

บทสรุปผู้บริหาร

ตามที่ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้มอบหมายให้ข้าราชการในโครงการพัฒนานักบริหารการเปลี่ยนแปลงรุ่นใหม่ (นปร.) รุ่นที่ 15 ที่มาปฏิบัติราชการด้านการบริหารจัดการหน่วยงานภาครัฐส่วนกลาง ผ่านการจัดทำโครงการสำคัญของส่วนราชการ (Flagship Project) ภายใต้การฝึกสอนงานของ สนข. ดำเนินการออกแบบแนวทางการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ให้สอดคล้องกับนโยบายของกระทรวงคมนาคมและตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการในทุกภาคส่วน โดยมีระยะเวลาดำเนินการ 2 เดือน ระหว่างวันที่ 1 พฤศจิกายน - 30 ธันวาคม 2564 นั้น

ข้าราชการในโครงการ นปร. 15 ได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว โดยดำเนินการผ่านกระบวนการ (1) รวบรวมข้อมูลพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) และข้อมูลจากผู้มีส่วนได้เสียทั้งในด้านความต้องการและผลกระทบที่ได้รับในการพัฒนาพื้นที่ (2) ศึกษาการพัฒนาพื้นที่ตัวอย่างทั้งในและต่างประเทศ (3) วิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) เพื่อกำหนดทิศทางและรู้แบบในการพัฒนา และ (4) ดำเนินการออกแบบพื้นที่ และกำหนดระยะการพัฒนาพื้นที่ ซึ่งมีผลผลิต (Output) ของการดำเนินงานเป็นแนวทางการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

แนวทางการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ออกแบบภายใต้แนวคิด “หัวลำโพง ศูนย์หัวใจคนมีหัว Green and Smart City เพื่อคนทุกวัย” โดยวางตำแหน่งความสำคัญของพื้นที่เพื่อตอบสนองความต้องการทั้งปัจจุบันและอนาคตไว้ทั้งสิ้น 5 ประการ คือ 1. ประตูเชื่อมย่านเมืองเก่า พระนคร 2. ที่จอดรถรองรับความต้องการพื้นที่โดยรอบ 3. จุดเชื่อมต่อขนส่งที่สะดวกครบครัน 4. พื้นที่ส่งเสริมเศรษฐกิจชุมชนอัตลักษณ์ดั้งเดิมร่วมสมัย 5. ปอดกลางกรุงเพื่อสุขภาพที่ดีของทุกคน โดยสามารถแบ่งพื้นที่ออกเป็น 7 พื้นที่ และวางกำหนดระยะการพัฒนาพื้นที่เป็นระยะเวลา 12 ปี (ปี พ.ศ. 2565 - 2576) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

พื้นที่ 0 พื้นที่สงวนไว้เพื่อเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีแดงพื้นที่

พื้นที่เดิม รังรถไฟบริเวณขาลาที่ 1-2 ภายในอาคารสถานีกรุงเทพ บริเวณทางทิศตะวันออกของพื้นที่

พื้นที่ใหม่ จากการประชุมคณะกรรมการเตรียมการเปิดให้บริการ และการบริหารโครงการระบบไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) และสถานีกลางบางซื่อ ครั้งที่ 6/2564 7/2564 และ 8/2564 มีมติเชื่อมต่อส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีแดงช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง โดยมีกำหนดการแล้วเสร็จปลายปี พ.ศ. 2569 ทำให้พื้นที่การพัฒนา จำเป็นต้องมีการกันพื้นที่บริเวณด้านทิศตะวันตก สงวนไว้เพื่อการก่อสร้างโครงการระบบไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ส่วนต่อขยาย ต่อไป

พื้นที่ 1 พื้นที่พิพิธภัณฑ

1.1) พื้นที่สถานีโชชนหน้า (ลานกิจกรรม/พื้นที่เชิงพาณิชย์)

พื้นที่เดิม เป็นพื้นที่บริเวณโถงโล่งด้านหน้า และอาคารต่อขยายขนาดเล็กสูง 1 ชั้นครึ่ง บริเวณด้านซ้ายและขวา ของอาคารหลักพักคอยผู้โดยสารของสถานีกรุงเทพ และพื้นที่บริเวณระเบียงด้านหน้าอาคารสถานีพื้นที่ประมาณ 1,000 800 และ 300 ตร.ม. ตามลำดับ ปัจจุบันมีการติดตั้งเก้าอี้พักคอย และเปิดให้เข้าพื้นที่เชิงพาณิชย์ขนาดเล็ก แต่พื้นที่ระเบียงด้านหน้าอาคารสถานีไม่เปิดให้บุคคลภายนอกเข้าลานภายในอาคารสถานีกรุงเทพ

พื้นที่ใหม่ จากการศึกษาวិเคราะห์เอกลักษณ์เชิงวัฒนธรรม วิถีชีวิตของชุมชนกับพื้นที่ และตัวอย่างการพัฒนาจากต่างประเทศ พบว่า ชุมชนมีวัฒนธรรมที่เป็นเอกลักษณ์และโดดเด่นที่สามารถนำไปเป็นเครื่องมือในการสร้างจุดขาย (Soft Power) ซึ่งสอดคล้องกับความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งผู้แทนภาครัฐในพื้นที่ ชุมชน และภาคเอกชน ที่ให้ความเห็นถึงการพัฒนาพื้นที่อย่างผสมผสานในเชิงพาณิชย์ที่ควรมีการ

นำอัตลักษณ์ความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนใกล้เคียงและสังคมไทย กับพื้นที่ถ่ายทอดออกเป็นเรื่องราวผ่านการใช้ประโยชน์ของพื้นที่ ดังนั้น จึงมีแผนการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวที่เป็นเสมือนโถงรับแขก เป็นลานกิจกรรมสาธารณะในแนวคิด “Creative Space and Dynamic Performance” ที่เปิดโอกาสให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการถ่ายทอดวัฒนธรรม หรือจัดนิทรรศการหมุนเวียน รวมถึงเป็นเวทีแลกเปลี่ยนแสดงออกทางความคิดของคนรุ่นต่าง ๆ ในหลากหลายประเด็น และมีการปรับปรุงการใช้ประโยชน์ของพื้นที่เชิงพาณิชย์เดิม เป็นพื้นที่เช่าเชิงพาณิชย์สำหรับการให้บริการสินค้าและบริการที่มีความโดดเด่นด้านการแสดงออกถึงอัตลักษณ์ความเป็นไทยสู่สากล และปรับปรุงพื้นที่ระเบียงด้านหน้าสถานีเป็นพื้นที่ให้เช่าขนาดเล็กที่มีเอกลักษณ์ ภายใต้แนวคิด “New Perspective Under Classy Structure” สอดรับกับสถาปัตยกรรมของสถานี และเปิดโอกาสให้สาธารณะชนเข้ามาใช้พื้นที่

1.2) พิพิธภัณฑร์รถไฟ (พื้นที่สถานีโชนหลัง)

พื้นที่เดิม พื้นที่เดิมของบริเวณขานชาลาหลังทางเข้าพระบรมรูปรัชกาลที่ 5 เป็นพื้นที่ตัวอาคารทรงโค้งแนวยาวมีบันจระจกสลับเหลียง มีพื้นที่ด้านข้างติดกับโรงแรมราชธานี สถานีกรุงเทพมีขานชาลาทั้งหมด 14 ขานชาลา โดยจะแบ่งออกเป็นเส้นทางเดินรถไฟไปยังภาคต่าง ๆ จำนวน 4 สาย คือ ทางรถไฟสายเหนือ ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ทางรถไฟสายตะวันออก และทางรถไฟสายใต้ โดยขานชาลาที่ 3 4 5 และ 6 จะอยู่ในโค้งของตัวอาคารสถานีกรุงเทพ เป็นทางตรงยาว และเป็นขานชาลาที่มีความพิเศษ โดยจะมีขบวนรถไฟพิเศษในโอกาสต่าง ๆ เช่น รถนำเที่ยวเขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ รถนำเที่ยวรถจักรไอน้ำ

พื้นที่ใหม่ จากการสัมภาษณ์เชิงลึก จากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย พบว่ามีความต้องการให้มีพิพิธภัณฑ์เชิงอนุรักษ์ภายในพื้นที่ ด้วยศักยภาพของบริเวณขานชาลาติดกับทางเข้าบริเวณโถงส่วนหน้าเป็นพื้นที่โล่งให้ความรู้สึกโปร่งสบายไม่อึดอัดในการเข้ามาเยี่ยมชมที่ หากเปรียบเทียบกับรูปแบบพิพิธภัณฑ์หรือที่จัดนิทรรศการในลักษณะเดียวกันในรัศมี 1-2 กิโลเมตร ซึ่งมีศักยภาพแตกต่างกันไป 4 แห่ง แห่งแรก คือนิทรรศรัตนโกสินทร์ มีพื้นที่ใช้สอย 8,000 ตร.ม. เป็นพื้นที่เรียนรู้ประวัติศาสตร์ ศิลปะ วัฒนธรรม ผ่าน Edutainment สื่อผสมเสมือนจริง และ Interactive Self – learning The แห่งที่สอง คือ Jim Thompson Art Center มีพื้นที่ใช้สอย 3,000 ตร.ม เป็นพื้นที่รองรับนิทรรศการศิลปะและกิจกรรมชุมชนวัฒนธรรม ท้องถิ่น ห้องประชุมอเนกประสงค์ แห่งที่สาม คือ หอศิลป์ร่วมสมัยราชดำเนิน มีพื้นที่ใช้สอยประมาณ 5,000 ตร.ม. เป็นพื้นที่จัดแสดงนิทรรศการศิลปะร่วมสมัย กิจกรรมเกี่ยวกับศิลปวัฒนธรรมร่วมสมัย แห่งที่สี่ คือ หอศิลป์วัฒนธรรมแห่งกรุงเทพมหานคร มีพื้นที่ใช้สอย 25,000 ตร.ม เป็นพื้นที่จัดนิทรรศการแบบหมุนเวียนสร้างความหลากหลายทางวัฒนธรรมนำเสนอผ่านกิจกรรมศิลปะให้เห็นคุณค่าและความหมายของความแตกต่างทางวัฒนธรรม

จากรูปแบบพิพิธภัณฑ์หรือที่จัดนิทรรศการในลักษณะเดียวกันข้างต้น พบว่าพื้นที่สถานีกรุงเทพมีศักยภาพด้านพื้นที่ เป็นพื้นที่โล่ง โปร่ง เป็นแนวยาวมีพื้นที่ใช้สอยประมาณ 13,000 ตร.ม. พื้นที่ด้านข้างเชื่อมต่อกับโรงแรมราชธานี และเชื่อมต่อไปยังขานชาลาด้านข้างที่อยู่ภายนอกตัวอาคาร มีระบบขนส่งสาธารณะที่มีการเชื่อมต่อที่เข้าถึงได้ง่าย เช่น รถไฟฟ้า MRT รถเมล์ มีพื้นที่จอดรถยนต์ส่วนตัวข้างคลองผดุงเกษม และสามารถจัดนิทรรศการได้อย่างอิสระด้วย สามารถสร้างสรรค์สิ่งใหม่ ๆ ผ่านการจัดการภายในพิพิธภัณฑ์ได้ด้วยการนำเสนอในรูปแบบ ต่าง ๆ และด้วยลักษณะพื้นที่เป็นพื้นที่เชิงประวัติศาสตร์ที่ทรงคุณค่าจะช่วยส่งเสริมอัตลักษณ์ให้กับการเป็นพิพิธภัณฑ์สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ได้ในอนาคต

พื้นที่บริเวณขานชาลาหลังทางเข้าพระบรมรูปรัชกาลที่ 5 ปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่เป็นอาคารปิดมีเครื่องปรับอากาศ และเป็นพิพิธภัณฑ์เชิงประวัติศาสตร์ โดยให้สถาบันพิพิธภัณฑ์การเรียนรู้แห่งชาติ (สพร.)

เข้ามาบริหารงานจัดแสดงเนื้อหาร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยบูรณาการจากการแบ่งพื้นที่จัดแสดงกับสถาบันพิพิธภัณฑ์การเรียนรู้แห่งชาติ (Museum Complex) ซึ่งมีการแบ่งพื้นที่จัดแสดงในแต่ละช่วงเวลาและลำดับเนื้อหา พื้นที่ส่วนต่อขยายขานซาหลังการพัฒนาสามารถแบ่งพื้นที่นิทรรศการเป็น 2 ส่วน คือ

1. พื้นที่นำเสนอประวัติศาสตร์ของการรถไฟไทยโดยนำเสนอในรูปแบบของการจัดนิทรรศการถาวร (Permanent Exhibitions) โดยร้อยเรียงเรื่องราวจากอดีตมาถึงปัจจุบัน
2. พื้นที่นำเสนออนาคตของการรถไฟไทยโดยนำเสนอในเชิงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี โดยนำเสนอในรูปแบบของการจัดนิทรรศการแบบชั่วคราว (Temporary Exhibitions) เพื่อหมุนเวียนการจัดแสดงนวัตกรรมและเทคโนโลยีใหม่ ๆ ที่เกี่ยวกับการคมนาคม

1.3) พื้นที่พิพิธภัณฑ์รถไฟ (โรงซ่อม)

พื้นที่เดิม พื้นที่ส่วนของโรงซ่อมบริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพ มีวัตถุประสงค์เพื่อซ่อมในส่วนของตัวรถไฟด้วยตัวอาคารที่เป็นโถงแนวยาว โถง โปร่ง แสงสามารถส่องเข้ามาในตัวอาคารได้ มีโครงสร้างระบบวิศวกรรมภายในพื้นที่ขนาดใหญ่เพื่อการใช้งานที่ตัวรถไฟสามารถนำเข้าไปจอดได้ โรงซ่อมมี 3 ส่วน คือ สำนักงานอยู่ตรงกลาง อีก 2 ส่วนประกอบข้างสำนักงาน

พื้นที่ใหม่ จากการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียพบว่ามีความต้องการให้มีพิพิธภัณฑ์เชิงอนุรักษ์ภายในพื้นที่ ศักยภาพของพื้นที่โรงซ่อมที่อยู่ทางทิศตะวันออกของพื้นที่สถานีกรุงเทพ ตั้งอยู่กึ่งกลางของพื้นที่แนวยาวสถานีกรุงเทพ ติดซอยเลียบบคลองผดุงเกษมซึ่งเชื่อมจากแยกถนนกรุงเกษม และถนนหลวง มีการเชื่อมต่อมาภายในพื้นที่สะดวกเข้าถึงง่าย ติดกับท่าเรือพวงค์ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังสถานที่สำคัญอื่น ๆ ได้ จากรูปแบบพิพิธภัณฑ์หรือที่จัดนิทรรศการในลักษณะเดียวกันข้างต้น พบว่ามีพิพิธภัณฑ์ที่จัดแสดงตู้ขบวนขนาดจริง ในแนวเดียวกันบนพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ลักษณะของพิพิธภัณฑ์เป็นพื้นที่ปิด ผู้คนเข้าถึงยาก และสถานที่ดังกล่าวไม่ได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่องทำให้ทรุดโทรม และการใช้บริการเป็นเพียงการนำหนังสือเข้าไปไว้บนขบวนตู้รถไฟ ซึ่งเป็นรูปแบบการพัฒนาที่ไม่ได้สร้างการดึงดูดให้ผู้คนที่สนใจเข้ามาใช้บริการ

ด้วยศักยภาพของตัวอาคารของโรงซ่อมเป็นแนวยาว โถง โปร่ง ส่งผลให้สามารถพัฒนาพื้นที่ได้ง่าย โดยจะปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่ส่วนโรงซ่อมเป็นอาคารปิด มีเครื่องปรับอากาศภายใน เพื่อปรับเป็นพิพิธภัณฑ์เชิงประวัติศาสตร์ที่มีการจัดแสดงหัวรถจักรขนาดจริงภายในตัวอาคาร โดยให้สถาบันพิพิธภัณฑ์การเรียนรู้แห่งชาติ (สพร.) เข้ามาบริหารงานจัดแสดงเนื้อหาร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทย พื้นที่โรงซ่อมจะพัฒนาในรูปแบบของพิพิธภัณฑ์ (เชิงอนุรักษ์) เพื่อจัดแสดงหัวรถจักรขนาดจริง ซึ่งเป็นกิจกรรมในพิพิธภัณฑ์ที่จับต้องได้ และเป็นการจัดแสดงแบบถาวร (Permanent Exhibition) จากศักยภาพเดิมของตัวโรงซ่อมเดิมที่มีราง และพื้นที่สูง โถง โปร่ง แนวนยาว สามารถพัฒนาพื้นที่ให้เป็นที่จัดแสดงหัวรถจักรขนาดจริงได้ โดยนำรูปแบบการบริการจัดการพิพิธภัณฑ์รถไฟ Omiya เมืองไซตามะ ประเทศญี่ปุ่น เข้ามาปรับใช้กับพื้นที่จัดแสดงโดยเพิ่มพื้นที่การในการรับชมโดยสร้างสะพานโดยรอบภายในตัวอาคารเพื่อให้ผู้ที่เข้ามาเยี่ยมชมพิพิธภัณฑ์ได้รับประสบการณ์ที่แปลกใหม่ และเพิ่มทัศนียภาพในการรับชมหัวรถจักรขนาดจริง นอกจากการจัดแสดงนิทรรศการในรูปแบบดังกล่าวแล้ว ในตัวอาคารสามารถนำกิจกรรมอื่น ๆ เข้ามาปรับใช้กับตัวพื้นที่ได้ เช่น การจัดทำ Job Station ให้กับเด็กเพื่อให้ทราบถึงการทำงานของรถไฟว่ามีกระบวนการอย่างไรบ้าง และมีส่วนงานใดบ้างที่ช่วยขับเคลื่อนการทำงานให้กับการรถไฟ โดยนำต้นแบบมาจากพิพิธภัณฑ์รถไฟ (The Museum of German Railways - Deutsche Bahn) โดยพิพิธภัณฑ์รถไฟ (DB Museum) เมืองนูเรมเบิร์ก ประเทศเยอรมนี ได้แบ่งโซนพื้นที่เพื่อให้ผู้เข้ามาเยี่ยมชมได้เข้ามามีส่วนร่วมกับกิจกรรมที่ถูกจัดขึ้นภายใน โดยรูปแบบกิจกรรมที่ถูกจัดขึ้นภายในโรงซ่อมอาจจัดเป็นนิทรรศการแบบชั่วคราว (Temporary exhibition) เพื่อสร้างความน่าสนใจให้กับพิพิธภัณฑ์

จากแนวทางการปรับปรุงพื้นที่ดังกล่าวจะนำไปสู่การเป็นพิพิธภัณฑ์ที่มีชีวิต (Living Museum) ที่ประกอบไปด้วยนิทรรศการที่จัดจากของจริง (หัตถ์จักร) และนิทรรศการที่ให้ผู้เข้าชมเข้ามามีส่วนร่วมในการเข้าชมและเป็นการเรียนรู้ในห้องเรียน ซึ่งเป็นหนึ่งในลักษณะของพิพิธภัณฑ์รูปแบบพิพิธภัณฑ์ในศตวรรษที่ 21 จากสมาคมพิพิธภัณฑ์แห่งสหรัฐอเมริกา (American Association of Museums : AMM) ที่มุ่งเน้นให้ผู้เข้าชมได้รับประสบการณ์การเรียนรู้จากการสัมผัสของจริง และเนื้อหาที่สามารถจับต้องได้ ผ่านกิจกรรมภายในพิพิธภัณฑ์ที่สร้างความสัมพันธ์ระหว่างนิทรรศการกับผู้เข้าชม

4) พื้นที่ส่วนบริหารจัดการ/ทางเชื่อม

พื้นที่เดิม เป็นพื้นที่โรงแรมราชธานี (เดิม) อาคารเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้ายาว กว้าง 13.50 เมตร ยาว 130 เมตร มีพื้นที่ประมาณ 2,800 ตร.ม. อาคารแบ่งออกเป็น 2 ชั้น สถาปัตยกรรมเป็นแบบคลาสสิก เดิมก่อตั้งขึ้นเพื่อใช้เป็นที่พักสำหรับผู้เดินทางด้วยรถไฟ ต่อมาเมื่อยกเลิกกิจการ (พ.ศ. 2512) ได้ปรับเปลี่ยนมาเป็นที่ทำการของการรถไฟแห่งประเทศไทย

พื้นที่ใหม่ จากแบบสอบถามความคิดเห็นพบว่า ร้อยละ 18.6 ของผู้ตอบแบบสอบถามต้องการให้มีการพัฒนาพื้นที่เป็นพิพิธภัณฑ์ ประกอบกับผลการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องที่ต้องการให้คงเอกลักษณ์เดิมของสถานีเอาไว้ และจากการประชุมคณะกรรมการเตรียมการเปิดให้บริการ และการบริหารโครงการระบบไฟฟ้า ขานเมือง (สายสีแดง) และสถานีกลางบางซื่อ ครั้งที่ 6/2564-8/2564 ที่มีมติเชื่อมต่อส่วนต่อขยายรถไฟฟ้า สายสีแดงช่วงบางซื่อ-บางเขนและแผนการขนส่งและจราจรบางซื่อ-หัวลำโพง โดยมีกำหนดการแล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2569 ประกอบกับพื้นที่อยู่กลางเมือง ติดกับถนนรองเมืองและย่านชุมชน และสถาปัตยกรรมที่สวยงาม จึงมีแผนการใช้พื้นที่โรงแรมราชธานีเป็นส่วนหนึ่งของพิพิธภัณฑ์รถไฟ (ส่วนบริหารพื้นที่) โดยมีการพัฒนา ดังนี้ ชั้นที่ 1 ปรับปรุงพื้นที่เป็นเส้นทางเปิดโล่งต่อเนื่อง สำหรับเป็นทางเชื่อมระหว่างพิพิธภัณฑ์กับสถานีรถไฟสายสีแดง และถนนรองเมือง และจำหน่ายของที่ระลึกประจำพิพิธภัณฑ์ ในส่วนของชั้นที่ 2 เป็นพื้นที่สำนักงานบริหารพื้นที่ และพิพิธภัณฑ์ โดยมีกลุ่มเป้าหมายเป็นผู้มาใช้บริการพิพิธภัณฑ์ รถไฟสายสีแดง และเจ้าหน้าที่ของพิพิธภัณฑ์ และมีผู้รับผิดชอบหลัก คือ การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด

พื้นที่ 2 พื้นที่จุดขนส่งสาธารณะและลานจอดรถ

2.1) พื้นที่จุดเชื่อมต่อระบบขนส่ง

พื้นที่เดิม จุดเชื่อมต่อระบบขนส่งมีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 10,000 ตร.ม. สามารถแบ่งออกเป็น 4 บริเวณย่อย ได้แก่ (1) บริเวณอนุสาวรีย์ช้างสามเศียร (2) เส้นทางเดินรถ (ถนนเลียบบคลองผดุงกรุงเกษม) (3) จุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร และ (4) พื้นที่บริการจอดรถของสถานี

พื้นที่ใหม่ จากแบบสอบถามความคิดเห็นพบว่า ร้อยละ 24.4 ของผู้ตอบแบบสอบถามต้องการให้พื้นที่สถานีกรุงเทพ เป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่ง ประกอบกับพื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่ที่เข้าถึงง่าย อยู่กลางเมือง มีการเชื่อมต่อทั้งทางบก (ถนนพระราม 4 ถนนพระราม 1 และถนนกรุงเกษม) และทางน้ำ (คลองผดุงกรุงเกษม) จึงมีแผนการปรับปรุงพื้นที่เดิม ดังนี้ (1) ปรับทัศนียภาพพื้นที่จุดเชื่อมต่อ (เดิม) ให้สวยงามและนำใช้บริการมากขึ้น (2) จัดระเบียบรถโดยสารที่เข้าพื้นที่ทั้งหมด (3) เพิ่มจุดเชื่อมต่อเข้าสู่พื้นที่ด้วยสะพานข้ามคลองผดุงกรุงเกษมบริเวณวงเวียน 22 กรกฎาคม และ (4) เปิดพื้นที่จำหน่ายอาหารรูปแบบ “Grab and Go” โดยมีกลุ่มเป้าหมายเป็นผู้มาใช้บริการพื้นที่สถานีกรุงเทพหรือผู้มาเปลี่ยนถ่ายการโดยสารในพื้นที่ และมีผู้รับผิดชอบหลักเป็นบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด

2.2) พื้นที่พื้นที่เชิงพาณิชย์อัจฉริยะ

พื้นที่เดิม เป็นพื้นที่บริเวณชานชาลาที่ 11 และ 12 ที่เป็นส่วนต่อขยายเดิมของสถานีกรุงเทพ ตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันตกติดกับป้ายรถประจำทางสาธารณะในปัจจุบัน และสามารถเข้าออกได้จากทั้งประตูทางเข้าหลักของอาคารพักคอย และจุดเข้าออกบริเวณด้านนอก โดยคาดว่าจะเริ่มยุติการใช้งานเมื่อมีการลดจำนวนการใช้บริการรถไฟเข้าสถานีกรุงเทพ เหลือ 22 ขบวน เป็นต้นไป

พื้นที่ใหม่ จากการสำรวจแบบสอบถามพบว่าพฤติกรรมของตอบแบบสอบถามร้อยละ 42.3 นิยมใช้เวลาไปกับการใช้บริการห้างสรรพสินค้า ประกอบกับความเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และการวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ พบว่า พื้นที่สถานีกรุงเทพเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพสูง เนื่องจากทำเลที่ตั้งอยู่ใจกลางแหล่งท่องเที่ยวที่มีนักท่องเที่ยวแวะเวียนมาตลอดทั้งปี และติดกับย่านการค้าที่สำคัญ ที่สามารถนำไปพัฒนาต่อยอดไปในเชิงพาณิชย์บางส่วนที่เอื้อต่อการหารายได้เพื่อบริหารจัดการพื้นที่ได้อย่างยั่งยืน ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายของกระทรวงคมนาคมที่ต้องการให้เกิดการพัฒนาพื้นที่อย่างผสมผสานทั้งเชิงอนุรักษ์ และเชิงพาณิชย์ที่สามารถบริหารจัดการตัวเองได้ ดังนั้น จึงมีแผนพัฒนาพื้นที่ดังกล่าว เป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์อัจฉริยะ สูง 2 ชั้น ในรูปแบบที่ไม่ขัดบงกชศักยภาพเดิมของตัวอาคารหลัก โดยที่ ชั้นที่ 1 เป็นพื้นที่ให้เช่าเชิงพาณิชย์อัจฉริยะที่ส่งเสริม และสนับสนุนการนำเทคโนโลยี Block chain มาประยุกต์ใช้ในการบริหารจัดการสินค้าและการจัดแสดงในพื้นที่จำกัด และชั้นที่ 2 พื้นที่เช่าร้านอาหาร และพื้นที่สาธารณะเปิดโล่ง (Rooftop) ซึ่งคาดการณ์รายได้จากพื้นที่เช่าพื้นที่ ดังกล่าวประมาณอย่างน้อย 300 ล้านบาทต่อปี โดยมีกลุ่มเป้าหมายคือกลุ่มผู้เช่าที่มีศักยภาพสูง และกลุ่มลูกค้านักท่องเที่ยวที่กำลังซื้อปานกลาง โดยมีผู้รับผิดชอบหลัก คือ บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด ภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย

2.3) พื้นที่ลานจอดรถใต้ดิน

พื้นที่เดิม ชั้นใต้ดินของบริเวณโดยรอบอนุสรณ์ปฐมฤกษ์รถไฟหลวง พื้นที่ประมาณ 12,000 ตร.ม.

พื้นที่ใหม่ จากข้อมูลการศึกษาสภาพพื้นที่บริเวณใกล้เคียงสถานีกรุงเทพ พบว่าพื้นที่ใกล้เคียงเป็นพื้นที่ย่านธุรกิจที่มีที่จอดรถไม่เพียงพอต่อความต้องการ เช่น เยาวราช โขมมาลัย ตลาดน้อย สามย่าน และพื้นที่ลานจอดรถของสถานีกรุงเทพ (เดิม) ถูกปรับเป็นพื้นที่สำหรับจอดรถสาธารณะ ประกอบกับพื้นที่บริเวณชั้นใต้ดินของบริเวณโดยรอบอนุสรณ์ปฐมฤกษ์รถไฟหลวง ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีขนาดใหญ่ เข้าถึงง่าย เชื่อมต่อกับถนนพระราม 4 ถนนพระราม 1 และถนนกรุงเกษม จึงถูกพัฒนาเป็นพื้นที่สำหรับจอดรถของผู้ใช้บริการสถานีกรุงเทพจำนวน 1 ชั้น รองรับรถยนต์ จักรยานยนต์ และจักรยาน รวมประมาณ 1,000 คัน ซึ่งคาดการณ์รายได้จากการเปิดบริการที่จอดรถประมาณ 1.35 ร้อยล้านบาทต่อปี โดยมีกลุ่มเป้าหมายเป็นประชาชนทั่วไปที่ใช้รถยนต์/จักรยานยนต์/จักรยานส่วนบุคคลและมีความประสงค์ต้องการที่จอดรถ และมีผู้รับผิดชอบหลักเป็นบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด ตามมาตรา 9(2)(10)(11) แห่ง พ.ร.บ.การรถไฟแห่งประเทศไทย

พื้นที่ 3 พื้นที่สวนสาธารณะ ลานกิจกรรมและสันทนาการ

3.1) พื้นที่สีเขียว/พื้นที่เช่าสำนักงาน

พื้นที่เดิม พื้นที่บริเวณรางและจุดสับเปลี่ยนรางรถไฟที่อยู่ในแผนการเลิกใช้ขนาดพื้นที่ประมาณ 44,000 ตร.ม.

พื้นที่ใหม่ จากผลการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องต้องการพื้นที่สาธารณะที่ทุกคนสามารถเข้าถึงได้ เป็นพื้นที่สีเขียวให้กับบริเวณโดยรอบ ประกอบกับศักยภาพของพื้นที่ที่เป็นพื้นที่ขนาดใหญ่ลักษณะสี่เหลี่ยมผืนผ้ายาว อยู่ใกล้ระบบขนส่งสาธารณะที่หลากหลาย (รถไฟไฟฟ้า รถประจำทาง เรือ) เชื่อมต่อกับถนนสายสำคัญ (ถนนพระราม 4 ถนนพระราม 1 ถนนกรุงเกษม และถนนรองเมือง) และจากการศึกษาของบริษัท Knight Frank พบว่าพื้นที่อยู่ในย่านธุรกิจที่สำคัญ (Midtown) ที่ความต้องการเช่าพื้นที่สำนักงานอยู่ระดับสูง

อย่างต่อเนื่อง และย่านชุมชนหลายชุมชน จึงออกแบบการพัฒนาพื้นที่ในแนวคิด “Hua Lamphong Forest ใช้ชีวิตทุกวันให้มีความสุขบนพื้นที่สีเขียวใจกลางกรุง” โดยแบ่งพื้นที่ออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 จากภาพรวมตลาดอาคารสำนักงานในกรุงเทพมหานคร ปี 2021 ของบริษัท Knight Frank พบว่ามีแนวโน้มอัตราการเช่าพื้นที่เพิ่มสูงขึ้น และเป็นพื้นที่อยู่ในย่านธุรกิจที่สำคัญ (Midtown) อาคารสำนักงานให้เช่าอาคารและ/หรืออาคารกลมกลืนกับพื้นที่สีเขียว ขนาดพื้นที่ใช้สอย ประมาณ 10,000 ตร.ม. โดยมีลักษณะเป็นอาคาร Low Rise และต้องมีพื้นที่ว่างไม่น้อยกว่า 10 ใน 100 ส่วนของพื้นที่ชั้นใดชั้นหนึ่ง ที่มากที่สุดของอาคาร ตามกฎกระทรวงฉบับที่ 55 (พ.ศ.2543) ข้อ 33 วรรค 2 ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 โดยมีแนวทางการพัฒนาพื้นที่โดยให้เอกชนเข้ามาเช่า ซึ่งสอดคล้องกับความต้องการของผู้มีส่วนได้เสีย และชุมชน โดยการพัฒนานั้นต้องไม่ขัดแย้งทัศนียภาพบริเวณรอบข้าง ควบคู่กับการพัฒนาบริเวณใกล้เคียงโดยเฉพาะฝั่งซ้ายของสถานีกรุงเทพซึ่งเป็นพื้นที่เมืองเก่า

ส่วนที่ 2 พื้นที่สวนสาธารณะ (Urban Forest) ล้อมรอบพื้นที่อาคารสำนักงานและพื้นที่ข้างเคียง มีการจัดสรรพื้นที่เป็นส่วนของสนามหญ้าสำหรับการออกกำลังกายและจัดกิจกรรม และเรือนกระจกจัดแสดงพันธุ์ไม้ของชุมชนเมืองและ/หรือกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นการผสมผสานการใช้งานของชีวิตคนเมืองได้อย่างลงตัว

ซึ่งคาดการณ์รายได้จากการเปิดเช่าพื้นที่อาคารสำนักงานประมาณ 1.2 ร้อยล้านบาทต่อปี โดยมีกลุ่มเป้าหมายในส่วนที่ 1 เป็นเจ้าของธุรกิจที่สนใจพื้นที่จัดตั้งสำนักงาน และพนักงานของธุรกิจนั้นๆ ส่วนที่ 2 เป็นประชาชนทั่วไป นักท่องเที่ยวไทยและต่างชาติ โดยมีผู้รับผิดชอบหลักเป็นบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด ตามมาตรา 9(2)(10)(11) แห่ง พ.ร.บ.การรถไฟแห่งประเทศไทย

3.2) พื้นที่ลานกิจกรรมและสันทนาการ

พื้นที่เดิม พื้นที่โดยรอบอนุสาวรีย์ศิลาฤกษ์ ซึ่งเป็นพื้นที่บริเวณด้านบนของอาคารจอดรถใต้ดินมีขนาดประมาณ 15,000 ตร.ม. นั้น จะถูกพัฒนาภายใต้แนวคิด “Access to Space for All”

พื้นที่ใหม่ จากการทบทวนวรรณกรรม พบว่ากรุงเทพฯ นั้นยังขาดเป็นพื้นที่สาธารณะอยู่มาก ประกอบกับจากผลสำรวจพบว่าพฤติกรรมของคนในปัจจุบันนั้นนิยมไป ห้างสรรพสินค้า (ร้อยละ 42.3) ร้านอาหาร/ร้านกาแฟ (ร้อยละ 25.7) และตลาดนัด (ร้อยละ 9.0) ตามลำดับ ดังนั้น จึงออกแบบพื้นที่ดังกล่าวให้มีลักษณะคือ

1. พื้นที่สาธารณะ (Public Space) คือเป็นลานกิจกรรมสันทนาการ ให้ผู้คนทุกเพศทุกวันเข้าใช้ได้
2. พื้นที่เชิงพาณิชย์ (Commercial Space) คือ พื้นที่บริเวณโดยรอบลานกิจกรรมนั้น จะจัดให้มีถนน

คนเดินบริเวณริมคลองผดุงกรุงเกษม รวมถึงให้มีรถขายอาหาร (Food Truck) โดยเป็นการนำอาหารหรือผลิตภัณฑ์จากชุมชนย่านข้างเคียงมาขายกับผู้เข้ามาใช้บริการ รวมถึงมีการใช้ตู้โดยสารรถไฟมาใช้ในการขายผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ ซึ่งแนวคิดดังกล่าวมีต้นแบบมาจากประเทศเยอรมนี ที่มีการทำซูปเปอร์มาร์เก็ตบนรถไฟสำหรับขายผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ ให้กับประชาชน

พื้นที่ 4 พื้นที่ให้เช่าอาคารเชิงพาณิชย์เพื่อสังคม

พื้นที่เดิม เป็นพื้นที่ที่อยู่ระหว่างชานชาลาที่ 1 ของสถานีกรุงเทพกับถนนรองเมือง และขนานไปกับถนนรองเมืองจนถึงด้านสะพานกษัตริย์ศึก มีลักษณะเป็นพื้นที่ปิด มีรั้วกั้นระหว่างพื้นที่ของการรถไฟและถนนรองเมือง โดยมีทางเข้าออกเชื่อมกับถนนรองเมือง ซึ่งสงวนไว้เฉพาะเจ้าหน้าที่ของการรถไฟ ส่วนด้านนอกของรั้วการรถไฟริมถนนรองเมือง มีร้านค้า ร้านอาหารขนาดเล็กของชุมชนริมถนนรองเมืองตั้งอยู่ตลอดแนวถนน

พื้นที่ใหม่ จากการวิเคราะห์เชิงพื้นที่อย่างละเอียด การสำรวจผู้มีส่วนได้เสียโดยเฉพาะชุมชนโดยรอบ และตัวอย่างการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟในต่างประเทศ พบว่าพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเข้าถึงง่าย เชื่อมต่อกับถนนพระรามที่ 6 รวมถึงความต้องการของประชาชนชนโดยรอบพื้นที่ที่ต้องการมีส่วนร่วมในการพัฒนา และ

ใช้พื้นที่ อีกทั้งตัวอย่างจากต่างประเทศที่พัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีให้เป็นที่เปิด ดังนั้นจึงมีแนวคิดในการพัฒนาเป็นห้องเช่าเชิงพาณิชย์เพื่อสังคม มีขนาดรวมประมาณ 4,000 ตร.ม. ที่ออกแบบให้ทันสมัย สามารถเข้าถึงได้จากด้านถนนรองเมือง และจากภายในโครงการ ภายใต้แนวคิด “New Gate of Local Enterprise” ให้การบริการเป็นร้านค้าขนาดย่อม อาทิ ร้านอาหาร คาเฟ่ โดยส่งเสริมให้ผู้ประกอบการรายย่อยที่ประกอบธุรกิจอยู่แล้วเข้ามาใช้พื้นที่ ตอบสนองต่อความต้องการของชุมชนข้างเคียงได้เข้ามาใช้ประโยชน์และมีความรู้สึกเป็นเจ้าของสถานที่ โดยเก็บค่าเช่าในอัตราที่เหมาะสม โดยมีผู้รับผิดชอบหลัก คือ บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด ภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการให้เข้ากับภาคเอกชนโดยรอบสถานี

พื้นที่ 5 พื้นที่ห้องสมุดและพื้นที่ทำงานร่วมกัน (Co-working Space)

พื้นที่เดิม ตึกพิศดุยสเต (ตึกแดง) ก่อสร้างขึ้นใน พ.ศ. 2453 ผังอาคารเป็นรูปตัวยู (U) จุดเด่นของอาคารอยู่ที่ผนังภายนอกทั้งหมดก่ออิฐเปิดผิว มีพื้นที่ใช้สอย 3 ชั้น รวมประมาณ 9,000 ตร.ม. ซึ่งความมีเอกลักษณ์นี้เอง ตึกนี้จึงได้รับรางวัลอนุรักษ์ศิลปะสถาปัตยกรรมดีเด่น ประเภทอาคารสถาบันและอาคารสาธารณะ ในปี พ.ศ. 2549

พื้นที่ใหม่ พื้นที่นี้ในอนาคตจะถูกพัฒนาไปเป็น “ห้องสมุด และ Co-working Space” ภายใต้แนวคิด “The Future of Work” ซึ่งในส่วนของห้องสมุดนั้นจะถูกยกระดับให้เป็นแหล่งรวบรวมความรู้ที่สำคัญเกี่ยวกับการขนส่งทางรางที่สำคัญที่สุดในประเทศไทยเช่นเดียวกับพิพิธภัณฑ์ Nuremberg เยอรมนี โดยแนวคิดดังกล่าวมีที่มาจาก การเก็บข้อมูลงานวิจัยผ่านสัมภาษณ์เชิงลึก จากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาสังคม ได้มีความเห็นพ้องกันว่า เนื่องจากความโดดเด่นและเก่าแก่ของตึกนี้ พื้นที่ตึกพิศดุยสเต (ตึกแดง) ควรเป็นพื้นที่อนุรักษ์ โดยไม่มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างสถาปัตยกรรมของตัวอาคาร ประกอบกับผลจากแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 11.4 ซึ่งมีค่าสูงเป็นสามลำดับแรก มีความต้องการให้พัฒนาพื้นที่ไปเป็น Co-working Space นอกจากนี้จากการวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ทางกายภาพ พบว่าพื้นที่ดังกล่าวซึ่งตั้งติดบริเวณคลองผดุงกรุงเกษม ซึ่งอยู่ติดบริเวณสถานศึกษา เช่น โรงเรียนเทพศิรินทร์ และอยู่ไม่ไกลจากสยามานที่มีแหล่งสถานศึกษาสำคัญหลายแห่ง ทั้งยังมีการคมนาคมที่สะดวกอีกด้วย ทั้งนี้การพัฒนาที่ยังสอดคล้องกับกระแสโลกที่แนวโน้มการทำงานนั้นไม่ได้ยึดติดกับสำนักงานเสมอไป เช่น Digital Nomad ซึ่งกรุงเทพมหานครถือเป็นจุดมุ่งหมายแรก ๆ ของคนกลุ่มดังกล่าว ผู้รับผิดชอบหลักคือบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด ตามมาตรา 9(2)(10)(11) แห่ง พ.ร.บ.การรถไฟแห่งประเทศไทย

พื้นที่ 6 พื้นที่โรงแรมเชิงอนุรักษ์

พื้นที่เดิม ตึกบัญชาการรถไฟ หรือ ตึกขาว เป็นอาคารรูป ตัวยู (U) สูง 3 ชั้น และตึกกองบัญชาการตำรวจรถไฟ เป็นอาคารสูง 2 ชั้น ตั้งอยู่บริเวณทิศเหนือของพื้นที่ ขนานกับลำคลองผดุงกรุงเกษม มีถนน 2 ช่องการจราจรตัดผ่าน และมีพื้นที่ลานกว้าง ที่เป็นที่ประดิษฐานพระรูปพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน และจัดแสดงหัตถ์จักรดีเซลคันแรกของประเทศไทย

พื้นที่ใหม่ จากการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย พบว่า ผู้แทนภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ได้มีข้อเสนอให้นำตึกบัญชาการ และตึกกองบัญชาการตำรวจรถไฟ มาปรับปรุงและใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ โดยไม่มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างสถาปัตยกรรมของตัวอาคาร ประกอบกับการวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ทางกายภาพ พบว่า บริเวณดังกล่าวมีลักษณะเด่นทั้งเชิงสถาปัตยกรรม และพื้นที่โดยรอบที่มีความพร้อมต่อการปรับเปลี่ยนไปสู่การเปิดบริการโรงแรม นอกจากนี้ จากการสำรวจทางตลาดโรงแรมโดยรอบพบว่า อัตราการเข้าพักของโรงแรมที่นำตึกอาคารที่สถาปัตยกรรมโดดเด่นมาปรับปรุงเพื่อเปิดให้บริการอยู่ระดับที่สูงอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น จึงมีแผนการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวเป็น โรงแรมระดับ 4 ดาว ภายใต้แนวคิด วินเทจ

ลักซ์ซัวร์ไฮเทล (Vintage Luxury Hotel) ขนาด 30 ห้องพัก โดยคงเอกลักษณ์โครงสร้างสถาปัตยกรรมเดิมไว้ทั้งหมด และมีสิ่งอำนวยความสะดวก ได้แก่ ร้านอาหารเปิดโล่งบริเวณสวนหย่อมส่วนตัวสไตล์ยุโรป ซึ่งสอดคล้องกับสถาปัตยกรรมอาคาร และห้องประชุมอเนกประสงค์เชื่อมกับตัวอาคารหลัก ที่ดัดแปลงมาจากตึกบัญชาการตรวจรถไฟ รวมทั้งที่จอดรถอัจฉริยะพลังงานสะอาดขนาด บริเวณด้านข้างโรงแรม ซึ่งคาดการณ์รายได้จากการเปิดบริการห้องพัก 30 ห้อง ที่ราคา 4,500 บาท /คืน (ราคาเฉลี่ยห้องพักระดับ ลักซ์ซัวร์ ณ ปี.พ.ศ.2563) อยู่อย่างน้อยปีละ 31 ล้านบาท โดยมีกลุ่มเป้าหมายคือกลุ่มลูกค้าเฉพาะ (Niche Market) ที่มีกำลังซื้อสูงได้ และมีผู้รับผิดชอบหลัก คือ บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด ภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย

จากการออกแบบการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ทั้ง 6 พื้นที่ สามารถแบ่งพื้นที่ตามการใช้ประโยชน์เป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ 1. พื้นที่สาธารณะประโยชน์ ได้แก่ พื้นที่พิพิธภัณฑ์ พื้นที่จุดขนส่งสาธารณะและสวนสาธารณะ 2. พื้นที่อนุรักษ์เชิงพาณิชย์ ได้แก่ พื้นที่ห้องสมุดและพื้นที่ทำงานร่วมกัน และพื้นที่โรงแรมเชิงอนุรักษ์ และ 3.พื้นที่เชิงพาณิชย์ ได้แก่ พื้นที่เชิงพาณิชย์อัจฉริยะ อาคารสำนักงานให้เช่า และพื้นที่ให้เช่าริมถนนรองเมือง

ด้านการเชื่อมต่อ สามารถแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ 1. การเชื่อมต่อภายในพื้นที่ มีการเชื่อมต่อผ่าน 2 โครงข่ายคือ โครงข่ายหลัก ที่มีลักษณะเส้นทางเป็นวงรี ความยาวประมาณ 2.5 กิโลเมตร ออกแบบตามแนวคิดอริยสถาปัตยกรรม Universal Design เพื่อเป็นช่องทางร่วมระหว่าง เดินเท้า จักรยาน และระบบขนส่งอัจฉริยะ ขนาด 2 ช่องทาง โครงข่ายรองมีลักษณะเป็นทางปลาตัดขนานกับพื้นที่แนวยาว เชื่อมต่อเข้าสู่สถานที่สำคัญต่างๆ ผ่านการเดินเท้า และจักรยาน ทั้งนี้ยานพาหนะขนส่งหลักจะเป็นไปตามแนวคิดยานพาหนะไร้คนขับอัจฉริยะแห่งอนาคต Mobility as a Service (Maas) ภายใต้ความร่วมมือกับภาคเอกชน และ 2. การเชื่อมต่อภายนอก สามารถเชื่อมต่อภายนอกได้ใน 4 ทิศทาง ได้แก่ ทิศใต้ เชื่อมต่อผ่านจุดเชื่อมต่อขนส่งสาธารณะ ที่ให้บริการ รถประจำทางสาธารณะ รถรับจ้างสาธารณะ และรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน และการเดินทางเชื่อมไปยังย่านเยาวราช พาหุรัด เป็นต้น ทิศเหนือ เชื่อมต่อผ่านทางเดินเท้าสีเขียวเข้าผ่านถนนพระราม 1 เข้าสู่ย่านโบเบ๊ และท่าเรือโบเบ๊ ทิศตะวันออก เชื่อมต่อผ่านทางเดินเท้าสีเขียวเรียบคลอง สะพานข้ามคลอง และท่าเรือไฟฟ้าหัวลำโพง และทิศตะวันตก เชื่อมเข้าสู่ถนนรองเมืองผ่านทางเดินเท้าข้ามรางรถไฟขานเมืองสายสีแดง และสถานีรถไฟสายสีแดงหัวลำโพง

การพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพตามแนวคิดข้างต้น เป็นไปตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และเป้าหมายการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ คาดว่าจะเกิดผลกระทบเชิงบวกต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม รายละเอียด ดังนี้

1) ด้านเศรษฐกิจ คือ (1) ส่งเสริมการเติบโตของรายได้ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และเศรษฐกิจประเทศในภาพรวม (2) ส่งเสริมให้ชุมชนโดยรอบมีรายได้ที่เพิ่มขึ้นจากการเปิดพื้นที่ประกอบอาชีพ และ (3) เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันผ่านการพัฒนาต่อยอดจากเทคโนโลยีเมืองต้นแบบสู่ภาคธุรกิจ

2) ด้านสังคม คือ (1) สร้างเสริมสุขภาพและสุขภาวะที่ดีของชุมชน (2) เพิ่มพื้นที่ส่งเสริมเชิงอัตลักษณ์และวัฒนธรรม (3) เปิดโอกาสให้เกิดการเข้าถึงอาหารราคาเหมาะสมในใจกลางเมือง และ (4) เพิ่มพื้นที่การเรียนรู้ตลอดชีวิตให้แก่สังคม

3) สิ่งแวดล้อม คือ (1) เพิ่มพื้นที่สีเขียวในการกักเก็บก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในพื้นที่เมืองมากกว่า 27 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 23 ของพื้นที่โครงการ (2) ส่งเสริมและสนับสนุนเมืองต้นแบบของการใช้พลังงานสะอาดและการบริโภคอย่างยั่งยืน (3) ส่งเสริมและรักษาระบบนิเวศเมืองอย่างสมดุล และ (4) มีส่วนร่วมในการต่อสู้กับผลกระทบสภาวะโลกร้อนในเมือง อาทิ ภาวะเกาะความร้อน

จากการศึกษาความเป็นไปได้อย่างรอบด้าน ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และข้อจำกัดทางกฎหมาย ของการพัฒนาพื้นที่ด้านแนวคิดข้างต้น ควรมีการพิจารณาและนำไปศึกษาต่อ ดังนี้

1) ด้านแหล่งการลงทุน ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมด้านความคุ้มค่าและความเสี่ยงในระยะกลาง และระยะยาวของแนวคิดการพัฒนาอย่างรอบด้านเพิ่มเติม และความเป็นไปได้ในการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้าร่วมในการลงทุนในรูปแบบต่างๆ อาทิ Public-Private-Partnership (PPP) และ หรือตราสารทุนรัฐวิสาหกิจเพื่อความยั่งยืน (ESG Bond)

2) ด้านกฎหมาย: ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทั้ง ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร กฎหมายควบคุมอาคาร และกฎหมายของรัฐวิสาหกิจ และการร่วมทุน เพื่อใช้ประกอบในการนำแนวคิดไปใช้ปฏิบัติจริงต่อไป

3) ด้านผลกระทบอย่างรอบด้าน: ควรมีการศึกษารายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) การประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (SEA) การประเมินผลกระทบเชิงบวกจากการลงทุน (SROI)

4) ด้านอื่น ๆ: ควรมีการศึกษาเพื่อความเป็นไปได้ในการใช้ประโยชน์พื้นที่รางรถไฟสายสีแดงอย่างคุ้มค่าที่สุด และควรมีการส่งเสริมความรู้สึกเป็นเจ้าของร่วมของชุมชน (Sense of Ownership)