

บทที่ 2

การศึกษาความเป็นไปได้โครงการ

2.1 การศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้น

พืิทธิภัณัทรัถไฟัทยเป็นัครงการที่ัการรดิไฟัแห่งประเทััทยมีนโยบายที่ัจะจัดตั้งัขึ้นมาตั้งัแต่ในพ.ศ. 2482 ที่ัในขณะันั้นมีความคิดเพียงแค่ต้องการที่ัจะจัดเก็บัหัวรดิจักรไอน้ำที่ัไม่ได้ัใช้งานแล้วเท่านั้น มีัการจัดตั้งัคณะทำงานเพื่อดูแลความเรียบร้อยของัครงการ ความคืบหน้าของัครงการดำเนินัไปจนถึงัการกำหนดขอบเขตของัครงการ ใน พ.ศ. 2524 ได้ัเกิดการเปลี่ยนแปลงในัการรดิไฟัขึ้นทำให้ัครงการพืิทธิภัณัทรัถไฟัต้องถูกระงับัไว้ชั่วคราว จนในพ.ศ. 2545 รัฐบาลและัการรดิไฟัแห่งประเทััทยได้ัเห็นความสำคัญัของัครงการนี้จึงได้้นำัครงการจัดสร้างพืิทธิภัณัทรัถไฟััทยขึ้นมาพิจารณาอีกครั้้ง ในครั้้งนี้ัมีนโยบายและัการดำเนินังานอย่างจริงจังโดยมีัการจัดตั้งัคณะทำงานที่ัจะดูแลัครงการขึ้นมาโดยตรง โดยที่ัการรดิไฟัแห่งประเทััทยร่วมมือกับัการทอ้งเทียะแห่งประเทััทยและักรมศิลปการในัการดำเนินััครงการ² และัผนวกกับัการที่ัการทอ้งเทียะแห่งประเทััทยมีนโยบายที่ัจะจัดตั้งัครงการนำัเทียะรอบเกาะรัตนโกสินัทรั โดยบางส่วจะัใช้การเทียะวมด้วยวิธัการเดินทางโดยรดิไฟั โดยจะัใช้หัวรดิจักรไอน้ำที่ัในปััจจุบันมีที่ััใช้การได้ัจำนวน 7 หัวซึ่งปััจจุบันจอดเก็บัอยู่ที่สถานีรดิไฟัธนบุรี เป็นองคัประกอบหนึ่งในัครงการ และในับริเวณพื้นที่ัสถานีรดิไฟัหัวลำโพงจะัเป็นพื้นที่ัที่ัจะจัดตั้งัครงการพืิทธิภัณัทรัถไฟััทย(ับริเวณพื้นที่ัว่างด้านทิศเหนือของสถานี ไม่เกียะกับับริเวณสถานีเดิม) ซึ่งพื้นที่ัส่วสถานีเดิมจะัมีการลดจำนวนรดิไฟัที่ัจะเข้ามาให้ัน้อยลง ให้ัเหลือเพียงการเดินในัระยะทางสั้นัเท่านั้น และจะัปรับปรุงตัวสถานีให้ัเป็นศูนย์การค้ำหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณั และัเป็นสถานีต้นทางของรดิไฟัฟ้าใต้ดิน พืิทธิภัณัทรัถไฟััทยจึงัเป็นโหนดหนึ่งในการเทียะวมเนื่องจากการเดินทางจะัใช้สถานีหัวลำโพงเป็นจุดเริ่มต้นในัการเทียะวมด้วยรดิไฟั และอีกประการหนึ่งเป็นการเพิ่มรายได้ให้ักับัการรดิไฟัแห่งประเทััทยในัเชิงการทอ้งเทียะอีกด้วย

นโยบายการัจัดตั้งัพืิทธิภัณัทรัถไฟััทย ได้ัถูกนำักลับมาพิจารณาอีกครั้้งเนื่องจากการัฐบาลและัการรดิไฟัแห่งประเทััทยได้ัเล็งเห็นความสำคัญัของการคมนาคมทางรดิไฟั ซึ่งัเป็นระบบคมนาคมที่ัมีความสัมพันธ์กับัชีวิตคนัทยมานานทั้งในัด้านสังคม เศรษฐกิและัวัฒนธรรมตั้งัแต่สมัยรัชกาลที่ 5 ที่ัทรงเป็นัผู้ริ่้มก่อตั้งัการรดิไฟััทยขึ้นมา และได้ัมีการพัฒนารูปแบบของรดิไฟัตั้งัแต่เดิมที่ัเป็นัรดิจักรไอน้ำ พัฒนามาเรื่อยตามสภาพสังคมและัเศรษฐกิจ จนมาเป็นัรดิไฟัในรูปแบบที่ััใช้ในปััจจุบัน และัยังมีการพัฒนาต่อไปในอนาคตเพื่อให้ัทันยุคทันสมัย

จากัระยะเวลาดังตั้งัแต่ที่ัมีการริ่้มใช้รดิไฟัในประเทััทย มีัการพัฒนารูปแบบของรดิไฟัมาตลอด มีัการปรับปรุงแก้ัไรตามสถานการณ์ที่ัเกิดขึ้นภายในประเทััทย ทั้งัรูปแบบของรดิไฟัที่ััใช้ในการขนส่งคน และัที่ััใช้ในการพาณิขัณัขนส่งสินค้า นอกจากนี้ในัอดีตรดิไฟัยังัเป็นัระบบคมนาคมที่สำคัญในการทำัสงคราม เช่น สงครามมหาเอเชียบุรพา การคมนาคมขนส่งทางรดิไฟัยังัเป็นัปัจจัยหนึ่งที่สำคัญในการผลักดันการัพัฒนาประเทััทยให้ัเจริญขึ้นไปตั้งัแต่อดีตมาจนถึงปััจจุบัน และจากที่ัมีการพัฒนารูปแบบของรดิไฟัมาตลอด จนถึงัรดิไฟัรูปแบบที่ััใช้ในปััจจุบัน ทำให้ัมีรดิไฟัจำนวนมากและัหลายรูปแบบที่ัไม่ได้ััใช้งานแล้ว บางส่วได้ัไปจอดเก็บัตามสถานีหัวเมืองต่างๆและัไม่ได้รับการดูแลรักษา จึงัต้องมีการรวบรวมรูปแบบของรดิไฟัที่ััใช้ในประเทััทยเอาไว้ เพื่อให้เห็นวิวัฒนาการการ

² กองประชาสัมพันธ์ การรดิไฟััทยััครั้งที่1 (กรงเทพฯ)

พัฒนารูปแบบของรถไฟไทยจากอดีตมาจนถึงปัจจุบัน และรถไฟบางรูปแบบยังสามารถทำให้ระลึกถึงประวัติศาสตร์บางช่วงของประเทศไทยที่สำคัญได้ จึงต้องมีการเก็บรวบรวมและจัดแสดงประวัติความเป็นมา รูปแบบของรถไฟ และปัจจัยอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับรถไฟไทย เช่น รูปแบบของสถานี เพื่อให้ผู้ที่สนใจหรือต้องการศึกษาประวัติศาสตร์ วิวัฒนาการที่เกิดขึ้นกับรถไฟสามารถเรียบเรียงลำดับเหตุการณ์ต่างๆที่เกิดขึ้น ได้ชัดเจนและเป็นรูปธรรม

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 และนโยบายของการรถไฟแห่งประเทศไทยมีโครงการที่จะพัฒนาและสร้างสถานีต้นทางที่จะออกจากกรุงเทพให้อยู่บริเวณชานเมือง เช่น สถานีรถไฟสายตะวันออก โดยมุ่งเน้นการขนถ่ายประชาชนจากภายในตัวเมืองออกสู่ชานเมืองและจากชานเมืองเข้าสู่กลางเมือง เพื่อเป็นการลดปัญหาด้านการจราจรและปัญหามลพิษที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน และยังเป็นสถานีที่รองรับการขยายตัวของประชาชนในเมืองหลวง รวมถึงการขยายตัวเศรษฐกิจตามผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ทำให้ในอนาคตจะมีการย้ายสถานีหลักที่อยู่ในกลางเมืองออกไปสู่ชานเมือง จึงทำให้สถานีเก่าไม่ได้ใช้งานและเกิดพื้นที่ว่างเปล่ารกร้างขึ้น การรถไฟจึงมีแผนที่จะพัฒนาพื้นที่ใช้สอยที่ว่างเปล่าเหล่านั้นผนวกกับโครงการที่จะสร้างพิพิธภัณฑ์รถไฟไทยซึ่งจะจัดตั้งขึ้นในบริเวณพื้นที่ดังกล่าว จึงเป็นโครงการที่มีความสำคัญและเหมาะสมที่จะจัดตั้งขึ้น เพื่อให้ประชาชนและผู้ที่จะสนใจจะศึกษาได้รับรู้ และเห็นความสำคัญของรถไฟไทย



รูปที่ 1 บรรยายาศถานีหัวลำโพง

2.2 การศึกษาความเป็นไปได้

2.2.1. การศึกษาความเป็นไปได้ด้านเศรษฐกิจ

พิพิธภัณฑ์รถไฟไทยเป็นนโยบายของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งมีแนวคิดจะจัดตั้งขึ้นเพื่อช่วยแก้ปัญหาในเรื่องที่ดินว่างเปล่าของการรถไฟที่มีจำนวนมากในเขตกรุงเทพฯ และสอดคล้องกับนโยบายในการเพิ่มรายได้ให้กับการรถไฟโดยได้รับความร่วมมือจากการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยในด้านการวางแผนการท่องเที่ยวทางรถไฟ พิพิธภัณฑ์รถไฟไทยจะเป็นหนึ่งในสถานีสำคัญของการเที่ยวชมรอบเกาะรัตนโกสินทร์โดยจะใช้หัวรถจักร

โอนน้ำซึ่งในปัจจุบันที่ใช้การได้มี 7 หัว ซึ่งในปัจจุบันได้จัดเก็บไว้ที่สถานีรถไฟธนบุรี การศึกษารายละเอียดโครงการด้านความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจจะมีนโยบายสนับสนุนดังต่อไปนี้

2.2.1.1 การแก้ปัญหาที่ดินว่างเปล่าของการรถไฟ เนื่องจากในปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยมีพื้นที่ดินว่างเปล่าในส่วนที่รับผิดชอบอยู่จำนวนมาก และมีการดูแลที่ไม่ทั่วถึง ทำให้พื้นที่เปล่าที่มีได้ทำการใดกลายเป็นที่รกร้าง ซึ่งถ้าทิ้งไว้นานจะกลายเป็นพื้นที่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอันตรายของประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียง การรถไฟได้เล็งเห็นถึงข้อเสียในจุดนี้ จึงได้มีนโยบายที่จะปรับปรุงพื้นที่ดินว่างเปล่าเหล่านั้นให้เกิดประโยชน์ต่อสังคมและการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยในเบื้องต้นได้จัดพื้นที่ให้เอกชนเข้ามาเช่าเพื่อประกอบการและในบางส่วนก็จัดเป็นสวนสาธารณะหรือเป็นพื้นที่สำหรับประกอบกิจกรรมของสังคม โครงการพิพิธภัณฑสถานรถไฟไทยก็จะจัดตั้งขึ้นในพื้นที่ว่างเปล่าบริเวณสถานีรถไฟหัวลำโพง ซึ่งในอนาคตจะมีการพัฒนาตามนโยบายของการรถไฟที่วางไว้



รูปที่ 2 ตัวอย่างสภาพพื้นที่ว่างเปล่าที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ของการรถไฟ



รูปที่ 3 บรรยากาศของพื้นที่รกร้าง



รูปที่ 4 พื้นที่ของการรถไฟที่ปรับปรุงเป็นสวนสาธารณะบริเวณโรงเรียนรถไฟ(จตุจักร)

2.2.2.2 การเพิ่มรายได้ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย³ เนื่องจากในปัจจุบันการคมนาคมทางรถไฟกำลังพัฒนาไปอย่างรวดเร็ว ทั้งรถไฟลอยฟ้า BTS และรถไฟฟ้ามหานครซึ่งกำลังเป็นที่นิยมเพราะทั้งประหยัด สะดวก รวดเร็ว และยังเป็นทางเลือกด้านการจราจรอีกด้วย การรถไฟจึงมีนโยบายที่จะกระตุ้นคนให้ออกมาใช้บริการของการรถไฟในรูปแบบอื่นๆ คือในปัจจุบันการรถไฟมีโครงการ "เที่ยวทั่วไทยภายในหนึ่งวัน" เป็นโครงการที่จะนำคนไปเที่ยวตามสถานที่ท่องเที่ยวต่างจังหวัดที่สามารถไปกลับโดยทางรถไฟได้ภายในหนึ่งวัน เช่น การนั่งรถไฟไปเที่ยวชมเขื่อนป่าสักฯ ซึ่งไปกลับได้ภายในหนึ่งวัน โดยซื้อตั๋วและออกเดินทางจากสถานีหัวลำโพง และในอนาคตจะมีโครงการเที่ยวชมเกาะรัตนโกสินทร์ โดยจะมีการเดินทางด้วยรถไฟโดยใช้หัวรถจักรไอน้ำ โครงการเหล่านี้เป็นโครงการที่การรถไฟนำเรื่องการท่องเที่ยวเข้ามามีบทบาทในการพัฒนาเพื่อกระตุ้นประชาชน ให้มาใช้บริการของการรถไฟ ที่สำคัญเป็นการเพิ่มรายได้ให้การรถไฟอีกทางหนึ่ง ซึ่งโครงการพิพิธภัณฑ์รถไฟไทยซึ่งจะเป็นสถานที่ท่องเที่ยวแห่งใหม่ และยังเป็นโหนดสำคัญในโครงการเที่ยวชมเกาะรัตนโกสินทร์ จะเป็นโครงการหนึ่งที่อยู่ในนโยบายการเพิ่มรายได้ให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทย



รูปที่ 5 บรรยากาศของรถไฟฟ้ามหานคร

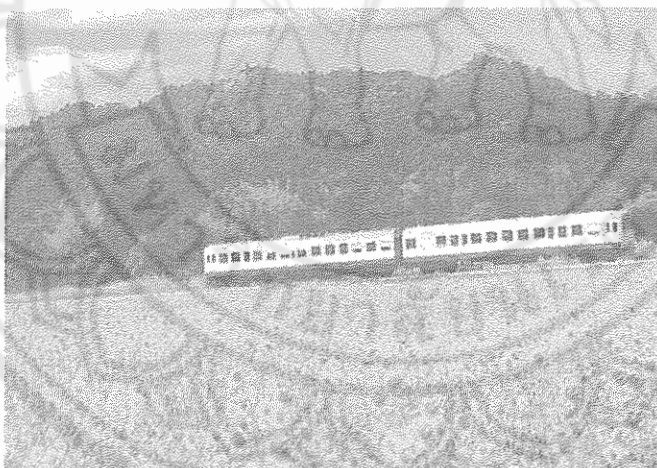


รูปที่ 6 สถานีรถไฟฟ้ามหานครหัวลำโพง

³ กองประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย (กรุงเทพฯ)



รูปที่ 7 การท่องเที่ยวทางรถไฟจาก กรุงเทพฯ-เขื่อนป่าสักฯ



รูปที่ 8 บรรยากาศข้างทางของการท่องเที่ยวทางรถไฟ(ทุ่งทานตะวัน จ.ลพบุรี)

2.2.2. การศึกษาความเป็นไปได้ด้านงบประมาณการลงทุน

ตามนโยบายของการรถไฟแห่งประเทศไทย การดำเนินโครงการจะใช้งบประมาณของการรถไฟให้น้อยที่สุด โดยจะขอรับการสนับสนุนจากการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย กรมศิลปากร บริษัทเอกชน และการ

จัดหารายได้ด้านต่างๆของคณะกรรมการที่ตั้งขึ้นมาเพื่อรับผิดชอบการจัดตั้งพิพิธภัณฑ์โดยตรง การระดมทุนในเบื้องต้นจะใช้นโยบายด้านการท่องเที่ยวเป็นหลัก ซึ่งการให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมลงทุนยังจะได้ประโยชน์ในด้านการประชาสัมพันธ์โครงการ เพื่อให้ผู้ที่เข้ามาลงทุนอยู่ในกลุ่มที่กว้างขึ้น โดยการบริหารงานด้านงบประมาณทั้งหมด จะได้รับการดูแลและควบคุมโดยคณะกรรมการที่ตั้งขึ้นมาเพื่อดูแลการดำเนินการโครงการพิพิธภัณฑ์รถไฟ โดยเฉพาะ



แผนภูมิที่ 1 โครงสร้างการบริหารงานโครงการ

2.2.3. การศึกษาความเป็นไปได้ด้านที่ตั้ง

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีนโยบายที่จะย้ายสถานีรถไฟสายหลักออกไปอยู่ในบริเวณชานเมือง ซึ่งจะอยู่ในหัวเมืองที่จะกระจายออกสู่ภูมิภาคต่างๆของประเทศทั้ง 4 ภาค และอนาคตการเดินทางโดยรถไฟในประเทศไทยจากภูมิภาคต่างๆจะมาถ่ายคนลงในบริเวณสถานีที่อยู่ชานเมือง โดยไม่ต้องเข้ามาในสถานีหัวลำโพง และในอนาคตจะทยอยลดจำนวนเที่ยวรถไฟที่จะเข้าสถานีหัวลำโพงให้ลดลง ท้ายที่สุดแล้วจะเหลือเที่ยวรถไฟที่จะเข้าหัวลำโพงเฉพาะสถานีสั้นๆในเขตกรุงเทพฯ เท่านั้น และพื้นที่ในบริเวณสถานีหัวลำโพงในส่วนตัวสถานีจะให้เป็นพื้นที่จัดแสดงสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ และเป็นสถานีปลายทางของรถไฟฟ้าใต้ดิน ในส่วนอาคารซ่อมบำรุงหัวรถจักรจะย้ายไปอยู่ที่บริเวณสถานีมักกะสัน ซึ่งพื้นที่บริเวณนี้เป็นส่วนหนึ่งของที่ตั้งโครงการพิพิธภัณฑ์ การรถไฟจึงมีนโยบายที่จะจัดตั้งพิพิธภัณฑสถานรถไฟไทยในพื้นที่ส่วนนี้



รูปที่ 9 อาคารซ่อมบำรุงบริเวณสถานีหัวลำโพง



รูปที่ 10 สถานีหัวลำโพง



รูปที่ 11 บรรยากาศภายในสถานีหัวลำโพง



รูปที่ 12 แผนผังการกระจายตัวย่านสถานีหลักออกไปอยู่ชานเมือง