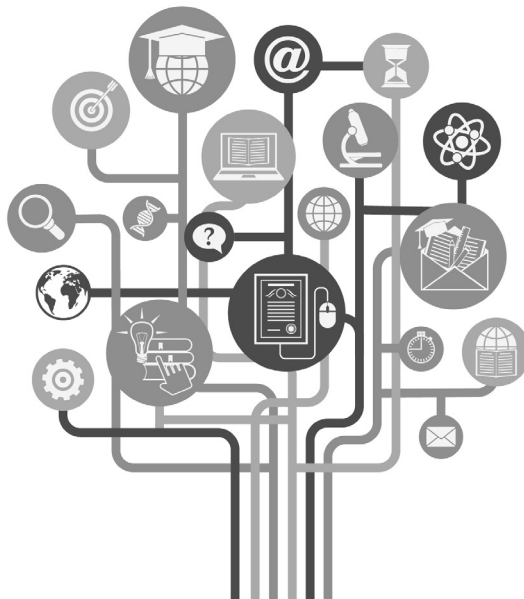


มุมมองและความคาดหวังของสาธารณชนต่อการอนุรักษ์ และพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)

Perspective and Expectation of General Public Upon The
Conservation and Development of The Bangkok Railway
Station (Hua Lamphong)

เฟื่องอรุณ ปรีดีดิลก โสมฉาย บุญญานันต์ และ สรिता เจือศรีกุล

Fuangularun Preededilok Soamshine Boonyananta and Sarita Juaseekoon





มุมมองและความคาดหวังของสาธารณชนต่อการอนุรักษ์ และพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)*

Perspective and Expectation of General Public Upon The
Conservation and Development of The Bangkok Railway Station
(Hua Lamphong)

เฟื่องอรุณ ปรีดีติลล¹ โสมฉาย บุญญานันต์² และ สรिता เจือศรีกุล³

Fuangularun Preededilok Soamshine Boonyananta and Sarita Juaseekoon

¹คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กรุงเทพฯ 10330 ประเทศไทย

Faculty of Education, Chulalongkorn University, Bangkok 10330, Thailand
e-mail : Fuangularun.P@chula.ac.th

²คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กรุงเทพฯ 10330 ประเทศไทย

Faculty of Education, Chulalongkorn University, Bangkok 10330, Thailand
e-mail : Soamshine.b@chula.ac.th

³คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กรุงเทพฯ 10330 ประเทศไทย

Faculty of Education, Chulalongkorn University, Bangkok 10330, Thailand
e-mail : Sarita.j@chula.ac.th

Received : December 5, 2021 Revised : February 15, 2022 Accepted : February 24, 2022

บทคัดย่อ

การวิจัยมุมมองและความคาดหวังของสาธารณชนต่อการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) เป็นส่วนหนึ่งของชุดโครงการวิจัย เรื่อง การศึกษาเพื่อวางกรอบในการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาการรับรู้ของสาธารณชนที่มีต่อคุณค่าของสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) และ 2) ศึกษามุมมองและความคาดหวังของสาธารณชนที่มีต่อการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) โดยใช้การวิจัยเชิงสำรวจ ใช้แบบสอบถามออนไลน์ Google Form ร่วมกับวิธีทัศนัยบนแพลตฟอร์มออนไลน์ ประชากร คือ กลุ่มผู้ใช้บริการและกลุ่มภาคการศึกษา ได้แบบสอบถามกลับคืนมาทั้งสิ้น 208 คน คิดเป็น

*บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการวิจัย เรื่อง “การศึกษาเพื่อวางกรอบในการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)” โดยได้รับทุนสนับสนุนจากหน่วยบริหารและจัดการทุนด้านการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (บพข.) ปีงบประมาณ 2563

อัตราการตอบกลับร้อยละ 90.43 ผลการวิจัย คือ 1) การรับรู้ของสาธารณชนที่มีต่อคุณค่าของสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ประกอบด้วย 6 ด้าน คือ ประวัติศาสตร์ สถาปัตยกรรม เศรษฐกิจ วัฒนธรรม สังคม และอื่น ๆ และ 2) มุมมองและความคาดหวังของสาธารณชนที่มีต่อการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ทั้งกลุ่มผู้มาใช้บริการและกลุ่มภาคการศึกษา เห็นสอดคล้องกันว่าในอนาคตการใช้ประโยชน์พื้นที่ควรเป็นพื้นที่อนุรักษ์มากที่สุด รองลงมา คือ พื้นที่จัดกิจกรรม พื้นที่เชิงพาณิชย์/ เศรษฐกิจสร้างสรรค์ และสวนสาธารณะ ตามลำดับ

คำสำคัญ : สถานีรถไฟกรุงเทพ; หัวลำโพง; การอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่; การสำรวจออนไลน์

Abstract

This research ‘Perspective and Expectation of General Public upon the Conservation and Development of the Bangkok Railway Station (Hua Lamphong)’ aims to 1) study the general public perception upon the value of Bangkok Railway Station (Hua Lamphong), and 2) study the perspective and expectation of general public upon the conservation and development of the Bangkok Railway Station (Hua Lamphong). The research methodology is survey research by using ‘Google Form’ online questionnaires together with VDO clip on platform online. The population of the research are service user group and education sector group. The returned questionnaires are 208 or 90.43%. The research findings are (1) perspective of value for the general public comprises of 6 dimensions : – history, architecture, economy, culture, society and others, and (2) perspective and expectation of future of the station are conservative area, activity area, commercial/creative economy and park respectively.

Keywords : Bangkok Railway Station; Hua Lamphong; Conservation and Development; Online Survey



บทนำ

สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ถือเป็นสถานีรถไฟเก่าแก่ที่อยู่คู่ประเทศไทยมากกว่า 105 ปี เริ่มก่อสร้างเมื่อปี พ.ศ.2453 ปลายสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว การก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ โดยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงกดปุ่มไฟฟ้าเป็นสัญญาณให้รถไฟขบวนแรกวิ่งเข้าสู่สถานีเมื่อวันที่ 25 มิถุนายน พ.ศ.2459 สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) มีพื้นที่ขนาด 121 ไร่ 1 งาน 65.58 ตารางวา ตั้งอยู่ใจกลางเมือง มีรูปแบบเป็นทรงประทุนเรือหรืออาร์คโค้งหรือทรงกระบอกผ่าซีกสไตลีโอตาเลียนผสมผสานกับศิลปะยุคเรอเนซองส์ของ วังผังอาคารเป็นรูปตัวอี (E) มีลักษณะคล้ายกับสถานีรถไฟในเมืองแฟรงค์เฟิร์ต ประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี มีจุดเด่น คือ กระจกสีช่องระบายอากาศ สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ถือเป็นศูนย์กลางการเดินทางและการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ในแต่ละวันจะมีขบวนรถเข้าออกกว่า 200 ขบวน มีผู้โดยสารใช้บริการวันละนับหมื่นคน ส่วนในช่วงวันหยุดนักขัตฤกษ์มีผู้โดยสารใช้บริการนับแสนคน นับเป็นศูนย์กลางระบอบรางของประเทศไทยตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน หรือกล่าวได้ว่าสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) เป็นสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ สถาปัตยกรรม เศรษฐกิจ การคมนาคมขนส่ง ตลอดจนวิถีชีวิตของผู้คน (การรถไฟแห่งประเทศไทย, ม.ป.ป.; บ้านและสวน, 2564; เฟื่องอรุณปริสติติก และคณะ, 2564) ในปี พ.ศ.2564 การรถไฟแห่งประเทศไทยจะย้ายศูนย์กลางรถไฟจากสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ไปยังสถานีกลางบางซื่อ หรือ “แกรนด์ สเตชัน (Grand Station)” ที่เชื่อมโยงทั้งรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง รถไฟทางไกลสายเหนือ สายตะวันออก และสายใต้ รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ และรถไฟความเร็วสูงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต รวมถึง การพัฒนาพื้นที่ให้เป็นย่านธุรกิจแห่งใหม่ (Central Business District : CBD) (การรถไฟแห่งประเทศไทย, ม.ป.ป.) ดังนั้น ในช่วงปลายปี พ.ศ.2564 สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) จึงถูกลดบทบาทลงอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

จากที่กล่าวไว้ข้างต้น สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) เป็นสถานที่สำคัญ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องศึกษาแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาสถานีให้เหมาะสมกับศักยภาพที่มี ในขณะเดียวกันยังคงไว้ซึ่ง คุณค่าแท้ ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมจึงสนับสนุนการศึกษาวิจัยระยะที่ 1 เรื่อง “การศึกษาคุณค่าเชิงอัตลักษณ์และความต้องการทางสังคม

เบื้องต้นในการอนุรักษ์-พัฒนาสถานีรถไฟหัวลำโพง” จากการศึกษาได้ข้อสรุปที่เรียกว่า คำแถลงนัยสำคัญ (Statement of Significance : SOS) ใจความสำคัญว่า “...สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ... มีความสำคัญทั้งในระดับเอเชียอาคเนย์และระดับประเทศ ที่มีนัยสำคัญในด้านเหตุผลการสร้างที่แสดงถึงการปกป้องอริปไตยประเทศไทยและแนวทางการพัฒนาประเทศผ่านระบบขนส่งรถไฟโดยสถาบันกษัตริย์ไทย” รวมถึงผลการวิจัยที่ให้แนวทางการพัฒนาทางกายภาพสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ที่ว่าต้องสอดคล้องกับความต้องการทางสังคม เป็นประโยชน์ต่อสังคม ควบคู่ไปกับการส่งเสริมให้พึ่งพาตนเองทางเศรษฐกิจได้ (ชิป ศรีสกุลไชยรัก และคณะ, 2563)

ดังนั้น ชุดโครงการวิจัยระยะที่ 2 “การศึกษาเพื่อวางกรอบในการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)” จึงนำผลการวิจัยระยะที่ 1 มาตั้งเป็นโจทย์เพื่อศึกษาวิจัยการปรับบทบาทของสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) จากสถานีขนส่งทางรถไฟมาเป็นพื้นที่ที่สามารถรองรับการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ในลักษณะการใช้ประโยชน์ของอาคารและพื้นที่ภายนอก เพื่อให้เป็นพื้นที่สาธารณะที่ตอบสนองความต้องการของกลุ่มคนหลากหลาย ในรูปแบบแหล่งท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ แหล่งเศรษฐกิจสร้างสรรค์ และแหล่งเรียนรู้ รวมทั้งตอบสนองนโยบายที่สำคัญของประเทศ โดยการวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยสหวิทยาการ (Interdisciplinary) เพื่อให้ได้ข้อเสนอที่ครอบคลุมทุกมิติและตอบโจทย์ความต้องการของกลุ่มคนหลากหลาย

ด้วยความสำคัญและการตอบสนองกลุ่มคนหลากหลายมาอย่างยาวนาน รวมถึงที่ตั้งซึ่งอยู่ใจกลางเมือง สามารถเชื่อมต่อภายในกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัด การอนุรักษ์และพัฒนาจึงส่งผล กระทบต่อคนจำนวนมาก ดังนั้น การเปิดโอกาสให้สาธารณชนเข้ามามีส่วนร่วมในการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง ในชุดโครงการวิจัยนี้เก็บข้อมูลจาก 9 ภาคส่วน ได้แก่ กลุ่มที่ 1 กลุ่มคนที่อยู่อาศัยบริเวณพื้นที่สถานี กลุ่มที่ 2 กลุ่มบุคลากรสถานี กลุ่มที่ 3 กลุ่มคนที่มาใช้บริการ ได้แก่ ผู้โดยสาร นักท่องเที่ยว กลุ่มที่ 4 ภาครัฐที่เกี่ยวข้อง กลุ่มที่ 5 ภาคการลงทุน เอกชน ธุรกิจ กลุ่มที่ 6 ภาคการท่องเที่ยว กลุ่มที่ 7 นักวิชาการ ผู้ทรงคุณวุฒิ กลุ่มที่ 8 ภาคประชาสังคม และกลุ่มที่ 9 ภาคการศึกษา ได้แก่ นักเรียน นิสิต นักศึกษา ครู อาจารย์ โดยชุดโครงการวิจัยใช้วิธีการเก็บข้อมูลที่หลากหลาย ได้แก่ การสัมภาษณ์ การสนทนากลุ่ม การจัด



กิจกรรมในพื้นที่ เว็บไซต์สาธารณะ เว็บไซต์ฟังความคิดเห็น การประกวดความคิด แพลตฟอร์มออนไลน์ และการสำรวจความเห็นโดยใช้แบบสอบถามออนไลน์

สำหรับบทความนี้ จะเป็นการนำเสนอเฉพาะผลการสำรวจความเห็นออนไลน์ เนื่องจากมีลักษณะเฉพาะแตกต่างจากการเก็บข้อมูลด้วยวิธีอื่น โดยใช้แนวคิด 3 แนวคิด คือ (1) การอนุรักษ์และพัฒนาเมือง (2) การสื่อความหมายในการอนุรักษ์มรดกทางสถาปัตยกรรม และ (3) การสื่อสารเพื่อการขับเคลื่อนประเด็นสำคัญทางสังคมสู่การรับรู้และการเปลี่ยนแปลงการพัฒนา การใช้แนวคิดดังกล่าวนี้ เพื่อศึกษามุมมองและความคาดหวังของสาธารณชนที่มีต่อการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) และนำข้อมูลดังกล่าวมาสังเคราะห์ร่วมกับการเก็บข้อมูลด้วยวิธีการอื่น ๆ และจากภาคส่วนอื่นดังที่กล่าวไปแล้วข้างต้น เพื่อนำเสนอแนวทางในการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ให้สอดคล้องกับความต้องการของสังคมในอนาคต ทั้งยังเป็นการสื่อสารสาธารณะเพื่อสร้างการรับรู้ของประชาชนให้ตระหนักถึงคุณค่าของสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) มากขึ้น

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาการรับรู้ของสาธารณชนที่มีต่อคุณค่าของสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)
2. เพื่อศึกษามุมมองและความคาดหวังของสาธารณชนที่มีต่อการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)

บททวนวรรณกรรม

1. แนวคิดการอนุรักษ์และพัฒนาเมือง

แนวคิดการอนุรักษ์ระดับสากลในอดีตมักมุ่งเน้นไปที่ตัววัตถุหรือตัวอาคาร โดยมิได้คำนึงถึงบริเวณโดยรอบ ต่อมาเกิดการพัฒนามิติทั้งเชิงลึกและกว้างเพื่อให้การอนุรักษ์ครอบคลุมไปถึงมิติต่าง ๆ ที่รองรับและเป็นประโยชน์ ช่วยแก้ปัญหาทั้งในเชิงสังคม วัฒนธรรม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม โดย วรรณศิลป์ ฟิรพันธุ์ (2010) ระบุว่า การอนุรักษ์เมือง (Urban Conservation) เป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งของนโยบายด้านมรดกทางวัฒนธรรมสมัยใหม่ เมืองประวัติศาสตร์ (Historic Towns) ได้รับการยอมรับ

ว่าเป็นมรดกทางวัฒนธรรม (Cultural Heritage) ที่มีคุณค่าทางด้านประวัติศาสตร์ โบราณคดี สถาปัตยกรรม และศิลปวัฒนธรรม เป็นศูนย์กลางของกิจกรรมทางวัฒนธรรมที่สะท้อนถึงอัตลักษณ์ของผู้คนในพื้นที่ รวมทั้งยังเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมที่ช่วยสร้างงานและรายได้ให้แก่ประชาชนจำนวนมาก นอกจากนี้ในระดับสากลได้มีความพยายามกำหนดหลักการและแนวทางในการอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมย่านเก่าแก่ ดังเช่น (1) กฎบัตรวอชิงตัน (Washington Charter) : กฎบัตรเพื่อการอนุรักษ์เมืองและพื้นที่เมืองประวัติศาสตร์ พ.ศ.2530 (ค.ศ.1987) (2) กฎบัตรเบอร์รา (Burra Charter) : กฎบัตรอิโคโมสประเทศออสเตรเลียว่าด้วยเรื่องถิ่นหรือย่านวัฒนธรรม พ.ศ.2542 (ค.ศ.1999) (3) บันทึกเวียนนา (Vienna Memorandum) : บันทึกว่าด้วยมรดกโลกกับการก่อสร้างงานสถาปัตยกรรมและการดำเนินงานอนุรักษ์ในเมืองประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมร่วมสมัย-การจัดการภูมิทัศน์เมืองประวัติศาสตร์ พ.ศ.2548 (ค.ศ.2005) (4) พิธีสารฮอยอัน (Hoi An Protocols) : พิธีสารว่าด้วยการปฏิบัติงานอนุรักษ์ที่ดีที่สุดในเอเชีย พ.ศ.2552 (ค.ศ.2009) และ (5) หลักการวัลเลตตา : หลักการว่าด้วยการปกป้องและบริหารจัดการเมืองและย่านชุมชนประวัติศาสตร์ พ.ศ.2554 (ค.ศ.2011) (วรรณศิลป์ พีรพันธุ์, 2010; วิลลาร์ด อิศระธรรมบุญ, 2561; มณฑล ภูเกศณา, 2563; ปันรัชฎ์ กาญจนนัชฐิติ, 2552; เฟื่องอรุณ ปรีดีติลิก และคณะ, 2564; UNESCO, 2017)

2. แนวคิดการสื่อความหมายในการอนุรักษ์มรดกทางสถาปัตยกรรม

การสื่อความหมาย เป็นกระบวนการในการสร้างความเข้าใจและวิธีการถ่ายทอดคุณค่า ความสำคัญของสถานที่ทางวัฒนธรรมให้กับบุคคลทั่วไป โดยการสื่อความหมายอาคารและสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์มี 2 บทบาท คือ (1) การสื่อความหมายเพื่อแสดงให้เห็นถึงคุณค่าของสิ่งที่จะอนุรักษ์ และ (2) การสื่อความหมายเพื่อสนองความต้องการของผู้ใช้มรดกทางวัฒนธรรมนั้น ทั้งสองบทบาทอาจมีความขัดแย้งซึ่งกันและกัน แต่ในกระบวนการอนุรักษ์ จำเป็นจะต้องหาแนวทางดำเนินการที่สมดุลระหว่างบทบาทที่แตกต่างกันให้ได้ โดยประโยชน์ของการให้ข้อมูลและการสื่อความหมายในโบราณสถาน แบ่งออกเป็น 5 ด้าน คือ (ปันรัชฎ์ กาญจนนัชฐิติ, 2552)

2.1 เพื่อสร้างจิตสำนึก โดยการให้ข้อมูลในลักษณะต่าง ๆ เช่น แผ่นพับ เว็บไซต์ และการโฆษณา สามารถนำมาใช้เป็นส่วนหนึ่งในการสร้างจิตสำนึกแก่ประชาชนให้เกิดความเข้าใจในคุณค่าของโบราณสถาน และเกิดความหวงแหนและความต้องการอนุรักษ์สถานที่นั้น ๆ



2.2 เพื่อสร้างคุณค่าเพิ่มเติมให้กับโบราณสถาน การที่นักท่องเที่ยวจะเข้ามาในสถานที่หนึ่ง ๆ มากน้อยแค่ไหนนั้น ขึ้นอยู่กับการนำเสนอและการให้ข้อมูลอย่างมาก เพราะนักท่องเที่ยวหวังที่จะได้ทั้งความรู้และความสนุกสนานไปพร้อม ๆ กัน

2.3 เพื่อสร้างเอกลักษณ์ให้กับโบราณสถาน การนำเสนอข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโบราณสถานหรือการสื่อความหมายโบราณสถานอาจจะเกิดจากความต้องการที่จะสร้างเอกลักษณ์ หรือความหมายให้กับโบราณสถานนั้น ๆ เอกลักษณ์นี้จะนำมาใช้เพื่อส่งเสริมความเชื่อ หรือนโยบายของรัฐ หรือกลุ่มคนบางกลุ่ม

2.4 เพื่อการศึกษา การนำเสนอข้อมูลจะเป็นการให้ข้อเท็จจริงที่เกี่ยวกับสถานที่ เช่น ข้อมูลประวัติศาสตร์อาคาร ซึ่งอาจจะเป็นข้อมูลที่กว้าง ๆ หรือเฉพาะเจาะจงก็ได้ เช่น รูปแบบสถาปัตยกรรม เทคนิคการก่อสร้าง ภูมิสถาปัตยกรรมโดยรอบ เป็นต้น หรืออาจเป็นข้อมูลกว้าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอาคารประเภทนั้น ๆ การนำเสนอข้อมูลจึงเป็นแหล่งข้อมูลเพื่อการศึกษาของชุมชนได้เป็นอย่างดี

2.5 เพื่อการจัดแสดงแหล่งโบราณสถาน การนำเสนอข้อมูลจะเป็นการอธิบายถึงข้อห้ามและกฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับในพื้นที่แล้ว ซึ่งอาจมีส่วนช่วยในการกำหนดพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวภายในแหล่งท่องเที่ยวเพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อย ความปลอดภัย และการรักษาอนุรักษ์แหล่งท่องเที่ยวได้

3. แนวคิดการสื่อสารเพื่อการขับเคลื่อนประเด็นสำคัญทางสังคมสู่การรับรู้และการเปลี่ยนแปลงการพัฒนา

3.1 สื่อสังคมออนไลน์ ทำให้เกิดการสื่อสารสองทาง กระแสการพูดคุยบนสื่อสังคมออนไลน์ในเป็นประเด็นที่คนสนใจจะทำให้มีการบอกต่อกันจำนวนมาก และสื่อหลักจะติดตามประเด็นเหล่านั้นและนำมาเสนอเป็นข่าว ทั้งนี้ สื่อสังคมออนไลน์สามารถใช้โทรศัพท์มือถือและเทคโนโลยีบนเว็บเพื่อสร้างแพลตฟอร์มที่มีการตอบโต้สูงและชุมชนแบ่งปัน ร่วมสร้างสรรค์ ร่วมอภิปราย โดยที่กลุ่มเป้าหมายจะผลิตเนื้อหาด้วยตัวเอง ซึ่งเนื้อหาที่ผลิตออกมาเป็นสิ่งที่กลุ่มเป้าหมายสนใจ (User-Generated Content : UGC) โดยที่เจ้าของสิ่งนั้นหรือสินค้านั้นไม่ต้องเสียค่าจ้างใด ๆ การเปิดรับสื่อสังคมออนไลน์อย่างมหาศาลของสื่อหลักในปัจจุบัน อาจกล่าวได้ว่าเป็นภูมิทัศน์การสื่อสารแบบใหม่ (New Communication Landscape) (สกุลศรี ศรีสารคาม, 2560; Kietzmann, Hermkens, McCarthy and Silvestre, 2011) รวมทั้ง สื่อสังคมออนไลน์

ยังเป็นเครื่องมือในการสร้างพฤติกรรมร่วม เพราะลักษณะของแพลตฟอร์ม สื่อสังคม เอื้อให้เกิดการมีส่วนร่วมได้โดยคนเข้าถึงข้อมูลได้ง่าย แสดงออกความรู้สึก แสดงความเห็น และอภิปรายสาธารณะได้ง่ายขึ้น (Shirky, 2011)

3.2 การสำรวจออนไลน์ Evans and Mathur (2005) ได้ศึกษาเรื่อง คุณค่าของการสำรวจออนไลน์ (Values of Online Surveys) พบว่า ปัจจุบันการสำรวจออนไลน์เป็นที่นิยมมาก ดังเช่น ในสหรัฐอเมริกาในปี พ.ศ.2545 มีค่าใช้จ่ายในการสำรวจออนไลน์ราว 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (Hogg, 2003 อ้างถึงใน Evans and Mathur, 2005) โดยการศึกษาของ Evans and Mathur (2005) ยังอธิบายถึง คุณค่า จุดอ่อน และจุดแข็งของการสำรวจออนไลน์ สำหรับคุณค่าของการสำรวจออนไลน์แบ่งออกเป็น 6 ประการ คือ (1) มีความยืดหยุ่น (2) รวดเร็วและทันเวลา (3) สะดวก (4) ง่ายต่อการป้อนและวิเคราะห์ข้อมูล (5) มีคำถามหลากหลาย และ (6) มีต้นทุนในการบริหารจัดการต่ำ

ดังนั้น การสำรวจความเห็นโดยใช้แบบสอบถามออนไลน์ Google Form ร่วมกับ วิดีทัศน์บนแพลตฟอร์มออนไลน์ เป็นการสื่อความหมายคุณค่าสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) สามารถนำไปสู่การรับรู้คุณค่าของสถานี ซึ่งเป็นสถานีที่สำคัญ มีคุณค่าหลายมิติ และมีผลกระทบต่อผู้คน สังคม รวมถึงเชื่อมโยงไปสู่ความเห็นเกี่ยวกับภาพอนาคตของสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ซึ่งช่วยเติมเต็มการเก็บข้อมูลจากวิธีอื่นและความเห็นจากภาคส่วนอื่น ทำให้กรอบในการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ของชุดโครงการวิจัยครอบคลุมมิติต่าง ๆ มากขึ้น

วิธีการวิจัย

1. ประชากร

กลุ่มคนที่มาใช้บริการ ได้แก่ ผู้โดยสาร นักท่องเที่ยว เป็นต้น และกลุ่มภาคการศึกษา ได้แก่ นักเรียน นิสิต นักศึกษา ครู และอาจารย์ ซึ่งไม่ทราบขนาดประชากร

2. กลุ่มตัวอย่าง

ผู้วิจัยกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้โปรแกรม G*Power และกำหนดค่าขนาดอิทธิพล (Effect Size) ระดับปานกลาง เท่ากับ 0.4 ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ (Alpha) เท่ากับ 0.05 และค่า Power เท่ากับ 0.95 ได้จำนวนตัวอย่างขั้นต่ำเท่ากับ 115 คน เพื่อเพิ่มอำนาจการทดสอบและชดเชยอัตราการตอบกลับผู้วิจัยวางแผนเก็บ



ข้อมูลเพิ่มขึ้นหนึ่งเท่าตัวเป็นจำนวนกลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 230 คน โดยเก็บแบบสอบถามผ่านระบบออนไลน์ด้วย Google Form ได้แบบสอบถามกลับคืนมาทั้งสิ้น 208 คน คิดเป็นอัตราการตอบกลับร้อยละ 90.43 ซึ่งอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอสำหรับการเป็นตัวแทนของข้อมูลในการวิจัยด้านการศึกษา (Baruch, 1999)

3. เครื่องมือ

เครื่องมือวิจัย คือ แบบสอบถาม “การศึกษาเพื่อวางกรอบในการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)” ซึ่งเป็นแบบสอบถามออนไลน์ Google Form ที่พัฒนาขึ้นและได้รับการตรวจสอบคุณภาพจากผู้ทรงคุณวุฒิทางสหวิทยาการ (Interdisciplinary) และผู้ทรงคุณวุฒิของแหล่งทุน คือ หน่วยงานบริหารและจัดการทุนด้านการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (บพข.) โดยแบบสอบถาม มี 2 ชุด คือ สำหรับกลุ่มคนที่มาใช้บริการ และกลุ่มภาคการศึกษา แบบสอบถามทั้ง 2 ชุด แบ่งออกเป็น 4 ส่วนเหมือนกัน คือ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 ความเห็นเกี่ยวกับคุณค่าสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) โดยผู้ตอบแบบสอบถามจะได้รับชมวิดีโอทัศน์ก่อนตอบข้อความ ซึ่งเป็นวิดีโอทัศน์จากโครงการวิจัยระยะที่ 1 “เรื่องราวนัยร้อยปีของสถานีรถไฟกรุงเทพ ก่อนเปลี่ยนบทบาทเป็นแบบที่คนไทยอยากให้เป็น” ตามลิงก์ <https://www.youtube.com/watch?v=TWw0UjesBuc>

ส่วนที่ 3 ความเห็นเกี่ยวกับการใช้พื้นที่ประเภทต่าง ๆ

ส่วนที่ 4 ความเห็นเกี่ยวกับภาพอนาคตสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)

การศึกษาครั้งนี้ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในคนกลุ่มสหสถาบัน ชุดที่ 2 สังคมศาสตร์ มนุษยศาสตร์ และศิลปกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เอกสารรับรองโครงการวิจัย COA No.044/2564 วันที่ 4 มีนาคม 2564

4. การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูล 2 ช่องทาง คือ (1) ส่งลิงก์แบบสอบถามบน Facebook Fanpage โครงการวิจัยอนุรักษ์และพัฒนาสถานีรถไฟกรุงเทพ-หัวลำโพง (โครงการวิจัยอนุรักษ์และพัฒนาสถานีรถไฟกรุงเทพ-หัวลำโพง, 2564) และ (2) ส่งลิงก์แบบสอบถาม

ไปยังสถาบันการศึกษาที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) รวมถึง สถาบันการศึกษาที่สนใจ โดยกำหนดระยะเวลาในการตอบแบบสอบถาม คือ ช่วงเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2564 เพื่อนำไปประกอบกับข้อมูลที่เกี่ยวข้องด้วยวิธีการอื่น ๆ

5. การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ โดยใช้สถิติพรรณนา (Descriptive Statistics) วิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพโดยการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis)

ผลการวิจัย

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 208 คน แบ่งเป็น กลุ่มคนที่มาใช้บริการ จำนวน 107 คน และกลุ่มภาคการศึกษา จำนวน 101 คน เป็น ดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

กลุ่มคนที่มาใช้บริการ แบ่งเป็นเพศชาย ร้อยละ 37 เพศหญิง ร้อยละ 62 และไม่ระบุเพศ ร้อยละ 1 จำแนกตามช่วงอายุ คือ อายุ 20-29 ปี ร้อยละ 3 อายุ 30-39 ปี ร้อยละ 14 อายุ อายุ 40-49 ปี ร้อยละ 48 อายุ 50-59 ปี ร้อยละ 21 และอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 14 จำแนกตามวุฒิการศึกษา แบ่งเป็นปริญญาตรี ร้อยละ 42 ปริญญาโท ร้อยละ 42 ปริญญาเอก ร้อยละ 15 และ ปวส. ร้อยละ 1 นอกจากนี้ หากแบ่งตามอาชีพ แบ่งเป็น พนักงานมหาวิทยาลัย ร้อยละ 19 ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 17 พนักงานบริษัท ร้อยละ 16 รับจ้าง ร้อยละ 12 ข้าราชการบำนาญ ร้อยละ 10 แม่บ้าน ร้อยละ 3 พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 10 และอื่น ๆ ร้อยละ 10

กลุ่มภาคการศึกษา แบ่งเป็นเพศชาย ร้อยละ 32 เพศหญิง ร้อยละ 65 และไม่ระบุเพศ ร้อยละ 3 แบ่งตามช่วงอายุ คือ อายุ 10-19 ปี ร้อยละ 24 อายุ 20-29 ปี ร้อยละ 32 อายุ 30-39 ปี ร้อยละ 10 อายุ อายุ 40-49 ปี ร้อยละ 18 อายุ 50-59 ปี ร้อยละ 15 และอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 1 จำแนกตามวุฒิการศึกษา แบ่งเป็น มัธยมศึกษา 15 คน ร้อยละ 14 ปริญญาตรี ร้อยละ 39 ปริญญาโท ร้อยละ 30 ปริญญาเอก ร้อยละ 15 อนุปริญญา ร้อยละ 1 และกำลังศึกษาปริญญาเอก ร้อยละ 1 นอกจากนี้ หากแบ่งตามสถานะ แบ่งเป็นนักเรียน นิสิต นักศึกษา ร้อยละ 53 ครู ร้อยละ 14 อาจารย์ ร้อยละ 21 และระบุว่าไม่เข้าราชการ ร้อยละ 21



2. มุมมองของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีต่อคุณค่าสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)

กลุ่มคนที่มีมาใช้บริการและกลุ่มภาคการศึกษา มีความเห็นในลักษณะเดียวกัน ดังนี้

2.1 คุณค่าด้านประวัติศาสตร์

เป็นสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ที่อยู่คู่กรุงเทพมหานครมาเป็นเวลานาน แสดงถึงประวัติศาสตร์การพัฒนาประเทศในอดีต สะท้อนถึงความ “ทันสมัย” และความเป็น “อารยประเทศ” ที่ทัดเทียมนานาอารยประเทศ ทั้งยังเป็นสัญลักษณ์ของระบบรางในประเทศไทย แสดงถึงพัฒนาการของรถไฟไทยจากอดีตถึงปัจจุบัน ซึ่งเป็นปัจจัยที่เชื่อมโยงความเจริญจากกรุงเทพมหานครสู่ชนบท ตลอดจนบอกเล่าเหตุการณ์สำคัญทางประวัติศาสตร์ เช่น สงครามโลกครั้งที่ 2 โดยมีการสร้างหลุมหลบภัยสำหรับประชาชนบริเวณด้านหน้าสถานี เป็นต้น

2.2 คุณค่าด้านสถาปัตยกรรม

อาคารสถานีถือเป็นจุดสังเกต (Landmark) สำคัญแห่งหนึ่งของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นภาพจำของทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ ด้วยตัวอาคารที่เป็นโดมสไตลลิอิตาเลียนผสมกับศิลปะเรเนซองส์ ภายในประดับด้วยหินอ่อน เพดานมีการสลักลายปูนต่าง ๆ ทั้งยังมีการประดับกระจกสีที่ช่องระบายอากาศ ทำให้อาคารสถานีมีความงดงาม แข็งแรง สอดคล้องกับการใช้งาน และมีเอกลักษณ์เฉพาะตัวจากการผสมผสานความงามแบบ “ตะวันออกพบตะวันตก” คือ มีความทันสมัยที่มีกลิ่นอายความเป็นไทย ทั้งยังแสดงถึงความเจริญก้าวหน้าทางวิศวกรรมการก่อสร้างในยุคสมัยนั้น

2.3 คุณค่าด้านเศรษฐกิจ

เป็นศูนย์กลางของระบบรางในประเทศไทย การขนส่งทางรางนั้นมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ทำให้การเดินทางขนส่งและการติดต่อค้าขายในประเทศตลอดจนประเทศเพื่อนบ้านมีความคล่องตัว สะดวก รวดเร็วยิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังเป็นจุดกระจายความเจริญจากกรุงเทพมหานครสู่จังหวัดต่าง ๆ เป็นแหล่งรวมนักเดินทาง อันส่งผลให้เกิดอาชีพต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องตามมา เช่น ร้านอาหาร และโรงแรม จนเกิดเป็นย่านร้านค้าบริเวณรอบสถานี ตลอดจนนำความเจริญไปสู่พื้นที่ใกล้เคียง นอกจากนี้ยังเป็นแหล่งรวมนักท่องเที่ยวที่ชื่นชอบการเดินทางด้วยรถไฟทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ ซึ่งเป็นการท่องเที่ยวที่มีเสน่ห์แบบหนึ่ง

2.4 คุณค่าด้านวัฒนธรรม

เป็นหลักฐานที่แสดงถึงการผสมผสานระหว่างวัฒนธรรมตะวันออกและตะวันตก ซึ่งถ่ายทอดผ่านตัวอาคารแบบตะวันตกที่มีปรับรายละเอียดให้สอดคล้องกับความเป็นไทย เช่น โครงสร้างไม้หรือการออกแบบห้องพักในส่วนของโรงแรมราชธานี นอกจากนี้ยังแสดงถึงวัฒนธรรมของ “คนรถไฟ” เช่น อาหาร อาทิ ข้าวผัดรถไฟ รวมถึงการเดินทาง การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ที่มีการปรับเปลี่ยนตามยุคสมัยจากอดีตจนถึงปัจจุบัน สิ่งเหล่านี้ล้วนแล้วแต่ถ่ายทอดมุมมอง ความคิด ภูมิปัญญาตามยุคสมัย อันเป็นมรดกทางวัฒนธรรมที่ควรสงวนไว้ให้คนรุ่นหลังได้เรียนรู้

2.5 คุณค่าด้านสังคม

เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางรถไฟที่เชื่อมโยงส่วนกลางกับภูมิภาค ทำให้เกิดการรวมตัวของผู้คนจำนวนมาก ทั้งแรงงานที่เดินทางจากชนบทเข้ามาทำงานในตัวเมือง ผู้ที่ต้องใช้รถไฟในการเดินทางสัญจร การไปมาหาสู่ญาติพี่น้อง รวมทั้งเป็นจุดนัดพบสำคัญของคนกรุงเทพมหานครและคนจากท้องถิ่นอื่น ๆ ถือเป็นพื้นที่สาธารณะที่คนทุกระดับ ทุกกลุ่ม ทุกช่วงวัย ใช้บริการร่วมกัน ก่อให้เกิดเรื่องราวมากมาย หัวลำโพงจึงเป็น “พื้นที่แห่งความทรงจำ” ของผู้คนที่ชวนให้บอกเล่าต่อไปสู่คนรุ่นหลัง

2.6 ด้านอื่น ๆ

นอกเหนือจากด้านที่กล่าวมาในข้างต้น ยังมีผู้เสนอคุณค่าของสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ในด้านอื่น ๆ เช่น ด้านเทคโนโลยี ที่แสดงถึงพัฒนาการทางเทคโนโลยีในอดีตกับปัจจุบัน เช่น รถไฟและรถไฟฟ้า หรือด้านความภาคภูมิใจ ที่สร้างความภาคภูมิใจในความเป็นชาติอันเป็นผลจากพระอัจฉริยภาพของพระมหากษัตริย์ไทย

3. ความคิดเห็นต่อการใช้พื้นที่ของสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)

กลุ่มคนที่มาใช้บริการ เห็นว่าการใช้ประโยชน์พื้นที่ควรเป็นพื้นที่อนุรักษ์มากที่สุด ($\bar{X} = 4.684$) รองลงมา คือ พื้นที่จัดกิจกรรม ($\bar{X} = 4.063$) พื้นที่เชิงพาณิชย์/เศรษฐกิจสร้างสรรค์ ($X = 3.835$) และสวนสาธารณะ ($\bar{X} = 3.748$) ตามลำดับ

กลุ่มภาคการศึกษา เห็นว่าการใช้ประโยชน์พื้นที่ควรเป็นพื้นที่อนุรักษ์มากที่สุด ($\bar{X} = 4.684$) รองลงมา คือ พื้นที่จัดกิจกรรม ($\bar{X} = 4.683$) พื้นที่เชิงพาณิชย์/เศรษฐกิจสร้างสรรค์ ($\bar{X} = 3.846$) และสวนสาธารณะ ($\bar{X} = 3.760$) ตามลำดับ



4. ความคาดหวังต่อการใช้พื้นที่ของสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ในอนาคต ความคาดหวังของกลุ่มคนที่มาใช้บริการและกลุ่มภาคการศึกษา สามารถสรุปได้ ดังนี้

4.1 การอนุรักษ์ให้เป็นพื้นที่ทางประวัติศาสตร์

เนื่องจากสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ จึงควรอนุรักษ์เน้นการบอกเล่าทางประวัติศาสตร์ โดยคงไว้ซึ่งอาคารและสถาปัตยกรรมแบบดั้งเดิมทั้งตัวสถานีตึกโรงแรมเก่า ตึกบัญชาการ และโรงซ่อมรถไฟ เป็นต้น เพื่อให้ผู้ชมได้สัมผัสบรรยากาศแบบดั้งเดิม โดยอาจจัดกิจกรรมสร้างสรรค์ที่สร้างรายได้และเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม เช่น การพัฒนาพื้นที่ใช้สอยบางส่วนเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม ในลักษณะ Tour & Trip

4.2 การพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว

พื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) มีศักยภาพที่จะพัฒนาให้เป็นจุดสังเกต (Landmark) ใหม่ของกรุงเทพมหานคร โดยผสมผสานการจัดการ การอนุรักษ์ และการหารายได้จากความเป็นแหล่งท่องเที่ยวเข้าด้วยกัน ในลักษณะแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม เช่น การแต่งกายย้อนยุค แหล่งอาหารไทย อาจจะเป็นโรงแรมย้อนยุคกึ่งพิพิธภัณฑ์ ตลอดจนเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางรถไฟโดยจัดเดินรถไฟขบวนพิเศษสำหรับการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมในหัวข้อต่าง ๆ เช่น เยี่ยมชมสะพานแม่น้ำแคว และเยี่ยมชมวังเก่า ณ อยุธยา-บางปะอิน เป็นต้น ร่วมกับการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวในกรุงเทพมหานคร โดยเน้นการเป็นจุดเชื่อมการเดินทางสู่พื้นที่ท่องเที่ยวโดยรอบ เช่น เขาวราช สามย่าน บรรทัดทอง

4.3 การพัฒนาให้เป็นพิพิธภัณฑ์

จากการที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) เป็นศูนย์กลางระบบรางของไทยนับตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน จึงมีศักยภาพในการพัฒนาให้เป็นพิพิธภัณฑ์รถไฟไทย ซึ่งนอกจากการให้ความรู้และบอกเล่าประวัติศาสตร์ของรถไฟไทยแล้ว สามารถพัฒนาเป็นพิพิธภัณฑ์มีชีวิต (Living Museum) จำลองเหตุการณ์ในสมัยต่าง ๆ เช่น ขบวนรถจักรไอน้ำไปหัวหินหรืออยุธยา หรือบางเดือนอาจเน้นการบอกเล่าเหตุการณ์สมัยพระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราชบรมนาถบพิตร เสด็จเยือนประชาชนต่างจังหวัดโดยทางรถไฟ เป็นต้น

4.4 การพัฒนาเป็นแหล่งการเรียนรู้

สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ถือเป็นพื้นที่สาธารณะที่คนทุกกลุ่มใช้ประโยชน์ร่วมกัน จึงควรพัฒนาพื้นที่โดยเน้นที่ผู้คนเป็นสำคัญ โดยพัฒนาให้เป็นพื้นที่การเรียนรู้โดยจัดเป็นแหล่งเรียนรู้ที่ให้ความรู้เกี่ยวกับรถไฟ การเดินทางระบบราง เพื่อให้คนเข้ามาเยี่ยมชม ร่วมกับการเปิดพื้นที่ให้คนได้เข้ามาใช้ประโยชน์ โดยเฉพาะคนในชุมชนใกล้เคียง ซึ่งนอกจากการเข้ามาใช้งานแล้ว ควรเปิดโอกาสให้เข้ามามีส่วนร่วมดูแลพื้นที่ด้วย เพื่อสร้างความรู้สึกรักของการเป็นเจ้าของพื้นที่ร่วมกัน

สรุปและอภิปรายผล

สรุปผลการวิจัย

1. กลุ่มคนที่มาใช้บริการและกลุ่มภาคการศึกษารับรู้ถึงคุณค่าของสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ใน 6 ด้าน คือ ประวัติศาสตร์ สถาปัตยกรรม เศรษฐกิจ วัฒนธรรม สังคม และอื่น ๆ

2. กลุ่มคนที่มาใช้บริการและกลุ่มภาคการศึกษาแสดงมุมมองและความคาดหวังที่มีต่อการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพฯ (หัวลำโพง) ในอนาคตไปในทิศทางเดียวกัน คือ เห็นว่าการใช้ประโยชน์พื้นที่ควรเป็นพื้นที่อนุรักษ์มากที่สุด รองลงมาคือ พื้นที่จัดกิจกรรม พื้นที่เชิงพาณิชย์/เศรษฐกิจสร้างสรรค์ และสวนสาธารณะตามลำดับ นอกจากนี้ สามารถพัฒนาพื้นที่ใน 4 ประเด็นใหญ่ คือ การพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว พิพิธภัณฑ์มีชีวิต พื้นที่ทางประวัติศาสตร์ และพื้นที่การเรียนรู้

อภิปรายผลการวิจัย

1. ผลจากแบบสอบถาม นอกจากจะทำให้ได้รับรู้มุมมองและความคาดหวังของกลุ่มคนที่มาใช้บริการและกลุ่มภาคการศึกษาตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยแล้ว ยังแสดงถึงกระบวนการสื่อสารสาธารณะที่ทำให้สังคมตระหนักถึงคุณค่าของสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) มากขึ้น ซึ่งกระบวนการดังกล่าวมีความสำคัญต่อกระบวนการอนุรักษ์อย่างมาก เนื่องจากการสื่อสารที่ดีจะนำไปสู่การสร้างการรับรู้เชิงคุณค่า อันจะส่งผลให้การอนุรักษ์คงอยู่สืบไปในอนาคต ดังที่ ปิ่นรัชฎ์ กาญจนนชิติ (2552) สรุปเกี่ยวกับกระบวนการอนุรักษ์สถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ว่าผู้รับผิดชอบในการอนุรักษ์จำเป็นต้องศึกษาเพื่อสรุปคุณค่าของสถานที่นั้น ๆ ก่อนจะสื่อสารไปยังผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง



ทุกกลุ่ม ทั้งนี้เมื่อการอนุรักษ์พื้นที่สำเร็จจุล่งแล้วก็ยังคงต้องมีการสื่อสารต่อสังคมอย่าง ต่อเนื่องเช่นกัน จึงเป็นประเด็นที่หน่วยงานผู้รับผิดชอบในการอนุรักษ์และพัฒนาสถานี รถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ต้องให้ความสำคัญว่าจะสื่อสารอย่างไรจึงจะทำให้เกิดการ รับรู้ทางสังคมในภาพกว้างและต่อเนื่อง

2. ผลจากแบบสอบถามแสดงให้เห็นว่าคุณค่าของสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ในมุมมองของกลุ่มคนที่มาใช้บริการและกลุ่มภาคการศึกษา พบว่า มีคุณค่าทั้งในด้าน ประวัติศาสตร์ สถาปัตยกรรม เศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และอื่น ๆ โดยมีจุดเน้นสำคัญ คือ การเป็นพื้นที่เชื่อมโยงระหว่าง “อดีตและปัจจุบัน” เนื่องจากเป็นสถานที่ที่อยู่คู่กับ กรุงเทพมหานครมากกว่าหนึ่งร้อยปีจึงถือเป็นพื้นที่บอกเล่าเรื่องราวทาง ประวัติศาสตร์ ทั้งยังเป็นพื้นที่ซึ่งคนมากมายมาใช้ประโยชน์ร่วมกัน สถานีจึงเป็น “พื้นที่ แห่งความทรงจำ” ของคนรุ่นก่อน ที่ต้องการบอกเล่าเรื่องราวเรื่องราวสืบต่อไปยังคน รุ่นหลัง นอกจากนี้ยังมีประเด็นเกี่ยวกับ “ตะวันออกพบตะวันตก” เนื่องจากเป็นพื้นที่ ผสมผสานระหว่างวิถีชีวิตความเป็นไทยแบบดั้งเดิมในอดีตกับความเจริญก้าวหน้าทาง เทคโนโลยีตามแบบอย่างชาติตะวันตก ซึ่งสื่อถึงความพยายามในการพัฒนาประเทศให้ มีความเป็น “อารยประเทศ” ตามพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้า อยู่หัว ซึ่งถือเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญทางประวัติศาสตร์ชาติไทย

ความคิดเห็นดังกล่าวมีความสอดคล้องกับคำแถลงนัยสำคัญ (Statement of Significant : SOS) ของสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ตามผลการวิจัยของ อิป ศรีสกุล ไชยรัก และคณะ (2563) ที่ระบุว่า คุณค่าของสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) คือ การ เป็นหลักฐานสำคัญของการพัฒนาประเทศโดยสถาบันกษัตริย์ไทย แสดงพัฒนาการของ รถไฟไทย เป็นศูนย์กลางการสัญจร คมนาคม และขนส่งโดยระบบรางเชื่อม กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล กับจังหวัดต่าง ๆ ทั่วประเทศ ให้เกิดความเจริญรุ่งเรืองของ พื้นที่โดยรอบแต่ขณะเดียวกันก็เป็นพื้นที่สาธารณะของประชาชนทุกกลุ่ม ทุกวัย ทุกระดับรายได้ แสดงให้เห็นว่าคุณค่าในมุมมองของบุคคลทั่วไปกับคุณค่าที่ได้จากการ ศึกษาวิจัยนั้นมีความเชื่อมโยงกัน ทั้งนี้การสื่อสารคำแถลงนัยสำคัญของสถานที่ให้ชัดเจน จะช่วยส่งเสริมให้เกิดการอนุรักษ์ที่เน้นมิติด้านเรื่องคุณค่าและความหมาย ทำให้ สาธารณชนตระหนักถึงความสำคัญของสถานที่มากกว่าการรับรู้เพียงแค่เปลือกหรือ กายภาพ (Historic Places Program Branch National Historic Sites Directorate Parks Canada, 2006)

3. ความคาดหวังของกลุ่มคนที่มาใช้บริการและกลุ่มภาคการศึกษาที่มีต่อ การอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) นั้นเห็นได้ชัดว่า กลุ่มตัวอย่าง ตระหนักถึงความสำคัญของการอนุรักษ์สถานีฯ อย่างไรก็ตาม การอนุรักษ์นั้นไม่ใช่การ คงไว้ซึ่งรูปแบบดั้งเดิมเพียงอย่างเดียว แต่เป็นการอนุรักษ์ควบคู่ไปกับการพัฒนา โดยเฉพาะการพัฒนาให้เป็นพื้นที่สาธารณะที่ผู้คนทุกกลุ่มได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน โดยการผสมผสานการเป็นแหล่งเรียนรู้ร่วมกับการเป็นแหล่งท่องเที่ยว เพื่อให้ผู้ที่เข้ามาเยี่ยมชม ได้เรียนรู้ถึงคุณค่าของสถานีฯ พร้อมกับได้รับประสบการณ์ที่ประทับใจ ทั้งนี้มี ประเด็นเกี่ยวกับ “การจำลองบรรยากาศ” โดยเฉพาะบรรยากาศย้อนยุคในช่วง เวลาต่าง ๆ ผ่านการตกแต่งสถานที่ การจัดแสดงวัตถุ การถ่ายทอดเรื่องราว การนัดหมายแต่งกายหรือร้านค้าต่าง ๆ เพื่อให้ผู้เยี่ยมชมได้สัมผัสบรรยากาศของยุคสมัยนั้น ๆ โดยการจำลองบรรยากาศนี้น่าจะช่วยส่งเสริมการรับรู้ความเชื่อมโยงระหว่างอดีตและ ปัจจุบัน ตลอดจนการเป็นสถานที่แห่งความทรงจำ ตามมุมมองของกลุ่มตัวอย่างได้ดี

แนวทางดังกล่าวสอดคล้องกับแนวคิดพิพิธภัณฑ์มีชีวิต (Living Museum) ซึ่ง หมายถึง พิพิธภัณฑ์หรือแหล่งเรียนรู้ที่มีการจำลองบรรยากาศในยุคสมัยหนึ่ง ซึ่งมักเป็น ช่วงเวลาในอดีต เพื่อกระตุ้นการรับรู้และจินตนาการในยุคสมัยดังกล่าวให้กับผู้เข้าชม เกิดความเข้าใจเกี่ยวกับสถานที่หรือยุคสมัยดังกล่าวได้ชัดเจนขึ้น (Anderson, 1992) ทั้งนี้ นอกจากความรู้ความเข้าใจแล้ว พิพิธภัณฑ์มีชีวิตยังช่วยกระตุ้นให้ผู้เข้าชมเกิด อารมณ์ความรู้สึกผ่านความประทับใจ ซึ่งเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดการเรียนรู้ที่มี ประสิทธิภาพและมีความลึกซึ้ง (Meaningful) เกิดเป็นความชื่นชมในประวัติศาสตร์ ตลอดจนอัตลักษณ์รากเหง้าทางวัฒนธรรมของตนเอง ทั้งยังเปิดโอกาสให้คนในชุมชน ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดกิจกรรมต่าง ๆ (Pinto & Ibañez-Etxeberria, 2018) ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ UNESCO (n.d.) ว่าการสร้างการรับรู้ในพื้นที่ทาง ประวัติศาสตร์นั้น ไม่ควรเป็นเพียงการสร้างอนุสาวรีย์หรือการแสดงของสะสม แต่ ควรเป็นการนำเสนอเรื่องราวและวิถีชีวิตของผู้คนในอดีตเพื่อส่งต่อสู่คนในปัจจุบัน การ พัฒนาพื้นที่สถานีฯ ให้เป็นพิพิธภัณฑ์มีชีวิตจึงเป็นแนวทางที่สามารถตอบสนองได้ทั้ง การอนุรักษ์และพัฒนา ตลอดจนตอบสนองความคาดหวังของสาธารณชน

4. สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) เป็นพื้นที่ที่มีภาคส่วนที่เกี่ยวข้องจำนวนมาก ดังนั้น นโยบายการเปลี่ยนแปลงพื้นที่จึงนับได้ว่าเป็นนโยบายสาธารณะที่สังคมให้ความ



สนใจ สำหรับคนยุคปัจจุบันการสื่อสารด้วยแพลตฟอร์มออนไลน์เป็นช่องทางที่เข้าถึงได้สะดวก รวดเร็ว สอดคล้องกับที่ สุกุลศรี ศรีสารคาม (2560); Kietzmann et al. Kietzmann, Hermkens, McCarthy and Silvestre (2011); Shirky (2011) ระบุว่า สื่อสังคมออนไลน์สามารถแสดงให้เห็นถึงสาระสำคัญของประเด็นและเรื่องราวด้วยการส่งผ่านข้อมูลต่อ ๆ กัน การเชื่อมต่อข้อมูลจำนวนมาก ดังนั้น การขับเคลื่อนประเด็นต้องสร้าง “การเป็นที่สนใจ” ทำให้เรื่องกระจายต่อไปสู่คนกลุ่มใหญ่ สื่อสังคมออนไลน์จึงมีลักษณะที่ทรงพลังในการ “ระดมมวลชน (Mobilizing)” นอกจากนี้ สื่อสังคมออนไลน์เป็นเครื่องมือในการสร้างพฤติกรรมร่วม เพราะลักษณะของแพลตฟอร์มสื่อสังคมเอื้อให้เกิดการมีส่วนร่วมได้โดยคนเข้าถึงข้อมูลได้ง่าย แสดงออกรู้สึก แสดงความเห็น และอภิปรายสาธารณะได้ง่ายขึ้น

5. การเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยการสำรวจออนไลน์หรือการใช้แบบสอบถามออนไลน์เป็นหนึ่งในวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลของชุดโครงการวิจัยนี้ ซึ่งมีลักษณะเฉพาะแตกต่างจากวิธีการอื่นที่กำหนดไว้ในชุดโครงการวิจัย และเป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลบางภาคส่วนจาก 9 ภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น ผลการวิจัยนี้จะต้องนำไปประกอบกับการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการอื่นและภาคส่วนอื่น เพื่อจัดทำกรอบในการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ต่อไป ดังนั้น ผลการวิจัยในส่วนนี้อาจมีความแตกต่างจากผลการวิจัยของชุดโครงการวิจัยที่เป็นผลจากการสังเคราะห์ความเห็นจากทุกภาคส่วน

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น การรถไฟแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา สามารถนำผลการวิจัยไปใช้ในการวางแผนการอนุรักษ์และพัฒนา รวมถึง สามารถใช้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเผยแพร่ให้สาธารณชนหรือภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อรับฟังความเห็นในมุมมองใหม่ ๆ

2. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

ควรมีการศึกษาเจาะลึกแนวทางการใช้ประโยชน์พื้นที่เพื่อการอนุรักษ์และพัฒนาในรูปแบบต่าง ๆ เช่น พิพิธภัณฑ์หรือสถานที่ท่องเที่ยวที่สามารถนำเสนอคุณค่าดั้งเดิม

ของพื้นที่ และตอบสนองความต้องการของสังคมในด้านการอนุรักษ์ และพื้นที่เศรษฐกิจ
สร้างสรรค์ สำหรับคนกลุ่มต่าง ๆ รวมทั้งการผสมผสานเทคโนโลยีที่ทันสมัยในปัจจุบัน
เข้ามาใช้ในการอนุรักษ์และพัฒนา

เอกสารอ้างอิง

- การรถไฟแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). *สถานีกรุงเทพ*. (20 ตุลาคม 2564) สืบค้นจาก
<https://dlink.me/28q6V>.
- โครงการวิจัยอนุรักษ์และพัฒนาสถานีรถไฟกรุงเทพ-หัวลำโพง. (2564). *แบบสอบถาม
“การศึกษาเพื่อวางกรอบในการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ
(หัวลำโพง)”*. (1 พฤษภาคม 2564) สืบค้นจาก <https://www.facebook.com/HualumphongResearchProject>.
- จิป ศรีสกุลไชยรักษ์ และคณะ. (2563). *รายงานการวิจัยการศึกษาคุณค่าเชิงอัตลักษณ์
และความต้องการทางสังคมเบื้องต้นในการอนุรักษ์พัฒนาสถานีรถไฟ
หัวลำโพง*. กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).
- บ้านและสวน. (2564). *เจาะลึกสถานีกรุงเทพ สถาปัตยกรรมหลังคาโค้งกว้างที่สุดเมื่อ
105 ปีก่อน*. (7 กุมภาพันธ์ 2565) สืบค้นจาก <https://www.baanlaesuan.com/231636/design/design-update/places/bangkok-railway-station>.
- ปิ่นรัชฎ์ กาญจนนัชชิตติ. (2552). *การอนุรักษ์มรดกสถาปัตยกรรมและชุมชน*. กรุงเทพฯ :
โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- เฟื่องอรุณ ปรีดีติติก และคณะ. (2564). *การศึกษาเพื่อวางกรอบในการอนุรักษ์และ
พัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพฯ (หัวลำโพง)*. หน่วยงานบริหารและจัดการ
ทุนด้านการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (บพข.), กรุงเทพฯ.
- มณฑล ฤกษ์เกษม. (2563). *อิทธิพลทางสังคมและเศรษฐกิจในการอนุรักษ์และปรับปรุง
มรดกในทางสถาปัตยกรรมชุมชนปากน้ำประแส อำเภอกาญจนบุรี จังหวัดระยอง*.
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, กรุงเทพฯ.
- วรรณศิลป์ พีรพันธุ์. (2010). *กฎบัตรและมาตรฐานระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการ
อนุรักษ์เมือง*. *วารสารวิจัยและสาระสถาปัตยกรรม/การผังเมือง*, 7(10), 1-10.



- วิมลรัตน์ อิศระธรรมบุญ, (2561). ข้อพิจารณาในการปรับใช้แนวคิดการอนุรักษ์มรดกวัฒนธรรมเมืองในระดับสากลกับการอนุรักษ์ในประเทศไทย. *วารสารวิชาการสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย*. 1(67), 65-86.
- สกุลศรี ศรีสารคาม. (2560). กระบวนการของสื่อสังคมในการกำหนดวาระข่าวสารเพื่อการขับเคลื่อนประเด็นสังคมสู่การรับรู้และการเปลี่ยนแปลง. *วารสารวิจัยราชภัฏพระนคร สาขามนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์*, 12(1), 236-249.
- Anderson, J. (1992). Living history : Simulating everyday life in living history museums. In P.F. Leffler & J. Brent, *Public History Readings*. Malabar, FL : Krieger Publishing Company.
- Baruch, Y. (1999). Response rates in academic studies—a comparative analysis. *Human Relations*, 52(4), 421–434.
- Evans, J. R. & Mathur, A. (2005). The value of online surveys. *Internet Research*, 15(2), 195-219. Doi: 10.1108/10662240510590360
- Historic Places Program Branch National Historic Sites Directorate Parks Canada. (2006). *Canadian register of historic places : Writing statements of significance*. (September 12, 2021) Retrieved from <https://www.historicplaces.ca/media/5422/sosguideen.pdf>.
- Kietzmann, J.H., Hermkens, K., McCarthy, I. P. & Silvestre, B.S. (2011). Social media? Get serious! understanding the functional building blocks of social media. *Business Horizons*, 54(3), 241-251.
- Pinto, H. & Ibañez-Etxeberria, A. (2018). Constructing historical thinking and inclusive identities : Analysis of heritage education activities. *History Education Research Journal*, 15(2), 342–354. Doi:10.18546/HERJ.15.2.13.
- Shirky, C. (2011). The Political power of social media : Technology, the public sphere, and political change. *Foreign Affairs*, 90(1), 28-41.

UNESCO. (2017.). *Hoi An for best protocols for best conservation practice in Asia*. (February 20, 2022) Retrieved from <https://bangkok.unesco.org/content/hoi-protocols-best-conservation-practice-asia-professional-guidelines-assuring-and>.

UNESCO. (n.d.). *What is intangible cultural heritage?*. (September 12, 2021) Retrieved from <https://ich.unesco.org/en/what-is-intangible-heritage-00003>.