

แนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน กรณีศึกษาสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)

A Guideline for Transit Oriented Development:

A Case Study of the Bangkok Railway Station (Hua Lamphong)

ทิรภาพ ฟักทอง* พิชิตรา ประภัสสรณู* ปิยะวงค์ ปัญจะเทวคุปต์* อติญา วงษ์วาท**

กระจ่างศรี ศรีกระจ่าง ณสมทรัพย์* และ จีรายุ ขอเชิญกลาง*

Tiraphap Fakhong*, Pichitra Prapassornmanu*, Piyawong Punjataewakupt*,
Atiya Wongwat**, Krajangsri Srikrajang Phasomsap* and Jeerayu khowchernklang*

Received : August 30, 2021

Revised : April 5, 2022

Accepted : April 7, 2022

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีจุดประสงค์เพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน กรณีศึกษาสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) โดยใช้วิธีการเก็บข้อมูลจากการศึกษาเอกสาร งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และการสัมภาษณ์เชิงลึก ผู้มีส่วนได้เสีย ตามแนวคิดการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development: TOD) กรณีศึกษาสถานีรถไฟ 9 แห่ง จาก 6 ประเทศ ผลการศึกษา พบว่า กรณีศึกษาสถานีรถไฟในต่างประเทศ แบ่งพื้นที่เป็น 5 กลุ่มได้แก่ พื้นที่สาธารณะ พื้นที่สำหรับทำงาน พื้นที่การค้าปลีก พื้นที่สำหรับที่อยู่อาศัย และพื้นที่สีเขียว อนึ่ง แนวทางการพัฒนาพื้นที่ที่เก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก การร่วมจัดกิจกรรมสื่อสารสาธารณะ และการร่วมจัดเวทีสาธารณะ สามารถระบุรูปแบบการจัดสรรพื้นที่ออกเป็น 8 ประเภท คือศูนย์การค้า พื้นที่กิจกรรมสร้างสรรค์ โครงการมิกซ์ยูส พิพริภังค์ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ย่านสร้างสรรค์ สวนสร้างสรรค์ โรงแรมและที่พัก มีความใกล้เคียงกับกรณีศึกษาในต่างประเทศ อีกทั้งยังพบว่าแนวทางการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ควรจะมีความเชื่อมโยงกันใน 8 มิติได้แก่ มิติที่ 1 ควรสร้างทางเท้าเชื่อมต่อพื้นที่ภายในและภายนอกสถานี มิติที่ 2 เตรียมพื้นที่จอดจักรยานและเส้นทางจักรยาน มิติที่ 3 สร้างการเชื่อมต่อระหว่างย่านใกล้เคียง พัฒนาพื้นที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อของนักท่องเที่ยวและศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ มิติที่ 4 ทำให้สถานีกลายเป็นจุดเชื่อมโยง ในลักษณะเี่ยงมุมเข้าถึงได้สะดวกจากทุกพื้นที่ มิติที่ 5 จัดสรรพื้นที่เป็นแหล่งการเรียนรู้ที่เหมาะสมกับกลุ่มคนที่หลากหลาย มิติที่ 6 กระตุ้นให้เกิดความภาคภูมิใจแก่คนในชุมชนและคนกรุงเทพฯ พัฒนาให้กลายเป็นย่านสร้างสรรค์ และเกิดธุรกิจเชิงวัฒนธรรม มิติที่ 7 ผลักดันให้เกิดพื้นที่สีเขียวของกรุงเทพฯ และมิติที่ 8 ลดพื้นที่ถนนสำหรับการใช้รถยนต์และพื้นที่จอดรถ นอกจากนี้ สิ่งที่มีคุณค่าสำคัญที่สุดในพื้นที่ที่ต้องอนุรักษ์ควบคู่ไปกับการพัฒนาประกอบด้วย 1) ประวัติศาสตร์ 2) ความงามทางสถาปัตยกรรม 3) การขนส่งสาธารณะ 4) พื้นที่สาธารณะ และ 5) จิตใจ

* คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ปทุมธานี 12121

** โรงเรียนสาธิตจุฬามหาวิทยาลัย ฝ่ายมัธยม คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กรุงเทพมหานคร 10330

* Faculty of Economics, Thammasat University (Rangsit Campus) Prathumthani, Thailand, 12121

** Chulalongkorn University Demonstration Secondary School, Faculty of Education, Chulalongkorn University, Bangkok, Thailand, 10330

Corresponding author E-mail : tiraphap@econ.tu.ac.th , Atiya.w@chula.ac.th

Abstract

This research presents a guideline for Transit-Oriented Development (TOD) for the Bangkok Railway Station (Hua Lamphong). This paper collects data from various related documents, research and in-depth interviews from stakeholders of the Bangkok Railway Station. This paper selects the nine cases of railway station area development from six countries. Several key results emerge. First, the literature review shows that the area zoning of the selected cases was zoned into five areas; 1) public space, 2) working space, 3) retail area, 4) residential area, and 5) green space. Next, based on the in-depth interviews of stakeholder representatives, public communication activities, and public forums, the functionalities of the zoned area could be framed into these eight categories; Community Mall, Creative Space, Mixed-use, Museum, Multimodal Transportation, Creative District, Park/Creative Park, and Hotel/Resident. Third, the area development should be done concerning the eight dimensions of the TOD framework. Dimension 1: Walking - a corridor that connects inside and outside the station areas should be built. Dimension 2: Cycling - bicycle parking areas and cycle paths should be provided. Dimension 3: Connection - joints among the nearby areas to be a hub for tourists and promote historical tourism at the same time should be created. Dimension 4: Transit - a “Spider-Webs” transit for easier accessibility should be designed. Dimension 5: Mix - learning areas for all ages and creative mixed-use areas should be provided. Dimension 6: Densify - community pride among the locals and Bangkokians and develops creative area to promote the cultural business should be built. Dimension 7: Compact - the green space in Bangkok should be encouraged. Dimension 8: Shift – the land occupied by motor vehicles is minimised. Last, the study emphasises that five essential values should be concerned when developing the project. They are 1) historical value, 2) architectural value, 3) public transport value, 4) public space value, and 5) spiritual value.

คำสำคัญ: การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) การใช้งานพื้นที่ มรดกรถไฟ

Keywords: Transit-Oriented Development, Bangkok Railway Station (Hua Lamphong), Area functionality, Railway heritage

บทนำ

แนวคิดในการพัฒนาพื้นที่โดยใช้โครงข่ายเส้นทางขนส่งมวลชน เช่น รถไฟ รถไฟฟ้า หรือที่เรียกว่า การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน หรือ Transit-Oriented Development (TOD) นับว่าเป็นการกำหนดรูปแบบใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบสถานี อันประกอบไปด้วยที่พักอาศัย อาคารสำนักงาน ร้านค้าหรือย่านการค้า รูปแบบพื้นที่ใช้สอยในเชิงศิลปวัฒนธรรม เสริมสร้างความรู้ สวนสาธารณะ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เพื่อเอื้อประโยชน์ให้ผู้อยู่อาศัยและคนในชุมชนสัญจรไปมาได้สะดวก สามารถใช้ชีวิตได้โดย ไม่ต้องพึ่งรถยนต์ส่วนตัว การพัฒนาพื้นที่ตามแนวคิดนี้มุ่งเน้นให้ผู้มีระดับรายได้แตกต่างกันสามารถเดินทาง อยู่อาศัยหรือมีโอกาสในการอยู่อาศัย รวมถึง

สามารถใช้ประโยชน์พื้นที่ได้อย่างสะดวกสบาย และมีโอกาสเข้าถึงพื้นที่อย่างเท่าเทียมและเหมาะสม มุ่งเน้นการสนับสนุนการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนมากกว่าการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล (Belzer & Poticha, 2009) สอดคล้องกับ Calthorpe (1993) ที่กล่าวว่าแนวคิดดังกล่าวเป็นการพัฒนาพื้นที่รอบๆ สถานีขนส่งมวลชนให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน ในชุมชน ที่มีระยะทางในการเดินทางเข้ามา โดยเฉลี่ย 2,000 ฟุต (ประมาณ 600 เมตร) ให้มีจุดแวะพัก และย่านการค้าหลัก โดยมุ่งสร้างกิจกรรมหลากหลายในพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชนให้เกิดการผสมผสาน เช่น ที่พักอาศัย อาคารพาณิชย์ สำนักงาน พื้นที่เปิดโล่ง และการใช้ประโยชน์สาธารณะประเภทอื่นๆ พร้อมกับ การออกแบบเพื่อรองรับผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชนเป็นหลัก รวมทั้งสภาพแวดล้อมที่ลดการพึ่งพาการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล โดยเอื้อต่อการเดินเท้าและการใช้จักรยานเข้ามาในพื้นที่ (Calthorpe, 1993)

แนวคิดนี้ถูกเสนอขึ้นครั้งแรกในหนังสือ Sustainable communities: A new design synthesis for cities, suburbs, and towns โดย Ryn and Calthorpe (1986) ได้นำเสนอว่าพื้นที่ที่จะพัฒนาในส่วนแรกจะอยู่รอบๆ สถานี ในระยะทางเดินด้วยเท้า 10 นาที หรือ ระยะทาง 600 เมตรจากสถานี จะถูกจัดให้เป็นพื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรมเป็นหลัก ในขณะที่พื้นที่ในส่วนถัดมาแต่ไม่เกิน 1.6 กิโลเมตร นับจากสถานี จะถูกจัดสรรให้เป็นส่วนผสมของพื้นที่เพื่อสาธารณะและเพื่อการพาณิชย์กรรม และการจัดสรรสัดส่วนพื้นที่สำหรับสถานีที่อยู่ในเขตเมืองนั้นจะประกอบไปด้วย พื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรมอยู่ที่ร้อยละ 30-70 พื้นที่สาธารณะและเพื่อการอนุรักษ์อยู่ที่ร้อยละ 5-15 และพื้นที่เพื่อที่อยู่อาศัยที่ร้อยละ 20-60 เป็นแนวทางทั่วไปในการวางแผนเขต TOD และย่านใกล้เคียง ความหนาแน่น รายละเอียด และการออกแบบแตกต่างกันไปตามแต่ละโครงการ ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ เช่น ที่ตั้ง บริบท ความพร้อมใช้งานของทรัพย์สินในการพัฒนาใหม่ การพัฒนาโดยรอบ ฯลฯ

ขณะที่ Institute for Transportation and Development Policy (2017) มีหลักการในการออกแบบ TOD 8 หลักการ คือ 1) Walking ทำให้การเดินเท้าเป็นทางเลือกในการเดินทางที่สะดวกและมีประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มโอกาสในการสัญจรแต่ลดการใช้รถยนต์ โดยจัดพื้นที่ทางเท้าหรือพื้นที่ริมถนนที่ใช้กันได้ดี 2) Cycling สนับสนุนการใช้จักรยาน โดยจัดเตรียมที่จอดและเส้นทางจักรยานที่สะดวกและปลอดภัย เพื่อลดการใช้รถยนต์ 3) Connections สร้างการเชื่อมต่อที่ดีระหว่างชุมชนด้วยระบบขนส่งมวลชน สนับสนุนการใช้จักรยาน การเดิน ขนส่งสาธารณะเพื่อเชื่อมต่อภายในชุมชน โดยตัวสถานีต้องเข้าถึงได้สะดวก เป็นศูนย์กลางของชุมชนโดยรอบ 4) Transit ระบบขนส่งมวลชน พร้อมจุดเชื่อมต่อและจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่สามารถเข้าถึงได้สะดวกจากทุกพื้นที่ 5) Mix สนับสนุนการใช้งานพื้นที่อย่างหลากหลาย โดยใช้ประโยชน์จากพื้นที่ที่มีความหนาแน่นผสมผสานทั้งที่อยู่อาศัย ย่านการค้า สำนักงาน อาคารสาธารณะ พิพิธภัณฑ์ ศูนย์การเรียนรู้ พื้นที่สาธารณะที่ประกอบด้วยลานอเนกประสงค์ และสวนสาธารณะ ใช้แนวคิด ให้พื้นที่โดยรอบเป็นทั้งที่ทำงาน ที่อยู่ ที่จับจ่ายซื้อของ ที่เที่ยว ที่กิน ที่พักผ่อน 6) Densify ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาพื้นที่อย่างหนาแน่น โดยเฉพาะบริเวณโดยรอบสถานี 7) Compact แทรกการพัฒนาสูงในพื้นที่เมืองเดิมแทนการพัฒนาจากพื้นที่ว่างหรือพื้นที่สีเขียว และ 8) Shift ลดพื้นที่ถนนสำหรับการใช้รถยนต์และพื้นที่จอดรถ

อาจกล่าวได้ว่า แนวคิดและทฤษฎีในการพัฒนาเมืองและระบบขนส่งมวลชนและการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชน สร้างประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อมแก่พื้นที่ในหลากหลายมิติ อันได้แก่ ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ ทางสังคม ทางสิ่งแวดล้อม ไปจนถึงการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนตั้งแต่ระดับพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนและระดับภูมิภาค การพัฒนาพื้นที่ให้มีศักยภาพทางเศรษฐกิจและการเดินทาง ส่งผลให้มูลค่าและผลลัพธ์ทางเศรษฐกิจสามารถจัดเก็บได้โดยตรงจากเงินออมของผู้อยู่อาศัยระดับครัวเรือน ระดับภูมิภาค และระดับรัฐ นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดทางเลือกการเดินทางหรือสัญจร ความสามารถในการเข้าถึงและเกิดสุขภาวะที่ดี มูลค่าทางเศรษฐกิจที่เป็น

ประโยชน์ต่อทั้งรัฐบาลท้องถิ่น ผู้ให้บริการระบบโครงสร้างพื้นฐาน นักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ตลอดจนแรงงานในภาคอุตสาหกรรม หรือแม้กระทั่งการเกิดความหลากหลายของแหล่งที่อยู่อาศัยและพาณิชย์กรรม อันก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินในระดับภูมิภาคการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนจึงเป็นกลยุทธ์ในการพัฒนาเมือง อันก่อให้เกิดผลประโยชน์ต่อสังคมอย่างยั่งยืน

สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ถูกใช้เป็นสถานีตั้งต้นของรถไฟสายสำคัญทุกสายของประเทศไทย มาตั้งแต่ปี พ.ศ.2453 นับได้ว่าเป็นสถานที่ที่เป็นมากกว่าสถานีรถไฟ แต่หมายรวมถึงวิถีชีวิตของผู้คนที่ผ่านมาใช้บริการ และผู้คนที่อยู่โดยรอบตั้งแต่อดีตมาจนถึงปัจจุบัน อย่างไรก็ตามในอนาคตอันใกล้ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มีแผนจะย้ายการให้บริการเส้นทางรถไฟเกือบทั้งหมดไปที่สถานีกลางบางซื่อ ภายหลังจากย้ายศูนย์กลางทางรถไฟ ไปอยู่ที่สถานีกลางบางซื่อ จะมีโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน ผ่านเข้ามาในพื้นที่ ทำให้บริเวณนี้กลายเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางที่สำคัญ ในอนาคต ขณะเดียวกันการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตจึงควรอยู่ในฐานะการใช้ประโยชน์ทางสังคมที่สามารถพึ่งพาตนเองได้ทางเศรษฐกิจ เช่น พิพิธภัณฑ์ พื้นที่เรียนรู้ท่องเที่ยวสร้างสรรค์ หรือจุดศูนย์กลางด้านวัฒนธรรมสร้างสรรค์ (Creative Cultural Hub) และมีพื้นที่สาธารณะ อย่างไรก็ตามด้วยข้อจำกัดของพื้นที่ในการรองรับผู้โดยสาร โครงการขนาดใหญ่ รวมทั้งการขยายตัวของเมือง ทำให้ต้องย้ายสถานีรถไฟศูนย์กลางของประเทศไปเป็นสถานีกลางบางซื่อ ซึ่งจะพร้อมใช้งานในปี พ.ศ.2564 สถานีกลางบางซื่อจะเปิดให้บริการพร้อมกับรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-รังสิต ซึ่งจะทำให้สถานีกลางบางซื่อกลายเป็น สถานีที่มีขนาดใหญ่ที่สุดของไทยและอาเซียน ซึ่งนอกจากจะเป็นศูนย์กลางระบบรางของประเทศแล้ว ยังเป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่เชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ ได้ นั่นทำให้สถานีรถไฟกรุงเทพจะถูกลดบทบาทในฐานะศูนย์กลางการเดินทาง แต่นั่นมิได้หมายความว่าคุณค่าด้านอื่นๆ จะลดลง โดยอย่างยิ่ง คุณค่าทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม งานศึกษาเกี่ยวกับสถานีรถไฟกรุงเทพในหลายฉบับ จึงมุ่งค้นหาคุณค่าทางดังกล่าวเพื่อศึกษาหาแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาให้เหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่

จากงานวิจัยเรื่อง การศึกษาคุณค่าเชิงอัตลักษณ์ และความต้องการทางสังคมในการอนุรักษ์พัฒนาสถานีรถไฟหัวลำโพง ของ Srisakulchairak, Ammanee, and Uthaiapatrakoon (2020) ระบุว่า ควรมีการแบ่งพื้นที่ของอาคารเดิมที่ได้รับการอนุรักษ์ และปรับเปลี่ยนการใช้ประโยชน์มีทั้งหมด 5 หลัง ได้แก่ (1) อาคารสถานีรถไฟกรุงเทพ เสนอแนะให้เป็นจุดเปลี่ยนการเดินทางของรถไฟใต้ดิน และรถไฟท่องเที่ยว รวมทั้งพัฒนาให้เป็นพิพิธภัณฑ์รถไฟ และพื้นที่ค้าขาย (2) อาคารซ่อมหัวรถจักรดีเซล เสนอแนะให้เป็นอาคารเพื่อการเรียนรู้วิศวกรรมรถไฟ เชื่อมต่อกับลานคนเมืองทางด้านทิศใต้และทิศตะวันออก (3) อาคารหอสัญญาณ เสนอแนะให้เป็นอาคารสาธารณะ (4) ตึกบัญชาการ เสนอแนะให้เป็นอาคารเชิงพาณิชย์ เช่น พื้นที่สำนักงานให้เช่า หรือ โรงแรม เป็นต้น และ (5) ตึกแดง เสนอแนะให้เป็นอาคารทางการค้าเพื่อสนับสนุนการเกิดเศรษฐกิจสร้างสรรค์สำหรับเยาวชน อนึ่งผลการศึกษาดังกล่าว ได้แสดงถึงความต้องการทางสังคม (Public Concern) ที่มองอนาคตของพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ในฐานะใช้ประโยชน์ทางสังคมที่สามารถพึ่งพาตนเองได้ทางเศรษฐกิจ จะส่งผลให้กรุงเทพฯ และประเทศไทยมีแหล่งท่องเที่ยวและแหล่งเรียนรู้เชิงสร้างสรรค์ ที่สามารถช่วยยกระดับเศรษฐกิจให้กับประเทศได้

แผนการจัดสรรพื้นที่เพื่อพัฒนาและอนุรักษ์พื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพอาจนำเอาเครื่องมือต่างๆ ภายใต้นวัตกรรมการเก็บมูลค่าของที่ดิน (Land Value Capture: LVC) ที่ได้ประโยชน์จากการพัฒนาหรือลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของภาครัฐมาใช้ประโยชน์ในการจัดสรรพื้นที่ ร่วมกับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit-oriented development: TOD) ในแง่ของการให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานในชุมชน เพื่อให้เกิดการกระ

จ่ายผลประโยชน์ (Redistribution) ทางธุรกิจที่เกิดขึ้นไปยังสังคมและชุมชนได้อย่างเต็มที่ อย่างไรก็ตามการเปลี่ยนแปลงของสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตจะส่งผลอย่างยิ่งต่อการพัฒนาเมืองกรุงเทพฯ เพราะส่งผลโดยตรงต่อการปรับเปลี่ยนกิจกรรมของตัวเมืองขึ้นใน การนำแนวคิด TOD มาร่วมเสนอแนะในการพัฒนาพื้นที่สถานีดังกล่าว จึงอาจเป็นหนทางหนึ่งที่สามารถกำหนด ทิศทางการพัฒนาพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม บทความวิจัยฉบับนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน โดยใช้กรณีศึกษาสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)

วิธีการศึกษา

วิธีการศึกษาใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) สามารถแบ่งเป็น 2 ขั้นตอนตามวิธีการเก็บข้อมูลคือ

1) เก็บข้อมูลจากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ตามแนวคิดการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development: TOD) กรณีศึกษาสถานีรถไฟ 9 แห่ง จาก 6 ประเทศ ได้แก่ สถานีรถไฟ Union Station, Washington D.C. สถานีรถไฟ Yonkers Metro-North Railroad บน Hudson Line, New York สถานีรถไฟ Aberdeen, Maryland จาก United States of America สถานีรถไฟ King's Cross, United Kingdom สถานีรถไฟ Berlin, Germany สถานีรถไฟ Tokyo, Japan สถานีรถไฟ Umeda, Japan สถานีรถไฟ Taichung, Taiwan และ สถานีรถไฟ Tsing Yi, Hong Kong

2) เก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญด้วยวิธีการ 2 รูปแบบ คือ 1) การสัมภาษณ์เชิงลึก เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึกที่สามารถสะท้อนความเห็นและอิทธิพลของการเปลี่ยนแปลงบทบาทของสถานีรถไฟกรุงเทพ และ 2) การจัดกิจกรรมสื่อสารสาธารณะ เพื่อสะท้อนแนวคิดและผลกระทบจากการดำเนินการพัฒนา พื้นที่ดังกล่าวสู่ภาคส่วนของสังคมอย่างเป็นวงกว้าง

2.1 การสัมภาษณ์เชิงลึก จากกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 8 กลุ่ม ได้แก่ (1) กลุ่มคนที่อยู่อาศัยบริเวณพื้นที่คือ ชุมชนวัดดวงแขและชุมชนตรอกสลักหิน (2) กลุ่มบุคลากรองค์กรสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) (3) กลุ่มคนที่มาใช้บริการ (4) องค์กรภาครัฐ (5) องค์กรภาคเอกชน/ธุรกิจ (6) นักวิชาการ ผู้ทรงคุณวุฒิ (7) กลุ่มประชาสังคม (8) ภาคการศึกษา จำนวน 27 คน ใช้วิธีการเลือกกรณีศึกษาแบบเจาะจง จากกรณีศึกษาที่สามารถให้ข้อมูลเชิงลึกที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์งานวิจัย อย่างไรก็ตามการศึกษาแบบกรณีศึกษา (Case study) ในงานวิจัยครั้งนี้มีความเหมาะสมตามจุดประสงค์ของงานวิจัย เพราะต้องการวิเคราะห์เจาะลึกเกี่ยวกับสถานการณ์ที่กำลังจะเปลี่ยนแปลงบทบาทของสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) อันจะส่งผลอย่างยิ่งต่อการพัฒนาเมืองกรุงเทพฯ โดยประเด็นคำถาม คือ มุมมองที่มีต่อแนวทางการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพฯ และผลกระทบจากการดำเนินการพัฒนาฯ โครงการ

2.2 การร่วมจัดกิจกรรมสื่อสารสาธารณะ จากผู้ให้ข้อมูล จำนวน 15 คน และเก็บข้อมูลจากการร่วมจัดเวทีสาธารณะ 2 ครั้ง จากผู้ให้ข้อมูล จำนวน 54 คน ใช้วิธีการวิเคราะห์เนื้อหา จากนั้นนำข้อมูลที่ได้ไปประมวล จัดประเภทของข้อมูลและคุณลักษณะ เชื่อมโยงข้อมูล ทำให้เห็นความสัมพันธ์และเกิดเป็นกรอบแนวคิด นำเสนอข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงบรรยาย

ผลการศึกษา

1. ผลการวิเคราะห์การแบ่งสัดส่วนของการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน ใน 6 กรณีศึกษา ซึ่งคัดเลือกกรณีศึกษาจากสถานีรถไฟที่มีบริบทของพื้นที่ใกล้เคียงกับสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) อันมีอาคารอนุรักษ์ตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟและเป็นสถานีที่เป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งและการเดินทางหลักของเมือง สามารถแบ่งสัดส่วนพื้นที่ ออกเป็น 5 กลุ่มพื้นที่ ได้แก่ พื้นที่สาธารณะ พื้นที่สำหรับทำงาน พื้นที่การค้าปลีก พื้นที่สำหรับที่อยู่อาศัย และพื้นที่สีเขียว สามารถสรุปเป็นตารางได้ ดังนี้

ตารางที่ 1 แสดงสัดส่วนการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน ใน 6 กรณีศึกษา

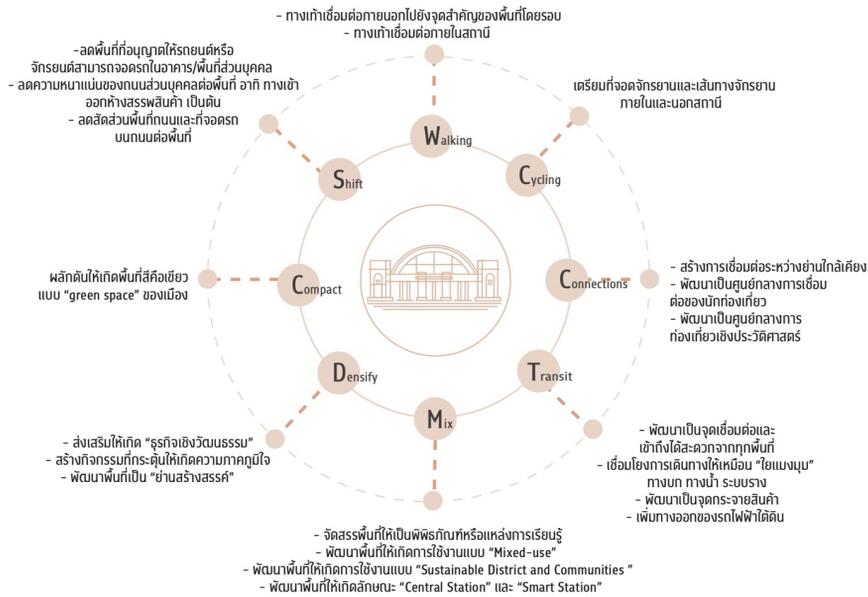
| พื้นที่ | สัดส่วน (ค่าร้อยละ)/ สถานีรถไฟ | | | | | | เฉลี่ย | ค่าต่ำสุด | ค่าสูงสุด |
|---------------------------|--------------------------------|----------|--------------|----------|-------|-----------|--------|-----------|-----------|
| | Yonkers | Aberdeen | King's cross | Tsing Yi | Umeda | Tai-chung | | | |
| พื้นที่สาธารณะ | 10 | 10.53 | 9 | 20 | 20 | 29.41 | 16.49 | 9.00 | 29.41 |
| พื้นที่สำหรับทำงาน | 15 | 15.79 | 56 | 28 | 25 | - | 29.96 | 15.79 | 56.00 |
| พื้นที่การค้าปลีก | 25 | 31.58 | 56 | 11.45 | 15 | 29.41 | 18.91 | 11.00 | 31.58 |
| พื้นที่สำหรับที่อยู่อาศัย | 20 | 42.11 | 24 | 40.55 | 35 | 41.18 | 33.81 | 20.00 | 42.11 |
| พื้นที่สีเขียว | 30 | - | - | - | 5 | - | 17.50 | 5.00 | 30.00 |
| รวม | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | - | - | - |

ที่มา: คณะผู้วิจัย (2564)

จากตารางที่ 1 สรุปได้ว่าการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนตามสัดส่วนพื้นที่สาธารณะ ในค่าเฉลี่ยร้อยละ 16.49 พื้นที่สำหรับทำงานในค่าเฉลี่ยร้อยละ 15.79 พื้นที่สำหรับค้าปลีกในค่าเฉลี่ยร้อยละ 18.91 พื้นที่สำหรับอยู่อาศัย ในค่าเฉลี่ยร้อยละ 33.81 และพื้นที่สีเขียวในค่าเฉลี่ยร้อยละ 17.50 อาจกล่าวได้ว่ากรณีศึกษาในต่างประเทศเน้นความสำคัญของพื้นที่สำหรับที่อยู่อาศัย พื้นที่สำนักงาน และพื้นที่การค้า ตามลำดับ

เมื่อนำข้อมูลมาพิจารณาร่วมกับการวิเคราะห์กรณีศึกษาเพิ่มเติม อีก 3 กรณีศึกษา พบว่า สถานีรถไฟ Union Station สหรัฐอเมริกา เน้นการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีบนพื้นที่กว่า 3 ล้านตารางฟุต หรือ 278,709 ตารางเมตร โดยประมาณ สร้างความสะดวกสบายในการเดินทางเชื่อมต่อพื้นที่ส่วนราชการ เมืองและที่อยู่อาศัย โดยยังคงจุดเด่นของการอนุรักษ์อาคารสถานีที่เป็นสถาปัตยกรรมเก่าแก่ที่สวยงามเอาไว้ด้วย นอกจากนั้นพบกลุ่มธุรกิจในพื้นที่สาธารณะในสถานี King's Cross ในลักษณะโรงเรียน แหล่งวัฒนธรรม โรงแรม และ สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ อนึ่งพื้นที่สำหรับทำงาน พบว่า สถานีรถไฟ Berlin แบ่งพื้นที่แบบผสมผสานระหว่างพื้นที่สำหรับที่อยู่อาศัยและพื้นที่สำหรับทำงานและโรงแรม ในย่านสถานีจำนวน 1.5 ล้านตารางฟุต หรือประมาณ 139,954 ตารางเมตร และพื้นที่โดยดำนเหนือของสถานี หรือ ยุโรปาสิตี (Europa City) มีพื้นที่ 40 เอเคอร์ หรือประมาณ 101 ไร่

สำหรับพื้นที่การค้าปลีก พบในสถานีรถไฟ Tokyo ประเทศญี่ปุ่น ลีกลงไปได้รางรถไฟชินคันเซน สองระดับเชื่อมโยงถูกแบ่งเป็นทางเดินข้ามระหว่างมารุโนอุจิและยาเอสุและย่านการค้าต่างๆ ซึ่งในโครงการ First Avenue ประกอบไปด้วยร้านค้า 102 ร้านและส่วนหนึ่งในสามเป็นร้านขายอาหาร อีกหนึ่งจุดเด่นของการปรับปรุงพื้นที่สถานีรถไฟ Tokyo คือเพื่อการปรับปรุงพัฒนาศูนย์กลางของเมืองให้มีความเหมาะสมกับสถานะทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมของเมือง โดยยึดตามผังและโครงสร้างเดิม เพิ่มความทันสมัยและการเชื่อมโยงไปสู่สถานที่สำคัญต่างๆ โดย



ภาพที่ 2 แสดงแนวทางการพัฒนาพื้นที่โดยรอบของสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)

ที่มา: คณะผู้วิจัย (2564)

จากภาพที่ 2 จะพบว่า แนวการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน กรณีศึกษาสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) มีลักษณะเชื่อมโยงกันทุกมิติ ดังนี้

มิติที่ 1 Walking

1.1) ควรสร้างทางเดินเท้าเชื่อมต่อระหว่างอาคารตามโซนพื้นที่ภายในสถานี ได้แก่ พื้นที่โซนประวัติศาสตร์ พื้นที่ระบบขนส่ง พื้นที่สาธารณะ พื้นที่เชิงพาณิชย์ และพื้นที่เชิงสร้างสรรค์

1.2) ควรสร้างทางเดินเท้าเชื่อมต่อพื้นที่ภายนอกไปยังจุดสำคัญของพื้นที่โดยรอบ เช่น ทางเดินเท้าเชื่อมต่อพื้นที่ย่านโอบีแบ๋ ย่านวงเวียน 22 เป็นต้น ทำให้การเดินเท้าเป็นทางเลือกอันดับหนึ่งในการเดินทางที่สะดวกและมีประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มโอกาสในการสัญจรแต่ละการใช้รถยนต์ โดยจัดพื้นที่ทางเท้าหรือพื้นที่ ริมนถนนที่ใช้งานได้

มิติที่ 2 Cycling

สนับสนุนการใช้จักรยาน โดยจัดเตรียมที่จอดจักรยานและเส้นทางจักรยานที่สะดวกและปลอดภัย ภายในและภายนอกพื้นที่สถานี

มิติที่ 3 Connections

3.1) สร้างการเชื่อมต่อระหว่างย่านของชุมชนโดยรอบ ได้แก่ ย่านเยาวราช ย่านทรงวาด ย่านบางรัก เป็นต้น ด้วยระบบขนส่งมวลชน และเพื่อเชื่อมต่อภายในย่านของชุมชน โดยเน้นให้สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) เป็นศูนย์กลางย่านของชุมชนโดยรอบและสามารถเข้าถึงสถานีได้สะดวก

3.2) พัฒนาพื้นที่ให้เป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อของนักท่องเที่ยว ภายในสถานีต้องมีบริการล่ามแปลภาษา หรือผู้ดูแลนักท่องเที่ยวที่หลากหลายเชื้อชาติ ไม่ว่าจะเป็น จีน อินเดีย เป็นต้น

3.3) พัฒนาพื้นที่เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ ด้วยการสร้างแหล่งเรียนรู้ภายในพื้นที่ และส่งเสริมการเกิดกิจกรรมแบบมหาชน สร้างเรื่องราวความประทับใจจากการท่องเที่ยวระยะยาวจากรถไฟ กิจกรรม

ห้องเทียบขบวนรถไฟ 3 วัน 2 คืน มีบริการที่พักและอาหารแบบครบวงจร เป็นต้น

มิติที่ 4 Transit

- 4.1) พัฒนาพื้นที่เป็นระบบขนส่งมวลชน ที่พร้อมจุดเชื่อมต่อและเข้าถึงได้สะดวกจากทุกพื้นที่
- 4.2) ทำให้เกิดจุดกระจายสินค้า ที่ปลอดภัยและเข้าถึงทุกกลุ่มเป้าหมาย
- 4.3) เพิ่มทางเข้าออกของรถไฟไฟฟ้าใต้ดินให้รอบด้านมากขึ้น
- 4.4) ควรมีการเชื่อมโยงการเดินทางให้เหมือน “ไฮแมงมุม” เชื่อมโยงให้ครบทั้งทางบก ทางน้ำ ระบบรางอื่นๆ เช่น รถไฟฟ้าสายอื่นๆ รถไฟฟ้าความเร็วสูง เป็นต้น

มิติที่ 5 Mix

การใช้งานพื้นที่แบบผสมผสาน ทั้ง 5 พื้นที่ ได้แก่ พื้นที่โซนประวัติศาสตร์ พื้นที่ระบบขนส่ง พื้นที่สาธารณะ พื้นที่เชิงพาณิชย์ และพื้นที่เชิงสร้างสรรค์ เช่น ย่านการค้า สำนักงาน อาคารสาธารณะ พิพิธภัณฑ์ ศูนย์การเรียนรู้ พื้นที่สาธารณะที่ประกอบด้วยลานอเนกประสงค์ และสวนสาธารณะ เป็นต้น

- 5.1) อาจจะจัดสรรพื้นที่ให้เป็นพิพิธภัณฑ์ ด้วยการจัดเครื่องจักรหรือนาฬิกาเก่ามาจัดแสดง
- 5.2) พัฒนาพื้นที่ให้เกิดลักษณะเป็นสถานีกลาง “Central Station” และ สถานีอัจฉริยะ “Smart Station”
อาจพิจารณาเปิดบริการตลอด 24 ชั่วโมง
- 5.3) พัฒนาพื้นที่ให้เกิดการใช้งานแบบผสมผสาน “Mixed-use” ระหว่าง ศูนย์การค้าและพิพิธภัณฑ์
- 5.4) ด้วยพื้นที่ของสถานี มีต้นทุนทางวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ การพัฒนาพื้นที่ให้กลายเป็นแหล่งการเรียนรู้จึงสามารถทำได้เหมาะสมกับกลุ่มคนที่หลากหลาย
- 5.5) เน้นเรื่องความยั่งยืนในการใช้ทรัพยากรภายในสถานี ทำให้เกิดย่านและชุมชนยั่งยืน (Sustainable District and Communities)

มิติที่ 6 Densify ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีอย่างหนาแน่น

- 6.1) สร้างกิจกรรมที่คนอื่นๆ ได้ใช้ประโยชน์ร่วม โดยกระบวนการมีส่วนร่วมของคนในชุมชน ประกอบไปด้วยแผนที่มีรดกวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ และข้อมูลของสิ่งปลูกสร้างเชิงศิลปวัฒนธรรม
- 6.2) ส่งเสริมให้เกิด “ธุรกิจเชิงวัฒนธรรม” ที่สอดคล้องกับวิถีดั้งเดิมอยู่ในรูปแบบที่มีความเหมาะสมและเพิ่มประโยชน์แก่ชุมชนโดยรอบ
- 6.3) พัฒนาพื้นที่เพื่อใช้ในการรวมใจของคนไทย ด้วยการกระตุ้นให้เกิดความภาคภูมิใจในสถาปัตยกรรมของประเทศผ่านการรณรงค์ในลักษณะต่างๆ อาทิ การสร้างจุดถ่ายภาพ เป็นต้น
- 6.4) ส่งเสริมให้เกิดเศรษฐกิจสร้างสรรค์ (Creative Economy) เชื่อมโยงกับฐานความคิดของชุมชน เกิดเป็น “ย่านสร้างสรรค์” เปิดโอกาสให้จัดเทศกาลต่างๆ อาทิ การจัดการพื้นที่ของประเทศญี่ปุ่นที่สร้างเอกลักษณ์ประจำเมือง 47 จังหวัด เป็นต้น

มิติที่ 7 Compact ผลักดันให้เกิดพื้นที่สีเขียว แบบ “Green Space” ของเมือง โดยการสร้างสวนสาธารณะหรือพื้นที่หย่อนใจที่ทุกช่วงวัยสามารถใช้ประโยชน์จากพื้นที่ได้

มิติที่ 8 Shift ลดพื้นที่ถนนสำหรับการใช้รถยนต์และพื้นที่จอดรถ

- 8.1) ลดพื้นที่ที่อนุญาตให้รถยนต์หรือจักรยานยนต์สามารถจอดรถในอาคาร/พื้นที่ส่วนบุคคล
- 8.2) ลดความหนาแน่นของถนนส่วนบุคคลต่อพื้นที่ อาทิ ทางเข้า-ออกห้างสรรพสินค้า เป็นต้น
- 8.3) ลดสัดส่วนพื้นที่ถนนและที่จอดรถบนถนนต่อพื้นที่

ผลการสัมภาษณ์เชิงลึก

สำหรับกระบวนการการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอนุรักษ์และพัฒนาสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ควรมีกระบวนการระดมความคิดเห็นจากกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในลักษณะ (1) การจัดตั้งคณะทำงาน จากคนหลากหลายอาชีพ หลากหลายอายุ (2) การระดมความคิดเห็น จากทั้งนักวิชาการ นายทุน รัฐบาล ผู้เกี่ยวข้อง และผู้คนที่ใช้บริการ และคนในพื้นที่ ทั้งในพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ ชุมชนโดยรอบ และทาง Social Network (3) การจัดกิจกรรมลงพื้นที่ (Walk with The Cloud) (4) การจัดงานเสวนาประวัติศาสตร์เชิงพื้นที่และสถาปัตยกรรม (5) การทำงานวิจัย ผ่านการสัมภาษณ์จากผู้คนในพื้นที่และนอกพื้นที่ที่มีความเกี่ยวข้อง (6) การจัดเวทีรับฟังความคิดเห็น การทำประชาพิจารณ์ หรือ Online Survey ที่เปิดโอกาสให้ประชาชนใน วงกว้างได้เข้ามาแสดงความคิดเห็นมากขึ้น

ความเห็นของกลุ่มผู้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับสิ่งที่เป็นข้อจำกัดในการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ในปัจจุบัน คือ 1) ความทรุดโทรมของอาคาร 2) การขาดความรู้ความเข้าใจในการอนุรักษ์มรดกสถาปัตยกรรมอย่างถูกต้อง 3) การขาดประสิทธิภาพในการบริหารและจัดการพื้นที่ ได้แก่ ความไม่สะอาดของห้องน้ำ ไม่มีความปลอดภัยในการทำงาน การออกแบบและตกแต่งที่ไม่ได้ตอบสนองการใช้งานจริง และวิสัยทัศน์ของผู้บริหารองค์กรและการจัดการที่ไม่โปร่งใส 4) การจัดการเรื่องคนไร้ที่พึ่ง และ 5) ภาพลักษณ์องค์กรที่ล้าหลัง ดังที่ผู้เข้าร่วมกิจกรรมกล่าวว่า

“สิ่งที่เป็นปัญหาที่สุดของสถานีรถไฟกรุงเทพ คือ การจัดการคุณค่าที่ซ่อนอยู่หลังป้ายโฆษณา หลังสายไฟระโยงระยางมากมาย การจัดการด้านพื้นที่ที่ไม่มีการดูแลอย่างทั่วถึง”

“การที่สถานีรถไฟกรุงเทพขาดการจัดการที่มีประสิทธิภาพ ทั้งการดูแลความสะอาด ความเป็นระเบียบ และรักษาสภาพดั้งเดิมของสถานี ปัญหาอีกอย่างคือมันกลับกลายเป็นสัญลักษณ์ของความเก่า/ขาดการพัฒนามานานของระบบรางไทย ทำให้ภาพหลายคนกลับมองมันเป็นแง่ลบ ถ้าอยากจะทำพื้นที่นี้ให้คนทุกเพศทุกวัยอยากเดินทางมาจริงๆ ต้องเปลี่ยนภาพลักษณ์ให้ได้”

อย่างไรก็ตามความเห็นเกี่ยวกับสิ่งที่มีความสำคัญที่สุดในพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) แบ่งได้เป็น 5 ประเด็น คือ 1) คุณค่าด้านประวัติศาสตร์ จากความเป็นมาที่ยาวนานของอาคารและสถาปัตยกรรมต่างๆ 2) คุณค่าด้านความงามทางสถาปัตยกรรม เช่น สถาปัตยกรรมของอาคารโรงผู้โดยสาร อาคารบัญชาการ และชานชาลาดั้งเดิมทั้ง 4 ชานชาลา เป็นต้น 3) คุณค่าด้านการขนส่งสาธารณะ 4) คุณค่าด้านพื้นที่สาธารณะ สำหรับนักท่องเที่ยวและคนทุกกลุ่ม ทุกชนชั้นในสังคม อีกทั้งเป็นที่พบกันระหว่างคนไร้ที่พึ่งและคนชนชั้นกลาง และ 5) คุณค่าด้านจิตใจ ที่เกิดจากเรื่องเล่าที่เกี่ยวข้องระหว่างการเดินทางและผู้คน ทุกชนชั้นในทุกยุคสมัย ตั้งแต่ก่อตั้งสถานีจนถึงปัจจุบัน ดังที่ผู้เข้าร่วมเวทีสาธารณะ ได้กล่าวว่า

“เรื่องราวหรือ brand ของสถานีรถไฟกรุงเทพเป็นสิ่งที่มีความสำคัญที่สุด มันเป็นอาคารที่แค่ความเป็นโดมก็เป็นที่รู้จักในฐานะสถานที่สำคัญในกรุงเทพฯ อยู่แล้ว เป็นพื้นที่ที่ well-known และสถานที่ที่มีเรื่องราวที่น่าสนใจอยู่มากมายที่รอบอกเล่าต่อให้ผู้อื่นได้รู้”

“สถานีตอบสนองการใช้งานรถไฟต่อผู้คน สนองในรูปของพื้นที่ ความงาม และจิตใจ ถ้าไร้ซึ่งความต้องการจากผู้คนการมองไม่เห็นคุณค่าแล้วสถานีย่อมไม่ต่างจากอิฐโอบกบูนเท่านั้น แม้แต่อนุสรณ์ต่างๆ ที่สร้างขึ้นถึงจะไม่มีหน้าที่การใช้งานใดๆ แต่ทำไม่ถึงสำคัญ เพราะมันเป็นสิ่งที่สนองคุณค่าด้านจิตใจของผู้คนได้”

การอภิปรายผล

รูปแบบการจัดสรรพื้นที่ของสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับการวิเคราะห์การพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) กรณีศึกษาสถานีรถไฟ 9 แห่ง จาก 6 ประเทศ พบว่า มีความสอดคล้องกัน ดังนี้ การลงทุนในธุรกิจกลุ่มศูนย์การค้า (Community Mall) ทั้ง 9 แห่ง มีลักษณะการใช้ประโยชน์เชิง

พาณิชย์ (การค้าปลีก) เป็นหลัก สำหรับการลงทุนกลุ่ม Creative Space พบการใช้ประโยชน์ในลักษณะเปิดพื้นที่สำหรับการพักผ่อนหรือทำงาน มีบริการสัญญาณอินเทอร์เน็ต พบการใช้พื้นที่ลักษณะดังกล่าวใน สถานีรถไฟ Taichung ร้อยละ 25 และ สถานีรถไฟ Aberdeen ประมาณร้อยละ 5 ขณะที่พบการใช้พื้นที่ในลักษณะผสมผสาน (Mixed use) ทั้ง 9 สถานี ดังที่ สถานีรถไฟ King's Cross ได้จัดสรรพื้นที่สาธารณะกว่า 26 เอเคอร์หรือประมาณ 65 ไร่ เพื่อใช้งานแบบผสมผสานระหว่าง สำนักงาน ที่อยู่อาศัย โรงแรมหรือเซอร์วิสอพาร์ทเมนท์ ศูนย์การค้า ร้านอาหาร ชุมชน การดูแลสุขภาพ การศึกษา โรงภาพยนตร์ สิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ที่จอดรถ และอื่นๆ (Edwards, 2009) และพบว่า การพัฒนาพื้นที่ย่าน Maritime Square ที่ตั้งอยู่เหนือสถานีรถไฟ Tsing Yi ระหว่างใจกลางเมืองและสนามบินนานาชาติ แห่งใหม่ ของเขตปกครองพิเศษฮ่องกง มีการใช้งานแบบบูรณาการคือ ท่างสรรพสินค้า มีพื้นที่ขยายจากชั้นล่างไปจนถึง ชั้นสาม อาคารเทียบเครื่องบินตั้งอยู่ชั้น 1 มีรางรถไฟและชานชาลาด้านบนและฟังก์ชันเสริมระบบโลจิสติกส์ เช่น ขนส่งสาธารณะ/ทางแยกรถประจำทางและที่จอดรถ ชั้น4 และชั้น5 เป็นที่จอดรถของที่พักอาศัย อยู่ี่สวนลอยฟ้า ส่วนด้าน บนเป็นอาคารที่พักอาศัย (Suzuki, Cervero, & Iuchi, 2013) นอกจากนี้ยังพบว่า การปรับปรุงพื้นที่บริเวณรอบ สถานีรถไฟ Yonkers Metro-North Railroad บน Hudson Line เป็นการพัฒนาแบบผสมผสาน และด้วยพื้นที่ที่มีความคล้ายคลึงกับสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) คือมีส่วนที่ติดริมน้ำ จึงมีการพัฒนาทางเดินเท้าสาธารณะไปยังริม แม่น้ำ Hudson มีการปรับปรุงพื้นที่สำนักงานและพื้นที่ค้าปลีก รวมทั้งอนุสรณ์ 9-11 อุปกรณ์ประกอบถนน (street furniture) ศิลปะสาธารณะ และร้านอาหารชั้นน้ำ (Lejava, 2020)

อย่างไรก็ตาม การลงทุนในธุรกิจกลุ่มพิพิธภัณฑ์ (Museum) ยังไม่ชัดเจนมากนัก พบเพียงการใช้พื้นที่สถานี เป็นจุดเชื่อมต่อเพื่อไปยังพิพิธภัณฑ์หลักของประเทศ ดังที่สถานีรถไฟ Umeda ที่สามารถเดินจากรถไฟฟ้าใต้ดินไปยัง พิพิธภัณฑ์ศิลปะแห่งชาติโอซาก้า และพิพิธภัณฑ์วิทยาศาสตร์โอซาก้า (Osaka Science Museum) ขณะที่กลุ่มการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) พบว่า สามารถเชื่อมต่อการเดินทางได้ทั้งทางบกและ ทางราง นอกจากนั้นในบางสถานียังเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางทางน้ำระหว่างประเทศ อาทิ จากสถานีรถไฟ เมือง Helsingborg ประเทศสวีเดน สามารถต่อเรือข้ามประเทศไปยังเมือง Helsingør ประเทศเดนมาร์กได้ ใช้เวลา ประมาณ 30-45 นาที (skånetrafiken, n.d.) สำหรับกลุ่มพื้นที่เชิงเมืองสร้างสรรค์ (Creative District) พบการปรับปรุง พื้นที่รอบสถานีรถไฟ Umeda ในปีพ.ศ.2556 มีการจัดตั้งศูนย์นวัตกรรมโอซาก้า (Osaka Innovation Hub หรือ OIH) เพื่อส่งเสริมให้นักเทคโนโลยีและนักลงทุนมีพื้นที่ในการระดมความคิด แลกเปลี่ยนความคิดเห็น และสร้างสรรค์ ผลงานออกมา โดยพัฒนาพื้นที่โอซาก้าฝั่งเหนือให้กลายเป็น “อาณาจักรแห่งความรู้” (Knowledge Capital) เป็น พื้นที่ที่เอื้อประสงค์ให้คนที่มีความสนใจและคนที่มีความเชี่ยวชาญที่แตกต่างกันมารวมตัวกันเพื่อสร้างสรรค์ผลงาน ใหม่ๆ และเกิดโอกาสในการจ้างงานใหม่ๆ (NIA, n.d.) นอกจากนั้นสถานีรถไฟ King's Cross ยังมีการจัดกิจกรรม King's Cross Design District เป็นการจัดพื้นที่เพื่อแสดงผลงานสร้างสรรค์ ศิลปะการจัดการ การเสวนาทางศิลปะ (London Design Festival, n.d.) อีกทั้งพบการพัฒนาพื้นที่ตามกลุ่มสวนสร้างสรรค์ (Park/Creative Park) ทั้ง 9 สถานี แต่การพัฒนาพื้นที่ที่โดดเด่นด้านดังกล่าวคือ กรณีของสถานีรถไฟ Taichung เป็นการผสมผสานการพัฒนา พื้นที่โดยรอบของสถานีขนส่งมวลชนโดยมุ่งเน้นการให้บริการขนส่งและยุทธศาสตร์เกษตรในเมืองในการสร้างความ ยั่งยืนของสภาพแวดล้อมในเมือง ได้แบ่งพื้นที่ Greenbelt เป็นพื้นที่ขนาดมากกว่า 1,000 ตารางเมตร พื้นที่เปิดโล่ง และอัตราส่วนพื้นที่สีเขียวสูงกว่าร้อยละ 65 ของการวัดทั้งหมด พืชอาร์เบอร์และไม้พุ่มควรมีสีเขียวมากกว่าร้อยละ 30 อัตราส่วนความครอบคลุมทุ่งหญ้าและหญ้าดอก ควรมีพื้นที่สีเขียวมากกว่าร้อยละ 40 อัตราส่วนเลนรถยนต์และ พื้นที่สีเขียวแยกกับไม้ป้องกันความสูง 90 เซนติเมตร เพื่อเพิ่มความเป็นธรรมชาติ ขนาดการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม สวนสาธารณะสีเขียวกำหนดที่ดินหรือน้ำเป็นโดเมนที่เปิดใช้งาน จัดการบำรุงรักษาการเจริญเติบโตของพืชและระบบ

นิเวศ การจัดสวนการป้องกันภัยพิบัติ และพื้นที่เปิดโล่ง (Hsu, Chao, & Hong, 2020) กลุ่มโรงแรมและที่พัก (Hotel/ Resident) พบการแบ่งสัดส่วนการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟ King's Cross ประมาณ 67 เอเคอร์หรือ 8 ล้านตารางฟุต หรือประมาณ 169 ไร่ โดยแบ่งเป็น อาคารใหม่จำนวน 50 อาคาร ที่อยู่อาศัยจำนวน 2,000 หลังคาเรือน ถนนใหม่ จำนวน 20 เส้น จัตุรัสใหม่จำนวน 10 แห่ง แสดงสัดส่วนพื้นที่การใช้งาน เช่น สำนักงาน ที่อยู่อาศัย โรงแรมหรือเซอร์วิส อพาร์ทเมนท์ ศูนย์การค้า ร้านอาหาร ชุมชน การดูแลสุขภาพ การศึกษา โรงภาพยนตร์ สิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ที่จอดรถ และอื่นๆ เป็นต้น (Edwards, 2009) และจากรายงานของ Foreign & Commonwealth Office (2016) เกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนของสถานี King's Cross พบว่า ความหนาแน่นของที่อยู่อาศัยในบริเวณ พื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนสถานี King's Cross คือ 74 หลังคาเรือน ต่อ 6.25 ไร่ ความหนาแน่นของการจ้างงาน คือ 926 ตำแหน่ง ต่อ 6.25 ไร่ การใช้พื้นที่ในการทำกิจกรรม พบว่าร้อยละ 39 ของพื้นที่อยู่ภายใต้การทำกิจกรรม สาธารณะ สำหรับพื้นที่การใช้งานแบ่งเป็น พื้นที่สำหรับการค้าปลีก ร้อยละ 6 พื้นที่สำหรับสำนักงานร้อยละ 43 และ พื้นที่สำหรับที่อยู่อาศัย การพักผ่อน และอื่นๆ ร้อยละ 51

เพื่อให้การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนมีทิศทางชัดเจน ควรพิจารณาการแบ่งสัดส่วนพื้นที่ดังที่กล่าวไป ควบคู่กับการวิเคราะห์แนวทางการร่วมลงทุนด้วย ซึ่งพบว่า การวางแผนพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนของพื้นที่ สถานีรถไฟ Aberdeen มีแนวคิดหลักเพื่อสนับสนุนวิสัยทัศน์ที่สามารถจับต้องได้ให้เกิดขึ้นจริงในอนาคต ภายใต้ความร่วมมือกันหลายฝ่าย ประกอบด้วย หน่วยงานของรัฐ หน่วยงานสาธารณะ การลงทุนของภาคเอกชน เจ้าของดินในพื้นที่ดังกล่าว เป็นต้น (Kittelsen & Association, 2012) ซึ่งสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟ King's Cross ที่มีหน่วยงานที่รับผิดชอบในการดำเนินการพัฒนาประกอบด้วย 3 หน่วยงานหลัก ดังนี้ Argent King's Cross Limited Partnership สัดส่วนในการถือหุ้น ร้อยละ 50 London and Continental Railways (LCR) Limited ถือหุ้นร้อยละ 36.5 และ DHL Supply Chain ถือหุ้นร้อยละ 13.5 และสอดคล้องกับรูปแบบของการให้เอกชนร่วม ลงทุนในกิจการของรัฐ (Public Private Partnership: PPP) ของประเทศไทย ซึ่งเป็นการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐ และภาคเอกชนเพื่อจัดทำโครงการ โครงสร้างพื้นฐาน และบริการสาธารณะที่เป็นหน้าที่ของรัฐ โดยรัฐมอบหมายหน้าที่ ให้ภาคเอกชนดำเนินการจัดทำโครงการดังกล่าวแทน ผ่านสัญญาาร่วมลงทุน (สำนักงานคณะกรรมการนโยบาย รัฐวิสาหกิจ, ม.ป.ป.) แสดงให้เห็นว่านโยบายของรัฐบาลเองก็ระบุไว้ชัดเจนว่า ระบบรถไฟถือเป็นองค์ประกอบหลัก ของการขึ้นนำการพัฒนาเมืองและการลงทุนในระบบรถไฟต้องสมเหตุสมผลด้านผลตอบแทนทางเศรษฐกิจจึ่งองค์สำคัญ ที่ทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) อย่างไรก็ตามแนวทางการปฏิบัติสำหรับการคำนวณมูลค่า ของโครงการลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ.2562 ระบุว่า การคำนวณมูลค่าของโครงการร่วมลงทุน ต้องคำนวณเงินลงทุน และทรัพย์สินของภาครัฐและของเอกชนทั้งทรัพย์สินที่มีรูปร่าง (Tangible Asset) และไม่มีรูปร่าง (Intangible Asset) ที่ทำให้มีการดำเนินงานตามโครงการร่วมลงทุนในระดับเต็มกำลังการผลิตที่คาดการณ์ไว้ (The Secretariat of the Senate, 2020) สอดคล้องกับแนวทางการวิจัยที่ไม่ใช่แค่การประเมินมูลค่าด้านเศรษฐกิจ แต่ยังได้สรุปผลการวิจัยที่ เกี่ยวข้องผลกระทบทางด้านสังคม ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ และผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม สอดคล้องกับข้อคิด เห็นจากกิจกรรมสื่อสารสาธารณะ ที่ว่า ควรให้ความสำคัญกับพื้นที่สีเขียว และการพัฒนาอย่างยั่งยืน เพื่อให้ผู้คนใส่ใจ สิ่งแวดล้อมมากขึ้น หรือเศรษฐกิจเน้นที่ Circular Economy มากขึ้น และข้อเสนอของการเชื่อมโยงผ่านพื้นที่แต่ละ จุด ควรร่วมมือกับหน่วยงานรัฐอื่นๆ ในการสร้างการท่องเที่ยว เช่น การสัญจรทางน้ำ หรือการเดินทางด้วยรถไฟ และ ควรมีความยืดหยุ่นในเรื่องของสัญญาหรือการร่วมทุนกับภาครัฐ อย่างไรก็ตามผลวิจัยดังกล่าวไปเป็นไปทิศทางเดียว กับการปรับปรุงพื้นที่สถานีรถไฟ Tokyo อันมีจุดประสงค์เพื่อปรับปรุงพัฒนาศูนย์กลางของเมืองให้มีความเหมาะสม กับสถานะทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมของเมือง โดยยึดตามผังและโครงสร้างเดิม เพิ่มความทันสมัยและการ

เชื่อมโยงไปสู่สถานที่สำคัญต่างๆ ที่อยู่โดยรอบ ไม่ให้ส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตคนทำงาน นักท่องเที่ยวและธุรกิจที่มีอยู่เดิม โดยส่วนสำคัญในการผลักดันโครงการพัฒนา คือ ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในการเชื่อมโยงพื้นที่สำคัญต่างๆ เข้าด้วยกัน (Zacharias, Zhang, & Nakajima, 2011)

อย่างไรก็ตามด้วยผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านจุดแข็ง (Strengths) ของพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) พบว่า เป็นพื้นที่ที่มีขนาดใหญ่และเป็นพื้นที่แห่งประวัติศาสตร์ มีสถาปัตยกรรมที่เป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่ ตั้งอยู่ในย่านที่เป็นจุดศูนย์กลางของการท่องเที่ยว เช่น วัดไตรมิตร ย่านเยาวราช ตลาดน้อย เป็นต้น อีกทั้งตำแหน่งที่ตั้งของสถานีอยู่ใจกลางเมือง ช่วยสนับสนุนการกระจายสินค้าเป็นจุดเชื่อมต่อของระบบคมนาคมหลายด้าน ทางบก ทางราง (รถไฟฟ้าใต้ดิน) ทางน้ำ เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับแผนการบริหารราชการเชิงยุทธศาสตร์ของกรุงเทพมหานครมีความสอดคล้องและสนับสนุนกัน ที่ว่าการพัฒนาพื้นที่กรุงเทพ “มหานครน่าอยู่อย่างยั่งยืน” (สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผลกรุงเทพมหานคร, 2552) ได้ถูกจัดทำเป็นวิสัยทัศน์ 3 มิติ โดยการพัฒนาซึ่งจะเชื่อมโยงกับการพัฒนาในระดับพื้นที่ ได้แก่ มหานคร (Gateway) ซึ่งเป็นแนวทางการพัฒนาในระดับมหานคร ยั่งยืน (Green) ซึ่งเป็นแนวทางการพัฒนาในระดับเมือง และน่าอยู่ (Good Life) ที่เป็นแนวทางการพัฒนาในระดับชุมชน โดยมีเป้าหมายที่จะบูรณาการแนวทางการพัฒนาทั้งสามระดับพื้นที่ให้เหมาะสมกับศักยภาพทางที่ตั้งและตำแหน่งทางความเชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพฯ กับพื้นที่สำคัญอื่นๆ ของโลก ให้เป็นศูนย์กลางทางวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ การเมืองการปกครองของประเทศ และการมีบริการพื้นฐานอย่างทั่วถึงและเท่าเทียมกัน เพื่อช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันเชิงเศรษฐกิจให้กับประเทศได้

สำหรับกรอบการพัฒนาระดับภาคมหานคร โดยมีหน่วยงานหลัก 3 หน่วยงานเป็นผู้รับผิดชอบ ได้แก่ 1) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 2) กรมโยธาธิการและผังเมือง และ 3) กระทรวงมหาดไทยและสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร จะพบว่ามีความสอดคล้องและสนับสนุนกับผลการวิจัยทั้งในระยะสั้น (ระยะ 5 ปี) ที่คาดการณ์ให้กรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวและบริการ โดยจะมีแหล่งท่องเที่ยวทางด้านประวัติศาสตร์วัฒนธรรม และโบราณสถานที่ได้รับการบูรณะฟื้นฟู และระยะยาว (ระยะ 50 ปี) กรุงเทพฯควรจะเป็นเมืองที่น่าอยู่อาศัย มีการพัฒนาที่ยั่งยืน และมีศิลปวัฒนธรรมที่ควรค่าแก่การสืบสานและรักษาไว้ ทั้งเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งเพื่อกระจายความเจริญไปสู่พื้นที่โดยรอบ

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการจัดสรรพื้นที่เพื่ออนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ได้แก่

1) แผนการจัดสรรพื้นที่เพื่ออนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ควรที่จะตอบโจทย์กรอบการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน ดังนี้

1.1) ควรทำให้การเดินทางเท้าและจักรยานเป็นทางเลือกในการเดินทางที่สะดวกและมีประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มโอกาสในการสัญจรแต่ลดการใช้รถยนต์ โดยจัดพื้นที่ทางเท้าหรือพื้นที่ริมถนนที่ใช้งานได้

1.2) ควรสร้างการเชื่อมต่อที่ดีระหว่างชุมชนด้วยระบบขนส่งมวลชน สนับสนุนการใช้ขนส่งสาธารณะเพื่อเชื่อมต่อภายในชุมชน โดยตัวสถานีต้องเข้าถึงได้สะดวกเป็นศูนย์กลางของชุมชนโดยรอบ

1.3) ควรพร้อมเป็นจุดเชื่อมต่อและจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่สามารถเข้าถึงได้สะดวกจากทุกพื้นที่

1.4) ควรสนับสนุนการใช้งานพื้นที่อย่างหลากหลาย โดยใช้ประโยชน์จากพื้นที่ที่มีความหนาแน่นผสมผสานทั้งที่อยู่อาศัย ย่านการค้า สำนักงาน อาคารสาธารณะ พืชพันธุ์ ศูนย์การเรียนรู้ พื้นที่สาธารณะที่ประกอบด้วยลานอเนกประสงค์ และสวนสาธารณะ ใช้แนวคิดให้พื้นที่โดยรอบเป็นทั้งที่ทำงาน ที่อยู่ ที่จับจ่ายซื้อของที่เที่ยว ที่กิน ที่พักผ่อน

1.5) ควรส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาพื้นที่อย่างหนาแน่น โดยเฉพาะบริเวณโดยรอบสถานี ไม่เพียงแต่เฉพาะภายในสถานีเท่านั้น

1.6) ควรแทรกการพัฒนาลงในพื้นที่เมืองเดิมแทนการพัฒนาจากพื้นที่ว่างหรือพื้นที่สีเขียว

1.7) ควรช่วยเปลี่ยนการใช้ชีวิตของผู้คนให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

2) แผนการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ควรมีความชัดเจน โปร่งใส ในแง่ของการจัดสรรพื้นที่ที่สามารถสร้างความสมดุลระหว่างความต้องการจากทั้งภาคสังคมและภาคธุรกิจ โดยการจัดสรรพื้นที่ที่น่าจะเป็นไปได้คือ หากไม่นับพื้นที่อนุรักษ์ พื้นที่สีเขียวอาจกำหนดไว้ประมาณร้อยละ 11-16 พื้นที่สร้างสรรค์และลานกิจกรรมประมาณร้อยละ 19-28 พื้นที่การค้าสำหรับธุรกิจขนาดใหญ่ประมาณร้อยละ 32-42 และพื้นที่การค้าที่เปิดโอกาสให้ผู้ค้าในชุมชนสามารถเข้าถึงได้ประมาณร้อยละ 15-20 ของพื้นที่ทั้งหมด

3) การจัดสรรพื้นที่เพื่อการพัฒนาสามารถเกิดได้หลากหลายแบบ ไม่ว่าจะเป็นแผนพัฒนาที่เน้นการใช้พื้นที่เขียว หรือ แผนพัฒนาที่เน้นการสร้างพื้นที่การค้า หรือ แผนพัฒนาที่เน้นพื้นที่เศรษฐกิจสร้างสรรค์ ซึ่งการกำหนดทิศทางการพัฒนาผู้ดำเนินนโยบายและผู้พัฒนาพื้นที่ควรใช้วิธีการจัดสรรพื้นที่แบบผสมผสาน

กิตติกรรมประกาศ

บทความวิจัยนี้เป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัยเรื่อง “การศึกษารูปแบบการบริหารจัดการด้านการลงทุน และความเป็นไปได้ทางการเงินเพื่อรองรับการอนุรักษ์-พัฒนาสภาพแวดล้อมทางกายภาพพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)” ได้รับการสนับสนุนทุนวิจัย กลุ่มการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจสร้างสรรค์ จากหน่วยบริหารและจัดการทุนด้านการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (บพข.) ในปี พ.ศ. 2563

เอกสารอ้างอิง

- Belzer, D. & Poticha, S. (2009). *Understanding Transit-Oriented Development: Lessons Learned 1999-2009*. In David Wood & Allison Brooks, (eds.), *Fostering Equitable and Sustainable Transit-Oriented Development*. Chicago: Centre for Transit-Oriented Development.
- Calthorpe, P. (1993). *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*. New York: Princeton Architectural.
- Edwards, M. (2009). *Urban Design and the British Urban Renaissance*. London: Routledge.
- Hsu, K.W., Chao, NA, & Hong, P L., (2020). Combining Transit-Oriented Development and Urban Agriculture Strategy on Constructing Urban Environment Sustainability, the Case of Taiyuan railway station, Taichung, Taiwan. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*. Volume 581, 2020 10th International Conference on Future Environment and Energy 7-9 January 2020, Kyoto, Japan.
- Institute for Transportation and Development Policy. (2017). *TOD Standard*, 3rd ed. New York: ITDP.
- Kittelsen & Association. (2012). *Aberdeen TOD Master Plan: Aberdeen, Maryland*. Baltimore: Kittelsen & Association.

- Lejava, J. (n.d.). *TOD Development*. Retrieved 23 November 2020 from TOD Developments – TOD line (pace.edu)
- NIA. (n.d.) Osaka Osaka, *the kingdom of knowledge, in which the area around the railroad has been turned valuable*. Retrieved 23 November 2020 from <https://www.nia.or.th/OSAKA>
- Prosperity Fund, *Foreign Commonwealth Office*. (2016). *Your guide to Transit Oriented Development*.
- Public-private partnership ACT, B.E. 2562 (2019). (2019, 10 March). *Royal Thai Government Gazette. Rule Number 136 Section Number 29 a*. Pages 1-29. พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562. (2562, 10 มีนาคม). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 136 ตอนที่ 29 ก. หน้า 1-29.
- Srisakulchairak, T., Arnmanee, T., & Uthaiattrakoon, T. (2020). *The Study for Identity Values and Social Needs for Conservation Development of Bangkok Railway Stations Hua Lamphong*. Bangkok: Thailand Science Research and Innovation (TSRI). ธิป ศรีสกุลไชยรัก, ธนภัทร อานมณี, และธนา อุทัยภัตรากร. (2563). *โครงการวิจัย การศึกษาคุณค่าเชิงอัตลักษณ์ และความต้องการทางสังคมในการอนุรักษ์พัฒนาสถานีรถไฟหัวลำโพง*. กรุงเทพฯ : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.)
- Strategy and Evaluation Department. (2009). *Development Plan 12 year (2552-2563) : Bangkok: the metropolitan city of Sustainability*. Bangkok : Daoreuk Communications.
สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร. (2552). *แผนพัฒนากรุงเทพมหานครระยะ 12 ปี (พ.ศ. 2552-2563) : กรุงเทพฯ มหานครแห่งความน่าอยู่อย่างยั่งยืน*. กรุงเทพฯ : ดาวฤกษ์คอมมูนิเคชั่นส์.
- Suzuki, H., Cervero, R., & Iuchi, K. (2013). *Transforming Cities with Transit: Transit and Land-Use Integration for Sustainable Urban Development*. Washington D.C.: The World Bank.
- The Secretariat of the Senate. (2020). *PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP ACT, B.E. 2562 (2019)*. Bangkok: The Secretariat of the Senate. สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา. (2563). *พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562*. กรุงเทพฯ : สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา.
- Zacharias, Zhang, & Nakajima. (2011). *Tokyo Station City: The railway station as urban place*. Retrieved 23 November 2020 from <https://keio.pure.elsevier.com/en/publications/tokyo-station-city-the-railway-station-as-urban-place>

