แนวทางการปรับเปลี่ยนการใช้ประโยชน์พื้นที่เขตทางรถไฟจากสถานีหัวลำโพงถึงสถานีบางซื่อเพื่อเป็นพื้นที่สีเขียวสาธารณะ

Adaptive Reuse Guidelines for the Railway Line Corridor from Hua Lamphong Station to Bang Sue Station as Urban Public Green Space

รับบทความ	17/02/2568
แก้ไขบทความ	01/04/2568
ยอมรับบทความ	11/04/2568

อชิรญา สุขเจริญจิต* วิภากร ธรรมวิมล
ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Archiraya Sukcharoenchit, Vipakorn Thumwimol
Department of Landscape Architecture, Faculty of Architecture, Chulalongkorn University
cherryarchi@gmail.com, vipakorn.t@chula.ac.th
*ผู้ประพันธ์บรรณกิจ

บทคัดย่อ

ในปัจจุบัน พื้นที่เขตทางรถไฟเก่าภายในเขตเมืองมักถูกปล่อยทิ้งร้าง หรือถูกใช้งานอย่างไม่มีประสิทธิภาพ ส่งผลให้ศักยภาพของพื้นที่ดังกล่าวไม่ได้รับการพัฒนาอย่างเต็มที่ ทั้งที่พื้นที่มีบทบาทสำคัญในฐานะองค์ประกอบเชิงโครงสร้างของเมืองที่สะท้อนวิวัฒนาการด้านคมนาคมและการพัฒนาเมืองทางประวัติศาสตร์ การปรับปรุงพื้นที่เขตทางรถไฟเก่าให้เป็นพื้นที่สีเขียวสาธารณะจึงเป็นแนวทางสำคัญที่อยู่บนพื้นฐานของแนวคิดเชิงภูมิสถาปัตยกรรมที่สามารถบูรณาการแนวคิดการอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมและการพัฒนาให้สอดคล้องกับบริบทเมืองร่วมสมัย เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อสังคมเมือง

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาและนำเสนอแนวทางการพัฒนาพื้นที่เขตทางรถไฟเก่าระหว่างสถานีหัวลำโพงถึงสถานีบางซื่อให้เป็นพื้นที่สีเขียวสาธารณะ โดยใช้แนวคิดที่ผสมผสานการอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมและการปรับเปลี่ยนการใช้ประโยชน์พื้นที่ตามบริบทของเมืองสมัยใหม่ แนวทางให้ความสำคัญกับการบูรณาการที่สามารถเชื่อมโยงอดีตและปัจจุบันเข้าด้วยกัน การพัฒนามุ่งเน้นการพิจารณามิติทางประวัติศาสตร์ สังคม และวัฒนธรรม มิติทางเศรษฐกิจและมิติทางธรรมชาติสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดความยั่งยืนในการพัฒนาเมืองและสามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างครอบคลุม

ผลการศึกษาพบว่า พื้นที่เขตทางรถไฟเก่ามีศักยภาพสูงในการพัฒนาเป็นสวนสาธารณะแนวยาวที่สามารถ 1) เชื่อมโยงย่านเมืองสำคัญ เช่น หัวลำโพง ราชเทวี พญาไท และดุสิต 2) ส่งเสริมโครงข่ายการสัญจรสีเขียวผ่านการเดินเท้าและการใช้จักรยาน และ 3) เพิ่มพื้นที่สีเขียวเพื่อปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมในเขตเมือง โดย 1) การอนุรักษ์มรดกและชุมชน ฟื้นฟูองค์ประกอบทางประวัติศาสตร์ ส่งเสริมกิจกรรมชุมชน และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และ 2) การพัฒนาพื้นที่เพื่อนวัตกรรมและการเชื่อมโยง โดยสร้างโครงข่ายสีเขียวเพื่อเชื่อมต่อย่าน สนับสนุนการใช้พื้นที่อเนกประสงค์ และออกแบบโครงสร้างพื้นฐานเชิงนิเวศเพื่อเพิ่มศักยภาพในการรองรับกิจกรรมสมัยใหม่ที่สอดคล้องกับแนวคิดการพัฒนาเมืองสีเขียว นอกจากนี้ การอนุรักษ์องค์ประกอบเดิมของระบบรางและสถานีรถไฟช่วยรักษาอัตลักษณ์ทางประวัติศาสตร์ของพื้นที่ ขณะที่การปรับให้สอดคล้องกับบริบทเมืองสมัยใหม่สามารถกระตุ้นเศรษฐกิจชุมชน และยกระดับคุณภาพชีวิต แนวทางนี้สะท้อนบทบาทของภูมิสถาปัตยกรรมในการฟื้นฟูเมืองอย่างยั่งยืน และสามารถประยุกต์ใช้กับพื้นที่เขตทางรถไฟเก่าอื่น ๆ ในประเทศไทย เพื่อส่งเสริมการพัฒนาเมืองเชิงอนุรักษ์และการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ

***คำสำคัญ**: มรดกรถไฟ การปรับเปลี่ยนการใช้ประโยชน์ สวนสาธารณะแนวยาว พื้นที่สีเขียวในเมือง การอนุรักษ์และพัฒนา*

Abstract

In urban areas, old railway corridors are often abandoned or underutilized, limiting their potential despite their historical significance in transportation and city development. Transforming these spaces into public green areas is a crucial landscape architectural approach that integrates cultural heritage conservation with modern urban needs, maximizing community benefits.

This study explores guidelines for transforming the old railway corridor between Hua Lamphong and Bang Sue stations into a public green space. The proposed approach merges cultural heritage conservation with adaptive land use strategies, ensuring a balance between historical and contemporary elements. Key considerations include historical, socio-cultural, economic, and environmental factors to support sustainable urban development.

Findings indicate that the railway corridor has strong potential for redevelopment as a linear park that 1) connects key districts, 2) promotes green mobility through pedestrian and bicycle networks, and 3) enhances urban environmental quality by increasing green spaces. The development approach encompasses two key components: 1) heritage and community conservation, which involves the restoration of historical elements, community engagement, and eco-friendly infrastructure; and 2) innovation and connectivity, focusing on a green network that links urban districts, promotes multi-functional land use, and incorporates ecological infrastructure. Preserving railway components and station structures maintains historical identity while adapting them for modern urban needs, fosters community-driven economic growth, and improves public life. This approach underscores the role of landscape architecture in urban revitalization and offers a model for repurposing old railway corridors across Thailand to support conservation-based urban development.

Keywords*: railway heritage, adaptive reuse, linear park, urban green space, conservation*

บทนำ

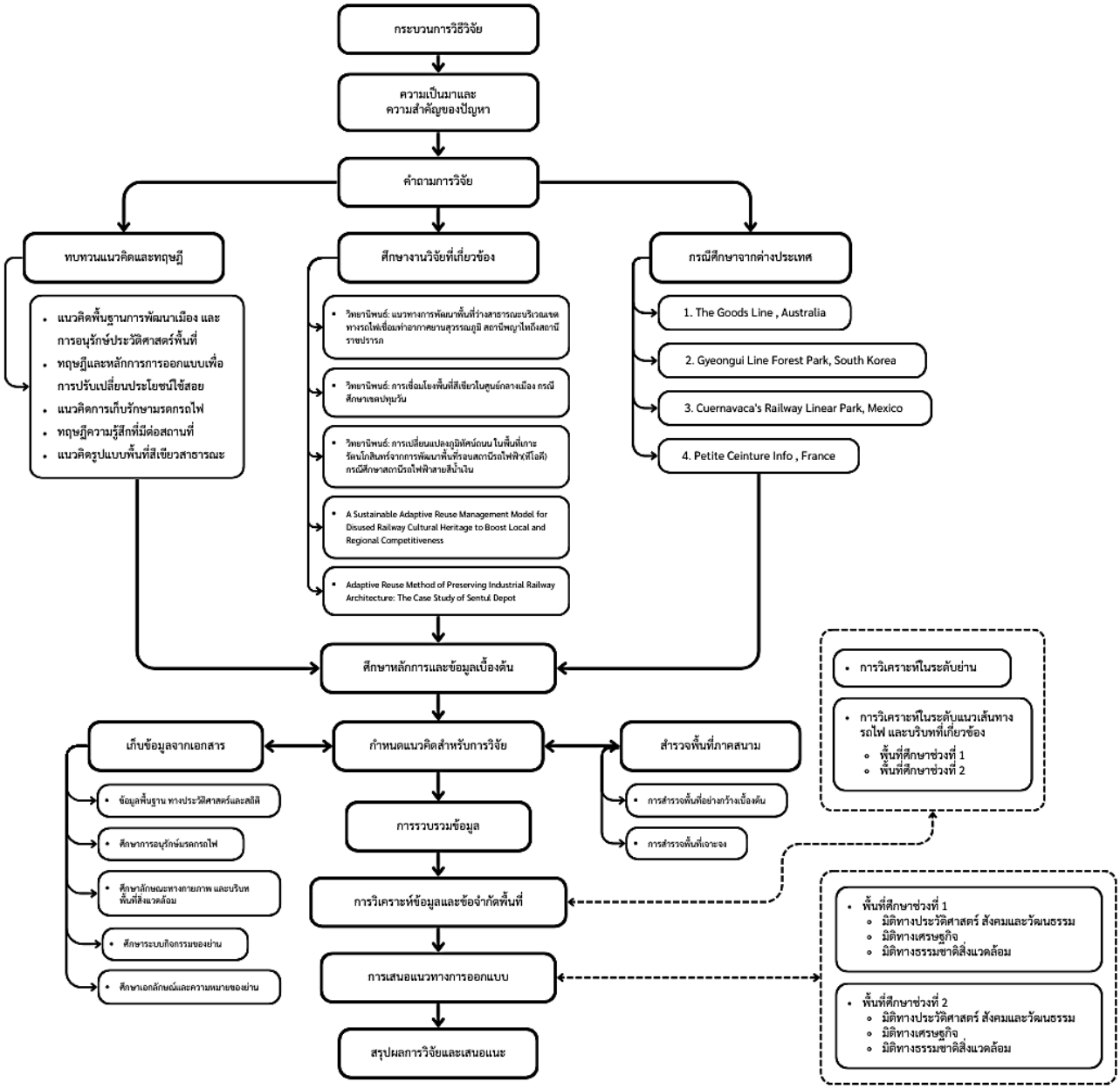
ตั้งแต่เริ่มสถาปนากิจการรถไฟในช่วงปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวในปี พ.ศ. 2439 การคมนาคมทางรางมีบทบาทสำคัญในด้านเศรษฐกิจ สังคม และโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย ในการย้ายศูนย์กลางการคมนาคมทางรางจากสถานีหัวลำโพงไปยังสถานีกลางบางซื่อในปี พ.ศ. 2564 ยังขาดแนวทางการพัฒนาที่ชัดเจนสำหรับพื้นที่แนวรางรถไฟระหว่างสถานีหัวลำโพงถึงสถานีบางซื่อ อีกทั้งพื้นที่ตามแนวรางรถไฟนี้ยังผ่านย่านสำคัญ คือย่านหัวลำโพง ย่านราชเทวี ย่านพญาไท และย่านดุสิต ซึ่งสะท้อนเอกลักษณ์ทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และการพัฒนาเมือง จึงเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการนำมาใช้เป็นเครื่องมือในการพัฒนาเมืองควบคู่ไปกับการส่งเสริมคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมของเมือง ปัจจุบันหลายโครงการในต่างประเทศมี แนวทางการออกแบบและปรับปรุงพื้นที่เขตทางรถไฟเก่าให้เป็นพื้นที่สีเขียวสาธารณะ ซึ่งเป็นทฤษฎีการปรับเปลี่ยนการใช้ประโยชน์ (adaptive reuse) ที่ใช้การอนุรักษ์องค์ประกอบเดิมที่ทรงคุณค่า เช่น รางรถไฟ และอาคารสถานี ปรับปรุงให้สอดคล้องกับการใช้งานร่วมสมัย พร้อมคำนึงถึงการใช้สอยที่ต่อเนื่องกับบริบทย่านสำคัญ เช่น โครงการเดอะกูดส์ ไลน์ (The goods line) ประเทศออสเตรเลีย และโครงการสวนคยอง-อี ไลน์ ฟอเรสต์ (Gyeongui line forest park) ประเทศเกาหลี โดยทำการพัฒนาเป็นสวนสาธารณะแนวยาว (linear park) เป็นแนวคิดสำคัญที่ช่วยกำหนดแนวทางในการออกแบบให้พื้นที่เอื้อต่อการพักผ่อน การสัญจร และการส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชน

การวิจัยจึงมีวัตถุประสงค์ที่จะศึกษาหาแนวทางการออกแบบและปรับปรุงพื้นที่เขตทางรถไฟจากหัวลำโพงถึงบางซื่อ สำหรับการเป็นพื้นที่สีเขียวสาธารณะในเขตเมืองตามแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาดังกล่าว จึงมีความจำเป็นต้องทำการศึกษาเพื่อหาแนวทางโดยทำความเข้าใจกายภาพที่เป็นองค์ประกอบเดิมที่มีคุณค่าเพื่อการเก็บรักษา และทำความเข้าใจบริบทของพื้นที่และย่านเพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างย่าน และแนวทางการใช้ที่ดินพื้นที่เขตทางรถไฟเก่าที่ผ่านเข้าไปในแต่ละย่าน โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อทำการวิเคราะห์ หาปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อการปรับเปลี่ยนประโยชน์ใช้สอยพื้นที่เขตทางรถไฟ โดยไม่ลืมที่จะเก็บรักษาคุณค่าทางประวัติศาสตร์ของพื้นที่ควบคู่ไปกับการใช้งานในรูปแบบใหม่ โดยแนวคิดนี้เป็นเรื่องใหม่ เนื่องจากยังไม่เกิดขึ้นจริงในประเทศไทย ผู้ศึกษาหวังว่าแนวทางที่ได้จากการศึกษานี้ อาจเป็นแนวทางเสนอแนะเพื่อใช้กับโครงการที่จะเกิดขึ้นได้ในอนาคตอันใกล้นี้ รวมถึงยังอาจใช้เป็นหลักการแนวทางในการปรับปรุงพื้นที่เขตทางรถไฟเก่าอื่น ๆ ในประเทศไทยต่อไป

ระเบียบวิธีวิจัย

- **การทบทวนวรรณกรรม** ทำการศึกษาทฤษฎีและแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมืองและการอนุรักษ์เมืองเก่า โดยเฉพาะแนวคิดด้านการปรับเปลี่ยนการใช้ประโยชน์พื้นที่และการอนุรักษ์มรดกรถไฟ แนวคิดเกี่ยวกับความเป็นสถานที่และย่านเมือง หลักการออกแบบพื้นที่สาธารณะในเมือง และการศึกษากรณีตัวอย่างที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่เขตทางรถไฟร้างให้เป็นพื้นที่สีเขียวสาธารณะ เพื่อเป็นกรอบแนวคิดสำหรับการวิเคราะห์และพัฒนาโครงการ
- **การเก็บรวบรวมข้อมูลและการสำรวจพื้นที่** การศึกษานี้อาศัยการเก็บรวบรวมข้อมูลจากทั้งเอกสารและการสำรวจภาคสนาม โดยข้อมูลที่นำมาวิเคราะห์ประกอบด้วยข้อมูลประวัติศาสตร์ของเส้นทางรถไฟและสถานีที่เกี่ยวข้อง แผนพัฒนาเมืองของหน่วยงานภาครัฐ ข้อมูลทางกายภาพของโครงสร้างพื้นฐานของรางรถไฟ รวมถึงข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมและการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา การสำรวจพื้นที่ดำเนินการผ่านภาพถ่ายและสำรวจภาคสนาม
- **การวิเคราะห์และการเสนอแนะ** กระบวนการวิเคราะห์ข้อมูลมุ่งเน้นการประเมินศักยภาพของพื้นที่ในสองระดับ ได้แก่ 1) การวิเคราะห์ระดับย่าน ซึ่งพิจารณาการใช้ประโยชน์ที่ดิน ระบบสัญจร และบริบทเมือง เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะและโครงข่ายการเดินทาง และ 2) การวิเคราะห์ระดับแนวเส้นทางรถไฟและบริบทที่เกี่ยวข้อง โดยศึกษาลักษณะทางกายภาพของเส้นทางรถไฟและการเชื่อมต่อกับพื้นที่โดยรอบ
- **สรุปผลการวิจัย** นำข้อมูลที่มาจากการวิเคราะห์มาอภิปราย เพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่หาศักยภาพในการปรับเปลี่ยนพื้นที่ใช้สอยเขตทางรถไฟเพื่อเป็นพื้นที่สีเขียวสาธารณะผ่านการวางผังทางกายภาพและกิจกรรมของพื้นที่ โดยกำหนด

บทบาทและแนวความคิดในอนาคต โดยอาศัยการวิเคราะห์ทางกายภาพ บริบทพื้นที่สิ่งแวดล้อม สังคมเมือง รวมถึงมาตรฐานการออกแบบภูมิสถาปัตยกรรมและการวางผังเมือง



ภาพ 1 แผนผังกระบวนการวิจัยถึงการสรุปผล

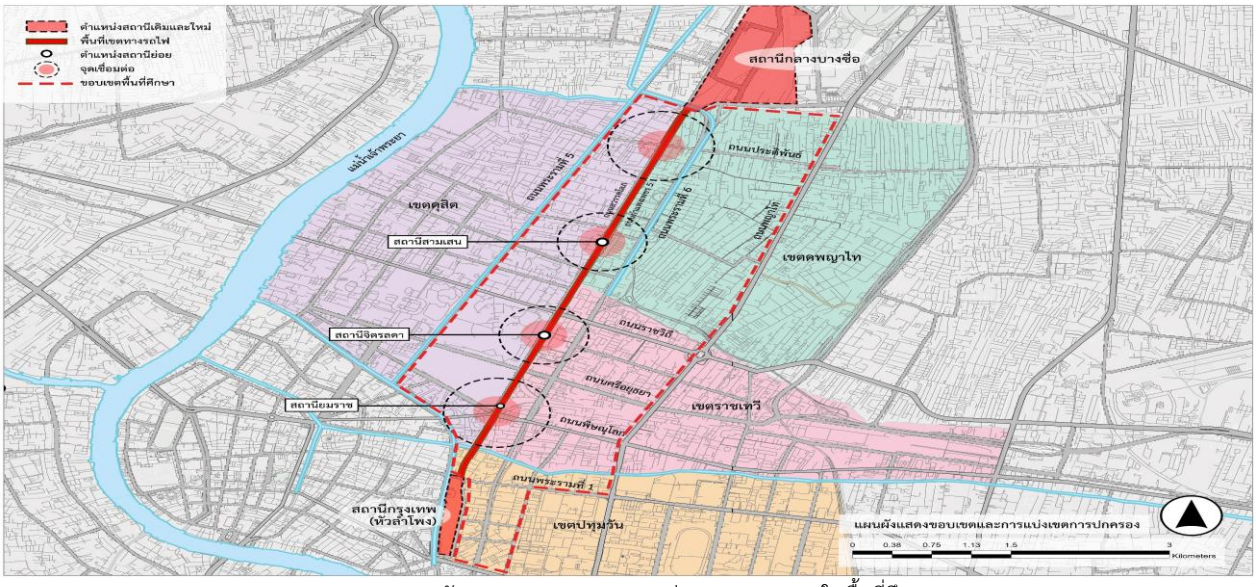
ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

ขอบเขตการวิจัย

ขอบเขตของเนื้อหา เป็นการศึกษาองค์ประกอบของมรดกรถไฟตามแนวรางและศักยภาพในการเก็บรักษา ทำความเข้าใจบริบทของพื้นที่และย่าน เก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อทำการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างย่านและแนวทางการใช้ที่ดินพื้นที่ เขตทางรถไฟเก่าที่ผ่านเข้าไปในแต่ละย่าน ศึกษาแนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์และการพัฒนามรดกรถไฟ

ขอบเขตของพื้นที่ศึกษา ครอบคลุมบริเวณรางรถไฟเก่าในพื้นที่เขตทางรถไฟจากสถานีหัวลำโพงถึงสถานีกลางบางซื่อ รวมทั้งสถานีย่อยที่สำคัญ ได้แก่ สถานียมราช สถานีจิตรลดา และสถานีสามเสน นอกจากนี้ยังรวมพื้นที่ย่านที่มีการเชื่อมต่อกับรางรถไฟ เช่น ย่านหัวลำโพง ย่านราชเทวี ย่านพญาไท และย่านดุสิต โดยเน้นการวิเคราะห์โครงข่ายการคมนาคมและเส้นทางสัญจรในพื้นที่ใกล้เคียง

ซึ่งประกอบด้วยถนนสำคัญ ได้แก่ ถนนประดิพันธ์ ถนนพระรามที่ 1 ถนนกำแพงเพชร 5 และถนนสวรรคโลก พื้นที่ศึกษาเพิ่มเติมยังขยายไปถึงขอบเขตของถนนพระรามที่ 5 และถนนพญาไท เพื่อให้เข้าใจภาพรวมของบริบทพื้นที่ในการสัญจร โดยคำนึงถึงความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ผ่านการเดินเท้าและระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ



ภาพ 2 แผนผังแสดงขอบเขต และการแบ่งเขตการปกครองในพื้นที่ศึกษา

ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

การทบทวนวรรณกรรม

แนวความคิดการอนุรักษ์และพัฒนามรดกรถไฟ

มรดกรถไฟ (railway heritage) คือการอนุรักษ์ระบบรถไฟและโครงสร้างที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีคุณค่าทางวัฒนธรรม วิศวกรรม และประวัติศาสตร์ โดยสะท้อนบทบาทสำคัญของรถไฟในการพัฒนาอุตสาหกรรมและการขนส่งในอดีต การอนุรักษ์มรดกรถไฟมุ่งเน้นการรักษาคุณค่าทางวัฒนธรรมและนวัตกรรมที่มีอิทธิพลต่อพัฒนาการทางเศรษฐกิจและสังคม การอนุรักษ์ยังรวมถึงการรักษาองค์ประกอบทางวิศวกรรม สถาปัตยกรรม และวัสดุที่ใช้ รวมถึงสิ่งแวดล้อมทั้งที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติและที่มนุษย์สร้างขึ้น มรดกรถไฟสะท้อนมิติทางสังคมและวัฒนธรรม เช่น ประเพณีและความสัมพันธ์ทางสังคม การอนุรักษ์มรดกรถไฟช่วยให้เกิดความเข้าใจเกี่ยวกับพัฒนาการของระบบคมนาคมและเศรษฐกิจ พร้อมทั้งเป็นสิ่งเชื่อมโยงผู้คนและภูมิภาคผ่านการแลกเปลี่ยนความคิดและสินค้าระหว่างชุมชนต่าง ๆ (Borges, 2023; UNESCO, 2011) ทางรถไฟเป็นแหล่งอุตสาหกรรมสำคัญที่ควรได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นแหล่งมรดก (heritage site) การอนุรักษ์มรดกรถไฟเป็นการเห็นคุณค่าของทางรถไฟที่เคยมีบทบาทในด้านสังคม เศรษฐกิจ การเมือง วัฒนธรรม และเทคโนโลยี ทั้งในอดีตและปัจจุบัน ตามแนวทางการอนุรักษ์ระดับสากลใช้เกณฑ์การประเมินคุณค่าของมรดกรถไฟ 4 ด้าน ดังต่อไปนี้ (Coulls, Divall, & Lee, 1999)

- เป็นผลงานสร้างสรรค์ที่แสดงถึงความอัจฉริยะ (a creative work indicative of genius) มรดกรถไฟสะท้อนความก้าวหน้าทางวิศวกรรม และศักยภาพในการบริหารจัดการในยุคอุตสาหกรรม เช่น ด้านการวางแผน ระบบการจัดการองค์กร ถือว่าเป็นอนุสรณ์ที่สะท้อนถึงความสำเร็จร่วมกันของผู้มีส่วนร่วม
- มีอิทธิพลต่อเทคโนโลยีนวัตกรรม (the influence of, and on, innovative technology) ระบบรางและโครงสร้างเกี่ยวข้องกับการพัฒนานวัตกรรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความทนทาน เทคโนโลยีทางรถไฟมีอิทธิพลต่ออุตสาหกรรมอื่น ๆ และสะท้อนถึงการบูรณาการองค์ความรู้ข้ามสาขาเพื่อการเติบโต
- มีความสำคัญเชิงประวัติศาสตร์ที่สื่อถึงความโดดเด่น หรือเป็นแบบฉบับ (outstanding or typical example) มรดกรถไฟเป็นหลักฐานทางประวัติศาสตร์ที่สะท้อนพัฒนาการของแต่ละยุค โครงสร้างสถานีและโรงเก็บรถจักรยังคงเอกลักษณ์ดั้งเดิม ทำให้สามารถถ่ายทอดเรื่องราวการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนา

- สะท้อนพัฒนาการทางเศรษฐกิจและสังคม (illustrative of economic or social developments) ระบบรถไฟเป็นปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนและสนับสนุนการขยายตัวของชุมชน การพัฒนาเมืองรอบสถานีและการเติบโตของศูนย์กลางเศรษฐกิจในเมือง ซึ่งมีบทบาทต่อการวางผังเมืองและโครงสร้างพื้นฐาน

การอนุรักษ์ หมายถึง การดูแลรักษาเพื่อให้คงสภาพและคุณค่าทั้งในด้านวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ โดยครอบคลุมแนวทางการป้องกัน การรักษา การสงวน การปฏิสังขรณ์ และการบูรณะ (กรมศิลปากร, 2528) รวมถึง ความเป็นของแท้ (authenticity) หมายถึงกระบวนการประเมินคุณค่าและความน่าเชื่อถือของมรดกทางวัฒนธรรม โดยพิจารณาข้อมูลที่สะท้อนถึงความจริงและความถูกต้องขององค์ประกอบที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเชื่อมโยงกับคุณค่าของโบราณสถานและแหล่งข้อมูลในมิติต่าง ๆ ได้แก่ รูปแบบ แนวคิดในการออกแบบ วัสดุ เทคนิค ประโยชน์ใช้สอย สถานที่ตั้ง สภาพแวดล้อม ประเพณี และความรู้สึก ตลอดจนความหมายเชิงวัฒนธรรมที่เกี่ยวข้อง (ICOMOS, 1994) และ ความครบถ้วน (integrity) หมายถึงองค์ประกอบของโบราณสถาน ทั้งในส่วนของสิ่งก่อสร้างและบริบทโดยรอบ มีความสมบูรณ์และเชื่อมโยงกันอย่างกลมกลืนในฐานะส่วนหนึ่งของคุณค่าทางวัฒนธรรม

การปรับเปลี่ยนการใช้ประโยชน์ (adaptive reuse) มาจากคำว่า "adaptation" และ "reuse" ซึ่งหมายถึงการเปลี่ยนแปลงที่ครอบคลุมทั้งด้านการใช้งานและด้านกายภาพ การเปลี่ยนแปลงไม่ได้จำกัดอยู่เพียงการเปลี่ยนพลิกโฉมเท่านั้น แต่ยังครอบคลุมถึงการเปลี่ยนแปลงที่ค่อยเป็นค่อยไป (Plevoets & Cleempoel, 2019) แนวทางนี้มุ่งเน้นการอนุรักษ์คุณค่าทางประวัติศาสตร์ สถาปัตยกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม ขณะเดียวกันก็ปรับให้สอดคล้องกับความต้องการในปัจจุบัน การนำพื้นที่เก่ามาใช้งานใหม่ช่วยดึงศักยภาพของสถานที่อย่างเหมาะสมและคงความหมายดั้งเดิม การปรับใช้อย่างสร้างสรรค์ส่งเสริมให้ชุมชนรู้คุณค่าในสิ่งแวดล้อมของตน และสามารถดึงดูดผู้คนให้ใช้เวลาในพื้นที่นานขึ้น เพื่อรับประสบการณ์และเรื่องราวของสถานที่ (ปิ่นรัชฎ์, 2552; Speirs, 2022)

แนวความคิดเกี่ยวกับความเป็นสถานที่และย่าน

ลักษณะทางกายภาพ (physical form) เควิน ลินช์ (Kevin Lynch) ได้ศึกษาเรื่องจินตภาพของเมือง และองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างของเมือง โดยเผยแพร่หนังสือทฤษฎีจินตภาพของเมือง (the image of the city) เป็นงานวิจัยที่ส่งผลต่อแนวทางการวิเคราะห์จินตภาพในบริบทของสภาพแวดล้อมเมือง และองค์ประกอบต่าง ๆ ตลอดจนการนำผลการวิจัยมาประยุกต์ใช้เพื่อปรับปรุงและพัฒนาสภาพแวดล้อมของเมือง และได้อธิบายว่าส่วนประกอบสำคัญของจินตภาพเมือง (image) มี 3 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ 1) อัตลักษณ์ (identity) หมายถึง ความชัดเจนและคุณลักษณะเฉพาะตัวของสถานที่หรือองค์ประกอบในเมือง ซึ่งช่วยให้ผู้คนสามารถจำแนกและจดจำได้ 2) โครงสร้าง (structure) หมายถึง การจัดระเบียบและความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบต่าง ๆ ภายในเมือง ซึ่งส่งผลต่อความเข้าใจภาพรวมของพื้นที่ และ 3) ความหมาย (meaning) หมายถึง การรับรู้และการตีความองค์ประกอบในเมือง ทั้งในมิติของความรู้สึกและการถ่ายทอดคุณค่าทางวัฒนธรรม หรือความหมายต่อผู้อื่น

กิจกรรมหรือการใช้งาน (function/activity) หลักการสร้างสถานที่ (placemaking) หมายถึงแนวทางการออกแบบที่ให้ความสำคัญกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้คนกับพื้นที่ โดยผ่านกระบวนการศึกษาและทำความเข้าใจการใช้งานพื้นที่ วิถีชีวิตสังคม และเอกลักษณ์ของชุมชน เพื่อสร้างพื้นที่ที่ตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้งาน ส่งเสริมให้เกิดปฏิสัมพันธ์กันในชุมชน และสร้างคุณค่าอย่างยั่งยืน (Jacobs, 1989; Whyte, 1980) โดยต่อมาแนวคิดนี้ได้รับการพัฒนาขยายความจากองค์กร Project for Public Spaces (PPS) ซึ่งเน้นการออกแบบพื้นที่เมืองโดยคำนึงถึงความสัมพันธ์ของผู้คนกับพื้นที่เพื่อสร้างสรรค์พื้นที่ที่ตอบสนองความต้องการของชุมชนได้อย่างแท้จริง และได้ให้ความสำคัญกับ 4 ปัจจัยหลัก ได้แก่ 1) การเข้าสังคม (sociability) ปัจจัยที่มีผลต่อความรู้สึกเป็นกันเองในชุมชนคือ ความหลากหลายทางสังคม และการมีปฏิสัมพันธ์ที่ดีระหว่างเพื่อนบ้านในชุมชน 2) การใช้งานและกิจกรรม (uses and activities) ปัจจัยที่ทำให้พื้นที่สามารถใช้ประโยชน์ ได้แก่ การเฉลิมฉลองในพื้นที่ การสร้างกิจกรรมจะทำให้พื้นที่มีความหมายและดึงดูดผู้คนให้มาใช้ 3) การเข้าถึงและการเชื่อมโยง (access and linkages) ปัจจัยที่ช่วยให้เกิดการเข้าถึงคือ ความต่อเนื่อง ความสะดวกในการเข้าถึง และ

การเชื่อมโยงระหว่างสถานที่ต่าง ๆ และ 4) ความสะดวกสบายและภาพลักษณ์ (comfort and images) เกี่ยวข้องกับการรับรู้ถึงความปลอดภัย ความสะอาด หรือการมีพื้นที่สีเขียว รวมถึงภาพลักษณ์ที่มีความน่าสนใจ

ความหมายหรือภาพลักษณ์ที่ผู้คนรับรู้ (meaning/image) ความรู้สึก หรือการรับรู้เฉพาะบุคคลที่มีต่อสถานที่ (sense of place) หมายถึง การรับรู้และประสบการณ์ที่ผู้คนมีต่อสถานที่หนึ่ง ซึ่งเกิดจากความสัมพันธ์เชิงลึกในหลากหลายมิติ เช่น ด้านกายภาพ จิตใจ และอารมณ์ การสร้างความหมายของสถานที่ในเชิงส่วนบุคคลมักเกิดจากการมีส่วนร่วมในกิจกรรม หรือการใช้ชีวิตในพื้นที่นั้น ๆ (Tuan, 1975) แนวทางการศึกษาการรับรู้ของบุคคลที่มีต่อสถานที่สามารถพิจารณาผ่านแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับทัศนคติ ซึ่งประกอบด้วย 3 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ 1) เอกลักษณ์ของสถานที่ (place identity) เป็นกระบวนการที่บุคคลมีความรู้สึกที่เชื่อมโยงกับสถานที่เฉพาะบางแห่ง ผ่านความทรงจำและการรับรู้พื้นที่ 2) ความผูกพันกับสถานที่ (place attachment) คือความรู้สึกทางจิตใจและอารมณ์ที่เชื่อมโยงบุคคลกับสถานที่ และ 3) การพึ่งพาอาศัยสถานที่ (place dependence) หมายถึงพฤติกรรมและการรับรู้ถึงประโยชน์ หรือคุณค่าที่สถานที่มีต่อบุคคล เช่น การพึ่งพาสถานที่ในการตอบสนองความต้องการจำเป็นในชีวิตประจำวัน เช่น การพึ่งพาสวนสาธารณะในการออกกำลังกาย (Mulvaney, Merrill, & Mazzotta, 2020)

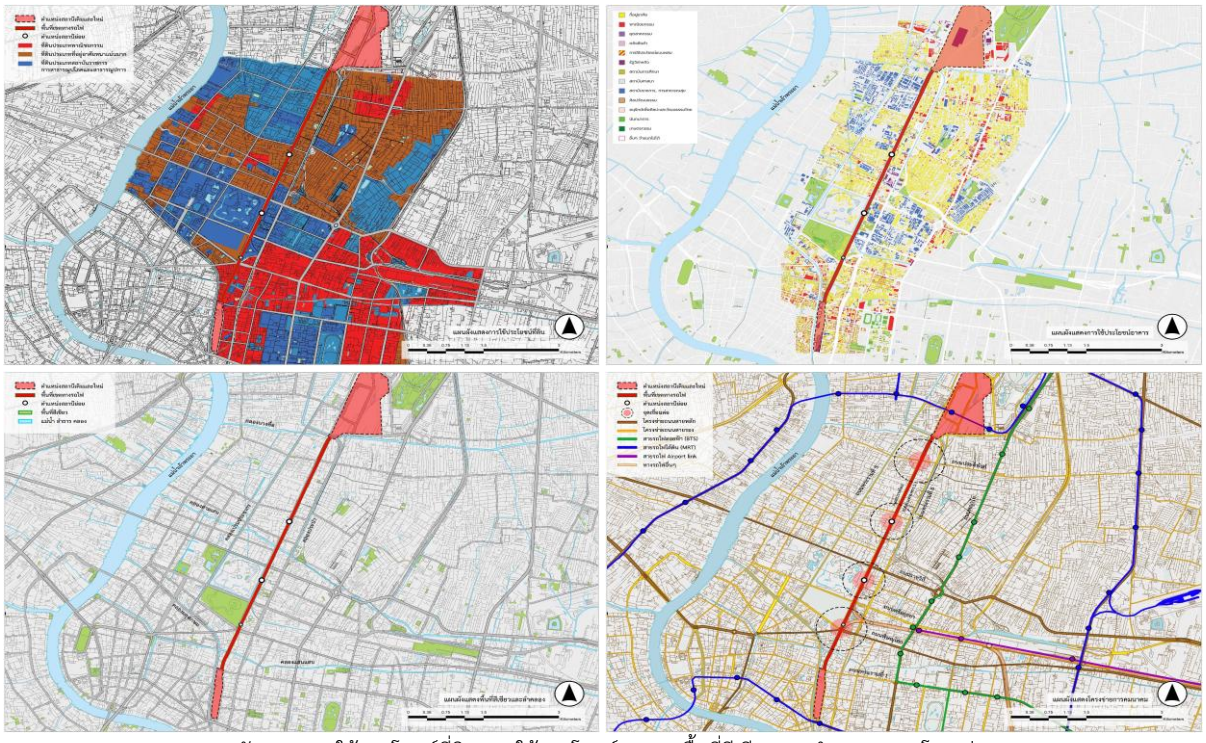
แนวความคิดเกี่ยวกับการออกแบบพื้นที่สาธารณะในเมือง ตามมาตรฐานขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) พื้นที่สีเขียวสาธารณะควรมีอย่างน้อย 9 ตารางเมตรต่อคน เพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิต และสุขภาวะของประชาชน ในปี พ.ศ. 2567 กรุงเทพมหานครมีพื้นที่สีเขียวรวม 215,857,162.93 ตารางเมตร หรือคิดเป็น 38.63 ตารางเมตรต่อคน อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาเฉพาะพื้นที่สวนสาธารณะที่เปิดให้ประชาชนใช้โดยตรง มีพื้นที่รวม 43,108,127.33 ตารางเมตร คิดเป็นอัตราส่วน 7.88 ตารางเมตรต่อคน ซึ่งยังต่ำกว่ามาตรฐานที่กำหนด พื้นที่สีเขียวที่ไม่ได้เปิดให้ประชาชนเข้าถึงทั้งหมดจึงมีบทบาทสำคัญต่อสมดุลของระบบนิเวศในเขตเมือง ทั้งนี้ การเพิ่มและพัฒนาพื้นที่สีเขียวที่สามารถเข้าถึงได้จึงเป็นแนวทางสำคัญในการยกระดับคุณภาพสิ่งแวดล้อมเมืองให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล ควรให้ความสำคัญกับการออกแบบเพื่อตอบสนองต่อผู้คนในด้านสุขภาพ

กรณีศึกษาจากต่างประเทศ สรุปได้ตามตาราง 1 ดังนี้

ตาราง 1 กรณีศึกษาจากต่างประเทศ

ชื่อโครงการ	รายละเอียดโครงการ	แนวคิดและองค์ประกอบการออกแบบ
1. โครงการเดอะกูดส์ ไลน์ (The goods line)  (ที่มา: https://good-design.org/projects/the-goods-line/)	สวนสาธารณะเชิงเส้นในย่านอัลติโม เมืองซิดนีย์ รัฐนิวเซาท์เวลส์ ประเทศออสเตรเลีย ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ขนาด 7,000 ตารางเมตร หรือประมาณ 1.75 ไร่ ระยะทาง 800 เมตร โครงการนี้อยู่ภายใต้การดูแลของหน่วยงานภาครัฐ (property NSW)	แนวคิดการออกแบบโครงการมีการผสมผสานการพัฒนาพื้นที่สาธารณะกับแนวคิดความยั่งยืนและการใช้งานที่หลากหลาย มีการพัฒนาเส้นทางเดินเท้าและจักรยานที่สะดวกสบาย พร้อมพื้นที่นั่งพักและจัดกิจกรรมสาธารณะ เพื่อเชื่อมโยงเมืองกับธรรมชาติ นอกจากนี้ยังเลือกใช้วัสดุที่ยั่งยืนและส่งเสริมการใช้พื้นที่สาธารณะให้เกิดประโยชน์สูงสุด อีกทั้งยังรักษามรดกรถไฟโดยปรับเปลี่ยนสถานีเดิมเป็นศูนย์การเรียนรู้ หรือศูนย์ชุมชน

2. โครงการสวนคยอง-อี ไลน์ ฟอเรสต์ (Gyeongui line forest park)  (ที่มา: https://english.visitkorea.or.kr/svc/contents/contentsView.do?vcontsId=14663)	สวนสาธารณะเชิงเส้นในกรุงโซล ประเทศเกาหลีใต้ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 46,455.3 ตารางเมตร หรือ 29.03 ไร่ มีระยะทางยาวถึง 6.3 กิโลเมตร โดยคงแนวเส้นทางรถไฟเดิมตั้งแต่เขตชินกเยดง เขตยงซาน ไปจนถึงยอนนัมดง เขตมาพอโครงการนี้อยู่ภายใต้การดูแลของการรถไฟแห่งประเทศเกาหลี (Korea rail network authority)	แนวคิดการออกแบบโครงการมีการฟื้นฟูรางรถไฟเก่าให้เป็นพื้นที่สวนสาธารณะที่สามารถใช้งานได้หลากหลาย โดยออกแบบให้มีพื้นที่สำหรับการเดินเท้าและขี่จักรยาน ซึ่งเชื่อมโยงกับพื้นที่ในเมืองและธรรมชาติ การออกแบบมุ่งเน้นการคงคุณค่าของธรรมชาติในเมืองและสร้างเส้นทางที่ช่วยให้ผู้ใช้สามารถเข้าถึงพื้นที่สีเขียวได้สะดวกสบาย รวมถึงการเลือกใช้พรรณไม้ที่เหมาะสมเพื่อสร้างความหลากหลายทางชีวภาพและสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการพักผ่อนและการใช้ชีวิตในเมืองที่ยั่งยืน
3. โครงการสวนคูเอร์นาวากา (Cuernavaca's railway linear park)  (ที่มา: https://mooool.com/en/linear-park-ferrocarril-de-cuernavaca-by-gaeta-springall-arquitectos.html)	สวนสาธารณะเชิงเส้นที่ประเทศเม็กซิโก โครงการพัฒนาทางรถไฟคูเอร์นาบากา ในกรุงเม็กซิโกซิตี ครอบคลุมพื้นที่ 136,000 ตารางเมตร ระยะทาง 4.5 กิโลเมตร โครงการนี้อยู่ภายใต้การดูแลของเทศบาลมิเกล อีดัลโก (Miguel hidalgo municipality)	แนวคิดการออกแบบโครงการเน้นการพัฒนาเส้นทางรางรถไฟเก่าที่มีอยู่แล้วให้กลายเป็นพื้นที่สีเขียวที่สามารถเข้าถึงได้จากชุมชน โดยใช้แนวทางการฟื้นฟูพื้นที่ทางสาธารณะเพื่อส่งเสริมการใช้งานโดยชุมชนในท้องถิ่น องค์ประกอบของพื้นที่การใช้งานที่หลากหลาย เช่น สวน พื้นที่ปิกนิก และเส้นทางจักรยาน โดยใช้วัสดุธรรมชาติและการออกแบบที่คำนึงถึงสภาพแวดล้อมของเมือง เพื่อกระตุ้นให้เกิดการเชื่อมต่อระหว่างผู้คนและธรรมชาติใกล้เคียง
ชื่อโครงการ	**รายละเอียดโครงการ**	**แนวคิดและองค์ประกอบการออกแบบ**
4. โครงการเปอทีต เซนทูร์ (Petite ceinture)  (ที่มา: https://url.in.th/bYbAw)	สวนสาธารณะเชิงเส้นที่พัฒนาบนเส้นทางรถไฟเปอทีต เซนทูร์ (Petite ceinture) ในกรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส โดยครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 1,250 ไร่ ระยะทาง 35 กิโลเมตร พื้นที่เคยเป็นเครือข่ายทางรถไฟรอบเมืองปารีสที่ถูกปล่อยทิ้งร้างมานาน โครงการนี้อยู่ภายใต้การดูแลของบริษัททางรถไฟแห่งชาติฝรั่งเศส	แนวคิดการออกแบบโครงการ โดยการนำรางรถไฟเก่าที่ไม่ได้ใช้งานมาพัฒนาเป็นสวนสาธารณะ เพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียวในเมืองโดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมและความยั่งยืน มีการออกแบบเส้นทางเดินเท้าและจักรยานที่เป็นมิตรกับธรรมชาติ พร้อมทั้งใช้ต้นไม้และพรรณไม้ท้องถิ่นในการฟื้นฟูระบบนิเวศเมือง นอกจากนี้ โครงการยังให้ความสำคัญกับการอนุรักษ์มรดกทางประวัติศาสตร์ โดยคงโครงสร้างเดิมของรางและสถานีรถไฟ พร้อมปรับเปลี่ยนการใช้งานให้เหมาะสมกับบริบทปัจจุบัน



ภาพ 3 แผนผังแสดงการใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ประโยชน์อาคาร พื้นที่สีเขียวและลำคลอง และโครงข่ายการคมนาคม
ที่มา: ดัดแปลงมาจาก ข้อมูลอาคารใน กทม.และผังเมืองรวม กทม. โดย สำนักการวางผังและพัฒนาเมืองกรุงเทพมหานคร, 2562. (https://url.in.th/zSoDx).

การเก็บรวบรวมข้อมูลและการสำรวจพื้นที่

การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

ลักษณะพื้นที่เขตทางรถไฟถูกใช้ประโยชน์หลักเพื่อการคมนาคม โดยเฉพาะการขนส่งทางราง ทั้งในด้านผู้โดยสารและสินค้า ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญในการเชื่อมโยงระบบขนส่งของเมือง สำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่เขตทางรถไฟมีความแตกต่างกันไปตามบริบทของแต่ละเขต ได้แก่ 1) เขตดุสิต พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ตั้งของสถาบันราชการและโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ พร้อมทั้งย่านที่อยู่อาศัยหนาแน่นในเขตเมืองชั้นใน นอกจากนี้ ยังมีอาคารที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมและประวัติศาสตร์ที่ควรค่าแก่การอนุรักษ์ การพัฒนาเมืองในเขตนี้ได้รับอิทธิพลจากโครงการรัฐสภาแห่งใหม่ ซึ่งอาจส่งผลต่อรูปแบบการใช้ที่ดินในอนาคต 2) เขตพญาไท มีลักษณะการใช้ที่ดินที่เปลี่ยนแปลงจากอาคารขนาดเล็กไปสู่อาคารขนาดใหญ่ อันเป็นผลมาจากการเติบโตทางเศรษฐกิจ พื้นที่ส่วนใหญ่ประกอบด้วยที่อยู่อาศัยและพื้นที่พาณิชยกรรมที่กระจายตัวตามแนวถนนหลัก ทั้งนี้ พื้นที่สวนสาธารณะยังมีไม่เพียงพอในการรองรับความต้องการของประชาชนในเขตเมือง 3) เขตราชเทวี เป็นพื้นที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินหลากหลาย โดยเน้นพาณิชยกรรมและสถาบันราชการ เป็นศูนย์กลางการคมนาคมสำคัญ ที่เชื่อมโยงระบบรถไฟฟ้าและรถโดยสารประจำทาง อีกทั้งยังเป็นแหล่งการค้าในย่านประตูน้ำ ซึ่งมีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจระดับเมือง และ 4) เขตปทุมวัน มีการใช้ที่ดินทั้งในด้านพาณิชยกรรมและสถาบันราชการ รวมถึงเป็นที่ตั้งของสถาบันการศึกษาสำคัญ เช่น จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และมีการขยายตัวของภาคการค้าและบริการที่ตอบรับผู้บริโภครุ่นใหม่ ทำให้ย่านมีอิทธิผลทางสังคมและวัฒนธรรมอย่างมาก

โครงข่ายการคมนาคมและการสัญจร

พื้นที่ทางรถไฟในกรุงเทพมหานครมีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงระบบคมนาคมระหว่างเขตต่าง ๆ โดยเฉพาะในเขตเมืองชั้นใน ซึ่งส่งผลต่อการพัฒนาเมืองอย่างเป็นระบบ โครงข่ายคมนาคมที่หลากหลายช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและรองรับการขยายตัวของเมือง สถานีหัวลำโพงยังคงให้บริการขบวนรถไฟชานเมือง ขบวนรถธรรมดา และขบวนรถท่องเที่ยวระยะสั้น แม้ว่าสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์จะพัฒนาเป็นศูนย์กลางใหม่ของระบบขนส่งทางราง แต่สถานีหัวลำโพงได้รับการวางแผนให้ปรับปรุง

เป็นพื้นที่รองรับกิจกรรมชุมชน โดยจะพัฒนาเป็นพิพิธภัณฑ์ สวนสาธารณะ และพื้นที่เชิงพาณิชย์ที่สามารถบูรณาการเข้ากับสภาพแวดล้อมโดยรอบ (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2565) โครงข่ายระบบรางในเมือง เช่น รถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) และรถไฟฟ้ามหานคร (MRT) มีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงพื้นที่หลักของกรุงเทพฯ โดยเฉพาะเส้นทางสายสุขุมวิทและสายสีน้ำเงินที่เชื่อมต่อระหว่างเขตพญาไท ราชเทวี และปทุมวัน นอกจากนี้ ระบบขนส่งมวลชนทางรางที่เชื่อมโยงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (airport rail link) ผ่านสถานีพญาไท ยังช่วยเพิ่มความสะดวกในการเดินทางจากใจกลางเมืองไปยังสนามบิน ในส่วนของโครงข่ายถนนหลัก เช่น ถนนราชวิถี ถนนพิษณุโลก และถนนพระรามที่ 1 เชื่อมต่อพื้นที่ทางรถไฟกับถนนรองหลายสาย ทำให้การสัญจรสะดวกขึ้น ขณะที่รถโดยสารประจำทางและเรือโดยสารในคลองแสนแสบและคลองมหานาคช่วยเสริมศักยภาพของระบบขนส่งในพื้นที่ ส่งผลให้พื้นที่มีโครงข่ายคมนาคมที่ครอบคลุม

แผนพัฒนาพื้นที่สีเขียวและคลองที่เกี่ยวข้อง

พื้นที่สีเขียวในกรุงเทพมหานครยังไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชากร โดยเฉพาะในเขตพญาไทที่มีพื้นที่สีเขียวต่ำกว่ามาตรฐานขององค์การอนามัยโลก (WHO) ซึ่งมีอัตราส่วนเพียง 3.22 ตารางเมตร/คน ขณะที่พื้นที่ในเขตราชเทวีและเขตปทุมวันมีอัตราส่วนที่ใกล้เคียง หรือเกินเกณฑ์ที่กำหนด การพัฒนาพื้นที่สีเขียวที่สามารถเข้าถึงได้ เช่น การปรับปรุงสวนสาธารณะ ขยายพื้นที่สวนหย่อม และการปรับปรุงพื้นที่สาธารณะเป็นสิ่งสำคัญในการเพิ่มคุณภาพชีวิตให้กับประชาชน โดยมีสวนสาธารณะที่สำคัญ ได้แก่ อุทยานเฉลิมพระเกียรติ ร.9 สวนที่สร้างขึ้นเพื่อบรรเทาปัญหาน้ำท่วมและให้บริการประชาชนด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกและพื้นที่สีเขียว และสวนพญาไทภิรมย์เป็นสวนสาธารณะขนาดใหญ่ที่ออกแบบให้เหมาะสมกับทุกเพศทุกวัย รวมถึงการปลูกพืชสมุนไพรที่มีประโยชน์ต่อชุมชน และคลองที่สำคัญ ได้แก่ คลองผดุงกรุงเกษม เป็นคลองที่มีความสำคัญในประวัติศาสตร์ คลองสามเสนมีความสำคัญในการรักษาเอกลักษณ์ของพื้นที่ และคลองแสนแสบเป็นคลองที่ใช้งานในการขนส่งสาธารณะทางน้ำ ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการเดินทาง

ประชากรและลักษณะชุมชน

จากข้อมูลประชากรในเขตพื้นที่วิจัย พบว่า พื้นที่เขตดุสิตมีจำนวนประชากรมากที่สุดที่ 74,584 คน รองลงมาคือเขตพญาไท 63,025 คน เขตราชเทวี 62,632 คน และเขตปทุมวัน 39,399 คน การวิเคราะห์โครงสร้างประชากรในช่วงปี พ.ศ.2560–2567 พบว่าประชากรส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ 15–59 ปี ซึ่งเป็นวัยนักศึกษาและวัยทำงาน รองลงมาคือกลุ่มผู้สูงอายุ 60 ปีขึ้นไป ซึ่งมีสัดส่วนมากในเขตปทุมวัน ส่วนกลุ่มวัยเรียนช่วง 6–14 ปี และวัยเด็กช่วง 3–5 ปี มีสัดส่วนน้อยที่สุด (กรมอนามัย, 2567) ลักษณะของชุมชนที่ตั้งอยู่ใกล้แนวทางรถไฟสะท้อนถึงความหลากหลายของสังคมและเศรษฐกิจในพื้นที่ เขตดุสิตและเขตปทุมวันเป็นตัวอย่างของการอยู่ร่วมกันระหว่างกลุ่มประชากรที่มีความแตกต่างกัน ทั้งในแง่ฐานะทางเศรษฐกิจและวัฒนธรรม ชุมชนริมทางรถไฟคลองส้มป่อยเป็นจุดเชื่อมโยงระหว่างศาสนาอิสลามและพุทธ โดยมีมัสยิดมหานาคเป็นศูนย์กลางทางศาสนา ส่งเสริมความหลากหลายและความสัมพันธ์ทางสังคมในชุมชน ขณะที่ชุมชนโค้งรถไฟยมราชมีลักษณะหนาแน่น ประกอบด้วยแรงงานและผู้มีรายได้น้อยที่ทำงานในภาคบริการและอุตสาหกรรม ลักษณะของชุมชนสะท้อนถึงเศรษฐกิจฐานรากที่ขับเคลื่อนด้วยการค้าขายแบบรถเข็นและกิจกรรมทางเศรษฐกิจขนาดเล็ก ซึ่งตอบสนองต่อค่าครองชีพและความต้องการของประชากรในพื้นที่

การวิเคราะห์และการเสนอแนะ

การวิเคราะห์ระดับย่าน

1) ย่านดุสิต มีบทบาทสำคัญในฐานะศูนย์กลางการปกครองและสาธารณูปโภค เป็นที่ตั้งของหน่วยงานรัฐสำคัญและพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่น โครงสร้างพื้นที่สะท้อนอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรมจากยุคต้นรัตนโกสินทร์ การพัฒนาควรมุ่งเน้นการอนุรักษ์องค์ประกอบเชิงสถาปัตยกรรมและภูมิทัศน์เมืองควบคู่ไปกับการปรับปรุงพื้นที่สาธารณะให้สอดรับกับความต้องการของประชาชน **2) ย่านพญาไท** เป็นพื้นที่กำลังอยู่ในช่วงเปลี่ยนผ่านจากอาคารขนาดเล็กสู่อาคารขนาดใหญ่ขึ้น ซึ่งได้รับอิทธิพลจากการขยายตัวของเศรษฐกิจและการลงทุน โครงสร้างเมืองประกอบด้วยอาคารที่อยู่อาศัย อาคารพาณิชย์ และอาคารสาธารณะ ส่งผลให้ประชากรหนาแน่น และระบบขนส่งมวลชนเป็นปัจจัยหลักของการพัฒนา แนวทางการพัฒนาควรมุ่งเน้นเพิ่มพื้นที่สีเขียวและเส้นทางสัญจรที่เอื้อต่อการเดินเท้า เพื่อ

สนับสนุนความยั่งยืนของเมือง **3) ย่านราชเทวี** มีบทบาทสำคัญในระบบเศรษฐกิจของเมือง เนื่องจากเป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรมและการคมนาคมที่สำคัญ โครงสร้างเมืองรองรับกิจกรรมที่หลากหลาย และมีศักยภาพในการพัฒนาแบบผสมผสาน (mixed-use development) แนวทางพัฒนาควรให้ความสำคัญกับการจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถรองรับการเดินทางและกิจกรรมทางเศรษฐกิจอย่างมีประสิทธิภาพ และ **4) ย่านหัวลำโพง** เป็นศูนย์กลางระบบรางที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์และโครงสร้างเมือง การเปลี่ยนแปลงบทบาทของสถานีรถไฟส่งผลต่อศักยภาพของพื้นที่โดยรอบ การพัฒนาควรคำนึงถึงการอนุรักษ์มรดกทางสถาปัตยกรรมควบคู่กับการเพิ่มพื้นที่สาธารณะและโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถรองรับระบบขนส่งหลายรูปแบบ เพื่อให้สอดคล้องกับการเติบโตของเมือง

การวิเคราะห์ระดับแนวเส้นทางรถไฟและบริบทที่เกี่ยวข้อง

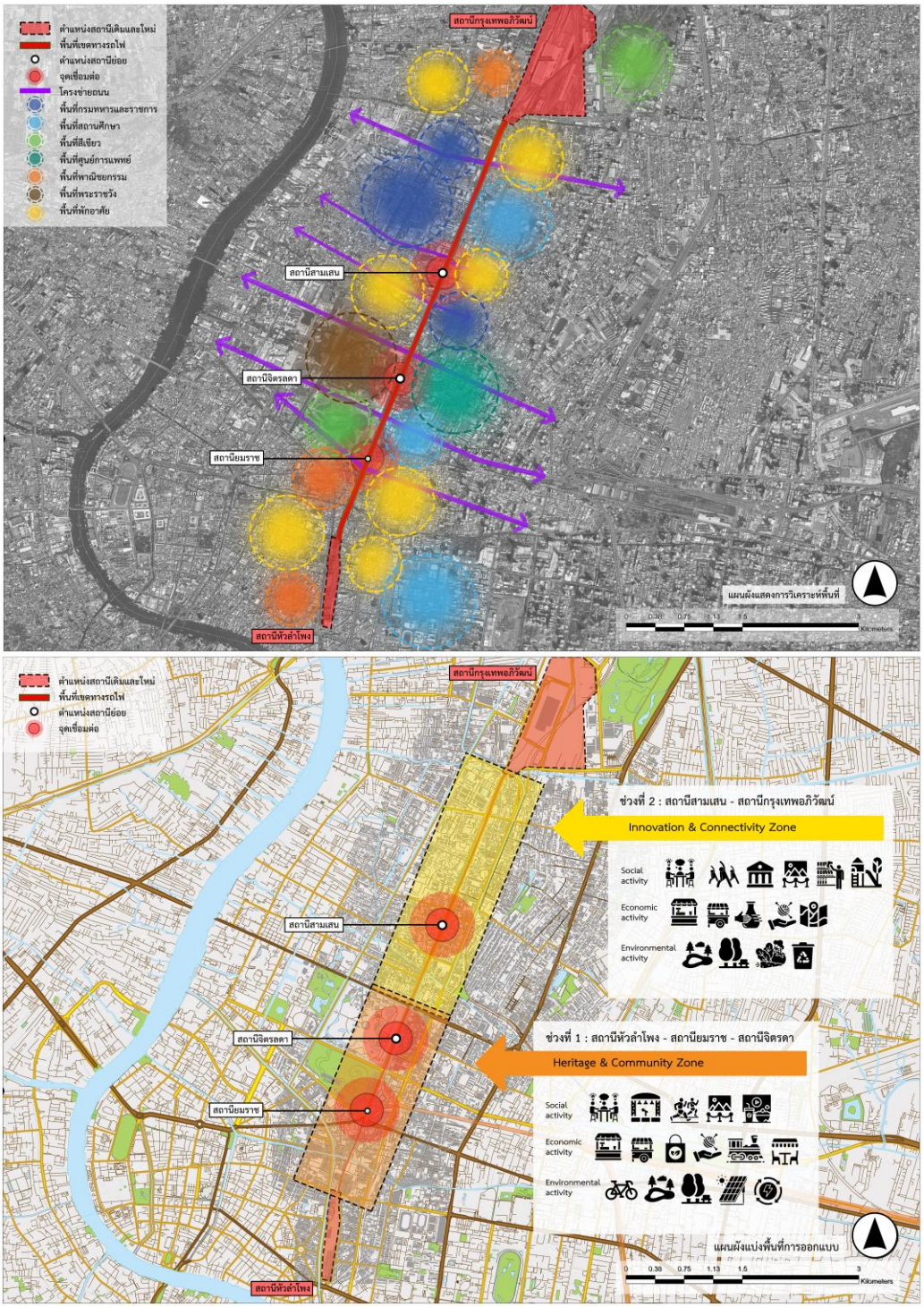
การศึกษาพื้นที่เส้นทางรถไฟในเขตเมืองต้องพิจารณามิติทางกายภาพ ประวัติศาสตร์ และสังคม เพื่อประเมินศักยภาพและข้อจำกัดของพื้นที่ โดยมุ่งเน้นโครงสร้างเมืองและการใช้ที่ดิน องค์ประกอบทางประวัติศาสตร์ของสถานีรถไฟ และความเชื่อมโยงระหว่างระบบขนส่งกับชุมชน การศึกษาแบ่งออกเป็นสองช่วง ได้แก่

ช่วงที่ 1 : พื้นที่ศึกษาจากถนนพระรามที่ 1 ถึงถนนราชเทวี ระยะทาง 2.5 กิโลเมตร ครอบคลุมสถานียมราชและสถานีจิตรลดา มีลักษณะการใช้ที่ดินที่หลากหลาย โดยพื้นที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมมีความหนาแน่นสูง โดยเฉพาะบริเวณตลาดโบ๊เบ๊และตลาดมหานาค ซึ่งเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของย่าน ขณะเดียวกัน ศาสนสถานและชุมชนริมทางรถไฟสะท้อนถึงความหลากหลายทางวัฒนธรรมของเมือง โดยมีวัดบรมนิวาสวรวิหารและมัสยิดอับดุลลานุสรณ์เป็นศูนย์กลางของชุมชน ทั้งนี้ พื้นที่ราชการและสถาบันการศึกษามีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและคุณภาพชีวิตของประชาชน อาทิ กรมการขนส่งทางราง โรงเรียนจิตรลดา และมหาวิทยาลัยมหิดล วิทยาเขตพญาไท นอกจากนี้ พระตำหนักจิตรลดารโหฐานและโครงการส่วนพระองค์สวนจิตรลดามีบทบาทสำคัญในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและส่งเสริมการพัฒนาอย่างยั่งยืน

องค์ประกอบของมรดกรถไฟในช่วงนี้ ได้แก่ สถานียมราช ซึ่งเป็นจุดขึ้นลงของผู้โดยสารในย่านห้าแยกยมราช และสถานีจิตรลดา ซึ่งมีความสำคัญเชิงประวัติศาสตร์ในฐานะสถานีที่ใช้สำหรับเสด็จพระราชดำเนิน ออกแบบโดยมาริโอ ตามานโย (Mario Tamagno) นอกจากนี้ โครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟยังประกอบด้วยสะพานถักเหล็ก ป้ายสัญลักษณ์ สัญญาณไฟจราจรและระบบสัญญาณที่มีบทบาทสำคัญต่อความปลอดภัยและประสิทธิภาพของการเดินรถไฟ

ช่วงที่ 2 : พื้นที่ศึกษาจากถนนราชเทวีถึงถนนประดิพันธ์ ระยะทาง 2.7 กิโลเมตร ครอบคลุมสถานีสามเสน ประกอบด้วยพื้นที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมที่กระจายตัวตามแนวถนนหลัก โดยมีที่พักอาศัยหลายประเภท ตั้งแต่บ้านเดี่ยว อาคารพาณิชย์ไปจนถึงอะพาร์ตเมนต์ขนาดกลางและธุรกิจที่สนับสนุนเศรษฐกิจท้องถิ่น สถาบันการศึกษาหลายแห่งที่มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาคนในชุมชน เช่น โรงเรียนนานาชาติเซนต์แอนดรูว์ส ดุสิต และวิทยาลัยการศึกษาภายใต้กรมยุทธศึกษาทหารบก หน่วยงานราชการ เช่น กรมโยธาธิการและผังเมือง และกรมสรรพสามิต มีบทบาทสำคัญในการกำกับดูแลการพัฒนาเมือง ส่วนพื้นที่ทางวัฒนธรรม เช่น วัดจอมสุดาราม เป็นศูนย์กลางกิจกรรมของชุมชน ขณะที่หน่วยงานด้านสังคม เช่น สภาสังคมสงเคราะห์แห่งประเทศไทย และสถานสงเคราะห์เด็กหญิงบ้านราชวิถี มีบทบาทในการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน

องค์ประกอบของมรดกรถไฟในช่วงนี้ ได้แก่ สถานีรถไฟสามเสน เป็นจุดยุทธศาสตร์ของเครือข่ายเส้นทางสายเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) โดยในอดีตมีอาคารพักคอยที่ออกแบบอย่างโดดเด่น แต่ปัจจุบันได้รับการปรับปรุงใหม่ในลักษณะสถาปัตยกรรมไทย นอกจากนี้ ส่วนประกอบที่เกี่ยวข้องกับทางรถไฟ เช่น สะพานลอยข้ามฝั่ง เก้าอี้ชานชาลา รั้วกั้นเขตทางรถไฟ และป้ายสถานี ล้วนเป็นองค์ประกอบที่มีบทบาทในการรักษาความปลอดภัย และอำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารและชุมชนโดยรอบ



ภาพ 4 แผนผังแสดงการวิเคราะห์พื้นที่ และแผนผังแบ่งพื้นที่การออกแบบ

ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

การเสนอแนวทางการออกแบบ

จากการวิเคราะห์พื้นที่และศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่เพื่อเป็นพื้นที่สีเขียวสาธารณะในเขตเมือง แนวทางการออกแบบได้รับการกำหนดโดยพิจารณาจากการพัฒนาในมิติทางสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยการออกแบบแบ่งออกเป็นสองช่วงตามการวิเคราะห์ ได้ดังนี้

ช่วงที่ 1 : พัฒนาพื้นที่เพื่อการอนุรักษ์มรดกและชุมชน (heritage & community zone) พื้นที่นี้ครอบคลุมย่านหัวลำโพง ย่านราชเทวีและย่านดุสิต รวมทั้งสถานียมราชและสถานีจิตรลดา ซึ่งมีเอกลักษณ์สำคัญทางด้านการปกครอง ระบบเศรษฐกิจของเมือง

และยังเชื่อมต่อกับพื้นที่ศูนย์กลางระบบรางเก่าที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ แนวทางการพัฒนาจึงมุ่งเน้นการอนุรักษ์วัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ พร้อมเสริมสร้างชุมชนดั้งเดิมผ่านการพัฒนาแหล่งเรียนรู้ต่าง ๆ

1) มิติทางประวัติศาสตร์ สังคมและวัฒนธรรม ที่ประกอบด้วยการจัดแสดงนิทรรศการและพิพิธภัณฑ์ที่เล่าเรื่องประวัติศาสตร์การรถไฟผ่านภาพถ่าย เรื่องเล่าและวัตถุโบราณ ลานกิจกรรมสำหรับชุมชน เช่น เวิร์กช็อปงานฝีมือ การแสดงศิลปวัฒนธรรม และตลาดแลกเปลี่ยนความรู้ ศูนย์การเรียนรู้ทางรถไฟเก่าจะเป็นแหล่งข้อมูลเกี่ยวกับประวัติศาสตร์การรถไฟ พร้อมเส้นทางประวัติศาสตร์ที่มีป้ายบอกเล่าเรื่องราวของสถานีและเส้นทางเก่า อีกทั้งจะมีการปรับปรุงอาคารสถานีจิตรดา เพื่อเป็นพิพิธภัณฑ์ที่มีความสำคัญในการรักษามรดกทางสถาปัตยกรรม โดยจะคำนึงถึงการอนุรักษ์โครงสร้างเดิมและเสริมการใช้งานใหม่ เช่น พื้นที่จัดแสดงและห้องเรียน เพื่อสร้างประสบการณ์ที่เชื่อมโยงอดีตกับปัจจุบันที่สะท้อนคุณค่าทางประวัติศาสตร์

2) มิติทางเศรษฐกิจ ที่ประกอบด้วย แนวทางการพัฒนาเน้นการส่งเสริมเศรษฐกิจในชุมชนท้องถิ่นผ่านการสร้างตลาดสินค้าท้องถิ่น เช่น การตลาดสินค้าผลิตภัณฑ์พื้นเมืองและสตรีทฟู้ดดั้งเดิม การส่งเสริมอาชีพท้องถิ่นผ่านการจัดการฝึกอบรมและพัฒนาองค์ความรู้ดั้งเดิม เช่น การทอผ้าและการทำอาหารพื้นเมือง การจัดพื้นที่สำหรับกิจกรรมเชิงวัฒนธรรมและการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่เปิดโอกาสให้ชุมชนเป็นเจ้าภาพนำเที่ยว รวมถึงการใช้ขบวนรถไฟเก่าดัดแปลงเป็นคาเฟ่ หรือร้านอาหารที่เน้นเมนูดั้งเดิม เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของผู้มาเยือน และส่งเสริมเศรษฐกิจในชุมชน

3) มิติทางธรรมชาติสิ่งแวดล้อม ที่ประกอบด้วย การฟื้นฟูและเพิ่มพื้นที่สีเขียวรอบรางรถไฟเก่า โดยเปลี่ยนพื้นที่รกร้างให้เป็นสวนสาธารณะและแหล่งอนุรักษ์พืชพื้นเมือง โครงการเกษตรชุมชนและการปลูกพืชพรรณพื้นถิ่น สนับสนุนการปลูกพืชสมุนไพร ไม้ผล และพืชผักที่สามารถบริโภคและเพิ่มรายได้ให้กับชุมชน และระบบการจัดการขยะและรีไซเคิลที่ส่งเสริมให้ตลาดชุมชนใช้บรรจุภัณฑ์ย่อยสลายได้ และมีจุดรับขยะอินทรีย์ โครงการอาสาสมัครฟื้นฟูพื้นที่สิ่งแวดล้อมทางรถไฟเก่าเป็นแนวทางในการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชนในการอนุรักษ์พื้นที่ธรรมชาติ และการฟื้นฟูสภาพแวดล้อม โดยประชาชนสามารถมีบทบาทสำคัญในการสร้างพื้นที่สีเขียวและเพิ่มการมีส่วนร่วมของชุมชนในการอนุรักษ์ธรรมชาติและฟื้นฟูสิ่งแวดล้อม

ช่วงที่ 2 : พัฒนาพื้นที่เพื่อนวัตกรรมและการเชื่อมโยง (innovation & connectivity zone) พื้นที่นี้ครอบคลุมย่านพญาไทและย่านราชเทวี รวมทั้งสถานีสามเสน ซึ่งรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจใหม่ เป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรม การศึกษา และการคมนาคมระบบรางที่สำคัญแห่งใหม่ โดยมีศักยภาพในการพัฒนาแบบผสมผสาน แนวทางการพัฒนาจึงมุ่งเน้นการพัฒนาให้เป็นพื้นที่สาธารณะสมัยใหม่ที่เชื่อมโยงผู้คนและรองรับกิจกรรมใหม่ ๆ โดยใช้เทคโนโลยีทันสมัยและแนวคิดเมืองสีเขียวในการออกแบบ และบริหารพื้นที่เพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนทุกกลุ่ม และส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชน

1) มิติทางประวัติศาสตร์ สังคม และวัฒนธรรม ที่ประกอบด้วยการจัดพื้นที่ทำงานร่วมกัน (co-working space) และศูนย์การเรียนรู้กลางแจ้ง ที่เปิดพื้นที่ให้คนรุ่นใหม่สามารถเรียนรู้และทำงานร่วมกัน รวมถึงศูนย์กิจกรรมเยาวชนและสนามเด็กเล่นสร้างสรรค์ ที่เป็นพื้นที่สำหรับเด็กและเยาวชนใช้พลังงานในเชิงบวก ลานกิจกรรมเมือง และการแสดงกลางแจ้งที่เปิดพื้นที่ให้ศิลปินรุ่นใหม่จัดแสดงผลงานและแสดงดนตรีสด กิจกรรมศิลปะกับมรดกรถไฟ ที่เป็นพื้นที่ให้ศิลปินสร้างงานกราฟฟิตี้ ศิลปะจัดวาง และมัลติมีเดียที่เชื่อมโยงกับเทคโนโลยี และโรงภาพยนตร์กลางแจ้งที่ใช้ขบวนรถไฟเก่าเป็นพื้นที่นั่งดู

2) มิติทางเศรษฐกิจ ที่ประกอบด้วยแนวทางการพัฒนาเน้นการส่งเสริมเศรษฐกิจที่ยั่งยืน และสร้างการเชื่อมโยงกับเทคโนโลยีที่ทันสมัย โดยการจัดตลาดนัดนวัตกรรมสีเขียวที่แสดงสินค้าเกี่ยวกับวัสดุรีไซเคิล อาหารออร์แกนิก และเทคโนโลยีสะอาด รวมถึงพื้นที่คาเฟ่และร้านค้าที่เน้นการใช้วัสดุธรรมชาติและวัตถุดิบท้องถิ่น เพื่อการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม การพัฒนาโครงการท่องเที่ยวใหม่ เช่น การดัดแปลงขบวนรถไฟเก่าเป็นโรงแรมเล็กที่ใช้พลังงานสะอาด เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจในพื้นที่

3) มิติทางธรรมชาติสิ่งแวดล้อม ที่ประกอบด้วย การพัฒนาในด้านสิ่งแวดล้อมมุ่งเน้นการสร้างพื้นที่ที่ใช้พลังงานสะอาดและเทคโนโลยีสีเขียว โดยการสร้างเส้นทางจักรยานที่ปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม การสร้างสวนพลังงานแสงอาทิตย์ และพื้นที่ทดลองนิเวศวิทยาเมือง การปลูกต้นไม้หลายระดับเพื่อส่งเสริมความหลากหลายทางชีวภาพ และการสร้างสวนชะลอน้ำฝน พร้อมบ่อบำบัดน้ำเสียธรรมชาติเพื่อจัดการทรัพยากรน้ำ การใช้พลังงานสะอาดในสวนแนวตั้ง และสวนหลังคาเพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียวในเมือง

การพัฒนาสถานีชาร์จพลังงานหมุนเวียนสำหรับจักรยานไฟฟ้าและรถยนต์ไฟฟ้า รวมถึงการส่งเสริมการรีไซเคิลพลาสติก ที่เปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการจัดการขยะและสร้างนวัตกรรมจากวัสดุเหลือใช้

สรุปผลการวิจัย

จากการศึกษาได้ให้ความสำคัญกับการวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่เขตทางรถไฟเก่าระหว่างสถานีหัวลำโพงถึงสถานีบางซื่อ เพื่อเสนอแนวทางในการปรับปรุงพื้นที่ให้เป็นพื้นที่สีเขียวสาธารณะในเขตเมือง โดยใช้แนวคิดการปรับเปลี่ยนการใช้ประโยชน์และการอนุรักษ์มรดกรถไฟ รวมถึงการพิจารณาพื้นที่ในมิติทางประวัติศาสตร์ สังคม และวัฒนธรรม มิติทางเศรษฐกิจ และมิติทางธรรมชาติสิ่งแวดล้อม ผลการวิจัยพบว่า พื้นที่เขตทางรถไฟมีศักยภาพสูงในการพัฒนาเป็นสวนสาธารณะแนวยาว ซึ่งทำหน้าที่ 1) เชื่อมโยงพื้นที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และย่านเมือง เช่น หัวลำโพง ราชเทวี พญาไท และดุสิต 2) สนับสนุนโครงข่ายการสัญจรของเมือง โดยส่งเสริมการเดินเท้า การใช้จักรยาน และ 3) เพิ่มพื้นที่สีเขียวเพื่อสร้างสภาพแวดล้อมที่เป็นมิตรต่อประชาชน ส่วนในระดับแนวเส้นทางรถไฟ การศึกษากรณีตัวอย่างและการวิเคราะห์บริบทพื้นที่ของเส้นทางรถไฟ พบว่า การอนุรักษ์องค์ประกอบเดิม เช่น รางรถไฟ อาคารสถานีและโครงสร้างพื้นฐานบางส่วน ช่วยอนุรักษ์รักษาอัตลักษณ์ทางประวัติศาสตร์ของพื้นที่ ขณะเดียวกันสามารถปรับเปลี่ยนการใช้ประโยชน์ให้ตอบสนองความต้องการของเมืองสมัยใหม่ และสร้างคุณภาพชีวิตของชุมชนเมืองให้ดีขึ้น พื้นที่เขตทางรถไฟนี้จึงมีศักยภาพสูงในการพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะและแหล่งอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรม ทั้งนี้ แนวทางการอนุรักษ์และพัฒนา สามารถทำได้โดยการกำหนดบทบาทให้เป็น 1) พื้นที่เพื่อการอนุรักษ์มรดกและชุมชน โดยคำนึงถึงคุณค่าทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม ผ่านการออกแบบพื้นที่เรียนรู้และกิจกรรมชุมชน ควบคู่กับการฟื้นฟูพื้นที่สีเขียวและการพัฒนาระบบจัดการขยะอย่างยั่งยืน และ 2) พื้นที่เพื่อนวัตกรรมและการเชื่อมโยง มุ่งเน้นการสร้างพื้นที่สาธารณะเพื่อรองรับกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยี การเรียนรู้สมัยใหม่ พื้นที่ทำงานร่วมกัน และศิลปะ พร้อมบูรณาการแนวคิดเมืองสีเขียวผ่านเส้นทางจักรยาน พลังงานสะอาด และระบบรีไซเคิลขยะ ซึ่งผลการวิจัยชี้ให้เห็นว่าการพัฒนาพื้นที่เขตทางรถไฟเก่าเป็นพื้นที่สีเขียวสาธารณะช่วยเพิ่มพื้นที่เปิดโล่งและนันทนาการ พร้อมทั้งอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมและส่งเสริมการพัฒนาเมืองยั่งยืน สนับสนุนเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ซึ่งสามารถเป็นต้นแบบสำหรับการปรับปรุงพื้นที่เขตทางรถไฟเก่าอื่น ๆ ในประเทศไทยต่อไป

บรรณานุกรม

กรมศิลปากร. (2528). *ระเบียบกรมศิลปากรว่าด้วยการอนุรักษ์โบราณสถาน พ.ศ. 2528.* https://www.finearts.go.th/storage/contents/file/9s5cuiwtuSI3uniVk7sTXL7u7NWNEmhJNcbrAcEO.pdf

กรมอนามัย. (2567). *ระบบสารสนเทศสนับสนุนงานส่งเสริมสุขภาพและอนามัยสิ่งแวดล้อม.* https://dashboard.anamai.moph.go.th/population/pop-y60up/changwat?year=2024&cw=10

การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2565). *100 ปี สถานีกรุงเทพ.* https://online.fliphtml5.com/ctvfc/pycg/

ปริญญา ชูแก้ว. (2014). การอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟในฐานะมรดกทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมของไทย [The conservation and development of railway station buildings as historical and architectural heritage of Thailand]. *NAJUA: History of Architecture and Thai Architecture, 8,* 178–199. https://so04.tci-thaijo.org/index.php/NAJUA/article/view/16746

ปิ่นรัชฎ์ กาญจนัษฐิติ. (2552). *การอนุรักษ์มรดกสถาปัตยกรรมและชุมชน*. โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สำนักการวางผังและพัฒนาเมืองกรุงเทพมหานคร. (2562). *ข้อมูลอาคารใน กทม.และผังเมืองรวม กทม.* https://url.in.th/zSoDx

สำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. (2554). *ชุดความรู้ด้านการอนุรักษ์ พัฒนา และบริหารจัดการเมืองเก่า เล่มที่ 2 แนวคิดและหลักเกณฑ์โดยทั่วไปเกี่ยวกับการอนุรักษ์ พัฒนา และฟื้นฟูเมืองเก่า.* http://lib.mnre.go.th/lib/TNE/book2final.pdf

วิมลรัตน์ อิสระธรรมนูญ. (2020). Applying the historic urban landscape approach to the identification of urban heritage attributes of Bangkok old town. *Nakhara: Journal of Environmental Design and Planning*, *19*, 25–38. https://doi.org/10.54028/NJ2020192538

Ahmad Zahir, A. Z., & Tuan Hairulnizam, T. M. S. (2024). Adaptive reuse method of preserving industrial railway architecture: The case study of Sentul Depot. *International Journal of Business and Technology Management, 6*(S1.) https://myjms.mohe.gov.my/index.php/ijbtm/article/view/27666

Architects, G. S. (2016). *Urban forest – Cuernavaca railroad*. https://www.gaeta-springall.com/en/projects/urban-forest-cuernavaca-railroad/#

Bianchi, A., & De Medici, S. (2023). A sustainable adaptive reuse management model for disused railway cultural heritage to boost local and regional competitiveness. *Sustainability*, *15*(6), 5127. https://www.mdpi.com/2071-1050/15/6/5127

Borges, B. (2023). The railway heritage in the context of UNESCO: Railway aspects for its interpretation and safeguard. *Conservar Património*, *44*, 47–56. https://doi.org/10.14568/cp29218

Coulls, A., Divall, C., & Lee, R. (1999). *Railways as world heritage sites*. ICOMOS. https://www.icomos.org/en/116-english-categories/resources/publications/230-railways-as-world-heritage-sites

Feilden, B. M. (2003). *Conservation of historic buildings*. Architectural Press. https://www.academia.edu/82194001/Feilden_M_B_Conservation_of_Historic_Buildings_Architectural_Press_2003_

Good Design Australia. (n.d.). *The Goods Line.* https://good-design.org/projects/the-goods-line/

ICOMOS. (1994). *The Nara document of authenticity*. International Council on Monument and Sites. https://www.icomos.org/en/charters-and-texts/179-articles-en-francais/ressources/charters-and-

standards/386-the-nara-document-on-authenticity-1994

Jacobs, J. (1989). *The death and life of great American cities*. Knopf Doubleday Publishing Group. https://books.google.co.th/books?id=cw_YaT_I_b8C

Lynch, K. (1960). *The image of the city*. MIT Press.

Mooool. (2016). *Linear Park Ferrocarril de Cuernavaca by Gaeta-Springall Arquitectos*. https://mooool.com/en/linear-park-ferrocarril-de-cuernavaca-by-gaeta-springall-arquitectos.html

Mulvaney, K., Merrill, N., & Mazzotta, M. (2020). Sense of place and water quality: Applying sense of place metrics to better understand community impacts of changes in water quality. In J. K. Summers (Ed.), *Water quality - Science, assessments andpPolicy*. IntechOpen. https://doi.org/10.5772/intechopen.91480

Petite Ceinture. (2015). http://www.atelier-cap.fr/petite-ceinture/

Plevoets, B., & Cleempoel, K. V. (2019). *Adaptive reuse of the built heritage: Concepts and cases of an emerging discipline.* Routledge. https://doi.org/https://doi.org/10.4324/9781315161440

Project for Public Spaces. (2024). *What makes a successful place?* https://www.pps.org/article/grplacefeat

Een wandeling langs de Petite Ceinture in het 18e arrondissement: De hasard ludique en de recyclerie, de must-sees. (2022). https://url.in.th/bYbAw

Speirs, D. J. (2022). *Adaptive reuse guidelines for state heritage places in South Australia*. Government of South Australia. https://cdn.environment.sa.gov.au/environment/docs/Adaptive-Reuse-Guidlines-of-State-Heritage-Places-in-SA.pdf

Tuan, Y. F. (1975). Place: An experiential perspective. *Geographical Review*, *65*(2), 151–165. https://doi.org/10.2307/213970

UNESCO. (2011). *Recommendation on the historic urban landscape*. https://whc.unesco.org/en/activi-ties/638/

Visitkorea. (n.d.). *Gyeongui Line Forest Park (Yeontral Park).* https://english.visitkorea.or.kr/svc/contents/contentsView.do?vcontsId=14663

Whyte, W. H. (1980). *The social life of small urban spaces.* The Conservation Foundation Washington.