

การเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนน ในพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ จากการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้า(ทีโอ  
ดี) : กรณีศึกษาสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชาภูมิสถาปัตยกรรม ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
ปีการศึกษา 2565  
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

The transformation of streetscape by Transit-Oriented Development in Rattanakosin  
Area : a case study of MRT Blue Line



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements  
for the Degree of Master of Landscape Architecture in Landscape Architecture  
Department of Landscape Architecture  
FACULTY OF ARCHITECTURE  
Chulalongkorn University  
Academic Year 2022  
Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์	การเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนน ในพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ จากการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้า(ทีโอที) : กรณีศึกษา สถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน
โดย	นายพีระพงศ์ เวชส่งเสริม
สาขาวิชา	ภูมิสถาปัตยกรรม
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก	ศาสตราจารย์ ดร.อริยา อรุณินท์

---

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วน  
หนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

..... คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สรายุทธ ทรัพย์สุข)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ  
(รองศาสตราจารย์ ดร.พงศ์ศักดิ์ วัฒนสินธุ์)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก  
(ศาสตราจารย์ ดร.อริยา อรุณินท์)

..... กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย  
(ดร.พรธรรม ธรรมวิมล)

พีระพงษ์ เวชส่งเสริม : การเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนน ในพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ จากการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้า(ทีโอดี) : กรณีศึกษาสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน. ( The transformation of streetscape by Transit-Oriented Development in Rattanakosin Area : a case study of MRT Blue Line ) อ.ที่ปรึกษาหลัก : ศ. ดร.อริยา อรุณินท์

ภูมิทัศน์ถนน (Street Scape) เป็นคุณลักษณะทางกายภาพสำคัญที่แสดงเอกลักษณ์ของเมืองนั้นๆ ใ้ผู้คนได้เข้าใจสภาพความเป็นอยู่ ตลอดจนวิถีชีวิต วัฒนธรรมที่สอดคล้องกันกับผู้อยู่อาศัยในเมืองนั้นๆ ซึ่งแต่เดิมสยามประเทศที่ได้ชื่อว่าเป็น นครเวนิสตะวันออก ที่ใช้เรือเป็นพาหนะขนส่งหลัก แต่หลังจากการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง (Bowring Treaty) ในปี พ.ศ. 2399 ถนนเริ่มมีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจภายในประเทศ โดยมีองค์ประกอบภูมิทัศน์ถนนที่สำคัญ ได้แก่ อาคารทางประวัติศาสตร์ ต้นไม้ ทางเท้า ที่ว่าง กิจกรรมของชุมชน ฯลฯ เมื่อเวลาผ่านไปความเปลี่ยนแปลงของภูมิทัศน์ถนนในย่านเมืองเก่า ที่เกิดขึ้นจากปัจจัยของกฎระเบียบภายในพื้นที่เมืองเก่า ปรากฏการณ์ของเจนทริฟิเคชัน (gentrification) รวมทั้งการมาถึงของโครงการรถไฟฟ้า ซึ่งโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค ที่ใช้แนวคิดการพัฒนาเมืองโดยอาศัยสถานีรถไฟฟ้าเป็นจุดศูนย์กลาง คือโครงการการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าหรือทีโอดี (Transit Oriented Development : TOD) มีจุดมุ่งหมายสำคัญที่ช่วยให้คนหันมาใช้รถน้อยลงในการเดินทาง เพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ส่งเสริมการเดินทางและใช้จักรยาน จากการศึกษาพื้นที่โดยรอบสามสถานีรถไฟฟ้า ได้แก่ สนามไชย สามยอด และวัดมังกร พบรูปแบบของการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนน แบ่งเป็น 3 รูปแบบ ได้แก่ 1) การเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนในทางกายภาพอย่างเดียว 2) การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพที่มาจากการเปลี่ยนแปลงของกิจกรรม และ 3) การเปลี่ยนแปลงพื้นที่เชิงโครงสร้างให้กลายเป็นอาคารสถานีรถไฟฟ้าและอาคารระบายอากาศ (IVS: intervention station) ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อทั้งทางบวกและทางลบหลักๆ ได้แก่ ปัจจัยข้อกำหนดต่างๆในเกาะรัตนโกสินทร์ และปัจจัยจากสถานีรถไฟฟ้าและทีโอดี โดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนที่มีผลมาจากปัจจัยเจนทริฟิเคชัน ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพทั้งรูปแบบอาคาร ที่มีผลมาจากการก่อสร้างบนพื้นที่เดิม และกิจกรรมภายในพื้นที่ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนน ทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลงทั้งรูปแบบอาคาร ที่ว่าง และกิจกรรม

สาขาวิชา ภูมิสถาปัตยกรรม  
ปีการศึกษา 2565

ลายมือชื่อนิสิต .....  
ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก .....

# # 6270051025 : MAJOR LANDSCAPE ARCHITECTURE

KEYWORD:

Peerapong Vejasongserm : The transformation of streetscape by Transit-Oriented Development in Rattanakosin Area : a case study of MRT Blue Line . Advisor: Prof. ARIYA ARUNINTA, Ph.D.

Indeed, the streetscape of a city holds great significance in defining its character. It provides valuable insights into the living conditions, way of life, and cultural aspects of its inhabitants. This holds true for Siam, which was known as the Venice of the East. Since the Bowring Treaty in 1856, roads have played a pivotal role in driving the domestic economy. The inclusion of historical buildings and trees as prominent elements in the streetscape further adds to the city's charm and heritage historical buildings, trees, sidewalks, spaces, community activities, etc. Over time, changes in the streetscape in the Old Town were caused by regulatory factors within the Old Town area. The phenomenon of gentrification including the arrival of Mass Transit project which the MRT Blue Line Project Hua Lamphong - Bang Khae It comes with the concept of urban development based on the MRT station as the center. This concept focuses on developing the areas surrounding MRT stations, with the aim of creating a more integrated and convenient urban environment can be identified to help achieve the main aim of promoting the use of public transportation and encouraging walking and cycling. From the study of streetscape changes, categorized into three patterns. The first pattern involves only physical streetscape changes. This could refer to modifications in the physical appearance or layout of the roads, such as repaving, widening, or adding new features. The second pattern suggests that the physical changes in the area are a result of activity change. This could mean that the transformation of the road landscape is influenced by changes in the activities taking place in the surrounding area. The third pattern indicates the structural conversion of the site into an Intervention Station (IVS) building. Indeed, various factors can have both positive and negative effects on Rattanakosin Island, including regulatory factors, MRT stations, and TOD. Gentrification is one such factor that can bring about physical changes in the building style. Construction activities in the area and the introduction of new activities can also lead to changes in the streetscape, building layout, available space, and overall activities within the area.

Field of Study: Landscape Architecture Student's Signature .....

Academic Year: 2022 Advisor's Signature .....

## กิตติกรรมประกาศ

การที่ได้เข้ามาศึกษาในคณะสถาปัตยกรรมของจุฬาลงกรณ์นั้นมีเหตุผลคือจะนำความรู้ที่ได้นั้น  
ยังประโยชน์กับประเทศชาติสถานเดียว ประเด็นสำคัญคือ หลักความรู้ต่างๆที่ได้จากครูหลายคนช่วย  
สร้างความรู้ใหม่ๆได้ตลอดเวลา แม้ว่าจะต้องแลกกับเวลาและเงินทองก็น่าจะคุ้มค่า ขอขอบคุณหลายคนที่  
เข้าใจ เห็นใจในช่วงเวลายากลำบาก กำลังใจในตนเป็นสิ่งที่สร้างได้ด้วยความเข้าใจในสิ่งที่ทำ อนุโมทนา  
ตามต้องขอบคุณ พ่อ แม่ (กัลยาณี รุทธะกาญจน์) ยังช่วยเหลือในกรณีนี้ที่เดือดร้อน ขอขอบคุณน้องที่น่ารัก  
อย่าง แก้มและเฟรม ที่ร่วมทุกข์ร่วมสุขกันสองปีและคอยช่วยเหลือกันตลอดมา ขอขอบคุณ ศาสตราจารย์  
อริยา อาจารย์ที่ปรึกษา ที่เป็นหลายสิ่งหลายอย่างเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการวิจัย ขอขอบคุณ รศ.  
พงศ์ศักดิ์ วัฒนสินธุ์ ประธานกรรมการ ที่บอกกล่าวแล้ววิธีการเขียนงานให้สมบูรณ์ และ ดร.พรธรรม  
ธรรมวิมล ที่สละเวลางานจากกรมศิลปากรมาเป็นกรรมการภายนอก ขอขอบคุณ รศ.นพนัฐ โอศิริและน้อง  
เจน(คะ) ที่พาไปพบกับโลกแห่งการออกแบบภูมิสถาปัตยกรรมเชิงวิเคราะห์แบบ ถึงลูกถึงคน ขอขอบคุณ  
อาจารย์ ดร.วิลาสินี สุขสว่าง ที่ดูแลเรื่องต่างๆ คุณอ้อสาวิตรี ที่ประสานงานและตักเตือนเรื่องการ  
ดำเนินการอะไรต่อมิอะไร ขอขอบคุณอาจารย์หลายๆท่านที่ไม่ได้เอ่ยนาม ... สุดท้ายยังต้องขอบคุณ  
มิตรภาพที่ยาวนานของ อ.จุลพร นันทพานิช จากคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ ม.เชียงใหม่ รวมทั้งมุกิตา  
จิต จากอาจารย์จากคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์มหาวิทยาลัยศิลปากร คือ อ.ประติมา นิมเสมอ และ อ.  
สมชาติ จิงสิริอารักษ์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
CHULALONGKORN UNIVERSITY

พีระพงศ์ เวชสงเสริม

## สารบัญ

	หน้า
.....	ค
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ค
.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ง
กิตติกรรมประกาศ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ฉ
สารบัญรูปภาพ.....	ฉ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 คำถามในการวิจัย.....	2
1.3 วัตถุประสงค์ในการวิจัย.....	3
1.4 ประโยชน์คาดว่าจะได้รับ.....	3
1.5 ขอบเขตของเนื้อหาและพื้นที่.....	3
1.5.1 ขอบเขตของเนื้อหา.....	3
1.5.2 ขอบเขตของพื้นที่ศึกษา.....	4
1.6 ระเบียบวิธีวิจัย.....	4
1.6.1 การทบทวนทฤษฎีและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง (Literature Review).....	4
1.6.2 การออกแบบเครื่องมือวิจัยและการเก็บข้อมูลภาคสนาม (Research Design And Data Collection).....	5
1.6.3 การลงพื้นที่ภาคสนาม (Site visit).....	5
1.6.4 การวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analysis).....	5

1.6.5 สรุปผล.....	6
1.7 นิยามศัพท์.....	6
บทที่ 2 เอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	8
2.1 แนวคิดเรื่องเมืองประวัติศาสตร์.....	8
2.1.1 ความหมายของภูมิทัศน์เมืองประวัติศาสตร์ (HUL : Historic Urban Landscape)..	8
2.1.2 เกษะรัตนโกสินทร์ในฐานะเมืองประวัติศาสตร์.....	9
2.2 โครงข่ายของภูมิทัศน์ถนนของเกษะรัตนโกสินทร์ในอดีต.....	19
2.2.1 องค์ประกอบภูมิทัศน์ถนนในอดีต ( streetscape Element ).....	23
2.2.2 การอนุรักษ์ภูมิทัศน์ถนนของเกษะรัตนโกสินทร์.....	24
2.3 แนวความคิดของการอนุรักษ์และพัฒนาเกษะรัตนโกสินทร์.....	26
2.3.1 รายละเอียดแผนแม่บทเชิงนโยบาย.....	26
2.3.2 รายละเอียดแผนแม่บทเชิงพื้นที่.....	28
2.3.3 รายละเอียดแผนแม่บทเชิงเนื้อหา.....	30
2.4 แนวคิดเรื่องทีโอดี.....	32
2.4.1 ที่มาของทีโอดีในประเทศไทย.....	32
2.4.2 นิยามของ ทีโอดี.....	33
2.4.3 หลักการของทีโอดี.....	35
2.4.4 แผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของทีโอดี.....	35
2.4.5 แนวความคิดของทีโอดีในต่างประเทศ.....	36
2.4.6 ทีโอดีกับผลกระทบต่อชุมชน.....	45
บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย.....	49
3.1 ที่มาของปัญหาการวิจัย.....	49
3.2 การศึกษาหลักการและข้อมูลเบื้องต้น.....	50
3.2.1 การทบทวนแนวคิดทฤษฎี วรรณกรรม งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และกรณีศึกษา.....	50



3.2.2 การศึกษาภูมิทัศน์ถนนและพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้า.....	51
3.3 การกำหนดแนวคิดในการวิจัย.....	51
3.3.1 การวางแผนเตรียมลงพื้นที่.....	52
3.3.2 การเตรียมฐานข้อมูลของพื้นที่ศึกษา.....	52
3.3.3 การกำหนดหัวข้อและรายละเอียดในการลงสำรวจพื้นที่.....	53
3.4 รวบรวมข้อมูล ทำการประเมิน วิเคราะห์และสังเคราะห์ผล.....	55
3.4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น.....	55
3.4.2 การสังเคราะห์ข้อมูลทางกายภาพของพื้นที่.....	56
3.5 การสังเคราะห์ และสรุปผลการศึกษา.....	56
บทที่ 4 ข้อมูลและการวิเคราะห์ .....	57
4.1 สถานีวัดมังกร .....	59
4.1.1 ความเปลี่ยนแปลงด้านกายภาพจากนโยบายของรัฐ.....	59
4.1.2 การเปลี่ยนแปลงด้านกายภาพจากสถานีรถไฟฟ้าและทีโอดี .....	60
4.1.3 การเปลี่ยนแปลงกายภาพที่เกิดจากการปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงอาคาร .....	62
4.2 สถานีสามยอด .....	63
4.2.1 ความเปลี่ยนแปลงด้านกายภาพจากนโยบายของรัฐ.....	63
4.2.2 การเปลี่ยนแปลงด้านกายภาพจากสถานีรถไฟฟ้าและทีโอดี .....	64
4.2.3 การเปลี่ยนแปลงกายภาพที่เกิดจากการปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงอาคาร .....	67
4.3 สถานีสนามไชย .....	68
4.3.1 ความเปลี่ยนแปลงด้านกายภาพจากนโยบายของรัฐ.....	68
4.3.2 การเปลี่ยนแปลงด้านกายภาพจากสถานีรถไฟฟ้าและทีโอดี .....	70
4.3.3 การเปลี่ยนแปลงกายภาพที่เกิดจากการปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงอาคาร .....	71
4.4 สรุปผลสำรวจ .....	72
บทที่ 5 อภิปรายผลการวิจัย.....	75

5.1 รูปแบบความเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนน.....	76
5.1.1 การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพทั่วไป.....	76
5.1.2 การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมในพื้นที่.....	77
5.2 ปัจจัยของการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์การเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนน.....	80
5.2.1 ปัจจัยที่โอดี.....	80
5.2.2 ปัจจัยจากภาครัฐ.....	80
5.2.3 ปัจจัยจากกฎหมายในพื้นที่.....	80
5.3 ผลกระทบของความเปลี่ยนแปลงของภูมิทัศน์ถนน จากโครงการพัฒนาทีโอดี.....	81
5.3.1 ผลกระทบที่สร้างโอกาส.....	81
ผลจากการสำรวจพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน พบว่าผลดีของทีโอดีสร้างโอกาสในพื้นที่.....	81
5.3.2 ผลกระทบที่เป็นปัญหา.....	82
บทที่ 6 บทสรุปและข้อเสนอแนะ .....	85
6.1 รูปแบบความเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนน(ทางกายภาพ) ที่เกิดขึ้นตั้งแต่มีโครงการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าในปี พ.ศ. 2552.....	86
6.2 ปัจจัยต่างๆที่มีผลต่อความเปลี่ยนแปลงของภูมิทัศน์ถนนในย่านเมืองเก่าของเกาะรัตนโกสินทร์ .....	90
6.3 ผลกระทบของทีโอดีที่เกิดขึ้นรอบสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินภายในพื้นที่เมืองเก่าของเกาะรัตนโกสินทร์.....	91
6.4 สรุปความสัมพันธ์ระหว่าง รูปแบบ-ปัจจัย-ผลกระทบ.....	92
6.5 ปัญหาและอุปสรรคของงานวิจัย.....	93
6.5.1 ข้อจำกัดในการศึกษา.....	93
6.5.2 ข้อจำกัดในการเก็บข้อมูล.....	93
บรรณานุกรม.....	95
ประวัติผู้เขียน.....	97



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
**CHULALONGKORN UNIVERSITY**

## สารบัญตาราง

	หน้า
ตาราง 1 แผนยุทธศาสตร์รายสาขา.....	27
ตาราง 2 ยุทธศาสตร์รายพื้นที่.....	29
ตาราง 3 การเปรียบเทียบกรณีศึกษาที่ไอทีในต่างประเทศ.....	44
ตาราง 4 สรุปผลควาเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์สถานีวิวัฒน์กร พ.ศ.2554-2563.....	72
ตาราง 5 สรุปผลควาเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์สถานีสามยอค พ.ศ.2554-2563.....	73
ตาราง 6 สรุปผลควาเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์สถานีสนามไชย พ.ศ.2554-2563.....	74
ตาราง 7 ตารางสรุปผลควาเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนน.....	83
ตาราง 8 สรุปการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนรอบสถานีวิวัฒน์กร.....	87
ตาราง 9 สรุปการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนรอบสถานีสามยอค.....	88

## สารบัญรูปภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1 ภาพถ่ายถนนสามเสนตัดคลองบางลำพูในปี พ.ศ. 2498 โดย วิลเลียม ฮันท์ .....	2
ภาพที่ 2 ขอบเขตพื้นที่ใช้ในการศึกษา .....	4
ภาพที่ 3 กระบวนการวิจัย.....	6
ภาพที่ 4 ตำแหน่งและช่วงเวลาของคลองขุดของแม่น้ำเจ้าพระยา .....	10
ภาพที่ 5 รูปแบบของเกาะเมืองสมัยกรุงธนบุรี (ซ้าย) และกรุงรัตนโกสินทร์ (ขวา) .....	12
ภาพที่ 6 ภาพมุมสูงบริเวณสนามหลวง และ พระบรมมหาราชวังโดย วิลเลียม ฮันท์ .....	13
ภาพที่ 7 บริเวณถนนหน้าพระลานในปี พ.ศ.2516 (ซ้าย) และ ในปัจจุบัน พ.ศ. 2565 (ขวา) .....	14
ภาพที่ 8 ภาพมุมสูงบริเวณสะพานผ่านฟ้า(ซ้าย) และมุมมองจากภูเขาทอง (ขวา).....	15
ภาพที่ 9 ถนนบำรุงเมืองจากโปสการ์ดชาวตะวันตก .....	16
ภาพที่ 10 ภาพถ่ายมุมสูงของย่านบางลำพูในอดีต.....	17
ภาพที่ 11 ภาพถ่ายมุมสูงของถนนเยาวราช และถนนตรงในอดีต .....	18
ภาพที่ 12 ภาพถ่ายถนนเยาวราชในแต่ละยุคสมัย พ.ศ. 2493(ซ้าย) – 2501(ขวา).....	19
ภาพที่ 13 แผนที่กรุงรัตนโกสินทร์ใน พ.ศ. 2430 แสดงให้เห็นแนวถนนที่ตัดขึ้นมาในช่วงแรก.....	20
ภาพที่ 14 จุดเริ่มต้นของถนนเจริญกรุงสู่ย่านของชาวตะวันตก.....	21
ภาพที่ 15 โครงข่ายถนนสมัยรัชกาลที่ 5 ตอนต้น.....	22
ภาพที่ 16 วังบูรพาในสมัยรัชกาลที่ 7 .....	23
ภาพที่ 17 องค์ประกอบของภูมิทัศน์ถนนย่านตลาดน้อยในปัจจุบัน .....	24
ภาพที่ 18 ขอบเขตพื้นที่อนุรักษ์เกาะรัตนโกสินทร์และฝั่งธนบุรี.....	28
ภาพที่ 19 ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครในปี พ.ศ. 2528 – 2542 ในหัวข้อการกำหนดพื้นที่ห้ามสร้างฯ .....	31
ภาพที่ 20 ผังแสดง Action plan ตามแนวคิดของ ยงธนีสร์ พิมลเสถียร .....	36

ภาพที่ 21 การออกแบบวางผังในโครงการ Waterfront Square.....	38
ภาพที่ 22 การออกแบบวางผังในโครงการ แกรนด์โอซากะ เฟส1 และ 2.....	40
ภาพที่ 23 การออกแบบวางผังในโครงการ Jurong Gateway และ Lakeside Gateway ที่มา Urban Land Magazine .....	43
ภาพที่ 24 ผังภาพแสดงความสัมพันธ์ระหว่างค่าเช่าสองแบบที่ทำให้เกิด Rent Gap.....	46
ภาพที่ 25 ผังแสดงกรอบแนวคิดในการวิจัย .....	48
ภาพที่ 26 ผังภาพแสดงขั้นตอนการวิจัย.....	49
ภาพที่ 27 ตัวอย่างภาพถ่ายทางอากาศการเปรียบเทียบเพื่อดูการเปลี่ยนแปลง .....	52
ภาพที่ 28 ตัวอย่างภาพถ่ายการเปรียบเทียบเพื่อดูการเปลี่ยนแปลง .....	52
ภาพที่ 29 แผนที่หลักที่ใช้ในการวิจัย.....	53
ภาพที่ 30 ตัวอย่างการเปรียบเทียบกิจกรรมของพื้นที่ในแต่ละช่วงเวลา .....	53
ภาพที่ 31 แสดงการแบ่งเขตและตำแหน่งสถานีรถไฟ.....	58
ภาพที่ 32 ความเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนที่เกิดขึ้นจากภาครัฐในพื้นที่รอบสถานีวัดมังกร.....	59
ภาพที่ 33 รูปแบบที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมถนนเจริญกรุง.....	60
ภาพที่ 34 ความเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนบริเวณสถานีวัดมังกร .....	61
ภาพที่ 35 การซ่อมแซมอาคารริมถนนทรงสวัสดิ์.....	62
ภาพที่ 36 การรื้อถอนอาคารพาณิชย์เพื่อสร้างอาคารและที่จอดรถของโบสถ์คริสต์จักร .....	62
ภาพที่ 37 การเปรียบเทียบช่วงเวลาการรื้อถอน - ปรับปรุงคลองโอง่าง .....	64
ภาพที่ 38 การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ชุมชนในเวียงเลือนฤทธิ์.....	65
ภาพที่ 39 อาคารคัคณางค์ ห้วมุมแยกเจริญกรุง - มหาชัย.....	66
ภาพที่ 40 ภาพมุมสูงเปรียบเทียบเวลา ก่อน-หลัง จะมีสถานีรถไฟสามยอด.....	67
ภาพที่ 41 การเปลี่ยนแปลงอาคารโดยการรื้อถอนป้ายที่มีเนื้อที่เกิน 5 ตารางเมตร .....	68
ภาพที่ 42 การรื้อถอนอาคารพาณิชย์ในสมัยรัชกาลที่ 5 เพื่อสร้างอาคารสมัยใหม่.....	68
ภาพที่ 43 การเปลี่ยนแปลงกิจกรรมของพื้นที่สวนนาคราภิรมย์ .....	69

ภาพที่ 44 การเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์บนถนนจักรเพชรของตลาดยอดพิมาน .....	70
ภาพที่ 45 การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าสนามไชย .....	71
ภาพที่ 46 การปรับปรุงตึกแถวของสำนักทรัพย์สินฯ บริเวณท่าเตียน .....	71
ภาพที่ 47 ภาพถ่ายแสดงขั้นตอนการสรุปผลการวิจัย .....	75
ภาพที่ 48 ที่ตั้งของอาคารเมก้าพลาซ่าที่ตั้งในเขตจำกัดความสูงตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร .....	76
ภาพที่ 49 สถานีสนามไชยตั้งอยู่ในเขตโบราณสถาน .....	77
ภาพที่ 50 บรรยากาศ คลองโอง่างยามค่ำคืนหลังปรับปรุงเสร็จเรียบร้อย.....	78
ภาพที่ 51 การออกแบบโครงการปรับปรุงเวียงนครเขมม .....	79
ภาพที่ 52 การเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนแบบกระจายตัวรอบสถานีรถไฟฟ้า .....	80
ภาพที่ 53 แสดงตำแหน่งรูปแบบการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่สามสถานี .....	90
ภาพที่ 54 ผังแสดงความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบ-ปัจจัย-ผลกระทบ .....	92

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

*ภูมิทัศน์ถนน* เป็นคุณลักษณะทางกายภาพสำคัญที่แสดงเอกลักษณ์ของเมืองๆนั้น ให้ผู้คนได้เข้าใจสภาพความเป็นอยู่ ตลอดจนวิถีชีวิต วัฒนธรรม ที่สอดคล้องกันกับผู้อยู่อาศัยในเมืองนั้นๆ ซึ่งแต่เดิมสยามประเทศที่ได้ชื่อว่าเป็นเวนิสตะวันออก ได้ใช้เรือเป็นพาหนะขนส่งเป็นหลัก แต่หลังจากการทำ *สนธิสัญญาเบาว์ริง (Bowring Treaty)* ในปี พ.ศ. 2399 (ฉ.ร.ร.ฉ.ฉ. ปรียาวินิตย์, 2560) ถนนเริ่มมีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจภายในประเทศ เมื่อเวลาผ่านไปความเปลี่ยนแปลงของภูมิทัศน์ถนนในย่านเมืองเก่าเกิดขึ้นภายใต้ปัจจัยของกฎระเบียบภายในพื้นที่เมืองเก่าของเกาะรัตนโกสินทร์และพื้นที่ข้างเคียง ซึ่งจัดเป็นเมืองประวัติศาสตร์ที่มีพลวัตหรือเป็นพื้นที่ภูมิทัศน์วัฒนธรรมที่ต้องมีระเบียบวิธีและแนวทางการจัดการ โดยประยุกต์จากหลักการของ *International Union for Conservation of nature and Natural Resources (IUCN) (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2556)* ที่ครอบคลุมปัจจัยทุกด้าน ทั้งเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และวัฒนธรรม การเข้ามาถึงของรถไฟฟ้าในพื้นที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่ในรัศมี 500 เมตร รอบสถานีรถไฟฟ้า การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นไปตามนโยบายที่ชื่อว่า *โครงการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน หรือ ทีโอดี (TOD : Transit-Oriented Development)* เพื่อพัฒนาพื้นที่และสอดคล้องกับการจัดทำผังเมืองฉบับที่ 4 ที่ส่งเสริมกับระบบรางในพื้นที่ต่างๆของกรุงเทพมหานคร เพื่อเพิ่มศักยภาพของพื้นที่ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของความหนาแน่น (Density) ความกระชับ (Compact) การเชื่อมต่อ (Connectivity) การผสมผสานของความหลากหลาย (Mix) ฯลฯ การเปลี่ยนแปลงของการใช้พื้นที่จากการพัฒนาดังกล่าว ย่อมสร้างผลกระทบกับชุมชนอย่างเลี่ยงไม่ได้ และผลกระทบเหล่านั้นกลายเป็นประเด็นสำคัญ ซึ่งทำให้ได้ตั้งคำถามถึงเนื้อหาของความเปลี่ยนแปลงนั้นว่าเป็นจะเป็นไปในรูปแบบใด ซึ่งภูมิทัศน์ถนนในเมืองเก่าที่มีคุณค่าในเชิงประวัติศาสตร์และชุมชน รวมทั้งคุณค่าด้านอื่นจะมีปัจจัยอื่นเกิดขึ้นด้วยหรือไม่ อย่างไร ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นจากพลวัตดังกล่าวอันเห็นชัดเจนที่สุดจากภูมิทัศน์ถนนทางกายภาพ เพราะภูมิทัศน์ถนนนั้นหมายรวมเอาองค์ประกอบทั้งหมดที่อยู่สองฟากฝั่ง ตั้งแต่ ถนน ทางเท้า ต้นไม้ อาคาร ที่ว่างในเมือง สตรีทเฟอร์นิเจอร์ แม่น้ำลำคลองซึ่งเป็นภูมิโนเวศวิทยาเมือง ฯลฯ มาเป็นดัชนีชี้วัดรูปแบบของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาของพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์แห่งนี้





ภาพที่ 1 ภาพถ่ายถนนสามเสนตัดคลองบางลำพูในปี พ.ศ. 2498 โดย วิลเลียม ฮันท์  
 ที่มา หอจดหมายเหตุแห่งชาติ

## 1.2 คำถามในการวิจัย

- 1.2.1 การเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนของเมืองเก่าที่เกิดจากการมาถึงของโครงการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน มีการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพอย่างไร
- 1.2.2 ปัจจัยอื่นใดบ้างที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว

### 1.3 วัตถุประสงค์ในการวิจัย

- 1.3.1 เพื่อศึกษารูปแบบความเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนน(ทางกายภาพ) ที่เกิดขึ้นตั้งแต่มีโครงการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าในปี พ.ศ. 2552
- 1.3.2 เพื่อศึกษาปัจจัยต่างๆ ที่ส่งผลต่อความเปลี่ยนแปลงของภูมิทัศน์ถนนในย่านเมืองเก่าของเกาะรัตนโกสินทร์
- 1.3.3 เพื่อศึกษาผลกระทบของทีโอดีที่เกิดขึ้นรอบสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินภายในพื้นที่เมืองเก่าของเกาะรัตนโกสินทร์

### 1.4 ประโยชน์คาดว่าจะได้รับ

ผลการศึกษาที่คาดว่าจะได้รับข้อสรุปในประเด็นต่อไปนี้คือ

- 1.4.1 รูปแบบการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนที่เกิดขึ้นในย่านเมืองเก่าของเกาะรัตนโกสินทร์
- 1.4.2 ปัจจัยและผลกระทบของความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น
- 1.4.3 โครงการสำคัญที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการพัฒนาเมืองเก่าที่มีแนวความคิดของทีโอดีเป็นแกนหลัก
- 1.4.4 กระบวนการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าหรือทีโอดีของต่างประเทศ
- 1.4.5 ปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นในพื้นที่จากการศึกษาการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนน

### 1.5 ขอบเขตของเนื้อหาและพื้นที่

#### 1.5.1 ขอบเขตของเนื้อหา

ศึกษานโยบายของรัฐ กฎหมาย ระเบียบ แผนแม่บท ในพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของภูมิทัศน์ถนน ในพื้นที่เมืองเก่า

ศึกษากิจกรรมของชุมชนในปัจจุบันที่อาจถูกเปลี่ยนแปลงจากกระบวนการเจริญเติบโตในพื้นที่ศึกษา

### 1.5.2 ขอบเขตของพื้นที่ศึกษา

รูปแบบของการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นของภูมิทัศน์ถนน โดยรอบสถานีรถไฟฟ้ายาสายสีน้ำเงิน 3 สถานีได้แก่ สถานีสนามไชย สถานีสามยอด และสถานีวัดมังกร ซึ่งอยู่ในพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ จนถึงพื้นที่ใกล้เคียง ในรัศมี 500-800 ม.



ภาพที่ 2 ขอบเขตพื้นที่ใช้ในการศึกษา

## 1.6 ระเบียบวิธีวิจัย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
CHULALONGKORN UNIVERSITY

### 1.6.1 การทบทวนทฤษฎีและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง (Literature Review)

รวบรวมข้อมูลเพื่อศึกษาหลักการและแนวคิด วิธีการดำเนินการ วิเคราะห์ ประเมินผล พร้อมทั้งกรณีศึกษาจากหนังสือ และบทความ ทั้งที่ดำเนินการไปแล้วและกำลังดำเนินการ เพื่อสร้างเนื้อหาของงานศึกษาวิจัยกรอบแนวคิดให้อยู่ในประเด็น ดังต่อไปนี้

- แนวความคิดพื้นฐานและหลักการของทีโอดี
- แนวคิดเรื่องเมืองประวัติศาสตร์และการตัดถนนของเกาะรัตนโกสินทร์
- แนวความคิดของการอนุรักษ์และพัฒนาเกาะรัตนโกสินทร์ภายใต้ยุทธศาสตร์ต่างๆหน่วยงานของภาครัฐ

ในกระบวนการนี้เป็นการศึกษาและตรวจสอบแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนในพื้นที่เป้าหมายที่สอดคล้องในหลักการของทีโอดี โดยมีหัวข้อต่อไปนี้

- การเปลี่ยนแปลงด้านกายภาพของเกาะรัตนโกสินทร์ ซึ่งเกิดขึ้นจากปัจจัยต่างๆทั้งภายในและภายนอก
- การเกิดขึ้นของสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินในพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ ที่สนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว
- การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น อันมีผลกระทบในด้านต่างๆนอกเหนือจากผลกระทบทางกายภาพเพียงอย่างเดียว

#### 1.6.2 การออกแบบเครื่องมือวิจัยและการเก็บข้อมูลภาคสนาม (Research Design And Data Collection)

- เครื่องมือวิจัย
- ภาพถ่ายทางอากาศ
- ภาพถ่ายจากการสำรวจภาคสนาม
- แผนที่อ้างอิง (base map)
- การสังเกต

#### 1.6.3 การลงพื้นที่ภาคสนาม (Site visit)

การลงพื้นที่ภาคสนามเป็นการสำรวจพื้นที่จริง การเก็บหลักฐานเป็นรูปถ่าย การใช้แผนที่ เพื่อหาข้อมูลเชิงประจักษ์เพื่อนำมาวิเคราะห์หาคำตอบตามหลักการของทีโอดี

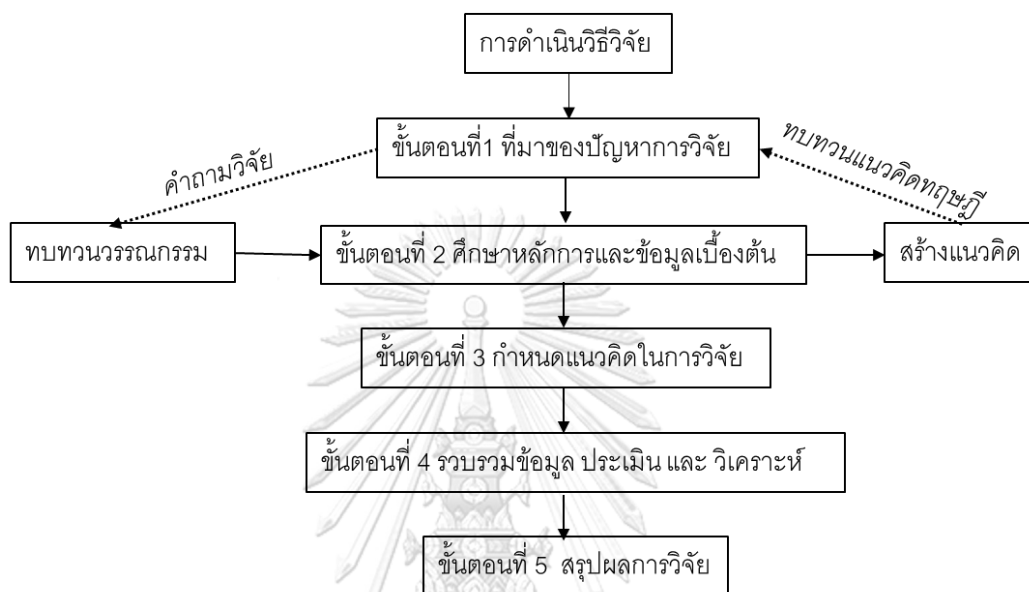
CHULALONGKORN UNIVERSITY

#### 1.6.4 การวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analysis)

- วิเคราะห์การใช้ที่ดินที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมด้วยแผนที่ แผนที่ แผนผัง รูปถ่าย รูปถ่ายดาวเทียม หรือ ซอฟแวร์ที่เกี่ยวข้อง
- วิเคราะห์นโยบายของรัฐ กฎหมาย ระเบียบ แผนแม่บท ที่เกี่ยวข้องและเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลง
- วิเคราะห์กระบวนการเจเนตรีฟิเคชันที่เกิดขึ้นจริงในปัจจุบันของพื้นที่ในรูปแบบต่างๆ

### 1.6.5 สรุปผล

นำข้อมูลที่วิเคราะห์มาอภิปราย สรุปผลการวิจัย โดยการใช้ แผนผัง แผนภาพ ตาราง และรูปภาพ หรือเครื่องมือต่างๆ เพื่ออธิบายความสัมพันธ์ระหว่างความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นและปัจจัยต่างๆที่เป็นสาเหตุให้เกิดความเปลี่ยนแปลงนั้น



ภาพที่ 3 กระบวนการวิจัย

### 1.7 นิยามศัพท์

ภูมิทัศน์เมืองประวัติศาสตร์ (Historic Urban Landscape : HUL) นิยามไว้โดย

คณะกรรมการมรดกโลก (World Heritage Committee) ขององค์การเพื่อการศึกษา วิทยาศาสตร์ และวัฒนธรรมแห่งสหประชาชาติ (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization) หรือ ยูเนสโก (UNESCO) ว่าเป็นแนวทางในการจัดการทรัพยากรมรดกในสภาพแวดล้อมที่มีพลวัตและเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา อันขึ้นอยู่กับความรู้และการระบุ การแบ่งชั้น และการเชื่อมต่อกันของคุณค่าทางธรรมชาติและวัฒนธรรมที่จับต้องได้และจับต้องไม่ได้ ระหว่างประเทศและท้องถิ่นที่มีอยู่ในเมืองใดๆ ตามแนวทางของ HUL โดยนำมาเป็นจุดเริ่มต้นในการบริหารจัดการและการพัฒนาเมืองโดยรวม (เกรียงไกร เกิดศิริ, 2559)

เมืองเก่า (อ้างตาม ระเบียบนายกรัฐมนตรื พ.ศ. 2546) หมายถึง เมืองหรือบริเวณของเมืองที่มีลักษณะพิเศษเฉพาะแห่งสืบต่อมาแต่กาลก่อน และมีเอกลักษณ์ของวัฒนธรรมท้องถิ่น หรือมีรูปแบบ

ผสมผสานของสถาปัตยกรรมท้องถิ่นหรือมีรูปแบบวิวัฒนาการทางสังคมที่สืบต่อมาของยุคต่างๆ หรือเคยเป็นตัวเมืองดั้งเดิมในสมัยหนึ่งหรือโดยหลักฐานทางประวัติศาสตร์หรือสถาปัตยกรรมที่มีคุณค่าทางศิลปะ โบราณคดีหรือประวัติศาสตร์ (เกรียงไกร เกิดศิริ, 2559)

ภูมิทัศน์ถนน (Street scape) หมายถึง สิ่งต่างๆ ที่ปรากฏอยู่บนถนน หมายถึงไปทั้งสิ่งที่ก่อสร้าง หรือติดตั้งภายหลัง ไม่ว่าจะเป็นส่วนที่เป็นโครงสร้างที่มองเห็นอย่างสาธารณูปการ เสาไฟ ส่องสว่าง สัญญาณไฟจราจร ต้นไม้ ป้ายต่างๆ พืชพรรณ รวมถึงกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่นั้นๆ อีกด้วย ซึ่งสามารถบ่งบอกคุณลักษณะของถนนสายนั้นได้อย่างชัดเจน โดยอาจขยายความไปถึงอัตลักษณ์ของเมืองในความหมายว่า “ถนนดีเมืองดี ถนนน่าเบื่อเมืองก็น่าเบื่อ”<sup>1</sup> (Jacobs, 1993)



<sup>1</sup> สรุปลงจากเนื้อหาของ เจนจาค็อบ ซึ่งใช้คำว่า street แต่หมายรวมทั้งพื้นที่ถนนและทางเท้ารวมไปถึงองค์ประกอบอื่นๆ ที่ได้กล่าวมาแล้ว

## บทที่ 2

### เอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่องการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนในเมืองประวัติศาสตร์ จากการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าต่อเกาะรัตนโกสินทร์ : กรณีศึกษาสถานีของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน จำเป็นต้องศึกษาความคิดและทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่เพื่อนำมาเป็นแนวทางและประยุกต์ใช้กับพื้นที่จริงในการศึกษา ประกอบด้วยรายละเอียดดังต่อไปนี้

- 2.1 แนวคิดเรื่องภูมิทัศน์เมืองประวัติศาสตร์ (Historic Urban Landscape : HUL)
- 2.2 ความเป็นมาของโครงข่ายของภูมิทัศน์ถนนในพื้นที่ของเกาะรัตนโกสินทร์
- 2.3 แนวความคิดของการอนุรักษ์และพัฒนาเกาะรัตนโกสินทร์
- 2.4 แนวคิดเรื่องโครงการการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้า (TOD : Transit Oriented Development) และความสัมพันธ์การปรับเปลี่ยนพื้นที่เมือง (Gentrification)

#### 2.1 แนวคิดเรื่องเมืองประวัติศาสตร์

##### 2.1.1 ความหมายของภูมิทัศน์เมืองประวัติศาสตร์ (HUL : Historic Urban Landscape)

เมืองประวัติศาสตร์หรือเมืองเก่าในประเทศไทยถูกสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ที่ได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้ขับเคลื่อนงานอนุรักษ์และพัฒนาเมืองเก่า โดยมีคณะกรรมการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์และเมืองเก่า และ สผ. เป็นสำนักงานเลขานุการ ซึ่งปัจจุบันคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ประกาศเขตพื้นที่เมืองเก่าและได้แต่งตั้งคณะกรรมการอนุรักษ์และพัฒนาเมืองเก่า โดยเมืองเก่าหรือเมืองประวัติศาสตร์ มีคำอธิบายดังต่อไปนี้

- ก. องค์การยูเนสโก นิยามไว้โดยคณะกรรมการมรดกโลก ว่าแนวคิดภูมิทัศน์เมืองประวัติศาสตร์เป็นแนวทางในการจัดการทรัพยากรมรดกในสภาพแวดล้อมที่มีพลวัตและเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ซึ่งขึ้นอยู่กับความรู้และการระบุ การแบ่งชั้น และการเชื่อมต่อกันของคุณค่าทางธรรมชาติและวัฒนธรรมที่จับต้องได้และจับต้องไม่ได้ระหว่างประเทศและท้องถิ่นที่มีอยู่ในเมืองใดๆ ตามแนวทางของ HUL ซึ่งควรนำค่าเหล่านี้มาเป็นจุดเริ่มต้นในการบริหารจัดการและการพัฒนาเมืองโดยรวม (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2556)

ข. ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์และเมืองเก่า พ.ศ. 2546 ได้กำหนดนิยามของเมืองเก่าไว้ดังนี้

- เมืองหรือบริเวณของเมืองที่มีลักษณะพิเศษเฉพาะแห่งสืบต่อมาแต่กาลก่อน หรือมีลักษณะเป็นเอกลักษณ์วัฒนธรรมท้องถิ่น หรือมีลักษณะจำเพาะของสมัยหนึ่งในประวัติศาสตร์
- เมืองหรือบริเวณของเมืองที่มีรูปแบบผสมผสานสถาปัตยกรรมท้องถิ่นหรือมีลักษณะเป็นรูปแบบวิวัฒนาการทางสังคมที่สืบต่อมาในยุคต่าง ๆ
- เมืองหรือบริเวณของเมืองที่เคยเป็นตัวเมืองดั้งเดิมในสมัยหนึ่งและยังคงมีลักษณะเด่นประกอบด้วยโบราณสถาน
- เมืองหรือบริเวณของเมืองซึ่งโดยหลักฐานทางประวัติศาสตร์หรือโดยอายุหรือโดยลักษณะแห่งสถาปัตยกรรม หรือคุณค่าในทางศิลปะ โบราณคดี หรือประวัติศาสตร์ (เกรียงไกร เกิดศิริ, 2559)

#### 2.1.2 เกาะรัตนโกสินทร์ในฐานะเมืองประวัติศาสตร์

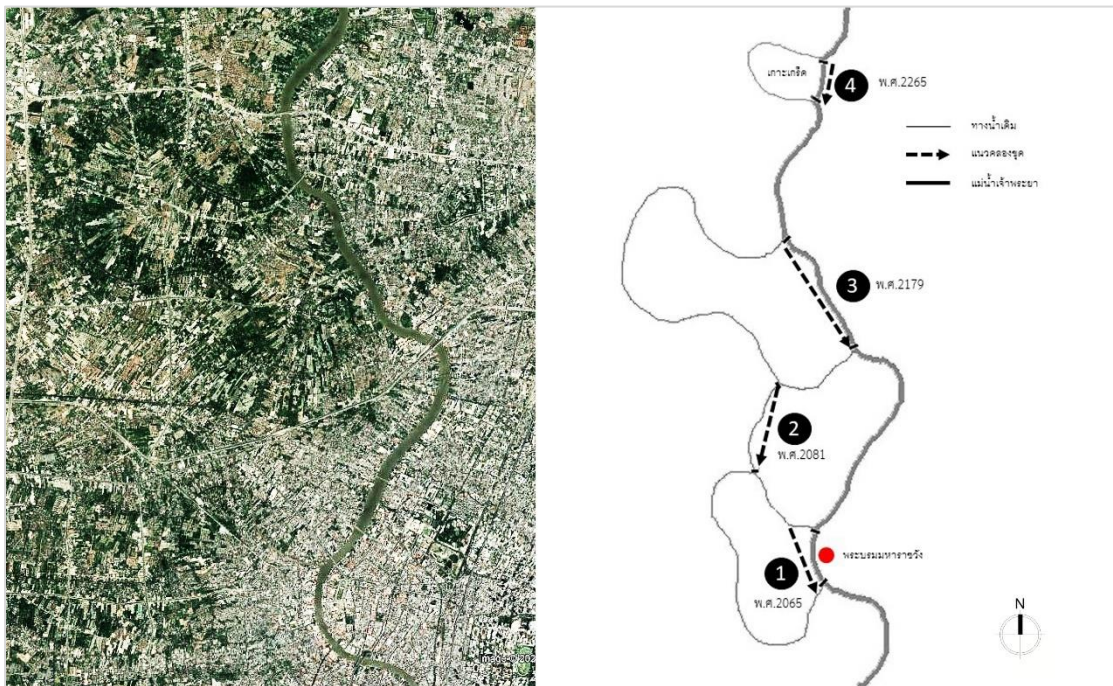
เกาะรัตนโกสินทร์เรียกตามลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ซึ่งเปลี่ยนแปลงไปตามการตั้งถิ่นฐานเดิมของชาวบางกอก (พ.ศ. 2065 - 2310)<sup>2</sup> (ณัฐวุฒิ ปรียวนิตย์, 2560) ในยุคต้นที่มีเพียงเรือสวนไร่นา ก่อนจะมีการขุดคลองลัดใน ปี พ.ศ. 2065 - 2265 ในสมัยกรุงศรีอยุธยา โดย (สุจิตต์ วงษ์เทศ, 2548) บันทึกไว้ว่า

- 1) ปีมะโรง จุลศักราช 884 (พ.ศ. 2065) สมเด็จพระชัยราชาธิราช โปรดให้ขุดคลองลัดบางกอก...จากปากคลองบางกอกน้อยเวลานี้ ไปทะลุตรงปากคลองบางกอกใหญ่ คลองลัดบางกอก ถูกน้ำกัดเซาะค่อยๆใหญ่ ขึ้นๆ ขณะที่คลองบางกอกใหญ่ไปตลาดพลูวัดอินทาราม วัดคูหาสวรรค์ คลองตลิ่งชัน คลองบางระมาด เลี้ยวขวาทางตะวันออกไปวัดชีเหล็ก ไปตามคลองบางกอกน้อย...ก็ค่อยๆเล็กลง เปลี่ยนฐานะจากแม่น้ำเป็นลำคลอง
- 2) ต่อมาในปีจอ จุลศักราช 900 (พ.ศ. 2081) แผ่นดินสมเด็จพระมหาจักรพรรดิ โปรดให้ขุดคลองลัดเชื่อมแม่น้ำอีกแห่ง ที่ปากคลองบางกรวยตรงวัดชลอ มาทะลุแม่น้ำเจ้าพระยา ย่นระยะทางไม่ต้องอ้อมตามแม่น้ำไปทางสามเสน
- 3) ปีชวด จุลศักราช 998 (พ.ศ. 2179) แผ่นดิน พระเจ้าปราสาททอง โปรดให้ขุดคลองลัดที่ได้วัดท้ายเมือง ไปออกหน้าวัดเขมาภิรตาราม ตรงปากคลองบางกรวยต่อมาไม่นาน คลองลัดก็กลายเป็นแม่น้ำไป

<sup>2</sup> ณัฐวุฒิ ปรียวนิตย์ (2560) แบ่งประวัติศาสตร์การตั้งถิ่นฐานของพื้นที่เมืองเก่าบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์และพื้นที่สืบเนื่องออกเป็น 5 ยุคเริ่มตั้งแต่ยุคก่อนบางกอกในปี พ.ศ.2065 – 2453 ในยุครัตนโกสินทร์ สมัยรัชกาลที่ 4-5



- 4) ขาล จุลศักราช 1085 (พ.ศ. 2266) แผ่นดินพระเจ้าท้ายสระ โปรดให้ขุดคลองลัดเก็ดเก็ดน้อย จากวัดปากอ่าว (วัดปรมย์ยิกาวาสรรวิหาร)ลงมาบรรจบตรงโค้งด้านตรวจเรือสมัยกรุงศรีอยุธยาเกิดเป็นเกาะเก็ดขึ้นถึงปัจจุบัน



ภาพที่ 4 ตำแหน่งและช่วงเวลาของคลองขุดของแม่น้ำเจ้าพระยา  
ที่มา ดัดแปลงมาจากสุจิตต์ วงษ์เทศ

CHULALONGKORN UNIVERSITY

ในช่วงหนึ่งของการตั้งถิ่นฐาน บางกอกมีความรุ่งเรืองอยู่ในฐานะทั้งเมืองหน้าด่านที่เป็นเมืองด่านสำคัญทางการค้า และชัยภูมิของเมืองยังมีความสำคัญทางยุทธศาสตร์ ซึ่งปรากฏอยู่ในจดหมายเหตุลาลูแบร์ตรงกับช่วงปลายสมัยอยุธยา นายประยูร อุลุชาฎะ (น. ณ ปากน้ำ, 2558) ที่ได้ดำเนินการสำรวจวัดต่างๆ ในกรุงรัตนโกสินทร์ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา หรือฝั่งธนบุรี เมื่อพุทธศักราช 2513 กล่าวไว้ในหนังสือ “ศิลป์ในบางกอก” ว่า

“หลักฐานจากโบราณวัตถุปรากฏว่า เมืองบางกอกมิใช่เพิ่งจะสำคัญขึ้นมาในสมัยกรุงศรีอยุธยา แม้สมัยก่อนกรุงศรีอยุธยา ซึ่งเรียกว่ายุคอโยธยาสุพรรณภูมินั้น บางกอกก็เคยมีความสำคัญมาแล้ว ข้าพเจ้าได้ตรวจวัดเก่าแก่แถบอำเภอรามบุรีบูรณะ พบว่ามีพระพุทธรูปสมัยอุทองขนาดมหึมาอยู่ตามวัดในบริเวณนั้น ส่วนใหญ่อยู่ติดริมแม่น้ำเจ้าพระยา เช่น วัดประเสริฐสุทธารวาส วัดแจรงร้อน วัดบางปะกอก ส่วน

บริเวณเมืองบางกอกแท้ๆ ที่ธนบุรีนั้น เท่าที่ได้พบศิลปเก่าแก่รุ่นสมัยอยุธยาตอนต้น มีดังต่อไปนี้คือ วัดแก้ว วัดตะพาน วัดจันทาผ้าขาว วัดเพรงในคลองบางพรหม วัดบางแวก ซึ่งอยู่ในบริเวณบางระมาด บางเข็กหนึ่ง และแม่น้ำอ้อม ล้วนเป็นวัดมีมาก่อนยุคคลองลัดในสมัยพระชัยราชาที่หน้าโรงพยาบาลศิริราชทั้งสิ้น” (กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2525)

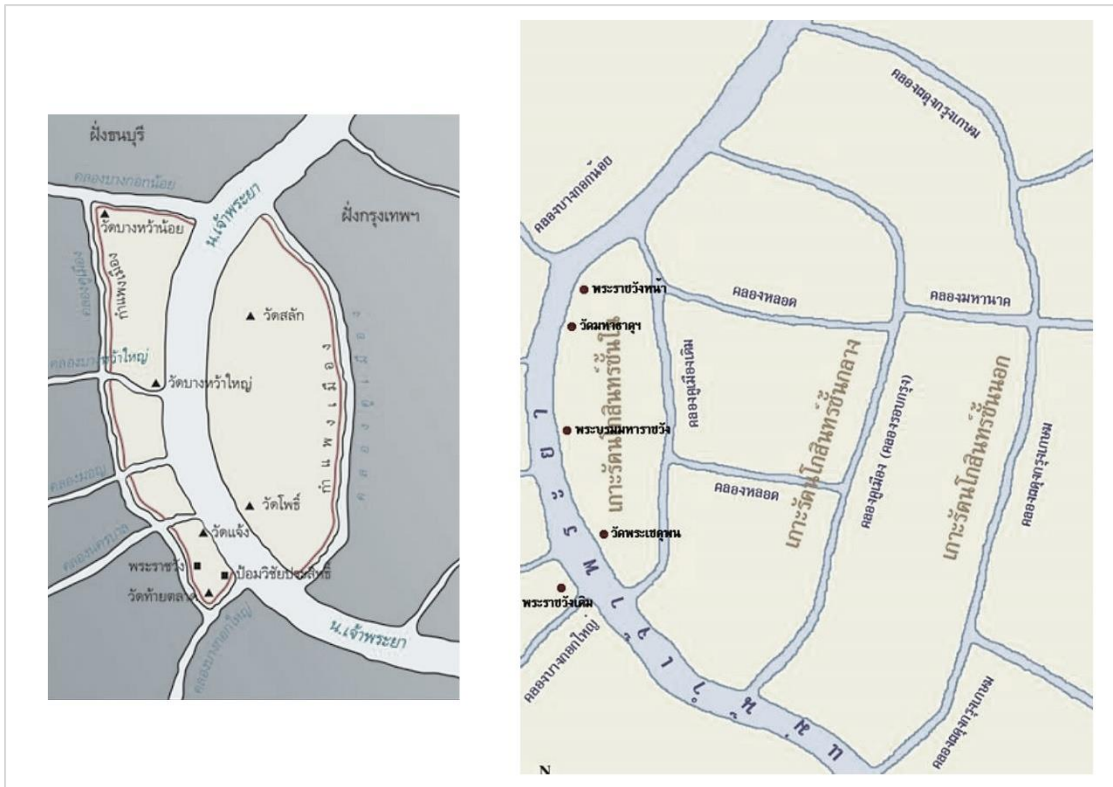
ในสมัยกรุงธนบุรีศรีมหาสมุทรได้ใช้ ป้อมปราการ ซึ่งสร้างไว้ตั้งแต่สมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราชคือป้อมวิไชยประสิทธิ์ และป้อมวิไชยเอนทร์ ที่ตั้งอยู่ทั้งสองฟากแม่น้ำที่ใช้ป้องกันข้าศึกที่จะเข้ามารุกรานโดยยกกำลังมาทางเรือ เป็นเหตุผลสำคัญในการตั้งถิ่นฐานใหม่ โดยสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ ทรงแสดงความคิดเห็นไว้ว่า..

“ที่เจ้าตากลงมาตั้งเมืองธนบุรีเป็นราชธานี ครั้งนั้นเหมาะแก่ประโยชน์ทุกอย่าง ถ้าหากว่าสมเด็จพระอดีตมหาราชได้มาขับไล่เจ้าตากมิให้ตั้งอยู่ที่กรุงศรีอยุธยา ก็ขับไล่ด้วยไม้ตรีจิด ตักเดือนมิให้พลากพลังไปด้วย เห็นแก่เกียรติยศเพราะกรุงศรีอยุธยาถึงเป็นที่ชัยภูมิด้วยลำน้ำล้อมรอบ และเป็นเมืองมีป้อมปราการมั่นคงก็จริง แต่รั้วพลของเจ้าตากที่มีอยู่ไม่พอจะรักษากรุงศรีอยุธยาต่อสู้ข้าศึก และขณะนั้นศัตรูก็ยังมีความทั้งพม่าและไทยก็ก่อกวนอาจจะยกมาย้ายในเมื่อหนึ่งเมื่อใด กรุงศรีอยุธยาอยู่ในทางที่ข้าศึกจะมาถึงได้สะดวกทั้งทางบกและทางน้ำ ถ้ามีกำลังไม่พอรักษา ขึ้นตั้งอยู่ที่กรุงศรีอยุธยา ก็คงเป็นอันตราย การที่ตั้งมาตั้งอยู่เมืองธนบุรีก็ไม่ห่างไกลกับกรุงศรีอยุธยา มีอำนาจอยู่ที่เมืองธนบุรีก็เหมือนมีอำนาจอยู่ในกรุงศรีอยุธยา แต่ได้เปรียบที่เมืองธนบุรีตั้งอยู่ที่ลำน้ำลึกใกล้ทะเล แม้ข้าศึกมาทางบกไม่มีทัพเรือเป็นกำลัง”

(กรมพระยาดำรงราชานุภาพ, 2460 )

อย่างไรก็ตามกรุงธนบุรีมีอายุเพียง 15 ปีเท่านั้น มีการย้ายศูนย์กลางการปกครองข้ามฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยามาด้านฝั่งตะวันออกของแม่น้ำ<sup>3</sup> (สุจิตต์ วงษ์เทศ, 2559) และเป็นการอธิบายลักษณะทางกายภาพของคำว่า *เกาะรัตนโกสินทร์* เนื่องจากสภาพของเมืองรอบล้อมไปด้วยแม่น้ำและคลองขุด คล้ายเกาะเมืองของกรุงศรีอยุธยา ซึ่งการขยายเมืองในรัชกาลที่ 1-5 เกาะรัตนโกสินทร์จึงมีการแบ่งพื้นที่เมืองเป็นชั้นๆเชื่อมต่อกันด้วยคลองตรงซึ่งเรียกว่าคลองหลอด ดังนั้นคลองจึงมีสภาพเป็นทางสัญจรหลักจนกระทั่งมีการตัดถนนเพื่อเปิดพื้นที่ย่านการค้าใหม่ๆภายนอกกำแพงเมือง จุดกำเนิดของภูมิทัศน์ถนนของเกาะรัตนโกสินทร์ ซึ่งได้เริ่มต้นขึ้นในช่วงเวลานี้นั่นเอง

<sup>3</sup> จากนิราศเมืองเพชรบุรีริมแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพฯ ตั้งแต่ราวท่าพระจันทร์ ถึงท่าเตียน เคยมีชุมชนคนจีนท่ามาค้าขายตั้งแต่มุขอยุธยา เรียก บางจีน เมื่อจะสร้างวังหลวงกรุงรัตนโกสินทร์ ย้ายชุมชนบางจีนไปอยู่ย่านสำเพ็งสืบจนทุกวันนี้



ภาพที่ 5 รูปแบบของเกาะเมืองสมัยกรุงธนบุรี (ซ้าย) และกรุงรัตนโกสินทร์ (ขวา)  
 ที่มา <https://www.trueplookpanya.com/lite/knowledge/view/31352> (ซ้าย)  
<https://rattanakosinilandguide.wordpress.com> (ขวา)

#### 1) พื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ชั้นใน

ในชั้นนี้เป็นพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ตั้งของพระบรมมหาราชวัง วังชั้นรองลงมา บ้านเจ้านาย และวัดสำคัญที่เกิดขึ้นจากการสถาปนากรุงเทพฯ อาคารของหน่วยงานราชการต่างๆ นอกจากนั้นยังมีสะพาน หอ ป้อม และ แนวกำแพงต่างๆ ที่หลงเหลือมาให้เห็นจากอดีต มีที่อยู่อาศัยของประชาชนอยู่น้อยมาก ส่วนใหญ่เป็นชุมชนขนาดเล็ก ทั้งคนจีนและคนไทย เช้าที่สำนักงานทรัพย์สินพระมหากษัตริย์ และหน่วยราชการอื่นๆ ในบริเวณย่านท่าช้างและท่าเตียน



ภาพที่ 6 ภาพมุมสูงบริเวณสนามหลวง และ พระบรมมหาราชวังโดย วิลเลียม ฮันท์  
ที่มา หอจดหมายเหตุแห่งชาติ

ภูมิทัศน์ถนนส่วนใหญ่ของพื้นที่จะประกอบไปด้วยสถาปัตยกรรมที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ สลับกับที่ว่าง บ้างก็เห็นแม่น้ำเจ้าพระยา บ้างก็เห็นคูคลอง และสะพาน มีสวนสาธารณะ ซึ่ง นอกเหนือจากรางที่หายไป ภูมิทัศน์ส่วนใหญ่ไม่แตกต่างไปจากอดีตมากนัก เพียงแต่อาคารหลาย แห่งถูกเปลี่ยนแปลงการใช้งานจากเดิม และมีนโยบายจากภาครัฐที่จะย้ายหน่วยงานกระทรวง ทบวง กรมออกจากพื้นที่ แม้แต่มหาวิทยาลัยแต่มีการคัดค้านจึงไม่สามารถทำได้ อย่างไรก็ตามในปัจจุบัน ภาพจำของพื้นที่เมืองเก่าแห่งนี้ยังมีวิถีชุมชนให้นักท่องเที่ยวในพื้นที่ได้เห็นอยู่ เนื่องจากมีพื้นที่ๆ คาบเกี่ยวกับย่านประวัติศาสตร์ของพื้นที่อื่นส่งผลให้พื้นที่ยังคงมีสภาพเป็นเมืองเก่าที่มีพลวัต



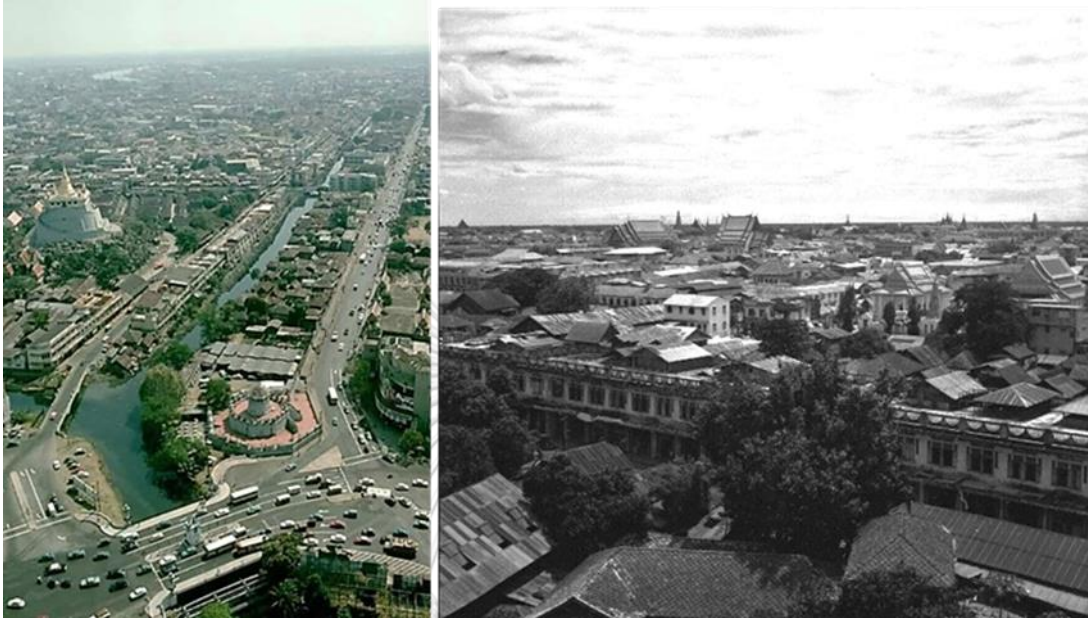
ภาพที่ 7 บริเวณถนนหน้าพระลานในปี พ.ศ.2516 (ซ้าย) และ ในปัจจุบัน พ.ศ. 2565 (ขวา)  
ที่มา Pinterest (ซ้าย) และ Google street View (ขวา)

#### 1) พื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ชั้นกลาง

พื้นที่บริเวณนี้เป็นพื้นที่ที่คาบเกี่ยวกับพื้นที่ชั้นใน มีจุดหมายที่สำคัญแสดงขอบเขตชัดเจน เช่น เมื่อเริ่มต้นจากวงเวียนไปตามถนนพระอาทิตย์จะพบป้อมพระสุเมรุอยู่ทางด้านทิศเหนือของพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ชั้นใน เมื่อวิ่งเลียบไปตามถนนพระสุเมรุไปจนสุดถนนจะเจอแยกถนนมีสะพานผ่านฟ้าลีลาศและป้อมมหากาฬเป็นจุดหมายที่สำคัญที่คนรู้จักดี และมีเจดีย์ภูเขาทองวัดสระเกศเป็นฉากหลังที่จำจํา เมื่อวิ่งต่อไปถึงถนนมหาชัยและจักรเพชรก็มีสะพานพุทธเป็นจุดหมายตา แสดงว่ามาถึงย่านปากคลองตลาด ซึ่งเป็นตลาดที่มีชื่อเสียงในเรื่องของดอกไม้ที่ในปัจจุบันนั้นดังในระดับโลก ลักษณะของชุมชนส่วนใหญ่เป็นย่านการค้าที่เช่าที่มาจากที่ราชพัสดุ สำนักงานทรัพย์สินพระมหากษัตริย์ และที่ราชสกุลต่างๆที่พำนักอยู่บริเวณนี้ ได้แก่ วังบ้านหม้อของราชสกุลกุญชร วังบูรพาภิรมย์ของราชสกุลภานุพันธุ์ บางส่วนเป็นที่ดินของพระวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าสุทธสิริโสภา และราชสกุลคัคณางค์ เป็นต้น แม้ว่าในปัจจุบันจะมีบางส่วนขายขาดให้กับนักลงทุน<sup>4</sup>แล้ว ก็มีพื้นที่

<sup>4</sup> อ่างกรณ์ ตลาดยอดพิมานและเวียงนครเกษม

ในบริเวณนี้ประกอบไปด้วยวัด โรงเรียน สถานที่ราชการ ที่ว่าง และสวนสาธารณะเป็นส่วนใหญ่ เพราะเป็นส่วนขยายมาจากพื้นที่ชั้นใน จึงมีลักษณะที่ผสมผสานในสัดส่วนที่กล่าวมาแล้ว



ภาพที่ 8 ภาพมุมสูงบริเวณสะพานผ่านฟ้า(ซ้าย) และมุมมองจากภูเขาทอง (ขวา)  
ที่มา Pinterestและหอจดหมายเหตุแห่งชาติ

ภูมิทัศน์ถนนในบริเวณนี้มีความน่าสนใจเพราะมีความหลากหลายจากกิจกรรมที่เกิดขึ้น จากอดีตและปัจจุบัน เช่น บริเวณย่านสี่กั๊กเสาชิงช้าซึ่งมีลักษณะเป็นแกน (axis) ที่เด่นชัด มีอาคารตึกแถวเป็นเส้นนำสายตาโดยมีจุดหมายตาอยู่ที่เสาชิงช้า ซึ่งได้กลายเป็นภาพจำของภูมิทัศน์ถนน แม้ว่าอาคารได้เปลี่ยนแปลงไปตลอดกว่า 100 ปีที่ผ่านมา ยานพาหนะก็เปลี่ยนจากรถราง รถลากเป็นรถยนต์ก็ตาม แต่มุมมองที่มีองค์ประกอบดังกล่าวได้สร้างเนื้อหา (content) มุมมอง (vista) การรับสัมผัสต่างๆ ที่เกิดจากความเข้าใจทิวทัศน์ (exposure) ความสัมพันธ์ของระยะใกล้และไกล ฯลฯ ที่เป็นเอกลักษณ์ของย่านเมืองเก่าที่อยู่ในพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ชั้นกลาง



ภาพที่ 9 ถนนบำรุงเมืองจากโปสการ์ดชาวตะวันตก  
ที่มา หอจดหมายเหตุแห่งชาติ

ลักษณะที่น่าสังเกตของพื้นที่ชั้นกลางอีกประการหนึ่ง คือเป็นที่ตั้งของวัดสำคัญจำนวนมาก โดยแต่ละวัดมีประวัติศาสตร์ที่สอดคล้องกับการสร้างกรุงในแต่ละยุคสมัย เช่น วัดสุทัศนวรารามเป็นวัดสำคัญกลางเมืองเป็นที่ประดิษฐานของพระใหญ่เมืองสุโขทัย ส่วนวัดราชบพิธเป็นวัดประจำรัชกาลที่ 4 สร้างขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2412 นับเป็นพระอารามหลวงสุดท้ายที่พระมหากษัตริย์ทรงสร้างตามโบราณราชประเพณีที่มีการสร้างวัดประจำรัชกาล ในขณะที่วัดบวรนิเวศเป็นวัดสำคัญที่มีประวัติศาสตร์ทางการเมืองในสมัยรัชกาลที่ 3 - 4<sup>5</sup> (เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, 2481) นอกจากนี้ยังมี วัดมเหยงคณ์วรวิหาร วัดบูรณศิริมัตยาราม ซึ่งเริ่มต้นสร้างโดยวังหน้า โดยสร้างขึ้นหลังจากบูรณปฏิสังขรณ์วัดชนะสงคราม ส่วนวัดราชประดิษฐสถิตมหาสีมารามและวัดราชบูรณะเป็นวัดสำคัญตั้งขึ้นตามคติของการสร้างวัดในเมือง โดยคติของการตั้งราชธานีจะต้องมีวัดสำคัญประจำ 3 วัด คือ วัดมหาธาตุ วัดราชบูรณะ และวัดราชประดิษฐาน

<sup>5</sup> สมเด็จพระบวรราชเจ้ามหาศักดิพลเสพทรงสร้างวัดบวรนิเวศราชวรวิหาร (บวร หมายถึง วังหน้า นิเวศ หมายถึง บ้านหรือวัง ความรวมจึงหมายความว่า วัดอันเป็นที่ประทับในวังหน้า นามวัดนี้รัชกาลที่ 3 ทรงพระราชทานใหม่ให้เมื่อคราวรัชกาลที่ 4 ทรงผนวชอยู่เป็นนัยว่า รัชกาลที่ 4 ทรงดำรงอยู่ในสถานะ กรมพระราชวังบวรสถานมงคล)



ภาพที่ 10 ภาพถ่ายมุมสูงของย่านบางลำพูในอดีต  
ที่มา LIFE Photo Collection, United States

## 2) พื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ชั้นนอก

พื้นที่บริเวณชั้นนอก เป็นย่านสำคัญของกรุงเทพฯ ในยุคแรก เพราะส่วนใหญ่เป็นย่านการค้าของคนจีนที่ถุกย้ายมาจากบริเวณฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาในสมัยกรุงธนบุรี (สุจิตต์ วงษ์เทศ , 2559) ในตอนแรกของการตั้งถิ่นฐาน เมื่อดูจากแผนที่ พ.ศ. 2430 จะเห็นได้ว่าถนนเจริญกรุงได้แบ่งพื้นที่ออกเป็น 2 ส่วน คือด้านเหนือที่เป็นเรือกสวนไร่นา และส่วนด้านใต้ที่ติดแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นส่วนที่เจริญกว่าด้านเหนือมีลักษณะเป็นการปลูกตึกแถวที่แออัด ไม่มีสุขลักษณะที่ดี บางแห่งถึงขนาดเรียกว่าเป็นตรอกขี้หมาซึ่งอยู่ในย่านสำเพ็ง ค่าขายสินค้า บริการ ที่หลากหลาย มีเรื่องเล่าว่า บริเวณตรอกเต้าเป็นย่านสำนักโคมเขียว ซึ่งมีทั้งรูปแบบขั้นสูงไปจนถึงระดับตลาดล่าง โดยมี “โรงยายแพง” เป็นหนึ่งในสำนักที่นิยมของชนชั้นนำ ผู้เป็นเจ้าของสำนัก (แม่เล่า) แห่งนี้ ชื่อ “ยายแพง” ซึ่งมีฐานะร่ำรวยจากกิจการเรีงมัยดังกล่าว นำเงินที่ได้ส่วนหนึ่งมาสร้างวัดคณิกาผล ในส่วนของย่านสำ



เพียงภายหลังเกิดไฟไหม้วอดไปหลายคูหา จึงเป็นโอกาสที่จะเข้ามาปรับปรุงย่านดังกล่าวโดยใช้การเวนคืนพื้นที่เพื่อนำมาสร้างโครงข่ายถนนในย่านนี้ ได้แก่ ถนนเยาวราช ถนนจักรวรรดิ ถนนบูรพา ถนนราชวงศ์ และถนนทรงวาด ทำให้เกิดย่านการค้าที่กว้างขวาง ทั้งเกิดเป็นย่านเศรษฐกิจที่ไม่ได้มีแค่ชาวจีนเท่านั้น แต่ยังมีชาวฝรั่ง อินเดีย และคนไทยเข้ามาประกอบกิจการต่างๆ เช่น ห้าง เอส.เอ. บี. ซึ่งเป็นห้างแรกที่จำหน่ายสินค้าจากยุโรป ห้างสิทธิภัณฑ์ และห้าง F. Grahlert & C., Jewellers นอกจากนี้พื้นที่ชั้นนอกนี้ยังมีความโดดเด่นและมีศักยภาพมากขึ้น เมื่อมีการก่อสร้างสถานีรถไฟหัวลำโพงในปี พ.ศ. 2459 (กรณีการ สุธีรัตนภิรมย์, 2561) ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าพื้นที่ชั้นนี้เป็นย่านเศรษฐกิจของประเทศสยามก่อนปี พ.ศ. 2500



ภาพที่ 11 ภาพถ่ายมุมสูงของถนนเยาวราช และถนนตรงในอดีต

ที่มา หอจดหมายเหตุแห่งชาติ

CHULALONGKORN UNIVERSITY

ภูมิทัศน์ถนนที่โดดเด่นของพื้นที่นี้ ได้แก่ รูปแบบอาคารพาณิชย์ และกิจกรรมที่เกิดขึ้นในแต่ละย่านการค้าในรูปแบบของอาคารพาณิชย์ในแต่ละยุคสมัย เริ่มตั้งแต่แบบอาคาร 2 ชั้นแบบคลาสสิกไปสู่ความสูงที่มากกว่าในรูปแบบของอาร์ตเดคโค (สมชาติ จึงสิริอารักษ์ 2553) ซึ่งเริ่มต้นในสมัยรัชกาลที่ 7 ที่ยังหลงเหลือให้เห็นอยู่หลายอาคาร กลายเป็นภาพจำของภูมิทัศน์ในแง่ของอาคารทางประวัติศาสตร์ที่มีพลวัต เนื่องจากถูกดัดแปลงการใช้สอยเพื่อสนองต่อกิจกรรมใหม่ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบัน ภาพจำของถนนในแต่ละสายในย่านนี้อีกอย่างคือผู้คนจำนวนมากที่ต่างคนต่างทำกิจกรรมที่หลากหลาย ทำให้พื้นที่ถนนมีชีวิตชีวากว่าพื้นที่อื่นๆ ของเกาะรัตนโกสินทร์



ภาพที่ 12 ภาพถ่ายถนนเยาวราชในแต่ละยุคสมัย พ.ศ. 2493(ซ้าย) – 2501(ขวา)

ที่มา LIFE Photo Collection, United States

## 2.2 โครงข่ายของภูมิทัศน์ถนนของเกาะรัตนโกสินทร์ในอดีต

นิยาม ของภูมิทัศน์ถนนถูกอ้างถึงเพื่อเน้นความสำคัญมากกว่าการเป็นที่สัญจรของยานพาหนะต่างๆ แต่เป็นดัชนีชี้วัดคุณภาพของเมือง โดยสถาปนิกและนักผังเมืองชาวอินเดีย Aarushi Gupta (2020) ได้กล่าวว่า ภูมิทัศน์ถนนในเมืองอาจถูกสร้างขึ้นทั้งโดยฝีมือมนุษย์และธรรมชาติ ซึ่งสามารถทำให้รับรู้ถึงวิถีชีวิตของคนในเมืองนั้นได้ (What Is A Streetscape And Why Architects Should Care – RTF<sup>6</sup>) ซึ่งนิยามของภูมิทัศน์ถนนที่มีชื่อเสียงถูกอ้างมากที่สุดคือนิยามของ เจน จาก็อบ (Jane Jacobs, 1961) ว่าเป็นพื้นที่สาธารณะซึ่งเป็นองคประกอบของเมืองที่มีความสำคัญ สามารถบ่งบอกสภาพของเมืองได้ว่าเป็นอย่างไร ในขณะที่ความหมายของคำว่า “ภูมิทัศน์ถนน” ที่ได้จากพจนานุกรมต่างๆจะมีความหมายคล้ายกัน คือเป็นองค์ประกอบต่างๆที่รวมกันสร้างคุณลักษณะให้กับถนน ดังนั้นในที่นี้จึงสรุปว่า “ภูมิทัศน์ถนนเป็นคำที่ใช้เรียกองค์ประกอบของถนนที่ไม่ได้แสดงลักษณะทางกายภาพอย่างเดียว แต่รวมไปถึงกิจกรรมของผู้คนที่อยู่อาศัยในเมืองด้วย ซึ่งสามารถถ่ายทอดเรื่องราวของพื้นที่ให้คนได้เข้าใจภาพรวมของเมืองนั้นๆ”<sup>7</sup> ฉะนั้นเมื่อเข้าใจ

<sup>6</sup> <https://www.rethinkingthefuture.com/author/aarushigupta/> What Is A Streetscape And Why Architects Should Care – RTF เข้าถึง 11 ธันวาคม 2564

<sup>7</sup> แปลมาจากเว็บไซต์ Wiktionary <https://en.wiktionary.org/wiki/streetscape> เข้าถึง 2 มิถุนายน 25565 เนื่องจากมีความหมายใกล้เคียงและครอบคลุมมากที่สุด

แล้วว่าภูมิทัศน์ถนนเป็นอย่างไร จึงกล่าวถึงเนื้อหาหลักของภูมิทัศน์ถนนของเกาะรัตนโกสินทร์โดยย่อ ดังนี้

ภูมิทัศน์ถนนในช่วงแรกของเกาะรัตนโกสินทร์เกิดขึ้นในต้นรัชกาลที่ 4 ในปี พ.ศ. 2399 เมื่อได้เกิดสนธิสัญญาเบาว์ริง โดยเนื้อหาหลักของสัญญาคืออนุญาตให้ชาวอังกฤษเข้ามาทำการค้าเสรีในย่านในและนอกพระนครโดยต้องได้รับการจัดเก็บภาษีอย่างเป็นธรรม นอกจากนี้สนธิสัญญาดังกล่าวยังอนุญาตให้มีการจัดตั้งกงสุลอังกฤษในกรุงเทพฯ เพื่อรับประกันสิทธิสภาพนอกอาณาเขต ตลอดจนอนุญาตให้ชาวอังกฤษสามารถถือครองที่ดินในสยามได้ การเรียกร้องของชาติตะวันตกให้สร้างถนนเพื่อความสะดวกในการสัญจร ทำให้มีการตัดถนน 3 สายแรกคือ เจริญกรุง บำรุงเมือง และเพ็ญนคร ในปี พ.ศ. 2404 - 2406 ตามแบบประเทศสิงคโปร์



ภาพที่ 13 แผนที่กรุงรัตนโกสินทร์ใน พ.ศ. 2430 แสดงให้เห็นแนวถนนที่ตัดขึ้นมาในช่วงแรก  
ที่มา ดัดแปลงจากกรมแผนที่ทหาร

จากภาพที่ 13 จะเห็นจุดเริ่มต้นของโครงข่ายถนนที่เริ่มตั้งแต่ถนนด้านทิศตะวันออกของวังหลวงคือถนนจักรวรรดิวังหลวง(ถนนมหาไชย) จะเห็นได้ว่าถนนบำรุงเมืองซึ่งเปรียบเสมือนถนนพระราชดำเนินในปัจจุบันเพื่อมุ่งไปสู่วัดพุทธมณฑลารามซึ่งเป็นวัดที่พระองค์ สร้างขึ้นตามพระราชนิยมเพื่อใช้เป็นที่พักผ่อนนอกพระนคร

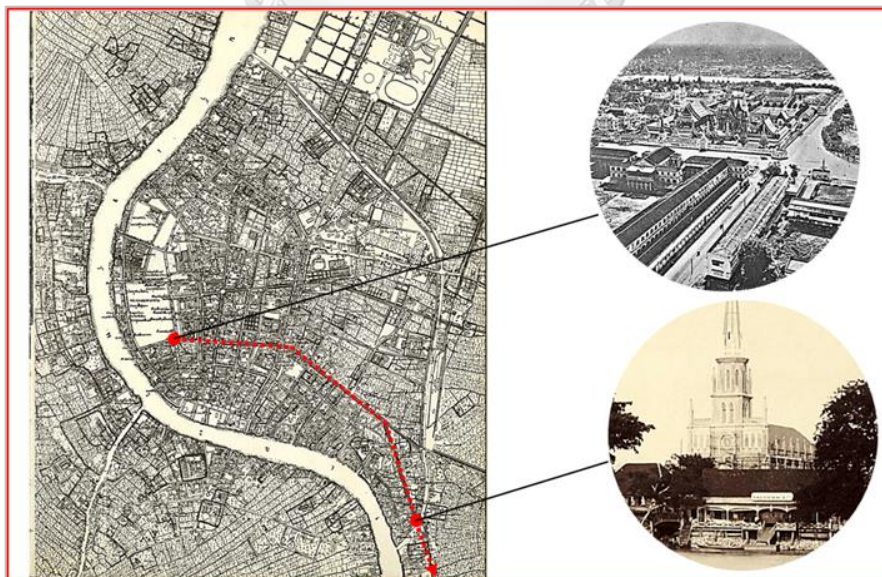
ม.ร.ว. แฉ่งน้อย ศักดิ์ศรี ใ้รายละเอียดไว้ว่า “...จ้างจีนชุดสระกว้างใหญ่ ขนมูลดินขึ้นทำเป็นกำแพงโดยรอบในสระให้ปลูกบัวต่างสีต่างชนิดและสร้างเกาะใหญ่ไว้ท่ามกลาง มีเกาะเล็กเกาะน้อยลดเลี้ยวไปตามทิศต่างๆ นอกจากนั้นโปรดเกล้าฯ ให้สร้างแก่งใหญ่น้อยลงไปในเกาะ บนเกาะนั้นปลูกพันธุ์ไม้ชนิดต่างๆ รวมทั้งไม้ดอกชนิดต่างๆด้วย เมื่อถึงเดือนยี่ (เดือนธันวาคม-มกราคม) ให้เปิด

ไขน้ำเข้าไปไว้ให้เปี่ยมสระจะได้เสด็จไปประทับและให้ฝ่ายในได้สำราญกับสวนอย่างเต็มที่ แล้วให้เรียกสถานที่ทรงสร้างใหม่ทั้งบริเวณว่า ‘ปทุมวัน’

ในส่วนที่ประทับของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดเกล้าฯ ให้สร้างพระที่นั่งที่ประทับแรมขึ้นองค์หนึ่ง พระราชทานนามว่า ‘พระที่นั่งปทุมมาภิรมย์’ มีพลับพลาที่เสด็จออก มีโรงละคร มีที่พักข้าราชการฝ่ายในล้อมรอบด้วยเขื่อนเพชร (กำแพงเตี้ย) กั้นเป็นสัดส่วน มีโรงครัวของฝ่ายใน (หญิง) และฝ่ายหน้า (ชาย) แยกจากกันมีกำแพงล้อมรอบกันเป็นอาณาเขต

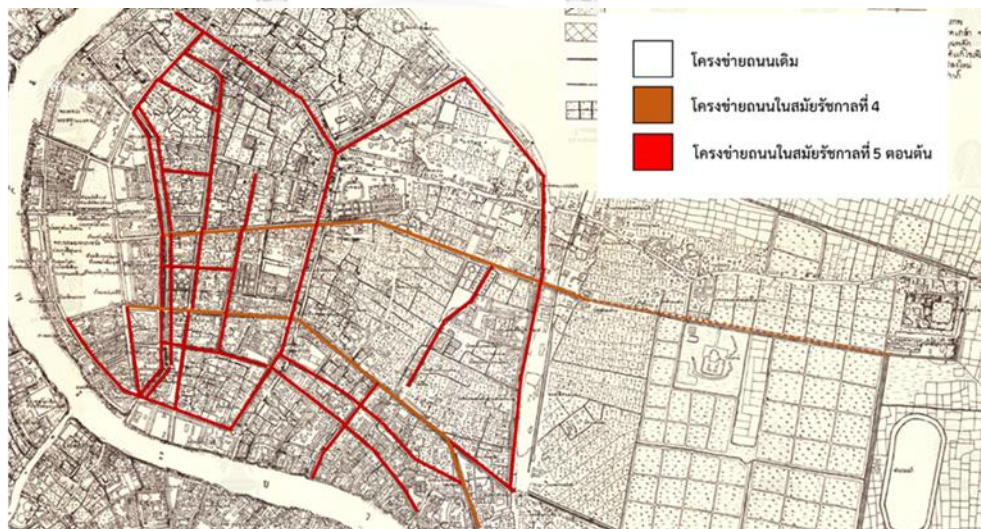
นอกจากนั้นยังโปรดเกล้าฯ ให้สร้างพระอารามขึ้นหมู่หนึ่งเพื่อเป็นที่บำเพ็ญพระราชกุศลในวาระต่างๆ เมื่อเสด็จมาประพาสที่พระราชวังนี้ พระราชทานนามว่า ‘วัดปทุมวนาราม’ และเตรียมนิมนต์พระสงฆ์จากวัดบวรนิเวศวิหารมาเป็นเจ้าอาวาส พระราชทานนามว่า ‘พระครูปทุมธรรมธาดา’ จะเห็นได้ว่านามต่างๆ ที่ปรากฏนั้นตั้งแต่ นามพระที่นั่ง นามวัด และนามพระสงฆ์ ล้วนขึ้นต้นด้วย ‘ปทุม’ ทั้งสิ้นนอกจากนี้ยังพระราชทานให้วัดปทุมวนารามแห่งนี้เป็นวัดของสมเด็จพระนางเจ้ารำไพพรรณี พระบรมราชินีที่ได้นิมนต์พระสงฆ์มาจำพรรษาตั้งแต่แรกสร้าง นอกจากนั้นยังมีพระบรมราชานุญาตให้ราษฎรได้เข้าไปทำบุญและเล่นสัควาที่สระใหญ่หน้าพระอุโบสถได้อีกด้วย...

ในขณะที่ถนนเจริญกรุงเป็นถนนที่ใช้เพื่อเป็นถนนสายหลักระหว่างวังหลวงและชุมชนของชาวตะวันตกที่ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ของพระนครบริเวณบางรัก ย่านยานนาวา และถนนตก และบริเวณฝั่งตรงข้ามของแม่น้ำเจ้าพระยาโดยมี โบสถ์พระแม่ปฏิสนธินิรมล โบสถ์ช่างตากูร์ส และ โบสถ์โรซารีอันศักดิ์สิทธิ์เป็นศูนย์กลางในแต่ละชุมชน ( ยุคตี มุกดาวิจิตร 2565 )



ภาพที่ 14 จุดเริ่มต้นของถนนเจริญกรุงสู่ย่านของชาวตะวันตก  
ที่มา ดัดแปลงจากแผนที่ พ.ศ. 2430 ของกรมแผนที่ทหาร

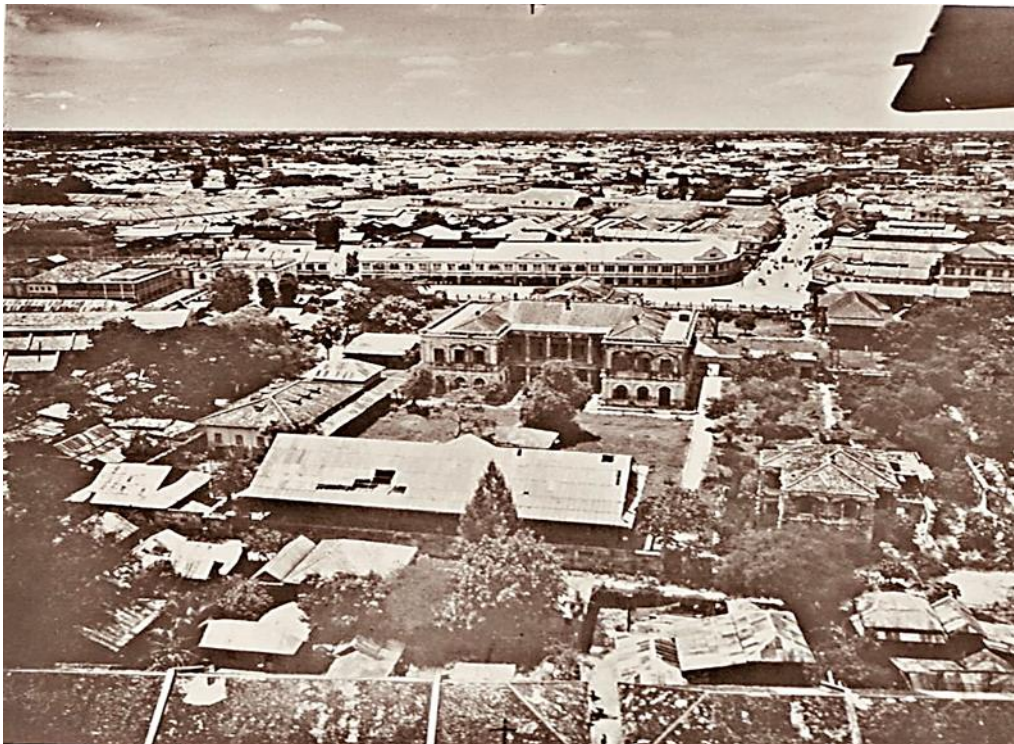
ในเวลาต่อมารัชกาลที่ 5 ได้สร้างถนนต่อจากของเดิมขึ้นอีกหลายสาย พร้อมทั้งปรับปรุงถนนที่มีอยู่เดิมกลายเป็นโครงข่ายถนนตามที่เห็นกันอยู่ในปัจจุบัน จนถึงสมัยรัชกาลที่ 6 ยังมีการตัดถนนในเกาะรัตนโกสินทร์บ้าง แต่ส่วนใหญ่เป็นการตัดถนนไปสู่นอกพระนครทางด้านเหนือเพื่อเชื่อมโยงกับพระราชวังดุสิต จากแผนที่ในปี พ.ศ. 2430 แสดงให้เห็นว่านอกเหนือถนนรอบเกาะรัตนโกสินทร์ซึ่งเริ่มตั้งแต่ถนนพระอาทิตย์ จากวังหน้ามุ่งสู่ถนนพระสุเมรุ ถนนมหาชัย ถนนตรีเพชร ถนนจักรเพชร และถนนมหาราช มีถนนสายสำคัญอยู่ 2 เส้นที่มีจุดเริ่มต้นจากพระบรมหาราชวังตรงไปนอกเมือง คือถนนที่มุ่งไปสู่ถนนปทุมวัน (พระราม 1) โดยมีจุดหมายที่วัดปทุมวนารามโดยเริ่มต้นตั้งแต่ถนนรอบวัง(สนามไชย) ผ่านถนนกัลยาไมตรีในปัจจุบัน ข้ามคลองรอบกรุงด้วยสะพานช้างโรงสีผ่านสี่กั๊กเสาชิงช้า จึงเข้าสู่ถนนบำรุงเมืองตรงไปตลอดจนถึงคลองรอบกรุงชั้นที่ 2 (โถ่งอ่าง) และ ชั้นที่ 3 (คลองผดุงกรุงเกษม) จึงบรรจบกับถนนปทุมวัน ส่วนสายที่ 2 คือถนนเจริญกรุงมุ่งหน้าไปสู่ถนนตกซึ่งเริ่มต้นจากถนนรอบวังตรงบริเวณวังสราญรมย์ ผ่านสะพานมอญที่ข้ามคลองรอบกรุงตรงไปยังสี่กั๊กพระยาศรี ตรงไปบรรจบกับถนนตรง(พระราม4) บริเวณแยกหมอมี่ (แยกตัววายด้านล่าง) แล้วจึงมุ่งสู่ถนนตกด้านล่างขนานไปกับแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนถนนสายรองมีไว้เพื่อใช้เชื่อมกันระหว่างถนนทั้งสองเส้น ได้แก่ ถนนเฟื่องนครส่วน บ้านหม้อต่อออกมาเพื่อเชื่อมถนนจักรเพชรที่บริเวณปากคลองตลาด มีถนนสายอื่นๆสายสำคัญที่ขนานกับถนนเจริญกรุงเชื่อมระหว่างบ้านหม้อกับถนนจักรเพชรคือถนนพาหุรัด ที่ว่าสำคัญเพราะอยู่ติดกับวังบูรพาภิรมย์ที่ตั้งในอดีต ส่วนถนนเยาวราชจากเป็นเพียงถนนสายสั้นที่เชื่อมถนนตรีเพชรไปบรรจบถนนราชวงศ์ มุ่งลงไปสู่แม่น้ำเจ้าพระยาเนื่องจากโครงการตัดถนนเยาวราชนี้มีจุดเริ่มต้นในปี พ.ศ. 2430 นั่นเอง (ณัฐวุฒิ ปรียานิตย์, 2560)



ภาพที่ 15 โครงข่ายถนนสมัยรัชกาลที่ 5 ตอนต้น  
ที่มา ดัดแปลงจากแผนที่ พ.ศ. 2430 ของกรมแผนที่ทหาร

### 2.2.1 องค์ประกอบภูมิทัศน์ถนนในอดีต ( streetscape Element )

การศึกษาองค์ประกอบภูมิทัศน์ถนนในเมืองเก่ามักจะดูได้จากสถาปัตยกรรมทั้งที่เป็นตึก ถนน และ สะพาน รวมทั้ง ต้นไม้ที่บันทึกอายุของเมืองเอาไว้อย่างชัดเจน รวมทั้งองค์ประกอบของอุปกรณ์ประกอบถนนซึ่งจะทิ้งร่องรอยให้เห็นในปัจจุบัน แต่เป็นที่น่าเสียดายที่องค์ประกอบดังกล่าวหาดูได้จากภาพถ่ายในอดีตเท่านั้น

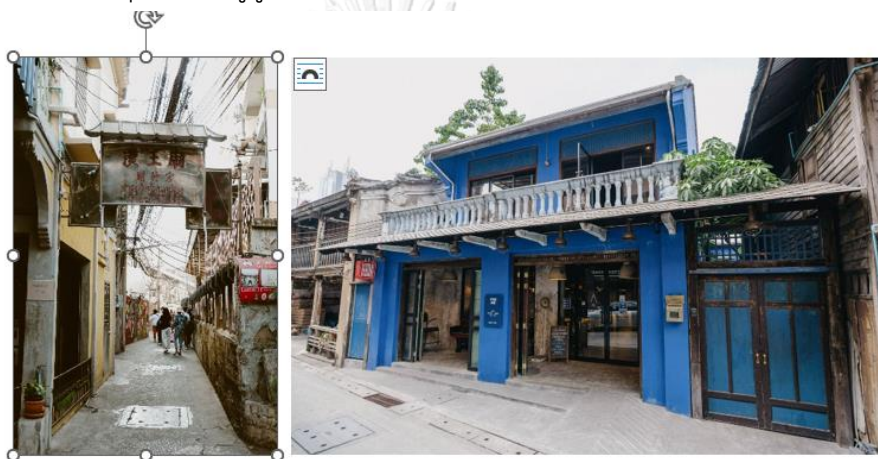


ภาพที่ 16 วังบูรพาในสมัยรัชกาลที่ 7  
ที่มา หอจดหมายเหตุแห่งชาติ

จากภาพถ่ายของวังบูรพาจะเห็นถนนบูรพาอยู่ด้านหน้าวัง ส่วนด้านหลังคือสามแยกถนนมหาชัย (ซ้าย) ถนนจักรเพชร (ขวา) ส่วนถนนที่อยู่ไกลออกไปคือถนนเยาวราช ซึ่งประกอบด้วยอาคารตึกแถวแบบสถาปัตยกรรมคลาสสิกที่มีลักษณะมีหลังคาและซุ้มหลังคาอยู่เป็นจำนวนมาก มีลวดลายหัวเสา ซุ้มโค้งที่ประตูหน้าต่างและผนัง ซึ่งเป็นไวกรรมของการออกแบบอาคารพาณิชย์กรรมในยุคนั้น ต่อมาอาคารพาณิชย์ในสมัยหลัง ก่อน พ.ศ. 2490 มีรูปแบบที่เปลี่ยนไปคือ มีความสูงมากขึ้น ใช้คาดฟ้าแทนหลังคาเนื่องจากเปลี่ยนระบบการก่อสร้างเป็นแบบคอนกรีตเสริมเหล็กและมี

ลวดลายที่เรียบง่ายมากขึ้น จนนำไปสู่รูปแบบสถาปัตยกรรมแบบอาร์ตเดโค (Art Deco)<sup>8</sup>  
(สมชาติ จิงสิริอารักษ์ 2553)

นอกเหนือจากสิ่งที่กล่าวมาทั้งหมด กิจกรรมของชุมชนได้กลายเป็นองค์ประกอบสำคัญที่เป็นตัวกำหนดอายุของย่านต่างๆอีกด้วย การตั้งถิ่นฐานของ ชาวจีน ชาวฝรั่ง แขก ญวน ลาว และชนชาติอื่นได้สร้างให้เกิด **ย่านสถานที่ (place)**<sup>9</sup> ซึ่งมีความหมายในการครอบครอง (possession) และสร้างขอบเขต (precincts) ด้วยเนื้อหาของกิจกรรมที่มีความโดดเด่นและมีเอกลักษณ์เฉพาะที่สืบต่อกันมาในระยะเวลาอันยาวนาน เช่น ย่านตลาดน้อยถนนทรงวาด ย่านพาหุรัดและสำเพ็ง ย่านบางลำพู ฯลฯ กลายเป็นภูมิทัศน์วัฒนธรรมที่จับต้องไม่ได้ที่ควรได้รับการรักษาพัฒนาต่อยอดให้เหมาะสมในยุคของโลกาภิวัตน์ เพื่อรักษาชุมชนให้อยู่คู่กับเมืองเก่าของเกาะรัตนโกสินทร์สืบไป



ภาพที่ 17 องค์ประกอบของภูมิทัศน์ถนนย่านตลาดน้อยในปัจจุบัน  
ที่มา <https://prop2morrow.com> และ <https://ecommirst.com>

### 2.2.2 การอนุรักษ์ภูมิทัศน์ถนนของเกาะรัตนโกสินทร์

ที่มาของการอนุรักษ์เกาะรัตนโกสินทร์เกิดขึ้นจากคณะกรรมการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์และเมืองเก่า โดยเริ่มต้นขึ้นจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2520-2524)<sup>10</sup> (ชินกรอนกรู๊ป, 2537) ที่ได้บรรจุเอาโครงการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์ไว้ ซึ่งคณะรัฐมนตรีมอบหมายให้กระทรวงศึกษาธิการรับไปดำเนินการจัดตั้งคณะกรรมการปรับปรุงและ

<sup>8</sup>รูปแบบอาคารพาณิชย์ช่วงที่2

<sup>9</sup> คำว่าย่านหมายถึง district ซึ่งมาจาก Kevin Lynch แต่ในที่นี้ขอย่ออ้าง Gordon Cullen ที่ใช้คำว่า place ซึ่งอธิบายความหมายที่หลากหลาย

<sup>10</sup> ก่อนหน้านั้นมีแค่กฎหมายอนุรักษ์โบราณสถาน พ.ศ. 2478

บูรณะโบราณสถานบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ ซึ่งต่อมากรุงเทพมหานครก็จัดตั้งคณะกรรมการอีกชุดหนึ่ง ซึ่งมีจุดประสงค์และการทำงานที่ซ้ำซ้อนกัน เพียงแต่มีขอบเขตครอบคลุมทั้งกรุงเทพมหานคร ดังนั้นคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติจึงได้เสนอคณะรัฐมนตรีให้จัดตั้ง *คณะกรรมการโครงการรัตนโกสินทร์* ขึ้นมาโดยรวมคณะกรรมการทั้ง 2 ชุดเข้าด้วยกันในปี พ.ศ. 2521 โดยมีคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เป็นเลขานุการ ซึ่งมีผลงานแรกคือการประกวดการออกแบบและวางผังกรุงรัตนโกสินทร์ ในปี พ.ศ. 2525 ในช่วงสมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ครบรอบ 200 ปี อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการที่จัดตั้งขึ้นมานี้ถูกคณะรัฐมนตรียกเลิกไปในปี พ.ศ. 2549 เพื่อจัดตั้งคณะกรรมการชุดใหม่คือ *คณะกรรมการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์และเมืองเก่า* ที่ประกอบด้วย รองนายกรัฐมนตรี ซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมายให้กำกับบริหารราชการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นประธานกรรมการ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ปลัดกระทรวงกลาโหม ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ปลัดกระทรวงวัฒนธรรม ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เลขาธิการพระราชวัง ผู้อำนวยการสำนักงานทรัพย์สินพระมหากษัตริย์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร อธิบดีกรมโยธาธิการและผังเมือง อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น อธิบดีกรมธนารักษ์ อธิบดีกรมศิลปากร ผู้ว่าการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย นายกสมาคมอนุรักษ์ศิลปกรรมและสิ่งแวดล้อม นายกสมาคมสถาปนิกสยามในพระบรมราชูปถัมภ์ และผู้ทรงคุณวุฒิไม่เกินเจ็ดคนซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งเป็นกรรมการ เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นกรรมการและเลขานุการ มีเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมโดยความเห็นชอบของประธานกรรมการ แต่งตั้งเจ้าหน้าที่ในสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นกรรมการ และผู้ช่วยเลขานุการ 2 คน โดยกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ คือ

- 1) วางนโยบาย กำหนดพื้นที่ และจัดทำแผนแม่บทการอนุรักษ์ และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์และเมืองเก่า
- 2) โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีจัดทำแนวทาง แผนปฏิบัติการและมาตรการต่าง ๆ เพื่อดำเนินการในพื้นที่รับผิดชอบ
- 3) ให้คำปรึกษาและความเห็นโครงการของรัฐในพื้นที่รับผิดชอบ
- 4) สนับสนุนการจัดสรรงบประมาณให้แก่หน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบ เพื่อดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์และเมืองเก่า



- 5) ออกระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์และเมืองเก่า เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับกฎหมาย โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี
- 6) สนับสนุน และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนและภาคเอกชนได้มีส่วนร่วมในการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์และเมืองเก่า
- 7) ประสานงาน ติดตาม ตรวจสอบ และกำกับดูแลให้การดำเนินงานเป็นไปตามแนวทางโครงการและแผนงานที่ได้จัดทำไว้
- 8) เชิญผู้แทนหน่วยงานราชการและภาคเอกชน หรือบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องมาให้คำชี้แจงและข้อมูล
- 9) แต่งตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงานตามความจำเป็นและเหมาะสมเพื่อทำการแทนคณะกรรมการในเรื่องที่ได้รับมอบหมาย
- 10) รายงานผลการดำเนินงานให้คณะรัฐมนตรีทราบตามที่เห็นสมควร
- 11) ดำเนินการอื่นใดที่จำเป็นตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะรัฐมนตรี เพื่อให้การอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์และเมืองเก่าประสบความสำเร็จ

### 2.3 แนวความคิดของการอนุรักษ์และพัฒนาเกาะรัตนโกสินทร์

การกำหนดแผนภายใต้วิสัยทัศน์การอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์ ในชื่อ “ราชธานีศรีแผ่นดินสยาม สง่างามด้วยมรดกสถาน ผสานหลากหลายมิติ อัตลักษณ์ชุมชน บนวิถีแลโครงสร้างเมืองทันสมัย”

#### 2.3.1 รายละเอียดแผนแม่บทเชิงนโยบาย

มี 8 ยุทธศาสตร์สำคัญ ได้แก่

- 1) ยุทธศาสตร์ด้านมรดกวัฒนธรรม
- 2) ยุทธศาสตร์การใช้ที่ดิน
- 3) ยุทธศาสตร์ด้านภูมิทัศน์
- 4) ยุทธศาสตร์ด้านการจราจร
- 5) ยุทธศาสตร์ด้านสาธารณูปโภค
- 6) ยุทธศาสตร์ด้านสาธารณูปการ
- 7) ยุทธศาสตร์ด้านกายภาพและวิถีชุมชน
- 8) ยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยว

ตาราง 1 แผนยุทธศาสตร์รายสาขา

ยุทธศาสตร์รายสาขา	แนวความคิด
1) ยุทธศาสตร์ด้านมรดกวัฒนธรรม	การอนุรักษ์แหล่งมรดก (tangible cultural heritages) และวิถีวัฒนธรรม (intangible cultural heritage) ตามหลักการพัฒนาที่ยั่งยืน
2) ยุทธศาสตร์การใช้ที่ดิน	การกำหนดการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน (mixed land use) เพื่อความสมดุลระหว่างแหล่งงานและที่อยู่อาศัย (job-housing balance) การพัฒนาโดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามหานคร (Transit Oriented Development หรือ ทีโอดี)
3) ยุทธศาสตร์ด้านภูมิทัศน์	การกำหนดและสร้างการมองเห็นเพื่อสร้างการรับรู้ทั่วไประหว่างการสัญจรและการทำกิจกรรมในพื้นที่ การออกแบบและการบริหารจัดการภูมิทัศน์ที่ดีจะมีส่วนทำให้เกิดการรับรู้คุณค่าทางประวัติศาสตร์ เกิดความสะอาด สวยงาม ความประทับใจ และความทรงจำที่ดีต่อผู้มาเยือนและผู้ใช้ชีวิตในพื้นที่
4) ยุทธศาสตร์ด้านการจราจร	การพัฒนาการสัญจรด้วยแนวคิด green historical moves ที่เน้นการพัฒนาที่ส่งเสริมพื้นที่ๆมี ความสำคัญทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม ส่งเสริมการสัญจรหลากหลายรูปแบบให้สามารถเชื่อมต่ออย่างมีประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรที่เหมาะสมและมีความต่างกัน
5) ยุทธศาสตร์ด้านสาธารณูปโภค	การพัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐานให้สามารถใช้งานได้มีประสิทธิภาพ ออกแบบการใช้งานอย่างเอื้อประโยชน์ ยั่งยืนสามารถปรับตัวให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนและสภาวะภูมิอากาศ
6) ยุทธศาสตร์ด้านสาธารณูปการ	การพัฒนาสาธารณูปการเอื้อประโยชน์ ( multifunction public facilities ) เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของสังคมทำหน้าที่หลักในการให้บริการคุณภาพสูง เพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตแก่คนในชุมชนและเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการแก่คนทุกกลุ่ม
7) ยุทธศาสตร์ด้านกายภาพและวิถีชุมชน	การปรับปรุงสภาพแวดล้อมของชุมชนให้สามารถอยู่ร่วมกับมรดกวัฒนธรรมได้อย่างเหมาะสม การปรับปรุงพื้นที่สาธารณะและสาธารณูปการต่างๆให้สอดคล้องกับสภาพสังคมและการทำงานที่เปลี่ยนไปตามยุคสมัย การต่อยอดภูมิปัญญาท้องถิ่น เศรษฐกิจและการเรียนรู้เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ชุมชน รวมถึงการอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมอย่างยั่งยืนไปพร้อมกับการพัฒนาเศรษฐกิจให้แก่ชุมชน
8) ยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยว	การสร้างสรรคการท่องเที่ยวที่ส่งเสริมความรู้ความเข้าใจในประวัติศาสตร์ ศิลปวัฒนธรรมของชาติและชุมชน การส่งเสริมการอนุรักษ์อย่างยั่งยืนไปพร้อมกับการสร้างการพัฒนาทางเศรษฐกิจให้กับชุมชน

ที่มา กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

### 2.3.2 รายละเอียดแผนแม่บทเชิงพื้นที่



ภาพที่ 18 ขอบเขตพื้นที่อนุรักษ์เกาะรัตนโกสินทร์และฝั่งธนบุรี

ที่มา ดัดแปลงจากผัง JICA พ.ศ. 2536

ในการกำหนดยุทธศาสตร์ของการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์ตามยุทธศาสตร์ที่กล่าวมาแล้วข้างต้น เดิมพื้นที่กรุงรัตนโกสินทร์มีเพียง 3 บริเวณคือ กรุงรัตนโกสินทร์ชั้นใน กรุงรัตนโกสินทร์ชั้นนอก และบริเวณฝั่งธนบุรีตรงข้ามกรุงรัตนโกสินทร์ แต่ล่าสุดพื้นที่กรุงรัตนโกสินทร์ยังครอบคลุมพื้นที่ต่อเนื่องบริเวณกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นนอกตั้งแต่แนวกิ่งกลางคลองรอบกรุง (คลองบางลำพู และคลองโอ่งอ่าง) แนวกิ่งกลางแม่น้ำเจ้าพระยาด้านทิศเหนือและทิศใต้ และแนวคลองผดุงกรุงเกษมฝั่งตะวันออกตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์และเมืองเก่า พ.ศ. 2564 โดยมีรายละเอียดแบ่งตามยุทธศาสตร์รายพื้นที่ 12 พื้นที่ ดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 2 ยุทธศาสตร์รายพื้นที่

ยุทธศาสตร์รายพื้นที่	แนวความคิด
1) บริเวณพระบรมมหาราชวัง (กรุงรัตนโกสินทร์ชั้นใน)	การเพิ่มระดับการรับรู้และการเข้าถึงพระบรมมหาราชวัง และ พื้นที่วังหน้าการใช้งาน หน่วยงานสถานที่ๆมีอยู่เดิมในพื้นที่ให้สามารถส่งเสริมกิจกรรมด้านการอนุรักษ์
2) บริเวณย่านบางลำพู	การขึ้นทะเบียนและการฟื้นฟูแหล่งมรดกระดับท้องถิ่น การควบคุมอาคารและสิ่งก่อสร้างให้ เหมาะสมกับการเป็นแหล่งที่ท่องเที่ยว การปรับปรุงภูมิทัศน์รอบโบราณสถานและคลองสำคัญ
3) บริเวณถนนราชดำเนิน กลางผ่านฟ้า	การสร้างพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรจากถนนราชดำเนินนอกเข้าสู่ถนนราชดำเนินกลางการ เป็นประตูเข้าสู่ถนนราชดำเนินกลาง และเป็นประตูสู่กรุงรัตนโกสินทร์ชั้นใน
4) บริเวณย่านเสาชิงช้า	การให้ความสำคัญและเชื่อมต่อกันระหว่างพื้นที่โบราณสถานสำคัญและย่านการค้าเก่า
5) บริเวณย่านปากคลองตลาด	การสร้างโอกาสในการพัฒนาโดยบูรณาการการฟื้นฟูย่านการค้า การท่องเที่ยว ปากคลองตลาด และการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีสนามไชย
6) บริเวณวังเดิม-วังหลัง	การเพิ่มระดับการรับรู้และการเข้าถึงพระราชวังเดิม การฟื้นฟูคลองคูเมืองเดิมฝั่งตะวันตก การเชื่อมโยงพื้นที่ริมแม่น้ำให้ต่อเนื่องกัน
7) บริเวณวัดดุสิตาราม-บาง ยี่ขัน	การเชื่อมต่อพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติเรือพระราชพิธี กับพื้นที่โดยรอบจนถึงพื้นที่สถานี รถไฟฟ้าศิริราช การขึ้นทะเบียนแหล่งโบราณสถานสำคัญ โดยเฉพาะคลองบางกอกน้อย แม่น้ำเจ้าพระยาและวัดสำคัญ
8) บริเวณย่านบางขุนพรหม	การสร้างชุมชนที่พักอาศัยขึ้นดีในพื้นที่อนุรักษ์ โดยส่งเสริมการเชื่อมต่อการสัญจรระหว่าง พื้นที่สาธารณะริมแม่น้ำเจ้าพระยา
9) บริเวณย่านนางเลิ้ง-มหา นาค	การกำหนดแนวคลองผดุงกรุงเกษมเป็นแนวเชื่อมต่อการอนุรักษ์และพัฒนาในส่วนต่างๆเข้า ด้วยกัน และกำหนดชุมชนนางเลิ้งเป็นต้นแบบแหล่งเรียนรู้ของการอยู่ร่วมกันระหว่างวิถี ชุมชน และอาคารที่ควรอนุรักษ์
10) บริเวณย่านเยาวราช-วง เวียน22	การส่งเสริมศักยภาพในการเป็นย่านการค้าต่อเนื่องจากอดีต การขึ้นทะเบียนมรดกท้องถิ่น การใช้มาตรการด้านผังเมืองและภาษีเพื่อกระตุ้นการอนุรักษ์
11) บริเวณย่านตลาดน้อย	การอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมในพื้นที่พร้อมกับการรักษาและพัฒนาวิถีชุมชน
12) บริเวณย่านกะดีจีน- คลองสาน	การสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคมและชุมชน ในการอนุรักษ์ และพัฒนาชุมชนประวัติศาสตร์ เพื่อรองรับการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และพัฒนาระบบ คมนาคมขนส่งทางรางในอนาคต

ที่มา กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

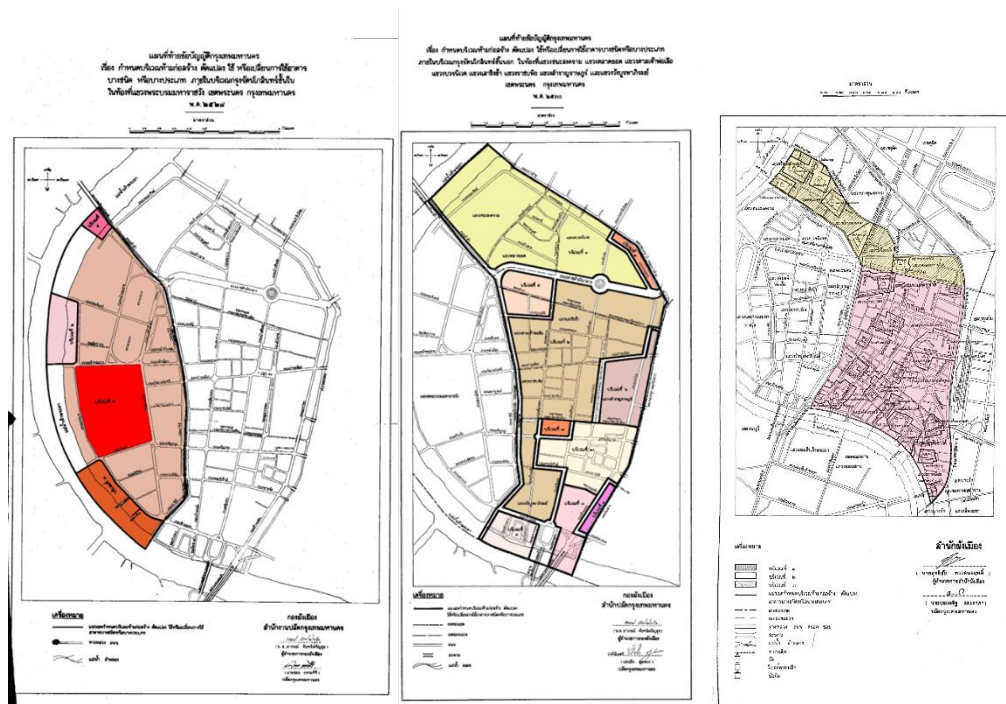
### 2.3.3 รายละเอียดแผนแม่บทเชิงเนื้อหา

การดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายโดยใช้เครื่องมือที่ระบุในหนังสือจากกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมถึงคณะรัฐมนตรี<sup>11</sup> ลงวันที่ 16 มิถุนายน พ.ศ. 2563 โดยรัฐมนตรีว่าการในขณะนั้นคือ นายวราวุธ ศิลปอาชา (วราวุธ ศิลปอาชา, 2563) ได้กล่าวถึงเครื่องมือ 3 อย่างที่เป็นตัวขับเคลื่อนการปฏิบัติงานไปสู่เป้าหมาย ได้แก่

- 1) เครื่องมือทางองค์กร ได้แก่ หน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบ สร้างกลไกความร่วมมือระหว่างรัฐและเอกชนและความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน ได้แก่ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรมศิลปากร กรุงเทพมหานคร และหน่วยงานอื่น เช่น สำนักงานทรัพย์สินพระมหากษัตริย์ กรมธนารักษ์ กรมโยธาธิการและผังเมือง การไฟฟ้า สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) รวมทั้งภาคเอกชน มหาวิทยาลัย ชุมชน ฯลฯ
- 2) เครื่องมือทางการเงิน ได้แก่ งบประมาณจากภาครัฐที่นำไปสู่หน่วยงานต่างๆ
- 3) เครื่องมือด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องมีหลายฉบับซึ่งมีลำดับชั้นลงมา ในที่นี้ขอกกล่าวถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงมหาดไทย ซึ่งรับผิดชอบโดยกรมโยธาธิการและผังเมือง กรุงเทพมหานคร รวมทั้งหน่วยงานท้องถิ่นต่างๆ ซึ่งกฎหมายหลักที่ใช้ คือ พระราชบัญญัติควบคุมอาคารปี พ.ศ. 2522 จากนั้นจึงออกกฎหมายชั้นรองลงมา ได้แก่ กฎกระทรวงฉบับต่างๆและกฎหมายท้องถิ่น โดยที่เกี่ยวข้องกับแผนผังแม่บทการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์รายพื้นที่โดยตรงคือ ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร<sup>12</sup> ในเรื่องกำหนดพื้นที่ห้ามสร้างของประเภทอาคารต้องห้ามในพื้นที่อนุรักษ์ทั้งเกาะรัตนโกสินทร์ ทั้ง 3 พื้นที่และผังธนบุรีในย่านเมืองเก่าที่กล่าวมาแล้ว โดยสาระของกฎหมายกำหนดประเภทอาคารต้องห้ามไว้ ได้แก่ โรงงาน โรงแยกก๊าซ คลังสินค้า ตลาด หอประชุมของเอกชน ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ สนามกีฬา ดิ깁แกว โรงแรม ฌาปนสถาน สถานบริการต่างๆ คลังน้ำมัน โรงมหรสพ รวมทั้งอาคารปลีกย่อยที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงสาธารณสุข ทั้งนี้ยังกำหนดความสูง ของอาคารในพื้นที่กรุงรัตนโกสินทร์ชั้นในและผังธนบุรี ไว้ไม่ให้มีความสูงไม่เกิน 16 เมตร ในขณะที่พื้นที่อื่นสูงได้ถึง 16-20 เมตร เช่น ในเขตพระนครบางแห่ง 16-37 เมตรในเขตป้อมปราบศัตรูพ่ายและเขตสัมพันธวงศ์ ยกเว้นบริเวณเขตระยะรัน 50 เมตร รอบกำแพงวัดสูงได้ไม่เกิน 16 เมตร

<sup>11</sup> หนังสือเลขที่ ทส.113.4 /1384 ลงวันที่ 16 มิถุนายน 2563 เรื่อง แผนผังแม่บทการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์

<sup>12</sup> ปีพ.ศ.2528 ในเขตกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นใน ปี พ.ศ. 2530 ในเขตกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นกลางปี พ.ศ. 2535 บริเวณผังธนบุรีและปี พ.ศ. 2542 ในเขตกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นนอก



ภาพที่ 19 ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครในปี พ.ศ. 2528 - 2542 ในหัวข้อการกำหนดพื้นที่ห้ามสร้างฯ  
ที่มา สมาคมสถาปนิกสยาม

นอกจากนี้ยังมีประกาศกระทรวงมหาดไทยที่กำหนดวัสดุและสีของอาคาร ไว้  
ดังต่อไปนี้

- ก. สีของผนังภายนอกอาคารเป็นโทนสีครีม และห้ามใช้วัสดุสะท้อนแสงหรือ  
วัสดุมันวาว
- ข. สีของหลังคาอาคารเป็นโทนสีเทาเข้ม
- ค. ด้านหน้าอาคาร ห้ามติดตั้งหรือวางอุปกรณ์ประเภทกันสาด  
เครื่องปรับอากาศ เสาอากาศโทรทัศน์หรือวิทยุ หรือส่วนอื่นอื่นๆ

นอกจากกฎหมายที่กล่าวมาแล้วยังมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์ของกรม  
ศิลปากรว่าด้วยสาระสำคัญของการดูแลรักษาและการควบคุมโบราณสถานต่างๆในพื้นที่  
เมืองเก่าอย่าง พระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถาน  
แห่งชาติ พ.ศ. 2504 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 เช่น มาตรา 7 ที่ใช้กำหนดเขต  
ของโบราณสถาน, มาตรา 7 ทวิ ห้ามมิให้ผู้ใดปลูกสร้างอาคารตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุม  
การก่อสร้างอาคารภายในเขตของโบราณสถาน และมาตรา 32 ที่กำหนดบทลงโทษแก่บุกรุก  
โบราณสถาน หรือทำให้เสียหาย ทำลายทำให้เสื่อมค่าหรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งโบราณสถาน

กฎหมายอีกฉบับที่มีสาระสำคัญคือการกำหนดโครงสร้างการบริหารจัดการ สิ่งแวดล้อมใหม่พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพ.ศ. 2535 ที่มีวัตถุประสงค์ในการประกาศเพื่อ . ป้องกันพื้นที่ที่มีลักษณะเฉพาะตามธรรมชาติหรือมีคุณค่าทางธรรมชาติศิลปกรรม ที่ยังไม่มีกฎหมายในเรื่องของการอนุรักษ์เข้ามาคุ้มครองดูแล พื้นที่พื้นที่จากการถูกทำลายหรือได้รับผลกระทบจากการกระทำของมนุษย์และควบคุมและแก้ไขปัญหาคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่รุนแรงเข้าขั้นวิกฤตในพื้นที่ที่เข้าขั้นวิกฤตในพื้นที่ที่มีกฎหมายต่างๆ ควบคุมอยู่แล้วให้กลับคืนสู่สภาพเดิมภายในเวลาที่กำหนด

*กล่าวโดยสรุป พื้นที่อนุรักษ์ของกรุงเทพมหานครในปัจจุบันถูกกำหนดให้อยู่ภายใต้ ยุทธศาสตร์ที่ครอบคลุมทั้งด้านที่เป็นมรดกทางวัฒนธรรม ด้านภูมิทัศน์ ด้านการจราจร ด้านสาธารณสุข ปลอดภัย สาธารณูปการ ด้านกายภาพ ด้านวิถีชุมชน และด้านการท่องเที่ยว โดยมีการกำหนดแนวคิดของแต่ละพื้นที่อย่างชัดเจน ภายใต้การดูแลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีอำนาจควบคุมสั่งการและมีงบประมาณอยู่ในมือ โดยมีคณะรัฐมนตรีเป็นผู้รับผิดชอบในขณะที่เครื่องมือสำคัญที่จะอนุรักษ์และพัฒนาเพื่อให้พื้นที่เมืองเก่าที่มีพลวัต รอย่างเกาะรัตนโกสินทร์คือกฎหมายจากหน่วยงานต่างๆที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบัน*

## 2.4 แนวคิดเรื่องทีโอดี

ในยุทธศาสตร์รายสาขาเรื่องของการใช้ที่ดินกล่าวถึงการพัฒนาโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development) หรือทีโอดีขึ้นเป็นครั้งแรก โดยกำหนดให้มีการกำหนดการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน (mixed land use) เพื่อความสมดุลระหว่างแหล่งงานและที่อยู่อาศัย (job-housing balance) แล้วทีโอดีมีแนวคิดที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การใช้ที่ดินของกรุงเทพมหานคร สามารถอธิบายเป็นรายประเด็นได้ ดังต่อไปนี้

### 2.4.1 ที่มาของทีโอดีในประเทศไทย

ทีโอดีในที่นี้มีจุดเริ่มต้นมาจากแผนแม่บทการขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพมหานคร ถูกทำขึ้นครั้งแรกในปี พ.ศ. 2537 และถูกพัฒนามาจนถึงแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ระยะที่ 1 (Bangkok Mass Transit Master Plan, BMT) ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 17 กันยายน พ.ศ. 2547 โดยกำหนดระยะเวลาในการพัฒนาไว้ในช่วงปี พ.ศ. 2547-2552 แต่ต่อมาประสบปัญหาและอุปสรรคหลายประการ ทำให้ไม่สามารถดำเนินงานได้ตามแผนที่กำหนด

นอกจากนี้สภาวะทางเศรษฐกิจและสังคม รูปแบบความเป็นอยู่และการใช้ที่ดิน ล้วนส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางที่เคยศึกษาไว้ในแผนแม่บทเดิม ซึ่งสิ้นสุดวาระของแผนในปี พ.ศ. 2552 จึงมีความจำเป็นในการปรับแผนใหม่เพื่อจัดทำเป็นแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Mass Rapid Transit Master Plan in Bangkok Metropolitan Region หรือ M-Map) ให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบันและรองรับการพัฒนาในอนาคต จากรายงานฉบับสมบูรณ์ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ซึ่งจัดทำโดยสถาบันเทคโนโลยีเจ้าคุณทหารพระจอมเกล้าลาดกระบัง (สจล.) ได้อธิบายเพิ่มเติมถึงโครงการศึกษาปรับแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลนี้ว่าเป็นแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนล่าสุด ซึ่งผ่านคณะรัฐมนตรีเมื่อปี พ.ศ. 2553 แผนแม่บทดังกล่าวเป็นโครงการภายใต้การกำกับดูแลของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), 2559) ทั้งนี้แผนแม่บท M-Map มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้ครอบคลุมทั้งพื้นที่ที่สามารถเข้าถึงได้สะดวก และสนับสนุนการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการเดินทางโดยมีการวางระบบโครงข่ายทั้งเส้นทางสายหลัก (Trunk) และเส้นทางสายรอง (Feeder) อย่างเป็นระบบ โดยเส้นทางสายหลักจะเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างตัวเมืองและชานเมือง

ในส่วนผลกระทบของทีโอดีที่มีต่อพื้นที่ต่างๆ ดุษฎี ทายตะคุ (2563) กล่าวไว้ในการประชุมสัมมนาการนำเสนอผลการศึกษาและวางแผนพัฒนาพื้นที่มีศักยภาพรอบสถานีรถไฟฟ้าว่า แนวคิดนั้นเกิดจากการมีแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางฯ หรือ M-map ทำให้เกิดสถานีรถไฟฟ้ากว่า 300 สถานี รวมทั้งเกิดการเปลี่ยนแปลงในเรื่องการเติบโตของประชากร การจ้างงาน ความเข้มข้นของการใช้ที่ดินตามเส้นทางรถไฟฟ้าทั้ง 14 สาย ดังนั้นสำนักการวางผังและพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานครจึงมีแนวคิดทำการศึกษาทีโอดี เพื่อมาใช้ในการวางผังเมืองรวมโดยมีการทบทวนและปรับปรุงข้อกำหนดในผังเมืองรวม เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการพัฒนาพื้นที่

#### 2.4.2 นิยามของ ทีโอดี

เอียน คาร์ลตัน (Carlton, 2009) ผู้เชี่ยวชาญประวัติศาสตร์ของการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์และการขนส่ง การเคลื่อนไหวของเมืองและสังคม และผู้นำทางความคิด (Concept Protagonist)<sup>13</sup> กล่าวถึง แนวความคิดของ ทีโอดีว่าเริ่มต้นมาจาก ปีเตอร์ คาลธอร์ป (Peter Calthorpe) เขาได้เสนอแนวคิด Pedestrian Pocket ซึ่งมีพื้นที่ถึง 110 เอเคอร์<sup>14</sup> (45 เฮกตาร์) ในปี ค.ศ. 1989 ซึ่ง

<sup>13</sup> Histories of Transit-Oriented Development: Perspectives on the Development of the TOD: Concept Real Estate and Transit, Urban and Social Movements, Concept Protagonist

<sup>14</sup> 1 เอเคอร์มีค่าเท่ากับ 2.5 ไร่



เป็นมิตรกับคนเดินเท้าซึ่งเชื่อมโยงกับระบบขนส่งและพื้นที่แบบผสมผสานโดยมีส่วนร่วมสาธารณะอยู่ตรงกลาง (Pedestrian Pocket) ผสมผสานที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นสูงในแนวราบ และการใช้งานเชิงพาณิชย์และการค้าปลีก แนวคิดที่มีความคล้ายกันกับข้อเขียนของอีเบนเซอร์โฮเวิร์ด (Ebenezer Howard) เจ้าของทฤษฎี Gardens' City (Howard, 1898)<sup>15</sup> โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทางเลือกเพื่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยในเขตชานเมือง ที่มีความหนาแน่นต่ำซึ่งยังคงสอดคล้องกับงานเขียนเดิมที่เขาและ วาน เดอร์ ริน (Van der Ryn) ในงานเขียนร่วมกันในเรื่อง Sustainable Communities ที่นำเสนอแนวคิดการพัฒนาเมืองแบบกระชับและเป็นมิตรกับคนเดินเท้าเพื่อความยั่งยืนในช่วงปลายทศวรรษที่ 1980 อย่างไรก็ตามงานเขียนชิ้นสำคัญในปี ค.ศ. 1993 The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream. (Calthorpe, 1993) ได้ต่อยอดและกลายเป็นแนวคิดหลักในพัฒนาเป็นแนวคิดทีโอดี ซึ่งเน้นไปที่การพัฒนาชุมชนที่อาศัยอยู่รอบสถานีขนส่งมวลชนซึ่งมีความมุ่งหมายที่จะลดการใช้รถยนต์ในเมือง แก้ปัญหาอาชญากรรมสร้างทางเลือกในการสัญจร ลดค่าใช้จ่าย เพิ่มศักยภาพของพื้นที่ และสร้างการพัฒนาเมืองแบบยั่งยืน ดังนั้นจึงมีผู้พยายามหาคำจำกัดความของทีโอดีเอาไว้หลายนิยาม ในที่นี้ขอเลือกมาอธิบายเพียง 2 แนวคิดที่เห็นว่าเข้าใจง่ายและสอดคล้องกัน

- 1) ยงธนิศร์ พิมลเสถียร (ยงธนิศร์ พิมลเสถียร, 2562) กล่าวว่า ทีโอดีเป็นพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินและกิจกรรมแบบผสมผสานที่ตั้งอยู่ในระยะเดินเท้าสะดวกจากสถานีขนส่งมวลชนและศูนย์กลางพาณิชยกรรม มีองค์ประกอบที่หลากหลายทั้งที่อยู่อาศัยแบบผสมผสานหลายประเภท ร้านค้า สำนักงาน พื้นที่โล่งว่างสาธารณะ บริการพื้นฐานต่างๆ ที่เอื้ออำนวยต่อการเดินเท้า และช่วยส่งเสริมให้ทำงานและอยู่อาศัยในพื้นที่ดังกล่าวสามารถเดินทางด้วยยานพาหนะหลากหลายประเภท ไม่ว่าจะเป็นระบบขนส่งมวลชน จักรยาน เดินเท้า และรถยนต์ส่วนตัว
- 2) มากาเร็ต อี สมิธ (2015) กล่าวว่า ทีโอดีเป็นการพัฒนาพื้นที่โดยรอบเส้นทางขนส่งมวลชน โดยมีสถานีขนส่งมวลชนเป็นศูนย์กลาง<sup>16</sup>

<sup>15</sup> <https://wayback.archive-it.org/2566/20211028213833/http://urbanplanning.library.cornell.edu/DOCS/howard.htm> Garden Cities of Tomorrow (London, 1902. Reprinted, edited with a Preface by F. J. Osborn and an Introductory Essay by Lewis Mumford. (London: Faber and Faber, [1946])

<sup>16</sup> The practice of consolidating development around mass transit routes.

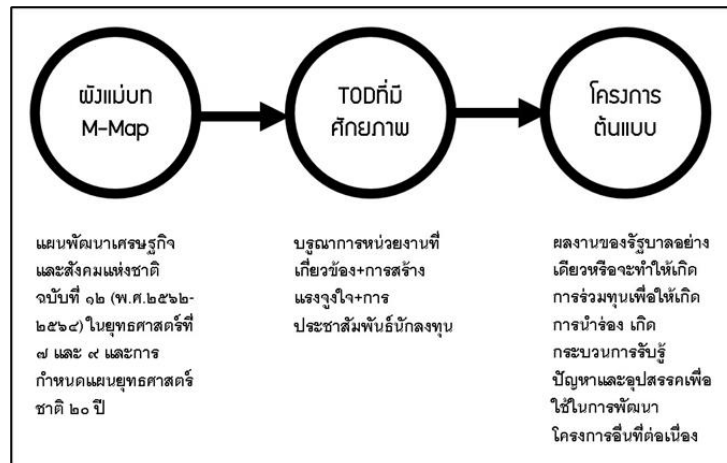
### 2.4.3 หลักการของทีโอดี

หลักการของทีโอดีตามแนวทางของ ปีเตอร์ คาลธอร์ป (Calthorpe, 2017) บนเวทีของ TED ในเดือนเมษายนปี พ.ศ. 2560 ได้บรรยายอธิบายออกมาได้ 7 ข้อดังนี้

- 1) พัฒนาย่านชุมชนที่สนับสนุนความสำคัญของการเดินเท้าและพาหนะเบา (Walk & Cycle)
- 2) สร้างโครงข่ายถนนและทางเดินที่เชื่อมต่อกันทั้งย่าน (connect)
- 3) พัฒนาพื้นที่ที่อยู่ใกล้ขนส่งมวลชนให้เต็มศักยภาพ (public transport)
- 4) วางแผนการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน (mix)
- 5) การสร้างความหนาแน่นของการอยู่อาศัยต่อพื้นที่ (densify)
- 6) สร้างเมืองให้เกิดความกระชับ (compact) เพื่อลดการขยายเมืองแบบไร้ทิศทาง (Sprawl)
- 7) ยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้คนในเมืองให้มีความสะดวกและปลอดภัย (shift)

### 2.4.4 แผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของทีโอดี

เพื่อการลงมือปฏิบัติเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย ยงจินทร์ พิมลเสถียร (2562) ได้กำหนดขนาดและบทบาทของพื้นที่พัฒนาออกเป็น 2 ประเภทคือ พื้นที่โล่งนอกเมือง (Greenfield) เช่น ศูนย์ชุมชนเมืองใหม่ ศูนย์ชานเมือง ศูนย์พิเศษ และพื้นที่ในเมืองที่ต้องการการฟื้นฟู (Brownfield) ในย่านที่มีความเป็นเมืองดั้งเดิมหรือศูนย์กลางเมือง จากนั้นจึงทำการศึกษาโครงการฯ รวมทั้งถอดบทเรียนจากต่างประเทศเพื่อปรับปรุงผังแม่บทให้สอดคล้องในแต่ละพื้นที่ตามความเหมาะสม ประกอบการออกกฎหมายท้องถิ่นเพื่อเพิ่มศักยภาพให้แก่พื้นที่เป้าหมาย ในขั้นตอนนี้ต้องบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นชุมชน หน่วยงานท้องถิ่น กรมโยธาธิการและผังเมือง นักลงทุน นักออกแบบชุมชนเมือง ฯลฯ มีการสร้างแรงจูงใจโดยการส่งเสริมการลงทุน ประชาสัมพันธ์เชิญชวนนักลงทุนทั้งในและนอกประเทศ หลังจากนั้นจึงกำหนดพื้นที่เพื่อลงมือปฏิบัติจริงในลักษณะโครงการนำร่องโดยรัฐบาล เพื่อนำไปสู่เป้าหมายที่ตั้งไว้ ผลประโยชน์ที่ได้จากการพัฒนาเมืองตามแนวทางของทีโอดีมีทั้งทางตรงและทางอ้อมไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาชุมชน การเพิ่มมูลค่าทรัพย์สิน การเก็บภาษีได้มากขึ้น การเข้าถึงแหล่งงาน แก้ปัญหาการเดินทาง ลดมลพิษ การสร้างกิจกรรมคุณภาพชีวิต ความปลอดภัย



ภาพที่ 20 แสดง Action plan ตามแนวคิดของ ยงธนินทร์ ทิมลเสถียร

#### 2.4.5 แนวความคิดของทีโอดีในต่างประเทศ

การศึกษาแนวความคิดของทีโอดีในต่างประเทศใช้หลักเกณฑ์สัดส่วนของการร่วมมือในการพัฒนาและการลงทุน เพื่อความชัดเจนในการกำหนดการพิจารณาแบ่งกลุ่มการจัดการทีโอดี โดยมีประเด็นในการศึกษา ได้แก่ บริบทของพื้นที่ศึกษา ตำแหน่งที่ตั้ง การใช้ที่ดิน แนวความคิดในการออกแบบ และการจัดการโครงการ รวมทั้งบทสรุปของโครงการโดยรวม โดยจะทำความเข้าใจวิเคราะห์ เปรียบเทียบ 3 โครงการพัฒนา ดังต่อไปนี้

#### 1) การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชนสถานี วันเดอร์แลนด์ (Wonderland) ในเมืองบอสตันประเทศสหรัฐอเมริกา

รถไฟใต้ดินบอสตัน สายสีน้ำเงินดำเนินงานโดย MBTA - Massachusetts Bay Transportation Authority เป็นเส้นทางรถไฟใต้ดินของการคมนาคมอ่าวแมสซาชูเซตส์ วิ่งจากสถานีวันเดอร์แลนด์ ไปยังสถานีบาวโดอิน และเป็นเส้นทางเดียวที่เชื่อมต่อกับท่าอากาศยานนานาชาติโลแกน นอกจากนี้ยังเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้ายานอื่นๆ เช่น สายสีส้ม กับสายสีเขียว และรถโดยสารประจำทางบอสตัน สายสีเงินนับว่าเป็นศูนย์กลางของการคมนาคมในพื้นที่ชายฝั่งด้านเหนือของสหรัฐอเมริกา

#### ก. บริบทของพื้นที่

สถานีวันเดอร์แลนด์(Wonderland) เป็นสถานีขนส่งในเรเวียร์ (Revere) แมสซาชูเซตส์ ตั้งอยู่ติดกับหาดเรเวียร์ ซึ่งเป็นสถานีปลายทางด้านเหนือในปัจจุบันของ

ระบบขนส่งมวลชนทางสายสีน้ำเงิน MBTA รวมถึงสถานีเปลี่ยนรถโดยสารหลัก สำหรับพื้นที่ชายฝั่งทางเหนือ โดยมีการปรับปรุงสถานีเก่าซึ่งสร้างมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2497 โดยปรับปรุงแล้วเสร็จใน ปี พ.ศ. 2551 ก่อนหน้านั้นในปี พ.ศ. 2549 MBTA ได้ถูกตัดสินคดีความกับมูลนิธิกฎหมายเพื่อการอนุรักษ์ (Conservation Law Foundation) เกี่ยวกับการปล่อยมลพิษจากการจราจรทางรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นผ่านใจกลางเมืองบอสตัน ทำให้เกิดโครงการที่เรียกว่า Wonderland Intermodal Transit Center ซึ่งเริ่มก่อสร้างในเดือนกันยายน พ.ศ. 2553 และเปิดให้บริการในวันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2555 โครงการมูลค่า 53.5 ล้านดอลลาร์ ซึ่งได้รับทุนสนับสนุนบางส่วนจากพระราชบัญญัติกระตุ้นเศรษฐกิจปี 2552

### ข. การใช้ที่ดิน

เป็นสถานีเปลี่ยนรถโดยสารหลัก ประกอบด้วยโรงจอดรถทางใต้ประมาณเกือบ 1,500 คัน ที่มีเก็บจักรยาน และการเชื่อมต่อทางเดินเท้าที่ได้รับการปรับปรุง มีทางยกระดับที่สถานีและสะพานข้ามโอเชียนอเวนิว (Ocean Avenue) ไปยังหาดเรเวียร์ รวมทั้งมีสถานีรถประจำทาง (major bus transfer station for the North Shore) ที่วิ่งในถนนสายนี้ และยังมีโครงการพัฒนาแบบผสมผสาน และพื้นที่สีเขียวของเมือง

### ค. แนวทางการออกแบบ

แนวทางการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นกลุ่มกิจกรรมผสมผสาน ทั้งอาคารที่อยู่อาศัย โรงแรม สำนักงาน และร้านค้า นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาพื้นที่โซนที่ใกล้กับชายหาดให้เป็นพื้นที่สีเขียวเพื่อสร้างสุนทรียภาพของเมือง รวมถึงเป็นแนวกันชนระหว่างพื้นที่เมืองและพื้นที่ธรรมชาติ ความหนาแน่นของพื้นที่จะมีความหนาแน่นสูงสุดที่บริเวณพื้นที่ใกล้กับสถานีขนส่ง และลดความหนาแน่นลงตามระยะที่ห่างจากสถานีขนส่ง ในส่วนของระบบเส้นทางเดินเท้าได้สร้างความต่อเนื่องของทางเดิน โดยให้อาคารที่สร้างขึ้นมีระยะสำหรับการเชื่อมต่อทางเดินเท้าเพื่อเข้าถึงสถานีขนส่ง พื้นที่อาคาร และพื้นที่อื่นๆ โดยรอบได้โดยไม่ขาดช่วง นอกจากนี้ยังมีการจัดป้ายโฆษณา หรือสิ่งดึงดูดสายตาอื่นๆ รอบๆ ทางเดินเท้าเพื่อเชื้อเชิญให้เกิดการเดินทาง และลดความรู้สึกในเรื่องระยะการเดินเท้า ในส่วนของเส้นทางเข้าถึงของรถยนต์ ใช้วิธีการเข้าถึงภายในพื้นที่กิจกรรมโดยตรง และเส้นทางรถจะต้องไม่เป็นจุดตัดกับทางเดินเท้าและใช้วัสดุประเภทเดียวกับทางเดินเท้า เพื่อสร้างความสวยงามในพื้นที่ และเพิ่มความระมัดระวังให้กับผู้ขับขี่ที่มีต่อคนเดินเท้า จัดพื้นที่จอดรถยนต์ทางด้านหลังของอาคารในพื้นที่ จัดแยกออกจากพื้นที่ถนนและทางเดินเท้าอย่างชัดเจน เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับรถยนต์ที่วิ่งในพื้นที่และคนเดินเท้า



ภาพที่ 21 การออกแบบวางผังในโครงการ Waterfront Square

ที่มา <https://www.arrowstreet.com/>

### ง. การจัดการโครงการ

การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีวันเดอร์แลนด์ เริ่มต้นเมื่อ Euroves Development ได้ทำสัญญาเช่า 99 ปีสำหรับพื้นที่ประมาณ 35,200 ไร่ (13,917.45 เอเคอร์) ติดกับสถานีรถไฟฟ้ายานน้ำเงินวันเดอร์แลนด์ โดยวางแผนที่จะพัฒนา Waterfront Square โครงการมูลค่า 500 ล้านดอลลาร์ ประกอบด้วยอพาร์ทเมนท์หรู 900 ห้อง โรงแรมบูติก 135 ห้อง อาคารสำนักงานขนาด 1.69 ล้านตารางเมตร ห้องอาหารและทางเดินสำหรับร้านค้า ซึ่งได้ก่อสร้างที่จอดรถ 1,500 คัน ไปก่อนแล้ว นอกจากนี้ยังได้ก่อสร้างพื้นที่สาธารณะต่างๆเช่น พลาซ่า สะพานคนเดินที่เชื่อมต่อกับหาดเรเวียร์จากสถานี และสวนสาธารณะ ซึ่งเมื่อจบสตันเป็นพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญของรัฐแมสซาชูเซตส์ ดังนั้นการที่มีระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่หลากหลายรูปแบบ การวางแผนพัฒนาพื้นที่ในรูปแบบของทีโอดี จึงเป็นกรอบสำหรับการพัฒนา นอกจากนี้การตลาดถือเป็นปัจจัยส่งเสริมให้รูปแบบทีโอดีประสบผลสำเร็จ โดย

ภาครัฐมีหน้าที่ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาในรูปแบบทีโอที ซึ่งต้องควบคู่ไปกับภาคการตลาด และภาครัฐยังต้องร่วมมือกับบริษัทพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เพื่อทำการชดเชยต่อผลกระทบที่เกิดจากการพัฒนาทีโอทีในชุมชนของผู้อยู่อาศัยเดิมด้วย นอกเหนือจากการลงทุนในโครงการขนาดใหญ่ทั้งระบบถนนและระบบรางเพื่อรองรับการเจริญเติบโตของเมือง ซึ่งกล่าวโดยสรุปได้ว่าการพัฒนาพื้นที่โดยทีโอทีของโครงการวันเดอร์แลนด์ในเมืองบอสตัน มีหน่วยงานของรัฐคือ Massachusetts Department of Transportation (MASSDOT) เป็นผู้ลงทุนระบบรางและสนับสนุนให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี โดยรัฐจัดหาพื้นที่ในการลงทุนทั้งหมดโดยการให้เช่าในระยะยาว

## 2) โครงการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชนสถานี แกรนด์ฟรอนท์โอซากะ (Grand Front Osaka) ในเมืองโอซากะ ประเทศญี่ปุ่น

สถานีแกรนด์โอซากะศูนย์กลางการขนส่งภาคเหนือของทั่วทั้งภูมิภาคคันไซ ซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมที่ใหญ่ที่สุดในญี่ปุ่น โดยในแต่ละวันจะมีรถไฟเข้าออกทั้งรถไฟไฟฟ้า รถไฟใต้ดิน รถไฟฟ้าโมโนเรล รถราง รถเมย์ รถบัสระหว่างเมือง และแท็กซี่อยู่ตลอดเวลา นอกจากนี้ยังเชื่อมต่อกับสถานีอุเมดะ (Umeda Station) ซึ่งเป็นสถานีรถไฟแบบ Local Train บริเวณรอบสถานีเป็นย่านธุรกิจ ที่สำคัญมีแหล่งงานจำนวนมาก ได้แก่ ทั้งอาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า และโรงแรม<sup>17</sup>

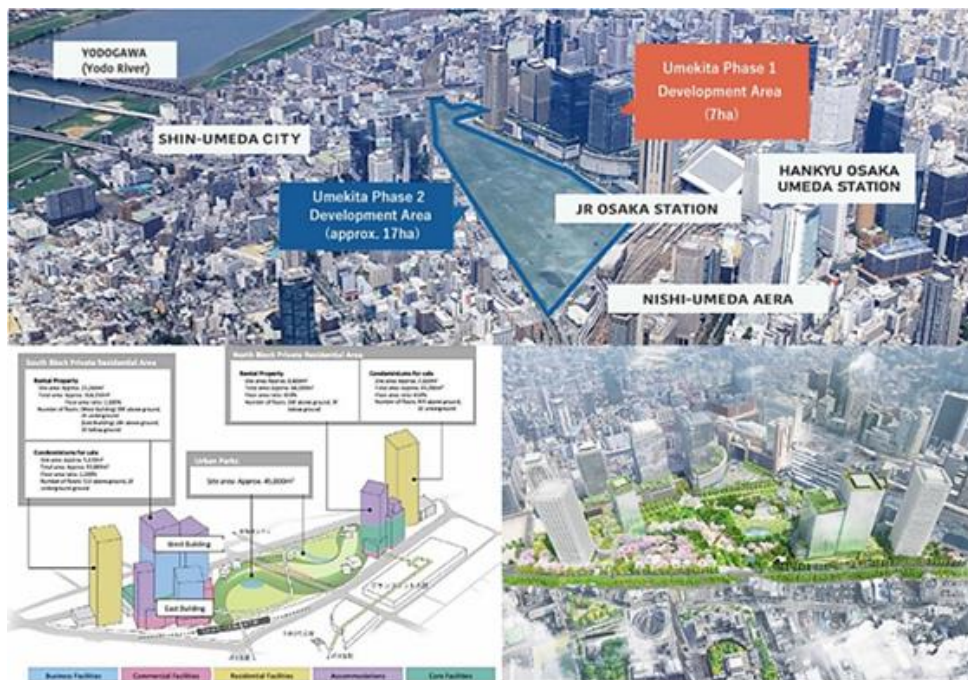
### ก. บริบทของพื้นที่

ดังที่กล่าวมาในย่านคิตะและอุเมดะนอกเหนือจากเป็นสถานีรถไฟและรถไฟฟ้แล้ว การใช้ที่ดินรอบสถานีแกรนด์โอซากะประกอบไปด้วยพื้นที่เชิงพาณิชย์กรรมเป็นส่วนใหญ่ จึงใช้พื้นที่อย่างเต็มที่สร้างอาคารสูงเป็นทำให้ขาดแคลนที่ว่างและพื้นที่สีเขียวอย่างมาก แม้จะมีสวนสาธารณะอยู่แต่ก็ห่างจากตัวสถานี

### ข. การใช้ที่ดิน

การออกแบบวางผังแบ่งการใช้พื้นที่ออกเป็น พื้นที่พักอาศัย พื้นที่พาณิชย์กรรม สวนสาธารณะ ศูนย์เรียนรู้ พื้นที่สาธารณะ และมีการปรับปรุงทางเดินเท้า

<sup>17</sup> จาก <https://www.terraviva.com/articles/191402/osaka-station> เข้าถึงเมื่อ 5 มีนาคม 2566



ภาพที่ 22 การออกแบบวางผังในโครงการ แกรนด์โอซากะ เฟส1 และ 2  
ที่มา <https://www.orix.co.jp> และ <https://www.investosaka.j>

### ค. แนวทางการออกแบบ

แนวทางการออกแบบด้วยแนวคิด *การก้าวสู่นาคต : Next to the World & Close to the Future* ในชื่อของ Umekita redevelopment project โดยออกแบบให้เมืองโอซากะเป็น “hub” ของกิจกรรมต่างๆ ที่ช่วยเปิดหูเปิดตาผู้คนให้ก้าวไปสู่นาคตด้วยการสร้างศูนย์เรียนรู้ขนาดใหญ่ที่จะส่งเสริมการเติบโตของธุรกิจสตาร์ทอัพของหนุ่มสาวในเมืองโอซากะแบบซิลิคอนวัลเลย์ของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา โดยในขณะเดียวกัน มีการสร้างสวนสาธารณะกลางเมือง ซึ่งประกอบไปด้วยพื้นที่สีเขียวริมน้ำขนาดใหญ่ บนพื้นที่พาณิชย์กรรม ขนาด 25 ไร่ (9.989 เอเคอร์) ที่กำลังก่อสร้างในเฟสที่สอง รวมทั้งมีการปรับปรุงทางเท้าริมถนนที่เรียกว่า Zelkova Row ที่ใช้เชื่อมพื้นที่ฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออกของสถานี ประกอบไปด้วยร้านค้าจำนวนมากเพื่อสร้างบรรยากาศให้มีความหลากหลายในการใช้พื้นที่ มีการปลูกต้นไม้เป็นแนว สร้างชีวิตชีวาสร้างเมืองเดินได้ เดินดีในย่านรอบสถานี แต่พื้นที่ที่เป็น ภูมิทัศน์ (landmark) ของโครงการและเป็นจุดรวม

ผู้คน (node) จำนวนมาก ตั้งอยู่ตรงประตูทางออกทิศเหนือของสถานี เรียกว่า อูเมคิตะ (Umekita space) มีพื้นที่ประมาณ 10,000 ตร.ม ซึ่งประกอบไปด้วยลานรูปไข่และน้ำพุ

### ง. การจัดการโครงการ

เครื่องมือในการจัดการโครงการคือจัดเป็นเขตพิเศษการจัดรูปที่ดิน เพื่อให้เอกชนจำนวน 12 ราย<sup>18</sup> ร่วมกันพัฒนาพื้นที่โดยใช้วิธีการวางผังจัดรูปที่ดินใหม่ (Land Readjustment) พร้อมกับปรับปรุงหรือจัดการโครงสร้างพื้นฐาน และการร่วมรับภาระและกระจายผลตอบแทนอย่างเป็นธรรมแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมสอดคล้องกับผังเมือง ร่วมกับการจัดสรรกรรมสิทธิ์เพื่อการพัฒนาเมือง (Urban Redevelopment) กระบวนการนี้จะคล้ายกับการจัดรูปที่ดิน นั่นคือเป็นการวางผังจัดรูปที่ดินใหม่หลายแปลงพร้อมกับการพัฒนาปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน แต่การกระจายผลตอบแทนและกรรมสิทธิ์ในการครอบครอง อาจเป็นไปได้ในรูปแบบกรรมสิทธิ์เหนืออาคารชุด โดยอาจมีการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (Floor to Area Ratio หรือ FAR) หรือมาตรการโอนสิทธิการพัฒนา (Transfer of Development Rights หรือ TDR) เพื่อให้เกิดความเหมาะสมกับพื้นที่ที่สุด นอกเหนือไปจากการสนับสนุนและบริการที่หลากหลาย รวมถึงสิทธิประโยชน์ทางภาษี

### 3) โครงการพัฒนาพื้นที่ จุฬารัตนเวทย์ ในประเทศสิงคโปร์

เป็นโครงการพัฒนาภายใต้วิสัยทัศน์ใหม่เรียกว่า “Smart Nation” เป้าหมายคือ การทำให้ผู้คนที่อยู่ในสิงคโปร์มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นโดยอาศัยความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ด้วยสโลแกน “Connecting everyone, everything, everywhere and all the time (E3A)” หรือ “เชื่อมต่อกับทุกคน ทุกสิ่ง ทุกที่ และทุกเวลา” ผ่านการนำระบบคอมพิวเตอร์และเทคโนโลยีโทรคมนาคมทันสมัยมาใช้เชื่อมโยงทุกอย่างทุกอย่าง เพื่อสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีแก่ประชาชน สร้างสังคมให้น่าอยู่และปลอดภัย ส่งเสริมโอกาสทางธุรกิจ และเพิ่มความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจให้ประเทศ ทำให้สิงคโปร์เริ่มต้นสร้างศูนย์กลางเมืองแห่งที่ 2 เพื่อตอบสนองวิสัยทัศน์ดังกล่าว (จินดาพร ตียะธนากุล, 2559)

<sup>18</sup> รายชื่อ บริษัทที่ลงทุนในโครงการฯ : NTT Urban Development Corporation, Obayashi Corporation, ORIX Real Estate Corporation, Kanden Real Estate Corporation, Nippon Steel Kowa Real Estate Co., Ltd., Sekisui House Ltd., Takenaka Corporation, Tokyo Tatemono Co.,Ltd., Nippon Tochi-Tatemono Co., Ltd., Hankyu Corporation, Sumitomo Mitsui Trust Bank, Limited, Mitsubishi Estate Co., Ltd.



### ก. บริบทของพื้นที่

เขตทะเลสาบจอร์ง เป็นเขตเมืองใหม่ถูกยกให้เป็นพื้นที่ CBD แห่งที่ 2 ของสิงคโปร์ ตั้งอยู่ห่างจากจุดศูนย์กลางของสิงคโปร์ ราว 40 นาที ถูกเลือกให้เป็นเขตนำร่องในการก้าวเข้าสู่ความเป็นชาติอัจฉริยะ หรือเมืองแห่งเทคโนโลยีของสิงคโปร์ โดยพื้นที่ธุรกิจทะเลสาบจอร์ง ประกอบไปด้วยห้างสรรพสินค้า “Jurong Gateway” สถานที่พักผ่อน “Lakeside” โดยเฉพาะบริเวณ “Lakeside Gateway” มีจุดมุ่งหมายช่วยผลักดันการเติบโตของเศรษฐกิจสิงคโปร์ในอนาคตเป็นเมืองแห่งเทคโนโลยี ในรูปแบบของศูนย์กลางของนวัตกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมแบบยั่งยืน หรือ “Smart City” รวมถึงสามารถตอบสนองความต้องการที่หลากหลายของธุรกิจและอาคารที่พักอาศัย ให้เป็นพื้นที่ธุรกิจรวมกับที่พักอาศัย และเป็นจุดเชื่อมต่อไปยังรถไฟความเร็วสูงที่วิ่งระหว่างกัวลาลัมเปอร์กับสิงคโปร์ (Kuala Lumpur-Singapore High-Speed Rail : HSR)

### ข. กิจกรรมการใช้ที่ดิน

การใช้พื้นที่ในโครงการ แบ่งออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่

- 1) จอร์งเกตเวย์ (Jurong Gateway) ซึ่งเป็นพื้นที่หลักด้านธุรกิจของการพัฒนาพื้นที่แห่งนี้ ประกอบไปด้วย อาคารสำนักงานให้เช่า ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ หอประชุม โรงพยาบาล และสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูง
- 2) ศูนย์ธุรกิจนานาชาติ (International Business Park : IBP) เป็นพื้นที่ที่ถูกจัดให้กับธุรกิจที่เกี่ยวกับนวัตกรรมต่างๆเป็นหลัก อาทิ Acer, JGC Singapore, Creative Technology, ThyssenKrupp, Evonik, Johnson Control, ฯลฯ นอกจากนี้ยังมีสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูงด้วย
- 3) พื้นที่ฝั่งตะวันออกของทะเลสาบ (Lakeside East) เป็นพื้นที่ๆใช้แบบผสมผสานระหว่างพื้นที่พักอาศัยและพื้นที่สำนักงาน โรงแรม ศูนย์วิจัยทางวิทยาศาสตร์ สวนสาธารณะ และสถานีรถไฟฟ้า เป็นต้น
- 4) พื้นที่ฝั่งตะวันตกของทะเลสาบ (Lakeside West) เป็นพื้นที่สีเขียวขนาดใหญ่ที่ล้อมบางส่วนของทะเลสาบจอร์งที่มีไว้พักผ่อน และทำกิจกรรมสร้างสรรค์ของประชาชน นอกจากสวนธรรมชาติแล้วยังมีส่วนแบบต่างๆเช่น สวนญี่ปุ่น สวนจีน สำหรับการเรียนรู้ และสามารถเข้าถึงพื้นที่ได้สะดวกจากการมีสถานีรถไฟฟ้าอีกด้วย



ภาพที่ 23 การออกแบบวางผังในโครงการ Jurong Gateway และ Lakeside Gateway ที่มา Urban Land Magazine

### ค. แนวทางการออกแบบ

การแบ่งพื้นที่เป็นไปอย่างชัดเจนตามการใช้สอยอย่างชัดเจน โดยแต่ละกลุ่ม (cluster) สามารถเชื่อมต่อกัน ทั้ง Jurong Gateway และ Lakeside จะถูกรวมเข้าด้วยกันอย่างลงตัว คนเดินเท้าสามารถเดินได้สะดวกสบายในทุกสภาพอากาศจากสถานีชุมทาง Jurong East MRT และรถประจำทางแลกเปลี่ยนกับการพัฒนาและสิ่งอำนวยความสะดวก อาคารที่ถูกสร้างขึ้นอยู่ภายใต้กฎหมายอนุรักษ์อาคารมีการควบคุมความสูงและระยะถอยร่นเพื่อสร้างความชัดเจนของภูมิทัศน์ถนน และที่สำคัญที่สุดคือพื้นที่เปิดโล่งในแต่ละโครงการที่ต่อเชื่อมต่อกับพื้นที่สาธารณะ เช่น Jurong Gateway และ Lakeside มีเครือข่ายของทางเดินเท้าระดับคุณภาพที่กว้างขวาง โดยห่างสรรพสินค้ามีภูมิทัศน์สวยงาม และมีทางยกระดับทางเดินเท้า JLD (J-Walk) ซึ่งเป็นมิตรกับคนเดินถนน ในส่วนของถนนจะมีกิจกรรมที่สร้างความหลากหลาย เช่น การค้าปลีก อาหารและเครื่องดื่ม ซึ่งแนวคิดเหล่านี้จะได้รับการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นเมืองต้นแบบแห่งความยั่งยืน

### ง. การจัดการโครงการ

ดำเนินการโดยรัฐบาลกลางทั้งหมด โดยมีหน่วยงานคือ URA : Urban Redevelopment Authority) เป็นหน่วยงานหลักในการพัฒนาเมืองภายใต้วิสัยทัศน์ “Smart Nation”

จากการเปรียบเทียบทั้ง 3 โครงการจะเห็นได้ว่ามีความแตกต่างกันอย่างเห็นได้ชัด ในบทบาทของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการลงทุน เริ่มตั้งแต่การได้มาซึ่งที่ดินเพื่อการออกแบบวางผัง โดยแต่ละโครงการได้ที่ดินมาแตกต่างกัน ตั้งแต่การเช่าพื้นที่ การเวนคืน การจัดรูปที่ดินโดยให้ผลประโยชน์ร่วม ฯลฯ ดังนั้นการได้มาซึ่งผลประโยชน์ในแต่ละโครงการก็จะแตกต่างกัน ในเรื่องการออกแบบจึงเป็นไปตามบริบทของพื้นที่แต่ละแห่ง ซึ่งสามารถสรุปได้ดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 3 การเปรียบเทียบกรณีศึกษาที่โอดีในต่างประเทศ

ประเด็นศึกษา	โครงการที่โอดี		
	1) สถานี วันเดอร์แลนด์	2) สถานี แกรนด์โอซากะ	3) จูรงเกตเวย์
ก) บริบทพื้นที่	สถานีปลายทางด้านเหนือของระบบขนส่งมวลชนทางสายสีน้ำเงิน MBTA รวมถึงสถานีเปลี่ยนรถโดยสารหลักสำหรับพื้นที่ชายฝั่งทางเหนือ	ศูนย์กลางการขนส่งภาคเหนือของทั่วทั้งภูมิภาคคันไซ	CBD แห่งที่ 2 ของสิงคโปร์ (ติดทะเลสาบ)
ข) การใช้ที่ดิน	พื้นที่พักอาศัย พื้นที่พาณิชย์กรรม สวนสาธารณะ ที่จอดรถ 1,500 คัน ทางเดินเชื่อม ที่เก็บจักรยาน	พื้นที่พักอาศัย พื้นที่พาณิชย์กรรม สวนสาธารณะ ศูนย์เรียนรู้ พื้นที่สาธารณะ ปรับปรุงทางเดินเท้า	พื้นที่พักอาศัย พื้นที่พาณิชย์กรรม สวนสาธารณะ สถานีรถไฟฟ้า ศูนย์นวัตกรรม ศูนย์ประชุมขนาดใหญ่
ค) แนวความคิดในการออกแบบ	การฟื้นฟูพื้นที่ด้อยพัฒนา (underdeveloped parcels) แก้ปัญหาขาดแคลนที่อยู่อาศัย และใส่ใจสิ่งแวดล้อมในแนวคิด Next Stop Wonderland	Next to the World & Close to the Future สร้าง พื้นที่เป็น Hub ของกิจกรรมใหม่ๆส่งเสริม การเติบโตของธุรกิจสตาร์ทอัพ ของหนุ่มสาวในโอซากะแบบ ซิลิคอนวัลเลย์	“Smart City” ที่สามารถเชื่อมต่อทุกคน ทุกสิ่ง ทุกที่ และทุกเวลา “Connecting everyone everything, everywhere and all the time”
ง) การบริหารจัดการ	เช่าพื้นที่ระยะยาวเพื่อพัฒนาพื้นที่โดยมีรัฐบาลท้องถิ่นคอยสนับสนุนด้านสิทธิประโยชน์ ในหลายด้าน และช่วยสนับสนุนในการขายอสังหาริมทรัพย์ด้วย	วิธีการวางผังจัดรูปที่ดินใหม่ (Land Readjustment) และการจัดสรรกรรมสิทธิ์เพื่อการฟื้นฟูเมือง	ดำเนินการโดยรัฐบาลกลางทั้งหมดโดยมีหน่วยงานคือ URA : Urban Redevelopment Authority ) เป็นหน่วยงานหลักในการพัฒนาเมือง

#### 2.4.6 ที่โอดีกับผลกระทบต่อชุมชน

ในการสัมมนาเพื่อเผยแพร่โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชนในแต่ละครั้งที่หน่วยงานของรัฐจัด มักมีคำถามถึงผลกระทบต่อชุมชนที่มีอยู่เดิมในพื้นที่ ซึ่งมักมีรายได้ที่ไม่สูงเท่าชนชั้นกลางในสังคม ผลกระทบของการที่พื้นที่มีความเปลี่ยนแปลงจากที่โอดี จะสร้างความเปลี่ยนแปลงต่อชุมชนซึ่งอาจปรับตัวไม่ได้จากค่าเช่าที่สูงขึ้น จนเกิดความเปลี่ยนแปลงเป็นลูกโซ่จนไม่สามารถที่จะอยู่อาศัยในพื้นที่เดิมได้ ซึ่งปรากฏการณ์ดังกล่าวเรียกว่า *เจนตริฟิเคชัน (Gentrification)*

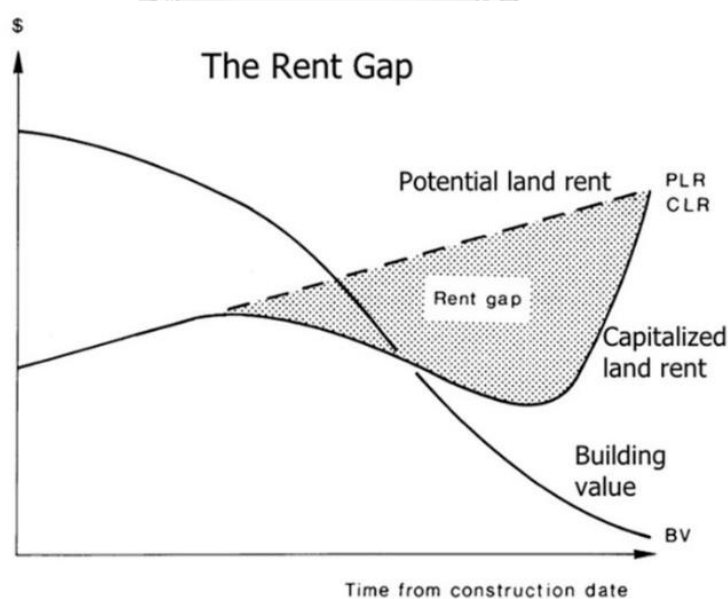
##### 1) นิยาม

ประจักษ์ สุปันตี อ้างถึง จาตุรงค์ โภครัตน์ศิริ (2546) นักวิชาการด้านผังเมืองได้ให้ความหมายของเจนตริฟิเคชัน ว่าเป็นปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นควบคู่หรือตามหลังนโยบายของการฟื้นฟูเมือง ในขณะที่มนสิชา เพชรานนท์ (มนสิชา เพชรานนท์, 2553) ให้ความหมายของเจนตริฟิเคชันว่าเป็นปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นกับชุมชนเก่าดั้งเดิมในเมืองที่เกิดความเสื่อมโทรมไปตามเวลา และผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่มักเป็นกลุ่มผู้มีรายได้น้อย ต่อมาเมื่อมีคนภายนอกเข้ามาซื้อบ้านหรืออาคารและทำการปรับปรุงจนมีสภาพดีขึ้น ส่งผลให้ชุมชนเริ่มเป็นที่สนใจและดึงดูดกลุ่มบุคคลอื่น ซึ่งมีสถานะทางสังคมและการเงินที่ดีมีวิถีชีวิตที่ต่างจากคนในพื้นที่ให้เริ่มโยกย้ายเข้ามาในพื้นที่มากขึ้น ทำให้สภาพเดิมของชุมชนเปลี่ยนไปในทางที่ดีขึ้น ผลที่ตามมาคือราคาบ้านและที่ดินหรือค่าเช่าในย่านนั้นเพิ่มสูงขึ้น จนในที่สุดกลุ่มผู้อยู่อาศัยอยู่ดั้งเดิมซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้มีรายได้น้อยกว่าคนกลุ่มใหม่ไม่สามารถอาศัยอยู่ในย่านเดิมได้อีกต่อไป ต้องย้ายออกหรือขายบ้านที่ดินของตนและย้ายไปหาที่อยู่ใหม่ในย่านอื่น ปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นดังกล่าวเรียกว่า “*เจนตริฟิเคชัน*” และในที่นี้จะเรียกกลุ่มคนที่ย้ายเข้ามาภายหลังและทำให้เกิดปรากฏการณ์นี้ว่า “*เจนตริฟายเออร์*” (Gentrifier)

##### 2) ทฤษฎี

การเกิดขึ้นของกระบวนการนี้ยังเป็นข้อถกเถียงกันระหว่างนักวิชาการด้านสังคมวิทยาอยู่โดยเฉพาะของ คริส แฮมเนต (Hamnett, 1991) ในบทความเรื่อง “ตาบอดคลำช้าง” (The blind men and the elephant : The explanation of Gentrification) ได้อ้างถึงข้อถกเถียงระหว่างนีล สมิธ (Neal Smith) และเดวิด เลย์ (David Ley) ถึงที่มาของการเกิดเจนตริฟิเคชันในสังคม โดยเลย์มองว่าเกิดขึ้นในยุคฟื้นฟูประวัติศาสตร์ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการเปลี่ยนแปลงหลังยุคปฏิวัติอุตสาหกรรมที่มีการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีการผลิตในศตวรรษที่ 19 การเกิดชนชั้นกลางในพื้นที่ที่มีโรงงานน้อยลงแต่มีสำนักงานมากขึ้น

นอกจากนี้ยังมีเรื่องของอุดมการณ์ของการพัฒนาเมือง นโยบายการแบ่งแยกชนชั้น ภาชี ฯลฯ ทั้งหมดที่กล่าวมาเป็นแค่จุดเริ่มต้นของกระบวนการเท่านั้น แต่เลยได้ให้ความสำคัญกับตัวแปร คือระบบสังคมที่มีความเป็นปัจเจกมากขึ้น ซึ่งสร้างวัฒนธรรมการบริโภคที่เปลี่ยนแปลงจากอดีตทำให้โครงสร้างการผลิต การแบ่งงาน และการบริการ โดยยึดโยงกับอุปสงค์และอุปทานและทำให้เกิดกระบวนการเจเนตรีฟิเคชันขึ้นในขณะที นีล สมิธ (Smith, 2002) นักวิชาการอีกคนไม่เห็นด้วยในบางส่วนโดยเฉพาะในเรื่องของกระบวนการเจเนตรีฟิเคชันที่มุ่งเฉพาะบทบาทของเจเนตรีฟายเออร์เพียงอย่างเดียวโดยไม่คำนึงถึงเจ้าของที่ดิน นักลงทุน ผู้เช่า ตัวแทนของรัฐ ฯลฯ นั้นดูไม่สมเหตุผล โดยเขาให้ความสำคัญกับบทบาทความเป็นไปของสังคมควบคู่ไปกับระบบเศรษฐกิจซึ่งตั้งอยู่บนพื้นฐานของการแสวงหากำไร (profitability) เป็นหลัก โดยในตอนท้ายของบทความคริส แฮมเนสได้สรุปว่าความขัดแย้งหรือการโต้เถียงกันทางทฤษฎีของเลย์และสมิธ เกิดจากการมองเจเนตรีฟิเคชันคนละมุมและการนิยามผลลัพธ์ (Production) ที่แตกต่างกันโดยคนแรกมองว่าเป็นเรื่องของกระบวนการเปลี่ยนแปลงชนชั้นของสังคม ส่วนคนหลังมองว่าเป็นกระบวนการการสร้างเมืองผ่านตลาดอสังหาริมทรัพย์ (Housing Market) ตามทฤษฎี Rent Gap ของสมิธ (Smith, 1987) ยังได้ใช้คณิตศาสตร์เข้ามาอธิบายการเกิดเจเนตรีฟิเคชันจากช่องว่างระหว่างอัตราค่าเช่าที่มีแนวโน้มที่สูงขึ้นจากการพัฒนาพื้นที่กับอัตราค่าเช่าที่ซื้อขายในปัจจุบันของแต่ละพื้นที่ ถ้ามีความแตกต่างกัน (gap) มาก ก็ทำนายได้ว่าจะเกิดเจเนตรีฟิเคชันขึ้นในโครงการนั้นในไม่ช้า



ภาพที่ 24 ผังภาพแสดงความสัมพันธ์ระหว่างค่าเช่าสองแบบที่ทำให้เกิด Rent Gap  
ที่มา Eric Clark, “Environmental Conflicts.”

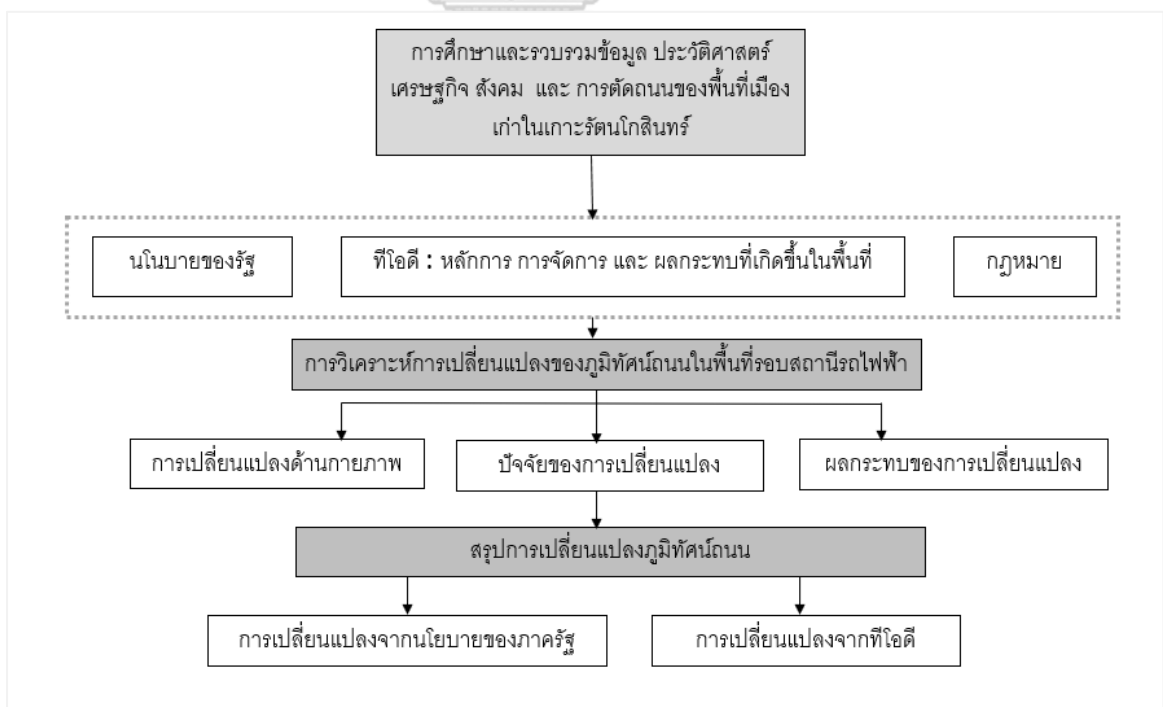
ทอม สเลเตอร์ (Tom Slater, 2017) ยังอธิบายเพิ่มเติมด้วยว่า Rent Gap จากการศึกษาของสมิธ เริ่มจากภาวะถดถอยของการลงทุนในพื้นที่ของชุมชนๆหนึ่ง ซึ่งทำให้เกิดปรากฏการณ์ที่ผันผวนตลอดเวลาของค่าเช่าที่ดินและอาคาร โดยปัญหาเกิดจากอัตราค่าเช่าที่เหมาะสมในช่วงแรกแต่เมื่อเวลาผ่านไปต้นทุนของผู้ประกอบการกลับสูงขึ้นเนื่องจากค่าเสื่อมของสินทรัพย์ทำให้ต้องมีการซ่อมบำรุงให้ดีขึ้นกลายเป็นต้นทุนแฝงที่ต้องทำให้เพิ่มค่าเช่า ในทางกลับกันเมื่อไม่อาจซ่อมแซมได้และมีความทรุดโทรมเกิดขึ้น ผู้อยู่อาศัยรายเดิมซึ่งมีรายได้ปานกลางหรือธุรกิจที่ย้ายออกไปจะถูกแทนที่ด้วยผู้เช่าที่ย้ายเข้ามาใหม่เนื่องจากพวกเขาไม่สามารถเข้าถึงที่อยู่อาศัยที่อื่นได้ ค่าเสื่อมราคาของอสังหาริมทรัพย์ในเมืองหมายถึงมีความแตกต่างที่เพิ่มขึ้นระหว่างค่าเช่าพื้นที่เป็นต้นทุน (ปริมาณค่าเช่าพื้นดินที่แท้จริงที่เจ้าของที่ดินจัดสรรให้ กับการใช้ที่ดินในปัจจุบัน) และค่าเช่าพื้นดินที่มีศักยภาพที่สามารถจัดสรรได้ภายใต้การใช้ประโยชน์สูงสุดของที่ดิน นั่นคือความหมายของ Rent Gap ของนีล สมิธ เจนตรีฟิเคชันจะเกิดขึ้นเมื่อช่องว่างกว้างพอที่นักพัฒนาสามารถซื้อได้ในราคาถูก โดยมีความสามารถจ่ายเงินเพื่อฟื้นฟู (rehabilitation) แก่ฝ่ายต่างๆ เช่น เจ้าของอาคาร ผู้รับเหมา ดอกเบี้ยธนาคาร ฯลฯ ก่อนที่จะนำมาขายเพื่อทำกำไรในที่สุด สมิธมองกระบวนการนี้ว่าเป็นการ Recycle วงรอบเดิมเพื่อสร้างวงรอบใหม่ สิ่งที่เขาสนใจในเรื่องนี้คือประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายเงินทุนออกจากบางพื้นที่ของเมือง ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์มีผลกระทบที่ร้ายแรงต่อผู้คนที่อาศัยอยู่ที่ฐานล่างสุดของโครงสร้างชนชั้นในเมือง รวมทั้งการล่มสลายของชุมชนที่เกิดจากเครื่องมือของรัฐทุกรูปแบบ

### 3) ปัญหาเจนตรีฟิเคชันในประเทศไทย

การค้นพบประเด็นปัญหาเจนตรีฟิเคชันกับความเหลื่อมล้ำมีความสัมพันธ์กันในมุมต่างๆสำหรับเป็นฐานข้อมูลในการออกแบบหรือจัดการพื้นที่ต่างๆอย่างเหมาะสม และทีโอดีเป็นชนวนหนึ่งที่ทำให้เกิดเจนตรีฟิเคชัน โดย โรมี มาโกโน (Margono, 2020) เขียนบทความที่ชื่อว่า “Transit-induced Gentrification in Bangkok, Thailand” กล่าวโดยย่อว่า ทีโอดีในโลกนี้กลายเป็นกลยุทธ์สำคัญสำหรับการลดขนาดเมืองเพื่อให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยลดการใช้รถยนต์ ลดการเคลื่อนย้ายประชากรและการขนส่ง มีการใช้ทรัพยากรหมุนเวียนมากขึ้น ฯลฯ สำหรับในกรุงเทพฯ รถไฟฟ้าได้ถูกนำมาใช้แก้ปัญหาจราจรที่ติดขัดผลที่ตามมาคือมูลค่าที่ดินที่เพิ่มขึ้นรอบสถานีนั้นๆ แต่ในเรื่องการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี ถูกตั้งข้อสังเกตเอาไว้ว่ายังไม่มียุทธศาสตร์ของรัฐบาลเกี่ยวกับการสนับสนุนเรื่องของที่อยู่อาศัยในแบบเคหะการ (Housing) อย่างเหมาะสม ซึ่งมีผลกับเรื่องของเจนตรีฟิเคชันในประเด็นที่ว่ารัฐไม่ได้มองปัญหาที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อยให้สอดคล้องกับการเข้าถึงระบบขนส่ง

สาธารณชนซึ่งเป็นหลักการที่เกิดขึ้นในต่างประเทศ โดยในประเทศสหรัฐอเมริกาครัวเรือนที่มีรายได้น้อยและไม่มีรถยนต์จะอยู่ในย่านที่ใกล้กับระบบขนส่งสาธารณะมากกว่าผู้ใช้รถยนต์และมีรายได้น้อย การเกิดขึ้นของทีโอดีมีแนวโน้มจะเกิดเจเนตรีฟิเคชัน ขึ้นอยู่กับบริบทของแต่ละพื้นที่ ซึ่งในทางกลับกันบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้ากลับกลายเป็นการไล่ออกจากพื้นที่ของผู้มีรายได้น้อยโดยมีรัฐเป็นตัวสนับสนุน จากการศึกษาวิจัยพบว่าเจเนตรีฟิเคชันของบางพื้นที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว ปัญหาเหล่านี้มีความซับซ้อนในหลายมิติจากภาพใหญ่ไปจนถึงรายละเอียดเล็กๆ เช่น ในการไล่ออกที่อาจจะมีข้อสัญญาผูกมัดที่ระบุเงื่อนไขระหว่างผู้มีรายได้น้อยกับเจ้าของใหม่ที่ตกลงกันโดยที่รัฐไม่เท่าทันในเรื่องของระยะเวลา เมื่อหมดสัญญาก็มักจะหาเหตุที่จะไม่ต่อสัญญา หรือแผนการหาที่อยู่ใหม่ในละแวกพื้นที่เดิมก็ไม่มีรายละเอียดแน่ชัด ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในชุมชนเดิมแบบแทนที่ (Displace) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งกระบวนการของเจเนตรีฟิเคชัน ดังนั้นหากรัฐมองการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นรูปธรรม การกำหนดนโยบายต่างๆของรัฐ ต้องจัดการให้ชุมชนได้มีส่วนร่วมกับนักวางผังเมืองและหน่วยงานต่างๆ ก็จะสามารถควบคุมไม่ให้เกิดผลกระทบของเจเนตรีฟิเคชันที่เกิดจากทีโอดีได้

จากการศึกษาทฤษฎี แนวคิดต่างๆจากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องได้พิจารณาเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนในย่านเมืองเก่าของเกาะรัตนโกสินทร์ สรุปเป็นกรอบแนวคิดของการวิจัยได้ดังต่อไปนี้



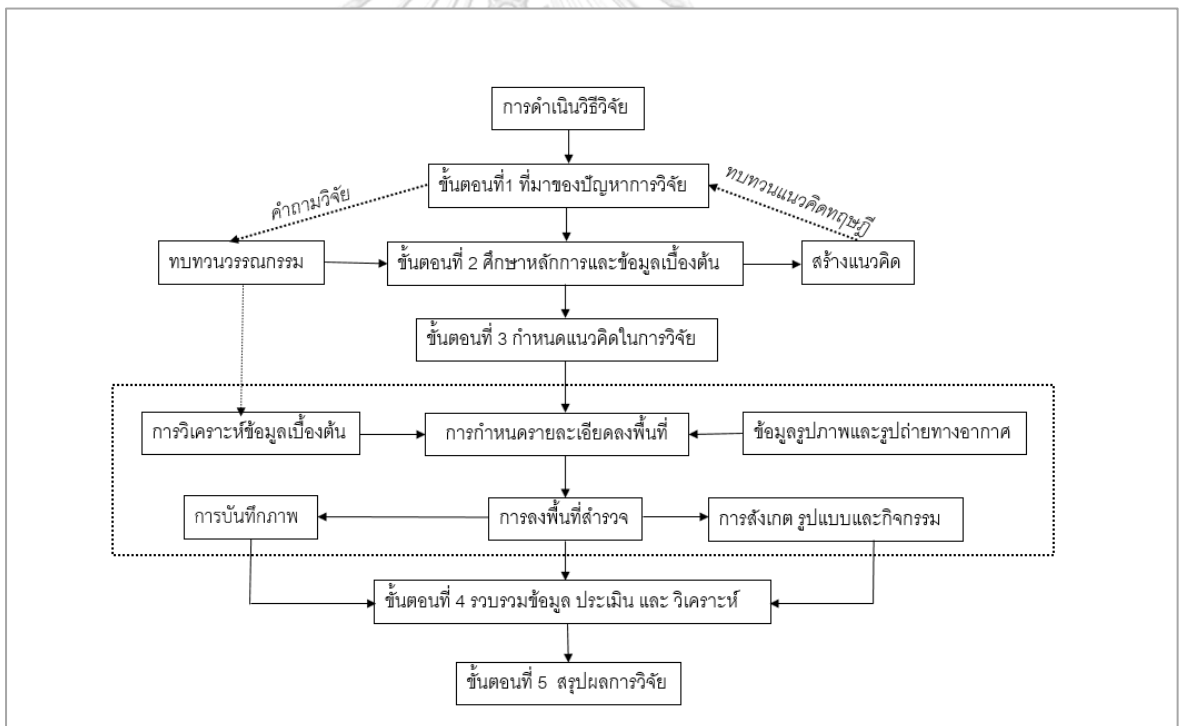
ภาพที่ 25 ฝั่งแสดงกรอบแนวคิดในการวิจัย

### บทที่ 3

#### ระเบียบวิธีวิจัย

วิธีการดำเนินงานวิจัย การเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนน ในพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ จากการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้า (ทีโอดี) : กรณีศึกษาสถานีรถไฟฟ้าสาย สีน้ำเงินมีขั้นตอน ดังนี้คือ

- ขั้นที่ 1 การกำหนดที่มาของปัญหาการวิจัย
- ขั้นที่ 2 การศึกษาหลักการและข้อมูลเบื้องต้น
- ขั้นที่ 3 การกำหนดแนวคิดในการวิจัย
- ขั้นที่ 4 การรวบรวมข้อมูล ทำการประเมิน วิเคราะห์ และสังเคราะห์ผล
- ขั้นที่ 5 สรุปผลการศึกษา



ภาพที่ 26 ผังภาพแสดงขั้นตอนการวิจัย

#### 3.1 ที่มาของปัญหาการวิจัย

ปัญหาการวิจัยเกิดจากการตั้งคำถามและสมมติฐานที่เกิดขึ้นต่อการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่เป็นที่มาในการตั้งคำถามและจุดมุ่งหมายในการทำงานให้สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้คือการหา



ปัจจัยการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนในเมืองเก่าที่มีพลวัตอย่างพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์และพื้นที่ต่อเนื่องจากการมาถึงของโครงการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

### 3.2 การศึกษาหลักการและข้อมูลเบื้องต้น

การศึกษาหลักการและข้อมูลเบื้องต้นเพื่อให้ได้มาซึ่งแนวคิดในการกำหนดกรอบการเก็บข้อมูล และข้อมูลพื้นฐานสำหรับปรับใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้มาจากการวิจัย ได้แก่

#### 3.2.1 การทบทวนแนวคิดทฤษฎี วรรณกรรม งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และกรณีศึกษา

##### ก. ทฤษฎีแนวคิดพื้นฐาน

การศึกษานิยาม หลักการ แนวคิดพื้นฐาน เกี่ยวกับการพัฒนาเมืองและเมืองเก่า โครงการพัฒนาพื้นที่ทีโอดี ของเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน เพื่อให้ได้มาซึ่ง ความหมาย ที่มาและความสำคัญ วัตถุประสงค์ ระเบียบวิธีหรือเครื่องมือในการวิจัย และ ศึกษาปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่

##### ข. ทฤษฎีเฉพาะ

การศึกษาทฤษฎี แนวคิดหรือกรณีศึกษาในแต่ละพื้นที่เพื่อหากรอบแนวคิดขั้นตอนในการทำวิจัย

- 1) ทฤษฎีหลักการของทีโอดี ประกอบด้วยที่มาของแนวคิดที่จะช่วยลดการใช้รถยนต์ อย่างเป็นรูปธรรม และหยุดยั้งไม่ให้เกิดสภาวะของเมืองไร้ทิศทาง (sprawl) การสร้างพื้นที่ปลอดภัย มีการเชื่อมต่อ มีความหลากหลาย แต่มีความกระชับจนรับรู้ได้ทางกายภาพของทัศนียภาพภูมิทัศน์ถนนที่เปลี่ยนแปลง
- 2) กฎหมายและระเบียบต่างๆในเกาะรัตนโกสินทร์ จากหลักการและเหตุผลที่เกิดขึ้นในอดีตและปัจจุบันโดย หรือแผนต่างๆ ที่มีจุดมุ่งหมายเพื่อก้าวไปสู่อนาคต เช่น โครงการกรุงเทพฯ 250 ในปี พ.ศ.2575 ซึ่งเป็นปีเฉลิมฉลองกรุงรัตนโกสินทร์ครบ 250 ปี โดยมีการจัดทำผังแม่บทพื้นที่ปูย่านเมืองเก่าของกรุงเทพมหานคร มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เหมาะสมกับบริบทต่างๆของพื้นที่ ร่วมกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของการขนส่งระบบราง (ในแผนยุทธศาสตร์ชาติฯ) ซึ่งพื้นที่วิจัยอยู่ภายใต้การควบคุมที่ต้องสอดคล้องกับหลักการและนโยบายของ คณะกรรมการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์และเมืองเก่า

- 3) ทฤษฎีเจเนตรีพีเคชัน และโครงการการพัฒนาพื้นที่ ทฤษฎีที่สามารถใช้อธิบายหลักการและเหตุผล ความสัมพันธ์กับปัจจัยต่างๆ และศักยภาพในพื้นที่ รวมทั้งระบบทุนนิยม อันนำมาสู่กิจกรรม การใช้พื้นที่ ที่ส่งผลไปยังการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของภูมิทัศน์ถนน

### 3.2.2 การศึกษาภูมิทัศน์ถนนและพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้า

จากการศึกษาเรื่องของภูมิทัศน์ถนนในยุคเริ่มต้นในย่านต่างๆของเมืองเก่านั้น พบว่า เกิดจากแนวคิดที่จะขยายความเจริญของพระนครไปสู่ย่านอื่นๆ ทั้งที่เป็นชุมชนเก่าของชาวจีนซึ่งมีลักษณะเป็นตรอกแคบ มีบ้านเรือนที่อยู่ติดกันทำให้เกิดมีความหนาแน่นสูงจนเกิดไฟไหม้บ่อย ไปจนถึงย่านชานเมืองของชาวต่างประเทศบริเวณทิศตะวันออกของพระนคร โดยมีปัจจัยที่สัมพันธ์กับประวัติของการตั้งถิ่นฐานในแต่ละย่านที่มีความซับซ้อนแตกต่างกันไปตามช่วงเวลา ทำให้ภูมิทัศน์ถนนได้รับผลกระทบจากความเปลี่ยนแปลงในแต่ละยุคสมัย ซึ่งปัจจุบันมีโครงการที่โอดีเกิดขึ้นมาพร้อมกับสถานีรถไฟฟ้าจึงได้กลายเป็นปัจจัยใหม่ๆที่สร้างเงื่อนไขให้เกิดความเปลี่ยนแปลง ดังที่จะศึกษาต่อไป

### 3.3 การกำหนดแนวคิดในการวิจัย

การกำหนดกรอบแนวคิดของการวิจัยได้จากการทบทวนแนวคิดและทฤษฎี วรรณกรรม และเอกสารที่เกี่ยวข้อง รวมไปถึงแผนที่และรูปถ่ายต่างๆ การสร้างเกณฑ์ในแต่ละหัวข้อที่คัดเลือกแนวคิดและทฤษฎีใดๆ ต้องสามารถอธิบายความเปลี่ยนแปลงในทางกายภาพที่ชัดเจนที่สุด ซึ่งสามารถสรุปได้เป็น 3 ด้านดังต่อไปนี้

- 1) การเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพที่เกิดจากกฎหมายและข้อระเบียบต่างๆในพื้นที่เมืองเก่า
- 2) การเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพที่เกิดจากหลักการที่โอดี
- 3) การเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพที่เกิดนโยบายของรัฐ

การดำเนินการตามกรอบแนวคิดและการนำมาใช้ในการวางแผนเตรียมลงพื้นที่สำรวจและเก็บข้อมูล ประเภทภาพถ่ายทางอากาศ ภาพถ่ายในอดีต แผนที่สำรวจ การลงพื้นที่สำรวจ ภาพถ่ายฉบับที่ก ฯลฯ เพื่อให้ได้มาซึ่งผลศึกษาและการวิเคราะห์หาผลสรุปการวิจัยต่อไป

### 3.3.1 การวางแผนเตรียมลงพื้นที่

การศึกษาข้อมูลภาพถ่ายและภาพถ่ายทางอากาศเป็นการศึกษาภาพถ่ายทางอากาศจาก Google Earth และภาพถ่าย Street View ในช่วงเวลาก่อนที่มีโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงต่อขยาย (พ.ศ. 2548 - 2554) และช่วงทำการก่อสร้าง (พ.ศ. 2554 - 2563) รวมไปถึงการสำรวจพื้นที่เบื้องต้นหลังเปิดใช้งานด้วยเพื่อดูความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงเวลาจากอดีตสู่ปัจจุบัน



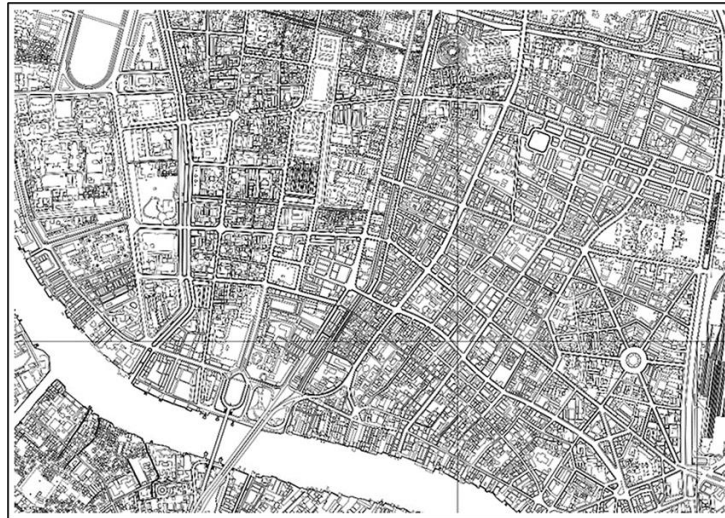
ภาพที่ 27 ตัวอย่างภาพถ่ายทางอากาศการเปรียบเทียบเพื่อดูการเปลี่ยนแปลง  
ที่มา Google Earth พ.ศ. 2554-2563



ภาพที่ 28 ตัวอย่างภาพถ่ายการเปรียบเทียบเพื่อดูการเปลี่ยนแปลง  
ที่มา Google street view พ.ศ. 2554-2563

### 3.3.2 การเตรียมฐานข้อมูลของพื้นที่ศึกษา

การจัดเตรียมแผนที่ มาตรฐานส่วนต่างๆ เพื่อแสดงตำแหน่งของสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เมืองเก่าของเกาะรัตนโกสินทร์และพื้นที่ต่อเนื่อง สำหรับกำหนดการสำรวจในวงรอบรัศมี 500 ถึง 800 ม. จากตำแหน่งกึ่งกลางและทางเข้าออกของสถานี รวมทั้งแสดงพื้นที่สำคัญที่ใช้อ้างอิงหรืออธิบายเหตุผลต่างๆ ที่ส่งผลให้เกิดความเปลี่ยนแปลงหรือไม่อย่างชัดเจน



ภาพที่ 29 แผนที่หลักที่ใช้ในการวิจัย

ที่มา แผนที่ JICA พ.ศ. 2536

การสำรวจพื้นที่เพื่อศึกษาสภาพทั่วไปทางกายภาพเบื้องต้น เช่น ทางเข้าออกสถานี สถานที่สำคัญในพื้นที่ สถาปัตยกรรม ลักษณะทางกายภาพของถนน ชุมชน การตั้งถิ่นฐาน การใช้ประโยชน์ที่ดินในแต่ละช่วงเวลา ตลอดจนการสำรวจในรายละเอียดต่างๆ ที่อาจส่งผลต่อความเปลี่ยนแปลงของภูมิทัศน์ถนน มิติของถนน สะพาน ทางเท้า สตรีทเฟอร์นิเจอร์ ลักษณะของต้นไม้ พืชพรรณ ฯลฯ



ภาพที่ 30 ตัวอย่างการเปรียบเทียบกิจกรรมของพื้นที่ในแต่ละช่วงเวลา

ที่มา Google street view พ.ศ. 2554-2563

### 3.3.3 การกำหนดหัวข้อและรายละเอียดในการลงสำรวจพื้นที่

หลังจากทำการลงสำรวจพื้นที่เบื้องต้นเป็นที่เรียบร้อย ขั้นตอนต่อมาคือการกำหนดกรอบของการเก็บข้อมูลให้สอดคล้องกับคำถามและสมมติฐานที่ตั้งไว้ในตอนต้นรวมทั้งที่ได้ศึกษาจากการทบทวนวรรณกรรม ในประเด็นดังต่อไปนี้

- 1) การเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพที่เกิดจากกฎหมายและข้อระเบียบต่างๆในพื้นที่เมืองเก่า จะเป็นรูปถ่าย บันทึก เก็บข้อมูลเพื่อใช้ในการจัดทำแผนที่สำหรับอธิบายความเปลี่ยนแปลง รวมทั้งโครงการต่างๆของรัฐที่เกี่ยวข้องกับนโยบายของการอนุรักษ์และฟื้นฟูเมืองด้วย โดยมีเนื้อหา เช่น
  - ลักษณะของประเภทและรูปแบบอาคาร
  - รูปด้านหน้าอาคารหรือหน้าตาอาคาร (façade)
  - ความสูงของอาคาร
  - สี ลวดลาย และวัสดุของอาคาร
  - กฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ฯลฯ
  
- 2) การเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพของบริบทในพื้นที่ ที่เกิดจากการพัฒนาที่โอดี การสำรวจพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูล ถ่ายรูป ทำแผนที่ บันทึกข้อมูลในเนื้อหา เช่น
  - ลักษณะการใช้ที่ดิน กิจกรรม ตำแหน่งที่จอดรถ พื้นที่ว่าง
  - ถนนและทางเท้าที่เป็นมิตรกับผู้ใช้งาน มีความปลอดภัย
  - การเชื่อมต่อและความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่และการสร้างโครงข่ายทางสัญจรของพาหนะเบา การสร้างเครือข่ายการสัญจรหลากหลายรูปแบบ
  - การพัฒนาระบบรางและรูปแบบสถานีแนวทางการออกแบบ
  - การเปลี่ยนแปลงของรูปแบบความหนาแน่นในแต่ละย่าน ในลักษณะต่างๆ เช่น ความหนาแน่นของมวลสิ่งก่อสร้างต่อพื้นที่ การเปลี่ยนแปลงรูปแบบอาคาร การเปลี่ยนแปลงความสูง ฯลฯ
  
- 3) การเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพที่เกิดจากเจตริพิเคชั่นทั้งในมิติทางสังคม สถาปัตยกรรมและชุมชน ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน การเปลี่ยนแปลงพื้นที่อาคารเก่า หรือการบูรณาการอาคารเดิม ไม่ว่าจะการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมที่สร้างผลกระทบจากศักยภาพของพื้นที่ เช่น เรื่องของระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้า หรือการตั้งอยู่ในพื้นที่ย่านเศรษฐกิจของเมืองประวัติศาสตร์ หรือแม้แต่การสนับสนุนด้วยนโยบายต่างๆของรัฐ เช่น การจัดกิจกรรมในช่วงเทศกาล จะถูกบันทึกด้วยรูปถ่ายและกำหนดตำแหน่งลงบนแผนที่ เพื่อแสดงตำแหน่งสำหรับทำ

การวิเคราะห์ในประเด็นต่างๆอย่างชัดเจน เพื่อหาความสัมพันธ์ และปัจจัยของการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนน

### 3.4 รวบรวมข้อมูล ทำการประเมิน วิเคราะห์และสังเคราะห์ผล

การรวบรวมข้อมูลเพื่อนำมาทำการประเมินวิเคราะห์และสังเคราะห์ผล โดยการรวบรวมข้อมูลทั้งหมดแล้วทำการวิเคราะห์ ประเมินผล และเปรียบเทียบผล แล้วจึงนำไปสังเคราะห์ อภิปรายผล ตามกรอบแนวคิด ทฤษฎี ที่สรุปความเป็นไปหรือความเปลี่ยนแปลงของภูมิทัศน์ถนนต่อไป

#### 3.4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น

- 1) เอกสารพื้นฐานเพื่อสร้างผังแนวคิด (conceptual plan) และแผนแม่บทในพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น ที่ได้รับจากการเก็บรวบรวมรายละเอียดของพื้นที่ศึกษาและข้อมูลพื้นฐานก่อนลงพื้นที่จริงดังนี้
  - ข้อมูลเกี่ยวกับสถานีรถไฟฟ้าสามสถานีในพื้นที่เมืองเก่าจาก การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
  - ข้อมูลรายชื่อ ขนาด ความกว้างถนน แต่ละสายของเขตพื้นที่เมืองเก่า จากกลุ่มงานสารสนเทศที่ดิน สำนักงานเขต พระนคร พลับพลาไชยและป้อมปราบศัตรูพ่าย
  - โครงการจัดทำผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ ถนนราชดำเนิน และ พื้นที่บริเวณต่อเนื่อง จาก สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2546)
  - แผนแม่บทเพื่อการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์จาก กระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม
  - วิดีทัศน์การบรรยายเรื่องโครงการขับเคลื่อนการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์และเมืองเก่า
  - แผนผังแม่บทการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์เพื่อการขับเคลื่อนแผนไปสู่การดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

- คู่มือมาตรฐานการออกแบบการก่อสร้างทางจักรยาน สำหรับประเทศไทย จาก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ร่วมกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท

## 2) ข้อมูลรูปภาพและรูปถ่ายทางอากาศ

- ภาพถ่ายทางอากาศจาก Google earth พ.ศ. 2554-2563
- รูปภาพจาก Google street view พ.ศ. 2554-2563
- การบันทึกภาพ จากการสำรวจพื้นที่ เพื่อสังเกตการณ์และบันทึกความเปลี่ยนแปลงของภูมิทัศน์ถนน

### 3.4.2 การสังเคราะห์ข้อมูลทางกายภาพของพื้นที่

- กายภาพของภูมิทัศน์ถนน
- การเปรียบเทียบช่วงเวลา
- การจัดหมวดหมู่การเปลี่ยนแปลงของแต่ละพื้นที่
- การหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่างๆกับความเปลี่ยนแปลงในพื้นที่

### 3.5 การสังเคราะห์ และสรุปผลการศึกษา

การรายงานผลการศึกษาในประเด็นที่ตั้งไว้ (output) เป็นเนื้อหา รูปภาพและตารางต่างๆ เพื่ออธิบายวิเคราะห์ข้อมูลได้อย่างชัดเจน รวมถึงผลสรุป (outcome) ที่ได้จากการสังเคราะห์งานวิจัย พร้อมทั้งเสนอปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นเพื่อเป็นแนวทางศึกษาต่อยอดประเด็นอื่นๆซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเนื้อหาในวิชาภูมิสถาปัตยกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานภูมิทัศน์เมือง

## บทที่ 4

### ข้อมูลและการวิเคราะห์

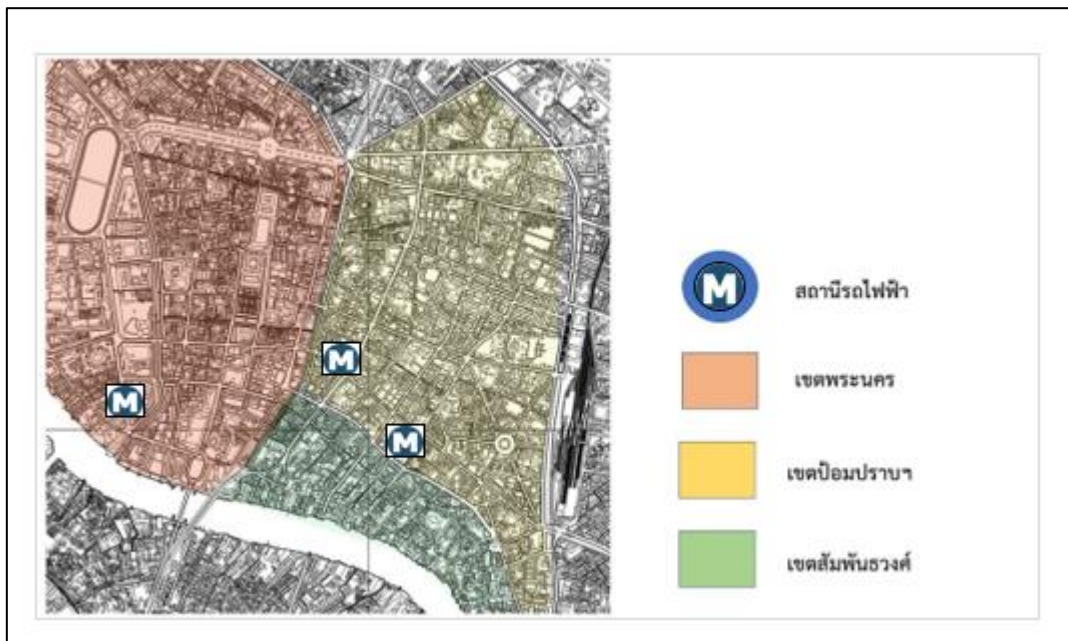
พื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่มีการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าหรือระบบขนส่งมวลชน ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตสามเขต ได้แก่ เขตพระนคร เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย เขตสัมพันธวงศ์ ซึ่งมีพื้นที่รวมกัน ประมาณ 8.89 ตารางกิโลเมตร มีประชากรรวมกันประมาณ 100,874 คน<sup>19</sup> และมีความหนาแน่นตั้งแต่ 7,522 – 20,357 คน ต่อตารางกิโลเมตร ซึ่งนับว่ามีความหนาแน่นสูงเนื่องจากเป็นย่านการค้าเก่าแก่มาตั้งแต่อดีต โดยมีโครงข่ายถนนสายสำคัญเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างย่านสำคัญจำนวนมาก เช่น ถนนเจริญกรุง ถนนเยาวราช ถนนเฟื่องนคร ถนนมหาชัย ถนนเฟื่องนคร และถนนอื่นๆที่ลงทะเปียนทางหลวงท้องถิ่น<sup>20</sup> ไว้แล้ว โดยเขตพระนคร มีถนน 39 รายชื่อ เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย 51 รายชื่อ และ เขตสัมพันธวงศ์ 26 รายชื่อ ซึ่งขนาดความกว้างของถนนปรากฏในรายละเอียดมีความกว้างตั้งแต่ 5 - 24 เมตร (รวมเขตทางเท้า) โดยมีองค์ประกอบภูมิทัศน์ถนนอย่างอื่น เช่น สะพานข้ามคลอง 29 แห่ง โดยคลองดังกล่าว ได้แก่ คลองคูเมือง คลองหลอด คลองบางลำพู คลองโอรังอ่าง คลองผดุงกรุงเกษม และ คลองมหา นาค โดยมีพื้นที่สำคัญที่อาจจะแบ่งตามย่านสำคัญที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าในรัศมี 500 - 800 เมตร ได้แก่

- 4.1 *สถานีวิัดมังกร* ซึ่งมีที่ตั้ง อยู่ในย่านเจริญกรุง - เยาวราช - สามแยก - วงเวียน 22 กรกฎาคม และหัวลำโพง กินพื้นที่ทั้งในเขตป้อมปราบศัตรูพ่าย และเขตสัมพันธวงศ์
- 4.2 *สถานีวิัดสามยอด* ซึ่งมีที่ตั้งอยู่ในย่านสามยอด - วังบูรพา - พาหุรัด กินพื้นที่ทั้งในเขตป้อมปราบศัตรูพ่าย เขตพระนคร และบางส่วนของเขตสัมพันธวงศ์
- 4.3 *สถานีสยามไชย* ซึ่งมีที่ตั้งอยู่ในย่านสยามไชย - บ้านหม้อ - ถนนอัษฎางค์ - ปากคลองตลาด ตั้งอยู่ในเขตพระนคร

<sup>19</sup> ยกข้อมูลอ้างอิงจากสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย มกราคม 2566 เพื่อเป็นตัวอย่างให้เข้าใจประเด็นความสำคัญของพื้นที่ในด้านประชากร

<sup>20</sup> ไม่รวมถนนตรอกซอยต่างๆในพื้นที่ซึ่งมีรายชื่อได้ลงทะเปียนทางหลวงท้องถิ่นไว้แล้ว





ภาพที่ 31 แสดงการแบ่งเขตและตำแหน่งสถานีรถไฟฟ้า

อย่างไรก็ตามจากการลงสำรวจพื้นที่และเก็บข้อมูลเบื้องต้นในพื้นที่โดยรอบสถานี พบว่าในรอบหลายปีตั้งแต่เริ่มมีโครงการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552 รวมทั้งการจัดการโครงการทีโอดี ซึ่งอยู่ในแผนรถไฟระยะ 2 หรือ M-Map 2 เป็นต้นมา จนถึงการเปิดใช้สถานีในปี พ.ศ. 2562 ภูมิทัศน์ถนนในพื้นที่ดังกล่าวมีความเปลี่ยนแปลงด้านกายภาพ ความเปลี่ยนแปลงด้านกิจกรรม ที่เกิดขึ้น แบ่งออกเป็น 3 ลักษณะดังต่อไปนี้

- 1) ความเปลี่ยนแปลงด้านกายภาพจากนโยบายของรัฐ ที่เกิดขึ้นในพื้นที่มีลักษณะของการฟื้นฟูชุมชนเมือง (urban renewal) ในลักษณะต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นเพียงการปรับปรุงภูมิทัศน์ การรื้อถอนสร้างชิ้นใหม่ การอนุรักษ์พื้นที่เมืองเก่า และการพัฒนาสิ่งที่มีอยู่เดิม เป็นต้น
- 2) การเปลี่ยนแปลงด้านกายภาพจากสถานีรถไฟฟ้าและทีโอดี ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวมีทั้งการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากศักยภาพของอาคาร และที่ดินที่เพิ่มขึ้นตามทฤษฎี Rent Gap ของ Neal Smith ที่เป็นปัจจัยของเงินตรึงเคชั่น และการเปลี่ยนแปลงจากบริบทพื้นที่เดิมเพื่อเป็นสถานีรถไฟฟ้าในเมืองเก่าของเกาะรัตนโกสินทร์

- 3) การเปลี่ยนแปลงด้านกายภาพทั่วไปที่ไม่เกี่ยวข้องกับสองลักษณะแรกแต่เป็นการปรับปรุง ซ่อมแซม อาคารตามเวลาซึ่งไม่ได้มีนัยสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนโดยตรง แต่อย่างไรก็ตามการเปลี่ยนแปลงในลักษณะนี้ในบางอาคารอาจมีความสัมพันธ์กับกฎหมายที่ใช้กันอยู่ในพื้นที่เมืองเก่าของเกาะรัตนโกสินทร์

#### 4.1 สถานีวัดมังกร

รูปแบบการเปลี่ยนแปลงแบ่งออกได้หลายรูปแบบแต่เพื่อให้ง่ายต่อการทำความเข้าใจ จึงแบ่งตามลักษณะด้านกายภาพและกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ ดังต่อไปนี้

##### 4.1.1 ความเปลี่ยนแปลงด้านกายภาพจากนโยบายของรัฐ

การเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนจากภาครัฐในพื้นที่บริเวณนี้ไม่มีความชัดเจนส่วนใหญ่มักเป็นการปรับปรุงทางเท้าในบางจุดเช่น บริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้า การเปลี่ยนแปลงฟาทอระบายน้ำ การตีเส้นถนนใหม่ การเพิ่มกระยะต้นไม้บนทางเท้าเป็นช่วงๆ การเพิ่มป้ายบอกสถานที่ต่างๆ และการหายไปของต้นไม้ใหญ่ในเมือง



ภาพที่ 32 ความเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนที่เกิดขึ้นจากภาครัฐในพื้นที่รอบสถานีวัดมังกร

#### 4.1.2 การเปลี่ยนแปลงด้านกายภาพจากสถานีรถไฟฟ้าและทีโอดี

การเปลี่ยนแปลงกายภาพที่เกิดจากสถานีทีโอดีขึ้นรูปแบบนี้แบ่งออกเป็น 2 กรณีตามที่กล่าวมาแล้วดังนี้

- 1) การเปลี่ยนแปลงการใช้อาคารจากการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมจากเดิมซึ่งเกิดจากผู้เช่าอาคารรายใหม่ หรือ เจ้าของรายใหม่ซื้อขาดจากเจ้าของเดิม ในอีกกรณีหมดสัญญาจากผู้เช่ารายเดิมแล้วเจ้าของปรับปรุงเปลี่ยนแปลงกิจกรรมอย่างสิ้นเชิง ซึ่งเกิดขึ้นกระจายรอบสถานีรถไฟฟ้า มีตั้งแต่อาคารพาณิชย์ขนาดเล็กไปจนถึงโครงการขนาดใหญ่ รวมทั้งสร้างพื้นที่จอดรถแทนที่อาคารเดิม บางแห่งมีการกว้านซื้ออาคารหลายๆหลังแล้วรวมแปลงเพื่อรีออลนอการเช่าทำกิจการโรงแรมและที่พัก บางแห่งไม่เปลี่ยนแปลงกิจกรรมแต่ปรับปรุงอาคารให้ดีขึ้นเพิ่มพื้นที่จากร้านอาหารและเครื่องดื่มทำให้มีปฏิสัมพันธ์ระหว่างภายในและภายนอกอาคาร



ภาพที่ 33 รูปแบบที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมถนนเจริญกรุง  
ที่มา Google street view พ.ศ. 2554 – 2563

- 2) การเปลี่ยนแปลงพื้นที่เพื่อทำสถานีรถไฟฟ้า เป็นการรื้อถอนอาคารพาณิชย์หลังปี พ.ศ.2500 เดิมที่อยู่ในสภาพที่แออัดนับสิบคูหาออกเพื่อก่อสร้างเป็นสถานีรถไฟฟ้าวัดมังกร ซึ่งส่งผลทำให้เกิดที่ว่างโล่ง (open space) ลักษณะของอาคารเป็นแบบต่างระดับ (Station with Stack Platform) เนื่องจากถนนเจริญกรุงมีพื้นที่คับแคบ ทำให้ต้องสร้างอุโมงค์ซ้อนกัน 3 ชั้น โดยบริเวณทางเข้าออก มีทั้งหมด 3 ทาง ตัวอาคารด้านบนถูกออกแบบให้มีรูปแบบสถาปัตยกรรมจีน-โปรตุเกส เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมโดยรอบ เพื่อสื่อสารถึงวัฒนธรรมไทย-จีนแบบเยาวราชเป็นหลัก รวมถึงได้นำลวดลายของมังกรมาประดับใช้ในบริเวณทางเข้าสถานี โดยมีการออกแบบเพดานให้มีความรู้สึกเหมือนกำลังลงไปอยู่ใต้ห้องของมังกร มีประตูทางเข้าสถานีเป็นส่วนตัวและทางตามลำดับ ซึ่งถือว่าเป็นแนวคิดและออกแบบให้เข้ากับวิถีชีวิตของชุมชนในพื้นที่ และเปิดเผยให้เห็นอาคารตึกแถวโบราณและต้นไม้ใหญ่ที่ซ่อนตัวอยู่ด้านหลังชุมชน (กรมยุทธศาสตร์) รวมทั้งอาคารขนาดใหญ่ที่ใช้เป็นที่พักอาศัยของผู้มีรายได้น้อยจำนวนมากที่เช่าอาคารของสำนักงานทรัพย์สินพระมหากษัตริย์มาเป็นเวลานาน และยังมีตลาดเก่าซึ่งตั้งอยู่ติดกับอาคารด้วย



ภาพที่ 34 ความเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนบริเวณสถานีวัดมังกร  
ที่มา Google street view พ.ศ. 2554 – 2563

#### 4.13 การเปลี่ยนแปลงกายภาพที่เกิดจากการปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงอาคาร

รูปแบบของอาคารที่มีการเปลี่ยนแปลงจากการซ่อมแซมอาคาร ทาสีผนังใหม่ให้เป็นกลมกลืนกัน โดยใช้สีโทนเหลือง และหน้าต่างโทนสีเขียว จัดระเบียบอุปกรณ์ของระบบปรับอากาศให้มีความเรียบร้อยมากขึ้น อาคารส่วนใหญ่เป็นของสำนักทรัพย์สินพระมหากษัตริย์ ซึ่งอาคารมีรูปแบบเลียนแบบสถาปัตยกรรมคลาสสิก ทำให้มีความกลมกลืนและคงไว้ซึ่งบรรยากาศของย่านเก่าในเกาะรัตนโกสินทร์



ภาพที่ 35 การซ่อมแซมอาคารริมถนนทรงสวัสดิ์  
ที่มา Google street view พ.ศ. 2554 – 2563

ในอีกลักษณะที่เกิดขึ้นการปรับปรุงอาคารอาจเกิดขึ้นจากการไม่ต่อสัญญาเช่าหรือกั้วานซื้อต่อจากเจ้าของเดิมเพื่อผนวกเป็นส่วนหนึ่งของอาคารที่มีอยู่เดิม เช่น โบสถ์คริสต์จักรบนถนนไมตรีจิตต์ซึ่งต่อเติมอาคารและที่จอดรถในบริเวณที่เป็นอาคารพาณิชย์พักอาศัยเดิมจำนวน 6 คูหา



ภาพที่ 36 การรื้อถอนอาคารพาณิชย์เพื่อสร้างอาคารและที่จอดรถของโบสถ์คริสต์จักร  
ที่มา Google street view พ.ศ. 2554 – 2563

## 4.2 สถานีสามยอด

การเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนในบริเวณนี้เกิดขึ้นในบริเวณโดยรอบสถานีสามยอด มีความน่าสนใจจากความสำคัญของพื้นที่ในลักษณะของจุดเปลี่ยนผ่านระหว่างย่านชานพระนครไปสู่ย่านการค้านอกเมือง จึงเป็นจุดเริ่มต้นของย่านการค้าที่มีทั้งคนจีน แขก และฝรั่งในพื้นที่ นอกจากนี้ยังมีประวัติศาสตร์ของย่านการค้าที่สำคัญโดยมีวังบูรพาเป็นเรือธงของการเปลี่ยนแปลงสำคัญของย่านนี้ ต่อเนื่องไปยังย่านพาหุรัด สะพานเหล็ก ชุมชนเวียงนาครเขมม ชุมชนเลื่อนฤทธิ์ ฯลฯ จากการสำรวจพบอาคารส่วนใหญ่ รูปแบบมีลักษณะร่วมสมัยกับย่านเยาวราช การเปลี่ยนแปลงรูปแบบทางกายภาพที่แสดงให้เห็นจึงมีลักษณะเดียวกัน เช่น การปิดผิวด้วยวัสดุสมัยใหม่เป็นส่วนมาก ซึ่งเป็นผลมาจากการเปลี่ยนการประกอบกิจการในพื้นที่ จากการสำรวจภาคสนามยังพบอีกด้วยว่ามีความแตกต่างจากสถานีวัดมังกร ดังนี้

### 4.2.1 ความเปลี่ยนแปลงด้านกายภาพจากนโยบายของรัฐ

รูปแบบของการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมในพื้นที่ที่มีผลกระทบในระดับย่าน เกิดจากการเปลี่ยนย่านการค้าบริเวณรอบคลองโอง่าง ย่านเชิงสะพานดำรงสถิต (สะพานเหล็ก) ที่ให้สัมปทานเช่าพื้นที่ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2526 มีการก่อสร้างพื้นที่ปิดทับคลองกลายเป็นย่านขายของเล่นและเครื่องเกมต่างๆ ซึ่งมีการขยายตัวอย่างรวดเร็วทำให้เกิดปัญหาต่างๆ ตามมาอย่างมากมาย ทั้งในเรื่องของการรुक้าแวนคลองเพื่อสร้างแหล่งค้าขาย ทำให้พื้นที่ที่มีความแออัดและเกิดปัญหาอาชญากรรม รวมถึงปัญหาความเสื่อมโทรมของคลองที่มีความสำคัญจากที่ได้รับการขึ้นทะเบียนให้เป็นโบราณสถาน เกิดน้ำเน่าเสียส่งกลิ่นเหม็น สิ่งเหล่านี้ทำให้ทางกรุงเทพมหานครต้องการที่จะฟื้นฟูคลองที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์พร้อมกับปรับภูมิทัศน์ให้มีความสวยงาม (สุพรรณสา ฉิมพาลี 2562)

ดังนั้นใน พ.ศ. 2558 กรุงเทพมหานครได้มีนโยบายในการจัดระเบียบและรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างรुक้าแวนคลองโอง่างเพื่ออนุรักษ์คลองเก่าแก่และสร้างพื้นที่สาธารณะให้กับประชาชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน (กฤตพร หัวเจริญ อ่าง นิติพันธุ์ สุขอรุณ, 2561) โดยสภาพพื้นที่หลังจากมีการรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างที่รुक้าแวนคลองโอง่างออกออกไปนั้น ส่งผลให้พื้นที่ย่านสะพานเหล็กมีความเป็นระเบียบเรียบร้อยขึ้นจากเดิมที่มีสภาพพื้นที่คลองมีการรुक้าแวน การปรับปรุงครั้งนี้ทำให้ลำคลองกลับมามีชีวิตชีวาได้อีกครั้ง นอกจากนี้ยังมีข้อบังคับใช้และระเบียบในการใช้งานพื้นที่คลองโอง่างโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐเข้ามาดูแลพื้นที่ถนนและพื้นที่สาธารณะ มีการออกมาตรการห้ามไม่ให้มีการตั้งหน้าร้านเกินขอบเขตที่กำหนด อีกทั้งยังไม่อนุญาตให้ร้านค้าหาบเร่เข้ามาขายสินค้าในพื้นที่ถนนและทางเดินสาธารณะ ทำให้ทางเดินริมคลองมีความสะดวกในการเดินทาง ไม่มีสิ่งกีดขวางหรือรुक้าแวนที่บดบังทัศนียภาพของคลอง (กฤตพร หัวเจริญ , สุพรรณสา ฉิมพาลี , 2563) ซึ่งในปัจจุบันริมคลองโอง่าง

อ่างกลายเป็นที่ว่างในระดับละแวกบ้าน (neighborhood) มีการใช้สอยพื้นที่ผ่านกิจกรรมที่หลากหลายของแต่ละช่วงเวลา ได้แก่ ถนนคนเดิน การพายเรือคายัค การขายของ และการนั่งทานอาหาร เป็นต้น



ภาพที่ 37 การเปรียบเทียบช่วงเวลาการรื้อถอน - ปรับปรุงคลองโอ่งอ่าง  
ที่มา กฤตพร หัวใจเจริญ, สุพรรณสา ฉิมพาลี

#### 4.2.2 การเปลี่ยนแปลงด้านกายภาพจากสถานีรถไฟฟ้าและทีโอटी

การเปลี่ยนแปลงกายภาพจากสถานีรถไฟฟ้าและทีโอटीแบ่งได้เป็นสองกรณีเช่นเดียวกับสถานีวัดมังกรโดยแบ่งเป็น

- 1) การเปลี่ยนแปลงจากทีโอटीในย่านสถานีสามยอดมีความเปลี่ยนแปลงอย่างเห็นได้ชัดคือในกรณีของการเปลี่ยนแปลงชุมชนซึ่งการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมระดับย่านที่น่าสนใจสองโครงการ ได้แก่ชุมชนเลื่อนฤทธิ์ (กรณีการ สุธีรัตนภิรมย์, 2561) โดยเริ่มต้นคล้ายกันกล่าวคือการสิ้นสุดสัญญาเช่าในระยะยาว ที่ดำเนินมาตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2483 - 2546 (กรุงเทพฯธุรกิจ, 2557) ระหว่างชุมชน 225 คูหา และสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ จากนั้นมีการถวายฎีกาต่อพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทำให้ได้รับพระมหากรุณาธิคุณให้เจรจากับสำนักงานทรัพย์สินฯ จนได้ต่อสัญญาเช่าไปอีก 10 ปีผ่านบริษัทชุมชนเลื่อนฤทธิ์ ที่ประกอบด้วยชุมชน 170 กว่าครอบครัว ดังนั้นชุมชนเลื่อนฤทธิ์ จึงได้รับการปรับปรุงอาคารที่มีสภาพเก่าและเสื่อมโทรมให้มีสภาพใหม่ กลายเป็นแลนด์มาร์กของย่านเยาวราช - สำเพ็ง ในขณะที่ชุมชนข้างเคียงอย่างเวียงนาครเขมมกลายเป็นพื้นที่หนึ่งที่กำลังประสบปัญหาการไล่

รื้อตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2555 เมื่อบริษัทบริพัตรเจ้าของพื้นที่เวียงนครเกษมได้ประกาศขาย  
 เว็ງฯ ให้กับนายทุนจีนที่ร่วมกับนายทุนไทยยื่นซื้อพื้นที่นี้ ในราคา 3,800 ล้านบาท  
 โดยชาวเว็ງฯ มารับทราบเรื่องภายหลัง จึงร่วมเข้าร้องขอและต่อรองกับเจ้าของที่ให้  
 ระงับการขายเอาไว้ก่อน จากนั้นจึงร่วมกันร่างหนังสือไปถึงบริษัทบริพัตร เพื่อขอให้  
 ชาวเว็ງฯ ในนามบริษัทเว็ງนครเกษมจำกัด มีสิทธิ์ซื้อพื้นที่เว็ງฯ แทนกลุ่มนายจาก  
 ทุนภายนอก ด้วยราคา 4,000 ล้านบาท แต่สุดท้ายราคากลับถีบตัวสูงขึ้น เพราะ  
 กลุ่มทุนจีนให้ราคาสูงขึ้นไปอีก และไม่แนมนักกลุ่มทุนจีนกลับตัดสินใจถอนตัวออก  
 จากการยื่นซื้อเว็ງฯ เพราะติดขัดเรื่องปัญหาทางการเงิน ซึ่งทางฝั่งชาวบ้านดูเหมือน  
 จะมีโอกาสได้พื้นที่เว็ງฯ กลับคืนมา แต่เมื่อเข้าสู่ปี พ.ศ. 2555 ชาวเว็ງฯ ก็ได้รับข่าว  
 ว่าเจ้าสัวเจริญ ทำการซื้อเว็ງนครเกษมไปเป็นที่เรียบร้อยแล้ว<sup>21</sup> (ณัฐวิทย์ พิมพ์ทอง  
 , 2558) ดังนั้นในปัจจุบันเว็ງนครเกษมจึงหมดสภาพความเป็นย่านชุมชนเก่าแก่ของ  
 พื้นที่ไปในที่สุด



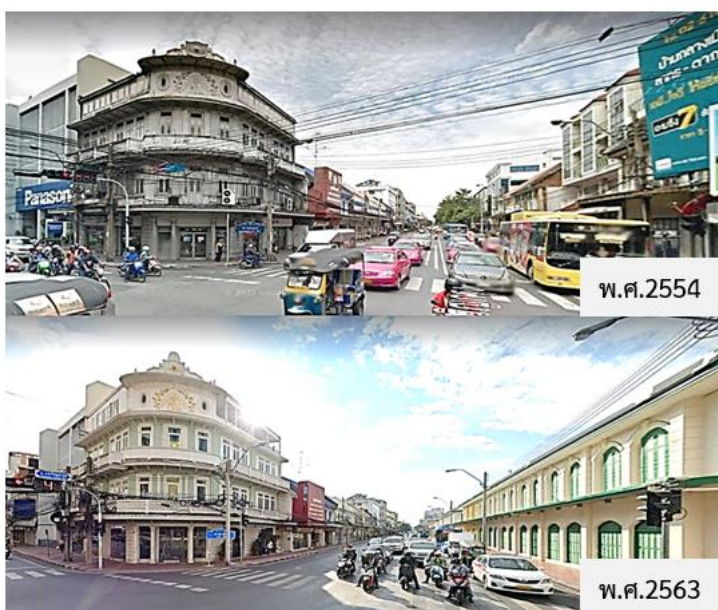
ภาพที่ 38 การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ชุมชนในเว็ງเลื่อนฤทธิ์  
 ที่มา Google street view พ.ศ. 2554 – 2563 และผู้วิจัย

สำหรับย่านอื่นที่อยู่รัศมี 500 - 800 เมตร มีการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมที่มี  
 ลักษณะกระจัดกระจายใกล้สถานที่สำคัญ เช่น ถนนเจริญกรุง ถนนมหาชัย ถนน  
 เพ็ญนคร ถนนพารุทธ์ ฯลฯ ในลักษณะของการปรับปรุงอาคารเพื่อรองรับการ

<sup>21</sup> เล่าเรื่องโดย วิศิษฐ์ เตชะเกษม



ท่องเที่ยวเป็นส่วนใหญ่ โดยเปลี่ยนการใช้สอยจากกิจกรรมอื่นๆเดิม เป็นที่พักประเภทโฮสเทล (Hostel) ร้านอาหารและเครื่องดื่ม ร้านกาแฟ (café) หรือร้านซักผ้าหยอดเหรียญ เป็นต้น ซึ่งรูปแบบอาคารมีลักษณะการปิดผิวด้วยวัสดุสมัยใหม่ เช่นเดียวกันเพียงแต่มีการออกแบบที่น่าสนใจมากกว่าร้านค้าในย่านสถานีวัดมังกร มีบางอาคารที่ใช้การปรับปรุงอาคารเก่า สูง 3 ชั้นที่สร้างขึ้นในสมัยสมัยรัชกาลที่ 7 คืออาคารคัคณางค์<sup>22</sup> ตั้งอยู่ตรงข้ามสถานีสามยอด โดยเปลี่ยนจากบริษัทห้างร้าน เป็นโรงแรมแบบวินเทจ (vintage hotel) และร้านอาหาร ตามสมัยนิยมของย่านเมืองเก่า



ภาพที่ 39 อาคารคัคณางค์ หัวมุมแยกเจริญกรุง - มหาชัย  
ที่มา Google street view พ.ศ. 2554 – 2563

- 2) การเปลี่ยนแปลงพื้นที่เพื่อทำสถานีรถไฟฟ้า สถานีสามยอด มีความน่าสนใจไม่น้อยกว่าสถานีวัดมังกรเพราะบริเวณที่ตั้งตัวสถานีในปัจจุบัน เคยเป็นที่ตั้งของกลุ่มตึกแถวที่มีคุณค่าทางด้านประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 - 5 ซึ่งมีร่องรอยให้เห็นจากอาคารฝั่งตรงข้ามสถานีก่อนที่จะถูกรื้อถอนเพื่อสร้างอาคารพาณิชย์สมัยใหม่และถูกสร้างเป็นสถานีในที่สุด ลักษณะของอาคารพาณิชย์เลียนแบบคลาสสิกในสมัยรัชกาลที่ 5 เดิมที่ตั้งอยู่ในบริเวณนั้นคือร้านเซ่งขง มีการ

<sup>22</sup> เคยเป็น โรงพยาบาลหาคะดาใน พ.ศ.2475-2479และห้างขายยาศรีจันทร์พ.ศ.2480-2533

ออกแบบซุ้มช่องจำหน่ายตั๋วอัตโนมัติ โดยนำรูปทรงและลักษณะของซุ้มประตูสามยอดมาใช้ และประตูทางเข้าก็นำรูปแบบประตูบานเพี้ยมซึ่งเป็นรูปแบบประตูของอาคารตึกแถวเก่า ส่วนเสาภายในสถานีนำเอารูปทรงและลักษณะของซุ้มประตูสามยอดมาปรับใช้ (ประชาชาติธุรกิจ,2560)



ภาพที่ 40 ภาพมุมสูงเปรียบเทียบเวลา ก่อน-หลัง จะมีสถานีรถไฟฟ้าสามยอด  
ที่มา Google Streetview พ.ศ. 2554 – 2563

### จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

#### 4.2.3 การเปลี่ยนแปลงกายภาพที่เกิดจากการปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงอาคาร

การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพในรูปแบบนี้เกิดขึ้นในหลายลักษณะมีทั้งกรณีของสำนักทรัพย์สินที่ปรับปรุงอาคารด้วยการทาสีซ่อมแซมประตูหน้าต่าง รื้อถอนป้ายที่มีความสุมเสี่ยงเกินกฎหมายกำหนด นอกจากนี้ยังมีอาคารศูนย์การค้าที่ต่อเติมความสูงขึ้นมาจากเดิมเนื่องจากพื้นที่บริเวณวังบูรพาแห่งนี้เป็นที่เดียวของพื้นที่รอบสามยอดสามารถสร้างอาคารสูงได้ไม่เกิน 37 เมตร นอกจากนี้ตึกแถวบริเวณนั้นบางคูหามีการตัดแปลงอาคารเปลี่ยนหน้าต่างอาคารเสียใหม่ให้ดูแปลกตากว่าเดิมพร้อมติดตั้งระบบลิฟท์โดยสารเพื่อรอผู้เช่ารายใหม่บ้างก็รื้อถอนอาคารพาณิชย์เลียนแบบคลาสสิกเดิมออก 3 คูหาเพื่อสร้างอาคารสมัยใหม่สูง 4 ชั้นเป็นที่หน้าสังเกตอีกอย่างหนึ่งในพื้นที่บริเวณนี้ซึ่งสามารถเดินทางเข้าสู่พื้นที่สาธารณะอย่างคล่องไ่อง่างได้ ทั้งผนังและประตูเหล็กจะถูกพ่นสีด้วยศิลปะจากศิลปินกราฟิตี้ที่อยู่เป็นจำนวนมากเนื่องจากมีลักษณะเป็นชุมชนที่มีความหลากหลายมาอยู่ร่วมกัน



ภาพที่ 41 การเปลี่ยนแปลงอาคารโดยการรื้อถอนป้ายที่มีเนื้อที่เกิน 5 ตารางเมตร  
ที่มา Google Streetview พ.ศ. 2554 – 2563



ภาพที่ 42 การรื้อถอนอาคารพาณิชย์ในสมัยรัชกาลที่ 5 เพื่อสร้างอาคารสมัยใหม่  
ที่มา Google Streetview พ.ศ. 2554 – 2563

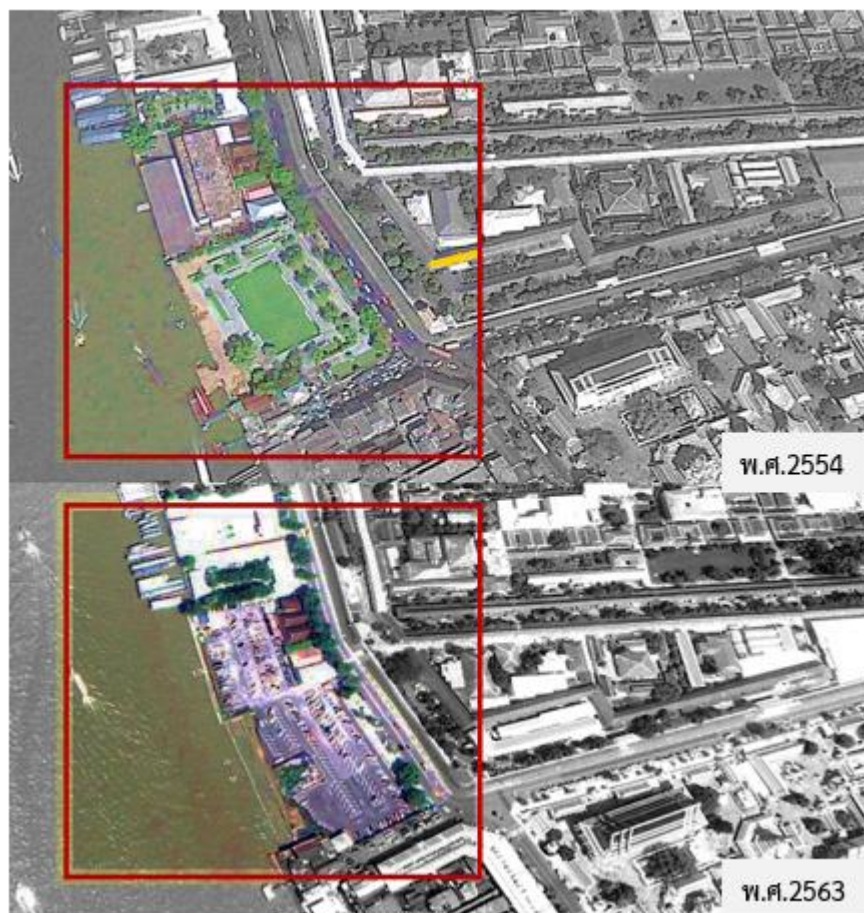
#### 4.3 สถานีสนามไชย

พื้นที่รอบสถานีสนามไชยตั้งอยู่บริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ชั้นใน การเปลี่ยนแปลงของภูมิทัศน์ถนนส่วนใหญ่มักอยู่ในบริเวณพื้นที่เศรษฐกิจเดิมของเกาะรัตนโกสินทร์คือบริเวณติดแม่น้ำเจ้าพระยา ได้แก่ ถนนพระจันทร์ ถนนมหาราช ถนนจักรเพชรเป็นต้นการเปลี่ยนแปลงส่วนใหญ่มีทั้งจากภาครัฐและเอกชนดังนี้

##### 4.3.1 ความเปลี่ยนแปลงด้านกายภาพจากนโยบายของรัฐ

รูปแบบของการเปลี่ยนแปลงถนนในพื้นที่บริเวณนี้มีหลายโครงการ ตามยุทธศาสตร์ของการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์ เช่น โครงการปรับปรุงท่าเรือราชินี อุโมงค์หน้าพระลาน ท่าช้าง

วังหลวง และ การปฏิรูปที่ดินสนามหลวง ซึ่งทั้งหมดล้วนมีผลต่อการปฏิรูปที่ดินอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้หน่วยงานของสำนักทรัพย์สินมีค่าทางสถาปัตยกรรมศาสตร์ในการปรับปรุงอาคารควบคู่กับหน่วยงานท้องถิ่น อย่างกรุงเทพมหานคร จนทำให้โครงการที่อ้างถึงดังกล่าวประสบความสำเร็จ อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ภูมิทัศน์ถนนในพื้นที่รอบสถานีที่ปรากฏขึ้นอย่างชัดเจนอีกแห่ง อยู่ในบริเวณ สวนนาคราภิรมย์ ที่เปิดทำการเมื่อวันที่ 3 ธันวาคม พ.ศ. 2553 โดยเป็นสวนสาธารณะขนาดเล็ก มีพื้นที่รวม 3 ไร่ 3 งาน 65.90 ตารางวา ตั้งอยู่บริเวณทิศเหนือติดกับสโมสรข้าราชการบริพาร ทิศใต้ติดกับถนนท้ายวัง ทิศตะวันออกติดถนนมหาราช ทิศตะวันตกติดแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นกรรมสิทธิ์ของสำนักงานทรัพย์สินพระมหากษัตริย์ 2 ไร่ 25.90 ตารางวา และของกรมธนารักษ์ 1 ไร่ 3 งาน 44 ตารางวา ถูกริ้อออกเพื่อเปลี่ยนเป็นที่จอดรถขนาดใหญ่ของข้าราชการบริพารสำนักราชวัง



ภาพที่ 43 การเปลี่ยนแปลงกิจกรรมของพื้นที่สวนนาคราภิรมย์  
ที่มา Google earth พ.ศ. 2554 – 2563

#### 4.3.2 การเปลี่ยนแปลงด้านกายภาพจากสถานีรถไฟฟ้าและทีโอटी

การเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนของพื้นที่ใหม่ของเมืองเก่าจากทีโอटीจากพื้นที่รอบสถานีสนามไชยมีความเปลี่ยนแปลงน้อยมากที่สุดที่เห็นได้ชัดที่สุดคือบริเวณปากคลองตลาดซึ่งเป็นการลงทุนของเอกชนรายใหม่คือ ตลาดยอดพิมาน เป็นการรื้อโกดังเก่าที่อยู่ในตลาดยอดพิมานเดิมแล้วสร้างอาคาร 3 ชั้นขึ้นมาใหม่ในรูปแบบของอาคารเลียนแบบคลาสสิก (เจ้าของโครงการใช้คำว่า สถาปัตยกรรมแบบโคโลเนียล) เพื่อรองรับบรรยากาศของธุรกิจการท่องเที่ยวที่เริ่มฟื้นตัวในขณะนั้น (พ.ศ.2559)



ภาพที่ 44 การเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนจักรเพชรของตลาดยอดพิมาน  
ที่มา Google Street View พ.ศ. 2554 – 2563

ในขณะที่สถานีรถไฟฟ้าสนามไชยเป็นสถานีเดียวในระบบรถไฟใต้ดินที่ตั้งอยู่บริเวณใจกลางพื้นที่อนุรักษ์เกาะรัตนโกสินทร์ ในแนวถนนสนามไชยและถนนราชินีตัดกัน ตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่พิพิธภัณฑสถานเจ้าพระยาหรือวังท้ายวัดพระเชตุพนฯ มีอาคารกระทรวงพาณิชย์เดิมซึ่งเป็นอาคารที่สร้างขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2463 - 2465 ในสมัยรัชกาลที่ 6 โดยสถาปนิกชาวอิตาเลียน คือมาริโอ ตามาญโญ (สมชาติ จิ่งสิริอารักษ์ 2553) เป็นสถานีสุดท้ายที่ผ่านพื้นที่เมืองเก่าก่อนลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณปากคลองตลาดไปยังฝั่งธนบุรี เนื่องจากเป็นพื้นที่สำคัญและมีความละเอียดอ่อน ดังนั้นการออกแบบสถานีต้องไม่บดบังทัศนียภาพของเมืองเก่า ทางขึ้นลงบริเวณดังกล่าวจึงใช้การติดตั้งบันไดเลื่อนแบบใช้งานกลางแจ้งเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาไฟฟ้ารั่วหรือลัดวงจรแก่ผู้มาใช้บริการ แนวทางการออกแบบอนุรักษ์คือออกแบบทางขึ้นลงของสถานีให้สอดคล้องกับรูปแบบรั้วของเจ้าพระยา ส่วนทางเข้าออกบริเวณอื่นมีเพียงบันไดเลื่อนที่มีหลังคาคลุมทำให้ไม่เป็นที่รบกวนสายตาตามเงื่อนไขข้อกำหนดของพื้นที่บริเวณนี้ ที่น่าสังเกตคือทางออกดังกล่าวมีการปรับปรุงภูมิทัศน์ของกรุงเทพมหานครร่วมอยู่ด้วย



ภาพที่ 45 การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้ามหานคร  
ที่มา BlogGang.com และมิวเซียมสยาม

#### 4.3.3 การเปลี่ยนแปลงกายภาพที่เกิดจากการปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงอาคาร

เนื่องจากพื้นที่บริเวณนี้เป็นพื้นที่สำคัญของย่านประวัติศาสตร์ใจกลางเกาะรัตนโกสินทร์ บริเวณใกล้เคียงประกอบด้วยอาคารที่มีค่าทางศิลปะสถาปัตยกรรม ได้แก่สถานที่สำคัญอย่างวัดพระเชตุพนฯ (วัดโพธิ์) พระบรมมหาราชวัง วัดพระแก้ว สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง โรงเรียนราชินี อาคารของกระทรวงทบวงกรมต่างๆ ที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 เป็นต้นมา รวมทั้งอาคารพาณิชย์กรรมที่เป็นกรรมสิทธิ์ดั้งเดิมของสำนักงานทรัพย์สินพระมหากษัตริย์ ราชตระกูล ที่ราชพัสดุ มหาวิทยาลัย และวัดต่างๆ เป็นส่วนใหญ่ ความเปลี่ยนแปลงของภูมิทัศน์ด้านกายภาพที่มองเห็นได้จากการสำรวจพื้นที่เป็นการปรับปรุงอาคารให้เป็นระเบียบสวยงามมากขึ้น เพื่อรองรับกิจกรรมใหม่ๆ ที่เกิดขึ้น เช่น มีการเปลี่ยนกระเบื้องหลังคา ทาสีอาคารจากสีขาวเป็นสีเหลือง ทาสีหน้าต่างเป็นสีเขียว ทำกันสาด ซ่อมลวดลายปูนปั้นทาสี รั้วป้ายเก่า รวมทั้งการนำสายไฟลงดิน จากสำรวจมีการเปลี่ยนแปลงพื้นที่เช่ารายใหม่ในบางพื้นที่ โดยเห็นได้ชัดที่สุดบริเวณท่าช้าง - ท่าเตียน - ปากคลองตลาด ซึ่งอยู่ใกล้กับทางเข้าออกสถานีรถไฟฟ้าเป็นระยะทางที่สามารถเดินได้



ภาพที่ 46 การปรับปรุงตึกแถวของสำนักงานทรัพย์สินฯ บริเวณท่าเตียน  
ที่มา Google street view พ.ศ. 2554 - 2563

#### 4.4 สรุปผลสำรวจ

จากการสำรวจพื้นที่พบความเปลี่ยนแปลงจากปัจจัยสามารถสรุปได้ตามตารางต่อไปนี้

ตาราง 4 สรุปผลควาเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์สถานีวิดม้งกร พ.ศ.2554-2563

สถานี	ปัจจัย	รูปแบบความเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนน		หมายเหตุ
		สภาพเก่า	สภาพใหม่	
สถานีวัดม้งกร	นโยบายของรัฐ	สภาพเดิมทางเท้ามีการปลูกต้นไม้ใหญ่ริมรั้ว ถนนและทางเท้ามีสภาพเสื่อมโทรมเป็นบางจุดก่อนจะมีการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้า สภาพมีร้วเหล็กกันเป็นระยะทำให้ถนนคับแคบ	ต้นไม้มีขนาดเล็กลงในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าอยู่ในกระถาง บางจุดมีการตีเส้นจราจรใหม่และเปลี่ยนฝาท่อระบายน้ำจากคอนกรีตเป็นโลหะ บางจุดเสริมกระเบต้นไม้ล้มลุกเหล็กกันหายไปในบางจุดทำให้ทางเท้าดูกว้างขึ้น เพิ่มป้ายชื่อถนนและสถานีรถไฟฟ้า	ได้รับผลกระทบหลังจากมีโครงการรถไฟฟ้า
	สถานีรถไฟฟ้าและทีโอดี	- พื้นที่จอดรถ - อาคารพาณิชย์พักอาศัย	- โครงการขนาดใหญ่ - ที่ว่างเปล่าและที่จอดรถรวมทั้งสร้างเป็นอาคารและอาคารขนาดใหญ่และสถานีรถไฟฟ้า+ที่ว่างของเมือง	เจนตรีฟิเคชัน
	การเปลี่ยนแปลงอาคารทั่วไป	อาคารพาณิชย์เสื่อมโทรม	ซ่อมแซมอาคารใหม่โดยการเปลี่ยนวัสดุหลังคาและประตูหน้าต่าง ทาสีอาคารเป็นสีเหลือง บางแห่งถูกทุบทิ้งเพื่อผนวกพื้นที่ของโบสถ์คริสต์	เกี่ยวข้องกับกฎหมายบางฉบับ

ตาราง 5 สรุปผลควาเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์สถานีสามยอด พ.ศ.2554-2563

สถานี	ปัจจัย	รูปแบบความเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนน		หมายเหตุ
		สภาพเก่า	สภาพใหม่	
สถานีสามยอด	นโยบายของรัฐ	ตลาดสะพานเหล็ก ก่อสร้างพื้นที่ปิดทับ คลอง เกิดความแออัด เกิด ปัญหาน้ำเน่าเสียส่งกลิ่น เหม็น	พื้นที่พื้นที่คลองเื่อ่างกลายเป็นที่ว่างใน ระดับละแวกบ้าน (neighborhood) มี การใช้สอยพื้นที่ผ่านกิจกรรมที่ หลากหลายของแต่ละช่วงเวลา ได้แก่ ถนนคนเดิน การพายเรือคายัค การขาย ของ และการนัดทานการ เป็นต้น	
	สถานีรถไฟ และทีโอที	- เวิ้งนาครเขษม - เวิ้งเลื่อนฤทธิ์  - อาคารคัคณางค์ร้าง - อาคารพาณิชย์ทั่วไปมี ความเสื่อมโทรมและ บางแห่งเป็นอาคารร้าง ไม่มีคนเช่า - อาคารเซ่งซง และ สามยอดพลาซ่า รวมทั้ง อาคารพาณิชย์รูปทรง เลียนแบบคลาสสิก	- โครงการขนาดใหญ่ - พื้นฟูชุมชนที่เสื่อมโทรมขึ้นมาใหม่ กลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวและทำ กิจกรรม มีการปรับปรุงอาคารใน รูปแบบของสำนักทรัพย์สินคือ การ เปลี่ยนวัสดุหลังคา และประตูหน้าต่าง ทาสีเหลือง บูพื้นถนนด้วยวัสดุที่มี ลวดลายแทนถนนคอนกรีตเดิมตกแต่ง ด้วยซุ้มประตู เสาไฟและป้ายต่างๆ - ถูกปรับปรุงเป็นโรงแรม - ปรับปรุงอาคารและสร้างทดแทน ของเดิมเป็นโรงแรม ที่พัก ร้านอาหาร และเครื่องดื่ม รวมทั้งร้านค้าสำนักงาน - สถานีรถไฟสามยอด	- เจนตรีฟิเคชัน - พื้นฟูพื้นที่ชุมชน  - พื้นฟูอาคาร - พื้นฟูอาคาร  - สร้างอาคาร เลียนแบบของเดิม
	การ เปลี่ยนแปลง อาคารทั่วไป	- อาคารพาณิชย์มีป้าย สูง - อาคารเมก้าพลาซ่า - อาคารพาณิชย์แบบ คลาสสิก	- อาคารพาณิชย์ทาสีใหม่หรือถอนป้าย เดิม - เพิ่มความสูงของอาคาร - อาคารสมัยใหม่	เกี่ยวข้องกับ กฎหมายบางฉบับ



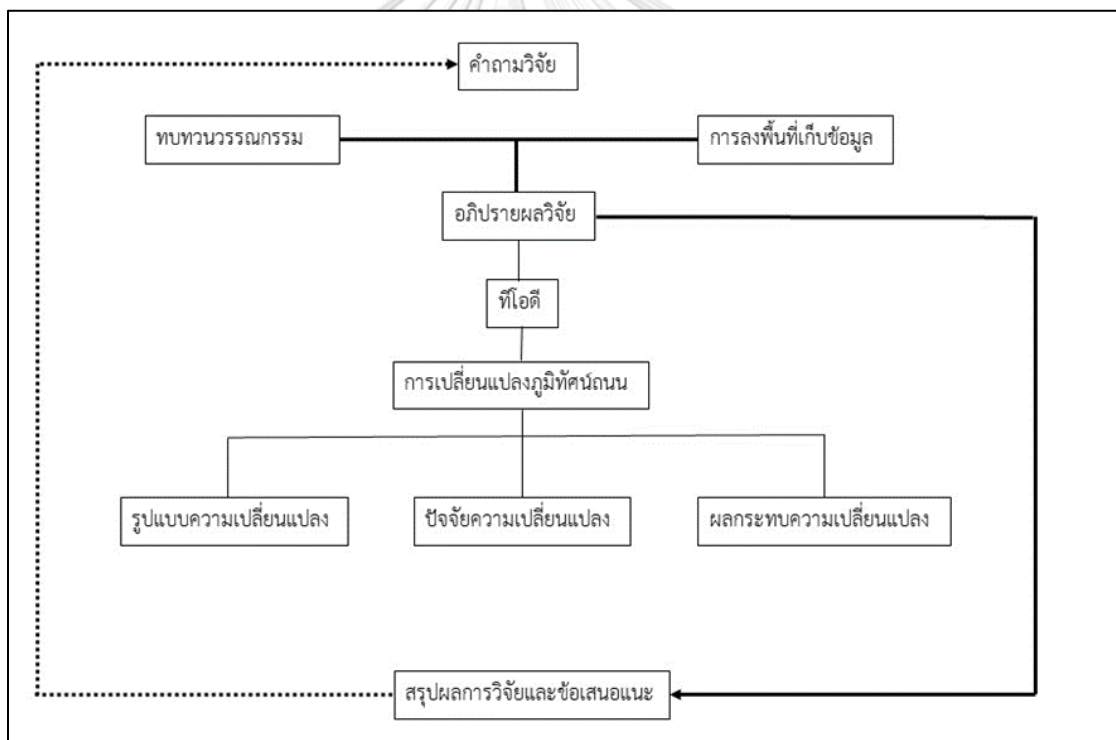
ตาราง 6 สรุปผลควาเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์สถานีสนามไชย พ.ศ.2554-2563

สถานี	ปัจจัย	รูปแบบความเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนน		หมายเหตุ
		สภาพเก่า	สภาพใหม่	
สถานี สนามไชย	นโยบายของรัฐ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ทำเรื่อราชินี</li> <li>- ทำข้างวังหลวง</li> <li>- ลานและทางเดิน</li> <li>- สวนนาคาภิรมย์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ปรับปรุงทางเข้าและอาคาร</li> <li>- อุโมงค์หน้าพระลาน</li> <li>- ที่จอดรถ</li> </ul>	
	สถานีรถไฟฟ้า และทีโอดี	<ul style="list-style-type: none"> <li>- โกดังตลาดยอดพิมาน</li> <li>- ลานหน้าอาคารมิวเซียมสยาม กระทรวงพาณิชย์ เดิม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดพิมานริเวอร์วอล์กเป็นอาคาร3ชั้น ยาวประมาณ 300 ม. มีที่จอดรถ</li> <li>- สถานีรถไฟฟ้าสนามไชย มีบันไดเลื่อน และปล่องลิฟท์ รวมทั้งอาคารระบายอากาศที่อยู่นอกพื้นที่ใกล้เคียงกัน</li> </ul>	
	การเปลี่ยนแปลงอาคารทั่วไป	<ul style="list-style-type: none"> <li>- อาคารพาณิชย์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- อาคารพาณิชย์ทาสีใหม่</li> </ul>	เกี่ยวข้องกับกฎหมายบางฉบับ

## บทที่ 5

### อภิปรายผลการวิจัย

จากการศึกษาและลงสำรวจพื้นที่ เพื่อหาความเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนในพื้นที่ โดยมีรัศมีรอบสถานีรถไฟฟ้าทั้งสามสถานี ในรัศมี 500 - 800 ม. รวมทั้งพื้นที่ใกล้เคียง โดยใช้กรอบแนวคิดการพัฒนาทีโอดีที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนน โดยวิเคราะห์ใน 3 ประเด็น (ดังผังภาพ) ได้แก่ 1) รูปแบบความเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนน 2) ปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดความเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนน และ 3) ผลกระทบของความเปลี่ยนแปลงของภูมิทัศน์ถนนจากโครงการพัฒนาทีโอดี



ภาพที่ 47 ผังภาพแสดงขั้นตอนการสรุปผลการวิจัย

## 5.1 รูปแบบความเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนน

การวิเคราะห์ข้อมูลจากการทบทวนวรรณกรรมและการลงพื้นที่พบว่ารูปแบบความเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนในด้านกายภาพของพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าทั้งสามสถานีในพื้นที่เมืองเก่าเกาะรัตนโกสินทร์ สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 รูปแบบ ตามลักษณะการเปลี่ยนแปลงดังนี้

### 5.1.1 การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพทั่วไป

การเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากปรับปรุง ดัดแปลง ต่อเติม หรือก่อสร้างอาคาร และสิ่งก่อสร้างอื่น เช่น ถนน ทางเท้า เสาไฟ ป้ายต่าง รวมทั้งต้นไม้ โดยทั้งสามสถานีมีลักษณะที่คล้ายกัน คือ การซ่อมแซมอาคารที่ทรุดโทรมให้กลับมามีชีวิตชีวาอีกครั้ง ด้วยการ ทาสี ซ่อมแซมประตูหน้าต่าง และหลังคา เห็นได้ชัดเจนจากอาคารพาณิชย์ของสำนักทรัพย์สินพระมหากษัตริย์ ในส่วนของเอกชนรายอื่น มีทั้งปรับหน้าตาอาคารด้วยวัสดุสมัยใหม่ไปหรือต่อเติมความสูงของอาคารเดิมจนถึงหรืออาคารเดิม เพื่อสร้างอาคารใหม่ทั้งนี้เป็นที่น่าสังเกตว่าการเปลี่ยนแปลงอาคารดังที่กล่าวมาแล้วมีความสอดคล้องกับกฎหมายฉบับต่างๆที่ใช้บังคับในแต่ละพื้นที่ ยกตัวอย่างอาคารเมก้าพลาซ่าซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่บริเวณ 10 ตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครถูกต้องเติมสูงถึง 10 ชั้น เพื่อทำเป็นที่จอดรถซึ่งมีความสูงประมาณ 30 เมตรขึ้นไป



ภาพที่ 48 ที่ตั้งของอาคารเมก้าพลาซ่าที่ตั้งในเขตจำกัดความสูงตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร

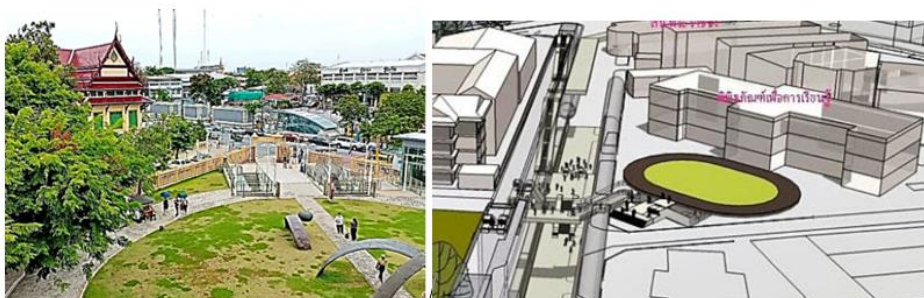
### 5.1.2 การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมในพื้นที่

การเปลี่ยนแปลงกิจกรรมที่เกิดขึ้น เป็นรูปแบบถนนที่มีนัยสำคัญเพราะส่งผลต่อภูมิทัศน์ถนนโดยตรงในหลายมิติโดยแบ่งออกเป็น 3 รูปแบบคือ

#### 1) การเปลี่ยนแปลงกิจกรรมที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงพื้นที่เดิมเป็นสถานีรถไฟฟ้า

จากการศึกษาพบว่า การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวมีลักษณะคล้ายคลึงกับการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพทั่วไปในกรณีที่อยู่ภายใต้ข้อบังคับต่างๆ ที่มีอยู่ของเกาะรัตนโกสินทร์ แต่ไม่ใช่เพียงข้อบังคับที่กล่าวมาแล้วเท่านั้น รูปแบบของสถานีต่างๆ ยังขึ้นอยู่กับบริบทของที่ตั้งสถานีแต่ละแห่งว่ามีจุดเชื่อมโยงกับรูปแบบอาคารอย่างไร เช่น ในกรณีของสถานีวัดมังกรตั้งอยู่ในชุมชนย่านการค้าของชาวจีนการออกแบบตัวสถานีทั้งภายนอกบริเวณระดับดินและภายใน มีรูปแบบสถาปัตยกรรมในสมัยรัชกาลที่ 7 เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมโดยรอบ และยังสื่อสารถึงวัฒนธรรมแบบไทย-จีนของประชาชนชาวเขาวราชเป็นหลัก รวมถึงได้นำลวดลายของมังกรมาประดับใช้ในบริเวณสถานี

ส่วนสถานีสามยอดการออกแบบทั้งภายนอกและภายใน ได้รับการออกแบบจากคณะกรรมการกรุงรัตนโกสินทร์ ที่ต้องการให้คงความเป็นย่านวังบูรพาเอาไว้ ด้วยการใช้สถาปัตยกรรมสมัยรัชกาลที่ 5 มีอาคารทางเข้าสถานีจำนวนสามหลัง โดยทั้งสามหลังได้รับการออกแบบให้มีความโอโง่งและโปร่งโล่ง เพื่อเปิดรับลมจากภายนอกอย่างเต็มที่ บริเวณทางเข้าสถานีและผนังโดยรอบได้มีการขึ้นปูนเป็นประตูปานเพ็ชร์ซึ่งเป็นรูปแบบของประตูในสมัยเก่ามาปรับใช้ ส่วนบริเวณเสาสถานีและพื้นที่จำหน่ายบัตรโดยสารได้มีการนำรูปทรงและลักษณะของซุ้มประตูสามยอดมาตกแต่งเพื่อสื่อถึงประวัติศาสตร์ของพื้นที่ สีของอาคารใช้สีโทนเหลืองเช่นเดียวกับอาคารของสำนักทรัพย์สินพระมหากษัตริย์ซึ่งกระจายตัวอยู่ทั่วไปในเขตเมืองเก่าของเกาะรัตนโกสินทร์ ผิดกับสถานีมหาไชยที่ตั้งอยู่ในเขตชั้นในของเกาะรัตนโกสินทร์ที่มีอาคารโบราณสถานอยู่เป็นจำนวนมาก อาคารทั้งหมดจึงอยู่ชั้นใต้ดินมีเพียงบันไดเลื่อนและปล่องลิฟท์เท่านั้นที่ยื่นขึ้นมาให้เห็นซึ่งแนวคิดนี้ใช้กันทั่วไปในย่านเมืองเก่า



ภาพที่ 49 สถานีสนามไชยตั้งอยู่ในเขตโบราณสถาน  
ที่มา Postoday

## 2) การเปลี่ยนแปลงกิจกรรมที่เกิดจากโครงการต่างๆของภาครัฐ

โครงการที่เกิดขึ้นจากภาครัฐเป็นส่วนหนึ่งของการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์โดยเน้นไปที่องค์ประกอบของถนนและสภาพแวดล้อมของเมืองเป็นส่วนใหญ่เช่น การปรับปรุงภูมิทัศน์ ได้แก่ ถนนและทางเท้า การตีเส้นจราจร ป้ายต่างๆ ฝาท่อและระบบระบายน้ำ คันเขื่อนและคูคลอง การปลูกและการตัดแต่งต้นไม้ รวมทั้งมีโครงการอนุรักษ์พื้นที่พุ่มานต่างๆและพื้นที่ต่อเนื่องโดยวัตถุประสงค์โครงการเพื่อตอบสนองนโยบายของภาครัฐในการส่งเสริมยุทธศาสตร์ ด้านเศรษฐกิจ สังคมและการท่องเที่ยว ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสภาพแวดล้อม ของชุมชนให้ได้มาตรฐานอนุรักษ์และฟื้นฟูมรดกทางวัฒนธรรมอันทรงคุณค่าของชุมชนและส่งเสริมเป็นแหล่งเรียนรู้ด้านสถาปัตยกรรม ศิลปวัฒนธรรมและวิถีชีวิตชุมชน ส่งเสริมการเข้าถึงพื้นที่ด้วยระบบขนส่งสาธารณะต่างๆและพัฒนาระบบการเดินเท้าเชื่อมโยงโครงข่ายการสัญจร ระบบ รถ-เรือ-ราง และส่งเสริมให้เป็นย่านท่องเที่ยวประวัติศาสตร์<sup>23</sup> สำหรับในพื้นที่สามสถานีมักทำควบคู่ไปกับการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าซึ่งมีผลกับการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมโดยตรงเพราะหลังจากปรับปรุงเรียบร้อยแล้วมักจะกลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ เช่นโครงการปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณคลองโอ่อ่าง เป็นต้น



ภาพที่ 50 บรรยากาศ คลองโอ่งอ่างยามค่ำคืนหลังปรับปรุงเสร็จเรียบร้อย  
ที่มา [wandeehouse.com](http://wandeehouse.com)

<sup>23</sup> ข้อมูลโครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ใหม่ รอบเกาะรัตนโกสินทร์

<https://bmagis.bangkok.go.th/portal/apps/MapTour/index.html?appid=824e9e6de4514e08892e97b0ce5f5bfc>  
เข้าถึงเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2566)

### 3) การเปลี่ยนแปลงกิจกรรมจากการเกิดเจเนตรีฟิเคชันในพื้นที่

การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสุดท้ายมีลักษณะที่สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่โดยส่วนหนึ่งเกิดขึ้นจากที่โอดีตามหลักการพื้นฐานของการพัฒนารูปแบบที่ใช้ระบบขนส่งมวลชนเป็นแกนนำ จะมีการผสมผสานทั้งย่านพาณิชย์กรรม สำนักงาน และที่พักอาศัย จากการลงสำรวจพื้นที่พบว่ารอบบริเวณพื้นที่ทั้งสามสถานี มีการฟื้นฟูอาคารร้างหลายแห่งให้กลับมามีชีวิตชีวาอีกครั้งด้วยกิจกรรมต่างๆ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นโรงแรมขนาดเล็ก ร้านกาแฟ ร้านขายของ แม่กระทั่งที่จอดรถ รวมไปถึงการใช้พื้นที่แบบผสมผสานในโครงการต่างๆ เช่น โครงการแอมไชน่า และเว็ทลีออนฤทธิ์ การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากเจเนตรีฟิเคชันมีความหลากหลายรูปแบบขึ้นอยู่กับบริบทที่ตั้งของอาคารเช่น การเปลี่ยนเว็ทลีออนฤทธิ์ เขมมมีความย้อนแย้งอย่างเห็นได้ชัดโครงการใหม่ที่เปิดตัวมีทั้งการอนุรักษ์และพัฒนาอยู่ในพื้นที่เดียวกันโดยบริเวณด้านหน้าจะเป็นอาคารพาณิชย์ในสมัยรัชกาลที่ 5 แต่พื้นที่ด้านหลังถูกออกแบบให้เป็นอาคารสูงอย่างเต็มที่ไม่เกินที่กฎหมายกำหนดไว้ รูปแบบของเจเนตรีฟิเคชันอีกแบบคือการเข้ามาของทุนเงินนอกพื้นที่เพื่อมาลงทุนสร้างโรงแรมที่พักเมื่อสร้างเสร็จกลับมาสามารถใช้งานอย่างเป็นทางการได้สภาพภายนอกจึงเหมือนถูกปิดตายทำให้ภูมิทัศน์ถนนดูน่ากลัวเมื่อมองเข้าไปในอาคาร



ภาพที่ 51 การออกแบบโครงการปรับปรุงเว็ทลีออนฤทธิ์

ที่มาจาก <https://positioningmag.com/1338174>

อย่างไรก็ตามการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมที่มาจากเจเนตรีฟิเคชันในพื้นที่ถือว่าการฟื้นฟูพื้นที่เสื่อมโทรมของภาคเอกชนซึ่งหากนำมารวมกับโครงการของภาครัฐจัดว่าเป็นการฟื้นฟูพื้นที่ที่น่าสนใจเพราะมีผลดีกับการท่องเที่ยวของย่านนี้ทั้งหมด เป็นที่น่าเสียดายที่การฟื้นฟูที่เกิดขึ้นมีลักษณะกระจายตัว (dispersed pattern) ในอนาคตหากมีการเชื่อมต่อกันจากการสร้างถนนและทางเดินที่สะดวกปลอดภัยมากขึ้นอาจพัฒนาจนเป็นลักษณะเชิงเส้น (linear pattern) หรือลักษณะเป็นย่านขนาดใหญ่ (single core pattern) ขึ้นอยู่กับกลยุทธ์ (strategies) ของผู้มีส่วนร่วมต่างๆ ทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาสังคม



ภาพที่ 52 การเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนแบบกระจายตัวรอบสถานีรถไฟฟ้า

## 5.2 ปัจจัยของการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์การเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนน

คำถามของการวิจัยว่าอะไรเป็นสาเหตุของการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนที่เกิดขึ้นในเมืองเก่าของกรุงรัตนโกสินทร์จากการศึกษาพบว่าปัจจัยสำคัญที่กำหนดความเปลี่ยนแปลงนั้นมีดังต่อไปนี้

### 5.2.1 ปัจจัยทีโอดี

ทีโอดีเป็นปัจจัยเริ่มต้นของการฟื้นฟูพื้นที่เสื่อมโทรมในเมืองให้กลับมามีชีวิตชีวาอีกครั้ง โดยเฉพาะพื้นที่เมืองเก่าของเกาะรัตนโกสินทร์ที่มีทั้ง ชุมชนเก่า โบราณสถาน และ กลิ่นอายของประวัติศาสตร์สถาปัตยกรรม การเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวในพื้นที่สร้างการลงทุนของกิจการร้านอาหาร เครื่องดื่ม และที่พัก ตามมาด้วยกิจการที่รองรับนักท่องเที่ยว อย่างร้านสะดวกซื้อและร้านสะดวกซัก ไปจนถึงการเพิ่มแหล่งงาน หอพัก ฯลฯ

### 5.2.2 ปัจจัยจากภาครัฐ

โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์และฟื้นฟูย่านต่างๆในพื้นที่เมืองเก่ามีผลเป็นการฟื้นฟูเมืองรูปแบบหนึ่งที่มีลักษณะคล้ายกับทีโอดีผลที่ตามมาคือส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่

แตกต่างกันตรงที่เป็นการฟื้นฟูพื้นที่สาธารณะซึ่งประชาชนทุกฝ่ายได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน

### 5.2.3 ปัจจัยจากกฎหมายในพื้นที่

ปัจจัยที่กำหนดรูปแบบภูมิทัศน์ถนนให้ยังคงรักษาความเป็นเมืองเก่าที่ยังมีพลวัตตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์และเมืองเก่า พ.ศ. 2546 และ กฎหมายอีกหลายฉบับ

### 5.3 ผลกระทบของความเปลี่ยนแปลงของภูมิทัศน์ถนน จากโครงการพัฒนาทีโอดี

จากการวิเคราะห์ผลกระทบความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นของพื้นที่สามสถานีในย่านเมืองเก่าของเกาะรัตนโกสินทร์ การเปลี่ยนแปลงนั้นพบว่ามีทั้งบวกและลบที่เกิดเป็นโอกาสและปัญหาของการพัฒนาพื้นที่ ไม่ว่าจะเป็นส่งผลด้านกายภาพ ศักยภาพการใช้ที่ดิน เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม ความสวยงาม ความมีระเบียบ ความสะอาด และความปลอดภัย ที่เกิดขึ้นดังต่อไปนี้

#### 5.3.1 ผลกระทบที่สร้างโอกาส

ผลจากการสำรวจพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน พบว่าผลดีของทีโอดีสร้างโอกาสในพื้นที่ ดังต่อไปนี้

- 1) เพิ่มโอกาสในการฟื้นฟูพื้นที่เสื่อมโทรมที่มีอยู่รอบสถานี เพิ่มพื้นที่ว่าง และพื้นที่สีเขียวของเมือง
- 2) สร้างพื้นที่ผสมผสานในหลายกิจกรรม สร้างแหล่งงาน ที่พักอาศัย และการนันทนาการ
- 3) สร้างการตระหนักรู้ในพื้นที่ผ่านกิจกรรมการเดิน นั่ง พุดคุย ในพื้นที่สาธารณะของย่านต่างๆ เกิดความรู้สึกในทางที่ดีต่อพื้นที่ ซึ่งอาจต่อยอดไปเป็นการพัฒนาพื้นที่โดยคนหรือชุมชนเป็นจุดเริ่มต้นในการพัฒนา ในลักษณะแนวคิดที่เรียกว่า ‘เทศะรังสรรค์’ (placemaking)<sup>24</sup> (อุทยานการเรียนรู้ TK park, 2562) ซึ่งการสร้างสรรค์พื้นที่สาธารณะที่ส่งเสริมชุมชนและประชาชนสังคมให้มีความสามารถในการเรียนรู้ การเชื่อมโยง รวมทั้งความรู้สึกเป็นเจ้าของและการมีส่วนร่วมในพื้นที่
- 4) การเพิ่มพื้นที่จอดรถทำให้เกิดการลดใช้รถยนต์เข้ามาในพื้นที่เมืองเก่า สามารถจัดระเบียบการใช้รถยนต์ให้เป็นระบบในลักษณะ “จอดแล้วจร” (Park & Ride) เพื่อนำมาสู่การเดินทาง ปั่นจักรยาน หรือพาหนะไฟฟ้ามวลเบาประเภทอื่นที่มีความสะดวกและปลอดภัยต่อชุมชน
- 5) กำหนดภาพของวิสัยทัศน์ในการสร้างพื้นที่ปลอดภัย ที่สามารถตอบสนองความต้องการของกลุ่มผู้ใช้ที่หลากหลาย กำหนดเส้นทางเฉพาะเพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อลดปัญหาด้านการจราจร ลดโลกร้อน และส่งเสริมด้านสุขภาพให้ผู้คนหันมาใช้จักรยานและการเดินเท้ามากยิ่งขึ้น

<sup>24</sup> แนวคิดของ ยาน เกล (Jan Gehl) สถาปนิกและนักออกแบบเมืองชาวเดนมาร์ก ให้คำจำกัดความเอาไว้ว่า “เริ่มที่ชีวิต แล้วจึงเป็นพื้นที่ จากนั้นจึงเป็นอาคาร



- 6) สร้างอัตลักษณ์ที่ผสมผสานกันระหว่างรูปแบบของอาคารในอดีตที่แสดงถึงการย้อนยุคสมัย กับกิจกรรมทางสังคมและเศรษฐกิจที่ตอบโจทย์คนยุคใหม่ในปัจจุบัน ซึ่งสามารถสร้างความกลมกลืนกับโครงสร้างเดิมของชุมชนแต่มีความหมายใหม่เกิดขึ้นตามยุคสมัยซึ่งมีสถานีรถไฟเป็นจุดเชื่อมต่อ ชาตรี ประกิตนทการ (ชาตรี ประกิตนทการ, 2561) ใช้คำอธิบายว่าทำตึกเก่าให้เป็นแบบ “ฮิปสเตอร์ (Hipster)”

### 5.3.2 ผลกระทบที่เป็นปัญหา

ผลจากการสำรวจพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน พบว่าผลกระทบด้านลบของทีโอดีสร้างปัญหาในพื้นที่ ดังต่อไปนี้

- 1) เกิดปรากฏการณ์เจนตริฟิเคชันในพื้นที่ เนื่องจากชุมชนส่วนใหญ่ในพื้นที่เมืองเก่ามีสถานะเป็นผู้เช่าจากเจ้าของซึ่งเป็นทั้งภาครัฐและเอกชน เมื่อสัญญาหมดลงในพื้นที่ๆมีศักยภาพที่ดีจะมีการเปลี่ยนมือไปหานักลงทุนภายนอกชุมชน ซึ่งปัจจุบันมีทุนจากประเทศจีนเข้ามาแฝงตัวอยู่เป็นอันมาก ทำให้เกิดปัญหาต่อชุมชน การเปลี่ยนแปลงชุมชนอาจสร้างให้เกิดความขัดแย้งของคนที่ย้ายเข้ามาใหม่กับคนในชุมชนเดิม
- 2) ปัญหาความเหลื่อมล้ำที่เกิดจากการขาดแคลนที่อยู่อาศัยราคาถูกลง ซึ่งแต่เดิมกลุ่มชนชั้นแรงงานเหล่านี้อาศัยอยู่ในชุมชนต่างๆในพื้นที่ย่านตลาด วัด ห้องแถวเก่า อาคารอาศัยรวม ฯลฯ เมื่อเกิดปรากฏการณ์เจนตริฟิเคชันในพื้นที่ คนกลุ่มนี้จึงกลายเป็นปัญหาของการพัฒนาพื้นที่ทีโอดี
- 3) ผลกระทบจากโครงสร้างอาคารชั้นใต้ดิน ซึ่งมีขนาดใหญ่ทำให้ต้นไม้ริมทางที่มีอยู่เดิมหายไปหลายพื้นที่
- 4) เกิดปัญหาขยะล้นพื้นที่ จากการต้องรองรับกิจกรรมของคนจำนวนมาก

จากการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมดที่ได้จากการศึกษาทบทวนวรรณกรรมและการลงพื้นที่สำรวจเก็บข้อมูลเพื่อนำมาวิเคราะห์สามารถสรุปได้ตามตารางต่อไปนี้

ตาราง 7 ตารางสรุปผลความเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนน

ภูมิทัศน์ถนน	หัวข้อย่อย	รายละเอียด
รูปแบบความเปลี่ยนแปลง	ด้านกายภาพทั่วไป	เปลี่ยนแปลง สี วัสดุ ของอาคาร และองค์ประกอบอื่นๆ
		เปลี่ยนแปลง FACADE อาคาร
		เปลี่ยนแปลง โครงสร้างอาคาร
		เปลี่ยนแปลง ความสูง
	ด้านกิจกรรม ( ทั้งจากอาคารและการใช้ที่ดิน )	เปลี่ยนแปลงกิจกรรมจากผู้เช่า
		เปลี่ยนแปลงกิจกรรมและกรรมสิทธิ์
		เปลี่ยนแปลงโดยอำนาจรัฐ
เปลี่ยนแปลงสภาพเป็นสถานีรถไฟฟ้าและสถานีระบายอากาศ	รูปแบบเป็นไปตามบริบทของพื้นที่	
ปัจจัยความเปลี่ยนแปลง	ข้อกำหนดในพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ (ปัจจัยจากกฎหมายในพื้นที่)	แผนแม่บทเพื่อการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์
		กฎกระทรวง
		ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง ห้ามก่อสร้าง
		ประกาศกระทรวงมหาดไทยฉบับต่างๆ
	การฟื้นฟูการใช้อาคารและที่ดินรอบสถานีในรัศมี 500 - 800 เมตร และพื้นที่ใกล้เคียง	
ปัจจัยจากภาครัฐ	โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์และฟื้นฟูย่านต่างๆในพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์	

ตารางสรุปผลความเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนน (ต่อ)

ภูมิทัศน์ถนน	หัวข้อย่อย	รายละเอียด
ผลกระทบความเปลี่ยนแปลง	ด้านบวก	1) เพิ่มโอกาสในการฟื้นฟูพื้นที่เสื่อมโทรมที่มีอยู่รอบสถานี เพิ่มพื้นที่ว่าง และ พื้นที่สีเขียวของเมือง
		2) สร้างพื้นที่ผสมผสานในหลายกิจกรรม สร้างแหล่งงานที่พักอาศัย และการนันทนาการ
		3) สร้างการตระหนักรู้ในพื้นที่ผ่านกิจกรรมการเดิน นั่ง พุดคุย ในพื้นที่สาธารณะของย่านต่างๆ เกิดความรู้สึกในทางที่ดีต่อพื้นที่ ซึ่งอาจต่อยอดไปเป็นการพัฒนาพื้นที่โดยคนหรือชุมชนเป็นจุดเริ่มต้นในการพัฒนา ในลักษณะแนวคิดที่เรียกว่า ‘เทศะรังสรรค์’ (placemaking)
		4) การเพิ่มพื้นที่จอดรถทำให้เกิดการลดใช้รถยนต์เข้ามาในพื้นที่เมืองเก่า สามารถจัดระเบียบการใช้รถยนต์ให้เป็นระบบในลักษณะ “จอดแล้วจร” (Park & Ride) เพื่อนำมาสู่การเดินทาง ปั่นจักรยาน หรือพาหนะไฟฟ้ามวลเบาประเภทอื่น ที่มีความสะดวกและปลอดภัยต่อชุมชน
		5) กำหนดภาพของวิสัยทัศน์ในการสร้างพื้นที่ปลอดภัยที่สามารถตอบสนองความต้องการของกลุ่มผู้ใช้ที่หลากหลาย เช่น การเดิน การปั่นจักรยาน เรือ เป็นต้น
		6) สร้างอัตลักษณ์ที่ผสมผสานกันระหว่างรูปแบบของอาคารในอดีตที่แสดงถึงการย้อนยุคสมัย กับกิจกรรมทางสังคมและเศรษฐกิจที่ตอบโจทย์คนยุคใหม่ในปัจจุบัน
	ด้านลบ	1) เกิดปรากฏการณ์เงาตริพีเคชันในพื้นที่
		2) ปัญหาความเหลื่อมล้ำที่เกิดจากการขาดแคลนที่อยู่อาศัยราคาถูก สำหรับกลุ่มชนชั้นแรงงาน
		3) ผลกระทบจากโครงสร้างอาคารชั้นใต้ดิน ซึ่งมีขนาดใหญ่ทำให้ต้นไม้ริมทางที่มีอยู่เดิมหายไปหลายพื้นที่
		4) เกิดปัญหาขยะล้นพื้นที่ จากการต้องรองรับกิจกรรมของคนจำนวนมาก
		5) ปัญหาทางเท้าที่คับแคบรวมทั้งคุณภาพทางลาด ไม่สามารถรองรับคนจำนวนมากได้ มีราวกั้นในบางช่วงทำให้ทางเท้าคับแคบมากขึ้นแล้วยังเป็นอันตรายต่อผู้ใช้ขนส่งสาธารณะ จักรยาน และคนเดินถนนด้วย

## บทที่ 6

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

พื้นที่บริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ในฐานะเมืองเก่าจึงมีลักษณะของภูมิทัศน์ถนนที่ประกอบไปด้วย อาคารที่มีเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ รวมทั้งชุมชนดั้งเดิมที่มีกิจกรรมที่สร้างพลวัตให้กับย่านต่างๆ ในเมืองเก่า การมาถึงของระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่ทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลงในหลายระดับ ส่งผลกระทบกับกิจกรรมต่างๆ อันส่งผลให้ภูมิทัศน์ถนนเกิดความเปลี่ยนแปลงในหลายมิติ ซึ่งสามารถรับรู้ได้ในทางกายภาพ ข้อดีที่เห็นได้ชัดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวคือการฟื้นฟูพื้นที่ให้กลับมาสวยงาม เป็นระเบียบ และสร้างชีวิตชีวมากขึ้นกว่าเดิม แต่เป้าหมายที่แท้จริงของโครงการที่ไอดีคือการพัฒนาเมือง (urban renewal) โดยมีสถานีรถไฟฟ้าเป็นศูนย์กลาง อย่างไรก็ตามการพัฒนาที่เกิดขึ้นในแต่ละพื้นที่ต้องคำนึงถึงกฎระเบียบต่างๆ ที่มีอยู่ เพื่ออนุรักษ์ภูมิทัศน์ทางประวัติศาสตร์ของย่านต่างๆ ให้มีความกลมกลืนกับอัตลักษณ์เดิมที่มีอยู่ ไม่ว่าจะเป็นรูปแบบอาคาร ความสูง องค์ประกอบต่างๆ ที่มีอยู่เดิม แต่ทั้งนี้ในบางพื้นที่กฎระเบียบก็เปิดโอกาสให้สร้างอาคารที่มีความสูงที่โดดเด่นกว่าอาคารที่มีอยู่เดิม เพื่อให้เกิดการใช้พื้นที่ที่หลากหลายมากขึ้น คุ่มค่ากับราคาที่ดินที่มีศักยภาพสูงขึ้น การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาดังกล่าวส่งผลให้เกิดปรากฏการณ์เจเนตรีฟิเคชันซึ่งเข้ามาเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของชุมชนเดิมที่ละน้อย จนในที่สุดอาจเกิดปัญหาจนชุมชนเดิมล่มสลายไปในไม่ช้า แล้วภูมิทัศน์ถนนซึ่งเป็นลักษณะทางกายภาพของเมืองย่อมเปลี่ยนแปลงไปในที่สุด

ย้อนกลับไปถึงแนวคิดของการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนในพื้นที่เมืองเก่าของเกาะรัตนโกสินทร์ ซึ่งตั้งอยู่บนข้อสมมติฐานที่ว่า การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเกิดขึ้นจากการเข้ามาของสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และโครงการพัฒนาที่ไอดี โดยความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นมีรูปแบบที่แตกต่างกัน คำถามที่ตามมาคือปัจจัยที่ส่งผลต่อพื้นที่สำคัญทางประวัติศาสตร์อย่างพระบรมมหาราชวัง วังเจ้านายเดิม วัดสำคัญ และแหล่งโบราณสถานในย่านต่างๆ ซึ่งมีกฎหมายและข้อกำหนด ระเบียบที่มีไว้เพื่ออนุรักษ์ และพัฒนาเมืองเก่า และจะนำไปสู่ผลกระทบที่เกิดขึ้นในพื้นที่ของย่านอย่างมีนัยสำคัญ จึงเป็นจุดประสงค์ของการศึกษาความเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนที่เกิดขึ้นในพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินในย่านเมืองเก่าของเกาะรัตนโกสินทร์ทั้งสามสถานี ซึ่งอาจสามารถสรุปผลศึกษาจากกระบวนการวิจัยที่กล่าวมาแล้วในบทต้น ในหัวข้อต่อไป

- 6.1 รูปแบบความเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนน(ทางกายภาพ) ที่เกิดขึ้นตั้งแต่มีโครงการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าในปี พ.ศ. 2552
- 6.2 ปัจจัยต่างๆที่มีผลต่อความเปลี่ยนแปลงของภูมิทัศน์ถนนในย่านเมืองเก่าของเกาะรัตนโกสินทร์
- 6.3 ผลกระทบของทีโอดีที่เกิดขึ้นรอบสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินภายในพื้นที่เมืองเก่าของเกาะรัตนโกสินทร์

### 6.1 รูปแบบความเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนน(ทางกายภาพ) ที่เกิดขึ้นตั้งแต่มีโครงการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าในปี พ.ศ. 2552

ผลการวิเคราะห์รูปแบบของการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในขอบเขตพื้นที่ศึกษาพบว่า การเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนในแต่ละย่านมีรูปแบบที่แตกต่างกัน โดยเพื่อให้เห็นภาพความแตกต่างกัน จึงกำหนดเป็นสามรูปแบบคือ

- 1) การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพทั่วไป ที่มีลักษณะจากการซ่อมแซม ปฏิสังขรณ์ อาคารให้กลับมาสวยงาม สามารถใช้งานได้ทั้งในรูปแบบเดิม อาจเปลี่ยนแปลงเพียงสี และวัสดุในส่วนต่างๆของอาคาร ไปจนถึงเพิ่มเติมความสูงของอาคารตามที่กฎหมายอนุญาต
- 2) การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพที่มาจาก การเปลี่ยนแปลงของกิจกรรม ซึ่งมีสองรูปแบบคือรูปแบบแรกเป็นการเปลี่ยนพื้นที่เดิมเป็นสถานีรถไฟฟ้าซึ่งรูปแบบขึ้นอยู่กับบริบทของพื้นที่ตั้งสถานีรถไฟฟ้าโดยต้องผ่านความเห็นชอบของคณะกรรมการกรุงรัตนโกสินทร์ อีกรูปแบบเป็นการเปลี่ยนแปลงของนักลงทุนทั้งในและนอกพื้นที่ซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงที่ดินและอาคารอย่างหลากหลายและมีนัยสำคัญ
- 3) การเปลี่ยนแปลงกิจกรรมที่เกิดจากโครงการต่างๆของภาครัฐ ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนน

จากการสำรวจพื้นที่ทั้งสามสถานีเพื่อดูความเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนด้านกายภาพในพื้นที่สามารถรวบรวมสรุปได้เป็น 3 พื้นที่ ได้แก่ สถานีวัดมังกร สถานีสามยอด และสถานีสนามไชย ดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 8 สรุปการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนรอบสถานีวัดมังกร

สถานี	รูปแบบการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนน		หมายเหตุ (รูปแบบ)
	สภาพเก่า	สภาพใหม่	
สถานีวัดมังกร	อาคารตึกแถวสมัยรัชกาลที่5ของ สำนักทรัพย์สิน	ซ่อมแซมอาคาร ประตูหน้าต่าง และหลังคา สีผนังโทนเหลือง	ตามข้อ1ทาง กายภาพ ทั่วไป
	อาคารพาณิชย์แบบอาร์ตเดคโค สมัยรัชกาลที่7 1) ถนนพาดสาย 2) ถนนมิตรพันธ์	1)รีดถอนอาคารทำพื้นที่สำหรับ จอดรถ24ข.ม. 2) เมื่อรวมกับการซื้อที่ดินหลัง อาคารแล้วรีดอาคารออกแล้ว รวมแปลงเพื่อขายหรือให้เช่า	ตามข้อ2 เปลี่ยนแปลง กิจกรรม
	พื้นที่เช่า+ที่จอดรถบนถนน เจริญกรุง	รีดถอนทำโครงการขนาดใหญ่ ประกอบด้วยโรงแรมและ ห้างสรรพสินค้า ที่จอดรถ300คัน	ตามข้อ2 เปลี่ยนแปลง กิจกรรม
	อาคารพาณิชย์แบบอาร์ตเดคโค ถนนไมตรีจิตต์	รื้อทิ้งกลายเป็นส่วนหนึ่งของ โบสถ์คริสต์จักร	ตามข้อ2 เปลี่ยนแปลง กิจกรรม
	อาคารแบบอาร์ตเดคโคถูกเช่า เป็นสถานบริการถนนไมตรีจิตต์	ตัดแปลงอาคารเป็นโรงแรม The Mustang Blu	ตามข้อ2 เปลี่ยนแปลง กิจกรรม
	อาคารตึกแถวหลัง พ.ศ. 2500 ใน ย่านวัดมังกร	ถูกเปลี่ยนแปลงเป็นสถานี รถไฟฟ้า + ที่ว่าง	ตามข้อ2 เปลี่ยนแปลง กิจกรรม
	อาคารตึกแถวหลัง พ.ศ. 2500 ใน ย่านราชวงศ์	เป็นอาคารพักอาศัยสูง 10 ชั้น (นักลงทุนจีน)	ตามข้อ2 เปลี่ยนแปลง กิจกรรม
	อาคารขนาดใหญ่ถนนเยาวราช	ปรับปรุงเป็นโรงพยาบาลสมิติ เวช ไซนาทาวน์	ตามข้อ2 เปลี่ยนแปลง กิจกรรม
	ร้านกาแฟเอียะแซ (เก่าแก่) ถนนพาดสาย	ปรับปรุงเป็น????? (นักลงทุน จีนมาลงทุนเป็นร้านหมาล่าก่อน)	ตามข้อ2

ตาราง 9 สรุปการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนรอบสถานีสามยอด

สถานี	รูปแบบการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนน		หมายเหตุ
	สภาพเก่า	สภาพใหม่	
สถานีสามยอด	อาคารเมก้าพลาซ่า	ตัดแปลงเพิ่มความสูงขึ้น	ตามข้อ1
	การเปลี่ยนแปลงชุมชน 1) เวียงเลื่อนฤทธิ์	มีได้รับการจัดระเบียบ ซ่อมแซม ประตูหน้าต่างทาสีใหม่เป็นสีเหลือง เปลี่ยนกระเบื้องหลังคาใหม่ ปรับปรุงกันสาดใหม่เช่นเดียวกับ ตึกแถวในย่านวัดมังกร แต่เพิ่มเติม ด้วยการวางงานระบบใหม่ทั่วพื้นที่ รวมทั้งเปลี่ยนแปลงการใช้งาน เป็น พิพิธภัณฑ์การเรียนรู้ และ ร้านค้า ให้สอดคล้องกับการท่องเที่ยว	ตามข้อ2 เปลี่ยนแปลงกิจกรรม
	2) เวียงนครเกษม	ปิดปรับปรุง สิ้นสภาพชุมชนอยู่อาศัยเดิม	ตามข้อ2 เปลี่ยนแปลงกิจกรรม
	อาคารพาณิชย์รูปแบบสถาปัตยกรรมแบบอาร์ตเดคโค (Art Deco) และอาคารสมัยใหม่ในโครงการสามยอดพลาซ่า	เปลี่ยนเป็นสถานีรถไฟฟ้า และ สถานีระบายอากาศ	ตามข้อ2 เปลี่ยนแปลงกิจกรรม
	อาคารตึกแถวหลัง พ.ศ. 2500 ในหลายพื้นที่	ถูกเปลี่ยนแปลงเป็นบูทีคโฮเทล	ตามข้อ2 เปลี่ยนแปลงกิจกรรม
ย่านการค้า สะพานเหล็ก มีการสร้างอาคารชั่วคราวบุกรุกลงไป ในลำคลองรวมทั้งยึดคลองพื้นที่ทางเท้าในบริเวณนั้นทั้งหมด	รื้อถอน อาคารชั่วคราว ปรับปรุงทางเท้า คั่นคลอง ทาสีอาคารใหม่ ทำป้าย ปูลูกต้นไม้ ทำที่นั่ง	ตามข้อ3การ เปลี่ยนแปลงกิจกรรมที่เกิดจากโครงการต่างๆของภาครัฐ	
อาคารคัคณางค์ สมัยรัชกาลที่5-6 สูง 4 ชั้น เดิมเปิดกิจการหลายรูปแบบและเสื่อมโทรมไปตามเวลา กลายเป็นตึกร้างในเวลาต่อมา	อาคารถูกปรับปรุงไปเป็นโรงแรม โดยเปลี่ยนโครงสร้างภายใน บางส่วนให้ถูกต้องตามกฎหมาย รื้อระบบสุขาภิบาลและไฟฟ้าใหม่ทั้งหมด เปลี่ยนประตูหน้าต่าง	ตามข้อ2 เปลี่ยนแปลงกิจกรรม	

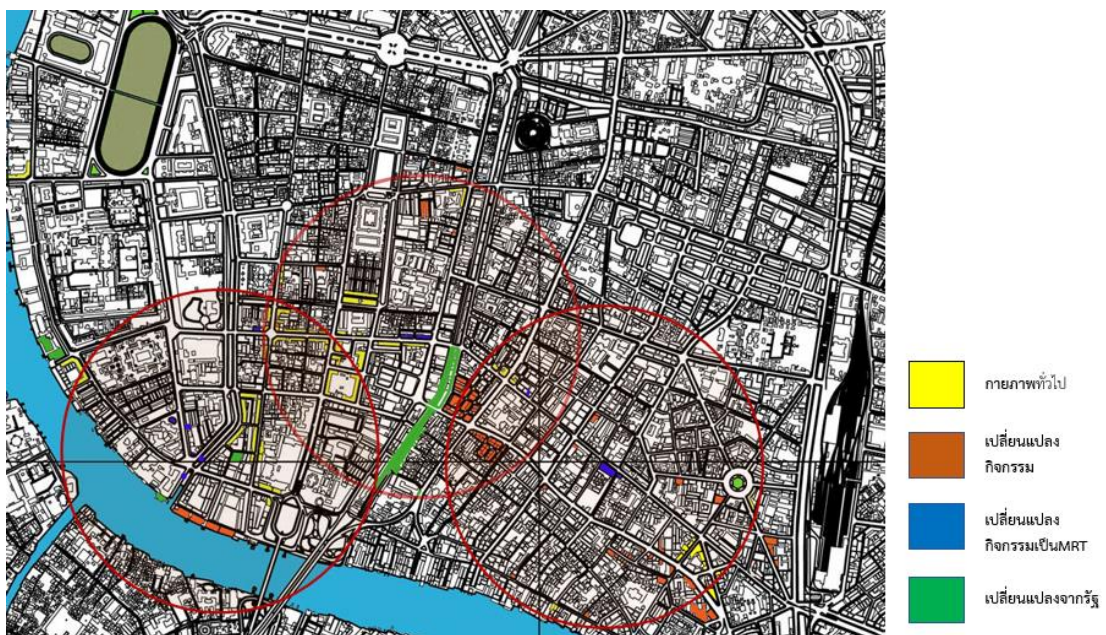
ตาราง 10 สรุปการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนรอบสถานีสนามไชย

สถานี	รูปแบบการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนน		หมายเหตุ
	สภาพเก่า	สภาพใหม่	
สถานีสนามไชย	อาคารสยามมิวเซียม	เพิ่มทางขึ้นลงรถไฟฟ้าและสถานี	ตามข้อ2 เปลี่ยนแปลง กิจกรรม
	ทางเท้า ถนน สนามไชยและ ราชนี	ระบายอากาศ	
	อาคารพาณิชย์สมัยรัชกาลที่ 5 สูงสองชั้น ของสำนักงานทรัพย์สินพระมหากษัตริย์มีสภาพทรุดโทรม ส่วนใหญ่ทาสีขาว มีป้ายยื่นรกรุงรัง วางอุปกรณ์ปรับอากาศไว้ที่ผนังและกันสาด	เปลี่ยนเป็นสถานีรถไฟ และ สถานีระบายอากาศ	ตามข้อ1ทาง กายภาพทั่วไป
	ท่าเรือโรงเรียนราชนี	ปรับปรุงภูมิทัศน์และสร้างท่าเรือในรูปแบบใหม่ที่มีขนาดใหญ่	ตามข้อ3การ เปลี่ยนแปลง กิจกรรมที่เกิด จากโครงการ ต่างๆของภาครัฐ
	ท่าช้าง	อยู่ในโครงในโครงการปรับปรุงสนามหลวงและอุโมงค์หน้าพระลานและมหาราช	
	สวนสาธารณะนาคาภิรมย์	ถูกเปลี่ยนเป็นที่จอดรถ	
	ตลาดยอดพิมานย่านปากคลองตลาด	ยอดพิมานริเวอร์ วอล์คปรับปรุงให้เป็นตลาดและพื้นที่หลากหลาย	ตามข้อ2 เปลี่ยนแปลง กิจกรรม



## 6.2 ปัจจัยต่างๆที่มีผลต่อความเปลี่ยนแปลงของภูมิทัศน์ถนนในย่านเมืองเก่าของเกาะรัตนโกสินทร์

ปัจจัยต่างๆที่ส่งผลต่อรูปแบบ และการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนในพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้า สายสีน้ำเงินในย่านเมืองเก่าของเกาะรัตนโกสินทร์ทั้งสามสถานี โดยมีแนวคิดในเรื่องรัศมีการเดินในระยะ 500 - 800 ม. จากศูนย์กลางสถานีทั้งสามสถานี (ตามแผนผังในภาพที่ 53)



ภาพที่ 53 แสดงตำแหน่งรูปแบบการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่สามสถานี  
ที่มา ดัดแปลงจากผังใจแก้ว พ.ศ. 2536

ปัจจัยที่เป็นสาเหตุของความเปลี่ยนแปลงของภูมิทัศน์ถนน เกิดขึ้นโดยสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงทั้งสามรูปแบบ ได้แก่การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพทั่วไปซึ่งเปลี่ยนแปลงภายใต้กฎหมายที่อยู่ในพื้นที่เมืองเก่า การเปลี่ยนแปลงของกิจกรรมและการเปลี่ยนแปลงพื้นที่เชิงโครงสร้างให้กลายเป็นสถานีรถไฟฟ้า และสถานีระบายอากาศ ทั้งนี้การเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนในแต่ละรูปแบบส่งผลทำให้เกิดความเหมือนและแตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ขึ้นอยู่กับแต่ละปัจจัย จากการศึกษาพบว่าในแต่ละรูปแบบมีปัจจัยร่วมที่ชัดเจนอย่างน้อยหนึ่งอย่าง นอกจากกฎหมายที่ใช้ควบคุมความสูงของอาคารแล้วคณะกรรมการการกรุงรัตนโกสินทร์ยังมีบทบาทที่กำหนดรูปแบบของประเภทอาคาร ความสูง ขนาด วัสดุพื้นที่ต่างๆรวมทั้งมุมมองที่ส่งเสริมให้มีความเป็นย่านเดียวกัน

รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมที่เกิดจากโครงการต่างๆของภาครัฐที่มีบทบาทกับพื้นที่สาธารณะซึ่งอยู่ในภูมิทัศน์ถนน

จากรูปแบบดังกล่าวสามารถสรุปปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนในเกาะรัตนโกสินทร์ จากการพัฒนาพื้นที่ทีโอดี มี 3 ปัจจัย ดังต่อไปนี้

- 1) ปัจจัยจากข้อบังคับ กฎระเบียบ และ กฎหมายที่อยู่ในพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ ของคณะกรรมการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์และเมืองเก่าซึ่งมีบทบาทในการให้ คำปรึกษาแก่โครงการต่างๆที่มีรัฐเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องด้วย ดังนั้นการก่อสร้างอาคารหรือที่ว่างเพื่อใช้ประโยชน์ในเมืองเก่าต้องเป็นไปตามข้อกำหนดดังกล่าว
- 2) ปัจจัยจากสถานีรถไฟฟ้าและทีโอดี ซึ่งทำให้เกิด
  - การฟื้นฟูพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้า
  - การเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวในพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์
  - การเปลี่ยนแปลงกิจกรรมแบบเจนตรีฟิเคชันในพื้นที่
  - การเพิ่มขึ้นของพื้นที่สาธารณะ
- 3) โครงการฟื้นฟูพื้นที่ต่างๆที่มาจากภาครัฐและหน่วยงานท้องถิ่น
  - โครงการปรับภูมิทัศน์ (Urban redevelopment)
  - โครงการฟื้นฟูพื้นที่ ที (Urban rehabilitation)
  - โครงการอนุรักษ์พื้นที่เมืองเก่า (Urban conservation)
  - โครงการก่อสร้างอื่นๆ (construction)

### 6.3 ผลกระทบของทีโอดีที่เกิดขึ้นรอบสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินภายในพื้นที่เมืองเก่าของเกาะรัตนโกสินทร์

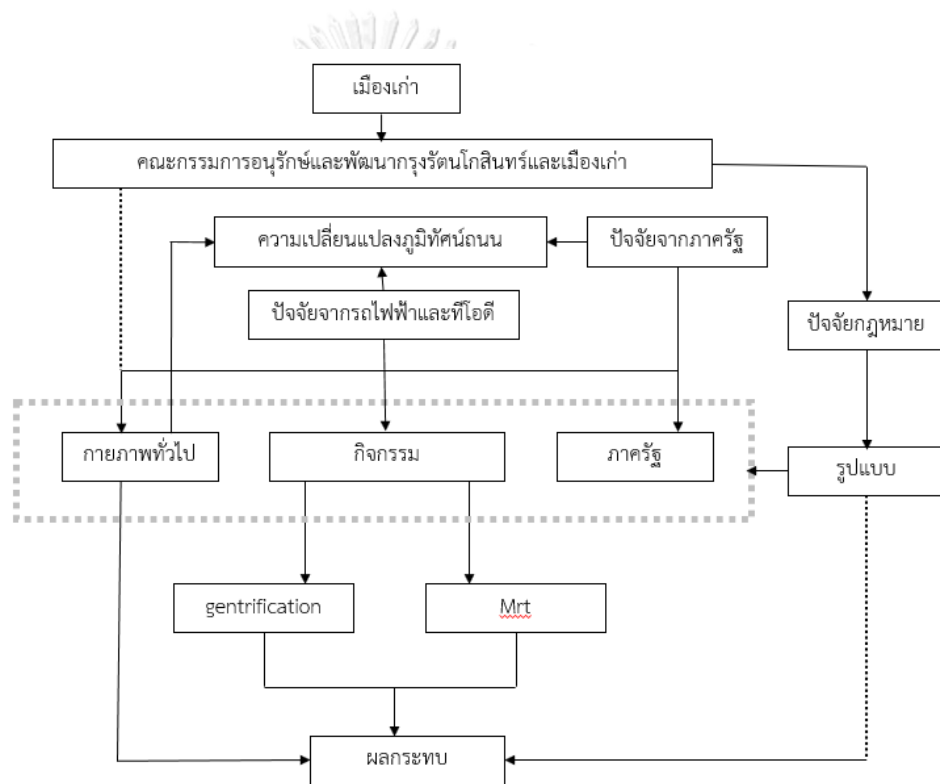
ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากสถานีรถไฟฟ้ามีความสัมพันธ์กับรูปแบบและปัจจัยที่เกิดขึ้นโดยตรงทั้งที่เป็นโอกาสและปัญหาของการพัฒนาพื้นที่เมืองเก่าจากทีโอดี และ การพัฒนาจากโครงการต่างๆของภาครัฐโดยแบ่งเป็น ผลกระทบด้านบวกได้แก่

- การเปิดโอกาสให้ฟื้นฟูพื้นที่เสื่อมโทรม เพิ่มที่ว่าง และพื้นที่สีเขียวให้กับเมือง
- การเกิดกิจกรรมที่หลากหลาย เพิ่มแหล่งงาน
- สร้างการตระหนักรู้ในชุมชนผ่านเทศกาลสร้างสรรค์
- เพิ่มที่จอดรถในเมือง
- กำหนดวิสัยทัศน์ของการเดินทางใหม่ๆจากความเชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชน
- สร้างความกลมกลืนจากแนวคิดสมัยใหม่บนพื้นที่เมืองเก่าที่มีพลวัต

ในระที่ผลกระทบด้านลบนั้นเกิดจากเจเนตรีฟิเคชัน ที่มาพร้อมกับความเหลื่อมล้ำ ปัญหาคุณภาพทางเท้าไม่สามารถรองรับผู้คนจำนวนมากๆได้ มีการกันราวที่ทำให้ทางเท้าคับแคบลง ปัญหาสิ่งแวดล้อมจาก ต้นไม้เดิมที่หายไปจากการสร้างสถานีรถไฟฟ้าที่มีชั้นใต้ดิน ปัญหาการจัดการขยะจากนักท่องเที่ยว ปัญหาความแออัด ปัญหาโรคระบาด ฯลฯ อย่างไรก็ตาม ผลกระทบดังกล่าวเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับข้อดีและข้อเสียจะเห็นโอกาสที่จะพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนโดยรวมในย่านเมืองเก่าซึ่งจะมองเห็นได้จากภูมิทัศน์ถนนของเกาะรัตนโกสินทร์

#### 6.4 สรุปความสัมพันธ์ระหว่าง รูปแบบ-ปัจจัย-ผลกระทบ

จากการศึกษา รูปแบบ ปัจจัย และ ผลกระทบของความเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนโดยรอบทั้งสามสถานีสสามารถสรุปตามผังภาพดังต่อไปนี้



ภาพที่ 54 ผังแสดงความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบ-ปัจจัย-ผลกระทบ

## 6.5 ปัญหาและอุปสรรคของงานวิจัย

### 6.5.1 ข้อจำกัดในการศึกษา

เนื่องจากเป็นพื้นที่ศึกษาเป็นย่านเมืองเก่าที่มีประวัติศาสตร์ จึงมีประเด็นที่ศึกษาซับซ้อนกันหลายมิติ อาจเกินกว่าด้านกายภาพตามหัวข้อหลักเดิมที่ตั้งไว้ ทำให้เนื้อหาในช่วงต้นของการหาข้อมูลและการเขียนวิทยานิพนธ์ในบทของการทบทวนวรรณกรรมที่ใส่เนื้อหาย่อยมากเกินไปแต่ขาดเนื้อหาหลักในบางส่วน

### 6.5.2 ข้อจำกัดในการเก็บข้อมูล

ในช่วงแรกของการหาข้อมูลอยู่ในช่วงของโรคระบาด (pandemic) ทำให้พื้นที่ศึกษาอาจมีกิจกรรมที่น้อยกว่าช่วงที่ฟื้นตัวในปัจจุบัน อีกทั้งย่านต่างๆอยู่ในช่วงการก่อสร้างปรับปรุงเปลี่ยนแปลงทำให้การเก็บข้อมูลภาพถ่ายไม่สามารถนำมาเปรียบเทียบกับของเดิมได้อย่างชัดเจน

ในประเด็นของเจเนตรีฟิเคชันยังมีรายละเอียดเล็กน้อยซึ่งมีความสำคัญคือการเก็บข้อมูลเกี่ยวกับแนวคิดมุมมองของการลงทุนในพื้นที่อย่างเป็นทางการเป็นการสัมภาษณ์ และการทำแบบสอบถามผู้ประกอบการและนักท่องเที่ยวในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับบทบาทของสถานีรถไฟฟ้่าและทีโอที แต่เนื่องจากมีข้อจำกัดเรื่องเวลาและโรคระบาด จึงต้องหาข้อมูลทางอื่นแทน เช่น หนังสือพิมพ์ อินเทอร์เน็ต โซเชียลมีเดีย และการเข้าร่วมสัมมนาเกี่ยวกับทีโอที ซึ่งทำให้ทราบปัญหาที่เกิดขึ้นจากคำถามช่วงท้ายการประชุม

ข้อจำกัดในด้านข้อมูล คือยังไม่มีโครงการทีโอทีในประเทศไทยที่เริ่มต้นทำจนประสบความสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม มีเพียงข้อมูลพื้นฐาน ทำให้ไม่มีภาพที่ชัดเจนในการเขียนเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ของภาครัฐที่จะขับเคลื่อนให้ทีโอทีเกิดขึ้นเช่นเดียวกับกรณีศึกษาในต่างประเทศ และสุดท้ายข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับภูมิทัศน์ถนนโดยตรงนั้นมีอยู่น้อยมาก เริ่มตั้งแต่นิยามที่ต้องใช้การถอดความหมายระหว่างบรรทัด (read between the line) ของหนังสือที่เกี่ยวกับพัฒนาเมืองเล่มต่างๆ เพื่อใช้อธิบายความหมายให้ได้เข้าใจเนื้อหาอีกครั้ง ซึ่งมีความยากลำบากกว่าการอ้างเนื้อหาที่มีอยู่แล้วโดยตรง (direct quote) ส่วนในเนื้อหาหลักของเรื่องภูมิทัศน์ถนนมักเป็นเรื่องของระดับความพอใจที่เกี่ยวข้องกับกายภาพเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นการอ้างถึงภูมิทัศน์ถนน จึงต้องเขียนด้วยความระมัดระวัง หากใช้การสรุปด้วยตัวเอง (paraphrase) ต้องอธิบายถึงที่มาที่ไปให้ชัดเจน อยู่ในสัดส่วนที่เหมาะสมจากเนื้อหาทั้งหมด



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
**CHULALONGKORN UNIVERSITY**

## บรรณานุกรม

Calthorpe, P. (2017). *7 principles for building better cities*.

[https://www.ted.com/talks/peter\\_calthorpe\\_7\\_principles\\_for\\_building\\_better\\_cities](https://www.ted.com/talks/peter_calthorpe_7_principles_for_building_better_cities)

Carlton, I. (2009). *Histories of transit-oriented development: perspectives on the development of the TOD concept*.

Hamnett, C. (1991). The Blind Men and the Elephant: The Explanation of Gentrification. *JSTOR*.

Jacobs, J. (1993). *The Death and Life of Great American Cities*. Modern Library.

Margaret E. Smith. (2015). Moving Towards a Greener Future: An Investigation of How Transit-Oriented Development Has the Potential to Redefine Cities Around Sustainability.

Margono, R. B. (2020). Transit-induced Gentrification in Bangkok, Thailand.

Smith, N. (1987). Gentrification and the Rent Gap. *Annals of the Association of American Geographers* 462–465. <http://www.jstor.org/stable/2563279>

Smith, N. (2002). New Globalism, New Urbanism: Gentrification as Global Urban Strategy. *Antipode*, 34(3).

เกรียงไกร เกิดศิริ. (2559). บทความ แปล “ข้อ แนะนำ เกี่ยวกับ ภูมิ ทัศน์ เมือง ประวัติศาสตร์”. *NAJUA: Architecture, Design and Built Environment*.

เจ้าพระยาทิพากรวงศ์. (2481). พระราชพงศาวดาร กรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ ๓. โสภณพิพิธวรรณการ.

กรรณิการ์ สุธีรัตนภิรมย์. (2561). เรื่องเล่าสองข้างราง MRT สีน้ำเงิน. : สถาบันพิพิธภัณฑการเรีนรู้

แห่งชาติ (สังกัดสำนักงานบริหารและพัฒนาองค์ความรู้ (องค์การมหาชน)).

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2525). จดหมายเหตุการอนุรักษ์กรุงรัตนโกสินทร์. กรมศิลปากร.

จินดาพร ดิยะธนากุล. (2559). สิงคโปร์: ต้นแบบชาติอัจฉริยะ. *post today*.

<https://www.posttoday.com/columnist/442657>

ชาติรี ประกิตนนทการ. (2561). เมืองกับความขัดแย้ง(1) ‘สโรว์ไลฟ์’วิถีคนชั้นกลางบน. สกู๊ปแนวหน้า.

<https://www.naewna.com/likesara/365756>

ชินครอนกรู๊ป. (2537). แผนแม่บทเพื่อการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์.

ณัฐวุฒิ ปรียวณิช. (2560). เศรษฐกิจการเมืองของการตัดถนนในพระนคร สมัยรัชกาลที่ 1-5. คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

มหาวิทยาลัยศิลปากร.

น. ณ ปากน้ำ. (2558). ห้าเดือนกลางซากอิฐปูนที่อยู่ชยา. สำนักพิมพ์เมืองโบราณ.

มนสิชา เพชรานนท์. (2553). บทวิจารณ์หนังสือ Gentrification: Book review. วารสารวิทยาสารเกษตรศาสตร์ สาขา  
สังคมศาสตร์(ม.ค.-เม.ย. 2553), 31/121-124.

ยงธนินทร์ พิมลเสถียร. (2562). *TOD* คมนาคมสร้างเมือง.

รวารุช ศิลปอาษา. (2563). แผนผังแม่บทการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์. (ทส1003.4/1384). กรุงเทพฯ

สมชาติ จิงสิริอารักษ์ (2553). สถาปัตยกรรมแบบตะวันตกในสยามสมัยรัชกาลที่ 4 - พ.ศ.2480 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
มหาวิทยาลัยศิลปากร.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.). (2559). แผนปฏิบัติการคมนาคมขนส่ง(ระยะเร่งด่วน)พ.ศ.2560.

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. (2556). คู่มือการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมศิลปกรรมประเภทย่านชุมชน  
เก่า.

สุจิตต์ วงษ์เทศ. (2548). กรุงเทพฯ มาจากไหน : *Bangkok : A Historical Background*. มติชน.

สุจิตต์ วงษ์เทศ. (2559). ย่านสำเพ็ง มาจากเจ๊กบางจีน. มติชนออนไลน์.

[https://www.matichon.co.th/columnists/news\\_254853](https://www.matichon.co.th/columnists/news_254853)

สุพรรณสา นิมพาลี (2562). บทบาทและการเปลี่ยนแปลงของย่านสะพานเหล็ก กรุงเทพมหานคร มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์].  
ปทุมธานี.

อุทยานการเรียนรู้ TK park. (2562). ‘พื้นที่สาธารณะ เทศะรังสรรค์ สถานที่แบ่งปัน’ แนวคิดเชื่อมโยงห้องสมุดกับการพัฒนา  
เมือง. [https://www.tkpark.or.th/tha/articles\\_detail/430](https://www.tkpark.or.th/tha/articles_detail/430)

## ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	Peerapong Vejasongserm
วัน เดือน ปี เกิด	28 may 1970
สถานที่เกิด	bkk
วุฒิการศึกษา	Chanvitbidhayalai school Rangsit University B.arch Silpakorn University M.Arch
ที่อยู่ปัจจุบัน	80 Samsen 5 samsen Rd. Phra Nakhon District, Bangkok.
ผลงานตีพิมพ์	AJNU (Art and Architecture Journal Naresuan University)

