

รายงานการวิจัย
โครงการสำรวจสิ่งปลูกสร้างประวัติศาสตร์ อาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม)
Former Mae Phuak Railway Station Building Historic Structure Report

รองศาสตราจารย์วิวัฒน์ อุดมปิณฑิพย์
นายปริญญา ชูแก้ว

Associate Professor Viwat Uompitisup
Mr.Parinya Chukaew

ได้รับทุนสนับสนุนงานวิจัยจากเงินงบประมาณรายได้ ประจำปี 2555
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

กิตติกรรมประกาศ

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

1. คุณน้อย เทียรณิ ผู้ใหญ่บ้านแม่พวก อำเภอเด่นชัย จังหวัดแพร่
2. คุณอุดม กุญแก้ว ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้านแม่พวก อำเภอเด่นชัย จังหวัดแพร่
3. คุณประจวบ ทั้งดี ผู้ช่วยสารวัตรแขวงบำรุงทางเด่นชัย การรถไฟแห่งประเทศไทย
4. คุณวรุตม์ กิจนา สถาปนิกงานออกแบบสถาปัตยกรรม การรถไฟแห่งประเทศไทย
5. คุณเสรี ชมภูมิ่ง ปราชญ์ท้องถิ่นของเมืองแพร่
6. คุณสุนันท์ธนา ชมภูมิ่ง แส่นประเสริฐ นักวิชาการท้องถิ่นเมืองแพร่
7. คุณชินวร ชมพูพันธ์ สถาปนิกอิสระและสมาชิกชมรมอนุรักษ์สถาปัตยกรรมเมืองแพร่
8. คุณณัฐพงศ์ ไบมณฑา นักวิชาการอิสระ
9. คุณวิศรุต พลสิทธิ ผู้ช่วยนักวิจัย ศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ
(เนคเทค)
10. คุณณฐทัช จันเสน อาจารย์ประจำสาขาวิชาครุศาสตร์สถาปัตยกรรมและการออกแบบ
คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
11. คุณวโรดม บุญเรือง นักศึกษาสาขาวิชาพัฒนาการท่องเที่ยว มหาวิทยาลัยแม่โจ้-แพร่
เฉลิมพระเกียรติ
12. คุณธีรพงศ์ พันธแพทย์ นักศึกษาสาขาวิชาพัฒนาการท่องเที่ยว มหาวิทยาลัยแม่โจ้-แพร่
เฉลิมพระเกียรติ
13. คุณปาริฉัตร สกุลเจริญพรชัย สถาปนิกประจำบริษัทบานาน่า สตูดิโอ
14. คุณนันทนธิ กุลศิริ สถาปนิกประจำบริษัท DFL จำกัด
15. คุณกุสุมา ประภัทร โพธิพงษ์ ผู้ช่วยวิจัย ผศ.ดร. ยงธนินทร์ พิมลเสถียร คณะ
สถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ชื่อโครงการ (ภาษาไทย)

โครงการสำรวจสิ่งปลูกสร้างประวัติศาสตร์ อาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม)

ชื่อโครงการ (ภาษาอังกฤษ)

Former Mae Phrak Railway Station Building Historic Structure Report

แหล่งเงิน คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
ประจำปีงบประมาณ 2555

จำนวนเงินที่ได้รับการสนับสนุน 80,000 บาท

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

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

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

คำสำคัญ: อาคารสถานีรถไฟ การอนุรักษ์และพัฒนา คุณค่าทางประวัติศาสตร์ และคุณค่าทาง
สถาปัตยกรรม

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

บทคัดย่อ

โครงการสำรวจสิ่งปลูกสร้างประวัติศาสตร์ อาคารสถานียรถไฟแม่พริก (เดิม) เป็นการวิจัยเชิงค้นพบผนวกกับการวิจัยเชิงประเมิน โดยการสำรวจหาข้อมูลเกี่ยวกับประวัติความเป็นมา ลักษณะทางสถาปัตยกรรม นโยบายการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานียรถไฟแม่พริก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบ และกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการปกป้องมรดกทางสถาปัตยกรรมและชุมชนประวัติศาสตร์ โดยผลการศึกษาที่ได้จากการเก็บข้อมูลและสำรวจความคิดเห็นจะใช้ในการวิเคราะห์ทางพื้นที่และการวิเคราะห์ทางนโยบาย หลังจากนั้นจะทำการปรึกษาหารือกับการรถไฟแห่งประเทศไทย ชาวบ้านแม่พริก และองค์การบริหารส่วนตำบลห้วยไร่ เพื่อหาแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารและพื้นที่โดยรอบด้วยเทคนิคและวิธีการที่เหมาะสม

จากการวิจัยพบว่า อาคารสถานียรถไฟแม่พริก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบมีความสำคัญในด้านประวัติศาสตร์ สถาปัตยกรรม ความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจและสังคมที่มีต่อชุมชน และสามารถรักษาคุณค่าทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมไว้ได้ ดังนั้นแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาที่มีความเป็นไปได้ คือ การเปลี่ยนประโยชน์ใช้สอยและการปรับปรุงฟื้นฟูจากสถานียรถไฟมาเป็นกิจกรรมร่วมสมัยให้เป็นไปตามความต้องการของสังคมหรือชุมชนเพื่อให้มีคุณค่าทางเศรษฐกิจมากพอที่จะรักษาอาคารนั้นไว้ได้

อย่างไรก็ตาม แนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานียรถไฟแม่พริก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบจะสามารถดำเนินการจริงได้จนกว่าผู้จัดทำแผนการอนุรักษ์และพัฒนาจะตระหนักถึงความสำคัญและคุณค่าในด้านต่างๆ รวมทั้งควรมีนโยบายการพัฒนาอาคารและพื้นที่โดยรอบ มีมาตรการควบคุมการเปลี่ยนแปลงที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรมโดยการจัดทำแนวทางการต่อเติมอาคารและการใช้ประโยชน์ภายในและภายนอกอาคาร รวมทั้งสนับสนุนเงินทุนและวัสดุในการดูแลและซ่อมแซมอาคารด้วย

Abstract

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

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

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

สารบัญ

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

สารบัญ (ต่อ)

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

สารบัญภาพ

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

สารบัญภาพ (ต่อ)

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

สารบัญภาพ (ต่อ)

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

สารบัญภาพ (ต่อ)

4.39	ถนนคอนกรีตด้านหน้าลานกีฬา	52
5.1	อาคารที่ทำการแพทย์ สถานีรถไฟนครลำปาง	57
5.2	หอควบคุมอาณัติสัญญาณ สถานีรถไฟนครปฐม	57
5.3	อาคารโรงรถจักร สถานีรถไฟนครลำปาง	57
5.4	บ้านพักพนักงานการรถไฟ สถานีรถไฟอุบลราชธานี	57
5.5	บ้านพักวิศวกรกำกับการ สถานีรถไฟชุมทางมะเข็ญเทรา	57
5.6	สะพานรถไฟข้ามแม่น้ำหลังสวน อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร	57
5.7	สะพานท่าชมพู่ อำเภอแม่ทา จังหวัดลำพูน	57
5.8	ย่านสถานีรถไฟวังกรด อำเภอเมือง จังหวัดพิจิตร	57
5.9	ย่านสถานีรถไฟสวี อำเภอสวี จังหวัดชุมพร	57

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความจำเป็นของการวิจัย

ตลอดระยะเวลา 114 ปี ที่ผ่านมา การรถไฟแห่งประเทศไทยได้พัฒนากิจการเดินรถอย่างต่อเนื่อง มีการก่อสร้างทางรถไฟรวมความยาวทั้งสิ้น 4,034 กิโลเมตร สถานีรถไฟจำนวน 442 สถานีกระจายตัวอยู่ทุกภูมิภาคของประเทศ อาคารสถานีรถไฟแสดงให้เห็นถึงพัฒนาการทางด้านรูปแบบทางสถาปัตยกรรม วัสดุและวิธีการก่อสร้างที่มีความหลากหลายและมีลักษณะเฉพาะตัว อาคารสถานีรถไฟหลายหลังที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรม ศิลปกรรมและประวัติศาสตร์ได้รับการสำรวจและระบุคุณค่าความสำคัญในฐานะเป็นมรดกของชาติและมีการรักษาให้อยู่ในสภาพดี อย่างไรก็ตามยังมีอาคารสถานีรถไฟ นิคมพนักงานรถไฟ อาคารโรงรถจักร ถังเติมน้ำรถจักร สะพาน และสิ่งปลูกสร้างอื่นๆ อีกเป็นจำนวนมากที่ควรได้รับการสำรวจและระบุคุณค่าความสำคัญ เพื่อหาแนวทางในการอนุรักษ์และพัฒนาที่เหมาะสมด้วยเช่นกัน

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

สถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) ตั้งอยู่ที่ตำบลห้วยไร่ อำเภอด่านซ้าย จังหวัดแพร่ เปิดใช้งานอย่างเป็นทางการในปี พ.ศ. 2454 จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2546 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลดระดับขึ้นจากสถานีรถไฟชั้น 4 เป็นที่หยุดรถไฟแม่พวก ทำให้ไม่มีการใช้สอยอาคารสถานีรถไฟตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา จากการสำรวจพบว่าสภาพโดยทั่วไปของอาคารยังอยู่ในสภาพดี สามารถรักษาองค์ประกอบทางสถาปัตยกรรม วัสดุ ประวัติศาสตร์ เศรษฐกิจและสังคมที่มีต่อชุมชน ผลสรุปของการระบุคุณค่าความสำคัญนี้จะนำไปสู่การเลือกวิธีการอนุรักษ์ที่เหมาะสม เพื่อรักษาคุณค่าในด้านความแท้และบูรณภาพ สำหรับการรักษาคุณค่าความสำคัญนั้นจะต้องมีแผนงาน งบประมาณ ระบบการพิจารณา และตัดสินใจที่โปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ บุคลากรผู้รับผิดชอบที่มีความชัดเจน มีการออกกฎระเบียบควบคุมการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ที่ได้รับการอนุรักษ์ไว้อย่างเหมาะสม มีมาตรการบริหาร

จัดการที่ดี รวมทั้งต้องมีการดำเนินงานที่เน้นการบูรณาการ และการมีส่วนร่วมระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย กับหน่วยงานภาครัฐและเอกชน นอกจากนี้ผลสรุปและข้อเสนอแนะของการวิจัย อาจใช้เป็นแนวทางในการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานียรถไฟแห่งอื่นที่มีลักษณะของปัญหาและเงื่อนไขที่คล้ายคลึงกับอาคารสถานียรถไฟแม่พวก (เดิม) ได้

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

จากความเป็นมาและประเด็นปัญหา สามารถกำหนดวัตถุประสงค์การวิจัยได้ดังนี้

1.2.1 ศึกษาประวัติความเป็นมาของสถานียรถไฟแม่พวก (เดิม) และความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจและสังคมที่มีต่อชุมชน

1.2.2 สำรวจที่ตั้งและผังบริเวณปัจจุบัน รวมทั้งอาคารและสิ่งปลูกสร้าง และสภาพแวดล้อมทั่วไปภายในพื้นที่

1.2.3 ศึกษาลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานียรถไฟแม่พวก (เดิม) ทางด้านรูปแบบ วัสดุ สภาพ จำนวนชั้น พื้นที่ใช้สอยภายในอาคาร และการต่อเติม

1.2.4 พิจารณาคูณค่าอาคารสถานียรถไฟแม่พวก (เดิม) ทางด้านสุนทรียภาพ ประวัติศาสตร์ วิทยาศาสตร์ และสังคม

1.2.5 ประเมินสถานะอาคารสถานียรถไฟแม่พวก (เดิม) ทางด้านการทดสอบความแท้ และการประเมินบูรณภาพ

1.2.6 เสนอแนะแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานียรถไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบ

1.3 ขอบเขตเบื้องต้นของการวิจัย

ขอบเขตเบื้องต้นของการวิจัย คือ เป็นการศึกษาสภาพปัจจุบันเพื่อเสนอแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานียรถไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบ โดยตั้งอยู่ภายใต้เงื่อนไขทางด้านนโยบายของการรถไฟแห่งประเทศไทย ความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง รวมทั้งคุณค่าในด้านต่างๆ ที่ได้จากการสำรวจ ประเมินและวิเคราะห์ข้อมูล

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

ขอบเขตของการวิจัย แบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ ขอบเขตทางด้านพื้นที่ ขอบเขตทางด้านเนื้อหา และขอบเขตทางด้านแนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย

1.4.1 ขอบเขตทางด้านพื้นที่ คือ อาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบ ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่สถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) ขนาด 26 ไร่ 1 งาน 60 ตารางวา

1.4.2 ขอบเขตทางด้านเนื้อหา จะขึ้นอยู่กับลักษณะของข้อมูลซึ่งเป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่วางไว้ โดยแบ่งเนื้อหาออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้ คือ

1. ประวัติศาสตร์ จะศึกษาถึงความเป็นมาของสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) ความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจและสังคมที่มีต่อชุมชน โดยข้อมูลที่ได้จะใช้ในการพิจารณาคุณค่าทางประวัติศาสตร์และสังคม

2. ลักษณะทางสถาปัตยกรรม จะศึกษาด้านสภาพ รูปแบบ จำนวนชั้น อายุอาคาร วัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง พื้นที่ใช้สอยและกิจกรรมภายในอาคาร โดยข้อมูลที่ได้จะใช้ในการพิจารณาคุณค่าทางสถาปัตยกรรมและวิทยาศาสตร์ และใช้ในการวิเคราะห์เพื่อเสนอแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาด้วยเทคนิคและวิธีการที่เหมาะสม

3. ด้านนโยบายการอนุรักษ์และพัฒนาของการรถไฟแห่งประเทศไทย และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ถึงข้อจำกัดและความเป็นไปได้ในการอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบ

1.4.3 ขอบเขตทางด้านแนวความคิดที่เกี่ยวข้อง แบ่งเป็น 5 กลุ่ม คือ ประวัติความเป็นมาของอาคารสถานีรถไฟในประเทศไทย ลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟในประเทศไทย แนวคิดการอนุรักษ์มรดกสถาปัตยกรรมและชุมชน นโยบายการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และแนวคิดการวิเคราะห์ทางนโยบาย โดยแนวคิดเหล่านี้มีความสำคัญในด้านเป็นข้อมูลพื้นฐานที่ใช้ในศึกษาและวิเคราะห์ทางเลือกเพื่อเสนอแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบ

1.5 ขั้นตอนของการวิจัย

ขั้นตอนของการวิจัย จะดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้ คือ

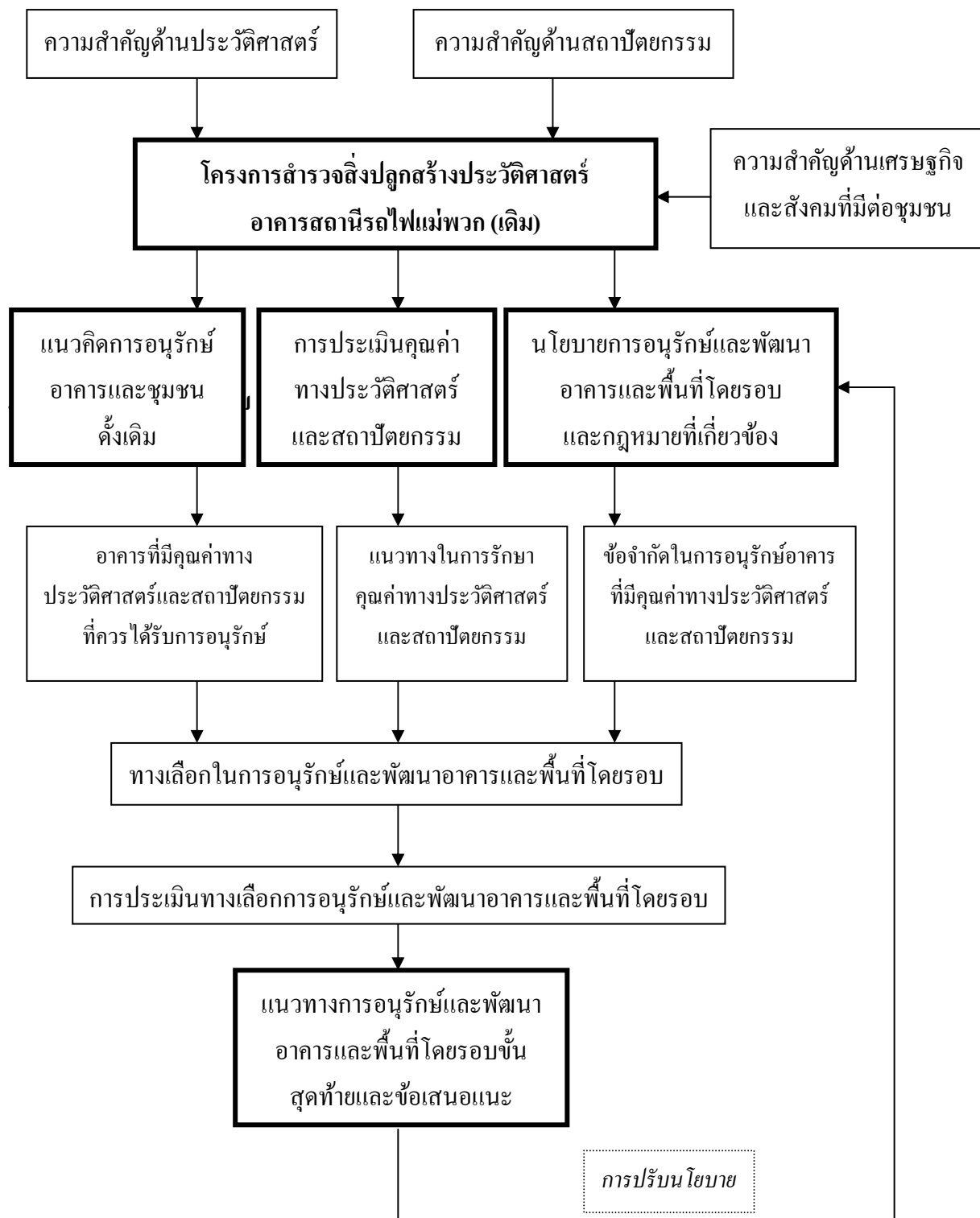
1.5.1 ศึกษาแนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย และศึกษาปัญหาที่เกิดขึ้นกับอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) เบื้องต้น

1.5.2 สร้างกรอบการวิจัย ซึ่งได้มาจากการทบทวนวรรณกรรมและแนวความคิดที่เกี่ยวข้อง โดยมุ่งเน้นการศึกษาด้านประวัติศาสตร์ ลักษณะทางสถาปัตยกรรม ความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจและสังคมที่มีต่อชุมชน รวมทั้งนโยบายการอนุรักษ์และพัฒนาในพื้นที่ศึกษาและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

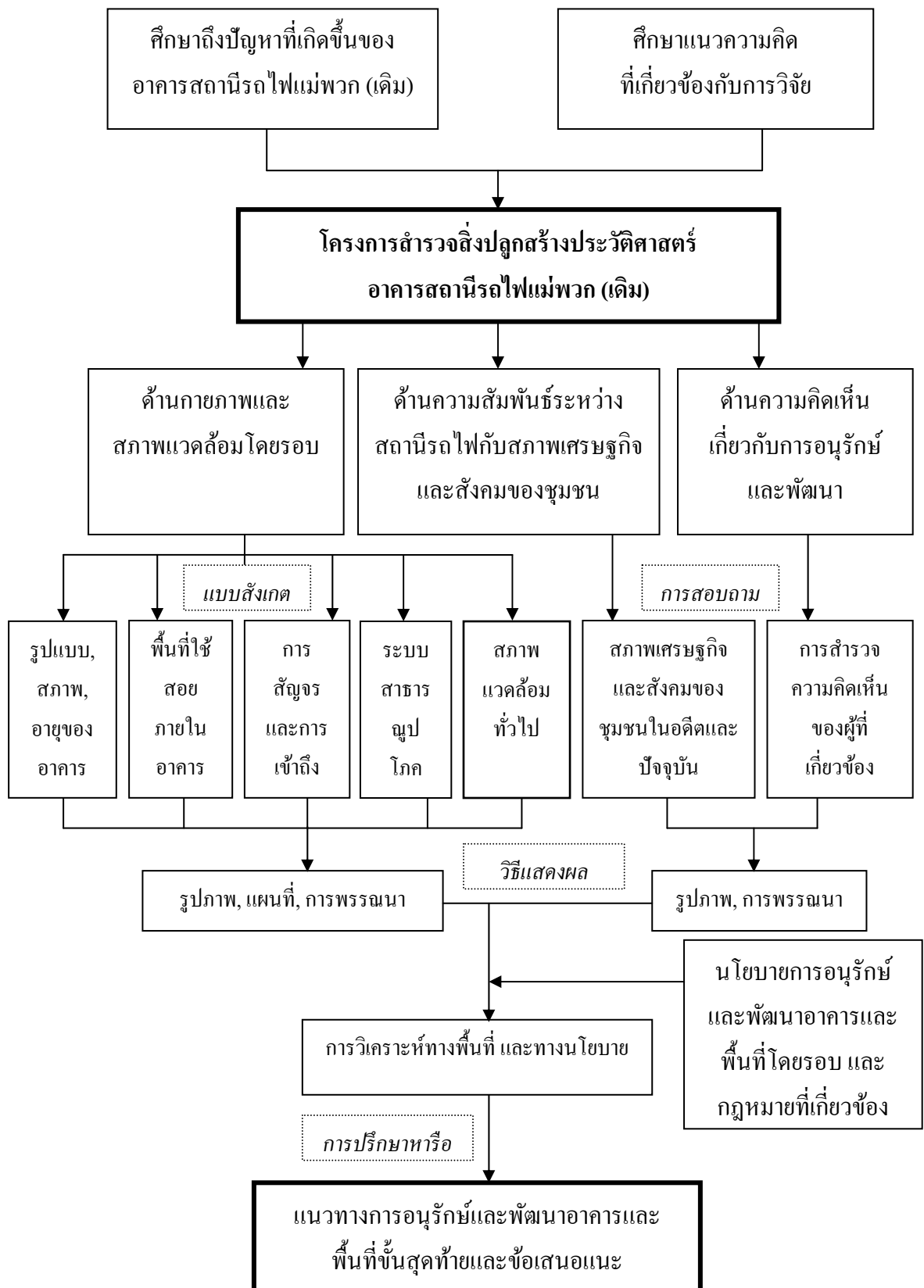
1.5.3 เก็บรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลในแต่ละด้าน ผลสรุปที่ได้จากการวิเคราะห์จะใช้ในการเสนอแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม)

โดยกรอบการศึกษาและขั้นตอนการวิจัย สามารถสรุปได้ ดังภาพที่ 1.1 และ 1.2

ภาพที่ 1.1 กรอบการวิจัย



ภาพที่ 1.2 ขั้นตอนการวิจัย



1.6 คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

โครงการสำรวจสิ่งปลูกสร้างประวัติศาสตร์ อาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) มีคำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย ดังนี้ คือ

1.6.1 อาคารสถานีรถไฟ หมายถึง สถานที่ซึ่งมีนายสถานีรถไฟประจำอยู่และอนุญาตให้รถไฟเดินไปมาตามระเบียบการเดินรถของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีการรับส่งผู้โดยสารเป็นภารกิจหลัก และรับส่งสินค้าบ้างเป็นครั้งคราว

1.6.2 ที่หยุดรถไฟ หมายถึง สถานีที่ซึ่งมีขบวนรถหยุดเพื่อรับส่งผู้โดยสาร และขนส่งสินค้าขึ้นลง แต่ไม่มีนายสถานีอยู่ประจำ อาจเคยเป็นสถานีรถไฟมาก่อนหรือไม่ก็ได้

1.6.3 อาคารที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรม หมายถึง อาคารที่บ่งบอกหรือแสดงออกถึงคุณค่าทางศิลปกรรมและสถาปัตยกรรม คุณค่าทางด้านอายุ คุณค่าทางด้านประวัติศาสตร์ของสถานที่นั้นๆ

1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

1.7.1 ทราบถึงประวัติความเป็นมา ลักษณะทางสถาปัตยกรรม และคุณค่าทางด้านสุนทรียภาพ ประวัติศาสตร์ วิทยาศาสตร์ และสังคม รวมทั้งความคิดเห็นเกี่ยวกับการอนุรักษ์และพัฒนาทั้งจากภาครัฐ เอกชน และประชาชนในพื้นที่

1.7.2 เพื่อให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการจัดทำแผนการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบใช้เป็นแนวทางในการพิจารณาการอนุรักษ์ด้วยเทคนิคและวิธีการที่เหมาะสม

1.7.3 นำผลที่ได้จากการวิจัยไปประยุกต์ใช้กับอาคารสถานีรถไฟแห่งอื่น ซึ่งอาจจะมีบริบทและปัญหาที่เหมือนหรือแตกต่างจากอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม)

บทที่ 2

การทบทวนวรรณกรรมแนวความคิดที่เกี่ยวข้อง

การทบทวนวรรณกรรมและแนวคิดที่เกี่ยวข้อง มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการเสนอประเด็นการศึกษา และวิเคราะห์ประเด็นในด้านต่างๆ โดยมีเป้าหมายการศึกษาเพื่อเสนอแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีนรดิไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบ สำหรับแนวคิดที่ใช้ในการศึกษารุ่นนี้แบ่งออกเป็น 5 แนวคิดหลัก ดังนี้ คือ

1. ประวัติความเป็นมาของอาคารสถานีนรดิไฟในประเทศไทย จะอธิบายถึงพัฒนาการของการสร้างเส้นทางรถไฟและอาคารสถานีนรดิไฟตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ซึ่งแนวคิดนี้จะใช้ในการประกอบการอธิบายประวัติความเป็นมาของอาคารสถานีนรดิไฟแม่พวก (เดิม) ความสำคัญทางประวัติศาสตร์ รวมทั้งความสำคัญด้านเศรษฐกิจและสังคมที่มีต่อชุมชน

2. ลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีนรดิไฟในประเทศไทย จะอธิบายถึงรูปแบบทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีนรดิไฟทั้ง 442 อาคาร ซึ่งแนวคิดนี้จะใช้ในการประกอบการอธิบายลักษณะและความสำคัญทางด้านสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีนรดิไฟแม่พวก (เดิม)

3. แนวคิดการอนุรักษ์มรดกสถาปัตยกรรมและชุมชน จะอธิบายถึงเหตุผลและความสำคัญแนวทางและเทคนิคที่ใช้ในการอนุรักษ์และพัฒนา การประเมินคุณค่าในด้านต่างๆ รวมทั้งกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการปกป้องมรดกสถาปัตยกรรมและชุมชนประวัติศาสตร์ ซึ่งแนวคิดนี้จะใช้ในการพิจารณาแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีนรดิไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบ

4. นโยบายการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีนรดิไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งข้อมูลนี้จะใช้ในการอธิบายถึงข้อจำกัดและความเป็นไปได้ในการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีนรดิไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบ

5. แนวคิดการวิเคราะห์ทางนโยบาย จะอธิบายถึงเทคนิคและวิธีการในการวิเคราะห์ข้อมูลและประเมินทางเลือกในการจัดทำนโยบายและแผนการอนุรักษ์และพัฒนา ซึ่งแนวคิดนี้จะใช้ในการพิจารณาทางเลือกที่เหมาะสมในการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีนรดิไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบ

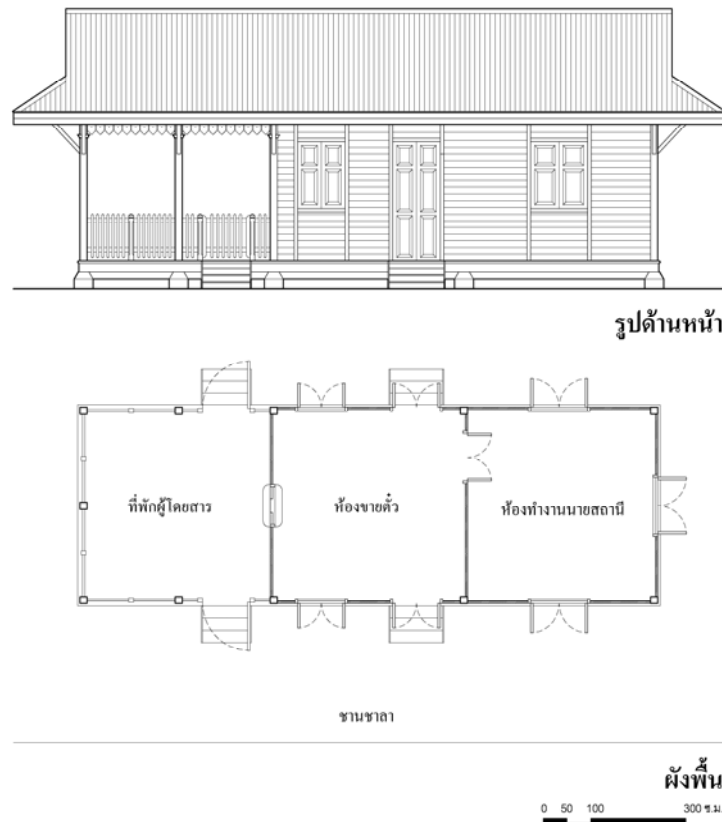
2.1 ประวัติความเป็นมาของอาคารสถานีนรดิไฟในประเทศไทย

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

บรรณาการจากสมเด็จพระนางเจ้าวิกตอเรีย แห่งประเทศสหราชอาณาจักร และมีรถไฟจำลอง
ย่อส่วนจากของจริง ประกอบด้วยหัวรถจักรไอน้ำและรถพ่วงครบขบวนที่วิ่งบนรางด้วยแรงไอน้ำ
ทำนองเดียวกับรถไฟที่ใช้กันอยู่ในเกาะอังกฤษถูกส่งมาถวายรวมเข้ากับของอย่างอื่นด้วย ซึ่งทำให้
เกิดความสนใจในราชสำนักและผู้ที่พบเห็นในขณะนั้นมาก แต่ในรัชสมัยของพระองค์ก็ได้มีการ
ก่อสร้างทางรถไฟแต่อย่างใด ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 5 ประเทศไทยได้รับแรงกดดันจากลัทธิล่าอาณานิคมของชาติตะวันตก โดยเฉพาะประเทศฝรั่งเศสและอังกฤษซึ่งในขณะนั้นกำลังแพร่อิทธิพลไปทั่ว
ทวีปเอเชีย ทำให้ประเทศเพื่อนบ้านของไทยอย่างพม่าและมาเลเซียตกอยู่ภายใต้การปกครองของ
อังกฤษ ส่วนลาวและกัมพูชาเป็นประเทศในอาณานิคมของฝรั่งเศส ส่งผลให้ประเทศไทยกลายเป็น
รัฐกึ่งชนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ซึ่งนโยบายของประเทศในขณะนั้นจึงเป็นไปเพื่อการป้องกันประเทศ
เป็นหลัก และการก่อสร้างทางรถไฟก็เป็นทางเลือกหนึ่งเนื่องจากสามารถค้าเถียงทหาร อาวุธและ
อาหาร ระหว่างกรุงเทพมหานครและจังหวัดตามแนวชายแดนได้สะดวกและรวดเร็วกว่าการ
คมนาคมทางอื่น โดยเส้นทางรถไฟสายแรกของประเทศไทยเกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2429 เมื่อรัฐบาลได้
อนุมัติสัมปทานแก่บริษัทชาวเดนมาร์กในการสร้างทางรถไฟ และดำเนินการเดินรถในรูปแบบ
ของบริษัทเอกชนขึ้น ระหว่างกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดสมุทรปราการ รวมระยะทางทั้งสิ้น 21
กิโลเมตร ปัจจุบันเส้นทางรถไฟสายนี้ได้ยกเลิกการใช้งานแล้ว หลังจากนั้นในปี พ.ศ. 2433 รัชกาลที่
5 ทรงพระราชทานก่อตั้งกรมรถไฟหลวงขึ้น โดยสังกัดอยู่กับกระทรวงโยธาธิการ และเปิดประมูล
การก่อสร้างทางรถไฟระหว่างกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดนครราชสีมา โดยบริษัทชาวอังกฤษเป็นผู้
ชนะการประมูลและเริ่มดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟ และในอีก 40 ปีต่อมา การก่อสร้างทางรถไฟก็
สามารถเชื่อมต่อการเดินทางจากกรุงเทพมหานครไปยังจังหวัดต่างๆ โดยในปี พ.ศ. 2439 เปิดการ
เดินรถจากกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดพระนครศรีอยุธยา หลังจากนั้นในปี พ.ศ. 2464 เปิดการเดินรถ
เส้นทางสายใต้ถึงอำเภอสุไหงโก-ลก และเปิดการเดินรถเส้นทางสายเหนือถึงจังหวัดเชียงใหม่ ต่อมา
ในปี พ.ศ. 2469 เปิดเส้นทางสายตะวันออกถึงอำเภอรัฐประเทศ และเส้นทางสาย
ตะวันออกเฉียงเหนือถึงจังหวัดอุบลราชธานี ในปี พ.ศ. 2473

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

สี่เหลี่ยมผืนผ้าขนานไปกับแกนอาคารและทางรถไฟ ประกอบด้วยที่พักผู้โดยสาร ห้องขายตั๋ว และห้องทำงานนายสถานี เช่น อาคารสถานีคลองมะพลับ กบินทร์บุรี และ โคมะกอก เป็นต้น



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

อาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานขนาดเล็กบางแบบมีการผสมผสานระหว่างศิลปะแบบยุโรปและพื้นถิ่นล้านนา ได้แก่ แม่ทะ แม่จาง ปางป้วย แก่งหลวง และห้างจักร สำหรับอาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานชั้นเดียวขนาดกลางและใหญ่จะมีห้องเก็บของ ห้องทำงาน และห้องซังน้ำหนักพัสดุเพิ่มขึ้นมา อาคารสถานีรถไฟขนาดกลางและใหญ่บางหลังจะมีมุขอาณัติสัญญาณรวมอยู่ด้วย เช่น อาคารสถานีรถไฟชุมทางหนองปลาดุก ชุมพร (หลังเดิม) ชุมทางทุ่งสง (หลังเดิม) ชุมทางเขาชุมทอง ลำพูน และชุมทางหาดใหญ่ (หลังเดิม) เป็นต้น ต่อมาอาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานชั้นเดียวขนาดเล็กได้มีการต่อเติมมุขอาณัติสัญญาณยื่นออกมาจากห้องขายตั๋ว และได้กลายเป็นแบบมาตรฐานสำหรับอาคารสถานีรถไฟไม้ชั้นเดียวที่สร้างขึ้นภายหลัง เช่น อาคารสถานีหัวยแก้ว หัวขยุง และบึงหวาย เป็นต้น ซึ่งรวมถึงอาคารสถานีรถไฟที่สร้างขึ้นหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 เช่น อาคารสถานีรถไฟท่าเรือ (หลังใหม่ที่มาแทนของเดิมที่โดนระเบิดไปพร้อมกับสะพานจักรี ซึ่งอยู่ฝั่งตรงข้ามกับอาคารสถานีปัจจุบัน) กาญจนบุรี และชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ เป็นต้น นอกจากนี้ยัง

มีการก่อสร้างอาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานสองชั้น โดยชั้นล่างประกอบด้วยที่พักผู้โดยสาร ห้องขายตั๋วและ ห้องทำงานนายสถานี ส่วนชั้นบนเป็นห้องนอนนายสถานีรถไฟ เช่น อาคารสถานีสูงเนิน กุดจิก และ โครกกรวด เป็นต้น



รูปที่ 2.2 อาคารสถานีนครลำปาง
อ.เมือง จ.ลำปาง



รูปที่ 2.3 อาคารสถานีบ้านปิน
อ.ลอง จ.แพร่



รูปที่ 2.4 อาคารสถานีคลองมะพลับ
อ.ศรีนคร จ.สุโขทัย



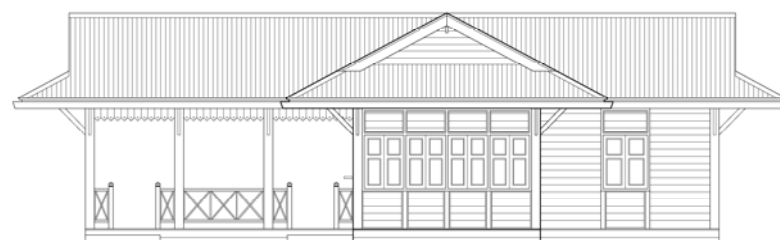
รูปที่ 2.5 อาคารสถานีปางป๋วย
อ.แม่เมะ จ.ลำปาง



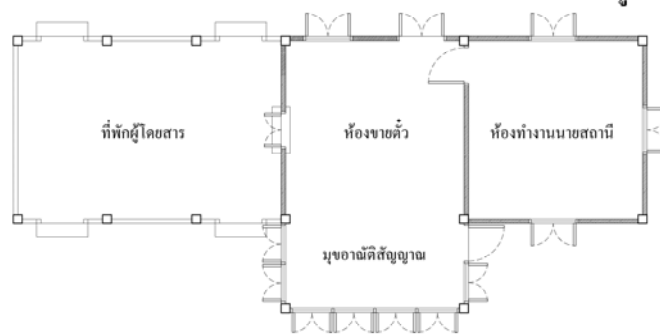
รูปที่ 2.6 อาคารสถานีทุ่งห้วย
อ.วารินชำราบ จ.อุบลราชธานี



รูปที่ 2.7 อาคารสถานีโครกกรวด
อ.เมือง จ.นครราชสีมา



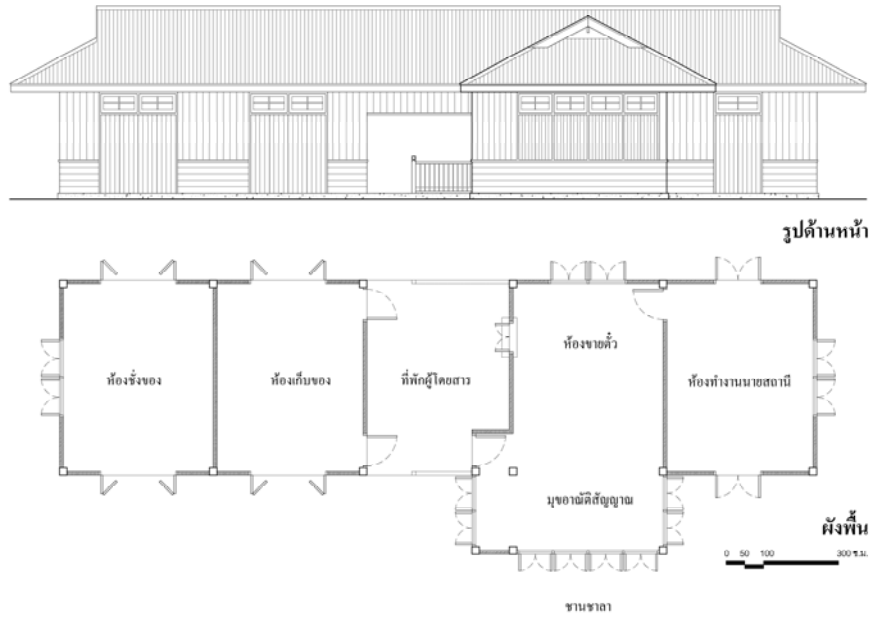
รูปด้านหน้า



ชานชาลา



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

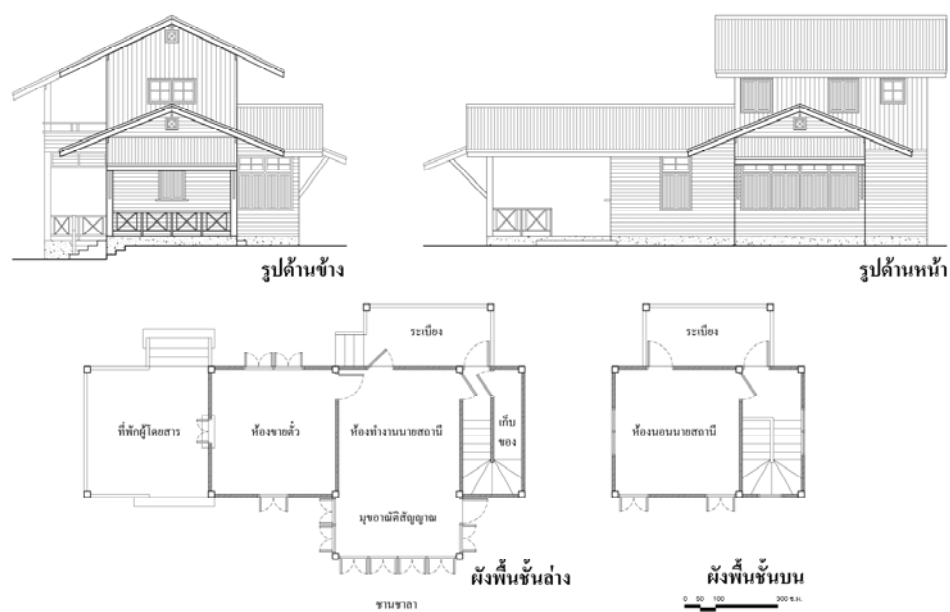


รูปที่ 2.9 ผังพื้นและรูปด้านหน้าของอาคารสถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ อ.พุนพิน จ.สุราษฎร์ธานี
ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรม เลขที่แบบ 4161 – 4 ระบุวันที่ 21 พฤศจิกายน พ.ศ. 2484
และจากการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ. 2555

การพัฒนาเส้นทางรถไฟทำให้ชุมชนบริเวณใกล้ๆ กับสถานีรถไฟเกิดการพัฒนา กลายเป็นศูนย์กลางในการแลกเปลี่ยนสินค้าของชุมชน กระตุ้นให้ผลผลิตทางเศรษฐกิจขยายตัวทั้งชนิดและปริมาณ มีการก่อสร้างบ้านพักอาศัย เรือนแถวไม้ ดึกแถว และตลาดขึ้นในพื้นที่ และขณะที่มีการสร้างทางคู่จากสถานีชุมทางบางซื่อผ่านคลองรังสิตไปบ้านภาชีระหว่างปี พ.ศ. 2469 ถึง พ.ศ. 2485 และการขยายย่านสถานีชุมทางบางซื่อและตั้งโรงรถจักรบางซื่อในช่วงปี พ.ศ. 2477 – 2484 นั้นได้มีการรื้อถอนอาคารสถานีรถไฟไม้สมัยรัชกาลที่ 5 ออกไปแล้วสร้างอาคารสถานีรถไฟใหม่โดยใช้แบบมาตรฐานกรมรถไฟในช่วงเวลานั้น และอาคารแบบสถาปัตยกรรมสมัยใหม่ เช่น อาคารสถานีชุมทางบางซื่อ (พ.ศ. 2479) อาคารสถานีจันทบุรี (พ.ศ. 2483) ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อกับท่าเรือไปสุพรรณบุรี และอาคารสถานีอุดรธานี (พ.ศ. 2484) ที่กำหนดให้เป็นปลายทางแทนสถานีหนองคายตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อปี พ.ศ. 2482

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

ที่เพิ่มมากขึ้น เช่น อาคารสถานีรถไฟชุมทางหนองปลาดุก ชุมพร เชียงใหม่ เด่นชัย บางกอกน้อย บ้านตากลิ สุราษฎร์ธานี และอุตรดิตถ์ (หลังที่ 2) เป็นต้น อาคารสถานีรถไฟเหล่านี้ได้รับการออกแบบโดยสถาปนิกไทย เช่น หม่อมเจ้าโศภณิยาภรณ์ วรวรณ นายประยูร ศรีสำรวล และนาย ไซยวัฒน์ อัครฐ เป็นต้น ลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟที่สร้างขึ้นใหม่นี้มีความหลากหลายทั้งขนาด รูปแบบ และวัสดุ มีการใช้โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็กมากขึ้น รวมทั้งลดทอนการประดับตกแต่งอาคาร นอกจากนี้ยังมีการก่อสร้างอาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานขึ้นเดิยมากขึ้น และก่อสร้างอาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานสองชั้นรูปแบบใหม่ที่ได้รับการพัฒนาปรับเปลี่ยนให้เหมาะสมกับสภาพภูมิอากาศมากขึ้น รวมทั้งสภาพสังคมเศรษฐกิจที่อยู่ในช่วงฟื้นฟูภายหลังสงคราม โดยชั้นล่างประกอบด้วยที่พักผู้โดยสาร ห้องขายตั๋ว ห้องเก็บของ ระเบียบ มุข อาณัติสัญญาณ และห้องทำงานนายสถานี ส่วนชั้นบนเป็นห้องนอนนายสถานีรถไฟ และระเบียบ เช่น อาคารสถานีรถไฟศาลา และพิชัย เป็นต้น



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



รูปที่ 2.11 อาคารสถานีชุมทางหนองปลาดุก อ.บ้านโป่ง จ.ราชบุรี



รูปที่ 2.12 อาคารสถานีอุตรดิตถ์หลังที่ 2 อ.เมือง จ.อุตรดิตถ์



รูปที่ 2.13 อาคารสถานีบ้านตากลิ อ.ตากลิ จ.นครสวรรค์



รูปที่ 2.14 อาคารสถานีชุมพร
อ.เมือง จ.ชุมพร



รูปที่ 2.15 อาคารสถานีเด่นชัย
อ.เด่นชัย จ.แพร่



รูปที่ 2.16 อาคารสถานีพิชัย
อ.พิชัย จ.อุตรดิตถ์

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



รูปที่ 2.17 อาคารสถานีศิริรัฐนิคม
อ.ศิริรัฐนิคม จ.สุราษฎร์ธานี

(ภาพจาก www.skyscrapercity.com)



รูปที่ 2.18 อาคารสถานีสุพรรณบุรี
อ.เมือง จ.สุพรรณบุรี

(ภาพจาก www.rotfaithai.com)



รูปที่ 2.19 อาคารสถานีชุมทางเขาจิระชัย
อ.สัทธิบ จ.ชลบุรี

(ภาพจาก www.thaitransport-photo.net)

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

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

สถานีรถไฟหนองคายใหม่ เป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็กสองชั้น ลักษณะทางสถาปัตยกรรมแบบไทยประยุกต์



รูปที่ 2.20 อาคารสถานีชุมทางฉะเชิงเทรา
อ.เมือง จ.ฉะเชิงเทรา



รูปที่ 2.21 อาคารสถานีชุมทางฉะเชิงเทรา
หลังเดิม อ.เมือง จ.ฉะเชิงเทรา



รูปที่ 2.22 อาคารสถานีหัวหมาก
เขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร

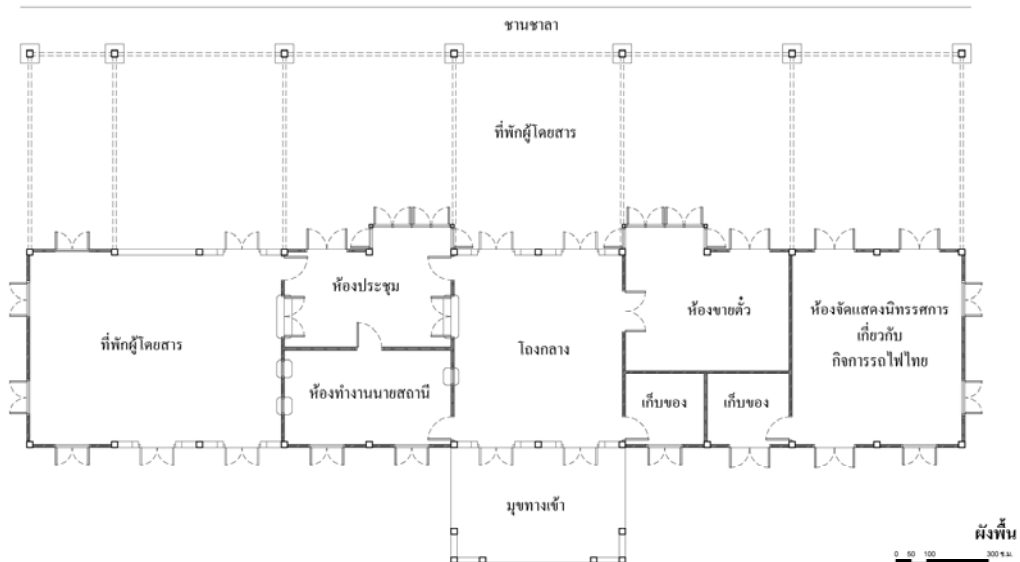
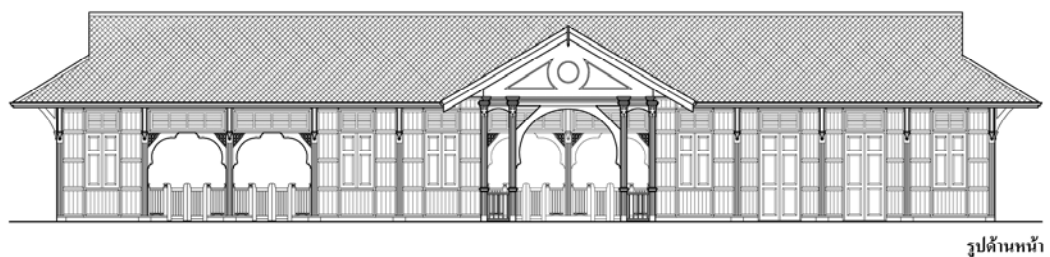
ตลอดระยะเวลา 114 ปี ของกิจการการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการก่อสร้าง ปรับปรุงต่อเติม ขยายการใช้งาน และรื้อถอนอาคารสถานีรถไฟ เส้นทางรถไฟ และสิ่งก่อสร้างอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น สะพาน โรงรถจักร ที่ทำการรับส่งสินค้า ถังน้ำรถจักร และบ้านพักพนักงานรถไฟ เป็นต้น ปัจจุบันเส้นทางรถไฟทั่วประเทศมีความยาวทั้งสิ้น 4,034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

1.2 ลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟในประเทศไทย

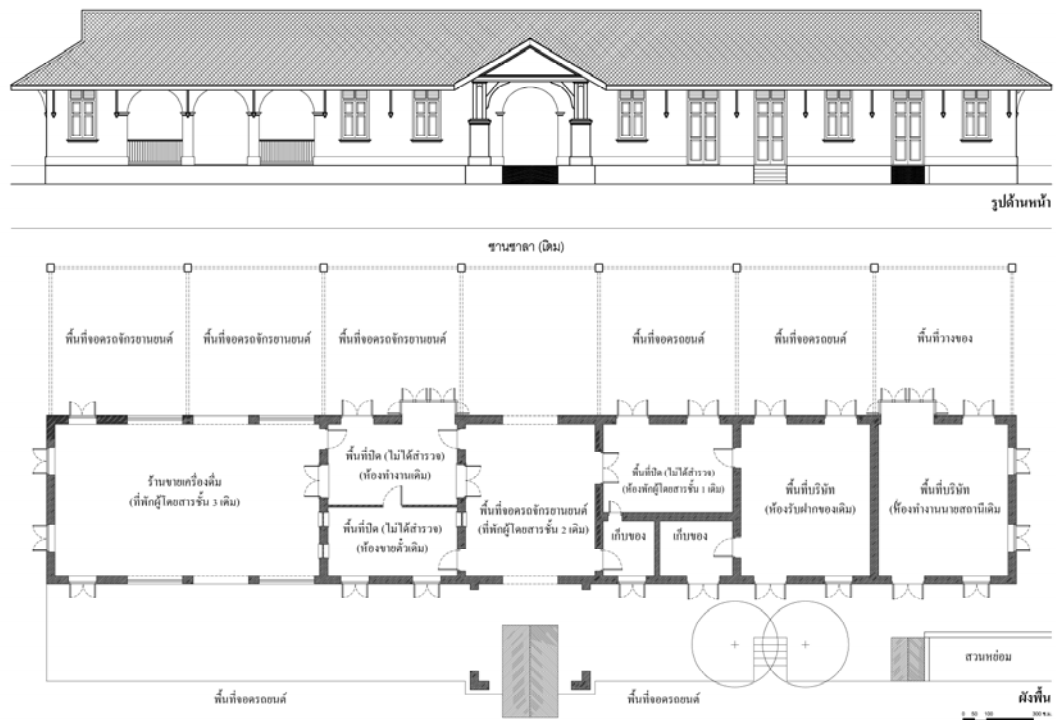
ปริญญ์ ชูแก้ว (2554: 188 – 191) อธิบายว่าอาคารสถานีรถไฟมีความหลากหลาย ทั้งในด้านขนาดของตัวอาคาร วัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง รวมทั้งรูปแบบทางสถาปัตยกรรมซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 กลุ่ม คือ อาคารสถานีรถไฟที่มีลักษณะแบบผสมผสานรูปแบบจากยุโรป อาคารสถานีรถไฟที่มีลักษณะแบบไทยประยุกต์ และอาคารสถานีรถไฟที่มีลักษณะแบบสมัยใหม่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

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

อาคารก่ออิฐฉาบปูน ลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่สำคัญ คือ มีการใช้โค้ง (Arch) ประดับประดาด้วยปูนปั้น ไม้ฉลุตามยอดจั่ว เื้องชายและค้ำยัน หลังคาแบบปั้นหยา หลังคาจั่ว หรือแบบผสมระหว่างจั่วและปั้นหยา โดยมีความลาดประมาณ 30 องศา วัสดุผนังหลังคาเดิมเป็นกระเบื้องว่าว ประตูและหน้าต่างเป็นบานไม้ อาคารสถานีรถไฟรูปแบบนี้ถูกสร้างขึ้นมากที่สุดในประเทศ กระจายตัวอยู่บนเส้นทางรถไฟทุกสาย รูปแบบและขนาดแตกต่างกันตามประโยชน์ใช้สอยและแนวคิดของผู้ออกแบบ เช่น อาคารสถานีรถไฟบ้านปิน กันดั่ง ชุมทางเขาชุมทอง ราชบุรี เพชรบุรี พิจิตร กรุงเทพฯ อุรุยา หัวหิน ลำปาง ชุมทางแก่งคอย พิษณุโลก ตลาดพลู และชุมพร เป็นต้น อาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานชั้นเดียว เช่น อาคารสถานีกันตังบุรี ปรารังบุรี อยุธยาประเทศ ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ลำพูน กาญจนบุรี ฝาคัน ช่องแค พระแก้ว ปางป้วย แม่ทะ สูงเนิน บ้านหินโคน กุดจิก ควนหินม้าย บ้านตาคี กุญบุรี และสามร้อยยอด เป็นต้น รวมทั้งอาคารสถานีอื่นๆ และแบบมาตรฐานสองชั้น เช่น อาคารสถานีรถไฟสวรรคโลก พรหมพิราม คีรีรัฐนิคม ปากท่อ ช่องแค ตาคี สุพรรณบุรี และอดีตสถานีแม่พริก เป็นต้น



รูปที่ 2.23 ผังพื้นและรูปด้านหน้าของอาคารสถานีรถไฟกันดั่ง อ.กันดั่ง จ.ตรัง
ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรม เลขที่ 345 - 4 ไม่ระบุวันที่ในแบบ
และจากการสำรวจในเดือนมกราคม พ.ศ. 2553



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



รูปที่ 2.25 อาคารสถานีรถไฟพิจิตร
อ.เมือง จ.พิจิตร



รูปที่ 2.26 อาคารสถานีรถไฟลำพูน
อ.เมือง จ.ลำพูน



รูปที่ 2.27 อาคารสถานีรถไฟแม่ทะ
อ.แม่ทะ จ.ลำปาง



รูปที่ 2.28 อาคารสถานีรถไฟผาคัน
อ.ดอย จ.แพร่



รูปที่ 2.29 อาคารสถานีรถไฟคอนหินมู้ย
อ.หลังสวน จ.ชุมพร



รูปที่ 2.30 อาคารสถานีรถไฟปากท่อ
อ.ปากท่อ จ.ราชบุรี

1.2.2 อาคารสถานีรถไฟที่มีลักษณะแบบไทยประยุกต์ เป็นอาคารสถานีรถไฟขนาดใหญ่ที่สร้างขึ้นแทนอาคารสถานีรถไฟเดิมที่มีขนาดเล็ก มีสภาพทรุดโทรม หรือถูกทำลายในช่วงสงครามมหาเอเชียบูรพา อาคารสถานีรถไฟรูปแบบนี้ได้รับการออกแบบโดยสถาปนิกชาวไทย เช่น หม่อมเจ้าโวฒยากร วรวรรณ นายประยูร ศรีสำรวล และนายถาวร บุญยเกตุ เป็นต้น ลักษณะทาง

สถาปัตยกรรมที่สำคัญ คือ โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก หลังคาทรงจั่วแบบไทย และไม่เน้นการตกแต่งมากนัก อาคารสถานีรถไฟในกลุ่มนี้ ได้แก่ อาคารสถานีรถไฟเชียงใหม่ นครปฐม ลพบุรี โพธาราม ศิลาอาสน์ นครศรีธรรมราช ตรัง อุบลราชธานี อัญประเทศ หนองคาย สุโขทัย และเชียงราก เป็นต้น



รูปที่ 2.31 อาคารสถานีนครปฐม
อ.เมือง จ.นครปฐม



รูปที่ 2.32 อาคารสถานีอุบลราชธานี
อ.วารินชำราบ จ.อุบลราชธานี



รูปที่ 2.33 อาคารสถานีเชียงใหม่
อ.เมือง จ.เชียงใหม่



รูปที่ 2.34 อาคารสถานีศิลาอาสน์
อ.เมือง จ.อุดรดิตถ์

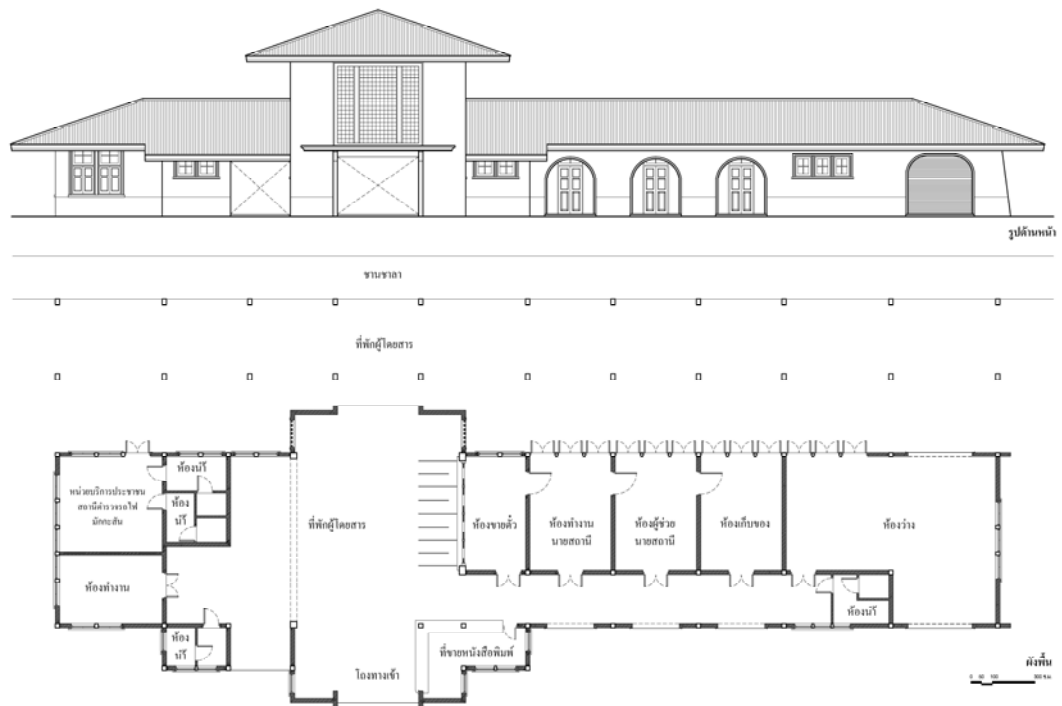


รูปที่ 2.35 อาคารสถานีรถไฟโพธาราม
อ.โพธาราม จ.ราชบุรี

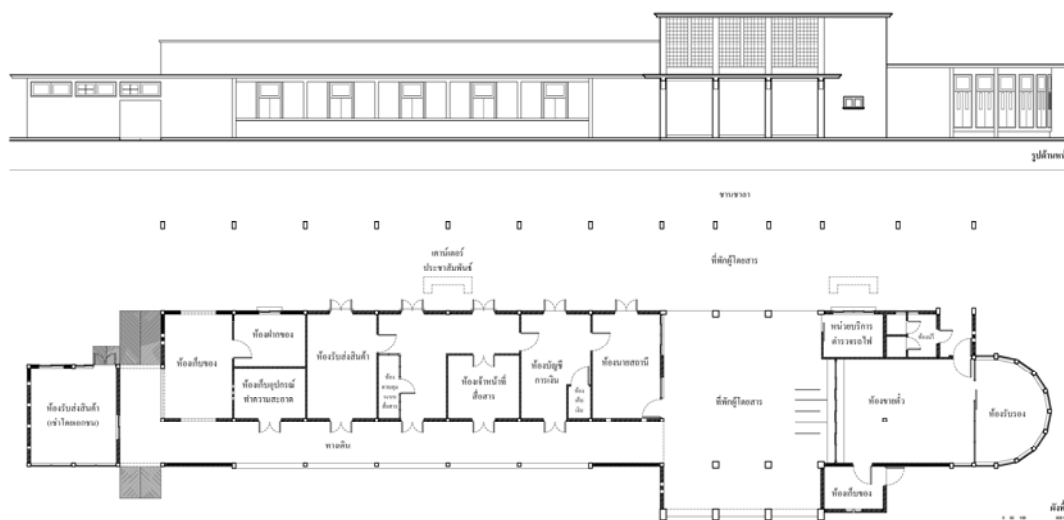


รูปที่ 2.36 อาคารสถานีรถไฟตรัง
อ.เมือง จ.ตรัง

1.2.3 อาคารสถานีรถไฟที่ได้รับอิทธิพลมีลักษณะแบบสมัยใหม่ เป็นอาคารสถานีรถไฟที่สร้างขึ้นแทนอาคารสถานีรถไฟเดิมที่มีขนาดเล็ก มีสภาพทรุดโทรม หรือถูกทำลายในช่วงสงครามมหาเอเชียบูรพา หรืออยู่ในโครงการรถไฟยกระดับโฮปเวลล์ (Hopewell) โครงการรถไฟรางคู่จากสถานีรถไฟหัวหมากถึงสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา และโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) อาคารสถานีรถไฟรูปแบบนี้ได้รับการออกแบบโดยสถาปนิกชาวไทย เช่น หม่อมเจ้าไฉยยากร วรธรรม หลวงสุขวัฒนสุนทร นายประยูร ศรีตำรวจ และนายวุฒม์ กิจนา เป็นต้น ลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่สำคัญ คือ อาคารไม่เน้นการตกแต่ง มีความเรียบง่าย ใช้เหล็ก กระจก และคอนกรีตเสริมเหล็กเป็นวัสดุหลัก เช่น อาคารสถานีรถไฟวัดจันทาราม มักกะสัน ชุมทางบางซื่อ คอนเมือง เด่นชัย ตะพานหิน สุราษฎร์ธานี ชุมทางบ้านภาชี นครสวรรค์ อุตรดิตถ์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ บุรีรัมย์ ชุมทางถนนจิระ ชุมทางบัวใหญ่ คลองหลวงแพ่ง ท่าพ่อ ชุมแสง ชุมทางคลองสิบเก้า สีคิ้ว ตะแมะ สะอวด และหัวหมาก เป็นต้น



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



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

ลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟแสดงให้เห็นถึงความหลากหลายของรูปแบบ วัสดุ วิธีการก่อสร้าง แนวคิดของผู้ออกแบบ และสภาพเศรษฐกิจสังคมของประเทศในแต่ละช่วงเวลา อาคารสถานีรถไฟหลายแห่งได้รับการสำรวจ บันทึก ระบุคุณค่าความสำคัญ และดูแลรักษาเป็นอย่างดี แต่ยังมีอาคารสถานีรถไฟอีกหลายแห่งโดยเฉพาะที่สร้างด้วยไม้ที่พบว่ายังไม่มีการดำเนินการปรับปรุงฟื้นฟูใดๆ และอาจต้องมีการรื้อถอนลงโดยที่ยังไม่มีการสำรวจ บันทึก การวิเคราะห์และระบุคุณค่าทางประวัติศาสตร์สถาปัตยกรรม

2.3 แนวคิดการอนุรักษ์มรดกสถาปัตยกรรมและชุมชนประวัติศาสตร์

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

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

ได้ให้เหตุผลของการอนุรักษ์พื้นที่ย่านประวัติศาสตร์ในเมือง ชุมชนดั้งเดิม รวมทั้งอาคารเก่าที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์และความสำคัญทางสถาปัตยกรรมไว้ 4 ประการ ดังนี้ คือ

1. เพื่อความทรงจำทางวัฒนธรรม (Cultural memory) เนื่องจากการรักษาอาคารเก่า คือ การรักษาหลักฐานทางกายภาพในเชิงประวัติศาสตร์ที่ถ่ายทอดคุณค่าและความสามารถของบรรพบุรุษให้คนในยุคปัจจุบันและอนาคตได้ศึกษาและชื่นชม
2. เพื่อรักษาปฏิสัมพันธ์ในชุมชน (Successful proxemics) ซึ่งความสัมพันธ์นี้จะเกิดขึ้นได้อย่างสมบูรณ์เมื่อมีความสมดุลระหว่างคน กิจกรรมและสภาพแวดล้อมภายใน ซึ่งความสัมพันธ์นี้อาจถูกรบกวนจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ได้ ดังนั้นการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมของชุมชนดั้งเดิมจะช่วยป้องกันปัญหานี้ได้ และคงไว้ซึ่งปฏิสัมพันธ์ในชุมชน
3. เพื่อรักษาความหลากหลายของสภาพแวดล้อม (Environmental diversity) ซึ่งช่วยให้สามารถคงลักษณะพื้นถิ่นและช่วยรักษาฝีมือช่างเอาไว้ได้ ชุมชนดั้งเดิมไม่จำเป็นต้องพึ่งพาลักษณะการผลิตและเทคโนโลยีระดับสูงมากนัก ทำให้การไหลออกของเงินทุนและทรัพยากรน้อยลง
4. เพื่อผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ (Economic gain) เนื่องจากประหยัดค่าใช้จ่ายในการสร้างอาคารใหม่ขึ้นมาหากอาคารเก่ายังมีสภาพดีอยู่ อาคารและชุมชนดั้งเดิมที่ได้รับการอนุรักษ์ไว้จะสามารถใช้เป็นทรัพยากรทางการท่องเที่ยวได้อีกทางหนึ่งด้วย

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

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

เป็นอาคารที่มีคุณค่าทางเศรษฐกิจที่สามารถนำมาปรับเปลี่ยนประโยชน์ใช้สอยสนองความต้องการของคนปัจจุบันได้

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.1 ความแท้ในด้านรูปแบบหรือการออกแบบ (authenticity in design) หมายถึง แหล่งมรดกนั้นยังมีรูปแบบตามที่เป็นในอดีตหรือไม่ เช่น อาคารดั้งเดิมเป็นสองชั้นแต่ปัจจุบันเปลี่ยนเป็นสามชั้น ถือว่าเปลี่ยนแปลงรูปแบบไปแล้ว

1.2 ความแท้ในด้านวัสดุ (authenticity in material) หมายถึง แหล่งมรดกนั้นยังมีการใช้วัสดุตามที่เป็นในอดีตหรือไม่ เช่น วัสดุผนังหลังเคยเป็นกระเบื้องดินเผาแต่ปัจจุบันเปลี่ยนเป็นกระเบื้องซีเมนต์ แม้จะมีรูปทรงและขนาดเดียวกันกับในอดีตแต่ถือว่าขาดความแท้ในด้านวัสดุ

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

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

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

ว่ายังคงอยู่หรือไม่ ในกรณีของอาคารหรือกลุ่มอาคาร ก็จะพิจารณาว่าองค์ประกอบเดิมยังอยู่ครบเพียงใด และหากว่ายังอยู่ครบแต่ได้มีการต่อเติมหรือติดตั้งอุปกรณ์เพิ่ม เช่น ป้ายโฆษณา เครื่องปรับอากาศ จานรับสัญญาณดาวเทียม เป็นต้น ก็ถือว่าเป็นการรบกวนบูรณภาพของอาคารหรือกลุ่มอาคารนั้นด้วย

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

1. การป้องกัน (protection) หมายถึง การดำเนินการที่ไม่รบกวนสภาพปัจจุบันของอาคารเก่า แต่จะต้องปกป้องมิให้เสื่อมสภาพลงไปมากกว่าที่เป็นอยู่

2. การสงวนรักษา (preservation) หมายถึง การรักษาให้คงสภาพโดยไม่มีการต่อเติมใดๆ แต่อาจทำการเสริมความมั่นคงได้

3. การบูรณะ (restoration) หมายถึง การทำให้อาคารเก่ากลับคืนสู่สภาพเดิมอย่างที่เคยเป็นในอดีตในสมัยหนึ่งสมัยใดตามที่ได้มีการกำหนดไว้ ซึ่งสามารถเพิ่มเติมส่วนที่ขาดหายไปได้หากมีหลักฐานที่ชัดเจน การบูรณะจะต้องอาศัยการค้นคว้า วิจัย และข้อมูลทางประวัติศาสตร์ที่แท้จริงเพื่อให้ได้รูปลักษณะที่เหมือนอาคารเดิมมากที่สุด

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

5. การสร้างขึ้นใหม่ (reconstruction) หมายถึง การก่อสร้างอาคารขึ้นมาใหม่โดยอาศัย เอกสารหรือหลักฐานทางโบราณคดี ซึ่งส่วนมากเป็นการก่อสร้างในพื้นที่เดิมโดยที่อาคารเดิมนั้นได้พังทลายลงหมดแล้ว

6. การย้ายที่ตั้ง (relocation) หมายถึง การขนย้าย เคลื่อนย้ายอาคารจากที่ตั้งเดิมไปสู่ที่ตั้งใหม่ เหตุผลของการย้ายที่ตั้ง อาจด้วยมาจากการที่สภาพแวดล้อมในที่ตั้งเดิมมีการเปลี่ยนแปลงไปมากจนกระทั่งไม่เหมาะแก่การสงวนรักษาอาคารนั้น จึงต้องย้ายไปสู่สิ่งแวดล้อมใหม่ อาคารที่หลังจากการย้ายที่ตั้งแล้วอาจใช้วิธีการฟื้นฟูเพื่อการสงวนรักษาก็ได้

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

Sites) วิธีการสื่อความหมายสามารถดำเนินการได้หลายรูปแบบ เช่น การสร้างโครงสร้างใหม่ การจัดทำป้ายสื่อความหมาย หรือการจัดนิทรรศการ เป็นต้น

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

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

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

3. การออกแบบสิ่งก่อสร้างเพิ่มเติม (Infill design) โดยนำหลักการออกแบบชุมชนเมืองและความงามของเมืองมาประยุกต์ใช้ มีการกำหนดแนวทางในการออกแบบเพื่อให้ได้รูปแบบที่เหมาะสมกลมกลืนกับลักษณะเฉพาะของเมืองประวัติศาสตร์

4. การบริหารจัดการ (Administrative actions) ต้องได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานท้องถิ่นและหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งออกกฎหมายและมาตรการควบคุมและสนับสนุนให้เป็นไปตามแผนการอนุรักษ์ที่ได้จัดทำไว้

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

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

2. Urban Redevelopment หมายถึง กระบวนการซึ่งเกี่ยวข้องกับการสะสม รื้อ ที่ดินและอาคารที่เสื่อมโทรมลง ให้มีโครงสร้างใหม่ทั้งหมดโดยกระทำตามแผนที่ได้เตรียมไว้ ซึ่งโครงสร้างใหม่นี้จะมีความแตกต่างโดยสิ้นเชิงกับโครงสร้างเดิมก่อนที่จะมีการทำใหม่ นอกจากนั้นยังรวมไปถึงการปรับปรุงหรือการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินและการกระจายตัวของประชากรเดิม ให้มีรูปแบบ

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

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

4. Conservation หมายถึง การสงวนรักษาพื้นที่ที่ยังมีสภาพดีในแง่ของการใช้ที่ดินและจำนวนประชากร แต่ต้องการมาตรการป้องกันที่เป็นระบบอย่างต่อเนื่องเพื่อที่จะสามารถรักษาสภาพอันดีนั้นไว้ และอาจต้องการการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานหรือบริการสาธารณะที่เหมาะสมด้วย ซึ่งเทคนิคและวิธีการที่นำมาใช้จะขึ้นอยู่กับข้อมูลพื้นฐานในด้านต่างๆ

สำหรับประเทศไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการปกป้องมรดกสถาปัตยกรรมและชุมชนประวัติศาสตร์ โดยสามารถดำเนินการได้โดยการประกาศย่านอนุรักษ์ได้ 4 วิธีการ ดังนี้ คือ

1. ประกาศขึ้นทะเบียนโบราณสถาน ตามพระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 (และแก้ไขเพิ่มเติมในฉบับอื่นๆ) การขึ้นทะเบียนโบราณสถานสามารถกำหนด เขตโบราณสถาน ซึ่งในเขตโบราณสถานสามารถกำหนดอาคารหรือสิ่งก่อสร้างที่มีความสำคัญได้ โบราณสถานที่ขึ้นทะเบียนนอกจากเรือถอนแล้วหากมีการเปลี่ยนแปลงใดๆ จะต้องผ่านกระบวนการตัดสินใจโดยคณะกรรมการวิชาการของกรมศิลปากรก่อน การใช้ช่องทางนี้ปกป้องย่านชุมชนดั้งเดิมมีข้อจำกัดบางประการ เช่น การพิจารณาตัดสินใจมาจากส่วนกลาง ยังไม่มีการกระจายอำนาจให้ท้องถิ่นเข้ามาร่วมด้วย รวมทั้งการไม่มีกลไกในการลดแรงกดดันเรื่อง การลิดรอนสิทธิในการพัฒนา

2. ประกาศเป็นพื้นที่อนุรักษ์ในผังเมืองรวม โดยในผังเมืองรวมที่ประกาศเป็นกฎกระทรวง ตามพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 (และแก้ไขเพิ่มเติมในฉบับอื่นๆ) สามารถประกาศเป็นพื้นที่ย่านประโยชน์การใช้ที่ดินประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย เช่น พื้นที่บริเวณกรุงรัตนโกสินทร์หรือเขตเมืองเก่าเชียงใหม่ แต่ที่ผ่านมาการประกาศเป็นย่านอนุรักษ์ดังกล่าวยังขาดกระบวนการปรึกษาหารือกับภาคประชาชนและผู้อยู่อาศัยและการประกาศผังเมืองรวมยังเป็นกฎกระทรวงไม่ใช่ข้อบัญญัติท้องถิ่นเหมือนในประเทศที่มีการกระจายอำนาจที่เป็นประชาธิปไตย แล้ว นอกจากนั้นยังขาดกระบวนการกลั่นกรองโครงการพัฒนาระดับท้องถิ่น รวมทั้งแรงจูงใจในการอนุรักษ์

3. ประกาศเป็นเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม โดยออกเป็นกฎกระทรวงตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ซึ่งเป็นช่องทางที่มีไว้หากท้องถิ่นไม่

สามารถหรือไม่ประสงค์ที่จะออกกฎหมายท้องถิ่นในการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมของตนเองแต่มีปัญหารุนแรงเร่งด่วน ทั้งนี้ได้รวมพื้นที่ที่เรียกว่า สิ่งแวดล้อมศิลปกรรม ด้วยซึ่งชุมชนดั้งเดิมสามารถใช้ช่องทางนี้ได้ในการออกกฎหมายปกป้องดูแล อย่างไรก็ตาม ในกระบวนการออกกฎหมายเช่นนี้ต้องอาศัยการปรึกษาหารือกับภาคประชาชนและท้องถิ่นและยังไม่มีระบบแรงจูงใจสำหรับภาคเอกชนเพื่อลดแรงกดดันในการขาดโอกาสในการพัฒนา

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

การมีช่องทางของกฎหมายต่างๆ ในการปกป้องย่านชุมชนดั้งเดิมดั้งข้างต้น ทำให้ไม่จำเป็นต้องอาศัยการร่างกฎหมายฉบับใหม่โดยเฉพาะแต่ควรเน้นในด้านการบูรณาการให้ท้องถิ่นสามารถประกาศพื้นที่เพื่อการปกป้องได้อย่างมีประสิทธิภาพซึ่งควรมีลักษณะดังนี้

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

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

2.4 นโยบายการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานียธไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ตลอดระยะเวลา 114 ปี ที่ผ่านมา อาคารสถานียธไฟแสดงให้เห็นถึงพัฒนาการทางด้านรูปแบบทางสถาปัตยกรรม วัสดุและวิธีการก่อสร้างที่มีความหลากหลายและมีลักษณะเฉพาะตัว

อาคารสถานียรถไฟหลายหลังที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรม ศิลปกรรมและประวัติศาสตร์ได้รับการสำรวจและระบุคุณค่าความสำคัญในฐานะเป็นมรดกของชาติและมีการรักษาให้อยู่ในสภาพดี อาคารสถานียรถไฟหลายแห่งได้รับการบูรณะซ่อมแซมและขยายต่อเติมเพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ยังมีอาคารสถานียรถไฟอีกหลายแห่งโดยเฉพาะที่สร้างด้วยไม้ซึ่งส่วนใหญ่มีอายุมากกว่า 50 ปี ที่พบว่าอยู่ในสภาพทรุดโทรมและยังไม่มีมีการดำเนินการปรับปรุงฟื้นฟูใดๆ และอาจต้องมีการรื้อถอนอาคารลง

ในการพิจารณาว่าอาคารสถานียรถไฟใดควรได้รับการปรับปรุง หรือรื้อถอนลงแล้วสร้างอาคารสถานีใหม่ทดแทน หรือยุบเลิกสถานีและเปิดเป็นที่หยุดรถนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจะแต่งตั้งคณะกรรมการที่ประกอบด้วยผู้แทนจากฝ่ายการเดินรถ ฝ่ายบริหารทรัพย์สิน ฝ่ายการช่างโยธา ฝ่ายการช่างกล ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม และฝ่ายการพาณิชย์มาประชุมร่วมกันในการตัดสินใจ โดยในปี พ.ศ. 2546 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้พิจารณาให้ยุบสถานียรถไฟแม่พวกแล้วเปิดเป็นที่หยุดรถแทนเพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายและต้นทุนลงตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2545 – 2549 หลังจากนั้นองค์การบริหารส่วนตำบลห้วยไร่ได้ทำหนังสือถึงการรถไฟแห่งประเทศไทยขออนุญาตให้ใช้อาคารสถานีแม่พวกเพื่อเป็นสำนักงานชมรมกีฬา ดนตรี และที่ทำการสาธารณสุขพื้นฐาน แต่ไม่ได้มีการดำเนินการตามขออนุญาตไว้ ต่อมาในปีพ.ศ. 2550 องค์การบริหารส่วนตำบลห้วยไร่ได้จัดสร้างห้องสุขาและสนามฟุตบอลเล็กจำนวน 2 สนาม บริเวณด้านหน้าอาคารสถานียรถไฟแม่พวก (เดิม) ปัจจุบัน อาคารสถานียรถไฟแม่พวก (เดิม) ไม่ได้มีการใช้ประโยชน์แต่อย่างใด ยกเว้นบริเวณส่วนโรงพักคอยที่ชาวบ้านยังคงใช้ในการรอรถไฟซึ่งมีขบวนรถหยุดรับส่งวันละ 2 ขบวน

ปัจจุบัน การรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่มีภาระและขึ้นบัญชีอาคารสถานียรถไฟที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมซึ่งควรค่าแก่การอนุรักษ์ และไม่มียุทธศาสตร์ในการรักษาอาคารสถานียรถไฟที่มีอยู่อย่างเป็นรูปธรรมและมีมาตรฐานเดียวกัน นอกจากนี้ยังไม่มีแนวทางสำหรับการออกแบบอาคารสถานียรถไฟใหม่ที่มีลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่สอดคล้องกับอาคารสถานียรถไฟแบบดั้งเดิมซึ่งถือเป็นลักษณะเฉพาะของอาคารสถานียรถไฟในประเทศไทย

2.5 แนวคิดการวิเคราะห์ทางนโยบาย

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

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

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

3. นิยามทางเลือกการแก้ไขปัญหา (Identify alternatives) นักวางแผนควรกำหนดนิยามทางเลือกวิเคราะห์ทางนโยบาย โดยตั้งอยู่บนพื้นฐานของการพิจารณาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในอนาคตหากทางเลือกนั้นมีการดำเนินการ ซึ่งการพิจารณาผลกระทบจะใช้การพยากรณ์ผลกระทบโดยมีข้อมูลที่เป็นตัวเลขยืนยัน นอกจากนี้ นักวางแผนสามารถประยุกต์ใช้นโยบายปัจจุบันที่เกี่ยวข้องกับปัญหานั้นในการกำหนดทางเลือกการแก้ไขปัญหา หรือนักวางแผนอาจคิดค้นทางเลือกการแก้ไขปัญหาด้วยนโยบายใหม่

4. ประเมินในแต่ละทางเลือกการแก้ไขปัญหา (Evaluate the alternatives) เมื่อนักวางแผนสามารถกำหนดนิยามการแก้ไขปัญหาได้แล้ว ดังนั้นเพื่อได้มาซึ่งทางเลือกการแก้ไขปัญหาที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด จำเป็นต้องมีกระบวนการประเมินในแต่ละทางนั้นโดยการเปรียบเทียบข้อดีข้อเสียระหว่างแต่ละทางเลือก โดยทางเลือกใดที่มีผลดีต่อการแก้ปัญหามากที่สุดควรได้รับการพัฒนาให้สามารถดำเนินการจริงได้

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

6. การติดตามและประเมินผล (Monitor and evaluate the results) เมื่อนักวางแผนสามารถกำหนดทางเลือกการแก้ไขปัญหาที่เหมาะสมได้แล้ว กระบวนการการติดตามและประเมินผลจะช่วยให้ นักวางแผนสามารถประเมินและปรับปรุงนโยบายการดำเนินการแก้ไขปัญหาได้ทันต่อเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นได้

จากการทบทวนวรรณกรรมและแนวความคิดที่เกี่ยวข้อง สรุปได้ว่า ก่อนที่ผู้วิจัยจะเสนอแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานิรไฟฟ้าแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบจะต้องมีการเก็บรวบรวมข้อมูลพื้นฐานในด้านต่างๆ การระบุคุณค่าความสำคัญ นโยบายการอนุรักษ์และพัฒนาและ

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จะเป็นข้อมูลพื้นฐานสำคัญในการประเมินถึงความเป็นไปได้ และข้อจำกัดในการอนุรักษ์ สำหรับแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาขั้นสุดท้ายได้มาจากการ ปรัชญาหรือระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย โดยการนำแนวคิดการวิเคราะห์ทางนโยบายของ Sawicki มาประยุกต์ใช้ ซึ่งเทคนิคและวิธีการอนุรักษ์และพัฒนาที่ผู้วิจัยได้นำเสนอจะตั้งอยู่บนพื้นฐานความ ต้องการอนุรักษ์และพัฒนาที่สอดคล้องกับนโยบายของการรถไฟแห่งประเทศไทย และคิดเห็นจาก ผู้ที่มีเกี่ยวข้องทั้งจากภาครัฐ เอกชน และประชาชนในพื้นที่

บทที่ 3

ระเบียบวิธีการวิจัย

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

โดยผลการศึกษาที่ได้จากการเก็บข้อมูลและสำรวจความคิดเห็นจะใช้ในการวิเคราะห์ทางพื้นที่และการวิเคราะห์ทางนโยบาย (Policy analysis) หลังจากนั้นจะทำการปรึกษาหารือกับการรถไฟแห่งประเทศไทย ชาวบ้านแม่พริก และองค์การบริหารส่วนตำบลห้วยไร่ เพื่อหาแนวทางอนุรักษ์และพัฒนาอาคารและพื้นที่โดยรอบขั้นสุดท้าย รวมทั้งข้อเสนอแนะ

3.1 พื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษา คือ อาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบซึ่งอยู่ในการดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตั้งอยู่ที่ตำบลห้วยไร่ อำเภอเด่นชัย จังหวัดแพร่

3.2 การเก็บรวบรวมข้อมูล

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

1. ด้านประวัติศาสตร์ จะศึกษาประวัติความเป็นมาของอาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) ความสัมพันธ์ระหว่างสถานีรถไฟกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมของชุมชนตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน โดยข้อมูลที่ได้จะใช้ในการประเมินคุณค่าทางประวัติศาสตร์และสังคม ดังนั้นวิธีการเก็บข้อมูลจะใช้การสัมภาษณ์ รวมทั้งข้อมูลทุติยภูมิ

2. ด้านสถาปัตยกรรม จะศึกษาพัฒนาการของอาคาร ด้านสภาพ รูปแบบ วัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง อายุ และกิจกรรมภายในอาคาร โดยข้อมูลที่ได้จะใช้ในการประเมินคุณค่าทาง

สถาปัตยกรรมและวิทยาศาสตร์ และใช้ในการวิเคราะห์เพื่อเสนอแนวทางการอนุรักษ์ด้วยเทคนิคและวิธีการที่เหมาะสม ดังนั้นวิธีการเก็บข้อมูล จะใช้การรังวัดอาคาร การสังเกต การสัมภาษณ์ รวมทั้งข้อมูลทุติยภูมิ

3. ด้านสภาพแวดล้อม จะศึกษาถึงการสัญจรและการเข้าถึง ระบบสาธารณูปโภค และสภาพแวดล้อมโดยทั่วไป โดยข้อมูลที่ได้จะใช้ในการอธิบายสภาพปัจจุบันของพื้นที่ ดังนั้นวิธีการเก็บข้อมูลจะใช้การสังเกต รวมทั้งข้อมูลทุติยภูมิ

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

3.3 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลจะขึ้นอยู่กับลักษณะของข้อมูลและตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา โดยแบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม คือ ด้านประวัติศาสตร์ ด้านสถาปัตยกรรม ด้านสภาพแวดล้อม และด้านนโยบายการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารและพื้นที่โดยรอบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งแต่ละกลุ่มจะมีวิธีการวิเคราะห์ที่แตกต่างกัน คือ

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

โดยประเด็นของการวิเคราะห์ข้อมูลในแต่ละด้าน จะใช้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์ทางนโยบายขั้นสุดท้าย ผลสรุปที่ได้จะใช้ในการเสนอทางเลือกเพื่อการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานิรถไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบ โดยทางเลือกที่ได้จากประเมินความเป็นไปได้และมีความเหมาะสมมากที่สุด จะใช้ในการเสนอแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ศึกษาขั้นสุดท้าย

3.4 สรุปผลและเสนอแนะ

ผลสรุปที่ได้จากการการวิเคราะห์และประเมินความเป็นไปได้ของทางเลือก จะใช้เป็นแนวทางในการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบขั้นสุดท้าย ซึ่งจะเสนอผลการศึกษาในรูปของการบรรยายประกอบแผนที่ แผนที่ แบบสำรวจทางสถาปัตยกรรม และจัดทำรายงานการวิจัย

บทที่ 4

ประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรม

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

4.1 ประวัติความเป็นมาของสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) และความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจและสังคมที่มีต่อชุมชน

ในปี พ.ศ. 2430 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมให้ เซอร์ แอนดรู คลาร์ก (Sir Andrew Clark) และบริษัทป็นชาร์ด (Messrs Punchard, Lowther & Co.) ทำการสำรวจเพื่อสร้างทางรถไฟระหว่างกรุงเทพมหานครและเชียงใหม่ (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2512: 174) หลังจากนั้นในวันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2454 กรมรถไฟหลวงได้เปิดการเดินรถไฟจากกรุงเทพมหานคร ผ่านสถานีรถไฟปางดั้นฝั้งมายังสถานีรถไฟแม่พวก ซึ่งในเวลานั้นพื้นที่ของหมู่บ้านแม่พวกยังอยู่ในพื้นที่ป่าเขา โดยสาเหตุที่การก่อสร้างทางหยุดที่หมู่บ้านแม่พวกก็เพราะเงินกู้สำหรับสร้างทางรถไฟนั้นใกล้หมดลง และการก่อสร้างทางขึ้นเขาจากอุตรดิตถ์มายังหมู่บ้านแม่พวกนั้นมีค่าใช้จ่ายมาก เนื่องจากต้องถมดินให้สูง ทำสะพานหอสสูง และขุดอุโมงค์ปางตูปขอบและอุโมงค์เขาพลึง

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

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

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

ค่ายที่พักแรมของผู้เตรียมการตั้งอยู่ที่ตีนดอยชันแม่ก๊ก แม่พวก ซึ่งเป็นชุมชนใหญ่ มีตลาด และผู้คนหลากหลายเผ่าพันธุ์หลังไหลมาอาศัยอยู่ มีทั้งคนจีน มอญ ไทย (หมายถึงคนที่อยู่ได้เมือง แพร่ลงมา) พม่า (ม่าน,เมง) เจี้ยว ของ ตองสู๋ ขมุ แวก ลื้อ แม้ว เข้า ฮ่อ อีก่อ ยาง(กะเหรี่ยง) ในวันที่ พระพันปีเสด็จมาพร้อมเหล่าบริวาร มีประชาชนมาเฝ้ารับเสด็จจำนวนมาก มีการยื่นเข้าถวายการ ต้อนรับ โดยเริ่มด้วยแถวทหาร ดำรวจ ทำการเคารพ แถวของข้าราชการต่อด้วยประชาชน มีแถววง บรรเลง และการฟ้อนรำถวาย ประชาชนทำความเคารพด้วยรูปเทียนและโห่ร้อง จากนั้นพระองค์ เสด็จโดยรถยนต์พระที่นั่งไปยังสวนป่าสัก ซึ่งเป็นที่ตั้งของหอบประพาสที่ได้สร้างไว้ ณ ที่นั้นได้ทรง ช้างเข้าเที่ยวชมสวน และมีพนักงานป่าไม้มาถวายการต้อนรับโดยนำช้างมาแสดงการชักลากไม้ให้ ทอดพระเนตรหลายตัว จากนั้นทรงพักผ่อนพระอิริยาบถในหอบประพาส แล้วเสด็จกลับแม่พวก เพื่อ ทรงรถไฟกลับไปยังจังหวัดอุตรดิตถ์ในวันเดียวกัน เจ้านายและข้าราชการในเมืองแพร่ที่มาถวายการ ต้อนรับ เดินทางกลับแพร่ในวันรุ่งขึ้น 13 กันยายน 2454” (ถอดความโดยสุนันท์ธนา ชมภูมิ่ง แสน ประเสริฐ วันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2555) สำหรับป่าสักที่สมเด็จพระพันปีหลวงเสด็จทอดพระเนตรนั้น เป็นป่าสักทองที่ชาวบ้านแม่พวกได้ร่วมกันปลูกไว้ในปี พ.ศ. 2453 จำนวนทั้งสิ้น 1,779 ต้น บริเวณ ตรงข้ามกับสถานีรถไฟแม่พวก ปัจจุบันป่าสักทองดังกล่าว (ที่ชาวบ้านแม่พวกปลูกไว้) อยู่ในความ ดูแลของกรมป่าไม้ในพื้นที่ 133 ไร่

ต่อมาในปี พ.ศ. 2455 กรมรถไฟหลวงได้เปิดการเดินรถไฟจากกรุงเทพมหานครถึงสถานี ปากปানโดยผ่านสถานีรถไฟเด่นชัยหรือเด่นชัยในปัจจุบัน ช่วงเวลาเดียวกันนี้มีการทำถนนดิน ลูกครึ่งอัดแน่นจากเด่นชัยไปยังเมืองแพร่ ซึ่งต่อมากลายเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงหมายเลข 101 หลังจากนั้นสถานีรถไฟเด่นชัยได้รับการพัฒนาจนกลายเป็นย่านสถานีสำคัญของจังหวัดแพร่ สำหรับการเดินรถไฟจากกรุงเทพมหานครถึงหมู่บ้านแม่พวกในสมัยนั้นต้องใช้เวลาเดินทาง 3 วัน โดยวันแรกระหว่างกรุงเทพมหานคร – พิชญ์โลก วันที่สองระหว่างพิชญ์โลก – อุตรดิตถ์ และวันที่ สามระหว่างอุตรดิตถ์ – แม่พวก เนื่องจากกรมรถไฟหลวงยังไม่มีการเดินรถไฟในเวลากลางคืน

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

อาคารสถานีรถไฟแม่พวกเมื่อแรกสร้างเป็นอาคารไม้ชั่วคราว จนกระทั่งปี พ.ศ. 2460 กรมรถไฟหลวงได้เริ่มสร้างอาคารสถานีรถไฟแม่พวกใหม่ และมีการเปิดใช้อย่างเป็นทางการในปี พ.ศ. 2462 สำหรับอาคารสถานีรถไฟแม่พวกที่สร้างนี้ เป็นอาคารไม้ 2 ชั้น จำนวน 2 หลัง ระหว่างกลางของอาคาร 2 หลังนี้เชื่อมต่อกันด้วยโถงพักคอยชั้นเดียว ลักษณะทางสถาปัตยกรรมเป็นแบบผสมผสานรูปแบบจากยุโรปเช่นเดียวกับอาคารสถานีรถไฟปากปานหลังเก่า โดยอาคารไม้ 2 ชั้นทางทิศเหนือเป็นที่ทำงาน ห้องนอน และห้องเก็บของนายสถานี ส่วนอาคารไม้ 2 ชั้นทางทิศใต้เป็นที่ทำงาน ห้องนอน และห้องเก็บของผู้ช่วยนายสถานี หลังจากนั้นมีการต่อเติมห้องพักผ่อนนายสถานีทางด้านเหนือของห้องทำงานนายสถานี และปรับเปลี่ยนบันไดไม้ให้สามารถขึ้นลงได้จากห้องพักผ่อน ต่อมาในปี พ.ศ. 2495 มีการต่อ मुखเครื่องสัญญาณทางด้านตะวันตกของห้องทำงานนายสถานี และอยู่ใต้ห้องเก็บของนายสถานี मुखเครื่องสัญญาณนี้ออกแบบโดยสถาปนิก นิจ หิรัญชิระนันท์ (การรถไฟแห่งประเทศไทย, แบบเลขที่ 4888, พ.ศ. 2495) หลังจากนั้นมีการต่อเติมห้องน้ำและห้องครัวทางด้านหลังของห้องพักผ่อนนายสถานี และมีการปรับปรุงพื้นที่ใต้บันไดอาคารไม้ 2 ชั้นทางทิศใต้เป็นห้องน้ำสำหรับผู้ช่วยนายสถานี

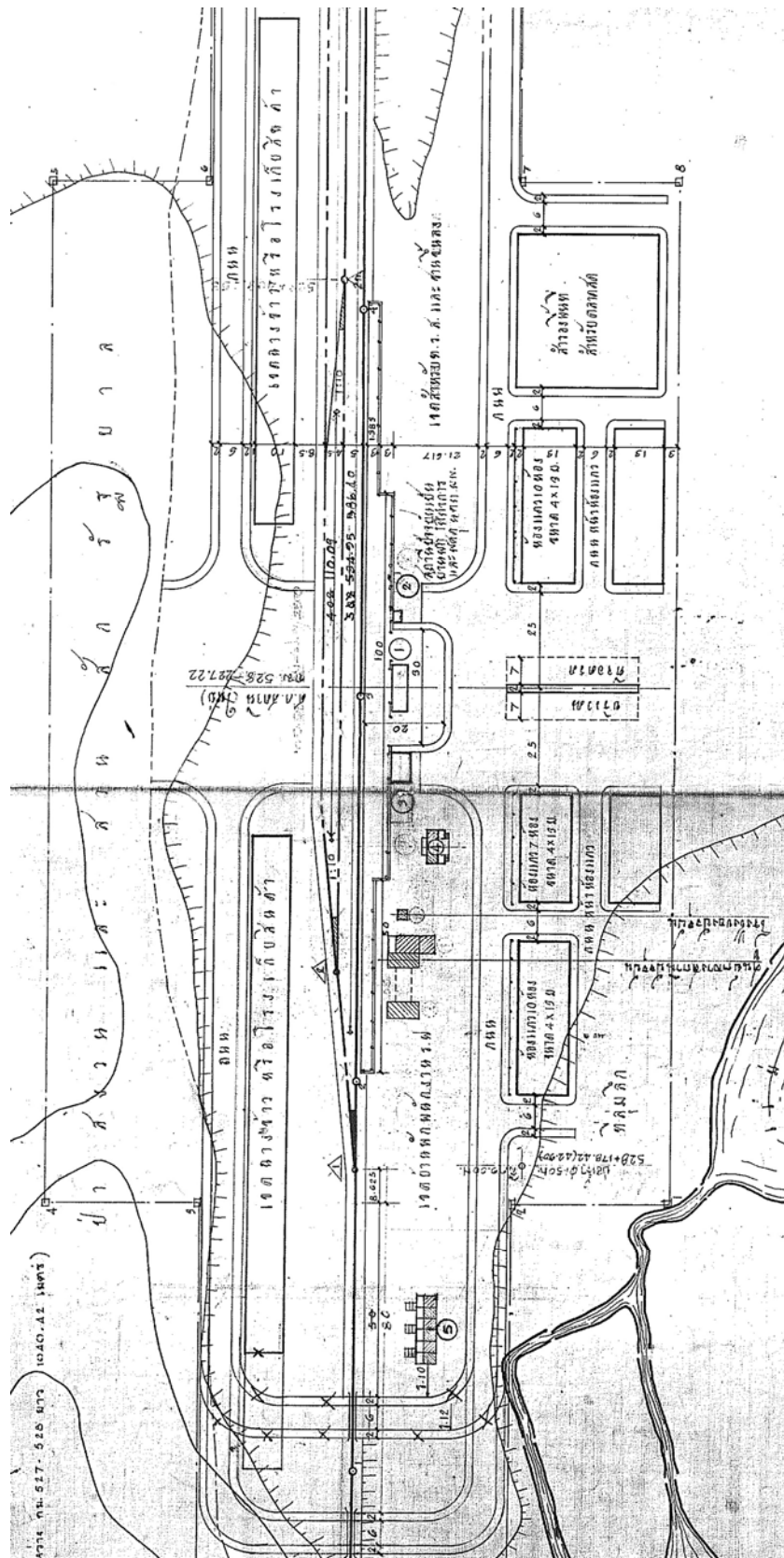


รูปที่ 4.1 อาคารสถานีรถไฟปากปานในปี พ.ศ. 2459
(ภาพ: กรมรถไฟหลวง)



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

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



รูปที่ 4.3 ฟังการจัดวางเขตเช่าและย่านทางสำหรับย่านสถานีแม่พริก พ.ศ. 2500

(ภาพ: การรถไฟแห่งประเทศไทย)

สถานีรถไฟแม่พริกได้รับการเดินทางของประชาชนและการขนส่งสินค้าเรื่อยมาจนกระทั่งในปี พ.ศ.2511 เมื่อมีการทำถนนเชื่อมระหว่างอำเภอเด่นชัยและอำเภอเมืองอุตรดิตถ์ และชาวบ้านเริ่มมีการใช้รถไฟในการเดินทางลดน้อยลง ทำให้รายได้ของสถานีรถไฟแม่พริกลดน้อยลงตามไปด้วย หลังจากนั้นในปี พ.ศ.2524 รัฐบาลได้ดำเนินการขยายถนนเชื่อมระหว่างอำเภอเด่นชัยและจังหวัดอุตรดิตถ์ ทำให้การเดินทางไปยังที่ต่างๆ มีความสะดวกรวดเร็วมากขึ้น ส่งผลให้ปริมาณผู้โดยสารที่สถานีรถไฟแม่พริกลดลงอย่างมาก ต่อมาในวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2546 ฝ่ายการเดินรถการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีคำสั่งทั่วไป เรื่อง ยุบเลิกสถานีและเปิดที่หยุดรถไฟ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้พิจารณาให้ความเห็นชอบให้ยุบสถานีรถไฟจำนวน 10 สถานี ซึ่งรวมถึงสถานีรถไฟแม่พริกด้วย แล้วเปิดเป็นที่หยุดรถไฟแทน เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายและต้นทุนลง ทำให้ไม่มีนายสถานีและพนักงานการรถไฟประจำ และไม่มีการใช้สอยพื้นที่ภายในอาคารสถานีรถไฟแม่พริกแต่อย่างใด นอกจากนี้ยังมีการรื้อถอนบ้านพัก โรงช่างของ และยกเลิกประแจทั้งหมดเหลือแต่ทางประธาน

ต่อมาในวันที่ 6 มีนาคม พ.ศ. 2549 การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยนายวิเชียร พวงสุระตำแหน่ง วิศวกรกำกับการกองบำรุงทางเขตลำปาง และองค์การบริหารส่วนตำบลห้วยไร่ โดยนายบุญช่วย พันธมณี ตำแหน่งนายกองค์การบริหารส่วนตำบลห้วยไร่ ได้ลงนามในหนังสือสัญญาอนุญาตให้ใช้สิทธิเหนือพื้นดินเพื่อขออนุญาต และขอใช้อาคารสถานีแม่พริกจัดทำสำนักงานชมรมกีฬา คนตรี และทำการสาธารณสุขพื้นฐาน โดยสิทธิเหนือพื้นดินตามสัญญานี้กำหนดไว้ 5 ปี นับตั้งแต่วันลงนามในสัญญา หลังจากนั้น ปี พ.ศ. 2550 องค์การบริหารส่วนตำบลห้วยไร่ได้จัดสร้างห้องสุขาและสนามฟุตบอลเล็กจำนวน 2 สนาม บริเวณด้านหน้าอาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม)

ปัจจุบัน พื้นที่ภายในอาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) ไม่ได้มีการใช้ประโยชน์แต่อย่างใด ยกเว้นบริเวณส่วนโรงพักคอยที่ชาวบ้านยังคงใช้ในการรอรถไฟซึ่งมีขบวนรถหยุดรับส่ง 2 ขบวน ต่อวัน คือ ขบวนท้องถิ่น 408 เชียงใหม่ – นครสวรรค์ จอดที่สถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) เวลาประมาณบ่ายสองโมง และขบวนท้องถิ่น 407 นครสวรรค์ – เชียงใหม่ จอดที่สถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) เวลาประมาณสิบโมงเช้า หากชาวบ้านแม่พริกต้องการขึ้นรถไฟขบวนอื่นจะต้องไปที่สถานีรถไฟเด่นชัยซึ่งอยู่ห่างจากหมู่บ้านไป 10 กิโลเมตร จากการสอบถามความคิดเห็นของผู้ใหญ่บ้านแม่พริกและชาวบ้านแม่พริกบางส่วนเกี่ยวกับการอนุรักษ์อาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) พบว่าต่างก็อยากให้มีการบำรุงรักษาอาคารไว้เนื่องจากความสำคัญในด้านสถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์ และสังคมเศรษฐกิจที่มีต่อชุมชน โดยการปรับเปลี่ยนพื้นที่ใช้สอยภายในอาคารเป็นเรือนรับรองของหมู่บ้าน หรือศูนย์การเรียนรู้เกี่ยวกับประวัติความเป็นมาของหมู่บ้าน และสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับสวนป่าสักทอง กิจกรรมป่าไม้ของบริษัทยีสต์เอเชียติก และอาชีพทำไม้แปรรูปของชาวบ้านแม่พริก ระหว่างปี พ.ศ. 2480 – 2533 ด้วยการนำไม้สักและไม้ประดู่ที่เหลือจากการ

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

อย่างไรก็ตาม การดำเนินการปรับปรุงฟื้นฟูอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) จำเป็นต้องมีการปรึกษาหารือระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย หมู่บ้านแม่พวก องค์การบริหารส่วนตำบลห้วยไร่ และผู้เชี่ยวชาญในด้านการอนุรักษ์มรดกสถาปัตยกรรมและชุมชนเพื่อให้การปรับปรุงฟื้นฟูก่อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจกับผู้ที่เกี่ยวข้องโดยต้องคำนึงถึงการรักษาคุณค่าความสำคัญในฐานะมรดกทางวัฒนธรรม ความเหมาะสมกับการดำรงชีวิตและสภาพเศรษฐกิจ และข้อจำกัดทางกฎหมาย นอกจากนี้ การดำเนินการปรับปรุงฟื้นฟูอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) สามารถใช้เป็นตัวอย่างในการอนุรักษ์และพัฒนาามรดกวัฒนธรรมโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน

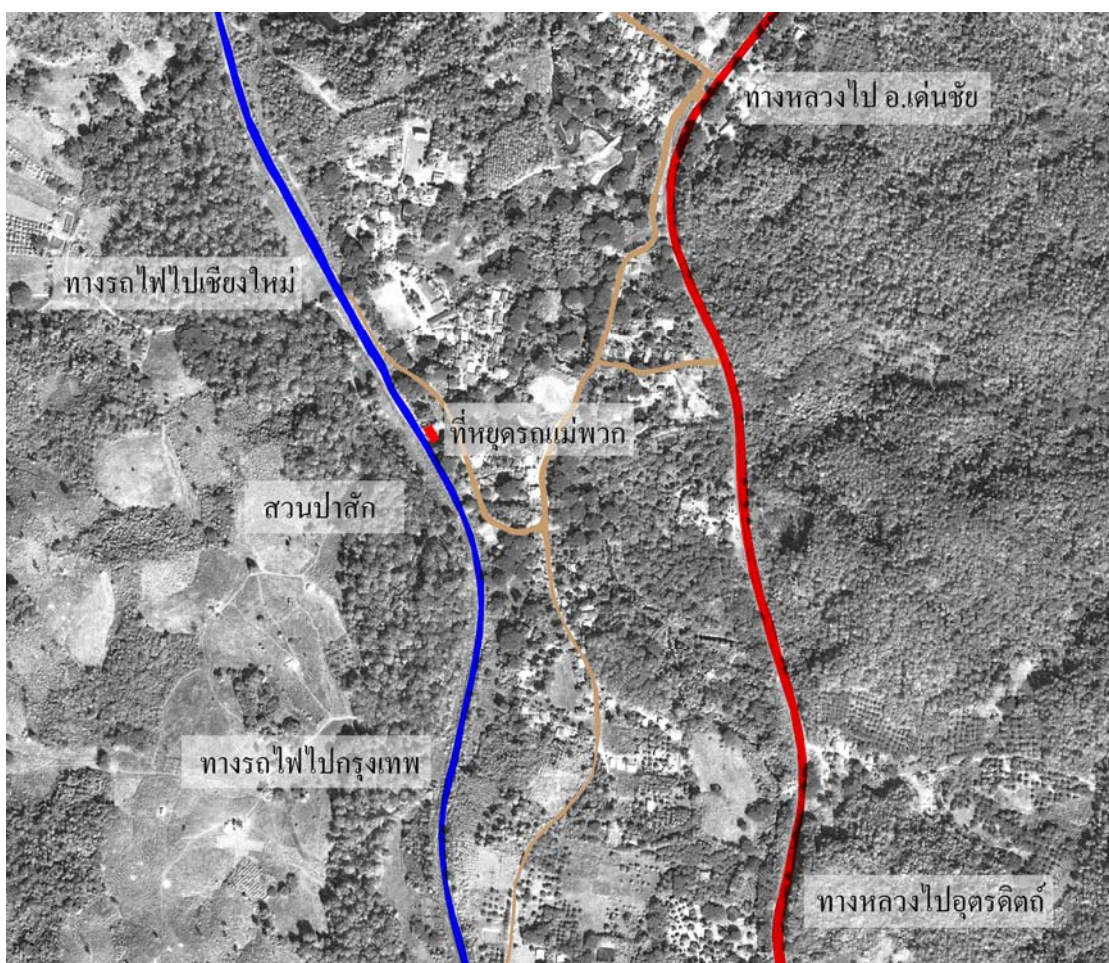


รูปที่ 4.4 แผนที่แสดงเส้นทางรถไฟในประเทศไทย และที่ตั้งของที่หยุดแม่พวก

4.2 ที่ตั้งและผังบริเวณ

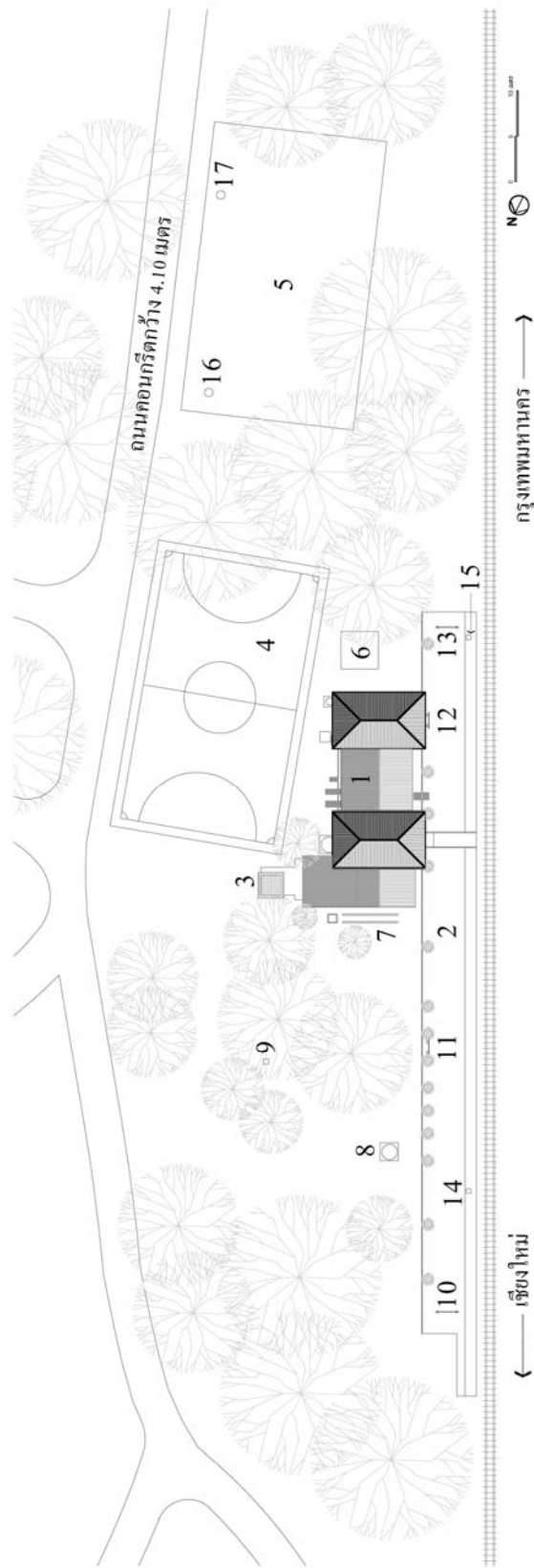
อาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) ตั้งอยู่ที่หมู่บ้านแม่พวก ตำบลห้วยไร่ อำเภอด่านซ้าย จังหวัดแพร่ สามารถเข้าถึงได้โดยทางรถไฟสายเหนือ และทางหลวงหมายเลข 101 (อำเภอด่านซ้าย – อำเภอเมืองอุตรดิตถ์) เป็นส่วนหนึ่งของสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) ซึ่งมีพื้นที่ทั้งหมด 26 ไร่ 1 งาน 60 ตารางวา โดยทิศเหนือและทิศใต้ของสถานีติดกับพื้นที่หมู่บ้านแม่พวก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

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



ภาพที่ 4.5 ภาพถ่ายดาวเทียมแสดงที่ตั้งของอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบ

(ภาพ: www.PointAsia.com)



อาคารและสิ่งปลูกสร้าง

1. อาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) 2. ซานชาลา 3. ห้องน้ำ 4. 5. ลานกีฬา 6. สนามคอนกรีตสำหรับวางม้านั่ง
7. ฐานโรงช้างของ 8. ถังเก็บน้ำคอนกรีต 9. ศาลพระภูมิ 10, 13. ป้ายสถานี 11, 12. ป้ายบอกสถานีข้างเคียง
- 14, 15. ฐานเสาแขวนห่วงทางสะดวก 16, 17. โต๊ะไม้

ภาพที่ 4.6 ผังบริเวณอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบในปัจจุบัน

4.3 ลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม)

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



รูปที่ 4.7 อาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบ

อาคารไม้ 2 ชั้น ทางทิศใต้ กว้าง 4.20 เมตร ยาว 8.20 เมตร โครงสร้างทั้งหมดเป็นไม้ตั้งอยู่บนฐานรากคอนกรีตเสริมเหล็ก พื้นและผนังอาคารเป็นไม้ หลังคาปั้นหยาคลุมด้วยกระเบื้องลอนคู่ พื้นที่ใช้สอยชั้นล่างประกอบด้วยห้องทำงานผู้ช่วยนายสถานี ความสูงจากพื้นชั้นล่างถึงใต้พื้นชั้นบน 3.66 เมตร ไม่มีฝ้าเพดาน สามารถเห็นโครงสร้างและพื้นชั้นบน ด้านหลังของห้องทำงานมีบันไดไม้เชื่อมต่อกับกระเบื้องไม้ชั้นบน พื้นที่ได้บันไดมีการต่อเติมเป็นห้องน้ำ พื้นที่ใช้สอยชั้นบนประกอบด้วยกระเบื้องไม้ ห้องนอน และห้องเก็บของ ฝ้าเพดานเป็นไม้ตีซ้อนเกล็ดตามความลาดเอียงของโครงสร้างหลังคา



รูปที่ 4.8 ห้องทำงานผู้ช่วยนายสถานี



รูปที่ 4.9 บันไดขึ้นสู่ระเบียงชั้นบน



รูปที่ 4.10 ระเบียงหน้าห้องนอนผู้ช่วยนายสถานี



รูปที่ 4.11 – 4.12 ห้องนอนผู้ช่วยนายสถานี

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

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



รูปที่ 4.13 ห้องทำงานนายสถานี



รูปที่ 4.14 ห้องพักผ่อนนายสถานี



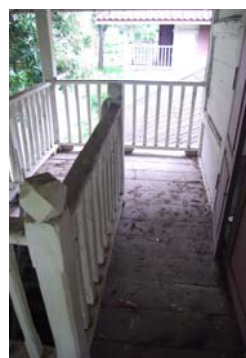
รูปที่ 4.15 – 4.16 บันไดขึ้นสู่ระเบียงหน้าห้องนอนนายสถานี



รูปที่ 4.17 – 4.18 ห้องน่านายสถานี



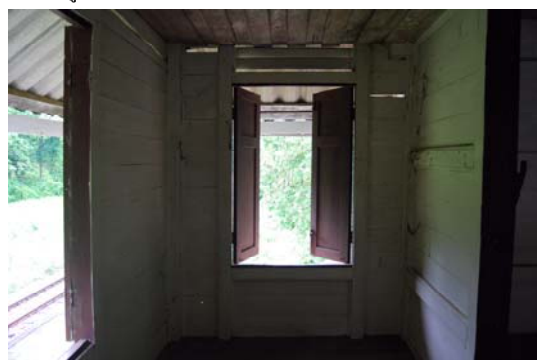
รูปที่ 4.19 ห้องครัว



รูปที่ 4.20 – 4.21 ระเบียงหน้าห้องนอนนายสถานี



รูปที่ 4.22 ห้องนอนนายสถานี

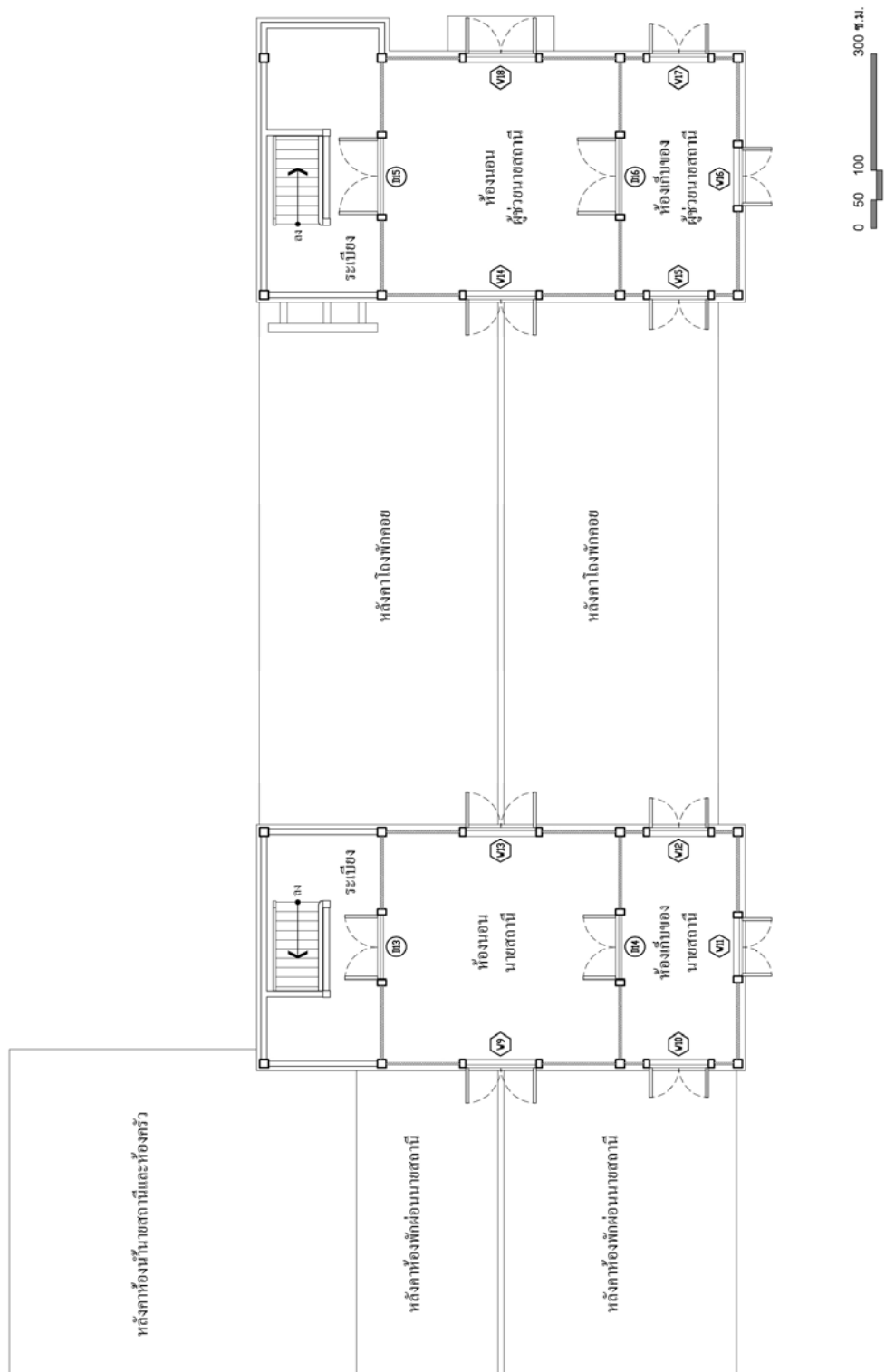


รูปที่ 4.23 ห้องเก็บของนายสถานี

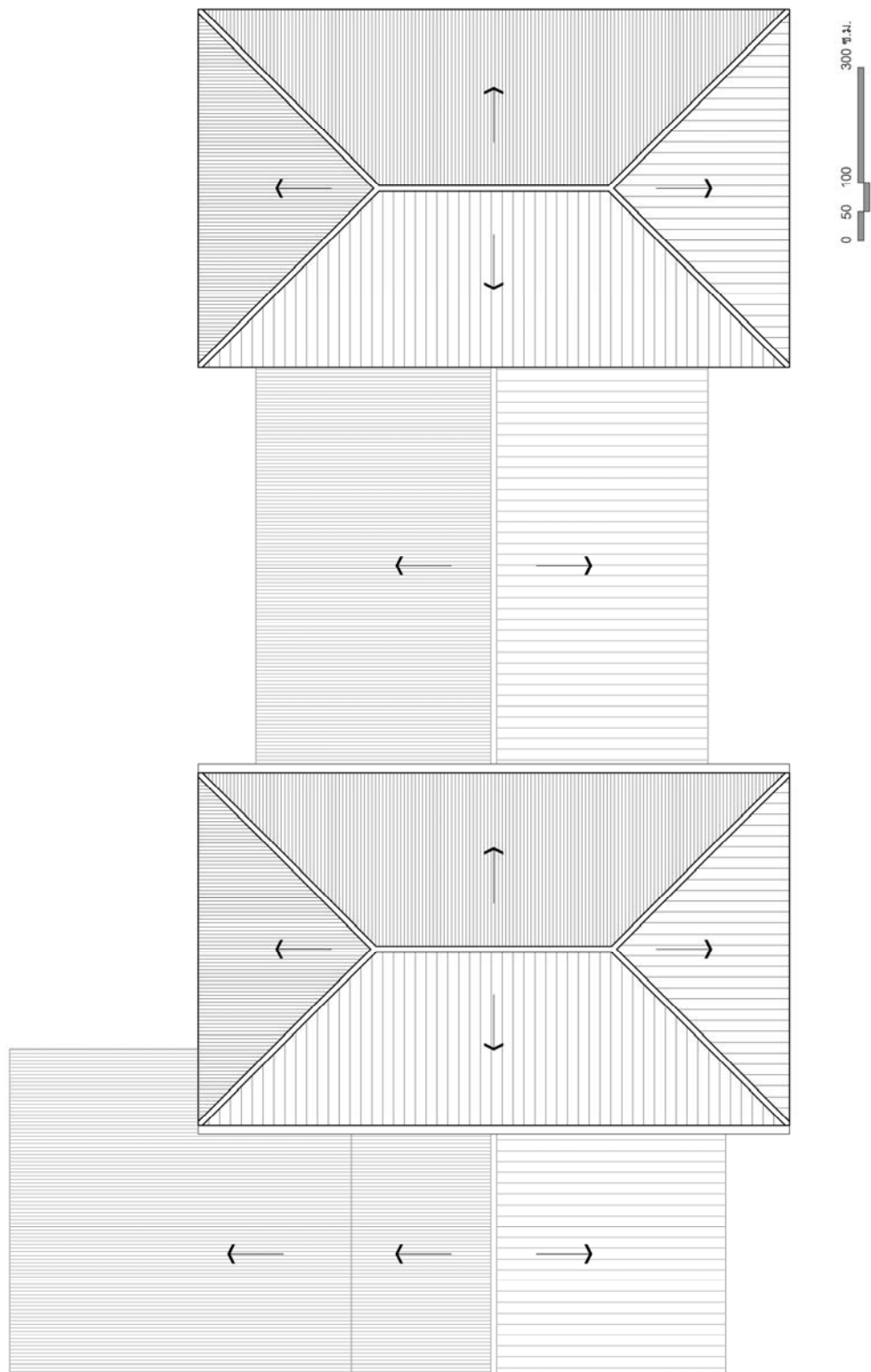
โรงพักคอยชั้นเดียว กว้าง 4.20 เมตร ยาว 9.00 เมตร โครงสร้างหลักเป็นไม้ ประกอบด้วยเสาไม้จำนวน 6 ต้น ขนาด 6" x 6" ตั้งอยู่บนฐานคอนกรีตเสริมเหล็กสี่เหลี่ยมขนาด 0.50 x 0.50 เมตร สูง 0.13 เมตร พื้นโรงพักคอยเป็นพื้นคอนกรีตเสริมเหล็ก ปูด้วยกระเบื้องคอนกรีตขนาด 0.30 x 0.30 เมตร โครงสร้างหลังคาเป็นไม้ หลังคาจั่ว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



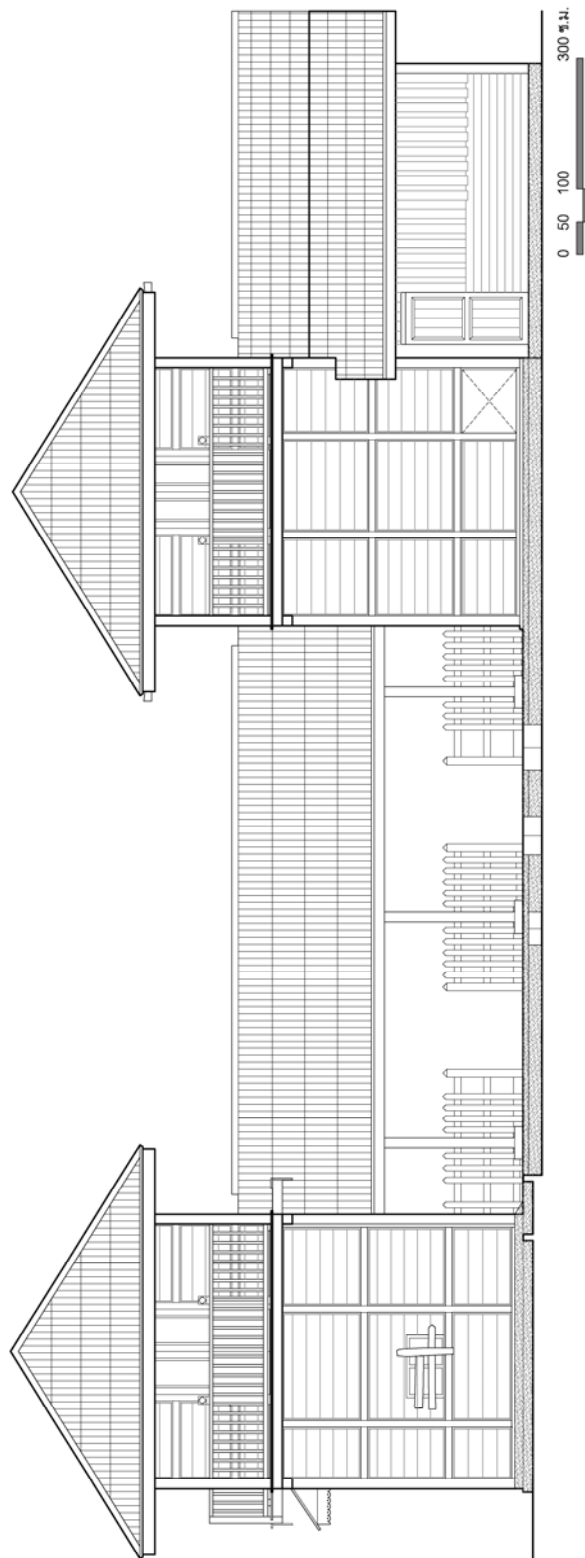
รูปที่ 4.24 โรงพักคอย



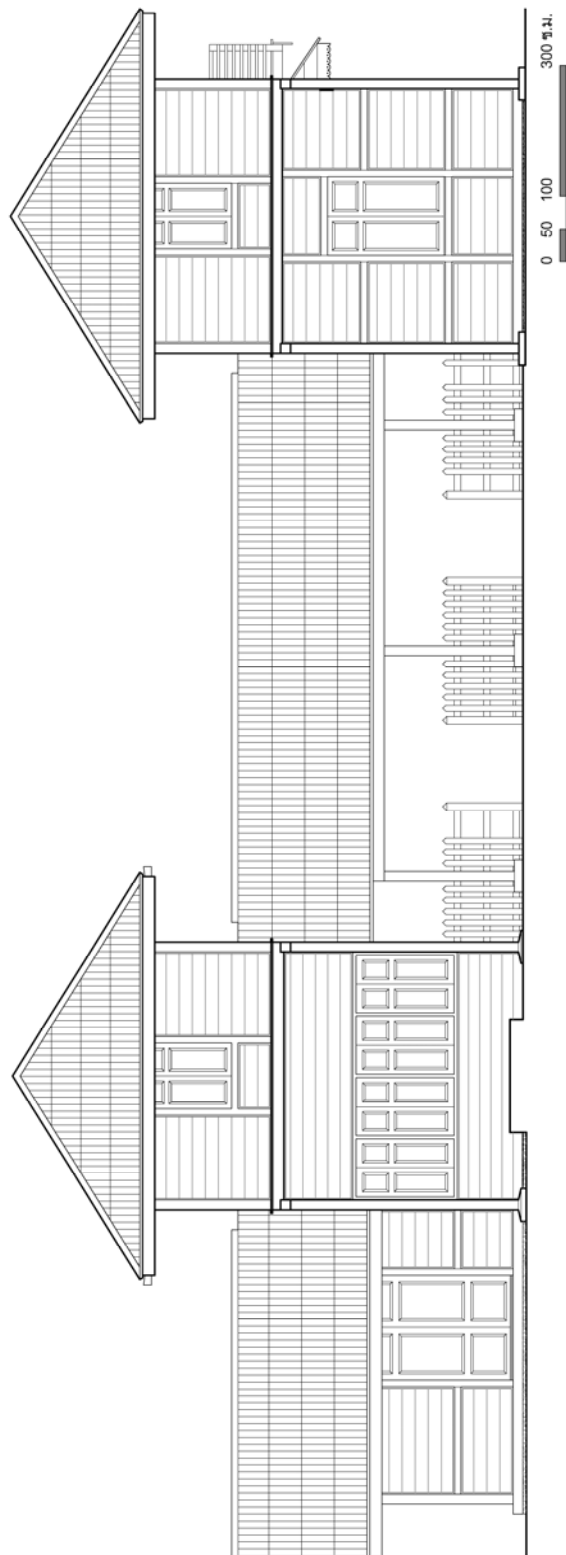
ภาพที่ 4.26 สัณผังพื้นที่ 2 อาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม)



ภาพที่ 4.27 ผังหลังคา อาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม)



ภาพที่ 4.28 รูปด้านทิศตะวันออก อาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม)



ภาพที่ 4.29 รูปด้านทิศตะวันตก อาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม)



ภาพที่ 4.30 รูปด้านทิศใต้ อาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม)



ภาพที่ 4.31 รูปด้านทิศเหนือ อาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม)

4.5 สภาพอาคารและพื้นที่โดยรอบ

สภาพอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) โดยทั่วไปอยู่ในสภาพปานกลาง โครงสร้างหลักของอาคารอยู่ในสภาพดี ประตูและหน้าต่างอยู่ในสภาพปานกลาง ห้องน้ำผู้ช่วยนายสถานีอยู่ในสภาพทรุดโทรม รั้วไม้บริเวณโรงพักคอยมีองค์ประกอบไม่ครบถ้วน พื้นระเบียงหน้าห้องนอนนายสถานีและหน้าห้องนอนผู้ช่วยนายสถานีมีสภาพปานกลางถึงทรุดโทรม บริเวณห้องโถงและห้องครัวที่ชั้นล่างอาคารทางทิศเหนือมีปัญหาเรื่องปลวก ผนังภายนอกของอาคารหลายแห่งมีช่องโหว่ทำให้ไม่สามารถป้องกันน้ำฝนและสัตว์เลื้อยคลานได้ รางระบายน้ำฝนสังกะสีและท่อน้ำฝนสังกะสีมีเฉพาะที่อาคารทางด้านเหนือแต่อยู่ในสภาพไม่พร้อมใช้งาน รอยต่อของหลังคาโรงพักคอยขึ้นเดียวกับผนังภายนอกอาคารทิศเหนือและทิศใต้มีรูโหว่ทำให้ไม่สามารถป้องกันน้ำฝนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ระบบประปาไม่สามารถใช้ได้ แต่มีการเดินระบบไฟฟ้าใหม่

สภาพพื้นที่โดยรอบอาคารอยู่ในสภาพปานกลาง ดินไม้ส่วนใหญ่ได้รับการดูแลรักษาเป็นอย่างดี ลานกีฬาคอนกรีตด้านหน้าอาคารทั้ง 2 ลานอยู่ในสภาพดีและมีการใช้สอยทำกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง ห้องน้ำด้านหน้าอาคารมีสภาพทรุดโทรมและสกปรก ถังเก็บน้ำคอนกรีตทั้ง 3 ถังอยู่ในสภาพไม่พร้อมใช้งาน

จากการสำรวจและประเมินสภาพอาคารสรุปได้ว่าอาคารสถานีรถไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบสามารถปรับปรุงฟื้นฟูให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ได้



รูปที่ 4.32 ช่องโหว่ใต้พื้นไม้ของห้องทำงานผู้ช่วยนายสถานี



รูปที่ 4.33 ผนังด้านนอกตรงบันไดชั้นล่างอาคารทางทิศเหนือ



รูปที่ 4.34 รั้วไม้บริเวณ โรงพักคอย



รูปที่ 4.35 รางน้ำฝนอาคารทิศเหนือและหลังคาโรงพักคอย



รูปที่ 4.36 ระเบียงหน้าห้องนอนผู้ช่วยนายสถานี



รูปที่ 4.37 ห้องน้ำด้านหน้าอาคาร



รูปที่ 4.38 ลานกีฬาคอนกรีตด้านหน้าอาคาร



รูปที่ 4.39 ถนนคอนกรีตด้านหน้าลานกีฬา

4.6 การพิจารณาคุณค่าของอาคารสถานีนรไฟแม่พวก (เดิม)

การพิจารณาคุณค่าของอาคารสถานีนรไฟแม่พวก (เดิม) ได้ใช้หลักเกณฑ์ของกฎบัตรบูรา (the Burra Charter) โดยพิจารณาคุณค่าทางด้านสถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์ วิทยาศาสตร์ และสังคม มีวัตถุประสงค์เพื่อแสดงให้เห็นถึงคุณค่าในฐานะมรดกวัฒนธรรมที่ควรได้รับการอนุรักษ์ด้วยเทคนิคและวิธีการที่เหมาะสม รายละเอียดของคุณค่าในด้านต่างๆ มีดังนี้ คือ

4.6.1 คุณค่าทางสถาปัตยกรรม เมื่อเปรียบเทียบกับอาคารสถานีนรไฟในประเทศไทยทั้ง 442 อาคาร พบว่าอาคารสถานีนรไฟแม่พวก (เดิม) เป็นอาคารสถานีนรไฟแห่งเดียวในประเทศไทยที่มีผังพื้นอาคารที่มีลักษณะเฉพาะตัว

4.4.2 คุณค่าทางด้านประวัติศาสตร์ เป็นอาคารสถานีนรไฟแห่งแรกของจังหวัดแพร่ที่มีความเกี่ยวข้องกับกิจการทำไม้สัก และเป็นสถานที่รับเสด็จสมเด็จพระพันปีหลวงในปี พ.ศ. 2454

4.4.3 คุณค่าทางด้านวิทยาศาสตร์ เป็นอาคารสถานีนรไฟที่สามารถใช้ในการศึกษาถึงเทคนิควิธีการก่อสร้าง

4.4.4 คุณค่าทางด้านสังคม เป็นอาคารสถานีนรไฟที่เป็นศูนย์กลางของหมู่บ้านแม่พวก ที่มีความเกี่ยวข้องการพัฒนาพื้นที่ในด้านสังคมและเศรษฐกิจ

จากการพิจารณาพบว่าอาคารสถานีนรดิไฟแม่พวก (เดิม) มีคุณค่าสูง หมายถึง อาคารที่บ่งบอกหรือแสดงออกถึงคุณค่าทางศิลปกรรม และสถาปัตยกรรม คุณค่าทางด้านอายุ คุณค่าทางด้านประวัติศาสตร์ของสถานที่นั้นๆ

4.7 การประเมิน

การประเมินอาคารสถานีนรดิไฟแม่พวก (เดิม) พิจารณาด้านการทดสอบความแท้ และการประเมินบูรณภาพ โดยข้อสรุปที่ได้จากการประเมินนั้นจะใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการตัดสินใจเลือกวิธีการอนุรักษ์ที่เหมาะสม

1. การทดสอบความแท้

1.1 ความแท้ในด้านรูปแบบหรือการออกแบบ พบว่า อาคารสถานีนรดิไฟแม่พวก (เดิม) สามารถรักษารูปแบบดั้งเดิมไว้ได้

1.2 ความแท้ในด้านวัสดุ พบว่า อาคารสถานีนรดิไฟแม่พวก (เดิม) สามารถรักษาวัสดุดั้งเดิมไว้ได้ ยกเว้นหลังคาที่เปลี่ยนจากกระเบื้องว่าวเป็นกระเบื้องลอนคู่

1.3 ความแท้ในด้านฝีมือช่าง พบว่า อาคารสถานีนรดิไฟแม่พวก (เดิม) สามารถรักษาวิธีการก่อสร้างแบบเดิมได้

1.4 ความแท้ในด้านสภาพโดยรอบ พบว่า สภาพโดยรอบมีการเปลี่ยนแปลง คือ มีการรื้อถอนบ้านพักพนักงานรถไฟและสิ่งก่อสร้างอื่นๆ มีการสร้างห้องน้ำและสนามฟุตบอลเล็กบริเวณทิศตะวันออกของตัวอาคาร

2. การประเมินบูรณภาพ พบว่าโดยส่วนใหญ่องค์ประกอบเดิมของอาคารยังอยู่ครบ แต่มีการต่อเติมห้องน้ำทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือของอาคาร ถือว่าเป็นการรบกวนบูรณภาพของอาคาร

จากการวิจัยพบว่า อาคารสถานีนรดิไฟแม่พวก (เดิม) สามารถรักษาคุณค่าทางประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรมไว้ได้ และควรได้รับการอนุรักษ์และพัฒนาด้วยเทคนิคและวิธีการที่เหมาะสม โดยแนวทางที่สามารถที่มีความเป็นไปได้ คือ การเปลี่ยนประโยชน์ใช้สอย (adaptive reuse) และการปรับปรุงฟื้นฟู (rehabilitation) จากสถานีนรดิไฟมาเป็นกิจกรรมร่วมสมัยให้เป็นที่ไปตามความต้องการของสังคมหรือชุมชนเพื่อให้มีคุณค่าทางเศรษฐกิจมากพอที่จะรักษาอาคารนั้นไว้ได้

บทที่ 5

สรุปผลและเสนอแนะ

แนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีนรดิไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบที่นำเสนอในการวิจัยครั้งนี้จะชี้ให้เห็นถึงความเป็นไปได้ในการแก้ปัญหาที่เกิดจากการอนุรักษ์และพัฒนา โดยผลสรุปที่ได้ในการวิเคราะห์ประเด็นต่างๆ จะใช้เป็นข้อมูลในการหาแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาโดยใช้วิธีการปรึกษาหารือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งจากหมู่บ้านแม่พวก องค์การบริหารส่วนตำบลห้วยไร่ และการรถไฟแห่งประเทศไทย

5.1 สรุปประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย

อาคารสถานีนรดิไฟแม่พวก (เดิม) เป็นอาคารที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรม และประวัติศาสตร์ สามารถใช้เป็นสถานที่สำหรับการศึกษาถึงเทคนิควิธีการก่อสร้าง และควรได้รับการอนุรักษ์และพัฒนาด้วยเทคนิคและวิธีการที่เหมาะสม อย่างไรก็ตาม ในด้านนโยบายการบริหารจัดการของอาคารรถไฟแห่งประเทศไทย พบว่ายังไม่มีแนวทางที่ชัดเจนในการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารและพื้นที่โดยรอบ

5.2 แนวทางอนุรักษ์และพัฒนาอาคารและพื้นที่โดยรอบ

จากการศึกษาความสำคัญของอาคารสถานีนรดิไฟแม่พวก (เดิม) และการประเมินสภาพอาคาร รวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับปกป้องมรดกสถาปัตยกรรมและชุมชนประวัติศาสตร์ พบว่าแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารและพื้นที่โดยรอบที่มีความเป็นไปได้ คือ การเปลี่ยนประโยชน์ใช้สอย (adaptive reuse) และปรับปรุงฟื้นฟู (rehabilitation) จากอาคารสถานีนรดิไฟมาเป็นกิจกรรมร่วมสมัยให้เป็นที่ไปตามความต้องการของสังคมหรือชุมชนเพื่อให้มีคุณค่าทางเศรษฐกิจมากขึ้นที่จะรักษาอาคารนั้นไว้ได้

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

หากการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานिरถไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบ ประสบความสำเร็จ อาจกล่าวได้ว่าโครงการนี้สามารถเป็นตัวอย่างของการอนุรักษ์อาคารสถานिरถไฟโดยใช้ฐานของชุมชน ซึ่งสอดคล้องกับรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540 มาตรา 46 และ 47 และรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 มาตรา 66 และ 67 ที่ระบุว่าชุมชนมีสิทธิและมีส่วนร่วมในการรักษามรดกวัฒนธรรมในท้องถิ่นของตนเอง รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา การรักษาสิ่งแวดล้อม และการรับรู้ข้อมูลข่าวสารของทางราชการ

อย่างไรก็ตาม แนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานिरถไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบจะสามารถดำเนินการจริงได้ จักกว่าผู้จัดทำแผนการอนุรักษ์และพัฒนาจะตระหนักถึงความสำคัญของอาคารสถานिरถไฟแม่พวก (เดิม) และพื้นที่โดยรอบในด้านประวัติศาสตร์ สถาปัตยกรรม และความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจและสังคมที่มีต่อชุมชน รวมทั้งควรมีนโยบายการพัฒนาอาคารและพื้นที่โดยรอบ มีมาตรการควบคุมการเปลี่ยนแปลงที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรม โดยการจัดทำแนวทางการต่อเติมอาคารและการใช้ประโยชน์ภายในอาคาร รวมทั้งสนับสนุนเงินทุนและวัสดุในการดูแลและซ่อมแซมอาคาร

5.3 เสนอแนะ

อาคารสถานिरถไฟถือเป็นสิ่งก่อสร้างที่มีความสำคัญทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรม ดังนั้นแนวทางในการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานिरถไฟควรมีความสอดคล้องกับคุณค่าของอาคารสถานिरถไฟในฐานะมรดกของชาติ และความต้องการในการพัฒนาเมืองสมัยใหม่ ซึ่งเป็นนโยบายของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยแนวทางที่สามารถดำเนินการได้ประกอบด้วย

1 การรถไฟแห่งประเทศไทยควรมีการสำรวจทางด้านกายภาพและระบุคุณค่าความสำคัญของอาคารสถานिरถไฟ เพื่อที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้มีข้อมูลของอาคารสถานिरถไฟแต่ละแห่งซึ่งสามารถใช้ในการจัดลำดับความสำคัญและแนวทางในการอนุรักษ์ที่เหมาะสม การสำรวจด้านกายภาพจะพิจารณาความสมบูรณ์ของโครงสร้าง ความสมบูรณ์ขององค์ประกอบสถาปัตยกรรม การเข้าถึงและสภาพพื้นที่โดยรอบ ส่วนการระบุคุณค่าความสำคัญจะพิจารณาในคุณค่าทางด้านศิลปกรรม คุณค่าทางประวัติศาสตร์ และคุณค่าทางสถาปัตยกรรม สำหรับคุณค่าความสำคัญของอาคารสถานिरถไฟมีความแตกต่างกันดังนี้ คือ

1.1 คุณค่าสูง หมายถึง อาคารสถานिरถไฟที่บ่งบอกหรือแสดงออกถึงคุณค่าทางศิลปกรรมและสถาปัตยกรรม คุณค่าทางด้านอายุ คุณค่าทางด้านประวัติศาสตร์ของสถานที่นั้นๆ

1.2 คุณค่าปานกลาง หมายถึง อาคารสถานिरถไฟที่ก่อสร้างมานานพอสมควร มีรูปแบบหรือลวดลายอาคารที่สอดคล้องกับอาคารที่มีคุณค่าสูง แต่ยังไม่จัดว่าเป็นอาคารที่มีคุณค่ามากนัก

1.3 คุณค่าต่ำ หมายถึง อาคารสถานีรถไฟที่มีลักษณะสมัยใหม่ มีโครงสร้างและความสูงที่ขัดแย้งกับอาคารที่มีคุณค่าสูงและอาคารที่มีคุณค่าปานกลาง

อาคารสถานีรถไฟที่มีคุณค่าสูงควรได้รับการดูแลรักษาที่ต้องคำนึงถึงการคงคุณค่าทางด้านต่างๆ ของอาคารนั้นไว้ให้ได้มากที่สุด หรือการเปลี่ยนแปลงจะต้องเป็นการส่งเสริมคุณค่านั้นๆ ให้เด่นชัดขึ้น การซ่อมแซมปรับปรุงที่เกิดขึ้นควรเปลี่ยนแปลงได้ในอนาคตโดยที่อาคารเดิมไม่เสียหาย และการรถไฟแห่งประเทศไทยควรจัดทำมาตรฐานในการซ่อมแซม และการดูแลรักษาอาคารสถานีรถไฟอย่างมีระบบ

2. ในการสำรวจ และระบุคุณค่าความสำคัญของอาคารสถานีรถไฟแต่ละแห่ง การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถขอความร่วมมือจากกรมศิลปากร สมาคมสถาปนิกสยามในพระบรมราชูปถัมภ์ สมาคมอิโคโมสไทย หรือคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ของมหาวิทยาลัยทั้งของรัฐและเอกชนในการดำเนินการ ซึ่งข้อมูลที่ได้ควรเป็นที่ยอมรับและเชื่อถือได้ทางด้านวิชาการ

3. ควรมีการศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการย้ายอาคารสถานีรถไฟที่สร้างด้วยไม้จากที่ตั้งเดิมไปสู่ที่ตั้งใหม่ โดยเหตุผลของการย้ายที่ตั้งอาจด้วยมาจากการที่สภาพแวดล้อมในที่ตั้งเดิมมีการเปลี่ยนแปลงไปมากจนกระทั่งไม่เหมาะแก่การสงวนรักษาอาคารนั้น จึงต้องย้ายไปสู่สิ่งแวดล้อมใหม่ อาคารที่หลังจากการย้ายที่ตั้งแล้วอาจใช้วิธีการฟื้นฟูเพื่อการสงวนรักษาก็ได้

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

5. ควรมีการศึกษาถึงแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาย่านสถานีรถไฟ เพื่อที่จะสามารถรักษาอาคารสถานีรถไฟ บ้านพักพนักงานรถไฟ สิ่งปลูกสร้างอื่นๆ และสภาพแวดล้อมของย่านสถานีรถไฟให้มีความสอดคล้องกับคุณค่าทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรม รวมทั้งความต้องการในการพัฒนาเมืองสมัยใหม่ซึ่งเป็นนโยบายของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาย่านสถานีที่มีความเป็นไปได้ คือ การผนวกการอนุรักษ์เข้าไว้ในแผนพัฒนามือ นั้นหมายความว่าแนวทางการพัฒนาพื้นที่จะต้องมีการผนวกการอนุรักษ์สิ่งก่อสร้างที่มีความสำคัญทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรมเข้าไว้ในแผนพัฒนาด้วย มีการออกกฎระเบียบควบคุมการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ที่ได้รับการอนุรักษ์ไว้อย่างเหมาะสม มีมาตรการบริหารจัดการที่ดี รวมทั้งต้องมีการดำเนินงานที่เน้นการบูรณาการและการมีส่วนร่วมของหลายภาคส่วน ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถขอความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาหรือหน่วยงานของรัฐ เช่น การเคหะ

แห่งชาติซึ่งเป็นหน่วยงานระดับชาติที่มีบทบาทในการพัฒนาที่อยู่อาศัยให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นทั้งในด้านสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม

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



ภาพที่ 5.1 อาคารที่ทำการแพทย์
สถานีรถไฟนครลำปาง



ภาพที่ 5.2 หอควบคุมอาณัติสัญญาณ
สถานีรถไฟนครปฐม



ภาพที่ 5.3 อาคารโรงรถจักร
สถานีรถไฟนครลำปาง



ภาพที่ 5.4 บ้านพักพนักงานการรถไฟ
สถานีรถไฟอุบลราชธานี



ภาพที่ 5.5 บ้านพักวิศวกรกำกับการ
สถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา



ภาพที่ 5.6 สะพานรถไฟข้ามแม่น้ำ
หลังสวน อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร



ภาพที่ 5.7 สะพานทางชมพู
อำเภอแม่ทา จังหวัดลำพูน



ภาพที่ 5.8 ย่านสถานีรถไฟวังกรด
อำเภอเมือง จังหวัดพิจิตร



ภาพที่ 5.9 ย่านสถานีรถไฟสวี
อำเภอสวี จังหวัดชุมพร

บรรณานุกรม

- กรมรถไฟหลวง. 2460. รายงานกองบัญชาการครั้งที่ 20 กล่าวด้วยการเดินรถไฟหลวงทางขนาดใหญ่
ในกรุงสยามประจำพระพุทธศักราช 2459 (ปีคฤศต์ศักราช 1916 – 17).
พระนคร: โรงพิมพ์กรมรถไฟ
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. 2513. ที่ระลึกในวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟครบรอบ 72 ปี.
กรุงเทพฯ: การรถไฟแห่งประเทศไทย.
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. 2546. เอกสารบันทึกข้อความของฝ่ายการเดินรถ เรื่อง การยุบเลิกสถานี
และเปิดเป็นที่ยูตรถแทน
- ปริญญา ชูแก้ว. 2544. การศึกษานิคมบ้านพักผู้ปฏิบัติงานรถไฟในกรุงเทพมหานครเพื่อการอนุรักษ์
และพัฒนา กรณีศึกษา นิคมรถไฟจิตรลดา มักระสัน และ ก.ม. 11.
กรุงเทพมหานคร: สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- ปริญญา ชูแก้ว. 2554. การอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟในฐานะมรดกทางประวัติศาสตร์
และสถาปัตยกรรมของไทย. หน้าจั่ว ว่าด้วยประวัติศาสตร์สถาปัตยกรรมและ
สถาปัตยกรรมไทย ฉบับที่ 8 (กันยายน 2554 – สิงหาคม 2555). กรุงเทพมหานคร:
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- ปิ่นรัชฎ์ กาญจนะจิติ. 2552. การอนุรักษ์มรดกสถาปัตยกรรมและชุมชน. กรุงเทพมหานคร:
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2553. โครงการศึกษาวิจัย
มาตรฐานที่อยู่อาศัยและชุมชนเพื่อคงไว้ซึ่งเอกลักษณ์และคุณค่าของเมือง. รายงาน
ฉบับสมบูรณ์เสนอต่อการเคหะแห่งชาติ
- ยงธนีสร์ พิมลเสถียร. 2554. ตำราวิชา UP 435 การปรับปรุงฟื้นฟูเมืองและการอนุรักษ์.
กรุงเทพมหานคร: คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สมชาติ จิงสิริอารักษ์. 2553. สถาปัตยกรรมแบบตะวันตกในสยาม สมัยรัชกาลที่ ๔ – พ.ศ. ๒๔๘๐.
กรุงเทพมหานคร: อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง จำกัด (มหาชน).
- Burman, Peter and Stratton, Michael. 1977. *Conserving the Railway Heritage*. UK: The Alden
Press.
- Burns, Wilfred. 1963. *New Town for Old : The Technique of Urban Renewal*. London: Leonard
Hill Books Ltd.

บรรณานุกรม (ต่อ)

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