

การเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนจากการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้า
(ทีโอดี) ต่อเกาะรัตนโกสินทร์ : กรณีศึกษาสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน
พีระพงศ์ เวชสงเสริม

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

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Faculty of Architecture, Chulalongkorn University

*Corresponding author E-mail address: pheaven31@gmail.com

received: February 12,2022 revised: May 5,2023 accepted: July 11,2024

บทคัดย่อ

ภูมิทัศน์ถนน (Streetscape) เป็นคุณลักษณะทางกายภาพสำคัญที่แสดงเอกลักษณ์ของเมืองนั้น ช่วยให้ผู้คนได้เข้าใจสภาพความเป็นอยู่ของชุมชนผ่าน วิถีชีวิต วัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ ตลอดจนลักษณะภูมิทัศน์ทางธรรมชาติรวมทั้งลักษณะของสถาปัตยกรรม ที่สอดคล้องกันของผู้อาศัยในเมืองนั้นๆ ซึ่งแต่เดิมสยามประเทศที่ได้ชื่อว่าเป็น เวนิสตะวันออก (Venice of the East) เนื่องจากเป็นเมืองที่มีแม่น้ำลำคลองทอดตัวไล่เลาะอยู่ทั่วจึงใช้เรือเป็นพาหนะขนส่งหลัก แต่หลังจากการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง (Bowring Treaty) ในปี พ.ศ. 2399 ถนนเริ่มมีบทบาทสำคัญใน การขับเคลื่อนเศรษฐกิจภายในประเทศ โดยมีองค์ประกอบภูมิทัศน์ถนนที่สำคัญ ได้แก่ อาคารสำคัญทางประวัติศาสตร์สถาปัตยกรรม ต้นไม้ ทางเท้า ที่ว่าง กิจกรรมของชุมชน ฯลฯ โดยเมื่อเวลาผ่านไปความเปลี่ยนแปลงของภูมิทัศน์ถนนในย่านเมืองเก่าเกิดขึ้น จากการศึกษาปัจจัยของการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนดังกล่าวในพื้นที่แต่ละแห่งเกิดจาก กฎระเบียบภายในพื้นที่เมืองเก่า การใช้จ่ายงบประมาณจากโครงการลงทุนของภาครัฐและเอกชน รวมทั้งการมาถึงของ โครงการรถไฟฟ้า ซึ่งโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแคที่มีแนวคิดของการพัฒนาเมืองโดยอาศัยสถานีรถไฟฟ้าเป็นจุดศูนย์กลางโดยการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าหรือทีโอดี (Transit Oriented Development : TOD) โดยมีจุดมุ่งหมายสำคัญที่ช่วยให้คนหันมาใช้รถน้อยลงในการเดินทาง เพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ส่งเสริมการเดินและใช้จักรยาน จากปัจจัยข้างต้นที่กล่าวมาแล้วนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนในหลายรูปแบบตั้งแต่การปรับปรุงกลุ่มอาคาร สีสีน ความสูง พื้นที่ว่างตอบสนองกิจกรรมการใช้งานที่เปลี่ยนไป นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงชุมชนตามกระบวนการ เจน트리ฟิเคชัน (gentrification) ซึ่งเป็นปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นมาแล้วหลายทวีปทั่วโลก รวมทั้งในประเทศไทย

คำสำคัญ: การเปลี่ยนแปลง ภูมิทัศน์ถนน ทีโอดี เมืองเก่า สถานีรถไฟฟ้า เจน트리ฟิเคชัน

ABSTRACT

Streetscapes are crucial physical features that reflect the unique identity of a city. They offer insights into the community's lifestyle, culture, history, natural landscape, and the harmonious architectural styles of its inhabitants. Historically, Siam, known as the "Venice of the East," relied heavily on waterways and canals, with boats serving as the primary mode of transportation. However, following the Bowring Treaty of 1856, roads began playing a significant role in driving the nation's economy. Key components of streetscapes include historically significant buildings, architecture, trees, sidewalks, open spaces, and community activities. Over

time, the streetscapes in old city areas has undergone transformations due to various factors, The study of the factors causing changes in the streetscapes of the aforementioned in each area is due to including urban regulations, public and private investment projects, and also the advent of mass transit systems. The Blue Line MRT (Bangkok's subway), specifically the Hua Lamphong-Bang Khae section, exemplifies urban development centered around stations – a Transit-Oriented Development (TOD) approach which aim it to reduce car dependency, promote public transport, walking, and cycling.

These factors have led to multifaceted changes streetscapes, ranging from renovations of building clusters, adjustments to colors and heights, modifications to open spaces to accommodate shifting usage patterns, and even community transformations through gentrification phenomenon that has already occurred in many major cities across the globe, including in Thailand.

keywords: change streetscapes TOD historic town MRT station gentrification

บทนำ

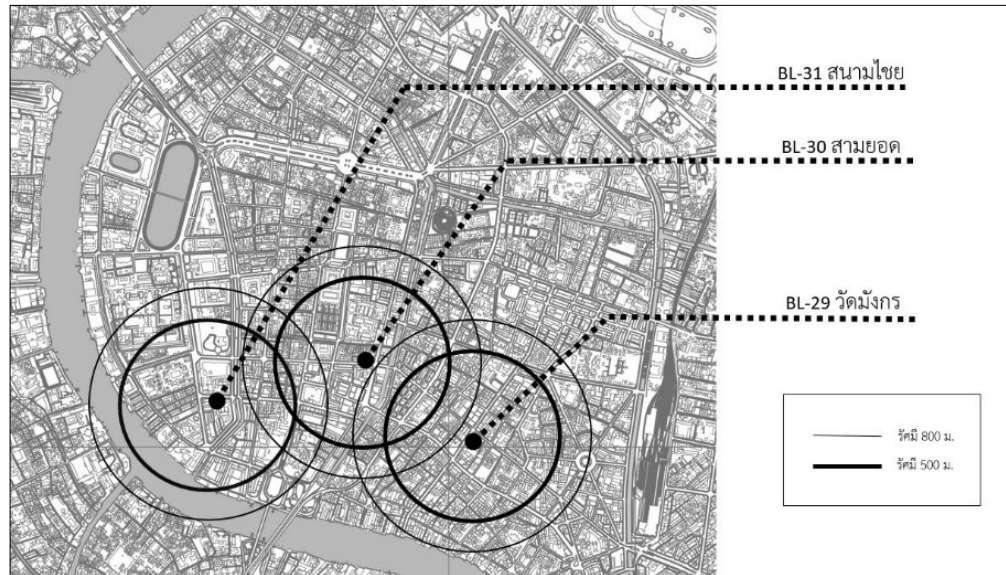
การเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนในย่านเมืองเก่า จากการเข้าถึงของระบบขนส่งมวลชนอย่างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแคทั้งสามสถานีได้แก่ สถานีวัดมังกร สถานีสามยอด และ สถานีสนามไชย ด้วยหลักการการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าหรือทีโอดี ทำให้สามารถกำหนดขอบเขตพื้นที่และระยะเวลาในการศึกษาได้อย่างชัดเจน โดยทั้งสามสถานี ได้ผ่านถนนสายเศรษฐกิจสำคัญด้านทิศตะวันออกของพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ชั้นในโดยมีโครงข่ายถนนที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 4 มีถนนเจริญกรุง บำรุงเมืองและเพ็ญนคร ไปจนถึงถนนตรง ต่อมาโครงข่ายถนนสำคัญที่ตัดเพิ่ม ในสมัยรัชกาลที่ 5-6 ได้แก่ โครงข่ายถนนสำเพ็งที่มี ถนนเยาวราชและถนนทรงวาด ซึ่งเป็นถนนสำคัญตัดขนานกับถนนเจริญกรุงและบำรุงเมืองมีถนนเชื่อมกันทั้งสามเส้นคือถนน จักรวรรดิ ถนน พลับพลาไชย ถนน แพล่งนาม ถนนเสือป่า ถนนราชวงศ์ เป็นต้นซึ่งถนนดังกล่าวมีลักษณะเป็นย่านการค้าสำคัญ มีการก่อสร้างอาคารสำหรับเป็นย่านที่อยู่อาศัยของผู้คนหลากหลายเชื้อชาติวัฒนธรรมอยู่เป็นจำนวนมาก โดยเห็นได้จากร่องรอยสถาปัตยกรรมและกิจกรรมที่ยังคงหลงเหลือให้เห็นอยู่ในปัจจุบัน การศึกษาการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนในย่านเมืองเก่าที่มีพลวัตดังกล่าว เกิดขึ้นจากการตั้งคำถามถึง รูปแบบการเปลี่ยนแปลง ปัจจัยและผลกระทบต่างๆที่เกิดขึ้นโดยนอกเหนือจากการทบทวนวรรณกรรม(Literature review) การใช้แผนที่เก่าใหม่ รูปถ่าย และการสำรวจพื้นที่เพื่อสนับสนุนข้อเท็จจริงภายใต้ข้อบัญญัติต่าง ๆ ที่มีอยู่ในพื้นที่ เพื่อนำมาเปรียบเทียบ วิเคราะห์ นำไปสู่คำตอบของคำถามวิจัยดังกล่าว

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษารูปแบบ ต่าง ๆ ของการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนที่เกิดขึ้นตั้งแต่เริ่มต้นโครงการรถไฟฟ้าในปี พ.ศ.2552 จนถึงการใช้สถานีใน พ.ศ. 2565
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความเปลี่ยนแปลงของภูมิทัศน์ถนนในย่านเมืองเก่าของเกาะรัตนโกสินทร์
3. เพื่อศึกษาผลกระทบจากทีโอดีที่เกิดขึ้นรอบสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินภายในพื้นที่เมืองเก่าของเกาะรัตนโกสินทร์

ขอบเขตของเนื้อหาและพื้นที่

1. ศึกษานโยบายของรัฐในพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ภูมิทัศน์ถนน
2. ศึกษากิจกรรมของชุมชนที่เปลี่ยนแปลงโดยกระบวนการเจริญเติบโตซึ่งเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาเมือง
3. ศึกษาแบบของรูปแบบการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในรูปแบบต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นซึ่งเป็นผลกระทบจากปัจจัยต่าง ๆ ในบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าทั้งสามสถานี ในพื้นที่รัศมี 500-800 เมตรและพื้นที่ต่อเนื่อง



ภาพ 1 แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษา ที่มา ดัดแปลงจากแผนที่ใจแก้ว พ.ศ.2539

ขั้นตอนการดำเนินการศึกษา

1. การทบทวนทฤษฎีและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

รวบรวมข้อมูลเพื่อศึกษาหลักการและแนวคิด วิธีการดำเนินการ วิเคราะห์ ประเมินผล พร้อมทั้งกรณีศึกษาจากหนังสือ และ บทความ ทั้งที่ดำเนินการไปแล้วและกำลังดำเนินการ เพื่อสร้างเนื้อหาของงานศึกษาวิจัยกรอบแนวคิดให้อยู่ในประเด็นดังต่อไปนี้

- แนวคิดเรื่องเมืองประวัติศาสตร์ของเกาะรัตนโกสินทร์
- แนวความคิดพื้นฐานและหลักการของทีโอดี
- ทฤษฎีเกี่ยวกับการปรับเปลี่ยนพื้นที่เมืองหรือเจน트리ฟิเคชัน (Gentrification)

2. การสร้างสมมติฐาน (Hypothesis)

ในกระบวนการนี้เป็นการสร้างและตรวจสอบสมมติฐานเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนในพื้นที่เป้าหมายที่สอดคล้องในหลักการของทีโอดี โดยมีหัวข้อต่อไปนี้

- การเปลี่ยนแปลงด้านกายภาพของเกาะรัตนโกสินทร์เกิดขึ้นจากปัจจัยต่าง ๆ
- การเกิดขึ้นของสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินในพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์สนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว
- การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นมีผลกระทบในด้านต่าง ๆ นอกเหนือจากผลกระทบทางกายภาพ

3. การออกแบบเครื่องมือวิจัย (Research Design)

1. เครื่องมือวิจัยมาตรฐานที่มีใช้ในการดำเนินงานในการศึกษาได้แก่

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

2. การลงพื้นที่ภาคสนาม (Site visit)

การลงพื้นที่ภาคสนามเป็นการ สำรวจ (Survey) พื้นที่จริง การเก็บหลักฐานเป็นรูปถ่าย (photography) การใช้แผนที่ (Map) เพื่อหาข้อมูลเชิงประจักษ์เพื่อนำมาวิเคราะห์หาคำตอบตามหลักการของทีโอดี

3.การวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analysis)

วิเคราะห์การใช้ที่ดินที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมด้วย แผนที่ แผนที่ แผนผัง รูปถ่าย ภาพดาวเทียม หรือ ซอฟต์แวร์ที่เกี่ยวข้อง วิเคราะห์นโยบายของรัฐที่เกี่ยวข้องและเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลง

วิเคราะห์กระบวนการเจเนตรีฟิเคชันที่เกิดขึ้นจริงในปัจจุบันของพื้นที่ในรูปแบบต่าง ๆ

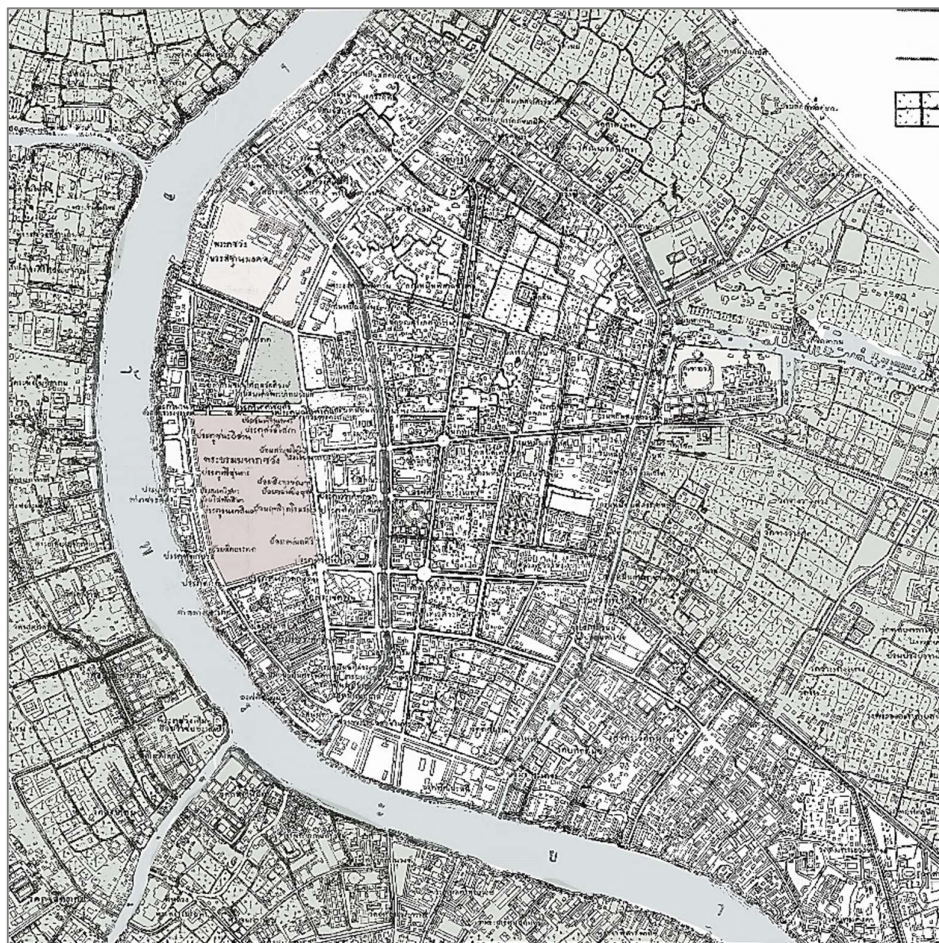
4. สรุปผลและข้อเสนอแนะ

นำข้อมูลที่สรุปได้มาอภิปราย สรุปผลการวิจัย โดยการใช้ แผนผัง แผนภาพ และรูปภาพ หรือเครื่องมือต่าง ๆ เพื่ออธิบายความสัมพันธ์ระหว่างความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับปัจจัยต่าง ๆ ที่เป็นสาเหตุให้เกิดความเปลี่ยนแปลงนั้น

ภูมิทัศน์ถนนภายใต้ข้อกำหนดของการอนุรักษ์เมืองเก่า

นิยามของ เมืองเก่าตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์ และเมืองเก่า พ.ศ. 2546 คือ

“เมืองหรือบริเวณของเมืองที่มีลักษณะพิเศษเฉพาะแห่งสืบต่อมาแต่กาลก่อน หรือ มีลักษณะเป็นเอกลักษณ์ของวัฒนธรรมท้องถิ่น หรือ มีลักษณะจำเพาะของสมัยหนึ่งในประวัติศาสตร์ มีรูปแบบผสมผสานสถาปัตยกรรมท้องถิ่นหรือมีลักษณะเป็นรูปแบบ วิวัฒนาการทางสังคมที่สืบต่อมาในยุคต่าง ๆ หรือบริเวณของเมืองที่เคยเป็นตัวเมืองดั้งเดิมในสมัยหนึ่งและยังคงมีลักษณะเด่นประกอบด้วย โบราณสถาน หรือ บริเวณของเมืองซึ่งโดยหลักฐานทางประวัติศาสตร์หรือโดยอายุ หรือโดยลักษณะแห่ง สถาปัตยกรรม หรือคุณค่าในทางศิลปะ โบราณคดีหรือประวัติศาสตร์”



ภาพ 2 แผนที่กรุงเทพฯปีพ.ศ.2430 ปรับปรุงจากกรมแผนที่ทหาร

พื้นที่ของกรุงรัตนโกสินทร์ถูกแบ่งพื้นที่ออกเป็นสามส่วนคือพื้นที่ดั้งเดิมเรียกว่า “พื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ชั้นใน” ซึ่งใช้ขอบเขตของแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองคูเมืองเดิมเป็นเส้นแบ่งขอบเขตในชั้นนี้เป็นพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ตั้งของ พระมหाराชาวัง วังชั้น

รองลงมา บ้านเจ้านาย และวัดสำคัญที่เกิดขึ้นจากการสถาปนากรุงเทพฯ อาคารของหน่วยงานราชการต่าง ๆ นอกจากนั้นยังมี สะพานหอ บ่อม และ แนวกำแพงต่าง ๆ ที่หลงเหลือมาให้เห็นจากอดีต มีที่อยู่อาศัยของประชาชนอยู่น้อยมากส่วนใหญ่เป็น ชุมชนขนาดเล็ก ทั้งคนจีนและคนไทย เช้าที่สำนักทรัพย์สินพระมหากษัตริย์และหน่วยราชการอื่น ๆ ในบริเวณย่านท่าช้างและท่าเตียนภูมิทัศน์ถนนส่วนใหญ่ของพื้นที่จะประกอบไปด้วย สถาปัตยกรรมที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ สลับกับที่ว่าง บ้างก็เห็น แม่น้ำเจ้าพระยา บ้างก็เห็น คูคลอง และสะพาน มีสวนสาธารณะ ซึ่งนอกเหนือจากรถรางที่หายไป ภูมิทัศน์ส่วนใหญ่ไม่แตกต่าง ไปจากอดีตมากนัก เพียงแต่อาคารหลายแห่งถูกเปลี่ยนแปลงการใช้งานจากเดิม และมีนโยบายจากภาครัฐที่จะย้าย หน่วยงาน กระทรวง ทบวง กรมออกจากพื้นที่แม่แต่มหาวิทยาลัย แต่มีการคัดค้านจึงไม่สามารถทำได้ อย่างไรก็ตามในปัจจุบันสภาพจำของ พื้นที่เมืองเก่าแห่งนี้ยังมี วิถีชุมชนให้นักท่องเที่ยวในพื้นที่ได้เห็นอยู่เนื่องจากมีพื้นที่คาบเกี่ยวกับย่านประวัติศาสตร์ของพื้นที่อื่น ส่งผลให้พื้นที่ยังคงมีสภาพเป็นเมืองเก่าที่มีพลวัต ต่อมามีการขยายเมืองไปทางทิศตะวันออกของพื้นที่เดิมและใช้คลองบางลำพู และคลองมหานาคไปบรรจบกับคลองโอ่งอ่างไหลลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณใกล้กับสะพานพุทธยอดฟ้าเรียกว่า “พื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ชั้นกลาง” ซึ่งพื้นที่บริเวณนี้เป็นพื้นที่คาบเกี่ยวกับพื้นที่ชั้นใน มีจุดหมายตาที่สำคัญแสดงขอบเขตชัดเจน เช่น เมื่อเริ่มต้นจากวังหน้าไปตามถนนพระอาทิตย์จะพบ บ่อมพระสมุระ อยู่ทางด้านทิศเหนือของ พื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ชั้นใน เมื่อวิ่งเลียบไปตามถนนพระสุเมรุไปจนสุดถนนจะเจอแยกถนนมีสะพานผ่านฟ้าลีลาศ และ บ่อมมหาภาพ เป็นจุดหมายตาสำคัญที่คน รู้จักดีและมีเจดีย์ภูเขาทองวัดสระเกศเป็นฉากหลังที่น่าจดจำ เมื่อวิ่งต่อไปถึงถนนมหาชัยและจักรเพชรก็มีสะพานพุทธเป็น จุดหมายตา แสดงว่ามีที่ย่านปากคลองตลาดซึ่งเป็นตลาดที่มีชื่อเสียงในเรื่องของดอกไม้ในปัจจุบันนั้นดังในระดับโลก ลักษณะ ของชุมชน ส่วนใหญ่เป็นย่านการค้า ที่เช่าที่มาจากที่ราชพัสดุ สำนักทรัพย์สินพระมหากษัตริย์และที่ราชสกุลต่าง ๆ ที่พำนักอยู่ บริเวณนี้ ได้แก่ วังบ้านหม้อของราชสกุล กุญชร วังบูรพาภิรมย์ของราชสกุลภาณุพันธุ์ บางส่วนเป็นที่ดินของพระวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าสุทธสิริโสภา และ ราชสกุลคัคณางค์ นอกจากนี้ ยังประกอบไปด้วย วัด โรงเรียน สถานที่ราชการ ที่ว่าง และ สวนสาธารณะ เป็นส่วนใหญ่เพราะเป็นส่วนขยายมาจากพื้นที่ชั้นในจึงมีลักษณะที่ผสมผสานในสัดส่วนที่กล่าวมาแล้วภูมิทัศน์ถนน ในบริเวณนี้มีความน่าสนใจเพราะมีความหลากหลาย จากกิจกรรมที่เกิดขึ้น จากอดีตและปัจจุบัน เช่น บริเวณย่านสี่กั๊กเสาชิงช้า ซึ่งมีลักษณะเป็นแกน (axis) ที่เด่นชัดโดยมีอาคารตึกแถวเป็นเส้นนำสายตาโดยมีจุดหมายตาอยู่ที่เสาชิงช้า ได้กลายเป็นภาพจำ ของภูมิทัศน์ถนนแม้ว่าอาคารได้เปลี่ยนแปลงไปตลอด100ปี ย่านพาหนะก็เปลี่ยนจาก รถราง รถลากเป็นรถยนต์ก็ตามลักษณะที่ น่าสังเกตของพื้นที่ชั้นกลางอีกประการหนึ่งคือ เป็นที่ตั้งของวัดสำคัญจำนวนมาก โดยแต่ละวัดมีประวัติศาสตร์ที่สอดคล้องกับการ สร้างกรุงในแต่ละยุคสมัย เช่นวัดสุทัศนวราราม เป็นวัดสำคัญกลางเมืองเป็นที่ประดิษฐานของพระใหญ่เมืองสุโขทัย ส่วนวัดราช บพิตรเป็นวัดประจำรัชกาลที่4 สร้างขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2412 นับเป็นพระอารามหลวงสุดท้าย ที่พระมหากษัตริย์ทรงสร้างตามโบราณ ราชประเพณีที่มีการสร้างวัดประจำรัชกาล ในขณะที่วัดบวรนิเวศเป็นวัดสำคัญที่มีประวัติศาสตร์ทางการเมืองในสมัยรัชกาลที่ 3-4 นอกจากนี้ยังมี วัดมหรณพารามวรวิหาร วัดบูรณศิริมาตยารามซึ่งเริ่มต้นสร้างโดยวังหน้าภายหลังสร้างขึ้นหลังจาก บูรณปฏิสังขรณ์ วัดชนะสงคราม ส่วน วัดราชประดิษฐสถิตมหาสีมารามและ วัดราชบูรณะเป็นวัดสำคัญตั้งขึ้นตามคติของการ สร้างวัดในเมืองโดยคติของการตั้งราชธานีจะต้องมีวัดสำคัญประจำ 3 วัด คือ วัดมหาธาตุ วัดราชบูรณะ และวัดราชประดิษฐาณ พื้นที่สุดท้ายคือ “พื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ชั้นนอก” เป็นย่านสำคัญของกรุงเทพฯในยุคแรก เพราะส่วนใหญ่เป็นย่านการค้าของคน จีนที่ถูกย้ายมาจากที่เก่า ในตอนแรกของการตั้งถิ่นฐาน เมื่อดูจากแผนที่ พ.ศ. 2430 (ดูภาพที่ 2) จะเห็นได้ว่า ถนนเจริญกรุงได้ แบ่งพื้นที่ออกเป็นสองส่วนคือด้านเหนือที่เป็นเรือสวนไร่นา และส่วนด้านใต้ที่ติดแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นส่วนที่เจริญกว่าด้าน เหนือ มีลักษณะเป็นการปลูกตึกแถวที่แออัด ไม่มีสัญลักษณ์ที่ตีบทางถึงขนาดเรียกว่า เป็นตรอกซีกหมา ซึ่งอยู่ในย่านสำเพ็งซึ่ง คำขายสินค้า บริการ ที่หลากหลาย มีเรื่องเล่าว่าบริเวณตรอกเต้า เป็นย่านสำนักโคมเขียว ซึ่งมีทั้งรูปแบบชั้นสูงไปจนถึงระดับ ตลาดล่าง โดยมี “โรงยายแพง” เป็นหนึ่งในสำนักที่นิยมของชนชั้นนำ ผู้เป็นเจ้าของ (แม่เฒ่า) แห่งนี้ ชื่อ “ยายแพง” ซึ่งมีฐานะ ร่ำรวยจากกิจการเรียงมัยดังกล่าวนำเงินที่ได้ส่วนหนึ่งมาสร้าง วัดคณิกาผล ในส่วนของย่านสำเพ็งภายหลังเกิดไฟไหม้อุดไป หลายคูหาจึงเป็นโอกาสที่จะเข้ามาปรับปรุงย่านดังกล่าวโดยใช้การเวนคืนพื้นที่เพื่อนำมาสร้างโครงข่ายถนนในย่านนี้ ได้แก่ ถนน เยาวราช ถนนจักรวรรดิ ถนนบูรพา ถนนราชวงศ์และถนนทรงวาด ทำให้เกิดย่านการค้าที่กว้างขวางทั้งเกิดเป็นย่านเศรษฐกิจที่ ไม่ได้มีแค่ชาวจีนเท่านั้น แต่ยังมีชาวฝรั่ง อินเดีย และ คนไทย เข้ามาประกอบกิจการต่าง ๆ เช่น ห้าง เอส.เอ.บี. เป็นห้างแรกที่ จำหน่ายสินค้าจากยุโรป ห้างสิทธิภัณฑ์ และห้าง F. Grahlert & C., Jewellers เป็นต้น นอกจากนี้ พื้นที่ชั้นนอกนี้ยังมีความ โดดเด่นและมีศักยภาพมากขึ้นเมื่อ มีการก่อสร้างสถานีรถไฟหัวลำโพงในปี พ.ศ. 2459 ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าพื้นที่ชั้นนี้เป็นย่าน เศรษฐกิจของประเทศสยามก่อนปี พ.ศ.2500 รูปแบบของภูมิทัศน์ถนนที่โดดเด่นของพื้นที่นี้ได้แก่ รูปแบบอาคารพาณิชย์และ กิจกรรมที่เกิดขึ้นในแต่ละย่านการค้า ในรูปแบบของอาคารพาณิชย์ในแต่ละยุคสมัย เริ่มตั้งแต่ แบบอาคาร 2 ชั้น แบบ “คลาสสิก” ไปจนถึงอาคารที่สูงมากขึ้น ในรูปแบบของ “อาร์ตเดโค” ซึ่งเริ่มต้นในสมัยรัชกาลที่ 7 ที่ยังหลงเหลือให้เห็นอยู่

หลายอาคารกลายเป็นภาพจำของภูมิทัศน์ถนนในแง่ของอาคารทางประวัติศาสตร์ที่มีพลวัตเนื่องจากถูกดัดแปลงการใช้สอยเพื่อสนองต่อกิจกรรมใหม่ ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบัน ภาพจำของถนนในแต่ละสายในย่านนี้อีกอย่างคือ ผู้คนจำนวนมากที่ต่างคนต่างทำกิจกรรมที่หลากหลายทำให้พื้นที่ถนนมีชีวิตชีวาว่าพื้นที่อื่น ๆ ของเกาะรัตนโกสินทร์ ดังปรากฏอยู่ใน หัตถนิยายชุดสามเกลอ พล นิกร กิมหงวน ของ ป.อินทรปาลิตในช่วงก่อนปี พ.ศ. 2500 ไม่ว่าจะเป็น ร้านเยาว์ยีน ที่อยู่ตรงบริเวณสี่แยกราชวงศ์ ร้านแฮปปี้ฮอลล์ อยู่บริเวณถนนเยาวราช รวมทั้งร้านค้าและห้างต่าง ๆ ในบริเวณย่านถนนพหลโยธิน เป็นต้น

ภายใต้วิสัยทัศน์การอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์ พ.ศ. 2575 ในชื่อ “ราชธานีศรีแผ่นดินสยาม สง่างามด้วยมรดกสถาน ผสานหลากหลายมิติอัตลักษณ์ชุมชน บนวิถีแลโครงสร้างเมืองทันสมัย” นอกเหนือจากการใช้เครื่องมือ (กระทรวงทรัพยากรแห่งชาติและสิ่งแวดล้อมถึงคณะรัฐมนตรี, 2563) ในส่วนของการเปิดโอกาสให้องค์กรต่าง ๆ เข้ามามีบทบาททั้งที่เป็นหน่วยงานรัฐและเอกชนรวมทั้งชุมชนต่าง ๆ ในพื้นที่โดยมีการทุ่มเทงบประมาณลงไปโครงการต่าง ๆ แต่ยังมีเครื่องมือที่สำคัญในการควบคุมการอนุรักษ์แหล่งมรดก (tangible cultural heritages) และวิถีวัฒนธรรม (intangible cultural heritage) การบริหารจัดการภูมิทัศน์ที่ดีเพื่อทำให้เกิดการรับรู้คุณค่าทางประวัติศาสตร์ เกิดความสะดวกสบายความประทับใจ ความทรงจำที่ดีต่อผู้มาเยือนและผู้ใช้ชีวิตในพื้นที่ตามหลักการพัฒนาที่ยั่งยืนคือเครื่องมือทางกฎหมายที่สร้างข้อกำหนดเพื่อใช้ควบคุมซึ่งมีอยู่ด้วยกันหลายฉบับ ในที่นี้ขอกล่าวถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงมหาดไทย ซึ่งรับผิดชอบ กรมโยธาธิการและผังเมือง และหน่วยงานท้องถิ่นต่าง ๆ ของ กรุงเทพมหานคร โดยมีกฎหมายหลักที่ใช้ คือ พระราชบัญญัติควบคุมอาคารปี พ.ศ. 2522 จากนั้นจึงออกกฎหมายขึ้นรองลงมาได้แก่กฎกระทรวงฉบับต่าง ๆ และกฎหมายท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับแผนผังแม่บทการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์ในแต่ละพื้นที่โดยตรงคือ ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ในเรื่องการกำหนดพื้นที่ห้ามสร้างของประเภทอาคารต้องห้ามในพื้นที่อนุรักษ์ทั้งเกาะรัตนโกสินทร์ทั้งสามพื้นที่และผังธนบุรีในย่านเมืองเก่าที่กล่าวมาแล้ว โดยสาระของกฎหมายกำหนดประเภทอาคารต้องห้ามไว้ได้แก่ โรงงาน โรงแยกก๊าซ คลังสินค้า ตลาด หอประชุมของเอกชน ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ สนามกีฬา ดิโกแคว โรงแรม ฌาปนสถาน สถานบริการต่าง ๆ คลังน้ำมัน โรงมหรสพ รวมทั้งอาคารปลีกย่อยที่มีความเกี่ยวข้องกับกระทรวงสาธารณสุข ทั้งนี้ยังกำหนดความสูง พื้นที่ของกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นในและผังธนบุรีไม่ให้มีความสูงเกิน 16 เมตร ในขณะที่พื้นที่อื่นสูงได้ถึง 16-20 เมตรเช่นในเขตพระนคร บางแห่ง 16-37 เมตร ในเขตป้อมปราบศัตรูพ่ายและเขตสัมพันธวงศ์ ยกเว้นบริเวณเขตระยะรัน 50 เมตร รอบกำแพงวัดสูงได้ไม่เกิน 16 เมตร นอกจากนี้ ยังมีประกาศกระทรวงมหาดไทยที่ กำหนดวัดวัดและสี่ของอาคารดังต่อไปนี้

- ก. สีของผนังภายนอกอาคารเป็นโทนสีครีม และห้ามใช้วัสดุสะท้อนแสงหรือวัสดุมันวาว
- ข. สีของหลังคาอาคารเป็นโทนสีเทาเข้ม
- ค. ด้านหน้าอาคาร ห้ามติดตั้งหรือวางอุปกรณ์ประเภทกันสาด เครื่องปรับอากาศ เสาอากาศโทรทัศน์หรือวิทยุ หรือส่วนอื่นอื่น ๆ

กล่าวโดยสรุปพื้นที่อนุรักษ์ของกรุงรัตนโกสินทร์ในปัจจุบัน ถูกกำหนดให้อยู่ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ครอบคลุมทั้งด้านที่เป็นมรดกทางวัฒนธรรม ด้านภูมิทัศน์ ด้านการจราจร ด้านสาธารณูปโภคสาธารณูปการ ด้านกายภาพ ด้านวิถีชุมชนและด้านการท่องเที่ยว โดยกำหนดแนวคิดของแต่ละพื้นที่อย่างชัดเจน ภายใต้การดูแลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องซึ่งมีอำนาจควบคุมสั่งการและบังคับประมาณอยู่ในมือโดยมีคณะรัฐมนตรีเป็นผู้รับผิดชอบ

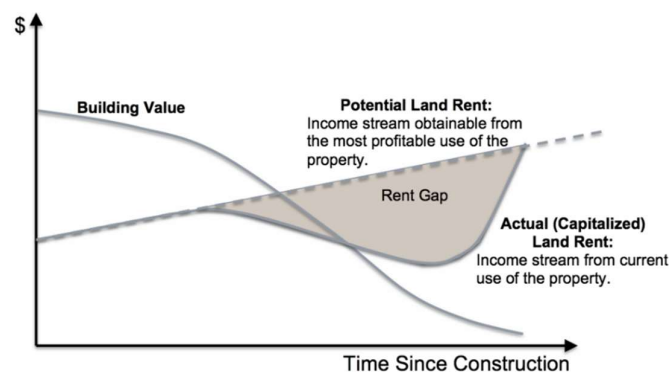
บทบาทของแนวความคิดของทีโอดีของย่านเมืองเก่าในเกาะรัตนโกสินทร์

อ้างอิงวิสัยทัศน์การอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์ พ.ศ.2575 เช่นเดียวกันได้ปรากฏคำว่าทีโอดีอย่างชัดเจนเป็นครั้งแรกในยุทธศาสตร์รายสาขาเกี่ยวกับการใช้ที่ดิน กล่าวถึง การพัฒนาโดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามหานคร (Transit Oriented Development) หรือ ทีโอดี โดยกำหนดให้มีการกำหนดการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน (mixed land use) เพื่อความสมดุลระหว่างแหล่งงานและที่อยู่อาศัย (job-housing balance) ซึ่งทีโอดีในที่นี้มีจุดเริ่มต้นมาจากแผนแม่บทการขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพมหานคร ถูกทำขึ้นครั้งแรกในปี พ.ศ. 2537 และถูกพัฒนามาจนถึงแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ระยะที่ 1 (Bangkok Mass Transit Master Plan, BMT) ซึ่งคณะรัฐมนตรี ได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 17 กันยายน 2547 โดยกำหนดระยะเวลาในการพัฒนาไว้ในช่วงปี พ.ศ. 2547-2552 แต่ต่อมาประสบปัญหาและอุปสรรคหลายประการ ทำให้ไม่สามารถดำเนินงานได้ตามแผนที่กำหนด นอกจากนี้การเปลี่ยนแปลงสถานะทางเศรษฐกิจและสังคม รูปแบบความเป็นอยู่และการใช้ที่ดิน ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลง พฤติกรรมการเดินทางที่เคยศึกษาไว้ในแผนแม่บทเดิม ซึ่งกำลังจะสิ้นสุดวาระของแผนในปี พ.ศ.2552 จึงมีความจำเป็นในการปรับแผน เพื่อจัดทำเป็นแผนแม่บทการพัฒนากระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและ ปริมณฑล (Mass Rapid Transit Master Plan in Bangkok Metropolitan Region, M-Map)

ให้เหมาะสม กับสภาพการณ์ในปัจจุบันและรองรับการพัฒนาในอนาคต ในผลรายงานฉบับสมบูรณ์ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ซึ่งจัดทำโดยสถาบันเทคโนโลยีเจ้าคุณทหารพระจอมเกล้าลาดกระบัง (สจล.) ได้อธิบายเพิ่มเติมถึง โครงการศึกษาปรับแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) ว่าเป็นแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนล่าสุด ซึ่งผ่านคณะรัฐมนตรีเมื่อปี พ.ศ. 2553 ทั้งนี้แผนแม่บทดังกล่าวเป็น โครงการภายใต้การกำกับดูแลของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ทั้งนี้แผนแม่บท M-MAP มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้ครอบคลุมพื้นที่ สามารถเข้าถึงได้สะดวก และสนับสนุนการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการเดินทางโดยมีการวางระบบโครงข่ายทั้งเส้นทางสายหลัก (Trunk) และเส้นทางสายรอง (Feeder) อย่างเป็นระบบ โดยเส้นทางสายหลักจะเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างตัวเมืองและชานเมือง (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ในส่วนผลกระทบของทีโอटीที่มีต่อพื้นที่ต่าง ๆ แผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งมวลชนทางราง M-map ทำให้เกิดสถานีรถไฟฟ้ากว่า 300 สถานีรวมทั้งเกิดการเปลี่ยนแปลงในเรื่องการเติบโตของประชากร การจ้างงานความเข้มข้นของการใช้ที่ดินตามเส้นทางรถไฟฟ้าทั้ง 14 สาย ดังนั้นสำนักการวางแผนและพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานครจึงมีแนวคิดทำการศึกษาทีโอटीเพื่อมาใช้ในการวางแผนผังเมืองรวมโดยมีการทบทวนและปรับปรุงข้อกำหนดในผังเมืองรวม เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการพัฒนาพื้นที่ตามหลักการของทีโอटीในแนวทางของ ปีเตอร์ คาลธอร์ป (Peter Calthorpe) ซึ่งเป็นผู้ให้กำเนิดทีโอटी

เจนตริฟิเคชันในชุมชน

คำว่าชุมชนถูกบรรจุไว้ในยุทธศาสตร์วิสัยทัศน์การอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์ พ.ศ.2575 โดยแทรกไว้ในเนื้อหาของยุทธศาสตร์ด้านกายภาพและวิถีชุมชนแต่การเปลี่ยนแปลงกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่จริงจากการสำรวจเบื้องต้นพบว่าชุมชนมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเรียกว่าเจนตริฟิเคชัน ตามพจนานุกรม British Dictionary ได้อธิบายให้เห็นภาพอย่างกว้างว่าเป็นกระบวนการเปลี่ยนแปลงระดับย่าน ที่ชุมชนรายได้ต่ำในเมืองได้ถูกโยกย้ายจากพื้นที่เดิมไปโดยมีชนชั้นกลางและคนรวยเข้ามาแทนที่ใน ความหมายของเจนตริฟิเคชันว่าเป็นปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นกับชุมชนเก่าดั้งเดิมในเมืองที่เกิดความเสื่อมโทรมไปตามเวลาและผู้อาศัยส่วนใหญ่มักเป็นกลุ่มผู้มีรายได้น้อย ต่อมาเมื่อมีคนภายนอกเข้ามาซื้อบ้านหรืออาคารและทำการปรับปรุงจนมีสภาพดีขึ้นส่งผลให้ชุมชนเริ่มเป็นที่สนใจและดึงดูดกลุ่มบุคคลอื่นซึ่งมีสถานะทางสังคมและการเงินที่ดีมีวิถีชีวิตที่ต่างจากคนในพื้นที่ให้เริ่มโยกย้ายเข้ามาในพื้นที่มากขึ้นทำให้สภาพเดิมของชุมชนเปลี่ยนไปในทางที่ดีขึ้น ผลที่ตามมาคือราคาบ้านและที่ดินหรือค่าเช่าในย่านนั้นเพิ่มสูงขึ้นจนในที่สุดกลุ่มผู้อาศัยอยู่ดั้งเดิมซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้มีรายได้น้อยกว่าคนกลุ่มใหม่ไม่สามารถอาศัยอยู่ในย่านเดิมได้อีกต่อไปต้องย้ายออกหรือขายบ้านที่ดินของตนและย้ายไปหาที่อยู่ใหม่ในย่านอื่น ปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นดังกล่าวเรียกว่า “เจนตริฟิเคชัน” และในที่นี้จะเรียกกลุ่มคนที่ย้ายเข้ามาภายหลังและเรียกปรากฏการณ์นี้ว่า “เจนตริฟายเออร์” (Gentrifier) (มนสิชา เพชรานนท์, 2553) ทฤษฎีสำคัญอย่างหนึ่งซึ่งสามารถทำนายการเกิดของเจนตริฟิเคชันคือทฤษฎีที่เรียกว่า “ช่องว่างของค่าเช่า” (Rent Gap) ของ นีล สมิธ โดยเขาได้วิเคราะห์ความสัมพันธ์ของการเสื่อมค่าของอาคารที่เกาลงตามเวลาส่งผลให้ราคาเช่าเก็บไม่ได้สูงตามที่ควรจะเป็น ส่งผลให้อสังหาริมทรัพย์ของที่ดินที่มีศักยภาพสูง ไม่สามารถเก็บค่าเช่าได้ตามราคาตลาด ผลต่างของราคาที่เหมาะสมและราคาที่เกิดขึ้นจริงในพื้นที่เรียกว่าช่องว่างของค่าเช่า ซึ่งนำมาเขียนเป็นกราฟ (ดูภาพ3) โดยสังเกตว่าหากช่องว่างของราคาเช่ามากก็จะมีโอกาสที่จะเกิดปรากฏการณ์เจนตริฟิเคชันได้มากขึ้น



ภาพ 3 กราฟแสดงช่องว่างระหว่างค่าเช่า(Rent Gap) ของ นีล สมิธ ที่มาstreet.mn

ผลการศึกษาการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนในพื้นที่รอบสามสถานี

การศึกษาพื้นที่เป้าหมายทั้งสามสถานีพบว่ามีความเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นตั้งแต่ ที่ว่าง อาคาร รวมทั้งกิจกรรมของชุมชน ทั้งทั้งที่เกิดขึ้นแบบทั่วไปจนถึงแบบมีนัยสำคัญ เปลี่ยนแปลงแบบสิ้นเชิงก็มิให้เห็นได้โดยเฉพาะ บริเวณสถานีวัดมังกรและสามยอดซึ่งเป็นย่านทางการค้าสำคัญดังนี้

1. สถานีวัดมังกร

ในพื้นที่สถานีวัดมังกรมีการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนในหลายพื้นที่จึงขอยกการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญมาในหลายรูปแบบ ดังแสดงไว้ในตารางที่ 1 ดังนี้

ตาราง 1 แสดงการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนบริเวณรอบสถานีวัดมังกร

รูปแบบ	รูปแบบการเปลี่ยนแปลง	หน่วยงาน	ผลกระทบต่อพื้นที่
1	การซ่อมแซมจัดระเบียบหาสีอาคารใหม่ เป็นสีเหลืองบริเวณถนนทรงสวัสดิ์และบริเวณอื่นที่ใกล้เคียงกัน	สำนักงาน ทรัพย์สิน พระมหากษัตริย์	เกิดความเป็นระเบียบ เรียบร้อยและสวยงามในทางกายภาพ
2	การเปลี่ยนแปลงชุมชนเวียงเลื่อนฤทธิ์ หลังหมดสัญญาเช่ามีการเจรจาเพื่อขอเช่าต่อภายใต้เงื่อนไขใหม่	สำนักงาน ทรัพย์สิน พระมหากษัตริย์	เกิดความเป็นระเบียบ เรียบร้อยและสวยงามในทางกายภาพ แต่ในทางกิจกรรมชุมชนเปลี่ยนแปลงไปไม่ได้ใช้อุทยานเหมือนเดิม
3	การรื้อถอน อาคารพาณิชย์ 12 หลังใน รูปแบบคลาสสิกซึ่งถือเป็นอาคารประวัติศาสตร์ลงเพื่อทำเป็นที่จอดรถใน บริเวณถนนพาดสายในย่านเยาวราช	เอกชน	เกิดพื้นที่ว่างของเมือง (urban space)
4	การรื้อถอนอาคารพาณิชย์ที่ใช้อุทยาน ในย่านถนนมิตรพันธ์ตัดพระราม 4 บริเวณซอยพันจิตต์เพื่อให้เป็นที่ว่างขนาดใหญ่รอการมาเช่าเพื่อพัฒนาพื้นที่	เอกชน	เกิดการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมของชุมชน
5	การเข้าพื้นที่จอดรถบนถนนเจริญกรุง เยื้องที่ตั้งสถานีรถไฟฟ้า โดยการ เปลี่ยนที่ ว่างให้เป็นโรงแรมและ ห้างสรรพสินค้าและที่จอดรถ	เอกชน	เกิดที่ว่างด้านหน้าอาคาร ทำให้ทางเท้า เดิมที่มีลักษณะคับแคบได้มีขนาดที่กว้าง ขึ้น มีการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมอย่างมี นัยสำคัญ
6	การรื้อถอนอาคารพาณิชย์หลายคูหาใน รูปแบบโมเดิร์นและอาคารรูปแบบอาร์ต เดคโคเพื่อสร้างเป็นสถานีรถไฟฟ้าวัด มังกรและปล่องระบายอากาศ Intervention Shaft (IVS)	MRT	เกิดความเป็นระเบียบ เรียบร้อยและสวยงามในทางกายภาพ และเกิดพื้นที่ ว่างของเมือง (urban space)

ตาราง 1 แสดงการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนบริเวณรอบสถานีวัดมังกร (ต่อ)

รูปแบบ	รูปแบบการเปลี่ยนแปลง	หน่วยงาน	ผลกระทบต่อพื้นที่
7	เกิดการปรับปรุงซ่อมแซมอาคารร้างในหลายพื้นที่เพื่อทำเป็นร้านค้าและโรงแรม เช่น ถนนเยาวราชและถนนมิตรพันธ์	เอกชน	เกิดความคึกคักมีชีวิตชีวาในย่านการค้าเดิมและมีความสว่างไสวขึ้นในยามค่ำคืน
8	การรื้อถอน อาคารพาณิชย์ 5 หลังใน รูปแบบโมเดิร์นที่ล้อมโถงเพื่อสร้างเป็น โรงแรมบนถนนราชวงศ์โดยนักลงทุนชาว จีนแผ่นดินใหญ่	เอกชน	เกิดรูปแบบอาคารที่เรียบง่ายสไตล์มินิมอล(minimal) และมีการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมจากร้านค้ามาเป็น โรงแรมและแมนชั่น (mansion)
9	การรื้อถอนอาคารพาณิชย์ที่ใช้อยู่อาศัยใน ย่านถนนมิตรพันธ์ตัดพระราม4 บริเวณ ซอยพันธ์จิตต์เพื่อให้เป็นที่ว่างขนาดใหญ่ รอการมาเช่าเพื่อพัฒนาพื้นที่	เอกชน	เกิดการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมของ ชุมชนเช่นเดียวกับชุมชนเวียงนคร เขมม
10	รื้อถอนอาคารเช่าที่เป็นเรือนแถวไม้รวมทั้ง โคนต้นไม้ขนาดใหญ่เพื่อสร้างเป็นบ้านพัก อาศัย	เอกชน	เปลี่ยนบรรยากาศที่สงบเรียบง่าย ของย่านการค้าเล็กๆชุมชนลงเป็น กำแพงและประตูบ้าน
11	รื้อถอนอาคารพาณิชย์ที่หมดสัญญาของ โบสถ์ฝรั่ง ทำการก่อสร้างต่อเติมอาคาร เพื่อใช้สอยภายในเขตศาสนจักร	เอกชน	เกิดการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมของ ชุมชน มีร้านค้าและที่อยู่อาศัย หายไปจากพื้นที่เดิม
12	การเปลี่ยนแปลงรายย่อย เช่นการรื้อถอน อาคารพาณิชย์เพื่อการสร้างอาคารที่สูง กว่า การเปลี่ยนแปลงผู้เช่าอาคารเพื่อทำ กิจกรรมอื่นที่แตกต่างจากเดิม	เอกชน	เกิดการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ และเปลี่ยนแปลงชุมชนแบบไม่มี นัยสำคัญซึ่งเป็นไปตามรอบของ สัญญาเช่า
13	การปรับปรุงทางเท้าและติดตั้งกระถาง ต้นไม้ (plant box) ในบริเวณสถานีและ พื้นที่อื่น รวมทั้งการจัดเป็นถนนคนเดินใน ย่านการค้าคืนเพื่อตอบสนองการท่องเที่ยว ในย่านถนนเยาวราช	หน่วยงาน ท้องถิ่น	เกิดความเปลี่ยนแปลงด้านกายภาพ เพียงเล็กน้อย ไม่ต่างจากสภาพเดิม
14	การทาสีอาคารใหม่โดยใช้สีโทนเหลือง ทั้งอาคารเดี่ยวของเอกชนและอาคารแถว แบบกลุ่มนอกเหนือจากอาคารของ สำนักงาน ทรัพย์สินพระมหากษัตริย์	เอกชน	เกิดความเปลี่ยนแปลงด้านกายภาพ เป็นไปตามความร่วมมือกันในชุมชน เพื่อสร้างเอกภาพของถิ่นที่อยู่ในย่าน นั้น

1. สถานีสามยอด

ในพื้นที่สถานีสามยอดมีการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนในหลายพื้นที่เช่นเดียวกับสถานีวัดมังกรแต่มีความแตกต่างกันในบางรูปแบบดังแสดงไว้ในตารางที่ 2 ดังนี้

ตาราง 2 แสดงการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนบริเวณรอบสถานีสามยอด

รูปแบบ	รูปแบบการเปลี่ยนแปลง	หน่วยงาน	ผลกระทบต่อพื้นที่
1	อาคารพาณิชย์รูปแบบสถาปัตยกรรมแบบคลาสสิกในสมัยรัชกาลที่ 5 และอาคารสมัยใหม่ในโครงการสามยอดพลาซ่าเปลี่ยนเป็นสถานีรถไฟฟ้า	MRT	เกิดความเป็นระเบียบ เรียบร้อยและสวยงามในทางกายภาพ สถานีกลับมาเป็นรูปแบบคลาสสิก (classic)เหมือนเมื่อครั้งอดีต
2	รื้อถอนย่านการค้า สะพานเหล็ก ที่มีการสร้างอาคารชั่วคราวบุกรุกลงไปในตลาดรวมทั้งยึดคลองพื้นที่ทางเท้าในบริเวณนั้นโดยการปรับปรุงทางเท้า คันคลอง ดัดตั้งรั้ว ทาสีอาคารใหม่ ทำที่นั่ง ทำป้ายปลูกต้นไม้เพื่อสร้างบรรยากาศ	หน่วยงานท้องถิ่น	เกิดพื้นที่ว่างของเมือง (urban space) ในลักษณะเชิงเส้น (linear)ตามแนวคลอง เกิดความคึกคักมีชีวิตชีวาในย่านการค้าเดิมและมีความสว่างไสวขึ้นในยามค่ำคืน มีการสร้างภาพบริเวณฝาผนังของอาคารในลักษณะ “กราฟฟิตี้” (Graffiti)
3	การไล่อีลอนชุมชนเวียงนครเขมหลังหมดสัญญาเช่าของเจ้าของเดิมคือราชสกุลบริพัตรและเปลี่ยนมือไปยังเจ้าของใหม่คือตระกูลศิริวัฒนภักดี	เอกชน	เกิดการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมของชุมชนซึ่งส่วนใหญ่ค้าขายเครื่องดนตรี และอยู่อาศัยให้กลายเป็นย่านธุรกิจใหม่ในพื้นที่เดิม
4	การรื้อถอนป้ายสูงของอาคาร Denso ที่มีพื้นที่เกิน 5 ตร.ม.ตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2530	เอกชน	ทำให้ย่านดูสะอาดขึ้นในทางกายภาพไม่มีสิ่งรกรุงรังเมื่อแหงนดูภาพมุมสูง
5	บริเวณสี่กั๊กพระยาศรีและสี่กั๊กเสาชิงช้ามีการปรับปรุงอาคารและทาสีใหม่เป็นสีโทนเหลือง	เอกชน	มีความเป็นเอกภาพมากขึ้น
6	บนถนนเฟื่องนครมีการปรับปรุงอาคารหลายหลังทั้งที่เป็นอาคารร้างและอาคารที่มีผู้เช่าเดิมแต่ทำกิจการอื่นให้กลายเป็นโรงแรมขนาดเล็ก (hostel) ทำให้เกิดย่านที่พักอาศัยอย่างชัดเจนเช่นเดียวกับถนนข้าวสาร	เอกชน	เกิดการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมของชุมชนสร้างบรรยากาศใหม่ โดยมีนักท่องเที่ยวเข้ามาทำกิจกรรมจำนวนมากทั้งกลางวันและกลางคืนเนื่องจากอยู่ใกล้วัดราชบพิธสถิตมหาสีมารามราชวรวิหารซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยว
7	บริเวณถนนมหาไชย และตรอกช้อย ได้รับการปรับปรุงอาคารร้างผู้เช่าจำนวนมากเกิดเป็นโรงแรมหลายขนาด ร้านสะดวกซื้อ 7-11 และร้านอาหารเช่นเดียวกับถนนเฟื่องนครรวมถึงการทาสีผนังอาคารเป็นสีเหลืองของอาคารในแบบคลาสสิกซึ่งเป็นอาคารเช่าของสำนักงานทรัพย์สินพระมหากษัตริย์และเอกชนรายอื่น	สำนักงานทรัพย์สินพระมหากษัตริย์	เกิดการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมของชุมชนสร้างบรรยากาศใหม่ กลายเป็นย่านการท่องเที่ยวแห่งใหม่โดยมีนักท่องเที่ยวเข้ามาทำกิจกรรมจำนวนมากมีร้านอาหารที่มีชื่อเสียง ท่าเรือผ่านฟ้าและวัดสระเกศ(ภูเขาทอง)อยู่ใกล้บริเวณนั้น

ตาราง 2 แสดงการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนบริเวณรอบสถานีสามยอด (ต่อ)

รูปแบบ	รูปแบบการเปลี่ยนแปลง	หน่วยงาน	ผลกระทบต่อพื้นที่
8	ตอนต้นของถนนเจริญกรุงระยะทางประมาณ 450 ม. จากสถานีสามยอด มีการรื้อถอนอาคารพาณิชย์ 1 คูหา พร้อมทั้งจัดรถด้านหลังอาคารเพื่อสร้างปล่องระบายอากาศ Intervention Shaft (IVS)	MRT	สร้างบรรยากาศใหม่ให้เกิดขึ้นในพื้นที่จากความวุ่นวายของการเข้าออกของรถยนต์เป็นความนิ่งสงบ เกิดที่ว่างของเมืองแต่เข้าไปใช้ประโยชน์ในพื้นที่ไม่ได้

2. สถานีสนามไชย

สถานีสนามไชยมีรูปแบบการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนดังนี้

ตาราง 3 แสดงการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนบริเวณรอบสถานีสนามไชย

รูปแบบ	รูปแบบการเปลี่ยนแปลง	หน่วยงาน	ผลกระทบต่อพื้นที่
1	บริเวณทางเท้าของถนนมหาราช ถนนสนามไชย ถนนราชินี และพื้นที่บางส่วนของมิวเซียมสยาม ถูกเปลี่ยนเป็นทางเข้าออกของสถานีรถไฟฟ้า นอกจากนี้ยังมีพื้นที่ว่างด้านหลังโรงเรียนวัดราชบพิธ ถูกเวนคืนเพื่อทำการก่อสร้าง ปล่องระบายอากาศ Intervention Shaft (IVS)	MRT	การเปลี่ยนแปลงมีลักษณะที่แตกต่างไปจากทั้งสองสถานีโดยไม่มีอาคารในบริเวณทางเข้าออกมีเพียงบันไดเลื่อนและหลังคาที่ว่างบางส่วนกินพื้นที่ไปบนมิวเซียมสยามตลอดจนมีการปรับปรุงพื้นที่ทางเท้าที่เข้าสู่ท่าเรือราชินีทำให้พื้นที่สาธารณะมีความชัดเจนมากขึ้น
2	สวนนาคาภิรมย์ที่มีพื้นที่ประมาณ 3.4 ไร่ ตั้งอยู่ ริมแม่น้ำเจ้าพระยามีบริเวณติดกับสโมสรข้าราชการบริพารถูกรื้อถอนเพื่อทำเป็นที่จอดรถยนต์ ของหน่วยราชการในพระองค์สำนักพระราชวัง	สำนักพระราชวัง	พื้นที่สีเขียวและพื้นที่สาธารณะลดลง มีรถยนต์เข้าสู่พื้นที่ของเกาะรัตนโกสินทร์มากขึ้น ซึ่งขัดกับหลักการอนุรักษ์เมืองเก่า และที่โอดีที่มีจุดมุ่งหมายให้ผู้คนเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ การเดินและการใช้พาหนะเบา ฯลฯ
3	อาคารพาณิชย์ที่มีรูปทรงคลาสสิกบริเวณท่าเตียนและท่าช้างวังหลวงถูกซ่อมแซมในลักษณะของการรีโนเวทครั้งใหญ่ รวมทั้งอาคารราชนาวิสิสโมสรที่อยู่ติดกับท่าช้าง รวมทั้งการสร้างท่าเรือขึ้นมาใหม่บริเวณท่าเตียนและท่าช้าง	สำนักงานทรัพย์สินพระมหากษัตริย์	เกิดความเปลี่ยนแปลงโดยมีที่ว่างริมแม่น้ำเจ้าพระยา ในบริเวณท่าเรือและมีอาคารพาณิชย์แบบคลาสสิกเป็นฉากหน้า เมื่อมองจากถนนมหาราชแต่ยังมีปัญหาความวุ่นวายไม่เป็นระเบียบจากการครอบครองพื้นที่ของรถ TUK TUK

ตาราง 3 แสดงการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนบริเวณรอบสถานีสนามไชย (ต่อ)

รูปแบบ	รูปแบบการเปลี่ยนแปลง	หน่วยงาน	ผลกระทบต่อพื้นที่
4	โครงการอุโมงค์หน้าพระลานในโครงการปรับปรุงภูมิทัศน์สนามหลวง	หน่วยงานท้องถิ่น	จัดระเบียบการสัญจร เพิ่มความปลอดภัยในพื้นที่ ลดความแออัดบนท้องถนน อำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยว โดยเฉพาะบริเวณหน้าพระบรมมหาราชวัง และบริเวณหน้าพระลาน
5	การปรับปรุงพื้นที่ปากคลองตลาดมีการรื้อถอนอาคารบางส่วนของตลาดยอดพิมาน(เดิม)เพื่อสร้างอาคารยอดพิมาน ริเวอร์วอล์ค ในรูปแบบอาคารนีโอคลาสสิกโคโลเนียล	เอกชน	ไม่มีผลกับกายภาพของภูมิทัศน์ถนนโดยตรง เพราะตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา แต่มีผลกับกิจกรรมชุมชนที่เปลี่ยนแปลงไปโดยขยายกิจกรรมนอกเหนือจากความเป็นตลาดโดยมีสถานีท่าเรือด่วนในโครงการมีลานเอนกประสงค์ริมแม่น้ำ ฯลฯ

อภิปรายผลการวิจัย

การศึกษาและลงสำรวจพื้นที่ เพื่อหาความเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนในพื้นที่ โดยมีรัศมีรอบสถานีรถไฟฟ้าทั้งสามสถานีเป็นระยะทาง 500-800 ม. รวมทั้งพื้นที่ใกล้เคียงเมื่อนำมาวิเคราะห์เชื่อมโยงข้อมูล หารูปแบบและปัจจัยของความเปลี่ยนแปลงของภูมิทัศน์ถนน รวมทั้งผลกระทบต่อชุมชนตามรายละเอียดดังนี้

รูปแบบการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนน

จากการศึกษารูปแบบความเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนพบว่า มี 3 รูปแบบดังนี้

1. การเปลี่ยนแปลงที่มีผลด้านกายภาพเพียงอย่างเดียว เกิดขึ้นตามปกติตามวงรอบเวลาตามความเหมาะสม เช่น การหาสื่ออาคารเป็นสื่อเพื่อให้เกิดความเป็นเอกภาพของอาคารในย่าน การซ่อมแซมหรือรีโนเวทอาคารให้ดูเหมาะสมกับกิจการค้าขายของผู้เช่ารายใหม่ การรื้อถอนป้ายสูงที่มีขนาดเกินที่กฎหมายกำหนด การตัดหรือปลูกต้นไม้ การปรับปรุงทางเท้า เป็นต้น ซึ่งการเปลี่ยนแปลงรูปแบบนี้มีลักษณะที่เกิดขึ้นแบบกระจายทั่วไปในพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าทั้งสามสถานี
2. การเปลี่ยนแปลงที่มีผลด้านกายภาพและกิจกรรมของชุมชน ซึ่งส่วนใหญ่มักเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่เกิดขึ้นจากทั้งภาครัฐและเอกชน แต่ก็มีบ้างสำหรับโครงการขนาดย่อมที่มีลักษณะเป็นอาคารร้านค้าในตลาดในชุมชนซึ่งหมดสัญญาไป แม้ว่าจะต่างขนาดกันแต่ก็มีเหตุที่เกิดจากศักยภาพของที่ดินที่สูงขึ้น แนวโน้มการเติบโตจากการท่องเที่ยวของชาวต่างประเทศหลังโควิด ปัญหาความต้องการที่จอดรถในพื้นที่ การใช้งบประมาณจากภาครัฐ ทำให้รูปแบบที่เกิดขึ้นมีความหลากหลาย คือ มีทั้งเป็นอาคารขนาดใหญ่ มีทั้งที่ว่าง มีการสร้างอาคารใหม่ให้มีลักษณะที่ทดแทนของเดิม หรือเพียงซ่อมแซมให้ดีขึ้นสามารถใช้งานได้ตามจุดประสงค์ของเจ้าของโครงการ
3. การเปลี่ยนแปลงที่มีผลด้านกายภาพและกิจกรรมของชุมชนที่เกิดขึ้นโดยตรงจากโครงการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงหัวลำโพง-บางแครวมทั้งโครงการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าหรือทีโอที ซึ่งมีรูปแบบที่แตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ แม้ว่าจะถูกกำหนดการใช้งานที่เหมือนกันคือเป็นสถานีและปล่อยระบายอากาศ

ปัจจัยกำหนดรูปแบบการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนน

ปัจจัยความเปลี่ยนแปลงด้านกายภาพของภูมิทัศน์ถนนเกิดจากความเปลี่ยนแปลงของสภาพอาคารที่ว่างและกิจกรรมโดยมีความแตกต่างกันในแต่ละสถานี จากการลงพื้นที่และนำรูปแบบของการเปลี่ยนแปลงมาวิเคราะห์เพื่อหาปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลทำให้เกิดรูปแบบนั้น ๆ พบว่าความเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนดังกล่าวอยู่ภายใต้ปัจจัย ดังต่อไปนี้

1. ปัจจัยข้อกำหนดต่าง ๆ ในเกาะรัตนโกสินทร์ ข้อกำหนดดังกล่าวที่เกิดจากการสำรวจพื้นที่พบว่า รูปแบบการเปลี่ยนแปลงอาคารส่วนใหญ่เกือบทั้งหมดที่เกิดขึ้นในพื้นที่รอบสถานีฯของย่านเมืองเก่าในเกาะรัตนโกสินทร์ มีสีที่เป็นไปตามประกาศของกระทรวงมหาดไทย ไม่เว้นแม้แต่ตัวสถานีรถไฟฟ้า ในส่วนของรูปแบบตกแต่งอาคารที่มีวัสดุทำด้วยโลหะเป็นองค์ประกอบก็ไม่ได้มีความมั่นใจว่าอยู่เลย ในขณะที่อาคารรูปแบบสมัยใหม่ในพื้นที่ก็ปฏิบัติตามกฎข้อนี้เช่นกัน แม้จะมีสีโทน

อื่นแซมอยู่ในบางส่วนของอาคารเช่น สีแดง สีเทา สีขาว สีชมพู ในขณะที่ความสูงของอาคารที่สร้างขึ้นใหม่หลัง ปี พ.ศ. 2542 เป็นไปตาม ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลงอาคารบางชนิดหรือบางประเภทในท้องที่ต่าง ๆ ของเมืองเก่าของเกาะรัตนโกสินทร์

1. ปัจจัยจากสถานีรถไฟฟ้าและทีโอที หลังจากการสำรวจและรวบรวมข้อมูลพบว่าการเกิดขึ้นของโครงการต่าง ๆ ในพื้นที่ซึ่งมีรูปแบบของการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมมีส่วนเกี่ยวข้องกับการมาถึงของสถานีรถไฟฟ้าซึ่งมีบทสัมภาษณ์ของผู้ประกอบการรายใหญ่ในพื้นที่หลายรายออกมาคาดการณ์ถึงจำนวนลูกค้าที่จะเพิ่มมากขึ้นเรื่องความสามารถในการเข้าถึง (accessibility) ของลูกค้าในพื้นที่ในขณะที่โรงแรมหลายแห่งไม่มีที่จอดรถแต่ยังสามารถเดินทางไปไหนได้โดยสะดวก (mobility) เพียงแค่เดินไปที่สถานีที่อยู่ใกล้ที่สุดในระยะทาง ไม่เกิน 800 ม. ดังนั้นจึงมีการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมเกิดขึ้นกระจายตัวไปทั่วพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้า

2. ปัจจัยที่เกิดนโยบายของภาครัฐ ซึ่งอาศัยการบริหารจัดการงบประมาณในพื้นที่เช่น โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์คลองโอ่งอ่าง ตั้งแต่บริเวณสะพานดำรงสถิตไปจนถึงสะพานโอสถานนท์มีระยะทาง 750 เมตรมีงบประมาณการก่อสร้างที่ตั้งไว้ 325 ล้านบาท (สำนักงานเขตพระนคร กทม.,2567) หรือโครงการอุโมงค์ลอดถนนมหาธาตุ – หน้าพระลาน มีค่าก่อสร้างรวมกัน 1,125 ล้านบาท โดยทั้งสองโครงการมีผลให้มีการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนทั้งด้านกายภาพและกิจกรรมของชุมชนอย่างมีนัยสำคัญ

ผลกระทบการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนรอบสถานีรถไฟฟ้า

ความเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนที่เกิดขึ้นบริเวณพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้ามีสอดคล้องกันระหว่างรูปแบบและปัจจัยที่เกิดขึ้นได้สร้างผลกระทบกับลักษณะกายภาพทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมซึ่งมีบทบาทในการเปลี่ยนกิจกรรมของชุมชนในด้านต่างอย่างเห็นได้ชัด ผลกระทบดังกล่าวสามารถอธิบายได้ดังนี้

1. ผลกระทบด้านกายภาพ

การศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นในด้านกายภาพในหลายรูปแบบนอกจากจะเป็นการปรับปรุงอาคารให้กลับมาสวยงามมีชีวิตชีวาในบางพื้นที่แล้ว แต่ในบางพื้นที่ก็สูญเสียกลุ่มอาคารที่มีคุณค่าทางศิลปกรรมไปอย่างไรก็ตามความเปลี่ยนแปลงดังกล่าวทำให้เกิดพื้นที่สาธารณะได้มากขึ้นกว่าเดิม รวมทั้งการปรับปรุงขยายพื้นที่สาธารณะที่มีอยู่เดิมให้มีความชัดเจนมากขึ้น โดยสามารถจำแนกพื้นที่สาธารณะดังกล่าวแบ่งออกตามลักษณะการใช้งานได้ดังต่อไปนี้

1.1 พื้นที่สาธารณะแบบถาวร ซึ่งถูกสร้างขึ้นมาจากการออกแบบพื้นที่ในกรณีของสถานีวัดมังกรจะเห็นได้ชัดเจนกว่าสถานีอื่นตรงบริเวณทางเข้าออกที่ 1-2 ซึ่งเปลี่ยนแปลงจากอาคารพาณิชย์ที่มีความเสื่อมโทรมของเอกชนในอดีตมาเป็นพื้นที่ว่างของเมืองในปัจจุบันซึ่งมีขนาดไม่ใหญ่มากแต่ก็มีคุณภาพเพียงพอที่จะรองรับกิจกรรมระดับชุมชนได้ในขณะพื้นที่รอบสถานีสามยอด ได้พื้นที่ริมคลองโอ่งอ่างจากสัญญาเช่าเอกชนที่หมดลงกลายเป็นพื้นที่ถนนคนเดินทุกสุดสัปดาห์ซึ่งมีกิจกรรมที่สนับสนุนโดยภาครัฐ ตลอดสองฝั่งคลองเริ่มตั้งแต่ สะพานดำรงสถิตไปจนถึงสะพานบพิตรพิมุข ในขณะที่สถานีสนามไชยมีความเปลี่ยนแปลงของพื้นที่สาธารณะริมแม่น้ำเจ้าพระยามากขึ้นโดยรัฐนำเสนอโครงการทางเลียบริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาขึ้นเมื่อปี 2558 แต่ยังไม่ได้ออกสรุปที่ชัดเจนจนโครงการถูกระงับไปชั่วคราว

1.2 พื้นที่สาธารณะแบบกึ่งถาวร รูปแบบพื้นที่สาธารณะนี้เป็นรูปแบบที่เอกชนเป็นเจ้าของพื้นที่ซึ่งมีเวลาเป็นตัวกำหนดการใช้สอยกิจกรรมต่าง ๆ ในชุมชน เช่น พื้นที่เวทีเล่นดนตรี พื้นที่ว่างสำหรับจอดรถของเอกชนบนถนนทรงสวัสดิ์ พื้นที่การค้าในโครงการไอแอมไนท์ที่มีลานกิจกรรมด้านหน้าถนนเจริญกรุง เป็นต้น

1.3 พื้นที่สาธารณะแบบชั่วคราว รูปแบบพื้นที่สาธารณะที่เกิดขึ้นอีกรูปแบบคือพื้นที่สาธารณะบนถนนซึ่งเป็นการแบ่งปัน (shared community space) กันระหว่างคนและรถยนต์ซึ่งมีช่วงเวลาเป็นตัวกำหนดปรับให้สอดคล้องสนองตอบตามความต้องการของชุมชน มักเกิดขึ้นในย่านการท่องเที่ยวสำคัญอันเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดพื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมดังกล่าว เช่น การเพิ่มพื้นที่คนเดินบนถนนเยาวราชจนในที่สุดต้องมีการกันพื้นที่อย่างชัดเจนในเวลาช่วงเย็น หรือช่วงเวลาตรุษจีนจะมีการใช้ถนนบางส่วนของถนนเยาวราชเป็นร้านค้า เวทีการแสดง และ จุดถ่ายรูปเป็นเวลา 3 วัน เป็นต้น

2. ผลกระทบด้านกิจกรรมชุมชน

การศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นในด้านการเปลี่ยนแปลงชุมชนมีความชัดเจนจากการมาถึงของโครงการรถไฟฟ้าและทีโอที เพราะการเข้าถึงและความสะดวกในการเดินทางทำให้เกิดการท่องเที่ยวเข้ามาในพื้นที่เมืองเก่าของเกาะรัตนโกสินทร์อย่างเห็นได้ชัด เริ่มตั้งแต่เริ่มต้นสำรวจเพื่อทำการก่อสร้างก็มีกลุ่มผู้คัดค้านจากเจ้าของอาคารที่ถูกเวนคืน ในช่วงระหว่างก่อสร้างในพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้า มีความเปลี่ยนแปลงอย่างเห็นได้ชัดจนกระทั่งเปิดการใช้งานซึ่งเป็น ช่วงหลังโควิด (Post COVID) การท่องเที่ยวเริ่มฟื้นตัว มีนักท่องเที่ยวทั้งกลุ่ม GIFT(GULF + INDIA + Fareast) ซึ่งเป็นนักท่องเที่ยวกลุ่มใหม่นอกเหนือจากนักท่องเที่ยวจากชาวยุโรปและชาวจีนที่เป็นนักท่องเที่ยวกระแสหลัก ทำให้วงการที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการ โรงแรม อพาร์ทเมนต์ โฮสเทล รวมทั้งร้านค้าทั่วไปเกิดขึ้นในพื้นที่หลายแห่งแบบมีนัยสำคัญ ผลจากการสำรวจพื้นที่พบว่า มีการเปลี่ยนแปลงผู้เช่าที่มาจากในและนอกพื้นที่รวมทั้ง แรงงานต่างถิ่นที่อพยพย้ายเข้ามาทำงานในพื้นที่มากขึ้นส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในชุมชนเดิม ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งกระบวนการของเจนตริฟิเคชัน อันมีผลจากค่าเช่าที่สูงขึ้นจากเดิมจนผู้เช่ารายเก่าไม่สามารถจะเช่าต่อได้เมื่อหมดสัญญาเช่าพื้นที่ ยกเว้นพื้นที่เวียงเสนาธรรมที่สามารถเจรจากับ สำนักงานทรัพย์สินพระมหากษัตริย์ ด้วยเงื่อนไขใหม่ที่ยอมรับได้ทั้งสองฝ่าย ในขณะที่เวียงนครเกษมไม่สามารถที่จะรักษาพื้นที่ไว้ได้ต้องย้ายชุมชนออกไปจากการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่จากการร่วมทุนของบริษัทพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ระดับชาติและระดับโลก นอกจากนี้ในย่านการค้ารอบสถานีวัดมังกร เช่น ย่านเยาวราชมีผู้ประกอบการทุนจีนหลั่งไหลเข้ามายึดพื้นที่ค้าขายรวมทั้งลูกจ้างต่างด้าวเข้ามาแย่งงานคนไทยเป็นจำนวนมาก รวมทั้งการเข้ามาเป็นผู้ประกอบการโรงแรมและอพาร์ทเมนต์ในพื้นที่ถนนราชวงศ์ เป็นปัจจัยส่วนหนึ่งของการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนด้านกายภาพ

สรุปผลการศึกษา

การเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนไม่ได้เกิดขึ้นจากปัจจัยของการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้า (ทีโอที) ต่อเกาะรัตนโกสินทร์ เพียงอย่างเดียว อย่างไรก็ตามปัจจัยดังกล่าวกลายเป็นสิ่งที่เปิดโอกาสให้เกิดรูปแบบของ การพัฒนาเมือง (urban renewal) ภายใต้เงื่อนไขของความเป็นเมืองเก่าที่ยังคงมีพลวัต จึงมีข้อกำหนดที่ชัดเจนเพื่อจะอนุรักษ์และพัฒนาควบคู่กันไป ส่งผลให้ความเปลี่ยนแปลงของภูมิทัศน์ถนนจึงมีระดับที่ต่างกันอย่างเห็นได้ชัด กล่าวคือในเขตของเกาะรัตนโกสินทร์ชั้นนอก-ชั้นกลาง บริเวณสถานีวัดมังกร และ สถานีสามยอด มีความเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพเห็นได้ชัดเจนโดยมีทั้งรูปแบบที่กลมกลืนกับอาคารเดิม และมีรูปแบบของอาคารสมัยใหม่ซึ่งเป็นไปตามรูปแบบการใช้สอยที่เหมาะสมของโครงการนั้น ๆ โดยกำหนดความสูงที่ 16-20 เมตรแล้วแต่บริบทของพื้นที่ในแต่ละแห่งแต่ในบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ชั้นในมีความเปลี่ยนแปลงในทางกายภาพนั้น จะมีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมของเมืองเก่าโดยที่อัตลักษณ์และคุณลักษณะเฉพาะ (Identity and Character) รวมทั้งมีบูรณภาพ และความเป็นของเดิมแท้ (Integrity and Authenticity) เดิมไว้ได้เกือบทั้งหมด อย่างไรก็ตามแม้ว่าความเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนในทางกายภาพจะถูกควบคุมไว้ได้อย่างดีด้วยข้อระเบียบต่าง ๆ แต่ความเปลี่ยนแปลงเหล่านั้นมีผลกระทบในด้านกิจกรรมของชุมชนที่เกิดขึ้นอย่างสอดคล้องในพื้นที่รอบสถานีวัดมังกรและสถานีสามยอดด้วย โดยมีการไหลบ่าเข้ามาของระบบทุนนิยมจากภายนอก การเข้ามาของคนต่างด้าวเพราะขาดแคลนบุคลากร การสนับสนุนของภาครัฐ ที่ทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลงชุมชนจากนโยบายต่าง ๆ รวมทั้งทัศนคติและรสนิยมที่เปลี่ยนแปลงไปของผู้คน ที่มีส่วนในการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพและกิจกรรมชุมชนอย่างมีนัยสำคัญ ปัญหาความเสื่อมโทรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่เดิม ปัญหาความขัดแย้ง (Arguments) ระหว่างคนจน คนชั้นกลาง และคนรวย อันเนื่องมาจากความไม่เท่าเทียมกันของรายได้ทำให้การพลัดถิ่น (Displace) เกิดขึ้นในชุมชนต่าง ๆ ในพื้นที่จนนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงของวิถีชุมชนเดิม จากการลงพื้นที่จะเห็นปรากฏการณ์ในลักษณะของการเข้ามาของคนรุ่นใหม่ในพื้นที่มีร่องรอยของพ่นสีบนผนังสไตล์ “กราฟฟิตี (Graffiti)” หลายแห่งในย่านเมืองเก่า ร้านจักรยานบนถนนเจริญกรุง ร้านขายของในสไตล์เก๋ ๆ ร้านกาแฟ โรงแรมขนาดเล็กที่มีเอกลักษณ์สไตล์อาร์ตแกลเลอรี ฯลฯ แต่สิ่งที่ส่งเสริมกิจกรรมของผู้คนที่ชัดเจนที่สุดคือที่ว่างของเมืองที่มีแนวโน้มจะเพิ่มมากขึ้นในปัจจุบันเพราะมีโครงการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าอีกหลายสายในบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์

ข้อเสนอแนะ

โครงการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสที่เป็นส่วนสนับสนุนให้เกิดความเปลี่ยนแปลงที่มีความมุ่งหมายให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ จักรยานและพาหนะเบาชนิดอื่น ๆ ที่เรียกว่าการสัญจรสีเขียว (Green Mobility) รวมทั้งการเดินทาง แต่จากการศึกษาพบว่ายังไม่สามารถที่จะทำให้เกิดขึ้นได้ในพื้นที่ทั้งสามสถานี เนื่องจากยังขาดองค์ประกอบหลายอย่างที่จะสร้างบรรยากาศให้มีความเหมาะสมกับการเดิน เช่น ความต่อเนื่องในการเดินทางจากระบบทางเท้าซึ่งคับแคบและไม่ต่อเนื่องขาดความ เชื่อมโยงของพื้นที่ (clarity of joint) ปัญหาการขาดแคลนความร่มรื่นของต้นไม้ใหญ่ที่เรียงแถวกันบนถนนในลักษณะเป็นแกนถนนแบบboulevard รวมทั้งหลักการอื่นที่จะสร้างเมืองให้มีชีวิตชีวา มีความสะดวกและปลอดภัย ดังนั้นการจะสร้างเมืองเก่าอย่างพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์โดยอาศัยบีทีเอสจะต้องมีนโยบายที่ชัดเจนของภาครัฐ โดยต้องบรรจุรายละเอียดลงในแผนแม่บทไปจนถึงแผนการดำเนินงานให้ชัดเจนเช่นเดียวกับหน่วยงาน Urban Redevelopment Authority (URA) ของประเทศสิงคโปร์ที่เน้นกระบวนการและเนื้อหาสาระโดยใช้ทฤษฎีการวางผังเมือง คือ ทฤษฎีที่เน้นกระบวนการ (procedural theory) โดยมีการให้ความสำคัญในการวางแผนกับการนำไปประยุกต์ใช้หรือการว่ามีกระบวนการอย่างไรในการปฏิบัติ ในขณะที่ ทฤษฎีที่เน้นเนื้อหาสาระ (substantive theory) จะให้ความสำคัญในการวางแผนที่เน้นเนื้อหา สาระ(content) เชิงรูปธรรมเพื่อให้ดำเนินการไปสู่ความสำเร็จ (สมิตตา สุขโสภี, 2558) อย่างไรก็ตามปัญหาของปรากฏการณ์เจเนอริฟิเคชันที่มาจากปัญหาความเหลื่อมล้ำเรื่องรายได้ยังคงเป็นปัญหาที่ทำลายความเป็นชุมชนซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับภูมิทัศน์ถนนโดยตรงเป็นเรื่องที่ท้าทายต้องการการศึกษาวิจัยอย่างเป็นระบบในแต่ละพื้นที่ซึ่งมีรายละเอียดที่แตกต่างกัน

เอกสารอ้างอิง

Calthorpe, P. (2017). 7 principles for built Calthorpe, Peter. "Peter Calthorpe | Speaker | TED."

www.ted.com, Apr. 2017, https://www.ted.com/speakers/peter_calthorpe.ding_better_cities.

Hamnett, C. (2014). The Blind Men and the Elephant: The Explanation of Gentrification. Transactions of the Institute of British Geographers, NS 16, 2, 173-189

Lynch, Kevin. 1960. The Image of the City. Harvard-MIT Joint Center for Urban Studies Series. Cambridge, Mass.: MIT Press.

Smith, Margaret E., "Moving Towards a Greener Future: An Investigation of How Transit-Oriented Development Has the Potential to Redefine Cities Around Sustainability" (2015). Scripps Senior Theses. Paper 534.

Margono, R. B. (2020). Transit-induced Gentrification in Bangkok, Thailand. IOP Conference Series Earth and Environmental Science 532(1):012013

Smith, N. (2013). Gentrification and the Rent Gap. *Annals of the Association of American Geographers* p.462–465.

Smith, N. (2015). New Globalism, New Urbanism: Gentrification as Global Urban Strategy. *Antipode*, 34(3).

เกรียงไกร เกิดศิริ. (2559). บทความ แปล “ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับภูมิทัศน์เมืองประวัติศาสตร์”. *NAJUA: Architecture, Design and Built Environment*. [S. l.], v. 30, p. D-27, 2017.

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

เพ็ญพิชชา ตั้งภูพิพัทธ์ (2563). แนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชนอย่างยั่งยืนของประเทศสิงคโปร์ ,มหาวิทยาลัย
ธรรมศาสตร์,กรุงเทพฯ.

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2525). จดหมายเหตุการอนุรักษ์กรุงรัตนโกสินทร์. กรมศิลปากร.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2555). แผนวิสัยทัศน์พัฒนากรุงเทพมหานคร 2575.

ชินครอนกรู๊ป. (2537). แผนแม่บทเพื่อการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์.

ณัฐภูมิ ปรีทยานิตย์. (2560). เศรษฐกิจการเมืองของการตัดถนนในพระนคร สมัยรัชกาลที่ 1-5. กรุงเทพฯ: คณะสถาปัตยกรรม
ศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร.

ป. อินทรปาลิต. (2481). อายุผู้หญิง. กรุงเทพฯ : ผดุงศึกษานูราพา/เฉลิมชัยการพิมพ์.

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

สมชาติ จิงสิริอารักษ์ (2553). สถาปัตยกรรมแบบตะวันตกในสยามสมัยรัชกาลที่ 4 - พ.ศ.2480, กรุงเทพฯ : คณะสถาปัตยกรรม
ศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร.

สำนักงานคณะกรรมการวัฒนธรรมแห่งชาติ กระทรวงวัฒนธรรม. (2549). แนวทางการจัดการภูมิทัศน์วัฒนธรรม กรุงเทพฯ :
มหาวิทยาลัยศิลปากร.

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

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

สุจิตต์ วงษ์เทศ. (2559). ย่านสำเพ็ง มาจากเจ๊กบางจีน. สืบค้นเมื่อวันที่ 5 มกราคม 2566 จาก
https://www.matichon.co.th/columnists/news_254853

สุมิตตา สุขโสภี.(2558).การผังเมืองเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน ศึกษาเปรียบเทียบสิงคโปร์ซิตี้ (Singapore City)และ
กรุงเทพมหานคร. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.