

การพัฒนาพื้นที่ย่านหัวลำโพง กรุงเทพมหานคร

The Spatial Development of Hua Lam Phong District, Bangkok

อนาวิน เวชธนกร* และ กฤตพร ห้าวเจริญ**
Anawin Wetthanagorn* and Kritaporn Haocharoen**

Received : July 8, 2021

Revised : January 1, 2022

Accepted : January 28, 2022

บทคัดย่อ

การศึกษาการพัฒนาพื้นที่ย่านหัวลำโพง กรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพัฒนาการและการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ย่านหัวลำโพงตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน เนื่องจากย่านหัวลำโพงมีบทบาทเป็นย่านคมนาคมขนส่งระบบรางที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร และยังเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) อีกทั้งในปัจจุบัน “แผนการย้ายศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งระบบราง จากสถานีกรุงเทพไปยังสถานีกลางบางซื่อ” ของการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างการดำเนินการ การศึกษาถึงพัฒนาการของย่านหัวลำโพงตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน โดยพิจารณาจากลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม แผน นโยบาย และโครงการที่เกี่ยวข้องนั้น จะทำให้ทราบและเข้าใจถึงบทบาทและปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ย่านหัวลำโพง ทั้งนี้ยังคงศึกษาถึงสภาพทั่วไปและปัญหาของพื้นที่ย่านหัวลำโพงในปัจจุบัน นำมาสู่การวิเคราะห์ถึงสภาพปัญหา ความสัมพันธ์ระหว่างผู้คน กิจกรรม และพื้นที่ ของแต่ละบริเวณภายในย่านหัวลำโพงเพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านหัวลำโพง

ผลการวิจัยพบว่า ในอดีตย่านหัวลำโพงมีบทบาทเป็นย่านคมนาคมขนส่งระบบรางที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร เนื่องจากเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ซึ่งทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการขนส่งทั้งมวลชนและสินค้าจากทุกภูมิภาคเข้ามาสู่กรุงเทพฯ ด้วยสภาพพื้นที่และโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่อย่างสถานีรถไฟภายในย่าน ส่งผลให้เกิดเป็นจุดรวมกิจกรรม (Node) ของทั้งผู้โดยสารรถไฟ นักเดินทาง นักท่องเที่ยว รวมถึงพ่อค้าแม่ค้าทั้งชาวไทยและชาวจีน ส่งผลให้พื้นที่รอบสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) รายล้อมไปด้วยอาคารตึกแถวที่ประกอบกิจการร้านค้าและบริการที่มีความสัมพันธ์กับสถานีรถไฟอย่างมาก ภายหลังเกิดการเปลี่ยนแปลงอันเป็นผลมาจาก “แผนการย้ายกิจการขนส่งสินค้าไปยังย่านสินค้าพลโยธิน” และ “โครงการทางพิเศษศรีรัช” ซึ่งส่งผลกระทบต่อความต่อเนื่องของกิจกรรมและการสัญจรภายในย่าน จนกระทั่งเปลี่ยนผ่านมาถึงในปัจจุบันย่านหัวลำโพงยังคงมีบทบาทเป็นย่านศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งระบบราง แต่เนื่องจากอายุการใช้งานพื้นที่ และผู้คนจำนวนมากที่เข้าออกเพื่อประกอบกิจกรรมภายในย่านนั้น มีมายาวนานถึง 105 ปี ส่งผลให้เกิดความเสื่อมโทรมด้านสภาพแวดล้อมและภูมิทัศน์ในพื้นที่บางบริเวณของย่าน พบสภาพปัญหาความแออัดและไม่เป็นระเบียบบริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร

* สาขาวิชาการผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปทุมธานี 12121

** สาขาวิชาการผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปทุมธานี 12121

* Division of Urban Environmental Planning and Development, Faculty of Architecture and Planning Thammasat University, Rangsit Campus, Patumthani 12121, Thailand

** Division of Urban Environmental Planning and Development, Faculty of Architecture and Planning Thammasat University, Rangsit Campus, Patumthani 12121, Thailand

Corresponding author E-mail: anawin.wet@gmail.com and kritaporn.h@gmail.com

ปัญหาทางเดินเท้าที่ไม่ส่งเสริมให้เกิดการเดินทาง รวมถึงอาคารตึกแถวส่วนมากมีความชำรุดและเสื่อมสภาพ นำมาสู่การเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านหัวลำโพงทั้งด้านทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม เพื่อปรับปรุงและแก้ไขสภาพปัญหาที่พบในปัจจุบัน โดยคำนึงถึงความสะดวกคล่องของสภาพพื้นที่ ความต้องการของผู้คนภายในย่าน รวมถึงแผนแม่บทและออกแบบเชิงความคิดเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ABSTRACT

The study of the development of the Hua Lam Phong district, Bangkok, has the purpose to study the progress and transition of the Hua Lam Phong district from the past to the present. Because the area has the role as the crucial rail transportation in Bangkok and also as the location of Bangkok railway station (Hua Lam Phong station). Moreover, in the present day, the “Relocated plan of the rail transport hub From Bangkok Station to Bang Sue Grand Station” by the State Railway of Thailand is being processed. The study of the progress and transition of the Hua Lam Phong district from the past to the present, considering from physical characteristics, economies, societies, plans, policies, and related projects, is going to inform and explain the roles and factors that influence the transition of Hua Lam Phong district. In addition, the study of the general conditions and issues of the Hua Lam Phong district in the present will be lead to problem analysis. The study of relationships between people, activities, and the spaces of each area within the Hua Lam Phong district is for conducting the suggestion of the development of the Hua Lam Phong district.

The study found that in the past, the Hua Lam Phong district has the role as the crucial rail transportation in Bangkok because it is the location of Bangkok railway station (Hua Lam Phong station) which function as the central hub of public transportation and goods shipment of all-region toward Bangkok. And due to the area condition and enormous substructure, lead to the emergence of activities hub (Node) among the passengers, tourists, and merchants in both Thai and Chinese. This contributes to the establishment of the commercial buildings surrounding the area which conduct the business that is highly related to the railway station. Afterward, there is the transition from the result of “Relocated plan of goods shipping toward Phaholyothin district” and “Si Rat Expressway projects” which impact the persistence of activities and traffic within the area. Until nowadays, the Hua Lam Phong district still performs as the central hub of rail transportation. However, Due to the area’s lifetime and the massive wave of people accessing the area to conduct business for 105 years, the area has degenerated in the aspect of environment and landscape in some space within the area. There are congestion and disorganization problems at the traffic transfer point, pavements problems that are difficult to traffic, including most of the commercial buildings are damaged and deteriorated. This led to the suggestion of the development of the Hua Lam Phong district in physical characteristics, economic, social aspects in order to improve and revise the present issues considering from concordance of the area’s conditions, the demanding of people

within the area, and Master plan and conceptual design to develop the area around the Bangkok Railway Station by the State Railway of Thailand.

คำสำคัญ: การพัฒนาพื้นที่ จุดรวมกิจกรรม ย่านหัวลำโพง

Keywords: Spatial Development, Node, Hua Lam Phong District

บทนำ

ย่านหัวลำโพง เป็นย่านเก่าที่มีพัฒนาการมาตั้งแต่สมัยกรุงรัตนโกสินทร์ ซึ่งถือได้ว่าเป็นย่านที่มีความสำคัญแห่งหนึ่งของกรุงเทพมหานคร ที่ประกอบด้วยย่านการคมนาคมขนส่งเก่าแก่ที่สำคัญและมีชื่อเสียง ย่านพักอาศัย วัด สถานที่ราชการ และสถานที่ให้บริการต่างๆ นอกจากนี้การใช้พื้นที่ของย่านนั้น มีความหลากหลาย และมีความสัมพันธ์กับบทบาทของย่าน โดยเฉพาะบทบาททางการคมนาคมขนส่ง ซึ่งถือเป็นบทบาทหลักที่เห็นได้ชัดที่สุดของย่าน เพราะย่านหัวลำโพงเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งระบบรางแห่งแรกของประเทศไทย โดยในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ เมื่อ พ.ศ. 2453 เริ่มมีการก่อสร้างสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) และก่อสร้างเสร็จพร้อมใช้งานใน พ.ศ. 2459 ซึ่งในระยะต่อมากิจการรถไฟมีการขยายตัวด้านการโดยสารและการขนส่งสินค้าที่มากขึ้น แต่เนื่องด้วยเนื้อที่อันจำกัด ทำให้ไม่สามารถขยายพื้นที่ได้ การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงย้ายกิจการขนส่งสินค้าไปยังย่านสินค้าพลอยอินทรีเมื่อ พ.ศ. 2503 และปรับปรุงให้สถานีกรุงเทพมีภารกิจบริการด้านขนส่งมวลชนเพียงอย่างเดียว (ปริญา ชูแก้ว, 2559, น. 24) โดยสถานีกรุงเทพเป็นสถานีรถไฟหลักของประเทศไทยที่มีระยะเวลาการเปิดใช้มายาวนานกว่า 105 ปี นับได้ว่าสถานีกรุงเทพนี้เป็นจุดรวมกิจกรรม (Node) ที่สำคัญแห่งหนึ่งของย่านหัวลำโพงและของกรุงเทพมหานครก็ว่าได้ เพราะมีกิจกรรมที่หลากหลายเกิดขึ้นทั้งในและพื้นที่โดยรอบ ส่งผลให้เกิดความสัมพันธ์ระหว่างสถานีกรุงเทพและพื้นที่โดยรอบในย่านหัวลำโพง ทั้งในเชิง เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และประชากร

เนื่องจากกรุงเทพมหานครได้มีการเติบโตและขยายตัวอย่างต่อเนื่องในทุกๆ ด้าน รวมถึงเกิดการพัฒนากิจการคมนาคมขนส่งระบบรางอย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งมีการพัฒนาศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งระบบรางแห่งใหม่ คือ สถานีกลางบางซื่อ บริเวณเขตจตุจักร ที่พัฒนาขึ้นตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยใน พ.ศ. 2558 - พ.ศ. 2565 โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย มีแผนที่จะย้ายศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งระบบรางจากสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ไปยังสถานีกลางบางซื่อ ใน พ.ศ. 2564 ทำให้สถานีกรุงเทพจะถูกลดบทบาทการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งระบบรางลง กลายเป็นเพียงสถานีรองที่มีการเดินรถเพียงบางสายและยังคงไว้ซึ่งร่องรอยประวัติศาสตร์ของการรถไฟไทย รวมถึงความสัมพันธ์กับพื้นที่โดยรอบในย่านหัวลำโพง ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวส่งผลกระทบต่อพื้นที่ย่านหัวลำโพง บริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพ เป็นอย่างมาก เพราะพื้นที่ย่านหัวลำโพงไม่เพียงแต่ที่จะมีบทบาทเป็นย่านการคมนาคมขนส่งเท่านั้น แต่ยังมีบทบาทและมิติอื่นของย่านที่อาจจะได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวทั้งในด้านกิจกรรมทางการคมนาคมขนส่ง การค้าและบริการ รวมไปถึงการพักอาศัย ประกอบกับสภาพปัญหาและสภาพความเสื่อมโทรมของย่านที่เป็นผลมาจากการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งระบบรางที่มีระยะเวลาการเปิดใช้งานมาอย่างยาวนานโดยขาดการวางแผนที่ดี ทั้งนี้หากไม่มีการศึกษาและวางแผนพัฒนาเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงอันเป็นผลมาจากแผนการย้ายศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งระบบรางจากสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ไปยังสถานีกลางบางซื่อแล้วนั้น อาจส่งผลให้พื้นที่ย่านหัวลำโพง บริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพ เกิดการใช้ประโยชน์พื้นที่ที่ไม่สอดคล้องกับบทบาทและระบบกิจกรรมที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงสภาพปัญหาและความเสื่อมโทรมของย่าน รูปแบบความสัมพันธ์

ของผู้คน กิจกรรม วิถีชีวิต และพื้นที่ ที่อาจจะต้องมีการปรับตัวเพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงที่เป็นผลมาจากแผนการย้ายศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งระบบรางจากสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ไปยังสถานีกลางบางซื่อในอนาคต

จากประเด็นปัญหาข้างต้น การศึกษาครั้งนี้จึงมีวัตถุประสงค์ที่จะศึกษาเพื่อสร้างความเข้าใจถึงพัฒนาการและการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ย่านหัวลำโพงตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ทั้งในเชิงกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม แผน นโยบาย และโครงการที่เกี่ยวข้อง รวมถึงสภาพทั่วไปและปัญหาของพื้นที่ย่านหัวลำโพงในปัจจุบัน ตลอดจนเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านหัวลำโพง เพื่อให้เกิดความสอดคล้องระหว่างสภาพพื้นที่ ความต้องการของผู้คนภายในย่าน รวมถึงแผนแม่บทและออกแบบเชิงความคิดเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพของการรถไฟแห่งประเทศไทย

การทบทวนแนวคิดทฤษฎีและกรอบแนวคิดการวิจัย

การศึกษานี้เป็นการศึกษาการพัฒนาพื้นที่ย่านหัวลำโพง ซึ่งเป็นย่านที่มีความสัมพันธ์กับการพัฒนาการคมนาคมขนส่งระบบราง จำเป็นที่จะต้องมีการทบทวนถึงแนวคิด 4 ประเด็นหลักที่เกี่ยวข้อง คือ แนวคิดเกี่ยวกับสถานีและพื้นที่รอบสถานี (Node and Place) แนวคิดความเป็นย่าน แนวคิดเกี่ยวกับระบบกิจกรรม พื้นที่ และที่ตั้ง รวมถึงแนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

แนวคิดเกี่ยวกับสถานีและพื้นที่รอบสถานี (Node and Place) ตามแนวคิดของ Betolini ได้อธิบายถึงแนวคิดและแบบจำลองเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของสถานีขนส่งกับการใช้ประโยชน์พื้นที่รอบสถานีไว้ว่า แบบจำลอง The node-place model คือ แบบจำลองที่เป็นการตระหนักถึงศักยภาพในการปฏิสัมพันธ์ของมนุษย์ทางกายภาพในบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่ง ซึ่งอธิบายถึงต้นแบบการจัดการรูปแบบการใช้ประโยชน์พื้นที่รอบสถานีที่มีประสิทธิภาพไปพร้อมๆ กับการจัดการรูปแบบการเดินทางอันเป็นผลมาจากระบบขนส่งสาธารณะหรือสถานีขนส่งที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่าย (Betolini, 1996: 331-345) โดยในแบบจำลองมีการให้พื้นที่สถานีจุดเปลี่ยนถ่ายเป็นพื้นที่ “Node” ของระบบคมนาคมขนส่ง และ “Place” เป็นพื้นที่ของเมืองที่มีการพัฒนาด้านการคมนาคม (The node value) ที่ส่งผลให้เกิดการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีการเพิ่มขึ้นของความหนาแน่น และความหลากหลายของกิจกรรม (The place value) ซึ่งการที่จะพัฒนาทั้ง Node และ Place ให้เกิดการใช้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดทั้งสองด้านนั้น ต้องเป็นการพัฒนาพื้นที่เพื่อสร้างสภาพแวดล้อม สภาพชีวิตที่ดี และส่งเสริมศักยภาพทางเศรษฐกิจที่ดีด้วย โดยใช้ระบบการสัญจรของคนเชื่อมประสานทุกองค์ประกอบหลักให้เป็นระบบ รวมทั้งคำนึงถึงความสัมพันธ์ของการเชื่อมต่อพื้นที่ที่สมบูรณ์และมีคุณภาพ เพื่อให้การพัฒนาพื้นที่ศูนย์กลางกิจกรรมที่บรรลุผลสำเร็จทั้งในเชิง กายภาพ สังคม และเศรษฐกิจที่ดีในระยะยาว สำหรับการพัฒนาในแนวทางดังกล่าว จะก่อให้เกิดผลอย่างสมบูรณ์ได้นั้น ต้องจัดให้มีการพัฒนาใน 2 บริเวณ คือ (1) การเชื่อมต่อจุดเปลี่ยนถ่ายระบบขนส่ง (Transport interchange point) ที่เป็นจุดการเดินทางขนส่งมวลชนหรือระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ ซึ่งต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาบริเวณนี้มากเป็นพิเศษ และ (2) การเชื่อมต่อบริเวณต่อเนื่องโดยรอบ เป็นการพัฒนาพื้นที่บริเวณโดยรอบจุดเปลี่ยนถ่ายระบบขนส่ง โดยมีวัตถุประสงค์หลักของการพัฒนาคือ เพื่อก่อให้เกิดการเชื่อมต่อพื้นที่ที่สมบูรณ์และมีคุณภาพ

แนวคิดความเป็นย่าน หากอธิบายถึงย่าน หรือความเป็นย่าน หมายถึง บริเวณที่มีการรวมตัวของกิจกรรมประเภทใดประเภทหนึ่งอย่างเข้มข้น ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีการดึงดูดที่ทำให้เกิดการปฏิสัมพันธ์มากกว่าบริเวณอื่น นอกจากนี้ยังต้องมีลักษณะของการหมุนเวียนและการประพฤติปฏิบัติจนเป็นปกติ นำไปสู่กิจกรรมที่เป็นที่จดจำของคนภายนอกโดยขอบเขตย่านจะถูกกำหนดด้วยลักษณะทางกายภาพต่างๆ ของพื้นที่ เช่น ลักษณะภูมิประเทศ รูปแบบของอาคาร รูปแบบของกิจกรรม และการใช้พื้นที่ภายในย่าน ซึ่งคุณลักษณะที่สำคัญของย่านนั้น สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ประการ

ได้แก่ (1) ย่านที่สมบูรณ์จะต้องมีชุมชนรองรับอยู่เบื้องหลัง หรือพื้นที่บริเวณที่เรียกว่าย่าน ควรเกิดจากการที่คนในชุมชนประกอบกิจกรรมประเภทเดียวกันทำให้เกิดเป็นย่านขึ้น รวมถึงสมาชิกที่มาแบบไม่ถาวรควรมีจำนวนน้อยกว่าเพื่อให้เกิดความสัมพันธ์ในระดับย่าน (2) มีลักษณะเฉพาะ ซึ่งส่วนใหญ่จะเกิดจากการรวมกลุ่มของกิจกรรมประเภทเดียวกัน และ (3) มีระดับเหนือชุมชนขึ้นไป คือ นอกจากย่านจะเป็นที่อยู่อาศัย และที่ทำมาหาเลี้ยงชีพของคนในชุมชนแล้ว ในระดับเมืองย่านยังจะต้องโดดเด่นสามารถเป็นที่หมายของคนภายนอกได้ รวมถึงกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในย่านนั้นจะต้องเป็นที่รู้จัก และเป็นที่ต้องการของคนทั่วไป ไม่ได้จำกัดเฉพาะแต่ในชุมชนเดียวเท่านั้น (วิลลศรี ลิ้มธนาสกุล, 2537: 17)

แนวคิดเกี่ยวกับระบบกิจกรรม พื้นที่ และที่ตั้ง ตามแนวคิดของ Chapin ระบบของกิจกรรมมีทั้งองค์ประกอบเชิงพื้นที่และองค์ประกอบทางเวลา โดยทั้งสององค์ประกอบได้รับอิทธิพลด้วยข้อจำกัดทางวัฒนธรรมที่เกิดจากพฤติกรรมของมนุษย์ และธรรมชาติของสภาพแวดล้อมทางภูมิศาสตร์ ดังนั้นระบบของกิจกรรมที่เกิดขึ้นไม่ได้มีเพียงสององค์ประกอบ คือ พื้นที่ที่ใช้ในการทำกิจกรรม และเวลาเพียงเท่านั้น แต่ยังมีองค์ประกอบในเรื่องของชนิดหรือประเภทของกิจกรรมเพิ่มเข้ามาอีกด้วย ซึ่งทั้ง 3 องค์ประกอบดังกล่าวมีความเชื่อมโยงกันอย่างสมบูรณ์ โดยจะสะท้อนถึงการมีปฏิสัมพันธ์กันระหว่างกิจกรรมของมนุษย์กับสภาพแวดล้อมของชุมชน โดยการวิเคราะห์กิจกรรมในเรื่องของความสัมพันธ์ของพื้นที่กับเวลานั้น อาจพิจารณาได้จากชนิดของกิจกรรมหรือองค์ประกอบต่างๆ เช่น รูปแบบการเดินทาง สถานที่เป้าหมาย และประเภทของกิจกรรมที่มนุษย์กระทำ หากกิจกรรมที่เกิดขึ้นแสดงกรณีที่เหมือนกันนั้นทำให้กรณีนั้นกลายเป็นกิจกรรมขึ้นมาและเมื่อกิจกรรมนั้นเกิดการดำเนินงานเชื่อมโยงกันด้วยวัตถุประสงค์และเป้าหมายร่วมกันอย่างต่อเนื่องเป็นประจำ ประเภทของกิจกรรมนั้นก็จะเกิดเป็นระบบกิจกรรมในที่สุด (Chapin, 1972: 221-253)

แนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่ การพัฒนาพื้นที่ คือ การพัฒนาให้เกิดความเจริญก้าวหน้า ซึ่งเป็นการทำให้สิ่งเหล่านั้นดีขึ้นและมีความเจริญมากขึ้น และสามารถตอบสนองต่อความต้องการของประชากรส่วนใหญ่ได้ดียิ่งขึ้นหรืออาจกล่าวได้ว่าเป็นการพัฒนาจากสภาพหนึ่งไปสู่อีกสภาพหนึ่งที่น่าพอใจ และเป็นกระบวนการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอไม่หยุดนิ่ง การพัฒนานั้นจะต้องมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นและการเปลี่ยนแปลงนั้นจะต้องเป็นไปในทางที่ดีขึ้นหรือดีกว่าสภาพที่เป็นอยู่ โดย สนธยา พลศรี (2545: 8) และ ทวี ทิมขำ (2528: 1-2) ได้วิเคราะห์ลักษณะของการพัฒนาจากแนวทางทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ ความก้าวหน้า, การวางแผนเพื่อให้เกิดความเจริญ และ วิธีการในการดำเนินการพัฒนา

จากการทบทวนวรรณกรรมดังกล่าวข้างต้น นำมาสู่การสร้างกรอบแนวคิดในการวิจัยตามองค์ประกอบพื้นฐานของย่านคมนาคมขนส่งระบบรางที่เกิดกิจกรรมหลากหลายประเภทในพื้นที่โดยรอบสถานีที่มีความสัมพันธ์เกี่ยวเนื่องกัน ประกอบด้วย (1) **ลักษณะทางกายภาพ** เป็นการศึกษาถึงสภาพแวดล้อมของพื้นที่ศึกษา ซึ่งถือได้ว่าเป็นที่ตั้งของกิจกรรม โดยมีการพิจารณาถึง ที่ตั้งและอาณาเขต การเข้าถึงของพื้นที่ การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารสภาพทั่วไป รวมถึงการสัญจรและโครงข่ายคมนาคม โดยเป็นการศึกษาเพื่อนำมาใช้ในการวิเคราะห์เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ (2) **ลักษณะทางเศรษฐกิจ** เป็นการศึกษาถึงสภาพเศรษฐกิจของพื้นที่ศึกษา โดยพิจารณาจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจ การประกอบอาชีพ ประเภทธุรกิจ ร้านค้าและบริการในพื้นที่ รวมถึงประเภทของกิจกรรมเพื่อให้ทราบถึงกิจกรรมในพื้นที่นั้นๆ ว่ามีความสัมพันธ์กับพื้นที่ที่ตั้ง และเวลาในลักษณะใด และเพื่อสามารถวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาที่ผ่านมา อันส่งผลต่อการพัฒนาในอนาคต (3) **ลักษณะทางสังคม** เป็นการศึกษาสภาพสังคมของพื้นที่ศึกษา โดยพิจารณาถึงวิถีชีวิตประจำวัน การรวมกลุ่มทางสังคม กลุ่มผู้เข้ามาทำกิจกรรมในพื้นที่ รวมถึงลักษณะของกิจกรรมที่คนเข้ามาทำในพื้นที่ เพื่อให้ทราบถึงพฤติกรรมและความต้องการของทั้งกลุ่มคนในพื้นที่

และกลุ่มคนที่เข้ามาทำกิจกรรมในพื้นที่ และ (4) **ลักษณะแผน นโยบาย และโครงการ** เป็นการศึกษาและทบทวนถึงแผน นโยบาย และโครงการทั้งของภาครัฐและเอกชนที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของย่าน เพื่อให้ทราบถึงผลกระทบด้านการเปลี่ยนแปลงทั้งในเชิงลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมของพื้นที่ศึกษา จากองค์ประกอบดังกล่าว นำมาสู่การสร้างกรอบแนวคิดในการวิจัย

ระเบียบวิธีการวิจัยและกลุ่มตัวอย่างในการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการศึกษาที่ใช้ระเบียบวิธีการวิจัย โดยเริ่มจากการสืบค้นและเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับพื้นที่ศึกษาในด้านต่างๆ เพื่อให้เข้าใจถึงพัฒนาการและการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ย่านหัวลำโพงทั้งด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน รวมถึงกิจกรรมและการใช้พื้นที่ของย่านหัวลำโพงในแต่ละบริเวณ และการวิเคราะห์ถึงสภาพปัญหาของพื้นที่ย่านหัวลำโพงที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน เพื่อให้ได้มาซึ่งแนวทางการพัฒนาพื้นที่ที่เหมาะสม นำไปสู่ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านหัวลำโพง นอกจากข้อมูลเชิงพื้นที่แล้ว ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิดทฤษฎีและเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาสร้างกรอบแนวคิดในการวิจัย ประกอบกับการศึกษาเทคนิคการวิเคราะห์รูปแบบต่างๆ จากเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการวิจัยได้ โดยมีเครื่องมือในการวิจัยและกลุ่มตัวอย่าง ประกอบด้วย 1) แบบสำรวจ เพื่อนำมาประกอบการสำรวจในเชิงลักษณะทางกายภาพ ได้แก่ การตั้งถิ่นฐาน รูปแบบทางสถาปัตยกรรมของอาคาร การเข้าถึงพื้นที่ ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร รวมถึงสภาพปัญหาของพื้นที่ย่านหัวลำโพง ส่วนลักษณะทางเศรษฐกิจ ได้แก่ รูปแบบและประเภทของกิจกรรม ช่วงเวลาในการประกอบกิจกรรม และลักษณะทางสังคม ได้แก่ การรวมกลุ่มทางสังคม วิถีชีวิตและกิจวัตรประจำวันของคนในพื้นที่ย่านหัวลำโพง 2) แบบสัมภาษณ์ ผู้วิจัยจัดทำเครื่องมือแบบสัมภาษณ์ 2 ชุด โดยแบบสัมภาษณ์ชุดแรกเป็นแบบสัมภาษณ์สำหรับกลุ่มบุคคลสำคัญ ซึ่งกลุ่มเป้าหมายหลักของกลุ่มบุคคลสำคัญนั้นสามารถแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ (1) บุคคลสำคัญของการรถไฟแห่งประเทศไทย และ (2) บุคคลสำคัญที่อาศัยอยู่เดิมในพื้นที่ย่านหัวลำโพง (อายุมากกว่า 60 ปีขึ้นไป) โดยเป็นผู้ที่อยู่อาศัยและประกอบกิจการในพื้นที่ย่านหัวลำโพงก่อนการย้ายกิจการขนส่งสินค้าไปอยู่ย่านสินค้าพลโยธิน เมื่อ พ.ศ. 2503 เพื่อรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับประวัติความเป็นมา พัฒนาการและการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ รวมถึงเหตุการณ์สำคัญ โดยต้องการได้มาซึ่งข้อมูลเชิงลึกจากบุคคลสำคัญดังกล่าว ส่วนแบบสัมภาษณ์ชุดที่สองเป็นแบบสัมภาษณ์สำหรับกลุ่มบุคคลทั่วไป ซึ่งจะเน้นไปที่การสัมภาษณ์เกี่ยวกับรูปแบบและช่วงเวลาในการประกอบกิจกรรม วิถีชีวิตและกิจวัตรประจำวัน การใช้พื้นที่ โดยผู้วิจัยใช้วิธีการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) เนื่องจากในการวิจัยครั้งนี้ได้มีการจำแนกพื้นที่ศึกษาในยุคปัจจุบันออกเป็น 6 โซน โดยพิจารณาและจำแนกพื้นที่ตามลักษณะเฉพาะของแต่ละโซนจากลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารในปัจจุบัน ลักษณะและความต่อเนื่องของกิจกรรมในพื้นที่ ดังนั้นในการเลือกเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจงจะสัมพันธ์กับการจำแนกพื้นที่ศึกษาออกตามลักษณะเฉพาะของแต่ละโซน ได้แก่ **โซนสถานีรถไฟ** เลือกเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างที่เป็นบุคคลสำคัญของการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 3 คน **โซนที่อยู่อาศัยกิ่งพานิชย์ 1 และ 2** เลือกเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างที่เป็นบุคคลสำคัญที่อาศัยและประกอบกิจการอยู่เดิมในพื้นที่จำนวนโซนละ 3 คน **โซนชุมชนข้างสถานีรถไฟ 1 และ 2** เลือกเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างที่เป็นบุคคลสำคัญที่อาศัยอยู่เดิมในพื้นที่หรือเกี่ยวข้องกับหน่วยงานที่ดูแลชุมชนจำนวนโซนละ 2 คน และ **โซนพาณิชยกรรมหลัก** เลือกเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างที่เป็นบุคคลสำคัญที่ประกอบกิจการหรือเป็นเจ้าของกิจการขนาดใหญ่ในพื้นที่จำนวน 2 คน และในทุกโซนจะเลือกเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างที่เป็นบุคคลทั่วไปจำนวนโซนละ 2 คน กล่าวคือ ในทุกบริเวณที่ผู้วิจัยได้จำแนกพื้นที่ศึกษาเพื่อประกอบการศึกษา จะมีการคัดเลือก

กลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจงทั้งกลุ่มบุคคลสำคัญและกลุ่มบุคคลทั่วไปในทุกบริเวณของพื้นที่ศึกษา เพื่อให้เกิดการกระจายของข้อมูลให้ครอบคลุม และได้มาซึ่งข้อมูลที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด ทั้งนี้จำนวนของกลุ่มตัวอย่างที่ผู้วิจัยได้กำหนดเป็นจำนวนที่สามารถเก็บข้อมูลได้ภายใต้สถานการณ์การระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

ผลการศึกษา

จากการศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูล ทั้งข้อมูลทุติยภูมิ ได้แก่ ข้อมูลจากเอกสารที่เกี่ยวข้องกับประวัติศาสตร์ความเป็นมาและสภาพทั่วไป และข้อมูลปฐมภูมิ ได้แก่ ข้อมูลจากการสัมภาษณ์บุคคลสำคัญและบุคคลทั่วไปภายในพื้นที่ย่านหัวลำโพง รวมถึงการสำรวจพื้นที่ภาคสนาม นำมาสู่การศึกษาและแบ่งการวิเคราะห์ผลการศึกษาออกเป็น 2 ประเด็น คือ 1) พัฒนาการและการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ย่านหัวลำโพง และ 2) สภาพทั่วไปและปัญหาของพื้นที่ย่านหัวลำโพงในปัจจุบัน ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1.1 พัฒนาการและการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ย่านหัวลำโพง

ย่านหัวลำโพงเป็นหนึ่งในย่านเก่าที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร โดยเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟกลางแห่งแรกของประเทศไทยอย่าง สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ส่งผลให้ย่านหัวลำโพงมีสภาพทางกายภาพที่มีความเฉพาะที่ก่อให้เกิดเป็นจุดรวมกิจกรรม (Node) ที่สื่อถึงความเป็นย่าน และความเป็นย่านที่ส่งเสริมให้เกิดความต่อเนื่องของกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร รวมถึงยังมีความสอดคล้องกับลักษณะทางสังคมวิถีชีวิตและรูปแบบกิจกรรมทางสังคม อีกทั้งยังรวมถึงแผน นโยบาย และโครงการที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาต่างๆ แสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ของแต่ละมิติที่ส่งผลต่อกันอีกมิติหนึ่ง อันก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ย่านหัวลำโพงในแต่ละช่วงเวลา โดยสามารถแบ่งช่วงเวลาของพัฒนาการและการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ย่านหัวลำโพงออกเป็น 3 ช่วงเวลา ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1) **ช่วงเวลาที่ 1: ยุคเริ่มต้นของย่านหัวลำโพง พ.ศ. 2459 - พ.ศ. 2502** ยุคเริ่มต้นของย่านหัวลำโพงเป็นยุคที่เปลี่ยนผ่านจากบริเวณที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการเกษตรและเลี้ยงสัตว์ กลายมาเป็นย่านที่เริ่มเกิดการกระจุกตัวของกิจกรรมที่หลากหลายมากขึ้น เริ่มเกิดการตั้งถิ่นฐานที่มีความหนาแน่นมากขึ้น อันเป็นผลมาจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ในพื้นที่ ในช่วงสมัยรัชกาลที่ 4

แผน นโยบาย และโครงการที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ คือ แผนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งระบบถนนและระบบรางของประเทศ ทั้งการตัดถนนคูขนนคลองหัวลำโพง คือ “ถนนพระรามที่ 4” การเกิดขึ้นของรถไฟสายปากน้ำ จนกระทั่งถึงการก่อสร้างและเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการของสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ซึ่งแผนดังกล่าวส่งผลต่อลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมของพื้นที่ย่านหัวลำโพง ที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงและเริ่มก่อตัวเป็นย่านหัวลำโพงอย่างเห็นได้ชัด

ลักษณะทางกายภาพ ของพื้นที่ย่านหัวลำโพงในยุคเริ่มต้น เริ่มเกิดการเปลี่ยนแปลงของลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในย่าน ซึ่งลักษณะการตั้งถิ่นฐานและการใช้ประโยชน์ที่ดินหลังจากเปิดให้บริการสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) อย่างเป็นทางการแล้วนั้น จะพบว่ามีธุรกิจหลายประเภทเกิดขึ้นภายในรัศมี 2 เมตร ได้แก่ กิจการค้าปลีก-ค้าส่ง กิจการร้านอาหาร บริษัทขนส่งสินค้า ธุรกิจโรงแรม เป็นต้น (พรณี กุลสุมิตรวรงค์, 2526) ซึ่งจะเห็นได้ว่าเมื่อมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทั้งระบบถนนและระบบราง ส่งผลให้ย่านหัวลำโพงเกิดการความเป็นเมืองและกิจกรรมทางเศรษฐกิจมากขึ้น รวมถึงกลายเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทั้งมวลชนและสินค้าที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร ส่วนรูปแบบทางสถาปัตยกรรมของอาคารที่พบในช่วงเวลานี้ส่วนมากได้รับอิทธิพล

จากชนชาติตะวันตกและชาวจีนที่อพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานเพื่ออยู่อาศัยและทำการค้าบริเวณรอบพื้นที่สถานีขนส่งขนาดใหญ่ ซึ่งลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคารที่สามารถสังเกตได้จากอาคารในยุคนี้ได้ คือ “ประตูบานเพี้ยม” หรือ ชุมประตูไม้ที่สามารถพับและเลื่อนเพื่อเปิดและปิด สำหรับโครงข่ายการคมนาคมและการเข้าถึงพื้นที่ที่นิยมในยุคนี้ได้แก่ รถไฟ รถราง และรถสามล้อรับจ้าง เนื่องจากเป็นยุคที่มีการพัฒนาการคมนาคมขนส่งระบบรางขึ้นครั้งแรกของประเทศ การขนส่งทั้งมวลชนและสินค้าทางไกลที่เคยต้องขนส่งทางน้ำนั้น ถูกปรับเปลี่ยนมาขนส่งทางรถไฟแทน ทำให้การคมนาคมขนส่งทางน้ำถูกลดบทบาทและความสำคัญลงไป ส่วนการเดินทางระยะสั้นภายในย่านหรือในเมืองนิยมเดินทางด้วยรถสามล้อรับจ้าง และรถรางสายบางลำพู-หัวลำโพง ที่เป็นรถรางระยะสั้น

ลักษณะทางเศรษฐกิจ ในยุคเริ่มต้นนี้มีความสัมพันธ์กับโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางราง ซึ่งการค้าและบริการบริเวณย่านหัวลำโพงผู้ประกอบการนิยมเช่าห้องแถว บริเวณถนนรองเมือง เพราะนอกจากจะเป็นจุดขนถ่ายสินค้าและวัตถุดิบแล้วนั้น ยังเป็นจุดที่ตั้งของการค้าและบริการที่มีความหนาแน่นที่สุดภายในย่าน เนื่องจากพ่อค้าแม่ค้าและผู้ประกอบการเหล่านี้ส่วนมากจะอาศัยลูกค้าจากผู้โดยสารของสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) โดยมีทั้งพ่อค้าแม่ค้าชาวไทยที่เป็นคนในพื้นที่ดั้งเดิม และพ่อค้าแม่ค้าชาวจีนหรือชาวไทยเชื้อสายจีนที่ขยายตัวมาจากย่านเยาวราช ตลาดน้อย และสำเพ็งมาตั้งกิจการร้านค้าอยู่ภายในย่านอย่างหนาแน่น

ลักษณะทางสังคม จะพบกลุ่มคนภายในย่านเป็นทั้งคนไทยดั้งเดิม และคนจีนหรือคนไทยเชื้อสายจีนที่อพยพหรือขยายตัวมาจากย่านการค้าใกล้เคียง รวมถึงการที่ย่านหัวลำโพงเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ที่เป็นสถานีต้นทางของรถไฟทุกสายไปยังทุกภูมิภาค หรือเป็นปลายทางของรถไฟทุกสายจากต่างจังหวัดเช่นกัน ส่งผลให้มีผู้คนจากต่างจังหวัดหลั่งไหลเข้ามาภายในพื้นที่ย่านหัวลำโพง ซึ่งส่วนใหญ่จะเกิดการรวมกลุ่มทางสังคมอยู่บริเวณด้านข้างกำแพงสถานีรถไฟ โดยมีลักษณะการตั้งถิ่นฐานของชุมชนเกาะตัวอยู่กับศาสนสถานที่สำคัญของย่านอย่าง วัดดวงแข

2) ช่วงเวลาที่ 2: ยุคของการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญ พ.ศ. 2503 - พ.ศ. 2546 ต่อเนื่องมาจากการขยายตัวจากยุคก่อนหน้าที่มีทั้งชาวจีนและไทยอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานทั้งเพื่ออยู่อาศัยและลงหลักปักฐานเพื่อทำการค้าภายในย่านหัวลำโพง ทำให้การตั้งถิ่นฐานและการค้าในยุคนี้เกิดการขยายตัวเพิ่มมากขึ้น ในขณะเดียวกันเป็นช่วงเวลาที่เกิดการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญภายในพื้นที่

แผน นโยบาย และโครงการที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ ในยุคนี้คือ “แผนการย้ายกิจการขนส่งสินค้าจากสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ไปยังย่านสินค้าพลโยธิน” (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2503) ซึ่งถือว่าเป็นการเปลี่ยนแปลงบทบาทครั้งแรกและครั้งสำคัญของสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางเศรษฐกิจของย่านอย่างเห็นได้ชัด และ “โครงการก่อสร้างทางพิเศษศรีรัช” (บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ, 2536) ที่ส่งผลให้ความต่อเนื่องของกิจกรรมและการเดินทางภายในย่านหัวลำโพงนั้นลดน้อยลง และยังส่งผลต่อการรับรู้ถึงความเป็นย่านของพื้นที่ย่านหัวลำโพง ที่ทำให้รู้สึกถึงการหดตัวของขอบเขตย่านหรือขนาดย่านที่มีขนาดเล็กลง

ลักษณะทางกายภาพ รูปแบบการตั้งถิ่นฐานของย่านหัวลำโพงในยุคนี้มีลักษณะการตั้งถิ่นฐานเป็นแนวยาว (Linear Settlement) ขนานไปกับถนนรองเมือง และถนนบรรทัดทอง ซึ่งรูปแบบทางสถาปัตยกรรมของอาคารที่พบในช่วงเวลานี้มีความแตกต่างไปจากยุคเริ่มต้น โดยการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบทางสถาปัตยกรรมของอาคารที่เห็นได้ชัดในยุคนี้ คือ รูปแบบทางสถาปัตยกรรมของบ้านเดี่ยว และอาคารตึกแถวที่ทำการค้าและบริการ โดยเริ่มใช้วัสดุทึบไฟในการก่อสร้าง มีการประยุกต์ใช้รูปแบบและองค์ประกอบทางสถาปัตยกรรมที่ผสมผสานระหว่าง

ตะวันตกและจีน ซึ่งเป็นรูปแบบทางสถาปัตยกรรมของอาคารที่ใกล้เคียงกับยุคปัจจุบันมากที่สุด ในขณะเดียวกัน พ.ศ. 2536 ย่านหัวลำโพงเกิดการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพครั้งสำคัญขึ้น คือ เกิดการพัฒนาโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ “โครงการทางพิเศษศรีรัช” ขึ้น ซึ่งพาดผ่านย่านหัวลำโพงบริเวณชุมชนตรอกสลักหิน และบริเวณถนนพระรามที่ 6 โดยการเกิดขึ้นของทางพิเศษดังกล่าว ส่งผลให้ความต่อเนื่องของกิจกรรมและการเดินทางภายในย่านหัวลำโพงนั้นลดน้อยลง และยังส่งผลทำให้รู้สึกถึงการหดตัวของขอบเขตย่านหรือขนาดย่านที่เล็กลง ส่วนโครงข่ายการคมนาคมและการเข้าถึงพื้นที่ในยุคนั้นนั้น เกิดการถมคลองหัวลำโพง เพื่อปรับปรุงและขยายขนาดถนนพระรามที่ 4 จึงถือเป็นการสิ้นสุดเส้นทางการคมนาคมขนส่งทางน้ำในคลองหัวลำโพง นอกจากนี้ในยุคการเปลี่ยนแปลงของย่านหัวลำโพงยังเป็นเวลาที่จะระบบขนส่งมวลชนหลายระบบถูกปิดกิจการลง เช่น ใน พ.ศ. 2503 ได้มีการยกเลิกกิจการรถไฟสายปากน้ำ รวมถึงมีการยกเลิกกิจการรถราง การเข้าถึงพื้นที่ซึ่งเกิดการปรับเปลี่ยน ผู้คนนิยมใช้บริการระบบขนส่งมวลชนที่เป็นสมัยนิยมมากขึ้น ได้แก่ รถยนต์ส่วนตัว รถโดยสารประจำทาง แท็กซี่ เป็นต้น

ลักษณะทางเศรษฐกิจ เมื่อ พ.ศ. 2503 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ประกาศแผนการย้ายกิจการขนส่งสินค้าจากสถานีรถไฟกรุงเทพไปยังย่านสินค้าพหลโยธิน ทำให้ลักษณะทางเศรษฐกิจในช่วงเวลานี้เริ่มเปลี่ยนมา มีความสัมพันธ์กับโครงข่ายระบบถนนมากขึ้น ส่วนกิจกรรมการค้าในยุคนี้นี้จะมีความหลากหลายและแตกต่างมากขึ้นจากยุคก่อน เพราะนอกจากมีความหลากหลายด้านชาติพันธุ์ของผู้คนที่เข้ามาตั้งถิ่นฐานภายในย่านแล้วนั้น การย้ายกิจการขนส่งสินค้าไปยังย่านสินค้าพหลโยธิน ส่งผลให้รูปแบบกิจกรรมและการค้าของย่านหัวลำโพงนั้นเกิดการเปลี่ยนแปลงเป็น ธุรกิจหรือกิจการสมัยใหม่ที่อาศัยลูกค้าจากผู้โดยสารของสถานีรถไฟแทนการขนส่งสินค้า เช่น บริษัทนำเที่ยว อาคารสำนักงานให้เช่า รวมถึงการปิดตัวของโรงแรมราชธานี ที่ดำเนินการโดยการรถไฟและโรงแรมขนาดเล็กภายในย่าน ซึ่งถูกแทนที่ด้วย กิจการที่พักหรือโรงแรมขนาดใหญ่ เช่น โรงแรมเดอะ ทวิน ทาวเวอร์, โรงแรมเทียนทอง เป็นต้น

ลักษณะทางสังคม มีการอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานของผู้คนภายนอกพื้นที่มากขึ้นกว่ายุคก่อนเป็นอย่างมาก โดยส่วนใหญ่กลุ่มคนที่เข้ามาอยู่อาศัยใหม่ในพื้นที่จะอาศัยอยู่ในบริเวณชุมชนด้านข้างกำแพงสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) เช่น ชุมชนวัดดวงแข ชุมชนแฟลตรถไฟ เป็นต้น ด้วยลักษณะของย่านหัวลำโพงที่มีความสัมพันธ์กับสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ทำให้วิถีชีวิตและการประกอบกิจกรรมทางสังคมของคนภายในย่านมีความสัมพันธ์กับเวลาและกิจกรรมที่ส่วนใหญ่เป็นผลมาจากสถานีรถไฟ โดยสามารถจำแนกกลุ่มคนจากความสัมพันธ์ดังกล่าวออกได้เป็นสองกลุ่ม คือ ผู้คนที่ประกอบกิจกรรมภายในโรงแรมอาคารสถานีรถไฟ จะมีช่วงเวลากิจกรรมที่สัมพันธ์กับช่วงเวลาเปิด-ปิดของอาคารสถานีรถไฟ ส่วนกลุ่มความสัมพันธ์ที่สอง คือ ผู้คนที่ประกอบกิจกรรมภายนอกสถานีหรือชุมชนในพื้นที่รอบสถานีนั้นจะมีช่วงเวลากิจกรรมที่สัมพันธ์กับการดำรงชีวิตของแต่ละบุคคล

3) ช่วงเวลาที่ 3: ยุคปัจจุบันของย่านหัวลำโพง พ.ศ. 2547 - พ.ศ. 2564 จากการรวบรวมข้อมูลสำรวจภาคสนาม รวมถึงสัมภาษณ์บุคคลสำคัญและบุคคลทั่วไปภายในย่านหัวลำโพง ทำให้ทราบถึงความหลากหลายของย่านหัวลำโพงในปัจจุบัน ทั้งนี้เพื่ออธิบายให้เห็นถึงลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมที่มีลักษณะเฉพาะของแต่ละโซนภายในพื้นที่ย่านหัวลำโพงนั้น สามารถพิจารณาและจำแนกพื้นที่ย่านหัวลำโพงตามลักษณะเฉพาะของแต่ละโซนได้ โดยพิจารณาจากลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารในปัจจุบัน ลักษณะและความต่อเนื่องของกิจกรรม รวมถึงการใช้ประโยชน์พื้นที่ ทำให้สามารถจำแนกพื้นที่ย่านหัวลำโพงออกได้เป็น 6 โซน ซึ่งแบ่งเป็นพื้นที่โซนสถานีรถไฟ ที่มีการจัดทำ “แผนแม่บทและออกแบบเชิงความคิดเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพ”

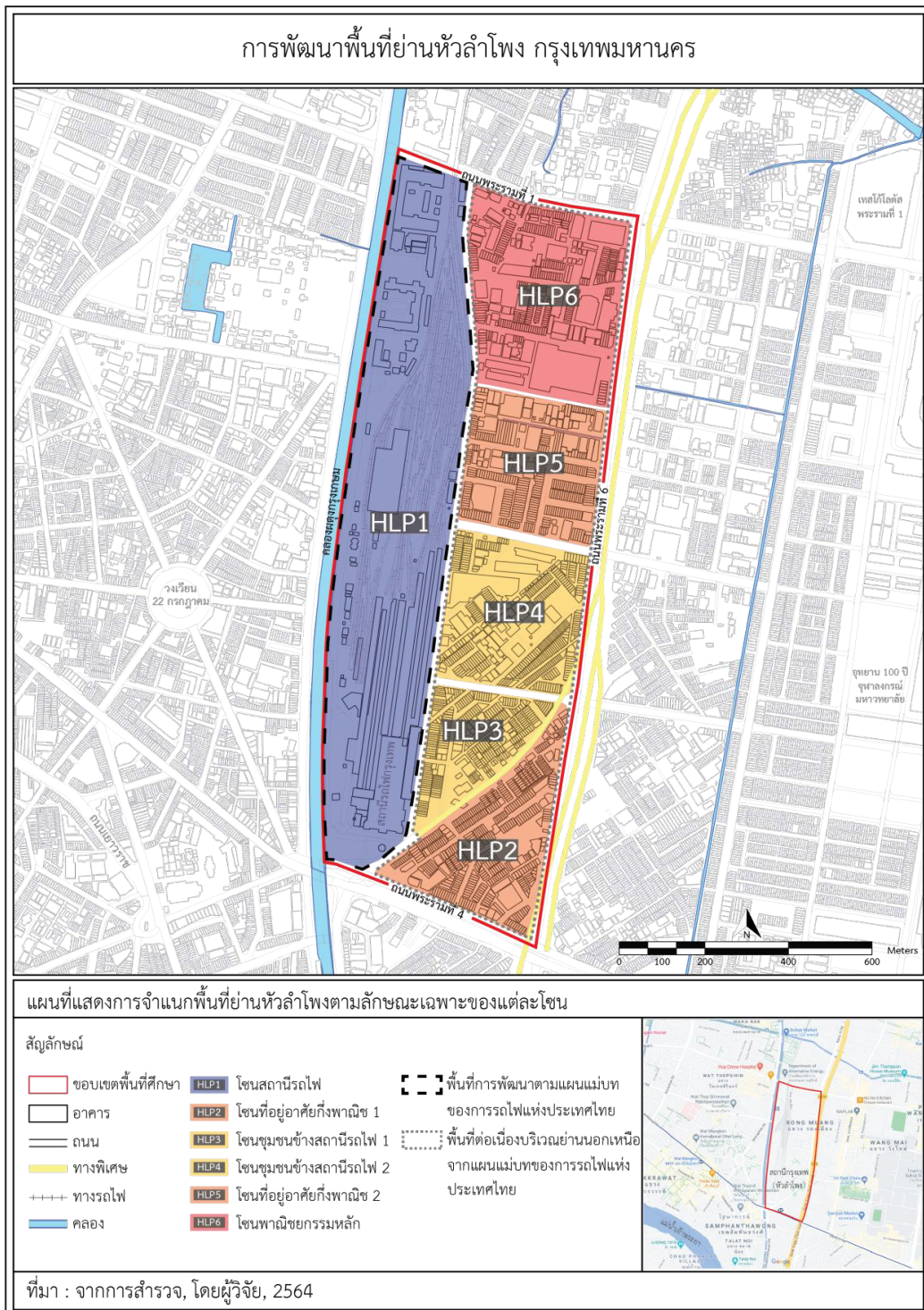
โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย และพื้นที่อื่นที่มีความต่อเนื่องของกิจกรรมโดยรอบสถานีภายในย่านหัวลำโพง (ภาพที่ 1) ซึ่งสามารถสรุปภาพรวมของยุคปัจจุบันได้ว่า

แผน นโยบาย และโครงการที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ ในยุคปัจจุบัน คือ การเกิดขึ้นของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ รวมถึงแผนล่าสุดอย่าง “แผนการย้ายศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งระบบรางจากสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ไปยังสถานีกลางบางซื่อ” ของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่จะส่งผลให้สถานีกรุงเทพเกิดการเปลี่ยนแปลงบทบาทอีกครั้ง และอาจส่งผลให้พื้นที่รอบสถานีภายในย่านเกิดการเปลี่ยนแปลงในด้านต่างๆ แต่ในขณะเดียวกัน ก็มี “แผนแม่บทและออกแบบเชิงความคิดเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพ” ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่จัดทำขึ้นเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงบทบาทของสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) หลังการย้ายไปยังสถานีกลางบางซื่อ แต่ข้อเสนอแนะการพัฒนาตามแผนแม่บทนี้ยังคงมีข้อท้วงติงในการพัฒนา เนื่องจากแผนแม่บทดังกล่าวไม่ได้คำนึงถึงพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ที่มีความสัมพันธ์และมีความต่อเนื่องกันเป็นย่านในการพัฒนาร่วมด้วย

ลักษณะทางกายภาพ การตั้งถิ่นฐานในยุคปัจจุบันจะเป็นรูปแบบอิสระ (Freeform Pattern) ตามแนวโครงข่ายถนนภายในย่าน รวมถึงมีความหลากหลายของลักษณะการใช้พื้นที่มากขึ้นจากยุคก่อน โดยลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารส่วนมากเป็นประเภทที่อยู่อาศัย และที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชย์กรรม ประมาณ 2 ใน 3 ของพื้นที่ รวมถึงการเกิดขึ้นโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ที่สถานีหัวลำโพง ทางออก 2 และทางออก 3 ตั้งอยู่ภายในพื้นที่บริเวณโซนสถานีรถไฟและโซนที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชย์ 1 ส่งผลให้การเข้าถึงพื้นที่นั้นมีความสะดวกและเป็นระบบมากขึ้นกว่ายุคก่อนหน้า ส่วนรูปแบบทางสถาปัตยกรรมของอาคาร มีความหลากหลายมากขึ้น เนื่องจากในยุคปัจจุบันยังคงมีอาคารยุคก่อนหน้าบางส่วนเหลืออยู่ภายในย่าน ในขณะเดียวกันก็มีการก่อสร้างและพัฒนาอาคารในยุคใหม่เกิดขึ้น

ลักษณะทางเศรษฐกิจ ของย่านหัวลำโพงในยุคปัจจุบันมีความหลากหลายมากขึ้นจากยุคก่อน ในยุคปัจจุบันลักษณะทางเศรษฐกิจมีความสัมพันธ์กับโครงข่ายการสัญจรเพิ่มมากขึ้น สังเกตได้จากที่ตั้งของอาคารกิจการร้านค้าและบริการ อาคารกิจการโรงแรม รวมถึงอาคารสำนักงานและบริษัทในยุคปัจจุบัน ที่จะมีลักษณะขนานไปกับแนวถนนสายสำคัญของย่าน แต่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) นั้นยังคงเป็นโหนดสำคัญที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจภายในย่านตั้งแต่ยุคเริ่มต้นมาจนถึงในยุคปัจจุบัน โดยรูปแบบและประเภทของกิจการร้านค้าและบริการ จะเป็นกิจการสมัยใหม่เข้ามาแทนที่กิจการในยุคก่อนหน้า เช่น กิจการโรงแรมขนาดใหญ่ สำนักงานและบริษัท ซึ่งส่วนใหญ่จะกระจุกตัวอยู่บริเวณโซนพาณิชย์กรรมหลัก แต่เนื่องด้วยสถานการณ์การระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ในปัจจุบัน ส่งผลให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจในปัจจุบันของพื้นที่ย่านหัวลำโพงเกิดความซบเซา ทั้งกิจกรรมการคมนาคมขนส่ง และกิจกรรมการค้าและบริการล้วนได้รับผลกระทบโดยตรงทั้งสิ้น

ลักษณะทางสังคม วิถีชีวิตและการรวมกลุ่มทางสังคมมักจะกระจุกตัวอยู่บริเวณโซนชุมชนข้างสถานีรถไฟ ซึ่งในปัจจุบันยังคงพบกลุ่มคนภายในย่านที่เป็น 2 กลุ่มใหญ่ คือ กลุ่มคนดั้งเดิม โดยส่วนใหญ่จะตั้งถิ่นฐานเพื่ออยู่อาศัยและประกอบกิจการร้านค้าและบริการเพื่อดำรงชีวิต พฤติกรรมของกลุ่มคนในพื้นที่มักจะเป็นพฤติกรรมที่ไม่แปลกใหม่ โดยสืบทอดต่อกันมาจากรุ่นสู่รุ่น และกลุ่มคนภายนอกพื้นที่ ซึ่งพฤติกรรมของกลุ่มคนภายนอกพื้นที่จะเป็นพฤติกรรมที่ขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของการเข้ามาใช้พื้นที่ภายในย่านของบุคคลนั้นๆ



ภาพที่ 1 แสดงการจำแนกพื้นที่ย่านหัวลำโพงตามลักษณะเฉพาะของแต่ละโซนในยุคปัจจุบัน
ที่มา: ผู้วิจัย, 2564

1.2 สภาพทั่วไปและปัญหาของพื้นที่ย่านหัวลำโพงในปัจจุบัน จากการศึกษาพัฒนาการและการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ย่านหัวลำโพง รวมถึงสภาพทั่วไปของพื้นที่ย่านหัวลำโพงในปัจจุบัน ทำให้ทราบถึงความเป็นมาของสภาพพื้นที่ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน รวมถึงสามารถวิเคราะห์สภาพปัญหาของพื้นที่ย่านหัวลำโพงที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน โดยอาศัยการอ้างอิงข้อมูลจากการสำรวจภาคสนาม การสัมภาษณ์บุคคลสำคัญและบุคคลทั่วไปภายในย่าน การรวบรวมเอกสารที่เกี่ยวข้อง และการวิเคราะห์จากพัฒนาการและการเปลี่ยนแปลงและกิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในย่านหัวลำโพงข้างต้น ซึ่งสามารถสรุปสภาพปัญหาของพื้นที่ย่านหัวลำโพงในปัจจุบัน ได้ดังนี้ (ภาพที่ 2)

1) สภาพปัญหาด้านกายภาพ

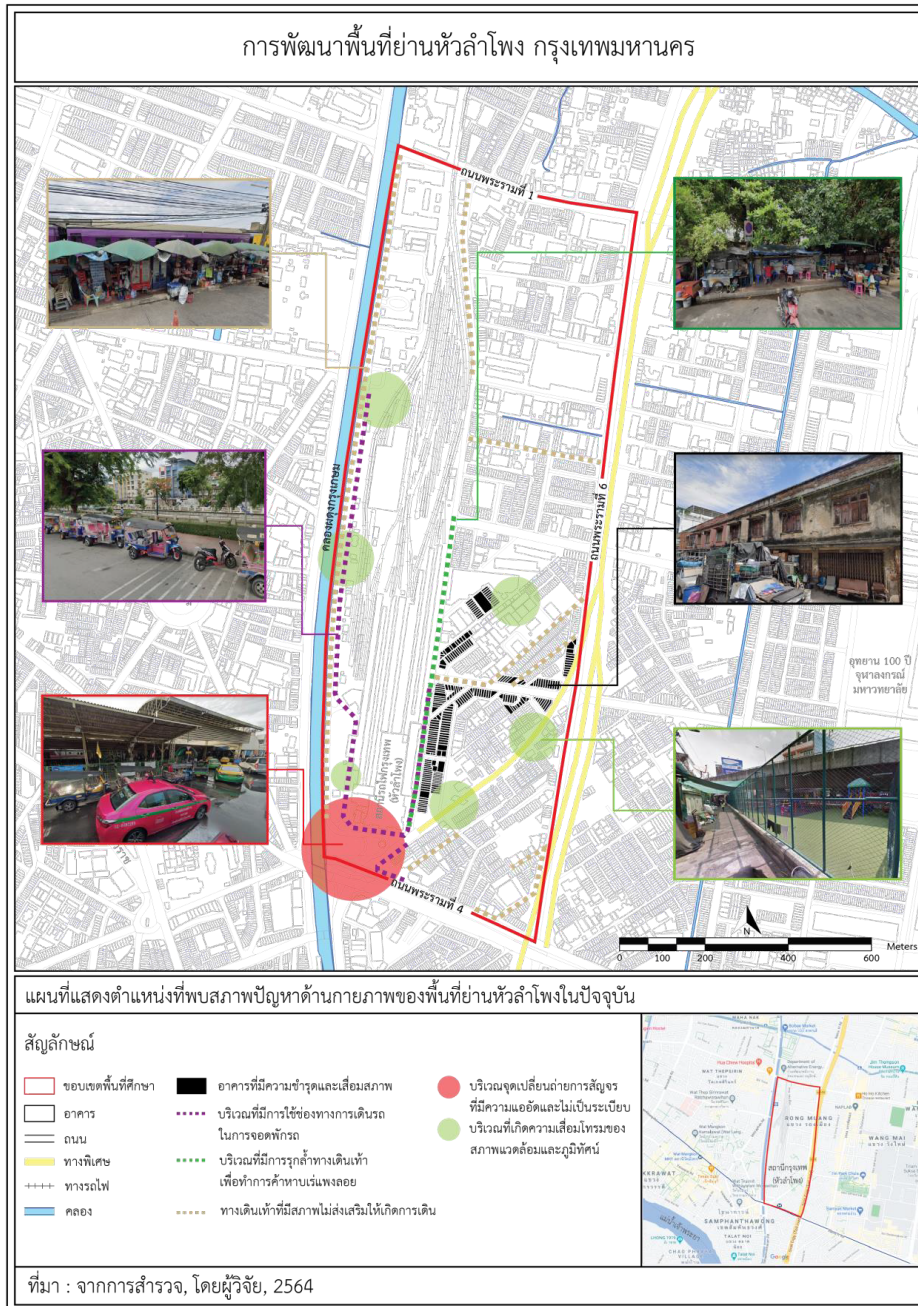
- **ปัญหาความแออัดและไม่เป็นระเบียบบริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร** เนื่องจากบริเวณย่านหัวลำโพงเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ซึ่งเป็นสถานีรถไฟขนาดใหญ่ รวมถึงมีบทบาทเป็นสถานีกลางที่เป็นต้นทางและปลายทางของรถไฟทุกสาย ส่งผลให้ความหนาแน่นของผู้ที่เข้ามาใช้บริการเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ยังสามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนประเภทอื่นได้ คือรถไฟฟ้ามหานคร รถโดยสารประจำทาง เรือโดยสาร แท็กซี่ และรถตุ๊กตุ๊ก ทำให้พื้นที่บริเวณด้านหน้าของสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) เกิดเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่สำคัญของย่าน ซึ่งในปัจจุบัน เกิดความแออัดของจำนวนยานพาหนะของขนส่งมวลชนแต่ละประเภท รวมถึงความหนาแน่นของจำนวนผู้ให้และผู้รับบริการ นอกจากนี้ยังเกิดความไม่เป็นระเบียบของจุดจอดรับ-ส่ง และเกิดลักษณะการใช้พื้นที่บริเวณริมถนนรองเมือง และถนนเรียบคลองผดุงกรุงเกษมในการจอดพักรถ ทำให้เหลือช่องทางการเดินรถน้อยลง และส่งผลต่อเนื่องให้เกิดการสัญจรที่ติดขัด อีกทั้งยังส่งผลต่อความรู้สึกไม่ปลอดภัยในการเดินทางเท้าริมถนนดังกล่าวอีกด้วย

- **ปัญหาทางเดินเท้าที่ไม่ส่งเสริมให้เกิดการเดิน** สภาพของทางเดินเท้าภายในย่านหัวลำโพงปัจจุบันพบว่ามีความแออัดคับแคบ และมีการรุกล้ำพื้นที่ทางเดินเท้าสาธารณะของพ่อค้าแม่ค้าที่เข้ามาประกอบกิจการการค้าลักษณะหาบเร่แผงลอย ซึ่งพบทั้งร้านค้ารถเข็นและร้านค้าแบบกึ่งถาวร โดยพบมากบริเวณถนนรองเมือง ทั้งฝั่งสถานีรถไฟและฝั่งชุมชนข้างสถานีรถไฟ อีกทั้งทางเดินเท้าภายในย่านหัวลำโพงบางจุดเกิดความชำรุดทรุดโทรม และมีสิ่งกีดขวางบดบังทางเดิน ซึ่งเป็นลักษณะของทางเดินเท้าที่ไม่ส่งเสริมให้เกิดสภาวะน่าเดินของผู้คนภายในย่าน โดยเฉพาะทางเดินเท้าภายในชุมชนข้างสถานีรถไฟอย่าง ชุมชนวัดดวงแข และชุมชนตรอกสลักหิน ที่ไม่สามารถเดินสวนกันได้ในช่วงเส้นทาง สืบเนื่องมาจากการวางตัวของอาคารที่อยู่อาศัยที่มีระยะค่อนข้างใกล้ชิดกัน รวมถึงการนำสิ่งของที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์วางกีดขวางทางเดินเท้าภายในชุมชน นอกจากนี้ยังพบลักษณะการใช้พื้นที่ทางเดินเท้าเป็นเส้นทางสัญจรและพื้นที่จอดรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นพฤติกรรมที่ส่งผลต่อความรู้สึกไม่ปลอดภัยในการเดินทางเท้า และส่งผลกระทบต่อเหตุให้ทางเดินเท้าเกิดความชำรุดและเสื่อมสภาพเร็วกว่าปกติ

- **ปัญหาความเสื่อมโทรมของสภาพแวดล้อมและภูมิทัศน์** พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟและพื้นที่โดยรอบนั้นเกิดการใช้พื้นที่มายาวนานกว่า 105 ปี ส่งผลให้สภาพแวดล้อม ภูมิทัศน์ และบรรยากาศของย่านหัวลำโพงในปัจจุบันเกิดความเสื่อมโทรม ไม่มีความเป็นระเบียบเรียบร้อยและความสวยงาม ขาดความมีชีวิตชีวาของต้นไม้และพื้นที่สีเขียว รวมถึงความกลมกลืนของย่าน จากปัญหาดังกล่าวข้างต้นส่งผลต่อเนื่องให้พื้นที่บางบริเวณภายในย่านหัวลำโพงเกิดความชบเซา ไม่มีการใช้ประโยชน์พื้นที่เท่าที่ควร เช่น พื้นที่ริมคลองผดุงกรุงเกษม เป็นต้น

- **ปัญหาอาคารมีความชำรุดและเสื่อมสภาพ** ส่วนมากจะเป็นอาคารตึกแถวที่เกิดขึ้นมาตั้งแต่ยุคก่อนหน้า โดยมีทั้งอาคารตึกแถวที่ใช้วัสดุเป็นไม้ และคอนกรีตเสริมเหล็กที่ส่วนใหญ่มีอายุการใช้งานประมาณ 20 ปีขึ้นไป สภาพอาคารที่พบมักจะมีลักษณะเก่า เสื่อมสภาพ วัสดุอาคารเริ่มทรุดโทรม มีคราบสกปรกที่ก่อให้เกิดทัศนอุจาดภายในย่าน ซึ่งสาเหตุที่ส่งผลให้อาคารเหล่านี้เกิดความชำรุดและเสื่อมสภาพ ส่วนหนึ่งเกิดจากการที่เจ้าของปล่อย

ทั้งร้าง และไม่มีการใช้ประโยชน์ และอีกส่วนหนึ่งเป็นอาคารที่ใช้งานมาโดยตลอดจนถึงปัจจุบันแต่ไม่มีการปรับปรุง ซึ่งสามารถพบอาคารตึกแถวที่มีความชำรุดและเสื่อมสภาพได้มากบริเวณถนนรองเมือง ที่ขนานไปกับพื้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ฝั่งชุมชนข้างสถานีรถไฟ



ภาพที่ 2 แสดงตำแหน่งที่พบสภาพปัญหาด้านกายภาพของพื้นที่ย่านหัวลำโพงในปัจจุบัน

ที่มา: ผู้วิจัย, 2564

2) **สภาพปัญหาด้านเศรษฐกิจ** ปัจจุบันกิจกรรมทางเศรษฐกิจของย่านหัวลำโพงเกิดปัญหาซบเซาลง ทั้งกิจกรรมการค้าและการเดินทางภายในสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) และกิจกรรมการค้าและบริการบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานี สืบเนื่องมาจากได้รับผลกระทบจากวิกฤตเศรษฐกิจของประเทศไทยที่ไม่คงที่ รวมถึงความนิยมที่จะเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าของผู้คนในปัจจุบันลดน้อยลง ประกอบกับในช่วงเวลาปัจจุบันเกิดวิกฤตการระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ซึ่งมีมาตรการของภาครัฐที่ส่งผลกระทบโดยตรงต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจของย่าน เช่น การลดจำนวนขบวนรถไฟที่เดินทางเข้าสู่สถานีกรุงเทพให้ลดลง ห้ามนั่งทานอาหารภายในร้าน เป็นต้น จากสภาพปัญหาที่กล่าวข้างต้นส่งผลให้มีจำนวนผู้ที่เข้ามาใช้บริการภายในย่านหัวลำโพงมีจำนวนลดน้อยลง โดยเฉพาะกลุ่มของนักท่องเที่ยวทั้งต่างประเทศและในประเทศ จึงทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจของย่านหัวลำโพงมีความซบเซาลง

3) **สภาพปัญหาด้านสังคม** ในปัจจุบันของพื้นที่ย่านหัวลำโพง ความสัมพันธ์ทางสังคมระหว่างคนภายในพื้นที่นั้นกลับมีลักษณะที่แตกต่างไปจากสมัยก่อน เนื่องจากกลุ่มคนดั้งเดิมบางส่วนย้ายได้ออกจากพื้นที่ และไม่สนใจที่จะประกอบกิจการการค้าต่อจากคนรุ่นก่อน จึงนำเด็กแถวมาปล่อยเช่าให้คนภายนอกพื้นที่เข้ามาทำการค้าและบริการแทน รวมถึงการที่มีกลุ่มคนภายนอกและคนไร้บ้านเข้ามาในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น ทำให้ความสัมพันธ์ของผู้คนภายในย่านเบาบางลง มีเพียงส่วนน้อยที่เป็นกลุ่มคนดั้งเดิมที่ยังคงอาศัยอยู่ที่เดิม ซึ่งอาจทำให้ประเพณีหรือประวัติศาสตร์ที่สืบทอดกันมาอย่างยาวนานเลือนหายไป

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลที่ได้จากข้อมูลทุติยภูมิและข้อมูลปฐมภูมินำมาสู่การวิเคราะห์ผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์การวิจัย ได้มีการแบ่งประเด็นการศึกษาออกเป็น 2 ประเด็น คือ 1) พัฒนาการและการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ย่านหัวลำโพงตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน (พ.ศ. 2459 - พ.ศ. 2564) และ 2) สภาพทั่วไปและปัญหาของพื้นที่ย่านหัวลำโพงในปัจจุบัน พบว่า พื้นที่ย่านหัวลำโพงในแต่ละช่วงเวลาเกิดการเปลี่ยนแปลงของลักษณะทางกายภาพ ในด้านการตั้งถิ่นฐาน รูปแบบทางสถาปัตยกรรมของอาคาร การเข้าถึงพื้นที่ ลักษณะทางเศรษฐกิจ ในด้านความสัมพันธ์ของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและรูปแบบการค้า รวมถึงลักษณะทางสังคม ในด้านวิถีชีวิตและการรวมกลุ่มทางสังคม ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวล้วนเป็นผลมาจากแผน นโยบาย และโครงการของทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกิดขึ้นในช่วงเวลานั้นๆ ซึ่งในอดีตพื้นที่ย่านหัวลำโพงเป็นเพียงพื้นที่การเกษตรและเลี้ยงวัว แต่เมื่อเกิดการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทั้งระบบถนนและระบบรางขึ้นภายในย่าน ส่งผลให้พื้นที่ย่านหัวลำโพงเกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมตามมาอย่างเห็นได้ชัด ซึ่งการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งระบบรางดังกล่าว นั่นก็คือการก่อสร้างและเปิดให้บริการสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ซึ่งเป็นสถานีรถไฟกลางแห่งแรกของประเทศไทย ภายหลังการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ประกาศ “แผนการย้ายกิจการขนส่งสินค้าไปยังย่านสินค้าพหลโยธิน” ส่งผลให้สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) เกิดการเปลี่ยนแปลงบทบาทและหน้าที่ให้ดำเนินการกิจการเพื่อการขนส่งมวลชนเพียงอย่างเดียว ซึ่งส่งผลต่อเนื่องกับลักษณะทางเศรษฐกิจโดยรอบสถานีภายในย่านหัวลำโพงเป็นอย่างมาก ในขณะที่เดียวกันเกิดโครงการก่อสร้าง “ทางพิเศษศรีรัช” ซึ่งมีเส้นทางพาดผ่านย่านหัวลำโพงบริเวณชุมชนตรอกสลักหินและบริเวณถนนพระรามที่ 6 ส่งผลให้ความต่อเนื่องของกิจกรรมและการเดินทางภายในย่านหัวลำโพงนั้นลดน้อยลง และยังส่งผลต่อการรับรู้ถึงความเป็นย่านของพื้นที่ย่านหัวลำโพง ที่ทำให้รู้สึกถึงการหดตัวของขอบเขตย่านหรือขนาดย่านที่เล็กลง เปลี่ยนผ่านมาจนถึงปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยมี “แผนการย้ายศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งระบบรางจากสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ไปยังสถานีกลางบางซื่อ” ซึ่งจะดำเนินการในช่วงปลาย พ.ศ. 2564 ซึ่งถ้าหากแผนดังกล่าวถูกดำเนินการ

จนเสร็จสิ้น อาจจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ย่านหัวลำโพงในปัจจุบันเป็นอย่างมาก การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้จัดทำ “แผนแม่บทและออกแบบเชิงความคิดเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพ” เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงบทบาทของสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) หลังการย้ายไปยังสถานีกลางบางซื่อ แต่ข้อเสนอแนะการพัฒนาตามแผนแม่บทนี้ยังมีข้อโหว่ เนื่องจากแผนแม่บทดังกล่าวไม่ได้คำนึงถึงพื้นที่โดยรอบสถานีภายในย่านหัวลำโพงในการพัฒนาร่วมด้วย ผวนกับสภาพทั่วไปและปัญหาของพื้นที่ย่านหัวลำโพงในปัจจุบันที่ควรได้รับการพัฒนาและปรับปรุง จึงได้มาซึ่งประเด็นสำคัญจากผลการศึกษาที่นำไปสู่ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านหัวลำโพง (ตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 แสดงการสรุปประเด็นสำคัญจากผลการศึกษาที่นำไปสู่ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านหัวลำโพง

	ลักษณะทางกายภาพ	ลักษณะทางเศรษฐกิจ	ลักษณะทางสังคม	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านหัวลำโพง
HLP1 โซนสถานีรถไฟ	- เป็นที่ตั้งของจุดรวมกิจกรรมที่สำคัญของย่าน - พื้นที่ที่สามารถพัฒนาตามแผนแม่บทของการรถไฟแห่งประเทศไทย - พบปัญหาบริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ทางเท้า และภูมิทัศน์	- นักเดินทางมีปริมาณน้อยลงเกิดความขบเซาภายในบริเวณสถานี - กิจกรรมทางเศรษฐกิจขบเซาลง เป็นผลมาจากสถานการณ์การระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19	- สถานีรถไฟกรุงเทพเป็นสถานที่สำคัญที่แสดงถึงความเป็นย่านหัวลำโพง - มีความสัมพันธ์และอิทธิพลกับพื้นที่โดยรอบภายในย่าน	- ปรับปรุงและพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ทางเท้า และภูมิทัศน์ในปัจจุบัน - พัฒนาคตามแผนแม่บทของการรถไฟแห่งประเทศไทยในอนาคต
HLP2 โซนที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชย์ 1	- มีการใช้ประโยชน์พื้นที่ในรูปแบบผสมผสาน - พบปัญหาบริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ทางเท้า และภูมิทัศน์	- กิจกรรมทางเศรษฐกิจขบเซาลง กิจกรรมการค้าและบริการแบบดั้งเดิมที่เป็นเอกลักษณ์ของย่านเริ่มปิดตัวลง	- กลุ่มคนดั้งเดิมย้ายออกจากพื้นที่ - ความสัมพันธ์ของผู้คนภายในย่านมีความเบาบางลง	- ปรับปรุงและพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ทางเท้า และภูมิทัศน์ในปัจจุบัน - พัฒนาพื้นที่ในรูปแบบ Mixed Use ในอนาคต
HLP3 โซนชุมชนข้างสถานีรถไฟ 1	- เป็นที่ตั้งของชุมชนที่อยู่อาศัยขนาดใหญ่ - พบปัญหาทางเท้าที่ไม่ส่งเสริมให้เกิดการเดินทาง - ความเสื่อมโทรมของอาคารชำรุดและภูมิทัศน์	- กิจกรรมทางเศรษฐกิจขบเซาลง ร้านค้าขนาดเล็กภายในชุมชนได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19	- กลุ่มคนดั้งเดิมย้ายออกจากพื้นที่ - ความสัมพันธ์ของผู้คนภายในย่านมีความเบาบางลง	- ปรับปรุงและพัฒนาทางเท้าอาคารและภูมิทัศน์ในปัจจุบัน - พัฒนาพื้นที่ให้เป็นบริเวณที่อยู่อาศัยหลักในอนาคต
HLP4 โซนชุมชนข้างสถานีรถไฟ 2	- เป็นที่ตั้งของชุมชนที่อยู่อาศัย และศาสนสถาน - พบปัญหาทางเท้าที่ไม่ส่งเสริมให้เกิดการเดินทาง - ความเสื่อมโทรมของอาคารชำรุดและภูมิทัศน์	- กิจกรรมทางเศรษฐกิจขบเซาลง ร้านค้าขนาดเล็กภายในชุมชนได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19	- กลุ่มคนดั้งเดิมย้ายออกจากพื้นที่ - ความสัมพันธ์ของผู้คนภายในย่านมีความเบาบางลง	- ปรับปรุงและพัฒนาทางเท้าอาคารและภูมิทัศน์ในปัจจุบัน - พัฒนาพื้นที่ให้เป็นบริเวณที่อยู่อาศัยหลักในอนาคต - คงไว้ซึ่งศาสนสถานสำคัญ
HLP5 โซนที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชย์ 2	- มีการใช้ประโยชน์พื้นที่ในรูปแบบผสมผสาน - พบปัญหาทางเท้าที่ไม่ส่งเสริมให้เกิดการเดินทาง	- กิจกรรมทางเศรษฐกิจขบเซาลง กิจกรรมการค้าและบริการแบบดั้งเดิมที่เป็นเอกลักษณ์ของย่านเริ่มปิดตัวลง	- กลุ่มคนดั้งเดิมย้ายออกจากพื้นที่ - ความสัมพันธ์ของผู้คนภายในย่านมีความเบาบางลง	- ปรับปรุงทางเท้าในปัจจุบัน - พัฒนาพื้นที่ในรูปแบบ Mixed Use ในอนาคต รองรับรถไฟฟ้าสายสีแดงที่จะพาดผ่านบริเวณใกล้เคียง

ตารางที่ 1 แสดงการสรุปประเด็นสำคัญจากผลการศึกษาที่นำไปสู่ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านหัวลำโพง (ต่อ)

	ลักษณะทางกายภาพ	ลักษณะทางเศรษฐกิจ	ลักษณะทางสังคม	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านหัวลำโพง
HLP6 โซนพาณิชย์กรรมหลัก	- มีการใช้ประโยชน์พื้นที่เพื่อประกอบกิจการขนาดใหญ่เป็นจำนวนมาก - ทางเท้าที่ไม่ส่งเสริมให้เกิดการเดิน	- กิจกรรมทางเศรษฐกิจซบเซาลง เป็นผลมาจากสถานการณ์การระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19	- ความสัมพันธ์ของผู้คนภายในย่านมีความเบาบางลง	- ปรับปรุงทางเท้าในปัจจุบัน - พัฒนาพื้นที่ในรูปแบบ Mixed Use ในอนาคต รองรับการขยายตัวของสายสีแดงและสายสีเขียวที่จะพาดผ่านบริเวณใกล้เคียง

โดยรายละเอียดของ ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านหัวลำโพง ที่มุ่งเน้นพัฒนาและปรับปรุงย่านหัวลำโพงในปัจจุบัน รวมถึงเสนอแนะแนวทางการพัฒนาย่านหัวลำโพงในอนาคต มีดังนี้

1) ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาด้านกายภาพ

ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาและปรับปรุงย่านหัวลำโพงในปัจจุบัน

- **การปรับปรุงและพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร** ควรมีการปรับปรุงและพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรบริเวณโซนสถานีรถไฟ และโซนที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชย์ 1 ให้เกิดความเหมาะสม โดยการจัดการการใช้พื้นที่สำหรับขนส่งมวลชนแต่ละประเภทอย่างเป็นระบบ ทั้ง จุดจอดรับ-ส่ง และจอดพักสำหรับรถขนส่งพัสดุ รถยนต์ และรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารประจำทาง แท็กซี่ รถตุ๊กตุ๊ก รถจักรยานยนต์รับจ้าง รวมถึงพื้นที่จอดพักชั่วคราวสำหรับผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ามหานคร สถานีหัวลำโพง (MRT) ทางออก 3 ทั้งนี้เพื่อแก้ไขปัญหาความแออัดและไม่เป็นระเบียบบริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่สำคัญของย่านหัวลำโพง

- **การปรับปรุงและจัดการระบบทางเดินเท้า** ควรมีการปรับปรุงทางเดินเท้าให้ระนาบทางเดินมีความสม่ำเสมอ วัสดุที่ไม่เสี่ยงให้เกิดการลื่น จัดการร้านค้าหาบเร่แผงลอยและรถจักรยานยนต์ที่มีพฤติกรรมรถล้ำพื้นที่สาธารณะ รวมถึงเพิ่มองค์ประกอบอื่นที่สามารถส่งเสริมให้เกิดการเดินเข้าไปบนทางเดินเท้า เช่น ม้านั่งสาธารณะระหว่างทาง หลอดไฟให้แสงสว่างในช่วงเวลากลางคืน ซึ่งจะส่งเสริมให้เกิดสภาวะน่าเดินให้กับผู้คนภายในย่านมากขึ้น

- **การปรับปรุงสภาพแวดล้อมและภูมิทัศน์** ควรมีการปรับปรุงสภาพพื้นที่ย่านให้เกิดสภาวะน่าสบาย การปรับปรุงหรือต่อเติมอาคารควรคำนึงถึงทิศทางของแสงและลม เพื่อให้เกิดการระบายอากาศที่ดี รวมถึงขนาดและความสูงที่อาจส่งผลต่อมุมมองและการบดบังทัศนียภาพที่สวยงามของย่าน ควบคุมความสะอาดและความเรียบร้อยของจุดทิ้งขยะ นอกจากนี้ภายในบริเวณย่านนั้นควรมีการปลูกต้นไม้เพื่อให้ร่มเงาและเพิ่มพื้นที่สีเขียวให้กับย่านมากขึ้น มีการออกแบบภูมิทัศน์ที่ส่งเสริมเอกลักษณ์ความเป็นย่านหัวลำโพง ส่งเสริมการเดินเท้าและสร้างพื้นที่สาธารณะที่ส่งเสริมให้ผู้คนภายในย่านออกมามีปฏิสัมพันธ์ต่อกัน อีกทั้งยังควรคำนึงถึงความเชื่อมต่อของเส้นทางสีเขียว (Green Link) ระหว่างย่านหัวลำโพง บริเวณถนนเจริญเมืองกับสวนสาธารณะขนาดใหญ่บริเวณใกล้เคียงอย่าง “อุทยาน 100 ปี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย”

- **การปรับปรุงสภาพอาคารและควบคุมอาคาร** ควรมีการควบคุมรูปแบบทางสถาปัตยกรรมเพื่อให้มีความต่อเนื่องและความสอดคล้องทางประวัติศาสตร์ การใช้สี ลักษณะด้านหน้าของอาคาร (Façade) รูปแบบอาคาร รูปแบบหลังคา หรือองค์ประกอบต่างๆ ให้มีความกลมกลืนกับสภาพโดยรอบ โดยเฉพาะการติดป้ายโฆษณา

สายไฟฟ้าบังคับทัศนียภาพ นอกจากนี้อาคารที่มีความชำรุดและเสื่อมสภาพที่ยังสามารถพบได้ภายในย่านหัวลำโพงในปัจจุบัน ควรมีการปรับปรุงอาคารเก่าที่ชำรุดให้มีสภาพที่ดีขึ้น และในขณะเดียวกันยังคงเอกลักษณ์เฉพาะของย่านเอาไว้

ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านหัวลำโพงในอนาคต การกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ทั้งบริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) และพื้นที่โดยรอบภายในย่าน เป็นแนวทางที่สมควรกำหนดให้เกิดการพัฒนาที่มีความสอดคล้องกัน โดยยึดแนวโน้มนการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต ตาม “แผนแม่บทและออกแบบเชิงความคิดเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพ” เป็นแนวคิดหลัก และกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟเพิ่มเติมนอกเหนือจากแผนข้างต้นให้มีความเหมาะสม และไม่ให้เกิดความขัดแย้งกับแผนการพัฒนาของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ภาพที่ 3) จึงนำแนวคิดรูปแบบการพัฒนาแบบผสมผสาน (Mixed Use) เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์พื้นที่ให้สูงที่สุดมาปรับใช้ในการเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านหัวลำโพงในอนาคต โดยมีรายละเอียดดังนี้

- **HLP1: โซนสถานีรถไฟ** เป็นพื้นที่ที่จะถูกพัฒนาตามแผนของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้เป็นอาคารสำนักงาน อาคารพักอาศัยรวม (คอนโดมิเนียม) โรงแรม และสวนสาธารณะ ส่วนพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) โรงแรมราชธานี และบริเวณถนนรองเมือง พัฒนาให้เป็นพิกิธภัณฑ์ขนาดใหญ่ ศูนย์ประชุม ศูนย์การค้า และโรงแรม

- **HLP2: โซนที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชย์ 1** เนื่องจากพื้นที่บริเวณโซนนี้มีศักยภาพที่สามารถพัฒนาในรูปแบบผสมผสาน และเพื่อพาณิชย์กรรมเป็นหลัก เนื่องจากเป็นโซนที่มีทางออก 3 ของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (MRT) สถานีหัวลำโพงตั้งอยู่ ซึ่งถือเป็นอีกหนึ่งจุดเปลี่ยนถ่ายที่สำคัญของย่าน จึงเป็นโซนที่สามารถพัฒนาให้มีร้านค้าและบริการ รวมถึงที่อยู่อาศัยที่มีลักษณะการใช้พื้นที่เพื่อประกอบการค้า

- **HLP3, HLP4: โซนชุมชนข้างสถานีรถไฟ 1 และ 2** เป็นโซนที่มีชุมชนตั้งกระจุกตัวอยู่ข้างสถานีรถไฟ จึงสามารถพัฒนาพื้นที่ให้เป็นพื้นที่สำหรับที่อยู่อาศัยเป็นหลัก นอกจากนี้ยังสามารถพัฒนาพื้นที่ให้เกิดลักษณะการใช้งานแบบผสมผสานได้บริเวณตึกแถว ริมนรอนเมือง และริมถนนเจริญเมือง ที่มีศักยภาพในเชิงพาณิชย์ เพื่อพัฒนาให้มีร้านค้าและบริการขนาดเล็กในลักษณะตึกแถว ในขณะที่ยังคงพื้นที่ทางศาสนาที่สำคัญของย่านอย่าง “วัดดวงแข” เอาไว้

- **HLP5: โซนที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชย์ 2** พื้นที่บริเวณโซนนี้มีศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ให้เกิดความหนาแน่นสูงพื้นที่หนึ่งของย่าน เนื่องจากในอนาคตจะมีรถไฟฟ้าสายสีแดงพาดผ่านบริเวณใกล้เคียง และพื้นที่ใกล้เคียงอย่างภายในบริเวณสถานีรถไฟจะถูกพัฒนาให้เป็นศูนย์การค้า โรงแรม และร้านค้า จึงควรพัฒนาพื้นที่บริเวณโซนนี้ให้เกิดการใช้ประโยชน์พื้นที่สูงสุด คือสามารถพัฒนาให้เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง เช่น อาคารพักอาศัยรวม (คอนโดมิเนียม) รวมถึงการใช้ประโยชน์พื้นที่แบบผสมผสาน เพื่อส่งเสริมศักยภาพและให้เกิดความสอดคล้องกับพื้นที่ใกล้เคียง

- **HLP6: โซนพาณิชย์กรรมหลัก** เป็นโซนที่มีศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ให้เกิดความหนาแน่นสูงมากที่สุดภายในย่านหัวลำโพง ซึ่งสามารถพัฒนาให้เกิดการใช้ประโยชน์พื้นที่ทั้งเพื่อเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงอย่างอาคารพักอาศัยรวม (คอนโดมิเนียม) การพัฒนาให้เกิดการใช้ประโยชน์พื้นที่แบบผสมผสาน รวมถึงการพัฒนาพื้นที่ในเชิงพาณิชย์ เช่น โรงแรม ศูนย์การค้า หรืออาคารสำนักงานให้ขนาดใหญ่ เนื่องจากเป็นโซนที่ใกล้กับที่ตั้งของรถไฟฟ้าสายสีแดง (SRT) สถานียศเส ที่จะตั้งอยู่บริเวณอาคารพัสตยศเส (อนาคต) รวมถึงทางทิศเหนือยังใกล้กับที่ตั้งของรถไฟฟ้าสายสีเขียว (BTS) สถานียศเส ที่จะตั้งอยู่บริเวณสี่แยกสะพานกษัตริย์ศึก ทั้งนี้ยังคงพื้นที่ทางศาสนาที่สำคัญของย่าน คือ “วัดสระบัว” เอาไว้ ไม่ให้เกิดการพัฒนาที่ขัดกับพื้นที่ทางศาสนา



ภาพที่ 3 แสดงการสรุปข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านหัวลำโพง กรุงเทพมหานคร ในอนาคต
ที่มา: ผู้วิจัย, 2564

2) **ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ** ควรเพิ่มประเภทของกิจกรรมเข้าไปภายในย่านให้เกิดความหลากหลาย เพื่อดึงดูดและเพิ่มความน่าสนใจของคนภายนอก โดยประเภทของกิจกรรมที่ควรเพิ่มเข้าไบนั้น ควรเป็นกิจกรรมประเภทที่ได้รับความนิยมอย่าง “ตลาดนัด” ซึ่งในปัจจุบันเริ่มมีการเพิ่มกิจกรรมในลักษณะดังกล่าวเข้ามาภายในย่านบ้างเล็กน้อย เช่น “ตลาดนัดตึกแดง” หรือตลาดนัดบริเวณด้านหน้าอาคารพัสดุศส ซึ่งสามารถดึงดูดผู้คนภายนอกเข้ามาใช้บริการได้อย่างหนาแน่น ความคึกคักของตลาดนัดตึกแดง จึงเป็นสิ่งที่การันตีว่าการเพิ่มกิจกรรมการค้าประเภท “ตลาดนัด” เข้าไปภายในย่านหัวลำโพงนั้น เป็นทางเลือกที่เหมาะสมสำหรับการกระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจของย่านได้เป็นอย่างดี

3) **ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาด้านสังคม** ควรมีการรักษาลักษณะการค้าสินค้าเฉพาะแบบดั้งเดิมของย่านเอาไว้ เนื่องจากเป็นลักษณะการค้าที่ส่งเสริมให้เกิดการพึ่งพาอาศัยกันของกลุ่มคนดั้งเดิมภายในย่าน อีกทั้งยังเป็นการรักษาเอกลักษณ์ที่ดีของย่านให้ยังคงอยู่ต่อไป นอกจากนี้ควรที่จะสนับสนุนให้เกิดกิจกรรมที่ส่งเสริมให้เกิดปฏิสัมพันธ์ระหว่างผู้คนภายในย่าน เช่น “มหกรรมรองเมือง...เรื่องยิ้ม” ที่เป็นมหกรรมประจำปีของชุมชนข้างสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) โดยเป็นกิจกรรมที่มีการเปิดพื้นที่ภายในชุมชนเพื่อให้คนในชุมชนได้มีปฏิสัมพันธ์กัน รวมถึงยังเป็นการประชาสัมพันธ์ชุมชนและดึงดูดผู้คนภายนอกเพื่อให้เข้ามาในพื้นที่ย่านมากขึ้นอีกด้วย

จากข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านหัวลำโพง ที่ได้เสนอไว้ข้างต้น ผู้วิจัยได้เสนอแนะให้มีความสอดคล้องกับ “แผนแม่บทและออกแบบเชิงความคิดเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพ” ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งจะเห็นได้ว่าไม่เพียงแต่ภูมิทัศน์และสภาพปัญหาเท่านั้นที่ได้รับการปรับปรุงแก้ไข แต่ยังทำให้พื้นที่ย่านหัวลำโพงทราบถึงศักยภาพของพื้นที่ การใช้ประโยชน์และระบบกิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่ รวมถึงสถานการณ์ในปัจจุบันที่เกิดวิกฤตการระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อพื้นที่ย่านหัวลำโพงใน

อนาคต เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการพัฒนาพื้นที่หลังจากสถานการณ์กลับมาเป็นปกติ อีกทั้งยังเป็นประโยชน์ต่อการวางผังและพัฒนาพื้นที่เมืองที่มีสภาพพื้นที่ใกล้เคียงกับพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน รวมถึงการรถไฟแห่งประเทศไทยหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาพื้นที่ย่านหัวลำโพง สามารถนำแนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านหัวลำโพงที่ได้เสนอนี้ไปเป็นข้อมูลหรือแนวทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ต่อไปได้อย่างเหมาะสม

เอกสารอ้างอิง

การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2555). **แผนแม่บทและออกแบบเชิงความคิด เพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟ**

กรุงเทพ. กรุงเทพมหานคร

ทวี ทิมชา. (2528). **การพัฒนาชุมชน.** กรุงเทพมหานคร: โอเดียนสโตร์.

ปริญญา ชูแก้ว. (2559). **100 ปี สถานีกรุงเทพ.** กรุงเทพมหานคร: การรถไฟแห่งประเทศไทย

พรรณี กุลสุมิตรวงศ์. (2526). **โครงการปรับปรุงและพัฒนาที่ดินบริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพมหานคร.**

ปริญญาสถาปัตย์กรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาสถาปัตย์กรรม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

วิมลศรี ลิ้มธนากุล. (2537). **ผลกระทบจากระบบเมืองสมัยใหม่ที่มีต่อระบบย่านของคนกรุงเทพมหานคร.**

ปริญญาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยามหาบัณฑิต สาขามานุษยวิทยา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

สนธยา พลศรี. (2547). **ทฤษฎีและหลักการพัฒนาชุมชน.** (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์.

Bertolini, L. (1996). **Node and Place: complexities of railway station redevelopment.** Eur. Plan. Stud. New York.

Chapin, Stuart F. (1972). **Urban Land Use Planning.** 3d. ed. Urban: University of Illinois Press.

