



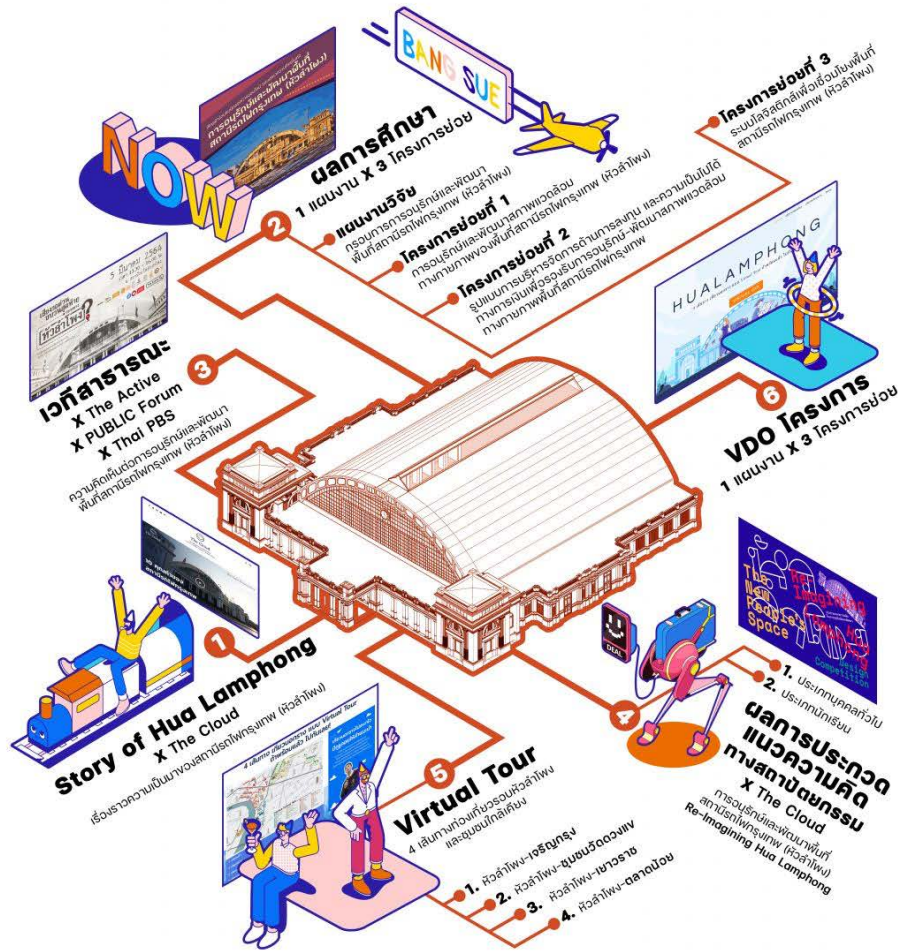
105 ปี หัวลำโพง วันวานที่ทรงจำ ร่างสรรค์สู่ออนาคตที่ยั่งยืน



สอวฟ
สำนักงานสถาบันอนาคตเพื่อสังคม
วิทยาศาสตร์ 510
ถนนวิภาวดีรังสิต 2018



กองทุนส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม



ที่มา: โครงการวิจัย “การศึกษาเพื่อวางกรอบในการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)” โดย ผศ. ดร.เพ็ญอรุณ ปรีดีดิษฐ์ และคณะ ปี พ.ศ. 2564 สนับสนุนทุนวิจัยโดย แผนงานท่องเที่ยวและเศรษฐกิจสร้างสรรค์ หน่วยบริหารและจัดการทุนด้านการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (บพข.)

ที่ปรึกษา

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.)

รศ. ดร.ปัทมาวดี โพชนุกูล ผู้อำนวยการ สกสว.

หน่วยบริหารและจัดการทุนด้านการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (บพข.)

รศ. ดร.ศิริ ชัยเสรี ผู้อำนวยการ บพข.

รศ. ดร.ธงชัย สุวรรณสิขณน์ รองผู้อำนวยการ บพข.

ที่มาของข้อมูล

โครงการวิจัย การศึกษาเพื่อวางกรอบในการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)

หัวหน้าโครงการ ผศ. ดร.เพ็ญอรุณ ปรีดีดิษฐ์ และคณะ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สนับสนุนทุนวิจัย แผนงานท่องเที่ยวและเศรษฐกิจสร้างสรรค์ หน่วยบริหารและจัดการทุนด้านการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (บพข.)
สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.)
กองทุนส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม

รวบรวมและสรุปประเด็น

คณะทำงานหน่วยบูรณาการเชิงประเด็นยุทธศาสตร์ ววน. ด้านการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจสร้างสรรค์ (SAT Tourism)

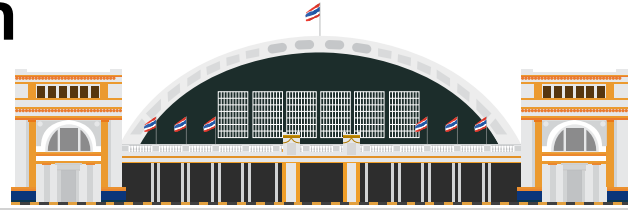
ผศ.สุภาวดี โพธิยะราช ประธานคณะกรรมการแผนงาน
กลุ่มการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจสร้างสรรค์ บพข.
และประธานคณะทำงาน SAT Tourism
ดร.ฉัตรฉวี คงดี คณะอนุกรรมการแผนงานกลุ่มการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจสร้างสรรค์ บพข.
และคณะทำงาน SAT Tourism

สำนักประสานงานโครงการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจสร้างสรรค์

ผศ. ดร.เกศรา สุกเพชร ผู้ประสานงานการพัฒนาอุตสาหกรรม
การท่องเที่ยวและเศรษฐกิจสร้างสรรค์
ผศ. ดร.สุนิศา อรุณพิพัฒน์ คณะทำงาน
ดร.นารีน วีริยะเยี่ยมพิกุล คณะทำงาน
อาจารย์ชินนภา นิลสนธิ คณะทำงาน
นายสุทธิศักดิ์ นิลรอด คณะทำงาน

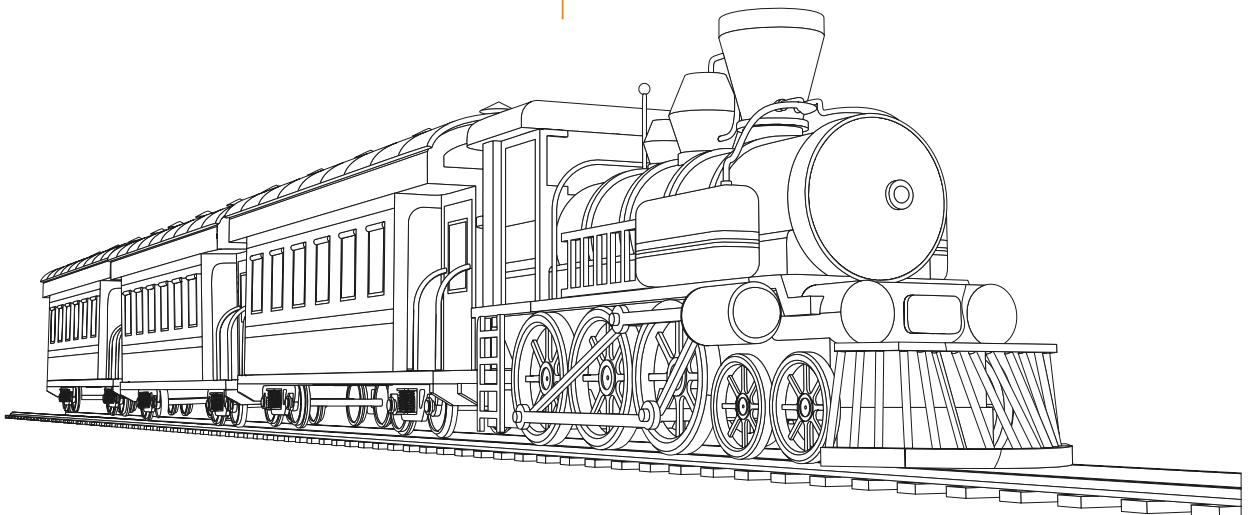
105 ปี หัวลำโพง วันวานที่ทรงจำ

รางสรรค์สู่ออนาคตที่ยั่งยืน



ประเด็นสำคัญ

- **“หัวลำโพง”** หรือ “สถานีรถไฟกรุงเทพ” เป็นสถานีรถไฟที่เก่าแก่ในฐานะศูนย์กลางของการคมนาคมระบบรางของประเทศไทยมาเป็นระยะเวลากว่า 105 ปี ซึ่งในประวัติศาสตร์ สถานีรถไฟหัวลำโพงถือเป็นสัญลักษณ์แสดงพระอัจฉริยภาพของสถาบันกษัตริย์ไทย ที่มีความสำคัญทั้งในระดับเอเชียอาคเนย์และระดับประเทศ โดยมีนัยสำคัญในด้านเหตุผลการสร้าง เพื่อแสดงถึงการปกป้องอธิปไตยประเทศ และแนวทางการพัฒนาประเทศผ่านระบบขนส่งรถไฟโดยสถาบันกษัตริย์ไทย ซึ่งสะท้อนถึง **“ความทันสมัย”** ได้เป็นอย่างดี
- ในปี พ.ศ.2564 การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้มีนโยบายย้ายศูนย์กลางทางรถไฟจากเดิมที่สถานีรถไฟหัวลำโพงไปที่สถานีกลางบางซื่อ อันส่งผลให้ความเป็นศูนย์กลางของสถานีหัวลำโพงลดลง และกำลังจะเปลี่ยนแปลงบทบาทไป ดังนั้น **การปรับบทบาทของสถานีหัวลำโพงจากสถานีขนส่งทางรถไฟมาเป็นพื้นที่ที่สามารถรองรับการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมของเมืองและประเทศไทย** จึงเป็นเรื่องที่มีความสำคัญ และทุกภาคส่วนต้องมีส่วนร่วม
- **การสร้างการรับรู้ของภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง** เป็นองค์ประกอบสำคัญของการอนุรักษ์และพัฒนาสถานีรถไฟหัวลำโพงอย่างมีส่วนร่วม โดยโครงการวิจัยได้จัดกิจกรรมสร้างการรับรู้ของภาคส่วนที่เกี่ยวข้องผ่านช่องทางต่าง ๆ อาทิ สื่อออนไลน์ (เว็บไซต์) สื่อสาธารณะ (ยูทูบ รายการวิทยุ) กิจกรรมเวทีสาธารณะ เพื่อรับฟังความคิดเห็นและสร้างความตระหนักรู้แก่ทุกภาคส่วนอย่างรอบด้าน
- จากการศึกษาที่เน้นการรับรู้รับฟังความเห็นจากทุกภาคส่วนดังกล่าว นอกจากจะได้มาซึ่งทางเลือกในการอนุรักษ์และพัฒนาที่หลากหลายแล้ว ยังมีส่วนในการคัดสรรทางเลือกที่ภาคส่วนต่าง ๆ เห็นพ้องถึงความเหมาะสมด้วย **โดยการใช้งานและประโยชน์ใช้สอยของพื้นที่และอาคารต่าง ๆ ในสถานีรถไฟหัวลำโพงจำนวน 121 ไร่ ที่เน้นการพัฒนาแบบผสมผสานระหว่างเชิงอนุรักษ์ควบคู่กับเชิงธุรกิจนั้น ได้รับการสนับสนุนในวงกว้าง**
- นอกจากนี้ การศึกษายังได้ลองพัฒนาต้นแบบให้**สถานีรถไฟหัวลำโพงเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์** ผ่านการนำเสนอเส้นทางการท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงจากสถานีรถไฟหัวลำโพงไปสู่แหล่งท่องเที่ยวในบริเวณใกล้เคียง 4 เส้นทาง เพื่อให้เห็นภาพฉายของแนวทางการสร้างเส้นทางการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ในพื้นที่สำคัญโดยรอบ ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน รวมถึงสนับสนุนให้สถานีรถไฟหัวลำโพงเป็นส่วนหนึ่งของวิถีชีวิตของผู้คน เป็นศูนย์การเรียนรู้และพิพิธภัณฑ์ตลอดจนเห็นคุณค่าของทุกภาคส่วน



ในส่วนของภาครัฐควรให้การสนับสนุนเพิ่มเติมในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

- **ข้อเสนอแนะเชิงการบริหารจัดการโครงการ** ในด้านการร่วมทุน การรถไฟแห่งประเทศไทยอาจใช้รูปแบบการร่วมทุนหลายรูปแบบ ผสมผสานกันตามลักษณะการใช้ประโยชน์ของอาคารและพื้นที่ เช่น การร่วมทุนกับหน่วยงานภาครัฐ การร่วมทุนกับองค์กรมหาชน และการร่วมทุนกับองค์กรภาคเอกชน โดยอาจใช้หลายรูปแบบไปพร้อม ๆ กันได้ ในส่วนของการบริหารจัดการควรคำนึงถึงประสิทธิภาพและประสิทธิผล ความคุ้มค่าทั้งในเชิงมูลค่าและคุณค่า ภายใต้แนวคิดนวัตกรรมภาครัฐ นวัตกรรมบริการ (Service Innovation) และนวัตกรรมการส่งมอบบริการ (Service Delivery Innovation) โดยอาจตั้งคณะกรรมการบริหารสถานีรถไฟหัวลำโพงดำเนินงานเป็นการเฉพาะ นอกจากนี้ควรทบทวนกฎ ระเบียบ และเพิ่มกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่หรือการใช้ประโยชน์พื้นที่ เช่น การตราบัญญัติการพัฒนาสถานีรถไฟหัวลำโพง เพื่อเป็นแนวทางการพัฒนาหัวลำโพงในระยะยาว
- **ข้อเสนอแนะเชิงโลจิสติกส์และเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว (Bio-Circular-Green Economy: BCG)** หน่วยงานภาครัฐควรยกระดับสถานีรถไฟหัวลำโพงเป็นสถานที่สำคัญระดับชาติ และกำหนดให้สถานีรถไฟหัวลำโพงเป็นศูนย์กลางการคมนาคมในเขตเมือง และศูนย์กลางด้านการท่องเที่ยวเชิงมรดกวัฒนธรรม ศูนย์กลางประวัติศาสตร์ที่เชื่อมโยงกับย่านต่าง ๆ ทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ รวมถึงยกระดับสถานีรถไฟหัวลำโพงเป็นพื้นที่ต้นแบบการพัฒนาที่ยั่งยืน พัฒนาให้เป็นพื้นที่สีเขียวทั้งแนวนอน (Horizontal Green Space) และแนวตั้ง (Vertical Green Space) ในอาคาร รอบอาคาร และพื้นที่โดยรอบ

ตลอดจนพัฒนาเป็นพื้นที่ใช้พลังงานทางเลือก (Alternative Energy) ในการประกอบการ และส่งเสริมการเป็นพื้นที่ที่ตอบสนองความต้องการของคนในสังคมทุกกลุ่ม เช่น ผู้พิการ เชื่อมโยงกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs)

- **ข้อเสนอแนะเชิงการรับรู้ในระดับสากล** หน่วยงานภาครัฐควรยกระดับให้สถานีรถไฟหัวลำโพงเป็นที่รู้จักระดับสากล เช่น การจัดประกวดแบบระดับนานาชาติการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟหัวลำโพง เพื่อเป็นเครื่องมือสื่อสารคุณค่าของมรดกวัฒนธรรมไทยสู่สังคมกว้างในระดับสากล โดยสามารถใช้ผลจากงานวิจัยนี้เป็นกรอบในการประกวดแบบ หน่วยงานที่มีศักยภาพในการร่วมดำเนินงาน เช่น สมาคมสถาปนิกสยามในพระบรมราชูปถัมภ์ และสถาบันอุดมศึกษา ตลอดจนยกระดับสถานีรถไฟหัวลำโพงเป็นสถานที่สำคัญระดับโลก เช่น การขอขึ้นทะเบียนแหล่งมรดกโลก World Heritage Site และการขอรับพิจารณารับรางวัลจาก UNESCO Asia-Pacific Awards ด้านการอนุรักษ์มรดกวัฒนธรรมทำการศึกษา อย่างไรก็ตาม จะต้องมีการศึกษาผลดีผลเสียของการยื่นขอขึ้นทะเบียน และขอรับรางวัลต่าง ๆ อย่างรอบคอบ หน่วยงานที่มีศักยภาพในการร่วมดำเนินงาน เช่น กรมศิลปากร กระทรวงวัฒนธรรม นอกจากนี้ภาครัฐยังสามารถนำเสนอสถานีรถไฟหัวลำโพงเป็นพื้นที่แสดงสิ่งสำคัญของประเทศไทย (Showcase) ในฐานะพื้นที่ต้นแบบการพัฒนาที่ยั่งยืน





ที่มาและความสำคัญ

“หั่วลำโพง” หรือ “สถานีรถไฟกรุงเทพ” เป็นสถานีรถไฟที่เก่าแก่ของประเทศไทย ซึ่งแสดงให้เห็นถึงพระอัจฉริยภาพของสถาบันกษัตริย์ไทย โดยเริ่มก่อสร้างในปลายสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) ในปี พ.ศ. 2453 และเมื่อวันที่ 25 มิถุนายน พ.ศ. 2459 พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 6) ได้เสด็จ ทรงทำพิธีเปิดใช้บริการอย่างเป็นทางการ นับเป็นการเริ่มต้นของสถานีรถไฟหั่วลำโพง ในฐานะศูนย์กลางของการคมนาคมระบบรางของประเทศไทยมาเป็นระยะเวลากว่า 105 ปี หากย้อนกลับไปในอดีต สถานีรถไฟหั่วลำโพงมีความสำคัญทั้งในระดับเอเชียอาคเนย์และระดับประเทศ ที่มีนัยสำคัญในด้านเหตุการณ์การสร้าง เพื่อแสดงถึงการปกป้องอธิปไตยประเทศ และแนวทางการพัฒนาประเทศผ่านระบบขนส่งรถไฟโดยสถาบันกษัตริย์ไทย ซึ่งสะท้อนถึง “ความทันสมัย” ได้เป็นอย่างดี กล่าวคือ การรถไฟแห่งประเทศไทย ถูกสร้างขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปกป้องอธิปไตยจากการรุกรานของชาติตะวันตกในสมัยล่าอาณานิคม ในขณะที่ประเทศรอบข้างหรือประเทศแถบเอเชียอาคเนย์ต่างเป็นเมืองอาณานิคมของประเทศมหาอำนาจในยุคนั้น การสร้างระบบการขนส่งรถไฟจึงเป็นการแสดงออกทางการเมือง การควบคุมและขนถ่ายสินค้า รวมถึงแสดงความพร้อมในการพัฒนาของประเทศไทย ตลอดจนถึงสร้างความเจริญให้กับประเทศไทยในหัวเมืองต่าง ๆ และพื้นที่ห่างไกลจากเมืองหลวงตามนโยบายของสถาบันกษัตริย์ไทย (ธีป ศรีสกุลไชยรัก และคณะ, 2563)

ทั้งนี้ จากการศึกษาคุณค่าเชิงอัตลักษณ์ และความต้องการทางสังคมในการอนุรักษ์พัฒนาสถานีรถไฟหั่วลำโพง โดยธีป ศรีสกุลไชยรัก และคณะ (2563) พบว่า จากการพิจารณานัยสำคัญที่ย่านสถานีรถไฟหั่วลำโพง ซึ่งมีอาคารและองค์ประกอบต่าง ๆ ที่แสดงถึงระบบปฏิบัติการ และพัฒนาการของรถไฟ สามารถจัดลำดับความสำคัญของพื้นที่สถานีรถไฟหั่วลำโพงตามคุณค่าประวัติศาสตร์ ความโดดเด่นทั้งทางเอกลักษณ์ของสถาปัตยกรรม และเทคโนโลยีที่ใช้ในการก่อสร้างตามยุคสมัย รวมทั้งประโยชน์การใช้งานที่ดำเนินการตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน โดยนำเสนอในรูปแบบพื้นที่เพื่อสื่อสารคุณค่า จำนวน 10 พื้นที่ในสถานีรถไฟหั่วลำโพง ดังต่อไปนี้

ระดับความสำคัญของอาคารภายในสถานีรถไฟหั่วลำโพงตามคุณค่าทางประวัติศาสตร์ สังคม และสถาปัตยกรรม



ที่มา: โครงการวิจัย “การศึกษาเพื่อวางกรอบในการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หั่วลำโพง)” โดย ผศ. ดร.เฟื่องอรุณ ปรีดีดิกล และคณะ ปี พ.ศ. 2564
สนับสนุนทุนวิจัยโดย แผนงานท่องเที่ยวและเศรษฐกิจสร้างสรรค์ หน่วยบริหารและจัดการทุนด้านการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (บพข.)

จากการจัดลำดับความสำคัญของพื้นที่ในสถานีรถไฟหั่วลำโพงตามที่กล่าวข้างต้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำมาเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจด้านต่าง ๆ ว่าพื้นที่ใดควรได้รับการอนุรักษ์ หรือพัฒนาเพื่อใช้ประโยชน์อื่นที่เหมาะสม โดยจากการศึกษาฉายภาพให้เห็นว่า อาคารสถานีกรุงเทพและอนุสรณ์ปฏิรูปการรถไฟหลวง มีคุณค่าในระดับที่สูงโดดเด่น **จำเป็นอย่างยิ่งแก่การอนุรักษ์** ทั้งนี้ เนื่องจากอาคารสถานีกรุงเทพเป็นอาคารที่มีเอกลักษณ์โดดเด่นหาได้ยาก ได้รับอิทธิพลการออกแบบจากสถานีรถไฟในยุโรปในช่วงครึ่งหลังศตวรรษที่ 19 เพื่อให้เป็นอาคารสำคัญเชิดหน้าชูตาของประเทศ แสดงถึงความงดงามของศิลปะและสถาปัตยกรรม เป็นตัวแทนของรูปแบบสถาปัตยกรรมแบบฟื้นฟูเรเนซองส์ (Renaissance Revival) ในขณะที่ อนุสรณ์ปฏิรูปการรถไฟหลวง เป็นสัญลักษณ์จุดเริ่มต้นของการรถไฟไทย โดยเป็นบริเวณที่รัชกาลที่ 6 และสมเด็จพระนางเจ้าเสาวภาผ่องศรี ทรงทอดพระเนตรปฏิรูปการเดินรถไฟครั้งแรกในประเทศไทย และปัจจุบันได้กลายเป็นศูนย์รวมจิตใจของเจ้าหน้าที่การรถไฟอีกด้วย (เฟื่องอรุณ ปรีดีดิกล และคณะ, 2564)

ในปี พ.ศ. 2564 การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้มีนโยบายเพิ่มเส้นทางในการให้บริการ และพัฒนาระบบรางและเทคโนโลยีให้ทันสมัย เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารและประชาชนทั่วไป โดยจะย้ายศูนย์กลางทางรถไฟจากเดิมที่สถานีรถไฟหัวลำโพงไปที่สถานีกลางบางซื่อ อันส่งผลให้ความเป็นศูนย์กลางของสถานีหัวลำโพงลดลง และกำลังจะเปลี่ยนแปลงบทบาทไป ดังนั้น ในการเตรียมพร้อมปรับบทบาทสถานีรถไฟหัวลำโพง จึงได้มีการศึกษาแนวทางการพัฒนาลักษณะทางกายภาพเบื้องต้นของสถานีรถไฟหัวลำโพงตามความต้องการการพัฒนาพื้นที่จากภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง และความต้องการทางสังคม (Public Concern) พบว่า การใช้ประโยชน์พื้นที่ของสถานีรถไฟหัวลำโพงควรจะเป็นการใช้ประโยชน์ทางสังคมที่สามารถพึ่งพาตนเองได้ทางเศรษฐกิจ โดยการใช้ประโยชน์ทั้งจากอาคาร สถานที่และพื้นที่ภายนอกอาคาร รวมถึงจะเป็นจุดเชื่อมต่อ (Node) ใหม่ที่จะเป็นจุดเชื่อมโยงกับย่านเมืองเก่าของกรุงเทพฯ เช่น เยาวราช วงเวียน 22 กรกฎาคม ตลาดน้อย เป็นต้น และย่านการค้าใหม่บนถนนพระรามสี่ (ริบ ศรีสุกุลไชยรัก และคณะ, 2563) ทั้งนี้ การปรับบทบาทของสถานีหัวลำโพงจากสถานีขนส่งทางรถไฟมาเป็นพื้นที่ที่สามารถรองรับการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมของเมืองและประเทศไทย เป็นเรื่องที่มีความสำคัญ และทุกภาคส่วนต้องมีส่วนร่วม

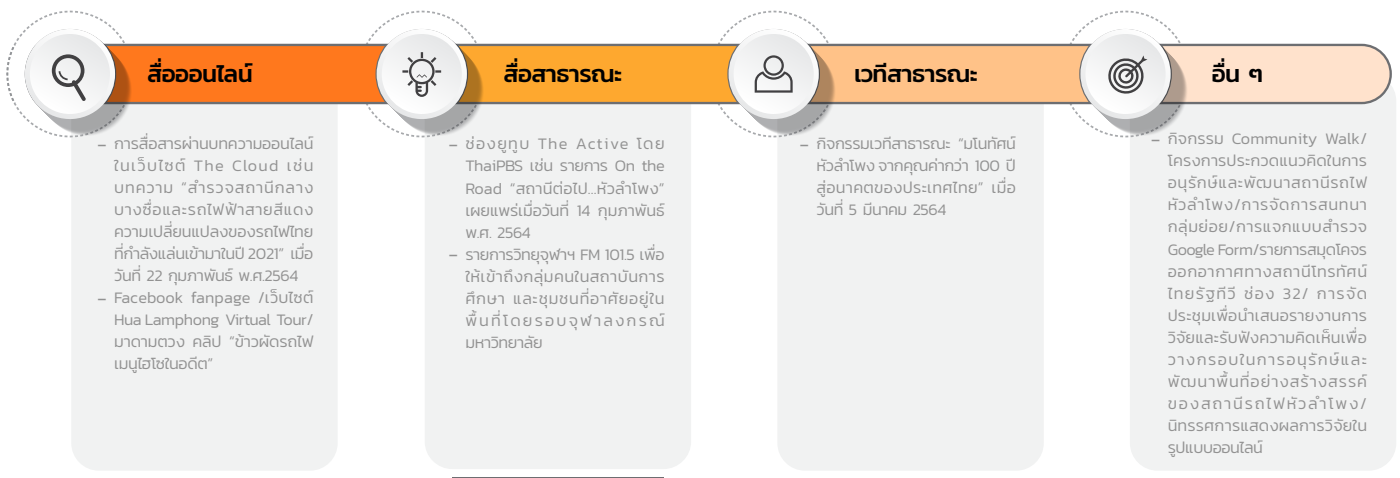
ดังนั้น Policy Brief ฉบับนี้จึงมุ่งเน้นให้เกิดความเข้าใจเกี่ยวกับแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟหัวลำโพงผ่านกระบวนการมีส่วนร่วมของภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยเรียบเรียงจากโครงการวิจัยการศึกษาเพื่อวางกรอบในการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) โดย ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เฟื่องอรุณ ปริดีติติก และคณะ ซึ่งได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานบริหารและจัดการทุนด้านการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (บพข.) ประกอบด้วย 1 แผนงาน และ 3 โครงการย่อย ได้แก่ (1) โครงการย่อยที่ 1 การศึกษาเพื่อการอนุรักษ์และพัฒนาสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) โดย ผศ.กฤษณะพล วัฒนวันยู และคณะ (2) โครงการย่อยที่ 2 การศึกษารูปแบบการบริหารจัดการด้านการลงทุน และความเป็นไปได้ทางการเงินเพื่อรองรับการอนุรักษ์และพัฒนาสภาพแวดล้อมทางกายภาพพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) โดย ดร.ธีรภาพ พักทอง และคณะ และ (3) โครงการย่อยที่ 3 การศึกษาระบบโลจิสติกส์เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) โดย ดร.บุญทรัพย์ พานิชการ และคณะ



สถานีต่อไปหัวลำโพง...สร้างการรับรู้ ระดมความคิด สู่การอนุรักษ์การพัฒนา

การสร้างการรับรู้ของภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เป็นองค์ประกอบสำคัญของการอนุรักษ์และพัฒนาสถานีรถไฟหัวลำโพงอย่างมีส่วนร่วม เนื่องจากสถานีรถไฟหัวลำโพงเป็นพื้นที่สำคัญที่มีความเกี่ยวข้องกับคนไทยทั่วประเทศ โดยโครงการวิจัยนี้ ได้จัดกิจกรรมเพื่อสร้างการรับรู้ของภาคส่วนที่เกี่ยวข้องผ่านเทคนิคการสื่อสาร 2 ทาง (2 Ways Communication) บนแพลตฟอร์ม 2 ลักษณะ ทั้งในระบบออฟไลน์และสื่อสังคมออนไลน์ รวมถึงการสื่อสารสองทางแบบ Mass Interpersonal เพื่อให้ครอบคลุมคนในสังคมวงกว้าง ตลอดจนรับฟังความคิดเห็นและสร้างความตระหนักรู้แก่ทุกภาคส่วนอย่างรอบด้าน ดังต่อไปนี้

การสร้างการรับรู้เกี่ยวกับการอนุรักษ์และพัฒนาสถานีรถไฟหัวลำโพงอย่างมีส่วนร่วม ผ่านช่องทางการสื่อสารต่าง ๆ



ที่มา: โครงการวิจัย "การศึกษาเพื่อวางกรอบในการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)" โดย ผศ. ดร.เฟื่องอรุณ ปริดีติติก และคณะ ปี พ.ศ. 2564 สนับสนุนทุนวิจัยโดย แผนงานท่องเที่ยวและเศรษฐกิจสร้างสรรค์ หน่วยบริหารและจัดการทุนด้านการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (บพข.)

ในขณะเดียวกัน ได้มีการรวบรวมความคิดเห็นผ่านการสัมภาษณ์เชิงลึกจากกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (กลุ่มคนที่อยู่อาศัยบริเวณพื้นที่กลุ่มบุคลากรองค์กรสถานีรถไฟกรุงเทพ กลุ่มองค์กรภาครัฐ กลุ่มองค์กร ภาคธุรกิจ เอกชน กลุ่มผู้ใช้บริการ กลุ่มนักวิชาการ ผู้ทรงคุณวุฒิ กลุ่มประชาสังคม ภาคการศึกษา) สามารถวิเคราะห์ **จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis)** เกี่ยวกับ **แนวทางการพัฒนาพื้นที่ของสถานีรถไฟหัวลำโพงในอนาคต** (ธีรภาพ พัททอง และคณะ, 2564) โดยพบว่า ทุกภาคส่วนเห็นพ้องกันถึงจุดแข็งและโอกาสของสถานีรถไฟหัวลำโพงที่ควรค่าแก่การอนุรักษ์และพัฒนา ไม่ว่าจะเป็น สถานที่ตั้งที่ตั้งอยู่บนพื้นที่ที่เต็มไปด้วยคุณค่าด้านประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม เศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนการเป็นศูนย์กลางของการเดินทางกับระบบอื่นในอันที่จะส่งผ่านผู้คนไปสู่พื้นที่รอบข้างได้อย่างสะดวก จึงทำให้มีโอกาสสูงในการพัฒนาพื้นที่ให้สามารถเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ ควบคู่ไปกับการอนุรักษ์สำหรับประชาชนคนไทยทั่วประเทศ



ร่างสรรค หัวลำโพง: ใช้พื้นที่เพื่อวันข้างหน้า

ปัจจุบัน มรดกวัฒนธรรมของประเทศไทยได้ถูกหยิบยกมาเป็นทรัพยากรการท่องเที่ยวที่สำคัญ ทั้งตัวโบราณสถาน และบริเวณโดยรอบและย่านชุมชน รวมถึงสถาปัตยกรรม ย่านเก่า และเมืองเก่า เพื่อรองรับการท่องเที่ยว หรือเป็นพื้นที่สร้างสรรค์ของคนรุ่นใหม่ ดังนั้น การอนุรักษ์และพัฒนาสถานีรถไฟหัวลำโพงจะคำนึงถึงพื้นที่โดยรอบในเขตสถานีรถไฟด้วย เพื่อการสงวนรักษา ดูแล ปกป้องและปรับปรุงให้ยังคงเอกลักษณ์เฉพาะ สะท้อนถึงนัยสำคัญ (Significance) รวมถึงเปิดโอกาสให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสู่การพัฒนาที่ยั่งยืนอย่างเหมาะสมทั้งทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม และเป็นการดำเนินงานด้วยการรับฟังความเห็นจากสาธารณะ (เพ็ญอรุณ ปรีดีดิกล และคณะ, 2564)

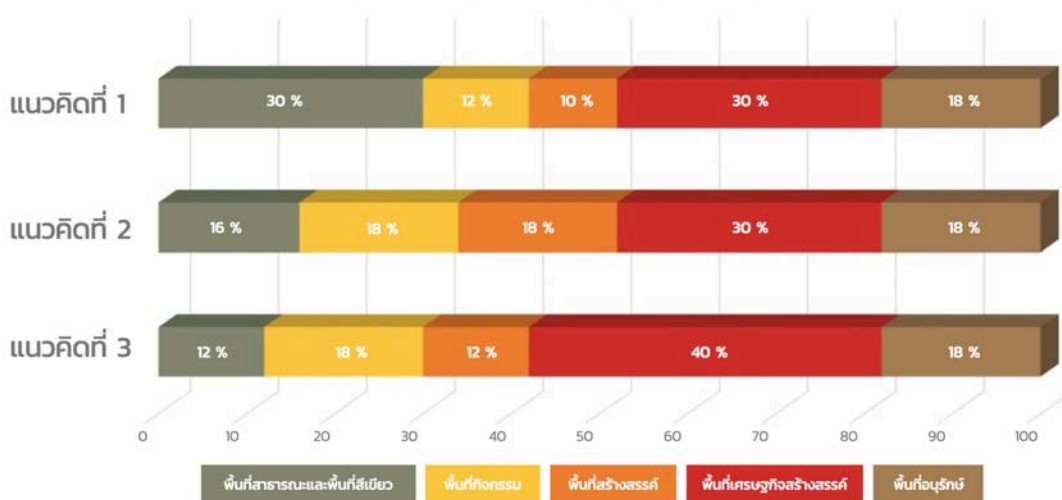
ทั้งนี้ จากการศึกษาที่เน้นการรับฟังความเห็นจากทุกภาคส่วน นอกจากจะได้มาซึ่งทางเลือกในการอนุรักษ์และพัฒนาที่หลากหลายแล้ว ยังมีส่วนในการคัดสรรทางเลือกที่ภาคส่วนต่าง ๆ เห็นพ้องถึงความเหมาะสมด้วย โดยการใช้ **งานและประโยชน์ใช้สอยของพื้นที่และอาคารต่าง ๆ ในสถานีรถไฟหัวลำโพง** จำนวน 121 ไร่ ที่ได้รับคัดเลือกมาจำนวน 3 แนวคิด ซึ่งแต่ละรูปแบบมีการผสมผสานการแบ่งพื้นที่เพื่อการใช้ประโยชน์อย่างมีส่วนร่วมในสัดส่วนที่แตกต่างกัน รวมทั้งมีระยะเวลาการคืนทุนที่แตกต่างกัน โดยอยู่ระหว่างช่วง 6-15 ปี ดังนี้

แนวคิดที่ 1 เน้นการพัฒนาเชิงอนุรักษ์: แบ่งสัดส่วนการใช้พื้นที่ออกเป็น พื้นที่สาธารณะและพื้นที่สีเขียว (สีเขียว) ร้อยละ 30 พื้นที่กิจกรรม (สีเหลือง) ร้อยละ 12 พื้นที่สร้างสรรค์ (สีส้ม) ร้อยละ 10 พื้นที่เศรษฐกิจสร้างสรรค์ (สีแดง) ร้อยละ 30 และพื้นที่อนุรักษ์ (สีน้ำตาล) ร้อยละ 18

แนวคิดที่ 2 เน้นการพัฒนาอย่างสมดุลระหว่างเชิงอนุรักษ์และเชิงธุรกิจ: แบ่งสัดส่วนการใช้พื้นที่ออกเป็น พื้นที่สาธารณะและพื้นที่สีเขียว (สีเขียว) ร้อยละ 16 พื้นที่กิจกรรม (สีเหลือง) ร้อยละ 18 พื้นที่สร้างสรรค์ (สีส้ม) ร้อยละ 18 พื้นที่เศรษฐกิจสร้างสรรค์ (สีแดง) ร้อยละ 30 และพื้นที่อนุรักษ์ (สีน้ำตาล) ร้อยละ 18

แนวคิดที่ 3 เน้นพัฒนาเชิงธุรกิจ: แบ่งสัดส่วนการใช้พื้นที่ออกเป็น พื้นที่สาธารณะและพื้นที่สีเขียว (สีเขียว) ร้อยละ 12 พื้นที่กิจกรรม (สีเหลือง) ร้อยละ 18 พื้นที่สร้างสรรค์ (สีส้ม) ร้อยละ 12 พื้นที่เศรษฐกิจสร้างสรรค์ (สีแดง) ร้อยละ 40 และพื้นที่อนุรักษ์ (สีน้ำตาล) ร้อยละ 18

สัดส่วนการแบ่งพื้นที่ของแนวคิด



ที่มา: โครงการวิจัย "การศึกษาเพื่อวางกรอบในการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)" โดย ผศ. ดร.เพ็ญอรุณ ปรีดีดิกล และคณะ ปี พ.ศ. 2564
สนับสนุนทุนวิจัยโดย แผนงานท่องเที่ยวและเศรษฐกิจสร้างสรรค์ หน่วยบริหารและจัดการทุนด้านการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (บพข.)



สสรสร้าง ต้นแบบเมืองสร้างสสร

แนวทางการพัฒนาเมืองและพื้นที่อย่างสร้างสรรค์สามารถทำได้หลายรูปแบบ ขึ้นอยู่กับเป้าหมายของประเทศ และความพร้อมของเมือง ความต้องการของประชาชนในชุมชน โดยจะต้องมีการศึกษาอย่างรอบด้าน ใช้องค์ความรู้หลายสาขาวิชาตามหลักสหวิทยาการ (Interdisciplinary) และที่สำคัญที่สุดคือการพัฒนาเมืองต้องควบคู่ไปกับการอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมดั้งเดิมที่ดงาม รวมถึงสร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชน ให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี ทั้งนี้ จากการศึกษา พบว่า แนวทางการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟหัวลำโพงสอดคล้องตามหลักการพัฒนาพื้นที่อย่างสร้างสรรค์ โดยเป็นการผสมผสาน ระหว่าง 3 แนวคิด ได้แก่ แนวคิดเมืองปรับตัว (Resilient City) แนวคิดเมืองสร้างสรรค์ (Creative City) และแนวคิดเมืองฉลาด (Smart Growth City)

ด้วยสถานีรถไฟหัวลำโพงตั้งอยู่ใจกลางเมือง เป็นศูนย์กลางทางคมนาคมและเศรษฐกิจ ดังนั้น พื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟหัวลำโพงควรถูกพัฒนาด้วย เริ่มจากการพัฒนาย่านชุมชนที่โดยรอบ และกระจายสู่การพัฒนาเป็นเครือข่าย คือ สร้างเครือข่ายสถานีย่อยโดยรอบ หรือสถานีในพื้นที่ต่างจังหวัด รวมถึงสร้างเส้นทางการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ในพื้นที่สำคัญต่าง ๆ เช่น ย่านตลาดน้อย ย่านยศเส ย่านมหานาค ย่านนางเลิ้ง ย่านเทเวศร์ เป็นต้น สอดคล้องกับ**แนวคิดเมืองปรับตัว (Resilient City)** นอกจากนี้ การส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินของสถานีรถไฟหัวลำโพงแบบผสมผสาน พัฒนาอาคารและกิจกรรมให้หลากหลายในพื้นที่เดียวกัน จัดสรรพื้นที่ให้เกิดการใช้งานที่เหมาะสมที่สุด สอดคล้องกับหลักการวางผังเมืองตาม**แนวคิดเมืองฉลาด (Smart Growth City)** รวมไปถึงการสนับสนุนให้สถานีรถไฟหัวลำโพงเป็นส่วนหนึ่งของวิถีชีวิตของผู้คน เป็นศูนย์การเรียนรู้ และพิพิธภัณฑ์ สอดคล้องกับแนวคิดเมืองสร้างสรรค์ (Creative City) ที่เน้นสร้างสภาพแวดล้อมที่ส่งเสริมการเรียนรู้และการสร้างประสิทธิภาพสำหรับประชาชนในเมืองให้เกิดแรงบันดาลใจ พร้อมรับการเปลี่ยนแปลงทางด้านต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ แนวทางการพัฒนาพื้นที่สร้างสรรค์ต้องเกิดจากการ**เห็นคุณค่าของทุกภาคส่วน** ไม่ว่าจะเป็นภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคการศึกษา ภาคประชาสังคม และภาคประชาชน (เฟื่องอรุณ ปรีดีดิกล และคณะ, 2564) เพื่อให้การใช้พื้นที่ตอบโจทย์ประชาชนทุกกลุ่มในสังคมอย่างเท่าเทียม ซึ่งรวมถึงผู้สูงอายุ เด็ก ผู้พิการ ผู้บาดเจ็บ ผู้ที่มีข้อจำกัดด้านร่างกาย สตรีมีครรภ์ ตามหลักการออกแบบภูมิทัศน์เพื่อคนทั้งมวล (Universal Design)

ในมิติของการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ ซึ่งเป็นประเด็นสำคัญที่อยู่ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (ปี 2561-2580) ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ที่ต้องการส่งเสริมการท่องเที่ยวผ่านการสร้างและพัฒนาสินค้าและบริการด้วยภูมิปัญญาท้องถิ่น ความคิดสร้างสรรค์ และทุนทางวัฒนธรรม พร้อมทั้งการสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการพัฒนาธุรกิจการท่องเที่ยว การทำการตลาด และการบริหารจัดการสถานที่ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ วิถีชีวิต และวัฒนธรรม เพื่อให้การท่องเที่ยวไทยมีเรื่องราวที่เป็นเอกลักษณ์ สอดคล้องกับลักษณะเด่นของสถานีรถไฟหัวลำโพง ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีความเชื่อมโยงกับประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม วิถีชุมชน และมีเอกลักษณ์ของสถานที่ โดยนักท่องเที่ยวได้เรียนรู้เพื่อสร้างประสบการณ์ตรงร่วมกับเจ้าของวัฒนธรรมและมีโอกาสได้ใช้ชีวิตร่วมกันกับเจ้าของสถานที่ โดยจากการศึกษานี้ยังได้สร้างต้นแบบแนวทางการพัฒนาให้**สถานีรถไฟหัวลำโพงเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ สามารถเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ วัฒนธรรม สังคม และการท่องเที่ยวได้** ผ่านการจัดทำเส้นทางการท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงจากสถานีรถไฟหัวลำโพงไปสู่แหล่งท่องเที่ยวในบริเวณใกล้เคียง 4 เส้นทาง (หัวลำโพง – ถนนเจริญกรุง หัวลำโพง – ชุมชนวัดดวงแข และชุมชนตรอกสลักหิน หัวลำโพง – เขียวราช หัวลำโพง – ตลาดน้อย) ภายใต้แนวคิด “จากคุณค่าสู่ศูนย์กลางการท่องเที่ยววัฒนธรรมสร้างสรรค์” ในรูปแบบการท่องเที่ยวเสมือน (Virtual Tour) ซึ่งนำเสนอผ่านข้อมูล ภาพ คลิปวิดีโอ และภาพถ่ายแบบ 360 องศา จาก Google Street View เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างสร้างสรรค์ด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม โดยผู้สนใจสามารถเข้าถึงข้อมูลได้ที่เว็บไซต์ Hua Lamphong Virtual Tour (<https://hlpvirtualtour.com/>)

ผังนิทรรศการออนไลน์



ที่มา: โครงการวิจัย “การศึกษาเพื่อวางกรอบในการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)” โดย ผศ. ดร.เฟื่องอรุณ ปรีดีดิกล และคณะ สนับสนุนทุนวิจัยโดย แผนงานท่องเที่ยวและเศรษฐกิจสร้างสรรค์ หน่วยบริหารและจัดการทุนด้านการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (บพข.)



เส้นทางที่ 1 หัวลำโพง – ถนนเจริญกรุง
สถานีรถไฟกับถนนสายแรกในกรุงเทพ
(จำนวน 10 จุด)

เส้นทางที่ 2 หัวลำโพง – ชุมชนวัดดวงแข
และชุมชนตรอกสลักหิน
ย่านชุมชนการค้าและอยู่อาศัยคู่กับหัวลำโพง
(จำนวน 6 จุด)



เส้นทางที่ 3 หัวลำโพง – เยาวราช
การขนส่งระบบรางกับ China Town
ที่ใหญ่ที่สุดในโลก (จำนวน 9 จุด)

เส้นทางที่ 4 หัวลำโพง – ตลาดน้อย
ย่านอยู่อาศัยและการค้าปลีกเก๋
ย่าน ฮิป-ชิค-คูล (จำนวน 10 จุด)



ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

ข้อเสนอแนะเชิงการบริหารจัดการโครงการ (ระดับโครงการ)

1. การร่วมทุน

การรถไฟแห่งประเทศไทยอาจใช้รูปแบบการร่วมทุนหลายรูปแบบผสมผสานกันตามลักษณะการใช้ประโยชน์ของอาคารและพื้นที่ เช่น การร่วมทุนกับหน่วยงานภาครัฐ การร่วมทุนกับองค์กรมหาชน และการร่วมทุนกับองค์กรภาคเอกชน โดยอาจใช้หลายรูปแบบไปพร้อม ๆ กันได้ รูปแบบการร่วมทุนดังเช่น

(1) รัฐบาล/องค์กรมหาชน สามารถดำเนินการได้ในส่วนพื้นที่เป็นพิพิธภัณฑ์ แหล่งเรียนรู้ พื้นที่สีเขียว กิจกรรมเชิงสร้างสรรค์ และกิจกรรมเศรษฐกิจสร้างสรรค์ หน่วยงานภาครัฐและองค์กรมหาชนที่มีศักยภาพในการร่วมทุน ได้แก่ สำนักงานบริหารและพัฒนาองค์ความรู้ (องค์การมหาชน) หรือ OKMD สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจสร้างสรรค์ (องค์การมหาชน) หรือ CEA และสำนักวัฒนธรรม กีฬา และการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร

(2) รัฐบาลเอกชน การร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnership: PPP) ซึ่งอาจเป็นภาคเอกชนทั้งในประเทศและต่างประเทศ สามารถดำเนินการได้ในส่วนพื้นที่เชิงพาณิชย์ ภายใต้เงื่อนไขการจัดสรรผลประโยชน์ เช่น กำไรจากการประกอบการ ประโยชน์ต่อชุมชน และประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบสถานีรถไฟหัวลำโพง และครอบครัวหรือสมาชิกของบุคลากรการรถไฟแห่งประเทศไทย รวมถึงการร่วมรับความเสี่ยง

2. การบริหารจัดการ

การบริหารจัดการคำนึงถึงประสิทธิภาพและประสิทธิผล ความคุ้มค่า ทั้งในเชิงมูลค่าและคุณค่า ภายใต้แนวคิดนวัตกรรมภาครัฐ นวัตกรรมบริการ (Service Innovation) และนวัตกรรมการส่งมอบบริการ (Service Delivery Innovation) โดยอาจตั้งคณะกรรมการบริหารสถานีรถไฟหัวลำโพงดำเนินการเป็นกรณีเฉพาะ

3. ด้านกฎ ระเบียบ

ทบทวนกฎ ระเบียบ และเพิ่มกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่หรือการใช้ประโยชน์พื้นที่ เช่น การตราบัญญัติการพัฒนาสถานีรถไฟหัวลำโพง เพื่อเป็นแนวทางการพัฒนาหัวลำโพงในระยะยาว โดยใช้ข้อมูลจากแผนพัฒนาสถานีหัวลำโพงที่มีอยู่เป็นแนวทางในการกำหนดแผนพัฒนา และการทำแผนพัฒนาหัวลำโพงแบบมีส่วนร่วมจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้องซึ่งเชื่อมโยงกับแผนพัฒนาประเทศ เช่น นโยบายเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว (Bio-Circular-Green Economy: BCG)

ข้อเสนอแนะเชิงโลจิสติกส์และเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว (Bio-Circular-Green Economy: BCG) (ระดับชาติ)

1. ยกระดับเป็นสถานที่สำคัญระดับชาติ

ยกระดับสถานีรถไฟหัวลำโพงเป็นสถานที่สำคัญระดับโลกทางประวัติศาสตร์การพัฒนาประเทศไทย ให้เป็นแหล่งเรียนรู้และศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงมรดกทางวัฒนธรรมที่มีชีวิต

2. ยกระดับเป็นจุดเชื่อมโยงการสัญจรแบบครบวงจร

การกำหนดสถานีรถไฟหัวลำโพงเป็นศูนย์กลางการคมนาคมในเขตเมือง และศูนย์กลางด้านการท่องเที่ยวเชิงมรดกวัฒนธรรม ศูนย์กลางประวัติศาสตร์ที่เชื่อมโยงกับย่านต่าง ๆ ทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ

3. ยกระดับเป็นพื้นที่ต้นแบบการพัฒนาที่ยั่งยืน

พัฒนาให้เป็นพื้นที่สีเขียวทั้งแนวนอน (Horizontal Green Space) และแนวตั้ง (Vertical Green Space) ในอาคาร รอบอาคาร และพื้นที่โดยรอบ นอกจากนี้ ยังสามารถพัฒนาเป็นพื้นที่ใช้พลังงานทางเลือก (Alternative Energy) ในการประกอบการ เช่น การใช้พลังงานแสงอาทิตย์ในการผลิตไฟฟ้าใช้ รวมถึงการเป็นพื้นที่ที่ตอบสนองความต้องการของคนในสังคมทุกกลุ่ม เช่น ผู้พิการ เชื่อมโยงกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs)

ข้อเสนอแนะเชิงการรับรู้ในระดับสากล (ระดับสากล)

1. ยกระดับเป็นสถานที่สำคัญระดับสากล

(1) ยกระดับให้เป็นที่ยอมรับระดับสากล เช่น การจัดประกวดแบบในระดับนานาชาติการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟหัวลำโพง เพื่อเป็นเครื่องมือสื่อสารคุณค่าของมรดกวัฒนธรรมไทยสู่สังคมวงกว้างในระดับสากล โดยสามารถใช้ผลจากงานวิจัยนี้เป็นกรอบในการประกวดแบบหน่วยงานที่มีศักยภาพในการร่วมดำเนินงาน เช่น สมาคมสถาปนิกสยามในพระบรมราชูปถัมภ์ และสถาบันอุดมศึกษา

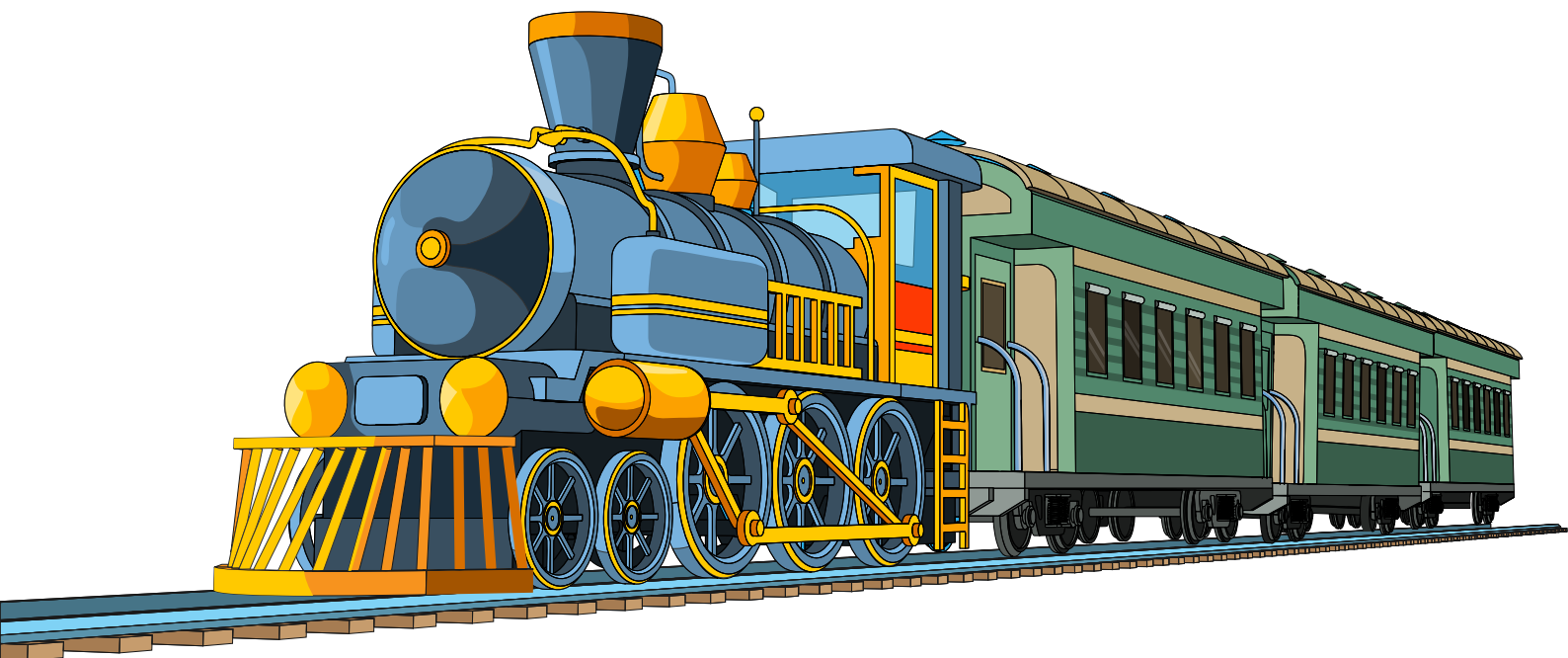
(2) ยกระดับขึ้นเป็นสถานที่สำคัญระดับโลก เช่น การขอขึ้นทะเบียนแหล่งมรดกโลก World Heritage Site และการขอรับพิจารณารางวัลจาก UNESCO Asia-Pacific Awards ด้านการอนุรักษ์มรดกวัฒนธรรม อย่างไรก็ตาม จะต้องมีการศึกษาผลดีผลเสียของการยื่นขอขึ้นทะเบียนและขอรับรางวัลต่าง ๆ อย่างรอบคอบ หน่วยงานที่มีศักยภาพในการร่วมดำเนินงาน เช่น กรมศิลปากร กระทรวงวัฒนธรรม

2. ยกระดับเป็นพื้นที่ต้นแบบการพัฒนาที่ยั่งยืน

พัฒนาให้เป็นพื้นที่สีเขียวทั้งแนวนอน (Horizontal Green Space) และแนวตั้ง (Vertical Green Space) ในอาคาร รอบอาคาร และพื้นที่โดยรอบ ในส่วนของพื้นที่โดยรอบ สามารถพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียวระดับโลก เช่น World Tree Trust รวมถึง พัฒนาเป็นพื้นที่ใช้พลังงานทางเลือก (Alternative Energy) ในการประกอบการ เช่น การใช้พลังงานแสงอาทิตย์ในการผลิตไฟฟ้าใช้ การเป็นพื้นที่ที่ตอบสนองความต้องการของคนในสังคมทุกกลุ่ม เช่น ผู้พิการ เชื่อมโยงกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) ซึ่งสามารถเป็นพื้นที่แสดงสิ่งสำคัญของประเทศไทย (Showcase)

เอกสารอ้างอิง

- กฤษฎณะพล วัฒนวันยู และคณะ. (2564). การศึกษาเพื่อการอนุรักษ์และพัฒนาสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง). หน่วยงานบริหารและจัดการทุนด้านการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (บพข.)
- ธีรภาพ พัททอง และคณะ. (2564). การศึกษารูปแบบการบริหารจัดการด้านการลงทุน และความเป็นไปได้ทางการเงินเพื่อรองรับการอนุรักษ์และพัฒนาสภาพแวดล้อมทางกายภาพพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง). หน่วยงานบริหารและจัดการทุนด้านการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (บพข.)
- ธิป ศรีสกุลไชยรัก และคณะ. (2563). การศึกษาคุณค่าเชิงอัตลักษณ์และความต้องการทางสังคมเบื้องต้น ในการอนุรักษ์พัฒนาสถานีรถไฟหัวลำโพง. รายงานการวิจัย, สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)
- บุญทรัพย์ พานิชการ และคณะ. (2564). การศึกษาระบบโลจิสติกส์เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง). หน่วยงานบริหารและจัดการทุนด้านการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (บพข.)
- เฟื่องอรุณ บริติติลล และคณะ. (2564). การศึกษาเพื่อวางกรอบในการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง). หน่วยงานบริหารและจัดการทุนด้านการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (บพข.)
- เฟื่องอรุณ บริติติลล. (2564). Hua Lamphong: 4 เส้นทาง เที่ยวนอกราง แบบ Virtual Tour ถ้าพร้อมแล้ว ไปกันเลย. สืบค้นจาก <https://hlpvirtualtour.com/>





สถานที่ติดต่อ

ชุดขับเคลื่อนและผลักดันงานวิจัยกลุ่มการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจสร้างสรรค์ บพข.

สำนักประสานงานการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจสร้างสรรค์

หน่วยบริหารและจัดการทุนด้านการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (บพข.)

อาคาร SM Tower ชั้น 33 เลขที่ 979-112 ถนนพหลโยธิน แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ 02-126-6880 อีเมล bcginaction.tourism@gmail.com