



โครงการพัฒนานักบริหารการเปลี่ยนแปลงรุ่นใหม่  
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565

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

หัวข้อ โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีหัวลำโพงโดยการผสมผสานเชิงพาณิชย์และเชิงอนุรักษ์

สมาชิกในกลุ่ม

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

ภายใต้การฝึกสอนงานของ นายปัญญา ชูพานิช  
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร  
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

เสนอ

สำนักงาน ก.พ.ร.

โดย

## บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

รายงานผลการฝึกปฏิบัติราชการ โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีหัวลำโพงโดยการผสมผสานเชิงพาณิชย์และเชิงอนุรักษ์ ภายใต้การฝึกสอนงานของ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร หน่วยงาน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ระหว่างวันที่ 1 พฤศจิกายน - 30 ธันวาคม พ.ศ. 2564 มีวัตถุประสงค์ให้ข้าราชการในโครงการพัฒนานักบริหารการเปลี่ยนแปลงรุ่นใหม่ (นปร.) รุ่นที่ 15 พัฒนาความรู้ความสามารถและทักษะในการบริหารงาน การบริหารทีม การบริหารตนเอง โดยเรียนรู้จากประสบการณ์ตรง ภายใต้การสอน การแนะนำ และการกำกับดูแลของผู้บริหารหน่วยงานในฐานะครูฝึกสอนงาน (Mentor) ผ่านการจัดทำโครงการสำคัญของส่วนราชการ เพื่อขับเคลื่อนประเด็นสำคัญในการพัฒนาประเทศ

การฝึกปฏิบัติราชการภายใต้โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีหัวลำโพงโดยการผสมผสานเชิงพาณิชย์และเชิงอนุรักษ์ นปร. ได้รับมอบหมายงานในการออกแบบการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ที่ตอบสนองกับความต้องการของผู้ใช้บริการทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาชน และสอดคล้องกับนโยบายในการพัฒนาพื้นที่ของกระทรวงคมนาคม เพื่อเสนอเป็นแผนทางเลือกในการพัฒนาให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทย ภายใต้กระทรวงคมนาคม ผ่านกระบวนการ (1) รวบรวมข้อมูลพื้นที่สถานีกรุงเทพ และข้อมูลจากผู้มีส่วนได้เสียทั้งในด้านความต้องการและผลกระทบที่ได้รับในการพัฒนาพื้นที่ (2) ศึกษาการพัฒนาพื้นที่ตัวอย่างทั้งในและต่างประเทศ (3) วิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) เพื่อกำหนดทิศทางและรูปแบบในการพัฒนา และ (4) ดำเนินการออกแบบพื้นที่ และกำหนดระยะเวลาการพัฒนาพื้นที่ ซึ่งมี **ผลผลิต (Output)** ของการดำเนินงานเป็นแผนผังการออกแบบพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) โดยแบ่งพื้นที่ตามการใช้ประโยชน์ออกเป็น 7 พื้นที่ ดังนี้ (0) พื้นที่สงวนสำหรับเชื่อมต่อรถไฟสายสีแดง (1) พื้นที่พิพิธภัณฑ์ (2) พื้นที่จุดขนส่งสาธารณะและลานจอดรถ (3) พื้นที่สวนสาธารณะ ลานกิจกรรมและสันทนาการ (4) พื้นที่ให้เช่าเชิงพาณิชย์สำหรับจำหน่ายสินค้าของชุมชนใกล้เคียง (5) พื้นที่ห้องสมุดและพื้นที่ทำงานร่วมกัน (Co-working Space) และ (6) พื้นที่โรงแรม กำหนดระยะเวลาการพัฒนาพื้นที่เป็นระยะเวลา 12 ปี (ปี พ.ศ. 2565 - 2576) **ผลลัพธ์ (Outcome)** การดำเนินการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ของ SRT Asset ภายใต้การรถไฟแห่งประเทศไทย **ผลกระทบ (Impact)** การพัฒนาของพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ควบคู่กับชุมชนโดยรอบอย่างยั่งยืน **ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ระดับกระทรวง** กระทรวงคมนาคมกำหนดแผนการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) และการพัฒนาที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจน และมอบหมายผู้รับผิดชอบการพัฒนาพื้นที่ที่ชัดเจน **ระดับกรม** (1) จัดทำแผนการพัฒนาที่ชัดเจนทั้งผู้รับผิดชอบ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ระยะเวลา และงบประมาณ (2) พิจารณาขีดจำกัดและความเป็นไปได้ของพื้นที่ และข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (3) เปิดพื้นที่ในการรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสียในทุกภาคส่วน (ภาครัฐ เอกชน และประชาสังคม)

## สารบัญ

เรื่อง	หน้า
บทสรุปสำหรับผู้บริหาร.....	ข
สารบัญ .....	ค
สารบัญตาราง .....	ฉ
บทที่ 1 เป้าหมายของโครงการ.....	1
1.1 ที่มาและความสำคัญ.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ .....	1
1.3 ขอบเขตของโครงการ.....	2
1.4 ความคาดหวังของหน่วยงาน .....	2
บทที่ 2 แผนการดำเนินงาน .....	3
2.1 การศึกษาความเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) .....	3
2.1.1 การออกแบบการวิจัย และการดำเนินการวิจัย (Research Design and Methodology). 3	
2.1.2 ขอบเขตการศึกษา.....	3
2.1.3 ออกแบบและจัดทำแนวทางการพัฒนาสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง).....	3
2.2 ระยะเวลาการดำเนินงาน .....	4
บทที่ 3 ผลการปฏิบัติงาน .....	5
3.1 ผลการสำรวจความคิดเห็นจากแบบสำรวจ.....	5
3.1.1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง .....	5
3.1.2 พฤติกรรมของผู้ตอบแบบสอบถาม .....	5
3.1.3 ระดับความรู้เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงของสถานีกรุงเทพ .....	5
3.1.4 ความคาดหวัง / ความคิดเห็นของกลุ่มเป้าหมายต่อการพัฒนาพื้นที่ .....	5
3.1.5 ความเห็นเพิ่มเติม .....	6
3.2 ความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย.....	7

3.3 สภาพแวดล้อมและสิ่งปลูกสร้างโดยรอบ.....	7
3.4 นโยบายและแผนการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง.....	7
3.5 กรณีศึกษาจากต่างประเทศ.....	8
3.6 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	8
3.7 ข้อเสนอแนะในการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง).....	8
3.7.0 พื้นที่สงวนไว้เพื่อเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีแดงพื้น	9
3.7.1 พื้นที่พิพิธภัณฑ	9
3.7.2 พื้นที่จุดขนส่งสาธารณะและลานจอดรถ	13
3.7.3 พื้นที่สวนสาธารณะ ลานกิจกรรมและเส้นทาง	14
3.7.4 พื้นที่ให้เช่าอาคารเชิงพาณิชย์เพื่อสังคม	15
3.7.5 พื้นที่ห้องสมุดและพื้นที่ทำงานร่วมกัน (Co-working Space)	16
3.7.6 พื้นที่โรงแรมเชิงอนุรักษ์	17
3.8 แผนผังการใช้ประโยชน์พื้นที่หลังการพัฒนา.....	17
3.9 การเชื่อมต่อภายในพื้นที่.....	18
3.10 การเชื่อมต่อภายนอก.....	18
3.11 ผลที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนา.....	18
3.12 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม.....	18
บทที่ 4 ผลลัพธ์ที่ได้รับ.....	20
4.1 ปัญหาและอุปสรรคที่พบระหว่างการทำงาน.....	20
4.1.1 ความไม่แน่นอนของโครงการภาครัฐ.....	20
4.1.2 การประสานงานให้ข้อมูลของหน่วยงานภาครัฐที่ล่าช้า.....	20
4.1.3 การสื่อสารที่ไม่ตรงกันของภาครัฐและประชาชน.....	20
4.1.4 การเข้าถึงข้อมูลของหน่วยงานภาครัฐที่จำกัด.....	20
4.1.5 การมีส่วนร่วมของภาคประชาชน.....	21
4.1.6 การขาดความรู้และประสบการณ์ในงานที่ทำ.....	21

4.1.7 การทำงานในรูปแบบปกติใหม่ (New Normal).....	21
4.2 ข้อเสนอแนะต่อหน่วยงาน (Quick Win Solutions).....	21
บทที่ 5 สรุปผลการศึกษา.....	23
5.1 ความคิดริเริ่มสร้างสรรค์และนวัตกรรม (Creativity and Innovation).....	23
5.2 การสร้างความร่วมมือในการทำงานเป็นทีม (Collaboration and Teamwork).....	23
5.3 การเท่าทันต่อการเปลี่ยนแปลงและสามารถขับเคลื่อนการเปลี่ยนแปลง (Change Agent) .....	24
5.4 การคิดวิเคราะห์และเสนอแนวทางการแก้ปัญหา (Critical Thinking) .....	24
5.5 การสื่อสารและการใช้ภาษา (Communication and Language) .....	24
บรรณานุกรม .....	25
ภาคผนวก .....	30

## สารบัญตาราง

เรื่อง	หน้า
ตารางที่ 2-1 ระยะเวลาการดำเนินงาน.....	4

## บทที่ 1 เป้าหมายของโครงการ

บทที่ 1 เป้าหมายของโครงการ อธิบายถึงที่มาและความสำคัญและภารกิจของโครงการพัฒนาและอนุรักษ์พื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) โดยสามารถอธิบายได้ดังนี้

### 1.1 ที่มาและความสำคัญ

สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) เป็นสถานีรถไฟหลวงแห่งแรกของประเทศไทย เริ่มก่อสร้างในปี พ.ศ. 2453 ซึ่งเป็นในช่วงปลายรัชสมัยรัชกาลที่ 5 โดยสถานีนั้นตั้งอยู่บนพื้นที่ขนาดประมาณ 120 ไร่ ในพื้นที่เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร มีการเชื่อมต่อกับเส้นทางสัญจรหลายสายทั้งทางบกและทางน้ำ

โดยสถานีแห่งนี้มีแบบก่อสร้างเป็นรูปโดมสไตลีโอิตาเลียนผสมผสานกับศิลปะยุคเรอเนสซอง มีลักษณะคล้ายกับสถานีรถไฟเมืองแฟรงค์เฟิร์ต (Frankfurt (Main) Hauptbahnhof) ประเทศเยอรมนี (Matichon Academy, 2564) โดยนับตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันนี้ สถานีกรุงเทพได้อยู่คู่กับกรุงเทพมหานครมายาวนานกว่า 105 ปี แล้วแต่เนื่องด้วยพลวัตการเปลี่ยนแปลงของสังคม ประกอบกับข้อจำกัดของสถานีกรุงเทพที่มีลักษณะเป็นสถานีปลายทางแบบสิ้นสุด (Dead End Station) และพื้นที่โดยรอบสถานีที่มีความหนาแน่นแออัด รวมถึงแนวนโยบาย และรูปแบบการพัฒนาการเชื่อมต่อระบบขนส่งในอนาคต ที่มีการปรับเปลี่ยนศูนย์กลางการเดินทางด้วยระบบรางจากสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ไปสู่การเปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบของสถานีกลางบางซื่อ ซึ่งจะกลายเป็นศูนย์กลางแห่งการคมนาคมระบบรางแห่งใหม่ของประเทศรวมถึงการเชื่อมต่อการเดินทางในทุกระบบ ที่ถูกพัฒนาภายใต้แนวคิดเมืองอัจฉริยะ (Smart City) และแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development หรือ TOD)

ดังนั้น จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งในการปรับปรุงสถานี และพื้นที่โดยรอบสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ให้มีความเหมาะสมกับพลวัตและบทบาทที่เปลี่ยนไปของพื้นที่ จึงนำไปสู่กระบวนการจัดทำข้อเสนอเพื่อการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ อย่างมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน เพื่อนำไปสู่แนวทางในการวางแผนการพัฒนาและอนุรักษ์สถานีกรุงเทพ ให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับทุกฝ่าย

### 1.2 วัตถุประสงค์

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

### 1.3 ขอบเขตของโครงการ

1) ออกแบบการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ ขนาด 120 ไร่ ที่อยู่ภายใต้การดูแลของบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด (SRT Asset)

2) ระยะเวลาดำเนินการวิจัยระหว่าง 1 พฤศจิกายน – 30 ธันวาคม พ.ศ. 2564

### 1.4 ความคาดหวังของหน่วยงาน

1) รายงานผลการศึกษาการพัฒนาพื้นที่หัวลำโพง

2) รูปแบบการพัฒนาพื้นที่หัวลำโพงจากการวิเคราะห์ผ่านความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียที่ทั้งจากภาครัฐ เอกชน และประชาสังคม รวมถึงการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) จากข้อมูลทั้งเชิงปฐมภูมิ และทุติยภูมิ

## บทที่ 2 แผนการดำเนินงาน

กระบวนการจัดทำข้อเสนอเพื่อการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) แบ่งออกเป็น 2 ระยะ ดังนี้

### 2.1 การศึกษาความเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)

#### 2.1.1 การออกแบบการวิจัย และการดำเนินการวิจัย (Research Design and Methodology)

การศึกษาความเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) อาศัยระเบียบวิธีวิจัยแบบผสม (Mixed Methodology) ระหว่างระเบียบวิธีวิจัยเชิงปริมาณและคุณภาพ ดังนี้

1) การวิจัยเชิงปริมาณ: ใช้วิธีการเก็บข้อมูลในรูปแบบของการสำรวจความคิดเห็นออนไลน์ (Online Survey) ผ่านอินเทอร์เน็ต (Internet Survey) ผ่านโปรแกรม Google Form กำหนดกลุ่มตัวอย่างจำนวนไม่น้อยกว่า 400 ตัวอย่าง (ระดับความคลาดเคลื่อนที่  $\pm 5$  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

#### 2.1.2 ขอบเขตการศึกษา

1) ศึกษาพฤติกรรม และปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจ การเลือกใช้บริการสถานี และปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกใช้บริการ และมีส่วนร่วม

2) ศึกษาปัญหาและอุปสรรค และโอกาสในการพัฒนาในพื้นที่

- ปัญหาในด้านต่าง ๆ ในการใช้บริการพื้นที่ ข้อกังวลใจ

- ความพึงพอใจ และความคาดหวังต่อแนวทางการพัฒนาพื้นที่ในรูปแบบต่าง ๆ

#### 2.1.3 ออกแบบและจัดทำแนวทางการพัฒนาสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)

1) การศึกษาแนวคิดทฤษฎีและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ ที่จะครอบคลุมถึงการศึกษาใน 2 ประเภท คือ แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมือง และการพัฒนาพื้นที่ และนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ ทั้งนโยบายในระดับส่วนกลาง ระดับท้องถิ่น และระดับชุมชน

2) การศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบการพัฒนาพื้นที่ที่ประสบความสำเร็จ จากทั้งในประเทศและต่างประเทศ ดังนี้ สถานีรถไฟทั้งที่ ยังเปิดให้บริการสวนสาธารณะ 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 และนำส่งรายงานข้อเสนอ

## 2.2 ระยะเวลาการดำเนินงาน

ระยะเวลาในการการออกแบบและจัดทำแนวทางการพัฒนาสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) แบ่งออกเป็น 2 ระยะ โดยใช้เวลาดำเนินการทั้งสิ้น 8 สัปดาห์ ตั้งแต่ 1 พฤศจิกายน – 30 ธันวาคม พ.ศ. 2564 ดังตารางที่ 2.1

ตารางที่ 2-1 ระยะเวลาการดำเนินงาน

ขั้นตอนการดำเนินการ	ระยะเวลาการดำเนินการ (สัปดาห์)							
	1	2	3	4	5	6	7	8
1. เตรียมแบบสอบถาม								
2. กระจายแบบสอบถาม								
3. ประมวลข้อมูล และสรุปผลแบบสอบถาม								
4. ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี นโยบาย และตัวอย่างการพัฒนา								
5. วิเคราะห์ศักยภาพ และแนวโน้มความเป็นไปได้								
6. จัดทำแนวทางการพัฒนา								
7. นำเสนอ และนำส่งรายงานข้อเสนอ								

## บทที่ 3 ผลการปฏิบัติงาน

บทที่ 3 อธิบายถึง ผลการปฏิบัติงานในขั้นตอนการสำรวจความคิดเห็นและจัดทำข้อเสนอแนวความคิดพัฒนาพื้นที่ โดยสามารถอธิบายได้ดังนี้

### 3.1 ผลการสำรวจความคิดเห็นจากแบบสำรวจ

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

#### 3.1.1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ผู้ตอบแบบสอบถามมีประสบการณ์ในการใช้บริการสถานีคิดเป็น 91.7% ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด โดยวัตถุประสงค์หลัก 3 อันดับแรกในการใช้บริการ ได้แก่ เพื่อเดินทางด้วยรถไฟ (44.7%) เพื่อเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ (25.0%) และเป็นจุดนัดพบ (13.5%) ตามลำดับ

#### 3.1.2 พฤติกรรมของผู้ตอบแบบสอบถาม

สถานที่ที่ผู้ตอบแบบสอบถามใช้บริการมากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ ห้างสรรพสินค้า (42.3%) ร้านอาหาร/ร้านกาแฟ (25.7%) และตลาดนัด (9.0%) ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับ 3 อันดับแรกของผู้ตอบแบบสอบถามคนรุ่นใหม่ (อายุต่ำกว่า 46 ปี จำนวน 367 คน คิดเป็น 84.4% จากจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด) ที่ใช้บริการมากที่สุด (ห้างสรรพสินค้า (42.5%) ร้านอาหาร/กาแฟ (26.7%) และตลาดนัด (8.7%) ตามลำดับ) โดยเหตุผลในการเลือกใช้บริการเรียงตามลำดับสถานที่ที่ใช้บริการมากที่สุด ได้แก่ การเชื่อมต่อกับระบบขนส่งและทำเลที่เข้าถึงได้ง่าย บรรยากาศและสภาพอากาศที่เหมาะสม และค่าใช้จ่ายในการใช้บริการ ซึ่งเมื่อพิจารณาความถี่ในการใช้บริการสถานที่พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ใช้บริการห้างสรรพสินค้า 1-2 ครั้ง/เดือน ขณะที่ใช้บริการร้านอาหาร/ร้านกาแฟ และตลาดนัด มากกว่า 4 ครั้ง/เดือน แต่เมื่อพิจารณาค่าใช้จ่ายในการใช้บริการพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ใช้จ่ายในห้างสรรพสินค้าครั้งละ 500-1,000 บาท ขณะที่ใช้จ่ายในร้านอาหาร/ร้านกาแฟ และตลาดนัด ครั้งละไม่เกิน 300 บาท

#### 3.1.3 ระดับความรู้เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงของสถานีกรุงเทพ

ผู้ตอบแบบสอบถามทราบข้อมูลการลดขบวนรถไฟที่ให้บริการของสถานีกรุงเทพในเดือนพฤศจิกายน คิดเป็น 77.5% ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

#### 3.1.4 ความคาดหวัง / ความคิดเห็นของกลุ่มเป้าหมายต่อการพัฒนาพื้นที่

สิ่งที่ผู้ตอบแบบสอบถามอยากให้ปรับปรุงมากที่สุดบริเวณพื้นที่สถานีกรุงเทพ 3 อันดับแรก ได้แก่ ความปลอดภัยของสถานี (27.0%) ความสะอาดของสถานี (27.0%) สิ่งอำนวยความสะดวก อาทิ ห้องน้ำร้านอาหาร (26.2%) และการเชื่อมต่อระหว่างสถานีกับระบบขนส่งสาธารณะ (19.8%) ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามอยากเห็นสถานีกรุงเทพพัฒนาไปหลังการย้ายจุดศูนย์กลางสถานีรถไฟจากสถานีกรุงเทพไปยังสถานีกลางบางซื่อ 3 อันดับแรก ดังนี้ จุดเชื่อมต่อการขนส่ง (24.4%) พิพิธภัณฑ (18.6%) และ Co-working Space (11.1%) ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับคำตอบ 3 อันดับแรกของผู้ตอบแบบสอบถามคนรุ่นใหม่ (จุดเชื่อมต่อการขนส่ง (23.7%) พิพิธภัณฑ (17.9%) และ Co-working Space (11.4%) ตามลำดับ) เมื่อพิจารณาพื้นที่ตามการจัดสรรที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามต้องการเห็นพื้นที่บริเวณสำนักงานการรถไฟ อาคารสำนักงาน และโรงซ่อมบำรุง พัฒนาไปเป็น พิพิธภัณฑมากที่สุด ขณะที่บริเวณทางเข้าออกและลานจอดรถ พัฒนาไปเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารมากที่สุด และชานชาลาทางรถไฟและย่านสับเปลี่ยน พัฒนาไปเป็นลานกิจกรรมและสันทนาการมากที่สุด ตามลำดับ (ภาคผนวก ก))

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

ผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ดังนี้

- 1) เห็นด้วยมากที่สุดในการเพิ่มพื้นที่จอดรถและจุดเชื่อมต่อขนส่งสาธารณะ และพื้นที่สาธารณะสีเขียว
- 2) เห็นด้วยในการพัฒนาเป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์ร่วมกับภาคเอกชน
- 3) ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งกับการรื้อถอนโครงสร้างพื้นฐานเดิม และการยกเลิกรถไฟทุกขบวนเข้าสู่สถานีกรุงเทพ

ในส่วนของการเข้าถึงการพัฒนาสถานีกรุงเทพครั้งนี้ 3 อันดับแรก พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกังวลใจในด้านการขาดการมีส่วนร่วมและรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (29.3%) ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและชุมชนข้างเคียง (20.3%) และ ช่องทางการเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ต่างๆ (17.0%) ตามลำดับ

### 3.1.5 ความเห็นเพิ่มเติม

ความเห็นเพิ่มเติม จากผู้ตอบแบบสอบถามที่สมัครใจตอบคำถามที่ว่า “ท่านคิดว่าท่านสามารถมีส่วนร่วมในการพัฒนาสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ได้อย่างไร” โดยใช้เครื่องมือ Word Cloud Generator พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่แสดงความต้องการที่จะเข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) 3 ลำดับแรก (ภาพที่ 3-2 (ภาคผนวก ก)) ดังนี้

อันดับที่ 1 “แสดงความคิดเห็น/เสนอความเห็น” ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ต้องการเป็นส่วนหนึ่งในกระบวนการการแสดงความความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่ โดยมีความต้องการให้ภาครัฐ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเปิดรับฟังความคิดเห็นอย่างรอบด้าน

อันดับที่ 2 “ใช้บริการ พิพิธภัณฑ/สวนสาธารณะ/รถไฟ” ผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความต้องการจะมีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่โดย โดยแสดงความเห็นว่า จะมาใช้บริการพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)

ต่อไป ถึงแม้ว่า พื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) จะถูกพัฒนาไปเป็นรูปแบบใดก็ตาม อาทิ พิพิธภัณฑ์สวนสาธารณะ หรือคงไว้เป็นสถานีรถไฟที่เปิดให้บริการดั้งเดิม

อันดับที่ 3 “อนุรักษ์สถานที่/จิตอาสา” ผู้ตอบแบบสอบถามแสดงที่จะร่วมเป็นส่วนหนึ่งของการอนุรักษ์สถานที่ รวมทั้งได้แสดงความเห็นว่า ต้องการเข้าร่วมเป็นจิตอาสาในการดูแลพื้นที่

### 3.2 ความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย

โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) เป็นโครงการที่มีความสำคัญ อันจะนำมาซึ่งผลกระทบต่อสังคมในวงกว้าง ทั้งภาคประชาสังคม ภาคเอกชน และภาครัฐ ดังนั้น ความคิดเห็นของตัวแทนผู้มีส่วนได้เสีย ทั้ง 3 องค์กรประกอบข้างต้น จึงเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีความสำคัญอย่างยิ่งในการออกแบบการพัฒนาพื้นที่รถไฟกรุงเทพในอนาคต โดยเป็นตัวแทนของภาครัฐจำนวน 3 หน่วยงาน ภาคเอกชนจำนวน 2 หน่วยงาน และภาคประชาสังคมจำนวน 5 กลุ่ม รายละเอียด (ภาพที่ 3-3 (ภาคผนวก ก))

### 3.3 สภาพแวดล้อมและสิ่งปลูกสร้างโดยรอบ

จากการศึกษาศักยภาพของพื้นที่รอบนอกสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ในระยะ 1-2 กิโลเมตร ซึ่งเป็นระยะที่ผู้คนสามารถเข้าถึงพื้นที่ได้ และสอดคล้องกับแนวคิดของ Walkability ซึ่งสามารถเดินเข้าถึงได้ในระยะ 500 เมตร (Lo, 2009) โดยพบว่าย่านสามยอด ย่านโบ้เบ้ ย่านเยาวราช/สำเพ็ง/พาหุรัด เป็นพื้นที่ย่านอนุรักษ์ซึ่งแฝงไปด้วยวัฒนธรรม ประเพณี และประวัติที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว ซึ่งเป็นมรดกทางวัฒนธรรมที่จับต้องไม่ได้ (Intangible Units) ส่วนพื้นที่ย่านสยาม/จตุพา/สามย่าน และย่านสีลม เป็นพื้นที่ศูนย์กลางการศึกษา และย่านธุรกิจ (Central Business District) ซึ่งมีศักยภาพในการดึงดูดผู้เข้ามาใช้บริการภายในพื้นที่

จากศักยภาพพื้นที่รอบนอกย่านการอนุรักษ์และพื้นที่ย่านธุรกิจรอบนอกสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ทำให้ทางกลุ่มมองว่าในการพัฒนาพื้นที่ควรดึงศักยภาพจากพื้นที่รอบนอกเข้ามาภายในพื้นที่เพื่อการพัฒนา โดยผสมผสานระหว่างมรดกทางวัฒนธรรมที่มีอยู่แต่เดิมเข้ากับการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์โดยยังคงไว้ซึ่งอัตลักษณ์เดิม

### 3.4 นโยบายและแผนการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษานโยบายและแผนการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ พบว่า การพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพสอดคล้องกับ บริบทของนโยบายและแผนการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ทั้งในระดับท้องถิ่น ระดับหน่วยงาน ระดับชาติ และระดับโลก ได้แก่ แผนแนวทางการพัฒนาพื้นที่ของ SRT Asset และ การรถไฟแห่งประเทศไทย แผนการเดินทางรถไฟชานเมืองสายสีแดง และส่วนต่อขยาย บางซื่อ – หัวลำโพง พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 และเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ (SDGs) ดังปรากฏผลการศึกษาใน ภาคผนวก ค

### 3.5 กรณีศึกษาจากต่างประเทศ

1. สถานีโตเกียว (Tokyo Station) ตั้งอยู่ที่เมืองโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น มีทางออกหลัก 2 ฝั่ง คือ Marunouchi และ Yaesu โดยย่าน Marunouchi ถือเป็นย่านตึกทำงานแห่งแรกของญี่ปุ่น (นิซากร เรียง รุ่งโรจน์, 2564) โดยบริษัท Mitsubishi Jisho Sekkei ได้เข้ามาพัฒนาในพื้นที่โดยผสมผสานปัจจัยต่าง ๆ ให้ออกมาเป็นพื้นที่ที่มีความโดดเด่นและมีเอกลักษณ์ รวมไปถึงพื้นที่สาธารณะ ในส่วนอาคารด้านในสถานี โตเกียวมีศักยภาพในการพัฒนา พื้นที่ด้านบริการต่าง ๆ เพื่อรองรับการใช้งานของผู้ใช้บริการภายในสถานี มีพิพิธภัณฑ์ภายใน และมีการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรูปแบบอื่น ๆ (ภาพที่ 3-4 (ภาคผนวก ก))

2. พิพิธภัณฑ์รถไฟโอมิยะ (Omiya Railway Museum) ตั้งอยู่ที่เมืองไซตามะ ประเทศญี่ปุ่น ชั้นแรกของพิพิธภัณฑ์เล่าเรื่องราวเกี่ยวกับการเดินรถไฟในอดีตโดยนำขบวนจริงเข้ามาจัดแสดงตรงกลางพื้นที่ โถงของพิพิธภัณฑ์ เช่น ซินคันเซนในสมัยแรก และขบวนหัวรถจักรโบราณในยุคต่าง ๆ ชั้นที่สอง มีสถานีจำลองให้เป็นคนขับรถไฟซินคันเซน (Job Station Simulator) เพื่อเปิดประสบการณ์ให้กับผู้ใช้บริการ และมีเมืองจำลองที่มีรถไฟวิ่งอยู่บนราง (Railway Model Diorama) เพื่อให้เห็นภาพรวม และมีการจัดแสดง นิทรรศการการพัฒนาของรถไฟในแต่ละช่วงเวลาตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน ชั้นที่สาม เป็นที่นั่งสำหรับดูรถไฟ (View Deck) Tohoku Shinkansen และ Joetsu Shinkansen ซึ่งเป็นรางรถไฟที่ติดกับตัวพิพิธภัณฑ์ นอกจากนี้ยังมีแอปพลิเคชันที่รองรับภาษาอื่น ๆ สำหรับการเข้าถึงข้อมูลในสถานที่ต่าง ๆ ภายในพิพิธภัณฑ์ เพื่อความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ (The Railway Museum, n.d.) (ภาพที่ 3-5 (ภาคผนวก ก))

3. พิพิธภัณฑ์ขนส่งนูเรมเบิร์ก (Verkehrsmuseum Nürnberg) มีพิพิธภัณฑ์ย่อยอีกสองแห่งภายในพื้นที่เดียวกัน คือ พิพิธภัณฑ์ด้านโทรคมนาคม (Museum für Kommunikation) พิพิธภัณฑ์รถไฟ (The Museum of German Railways – Deutsche Bahn) โดยพิพิธภัณฑ์รถไฟ (DB Museum) มีพื้นที่จัดแสดงถาวร เช่น จัดแสดงเกี่ยวกับประวัติของการรถไฟในประเทศเยอรมนี จัดแสดงนาฬิกาภายในสถานีรถไฟจากที่ต่าง ๆ (Bahnhofszeiten) นิทรรศการสำหรับเด็ก การจัดแสดงขบวนรถไฟภายนอกอาคาร และมีการจัดนิทรรศการ ในช่วงเวลาพิเศษต่าง ๆ (DB Museum, n.d.) (ภาพที่ 3-6 (ภาคผนวก ก))

### 3.6 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

จากการรวบรวมข้อมูลในทุกมิติ นำมาสู่การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) โดยใช้เครื่องมือ SWOT Analysis และ TOWS Matrix ดังปรากฏผลการวิเคราะห์ในตารางที่ 3-1 (ภาคผนวก ข)

### 3.7 ข้อเสนอแนะในการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)

ในการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ภายในแนวคิด “หัวลำโพง ศูนย์หัวรัตนนิมิตหัว Green and Smart City เพื่อคนทุกวัย” โดยวางตำแหน่งความสำคัญของพื้นที่เพื่อตอบสนองความต้องการทั้งปัจจุบัน และอนาคตไว้ทั้งสิ้น 5 ประการ 1. ประตุเชื่อมย่านเมืองเก่า พระนคร 2. ที่จอดรถรองรับความต้องการพื้นที่ โดยรอบ 3. จุดเชื่อมต่อขนส่งที่สะดวกครบครัน 4. พื้นที่ส่งเสริมเศรษฐกิจชุมชนอัตลักษณ์ดั้งเดิมร่วมสมัย

5.ปอดกลางกรุงเพื่อสุขภาวะที่ดีของทุกคน (ภาพที่ 3-7 (ภาคผนวก ก) โดยสามารถแบ่งพื้นที่ออกเป็น 7 พื้นที่ ดังนี้ (ภาพที่ 3-8 (ภาคผนวก ก))

### 3.7.0 พื้นที่สงวนไว้เพื่อเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีแดงพื้นที่

**พื้นที่เดิม** รางรถไฟบริเวณชานลาที่ 1-2 ภายในอาคารสถานีกรุงเทพ บริเวณทางทิศตะวันออกของพื้นที่ (ภาพที่ 3-9 (ภาคผนวก ก))

**พื้นที่ใหม่** จากการประชุมคณะกรรมการเตรียมการเปิดให้บริการ และการบริหารโครงการระบบไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) และสถานีกลางบางซื่อ ครั้งที่ 6/2564 7/2564 และ 8/2564 มีมติเชื่อมต่อส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีแดงช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง โดยมีกำหนดการแล้วเสร็จปลายปี พ.ศ. 2569 (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, ธันวาคม 2564) ทำให้พื้นที่การพัฒนา จำเป็นต้องมีการกันพื้นที่บริเวณด้านทิศตะวันตก สงวนไว้เพื่อการก่อสร้างโครงการระบบไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ส่วนต่อขยาย ต่อไป (ภาพที่ 3-8 (ภาคผนวก ก))

#### 3.7.1 พื้นที่พิพิธภัณฑ

##### 1) พื้นที่สถานีโซนหน้า (ลานกิจกรรม/พื้นที่เชิงพาณิชย์)

**พื้นที่เดิม** เป็นพื้นที่บริเวณโถงโล่งด้านหน้า (ภาพที่ 3-10 (ภาคผนวก ก)) และอาคารต่อขยายขนาดเล็กสูง 1 ชั้นครึ่ง บริเวณด้านซ้าย และขวา ของอาคารหลักพักคอยผู้โดยสารของสถานีกรุงเทพ และพื้นที่บริเวณระเบียงด้านหน้าอาคารสถานี พื้นที่ประมาณ 1,000 800 และ 300 ตร.ม. ตามลำดับ ปัจจุบันมีการติดตั้งเก้าอี้พักคอย และเปิดให้เข้าพื้นที่เชิงพาณิชย์ขนาดเล็ก แต่พื้นที่ระเบียงด้านหน้าอาคารสถานีไม่เปิดให้บุคคลภายนอกเข้าลานภายในอาคารสถานีกรุงเทพ (NationPhoto, 2020)

**พื้นที่ใหม่** จากการศึกษาวิเคราะห์เอกลักษณ์เชิงวัฒนธรรม วิถีชีวิตของชุมชนกับพื้นที่ และตัวอย่างการพัฒนาจากต่างประเทศ พบว่า ชุมชนมีวัฒนธรรมที่เป็นเอกลักษณ์และโดดเด่นที่สามารถนำเป็นเครื่องมือในการสร้างจุดขาย (Soft Power) ซึ่งสอดคล้องกับความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ทั้งผู้แทนภาครัฐในพื้นที่ ชุมชน และภาคเอกชน ที่ให้ความเห็นถึงการพัฒนาพื้นที่อย่างผสมผสานในเชิงพาณิชย์ที่ควรมีการนำอัตลักษณ์ความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนใกล้เคียงและสังคมไทย กับพื้นที่ถ่ายทอดออกเป็นเรื่องราวผ่านการใช้ประโยชน์ของพื้นที่ ดังนั้น จึงมีแผนการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวที่เป็นเสมือนโถงรับแขก เป็นลานกิจกรรมสาธารณะในแนวคิด “Creative Space and Dynamic Performance” ที่เปิดโอกาสให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการถ่ายทอดวัฒนธรรม หรือจัดนิทรรศการหมุนเวียน รวมถึงเป็นเวทีแลกเปลี่ยนแสดงออกทางความคิดของคนรุ่นต่าง ๆ ในหลากหลายประเด็น และมีการปรับปรุงการใช้ประโยชน์ของพื้นที่เชิงพาณิชย์เดิม เป็นพื้นที่ให้เช่าเชิงพาณิชย์สำหรับให้บริการสินค้า และบริการที่มีความโดดเด่นด้านการแสดงออกถึงอัตลักษณ์ความเป็นไทยสู่สากล และปรับปรุงพื้นที่ระเบียงด้านหน้าสถานีเป็นพื้นที่ให้เช่าขนาดเล็กที่มีเอกลักษณ์ ภายใต้แนวคิด

“New Perspective Under Classy Structure” สอดรับกับสถาปัตยกรรมของสถานี และเปิดโอกาสให้  
สาธารณชนเข้ามาใช้พื้นที่

## 2) พิพิธภัณฑสถานไฟ (พื้นที่สถานีโซนหลัง)

**พื้นที่เดิม** พื้นที่เดิมของบริเวณชานชาลาหลังทางเข้าพระบรมรูปรัชกาลที่ 5 เป็นพื้นที่ตัวอาคาร  
ทรงโค้งแนวยาวมีบันจระจกสลัปลีโอง มีพื้นที่ด้านข้างติดกับโรงแรมราชธานี สถานีกรุงเทพมีชานชาลา  
ทั้งหมด 14 ชานชาลา (ภาพที่ 3-11 (ภาคผนวก ก)) โดยจะแบ่งออกเป็นเส้นทางเดินรถไฟไปยังภาคต่าง ๆ  
จำนวน 4 สาย คือ ทางรถไฟสายเหนือ ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ทางรถไฟสายตะวันออก  
และทางรถไฟสายใต้ โดยชานชาลาที่ 3 4 5 และ 6 จะอยู่ในโค้งของตัวอาคารสถานีกรุงเทพ เป็นทางตรงยาว  
และเป็นชานชาลาที่มีความพิเศษ โดยจะมีขบวนรถไฟพิเศษในโอกาสต่าง ๆ เช่น รถนำเที่ยวเขื่อนป่าสักชลสิทธิ์  
รถนำเที่ยวรถจักรไอน้ำ (วันวิเศษ เนียมปาน, 2564)

**พื้นที่ใหม่** จากการสัมภาษณ์เชิงลึก จากผู้มีส่วนได้เสีย พบว่ามีความต้องการให้มีพิพิธภัณฑ  
เชิงอนุรักษ์ภายในพื้นที่ ด้วยศักยภาพของบริเวณชานชาลาติดกับทางเข้าบริเวณโถงส่วนหน้าเป็นพื้นที่โล่ง  
ให้ความรู้สึกโปร่งสบายไม่อึดอัดในการเข้ามายังสถานีที่ หากเปรียบเทียบกับรูปแบบพิพิธภัณฑหรือที่จัด  
นิทรรศการในลักษณะเดียวกันในรัศมี 1-2 กิโลเมตร ซึ่งมีศักยภาพแตกต่างกันไป 4 แห่ง แห่งแรก คือ นิทรรศ  
รัตนโกสินทร์ มีพื้นที่ใช้สอย 8,000 ตร.ม. เป็นพื้นที่เรียนรู้ประวัติศาสตร์ ศิลปะ วัฒนธรรม ผ่าน Edutainment  
สื่อผสมเสมือนจริง และ Interactive – Self Learning (นิทรรศรัตนโกสินทร์, ม.ป.ป.) แห่งที่สอง คือ  
Jim Thompson Art Center มีพื้นที่ใช้สอย 3,000 ตร.ม เป็นพื้นที่รองรับนิทรรศการศิลปะและกิจกรรม  
ชุมชนวัฒนธรรมท้องถิ่น ห้องประชุมอเนกประสงค์ แห่งที่สาม (ศิริภัตสร ขาวตระกูล, 2564) คือ หอศิลป์ร่วม  
สมัยราชดำเนิน มีพื้นที่ใช้สอยประมาณ 5,000 ตร.ม.เป็นพื้นที่จัดแสดงนิทรรศการศิลปะร่วมสมัย กิจกรรม  
เกี่ยวกับศิลปวัฒนธรรมร่วมสมัย (หอศิลป์ร่วมสมัยราชดำเนิน, ม.ป.ป.) และแห่งที่สี่ คือ หอศิลป์วัฒนธรรมแห่ง  
กรุงเทพมหานคร มีพื้นที่ใช้สอย 25,000 ตร.ม เป็นพื้นที่จัดนิทรรศการแบบหมุนเวียน สร้างความหลากหลาย  
ทางวัฒนธรรมนำเสนอผ่านกิจกรรมศิลปะให้เห็นคุณค่าและความหมายของความแตกต่างทางวัฒนธรรม  
(หอศิลป์วัฒนธรรมแห่งกรุงเทพมหานคร, ม.ป.ป.)

จากรูปแบบพิพิธภัณฑหรือที่จัดนิทรรศการในลักษณะเดียวกันข้างต้น พบว่าพื้นที่สถานีกรุงเทพมี  
ศักยภาพด้านพื้นที่ เป็นพื้นที่โล่ง โปร่ง เป็นแนวยาว พื้นที่ด้านข้างเชื่อมต่อกับโรงแรมราชธานี และเชื่อมต่อไป  
ยังชานชาลาด้านข้างที่อยู่ภายนอกตัวอาคาร มีระบบขนส่งสาธารณะที่มีการเชื่อมต่อที่เข้าถึงได้ง่าย เช่น รถไฟฟ้า  
MRT รถเมล์ มีพื้นที่จอดรถยนต์ส่วนตัวข้างคลองผดุงกรุงเกษม และสามารถจัดนิทรรศการได้อย่างอิสระด้วย  
สามารถสร้างสรรค์สิ่งใหม่ ๆ ผ่านการจัดการภายในพิพิธภัณฑได้ด้วยคำแนะนำเสนอในรูปแบบต่าง ๆ และด้วย  
ลักษณะพื้นที่เป็นพื้นที่เชิงประวัติศาสตร์ที่ทรงคุณค่าจะช่วยส่งเสริมอัตลักษณ์ให้กับการเป็นพิพิธภัณฑสถานี  
กรุงเทพ (หัวลำโพง) ได้ในอนาคต

พื้นที่บริเวณชานชาลาหลังทางเข้าพระบรมรูปรัชกาลที่ 5 ปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่เป็นอาคารปิด มีเครื่องปรับอากาศ และเป็นพิพิธภัณฑ์เชิงประวัติศาสตร์ โดยให้สถาบันพิพิธภัณฑ์การเรียนรู้แห่งชาติ (สพร.) เข้ามาบริหารงานจัดแสดงเนื้อหาพร้อมกับการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยบูรณาการจากการแบ่งพื้นที่จัดแสดงกับสถาบันพิพิธภัณฑ์การเรียนรู้แห่งชาติ (Museum Complex) ซึ่งมีการแบ่งพื้นที่จัดแสดงในแต่ละช่วงเวลา และลำดับเนื้อหา พื้นที่ส่วนต่อขยายชานชาลาหลังการพัฒนาสามารถแบ่งพื้นที่นิทรรศการเป็น 2 ส่วน คือ

1. พื้นที่นำเสนอประวัติศาสตร์ของการรถไฟไทยโดยนำเสนอในรูปแบบของการจัดนิทรรศการถาวร (Permanent Exhibition) โดยร้อยเรียงเรื่องราวจากอดีตมาถึงปัจจุบัน (ภาพที่ 3-12 (ภาคผนวก ก))
2. พื้นที่นำเสนออนาคตของการรถไฟไทยโดยนำเสนอในเชิงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี โดยนำเสนอในรูปแบบของการจัดนิทรรศการแบบชั่วคราว (Temporary Exhibition) เพื่อหมุนเวียนการจัดแสดงนวัตกรรม และเทคโนโลยีใหม่ ๆ ที่เกี่ยวกับการคมนาคม

### 3) พื้นที่พิพิธภัณฑ์รถไฟ (โรงซ่อม)

**พื้นที่เดิม** พื้นที่ส่วนของโรงซ่อมบริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพ มีวัตถุประสงค์เพื่อซ่อมในส่วนของตัวรถไฟ ด้วยตัวอาคารที่เป็นโถงแนวยาว โถง โปรง แสงสามารถส่องเข้ามาในตัวอาคารได้ มีโครงสร้างระบบวิศวกรรมภายในพื้นที่ขนาดใหญ่เพื่อการใช้งานที่ตัวรถไฟสามารถนำเข้าไปจอดได้ โดยโรงซ่อมมี 3 ส่วน คือ สำนักงานอยู่ตรงกลาง อีก 2 ส่วนประกอบอยู่ข้างสำนักงาน (วันวิเศษ เนียมปาน, 2564)

**พื้นที่ใหม่** จากการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้มีส่วนได้เสียพบว่ามีความต้องการให้มีพิพิธภัณฑ์เชิงอนุรักษ์ภายในพื้นที่ ศักยภาพของพื้นที่โรงซ่อมที่อยู่ทางทิศตะวันออกของพื้นที่สถานีกรุงเทพ ตั้งอยู่กึ่งกลางของพื้นที่แนวยาวสถานีกรุงเทพ ติดซอยเลียบบคลองผดุงเกษมซึ่งเชื่อมจากแยกถนนกรุงเกษม และถนนหลวง มีการเชื่อมต่อมายังพื้นที่สะดวกเข้าถึงง่าย ติดกับท่าเรือขนส่งซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังสถานที่สำคัญอื่น ๆ ได้จากรูปแบบพิพิธภัณฑ์หรือที่จัดนิทรรศการในลักษณะเดียวกันข้างต้น พบว่ามีพิพิธภัณฑ์ที่จัดแสดงตู้ขบวนขนาดจริง ในระแวกเดียวกันบนพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ลักษณะของพิพิธภัณฑ์เป็นพื้นที่ปิด ผู้คนเข้าถึงยาก และสถานที่ดังกล่าวไม่ได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่องทำให้ทรุดโทรม และการใช้บริการเป็นเพียงการนำหนังสือเข้าไปไว้บนขบวนตู้รถไฟ ซึ่งเป็นรูปแบบการพัฒนาที่ไม่ได้สร้างการดึงดูดให้ผู้คนที่สนใจเข้ามาใช้บริการ

ด้วยศักยภาพของตัวอาคารของโรงซ่อมเป็นแนวยาว โถง โปรง ส่งผลให้สามารถพัฒนาพื้นที่ได้ง่าย โดยจะปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่ส่วนโรงซ่อมเป็นอาคารปิด มีเครื่องปรับอากาศภายใน เพื่อปรับเป็นพิพิธภัณฑ์เชิงประวัติศาสตร์ที่มีการจัดแสดงห้วงจักรขนาดจริงภายในตัวอาคาร โดยให้สถาบันพิพิธภัณฑ์การเรียนรู้แห่งชาติ (สพร.) เข้ามาบริหารงานจัดแสดงเนื้อหาพร้อมกับการรถไฟแห่งประเทศไทย พื้นที่โรงซ่อมจะพัฒนาในรูปแบบของพิพิธภัณฑ์ (เชิงอนุรักษ์) เพื่อจัดแสดงห้วงจักรขนาดจริง ซึ่งเป็นกิจกรรมในพิพิธภัณฑ์ที่จับต้องได้ และเป็นการจัดแสดงแบบถาวร (Permanent Exhibition) จากศักยภาพเดิมของตัวโรงซ่อมเดิมที่มีราง และพื้นที่สูง โถง โปรง แนวยาว สามารถพัฒนาพื้นที่ให้เป็นที่จัดแสดงห้วงจักรขนาดจริงได้ โดยนำรูปแบบการ

บริการจัดการพิพิธภัณฑ์รถไฟ Omiya เมืองไซตามะ ประเทศญี่ปุ่น (ภาพที่ 3-13 (ภาคผนวก ก)) เข้ามาปรับใช้กับพื้นที่จัดแสดงโดยเพิ่มพื้นที่การในการรับชมโดยสร้างสะพานโดยรอบภายในตัวอาคารเพื่อให้ผู้ที่เข้ามาเยี่ยมชมพิพิธภัณฑ์ได้รับประสบการณ์ที่แปลกใหม่ และเพิ่มทัศนียภาพในการรับชมห้วงจักรขนาดจริง นอกจากการจัดแสดงนิทรรศการในรูปแบบดังกล่าวแล้ว ในตัวอาคารสามารถนำกิจกรรมอื่น ๆ เข้ามาปรับใช้กับตัวพื้นที่ได้ เช่น การจัดทำ Job Station ให้กับเด็กเพื่อให้ทราบถึงการทำงานของกรรรถไฟว่ามีกระบวนการอย่างไรบ้าง และมีส่วนงานใดบ้างที่ช่วยขับเคลื่อนการทำงานให้กับกรรรถไฟ โดยนำต้นแบบมาจากพิพิธภัณฑ์รถไฟ (The Museum of German Railways - Deutsche Bahn) โดยพิพิธภัณฑ์รถไฟ (DB Museum) เมืองนูเรมเบิร์ก ประเทศเยอรมนี ได้แบ่งโซนพื้นที่เพื่อให้ผู้เข้ามาเยี่ยมชมได้เข้ามามีส่วนร่วมกับกิจกรรมที่ถูกจัดขึ้นภายใน โดยรูปแบบกิจกรรมที่ถูกจัดขึ้นภายในโรงซ่อมอาจจัดเป็นนิทรรศการแบบชั่วคราว (Temporary Exhibition) เพื่อสร้างความน่าสนใจให้กับพิพิธภัณฑ์ (Silav, 2011)

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

#### 4) พื้นที่ส่วนบริหารจัดการ/ทางเชื่อม

**พื้นที่เดิม** เป็นพื้นที่โรงแรมราชธานี (เดิม) อาคารเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้ายาว กว้าง 13.50 เมตร ยาว 130 เมตร มีพื้นที่ประมาณ 2,800 ตร.ม. อาคารแบ่งออกเป็น 2 ชั้น สถาปัตยกรรมเป็นแบบคลาสสิกเดิมก่อตั้งขึ้นเพื่อใช้เป็นที่พักสำหรับผู้เดินทางด้วยรถไฟ ต่อมาเมื่อยกเลิกกิจการ (พ.ศ. 2512) ได้ปรับเปลี่ยนมาเป็นที่ทำการของกรรรถไฟแห่งประเทศไทย (ศรายุทธ ศรีทิพย์อาสน์, 2564) (ภาพที่ 3-14 (ภาคผนวก ก))

**พื้นที่ใหม่** จากแบบสอบถามความคิดเห็นพบว่า 18.6% ของผู้ตอบแบบสอบถามต้องการให้มีการพัฒนาพื้นที่เป็นพิพิธภัณฑ์ ประกอบกับผลการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องที่ต้องการให้คงเอกลักษณ์เดิมของสถานีเอาไว้ และจากการประชุมคณะกรรมการเตรียมการเปิดให้บริการ และการบริหารโครงการระบบไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) และสถานีกลางบางซื่อ ครั้งที่ 6/2564-8/2564 (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, พฤศจิกายน 2564; สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, ธันวาคม 2564) ที่มีมติเชื่อมต่อส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีแดงช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง โดยมีกำหนดการแล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2569 ประกอบกับพื้นที่อยู่กลางเมือง ติดกับถนนรองเมืองและย่านชุมชน และสถาปัตยกรรมที่สวยงาม จึงมีแผนการใช้พื้นที่โรงแรมราชธานีเป็นส่วนหนึ่งของพิพิธภัณฑ์รถไฟ (ส่วนบริหารพื้นที่) โดยมีการพัฒนา ดังนี้

ชั้นที่ 1 ปรับปรุงพื้นที่เป็นเส้นทางเปิดโล่งต่อเนื่อง สำหรับเป็นทางเชื่อมระหว่างพิพิธภัณฑ์กับสถานีรถไฟสาย

สีแดง และถนนรองเมือง และจำหน่ายของที่ระลึกประจำพิพิธภัณฑ์ ในส่วนของชั้นที่ 2 เป็นพื้นที่สำนักงาน บริหารพื้นที่ และพิพิธภัณฑ์ โดยมีกลุ่มเป้าหมายเป็นผู้มาใช้บริการพิพิธภัณฑ์ รถไฟสายสีแดง และเจ้าหน้าที่ ของพิพิธภัณฑ์ และมีผู้รับผิดชอบหลัก คือ การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด

### 3.7.2 พื้นที่จุดขนส่งสาธารณะและลานจอดรถ

#### 1) พื้นที่จุดเชื่อมต่อระบบขนส่ง

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

**พื้นที่ใหม่** จากแบบสอบถามความคิดเห็นพบว่า 24.4% ของผู้ตอบแบบสอบถามต้องการให้พื้นที่ สถานีกรุงเทพ เป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่ง ประกอบกับพื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่ที่เข้าถึงง่าย อยู่กลางเมือง มีการเชื่อมต่อทั้งทางบก (ถนนพระรามที่ 4 ถนนพระรามที่ 1 และถนนกรุงเกษม) และทางน้ำ (คลองผดุงกรุงเกษม) จึงมีแผนการปรับปรุงพื้นที่เดิม ดังนี้ (1) ปรับทัศนียภาพพื้นที่จุดเชื่อมต่อ (เดิม) ให้สวยงามและนำใช้ บริการมากขึ้น (2) จัดระเบียบรถโดยสารที่เข้าพื้นที่ทั้งหมด (3) เพิ่มจุดเชื่อมต่อเข้าสู่พื้นที่ด้วยสะพานข้าม คลองผดุงกรุงเกษมบริเวณวงเวียน 22 กรกฎาคม และ (4) เปิดพื้นที่จำหน่ายอาหารรูปแบบ “Grab and Go” โดยมีกลุ่มเป้าหมายเป็นผู้มาใช้บริการพื้นที่สถานีกรุงเทพหรือผู้ที่มาเปลี่ยนถ่ายการโดยสารในพื้นที่ และมีผู้รับผิดชอบหลักเป็นบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด ภาพตัวอย่างการพัฒนาปรากฏดังภาพที่ 3-15 (ภาคผนวก ก)

#### 2) พื้นที่พื้นที่เชิงพาณิชย์อัจฉริยะ

**พื้นที่เดิม** เป็นพื้นที่บริเวณชานชาลาที่ 11 และ 12 ที่เป็นส่วนต่อขยายเดิมของสถานีกรุงเทพ ตั้งอยู่ บริเวณทิศตะวันตกติดกับป้ายรถประจำทางสาธารณะในปัจจุบัน และสามารถเข้าออกได้จากทั้งประตูทางเข้า หลักของอาคารพักคอย และจุดเข้าออกบริเวณด้านนอก โดยคาดว่าจะเริ่มยุติการใช้งานเมื่อมีการลดจำนวน การใช้บริการรถไฟเข้าสถานีกรุงเทพ เหลือ 22 ขบวน เป็นต้นไป

**พื้นที่ใหม่** จากการสำรวจแบบสอบถามพบว่าพฤติกรรมของตอบแบบสอบถาม 42.3% นิยมใช้เวลา ไปกับการใช้บริการห้างสรรพสินค้า ประกอบกับความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย และการวิเคราะห์ศักยภาพของ พื้นที่ พบว่า พื้นที่สถานีกรุงเทพเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพสูง เนื่องจากทำเลที่ตั้งอยู่ใจกลางแหล่งท่องเที่ยวที่มี นักท่องเที่ยวแวะเวียนมาตลอดทั้งปี และติดกับย่านการค้าที่สำคัญ ที่สามารถนำไปพัฒนาต่อยอดไปในเชิง พาณิชย์บางส่วนที่เอื้อต่อการหารายได้เพื่อบริหารจัดการพื้นที่ได้อย่างยั่งยืน ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายของ กระทรวงคมนาคมที่ต้องการให้เกิดการพัฒนาพื้นที่อย่างผสมผสานทั้งเชิงอนุรักษ์ และเชิงพาณิชย์ที่สามารถ บริหารจัดการตัวเองได้ ดังนั้น จึงมีแผนพัฒนาพื้นที่ดังกล่าว เป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์อัจฉริยะ สูง 2 ชั้น ในรูปแบบที่ไม่ขัดบดทัศนียภาพเดิมของตัวอาคารหลัก โดยที่ ชั้นที่ 1 เป็นพื้นที่ให้เช่าเชิงพาณิชย์อัจฉริยะ ที่ส่งเสริมและสนับสนุนการนำเทคโนโลยี Blockchain มาประยุกต์ใช้ในการบริหารจัดการสินค้าและ

การจัดแสดงในพื้นที่จำกัด และชั้นที่ 2 พื้นที่เช่าร้านอาหาร และพื้นที่สาธารณะเปิดโล่ง (Rooftop) (ภาพที่ 3-16 (ภาคผนวก ก)) ซึ่งคาดการณ์รายได้จากพื้นที่เช่าพื้นที่ ดังกล่าวประมาณอย่างน้อย 300 ล้านบาทต่อปี โดยมีกลุ่มเป้าหมายคือกลุ่มผู้เช่าที่มีศักยภาพสูง และกลุ่มนักท่องเที่ยวที่กำลังซื้อปานกลาง โดยมีผู้รับผิดชอบหลัก คือ บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด ภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย

### 3) พื้นที่ลานจอดรถใต้ดิน

**พื้นที่เดิม** ชั้นใต้ดินของบริเวณโดยรอบอนุสรณ์ปฐมฤกษ์รถไฟหลวง พื้นที่ประมาณ 12,000 ตร.ม.

**พื้นที่ใหม่** จากข้อมูลการศึกษาสภาพพื้นที่บริเวณใกล้เคียงสถานีกรุงเทพ พบว่าพื้นที่ใกล้เคียงเป็นพื้นที่ย่านธุรกิจที่มีที่จอดรถไม่เพียงพอต่อความต้องการ เช่น เยาวราช โป้แป๊ะ ตลาดน้อย สามย่าน และพื้นที่ลานจอดรถของสถานีกรุงเทพ (เดิม) ถูกปรับเป็นพื้นที่สำหรับจอดรถสาธารณะ ประกอบกับพื้นที่บริเวณชั้นใต้ดินของบริเวณโดยรอบอนุสรณ์ปฐมฤกษ์รถไฟหลวง ซึ่งเป็นพื้นที่มีขนาดใหญ่ เข้าถึงง่าย เชื่อมต่อกับถนนพระรามที่ 4 ถนนพระรามที่ 1 และถนนกรุงเกษม จึงถูกพัฒนาเป็นพื้นที่สำหรับจอดรถของผู้ใช้บริการสถานีกรุงเทพจำนวน 1 ชั้น รองรับรถยนต์ จักรยานยนต์ และจักรยาน รวมประมาณ 1,000 คัน (ภาพที่ 3-16 (ภาคผนวก ก)) ซึ่งคาดการณ์รายได้จากการเปิดบริการที่จอดรถประมาณ 1.35 ร้อยล้านบาทต่อปี โดยมีกลุ่มเป้าหมายเป็นประชาชนทั่วไปที่ใช้รถยนต์/จักรยานยนต์/จักรยานส่วนบุคคลและมีความประสงค์ต้องการที่จอดรถ และมีผู้รับผิดชอบหลักเป็น บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด ตามมาตรา 9(2)(10)(11) แห่ง พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย (พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย, 2494, 30 มิถุนายน)

### 3.7.3 พื้นที่สวนสาธารณะ ลานกิจกรรมและสันทนาการ

#### 1) พื้นที่สีเขียว/พื้นที่เช่าสำนักงาน

**พื้นที่เดิม** พื้นที่บริเวณรางและจุดสับเปลี่ยนรางรถไฟที่อยู่ในแผนการเลิกใช้ขนาดพื้นที่ประมาณ 44,000 ตร.ม.

**พื้นที่ใหม่** จากผลการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องต้องการพื้นที่สาธารณะที่ทุกคนสามารถเข้าถึงได้ เป็นพื้นที่สีเขียวให้กับบริเวณโดยรอบ ประกอบกับศักยภาพของพื้นที่ที่เป็นพื้นที่ขนาดใหญ่ลักษณะสี่เหลี่ยมผืนผ้ายาว อยู่ใกล้ระบบขนส่งสาธารณะที่หลากหลาย (รถไฟฟ้า รถประจำทาง เรือ) เชื่อมต่อกับถนนสายสำคัญ (ถนนพระรามที่ 4 ถนนพระรามที่ 1 ถนนกรุงเกษม และถนนรองเมือง) พื้นที่อยู่ในย่านธุรกิจที่สำคัญ (Midtown) ที่ความต้องการเช่าพื้นที่สำนักงานอยู่ระดับสูงอย่างต่อเนื่อง (Knight Frank, 2021) และย่านชุมชนหลายชุมชน จึงออกแบบการพัฒนาพื้นที่ในแนวคิด “Hua Lamphong Forest ใช้ชีวิตทุกวัน ให้มีความสุขบนพื้นที่สีเขียวใจกลางกรุง” 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 โดยการพัฒนาพื้นที่นั้นต้องไม่ขัดแย้งกับสภาพบริเวณรอบข้าง ควบคู่กับการพัฒนาบริเวณใกล้เคียงโดยเฉพาะฝั่งซ้ายของสถานีกรุงเทพซึ่งเป็นพื้นที่เมืองเก่า

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

ซึ่งคาดการณ์รายได้จากการเปิดเช่าพื้นที่อาคารสำนักงานประมาณ 1.2 ร้อยล้านบาทต่อปี โดยมีกลุ่มเป้าหมายในส่วนที่ 1 เป็นเจ้าของธุรกิจที่สนใจพื้นที่จัดตั้งสำนักงาน และพนักงานของธุรกิจนั้น ๆ ส่วนที่ 2 เป็นประชาชนทั่วไป นักท่องเที่ยวไทยและต่างชาติ โดยมีผู้รับผิดชอบหลักเป็นบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด ตามมาตรา 9(2)(10)(11) แห่ง พ.ร.บ.การรถไฟแห่งประเทศไทย ตัวอย่างการพัฒนาปรากฏดังภาพที่ 3-17 (ภาคผนวก ก)

## 2) พื้นที่ลานกิจกรรมและสันทนาการ

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

**พื้นที่ใหม่** จากการทบทวนวรรณกรรม พบว่ากรุงเทพฯ นั้นยังขาดเป็นพื้นที่สาธารณะอยู่มาก (Kongphunphin, lamtrakul & Srivanit, 2018) ประกอบกับจากผลสำรวจพบว่าพฤติกรรมของคนในปัจจุบันนั้นนิยมไป ห้างสรรพสินค้า (42.3%) ร้านอาหาร/ร้านกาแฟ (25.7%) และตลาดนัด (9.0%) ตามลำดับ ดังนั้น จึงออกแบบพื้นที่ดังกล่าวให้มีลักษณะ คือ

1. พื้นที่สาธารณะ (Public Space) คือ ลานกิจกรรมสันทนาการ ให้ผู้คนทุกเพศทุกวัยเข้าใช้ได้
2. พื้นที่เชิงพาณิชย์ (Commercial Space) คือ พื้นที่บริเวณโดยรอบลานกิจกรรมนั้น จะจัดให้มีถนนคนเดินบริเวณริมคลองผดุงกรุงเกษม รวมถึงให้มีรถขายอาหาร (Food Truck) โดยเป็นการนำอาหารหรือผลิตภัณฑ์จากชุมชนย่านข้างเคียงมาขายกับผู้ที่เข้ามาใช้บริการ รวมถึงมีการใช้ตู้โดยสารรถไฟมาใช้ในการขายผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ ซึ่งแนวคิดดังกล่าวมีต้นแบบมาจากประเทศเยอรมนี ที่มีการทำซูปเปอร์มาร์เก็ตบนรถไฟสำหรับขายผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ ให้กับประชาชน (ภาพที่ 3-18 (ภาคผนวก ก))

### 3.7.4 พื้นที่ให้เข้าอาคารเชิงพาณิชย์เพื่อสังคม

**พื้นที่เดิม** เป็นพื้นที่ที่อยู่ระหว่างชานชาลาที่ 1 ของสถานีกรุงเทพกับถนนรองเมือง และขนานไปกับถนนรองเมืองจนถึงสะพานกษัตริย์ศึก มีลักษณะเป็นพื้นที่ปิด มีรั้วกั้นระหว่างพื้นที่ของการรถไฟและถนนรองเมือง โดยมีทางเข้าออกเชื่อมกับถนนรองเมือง ซึ่งสงวนไว้เฉพาะเจ้าหน้าที่ของการรถไฟ ส่วนด้านนอกของรั้วการรถไฟริมถนนรองเมือง มีร้านค้า ร้านอาหารขนาดเล็กของชุมชนริมถนนรองเมืองตั้งอยู่ตลอดแนวถนน (ภาพที่ 3-19 (ภาคผนวก ก))

**พื้นที่ใหม่** จากการวิเคราะห์เชิงพื้นที่อย่างละเอียด การสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้เสียโดยเฉพาะชุมชนโดยรอบ และตัวอย่างการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟในต่างประเทศ พบว่าพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเข้าถึงง่าย เชื่อมต่อกับถนนพระรามที่ 6 รวมถึงความต้องการของประชาชนโดยรอบพื้นที่ที่ต้องการมีส่วนร่วมในการพัฒนา และใช้พื้นที่ อีกทั้งตัวอย่างจากต่างประเทศที่พัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีให้เป็นพื้นที่เปิด ดังนั้นจึงมีแนวคิดในการพัฒนาเป็นห้องเช่าเชิงพาณิชย์เพื่อสังคม มีขนาดรวมประมาณ 4,000 ตร.ม. ที่ออกแบบให้ทันสมัย สามารถเข้าถึงได้จากด้านถนนรองเมือง และจากภายในโครงการ ภายใต้แนวคิด “New Gate of Local Enterprise” ให้การบริการเป็นร้านค้าขนาดย่อม อาทิ ร้านอาหาร คาเฟ่ โดยส่งเสริมให้ผู้ประกอบการรายย่อยที่ประกอบธุรกิจอยู่แล้วเข้ามาใช้พื้นที่ ตอบสนองต่อความต้องการของชุมชนข้างเคียงได้เข้ามาใช้ประโยชน์และมีความรู้สึกเป็นเจ้าของสถานที่ โดยเก็บค่าเช่าในอัตราที่เหมาะสม (ภาพที่ 3-20 (ภาคผนวก ก)) โดยมีผู้รับผิดชอบหลัก คือ บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด ภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการให้เข้ากับภาคเอกชนโดยรอบสถานี

### 3.7.5 พื้นที่ห้องสมุดและพื้นที่ทำงานร่วมกัน (Co-working Space)

**พื้นที่เดิม** ตึกพัสดุยศเส (ตึกแดง) ก่อสร้างขึ้นใน พ.ศ. 2453 ผังอาคารเป็นรูปตัวยู (U) จุดเด่นของอาคารอยู่ที่ผนังภายนอกทั้งหมดก่ออิฐเปิดผิว มีพื้นที่ใช้สอย 3 ชั้น รวมประมาณ 9,000 ตร.ม. ซึ่งความมีเอกลักษณ์นี้เอง ตึกนี้จึงได้รับรางวัลอนุรักษ์ศิลปสถาปัตยกรรมดีเด่น ประเภทอาคารสถาบันและอาคารสาธารณะ ในปี พ.ศ. 2549 (สุภาวดี รัตนมาศ และปริญญา ชูแก้ว, ม.ป.ป.) (ภาพที่ 3-21 ภาคผนวก ก))

**พื้นที่ใหม่** พื้นที่นี้ในอนาคตจะถูกพัฒนาไปเป็น “ห้องสมุด และ Co-working Space” ภายใต้แนวคิด “The Future of Work” ซึ่งในส่วนของห้องสมุดนั้นจะถูกยกระดับให้เป็นแหล่งรวบรวมความรู้ที่สำคัญเกี่ยวกับการขนส่งทางรางที่สำคัญที่สุดแห่งหนึ่งในประเทศไทยเช่นเดียวกับพิพิธภัณฑ์ Nuremberg ประเทศเยอรมนี โดยแนวคิดดังกล่าวมีที่มาจากกรณีข้อมูลงานวิจัยผ่านสัมภาษณ์เชิงลึก จากผู้มีส่วนได้เสียภาครัฐ เอกชน และประชาสังคม ได้มีความเห็นพ้องกันว่า เนื่องจากความโดดเด่นและเก่าแก่ของตึกนี้ พื้นที่ตึกพัสดุยศเส (ตึกแดง) ควรเป็นพื้นที่อนุรักษ์ โดยไม่มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างสถาปัตยกรรมของตัวอาคาร ประกอบกับผลจากแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม 11.4% ซึ่งมีค่าสูงเป็นสามลำดับแรก มีความต้องการให้พัฒนาพื้นที่ไปเป็น Co-working Space นอกจากนี้จากการวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ทางกายภาพ พบว่าพื้นที่ดังกล่าวซึ่งตั้งติดบริเวณคลองผดุงกรุงเกษม ซึ่งอยู่ติดบริเวณสถานศึกษา เช่น โรงเรียนเทพศิรินทร์ และอยู่ไม่ไกลจากย่านสามย่านที่มีแหล่งสถานศึกษาสำคัญหลายแห่ง ทั้งยังมีการคมนาคมที่สะดวกอีกด้วย ทั้งนี้การพัฒนานี้ยังสอดคล้องกับกระแสโลกที่แนวโน้มการทำงานนั้นไม่ได้ยึดติดกับสำนักงานเสมอไป เช่น Digital Nomad ซึ่งกรุงเทพมหานครถือเป็นจุดมุ่งหมายแรก ๆ ของคนกลุ่มดังกล่าว (ธนากรไทยพาณิชย์, ม.ป.ป.) ผู้รับผิดชอบหลักคือ บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด ตามมาตรา 9(2)(10)(11) แห่ง พ.ร.บ.

การรถไฟแห่งประเทศไทย (พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย, 2494, 30 มิถุนายน) ภาพตัวอย่างการพัฒนาที่ตั้งปรากฏในภาพที่ 3-22 (ภาคผนวก ก)

### 3.7.6 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** จากการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้มีส่วนได้เสีย พบว่า ผู้แทนภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ได้มีข้อเสนอให้นำตึกบัญชาการ และตึกกองบัญชาการตำรวจรถไฟ มาปรับปรุงและใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ โดยไม่มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างสถาปัตยกรรมของตัวอาคาร ประกอบกับการวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ทางกายภาพ พบว่า บริเวณดังกล่าวมีลักษณะเด่นทั้งเชิงสถาปัตยกรรม และพื้นที่โดยรอบที่มีความพร้อมต่อการปรับเปลี่ยนไปสู่การเปิดบริการโรงแรม นอกจากนี้ จากการสำรวจทางตลาดโรงแรมโดยรอบพบว่า อัตราการเข้าพักของโรงแรมที่นำตึกอาคารที่สถาปัตยกรรมโดดเด่นมาปรับปรุงเพื่อเปิดให้บริการ อยู่ระดับที่สูงอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น จึงมีแผนการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวเป็น โรงแรมระดับ 4 ดาว ขนาด 30 ห้องพัก ภายใต้แนวคิด “Vintage Luxury Hotel” โดยคงเอกลักษณ์โครงสร้างสถาปัตยกรรมเดิมไว้ทั้งหมด และมีสิ่งอำนวยความสะดวก ได้แก่ ร้านอาหารเปิดโล่งบริเวณสวนหย่อมส่วนตัวสไตล์ยุโรป ซึ่งสอดคล้องกับสถาปัตยกรรมอาคาร และห้องประชุมเอนกประสงค์เชื่อมกับตัวอาคารหลัก ที่ดัดแปลงมาจากตึกบัญชาการตำรวจรถไฟ รวมทั้งที่จอดรถอัจฉริยะพลังงานสะอาด บริเวณด้านข้างโรงแรม (ภาพที่ 3-23 (ภาคผนวก ก)) ซึ่งคาดการณ์รายได้จากการเปิดบริการห้องพัก 30 ห้อง ที่ราคา 4,500 บาท/คืน (ราคาเฉลี่ยห้องพักระดับ ลักซ์ชัวรี ณ พ.ศ. 2563) อยู่ที่อย่างน้อยปีละ 31 ล้านบาท (Knight Frank, 2021) โดยมีกลุ่มเป้าหมายคือกลุ่มลูกค้าเฉพาะ (Niche Market) ที่มีกำลังซื้อสูงได้ และมีผู้รับผิดชอบหลัก คือ บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด ภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย

### 3.8 แผนผังการใช้ประโยชน์พื้นที่หลังการพัฒนา

จากการออกแบบการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ทั้ง 11 แห่ง สามารถแบ่งพื้นที่การใช้ประโยชน์เป็น 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 3-24 (ภาคผนวก ก))

### 3.9 การเชื่อมต่อภายในพื้นที่

การเชื่อมต่อภายในพื้นที่ผ่าน 2 โครงข่าย คือ โครงข่ายหลัก ที่มีลักษณะเส้นทางเป็นวงรี ความยาวประมาณ 2.5 กิโลเมตร ออกแบบตามแนวคิดอริยสถาปัตยกรรม Universal Design เพื่อเป็นช่องทางร่วมระหว่างเดินเท้า จักรยาน และระบบขนส่งอัจฉริยะ ขนาด 2 ช่องทาง โครงข่ายรองมีลักษณะเป็นทางลาดชันขนานกับพื้นที่แนวยาว เชื่อมต่อเข้าสู่สถานที่สำคัญต่าง ๆ ผ่านการเดินเท้า และจักรยาน ทั้งนี้ยานพาหนะขนส่งหลักจะเป็นไปตามแนวคิดยานพาหนะไร้คนขับอัจฉริยะแห่งอนาคต Mobility as a Service (Maas) ภายใต้ความร่วมมือกับภาคเอกชน

### 3.10 การเชื่อมต่อภายนอก

การเชื่อมต่อภายนอกสามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่ภายนอกได้ใน 4 ทิศทาง ได้แก่ ทิศใต้ เชื่อมต่อผ่านจุดเชื่อมต่อขนส่งสาธารณะ ที่ให้บริการรถประจำทางสาธารณะ รถรับจ้างสาธารณะ และรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และการเดินทางเชื่อมโยงไปยังย่านเยาวราช พาหุรัด เป็นต้น ทิศเหนือ เชื่อมต่อผ่านทางเดินทางสีเขียว ผ่านถนนพระรามที่ 1 เข้าสู่ย่านโบเบ๊ และท่าเรือโบเบ๊ ทิศตะวันออก เชื่อมต่อผ่านทางเดินเท้าสีเขียวเรียงคลอง สะพานข้ามคลอง และท่าเรือไฟฟ้าหัวลำโพง และทิศตะวันตก เชื่อมเข้าสู่ถนนรองเมืองผ่านทางเดินเท้าข้างรางรถไฟชานเมืองสายสีแดง และสถานีรถไฟสายสีแดงหัวลำโพง

### 3.11 ผลที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนา

การพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพตามแนวคิดข้างต้น ที่เป็นไปตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และเป้าหมายการพัฒนาแห่งสหัสวรรษชาติ คาดว่าจะเกิดผลกระทบเชิงบวกต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยรายละเอียดของผลที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาปรากฏดังตารางที่ 3-2 (ภาคผนวก ข)

### 3.12 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

จากการศึกษาความเป็นไปได้อย่างรอบด้าน ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และข้อจำกัดทางกฎหมาย ของการพัฒนาพื้นที่ด้านแนวคิดข้างต้น รายงานฉบับนี้จึงมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ทั้ง 4 ด้านที่ควรมีการพิจารณาและนำไปศึกษาต่อ 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: ควรมีการศึกษาเพื่อความเป็นไปได้ในการใช้ประโยชน์พื้นที่โรงไฟฟ้าสายสีแดงอย่างคุ้มค่าที่สุด และควรมีการส่งเสริมความรู้สึกเป็นเจ้าของร่วมของชุมชน (Sense of Ownership)

### 3.13 ระยะเวลาการพัฒนา (Phasing)

จากการออกแบบการพัฒนาพื้นที่ นอกจากจะคำนึงถึงรูปแบบการใช้ประโยชน์แล้ว ยังได้ออกแบบระยะเวลาพัฒนาพื้นที่ให้เหมาะสม เพื่อให้การพัฒนาเป็นไปอย่างยั่งยืนและมีรายได้เพียงพอต่อการบริหาร (ตารางที่ 3-3 (ภาคผนวก ข))

## บทที่ 4 ผลลัพธ์ที่ได้รับ

จากการปฏิบัติราชการด้านการบริหารจัดการหน่วยงานภาครัฐส่วนกลางผ่านการจัดทำโครงการสำคัญของส่วนราชการ (Flagship Project) ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน – 30 ธันวาคม พ.ศ. 2564 ได้พบปัญหาและอุปสรรคระหว่างการทำงาน และได้ทำข้อเสนอแนะต่อหน่วยงาน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

### 4.1 ปัญหาและอุปสรรคที่พบระหว่างการทำงาน

#### 4.1.1 ความไม่แน่นอนของโครงการภาครัฐ

เนื่องจากโครงการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) เป็นโครงการที่เกี่ยวข้องกับหลายฝ่าย ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ทำให้การกำหนดนโยบายและทิศทางการพัฒนาพื้นที่ที่มีความไม่แน่นอน เนื่องจากจะต้องพยายามตอบสนองความต้องการของทุกฝ่าย ที่มีความต้องการที่แตกต่างกัน เพื่อให้ทุกฝ่ายได้รับประโยชน์ ประกอบกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) ที่ไม่สามารถคาดเดาได้ ทำให้กำหนดการของกิจกรรมการพัฒนาพื้นที่ที่มีความไม่แน่นอน อีกทั้งการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ยังส่งกระทบต่อเศรษฐกิจ ประชาชนมีรายได้ลดลง การเปลี่ยนแปลงการเดินรถไฟจะส่งผลกระทบต่อประชาชนผู้ใช้บริการ ที่ยังไม่พร้อมจะปรับตัวในช่วงวิกฤตนี้ ส่งผลให้ยังคงกิจกรรมต่าง ๆ ภายในพื้นที่สถานีกรุงเทพอยู่ รวมถึงความไม่ชัดเจน หรือการเปลี่ยนผู้บริหารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทำให้แนวทางการพัฒนาพื้นที่ขาดความต่อเนื่อง และไม่ได้รับความสนใจเท่าที่ควร

#### 4.1.2 การประสานงานให้ข้อมูลของหน่วยงานภาครัฐที่ล่าช้า

ขั้นตอนในการขอรับข้อมูลมีลำดับขั้นที่ซับซ้อน ต้องมีการประสานงานหลายฝ่าย ค่อนข้างใช้เวลา ในขั้นตอนการนัดหมาย ทำให้เกิดความล่าช้าในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อนำมาประกอบการวางแผนการออกแบบพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)

#### 4.1.3 การสื่อสารที่ไม่ตรงกันของภาครัฐและประชาชน

สืบเนื่องจากภาครัฐซึ่งเป็นหน่วยงานต้นสังกัดที่รับผิดชอบโครงการดังกล่าวมีการประชาสัมพันธ์ที่ไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ รวมถึงการเผยแพร่ข่าวสารของสำนักข่าวต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่องทางออนไลน์ ถึงกรณีการพัฒนาบริเวณพื้นที่สถานีกรุงเทพที่มีความแตกต่างหลากหลาย ทำให้ภาคประชาชนเกิดความสับสน และไม่เข้าใจสิ่งที่ภาครัฐต้องการนำเสนอ ดังนั้นจึงส่งผลให้เมื่อลงพื้นที่เก็บข้อมูลในโครงการนี้เกิดอุปสรรคจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการปฏิสัมพันธ์กับภาคประชาชน

#### 4.1.4 การเข้าถึงข้อมูลของหน่วยงานภาครัฐที่จำกัด

Flagship Project ที่ได้รับมอบหมายเป็นการทำงานที่มีลักษณะที่ต้องเกี่ยวข้อง และสัมพันธ์กับหน่วยงานอื่น ๆ นอกเหนือจากหน่วยงานภาครัฐในกระทรวงคมนาคม ทำให้การเข้าถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องมีข้อจำกัดและบางข้อมูลไม่สามารถเข้าถึงได้อย่างรวดเร็ว อาทิ แผนการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง และกฎหมายต่าง ๆ

ในระดับ กระทรวง กรม และท้องถิ่น ที่ส่วนใหญ่ไม่ได้รับการเผยแพร่ และไม่มีระบบการจัดการข้อมูลเพื่อการสืบค้นอย่างเปิดเผย และเข้าถึงได้ง่าย อันส่งผลทำให้เกิดความผิดพลาด และการขาดการบูรณาการรวมทั้งความล่าช้าในการทำงาน

#### 4.1.5 การมีส่วนร่วมของภาคประชาชน

หนึ่งในขั้นตอนสำคัญในการดำเนินโครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพที่สำคัญคือการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน (People's Participation) ในการกำหนดทิศทางของนโยบาย เช่น การเข้ารับฟังความคิดเห็นจากชุมชนบริเวณข้างเคียงสถานี ผู้มาใช้บริการสถานีรถไฟ ฯลฯ อย่างไรก็ตามเนื่องจากเหตุการณ์การแพร่ระบาดของโควิด 19 ทำให้การลงพื้นที่เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากภาคประชาชนนั้นเป็นไปได้ยากจำกัด กล่าวคือทำได้เพียงการสัมภาษณ์ผ่านทางช่องทางออนไลน์ หรือเฉพาะผู้นำชุมชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่สถานีเท่านั้น

#### 4.1.6 การขาดความรู้และประสบการณ์ในงานที่ทำ

Flagship Project ที่ได้รับมอบหมายจากทางสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม เป็นเนื้อหากันเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ ซึ่งใช้องค์ความรู้จากสาขาวิชาต่าง ๆ เช่น อสังหาริมทรัพย์ การพัฒนาเมืองอัจฉริยะ การจัดการพิพิธภัณฑ์ ฯลฯ ทำให้ทางกลุ่มต้องใช้ระยะเวลาเพื่อศึกษาข้อมูลเพื่อหาความรู้มาประยุกต์ใช้ในงานที่ได้รับมอบหมายตั้งแต่การออกแบบสอบถามในช่วงแรก ไปจนถึงเสนอแนวคิดการพัฒนาพื้นที่ นอกเหนือจากการศึกษาหาความรู้ด้วยตัวเองแล้ว ทางกลุ่มยังได้รับความอนุเคราะห์จากผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค (สสภ.) ช่วยประสานกับหน่วยงานภายนอกเป็นการส่วนตัวเพื่อให้ความรู้ ซึ่งทางกลุ่มได้นำความรู้จากการบรรยายมาปรับใช้การทำงาน และทีมพี่เลี้ยงได้ช่วยตอบคำถาม ให้ความรู้ ชวนคิด เกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพตลอดระยะเวลา 2 เดือน

#### 4.1.7 การทำงานในรูปแบบปกติใหม่ (New Normal)

เนื่องจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด 19 ส่งผลต่อการเก็บข้อมูลพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) อาทิ การลงพื้นที่สถานีกรุงเทพและพื้นที่ข้างเคียง เพื่อเก็บข้อมูลสถานที่เชิงลึก และขอข้อมูลผู้ที่มีส่วนได้เสียที่สามารถทำได้ค่อนข้างจำกัด เนื่องจากหลีกเลี่ยงความเสี่ยงของการแพร่เชื้อโควิด 19 จึงต้องมีการปรับเปลี่ยนวิธีการเก็บข้อมูลใหม่ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครอบคลุมมากที่สุด เช่น ดำเนินการสัมภาษณ์ผ่านทางโทรศัพท์ และ Zoom Meeting การใช้ข้อมูลภาพถ่าย Street View ของ Google Map ประกอบข้อมูลการลงพื้นที่จริง เป็นต้น

#### 4.2 ข้อเสนอแนะต่อหน่วยงาน (Quick Win Solutions)

1) เนื่องจากโครงการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพเป็นโครงการใหญ่ และส่งผลกระทบต่อหลายภาคส่วน ฉะนั้นแนวทางการพัฒนาพื้นที่จะต้องได้รับฉันทมติจากผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องทั้งหมด เพื่อทั้งภาครัฐ

ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม โดยพยายามรักษาสมดุลและให้ทุกฝ่ายได้ประโยชน์ เพื่อให้การพัฒนา มีความต่อเนื่อง ไม่เกิดการคัดค้านต่อต้านโครงการที่จะเกิดขึ้นในอนาคต อีกทั้งควรต้องทำแผนบริหาร ความเสี่ยง (Risk Management Plan) ต่อเหตุการณ์ที่ไม่สามารถคาดเดาได้ อาทิ โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 19 รวมถึงการกำหนดแผนแม่บท (Master Plan) ให้มีความชัดเจน มีรายละเอียดในการดำเนินกิจกรรม เพื่อให้ การพัฒนามีความต่อเนื่องไม่ขาดตอน

2) การประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐ ควรดำเนินการประสานงานกับผู้ที่เกี่ยวข้องเบื้องต้น คู่ขนาน กับการส่งหนังสือราชการเพื่อขอรับข้อมูล ในการช่วยประสานงานภายในหน่วยงานที่จะขอรับข้อมูล ซึ่งอาจ ช่วยลดระยะเวลาการรอนัดหมายเพื่อขอเข้าสัมภาษณ์หรือเก็บข้อมูลให้สั้นลง

3) ภาครัฐควรออกแบบวิธีการสื่อสารให้รัดกุมและชัดเจน โดยครอบคลุมทั้งช่องทางทั้งในสื่อ รูปแบบเดิม เช่น โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ ฯลฯ และสื่อรูปแบบใหม่ เช่น โซเชียลมีเดีย เพื่อสร้างความเข้าใจที่ ตรงกันระหว่างภาครัฐกับภาคประชาชน

4) การจัดเก็บข้อมูล และการเผยแพร่แผนการพัฒนา และกฎหมายต่างๆในระดับ กระทรวง กรม และท้องถิ่น ควรมีการจัดเก็บ และเผยแพร่บนฐานข้อมูลออนไลน์ (Online Data Based) ในบนเครือข่าย กลางหลักที่ประชาชน และผู้สนใจสามารถเข้าถึงได้โดยปราศจากข้อจำกัดด้านสถานที่ การเดินทาง และควรมี ระบบ ค้นหาคำสำคัญ (Search Engine) เพื่ออำนวยความสะดวกในการสืบค้นด้วยเช่นกัน

5) รัฐควรยึดหลักการดำเนินนโยบายแบบประชาชนเป็นผู้ร่วมกำหนดทิศทางนโยบาย (Bottom-up Policy) เป็นหลักสำคัญ ทั้งนี้เพื่อสร้างความรู้สึกร่วมกันมีส่วนร่วมและเป็นเจ้าของ (Sense of Ownership) ระหว่างภาคประชาชนกับโครงการ/นโยบายของภาครัฐ

6) ส่งเสริมการทำงานในรูปแบบออนไลน์ของหน่วยงานภาครัฐ สำหรับเจ้าหน้าที่ที่ไม่มีความจำเป็นใน การเข้าสถานที่ทำงานเพิ่มมากขึ้น เพื่อลดความแออัด และความเสี่ยงในการแพร่กระจายของเชื้อโควิด 19 ให้น้อยลง

## บทที่ 5 สรุปผลการศึกษา

จากการปฏิบัติราชการด้านการบริหารจัดการหน่วยงานภาครัฐส่วนกลางผ่านการจัดทำโครงการสำคัญของส่วนราชการ (Flagship Project) ตลอดระยะเวลา 2 เดือน ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน - 30 ธันวาคม พ.ศ. 2564 นปร. ได้เรียนรู้และฝึกทักษะการมีวิสัยทัศน์และสมรรถนะครบครันในการปฏิบัติราชการทั้ง 5 ประการ ซึ่งสัมพันธ์กับการออกแบบการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

### 5.1 ความคิดริเริ่มสร้างสรรค์และนวัตกรรม (Creativity and Innovation)

Flagship Project ในหัวข้อ การออกแบบการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ที่ได้รับมอบหมาย มีลักษณะการทำงานที่เปิดโอกาสให้ นปร. ได้แสดงความคิดสร้างสรรค์ และการคิดริเริ่มนำเอา นวัตกรรมต่าง ๆ มาประยุกต์ปรับใช้ให้เกิดภายใต้สภาพการณ์ของโลกที่มีความผันผวนเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ดังนั้น ทักษะด้านความคิดสร้างสรรค์และความสามารถในการผสมผสานนวัตกรรมสมัยใหม่ ทั้งด้านนวัตกรรมทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เข้ากับความเข้าใจบริบทความเป็นอยู่เดิมทางกายภาพ และทางสังคมของพื้นที่ รวมถึงจำกัดและเงื่อนไขต่างๆ คือ ทักษะที่มีความจำเป็นเพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมาย และวัตถุประสงค์ของโครงการและเป็นที่ยอมรับของทุกภาคส่วน โดยที่สมาชิกทุกคนในกลุ่มต้องมีความเข้าใจถึงเงื่อนไข และลักษณะเฉพาะของแต่ละพื้นที่ อย่างชัดเจนก่อนการดำเนินงาน และเมื่อเริ่มดำเนินสมาชิกทุกคนจะต้องดำเนินงานภายใต้ความเชื่อว่าการออกแบบนโยบายใด ๆ ไม่มีรูปแบบที่ตายตัวเสมอไป (No One Size Fit All) เพื่อให้เกิดผลสำเร็จที่เป็นที่ยอมรับของทุกภาคส่วน ทั้งหน่วยงานในภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม

### 5.2 การสร้างความร่วมมือในการทำงานเป็นทีม (Collaboration and Teamwork)

ในการออกแบบการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) จะต้องมีการประสานงานกับผู้เกี่ยวข้องหลายฝ่าย ทั้งหน่วยงานในภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ที่มีบทบาทกับพื้นที่สถานีกรุงเทพ ในฐานะผู้พัฒนา ผู้อำนวยการความสะดวก หรือผู้ใช้บริการ ทักษะที่มีความจำเป็นในการบริหารงานให้สามารถดำเนินไปได้ด้วยดีและบรรลุวัตถุประสงค์ คือ ทักษะการทำงานแบบร่วมแรงร่วมใจ ที่จะต้องมีการประสานการทำงานให้สอดคล้องกันทั้งภายในกลุ่มและระหว่างกลุ่มงาน เพื่อให้เป้าหมายหลักร่วมกันขององค์กรเสร็จสมบูรณ์ ซึ่งไม่จำเป็นต้องมีผู้นำทีม เพียงแต่สมาชิกทุกคนในแต่ละกลุ่มงานต้องเข้าใจบทบาท เอื้ออำนวยซึ่งกันและกัน ส่งเสริม ช่วยเหลือจนเป้าหมายหลักสำเร็จ จะทำให้ทุกคนรู้สึกว่าการสำเร็จนั้นเป็นความสำเร็จร่วมกัน เช่น การสร้างการมีส่วนร่วมของผู้ให้สัมภาษณ์/ข้อมูลในการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ เพื่อนำข้อมูลมาใช้ในการออกแบบให้สถานีกรุงเทพในอนาคตเป็นสถานที่สำหรับทุกคนอย่างแท้จริง เป็นต้น

### 5.3 การเท่าทันต่อการเปลี่ยนแปลงและสามารถขับเคลื่อนการเปลี่ยนแปลง (Change Agent)

แนวคิดการพัฒนาพื้นที่ที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) เป็นโอกาสที่ดีเพื่อให้ นปร. ได้เรียนรู้และพัฒนาทักษะการเป็นผู้นำการเปลี่ยนแปลงที่ดี โดยในการทำงาน นปร. จะต้องรู้เท่าทันสิ่งแวดล้อม เข้าใจคน เข้าใจวัฒนธรรม ในการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม เพื่อให้ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วม ไม่ละทิ้งใครไว้ข้างหลัง มีรับผิดชอบสังคม มีจิตสาธารณะ (Public Mind) คิดถึงผลลัพธ์ในภาพรวมมากกว่าประโยชน์ของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง อีกทั้งเปิดโอกาสให้ได้เรียนรู้ถึงอดีต ปัจจุบัน ของสถานีกรุงเทพ และพื้นที่โดยรอบ ทั้งสิ่งที่จับต้องได้ (Tangible) และจับต้องไม่ได้ (Intangible) เพื่อออกแบบการพัฒนาในอนาคต ผสานเข้ากับแนวคิดที่ทันสมัย นำนวัตกรรมเข้ามาใช้ในการออกแบบ สามารถหาทางเลือกที่ 3 เพื่อลดความขัดแย้งและทำให้ทุกฝ่ายอยู่ร่วมกันได้ ทำให้ นปร. ได้พัฒนาตนเองอยู่เสมอ รู้เท่าทันจุดแข็งจุดอ่อนของตัวเอง ยืดหยุ่นในวิธีการคิด และพัฒนาเพื่อนร่วมทีมและผู้อื่น ทั้งทักษะด้าน Hard Skill และ Soft Skill

### 5.4 การคิดวิเคราะห์และเสนอแนวทางการแก้ปัญหา (Critical Thinking)

การออกแบบแนวคิดเพื่อพัฒนาพื้นที่ที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ในกระบวนการทำงานช่วงแรกมีการเก็บข้อมูลจากการกระจายแบบสอบถาม และการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้เสียจากการพัฒนาพื้นที่ทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาสังคม ทำให้ในช่วงแรกของการทำงานมีข้อมูลจำนวนมาก ส่งผลให้ทางกลุ่มต้องรวบรวมข้อมูลที่ได้ออกมาเพื่อแยกแยะประเด็น สังเคราะห์ข้อมูล และตกผลึกข้อมูลออกมาเป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ โดยการพัฒนาพื้นที่นั้นทางกลุ่มได้ใช้องค์ความรู้จากหลายสาขาวิชาเพื่อมาจัดทำเป็นข้อเสนอ เช่น การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ การพัฒนาพื้นที่สาธารณะ การจัดการพิพิธภัณฑสถาน การวางผังเมือง ฯลฯ เพื่อคาดการณ์สถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตเพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ และนำไปสู่การเสนอแนวทางการพัฒนาพื้นที่โดยมีการแบ่งระยะการพัฒนา เพื่อให้พื้นที่หลังการพัฒนาสามารถมีรายได้ในแต่ละช่วงเวลา และเกิดความยั่งยืน

### 5.5 การสื่อสารและการใช้ภาษา (Communication and Language)

ในการออกแบบการพัฒนาพื้นที่ที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) นั้นต้องอาศัยทักษะการสื่อสารและการใช้ภาษาทั้งภายในและภายนอกองค์กร กล่าวคือ (1) ภายในองค์กร เพื่อให้ได้มาซึ่งผลงานที่มีประสิทธิภาพ การสื่อสารภายในองค์กรถือเป็นเรื่องสำคัญ (2) ภายนอกองค์กร กล่าวคือ ในการดำเนินโครงการนั้น ผู้เก็บข้อมูลต้องมีการสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholders) จากทุกภาคส่วน ตั้งแต่ภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ดังนั้นเพื่อให้สามารถเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อนำไปสู่การออกแบบนโยบายให้ตอบโจทย์ของทุกภาคส่วน การสื่อสารทั้งภายในและภายนอกองค์กรจึงถือเป็นองค์ประกอบที่สำคัญอย่างยิ่ง

## บรรณานุกรม

- Anonymous. (2016). *41 Most adorable inside pictures of Hermitage Museum, Russia*. Retrieved December 2, 2021, from <https://www.askideas.com/41-most-adorable-inside-pictures-of-hermitage-museum-russia/>
- Bangkok Metropolitan Administration. (2020). *Resilient Bangkok*. Retrieved December 2, 2021. [https://resilientcitiesnetwork.org/downloadable\\_resources/Network/Bangkok-Resilience-Strategy-English.pdf](https://resilientcitiesnetwork.org/downloadable_resources/Network/Bangkok-Resilience-Strategy-English.pdf)
- 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>
- DB Museum. (n.d.). *Die Bibliothek des DB Museums*. Retrieved December 14, 2021, from <https://dbmuseum.de/nuernberg/bibliothek>
- Google. (n.d.). [Bangkok Train Station] (20 December 2021). *Google Maps*. Retrieved from <https://goo.gl/maps/Y2d5Bb2PHAP7XdGAA>
- 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](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](https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12327367_01.pdf)
- 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.
- Lo, R. H. (2009). Walkability: what is it?. *Journal of Urbanism*, 2(2), 145-166.
- Manea, G., Iuliana, V. & Cocos, O. (2014). *Green Cities -Urban Planning Models for the Future*. Retrieved December 14, 2021, from <https://www.researchgate.net/publication/294580768>
- Matichon Academy. (2564). *ปิดตำนาน 105 ปี หัวลำโพง ศูนย์กลางคมนาคม ประวัติศาสตร์ สถาปัตยกรรม ศิลปกรรม*. สืบค้นเมื่อ 5 ธันวาคม 2564. จาก [https://www.matichonacademy.com/content/article\\_55096](https://www.matichonacademy.com/content/article_55096)
- NationPhoto. (2020). *หัวลำโพงบางตาเลื่อนเดินทางวันการระบาดCOVID-19รอบ2*. สืบค้นเมื่อ 10 ธันวาคม 2564. จาก <https://m.facebook.com/nationphoto/posts/10159035896287855/>
- Onyx Creative. (2021). *Retail center project, Collage Mall, Bloomington, Indiana*. Retrieved December 11, 2021, from <https://www.onyxcreative.com/retail-centers#/college-mall/>
- Pekin Timur, U., et.al. (2021). Investigation of Çankiri City Railway in Scope of Greenway. *Sustainability*, 13(6), 3055
- Plus Estate Co. (n.d.). *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>

- Rewe Group. (2021). *Nächster Halt: Nachhaltigkeit! REWE schickt Supermarktzug 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>
- Shield, K. & 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](https://www.researchgate.net/publication/267706800_BURSA_CITY_MUSEUM_FROM_PAST_TO_THE_PRESENT)
- SRT Asset. (ม.ป.ป.). *ความเป็นมาบริษัทเอสอาร์ที แอสเสท จำกัด*. สืบค้นเมื่อ 5 มกราคม 2565. จาก <https://srtasset.com/AboutUs/Background>
- 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/>
- 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>
- กฤษฎา เศรษฐกุลตัน. (2562). *พิพิธภัณฑ์ในฐานะแหล่งการเรียนรู้ของประชาชน: กรณีศึกษาการเปิดรับสื่อ การรับรู้และทัศนคติของกลุ่มมิลเลนเนียลที่มีต่อพิพิธภัณฑ์ธนาคารแห่งประเทศไทย*.

- มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. สืบค้นเมื่อ 22 ธันวาคม 2564. จาก [http://ethesisarchive.library.tu.ac.th/thesis/2019/TU\\_2019\\_6107011253\\_12233\\_12709.pdf](http://ethesisarchive.library.tu.ac.th/thesis/2019/TU_2019_6107011253_12233_12709.pdf) (อ้างอิงแบบฟอร์แมตแบบ Thesis)
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). *สถานีกรุงเทพ*. สืบค้นเมื่อ 13 ธันวาคม 2564. จาก [https://www.railway.co.th/More/Knowledge\\_Detail?value1=00DE5502B5AA7B42A92BE9FF953D8EBD01000000981F5D9163FE831E83A019687B7976200603658569B9F1F2F4DE7B02D0CA7776&value2=00DE5502B5AA7B42A92BE9FF953D8EBD01000000AC4A74D3744CCA62CB9FE2A58F7CD9ED5B6BBE844DFCDA9031313FD39D9D2FF](https://www.railway.co.th/More/Knowledge_Detail?value1=00DE5502B5AA7B42A92BE9FF953D8EBD01000000981F5D9163FE831E83A019687B7976200603658569B9F1F2F4DE7B02D0CA7776&value2=00DE5502B5AA7B42A92BE9FF953D8EBD01000000AC4A74D3744CCA62CB9FE2A58F7CD9ED5B6BBE844DFCDA9031313FD39D9D2FF)
- คณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติ. (2561). *ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑- ๒๕๘๐)*. สืบค้นเมื่อ 2 ธันวาคม 2564. จาก [http://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2561/A/082/T\\_0001.PDF](http://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2561/A/082/T_0001.PDF)
- จุฬามาศ แก้วพิจิตร. (2559). การศึกษากระบวนการเรียนรู้ในพิพิธภัณฑ์ เพื่อเสริมสร้างการเรียนรู้ตลอดชีวิต. *วารสารการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และองค์การ*, 8(1), 32-59. [http://www.hrd.nida.ac.th/shrdjournal/image/1\\_59/Binder1.pdf](http://www.hrd.nida.ac.th/shrdjournal/image/1_59/Binder1.pdf)
- 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>
- นิทรรศน์รัตนโกสินทร์. (ม.ป.ป.). *ข้อมูลจำเพาะเพิ่มเติม*. สืบค้นเมื่อ 12 ธันวาคม 2564. จาก [http://www.nitasrattanakosin.com/aboutus.php?content\\_id=4&lang=th&page\\_view=4](http://www.nitasrattanakosin.com/aboutus.php?content_id=4&lang=th&page_view=4)
- ปริญญา กลิ่นเมฆ. (2561). *การศึกษารูปทรงของเมืองเพื่อการออกแบบชุมชนเมืองน่าเดิน*. (วิทยานิพนธ์สถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยศิลปากร).
- พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย. (2494, 30 มิถุนายน). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่มที่ 68 ตอนที่ 40, หน้า 4-25
- 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/>
- สถาบันอาคารเขียวไทย. (2564). *The SOOK Building Standard มาตรฐานอาคารเป็นสุข*. มูลนิธิอาคารเขียวไทย. 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>

สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร. (2556). *แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ ๒๐ ปี*. สืบค้นเมื่อ 2 ธันวาคม 2564. จาก <https://webportal.bangkok.go.th/upload/user/00000130/planing/Plan%2020%20Years.pdf>

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.

สุจารีย์ จรัสด้วง. (2552). *การบริหารจัดการพิพิธภัณฑ์ท้องถิ่นกรุงเทพมหานครมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์*. สืบค้นเมื่อ 15 ธันวาคม 2564 จาก [https://digital.library.tu.ac.th/tu\\_dc/frontend/Info/item/dc:123249](https://digital.library.tu.ac.th/tu_dc/frontend/Info/item/dc:123249)

สุภัชชา โฆษิตศรีปัญญา. (2558). *การสร้างชุมชน (COMMUNITY) ใน COWORKING SPACE*. (การค้นคว้าอิสระ วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์).

สุภาวดี รัตนมาศ และปริญญา ชูแก้ว. (ม.ป.ป.). *การจัดตั้งกลุ่มอนุรักษ์งานสถาปัตยกรรมโมเดิร์นในประเทศไทย*. สืบค้นเมื่อ 2 ธันวาคม 2564. จาก <https://www.docomomothailand.org/ebook/ebookThai.pdf>

หอศิลป์ร่วมสมัยราชดำเนิน. (ม.ป.ป.). *เกี่ยวกับหอศิลป์*. สืบค้นเมื่อ 9 ธันวาคม 2564. จาก <https://www.rcac84.com/our-history/>

หอศิลปวัฒนธรรมแห่งกรุงเทพมหานคร. (ม.ป.ป.). *พื้นที่ให้บริการในอาคาร*. สืบค้นวันที่ 10 ธันวาคม 2564 จาก <https://www.bacc.or.th/content/24.html>

อภิญา ผาดอน. (2564). *การจัดกลุ่มพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนราง ตามคุณลักษณะสถานีตามแนวคิด Transit Oriented Development (TOD) กรณีศึกษารถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-อ่อนนุช) และรถไฟฟ้าสีน้ำเงิน (บางซื่อ-หัวลำโพง)*. *วารสารวิชาการพระจอมเกล้าพระนครเหนือ*, 31(3), 587-596.

## ภาคผนวก

สามารถดาวน์โหลดรายละเอียดเพิ่มเติมได้จาก QR code นี้



# ภาคผนวก ข

ตารางที่ 3-1 ผลการวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ โดยใช้เครื่องมือ SWOT Analysis และ TOWS Matrix

<p><b>ปัจจัยภายนอก</b></p>	<p><b>โอกาส (Opportunities)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. บริเวณพื้นที่รอบหัวลำโพงในระยะ 1- 2 กิโลเมตร เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพสูง เช่น ศูนย์การค้า การศึกษา และร้านอาหาร</li> <li>2. แผนการเชื่อมต่อของรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม (ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง) และรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย</li> <li>3. แนวโน้มการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ และอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ภายหลังจากคลี่คลายของสถานการณ์โควิด</li> <li>4. แนวโน้มความต้องการพื้นที่สาธารณะในรูปแบบต่าง ๆ ของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้น</li> </ol>	<p><b>ความเสี่ยง (Threats)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. การเกิดขึ้นของโรคอุบัติใหม่ที่ส่งผลกระทบต่อ گردشของนักท่องเที่ยว และการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก</li> <li>2. ความไม่เสถียรภาพของการเมืองและเสถียรภาพของประชาชน</li> <li>3. ข้อจำกัดด้านงบประมาณของภาครัฐ และกฎหมายต่างๆที่เกี่ยวข้อง</li> </ol>
<p><b>ปัจจัยภายใน</b></p>	<p><b>จุดแข็ง (Strengths)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. มีจุดเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะที่หลากหลาย อาทิ รถโดยสารประจำทาง เรือ รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน</li> <li>2. พื้นที่ขนาดใหญ่และมีทำเลที่ตั้งใจกลางเมือง ใกล้กับย่านแหล่งท่องเที่ยว และย่านการค้าที่สำคัญ เช่น เซาท์วอล์ก และสามยอด</li> <li>3. มีชื่อเสียง และเป็นที่ยอมรับอย่างยาวนานในฐานะสถานีกลางรถไฟ</li> <li>4. สถาปัตยกรรมที่มีความโดดเด่น เป็นเอกลักษณ์</li> </ol>	<p><b>กลยุทธ์เชิงป้องกัน (S-T)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. พัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการบริโภคและอุปโภคของประชาชน</li> <li>2. เพิ่มศักยภาพในการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะในทุกรูปแบบ</li> <li>3. การสร้างความหลากหลายของการพัฒนาที่ตอบสนองทั้งผลตอบแทนทางธุรกิจ และผลตอบแทนทางสังคม</li> </ol>
<p><b>จุดอ่อน (Weaknesses)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. มูลค่าเงินลงทุนที่สูง</li> <li>2. สภาพการจราจรและพื้นที่ชุมชนโดยรอบมีความหนาแน่น</li> <li>3. ปัญหาด้านความปลอดภัยและความสะอาดในบริเวณสถานี และพื้นที่ชุมชนโดยรอบ</li> </ol>	<p><b>กลยุทธ์เชิงแก้ไข (W-O)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. พัฒนาพื้นที่ในรูปแบบความร่วมมือระหว่างภาครัฐ เอกชน อาทิ การพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะในรูปแบบต่าง ๆ ที่สะอาดและปลอดภัย</li> <li>2. ขยายการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อลดความแออัดของการจราจรโดยรอบพื้นที่</li> <li>3. เพิ่มทางเลือกในการเข้าถึงพื้นที่จากบริเวณโดยรอบ</li> </ol>	<p><b>กลยุทธ์เชิงรับ (W-T)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. เตรียมแผนทางเลือกในการให้บริการพื้นที่ภายใน หากมีข้อจำกัดอื่น สามารถนำไปมาปรับใช้ได้ทันที</li> <li>2. สร้างการรับรู้และมีส่วนร่วมของภาคเอกชนและชุมชนด้านการพัฒนาพื้นที่สถานี</li> <li>3. พัฒนาพื้นที่ให้ชุมชนข้างเคียงได้รับประโยชน์จากการพัฒนา ให้มีความสะอาด สะดวก ปลอดภัย</li> </ol>

ตารางที่ 3-2 ผลกระทบเชิงบวกต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

เศรษฐกิจ	สังคม	สิ่งแวดล้อม
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ส่งเสริมการเติบโตของรายได้ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และเศรษฐกิจประเทศในภาพรวม</li> <li>2. ส่งเสริมให้ชุมชนโดยรอบมีรายได้ที่เพิ่มขึ้นจากการเปิดพื้นที่ประกอบอาชีพ</li> <li>3. เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันผ่านการพัฒนาต่อยอดจากเทคโนโลยีเมืองต้นแบบสู่ภาคธุรกิจ</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. สร้างเสริมสุขภาพและสุขภาวะที่ดีของชุมชน</li> <li>2. เพิ่มพื้นที่ส่งเสริมเชิงอัตลักษณ์และวัฒนธรรม</li> <li>3. เปิดโอกาสให้เกิดการเข้าถึงอาหารราคาเหมาะสมในใจกลางเมือง</li> <li>4. เพิ่มพื้นที่การเรียนรู้ตลอดชีวิตให้แก่สังคม</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. เพิ่มพื้นที่สีเขียวในการกักเก็บก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในพื้นที่เมืองมากกว่า 15 ไร่ คิดเป็น 20% ของพื้นที่โครงการ</li> <li>2. ส่งเสริมและสนับสนุนเมืองต้นแบบของการใช้พลังงานสะอาด และการบริโภคอย่างยั่งยืน</li> <li>3. ส่งเสริมและรักษาระบบนิเวศเมืองอย่างสมดุล</li> <li>4. มีส่วนร่วมในการต่อสู้กับผลกระทบสภาวะโลกร้อนในเมือง อาทิ ภาวะเกาะความร้อน</li> </ol>

ตารางที่ 3-3 ระยะการพัฒนา (Phasing)

รายการ	ระยะเวลา (พ.ศ.)												
	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	
ย้ายโรงซ่อม	←————→												
กำหนดการใช้งานย่านสถานีกรุงเทพ	←————→												
วิ่งรถไฟ 22 ขบวน	←——→		←————→										
ก่อสร้างรถไฟสายสีแดง	←——→		←————→										
เปลี่ยนสีผังเมือง	←————→												
จุดขนส่งสาธารณะ (Transport Hub) [ลานน้ำพุ และทางเดินรถ]	←————→												
พื้นที่สาธารณะ เชิงอนุรักษ์/พื้นที่ให้เช่าเชิงพาณิชย์ [อาคารสถานี]	←————→												
พื้นที่ให้เช่าเชิงพาณิชย์ [ชานชาลาที่ 10-11]	←————→												
พิพิธภัณฑ์ [อาคารสถานีบริเวณส่วนต่อขยายชานชาลา]	←————→												
ลานจอดรถใต้ดิน [ชั้นใต้ดินบริเวณอนุสรณ์ปฐมฤกษ์รถไฟฟ้าหลวง]	←————→												

รายการ	ระยะเวลา (พ.ศ.)											
	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76
สำนักงานบริหารพื้นที่และพิพิธภัณฑ [โรงแรมราชธานี]			←→									
พิพิธภัณฑ [โรงซ่อม]						←→						
พื้นที่สำนักงานพาณิชย์/สวน [พื้นที่บริเวณรางรถไฟ และจุดสับเปลี่ยนรางรถไฟ]						←→						
พื้นที่ให้เช่าเชิงพาณิชย์เพื่อสังคม [พื้นที่ริมถนนรองเมือง]			←→									
โรงแรม [ตึกบัญชาการ(ตึกขาว)และตึกบัญชาการตำรวจรถไฟ]										←→		
Co-working Space และห้องสมุด [ตึกพัสดุยศเส (ตึกแดง)]										←→		

# ภาคผนวก ค

## 1.แผนการดำเนินการ นโยบาย และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

### 1.1.แผนการดำเนินงานของเอสอาร์ที แอสเสท จำกัด

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

### 1.2. แผนการเดินรถไฟชานเมืองสายสีแดง (Missing Link)

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

แผนการเดินรถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม (Missing Link) ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง มีระยะทาง 5.75 กม. รูปแบบโครงสร้างสถานีเป็นรูปแบบผสมผสานของทางรถไฟระดับดิน ใต้ดิน และยกระดับ ในส่วนเส้นทางรถไฟบริเวณสถานีจิตรดา มีจุดมุ่งหมายให้ต่ำกว่าระดับดิน สถานีระดับใต้ดินประกอบด้วย สามเสน ราชวิถี และยมราช สถานีระดับดินประกอบด้วย ยศเส และหัวลำโพง

จากการประชุมคณะกรรมการเตรียมการเปิดให้บริการ และการบริหารโครงการระบบไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) และสถานีกลางบางซื่อ ครั้งที่ 6/2564 7/2564 และ 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)

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

การพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ จะเป็นไปตามวิสัยทัศน์ของกรุงเทพมหานครที่ได้วางวิสัยทัศน์ของกรุงเทพในการกลายเป็น “มหานครแห่งเอเชีย” ในปี พ.ศ. 2575 ภายใต้แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2556-2575) ซึ่งจะส่งผลทำให้กรุงเทพมหานคร เป็นมหานครที่มีความสะดวกสบาย และเป็นมหานครสำหรับทุกคน ทั้งผู้อยู่อาศัยในระยะยาว และนักท่องเที่ยว โดยปราศจากข้อจำกัดในการเข้าถึง ไม่ว่าจะเป็น เจ็อนไฮทางเศรษฐกิจ 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 รวมทั้งเป็นศูนย์กลางแห่งวิทยาการในภูมิภาค (กรุงเทพมหานคร, 2556)

### 1.4. 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 และอาจกระทบต่อระบบสาธารณูปโภคอื่น อาทิ น้ำดื่มสะอาด และการขนส่ง เป็นต้น (Bangkok, 2020)

### 1.5. พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย

พื้นที่สถานีกรุงเทพ เป็นทรัพย์สินที่อยู่ภายใต้การดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย ดังนั้น การพัฒนาพื้นที่หัวลำโพงจะต้องดำเนินการและไปตามกรอบที่ พ.ร.บ.การรถไฟแห่งประเทศไทยวางไว้ ทั้งเรื่องวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งการรถไฟ ตามมาตรา 6 ที่วางกรอบวัตถุประสงค์แห่งการจัดตั้งการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อรับโอนกิจการรถไฟจากกรมรถไฟเดิม และเพื่อดำเนินการกิจการ และดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการขนส่ง และธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่กิจการรถไฟ โดยทั้ง 11 ประการตามมาตรา 9 ตัวอย่างเช่น การให้

เช่า จำนวนหน่วย แลกเปลี่ยนทรัพย์สิน (2) กู้ยืมออกพันธบัตรตราสาร (5) ดำเนินกิจการโรงแรมภัตตาคาร (8) จัดตั้งบริษัท เพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวการรถไฟและธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้อง (10) และเข้าร่วมลงทุนถือหุ้นในบริษัท เพื่อประโยชน์แก่กิจการรถไฟ (11) (พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย, 2494, 30 มิถุนายน)

#### 1.6. ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13

แนวคิดการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ 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)

#### 1.7. เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ (SDGs)

แนวคิดการพัฒนาพื้นที่สถานีกรุงเทพ 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.)