (สามย่านมิตรทาวน์)	Too fast to sleep (สามย่าน)	Naplab
	<ul style="list-style-type: none"> เข้าใช้งานได้ไม่จำกัดตลอด 24 ชั่วโมงทุกวัน (พื้นที่ถาวร: 9,200 บาท/เดือน) 		นักเรียน/นักศึกษา: 4 ชั่วโมง 100 บาท, 24 ชั่วโมง 295 บาท (ฟรีเครื่องพิมพ์ 1 แก้ว)

6. สภาวะตลาดของธุรกิจ Co-working Space และการคาดการณ์รายได้เบื้องต้น

Research and Markets (2021) ได้สำรวจถึงการเติบโตของธุรกิจ Co-working Space ทั่วโลก คาดการณ์ว่าในปี ค.ศ. 2021 ขนาดตลาดของธุรกิจดังกล่าวจะมีมูลค่าอยู่ที่ 21.15 พันล้านเหรียญสหรัฐ จากเดิมในปี ค.ศ. 2020 มีมูลค่าอยู่ที่ 19.40 พันล้านเหรียญสหรัฐ และมีแนวโน้มที่มูลค่าจะสูงถึง 32.22 พันล้านเหรียญสหรัฐ ในปี 2026 หรืออีก 5 ปีข้างหน้านี้เอง



ภาพที่ 5-42 แนวโน้มการเจริญเติบโตของธุรกิจ co-working space ในตลาดโลกปี 2021 เทียบกับปี 2026 (Research and Markets, 2021)

โดยรายได้ของธุรกิจ Co-working space มาจาก 2 ช่องทาง คือ

1. รายได้จากค่าสมัครสมาชิก (Membership Package) โดยการเก็บค่าเช่าใช้บริการพื้นที่ Coworking space จะเก็บตามราคาแพ็คเกจสมาชิกที่ผู้ให้บริการกำหนดขึ้น ส่วนใหญ่จะออกเป็นแพ็คเกจรายชั่วโมง รายวัน รายสัปดาห์ และรายเดือน ราคาตลาดสำหรับ Coworking Space ในไทยจะตกอยู่ประมาณ

100 - 500 บาท สำหรับการใช้บริการรายวัน และ 2,000 - 5,000 บาท สำหรับรายเดือน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับทำเล และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่าง ๆ ด้วย (Hubba, 2021)

2. รายได้จากการให้เช่าพื้นที่และอุปกรณ์ (Space Renting) รายได้ส่วนนี้จะได้ผลกำไรที่มากกว่า รายได้รูปแบบแรก และสามารถคืนทุนตั้งต้นธุรกิจได้รวดเร็วกว่า ดังนั้นการจัดสรรพื้นที่ที่เหมาะสมจึงมีความ จำเป็นอย่างยิ่ง (Hubba, 2021)

7. ผู้รับผิดชอบหลัก

บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด ร่วมกับผู้ประกอบการที่มีความพร้อม

5.2.6.พื้นที่โรงแรมเชิงอนุรักษ์

1) โรงแรมเชิงอนุรักษ์ระดับ 4 ดาว

โรงแรมระดับ 4 ดาว ภายใต้แนวคิด “วินเทจ ลักซ์ชัวรีโฮเทล” จะถูกพัฒนาขึ้นโดยการปรับปรุง ตึกบัญชาการรถไฟ หรือ ตึกขาว และบริเวณพื้นที่โดยรอบ

1. สภาพพื้นที่เดิม: ตึกบัญชาการรถไฟ หรือ ตึกขาว สร้างขึ้นมาตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2433 ตั้งอยู่ทางทิศเหนือของ สถานีรถไฟกรุงเทพ ตรงข้ามกับวัดเทพศิรินทราวาส มีถนนขนาด 2 ช่องการจราจรตัดผ่าน ขนานกับลำคลอง ผดุงกรุงเกษม และมีลานจอดรถขนาดประมาณ 1,500 ตารางเมตร โดยรูปแบบอาคาร มีลักษณะเป็น อาคาร รูปตัวยู (U) สูง 3 ชั้น เชื่อมต่อกันด้วยบันได และลิฟต์ประตูลูกเหล็กสมัยดั้งเดิม บริเวณหน้าอาคาร มีลานโล่งกว้าง เป็นที่ประดิษฐานของพระรูปของพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน และจัดแสดงหัวรถจักร ดีเซลคันแรกของประเทศไทย

2. ศักยภาพของพื้นที่ของพื้นที่

1. อาคารอนุรักษ์ที่รูปแบบสถาปัตยกรรมโดดเด่น สูง 3 ชั้น ขนาดพื้นที่ใช้สอยโดยประมาณ 7,800 ตารางเมตร

2. ตั้งอยู่ในบริเวณที่มีความเป็นส่วนตัว สามารถเข้าถึงได้จากทั้งทางถนนพระราม1 และถนนเลียบบ คลองผดุงกรุงเกษมซึ่งเชื่อมต่อมาจากถนนหลวง และถนนพระรามที่ 4

3. ตั้งอยู่ใกล้กับย่านท่องเที่ยวสำคัญ อาทิ ยาวราช ไบ้เบ้ และสามย่าน โดยสามารถเดินทางได้โดย ทั้งรถยนต์ส่วนตัว และระบบขนส่งสาธารณะ

4. มีพื้นที่บริเวณโดยรอบเพียงพอต่อการพัฒนาและปรับเปลี่ยนเป็นสิ่งอำนวยความสะดวก

3. สภาพพื้นที่ภายหลังการพัฒนา

จากการสัมภาษณ์เชิงลึก จากผู้มีส่วนได้เสียพบว่า ผู้แทนภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ได้มี ข้อเสนอให้นำตึกบัญชาการ และตึกกองบัญชาการตรวจรถไฟ มาปรับปรุงและใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ โดยไม่มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างสถาปัตยกรรมของตัวอาคาร ประกอบกับการวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ทาง กายภาพ พบว่า บริเวณดังกล่าว อยู่สถานที่สำคัญ และมีลักษณะเด่นทั้งเชิงสถาปัตยกรรม และพื้นที่โดยรอบที่ มีความพร้อมต่อการปรับเปลี่ยนไปสู่การเปิดบริการโรงแรมระดับ 4 ดาว ภายใต้แนวคิด “วินเทจ ลักซ์ชัวรี โฮเทล” ขนาดประมาณ 30 ห้องพัก โดยมีพื้นที่ใช้รวมทั้งโครงการมากกว่า 10,000 ตารางเมตร ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน (ภาพที่ 5-43) โดยที่มีรายละเอียดของการพัฒนาทั้งหมด 4 ส่วน ดังนี้

1. อาคารห้องพักหลัก: ตึกบัญชาการรถไฟ หรือ ตึกขาว จะถูกปรับปรุงเพื่อใช้เป็นอาคารห้องพักหลัก ของโรงแรม 3 ชั้น ขนาดประมาณ 30 ห้อง การปรับปรุงจะเน้นแนวคิดการอนุรักษ์โครงสร้างสถาปัตยกรรม เดิมไว้ทั้งหมด อาทิ บันไดโถงกลาง หน้าต่าง และช่องทางเดิน ดังภาพประกอบ

2. ร้านอาหาร และสวนหย่อมส่วนตัว: บริเวณลานหน้าตึกรูปตัวยู (U) จะถูกปรับปรุงเป็นพื้นที่ลาน

สวนหย่อมสไตล์ยุโรปที่สอดคล้องกับลักษณะของอาคารโรงแรม โดยมีร้านอาหารของโรงแรมเปิดให้บริการ ภายใต้แนวคิด Dining in the Garden

3. ที่จอดรถขนาด 1,500 ตารางเมตร: บริเวณสนามเทนนิสเดิม จะถูกปรับปรุงเป็น ลานจอดรถ อเนกประสงค์ที่สามารถจอดรถจำนวน 50-80 คัน โดยที่จะมีการนำเทคโนโลยีพลังงานสะอาด อาทิ Solar Roof และ EV Charger เข้ามาให้บริการเพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในอนาคต และสร้างแนวต้นไม้สีเขียวระหว่าง พื้นที่ลานจอดรถ พื้นที่โรงแรม และพื้นที่สวนสาธารณะ เพื่อเป็นแนวกันชนสีเขียว (Green Buffer Zone) เพื่อตัดจับมลภาวะที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะ

4. ห้องประชุมอเนกประสงค์ และห้องจัดเลี้ยงโรงแรม (Ballroom): อาคารที่ทำการตรวจรถไฟ จะถูกปรับปรุงพื้นที่ภายในเป็นห้องประชุมอเนกประสงค์ และห้องจัดเลี้ยงโรงแรม (Ballroom) ทั้ง 2 ชั้น ขนาดอย่างน้อย 400 ตารางเมตร ซึ่งจะมีความจุประมาณ 300 คน โดยมุ่งเน้นให้บริการเป็นส่วนหนึ่งของสิ่งอำนวยความสะดวกของโรงแรม และให้บริการแก่ผู้สนใจทั่วไป และชุมชน ในการจัดงานกิจกรรมชุมชน กิจกรรมทางประเพณีและวัฒนธรรม อาทิ งานแต่งงาน งานครบรอบ และประชุมสัมมนาต่าง ๆ



ภาพที่ 5-43 แบบจำลองพื้นที่โรงแรมภายหลังการพัฒนา

4. กลุ่มเป้าหมาย (Target Group)

กลุ่มเป้าหมายของการดำเนินกิจการโรงแรม คือ กลุ่มตลาดลูกค้าเฉพาะ (Niche Market) ซึ่งมีรสนิยมที่เฉพาะกลุ่ม ที่เน้นการท่องเที่ยวเชิงคุณภาพ และมีกำลังซื้อสูง รวมทั้งเป็นนักท่องเที่ยวในกลุ่มที่เป็นกลุ่มเป้าหมายหลักของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ในการส่งเสริมการท่องเที่ยวประเทศไทยในอนาคต ภายใต้แนวคิด “ทำน้อย ได้มาก” เพื่อพลิกฟื้นการท่องเที่ยวไทยสู่การท่องเที่ยวมูลค่าสูง

5. การศึกษาคู่แข่ง/ธุรกิจในลักษณะเดียวกัน (Competition Analysis)

จากการศึกษาคู่แข่ง/ธุรกิจในลักษณะเดียวกัน ของโรงแรมที่เป็นที่นิยม และมีแนวคิดการนำอาคารเก่าเดิมมาปรับปรุงเป็นโรงแรม 4 ดาว จำนวน 3 แห่ง ระดับราคาของห้องพักอยู่ที่ 3,500 – 8,800 บาท โดยมีจุดแข็งและจุดอ่อนที่แตกต่างกัน ดังนี้

ตารางที่ 5-7 การศึกษาคู่แข่ง/ธุรกิจโรงแรมบริเวณ สามย่าน สยาม และพระราม4 (ดินกานต์, 2564;

“Shanghai Mansion Bangkok,” ม.ป.ป.; และ“Siam @ Siam Design Hotel,” ม.ป.ป.)

หัวข้อ	Mustang Blu	Shanghai Mansion Bangkok	Chan Bangkok Noi	Siam @Siam Design Hotel
สโลแกน	“โรงแรมที่เปิดเผยร่องรอยเดิม เป็นความเจ็บปวดที่งดงาม”	วินเทจ บูทีค โฮเทล ใจกลางย่านเยาวราช	บูทีคโฮเทลในคอนเซ็ปต์ Simply at Ease เชื่อมโยงกับประวัติศาสตร์ ธรรมชาติและชุมชน	บูทีค ดีไซน์ โฮเทล ใจกลางย่านทองเที่ยว
ทำเลที่ตั้ง	721 ถนนโมตรีจิตต์ แขวงป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ	479-481 ถนนเยาวราช เขตสัมพันธวงศ์, เยาวราช กรุงเทพฯ	30/1 ถนนสมเด็จพระปิ่นเกล้า เขตบางกอกน้อย กรุงเทพฯ	865 ถ. พระราม 1 แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน, กรุงเทพฯ
รูปแบบ	อาคารในรูปแบบโคโลเนียล อายุ 100 ปี ขนาดพื้นที่ 900 ตารางเมตร สูง 3 ชั้น	อาคารโรงจัดแสดงจิวเวลรี่ จำนวน 6 ชั้น	บ้านทรงไทยริมแม่น้ำเจ้าพระยา	อาคารโรงแรมครบวงจร 25 ชั้น
ห้องพัก	-ห้องพัก จำนวน 10 ห้องพัก ขนาดตั้งแต่ 30 - 60 ตารางเมตร	-ห้องพัก จำนวน 76 ห้องพัก ขนาดตั้งแต่ 39 - 49 ตร.ม.	-ห้องพัก 3 ประเภท จำนวน 22 ห้อง	-ห้องพักจำนวน 221 ห้อง ขนาดตั้งแต่ 28 - 42 ตร.ม.
ราคาขาย	4,500-5,000 บาท	3,500-7,200 บาท	5,600-8,800 บาท	2,600-5,500 บาท
ร้านอาหาร	-คาเฟ่ตกแต่งสไตล์ยุคโคโลเนียล	-ร้านอาหารสไตล์ ตะวันออก	X	-ห้องอาหาร 3 รูปแบบ
สิ่งอำนวยความสะดวก	X	-ห้องประชุมสัมมนาความจุสูงสุด 1,000 คน	X	-ห้องประชุมสัมมนา 5 ห้อง ความจุสูงสุด 300 คน -พิตเน็ต สระว่ายน้ำ
จุดแข็ง	-สถาปัตยกรรมเก่าแก่ยุคโคโลเนียล อายุกว่า 100 ปี -มีความโดดเด่นด้านการตกแต่ง -โรงแรมในเครือของ Mustang Nero ย่านพระโขนงที่ได้รับความนิยมสูง -ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าหัวลำโพง	-ความสะดวกสบายในการเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าใต้ดิน สถานีวัดมังกร -ตั้งอยู่ใกล้กับแหล่งท่องเที่ยวสำคัญเยาวราช	-บรรยากาศความเป็นส่วนตัว ริมแม่น้ำเจ้าพระยา -ขนาดพื้นที่ใช้สอยที่ค่อนข้างใหญ่ -ใกล้สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญในย่านเมืองเก่า และพระนคร	-ใกล้ย่านการค้าที่สำคัญ และแหล่งท่องเที่ยวสยาม ปทุมวัน -ใกล้กับระบบขนส่งมวลชนที่หลากหลาย อาทิ BTS รถประจำทาง เรือโดยสาร -โรงแรมในเครือที่เป็นที่รู้จักเดิม
จุดอ่อน	-ไม่มีที่จอดรถ -มีจำนวนห้องพักน้อย	-ไม่มีที่จอดรถ	-ไม่มีที่จอดรถ -พื้นที่ทางเข้ามีลักษณะปิดแคบ	-ไม่มีความเป็นส่วนตัว

หัวข้อ	Mustang Blu	Shanghai Mansion Bangkok	Chan Bangkok Noi	Siam @Siam Design Hotel
				-ตั้งอยู่ในที่ที่การจราจร หนาแน่นตลอด

6. สถานะตลาดของธุรกิจโรงแรม และการคาดการณ์รายได้เบื้องต้น

จากการศึกษาเรื่อง Bangkok Luxury Hotel Market Overview 2020 โดยบริษัท Knight Frank พบว่า ในปี พ.ศ. 2563 ปริมาณห้องพักโรงแรมระดับ Luxury ในเขตกรุงเทพมหานคร มีทั้งสิ้น 20,555 ห้อง โดยมีรายได้ห้องพักเฉลี่ยของห้องพักที่ขายได้ทั้งหมด (Average Daily Rate :ADR) อยู่ที่ประมาณ 4,486 บาท ต่อคืน ซึ่งลดลงร้อยละ 12 ในขณะที่อัตราเข้าพัก (Occupancy Rate) อยู่ที่ร้อยละ 27 ซึ่งลดลงจากร้อยละ 80 ในปี พ.ศ. 2562 ซึ่งเป็นปีที่มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามาในประเทศไทยสูงถึง 39.7 ล้านคน ทั้งนี้รายงานดังกล่าว คาดว่าในภายหลังจากคลี่คลายของสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคอุบัติใหม่ และการยกเลิกมาตรการปิดกั้น การเดินทาง จะทำให้ภาพรวมของอุตสาหกรรมโรงแรม ดีขึ้นตามลำดับ (Knight Frank, 2020) (ภาพที่ 5-44)



ภาพที่ 5-44 ผลสำรวจรายได้ห้องพักเฉลี่ยของห้องพักที่ขายได้ทั้งหมด (Average Daily Rate :ADR) และอัตราเข้าพัก (Occupancy Rate) ของ โรงแรมระดับ Luxury ในเขตกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 - 2563 โดย บริษัท Knight Frank (Knight Frank, 2020)

ดังนั้นจากข้อมูลข้างต้นจึงสามารถประมาณการณ์รายได้เบื้องต้นต่อปี โดยไม่ได้คิดต้นทุนการดำเนินการในฉากทัศน์ที่เป็นไปอย่างปกติ (Base Case Scenario) โดยมีอัตราการเข้าพักเท่ากับค่าเฉลี่ย 5 ปี ล่าสุด อยู่ที่ร้อยละ 65 พบว่า รายได้ประมาณการณ์ ณ ราคาห้องพักเฉลี่ยที่ 4,500 บาท จำนวน 30 ห้อง อยู่ที่ 31,000,000 บาทต่อปี

7. ผู้รับผิดชอบหลัก

บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด ร่วมกับผู้ประกอบการที่มีศักยภาพสูง

5.2.7. การเชื่อมต่อ

1. การเชื่อมต่อภายในพื้นที่พัฒนาสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)

การเชื่อมต่อระหว่างสถานที่ภายในพื้นที่พัฒนาสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ได้รับแนวคิด Green City ที่มุ่งเน้นการลดการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์สู่ชั้นบรรยากาศ และเปลี่ยนผ่านไปสู่การใช้พลังงานสะอาด (Renewable Energy) โดยที่การออกแบบโดยคำนึงถึงการใช้งานผู้ที่มีความบกพร่องต่าง ๆ ตามหลัก ภูมิสถาปัตย์ (Universal Design)

1.1. สภาพพื้นที่

พื้นที่โครงการมีขนาด 120 ไร่ เป็นลักษณะแนวยาว 2.5 กิโลเมตร มีสถานที่สำคัญทั้งหมด 11 จุด ตั้งอยู่บริเวณโดยรอบของพื้นที่พัฒนา ทั้งด้านฝั่งถนนพระราม 4 ถนนรองเมือง ถนนเลียบคลองผดุงกรุงเกษม และถนนพระรามที่ 1 บริเวณสะพานกษัตริย์ศึก และมีสวนสาธารณะขนาดใหญ่กว่า 25 ไร่ ตั้งอยู่บริเวณใจกลางพื้นที่ดังรูป

1.2. ลักษณะการเชื่อมต่อ

1. โคจรข่ายหลัก : ช่องทางร่วมระหว่าง เดินเท้า จักรยาน และ ระบบขนส่งอัจฉริยะ ขนาด 2 ช่องทาง โดยรอบพื้นที่ในลักษณะวงรี ความยาวประมาณ 2.5 กิโลเมตร ล้อมรอบพื้นที่ใจกลางโครงการ การออกแบบคำนึงถึงการใช้งานของผู้ที่มีความบกพร่องด้านต่าง ๆ มีจุดหยุดรถขนส่งอัจฉริยะ สิ่งอำนวยความสะดวก และความปลอดภัย อาทิ จุดแจ้งเหตุความปลอดภัย จุดปฐมพยาบาลเบื้องต้น และหน้าจอแสดงตารางขนส่งสาธารณะภายนอกพื้นที่ แบบ Real Time (ภาพที่ 5-45)

2. โคจรข่ายรอง : ช่องทางร่วมระหว่าง เดินเท้า และจักรยาน ขนาด 2 ช่องทิศทาง ตัดผ่านตามแนวขวางของพื้นที่ จากทิศตะวันออก (ริมคลองผดุงกรุงเกษม) ไปสูทิศตะวันตก (ถนนรองเมือง) และเชื่อมต่อเข้ากับกลุ่มอาคารต่าง ๆ



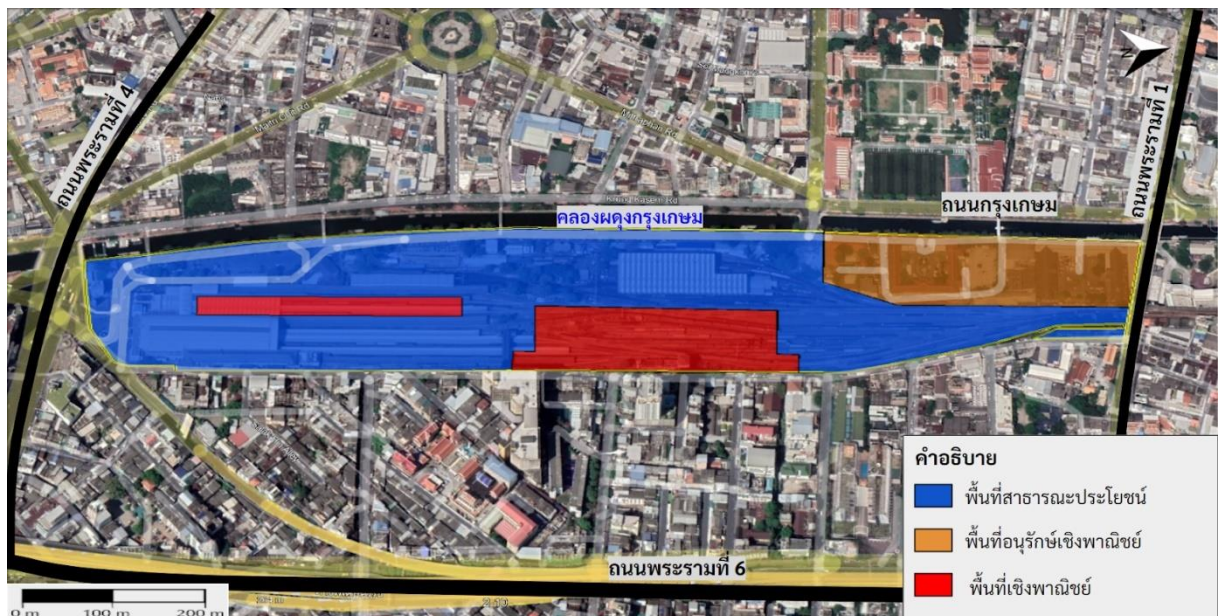
ภาพที่ 5-45 รถขนส่งอัจฉริยะ (Mai Tao, 2021)

2. การเชื่อมต่อภายนอกพื้นที่พัฒนาสถานีรถไฟฟ้ากรุงเทพ (หัวลำโพง)

การเชื่อมต่อภายนอกสามารถเชื่อมต่อภายนอกได้ใน 4 ทิศทาง ได้แก่ ทิศใต้ เชื่อมต่อผ่านจุดเชื่อมต่อขนส่งสาธารณะ ที่ให้บริการ รถประจำทางสาธารณะ รถรับจ้างสาธารณะ และรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และการเดินทางเชื่อมไปยังย่านเยาวราช พาหุรัด เป็นต้น ทิศเหนือ เชื่อมต่อผ่านทางเดินทางสีเขียวเข้าผ่านถนนพระรามที่ 1 เข้าสู่ย่านโบเบ๊ และท่าเรือโบเบ๊ ทิศตะวันออก เชื่อมต่อผ่านทางเดินเท้าสีเขียวเรียบคลองสะพานข้ามคลอง และท่าเรือไฟฟ้าหัวลำโพง และทิศตะวันตก เชื่อมเข้าสู่ถนนรองเมืองผ่านทางข้ามทางรถไฟชานเมืองสายสีแดง สถานีหัวลำโพง บริเวณทิศตะวันตก (ถนนรองเมือง) : อาคารทางเชื่อมยกระดับ 2 ชั้น ข้ามทางรถไฟ เพื่อเชื่อมต่อเข้ากับ ถนนรองเมือง จำนวน 3 จุด ที่ออกแบบให้ความทันสมัย สามารถมองเห็นทั้งจากด้านถนนรองเมือง และจากภายในโครงการ มีความโปร่งสบาย ให้แสงสว่างเข้าถึงภายในตัวอาคาร ขณะเดียวกันก็ได้การไหลเวียนของลม และการถ่ายเทอากาศที่ดีขึ้น รวมทั้งออกแบบโดยคำนึงถึงการใช้งานผู้มีความบกพร่องด้านต่าง ๆ ตามหลัก Universal Design

5.2.8. แผนผังการใช้ประโยชน์พื้นที่หลังการพัฒนา

จากการออกแบบการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ทั้ง 11 แห่ง สามารถแบ่งพื้นที่การใช้ประโยชน์ออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ 1. พื้นที่สาธารณะประโยชน์ เช่น จุดขนส่งสาธารณะ พิพิธภัณฑ์ และสวนสาธารณะ 2. พื้นที่อนุรักษ์เชิงพาณิชย์ ได้แก่ โรงแรม และ Co-working Space และ 3. พื้นที่เชิงพาณิชย์ ได้แก่ พื้นที่เชิงพาณิชย์อัจฉริยะ อาคารสำนักงานให้เช่า และพื้นที่ให้เช่าริมถนนรองเมือง (ภาพที่ 5-46)



ภาพที่5-46 แผนผังการใช้ประโยชน์พื้นที่หลังการพัฒนา

5.2.9. แบบจำลองพื้นที่ภายหลังการพัฒนาสถานีกรุงเทพ



ที่ตั้ง : 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร

ขนาดพื้นที่ 120 ไร่

ทิศเหนือ : ถนนพระราม 1 ทิศใต้ : ถนนพระราม 4 ทิศตะวันออก : ถนนรองเมือง ทิศตะวันตก : คลองผดุงกรุงเกษม

มูลค่าพื้นที่ : 1.44 หมื่นล้านบาท

ภาพรวมโครงการ

Conceptual Design:

“หัวใจของ ศูนย์รวมฮิตคนมีหัว
ภายใต้แนวคิด Smart Live ,
Smart City”

รายละเอียดการพัฒนา

1. ปรับปรุงภูมิทัศน์
2. ปรับเปลี่ยนการใช้พื้นที่ทั้ง
ภายในและภายนอก
3. ปรับเปลี่ยนภาพจำของพื้นที่



ภาพที่5-48 ภาพจำลองมุมมองพื้นที่โครงการพัฒนาสถานี



ภาพที่5-49 ภาพจำลองพื้นที่บริเวณด้านหน้าพื้นที่สถานี



ภาพที่5-50 ภาพจำลองพื้นที่บริเวณด้านหน้าพื้นที่สถานี



พื้นที่ภายในอาคารหลัก

Conceptual Design:

“ร้อยเรียงอดีต ชิดเขียนปัจจุบัน
ภาพฝันสู่อนาคต”

“New Perspective Under
Classy Structure”

รายละเอียดการพัฒนา

1. พิพิธภัณฑ์รถไฟมีชีวิต (Living Museum)
2. ลานกิจกรรมเชิง อัตลักษณ์
3. พื้นที่เชิงพาณิชย์แสดง
อัตลักษณ์ไทยร่วมสมัย
4. ร้านอาหาร และคาเฟ่ ระเบียง
หน้าสถานี



ภาพที่5-51 ภาพจำลองพื้นที่บริเวณร้านอาหารและจุดชมวิวด้านหน้าสถานี



ภาพที่5-52 ภาพจำลองพื้นที่บริเวณจุดเชื่อมต่อขนส่ง



จุดเชื่อมต่อขนส่งสาธารณะ

Conceptual Design:

“เมื่อนึกถึงการเดินทาง นึกถึง
หัวลำโพง จุดเชื่อมต่อสู่ใจกลาง
เมือง”

รายละเอียดการพัฒนา

1. สถานีจุดจอดรถสาธารณะ
2. ร้าน Grab and Go
3. ปรับปรุงภูมิทัศน์ความปลอดภัย





ทางลงที่จอดรถใต้ดิน และพื้นที่เชิงพาณิชย์

Conceptual Design:

“Less and More Shop and Go Smart Living”

รายละเอียดการพัฒนา

1. ลานจอดรถใต้ดิน
2. อาคารต่อเติมพื้นที่เชิงพาณิชย์
อัจฉริยะ
3. พื้นที่สาธารณะจุดชมวิวชั้นบน
อาคารต่อเติม (Rooftop)





ภาพที่5-55 ภาพจำลองพื้นที่ลานกิจกรรมบริเวณพื้นที่เหนือที่จอดรถใต้ดิน 2



ภาพที่5-56 ภาพจำลองภายนอกพิพิธภัณฑ์และเรือนกระจก



ลานกิจกรรม

Conceptual Design:

“Access to Space for All”

รายละเอียดการพัฒนา

1. พื้นที่สาธารณะ ลานกิจกรรม
2. ลานขายของในรูปแบบสะดวก สะอาด ปลอดภัย
3. ปรับปรุงภูมิทัศน์





ภาพที่5-57 ภาพจำลองพื้นที่สีเขียวใจกลางโครงการ



ภาพที่5-58 ภาพจำลองมุมมองจากภายในอาคารสำนักงาน



อาคารสำนักงาน บน พื้นที่สีเขียว

Conceptual Design:

“Hua Lamphong Forest ใช้ชีวิตทุกวันให้มีความสุขบนพื้นที่สีเขียวใจกลางกรุง”

รายละเอียดการพัฒนา

1. อาคารสำนักงานเกรด A
2. พื้นที่สวนสาธารณะอัจฉริยะผสมผสานวิถีชีวิตชุมชนเมือง
3. ระบบขนส่งอัจฉริยะไร้คาร์บอน



ภาพที่5-59 ภาพจำลองโรงแรมภายใต้แนวคิด Vintage Luxury Hotel 1



ภาพที่5-60 ภาพจำลองโรงแรมภายใต้แนวคิด Vintage Luxury Hotel 2



โรงแรม

Conceptual Design:

“Vintage Luxury Hotel”

รายละเอียดการพัฒนา

1. โรงแรม 4 ดาว
2. ห้องประชุมสัมมนา
3. พื้นที่สวนหย่อม และ
ร้านอาหารโรงแรมหันหน้าเข้าสู่
คลองผดุงกรุงเกษม





ภาพที่5-61 ภาพจำลองอาคาร Co-working



ภาพที่5-62 ภาพจำลองลานจอดรถอัจฉริยะพลังงานสะอาด

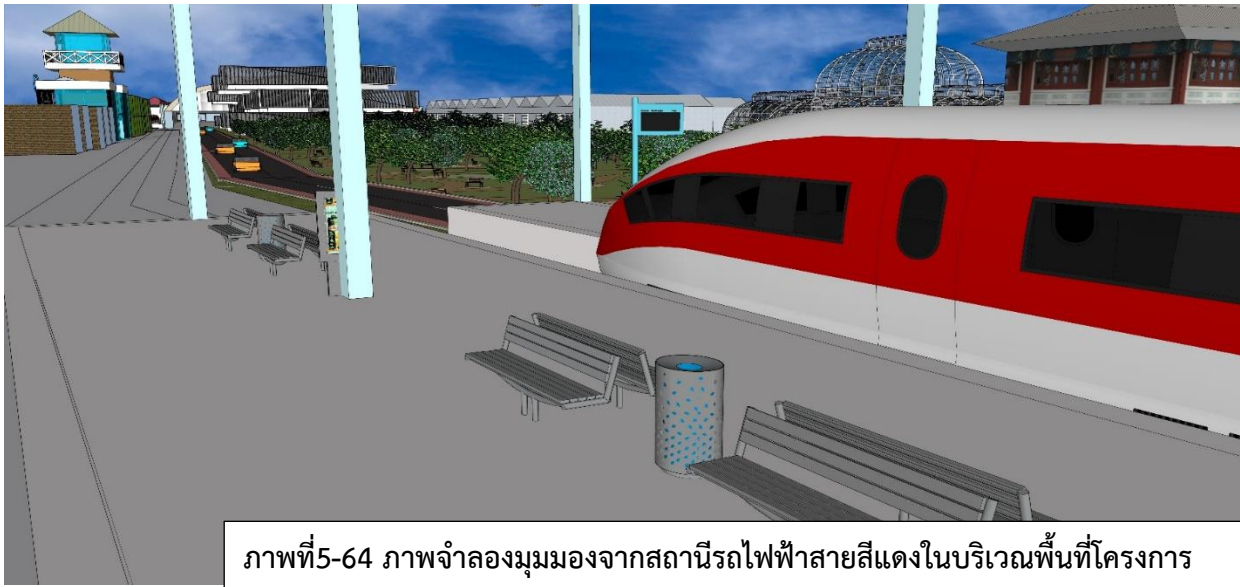
Co-working Space
Conceptual Design:
“The Future of Work”

รายละเอียดการพัฒนา

1. ห้องสมุด
2. พื้นที่ทำงานร่วมเชิงสร้างสรรค์
(Co-working Space)
3. ลานจอดรถพลังงานสะอาด
อัจฉริยะ



ภาพที่5-63 ภาพจำลองพื้นที่เชิงพาณิชย์เพื่อสังคมบริเวณริมถนนรองเมือง



ภาพที่5-64 ภาพจำลองมุมมองจากสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดงในบริเวณพื้นที่โครงการ

พื้นที่เชิงพาณิชย์เพื่อสังคม
Conceptual Design:
“New Gate of Local
Enterprise”

รายละเอียดการพัฒนา

1. ทางเชื่อมเข้าสู่พื้นที่โครงการ
ทางด้านถนนรองเมือง
2. อาคารพาณิชย์อัจฉริยะ
3. ปรับปรุงภูมิทัศน์ความ
ปลอดภัย และสิ่งอำนวยความสะดวก

5.2.10. ผลที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนา

การพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพตามแนวคิดข้างต้น ซึ่งเป็นไปตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และเป้าหมายการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ คาดว่าจะเกิดผลกระทบเชิงบวกต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ดังนี้ (ตารางที่ 5-8)

ตารางที่ 5-8 ผลกระทบเชิงบวกต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

เศรษฐกิจ	สังคม	สิ่งแวดล้อม
<p>1. ส่งเสริมการเติบโตของรายได้ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และเศรษฐกิจประเทศในภาพรวม</p> <p>2. ส่งเสริมให้ชุมชนโดยรอบมีรายได้ที่เพิ่มขึ้นจากการเปิดพื้นที่ประกอบอาชีพ</p> <p>3. เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันผ่านการพัฒนาต่อยอดจากเทคโนโลยีเมืองต้นแบบสู่ภาคธุรกิจ</p>	<p>1. สร้างเสริมสุขภาพและสุขภาวะที่ดีของชุมชน</p> <p>2. เพิ่มพื้นที่ส่งเสริมเชิงอัตลักษณ์และวัฒนธรรม</p> <p>3. เปิดโอกาสให้เกิดการเข้าถึงอาหารราคาเหมาะสมในใจกลางเมือง</p> <p>4. เพิ่มพื้นที่การเรียนรู้ตลอดชีวิตให้แก่สังคม</p>	<p>1. เพิ่มพื้นที่สีเขียวในการกักเก็บคาร์บอน ในพื้นที่เมืองมากกว่า 15 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 20 ของพื้นที่โครงการ</p> <p>2. ส่งเสริมและสนับสนุนเมืองต้นแบบของการใช้พลังงานสะอาดและการบริโภคอย่างยั่งยืน</p> <p>3. ส่งเสริมและรักษาระบบนิเวศเมืองอย่างสมดุล</p> <p>4. มีส่วนร่วมในการต่อสู้กับผลกระทบสภาวะโลกร้อนในเมือง อาทิ ภาวะเกาะความร้อน</p>

5.3. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

จากการศึกษาความเป็นไปได้อย่างรอบด้าน ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และข้อจำกัดทางกฎหมาย ของการพัฒนาพื้นที่ด้านแนวคิดข้างต้น รายงานฉบับนี้จึงมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ทั้ง 4 ด้านที่ควรมีการพิจารณาและนำไปศึกษาต่อ ดังนี้

1. ด้านแหล่งการลงทุน: ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมด้านความคุ้มค่าและความเสี่ยงในระยะกลาง และระยะยาวของแนวคิดการพัฒนาอย่างรอบด้านเพิ่มเติม และควรมีการศึกษาความเป็นไปได้ในการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้าร่วมในการลงทุนในรูปแบบต่าง ๆ อาทิ Public-Private-Partnership (PPP) และการออกพันธบัตร หรือตราสารทุนรัฐวิสาหกิจเพื่อความยั่งยืน (ESG Bond) (พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย, 2494)

2. ด้านกฎหมาย: ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทั้ง ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร กฎหมายควบคุมอาคาร และกฎหมายของรัฐวิสาหกิจ และการร่วมทุน เพื่อใช้ประกอบในการนำแนวคิดไปใช้ปฏิบัติจริงต่อไป

3. ด้านผลกระทบอย่างรอบด้าน: ควรมีการศึกษาผลกระทบอย่างรอบด้านผ่านเครื่องมือที่มีคุณภาพ และได้รับการยอมรับจากทุกภาคส่วน อาทิ การจัดทำรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) การประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (SEA) การประเมินผลกระทบเชิงบวกจากการลงทุน (SROI)

4. ด้านอื่น ๆ: ควรมีการศึกษาเพื่อความเป็นไปได้ในการใช้ประโยชน์พื้นที่รางรถไฟสายสีแดงอย่างคุ้มค่าที่สุด และควรมีการส่งเสริมความรู้สึกเป็นเจ้าของของชุมชน และสาธารณชนต่อพื้นที่ (Sense of Ownership) รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงสภาพพื้นที่ต้องคำนึงถึงผลกระทบทั้งทางสังคม และวัฒนธรรม (Intangible Unit)

บรรณานุกรม

- Anonymous. (n.d.). One City OCC. Retrieved December 11, 2021, from <https://www.cbre.co.th/th/rent/one-city-centre>
- Anonymous. (2016). 41 *Most adorable inside pictures of Hermitage Museum, Russia*. Retrieved December 2 from, <https://www.askideas.com/41-most-adorable-inside-pictures-of-hermitage-museum-russia/>
- Bangkok Expressway and Metro. (n.d.). *เมก้าพลาซ่า สะพานเหล็ก*. สืบค้นเมื่อ 20 ธันวาคม 2564. จาก <https://metro.bemplc.co.th/Popular-Place-Detail?pid=151>
- Beauty Editor. (2564). [คู่มือ] เดิน " สำเพ็ง ตี 2 " สวรรค์นักชอป สินค้าราคาส่ง. สืบค้นเมื่อ 20 ธันวาคม 2564. จาก <https://www.wongnai.com/beauty-tips/shopping-guide-sampeng-night-market?ref=ct>
- BOT Magazine. (ม.ป.ป.). *เช็กอิน กิน เที่ยวรอบ 3 สถานี MRT วัฒมังกร - สามยอด - สนามไชย*. สืบค้นเมื่อ 20 ธันวาคม 2564. จาก https://www.bot.or.th/Thai/BOTMagazine/Documents/PhraSiam0163/EatGuide1_63.pdf
- Bricker T. " *Saitama, Japan Railway Museum: Tokyo Half-Day Trip* ". Retrieved December 6, 2021, from. <https://www.travelcaffeine.com/japan-railway-museum-saitama-tokyo-review/>
- DB Museum. (n.d.). *Die Bibliothek des DB Museums*. Retrieved December 14, 2021, from <https://dbmuseum.de/nuernberg/bibliothek>
- DB Museum. (n.d.). *Highlighttour: Entdecken Sie das DB Museum vom Adler bis zum ICE*. Retrieved December 14, 2021, from <https://dbmuseum.de/nuernberg/highlight-tour>
- DD property. (2562). *รู้จักย่านสามย่านแบบเจาะลึก*. สืบค้นเมื่อ 3 ธันวาคม 2564 จาก <https://www.ddproperty.com/areainsider/%E0%B8%AA%E0%B8%B2%E0%B8%A1%E0%B8%A2%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%99/article/%25e0%25b8%25a3%25e0%25b8%25b9%25e0%25b9%2589%25e0%25b8%2588%25e0%25b8%25b1%25e0%25b8%2581%25e0%25b8%25a2%25e0%25b9%2588%25e0%25b8%25b2%25e0%25b8%2599%25e0%25b8%25aa%25e0%25b8%25b2%25e0%25b8%25a1%25e0%25b8%25a2%25e0%25b9%2588%25e0%25b8%25b2%25e0%25b8%2599%25e0%25b9%2581%25e0%25b8%259a%25e0%25b8%259a%25e0%25b9%2580%25e0%25b8%2588-5522>
- DDproperty. (ม.ป.ป.). *อาคารพาณิชย์ย่านปทุมวัน*. สืบค้นเมื่อ 11 ธันวาคม 2564. จาก <https://www.ddproperty.com/%E0%B9%80%E0%B8%8A%E0%B9%88%E0%B8%B2%E>

0%B8%AA%E0%B8%B3%E0%B8%99%E0%B8%B1%E0%B8%81%E0%B8%87%E0%B8%B2%E0%B8%99/%E0%B9%83%E0%B8%99%E0%B8%9B%E0%B8%97%E0%B8%B8%E0%B8%A1%E0%B8%A7%E0%B8%B1%E0%B8%99-th1007

Dittmar, H. & Poticha, P. (2012). Defining Transit-Oriented Development: The New Regional Building Block. In Dittmar, H., & Ohland, G. (Eds.). *The new transit town: Best practices in transit-oriented development*. Island Press.

Estopolis. (2562). สีส้ม จากชุมชนวัดริมแม่น้ำสู่ย่านที่ดินแพงที่สุดในประเทศไทย. สืบค้นเมื่อ 11 ธันวาคม 2564. จาก <https://www.estopolis.com/article/knowledge/survey-analysis/%E0%B8%AA%E0%B8%B5%E0%B8%A5%E0%B8%A1-%E0%B8%88%E0%B8%B2%E0%B8%81%E0%B8%8A%E0%B8%B8%E0%B8%A1%E0%B8%8A%E0%B8%99%E0%B8%A7%E0%B8%B1%E0%B8%94%E0%B8%A3%E0%B8%B4%E0%B8%A1%E0%B9%81%E0%B8%A1%E0%B9%88%E0%B8%99%E0%B9%89%E0%B8%B3%E0%B8%AA%E0%B8%B9%E0%B9%88%E0%B8%A2%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%97%E0%B8%B5%E0%B9%88%E0%B8%97%E0%B8%B5%E0%B9%88%E0%B8%94%E0%B8%B4%E0%B8%99%E0%B9%81%E0%B8%9E%E0%B8%87%E0%B8%97%E0%B8%B5%E0%B9%88%E0%B8%AA%E0%B8%B8%E0%B8%94%E0%B9%83%E0%B8%99%E0%B9%84%E0%B8%97%E0%B8%A2>

Fairmont. (n.d.). *Fairmont Heritage Place, Ghirardelli Square*. Retrieved December 21, 2021, from <https://www.fairmont.com/ghirardelli-san-francisco/>

Google (n.d.). [Bangkok Train Station] (20 December 2021). *Google Maps*. Retrieved from <https://goo.gl/maps/Y2d5Bb2PHAP7XdGAA>

Gourmet Cuisine. (2018). “*Nap Lab*” จีบไป ทำงานไป กับที่ทำงานแนวใหม่สไตล์ *Co-napping Workspace*. สืบค้นเมื่อ 14 ธันวาคม 2564. จาก <https://www.gourmetandcuisine.com/stories/detail/216>

Hirano Y. & Fujita T. (2012) Evaluation of the impact of urban heat island on residential and commercial energy consumption in Tokyo. *Energy*, 37(1),317-383

Hubba. (2564). ตีแผ่โมเดลรายได้ธุรกิจ *coworking space* และการเติบโตในอีก 5 ปีข้างหน้า. สืบค้นเมื่อ 14 ธันวาคม 2564. จาก <https://www.hubbathailand.com/hubba-blog/coworking-space-model-and-growth-rate>

Hui, C. & Ryan, C. (2012) Issues in Museum Management Policies: Evidence from Xi'an, China, *Visitor Studies*, 15:1, 62-81. Retrieved December 2, 2021, from DOI: 10.1080/10645578.2012.660843

ICOM. (2004). *Running a Museum : Practical Handbook*. Paris : ICOM.

¹Irent. (ม.ป.ป.). *จามจุรี สแควร์*. สืบค้นเมื่อ 11 ธันวาคม 2564. จาก

<https://www.irentoffice.com/14751104/%E0%B8%AD%E0%B8%B2%E0%B8%84%E0%B8%B2%E0%B8%A3-%E0%B8%88%E0%B8%B2%E0%B8%A1%E0%B8%88%E0%B8%B8%E0%B8%A3%E0%B8%B5-%E0%B8%AA%E0%B9%81%E0%B8%84%E0%B8%A7%E0%B8%A3%E0%B9%8C-%E0%B8%88%E0%B8%B1%E0%B8%95%E0%B8%B8%E0%B8%A3%E0%B8%B1%E0%B8%AA%E0%B8%88%E0%B8%B2%E0%B8%A1%E0%B8%88%E0%B8%B8%E0%B8%A3%E0%B8%B5-chamchuri-square>

²Irent. (ม.ป.ป.). *ตั้วฮัวเป่ก*. สืบค้นเมื่อ 11 ธันวาคม 2564. จาก

<https://www.irentoffice.com/14768387/%E0%B8%AD%E0%B8%B2%E0%B8%84%E0%B8%B2%E0%B8%A3-%E0%B8%95%E0%B8%B1%E0%B9%89%E0%B8%87%E0%B8%AE%E0%B8%B1%E0%B9%88%E0%B8%A7%E0%B8%9B%E0%B8%B1%E0%B8%81-tang-hua-pak-building>

³Irent. (ม.ป.ป.). *สามย่านมิตรทาวน์*. สืบค้นเมื่อ 11 ธันวาคม 2564. จาก

<https://www.irentoffice.com/16320718/%E0%B8%AD%E0%B8%B2%E0%B8%84%E0%B8%B2%E0%B8%A3-%E0%B8%AA%E0%B8%B2%E0%B8%A1%E0%B8%A2%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%99-%E0%B8%A1%E0%B8%B4%E0%B8%95%E0%B8%A3%E0%B8%97%E0%B8%B2%E0%B8%A7%E0%B8%99%E0%B9%8C-samyang-mitrtown>

⁴Irent. (ม.ป.ป.). *FYI Center*. สืบค้นเมื่อ 11 ธันวาคม 2564. จาก

<https://www.irentoffice.com/15370095/%E0%B8%AD%E0%B8%B2%E0%B8%84%E0%B8%B2%E0%B8%A3-%E0%B9%80%E0%B8%AD%E0%B8%9F%E0%B8%A7%E0%B8%B2%E0%B8%A2%E0%B9%84%E0%B8%AD-%E0%B9%80%E0%B8%8B%E0%B9%87%E0%B8%99%E0%B9%80%E0%B8%95%E0%B8%AD%E0%B8%A3%E0%B9%8C-fyi-center>

- Israel, D.G. (1992). *Determining sample size. Fact Sheet PEOD-6*. Retrieved January 6, 2022, from https://www.researchgate.net/profile/Subhash-Basu-3/post/how_could_i_determine_sample_size_for_my_study/attachment/5ebaa4924f9a520001e613b6/AS%3A890361492811785%401589290130539/download/samplesize1.pdf
- Japan International Cooperation Agency. (2020). *The Study on Development of Smart City Concept for The Bang Sue Area in The Kingdom of Thailand (Final Report)*. Retrieved January 5, 2022, from https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12327367_01.pdf
- JustCo. (ม.ป.ป.). *สามย่านมิตรทาวน์ (ข้อมูลทั่วไป)*. สืบค้นเมื่อ 14 ธันวาคม 2564. จาก <https://www.justcoglobal.com/th/locations/samyam-mitrtown>
- Klinchuanachun, P. (2020). *แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรม ปี 2564-2566 : พื้นที่ค้าปลีกให้เช่าในกรุงเทพฯ และปริมณฑล*. สืบค้นเมื่อ 14 ธันวาคม 2564. จาก <https://www.krungsri.com/th/research/industry/industry-outlook/Real-Estate/Commercial-Buildings-in-BMR/IO/io-retail-space-bmr-21#:~:text=%E0%B8%9B%E0%B8%B5%202564%20%E0%B8%98%E0%B8%B8%E0%B8%A3%E0%B8%81%E0%B8%B4%E0%B8%88%E0%B8%9E%E0%B8%B7%E0%B9%89%E0%B8%99%E0%B8%97%E0%B8%B5%E0%B9%88%E0%B8%84%E0%B9%89%E0%B8%B2,%E0%B8%A0%E0%B8%B2%E0%B8%84%E0%B8%97%E0%B9%88%E0%B8%AD%E0%B8%87%E0%B9%80%E0%B8%97%E0%B8%B5%E0%B9%88%E0%B8%A2%E0%B8%A7%E0%B8%97%E0%B8%B5%E0%B9%88%E0%B8%A2%E0%B8%B1%E0%B8%87%E0%B8%9F%E0%B8%B7%E0%B9%89%E0%B8%99%E0%B8%95%E0%B8%B1%E0%B8%A7>
- Knapp G. & Talen E. (2005). New urbanism and Smart growth and the Environment: A few words from Academy. *International Regional Science review* 28(2),107-118
- Knight Frank. (2020). *Bangkok Luxury Hotel Market Overview 2020*. สืบค้นเมื่อ 14 ธันวาคม 2564. จาก <https://content.knightfrank.com/research/2163/documents/en/bangkok-luxury-hotel-market-2020-2020-7784.pdf>
- Knight Frank. (2021). *Bangkok Office Market Overview Q3 2021*. สืบค้นเมื่อ 14 ธันวาคม 2564. จาก <https://content.knightfrank.com/research/2242/documents/en/bangkok-office-market-2021-q3-2021-8654.pdf>
- Kongphunphin, C., lamtrakul, P., & Srivanit, M. (2018). The attitude in urban planning of Thai urban public space: A case study of Bangkok Metropolitan Area, Thailand.

International Journal of Building, Urban, Interior and Landscape Technology (BUILT), 12, 59-74.

Lafonda On the Plaza. (n.d.). *An Integral part of Santa Fe history*. Retrieved December 14, 2021, from <https://www.lafondasantafe.com/history>

Litman, T. A. (2003). Economic value of walkability. *Transportation Research Record*, 1828(1), 3-11.

Livinginsider. (ม.ป.ป.) .*อาคาร Silom 64*. สืบค้นเมื่อ 11 ธันวาคม 2564. จาก

<https://www.livinginsider.com/livingdetail/606749/%E0%B8%AD%E0%B8%B2%E0%B8%84%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%AA%E0%B8%B5%E0%B8%A5%E0%B8%A164-%E0%B8%AA%E0%B8%B3%E0%B8%99%E0%B8%B1%E0%B8%81%E0%B8%87%E0%B8%B2%E0%B8%99-%E0%B8%9E%E0%B8%B7%E0%B9%89%E0%B8%99%E0%B8%97%E0%B8%B5%E0%B9%88%E0%B8%A3%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%84%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B9%83%E0%B8%AB%E0%B9%89%E0%B9%80%E0%B8%8A%E0%B9%88%E0%B8%B2-%E0%B8%AB%E0%B8%A5%E0%B8%B2%E0%B8%81%E0%B8%AB%E0%B8%A5%E0%B8%B2%E0%B8%A2%E0%B8%9E%E0%B8%B7%E0%B9%89%E0%B8%99%E0%B8%97%E0%B8%B5%E0%B9%88%E0%B9%83%E0%B8%AB%E0%B9%89%E0%B9%80%E0%B8%A5%E0%B8%B7%E0%B8%AD%E0%B8%81-%E0%B8%A1%E0%B8%B5%E0%B8%97%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B9%80%E0%B8%8A%E0%B8%B7%E0%B9%88%E0%B8%AD%E0%B8%A1BTS%E0%B8%A8%E0%B8%B2%E0%B8%A5%E0%B8%B2%E0%B9%81%E0%B8%94%E0%B8%87.html>

Lo, R. H. (2009). Walkability: what is it?. *Journal of Urbanism*, 2(2), 145-166.

Manea G., Luliana V. & Cocos O. (2014) Green Cities -Urban Planning Models for the Future, *Journal of Heritage Tourism*, DOI: 10.1080/1743873X.2020.1850742

Manish. (2016). *Experience Tokyo - Travel, Discover and Explore*. Retrieved December 21, 2021, from <http://experiencetokyo.net/tokyo-trivia-two-prime-minister-assassination-spots-at-tokyo-station/>

Marketeer. (2563). *THE BATTLE Co-working Space “พลิก” ชีวิตคนทำงาน “เปลี่ยน” โมเดลธุรกิจ*. สืบค้นเมื่อ 14 ธันวาคม 2564. จาก <https://marketeeronline.co/archives/145655>

- Matichon Academy. (2564). *ปิดตำนาน 105 ปี หัวลำโพง ศูนย์กลางคมนาคม ประวัติศาสตร์ สถาปัตยกรรม ศิลปกรรม*. สืบค้นเมื่อ 5 ธันวาคม 2564. จาก https://www.matichonacademy.com/content/article_55096
- Melbourne Quarter. (n.d.). *About Melbourne Quarter*. Retrieved December 9, 2021, from <https://www.melbournequarter.com/about/>
- MGR Online. (2560). *ย้อนรอยย่านวังบูรพา เดินเพลินแหล่งรวมวัยเก๋า จากท้ายวังถึงหลังวัง*. สืบค้นเมื่อ 14 ธันวาคม 2564. จาก <https://mgronline.com/travel/detail/9600000030191>
- Middleton, J. (2021). *The Walkable City: Dimensions of Walking and Overlapping Walks of Life*. Abingdon: Routledge.
- Neuehouse. (n.d.). *Bradbury*. Retrieved December 16, 2021, from <https://www.neuehouse.com/houses/bradbury/>
- Nicholls, M. (2019). *The digital reconstructions bringing Roman Ruins to life*. Retrieved December 11, 2021, from <https://www.apollo-magazine.com/the-digital-reconstructions-bringing-roman-ruins-to-life/>
- Ogra, A. & Ndebele, R. (2014, October). The role of 6Ds: Density, diversity, design, destination, distance, and demand management in transit oriented development (TOD). *In the Neo-International Conference on Habitable Environments*, San Diego, USA (pp. 539-546).
- Onyx Creative. (2021). *Retail center project, Collage Mall, Bloomington, Indiana*. Retrieved December 11, 2021, from <https://www.onyxcreative.com/retail-centers#/college-mall/>
- ¹Park&Ride Finder Team. (2020). *I'm Chinatown ที่จตุรถายาวราช*. สืบค้นเมื่อ 20 ธันวาคม 2564. จาก <https://parkandridefinder.com/properties/im-chinatown-%e0%b8%97%e0%b8%b5%e0%b9%88%e0%b8%88%e0%b8%ad%e0%b8%94%e0%b8%a3%e0%b8%96%e0%b9%80%e0%b8%a2%e0%b8%b2%e0%b8%a7%e0%b8%a3%e0%b8%b2%e0%b8%8a/>
- ²Park&Ride Finder Team. (2020). *ที่จตุรถายาวสามย่าน มิตรทาวน์*. สืบค้นเมื่อ 20 ธันวาคม 2564. จาก <https://parkandridefinder.com/properties/samyang-mitrtown/>
- ³Park&Ride Finder Team. (2020). *ลานจตุรถายาว 100 ปี จุฬาลงกรณ์*. สืบค้นเมื่อ 20 ธันวาคม 2564. จาก <https://parkandridefinder.com/properties/%E0%B8%A5%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%88%E0%B8%AD%E0%B8%94%E0%B8%A3%E0%B8%96-%E0%B8%AD%E0%B8%B8%E0%B8%97%E0%B8%A2%E0%B8%B2%E0%B8%99-100->

- %E0%B8%9B%E0%B8%B5-
%E0%B8%88%E0%B8%B8%E0%B8%AC%E0%B8%B2%E0%B8%AF/
Plus Estate Co. (2021). *สำนักงานให้เช่า (Office for rent)*. สืบค้นเมื่อ 5 ธันวาคม 2564. จาก <https://www.irentoffice.com/16967675/%E0%B8%AD%E0%B8%B2%E0%B8%84%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%AA%E0%B8%B3%E0%B8%99%E0%B8%B1%E0%B8%81%E0%B8%87%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B9%83%E0%B8%AB%E0%B9%89%E0%B9%80%E0%B8%8A%E0%B9%88%E0%B8%B2>
- Railway in Scope of Greenway. *Sustainability*, 13(6), 3055
- Raven Design. (2017). “Kew gardens” สวนสวย สถาปัตยกรรมเจ๋ง ณ กรุงลอนดอน. สืบค้นเมื่อ 20 ธันวาคม 2564. จาก <http://ravendesignnews.com/travel/kew-gardens-%E0%B8%AA%E0%B8%A7%E0%B8%99%E0%B8%AA%E0%B8%A7%E0%B8%A2-%E0%B8%AA%E0%B8%96%E0%B8%B2%E0%B8%9B%E0%B8%B1%E0%B8%95%E0%B8%A2%E0%B8%81%E0%B8%A3%E0%B8%A3%E0%B8%A1%E0%B9%80/>
- Research and Markets. (2021). *Coworking Space Global Market Report 2021: COVID-19 Growth and Change to 2030*. Retrieved December 21, 2021, from <https://www.researchandmarkets.com/reports/5321414/coworking-space-global-market-report-2021-covid#tag-pos-2>
- Resilient Bangkok (2020). Retrieved December 2 ธันวาคม 2564. https://resilientcitiesnetwork.org/downloadable_resources/Network/Bangkok-Resilience-Strategy-English.pdf
- Rewe Group. (2021). *Nächster Halt: Nachhaltig-keit! REWE schickt Super-markt-zug auf die Reise*. Retrieved December 13, 2021, from <https://www.rewe-group.com/de/presse-und-medien/newsroom/stories/naechster-halt-nachhaltigkeit-rewe-schickt-supermarktzug-auf-die-reise/>
- Romano, A. (2018). *The Secret to Never Getting Lost in Central Park*. Retrieved December 13, 2021, from <https://www.travelandleisure.com/attractions/parks-gardens/navigating-central-park>
- SAC TV. (ม.ป.ป.). สืบค้นเมื่อ 11 ธันวาคม 2564. จาก <https://channel.sac.or.th/th/website/picture/picdetail/105106/631>
- Shield, K. and Lange, H. (2009). *European Green City Index (vol.2)*. Munich: Economist Intelligence Unit.

- Silav, M. (2011). Bursa City Museum from Past to The Present. *The Turkish Online Journal of Design Art and Communication*, 1(2), 1-5. Retrieved December 15, 2021, from https://www.researchgate.net/publication/267706800_BURSA_CITY_MUSEUM_FROM_PAST_TO_THE_PRESENT
- Smith, J. M. (2020). *Central Park, New York*. Salem Press Encyclopedia.
- Speck, J. (2018). *Walkable city rules: 101 steps to making better places*. Washington, D.C: Island Press.
- SRT Asset. (ม.ป.ป.). *ความเป็นมาบริษัทเอสอาร์ที แอสเสท จำกัด*. สืบค้นเมื่อ 5 มกราคม 2565. จาก <https://srtasset.com/AboutUs/Background>
- SWA. (n.d.). *Paveletskaya Plaza*. December 8, 2021, Retrieved from. <https://www.swagroup.com/projects/paveletskaya-plaza/>
- Tao, M. (2021). *Toyota demonstrates autonomous shuttle for ‘mobility as a service’ applications*. Retrieved December 13, 2021, from <https://roboticsandautomationnews.com/2021/01/26/toyota-demonstrates-autonomous-shuttle-for-mobility-as-a-service-applications/39920/>
- The Cloud. (2564). *Heritage of Hua Lamphong*. สืบค้นเมื่อ 13 ธันวาคม 2564. จาก <https://readthecloud.co/heritage-architecture-around-bangkok-train-station/>
- The Railway Museum. (n.d.). *Experience / event information*. Retrieved December 7, 2021, from <https://www.railway-museum.jp/e/event/experience.html>
- Tokyo Station. (n.d.). *Features of Tokyo station*. Retrieved December 5, 2021, from <http://www.tokyostationcity.com/en/introduction/>
- Transit Bangkok (n.d.). *หัวลำโพง*. Retrieved December 20, 2021, from <https://www.transitbangkok.com/th/stations/%E0%B8%A3%E0%B8%96%E0%B9%84%E0%B8%9F%E0%B8%9F%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B9%80%E0%B8%AD%E0%B9%87%E0%B8%A1%E0%B8%AD%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B9%8C%E0%B8%97%E0%B8%B5/%E0%B8%AB%E0%B8%B1%E0%B8%A7%E0%B8%A5%E0%B8%B3%E0%B9%82%E0%B8%9E%E0%B8%87>
- Trunfio, M., Lucia, M. & Campana, S. (2021) Innovating the cultural heritage museum service model through virtual reality and augmented reality: the effects on the overall visitor experience and satisfaction, *Journal of Heritage Tourism*, DOI: 10.1080/1743873X.2020.1850742

- United Nations. (n.d). *TRANSFORMING OUR WORLD: THE 2030 AGENDA FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT*. Retrieved December 20, 2021, from <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/21252030%20Agenda%20for%20Sustainable%20Development%20web.pdf>
- Wanchun, C. (2020). The Enlightenment of New York Central Park to the Planning and Design of China's Urban Central Park. *Journal of Landscape Research*, 12(3), 86–88. <https://doi.org/10.16785/j.issn 1943-989x.2020.3.017>
- Welch, A. (2020). *Paveletskaya Plaza Moscow Landscape Design*. Retrieved December 9, 2021, from <https://www.e-architect.com/moscow/paveletskaya-plaza-moscow>
- Wongnai. (ม.ป.ป.). *Too Fast To Sleep* (ทูฟาส ทูลีฟ). สืบค้นเมื่อ 13 ธันวาคม 2564. จาก <https://www.wongnai.com/restaurants/14266ix-too-fast-to-sleep-%E0%B8%AA%E0%B8%B2%E0%B8%A1%E0%B8%A2%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%99>
- Woven Planet Holdings, Inc. (2021). *Toyota Woven City*. Retrieved December 20, 2021, from <https://www.woven-city.global/>
- กรมขนส่งทางบก. (2564). *จำนวนรถจดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564*. สืบค้นเมื่อ 20 ธันวาคม 2564. จาก <https://web.dlt.go.th/statistics/>
- กฎกระทรวง ฉบับที่ 55. (2563). *กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างหรือดัดแปลงอาคารบางชนิดหรือบางประเภท พ.ศ. 2563 ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522*. สืบค้นเมื่อ 18 ธันวาคม 2564 จาก <https://download.asa.or.th/03media/04law/cba/mr/mr43-55-upd68.pdf>
- กรุงเทพธุรกิจ. (2564). *สามย่านมิตรทาวน์ พลิกพื้นที่ โหมอีเวนต์ดึงลูกค้าแตะ 8 หมื่น*. สืบค้นเมื่อ 3 ธันวาคม 2564. <https://www.bangkokbiznews.com/news/928977>
- กฤษฎา เศรษฐกุลรัตน์. (2562). *พหิพภัณษัในฐฐานะแหล่งการเรียนรู้ของประชาชน: กรณัศึษาการเป็ดรบัสือ การรบัรู้และทศนคตติของกลุ่มนิลเลนเนียลที่มีต่อพหิพภัณษัธฐนาการแห่งประเทศไทย. (วิทยานิพนธัวารสารศาสตรมหาบัณษิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตรั).*
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). *สถานีกรุงเทพ*. สืบค้นเมื่อ 13 ธันวาคม 2564. จาก https://www.railway.co.th/More/Knowledge_Detail?value1=00DE5502B5AA7B42A92BE9FF953D8EBD01000000981F5D9163FE831E83A019687B7976200603658569B9F1F2F4DE7B02D0CA7776&value2=00DE5502B5AA7B42A92BE9FF953D8EBD01000000AC4A74D3744CCA62CB9FE2A58F7CD9ED5B6BBE844DFCDA9031313FD39D9D2FF

- ผู้จัดการออนไลน์. (2554). *เที่ยว “โป๊เบ๊” ต้องมนต์เสน่ห์ห่มขนเก๋า*. สืบค้นเมื่อ 2 ธันวาคม 2564.
<https://mgronline.com/travel/detail/9540000072484>
- แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ ๒๐ ปี (2556). สืบค้นเมื่อ 2 ธันวาคม 2564.
<https://webportal.bangkok.go.th/upload/user/00000130/planing/Plan%2020%20Years.pdf>
- ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑- ๒๕๘๐) (2561). สืบค้นเมื่อ 2 ธันวาคม 2564.
http://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2561/A/082/T_0001.PDF
- ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร. (2544). *เรื่อง ควบคุมอาคาร พ.ศ. 2544*. สืบค้นเมื่อ 16 ธันวาคม 2564 จาก
<https://download.asa.or.th/03media/04law/cba/bb/bb44-03.pdf>
- ตินกานต์. (2564). *The Mustang Blu’ โรงแรมที่เปิดเปลือยรอยอดีตอันงดงามของสถาปัตยกรรมโคโลเนียลร่วม 100 ปีโดย ตินกานต์*. สืบค้นเมื่อ 13 ธันวาคม 2564. จาก <https://thestandard.co/the-mustang-blu/>
- ฐานเศรษฐกิจดิจิทัล. (2564). *ttb analytics คาดยอดขายรถยนต์ในประเทศปี 65 พลิกฟื้น 8.7 แสนคัน*. สืบค้นเมื่อ 20 ธันวาคม 2564. จาก https://www.thansettakij.com/money_market/505155
- ทำเลขายของ. (ม.ป.ป.). *คลองถมเซ็นเตอร์*. สืบค้นเมื่อ 11 ธันวาคม 2564. จาก [http://www.xn--22cap5dwcq3d9ac1l0f.com/archives/23701#:~:text=%E0%B8%95%E0%B8%B3%E0%B9%81%E0%B8%AB%E0%B8%99%E0%B9%88%E0%B8%87%E0%B8%AA%E0%B8%96%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%97%E0%B8%B5%E0%B9%88%3A%20%E0%B8%84%E0%B8%A5%E0%B8%AD%E0%B8%87%E0%B8%96%E0%B8%A1,%E0%B8%A5%E0%B8%B0%20\(%E0%B8%96%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%A1%E0%B8%B5\)%3A%20%E0%B8%9F%E0%B8%A3%E0%B8%B5](http://www.xn--22cap5dwcq3d9ac1l0f.com/archives/23701#:~:text=%E0%B8%95%E0%B8%B3%E0%B9%81%E0%B8%AB%E0%B8%99%E0%B9%88%E0%B8%87%E0%B8%AA%E0%B8%96%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%97%E0%B8%B5%E0%B9%88%3A%20%E0%B8%84%E0%B8%A5%E0%B8%AD%E0%B8%87%E0%B8%96%E0%B8%A1,%E0%B8%A5%E0%B8%B0%20(%E0%B8%96%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%A1%E0%B8%B5)%3A%20%E0%B8%9F%E0%B8%A3%E0%B8%B5)
- ทำเลขายของ. (2563). *รวมพื้นที่เช่าจอดขายของ Food truck (อัปเดต2563)*. เข้าถึงเมื่อ 14 ธันวาคม 2564. จาก <http://www.xn--22cap5dwcq3d9ac1l0f.com/archives/26617>
- ธนาคารไทยพาณิชย์. (ม.ป.ป.). *จับเทรนด์ Digital Nomad โอกาสงามธุรกิจไทย*. เข้าถึงเมื่อ 13 ธันวาคม 2564. จาก <https://www.scb.co.th/th/personal-banking/stories/digital-nomad-trend.html>
- นิตรรศน์รัตนโกสินทร์. (ม.ป.ป.). *ข้อมูลจำเพาะเพิ่มเติม*. สืบค้นเมื่อ 12 ธันวาคม 2564. http://www.nitasrattanakosin.com/aboutus.php?content_id=4&lang=th&page_view=4
- ปรางวลัย พูลทวี. (2561). *ประวัติศาสตร์ฉบับย่อ บนเส้นทางอันขรุขระ ของหอศิลป์วัฒนธรรม กรุงเทพมหานคร*. สืบค้นเมื่อ 10 ธันวาคม 2564. <https://themomentum.co/brief-history-of-bacc/>

- ปริญญา กลิ่นเมฆ. (2561). *การศึกษาบทบาทของเมืองเพื่อการออกแบบชุมชนเมืองนำเดิน*. (วิทยานิพนธ์สถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยศิลปากร).
- ปริญญา ชาวสมุน. (2564). *ตามหาคคุณค่าที่หายไป ‘แผนที่วัฒนธรรมเยาวราช’*. สืบค้นเมื่อ 20 ธันวาคม 2564. จาก <https://www.bangkokbiznews.com/social/943625>
- พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย. (2494, 30 มิถุนายน). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่มที่ 68 ตอนที่ 40, หน้า 4-25
- วรรณมา ยงพิศาล. (2563). *แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรม ปี 2563-65: อุตสาหกรรมรถยนต์*. สืบค้นเมื่อ 20 ธันวาคม 2564. จาก <https://www.krungsri.com/th/research/industry/industry-outlook/Hi-tech-Industries/Automobiles/IO/io-automobile-20>
- วัลย์ลักษณ์ ทรงศิริ. (2559). *ชุมชนมุสลิมมหานาค*. สืบค้นเมื่อ 2 ธันวาคม 2564. <https://lek-prapai.org/home/view.php?id=5137>
- วันวิเศษ เนียมปาน. (2564). *Heritage of Hua Lamphong*. สืบค้นเมื่อ 13 ธันวาคม 2564. จาก <https://readthecloud.co/heritage-architecture-around-bangkok-train-station/>
- วันวิเศษ เนียมปาน. (2564). *9 พื้นที่ความทรงจำของหัวลำโพง*. สืบค้นเมื่อ 20 ธันวาคม 2564. จาก <https://adaymagazine.com/hua-lamphong/>
- ศรายุทธ ศรีทิพย์อาสน์. (2564). *เจาะลึกสถานีกรุงเทพ สถาปัตยกรรมหลังคาโค้งกว้างที่สุดเมื่อ 105 ปีก่อน*. สืบค้นเมื่อ 20 ธันวาคม 2564. จาก <https://www.baanlaesuan.com/231636/design/design-update/places/bangkok-railway-station>
- ศิริภัสสร ขาวตระกูล. (2564). *Jim Thompson Art Center โฉมใหม่ เปิดแล้วพร้อม 3 นิทรรศการศิลปะให้ได้ชมกันแบบจุใจไปจนถึงสิ้นเดือน ก.พ. 65*. สืบค้นเมื่อ 14 ธันวาคม 2564 จาก <https://thestandard.co/jim-thompson-art-center/>
- ศูนย์ข้อมูลเกาะรัตนโกสินทร์. (ม.ป.ป.). *ตลาดบ้านหม้อ*. สืบค้นเมื่อ 20 ธันวาคม 2564. จาก http://www.resource.lib.su.ac.th/rattanakosin/index.php?option=com_content&view=article&id=84
- สถาบันอาคารเขียวไทย. (2564). *The SOOK Building Standard มาตรฐานอาคารเป็นสุข. มุลินีอาคารเขียวไทย*. สืบค้นเมื่อ 25 ธันวาคม 2564. จาก <https://tgbi.or.th/wp-content/uploads/2021/09/3.-SOOK-Standard-for-Publish-TGBI-07-9-21-Linked.pdf>
- สุจารีย์ จรัสดวง. (2552). *การบริหารจัดการพิพิธภัณฑ์ท้องถิ่นกรุงเทพมหานครมหานครมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์*. สืบค้นเมื่อ 15 ธันวาคม. จาก https://digital.library.tu.ac.th/tu_dc/frontend/Info/item/dc:123249
- สุดาร่า สุฉฉายา. (2563). *คอนโดขมา อาม่าจร*. สืบค้นเมื่อ 7 ธันวาคม 2564 จาก <http://www.muangboranjournall.com/post/chao-mae-tub-tim-saphan-luang>

- สุภัชชา โฆษิตศรีปัญญา. (2558). *การสร้างชุมชน (COMMUNITY) ใน COWORKING SPACE*. (การค้นคว้าอิสระ วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์).
- สุภาวดี รัตนมาศ และปริญญา ชูแก้ว. (ม.ป.ป.). *การจัดตั้งกลุ่มอนุรักษ์งานสถาปัตยกรรมสมัยโมเดิร์นในประเทศไทย*. สืบค้นเมื่อ 13 ธันวาคม 2564. จาก <http://www.docomothailand.org/ebook/ebookThai.pdf>
- สำนักงานจัดการทรัพย์สิน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (ม.ป.ป.). *อุทยาน 100 ปี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยป่ากลางเมือง ของขวัญสำหรับชุมชนที่ใคร ๆ ก็เข้าถึงได้*. สืบค้นเมื่อ 20 ธันวาคม 2564. จาก https://pmcu.co.th/?page_id=9921
- สำนักงานบริหารนโยบายของนายกรัฐมนตรื. (2563). *คลองผดุงกรุงเกษม เชื่อมการเดินทางแบบไร้รอยต่อ*. สืบค้นเมื่อ 20 ธันวาคม 2564. จาก <https://www.pmdu.go.th/khlong-phadung-krung-kasem/>
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (พฤศจิกายน, 2564). *การประชุมคณะกรรมการเตรียมการเปิดให้บริการ และการบริหารโครงการระบบไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) และสถานีกลางบางซื่อ ครั้งที่ 6/2554*. กรุงเทพฯ: ม.ป.พ.
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (พฤศจิกายน, 2564). *การประชุมคณะกรรมการเตรียมการเปิดให้บริการ และการบริหารโครงการระบบไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) และสถานีกลางบางซื่อ ครั้งที่ 7/2554*. กรุงเทพฯ: ม.ป.พ.
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (พฤศจิกายน, 2564). *การประชุมคณะกรรมการเตรียมการเปิดให้บริการ และการบริหารโครงการระบบไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) และสถานีกลางบางซื่อ ครั้งที่ 8/2554*. กรุงเทพฯ: ม.ป.พ.
- หอศิลปวัฒนธรรมแห่งกรุงเทพมหานคร. (ม.ป.ป.). *พื้นที่ให้บริการในอาคาร*. สืบค้นวันที่ 10 ธันวาคม 2564 จาก <https://www.bacc.or.th/content/24.html>
- หอศิลป์ร่วมสมัยราชดำเนิน. (ม.ป.ป.). *เกี่ยวกับหอศิลป์*. สืบค้นเมื่อ 9 ธันวาคม 2564. <https://www.rcac84.com/our-history/>
- อภิญา ผาดอน. (2564). *การจัดกลุ่มพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนราง ตามคุณลักษณะสถานีตามแนวคิด Transit Oriented Development (TOD) กรณีศึกษารถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-อ่อนนุช) และรถไฟฟ้าสีน้ำเงิน (บางซื่อ-หัวลำโพง)*. วารสารวิชาการพระจอมเกล้าพระนครเหนือ, 31(3), 587-596.
- อภิชาติ ประเสริฐ. (2564). *ชุกชัยภาพสถานีรถไฟ “หัวลำโพง” เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว “นักวิจัย” ชวนสังคมร่วมฝัน เพื่อประโยชน์สาธารณะ*. สืบค้นเมื่อ 12 ธันวาคม 2564 จาก <https://theactive.net/news/20210305-8/>
- อัญญา สุภาสกร. (2563). *เยือนย่าน “พาหุรัด” Little India ในถิ่นไทย วัฒนธรรมอินเดียที่ไร้พรมแดน*. สืบค้นเมื่อ 20 ธันวาคม 2564. จาก <https://www.wongnai.com/trips/story-of-pahurat?ref=ct>

ไทยโฮมทาวน์. (ม.ป.ป.). *ตึกแถว ติดถนนพระรามที่ 4*. สืบค้นเมื่อ 11 ธันวาคม 2564. จาก

<https://www.thaihometown.com/buildings/3172103/%E0%B8%AD%E0%B8%B2%E0%B8%84%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%9E%E0%B8%B2%E0%B8%93%E0%B8%B4%E0%B8%8A%E0%B8%A2%E0%B9%8C%E0%B9%83%E0%B8%AB%E0%B9%89%E0%B9%80%E0%B8%8A%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%9E%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B8%A3%E0%B8%B2%E0%B8%A14>

ไม่ปรากฏผู้แต่ง. (ม.ป.ป.). *Chan Bangkok Noi*. สืบค้นเมื่อ 11 ธันวาคม 2564. จาก

<https://www.bkkmenu.com/go/hotel/chann-bangkok-noi.html>

ไม่ปรากฏผู้แต่ง. (ม.ป.ป.). *I'm Chinatown*. สืบค้นเมื่อ 12 ธันวาคม 2564. จาก

<http://www.iamchinatownbkk.com/>

ไม่ปรากฏผู้แต่ง. (ม.ป.ป.). *I'm Park Samyan*. สืบค้นเมื่อ 12 ธันวาคม 2564. จาก

<http://www.iampark.com/>

ไม่ปรากฏผู้แต่ง. (ม.ป.ป.). *Shanghai Mansion Bangkok*. สืบค้นเมื่อ 11 ธันวาคม 2564. จาก

https://www.shanghaimansion.com/?utm_source=glopss&utm_medium=affiliate&utm_campaign=campaign&gclid=CjwKCAiAxJSPBhAoEiwAeO_fPwNKCCxPn4ENo8B4YQKUTU9f08a89e2f5zztBQfri4jOHAUbn6kl2xoCnBkQAvD_BwE

ไม่ปรากฏผู้แต่ง. (ม.ป.ป.). *Siam@Siam Design Hotels*. สืบค้นเมื่อ 11 ธันวาคม 2564. จาก

<https://www.siamatsiam.com/>

ไม่ปรากฏผู้แต่ง. (ม.ป.ป.). *สยามย่านมิตรทาวน์*. สืบค้นเมื่อ 11 ธันวาคม 2564. จาก

<https://www.prop2morrow.com/2019/09/20/%E2%80%9C%E0%B8%AA%E0%B8%B2%E0%B8%A1%E0%B8%A2%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%A1%E0%B8%B4%E0%B8%95%E0%B8%A3%E0%B8%97%E0%B8%B2%E0%B8%A7%E0%B8%99%E0%B9%8C%E2%80%9D%E0%B9%80%E0%B8%9B%E0%B8%B4%E0%B8%94%E0%B8%9A%E0%B8%A3%E0%B8%B4%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B9%80%E0%B8%95%E0%B9%87%E0%B8%A1%E0%B8%A3%E0%B8%B9%E0%B8%9B%E0%B9%81%E0%B8%9A%E0%B8%9A%E0%B8%84%E0%B8%B2%E0%B8%94%E0%B8%9B%E0%B8%B5%E0%B9%81%E0%B8%A3%E0%B8%81%E0%B8%A3%E0%B8%B1%E0%B8%9A%E0%B8%A3%E0%B8%B9%E0%B9%89%E0%B8%A3%E0%B8%B2%E0%B8%A2%E0%B9%84%E0%B8%94%E0%B9%89%E0%B8%88%E0%B8%B2%E0%B8%81%E0%B8%98%E0%B8%B8%E0%B8%A3%E0%B8%81%E0%B8%B4%E0%B8%88%E0%B9%83%E0%B8%AB%E0%B9%89%E0%B9%>

ภาคผนวก



ตัวอย่างแบบสอบถามความคาดหวังในการปรับปรุงสถานีรถไฟฟ้ากรุงเทพ (หัวลำโพง)
ผ่านระบบออนไลน์ โดยโปรแกรม Google Form



ผลการรวบรวมความคาดหวังในการปรับปรุงสถานีรถไฟฟ้ากรุงเทพ (หัวลำโพง) ผ่าน
ระบบออนไลน์ โดยโปรแกรม Google Form



เอกสารประกอบการนำเสนอแนวคิดพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟฟ้ากรุงเทพ (หัวลำโพง) ใน
รูปแบบ Power Point