

โครงการเสนอแนะออกแบบสถาปัตยกรรมภายใน
พิพิธภัณฑ์รถไฟหัวลำโพง กรุงเทพมหานคร
INTERIOR ARCHITECTURAL DESIGN PROJECT FOR
RAILWAY MUSEUM HUA LAMPHONG



วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญา

สถาปัตยกรรมศาสตร์บัณฑิต

ภาควิชาสถาปัตยกรรมภายใน คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ปีการศึกษา 2562

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

COPYRIGHT 2019

FACULTY OF ARCHITECTURE

KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
อนุมัติให้มหาวิทยาลัยฯฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร ปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตร์บัณฑิต
(สถาปัตยกรรมภายใน)

.....
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อันธิกา สวัสดิ์ศรี)
คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อันธิกา สวัสดิ์ศรี

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ชุมพร มูรพันธุ์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ วุฒิชัย มณีอินทร์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ กชพงศ์ เลชะกุล

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธีรายุ ชุมสาย ณ อยุธยา

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ชาติ ภาสวร

ประธานกรรมการ

รองประธานกรรมการ

กรรมการ

กรรมการ

กรรมการ

กรรมการและเลขานุการ

.....
(อาจารย์กชพงศ์ เลชะกุล)

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หัวข้อวิทยานิพนธ์	โครงการเสนอแนะออกแบบสถาปัตยกรรมภายในพิพิธภัณฑ์รถไฟฟ้าหัวลำโพง กรุงเทพมหานคร
นักศึกษา	นายอิทธิพัทธ์ จิรสินวงศกร
รหัสประจำตัว	58020169
หลักสูตร	สถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต
สาขาวิชา	สถาปัตยกรรมภายใน
พ.ศ.	2562
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์	อาจารย์กชพงศ์ เลชะกุล

บทคัดย่อ

โครงการนี้จะเป็นโครงการเสนอแนะที่จะเล่าเรื่องราวเกี่ยวกับความเป็นมาของการรถไฟฟ้าไทย ให้ความรู้ และบอกเล่าประวัติศาสตร์ของการรถไฟฟ้าที่มีความสำคัญมาอย่างยาวนานของประเทศไทย โดยโครงการจะเป็นพื้นที่พิพิธภัณฑ์ที่นำเสนอในรูปแบบต่างๆ และจัดแสดงขบวนรถไฟฟ้าที่น่าสนใจ ให้ประชาชนทั่วไปสามารถเข้าชมได้โดยง่าย ทำให้ผู้ที่ต้องการศึกษาเรื่องราวความเป็นมาของการรถไฟฟ้าไทยสามารถมาหาข้อมูลได้อย่างครบถ้วนสมบูรณ์ สะดวก และถูกต้องภายในสถานที่เดียว เหมาะกับการทัศนศึกษาของนักเรียน นักศึกษา อีกทั้งยังใช้เป็นแหล่งท่องเที่ยวช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศ สอดคล้องนโยบายการท่องเที่ยวของประเทศไทย รวมทั้งยังเป็นการใช้อาคารสถาปัตยกรรมเก่าอย่างอาคารสถานีรถไฟกรุงเทพ ที่มีโครงสร้างที่สวยงามเป็นเอกลักษณ์ ให้เกิดประโยชน์อีกด้วย

โดยมีวัตถุประสงค์ของโครงการดังต่อไปนี้

- 1) เพื่อเป็นสถานที่ให้ข้อมูลเรื่องการคมนาคม และการขนส่งทางรางของไทย
- 2) เพื่อเป็นสถานที่สร้างรายได้ให้กับการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
- 3) เพื่อเป็นแลนด์มาร์คแห่งใหม่ส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเมืองเก่า

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี ด้วยความช่วยเหลือของผู้ช่วยศาสตราจารย์กชพงศ์ เลชะกุล อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และคณาจารย์ประจำภาควิชาสถาปัตยกรรมภายใน ซึ่งท่านได้ให้คำแนะนำและข้อคิดเห็น ช่วยแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นระหว่างการดำเนินงาน อันเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการทำวิทยานิพนธ์ ผู้ศึกษาจึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง และขอขอบคุณ คุณสุเธียร โล่กุลประกิจ สำหรับข้อเสนอแนะและความช่วยเหลือในทุก ๆ ด้านในการทำวิทยานิพนธ์นี้

สุดท้ายนี้ ผู้วิจัยขอขอบพระคุณบิดามารดา และครอบครัว ซึ่งเปิดโอกาสให้ได้รับการศึกษาเล่าเรียนจนสำเร็จการศึกษา นอกจากนี้ขอขอบคุณเพื่อน ๆ ที่คอยช่วยเหลือและให้กำลังใจผู้วิจัยเสมอมา

อิทธิพัทธ์ จิรสินวงศกร



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อ.....	I
กิตติกรรมประกาศ	II
สารบัญ	III
สารบัญตาราง	V
สารบัญภาพ	VI
สารบัญภาพ	VII
สารบัญภาพ	VIII
สารบัญภาพ.....	IX
บทที่ 1	1
1.1 ประวัติความเป็นมาและความสำคัญของโครงการ.....	1
1.2 วัตถุประสงค์โครงการ	4
1.3 กลุ่มเป้าหมาย.....	5
1.4 นิยามคำศัพท์.....	5
1.5 สถานที่ตั้งโครงการ	5
1.6 ลักษณะทางกายภาพของอาคารสำหรับโครงการ	11
1.7 วิเคราะห์อาคารสำหรับโครงการ.....	15
บทที่ 2	17
2.1 ข้อมูลพื้นฐานโครงการ	17
2.2 ข้อมูลสนับสนุนโครงการ	41
บทที่ 3	48
3.1 The Railway Museum Saitama	48
3.2 Nagoya SCMAGLEV and Railway Park.....	52
3.3 พิพิธภัณฑ์ศิริราชพิมุขสถาน.....	56

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

3.4 Takao Railway Museum	60
3.5 National Railway Museum York.....	62
3.6 การเปรียบเทียบ Case Study.....	65
บทที่ 4	66
4.1 การศึกษาผู้ใช้โครงการ.....	66
บทที่ 5	75
5.1 สภาพแวดล้อมภายในและวัสดุ	75
5.2 การวิเคราะห์และแนวความคิดในการออกแบบ.....	78
บทที่ 6	84
6.1 ผังบริเวณของอาคาร.....	84
6.2 ผังพื้น.....	85
6.3 ผังเพดานพร้อมตำแหน่งดวงโคม.....	86
6.4 รูปด้านของอาคาร.....	87
6.5 รูปตัดของอาคาร.....	87
6.6 ทัศนียภาพภายในโครงการ	88
บรรณานุกรม	93
ภาคผนวก	94

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1 แสดงประเภทของขบวนการโดยสารในไทย	23
2.2 แสดงรถจักรดีเซล รถจักรไอน้ำ และรถดีเซลรางของการรถไฟแห่งประเทศไทย	27
2.3 แสดงรุ่นของรถจักรดีเซลไฟฟ้า.....	28
2.4 แสดงรุ่นของรถจักรดีเซลไฮดรอลิค	31
2.5 แสดงรุ่นของรถดีเซลรางในไทย	33
2.6 แสดงข้อมูลองค์ประกอบโครงการ.....	43
2.7 แสดงข้อมูลขอบข่ายของโครงการและขอบเขตของวิทยานิพนธ์	44
3.1 แสดงการเปรียบเทียบ Case Study.....	65



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1.1 แสดงตำแหน่งที่ตั้งของโครงการ.....	6
1.2 แสดงทิศใต้ของโครงการ ถนนพระรามที่ 4	6
1.3 แสดงทิศตะวันออกของโครงการ ถนนรองเมือง	7
1.4 แสดงทิศตะวันตกของโครงการ ซอยเสียบคลองผดุงกรุงเกษม.....	7
1.5 แสดงทิศเหนือของโครงการ ชุมทางรถไฟ.....	7
1.6 แสดงโถงทางเข้าอาคารฝั่งทิศใต้.....	8
1.7 แสดงโถงพักคอยสำหรับผู้โดยสาร.....	8
1.8 แสดงโถงชานชาลา (1).....	9
1.9 แสดงโถงชานชาลา (2).....	9
1.10 แสดงอาคารสำนักงาน	9
1.11 แสดงชานชาลาด้านนอกอาคาร	10
1.12 แสดงโถงทางเข้าอาคารฝั่งทิศตะวันตก	10
1.13 แสดงแปลนอาคาร สถานีกรุงเทพ	11
1.14 แสดงรูปด้านซุ้มทางเข้าด้านทิศตะวันตกซุ้มที่ 1 และซุ้มที่ 2.....	12
1.15 แสดงรูปด้านซุ้มทางเข้าหลักด้านทิศตะวันตก	12
1.16 แสดงรูปด้านชั้นลอยทิศตะวันตก	13
1.17 แสดงรูปด้านชั้นลอยทิศตะวันออก.....	13
1.18 แสดงรูปตัดซุ้มทางเข้าด้านทิศตะวันตกซุ้มที่ 1 และซุ้มที่ 2.....	14
1.19 รูปตัดซุ้มทางเข้าด้านทิศตะวันตกซุ้มที่ 1 และซุ้มที่ 2.....	14
1.20 แสดง Circulation ภายในอาคารสถานีรถไฟหัวลำโพง.....	16
2.1 แสดงสายการบริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย	40
2.2 แสดงสายการบริหารของพิพิธภัณฑ์	41
2.3 แสดงค่านิยมของการรถไฟแห่งประเทศไทย.....	42
3.1 แสดงภายนอกอาคารของ The Railway Museum Saitama.....	48
3.2 แสดงภายในอาคารของ The Railway Museum Saitama.....	48
3.3 แสดงขบวนรถไฟจัดแสดงภายใน The Railway Museum Saitama.....	49
3.4 แสดงแผนผังการจัดแสดงภายใน The Railway Museum Saitama	51

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
3.5 แสดงภายนอกอาคารของ SCMAGLEV and Railway Park	52
3.6 แสดงภายในอาคารของ SCMAGLEV and Railway Park.....	52
3.7 แสดงแผนผังการจัดแสดงของ SCMAGLEV and Railway Park	55
3.8 แสดงภายนอกอาคารของพิพิธภัณฑ์ศิริราชพิมุขสถาน	56
3.9 แสดงห้องจัดแสดงคมนาคมบรรหาร	56
3.10 แสดงแผนผังการจัดแสดงของพิพิธภัณฑ์ศิริราชพิมุขสถาน.....	59
3.11 แสดงภายนอกอาคารของ Takao Railway Museum	60
3.12 แสดงภายนอกอาคารของ Takao Railway museum.....	60
3.13 แสดงภายนอกอาคารของ National Railway Museum York.....	62
3.14 แสดงภายในอาคารของ National Railway museum York.....	62
3.15 แสดงแผนผังการจัดแสดงของ National Railway Museum York	64
4.1 แสดงพฤติกรรมผู้ใช้งานโดยรวมของโครงการ	66
4.2 แสดงพฤติกรรมผู้ใช้งานส่วนต้อนรับและพักคอย	66
4.3 แสดงพฤติกรรมผู้ใช้งานส่วนร้านอาหาร	67
4.4 แสดงพฤติกรรมผู้ใช้งานส่วนร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก.....	67
4.5 แสดงพฤติกรรมผู้ใช้งานส่วนห้องอเนกประสงค์.....	68
4.6 แสดงพฤติกรรมผู้ใช้งานส่วนนิทรรศการ	68
4.7 แสดงเวลาการเข้าใช้งานของผู้ใช้โครงการ.....	69
4.8 แสดงตารางการเข้าชมส่วนจัดแสดง.....	69
4.9 แสดงขนาดพื้นที่ส่วนลานจอดรถ.....	70
4.10 แสดงขนาดพื้นที่ส่วนต้อนรับและพักคอย.....	70
4.11 แสดงขนาดพื้นที่ส่วนร้านอาหาร	71
4.12 แสดงขนาดพื้นที่ส่วนร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก.....	71
4.13 แสดงขนาดพื้นที่ส่วนห้องอเนกประสงค์.....	72
4.14 แสดงขนาดพื้นที่ส่วนนิทรรศการ ภาพที่ 1	62
4.15 แสดงขนาดพื้นที่ส่วนนิทรรศการ ภาพที่ 2.....	73
4.16 แสดงขนาดพื้นที่ส่วนนิทรรศการ ภาพที่ 3.....	73

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
4.17 แสดงขนาดพื้นที่ส่วนนิทรรศการ ภาพที่ 4.....	74
5.1 แสดงตัวอย่างสภาพแวดล้อมภายในโครงการ.....	75
5.2 แสดงตัวอย่างรกรางไฟฟ้า.....	76
5.3 แสดงลักษณะรางของรกรางไฟฟ้า.....	76
5.4 แสดงความสัมพันธ์ของโครงการ.....	78
5.5 แสดงความสัมพันธ์ส่วนต้อนรับและพักคอย.....	79
5.6 แสดงความสัมพันธ์ส่วนร้านอาหาร.....	79
5.7 แสดงความสัมพันธ์ส่วนร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก.....	79
5.8 แสดงความสัมพันธ์ส่วนห้องอเนกประสงค์.....	80
5.9 แสดง Pie Chart ของโครงการ.....	80
5.10 แสดง Pie Chart ของส่วนบริการทั่วไป.....	81
5.11 แสดง Pie Chart ของส่วนจัดแสดง.....	81
5.12 แสดงขนาดพื้นที่ของโครงการ.....	82
5.13 แสดงการแบ่งเขตพื้นที่ของโครงการ.....	82
5.14 แสดงแนวความคิดในการออกแบบ.....	83
6.1 ผังเฟอร์นิเจอร์ของโครงการ.....	84
6.2 ผังพื้นที่ของโครงการ.....	85
6.3 ผังเพดานพร้อมตำแหน่งโคมของโครงการ.....	86
6.4 รูปด้านหน้าของอาคาร.....	87
6.5 รูปตัดส่วนต้อนรับของโครงการ.....	87
6.6 รูปตัดด้านยาวของอาคาร.....	87
6.7 ทศนิยมภาพส่วนต้อนรับ.....	88
6.8 ทศนิยมภาพส่วนนิทรรศการ ภาพที่1.....	88
6.9 ทศนิยมภาพส่วนนิทรรศการ ภาพที่2.....	88
6.10 ทศนิยมภาพส่วนนิทรรศการ ภาพที่3.....	89
6.11 ทศนิยมภาพส่วนนิทรรศการ ภาพที่4.....	89
6.12 ทศนิยมภาพส่วนนิทรรศการ ภาพที่5.....	89

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
6.13 ทศนิยมภาพส่วนนิทรรศการ ภาพที่6	90
6.14 ทศนิยมภาพส่วนนิทรรศการ ภาพที่7	90
6.15 ทศนิยมภาพส่วนนิทรรศการ ภาพที่8	90
6.16 ทศนิยมภาพส่วนนิทรรศการ ภาพที่9	91
6.17 ทศนิยมภาพส่วนร้านอาหาร	91
6.18 ทศนิยมภาพส่วนคาเฟ่	91
6.19 ทศนิยมภาพส่วนห้องอเนกประสงค์	92



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทนำ

1.1 ประวัติความเป็นมาและความสำคัญของโครงการ

1.1.1 ความเป็นมาของโครงการ

“สถานีรถไฟหัวลำโพง” หรือสถานีรถไฟกรุงเทพเป็นสถานีรถไฟที่เก่าแก่ที่สุดของประเทศไทย ถูกสร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 โดยแล้วเสร็จในปีพุทธศักราช 2453 ก่อนเริ่มใช้งานวันที่ 25 มิถุนายน พุทธศักราช 2459 ในรัชสมัยรัชกาลที่ 6 ซึ่งสถานีรถไฟหัวลำโพงเป็นศูนย์กลางการคมนาคม สำหรับบริการด้านขนส่งมวลชนรองรับผู้ที่เข้ามาใช้บริการจากทั่วทั้งประเทศ ตัวสถาปัตยกรรมก่อสร้างในลักษณะโดมสไตล์อิตาลีผสมกับศิลปะแบบเรอเนสซองซ์ คล้ายกับสถานีรถไฟแฟรงก์เฟิร์ตในประเทศเยอรมนี ประดับด้วยหินอ่อนและเพดานมีการสลักลายปูนต่าง ๆ เป็นหลัก โดยมีนาฬิกาขนาดใหญ่รัศมี 80 เซนติเมตร ตั้งอยู่กลางสถานีรถไฟเป็นจุดเด่นของอาคาร

ในปัจจุบัน สถานีรถไฟหัวลำโพงมีขนาดที่ไม่เพียงพอต่อความต้องการในการบริการ ของผู้โดยสารที่มากขึ้น รวมทั้งสภาพของตัวสถาปัตยกรรมที่มีความเก่า และต้องการปรับปรุงสภาพอาคารใหม่ ทำให้ทางการรถไฟแห่งประเทศไทยมีความเห็นที่จะย้ายศูนย์กลางการขนส่งทางรถไฟของไทยไปที่สถานีรถไฟบางซื่อแทน โดยจะยกระดับสถานีให้เป็น “แกรนด์ สเตชัน” เช่นเดียวกับโตเกียวสเตชันของญี่ปุ่น และไทเป เมิน สเตชันของไต้หวัน โดยจะถูกใช้เป็นสถานีต้นทางของรถไฟฟ้าสายสีแดง รวมทั้งใช้เป็นสถานีชุมทางของรถไฟทางไกลสายเหนือ สายตะวันออก และสายใต้ ระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง แอร์พอร์ต เรล ลิงก์ และรถไฟความเร็วสูง หรือไฮสปีดเทรน ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

ทางการรถไฟแห่งประเทศไทยจึงมีแผนการ ที่จะเปลี่ยนสถานีรถไฟหัวลำโพงให้เป็นจุดแลนด์มาร์คแห่งใหม่ของกรุงเทพมหานคร โดยจะถูกนำไปพัฒนาเป็นพิพิธภัณฑ์ทางรถไฟ และพื้นที่มิกซ์ยูสอื่นๆอีกบางส่วน โดยจะยึดถือโครงสร้างสถาปัตยกรรม ให้อนุรักษ์เป็นแหล่งท่องเที่ยวสถาปัตยกรรมในเขตเมืองเก่า โครงการออกแบบพิพิธภัณฑ์รถไฟหัวลำโพงจึงจะนำแนวคิดดังกล่าวข้างต้น ที่ทางการรถไฟแห่งประเทศไทยได้วางแผนไว้ มาศึกษาและพัฒนาต่อเป็นงานออกแบบเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว และให้ข้อมูลเกี่ยวกับการคมนาคมและขนส่งทางรางของไทย โดยโครงการจะใช้ตัวอาคารของหัวลำโพงที่ทางการรถไฟแห่งประเทศไทยต้องการที่จะปรับปรุงตัวอาคารใหม่ และพัฒนาให้เป็นพิพิธภัณฑ์รถไฟตามแผนพัฒนาที่ได้วางไว้ มาปรับปรุงให้เป็นส่วนหลักของโครงการ เพื่อตอบสนองความต้องการที่ทางการรถไฟแห่งประเทศไทยได้คาดหวังไว้

1.1.2 เหตุผลสนับสนุนโครงการ

- 1) พลิกหัวลำโพงเป็นพิพิธภัณฑ์ หลังเปิดใช้สถานีกลางบางซื่อปี 63

การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) กล่าวว่าสำหรับสถานีกลางบางซื่อมีพื้นที่กว่า 400 ไร่ ในอนาคตจะเป็นสถานีต้นทางของรถไฟฟ้าสายสีแดง และจะเป็นสถานีชุมทางของรถไฟทางไกลสายเหนือ สายตะวันออก และสายใต้ ระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง แอร์พอร์ต เรล ลิงค์ และรถไฟความเร็วสูง (ไฮสปีดเทรน) ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ตามแผนจะเร่งดำเนินการให้เสร็จในปีพุทธศักราช 2563 รongรับการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต ในปีเดียวกัน ขณะที่สถานีหัวลำโพงบางส่วนจะถูกนำไปพัฒนาเป็นพิพิธภัณฑ์ทางรถไฟ

นายวรุดิ มาลา รักษาการผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เปิดเผยว่าทางการรถไฟฯ ได้มีการหารือร่วมกับสำนักงานเศรษฐกิจ และวัฒนธรรมไทเปประจำประเทศไทย (TECO) เพื่อหาแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ขนาดใหญ่รอบเส้นทางรถไฟของสถานีรถไฟหัวลำโพงที่เป็นสถานีหลักในปัจจุบันจะถูกนำไปพัฒนาเป็นพิพิธภัณฑ์ทางรถไฟ โดยในอนาคตสถานีรถไฟบางซื่อจะกลายเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางรถไฟแห่งใหม่ ของประเทศไทย

ด้านนายสือ ป้อ ชื่อ รองผู้แทนรัฐบาลสำนักงานเศรษฐกิจ และวัฒนธรรมไทเปประจำประเทศไทย (TECO) กล่าวว่าในการย้ายจากสถานีรถไฟหัวลำโพงไปยังสถานีรถไฟบางซื่อทำให้เกิดประเด็นอภิปรายต่างๆ ในด้านการเปลี่ยนแปลงพื้นที่สถานีรถไฟ การนำทรัพยากรเดิมกลับมาใช้ให้เกิดประโยชน์ ในลักษณะการสร้างพิพิธภัณฑ์วัฒนธรรมพื้นถิ่น และพื้นที่ส่งเสริมอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ (Creative Economy) ทางใต้หวันจึงขอนำประสบการณ์หลายสิบปี ในด้านการอนุรักษ์วัฒนธรรมทางรถไฟ มาแบ่งปันประสบการณ์เกี่ยวกับการริเริ่มโครงการพิพิธภัณฑ์ทางรถไฟไทเปและงานด้านการอนุรักษ์วัฒนธรรม พร้อมกันนี้ได้มีการนำเสนอข้อเสนอแนะให้บูรณาการร่วมกับพื้นที่ท่องเที่ยวอื่นในเขตเมืองเก่า และการจัดทำโครงการร่วมกับประชาชนในพื้นที่ในการรวบรวมสิ่งของสำหรับจัดแสดงในพิพิธภัณฑ์ เป็นต้น

(ที่มา : <https://www.posttoday.com/economy/556698>)

2) พลิกหัวลำโพงเป็นพิพิธภัณฑ์ หลังเปิดใช้สถานีกลางบางซื่อปี 63

ในอนาคตสถานีรถไฟหัวลำโพง จะถูกปรับบทบาทให้เป็นพิพิธภัณฑ์และรองรับการเดินรถไฟฟ้า รถไฟสายสั้น และรถไฟสายท่องเที่ยว จากปัจจุบันที่มีรถไฟวิ่งเข้าออกวันละกว่า 200 เที่ยว ส่วนการเดินรถไฟที่เหลือจะย้ายไปยัง "สถานีกลางบางซื่อ" ที่ว่ากันว่าจะกลายเป็น "สถานีหัวลำโพง 2" และชุมทางรถไฟแห่งใหม่หลังรถไฟชานเมืองสายสีแดงบางซื่อ-รังสิต เปิดหวูดปี 2562

สำหรับการพัฒนา "สถานีหัวลำโพง" ที่ผ่านมามีการศึกษาจะปรับพื้นที่สถานีและโดยรอบเป็นเชิงพาณิชย์สร้างรายได้ให้ ร.ฟ.ท. ในระยะยาวเหมือนกับสถานีแม่น้ำย่านพหลโยธิน และ กม.11 ที่ดึงเอกชนมาร่วมลงทุนพัฒนาระยะยาว 30 ปี มูลค่ากว่า 3 หมื่นล้านบาท แบ่งเนื้อที่ 121 ไร่ หรือ 194,262.319 ตารางเมตร พัฒนารูปแบบมิกซ์ยูส ทั้งพาณิชย์กรรม และที่อยู่อาศัย รับกับทำเลที่เป็นที่ย่านเศรษฐกิจ ที่พักอาศัย และเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทาง มีรถไฟฟ้าพาดผ่านทั้งรถไฟฟ้าใต้ดิน (บางซื่อ-หัวลำโพง) และอนาคตจะมีสายสีแดง Missing Link (บางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และบางซื่อ-หัวลำโพง)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ขณะที่การพัฒนา ใช้ระยะเวลา 20 ปี แบ่งเป็น 4 เฟส ในเฟสแรก พัฒนาพื้นที่ 15.34 ไร่ ในส่วนของ อาคารสำนักงาน ร.ฟ.ท. สะพานข้ามคลองผดุงกรุงเกษม อาคารบัญชาการและตึกแดงของ ร.ฟ.ท.ในปัจจุบัน เป็นอาคารสำนักงานทั้งของ ร.ฟ.ท. เอกชน และร้านค้า มูลค่าโครงการ 2,860 ล้านบาท

เฟสที่ 2 เนื้อที่ 40.20 ไร่ บริเวณรางรถไฟปัจจุบัน สวนรถไฟ และอาคารต่าง ๆ ทั้งสำนักงานตำรวจรถไฟ อาคารฝ่ายบริหารทรัพย์สิน พื้นที่ริมคลองผดุงกรุงเกษม พัฒนาเป็นศูนย์การค้า อาคารสำนักงาน ที่พักอาศัย (คอนโดมิเนียม) โรงแรม และสวนสาธารณะ มูลค่า 9,834 ล้านบาท

เฟสที่ 3 เนื้อที่ 28.72 ไร่ เป็นส่วนพื้นที่สถานีหัวลำโพง โรงแรมราชธานี และบริเวณถนนรองเมือง จะพัฒนาเป็นพิพิธภัณฑ์ ศูนย์ประชุม ศูนย์การค้า และโรงแรม มูลค่าโครงการ 5,252 ล้านบาท

และเฟสที่ 4 มีเนื้อที่ 37.17 ไร่ จะพัฒนาเป็นศูนย์การค้า อาคารสำนักงานที่พักอาศัย โรงแรม และสวนสาธารณะ มูลค่าโครงการ 12,472 ล้านบาท

นายวุฒิชิต ภัลยามิตร ผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) กล่าวว่า จะอนุรักษ์สถานีหัวลำโพง เป็นพิพิธภัณฑ์ประวัติศาสตร์ และแหล่งท่องเที่ยวเหมือนที่ต่างประเทศ เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวคนไทยและต่างชาติ ส่วนการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ กำลังจะนำผลการศึกษามาพิจารณาอีกครั้ง จะสามารถดำเนินการไปในทิศทางใดได้บ้าง เนื่องจากศึกษาไว้หลายปีแล้ว (ที่มา : https://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1467191537)

1.1.3 เหตุผลในการเสนอแนะ

จากที่ได้กล่าวไปในเหตุผลสนับสนุนโครงการ โครงการพิพิธภัณฑ์รถไฟหัวลำโพงจึงมีความจำเป็นที่จะต้องจัดตั้งขึ้น เพื่อตอบสนองความต้องการของการรถไฟแห่งประเทศไทย และยกระดับสถานีรถไฟหัวลำโพงให้เกิดประโยชน์หลังจากเลิกใช้งานสถานีแล้ว

1.1.4 ภาพลักษณ์โครงการ

โครงการพิพิธภัณฑ์รถไฟหัวลำโพง มีเป้าหมายที่จะอนุรักษ์อาคารสถาปัตยกรรม ที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ และปรับปรุงให้มีความทันสมัยเหมาะแก่การท่องเที่ยวในยุคปัจจุบัน โดยไม่ทำลายภาพลักษณ์ของอาคารเดิม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.1.5 องค์กรรองรับโครงการ

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟม.) (State Railway of Thailand ; SRT)



เป็นรัฐวิสาหกิจในกระทรวงคมนาคม ทำหน้าที่ดูแลกิจการด้านรถไฟของประเทศไทย มีทางรถไฟอยู่ภายใต้ขอบเขตดำเนินการทั้งหมด 4,070 กิโลเมตร

- 1) วิสัยทัศน์ขององค์กร
เพื่อเป็นสถานที่ให้ข้อมูลเรื่องการคมนาคม และการขนส่งทางรางของไทย
- 2) พันธกิจขององค์กร
 - a. การรถไฟฯ มุ่งเน้นการให้บริการที่ตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ เพื่อสร้างรายได้และผลกำไรให้แก่องค์กร รวมถึงการพัฒนาประสิทธิภาพในการให้บริการอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นทางเลือกในการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ
 - b. การรถไฟฯ ดำเนินการให้บริการขนส่งในเชิงสังคมเพื่อประโยชน์ส่วนรวมของประชาชน และประเทศและตอบสนองนโยบายในการให้บริการขนส่งราคาต่ำ และมีประสิทธิภาพของภาครัฐ
 - c. ตอบสนองนโยบายของรัฐในการพัฒนา ขยาย และเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้า

1.2 วัตถุประสงค์โครงการ

1.2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 4) เพื่อเป็นสถานที่ให้ข้อมูลเรื่องการคมนาคม และการขนส่งทางรางของไทย
- 5) เพื่อเป็นสถานที่สร้างรายได้ให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทย
- 6) เพื่อเป็นแลนด์มาร์คแห่งใหม่ส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเมืองเก่า

1.2.2 วัตถุประสงค์ของการทำวิทยานิพนธ์

- 1) เพื่อเรียนรู้เรื่องราวของรถไฟไทย ตีความและประยุกต์ใช้ผ่านการออกแบบสถาปัตยกรรมภายใน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- 2) เพื่อเรียนรู้รูปแบบสถาปัตยกรรม แนวคิดในการออกแบบ และการจัดการที่วางโดยยังคงอนุรักษ์อาคารเดิม
- 3) เพื่อเรียนรู้ระบบการจัดการงานพิพิธภัณฑ์ อัตรากำลัง สายการบริหาร ที่สามารถนำมาใช้ใน ชีวิตประจำวันและต่อยอดในภาคการทำงานในอนาคต

1.3 กลุ่มเป้าหมาย

- 1) เพื่อกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวไทย และต่างชาติ ที่มีความสนใจในเรื่องของรถไฟไทย
- 2) เพื่อนักเรียน นักศึกษา และผู้ที่ต้องการศึกษาในงานในเรื่องของรถไฟไทย

1.4 นิยามคำศัพท์

“การขนส่งระบบราง (Rail transport)” หมายถึง การขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าด้วยยานพาหนะที่วิ่งไปตามราง การขนส่งระบบรางเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่โลจิสติก ซึ่งจะเป็นการเพิ่มความสะดวกให้กับการค้าระหว่างประเทศ และการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในหลายๆประเทศ โดยทั่วไปรางรถไฟจะประกอบไปด้วยราว 2 ราวคู่ขนานกันไป ปกติแล้วจะทำมาจากเหล็กกล้าแล้วหุ้มด้วยไม้หมอน ไม้หมอนจะช่วยรักษาระยะห่างหรือความกว้างระหว่างราวทั้งสองข้าง ซึ่งจะมีความกว้างแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ บางประเทศก็ใช้ไม้หมอนชนิดไม้ บางประเทศก็ใช้ชนิดคอนกรีตแข็ง

1.5 สถานที่ตั้งโครงการ

1.5.1 ที่อยู่โครงการ

ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร พิกัดทางภูมิศาสตร์ 13°44'22"N 100°31'00"E มีขนาดพื้นที่โดยประมาณ 22,000 ตารางเมตร

1.5.2 การเข้าถึงโครงการ

โครงการมีถนนตัดผ่าน สามารถเดินทางมายังโครงการได้ด้วยรถโดยสารส่วนตัว หรือรถรับจ้างไม่ประจำทาง รถโดยสารประจำทางที่สามารถเข้าถึงได้คือ สาย 1, 4, 25, 34, 35, 40, 46, 53, 73, 73ก, 75, 85, 109, 113, 501, 507 และ 542 และสามารถเดินทางด้วยรถไฟฟ้ามหานคร (MRT) ทางออก 2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.5.3 สภาพแวดล้อมโดยรอบที่ตั้ง

ที่ตั้งของโครงการอยู่ในพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่น เป็นจุดที่การคมนาคมเข้าถึงได้ง่าย บริเวณโดยรอบมีชุมชน สถานที่ทางราชการ และอาคารพาณิชย์หนาแน่น



ภาพที่ 1.1 แสดงตำแหน่งที่ตั้งของโครงการ
(ที่มา : <https://earth.google.com>)



ภาพที่ 1.2 แสดงทัศนียภาพของโครงการ ถนนพระรามที่ 4

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่1.3 แสดงทิศตะวันออกของโครงการ ถนนรองเมือง



ภาพที่1.4 แสดงทิศตะวันตกของโครงการ ขอยเลียบคลองผดุงกรุงเกษม



ภาพที่1.5 แสดงทิศเหนือของโครงการ ชุมทางรถไฟ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.5.4 สภาพแวดล้อมภายในที่ตั้ง

อาคารมีลักษณะเป็นโถงขนาดใหญ่ถูกแบ่งเป็น 2 ส่วน ส่วนหน้าคือพื้นที่พักคอยสำหรับผู้เข้ามาใช้งาน และส่วนหลังคือพื้นที่ของชานชาลา ทั้ง 2 ส่วนถูกกั้นด้วยห้องที่ปัจจุบันใช้เป็นห้องขายตั๋ว ด้านขวามือมีอาคารเป็นแนวยาว ใช้เป็นพื้นที่สำนักงาน ส่วนด้านซ้ายเป็นร้านค้า และโถงทางเข้าจากฝั่งถนนเลียบบคลองผดุงกรุงเกษม ส่วนด้านหลังของอาคารเปิดโล่งเป็นทางรถไฟ

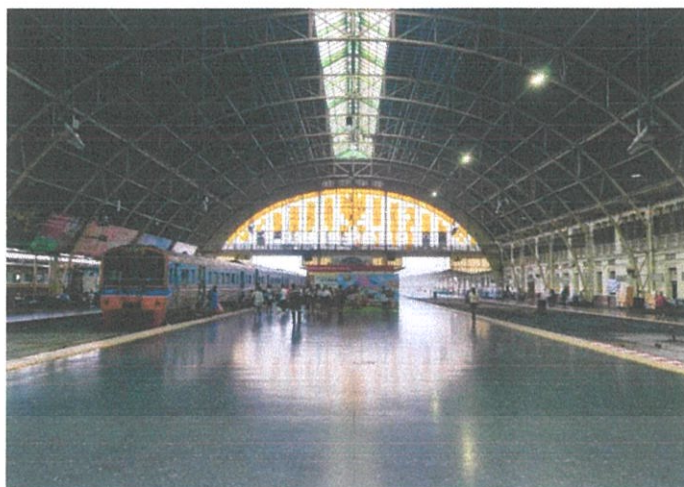


ภาพที่1.6 แสดงโถงทางเข้าอาคารฝั่งทิศใต้

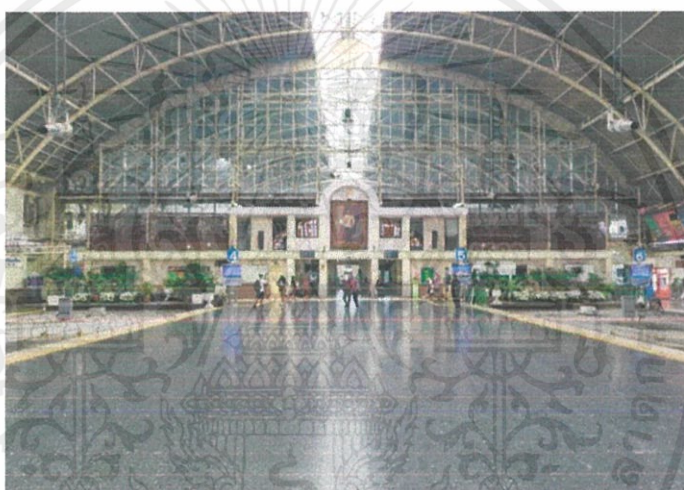


ภาพที่1.7 แสดงโถงพักคอยสำหรับผู้โดยสาร

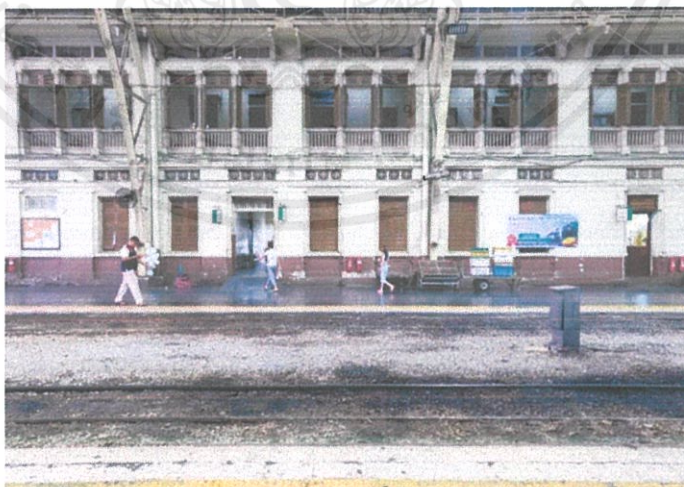
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่1.8 แสดงโถงชานชาลา (1)



ภาพที่1.9 แสดงโถงชานชาลา (2)



ภาพที่1.10 แสดงอาคารสำนักงาน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่1.11 แสดงชานชาลาด้านนอกอาคาร



ภาพที่1.12 แสดงโถงทางเข้าอาคารฝั่งทิศตะวันตก

1.5.5 วิเคราะห์ทิศทางลม และแสงแดด

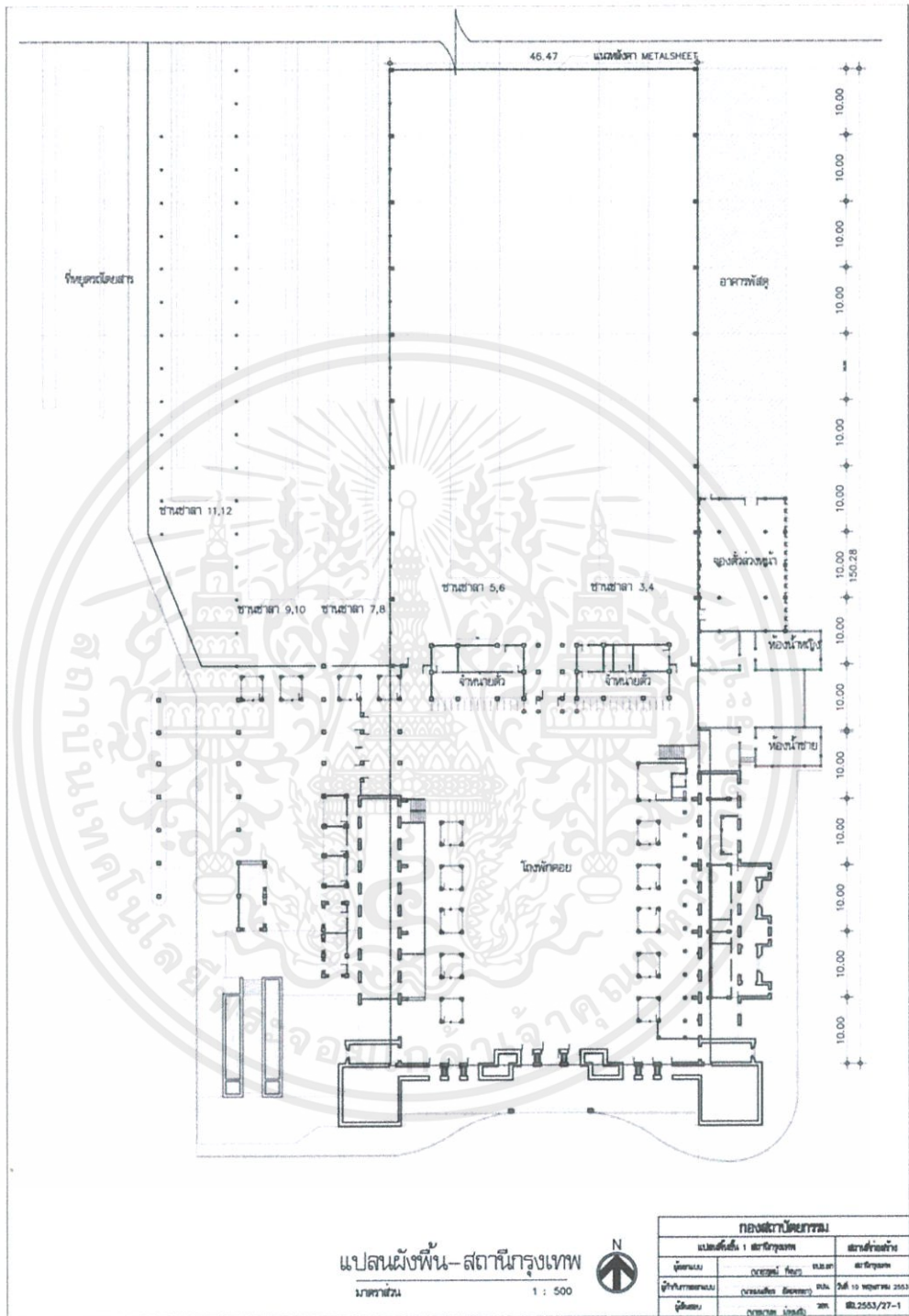
ทิศทางลม : ลมจะเข้าทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือและทิศตะวันตกเฉียงใต้ ซึ่งตัวอาคารวางเอียงจากแนวแกนของทิศเล็กน้อย ด้านหน้าและด้านหลังเปิดโล่ง ทำให้ลมสามารถพัดเข้าสู่ตัวอาคาร และพัดออกทางอีกฝั่งของอาคารได้

ทิศทางแสงแดด : ตัวอาคารโดยรอบไม่มีอาคารสูงบังแสงแดด ทำให้อาคารได้รับแสงแดดตลอดเวลา ด้านทิศใต้ที่ได้รับแสงในตอนกลางวันเป็นส่วนทางเข้า ซึ่งมีการเล่นช่องแสงให้แสงลอดผ่าน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.6 ลักษณะทางกายภาพของอาคารสำหรับโครงการ

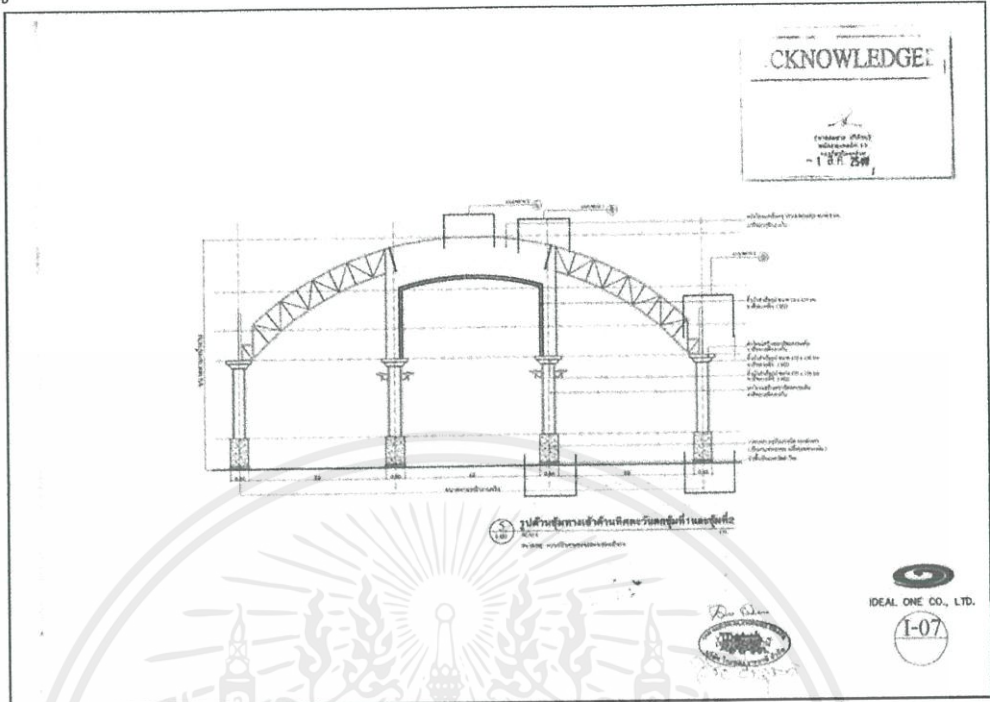
1.6.1 ผังอาคารสถานีรถไฟหัวลำโพง



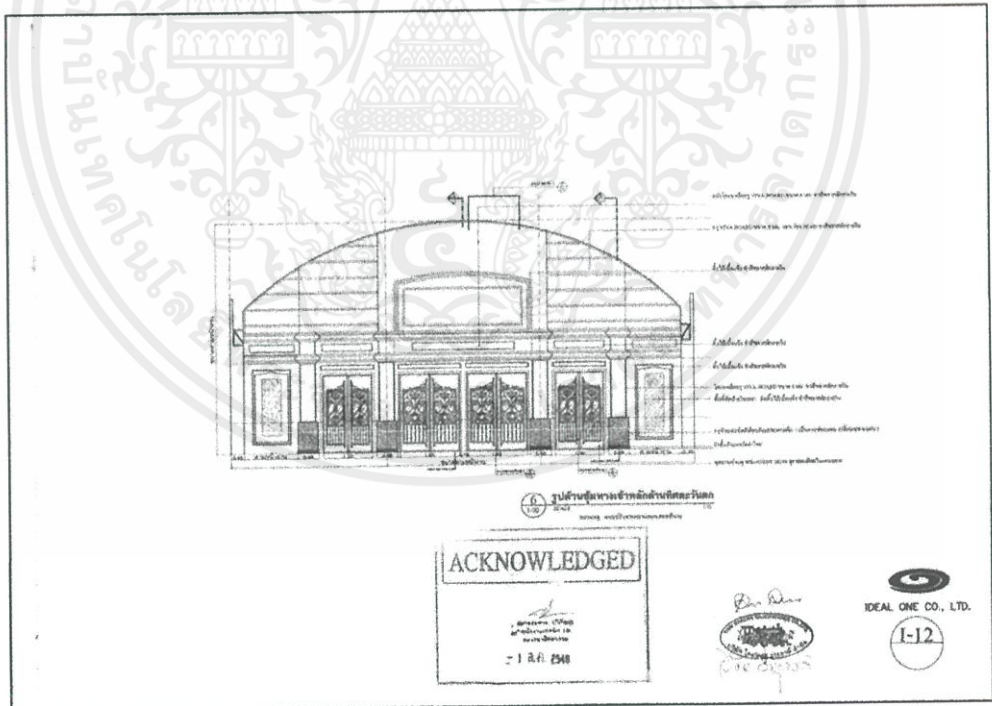
ภาพที่ 1.13 แสดงแปลนอาคาร สถานีกรุงเทพ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.6.2 รูปด้านอาคารสถานีรถไฟหัวลำโพง

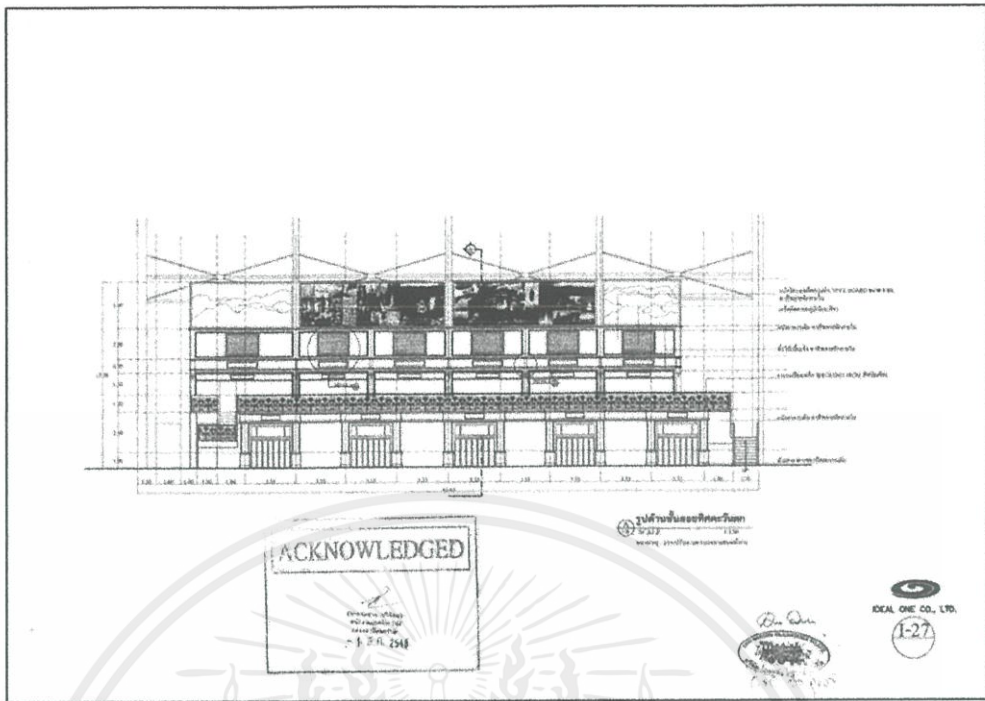


ภาพที่ 1.14 แสดงรูปด้านซุ้มทางเข้าด้านทิศตะวันตกซุ้มที่ 1 และซุ้มที่ 2

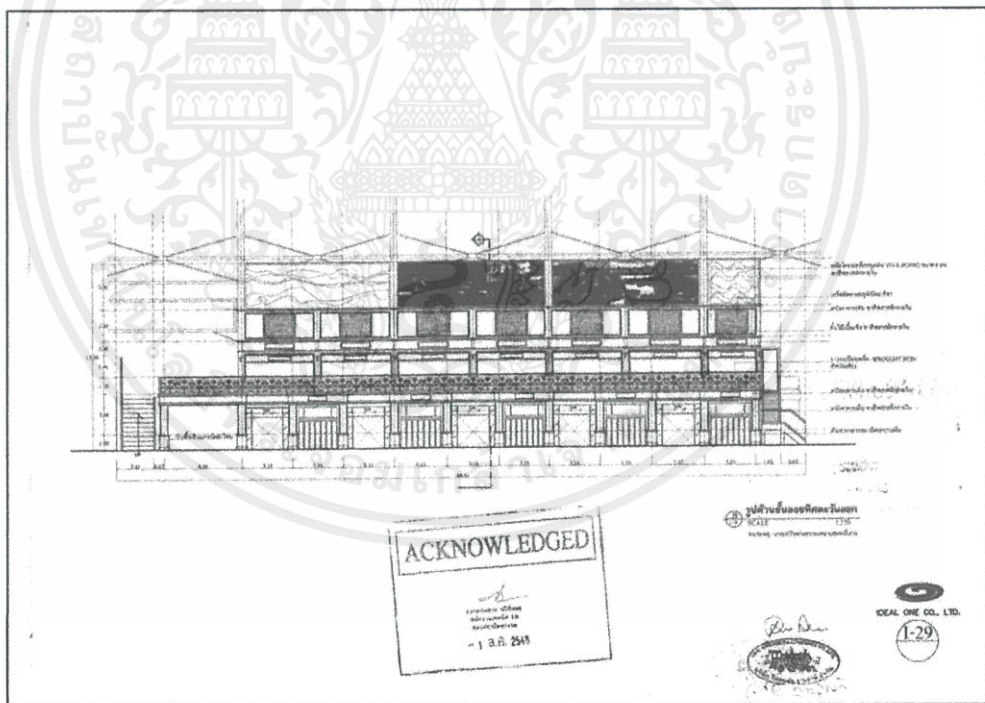


ภาพที่ 1.15 แสดงรูปด้านซุ้มทางเข้าหลักด้านทิศตะวันตก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



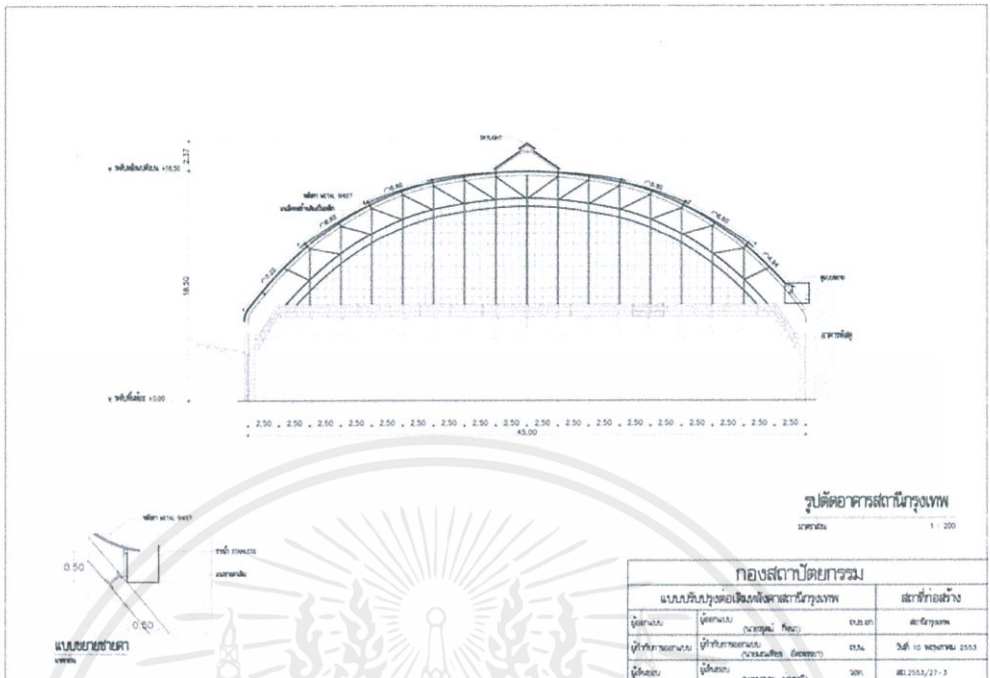
ภาพที่ 1.16 แสดงรูปด้านชั้นลอยทิศตะวันตก



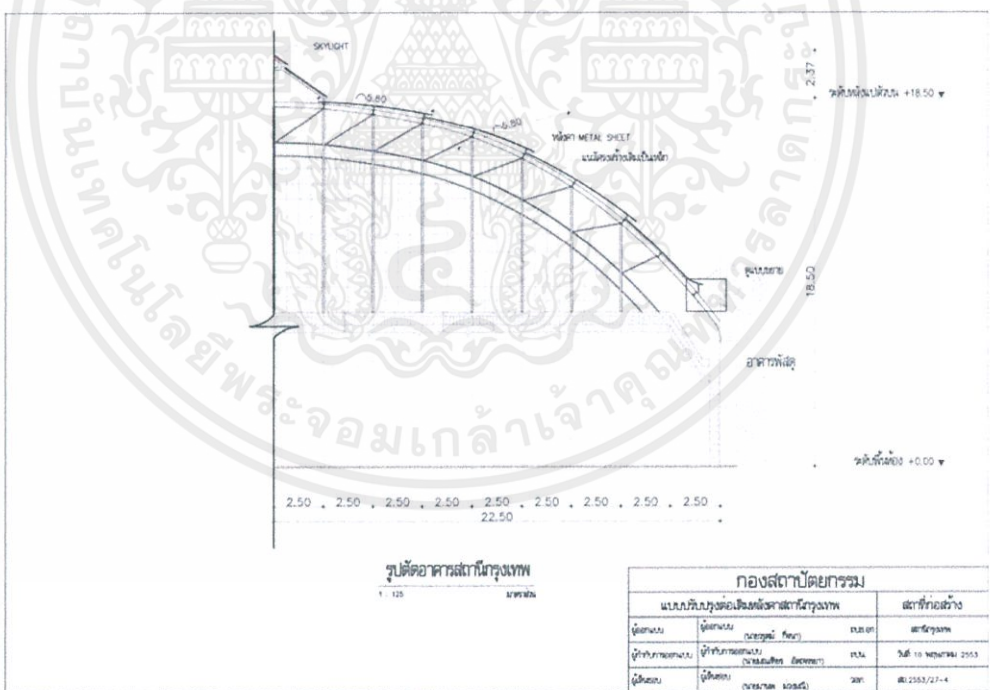
ภาพที่ 1.17 แสดงรูปด้านชั้นลอยทิศตะวันออก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.6.1 รูปตัดอาคารสถานีรถไฟหัวลำโพง



ภาพที่ 1.18 แสดงรูปตัดซุ้มทางเข้าด้านทิศตะวันตกซุ้มที่ 1 และซุ้มที่ 2



ภาพที่ 1.19 รูปตัดซุ้มทางเข้าด้านทิศตะวันตกซุ้มที่ 1 และซุ้มที่ 2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.7 วิเคราะห์อาคารสำหรับโครงการ

1.7.1 ลักษณะอาคาร

อาคารสถานี่แบ่งเป็นสองส่วนหลัก ได้แก่ อาคารมุขหน้า มีลักษณะเหมือนระเบียงยาว และอาคารโถงสถานี่เป็นอาคารหลังคาโค้งขนาดใหญ่ ซึ่งเป็นสถาปัตยกรรมแบบคลาสสิก คือ เป็นงานเลียนแบบสถาปัตยกรรมโบราณของกรีก - โรมัน จุดเด่นของสถานี่หั่วล้าโพงอีกอย่างหนึ่งคือ กระจกสีที่ช่องระบายอากาศ ทั้งด้านหน้าและด้านหลังซึ่งประดับไว้อย่างผสมผสานกลมกลืนกับตัวอาคาร เช่นเดียวกับนาฬิกาบอกเวลาซึ่งติดตั้งไว้กลางส่วนโค้งของอาคารด้านใน และด้านนอก โดยเป็นนาฬิกาที่สั่งทำขึ้นพิเศษ ไม่ระบุชื่อบริษัทผู้ผลิตเหมือนนาฬิกาทั่วไป

บริเวณที่พักผู้โดยสารเป็นห้องโถงชั้นครึ่ง ชั้นล่างมีที่นั่งจำนวนมาก มีร้านค้า ได้แก่ ร้านอาหาร ขนม เครื่องดื่ม ผลไม้ ขนมปัง ไอศกรีม หนังสือ ร้านขายยา ฯลฯ ก่อนถึงห้องจำหน่ายตั๋วล่วงหน้ามีห้องละหมาด เหนือห้องประชาสัมพันธ์มีจอภาพขนาด 300 นิ้ว ควบคุมด้วยระบบดอลบิดีจิตอล ฉายเรื่องราวเกี่ยวกับการรถไฟ ส่วนชั้นลอย มีที่นั่งเล็กน้อย มีบริษัททัวร์ บริษัทรับจองโรงแรม และตู้เครื่องบิน บริการแลกเปลี่ยนเงินตรา และร้านกาแฟ

ที่ผนังด้านซ้าย และขวาของสถานี่กรุงเทพมีภาพเขียนสีน้ำ เป็นภาพสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ อาทิ พระบรมมหาราชวัง ตลาดน้ำ เขาวัง ภูกระดึง หาดสมิหลา ฯลฯ นอกจากนี้ที่ด้านหน้าสถานี่มีสวนหย่อม และน้ำพุสำหรับประชาชน โดยข้าราชการรถไฟได้รวบรวมทุนทรัพย์จัดสร้างอนุสาวรีย์น้อมเกล้าฯ อุทิศส่วนกุศลถวายแด่พระพุทธเจ้าหลวง อนุสาวรีย์ที่ว้านี้เป็นรูป “ช้างสามเศียร” มีพระบรมรูปของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว แกะสลักเป็นภาพนูนสูงประดิษฐานอยู่ด้านบน

1.7.2 ระบบโครงสร้างอาคาร

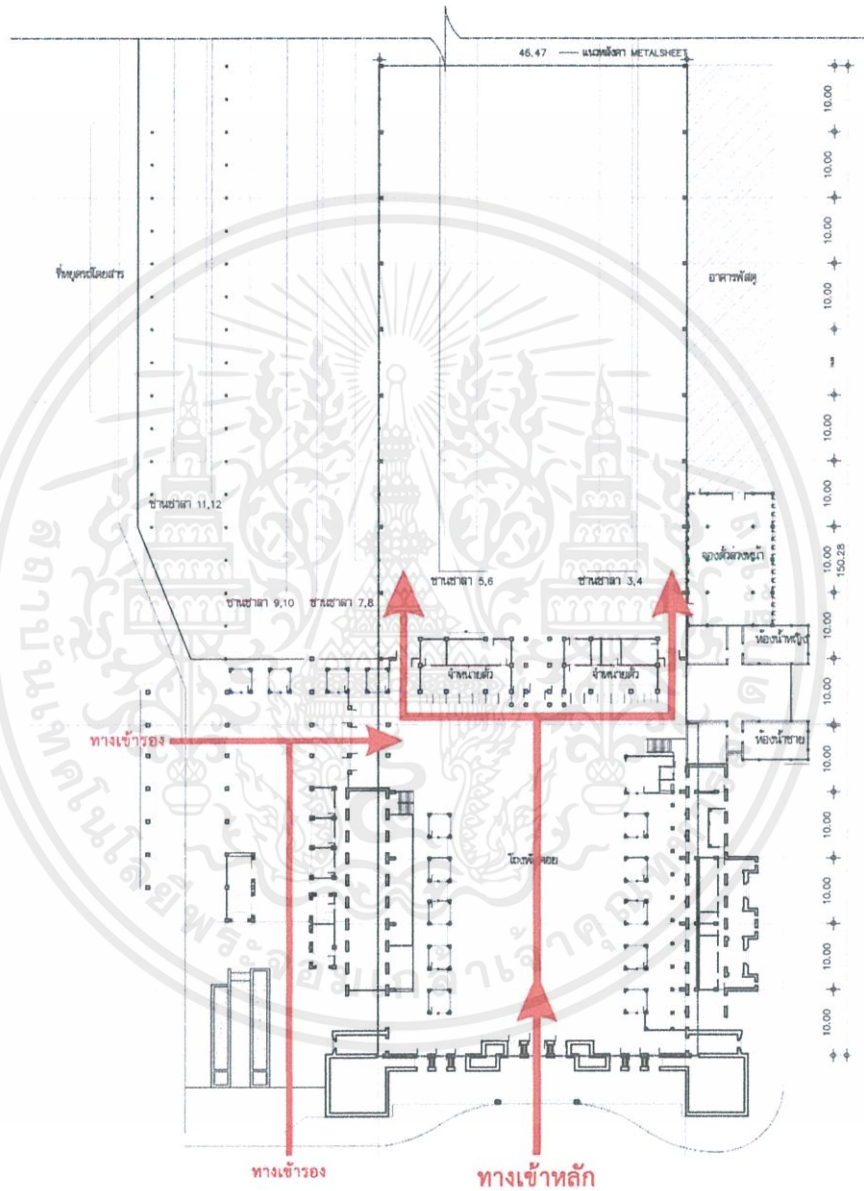
อาคารแบ่งตามโครงสร้างได้เป็น 2 ส่วน คือ

- 1) โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก เป็นระบบเสาและคาน โครงสร้างนี้จะใช้บริเวณโถงทางเข้าทั้งทางเข้าหลัก และทางเข้ารอง ในส่วนโถงทางเข้าจะมีชั้นเดียว ส่วนอาคารขนาดเล็ก 2 ชั้น ที่ขนาดข้าง 2 ฝั่งของทางเข้าหลัก และส่วนอาคารพัสดุที่มี 2 ชั้น เสาในส่วนนี้เป็นเสาหินอ่อน
- 2) โครงสร้างเหล็ก จะใช้ในส่วนโดมขนาดใหญ่ตรงกลางของอาคาร เป็นวัสดุสำเร็จรูปนำเข้าจากประเทศเยอรมันนี่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.7.3 วิเคราะห์ Circulation ภายในอาคาร

อาคารมีทางเข้าหลัก 1 ทาง ซึ่งเมื่อเข้ามาจะเป็นโถงพักคอยที่เป็นส่วนกลางของอาคาร มีทางเข้ารอง 2 ทางอยู่ทางฝั่งซ้ายของอาคาร หากเข้าจากทางเข้ารองจะมีโถงขนาดเล็ก ซึ่งจะมีประตูเชื่อมกับโถงพักคอย ด้านหน้าของโถงทั้งฝั่งซ้าย และฝั่งขวา มีบันไดสำหรับขึ้นชั้นลอยของอาคาร ส่วนด้านหลังของโถงจะมีประตู 2 บานทางซ้ายสุด และขวาสุด เชื่อมออกไปสู่บริเวณลานชาลาที่ด้านหลังของอาคาร



ภาพที่ 1.20 แสดง Circulation ภายในอาคารสถานีรถไฟหัวลำโพง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสนับสนุนโครงการ

2.1 ข้อมูลพื้นฐานโครงการ

2.1.1 ลักษณะโครงการ

ลักษณะของพิพิธภัณฑ์ ในความรับรู้ของคนทั่วไปอาจจะหมายถึง สถานที่หนึ่ง ๆ ซึ่งจัดแสดงสิ่งของต่าง ๆ เพื่อให้ความรู้ และความเพลิดเพลินแก่ผู้เข้าชม แต่อย่างไรก็ตาม ในทางพิพิธภัณฑ์วิทยาที่ยอมรับกันในปัจจุบันแล้ว “พิพิธภัณฑ์” มีความหมายกว้างขวางมากกว่าสถานที่ และการจัดแสดง แต่เทียบเท่าได้กับคำว่า “แหล่งเรียนรู้” เลยทีเดียว กล่าวคือ สภาการพิพิธภัณฑ์สถานระหว่างชาติ (International Council of Museum ; ICOM) ได้ให้คำจำกัดความว่า “พิพิธภัณฑ์” ไว้ดังนี้

“พิพิธภัณฑ์ เป็นองค์กรที่ไม่แสวงหาผลกำไรที่เปิดเป็นสถานที่สาธารณะ และเป็นสถาบันถาวรที่ให้บริการแก่สังคม และมีส่วนในการพัฒนาสังคม มีหน้าที่รวบรวม สงวนรักษา ค้นคว้าวิจัย เผยแพร่ความรู้ และจัดแสดงวัตถุอันเป็นหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับมนุษย์ และสิ่งแวดล้อมของมนุษย์ ทั้งนี้เพื่อจุดประสงค์ทางการค้นคว้า การศึกษา และความเพลิดเพลินใจ” ซึ่งคำจำกัดความข้างต้น ได้แจ้งหน้าที่หลัก ๆ ของพิพิธภัณฑ์ไว้ 5 ประการ คือ รวบรวม สงวนรักษา ค้นคว้าวิจัย เผยแพร่ความรู้ และจัดแสดงวัตถุ

คำจำกัดความข้างต้นเกี่ยวกับพิพิธภัณฑ์สามารถนำมาประยุกต์ใช้ได้โดยปราศจากข้อจำกัดใด ๆ ที่เกิดจากรูปแบบของคณะบริหาร ลักษณะของพื้นที่ โครงสร้างหน้าที่ หรือวิธีการศึกษาสิ่งของสะสมของสถาบันนั้นๆ ที่เกี่ยวข้อง

นอกจากสถาบันที่ถูกระบุว่าพิพิธภัณฑ์แล้ว สิ่งที่จะกล่าวต่อไปนี้ จัดได้ว่ามีคุณสมบัติเป็นพิพิธภัณฑ์ตามวัตถุประสงค์ของคำนิยามนี้ ซึ่งได้แก่

- 1) แหล่ง และอนุสรณ์สถานทางธรรมชาติ โบราณคดี และชาติพันธุ์วรรณา แหล่ง และอนุสรณ์สถานทางประวัติศาสตร์ ซึ่งเก็บรวบรวม สงวนรักษา และเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับวัตถุอันเป็นหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับมนุษย์ และสิ่งแวดล้อมของมนุษย์
- 2) สถาบันที่รวบรวม และจัดแสดงตัวอย่างของสิ่งมีชีวิตทั้งพืช และสัตว์ เช่น สวนพฤกษศาสตร์ สวนสัตวศาสตร์ สถานที่แสดงสัตว์น้ำ และศูนย์ศึกษาพันธุ์พืช และสัตว์
- 3) ศูนย์วิทยาศาสตร์ และห้องฟ้าจำลอง
- 4) หอศิลป์ที่จัดแสดงงานโดยไม่แสวงหาผลกำไร
- 5) สถานที่ตามธรรมชาติ ซึ่งเป็นที่สงวน

- 6) องค์กรพิพิธภัณฑ์ทั้งในระดับนานาชาติ ระดับชาติ ระดับภูมิภาค หรือระดับท้องถิ่น กระทรวงหรือกรม หรือหน่วยงานเอกชนใดก็ตามทั้งที่มีส่วนในการรับผิดชอบพิพิธภัณฑ์ หรือมีคุณสมบัติตามข้อกำหนดนี้
- 7) สถาบัน หรือองค์กร ซึ่งไม่แสวงหาผลกำไร ที่ทำงานด้านการอนุรักษ์ การค้นคว้าวิจัย การศึกษา การฝึกอบรม การจัดทำเอกสารวิชาการ และกิจกรรมอื่น ๆ อันเกี่ยวข้องกับงานพิพิธภัณฑ์ และวิชาพิพิธภัณฑ์วิทยา
- 8) ศูนย์วัฒนธรรม และนิติบุคคลอื่น ๆ ที่ดำเนินการด้านการอนุรักษ์ การสืบสาน และการบริหารจัดการทรัพยากรอันเป็นมรดกที่จับต้องได้ และมรดกที่จับต้องไม่ได้ (มรดกที่มีชีวิต และกิจกรรมที่สร้างสรรค์โดยเทคโนโลยีดิจิทัล)
- 9) สถาบันใด ๆ อย่างเช่น สภากาชาด ซึ่งหลังจากการร้องขอคำวินิจฉัยจากคณะกรรมการที่ปรึกษาแล้ว ได้รับการพิจารณาว่ามีคุณสมบัติบางส่วนหรือทั้งหมดของพิพิธภัณฑ์ หรือมีส่วนในการสนับสนุนพิพิธภัณฑ์ และบุคลากรที่ทำงานด้านพิพิธภัณฑ์เป็นอาชีพ ตลอดจนการสนับสนุนงานวิจัย การศึกษา หรือการฝึกอบรมที่เกี่ยวข้องกับงานพิพิธภัณฑ์

2.1.2 ประเภทโครงการ

“พิพิธภัณฑ์” สำหรับจัดแสดงเรื่องราวเกี่ยวกับรถไฟ และการคมนาคมขนส่งทางรางของไทย ประกอบด้วยพื้นที่ใช้งานหลักคือ พื้นที่ส่วนจัดแสดง พื้นที่ส่วนนิทรรศการ และพื้นที่จัดการสัมมนา ซึ่งเป็นพิพิธภัณฑ์ที่จัดอยู่ในประเภท พิพิธภัณฑ์สถานวิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยี ตามการแบ่งประเภทของพิพิธภัณฑ์สถานโดยสภาการพิพิธภัณฑ์ระหว่างชาติ (ICOM) ซึ่งเนื้อหาหลักของพิพิธภัณฑ์ประเภทนี้คือแสดงวิวัฒนาการความก้าวหน้าของวัตถุที่มนุษย์คิดค้นประดิษฐ์ขึ้น

2.1.3 ลักษณะเฉพาะโครงการ

เป็นโครงการพิพิธภัณฑ์ที่นำเสนอเรื่องราวของการรถไฟ และระบบขนส่งทางรางของประเทศไทย โดยเฉพาะ โดยใช้อาคารของสถานีรถไฟหัวลำโพงมาปรับปรุงใหม่ ซึ่งเป็นอาคารอนุรักษ์

1) ประวัติของการรถไฟไทย

ประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งในบรรดาประเทศทั้งหลายที่เจริญแล้วในโลก นับตั้งแต่สมัยตั้งกรุงสุโขทัย ตลอดจนกรุงรัตนโกสินทร์เป็นราชธานี พระมหากษัตริย์ทุกพระองค์ซึ่งทรงเป็นประมุขของประเทศได้ทรงเล็งเห็นความสำคัญของการคมนาคมซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะนำความรุ่งเรืองมาสู่ชาติ เสมือนโลหิตที่หล่อเลี้ยงชีวิตให้ดำรงอยู่ และในบรรดาทางเดินของโลหิตสายนั้นการรถไฟคือทางเดินของโลหิตสำคัญสายหนึ่ง ซึ่งใน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ราชอาณาจักรไทยสมัยก่อน ยังไม่เคยมีเค้ารูป และโครงการอย่างหนึ่งอย่างใดที่จะแสดงให้เห็นที่ปรากฏชัดว่าการคมนาคมทางบกภายในประเทศจะมีการขนส่งโดยทางรถไฟของรัฐบาลเกิดขึ้นเลย เพราะในเวลานั้นประชาชนยังนิยมใช้สัตว์ เช่น โค กระบือ ม้า ช้างและเกวียน เป็นพาหนะเพื่อประโยชน์ในการเดินทาง และในการลำเลียงสินค้าต่าง ๆ จากถิ่นหนึ่งไปยังอีกถิ่นหนึ่งจนกระทั่งการขนส่งโดยทางรถไฟได้เริ่มมีชีวิตจิตใจขึ้นจนสำเร็จเป็นรูปร่างอันสมบูรณ์ ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวแห่งกรุงรัตนโกสินทร์ โดยมีประกาศพระบรมราชโองการสร้างทางรถไฟสยาม ตั้งแต่กรุงเทพฯ ถึงเมืองนครราชสีมา ลงวันที่ 1 มีนาคม ร.ศ. 109 ซึ่งตรงกับ พุทธศักราช 2433 ก่อนที่การรถไฟหลวงจะถือกำเนิดขึ้นนั้นปรากฏว่าในปีพุทธศักราช 2398 รัฐบาลสหราชอาณาจักรอังกฤษให้ เซอร์ จอห์น เบาริง (Ser John Bowring) ผู้สำเร็จราชการเกาะฮ่องกง ซึ่งได้รับการแต่งตั้งให้เป็นอัครราชทูต ผู้มีอำนาจเต็ม พร้อมด้วย มิสเตอร์ แฮรี สมิท ปาร์ค (Mr. Harry Smith Parkes) กงสุลเมืองเอ็ดมิง เป็นอุปทูต เดินทางโดยเรือรบหลวงอังกฤษเข้ามาเจรจาขอแก้ไขสนธิสัญญาทางราชอาณาจักรกับรัฐบาลอังกฤษที่อินเดีย ทำไว้กับรัฐบาลไทยเมื่อ วันที่ 20 มิถุนายน พ.ศ. 2369 ซึ่งในกาลนั้น มิสเตอร์ แฮรี สมิท ปาร์ค ได้นำสนธิสัญญาฉบับใหม่ออกไปประทับตราแผ่นดินอังกฤษ แล้วนำกลับมาแลกเปลี่ยนสนธิสัญญากับฝ่ายไทย กับอัญเชิญพระราชสาส์น และเครื่องราชบรรณาการของสมเด็จพระนางวิคตอเรียแห่งสหราชอาณาจักรอังกฤษเข้ามาเพื่อทูลเกล้าฯ ถวายแด่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 4 อาทิจ้างล่องย่นส่วนจากของจริงประกอบด้วย รถจักรไอน้ำ และรถพ่วงครบขบวน เดินบนรางด้วยแรงไอน้ำ ทำนองเดียวกับรถไฟใหญ่ที่ใช้อยู่ในเกาะอังกฤษ (ขณะนี้รถไฟเล็กได้เก็บรักษาไว้ที่พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ) ราชบรรณาการในครั้งนั้นสมเด็จพระนางวิคตอเรีย ทรงมีพระราชประสงค์จะให้เป็นที่เครื่องดลพระราชหฤทัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ให้ทรงคิดสถาปนากิจการรถไฟขึ้นในราชอาณาจักรไทย แต่เนื่องจากในขณะนั้นภาวะเศรษฐกิจของไทยยังอยู่ในฐานะไม่มั่นคง และมีจำนวนพลเมืองน้อย กิจการจึงต้องระงับไว้

ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 เหตุการณ์ทางด้านการเมือง สืบเนื่องมาจากนโยบายขยายอาณานิคมของอังกฤษ และฝรั่งเศส แผ่มาครอบคลุมบริเวณแหลมอินโดจีน พระองค์ท่านทรงตระหนักถึงความสำคัญของการคมนาคมโดยเส้นทางรถไฟ เพราะการใช้แต่ทางเกวียน และแม่น้ำลำคลองเป็นพื้นนั้น ไม่เพียงพอแก่การบำรุงรักษาพระราชอาณาเขต ราษฎรที่อยู่ห่างไกลจากเมืองหลวงมีจิตใจโน้มเอียงไปทางประเทศใกล้เคียง สมควรที่จะสร้างทางรถไฟขึ้นในประเทศเพื่อติดต่อกับมณฑลชายแดนก่อนอื่น ทั้งนี้เพื่อสะดวกแก่การปกครอง ตรวจตราป้องกันการรุกรานเป็นการเปิดภูมิประเทศให้ประชาชนพลเมือง เข้าบุกเบิกพื้นที่ รกร้างว่างเปล่า ให้เป็นประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศ และจะเป็นเส้นทางขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าไปมาถึงกันได้ดียิ่งขึ้น ดังนั้น ในปี พ.ศ. 2430 จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ เซอร์แอนดรู คลาก และบริษัทป็นซาร์ด แมกทักการ์ด โลเธอร์ ดำเนินการสำรวจเพื่อสร้างทางรถไฟจาก กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ และมีทางแยกตั้งแต่เมืองสระบุรี - เมืองนครราชสีมาสายหนึ่ง จากเมืองอุตรดิตถ์ - ตำบลท่าเรือริมฝั่งแม่น้ำโขงสายหนึ่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

และจากเมืองเชียงใหม่ไปยังเชียงราย เชียงแสนหลวงอีกสายหนึ่ง โดยทำการสำรวจให้แล้วเสร็จเป็นตอนๆ รวม 8 ตอน ในราคาจำจ้งโดยเฉลี่ยไม่เกินไมล์ละ 100 ปอนด์ ทั้งสองฝ่ายลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ. 2430 เมื่อได้สำรวจแนวทางต่าง ๆ แล้ว รัฐบาลพิจารณาเห็นว่าจุดแรกที่สมควรจะสร้างทางรถไฟเชื่อมกับเมืองหลวงของไทยก่อนอื่น คือ นครราชสีมา ดังนั้นในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2433 จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ก่อตั้งกรมรถไฟขึ้น สังกัดอยู่ในกระทรวงโยธาธิการมีพระเจ้าน้องยาเธอเจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ ทรงเป็นเสนาบดีและนาย เค. เบ็ทเก (K. Bethge) ชาวเยอรมัน เป็นเจ้ากรมรถไฟพร้อมกันนั้นได้ เปิดประมูลสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ - นครราชสีมา เป็นสายแรก ณ ที่ทำการรถไฟกรุงเทพ ปรากฏว่า มิสเตอร์ จี. มูเร แคมป์เบล แห่งอังกฤษ เป็นผู้ค้าประกันประมูลได้ในราคาต่ำสุด โดยเสนอราคาเป็นเงิน 9,956,164 บาท พระบาท สมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงทรงพระราชทานพระบรมราชานุมัติให้กระทรวงโยธาธิการว่าจ้าง มิสเตอร์ จี. มูเร แคมป์เบลล์ สร้างทางรถไฟหลวงจากกรุงเทพฯถึงนครราชสีมา เป็นสายแรก เป็นทางขนาดกว้าง 1.435 เมตร และได้เสด็จพระราชดำเนินประกอบพระราชพิธีกระทำพระฤกษ์ เริ่มการสร้างทางรถไฟ ณ บริเวณย่านสถานีกรุงเทพ เมื่อวันที่ 09 มีนาคม พ.ศ. 2434 ซึ่งปัจจุบัน การรถไฟฯ ได้สร้างอนุสรณ์ปฐมฤกษ์รถไฟหลวงเพื่อเป็นอนุสรณ์สถานรำลึกเหตุการณ์สำคัญในอดีต และเพื่อน้อมรำลึกถึงพระกรุณาธิคุณ

ในปี พ.ศ.2439 การก่อสร้างทางรถไฟสาย กรุงเทพฯ - นครราชสีมา สำเร็จบางส่วนพอที่จะเปิดการเดินรถได้ ดังนั้น ในวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงเสด็จพระราชดำเนินมาทรงประกอบพระราชพิธีเปิดการเดินรถไฟระหว่าง สถานีกรุงเทพ - อยุธยา ระยะทาง 71 กิโลเมตร และเปิดให้ประชาชนเดินทางไปมาระหว่าง กรุงเทพฯ - อยุธยา ได้ตั้งแต่วันที่ 28 มีนาคม พ.ศ.2439 เป็นต้นไป ในระยะแรกเดินขบวนรถขึ้นลงวันละ 4 ขบวน มีสถานีรวม 9 สถานี คือ สถานีกรุงเทพ บางซื่อ หลักสี่ หลักหก คลองรังสิต เชียงราก เชียงรากน้อย บางปะอิน และกรุงเก่า ซึ่งการรถไฟฯ ได้ถือเอาวันที่ 26 มีนาคม เป็นวันสถาปนากิจการรถไฟ สืบมาจนถึงปัจจุบัน ต่อจากนั้นก็เปิดการเดินรถต่อไปอีกเป็นระยะ ๆ จากอยุธยา ถึง แก่งคอย มวกเหล็ก ปากช่องจนกระทั่งในปี พ.ศ. 2443 การสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา ได้เสร็จเรียบร้อย และพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงได้เสด็จพระราชดำเนินไปทรงเปิดการเดินรถสายนี้ เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2443 รวมระยะทางจาก กรุงเทพฯ - นครราชสีมา ทั้งสิ้น 265 กิโลเมตร สิ้นเงินในการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ 17,585,000 บาทเมื่อการก่อสร้างทางรถไฟสายแรกสำเร็จลงตามพระราชประสงค์แล้ว ก็ทรงพิจารณาสร้างทางรถไฟสายอื่น ๆ ต่อไป จนกระทั่งสิ้นรัชสมัยของพระองค์ พระผู้พระราชทานกำเนิดกิจการรถไฟในประเทศไทย เมื่อวันที่ 23 ตุลาคม พ.ศ. 2453

ภายหลังจากที่พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 เสด็จเล็งถวัลย์ราชสมบัติแทนพระบรมราชชนก ก็ได้ทรงพิจารณาเห็นว่ากิจการของกรมรถไฟสายเหนือและกรมรถไฟสายใต้ ซึ่งแยกกันอยู่ไม่สะดวกแก่การบังคับบัญชาและบริหารงาน ตลอดจนไม่เป็นภาระประหยัดค่าใช้จ่าย ดังนั้นเมื่อวันที่ 5 มิถุนายน

พ.ศ. 2460 จึงได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้รวมกิจการรถไฟทั้ง 2 กรม เข้าเป็นกรมเดียวกัน เรียกว่า กรมรถไฟหลวง กับได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระเจ้าอนงยาเธอกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงพระองค์แรก ในสมัยที่พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงเป็นผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงอยู่นั้น ทรงเล็งเห็นการณ์ไกล และทรงตระหนักดีว่าการใช้รถจักรไอน้ำลากจูงขบวนรถ นอกจากจะไม่สะดวก และประหยัดแล้ว ลูกไฟที่กระจัดกระจายออกมา ยังเป็นอันตรายได้ พระองค์ จึงทรงสั่งรถจักรดีเซล จำนวน 2 คันมาจากสวิสเซอร์แลนด์ เข้ามาใช้เป็นครั้งแรก ซึ่งรถจักรดีเซลการกลคันแรก เลขที่ 21 - 22 ได้ออกวิ่งรับใช้ประชาชนเมื่อ พ.ศ. 2471 ปัจจุบันรถจักรประวัติศาสตร์คันนี้ยังคงอยู่การรถไฟฯ ได้นำมาติดตั้งที่ ตึกบัญชาการรถไฟ เพื่อให้อนุชนรุ่นหลังได้ศึกษาหาความรู้ต่อไป และเนื่องจากพระองค์ทรงเป็นผู้ให้กำเนิดรถจักรดีเซลขึ้นในเมืองไทย รถจักรดีเซลทุกคันที่ใช้การอยู่ในการรถไฟฯ ขณะนี้จึงได้ประดับเครื่องหมาย "บุรฉัตร" อันเป็นพระนามของพระองค์ ติดที่ด้านข้างของรถจักรดีเซลทุกคันที่สั่งเข้ามา เพื่อเป็นการรำลึก และเทิดพระเกียรติแห่งพระองค์ท่านสืบไป

กิจการรถไฟซึ่งได้เริ่มตั้งแต่สมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชการที่ 5 นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2439 จนกระทั่งสิ้น รัชสมัยของพระองค์ในปี พ.ศ. 2453 มีทางรถไฟที่เปิดใช้เดินรถรวมทั้งสิ้น 932 กิโลเมตร และกำลังก่อสร้างยังไม่แล้วเสร็จอีก 690 กิโลเมตร ในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 มีทางรถไฟที่เปิดใช้ทั้งหมด 2,581 กิโลเมตร และอยู่ในระหว่างก่อสร้างอีก 497 กิโลเมตร

ส่วนในสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 พระองค์ก็ทรงดำเนินรัฐประศาสน์นโยบายในการบำรุงการคมนาคมเช่นเดียวกับรัชกาลก่อน ๆ แต่เนื่องจากสภาวะเศรษฐกิจของประเทศไทยกำลังปั่นป่วน ดังนั้น การก่อสร้างทางรถไฟสมัยนี้จึงเป็นไปได้อย่างล่าช้า โดยมีทางรถไฟเพิ่มขึ้นใหม่อีก 418 กิโลเมตร

กิจการรถไฟในสมัยพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาอานันทมหิดล รัชการที่ 8 ก็เช่นเดียวกันกับรัชการก่อน ประเทศไทยต้อง ประสบกับสภาวะทางการเงิน และสงครามโลกครั้งที่ 2 ทำให้การก่อสร้างทางรถไฟไม่ก้าวหน้าเท่าที่ควร โดยมีทางรถไฟก่อสร้างเพิ่มอีก 259 กิโลเมตร

สำหรับกิจการรถไฟในสมัยพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาภูมิพลอดุลยเดช รัชกาลที่ 9 ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 กิจการรถไฟประสบภัยสงครามอย่างหนัก ทรัพย์สินทั้งทางอาคาร และรถจักรล้อเลื่อนได้รับความเสียหายมาก จำต้องเริ่มบูรณะฟื้นฟูให้กลับสู่สภาพเดิมโดยเร็ว ถ้าจะอาศัยเงินลงทุนจากงบประมาณของรัฐแหล่งเดียวจะไม่ทันการณ์ รัฐบาลจึงต้องขอกู้เงินจากธนาคารโลกมาสมทบ ในระหว่างเจรจากู้เงินนั้น ธนาคารโลกได้เสนอให้รัฐปรับปรุงองค์กรของกรมรถไฟหลวง ให้มีประสิทธิภาพที่เพียงพอ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการบริหารกิจการรถไฟในเชิงธุรกิจ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในปี พ.ศ. 2494 รัฐบาลสมัย จอมพล.ป.พิบูลสงคราม เป็นนายกรัฐมนตรี ได้พิจารณาเห็นสมควรจัดตั้งกิจการรถไฟเป็นเอกเทศจึงได้เสนอร่างพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 ต่อรัฐสภา และได้มีพระบรมราชโองการให้ตราเป็นพระราชบัญญัติขึ้นไว้ตามที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับลงวันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2494 กรมรถไฟหลวงจึงเปลี่ยนฐานะมาเป็นรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปการภายใต้ชื่อว่า การรถไฟแห่งประเทศไทย ตั้งแต่วันที่ 01 กรกฎาคม พ.ศ. 2494 เป็นต้นมา โดยการดำเนินงานอยู่ภายใต้ พรบ.การรถไฟฯ ฉบับ พ.ศ. 2494

คณะรัฐมนตรีได้แต่งตั้งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยขึ้นมีหน้าที่ควบคุม ดูแลกิจการขององค์การประกอบด้วยประธานกรรมการ 1 คน คณะกรรมการ อีก 6 คน ผู้ว่าการรถไฟฯ เป็นกรรมการโดยตำแหน่ง และรัฐได้มอบเงินจำนวน 30 ล้านบาท ให้เป็นเงินสมทบทุนประเดิมของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งมีพลเอก จรูญ รัตนกุล เสรีเริงฤทธิ์ เป็นผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ตั้งแต่วันที่ 01 กรกฎาคม พ.ศ. 2494 ซึ่งในหลักการ รัฐควบคุมการแต่งตั้งและปลดผู้บริหาร คุมอัตราเงินเดือนพนักงาน คุมอัตราค่าโดยสารและค่าระวาง คุมการเปิด – ปิดเส้นทางการบริการ และการควบคุมการลงทุนทั้งหมด แต่หากดำเนินงานขาดทุน รัฐชดเชยให้เท่าจำนวนที่ขาด

ปัจจุบัน ณ วันที่ 14 กันยายน พ.ศ. 2559 การรถไฟฯ มีระยะทางที่เปิดการเดินรถแล้ว รวมความยาวทั้งสิ้น 4,507.884 กิโลเมตร

ทางสายเหนือ ถึง สถานีเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ ความยาว 752.077 กิโลเมตร และมีทางแยกที่ สถานีชุมทางบ้านดาราจังหวัดพิษณุโลก ถึง สถานีสวรรคโลก จังหวัดสุโขทัย ความยาว 29.007 กิโลเมตร

ทางสายใต้ จากสถานีธนบุรี - สถานีสุไหลโกลก จังหวัดนครราชสีมา ความยาว 1,144.140 กิโลเมตร ทางแยกสถานีป่าดงเบขาร์ ความยาว 43.502 กิโลเมตร ทางแยกสถานีสุพรรณบุรี ความยาว 78.090 กิโลเมตร ทางแยกคีรีรัฐนิคม ความยาว 31.250 กม. ทางแยกกันตัง ความยาว 92.802 กิโลเมตร และทางแยกนครศรีธรรมราช ความยาว 35.081 กิโลเมตร

ทางสายตะวันตก ถึง สถานีชุมทางหนองปลาดุก - สถานีน้ำตก จังหวัดกาญจนบุรี ความยาว 130.989 กิโลเมตร

ทางสายตะวันออก ถึง สถานีอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ความยาว 260.449 กิโลเมตร คลองสิบเก้า-ชุมทางแก่งคอย ความยาว 81.358 กิโลเมตร ชุมทางเขาชีจรรย์ - มาบตะพุด ความยาว 24.070 กิโลเมตร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ ถึง สถานีอุบลราชธานี จังหวัดอุบลราชธานี ความยาว 575.600 กิโลเมตร และสถานีชุมทางถนนจิระถึงสถานีหนองคาย จังหวัดหนองคาย ความยาว 359.974 กิโลเมตร (เพิ่มสะพานมิตรภาพไทย-ลาว 2.657 กม.) และชุมทางแก่งคอย-ชุมทางบัวใหญ่ ความยาว 252.412 กิโลเมตร

ทางสายแม่กลองช่วงวงเวียนใหญ่ - มหาชัย ความยาว 31.242 กิโลเมตร และช่วงบ้านแหลม - แม่กลอง ความยาว 34.041 กิโลเมตร

2) ประเภทรถไฟในประเทศไทย

แบ่งออกเป็นประเภท ได้แก่

- รถโดยสาร

ประเภทของขบวนรถโดยสารจะแตกต่างกันโดยจำนวนสถานีที่หยุดรับ-ส่งผู้โดยสาร และชนิดของรถโดยสารที่ให้บริการ ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 2.1 แสดงประเภทของขบวนรถโดยสารในไทย

ประเภท	เลขขบวน	จำนวนสถานีที่หยุด
ด่วนพิเศษ	1 - 50	น้อย
ด่วน	51 - 100	น้อย
เร็ว	1xx	ปานกลาง
ธรรมดา	2xx	เกือบทุกสถานี (เชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ กับภูมิภาค)
ชานเมือง	3xx	เกือบทุกสถานี (กรุงเทพฯ และปริมณฑล)
ท้องถิ่น	4xx	เกือบทุกสถานี (ภูมิภาค)
นำเที่ยว/พิเศษ	9xx	ขึ้นอยู่กับภารกิจของแต่ละขบวน

- รถสินค้า

ขบวนรถสินค้า ประกอบด้วยรถสินค้าเท่านั้น ให้บริการด้านการขนส่งสินค้าประเภทเหมาคัน ทั้งภายในประเทศ และเพื่อส่งออกประเทศมาเลเซีย ที่สถานีรถไฟชายแดนอย่าง สุโขทัย-ลก และปาดังเบซาร์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประเภทของขบวนรถสินค้า ได้แก่

- ขบวนรถสินค้าปูนซีเมนต์
- ขบวนรถสินค้าผลิตภัณฑ์น้ำมันเชื้อเพลิงสำเร็จรูป
- ขบวนรถสินค้าน้ำมันดิบ
- ขบวนรถสินค้าแก๊สปิโตรเลียมเหลว
- ขบวนรถตู้คอนเทนเนอร์
- ขบวนรถสินค้าทั่วไป

- รถจักร และรถดีเซลราง

ในปัจจุบัน รถจักรดีเซลไฟฟ้า ถือเป็นรถจักรที่มีส่วนช่วยในการทำขบวนรถโดยสาร และรถสินค้ามากที่สุด โดยรถจักรดีเซลไฟฟ้าที่ใช้งานบ่อย ๆ ได้แก่ จีอี อัลสธอม (มี 4 รุ่นย่อย ได้แก่ เอแอลเอส เอเอสเค เอแอลดี และเอดีดี) ฮิตาชิ จีอีเอ และซีเอสอาร์ นอกจากนี้ยังมีรถจักรดีเซลไฮดรอลิก ซึ่งมีบทบาทในการทำขบวนรถโดยสารน้อยกว่าในอดีต แต่จะทำขบวนรถโดยสารหรือรถสินค้าในกรณีพิเศษ เช่น กรู๊ปทำขบวนรถพิเศษช่วยการโดยสารในช่วงอุทกภัย และเฮนเซล ทำขบวนรถบำรุงทางเพื่อใช้ในการก่อสร้างรถไฟทางคู่ เป็นต้น

นอกจากรถจักรแล้ว ยังมีรถดีเซลราง ซึ่งมีทั้งห้องโดยสาร และห้องขับภายในคันเดียวกัน โดยมีเครื่องยนต์อยู่ข้างใต้ ทำให้ขบวนรถออกตัวได้ดีกว่าการใช้รถจักรลาก รถดีเซลรางหลัก ๆ ที่ยังคงใช้งานในปัจจุบัน ได้แก่

- ฮิตาชิ ใช้ทำรถท้องถิ่นสายตะวันออกเฉียงเหนือ และเป็นรถเสริมให้กับรถด่วนดีเซลรางในช่วงเทศกาล
- ทีเอชเอ็นและเอ็นเคเอฟ ใช้ทำรถธรรมดา รถชานเมือง รถท้องถิ่นสายเหนือ และรถด่วนดีเซลรางสายตะวันออกเฉียงเหนือ
- เอทีอาร์ เป็นรถดีเซลรางนั่งปรับอากาศที่ไม่มีห้องขับ พ่วงในรถด่วนดีเซลราง สายตะวันออกเฉียงเหนือ รถเร็วที่ 105/106 รถนำเที่ยวน้ำตก/สวนสนประดิพัทธ์ และรถชานเมืองวงเวียนใหญ่ – มหาชัย บางขบวน
- สปรินเทอร์ ใช้ทำรถด่วนพิเศษดีเซลรางที่ 3/4 ในสายเหนือ และรถเร็วที่ 997/998 ในสายตะวันออกเฉียง
- แดวู ใช้ทำรถด่วนพิเศษดีเซลรางในสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- รถไฟฟ้าเขตเมือง

ในปัจจุบัน ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนให้บริการเฉพาะในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลเท่านั้น โดยเปิดให้บริการเป็นครั้งแรกเมื่อปี พ.ศ. 2542 ในเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส สายสุขุมวิท (หมอชิต-อ่อนนุช) และสายสีลม (สนามกีฬา-สะพานตากสิน) ในปัจจุบันมีรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการแล้วทั้งสิ้น 5 สาย สายล่าสุดที่เปิดให้บริการคือ สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ซึ่งเปิดให้บริการใน พ.ศ. 2559

นอกจากกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลแล้ว ยังมีโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเมืองใหญ่อื่น ๆ อาทิ ขอนแก่น ภูเก็ต นครราชสีมา เชียงใหม่ หาดใหญ่

- รถไฟความเร็วสูง

โครงการรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทย (Thailand High-speed Rail Project) เป็นโครงการเมกะโปรเจกต์ของประเทศไทยในการก่อสร้างระบบรถไฟความเร็วสูง มีเป้าหมายในการพัฒนาเศรษฐกิจ และเชื่อมโยง ตลาดการค้า ระหว่างกลุ่มประเทศแถบลุ่มแม่น้ำโขง เนื่องจากประเทศไทยถือเป็นศูนย์กลางของอินโดจีน มีเป้าหมายในการก่อสร้าง 4 สาย ได้แก่ สายเหนือ สายตะวันออก สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้

3) ประวัติของสถานีรถไฟกรุงเทพฯ (หัวลำโพง)

สถานีรถไฟกรุงเทพฯ สร้างขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2453 ชาวบ้านเรียกกันว่า "หัวลำโพง" ตามชื่อคลอง และถนนในบริเวณใกล้เคียง คำว่า "หัวลำโพง" นี้บ้างก็ว่ามาจากชื่อทุ่งกว้างบริเวณนั้น ซึ่งใช้เป็นที่เลี้ยงวัวของแขก ชาวบ้านเห็นฝูงวัววิ่งอย่างคึกคักนอนอยู่กลางทุ่งจึงเรียก "ทุ่งวัวลำพอง" และคลาดเคลื่อนมาเป็น "หัวลำโพง" ในภายหลัง บ้างก็สันนิษฐานว่าเป็นชื่อของต้นไม้ชนิดหนึ่งชื่อ "ต้นลำโพง" ซึ่งเคยมีมากในบริเวณนี้

หากอ่านหนังสือที่เขียนขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 4 จะพบคำว่า "หัวลำโพง" และ "วัวลำพอง" ใช้ปะปนกันโดยไม่รู้ใครผิดใครถูก แต่มีบันทึกฉบับหนึ่งเขียนเมื่อ ร.ศ. 122 หรือ พ.ศ. 2446 มีข้อความที่พอจะถือเป็นหลักฐานได้ ดังนี้ "พระราชกระแสนพระพุทธรูปเจ้าหลวง ทรงห้วงเรื่องเรียก "วัวลำพอง" มีในหนังสือกระทรวงโยธา (คมนาคม) กราบบังคมทูลเปิดสะพานเฉลิมที่ 50 ข้ามคลองหัวลำโพงปลายถนนสุระวงศ์ ปี ร.ศ. 122 (คำว่า "วัวลำพอง" นั้นเป็นชื่อกรมเมือง หลงมาจากคำฝรั่งเรียกหัวลำโพงไม่ชัด) บันทึกฉบับนี้ระบุว่า "หัวลำโพง" ไม่ได้มาจากคำว่า "วัวลำพอง" อย่างที่เข้าใจกัน แต่จะมีที่มาอย่างไรนั้นยังไม่ปรากฏหลักฐานชัดเจน

ปัจจุบันย่านหัวลำโพงไม่มีทุ่งกว้างสำหรับเลี้ยงวัว จะมีก็แต่สถานีรถไฟขนาดใหญ่อายุยืนยาวเกือบ 100 ปี ที่ได้รับการพัฒนาคุณภาพให้ได้มาตรฐาน เพื่อรองรับผู้คนจากทุกสารทิศทั่วประเทศ

สถานีรถไฟกรุงเทพ หรือเรียกกันทั่วไปว่า หัวลำโพง เริ่มก่อสร้างในปลายสมัยรัชกาลที่ 5 คือในปี พ.ศ. 2453 การก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการโดยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ได้เสด็จฯ ทรงกระทำพิธีกตปุมัญญาณไฟฟ้าให้รถไฟขบวนแรกเดินเข้าสู่ สถานีกรุงเทพ เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน พ.ศ. 2459

สถานีรถไฟกรุงเทพสร้างอยู่ในพื้นที่ 120 ไร่เศษ อยู่ห่างจากสถานีเดิมไปทางทิศใต้ ประมาณ 500 เมตร ตั้งอยู่ในท้องที่ แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ มีอาณาเขต

- ทิศเหนือ จรดคลองมหานาค
- ทิศใต้ จรดถนนพระราม 4
- ทิศตะวันออก จรดถนนรองเมือง
- ทิศใต้ จรดคลองผดุงกรุงเกษม

สำหรับที่ตั้งของสถานีกรุงเทพเดิม ซึ่งอยู่บริเวณที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงประ กอบพระราชพิธีเริ่มการก่อสร้าง และเปิดเดินรถไฟพลวงนั้น หลังจากได้ก่อสร้างสถานีกรุงเทพหลังปัจจุบันแล้วจึง รื้อถอนออกไป ต่อมาผู้ปฏิบัติงานรถไฟได้ร่วมกัน สละทรัพย์สร้างเป็นอนุสรณ์ปฐมฤกษ์รถไฟหลวงขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2533 เพื่อเป็นการน้อมรำลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณของ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และเป็นอนุสรณ์สำคัญทางประวัติศาสตร์แก่อนุชนรุ่นหลังสืบต่อไป

สถานีกรุงเทพมีแบบก่อสร้างเป็นรูปโดมสไตล์อิตาเลียนผสมผสานกับศิลปะยุคเรอเนสซองส์มีลักษณะคล้าย กับ สถานีรถไฟ เมืองแฟรงค์เฟิร์ตในประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน อีกทั้งวัสดุในการก่อสร้างก็เป็นวัสดุ สำเร็จรูปจากเยอรมันนี่เช่นกัน ลวดลายต่างๆที่ประดับไว้เป็นศิลปะที่มีความวิจิตรสวยงามมาก บันได และเสา อาคารบริเวณทางขึ้นที่ทำการกองโดยสาร หรือโรงแรมราชธานีเดิมเป็นหินอ่อน โดยเฉพาะเพดานเป็นไม้สักสลัก ลายนูน ซึ่งหาดูได้ยาก จุดเด่นของสถานีกรุงเทพอีกอย่างหนึ่งคือ กระจกสีที่ช่องระบายอากาศ ทั้งด้านหน้าและ ด้านหลัง ซึ่งติดตั้งไว้อย่างผสมผสานกลมกลืนกับตัวอาคาร เช่นเดียวกับนาฬิกาบอกเวลาที่มีอายุเก่าแก่ เท่าๆ กับตัวอาคารสถานี โดยติดตั้งไว้ที่กึ่งกลางยอดโดมสถานี เป็นนาฬิกาที่สั่งทำพิเศษเฉพาะไม่ระบุชื่อบริษัทผู้ผลิต แสดงให้เห็น เหมือนนาฬิกาอื่นๆ นาฬิกาเรือนนี้มีเส้นผ่าศูนย์กลาง 160 เซนติเมตร ควบคุมด้วยไฟฟ้าระบบดี.ซี. จากห้องชุมสายโทรศัพท์กรุงเทพ เป็นเครื่องบอกเวลาแก่ผู้สัญจรผ่านไปมา และผู้ใช้บริการที่สถานีกรุงเทพจนถึง ปัจจุบันนี้

สถานีกรุงเทพเป็นสถานีเก่าแก่คู่บ้านคู่เมือง ถ้านับอายุจนถึงปัจจุบัน (พ.ศ. 2562) ก็มีอายุถึง 103 ปีแล้ว ปัจจุบันเป็นศูนย์กลางการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ ในแต่ละวันจะมีขบวนรถเข้าออก ประมาณ 200 ขบวน และมีผู้โดยสารเดินทางเข้าออกที่สถานีนี้นับหมื่นคนเลยทีเดียว โดยเฉพาะในช่วงวันหยุดนักขัตฤกษ์สำคัญๆ เช่น ปี ใหม่ สงกรานต์ เข้าพรรษา หรือตรุษจีน จะมีผู้คนหลังไหลมาใช้บริการที่สถานีกรุงเทพนี้นับแสนคนจนสถานที่อัน กว้างขวางโอโถงของสถานีแห่งนี้คับแคบลงไปเลยทีเดียว นอกจากความเก่าแก่แล้ว สถานีกรุงเทพ ยังเป็น สถานที่ที่มีความสำคัญยิ่งทางประวัติศาสตร์ สถาปัตยกรรม ศิลปกรรม และการคมนาคมขนส่งสมควรยิ่งที่ จะต้องอนุรักษ์ไว้ให้เป็นมรดกของชาติ และอนุชนรุ่นหลังสืบไป

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4) รุนรถไฟฟ้าในประเทศไทย

ตารางที่ 2.2 แสดงรถจักรดีเซล รถจักรไอน้ำ และรถดีเซลรางของการรถไฟแห่งประเทศไทย

รถจักรดีเซล รถจักรไอน้ำ และรถดีเซลรางของการรถไฟแห่งประเทศไทย		
รถรางไฟฟ้า	อดีต	นิปอนชาเรียว
รถจักรดีเซลไฟฟ้า	อดีต	พลีมัธ, ฮิตาจิ, ซูลเซอร์, ฟริชส์, ฮันสเลต, เคราส์
	ปัจจุบัน	อัลสตอม (เอแอลเอส, เอเอชเค, เอแอลดี, เอดีดี), ดาเวนพอร์ต, จีอี, จีอีเอ, ฮิตาจิ, ซีเอสอาร์
รถจักรดีเซลไฮดรอลิก	อดีต	เฮนส์เซล
	ปัจจุบัน	กรุป, เอชเอเอส, เฮนส์เซลก
รถดีเซลราง	อดีต	เจอาร์-เวสต์, นิงาตะ, โตกิว
	ปัจจุบัน	แดวู, สปรินเทอร์, อาร์เอชเอ็น, ทีเอชเอ็น, เอ็นเคเอฟ, เอทีอาร์
รถจักรไอน้ำ	อดีต	แพร์รี ซี58, แมกอาร์เธอร์, คาร์แรตต์, ฮาโนแมก, สวิส, บาติกนัล, แนสมิท, แบลด์วิน, นอร์ทบริติช, จอร์จเอกสตอฟ, เฮนเซล, บรัช, ฮาร์โนเวอเซ่, ดับส์, สูงเนิน, ฮันสเลต
	ปัจจุบัน	มิกาโดะ ดีเอ็กซ์ 50, แปะซิฟิก ซีเอ็กซ์ 50, โมกุล ซี56 (725)

หมายเหตุ : เฉพาะคันที่อิตาเลียนไทยเป็นเจ้าของ



- รถจักรดีเซลไฟฟ้า

รถจักรดีเซลไฟฟ้า เป็นรถจักรที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลเป็นต้นกำลัง โดยใช้กำลังจากเครื่องดีเซลไปหมุนเครื่องกำเนิดไฟฟ้าประธาน แล้วนำกระแสไฟฟ้าที่ได้มาไปหมุนมอเตอร์ขับเคลื่อนรถจักรต่อไป ปัจจุบันการรถไฟไทยมีรถจักรดีเซลไฟฟ้าที่ใช้งานอยู่ 7 รุ่น



รถจักรดีเซลไฟฟ้า คือรถจักรที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้าที่มีต้นกำลังจากเครื่องยนต์ดีเซล โดยที่เครื่องยนต์ดีเซลจะหมุนเครื่องกำเนิดไฟฟ้า เพื่อผลิตกระแสไฟฟ้าไปจ่ายให้มอเตอร์ไฟฟ้าเพื่อทำขับเคลื่อนเพลลาให้รถเคลื่อนที่ต่อไป ประเทศไทยเป็นประเทศแรกในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่นำรถจักรดีเซลไฟฟ้ามาใช้ในปี พ.ศ. 2471 (ค.ศ. 1928)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้





ตารางที่ 2.3 แสดงรุ่นของรถจักรดีเซลไฟฟ้า

รหัสรุ่น	ผู้ผลิต	เลขที่	ผลิตเมื่อ	จำนวนคัน	แรงม้า	ความเร็วสูงสุด	ภาพ	คำอธิบาย / หมายเหตุ
UM12C (GE)	จีอี	4001-4050	พ.ศ. 2507 (4001-4040) พ.ศ. 2509 (4041-4050)	50	1320 (2x660)	103		<ul style="list-style-type: none"> ได้รับการทาสีใหม่ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 โดยคันแรกที่ทาสีคือ หมายเลข 4045 ตัดบัญชี 5 คัน ระบบห้ามล้อแบ่งเป็น 3 ประเภท คือ ลมดูด ลมอัด ลมดูด/ลมอัด นำเข้าทั้งหมด 2 ชุด โดยชุดแรก (4001-4040) นำเข้ามาก่อน ส่วนชุดที่ 2 (4041-4050) นำเข้ามาเพื่อทดแทนรถจักรพลิมัทที่ได้มอบมาก่อนหน้านี้
AD24C (ALS)	แอลเอส	4101-4154	พ.ศ. 2517 – พ.ศ. 2518	54	2250	95		<ul style="list-style-type: none"> ชุดแรกของรถจักร AD24C ได้รับการทาสีใหม่ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 โดยคันแรกที่ทาสีคือ หมายเลข 4123 ได้ดัดแปลงติดตั้งเครื่องยนต์ MTU หรือ Caterpillar เป็นบางคัน โดยคันแรกที่ติดตั้งคือ หมายเลข 4140^[1] ตัดบัญชี 8 คัน


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

AD24C (AHK)	เอเอชเค	4201-4230	พ.ศ. 2523 - พ.ศ. 2524	30	2250	100		<ul style="list-style-type: none"> • ชุดที่ 2 ของรถจักร AD24C • ผลิตร่วมกับบริษัท กรู๊ป และ เฮนเซล โดยทั้ง2บริษัทได้รับลิขสิทธิ์โครงการประธานจากอัลสโอม • ได้รับการทาสีใหม่ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 โดยคันแรกที่ทาสีคือ หมายเลข 4205 • ได้ดัดแปลงติดตั้งเครื่องยนต์ MTU หรือ Caterpillar เป็นบางคัน โดยคันแรกที่ติดตั้งคือ หมายเลข 4224 • ตัดบัญชี 2 คัน
AD24C (ALD)	เอแอลดี	4301-4309	พ.ศ. 2526	9	2250	100		<ul style="list-style-type: none"> • ชุดที่ 3 ของ AD24C • ได้รับการทาสีใหม่ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 โดยคันแรกที่ทาสีคือ หมายเลข 4305 • ได้ดัดแปลงติดตั้งเครื่องยนต์ Caterpillar เป็นบางคัน โดยคันแรกที่ติดตั้งคือหมายเลข 4306 • ตัดบัญชี 2 คัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้


AD24C (ADD)	เอ็ดดี	4401-4420	พ.ศ. 2528	20	2250	100		<ul style="list-style-type: none"> • ชุดสุดท้ายของ AD24C • ได้รับการทาสีใหม่ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 โดยคันแรกที่ทาสีคือ หมายเลข 4419 • ได้ดัดแปลงติดตั้งเครื่องยนต์ MTU หรือ Caterpillar เป็นบางคัน โดยคันแรกที่ติดตั้งคือ หมายเลข 4404 • ตัดบัญชี 3 คัน
8FA-36C (HID)	ฮิดาชิ	4501-4522	พ.ศ. 2536	22	2860 (2x1430) = ก่อนลดสเตรทเจอร์โบ	100		<ul style="list-style-type: none"> • ใช้เครื่องยนต์ KTTA-50L ปัจจุบันได้ลดสเตรทเจอร์โบลง ทำให้รหัสเครื่องยนต์เป็น KTA-50L เหมือนจีอีเอ • ได้รับการทาสีใหม่ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 โดยคันแรกที่ทาสีคือ หมายเลข 4510 • ตัดบัญชี 1 คัน
CM22-7i (GEA)	จีอีเอ	4523-4560	พ.ศ. 2538 - พ.ศ. 2539	38	2500 (2 x 1250)	100		<ul style="list-style-type: none"> • ใช้เครื่องยนต์ KTA-50L • ได้รับการทาสีใหม่ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 โดยคันแรกที่ทาสีคือ หมายเลข 4536 • ตัดบัญชี 2 คัน
CSR Qishuyan U20	ชีเอสฮาร์ ชิวเยียน	5101 - 5120	พ.ศ. 2557 - พ.ศ. 2558	20	3,800	110		<ul style="list-style-type: none"> • ส่งมอบครบแล้ว 20 คัน คือ หมายเลข 5101-5120

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

500 HP (Davenport)	ดาเวนพอร์ต	511-540	พ.ศ. 2495 (511-530) พ.ศ. 2500 (531-540)	30	500 (1 x 500)	82		<ul style="list-style-type: none"> • ส่วนใหญ่ตัดบัญชีและนำตัวรถไปประมูลขายเรียบร้อยแล้ว • บางส่วนรอซ่อมที่มักกะสัน • ที่ใช้งานได้ในขณะนี้ มีจำนวน 4 คัน ได้แก่ หมายเลข 527, 530, 535, 540 (โดยทั้ง 4 คันนี้อยู่ที่ สถานีรถไฟพิษณุโลก สถานีรถไฟอุตรดิตถ์ สถานีรถไฟนครราชสีมา และสถานีรถไฟนครลำปาง ตามลำดับ)
--------------------	------------	---------	---	----	---------------	----	--	---

- รถจักรดีเซลไฮดรอลิก

ตารางที่ 2.4 แสดงรุ่นของรถจักรดีเซลไฮดรอลิก

รหัสรุ่น	ผู้ผลิต	เลขที่	ผลิตเมื่อ	จำนวนคัน	แรงม้า	ความเร็วสูงสุด	ภาพ	คำอธิบาย / หมายเหตุ
DH1200BB	Henschel	3001-3027	พ.ศ. 2507	27	1200	90		<ul style="list-style-type: none"> • ส่วนใหญ่จอดปลดระวางที่โรงรถจักรบางซื่อ และใช้ในงานวางรางโดยบริษัท อิตาเลียนไทย จำกัด • ใช้งานได้คือหมายเลข 3009, 3018, 3023, 3027 ทั้งหมด 4 หัว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

M1500BB	Krupp	3101-3130	พ.ศ. 2512	30	1500	90		<ul style="list-style-type: none"> • ส่วนใหญ่จอดปลดระวางที่สถานีชุมทางหาดใหญ่ และโรงรถจักรบางซื่อ • หมายเลข 3121 ได้รับการทำสีใหม่ในปี พ.ศ. 2555 แต่ใช้ลายเดิม ต่อมา พ.ศ. 2559 ประเทศมาเลเซียได้ประมุขรถจักรรุ่นนี้ 4 คันเพื่อนำไปใช้เป็นรถบำรุงทาง
DHG700C	Henschel	70-79	พ.ศ. 2529	10	714	58		

- รถดีเซลราง

รถดีเซลราง (diesel railcar) เป็นรถโดยสารที่มีเครื่องยนต์ดีเซลขับเคลื่อนด้วยตนเอง เดิมทีการรถไฟได้นำรถชนิดนี้มาใช้งานในประเทศไทยเมื่อ พ.ศ. 2470 ซึ่งเป็นเครื่องกลไอน้ำ สร้างโดย บริษัทบอลด์วิน สหรัฐอเมริกา รถดีเซลรางรุ่นแรก ๆ ที่นำมาให้บริการรับส่งผู้โดยสารชานเมืองในปี พ.ศ. 2475 นั้น มีหมายเลข 11 ถึง 16 เป็นรถที่ประกอบด้วยรถกอล์ฟ 1 คัน และรถพ่วงสำหรับผู้โดยสารล้วนอีก 1 คัน

ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ยุติลง รถดีเซลรางรุ่นใหม่ ๆ ได้รับการพัฒนาให้มีสมรรถนะสูง มีความคล่องตัวในการใช้งาน และสามารถพ่วงต่อกันคราวละหลายชุดได้ โดยแต่ละชุดเครื่องยนต์ทำงานพร้อมกับคันที่มีคนควบคุมที่ต้นขบวน

รถดีเซลรางมีคุณสมบัติที่เหนือกว่าขบวนรถซึ่งใช้รถลากจูงหลายประการ คือ ขบวนรถดีเซลรางเร่งความเร็ว และหยุดได้เร็วกว่า จึงทำให้ใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่า และเมื่อถึงปลายทาง พนักงานขับรถเปลี่ยนไปขับท้ายขบวนก็สามารถออกรถได้ทันที ไม่ต้องเปลี่ยนตั้งหัวขบวนใหม่เช่นการใช้รถจักร นอกจากนี้ ยังสามารถพ่วงติดต่อกันได้ไม่จำกัด เพราะรถทุกชุดขับเคลื่อนด้วยตัวเอง รถที่เป็นตัวกำลังจะทำงานสัมพันธ์กันทุกเครื่องยนต์ ทำให้เฉลี่ยกำลังขับเคลื่อนออกไปตลอดขบวนขึ้นทางลาดชันได้ดีกว่า



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

นอกจากความคล่องตัวแล้ว รถดีเซลรางยังสะดวกในการจัดทำขบวนรถสั้น ๆ เพียงชุดเดียว (2 คัน) ให้พอเหมาะกับสภาพการโดยสาร (รถคันท้าลัง จุที่นั่ง 78 คน ยืน 35 คน และคันท่วงมี 84 ที่นั่ง ยืน 35 คน) ในแง่ความปลอดภัยของผู้โดยสาร รถทุกคันมีประตูขึ้นลง เปิดปิดโดยระบบอัตโนมัติที่พนักงานขับรถจะเป็นผู้ควบคุม

ตารางที่ 2.5 แสดงรุ่นของรถดีเซลรางในไทย

รหัสรุ่น	ผู้ผลิต	เลขที่	ผลิตเมื่อ	จำนวนคัน	แรงม้า	ความเร็วสูงสุด	ภาพ	คำอธิบาย / หมายเหตุ
RHN	ยิตาจิ	1011-1048 (รถคันท้าลัง)	พ.ศ. 2510	38+38	220	90		<ul style="list-style-type: none"> ใช้ทำขบวนรถท้องถิ่นในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ ประจำการแถบกรุงเทพฯ เป็นบางครั้ง
RTS	โตเกียว	D9-D16, TS4-TS7	พ.ศ. 2514	8+4	220	70		<p>ปลดประจำการ ปัจจุบันจอดอยู่ที่สถานีรถไฟมาบกะเบาและสถานีรถไฟนครราชสีมา</p>
THN	ทีเอชเอ็น	1101-1140	พ.ศ. 2526	40	235	105		<p>มีลักษณะคล้ายกับเอ็นเคเอฟ แต่ใช้เบาะนวมสีน้ำเงิน</p>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

NKF	เอ็นเคเอฟ	1201-1264	พ.ศ. 2528	64	235	105		มีลักษณะคล้ายกับทีโอซีเอ็น แต่ใช้แก๊วอีพลาสติก
ATR/ATC	เอทีอาร์/เอทีซี	2101-2112	พ.ศ. 2528	12	235	105		มีลักษณะคล้ายกับทีโอซีเอ็นและเอ็นเคเอฟ แต่ไม่มีห้องขับ และใช้แก๊วอินวามสี่แดง
ASR	สปรินเทอร์	2501-2512, 2113-2120	พ.ศ. 2534	12+8	285	120		<ul style="list-style-type: none"> เริ่มวิ่งครั้งแรกเมื่อวันที่ 11 มิถุนายน พ.ศ. 2534 ในขบวน 907/908 กรุงเทพฯ-เชียงใหม่-กรุงเทพฯ ตัดบัญชี 4 คัน
APD.20	แคว	2513-2524, 2121-2128	พ.ศ. 2538	10+8	298	120		เป็นรถแควรุ่นที่ 1 มีลำตัวรถแคบ
APD.60	แคว	2525-2544	พ.ศ. 2539	20+40	298	120		<ul style="list-style-type: none"> เป็นรถแควรุ่นที่ 2 มีลำตัวรถกว้าง ปัจจุบันมีเฉพาะคันที่มีห้องคนขับเท่านั้น คันที่ไม่มีห้องขับ (หมายเลข 2101-2140) ถูกแปรสภาพเป็นบนท.ป. 1101-1140

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- รถจักรไอน้ำ

รถจักรไอน้ำ (Steam locomotive) เป็น รถไฟในยุคแรกที่ใช้กลไกของแรงดันไอ (น้ำ) ในการผลักดันให้ล้อรถหมุนและทำให้รถเคลื่อนที่ ซึ่งในปัจจุบันรถจักรประเภทนี้แทบไม่มีใช้ให้เห็นกันแล้ว ที่มาของรถจักรไอน้ำ

หลังจากปี ค.ศ. 1768 เจมส์ วัตต์ (James Watt) นักประดิษฐ์ชาวอังกฤษสามารถสร้างเครื่องจักรไอน้ำได้สำเร็จ ได้มีนักประดิษฐ์จำนวนมากนำเครื่องจักรไอน้ำมาใช้เป็นส่วนประกอบของเครื่องจักรชนิดต่างๆมากมาย แต่ก็ไม่ค่อยได้รับความนิยมกัน ซึ่งหนึ่งในนั้นคือริชาร์ด เทรวิททิก (Richard Trevithick) วิศวกรชาวอังกฤษที่ได้ทำการสร้างรถจักรไอน้ำเป็นผลสำเร็จ ซึ่งรถจักรไอน้ำนี้ยังเป็นล้อธรรมดา และวิ่งบนถนนอยู่ ต่อมาทางเหมืองแร่ที่จอร์จ สตีเฟนสัน (George Stephenson) ทำงานอยู่ได้นำรถจักรไอน้ำนี้มาใช้ในการขนถ่านหิน แต่รถจักรของริชาร์ดทรวิททิกนั้นยังมีข้อเสียอยู่หลายอย่างทั้งเรื่องความเร็ว และยังทำความเสียหายแก่ถนนเพราะน้ำหนักการบรรทุกที่มาก จึงได้มีการสร้างรางเหล็กให้รถจักรนี้วิ่งซึ่งเป็นการกำจัดปัญหาการทำให้ถนนพัง แต่เมื่อมีการวิ่งบนรางแล้วรถจักรก็ยังคงตกค้างอยู่บ่อย ๆ จึงได้มีการปรับปรุงล้อรถจักรเสียใหม่ จากเดิมที่เป็นล้อธรรมดา ก็ให้เปลี่ยนเป็นล้อเหล็กและมีร่องสำหรับ วิ่งบนรางเหล็กอีกด้วย

ต่อมา จอร์จ สตีเฟนสัน ได้นำรถจักรนี้ไปพัฒนาให้มีความเร็วมากยิ่งขึ้นในเดือนกรกฎาคม ค.ศ. 1814 รถจักรของสตีเฟนสันมีตัวถังเป็นไม้ มีล้อเหล็ก 4 ล้อ วิ่งได้ 4 ไมล์ต่อชั่วโมงสามารถลากรถถ่านหินได้ถึง 30 ตัน สตีเฟนสันตั้งชื่อรถของเขาว่าบลูเซอร์ (Blueser) ระหว่างนั้นเองเอ็ดเวิร์ด พิส (Edward Piss) ได้สร้างทางรถไฟจากเมืองสตอกตัน (Stockton) ไปยังเมืองดาร์ลิงตัน (Darlington) สตีเฟนสันจึงได้นำรถจักรของเขาไปเสนอแก่พิส เพื่อหวังให้พิสเห็นดีกับรถของเขาและให้การสนับสนุน ซึ่งมันก็เป็นอย่างที่เขาคิด พิสสนับสนุนเขาในการสร้างหัวรถจักรด้วยเงินเดือนปีละ 300 ปอนด์และรถจักรไอน้ำก็เริ่มเป็นที่นิยมมากขึ้นจนทำให้บรรดาเจ้าของรถม้าที่เสียผลประโยชน์ไม่พอใจ และทำการขัดขวางการทำงานของสตีเฟนสันอยู่บ่อยครั้ง จนกระทั่งรัฐบาลอังกฤษเล็งเห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาระบบการขนส่งด้วยรถจักร จึงประกาศใช้กฎหมายให้ใช้สร้างทางรถไฟขึ้นในปี ค.ศ. 1826 ระหว่างแมนเชสเตอร์และลิเวอร์พูล ซึ่งการสร้างทางรถไฟสายนี้มีความยากลำบากมากแต่ในที่สุด สตีเฟนสันก็สามารถสร้างทางรถไฟจากแมนเชสเตอร์ไปถึงลิเวอร์พูลได้สำเร็จ กิจการรถไฟจึงเป็นที่นิยมมากขึ้นและเริ่มแพร่ขยายตัวไปยังเมืองต่าง ๆ ในอังกฤษ ในขณะที่เดียวกันก็เริ่มแพร่กระจายไปยังประเทศต่าง ๆ รวมถึงประเทศไทยด้วย

รถจักรไอน้ำที่นำเข้ามาใช้งานในไทย ได้แก่ รถจักรไอน้ำตูบส์, รถจักรไอน้ำสูงเนิน, รถจักรไอน้ำโพ วิลเลอร์, รถจักรไอน้ำเคราส์, รถจักรไอน้ำกาแร็ต, รถจักรไอน้ำแปซิฟิก ฟิตลาส, รถจักรไอน้ำคอนโซลิกชั่น, รถจักรไอน้ำฮาโนแม็ค, รถจักรไอน้ำอี คลาส, รถจักรไอน้ำแพร์รี C58, รถจักรไอน้ำซิก คัปเปอร์, รถจักรไอน้ำเท็น วิล

เลอร์ (อีคลาส), รถจักรไอน้ำบอลด์วิน, รถจักรไอน้ำมิกาโด แมคอาเธอร์ (AC16), รถจักรไอน้ำโมกุล C56, รถจักรไอน้ำแปซิฟิก CX50, รถจักรไอน้ำมิกาโดะ DX50

2.1.4 ข้อกำหนดของโครงการ

1) ข้อกำหนดในการจัดตั้งพิพิธภัณฑ์

การจัดตั้งพิพิธภัณฑ์ต้องพิจารณาว่าเป็นการจัดตั้งพิพิธภัณฑ์ประเภทใด ซึ่งความแตกต่างในการจัดตั้งพิพิธภัณฑ์จะแยกออกมาเพียง 2 ประเภทเท่านั้น คือ การจัดตั้งพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ และการจัดตั้งพิพิธภัณฑ์อื่นๆ นอกจากพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ

- 1 การจัดตั้งพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ จะต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติ โบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 ซึ่งกำหนดไว้ให้พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติเป็นที่เก็บรักษาโบราณวัตถุหรือศิลปวัตถุอันเป็นทรัพย์สินของแผ่นดิน โดยพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติจะจัดตั้งขึ้นที่ใด หรือจะให้สถานที่ใดเป็นพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ ให้รัฐมนตรีประกาศในราชกิจจานุเบกษา รวมทั้งการถอนสภาพพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติใดก็ต่อให้รัฐมนตรีประกาศในราชกิจจานุเบกษาเช่นกัน พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติที่จัดตั้งขึ้นจะอยู่ในความควบคุมดูแลของสำนักพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ กรมศิลปากร กระทรวงวัฒนธรรม
- 2 การจัดตั้งพิพิธภัณฑ์อื่นๆ สามารถจัดตั้งขึ้นได้อย่างอิสระ ไม่มีแบบแผน เพียงแต่ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และประกาศต่างๆ ที่ว่าด้วยเรื่องพิพิธภัณฑ์ที่กรมศิลปากรประกาศกำหนดขึ้น เช่น หากพิพิธภัณฑ์ใดต้องการจัดแสดงโบราณวัตถุ และศิลปวัตถุที่เป็นทรัพย์สินของแผ่นดินจะต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 กล่าวคือ ต้องได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมศิลปากรก่อน เนื่องจากโดยปกติแล้วโบราณวัตถุ และศิลปวัตถุที่เป็นทรัพย์สินของแผ่นดินจะเก็บรักษาไว้ ณ สถานที่อื่นใดนอกจากพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติไม่ได้ ยกเว้นจะเก็บรักษาไว้ที่วัด พิพิธภัณฑ์สถาน หรือส่วนราชการ ส่วนการเปิดให้เข้าชมจะเก็บค่าเข้าชมก็ต้องปฏิบัติตามประกาศกรมศิลปากร เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการแสดงโบราณวัตถุ หรือศิลปวัตถุโดยเรียกเก็บค่าเข้าชม หรือค่าบริการอื่น และต้องมีการควบคุมดูแลให้ผู้เข้าชมพิพิธภัณฑ์ปฏิบัติตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2539) ออกตามความในพระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 ดังรายละเอียดที่กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 เรื่องโบราณวัตถุ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2) กฎหมายเกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์ และพัฒนาเมืองเก่า

ระเบียบ กฎหมาย และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์และพัฒนาเมืองเก่าในประเทศไทย

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ มีการส่งเสริม และสนับสนุนการมีส่วนร่วมของ ประชาชน และชุมชนในการพัฒนาทั้งในระดับท้องถิ่นและระดับประเทศ เช่นเดียวกับที่บัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญ แห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๔๐ ทั้งนี้รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ ได้ให้ความสำคัญ ของประชาชนและชุมชนในการบริหารจัดการเกี่ยวกับทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมดังปรากฏในมาตรา ต่างๆ ดังนี้

มาตรา ๖๖ บุคคลซึ่งรวมกันเป็นชุมชน ชุมชนท้องถิ่น หรือชุมชนท้องถิ่นดั้งเดิม ย่อมมีสิทธิอนุรักษ์หรือฟื้นฟูจารีต ประเพณีภูมิปัญญาท้องถิ่น ศิลปวัฒนธรรม อันดีของท้องถิ่นและของชาติ และมีส่วนร่วมในการจัดการ การบำรุงรักษา และการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อม รวมทั้งความหลากหลายทางชีวภาพ อย่างสมดุล และยั่งยืน

มาตรา ๖๗ สิทธิของบุคคลที่จะมีส่วนร่วมกับรัฐ และชุมชนในการอนุรักษ์บำรุงรักษา และการได้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ และความหลากหลายทางชีวภาพ และในการคุ้มครองส่งเสริม และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ดำรงชีพอยู่ได้อย่างปกติ และต่อเนื่องในสิ่งแวดล้อมที่จะไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพอนามัย สวัสดิภาพ หรือคุณภาพชีวิตของตน ย่อมได้รับความคุ้มครองตามความเหมาะสม การดำเนินโครงการ หรือกิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรงทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ และสุขภาพ จะกระทำมิได้เว้นแต่จะได้ศึกษา และประเมินผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม และสุขภาพของประชาชนในชุมชน และจัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน และผู้มีส่วนได้เสียก่อน รวมทั้งได้ให้องค์การอิสระซึ่งประกอบด้วยผู้แทนองค์การเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม และสุขภาพ และผู้แทนสถาบันอุดมศึกษาที่จัดการการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมหรือทรัพยากรธรรมชาติหรือด้านสุขภาพ ให้ความเห็นประกอบก่อนมีการดำเนินการดังกล่าวสิทธิของชุมชนที่จะฟ้องหน่วยราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ ราชการส่วนท้องถิ่น หรือองค์กรอื่นของรัฐที่เป็นนิติบุคคล เพื่อให้ปฏิบัติหน้าที่ตามบทบัญญัตินี้ ย่อมได้รับความคุ้มครองรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ ยังได้บัญญัติเกี่ยวกับแนวนโยบาย ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ไว้ในมาตรา ๒๘๙

มาตรา ๒๘๙ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นย่อมมีอำนาจหน้าที่บำรุงรักษาศิลปะ จารีตประเพณีภูมิปัญญาท้องถิ่น และวัฒนธรรมอันดีของท้องถิ่น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นย่อมมีสิทธิที่จะจัดการศึกษาอบรม และการฝึกอาชีพตามความเหมาะสม และความต้องการภายในท้องถิ่นนั้น และเข้าไปมีส่วนร่วมในการจัดการศึกษาอบรมของรัฐ โดยคำนึงถึงความสอดคล้องกับมาตรฐาน และระบบการศึกษาของชาติการจัดการศึกษาอบรมภายในท้องถิ่นตามวรรคสอง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต้องคำนึงถึงการบำรุงรักษาศิลปะ จารีตประเพณีภูมิปัญญาท้องถิ่น และวัฒนธรรมอันดีของท้องถิ่นด้วย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากหลักการของรัฐธรรมนูญตามที่บัญญัติไว้ดังกล่าว จะเห็นได้ว่ารัฐได้รองรับสิทธิของบุคคลในการใช้ทรัพย์สินของตน ซึ่งการจำกัดสิทธิในการใช้ทรัพย์สินจะกระทำได้ภายใต้บังคับของกฎหมายเท่านั้น นอกจากนี้ รัฐยังบัญญัติรองรับสิทธิของประชาชนในการประกอบกิจการหรือประกอบอาชีพ ซึ่งการจำกัดสิทธิเสรีภาพของบุคคลไม่สามารถกระทำได้แต่มีข้อยกเว้นไว้เฉพาะกรณีที่อยู่อาศัยอำนาจตามกฎหมาย ซึ่งกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรักษาทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมก็เป็นกรณีหนึ่งที่รัฐสามารถจำกัดสิทธิในการใช้ที่ดินและเสรีภาพในการประกอบกิจการหรืออาชีพของประชาชน

2.1.5 องค์ประกอบพื้นฐานของโครงการ

1) ส่วนจัดแสดง

เดิมมีความเข้าใจว่าระบบการจัดแสดงภายในพิพิธภัณฑ์จำกัดอยู่เฉพาะการจัดแสดงนิทรรศการแบบถาวร (permanent exhibition) ซึ่งจะใช้พื้นที่การจัดแสดงมากกว่าร้อยละ 80 และการจัดแสดงแบบชั่วคราว (temporary exhibition) ที่ใช้พื้นที่ของพิพิธภัณฑ์ประมาณร้อยละ 10 (อีกประมาณร้อยละ 10 เป็นพื้นที่สำนักงานและส่วนบริการกลาง) โดยพิพิธภัณฑ์ที่กล่าวถึงนี้ เป็นพิพิธภัณฑ์ที่ใช้แนวความคิดผลิตภัณฑ์เป็นตัวนำ (product concept) หรือพิพิธภัณฑ์ที่เน้นความสำคัญของวัตถุจัดแสดงเป็นหลัก แต่ปัจจุบัน แนวความคิดการจัดแสดงในพิพิธภัณฑ์ได้เปลี่ยนแปลงไป พื้นที่สำหรับการจัดแสดงแบบถาวรได้ถูกลดปริมาณลงพร้อมๆ กับอายุของการจัดแสดง (exhibition life cycle) ที่สั้นลงจาก 5 ปีเหลือ 1-2 ปี และหันมาใช้แนวความคิดด้านการตลาด (marketing concept) และการตลาดเพื่อสังคม (social - marketing concept) ซึ่งได้แก่ การให้ความสำคัญกับความต้องการของกลุ่มลูกค้าเป้าหมายหรือกลุ่มผู้เข้าชมเป็นหลัก และปรับเปลี่ยนเนื้อหาการจัดแสดงให้ตอบสนองต่อความคาดหวังของกลุ่มเป้าหมาย ตลอดจนเปิดโอกาสให้ผู้เข้าชมมีส่วนร่วมในกิจกรรมการเรียนรู้ในลักษณะการศึกษาเชิงบันเทิง (edutainment strategy) มากขึ้น

นอกจากนี้ การวางแผนการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในพิพิธภัณฑ์ก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ทำให้การจัดการพิพิธภัณฑ์ในปัจจุบันเปลี่ยนแปลงไป โดยพิพิธภัณฑ์ตามแนวความคิดใหม่ ได้พัฒนาพื้นที่ส่วนใหญ่ให้เป็นหน่วยบริการองค์ความรู้ในลักษณะต่างๆ ไม่จำกัดอยู่เฉพาะการดู และอ่านดังเช่นในอดีต ดังจะเห็นได้จาก พื้นที่จัดแสดงได้ถูกปรับเปลี่ยนไปเป็นพื้นที่ซึ่งผู้เข้าชมรับรู้ และเรียนรู้ด้วยประสาทสัมผัสที่ครบถ้วน เช่น การฟัง พูด อ่าน กด และสัมผัสด้วยกิจกรรมการมีส่วนร่วมทั้งกิจกรรมที่ใช้กำลัง (active activity) และกิจกรรมประเภทไม่ใช้กำลัง (passive activity) ดังนั้น การใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในพิพิธภัณฑ์จึงถูกปรับเปลี่ยนให้เป็นส่วนบริการองค์ความรู้ที่แตกต่างจากอดีตโดยสิ้นเชิง เช่น การมีพื้นที่สำหรับการพักผ่อนเพื่อเตรียมตัวก่อนการเข้าชม การมีพื้นที่สำหรับการบรรยายสรุปที่ได้มาตรฐาน การเพิ่มห้องภาพยนตร์ และการจัดแสดงแบบผสม การเพิ่มพื้นที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กิจกรรมทางวัฒนธรรมประเพณีกลางแจ้ง การเพิ่มพื้นที่ห้องสมุด และส่วนพักผ่อนสำหรับการอ่านหนังสือ การเพิ่มพื้นที่พักผ่อนระหว่างสถานีการจัดแสดง การเพิ่มกิจกรรมทางวัฒนธรรมประเพณีพื้นถิ่น ฯลฯ

ในส่วนของการบริหารจัดการลูกค้า พิชิตภัณฑ์ในปัจจุบันได้ริเริ่มการจัดทำแผนการตลาด การจัดสร้างระบบบริหารลูกค้าสัมพันธ์ (customer relationship management - CRM) การสำรวจความต้องการ และความคาดหวังของลูกค้า ฯลฯ ทั้งนี้ เพื่อให้พิชิตภัณฑ์ได้แปรสภาพเป็นศูนย์การเรียนรู้อย่างแท้จริง

2) ส่วนประชุมสัมมนา

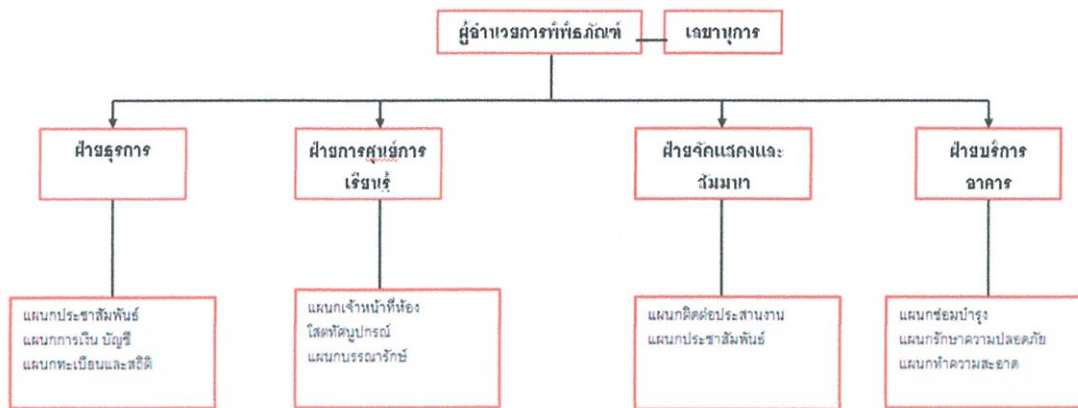
ห้องประชุมจัดได้ว่าเป็นอีกส่วนที่มีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจของทุกๆ ธุรกิจเป็นอย่างมาก เป็นห้องที่จะเกิดการเรียนรู้ การแข่งขัน การสอบถาม การวางแผน และอื่นๆ อีกมากมายที่ผู้คนจะได้ร่วมกันมาพบปะพูดคุยเพื่อจุดมุ่งหมายเดียวกัน เพราะฉะนั้นเรื่องของลักษณะห้องประชุมจึงเป็นสิ่งที่มีความสำคัญไม่น้อย

ลักษณะของห้องประชุมที่ดี

1. ลักษณะการจัดโต๊ะต้องเหมาะสม การประชุมแต่ละอย่างก็จะมีแตกต่างกันออกไป ขึ้นอยู่กับวาระในการประชุมว่าเป็นเรื่องราวในลักษณะไหน เพราะฉะนั้นการจัดโต๊ะภายในห้องประชุมถือว่าเป็นสิ่งสำคัญที่จะทำให้วาระการประชุมเรื่องต่างๆ เกิดประโยชน์สูงสุด ถ้าเป็นการประชุมเพื่อรับฟังการบรรยาย หรือการมี Video Conference ก็ควรเลือกจัดแบบให้ทุกคนหันหน้าไปทางด้านหน้าเพื่อพุ่งเป้าความสนใจไปที่จุดนั้นเป็นหลัก แต่ถ้าหากเป็นการประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนพูดคุยกันก็อาจให้เป็นการนั่งแบบวงกลม วงรี ก็จะทำให้เกิดการสนทนาระหว่างกันที่ดีได้มากกว่า เป็นต้น
2. อุปกรณ์ในห้องประชุมต้องมีความพร้อม การใช้อุปกรณ์ต่างๆ ภายในห้องประชุมก็เป็นเรื่องที่คุณเข้าร่วมประชุมส่วนใหญ่ต้องทำ อุปกรณ์ต่างๆ ภายในห้องประชุมที่ดีก็ควรต้องมีอุปกรณ์ต่างๆ ที่พร้อมใช้งาน ไม่เสียหาย อุปกรณ์พื้นฐานที่ควรมีคือ จอโปรเจกเตอร์สำหรับนำเสนอ ไมโครโฟน (ในกรณีที่เป็นห้องประชุมขนาดใหญ่) สแตนด์หรือโพลีเทียม ซอตดอกไม้บนสแตนด์ เป็นต้น
3. ห้องน้ำควรอยู่ใกล้กับห้องประชุม ห้องประชุมที่ดีไม่ได้หมายความว่าต้องใส่ใจกับเรื่องภายในห้องประชุมเพียงอย่างเดียว ห้องน้ำก็เป็นสิ่งสำคัญ เพราะหากห้องน้ำอยู่ใกล้กับห้องประชุมเวลาเกิดธุระหนักเบา ก็จะรวดเร็ว ไม่ทำให้การประชุมขาดตอนนานเกินไป เป็นการรักษาเวลาในการประชุมอย่างหนึ่งด้วย
4. ต้องมีความสะอาดอยู่เสมอ ห้องประชุมที่ดีต้องมีความสะอาดในทุกๆ สัดส่วน ไม่ว่าจะเป็นโต๊ะ เก้าอี้ อุปกรณ์เครื่องใช้งาน พื้น เพดาน ผนัง เพื่อบรรยากาศที่ดีในการประชุม ทำให้การประชุมเกิดความราบรื่น เหมาะสมที่จะใช้เป็นพื้นที่ในการประชุมเรื่องราวสำคัญต่างๆ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2) สายการบริหารทั่วไปของพิพิธภัณฑ์



ภาพที่ 2.2 แสดงสายการบริหารของพิพิธภัณฑ์

(ที่มา : <http://thesis5101737.blogspot.com/p/2.html>)

2.2 ข้อมูลสนับสนุนโครงการ

2.2.1 ประวัติโครงการ

โครงการเสนอแนะออกแบบสถาปัตยกรรมภายในพิพิธภัณฑ์รถไฟฟ้าหัวลำโพง เป็นโครงการที่ก่อตั้งเพื่อพัฒนาสถานีรถไฟฟ้าหัวลำโพง ซึ่งในอนาคตมีแผนพัฒนาระบบการคมนาคม และขนส่งทางรางใหม่ ทำให้อาคารสถานีรถไฟฟ้าหัวลำโพงถูกยกเลิกการใช้งาน ทางกรมรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้มีแผนการ ที่จะพัฒนาอาคารสถานีรถไฟฟ้าหัวลำโพงมาปรับปรุงเป็นพิพิธภัณฑ์ที่นำเสนอเรื่องราวเกี่ยวกับการรถไฟของไทย สำหรับใช้ในการศึกษาอย่างครบวงจร และทันสมัย ในเรื่องของกรมการคมนาคมขนส่งทางราง รวมทั้งช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเมืองเก่าของกรุงเทพฯ และสร้างรายรับเพิ่มเติมให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย

2.2.2 เอกลักษณะโครงการ

1) จุดแข็งของโครงการ

โครงการเสนอแนะออกแบบสถาปัตยกรรมภายในพิพิธภัณฑ์รถไฟฟ้าหัวลำโพง มีจุดแข็งคือเป็นพิพิธภัณฑ์ประวัติศาสตร์ แหล่งท่องเที่ยว โดยมีแผนที่จะทำให้มีการจัดแสดงสมบูรณวัตถุที่เกี่ยวพิพิธภัณฑ์ในต่างประเทศ โดยอาคารที่ใช้ยังเป็นอาคารที่มีลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่เก่าแก่อีกด้วย โครงการพิพิธภัณฑ์รถไฟฟ้าหัวลำโพงจึงมีแนวคิดที่จะใช้อาคารโดยไม่ทำลายศิลปะสถาปัตยกรรมของสถานีรถไฟฟ้าหัวลำโพง ที่มีความสวยงามไม่แพ้สถานีรถไฟเก่าแกในยุโรป

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2) สีและค่านิยมขององค์กรเจ้าของโครงการ



ภาพที่ 2.3 แสดงค่านิยมของการรถไฟแห่งประเทศไทย
(ที่มา : <http://www.railway.co.th/AboutUs/Other>)

ค่านิยมของการรถไฟแห่งประเทศไทย แทนค่าด้วยคำว่า I AM SRT มีความหมายดังต่อไปนี้

อักษร I สีขาว ย่อมาจาก Integrity หมายถึง ความซื่อสัตย์สุจริต ยึดมั่นในความซื่อสัตย์สุจริต โปร่งใส ตรวจสอบได้ จริงใจ กล้ายืนหยัดในความถูกต้อง และดำเนินการตามหลักธรรมาภิบาล

อักษร A สีเขียว ย่อมาจาก Accountability หมายถึง ความรับผิดชอบต่อหน้าที่ มุ่งมั่นที่จะรับผิดชอบต่อ การกระทำของตนเองและส่วนรวม เพื่อบรรลุเป้าหมายองค์กร และกล้ารับผิดชอบต่อผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

อักษร M สีเหลือง ย่อมาจาก Mastering Professionalism หมายถึง มีความเชี่ยวชาญ รอบรู้ ทันท่วงทีใน งานของตนเอง และใฝ่เรียนรู้พัฒนาตัวเองอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนมีความภาคภูมิใจในองค์กร

อักษร S สีชมพู ย่อมาจาก Service Mind & Safety หมายถึง ความมุ่งมั่นบริการ ด้วยความทุ่มเทเต็ม ศักยภาพ เพื่อตอบสนองความต้องการลูกค้า รวมถึงการให้ความสำคัญต่อความปลอดภัยในการให้บริการสูงสุด

อักษร R สีส้ม ย่อมาจาก Ready to Change หมายถึง ความพร้อมใจปรับเปลี่ยน กล้าคิด และทำสิ่งใหม่ๆ อย่างสร้างสรรค์ เพื่อปรับตัวรับการเปลี่ยนแปลงจากทั้งภายใน และภายนอกองค์กร

อักษร T สีเลือดหมู สีประจำการรถไฟฯ ย่อมาจาก Teamwork หมายถึง ความร่วมมือกันเป็นทีม ทำงาน ร่วมกันเป็นหนึ่งเดียว โดยมีเป้าหมายร่วมกันสามารถพึ่งพากันและกันด้วยความไว้วางใจ เพื่อที่จะบรรลุ ประสิทธิภาพ และเป้าหมายสูงสุดขององค์กร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.2.3 องค์ประกอบโครงการ

ตารางที่ 2.6 แสดงข้อมูลองค์ประกอบโครงการ

วัตถุประสงค์ของโครงการ	กิจกรรม	พื้นที่รองรับ
1) เพื่อเป็นสถานที่ให้ข้อมูลเรื่องการคมนาคมและการขนส่งทางรางของไทย	- จัดแสดงรถไฟและอุปกรณ์ต่างๆ - ประชุม ประชาสัมพันธ์และเชิญวิทยากรมาให้ความรู้	- ส่วนติดต่อสอบถาม - โถงพักคอย - พื้นที่จัดแสดงรถไฟ - พื้นที่จัดแสดงสิ่งของ - พื้นที่จัดนิทรรศการ - ห้องประชุมและสัมมนา - พื้นที่เก็บของ
2) เพื่อสร้างรายได้ให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทย	- รับประทานอาหาร - จำหน่ายสินค้าที่ระลึก - เข้าสถานที่จัดงาน	- ร้านอาหาร - พื้นที่ขายของ - ห้องประชุมและสัมมนา
3) เพื่อเป็นแลนด์มาร์คแห่งใหม่ส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเมืองเก่า	- จัดแสดงรถไฟและอุปกรณ์ต่างๆ	- พื้นที่จัดแสดงรถไฟ - พื้นที่จัดแสดงสิ่งของ - พื้นที่จัดนิทรรศการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

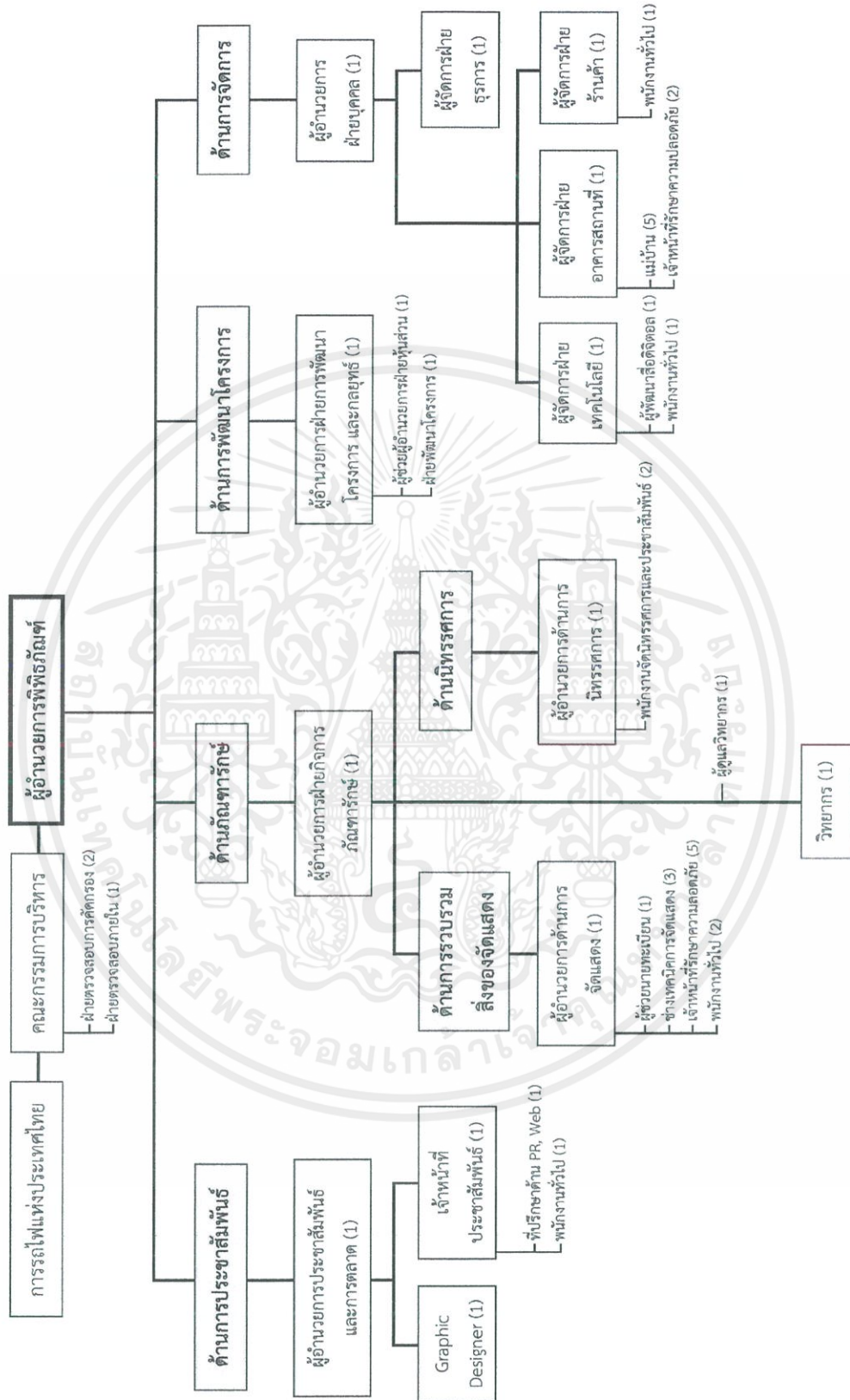
2.2.4 ขอบข่ายและขอบเขตโครงการ

ตารางที่ 2.7 แสดงข้อมูลขอบข่ายของโครงการและขอบเขตของวิทยานิพนธ์

พื้นที่	ขอบข่าย	ขอบเขต	หมายเหตุ
ส่วนบริการ			
โถงทางเข้าและส่วนพักคอย	●	●	
พื้นที่ต้อนรับและ ประชาสัมพันธ์	●	●	
ห้องน้ำ	●	●	
สำนักงาน	●		
ที่จอดรถ	●		
ส่วนเรียนรู้			
พื้นที่จัดแสดงรถไฟและสิ่งของ	●	●	
พื้นที่จัดแสดงนิทรรศการ	●	●	
ห้องเก็บของ	●	●	
ส่วนร้านอาหารและร้านค้า			
พื้นที่ให้บริการ	●	●	
พื้นที่จัดเตรียมอาหาร	●	●	
คาเฟ่	●	●	
ร้านค้า	●	●	
ห้องเก็บของ	●		
ส่วนจัดกิจกรรม			
ศูนย์ประชุม	●	●	
ลานเอนกประสงค์	●	●	
ส่วนเจ้าหน้าที่และวิทยากร			
ห้องรับรอง	●		
ห้องน้ำ	●		
ห้องบิมน้ำ	●		
ห้องไฟฟ้า	●		
ห้องปฐมพยาบาล	●		

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.2.5 สายการบริหารและอัตรากำลัง



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.2.6 รายละเอียดข้อกำหนด

พิพิธภัณฑ์เปิดให้บริการวันอังคาร - วันศุกร์ ตั้งแต่เวลา 09.30 - 16.00 น. วันเสาร์ - วันอาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ ตั้งแต่เวลา 09.30 - 17.00 น.

ห้องจัดแสดงพิเศษ ฉายภาพยนตร์ 4 มิติ เปิดให้ชมเวลา 10.00 น. 11.00 น. 13.00 น. 14.00 น. และ 15.00 น. โดยฉายรอบละ 15 นาที

2.2.7 รายละเอียดองค์ประกอบโครงการ

พิพิธภัณฑ์รถไฟหัวลำโพง ไม่ได้มีเพียงแต่การจัดแสดงงานเกี่ยวกับรถไฟเท่านั้น แต่ยังมีส่วนประกอบอื่นๆ ร่วมด้วย ซึ่งจะแบ่งเป็นส่วนประกอบที่สำคัญๆ ดังนี้

1) ส่วนจัดแสดงและนิทรรศการ

เป็นส่วนหลักของโครงการ เป็นพื้นที่จัดแสดงขบวนรถไฟทั้งของจริง และแบบจำลอง รวมถึงส่วนที่จะจัดโปรแกรมพิเศษเช่น ห้องชิมูเลชัน ห้องฉายภาพสื่อต่างๆ โดยในพื้นที่จัดแสดงจะแบ่งเป็นส่วนๆ ตามยุคสมัยของรถไฟไทย ได้แก่

- โชนรถจักรไอน้ำ ในส่วนนี้จะจัดแสดงรถไฟรุ่นแรกของไทย ซึ่งเป็นรถจักรไอน้ำ ที่นำเข้ามาในสมัยรัชกาลที่ 5 เป็นต้นกำเนิดของรถไฟไทย

- โชนรถจักรดีเซล ส่วนนี้เป็นส่วนที่มีพื้นที่มากที่สุด เนื่องจากรถไฟส่วนใหญ่ของไทยเป็นรถจักรดีเซล ซึ่งพื้นที่ส่วนนี้จะจัดแสดงรถจักรดีเซลการกล เลขที่ 21 - 22 ซึ่งเป็นรถจักรดีเซลคันแรกของงไทย นำเข้ามาจากประเทศสวิตเซอร์แลนด์ และรถจักรดีเซลคันอื่นๆ ไล่ไปตามยุคสมัย ถึงปัจจุบัน เพื่อให้เห็นถึงวิวัฒนาการของรถจักรดีเซลในไทย

- โชนรถไฟฟ้า เนื่องจากในปัจจุบันรถไฟเริ่มที่จะถูกพัฒนาแทนที่ด้วยระบบของรถไฟฟ้า ส่วนนี้จึงจัดแสดงรถไฟที่เป็นระบบไฟฟ้า เพื่อจัดแสดงรถไฟฟ้าของไทยในปัจจุบัน รวมถึงรถไฟความเร็วสูงในอนาคต เพื่อที่จะบอกเล่าพัฒนาการของการขนส่งระบบรางของไทยที่มีความก้าวหน้ามากขึ้น

- โชนจัดแสดงสิ่งของทางประวัติศาสตร์ ส่วนนี้จะจัดแสดงสิ่งของต่างๆ ที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ต่อการรถไฟไทย อาทิ เครื่องราชบรรณาการ ตู้รถไฟโบราณ ตราสำคัญต่างๆ ซึ่งปัจจุบันของเหล่านี้ถูกจัดแสดงในห้องจัดแสดงขนาดเล็กของสถานีรถไฟหัวลำโพงอยู่แล้ว

2) ส่วนห้องประชุมและสัมมนา

เป็นส่วนที่ใช้สำหรับรองรับวิทยากรพิเศษ ที่อาจมีการบรรยายในหัวเรื่องต่างๆ ตามแต่ช่วงนิทรรศการของพิพิธภัณฑ์ หรือใช้รองรับ นักเรียน นักศึกษา ผู้เข้าชมพิพิธภัณฑ์ที่มาเป็นหมู่คณะ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3) ส่วนร้านค้า

ในส่วนนี้จะประกอบด้วย ร้านขายของที่ระลึก ร้านอาหารของทางพิพิธภัณฑ์ที่จัดบนบรรยากาศของรถไฟ SRT Prestige ร้านสะดวกซื้อที่จัดบนบรรยากาศของรถไฟตู้โดยสารรุ่นใหม่ และร้านค้าให้เช่าอื่นๆ

4) ส่วนสำนักงาน

เป็นส่วนของพนักงาน เจ้าหน้าที่ และพื้นที่สำหรับควบคุมระบบต่างๆ ภายในพิพิธภัณฑ์



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

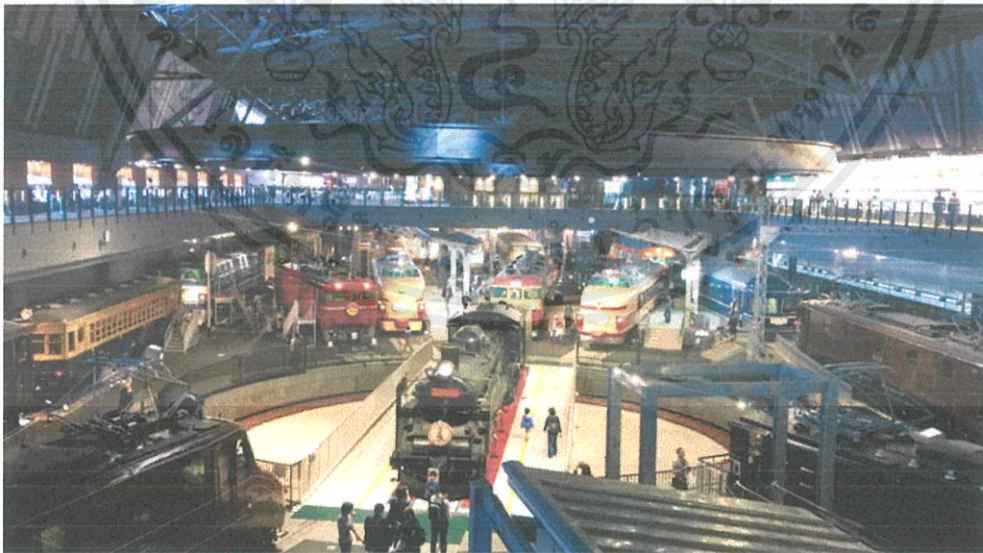
บทที่ 3

กรณีศึกษาเปรียบเทียบ

3.1 The Railway Museum Saitama



ภาพที่3.1 แสดงภายนอกอาคารของ The Railway Museum Saitama
(ที่มา : <https://www.ana.co.jp/en/us/japan-travel-planner/saitama/0000003.html>)



ภาพที่3.2 แสดงภายในอาคารของ The Railway Museum Saitama
(ที่มา : <http://japan-guides.blogspot.com/2018/09/review-railway-museum-saitama.html>)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่3.3 แสดงขบวนรถไฟจัดแสดงภายใน The Railway Museum Saitama
(ที่มา : <https://www.pref.saitama.lg.jp/chokotabi-saitama/eng/things/experience/21.html>)

道博物館 (Tetsudo Hakubutsukan) เป็นพิพิธภัณฑ์รถไฟในเมืองไซตามะ ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเปิดเมื่อวันที่ 14 ตุลาคม พ.ศ. 2550 ก่อตั้งและดำเนินการโดย East Japan Railway Culture Foundation ซึ่งเป็นมูลนิธิที่ไม่หวังผลกำไร ที่อยู่ภายใต้การดูแลของ East Japan Railway Company (JR East) ประกอบด้วยอาคารขนาด 19,800 ตารางเมตร ตั้งบนพื้นที่ 42,500 ตารางเมตร โดยมีพื้นที่จัดแสดงประมาณ 9,500 ตารางเมตร

พิพิธภัณฑ์แห่งนี้ประกอบด้วย รถรางจัดแสดงจำนวน 30 คัน เครื่องจำลองห้องโดยสารรถไฟ โตโอรามา โมเดลรถไฟ รถไฟจำลองขนาดเล็ก ที่เก็บของ และส่วนบริการอื่นๆ เช่น ร้านอาหาร ร้านขายของที่ระลึก ห้องวิจัย

3.1.1 สถานที่ตั้งโครงการ

〒330-0852 Saitama, Omiya Ward, Onaricho, Japan

3.1.2 อัตราค่าเข้าชมพิพิธภัณฑ์

ผู้ใหญ่ 1,000 เยน, เด็ก 500 เยน, เด็กเล็ก 200 เยน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.1.3 โปรแกรมพิเศษของพิพิธภัณฑ์

ช่วงเวลา 12:00 น. และ 15:00 น. ในส่วน Start of Limited Express Service and Commuter Transport ชั้นที่ 1 จะมีโชว์การหมุนรถไฟบนแท่นเป็นวงกลม และเปิดหวูดรถไฟ การแสดงจะใช้เวลารอบละ 10 นาที

3.1.4 ลักษณะอาคาร

ตัวอาคารมี 3 ชั้น และชั้นดาดฟ้า 1 ชั้น อาคารอยู่ติดรางรถไฟ ตัวอาคารฝั่งรางรถไฟเป็นหน้าต่างเปิดให้เห็นรางรถไฟตลอดแนว โดยรอบอาคารเป็นส่วนที่จำลองเป็นทางรถไฟ และจัดแสดงรถไฟจำลอง

3.1.5 ลักษณะการจัดแสดงของพิพิธภัณฑ์

อาคารมีทั้งหมด 4 ชั้น โดยแต่ละชั้นจะมีการจัดแสดงดังนี้

ชั้นที่ 1 จะมีส่วน Play Ground, Simulator Room และ History Zone ซึ่งเป็นการจัดแสดงขบวนรถไฟตามประวัติศาสตร์ของญี่ปุ่น แบ่งเป็น 7 ส่วน คือ

- Dawn of Railways in Japan จัดแสดงจุดเริ่มต้นของรถไฟในญี่ปุ่น จัดแสดงหัวรถจักรสมัยเมจิ
- Nationwide Railway Network จัดแสดงช่วงขยายตัวเส้นทางรถไฟ เริ่มตั้งแต่หลังสมัยเมจิ ไปจนถึงสมัยไทโช มีการขยายรถไฟไปเมืองอื่นๆ เริ่มมีรถไฟแบบอื่นๆ เช่น ตู้บรรทุกของ รถไฟดีเซล ฯลฯ
- Start of Limited Express Service and Commuter Transport โซนนี้เป็นช่วงปีทองของรถไฟญี่ปุ่น ช่วงก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 เป็นต้นกำเนิดของรถไฟ Limited Express ซึ่งมีคนใช้บริการเป็นจำนวนมาก
- Mass Transportation and Electrification จัดแสดงช่วงที่รถไฟญี่ปุ่นมีการเปลี่ยนแปลงระบบ เป็นระบบไฟฟ้า และมีการพัฒนามากขึ้นในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 2
- Nationwide Limited Express Network จัดแสดงรถไฟที่มีการพัฒนาระบบไฟฟ้า AC ซึ่งเริ่มในช่วงปลายปี ค.ศ. 1950 ทำให้สามารถติดตั้งระบบไฟฟ้าไปกับเส้นทางรถไฟ และใช้ได้กับรถไฟระบบ AC และ DC รถไฟสามารถวิ่งได้ไกลมากขึ้น
- Birth of Shinkansen โซนนี้เป็นช่วงกำเนิดของชิงกันเซน
- Freight Transportation by Rail ส่วนที่เล่าเรื่องราว ของการขนส่งสินค้าทางราง นอกจากใช้ในการเดินทางของคนแล้ว รถไฟยังนำมาใช้ในการขนส่งสินค้าในประเทศ การขนส่งสินค้าด้วยระบบรางมีต้นทุนถูก และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ชั้นที่ 2 มีห้องจัดแสดง 2 ห้อง คือ

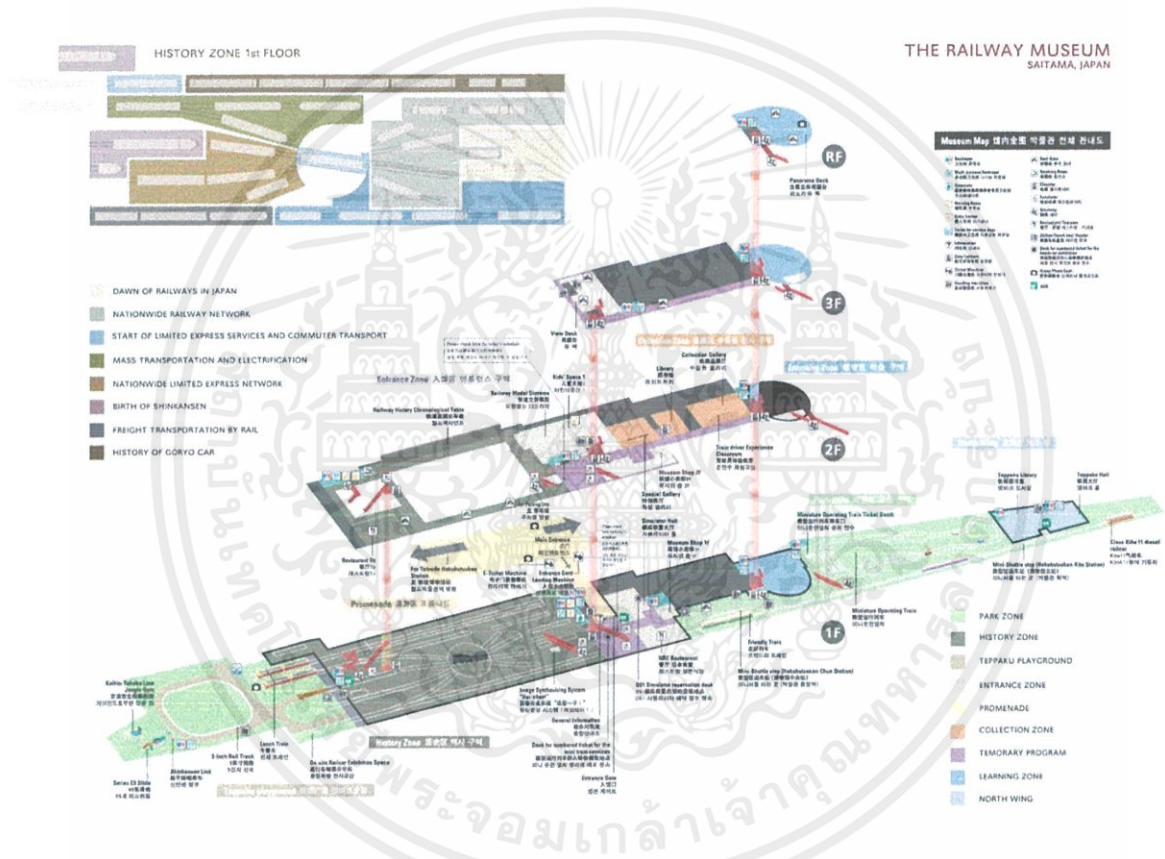
- ห้องที่ 1 Railway Model Diorama เป็นห้องจัดแสดงเมืองจำลองที่มีโมเดลรถไฟหลายๆ รุ่น วิ่งผ่านรางขนาดใหญ่ ที่ทำเป็นฉากไดโอรามา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ห้องที่ 2 เป็นห้องจำลองห้องควบคุมที่ใช้ควบคุมรถไฟจำลองในห้องก่อนหน้า เป็นเหมือนสถานีหลักของรถไฟจำลอง มีนายสถานีควบคุมรถไฟผ่านคอมพิวเตอร์

ชั้นที่ 3 เป็นห้อง View Deck สำหรับดูรถไฟของจริง เนื่องจากพิพิธภัณฑ์อยู่ติดกับรางรถไฟชิงกันเซิน Tohoku Shinkansen และ Joetsu Shinkansen มีรถไฟผ่านอยู่ตลอดเวลา นั่งดูรถไฟที่ห้องนี้จะเห็นรถไฟของจริงหลายรุ่น

ชั้นที่ 4 เรียกว่า Panorama Deck เป็นชั้นดาดฟ้า จะคล้ายๆ ชั้น 3 คือมีไว้ดูรถไฟของจริง และชมวิวเมืองแบบพาโนรามา



ภาพที่3.4 แสดงแผนผังการจัดแสดงภายใน The Railway Museum Saitama (ที่มา : <https://i.pinimg.com/originals/c2/47/b5/c247b50761d49acb82cef18e5cae7d52.jpg>)

3.1.6 สิ่งนำมาใช้ในโครงการ

- 1) การออกแบบส่วนจัดแสดงในชั้น 1 ที่จัดแสดงรถไฟเป็นหมวดหมู่ตามยุคสมัย
- 2) การจัดแสดงห้องควบคุมระบบรางรถไฟ ทำให้เห็นการทำงานผ่านรางรถไฟจำลอง
- 3) การใช้ระบบ Simulator เพื่อให้ผู้เข้าชมได้สัมผัสการขับรถไฟด้วยตัวเอง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.2 Nagoya SCMAGLEV and Railway Park



ภาพที่3.5 แสดงภายนอกอาคารของ SCMAGLEV and Railway Park
(ที่มา : https://en.wikipedia.org/wiki/SCMaglev_and_Railway_Park)



ภาพที่3.6 แสดงภายในอาคารของ SCMAGLEV and Railway Park

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

(ที่มา : <https://www.japan-guide.com/e/e3314.html>)

SCMAGLEV and Railway Park เปิดให้บริการครั้งแรกในปี ค.ศ. 2011 เป็นพิพิธภัณฑ์รถไฟของ บริษัท Central Japan Railways เป็นบริษัทในเครือ Japan Railway Company (JR) จุดมุ่งหมายเพื่อให้ข้อมูลที่ เป็นประโยชน์แก่นักท่องเที่ยวหรือคนที่สนใจในเทคโนโลยี และความล้ำสมัยของรถไฟความเร็วสูงในประเทศญี่ปุ่น โดยมีส่วนที่จัดแสดงหัวขบวนรถจักรไอน้ำ รถไฟหัวกระสุนชินคันเซน (Shinkansen) และรถไฟพลังแม่เหล็ก (Maglev)

ภายในพิพิธภัณฑ์ประกอบด้วยหัวขบวนรถไฟจำนวน 39 ขบวนที่ปลดประจำการแล้ว ซึ่งเปิดให้ผู้เข้าชม เข้าไปนั่งภายในได้ด้วย รวมไปถึงส่วนแสดงข้อมูลแผนการก่อสร้างรางรถไฟความเร็วสูงเชื่อมระหว่างโตเกียว และโอซาก้าในอนาคต และบริเวณชั้น 2 เป็นห้องสื่อการเรียนรู้ที่เหมาะสมสำหรับเด็ก

3.2.1 สถานที่ตั้งโครงการ

3 Chome-2-2 Kinjofuto, Minato Ward, Nagoya, Aichi, Japan

3.2.2 อัตราค่าเข้าชมพิพิธภัณฑ์

ผู้ใหญ่ 1,000 เยน, เด็ก 500 เยน (เสียเงินเพิ่มหากต้องการทดลองขับรถไฟของจริงผ่าน Simulator), Audio Guide ภาษาอังกฤษ เข้า 500 เยน

3.2.3 โปรแกรมพิเศษของพิพิธภัณฑ์

มีห้องจำลองการขับรถไฟชินคันเซ็น โดยมีค่าธรรมเนียมแรกเข้า 2 แบบคือ 100 และ 500 เยน ต้องจอง คิวล่วงหน้า และจะจับสลากผู้เข้าร่วมกิจกรรม มีวันละ 4 รอบ

3.2.4 ลักษณะอาคาร

เป็นอาคารเรียบๆ ลักษณะคล้ายโกดัง

3.2.5 ลักษณะการจัดแสดงของพิพิธภัณฑ์

อาคารมีการจัดแสดงเป็น 3 ส่วน โดยแบ่งตาม Generations ของรถไฟดังนี้

- รถจักรไอน้ำ จัดแสดงรถไฟรุ่น C62 เปิดตัวครั้งแรกในปี 1948 เป็นรถจักรไอน้ำที่มีขนาดใหญ่ที่สุดของ ญี่ปุ่น หน้าหลักคือการลากจูงขบวนรถด่วนพิเศษ เส้นทางวิ่งประจำคือโตไกโด และชันโย (ซึ่งก็คือเส้นทาง โตเกียว - โอซาก้า และโอซาก้า - ฟุกุโอกะในปัจจุบัน) ในปีถัดมาได้นำไปให้บริการที่เกาะฮอกไกโด และได้รับความนิยมนอย่างมาก รถด่วนพิเศษที่หัวรถจักรรุ่นนี้ทำการลากจูงขบวนโดยสาร ที่เป็นขบวนประจำเส้นทางได้แก่ ขบวน ชิบามะ ฮะโตะ หรือแม้กระทั่งเวลาหัวรถจักรขาดช่วงหมุนเวียน รถจักรรุ่น 62 นี้ก็ยังเคยรับหน้าที่ลากบลู

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เทรนรุ่น 20 มาแล้วหลายต่อหลายครั้งเช่นเดียวกัน รถจักรไอน้ำนี่ถือเป็นรุ่นที่เก่าที่สุดในยุคบุกเบิกของวงการรถไฟญี่ปุ่น

- รถไฟหัวกระสุน (Shinkansen) “ชินคันเซ็น” เป็นชื่อเรียกระบบรางรถไฟ แผลตามตัวอักษรได้ว่า Shin= ใหม่, Kan=รถไฟ, Sen=เส้นทาง รวมกันได้ว่า “ทางรถไฟใหม่” ส่วนตัวรถไฟนั้นมีชื่อเรียกได้หลายชื่อทั้ง รถไฟความเร็วสูง, รถไฟ Super Express, รถไฟหัวกระสุน อย่างไรก็ตามทั้งสองชื่อก็ไม่ได้ทำให้เกิดความสับสนแต่อย่างใด สามารถเรียกใช้แทนกันได้ และเมื่อเปรียบเทียบกับทางรถไฟสายเก่า ชินคันเซ็นจะมีความกว้างที่เป็นมาตรฐานกว่า (1435 mm) เส้นทางรถไฟจะแคบกว่า เพราะเวลาสร้าง เมื่อเจอสิ่งกีดขวางจะขุดอุโมงค์ทะลุหรือสร้างสะพานข้ามไปเลย ทำให้ช่วยย่นระยะทาง และประหยัดเวลาไปได้มาก สาเหตุที่เริ่มเปลี่ยนมาเป็นระบบรางใหม่นี้ ก็เพราะญี่ปุ่นต้องการมีรถไฟความเร็วสูงใช้ แต่ญี่ปุ่นมองไกลไปกว่านั้น จึงต้องสร้างระบบรางใหม่เพื่อตอบสนองความต้องการรวมถึงพัฒนาระบบรถไฟให้มีความทันสมัยด้วยขนาด และระยะทางของรางที่ใหญ่ และไกล ในปัจจุบันชินคันเซ็นนั้นจึงเป็นเส้นทางที่ใช้เชื่อมตามเมืองใหญ่ๆ ในญี่ปุ่นเท่านั้น

- รถไฟพลังแม่เหล็ก SCMAGLEV ย่อมาจาก Superconducting Magnetic Levitating เป็นรูปแบบการขนส่งที่ใช้แรงยกตัวของสนามแม่เหล็ก ให้รถไฟวิ่งอยู่เหนือราง เพื่อลดแรงเสียดทาน ทำให้รถไฟวิ่งได้เร็วขึ้น เจียบขึ้น และนิ่มนวลขึ้น โดยส่วนนี้จะจัดแสดงรถไฟที่จะใช้ในอนาคต คือรถไฟพลังแม่เหล็กรุ่น MLX01 (X – Experimental หรือรุ่นทดลอง) ความเร็วสูงสุด ณ ปัจจุบันที่ทำได้ 581 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เร็วที่สุดในโลก

นอกจากส่วนจัดแสดงรถไฟ พิพิธภัณฑ์นี้ก็จะมีส่วนห้องประวัติศาสตร์ ที่จัดแสดงรางรถไฟในสมัยก่อน และปัจจุบัน ที่มีขนาดแตกต่างกัน 36.8 เซนติเมตร โมเดลจำลองรถไฟ และห้องขายของที่ระลึก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.3 พิพิธภัณฑ์ศิริราชพิมุขสถาน



ภาพที่3.8 แสดงภายนอกอาคารของพิพิธภัณฑ์ศิริราชพิมุขสถาน
(ที่มา : <https://museum.li.mahidol.ac.th/th/museum-mu/16-bangkok-noi>)



ภาพที่3.9 แสดงห้องจัดแสดงคมนาคมบรรหาร

(ที่มา : https://www.baanlaesuan.com/48974/design/lifestyle/onedaytrip_siriraj)

พิพิธภัณฑ์ศิริราชพิมุขสถาน เป็นพิพิธภัณฑ์จัดสร้างขึ้นใหม่โดยใช้อาคารสถานีรถไฟธนบุรี นำเสนอเรื่องราวที่ทรงคุณค่ายิ่ง ทั้งทางประวัติศาสตร์ของพื้นที่บริเวณคลองบางกอกน้อยวังหลัง ตั้งแต่สมัยกรุงธนบุรี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สืบมาจนถึงปัจจุบัน นอกจากนั้นยังแสดงประวัติของศิริราช ประวัติการแพทย์แผนไทย การสร้างทางรถไฟสายใต้ และวิถีชุมชนบางกอกน้อย โดยใช้เทคนิคนำเสนออย่างทันสมัย

3.3.1 สถานที่ตั้งโครงการ

2 ถนนวังหลัง แขวงศิริราช เขตบางกอกน้อย กรุงเทพมหานคร

3.3.2 อัตราค่าเข้าชมพิพิธภัณฑ์

ผู้ใหญ่ 80 บาท, นักเรียน นักศึกษา 25 บาท, เด็กสูงไม่เกิน 120 เซนติเมตรเข้าชมฟรี, ชาวต่างชาติ 200 บาท

3.3.3 ลักษณะอาคาร

พิพิธภัณฑ์ใช้อาคารเดิมซึ่งเป็นสถานีรถไฟธนบุรีมาปรับปรุงใหม่โดยยังคงรักษาภาพลักษณ์ของตัวอาคารเดิมไว้ ตัวอาคารเป็นอาคารอิฐ สร้างตามแบบอาคารฝรั่ง

3.3.4 ลักษณะการจัดแสดงของพิพิธภัณฑ์

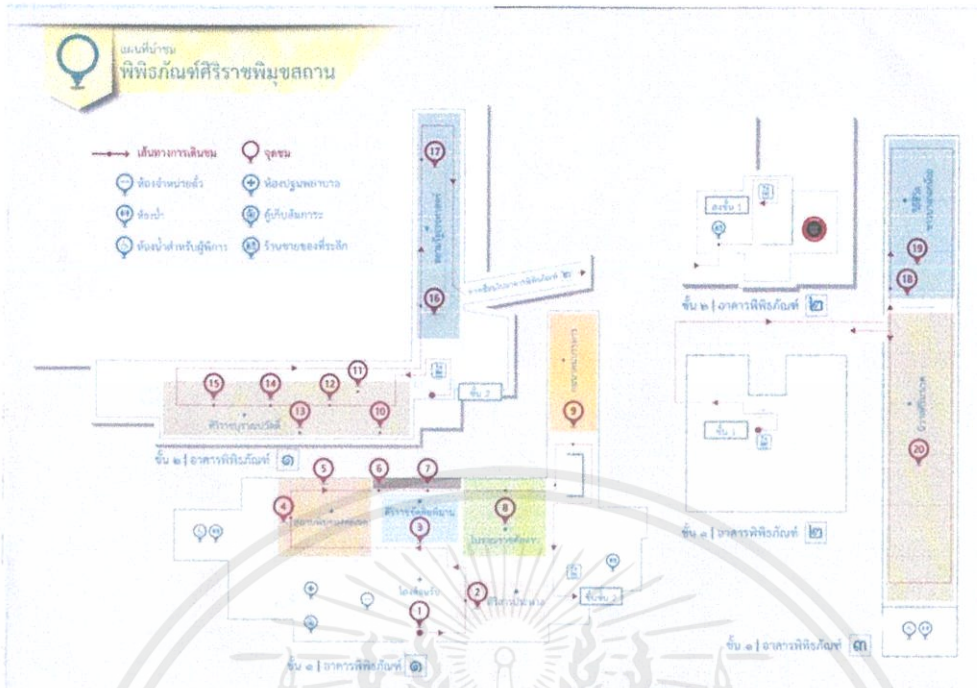
พิพิธภัณฑ์แบ่งออกเป็นห้อง ได้แก่

- ห้องศิริราชขัตติยพิมาน สร้างขึ้นเพื่อน้อมรำลึกถึงพระมหากษัตริย์ และพระเมตตาคุณของพระมหากษัตริย์ และพระบรมวงศานุวงศ์ชั้นผู้ใหญ่ที่มีต่อโรงพยาบาลศิริราช และการแพทย์ของประเทศไทยมายาวนาน
- ห้องสถานพินิจมณฑลเขต ถ่ายทอดพระราชประวัติกรมพระราชวังบวรสถานพิมุข ผ่านจิตรกรรมไทยแบบประเพณี จัดแสดงหุ่นละครพระราชนิพนธ์เรื่อง พระศรีเมือง และภาพปักตัวละครเอกใน วรรณคดีเรื่อง ไชยยัน
- ห้องฐานป้อมพระราชวังหลัง แสดงหลักฐานทางโบราณคดีที่เหลืออยู่ของพระราชวังบวรสถานพิมุข (วังหลัง) อิฐแต่ละก้อนที่เรียงซ้อนกันสามารถเล่าเรื่องราวของอดีต และสภาพสังคมเมื่อกว่า 200 ปีได้อย่างมากมาย
- ห้องเครื่องถ้วยโบราณ จัดแสดงชิ้นส่วนเครื่องถ้วยโบราณหลายยุคสมัยที่ขุดพบระหว่างการก่อสร้างสถาบันการแพทย์สยามินทรราช แสดงให้เห็นถึงความสำคัญ ของพื้นที่บริเวณปากคลองบางกอกน้อย
- ห้องโบราณราชศสตรา จัดแสดงศาสตราวุธหลากชนิดหลายชาติพันธุ์ ล้วนทรงคุณค่า ที่คณะแพทยศาสตร์ฯ ได้รับมอบจากราชสกุล “เสนีวงศ์” ซึ่งเป็นราชสกุล ที่สืบเชื้อสายจากกรมพระราชวังบวรสถานพิมุข
- ห้องคนนาคมบรรพการ ห้องฉายภาพยนตร์สีมิติ เหมือนได้นั่งอยู่ในขบวนรถไฟสายใต้ ย้อนอดีตไปถึงวันเริ่มสร้างสถานี เข้าสู่ช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 ต่อเนื่องถึงปัจจุบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ห้องงานพระเมรุสมเด็จพระเจ้าฟ้าศิริราชกกุธภัณฑ์ จัดแสดงภาพประวัติศาสตร์ ที่มาของมงคลนาม ไม้อาคารประกอบ และ เครื่องเรือนจากงานพระเมรุครั้งนี้ ได้นำมาสร้าง “โรงศิริราชพยาบาล” โรงพยาบาลหลวงแห่งแรกของไทย
- ห้องหุ่นกายวิภาคมนุษย์ จัดแสดงสื่อการเรียนกายวิภาคศาสตร์ในโรงเรียนแพทย์ยุคแรก หุ่นจำลองที่ทำจากเยื่อกระดาษอายุเกือบร้อยปี
- ห้องสมเด็จพระบรมราชชนก แสดงเรื่องราวของพระบิดาแห่งการแพทย์แผนปัจจุบัน และสาธารณสุขของไทย
- ห้องจักษุวิทยา จำลองห้องตรวจโรคตาในอดีต จัดแสดงเครื่องมือของจักษุแพทย์ที่ใช้ในการ วินิจฉัยโรค และวัตถุจัดแสดงที่หาชมได้ยาก เช่น เลนส์ของต้อกระจก และเครื่องมือผ่าตัดดวงตาของศิริราชในอดีต
- ห้องอาจารย์ใหญ่ ห้องจัดแสดงอาจารย์ใหญ่
- ห้องการจำลองการผ่าตัด
- ห้องมหัศจรรย์ร่างกายมนุษย์ นำเสนอการไขรหัสการแพทย์ ความจริงเกี่ยวกับร่างกาย มนุษย์ ในมุมมองของการแพทย์แผนไทย และการแพทย์แผนตะวันตก
- ห้องร้านโอสถวัฒนา รวบรวมสมุนไพรไทยหลายร้อยชนิด โดยจัดแสดงในร้านขายยาโบราณที่จำลองมาพร้อมเครื่องมือ และอุปกรณ์ต่างๆ
- ห้องสมเด็จพระพุทธอาจารย์ (โต พรหมรังสี)
- ห้องวิถีชีวิตชาวบางกอกน้อย จำลองโรงละครบทกวี ร้านค้า และศาลาโรงธรรม เป็นส่วนหนึ่งของศิลปวัฒนธรรม ประเพณี และภูมิปัญญา ที่รวมเอาวิถีชีวิตของผู้คนสองฝั่งคลองบางกอกน้อยให้เชื่อมโยงถึงกัน
- ห้องเรือโบราณ จัดแสดงเรือไม้โบราณมีความยาว 24 เมตร ถูกฝังกลบมากกว่า 100 ปี ถือเป็นเรือไม้ลำใหญ่ที่สุดของประเทศเท่าที่เคยขุดค้นได้ เป็นหนึ่งในมรดกทางวัฒนธรรมอันล้ำค่าของประเทศไทย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 3.10 แสดงแผนผังการจัดแสดงของพิพิธภัณฑสถาน
(ที่มา : <https://www.facebook.com/159112291336185/photos/>)

3.3.5 สิ่งนำมาใช้ในโครงการ

- 1) การอาคารสถานีรถไฟเดิมมาปรับปรุงเป็นพิพิธภัณฑ
- 2) การจัดแสดงที่เล่าเรื่องราวประวัติศาสตร์ของพื้นที่โดยรอบอาคารเดิม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.4 Takao Railway Museum



ภาพที่3.11 แสดงภายนอกอาคารของ Takao Railway Museum
(ที่มา : <https://www.lastminute.com.au>)



ภาพที่3.12 แสดงภายนอกอาคารของ Takao Railway museum
(ที่มา : <https://www.lastminute.com.au>)

พิพิธภัณฑ์รถไฟทาคาโอะมีนิทรรศการหลากหลายที่บอกเล่าเรื่องราวการคมนาคมทางรถไฟในเกาะสางและภูมิภาคอื่นๆ ของประเทศไต้หวัน ตั้งอยู่ที่สถานีรถไฟท่าเรือเกาะสาง ศูนย์ทำการรถไฟแห่งแรกของเมืองซึ่งปิดทำการไปเมื่อปี 2008 แวะชมจักรกลรถไฟไอน้ำซึ่งถูกเก็บไว้ตั้งแต่สมัยอาณานิคมญี่ปุ่น ส่วนหน้าอาคารสถานีเก่าที่เป็นสไตล์ญี่ปุ่นคลาสสิก โถงกลางของสถานีถูกอนุรักษ์ไว้ในสภาพเดิม

ด้านในพิพิธภัณฑ์จัดแสดงหัวรถจักรหลายคันซึ่งมีอายุเก่าแก่หลายทศวรรษ และเครื่องกลไอน้ำรุ่นเก่าแก่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มีนิตรรศการเรื่องราวของสถานีรถไฟท่าเรือเกาสงที่ปิดทำการแล้ว ตลอดจนบทบาทสำคัญของที่นี้ในการพัฒนานครขึ้นรอบแม่น้ำและทะเล เจ้าอาณานิคมญี่ปุ่นสร้างสถานีแห่งนี้ขึ้นเมื่อปี ค.ศ. 1900 ถือเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของยุคสมัยอาณานิคมญี่ปุ่นในช่วงต้นศตวรรษที่ 20 พิพิธภัณฑ์เปิดเมื่อปี 2010 สองปีให้หลังจากปิดทำการในฐานะสถานีรถไฟ

ใกล้ๆมีที่จัดแสดงศิลปะสมัยใหม่ ในศูนย์ศิลปะ Pier-2 อยู่บริเวณอีกฝั่งถนนชิงพิพิธภัณฑ์ในบริเวณที่เคยเป็นโกดังรกร้าง

3.4.1 สถานที่ตั้งโครงการ

32 號, Gushan 1st Road, Gushan District, Kaohsiung City, Taiwan

3.4.2 อัตราค่าเข้าชมพิพิธภัณฑ์

เข้าชมฟรี

3.4.3 ลักษณะอาคาร

พิพิธภัณฑ์ใช้อาคารเดิมซึ่งเป็นสถานีรถไฟท่าเรือเกาสง ซึ่งปิดทำการไปแล้วเมื่อปี ค.ศ. 2008 มาปรับปรุงใหม่ อาคารสถานีเก่าที่เป็นสไตล์ญี่ปุ่นคลาสสิก โถงกลางของสถานีถูกอนุรักษ์ไว้ในสภาพเดิม

3.4.4 ลักษณะการจัดแสดงของพิพิธภัณฑ์

พิพิธภัณฑ์แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่

- ส่วน Railway museum ว่าด้วยการวางรากฐานระบบรถไฟของไต้หวัน
- ส่วน The Pier-2 Art Center เป็นพื้นที่สำหรับจัดแสดงงานศิลปะ

3.4.5 สิ่งที่น่าสนใจในโครงการ

- 1) การอาคารสถานีรถไฟเดิมมาปรับปรุงเป็นพิพิธภัณฑ์
- 2) การจัดพื้นที่ให้ชุมชนระแวกนั้นสามารถเข้ามาใช้งานได้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.5 National Railway Museum York



ภาพที่3.13 แสดงภายนอกอาคารของ National Railway Museum York
(ที่มา : <http://www.docbrown.info/docspics/yorkscenes/yspage09.htm>)



ภาพที่3.14 แสดงภายในอาคารของ National Railway museum York
(ที่มา : <https://www.culture24.org.uk/yh000145>)

พิพิธภัณฑ์รถไฟแห่งชาติ บอกเล่าเรื่องราวที่น่าสนใจของกิจการรถไฟในสหราชอาณาจักรตลอดเวลาสองศตวรรษที่ผ่านมา ขบวนรถที่จัดแสดงนั้นสะท้อนให้เห็นรูปแบบการเปลี่ยนแปลง และพัฒนาการของสังคมที่เป็นผลโดยตรงจากการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ภายในอาคารจัดแสดงยานพาหนะที่เคลื่อนที่บนรางประมาณ 100 คัน ตั้งแต่รถราง เทียมม้า และรถจักรไอน้ำไปจนถึงตู้โดยสารรถไฟส่วนพระองค์

รับประทานอาหารกลางวันในตู้เสบียงที่ประดับตกแต่งเหมือนตู้โดยสารสมัยวิคตอเรีย ชื่อไอศกรีมจากตู้บรรทุกี่เหลือองแปลกตา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

พิพิธภัณฑ์รถไฟแห่งชาติตั้งอยู่ใกล้สถานีรถไฟหลักของยอร์กย่านใจกลางเมือง มีสถานที่ท่องเที่ยวมากมาย รายล้อมศูนย์กลางการคมนาคมแห่งนี้ เช่น วิหารเซนต์แมรีส์แอบบีย์ หอศิลป์ยอร์ก และหอคอย คลิฟฟอร์ดส์

3.5.1 สถานที่ตั้งโครงการ

Leeman Rd, York YO26 4XJ United Kingdom

3.5.2 อัตราค่าเข้าชมพิพิธภัณฑ์

เข้าชมฟรี

3.5.3 ลักษณะอาคาร

พิพิธภัณฑ์เป็นอาคารโมเดิร์น ผนังเป็นอิฐ หลังคาโครงสร้างเหล็ก ลักษณะคล้ายโกดัง

3.5.4 ลักษณะการจัดแสดงของพิพิธภัณฑ์

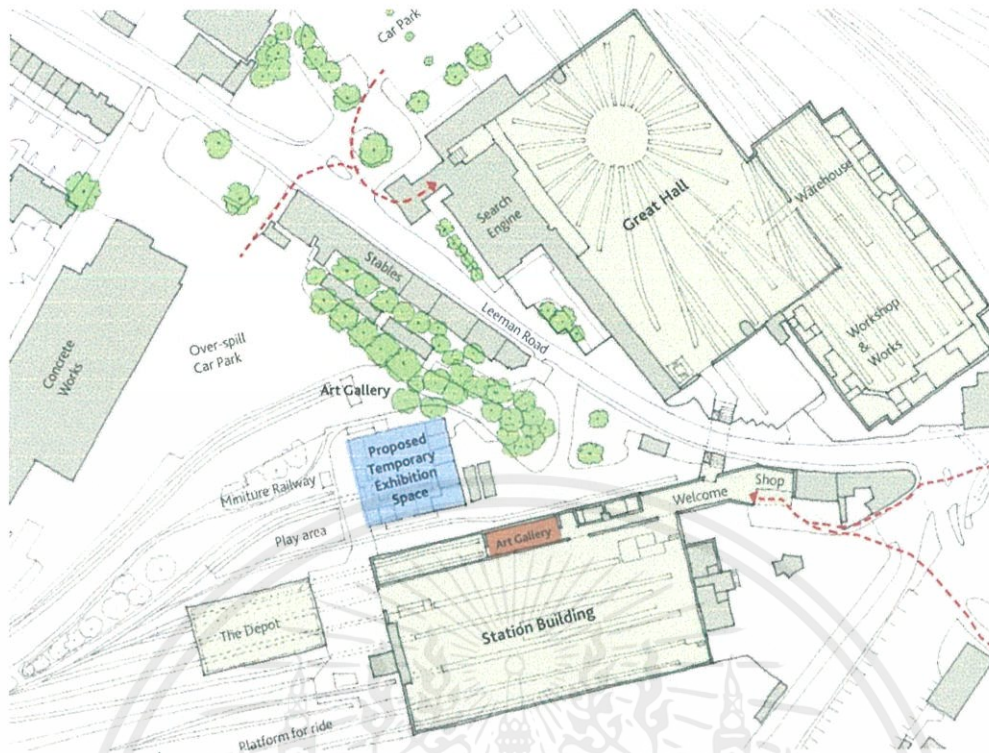
พิพิธภัณฑ์แบ่งออกเป็นส่วนๆ ได้แก่

- ส่วนกลางของพิพิธภัณฑ์เป็นโถงขนาดใหญ่ จัดแสดงรถไฟต่างๆ มีไฮไลท์คือ รถไฟมัลลาร์ด รถไฟสีน้ำเงิน ที่ทำลายสถิติรถจักรไอน้ำที่เร็วที่สุดในโลกในปี 1938 และสถิตินี้ยังคงยืนยงจนถึงปัจจุบัน รถไฟดีเซลสออฟแฮม มิลตันที่สร้างขึ้นในทศวรรษที่ 1930 ซึ่งเป็นรถไฟที่ล้อใหญ่ที่สุดเท่าที่เคยประสบความสำเร็จในการใช้กับหัวรถจักร ฯลฯ

- ส่วนห้องปฏิบัติการนำเสนอระบบวิศวกรซ่อมแซม และบูรณะรถไฟเก่า ทุกสุดสัปดาห์มีการจัดกิจกรรม อินเทอร์แอคทีฟ มีการแสดงทางวิทยาศาสตร์ และเรื่องราวการรถไฟในอดีตของยอร์ก และสามารถนั่งรถไฟจิ๋วที่พื้นที่เด็กเล่นได้

- ส่วนหอสมุด ที่รู้จักกันในชื่อ เสิร์ชเอนจิน มีหนังสือเกี่ยวกับรถไฟกว่า 20,000 เล่มในคอลเลกชันนี้ และจัดแสดงภาพหัวรถจักรโบราณ

- ส่วนร้านอาหาร เปิดให้บริการในตู้เสบียงที่ประดับตกแต่งเหมือนตู้โดยสารสมัยวิคตอเรีย



ภาพที่ 3.15 แสดงแผนผังการจัดแสดงของ National Railway Museum York
(ที่มา : <https://www.metaphor-design.co.uk/projects/national-railway-museum/>)

3.5.5 สิ่งที่น่าสนใจในโครงการ

- 1) การออกแบบทางสัญจรส่วนจัดแสดง
- 2) การนำรถไฟมาดัดแปลงเป็นส่วนร้านค้า

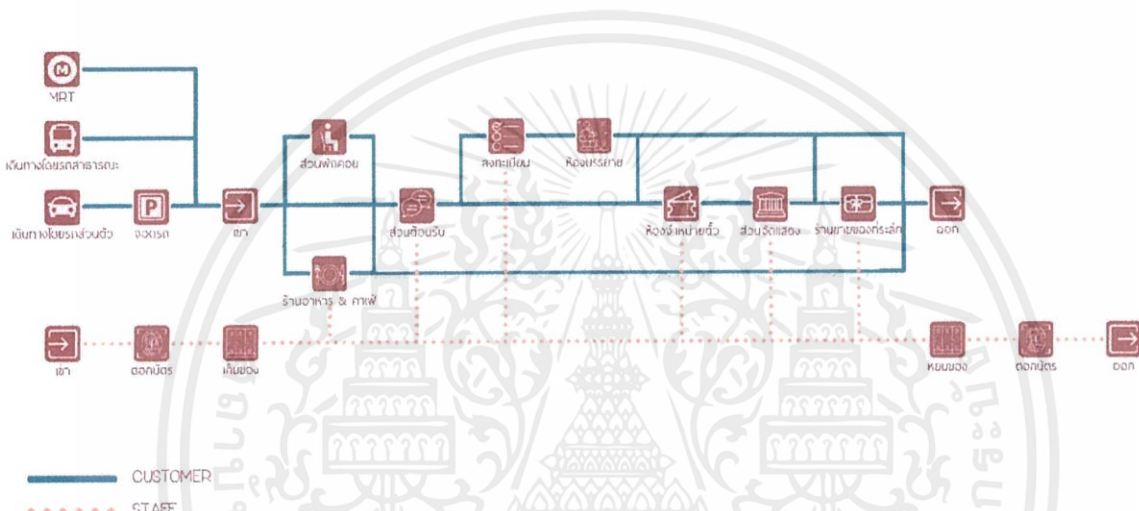
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การศึกษาพฤติกรรมและพื้นที่ใช้สอยโครงการ

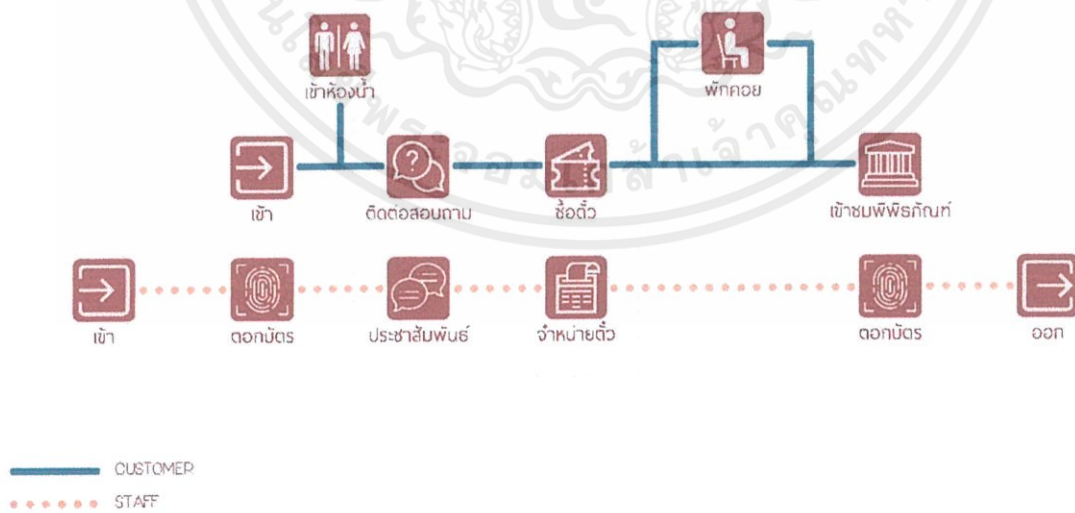
4.1 การศึกษาผู้ใช้โครงการ

4.1.1 พฤติกรรม

1) พฤติกรรมผู้ให้บริการ และผู้รับบริการ

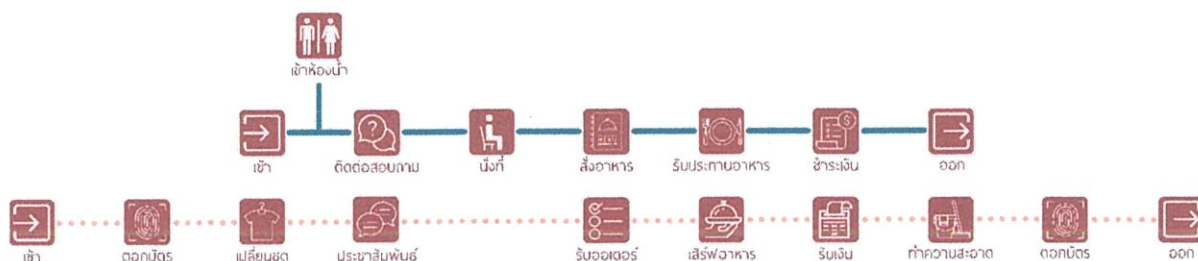


ภาพที่4.1 แสดงพฤติกรรมผู้ใช้งานโดยรวมของโครงการ



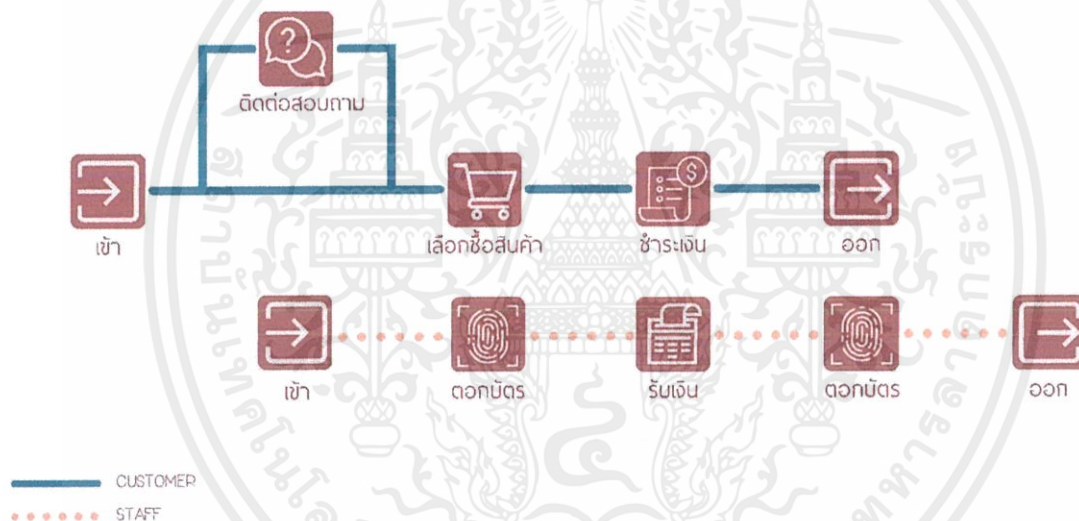
ภาพที่4.2 แสดงพฤติกรรมผู้ใช้งานส่วนต้อนรับและพักผ่อน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



— CUSTOMER
 STAFF

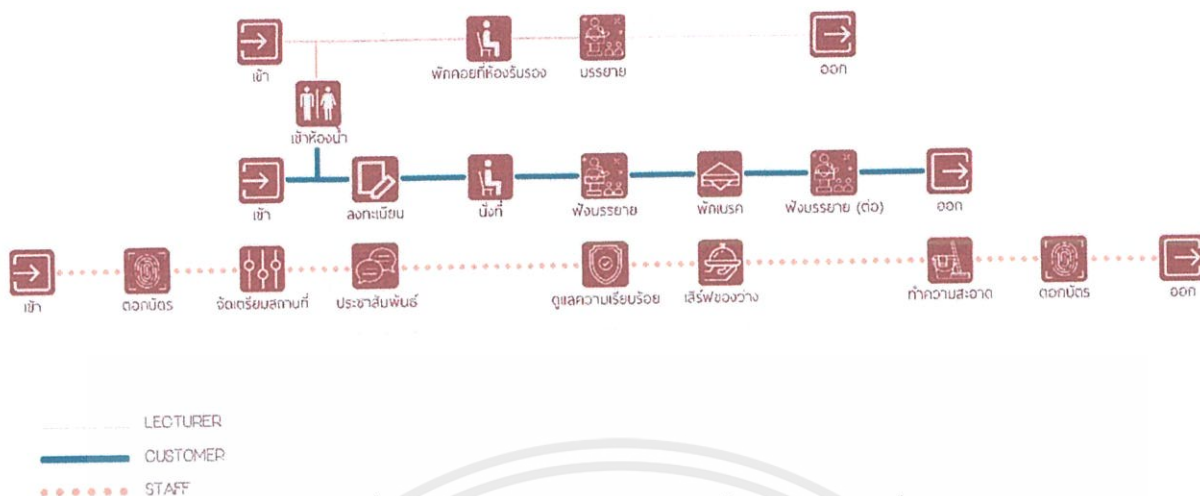
ภาพที่4.3 แสดงพฤติกรรมผู้ใช้งานส่วนร้านอาหาร



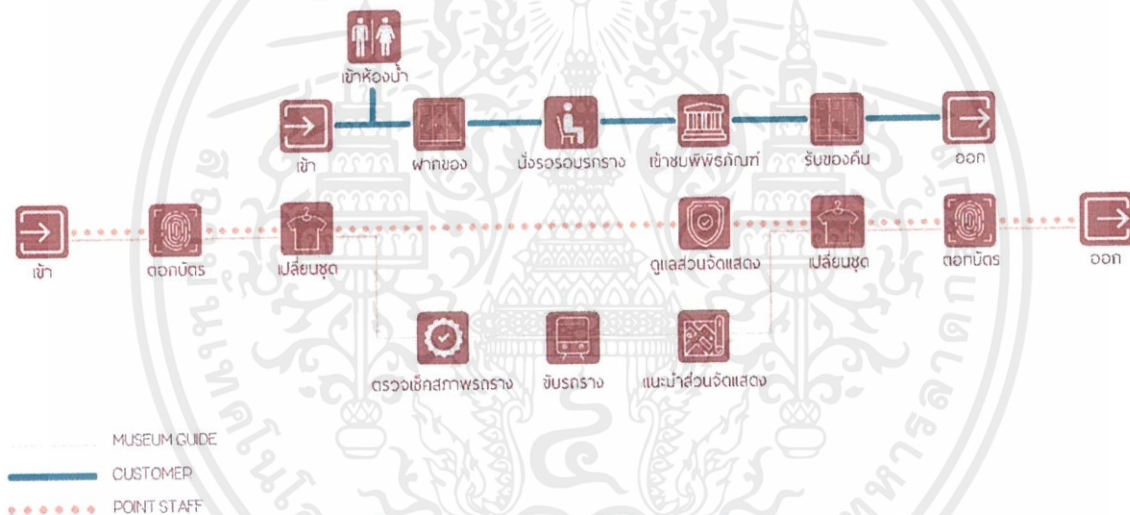
— CUSTOMER
 STAFF

ภาพที่4.4 แสดงพฤติกรรมผู้ใช้งานส่วนร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



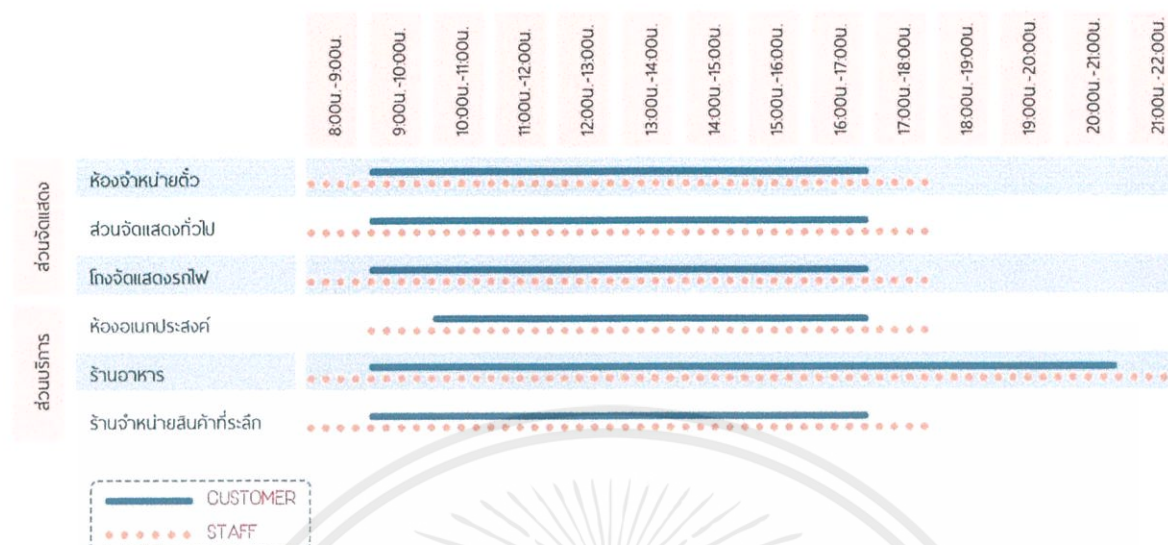
ภาพที่ 4.5 แสดงพฤติกรรมผู้ใช้งานส่วนห้องอเนกประสงค์



ภาพที่ 4.6 แสดงพฤติกรรมผู้ใช้งานส่วนนิทรรศการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2) การบริหารจัดการทรัพยากร



ภาพที่ 4.7 แสดงเวลาการเข้าใช้งานของผู้ใช้โครงการ

หมวด	ชื่อพื้นที่	เนื้อหาการจัดแสดง	เทคนิคการจัดแสดง	ขนาดพื้นที่ (ตร.ม.)	จำนวนรองรับ (คน)	เวลาเข้าชม (นาที)
เตรียมตัว	ชานชาลา	พื้นที่เตรียมตัวเข้าสู่ส่วนจัดแสดง	1. ชานชาลาทรงราง	296.14	100	-
รถจักรไอน้ำ	ราชบรรณาการจากอังกฤษ	จัดแสดงเครื่องราชบรรณาการอังกฤษ มอบให้ไทย ทำพิธีกาลที่ 5 อยากสร้าง ทางรถไฟ	1. วัตถุจัดแสดง 2. บอร์ด	158.68	20	5
	ก่อตั้งกรมรถไฟ	1. จัดแสดงเอกสาร สิ่งของสำคัญ 2. จัดแสดงแบบจำลองรถจักรไอน้ำ แสดงการทำงานภายในหัวรถจักรไอน้ำ	1. วัตถุจัดแสดง 2. แบบจำลอง Interact ขนาด 1/1 3. บอร์ด	226.47	20	5
รถจักรดีเซล	บูธจัดจากสวิตเซอร์แลนด์	1. จัดแสดงประวัติกรมรถไฟแห่งสวิส อัครโยธิน 2. จัดแสดงแบบจำลองรถจักรดีเซล แสดงการทำงานภายในหัวรถจักรดีเซล	1. แบบจำลอง Interact ขนาด 1/1 2. บอร์ด	174.06	20	5
	สงครามโลกครั้งที่ 2	จัดแสดงเรื่องราวอุปสรรคในการขยาย ทางรถไฟช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2	1. วัตถุมีน 2. บอร์ด	113.75	20	5
	เปลี่ยนกรมเป็นกรมรถไฟ	1. จัดแสดงเรื่องราวการพัฒนากรมรถไฟ ไผ่นีนการรถไฟ 2. จัดแสดงแบบจำลองทางรถไฟ	1. วัตถุมีน 2. บอร์ด 3. แบบจำลอง O Scale (1/48)	402.95	20	5
	รถไฟในปัจจุบัน	Simulator จำลองการขับรถไฟ	1. Simulator	48.75	10	1
รถรางไฟฟ้า	รถรางไฟฟ้า	1. จัดแสดงเรื่องราวของรถไฟฟ้า BTS 2. จัดแสดงเรื่องราวของรถไฟฟ้า MRT 3. จัดแสดงเรื่องราวของรถไฟฟ้า ARL	1. วัตถุจัดแสดง 2. วัตถุมีน 3. บอร์ด	151.19	20	5
	รถไฟในอนาคต	1. จัดแสดงเรื่องราวของรถไฟความเร็วสูง 2. Interact ออกแบบรถไฟในอนาคตผ่าน จอมอนิเตอร์	1. วัตถุมีน 2. จอทัชสกรีน Interact	37.44	20	5
	ลานจอด	ลานจอดรถไฟ	จัดแสดงรถไฟรุ่นต่างๆ	1. วัตถุจัดแสดง	3728.50	100

ภาพที่ 4.8 แสดงตารางการเข้าชมส่วนจัดแสดง

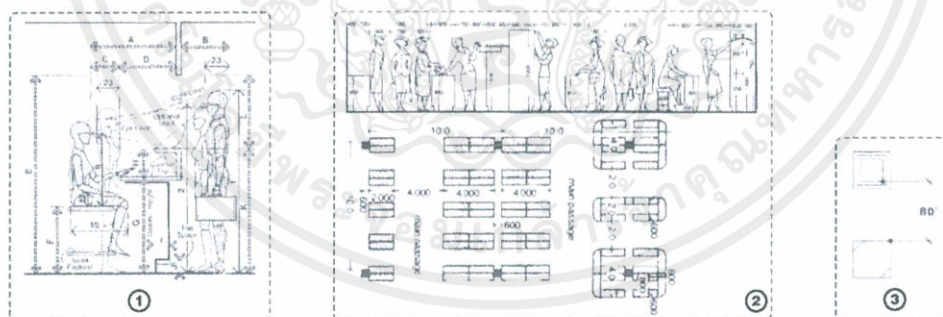
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ZONE	AREA	BEHAVIOR	FURNITURE	SIZE (Sq.m.)	UNIT	TOTAL (Sq.m.)	REMARK	NOTE
RESTAURANT	ร้านอาหาร	รับประทานอาหาร	เคาน์เตอร์แคชเชียร์	180	1	180	Architecture Data	①
			ชุดโต๊ะพิทคอย 6 ที่นั่ง	7.29	1	7.29	Architecture Data	②
			รถพิง SRT Prestige	31.48	2	62.96	Case Study	③
			ชุดโต๊ะอาหาร 6 ที่นั่ง	3.59	5	17.95	Architecture Data	④
			ชุดโต๊ะอาหาร 4 ที่นั่ง	2.89	10	28.90	Architecture Data	④
			ชุดโต๊ะอาหาร 2 ที่นั่ง	1.36	8	10.88	Architecture Data	④
			บาร์	15.90	1	15.90	Architecture Data	⑤
พื้นที่สัญจร (คิดเป็น 30% ของพื้นที่)						43.70		
รวมพื้นที่ทั้งหมด						189.38		

ZONE	AREA	BEHAVIOR	FURNITURE	SIZE (Sq.m.)	UNIT	TOTAL (Sq.m.)	REMARK	NOTE
RESTAURANT	ส่วนบริการร้านอาหาร	จัดเตรียมอาหาร	พื้นที่ครัว	77.34	1	47.35	Standard Restaurant	
			พื้นที่เก็บวัตถุดิบ	11.60	1	9.47	Standard Restaurant	
			พื้นที่สัญจร (คิดเป็น 30% ของพื้นที่)			17.05		
รวมพื้นที่ทั้งหมด						73.87		

ภาพที่ 4.11 แสดงขนาดพื้นที่ส่วนร้านอาหาร

ZONE	AREA	BEHAVIOR	FURNITURE	SIZE (Sq.m.)	UNIT	TOTAL (Sq.m.)	REMARK	NOTE
SOUVENIR SHOP	ร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก	จำหน่ายสินค้า	เคาน์เตอร์แคชเชียร์	180	1	180	Architecture Data	①
			ชั้นวางสินค้า	1.20	16	19.20	Architecture Data	②
			แท่นโชว์สินค้า	0.25	3	0.75	Case Study	③
			ตู้โชว์สินค้า	1.20	2	2.40	Architecture Data	②
			ห้องเก็บสินค้า	6.00	1	6.00	Case Study	
			พื้นที่สัญจร (คิดเป็น 30% ของพื้นที่)					
รวมพื้นที่ทั้งหมด						39.20		

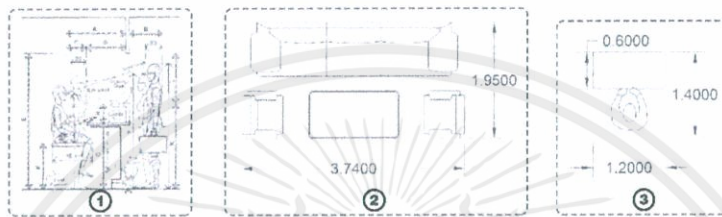


ภาพที่ 4.12 แสดงขนาดพื้นที่ส่วนร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

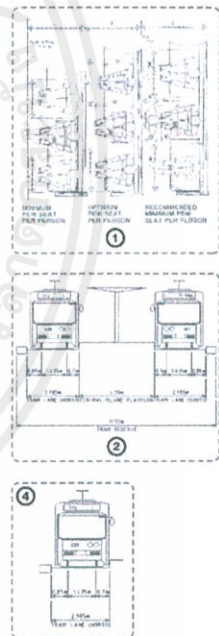
ZONE	AREA	BEHAVIOR	FURNITURE	SIZE (Sq.m.)	UNIT	TOTAL (Sq.m.)	REMARK	NOTE
MULTIPURPOSE ROOM	ห้องอเนกประสงค์	จัดประชุม, สัมมนา	เก้าอี้ตัวต่อตัว	1.80	1	1.80	Architecture Data	①
		จัดการบรรยาย	พื้นที่ห้องบรรยาย	98.00	1	98.00	Standard Hall	
			ห้องเก็บอุปกรณ์	12.97	1	12.97	Standard Hall	
			พื้นที่สำรอง (คิดเป็น 30% ของพื้นที่)			33.83		
			รวมพื้นที่ทั้งหมด			146.60		

ZONE	AREA	BEHAVIOR	FURNITURE	SIZE (Sq.m.)	UNIT	TOTAL (Sq.m.)	REMARK	NOTE
MULTIPURPOSE ROOM	ห้องรับรองวิทยากร	รับรองวิทยากร	ชุดโต๊ะพักคอย 6 ที่นั่ง	7.29	1	7.29	Architecture Data	②
			เก้าอี้ตัวต่อตัว	1.68	1	1.68	Architecture Data	③
			พื้นที่สำรอง (คิดเป็น 30% ของพื้นที่)			2.69		
			รวมพื้นที่ทั้งหมด			11.66		



ภาพที่ 4.13 แสดงขนาดพื้นที่ส่วนห้องอเนกประสงค์

ZONE	AREA	BEHAVIOR	FURNITURE	SIZE (Sq.m.)	UNIT	TOTAL (Sq.m.)	REMARK	NOTE
EXHIBITION	สถานสาขาย่อย	รองรับการค้าขาย	เก้าอี้พักคอย	0.81	100	81.00	Architecture Data	①
			สถานจำลอง	73.40	2	146.80	Case Study	②
			พื้นที่สำรอง (คิดเป็น 30% ของพื้นที่)			68.34		
			รวมพื้นที่ทั้งหมด			296.14		
EXHIBITION	งานแสดงผลงานจากองค์กร	จัดแสดง	เก้าอี้จัดแสดง 0.60*0.60	23.04	4	92.16	Standard Formula	③
			สถานจำลอง	29.90	1	29.90	Case Study	④
			พื้นที่สำรอง (คิดเป็น 30% ของพื้นที่)			36.62		
			รวมพื้นที่ทั้งหมด			158.68		
EXHIBITION	ห้องจัดนิทรรศการ	จัดแสดง	เก้าอี้จัดแสดง 0.60*0.60	23.04	2	46.08	Standard Formula	③
			แบบจำลองรูปร่าง	98.23	1	98.23	Standard Formula	⑤
			สถานจำลอง	29.90	1	29.90	Case Study	④
			พื้นที่สำรอง (คิดเป็น 30% ของพื้นที่)			52.26		
			รวมพื้นที่ทั้งหมด			226.47		



ภาพที่ 4.14 แสดงขนาดพื้นที่ส่วนนิทรรศการ ภาพที่ 1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

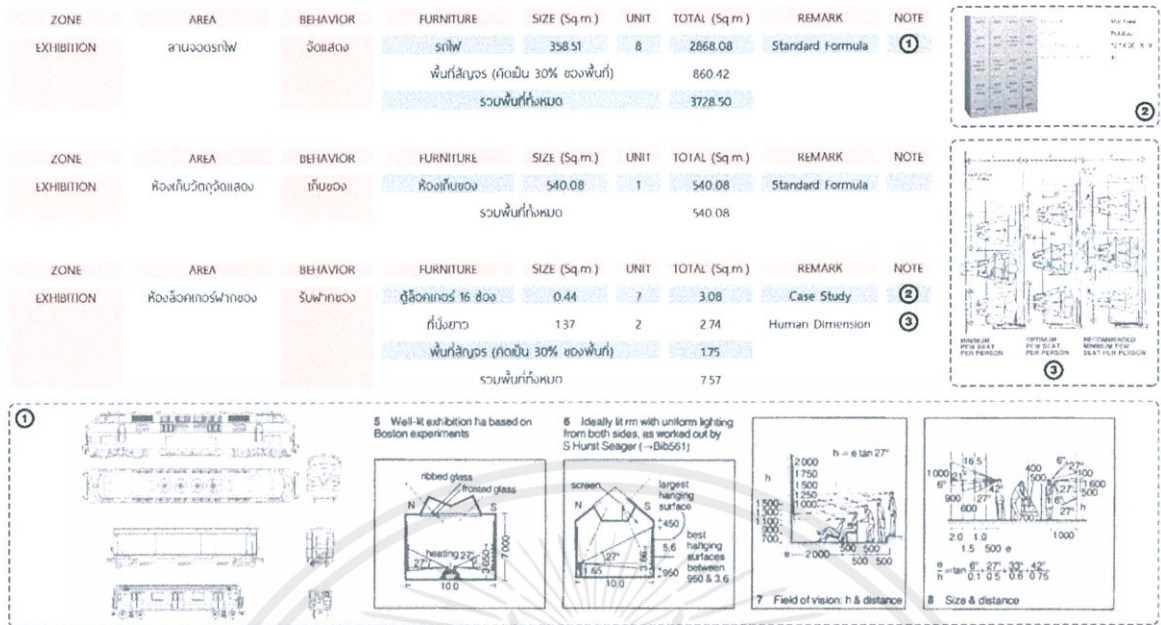
ZONE	AREA	BEHAVIOR	FURNITURE	SIZE (Sq.m.)	UNIT	TOTAL (Sq.m.)	REMARK	NOTE
EXHIBITION	บูธจัดงานวิเศษออนไลน์	จัดแสดง	จอฉายภาพ 2.40*1.80	5.76	1	5.76	Standard Formula	
			แบบจำลองรูปปั้นรถไฟ	98.23	1	98.23	Standard Formula	
			ซามซาลารสร้าง	29.90	1	29.90	Case Study	
			พื้นที่ว่างจร (คิดเป็น 30% ของพื้นที่)			40.17		
			รวมพื้นที่ทั้งหมด			174.06		
EXHIBITION	ส่งรถรางโลกครั้งที่ 2	จัดแสดง	จอฉายภาพ 2.40*1.80	5.76	2	11.52	Standard Formula	
			แท่นจัดแสดง 0.60*0.60	23.04	2	46.08	Standard Formula	
			ซามซาลารสร้าง	29.90	1	29.90	Case Study	
			พื้นที่ว่างจร (คิดเป็น 30% ของพื้นที่)			76.25		
			รวมพื้นที่ทั้งหมด			113.75		
EXHIBITION	เปลี่ยนระบบนิเวศการรถไฟ	จัดแสดง	จอฉายภาพ 2.40*1.80	5.76	2	11.52	Standard Formula	
			แบบจำลองทางรถไฟ	219.04	1	219.04	Standard Formula	
			ห้องควบคุมเส้นทาง	49.50	1	49.50	Case Study	
			ซามซาลารสร้าง	29.90	1	29.90	Case Study	
			พื้นที่ว่างจร (คิดเป็น 30% ของพื้นที่)			92.99		
รวมพื้นที่ทั้งหมด			402.95					

ภาพที่ 4.15 แสดงขนาดพื้นที่ส่วนนิทรรศการ ภาพที่ 2

EXHIBITION	สถานีปัจจุบัน	จัดแสดง	เครื่อง Simulator รถไฟ	3.75	10	37.50	Case Study	
			พื้นที่ว่างจร (คิดเป็น 30% ของพื้นที่)			11.25		
			รวมพื้นที่ทั้งหมด			48.75		
EXHIBITION	สร้างไฟฟ้า	จัดแสดง	จอฉายภาพ 2.40*1.80	5.76	3	17.28	Standard Formula	
			แท่นจัดแสดง 0.60*0.60	23.04	3	69.12	Standard Formula	
			ซามซาลารสร้าง	29.90	1	29.90	Case Study	
			พื้นที่ว่างจร (คิดเป็น 30% ของพื้นที่)			34.89		
			รวมพื้นที่ทั้งหมด			151.19		
EXHIBITION	ซามซาลารจากอดีต	ส่งผู้เข้าชม	ซามซาลารสร้าง	73.4	2	146.80	Case Study	
			พื้นที่ว่างจร (คิดเป็น 30% ของพื้นที่)			44.04		
			รวมพื้นที่ทั้งหมด			190.84		
EXHIBITION	รถไฟในอนาคต	จัดแสดง	จอฉายภาพ 2.40*1.80	5.76	1	5.76	Standard Formula	
			จอ Interact	5.76	4	23.04	Standard Formula	
			พื้นที่ว่างจร (คิดเป็น 30% ของพื้นที่)			8.64		
รวมพื้นที่ทั้งหมด			37.44					

ภาพที่ 4.16 แสดงขนาดพื้นที่ส่วนนิทรรศการ ภาพที่ 3

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.17 แสดงขนาดพื้นที่ส่วนนิทรรศการ ภาพที่ 4

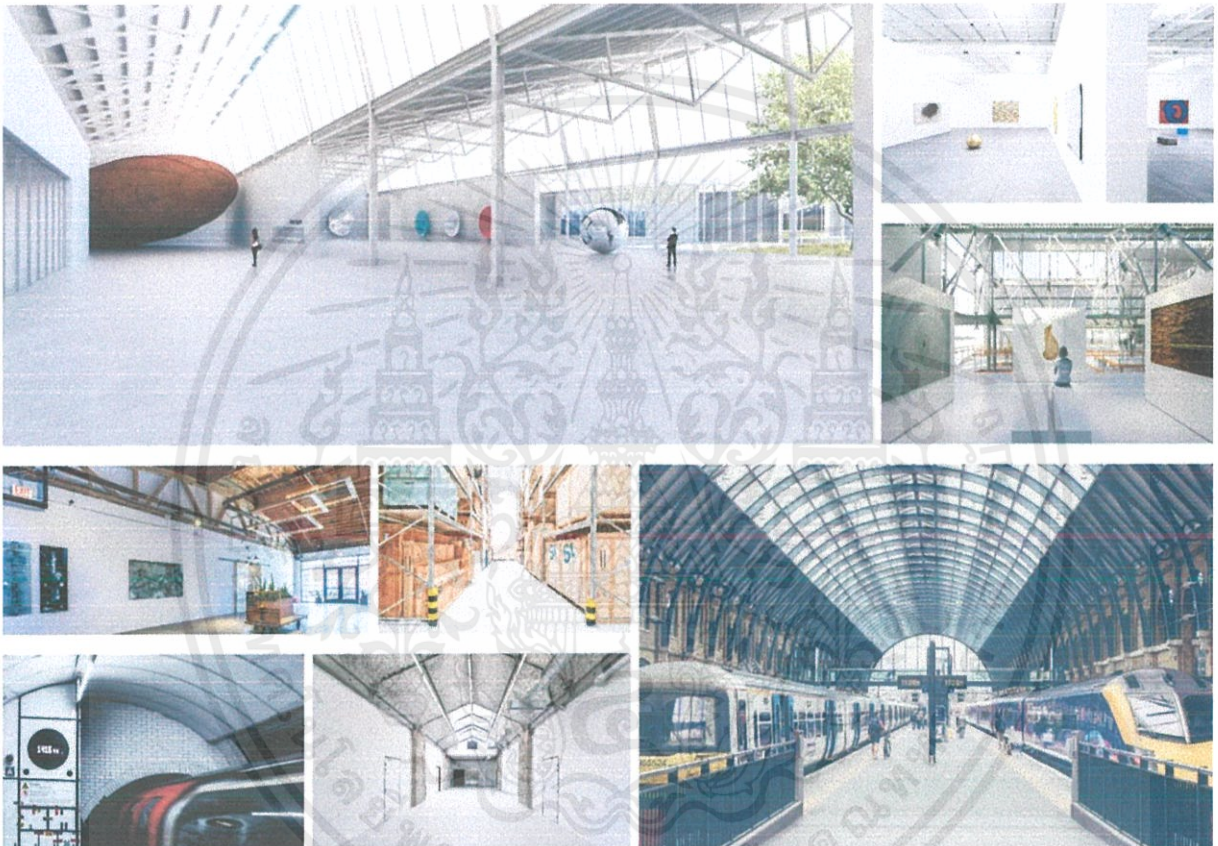
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 5

การวิเคราะห์และแนวคิดในการออกแบบ

5.1 สภาพแวดล้อมภายในและวัสดุ

5.1.1 สภาพแวดล้อมภายใน



ภาพที่ 5.1 แสดงตัวอย่างสภาพแวดล้อมภายในโครงการ

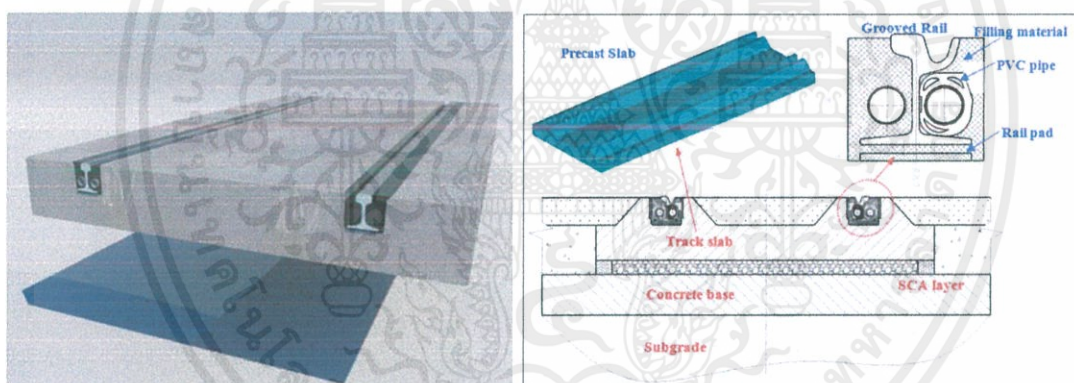
สภาพแวดล้อมภายในของโครงการจะเน้นไปที่การอนุรักษ์อาคารเดิมของสถานีรถไฟหัวลำโพง ซึ่งเป็นอาคารเก่าแก่ มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ โครงสร้าง และวัสดุที่ถูกนำมาเพิ่มเข้าไปใหม่จะใช้สีขาวเป็นส่วนมาก เพื่อไม่ให้เด่นเกินกว่าโครงสร้างทางสถาปัตยกรรมเดิมของอาคาร ตัวพิพธิภัณฑ์จะเป็นแบบสมัยใหม่ เพื่อให้คนรุ่นใหม่รู้สึกอยากที่จะเข้ามาใช้งาน และทำให้สภาพแวดล้อมภายในของอาคารมีความทันสมัยมากขึ้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 5.2 แสดงตัวอย่างรถรางไฟฟ้า

ภายในของโครงการมีการนำรถรางไฟฟ้ามาใช้ในส่วนจัดแสดง ซึ่งเป็นเหมือนรถไฟย่อบางส่วนที่สามารถขับเคลื่อนได้ด้วยตนเองโดยใช้พลังงานไฟฟ้า รถรางไฟฟ้าไม่ต้องการหัวรถจักรในการขับเคลื่อน ส่วนใหญ่รถรางไฟฟ้ามักใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร แต่ก็มีส่วนที่ถูกดัดแปลงเป็นรถขนส่งสิ่งของ เช่น จดหมาย หรือกระเป๋าเดินทาง



ภาพที่ 5.3 แสดงลักษณะรางของรถรางไฟฟ้า

5.1.2 วัสดุ

1) เหล็กบีม

เหล็กเฮชบีม (H – BEAM) เป็นเหล็กโครงสร้างรูปพรรณรีดร้อน เหมาะสำหรับงานโครงสร้างชนิดต่างๆ เช่น โรงงาน อาคารสูง สนามกีฬา เสาส่งไฟฟ้า ตลอดจนบ้านพักอาศัย คาน เสา และโครงหลังคา ลักษณะของเหล็กจะคล้ายรูปตัว H มีขนาดด้านกว้าง และด้านยาวเท่ากัน เกรดเหล็กจะเป็น SS400 และ SM520 ความยาวปกติอยู่ที่ 6 เมตร 9 เมตร และ 12 เมตร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Steel H-Beam นั้นมีขนาดหน้าตัดให้เลือกใช้ที่หลากหลาย ตั้งแต่ขนาด H 100x50 mm. จนถึงขนาดใหญ่ที่สุด H 900x300 mm. ทำให้ H-Beam นั้นถูกเลือกใช้ในงานที่หลากหลาย ทั้งโครงสร้างของอาคาร โครงสร้างของโรงงาน หรืองานโครงการขนาดใหญ่ เช่น โรงจอดเครื่องบิน (Hangar) ลักษณะของเหล็ก จะคล้ายรูปตัว H มีขนาด ด้านกว้างและด้านยาวเท่ากัน

2) ซีเมนต์บอร์ด

เป็นวัสดุประเภทไม้อัดซีเมนต์ ที่รวมคุณสมบัติที่ดีของซีเมนต์ และไม้เข้าด้วยกัน จึงได้วัสดุที่มีความยืดหยุ่นเหมือนไม้ แต่ในขณะที่เดียวกันก็มีความแข็งแรงทนต่อสภาวะอากาศเหมือนซีเมนต์ ที่สำคัญได้ผ่านกรรมวิธีพิเศษที่ใช้เทคโนโลยีการผลิตแตกต่างกันในหนึ่งแผ่น ทำให้ไส้กลางของแผ่นมีความแข็งแรง และได้ผิวหน้าที่เรียบเนียน ละเอียด สวยงาม มีสี และลวดลายเหมือนงานปูนเปลือย เหมาะกับการใช้งานเป็นผนังและพื้น สามารถใช้งานได้ทั้งภายนอกและภายใน เน้นงานตกแต่ง โดยเฉพาะงานที่ต้องการโชว์ผิวของวัสดุ เหมาะกับสไตล์ลอฟท์ หรือโมเดิร์น สามารถใช้แทนงานปูนเปลือยขัดมันได้ ไม่ต้องมีอะไรมารูปปิดผิว ทำให้สะดวก รวดเร็วในการติดตั้ง ไม่ต้องเก็บงาน เพราะเน้นการโชว์ผิวของซีเมนต์บอร์ด โดยไม่ต้องมีวัสดุมาปิดทับ มีขนาดเดียวคือ 120 x 240 ซม. และมีความหนาให้เลือกหลากหลาย คือ 8, 10, 12, 16, 20 และ 24 มม.

3) อิฐบล็อก

เป็นอิฐทำจากส่วนผสมระหว่างปูนซีเมนต์เข้ากับทราย ซึ่งเป็นอิฐที่มีความนิยมใช้ในงานก่อสร้าง เนื่องจากมีราคาถูกและก่อสร้างได้สะดวกรวดเร็ว ข้อเสียของอิฐบล็อก คือไม่ค่อยแข็งแรง ส่วนคอนกรีตบล็อก ทำจากส่วนผสมระหว่างปูนซีเมนต์ กับ หิน และทรายสามารถรับแรงอัดได้สูงประมาณ 300 กก. ต่อ ตารางเซนติเมตร จึงเป็นที่นิยมใช้ในงานปูพื้นและทางเท้า การปูพื้นทำได้ง่าย สะดวก รวดเร็ว ไม่ทิ้งคราบเลอะเทอะ มีทั้งแบบธรรมดา และ มอก. มีขนาด หนา 7 เซนติเมตร 9 เซนติเมตร 14 ซม. 19 เซนติเมตร ได้รับมาตรฐาน มอก. 57-2533 และ มอก. 58-2533 รับแรงอัดได้มากถึง 120 ksc. อัตราการดูดกลืนน้ำ ไม่เกิน 5 % ขนาดคลาดเคลื่อนจะไม่เกิน 2 มิลลิเมตร

4) ไม้

เป็นวัสดุแข็งที่ทำจากแก่นลำต้นของต้นไม้ ส่วนใหญ่เป็นไม้ยืนต้น โดยแบ่งเป็นไม้เนื้อแข็ง เช่น ไม้เต็ง ไม้แดง และไม้เนื้ออ่อน เช่น ไม้สัก ไม้ยางพารา ไม้โอ๊ก โดยนิยามแล้วไม้จะหมายถึงเนื้อเยื่อไซเล็มชั้นที่สอง (Xylem) ของต้นไม้ แต่ในความเข้าใจไม้ อาจหมายรวมไปถึงวัสดุใดๆ ที่มีส่วนประกอบทำมาจากไม้ด้วย

ไม้สามารถใช้ประโยชน์ได้หลากหลาย ประโยชน์อย่างหนึ่งคือ ใช้เป็นเชื้อเพลิง เช่น ถ่านหรือฟืน บางครั้งก็ใช้ในงานศิลปะ ทำเฟอร์นิเจอร์ ทำอาวุธ หรือเป็นวัสดุก่อสร้าง ไม้ยังคงเป็นส่วนประกอบสำคัญในการก่อสร้าง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

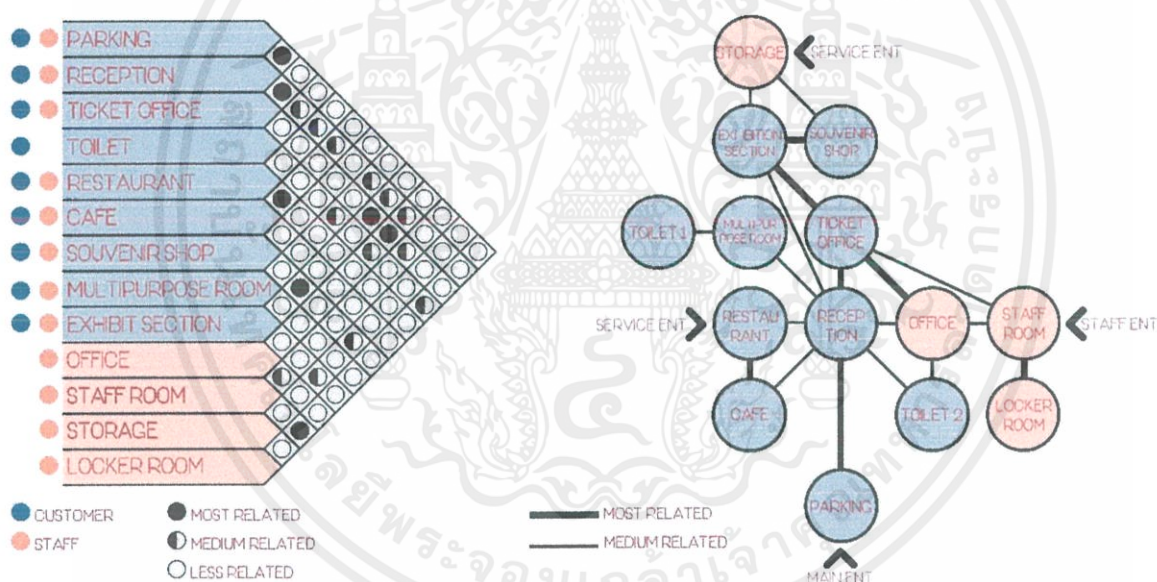
ตั้งแต่มนุษย์เริ่มสามารถสร้างบ้านที่อยู่อาศัย หรือเรือ โดยเรือแทบทุกลำในช่วงปี 80 ทำมาจากไม้แทบทั้งสิ้น ซึ่งในปัจจุบันบ้านหรือเรือที่ทำจากไม้เริ่มมีจำนวนลดลง โดยปัจจุบันมีการนำวัสดุอื่นมาใช้ในการสร้างแทน แต่ว่าไม้ยังคงมีส่วนสำคัญในด้านการเสริมโครงสร้าง หรือเป็นวัสดุเสริม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการสร้างหลังคา และของประดับนอกบ้าน ไม้ที่ใช้ในงานก่อสร้างรู้จักกันในชื่อ ไม้แปรรูป

ไม้โดยสภาพแล้ว ไม่เหมาะที่จะนำมาใช้ในการก่อสร้างโดยตรง เนื่องจากอาจจะมีการแตกหักในโครงสร้าง จึงต้องนำไปแปรรูปเป็นอย่างอื่นก่อน เช่น ไม้อัด, chipboard, engineered wood, hardboard, medium-density fiberboard (MDF), oriented strand board (OSB) เป็นต้น ไม้ดังกล่าวนี้ใช้ประโยชน์กันในวงกว้าง อีกทั้งเยื่อไม้ยังเป็นส่วนประกอบสำคัญในการผลิตกระดาษอีกด้วย

5.2 การวิเคราะห์และแนวความคิดในการออกแบบ

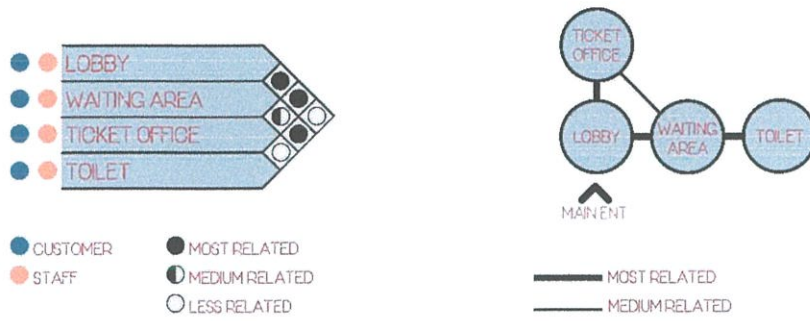
5.2.1 การวิเคราะห์

1) การวิเคราะห์ค่าความสัมพันธ์พื้นที่ และความสัมพันธ์พื้นที่

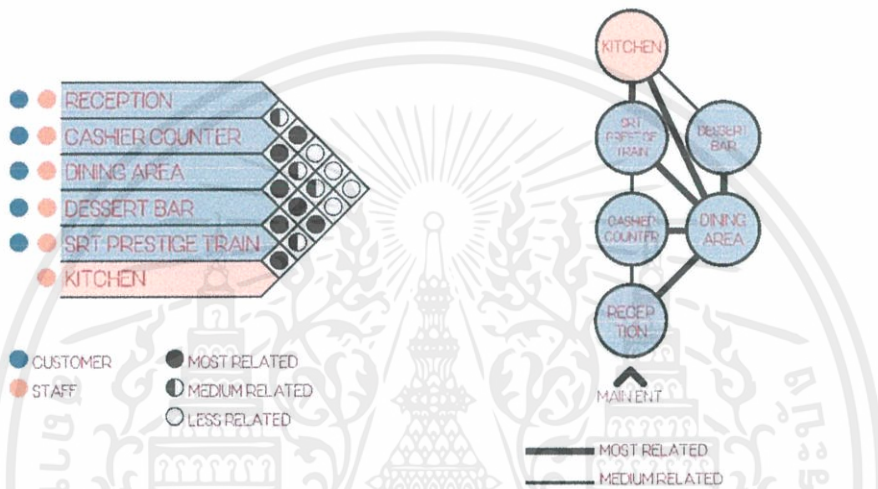


ภาพที่ 5.4 แสดงความสัมพันธ์ของโครงการ

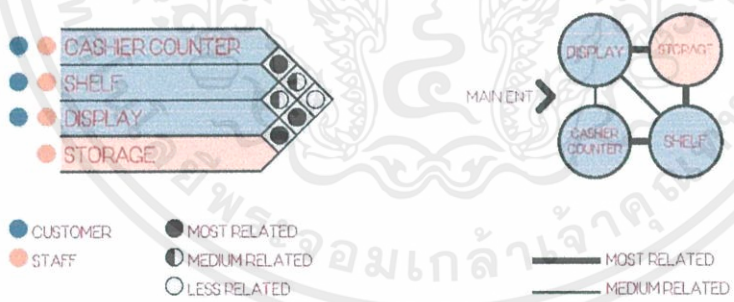
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่5.5 แสดงความสัมพันธ์ส่วนต้อนรับและพักคอย

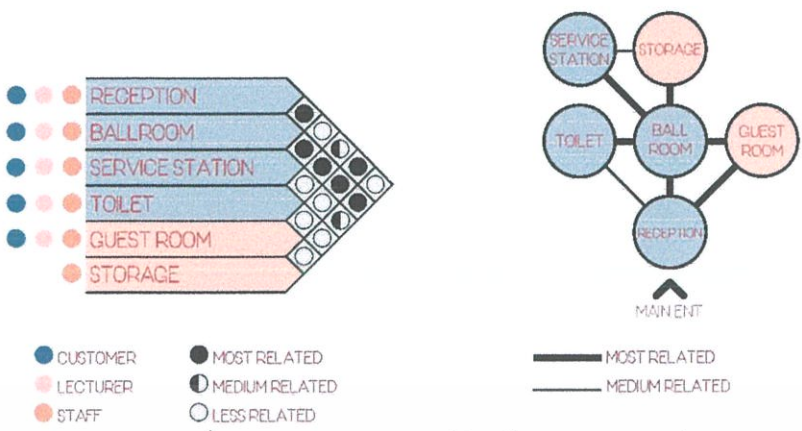


ภาพที่5.6 แสดงความสัมพันธ์ส่วนร้านอาหาร



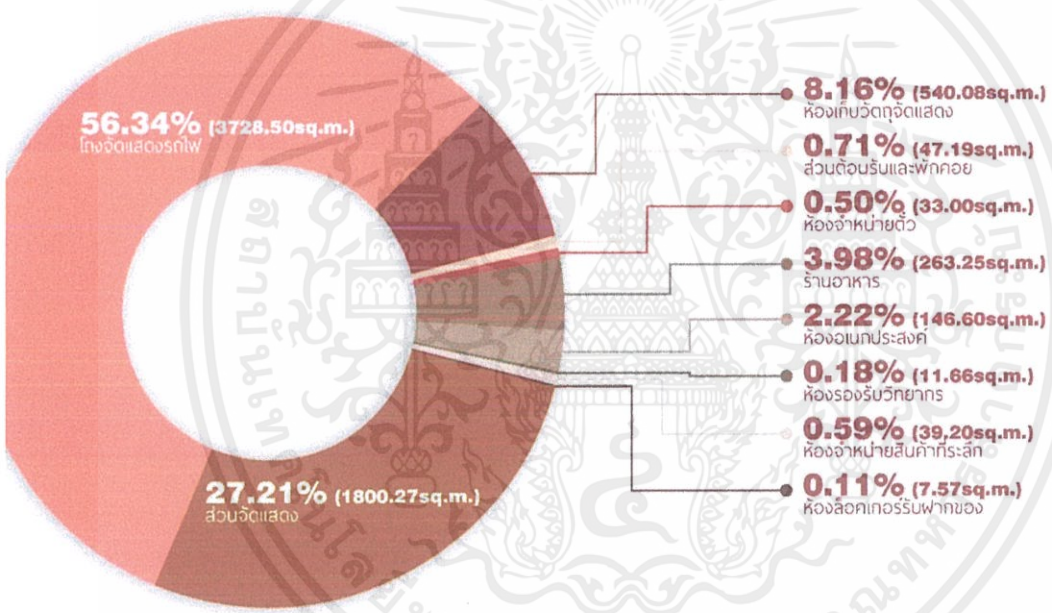
ภาพที่5.7 แสดงความสัมพันธ์ส่วนร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



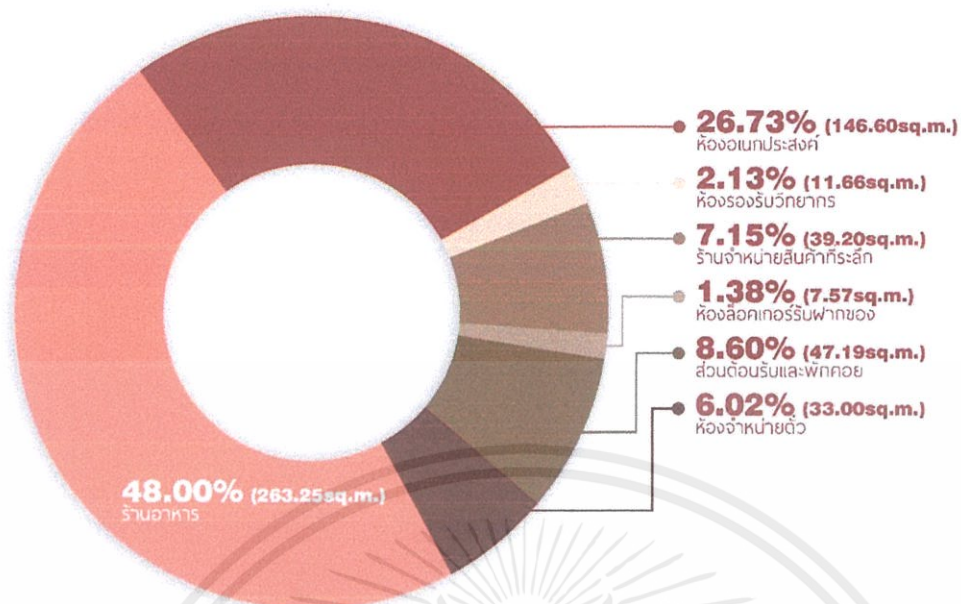
ภาพที่5.8 แสดงความสัมพันธ์ส่วนห้องเอกประสงค์

2) การวิเคราะห์ขนาดพื้นที่

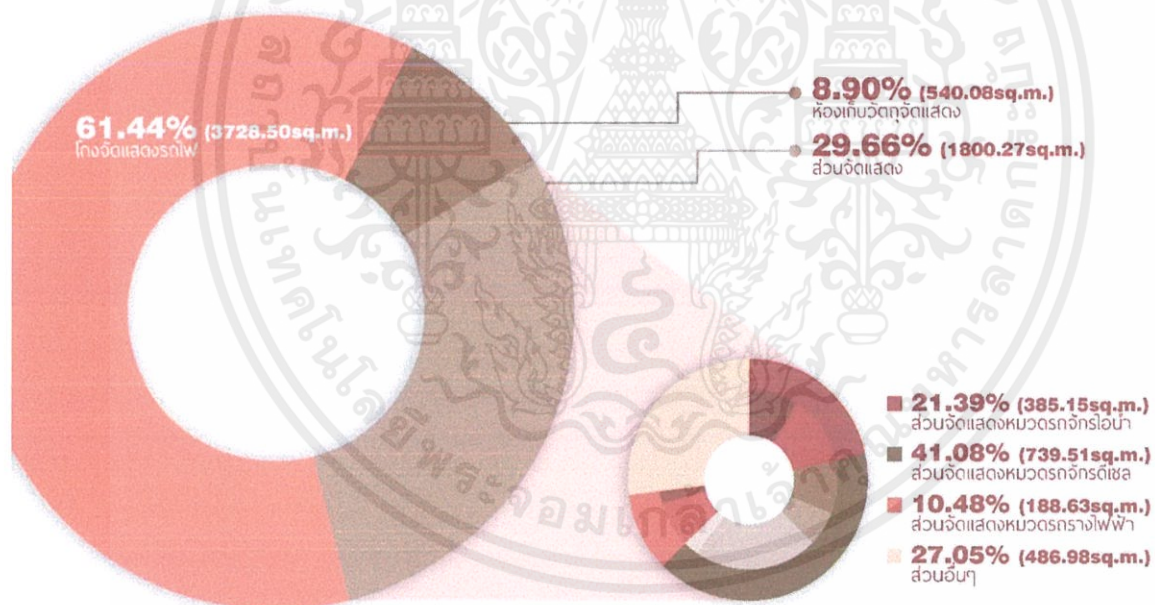


ภาพที่5.9 แสดง Pie Chart ของโครงการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



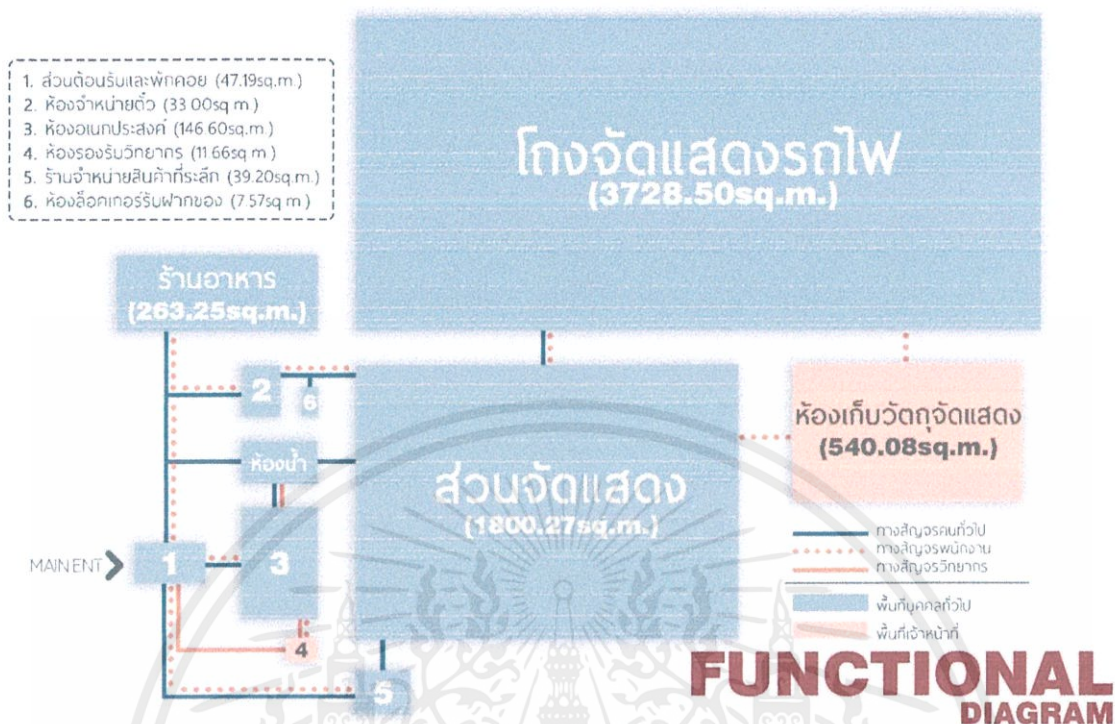
ภาพที่ 5.10 แสดง Pie Chart ของส่วนบริการทั่วไป



ภาพที่ 5.11 แสดง Pie Chart ของส่วนจัดแสดง

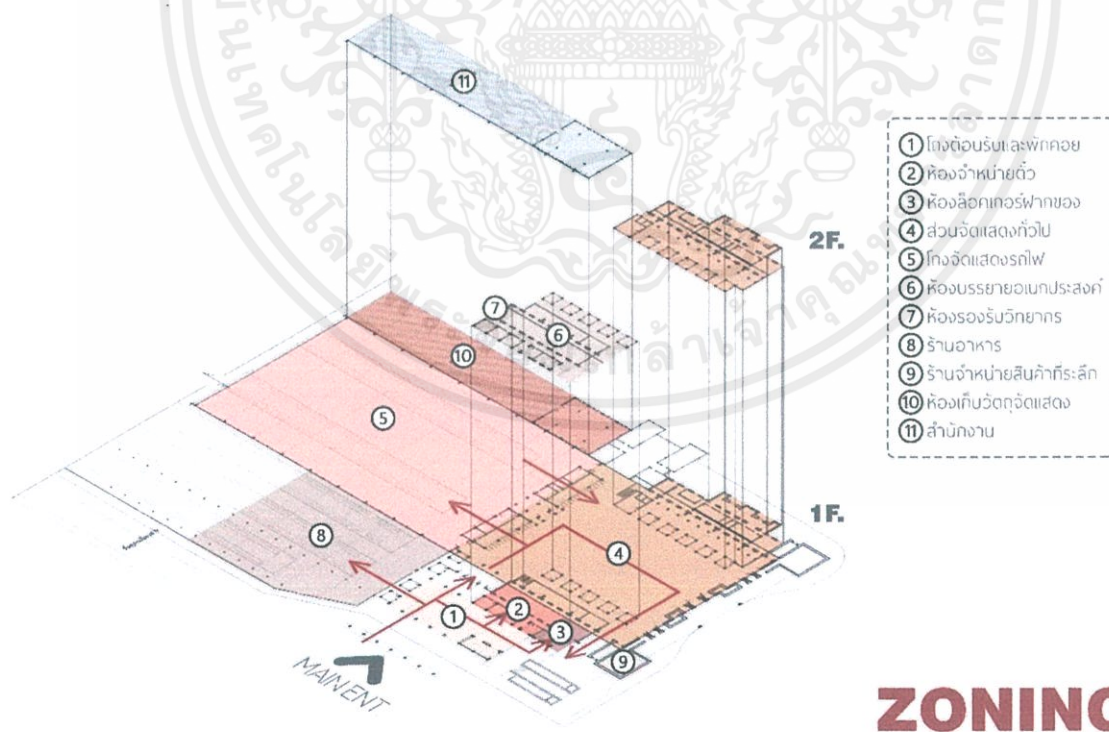
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3) การวิเคราะห์ความสำคัญของขนาดพื้นที่



ภาพที่5.12 แสดงขนาดพื้นที่ของโครงการ

4) การแบ่งเขตพื้นที่



ภาพที่5.13 แสดงการแบ่งเขตพื้นที่ของโครงการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.2.1 แนวความคิดในการออกแบบ

ตัวพิพิธภัณฑ์ออกแบบโดยใช้คำว่า “ขบวนรถข้ามกาลเวลา” ซึ่งจะจัดแสดงโดยให้ผู้เข้าชมนั่งบนรถราง และพาผู้เข้าชมจัดแสดงต่างๆ ที่บอกเล่าเรื่องราวในอดีตตั้งแต่ก่อตั้งกรมรถไฟ จนถึงปัจจุบัน เปรียบเสมือนเป็นการเดินทางที่จะพาผู้เข้าชมพิพิธภัณฑ์ย้อนเวลากลับไปสู่ยุคต่างๆ



ภาพที่ 5.14 แสดงแนวความคิดในการออกแบบ

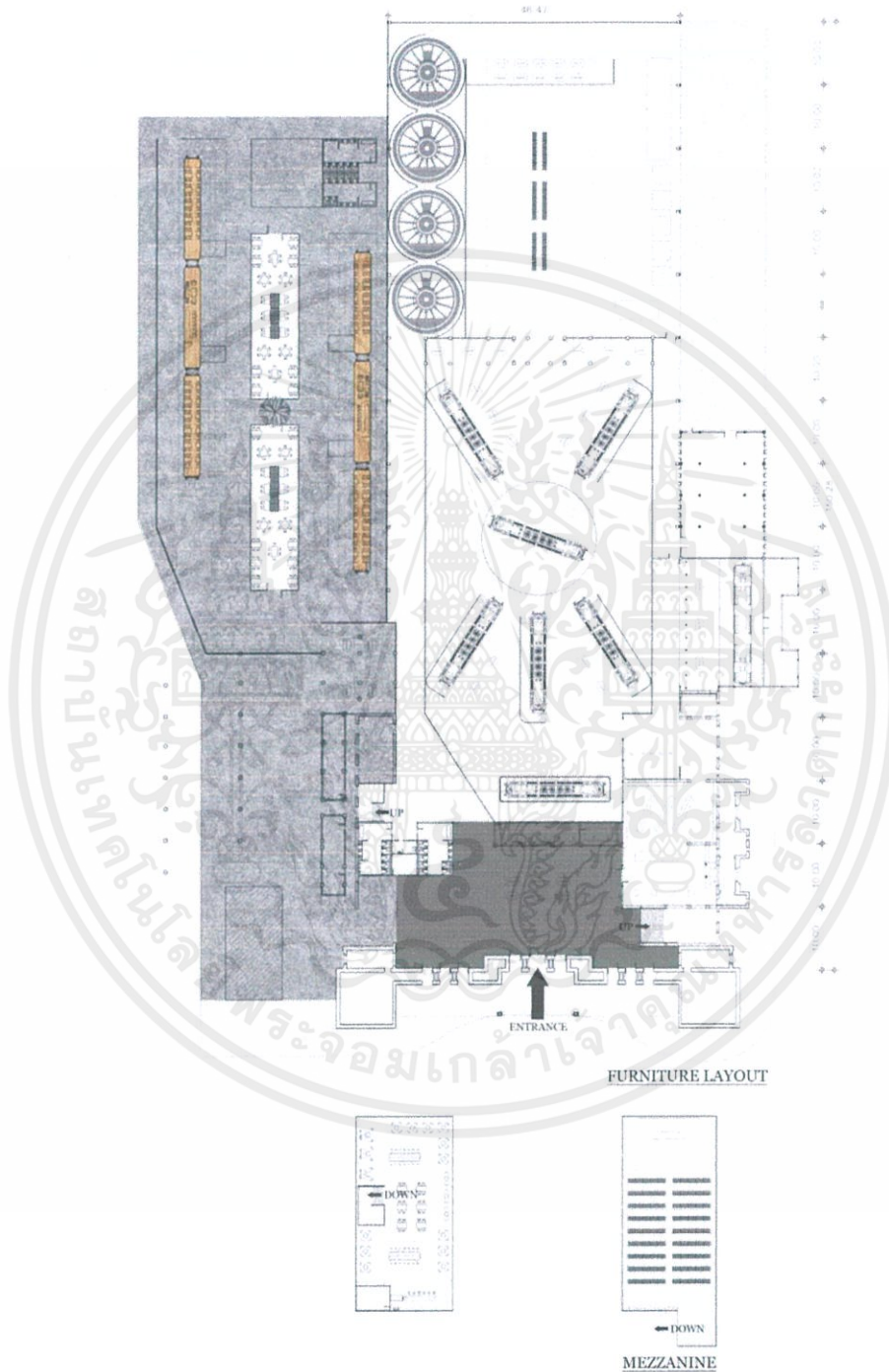
5.2.1 ที่มาของการออกแบบ

มาจากการที่พิพิธภัณฑ์ได้ใช้อาคารเก่าคือสถานีรถไฟหัวลำโพงมาปรับปรุงเป็นพิพิธภัณฑ์ ตัวโครงการต้องการที่บอกเล่าเรื่องราวประวัติศาสตร์ของสถานที่ จึงได้เกิดแนวคิดที่จะนำเรื่องราวในอดีต และการโดยสารรถไฟ การเข้าใช้ขบวนขาลานำมาเป็นส่วนหนึ่งในการออกแบบ เพื่อเคารพอาคารเดิมที่นำมาใช้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 6

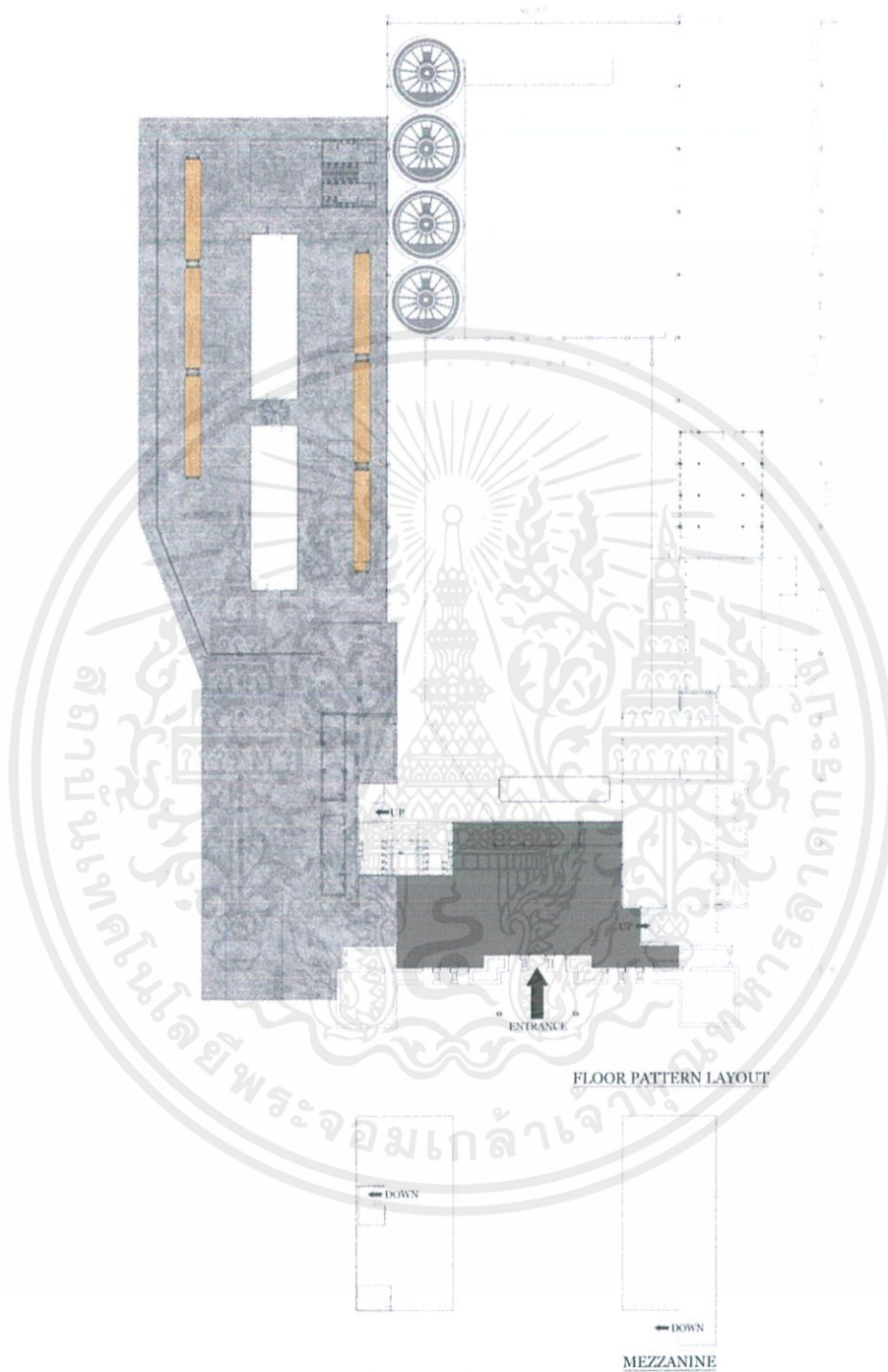
6.1 ผังบริเวณของโครงการ



ภาพที่ 6.1 ผังเฟอร์นิเจอร์ของโครงการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

6.2 ผังพื้น(Floor Pattern Layout)



ภาพที่ 6.2 ผังพื้นของโครงการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

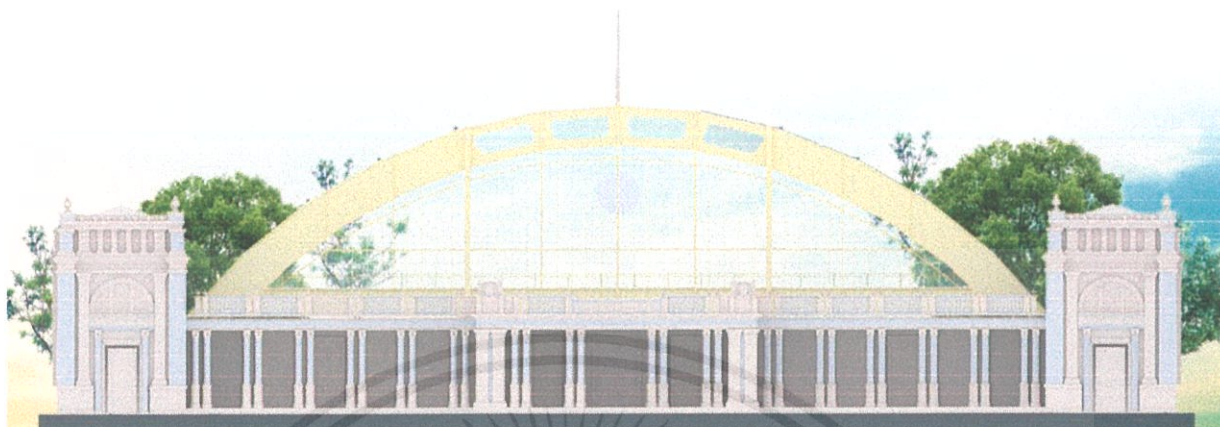
6.3 ผังเพดานพร้อมตำแหน่งดวงโคม (Reflecting Ceiling Layout)



ภาพที่ 6.3 ผังเพดานพร้อมตำแหน่งโคมของโครงการ

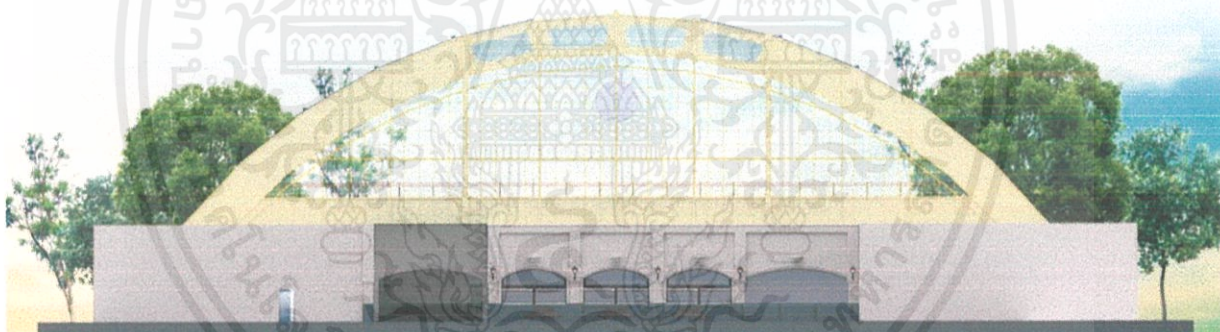
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

6.4 รูปด้านของอาคาร



ภาพที่ 6.4 รูปด้านหน้าของอาคาร

6.5 รูปตัดของอาคาร



ภาพที่ 6.5 รูปตัดส่วนต้อนรับของโครงการ



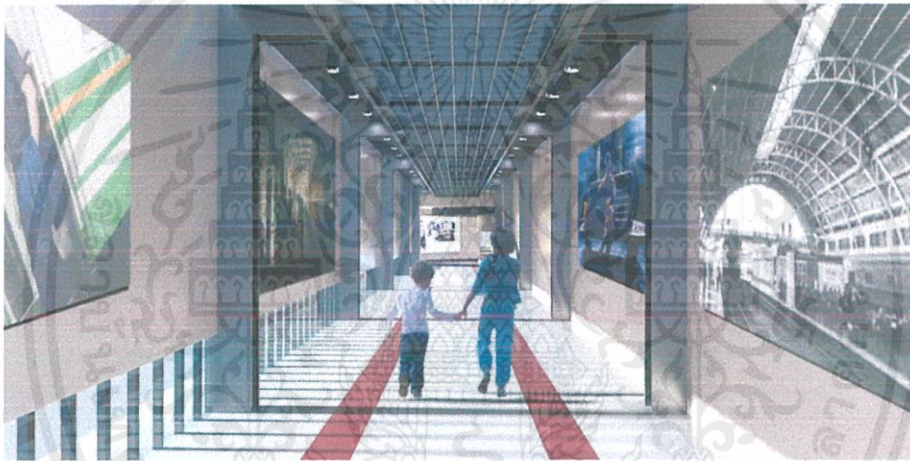
ภาพที่ 6.6 รูปตัดด้านยาวของอาคาร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

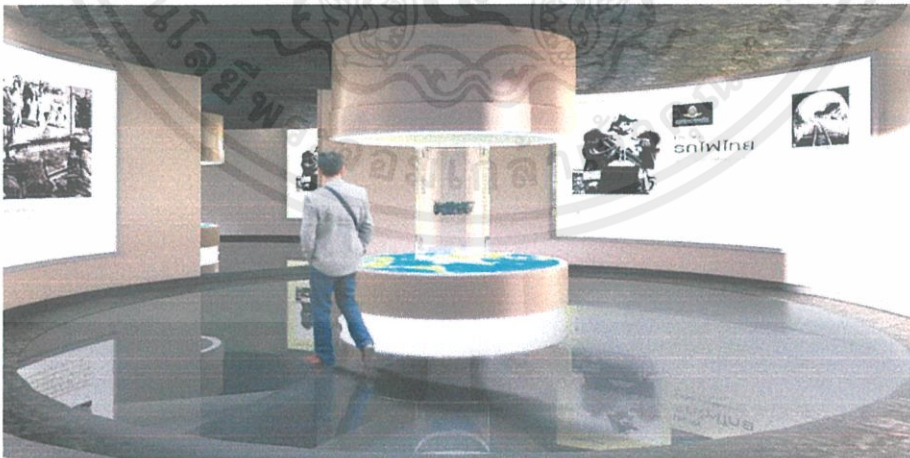
6.6 ภาพทัศนียภาพภายในโครงการ



ภาพที่6.7 ทัศนียภาพส่วนต้อนรับ



ภาพที่6.8 ทัศนียภาพส่วนนิทรรศการ ภาพที่1



ภาพที่6.9 ทัศนียภาพส่วนนิทรรศการ ภาพที่2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่6.10 ทศนิยมภาพส่วนนิทรรศการ ภาพที่3



ภาพที่6.11 ทศนิยมภาพส่วนนิทรรศการ ภาพที่4



ภาพที่6.12 ทศนิยมภาพส่วนนิทรรศการ ภาพที่5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่6.13 ทศนียภาพส่วนนิทรรศการ ภาพที่6

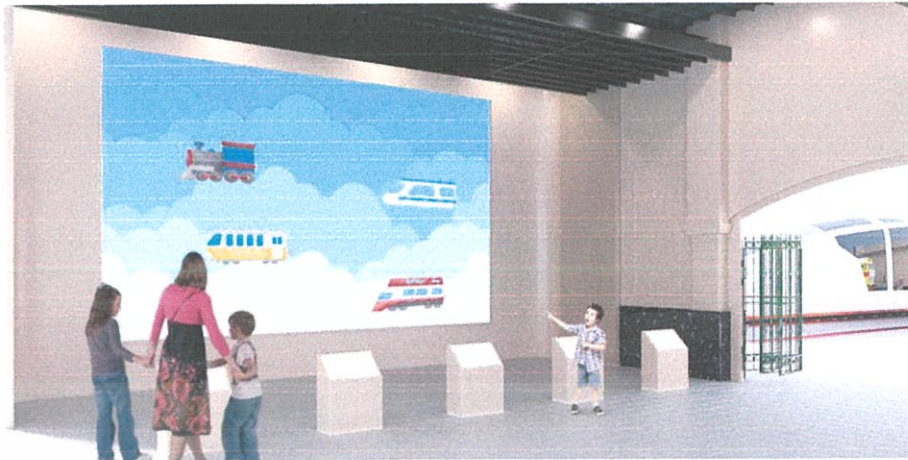


ภาพที่6.14 ทศนียภาพส่วนนิทรรศการ ภาพที่7



ภาพที่6.15 ทศนียภาพส่วนนิทรรศการ ภาพที่8

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 6.16 ทักษะถ่ายภาพส่วนนิทรรศการ ภาพที่ 9



ภาพที่ 6.17 ทักษะถ่ายภาพส่วนร้านอาหาร



ภาพที่ 6.18 ทักษะถ่ายภาพส่วนคาเฟ่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่6.19 ทศนิยมภาพส่วนห้องอเนกประสงค์



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บรรณานุกรม

- ลมเปลี่ยนทิศ. (2559). อนาคตสถานีรถไฟหัวลำโพง. สืบค้นจาก <https://www.thairath.co.th/content/652146>
- สำนักข่าวแนวหน้า. (2561). พลิกหัวลำโพงเป็น‘พิพิธภัณฑ์’ หลังเปิดใช้สถานีกลางบางซื่อปี’63. สืบค้นจาก <https://www.naewna.com/business/349601>
- โพสต์ทูเดย์. (2561). รฟท.เร่งเนรมิตหัวลำโพงเป็นพิพิธภัณฑ์รถไฟระดับโลกดูตุนักท่องเที่ยว. สืบค้นจาก <https://www.posttoday.com/economy/news/556698>
- ประชาชาติธุรกิจ. (2561). ตามไปดูอนาคต สถานีหัวลำโพง ผุดมิชชั่นยูส 121 ไร่ 3 หมื่นล้านรับรถไฟฟ้า. สืบค้นจาก https://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1467191537
- ตรงใจ หุตางกูร. (2554). ความหมายสากลของพิพิธภัณฑ์. สืบค้นจาก <http://www.finearts.go.th/inburimuseum/parameters/km/item/ความหมายสากลของพิพิธภัณฑ์>
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2559). ประวัติการรถไฟแห่งประเทศไทย. สืบค้นจาก <http://www.railway.co.th/main/profile/history.html>
- บ้านจอมยุทธ. (ไม่ระบุปีที่เขียน). การจัดตั้งพิพิธภัณฑ์. สืบค้นจาก https://www.baanjomyut.com/library_2/museum/03.html
- สำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. (2554). ชุดความรู้ด้านการอนุรักษ์พัฒนาและบริหารจัดการเมืองเก่าเล่มที่ 1 ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเมืองเก่าในประเทศไทย. สืบค้นจาก <http://lib.mnre.go.th/index.php/2012-04-30-03-57-01/2012-10-12-09-13-14/234-2012-10-29-07-15-05>
- Asia Museum. (ไม่ระบุปีที่เขียน). การออกแบบจัดแสดงภายในพิพิธภัณฑ์. สืบค้นจาก <https://asiamuseum.co.th/paper/31>
- Dcbsdcon. (2560). ห้องประชุมที่ดีควรมีลักษณะอย่างไร. สืบค้นจาก <http://www.dcbsdcon.org/ห้องประชุมที่ดีควรมีลักษณะอย่างไร/>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาคผนวก

คุณวุฒิชชาติบอกว่า จะอนุรักษ์สถานีรถไฟหัวลำโพง ให้เป็น พิพิธภัณฑ์ประวัติศาสตร์ แหล่งท่องเที่ยว เหมือนในต่างประเทศ ส่วนการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ จะนำผลการศึกษามาพิจารณาอีกครั้ง จะดำเนินการไปในทิศทางใดบ้าง

ผมก็ได้แต่หวังว่าจะออกมาในทางบวก ไม่ทำลายศิลปะสถาปัตยกรรมของสถานีรถไฟหัวลำโพงที่มีความสวยงาม ไม่แพ้สถานีรถไฟเก่าแกในยุโรป

สถานีรถไฟหัวลำโพง เริ่มก่อสร้างในปี 2453 โดย พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ผู้ทรงให้กำเนิดรถไฟไทย สร้างเสร็จในรัชกาลที่ 6 พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เสด็จเปิด สถานีรถไฟหัวลำโพง เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2459 และมีอายุครบ 100 ปี เมื่อวันที่ 25 มิถุนายนที่ผ่านมา

ผมเป็นเด็กต่างจังหวัด เมื่อเข้ามาเรียนหนังสือในกรุงเทพฯ ก็ต้องอาศัยการเดินทางด้วยรถไฟ ขึ้นลงรถไฟที่สถานีหัวลำโพง เป็นประจำ ใครเกิดยุคเบบี้บูม คงจะได้ยินเพลงลูกทุ่งเพลงหนึ่งชื่อ วันลาอาลัย ขับร้องโดย สมยศ ทัศนพันธ์ เนื้อเพลงท่อนหนึ่งฟังแล้วซาบซึ้งใจมาก “เมื่อเห็นรถไฟวิ่งไปสุดราง คนรักก็ไกลห่าง เดินทางจากฉันทลับไป” ใครเคยไปยืนส่งคนรักที่สถานีรถไฟหัวลำโพง แล้วยืนดูรถไฟวิ่งออกจากสถานีหัวลำโพงไปจนสุดราง แล้วลี้ภัยไปจากสายตา จะซาบซึ้งกับความรู้สึกนี้เป็นอย่างดีเลยทีเดียว

สถานีรถไฟหัวลำโพง มีชื่อจริงว่า สถานีรถไฟกรุงเทพ ตั้งอยู่บนเนื้อที่ 120 ไร่ ออกแบบโดย มิสเตอร์ มาริโอ ตาตามานโญ สถาปนิกชาวอิตาลีเลียน ที่มารับราชการอยู่ที่กระทรวงโยธาธิการในราชสำนักสยาม เป็นรูปโดมสโตนลิอิตาลีผสมผสานกับศิลปะในยุคเรอเนซองส์ คล้ายคลึงกับสถานีรถไฟของนครแฟรงค์เฟิร์ตในเยอรมนี เพียงแต่สถานีรถไฟแฟรงค์เฟิร์ตมีขนาดใหญ่กว่า มีรายละเอียดของสถาปัตยกรรมมากกว่าและหรูหรากว่า

ตัวสถานีแบ่งออกเป็นสองส่วนหลัก อาคารมุขหน้า มีลักษณะเหมือนระเบียงยาว และ อาคารโถงสถานีเป็นหลังคาโค้งขนาดใหญ่ เป็นสถาปัตยกรรมแบบคลาสสิก เลียนแบบสถาปัตยกรรมโบราณของกรีกและโรมัน จุดเด่นของสถานีรถไฟหัวลำโพงคือ กระจกสีที่ช่องระบายอากาศ เช่นเดียวกับนาฬิกาที่ติดตั้งไว้กึ่งกลางส่วนกลางของอาคารด้านในและด้านนอก

วันนี้ สถานีรถไฟหัวลำโพง ยังเป็นศูนย์กลางการเดินทางด้วยรถไฟเชื่อมโยงกับทุกภาค สายเหนือ สายอีสาน สายตะวันออก สายตะวันตก สายใต้ แต่ในอนาคตเมื่อ ชุมทางสถานีรถไฟบางซื่อ เกิดขึ้นแล้ว รถไฟสายเหนือ สายอีสาน สายตะวันออก สายตะวันตก สายใต้ ก็จะมีย้ายไปอยู่ สถานีกลางบางซื่อ แทน สถานีรถไฟหัวลำโพงก็

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จะลดบทบาทลงไป เหลือแค่รองรับ รถไฟใต้ดิน รถไฟฟ้าสายสีแดงในอนาคต รถไฟสายสั้นๆ และ รถไฟ
ท่องเที่ยว

ที่ผมเป็นห่วงก็คือที่ดิน 120 ไร่ ของสถานีรถไฟหัวลำโพง ที่จะถูกนำไปค้าขายในเชิงพาณิชย์ สร้างศูนย์การค้า
สร้างคอนโดมิเนียม ถ้ามีการออกแบบที่ไม่เข้ากับสถาปัตยกรรมเดิม ก็จะทำลายคุณค่าศิลปะสถาปัตยกรรมอัน
สวยงามของสถานีรถไฟหัวลำโพงไปทันที

ผมจึงขอเสนอให้ ผู้ว่าการการรถไฟ ศึกษารูปแบบการพัฒนา และการรักษาสถานีรถไฟเก่าแก่ในต่างประเทศ ที่
สามารถรักษาศิลปะของสถาปัตยกรรมดั้งเดิม แต่ เพิ่มความทันสมัยในรูปของการบริการ แม้แต่อาคารที่จะ
เกิดขึ้นใหม่รอบสถานีรถไฟเดิม ก็ให้ออกแบบให้เข้ากับสถาปัตยกรรมดั้งเดิม ไม่ใช่เอาสถาปัตยกรรมใหม่ที่ไร้
ศิลปะ ไปทำลายคุณค่าของศิลปะสถาปัตยกรรมดั้งเดิม



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้