

รายงานการวิจัย

โครงการสำรวจสิ่งปลูกสร้างประวัติศาสตร์ อาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม)

Former Mae Phuak Railway Station Building Historic Structure Report



รองศาสตราจารย์วิวัฒน์ อุดมปิณฑิพย์

นายปริญญ์ ชูแก้ว

Associate Professor Viwat Uompitisup

Mr.Parinya Chukaew

RCH

TF

302

T5

0743ค

เลขหมู่.....

เลขทะเบียน.....131066

วัน,เดือน,ปี.....21 มี.ค. 2557

ได้รับทุนสนับสนุนงานวิจัยจากเงินงบประมาณรายได้ ประจำปี 2555

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่ออนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์อื่นใดโดยไม่ได้รับอนุญาตถือว่าผิดกฎหมาย
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

1260320x
.....
.....

กิตติกรรมประกาศ

รายงานการวิจัยเรื่อง โครงการสำรวจสิ่งปลูกสร้างประวัติศาสตร์ อาคารสถานีรถไฟแม่
พวก (เดิม) อำเภอเด่นชัย จังหวัดแพร่ ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยการสนับสนุนทุนวิจัยจากคณะ
สถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง รวมทั้งผู้ที่มีส่วน
ช่วยเหลือในการเก็บข้อมูลในพื้นที่ศึกษา ตลอดจนคำแนะนำที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการวิจัย ดัง
รายชื่อต่อไปนี้

1. คุณน้อย เทียนมณี ผู้ใหญ่บ้านแม่พวก อำเภอเด่นชัย จังหวัดแพร่
2. คุณอุดม ฤงแก้ว ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้านแม่พวก อำเภอเด่นชัย จังหวัดแพร่
3. คุณประจวบ ทังดี ผู้ช่วยสารวัตรแขวงบำรุงทางเด่นชัย การรถไฟแห่งประเทศไทย
4. คุณวรุฒม์ กิจนา สถาปนิกงานออกแบบสถาปัตยกรรม การรถไฟแห่งประเทศไทย
5. คุณเสรี ชมภูมิ่ง ปราชญ์ท้องถิ่นของเมืองแพร่
6. คุณสุนันท์ธนา ชมภูมิ่ง แสนประเสริฐ นักวิชาการท้องถิ่นเมืองแพร่
7. คุณชินวร ชมพูพันธ์ สถาปนิกอิสระและสมาชิกชมรมอนุรักษ์สถาปัตยกรรมเมืองแพร่
8. คุณณัฐพงศ์ ไบมณฑา นักวิชาการอิสระ
9. คุณวิศรุต พูลสิทธิ์ ผู้ช่วยนักวิจัย ศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ
(เนคเทค)
10. คุณณชทัย จันเสน อาจารย์ประจำสาขาวิชาครุศาสตร์สถาปัตยกรรมและการออกแบบ
คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
11. คุณวโรดม บุญเรือง นักศึกษาสาขาวิชาพัฒนาการท่องเที่ยว มหาวิทยาลัยแม่โจ้-แพร่
เฉลิมพระเกียรติ
12. คุณธีรพงศ์ พันธุแพทย์ นักศึกษาสาขาวิชาพัฒนาการท่องเที่ยว มหาวิทยาลัยแม่โจ้-แพร่
เฉลิมพระเกียรติ
13. คุณปาริฉัตร สกุตเจริญพรชัย สถาปนิกประจำบริษัทบานาน่า สตูดิโอ
14. คุณนันทนิตี กุลศิริ สถาปนิกประจำบริษัท DFL จำกัด
15. คุณกุสุมา ประภัทร โปธิพงษ์ ผู้ช่วยวิจัย ผศ.ดร. ยงธนินทร์ พิมลเสถียร คณะ
สถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ชื่อโครงการ (ภาษาไทย)

โครงการสำรวจสิ่งปลูกสร้างประวัติศาสตร์ อาคารสถานีรถไฟแม่พุก (เดิม)

ชื่อโครงการ (ภาษาอังกฤษ)

Former Mae Phuak Railway Station Building Historic Structure Report

แหล่งเงิน คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
ประจำปีงบประมาณ 2555

จำนวนเงินที่ได้รับการสนับสนุน 80,000 บาท

ระยะเวลาทำการวิจัย 6 เดือน ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2554 ถึงวันที่ 31 มีนาคม พ.ศ. 2555

หัวหน้าโครงการวิจัย รองศาสตราจารย์วิวัฒน์ อุดมปิณฑทรัพย์ อาจารย์ประจำคณะสถาปัตยกรรม
ศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง E-mail: kuvowat@kmitl.ac.th

ผู้ร่วมโครงการวิจัย นายปริญญ์ ชูแก้ว อาจารย์พิเศษคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยี
พระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง E-mail: parinya74@hotmail.com

คำสำคัญ: อาคารสถานีรถไฟ การอนุรักษ์และพัฒนา คุณค่าทางประวัติศาสตร์ และคุณค่าทาง
สถาปัตยกรรม

Key Words: Railway Station Building, Conservation and Development, Historical Value, and
Architectural Value

บทคัดย่อ

โครงการสำรวจสิ่งปลูกสร้างประวัติศาสตร์ อาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) เป็นการวิจัยเชิงค้นพบผนวกกับการวิจัยเชิงประเมิน โดยการสำรวจหาข้อมูลเกี่ยวกับประวัติความเป็นมา ลักษณะทางสถาปัตยกรรม นโยบายการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบ และกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการปกป้องมรดกทางสถาปัตยกรรมและชุมชนประวัติศาสตร์ โดยผลการศึกษาที่ได้จากการเก็บข้อมูลและสำรวจความคิดเห็นจะใช้ในการวิเคราะห์ทางพื้นที่และการวิเคราะห์ทางนโยบาย หลังจากนั้นจะใช้การปรึกษาหารือกับการรถไฟแห่งประเทศไทย ชาวบ้านแม่พริก และองค์การบริหารส่วนตำบลห้วยไร่ เพื่อหาแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารและพื้นที่โดยรอบด้วยเทคนิคและวิธีการที่เหมาะสม

จากการวิจัยพบว่า อาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบมีความสำคัญในด้านประวัติศาสตร์ สถาปัตยกรรม ความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจและสังคมที่มีต่อชุมชน และสามารถรักษาคุณค่าทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมไว้ได้ ดังนั้นแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาที่มีความเป็นไปได้ คือ การเปลี่ยนประโยชน์ใช้สอยและการปรับปรุงฟื้นฟูจากสถานีรถไฟมาเป็นกิจกรรมร่วมสมัยให้เป็นที่ไปตามความต้องการของสังคมหรือชุมชนเพื่อให้มีคุณค่าทางเศรษฐกิจมากพอที่จะรักษาอาคารนั้นไว้ได้

อย่างไรก็ตาม แนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบจะสามารถดำเนินการจริงได้ขึ้นอยู่กับผู้จัดทำแผนการอนุรักษ์และพัฒนาจะตระหนักถึงความสำคัญและคุณค่าในด้านต่างๆ รวมทั้งควรมีนโยบายการพัฒนาอาคารและพื้นที่โดยรอบ มีมาตรการควบคุมการเปลี่ยนแปลงที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรมโดยการจัดทำแนวทางการต่อเติมอาคารและการใช้ประโยชน์ภายในและภายนอกอาคาร รวมทั้งสนับสนุนเงินทุนและวัสดุในการดูแลและซ่อมแซมอาคารด้วย

Abstract

The Historic Structure Report for the former Mae Phuak Railway Station Building is an exploratory and evaluative research project. The research objectives were to find out about the Mae Phuak Railway Station Building's historical background, its architectural characteristics, and the policy on conservation and development of the building and its surrounding area. The Historic Structures Report also reviewed Thailand's laws concerning the protection of architectural heritage and traditional communities. Research data collected from field surveys and opinion interviews was used for spatial and policy analysis. This data was combined with information gathered from the State Railway of Thailand, residents of Mae Phuak village and local government agencies of the Huayrai district to select the appropriate techniques and methods of conservation and development to be used on the Mae Phuak Railway Station Building and its surrounding area.

Research shows that the former Mae Phuak Railway Station Building and its surrounding area are important to the history, architecture, and socio-economic significance of the community. The building itself has historical and architectural values so the appropriate conservation and development technique for the building would be to use an adaptive reuse and rehabilitation process. It is recommended that the railway station building be used for contemporary activities that serve the needs of the local society and community. This change will create a sufficient economic gain so that the authenticity and integrity of the Mae Phuak Railway Station Building and its surrounding area can be preserved.

Conservation and development of the Mae Phuak Railway Station Building and its surrounding area will not be done properly unless preservation planners are aware of the area's importance and value. In addition, there must be proper plans in place that will control changes to the building and conserved area, help avoid inappropriate development and ensure there are sufficient budgets and materials available for maintaining and repairing this building and its surrounding area.

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	I
บทคัดย่อภาษาไทย	III
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	IV
สารบัญเรื่อง	V
สารบัญภาพ	VII
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความจำเป็นของการวิจัย	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	2
1.3 ขอบเขตของเบื้องต้นของการวิจัย	2
1.4 ขอบเขตของการวิจัย	2
1.5 ขั้นตอนของการวิจัย	3
1.6 คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย	6
1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย	6
บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรมแนวความคิดที่เกี่ยวข้อง	7
2.1 ประวัติความเป็นมาของอาคารสถานีรถไฟในประเทศไทย	7
2.2 ลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟในประเทศไทย	15
2.3 แนวคิดการอนุรักษ์มรดกสถาปัตยกรรมและชุมชนประวัติศาสตร์	20
2.4 นโยบายการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย	27
2.5 แนวคิดการวิเคราะห์ทางนโยบาย	28
บทที่ 3 ระเบียบวิธีการวิจัย	31
3.1 พื้นที่ศึกษา	31
3.2 การเก็บรวบรวมข้อมูล	31
3.3 การวิเคราะห์ข้อมูล	32
3.4 สรุปผลและเสนอแนะ	33
บทที่ 4 ประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรม	34
4.1 ประวัติความเป็นมาของสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) และความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจและสังคมที่มีต่อชุมชน	34

สารบัญ (ต่อ)

4.2 ที่ตั้งและผังบริเวณ	40
4.3 ลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม)	43
4.4 แบบสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม)	45
4.5 สภาพอาคารและพื้นที่โดยรอบ	51
4.6 การพิจารณาคูณค่าของอาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม)	52
4.7 การประเมิน	52
บทที่ 5 สรุปผลและเสนอแนะ	54
5.1 สรุปประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย	54
5.2 แนวทางอนุรักษ์และพัฒนาอาคารและพื้นที่โดยรอบ	54
5.3 เสนอแนะ	55
บรรณานุกรม	58



สารบัญภาพ

ภาพ	คำอธิบาย	หน้า
1.1	กรอบการวิจัย	4
1.2	ขั้นตอนการวิจัย	5
2.1	ผังพื้นที่และรูปด้านหน้าของอาคารสถานีคลองมะพลับ อ.ศรีนคร จ.สุโขทัย	9
2.2	อาคารสถานีนครลำปาง อ.เมือง จ.ลำปาง	10
2.3	อาคารสถานีบ้านปิน อ.ลอง จ.แพร่	10
2.4	อาคารสถานีคลองมะพลับ อ.ศรีนคร จ.สุโขทัย	10
2.5	อาคารสถานีปางป๋วย อ.แม่เมะ จ.ลำปาง	10
2.6	อาคารสถานีบึงหวาย อ.วารินชำราบ จ.อุบลราชธานี	10
2.7	อาคารสถานีโคกกรวด อ.เมือง จ.นครราชสีมา	10
2.8	ผังพื้นที่และรูปด้านหน้าของอาคารสถานีห้วยขยง อ.วารินชำราบ จ.อุบลราชธานี	10
2.9	ผังพื้นที่และรูปด้านหน้าของอาคารสถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ อ.พุนพิน จ.สุราษฎร์ธานี	11
2.10	ผังพื้นที่ รูปด้านและรูปด้านข้างของอาคารสถานีศาลายา อ.พุทธมณฑล จ.นครปฐม	12
2.11	อาคารสถานีชุมทางหนองปลาดุก อ.บ้านโป่ง จ.ราชบุรี	12
2.12	อาคารสถานีอุตรดิตถ์หลังที่ 2 อ.เมือง จ.อุตรดิตถ์	12
2.13	อาคารสถานีบ้านตาคี อ.ตาคี จ.นครสวรรค์	12
2.14	อาคารสถานีชุมพร อ.เมือง จ.ชุมพร	13
2.15	อาคารสถานีเด่นชัย อ.เด่นชัย จ.แพร่	13
2.16	อาคารสถานีพิชัย อ.พิชัย จ.อุตรดิตถ์	13
2.17	อาคารสถานีคีรีรัฐนิคม อ.คีรีรัฐนิคม จ.สุราษฎร์ธานี	13
2.18	อาคารสถานีสุพรรณบุรี อ.เมือง จ.สุพรรณบุรี	13
2.19	อาคารสถานีชุมทางเขาชิงจรชัย อ.สหัสขันธ์ จ.ชลบุรี	13
2.20	อาคารสถานีชุมทางฉะเชิงเทรา อ.เมือง จ.ฉะเชิงเทรา	15
2.21	อาคารสถานีชุมทางฉะเชิงเทราหลังเดิม อ.เมือง จ.ฉะเชิงเทรา	15
2.22	อาคารสถานีหัวหมาก เขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร	15
2.23	ผังพื้นที่และรูปด้านหน้าของอาคารสถานีรถไฟกันตัง อ.กันตัง จ.ตรัง	16
2.24	ผังพื้นที่และรูปด้านหน้าของอาคารสถานีรถไฟสงขลาเก่า อ.เมือง จ.สงขลา	17
2.25	อาคารสถานีรถไฟพิจิตร อ.เมือง จ.พิจิตร	17

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึVIIเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญภาพ (ต่อ)

2.26	อาคารสถานีรถไฟลำพูน อ.เมือง จ.ลำพูน	17
2.27	อาคารสถานีรถไฟแม่ทะ อ.แม่ทะ จ.ลำปาง	17
2.28	อาคารสถานีรถไฟผาคัน อ.สอง จ.แพร่	17
2.29	อาคารสถานีรถไฟควนหินม้าย อ.หลังสวน จ.ชุมพร	17
2.30	อาคารสถานีรถไฟปากท่อ อ.ปากท่อ จ.ราชบุรี	17
2.31	อาคารสถานีนครปฐม อ.เมือง จ.นครปฐม	18
2.32	อาคารสถานีอุบลราชธานี อ.วารินชำราบ จ.อุบลราชธานี	18
2.33	อาคารสถานีเชียงใหม่ อ.เมือง จ.เชียงใหม่	18
2.34	อาคารสถานีสิลาอาสน์ อ.เมือง จ.อุดรดิตถ์	18
2.35	อาคารสถานีรถไฟโพธาราม อ.โพธาราม จ.ราชบุรี	18
2.36	อาคารสถานีรถไฟตรัง อ.เมือง จ.ตรัง	18
2.37	อาคารสถานีชุมทางบัวใหญ่ อ.บัวใหญ่ จ.นครราชสีมา	19
2.38	อาคารสถานีชุมทางบางซื่อ เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร	19
2.39	อาคารสถานีคอนเมือง เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร	19
2.40	อาคารสถานีวัดจิวราย อ.นครชัยศรี จ.นครปฐม	19
2.41	อาคารสถานีท่าพ่อ อ.เมือง จ.พิจิตร	19
2.42	อาคารสถานีคลองหลวงแพ่ง เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร	19
2.43	ผังพื้นที่และรูปด้านหน้าของอาคารสถานีมักกะสัน เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร	19
2.44	ผังพื้นที่และรูปด้านหน้าของอาคารสถานีสุราษฎร์ธานี อ.พุนพิน จ.สุราษฎร์ธานี	20
4.1	อาคารสถานีรถไฟปากป่านในปี พ.ศ. 2459	36
4.2	อาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) ในปี พ.ศ. 2555	36
4.3	ผังการจัดวางเขตเช่าและย่านทางสำหรับย่านสถานีแม่พวก พ.ศ. 2500	37
4.4	แผนที่แสดงเส้นทางรถไฟในประเทศไทย และที่ตั้งของที่หยุดรถแม่พวก	39
4.5	ภาพถ่ายดาวเทียมแสดงที่ตั้งของอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบ	40
4.6	ผังบริเวณอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบในปัจจุบัน	41
4.7	อาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบ	42
4.8	ห้องทำงานผู้ช่วยนายสถานี	43
4.9	บันไดขึ้นสู่ระเบียบชั้นบน	43

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญญภาพ (ต่อ)

4.10	ระเบียบหน้าห้องนอนผู้ช่วยนายสถานี	43
4.11	ห้องนอนผู้ช่วยนายสถานี	43
4.12	ห้องทำงานนายสถานี	43
4.13	ห้องพักผ่อนนายสถานี	43
4.14	บันไดขึ้นสู่ระเบียบหน้าห้องนอนนายสถานี	44
4.15	บันไดขึ้นสู่ระเบียบหน้าห้องนอนนายสถานี	44
4.16	ห้องน่านายสถานี	44
4.17	ห้องน่านายสถานี	44
4.18	ห้องครัว	44
4.19	ระเบียบหน้าห้องนอนนายสถานี	44
4.20	ระเบียบหน้าห้องนอนนายสถานี	44
4.21	ห้องนอนนายสถานี	44
4.22	ห้องเก็บของนายสถานี	44
4.23	โถงพักคอย	44
4.24	ผังพื้นที่ 1 อาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม)	45
4.25	ผังพื้นที่ 2 อาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม)	46
4.26	ผังหลังคา อาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม)	47
4.27	รูปด้านทิศตะวันออก อาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม)	48
4.28	รูปด้านทิศตะวันตก อาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม)	49
4.29	รูปด้านทิศใต้ อาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม)	50
4.30	รูปด้านทิศเหนือ อาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม)	50
4.31	ช่องโหว่ใต้พื้นไม้ของห้องทำงานผู้ช่วยนายสถานี	51
4.32	ผนังด้านนอกตรงบันไดชั้นล่างอาคารทางทิศเหนือ	51
4.33	รั้วไม้บริเวณ โถงพักคอย	51
4.34	รางน้ำฝนอาคารทิศเหนือและหลังคาโถงพักคอย	51
4.35	ระเบียบหน้าห้องนอนผู้ช่วยนายสถานี	52
4.36	ห้องน้ำด้านหน้าอาคาร	52
4.37	ลานกีฬาคอนกรีตด้านหน้าอาคาร	52
4.38	ถนนคอนกรีตด้านหน้าลานกีฬา	52

สารบัญญภาพ (ต่อ)

5.1	อาคารที่ทำการแพทย์ สถานีรถไฟนครลำปาง	57
5.2	หอควบคุมอาณัติสัญญาณ สถานีรถไฟนครปฐม	57
5.3	อาคารโรงรถจักร สถานีรถไฟนครลำปาง	57
5.4	บ้านพักพนักงานการรถไฟ สถานีรถไฟอุบลราชธานี	57
5.5	บ้านพักวิศวกรกำกับการ สถานีรถไฟชุมทางชะเชิงเทรา	57
5.6	สะพานรถไฟข้ามแม่น้ำหลังสวน อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร	57
5.7	สะพานท่าชมพู่ อำเภอแม่ทา จังหวัดลำพูน	57
5.8	ย่านสถานีรถไฟวังกรด อำเภอเมือง จังหวัดพิจิตร	57
5.9	ย่านสถานีรถไฟสวี อำเภอสวี จังหวัดชุมพร	57



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความจำเป็นของการวิจัย

ตลอดระยะเวลา 114 ปี ที่ผ่านมา การรถไฟแห่งประเทศไทยได้พัฒนากิจการเดินรถอย่างต่อเนื่อง มีการก่อสร้างทางรถไฟรวมความยาวทั้งสิ้น 4,034 กิโลเมตร สถานีรถไฟจำนวน 442 สถานี กระจายตัวอยู่ทุกภูมิภาคของประเทศ อาคารสถานีรถไฟแสดงให้เห็นถึงพัฒนาการทางด้านรูปแบบทางสถาปัตยกรรม วัสดุและวิธีการก่อสร้างที่มีความหลากหลายและมีลักษณะเฉพาะตัว อาคารสถานีรถไฟหลายหลังที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรม ศิลปกรรมและประวัติศาสตร์ได้รับการสำรวจและระบุคุณค่าความสำคัญในฐานะเป็นมรดกของชาติและมีการรักษาให้อยู่ในสภาพดี อย่างไรก็ตาม ยังมีอาคารสถานีรถไฟ นิคมพนักงานรถไฟ อาคาร โรงรถจักร ถังเติมน้ำรถจักร สะพาน และสิ่งปลูกสร้างอื่นๆ อีกเป็นจำนวนมากที่ควรได้รับการสำรวจและระบุคุณค่าความสำคัญ เพื่อหาแนวทางในการอนุรักษ์และพัฒนาที่เหมาะสมด้วยเช่นกัน

ในปัจจุบัน การรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่มีนโยบายที่ชัดเจนในการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟ และย่านสถานีรถไฟ รวมทั้งการขาดงบประมาณและบุคลากรในการดำเนินการ ทำให้ที่ผ่านมามีการรื้อถอนอาคารสถานีรถไฟและสิ่งก่อสร้างที่มีความสำคัญทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรมหลายแห่ง โดยที่ยังไม่ได้มีการสำรวจ บันทึก และระบุคุณค่าความสำคัญ นอกจากนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่มีแนวทางในการปรับปรุงอาคารสถานีรถไฟซึ่งส่วนใหญ่สร้างด้วยไม้ มีอายุมากกว่า 50 ปี และอยู่ในสภาพทรุดโทรม ซึ่งอาจส่งผลให้อาคารต้องถูกรื้อถอนลงไปในไม่ช้า

สถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) ตั้งอยู่ที่ตำบลห้วยไร่ อำเภอเด่นชัย จังหวัดแพร่ เปิดใช้งานอย่างเป็นทางการในปี พ.ศ. 2454 จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2546 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลดระดับชั้นจากสถานีรถไฟชั้น 4 เป็นที่หยุดรถไฟแม่พวก ทำให้ไม่มีการใช้สอยอาคารสถานีรถไฟตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา จากการสำรวจพบว่าสภาพโดยทั่วไปของอาคารยังอยู่ในสภาพดี สามารถรักษาองค์ประกอบทางสถาปัตยกรรมไว้ได้ ดังนั้นจึงสมควรที่จะได้รับการสำรวจและระบุคุณค่าความสำคัญทางด้านสถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์ เศรษฐกิจและสังคมที่มีต่อชุมชน ผลสรุปของการระบุคุณค่าความสำคัญนี้จะนำไปสู่การเลือกวิธีการอนุรักษ์ที่เหมาะสม เพื่อรักษาคุณค่าในด้านความแท้และบูรณภาพ สำหรับการรักษาคุณค่าความสำคัญนั้นจะต้องมีแผนงาน งบประมาณ ระบบการพิจารณา และตัดสินใจที่โปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ บุคลากรผู้รับผิดชอบที่มีความชัดเจน มีการออกกฎระเบียบควบคุมการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ที่ได้รับการอนุรักษ์ไว้อย่างเหมาะสม มีมาตรการบริหาร

จัดการที่ดี รวมทั้งต้องมีการดำเนินงานที่เน้นการบูรณาการ และการมีส่วนร่วมระหว่างการผลิตไฟฟ้าแห่งประเทศไทย กับหน่วยงานภาครัฐและเอกชน นอกจากนี้ผลสรุปและข้อเสนอแนะของการวิจัย อาจใช้เป็นแนวทางในการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟแห่งอื่นที่มีลักษณะของปัญหาและเงื่อนไขที่คล้ายคลึงกับอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) ได้

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

จากความเป็นมาและประเด็นปัญหา สามารถกำหนดวัตถุประสงค์การวิจัยได้ดังนี้

1.2.1 ศึกษาประวัติความเป็นมาของสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) และความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจและสังคมที่มีต่อชุมชน

1.2.2 สำรวจที่ตั้งและผังบริเวณปัจจุบัน รวมทั้งอาคารและสิ่งปลูกสร้าง และสภาพแวดล้อมทั่วไปภายในพื้นที่

1.2.3 ศึกษาลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) ทางด้านรูปแบบ วัสดุ สภาพ จำนวนชั้น พื้นที่ใช้สอยภายในอาคาร และการต่อเติม

1.2.4 พิจารณาคูณค่าอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) ทางด้านสุนทรียภาพ ประวัติศาสตร์ วิทยาศาสตร์ และสังคม

1.2.5 ประเมินสถานะอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) ทางด้านการทดสอบความแท้ และการประเมินบูรณภาพ

1.2.6 เสนอแนะแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบ

1.3 ข้อตกลงเบื้องต้นของการวิจัย

ข้อตกลงเบื้องต้นของการวิจัย คือ เป็นการศึกษาสภาพปัจจุบันเพื่อเสนอแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบ โดยตั้งอยู่ภายใต้เงื่อนไขทางด้านนโยบายของการรถไฟแห่งประเทศไทย ความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง รวมทั้งคุณค่าในด้านต่างๆ ที่ได้จากการสำรวจ ประเมินและวิเคราะห์ข้อมูล

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

ขอบเขตของการวิจัย แบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ ขอบเขตทางด้านพื้นที่ ขอบเขตทางด้านเนื้อหา และขอบเขตทางด้านแนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย

1.4.1 ขอบเขตทางด้านพื้นที่ คือ อาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบ ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่สถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) ขนาด 26 ไร่ 1 งาน 60 ตารางวา

1.4.2 ขอบเขตทางด้านเนื้อหา จะขึ้นอยู่กับลักษณะของข้อมูลซึ่งเป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่วางไว้ โดยแบ่งเนื้อหาออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้ คือ

1. ประวัติศาสตร์ จะศึกษาถึงความเป็นมาของสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) ความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจและสังคมที่มีต่อชุมชน โดยข้อมูลที่ได้จะใช้ในการพิจารณาคูณค่าทางประวัติศาสตร์และสังคม

2. ลักษณะทางสถาปัตยกรรม จะศึกษาด้านสภาพ รูปแบบ จำนวนชั้น อายุอาคาร วัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง พื้นที่ใช้สอยและกิจกรรมภายในอาคาร โดยข้อมูลที่ได้จะใช้ในการพิจารณาคูณค่าทางสถาปัตยกรรมและวิทยาศาสตร์ และใช้ในการวิเคราะห์เพื่อเสนอแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาด้วยเทคนิคและวิธีการที่เหมาะสม

3. ด้านนโยบายการอนุรักษ์และพัฒนาของการรถไฟแห่งประเทศไทย และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ถึงข้อจำกัดและความเป็นไปได้ในการอาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบ

1.4.3 ขอบเขตทางด้านแนวความคิดที่เกี่ยวข้อง แบ่งเป็น 5 กลุ่ม คือ ประวัติความเป็นมาของอาคารสถานีรถไฟในประเทศไทย ลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟในประเทศไทย แนวคิดการอนุรักษ์มรดกสถาปัตยกรรมและชุมชน นโยบายการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และแนวคิดการวิเคราะห์ทางนโยบาย โดยแนวคิดเหล่านี้มีความสำคัญในด้านเป็นข้อมูลพื้นฐานที่ใช้ในการศึกษาและวิเคราะห์ทางเลือกเพื่อเสนอแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบ

1.5 ขั้นตอนของการวิจัย

ขั้นตอนของการวิจัย จะดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้ คือ

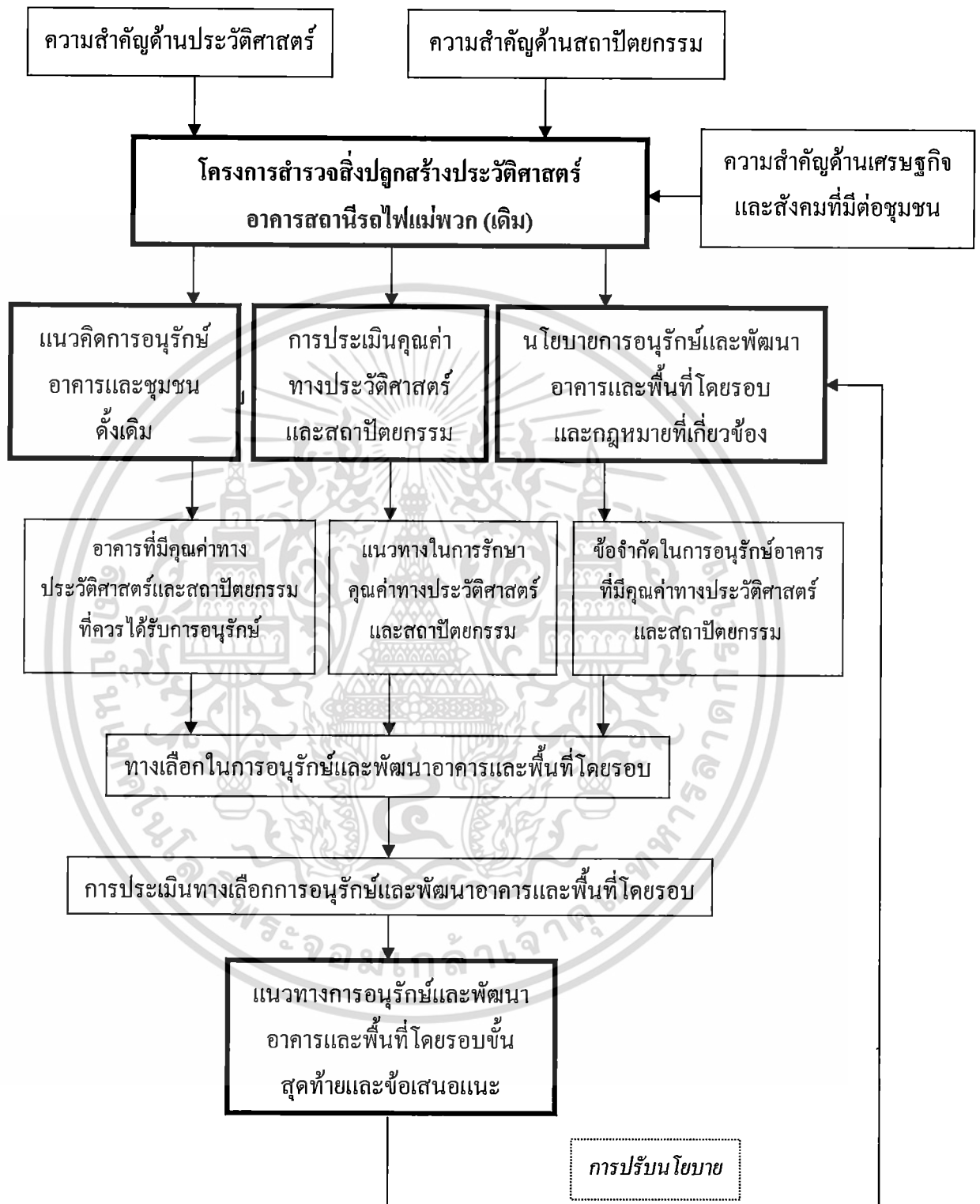
1.5.1 ศึกษาแนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย และศึกษาปัญหาที่เกิดขึ้นกับอาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) เบื้องต้น

1.5.2 สร้างกรอบการวิจัย ซึ่งได้มาจากการทบทวนวรรณกรรมและแนวความคิดที่เกี่ยวข้อง โดยมุ่งเน้นการศึกษาด้านประวัติศาสตร์ ลักษณะทางสถาปัตยกรรม ความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจและสังคมที่มีต่อชุมชน รวมทั้งนโยบายการอนุรักษ์และพัฒนาในพื้นที่ศึกษาและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

1.5.3 เก็บรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลในแต่ละด้าน ผลสรุปที่ได้จากการวิเคราะห์จะใช้ในการเสนอแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม)

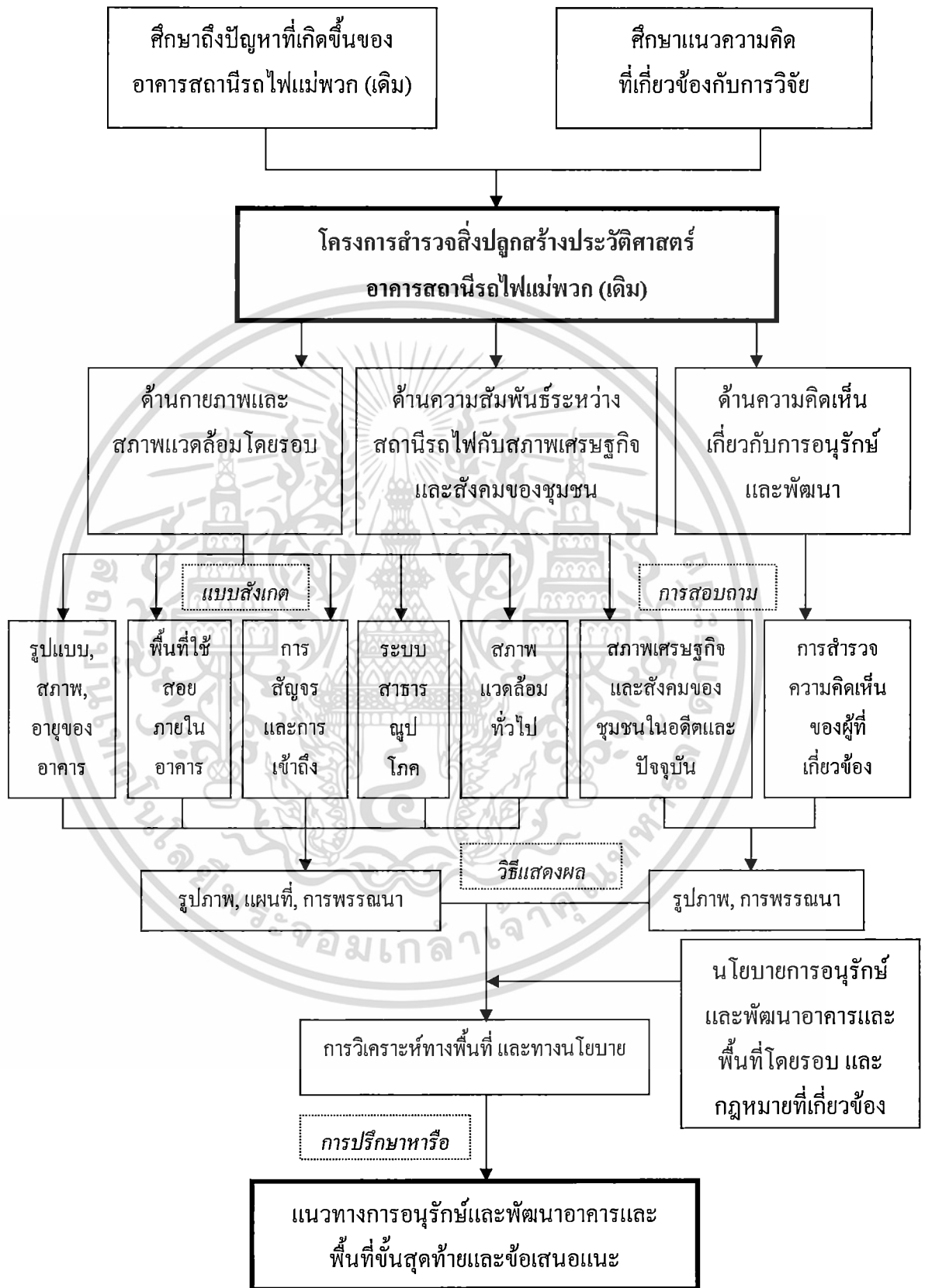
โดยกรอบการศึกษาและขั้นตอนการวิจัย สามารถสรุปได้ ดังภาพที่ 1.1 และ 1.2

ภาพที่ 1.1 กรอบการวิจัย



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาพที่ 1.2 ขั้นตอนการวิจัย



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.6 คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

โครงการสำรวจสิ่งปลูกสร้างประวัติศาสตร์ อาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) มีคำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย ดังนี้ คือ

1.6.1 อาคารสถานีรถไฟ หมายถึง สถานที่ซึ่งมีนายสถานีรถไฟประจำอยู่และอนุญาตให้รถไฟเดินไปตามระเบียบการเดินรถของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีการรับส่งผู้โดยสารเป็นภารกิจหลัก และรับส่งสินค้าบ้างเป็นครั้งคราว

1.6.2 ที่หยุดรถไฟ หมายถึง สถานีที่ซึ่งมีขบวนรถหยุดเพื่อรับส่งผู้โดยสาร และขนส่งสินค้าขึ้นลง แต่ไม่มีนายสถานีอยู่ประจำ อาจเคยเป็นสถานีรถไฟมาก่อนหรือไม่ก็ได้

1.6.3 อาคารที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรม หมายถึง อาคารที่บ่งบอกหรือแสดงออกถึงคุณค่าทางศิลปกรรมและสถาปัตยกรรม คุณค่าทางด้านอายุ คุณค่าทางด้านประวัติศาสตร์ของสถานที่นั้นๆ

1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

1.7.1 ทราบถึงประวัติความเป็นมา ลักษณะทางสถาปัตยกรรม และคุณค่าทางด้านสุนทรียภาพ ประวัติศาสตร์ วิทยาศาสตร์ และสังคม รวมทั้งความคิดเห็นเกี่ยวกับการอนุรักษ์และพัฒนาทั้งจากภาครัฐ เอกชน และประชาชนในพื้นที่

1.7.2 เพื่อให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการจัดทำแผนการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบใช้เป็นแนวทางในการพิจารณาการอนุรักษ์ด้วยเทคนิคและวิธีการที่เหมาะสม

1.7.3 นำผลที่ได้จากการวิจัย ไปประยุกต์ใช้กับอาคารสถานีรถไฟแห่งอื่น ซึ่งอาจจะมีบริบทและปัญหาที่เหมือนหรือแตกต่างจากอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม)

บทที่ 2

การทบทวนวรรณกรรมแนวความคิดที่เกี่ยวข้อง

การทบทวนวรรณกรรมและแนวคิดที่เกี่ยวข้อง มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการเสนอประเด็นการศึกษา และวิเคราะห์ประเด็นในด้านต่างๆ โดยมีเป้าหมายการศึกษาเพื่อเสนอแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบ สำหรับแนวคิดที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าแบ่งออกเป็น 5 แนวคิดหลัก ดังนี้ คือ

1. ประวัติความเป็นมาของอาคารสถานีรถไฟในประเทศไทย จะอธิบายถึงพัฒนาการของการสร้างเส้นทางรถไฟและอาคารสถานีรถไฟตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ซึ่งแนวคิดนี้จะใช้ในการประกอบการอธิบายประวัติความเป็นมาของสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) ความสำคัญทางประวัติศาสตร์ รวมทั้งความสำคัญด้านเศรษฐกิจและสังคมที่มีต่อชุมชน

2. ลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟในประเทศไทย จะอธิบายถึงรูปแบบทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟทั้ง 442 อาคาร ซึ่งแนวคิดนี้จะใช้ในการประกอบการอธิบายลักษณะและความสำคัญทางด้านสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม)

3. แนวคิดการอนุรักษ์มรดกสถาปัตยกรรมและชุมชน จะอธิบายถึงเหตุผลและความสำคัญแนวทางและเทคนิคที่ใช้ในการอนุรักษ์และพัฒนา การประเมินคุณค่าในด้านต่างๆ รวมทั้งกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการปกป้องมรดกสถาปัตยกรรมและชุมชนประวัติศาสตร์ ซึ่งแนวคิดนี้จะใช้ในการพิจารณาแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบ

4. นโยบายการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งข้อมูลนี้จะใช้ในการอธิบายถึงข้อจำกัดและความเป็นไปได้ในการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบ

5. แนวคิดการวิเคราะห์ทางนโยบาย จะอธิบายถึงเทคนิคและวิธีการในการวิเคราะห์ข้อมูลและประเมินทางเลือกในการจัดทำนโยบายและแผนการอนุรักษ์และพัฒนา ซึ่งแนวคิดนี้จะใช้ในการพิจารณาทางเลือกที่เหมาะสมในการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบ

2.1 ประวัติความเป็นมาของอาคารสถานีรถไฟในประเทศไทย

ปริญญญา ชูแก้ว (2554: 180 – 185) อธิบายประวัติศาสตร์ความเป็นมาของอาคารสถานีรถไฟว่าเริ่มต้นขึ้นพร้อมกับการก่อสร้างทางรถไฟ และการพัฒนากิจการการรถไฟแห่งประเทศไทยตลอดระยะเวลา 114 ปี ที่ผ่านมา โดยในปี พ.ศ. 2398 รัชกาลที่ 4 ทรงได้รับพระราชสาส์นและเครื่อง

บรรณาการจากสมเด็จพระนางเจ้าวิคตอเรีย แห่งประเทศสหราชอาณาจักร และมีรถไฟจำลอง
ย่อส่วนจากของจริง ประกอบด้วยหัวรถจักรไอน้ำและรถไฟขบวนที่วิ่งบนรางด้วยแรงไอน้ำ
ทำนองเดียวกับรถไฟที่ใช้กันอยู่ในเกาะอังกฤษถูกส่งมาถวายรวมมากับของอย่างอื่นด้วย ซึ่งทำให้
เกิดความสนใจในราชสำนักและผู้ทีพบเห็นในขณะนั้นมาก แต่ในรัชสมัยของพระองค์ก็มิได้มีการ
ก่อสร้างทางรถไฟแต่อย่างใด ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 5 ประเทศไทยได้รับแรงกดดันจากลัทธิล่าอาณานิคมของชาติตะวันตก โดยเฉพาะประเทศฝรั่งเศสและอังกฤษซึ่งในขณะนั้นกำลังแพร่อิทธิพลไปทั่ว
ทวีปเอเชีย ทำให้ประเทศเพื่อนบ้านของไทยอย่างพม่าและมาเลเซียตกอยู่ภายใต้การปกครองของ
อังกฤษ ส่วนลาวและกัมพูชาเป็นประเทศในอาณานิคมของฝรั่งเศส ส่งผลให้ประเทศไทยกลายเป็น
รัฐกึ่งชนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ซึ่งนโยบายของประเทศไทยในขณะนั้นจึงเป็นไปเพื่อการป้องกันประเทศ
เป็นหลัก และการก่อสร้างทางรถไฟก็เป็นทางเลือกหนึ่งเนื่องจากสามารถลำเลียงทหาร อาวุธและ
อาหาร ระหว่างกรุงเทพมหานครและจังหวัดตามแนวชายแดนได้สะดวกและรวดเร็วกว่าการ
คมนาคมทางอื่น โดยเส้นทางรถไฟสายแรกของประเทศไทยเกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2429 เมื่อรัฐบาลได้
อนุมัติสัมปทานแก่บริษัทชาวเดนมาร์กในการสร้างทางรถไฟ และดำเนินกิจการเดินรถในรูปแบบ
ของบริษัทเอกชนขึ้น ระหว่างกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดสมุทรปราการ รวมระยะทางทั้งสิ้น 21
กิโลเมตร ปัจจุบันเส้นทางรถไฟสายนี้ได้ยกเลิกการใช้งานแล้ว หลังจากนั้นในปี พ.ศ. 2433 รัชกาลที่
5 ทรงพระราชทานก่อตั้งกรมรถไฟหลวงขึ้น โดยสังกัดอยู่กับกระทรวงโยธาธิการ และเปิดประมูล
การก่อสร้างทางรถไฟระหว่างกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดนครราชสีมา โดยบริษัทชาวอังกฤษเป็นผู้
ชนะการประมูลและเริ่มดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟ และในอีก 40 ปีต่อมา การก่อสร้างทางรถไฟก็
สามารถเชื่อมต่อการเดินทางจากกรุงเทพมหานครไปยังจังหวัดต่างๆ โดยในปี พ.ศ. 2439 เปิดการ
เดินรถจากกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดพระนครศรีอยุธยา หลังจากนั้นในปี พ.ศ. 2464 เปิดการเดินรถ
เส้นทางสายใต้ถึงอำเภอสุโขทัย โกลก และเปิดการเดินรถเส้นทางสายเหนือถึงจังหวัดเชียงใหม่ ต่อมา
ในปี พ.ศ. 2469 เปิดเส้นทางสายตะวันออกถึงอำเภออรัญประเทศ และเส้นทางสาย
ตะวันออกเฉียงเหนือถึงจังหวัดอุบลราชธานี ในปี พ.ศ. 2473

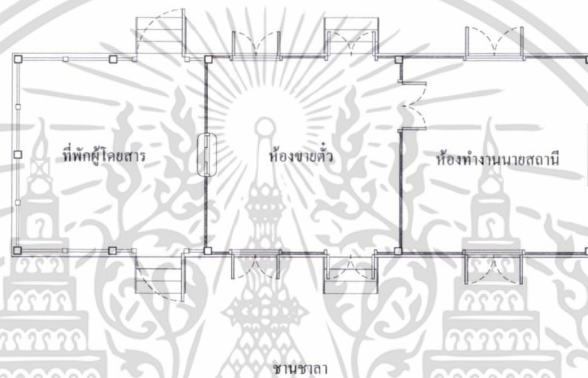
สำหรับอาคารสถานีรถไฟที่ถูกสร้างขึ้นนั้นมีทั้งอาคารที่สร้างด้วยไม้และอาคารก่ออิฐฉาบ
ปูน ขนาดของอาคารแตกต่างกันตามลำดับความสำคัญและประโยชน์ใช้สอย รูปแบบทาง
สถาปัตยกรรมมีลักษณะแบบผสมผสานรูปแบบจากยุโรป เนื่องจากผู้ออกแบบเป็นชาวต่างประเทศ
เช่น นายมาริโอ ตามานโญ กับนายอัลลิบาลเล ริกาซซี สถาปนิกชาวอิตาลี และนายเอิร์นสท์ อาลท์
มานน์ หนึ่งในวิศวกรชาวเยอรมันผู้บุกเบิกโครงการรถไฟเป็นต้น อาคารสถานีรถไฟที่มีความสำคัญมาก
ได้รับการออกแบบให้มีลักษณะทางสถาปัตยกรรมเฉพาะตัว เช่น อาคารสถานีรถไฟหลวงสวน
จิตรลดา นครลำปาง หัวหิน กรุงเทพ กันตัง เพชรบุรี อยุธยา สงขลา และบ้านป็น เป็นต้น ส่วนอาคาร
สถานีรถไฟที่มีความสำคัญรองลงมาเป็นอาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานชั้นเดียวขนาดใหญ่
กลาง และเล็กตามลำดับ ผังพื้นของอาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานชั้นเดียวขนาดเล็กเป็นรูป

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สี่เหลี่ยมผืนผ้าขนานไปกับชนชาลาและทางรถไฟ ประกอบด้วยที่พักผู้โดยสาร ห้องขายตั๋ว และห้องทำงานนายสถานี เช่น อาคารสถานีคลองมะพลับ กบินทร์บุรี และ โคมะกอก เป็นต้น



รูปด้านหน้า



ผังพื้น
0 50 100 300 ซม.

รูปที่ 2.1 ผังพื้นและรูปด้านหน้าของอาคารสถานีคลองมะพลับ อ.ศรีนคร จ.สุโขทัย
ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรม เลขที่ 1751 - 2 ไม่ระบุวันที่ในแบบ
และจากการสำรวจในเดือนมกราคม พ.ศ. 2553

อาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานขนาดเล็กบางแบบมีการผสมผสานระหว่างศิลปะแบบยุโรปและพื้นถิ่นล้านนา ได้แก่ แม่ทะ แม่จาง ปางป้วย เก่งหลวง และห้างฉัตร สำหรับอาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานชั้นเดียวขนาดกลางและใหญ่จะมีห้องเก็บของ ห้องทำงาน และห้องซักรีดน้ำหนักพัสดุเพิ่มขึ้นมา อาคารสถานีรถไฟขนาดกลางและใหญ่บางหลังจะมีมุขอาณัติสัญญาณรวมอยู่ด้วย เช่น อาคารสถานีรถไฟชุมทางหนองปลาดุก ชุมพร (หลังเดิม) ชุมทางทุ่งสง (หลังเดิม) ชุมทางเขาชุมทอง ลำพูน และชุมทางหาดใหญ่ (หลังเดิม) เป็นต้น ต่อมาอาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานชั้นเดียวขนาดเล็กได้มีการต่อเติมมุขอาณัติสัญญาณยื่นออกมาจากห้องขายตั๋ว และได้กลายเป็นแบบมาตรฐานสำหรับอาคารสถานีรถไฟไม้ชั้นเดียวที่สร้างขึ้นภายหลัง เช่น อาคารสถานีห้วยแก้ว ห้วยขยุง และบึงห้วย เป็นต้น ซึ่งรวมถึงอาคารสถานีรถไฟที่สร้างขึ้นหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 เช่น อาคารสถานีรถไฟท่าเรือ (หลังใหม่ที่มาแทนของเดิมที่โดนระเบิดไปพร้อมกับสะพานจักรี ซึ่งอยู่ฝั่งตรงข้ามกับอาคารสถานีปัจจุบัน) กาญจนบุรี และชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ เป็นต้น นอกจากนี้ยัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มีการก่อสร้างอาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานสองชั้น โดยชั้นล่างประกอบด้วยที่พักผู้โดยสาร ห้องขายตั๋วและ ห้องทำงานนายสถานี ส่วนชั้นบนเป็นห้องนอนนายสถานีรถไฟ เช่น อาคารสถานีสูงเนิน กุดจิก และ โศกกรวด เป็นต้น



รูปที่ 2.2 อาคารสถานีนครลำปาง
อ.เมือง จ.ลำปาง



รูปที่ 2.3 อาคารสถานีบ้านปิน
อ.ลอง จ.แพร่



รูปที่ 2.4 อาคารสถานีคลองมะพลับ
อ.ศรีนคร จ.สุโขทัย



รูปที่ 2.5 อาคารสถานีปางป๋วย
อ.แม่เมะ จ.ลำปาง



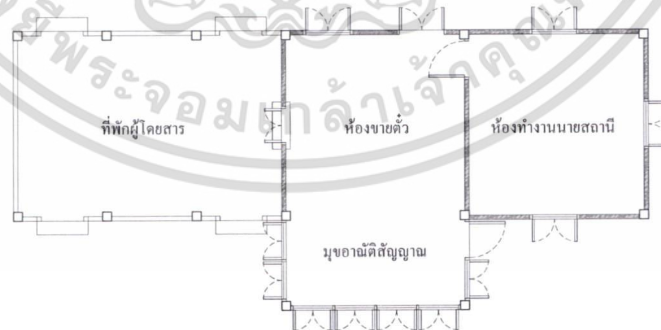
รูปที่ 2.6 อาคารสถานีทุ่งหวาย
อ.วารินชำราบ จ.อุบลราชธานี



รูปที่ 2.7 อาคารสถานีโคกกรวด
อ.เมือง จ.นครราชสีมา



รูปด้านหน้า



ชานชาลา

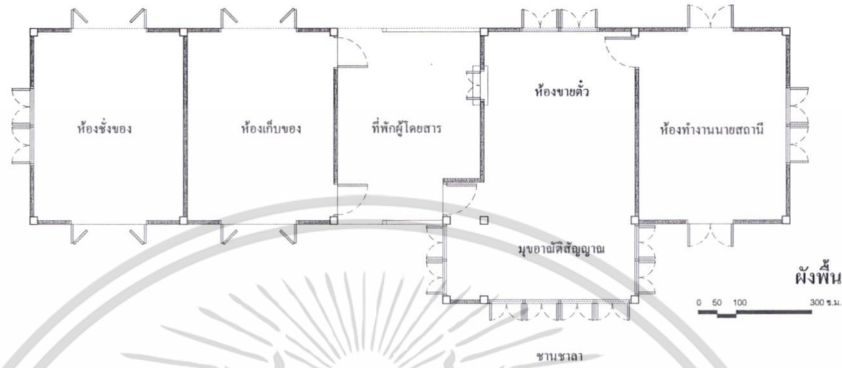


รูปที่ 2.8 ผังพื้นและรูปด้านหน้าของอาคารสถานีห้วยซุง อ.วารินชำราบ จ.อุบลราชธานี
ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรม เลขที่ 0425 - 3 ระบุวันที่ 20 มกราคม พ.ศ. 2500
และจากการสำรวจในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2554

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปด้านหน้า



รูปที่ 2.9 ผังพื้นและรูปด้านหน้าของอาคารสถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ อ.พุนพิน จ.สุราษฎร์ธานี

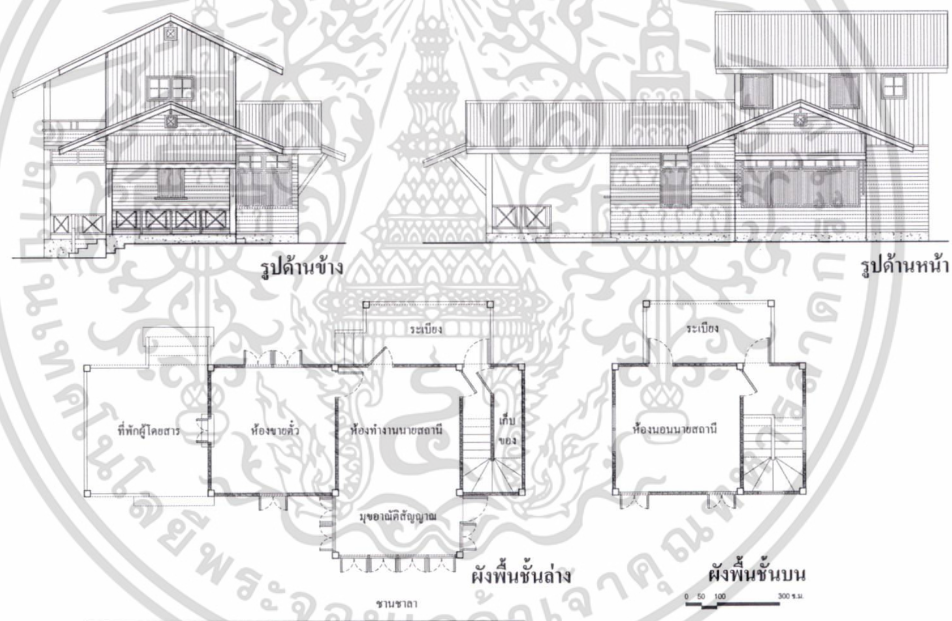
ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรม เลขที่แบบ 4161 - 4 ระบุวันที่ 21 พฤศจิกายน พ.ศ. 2484 และจากการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ. 2555

การพัฒนาเส้นทางรถไฟทำให้ชุมชนบริเวณใกล้เคียง กับสถานีรถไฟเกิดการพัฒนา กลายเป็นศูนย์กลางในการแลกเปลี่ยนสินค้าของชุมชน กระตุ้นให้ผลผลิตทางเศรษฐกิจขยายตัวทั้งชนิดและปริมาณ มีการก่อสร้างบ้านพักอาศัย เรือนแถวไม้ ตึกแถว และตลาดขึ้นในพื้นที่ และขณะที่มีการสร้างทางคู่จากสถานีชุมทางบางซื่อผ่านคลองรังสิตไปบ้านภาชีระหว่างปี พ.ศ. 2469 ถึง พ.ศ. 2485 และการขยายย่านสถานีชุมทางบางซื่อและตั้งโรงรถจักรบางซื่อในช่วงปี พ.ศ. 2477 - 2484 นั้นได้มีการรื้อถอนอาคารสถานีรถไฟไม้สมัยรัชกาลที่ 5 ออกไปแล้วสร้างอาคารสถานีรถไฟใหม่โดยใช้แบบมาตรฐานกรมรถไฟในช่วงเวลานั้น และอาคารแบบสถาปัตยกรรมสมัยใหม่ เช่น อาคารสถานีชุมทางบางซื่อ (พ.ศ. 2479) อาคารสถานีจัวราย (พ.ศ. 2483) ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อกับท่าเรือไปสุพรรณบุรี และอาคารสถานีอุตรธานี (พ.ศ. 2484) ที่กำหนดให้เป็นปลายรางแทนสถานีหนองคายตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อปี พ.ศ. 2482

จนกระทั่งเกิดสงครามมหาเอเชียบูรพาระหว่างปี พ.ศ. 2484 - 2488 ซึ่งการโจมตีทิ้งระเบิดและการกราดยิงด้วยปืนกลอากาศของเครื่องบินฝ่ายสัมพันธมิตรทำให้เกิดความเสียหายต่อทางรถไฟ อาคารสถานีรถไฟและย่านสถานีรถไฟสำคัญ สะพาน โรงรถจักร ที่ทำการรับส่งสินค้า ถังน้ำรถจักร บ้านพักพนักงานรถไฟ เครื่องสื่อสารและอาณัติสัญญาณ ตลอดจนรถจักรและล้อเลื่อนนานาชนิดภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 กรมรถไฟหลวงได้มีการสร้างอาคารสถานีรถไฟใหม่ ณ บริเวณอาคารสถานีรถไฟเดิมซึ่งบางหลังถูกทำลาย หรือได้รับความเสียหายจนไม่สามารถซ่อมแซมได้ และบางหลังมีขนาดเล็กคับแคบ ไม่สะดวกแก่การเข้าออกและการติดต่อของพ่อค้า ประชาชนและผู้โดยสาร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ที่เพิ่มมากขึ้น เช่น อาคารสถานีรถไฟชุมทางหนองปลาตุน ชุมพร เชียงใหม่ เด่นชัย บางกอกน้อย บ้านตาคี สุราษฎร์ธานี และอุตรดิตถ์ (หลังที่ 2) เป็นต้น อาคารสถานีรถไฟเหล่านี้ได้รับการออกแบบโดยสถาปนิกไทย เช่น หม่อมเจ้าโวฒยากร วรวรรณ นายประยูร ศรีสำรวล และนายไชยวัฒน์ อัฐชู เป็นต้น ลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟที่สร้างขึ้นใหม่นี้มีความหลากหลายทั้งขนาด รูปแบบ และวัสดุ มีการใช้โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็กมากขึ้น รวมทั้งลดทอนการประดับตกแต่งอาคาร นอกจากนี้ยังมีการก่อสร้างอาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานขึ้นเดิยวมากขึ้น และก่อสร้างอาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานสองชั้นรูปแบบใหม่ที่ได้รับการพัฒนารูปแบบให้เหมาะสมกับสภาพภูมิอากาศมากขึ้น รวมทั้งสภาพสังคมเศรษฐกิจที่อยู่ในช่วงฟื้นฟูภายหลังสงคราม โดยชั้นล่างประกอบด้วยที่พักผู้โดยสาร ห้องขายตั๋ว ห้องเก็บของ ระเบียง มุข อาณัติสัญญาณ และห้องทำงานนายสถานี ส่วนชั้นบนเป็นห้องนอนนายสถานีรถไฟ และระเบียง เช่น อาคารสถานีรถไฟศาลา และพิชัย เป็นต้น



รูปที่ 2.10 ผังพื้นที่ชั้นล่าง รูปด้านและรูปด้านข้างของอาคารสถานีศาลา อ.พุทธมณฑล จ.นครปฐม
ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรม เลขที่ 0425 - 8 ระบุวันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ. 2504
และจากการสำรวจในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2554



รูปที่ 2.11 อาคารสถานีชุมทางหนองปลาตุน อ.บ้านโป่ง จ.ราชบุรี



รูปที่ 2.12 อาคารสถานีอุตรดิตถ์หลังที่ 2 อ.เมือง จ.อุตรดิตถ์



รูปที่ 2.13 อาคารสถานีบ้านตาคี อ.ตาคี จ.นครสวรรค์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 2.14 อาคารสถานีชุมพร
อ.เมือง จ.ชุมพร



รูปที่ 2.15 อาคารสถานีเด่นชัย
อ.เด่นชัย จ.แพร่



รูปที่ 2.16 อาคารสถานีพิชัย
อ.พิชัย จ.อุตรดิตถ์

ต่อมาในปี พ.ศ. 2494 รัฐบาลไทยเปลี่ยนสถานะของกรมรถไฟหลวงเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้ชื่อการรถไฟแห่งประเทศไทย หลังจากนั้นมีการก่อสร้างทางรถไฟ อาคารสถานีรถไฟ และเปิดการเดินรถไฟเพิ่มเติม โดยในปี พ.ศ. 2495 ดำเนินการจัดซื้อที่ดินและเริ่มโครงการก่อสร้างย่านสถานีรถไฟอุตรดิตถ์แห่งที่ 2 เนื่องจากย่านสถานีรถไฟอุตรดิตถ์ซึ่งตั้งอยู่กลางเมืองไม่สามารถรองรับปริมาณขบวนรถไฟที่เพิ่มมากขึ้นได้ อาคารสถานีรถไฟที่สร้างขึ้นเป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็กชั้นเดียว ลักษณะทางสถาปัตยกรรมแบบไทยประยุกต์ ออกแบบโดยนายประยูร ศรีสำรวล ในปี พ.ศ. 2499 เปิดการเดินรถถึงสถานีรถไฟศิริรัฐนิคม ปี พ.ศ. 2501 เปิดการเดินรถถึงสถานีรถไฟน้ำตก และสถานีรถไฟตลาดหนองคาย ปี พ.ศ. 2506 เปิดการเดินรถถึงสถานีรถไฟสุพรรณบุรี และปี พ.ศ. 2510 เปิดการเดินรถถึงสถานีรถไฟชุมทางบัวใหญ่ โดยใช้เส้นทางสถานีรถไฟชุมทางแก่งคอย – สุรนารายณ์ – ถ่านารายณ์ – ชุมทางบัวใหญ่ อาคารสถานีรถไฟที่สร้างขึ้นในระยะเวลาส่วนใหญ่เป็นอาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานชั้นเดียว และแบบมาตรฐานสองชั้น เหมือนกับอาคารสถานีรถไฟไม้ที่สร้างขึ้นหลังจากสงครามโลกครั้งที่ 2 หลังจากปี พ.ศ. 2510 การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้สร้างทางรถไฟสายใหม่เพิ่มเติม จนกระทั่งปี พ.ศ. 2528 ได้เปิดการเดินรถถึงสถานีรถไฟพญาปี พ.ศ. 2533 เปิดการเดินรถถึงสถานีรถไฟบ้านพลูตาหลวง อาคารสถานีรถไฟที่สร้างขึ้นเป็นอาคารสถานีรถไฟแบบมาตรฐานชั้นเดียวแบบใหม่ มีโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก หลังคาทรงจั่ว พื้นที่ใช้สอยภายในอาคารมีพักผู้โดยสาร ห้องขายตั๋ว มุขอาณัติสัญญาณ ห้องน้ำ ห้องซักรีด และห้องทำงานนายสถานี เช่น อาคารสถานีรถไฟบางละมุง ชลบุรี และชุมทางเขาชีจรรย์ เป็นต้น



รูปที่ 2.17 อาคารสถานีศิริรัฐนิคม
อ.ศิริรัฐนิคม จ.สุราษฎร์ธานี
(ภาพจาก www.skyscrapercity.com)



รูปที่ 2.18 อาคารสถานีสุพรรณบุรี
อ.เมือง จ.สุพรรณบุรี
(ภาพจาก www.rotfaithai.com)



รูปที่ 2.19 อาคารสถานีชุมทางเขาชีจรรย์
อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี
(ภาพจาก www.thaitransport-photo.net)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในปี พ.ศ. 2533 เดียวกันนี้ มีการก่อสร้างโครงการรถไฟยกระดับโฮปเวลล์ (Hopewell) โครงการนี้ได้รับโอนอาคารสถานีรถไฟคลองตัน สามเสน บางเขน และหลักสี่ แล้วสร้างอาคารสถานีรถไฟใหม่ทดแทน เป็นอาคารสถานีรถไฟชั้นเดียว โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก หลังคาทรงจั่ว ต่อมาในปี พ.ศ. 2538 เปิดการเดินรถไฟเส้นทางสถานีรถไฟชุมทางแก่งคอย – ชุมทางคลองสิบเก้า อาคารสถานีรถไฟที่สร้างขึ้นมีรูปแบบสถาปัตยกรรมเหมือนกับอาคารสถานีรถไฟในเส้นทางบ้านพลูดาวหลวง ในปี พ.ศ. 2541 ได้มีการก่อสร้างทางรถไฟทดแทนช่วงที่ถูกน้ำท่วม ตามโครงการพัฒนาลุ่มน้ำป่าสักอันเนื่องมาจากพระราชดำริ โครงการนี้ได้รับโอนอาคารสถานีโคกสูงซึ่งเป็นอาคารสถานีไม้แบบมาตรฐานสองชั้น แล้วสร้างอาคารใหม่ทดแทนด้วยรูปแบบสถาปัตยกรรมเดียวกับอาคารสถานีรถไฟชุมทางเขาชีจรรย์ ต่อมาในปี พ.ศ. 2543 มีการก่อสร้างโครงการรถไฟรางคู่จากสถานีรถไฟหัวหมากถึงสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา โครงการนี้ได้รับโอนอาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานชั้นเดียว และแบบมาตรฐานสองชั้นที่สถานีรถไฟหัวตะเข้ คลองหลวงแพ่ง คลองอุดมชลจร เปรง คลองบางพระ คลองแขวงกลั่น และบางเตย แล้วสร้างอาคารสถานีรถไฟใหม่ทดแทน เป็นอาคารสถานีรถไฟแบบมาตรฐานชั้นเดียวที่ได้รับการออกแบบใหม่ โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก หลังคาทรงปั้นหยา ผังพื้นของอาคารสถานีรถไฟเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าขนานไปกับชานชาลาและทางรถไฟ ประกอบด้วยที่พักผู้โดยสาร ห้องขายตั๋ว มุขอาณัติสัญญาณ ห้องซังน้ำหนัก และห้องทำงานนายสถานี สำหรับอาคารสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รักษาอาคารสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทราหลังเดิมด้วยการปรับปรุงเป็นที่ทำการงานเดินรถแขวงฉะเชิงเทรา ส่วนอาคารสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทราปัจจุบัน ถูกสร้างขึ้นใกล้ๆ กับอาคารสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทราเก่า ด้วยรูปแบบทางสถาปัตยกรรมเดียวกันกับอาคารสถานีรถไฟในโครงการ ต่อมาการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลดระดับชั้นสถานีรถไฟคลองอุดมชลจร คลองแขวงกลั่น และบางเตย กลายเป็นที่หยุดรถ และไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำการเหมือนเช่นเคย ทำให้ปัจจุบันอาคารสถานีรถไฟทั้ง 3 อยู่ในสภาพทรุดโทรม และกลายเป็นที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย

ในปี พ.ศ. 2548 มีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) โครงการนี้ได้รับโอนอาคารสถานีรถไฟหัวหมาก บ้านทับช้าง และลาดกระบัง แล้วสร้างอาคารสถานีรถไฟใหม่ทดแทน เป็นอาคารสถานีรถไฟแบบมาตรฐานชั้นเดียว โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก ออกแบบโดยนายวรุตม์ กิจนา สถาปนิกงานออกแบบ การรถไฟแห่งประเทศไทย ผังพื้นของอาคารสถานีรถไฟเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าขนานไปกับชานชาลาและทางรถไฟ ประกอบด้วยที่พักผู้โดยสาร ห้องขายตั๋ว ห้องซังน้ำหนัก ห้องน้ำ และห้องทำงานนายสถานี ซึ่งสถาปัตยกรรมที่ใช้กับสถานีหัวหมากดังกล่าวได้นำไปใช้สร้างสถานีชะอวดแทนอาคารไม้เดิมที่ทรุดโทรมลงด้วย ต่อมาในปี พ.ศ. 2550 มีการก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางรถไฟหนองคาย – ท่านาแล้ง (ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว) โครงการนี้ได้รับโอนอาคารสถานีรถไฟตลาดหนองคาย ซึ่งสร้างขึ้นในปี พ.ศ. 2501 โดยนายถาวร บุญยเกตุ เป็นผู้กำกับการออกแบบ แล้วได้สร้างอาคาร

สถานีรถไฟหนองคายใหม่ เป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็กสองชั้น ลักษณะทางสถาปัตยกรรมแบบไทยประยุกต์



รูปที่ 2.20 อาคารสถานีชุมทางฉะเชิงเทรา
อ.เมือง จ.ฉะเชิงเทรา



รูปที่ 2.21 อาคารสถานีชุมทางฉะเชิงเทรา
หลังเดิม อ.เมือง จ.ฉะเชิงเทรา



รูปที่ 2.22 อาคารสถานีหัวหมาก
เขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร

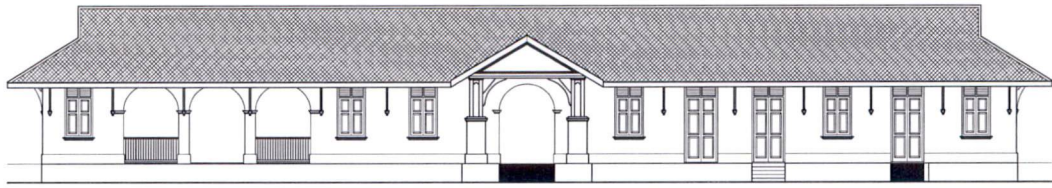
ตลอดระยะเวลา 114 ปี ของกิจการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการก่อสร้าง ปรับปรุงต่อเติม ยกเลิกการใช้งาน และรื้อถอนอาคารสถานีรถไฟ เส้นทางรถไฟ และสิ่งก่อสร้างอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น สะพาน โรงรถจักร ที่ทำการรับส่งสินค้า ถังน้ำรถจักร และบ้านพักพนักงานรถไฟ เป็นต้น ปัจจุบันเส้นทางรถไฟทั่วประเทศมีความยาวทั้งสิ้น 4,034 กิโลเมตร และสถานีรถไฟจำนวน 442 สถานี อาคารสถานีรถไฟหลายแห่งได้รับการดูแลรักษาในฐานะฐานมรดกทางประวัติศาสตร์ สถาปัตยกรรมของชาติ แต่ยังมีอาคารสถานีรถไฟอีกเป็นจำนวนมากที่อยู่ในสภาพทรุดโทรม และอาจมีการรื้อถอนลง โดยที่ยังไม่ได้มีการสำรวจและระบุคุณค่าความสำคัญ ดังนั้นการศึกษาอาคารสถานีรถไฟเพื่อหาแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาที่เหมาะสมจึงมีความจำเป็น และควรได้รับการกำหนดเป็นนโยบายที่การรถไฟแห่งประเทศไทยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำมาปฏิบัติตามได้อย่างเป็นรูปธรรม

1.2 ลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟในประเทศไทย

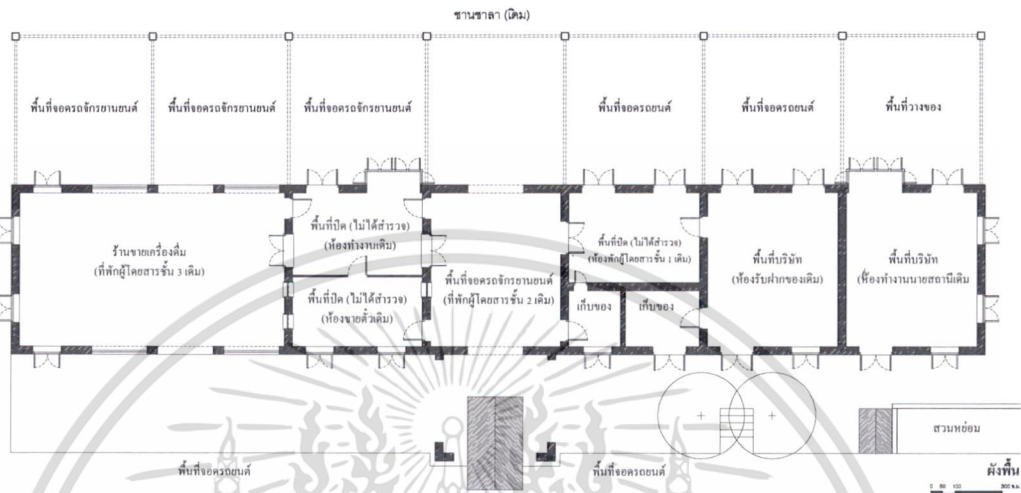
ปริญญญา ชูแก้ว (2554: 188 – 191) อธิบายว่าอาคารสถานีรถไฟมีความหลากหลาย ทั้งในด้านขนาดของตัวอาคาร วัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง รวมทั้งรูปแบบทางสถาปัตยกรรมซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 กลุ่ม คือ อาคารสถานีรถไฟที่มีลักษณะแบบผสมผสานรูปแบบจากยุโรป อาคารสถานีรถไฟที่มีลักษณะแบบไทยประยุกต์ และอาคารสถานีรถไฟที่มีลักษณะแบบสมัยใหม่ โดยแต่ละรูปแบบมีรายละเอียดดังต่อไปนี้ คือ

1.2.1 อาคารสถานีรถไฟที่มีลักษณะแบบผสมผสานรูปแบบจากยุโรป เป็นอาคารสถานีรถไฟที่ได้รับการออกแบบโดยชาวต่างชาติในระยะเริ่มแรกของกิจการรถไฟไทย หลังจากสงครามมหาเอเชียบูรพาในปี พ.ศ. 2488 ได้มีการก่อสร้างอาคารสถานีรถไฟขึ้นใหม่แทนอาคารเดิมซึ่งถูกทำลาย อาคารสถานีรถไฟใหม่นี้ได้รับการออกแบบโดยสถาปนิกไทย มีทั้งอาคารที่สร้างด้วยไม้และ

สำนักหอสมุดกลาง พระจอมเกล้าลาดกระบัง



รูปด้านหน้า



รูปที่ 2.24 ผังพื้นและรูปด้านหน้าของอาคารสถานีรถไฟสงขลาเก่า อ.เมือง จ.สงขลา
ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรม เลขที่ 2780 ไม่ระบุวันที่ในแบบ
และจากการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2553



รูปที่ 2.25 อาคารสถานีรถไฟพิจิตร
อ.เมือง จ.พิจิตร



รูปที่ 2.26 อาคารสถานีรถไฟลำพูน
อ.เมือง จ.ลำพูน



รูปที่ 2.27 อาคารสถานีรถไฟแม่ทะ
อ.แม่ทะ จ.ลำปาง



รูปที่ 2.28 อาคารสถานีรถไฟผาคัน
อ.ตอง จ.แพร่



รูปที่ 2.29 อาคารสถานีรถไฟควนหินม้าย
อ.หลังสวน จ.ชุมพร



รูปที่ 2.30 อาคารสถานีรถไฟปากท่อ
อ.ปากท่อ จ.ราชบุรี

1.2.2 อาคารสถานีรถไฟที่มีลักษณะแบบไทยประยุกต์ เป็นอาคารสถานีรถไฟขนาดใหญ่ที่สร้างขึ้นแทนอาคารสถานีรถไฟเดิมที่มีขนาดเล็ก มีสภาพทรุดโทรม หรือถูกทำลายในช่วงสงครามมหาเอเชียบูรพา อาคารสถานีรถไฟรูปแบบนี้ได้รับการออกแบบโดยสถาปนิกชาวไทย เช่น หม่อมเจ้าโวฒยากร วรวรรณ นายประยูร ศรีสำรวล และนายถาวร บุญยเกตุ เป็นต้น ลักษณะทางเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สถาปัตยกรรมที่สำคัญ คือ โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก หลังคาทรงจั่วแบบไทย และไม่เน้นการตกแต่งมากนัก อาคารสถานีรถไฟในกลุ่มนี้ ได้แก่ อาคารสถานีรถไฟเชียงใหม่ นครปฐม ลพบุรี โขธาราม ศิลาสอน นครศรีธรรมราช ตรัง อุบลราชธานี อยุธยา นครราชสีมา สุโขทัย และเชียงใหม่ เป็นต้น



รูปที่ 2.31 อาคารสถานีนครปฐม
อ.เมือง จ.นครปฐม



รูปที่ 2.32 อาคารสถานีอุบลราชธานี
อ.วารินชำราบ จ.อุบลราชธานี



รูปที่ 2.33 อาคารสถานีเชียงใหม่
อ.เมือง จ.เชียงใหม่



รูปที่ 2.34 อาคารสถานีศิลาสอน
อ.เมือง จ.อุดรธานี



รูปที่ 2.35 อาคารสถานีรถไฟโขธาราม
อ.โขธาราม จ.ราชบุรี



รูปที่ 2.36 อาคารสถานีรถไฟตรัง
อ.เมือง จ.ตรัง

1.2.3 อาคารสถานีรถไฟที่ได้รับอิทธิพลมีลักษณะแบบสมัยใหม่ เป็นอาคารสถานีรถไฟที่

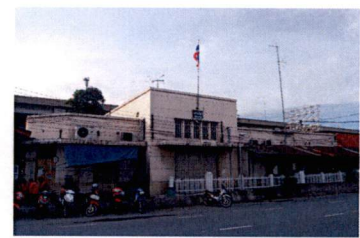
สร้างขึ้นแทนอาคารสถานีรถไฟเดิมที่มีขนาดเล็ก มีสภาพทรุดโทรม หรือถูกทำลายในช่วงสงครามมหาเอเชียบูรพา หรืออยู่ในโครงการรถไฟยกกระดานโฮปเวลล์ (Hopewell) โครงการรถไฟรางคู่จากสถานีรถไฟหัวหมากถึงสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา และโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) อาคารสถานีรถไฟรูปแบบนี้ได้รับการออกแบบโดยสถาปนิกชาวไทย เช่น หม่อมเจ้าโวฒยากร วรวรรณ หลวงสุขวิถนสุนทร นายประยูร ศรีสำรวล และนายวรุตม์ กิจณา เป็นต้น ลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่สำคัญ คือ อาคารไม่เน้นการตกแต่ง มีความเรียบง่าย ใช้เหล็ก กระจก และคอนกรีตเสริมเหล็กเป็นวัสดุหลัก เช่น อาคารสถานีรถไฟวัดจิวราย มัถกะสัน ชุมทางบางซื่อ ดอนเมือง เคนซีย์ ตะพานหิน สุราษฎร์ธานี ชุมทางบ้านภาชี นครสวรรค์ อุรธานี สุรินทร์ ศรีสะเกษ บุรีรัมย์ ชุมทางถนนจิระ ชุมทางบัวใหญ่ คลองหลวงแพ่ง ท่าพ่อ ชุมแสง ชุมทางคลองสิบเก้า สี่คิ้ว ละแม ชะอวด และหัวหมาก เป็นต้น



รูปที่ 2.37 อาคารสถานีชุมทางบัวใหญ่
อ.บัวใหญ่ จ.นครราชสีมา



รูปที่ 2.38 อาคารสถานีชุมทางบางชื้อ
เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร



รูปที่ 2.39 อาคารสถานีดอนเมือง
เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร



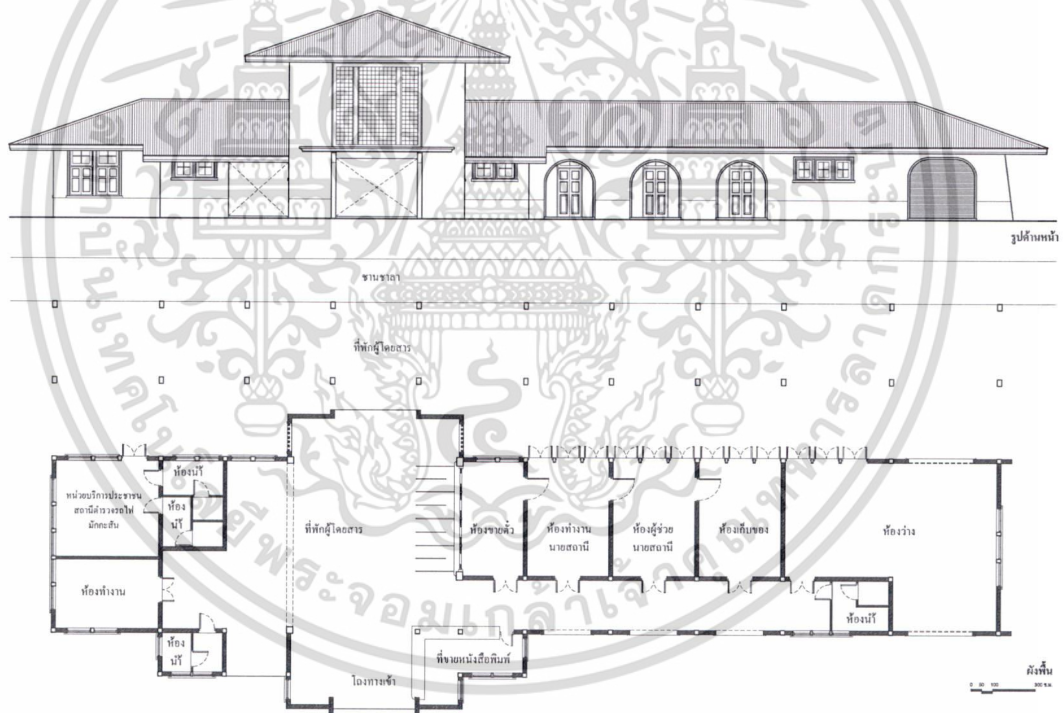
รูปที่ 2.40 อาคารสถานีวิจิตรวราจ
อ.นครชัยศรี จ.นครปฐม



รูปที่ 2.41 อาคารสถานีท่าอ
อ.เมือง จ.พิจิตร

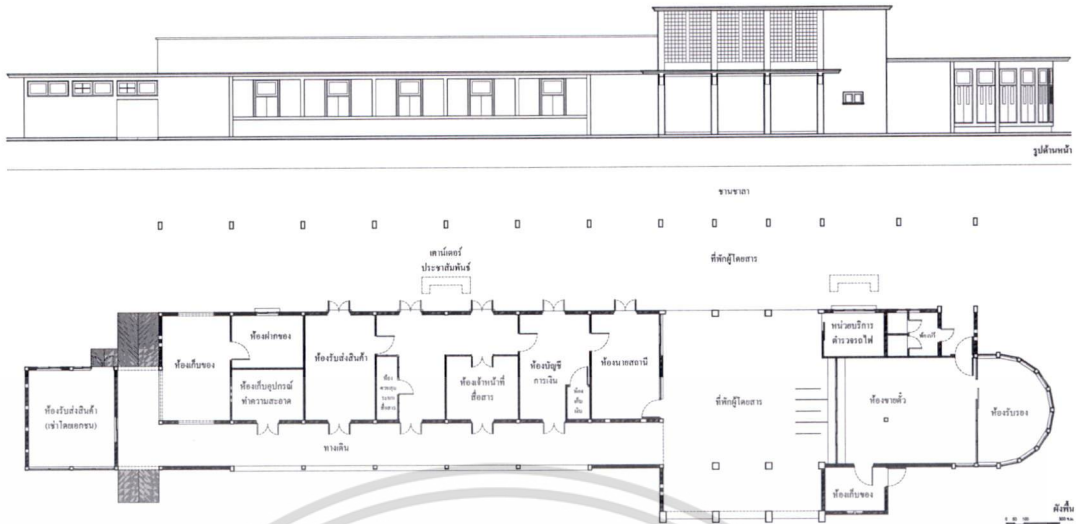


รูปที่ 2.42 อาคารสถานีคลองหลวงแพ่ง
เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร



รูปที่ 2.43 ผังพื้นและรูปด้านหน้าของอาคารสถานีมีกะสัน เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร
ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรม เลขที่แบบไม่ปรากฏหลักฐาน ระบุวันที่ 6 ตุลาคม พ.ศ. 2493
และจากการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ. 2554

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 2.44 ฝั่งพื้นและรูปด้านหน้าของอาคารสถานีสุราษฎร์ธานี อ.พุนพิน จ.สุราษฎร์ธานี
ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรม เลขที่แบบ 4843 และ 4843-1 ระบุวันที่ 24 กรกฎาคม พ.ศ. 2495
และจากการสำรวจในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2554

ลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟแสดงให้เห็นถึงความหลากหลายของรูปแบบ วัสดุ วิธีการก่อสร้าง แนวคิดของผู้ออกแบบ และสภาพเศรษฐกิจสังคมของประเทศในแต่ละช่วงเวลา อาคารสถานีรถไฟหลายแห่งได้รับการสำรวจ บันทึก ระบุคุณค่าความสำคัญ และดูแลรักษาเป็นอย่างดี แต่ยังมีอาคารสถานีรถไฟอีกหลายแห่ง โดยเฉพาะที่สร้างด้วยไม้ที่พบว่ายังไม่มีมีการดำเนินการปรับปรุงฟื้นฟูใดๆ และอาจต้องมีการรื้อถอนลง โดยที่ยังไม่มีมีการสำรวจ บันทึก การวิเคราะห์และระบุคุณค่าทางประวัติศาสตร์สถาปัตยกรรม

2.3 แนวคิดการอนุรักษ์มรดกสถาปัตยกรรมและชุมชนประวัติศาสตร์

การศึกษาแนวคิดการอนุรักษ์มรดกสถาปัตยกรรมและชุมชนประวัติศาสตร์ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นแนวทางในบันทึกคุณค่าความสำคัญของอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบ โดยจะศึกษาถึงความสำคัญและเหตุผลของการอนุรักษ์ การระบุคุณค่าความสำคัญ ข้อมูลพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง เทคนิคและวิธีการในการอนุรักษ์ และการประเมินคุณภาพของอาคาร ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จะช่วยในการวิเคราะห์ประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นและช่วยในการตัดสินใจเพื่อเสนอแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบในแนวทางที่เหมาะสม และสอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยและความต้องการใช้ประโยชน์จากอาคารและพื้นที่โดยรอบของประชาชนในพื้นที่ด้วย

Manley and Guise (1998: 72 – 73) มีความเห็นว่าชุมชนประวัติศาสตร์ซึ่งส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ในพื้นที่เขตเมืองชั้นในของประเทศต่างๆในโลก จะเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญต่อเมืองในด้านการพักอาศัย สังคม เศรษฐกิจ ประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมมาตั้งแต่อดีตและอาจต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน โดยผู้เขียนทั้ง 2 ให้ความเห็นเห็นว่าชุมชนประวัติศาสตร์เหล่านี้ควรได้รับการอนุรักษ์และพัฒนาด้วยแนวทาง เทคนิคและวิธีการที่เหมาะสม โดย Sanoff (1978: 44 – 45)

ได้ให้เหตุผลของการอนุรักษ์พื้นที่ย่านประวัติศาสตร์ในเมือง ชุมชนดั้งเดิม รวมทั้งอาคารเก่าที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์และความสำคัญทางสถาปัตยกรรมไว้ 4 ประการ ดังนี้ คือ

1. เพื่อความทรงจำทางวัฒนธรรม (Cultural memory) เนื่องจากการรักษาอาคารเก่า คือ การรักษาหลักฐานทางกายภาพในเชิงประวัติศาสตร์ที่ถ่ายทอดคุณค่าและความสามารถของบรรพบุรุษให้คนในยุคปัจจุบันและอนาคตได้ศึกษาและชื่นชม

2. เพื่อรักษาปฏิสัมพันธ์ในชุมชน (Successful proxemics) ซึ่งความสัมพันธ์นี้จะเกิดขึ้นได้อย่างสมบูรณ์เมื่อมีความสมดุลระหว่างคน กิจกรรมและสภาพแวดล้อมภายใน ซึ่งความสัมพันธ์นี้อาจถูกรบกวนจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ได้ ดังนั้นการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมของชุมชนดั้งเดิมจะช่วยป้องกันปัญหานี้ได้ และคงไว้ซึ่งปฏิสัมพันธ์ในชุมชน

3. เพื่อรักษาความหลากหลายของสภาพแวดล้อม (Environmental diversity) ซึ่งช่วยให้สามารถลดลักษณะพื้นถิ่นและช่วยรักษาฝีมือช่างเอาไว้ได้ ชุมชนดั้งเดิมไม่จำเป็นต้องพึ่งพาลักษณะการผลิตและเทคโนโลยีระดับสูงมากนัก ทำให้การไหลออกของเงินทุนและทรัพยากรน้อยลง

4. เพื่อผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ (Economic gain) เนื่องจากประหยัดค่าใช้จ่ายในการสร้างอาคารใหม่ขึ้นมาหากอาคารเก่ายังมีสภาพดีอยู่ อาคารและชุมชนดั้งเดิมที่ได้รับการอนุรักษ์ไว้จะสามารถใช้เป็นทรัพยากรทางการท่องเที่ยวได้อีกทางหนึ่งด้วย

เมื่อผู้ศึกษาเพื่อจัดทำนโยบายและแผนพัฒนาได้พิจารณาถึงเหตุผลและความสำคัญที่จะอนุรักษ์อาคาร สิ่งก่อสร้าง พื้นที่หรือชุมชนประวัติศาสตร์ในฐานะมรดกทางวัฒนธรรมแห่งหนึ่งแห่งใดแล้ว จะต้องทำการระบุ (Identification) คุณค่าความสำคัญในด้านต่างๆ ด้วย ปัจจุบัน การแบ่งคุณค่ามรดกวัฒนธรรมที่ได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวาง คือ กฎบัตรบัวร์รา (the Burra Charter) อ้างโดย ปิ่นรัชฎ์ กาญจนนัฐติ (2552: 70 – 75) ได้แบ่งคุณค่าที่เกี่ยวข้องกับอาคารเก่า และชุมชนประวัติศาสตร์ออกเป็น 4 ด้าน คือ

1. คุณค่าทางด้านสุนทรียภาพ (Aesthetic value) หมายถึง คุณค่าที่รับรู้จากประสาทสัมผัสต่างๆ ด้าน ได้แก่ รูปทรง ขนาด สี ผิวสัมผัส และวัสดุ ที่ประกอบขึ้นเป็นกายภาพของสถานที่ทางประวัติศาสตร์นั้น และยังคงครอบคลุมถึงสัมผัส กลิ่น และเสียงที่เกี่ยวข้องกับสถานที่ และการใช้สอยสถานที่นั้นด้วย คุณค่าทางด้านสุนทรียภาพนี้แบ่งคุณค่าออกเป็น 2 ด้าน คือ คุณค่าทางศิลปกรรม (artistic value) เช่น ความสวยงามของลวดลายตกแต่งบนอาคาร และคุณค่าทางสถาปัตยกรรม (architectural value) เช่น รูปทรงอาคารหรือรูปแบบโครงสร้างอาคารที่สวยงาม มีลักษณะเฉพาะ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เป็นอาคารที่มีคุณค่าทางเศรษฐกิจที่สามารถนำมาปรับเปลี่ยนประโยชน์ใช้สอยสนองความต้องการของคนปัจจุบันได้

2. คุณค่าทางด้านประวัติศาสตร์ (Historic value) เป็นพื้นฐานของคุณค่าในทุกๆ ด้าน สถานที่ใดๆ จะมีคุณค่าทางด้านประวัติศาสตร์ก็ต่อเมื่อสถานที่นั้นมีอิทธิพล หรือได้รับอิทธิพลจากเหตุการณ์ และบุคคลในช่วงใดช่วงหนึ่งในประวัติศาสตร์ เป็นสถานที่ที่เกิดเหตุการณ์สำคัญ คุณค่าทางประวัติศาสตร์จะมีความเด่นชัดเมื่อหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์หรือบุคคลนั้นยังปรากฏอยู่ในพื้นที่ หรือสถานที่นั้นยังมีความสมบูรณ์อยู่ แต่บางครั้งสถานที่นั้นอาจเกี่ยวข้องกับเหตุการณ์สำคัญอย่างมากจนแม้ว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงไปแล้วก็ตามก็ยังคงคุณค่าอยู่ได้

3. คุณค่าทางด้านวิทยาศาสตร์ (Scientific value) หมายถึงคุณค่าทางการศึกษาวิจัย (research value) คุณค่านี้ขึ้นอยู่กับความสำคัญของข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ ความหายาก และการที่สถานที่นั้นสามารถใช้เป็นแหล่งข้อมูลในอนาคตได้

4. คุณค่าทางด้านสังคม (Social value) ครอบคลุมคุณค่าของสถานที่ในฐานะที่เป็นศูนย์กลางของจิตวิญญาณ ความเชื่อ การเมือง ชนชาติ หรือวัฒนธรรมของคนกลุ่มน้อย

หลังจากที่ได้มีการระบุคุณค่าความสำคัญในด้านต่างๆ ของอาคารเก่า หรือชุมชนประวัติศาสตร์แล้ว Cohen (1999: 266 – 270) ได้เสนอว่าผู้ศึกษาควรจะต้องทำการบันทึก (documentation) ข้อมูลพื้นฐานในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับคุณค่าความสำคัญให้ครบทุกด้าน ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จะช่วยให้ผู้ศึกษาสามารถวิเคราะห์ประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้น และตัดสินใจในการเสนอแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาในแนวทางที่เหมาะสม โดยข้อมูลเหล่านี้ ประกอบด้วย

1. กรรมสิทธิ์การครอบครองที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง
2. การใช้ประโยชน์ในที่ดิน
3. สภาพ รูปแบบ อายุ วัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างและกิจกรรมภายในอาคาร เพื่อใช้ในการพิจารณาค่าทางสถาปัตยกรรมของอาคาร
4. ที่ตั้งของชุมชน โครงข่ายการคมนาคมและการเข้าถึง
5. สภาพสังคมเศรษฐกิจของครัวเรือน เช่น ระดับรายได้ของครัวเรือน ขนาดของครัวเรือน
6. ลักษณะการให้บริการระบบสาธารณูปโภคในชุมชน เช่น ระบบไฟฟ้า ระบบประปา

สำหรับอายุของอาคารเก่าและชุมชนประวัติศาสตร์นั้น ตามหลักปฏิบัติสากลได้กำหนดเส้นแบ่งระหว่างอดีตกับปัจจุบันไว้ที่ 50 ปี จึงมักใช้เป็นเกณฑ์ในการกำหนดอายุของโบราณสถานว่าต้องมากกว่า 50 ปี ซึ่งประเทศสหรัฐอเมริกาที่ใช้เกณฑ์นี้ และอังกฤษใช้ 30 ปี เป็นอย่างน้อย ในสมัยรัชกาลที่ 7 เมื่อ พ.ศ. 2469 หน่วยงานที่ดูแลด้านการอนุรักษ์มรดกวัฒนธรรม คือ ราชบัณฑิตยสภา ได้กำหนดอายุของโบราณสถานไว้โดยประมาณว่าตั้งแต่ 100 ปีขึ้นไป แต่ปัจจุบันกรมศิลปากรซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการอนุรักษ์มรดกวัฒนธรรมมิได้มีการกำหนดอายุของโบราณสถานหรืออาคารที่ควรค่าแก่การอนุรักษ์ไว้อย่างเป็นทางการ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดสมัยใหม่ในหลาย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศีกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประเทศที่ว่าไม่จำเป็นต้องกำหนดอายุ โดยเฉพาะฝรั่งเศสซึ่งถือเป็นผู้นำในด้านการอนุรักษ์ก็มีอาคารที่สร้างมาไม่นานแต่ได้อยู่ในฐานข้อมูลโบราณสถาน (ฝรั่งเศสเรียก inventaire หรือ inventory ในภาษาอังกฤษ) แล้ว เช่น อาคาร Betelgueuse และโรงแรม Le Flaine ที่สร้างในปี ค.ศ. 1966 ก็ขึ้นบัญชีเป็น supplementary inventory (คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2553: 6 – 7)

เมื่อผู้ศึกษาทำการระบุและบันทึกคุณค่าความสำคัญในด้านต่างๆ ของอาคารเก่า หรือชุมชนประวัติศาสตร์แล้ว Feilden and Jokilehto (1998: 17) อธิบายว่าผู้ศึกษาจะต้องทำการประเมิน (assessment) ว่าอาคารเก่า หรือชุมชนประวัติศาสตร์ที่จะอนุรักษ์นั้นมีสถานะเป็นอย่างไร โดยทำการประเมินในด้านการทดสอบความแท้ (test of authenticity) และการประเมินบูรณภาพ (assessment of integrity) โดย ยงชนิสร์ พิมลเสถียร (2555: 31 – 32) ได้ให้รายละเอียดเกี่ยวกับการประเมินทั้ง 2 ด้าน ดังนี้ คือ

1. การทดสอบความแท้ (test of authenticity) คำว่า ความแท้ (authenticity) หมายถึง คุณภาพแหล่งมรดก เช่น อาคารเก่า หรือชุมชนประวัติศาสตร์ยังคงรักษาลักษณะดั้งเดิม ไว้มากน้อยเพียงใด การทดสอบความแท้จะพิจารณาใน 4 ประเด็น คือ

1.1 ความแท้ในด้านรูปแบบหรือการออกแบบ (authenticity in design) หมายถึง แหล่งมรดกนั้นยังมีรูปแบบตามที่ เป็นในอดีตหรือไม่ เช่น อาคารดั้งเดิมเป็นสองชั้นแต่ปัจจุบัน เปลี่ยนเป็นสามชั้น ถือว่าเปลี่ยนแปลงรูปแบบไปแล้ว

1.2 ความแท้ในด้านวัสดุ (authenticity in material) หมายถึง แหล่งมรดกนั้นยังมีการใช้วัสดุตามที่ เป็นในอดีตหรือไม่ เช่น วัสดุผนังเดิมเป็นกระเบื้องดินเผาแต่ปัจจุบันเปลี่ยนเป็น กระเบื้องซีเมนต์ แม้จะมีรูปทรงและขนาดเดียวกันกับในอดีตแต่ถือว่าขาดความแท้ในด้านวัสดุ

1.3 ความแท้ในด้านฝีมือช่าง (authenticity in workmanship) หมายถึง ยังคงรักษาวิธีการก่อสร้างแบบเดิมหรือไม่ เช่น การซ่อมแซมผนังปูน โบราณแบบปูนดำ แม้ว่าจะซ่อมแซมให้มีรูปแบบและพื้นผิวเหมือนเดิมแต่ใช้ปูนซีเมนต์แทนปูนดำ ก็ถือว่าขาดความแท้ในด้านฝีมือช่าง

1.4 ความแท้ในด้านสภาพโดยรอบ (authenticity in setting) หมายถึง ยังคงรักษา สภาพโดยรอบของแหล่งมรดกไว้ได้มากน้อยเพียงใด แม้ว่าแหล่งมรดกที่ทำการประเมินจะยังคง รูปแบบ วัสดุ ฝีมือช่างเหมือนของเดิม แต่หากสภาพข้างเคียงไม่ว่าจะเป็นอาคาร สิ่งก่อสร้าง หรือ พื้นที่ว่าง ได้มีการเปลี่ยนแปลง เช่น มีการถมพื้นที่ การก่อสร้างอาคารใหม่ การต่อเติมอาคาร ใกล้เคียง ก็จะทำให้ความแท้ในด้านสภาพโดยรอบนั้นลดลง

2. การประเมินบูรณภาพ (assessment of integrity) คำว่า บูรณภาพ (integrity) หมายถึง ความครบถ้วนสมบูรณ์ (wholeness) และการไม่ถูกรบกวน (intactness) ของแหล่งมรดก ในกรณีของเมืองเก่าหรือชุมชนประวัติศาสตร์ มักจะพิจารณาองค์ประกอบดั้งเดิมของเมือง เช่น คูเมือง กำแพงเมือง ป้อมปราการ ศาสนสถาน วัด บ้านเจ้าเมือง ระบบโครงข่ายถนน การระบายน้ำ เป็นต้น

ว่ายังคงอยู่หรือไม่ ในกรณีของอาคารหรือกลุ่มอาคาร ก็จะพิจารณาว่าองค์ประกอบเดิมยังอยู่ครบเพียงใด และหากว่ายังอยู่ครบแต่ได้มีการต่อเติมหรือติดตั้งอุปกรณ์เพิ่ม เช่น ป้ายโฆษณา เครื่องปรับอากาศ จานรับสัญญาณดาวเทียม เป็นต้น ก็ถือว่าเป็นการรบกวนบูรณภาพของอาคารหรือกลุ่มอาคารนั้นด้วย

ข้อสรุปที่ผู้ศึกษาได้จากการประเมินในด้านการทดสอบความแท้และการประเมินบูรณภาพของอาคารเก่าที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมนั้นจะใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการตัดสินใจเลือกวิธีการอนุรักษ์ (treatment) ด้วยเทคนิคและวิธีการที่เหมาะสม โดย Tyler (2000 : 22-32) Sanoff (1978 46-49) และ Fitch (2001 83-136) ได้ให้ความหมายของเทคนิคและวิธีการอนุรักษ์อาคารเก่า ซึ่งสามารถสรุปได้เป็นแนวทาง 7 ระดับ ดังนี้ คือ

1. การป้องกัน (protection) หมายถึง การดำเนินการที่ไม่รบกวนสภาพปัจจุบันของอาคารเก่า แต่จะต้องปกป้องมิให้เสื่อมสภาพลงไปมากกว่าที่เป็นอยู่

2. การสงวนรักษา (preservation) หมายถึง การรักษาให้คงสภาพโดยไม่มีการต่อเติมใดๆ แต่อาจทำการเสริมความมั่นคงได้

3. การบูรณะ (restoration) หมายถึง การทำให้อาคารเก่ากลับคืนสู่สภาพเดิมอย่างที่เคยเป็นในอดีตในสมัยหนึ่งสมัยใดตามที่ได้มีการกำหนดไว้ ซึ่งสามารถเพิ่มเติมส่วนที่ขาดหายไปได้หากมีหลักฐานที่ชัดเจน การบูรณะจะต้องอาศัยการค้นคว้า วิจัย และข้อมูลทางประวัติศาสตร์ที่แท้จริง เพื่อให้ได้รูปลักษณะที่เหมือนอาคารเดิมมากที่สุด

4. การฟื้นฟู (rehabilitation) หมายถึง การรักษาส่วนของอาคารเก่าที่มีคุณค่าไว้โดยการทำ ความสะอาด การเสริมความแข็งแรง การเพิ่มเติมส่วนประกอบใหม่ หรือวิธีการอื่นๆ ที่คล้ายคลึงกัน เพื่อประโยชน์ใช้สอยในปัจจุบัน วิธีการฟื้นฟูยังรวมถึงการรักษาอาคารเก่าให้มีอายุยืนยาวโดยการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างอาคารเดิมน้อยที่สุด

5. การสร้างขึ้นใหม่ (reconstruction) หมายถึง การก่อสร้างอาคารขึ้นมาใหม่โดยอาศัย เอกสารหรือหลักฐานทางโบราณคดี ซึ่งส่วนมากเป็นการก่อสร้างในพื้นที่เดิม โดยที่อาคารเดิมนั้นได้ พังทลายลงหมดแล้ว

6. การย้ายที่ตั้ง (relocation) หมายถึง การขนย้าย เคลื่อนย้ายอาคารจากที่ตั้งเดิมไปสู่ที่ตั้ง ใหม่ เหตุผลของการย้ายที่ตั้ง อาจด้วยมาจากการที่สภาพแวดล้อมในที่ตั้งเดิมมีการเปลี่ยนแปลงไป มากจนกระทั่งไม่เหมาะแก่การสงวนรักษาอาคารนั้น จึงต้องย้ายไปสู่สิ่งแวดล้อมใหม่ อาคารที่ หลังจากการย้ายที่ตั้งแล้วอาจใช้วิธีการฟื้นฟูเพื่อการสงวนรักษาก็ได้

7. การสื่อความหมาย (interpretation) หมายถึง การสื่อความหมายด้วยโครงสร้างใหม่ที่ แตกต่างจากเดิม ตามกฎบัตรอโคโมสว่าด้วยการสื่อความหมายและการนำเสนอแหล่งมรดก วัฒนธรรม (The ICOMOS Charter for the Interpretation and Presentation of Cultural Heritage

Sites) วิธีการสื่อความหมายสามารถดำเนินการได้หลายรูปแบบ เช่น การสร้างโครงสร้างใหม่ การจัดทำป้ายสื่อความหมาย หรือการจัดนิทรรศการ เป็นต้น

นอกจากการอนุรักษ์อาคารเก่าแล้ว พื้นที่หรือชุมชนประวัติศาสตร์ก็ควรได้รับการอนุรักษ์และพัฒนาด้วยเช่นกัน โดย Feilden และ Jokilehto (1998) ได้ให้หลักการในแง่ของการวางแผนอนุรักษ์เมืองประวัติศาสตร์ (method of planning approach to historic city) ไว้ 4 ประการ ดังนี้ คือ

1. การบูรณาการแผนการอนุรักษ์เข้าไปในแผนพัฒนาเมือง (Integrated conservation) กลวิธีที่ใช้ในการวางแผนพื้นที่ประวัติศาสตร์ในเมือง ประกอบไปด้วยเทคนิคทางด้านอนุรักษ์และฟื้นฟู รวมทั้งการจัดหาบริการสาธารณะ ที่ช่วยส่งเสริมคุณภาพของพื้นที่ในระยะยาว โดยมีการวางแผนร่วมกับผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ และมีการออกกฎหมายข้อบังคับและการกำหนดมาตรฐานในการปฏิบัติ

2. การควบคุมการเปลี่ยนแปลง (Control of change) โดยจัดทำมาตรการควบคุมการพัฒนาที่มีมากเกินไป โดยการกำหนดขนาดและรูปแบบอาคาร การจำกัดปริมาณการจราจร และจัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสม

3. การออกแบบสิ่งก่อสร้างเพิ่มเติม (Infill design) โดยนำหลักการออกแบบชุมชนเมืองและความงามของเมืองมาประยุกต์ใช้ มีการกำหนดแนวทางในการออกแบบเพื่อให้ได้รูปแบบที่เหมาะสมกลมกลืนกับลักษณะเฉพาะของเมืองประวัติศาสตร์

4. การบริหารจัดการ (Administrative actions) ต้องได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานท้องถิ่นและหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งออกกฎหมายและมาตรการควบคุมและสนับสนุนให้ปฏิบัติตามแผนการอนุรักษ์ที่ได้จัดทำไว้

Burns (1963: 14 - 15) และ Chapin and Kaiser (1979: 271 - 275) อธิบายว่า ถึงแม้การอนุรักษ์พื้นที่ประวัติศาสตร์มักจะกระทำในบริเวณที่เป็นเมืองเก่าซึ่งมักตั้งอยู่ในเขตชั้นในสุดของเมือง แต่ในความเป็นจริงไม่อาจใช้การอนุรักษ์อย่างเดียวได้เนื่องจากแต่ละพื้นที่มีลักษณะและองค์ประกอบแตกต่างกันไป ดังนั้นเทคนิคที่ใช้กับการจัดการเมืองเก่าจึงมีได้หลายเทคนิค ดังนี้ คือ

1. Urban Renewal หมายถึง กระบวนการ (process) ที่พื้นที่ขนาดใหญ่ของเมือง เช่น ศูนย์กลางเมือง ค่อยๆ ปรับตัวของมันทีละน้อย จนทำให้ลักษณะของพื้นที่เปลี่ยนไปจากเดิม ทั้งนี้เพื่อตอบสนองความต้องการของสังคมที่เปลี่ยนแปลงไปตามยุคสมัย หรืออีกนัยหนึ่งหมายความว่า การวางแผนพื้นที่เสื่อมโทรมให้กลับมาใช้ได้ใหม่ โดยใช้เทคนิคและวิธีการต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น Redevelopment, Rehabilitation หรือ Conservation แล้วแต่ความเหมาะสมของพื้นที่

2. Urban Redevelopment หมายถึง กระบวนการซึ่งเกี่ยวข้องกับการรื้อถอนที่ดินและอาคารที่เสื่อมโทรมลง ให้มีโครงสร้างใหม่ทั้งหมดโดยกระทำตามแผนที่ได้เตรียมไว้ ซึ่งโครงสร้างใหม่นี้จะมีความแตกต่างโดยสิ้นเชิงกับโครงสร้างเดิมก่อนที่จะมีการทำใหม่ นอกจากนี้ยังรวมถึงการปรับปรุงหรือการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินและการกระจายตัวของประชากรเดิม ให้มีรูปแบบ

ใหม่ด้วย ซึ่งกระบวนการของ Urban Redevelopment ถือว่าเป็นเทคนิคหนึ่งของ Urban Renewal ที่เน้นถึงการรื้อโครงสร้างเก่าออกหมด แล้วสร้างโครงสร้างใหม่ขึ้นมาให้มีความแตกต่างจากโครงสร้างเดิม ทั้งนี้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการรองรับ (capacity) ให้มีสภาพที่เหมาะสมกับความต้องการในยุคนี้

3. Rehabilitation หมายถึง การปรับปรุงพื้นที่เมืองเดิมที่กำลังเสื่อมโทรมให้กลับมาใช้ได้ใหม่อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้อาจรวมถึงมาตรการต่างๆ ด้วย เช่น มาตรการลดความหนาแน่นของประชากรลง การเวนคืนกลุ่มอาคารและพื้นที่กร้าง การซ่อมแซมและการบูรณะใหม่ การปรับปรุงสาธารณูปโภค การตัดถนนใหม่ การจัดสวนสาธารณะ และแม้กระทั่งการทำความสะอาดในพื้นที่

4. Conservation หมายถึง การสงวนรักษาพื้นที่ที่ยังมีสภาพดีในแง่ของการใช้ที่ดินและจำนวนประชากร แต่ต้องการมาตรการป้องกันที่เป็นระบบอย่างต่อเนื่องเพื่อที่จะสามารถรักษาสภาพอันดีนั้นไว้ และอาจต้องการการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานหรือบริการสาธารณะที่เหมาะสมด้วย ซึ่งเทคนิคและวิธีการที่นำมาใช้จะขึ้นอยู่กับข้อมูลพื้นฐานในด้านต่างๆ

สำหรับประเทศไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการปกป้องมรดกสถาปัตยกรรมและชุมชนประวัติศาสตร์ โดยสามารถดำเนินการได้โดยการประกาศย่านอนุรักษ์ได้ 4 วิธีการ ดังนี้ คือ

1. ประกาศขึ้นทะเบียนโบราณสถาน ตามพระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 (และแก้ไขเพิ่มเติมในฉบับอื่นๆ) การขึ้นทะเบียนโบราณสถานสามารถกำหนด เขตโบราณสถาน ซึ่งในเขตโบราณสถานสามารถกำหนดอาคารหรือสิ่งก่อสร้างที่มีความสำคัญได้ โบราณสถานที่ขึ้นทะเบียนนอกจากรื้อถอนแล้วหากมีการเปลี่ยนแปลงใดๆ จะต้องผ่านกระบวนการตัดสินใจโดยคณะกรรมการวิชาการของกรมศิลปากรก่อน การใช้ช่องทางนี้ปกป้องย่านชุมชนดั้งเดิมมีข้อจำกัดบางประการ เช่น การพิจารณาตัดสินใจมาจากส่วนกลาง ยังไม่มีการกระจายอำนาจให้ท้องถิ่นเข้าร่วมด้วย รวมทั้งการไม่มีกลไกในการลดแรงกดดันเรื่อง การดิรอนสิทธิในการพัฒนา

2. ประกาศเป็นพื้นที่อนุรักษ์ในผังเมืองรวม โดยในผังเมืองรวมที่ประกาศเป็นกฎกระทรวงตามพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 (และแก้ไขเพิ่มเติมในฉบับอื่นๆ) สามารถประกาศเป็นพื้นที่ย่านประโยชน์การใช้ที่ดินประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย เช่น พื้นที่บริเวณกรุงรัตนโกสินทร์หรือเขตเมืองเก่าเชียงใหม่ แต่ที่ผ่านมากการประกาศเป็นย่านอนุรักษ์ดังกล่าวยังขาดกระบวนการปรึกษาหารือกับภาคประชาชนและผู้อยู่อาศัยและการประกาศผังเมืองรวมยังเป็นกฎกระทรวงไม่ใช่ข้อบัญญัติท้องถิ่นเหมือนในประเทศที่มีการกระจายอำนาจที่เป็นประชาธิปไตยแล้ว นอกจากนั้นยังขาดกระบวนการกลั่นกรองโครงการพัฒนาระดับท้องถิ่น รวมทั้งแรงจูงใจในการอนุรักษ์

3. ประกาศเป็นเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม โดยออกเป็นกฎกระทรวงตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ซึ่งเป็นช่องทางที่มีไว้หากท้องถิ่นไม่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึ๒6เท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สามารถหรือไม่ประสงค์ที่จะออกกฎหมายท้องถิ่นในการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมของตนเองแต่มีปัญหารุนแรงเร่งด่วน ทั้งนี้ได้รวมพื้นที่ที่เรียกว่า สิ่งแวดล้อมศิลปกรรม ด้วยซึ่งชุมชนดั้งเดิมสามารถใช้ช่องทางนี้ได้ในการออกกฎหมายปกป้องดูแล อย่างไรก็ตาม ในกระบวนการออกกฎหมายเช่นนี้ต้องอาศัยการปรึกษาหารือกับภาคประชาชนและท้องถิ่นและยังไม่มีระบบแรงจูงใจสำหรับภาคเอกชนเพื่อลดแรงกดดันในการขาดโอกาสในการพัฒนา

4. ประกาศเป็นพื้นที่อนุรักษ์โดยข้อบัญญัติท้องถิ่น ซึ่งสามารถทำได้ตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 (และแก้ไขเพิ่มเติมในฉบับอื่นๆ) รวมทั้งตามพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต่างๆ ซึ่งมีอำนาจในการออกกฎหมายท้องถิ่นเพื่อวัตถุประสงค์ในการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การผังเมือง และสถาปัตยกรรมได้ ในกรณีนี้ได้เกิดขึ้นแล้วในประเทศสหรัฐอเมริกาและญี่ปุ่นก่อนที่จะมีการประกาศเป็นเขตอนุรักษ์ในกฎหมายโบราณสถาน ช่องทางนี้อาจเป็นช่องทางที่เหมาะสมแต่ต้องมีปัจจัยที่สำคัญคือการปรึกษาหารือที่มีประสิทธิภาพระหว่างรัฐบาลท้องถิ่นกับประชาชนผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ซึ่งจะต้องมีความเห็นชอบร่วมกัน

การมีช่องทางของกฎหมายต่างๆ ในการปกป้องย่านชุมชนดั้งเดิมดั้งข้างต้น ทำให้ไม่จำเป็นต้องอาศัยการร่างกฎหมายฉบับใหม่โดยเฉพาะแต่ควรเน้นในด้านการบูรณาการให้ท้องถิ่นสามารถประกาศพื้นที่เพื่อการปกป้องได้อย่างมีประสิทธิภาพซึ่งควรมีลักษณะดังนี้

1. การประกาศเป็นย่านอนุรักษ์สามารถดำเนินการได้โดยกฎหมายต่างๆ ร่วมกัน ไม่จำเป็นต้องใช้กฎหมายฉบับใดฉบับหนึ่ง เพื่อให้มีการปกป้องที่รอบด้าน
2. ให้มีกลไกในการปรึกษาหารือกับประชาชนผู้อยู่อาศัยซึ่งส่วนใหญ่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินเพื่อให้ท้องถิ่นสามารถใช้กฎหมายท้องถิ่นปกป้องพื้นที่ได้
3. รัฐต้องกำหนดให้มีแรงจูงใจทางเศรษฐศาสตร์เพื่อสนับสนุนการรักษาชุมชนดั้งเดิมที่ดำเนินการโดยท้องถิ่นและประชาชนเพื่อลดแรงกดดันความต้องการการพัฒนา

จากการศึกษาแนวคิดอนุรักษ์มรดกสถาปัตยกรรมและชุมชนประวัติศาสตร์ สรุปได้ว่าแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบ จะต้องเริ่มที่การระบุ (identification) คุณค่าความสำคัญในด้านต่างๆ หลังจากนั้นจึงทำการบันทึก (documentation) คุณค่าความสำคัญ ทำการประเมิน (assessment) ในด้านการทดสอบความแท้และการประเมินบูรณภาพตัดสินใจเลือกวิธีอนุรักษ์ (treatment) ก่อนที่จะนำสู่การปฏิบัติ (implementation) ซึ่งต้องมีการจัดทำแผนและโครงการที่มีความเกี่ยวข้องกับกฎหมาย งบประมาณ และผู้ดำเนินการ

2.4 นโยบายการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ตลอดระยะเวลา 114 ปี ที่ผ่านมา อาคารสถานีรถไฟแสดงให้เห็นถึงพัฒนาการทางด้านรูปแบบทางสถาปัตยกรรม วัสดุและวิธีการก่อสร้างที่มีความหลากหลายและมีลักษณะเฉพาะตัว เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

อาคารสถานีรถไฟหลายหลังที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรม ศิลปกรรมและประวัติศาสตร์ได้รับการสำรวจและระบุคุณค่าความสำคัญในฐานะเป็นมรดกของชาติและมีการรักษาให้อยู่ในสภาพดี อาคารสถานีรถไฟหลายแห่งได้รับการบูรณะซ่อมแซมและขยายต่อเติมเพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ยังมีอาคารสถานีรถไฟอีกหลายแห่งโดยเฉพาะที่สร้างด้วยไม้ซึ่งส่วนใหญ่มีอายุมากกว่า 50 ปี ที่พบว่าอยู่ในสภาพทรุดโทรมและยังไม่มีแผนการปรับปรุงฟื้นฟูใดๆ และอาจต้องมีการรื้อถอนอาคารลง

ในการพิจารณาว่าอาคารสถานีรถไฟใดควรได้รับการปรับปรุง หรือรื้อถอนลงแล้วสร้างอาคารสถานีใหม่ทดแทน หรือยุบเลิกสถานีและเปิดเป็นที่หยุดรถนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจะแต่งตั้งคณะกรรมการที่ประกอบด้วยผู้แทนจากฝ่ายการเดินรถ ฝ่ายบริหารทรัพย์สิน ฝ่ายการช่างโยธา ฝ่ายการช่างกล ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม และฝ่ายการพาณิชย์มาประชุมร่วมกันในการตัดสินใจ โดยในปี พ.ศ. 2546 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้พิจารณาให้ยุบสถานีรถไฟแม่พริกแล้วเปิดเป็นที่หยุดรถแทนเพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายและต้นทุนลงตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2545 – 2549 หลังจากนั้นองค์การบริหารส่วนตำบลห้วยไร่ได้ทำหนังสือถึงการรถไฟแห่งประเทศไทยขออนุญาตให้ใช้อาคารสถานีแม่พริกเพื่อเป็นสำนักงานชมรมกีฬา คนตรี และที่ทำการสาธารณสุขพื้นฐาน แต่ไม่ได้มีการดำเนินการตามขออนุญาตไว้ ต่อมาในปีพ.ศ. 2550 องค์การบริหารส่วนตำบลห้วยไร่ได้จัดสร้างห้องสุขาและสนามฟุตบอลเล็กจำนวน 2 สนาม บริเวณด้านหน้าอาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) ปัจจุบัน อาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) ไม่ได้มีการใช้ประโยชน์แต่อย่างใด ยกเว้นบริเวณส่วน โถงพักคอยที่ชาวบ้านยังคงใช้ในการรอรถไฟซึ่งมีขบวนรถหยุดรับส่งวันละ 2 ขบวน

ปัจจุบัน การรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่มีกระบวนการและขึ้นบัญชีอาคารสถานีรถไฟที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมซึ่งควรค่าแก่การอนุรักษ์ และไม่มียุทธศาสตร์ในการรักษาอาคารสถานีรถไฟที่มีอยู่อย่างเป็นรูปธรรมและมีมาตรฐานเดียวกัน นอกจากนี้ยังไม่มีแนวทางสำหรับการออกแบบอาคารสถานีรถไฟใหม่ที่มีลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่สอดคล้องกับอาคารสถานีรถไฟแบบดั้งเดิมซึ่งถือเป็นลักษณะเฉพาะของอาคารสถานีรถไฟในประเทศไทย

2.5 แนวคิดการวิเคราะห์ทางนโยบาย

การศึกษาแนวคิดการวิเคราะห์ทางนโยบาย มีความสำคัญในการประยุกต์แนวคิดนี้เพื่อใช้ในการตัดสินใจเพื่อเสนอแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบที่มีความเป็นไปได้มากที่สุด โดยในการศึกษาครั้งนี้จะใช้แนวคิดของ Sawicki (1979: 55 - 72) ซึ่งเสนอว่า หลักการวิเคราะห์ทางนโยบายประกอบด้วย 6 ขั้นตอน ดังนี้ คือ

1. กำหนดนิยามและประเด็นปัญหา (Define the problem, opportunity, or issue) นักวางแผนควรกำหนดนิยามและประเด็นปัญหาโดยมีข้อมูลทางด้านตัวเลขอ้างอิงมากกว่าการกำหนดนิยามของปัญหาโดยใช้ความคิดเห็นส่วนตัว ซึ่งข้อมูลทางด้านตัวเลขนี้นักวางแผนสามารถใช้ในเปรียบเทียบกับประเด็นปัญหาของนักวางแผนท่านอื่นที่มีลักษณะของปัญหาค้ำยคลึงกันได้

2. ตั้งเงื่อนไขการประเมินทางเลือกการแก้ไขปัญหา (Establish evaluation criteria) โดยทั่วไปทางเลือกในการแก้ไขปัญหาใดปัญหาหนึ่ง นักวางแผนสามารถกำหนดได้หลายแนวทาง ดังนั้นการตั้งเงื่อนไขในการประเมินทางเลือก จะช่วยให้นักวางแผนสามารถตัดสินใจได้ว่าทางเลือกใดมีความเหมาะสมในการแก้ไขปัญหาได้มากที่สุด โดยเงื่อนไขนี้จะเกี่ยวกับการประเมินด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผล ความต่อเนื่องกับนโยบายที่เกี่ยวข้องกับปัญหา รวมทั้งความเป็นไปได้ทางการเงินและเศรษฐกิจ

3. นิยามทางเลือกการแก้ไขปัญหา (Identify alternatives) นักวางแผนควรกำหนดนิยามทางเลือกวิเคราะห์ทางนโยบาย โดยตั้งอยู่บนพื้นฐานของการพิจารณาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในอนาคตหากทางเลือกนั้นมีการดำเนินการ ซึ่งการพิจารณาผลกระทบจะใช้การพยากรณ์ผลกระทบโดยมีข้อมูลที่เป็นตัวเลขยืนยัน นอกจากนี้นักวางแผนสามารถประยุกต์ใช้นโยบายปัจจุบันที่เกี่ยวข้องกับปัญหานั้นในการกำหนดทางเลือกการแก้ไขปัญหา หรือนักวางแผนอาจคิดค้นทางเลือกการแก้ไขปัญหาด้วยนโยบายใหม่

4. ประเมินในแต่ละทางเลือกการแก้ไขปัญหา (Evaluate the alternatives) เมื่อนักวางแผนสามารถกำหนดนิยามการแก้ไขปัญหาได้แล้ว ดังนั้นเพื่อได้มาซึ่งทางเลือกการแก้ไขปัญหาที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด จำเป็นต้องมีกระบวนการประเมินในแต่ละทางนั้น โดยการเปรียบเทียบข้อดีข้อเสียระหว่างแต่ละทางเลือก โดยทางเลือกใดที่มีผลดีต่อการแก้ไขปัญหามากที่สุดควรได้รับการพัฒนาให้สามารถดำเนินการจริงได้

5. แสดงการเลือกทางเลือกการแก้ไขปัญหา (Display and choose among the alternatives) โดยทั่วไปเพื่อให้กระบวนการประเมินทางเลือกการแก้ไขปัญหาได้รับการยอมรับมากที่สุด นักวางแผนควรแสดงเทคนิคและวิธีการการเลือกทางเลือกการแก้ไขปัญหา โดยอาจแสดงผลด้วยวิธีเมตริกซ์ (the matrix approach) หรือ การอธิบายให้เห็นภาพ (scenario writing)

6. การติดตามและประเมินผล (Monitor and evaluate the results) เมื่อนักวางแผนสามารถกำหนดทางเลือกการแก้ไขปัญหาที่เหมาะสมได้แล้ว กระบวนการติดตามและประเมินผลจะช่วยให้นักวางแผนสามารถประเมินและปรับปรุงนโยบายการดำเนินการแก้ไขปัญหาได้ทันต่อเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นได้

จากการทบทวนวรรณกรรมและแนวความคิดที่เกี่ยวข้อง สรุปได้ว่า ก่อนที่ผู้วิจัยจะเสนอแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีนรดิไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบจะต้องมีการเก็บรวบรวมข้อมูลพื้นฐานในด้านต่างๆ การระบุคุณค่าความสำคัญ นโยบายการอนุรักษ์และพัฒนาและ

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จะเป็นข้อมูลพื้นฐานสำคัญในการประเมินถึงความเป็นไปได้ และข้อจำกัดในการอนุรักษ์ สำหรับแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาขั้นสุดท้ายได้มาจากการปรึกษาหารือระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย โดยการนำแนวคิดการวิเคราะห์ทางนโยบายของ Sawicki มาประยุกต์ใช้ ซึ่งเทคนิคและวิธีการอนุรักษ์และพัฒนาที่ผู้วิจัยได้นำเสนอจะตั้งอยู่บนพื้นฐานความต้องการอนุรักษ์และพัฒนาที่สอดคล้องกับนโยบายของการรถไฟแห่งประเทศไทย และคิดเห็นจากผู้ที่มีเกี่ยวข้องทั้งจากภาครัฐ เอกชน และประชาชนในพื้นที่



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการสืบค้นเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 3

ระเบียบวิธีการวิจัย

โครงการสำรวจสิ่งปลูกสร้างประวัติศาสตร์ อาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) เป็นการวิจัยเชิงค้นพบ (exploratory research) ผสมกับการวิจัยเชิงประเมิน (evaluative research) โดยการสำรวจหาข้อมูลเกี่ยวกับสภาพความเป็นจริงด้านต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา ซึ่งจากการทบทวนวรรณกรรมสามารถแบ่งข้อมูลออกเป็น 4 ด้าน คือ ด้านประวัติศาสตร์ ด้านสถาปัตยกรรม ด้านนโยบายการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบ และด้านกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการปกป้องมรดกทางสถาปัตยกรรมและชุมชนประวัติศาสตร์

โดยผลการศึกษาที่ได้จากการเก็บข้อมูลและสำรวจความคิดเห็นจะใช้ในการวิเคราะห์ทั้งพื้นที่และการวิเคราะห์ทางนโยบาย (Policy analysis) หลังจากนั้นจะใช้การปรึกษาหารือกับการรถไฟแห่งประเทศไทย ชาวบ้านแม่พริก และองค์การบริหารส่วนตำบลห้วยไร่ เพื่อหาแนวทางอนุรักษ์และพัฒนาอาคารและพื้นที่โดยรอบขั้นสุดท้าย รวมทั้งข้อเสนอแนะ

3.1 พื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษา คือ อาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบซึ่งอยู่ในการดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตั้งอยู่ที่ตำบลห้วยไร่ อำเภอเด่นชัย จังหวัดแพร่

3.2 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลจะขึ้นอยู่กับลักษณะของข้อมูล จากการทบทวนวรรณกรรมและแนวคิดที่เกี่ยวข้องสามารถแบ่งข้อมูลออกเป็น 4 ด้าน คือ ด้านประวัติศาสตร์ สถาปัตยกรรม สภาพแวดล้อม และด้านนโยบายการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยมีวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลแตกต่างกัน ดังนี้ คือ

1. ด้านประวัติศาสตร์ จะศึกษาประวัติความเป็นมาของอาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) ความสัมพันธ์ระหว่างสถานีรถไฟกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมของชุมชนตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน โดยข้อมูลที่ได้จะใช้ในการประเมินคุณค่าทางประวัติศาสตร์และสังคม ดังนั้นวิธีการเก็บข้อมูลจะใช้การสัมภาษณ์ รวมทั้งข้อมูลทุติยภูมิ

2. ด้านสถาปัตยกรรม จะศึกษาพัฒนาการของอาคาร ด้านสภาพ รูปแบบ วัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง อายุ และกิจกรรมภายในอาคาร โดยข้อมูลที่ได้จะใช้ในการประเมินคุณค่าทาง

สถาปัตยกรรมและวิทยาศาสตร์ และใช้ในการวิเคราะห์เพื่อเสนอแนวทางการอนุรักษ์ด้วยเทคนิค และวิธีการที่เหมาะสม ดังนั้นวิธีการเก็บข้อมูล จะใช้การรังวัดอาคาร การสังเกต การสัมภาษณ์ รวมทั้งข้อมูลทุติยภูมิ

3. ด้านสภาพแวดล้อม จะศึกษาถึงการสัญจรและการเข้าถึง ระบบสาธารณูปโภค และสภาพแวดล้อมโดยทั่วไป โดยข้อมูลที่ได้จะใช้ในการอธิบายสภาพปัจจุบันของพื้นที่ ดังนั้นวิธีการเก็บข้อมูลจะใช้การสังเกต รวมทั้งข้อมูลทุติยภูมิ

4. ด้านนโยบายการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารและพื้นที่โดยรอบ จะศึกษานโยบายทางด้านกายภาพ นโยบายการบริหารจัดการ นโยบายทางด้านการเมือง และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยข้อมูลที่ได้จะใช้ในการประเมินและวิเคราะห์ถึงความเป็นไปได้และข้อจำกัดในการอนุรักษ์อาคารและพื้นที่โดยรอบ ดังนั้นวิธีการเก็บข้อมูล จะใช้เอกสาร และการสัมภาษณ์ผู้จัดทำนโยบายของการรถไฟแห่งประเทศไทย และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง

3.3 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลจะขึ้นอยู่กับลักษณะของข้อมูลและตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา โดยแบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม คือ ด้านประวัติศาสตร์ ด้านสถาปัตยกรรม ด้านสภาพแวดล้อม และด้านนโยบายการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารและพื้นที่โดยรอบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งแต่ละกลุ่มจะมีวิธีการวิเคราะห์ที่แตกต่างกัน คือ

1. ด้านประวัติศาสตร์ จะใช้วิธีการพรรณนา
2. ด้านสถาปัตยกรรม จะใช้วิธีการพรรณนาและการวิเคราะห์ทางสถาปัตยกรรมซึ่งแสดงผลโดยรูปภาพ รูปถ่าย และการเขียนแบบทางสถาปัตยกรรม
3. ด้านสภาพแวดล้อม จะใช้วิธีการพรรณนาซึ่งแสดงผลโดยรูปภาพ รูปถ่าย และการเขียนแบบทางสถาปัตยกรรม
4. ด้านนโยบายการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารและพื้นที่โดยรอบ จะศึกษานโยบายทางด้านกายภาพ นโยบายการบริหารจัดการ นโยบายทางด้านการเมือง และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยจะใช้วิธีการวิเคราะห์ทางนโยบาย (Policy analysis)

โดยประเด็นของการวิเคราะห์ข้อมูลในแต่ละด้าน จะใช้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์ทางนโยบายขั้นสุดท้าย ผลสรุปที่ได้จะใช้ในการเสนอทางเลือกเพื่อการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบ โดยทางเลือกที่ได้จากประเมินความเป็นไปได้และมีความเหมาะสมมากที่สุด จะใช้ในการเสนอแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ศึกษาขั้นสุดท้าย

3.4 สรุปผลและเสนอแนะ

ผลสรุปที่ได้จากการวิเคราะห์และประเมินความเป็นไปได้ของทางเลือก จะใช้เป็นแนวทางในการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบขั้นสุดท้าย ซึ่งจะเสนอผลการศึกษาในรูปแบบของการบรรยายประกอบแผนที่ แผนผัง แบบสำรวจทางสถาปัตยกรรม และจัดทำรายงานการวิจัย



บทที่ 4

ประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรม

ประเด็นการวิจัยทางด้านประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบจะอธิบายถึงประวัติความเป็นมา ความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจและสังคมที่มีต่อชุมชน ที่ตั้งและผังบริเวณ สภาพแวดล้อมทั่วไป ลักษณะทางสถาปัตยกรรม สภาพปัจจุบันของอาคาร การพิจารณาค่าความสำคัญ และการประเมินด้านความแท้และบูรณภาพ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการตัดสินใจเลือกวิธีการอนุรักษ์และพัฒนาที่เหมาะสม

4.1 ประวัติความเป็นมาของสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) และความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจและสังคมที่มีต่อชุมชน

ในปี พ.ศ. 2430 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมให้ เซอร์ แอนดรู คลาร์ก (Sir Andrew Clark) และบริษัทป็นชาร์ด (Messrs Punchard, Lowther & Co.) ทำการสำรวจเพื่อสร้างทางรถไฟระหว่างกรุงเทพมหานครและเชียงใหม่ (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2512: 174) หลังจากนั้นในวันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2454 กรมรถไฟหลวงได้เปิดการเดินทางรถไฟจากกรุงเทพมหานคร ผ่านสถานีรถไฟปางต้นฝ้ายมายังสถานีรถไฟแม่พวก ซึ่งในเวลานั้นพื้นที่ของหมู่บ้านแม่พวกยังอยู่ในพื้นที่ป่าเขา โดยสาเหตุที่การก่อสร้างทางหยุดที่หมู่บ้านแม่พวกก็เพราะเงินกู้สำหรับสร้างทางรถไฟนั้น ใกล้เคียงหมดลง และการก่อสร้างทางขึ้นเขาจากอุตรดิตถ์มายังหมู่บ้านแม่พวกนั้นมีค่าใช้จ่ายมาก เนื่องจากต้องถมดินให้สูง ทำสะพานหอสอง และขุดอุโมงค์ปางตวบขอบและอุโมงค์เขาพลึง

หลังจากนั้นในวันที่ 12 กันยายน พ.ศ. 2454 สมเด็จพระศรีพัชรินทราบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวงเสด็จประพาสเส้นทางรถไฟสายเหนือตั้งแต่สถานีหัวลำโพงจนถึงสถานีแม่พวก โดยพระองค์ได้เสด็จจากจังหวัดอุตรดิตถ์ในเวลาเช้า ถึงสถานีแม่พวก ประพาสชมทัศนียภาพโดยรอบแล้วเสด็จกลับในวันเดียวกัน เหตุการณ์ดังกล่าวได้มีการบันทึกเป็นกลอนพื้นเมือง (ภาษาท้องถิ่นเรียกว่า คำว) โดยพระสุริยะจางวาง (เจ้าสุริยะ สารศิริวงศ์) นายอำเภอเมืองแพร่ในขณะนั้น เนื้อความในคำว ถอดความโดยสังเขปได้ดังนี้

“สมเด็จพระพันปีหลวงจะเสด็จเมืองแพร่ ณ สถานีแม่พวก ด้วยทางรถไฟในวันที่ 12 กันยายน จ.ศ. 1273 ในครั้งนี้เจ้าคุณนิกรข้าหลวงเมืองแพร่ได้เตรียมการต้อนรับโดยนำเจ้านายและข้าราชการในเมืองแพร่ รวมทั้งตำรวจและทหารเดินทางไปแม่พวกตั้งแต่วันที่ 5 กันยายน เพื่อเตรียมเส้นทางที่จะเสด็จสัญจร (ถนน, สะพาน) เตรียมพลับพลาที่ประทับ (ในคำวใช้คำว่าหอบประพาส)

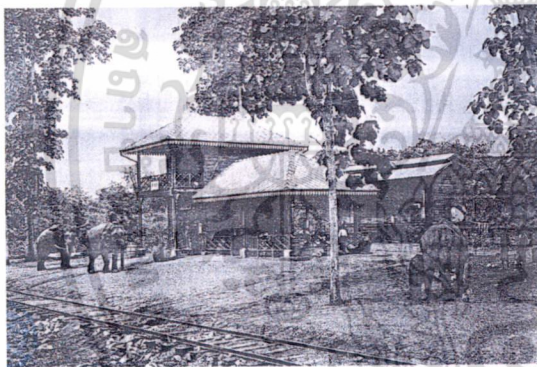
เตรียมพิธีการถวายการต้อนรับและการถวายของที่ระลึก รายชื่อเจ้านายที่ระบุในคำว เช่น แม่เจ้าบัว ไหล (ชายาในเจ้าหลวงเมืองแพร่องค์สุดท้าย) พระพิไชยราชา เจ้าบุรีรัตน์ แม่เจ้าจันคำ เจ้าฟองคำ ขุน พงศ์พิบูลย์ เป็นต้น

ค่ายที่พักแรมของผู้เตรียมการตั้งอยู่ที่ตีนคอยขันแม่คัก แม่พวก ซึ่งเป็นชุมชนใหญ่ มีตลาด และผู้คนหลากหลายเผ่าพันธุ์หลังไหลมาอาศัยอยู่ มีทั้งคนจีน มอญ ไทย (หมายถึงคนที่อยู่ใต้เมือง แพร่ลงมา) พม่า (ม่าน,เมง) เจี้ยว ยอง ต่อ่งสู๊ ขมุ แคน ลื้อ แม้ว เฮ้า ฮ่อ อีก่อ ยาง(กะเหรี่ยง) ในวันที่ พระพันปีเสด็จมาพร้อมเหล่าบริวาร มีประชาชนมาเฝ้ารับเสด็จจำนวนมาก มีการยื่นเข้าถวายการ ต้อนรับ โดยเริ่มด้วยแหวนทวาร ดำรวจ ทำการเคารพ แถวของข้าราชการต่อด้วยประชาชน มีแถวขบวน บรรเลง และการฟ้อนรำถวาย ประชาชนทำความเคารพด้วยรูปเทียนและโห่ร้อง จากนั้นพระองค์ เสด็จโดยรถยนต์พระที่นั่งไปยังสวนป่าสัก ซึ่งเป็นที่ตั้งของหอประพาสที่ได้สร้างไว้ ณ ที่นั้นได้ทรง ช้างเข้าเที่ยวชมสวน และมีพนักงานป่าไม้มาถวายการต้อนรับโดยนำช้างมาแสดงการชักลากไม้ให้ ทอดพระเนตรหลายตัว จากนั้นทรงพักผ่อนพระอิริยาบถในหอประพาส แล้วเสด็จกลับแม่พวก เพื่อ ทรงรถไฟกลับไปยังจังหวัดอุตรดิตถ์ในวันเดียวกัน เจ้านายและข้าราชการในเมืองแพร่ที่มาถวายการ ต้อนรับ เดินทางกลับแพร่ในวันรุ่งขึ้น 13 กันยายน 2454” (ถอดความโดยสุนันท์ธนา ชมภูมิ่ง แสน ประเสริฐ วันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2555) สำหรับป่าสักที่สมเด็จพระพันปีหลวงเสด็จทอดพระเนตรนั้น เป็นป่าสักทองที่ชาวบ้านแม่พวกได้ร่วมกันปลูกไว้ในปี พ.ศ. 2453 จำนวนทั้งสิ้น 1,779 ต้น บริเวณ ตรงข้ามกับสถานีรถไฟแม่พวก ปัจจุบันป่าสักทองดังกล่าว (ที่ชาวบ้านแม่พวกปลูกไว้) อยู่ในความ ดูแลของกรมป่าไม้ในพื้นที่ 133 ไร่

ต่อมาในปี พ.ศ. 2455 กรมรถไฟหลวงได้เปิดการเดินรถไฟจากกรุงเทพมหานครถึงสถานี ปากป่านโดยผ่านสถานีรถไฟเด่นไชยหรือเด่นชัยในปัจจุบัน ช่วงเวลาเดียวกันนี้มีการทำถนนดิน ลูกกรังอัดแน่นจากเด่นไชยไปยังเมืองแพร่ ซึ่งต่อมากลายเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงหมายเลข 101 หลังจากนั้นสถานีรถไฟเด่นชัยได้รับการพัฒนาจนกลายเป็นย่านสถานีสำคัญของจังหวัดแพร่ สำหรับการเดินรถไฟจากกรุงเทพมหานครถึงหมู่บ้านแม่พวกในสมัยนั้นต้องใช้เวลาเดินทาง 3 วัน โดยวันแรกระหว่างกรุงเทพมหานคร – พิษณุโลก วันที่สองระหว่างพิษณุโลก – อุตรดิตถ์ และวันที่ สามระหว่างอุตรดิตถ์ – แม่พวก เนื่องจากกรมรถไฟหลวงยังไม่มีการเดินรถไฟในเวลากลางคืน

ในช่วงเวลาเดียวกันนี้ บริษัทอีสต์เอเชียติกลงทุนสร้างทางรถไฟจากสถานีรถไฟแม่พวก จำนวน 2 สาย สำหรับชักลากไม้ออกจากป่า ในช่วงแรกที่บริษัทอีสต์เอเชียติก (East Asiatic) เข้ามา นั้น ยังมีเฉพาะรถไฟบรรทุกแต่ไม่มีหัวรถจักร จึงต้องใช้ช้างชักลากรถไฟ ต่อมาภายหลังบริษัทอีสต์ เอเชียติกจึงได้นำเข้าหัวรถจักรจากเดนมาร์กมาลงที่กรุงเทพมหานคร แล้วจึงลำเลียงขึ้นส่วน โดยทาง รถไฟมาลงที่สถานีรถไฟแม่พวก จากนั้นจึงนำชิ้นส่วนมาประกอบที่ตัวเมืองแพร่ (SEAMEO-SPAFA, 2553: 12)

อาคารสถานีรถไฟแม่พวกเมื่อแรกสร้างเป็นอาคารไม้ชั่วคราว จนกระทั่งปี พ.ศ. 2460 กรมรถไฟหลวงได้เริ่มสร้างอาคารสถานีรถไฟแม่พวกใหม่ และมีการเปิดใช้อย่างเป็นทางการในปี พ.ศ. 2462 สำหรับอาคารสถานีรถไฟแม่พวกที่สร้างนี้ เป็นอาคารไม้ 2 ชั้น จำนวน 2 หลัง ระหว่างกลางของอาคาร 2 หลังนี้เชื่อมต่อกันด้วย โถงพักคอยชั้นเดียว ลักษณะทางสถาปัตยกรรมเป็นแบบผสมผสานรูปแบบจากยุโรปเช่นเดียวกับอาคารสถานีรถไฟปากปานหลังเก่า โดยอาคารไม้ 2 ชั้นทางทิศเหนือเป็นที่ทำงาน ห้องนอน และห้องเก็บของนายสถานี ส่วนอาคารไม้ 2 ชั้นทางทิศใต้เป็นที่ทำงาน ห้องนอน และห้องเก็บของผู้ช่วยนายสถานี หลังจากนั้นมีการต่อเติมห้องพักผ่อนนายสถานีทางด้านเหนือของห้องทำงานนายสถานี และปรับเปลี่ยนบันไดไม้ให้สามารถขึ้นลงได้จากห้องพักผ่อน ต่อมาในปี พ.ศ. 2495 มีการต่อมุงเครื่องสัญญาณทางด้านตะวันตกของห้องทำงานนายสถานี และอยู่ใต้ห้องเก็บของนายสถานี มุงเครื่องสัญญาณนี้ออกแบบโดยสถาปนิก นิจ หิรัญชีระนันท์ (การรถไฟแห่งประเทศไทย, แบบเลขที่ 4888, พ.ศ. 2495) หลังจากนั้นมีการต่อเติมห้องน้ำและห้องครัวทางด้านหลังของห้องพักผ่อนนายสถานี และมีการปรับปรุงพื้นที่ใต้บันไดอาคารไม้ 2 ชั้นทางทิศใต้เป็นห้องน้ำสำหรับผู้ช่วยนายสถานี

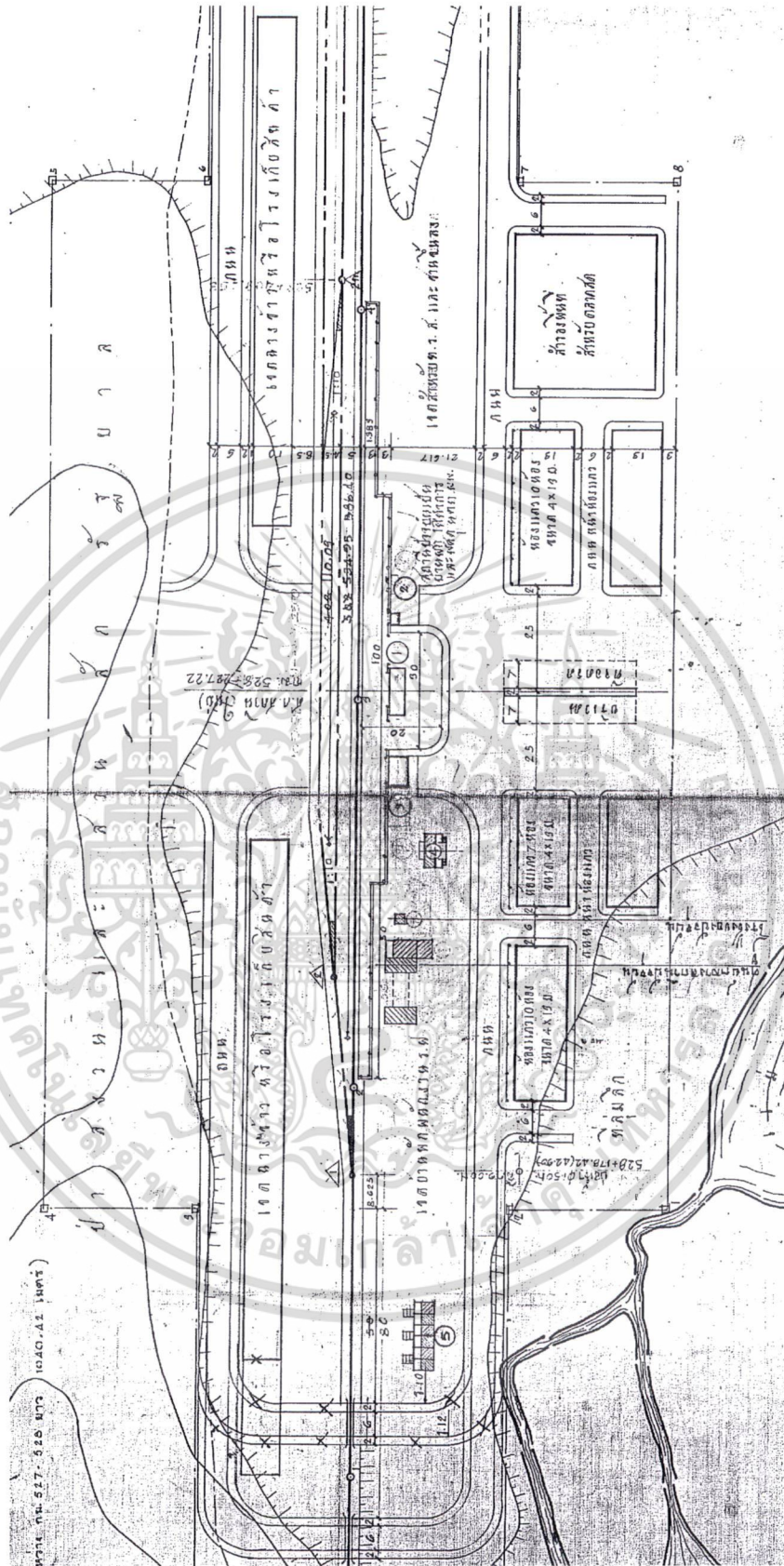


รูปที่ 4.1 อาคารสถานีรถไฟปากปานในปี พ.ศ. 2459
(ภาพ: กรมรถไฟหลวง)



รูปที่ 4.2 อาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม)
ในปี พ.ศ. 2555

ในปี พ.ศ. 2550 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดทำผังการจัดวางเขตเช่าและย่านทางสำหรับย่านสถานีแม่พวก โดยภายในพื้นที่ประกอบด้วย ศูนย์กลางสถานี (ใหม่) เขตบ้านพักพนักงานรถไฟ เขตวางข้าวหรือโรงเก็บสินค้า ห้องแถวให้เช่า และพื้นที่สำรองสำหรับตลาดสด (การรถไฟแห่งประเทศไทย, แบบเลขที่ 3041 – 2, พ.ศ. 2500) อย่างไรก็ตาม การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้มีการดำเนินการพัฒนาย่านสถานีแม่พวกตามที่ได้วางแผนและผังไว้



รูปที่ 4.3 ผังการจัดวางเขตเข้าและย่านทางสำหรับย่านสถานีแม่พวก พ.ศ. 2500

(ภาพ: การรถไฟแห่งประเทศไทย)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึ๓7 เท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

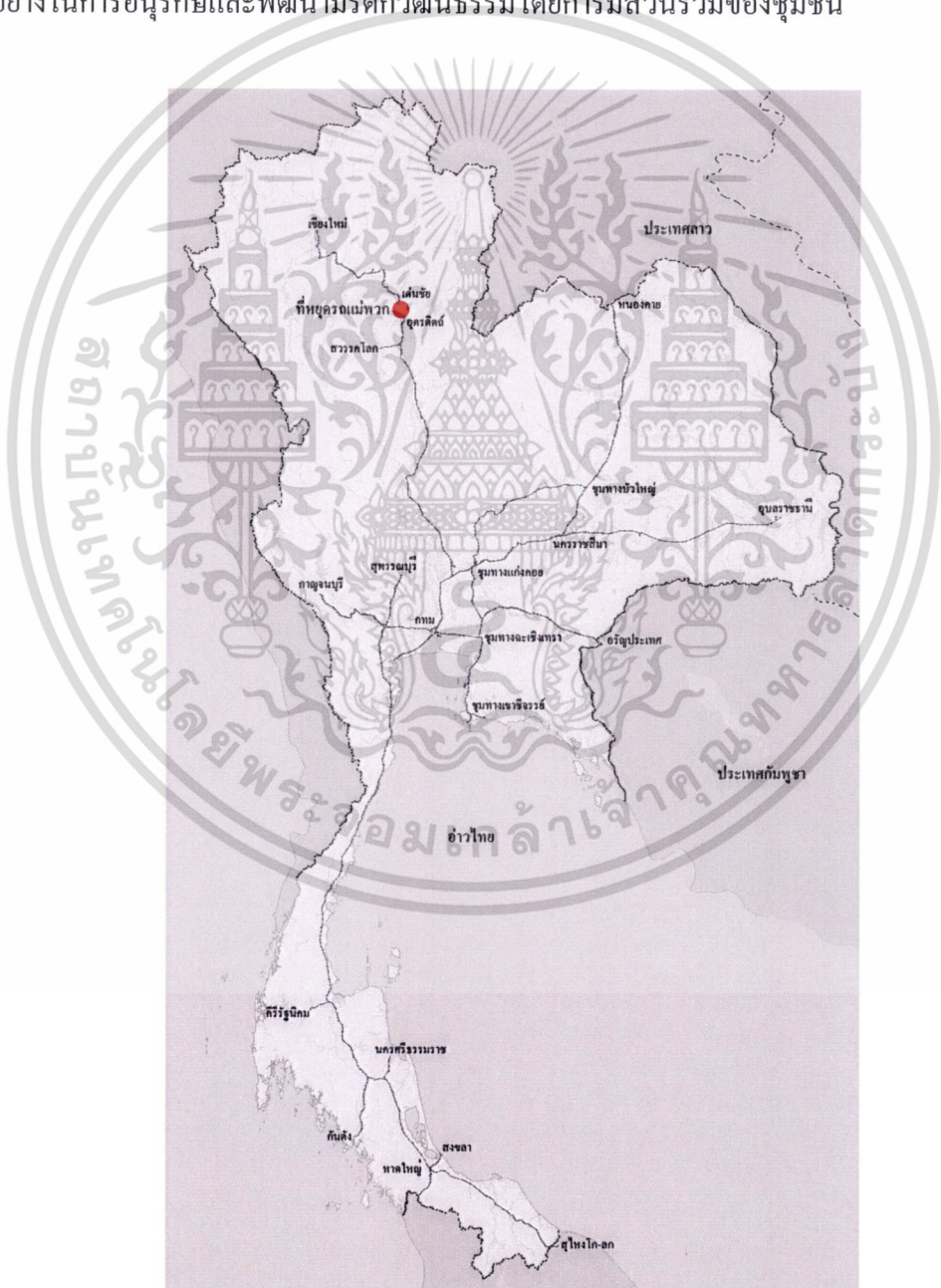
สถานีรถไฟแม่พวกได้รองรับการเดินทางของประชาชนและการขนส่งสินค้าเรื่อยมาจนกระทั่งในปี พ.ศ.2511 เมื่อมีการทำถนนเชื่อมระหว่างอำเภอเด่นชัยและอำเภอเมืองอุตรดิตถ์ และชาวบ้านเริ่มมีการใช้รถไฟในการเดินทางลดน้อยลง ทำให้รายได้ของสถานีรถไฟแม่พวกลดน้อยลงตามไปด้วย หลังจากนั้นในปี พ.ศ.2524 รัฐบาลได้ดำเนินการขยายถนนเชื่อมระหว่างอำเภอเด่นชัยและจังหวัดอุตรดิตถ์ ทำให้การเดินทางไปยังที่ต่างๆ มีความสะดวกรวดเร็วมากขึ้น ส่งผลให้ปริมาณผู้โดยสารที่สถานีรถไฟแม่พวกลดลงอย่างมาก ต่อมาในวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2546 ฝ่ายการเดินรถการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีคำสั่งทั่วไป เรื่อง ยุบเลิกสถานีและเปิดที่หยุดรถ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้พิจารณาให้ความเห็นชอบให้ยุบสถานีรถไฟจำนวน 10 สถานี ซึ่งรวมถึงสถานีรถไฟแม่พวกด้วย แล้วเปิดเป็นที่หยุดรถแทน เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายและต้นทุนลง ทำให้ไม่มีนายสถานีและพนักงานการรถไฟประจำ และไม่มีการใช้สอยพื้นที่ภายในอาคารสถานีรถไฟแม่พวกแต่อย่างใด นอกจากนี้ยังมีการรื้อถอนบ้านพัก โรงซังของ และยกเลิกประแจทั้งหมดเหลือแต่ทางประธาน

ต่อมาในวันที่ 6 มีนาคม พ.ศ. 2549 การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยนายวิเชียร พวงสุภระ ตำแหน่ง วิศวกรกำกับการกองบำรุงทางเขตลำปาง และองค์การบริหารส่วนตำบลห้วยไร่ โดยนายบุญช่วย พันธุ์มณี ตำแหน่งนายกองค์การบริหารส่วนตำบลห้วยไร่ ได้ลงนามในหนังสือสัญญาอนุญาตให้ใช้สิทธิเหนือพื้นดินเพื่อขออนุญาต และขอใช้อาคารสถานีแม่พวกจัดทำสำนักงานชมรมกีฬา คนตรี และที่ทำการสาธารณสุขพื้นฐาน โดยสิทธิเหนือพื้นดินตามสัญญานี้กำหนดไว้ 5 ปี นับตั้งแต่วันลงนามในสัญญา หลังจากนั้น ปี พ.ศ. 2550 องค์การบริหารส่วนตำบลห้วยไร่ได้จัดสร้างห้องสุขาและสนามฟุตบอลเล็กจำนวน 2 สนาม บริเวณด้านหน้าอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม)

ปัจจุบัน พื้นที่ภายในอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) ไม่ได้มีการใช้ประโยชน์แต่อย่างใด ยกเว้นบริเวณส่วนโรงพักคอยที่ชาวบ้านยังคงใช้ในการรอรถไฟซึ่งมีขบวนรถหยุดรับส่ง 2 ขบวน ต่อวัน คือ ขบวนท้องถิ่น 408 เชียงใหม่ – นครสวรรค์ จอดที่สถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) เวลาประมาณบ่ายสองโมง และขบวนท้องถิ่น 407 นครสวรรค์ – เชียงใหม่ จอดที่สถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) เวลาประมาณสิบโมงเช้า หากชาวบ้านแม่พวกต้องการขึ้นรถไฟขบวนอื่นจะต้องไปที่สถานีรถไฟเด่นชัยซึ่งอยู่ห่างจากหมู่บ้านไป 10 กิโลเมตร จากการสอบถามความคิดเห็นของผู้ใหญ่บ้านแม่พวกและชาวบ้านแม่พวกบางส่วนเกี่ยวกับการอนุรักษ์อาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) พบว่าต่างก็อยากให้มีการบำรุงรักษาอาคารไว้เนื่องจากความสำคัญในด้านสถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์ และสังคมเศรษฐกิจที่มีต่อชุมชน โดยการปรับเปลี่ยนพื้นที่ใช้สอยภายในอาคารเป็นเรือนรับรองของหมู่บ้าน หรือศูนย์การเรียนรู้เกี่ยวกับประวัติความเป็นมาของหมู่บ้าน และสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) ซึ่งมีความเกี่ยวพันกับสวนป่าสักทอง กิจการป่าไม้ของบริษัทอีสต์เอเชียติก และอาชีพทำไม้แปรรูปของชาวบ้านแม่พวก ระหว่างปี พ.ศ. 2480 – 2533 ด้วยการนำไม้สักและไม้ประดู่ที่เหลือจากการ

สร้างบ้านและจากโรงงานแปรรูปไม้มาทำเฟอร์นิเจอร์ ไม้แกะสลัก กรอบรูป และตะเกียบ เป็นต้น (จากการสัมภาษณ์ผู้ใหญ่น้อย เทียนมณี วันที่ 29 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2555)

อย่างไรก็ตาม การดำเนินการปรับปรุงฟื้นฟูอาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) จำเป็นต้องมีการปรึกษาหารือระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย หมู่บ้านแม่พริก องค์การบริหารส่วนตำบลห้วยไร่ และผู้เชี่ยวชาญในด้านการอนุรักษ์มรดกสถาปัตยกรรมและชุมชนเพื่อให้การปรับปรุงฟื้นฟูก่อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจกับผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยต้องคำนึงถึงการรักษาคุณค่าความสำคัญในฐานะมรดกทางวัฒนธรรม ความเหมาะสมกับการดำรงชีวิตและสภาพเศรษฐกิจ และข้อจำกัดทางกฎหมาย นอกจากนี้ การดำเนินการปรับปรุงฟื้นฟูอาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) สามารถใช้เป็นตัวอย่างในการอนุรักษ์และพัฒนา มรดกวัฒนธรรม โดยการมีส่วนร่วมของชุมชน



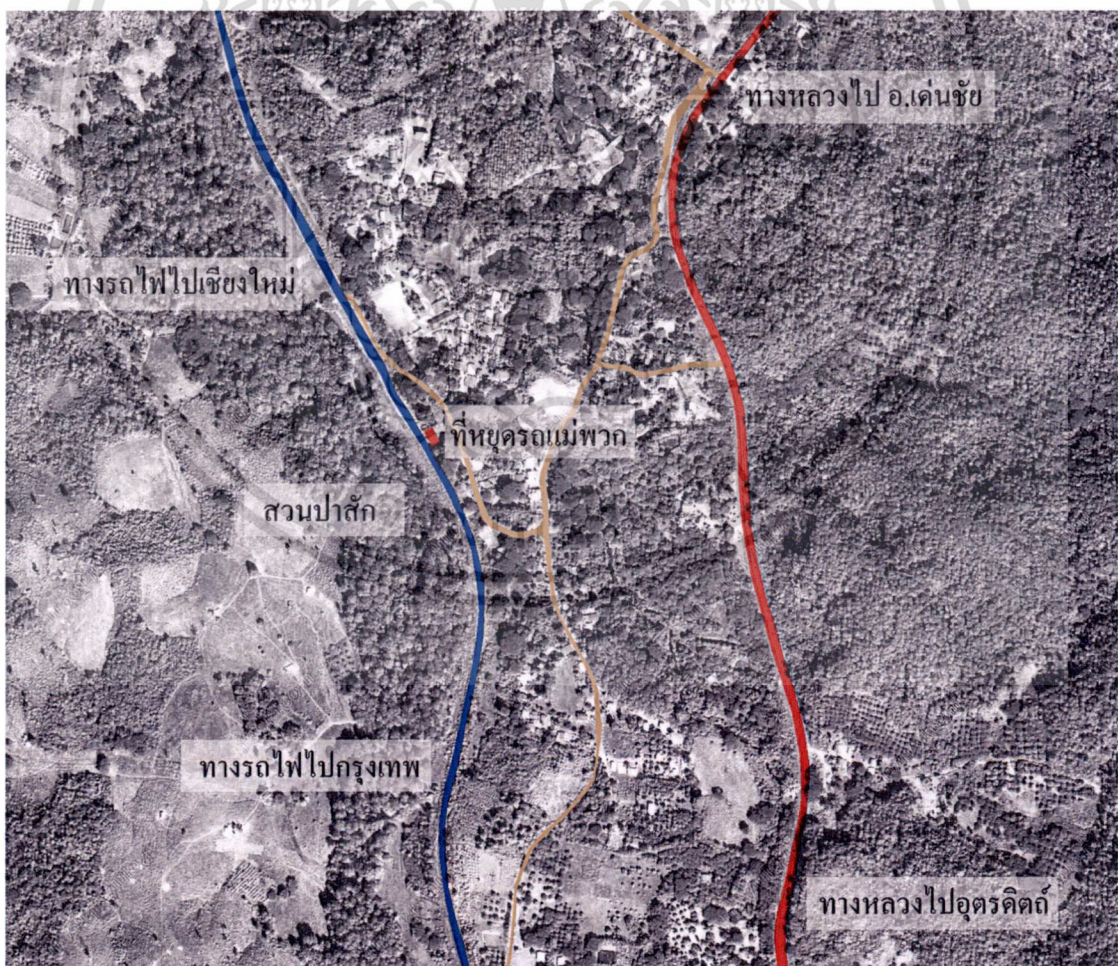
รูปที่ 4.4 แผนที่แสดงเส้นทางรถไฟในประเทศไทย และที่ตั้งของที่หยุดรถแม่พริก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการตี 39 เท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.2 ที่ตั้งและผังบริเวณ

อาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) ตั้งอยู่ที่หมู่บ้านแม่พวก ตำบลห้วยไร่ อำเภอเด่นชัย จังหวัดแพร่ สามารถเข้าถึงได้โดยทางรถไฟสายเหนือ และทางหลวงหมายเลข 101 (อำเภอเด่นชัย – อำเภอเมืองอุตรดิตถ์) เป็นส่วนหนึ่งของสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) ซึ่งมีพื้นที่ทั้งหมด 26 ไร่ 1 งาน 60 ตารางวา โดยทิศเหนือและทิศใต้ของสถานีติดกับพื้นที่หมู่บ้านแม่พวก ทิศตะวันออกติดกับพื้นที่หมู่บ้านแม่พวกโดยมีถนนคอนกรีตเสริมเหล็กกว้าง 4 เมตร คั่นกลาง และทิศตะวันตกติดกับสวนป่าสักทอง โดยมีรางรถไฟคั่นกลาง

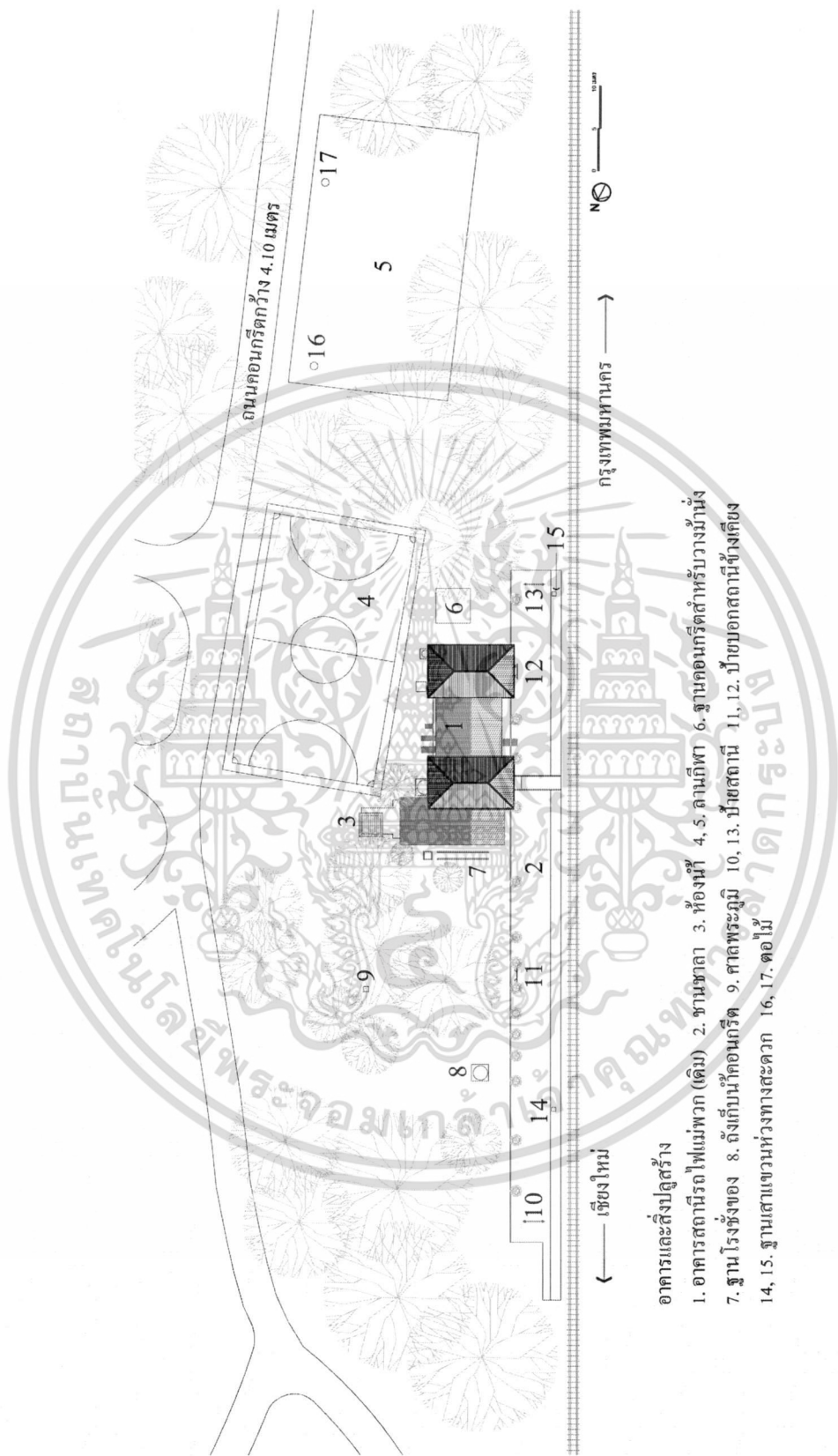
อาคารและสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ประกอบด้วย อาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) ซานชาลา คอนกรีตเสริมเหล็ก รางรถไฟ ห้องสุขา ศาลพระภูมิ ถังเก็บน้ำคอนกรีต 3 ถัง และสนามฟุตบอลเล็ก 2 สนาม นอกจากนี้ยังมีซากฐานโรงซังของ ซากฐานคอนกรีตสำหรับวางโองน้ำ ซากฐานคอนกรีตสำหรับวางม้านั่ง และซากบ่อพักน้ำ ต้นไม้ใหญ่ในพื้นที่โดยรอบอาคารสถานีรถไฟประกอบด้วย มะขาม ก้ามปู สัก และมะม่วง



ภาพที่ 4.5 ภาพถ่ายดาวเทียมแสดงที่ตั้งของอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบ

(ภาพ: www.PointAsia.com)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษา 40 เท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.6 ผังบริเวณอาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบในปัจจุบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.3 ลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม)

อาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) มีลักษณะทางสถาปัตยกรรมเป็นแบบผสมผสานรูปแบบจากตะวันตก ตัวอาคารวางขนานไปกับทางรถไฟในแนวเหนือใต้ ผังพื้นอาคารเป็นรูปตัวเอช (H) ประกอบด้วยอาคารไม้ 2 ชั้น จำนวน 2 หลัง ระหว่างกลางของอาคาร 2 หลังนี้เชื่อมต่อกันด้วยโถงพักคอยชั้นเดียว และส่วนชานชาลาคอนกรีตเสริมเหล็กกว้าง 6 เมตร ยาว 86 เมตร ไม่มีหลังคาคลุม



รูปที่ 4.7 อาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบ

อาคารไม้ 2 ชั้น ทางทิศใต้ กว้าง 4.20 เมตร ยาว 8.20 เมตร โครงสร้างทั้งหมดเป็นไม้ตั้งอยู่บนฐานรากคอนกรีตเสริมเหล็ก พื้นและผนังอาคารเป็นไม้ หลังคาปั้นหยามุงด้วยกระเบื้องลอนคู่ พื้นที่ใช้สอยชั้นล่างประกอบด้วยห้องทำงานผู้ช่วยนายสถานี ความสูงจากพื้นชั้นล่างถึงใต้พื้นชั้นบน 3.66 เมตร ไม่มีฝ้าเพดาน สามารถเห็น โครงสร้างและพื้นชั้นบน ด้านหลังของห้องทำงานมีบันไดไม้เชื่อมต่อกับกระเบื้องไม้ชั้นบน พื้นที่ใต้บันไดมีการต่อเติมเป็นห้องน้ำ พื้นที่ใช้สอยชั้นบนประกอบด้วยกระเบื้องไม้ ห้องนอน และห้องเก็บของ ฝ้าเพดานเป็นไม้ตีซ้อนเกล็ดตามความลาดเอียงของโครงสร้างหลังคา



รูปที่ 4.8 ห้องทำงานผู้ช่วยนายสถานี



รูปที่ 4.9 บันไดขึ้นสู่ระเบียงชั้นบน



รูปที่ 4.10 ระเบียงหน้าห้องนอนผู้ช่วยนายสถานี



รูปที่ 4.11 ห้องนอนผู้ช่วยนายสถานี

อาคารไม้ 2 ชั้น ทางทิศเหนือ กว้าง 4.10 เมตร ยาว 8.20 เมตร โครงสร้างหลักเป็นไม้ตั้งอยู่บนฐานรากคอนกรีตเสริมเหล็ก พื้นและผนังอาคารเป็นไม้ หลังคาปั้นหยาคลุมด้วยกระเบื้องลอนคู่ พื้นที่ใช้สอยชั้นล่างประกอบด้วยโถงทางเข้า ห้องทำงานนายสถานี ห้องชายตัว และมุขเครื่องสัญญาณ ความสูงจากพื้นชั้นล่างถึงใต้พื้นชั้นบน 3.60 เมตร ไม่มีฝ้าเพดาน สามารถเห็นโครงสร้างและพื้นชั้นบน พื้นที่ใช้สอยชั้นบนประกอบด้วยระเบียงไม้ ห้องนอน และห้องเก็บของ ฝ้าเพดานเป็นไม้ตีซ้อนเกล็ดตามความลาดเอียงของโครงสร้างหลังคา

ทางด้านเหนือของอาคารไม้ 2 ชั้น เป็นส่วนต่อเติมชั้นเดียว กว้าง 4.50 เมตร ยาว 9.40 เมตร โครงสร้างทั้งหมดเป็นไม้ตั้งอยู่บนฐานรากคอนกรีตเสริมเหล็ก หลังคาจั่วคลุมด้วยกระเบื้องลอนคู่ พื้นที่ใช้สอยประกอบด้วยห้องพักนอนนายสถานี ห้องน้ำ ห้องครัว และบันไดไม้ขึ้นชั้นบน



รูปที่ 4.12 ห้องทำงานนายสถานี



รูปที่ 4.13 ห้องพักผ่อนนายสถานี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.14 – 4.15 บันไดขึ้นสู่ระเบียงหน้าห้องนอนนายสถานี



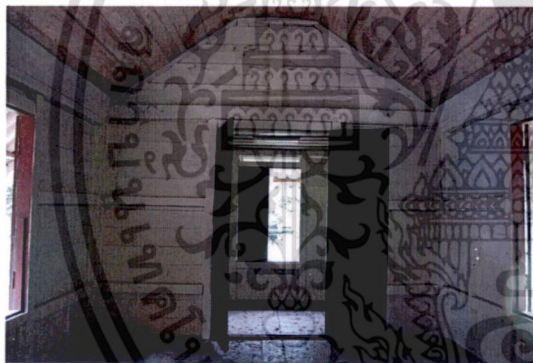
รูปที่ 4.16 – 4.17 ห้องน่านายสถานี



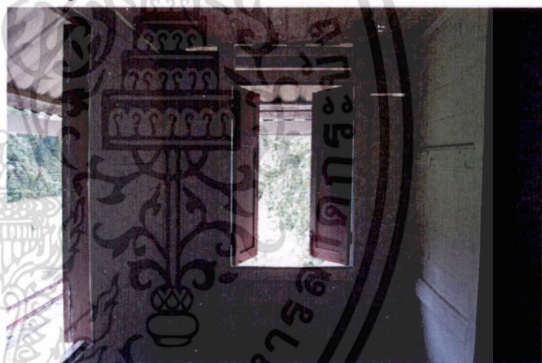
รูปที่ 4.18 ห้องครัว



รูปที่ 4.19 – 4.20 ระเบียงหน้าห้องนอนนายสถานี



รูปที่ 4.21 ห้องนอนนายสถานี



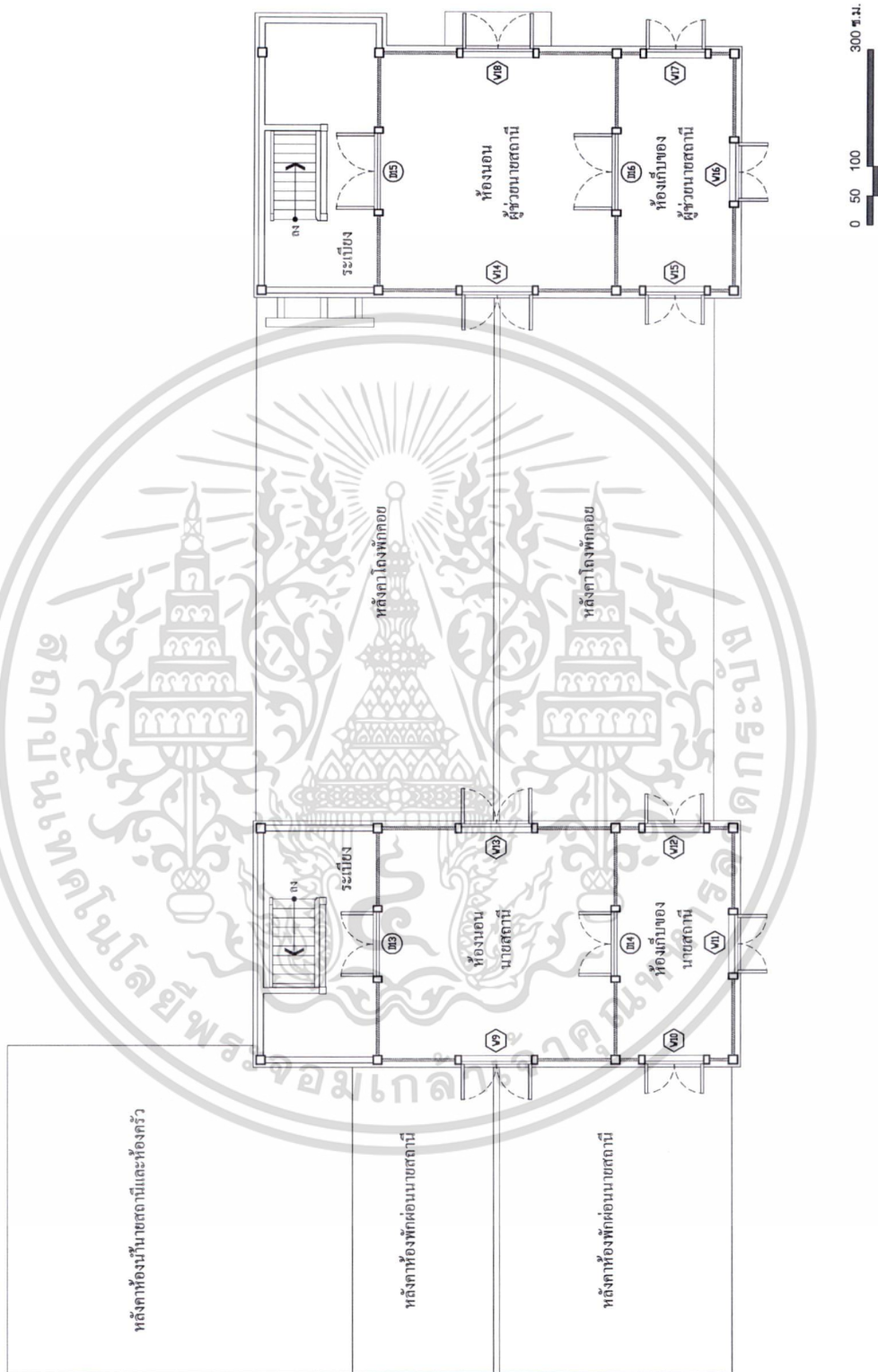
รูปที่ 4.22 ห้องเก็บของนายสถานี

โถงพักคอยชั้นเดียว กว้าง 4.20 เมตร ยาว 9.00 เมตร โครงสร้างหลักเป็นไม้ ประกอบด้วยเสาไม้จำนวน 6 ต้น ขนาด 6" x 6" ตั้งอยู่บนฐานคอนกรีตเสริมเหล็กสี่เหลี่ยมขนาด 0.50 x 0.50 เมตร สูง 0.13 เมตร พื้นโถงพักคอยเป็นพื้นคอนกรีตเสริมเหล็ก ปูด้วยกระเบื้องคอนกรีตขนาด 0.30 x 0.30 เมตร โครงสร้างหลังคาเป็นไม้ หลังคาจั่ว มุงด้วยกระเบื้องลอนคู่ ชายคายื่น 1.70 เมตร ความสูงจากพื้นถึงหลังอะเส 2.97 เมตร และถึงยอดจันทัน 4.18 เมตร



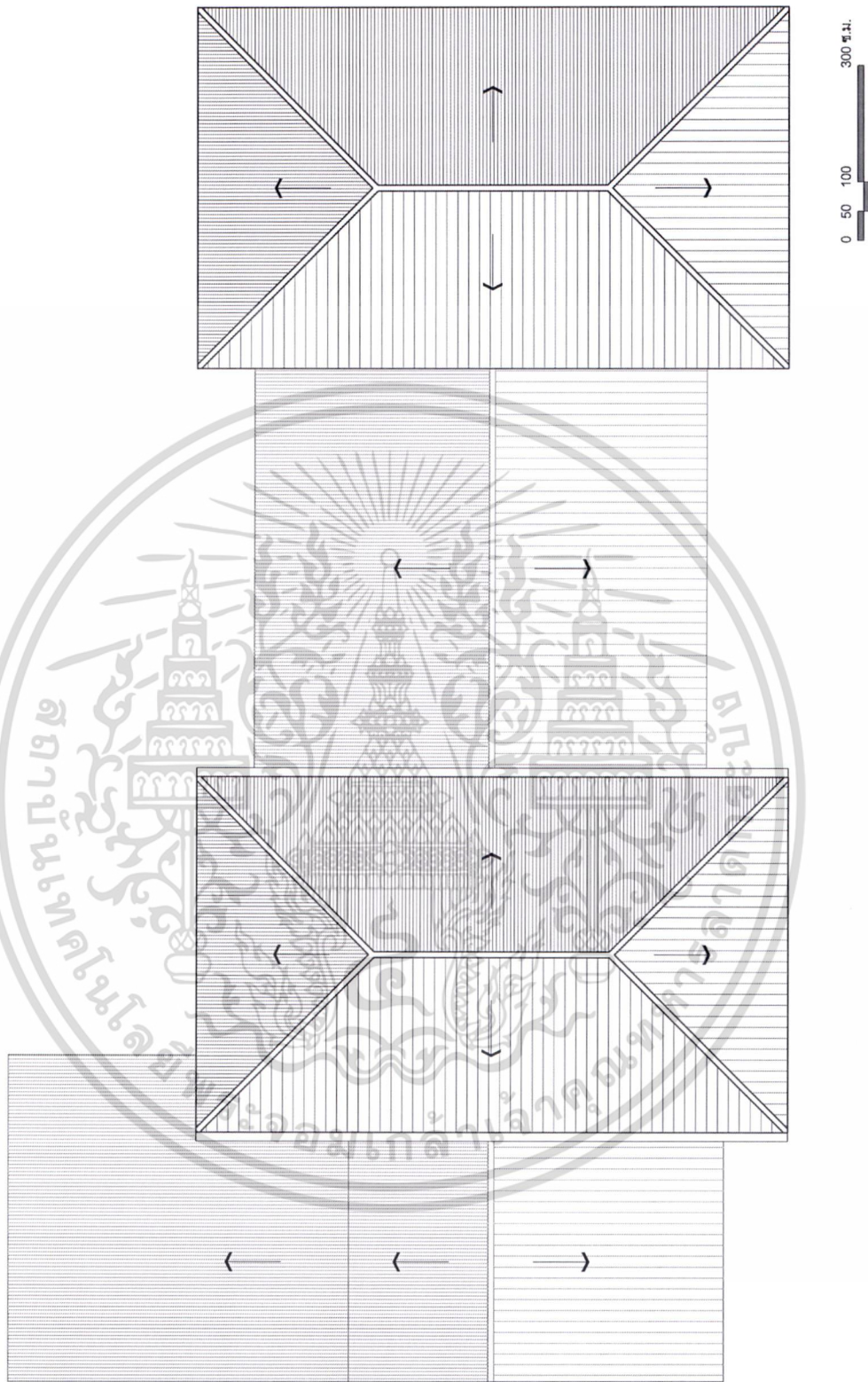
รูปที่ 4.23 โถงพักคอย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



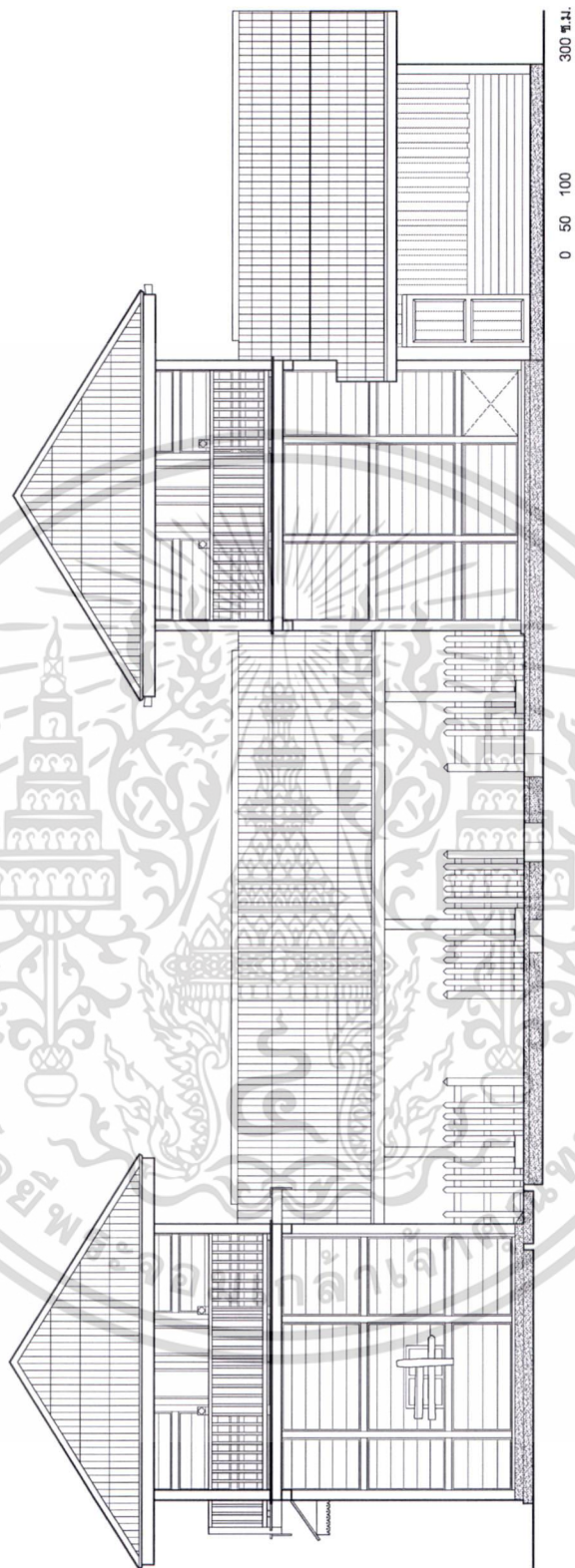
ภาพที่ 4.25 ผังพื้นที่ชั้น 2 อาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



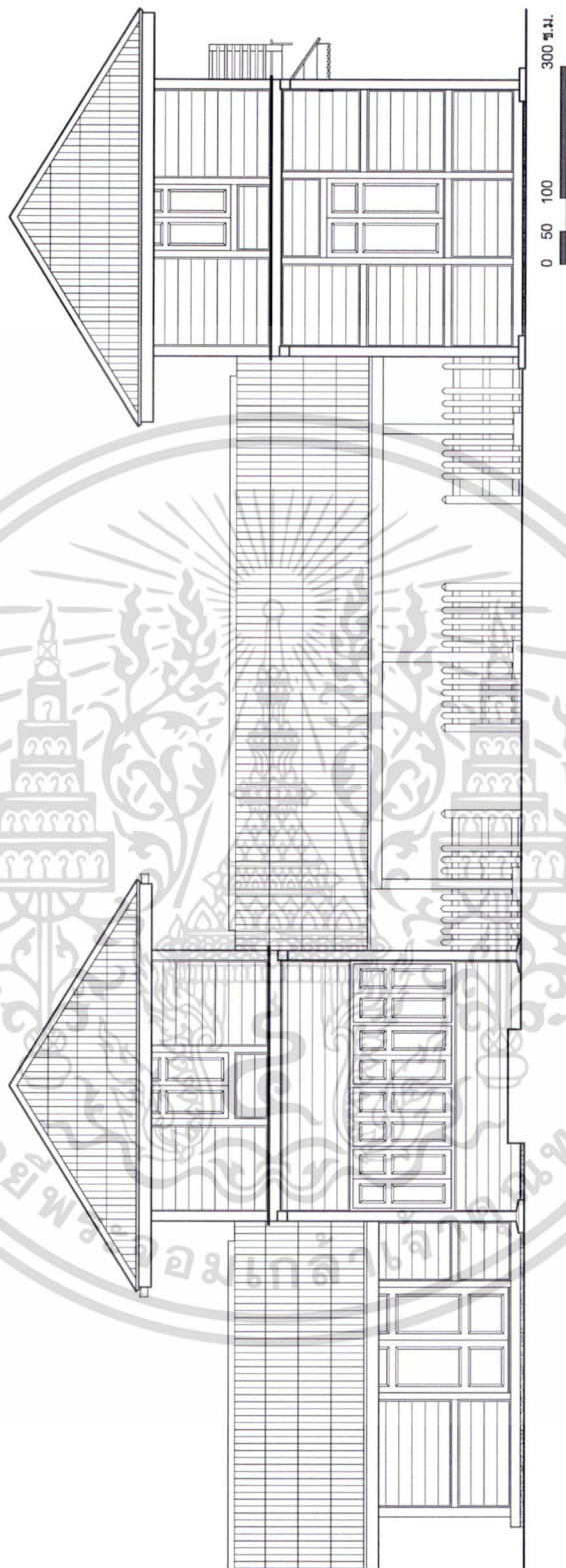
ภาพที่ 4.26 ผังหลังคา อาคารสถานีรถไฟแม่ঝ (เดิม)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.27 รูปด้านทิศตะวันออก อาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

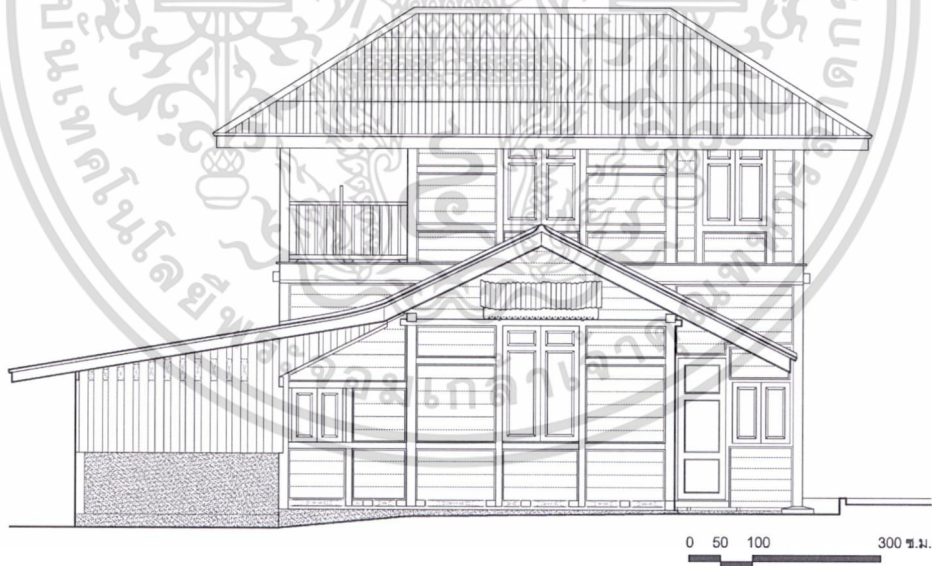


ภาพที่ 4.28 รูปด้านทิศตะวันตก อาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.29 รูปด้านทิศใต้ อาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม)



ภาพที่ 4.30 รูปด้านทิศเหนือ อาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึ 50 เท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.5 สภาพอาคารและพื้นที่โดยรอบ

สภาพอาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) โดยทั่วไปอยู่ในสภาพปานกลาง โครงสร้างหลักของอาคารอยู่ในสภาพดี ประตูและหน้าต่างอยู่ในสภาพปานกลาง ห้องน้ำผู้ช่วยนายสถานีอยู่ในสภาพทรุดโทรม รั้วไม้บริเวณโรงพักคอกยืมองค์ประกอบไม่ครบถ้วน พื้นกระเบื้องหน้าห้องนอนนายสถานีและหน้าห้องนอนผู้ช่วยนายสถานีมีสภาพปานกลางถึงทรุดโทรม บริเวณห้องโถงและห้องครัวที่ชั้นล่างอาคารทางทิศเหนือมีปัญหาเรื่องปลวก ผงภายนอกของอาคารหลายแห่งมีช่องโหว่ทำให้ไม่สามารถป้องกันน้ำฝนและสัตว์เลื้อยคลานได้ รางระบายน้ำฝนสังกะสีและท่อน้ำฝนสังกะสีมีเฉพาะที่อาคารทางด้านเหนือแต่อยู่ในสภาพไม่พร้อมใช้งาน รอยต่อของหลังคาโรงพักคอกยืมชั้นเดียวกับผนังภายนอกอาคารทิศเหนือและทิศใต้มีรูโหว่ทำให้ไม่สามารถป้องกันน้ำฝนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ระบบประปาไม่สามารถใช้ได้ แต่มีการเดินระบบไฟฟ้าใหม่

สภาพพื้นที่โดยรอบอาคารอยู่ในสภาพปานกลาง ต้นไม้ส่วนใหญ่ได้รับการดูแลรักษาเป็นอย่างดี ลานกีฬาคอนกรีตด้านหน้าอาคารทั้ง 2 ลานอยู่ในสภาพดีและมีการใช้สอยทำกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง ห้องน้ำด้านหน้าอาคารมีสภาพทรุดโทรมและสกปรก ถึงเก็บน้ำคอนกรีตทั้ง 3 ถังอยู่ในสภาพไม่พร้อมใช้งาน

จากการสำรวจและประเมินสภาพอาคารสรุปได้ว่าอาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบสามารถปรับปรุงฟื้นฟูให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ได้



รูปที่ 4.31 ช่องโหว่ใต้พื้นไม้ของห้องทำงานผู้ช่วยนายสถานี



รูปที่ 4.32 ผนังด้านนอกตรงบันไดชั้นล่างอาคารทางทิศเหนือ



รูปที่ 4.33 รั้วไม้บริเวณโรงพักคอกยืม



รูปที่ 4.34 รางน้ำฝนอาคารทิศเหนือและหลังคาโรงพักคอกยืม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.35 ระเบียงหน้าห้องนอนผู้ช่วยนายสถานี



รูปที่ 4.36 ห้องน้ำด้านหน้าอาคาร



รูปที่ 4.37 สนามกีฬาคอนกรีตด้านหน้าอาคาร



รูปที่ 4.38 ถนนคอนกรีตด้านหน้าลานกีฬา

4.6 การพิจารณาคูณค่าของอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม)

การพิจารณาคูณค่าของอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) ได้ใช้หลักเกณฑ์ของกฎบัตรบูรรา (the Burra Charter) โดยพิจารณาคูณค่าทางด้านสถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์ วิทยาศาสตร์ และสังคม มีวัตถุประสงค์เพื่อแสดงให้เห็นถึงคูณค่าในฐานะมรดกวัฒนธรรมที่ควรได้รับการอนุรักษ์ด้วยเทคนิคและวิธีการที่เหมาะสม รายละเอียดของคูณค่าในด้านต่างๆ มีดังนี้ คือ

4.6.1 คูณค่าทางสถาปัตยกรรม เมื่อเปรียบเทียบกับอาคารสถานีรถไฟในประเทศไทยทั้ง 442 อาคาร พบว่าอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) เป็นอาคารสถานีรถไฟแห่งเดียวในประเทศไทยที่มีผังพื้นอาคารที่มีลักษณะเฉพาะตัว

4.4.2 คูณค่าทางด้านประวัติศาสตร์ เป็นสถานีรถไฟแห่งแรกของจังหวัดแพร่ที่มีความเกี่ยวข้องกับกิจการทำไม้สัก และเป็นสถานที่รับเสด็จสมเด็จพระพันปีหลวงในปี พ.ศ. 2454

4.4.3 คูณค่าทางด้านวิทยาศาสตร์ เป็นอาคารสถานีรถไฟที่สามารถใช้ในการศึกษาถึงเทคนิควิธีการก่อสร้าง

4.4.4 คูณค่าทางด้านสังคม เป็นสถานีรถไฟที่เป็นศูนย์กลางของหมู่บ้านแม่พวก ที่มีความเกี่ยวข้องการพัฒนาพื้นที่ในด้านสังคมและเศรษฐกิจ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษ⁵²เท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากการพิจารณาพบว่าอาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) มีคุณค่าสูง หมายถึง อาคารที่บ่งบอกหรือแสดงออกถึงคุณค่าทางศิลปกรรม และสถาปัตยกรรม คุณค่าทางด้านอายุ คุณค่าทางด้านประวัติศาสตร์ของสถานที่นั้นๆ

4.7 การประเมิน

การประเมินอาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) พิจารณาด้านการทดสอบความแท้ และการประเมินบูรณภาพ โดยข้อสรุปที่ได้จากการประเมินนั้นจะใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการตัดสินใจเลือกวิธีการอนุรักษ์ที่เหมาะสม

1. การทดสอบความแท้

1.1 ความแท้ในด้านรูปแบบหรือการออกแบบ พบว่า อาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) สามารถรักษารูปแบบดั้งเดิมไว้ได้

1.2 ความแท้ในด้านวัสดุ พบว่า อาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) สามารถรักษาวัสดุดั้งเดิมไว้ได้ ยกเว้นหลังคาที่เปลี่ยนจากกระเบื้องว่าเป็นกระเบื้องลอนคู่

1.3 ความแท้ในด้านฝีมือช่าง พบว่า อาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) สามารถรักษาวิธีการก่อสร้างแบบเดิมได้

1.4 ความแท้ในด้านสภาพโดยรวม พบว่า สภาพโดยรวมมีการเปลี่ยนแปลง คือ มีการรื้อถอนบ้านพักพนักงานรถไฟและสิ่งก่อสร้างอื่นๆ มีการสร้างห้องน้ำและสนามฟุตบอลเล็กบริเวณทิศตะวันออกของตัวอาคาร

2. การประเมินบูรณภาพ พบว่า โดยส่วนใหญ่องค์ประกอบเดิมของอาคารยังอยู่ครบ แต่มีการต่อเติมห้องน้ำทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือของอาคาร ถือว่าเป็นการรบกวนบูรณภาพของอาคาร

จากการวิจัยพบว่า อาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) สามารถรักษาคุณค่าทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมไว้ได้ และควรได้รับการอนุรักษ์และพัฒนาด้วยเทคนิคและวิธีการที่เหมาะสม โดยแนวทางที่สามารถที่มีความเป็นไปได้ คือ การเปลี่ยนประโยชน์ใช้สอย (adaptive reuse) และการปรับปรุงฟื้นฟู (rehabilitation) จากสถานีรถไฟมาเป็นกิจกรรมร่วมสมัยให้เป็นไปตามความต้องการของสังคมหรือชุมชนเพื่อให้มีคุณค่าทางเศรษฐกิจมากพอที่จะรักษาอาคารนั้นไว้ได้

บทที่ 5

สรุปผลและเสนอแนะ

แนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีนรพิพิธแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบที่นำเสนอในการวิจัยครั้งนี้จะชี้ให้เห็นถึงความเป็นไปได้ในการแก้ปัญหาที่เกิดจากการอนุรักษ์และพัฒนา โดยผลสรุปที่ได้ในการวิเคราะห์ประเด็นต่างๆ จะใช้เป็นข้อมูลในการหาแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาโดยใช้วิธีการปรึกษาหารือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมดจากหมู่บ้านแม่พวก องค์การบริหารส่วนตำบลห้วยไร่ และการรถไฟแห่งประเทศไทย

5.1 สรุปประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย

อาคารสถานีนรพิพิธแม่พวก (เดิม) เป็นอาคารที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรม และประวัติศาสตร์ สามารถใช้เป็นสถานที่สำหรับการศึกษาด้านเทคนิควิธีการก่อสร้าง และควรได้รับการอนุรักษ์และพัฒนาด้วยเทคนิคและวิธีการที่เหมาะสม อย่างไรก็ตาม ในด้านนโยบายการบริหารจัดการของการรถไฟแห่งประเทศไทย พบว่ายังไม่มีแนวทางที่ชัดเจนในการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารและพื้นที่โดยรอบ

5.2 แนวทางอนุรักษ์และพัฒนาอาคารและพื้นที่โดยรอบ

จากการศึกษาความสำคัญของอาคารสถานีนรพิพิธแม่พวก (เดิม) และการประเมินสภาพอาคาร รวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับปกป้องมรดกสถาปัตยกรรมและชุมชนประวัติศาสตร์ พบว่าแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารและพื้นที่โดยรอบที่มีความเป็นไปได้ คือ การเปลี่ยนประโยชน์ใช้สอย (adaptive reuse) และปรับปรุงฟื้นฟู (rehabilitation) จากอาคารสถานีนรพิพิธแม่พวกมาเป็นกิจกรรมร่วมสมัยให้เป็นที่ไปตามความต้องการของสังคมหรือชุมชนเพื่อให้มีคุณค่าทางเศรษฐกิจมากที่สุดที่จะรักษาอาคารนั้นไว้ได้

หลักการการเปลี่ยนประโยชน์ใช้สอย คือ การคำนึงถึงคุณค่ามรดกทางวัฒนธรรมของอาคารเก่า การใช้สอยภายในอาคารควรใกล้เคียงหรือสอดคล้องกับการใช้สอยเดิมจะเป็นการดีที่สุด เมื่อมีการต่อเติม ต้องรักษาคุณค่า ความแท้ และบูรณภาพของอาคารเดิมให้มากที่สุด รวมทั้งการปรับปรุงงานระบบและสาธารณูปโภคให้ทันสมัย จากการสอบถามผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องพบว่า อาคารสถานีนรพิพิธแม่พวก (เดิม) สามารถปรับเปลี่ยนเป็นสถานที่สำหรับการเรียนรู้เกี่ยวกับสถานีนรพิพิธแม่พวก และหมู่บ้านแม่พวก เรือนรับรองแขก ห้องสมุด หรือสำนักงาน เป็นต้น

หากการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีนีรลไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบ ประสบความสำเร็จ อาจกล่าวได้ว่าโครงการนี้สามารถเป็นตัวอย่างของการอนุรักษ์อาคารสถานีนีรลไฟโดยใช้ฐานของชุมชน ซึ่งสอดคล้องกับรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540 มาตรา 46 และ 47 และรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 มาตรา 66 และ 67 ที่ระบุว่าชุมชนมีสิทธิและมีส่วนร่วมในการรักษามรดกวัฒนธรรมในท้องถิ่นของตนเอง รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา การรักษาสีงแวดล้อม และการรับรู้ข้อมูลข่าวสารของทางราชการ

อย่างไรก็ตาม แนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีนีรลไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบจะสามารถดำเนินการจริงได้ จนกว่าผู้จัดทำแผนการอนุรักษ์และพัฒนาจะตระหนักถึงความสำคัญของอาคารสถานีนีรลไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบในด้านประวัติศาสตร์ สถาปัตยกรรม และความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจและสังคมที่มีต่อชุมชน รวมทั้งควรมีนโยบายการพัฒนาอาคารและพื้นที่โดยรอบ มีมาตรการควบคุมการเปลี่ยนแปลงที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรม โดยการจัดทำแนวทางการต่อเติมอาคารและการใช้ประโยชน์ภายในอาคาร รวมทั้งสนับสนุนเงินทุนและวัสดุในการดูแลและซ่อมแซมอาคาร

5.3 เสนอแนะ

อาคารสถานีนีรลไฟถือเป็นสิ่งก่อสร้างที่มีความสำคัญทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรม ดังนั้นแนวทางในการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีนีรลไฟควรมีความสอดคล้องกับคุณค่าของอาคารสถานีนีรลไฟในฐานะมรดกของชาติ และความต้องการในการพัฒนาเมืองสมัยใหม่ ซึ่งเป็นนโยบายของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยแนวทางที่สามารถดำเนินการได้ประกอบด้วย

1 การรถไฟแห่งประเทศไทยควรมีการสำรวจทางด้านกายภาพและระบุคุณค่าความสำคัญของอาคารสถานีนีรลไฟ เพื่อที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้มีข้อมูลของอาคารสถานีนีรลไฟแต่ละแห่งซึ่งสามารถใช้ในการจัดลำดับความสำคัญและแนวทางในการอนุรักษ์ที่เหมาะสม การสำรวจด้านกายภาพจะพิจารณาความสมบูรณ์ของโครงสร้าง ความสมบูรณ์ขององค์ประกอบสถาปัตยกรรม การเข้าถึงและสภาพพื้นที่โดยรอบ ส่วนการระบุคุณค่าความสำคัญจะพิจารณาในคุณค่าทางด้านศิลปกรรม คุณค่าทางประวัติศาสตร์ และคุณค่าทางสถาปัตยกรรม สำหรับคุณค่าความสำคัญของอาคารสถานีนีรลไฟมีความแตกต่างกันดังนี้ คือ

1.1 คุณค่าสูง หมายถึง อาคารสถานีนีรลไฟที่บ่งบอกหรือแสดงออกถึงคุณค่าทางศิลปกรรมและสถาปัตยกรรม คุณค่าทางด้านอายุ คุณค่าทางด้านประวัติศาสตร์ของสถานที่นั้นๆ

1.2 คุณค่าปานกลาง หมายถึง อาคารสถานีนีรลไฟที่ก่อสร้างมานานพอสมควร มีรูปแบบหรือลวดลายอาคารที่สอดคล้องกับอาคารที่มีคุณค่าสูง แต่ยังไม่จัดว่าเป็นอาคารที่มีคุณค่ามากนัก

1.3 คุณค่าต่ำ หมายถึง อาคารสถานีรถไฟที่มีลักษณะสมัยใหม่ มีโครงสร้างและความสูงที่ขัดแย้งกับอาคารที่มีคุณค่าสูงและอาคารที่มีคุณค่าปานกลาง

อาคารสถานีรถไฟที่มีคุณค่าสูงควรได้รับการดูแลรักษาที่ต้องคำนึงถึงการคงคุณค่าทางด้านต่างๆ ของอาคารนั้นไว้ให้ได้มากที่สุด หรือการเปลี่ยนแปลงจะต้องเป็นการส่งเสริมคุณค่านั้นๆ ให้เด่นชัดขึ้น การซ่อมแซมปรับปรุงที่เกิดขึ้นควรเปลี่ยนแปลงได้ในอนาคตโดยที่อาคารเดิมไม่เสียหาย และการรถไฟแห่งประเทศไทยควรจัดทำมาตรฐานในการซ่อมแซม และการดูแลรักษาอาคารสถานีรถไฟอย่างมีระบบ

2. ในการสำรวจ และระบุคุณค่าความสำคัญของอาคารสถานีรถไฟแต่ละแห่ง การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถขอความร่วมมือจากกรมศิลปากร สมาคมสถาปนิกสยามในพระบรมราชูปถัมภ์ สมาคมอิโคโมสไทย หรือคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ของมหาวิทยาลัยทั้งของรัฐและเอกชนในการดำเนินการ ซึ่งข้อมูลที่ได้ควรเป็นที่ยอมรับและเชื่อถือได้ทางด้านวิชาการ

3. ควรมีการศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการย้ายอาคารสถานีรถไฟที่สร้างด้วยไม้จากที่ตั้งเดิมไปสู่ที่ตั้งใหม่ โดยเหตุผลของการย้ายที่ตั้งอาจด้วยมาจากการที่สภาพแวดล้อมในที่ตั้งเดิมมีการเปลี่ยนแปลงไปมากจนกระทั่งไม่เหมาะแก่การสงวนรักษาอาคารนั้น จึงต้องย้ายไปสู่สิ่งแวดล้อมใหม่ อาคารที่หลังจากการย้ายที่ตั้งแล้วอาจใช้วิธีการฟื้นฟูเพื่อการสงวนรักษาก็ได้

4. ควรมีการศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงประโยชน์ใช้สอยของอาคารสถานีรถไฟเก่าที่มีคุณค่าทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรม รวมทั้งความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจสังคมที่เคยมีต่อชุมชน โดยแนวทางที่สามารถดำเนินการได้ คือ การปรับเปลี่ยนพื้นที่ใช้สอยเป็นอาคารสำนักงาน ห้องสมุด ศูนย์การเรียนรู้ หรือห้องประชุมของชุมชน ซึ่งจะเป็นการช่วยรักษามรดกของชาติได้ด้วย ในการปรับปรุงอาคารสถานีรถไฟและพื้นที่โดยรอบนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง ควรมีส่วนร่วมในการดำเนินการร่วมกัน

5. ควรมีการศึกษาถึงแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาย่านสถานีรถไฟ เพื่อที่จะสามารถรักษาอาคารสถานีรถไฟ บ้านพักพนักงานรถไฟ สิ่งปลูกสร้างอื่นๆ และสภาพแวดล้อมของย่านสถานีรถไฟให้มีความสอดคล้องกับคุณค่าทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรม รวมทั้งความต้องการในการพัฒนาเมืองสมัยใหม่ซึ่งเป็นนโยบายของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาย่านสถานีที่มีความเป็นไปได้ คือ การผนวกการอนุรักษ์เข้าไปในแผนพัฒนานั้นหมายความว่าแนวทางการพัฒนาพื้นที่จะต้องมีการผนวกการอนุรักษ์สิ่งก่อสร้างที่มีความสำคัญทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรมเข้าไปในแผนพัฒนาด้วย มีการออกกฎระเบียบควบคุมการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ที่ได้รับการอนุรักษ์ไว้อย่างเหมาะสม มีมาตรการบริหารจัดการที่ดี รวมทั้งต้องมีการดำเนินงานที่เน้นการบูรณาการและการมีส่วนร่วมของหลายภาคส่วน ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถขอความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาหรือหน่วยงานของรัฐ เช่น การเคหะ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาระดับ 56 เท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แห่งชาติซึ่งเป็นหน่วยงานระดับชาติที่มีบทบาทในการพัฒนาที่อยู่อาศัยให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นทั้งในด้านสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม

6. การรถไฟแห่งประเทศไทยควรจัดตั้งหน่วยงานภายในที่รับผิดชอบในการดำเนินการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟ และสิ่งก่อสร้างอื่นๆ ภายในย่านสถานีรถไฟ รวมทั้งมีนโยบายที่ชัดเจนในการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟ และย่านสถานีรถไฟ ซึ่งนโยบายนี้ต้องสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องและเป็นรูปธรรม อย่างไรก็ตาม หากการรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่ตระหนักถึงคุณค่าความสำคัญของอาคารสถานีรถไฟและสิ่งก่อสร้างอื่นๆ ภายในย่านสถานีรถไฟในฐานะที่เป็นมรดกของชาติแล้ว ก็จะต้องเสี่ยงต่อการสูญสลายได้ง่าย เพราะถ้าการรถไฟแห่งประเทศไทยเล็งเห็นความสำคัญก็จำเป็นต้องมีมาตรการและแนวทางที่สามารถอนุรักษ์ฟื้นฟูอาคารสถานีรถไฟ และย่านสถานีรถไฟเหล่านี้ได้ต่อไป



ภาพที่ 5.1 อาคารที่ทำการแพทย์
สถานีรถไฟนครลำปาง



ภาพที่ 5.2 หอควบคุมอาณัติสัญญาณ
สถานีรถไฟพนมเปญ



ภาพที่ 5.3 อาคารโรงรถจักร
สถานีรถไฟนครลำปาง



ภาพที่ 5.4 บ้านพักพนักงานการรถไฟ
สถานีรถไฟอุบลราชธานี



ภาพที่ 5.5 บ้านพักวิศวกรกำกับการ
สถานีรถไฟชุมทางละโว้



ภาพที่ 5.6 สะพานรถไฟข้ามแม่น้ำ
หลังสวน อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร



ภาพที่ 5.7 สะพานทางชมพู
อำเภอแม่ทา จังหวัดลำพูน



ภาพที่ 5.8 ย่านสถานีรถไฟวังกรด
อำเภอเมือง จังหวัดพิจิตร



ภาพที่ 5.9 ย่านสถานีรถไฟสวี
อำเภอสวี จังหวัดชุมพร

บรรณานุกรม

กรมรถไฟหลวง. 2460. รายงานกองบัญชาการครั้งที่ 20 กล่าวด้วยการเดินรถไฟหลวงทางขนาดใหญ่
ในกรุงสยามประจำพระพุทธศักราช 2459 (ปีคฤศต์ศักราช 1916 – 17).

พระนคร: โรงพิมพ์กรมรถไฟ

การรถไฟแห่งประเทศไทย. 2513. **ที่ระลึกในวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟครบรอบ 72 ปี.**

กรุงเทพฯ: การรถไฟแห่งประเทศไทย.

การรถไฟแห่งประเทศไทย. 2546. **เอกสารบันทึกข้อความของฝ่ายการเดินรถ เรื่อง การยุบเลิกสถานี
และเปิดเป็นที่จอดรถแทน**

ปริญญญา ชูแก้ว. 2544. **การศึกษานิคมน้ำบ้านพักผู้ปฏิบัติงานรถไฟในกรุงเทพมหานครเพื่อการอนุรักษ์
และพัฒนา กรณีศึกษา นิคมรถไฟจิตรลดา มักกะสัน และ ก.ม. 11.**

กรุงเทพมหานคร: สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.

ปริญญญา ชูแก้ว. 2554. **การอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟในฐานะมรดกทางประวัติศาสตร์
และสถาปัตยกรรมของไทย. หน้าจั่ว ว่าด้วยประวัติศาสตร์สถาปัตยกรรมและ
สถาปัตยกรรมไทย ฉบับที่ 8 (กันยายน 2554 – สิงหาคม 2555). กรุงเทพมหานคร:
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร.**

ปิ่นรัชฎ์ กาญจนนัยจิติ. 2552. **การอนุรักษ์มรดกสถาปัตยกรรมและชุมชน. กรุงเทพมหานคร:
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.**

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2553. **โครงการศึกษาวิจัย
มาตรฐานที่อยู่อาศัยและชุมชนเพื่อคงไว้ซึ่งเอกลักษณ์และคุณค่าของเมือง. รายงาน
ฉบับสมบูรณ์เสนอต่อการเคหะแห่งชาติ**

ยงธนีสร์ พิมลเสถียร. 2554. **ตำราวิชา UP 435 การปรับปรุงฟื้นฟูเมืองและการอนุรักษ์.**

กรุงเทพมหานคร: คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

สมชาติ จิงสิริอารักษ์. 2553. **สถาปัตยกรรมแบบตะวันตกในสยาม สมัยรัชกาลที่ ๔ – พ.ศ. ๒๔๘๐.**

กรุงเทพมหานคร: อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง จำกัด (มหาชน).

Burman, Peter and Stratton, Michael. 1977. *Conserving the Railway Heritage*. UK: The Alden
Press.

Burns, Wilfred. 1963. *New Town for Old : The Technique of Urban Renewal*. London: Leonard
Hill Books Ltd.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- Chapin, F. Stuart, Jr. and Kaiser, J. Edward. 1979. *Urban Land Use Planning 3rd ed.* Chicago: University of Illinois Press.
- Chapin, F. Stuart, Jr. et. al. 1995. *Urban Land Use Planning 4th ed.* Chicago: University of Illinois Press.
- Cohen, Nahoum. 1999. "Methodology". *Urban Conservation*. Massachusetts: The MIT Press.
- Feilden, M. Bernard & Jokilehto, Jukka. 1998. *Management Guidelines for World Cultural Heritage Sites*. Second edition, Rome: ICCROM.
- Goodal, Brian. 1972. *The Economic of Urban Area*. Oxford: Pergamon.
- Manley, Sanra and Guise, Richavol. 1998. "Conservation in the Built Environment". *Introducing Urban Design: Interventions and Response*. Singapore: Longman Singapore Publishers (Pte) Ltd.
- Sanoff, Henry. 1978. *Designing With Community Participation*. Pennsylvania: Dowden, Hutchinson & Ross, Inc.
- Sawicki, S. David. 1979. "Policy Analysis". *Urban Planning 2nd ed.* McGraw – Hill, Inc.