



อิทธิพลของสถานีรถไฟใต้ดินวัดมังกรต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่โดยรอบ



โดย
นางสาวรุ่งทิวา จันทร์ย่อยศ

การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง แผน ข ระดับปริญญามหาบัณฑิต

ภาควิชาการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

ปีการศึกษา 2563

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

อิทธิพลของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่โดยรอบ



การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง แผน ข ระดับปริญญามหาบัณฑิต

ภาควิชาการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

ปีการศึกษา 2563

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

THE INFLUENCE OF THE WAT MANGKON MASS RAPID TRANSIT STATION TO
SURROUNDING AREAS



An Independent Study Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for Master of Architecture (Urban Design)
Department of URBAN DESIGN AND PLANNING
Graduate School, Silpakorn University
Academic Year 2020
Copyright of Graduate School, Silpakorn University

59051211 : การออกแบบชุมชนเมือง แผน ข ระดับปริญญาโทบัณฑิต

นางสาว รุ่งทิวา จันทร์ย่อยศ: อิทธิพลของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่โดยรอบ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก : ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สิงหนาท แสงสีหนาท

สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร ตั้งอยู่ในย่านเยาวราช ซึ่งเป็นย่านการค้าและย่านชุมชนชาวไทยเชื้อสายจีนเก่าแก่ที่สุดในกรุงเทพมหานคร จุดเด่นของย่านเยาวราช คือ การผสมผสานระหว่างย่านธุรกิจการค้า ย่านที่พักอาศัย และวิถีชีวิตแบบชุมชนเมือง ที่เชื่อมโยงร้อยรัดผูกพันกันด้วยวัฒนธรรมที่หลากหลาย และเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงอาหารที่ได้รับความนิยมแห่งหนึ่งของประเทศไทย การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบรางที่เกิดขึ้นในพื้นที่ อาจส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่โดยรอบในหลายมิติ

งานวิจัยนี้มีจุดประสงค์ เพื่อศึกษาบริบทความเปลี่ยนแปลงไปในมิติต่างๆ บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร และอิทธิพลของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสถานีวัดมังกร ที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของชุมชนเมือง ผู้วิจัยได้ทำการพัฒนากรอบแนวคิดของการวิจัยจากกระบวนการศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง โดยดำเนินการเก็บข้อมูลใน 2 ลักษณะคือ ข้อมูลพื้นที่ก่อนการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร และข้อมูลพื้นที่ภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร ด้วยเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยหลัก คือ การสืบค้นข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต และเทคโนโลยีที่ทำให้เห็นมุมมองภาพแบบพาโนรามาจากตำแหน่งต่างๆ บนท้องถนน หรือ กูเกิล สตรีตวิว

ผลการวิจัยพบว่า อิทธิพลของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงเมืองและย่านชุมชนได้ 3 ด้าน ประกอบด้วย ด้านกายภาพ ด้านเศรษฐกิจ และด้านสังคม บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรมีการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยเหล่านั้น ภายในพื้นที่ที่มีความสัมพันธ์เชื่อมโยงอย่างซับซ้อนในแต่ละย่าน เกิดรูปแบบการพัฒนาแบบวิถีใหม่ในย่านเก่า ที่คลาคร่ำไปด้วยธุรกิจร่วมสมัยและธุรกิจแบบสร้างสรรค์ ตอบโจทย์การใช้สอยร่วมสมัยและวิถีชีวิตของคนในยุคปัจจุบัน เปลี่ยนบทบาทจากย่านการค้า ศูนย์รวมตลาดค้าปลีกค้าส่ง ร้านขายทอง และย่านของกินยามค่ำคึกคักแบบดั้งเดิมเป็นย่านท่องเที่ยว ที่มีกลุ่มคนรุ่นใหม่เป็นพลังสำคัญในการขับเคลื่อนและการพัฒนาพื้นที่ในปัจจุบันซึ่งสำคัญในการขับเคลื่อนและการพัฒนาพื้นที่ในปัจจุบัน

59051211 : Major (Urban Design)

MISS RUNGTIWA CHANYOYOD : THE INFLUENCE OF THE WAT MANGKON MASS RAPID TRANSIT STATION TO SURROUNDING AREAS THESIS ADVISOR : ASSISTANT PROFESSOR SINGHANAT SANGSEHANAT, Ph.D.

Wat Mangkon station is a mass rapid transit station located in Yaowarat District, the oldest Thai-Chinese commercial community in Bangkok. The key characteristic of Yaowarat district is a mix of business areas, residential buildings and urban lifestyles that are connected by a variety of culture and popular street-food tourist-attractions of Thailand. However, the mass transit system developed in the area may affect the transformation of surrounding areas in various dimensions.

The aim of this research is to study the change of urban dimensions around the Wat Mangkon MRT station and its influences to urban transformation. This study had developed a conceptual framework based on relevant concepts and theories. Data collection were physical data before and after the development of the Wat Mangkon MRT station, by applying the internet search of urban dimensions as well as panoramic views of any locations on the road or Google Street View.

The research found that a mass transit results in physical, economic, and social context and makes change of the city and communities. The areas surrounding the station showed significant changes in those dimensions, interconnecting to each other area of Yaowarat district. While there is the image of an old town, new physical development with contemporary and creative businesses is also undertaken, meeting the needs of modern living trends and current ways of life of the city. The area has also shifted its urban role from a shopping district of retail-wholesale hubs, gold shops, and a traditional nightlife district to comprise a role of tourist district in which a new generation is a driving force as a catalyst of the area.

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยค้นคว้าอิสระฉบับนี้ สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความกรุณาจากผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สิงหนาท แสงสีหนาท อาจารย์ที่ปรึกษา ที่คอยผลักดันดูแลเอาใจใส่ให้คำปรึกษา ชี้แนะแนวทาง และคอยให้โอกาสด้วยความเมตตาเสมอมา ขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ ดร.พีรียา บุญชัยพฤกษ์ ประธานกรรมการสอบค้นคว้าอิสระ และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เพชรรัตน์ เพ็ชรภักดี ที่กรุณาให้คำแนะนำและแนวทางในการศึกษา ทำให้งานวิจัยค้นคว้าอิสระฉบับนี้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น และขอขอบพระคุณคณาจารย์ทุกท่านในสาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากรที่เมตตากรุณาให้ความรู้ แนวคิด ชี้แนะแนวทาง ให้คำแนะนำตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา ผู้วิจัยมีความซาบซึ้งใจเป็นอย่างยิ่ง

สุดท้ายนี้ขอกราบขอบพระคุณคุณแม่และครอบครัวที่คอยสนับสนุนมาตลอด คอยให้กำลังใจ เตือนสติ และเป็นแรงผลักดันสำคัญในชีวิต และขอขอบคุณพี่น้อง เพื่อนพ้องในสาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมืองทุกคน ที่คอยสละเวลาช่วยเหลือ ให้คำแนะนำ ให้คำปรึกษา แลกเปลี่ยนประสบการณ์ซึ่งกันและกัน รวมทั้งมิตรภาพและประสบการณ์การใช้ชีวิตที่ดีตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา

รุ่งทิwa จันทร์ย่อยศ



สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญภาพ.....	ฎ
บทที่ 1.....	1
บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญ.....	1
1.2 ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของการศึกษา	2
1.3 คำถามในการวิจัย.....	2
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	2
1.5 ขอบเขตการวิจัย.....	3
1.6 วิธีดำเนินการวิจัย	4
1.7 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	5
1.8 ข้อจำกัดของการวิจัย.....	6
บทที่ 2.....	7
แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	7
2.1 ความสัมพันธ์ของระบบขนส่งมวลชนกับการพัฒนาเมือง	7
2.2 แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบระบบขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development).....	10
2.3 การเปลี่ยนแปลงของชุมชนรอบสถานีรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร	15

2.4 การอนุรักษ์ย่านชุมชนเก่า.....	16
2.5 สรุปอิทธิพลที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่บริเวณรอบระบบขนส่งมวลชน	21
บทที่ 3.....	23
ระเบียบวิธีวิจัย	23
3.1 กรอบแนวคิดของการวิจัย	23
3.2 กระบวนการวิจัย	24
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	28
3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	29
3.5 การประมวลผลและการวิเคราะห์ข้อมูล.....	32
3.6 การพิจารณาเลือกพื้นที่ศึกษา.....	32
บทที่ 4.....	37
ลักษณะและสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา.....	37
4.1 ลักษณะทางกายภาพ.....	37
4.2 ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจ.....	45
4.3 ข้อมูลทางด้านสังคม.....	63
บทที่ 5.....	70
การวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร	70
5.1 ปัจจัยด้านทางกายภาพ	70
5.2 ปัจจัยด้านทางเศรษฐกิจ	103
5.3 ปัจจัยด้านทางสังคม	112
5.4 สรุปผลการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ ภายหลังจากเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร	132
บทที่ 6.....	136
สรุปผลการศึกษา อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	136
6.1 สรุปผลการศึกษา.....	136

6.2 อภิปรายผลการศึกษา.....	140
6.3 ข้อจำกัดในการศึกษา	144
6.4 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป.....	145
รายการอ้างอิง.....	146
ประวัติผู้เขียน.....	150



สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1 สถิติผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในประเทศไทย (หน่วย: พันคน)	8
ตารางที่ 2 สรุปอิทธิพลของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงเมืองและ ย่านชุมชนเก่า.....	22
ตารางที่ 3 วิธีการเก็บข้อมูลพื้นที่ศึกษา.....	31
ตารางที่ 4 ตารางการเลือกพื้นที่ศึกษา.....	35
ตารางที่ 5 ระบบถนนในพื้นที่ศึกษา.....	38
ตารางที่ 6 สถิติการอนุญาตปลูกสร้างอาคารในเขตสัมพันธวงศ์และเขตป้อมปราบศัตรูพ่าย ปี พ.ศ. 2555-2560	44
ตารางที่ 7 จำนวนชั้นและพื้นที่การอนุญาตปลูกสร้างในเขตกรุงเทพมหานคร จำแนกตามความสูง (จำนวนชั้น) ปี พ.ศ. 2560.....	44
ตารางที่ 8 ย่านการค้าสำคัญในพื้นที่ศึกษา.....	45
ตารางที่ 9 ข้อมูลการท่องเที่ยวเชิงศาสนา (Religious Tourism) ในพื้นที่ศึกษา	47
ตารางที่ 10 ข้อมูลการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและประเพณี (Culture Tourism) ในพื้นที่ศึกษา .	52
ตารางที่ 11 ข้อมูลการท่องเที่ยวเชิงวิถีชีวิตท้องถิ่น (Local Tourism) ในพื้นที่ศึกษา.....	54
ตารางที่ 12 ข้อมูลการท่องเที่ยวเชิงอาหาร (Food Tourism) ในพื้นที่ศึกษา	56
ตารางที่ 13 ข้อมูลการท่องเที่ยวเชิงช้อปปิ้ง (Shopping Tourism) ในพื้นที่ศึกษา.....	61
ตารางที่ 14 สถิติจำนวนประชากร จำนวนบ้าน และความหนาแน่นของประชากรในพื้นที่ เขตสัมพันธวงศ์และเขตป้อมปราบศัตรูพ่าย ปี พ.ศ. 2554-2562	64
ตารางที่ 15 ข้อมูลเกี่ยวกับชุมชนในพื้นที่ศึกษา	66
ตารางที่ 16 การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมบนถนนเยาวราช ตั้งแต่ยุคเริ่มตั้งถิ่นฐานจนถึงปัจจุบันปี พ.ศ. 2563	71

ตารางที่ 17 การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมบนถนนเจริญกรุง ตั้งแต่ยุคเริ่มตั้งถิ่นฐานจนถึงปัจจุบันปี พ.ศ. 2563	74
ตารางที่ 18 จำนวนและร้อยละของสถานที่ท่องเที่ยวจากกลุ่มตัวอย่างและจำนวนความถี่ในการเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยว ก่อนการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร	107
ตารางที่ 19 จำนวนและร้อยละของสถานที่ท่องเที่ยวจากกลุ่มตัวอย่างและจำนวนความถี่ในการเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยว ภายหลังจากการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร	109
ตารางที่ 20 จำนวนและร้อยละของสถานที่ท่องเที่ยวจากกลุ่มตัวอย่างและจำนวนความถี่ในการเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยว ก่อนและภายหลังจากการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร	111
ตารางที่ 21 ตารางสรุปผลการศึกษาปัจจัยด้านกายภาพ ก่อนและภายหลังจากการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร.....	123
ตารางที่ 22 ตารางสรุปผลการศึกษาปัจจัยด้านเศรษฐกิจ ก่อนและภายหลังจากการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร.....	127
ตารางที่ 23 ตารางสรุปผลการศึกษาปัจจัยด้านสังคม ก่อนและภายหลังจากการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร	129



สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1 ผังแสดงอาณาเขตและที่ตั้ง	4
ภาพที่ 2 แผนภาพแนวคิด Transit-Oriented Development	11
ภาพที่ 3 แผนภาพแสดงประเภทแนวคิด Transit-Oriented Development	12
ภาพที่ 4 วิธีการกำหนดค่า FAR ระดับชุมชนในพื้นที่ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ของเมือง ..	18
ภาพที่ 5 ขั้นตอนการวิจัย	27
ภาพที่ 6 ภาพสถานีวัดมังกรและพื้นที่โดยรอบสถานี	33
ภาพที่ 7 สถานีสามยอดและพื้นที่โดยรอบสถานี	34
ภาพที่ 8 สถานีสนามไชยและพื้นที่โดยรอบสถานี	34
ภาพที่ 9 สถานีอิสรภาพและพื้นที่โดยรอบสถานี	35
ภาพที่ 10 แสดงพื้นที่ศึกษาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร	36
ภาพที่ 11 ผังแสดงอาณาเขตและที่ตั้ง	37
ภาพที่ 12 ผังแสดงระบบถนน	39
ภาพที่ 13 ผังแสดงระบบโครงข่ายรถไฟฟ้าใต้ดิน	40
ภาพที่ 14 ผังแสดงลักษณะการใช้ประโยชน์อาคาร	42
ภาพที่ 15 ผังแสดงจำนวนชั้นและความสูงของอาคาร	43
ภาพที่ 16 ผังแสดงย่านการค้าสำคัญ	46
ภาพที่ 17 ผังแสดงการท่องเที่ยวเชิงศาสนา (Religious Tourism)	47
ภาพที่ 18 ผังแสดงการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและประเพณี (Culture Tourism)	52
ภาพที่ 19 ผังแสดงการท่องเที่ยวเชิงวิถีชีวิตท้องถิ่น (Local Tourism)	53
ภาพที่ 20 ผังแสดงการท่องเที่ยวเชิงอาหาร (Food Tourism)	56
ภาพที่ 21 ผังแสดงการท่องเที่ยวเชิงช้อปปิ้ง (Shopping Tourism)	60

ภาพที่ 22	ผังแสดงพื้นที่ชุมชน.....	67
ภาพที่ 23	ภาพชุมชนเจริญไชย	68
ภาพที่ 24	ภาพชุมชนเล่งบัวเอี้ยะ.....	68
ภาพที่ 25	ภาพชุมชนลือนฤทธิ.....	69
ภาพที่ 26	รูปแบบสถาปัตยกรรมบนถนนทรงวาด.....	77
ภาพที่ 27	การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมบนถนนทรงวาด	77
ภาพที่ 28	การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมบนถนนทรงวาดเปรียบเทียบ ระหว่างปี พ.ศ. 2554 และปี พ.ศ. 2563	78
ภาพที่ 29	รูปแบบสถาปัตยกรรมบนถนนนา.....	78
ภาพที่ 30	การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมบนถนนนาเปรียบเทียบ ระหว่างปี พ.ศ. 2554 และปี พ.ศ. 2563	79
ภาพที่ 31	ผังแสดงจำนวนชั้นและความสูงของอาคารปี พ.ศ. 2549	81
ภาพที่ 32	ผังแสดงจำนวนชั้นและความสูงของอาคารปี พ.ศ. 2563	81
ภาพที่ 33	ภาพการเปลี่ยนแปลงจำนวนชั้นและความสูงของอาคารในบริเวณที่ 1	82
ภาพที่ 34	ภาพการเปลี่ยนแปลงจำนวนชั้นและความสูงของอาคารในบริเวณที่ 2	82
ภาพที่ 35	ภาพการเปลี่ยนแปลงจำนวนชั้นและความสูงของอาคารในบริเวณที่ 3	83
ภาพที่ 36	ภาพการเปลี่ยนแปลงจำนวนชั้นและความสูงของอาคารในบริเวณที่ 4	83
ภาพที่ 37	ผังแสดงแปลงที่ดินและการพัฒนาแปลงที่ดิน ภายหลังจากเปิดใช้ สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร.....	85
ภาพที่ 38	ผังแสดงลักษณะการใช้ประโยชน์อาคารปี พ.ศ. 2549.....	86
ภาพที่ 39	ผังแสดงลักษณะการใช้ประโยชน์อาคารปี พ.ศ. 2563.....	86
ภาพที่ 40	การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารบนเจริญกรุง บริเวณแยกหมอมี่ ในปี พ.ศ. 2554 – พ.ศ. 2563	87
ภาพที่ 41	ภาพถ่ายการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารบนถนนเจริญกรุง ในปีพ.ศ. 2554 – พ.ศ. 2563.....	88

ภาพที่ 42 การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินบนถนนเจริญกรุง หัวถนนราชวงศ์ บริเวณแยกเสือป่า ในปี พ.ศ. 2554 – พ.ศ. 2562	88
ภาพที่ 43 การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินบนเจริญกรุง หัวถนนมิตรพันธ์ บริเวณแยกหม่อมมี ในปีพ.ศ. 2554 – พ.ศ. 2563.....	89
ภาพที่ 44 ภาพถ่ายการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารบริเวณจุดบรรจบของถนนแปลงนาม และถนนเจริญกรุงในปีพ.ศ. 2554 – พ.ศ. 2563	89
ภาพที่ 45 ภาพถ่ายการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารบนถนนเยาวราช ในปี พ.ศ. 2554 – พ.ศ. 2563	90
ภาพที่ 46 ภาพถ่ายการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการค้าในอาคารบนถนนเยาวราช ในช่วงเวลากลางวัน และเวลากลางคืน.....	91
ภาพที่ 47 ภาพถ่ายการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารบนถนนทรงวาด	91
ภาพที่ 48 การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารบนถนนนานาในปี พ.ศ. 2554 – พ.ศ. 2563..	92
ภาพที่ 49 การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารบนถนนนานาในปี พ.ศ. 2554 – พ.ศ. 2563..	93
ภาพที่ 50 การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารบนถนนแปลงนาม ในปี พ.ศ. 2554 – พ.ศ. 2563	93
ภาพที่ 51 การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารบนถนนผดุงด้าว ในปี พ.ศ. 2554 – พ.ศ. 2563	94
ภาพที่ 52 การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินบนถนนไมตรีจิตต์ ในปี พ.ศ. 2554 – พ.ศ. 2562	94
ภาพที่ 53 การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินบนถนนเจริญกรุง บริเวณหน้าวัดไตรมิตรวิทยาราม วรวิหาร วงเวียนโอเตียนในปี พ.ศ. 2554 – พ.ศ. 2562.....	95
ภาพที่ 54 การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในซอยวานิช 1 ในปี พ.ศ. 2554 – พ.ศ. 2563	95
ภาพที่ 55 ผังแสดงระบบถนนและโครงข่ายการสัญจร ก่อนการเปิดใช้ สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร.....	97
ภาพที่ 56 ผังแสดงระบบถนนและโครงข่ายการสัญจร ภายหลังการเปิดใช้ สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร.....	97

ภาพที่ 57	ผังแสดงรูปแบบสัญญาณด้วยการเดินเท้า ภายหลังจากเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร ในช่วงเวลา 07.00-16.00 น.....	99
ภาพที่ 58	ผังแสดงรูปแบบสัญญาณด้วยการเดินเท้า ภายหลังจากเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร ในช่วงเวลา 16.00-23.00 น.....	99
ภาพที่ 59	ภาพพื้นที่สาธารณะประเภทพื้นที่ลาน-สวนสาธารณะบริเวณวงเวียนบริเวณชุมประตู เฉลิมพระเกียรติ วงเวียนโอเดียนในช่วงเวลาปกติ และในช่วงเทศกาลถือศีลกินเจ.....	101
ภาพที่ 60	ผังแสดงพื้นที่สาธารณะ ก่อนการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร.....	102
ภาพที่ 61	ผังแสดงพื้นที่สาธารณะ ภายหลังจากเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร.....	102
ภาพที่ 62	ภาพพาณิชยกรรมการค้าแบบดั้งเดิมบนถนนเยาวราช และการค้าอาหารสดอาหารแห้ง บริเวณซอยเจริญกรุง 16 หรือตลาดเล่งบ๊วยเอี้ยะ.....	104
ภาพที่ 63	ภาพพาณิชยกรรมร่วมสมัยบนถนนเยาวราช และบนถนนทรงสวัสดิ์.....	105
ภาพที่ 64	ภาพพาณิชยกรรมการค้าสมัยใหม่บนถนนเยาวราช และถนนเจริญกรุง บริเวณแยกหมอมี่.....	105
ภาพที่ 65	ภาพพาณิชยกรรมสร้างสรรค์บนถนนนา.....	106
ภาพที่ 66	จำนวนและร้อยละของสถานที่ท่องเที่ยวจากกลุ่มตัวอย่าง ก่อนการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร.....	108
ภาพที่ 67	ภาพแสดงความถี่ในการเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยวของกลุ่มตัวอย่าง ก่อนการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร.....	108
ภาพที่ 68	จำนวนและร้อยละของสถานที่ท่องเที่ยวจากกลุ่มตัวอย่าง ก่อนการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร.....	110
ภาพที่ 69	ภาพแสดงความถี่ในการเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยวของกลุ่มตัวอย่าง ภายหลังจากเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร.....	110
ภาพที่ 70	ภาพชุมชนเจริญไชย.....	113
ภาพที่ 71	ภาพชุมชนเจริญไชย.....	115
ภาพที่ 72	ภาพชุมชนเล่งบ๊วยเอี้ยะ ติดกับถนนเยาวราช และคาเฟ่ที่เปิดใหม่ในชุมชนเล่งบ๊วยเอี้ยะ บริเวณทางเข้าศาลเจ้าเล่งบ๊วยเอี้ยะ.....	115
ภาพที่ 73	ภาพชุมชนเล่งบ๊วยเอี้ยะ.....	116

ภาพที่ 74 ภาพการค้าในชุมชนเล่งบ๊วยเอี้ยะ..... 117

ภาพที่ 75 ภาพประเพณีถือศีลกินเจของชาวจีน ที่มีศูนย์กลางอยู่บริเวณถนนเยาวราช..... 120



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญ

ย่านเยาวราช เป็นย่านชุมชนชาวไทยเชื้อสายจีนที่อยู่คู่กับประวัติศาสตร์ชาติไทยมาช้านาน ตั้งอยู่ในเขตกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นนอก มีพลวัตการเปลี่ยนแปลงที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางมาตั้งแต่อดีต ช่วงต้นกรุงรัตนโกสินทร์ ประเทศไทยในเวลานั้นกลายเป็นศูนย์กลางทางการค้าสำเภากับประเทศจีนและในเอเชียอาคเนย์ โดยมีแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นทางหลักในการสัญจรทางน้ำ ในช่วงก่อร่างสร้างกรุงธนบุรี รัชกาลที่ 1 ทรงโปรดเกล้าฯ ให้ ชาวจีนที่เคยอาศัยอยู่ในพระนครย้ายออกมาอยู่ย่านสามเพ็ง ก่อให้เกิดชุมชนชาวจีนเกิดขึ้น ต่อมารัฐบาลได้มีนโยบายจ้างแรงงานจีน ประกอบกับภัยพิบัติทางธรรมชาติและสถานการณ์บ้านเมืองในจีนขณะนั้น ทำให้ชาวจีนหลายคนอพยพเดินทางข้ามน้ำข้ามทะเลเข้ามาตั้งถิ่นฐานในไทย ส่งผลให้บริเวณสามเพ็งเต็มไปด้วยกลุ่มชาวจีนหลากหลายเชื้อสายหลากหลายภาษา ทั้งเป็นแรงงานก่อสร้าง กิจการเดินเรือสำเภา และการค้า

ในช่วงยุคปฏิวัติอุตสาหกรรม ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีทำให้การเดินทางมีระยะเวลาที่สั้นลง ประกอบกับอยู่ในยุคล่าอาณานิคมและการเปิดการค้าอย่างเสรีกับชาวตะวันตก ส่งผลให้เยาวราชกลายเป็นฐานเศรษฐกิจในการนำเข้าและส่งออกที่สำคัญระหว่างไทยกับนานาประเทศ การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วในเวลานั้นคือ การสร้างถนนขึ้นใหม่เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองในรัชสมัยรัชกาลที่ 5 ได้แก่ ถนนเจริญกรุง ซึ่งเป็นถนนสายสำคัญที่เชื่อมต่อระหว่างย่านสำคัญ คือ เกาะรัตนโกสินทร์ที่เป็นศูนย์กลางการปกครอง ย่านชุมชนชาวจีนที่เป็นย่านค้าขายท่าเรือที่เป็นศูนย์กระจายสินค้าของเมือง และย่านบางรักที่เป็นย่านของชาวตะวันตก ประกอบกับความนิยมการเดินทางทางน้ำที่เริ่มเสื่อมลง ทำให้มีกิจการห้างร้านต่างๆ เกิดขึ้นตามสองฟากฝั่งของถนนเจริญกรุง และโครงการสร้างถนนในอำเภอสำเพ็ง เพื่อส่งเสริมการค้า ได้แก่ ถนนยุพราช ต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็นถนนเยาวราช ถนนจักรวรรดิ ถนนราชวงศ์ และถนนอนุวงศ์ นอกจากนี้ ยังเปิดกิจการเดินรถรางบนถนนเจริญกรุง ส่งผลให้ย่านเยาวราชเป็นศูนย์กลางทางการค้าที่รุ่งเรืองนับแต่นั้นเป็นต้นมา เกิดย่านการค้าย่อยขึ้นมากมาย เช่น ย่านการค้าทอง ย่านการค้าสินค้าจากจีน รวมไปถึงแหล่งค้าฝิ่น โรงละคร ไนต์คลับ และบ่อนการพนัน

ในปัจจุบันการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ถูกพัฒนาขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรที่คับคั่งบนท้องถนน เชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างพื้นที่ใจกลางเมืองและปริมณฑล และยกระดับคุณภาพชีวิตด้านการเดินทางของคนเมืองให้มีความสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น ซึ่งในปัจจุบันมีการขยายเส้นทางให้ครอบคลุมและเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนรูปแบบอื่นอย่างเป็นระบบมากขึ้น ในพื้นที่เยาวราชมีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง เส้นทางส่วนต่อขยายเส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงินเกิดขึ้น ซึ่งเป็นเส้นทางที่ลอดผ่านพื้นที่เมืองเก่าของกรุงเทพมหานครประกอบด้วย 4 สถานีที่มีความโดดเด่น คือ สถานีสามยอด สถานีสนามไชย สถานีอิสรภาพ และสถานีวัดมังกร

สถานีวัดมังกรที่ตั้งอยู่บริเวณสี่แยกแปลงนาม จุดบรรจบของถนนเจริญกรุง ถนนแปลงนาม และถนนพลับพลาไชยในย่านเยาวราช ที่ได้รับการขนานนามว่า ไชน่าทาวน์ ซึ่งเป็นหัวใจของชุมชนชาวจีนที่เก่าแก่ที่สุดของกรุงเทพมหานครและมีความสำคัญทางการค้าที่อยู่คู่กับคนไทยมาตั้งแต่อดีตหล่อหลอมรวมเอาวัฒนธรรมทั้งจีนและไทยผสมผสานเข้าด้วยกัน บอกเล่าความเป็นมาของพื้นที่ผ่านผู้คน การค้า อาหาร วัฒนธรรมประเพณี และภาษาทางสถาปัตยกรรม จนกลายเป็นแหล่งท่องเที่ยว ยอดนิยม และเป็นจุดหมายปลายทางของผู้คนจากทั่วสารทิศแวะเวียนเข้ามาในพื้นที่ไม่ขาดสาย ทั้งในเวลากลางวันและเวลากลางคืน จุดเด่นของย่านเยาวราช คือ การผสมผสานระหว่างย่านธุรกิจการค้า ย่านที่พักอาศัย และวิถีชีวิตแบบชุมชนเมือง ที่เชื่อมโยงร้อยรัดผูกพันกันด้วยวัฒนธรรมที่หลากหลาย ทว่ามีเอกลักษณ์เฉพาะตัว กลายเป็นเสน่ห์ที่ทุกคนอยากสัมผัส (เชื่่อมวรา ศาสตร์, 2554) นอกจากนี้เยาวราชยังมีความพิเศษ คือ เป็นแหล่งรวมวัฒนธรรมอาหารที่มีความโดดเด่น ทั้งรสชาติแบบจีนดั้งเดิมและแบบร่วมสมัยที่มีรูปแบบหลากหลายให้เลือกสรรทั้งภัตตาคาร ร้านอาหาร สตรีทฟู้ด และคาเฟ่ จนได้รับการขนานนามให้เป็น “สวรรค์แห่งอาหารริมทาง” และกลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงอาหารที่ได้รับความนิยมแห่งหนึ่งของประเทศไทย

การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบรางที่เกิดขึ้นในพื้นที่ คือ สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร อาจส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่โดยรอบในหลายมิติทั้งด้านกายภาพ ด้านเศรษฐกิจ และด้านสังคม จึงเกิดเป็นคำถามในการวิจัยที่ว่า สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรมีอิทธิพลที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่โดยรอบสถานีอย่างไร โดยมีวัตถุประสงค์ในการศึกษาเพื่อศึกษาบริบทความเปลี่ยนแปลงไปในมิติต่างๆ บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร และศึกษาอิทธิพลของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสถานีวัดมังกรที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของชุมชนเมือง โดยประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับคือ ทราบถึงอิทธิพลของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสถานีวัดมังกรที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่โดยรอบ และเป็นข้อมูลในการอธิบายปรากฏการณ์ระบบขนส่งมวลชนที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงเมืองในย่านเมืองเก่าต่อไป

1.2 ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.2.1 เพื่อศึกษาบริบทความเปลี่ยนแปลงไปในมิติต่างๆ บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร

1.2.2 เพื่อวิเคราะห์อิทธิพลของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสถานีวัดมังกรที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของชุมชนเมือง

1.3 คำถามในการวิจัย

สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรมีอิทธิพลที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่โดยรอบสถานีอย่างไร

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.4.1 ทราบว่าสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสถานีวัดมังกรมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่โดยรอบอย่างไร

1.4.2 สำหรับเป็นข้อมูลในการอธิบายปรากฏการณ์ความเปลี่ยนแปลงเมืองจากรถไฟฟ้าใต้ดินในย่านเมืองเก่า

1.5 ขอบเขตการวิจัย

การศึกษาอิทธิพลของสถานีรถไฟฟ้ใต้ดินวัดม้งกรต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่โดยรอบในครั้งนี้ ได้กำหนดขอบเขตในการศึกษาการเปลี่ยนพื้นที่ในช่วงเวลาตั้งแต่อดีตจนถึงภายหลังจากการเปิดใช้ สถานีรถไฟฟ้ใต้ดินวัดม้งกรในเดือนเมษายน พ.ศ. 2564 โดยแบ่งขอบเขตของการวิจัยออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนขอบเขตด้านพื้นที่ และขอบเขตด้านเนื้อหา โดยมีรายละเอียดดังนี้

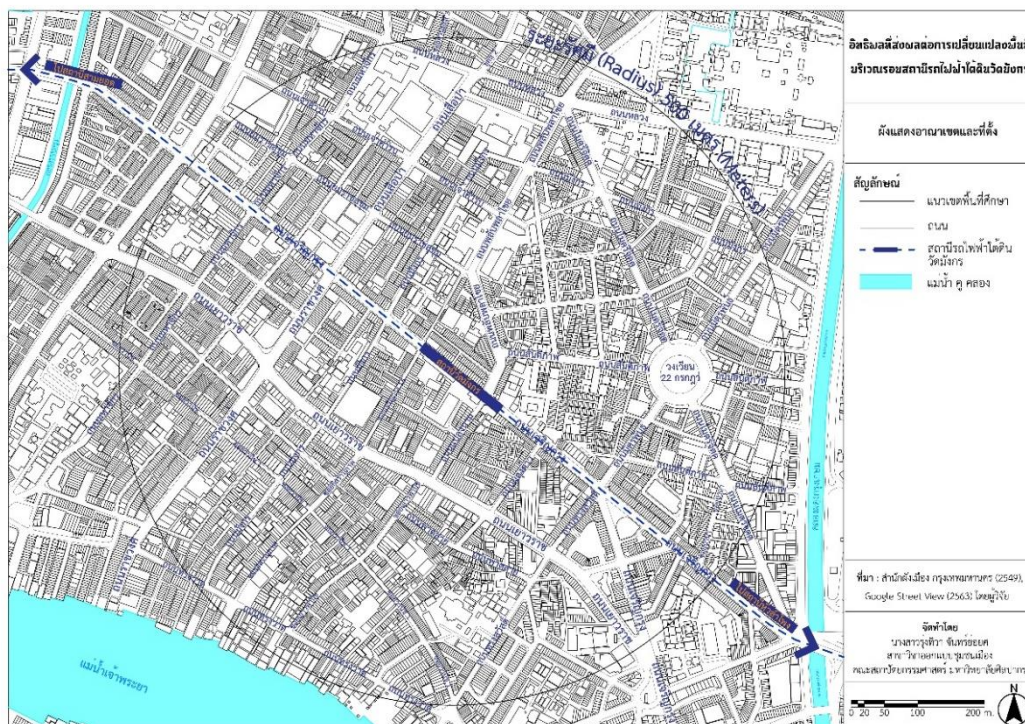
1.5.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

- 1) ศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนกับการพัฒนาเมือง การพัฒนาพื้นที่รอบระบบขนส่งมวลชน และย่านชุมชนเก่า
- 2) ศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา เพื่อให้ทราบถึงลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างทางเศรษฐกิจ บริบททางสังคมวัฒนธรรม และวิถีชีวิต
- 3) วิเคราะห์อิทธิพลสถานีรถไฟฟ้ใต้ดินวัดม้งกรต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่โดยรอบ สถานี

1.5.2 ขอบเขตด้านพื้นที่

พื้นที่ศึกษาตั้งอยู่ในเขตกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นนอก ครอบคลุมพื้นที่เขตสัมพันธวงศ์และเขต ป้อมปราบศัตรูพ่าย โดยกำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาตามรัศมีการให้บริการโดยรอบพื้นที่สถานีรถไฟฟ้ใต้ดินวัดม้งกร รัศมี 500 เมตร ตามแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบระบบขนส่งมวลชน ซึ่งมีอาณาเขตดังนี้

ทิศเหนือ	จรดแนวถนนหลวง จากช่วงแยกพลับพลาไชยถึงบริเวณแยก ถนนหลวงตัดกับถนนมหาจักรและซอยสวนมะลิ 1
ทิศใต้	จรดแนวถนนทรงวาด ตั้งแต่บริเวณแยกถนนราชวงศ์ตัดกับ ถนนทรงวาดครอบคลุมพื้นที่โรงพยาบาลเทียนฟ้ามูลนิธิ วงเวียน โอเดียน และวัดไตรมิตรวิทยาราม
ทิศตะวันออก	จรดแนวถนนจักรวรรดิ ครอบคลุมพื้นที่ตลาดสำเพ็ง และคลองถม
ทิศตะวันตก	จรดวงเวียน 22 กรกฎาคม



ภาพที่ 1 ผังแสดงอาณาเขตและที่ตั้ง

ที่มา : ดัดแปลงจากสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร (2563), Google Street View (2563)

โดยผู้วิจัย

1.6 วิธีดำเนินการวิจัย

ในการศึกษาอิทธิพลที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้แบ่งวิธีการดำเนินการวิจัยออกเป็น 5 ขั้นตอน ดังนี้

1.6.1 ขั้นตอนการศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง เป็นกระบวนการศึกษาข้อมูล ทฤษฎีด้านทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวกับความสัมพันธ์ของระบบขนส่งมวลชนกับการพัฒนาเมือง แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบระบบขนส่งมวลชน การเปลี่ยนแปลงของชุมชนรอบสถานีรถไฟฟ้า ในกรุงเทพมหานคร และแนวคิดชุมชนเก่า เพื่อนำไปสู่กระบวนการสร้างกรอบแนวคิดและเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1.6.2 ขั้นตอนการคัดเลือกพื้นที่ศึกษา เป็นกระบวนการคัดเลือกพื้นที่ศึกษา โดยมีหลักการในการพิจารณา 3 หลักการ ดังนี้

- 1) พื้นที่อยู่บริเวณการพัฒนารถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ซึ่งมีเส้นทางที่พาดผ่านย่านประวัติศาสตร์ที่โดดเด่น ย่านชุมชนเก่า ย่านการค้า ย่านสถานศึกษา และย่านท่องเที่ยว ซึ่งประกอบด้วย 4 สถานี คือ สถานีวัดมังกร สถานีสามยอด สถานีสนามไชย และสถานีอิสรภาพ

2) พื้นที่มีความเป็นย่านที่มีวิถีชีวิต บริบททางสังคม วัฒนธรรม และโครงสร้างทางเศรษฐกิจที่มีความหลากหลาย

3) พื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงหลายบริบทที่เห็นได้ชัดเจน ภายหลังจากพัฒนาสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน

1.6.3 ขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูล ในขั้นตอนการเก็บข้อมูล ผู้วิจัยได้แบ่งการเก็บข้อมูลการศึกษาออกเป็น 2 ชุด คือ ข้อมูลก่อนข้อมูลพื้นที่ก่อนการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร และข้อมูลพื้นที่ภายหลังจากการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร โดยมีตัวแปรในการแบ่งชุดข้อมูล คือ วันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 ซึ่งเป็นวันที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยและบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายจำนวน 5 สถานีคือ สถานีวัดมังกร สถานีสามยอด สถานีสนามไชย สถานีอิสรภาพ และสถานีท่าพระ

1.6.4 ขั้นตอนการวิเคราะห์และประมวลผลข้อมูล นำข้อมูลจากการศึกษาที่จัดเก็บอยู่ในรูปแบบของข้อมูลแผนที่ ข้อมูลสถิติ และการเขียนบรรยาย นำมาเปรียบเทียบข้อมูลก่อนและภายหลังจากการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร แล้วนำมาวิเคราะห์ว่าสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรมีส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่โดยรอบสถานีในปัจจุบันบ้าง และมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นอย่างไร ภายหลังจากการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร

1.6.5 ขั้นตอนการสรุปผลการวิเคราะห์ เป็นการสรุปผลว่าสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรมีอิทธิพลที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่โดยรอบสถานีอย่างไร เพื่อตอบคำถามการวิจัย การอภิปรายผล และข้อเสนอแนะในการศึกษาวิจัยครั้งต่อไป

1.7 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1.7.1 แนวคิดระบบขนส่งมวลชนกับการพัฒนาเมือง แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบระบบขนส่งมวลชน แนวคิดระบบขนส่งมวลชนกับการพัฒนาเมือง และแนวคิดชุมชนเก่า

1.7.2 ผังและแผนที่ที่แสดงข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้ในการจัดเก็บข้อมูลและวิเคราะห์ผลจากแหล่งอ้างอิงต่างๆ เช่น ระบบฐานข้อมูลภูมิสารสนเทศ สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ภาพถ่ายทางดาวเทียม และข้อมูลจากเทคโนโลยีที่ทำให้เห็นมุมมองภาพแบบพาโนรามาจากตำแหน่งต่างๆ บนท้องถนน หรือ กูเกิล สตรีตวิว (Google Street View) จากแหล่งข้อมูลหลัก ได้แก่ กูเกิล แผนที่ (Google Map) และ กูเกิล เอิร์ธ (Google Earth)

1.7.3 การสืบค้นข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต (Search Engine) เป็นการคัดกรองและจัดการข้อมูลจากระบบอินเทอร์เน็ต ซึ่งเป็นข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา

1.7.4 การสังเกตการณ์ เพื่อสำรวจเก็บข้อมูลเบื้องต้น เป็นการสังเกตพฤติกรรมของผู้เข้ามาใช้งานพื้นที่ โดยใช้เทคนิคการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม และเก็บข้อมูลภาพถ่าย ในช่วงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2563 ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ยังสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 บรรเทาลง

1.8 ข้อจำกัดของการวิจัย

เนื่องจากในระหว่างทำการศึกษาเกิดสถานการณ์โรคโควิด-19 ส่งผลให้ไม่สามารถลงพื้นที่สำรวจข้อมูลและสัมภาษณ์ได้ ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยจึงใช้เครื่องมือการสืบค้นข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต (Search Engine) และการนำเทคโนโลยีที่ทำให้เห็นมุมมองภาพแบบพาโนรามาจากตำแหน่งต่างๆ บนท้องถนน หรือ กูเกิล สตรีตวิว (Google Street View) จาก กูเกิล แผนที่ (Google Map) และ กูเกิล เอิร์ธ (Google Earth) มาเป็นเครื่องมือหลักในกระบวนการเก็บข้อมูลของพื้นที่



บทที่ 2

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยได้ดำเนินการศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องเพื่อสรุปอิทธิพลของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงเมือง และนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาในบทนี้ไปศึกษา เพื่อนำมาวิเคราะห์อิทธิพลที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้า ภายใต้กรอบแนวคิดสำคัญ ได้แก่ ความสัมพันธ์ของระบบขนส่งมวลชนกับการพัฒนาเมือง แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบระบบขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development) การเปลี่ยนแปลงของชุมชนรอบสถานีรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร และแนวคิดการอนุรักษ์ย่านชุมชนเก่า โดยมีรายละเอียดดังนี้

2.1 ความสัมพันธ์ของระบบขนส่งมวลชนกับการพัฒนาเมือง

2.1.1 ระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร

การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะหรือระบบขนส่งมวลชน มีเป้าหมายเพื่อให้สามารถรองรับความต้องการการเดินทาง ยกกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในการเดินทางและการขนส่ง ส่งเสริมให้ประชาชนสามารถเข้าถึงกิจกรรมในด้านต่างๆ ทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคมได้อย่างสะดวก ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งเป็นกลไกและเครื่องมือสำคัญในการเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ ด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวภายในประเทศ (กระทรวงคมนาคม, 2559)

การบริการขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่สำคัญ 3 ประเภท ได้แก่ ระบบราง ระบบรถโดยสารประจำทาง ระบบเรือโดยสาร (กองนโยบายและแผนงาน สำนักผังเมือง, 2558)

- 1) การขนส่งมวลชนระบบราง 4 ประเภท คือ รถไฟฟ้าบีทีเอส รถไฟฟ้าใต้ดิน รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ และการรถไฟแห่งประเทศไทย
- 2) ระบบรถโดยสารประจำทาง 2 ประเภท คือ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และรถโดยสารประจำทาง BRT
- 3) ระบบเรือโดยสาร 3 ประเภท คือ เรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา เรือโดยสารในคลอง และเรือโดยสารเฟล้าใบจักรยาว

จากสถิติผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในประเทศไทย พบว่าในปี พ.ศ. 2559 มีผู้โดยสารระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ และรถไฟฟ้าบีทีเอส รวมกันมากกว่ารถโดยสาร ขสมก. แม้ว่าข้อมูลรถโดยสารยังขาดกลุ่มรถร่วม รถตู้โดยสารและรถขนาดเล็กจำนวนมาก แต่ก็เห็นได้ชัดว่าระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตเมืองนั้นมีสัดส่วนแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้น ตามการเปิดใช้เส้นทางและสถานีใหม่ ขณะที่ระบบรถโดยสารมีแนวโน้มผู้โดยสารลดลง (ดังรายละเอียดในตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 สถิติผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในประเทศไทย (หน่วย: พันคน)

ประเภทระบบขนส่งสาธารณะ / ปี	2555	2556	2557	2558	2559
รถโดยสาร ขสมก.	355,134	341,540	315,362	324,747	317,278
รถไฟฟ้าใต้ดิน	80,602	84,680	92,421	95,019	103,248
รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์	14,932	15,613	17,064	19,307	21,170
รถไฟฟ้าบีทีเอส	194,113	208,765	219,422	229,854	237,047
รถโดยสาร ขส.	10,112	9,599	8,620	7,781	7,286
รถไฟ	41,761	37,343	36,425	35,127	30,552
ทางน้ำ	110,636	108,992	102,810	104,101	115,282
ทางอากาศ	16,566	19,412	25,748	31,376	35,238

ที่มา : (สำนักงานงบประมาณของรัฐสภา, 2562)

2.1.2 ความสัมพันธ์ของระบบขนส่งมวลชนกับการพัฒนาเมืองด้านกายภาพ

ยุทธภูมิ เผ่าจินดา (2550) ได้ทำการศึกษาแนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลม และสถานีเพลินจิต ผลการศึกษา พบว่า พื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมากภายหลังจากการเกิดขึ้นของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยเฉพาะการเพิ่มขึ้นของพื้นที่สาธารณะที่เชื่อมระหว่างสถานีไฟฟ้าไปสู่ทางเท้าโดยทางเดินลอยฟ้า (Sky Walk) รวมทั้งความหลากหลายของรูปแบบกิจกรรมที่เกิดขึ้น โดยเฉพาะการเปลี่ยนถ่ายระบบการสัญจร กิจกรรมการค้า และกิจกรรมต่างๆ ที่ซ้อนทับกันในพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส (เผ่าจินดา, 2550)

ศศิพิมพ์ อิศรพัฒนา (2556) ได้ทำการศึกษาผลกระทบทางกายภาพต่อศาสนสถานตามแนวรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร โดยใช้ข้อมูลศาสนสถานตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอสสายสุขุมวิทและสายสีลมมาเป็นกรณีศึกษา ผลการศึกษาพบว่า การให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและลักษณะอาคารโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ซึ่งส่งผลกระทบต่อศาสนสถานตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยมีการเปลี่ยนแปลงทั้งเป็นอาคารชุดที่พักอาศัย อาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้าศูนย์การค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากพื้นที่ว่างหรืออาคารพาณิชย์ 4-6 ชั้น เป็นอาคารชุดที่พักอาศัยสูง 20-30 ชั้น (อิสรพัฒนา, 2556)

ชานน กิติโสภากุล (2557) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตามแนวรถไฟฟ้าที่ทำให้เกิดการพัฒนาคณะกายภาพตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร โดยการศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณหน้าสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ในระยะเดินเท้าบนถนน 3 สายได้แก่ ถนนพญาไท ถนนสุขุมวิท และถนนพหลโยธิน พบว่า มีกรณีที่เปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางและหนาแน่นมากที่สุด ปรากฏการณ์การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นพาณิชย์กรรมที่เกิดขึ้นในกรุงเทพมหานครมีความแตกต่างจากแนวคิด TOD ที่ต้องมีพื้นที่พาณิชย์กรรมเป็นศูนย์กลางและลดหลั่นความเข้มข้นตามระยะทางจากสถานี แต่สิ่งที่เกิดขึ้นในความเป็นจริงคือปรากฏการณ์ “คอนโดลิ้มสถานี” (กิติโสภากุล, 2557)

สฤชต์ ดิยะวงศ์สุวรรณ (2556) ได้กล่าวว่า ลักษณะสัญญาณเชิงพื้นที่บริเวณโดยรอบที่ตั้งสถานีของระบบรางเป็นปัจจัยสำคัญของกระบวนการเป็นศูนย์กลาง โดยมีสถานีระบบรางเป็นปัจจัยกระตุ้นให้เกิดปริมาณการสัญจรอิสระเพิ่มมากขึ้น ที่ทำหน้าที่ในการเชื่อมโยงย่านต่างๆ ของเมืองให้มีความสัมพันธ์กันมากขึ้น เปรียบเสมือนศูนย์รวมกิจกรรม (Node) ที่มีปริมาณการสัญจรหรือการเปลี่ยนผ่านลักษณะกิจกรรมที่หลากหลาย โดยมักจะมีระดับการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินหรือราคาที่ดินมากขึ้นแปรผันตามกัน และในการเปลี่ยนแปลงระยะเริ่มต้นการใช้ประโยชน์ที่ดินจะใช้ประโยชน์เพื่อการอยู่อาศัยและสำนักงาน เพื่อทำหน้าที่เชื่อมโยงกิจกรรมกับพื้นที่ศูนย์กลางเมืองเมื่อมีปริมาณการสัญจรอิสระหรือจำนวนคนที่เพียงพอการใช้ประโยชน์ที่ดินจะเริ่มมีกิจกรรมเชิงพาณิชย์เพื่อรองรับต่อกิจกรรมเหล่านี้ นอกจากนี้ยังได้แบ่งความสัมพันธ์ระหว่างเมืองกับขนส่งมวลชนระบบราง ออกเป็น 3 ประเด็นแนวคิด ได้แก่ (ดิยะวงศ์สุวรรณ, 2556)

1) การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีการขนส่งกับการเปลี่ยนแปลงรูปทรงเมือง การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีการขนส่ง ส่งผลให้รูปทรงเมืองมีการขยายขอบเขตเพิ่มมากขึ้น ตามศักยภาพของการเดินทางที่เพิ่มขึ้น ดังนั้นมักจะเกิดการตั้งถิ่นฐานขึ้นตามบริเวณแนวเส้นทางของระบบคมนาคมที่ทำการเชื่อมโยงพื้นที่ภายในเมืองหรือแนวเส้นทางคมนาคมที่ทำการเชื่อมโยงระหว่างเมือง

2) อิทธิพลที่ตั้งสถานีระบบรางต่อราคาที่ดินและการใช้ประโยชน์ที่ดิน การสัญจรภายในเมืองด้วยระบบรางทำให้การสัญจรในเมืองมีความรวดเร็วและสะดวกสบายมากขึ้น ส่งผลให้ตามแนวเส้นทางของระบบรางโดยเฉพาะย่านพื้นที่ตั้งของสถานีนับว่าเป็นทำเลทอง ระบบรางจึงเป็นปัจจัยทางเศรษฐกิจที่กระตุ้นให้มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและราคาของที่ดินสำหรับการสร้างกิจกรรมเพื่อรองรับต่อความต้องการสำหรับการเดินทางที่เข้มข้นของระบบรางที่เกิดขึ้น

3) ลักษณะความสัมพันธ์โครงข่ายระบบราง อธิบายได้เป็น 2 ลักษณะ คือ

3.1) ความสัมพันธ์ระหว่างสถานีกับสถานี การพัฒนาสถานีของระบบรางในพื้นที่เมือง แม้ว่าจะไม่สามารถเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินไปสู่ความเป็นศูนย์กลางกิจกรรมของย่านพื้นที่ได้ในระยะเวลาอันสั้น แต่ความสามารถในการเข้าถึงสถานีในการเชื่อมโยงกับโครงข่ายที่เกิดขึ้นจะเป็นกลไกที่กระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อรองรับต่อกิจกรรมที่เกิดขึ้น ลักษณะแบบแผนของโครงข่ายระบบรางมีความเป็นไปได้ในการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างเชิงพื้นที่ของเมืองให้มีความเป็นศูนย์กลางเมืองเกิดขึ้น และกลายเป็นศูนย์กลางย่อยต่างๆ ภายในเมืองตามย่านที่ตั้งสถานีระบบรางแห่งนั้นโดยมีแนวเส้นทางของระบบรางเป็นสิ่งที่เชื่อมโยงกันอยู่

3.2) ความสัมพันธ์สถานีกับโครงข่ายการสัญจรอื่นโดยรอบสถานี ลักษณะของสัญญาณเชิงพื้นที่บริเวณโดยรอบที่ตั้งสถานีระบบรางจะเป็นปัจจัยสำคัญของกระบวนการเป็นศูนย์กลางเมืองที่มีลักษณะของการตั้งร้านค้าย่อย โดยมีสถานีระบบรางเป็นปัจจัยกระตุ้นให้เกิดปริมาณการสัญจรเพิ่มมากขึ้น จนสามารถเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีอิทธิพลสำคัญของการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินไปสู่ย่านที่อยู่อาศัยใหม่และการพัฒนาพื้นที่สำนักงาน

2.1.3 ความสัมพันธ์ของระบบขนส่งมวลชนกับการพัฒนาเมืองด้านเศรษฐกิจ

กฤติญา นิมมานรดี (2556) ได้ทำการศึกษา ปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาอาคารชุดตามแนวรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร มีจุดประสงค์เพื่อศึกษาถึงปริมาณการพัฒนาอาคารชุดที่พักอาศัยที่เปลี่ยนแปลงไปภายหลังจากการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร และศึกษาปัจจัยต่างๆ ที่ส่งผลต่อศักยภาพในการพัฒนาอาคารชุดในแต่ละพื้นที่ เช่น ลักษณะผู้ถือครองที่ดิน ขนาดแปลงที่ดิน การควบคุมโดยผังเมือง ความเชื่อมโยงของโครงข่ายถนนภายในพื้นที่ ซึ่งตั้งอยู่ในรัศมี 500 เมตรโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรที่มีผลต่อปริมาณอาคารชุดและ จำนวนหน่วยห้องพักของอาคารในพื้นที่รอบสถานี ประกอบด้วย ขนาดแปลงที่ดิน ความเชื่อมโยงของโครงข่ายถนน มูลค่าที่ดิน และนโยบายของภาครัฐ (นิมมานรดี, 2556)

2.1.4 ความสัมพันธ์ของระบบขนส่งมวลชนกับการพัฒนาเมืองด้านสังคม

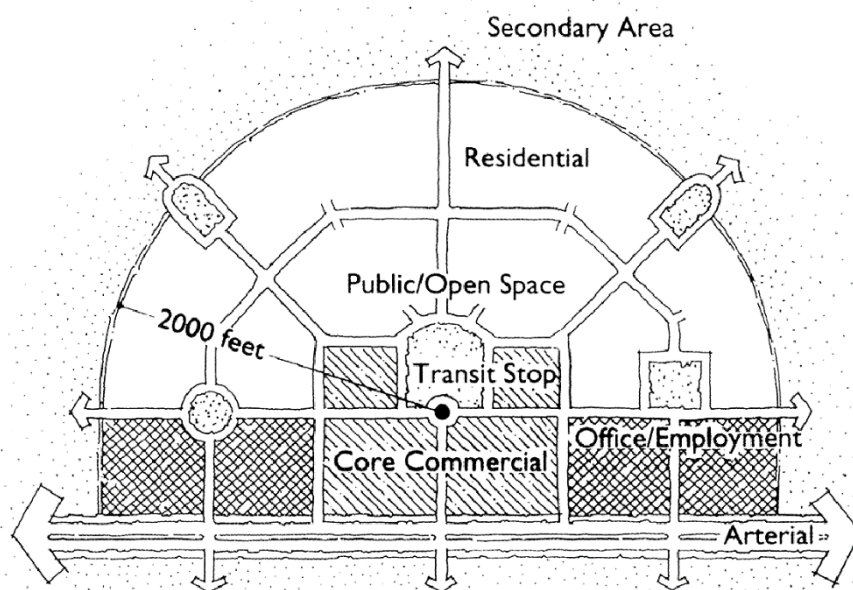
จุฑาธิ์ กังวานภูมิ (2557) ได้กล่าวไว้ว่า โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าใต้ดินนั้นส่งผลกระทบต่อวิถีการดำเนินชีวิตและความมั่นคงในที่อยู่อาศัยของชุมชน ซึ่งอาจนำไปสู่ความเปลี่ยนแปลงหลายประการ ทั้งทางด้านกายภาพ สังคม เศรษฐกิจ วัฒนธรรม รวมถึงค่าเช่าที่ดินที่อาจจะเพิ่มสูงขึ้นจากการพัฒนาโดยรอบสถานี เป็นผลให้ชาวบ้านทั่วไปหรือผู้ประกอบการรายย่อยไม่สามารถอยู่รอดได้ และย้ายออกไปจากพื้นที่ในที่สุด (กังวานภูมิ, 2557)

2.2 แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบระบบขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development)

การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนหมายถึง รูปแบบการจัดการพื้นที่ที่มีระบบขนส่งมวลชนเป็นศูนย์กลาง มีแนวคิดสำคัญคือการพัฒนาเมืองให้เกิดความกระชับ (Compact) ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน (Mixed-used) ได้แก่ ที่อยู่อาศัย แหล่งพาณิชยกรรม ระบบบริการของเมือง พื้นที่สาธารณะรอบสถานีขนส่งมวลชน โดยการสร้างสรรค์สภาพแวดล้อมที่ดี ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก และทางเดินเท้าให้มีคุณภาพสูง บริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีในระยะรัศมี 500 เมตร มีเป้าหมายในการพัฒนาพื้นที่เพื่อใช้โครงสร้างพื้นฐานด้านระบบและโครงข่ายการขนส่งมวลชนที่มีอยู่แล้วในการส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจและการเติบโตอย่างยั่งยืน ผลักดันให้มีผู้ใช้บริการระบบการขนส่งมวลชนมากขึ้นเพื่อลดความแออัดของเมือง ซึ่งเกิดจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล

2.2.1 หลักการและแนวคิด

ปีเตอร์ คาลธอร์ป (Peter Calthorpe) สถาปนิกและนักผังเมืองชาวอเมริกันได้นำเสนอแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบระบบขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development: TOD) โดยพัฒนามาจากแนวคิด Pedestrian Pocket แนวคิด TOD ได้ถูกเผยแพร่ในหนังสือ The Next American Metropolis ในปี ค.ศ. 1993 เป็นแนวคิดที่เน้นการพัฒนาพื้นที่โดยรอบระบบขนส่งมวลชน เพื่อให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนเป็นหลัก มีสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเดินเท้าและการใช้จักรยาน เพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทางที่หลากหลาย และลดการพึ่งพาการใช้รถยนต์



ภาพที่ 2 แผนภาพแนวคิด Transit-Oriented Development

ที่มา: Calthorpe (1993)

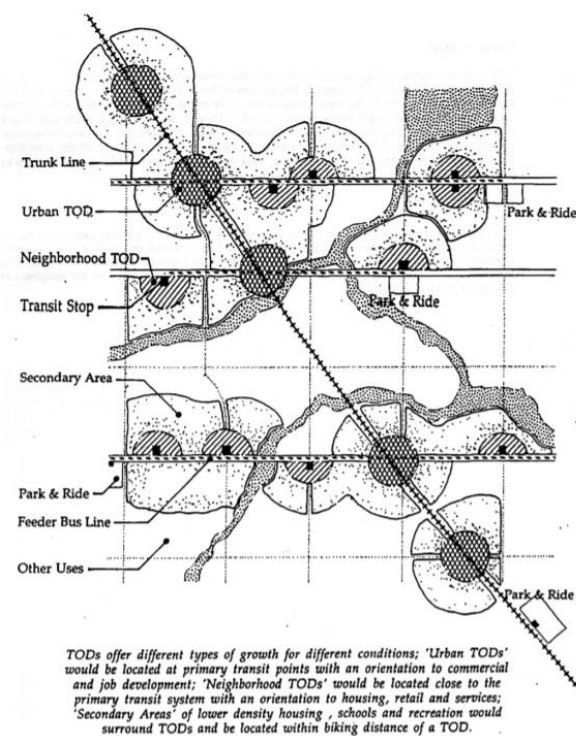
ในหนังสือ The Next American Metropolis ได้อธิบายแนวคิด TOD ว่าเป็นบริเวณที่มีการใช้ประโยชน์ใช้สอยอย่างผสมผสาน อยู่ในรัศมีการเดินทางประมาณ 10 นาทีหรือระยะทางประมาณ 500 เมตร มีจุดศูนย์กลางอยู่ที่บริเวณที่เป็นสถานีระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ นอกจากนี้ยังมีองค์ประกอบที่สำคัญอย่างเช่น บริเวณย่านพาณิชย์กรรม ที่อยู่อาศัย การค้าขายย่อย บริเวณสำนักงาน บริเวณที่เปิดโล่ง และสถานที่สาธารณะ รวมไปถึงความสะดวกสบายของผู้ที่อาศัยและผู้ที่ทำงาน ในพื้นที่ที่สามารถเดินทางได้โดยระบบขนส่งสาธารณะ การเดินเท้า รถจักรยาน รวมไปถึงรถยนต์ได้อย่างสะดวกสบายมากขึ้น

2.2.2 ประเภทของแนวคิด TOD

ปีเตอร์ คาลธอร์ปได้แยกแนวคิด TOD ออกเป็น 2 ประเภทดังนี้ คือ TOD ระดับเมือง และ TOD ระดับย่าน และได้ให้คำจำกัดความไว้ดังนี้

TOD ระดับเมือง (Urban TOD) ตั้งอยู่บนโครงข่ายการเดินทางสายหลักที่เชื่อมต่อโดยตรงกับโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง เช่น ระบบขนส่งแบบรางเบา (Light Rail) แบบรางหนัก (Heavy Rail) หรือป้ายรถประจำทางสายด่วน (Express Bus Stop) เป็นย่านที่มีความเข้มข้นเชิงพาณิชย์สูงและความหนาแน่นของที่อยู่อาศัยในระดับปานกลางถึงสูง

TOD ระดับย่าน (Neighborhood TOD) ตั้งอยู่บนโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะท้องถิ่นหรือบนเส้นทางรถประจำทางภายในรัศมีการเดินทาง 10 นาที เป็นย่านที่ได้รับการพัฒนาความหนาแน่นของที่อยู่อาศัยในระดับปานกลาง เป็นย่านการค้า การบริการ การค้าปลีก ย่านสถานบันเทิง สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ และย่านหน่วยงานภาครัฐ



ภาพที่ 3 แผนภาพแสดงประเภทแนวคิด Transit-Oriented Development
ของปีเตอร์ คาลธอร์ป
ที่มา: (ASSOCIATES, 2011), 4.

2.2.3 ประโยชน์จากการพัฒนาพื้นที่รอบระบบขนส่งมวลชน

ประโยชน์จากการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งต่อชุมชนและระบบเศรษฐกิจโดยรวม (Center for Transit-Oriented Development, 2009: 15) อ้างอิงฐานปนา บุญยประวิตร, 2557 มีดังนี้ (บุญยประวิตร, 2557)

- 1) เมืองจะได้เตรียมการและจัดหาที่อยู่อาศัยและระบบการสัญจรที่หลากหลายแก่ประชาชน (Provides Housing and Mobility Choices)
- 2) ช่วยยกระดับคุณภาพของสภาพแวดล้อม (Improve Environmental Performance)
- 3) ประหยัดการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน (Results in Infrastructure Cost Saving) โดยการใช้โครงสร้างพื้นฐานร่วมกันระหว่างชุมชนและระบบขนส่งมวลชน
- 4) สนับสนุนการมีสุขภาพและวิถีชีวิตที่ดี (Helps Support Healthy Lifestyles) โดยการอยู่ร่วมกันเป็นชุมชนแบบกระชับซึ่งใช้ทางเดินเป็นระบบสัญจรหลักภายในชุมชน
- 5) สร้างความแข็งแกร่งให้กับระบบการขนส่งมวลชน (Strengthens Transit System) การมีชุมชนหรือย่านที่มีความกระชับขนาดใหญ่ตั้งอยู่รายรอบสถานีจะช่วยให้ปริมาณการเดินทางของประชาชนมีเสถียรภาพ

6) สร้างมูลค่าให้เกิดอย่างถาวร (Create Lasting Values) ทั้ต่อชุมชนและสถาบันอันได้แก่ มูลค่าทางสังคมที่เกิดจากความสัมพันธ์ของสมาชิกภายในชุมชน และมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากการใช้สอยของประชาชนในพื้นที่พาณิชย์กรรมบริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชน

7) ลดภาวะโลกร้อน (Reduces Greenhouse Gas Emissions) การเติบโตของระบบขนส่งมวลชนหมายถึงการลดลงของการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งหมายถึงการลดภาวะการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและการระบายอากาศที่เป็นพิษจากการขับซึ่ จึงถือว่าเป็นการลดภาวะโลกร้อนในทางตรง

นอกจากนี้ การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนยังมีบทบาทในการยกระดับสภาพความเป็นอยู่ของชุมชนในมหานคร ได้แก่ (Transit Cooperative Research Program-TCRP Report, 1997: 1)

- 1) สร้างสรรค์พื้นที่ที่ดีสำหรับวิถีชีวิตของชุมชน
- 2) เป็นเครื่องมือช่วยฟื้นฟูสภาพศูนย์กลางธุรกิจของเมืองให้ดีขึ้น
- 3) เสริมสร้างโอกาสของผู้ประกอบการในท้องถิ่นในการร่วมกันพัฒนาเศรษฐกิจภายในพื้นที่
- 4) ทำให้ชุมชนมีความปลอดภัยและมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ อย่างครบครัน
- 5) เกิดการเชื่อมโยงระหว่างย่านชุมชนและย่านศูนย์กลางทางธุรกิจ เนื่องจากมีความสะดวกสบายมากขึ้น
- 6) ทำให้ชุมชนเกิดการพัฒนาย่างมีระบบ

2.2.4 การพัฒนาแนวคิด TOD กับการออกแบบและการพัฒนาเมือง

Institute for Transportation and Development Policy ได้นำเอาแนวคิด TOD ของ คาลธอร์ป ไปพัฒนารายละเอียดในเชิงการพัฒนาและออกแบบพื้นที่ โดยมีรายละเอียดดังนี้ (Policy, 2017)

- 1) การพัฒนาย่านด้วยการสนับสนุนการเดิน (walk)
- 2) การส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้รถยนต์เป็นสำคัญ (cycle)
- 3) การออกแบบโครงข่ายถนนและเส้นทางสำหรับการเดินและการใช้จักรยานให้มีความปลอดภัย เข้าถึงได้ง่าย (connect)
- 4) การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้มีประสิทธิภาพ สามารถเข้าถึงได้ง่ายด้วยการเดิน (public transport)
- 5) การใช้ที่ดินแบบผสมผสาน สามารถใช้งานพื้นที่ได้อย่างหลากหลาย ทั้งที่พักอาศัย อาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงาน และพื้นที่สาธารณะ (mix)
- 6) การพัฒนาพื้นที่ให้มีความหนาแน่น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับระบบขนส่งมวลชน ระบบโครงสร้างพื้นฐาน และพื้นที่สาธารณะในอนาคต (densify)
- 7) การพัฒนาให้สามารถเข้าถึงพื้นที่โดยรอบได้อย่างสะดวก (compact)
- 8) สนับสนุนให้คนเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางโดยการควบคุมที่จอดรถและการใช้ถนน (shift)

เนื่องด้วยพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนแต่ละพื้นที่ที่มีบริบทเมืองที่มีความแตกต่างกัน City of Winnipeg หน่วยงานราชการของเมืองวินนิเพกของประเทศแคนาดา ได้จัดทำคู่มือการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง โดยได้มีการจำแนกพื้นที่ตามประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน ขนาดที่ดิน ระดับการให้บริการและการเชื่อมต่อระดับภูมิภาคไว้ 6 ประเภท ดังนี้ (Winnipeg, 2011)

- 1) พื้นที่ศูนย์กลางเมือง (Urban Core) เป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นสูง มีความหลากหลายของกิจกรรมในพื้นที่ และมีการพัฒนาสูงสุดบริเวณโดยรอบสถานีขนส่งมวลชน
- 2) พื้นที่เมืองละแวกบ้าน (Urban Neighborhood) เป็นพื้นที่ที่มีลักษณะคล้ายกับพื้นที่ศูนย์กลางเมือง มีความหนาแน่นน้อยกว่าส่วนใหญ่เป็นย่านที่อยู่อาศัย และเป็นพื้นที่ที่มีความต่อเนื่องกับพื้นที่ศูนย์กลางเมือง
- 3) พื้นที่ศูนย์กลางชุมชนหนาแน่นสูง (Town Center) เป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นปานกลางถึงสูง มีลักษณะเป็นพื้นที่เปลี่ยนผ่าน (Transition)
- 4) พื้นที่ชุมชนละแวกบ้านหนาแน่นปานกลาง (Neighborhood Medium Density) เป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นปานกลาง ส่วนใหญ่เป็นย่านที่อยู่อาศัยโดยรอบสถานีขนส่งมวลชน และมีพื้นที่ร้านค้าบางส่วนในพื้นที่
- 5) พื้นที่ชุมชน (Neighborhood Low Density) เป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นต่ำ อยู่บริเวณพื้นที่ชานเมือง ที่เป็นย่านที่อยู่อาศัยเป็นหลัก ที่มีลักษณะเป็นบ้านเดี่ยวและมีร้านค้าขนาดเล็กในพื้นที่
- 6) พื้นที่ตามแนวแกนทางเดิน (High Frequency Transit Corridor) เป็นย่านที่มีความหนาแน่นปานกลาง มีการพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางการคมนาคมเป็นหลัก

2.2.5 กลยุทธ์การพัฒนาทางกายภาพและเศรษฐกิจในพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน

ฐานปนา บุญยประวิตร (2557) ได้กล่าวถึงกลยุทธ์การพัฒนาทางกายภาพและเศรษฐกิจในพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน ไว้ดังนี้

- 1) การยกระดับความปลอดภัยของพื้นที่สาธารณะ
- 2) การเพิ่มทางเดินที่มีคุณภาพที่ใช้เชื่อมต่อไปยังสถานีขนส่งมวลชนและหน่วยบริการของชุมชน
- 3) การปรับปรุงความหนาแน่นของย่านด้วยการฟื้นฟูสภาพแบบเบ็ดเสร็จ (infill) และการก่อสร้างที่อยู่อาศัยใหม่ในพื้นที่สถานีขนส่งมวลชน
- 4) การเพิ่มประเภทงานและการจ้างงานให้กับผู้อยู่อาศัยในชุมชน
- 5) การปรับปรุงสภาพเศรษฐกิจของย่านโดยการฟื้นฟูสภาพร้านค้าและศูนย์พาณิชย์กรรมชุมชน
- 6) การฟื้นฟูที่ว่าง และพื้นที่สาธารณะให้ตอบสนองความต้องการของชุมชน
- 7) การขยายกำลังความสามารถของย่านหรือชุมชนในการสร้างความร่วมมือกับหุ้นส่วนต่างๆ เพื่อร่วมกันพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างย่านและเมือง

2.3 การเปลี่ยนแปลงของชุมชนรอบสถานีรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร

วลีพร พจนะวาที (2549) ได้ทำการศึกษาผลกระทบของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ ที่มีต่อชุมชนและพื้นที่โดยรอบ โดยได้สรุปผลการศึกษาดังกล่าวออกเป็นผลกระทบในแง่บวกและผลกระทบในแง่ลบ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้ (พจนะวาที, 2549)

ผลกระทบในแง่บวก สามารถแบ่งออกเป็น 3 ด้าน ดังนี้

- 1) ด้านกายภาพ การสร้างสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน ทำให้การเดินทางของคนในชุมชนโดยรอบสถานีสะดวกสบายและรวดเร็วขึ้น
- 2) ด้านเศรษฐกิจ การสร้างสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินกระตุ้นให้ระบบเศรษฐกิจโดยรอบสถานีดีขึ้น ทั้งกิจกรรมการค้า และการบริการรับส่งผู้โดยสาร ส่งผลให้บริเวณโดยรอบเกิดการจ้างงานมากขึ้น
- 3) ด้านสังคม ผู้อยู่อาศัยในชุมชนมีความรู้สึกปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินมากขึ้น เนื่องจากมีเจ้าหน้าที่ตำรวจมาคอยดูแลอำนวยความสะดวกให้คนในพื้นที่มากขึ้น

ผลกระทบในแง่ลบ สามารถแบ่งออกเป็น 2 ด้าน ดังนี้

- 1) ปัญหาปริมาณการจราจร เนื่องจากความหนาแน่นของประชากรในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น ระบบโครงสร้างพื้นฐานเดิมไม่สามารถรองรับผู้คนที่ยอพยพเข้ามาเป็นจำนวนมากได้ ประกอบกับการเกิดกิจกรรมริมถนนที่ทำให้ช่องทางการจราจรคับแคบลงกว่าเดิม ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางเข้าออกชุมชน
- 2) ปัญหาคุณภาพชีวิต การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นส่งผลกระทบต่อชุมชนที่อยู่โดยรอบ เมื่อการพัฒนาสร้างความสะดวกสบายในการเดินทาง เกิดการจ้างงานโดยรอบพื้นที่เพิ่มมากขึ้น การอพยพเข้ามาในพื้นที่ของกลุ่มคน อาจก่อให้เกิดปัญหาอาชญากรรมได้

ศันสนีย์ แสงศิลา (2555) ได้ทำการศึกษาพฤติกรรมการเดินเท้าเพื่อเข้ามาใช้งานรถไฟฟ้าของชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสปทุมวันวิถึ ด้วยวิธีการสังเกตการณ์และการเก็บแบบสอบถามจากชุมชนที่อยู่อาศัยโดยรอบสถานีในระยะรัศมี 500 เมตรจากสถานี ผลการศึกษาพบว่า ชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนส่วนใหญ่ใช้วิธีการเดินเท้าเพื่อไปสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการเลือกเดินจะขึ้นอยู่กับระยะทางในการเดินเท้าเป็นหลัก ในระยะทางที่คนส่วนมากนิยมเลือกวิธีการเดินเท้าคือระยะทาง 0-300 เมตร คิดเป็นร้อยละ 70 ในระยะทาง 300-500 เมตร มีผู้เลือกใช้วิธีการเดินเท้าเพื่อไปสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนร้อยละ 43.75 สำหรับระยะทางที่ไกลมากจะส่งผลต่อการเลือกใช้วิธีการเดินเท้าเพื่อไปสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนมีแนวโน้มลดลง ปัจจัยรองลงมาคือ ความพึงพอใจต่อลักษณะทางกายภาพของทางเดินเท้า และทัศนคติที่มีต่อทางเดินเท้า (แสงศิลา, 2555)

2.4 การอนุรักษ์ย่านชุมชนเก่า

2.4.1 ความหมายและคำจำกัดความของย่านชุมชนเก่า

บูรณ์ ขวัญสุวรรณและคณะ (2550) ได้ให้ความจำกัดความของ “ย่านชุมชนเก่า” จากการศึกษาวิเคราะห์ถึงลักษณะของการตั้งถิ่นฐาน และการเกิดของพื้นที่ที่มีลักษณะของย่านชุมชนเก่า รวมไปถึงความเชื่อมโยงสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อม การตั้งถิ่นฐาน ระบบนิเวศ ชาติพันธุ์ แหล่งทรัพยากร เช่น ลุ่มน้ำ ทุ่ง ที่ราบ หุบเขา ป่าไม้ ทะเล เป็นต้น เพื่อใช้เป็นกรอบที่ใช้ในการศึกษา ย่านชุมชนเก่าไว้ดังนี้ (ยอดสุรางค์, 2550)

ย่านชุมชนเก่า หมายถึง พื้นที่ทางกายภาพที่แสดงออกถึงลักษณะการตั้งถิ่นฐาน/ก่อกำเนิดที่แตกต่างกันตามบริบทแวดล้อม ทั้งที่เป็นเมืองหรือในพื้นที่ชนบท มีพัฒนาการของการตั้งถิ่นฐาน/ก่อกำเนิดตั้งกล่าวที่ต่อเนื่องมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ซึ่งประจักษ์ได้จากทั้งสภาพทางกายภาพที่โดดเด่น เช่น โครงสร้างของชุมชน ลักษณะรูปแบบทางสถาปัตยกรรม และภูมิทัศน์แวดล้อม และสภาพสังคมวัฒนธรรม ภูมิปัญญา ประเพณี และกิจกรรมชุมชน ประกอบควบคู่กันอย่างเหมาะสมภายใต้บริบทสิ่งแวดล้อมที่มนุษย์สร้าง (Built Environment) และสิ่งแวดล้อมธรรมชาติ (Nature Environment) โดยสามารถแบ่งประเภทของย่านชุมชนเก่าได้ดังนี้

1) **ชุมชนริมน้ำ** เป็นย่านชุมชนที่ยึดเอาลำน้ำในการตั้งถิ่นฐาน อาจจะไปประกอบไปด้วยตัวตลาดและส่วนบ้านเรือนพักอาศัย มีลักษณะสถาปัตยกรรมที่เหมาะสมกับสภาพที่ตั้งและประโยชน์ใช้สอย รวมไปถึงองค์ประกอบในเชิงระบบนิเวศ ลำน้ำ พันธุ์พืช และระบบการผลิตที่เข้ามาเกี่ยวเนื่องด้วย

2) **ชุมชนรถไฟ** เป็นย่านชุมชนที่เกิดจากการพัฒนาเส้นทางรถไฟ หรือการขยายตัวของย่านชุมชนเดิมที่เกิดจากการเข้ามาของสถานีรถไฟ ส่วนใหญ่จะมีลักษณะเป็นย่านการค้า หากเป็นสถานีที่ผ่านชุมชนขนาดใหญ่หรือเป็นชุมทาง มักจะมีกลุ่มสถาปัตยกรรมเกี่ยวเนื่องกับรถไฟที่มีลักษณะเฉพาะ

3) **ชุมชนตลาด/การค้า** เป็นย่านชุมชนที่มีกิจกรรมหรือเคยมีกิจกรรมการค้าเป็นหลัก มีลักษณะความเป็นย่านตลาดของเมือง หรือชุมชนในละแวก อาจประกอบไปด้วยพื้นที่ค้าขายรวม เช่น ตลาดสด และส่วนที่เป็นสถาปัตยกรรมประเภทเรือนแถวหรือห้องแถวค้าขาย

4) **ชุมชนหมู่บ้าน** เป็นพื้นที่หมู่บ้านในบริเวณชนบท มีลักษณะเป็นชุมชนพื้นถิ่น ประกอบด้วยกลุ่มบ้านเรือนที่สะท้อนลักษณะของท้องถิ่น มีบริเวณบ้าน ลาน เส้นทางสัญจร เป็นองค์ประกอบของชุมชน และมีความสัมพันธ์กับบริบทแวดล้อมในเชิงระบบวิถีชีวิตมีลักษณะการปรับตัวและการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพสูง

5) **ชุมชนประมง/เกษตร** เป็นชุมชนที่มีความสัมพันธ์กับแหล่งทำมาหากิน แหล่งทำการผลิต ซึ่งพื้นที่เหล่านั้นอาจอยู่ไกลจากพื้นที่ของชุมชนออกไป มีพื้นที่ที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่าย เช่น แพลลา ท่าเรือ หรือพื้นที่ที่ต้องใช้เพื่อจัดการผลผลิตนั้น เช่น ลานตากข้าว ที่ตากปลา ที่แกะหอย เป็นต้น

6) **ชุมชนชาติพันธุ์** เป็นชุมชนที่มีการรวมกลุ่มการตั้งถิ่นฐานจากการที่มีความเป็นชาติพันธุ์ร่วมกัน ส่วนใหญ่จะเป็นชุมชนที่อพยพโยกย้ายถิ่นฐานมาจากประเทศข้างเคียง โดยนำเอาสัมภาระทางวัฒนธรรม องค์ความรู้ ภาษา ประเพณี ความเชื่อต่างๆ ติดตัวมาด้วย แต่มีรูปแบบของการปรับตัว ทั้งลักษณะกายภาพของชุมชน และทางด้านสังคมกับบริบทที่ใหญ่กว่า แต่ยังคงเอกลักษณ์เฉพาะบางอย่างเอาไว้ ชุมชนลักษณะนี้จะมีความโดดเด่นในเชิงองค์ประกอบที่ไม่ใช่กายภาพ

2.4.2 แนวทางในการอนุรักษ์และฟื้นฟูย่านชุมชนเก่า

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้จัดทำแนวทางในการอนุรักษ์และฟื้นฟูย่านชุมชนเก่า ไว้ดังนี้

2.4.2.1 การรักษาองค์ประกอบที่สำคัญ

- 1) รูปแบบโครงสร้างของย่านชุมชนเก่า ซึ่งถูกกำหนดโดย เส้นทางสัญจร ทางน้ำ ถนน กลุ่มอาคาร ที่ว่าง ความสัมพันธ์ระหว่างอาคารกับพื้นที่สีเขียวและพื้นที่เปิดโล่ง
- 2) รูปแบบและลักษณะทางกายภาพทั้งภายในและภายนอกของอาคาร ซึ่งถูกกำหนดโดย โครงสร้างอาคาร ปริมาตร รูปแบบ สัดส่วน วัสดุ สี และการประดับตกแต่ง
- 3) การรักษาความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ย่านชุมชนเก่ากับบริบทแวดล้อม ทั้งธรรมชาติและที่มนุษย์สร้าง
- 4) การรักษาประโยชน์ใช้สอย กิจกรรมในย่านชุมชนที่หลากหลาย และต่อเนื่องตามช่วงเวลา และยุคสมัย
- 5) การสืบทอดทางประเพณี ภูมิปัญญา คุณค่าของสถานที่ที่นำไปสู่การคงไว้ซึ่งอัตลักษณ์ของสถานที่ของย่านชุมชนเก่า
- 6) การรักษาโครงสร้าง/โครงข่ายทางสังคม รวมไปถึงความหลากหลายทางวัฒนธรรมในย่านชุมชน

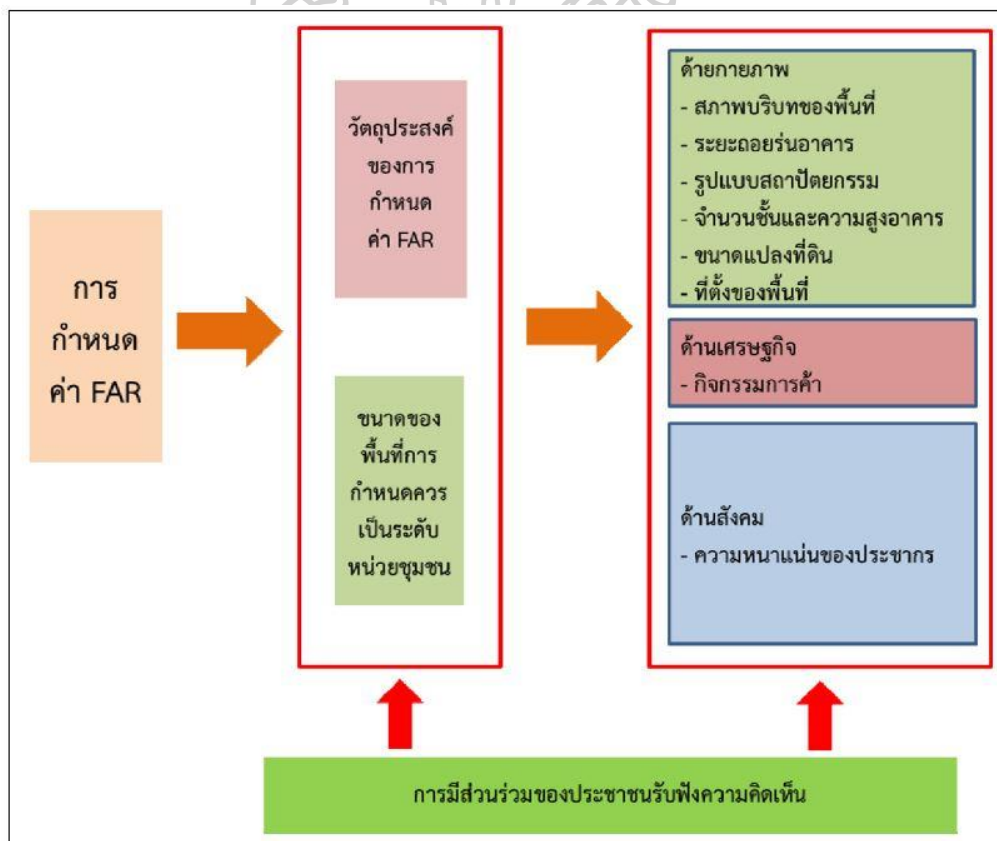
2.4.2.2 การวางแผนเพื่อใช้ประโยชน์ใช้สอยใหม่

กิจกรรมและประโยชน์ใช้สอยรูปแบบใหม่ ควรมีการวางแผนและพิจารณาให้เหมาะสมกับลักษณะเฉพาะของย่านชุมชนเก่า การพัฒนาประโยชน์ใช้สอยใหม่ๆ ในย่านชุมชนเก่า เอื้อให้เกิดความหลากหลายของกิจกรรมทั้งกิจกรรมดั้งเดิมและกิจกรรมใหม่ที่สอดคล้องกับการดำรงชีวิตและชีวิตประจำวันของผู้คน

2.4.2.3 การควบคุมการออกแบบสถาปัตยกรรมร่วมสมัย

การออกแบบสถาปัตยกรรมใหม่หรือการปรับปรุงซ่อมแซมอาคารเก่า ลักษณะของสถาปัตยกรรมร่วมสมัย ควรคำนึงถึงความเชื่อมโยงเชิงที่ว่างกับโครงสร้างเดิมของย่านชุมชนเก่าและบริบทโดยรอบ โดยสถาปัตยกรรมสมัยใหม่ สามารถแสดงออกถึงลักษณะเฉพาะแห่งการออกแบบของสถาปนิกได้โดยมีสัดส่วนและลักษณะทางกายภาพอันกลมกลืนไปกับบริบทเดิม

จักรพงษ์ มาพร ได้กล่าวว่า การกำหนดค่า FAR ในพื้นที่ประวัติศาสตร์ของเมืองจะต้องพิจารณาในระดับหน่วยชุมชน วิธีการกำหนดค่า FAR ดังกล่าวจะต้องมีการตั้งวัตถุประสงค์ของการกำหนดค่า FAR ว่าจะมีทิศทางไปในลักษณะใด ซึ่งในส่วนนี้จะขึ้นอยู่กับนักวางผังเมืองและการมีส่วนร่วมของประชาชนว่าจะกำหนดอย่างไร วิธีการนี้จะพิจารณาปัจจัยทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมให้ครอบคลุมในทุกขั้นตอนของการกำหนดค่า FAR นี้ มีความจำเป็นที่จะต้องให้ประชาชนที่อยู่ในพื้นที่กำหนดค่า FAR เข้ามามีส่วนร่วมในทุกๆ ขั้นตอนตั้งแต่การกำหนดขนาดของพื้นที่และวัตถุประสงค์เนื่องจากประชาชนที่อยู่ในพื้นที่จะมีความเข้าใจบริบทของพื้นที่มากที่สุด ดังภาพที่ 4 (มาพร, 2558)



ภาพที่ 4 วิธีการกำหนดค่า FAR ระดับชุมชนในพื้นที่ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ของเมือง
ที่มา: (มาพร, 2558), 142.

พิริยา บุญประสงค์ ได้อธิบายว่า อัตลักษณ์ของถิ่นที่อยู่ในกระบวนการเปลี่ยนแปลงการใช้สอยของอาคารเก่าในเขตเมืองเก่าเป็นสิ่งที่ละเอียดอ่อนต่อการเปลี่ยนแปลงและการสูญหาย ในขณะที่เมืองเกิดการพัฒนา การกระทำหรือกิจกรรมที่เกิดขึ้นจึงควรเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการทางสังคมและวัฒนธรรม ที่เชื่อมโยงไปกับมิติสัมพันธ์ของกระบวนการและองค์ประกอบของเมืองเก่าทั้งด้านกายภาพ กิจกรรมและประโยชน์ใช้สอย ประเพณีและวิถีชีวิต ที่สอดคล้อง ไปด้วยกันนั้นๆ (บุญประสงค์, 2562)

ไพลิน สำเภา (2562) ได้ศึกษาอัตลักษณ์ทางสถานที่ของเยาวราชและผลกระทบจากรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงิน เพื่อศึกษาองค์ประกอบสภาพแวดล้อมที่ทำให้เกิดอัตลักษณ์ทางสถานที่ของเยาวราช และผลกระทบจากรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงินที่มีต่ออัตลักษณ์ทางสถานที่ของเยาวราช ด้วยแบบสอบถามที่พัฒนาขึ้นจากข้อมูลภาพถ่ายที่ระบุถึงเยาวราชจากโซเชียลมีเดีย จากกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่มคือนักท่องเที่ยว และคนในชุมชนเยาวราช ผลการศึกษาพบว่า อัตลักษณ์ทางสถานที่ของคนเยาวราช และนักท่องเที่ยวมีความคล้ายคลึงกัน คือ มองว่าลักษณะร่วมแบบจีนเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้เกิดอัตลักษณ์ แต่จะแตกต่างกันในส่วนของคนในเยาวราชจะให้น้ำหนักกิจกรรมการค้ามากกว่าทางกายภาพ ส่วนนักท่องเที่ยวจะให้น้ำหนักทางกายภาพมากกว่ากิจกรรมการค้า ข้อสรุปของการศึกษาในครั้งนี้ได้อธิบายองค์ประกอบที่ทำให้เกิดอัตลักษณ์ทางสถานที่ของเยาวราชที่ทับซ้อนกัน 3 แบบ คือ ลักษณะร่วมแบบจีน กิจกรรมการค้า และชุมชนเก่าแก่ (สำเภา, 2562)

2.4.3 สถานการณ์ความเสี่ยงและภัยคุกคามของย่านชุมชนเก่า

ปुरुณ์ ขวัญสุวรรณ (2558) ได้มีข้อเสนอถึงแนวทางสำหรับการพิจารณาการประเมินความเสี่ยงและภัยคุกคามต่อคุณค่าด้านต่างๆ ของย่านชุมชนเก่า ไว้ดังนี้ (ขวัญสุวรรณ, 2558)

- 1) ความเสี่ยงและภัยคุกคามต่อคุณค่าความสำคัญ เช่น การเกิดแนวโน้มของการพัฒนาที่จะลดทอนคุณค่าด้านหนึ่งด้านใด หรือการขาดการใช้งาน ความต่อเนื่องของกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับคุณค่าด้านหนึ่งด้านใดของย่านชุมชนเก่าในเชิงบูรณาภาพ (Integrity) ไม่ว่าจะเป็นด้านกายภาพ ด้านที่ไม่ใช่กายภาพ รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงของบริบทสิ่งแวดล้อม
- 2) ความเสี่ยงและภัยคุกคามต่อองค์ประกอบทางกายภาพ เช่น แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบสถาปัตยกรรม โครงสร้างชุมชน กรรมสิทธิ์ที่ดิน การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน การเปลี่ยนแปลงด้านภูมิทัศน์
- 3) ความเสี่ยงและภัยคุกคามต่อองค์ประกอบที่ไม่ใช่กายภาพ เช่น แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในการดำรงอยู่ของกิจกรรมทางวัฒนธรรม การขาดการถ่ายทอดองค์ความรู้ ภูมิปัญญาจากรุ่นสู่รุ่น การหายไปของภาษาที่ใช้ในการสื่อสารกันภายในกลุ่มชาติพันธุ์ เป็นต้น

2.4.4 ปรากฏการณ์การเปลี่ยนแปลงเมืองในย่านเมืองเก่า

Loretta Lees, Tom Slater และ Elvin Wyly (Wyly, 2007) ได้ร่วมกันเขียนหนังสือ Gentrification เพื่ออธิบายวิวัฒนาการและปรากฏการณ์ “เจนทริฟิเคชั่น” ได้นิยามความหมายของ Gentrification โดยอ้างอิงจากนิยามของ Ruth Glass นักสังคมศาสตร์ที่ได้ทำการศึกษาปรากฏการณ์เจนทริฟิเคชั่นจากกรณีศึกษา 2 กรณีคือ Barnsbury ในลอนดอน และ Park Slope ในนิวยอร์กเมื่อปี 1940 ว่าเป็นกระบวนการเปลี่ยนแปลงย่านหนึ่ง ซึ่งเกิดการอพยพย้ายออกของผู้อยู่อาศัยชั้นแรงงานในย่านใจกลางเมือง ถูกแทนที่ด้วยผู้อยู่อาศัยที่เป็นชนชั้นกลาง เข้ามาเพื่ออยู่อาศัยและทำธุรกิจในพื้นที่ ทำให้เอกลักษณ์เฉพาะของพื้นที่นั้นก็เปลี่ยนแปลงไปอย่างสิ้นเชิง การศึกษาปรากฏการณ์เจนทริฟิเคชั่นเกิดขึ้นมานานมากแล้ว แต่เพิ่งได้รับความนิยมในช่วงปี 1990 สำหรับสังคมในโลกตะวันตก

สำหรับในประเทศไทยคำว่า Gentrification ยังไม่มีคำนิยามที่แน่ชัด เป็นเพียงการอธิบายเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเท่านั้น โดยชาติรี ประภิตนันทการ นักวิชาการผู้เชี่ยวชาญด้านประวัติศาสตร์สถาปัตยกรรม ได้อธิบายความหมายของคำว่า Gentrification ในงานเสวนา “ทำยังไงไม่ให้ทะเลาะกัน? ประวัติศาสตร์การพัฒนาและชุมชนเมือง” ที่จัดโดยภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยไว้ว่า

“ปรากฏการณ์ที่เกิดการปรับเปลี่ยนสภาพแวดล้อมของย่านหนึ่งแต่ส่วนใหญ่จะพูดถึงย่านเมืองเก่า ที่เสื่อมสภาพลงจากการย้ายออกของคนที่มีความฐานะไปอยู่ชานเมือง แล้วทำให้ตัวเมืองเก่าเกิดความเสื่อมโทรม แล้วเกิดการย้ายกลับเข้ามาของคนกลุ่มใหม่ซึ่งเป็นชนชั้นกลางขึ้นไป โดยเฉพาะที่เป็นศิลปิน แฟชั่นดีไซเนอร์ ย้ายกลับเข้ามาอาศัยในเมืองมากขึ้นเพราะว่าพื้นที่เมืองเก่ามันราคาถูก”
(สื่อบันเทิง : เมืองกับความขัดแย้ง (1) ‘สโลว์ไลฟ์’ วิถีคนชั้นกลางบน, 2561)

ในขณะที่พีรียา บุญชัยพฤกษ์ นักวิชาการด้านการออกแบบเมือง ได้อธิบายเกี่ยวกับปรากฏการณ์ Gentrification ในย่านเมืองเก่า ในการสนทนาหัวข้อย่านเก่าเล่าใหม่ และการเปลี่ยนแปลงเมืองโดยครีเอทีฟชน ไว้ว่า “

“ปรากฏการณ์ City Gentrification ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงภายในย่านหนึ่งๆ ทั้งในเรื่องกลุ่มคน กิจกรรม และรูปลักษณ์ของย่าน” (วงศ์จุริราวิชย์, 2562)

นอกจากนี้ยังอธิบายเพิ่มเติมว่ากลุ่มคนที่เป็นชนชั้นกลางและชนชั้นกลางที่มีกำลังจ่ายสูง จะเข้ามาปรับปรุงพื้นที่ย่านเก่าด้วยความคิดสร้างสรรค์ใหม่ๆ ซึ่งสอดคล้องกับทิศทางการเติบโตของเมืองอื่นๆ ในโลกที่เทรนด์คนรุ่นใหม่นิยมอาศัยอยู่ในเมืองเก่าเช่นกัน

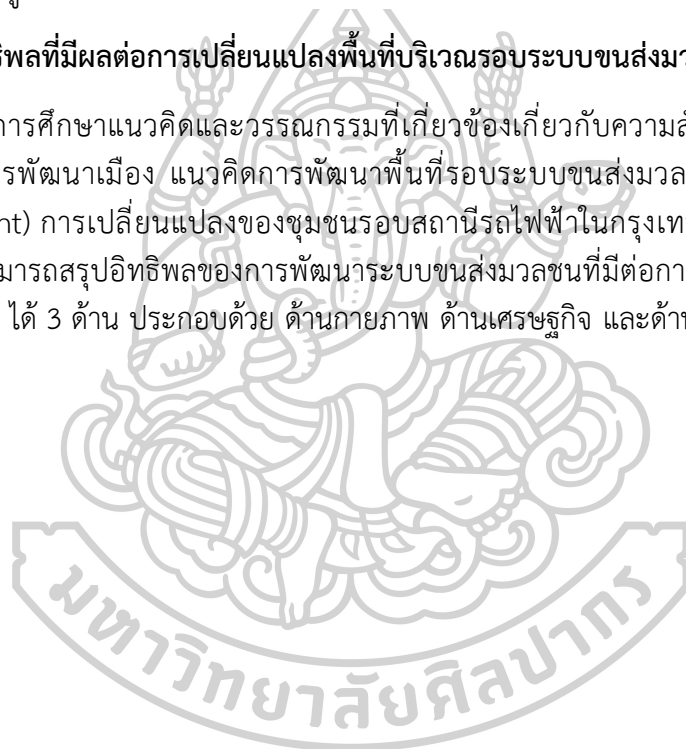
และจาตุรงค์ โภคะรัตน์ศิริ (2546) ได้ศึกษาการศึกษาผลกระทบทางสังคมในย่านชุมชนบางลำพูจากปรากฏการณ์ “เจนทริฟิเคชั่น” ผลการศึกษาพบว่า ปรากฏการณ์เจนทริฟิเคชั่นที่เกิดขึ้นในพื้นที่ เป็นผลมาจากกลุ่มคนจากภายนอกเข้ามาถือครองอาคารเพื่อประโยชน์ด้านพาณิชย์กรรม สร้างผลกระทบทางสังคมเนื่องจากรูปแบบธุรกิจที่เกิดขึ้นไม่สอดคล้องกับวิถีชีวิตเดิมของชุมชนในย่าน และยังได้อธิบายเพิ่มเติมว่าจากการเข้ามาแทรกแซงจากภาครัฐในการสนับสนุนการท่องเที่ยวและปรากฏการณ์เจนทริฟิเคชั่นในย่านประวัติศาสตร์ของกรุงเทพมหานครจากกรณีศึกษาชุมชน 3 แห่ง

คือ ชุมชนป้อมมากาฬ ชุมชนเลื่อนฤทธิ์ และชุมชนบางลำพู แสดงให้เห็นถึงความไม่ลงรอยด้านมรดกที่ชุมชนมีต่อหน่วยงานรัฐ ต่อเจ้าของที่ดิน และภายในชุมชน นอกจากนี้สำหรับการปกป้องรักษาแหล่งมรดกทางวัฒนธรรม สมควรมีนโยบายและแผนที่มุ่งเน้นการจัดการด้านคุณค่าทางสังคม เพื่อให้การอนุรักษ์ชุมชนเมืองและการจัดการมรดกทางวัฒนธรรมมีความเหมาะสมและยั่งยืน (โพคะรัตน์ศิริ, 2556)

จากการศึกษาปรากฏการณ์การเปลี่ยนแปลงเมืองในย่านเมืองสามารถสรุปได้ว่า “เจนทริฟิเคชัน” (Gentrification) หมายถึง ปรากฏการณ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในย่านซึ่งส่วนใหญ่เป็นย่านเมืองเก่า ที่มีคุณค่าทางวัฒนธรรมและพื้นที่ ที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงชนชั้นของกลุ่มคนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่เป็นกลุ่มชนชั้นกลางไปจนถึงกลุ่มชนชั้นกลางที่มีกำลังจ่ายสูง กิจกรรมทางธุรกิจ และรูปลักษณะของย่าน ทำให้เอกลักษณ์เฉพาะของพื้นที่นั้นก็เปลี่ยนแปลงไปอย่างสิ้นเชิง

2.5 สรุปอิทธิพลที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่บริเวณรอบระบบขนส่งมวลชน

จากการศึกษาแนวคิดและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของระบบขนส่งมวลชนกับการพัฒนาเมือง แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบระบบขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development) การเปลี่ยนแปลงของชุมชนรอบสถานีรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร และแนวคิดชุมชนเก่า สามารถสรุปอิทธิพลของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงเมืองและย่านชุมชนเก่า ได้ 3 ด้าน ประกอบด้วย ด้านกายภาพ ด้านเศรษฐกิจ และด้านสังคม ซึ่งมีรายละเอียดดังตารางที่ 2



ตารางที่ 2 สรุปอิทธิพลของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงเมืองและย่านชุมชนเก่า

ปัจจัย	ตัวแปร	ตัวชี้วัด
กายภาพ	อาคาร	- การเปลี่ยนแปลงของรูปแบบสถาปัตยกรรม - การเปลี่ยนแปลงจำนวนชั้นและความสูงของอาคารมากที่สุด และรูปแบบของการเปลี่ยนแปลงความสูงของอาคาร
	แปลงที่ดิน	การเปลี่ยนแปลงของขนาดแปลงที่ดิน
	การใช้ประโยชน์ที่ดิน	การเปลี่ยนแปลงของการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในและภายนอกอาคาร
	รูปแบบและเส้นทางการสัญจร	การเปลี่ยนแปลงของระบบถนน รูปแบบการเดินทางและเส้นทางการสัญจรหลัก
	พื้นที่สาธารณะ	การเปลี่ยนแปลงของจำนวนรูปแบบของพื้นที่สาธารณะ และการใช้งานพื้นที่สาธารณะ
เศรษฐกิจ	แหล่งงาน	การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ประกอบธุรกิจ กิจกรรมการค้าขาย และการประกอบอาชีพ
	พาณิชย์กรรม	การเปลี่ยนแปลงของประเภทของพาณิชย์กรรม และแนวโน้มธุรกิจสมัยใหม่
	การท่องเที่ยว	การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการท่องเที่ยว
สังคม	ประชากร	การเปลี่ยนแปลงของจำนวนประชากรของผู้ใช้งานพื้นที่
	ชุมชน	การเปลี่ยนแปลงของโครงสร้างชุมชน
	วิถีชีวิต (Lifestyles)	การเปลี่ยนแปลงของลักษณะทางสังคม และโครงข่ายทางสังคม

ที่มา: ผู้วิจัย (2563)

บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

ในการดำเนินการวิจัยในครั้งนี้ ใช้การศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) เป็นแนวทางการวิจัย โดยผู้วิจัยได้ทำการศึกษาค้นคว้าจากเอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องให้ตรงกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย ในประเด็นเรื่องการพัฒนากระบวนการขนส่งมวลชนที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงเมืองและย่านชุมชนเก่า ผู้วิจัยได้นำองค์ความรู้ดังกล่าวมากำหนดเป็นกรอบแนวคิดของการวิจัย (Concept framework) หรือตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย โดยได้ดำเนินการตามขั้นตอนดังต่อไปนี้

- 3.1 กรอบแนวคิดของการวิจัย
- 3.2 กระบวนการวิจัย
- 3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- 3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.5 การวิเคราะห์และประมวลผลข้อมูล
- 3.6 การพิจารณาเลือกพื้นที่ศึกษา

3.1 กรอบแนวคิดของการวิจัย

ผู้วิจัยได้ทบทวนวรรณกรรมจากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงเมือง ได้แก่ แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ของระบบขนส่งมวลชนกับการพัฒนาเมือง แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบระบบขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development) การเปลี่ยนแปลงของชุมชนรอบสถานีรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร และแนวคิดการอนุรักษ์ย่านชุมชนเก่า ทำให้สามารถสรุปอิทธิพลของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงเมืองที่จะได้นำมากำหนดเป็นกรอบแนวคิดในการวิจัย 3 ด้าน ดังนี้

3.1.1 ด้านกายภาพ

3.1.1.1 อาคาร เป็นการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับรูปแบบสถาปัตยกรรม และความสูงของอาคาร ซึ่งในการศึกษาความสูงของอาคารจะศึกษาการเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรม และการเปลี่ยนแปลงจำนวนชั้นและความสูงของอาคาร

3.1.1.2 แปลงที่ดิน เป็นการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับขนาดแปลงที่ดิน

3.1.1.3 การใช้ประโยชน์ที่ดิน เป็นการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน ทั้งภายในและภายนอกอาคารในพื้นที่ศึกษา

3.1.1.4 รูปแบบเส้นทางการสัญจร เป็นการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับระบบถนน รูปแบบการเดินทาง และเส้นทางการสัญจรหลักในพื้นที่ศึกษา

3.1.1.5 พื้นที่สาธารณะ เป็นการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับรูปแบบพื้นที่สาธารณะ และการใช้งานพื้นที่สาธารณะในพื้นที่ศึกษา

3.1.2 ด้านเศรษฐกิจ

3.1.2.1 แหล่งงาน เป็นการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับพื้นที่การประกอบธุรกิจ กิจกรรมการค้า และการประกอบอาชีพในพื้นที่

3.1.2.2 พาณิชยกรรม เป็นการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับประเภทของพาณิชยกรรม และแนวโน้มการทำธุรกิจสมัยใหม่ในพื้นที่ เช่น ร้านกาแฟ ร้านสะดวกซื้อ โฮสเทล ร้านอาหาร ฯลฯ ในพื้นที่ศึกษา

3.1.2.3 การท่องเที่ยว เป็นการศึกษาข้อมูลรูปแบบการท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา

3.1.3 ด้านสังคม

3.1.3.1 ประชากร เป็นการศึกษาจำนวนประชากรของผู้ใช้งานพื้นที่ศึกษา

3.1.3.2 ชุมชน เป็นการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับชุมชน และโครงสร้างของชุมชนในพื้นที่ศึกษา

3.1.3.3 วิถีชีวิต เป็นการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะทางสังคม และโครงข่ายทางสังคมของผู้ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษา

3.2 กระบวนการวิจัย

ผู้วิจัยได้ดำเนินการวิจัยออกเป็น 5 ขั้นตอนหลัก ได้แก่ ขั้นตอนการศึกษาองค์ความรู้จากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ขั้นตอนการพิจารณาเลือกพื้นที่ศึกษา ขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูล ขั้นตอนการวิเคราะห์และประมวลผลข้อมูล และขั้นตอนการสรุปผลการวิเคราะห์ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้ (ภาพ 3.1)

3.2.1 ขั้นตอนการศึกษาองค์ความรู้ แนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาข้อมูลจากการค้นคว้าเกี่ยวกับแนวคิดและทฤษฎี เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ของระบบขนส่งมวลชนกับการพัฒนาเมือง แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบระบบขนส่งมวลชน การเปลี่ยนแปลงของชุมชนรอบสถานีรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร และแนวคิดย่านชุมชนเก่า เพื่อนำพัฒนากรอบแนวคิดของการวิจัยในครั้งนี้ ซึ่งสามารถสรุปอิทธิพลของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงเมืองและย่านชุมชนเก่า ได้ 3 ด้าน ประกอบด้วย

- 1) ด้านกายภาพ ประกอบด้วย อาคาร แปลงที่ดิน การใช้ประโยชน์ที่ดิน รูปแบบและเส้นทางการสัญจร และพื้นที่สาธารณะ
- 2) ด้านเศรษฐกิจ ประกอบด้วย แหล่งงาน พาณิชยกรรม และการท่องเที่ยว
- 3) ด้านสังคม ประกอบด้วย ประชากร ชุมชน และวิถีชีวิต

3.2.2 ขั้นตอนการพิจารณาเลือกพื้นที่ศึกษา

ผู้วิจัยได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาเลือกพื้นที่ศึกษาในการวิจัยครั้งนี้ไว้ 3 ประการ ดังนี้

- 1) พื้นที่ศึกษาจะต้องเป็นพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้่าใต้ดินที่อยู่ในการพัฒนาเส้นทางรถไฟฟ้่าใต้ดินสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ที่มีแนวเส้นทางพาดผ่านย่านประวัติศาสตร์ที่โดดเด่น ย่านชุมชนเก่า ย่านการค้า ย่านสถานศึกษา และย่านท่องเที่ยว ซึ่งประกอบด้วยสถานที่ที่มีความโดดเด่น 4 สถานที่ คือ สถานีวัดมังกร สถานีสามยอด สถานีสนามไชย และสถานีอิสรภาพ
- 2) พื้นที่มีความเป็นย่านที่มีวิถีชีวิต บริบททางสังคม วัฒนธรรม และโครงสร้างเศรษฐกิจที่มีความหลากหลาย
- 3) พื้นที่มีบริบทการเปลี่ยนแปลงที่มีความหลากหลายและมีความชัดเจน ภายหลังจากการพัฒนาสถานีรถไฟฟ้่าใต้ดินสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย

ต่อมา หลังจากกำหนดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาพื้นที่ ผู้วิจัยได้ศึกษาข้อมูลสถานที่ที่อยู่ในเส้นทางรถไฟฟ้่าใต้ดินสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายจำนวน 4 สถานที่ คือ สถานีวัดมังกร สถานีสามยอด สถานีสนามไชย และสถานีอิสรภาพ และได้นำข้อมูลดังกล่าวมาใส่ในตารางเปรียบเทียบเพื่อให้ได้มาซึ่งพื้นที่ในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้

3.2.3 ขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการเก็บรวบรวมข้อมูลผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บข้อมูล 2 ลักษณะ คือ ข้อมูลพื้นที่ก่อนการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้่าใต้ดินวัดมังกร และข้อมูลพื้นที่ภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้่าใต้ดินวัดมังกร จากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา การค้นคว้าเอกสาร งานวิจัย เว็บไซต์ เครือข่ายสังคมออนไลน์ (Social Network) ระบบฐานข้อมูลภูมิสารสนเทศ สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร และภาพถ่ายทางอากาศ ซึ่งจะรวบรวมอยู่ในรูปแบบข้อมูลแผนที่ ข้อมูลสถิติ และการเขียนบรรยายเชิงพรรณนา โดยในช่วงแรกของการเก็บข้อมูลผู้วิจัยได้พิจารณาใช้เครื่องมือที่ช่วยในการวิจัย 3 รูปแบบ คือ ข้อมูลเชิงแผนที่ (Map) การสืบค้นข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต (Search Engine) และเทคโนโลยีที่ทำให้เห็นมุมมองภาพแบบพาโนรามาจากตำแหน่งต่างๆ บนท้องถนน หรือ กูเกิล สตรีทวิว (Google Street View)

แม้เครื่องมือที่ผู้วิจัยนำมาใช้ในการวิจัยครั้งนี้ จะมีศักยภาพในการเก็บข้อมูลพื้นที่ทั้งด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมได้ แต่ยังไม่สามารถจัดเก็บข้อมูลพื้นที่ทั้งหมดได้อย่างละเอียดและครบถ้วน หลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 เริ่มบรรเทาลงในช่วงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2563 ผู้วิจัยได้ลงพื้นที่สำรวจข้อมูลเบื้องต้น ด้วยวิธีสังเกตการณ์เพิ่มเติม เพื่อให้ข้อมูลที่นำมาวิเคราะห์ในขั้นตอนถัดไปมีความครบถ้วนสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ในเวลาต่อมาสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ได้เกิดขึ้นอีกครั้งในช่วงปลายปี พ.ศ. 2563 เป็นผลให้การสำรวจและการสัมภาษณ์ มีข้อจำกัดและไม่สามารถดำเนินการได้ ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยจึงมุ่งเน้นการเก็บข้อมูลโดยวิธีการสืบค้นข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต (Search Engine) และเทคโนโลยีที่ทำให้เห็นมุมมองภาพแบบพาโนรามาจากตำแหน่งต่างๆ บนท้องถนน หรือ กูเกิล สตรีทวิว (Google Street View) เป็นหลัก

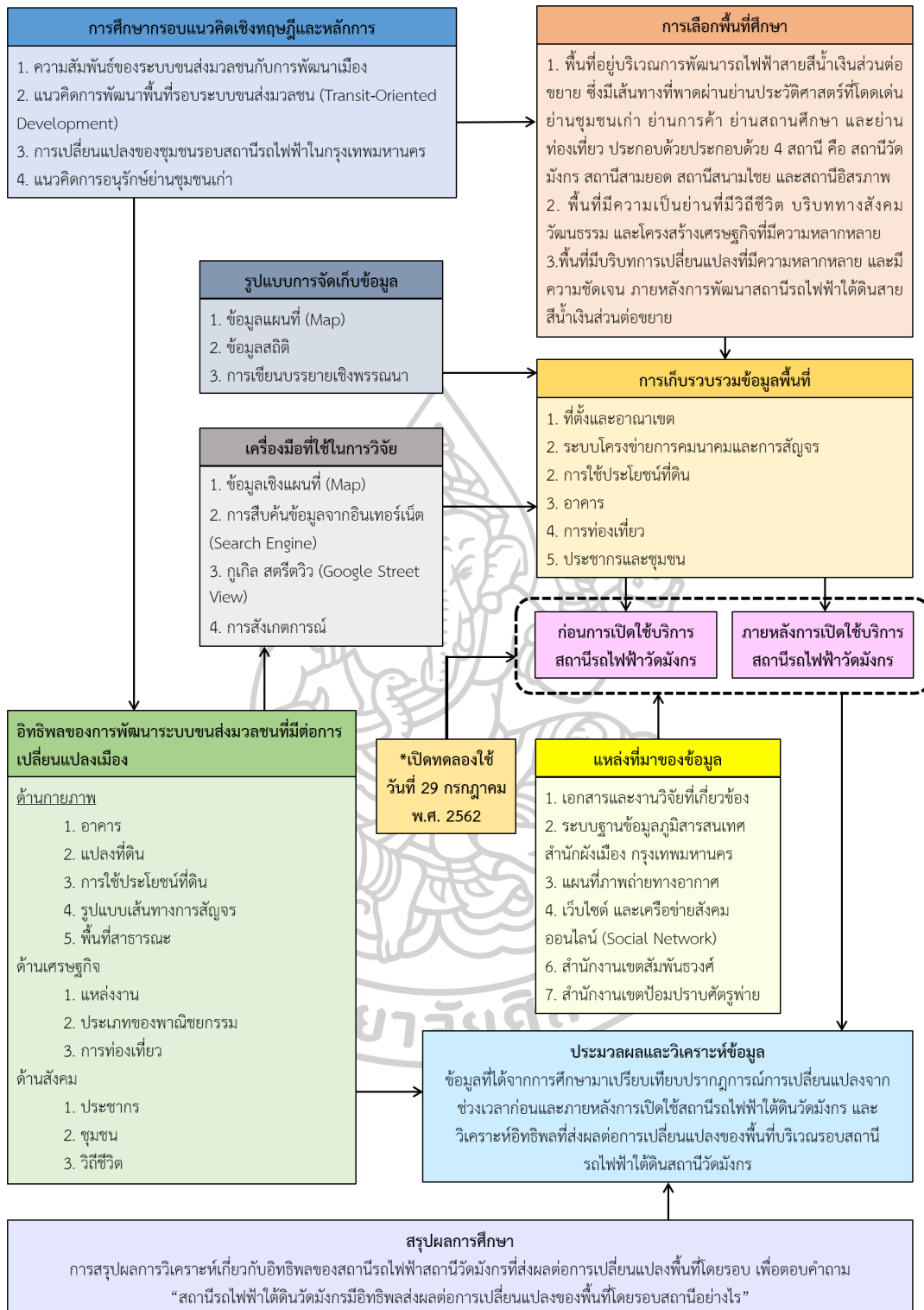
3.2.4 ขั้นตอนการวิเคราะห์และประมวลผลข้อมูล

นำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาในแต่ละประเด็นที่จัดเก็บอยู่ในรูปแบบของข้อมูลแผนที่ ข้อมูลสถิติ และการเขียนบรรยายเชิงพรรณนามาทำการเปรียบเทียบกัน เพื่อชี้ให้เห็นถึงแนวโน้ม การเปลี่ยนแปลงและปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษา ตามกรอบแนวคิดในการวิจัยที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรมจากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องว่า สถานีรถไฟฟ้าวัดมังกรมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่โดยรอบในประเด็นใดบ้าง และเปลี่ยนแปลงอย่างไร

3.2.5 ขั้นตอนการสรุปผลการวิเคราะห์

ในขั้นตอนการสรุปผลในการศึกษาครั้งนี้ ซึ่งประกอบด้วยสรุปขั้นตอนการดำเนินงานและเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย การสรุปอิทธิพลของรถไฟฟ้าวัดมังกรที่ส่งผลกระทบต่อความเปลี่ยนแปลงของพื้นที่โดยรอบ การอภิปรายผลการศึกษา ข้อจำกัดในการศึกษา เพื่อตอบคำถามการวิจัยและบรรลุวัตถุประสงค์ในการทำวิจัยครั้งนี้ ตลอดจนข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป





ภาพที่ 5 ขั้นตอนการวิจัย

ที่มา: ผู้วิจัย (2563)

* หมายเหตุ : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้เปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายก่อน 5 สถานี ได้แก่ สถานีวัดมังกร สถานีสามยอด สถานีสนามไชย สถานีอิสรภาพ และสถานีท่าพระ

3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้พิจารณาใช้เครื่องมือหลักที่ใช้ในการวิจัยมาช่วยเก็บข้อมูล 4 รูปแบบ คือ ข้อมูลเชิงแผนที่ (Map) การสืบค้นข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต (Search Engine) เทคโนโลยีที่ทำให้เห็นมุมมองภาพแบบพาโนรามาจากตำแหน่งต่างๆ บนท้องถนน หรือ กูเกิล สตรีตวิว (Google Street View) และการสังเกตการณ์ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

- 1) ข้อมูลเชิงแผนที่ (Map) เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการจัดเก็บข้อมูลรูปแบบแผนที่ เพื่อนำมาวิเคราะห์ จากแหล่งอ้างอิงต่างๆ เช่น ระบบฐานข้อมูลภูมิสารสนเทศ สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร และภาพถ่ายทางดาวเทียม แล้วนำข้อมูลมาประมวลผลลงในแผนที่ จัดเก็บข้อมูลในแต่ละประเด็นที่ต้องการทำการศึกษา เพื่อนำไปวิเคราะห์ต่อไป
- 2) การสืบค้นข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต (Search Engine) เป็นการคัดกรองและจัดการข้อมูลจากระบบอินเทอร์เน็ต ซึ่งเป็นข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา ใช้สำหรับดำเนินการเก็บข้อมูลด้านสถิติ และการเขียนบรรยายเชิงพรรณนา แล้วนำข้อมูลมาประมวลผล เพื่อนำไปวิเคราะห์ประเด็นที่ต้องการศึกษาต่อไป
- 3) การเก็บข้อมูลจากการสำรวจพื้นที่ เนื่องจากขณะที่ได้ทำการเก็บข้อมูลเกิดสถานการณ์โรคระบาด Covid-19 ทำให้ผู้วิจัยไม่สามารถลงพื้นที่สำรวจข้อมูลได้ ผู้วิจัยจึงพิจารณาใช้เทคโนโลยีที่ทำให้เห็นมุมมองภาพแบบพาโนรามาจากตำแหน่งต่างๆ บนท้องถนน หรือ กูเกิล สตรีตวิว (Google Street View) จากแหล่งข้อมูลบน กูเกิล แผนที่ (Google Map) และ กูเกิล เอิร์ธ (Google Earth) มาใช้ในการดำเนินการเก็บข้อมูล แล้วนำข้อมูลมาประมวลผลลงในแผนที่ เพื่อนำไปวิเคราะห์ต่อไป
- 4) การสังเกตการณ์และการลงพื้นที่เก็บข้อมูลเบื้องต้น เป็นการสังเกตพฤติกรรมของผู้เข้ามาใช้งานพื้นที่ เนื่องจากผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ทำให้ไม่สามารถดำเนินการสัมภาษณ์และทำแบบสอบถามได้ ผู้วิจัยได้ใช้เทคนิคการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม เพื่อเก็บข้อมูล เส้นทางเดินเท้า กิจกรรมในพื้นที่ และการเข้าถึงสถานที่สำคัญต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา

3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการเก็บรวบรวมข้อมูลสำหรับการทำวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยจะดำเนินการเก็บข้อมูลพื้นที่ศึกษา โดยจำแนกออกเป็น ลักษณะของข้อมูลที่ต้องเก็บรวบรวม วิธีการจัดเก็บข้อมูล รูปแบบการจัดเก็บข้อมูล และแหล่งที่มาของข้อมูล ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 3)

3.4.1 ลักษณะข้อมูล การจัดเก็บข้อมูลลักษณะและสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วย

- 3.4.1.1 ที่ตั้งและอาณาเขต
- 3.4.1.2 โครงข่ายการคมนาคมและการสัญจร
- 3.4.1.3 การใช้ประโยชน์ที่ดิน
- 3.4.1.4 อาคาร
- 3.4.1.5 การท่องเที่ยว
- 3.4.1.6 ประชากรและชุมชน

3.4.2 วิธีการจัดเก็บข้อมูล ผู้วิจัยได้ดำเนินการจัดเก็บข้อมูลโดยมีขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 การเตรียมข้อมูลที่รวบรวมจากข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา จากการค้นคว้าเอกสาร งานวิจัย เว็บไซต์ เครือข่ายสังคมออนไลน์ (Social Network) ระบบฐานข้อมูล ภูมิสารสนเทศ สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร และภาพถ่ายทางอากาศ เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลตามกรอบแนวคิดในการวิจัยที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรมจากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และจัดระบบให้เป็นหมวดหมู่ เพื่อให้สามารถนำข้อมูลมาใช้ได้อย่างสะดวก

ขั้นตอนที่ 2 การคัดแยกข้อมูล นำข้อมูลในแต่ละประเด็นที่จะทำการศึกษา โดยแบ่งชุดข้อมูลออกเป็น 2 ชุด คือ ชุดข้อมูลช่วงเวลาก่อนที่มีการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร และชุดข้อมูลช่วงเวลาภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร ผู้วิจัยได้กำหนดให้ “วันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ.2562” เป็นวันที่จะใช้เป็นตัวกำหนดการแบ่งช่วงเวลาของการเก็บข้อมูลดังกล่าว เนื่องจากเมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ.2562 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้เปิดให้บริการขนส่งมวลชนให้บริการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายก่อน 5 สถานี ได้แก่ สถานีสามยอด สถานีสนามไชย สถานีอิสรภาพ และสถานีท่าพระ รวมทั้งสถานีวัดมังกรด้วย¹

ขั้นตอนที่ 3 นำข้อมูลทั้ง 2 ชุดมาประมวลผลลงในการจัดเก็บข้อมูลในรูปแบบแผนที่ ข้อมูลสถิติ และการเขียนพรรณนา ตามกรอบแนวคิดที่ได้กำหนดไว้ เพื่อนำข้อมูลไปดำเนินการวิเคราะห์อิทธิพลสถานีรถไฟฟ้าสถานีวัดมังกรว่ามีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่โดยรอบในประเด็นใดบ้างและเปลี่ยนแปลงอย่างไร

¹ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน), 7 กันยายนนี้ รฟม. และ BEM เปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย เดินทางได้ต่อเนื่องจากสถานีเตาปูน – สถานีบางหว้า, เข้าถึงเมื่อ 18 พฤศจิกายน 2562, เข้าถึงได้จาก <https://metro.bemplc.co.th/Metro-News-Detail?id=10204>

3.4.3 รูปแบบการจัดเก็บข้อมูล

3.4.3.1 ข้อมูลแผนที่ เป็นการประมวลผลข้อมูลจากการค้นคว้าหาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาจากการศึกษาข้อมูลทุติยภูมิจากการค้นคว้าเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ระบบฐานข้อมูลภูมิสารสนเทศ สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร เว็บไซต์ เครือข่ายสังคมออนไลน์ (Social Network) และแผนที่ภาพถ่ายทางอากาศ เพื่อนำมาระบุตำแหน่งลงในพื้นที่ โดยข้อมูลจากผู้วิจัยจะทำการจัดเก็บในรูปแบบแผนที่ ได้แก่

- 1) ข้อมูลที่ตั้งและอาณาเขต
- 2) ข้อมูลโครงข่ายการคมนาคมและการสัญจร ประกอบด้วย ระบบถนน ระบบราง ระบบขนส่งสาธารณะ และระบบการสัญจรทางเท้า
- 3) ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน
- 4) ข้อมูลอาคาร คือ ความสูงของอาคาร โดยแบ่งชั้นข้อมูลออกเป็น อาคารที่มีความสูง 1-6 ชั้น อาคารที่มีความสูง 7-15 ชั้น อาคารที่มีความสูง 16-45 ชั้น และอาคารที่มีความสูง 45-60 ชั้น และอาคารที่มีความสูงมากกว่า 60 ชั้นขึ้นไป
- 5) ข้อมูลชุมชน ตำแหน่งชุมชน ซึ่งประกอบด้วย 3 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนเจริญไชย ชุมชนเล่งบัวเอี้ยะ และชุมชนเลือนฤทธิ์

3.4.3.2 ข้อมูลสถิติ ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยได้ใช้ค่าสถิติพื้นฐาน โดยการหาค่าร้อยละ (Percentage) และการหาค่าเฉลี่ย (Mean) มาใช้ในการจัดเก็บชุดข้อมูลที่เป็นตัวเลข ได้แก่ ข้อมูลประชาชน และข้อมูลการท่องเที่ยว เป็นต้น

3.4.3.3 การเขียนบรรยายเชิงพรรณนา เป็นรูปแบบการจัดเก็บข้อมูลสำหรับข้อมูลจากการศึกษาค้นคว้าที่มีลักษณะเป็นการอธิบายหรือการบรรยาย โดยข้อมูลจากผู้วิจัยจะทำการจัดเก็บในรูปแบบการเขียนบรรยายเชิงพรรณนา ได้แก่ ข้อมูลโครงข่ายการคมนาคมและการสัญจร ข้อมูลการท่องเที่ยว และข้อมูลชุมชน เป็นต้น

3.4.4 แหล่งที่มาของข้อมูล สำหรับแหล่งข้อมูลที่ผู้วิจัยนำใช้ในการวิจัยครั้งนี้ประกอบด้วย

- 1) เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 2) ระบบฐานข้อมูลภูมิสารสนเทศ สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร
- 3) แผนที่ภาพถ่ายทางอากาศ
- 4) ข้อมูลจากเว็บไซต์ และเครือข่ายสังคมออนไลน์ (Social Network)
- 5) สำนักงานเขตสัมพันธวงศ์
- 6) สำนักงานเขตป้อมปราบศัตรูพ่าย
- 7) กูเกิล สตรีตวิว (Google Street View) จาก โปรแกรมกูเกิล แผนที่ (Google Map) และ กูเกิล เอิร์ธ (Google Earth)

สำหรับกระบวนการในการเก็บรวบรวมข้อมูล สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 3 ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3 วิธีการเก็บข้อมูลพื้นที่ศึกษา

ลักษณะข้อมูล	รูปแบบการจัดเก็บข้อมูล			แหล่งที่มาของข้อมูล
	แผนที่	สถิติ	การเขียนบรรยาย	
1. ที่ตั้งและอาณาเขต	✓	-	-	1.ระบบฐานข้อมูลภูมิสารสนเทศ สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร 2.แผนที่ภาพถ่ายทางอากาศ
2. การใช้ประโยชน์ที่ดิน	✓	-	-	1.ระบบฐานข้อมูลภูมิสารสนเทศ สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร 2.แผนที่ภาพถ่ายทางอากาศ 3.เว็บไซต์ และเครือข่ายสังคม ออนไลน์ (Social Network) 4. Google Street View
3. โครงข่ายการคมนาคม และการสัญจร	✓	-	-	1.ระบบฐานข้อมูลภูมิสารสนเทศ สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร 2.แผนที่ภาพถ่ายทางอากาศ 3. Google Street View
4. อาคาร	✓	-	-	1.ระบบฐานข้อมูลภูมิสารสนเทศ สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร 2.แผนที่ภาพถ่ายทางอากาศ 3. Google Street View
5. การท่องเที่ยว	✓	✓	✓	1.เว็บไซต์ และเครือข่ายสังคม ออนไลน์ (Social Network)
6. ประชากรและชุมชน	✓	✓	✓	1.สำนักงานเขตสัมพันธวงศ์ 2.สำนักงานเขตป้อมปราบศัตรูพ่าย 3.เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง 4.เว็บไซต์ และเครือข่ายสังคม ออนไลน์ (Social Network) 5. Google Street View

ที่มา: ผู้วิจัย (2563)

3.5 การประมวลผลและการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นการนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาในแต่ละประเด็นที่จัดเก็บอยู่ในรูปแบบของข้อมูลแผนที่ ข้อมูลสถิติ และการเขียนบรรยายเชิงพรรณ นำมาดำเนินการเปรียบเทียบกัน ในช่วงเวลาก่อนการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้่าใต้ดินวัดมังกร และข้อมูลพื้นที่ภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้่าใต้ดินวัดมังกร เพื่อให้ทราบถึงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงและปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษาว่า สถานีรถไฟฟ้่าวัดมังกรมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่โดยรอบในประเด็นใดบ้าง และเปลี่ยนแปลงอย่างไร

3.6 การพิจารณาเลือกพื้นที่ศึกษา

ผู้วิจัยได้ดำเนินการกำหนดเกณฑ์สำหรับพิจารณาพื้นที่ศึกษา เพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย โดยมีหลักการพิจารณาเลือกพื้นที่ศึกษาจากดังต่อไปนี้

- 1) พื้นที่ศึกษาจะต้องเป็นพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้่าใต้ดินที่อยู่ในการพัฒนาเส้นทางรถไฟฟ้่าใต้ดินสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ที่มีแนวเส้นทางพาดผ่านย่านประวัติศาสตร์ที่โดดเด่น ย่านชุมชนเก่า ย่านการค้า ย่านสถานศึกษา และย่านท่องเที่ยว ซึ่งประกอบด้วยสถานีที่มีความโดดเด่น 4 สถานี คือ สถานีวัดมังกร สถานีสามยอด สถานีสนามไชย และสถานีอิสรภาพ
- 2) พื้นที่ที่มีความเป็นย่านที่มีวิถีชีวิต บริบททางสังคม วัฒนธรรม และโครงสร้างทางเศรษฐกิจที่มีความหลากหลาย
- 3) พื้นที่ที่มีบริบทการเปลี่ยนแปลงที่มีความหลากหลายและมีความชัดเจน ภายหลังการพัฒนาสถานีรถไฟฟ้่าใต้ดินสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย

3.6.1 โครงการรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย

โครงการรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย มีระยะทางรวม 27 กิโลเมตร จำนวน 20 สถานี โดยมีแนวเส้นทางเชื่อมต่อจากเส้นทางต่อจากโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ช่วงสถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อที่สถานีบางซื่อและสถานีหัวลำโพง แบ่งเป็น 2 ระยะ คือ ช่วงสถานีบางซื่อ-สถานีท่าพระ และช่วงสถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง มีรายละเอียดดังนี้

เส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายช่วงสถานีบางซื่อ-สถานีท่าพระ มีระยะทางประมาณ 12 กิโลเมตร เริ่มต้นเชื่อมต่อกับสถานีเตาปูนซึ่งมีสถานีร่วมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง เดินทางเข้าสู่ถนนประชาชาภิรักษ์สาย 2 ผ่านแยกบางโพ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเข้าสู่ถนนจรดุมสนิทวงศ์ ผ่านแยกบางพลัด แยกบรมราชชนนี และแยกไฟฉาย มีสถานีให้บริการทั้งหมด 9 สถานี ประกอบด้วย สถานีบางโพ สถานีบางอ้อ สถานีบางพลัด สถานีสิรินธร สถานีบางยี่ขัน สถานีบางขุนนนท์ สถานีแยกไฟฉาย สถานีจรัญฯ 13 และสิ้นสุดที่สถานีท่าพระ เชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายช่วงสถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2563

เส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายช่วงสถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง มีระยะทางประมาณ 15 กิโลเมตร มีสถานีให้บริการทั้งหมด 11 สถานี เริ่มต้นเชื่อมต่อกับสถานีหัวลำโพงเป็นเส้นทางวิ่งใต้ดินประมาณ 5 กิโลเมตร ผ่าน 4 สถานี ได้แก่ สถานีวัดมังกร สถานีสามยอด สถานีสนามไชย และสถานีอิสรภาพ นอกจากนี้ยังเป็นทั้ง 4 สถานียังเป็นเส้นทางสายสำคัญที่เดินรถผ่านพื้นที่ทางประวัติศาสตร์ของกรุงเทพมหานคร โดยผ่านย่านชุมชนเก่า ย่านการค้า ย่านสถานศึกษา และย่านท่องเที่ยว จากสถานีอิสรภาพจะเป็นเส้นทางยกระดับเดินรถไปตามถนนเพชรเกษม ผ่านสถานีท่าพระ สถานีบางไผ่ สถานีบางหว้า สถานีเพชรเกษม 48 สถานีภาษีเจริญ สถานีบางแค และสถานีหลักสอง โดยเปิดให้บริการ 5 สถานีจากสถานีหัวลำโพง-สถานีท่าพระ ประกอบด้วย สถานีวัดมังกร สถานีสามยอด สถานีสนามไชย สถานีอิสรภาพ เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 และสถานีท่าพระ และเปิดให้บริการทดลองใช้ตลอดสายจากสถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง เมื่อวันที่ 12 สิงหาคม พ.ศ. 2562 และเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2562

หากพิจารณาตามเส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย พบว่าเส้นทางที่สำคัญคือเส้นทางส่วนต่อขยายช่วงสถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง ซึ่งมีบางช่วงลอดผ่านพื้นที่ในย่านเมืองเก่าของกรุงเทพมหานครเชื่อมการเดินทางระหว่างกรุงเทพมหานครชั้นในกับฝั่งธนบุรี ลอดผ่านพื้นที่ทางประวัติศาสตร์ที่โดดเด่น ย่านชุมชนเก่า ย่านการค้า ย่านสถานศึกษา และย่านท่องเที่ยว ประกอบด้วย 4 สถานี คือ สถานีวัดมังกร สถานีสามยอด สถานีสนามไชย และสถานีอิสรภาพ ซึ่งในระหว่างการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินทั้ง 4 แห่ง ทำให้อาคารเก่าบางแห่งต้องถูกรื้อถอนหรือบางพื้นที่ถูกเวนคืน ส่งผลให้ผู้อยู่อาศัยเดิมบางส่วนต้องโยกย้ายออกนอกพื้นที่ นอกจากนี้อาจเกิดความเปลี่ยนแปลงหลายด้านในพื้นที่โดยรอบสถานี ทั้ง 4 แห่งนี้ โดยแต่ละสถานีมีรายละเอียด ดังนี้

สถานีวัดมังกร ตั้งอยู่บริเวณสี่แยกแปลงนาม ถนนเจริญกรุง ซึ่งเป็นจุดบรรจบของถนนเจริญกรุง ถนนแปลงนาม และถนนพลับพลาไชย ใกล้กับวัดมังกรกมลาวาสหรือวัดเล่งเน่ยยี่ บริเวณแขวงป้อมปราบศัตรูพ่าย เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย และแขวงสัมพันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์ เป็นย่านที่อยู่ของชาวจีนที่ใหญ่ที่สุดในกรุงเทพมหานคร หรือเป็นที่รู้จักกันในชื่อ ไชน่าทาวน์ นอกจากนี้ยังเป็นย่านการค้าและแหล่งท่องเที่ยวอย่างเยาวราช คลองถม สำเพ็ง และพาหุรัด



ภาพที่ 6 ภาพสถานีวัดมังกรและพื้นที่โดยรอบสถานี
ที่มา: ผู้วิจัย (2563)

สถานีสามยอด ตั้งอยู่ระหว่างแยกสามยอด บนถนนเจริญกรุงตัดกับถนนมหาไชย ไปจนถึงแยกอนุสาวรีย์ บนถนนเจริญกรุงตัดกับถนนอนุสาวรีย์และถนนบูรพา แขวงวังบูรพาภิรมย์ เขตพระนคร สถานีตั้งอยู่ใกล้กับย่านพาหุรัด ซึ่งเป็นย่านการค้าเก่าแก่ และใกล้กับอาคารศาลาเฉลิมกรุงซึ่งเป็นอาคารที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ และยังสามารถเชื่อมต่อไปยังแหล่งค้าขาย เช่น สำเพ็ง คลองถม และดิโอลด์สยามได้อีกด้วย



ภาพที่ 7 สถานีสามยอดและพื้นที่โดยรอบสถานี
ที่มา: ผู้วิจัย (2563)

สถานีสนามไชย ตั้งอยู่บนถนนสนามไชยตัดกับถนนพระพิพิธ ไปจนถึงถนนสนามไชย ตัดกับถนนราชินี บริเวณคูเมืองเดิม แขวงพระบรมมหาราชวัง เขตพระนคร อยู่ใกล้กับมิวเซียมสยาม และสถานที่สำคัญหลายแห่ง เช่น วัดพระเชตุพนวิมลมังคลาราม พระบรมมหาราชวัง นอกจากนี้ในพื้นที่จะเป็นย่านสถานที่ราชการและวังเก่า อยู่ใกล้การเดินทางทางน้ำ ใกล้แหล่งสถานศึกษา แหล่งท่องเที่ยวในย่านเมืองเก่า เช่น วัดวาอารามแล้ว ยังอยู่ใกล้กับย่านการค้าสำคัญอย่างปากคลองตลาด และบ้านหม้อด้วย



ภาพที่ 8 สถานีสนามไชยและพื้นที่โดยรอบสถานี
ที่มา: ผู้วิจัย (2563)

สถานีอิสรภาพ ตั้งอยู่บริเวณซอยอิสรภาพ 23 ถึง ซอยอิสรภาพ 34 เขตบางกอกใหญ่ สภาพพื้นที่สองฝากฝั่งของถนนเป็นอาคารพาณิชย์ 3-4 ชั้น สถานีแห่งนี้ยังเป็นศูนย์กลางที่เชื่อมต่อไปยังสถานที่สำคัญต่างๆ ที่อยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งธนบุรีได้ เช่น วัดอรุณราชวราราม วัดกัลยาณมิตร และชุมชนเก่าสมัยกรุงธนบุรีอย่างชุมชนกุฎีจีน เป็นต้น การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบสถานีส่วนใหญ่เป็นย่านที่อยู่อาศัย เช่น คอนโด บริษัท และสำนักงาน



ภาพที่ 9 สถานีอิสรภาพและพื้นที่โดยรอบสถานี
ที่มา: ผู้วิจัย (2563)

ตารางที่ 4 ตารางการเลือกพื้นที่ศึกษา

หลักเกณฑ์	สถานี วัด มังกร	สถานี สาม ยอด	สถานี สนาม ไชย	สถานี อิสรภาพ
1. พื้นที่ศึกษาจะต้องเป็นพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินที่อยู่ในการพัฒนาเส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ที่มีแนวเส้นทางพาดผ่านย่านประวัติศาสตร์ที่โดดเด่น ย่านชุมชนเก่า ย่านการค้า ย่านสถานศึกษา และย่านท่องเที่ยว	✓	✓	✓	✓
2. พื้นที่มีความเป็นย่านที่มีวิถีชีวิต บริบททางสังคม วัฒนธรรม และโครงสร้างเศรษฐกิจที่มีความหลากหลาย	✓	✓	-	✓
3. พื้นที่ มีบริบทการเปลี่ยนแปลงที่มีความหลากหลายและมีความชัดเจน ภายหลังจากพัฒนาสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย	✓	-	-	-

ที่มา: ผู้วิจัย (2563)

จากการศึกษาพื้นที่ตามแนวรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย พบว่า บริเวณรอบสถานีไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรได้มีการพัฒนามากขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ภายหลังจากพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง อีกทั้งยังเป็นย่านการค้าและชุมชนชาวไทยเชื้อสายจีนที่เก่าแก่ มีความหลากหลายด้านวิถีชีวิต บริบททางสังคม วัฒนธรรม และโครงสร้างทางเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวยามค่ำคืนของคนกรุงเทพฯ ที่มีทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติแวะเวียนเข้ามาในพื้นที่ไม่ขาดสาย โดยมีพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงมากที่สุดบริเวณตามแนวถนนเยาวราชตั้งแต่บริเวณสี่แยกราชวงศ์ไปจนถึงบริเวณสี่แยกเฉลิมบุรี บริเวณถนนเจริญกรุงบริเวณใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร และตามแนวถนนแปลงนาม โดยผู้วิจัยจึงได้กำหนดให้พื้นที่บริเวณพื้นที่โดยรอบระบบขนส่งมวลชนสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสถานีวัดมังกร ในระยะรัศมี 500 เมตร เป็นขอบเขตในการศึกษาครั้งนี้ (ภาพที่ 10)



ภาพที่ 10 แสดงพื้นที่ศึกษาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร
ที่มา : ดัดแปลงจากสำนักงานผังเมือง กรุงเทพมหานคร โดยผู้วิจัย (2563)

บทที่ 4

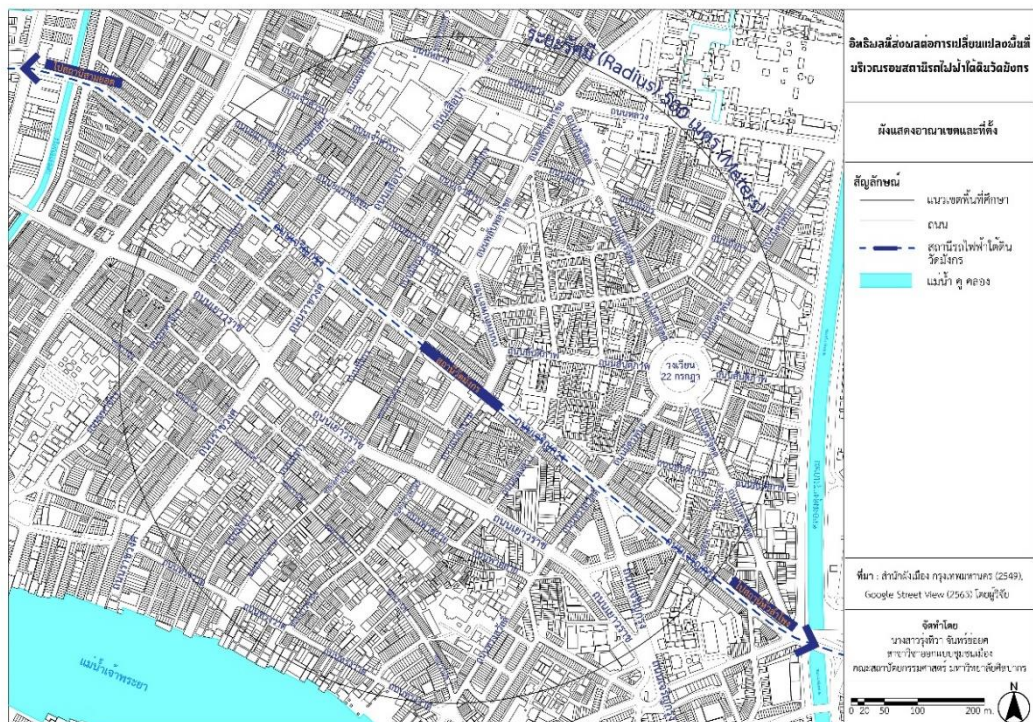
ลักษณะและสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

4.1 ลักษณะทางกายภาพ

4.1.1 ที่ตั้งและอาณาเขต

พื้นที่ศึกษาเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่กรุงรัตนโกสินทร์ตะวันออก ตั้งอยู่ในย่านเยาวราช ซึ่งเป็นย่านชุมชนชาวไทยเชื้อสายจีนที่เก่าแก่ที่สุดของกรุงเทพมหานครและย่านการค้าที่สำคัญ ครอบคลุมเขตสัมพันธวงศ์และเขตป้อมปราบศัตรูพ่าย โดยพื้นที่ศึกษาได้กำหนดขอบเขตตามรัศมีการให้บริการโดยรอบพื้นที่สถานีรถไฟใต้ดินวัดมังกร รัศมี 500 เมตร ซึ่งมีอาณาเขตดังนี้ (ภาพที่ 11)

ทิศเหนือ	จรดแนวถนนหลวง จากช่วงแยกพลับพลาไชยถึงบริเวณแยกถนนหลวง ตัดกับถนนมหาจักรและซอยสวนมะลิ 1
ทิศใต้	จรดแนวถนนทรงวาด ตั้งแต่บริเวณแยกถนนราชวงศ์ตัดกับถนนทรงวาด ครอบคลุมพื้นที่โรงพยาบาลเทียนฟ้ามูลนิธิ วงเวียนโอเดียน และวัดไตรมิตรวิทยาราม
ทิศตะวันออก	จรดแนวถนนจักรวรรดิ ครอบคลุมพื้นที่ตลาดสำเพ็ง และคลองถม
ทิศตะวันตก	จรดวงเวียน 22 กรกฎาคม



ภาพที่ 11 ผังแสดงอาณาเขตและที่ตั้ง

ที่มา : ดัดแปลงจากสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร (2549), Google Street View (2563)

โดยผู้วิจัย

4.1.2 ระบบโครงข่ายการคมนาคมและการสัญจร

การศึกษาระบบโครงข่ายการคมนาคมและการสัญจรในพื้นที่ศึกษาสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้

4.1.2.1 ระบบโครงข่ายถนน

ระบบถนนในพื้นที่ศึกษามีถนนทั้งหมด 23 สาย สามารถจำแนกออกเป็น ถนนสายหลัก จำนวน 5 สาย ถนนสายรองจำนวน 14 สาย และถนนซอยย่อยจำนวน 5 สาย ซึ่งมีรายละเอียดดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 ระบบถนนในพื้นที่ศึกษา

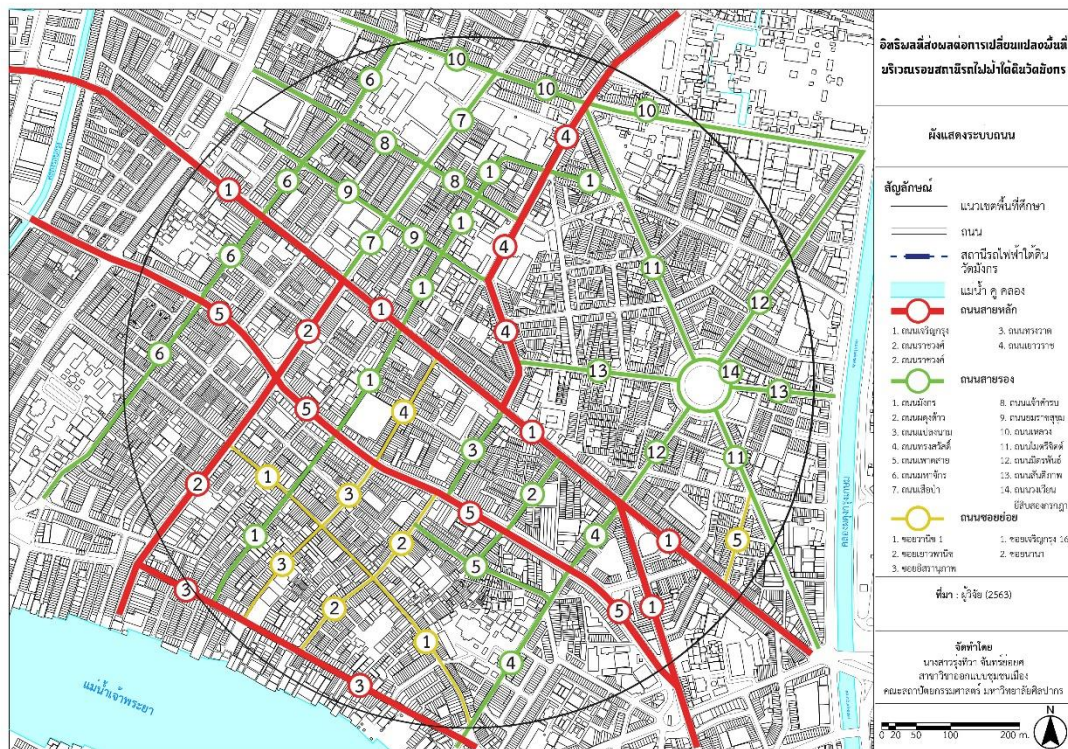
ลำดับ	ชื่อถนน	ช่วงระหว่าง		กว้าง (เมตร)	ยาว (กิโลเมตร)
		จาก	ถึง		
ถนนสายหลัก					
1	ถนนเจริญกรุง	สะพานดำรงสถิตย์	ถนนพระรามที่ 4	17.30-19.60	1.150
2	ถนนทรงวาด	ถนนราชวงศ์	ถนนเจริญกรุง	14.50-20.00	1.016
3	ถนนราชวงศ์	ถนนเจริญกรุง	ท่าน้ำราชวงศ์	20.40-21.00	0.700
4	ถนนพลับ ปลาไชย	ถนนเจริญกรุง	ถนนบำรุงเมือง	20.00-21.40	4.002
5	ถนนเยาวราช	ซุ้มประตูเฉลิม พระเกียรติฯ	สะพานกาน์พันธุ์	20.80-24.90	1.432
ถนนสายรอง					
1	ถนนมังกร	ถนนกรุงเกษม	ถนนเจริญกรุง	7.80-11.80	1.226
		ถนนเจริญกรุง	ถนนเยาวราช	9.70-9.80	0.195
		ถนนเจริญกรุง	ถนนทรงวาด	3.90-10.00	0.560
2	ถนนผดุงด้าว	ถนนพาดสาย	ถนนเจริญกรุง	9.95-10.10	0.220
3	ถนนแปลงนาม	ถนนเยาวราช	ถนนเจริญกรุง	9.40-9.70	0.150
4	ถนนทรงสวัสดิ์	ถนนเจริญกรุง	ท่าน้ำสวัสดิ์	10.30-13.00	0.520
5	ถนนพาดสาย	ถนนเยาวพานิช	ถนนทรงสวัสดิ์	10.00-10.10	0.250
6	ถนนมหาจักร	ถนนอนุวงศ์	ถนนเจริญกรุง	7.45-13.70	0.590
7	ถนนเสือป่า	ถนนเจริญกรุง	ถนนหลวง	19.50-20.00	0.400
8	ถนนเจ้าคำรบ	ถนนวรจักร	ถนนพลับปลาไชย	10.00-12.50	0.452
9	ถนนยมราชสุขุม	ถนนวรจักร	ถนนพลับปลาไชย	10.50	0.492
10	ถนนหลวง	สะพานระพีรัตน ภาค	ถนนกรุงเกษม	23.50	1.372

ที่มา : สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร (2563)

ตารางที่ 5 ระบบถนนในพื้นที่ศึกษา (ต่อ)

ลำดับ	ชื่อถนน	ช่วงระหว่าง		กว้าง (เมตร)	ยาว (กิโลเมตร)
		จาก	ถึง		
11	ถนนไมตรีจิตต์	ถนนหลวง	ถนนพระราม ที่ 4	16.00	0.905
12	ถนนมิตรพันธ์	ถนนกรุงเกษม	ถนนเจริญกรุง	15.50	0.690
		ถนนเจริญกรุง	สะพานนพวงศ์	15.80	0.690
13	ถนนสันติภาพ	ถนนกรุงเกษม	ถนนพลับพลาไชย	16.00	0.520
14	ถนนวงเวียนยี่สิบสองกรกฏา	บ้านเลขที่ 499	บ้านเลขที่ 332	30.00	0.207
ถนนซอยย่อย					
1	ซอยวานิช 1	ถนนทรงสวัสดิ์	คลองโอง่าง	12.00	1.120
2	ซอยเยาวพานิช	ถนนเยาวราช	ถนนทรงวาด	4.00-10.00	0.340
3	ซอยอิสราณภาพ (ตโรคโรงโคม)	ถนนทรงวาด	ซอยวานิช 1	3.20-3.80	0.201
4	ซอยเจริญกรุง 16	ถนนเยาวราช	ถนนเจริญกรุง	3.15-5.60	0.320
5	ซอยนานา	ถนนพระรามที่ 4	ถนนไมตรีจิตต์	12.00	0.130

ที่มา : สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร (2563)



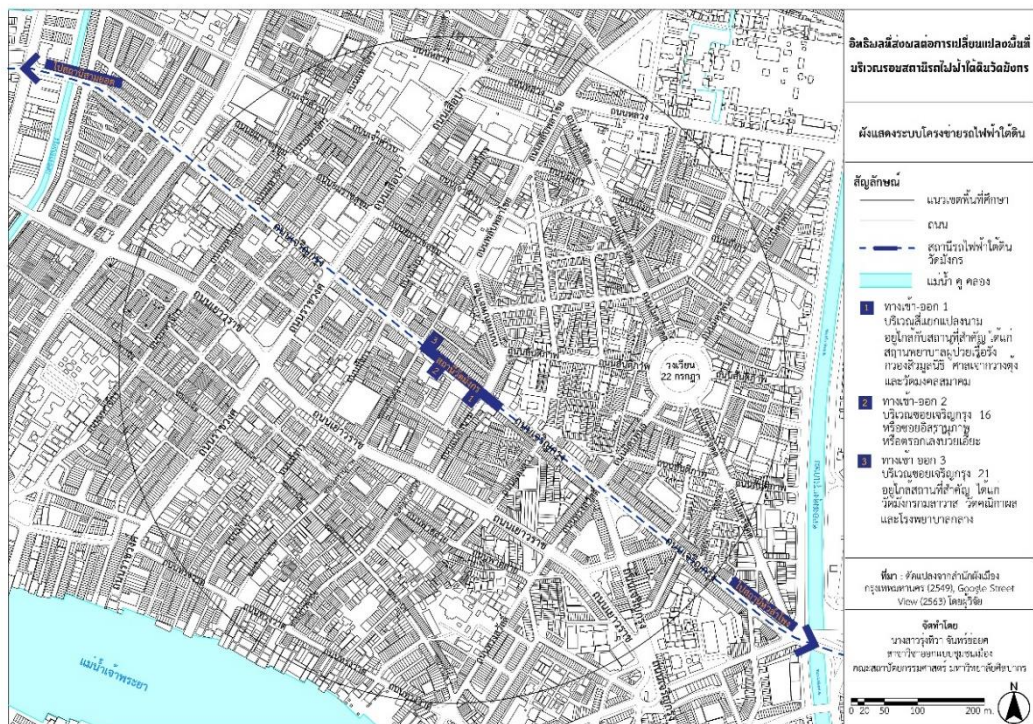
ภาพที่ 12 ผังแสดงระบบถนน

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

4.1.2.2 ระบบโครงข่ายรถไฟฟ้าใต้ดิน

ระบบโครงข่ายรถไฟฟ้าในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ เส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง ซึ่งเปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการเมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 และเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 30 กันยายน พ.ศ.2562 โดยสถานีที่ให้บริการในพื้นที่ คือสถานีวัดมังกร โดยสถานีมีทางเข้า-ออก 3 ทาง ดังนี้ (ภาพที่ 13)

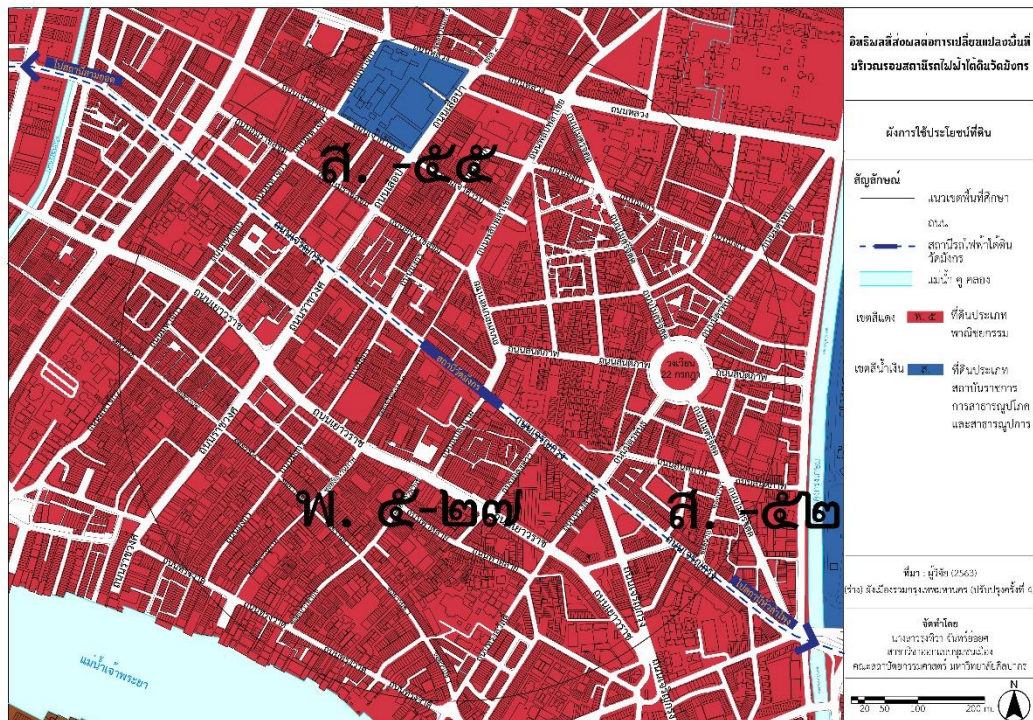
- 1) บริเวณสี่แยกแปลงนาม ซึ่งเป็นจุดบรรจบระหว่างถนนแปลงนาม ถนนเจริญกรุง และถนนพลับพลาไชย อยู่ใกล้กับถนนถนนเยาวราชซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญในพื้นที่ และยังอยู่ใกล้กับสถานที่สำคัญ ได้แก่ สถานพยาบาลผู้ป่วยเรื้อรังกวงสิวมูลนิธิ ศาลเจ้ากวางตุ้ง และวัดมงคลสมาคม เป็นต้น
- 2) บริเวณซอยเจริญกรุง 16 หรือซอยอิสราณูภาพ หรือตรอกเล่งบัวเอี้ยะ ซึ่งเป็นแหล่งค้าขายอาหารสดและอาหารแห้งของคนไทยเชื้อสายจีนในพื้นที่
- 3) บริเวณซอยเจริญกรุง 21 อยู่ใกล้สถานที่สำคัญ ได้แก่ วัดมังกรกมลาวาส วัดศกนิกาผล และโรงพยาบาลกลาง เป็นต้น



ภาพที่ 13 ผังแสดงระบบโครงข่ายรถไฟฟ้าใต้ดิน
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

4.1.3. ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน

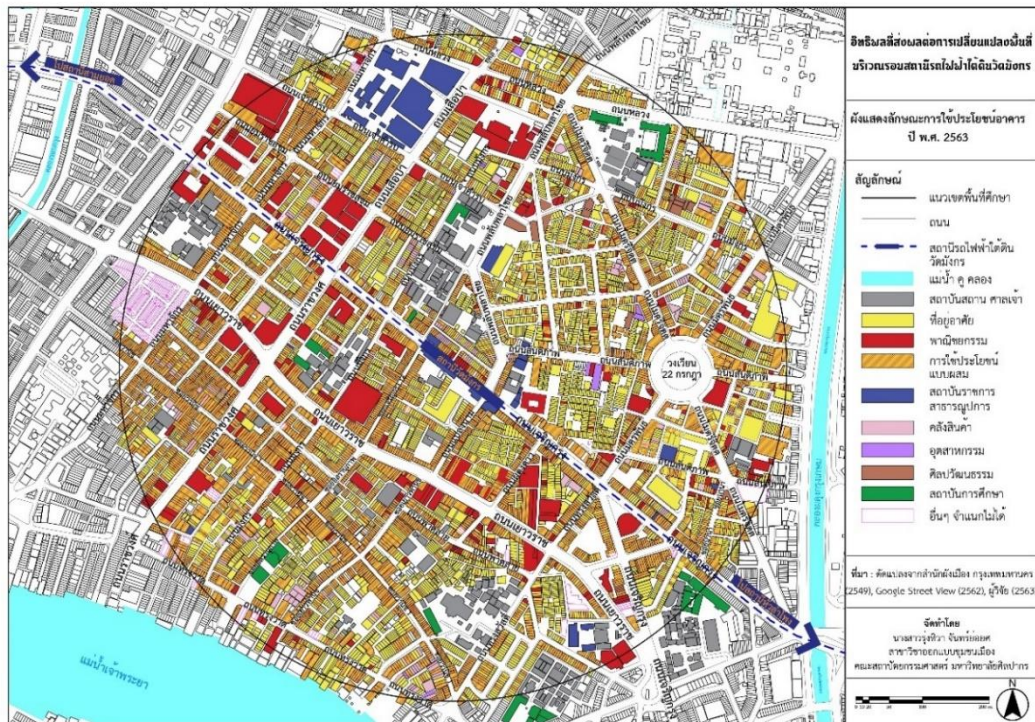
การใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่ในพื้นที่ศึกษาใน (ร่าง) ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 4) กำหนดให้ใช้ประโยชน์ที่ดินประเภท พ. 5 มีวัตถุประสงค์ให้ใช้ประโยชน์เพื่อเป็นศูนย์พาณิชยกรรมของเมือง เพื่อรองรับการประกอบกิจการทางธุรกิจ การค้า การบริการ และนันทนาการที่ให้บริการแก่ประชาชนโดยทั่วไป มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไม่เกิน 7:1 และมีอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมไม่น้อยกว่าร้อยละ 4.5 (ภาพที่ 14)



ภาพที่ 14 ผังแสดงลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ที่มา : ดัดแปลงจากร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 4) โดยผู้วิจัย (2563)

การใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ศึกษาสามารถแบ่งออกได้เป็น 10 ประเภท ได้แก่ สถาบันศาสนาและศาลเจ้า ที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม การใช้ประโยชน์แบบผสม สถาบันราชการและสาธารณูปการ คลังสินค้า อุตสาหกรรม ศิลปวัฒนธรรม สถาบันการศึกษา และอื่นๆ ซึ่งไม่สามารถจำแนกได้ โดยพื้นที่อาคารส่วนใหญ่เป็นการใช้ประโยชน์แบบผสม ที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม สถาบันศาสนา และคลังสินค้า ตามลำดับ (ภาพที่ 15)

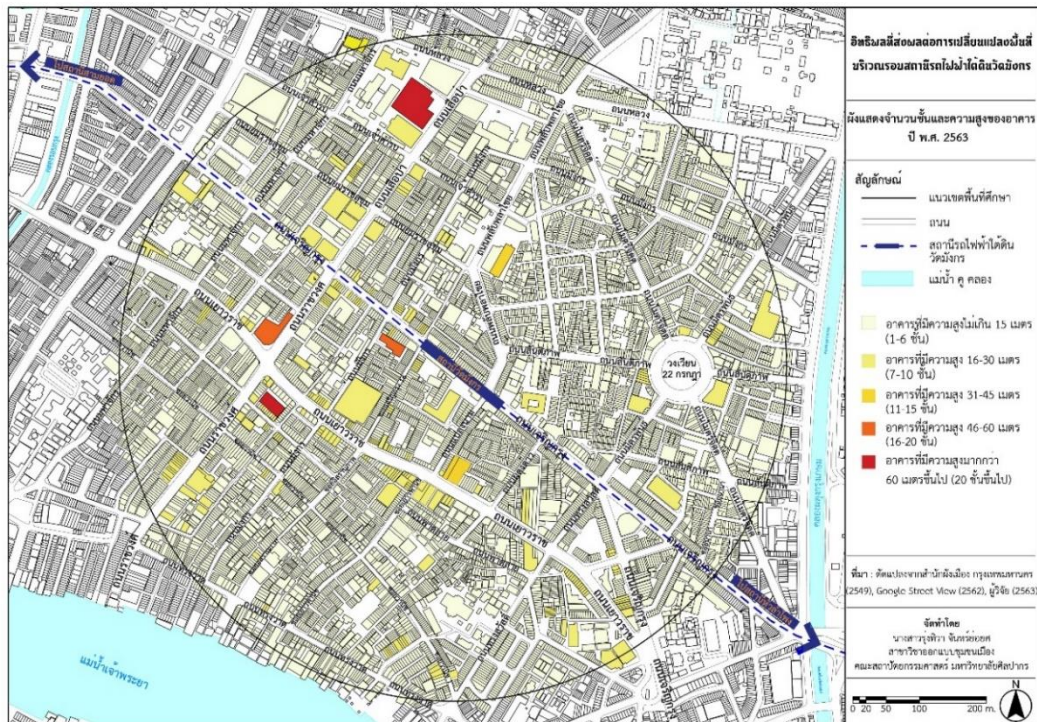


ภาพที่ 15 ผังแสดงลักษณะการใช้ประโยชน์อาคาร
ที่มา : ดัดแปลงจากสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร (2549), Google Street View (2562)
โดยผู้วิจัย (2563)

4.1.4. ข้อมูลอาคาร

4.1.4.1 จำนวนชั้นและความสูงของอาคาร

จากการเก็บข้อมูลจำนวนชั้นและความสูงของอาคารในพื้นที่ศึกษา ได้แบ่งการเก็บข้อมูลออกเป็น 5 ประเภท ตามชั้นความสูงของอาคาร ประกอบด้วย อาคารที่มีความสูงไม่เกิน 15 เมตร (1-6 ชั้น) อาคารที่มีความสูง 16-30 เมตร (7-10 ชั้น) อาคารที่มีความสูง 31-45 เมตร (11-15 ชั้น) อาคารที่มีความสูง 46-60 เมตร (16-20 ชั้น) และอาคารที่มีความสูงมากกว่า 60 เมตรขึ้นไป (20 ชั้นขึ้นไป) ดังภาพที่ 15



ภาพที่ 16 ผังแสดงจำนวนชั้นและความสูงของอาคาร
ที่มา : ดัดแปลงจากสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร (2549), Google Street View (2562)
โดยผู้วิจัย (2563)

จากการศึกษาสถิติการขออนุญาตปลูกสร้างอาคาร จากรายงานสถิติการอนุญาตปลูกสร้างอาคารในเขตกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2560 ของสำนักการโยธาและสำนักงานเขตของกรุงเทพมหานคร พบว่า ทั้งเขตสัมพันธวงศ์และเขตป้อมปราบศัตรูพ่ายมีแนวโน้มการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารเพิ่มมากขึ้น โดยในปี พ.ศ. 2560 มีการขออนุญาตปลูกสร้างมากที่สุด 9 หน่วยในเขตสัมพันธวงศ์ (ตาราง 6) และจำนวนชั้นที่มีการขออนุญาตก่อสร้างมากที่สุดคือ อาคารขนาดความสูงคือ 7 ชั้น (ตาราง 7) โดยอาคารที่มีความสูงจะพบเห็นอยู่ตามแนวถนนเยาวราช และถนนเจริญกรุง และมีความหนาแน่นสูงบริเวณถนนเยาวราชตัดกับถนนมังกร และบริเวณถนนเจริญกรุงตัดกับถนนมังกร

ตารางที่ 6 สถิติการอนุญาตปลูกสร้างอาคารในเขตสัมพันธวงศ์และเขตป้อมปราบศัตรูพ่าย ปี พ.ศ. 2555-2560

ปี	เขตสัมพันธวงศ์		เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย	
	หน่วย	พื้นที่ (ตร.ม.)	หน่วย	พื้นที่ (ตร.ม.)
2555	-	-	3	1,563.00
2556	1	1,996.00	-	-
2557	1	257.00	9	18,842.00
2558	5	1,398.90	2	997.00
2559	8	4,192.70	4	862.40
2560	9	4,287.91	7	9,489.00

ที่มา : กองควบคุมอาคาร สำนักการโยธา ฝ่ายโยธา สำนักงานเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

ประมวลผล : กลุ่มงานแผนงาน กองนโยบายและแผนงาน สำนักผังเมือง

ตารางที่ 7 จำนวนชั้นและพื้นที่การอนุญาตปลูกสร้างในเขตกรุงเทพมหานคร จำแนกตามความสูง (จำนวนชั้น) ปี พ.ศ. 2560

เขต	จำนวนชั้น							
	1		2		3		4	
	หน่วย	พื้นที่ อาคาร (ตร.ม.)	หน่วย	พื้นที่ อาคาร (ตร.ม.)	หน่วย	พื้นที่ อาคาร (ตร.ม.)	หน่วย	พื้นที่ อาคาร (ตร.ม.)
เขตสัม พันธวงศ์	-	-	-	-	4	721.00	1	728.00
เขตป้อม ปราบศัตรู พ่าย	1	358.00	1	253.00	-	-	-	-
เขต	จำนวนชั้น							
	5		6		7		8	
	หน่วย	พื้นที่ อาคาร (ตร.ม.)	หน่วย	พื้นที่ อาคาร (ตร.ม.)	หน่วย	พื้นที่ อาคาร (ตร.ม.)	หน่วย	พื้นที่ อาคาร (ตร.ม.)
เขตสัม พันธวงศ์	3	2,011.40	-	-	1	827.51	-	-
เขตป้อม ปราบศัตรู พ่าย	2	3,185.00	1	908.00	2	4,785.00	-	-

ที่มา : กองควบคุมอาคาร สำนักการโยธา ฝ่ายโยธา สำนักงานเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

ประมวลผล : กลุ่มงานแผนงาน กองนโยบายและแผนงาน สำนักผังเมือง

4.2 ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจ

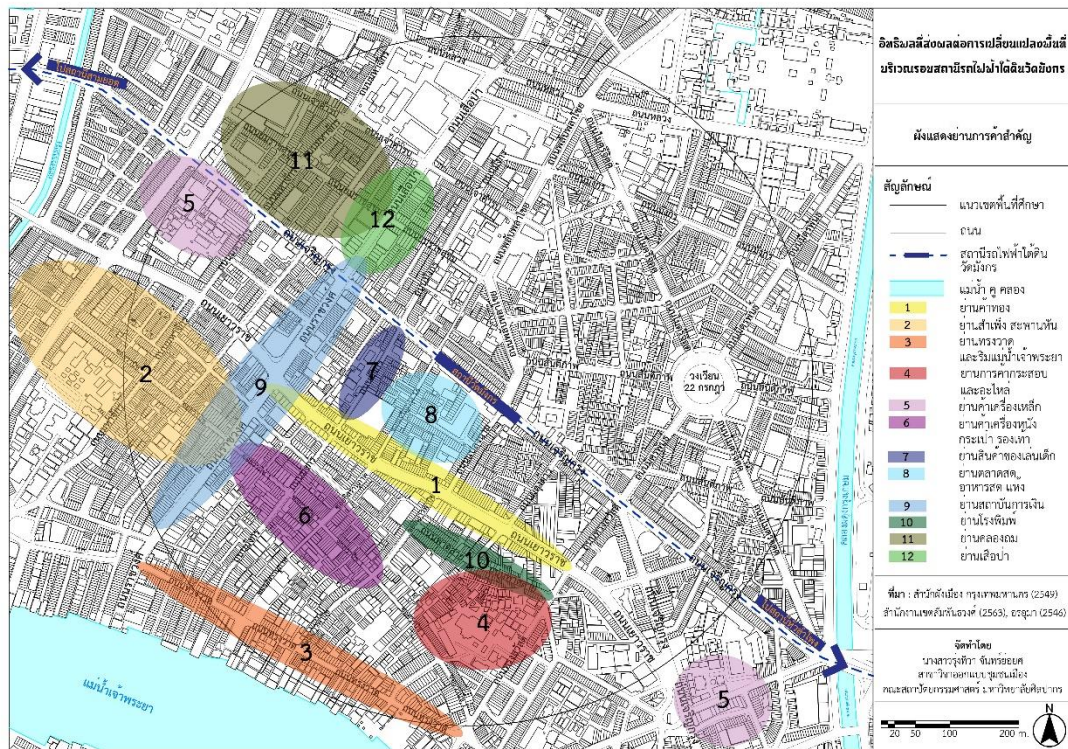
4.2.1 สภาพทางเศรษฐกิจ

สภาพทางเศรษฐกิจในพื้นที่ศึกษามีย่านการค้าที่สำคัญหลายแห่ง สามารถจำแนกได้ 11 ย่าน และมีรายละเอียด ดังตารางที่ 8

ตารางที่ 8 ย่านการค้าสำคัญในพื้นที่ศึกษา

ลำดับ	ย่านการค้า	ที่ตั้ง	สินค้าและบริการ
1	ย่านค้าทองคำ	ถนนเยาวราช	ทองคำ และร้านอาหาร ร้านค้าแผงลอย สตรีทฟู้ดในช่วงเวลา กลางคืน
2	ย่านสำเพ็ง สะพานหัน	ซอยวานิช 1	ผ้าฝืน อุปกรณ์ตัดเย็บและงานฝีมือ เครื่องแก้ว นาฬิกา ทองรูปพรรณ เพชรพลอย และของชำร่วย รวมไปถึงผลไม้ ขนมปังอบ ขนมขบเคี้ยว ต่างๆ ซึ่งขายแบบปลีกและส่ง
3	ย่านทรงวาด และริมแม่น้ำเจ้าพระยา	ถนนทรงวาด	ย่านค้าส่งข้าว แป้ง และพืชผลทางการเกษตร
4	ย่านการค้ากระสอบ และอะไหล่	บริเวณวัดเกาะหรือวัดสัมพันธวงศ์	การค้าส่งกระสอบ
5	ย่านค้าเครื่องเหล็ก	บริเวณวงเวียนโอเดียน	อุปกรณ์และเครื่องมือต่างๆ
6	ย่านค้าเครื่องหนัง	ถนนสำเพ็งหรือถนนวานิช 1 ต่อเนื่องจากย่านสำเพ็ง	กระเป๋า รองเท้า
7	ย่านสินค้าของเด็กเล่น	บริเวณถนนมังกร	ของเด็กเล่น
8	ย่านตลาดสด	บริเวณถนนมังกรตรอกอิสรนุภาพ และถนนแปลงนาม	อาหารสด อาหารแห้งและผลไม้จากเมืองจีน
9	ย่านสถาบันการเงิน	บริเวณสี่แยกราชวงศ์	สถาบันการเงิน
10	ย่านคลองถม	ตั้งอยู่ระหว่างถนนวรจักรและถนนเจริญกรุงกับเยาวราช	ขายของมือสองและของเก่า รวมทั้งอุปกรณ์ประดับยนต์
11	ย่านเสือป่า	บริเวณใกล้กับคลองถมบนถนนเสือป่า	อุปกรณ์เครื่องใช้ไฟฟ้าและสินค้าไอทีต่างๆ

โดยผู้วิจัย (2563)



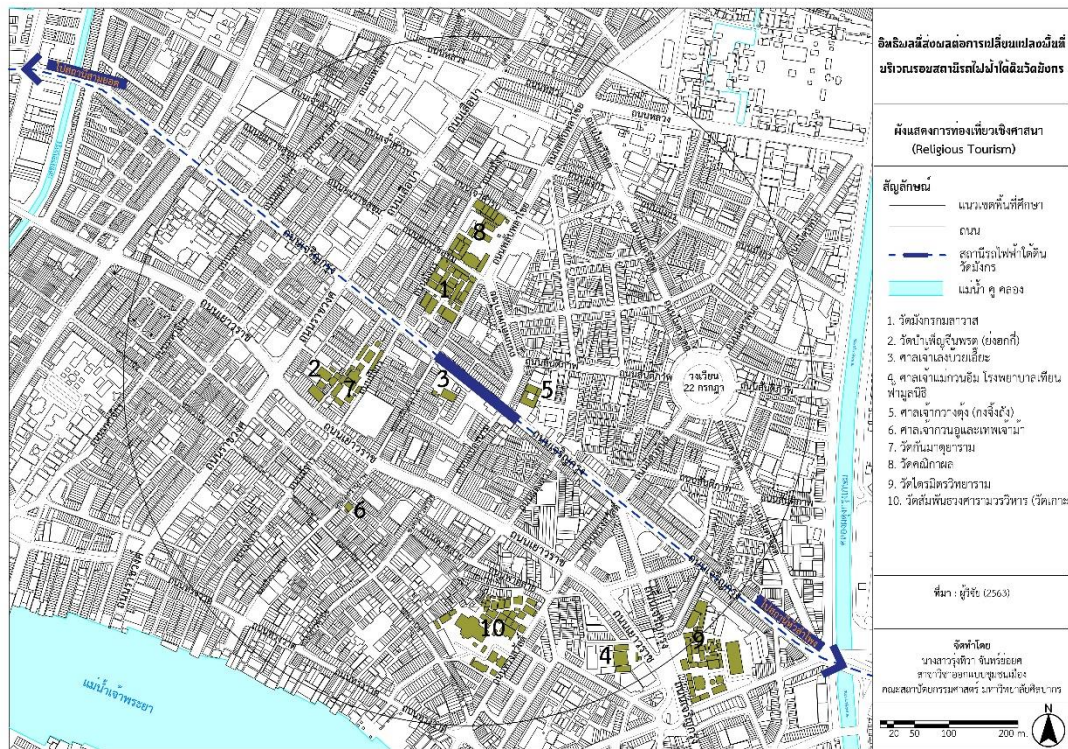
ภาพที่ 17. ผังแสดงย่านการค้าสำคัญ

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร (2549), สำนักงานเขตสัมพันธวงศ์ (2563 หน้า 1-2), อรุณา (2546, หน้า 37-39)

4.2.2 การท่องเที่ยว

สำหรับข้อมูลการท่องเที่ยวผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูลในพื้นที่ศึกษา โดยจำแนกตามรูปแบบการท่องเที่ยวออกเป็น 5 รูปแบบ ได้แก่ การท่องเที่ยวเชิงศาสนา การท่องเที่ยวงานชมวัฒนธรรมและประเพณี การท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตท้องถิ่น การท่องเที่ยวเชิงอาหาร และการท่องเที่ยวเชิงช้อปปิ้ง ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้


4.2.2.1 การท่องเที่ยวเชิงศาสนา (Religious Tourism) ประกอบด้วย ศาสนสถานจำนวน 10 แห่ง ดังภาพที่ 17




ภาพที่ 18 ผังแสดงการท่องเที่ยวเชิงศาสนา (Religious Tourism)

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

ตารางที่ 9 ข้อมูลการท่องเที่ยวเชิงศาสนา (Religious Tourism) ในพื้นที่ศึกษา

สถานที่	ที่ตั้ง	ความสำคัญ
<p>1. วัดมังกรกลาواس หรือวัดเล่งเน่ยยี่</p>  <p>ที่มา : ผู้วิจัย (2563)</p>	<p>ตั้งอยู่บนถนนเจริญกรุง ระหว่างซอยเจริญกรุง 19 กับ ซอยเจริญกรุง 21 แขวงป้อมปราบ เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย</p>	<p>1. เป็นวัดพุทธศาสนามหายาน สร้างขึ้นในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ดำเนินการก่อสร้างวัดขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2414 ปัจจุบัน</p> <p>2. สร้างแบบสถาปัตยกรรมจีนโบราณแบบจีนตอนใต้ ภายในวิหารมีพระพุทธรูปโพธิสัตว์ต่างๆ เพื่อการเคารพสักการะ ภายในโบสถ์ประดิษฐานพระพุทธรูป 3 องค์ ประกอบด้วย พระศรีศากยมุนี พระอมิตาภพุทธเจ้า และพระโภษะชัยคุรุพุทธเจ้า ด้านข้างทั้งสองด้านยังประดิษฐานพระอรหันต์ 18 องค์ ข้างละ 9 องค์² อีกด้วย</p> <p>3. นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวจีนนิยมไปไหว้ขอพร และไหว้พระแก้ขง กันเป็นจำนวนมาก</p>

² อรศิริ ปาณินท์, วัดจีนในกรุงเทพฯ : กรณีศึกษาวัดมังกรกลาواسและวัดโพธิ์แมนคุณาราม, เข้าถึงเมื่อ 18 มีนาคม 2563, เข้าถึงได้จาก <https://so04.tci-thaijo.org/index.php/NAJUA-Arch/article/view/47243>

สถานที่	ที่ตั้ง	ความสำคัญ
<p>2. วัดบำเพ็ญจีนพรต (ย่งฮกยี่)</p>  <p>ที่มา: ผู้วิจัย (2563)</p>	<p>ซอยเยาวราช 8 หรือตรอกเต้า แขวงสัมพันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์</p>	<p>1. วัดมหายานจีนนิกาย เดิมเป็นวิหารพระอวโลกิเตศวรโพธิสัตว์ ชื่อว่า ย่งฮกอำ กล่าวกันว่าสร้างโดยชาวจีนในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ตอนต้น ต่อมาพระอาจารย์สงแห่งได้บูรณปฏิสังขรณ์พร้อมกับเปลี่ยนชื่อเป็น ย่งฮกยี่ ต่อมาขอพระราชทานนามจากพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 พระราชทานนามว่า วัดบำเพ็ญจีนพรต นับว่าเป็นสังฆารามของคณะสงฆ์จีน นิกายที่เก่าแก่แห่งหนึ่งของประเทศไทย (สุธีรัตนาภิรมย์, 2561), 83.</p> <p>2. เป็นวัดขนาดเล็กที่สุดในย่านเยาวราช และเป็นที่ยิยมในการไปไหว้ขอพร และไหว้พระแก้ขง</p>
<p>3. ศาลเจ้าเล่งบ๊วยเอี้ยะ</p>  <p>ที่มา: ผู้วิจัย (2563)</p>	<p>ซอยอิสรานุภาพ 16 (ตรอกเล่งบ๊วยเอี้ยะ) หรือซอยเยาวราช 6 ถนนเจริญกรุง แขวงสัมพันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์</p>	<p>1. สันนิษฐานว่าสร้างขึ้นในปี พ.ศ. 2201 ตรงกับสมัยกรุงศรีอยุธยาตอนกลาง เชื่อกันว่าน่าจะเป็นศาลเจ้าที่มีอายุยาวนานที่สุดในประเทศไทย</p> <p>2. รูปแบบสถาปัตยกรรมเป็นอาคารทรงภูเขาตามแบบประเพณีนิยมของจีน ภายในมีแท่นบูชารูปเล่งบ๊วยเอี้ยะและภรรยา เป็นแท่นประธานฝั่งซ้ายตั้งแท่นเทพเจ้ากวนอู และฝั่งขวาเป็นแท่นประทับราชินีแห่งสวรรค์ ส่วนด้านขวาใกล้ประตูเป็นที่ตั้งระฆังโบราณที่สร้างมาแต่รัชสมัยพระเจ้าตากวซึ่งเป็นฮ่องเต้ช่วงปลายราชวงศ์ชิงของจีน</p>

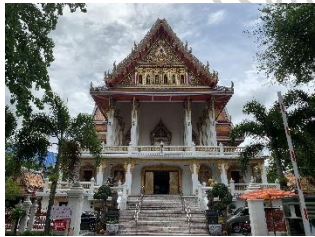
สถานที่	ที่ตั้ง	ความสำคัญ
<p>4. ศาลเจ้าแม่กวนอิม โรงพยาบาลเทียนฟ้ามูลนิธิ</p>  <p>ที่มา: ผู้วิจัย (2563)</p>	<p>อยู่ในบริเวณ โรงพยาบาลเทียน ฟ้ามูลนิธิ ถนนเยาวราช แขวงสัมพันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์</p>	<p>1. ภายในศาลเจ้าประดิษฐานองค์เจ้าแม่กวนอิมที่แกะสลักจากไม้แก่นจันทน์ลงรักปิดทอง สร้างขึ้นในสมัยราชวงศ์ซ่ง อายุประมาณ 800-900 ปี ได้อัญเชิญมาประดิษฐานเพื่อทำสักการะบูชาราวปี พ.ศ. 2500-2503³</p> <p>2. เป็นสถานที่ที่เป็นที่นิยมในการไปไหว้ขอพรและไหว้พระแก้ขง</p>
<p>5. ศาลเจ้ากวางตุ้ง (กงจิ้งถ้ง)</p>  <p>ที่มา: ผู้วิจัย (2563)</p>	<p>ตั้งอยู่ภายใน สมาคมกวางตุ้ง แห่งประเทศไทย ถนนเจริญกรุง</p>	<p>1. ศาลเจ้ากวางตุ้ง (กงจิ้งถ้ง) สร้างขึ้นเมื่อประมาณ ปี พ.ศ. 2423 โดยกลุ่มชาวจีนกลุ่มหนึ่งที่อพยพมาจากมณฑลกวางตุ้ง (กวางเจ้าหรือกวางตุ้ง)⁴ ได้มีการรวมกลุ่มของชาวกวางตุ้ง โดยก่อตั้ง “บ้านพักกวางตุ้ง” ขึ้น ซึ่งในเวลาต่อมาคือ “สมาคมกวางตุ้ง” เพื่อช่วยเหลือและเป็นสวัสดิการให้กลุ่มชาวจีนกวางตุ้งด้วยกัน และบริเวณใกล้เคียงมีโรงพยาบาลกวางตุ้งมูลนิธิ ซึ่งสถานพยาบาลเก่าแก่ของสมาคมชาวจีนกวางตุ้ง⁵</p> <p>2. ภายในศาลเจ้าประดิษฐานรูปเทพเจ้าต่าง ๆ เช่น เทพเจ้ากวนอู เทพเจ้าขงจื้อ เทพเจ้าเหิงนฉ่างต้วน (เง็กเซียนฮ่องเต้) พระโพธิสัตว์กวนอิม เทพเจ้าลูป่าน เป็นต้น</p>

³ 3 สิ่งล้ำค่าแห่งโรงพยาบาลเทียนฟ้ามูลนิธิ, เข้าถึงเมื่อ 21 เมษายน 2563, เข้าถึงได้จาก http://www.thianfah.com/index.php?langtype=th&pageid=th_5

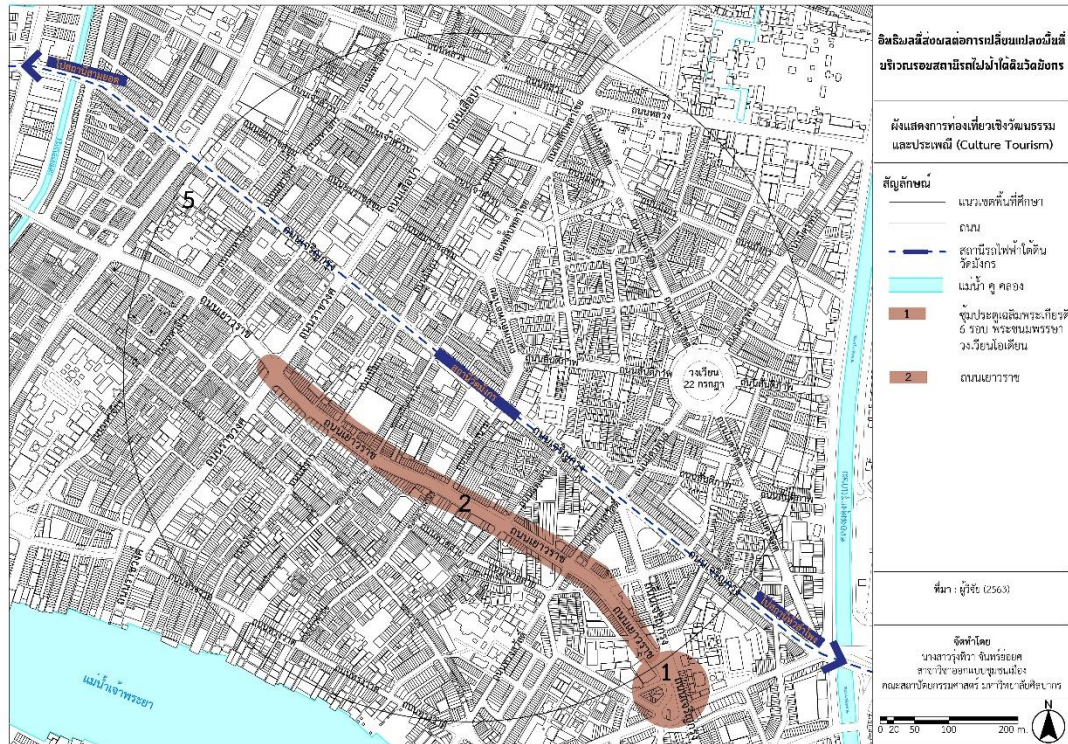
⁴ ศาลเจ้ากวางตุ้ง (กงจิ้งถ้ง). เข้าถึงเมื่อ 21 เมษายน 2563, เข้าถึงได้จาก <http://wikimapia.org/4539592/th/ศาลเจ้ากวางตุ้ง-กงจิ้งถ้ง>

⁵ อภิญญา นนทน์นาท, ศาลเจ้า ศรัทธาและการเกื้อกูลชุมชน, เข้าถึงเมื่อ 22 เมษายน 2563, เข้าถึงได้จาก <http://lek-prapai.org/home/view.php?id=1048>.

สถานที่	ที่ตั้ง	ความสำคัญ
<p>6. ศาลเจ้ากวนอูและเทพเจ้าม้า</p>  <p>ที่มา: ผู้วิจัย (2563)</p>	<p>ซอยเยาวราช 11 (ตลาดเก่า) ถนนเยาวราช แขวงสัมพันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. เป็นศาลเจ้าเก่าแก่ที่อยู่คู่กับชุมชนอิสราภาพในย่านเยาวราช เริ่มสร้างในปี พ.ศ. 2460 แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2488 2. ภายในศาลเจ้าประดิษฐานเทพเจ้ากวนอูและเทพเจ้าม้า ซึ่งเชื่อกันว่าเป็นม้าเส็กเทา ม้าโลหิตประจำกายของเทพเจ้ากวนอู 3. คนนิยมมาไหว้ขอพรเพื่อความเจริญก้าวหน้าในหน้าที่การงาน สำหรับในช่วงตรุษจีนจะมีผู้คนเข้ามาสักการะเป็นจำนวนมาก
<p>7. วัดกันมาตุยาราม</p>  <p>ที่มา: ผู้วิจัย (2563)</p>	<p>ตั้งอยู่บนถนนมังกร แขวงสัมพันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. เป็นวัดขนาดเล็ก สังกัดธรรมยุติกนิกาย สร้างขึ้นราวปี พ.ศ. 2407 ตรงกับรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 โดยนางกลีบ สาครวาสี ต่อมาพระดรุณรักษา (กัน สาครวาสี) บุตรของนางกลีบได้ถวายตัวเป็นมหาดเล็กในพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อสร้างวัดเสร็จ ได้น้องเกล้าฯ ถวายจึงทรงพระโปรดเกล้าฯ พระราชทานนามว่า “วัดกันมาตุยาราม” อันหมายถึง “วัดที่มารดาของนายกันเป็นผู้สร้าง” 2. ภายในวัดยังมีเจดีย์ทรงระฆังคว่ำแบบลังกา ที่สร้างเลียนแบบธัมเมกสถูปในอินเดีย และภาพจิตรกรรมฝาผนังเรื่องพุทธประวัติบนผนังของพระอุโบสถที่มีอายุกว่าร้อยปีด้วย
<p>8. วัดคณิกาผล</p>  <p>ที่มา: ผู้วิจัย (2563)</p>	<p>ตั้งอยู่บนถนนพลับ ปลาไชย ตรงข้าม กับสถานีตำรวจ นครบาลพลับ ปลาไชย 2 แขวงป้อมปราบ เขตป้อมปราบ ศัตรูพ่าย</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. วัดคณิกาผล หรือชาวบ้านเรียกว่า วัดใหม่ยายแพง เป็นวัดพุทธศาสนมหายาน สร้างขึ้นในสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 3 เมื่อพุทธศักราช 2376 โดยคุณยายแพง ต่อมาในสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 โปรดเกล้าฯ ให้เปลี่ยนชื่อเป็นวัดคณิกาผล


สถานที่	ที่ตั้ง	ความสำคัญ
<p>9. วัดไตรมิตรวิทยาราม</p>  <p>ที่มา: ผู้วิจัย (2563)</p>	<p>ตั้งอยู่บนถนน มิตรภาพไทย-จีน บริเวณวงเวียน โอเดียน แขวงตลาดน้อย เขตสัมพันธวงศ์</p>	<ol style="list-style-type: none"> เดิมเรียก วัดสามจีนใต้ ไม่ปรากฏหลักฐานว่าสร้างขึ้นเมื่อใด ได้มีการปรับปรุงพื้นที่ของวัดตั้งแต่ปี พ.ศ. 2477 และได้เปลี่ยนแปลงชื่อเป็น “วัดไตรมิตรวิทยาราม” เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2482 ภายในพระอุโบสถประดิษฐานพระพุทธรูปพลญาณ พระพุทธรูปปางมารวิชัย ที่ชาวบ้านนิยมเรียกว่า หลวงพ่อโตวัดสามจีนหรือหลวงพ่อดาวสามจีน เมื่อปี พ.ศ. 2650 ทางวัดได้สร้างพระมหามณฑปเฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษาเพื่อเป็นที่ประดิษฐานพระสุโขทัยไตรมิตรหรือพระพุทธรูปมหาสุวรรณปฏิมากร ซึ่งเป็นพระพุทธรูปทองคำปางมารวิชัยสมัยสุโขทัย (สุธีรัตนอักษร, 2561), 49-50.
<p>10. วัดสัมพันธวงศาราม วรวิหาร (วัดเกาะ)</p>  <p>ที่มา: ผู้วิจัย (2563)</p>	<p>ตั้งอยู่ใกล้แม่น้ำ เจ้าพระยาฝั่ง ตะวันออก ถนนทรงสวัสดิ์ แขวงสัมพันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์</p>	<ol style="list-style-type: none"> เดิมเป็นวัดราษฎร์ มีนามว่า “วัดเกาะ” หลักฐานในการสร้างวัดแต่เดิมไม่ปรากฏ ทราบว่าแต่เดิมเป็นวัดโบราณเก่าแก่ มีมาตั้งแต่สมัยอยุธยา ก่อนสถาปนากรุงรัตนโกสินทร์เป็นราชธานี ต่อมาพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช รัชกาลที่ 1 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สมเด็จพระสัมพันธวงศ์เธอเจ้าฟ้ากรมหลวงพิทักษมนตรี ทำการบูรณปฏิสังขรณ์ขึ้นใหม่ทั้งวัด แล้วทรงพระราชทานนามใหม่ว่า “วัดเกาะแก้วลังการาม” ต่อมาในสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 โปรดเกล้าฯ ให้บูรณปฏิสังขรณ์ใหม่อีกครั้ง แล้วเปลี่ยนนามวัดใหม่เป็น “วัดสัมพันธวงศาราม วรวิหาร”

4.2.2.2 การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและประเพณี (Culture Tourism) ประกอบด้วย สถานที่จำนวน 2 แห่ง ดังภาพที่ 18



ภาพที่ 19 ผังแสดงการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและประเพณี (Culture Tourism)
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

ตารางที่ 10 ข้อมูลการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและประเพณี (Culture Tourism) ในพื้นที่ศึกษา

สถานที่	ที่ตั้ง	ความสำคัญ
<p>1. ชุมประตูล้อมพระเกี้ยว 6 รอบ พระชนมพรรษา 75 พรรษา</p>  <p>ที่มา: ผู้วิจัย (2563)</p>	<p>ตั้งอยู่ปลายสุดด้านทิศตะวันออกของถนนเยาวราช ที่บรรจบกับถนนเจริญกรุง</p>	<p>1. ชาวไทยเชื้อสายจีนร่วมกันสร้างขึ้นเพื่อถวายเป็นพุทธบูชาเนื่องในวโรกาสที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 9 เจริญพระชนมพรรษาครบ 6 รอบ เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2542 มีชื่อเรียกอีกอย่างว่า “ชุมประตูล้อมพระเกี้ยว 6 รอบ” (กรรณิการ, 2561, หน้า 47)</p> <p>2. เป็นศูนย์กลางของการจัดงานเทศกาลที่สำคัญในย่านเยาวราช ได้แก่ เทศกาลตรุษจีน เทศกาลบ๊ะจ่าง เทศกาลไหว้พระจันทร์ และเทศกาลกินเจ ที่สำนักงานเขตสัมพันธวงศ์ เป็นผู้รับผิดชอบการจัดงาน</p>

สถานที่	ที่ตั้ง	ความสำคัญ
<p>2. ถนนเยาวราช</p>  <p>ที่มา: ผู้วิจัย (2563)</p>	<p>ตั้งแต่ซุ้มประตูเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา วงเวียนโอเดียน จนถึงบริเวณแยกราชวงศ์</p>	<p>1. สร้างขึ้นในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เดิมชื่อ ถนนยุพราช เป็นย่านชุมชนชาวจีนและชาวไทยเชื้อสายจีน และเป็นย่านธุรกิจการค้าและแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญแห่งหนึ่งของกรุงเทพมหานคร</p> <p>2. เป็นสถานที่จัดงานเทศกาลสำคัญๆ เช่น เทศกาลตรุษจีน และเทศกาลถือศีลกินเจ เป็นต้น ในช่วงเทศกาลถนนเยาวราชจะประดับประดาไปด้วยริ้วธง แล่ป้าย โคมไฟ ตลอดจนขบวนแห่ และการแสดงต่างๆ ตลอดแนวถนนเยาวราช</p>

4.2.2.3 การท่องเที่ยวเชิงวิถีชีวิตท้องถิ่น (Local Tourism) ประกอบด้วยสถานที่จำนวน 4 แห่ง ดังภาพที่ 19



ภาพที่ 20 ผังแสดงการท่องเที่ยวเชิงวิถีชีวิตท้องถิ่น (Local Tourism)
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

ตารางที่ 11 ข้อมูลการท่องเที่ยวเชิงวิถีชีวิตท้องถิ่น (Local Tourism) ในพื้นที่ศึกษา

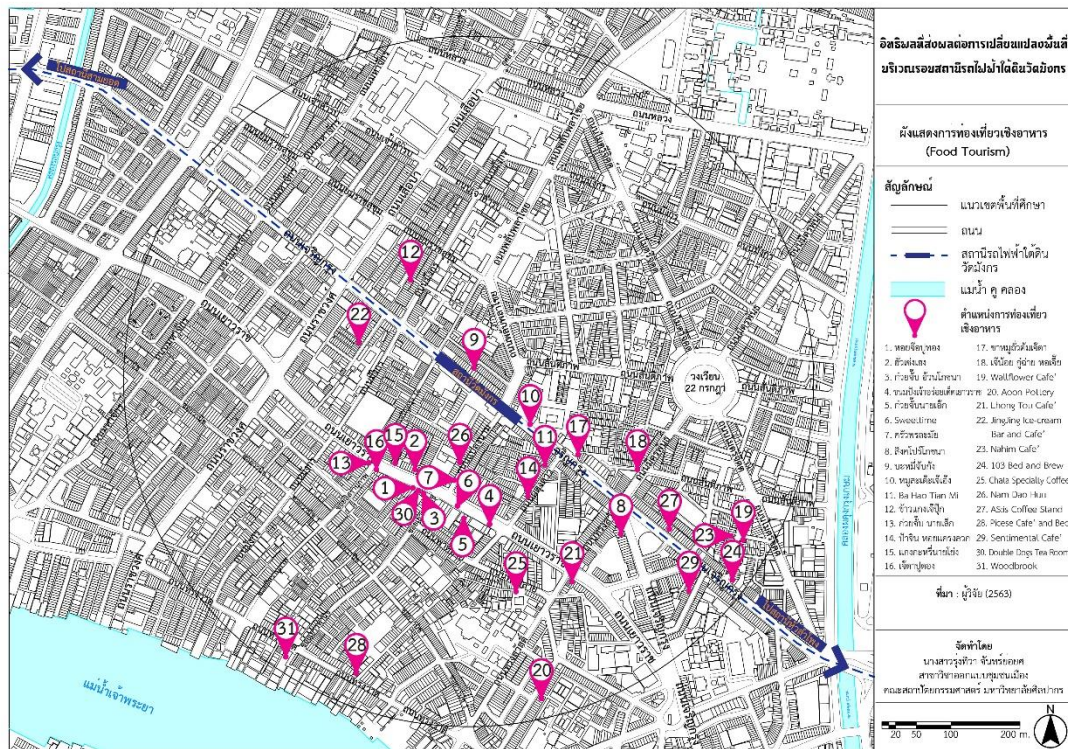
สถานที่	ที่ตั้ง	ความสำคัญ
<p>1. บ้านเก่าเล่าเรื่อง ชุมชนเจริญไชย</p>  <p>ที่มา: เกษสิรินทร์ (2563)</p>	<p>บ้านเลขที่ 32 ตรอกเจริญไชย ถนนเจริญกรุง หัวถนนพลับพลาไชย ใกล้ทางออกของสถานี รถไฟฟ้าใต้ดิน ทางเข้าออกที่ 3 ฝั่งวัดมัทกรมลาวาส</p>	<p>1. เป็นแหล่งเรียนรู้ที่เกิดจากความร่วมมือ ของผู้อยู่อาศัยในชุมชน</p> <p>2. จัดแสดงนิทรรศการเกี่ยวกับประวัติ ชุมชนเจริญไชย ภาพถ่ายวิถีชีวิต ความเป็นอยู่ของผู้คนในชุมชน ข้อมูลการ พัฒนาที่ดิน ประเพณีและพิธีกรรมของ คนไทยเชื้อสายจีนที่จัดขึ้นในชุมชน เช่น ตรุษจีน สารทจีน ไหว้พระจันทร์ กินเจ ปี๋ จ่าง และเครื่องมือเครื่องใช้ในชีวิตประจำวัน ของคนในชุมชน ตลอดจนคำบอกเล่าของ คนในชุมชนและประวัติร้านค้าแต่ละร้านใน ชุมชนด้วย</p>
<p>2. ศูนย์ประวัติศาสตร์เยาวราช พิพิธภัณฑ์วัดไตรมิตรวิทยาราม</p>	<p>วัดไตรมิตรวิทยาราม ถนนเจริญกรุง แขวงตลาดน้อย เขตสัมพันธวงศ์</p>	<p>1. เป็นพิพิธภัณฑ์ที่บอกเล่าเรื่องราว เกี่ยวกับชุมชนชาวจีนในเยาวราช ตั้งแต่ ประวัติศาสตร์ความเป็นมา การอพยพย้าย ถิ่นของชาวจีนเข้ามาตั้งถิ่นฐานในประเท ศไทย วิถีชีวิตความเป็นอยู่ วัฒนธรรมและ ความเชื่อต่างๆ การรวมตัวกันเป็นชุมชน ตลอดจนการพัฒนาเป็นย่านการค้าและ ชุมชนชาวจีนที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย</p>
<p>3. พิพิธภัณฑ์ทองคำ ห้างทองตั้ง โต๊ะกัง</p>  <p>ที่มา: ผู้วิจัย (2563)</p>	<p>ห้างทองตั้งโต๊ะกัง (ชั้น 6) 345 ถนนวานิช 1 แขวงจักรวรรดิ เขตสัมพันธวงศ์</p>	<p>1. เป็นพิพิธภัณฑ์ที่เป็นร้านทองที่เก่าแก่ ที่สุดในย่านเยาวราช ห้างทองตั้งโต๊ะกัง เริ่ม ดำเนินกิจการมาตั้งแต่สมัยพระบาทสมเด็จพระ จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5</p> <p>2. จัดแสดงเกี่ยวกับเครื่องมือเครื่องใช้ ในการทำทองและประวัติศาสตร์เกี่ยวกับ การค้าทองคำ</p>

สถานที่	ที่ตั้ง	ความสำคัญ
4. พิพิธภัณฑ์ท้องถิ่นกรุงเทพ เขตสัมพันธวงศ์ ชุมชนการค้า และวัฒนธรรมความเป็นจีน	โรงเรียนวัดปทุมคงคา ถนนทรงวาด แขวงสัมพันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์	<p>1. จัดตั้งโดยสำนักวัฒนธรรม กีฬา และการท่องเที่ยว เมื่อปี พ.ศ. 2546 เพื่อรวบรวมข้อมูลวัตถุสิ่งของ และองค์ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ ภูมิปัญญาท้องถิ่น</p> <p>2. ภายในพิพิธภัณฑ์จัดแสดงภาพและนิทรรศการที่เกี่ยวกับประวัติศาสตร์ในพื้นที่ การอพยพเข้ามาในประเทศไทยของชาวจีนหลายเชื้อสาย เช่น ฮกเกี้ยน กวางตุ้ง แต่จิว และเรื่องราววิถีชีวิตความเป็นชุมชนแห่งการค้าและศูนย์กลางความเป็นจีนในสังคมไทย นอกจากนี้ยังมีเครื่องมือเครื่องใช้ต่างๆ ถูกจัดแสดงไว้ในพิพิธภัณฑ์แห่งนี้ด้วย</p>

4.2.2.4 การท่องเที่ยวเชิงอาหาร (Food Tourism) เป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่มีวัตถุประสงค์เพื่อสัมผัสรสชาติอาหารท้องถิ่น เรียนรู้ถึงประวัติศาสตร์ความเป็นมา วัฒนธรรม และเคล็ดลับการทำอาหารของสถานที่นั้นๆ (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2560)

การท่องเที่ยวเชิงอาหารหรือปรากฏการณ์ “เที่ยวเพื่อกิน” ที่องค์การอนามัยโลก (UNWTO) กล่าวถึงในรายงาน Global Report on Food Tourism) ว่าเป็นแนวโน้มการท่องเที่ยวที่กำลังมาแรงและกำลังได้รับความนิยมเป็นอย่างมากในปัจจุบัน เป็นผลมาจากสื่อโซเชียลมีเดียที่กระตุ้นให้นักท่องเที่ยวในความสนใจการท่องเที่ยวในรูปแบบนี้ ซึ่งมีทั้งการนำเสนอในรูปแบบการทำลายแหล่งร้านอาหารที่ได้รับความนิยม และเส้นทางท่องเที่ยวเชิงอาหาร (Food Route)

เนื่องจากพื้นที่ศึกษาเป็นย่านที่มีความโดดเด่นในเรื่องของอาหาร จนได้รับการขนานนามให้เป็น “สวรรค์แห่งอาหารริมทาง” นักท่องเที่ยวยังคิดว่าย่านเยาวราชเป็น Land Mark Street Foods ที่สำคัญและมีชื่อเสียงเป็นอันดับต้นๆ ของกรุงเทพมหานคร นักท่องเที่ยวได้รับการประชาสัมพันธ์จากการส่งเสริมศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงอาหาร Street Foods จากหลายช่องทางทั้ง สื่อโซเชียลมีเดีย สื่อโทรทัศน์ นิตยสาร และ E-Magazine (จิริพิชิตชัย, 2562) นอกจากเยาวราชจะมีชื่อเสียงในด้านสตรีทฟู้ด (Street Food) แล้ว ยังมีภัตตาคารและร้านอาหารขึ้นชื่อที่ได้รับความนิยมมากมายหลากหลายร้านที่เป็นร้านอาหารเก่าแก่ และคาเฟ่เปิดใหม่ในพื้นที่มากมาย ซึ่งร้านอาหาร สตรีทฟู้ด และคาเฟ่ที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวจำนวน 31 แห่ง ดังภาพที่ 20



ภาพที่ 21 ผังแสดงการท่องเที่ยวเชิงอาหาร (Food Tourism)

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

ตารางที่ 12 ข้อมูลการท่องเที่ยวเชิงอาหาร (Food Tourism) ในพื้นที่ศึกษา

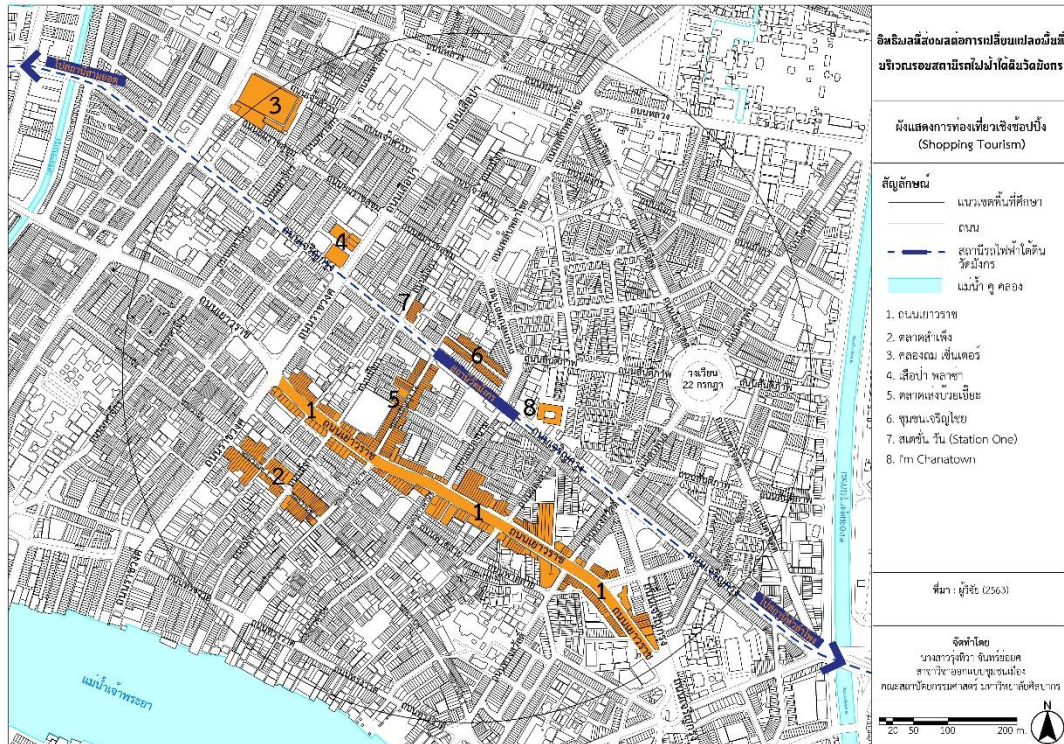
ชื่อร้าน	ที่ตั้ง	เวลาเปิดบริการ	ประเภทอาหาร
1. หอยจืดปทุมทอง	394 ถนนเยาวราช (ตรงข้ามร้านทองเลียงเซ่งเฮง) แขวงจักรวรรดิ เขตสัมพันธวงศ์	อังคาร – อาทิตย์ 09.30-21.30 น.	สตรีทฟู้ด/รถเข็น อาหารทะเล อาหารจีน
2. ฮั้วเซ่งเฮง	ซอยเจริญกรุง 14 (ข้างห้างทองเลียงเซ่งเฮง ปากซอยเจริญกรุง 14) แขวงจักรวรรดิ เขตสัมพันธวงศ์	ทุกวัน 09.00-20.30 น.	อาหารจีน ต้มยำ
3. ก๋วยจั๊บ อ้วนโภชนา	ถนนเยาวราช (หน้าโรงหนังไซน่าทาวนรามมา) แขวงสัมพันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์	อังคาร – เสาร์ 18.00-03.00 น. อาทิตย์ 18.00-23.59 น.	ก๋วยเตี๋ยว สตรีทฟู้ด/รถเข็น
4. ขนมปังเจ้าอร่อยเด็ดเยาวราช	ถนนเยาวราช (หน้าธนาคารออมสินใกล้กับร้านเขี้ยวหูดลาม) แขวงสัมพันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์	อังคาร – อาทิตย์ 16.30-21.00 น.	สตรีทฟู้ด/รถเข็น

ชื่อร้าน	ที่ตั้ง	เวลาเปิดบริการ	ประเภทอาหาร
5. ก๋วยจั๊บน้ำเย็น	ถนนเยาวราช (ปากซอย เยาวราช 9 ตรงข้ามโรงแรม Royal Hotel Bangkok) แขวงสัมพันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์	ทุกวัน 07.00-01.00 น.	อาหารจานเดียว
6. Sweettime	ถนนเยาวราช (ตรงข้าม โรงแรม Royal Hotel Bangkok) แขวงสัมพันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์	อังคาร – อาทิตย์ 13.30-21.00 น.	สตรีทฟู้ด/รถเข็น ของหวาน
7. ครั้วพระละมัย	64 ถนนแปลงนาม (ซอย แปลงนาม) แขวงสัมพันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์	อังคาร – อาทิตย์ 18.00-02.00 น.	สตรีทฟู้ด/รถเข็น อาหารจานเดียว
8. สิงคโปร์โภชนา	682 ถนนเจริญกรุง (สามแยก เจริญกรุง ตรงข้ามธนาคาร ยูโอบี) แขวงสัมพันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์	จันทร์ – พุธ 10.30-21.30 น. ศุกร์ – อาทิตย์ 10.30-21.30 น.	สตรีทฟู้ด/รถเข็น
9. บะหมี่จั้งกั้ง	ซอยเจริญกรุง 23 (ใกล้วัด มังกรมลาวาส) แขวงป้อม ปราบ เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย	ทุกวัน 08.00-18.00 น.	ก๋วยเตี๋ยว
10. หมูสะเต๊ะเจ๊เอ็ง	ถนนเจริญกรุง (ริมถนนติดกับ สมาคมก๋วยเตี๋ยว) แขวงป้อมปราบ เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย	อังคาร – อาทิตย์ 15.00-21.00 น.	สตรีทฟู้ด/รถเข็น
11. ปาเฮ่าเถียนมี (Ba Hao Tian Mi)	8 ถนนผดุงด้าว (ซอยสุกี้เท็กซ์)	15.00-21.00 น. หยุดวันพุธ	ของหวาน เครื่องดื่ม
12. ข้าวแกงเจ๊กปุย	ซอยข้างวัดเล่งเน่ยยี่ ถนนมังกร แขวงป้อมปราบ เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย	ทุกวัน 11.00-18.00 น.	สตรีทฟู้ด/รถเข็น อาหารจานเดียว
13. ก๋วยจั๊บน้ำเย็น	ถนนเยาวราช (ปากซอยเยาวราช 11) แขวงจักรวรรดิ เขตสัมพันธวงศ์	อังคาร – พฤหัสบดี 17.30-23.00 น. ศุกร์ 17.00-23.00 น. เสาร์ 17.30-23.00 น. อาทิตย์ 17.30-23.30 น.	อาหารจานเดียว

ชื่อร้าน	ที่ตั้ง	เวลาเปิดบริการ	ประเภทอาหาร
14. ป่าจิ้น หอยแครงลาก	ถนนผดุงด้าว (ซอยเท็กซัส เยาวราช) แขวงสัมพันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์	อังคาร – อาทิตย์ 18.30-00.30 น.	สตรีทฟู้ด/รถเข็น
15. แกงกะหรือนายโย่ง	ถนนเยาวราช (ปากซอย เยาวราช 11 (ตลาดเก่า)) แขวงสัมพันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์	อังคาร – อาทิตย์ 16.00-21.00 น.	สตรีทฟู้ด/รถเข็น อาหารจานเดียว
16. เจ็ดดาปุดอง	ถนนเยาวราช (ปากซอย เยาวราช 11 หน้าร้านทอง ทองใบ) แขวงสัมพันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์	ทุกวัน 11.30-19.00 น.	สตรีทฟู้ด/รถเข็น อาหารทะเล
17. ขาหมูถั่วต้มเจ็ดดา	ซอยเจริญกรุง 25 (ซอย มะขาม), แขวงสัมพันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์	10.30-19.00 น.	อาหารจานเดียว
18. เจ๊น้อย กู้ฉ่าย หอยเจ็ย	529 ถนนเจริญกรุง แขวงป้อมปราบ เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย	อังคาร – อาทิตย์ 14.00-20.00 น.	สตรีทฟู้ด/รถเข็น
19. Wallflower Café	ซอยนานา แขวงป้อมปราบ เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย	ทุกวัน 11.00-24.00 น.	ของหวาน เครื่องดื่ม
20. Aoon Pottery	ซอยแยกปทุมคงคา แขวงสัมพันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์	เสาร์-จันทร์ 11.00-19.00 น.	เครื่องดื่ม
21. Lhong Tou Café	ถนนเยาวราช แขวงสัมพันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์	ทุกวัน 08.00-22.00 น.	อาหารจานเดียว ของหวาน เครื่องดื่ม
22. JingJing Ice-cream Bar and Café	ซอยเจริญกรุง 14 แขวงสัมพันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์	อาทิตย์-จันทร์ 09.29-17.00 น. พุธ-เสาร์ 09.29-19.29 น.	ไอศกรีม เครื่องดื่ม
23. Nahim Café	ซอยนานา แขวงป้อมปราบ เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย	จันทร์-ศุกร์ 11.00-20.00 เสาร์-อาทิตย์ 09.00-20.00	เบเกอรี่/เค้ก ของหวาน เครื่องดื่ม
24. 103 Bed and Brews	ถนนพระรามที่ 4 ซอยนานา แขวงรอบเมือง เขตปทุมวัน	ทุกวัน 08.00-22.00 น.	ของหวาน เครื่องดื่ม

ชื่อร้าน	ที่ตั้ง	เวลาเปิดบริการ	ประเภทอาหาร
25. Chata Specialty Coffee	ถนนพาดสาย แขวงสัมพันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์	08.00-17.00 น. หยุดวันจันทร์	เบเกอรี่/เค้ก เครื่องดื่ม
26. Nam Dao Huu	ถนนแปลงนาม แขวงสัมพันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์	ทุกวัน 11.00-22.00 น.	ของหวาน เครื่องดื่ม
27. As:is Coffee Stand	45 ถนนพระรามที่ 4 แขวงสัมพันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์	อังคาร-พุธ 10.30-18.00 น. ศุกร์ 10.00-18.00 น. อาทิตย์ 11.00-18.00 น.	เครื่องดื่ม
28. Picese Café & Bed	ตรอกสะพานญวน ถนนทรงวาด แขวงสัมพันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์	จันทร์ 11.00-17.00 น. ศุกร์-อาทิตย์ 11.00-17.00 น.	ของหวาน เครื่องดื่ม
29. Sentimental Café	ซอยกลิ่นต้น แขวงสัมพันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์	จันทร์-พุธ 08.00-18.00 น. พฤหัสบดี-อาทิตย์ 08.00-23.59	ของหวาน เครื่องดื่ม
30. Double Dogs Tea Room	ถนนเยาวราช (ตรงข้ามซอย เยาวราช 4) แขวงสัมพันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์	อังคาร-พฤหัสบดี 13.00-21.00 น. ศุกร์-อาทิตย์ 13.00-22.00 น.	เบเกอรี่/เค้ก เครื่องดื่ม
31. Woodbrook	1222/1 ถนนทรงวาด (ด้านบนของ URBY Hotel) แขวงจักรวรรดิ เขตสัมพันธวงศ์	ทุกวัน 11.00-19.00 น.	เบเกอรี่/เค้ก เครื่องดื่ม

4.2.2.5 การท่องเที่ยวเชิงช้อปปิ้ง (Shopping Tourism) ในพื้นที่ศึกษามีย่านการท่องเที่ยวที่เป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยว ได้แก่ ยาวราช สำเพ็ง คลองถม และเสื่อป่า นอกจากนี้ยังมีการลงทุนเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเชิงช้อปปิ้งใหม่ๆ เกิดขึ้นในย่านนี้ด้วย เช่น การปรับปรุงอาคารเก่าเพื่อสร้างเป็นคอมมูนิตี้มอลล์ ประกอบด้วยสถานที่การท่องเที่ยวเชิงช้อปปิ้ง จำนวน 8 แห่ง ดังภาพที่ 21



ภาพที่ 22 ผังแสดงการท่องเที่ยวเชิงช้อปปิ้ง (Shopping Tourism)
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

ตารางที่ 13 ข้อมูลการท่องเที่ยวเชิงช้อปปิ้ง (Shopping Tourism) ในพื้นที่ศึกษา

สถานที่	ที่ตั้ง	รายละเอียด	ลักษณะสินค้า
<p>1. ถนนเยาวราช</p>   <p>ที่มา: ผู้วิจัย (2563)</p>	<p>ถนนเยาวราช แขวงสัม พันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์ ตั้งแต่บริเวณ แยกเฉลิมบุรีถึง แยกราชวงศ์</p>	<p>1. ย่านการค้าและเป็นที่ตั้ง ถิ่นฐานของชุมชนชาวจีน ที่เก่าแก่ที่สุดในกรุงเทพ มหานคร</p> <p>2. ถนนเยาวราชสร้างขึ้น ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระ จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2434 -พ.ศ. 2443 ได้รับการ ขนานนามว่าเป็น “ถนน มังกร” แต่เดิมชื่อ "ถนน ยุพราช"</p> <p>3. ในช่วงเวลากลางวันเป็น แหล่งรวมธุรกิจการค้าต่างๆ หลากหลายประเภท และ ในช่วงเวลากลางคืนเป็น ถนนคนเดิน</p>	<p><u>ในช่วงเวลา</u> <u>กลางวัน</u>สินค้า ประเภทเทพและ ซีดีสวดมนต์ รวมไปถึงเพลงของ จีน ของเล่นเด็ก ชุดกีฬา โคมไฟ และผ้าแดงมงคล เครื่องประดับ ปฏิทิน อาหารแห้ง ห้างทอง รวมไปถึง โรงแรมที่พักต่าง ๆ</p> <p><u>ในช่วงเวลา</u> <u>กลางคืน</u> สินค้าประเภท อาหาร ได้แก่ ร้านอาหารและ สตรีทฟู้ด</p>
<p>2. ตลาดสำเพ็ง</p>  <p>ที่มา: ผู้วิจัย (2563)</p>	<p>ถนนวานิช 1 แขวงสัม พันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์</p>	<p>1. เป็นย่านการค้าที่สำคัญ แห่งหนึ่งที่อยู่ใกล้กับย่าน เยาวราช ปัจจุบันก็คือถนน เศรษฐกิจที่สำคัญ ชื่อว่า “ถนนวานิช 1” และย่าน การค้าชาวจีนแห่งแรก ในกรุงเทพฯ</p> <p>2. สำเพ็งเป็นตลาดขายส่ง สินค้าที่ใหญ่ที่สุดในกรุงเทพฯ มีทั้งร้านค้าแบบขายปลีกและ ขายส่ง⁶</p>	<p>สินค้าประเภท เบ็ดเตล็ด เช่น ต่างหู กิ๊บติดผม ที่คาดผม กรอบรูป อัลบั้มรูป ผ้าขนหนู สินค้า กีฬาซื้อทุกชนิด ของเล่น ตุ๊กตา ของใช้ในครัวเรือน เป็นต้น</p>

⁶ ตลาดสำเพ็ง, เข้าถึงเมื่อ 22 เมษายน 2563, เข้าถึงได้จาก

<https://rattanakosinilandguide.wordpress.com/ตลาดสำเพ็ง>

สถานที่	ที่ตั้ง	รายละเอียด	ลักษณะสินค้า
<p>3. คลองถม เซ็นเตอร์</p>  <p>ที่มา: ผู้วิจัย (2563)</p>	ตั้งอยู่ระหว่าง ถนนวรจักรและ ถนนเจริญกรุง แขวงป้อมปราบ เขตป้อมปราบ ศัตรูพ่าย	1. เป็นแหล่งขายของมือสอง และของเก่าที่ใหญ่ที่สุดใน กรุงเทพมหานคร รวมทั้ง อุปกรณ์ประดับยนต์ ไปจน ของจิปาละ	สินค้าประเภท อุปกรณ์ไฟฟ้าต่างๆ เครื่องเสียง เครื่องใช้ภายใน บ้าน และอื่นๆ อีกมากมาย
<p>4. เสือป่า พลาซ่า</p>  <p>ที่มา: ผู้วิจัย (2563)</p>	ตั้งอยู่บนถนน เสือป่า ใกล้กับ โรงพยาบาล กลางและคลอง ถม ถนนเสือป่า แขวงป้อมปราบ เขตป้อมปราบ ศัตรูพ่าย	1. เป็นแหล่งขายสินค้าไอที ที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย มีทั้งแบบขายส่งและขายปลีก	สินค้าประเภท อุปกรณ์ โทรศัพท์มือถือ ทุกชนิด อุปกรณ์ กล้องถ่ายรูป และ อุปกรณ์ไอที
<p>5. ตลาดเล่งบ๊วยเอี้ยะ</p>  <p>ที่มา: ผู้วิจัย (2563)</p>	อยู่ซอยเจริญ กรุง 16 หรือ ซอยเยาวราช 6 (ตรอกอิสราณู ภาพ) แขวงสัม พันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์	1. เป็นตลาดที่ ขยายตัว ออกมาจากตลาดเก่า ในช่วง เวลาที่การค้าขายในตลาด เก่ารุ่งเรือง ⁷ 2. เป็นตลาดที่ขายทั้งของสด อาหารปรุงสำเร็จ เครื่องปรุง ผลไม้ นำเข้า และของแห้ง หลากหลายชนิด จาก ประเทศจีน (พุ่มมณี, 2562) 3. ตลาดจะมีความคึกคักเป็น พิเศษในช่วงงานเทศกาลและ ประเพณีที่สำคัญต่างๆ	สินค้าประเภท อาหาร ของสด ของแห้ง อาหาร ปรุงสำเร็จ เครื่องปรุง ผลไม้ นำเข้า ใบชา และอื่นๆ
<p>6. ชุมชนเจริญไชย</p>	ซอยเจริญ กรุง 21 ซ่างวัดเล่ง เน่ยยี่	1. เป็นชุมชนที่เป็นแหล่งผลิต กระดาษไหว้เจ้าที่สำคัญที่สุด ของประเทศไทย	สินค้าประเภท กระดาษไหว้เจ้า กระดาษเงิน กระดาษทอง

⁷ ศรีนพร พุ่มมณี, “ตลาดเล่งบ๊วยเอี้ยะ,” ย่านจีนถิ่นบางกอก, 1 (มกราคม 2562): 3-5.

สถานที่	ที่ตั้ง	รายละเอียด	ลักษณะสินค้า
 <p>ที่มา: ผู้วิจัย (2563)</p>	เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย	2. ตรอกเจริญไชยจะคึกคักมากในช่วงเทศกาลสำคัญของคนจีน คือ ตรุษจีน สารทจีน และเซ่งเม้ง มีทั้งขายส่งและขายปลีก นอกจากนี้ยังเป็นแหล่งขายเครื่องใช้อื่น ๆ ที่จำเป็นของคนจีนอีกด้วย เช่น เสื้อผ้าขนมหิ้วขาม ป่าน้ำชา ธูปเทียนหอม และอื่นๆ ⁸	ชุดงเต็ก และเครื่องใช้อื่นๆของชาวจีน
 <p>ที่มา: ผู้วิจัย (2563)</p>	ถนนเจริญกรุง ต.วัดมังกร เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย	1. โครงการ Mix-Use ความสูง 7 ชั้น ประกอบด้วย พื้นที่เพื่อการพาณิชย์ ชั้น 1-3 และพื้นที่เพื่อการพักอาศัย ชั้น 4-7	ศูนย์การค้าร้านอาหาร
 <p>ที่มา: ผู้วิจัย (2563)</p>	ถนนเจริญกรุง ซ้างมูลนิธิการังสิว ตรงข้ามสถานีวัดมังกรทางเข้าออกซอยแปลงนาม	1. โครงการ Mix-Use ความสูง 8 ชั้น ประกอบด้วย โรงแรมที่พัก โรงแรมอาศัย ศูนย์การค้า และอาคารจอดรถ เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน ปี พ.ศ. 2562 ⁹	ร้านอาหาร สุขภาพและความงาม ร้านขายยา และสินค้าอุปโภคบริโภค

4.3 ข้อมูลทางด้านสังคม

4.3.1 ข้อมูลประชากร

⁸ ชุมชนเจริญไชย : เที่ยวตลาดเครื่องกระจาด และของไหว้เจ้า, เข้าถึงเมื่อ 10 พฤษภาคม 2563, เข้าถึงได้จาก <https://www.nairoburo.com/travel/ชุมชนเจริญไชย-เยาวราช/>

⁹ สัมผัสความเป็น Chinese ได้ในที่เดียวกับ I'm Chinatown แลนด์มาร์กแห่งใหม่ใจกลางเยาวราช, เข้าถึงเมื่อ 10 พฤษภาคม 2563, เข้าถึงได้จาก <https://www.bkkmenu.com/go/news/i-am-chinatown.html>

พื้นที่ศึกษาตั้งอยู่ในเขตสัมพันธวงศ์และเขตป้อมปราบศัตรูพ่าย จากข้อมูลสถิติประชากรของสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย ตั้งแต่ปีที่เริ่มก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีน้ำเงิน ในปี พ.ศ. 2554 จนถึง ปี พ.ศ. 2562 พบว่า จำนวนประชากรและจำนวนครัวเรือนในพื้นที่เขตสัมพันธวงศ์ และเขตป้อมปราบศัตรูพ่ายมีแนวโน้มลดลง เมื่อพิจารณาความหนาแน่นของประชากรเปรียบเทียบกับความหนาแน่นของกรุงเทพมหานคร พบว่า พื้นที่ทั้งสองเขตมีความหนาแน่นประชากรค่อนข้างสูง ซึ่งมีรายละเอียดดังตารางที่ 14

ตารางที่ 14 สถิติจำนวนประชากร จำนวนบ้าน และความหนาแน่นของประชากรในพื้นที่เขตสัมพันธวงศ์และเขตป้อมปราบศัตรูพ่าย ปี พ.ศ. 2554-2562

ปี พ.ศ.	เขตการปกครอง	ประชากร	การเพิ่มและการลดของประชากร (ร้อยละ)	จำนวนบ้าน (หลังคาเรือน)	การเพิ่มและการลดของจำนวนบ้าน (ร้อยละ)	ความหนาแน่นของประชากร (คน/ตร.กม.)
2554*	เขตสัมพันธวงศ์	28,001		13,267		19,774.72
	เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย	52,093		19,334		26,977.21
2555	เขตสัมพันธวงศ์	27,426	-2.05	13,277	+0.08	19,368.64
	เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย	50,930	-2.23	19,575	+1.25	26,374.94
2556	เขตสัมพันธวงศ์	26,932	-1.80	13,252	-0.19	19,019.77
	เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย	50,092	-1.64	19,529	-0.23	25,940.96
2557	เขตสัมพันธวงศ์	26,359	-2.13	13,234	-0.13	18,615.11
	เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย	49,280	-1.62	19,529	-	25,520.46
2558	เขตสัมพันธวงศ์	25,694	-2.52	13,235	+0.01	18,145.48
	เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย	48,585	-1.41	19,515	-0.07	25,160.54
2559	เขตสัมพันธวงศ์	24,785	-3.54	13,238	+0.02	17,503.53
	เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย	47,450	-2.34	19,674	+0.81	24,572.76
2560	เขตสัมพันธวงศ์	24,150	-2.56	13,205	-0.25	17,055.08
	เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย	46,581	-1.83	19,684	+0.05	24,122.73
2561	เขตสัมพันธวงศ์	23,655	-2.05	13,206	+0.01	16,705.51
	เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย	45,701	-1.89	19,655	-0.15	23,667.01
2562	เขตสัมพันธวงศ์	22,463	-5.04	13,195	-0.08	15,863.70
	เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย	43,485	-4.85	19,606	-0.25	22,519.42

ที่มา: (กระทรวงมหาดไทย, ม.ป.ป.)

*หมายเหตุ รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายสายหัวลำโพง-หลักสอง เริ่มก่อสร้างเมื่อเดือนกรกฎาคม ปี พ.ศ. 2554 (กิตตินันท์ นาคทอง, 2562)

โครงการย่านจิ้น ถิ่นบางกอก (โครงการย่านจิ้น ถิ่นบางกอก , 2555) ได้จำแนกลักษณะกลุ่มคนที่อาศัยอยู่ในเยาวราชได้ 3 ลักษณะ ดังนี้

1) คนดั้งเดิมที่ยังทำการค้าและมีบ้านพักอาศัย คนดั้งเดิมที่ยังทำการค้าและมีบ้านพักอาศัย ส่วนมากเป็นคนเชื้อสายจีนที่เป็นลูกหลานของชาวจีนโพ้นทะเลที่เดินทางมาจากประเทศจีน ตั้งแต่สมัยต้นกรุงรัตนโกสินทร์ เริ่มสร้างเนื้อสร้างตัวจนมีอาชีพหรือกิจการที่มั่นคงลงหลักปักฐาน โดยการซื้อที่ดิน และปลูกบ้านพักอาศัยของตนเองในพื้นที่แห่งนี้ มีทั้งผู้ที่ครองกรรมสิทธิ์ที่ดิน และเป็นผู้เช่าที่ดิน ปัจจุบันกลุ่มคนเหล่านี้ยังประกอบการค้าอยู่

2) คนดั้งเดิมที่ยังทำการค้าแต่ไปซื้อบ้านอยู่ที่อื่น คนดั้งเดิมที่ยังทำการค้าแต่ไปซื้อบ้านอยู่ที่อื่น เป็นการย้ายที่อยู่อาศัยออกไปจากพื้นที่ แต่ยังใช้เป็นพื้นที่สำหรับค้าขายติดต่อธุรกิจ ในช่วงเวลา 15 ปีที่ผ่านมามีการย้ายออกไปซื้อบ้านอยู่ข้างนอกจำนวนมาก ซึ่งอาจสรุปสาเหตุสำคัญๆ ได้แก่ การขยายตัวทางการค้าทำให้จราจรในบริเวณนี้ติดขัด ทำให้การขนส่งสินค้าเป็นไปได้ด้วยความยากลำบาก ความทรุดโทรมของตัวอาคารและที่อยู่อาศัยซึ่งมักจะทำให้เกิด อักคิภัยอยู่บ่อยครั้ง ไม่มีความมั่นคงด้านที่อยู่อาศัยเพราะส่วนใหญ่เป็นผู้เช่า

3) คนภายนอกที่เข้ามาทำการค้า ปัจจุบันคนกลุ่มนี้มีจำนวนมากที่สุด เนื่องจากบริเวณนี้ เป็นสถานที่ของการประกอบธุรกิจค้าส่งสินค้าที่ใช้ในชีวิตประจำวันทำให้มีกลุ่มคนจากหลากหลายพื้นที่ เข้ามาทำการซื้อขายแลกเปลี่ยนกันอย่างคึกคัก จากการศึกษาลักษณะทางสังคม โครงสร้างทางสังคม และลักษณะของกลุ่มคนที่อยู่อาศัย ในเยาวราช ดังที่ได้กล่าวไปแล้วนั้น ทำให้เรามองเห็นถึงผลกระทบที่เป็นข้อห่วงใยของหลายฝ่ายที่ว่า เยาวราชจะยังคงรักษา “ความเป็นจีน” ของเยาวราชได้มากน้อยเพียงใด ท่ามกลางกาลเวลาที่เปลี่ยนแปลงไป และกระแสการพัฒนาเมืองใหม่ๆ ไม่ว่าจะเป็นจากระบบเศรษฐกิจ หรือระบบโครงสร้างการคมนาคมขนส่ง เพื่อให้เมืองเติบโตไปได้ ซึ่งได้ก่อให้เกิดความท้าทายและการปะทะกันของความคิดสองแนวทางด้วยกัน

4.3.2 ข้อมูลชุมชน

ชุมชนในพื้นที่ศึกษามีทั้งหมด 12 ชุมชน เป็นชุมชนเมืองที่ได้รับการประกาศจากสำนักพัฒนาชุมชนกรุงเทพมหานคร โดยสามารถจำแนกลักษณะการรวมตัวกันของชุมชนออกเป็น 2 รูปแบบ คือ รูปแบบในแนวราบ คือลักษณะชุมชนทั่วไป และรูปแบบในแนวตั้ง คือชุมชนที่อยู่อาศัยรวมกันในอาคารที่มีความสูงตั้งแต่ 4-5 ชั้นขึ้นไป ได้แก่ ชุมชนภูธรเรศร์ และชุมชนมิตรชัยภูมิ ซึ่งแต่ละชุมชนมีรายละเอียดดังนี้ดังตารางที่ 15

ตารางที่ 15 ข้อมูลเกี่ยวกับชุมชนในพื้นที่ศึกษา

ลำดับ	ชื่อชุมชน	ที่ตั้ง	การถือครอง	ประเภทชุมชน
1	พาดสาย	ถนนพาดสาย	เช่า	ชุมชนเมือง
2	กรมภูธรเรศร์	ตลาดกรมภูธรเรศร์	เจ้าของ	ชุมชนเมือง
3	ตรอกโพธิ์	ถนนทรงสวัสดิ์	เจ้าของ	ชุมชนเมือง
4	พิพากษา	ซอยพิพากษา	เจ้าของ	ชุมชนเมือง
5	กุศลสามัคคี	ซอยวัดกุศลสามัคคี	เช่า	ชุมชนเมือง
6	มิตรชัยภูมิ	ตรอกชัยภูมิ	เช่า	ชุมชนเมือง
7	มิตรตลาดเก่า	ตรอกตลาดเก่า	เช่า	ชุมชนเมือง
8	อิสราณูภาพ	ซอยอิสราณูภาพ	เช่า	ชุมชนเมือง
9	เลื่อนฤทธิ์	ซอยเลื่อนฤทธิ์	เช่า	ชุมชนเมือง
10	เล่งบ้วยเอี้ยะ	ซอยเจริญกรุง 16	เจ้าของ	ชุมชนเมือง
11	เจริญไชย	ถนนเจริญกรุงตัดกับถนน พลับพลาไชย	เช่า	ชุมชนเมือง
12	ตรอกมะขาม	ถนนสันติภาพ	เจ้าของ	ชุมชนเมือง

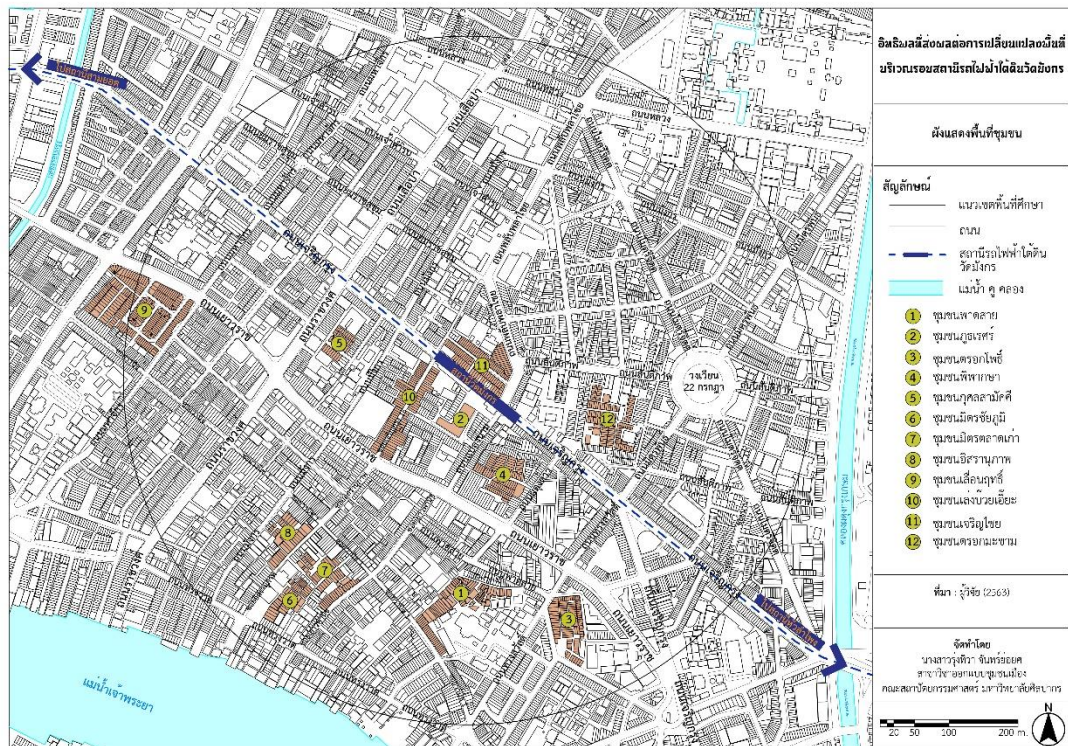
ที่มา: สำนักงานเขตป้อมปราบศัตรูพ่าย (2563), อรุมา (2546, หน้า 40), กองสารสนเทศภูมิศาสตร์
สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล (2555)

โครงสร้างทางสังคมของชุมชนชาวจีนในเยาวราช (โครงการย่านจีน ถิ่นบางกอก , 2555)
แบ่งได้เป็น 2 ประเภท ดังต่อไปนี้

1) โครงสร้างทางสังคมที่เป็นทางการ ได้แก่ โครงสร้างของกรรมการชุมชนที่จัดตั้งโดย
สำนักงานเขต จำนวน 22 ชุมชน โครงสร้างของกรรมการศาลเจ้า เช่น กรรมการศาลเจ้าเล่งบ้วยเอี้ยะ
ซึ่งมีหน้าที่ดูแลรักษา และบริหารจัดการศาลเจ้า โครงสร้างของสมาคมเชื้อชาติ และสมาคมตระกูลแซ่
โครงสร้างของกลุ่มอาชีพที่เป็นทางการ เช่น สมาคมร้านทอง เป็นต้น

2) โครงสร้างทางสังคมที่ไม่เป็นทางการ ได้แก่ โครงสร้างที่เกิดขึ้นเองจากการรวมตัว
กัน ตามธรรมชาติของคนในชุมชน ซึ่งอาจเกิดจากความสัมพันธ์ทางสังคมด้านเดียว หรือความสัมพันธ์
หลายด้านประกอบกัน ลักษณะของโครงสร้างลักษณะนี้ จะมีรูปแบบที่ไม่ค่อยเป็นแบบแผนมากนัก
มีระบบการบริหารจัดการที่ไม่แน่นอน ได้แก่ กรรมการตลาดเล่งบ้วยเอี้ยะ ที่มีการรวมตัวกัน
ทำกิจกรรม อย่างต่อเนื่อง กลุ่มอาชีพ เช่น กลุ่มขายของไหว้เจ้า กลุ่มเครื่องแต่งงานจีน กลุ่ม
สภากาแฟ ที่อยู่ตามร้านขายของชำ ร้านกาแฟ และ ร้านขายอาหาร ที่อยู่ในตรอกชอกซอย เป็น
ร้านค้าที่รองรับการบริโภคของคนในชุมชน และแรงงานในชุมชน

สำหรับชุมชนเก่าแก่ที่สำคัญที่อยู่บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟใต้ดินวัดมังกร ได้แก่ ชุมชน
เจริญไชย ชุมชนเล่งบ้วยเอี้ยะ ชุมชนเลื่อนฤทธิ์ และชุมชนเว้งนาครเขมม แต่ในปัจจุบันชุมชนเว้ง
นาครเขมมร้านค้าต่างๆ ถูกปิดตัวลง ชาวชุมชนย้ายออกไปจากพื้นที่จนเกือบหมด เนื่องจากเว้งนาคร
เขมมถูกขายเปลี่ยนมือเป็นของนายทุนรายใหญ่ ซึ่งชุมชนเก่าแก่ที่ยังคงอยู่ในปัจจุบัน มีดังนี้



ภาพที่ 23 ผังแสดงพื้นที่ชุมชน
ที่มา: ผู้วิจัย (2563)

ชุมชนเจริญไชย ตั้งอยู่บริเวณถนนเจริญกรุงหัวถนนพลับไชย อยู่ใกล้กับทางเข้าออกของสถานีรถไฟใต้ดินทางเข้าออกที่ 3 ผังวัดมังกรมลาวาส เป็นชุมชนชาวจีนที่อพยพเข้ามาอยู่ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2414 ส่วนใหญ่เป็นชาวจีนกวางตุ้ง เพื่อเข้ามาประกอบกิจการและเป็นแรงงาน ภายหลังจึงเริ่มมีชาวจีนแต้จิ๋วเข้ามาอาศัยมากขึ้น จนกลายเป็นชุมชนขนาดใหญ่ เป็นที่รู้จักของชาวจีนในชื่อ “ตงเฮงโกย” และกลายมาเป็นตรอกเจริญไชยในปัจจุบัน ชุมชนเจริญไชยประกอบด้วยผู้ที่อยู่อาศัยในตึกแถวด้านหน้าติดกับถนนเจริญกรุง และตึกแถวด้านในในซอยเจริญไชย ซึ่งถูกสร้างขึ้นในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ตึกแถวบริเวณด้านนอกเป็นร้านค้าหลากหลายประเภท เช่น ร้านขายยาจีน ร้านขายสุราต่างประเทศ ร้านขายกระดาษไหว้เจ้า ร้านขายขนมไหว้เจ้า ส่วนตึกแถวด้านในที่เรียกว่า “เต็กกอหัง” ใช้เป็นที่อยู่อาศัย ปัจจุบันกรรมสิทธิ์ที่ดินของชุมชนเจริญไชยเป็นของมูลนิธิจุมกฏ-พันธุ์ทิพย์ (สุธีรัตนภิมย์, 2561) โดยผู้ที่อาศัยอยู่เดิมเป็นผู้เช่าที่อยู่จากมูลนิธิดังกล่าว ภายในชุมชนเจริญไชยได้มีการรวมกลุ่มคนในชุมชนก่อตั้ง **“กลุ่มอนุรักษ์และฟื้นฟูชุมชนเจริญไชย”** ขึ้นเพื่อเพิ่มความตระหนักถึงคุณค่ามรดกทางวัฒนธรรมของคนในชุมชนเอง โดยการปรับปรุงตึกแถวบางส่วนบริเวณปากซอยเจริญกรุง 23 ตึกหมายเลข 32 ซึ่งมูลนิธิจุมกฏ-พันธุ์ทิพย์เป็นเจ้าของ ให้เป็นพิพิธภัณฑ์เพื่อเป็นศูนย์ข้อมูล และแหล่งเรียนรู้ชุมชนชาวจีนในเยาวราชต่อไป



ภาพที่ 24 ภาพชุมชนเจริญไชย
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

ชุมชนเล่งบ้วยเอี้ยะ ตั้งอยู่ในซอยอิสราณภาพหรือซอยเจริญกรุง 16 เป็นซอยขนาดเล็กที่เชื่อมต่อระหว่างถนนเจริญกรุงและถนนเยาวราช อยู่ใกล้กับทางออกของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินทางเข้าออกที่ 2 ซึ่งอยู่ติดกับซอยอิสราณภาพ หรือเป็นที่รู้จักกันดีในชื่อ ตรอกเล่งบ้วยเอี้ยะ เป็นย่านตลาดขนาดใหญ่ที่มีชื่อเสียงในด้านการจำหน่ายอาหารสดและอาหารแห้งแบบจีน รวมไปถึงผลไม้ เครื่องปรุงแบบจีน เครื่องเทศ และของไหว้เจ้า ปัจจุบันยังมีร้านอาหารขึ้นชื่อหลายหลายที่มีอายุเก่าแก่มากกว่า 80 ปี อยู่ในตรอกเล่งบ้วยเอี้ยะด้วย



ภาพที่ 25 ภาพชุมชนเล่งบ้วยเอี้ยะ
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

ชุมชนเลือนฤทธิ์ ตั้งอยู่บริเวณหัวมุมถนนเยาวราชและถนนจักรวรรดิ บริเวณแยกวัดตึก เป็นย่านการค้าที่มีความสำคัญตั้งแต่อดีต แต่เดิมนานี้มีชื่อเสียงด้านกิจการโสเภณีและโรงหนังของคุณหญิงเลือน ซึ่งเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินในขณะนั้น ต่อมาเมื่อมีการสร้างตึกแถว ย่านนี้จึงแหล่งธุรกิจค้าผ้า โดยเฉพาะผ้าม้วน มีร้านขายอุปกรณ์ฮาร์ดแวร์ ร้านขายผ้าแพรเก่าแก่ ปัจจุบันธุรกิจการค้าผ้าม้วนซบเซาลง ชุมชนเลือนฤทธิ์ได้รวมตัวกันจัดตั้งบริษัทชุมชนเลือนฤทธิ์ จำกัดขึ้น เพื่ออนุรักษ์บ้านเรือน อาคาร และสภาพแวดล้อม อันเป็นพื้นที่ทางประวัติศาสตร์ของชุมชน



ภาพที่ 26 ภาพชุมชนลื่นฤทธิ์
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



บทที่ 5

การวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร

การวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร จะดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลภายใต้แนวคิดอิทธิพลที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่บริเวณรอบระบบขนส่งมวลชน ซึ่งถูกพัฒนาขึ้นโดยผู้วิจัยในบทที่ 2 ซึ่งประกอบด้วยอิทธิพล 3 ด้าน คือ ปัจจัยด้านกายภาพ ประกอบด้วย อาคาร การใช้ประโยชน์ที่ดิน และรูปแบบเส้นทางการสัญจร ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ ประกอบด้วย แหล่งงาน ประเภทของพาณิชยกรรม และการท่องเที่ยว ปัจจัยด้านสังคม ประกอบด้วย ประชากร ชุมชน และวิถีชีวิต ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.1 ปัจจัยด้านทางกายภาพ

5.1.1 อาคาร

5.1.1.1 รูปแบบสถาปัตยกรรม

จากการศึกษารูปแบบอาคารในพื้นที่ศึกษา พบว่า ในพื้นที่ศึกษาประกอบด้วยอาคาร 3 ประเภทหลักๆ คือ อาคารเดี่ยว ตึกแถว และอาคารทางศาสนา/วัฒนธรรม มีรูปแบบสถาปัตยกรรมที่ค่อนข้างหลากหลาย จากการลงพื้นที่สำรวจรูปแบบสถาปัตยกรรมตามแนวนอนต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา พบว่า ภายหลังจากการเปิดให้บริการสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบสถาปัตยกรรมในพื้นที่สามารถจำแนกออกเป็นการเปลี่ยนแปลงใน 2 ลักษณะ คือ

- 1) การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมตามยุคสมัย เป็นการบอกเล่าเรื่องราวของพื้นที่ในแต่ละช่วงยุคสมัย ความรุ่งเรืองของพื้นที่ และเทคโนโลยีการก่อสร้าง ผ่านทางรูปแบบสถาปัตยกรรม
- 2) การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมตามรูปแบบวิถีชีวิตของผู้คน และรองรับการเป็นแหล่งท่องเที่ยว เป็นการเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมที่เกิดจากการลงทุนในรูปแบบของธุรกิจสมัยใหม่ เช่น คอมมูนิตีมอลล์ ธุรกิจโฮเทล คาเฟ่ บาร์ และแกลลอรี่์แสดงงานศิลปะ เป็นต้น

การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมที่เกิดขึ้นตามถนนสายต่างๆ ในพื้นที่ศึกษาสามารถอธิบายได้ดังนี้

ถนนเยาวราช รูปแบบสถาปัตยกรรมบนถนนเยาวราชมีการเปลี่ยนแปลงใน 2 ลักษณะ คือ การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมตามยุคสมัยและการเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมตามรูปแบบวิถีการดำเนินชีวิตและรองรับการเป็นแหล่งท่องเที่ยว โดยรูปแบบสถาปัตยกรรมส่วนใหญ่เป็นตึกแถวมีรูปแบบที่ค่อนข้างหลากหลายตามเทคโนโลยีการก่อสร้างที่ผ่านมาหลายยุคหลายสมัย ตั้งแต่มีการเริ่มก่อตั้งถิ่นฐานของชาวจีนในสมัยรัชกาลที่ 5 จนถึงปัจจุบัน ซึ่งสะท้อนถึงความรุ่งเรือง

ของถนนเยาวราชบอกเล่าเรื่องราววิวัฒนาการ และการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นของเยาวราชผ่านทางรูปแบบสถาปัตยกรรม

จากการศึกษาการเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมบนถนนเยาวราช ภายหลังจากเปิดให้บริการสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร พบว่า รูปแบบสถาปัตยกรรมบนถนนเยาวราช มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมจากอาคารตึกแถวค้าขายดั้งเดิม เป็นอาคารที่มีรูปแบบเรียบง่าย มีรูปแบบร่วมสมัยมากขึ้น โดยเฉพาะการผสมผสานระหว่างสถาปัตยกรรมจีนและสถาปัตยกรรมสมัยใหม่ หรือเรียกอีกอย่างว่า รูปแบบสถาปัตยกรรมจีนร่วมสมัย (Contemporary Chinese Architecture) โดยพบเห็นได้มากขึ้นจากอาคารที่ได้รับการปรับปรุงใหม่ตลอดแนวถนนเยาวราช รูปแบบสถาปัตยกรรมแบบโคโลเนียลของอาคารศูนย์การค้าบริเวณแยกราชวงศ์ และอาคารรูปแบบสมัยใหม่ ที่พบเห็นได้บนถนนเยาวราชช่วงร้านขายทอง สัดส่วนของอาคารมีการเปลี่ยนแปลงจากเดิมที่เป็นอาคารค้าขายที่มีลักษณะเป็นห้องๆ ได้มีการขยายพื้นที่ค้าขายเพิ่มเติมโดยการรวมพื้นที่ที่เป็นอาคารพาณิชย์เดิมขยายออกในแนวราบ 2-3 คูหา บริเวณที่พบเห็นได้คือบริเวณถนนเยาวราชช่วงแยกเฉลิมบุรี บริเวณถนนเยาวราชช่วงร้านขายทอง พบว่า สัดส่วนของอาคารที่ได้รับการดัดแปลง ยังคงเป็นไม่มีการเปลี่ยนแปลงยังคงเป็นลักษณะห้องเดี่ยว สีของอาคารมีความหลากหลาย ซึ่งสามารถอธิบายได้ดังตารางที่ 16

ตารางที่ 16 การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมบนถนนเยาวราช ตั้งแต่ยุคเริ่มตั้งถิ่นฐานจนถึงปัจจุบันปี พ.ศ. 2563

ยุคสมัย	ภาพอาคาร	จำนวนชั้น	ลักษณะทางสถาปัตยกรรม	ลักษณะการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบสถาปัตยกรรม
เริ่มตั้งถิ่นฐาน - ช่วงปลายรัชกาลที่ 5 (พ.ศ. 2453)	 <p>ที่มา : ผู้วิจัย (2563)</p>	2-3 ชั้น	<ul style="list-style-type: none"> - รูปแบบอาคารเป็นตึกแถว และอาคารทางศาสนา - วัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างเป็นการก่ออิฐถือปูน - ลักษณะประตูเป็นบานลูกฟักไม้ หน้าต่าง เป็นไม้บานเปิดมีช่องแสง - การประดับตกแต่ง มีการนำเอาศิลปะตะวันตก มาใช้ในการตกแต่งลวดลายหน้าต่างผนัง และช่องแสง - รูปแบบหลังคาทรงจั่ว 	- การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมตามยุคสมัย

ตารางที่ 16 การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมบนถนนเยาวราช ตั้งแต่ยุคเริ่มตั้งถิ่นฐานจนถึงปัจจุบันปี 2563 (ต่อ)

ยุคสมัย	ภาพอาคาร	จำนวนชั้น	ลักษณะทางสถาปัตยกรรม	ลักษณะการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบสถาปัตยกรรม
ช่วงต้นรัชกาลที่ 6 (พ.ศ.2453) - ช่วงเปลี่ยนแปลงการปกครอง (พ.ศ. 2475)	 <p>ที่มา : ผู้วิจัย (2563)</p>	3-4 ชั้น	<ul style="list-style-type: none"> - รูปแบบอาคารเป็นตึกแถว - วัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างเป็นการคอนกรีตเสริมเหล็ก โครงสร้างรับน้ำหนักเป็นระบบเสาคาน - ลักษณะหน้าต่ามีความยาวชั้น บริเวณชั้นสองและชั้นสามของอาคารมีการทำระเบียงยื่นออกมาจากตัวอาคาร - การประดับตกแต่ง มีประดับตกแต่งมีความเรียบง่าย และบางเบา - รูปแบบหลังคาเป็นดาดฟ้า 	- การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมตามยุคสมัย
ช่วงหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง - ราว พ.ศ. 2500	 <p>ที่มา : ผู้วิจัย (2563)</p>	5-6 ชั้น	<ul style="list-style-type: none"> - รูปแบบอาคารเป็นตึกแถว และอาคารเดี่ยวที่เป็นสำนักงาน อาคารมีลักษณะเป็นรูปทรงสี่เหลี่ยม มีความเรียบง่าย - วัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กและกระจก - มีการออกแบบแผงบังแดดให้กับตัวอาคาร 	- การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมตามยุคสมัย

ตารางที่ 16 การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมบนถนนเยาวราช ตั้งแต่ยุคเริ่มตั้งถิ่นฐานจนถึงปัจจุบันปี 2563 (ต่อ)

ยุคสมัย	ภาพอาคาร	จำนวนชั้น	ลักษณะทางสถาปัตยกรรม	ลักษณะการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบสถาปัตยกรรม
ช่วง พ.ศ. 2500 - พ.ศ. 2559	 <p>ที่มา : ผู้วิจัย (2563)</p>	5-6 ชั้น	<ul style="list-style-type: none"> - รูปแบบอาคารเป็นตึกแถว และอาคารเดี่ยว มีลักษณะเรียบง่าย - วัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก และวัสดุห่อหุ้มอาคารและอาคารเดิมบางอาคารเป็นการออกแบบวัสดุห่อหุ้มอาคารเดิม เพื่อให้อาคารมีความทันสมัยมากขึ้น - มีการใช้ป้ายโฆษณาขนาดใหญ่ 	<ul style="list-style-type: none"> - การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมตามยุคสมัย - การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมตามรูปแบบวิถีชีวิตของผู้คน และรองรับการเป็นแหล่งท่องเที่ยว
<p>ช่วง พ.ศ. 2559 - ปัจจุบัน (พ.ศ. 2563)</p> <p>(เปิดให้บริการสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรเมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ. 2562)</p>	 <p>ที่มา : ผู้วิจัย (2563)</p>	2-20 ชั้น	<ul style="list-style-type: none"> - รูปแบบอาคารมีความเรียบง่าย และมีรูปแบบร่วมสมัยมากขึ้น เช่น รูปแบบสถาปัตยกรรมจีนร่วมสมัย รูปแบบสถาปัตยกรรมแบบโคโลเนียล และรูปแบบสถาปัตยกรรมเดิมผสมผสานร่วมกับสถาปัตยกรรมสมัยใหม่ - สัดส่วนของอาคารไม่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมมากนัก แต่บางอาคารมีการเพิ่มพื้นที่ค้าขายในแนวราบออกเป็น 2-3 คูหา - สีของอาคารมีความหลากหลาย 	<ul style="list-style-type: none"> - การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมตามยุคสมัย - การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมตามรูปแบบวิถีชีวิตของผู้คน และรองรับการเป็นแหล่งท่องเที่ยว


ถนนเจริญกรุง รูปแบบสถาปัตยกรรมบนถนนเจริญกรุงส่วนใหญ่เป็นอาคารตึกแถว ที่มีความสูงประมาณ 2-4 ชั้น เนื่องจากถนนเจริญกรุงเป็นถนนสายสำคัญที่เชื่อมโยงไปยังเขตพื้นที่กรุงรัตนโกสินทร์ชั้นใน สร้างขึ้นในสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 เมื่อปี พ.ศ. 2405 ทำให้รูปแบบสถาปัตยกรรมบนถนนเจริญกรุง มีรูปแบบค่อนข้างหลากหลาย และหลายอาคารเป็นอาคารที่มีคุณค่าที่ได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถานโดยกรมศิลปากร

จากการศึกษาการเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมบนถนนเจริญกรุง ภายหลังการเปิดให้บริการสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร พบว่า มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมไม่น้อย ซึ่งมีอาคารที่ดัดแปลงใหม่และอาคารที่สร้างขึ้นใหม่บนถนนเจริญกรุง มีรูปแบบสถาปัตยกรรม 3 รูปแบบ คือ สถาปัตยกรรมแบบโคโลเนียล สถาปัตยกรรมจีนร่วมสมัย และสถาปัตยกรรมสมัยใหม่ ผสมผสานกับรูปแบบสถาปัตยกรรมดั้งเดิมของพื้นที่ สัดส่วนของอาคาร พบว่า สัดส่วนของอาคารและสัดส่วนการใช้ประโยชน์ในอาคารไม่มีการเปลี่ยนแปลง แต่อาคารที่ได้รับการดัดแปลงหรือสร้างใหม่มีลักษณะเป็นอาคารขนาดใหญ่ เช่น โครงการสแตนตัน วัน และโครงการแอม ไซน่าทาวน์ เป็นต้น สีของอาคาร พบว่า ในอาคารที่ได้รับการดัดแปลงใหม่หรืออาคารที่สร้างใหม่มีการเลือกใช้สีที่กลมกลืนกับสีของอาคารเดิมในพื้นที่

ตารางที่ 17 การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมบนถนนเจริญกรุง ตั้งแต่ยุคเริ่มตั้งถิ่นฐานจนถึงปัจจุบันปี พ.ศ. 2563

ยุคสมัย	ภาพอาคาร	จำนวนชั้น	ลักษณะทางสถาปัตยกรรม	ลักษณะการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบสถาปัตยกรรม
เริ่มตั้งถิ่นฐาน - ช่วงปลายรัชกาลที่ 5 (พ.ศ. 2453)	 <p>ที่มา : ผู้วิจัย (2563)</p>	2-3 ชั้น	<ul style="list-style-type: none"> - รูปแบบอาคารเป็นตึกแถว และอาคารทางศาสนา - วัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างเป็นการก่ออิฐถือปูน - ลักษณะประตูเป็นบานลูกฟักไม้ หน้าต่าง เป็นไม้บานเปิดมีช่องแสง - มีการตกแต่งค้ำยันรับระเบียงและหลังคา - รูปแบบหลังคาทรงจั่ว 	- การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมตามยุคสมัย

ตารางที่ 17 การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมบนถนนเจริญกรุง ตั้งแต่ยุคเริ่มตั้งถิ่นฐานจนถึงปัจจุบันปี พ.ศ. 2563 (ต่อ)

ยุคสมัย	ภาพอาคาร	จำนวนชั้น	ลักษณะทางสถาปัตยกรรม	ลักษณะการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบสถาปัตยกรรม
ช่วงต้นรัชกาลที่ 6 (พ.ศ.2453) - ช่วงเปลี่ยนแปลงการปกครอง (พ.ศ. 2475)	 <p>ที่มา : ผู้วิจัย (2563)</p>	2-3 ชั้น	<ul style="list-style-type: none"> - รูปแบบอาคารเป็นตึกแถว แบบโคโลเนียล หากเป็นอาคารห้อมมถนนจะมี การยื่นระเบียงบริเวณชั้น 3 และมีความโดดเด่นมากกว่าอาคารริมถนน - วัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างเป็นการคอนกรีตเสริมเหล็ก โครงสร้างรับน้ำหนักเป็นระบบเสา คาน - ลักษณะประตูเป็นบานลูกฟักไม้ หน้าต่างเป็นไม้บานเปิดมีช่องแสง - รูปแบบหลังคาทรงปั้นหยา 	- การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมตามยุคสมัย
ช่วงหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง - ราว พ.ศ. 2500	 <p>ที่มา : ผู้วิจัย (2563)</p>	5-6 ชั้น	<ul style="list-style-type: none"> - รูปแบบอาคารเป็นตึกแถว และอาคารเดี่ยวที่เป็นสำนักงาน อาคารมีลักษณะเป็นรูปทรงสี่เหลี่ยม มีความเรียบง่าย - วัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก และกระจก - มีการออกแบบแผงบังแดดให้กับตัวอาคาร 	- การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมตามยุคสมัย

ตารางที่ 17 การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมบนถนนเจริญกรุง ตั้งแต่ยุคเริ่มตั้งถิ่นฐานจนถึงปัจจุบันปี พ.ศ. 2563 (ต่อ)

ยุคสมัย	ภาพอาคาร	จำนวนชั้น	ลักษณะทางสถาปัตยกรรม	ลักษณะการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบสถาปัตยกรรม
ช่วง พ.ศ. 2500 - พ.ศ. 2559	 <p>ที่มา : ผู้วิจัย (2563)</p>	2-6 ชั้น	<ul style="list-style-type: none"> - รูปแบบอาคารเป็นการดัดแปลงภายนอกของอาคาร โดยใช้วัสดุที่ทันสมัย มีสีฉูดฉาด ห่อหุ้มอาคารเดิมเอาไว้ เพื่อสร้างความโดดเด่นให้อาคาร พบเห็นได้ มากบริเวณคลองถมที่เป็นย่านการค้าสำคัญแห่งหนึ่งในพื้นที่ 	<ul style="list-style-type: none"> - การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมตามยุคสมัย
ช่วง พ.ศ. 2559 – ปัจจุบัน (พ.ศ. 2563) (เปิดให้บริการสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ.2562)	   <p>ที่มา : ผู้วิจัย (2563)</p>	4-8 ชั้น	<ul style="list-style-type: none"> - อาคารที่ดัดแปลงใหม่และอาคารที่สร้างขึ้นใหม่บนถนนเจริญกรุง มีรูปแบบสถาปัตยกรรม 3 รูปแบบคือสถาปัตยกรรมแบบโคโลเนียล สถาปัตยกรรมจีนร่วมสมัย และสถาปัตยกรรมสมัยใหม่ผสมผสานกับรูปแบบสถาปัตยกรรมดั้งเดิมของพื้นที่ - สัดส่วนของอาคารมีขนาดใหญ่ และมีความสูงมากขึ้น - อาคารที่ได้รับการดัดแปลงใหม่หรืออาคารที่สร้างใหม่มีการใช้สีฉูดฉาดกลมกลืนกับอาคารเดิม - มีการใช้วัสดุและเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการก่อสร้าง และประดับตกแต่งส่วนประกอบของอาคาร 	<ul style="list-style-type: none"> - การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมตามยุคสมัย - การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมตามรูปแบบวิถีชีวิตของผู้คน และรองรับการเป็นแหล่งท่องเที่ยว

ถนนทรงวาด เนื่องจากถนนสายนี้เป็นถนนริมแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อลดความแออัดของย่านเยาวราชและสำเพ็ง ลักษณะของอาคารส่วนใหญ่จะเป็นอาคารค้าขายพืชผลทางการเกษตร และโกดังเก็บพืชผลทางการเกษตร อาคารส่วนใหญ่จะมีลักษณะเป็นอาคารตึกแถวที่มีความสูง 1-2 ชั้น มีรูปแบบสถาปัตยกรรมผสมผสานสถาปัตยกรรมตะวันตก อยู่ในช่วงปลายรัชกาลที่ 5 ถึง รัชกาลที่ 6 อาคารบางหลังเป็นอาคารเรือนแถวไม้ ประดับตกแต่งด้วยไม้ฉลุลวดลายแบบขนมปังขิง ที่ได้รับอิทธิพลจากศิลปะตะวันตก หลังคาจั่ว อาคารบางหลังเป็นอาคารก่ออิฐถือปูน มีการประดับตกแต่งด้วยลวดลายปูนปั้นแบบตะวันตกในยุคคลาสสิกใช้ในการประดับตกแต่งลวดลายหน้าต่าง ผนัง และช่องแสง (ภาพที่ 26)

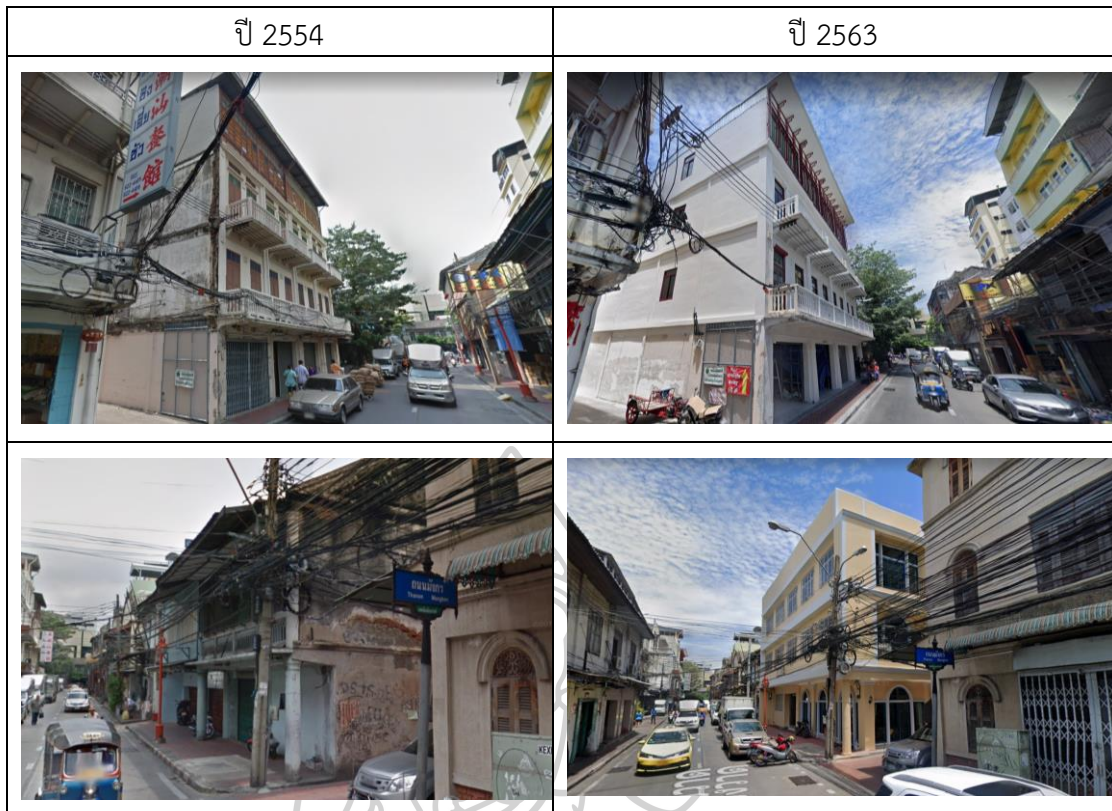


ภาพที่ 27 รูปแบบสถาปัตยกรรมบนถนนทรงวาด
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

จากการศึกษาการเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมบนถนนทรงวาด ภายหลังจากเปิดให้บริการสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร พบว่า รูปแบบของอาคารที่มีการดัดแปลงอาคารมี 2 รูปแบบ คือ สถาปัตยกรรมสมัยใหม่ผสมผสานกับรูปแบบสถาปัตยกรรมดั้งเดิมของพื้นที่ และรูปแบบสถาปัตยกรรมแบบสมัยใหม่ อาคารบางหลังมีการประดับตกแต่งโดยใช้ศิลปะในสถาปัตยกรรมจีนมาใช้ในการตกแต่งอาคาร สัดส่วนของอาคาร พบว่า มีการรื้ออาคารเดิมแล้วก่อสร้างอาคารใหม่บนพื้นที่เดิมที่มีความสูงมากขึ้น มีช่วงเสาที่กว้างขึ้นมากกว่าเดิม สีของอาคาร พบว่า มีการใช้สีสันทึกลากหลายมากขึ้น (ภาพที่ 27)



ภาพที่ 28 การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมบนถนนทรงวาด
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 29 การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมบนถนนทรงวาดเปรียบเทียบระหว่างปี พ.ศ. 2554 และปี พ.ศ. 2563

ที่มา : Google Street View (2554), Google Street View (2563)

ถนนนานา อาคารส่วนใหญ่บนถนนนานาเป็นอาคารตึกแถวที่มีความสูง 2-3 ชั้น รูปแบบสถาปัตยกรรมอยู่ในช่วงรัชกาลที่ 6 - รัชกาลที่ 7 อาคารส่วนใหญ่เป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก โครงสร้างรับน้ำหนักเป็นเสา คาน ลักษณะหน้าตาสถาปัตยกรรมส่วนใหญ่มีลักษณะยาวมีช่องแสงด้านบน บริเวณชั้น 2 ของอาคารเป็นกันสาดคอนกรีตเสริมเหล็กยื่นออกมาจากตัวอาคาร อาคารที่มี 3 ชั้น บริเวณชั้น 3 ของอาคารมีระเบียงยื่นออกมาจากตัวอาคาร หลังคาเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก



ภาพที่ 30 รูปแบบสถาปัตยกรรมบนถนนนานา

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

จากการศึกษาการเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมบนถนนนานา ภายหลังจากเปิดใช้บริการสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร พบว่า รูปแบบสถาปัตยกรรมภายนอกบนถนนนานาไม่ได้เปลี่ยนแปลงมากนัก ส่วนใหญ่จะมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมภายใน และบางส่วนของภายนอกอาคารเป็นธุรกิจสมัยใหม่ เช่น โฮเทล คาเฟ่ บาร์ และแกลลอรี่แสดงงานศิลปะ ที่ได้รับการตกแต่งหลากหลายสไตล์ เช่น สไตล์วินเทจ สไตล์จีนร่วมสมัย สไตล์ไทยร่วมสมัย ฯลฯ เป็นต้น (ภาพที่ 30)



ภาพที่ 31 การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมบนถนนนานาเปรียบเทียบระหว่างปี พ.ศ. 2554 และปี พ.ศ. 2563

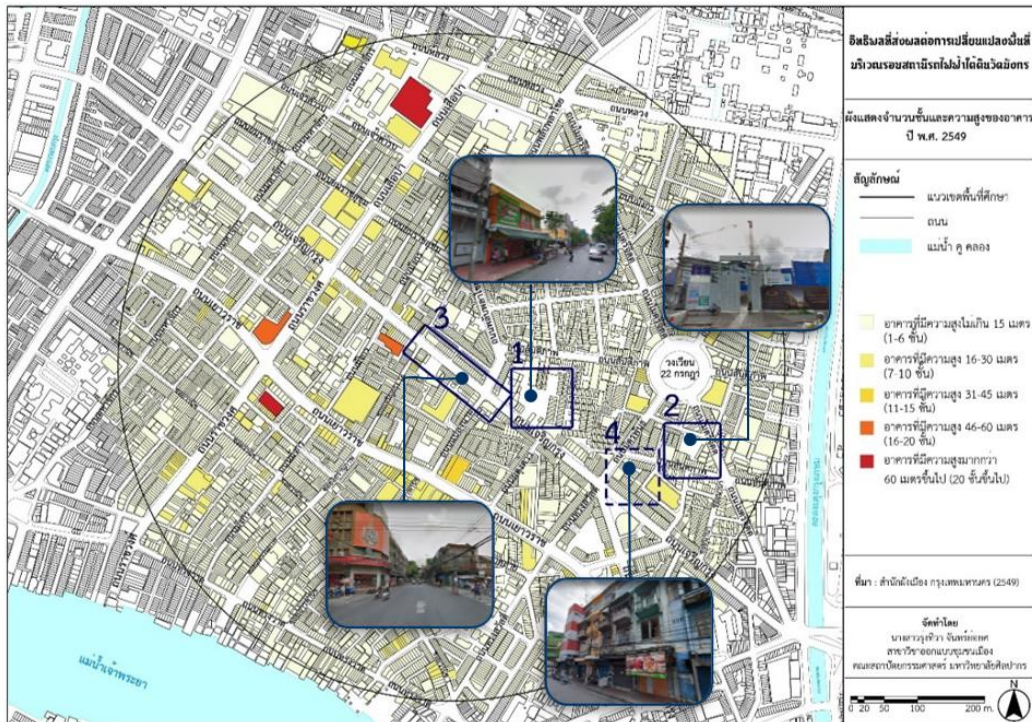
ที่มา : Google Street View (2554), ผู้วิจัย (2563)

5.1.1.2 จำนวนชั้นและความสูงของอาคาร

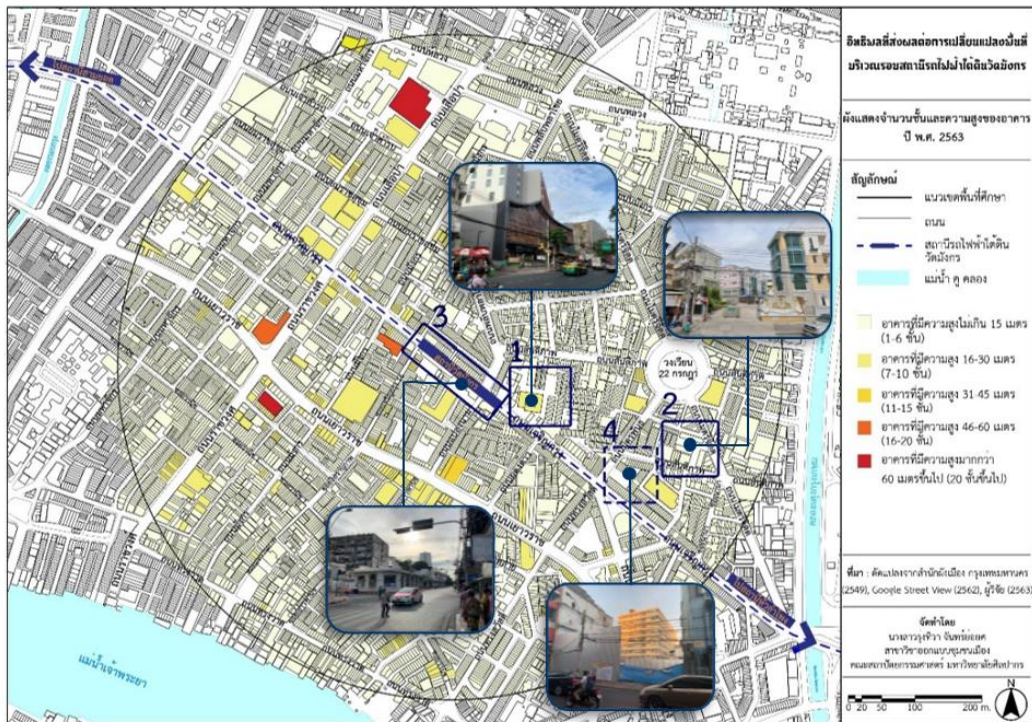
การศึกษาจำนวนชั้นและความสูงของอาคาร เพื่อวิเคราะห์ลักษณะของการเปลี่ยนแปลงความสูงของอาคารในพื้นที่ บริเวณที่มีการเปลี่ยนแปลงจำนวนชั้นและความสูงของอาคารมากที่สุด และรูปแบบของการเปลี่ยนแปลงความสูงของอาคาร ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

เมื่อศึกษาข้อมูลแผนที่ 3 มิติในระบบภูมิสารสนเทศบนระบบเครือข่ายของสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ซึ่งได้จัดเก็บข้อมูลไว้เมื่อปี พ.ศ. 2549 เปรียบเทียบกับข้อมูลแผนที่ที่ผู้วิจัยได้ดัดแปลงจากข้อมูลแผนที่ของสำนักผังเมืองปี พ.ศ. 2549 เปรียบเทียบกับข้อมูลแผนที่จาก Google Street View ปี พ.ศ. 2562 ประกอบกับข้อมูลที่ได้จากการลงพื้นที่สำรวจข้อมูลของนักวิจัย พบว่า ภายหลังจากการเปิดให้บริการสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน วัดมังกรมีการเปลี่ยนแปลงความสูงของอาคารไม่มากนัก





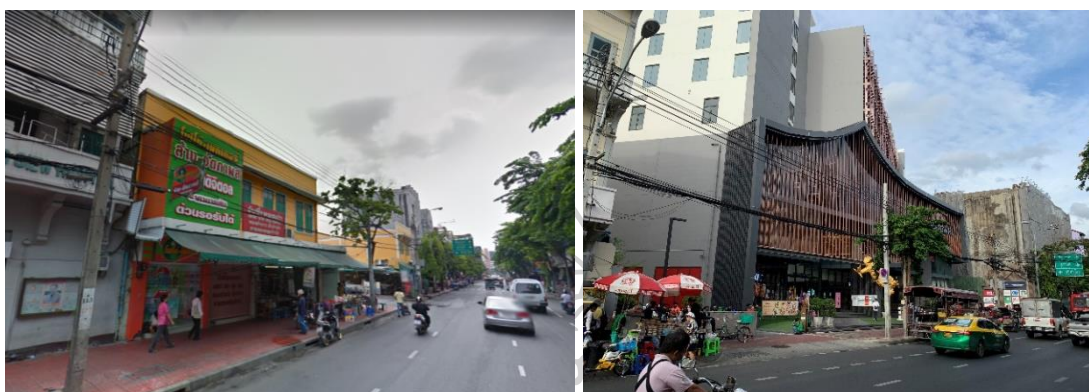
ภาพที่ 32 ผังแสดงจำนวนชั้นและความสูงของอาคารปี พ.ศ. 2549, Google Street View (2554)
ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร (2549)



ภาพที่ 33 ผังแสดงจำนวนชั้นและความสูงของอาคารปี พ.ศ. 2563
ที่มา : ดัดแปลงจากสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร (2549), Google Street View (2562)
โดยผู้วิจัย (2563)

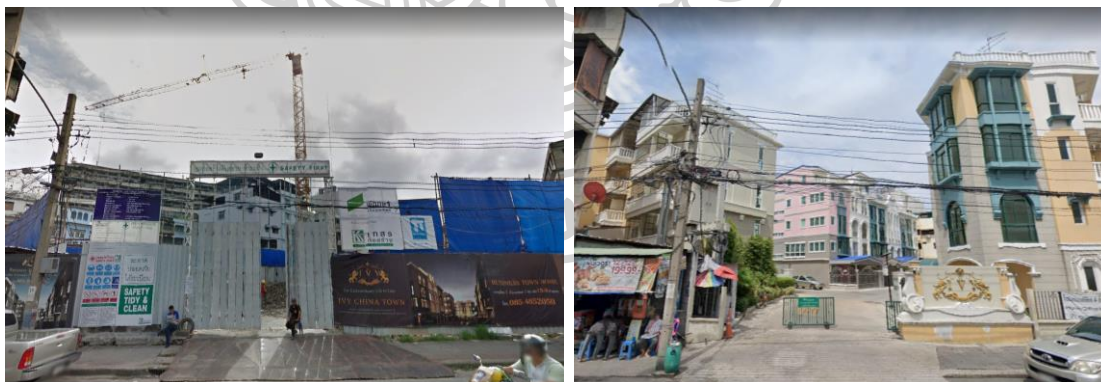
จากภาพที่ 31 และภาพที่ 32 จะเห็นการเปลี่ยนแปลงความสูงของอาคารในพื้นที่ศึกษา จำนวน 4 พื้นที่ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

บริเวณที่ 1 พื้นที่อยู่บนถนนเจริญกรุงใกล้กับโรงพยาบาลวชิรพยาบาล เป็น การก่อสร้างอาคารใหม่ ของโครงการแอม ไซน่าทาวน์ (I'm Chinatown) เป็นอาคารที่มีการใช้ประโยชน์แบบผสมผสานความสูง 8 ชั้น เปิดให้บริการไปเมื่อกลางเดือนมกราคมปี พ.ศ. 2563 ที่ผ่านมา ซึ่งแต่เดิมพื้นที่นี้เป็นลานจอดรถ



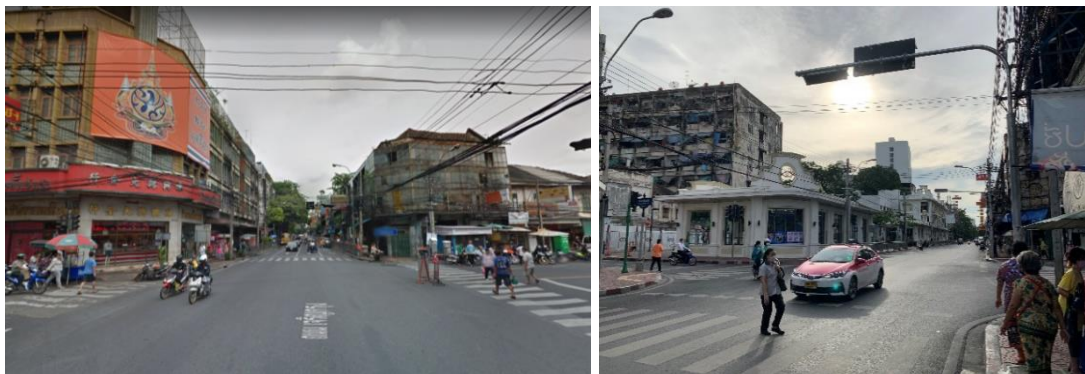
ภาพที่ 34 ภาพการเปลี่ยนแปลงจำนวนชั้นและความสูงของอาคารในบริเวณที่ 1
ที่มา : Google Street View (2554), ผู้วิจัย (2563)

บริเวณที่ 2 พื้นที่อยู่บนถนนไมตรีจิตต์ใกล้กับวงเวียน 22 กรกฎาคม เป็นโครงการที่อยู่อาศัย (Ivy China Town) ที่มีความสูง 4 ชั้น ที่สร้างบนพื้นที่จอดรถเดิม



ภาพที่ 35 ภาพการเปลี่ยนแปลงจำนวนชั้นและความสูงของอาคารในบริเวณที่ 2
ที่มา : Google Street View (2554), Google Street View (2562)

บริเวณที่ 3 พื้นที่อยู่บนถนนเจริญกรุงเป็นการก่อสร้างอาคารสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน วัดมังกรที่มีความสูง 1-2 ชั้น แต่เดิมพื้นที่บริเวณนี้เคยเป็นอาคารพาณิชย์ที่มีความสูง 4 ชั้น



ภาพที่ 36 ภาพการเปลี่ยนแปลงจำนวนชั้นและความสูงของอาคารในบริเวณที่ 3
ที่มา : Google Street View (2554), ผู้วิจัย (2563)

บริเวณที่ 4 พื้นที่อยู่บนถนนมิตรพันธุ์ใกล้กับแยกหมอมมี บริเวณนี้มีโครงการ Well Hotel Chinatown เป็นอาคารโรงแรมที่มีความสูง 12 ชั้น ชั้นใต้ดิน 5 ชั้น ก่อสร้างแทนอาคารพาณิชย์เดิมที่มีความสูง 4 ชั้น ซึ่งในขณะที่ลงสำรวจพื้นที่ได้มีการรื้ออาคารเดิมเรียบร้อยแล้ว แต่ยังไม่มีการก่อสร้างอาคารใหม่



ภาพที่ 37 ภาพการเปลี่ยนแปลงจำนวนชั้นและความสูงของอาคารในบริเวณที่ 4
ที่มา : Google Street View (2554), ผู้วิจัย (2563)

จากการศึกษาการเปลี่ยนแปลงจำนวนชั้นและความสูงของอาคารภายหลังการเปิดให้บริการ สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร พบว่า มีการเปลี่ยนแปลงความสูงของอาคารในพื้นที่ศึกษาใน 2 ลักษณะ คือ การเพิ่มจำนวนชั้นและการลดจำนวนชั้นของอาคาร โดยอาคารที่มีการเพิ่มจำนวนชั้นที่สูงที่สุดคือ จำนวน 12 ชั้น และอาคารที่มีจำนวนชั้นต่ำสุดคือชั้นเดียว บริเวณที่มีการเปลี่ยนแปลงความสูงของอาคารมากที่สุดอยู่บนถนนเจริญกรุง และการเปลี่ยนแปลงความสูงของอาคารเป็นการก่อสร้างอาคารใหม่ ซึ่งเกิดขึ้นใน 2 รูปแบบ คือ การก่อสร้างอาคารใหม่บนพื้นที่จอดรถเดิม และการรื้ออาคารเดิมเพื่อก่อสร้างอาคารใหม่

5.1.2 แปลงที่ดิน

ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาแปลงที่ดิน เพื่อวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงของขนาดที่ดิน และรูปแบบการพัฒนาแปลงที่ดินบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร โดยผู้วิจัยการใช้ฐานข้อมูลจากระบบสารสนเทศของกรมที่ดิน มาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลรวมกับการลงพื้นที่สำรวจข้อมูลโดยผู้วิจัย ทำให้สามารถวิเคราะห์ได้เฉพาะข้อมูลแปลงที่ดินภายหลังจากการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรเท่านั้น ซึ่งสามารถอธิบายได้ดังนี้

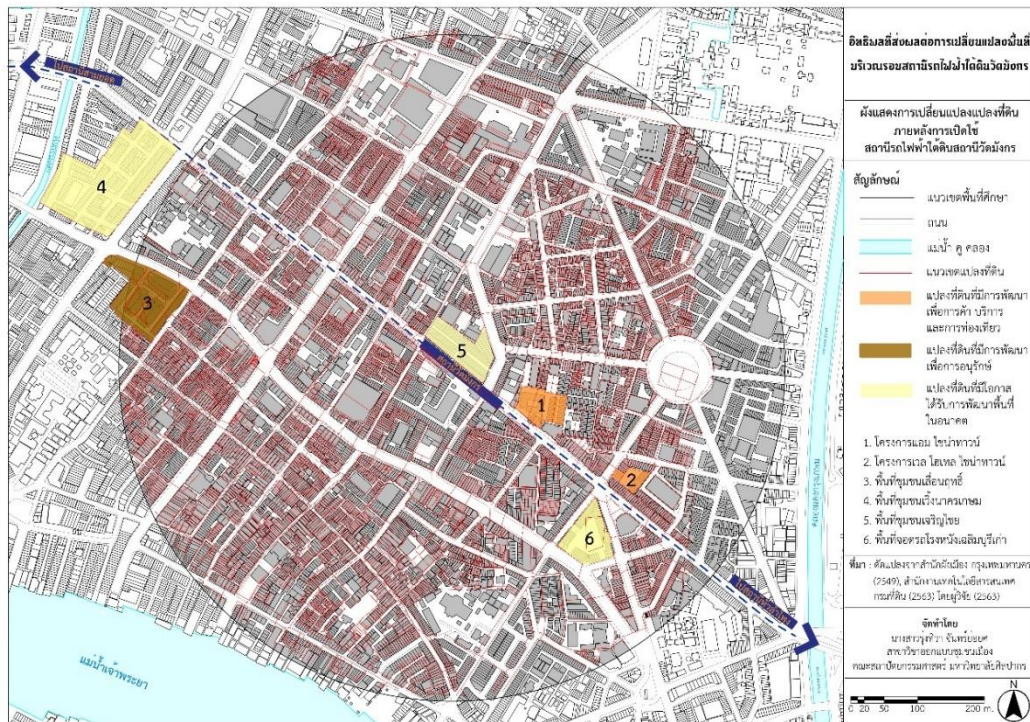
จากการศึกษาแปลงที่ดินภายหลังจากการใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร พบว่า ขนาดที่ดินบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าวัดมังกรมีการเปลี่ยนแปลงของขนาดแปลงที่ดินในรูปแบบการพัฒนาแปลงที่ดินมีลักษณะเป็นการนำแปลงที่ดินหลายๆ แปลงมารวมกัน และการพัฒนาบนแปลงที่ดินขนาดใหญ่สามารถจำแนกออกเป็น 2 รูปแบบ ดังนี้

- 1) แปลงที่ดินที่มีการพัฒนาเพื่อการค้า บริการ และการท่องเที่ยว ได้แก่ โครงการแอมไฮน่า ทาวน์ และโครงการเวล โฮเทล ไฮน่าทาวน์
- 2) แปลงที่ดินที่มีการพัฒนาเพื่อการอนุรักษ์ คือ พื้นที่ชุมชนเลื้อนฤทธิ์ ซึ่งเป็นโครงการพัฒนาเพื่อการอนุรักษ์ โดยการขึ้นทะเบียนสถาปัตยกรรมที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ และปรับเปลี่ยนบทบาทของชุมชนให้เป็นแหล่งศึกษาเรียนรู้ประวัติศาสตร์การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ที่ผสมผสานไปกับการดำเนินชีวิตของคนในยุคปัจจุบัน ท่ามกลางกระแสการพัฒนาและการเปลี่ยนแปลงพื้นที่

สำหรับแนวโน้มแปลงที่ดินที่มีโอกาสได้รับการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต ประกอบด้วย

- 1) พื้นที่บริเวณชุมชนเวียงนครเกษม ที่ดินแปลงขนาดใหญ่แปลงนี้ได้ถูกเปลี่ยนกรรมสิทธิ์การครอบครองจากสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์เป็นของนายทุน ซึ่งคาดการณ์ว่าพื้นที่แห่งนี้จะกลายเป็นย่านการค้าที่น่าสนใจแห่งหนึ่ง เนื่องจากพื้นที่อยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย 2 สถานี คือ สถานีวัดมังกร และสถานีสามยอด
- 2) พื้นที่ชุมชนเจริญไชย ชุมชนแห่งนี้เป็นชุมชนเก่าแก่ที่มีประวัติศาสตร์และความเป็นมาที่ยาวนาน การพัฒนาแปลงที่ดินแห่งนี้จะมีแนวทางการพัฒนาในรูปแบบเดียวกับพื้นที่ชุมชนเลื้อนฤทธิ์ เพื่ออนุรักษ์ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม ประเพณีของชุมชนไว้
- 3) พื้นที่จอตลอดโรจน์เฉลิมบุรีเก่า คาดการณ์ว่าแปลงที่ดินแห่งนี้จะมีโอกาสได้รับการพัฒนาในอนาคต เนื่องจากพื้นที่อยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร และลักษณะแปลงที่ดินเป็นแปลงที่ดินขนาดใหญ่ (ภาพที่ 37)

จากภาพ 37 จะเห็นว่าบริเวณที่มีการพัฒนาแปลงที่ดินและแปลงที่ดินบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรส่วนใหญ่จะเป็นการพัฒนาบนถนนแนวแกนของถนนหลัก คือ ถนนเจริญกรุง และถนนเยาวราช



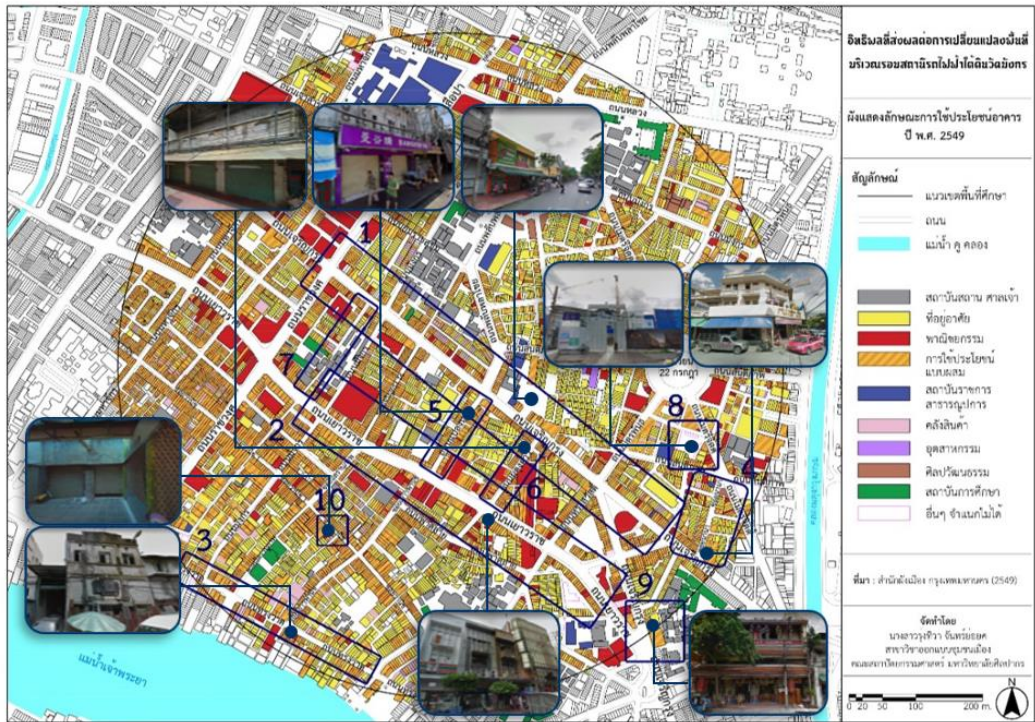
ภาพที่ 38 ผังแสดงแปลงที่ดินและการพัฒนาแปลงที่ดิน ภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟใต้ดิน
วัดมั่งกร

ที่มา : ดัดแปลงจากสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร (2549), สำนักงานเทคโนโลยีสารสนเทศ
กรมที่ดิน (2563) โดยผู้วิจัย (2563)

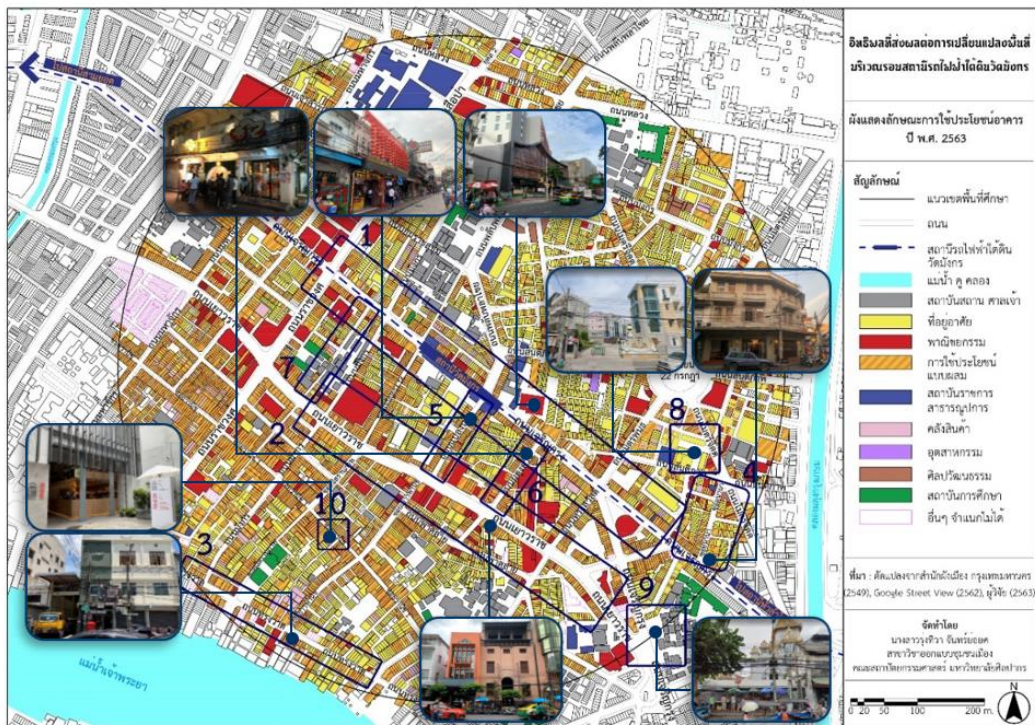
5.1.3 การใช้ประโยชน์ที่ดิน

การศึกษาการใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ของอาคาร
ก่อนและภายหลังการเปิดให้บริการสถานีรถไฟใต้ดินวัดมั่งกร และรูปแบบการเปลี่ยนแปลง
การใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่

จากการศึกษาเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารจากข้อมูลแผนที่ในระบบ
ภูมิสารสนเทศบนระบบเครือข่ายของสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ซึ่งได้จัดเก็บข้อมูลไว้
เมื่อปี พ.ศ. 2549 เปรียบเทียบกับข้อมูลแผนที่ที่ผู้วิจัยได้ดัดแปลงจากข้อมูลแผนที่ของสำนักผังเมือง
ปี พ.ศ. 2549 ผนวกกับข้อมูลแผนที่จาก Google Street View ปี พ.ศ. 2562 และการลงพื้นที่
เก็บข้อมูลของนักวิจัย (ภาพที่ 38 และภาพที่ 39) พบว่า ภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟใต้ดิน
วัดมั่งกร ได้มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารใน 10 พื้นที่ ได้แก่ (1) ถนนเจริญกรุง
(2) ถนนเยาวราช (3) ถนนทรงวาด (4) ถนนนานา (5) ถนนแปลงนาม (6) ถนนผดุงด้าว
(7) ตรอกเต้า (8) ถนนไมตรีจิตต์ (9) ถนนเจริญกรุง บริเวณหน้าวัดไตรมิตรวิทยาราม วรวิหาร และ
(10) ซอยวานิช 1 ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้



ภาพที่ 39 ผังแสดงลักษณะการใช้ประโยชน์อาคารปี พ.ศ. 2549, Google Street View (2554)
 ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร (2549)



ภาพที่ 40 ผังแสดงลักษณะการใช้ประโยชน์อาคารปี พ.ศ. 2563
 ที่มา : ดัดแปลงจากสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร (2549), Google Street View (2562)
 โดยผู้วิจัย (2563)

จากการศึกษาเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารจากข้อมูลแผนที่ในระบบภูมิสารสนเทศบนระบบเครือข่ายของสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ซึ่งได้จัดเก็บข้อมูลไว้เมื่อปี พ.ศ. 2549 เปรียบเทียบกับข้อมูลแผนที่ที่ผู้วิจัยได้ตัดแปลงจากข้อมูลแผนที่ของสำนักผังเมืองปี พ.ศ. 2549 ผนวกกับข้อมูลแผนที่จาก Google Street View ปี พ.ศ. 2562 และการลงพื้นที่สำรวจข้อมูลของนักวิจัย (ภาพ 5.12 และภาพ 5.13) พบว่า ภายหลังจากเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร ได้มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารใน 10 พื้นที่ ได้แก่ (1) ถนนเจริญกรุง (2) ถนนเยาวราช (3) ถนนทรงวาด (4) ถนนนานา (5) ถนนแปลงนาม (6) ถนนผดุงด้าว (7) ตรอกเต้า (8) ถนนไมตรีจิตต์ (9) ถนนเจริญกรุง บริเวณหน้าวัดไตรมิตรวิทยาราม วรวิหาร และ (10) ซอยวานิช 1 ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

ถนนเจริญกรุง จากการศึกษากการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารบนถนนเจริญกรุง ภายหลังจากเปิดให้บริการสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร พบว่า ส่วนใหญ่ยังคงเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน แต่ปรากฏการณ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น คือ การปรับเปลี่ยนจากการใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสานในรูปแบบดั้งเดิมเป็นกิจกรรมการค้าใหม่ๆ เช่น โฮลเทล คาเฟ่ ร้านอาหาร (ภาพที่ 40) อาคารบางหลังปรับเปลี่ยนพื้นที่บริเวณชั้นล่างของอาคารเป็นพื้นที่ค้าขายสินค้ารูปแบบใหม่ที่เข้ากับยุคสมัยมากขึ้น บริเวณชั้นบนของอาคารปรับเปลี่ยนเป็นที่พักสำหรับพนักงานหรือพื้นที่โกดังสำหรับเก็บสินค้า จากเดิมที่บริเวณชั้นบนของอาคารเป็นที่อยู่อาศัยของเจ้าของร้าน บางพื้นที่มีการก่อสร้างอาคารใหม่เกิดขึ้น และโครงการพัฒนาปรับปรุงอาคารเดิมในพื้นที่เพื่อการใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสาน ซึ่งประกอบด้วย ศูนย์การค้า คอนโดมิเนียม และโรงแรม (ภาพที่ 41) อาคารบางหลังถูกปรับเปลี่ยนให้อยู่ในรูปแบบของอาคารสำนักงาน (ภาพที่ 42) อาคารบางหลังถูกรื้อเพื่อสร้างอาคารใหม่ เช่น อาคารบริเวณถนนเจริญกรุง แยกหมอมี่ มีการปรับเปลี่ยนการใช้ประโยชน์อาคารเป็นอาคารขนาดใหญ่ เช่น ธุรกิจโรงแรม (ภาพที่ 43) และบริเวณถนนเจริญกรุง ตัดกับถนนแปลงนาม และถนนพลับพลายไชยเป็นสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร ในบริเวณนี้มีการปรับปรุงอาคารตึกแถวดั้งเดิมบางส่วนให้เป็นสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินด้วย (ภาพที่ 44)



ภาพที่ 41 การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารบนถนนเจริญกรุง บริเวณแยกหมอมี่

ในปี พ.ศ. 2554 – พ.ศ. 2563

ที่มา : Google Street View (2554), Google Street View (2562), ผู้วิจัย (2563)



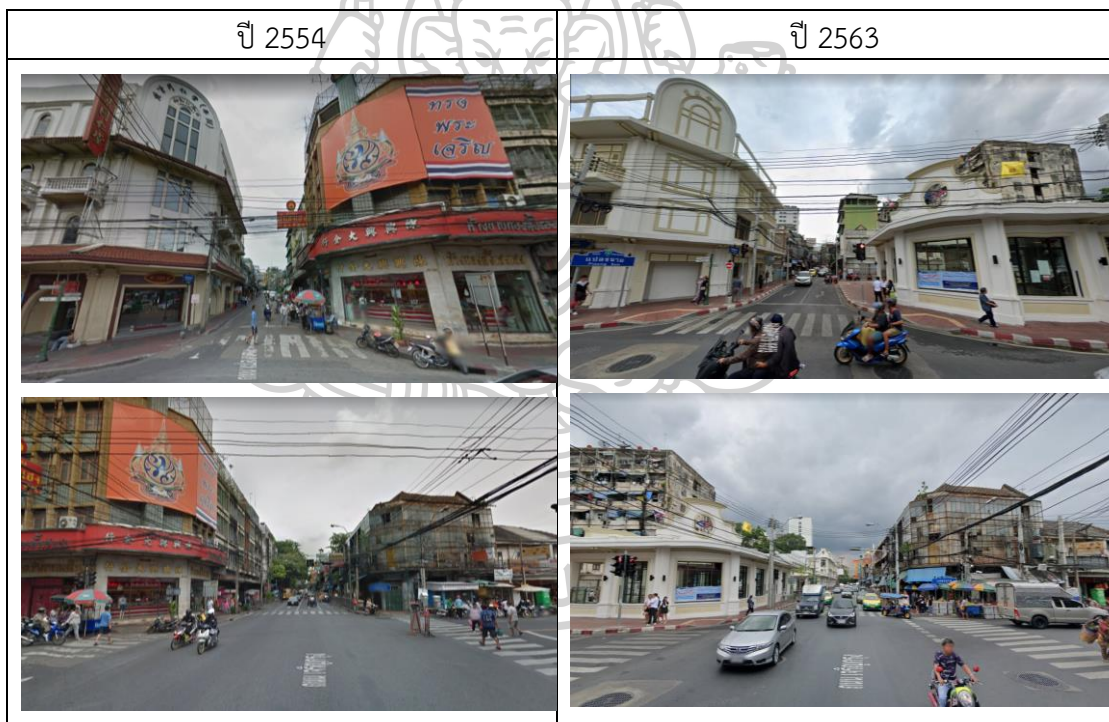
ภาพที่ 42 ภาพถ่ายการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารบนถนนเจริญกรุง
ในปีพ.ศ. 2554 - พ.ศ. 2563
ที่มา : Google Street View (2554), ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 43 การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินบนถนนเจริญกรุง หัวถนนราชวงศ์
บริเวณแยกเสือป่า ในปี พ.ศ. 2554 - พ.ศ. 2562
ที่มา : Google Street View (2554), Google Street View (2562)



ภาพที่ 44 การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินบนเจริญกรุง หัวถนนมิตรพันธ์ บริเวณแยกหม่อมมี
ในปีพ.ศ. 2554 – พ.ศ. 2563
ที่มา : Google Street View (2554), Google Street View (2562), ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 45 ภาพถ่ายการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารบริเวณจุดบรรจบของถนนแปลงนาม
และถนนเจริญกรุงในปีพ.ศ. 2554 – พ.ศ. 2563
ที่มา : Google Street View (2554), Google Street View (2563)

ถนนเยาวราช จากการศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารบนถนนเยาวราช ภายหลังจากเปิดให้บริการสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร พบว่า การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารที่เกิดบนถนนเยาวราชเป็นการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการค้าจากการค้าเชิงพาณิชย์เป็นการค้าเชิงท่องเที่ยวมากขึ้น สังเกตได้จากบริษัทห้างร้านต่างชาติชั้นนำหลายร้านเข้ามาเช่าพื้นที่อาคารเพื่อประกอบธุรกิจค้าปลีกสมัยใหม่ และธุรกิจด้านการเงินเพิ่มมากขึ้น มีขยายตัวการปรับเปลี่ยน

รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารเป็นร้านอาหาร บาร์ และคาเฟ่เพิ่มมากขึ้น สำหรับในช่วงเวลากลางคืน พบว่ามีการใช้ประโยชน์นอกอาคารที่เป็นร้านรถเข็น (Street Food) เพิ่มมากขึ้น เรียงรายตามถนนเยาวราช และตามตรอกซอกซอยที่เชื่อมต่อกับถนนเยาวราช เช่น ถนนผดุงด้าว ถนนแปลงนาม และซอยเยาวราช 11 นอกจากนี้ในช่วงเวลากลางคืนการใช้ประโยชน์อาคารบางหลังถูกปรับเปลี่ยนจากการขายทองเป็นร้านขายของฝากอีกด้วย



ภาพที่ 46 ภาพถ่ายการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารบนถนนเยาวราช
ในปี พ.ศ. 2554 – พ.ศ. 2563
ที่มา : Google Street View (2554), ผู้วิจัย (2563)



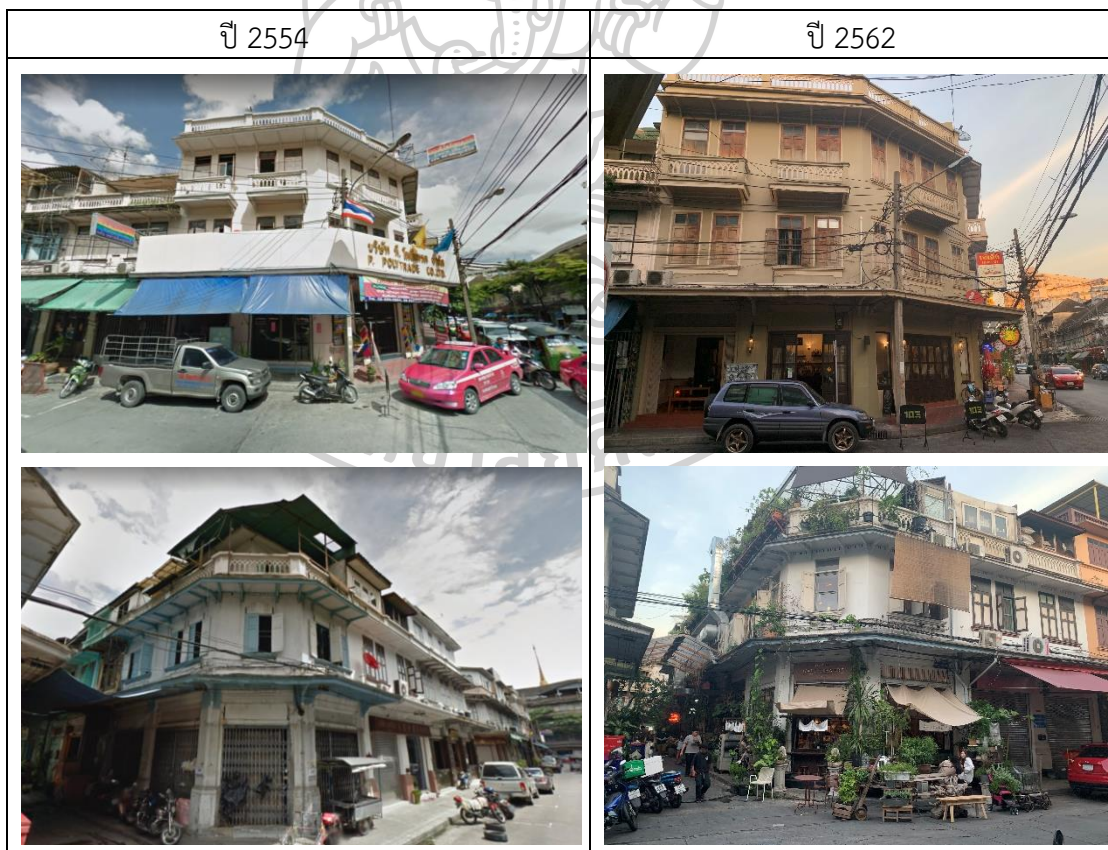
ภาพที่ 47 ภาพถ่ายการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการค้าในอาคารบนถนนเยาวราช
ในช่วงเวลากลางวัน และเวลากลางคืน
ที่มา : Google Street View (2554), ผู้วิจัย (2563)

ถนนทรงวาด จากการศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารบนถนนทรงวาด ภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร พบว่า เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงประโยชน์ใช้สอยอาคาร จากเดิมเป็นบริษัทห้างร้านสำหรับค้าขายพืชผลทางการเกษตร บางอาคารถูกดัดแปลงอาคารเดิมเป็น แกลอรี่แสดงงานศิลปะ ธุรกิจโฮลเทล และคาเฟ่เพิ่มขึ้น บางอาคารมีโครงการดัดแปลงอาคารเพื่อเป็น โฮลเทล แต่ยังไม่มีการก่อสร้างอาคาร แสดงให้เห็นถึงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น อย่างต่อเนื่อง เนื่องจากบนถนนทรงวาดมีอาคารที่ยังไม่มีการใช้ประโยชน์ค่อนข้างมาก หลายอาคาร มีรูปแบบสถาปัตยกรรมที่มีเอกลักษณ์และยังคงมีธุรกิจแบบดั้งเดิมหลงเหลืออยู่ ประกอบกับรูปแบบ การท่องเที่ยวแบบโหยหาอดีต (Nostalgia) ที่กำลังเป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวและบล็อกเกอร์ ในสื่อโซเชียลมีเดีย ซึ่งอาจเกิดปรากฏการณ์การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารที่คล้ายคลึงกับ บริเวณถนนนานา คือการทำธุรกิจของคนรุ่นใหม่ในพื้นที่ย่านชุมชนเก่า



ภาพที่ 48 ภาพถ่ายการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารบนถนนทรงวาด
ที่มา : Google Street View (2562), ผู้วิจัย (2563)

ถนนนา จากการศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารบนถนนนา พบว่า ถนนนามีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารเป็นจำนวนมากทั้งตามแนวถนนนา และตามตรอกซอยที่เชื่อมกับถนนนา กระบวนการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารบนถนนนาเกิดขึ้นตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน แต่เดิมถนนนาเคยเป็นย่านขายยาจีน ต่อมาเมื่อยาจีนได้รับความนิยม ย่านนี้ได้ถูกเปลี่ยนเป็นพื้นที่เก็บสินค้า เพื่อการขนส่งเนื่องจากอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟหัวลำโพง ซึ่งเป็นระบบขนส่งทางรางขนาดใหญ่ ต่อมาได้มีชาวต่างชาติเข้ามาเช่าพื้นที่อาคารเพื่อเปิดแกลอรีแสดงงานศิลปะ และมีการเปิดธุรกิจบาร์ขึ้นในพื้นที่ เมื่อพื้นที่แห่งนี้กลายเป็นที่รู้จักของผู้คนและนักท่องเที่ยวจากสื่อโซเชียลมีเดีย ทำให้มีการทำธุรกิจบาร์เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ภายในระยะเวลา 4-5 ปี ทำให้อาคารบนถนนนาที่ซบเซามีชีวิตชีวาและคึกคักขึ้นอีกครั้งจากธุรกิจบาร์ คาเฟ่ และแกลอรีแสดงงานศิลปะ ภายหลังจากเปิดให้บริการสถานีรถไฟฟ้ามหานครได้เริ่มมีการทำธุรกิจโฮเทลขึ้นในพื้นที่และมีการเปิดธุรกิจบาร์ขยายตัวเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากเป็นย่านกินดื่มยอดนิยมของเหล่าฮิปเตอร์ และด้วยตำแหน่งที่ตั้งของสถานที่ที่อยู่ไม่ไกลจากถนนเยาวราช ซึ่งเป็นแหล่งตลาดอาหารที่ขึ้นชื่อ และอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้ามหานคร 2 สถานี คือสถานีหัวลำโพงและสถานีวัดมังกร โดยอยู่ในระยะรัศมี 500 เมตรที่สามารถเดินเท้าเข้าถึงได้ ส่งผลให้นักท่องเที่ยวหลั่งเข้ามาในพื้นที่มากขึ้น ทำให้กลายเป็นสถานที่ยอดนิยมของนักท่องเที่ยวที่เข้ามาเที่ยวในย่านเยาวราช



ภาพที่ 49 การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารบนถนนนาในปี พ.ศ. 2554 – พ.ศ. 2563
ที่มา : Google Street View (2554), ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 50 การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารบนถนนนานาในปี พ.ศ. 2554 – พ.ศ. 2563

ที่มา : Google Street View (2554), ผู้วิจัย (2563)

ถนนแปลงนาม จากการศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารบนถนนแปลงนาม ภายหลังการเปิดให้บริการสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร พบว่า มีการเปลี่ยนแปลงประโยชน์อาคารจากการค้าขายดั้งเดิม เป็นร้านอาหารและคาเฟ่เกิดขึ้นบนถนนแปลงนาม สำหรับช่วงเวลากลางคืน พบว่ามีการใช้ประโยชน์นอกอาคารเฉพาะบริเวณช่วงถนนแปลงนามบรรจบกับถนนเยาวราช



ภาพที่ 51 การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารบนถนนแปลงนามในปี พ.ศ. 2554 – พ.ศ. 2562

ที่มา : Google Street View (2554), ผู้วิจัย (2563)

ถนนผดุงด้าว จากการศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารบนถนนผดุงด้าว ภายหลังจากเปิดให้บริการสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร พบว่า การใช้ประโยชน์อาคารไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงมากนัก สำหรับอาคารที่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารส่วนใหญ่เป็นการตัดแปลงอาคารพาณิชย์เพื่อประกอบธุรกิจโฮสเทลและคาเฟ่ ซึ่งสามารถพบเห็นได้บริเวณถนนผดุงด้าวบรรจบกับถนนเจริญกรุง



ภาพที่ 52 การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารบนถนนผดุงด้าวในปี พ.ศ. 2554 – พ.ศ. 2562
ที่มา : Google Street View (2554), ผู้วิจัย (2563)

ตรอกเต้า จากการศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารในตรอกเต้า พบว่า มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารบางอาคาร โดยการตัดแปลงอาคารเดิมเป็นร้านอาหารและคาเฟ่เกิดขึ้นบริเวณในตรอก

ถนนไมตรีจิตต์ จากการศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารบนถนนไมตรีจิตต์ บริเวณวงเวียน 22 กรกฎาคม พบว่า มีการเปลี่ยนแปลงประโยชน์ใช้สอยอาคารจากพื้นที่จอดรถเป็นโครงการพักอาศัย (Ivy China Town) ประกอบด้วยกลุ่มอาคารพักอาศัยจำนวน 4 อาคาร มีความสูง 4-5 ชั้น ปัจจุบันมีบางส่วนของโครงการถูกปรับเปลี่ยนเป็นพื้นที่สำนักงานให้เช่าด้วย



ภาพที่ 53 การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินบนถนนไมตรีจิตต์ในปี พ.ศ. 2554 – พ.ศ. 2562
ที่มา : Google Street View (2554), Google Street View (2562)

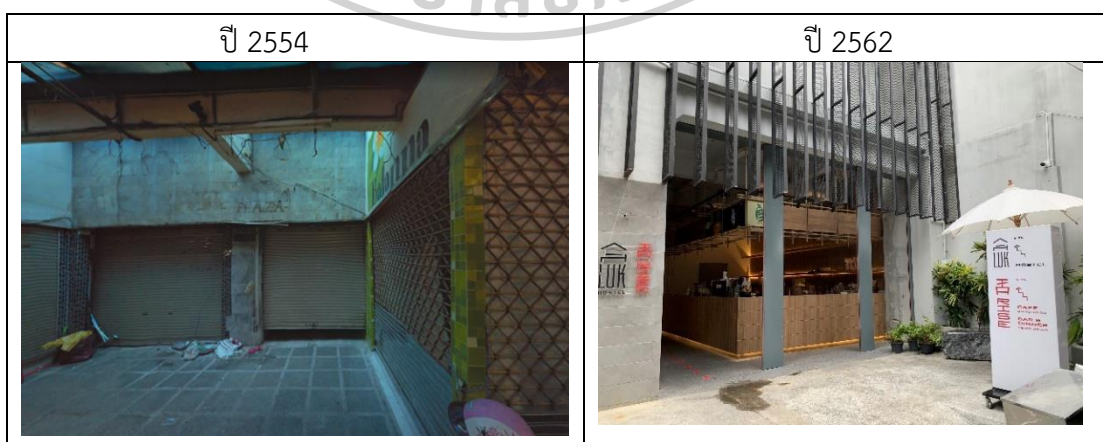
ถนนเจริญกรุงบริเวณหน้าวัดไตรมิตรวิทยาราม วรวิหาร จากการศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารบนถนนเจริญกรุงบริเวณหน้าวัดไตรมิตรวิทยาราม วรวิหาร พบว่า มีการรื้อถอนอาคารที่เป็นอาคารทางวัฒนธรรมออกจากพื้นที่เดิม แต่ยังไม่มีการก่อสร้างโครงการใดเกิดขึ้น



ภาพที่ 54 การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินบนถนนเจริญกรุง บริเวณหน้าวัดไตรมิตรวิทยาราม วรวิหาร วงเวียนโอเดียนในปี พ.ศ. 2554 – พ.ศ. 2562

ที่มา : Google Street View (2554), Google Street View (2562)

ซอยวานิช1 จากการศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารในซอยวานิช1 ซึ่งเป็นย่านการค้าที่สำคัญแห่งหนึ่งในพื้นที่ศึกษา พบว่า มีการดัดแปลงอาคารพาณิชย์เก่าในซอยวานิช1 เป็นธุรกิจโฮเทลและคาเฟ่ซ่อนตัวอยู่ในย่านการค้าสงฆ์ที่มีคึกคัก มีลักษณะเป็นอาคารที่มีความสูง 6 ชั้น รวมชั้นดาดฟ้า บริเวณชั้น 1 และชั้น 2 เป็นพื้นที่เช่าสำหรับค้าขาย บริเวณชั้นดาดฟ้าของอาคารเป็นคาเฟ่และบาร์ โดยจะเปิดให้บริการคาเฟ่ในช่วงเวลากลางวัน และเปิดให้บริการเป็นบาร์ในช่วงเวลากลางคืน นอกจากนี้ยังพบว่าอาคารพาณิชย์หลายอาคารปรับเปลี่ยนรูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารจากบริเวณชั้นล่างเป็นพื้นที่หน้าร้านเพื่อขายสินค้า ส่วนชั้นบนเป็นที่พัก อยู่ในรูปแบบของบริเวณชั้นล่างเป็นพื้นที่หน้าร้านเพื่อขายสินค้า ส่วนชั้นบนเป็นพื้นที่เก็บสินค้าหรือที่พักของพนักงานแทน



ภาพที่ 55 การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในซอยวานิชในปี พ.ศ. 2554 – พ.ศ. 2562

ที่มา : Google Street View (2554), Google Street View (2562)

5.1.4 รูปแบบและเส้นทางการสัญจร

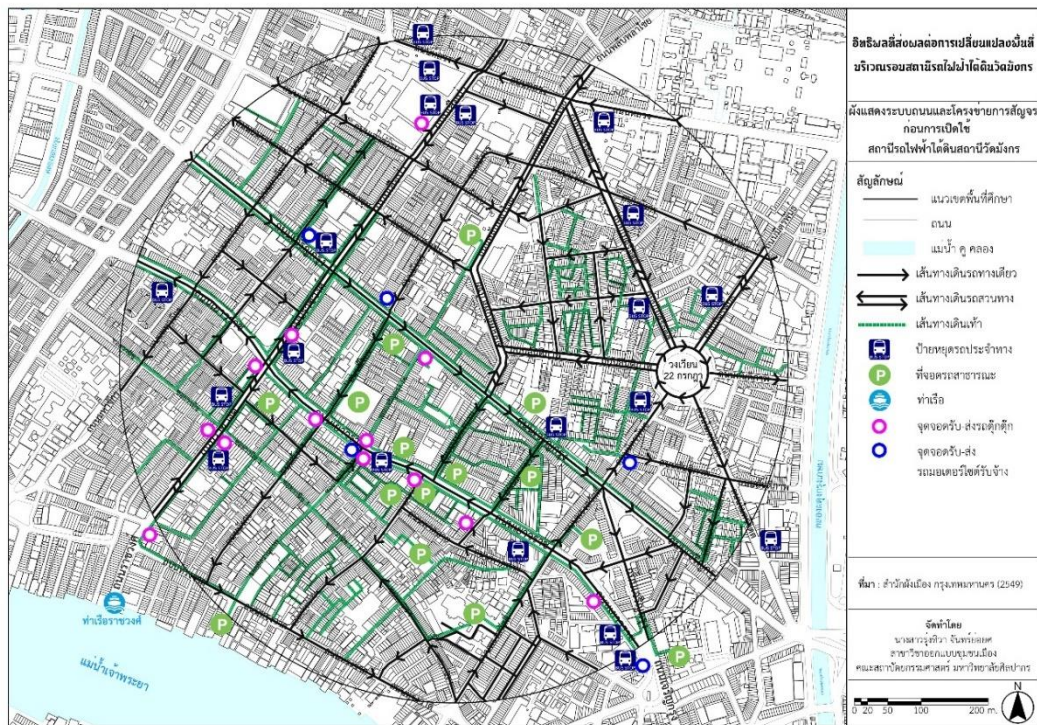
การศึกษารูปแบบและเนทางการสัญจร เพื่อวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงระบบโครงข่ายถนน รูปแบบการสัญจรทั้งการเข้าถึงพื้นที่และการสัญจรในพื้นที่ เส้นทางการหลักและความถี่ที่ใช้งานที่ใช้ในการสัญจรในแต่ละช่วงเวลา โดยการเปรียบเทียบระบบถนนและโครงข่ายการสัญจรก่อนและภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าวัดมังกร ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

5.1.4.1 ระบบโครงข่ายถนน (Street Pattern)

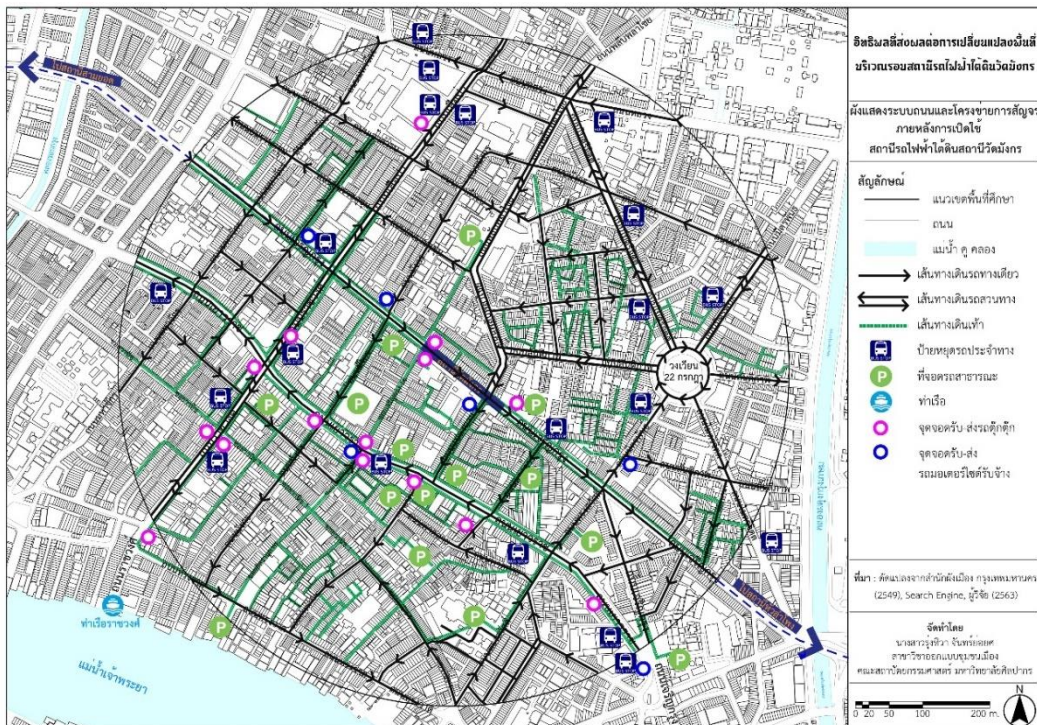
จากการศึกษารูปแบบโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา พบว่า โครงข่ายถนนนั้นประกอบด้วย ถนนหลักตามแนวยาวในแนวตะวันออก-ตะวันตกจำนวน 3 สาย คือ ถนนเจริญกรุง ถนนเยาวราช และถนนทรงวาด และถนนหลักตามขวางในแนวเหนือใต้ 2 สาย คือ ถนนราชวงศ์ และถนนพลับพลาไชย นอกจากนี้แล้วยังมีถนนสายรองและตรอกซอกซอยเชื่อมต่อกันในรูปแบบตารางแบ่งพื้นที่ ออกเป็นบล็อกขนาดค่อนข้างเล็ก เป็นผลให้การสัญจรส่วนใหญ่ในพื้นที่เป็นการสัญจรด้วยการเดินเท้า มากกว่าการสัญจรด้วยรถยนต์ ทั้งนี้เนื่องจากตรอกซอกซอยส่วนใหญ่มีขนาดเล็กทำให้รถยนต์ไม่สามารถผ่านได้อย่างสะดวก ซึ่งมีถนนสายย่อยที่เชื่อมต่อกับถนนสายหลักที่สำคัญ ได้แก่ ถนนแปลงนาม ถนนผดุงด้าว และซอยวานิช 1 เป็นต้น

จากการศึกษาโครงข่ายถนนภายหลังจากการเปิดให้บริการสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร พบว่า โครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษาไม่มีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น ถนนเส้นหลักยังคงเป็นถนนเยาวราช และถนนเจริญกรุง ซึ่งมีการจราจรหนาแน่นในช่วงเวลาเร่งด่วน โครงข่ายรถไฟฟ้าใต้ดินสามารถแก้ไขการจราจรที่คับคั่งในพื้นที่ศึกษาได้ดีขึ้น และทำให้การเดินทางในการเข้าถึงพื้นที่ที่มีความสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น





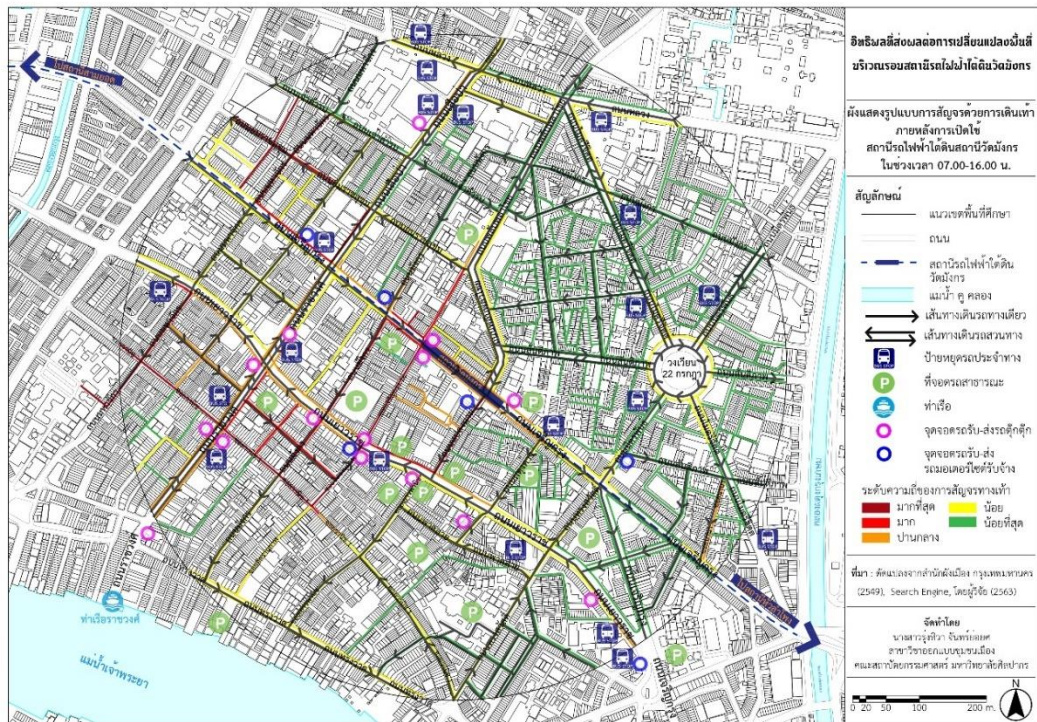
ภาพที่ 56 ผังแสดงระบบถนนและโครงข่ายการสัญจร ก่อนการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้่าใต้ดินวัดมังกร
ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร (2549)



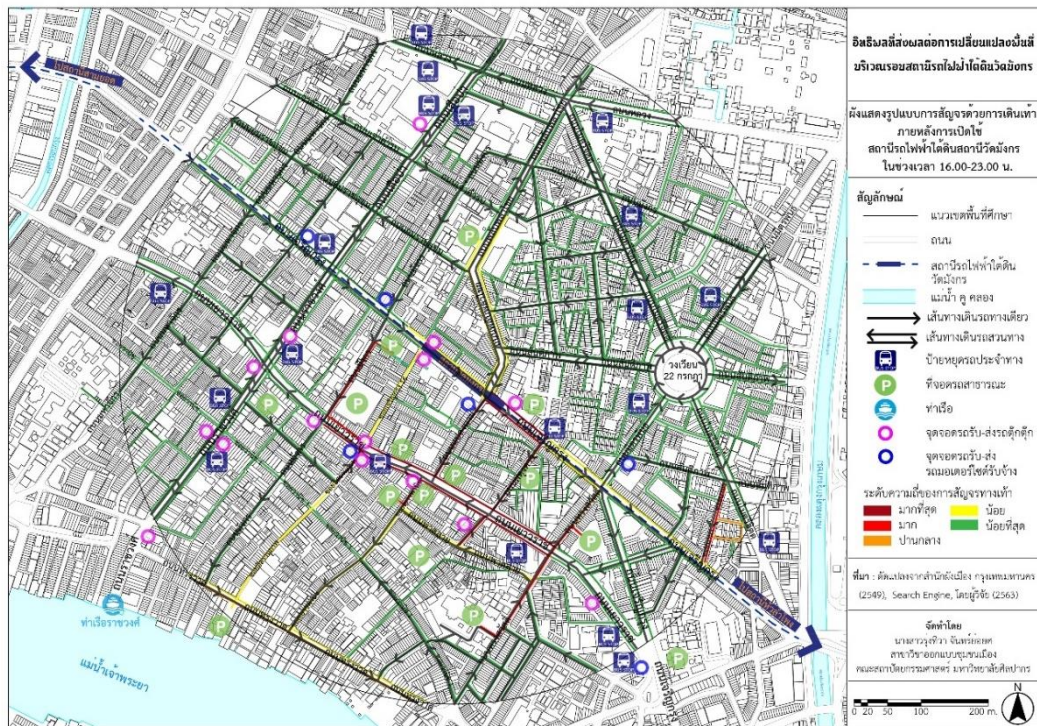
ภาพที่ 57 ผังแสดงระบบถนนและโครงข่ายการสัญจร ภายหลังการเปิดใช้สถานี
รถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร
ที่มา : ดัดแปลงจากสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร (2549), Search Engine โดยผู้วิจัย (2563)

5.1.4.2 รูปแบบการสัญจร

จากการศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบการสัญจรก่อนและภายหลังการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร (ภาพที่ 55 และภาพที่ 56) เพื่อศึกษาจำนวนรูปแบบการสัญจร เส้นทางหลักที่ใช้ในการสัญจร และรูปแบบการสัญจรหลัก พบว่า ก่อนและภายหลังการเปิดให้บริการสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรมีรูปแบบการสัญจรทั้งการเข้าถึงพื้นที่และการสัญจรในพื้นที่จำนวนเท่ากัน 4 รูปแบบคือ ระบบขนส่งสาธารณะ ทางรถยนต์ ทางเรือ และการเดินเท้า สำหรับเส้นทางหลักที่ใช้ในการสัญจรในพื้นที่ศึกษา พบว่า ก่อนการเปิดให้บริการสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรเส้นทางหลักที่ใช้ในการสัญจรคือถนนเยาวราช และถนนเจริญกรุง แต่ภายหลังจากการเปิดให้บริการสถานีรถไฟฟ้าวัดมังกร พบว่า เส้นทางหลักในการสัญจรคือ ถนนเยาวราช ถนนเจริญกรุง ถนนแปลงนาม และซอยเจริญกรุง 16 ซึ่งมีความหนาแน่นมีความแปรผันตามช่วงเวลา ส่วนรูปแบบการสัญจรหลัก พบว่า ทั้งช่วงก่อนและภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรมีการใช้การเดินเท้าเป็นรูปแบบการสัญจรหลักเหมือนกัน ทั้งนี้เนื่องจากระบบโครงข่ายถนนที่ตัดกันแบ่งพื้นที่ออกเป็นบล็อกขนาดเล็ก และถนนมีลักษณะแคบ จึงเหมาะแก่การเดินเท้ามากกว่าการใช้พาหนะที่ใช้เครื่องยนต์ในการสัญจร แต่ยังคงพบมีการใช้รถมอเตอร์ไซค์ในสัญจรและขนส่งสินค้าในถนนและซอยขนาดเล็ก เช่น ถนนมังกร และซอยวานิช 1 สำหรับรูปแบบการสัญจรด้วยการเดินเท้าก่อนและภายหลังการเปิดให้บริการสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร จากการศึกษ พบว่า ในช่วงเวลาตั้งแต่ 07.00-16.00 น. มีความหนาแน่นบริเวณมากที่สุดบริเวณย่านการค้า ได้แก่ ซอยวานิช 1 คลองถม เสือป่า ตรอกเล่งบัวเยื้อย ถนนเจริญกรุง และถนนเยาวราช ตามลำดับ และในช่วงเวลาตั้งแต่ 16.00-23.00 น. มีความหนาแน่นบริเวณมากที่สุดบริเวณถนนเยาวราช ถนนแปลงนาม ถนนผดุงด้าว และถนนนานา ซึ่งการสัญจรด้วยการเดินเท้าจะมีความสัมพันธ์กับการเชื่อมต่อการเดินทาง ย่านการค้า และพื้นที่สาธารณะ เช่น สถานีรถไฟฟ้า บ้ายรถประจำทาง ที่จอดรถ ย่านการค้า และบริเวณพื้นที่โล่งที่สามารถพักผ่อนหรือเป็นจุดนัดพบได้ (ภาพที่ 57 และภาพที่ 58)



ภาพที่ 58 ผังแสดงรูปแบบสัญจรด้วยการเดินเท้า ภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้่าใต้ดินวัดมิ่งมิตร ในช่วงเวลา 07.00-16.00 น.
ที่มา : ดัดแปลงจากสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร (2549) โดยผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 59 ผังแสดงรูปแบบสัญจรด้วยการเดินเท้า ภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้่าใต้ดินวัดมิ่งมิตร ในช่วงเวลา 16.00-23.00 น.
ที่มา : ดัดแปลงจากสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร (2549) โดยผู้วิจัย (2563)

5.1.5 พื้นที่สาธารณะ

จากการศึกษาพื้นที่สาธารณะบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงของจำนวนรูปแบบของพื้นที่สาธารณะ และการใช้พื้นที่สาธารณะ พบว่า พื้นที่บริเวณศึกษามีข้อจำกัดเกี่ยวกับสภาพทางกายภาพที่มีความหนาแน่น จึงมีพื้นที่สาธารณะที่จำกัด โดยสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 รูปแบบ คือ รูปแบบพื้นที่สาธารณะประเภทพื้นที่ และรูปแบบสาธารณะประเภทถนนหรือบาทวิถี ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

5.1.5.1 พื้นที่สาธารณะประเภทพื้นที่ สามารถแบ่งตามลักษณะของพื้นที่ได้ดังนี้

1) พื้นที่สาธารณะประเภทพื้นที่ที่ถูกปิดล้อมด้วยอาคาร พบว่า พื้นที่สาธารณะประเภทพื้นที่เป็นพื้นที่สาธารณะทั้งในระดับชุมชนและระดับย่าน พื้นที่สามารถพบเห็นได้มากที่สุดในพื้นที่ศึกษา คือ พื้นที่ลานในศาสนสถานและศาลเจ้า ลานโรงเรียน และลาน-สวนสาธารณะในโรงพยาบาล ได้แก่ ลานวัดมังกรกมลาวาส ลานวัดกุศลสมาคร ลานวัดมงคลสมาคม ลานวัดคณิกาผล ลานวัดชัยชนะสงคราม ลานวัดสัมพันธวงศาราม ลานวัดพลับพลาชัย ลานวัดไตรมิตรวิทยาราม วรวิหาร ลานวัดกันมาตุยาราม ลานศาลเจ้าเล่งบ้วยเอี้ยะ ลานศาลเจ้ากวางตุ้ง ลานศาลเจ้าหลิวตี้เมี้ยว ลานศาลเจ้าเล่าปุนเถ่ากง ลานศาลเจ้าแม่กวนอิม มูลนิธิเทียนฟ้า ลานสมาคมฮากกาแห่งประเทศไทย ลานโรงเรียนวัดปทุมคงคา ลานโรงเรียนเผยอิง ลานโรงเรียนวัดพลับพลาไชย ลาน-สวนสาธารณะโรงพยาบาลกลาง เป็นต้น

สำหรับการใช้งานพื้นที่สาธารณะประเภทพื้นที่ที่ถูกปิดล้อมด้วยอาคารในพื้นที่ลานในศาสนสถานและศาลเจ้า กิจกรรมส่วนใหญ่จะเป็นกิจกรรมเกี่ยวกับวัฒนธรรม ประเพณี เช่น การไหว้พระ ขอพร และการถ่ายภาพ ตลอดจนการทำกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนโดยรอบ ช่วงเวลาในการทำกิจกรรมจะเป็นช่วงเวลาเช้าตั้งแต่ 9.00-15.00 น. และมีคึกคักเป็นพิเศษในช่วงเทศกาลสำคัญๆ ของชาวจีน เช่น เทศกาลตรุษจีน เทศกาลถือศีลกินเจ เป็นต้น กลุ่มคนที่เข้ามาใช้งานพื้นที่มีทั้งคนในพื้นที่และคนภายนอก ส่วนใหญ่เป็นวัยกลางคนไปจนถึงวัยสูงอายุ ที่มาเป็นกลุ่มตั้งแต่ 2 คนขึ้นไป นอกจากนี้ยังพบว่า มีผู้เข้ามาใช้งานพื้นที่ที่เป็นกลุ่มวัยรุ่นและวัยทำงานที่มากันตั้งแต่ 2 คนขึ้นไปหรือมากันเป็นหมู่คณะ ซึ่งกิจกรรมหลักของคนกลุ่มนี้คือการไหว้พระขอพร และการถ่ายภาพ

2) พื้นที่สาธารณะประเภทพื้นที่ลาน-สวนสาธารณะบริเวณวงเวียน ได้แก่ บริเวณวงเวียน 22 กรกฎาคม และบริเวณซุ้มประตูเฉลิมพระเกียรติวงเวียนโอเดียน สำหรับพื้นที่บริเวณวงเวียน 22 กรกฎาคม มีลักษณะเป็นพื้นที่สาธารณะระดับชุมชน รองรับกิจกรรมของชุมชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่ กิจกรรมพบเห็นเป็นกิจกรรมแบบผ่อนคลาย ได้แก่ การนั่งเล่นพักผ่อน พบปะพูดคุย และเดินออกกำลังกาย ในช่วงเวลาเย็นตั้งแต่ 17.00-19.00 น. สำหรับพื้นที่บริเวณซุ้มประตูเฉลิมพระเกียรติวงเวียนโอเดียน เป็นพื้นที่สาธารณะระดับย่านที่ใช้สำหรับจัดงานเทศกาลที่สำคัญต่างๆ ของชาวจีนในย่านเยาวราช เช่น เทศกาลกินเจ เทศกาลตรุษจีน พื้นที่บริเวณนี้จะมีความคึกคักมากกว่าในช่วงเวลาปกติที่เป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวที่เข้ามาเที่ยวในพื้นที่ สำหรับการทำกิจกรรมที่เกิดขึ้นเป็นช่วง

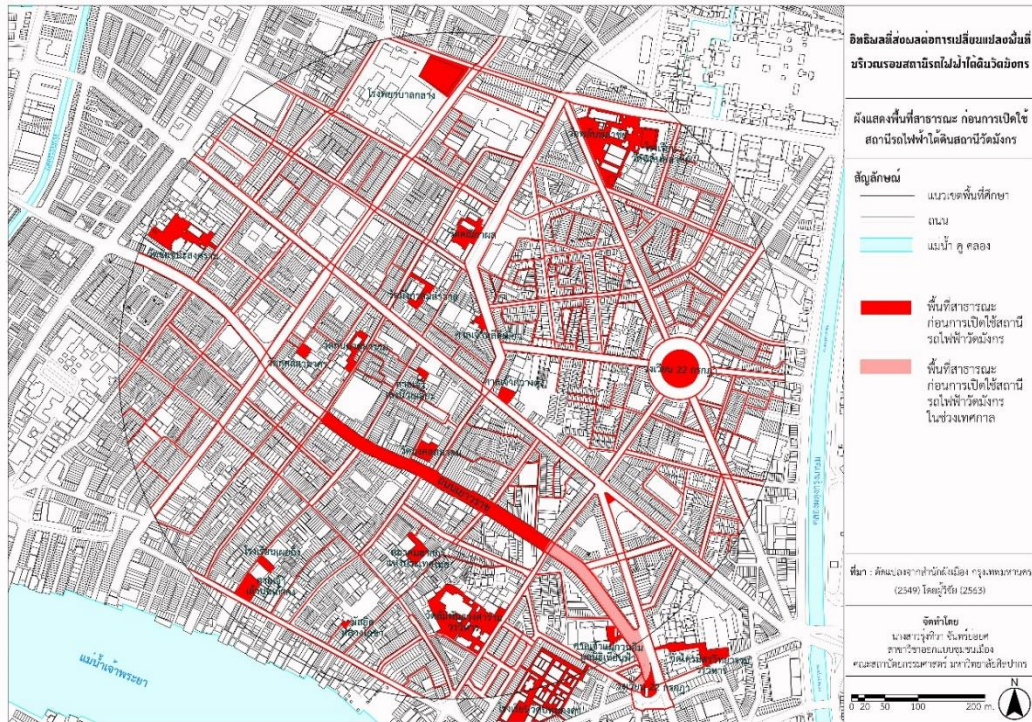
ระยะเวลาสั้นๆ เช่นการถ่ายภาพ เพื่อเชื่อมโยงไปยังสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ บริเวณใกล้เคียง เช่น วัดไตรมิตรวิทยาราม วรวิหาร ศาลเจ้าแม่กวนอิม มูลนิธิเทียนฟ้า เป็นต้น



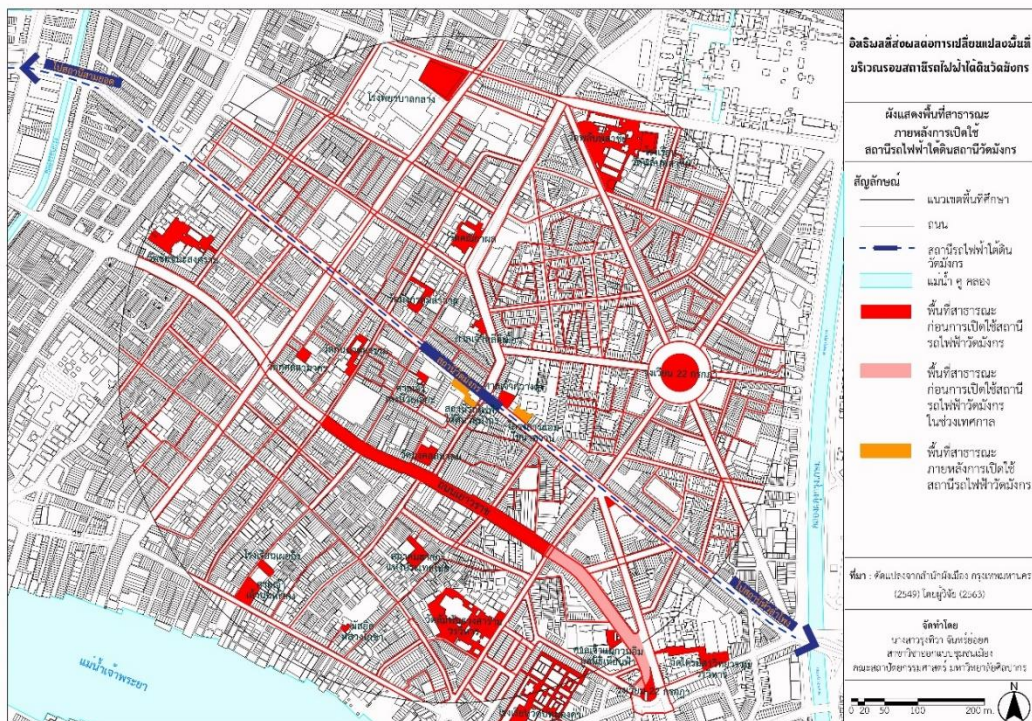
ภาพที่ 60 ภาพพื้นที่สาธารณะประเภทพื้นที่ลาน-สวนสาธารณะบริเวณวงเวียนบริเวณชุมประตูเฉลิมพระเกียรติ วงเวียนโอเดียนในช่วงเวลาปกติ และในช่วงเทศกาลถือศีลกินเจ
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

5.1.5.2 พื้นที่สาธารณะประเภทถนนหรือบาทวิถี พบว่า พื้นที่สาธารณะประเภทนี้เป็นพื้นที่สาธารณะเชิงสัญญาณที่เป็นปัจจัยสำคัญในการดำเนินชีวิตทั้งคนในพื้นที่และคนนอกพื้นที่สำหรับคนในพื้นที่เป็นโครงข่ายที่ใช้ในการสัญจรที่สามารถเข้าถึงและเชื่อมต่อการเดินทางได้อย่างหลากหลาย พื้นที่สาธารณะประเภทถนนและบาทวิถีที่สำคัญในพื้นที่ ได้แก่ ถนนเยาวราช ซอยวานิช 1 และซอยลัดที่เป็นโครงข่ายการสัญจรและการเดินเท้าของคนในชุมชน ได้แก่ ตรอกเล่งบ๊วยเอี้ยะ ตรอกเต้า ตรอกโรงโคม เป็นต้น ลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ที่มีความหลากหลายทั้งกิจกรรมนันทนาการแบบกระฉับกระเฉง เช่น การเดิน การทำการค้าประเภทรถเข็นและหาบเร่ และกิจกรรมแบบผ่อนคลายเช่น การนั่งพัก การพูดคุย การพบปะ แต่สำหรับพื้นที่ชุมชนจะมีความแตกต่างในเรื่องความคิดคักของกิจกรรม ผู้เข้ามาใช้งานพื้นที่จะแตกต่างกันตามลักษณะของพื้นที่ สำหรับพื้นที่ย่านการค้าอย่างถนนเยาวราชและซอยวานิช 1 ส่วนใหญ่จะเป็นผู้ประกอบการค้าและนักท่องเที่ยวเป็นหลัก สำหรับพื้นที่ชุมชนจะเป็นคนในชุมชนใช้งานพื้นที่เป็นหลัก มีนักท่องเที่ยวบางส่วนเข้ามาใช้งานพื้นที่เพื่อเข้าถึงพื้นที่ย่านท่องเที่ยวต่างๆ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นถนนซอยลัดที่สามารถเข้าถึงพื้นที่เป้าหมายได้อย่างรวดเร็วและสะดวก

ภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร พบว่า ในบริเวณพื้นที่ศึกษามีพื้นที่สาธารณะเพิ่มขึ้นจำนวน 2 แห่ง เป็นพื้นที่สาธารณะประเภทพื้นที่ คือ พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร มีลักษณะเป็นพลาซ่าขนาดเล็ก มีช่วงระยะเวลาในการใช้พื้นที่ในช่วงระยะเวลาสั้นๆ กิจกรรมที่พบเห็น คือ เป็นจุดนัดพบ นั่งชั่วคราวและพักคอย มีความถี่ในการใช้พื้นที่มากที่สุดในช่วงเย็นตั้งแต่เวลา 18.00-23.00 น. นอกจากนี้ยังมีคนในชุมชนที่อยู่รอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรเข้ามาใช้พื้นที่แห่งนี้เพื่อทำกิจกรรมนันทนาการ และพักผ่อนในช่วงเวลาเย็นตั้งแต่ 17.00-20.00 น. และอีกพื้นที่หนึ่ง คือ บริเวณโครงการแอม ไซน่าทาวน์ มีลักษณะเป็นพลาซ่าขนาดเล็ก มีลักษณะการใช้งานพื้นที่ที่คล้ายกับพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรคือเป็นพื้นที่สำหรับเป็นจุดนัดพบ และเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร



ภาพที่ 61 ผังแสดงพื้นที่สาธารณะ ก่อนการเปิดใช้สถานีรถไฟไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร
ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร (2549) โดยผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 62 ผังแสดงพื้นที่สาธารณะ ภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร
ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร (2549) โดยผู้วิจัย (2563)

5.2 ปัจจัยด้านทางเศรษฐกิจ

5.2.1 แหล่งงาน

การศึกษาแหล่งงานในพื้นที่ศึกษา พบว่า แหล่งงานในพื้นที่ส่วนใหญ่จะอยู่ในย่านการค้าสำคัญๆ เช่น ถนนเยาวราช สำเพ็ง คลองถม และเสื่อป่า ซึ่งประกอบไปด้วยธุรกิจห้างร้าน ตลาด ภัตตาคาร ร้านอาหาร โรงแรมที่พัก ศูนย์การค้าขนาดใหญ่ และถนนคนเดินในพื้นที่ เนื่องจากในระหว่างทำการศึกษาและลงพื้นที่สำรวจข้อมูลในช่วงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2563 เกิดสถานการณ์โรคระบาดโควิด-19 เกิดการเปลี่ยนถ่ายของประชากรอย่างต่อเนื่อง บริษัทห้างร้านหลายแห่งปิดให้บริการ ทำให้ส่งผลต่อการศึกษาข้อมูลแหล่งงานในพื้นที่ ผู้วิจัยจึงได้นำข้อมูลที่ได้จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลพื้นที่ในช่วงเวลาดังกล่าวมาวิเคราะห์ พบว่า ภายหลังจากการเปิดให้บริการสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร แหล่งงานในพื้นที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลงมากนัก ยังคงกระจายตัวอยู่ในย่านการค้าหลัก ในพื้นที่ที่มีการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่หลายแห่งเกิดขึ้น เช่น ศูนย์การค้าและโครงการโรงแรมที่พักหลายแห่ง ทั้งที่มีการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว และโครงการที่กำลังดำเนินการก่อสร้าง อีกทั้งยังมีการขยายตัวของธุรกิจ ได้แก่ คาเฟ่ บาร์ และธุรกิจโฮเทล ซึ่งกำลังขยายตัวออกจากถนนเยาวราชและถนนเจริญกรุง ครอบคลุมถนนนานา ถนนทรงวาด และซอยวานิช 1 ประกอบกับรูปแบบการเดินทางที่สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้อย่างสะดวกมากขึ้น ทำให้ภายในพื้นที่มีโอกาสในการจ้างงานและประกอบอาชีพในภาคธุรกิจบริการ และการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น



ภาพที่ 63 ภาพการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่และธุรกิจสร้างสรรค์ในพื้นที่

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

5.2.2 พาณิชยกรรม

จากการศึกษาประเภทของพาณิชยกรรมในบริเวณพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าวัดมังกร แต่เดิมเคยเป็นย่านการค้าที่เป็นศูนย์รวมของสินค้ามากมาย ทั้งย่านค้าทองคำบนถนนเยาวราช ย่านการค้าสินค้าแบบปลีกส่งในตลาดสำเพ็งและสะพานหัน ย่านการค้าผลผลิตทางการเกษตรบนถนนทรงวาด ย่านการค้ากระสอบและอะไหล่ บริเวณวัดสัมพันธวงศ์ ย่านการค้าเครื่องเหล็ก บริเวณวงเวียนโอเดียน ย่านการค้าเครื่องหนัง ย่านการค้าของเด็กเล่นบนถนนมังกร ย่านการค้าอาหารสดและอาหารแห้ง ย่านสถาบันการเงิน บริเวณสี่แยกราชวงศ์ ย่านโรงพิมพ์ ย่านคลองถมที่เป็นแหล่งรวมของสินค้ามือสอง และย่านจำหน่ายอุปกรณ์เครื่องใช้ไฟฟ้าและสินค้าไอที บริเวณเสื่อป่า เป็นต้น

ภายหลังการเปิดให้บริการบริการรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร พบว่า บริเวณพื้นที่ศึกษามีพาณิชยกรรมที่หลากหลายประเภท ซึ่งสามารถจำแนกออกตามลักษณะของพาณิชยกรรมได้จำนวน 4 รูปแบบ ดังนี้

1) พาณิชยกรรมแบบดั้งเดิม เป็นธุรกิจดั้งเดิมที่ได้รับการสืบทอดรุ่นสู่รุ่นมาตั้งแต่อดีต เป็นการค้าเพื่อประกอบอาชีพ ได้แก่ ธุรกิจการค้า การเงิน การธนาคาร การค้าทอง ภัตตาคาร ร้านอาหาร เทปและซีดีสวดมนต์ ของเล่นเด็ก ชุดกิ๊พ้า เครื่องประดับ อาหารแห้ง สินค้าเกี่ยวกับวัฒนธรรมและประเพณีของคนจีน และธุรกิจโรงแรมที่พัก เป็นต้น ปรากฏการณ์สำคัญที่เกิดขึ้นกับพาณิชยกรรมรูปแบบนี้คือ ธุรกิจเกี่ยวกับกล้องฟิล์ม ม้วนฟิล์ม และภาพถ่ายกลับได้รับความนิยมมากขึ้นอีกครั้ง จากความนิยมการท่องเที่ยวแบบโหยหาอดีต ทำให้ร้านขายกล้องฟิล์มบริเวณสถานีรถไฟฟ้าวัดมังกรบนถนนเจริญกรุงได้กลับมามีชีวิตชีวากครั้ง และกลายเป็นจุดหมายปลายทางสำคัญแห่งหนึ่งของเหล่าคนที่รักกล้องฟิล์มและผู้สนใจในกล้องฟิล์มอีกด้วย



ภาพที่ 64 ภาพพาณิชยกรรมการค้าแบบดั้งเดิมบนถนนเยาวราช และการค้าอาหารสดอาหารแห้ง บริเวณซอยเจริญกรุง 16 หรือตลาดเล่งบ๊วยเอี้ยะ
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

2) พาณิชยกรรมแบบร่วมสมัย เป็นธุรกิจแบบดั้งเดิมที่ได้รับการสืบทอดจากรุ่นสู่รุ่น โดยได้มีการพัฒนาปรับเปลี่ยนรูปแบบหน้าร้านและระบบบริหารจัดการที่เป็นระบบและมีความทันสมัยมากขึ้น เพื่อให้ครอบคลุมกลุ่มลูกค้ารุ่นใหม่ และเพิ่มศักยภาพของธุรกิจและให้สามารถแข่งขันกับร้านค้าสมัยใหม่และห้างค้าปลีกขนาดใหญ่ได้ ท่ามกลางกระแสทุนนิยมข้ามชาติที่เกิดขึ้นในพื้นที่ ธุรกิจประเภทนี้ส่วนใหญ่สามารถพบเห็นได้อย่างแพร่หลายบนถนนเยาวราช และกระจายตัวอยู่บนถนนต่างๆ อีก เช่น ถนนทรงวาด ถนนเจริญกรุง ถนนผดุงด้าว เป็นต้น



ภาพที่ 65 ภาพพาณิชยกรรมร่วมสมัยบนถนนเยาวราช และบนถนนทรงสวัสดิ์

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

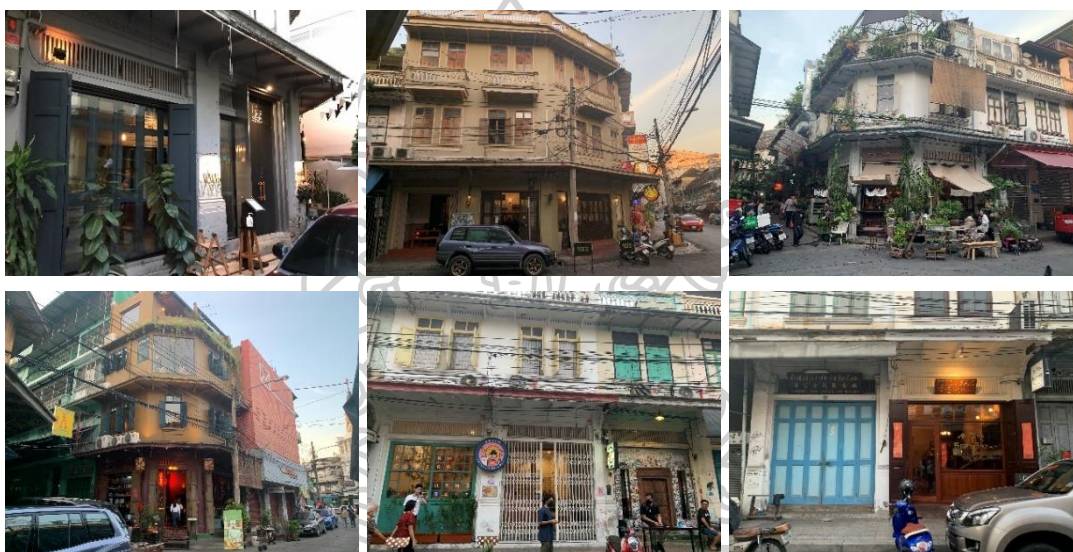
3) พาณิชยกรรมการค้าสมัยใหม่ เป็นการขายสินค้าและบริการที่ตอบสนองความต้องการและวิถีชีวิตเร่งด่วนของคนในยุคปัจจุบัน ลักษณะของพาณิชยกรรมประเภทนี้ที่พบเห็นส่วนใหญ่เป็นร้านค้าปลีกขนาดเล็กหรือร้านสะดวกซื้อที่จำหน่ายสินค้าประเภทอาหาร เครื่องดื่ม สินค้าอุปโภคบริโภค รวมทั้งร้านอาหารที่มีเจ้าของหรือผู้บริหารเป็นชาวต่างชาติ ซึ่งสามารถพบเห็นได้บนถนนเยาวราช และบางส่วนของถนนเจริญกรุง



ภาพที่ 66 ภาพพาณิชยกรรมการค้าสมัยใหม่บนถนนเยาวราช และถนนเจริญกรุง บริเวณแยกหมอมี

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

4) พาณิชยกรรมสร้างสรรค์ (Business Creative) เป็นธุรกิจที่ถูกขับเคลื่อนด้วยคนรุ่นใหม่ทั้งภายในและภายนอกพื้นที่ สร้างเอกลักษณ์ร่วมสมัยระหว่างมรดกทางวัฒนธรรมและวิถีชีวิตของคนรุ่นใหม่เกิดเป็นธุรกิจบาร์ คาเฟ่ และโฮลเทลในรูปแบบเงินสมัยใหม่ ธุรกิจประเภทนี้กลายเป็นเทรนด์ธุรกิจรูปแบบใหม่ที่กำลังได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวในบทบาทของการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมเงินร่วมสมัยของคนรุ่นใหม่ ที่เป็นที่ยู่อักในโลกโซเชียลมีเดียอย่างแพร่หลาย จากเดิมที่เคยเป็นศูนย์รวมการค้าปลีก-ส่ง ร้านค้าทอง และแหล่งอาหารขึ้นชื่อยามค่ำคืน เปลี่ยนบทบาทให้รูปแบบพาณิชยกรรมแบบดั้งเดิมกลายเป็นพาณิชยกรรมเพื่อการท่องเที่ยวมากขึ้น สามารถ พบเห็นได้บนถนนเยาวราช ถนนแปลงนาม ถนนผดุงด้าว ถนนทรงวาด และบริเวณที่มี การประกอบธุรกิจประเภทนี้มากที่สุด คือ บริเวณถนนนา



ภาพที่ 67 ภาพพาณิชยกรรมสร้างสรรค์บนถนนนา
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

5.2.3 การท่องเที่ยว

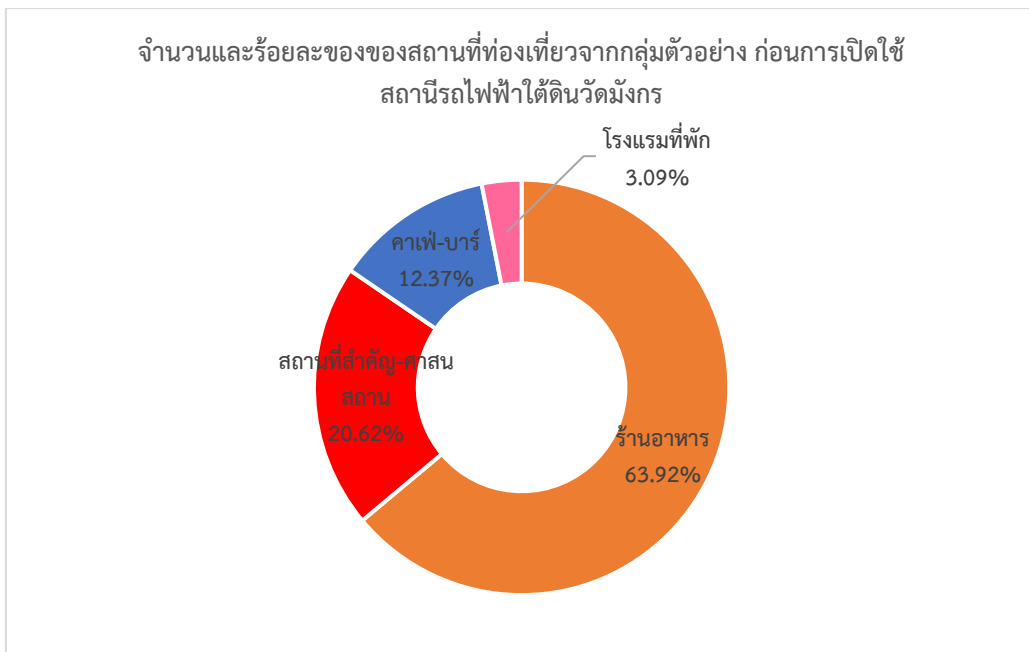
จากการศึกษาพื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าวัดมังกร ผู้วิจัยได้ใช้เครื่องมือจากการสืบค้นข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต (Search Engine) เช่น Google-Microsoft Edge และข้อมูลจากโซเชียลมีเดีย เช่น เฟสบุ๊ก ยูทูบ เป็นต้น โดยได้ทำการคัดเลือกและเก็บข้อมูลเส้นทางการท่องเที่ยวภายในพื้นที่ศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างแบ่งเป็นชุดข้อมูลก่อนและภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าวัดมังกร อย่างละ 20 ชุด ตัวแปรหลักในการสืบค้นข้อมูล คือ วันที่เปิดให้บริการสถานีรถไฟฟ้าวัดมังกร เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ.2562 จากการศึกษาสามารถอธิบายได้ดังนี้

จากการศึกษาเส้นทางการท่องเที่ยวก่อนการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าวัดมังกร จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 20 ชุดข้อมูล พบว่า สถานที่ท่องเที่ยวตามเส้นทางการท่องเที่ยวของกลุ่มตัวอย่างมีจำนวน 98 แห่ง แบ่งตามลักษณะของสถานที่ท่องเที่ยวได้ 4 ประเภท เรียงลำดับความนิยมจากมากไปน้อย ดังนี้ร้านอาหาร คิดเป็นร้อยละ 63.27 รองลงมาคือ สถานที่สำคัญ-ศาสนสถาน คิดเป็นร้อยละ 21.43 คาเฟ่-บาร์ คิดเป็นร้อยละ 12.24 และโรงแรมที่พัก คิดเป็นร้อยละ 3.06 ตามลำดับ มีจำนวนความถี่ในการเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยวเรียงลำดับความนิยมจากมากไปน้อย ดังนี้ ร้านอาหารจำนวน 114 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 60.64 สถานที่สำคัญ-ศาสนสถานจำนวน 57 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 30.32 คาเฟ่-บาร์จำนวน 14 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 7.45 และโรงแรม-ที่พักจำนวน 3 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 1.59 ดังตารางที่ 18

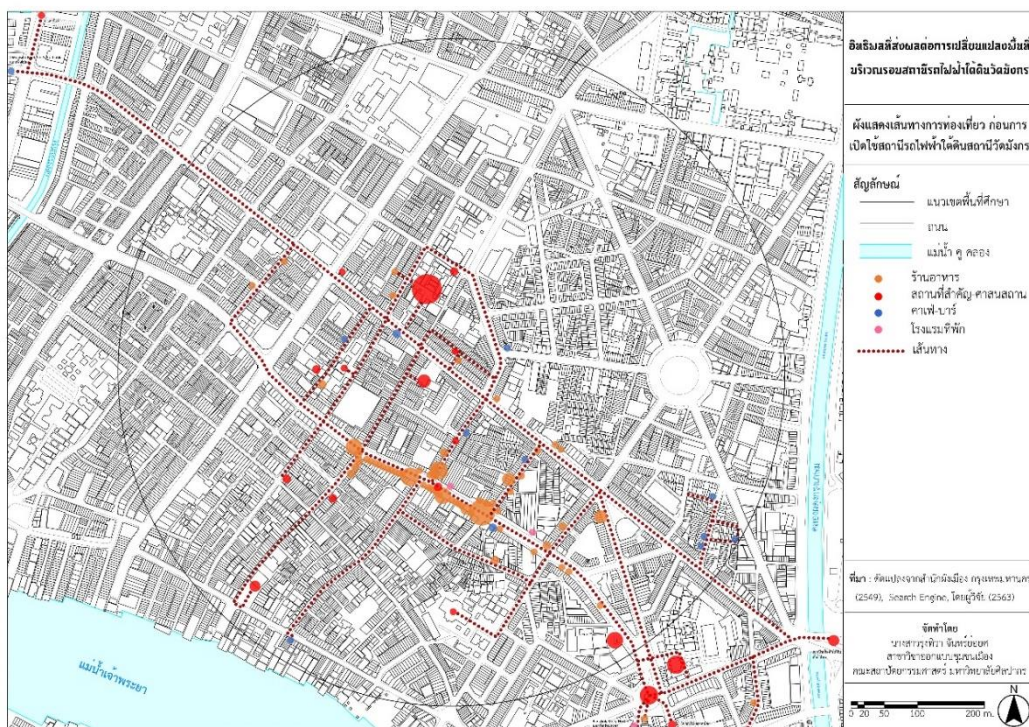
ตารางที่ 18 จำนวนและร้อยละของสถานที่ท่องเที่ยวจากกลุ่มตัวอย่างและจำนวนความถี่ในการเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยว ก่อนการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าวัดมังกร

ลำดับ	ประเภทสถานที่ท่องเที่ยว	จำนวน (แห่ง)	ร้อยละ	จำนวนความถี่ในการเข้าถึง (ครั้ง)	ร้อยละ
1	ร้านอาหาร	62	63.27	114	60.64
2	สถานที่สำคัญ-ศาสนสถาน	21	21.43	57	30.32
3	คาเฟ่-บาร์	12	12.24	14	7.45
4	โรงแรม-ที่พัก	3	3.06	3	1.59
	รวม	98	100	188	100

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 68 จำนวนและร้อยละของสถานที่ท่องเที่ยวจากกลุ่มตัวอย่าง ก่อนการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 69 ภาพแสดงความถี่ในการเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยวของกลุ่มตัวอย่าง ก่อนการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

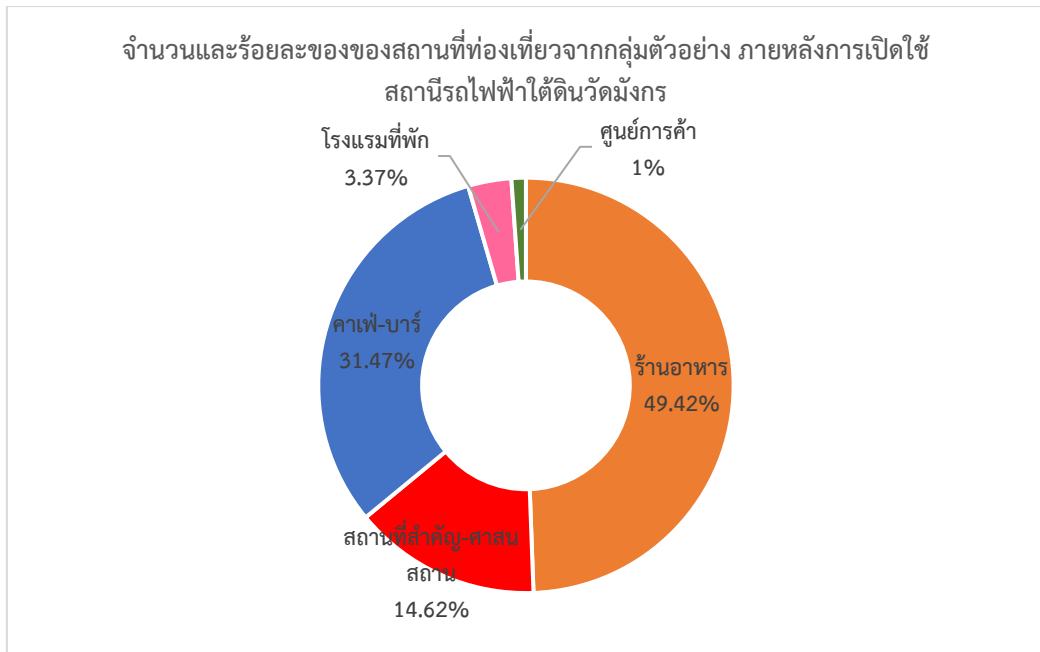
จากภาพที่ 66 แสดงให้เห็นว่ารูปแบบการท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวที่เข้ามาพื้นที่ก่อนการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าวัดมังกร ส่วนใหญ่นิยมการท่องเที่ยวประเภทร้านอาหารและประเภทสถานที่สำคัญ-ศาสนสถาน จากภาพที่ 67 ที่แสดงความถี่ในการเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยว จะเห็นว่าสถานที่ท่องเที่ยวส่วนใหญ่ของกลุ่มตัวอย่างจะอยู่บริเวณถนนเยาวราชเป็นหลัก และเชื่อมโยงไปตามเส้นถนนรองที่เชื่อมต่อกับถนนเยาวราช เช่น ถนนแปลงนาม ถนนผดุงด้าว การเข้าถึงพื้นที่สถานที่ท่องเที่ยวของกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่เป็นการเข้าถึงด้วยการเดินเท้า โดยพบว่ามีนักท่องเที่ยวจำนวน 3 ราย จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 20 ราย เดินทางเข้าถึงพื้นที่ด้วยระบบขนส่งมวลชนทางราง บริเวณสถานีรถไฟฟ้าวัดมังกรหัวลำโพง นอกจากนี้ในพื้นที่ศึกษายังมีโครงข่ายการท่องเที่ยวเชื่อมโยงกับพื้นที่บริเวณโดยรอบ ได้แก่ ชุมชนตลาดน้อยและเสาชิงช้าอีกด้วย

สำหรับการศึกษาเส้นทางการท่องเที่ยวภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าวัดมังกร จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 20 ชุดข้อมูล พบว่า สถานที่ท่องเที่ยวตามเส้นทางการท่องเที่ยวของกลุ่มตัวอย่างมีจำนวน 89 แห่ง แบ่งตามลักษณะของสถานที่ท่องเที่ยวได้ 5 ประเภทเรียงลำดับความนิยมจากมากไปน้อย ดังนี้ร้านอาหาร คิดเป็นร้อยละ 49.44 รองลงมาคือ คาเฟ่-บาร์ คิดเป็นร้อยละ 31.46 สถานที่สำคัญ-ศาสนสถาน คิดเป็นร้อยละ 14.61 โรงแรมที่พัก คิดเป็นร้อยละ 3.37 และศูนย์การค้า คิดเป็นร้อยละ 1.12 ตามลำดับ มีจำนวนความถี่ในการเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยวเรียงลำดับความนิยมจากมากไปน้อย ดังนี้ คาเฟ่-บาร์จำนวน 76 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 43.18 ร้านอาหารจำนวน 67 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 38.07 สถานที่สำคัญ-ศาสนสถานจำนวน 28 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 15.91 โรงแรม-ที่พักจำนวน 3 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 1.70 และศูนย์การค้าจำนวน 2 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 1.14 ดังตารางที่ 19

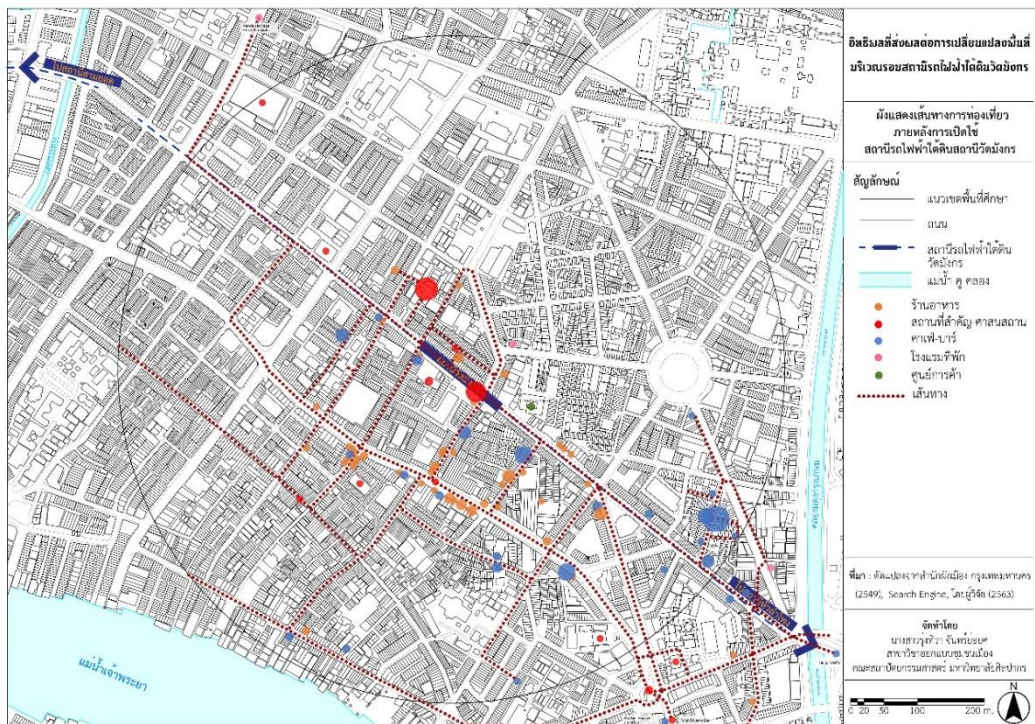
ตารางที่ 19 จำนวนและร้อยละของสถานที่ท่องเที่ยวจากกลุ่มตัวอย่างและจำนวนความถี่ในการเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยว ภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าวัดมังกร

ลำดับ	ประเภทสถานที่ท่องเที่ยว	จำนวน (แห่ง)	ร้อยละ	จำนวนความถี่ในการเข้าถึง (ครั้ง)	ร้อยละ
1	ร้านอาหาร	44	49.44	67	38.07
2	สถานที่สำคัญ-ศาสนสถาน	13	14.61	28	15.91
3	คาเฟ่-บาร์	28	31.46	76	43.18
4	โรงแรม-ที่พัก	3	3.37	3	1.70
5	ศูนย์การค้า	1	1.12	2	1.14
	รวม	89	100	176	100

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 70 จำนวนและร้อยละของสถานที่ท่องเที่ยวจากกลุ่มตัวอย่าง
ก่อนการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 71 ภาพแสดงความถี่ในการเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยวของกลุ่มตัวอย่าง
ภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

จากภาพที่ 68 แสดงให้เห็นว่ารูปแบบการท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวที่เข้ามาพื้นที่ภายหลังการเปิดให้บริการสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร ส่วนใหญ่นิยมการท่องเที่ยวประเภทคาเฟ่และบาร์ มีประเภทสถานที่ท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น คือ ประเภทศูนย์การค้า บริเวณโครงการแอม ไซน่าทาว์น จากภาพที่ 69 แสดงความถี่ในการเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยว จะเห็นได้ว่าสถานที่ท่องเที่ยวส่วนใหญ่ของกลุ่มตัวอย่างจะอยู่บริเวณถนนเจริญกรุง ถนนเยาวราช ถนนนานา ถนนแปลงนาม ถนนผดุงด้าว และถนนทรงวาด นอกจากนี้ยังเชื่อมโยงไปยังสถานที่ท่องเที่ยวที่อยู่ใกล้เคียงย่านตลาดน้อย ซึ่งเส้นทางของนักท่องเที่ยวมีความสัมพันธ์กับระบบขนส่งมวลชน การใช้ประโยชน์ที่ดินและกิจกรรมการค้า การเข้าถึงพื้นที่สถานที่ท่องเที่ยวของกลุ่มตัวอย่าง ยังคงเป็นการเข้าถึงด้วยการเดินเท้า และพบว่า มีนักท่องเที่ยวจำนวน 8 รายจากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 20 ราย เดินทางเข้าถึงพื้นที่ด้วยระบบขนส่งมวลชนทางรางบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร

เมื่อศึกษาเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงการท่องเที่ยวของพื้นที่ก่อนและภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรจากรายที่ 20 พบว่า ภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร ประเภทของสถานที่ท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมมากที่สุด คือ การท่องเที่ยวประเภทคาเฟ่และบาร์ แต่เดิมเป็นการท่องเที่ยวประเภทร้านอาหารและสถานที่สำคัญ-ศาสนสถาน นอกจากนี้ยังมีการท่องเที่ยวประเภทศูนย์การค้าเพิ่มขึ้นคือบริเวณโครงการแอม ไซน่าทาว์น บริเวณถนนนานา ได้รับความนิยมในการท่องเที่ยวมากขึ้น เป็นผลมาจากตำแหน่งที่ตั้งของพื้นที่ ตลอดจนการขยายตัวของธุรกิจการค้าประเภทคาเฟ่ บาร์ และโฮเทลในพื้นที่ ซึ่งครอบคลุมไปยังบริเวณถนนทรงวาด แต่เดิมการท่องเที่ยวส่วนใหญ่จะกระจุกตัวอยู่บริเวณถนนเยาวราช ทำให้เห็นถึงแนวโน้มการขยายตัวของสถานที่ท่องเที่ยวและการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต สำหรับการเข้าถึงพื้นที่ของนักท่องเที่ยว พบว่ามีความสัมพันธ์กับระบบขนส่งโดยเฉพาะรถไฟฟ้าใต้ดิน จากภาพจะเห็นได้ชัดว่า สถานที่ท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมส่วนใหญ่จะอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าซึ่งสามารถเดินทางเข้าถึงได้ด้วยการเดินเท้า ในระยะเวลาสั้นๆ

ตารางที่ 20 จำนวนและร้อยละของสถานที่ท่องเที่ยวจากกลุ่มตัวอย่างและจำนวนความถี่ในการเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยว ก่อนและภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร

ลำดับ	ประเภทสถานที่ท่องเที่ยว	จำนวน (แห่ง)			จำนวนความถี่ในการเข้าถึง (ครั้ง)		
		ก่อน	ภายหลัง	เพิ่ม-ลด	ก่อน	ภายหลัง	เพิ่ม-ลด
1	ร้านอาหาร	62	44	-18	114	67	-47
2	สถานที่สำคัญ-ศาสนสถาน	21	13	-8	57	28	-29
3	คาเฟ่-บาร์	12	28	+16	14	76	+62
4	โรงแรมที่พัก	3	3	-	3	3	-
5	ศูนย์การค้า	-	1	+1	-	2	+2
รวม		98	89		188	176	

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

5.3 ปัจจัยด้านทางสังคม

5.3.1 ประชากร

เนื่องจากในระหว่างการศึกษาเกิดสถานการณ์โรคระบาดโควิด-19 ทำให้เกิดข้อจำกัดในการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับประชากรของผู้ใช้งานพื้นที่ จากการศึกษาค้นคว้าข้อมูลประชากรตั้งแต่ปีที่เริ่มก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีน้ำเงิน ในปี พ.ศ. 2554 จนถึง ปี พ.ศ. 2562 (ดูตารางที่ 14 หน้า 63) ภายหลังจากเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร พบว่า ประชากรในพื้นที่มีแนวโน้มลดลง ในขณะที่ความหนาแน่นของประชากรยังคงสูง จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลภายหลังจากสถานการณ์โควิดในประเทศไทยสามารถควบคุมได้ในช่วงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2563 พบว่า จากการสังเกตการณ์ ผู้วิจัยสามารถประมาณการช่วงอายุของประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ โดยส่วนใหญ่อยู่ในช่วงวัยกลางคนที่มีอายุ 40-60 ปี ไปจนถึง 60 ปีขึ้นไป สามารถพบเห็นได้ทั่วไปในตรอก ซอกซอย ร้านกาแฟ และในชุมชนต่างๆ ประชากรเหล่านี้บางส่วนยังคงทำการค้าอยู่ในตึกแถว ในย่านการค้าอีกด้วย สำหรับกลุ่มประชากรวัยทำงาน ส่วนใหญ่ประชากรที่เข้ามาในพื้นที่เพื่อประกอบกิจการ ทำการค้า และทำงานในพื้นที่มีทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ สามารถพบเห็นได้บนถนนคนเดินเยาวราช ตามกิจการห้างร้านต่างๆ ประชากรเหล่านี้บางรายอาศัยอยู่บริเวณชั้นบนของอาคารห้างร้าน และในชุมชนบริเวณใกล้เคียงกับย่านสำเพ็ง คลองถม และพาหุรัด นอกจากนี้ยังมีเจ้าของกิจการรายใหม่ที่เป็นชาวจีนเข้ามาทำการค้า สามารถพบเห็นได้บริเวณตลาดสำเพ็ง ถนนเยาวราช และตลาดเล่งบัวเอี้ยอีกด้วย

กลุ่มประชากรที่สำคัญในพื้นที่คือกลุ่มประชากรคนรุ่นใหม่ ทั้งกลุ่มคนรุ่นใหม่ที่สืบทอดธุรกิจดั้งเดิมของพื้นที่และกลุ่มคนรุ่นใหม่จากภายนอกที่เข้ามาทำธุรกิจในพื้นที่ คำจำกัดความและนิยามของคนรุ่นใหม่มีค่อนข้างหลากหลาย ในที่นี้ผู้วิจัยได้ให้ความหมายของคนรุ่นใหม่ไว้ว่า กลุ่มคนที่มีอายุไม่เกิน 50 ปี มีความสามารถในการเข้าถึงและใช้งานเทคโนโลยีได้อย่างคล่องตัว มีพฤติกรรมและวิถีชีวิตที่สามารถปรับตัวได้ง่ายกับสิ่งที่เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ประชากรเหล่านี้จะเป็นส่วนหนึ่งในการเปลี่ยนแปลงบทบาทและรูปแบบการพัฒนาของพื้นที่ศึกษา จากการลงพื้นที่สำรวจข้อมูลพบว่า ประชากรคนรุ่นใหม่ที่เข้ามาทำธุรกิจในพื้นที่มีแนวโน้มขยายตัวมากขึ้น ทั้งนี้ประกอบกับเทรนการท่องเที่ยวแบบโหยหาอดีตที่กำลังเป็นที่นิยมในปัจจุบันและการข่าวสารการท่องเที่ยวในโซเชียลมีเดีย เว็บไซต์ และบล็อกแนะนำการท่องเที่ยว ทำให้ย่านเก่าหลายพื้นที่ที่เคยซบเซากลับมามีชีวิตชีวาขึ้นอีกครั้งทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน เช่น ถนนนานา และถนนทรงวาด เป็นต้น

5.3.2 ชุมชน

จากการศึกษาข้อมูลชุมชนบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรที่มีชุมชนจำนวน 12 ชุมชน ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาชุมชนตัวอย่างจำนวน 2 ชุมชนคือ ชุมชนเจริญไชย และชุมชนเล่งบ๊วยเอี้ยะ ซึ่งเป็นชุมชนเก่าที่อยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร โดยการใช้เครื่องมือการสำรวจ การสังเกตการณ์ และพูดคุยกับคนในชุมชน เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของชุมชน ภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรในประเด็นต่างๆ ประกอบด้วย ลักษณะทางกายภาพ กลุ่มคน การรวมกลุ่มทางสังคม และการประกอบอาชีพของคนในชุมชน ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

5.3.2.1 ชุมชนเจริญไชย

1) ลักษณะทางกายภาพ ที่ตั้งชุมชนอยู่บริเวณทางเข้าออกของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรถูกรายล้อมด้วย ศาลเจ้าสำคัญจำนวน 5 แห่ง คือ วัดมังกรมกลาวาส ศาลเจ้ากวางตุ้ง ศาลเจ้าเล่งบ๊วยเอี้ยะ ศาลเจ้าไต้ฮงกง และศาลเจ้าหลิวตี้เมี้ยว และวัดอีก 1 แห่งคือวัดคณิกาผล ปัจจุบันชุมชนอยู่ในความดูแลของมูลนิธิจุมภฏ-พันธุ์ทิพย์ที่มีการทำสัญญาเช่าแบบปีต่อปี และจ่ายค่าเช่าเป็นรายเดือน อาคารตึกแถวในชุมชนส่วนใหญ่ยังคงเป็นรูปแบบตึกแถวและโครงสร้างเดิมที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 อาคารบางหลังในชุมชนเป็นอาคารที่ถูกก่อสร้างขึ้นมาใหม่ มีรูปแบบและถูกตกแต่งด้วยวัสดุสมัยใหม่ (ภาพที่ 70) การใช้ประโยชน์อาคารในชุมชนส่วนใหญ่เป็นร้านค้า ที่อยู่อาศัย และโกดังสำหรับเก็บสินค้าของคนที่เปิดหน้าร้านขายของทั้งในชุมชนเจริญไชย และตลาดเล่งบ๊วยเอี้ยะตามลำดับ



ภาพที่ 72 ภาพชุมชนเจริญไชย

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

2) กลุ่มคน จากการลงพื้นที่สำรวจข้อมูลในบริเวณพื้นที่ชุมชนเจริญไชยพบว่า มีกลุ่มคนในพื้นที่ทั้งหมด 3 กลุ่ม คือ

2.1) กลุ่มคนดั้งเดิม จากการพูดคุยกับคนในชุมชนในช่วงการเก็บข้อมูลพื้นที่ พบว่า ผู้อยู่อาศัยในชุมชนยังคงเป็นกลุ่มผู้อาศัยเดิม โดยส่วนใหญ่เป็นผู้สูงอายุ ไม่มีผู้เช่ารายใหม่เข้ามาอยู่อาศัยในพื้นที่ ผู้ที่เช่าตึกแถวในชุมชนไม่ได้มีความต้องการย้ายออกจากพื้นที่ จนกว่าผู้ดูแลพื้นที่จะขอพื้นที่คืนจากผู้เช่า

2.2) กลุ่มแรงงานที่เข้ามาทำงานในพื้นที่ ที่พบเห็นส่วนใหญ่เป็นแรงงานที่รับจ้างเซ็นของ และแรงงานพับกระดาษไหว้เจ้า

2.3) กลุ่มผู้มาเยือน จากการสอบถามคนในชุมชนพบว่าผู้มาเยือนที่เข้ามาในชุมชนมีอยู่ 3 ลักษณะคือ ผู้มาเยือนเพื่อซื้อกระดาษไหว้เจ้า และสินค้าเกี่ยวกับประเพณีและความเชื่อ กลุ่มผู้มาเยือนพื้นที่เพื่อการท่องเที่ยว และกลุ่มสุดท้ายเป็นกลุ่มผู้มาเยือนเพื่อการศึกษาเกี่ยวกับชุมชน

3) การรวมกลุ่มทางสังคม

การรวมกลุ่มทางสังคมของชุมชนเจริญไชย พบว่า ชุมชนเจริญไชยมีการรวมกลุ่มทางสังคมที่เข้มแข็ง โดยคนในชุมชนได้ร่วมกันจัดตั้ง “กลุ่มอนุรักษ์และฟื้นฟูชุมชนเจริญไชย” ขึ้น เพื่อบอกเล่าประวัติศาสตร์และรักษามรดกทางวัฒนธรรมของชุมชน เช่น ตึกแถว ประเพณีวัฒนธรรม และการค้า ภายใต้การกระแสนโยบายใหม่ที่เกิดขึ้น ประกอบกับแรงกดดันจากผังเมืองรวมฉบับใหม่ กลุ่มอนุรักษ์และฟื้นฟูชุมชนเจริญไชยได้ร่วมกันกับมูลนิธิจุมภฏ-พันธุ์ทิพย์ จัดตั้งนิทรรศการบอกเล่าเรื่องราวของชุมชนเจริญไชย ภายใต้ชื่อ “บ้านเก่าเล่าเรื่อง” ซึ่งได้รับการอนุเคราะห์ตึกแถวอาคารเลขที่ 32 จากมูลนิธิฯ และช่วยกันดูแลโดยคนในชุมชนเอง นอกจากนี้ทางกลุ่มได้มีการเผยแพร่คุณค่าของชุมชนเจริญไชยให้เป็นที่รู้จักในหลากหลายรูปแบบ ได้แก่ การจัดทำหนังสือ “บันทึกเจริญไชยคนจีนสยาม” การจัดงานไหว้พระจันทร์เจริญไชยเป็นประจำทุกปี มีการจัดทำผังชุมชน และยังเผยแพร่ข้อมูลชุมชนทางโซเชียลมีเดียผ่านช่องทางเฟสบุ๊กในเพจ “บ้านเก่าเล่าเรื่องชุมชนเจริญไชย” และมีการจัดตั้งกลุ่มออมทรัพย์เพื่อการอนุรักษ์ชุมชนขึ้นด้วย ทำให้คนชุมชนมีความแน่นแฟ้นและเข้มแข็งมากขึ้น

4) การประกอบอาชีพ

การประกอบอาชีพ พบว่า คนในชุมชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพการค้า ซึ่งประกอบด้วย กระดาษไหว้เจ้า สินค้าเกี่ยวกับประเพณีและวัฒนธรรม อุปกรณ์ถ่ายภาพ ร้านอาหาร สินค้าอุปโภคบริโภคและบริการ เป็นต้น โดยบริเวณตึกแถวบนถนนเจริญกรุงส่วนใหญ่จะเป็นการค้าอาหารและอาหารแห้ง บริเวณตึกแถวที่อยู่บนถนนพลับพลาไชยส่วนใหญ่เป็นการค้าอุปกรณ์ถ่ายภาพ สินค้าอุปโภคบริโภคและบริการ บริเวณตึกแถวที่อยู่

ติดกับศาลเจ้าหลี่ตีเมี้ยว ส่วนใหญ่จะเป็นร้านอาหาร และบริเวณตึกแถวในซอยเจริญไชย 2 และซอยอิสรานุภาพ ส่วนใหญ่เป็นการค้ากระดาษไหว้เจ้า และมีการค้าอาหารบางส่วน



ภาพที่ 73 ภาพชุมชนเจริญไชย

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

5.3.2.2 ชุมชนเล่งบ๊วยเอี้ยะ

1) ลักษณะทางกายภาพ ชุมชนเล่งบ๊วยเอี้ยะเป็นชุมชนที่ตั้งอยู่ในซอยเยาวราช 6 (ตรอกอิสรานุภาพ) หรือซอยเจริญกรุง 16 มีลักษณะเป็นตรอกสั้นๆ เชื่อมระหว่างถนนเยาวราช และถนนเจริญกรุง ภายในชุมชนมีศาลเจ้าเล่งบ๊วยเอี้ยะ ซึ่งเป็นศูนย์รวมด้านวัฒนธรรมประเพณีชาวจีนของคนในชุมชนและพื้นที่ใกล้เคียง พื้นที่ชุมชนแห่งนี้ เป็นผลมาจากการทำการค้าที่หนาแน่นในบริเวณตลาดเก่าเยาวราช ทำให้พ่อค้าแม่ขายขยายพื้นที่ค้าขายออกมาจนก่อตัวขึ้นเป็นชุมชนการค้าตั้งแต่นั้นมา ปัจจุบันได้มีชาวจีนเข้ามาเช่าหน้าร้านเพื่อทำการค้าและอยู่อาศัยในพื้นที่ ตลาดเล่งบ๊วยเอี้ยะจะคึกคักในช่วงเช้าถึงบ่าย และซบเซาลงในเวลาเย็น



ภาพที่ 74 ภาพชุมชนเล่งบ๊วยเอี้ยะ ติดกับถนนเยาวราช และคาเฟ่ที่เปิดใหม่ในชุมชนเล่งบ๊วยเอี้ยะ บริเวณทางเข้าศาลเจ้าเล่งบ๊วยเอี้ยะ

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

2) กลุ่มคน จากการลงพื้นที่สำรวจข้อมูลในบริเวณพื้นที่ชุมชนเล่งบ๊วยเอี้ยะ พบว่า มีกลุ่มคนในพื้นที่ทั้งหมด 5 กลุ่ม คือ

2.1) กลุ่มคนดั้งเดิม พบว่า เป็นกลุ่มคนที่ทำการค้าและมีที่อยู่อาศัยอยู่ในชุมชน ส่วนใหญ่เป็นครอบครัวชาวจีนตั้งแต่ยุคตั้งถิ่นฐาน กลุ่มคนนี้เป็นกลุ่มผู้นำชุมชนที่สำคัญในการขับเคลื่อนชุมชนเล่งบ๊วยเอี้ยะ

2.2) กลุ่มคนที่เข้ามาอยู่ใหม่ พบว่า เจ้าของกิจการบางร้านในชุมชนเป็นชาวจีนที่เข้ามาเช่าพื้นที่เพื่อการค้าและอยู่อาศัย เช่น ร้านขายใบชา ร้านขายผลไม้นำเข้า และสินค้าอาหารบางอย่าง เช่น เครื่องปรุง หรือขนมขบเคี้ยว เป็นต้น

2.3) กลุ่มคนดั้งเดิมที่ย้ายออกไปจากพื้นที่ แต่ยังคงมีทำการค้าอยู่ในพื้นที่อยู่ เป็นกลุ่มคนที่อาศัยอยู่บริเวณโดยรอบตลาดเล่งบ๊วยเอี้ยะ หรือเป็นคนดั้งเดิมในชุมชนแต่ย้ายออกมาอยู่ย่านชานเมืองของกรุงเทพมหานคร แต่ยังคงเข้ามาทำกิจการค้าขายในพื้นที่

2.4) กลุ่มแรงงานที่อยู่ในพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นแรงงานที่เข้ามาเป็นลูกจ้างร้านขายสินค้าและอาหารต่างๆ ภายในชุมชน

2.5) กลุ่มผู้มาเยือน จากการสังเกตการณ์ผู้มาเยือนที่เข้ามาในพื้นที่ชุมชนเล่งบ๊วยเอี้ยะ พบว่า ผู้มาเยือนเพื่อซื้อสินค้าและอาหารทั้งในช่วงวันหยุด และเทศกาลที่สำคัญต่างๆ ของชาวจีน ส่วนใหญ่เป็นช่วงวัยทำงานจนถึงวัยสูงอายุ ผู้มาเยือนเพื่อการท่องเที่ยว สถานที่ที่คนนิยมมาท่องเที่ยวในพื้นที่คือศาลเจ้าเล่งบ๊วยเอี้ยะ และคาเฟ่เปิดใหม่ที่เป็นที่รู้จักทางสื่อโซเชียลมีเดีย ซึ่งกลุ่มผู้มาเยือนกลุ่มนี้ส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มวัยรุ่นและคนรุ่นใหม่



ภาพที่ 75 ภาพชุมชนเล่งบ๊วยเอี้ยะ
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

3) การรวมกลุ่มทางสังคม

ชุมชนเล่งบ๊วยเอี้ยะได้มีการรวมกลุ่มกันจัดตั้ง คณะกรรมการชุมชนเล่งบ๊วยเอี้ยะขึ้น ซึ่งเป็นผู้ขับเคลื่อนหลักในการบริหารจัดการ ประชาสัมพันธ์ และการบอกเล่าเรื่องราวต่างๆ ภายในชุมชน เช่น ข้อมูลชุมชน ข้อมูลเกี่ยวกับวัฒนธรรมจีน ข้อมูลสินค้าและอาหารที่ขายในชุมชน แผนที่ชุมชน ผ่านทางโซเชียลมีเดีย ภายใต้ชื่อเพจ “ชุมชนเล่งบ๊วยเอี้ยะ-เยาวราช-Chinatown ,Bangkok, Thailand” นอกจากนี้เพจดังกล่าวยังเป็นสื่อกลางในการพูดคุยและการสร้างความสัมพันธ์ของคนในชุมชนด้วย

4) การประกอบอาชีพ

จากการลงพื้นที่ชุมชนเล่งบ๊วยเอี้ยะ พบว่า การประกอบอาชีพหลักของชุมชนคือการค้า ซึ่งประกอบด้วย อาหารสด อาหารแห้ง เครื่องปรุง ใบบชา ผลไม้นำเข้า อาหารปรุงสำเร็จ เครื่องประดับ และกาแฟที่เพิ่งเปิดให้บริการในพื้นที่ ตรงหน้าทางเข้าศาลเล่งบ๊วยเอี้ยะ และอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟใต้ดินวัดมังกร



ภาพที่ 76 ภาพการค้าในชุมชนเล่งบ๊วยเอี้ยะ

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

จากการศึกษาโครงสร้างของชุมชนตัวอย่างข้างต้นทั้ง 2 ชุมชน พบว่า ภายหลังจากเปิดให้บริการสถานีรถไฟใต้ดินวัดมังกร เกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของชุมชน ดังนี้

กลุ่มคน จากการศึกษ พบว่า กลุ่มคนที่อาศัยอยู่ในชุมชนเล่งบ๊วยเอี้ยะมีกลุ่มคนกลุ่มใหม่เข้ามาอยู่ในชุมชนมากขึ้น ซึ่งเป็นชาวจีนเข้ามาเช่าตึกอาคารเพื่อทำการค้า ในขณะที่กลุ่มคนที่อยู่อาศัยในชุมชนเจริญไชย ส่วนใหญ่เป็นผู้อาศัยดั้งเดิมที่เช่าตึกอาคารของมูลนิธิจุมภฏ-พันธุ์ทิพย์ เพื่อทำการค้า อยู่อาศัย และการเช่าเพื่อเป็นโกดังเก็บสินค้าของร้านรวงต่างๆ ภายในชุมชน การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในพื้นที่ชุมชนทั้ง 2 ชุมชนอีกนัยหนึ่ง คือ กลุ่มคนรุ่นใหม่ที่มีสืบทอดกิจการดั้งเดิม ได้มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการค้าให้มีความทันสมัยมากขึ้น ซึ่งขณะนี้กำลังขยายตัวเพิ่มมากขึ้นในพื้นที่ และอีกกลุ่มคนที่มีความสำคัญกับการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างด้านเศรษฐกิจการค้าของ

ชุมชน คือ กลุ่มผู้มาเยือนเพื่อการท่องเที่ยว กลุ่มคนเหล่านี้จะมีส่วนสำคัญในการเปลี่ยนแปลงรูปแบบธุรกิจการค้า รูปแบบสินค้า และรูปแบบบรรจุภัณฑ์ที่ขายอยู่ในพื้นที่

การรวมกลุ่มทางสังคม จากการศึกษา พบว่า ชุมชนทั้งสองชุมชนมีการจัดตั้งกลุ่มขึ้นภายในชุมชน แต่ลักษณะกลุ่มที่จัดตั้งขึ้นมีเป้าหมายที่แตกต่างกัน กล่าวคือ ชุมชนเล่งบ๊วยเอี้ยะเป็นการรวมกลุ่มเพื่อรักษาวัฒนธรรม ประเพณี และการค้า แต่ด้วยข้อจำกัดของกลุ่มคนกลุ่มใหม่ที่เข้ามาทำการค้าและอยู่อาศัยในชุมชนมากขึ้น ทำให้การดูแลชุมชนยังไม่ครอบคลุมกลุ่มคนกลุ่มใหม่ที่เท่าที่ควร จึงทำให้เกิดเป็นช่องว่างสำคัญด้านความสัมพันธ์ของคนในชุมชน ในขณะที่ชุมชนเจริญไชยมีการรวมกลุ่มทางสังคมที่เข้มแข็ง เนื่องจากคนในชุมชนส่วนใหญ่เป็นผู้อยู่อาศัยดั้งเดิมที่มีความสัมพันธ์อันดีต่อกัน ลักษณะของการรวมกลุ่มของชุมชนเจริญไชยเป็นการรวมกลุ่ม เพื่อการอนุรักษ์และฟื้นฟูชุมชนให้คงอยู่จนรุ่นลูกหลาน นอกจากการรวมกลุ่มกันเองของคนในชุมชนแล้ว ชุมชนทั้งสองแห่งยังมีการใช้ประโยชน์จากสื่อโซเชียลมีเดียมาใช้ในการสร้างความสัมพันธ์และขยายเครือข่ายของชุมชนให้ครอบคลุมผู้อยู่อาศัยกลุ่มใหม่ๆ ด้วย สำหรับการรวมกลุ่มของชุมชนเจริญไชยไม่ได้สร้างความสัมพันธ์เฉพาะคนในชุมชนเท่านั้น แต่ยังครอบคลุมภาคีเครือข่ายระดับประเทศที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์ ฟื้นฟู และพัฒนาเมือง ส่งผลให้ชุมชนมีความเข้มแข็งเป็นอย่างมาก

การประกอบอาชีพ การประกอบหลักของทั้งสองชุมชนเป็นการประกอบอาชีพการค้าเป็นหลัก สำหรับชุมชนเจริญไชยเป็นการค้าเกี่ยวกับสินค้าทางวัฒนธรรมและประเพณีชาวจีนดั้งเดิม ในขณะที่ชุมชนเล่งบ๊วยเอี้ยะ เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงจากการขายสินค้าดั้งเดิมอย่างอาหารสด อาหารแห้ง และอาหารปรุงสำเร็จรูปแบบเงินมาเป็นการค้าเพื่อการท่องเที่ยวมากขึ้น สังเกตได้จากรูปแบบของสินค้าที่ขาย การจัดตกแต่งหน้าร้าน และคาเฟ่ที่เปิดใหม่ในพื้นที่

จากการศึกษาเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของชุมชนทั้งสองชุมชน ภายหลังจากเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร ทำให้สามารถคาดการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของชุมชนดังกล่าวในอนาคตได้ ในขณะที่ชุมชนเจริญไชยมุ่งเน้นการอนุรักษ์และฟื้นฟูชุมชนของตนเองในเชิงคุณค่าทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมและประเพณี เพื่อรักษามรดกทางวัฒนธรรมที่กำลังถูกกระแสการพัฒนาสมัยใหม่ลบเลือนไป ให้คงอยู่ ถึงแม้จะไม่ได้กลับมามีชีวิตชีวาเหมือนครั้งอดีต แต่อาจจะอยู่ในรูปแบบของการพัฒนาแบบร่วมสมัย คือ การอยู่ร่วมกันระหว่างประวัติศาสตร์และวิถีชีวิตยุคใหม่ได้อย่างลงตัว โดยที่คนในชุมชนมีส่วนร่วมในการดูแลรักษา พัฒนา และบริหารจัดการท้องถิ่นของตนเอง สำหรับชุมชนเล่งบ๊วยเอี้ยะ อาจอยู่ในรูปแบบการพัฒนาให้เป็นย่านการค้าเพื่อการท่องเที่ยวเป็นหลัก เนื่องจากตำแหน่งที่ตั้งของพื้นที่ที่เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งทางรางและย่านท่องเที่ยวอย่างเยาวราช ชุมชนเล่งบ๊วยเอี้ยะ ในปัจจุบันที่เป็นย่านอาหารสด อาหารแห้ง และเครื่องปรุงจากจีนที่เป็นย่านชุมชนการค้าของชาวจีนตอนใต้ที่เป็นประชากรดั้งเดิมของพื้นที่ อาจถูกลบเลือนไปตามกาลเวลา และถูกแทนที่หรือเปลี่ยนโฉมให้เป็นย่านการค้าสมัยใหม่ในอนาคต

ความท้าทายที่สำคัญของชุมชนบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรคือ การเปลี่ยนรุ่นของคนในพื้นที่และการเข้ามาของกลุ่มคนรุ่นใหม่ ที่ทำให้เกิดธุรกิจแบบร่วมสมัยและธุรกิจสร้างสรรค์กระจายตัวอยู่ในพื้นที่ ซึ่งกลุ่มคนเหล่านี้จะกลายเป็นส่วนหนึ่งในการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ในอนาคต

5.3.3 วิถีชีวิต

การศึกษาวิถีชีวิตบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าวัดมังกร ผู้วิจัยดำเนินการศึกษารูปแบบวิถีชีวิต โดยจำแนกออกเป็น 2 ลักษณะ คือ วิถีชีวิตของคนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ และวิถีชีวิตของคนที่ย้ายมาใช้งานพื้นที่ ซึ่งสามารถอธิบายได้ดังนี้

5.3.3.1 วิถีชีวิตของคนที่ย้ายอยู่ในพื้นที่ พบว่า คนที่อยู่อาศัยในพื้นที่ที่มีทั้งชาวจีนดั้งเดิมที่อพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 ที่ประกอบธุรกิจสืบต่อมาจากจุนสุ่รุ่น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นชาวจีนและชาวไทยเชื้อสายจีน ชาวจีนส่วนใหญ่เป็นเจ้าของกิจการการค้าตามแนวถนนหลักอย่างถนนเจริญกรุง ถนนเยาวราช และในย่านสำเพ็ง อาศัยอยู่บริเวณชั้นบนของตึกแถว แล้วเปิดพื้นที่การค้า เป็นแหล่งรวมสินค้าจีนหลากหลายประเภท ศาสนสถาน วัดจีน และศาลเจ้ากลายเป็นสัญลักษณ์ทางวัฒนธรรมประเพณีที่บอกเล่าเรื่องราวเข้มข้นของชาวจีนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ผ่านทางรูปแบบสถาปัตยกรรม ต่อมาเมื่อพื้นที่ย่านเยาวราชรุ่งเรือง ทำให้มีชนชั้นแรงงานอพยพเข้ามาอาศัยอยู่ในพื้นที่เป็นจำนวนมาก ทั้งเข้ามาเป็นแรงงานในธุรกิจของชาวจีน และทำการค้าในพื้นที่ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นร้านรถเข็นและหาบเร่แผงลอยกระจายตัวอยู่ในชุมชนบริเวณย่านสำเพ็งและบริเวณใกล้เคียง ในเวลาต่อมาจึงกลายเป็นประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ เมื่อมีชาวไทยเข้ามาอยู่เป็นจำนวนมากทำให้วัฒนธรรมและประเพณีดั้งเดิม และเทศกาลที่สำคัญของชาวจีนที่มีความเคร่งครัดเกิดการปรับตัวให้มีรูปแบบเข้ากับวิถีชีวิตของคนไทย ทำให้เกิดความกลมกลืนระหว่างวิถีชีวิตของคนไทยและคนจีนอย่างลงตัว จากสภาพปัญหาความแออัด สภาพแวดล้อม และปัญหาการจราจรในพื้นที่ ทำให้ชาวจีนดั้งเดิมหลายครอบครัวอพยพย้ายออกจากพื้นที่ไปอาศัยอยู่บริเวณชานเมืองของกรุงเทพมหานคร หลงเหลืออยู่เพียงคนดั้งเดิมที่อาศัยอยู่ตามถนนหลักอย่างถนนเยาวราช ถนนเจริญกรุง เป็นต้น อีกปัจจัยที่ส่งผลต่อวิถีชีวิตของคนที่ย้ายอยู่ในพื้นที่คือ สภาพเศรษฐกิจที่กลายเป็นปัจจัยสำคัญในการปรับเปลี่ยนรูปแบบวัฒนธรรมและประเพณีดั้งเดิมของชาวจีน เช่น การเผากระดาษไหว้เจ้า เป็นต้น

ในระหว่างการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าวัดมังกร ผลกระทบที่เกิดขึ้น คือธุรกิจการค้าบริเวณพื้นที่ที่ก่อสร้างตั้งแต่บริเวณหน้าวัดเล่งเน่ยยี่ไปจนถึงบริเวณหน้าศาลเจ้ากวางตุ้ง โรงพยาบาลกว๋องสัวชบเซาหลงเป็นอย่างมาก เนื่องจากการปิดช่องทางการจราจร เกิดปัญหาการจราจรติดขัด การเข้าถึงพื้นที่ที่มีความยากลำบากมากขึ้น ทำให้ผู้คนเข้ามาในพื้นที่น้อยลง อีกปัจจัยที่สำคัญที่ส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของคนในชุมชนที่อาศัยอยู่ในย่านเยาวราช คือ แนวคิดผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ได้มีการกำหนดให้ย่านเยาวราชเป็นพื้นที่สีแดง ที่มีความเข้มข้นด้านพาณิชยกรรมสูง ซึ่งส่งผลให้เกิดธุรกิจสมัยใหม่ในพื้นที่ การพัฒนาที่เกิดขึ้นส่งผลกลุ่มคนในพื้นที่มองว่าผังเมืองฉบับดังกล่าวจะส่งเสริมพื้นที่เยาวราชให้เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมมากกว่าการเป็นพื้นที่อนุรักษ์ เนื่องจากพื้นที่มีประวัติศาสตร์ความเป็นมาที่ยาวนานและเป็นพื้นที่ต่อเนื่องจากเกาะรัตนโกสินทร์ ในขณะที่วิถีชีวิตความเป็นชุมชนชาวจีนที่เข้มข้นเริ่มเลือนหายไปตามกาลเวลาและผู้คน คนรุ่นหลังมีความนิยมประกอบอาชีพอื่นแทนการสืบทอดกิจการค้าขาย คนภายนอกเข้ามาทำธุรกิจในพื้นที่มากขึ้น ผู้คนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่มีความตระหนักรู้ในการคุณค่ามรดกทางวัฒนธรรมของตนมากขึ้น จึงเกิดการรวมตัวของกลุ่มคน เพื่ออนุรักษ์ที่อยู่อาศัย การค้า และวัฒนธรรมประเพณีดั้งเดิมของชาวจีนเอาไว้ โดยการรวมกลุ่มที่เกิดขึ้น

ไม่ได้เป็นการรวมกลุ่มเฉพาะของคนในพื้นที่เท่านั้น แต่ยังมีหน่วยงานทั้งภาครัฐ สถาบันการศึกษา และเอกชน รวมทั้งเครือข่ายและภาคีเกี่ยวกับการพัฒนาเมืองร่วมด้วย ทำให้คนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ มีความเข้มแข็งและมีภูมิคุ้มกันต่อการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต



ภาพที่ 77 ภาพประเพณีถือศีลกินเจของชาวจีน ที่มีศูนย์กลางอยู่บริเวณถนนเยาวราช
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

ภายหลังจากการเปิดให้บริการสถานีรถไฟฟ้าวัดมังกร พบว่า กลุ่มคนและสภาพปัญหาทางเศรษฐกิจในปัจจุบัน ส่งผลให้วัฒนธรรมและประเพณีบางอย่างของชาวจีนเลือนหายไป ร้านค้าดั้งเดิมบางร้านต้องปรับตัวและปรับเปลี่ยนรูปแบบของตนเองเพื่อความอยู่รอด เพื่อให้สามารถแข่งขันกับตลาดที่มีการแข่งขันสูง ตลอดจนการแข่งขันกับธุรกิจการค้าปลีกสมัยใหม่ที่มีนายทุนจากต่างประเทศเข้ามาทำธุรกิจในพื้นที่ รวมถึงธุรกิจโฮเทลในพื้นที่และพื้นที่ใกล้เคียงที่มีโอกาสในการขยายตัวสูง เพื่อรองรับการท่องเที่ยวในอนาคต ธุรกิจการค้าหลายแห่งรวมทั้งการค้าประเภทรถเข็นเริ่มใช้ประโยชน์จากเครือข่ายสังคมออนไลน์ในการขายสินค้า ในปัจจุบันเครือข่ายสังคมออนไลน์กลายเป็นเครื่องมือทางการตลาดที่ทรงอิทธิพลด้านการค้า ทำให้สามารถติดต่อซื้อขายสินค้าจากผู้ผลิตได้โดยไม่ต้องผ่านคนกลาง ผู้คนไม่จำเป็นต้องเดินออกมาซื้อของในตลาดเหมือนที่เคยทำในอดีต สำหรับธุรกิจดั้งเดิมที่เกี่ยวกับวัฒนธรรมประเพณีจะมีความคึกคักเป็นพิเศษในช่วงเทศกาลสำคัญๆ และย่านค้าทองบนถนนเยาวราชยังคงมีความโดดเด่นเป็นเอกลักษณ์ของย่านไม่เสื่อมคลาย คนในชุมชนที่ทำการค้ามาตั้งแต่อดีต เริ่มปรับเปลี่ยนรูปแบบธุรกิจการค้าของตนให้ตอบสนองวิถีชีวิตของคนรุ่นใหม่ และเป็นการค้าเพื่อการรองรับการท่องเที่ยวมากขึ้น

สำหรับย่านที่มีการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตที่น่าสนใจ คือ ย่านถนนนานา ซึ่งแต่เดิมเป็นย่านขายยาจีน เมื่อยาจีนไม่ได้รับความนิยม ทำให้ซอยนานาเป็นย่านโกดังเก็บสินค้าของธุรกิจขนส่งสินค้า เนื่องจากอยู่ใกล้สถานีรถไฟหัวลำโพง ต่อมาได้มีชาวต่างชาติเข้ามาเช่าอาคารเพื่อเปิดแกลอรีแสดงงานศิลปะ และเริ่มมีการเปิดบาร์ขึ้นในพื้นที่ เมื่อพื้นที่ซอยนานาเป็นที่รู้จักจากเครือข่ายสังคมออนไลน์ทำให้มีการทำธุรกิจบาร์ ร้านอาหาร คาเฟ่ เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องซ้อนตัวอยู่ตามตรอกซอกซอยเล็กๆ และริมถนนนานา เมื่อพื้นที่ได้รับความนิยมมากขึ้นทั้งนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ ทำให้เกิดธุรกิจโฮเทลขึ้นในพื้นที่ตามมา เหตุผลที่ซอยนานาได้รับความนิยม อาจเป็นเพราะพื้นที่อยู่ใกล้กับถนนสตรีทฟู้ดชื่อดังอย่างถนนเยาวราช และอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าวัดมังกร

สองสถานีทั้งสถานีหัวลำโพง และสถานีวัดมังกร โดยอยู่ในระยะรัศมี 500 เมตรที่สามารถเดินเท้า เข้าถึงได้ รวมทั้งความก้าวหน้าของเทคโนโลยีด้านการสื่อสาร ความนิยมการท่องเที่ยวแบบโหยหา อดีตและการท่องเที่ยวแบบตามรอยเหล่าบล็อกเกอร์และบทความการท่องเที่ยวที่จะคอยแนะนำ สถานที่ท่องเที่ยวใหม่ๆ และเป็นที่ยอมรับในโลกออนไลน์ ส่งผลให้นักท่องเที่ยวหลังไหลเข้ามาในพื้นที่ มากขึ้น ทำให้ซอยที่เงียบเหงาในอดีตกลับมามีชีวิตชีวาและคึกคักอีกครั้งทั้งช่วงเวลากลางวันและ กลางคืน และพื้นที่ที่กำลังมีความเปลี่ยนแปลงอีกย่าน คือบริเวณถนนริมน้ำ ถนนทรงวาด ที่แต่เดิม เป็นย่านการค้าและโกดังสำหรับเก็บพืชผลทางการเกษตร ด้วยรูปแบบสถาปัตยกรรมและมนต์เสน่ห์ ของความเงียบสงบในพื้นที่ ทำให้มีคนรุ่นใหม่เข้ามาปรับปรุงอาคารหลายอาคารเพื่อประกอบธุรกิจ บาร์ คาเฟ่ และโฮลเทลในพื้นที่ และคาดการณ์ว่าจะมีแนวโน้มการขยายตัวเพิ่มขึ้นในอนาคต อาจ ทำให้วิถีชีวิตที่เงียบเหงาของคนที่อยู่อาศัยบนถนนสายริมน้ำสายเก่ากลับมามีชีวิตชีวาอีกครั้ง

5.3.3.2 วิถีชีวิตของคนที่เข้ามาใช้งานพื้นที่

สำหรับวิถีชีวิตคนที่เข้ามาใช้งานพื้นที่ พบว่า บริเวณพื้นที่ศึกษาที่เป็นย่านเยาวราช ในอดีตเป็นย่านชุมชนและย่านการค้าที่สำคัญของชาวจีนและชาวไทยเชื้อสายจีน มีสินค้า ที่หลากหลายทั้งสินค้าของชาวจีน ร้านอาหาร ภัตตาคาร ร้านทอง รวมไปถึงโรงแรมที่พักต่างๆ คนที่เข้ามาใช้งานพื้นที่ในอดีตส่วนใหญ่จะเข้ามาในพื้นที่เพื่อจับจ่ายซื้อของทั้งอุปโภคและบริโภค เนื่องจากย่านเยาวราชมี ความโดดเด่นด้านวัฒนธรรมอาหาร ภาครัฐจึงได้มีการส่งเสริมการท่องเที่ยว ย่านเยาวราชให้เป็นถนนคนเดิน ที่มีอาหารขึ้นชื่อทั้งร้านประเภทรถเข็น ร้านอาหาร และภัตตาคาร ซึ่ง บางร้านได้รับคัดเลือกให้อยู่ในหนังสือคู่มือมิชลินไกด์ ทำให้คนนิยมเข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่ เป็นจำนวนมากทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติที่มักเป็นกลุ่มตั้งแต่ 2 คนขึ้นไปหรือมาเป็นหมู่คณะ และกลุ่มคนที่มาเป็นกรุ๊ปทัวร์ ลักษณะการเข้าถึงพื้นที่เป็นการเข้าถึงด้วยระบบขนส่งมวลชน เช่น รถสาธารณะ รถประจำทาง และรถยนต์ส่วนตัว ซึ่งในช่วงเทศกาลสำคัญของชาวจีนจะมีผู้คนเข้ามาใช้ พื้นที่ที่ศึกษาคักเป็นพิเศษ โดยเฉพาะบริเวณถนนเยาวราชและถนนที่เชื่อมต่อกับศาสนสถานและศาลเจ้า ที่มีกิจกรรมในช่วงเทศกาล ต่อมาเมื่อสื่อโซเชียลมีเดียเป็นที่นิยมอย่างกว้างขวางประกอบกับ ความนิยมการท่องเที่ยวแบบโหยหาอดีตและความนิยมการท่องเที่ยวด้านอาหาร ย่านเยาวราช จึงเป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวมากขึ้นหลายตา

ภายหลังการเปิดให้บริการสถานีรถไฟฟ้าวัดมังกรวิถีชีวิต พบว่า วิถีชีวิตของคนเข้ามา ใช้งานพื้นที่มีความแตกต่างกันในแต่ละสถานที่ เช่น ถนนเยาวราช คนที่เข้ามาใช้พื้นที่ บน ถนนเยาวราชส่วนใหญ่จะมาเพื่อถ่ายภาพอาหารขึ้นชื่อและภาพบรรยากาศสถานที่ ตลอดจนร้านค้า และบาร์เปิดใหม่ ลงโซเชียลมีเดีย การเข้าถึงพื้นที่ถนนเยาวราช ส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มคนรุ่นใหม่และ วัยทำงานที่ใช้ระบบขนส่งมวลชนระบบรางรถไฟฟ้าใต้ดินสถานีวัดมังกรเพื่อเข้าถึงพื้นที่ โดยจะ ใช้เส้นทางถนนแปลงนามเป็นเส้นทางหลักเข้าสู่ถนนเยาวราช ช่วงเวลาที่มีความหนาแน่นในช่วงวัน ธรรมดา คือ ตั้งแต่เวลา 17.00-23.00 น. ซึ่งเป็นช่วงที่ถนนคนเดินเยาวราชกำลังตั้งร้านจนสถานี รถไฟฟ้าใต้ดินปิดให้บริการ ในบริเวณถนนนานา ซึ่งเป็นสถานที่ที่ได้รับความนิยมจากสื่อโซเชียลมีเดีย คนที่เข้ามาใช้พื้นที่ ส่วนใหญ่เป็นคนรุ่นใหม่ ในช่วงเวลากลางวันจะมาเพื่อถ่ายภาพบรรยากาศพื้นที่ อาหาร เครื่องดื่ม และบรรยากาศในร้านที่เป็นจุดท่องเที่ยวยอดนิยม และมีกลุ่มคนบางกลุ่มที่เข้ามา

ในพื้นที่เพื่อทำกิจกรรมเฉพาะ เช่น การล้างรูปฟิล์ม การทำงานศิลปะ เมื่อถึงยามเย็นพื้นที่ทางเท้าบนถนนนานาจะเต็มไปด้วยนักท่องเที่ยวกินดื่ม ซึ่งในพื้นที่มี บาร์และร้านกินดื่มยอดนิยมของนักท่องเที่ยว เป็นพื้นที่ของคนรุ่นใหม่ที่ผสมผสานความเป็นย่านชุมชนชาวจีนในอดีตได้อย่างลงตัว

จากการศึกษาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรก่อนและภายหลังการเปิดให้บริการสถานีรถไฟฟ้าวัดมังกร เพื่อวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร ภายใต้แนวคิดอิทธิพลที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่บริเวณรอบระบบขนส่งมวลชนซึ่งถูกพัฒนาขึ้น โดยผู้วิจัยในบทที่ 2 สามารถสรุปอิทธิพลที่เกิดการเปลี่ยนแปลงได้ดังต่อไปนี้



ตารางที่ 21 ตารางสรุปผลการศึกษาระดับปริญญาโท ก่อนและภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟใต้ดินวัดมิ่งกร

ปัจจัยด้านกายภาพ		รายละเอียด	
ปัจจัยด้านกายภาพ	ก่อนการเปิดใช้สถานีรถไฟใต้ดินวัดมิ่งกร	ภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟใต้ดินวัดมิ่งกร	
		การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่	พื้นที่ที่เกิดการเปลี่ยนแปลง
1. อาคาร			
1.1 รูปแบบสถาปัตยกรรม	รูปแบบสถาปัตยกรรมตามยุคสมัย วัสดุ และเทคโนโลยีในการก่อสร้าง	เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบสถาปัตยกรรมตามรูปแบบวิถีชีวิตของผู้คน และรองรับการเป็นแหล่งท่องเที่ยว รูปแบบสถาปัตยกรรมที่ได้รับความนิยมและมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มมากขึ้น คือ รูปแบบสถาปัตยกรรมแบบ เงินร่วมสมัย	- ถนนเยาวราช ตลอดแนวถนนตั้งแต่วงเวียนโอเดียนไปจนถึงแยกวัดึก - ถนนเจริญกรุง - ถนนทรงวาด - ถนนนา - ถนนเจริญกรุง
1.2 ความสูงของอาคาร	ความสูงของอาคารในพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นอาคารที่มีความสูงไม่เกิน 15 เมตร (1-6 ชั้น) บริเวณที่มีความสูงของอาคารหนาแน่นที่สุดคือ ถนนเยาวราช มีความสูงของอาคาร 16-60 เมตรขึ้นไป (7-20 ชั้นขึ้นไป)	ความสูงของอาคารไม่มีการเปลี่ยนแปลงมากนัก จากการศึกษา พบว่า รูปแบบการเปลี่ยนแปลงความสูงของอาคารที่เกิดขึ้นในพื้นที่มี 2 ลักษณะคือ การเพิ่มจำนวนชั้นและการลดจำนวนชั้นของอาคาร โดยอาคารที่มีการเพิ่มจำนวนชั้นที่สุดคือจำนวน 12 ชั้น และอาคารที่มีจำนวนชั้นต่ำสุดคือชั้นเดียว	

ที่มา: ผู้วิจัย (2563)

ตารางที่ 21 ตารางสรุปผลการศึกษาระดับด้านกายภาพ ก่อนและภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟใต้ดินวังม้งกร (ต่อ)

รายละเอียด	
ปัจจัยด้านกายภาพ	ภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟใต้ดินวังม้งกร
2. แปลงที่ดิน	<p>ก่อนการเปิดใช้สถานีรถไฟใต้ดินวังม้งกร</p> <p>ลักษณะแปลงที่ดินมี 2 รูปแบบคือ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ที่ดินแปลงขนาดใหญ่ ส่วนใหญ่เป็นศาสนสถาน สถานที่ราชการ และที่ดินของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ 2. ที่ดินแปลงย่อย เป็นแปลงขนาดเล็กที่เป็นที่ดินของเอกชน
3. การใช้ประโยชน์ที่ดิน	<p>การใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นการใช้ประโยชน์แบบผสม ที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม ตามลำดับ การใช้ประโยชน์อาคารส่วนใหญ่เป็นแบบผสมผสานในรูปแบบของชั้นล่างของอาคารเป็นพื้นที่ค้าขายสินค้าและชั้นบนเป็นที่อยู่อาศัย อาคารบางหลังถูกปรับเปลี่ยนจากที่อยู่อาศัยเป็นคลังสินค้าของเจ้าของธุรกิจในพื้นที่</p>
	<p>การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่</p> <p>เกิดรูปแบบการพัฒนาแปลงที่ดินมีลักษณะเป็นการนำแปลงที่ดินหลายๆ แปลงมารวมกัน และการพัฒนาบนแปลงที่ดินขนาดใหญ่ สามารถจำแนกออกเป็น 2 รูปแบบ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. แปลงที่ดินที่มีการพัฒนาเพื่อการค้าบริการ และการท่องเที่ยว ได้แก่ โครงการแอม เชน่า ทาวน์ และโครงการเวล โฮเทล เซนาทาวน์ 2. แปลงที่ดินที่มีการพัฒนาเพื่อการอนุรักษ์ คือ พื้นที่ชุมชนเมืองเก่า
	<p>พื้นที่ที่เกิดการเปลี่ยนแปลง</p> <p>- ถนนเจริญกรุง บริเวณแยกหมอมี ไปจนถึงแยกวัดศึก - ถนนเยาวราช บริเวณที่ตั้งของชุมชนเมืองเก่า</p>
	<p>พื้นที่ที่เกิดการเปลี่ยนแปลง</p> <p>- ถนนเจริญกรุง - ถนนเยาวราช - ถนนทรงวาด - ถนนนาบา - ถนนแปลงนาม - ตรอกเต้า - ถนนไม่ตรีจิตต์ - ซอยวานิช</p>

ที่มา: ผู้วิจัย (2563)

ตารางที่ 21 ตารางสรุปผลการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้นและภาคการศึกษาที่ 1 ปีการศึกษา 2563 (ต่อ)

ปัจจัยด้านกายภาพ		รายละเอียด	
รูปแบบและเส้นทางการสัญจร	ก่อนการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวงมกม	ภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวงมกม	พื้นที่ที่เกิดการเปลี่ยนแปลง
	<p>รูปแบบโครงข่ายถนนในพื้นที่ที่ศึกษา พบว่าโครงข่ายถนนมีประเภทย่อยด้วย ถนนหลักตามแนวยาวในแนวตะวันออก-ตะวันตกจำนวน 3 สาย คือ ถนนเจริญกรุง ถนนเยาวราช ซึ่งเป็นถนนที่ถนนไปกับถนนเจริญกรุง และถนนหลักตามขวางในแนวเหนือใต้ 2 สาย คือ ถนนราชวงศ์และถนนพลพลาไชย นอกจากนี้ยังมีถนนสายรองและตรอกซอยเชื่อมต่อกันในรูปแบบตารางแบ่งพื้นที่ออกเป็นบล็อกขนาดค่อนข้างเล็ก เป็นผลให้การสัญจรส่วนใหญ่ในพื้นที่เป็นการสัญจรด้วยการเดินเท้ามากกว่าการสัญจรด้วยรถยนต์</p> <p>เส้นทางการหลักที่ใช้ในการสัญจรคือ ถนนเยาวราช และถนนเจริญกรุง</p> <p>รูปแบบการสัญจรหลัก คือ การสัญจรด้วยการเดินเท้ามากกว่าการสัญจรด้วยรถยนต์ที่มีความสัมพันธ์กับการเดินเท้า และพื้นที่ที่มีความสัมพันธ์กับการเดินเท้า เช่น สถานีรถไฟฟ้าป้ายรถประจำทาง ที่จอดรถ ย่านการค้า</p>	<p>โครงข่ายถนนในพื้นที่ที่ศึกษาไม่มีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น ถนนเส้นหลักยังคงเป็นถนนเยาวราช และถนนเจริญกรุง โครงข่ายรถไฟฟ้าใต้ดินสามารถแก้ไขการจราจรที่คับคั่งในพื้นที่ที่ศึกษาได้ดีขึ้น บางส่วน ทำให้การเดินทางในการเข้าถึงพื้นที่ศึกษาสะดวกมากขึ้น และเป็นรูปแบบการเดินทางที่สำคัญในการเข้าถึงพื้นที่</p> <p>เส้นทางการหลักในการสัญจรคือ ถนนเยาวราช ถนนเจริญกรุง ถนนแปลงนาม และซอยเจริญกรุง 16 ซึ่งมีความหนาแน่นมีความแปรผันตามช่วงเวลา</p> <p>รูปแบบการสัญจรหลัก ยังคงเป็นการสัญจรด้วยการเดินเท้า แต่มีความสัมพันธ์กับการเชื่อมต่อการเดินทาง ย่านการค้า และพื้นที่สาธารณะ เช่น สถานีรถไฟฟ้าป้ายรถประจำทาง ที่จอดรถ ย่านการค้า และบริเวณพื้นที่โล่งที่สามารถพักคอยหรือเป็นจุดนัดพบได้</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ถนนเจริญกรุง - ถนนเยาวราช - ถนนทรงวาด - ถนนนา - ถนนแปลงนาม - ตรอกเตา - ถนนโมตรีจิตต์ - ซอยวานิช

ที่มา: ผู้วิจัย (2563)

ตารางที่ 22 ตารางสรุปผลการศึกษาระดับปริญญาตรี ด้านเศรษฐกิจ ก่อนและภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟใต้ดินวัดมิ่งกร

รายละเอียด	
ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ	ก่อนการเปิดใช้สถานีรถไฟใต้ดินวัดมิ่งกร
	1. แหล่งงาน
	<p>ภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟใต้ดินวัดมิ่งกร</p> <p>การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่</p> <p>เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ทำให้เป็นอุปสรรคในการศึกษาประเด็นแหล่งงาน เพราะเกิดการอพยพกลับภูมิลำเนาของแรงงานจำนวนมาก ผู้วิจัยจึงใช้ข้อมูลที่ได้จากการลงพื้นที่สำรวจมาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผลจากพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ เช่น ศูนย์การค้า โรงแรมและที่พัก ตลอดจนการขยายตัวของธุรกิจขนาดย่อมอย่าง คาเฟ่ บาร์ และธุรกิจโฮลเทลที่กระจายตัวในย่านต่างๆ ของพื้นที่ ทำให้ภายในพื้นที่มีโอกาสในการจ้างงานและประกอบอาชีพในภาคธุรกิจบริการ และการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น</p>
	<p>พื้นที่ที่เกิดการเปลี่ยนแปลง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ถนนนานา - ถนนทรงวาด - ซอยวานิช 1

ที่มา: ผู้วิจัย (2563)

ตารางที่ 22 ตารางสรุปผลการศึกษาระดับปริญญาโท ก่อนและภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟใต้ดินวัดมิ่งกร (ต่อ)

ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ	รายละเอียด	
	ก่อนการเปิดใช้สถานีรถไฟใต้ดินวัดมิ่งกร	ภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟใต้ดินวัดมิ่งกร
2. พาณิชยกรรม	ลักษณะของพาณิชยกรรมสามารถแบ่งออกเป็น 4 รูปแบบ 1. พาณิชยกรรมแบบดั้งเดิม 2. พาณิชยกรรมแบบร่วมสมัย 3. พาณิชยกรรมการค้าสมัยใหม่ 4. พาณิชยกรรมสร้างสรรค์ (Business Creative)	การเปลี่ยนแปลงพาณิชยกรรมแบบร่วมสมัย และพาณิชยกรรมแบบสร้างสรรค์ (Business Creative) มีแนวโน้มการขยายตัวเพิ่มมากขึ้น เช่น จูริกบาร์ คาเฟ่ และโฮเทล เพื่อตอบสนองวิถีชีวิตร่วมสมัย และธุรกิจการท่องเที่ยวมากขึ้น
3. การท่องเที่ยว	ประเภทของสถานที่ท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมมากที่สุด คือ การท่องเที่ยวประเภทร้านอาหารและสถานที่สำคัญ-ศาสนสถาน มีความหนาแน่นของการท่องเที่ยวจะอยู่บริเวณถนนเยาวราชเป็นหลัก และเชื่อมโยงไปตามเส้นถนนรองที่เชื่อมต่อกับถนนเยาวราช เช่น ถนนแปลงนาม ถนนผดุงด้าว การเข้าถึงพื้นที่สถานที่ท่องเที่ยว ส่วนใหญ่เป็นการเข้าถึงด้วยการเดินเท้า	ประเภทของสถานที่ท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมมากที่สุด คือ การท่องเที่ยวเชิงอาหารประเภทคาเฟ่และบาร์ มีประเภทสถานที่ท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น คือ ประเภทศูนย์การค้า บริเวณโครงการแอมไชน่าทาวน และพหุกิจกรรมของนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ไม่ใช่อินเทอร์เน็ตในการค้นหาข้อมูลและจัดทริปการท่องเที่ยว

ที่มา: ผู้วิจัย (2563)

ตารางที่ 23 ตารางสรุปผลการศึกษาระดับบัณฑิตยศึกษาด้านสังคม ก่อนและภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟใต้ดินวัดมิ่งกร

รายละเอียด		
ปัจจัยด้านสังคม	ก่อนการเปิดใช้สถานีรถไฟใต้ดินวัดมิ่งกร	ภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟใต้ดินวัดมิ่งกร
1. ประชากร	เกิดการอพยพออกของประชากรดั้งเดิม แต่ความหนาแน่นของประชากรยังคงสูง มีคนภายนอกเข้ามาทำธุรกิจในพื้นที่มากขึ้น	<p>การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่</p> <p>การเปลี่ยนแปลงการอพยพออกของประชากรดั้งเดิม และการอพยพเข้าของกลุ่มคนกลุ่มใหม่ที่มิได้มีแนวโน้มขยายตัวมากขึ้น</p> <p>กลุ่มประชากรที่เป็นส่วนหนึ่งในการเปลี่ยนแปลงบทบาทและรูปแบบการพัฒนาของพื้นที่ศึกษา คือ กลุ่มประชากรคนรุ่นใหม่ ทั้งกลุ่มคนรุ่นใหม่ที่มีบทบาทธุรกิจดั้งเดิมของพื้นที่และกลุ่มคนรุ่นใหม่จากภายนอกที่เข้ามาทำธุรกิจในพื้นที่</p>
		<p>พื้นที่ที่เกิดการเปลี่ยนแปลง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ถนนเยาวราช - ถนนนาหน้า - ถนนทรงวาด - ซอยวานิช 1 - ซอยเจริญกรุง 16

ที่มา: ผู้วิจัย (2563)

ตารางที่ 23 ตารางสรุปผลการศึกษาระดับบัณฑิตยศึกษาก่อนและภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟใต้ดินวังมัจฉา (ต่อ)

รายละเอียด	
ปัจจัยด้านสังคม	ก่อนการเปิดใช้สถานีรถไฟใต้ดินวังมัจฉา
<p>2. ชุมชน</p> <p>กรณีตัวอย่างชุมชนเจริญไชยและชุมชนแสงบัววัยเอื้อะ</p>	<p>ภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟใต้ดินวังมัจฉา</p> <p>การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่</p> <p>พื้นที่ที่เกิดการเปลี่ยนแปลง</p> <p>- ชุมชนเจริญไชย</p> <p>- ชุมชนแสงบัววัยเอื้อะ</p> <p>กลุ่มคน</p> <p>ชุมชนแสงบัววัยเอื้อะมีกลุ่มคนใหม่เข้ามาอยู่ในชุมชนมากขึ้น ส่วนใหญ่เป็นชาวจีนเข้ามาทำการค้า ในขณะที่ชุมชนเจริญไชย ส่วนใหญ่เป็นผู้อาศัยดั้งเดิมเพื่อทำการค้าอยู่อาศัย และการเช่าเพื่อเป็นโกดังเก็บสินค้า</p> <p>การรวมกลุ่มทางสังคม</p> <p>ชุมชนแสงบัววัยเอื้อะ เป็นการรวมกลุ่มเพื่อรักษาวัฒนธรรม ประเพณี และการค้า ในขณะที่ชุมชนเจริญไชยเป็นการรวมกลุ่ม เพื่อการอนุรักษ์และฟื้นฟูชุมชน</p> <p>การประกอบอาชีพ การประกอบหลักของทั้งสองชุมชนเป็นการประกอบอาชีพการค้าเป็นหลัก สำหรับชุมชนเจริญไชยเป็นอนุรักษ์การค้าเกี่ยวกับสินค้าทางวัฒนธรรมและประเพณีชาวจีนดั้งเดิม ในขณะที่ชุมชนแสงบัววัยเอื้อะ เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงจากการขายสินค้าดั้งเดิมอย่างอาหารสด อาหารแห้ง และอาหารปรุงสำเร็จรูปแบบเงินมาเป็นการค้าเพื่อการท่องเที่ยวมากขึ้น</p>

ที่มา: ผู้วิจัย (2563)

ตารางที่ 23 ตารางสรุปผลการศึกษาระดับบัณฑิตศึกษาปัจจัยด้านสังคม ก่อนและภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟใต้ดินวัดมิ่งกร (ต่อ)

รายละเอียด	
ปัจจัยด้านสังคม	ก่อนการเปิดใช้สถานีรถไฟใต้ดินวัดมิ่งกร
<p>3. วิถีชีวิต (Lifestyles) วิถีชีวิตในพื้นที่ศึกษาแบ่งออกเป็น 2 รูปแบบคือ</p> <p>3.1 วิถีชีวิตของคนที่อยู่อาศัยอยู่ในพื้นที่</p> <p>3.2 วิถีชีวิตของคนที่ไม่ใช่พื้นที่</p>	<p>3.1 วิถีชีวิตของคนที่อยู่อาศัยในพื้นที่</p> <p>วิถีชีวิตของคนดั้งเดิมในพื้นที่ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพการเกษตรตามถนนสายสำคัญต่างๆ</p> <p>3.2 วิถีชีวิตของคนที่ไม่ใช่พื้นที่</p> <p>คนที่ไม่ใช่พื้นที่ส่วนใหญ่จะเข้ามาในพื้นที่เพื่อจ่ายค่าเช่าของทั้งอุปโภคและบริโภค</p> <p>เนื่องจากย่านเยาวราชมีความโดดเด่นด้านวัฒนธรรมอาหาร ภาครัฐจึงได้มีการส่งเสริมการท่องเที่ยวเยาวราชให้เป็นถนนคนเดิน ที่มีอาหารขึ้นชื่อทั้งร้านประเภทสตรีตฟู้ด ร้านอาหารและภัตตาคาร นอกจากนี้ผู้คนยังนิยมเข้ามาทำงานในพื้นที่ในช่วงเทศกาลสำคัญของชาวจีนตลอดจนการไหว้พระขอพร และการแก้บัง</p>
	<p>ภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟใต้ดินวัดมิ่งกร</p> <p>การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่</p> <p>3.1 วิถีชีวิตของคนที่อยู่อาศัยในพื้นที่</p> <p>มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบธุรกิจการค้าของตนให้ตอบสนองวิถีชีวิตของคนรุ่นใหม่ และเป็นการค้าเพื่อการรองรับการท่องเที่ยวมากขึ้น</p> <p>การเรี่ยไรมาใช้ในการค้าและดำเนินเทคโนโลยีมาใช้ในการค้าและดำเนินชีวิตประจำวันของคนในพื้นที่</p> <p>3.2 วิถีชีวิตของคนที่ไม่ใช่พื้นที่</p> <p>คนที่ไม่ใช่พื้นที่บนถนนเยาวราชส่วนใหญ่จะเข้ามาเพื่อถ่ายภาพอาหารขึ้นชื่อและภาพบรรยากาศสถานที่ตลอดจนร้านค้า บาร์เปิดใหม่ และสถานที่ที่ได้รับความนิยม ลงโซเชียลมีเดีย กลายเป็นวัฒนธรรมรูปแบบใหม่ในการใช้ชีวิตที่มีเทคโนโลยีองค์ประกอบหลัก ซึ่งถือเป็นวิถีชีวิตรูปแบบหนึ่งบนสังคมสื่อดิจิทัล</p>
	<p>พื้นที่ที่เกิดการเปลี่ยนแปลง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ถนนเจริญกรุง - ถนนเยาวราช - ถนนพาดสาย - ถนนนา - ถนนทรงวาด - ซอยวานิช 1 - ซอยเจริญกรุง 16

ที่มา: ผู้วิจัย (2563)

5.4 สรุปผลการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ ภายหลังจากเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร

จากตารางที่สรุปผลการศึกษาข้างต้น แสดงให้เห็นการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ที่เกิดขึ้น ภายหลังจากเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรใน 3 ด้าน ได้แก่

1) การเปลี่ยนแปลงด้านกายภาพ ประกอบด้วย

1.1) อาคาร พบว่า รูปแบบสถาปัตยกรรมของอาคารบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า วัดมังกรมีการขยายตัวของรูปแบบสถาปัตยกรรมจีนสมัยใหม่เพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะบนถนน สายหลักอย่างถนนเยาวราช ถนนเจริญกรุง ถนนทรงวาด และถนนนา นานา ส่วนความสูงของ อาคารมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นเล็กน้อย ซึ่งพบว่าอาคารที่มีการเปลี่ยนแปลงความสูงส่วน ใหญ่เป็นอาคารที่ก่อสร้างขึ้นมาใหม่ภายหลังจากการเริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟ ฟ้า สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย (หัวลำโพง-หลักสอง) ในปี พ.ศ.2554 ซึ่งบริเวณที่เกิด การเปลี่ยนแปลงส่วนใหญ่อยู่บนถนนเจริญกรุง

1.2) แปลงที่ดิน พบว่า ภายหลังจากการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าใต้ดินสถานีวัดมังกร ทำให้เกิดการพัฒนาแปลงที่ดิน 2 ลักษณะ คือ การพัฒนาแปลงที่ดินขนาดใหญ่ คือ และ การพัฒนาที่มีลักษณะเป็นการนำแปลงที่ดินหลายๆ แปลงมารวมกัน เพื่อพัฒนาที่ดินเป็น โครงการอาคารขนาดใหญ่ โดยสามารถพบเห็นได้บนถนนเจริญกรุง และมีแปลงที่ดิน ขนาดใหญ่บริเวณชุมชนเลื้อนฤทธิ์ที่ถูกพัฒนาให้เป็นแหล่งศึกษาเรียนรู้ประวัติศาสตร์ การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ชุมชนเก่าบริเวณระบบขนส่งมวลชนทางราง

1.3) การใช้ประโยชน์ที่ดินไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงมากนัก แต่เกิดการปรับเปลี่ยน การใช้ประโยชน์ภายในอาคารเป็นการทำพาณิชย์กรรมร่วมสมัยและพาณิชย์กรรมสร้างสรรค์ (Business Creative) เพิ่มมากขึ้น ซึ่งส่วนใหญ่สามารถพบเห็นได้บนถนนเจริญกรุง ถนนเยาวราช ถนนนา นานา และกำลังเกิดการขยายตัวบนถนนทรงวาด

1.4) รูปแบบและเส้นทางการสัญจร พบว่า โครงข่ายของถนนในพื้นที่ไม่มี การเปลี่ยนแปลง เนื่องจากมีทางเลือกในการเดินทางเข้าถึงพื้นที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ผู้เข้ามา ใช้งานพื้นที่เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางและทิศทางการที่ใช้ในการเดินทาง กล่าวคือ ระบบขนส่งมวลชนทางรางเป็นรูปแบบการเดินทางอีกรูปแบบหนึ่งที่คนทั้งภายใน และภายนอกพื้นที่ใช้สำหรับการเดินทาง ซึ่งเป็นผลให้เกิดเส้นทางการสัญจรทางเท้า ที่เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าวัดมังกร เพื่อเข้าสู่ถนนเยาวราช และย่านการค้าต่างๆ ในพื้นที่ คือ ถนนแปลงนามและซอยเจริญกรุง 16 ผลจากการเปลี่ยนแปลงทิศทางของผู้คนและ ตำแหน่งที่ตั้งสถานีทำให้ถนนทั้งสองเส้น รวมทั้งถนนเจริญกรุงที่เป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟ ฟ้า ใต้ดินวัดมังกร การเปลี่ยนแปลงทิศทางการสัญจรที่เกิดขึ้นมีความสัมพันธ์เชื่อมโยงกับผู้คน รูปแบบของสินค้า การใช้งานพื้นที่ และช่วงเวลา กล่าวคือ ซอยเจริญกรุง 16 หรือ ตรอก เล่งบ๊วยเอี้ยะ เป็นตลาดเก่าที่ขายอาหารสด อาหารแห้ง และเครื่องปรุง จะมีความคึกคัก ในช่วงเข้าถึงบ่ายมีทั้งคนในพื้นที่และนักท่องเที่ยวเข้ามาจับจ่ายใช้สอยเลือกซื้อสินค้าและ เลือกใช้เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างย่านย่านสำเพ็ง ถนนเยาวราช และถนนเจริญกรุง ในขณะที่ช่วงเวลาเย็น ถูกแทนที่ด้วยความเงียบสงบ สำหรับถนนแปลงนามจะมี

ความหนาแน่นของการสัญจรทางเท้าที่คึกคักเป็นพิเศษในช่วงเย็นถึงดึก เป็นเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงจากสถานีรถไฟฟ้าวัดมิ่งมิตรในระยะเวลาที่สั้นที่สุดสู่ถนนคนเดินเยาวราช ตามแนวถนนยังมีร้านอาหารทั้งรูปแบบรถเข็น หาบเร่ แผงลอย ดึงดูดผู้คนที่ใช้ระบบขนส่งมวลชนในการเดินทางใช้เป็นเส้นทางหลักในการเข้าสู่ถนนเยาวราช

1.5) พื้นที่สาธารณะ พบว่า จากการโครงการพัฒนาสถานีรถไฟฟ้าวัดมิ่งมิตรที่มีการเวรคืนที่ดินแล้วรื้ออาคารตึกแถวเดิม เพื่อก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าวัดมิ่งมิตร และกฎหมายผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครที่ส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่โดยรอบระบบขนส่งมวลชนให้มีขนาดพื้นที่ใช้สอยอาคารต่อแปลงที่ดินมีความหนาแน่นเพิ่มมากขึ้น ทำให้โครงการพัฒนาที่ดินในพื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าวัดมิ่งมิตรหลายแห่งถูกพัฒนาเป็นโครงการอาคารขนาดใหญ่ขึ้น เป็นผลให้ในพื้นที่ที่มีพื้นที่สาธารณะประเภทพื้นที่เพิ่มขึ้นจำนวน 2 แห่ง ทั้งที่เป็นผลมาจากการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าวัดมิ่งมิตรและโครงการพัฒนาอาคารขนาดใหญ่ คือ สถานีรถไฟฟ้าวัดมิ่งมิตร และโครงการแอม ไซนาทาวน์ แต่เดิมพื้นที่สาธารณะประเภทนี้ส่วนใหญ่จะสามารถพบเห็นได้เฉพาะลานในศาสนสถาน ศาลเจ้า และลานบริเวณวงเวียนเท่านั้น นอกจากนี้ยังพบว่า กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่สาธารณะทั้ง 2 แห่งมีลักษณะคล้ายคลึงกันคือ เป็นจุดนัดพบ นั่งชั่วคราว และพักผ่อน เป็นต้น

2) การเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจ ประกอบด้วย

2.1) แหล่งงาน พบว่า แหล่งงานในพื้นที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลงมากนัก ในพื้นที่มีการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่หลายแห่งเกิดขึ้น ทั้งศูนย์การค้าและโรงแรมที่พัก ตลอดจนการขยายตัวของธุรกิจขนาดย่อมอย่าง คาเฟ่ บาร์ และธุรกิจโฮลเทลที่กระจายตัวในย่านต่างๆ ของพื้นที่ ประกอบกับรูปแบบการเดินทางที่สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้อย่างสะดวกมากขึ้น ทำให้ภายในพื้นที่มีโอกาสในการจ้างงานและประกอบอาชีพในภาคธุรกิจบริการ และการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น และเริ่มขยายตัวออกจากถนนเยาวราชและถนนเจริญกรุง เข้าสู่ถนนนานา ถนนทรงวาด และซอยวานิช 1

2.2) พาณิชยกรรม พบว่า หัวใจสำคัญของกิจกรรมทางเศรษฐกิจยังคงเป็นการทำการค้าที่มีความหลากหลายภายใต้องค์ประกอบต่างๆ เช่น ผู้คน ช่วงเวลา วิธีการใช้งานพื้นที่ และรูปแบบของสินค้า นอกจากระบบขนส่งมวลชนจะเป็นรูปแบบการเดินทางหนึ่งที่เชื่อมโยงการเดินทางผู้คนให้เข้าถึงพื้นที่ได้สะดวกมากขึ้นแล้ว ยังมีส่วนในการดึงดูดการลงทุนและประกอบกิจการทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ ทำให้ในพื้นที่เกิดการแข่งขันทางเศรษฐกิจที่สูงขึ้น รวมไปถึงกิจการในพื้นที่หลายแห่งอยู่ในช่วงการเปลี่ยนผ่านธุรกิจจากรุ่นสู่รุ่น เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและความอยู่รอดของธุรกิจท่ามกลางกระแสการเปลี่ยนแปลงพลวัตของเมืองและเทคโนโลยีการสื่อสารในปัจจุบัน เป็นผลให้ในพื้นที่ศึกษาเกิดการขยายตัวของรูปแบบการค้าที่เป็นพาณิชยกรรมแบบร่วมสมัย ซึ่งเป็นกิจการดั้งเดิมที่สืบทอดจากรุ่นสู่รุ่น และพาณิชยกรรมแบบสร้างสรรค์ (Business Creative) ที่เป็นธุรกิจของคนรุ่นใหม่ที่มีความสามารถทางเทคโนโลยี เช่น ธุรกิจบาร์ คาเฟ่ และโฮลเทล โดยส่วนใหญ่อยู่บนถนนเจริญกรุง ถนนเยาวราช ถนนแปลงนาม ถนนนานา และถนนทรงวาด

2.3) การท่องเที่ยว พบว่า นักท่องเที่ยวที่เข้ามาในพื้นที่ที่มีความนิยมท่องเที่ยวเชิงอาหารประเภทบาร์และคาเฟ่ในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งสัมพันธ์การขยายตัวของพาณิชยกรรมร่วมสมัยและพาณิชยกรรมสร้างสรรค์ โดยมีสถานที่ที่เป็นจุดหมายปลายทางใหม่ของนักท่องเที่ยว คือ โครงการแอมโซนาทาวน์ ถนนนานา ถนนทรงวาด รวมไปถึงสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรอีกด้วย นอกจากนี้ผู้วิจัยยังพบว่าพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวในพื้นที่นิยมใช้อินเทอร์เน็ตในการค้นหาข้อมูลและจัดทริปการท่องเที่ยว เพื่อแสวงหาประสบการณ์การท่องเที่ยวในรูปแบบที่หลากหลายมากกว่าเดิม

3) การเปลี่ยนแปลงด้านสังคม ประกอบด้วย

3.1) ประชากร พบว่า ประชากรในพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง ทำให้ประชากรมีความหลากหลายมากขึ้นทั้งช่วงอายุ เชื้อชาติ โดยจากการลงพื้นที่สำรวจ พบว่า ประชากรดั้งเดิมที่อาศัยอยู่พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นผู้สูงอายุโดยอาศัยอยู่ตึกแถวภายในชุมชน และตึกแถวริมถนนสายหลัก เช่น ถนนเจริญกรุง ถนนเยาวราช ประชากรกลุ่มนี้บางส่วนยังประกอบกิจกรรมการค้าอยู่ นอกจากนี้ยังมีประชากรกลุ่มใหม่ที่เป็นคนรุ่นใหม่ทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติเข้ามาทำธุรกิจค้าขาย และเป็นแรงงานกระจายตัวอยู่ในพื้นที่ปรากฏการณ์การเปลี่ยนแปลงด้านประชากรดังกล่าว ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงด้านสังคม เศรษฐกิจ และกายภาพของพื้นที่ที่เป็นผลมาจากกระบวนการทางความคิด เทคโนโลยี และทัศนคติของกลุ่มประชากรที่อพยพเข้ามาด้วย

3.2) ชุมชน จากการศึกษาชุมชนตัวอย่างคือชุมชนเจริญไชยและชุมชนเล่งบัวเอี้ยะ พบว่า ผลจากการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าใต้ดินสถานีวัดมังกร ทำให้เกิดปฏิสัมพันธ์ระหว่างผู้คนในชุมชน เกิดกระบวนการสร้างเครือข่ายทางสังคมที่มีความเข้มแข็ง โดยการรวมกลุ่มกันขึ้นเพื่อรักษาผลประโยชน์ของชุมชนร่วมกันท่ามกลางกระแสการพัฒนาสมัยใหม่ในพื้นที่ แต่ละชุมชนมีการปรับตัวให้เข้ากับกระบวนการเปลี่ยนแปลงด้านการสื่อสารสมัยใหม่ มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบของสินค้าและบริการให้เข้ากับยุคสมัยและมีความหลากหลายมากขึ้น จากการลงสำรวจพื้นที่ที่จะสังเกตเห็นว่า แต่ละชุมชนมีเอกลักษณ์ในการดึงดูดผู้คนที่แตกต่างกันผ่านผู้คน กิจกรรมการค้า การพบปะพูดคุย เรื่องเล่า และการดำเนินชีวิตประจำวัน ถึงแม้จะมีการเปลี่ยนแปลงของประชากรอย่างต่อเนื่อง แต่ผู้คนในแต่ละชุมชนก็ปรับตัว แลกเปลี่ยน เรียนรู้ที่จะอยู่ร่วมกันได้อย่างลงตัว

3.3) วิถีชีวิต พบว่า วิถีชีวิตชุมชนชาวจีนดั้งเดิมเริ่มเลือนหายไป การดำเนินชีวิตถูกปรับเปลี่ยนไปตามผู้คน สภาพเศรษฐกิจ ช่วงเวลา และเทคโนโลยี วิถีชีวิตในรูปแบบของสังคมดิจิทัลเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตดั้งเดิมของคนที่อยู่อาศัยในพื้นที่ และคนที่เข้ามาใช้งานพื้นที่ การปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตดังกล่าวยังเป็นผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจและสภาพทางกายภาพพื้นที่อีกด้วย

จากการศึกษาเพื่อวิเคราะห์อิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าวัดมังกรชั้นพบว่า สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรส่งผลให้การเดินทางเข้าสู่พื้นที่ที่มีความสะดวกสบายมากขึ้น บรรเทาปัญหาการจราจรในพื้นที่ที่ส่วนใหญ่เป็นถนนที่มีความกว้างไม่มากนัก ตามแนวสองฟากฝั่งของถนนเรียงรายไปด้วยอาคารพาณิชย์ ตึกแถว และโครงการพัฒนาอาคารขนาดใหญ่ที่เกิดขึ้นใหม่หลายแห่งในพื้นที่ที่ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ เกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนที่กำหนดพื้นที่ดังกล่าวให้มีความหนาแน่นสูง ประกอบกับการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมภายในพื้นที่ที่มีความสัมพันธ์เชื่อมโยงอย่างซับซ้อนในแต่ละย่าน เกิดรูปแบบการพัฒนาแบบวิถีใหม่ในย่านเก่า ที่คลาคร่ำไปด้วยธุรกิจร่วมสมัยและธุรกิจแบบสร้างสรรค์ (Creative Business) ตอบโจทย์การใช้สอยร่วมสมัยและวิถีชีวิตของคนในยุคปัจจุบัน โดยคนรุ่นใหม่ทั้งในและนอกพื้นที่เป็นพลังหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจบนรากฐานของต้นทุนทางวัฒนธรรมของพื้นที่ ปรับเปลี่ยนบทบาทของย่านตลาดค้าส่ง ร้านขายทอง และย่านอาหารยามค่ำคืนแต่เดิม เป็นย่านการท่องเที่ยวที่มีกลิ่นอายการผสมผสานระหว่างยุคสมัยได้อย่างกลมกลืน ชูชีวิตให้หลายๆ ย่านในพื้นที่กลับมาคึกคักและมีชีวิตชีวาอีกครั้ง



บทที่ 6

สรุปผลการศึกษา อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาอิทธิพลของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสถานีวัดมังกรที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่โดยรอบ มีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงของบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรในมิติต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และวิเคราะห์อิทธิพลของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสถานีวัดมังกรที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของชุมชนเมือง จากคำถามการวิจัย “สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรมีอิทธิพลที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่โดยรอบสถานีอย่างไร” ผู้วิจัยได้ศึกษาและวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ดังรายละเอียดในบทที่ผ่านมา สำหรับรายละเอียดในบทนี้ จะเป็นการสรุปผลการศึกษา อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ ซึ่งประกอบด้วยหัวข้อดังต่อไปนี้

6.1 สรุปผลการศึกษา

6.1.1 ขั้นตอนการดำเนินงานและเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การศึกษาอิทธิพลของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสถานีวัดมังกรที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่โดยรอบในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ทำการพัฒนารอบแนวคิดของการวิจัยจากการวิเคราะห์สรุปอิทธิพลของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงเมืองและย่านชุมชนเก่า จากกระบวนการศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ของระบบขนส่งมวลชนกับการพัฒนาเมือง แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบระบบขนส่งมวลชน การเปลี่ยนแปลงของชุมชนรอบสถานีรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร และแนวคิดย่านชุมชนเก่า โดยสามารถสรุปได้ 3 ด้าน ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- 1) ด้านกายภาพ ประกอบด้วย อาคาร แปลงที่ดิน การใช้ประโยชน์ที่ดิน รูปแบบและเส้นทางการสัญจร และพื้นที่สาธารณะ
- 2) ด้านเศรษฐกิจ ประกอบด้วย แหล่งงาน พาณิชยกรรม และการท่องเที่ยว
- 3) ด้านสังคม ประกอบด้วย ประชากร ชุมชน และวิถีชีวิต

ผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บข้อมูลใน 2 ลักษณะคือ ข้อมูลพื้นที่ก่อนการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร และข้อมูลพื้นที่ภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร เนื่องจากในขณะทำการศึกษาเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ผู้วิจัยได้ใช้การสืบค้นข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต (Search Engine) และเทคโนโลยีที่ทำให้เห็นมุมมองภาพแบบพาโนรามาจากตำแหน่งต่างๆ บนท้องถนน หรือ กูเกิล สตรีตวิว (Google Street View) เป็นเครื่องมือหลักในการศึกษาครั้งนี้ โดยกำหนดวันที่ 29 กรกฎาคม 2562 ซึ่งเป็นวันที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยและบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายจำนวน 5 สถานี คือ สถานีวัดมังกร สถานีสามยอด สถานีสนามไชย สถานีอิสรภาพ และสถานีท่าพระ เป็นตัวแปรในการแบ่งช่วงเวลาของการเก็บข้อมูล เพื่อตอบคำถามการวิจัยว่าสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรมีอิทธิพลที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่โดยรอบสถานีอย่างไร

อนึ่ง การเปิดให้บริการสถานีรถไฟฟ้าวัดมังกร อาจจะไม่ใช่เพียงปัจจัยเดียวที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่โดยรอบ โดยความเปลี่ยนแปลงอาจจะเป็นผลจากปัจจัยร่วมอื่นๆ อย่างไรก็ตามพื้นที่ในบริเวณดังกล่าวในช่วงก่อนเปิดให้บริการสถานีรถไฟฟ้า นั้นมีพัฒนาการไม่มากนักโดยเฉพาะในมิติทางกายภาพเมือง โดยความเปลี่ยนแปลงในมิติต่างๆเริ่มปรากฏชัดมากขึ้นในช่วงหลังการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า การวิจัยนี้แม้ว่าไม่สามารถจะระบุได้แน่ชัดถึงความสัมพันธ์โดยตรงระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับความเปลี่ยนแปลงเมือง แต่ผลของการศึกษาจะเป็นหนึ่งในสมมุติฐานที่สำคัญ เพื่อช่วยอธิบายปรากฏการณ์ความเปลี่ยนแปลงเมืองจากรถไฟฟ้าใต้ดินในย่านเมืองเก่า

6.1.2 อิทธิพลสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่บริเวณโดยรอบ

จากการศึกษาวิเคราะห์สามารถสรุปอิทธิพลของรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรที่ส่งผลต่อความเปลี่ยนแปลงของพื้นที่โดยรอบ ประกอบด้วย 3 ด้านคือ ด้านกายภาพ ด้านเศรษฐกิจ และด้านสังคม ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1) ด้านกายภาพ ประกอบด้วย

1.1) อาคาร พบว่า บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าวัดมังกร บนถนนเยาวราช ถนนเจริญกรุง ถนนทรงวาด และถนนนาทม มีการฟื้นฟูรูปแบบสถาปัตยกรรมแบบร่วมสมัย และมีรูปแบบที่หลากหลายมากขึ้น ส่วนใหญ่เป็นรูปแบบสถาปัตยกรรมจีนร่วมสมัย (Contemporary Chinese Architecture) สำหรับความสูงของอาคาร พบว่า บนถนนเจริญกรุงมีการก่อสร้างอาคารใหม่ขึ้น 4 แห่ง เป็นผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงจำนวนชั้นความสูงของอาคารในพื้นที่ ส่วนใหญ่เป็นการเพิ่มจำนวนชั้นของอาคาร และมีจำนวนชั้นมากที่สุด 12 ชั้น

1.2) แปลงที่ดิน พบว่า บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรมีการพัฒนาแปลงที่ดินใน 2 ลักษณะ คือ การพัฒนาบนแปลงที่ดินขนาดใหญ่ และการพัฒนาโดยการนำแปลงที่ดินหลายๆ แปลงมารวมกัน มีรูปแบบการพัฒนา 2 รูปแบบ คือ (1) แปลงที่ดินที่มีการพัฒนาเพื่อการค้า บริการ และการท่องเที่ยว ได้แก่ โครงการแอมไชน่าทาวน์ และโครงการเวล โฮเทล ไชน่าทาวน์ และ (2) แปลงที่ดินที่มีการพัฒนาเพื่อการอนุรักษ์ คือ ชุมชนเลื่อนฤทธิ์

1.3) การใช้ประโยชน์ที่ดิน พบว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร ส่วนใหญ่ยังคงเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน อาคารที่อยู่อาศัยหลายแห่งบนถนนนาทมได้รับการพัฒนาเพื่อใช้ประโยชน์ด้านพาณิชยกรรมสำหรับบนถนนเจริญกรุง ถนนเยาวราช ถนนทรงวาด ถนนผดุงด้าว ถนนแปลงนาม ถนนไมตรีจิตต์ ตรอกเต้า และซอยวานิช 1 อาคารบางหลังถูกปรับเปลี่ยนประโยชน์ใช้สอยอาคารจากเดิมที่บริเวณชั้นล่างเป็นหน้าร้าน ชั้นบนเป็นที่อยู่อาศัยของเจ้าของกิจการมาเป็นชั้นล่างยังคงประกอบการค้า แต่บริเวณชั้นบนเป็นโกดังสำหรับเก็บสินค้าและที่อยู่อาศัยของพนักงานแทน อาคารบางหลังมีการปรับเปลี่ยนกิจกรรมการค้าแบบดั้งเดิมเป็นพาณิชยกรรม

ร่วมสมัยและพาณิชย์กรรมสร้างสรรค์ (Business Creative) เพิ่มมากขึ้นเช่น ร้านอาหาร บาร์ คาเฟ่ และโฮลเทล

1.4) รูปแบบเส้นทางและการสัญจร พบว่า ระบบขนส่งมวลชนระบบราง กลายเป็นรูปแบบการเดินทางหนึ่งในการเข้าถึงพื้นที่ ทำให้เกิดเส้นทางการสัญจรหลักที่เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร คือ ถนนแปลงนามและซอยเจริญกรุง 16 โดยทั้งสองเส้นทางมีความคึกคักแตกต่างกันตามช่วงเวลา จุดหมายปลายทาง และสภาพแวดล้อมของถนน กล่าวคือ ซอยเจริญกรุงหรือตรอกเล่งบัวเยี้ยจะมีความคึกคักตั้งแต่เช้าจนถึง 16.00 น. เนื่องจากถนนเส้นนี้เป็นตลาดมีริมเงาปกคลุมในช่วงเวลากลางวัน และเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อกับสถานีสำคัญในพื้นที่อย่างตลาดค้าส่งสำเพ็ง ถนนเยาวราช วัดมังกรกมลาวาส และศาสนสถานที่สำคัญในพื้นที่หลายแห่ง ส่วนถนนแปลงนามจะมีความคึกคักในช่วงเย็น ตั้งแต่ 16.00-23.00 น. เนื่องจากบริเวณสองข้างทางจะเรียงรายไปด้วยสตรีทฟู้ด ทั้งแผงลอย และรถเข็นตลอดสองข้างทางเชื่อมต่อไปยังถนนเยาวราชที่เป็นถนนคนเดินแหล่งอาหารยอดนิยมมาค้าคิน

1.5) พื้นที่สาธารณะ พบว่า บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร มีพื้นที่สาธารณะเพิ่มขึ้น 2 แห่ง คือ ลานบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร และบริเวณโครงการแอมไชน่าทาวน์ พื้นที่สาธารณะทั้งสองแห่งมีลักษณะเป็นพลาซ่าขนาดเล็ก มีการใช้งานพื้นที่ในช่วงระยะเวลาสั้นๆ กิจกรรมที่พบเห็น คือ เป็นจุดนัดพบ นั่งชั่วคราว พักคอย และถ่ายภาพ จากเดิมที่แต่พื้นที่สาธารณะในพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นลานในศาสนสถาน ศาลเจ้า และลานบริเวณวงเวียนเท่านั้น

2) ด้านเศรษฐกิจ ประกอบด้วย

2.1) แหล่งงาน พบว่า ผลจากพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ เช่น ศูนย์การค้า โรงแรม บาร์ คาเฟ่ ร้านอาหาร และโฮลเทลที่กำลังเปิดให้บริการในพื้นที่หลายแห่งและโครงการที่กำลังดำเนินการก่อสร้าง กระจายตัวอยู่ในพื้นที่ เช่น ถนนเจริญกรุง ถนนเยาวราช ถนนนาหน้า ถนนผดุงด้าว ถนนแปลงนาม ถนนทรงวาด ถนนพาดสาย ถนนทรงสวัสดิ์ และซอยวานิช1 ทำให้ในพื้นที่มีโอกาสในการจ้างงานด้านการบริการ และการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น จากเดิมที่เป็นการจ้างงานในย่านการค้าสำคัญต่างๆ เช่น ถนนเยาวราช สำเพ็ง คลองถม และเสื่อป่า ซึ่งประกอบไปด้วยธุรกิจห้างร้าน ตลาด ภัตตาคาร ร้านอาหาร โรงแรมที่พัก ศูนย์การค้าขนาดใหญ่ และถนนคนเดินในพื้นที่

2.2) พาณิชยกรรม พบว่า บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรมีการวิวัฒนาการรูปแบบพาณิชยกรรมให้เข้ากับยุคสมัยมากขึ้น โดยรูปแบบการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นมี 3 ลักษณะ คือ (1) พาณิชยกรรมแบบร่วมสมัย เป็นรูปแบบที่เกิดจากการต่อยอดธุรกิจดั้งเดิมของผู้สืบทอดในปัจจุบัน เพื่อเพิ่มศักยภาพและโอกาสในการแข่งขันทางธุรกิจท่ามกลางกระแสการพัฒนาแบบทุนนิยมในพื้นที่ (2) พาณิชยกรรมสมัยใหม่ เป็นรูปแบบธุรกิจค้าปลีกของนักลงทุนที่เข้ามาทำธุรกิจในพื้นที่ ส่วนใหญ่เป็นร้านสะดวกซื้อหรือธุรกิจค้าปลีกขนาดเล็ก

สามารถพบเห็นได้อย่างแพร่หลายบนถนนเยาวราชและถนนเจริญกรุง ที่เป็นย่านแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญในพื้นที่ และ(3) พาณิชยกรรมสร้างสรรค์ เป็นธุรกิจที่ถูกขับเคลื่อนด้วยคนรุ่นใหม่ เช่น บาร์ คาเฟ่ และโฮเทล ซึ่งหลายแห่งกำลังได้รับความนิยมอย่างแพร่หลายจากการแนะนำสถานที่ยอดนิยมในสื่อสังคมออนไลน์ ทำให้เกิดเป็นวิถีชีวิตย่านการค้าแบบวิถีใหม่ในย่านเก่า โดยสามารถพบเห็นได้บริเวณถนนเยาวราช ถนนนาครา และถนนริมน้ำทรงวาด ซ้อนทับบนบทบาทเดิมของพื้นที่ที่เป็นย่านศูนย์รวมตลาดค้าปลีกค้าส่ง ร้านขายทอง และย่านของกินยามค่ำคืนแบบดั้งเดิม เปลี่ยนบทบาทย่านการค้าสู่การเป็นย่านท่องเที่ยว

2.3) การท่องเที่ยว จากการสำรวจข้อมูลจากอินเทอร์เน็ตและสื่อสังคมออนไลน์พบว่า การท่องเที่ยวประเภทบาร์ คาเฟ่ ได้รับความนิยมมากขึ้น แต่เดิมผู้ที่เข้ามาท่องเที่ยวส่วนใหญ่จะนิยมท่องเที่ยวตามสถานที่สำคัญ กินอาหารตามร้านอาหารยอดนิยม และให้เจ้าในศาสนสถานต่างๆ นอกจากนี้ยังพบว่าเกิดการขยายขอบเขตของการท่องเที่ยวครอบคลุมพื้นที่บริเวณถนนนาครา และถนนทรงวาด แต่เดิมที่ความเข้มข้นของการท่องเที่ยวจะกระจุกตัวอยู่บริเวณถนนเยาวราชเท่านั้น

3) ด้านสังคม ประกอบด้วย

3.1) ประชากร พบว่า บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร มีการเปลี่ยนถ่ายประชากรอย่างต่อเนื่อง ประชากรดั้งเดิมที่เป็นชาวไทยเชื้อสายจีนมีแนวโน้มอพยพย้ายออกนอกพื้นที่เป็นจำนวนมาก ประชากรดั้งเดิมที่ยังคงอยู่ในพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นผู้สูงอายุที่อยู่ตามตรอก ซอกซอยในพื้นที่ชุมชน และบนถนนสายหลักอย่างถนนเจริญกรุง ถนนพลับพลาไชย และถนนเยาวราช โดยประชากรที่มีบทบาทสำคัญในการพลิกโฉมวิถีชีวิตและบริบทความเป็นย่านเก่าบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร คือ กลุ่มคนรุ่นใหม่ทั้งในและนอกพื้นที่ที่เข้ามาประกอบกิจการในพื้นที่

3.2) ชุมชน จากการศึกษาชุมชนตัวอย่างคือ ชุมชนเจริญไชยและชุมชนเล่งบัววัยเอี้ยะ พบว่า ชุมชนมีการปรับตัวและมีความเข้มแข็งมากขึ้น มองเห็นประโยชน์จากการพัฒนารถไฟฟ้าใต้ดินทั้งดึงดูดผู้คนเข้าสู่พื้นที่ ส่งผลได้จากกิจกรรมการค้า รูปแบบของสินค้าและบริการที่ถูกปรับเปลี่ยนให้เข้ากับยุคสมัยและมีความหลากหลายมากขึ้น รวมถึงการสร้างเครือข่ายทางสังคมทั้งการรวมกลุ่มของผู้นำชุมชนและการรวมกลุ่มบนสังคมออนไลน์ ทั้งในรูปแบบการส่งเสริมการค้าและการอนุรักษ์ แม้จะมีการเปลี่ยนถ่ายประชากรอยู่อย่างต่อเนื่อง แต่ผู้คนในชุมชนก็ปรับตัว แลกเปลี่ยน และเรียนรู้ที่จะอยู่ด้วยกันได้อย่างลงตัว

3.3) วิถีชีวิต พบว่า วิถีแบบคนจีนดั้งเดิม ร้านอาหารเก่าๆ คนดั้งเดิมที่เป็นชาวจีนและชาวไทยเชื้อสายจีน เริ่มเลือนหายไป ถูกแทนที่ด้วยวิถีใหม่ที่มีเทคโนโลยีเป็นส่วนประกอบในการดำเนินชีวิต ร้านค้าเก่าแก่ในพื้นที่หลายแห่งปล่อยให้กับนักลงทุนรายใหม่ที่เข้ามาทำธุรกิจในพื้นที่ บางร้านปรับตัวเป็นร้านอาหาร ร้านของฝาก เพื่อรองรับการท่องเที่ยว นอกจากนี้กลุ่มคนรุ่นใหม่ที่เข้ามาประกอบกิจการคาเฟ่ ร้านอาหาร บาร์ และ

โหลตด้วยการปรับปรุงตึก อาคารพาณิชย์ และห้องแถวเก่าๆ ทำให้หลายย่านในพื้นที่กลับมาคึกคักและมีชีวิตชีวาอีกครั้ง เช่น ถนนเยาวราช ถนนนานา และถนนทรงวาด เกิดเป็นวิถีใหม่ในย่านเก่า ท่ามกลางกระแสการท่องเที่ยวและการพัฒนาธุรกิจใหม่ๆ ในพื้นที่

แม้ว่าการพัฒนาระบบไฟฟ้าขนส่งทางรางสถานีวัดมังกรที่เกิดขึ้นในพื้นที่ จะสร้างความสะดวกสบายให้กับการเดินทางมากขึ้น ประกอบกับการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมภายในพื้นที่ที่มีความสัมพันธ์เชื่อมโยงอย่างซับซ้อนในแต่ละย่าน เกิดรูปแบบการพัฒนาแบบวิถีใหม่ในย่านเก่า ที่คลาคร่ำไปด้วยธุรกิจร่วมสมัยและธุรกิจแบบสร้างสรรค์ (Creative Business) ตอบโจทย์การใช้สอยร่วมสมัยและวิถีชีวิตของคนในยุคปัจจุบัน เปลี่ยนโฉมย่านมรดกทางวัฒนธรรมของคนจีนที่โพ้นทะเลเก่าแก่ที่สุดในประเทศไทยให้มีชีวิตชีวาอีกครั้งด้วยธุรกิจสมัยใหม่ที่เปลี่ยนบทบาทจากย่านการค้า ศูนย์รวมตลาดค้าปลีกค้าส่ง ร้านขายทอง และย่านของกินยามค่ำคืนแบบดั้งเดิมเป็นย่านท่องเที่ยว ที่มีกลุ่มคนรุ่นใหม่เป็นพลังสำคัญในการขับเคลื่อนและการพัฒนาพื้นที่ในปัจจุบัน

6.2 อภิปรายผลการศึกษา

จากการศึกษาอิทธิพลของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่โดยรอบ ช่วยให้สร้างความเข้าใจถึงปรากฏการณ์การเปลี่ยนแปลงของชุมชนเมืองในย่านเมืองเก่าของกรุงเทพมหานคร ที่เป็นผลมาจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน ผลการศึกษา แม้ว่าบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรจะมีการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ในหลายประการ ที่เป็นผลสืบเนื่องมาจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย แต่ผลการศึกษายังไม่สามารถระบุได้แน่ชัดถึงความสัมพันธ์โดยตรงระหว่างสถานีรถไฟฟ้าย่านวัดมังกรกับความเปลี่ยนแปลงของชุมชนเมือง เนื่องจากยังมีปัจจัยร่วมอื่นที่กระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนแปลง อาทิ แผนพัฒนาของภาครัฐ การเปลี่ยนแปลงของประชากร ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ความนิยมธุรกิจออนไลน์ การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและความต้องการของผู้บริโภค เทรนด์โลก สภาพทางเศรษฐกิจ ปรากฏการณ์เงินตราฟิเคชั่น ตลอดจนสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 ที่เริ่มการแพร่ระบาดในประเทศไทยในช่วงต้นปี พ.ศ. 2563 จนถึงปี 2564¹⁰ ล้วนแล้วแต่เป็นปัจจัยร่วมที่ทำให้ย่านเกิดการเปลี่ยนแปลงพื้นที่เมื่อพิจารณาเกี่ยวกับปัจจัยที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่ามีทั้งปัจจัยที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ในระยะยาวและระยะสั้น ซึ่งจะอธิบายดังต่อไปนี้

ปัจจัยระยะยาว ประกอบด้วย สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร แผนพัฒนาของภาครัฐ การเปลี่ยนแปลงของประชากร ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ความนิยมธุรกิจออนไลน์ การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและความต้องการของผู้บริโภค เทรนด์โลก สภาพทางเศรษฐกิจ และปรากฏการณ์เงินตราฟิเคชั่น ผลการศึกษา พบว่า ปัจจัยระยะยาวที่ส่งผลการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ในย่านเยาวราชอย่างเห็นได้ชัด นอกจากสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร คือ แผนพัฒนาของภาครัฐ และปรากฏการณ์เงินตราฟิเคชั่น ที่เปรียบเสมือนดาบสองคม มีทั้งข้อดีและข้อเสียในการพัฒนาพื้นที่

¹⁰ ขอบเขตระยะเวลาของการศึกษาในครั้งนี้ ได้กำหนดขอบเขตในการศึกษาการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ในช่วงเวลาตั้งแต่อดีตจนถึงภายหลังจากการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรในเดือนเมษายน พ.ศ. 2564

หลายครั้งที่เราจะเห็นการพัฒนาของภาครัฐในรูปแบบนโยบายการรับคำสั่งจากเบื้องบน (Top Down) จนทำให้เกิดการขัดแย้งในหลายฝ่ายทั้งชุมชนที่มีต่อภาครัฐ ต่อเจ้าของที่ดิน และภายในชุมชนเอง แม้กระทั่งในพื้นที่ย่านเยาวราช การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงินเองก็ส่งผลกระทบต่อทั้งการเดินทาง เศรษฐกิจ รวมไปถึงประเด็นด้านสังคมที่เป็นประเด็นที่มีความละเอียดอ่อน ที่มีกฎหมายเข้ามาจากแผนพัฒนาของทางภาครัฐ ในขณะที่เศรษฐกิจและการท่องเที่ยวถูกพัฒนาจนถึงขีดสุด แต่ยังขาดการรักษาผลประโยชน์ด้านคุณค่าทางสังคมและวัฒนธรรมของการอนุรักษ์ชุมชนเมือง

และอีกปัจจัย คือ ปรากฏการณ์เจเนตรีฟิเคชั่น ผลการศึกษา แสดงให้เห็นการเปลี่ยนแปลงที่เกี่ยวข้องเนื่องกันระหว่าง กลุ่มคน กิจกรรม และการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของพื้นที่ซึ่งสัมพันธ์กับแนวคิดเจเนตรีฟิเคชั่น ปรากฏการณ์เจเนตรีฟิเคชั่นที่เกิดขึ้นในย่านเยาวราช ทำให้เกิดการอยู่ร่วมกันอย่างถ้อยทีถ้อยอาศัยระหว่างคุณค่าของพื้นที่กับกลุ่มคนรุ่นใหม่ ที่นำเสนอความเป็นย่านเยาวราชที่เป็นย่านชุมชนชาวจีนในรูปแบบใหม่ ภายใต้การผสมผสานระหว่างความเป็นสมัยใหม่และความเป็นจีน สะท้อนผ่านรูปลักษณะของย่านในรูปแบบจีนร่วมสมัย กลายเป็นภาพจำโฉมใหม่ จากเดิมที่เคยเป็นย่านการค้าที่รุ่งเรืองมาตั้งแต่อดีต

ปัจจัยระยะสั้น คือ สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 ซึ่งเริ่มแพร่ระบาดในประเทศไทยตั้งแต่ช่วงต้นปี พ.ศ. 2563 ที่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่ในหลายประการทั้งด้านสังคม เศรษฐกิจ ไปจนถึงวัฒนธรรมประเพณี การประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินของภาครัฐ มาตรการการป้องกันโรคระบาด รวมไปถึงพฤติกรรมการใช้ชีวิตรูปแบบใหม่ที่เกิดขึ้นในช่วงสถานการณ์โควิด หรือที่เรียกกันว่าชีวิตวิถีใหม่ (New Normal) ทำให้ย่านเยาวราชที่คึกคักไปด้วยผู้คนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืนเงียบเหงาลงถนัดตา กิจกรรมห้างร้านหลายแห่งปิดตัวลง การจัดงานเทศกาลและประเพณีของชาวจีนก็ได้รับผลกระทบไปด้วย ปัจจัยดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า ความเป็นย่านชุมชนชาวไทยเชื้อสายจีนของย่านเยาวราชกลายเป็นย่านการค้าและย่านธุรกิจที่รองรับการท่องเที่ยวอย่างชัดเจน

สิ่งสำคัญที่กำลังเลือนหายไปของย่าน คือ มรดกทางวัฒนธรรมที่จับต้องไม่ได้ เป็นสิ่งที่น่าเสียดายที่วัฒนธรรมประเพณีของชาวจีนในพื้นที่กำลังเสื่อมสลายไปตามกาลเวลาและผู้คนจากการเปลี่ยนแปลงของประชากรในพื้นที่และแรงกระตุ้นจากกระแสการพัฒนาสมัยใหม่ ซึ่งอาจนำมาซึ่งการสูญหายของวัฒนธรรมที่จะหลงเหลือเพียงภาพจำของคนในอดีตเท่านั้น

ทั้งนี้จะกล่าวอภิปรายเกี่ยวกับประสิทธิภาพของขั้นตอนการดำเนินงานและเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย และข้อพิจารณาต่อการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรร่วมด้วย โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

6.2.1 ประสิทธิภาพของขั้นตอนการดำเนินงานและเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1) สำหรับการจัดเก็บข้อมูลพื้นที่และเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ เนื่องจากในระหว่างทำการศึกษาเกิดสถานการณ์โควิด-19 แพร่ระบาดในประเทศไทย ผู้วิจัยได้พิจารณาใช้เครื่องมือการสืบค้นข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต (Search Engine) และการนำเทคโนโลยีที่ทำให้เห็นมุมมองภาพแบบพาโนรามาจากตำแหน่งต่างๆ บนท้องถนน หรือ กูเกิล สตรีทวิว (Google Street View) จาก กูเกิล แผนที่ (Google Map) และ กูเกิล เอิร์ธ (Google Earth) มาใช้ในกระบวนการเก็บข้อมูลของพื้นที่ ซึ่งเครื่องมือดังกล่าวมีข้อดีและข้อเสียดังนี้

ข้อดีของเครื่องมือเกี่ยวกับมุมมองภาพและแผนที่ทำให้สามารถค้นหาข้อมูลด้านกายภาพ ทั้งโครงข่ายถนน เส้นทางการสัญจร รูปแบบอาคาร ความสูงของอาคาร ขอบเขตของย่าน การใช้ประโยชน์ที่ดิน สภาพเศรษฐกิจของพื้นที่ และภาพบันทึกย้อนหลังของโปรแกรมแผนที่ดังกล่าว ทำให้เห็นภาพการเปรียบเทียบและวิวัฒนาการการเปลี่ยนแปลงช่วงเวลาก่อนและภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรได้อย่างชัดเจน แต่ข้อจำกัดของเครื่องมือนี้ คือ ภาพบันทึกจากกูเกิล สตรีทวิว (Google Street View) ยังไม่สามารถครอบคลุมบางพื้นที่ของการศึกษาในครั้งนี้ได้ เช่น ตรอกซอย หรือเส้นทางสัญจรในชุมชน เป็นต้น และชุดข้อมูลบางส่วนยังไม่ได้รับการอัปเดตข้อมูลให้เป็นปัจจุบันตามสภาพพื้นที่จริง เนื่องจากภายในพื้นที่กำลังมีการพัฒนาและการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง

สำหรับการใช้เครื่องมือการสืบค้นข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต (Search Engine) ข้อดี คือ สามารถใช้ในการจัดเก็บข้อมูลเชิงลึกของพื้นที่ได้หลายมิติ ทั้งด้านประวัติศาสตร์ ประชากร ชุมชน วิถีชีวิต การท่องเที่ยว เป็นต้น เครื่องมือนี้สามารถจำแนกช่วงเวลาของชุดข้อมูลในขณะค้นหาได้ ทำให้เกิดความรวดเร็วในการค้นหาข้อมูลตามกระบวนการและวิธีการวิจัยที่ผู้วิจัยแบ่งข้อมูลการศึกษาออกเป็น 2 ชุดข้อมูลคือช่วงเวลาช่วงเวลาก่อนและภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร แต่ข้อเสียของเครื่องมือนี้คือ ข้อมูลที่ได้จะใช้เวลาในการคัดกรองค่อนข้างมาก เนื่องจากการใช้คำค้นหาที่มีข้อมูลที่มีความคล้ายกันเป็นจำนวนมาก ถึงแม้ว่าจะทำให้ได้ข้อมูลเชิงลึกของพื้นที่ แต่มีเนื้อหาและรายละเอียดค่อนข้างน้อย ทำให้ผู้วิจัยมีความจำเป็นต้องลงพื้นที่ภาคสนามเพิ่มเติมเพื่อนำข้อมูลมาประกอบในการวิเคราะห์ประเด็นต่างๆ ให้ครบถ้วนต่อไป

2) การสังเกตการณ์ เพื่อสำรวจข้อมูลเบื้องต้น ภายหลังจากการศึกษาและจัดเก็บข้อมูลพื้นที่จากเครื่องมือที่ผู้วิจัยได้นำมาใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ยังไม่สามารถจัดเก็บข้อมูลได้อย่างครบถ้วนตามประเด็นที่ได้จากการศึกษาทฤษฎีและการทบทวนวรรณกรรมในบทที่ 2 หลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดบรรเทาลงในช่วงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2563 ผู้วิจัยได้ทำการลงพื้นที่สังเกตการณ์ เพื่อสำรวจข้อมูลภาคสนามเบื้องต้นประกอบกับการพบปะพูดคุยกับผู้คนในพื้นที่ศึกษา พบว่าในช่วงเวลากลางวัน เศรษฐกิจในพื้นที่ชบเซาลง ธุรกิจห้างร้านบางแห่งยังคงปิดให้บริการต่อเนื่องจากผลกระทบสถานการณ์โควิด-19 ถึงแม้ตอนที่ผู้วิจัยลงสำรวจพื้นที่จะตรงกับเทศกาลกินเจของเยาวราช ผู้คนในพื้นที่ค่อนข้างเบาบาง ส่วนใหญ่เป็นผู้อยู่อาศัยและผู้ประกอบธุรกิจในพื้นที่ มีบางส่วนที่เป็นพ่อค้าแม่ค้าและผู้คนที่เข้ามาซื้อสินค้าในย่านการค้าต่างๆ ในพื้นที่ มีนักท่องเที่ยวในพื้นที่บางส่วน โดยส่วนใหญ่เป็นคนไทย สำหรับในช่วงเวลาเย็นถึงกลางคืน พบว่า ธุรกิจการค้าขาย

อาหารและบริการบนถนนคนเดินเยาวราชเปิดให้บริการอีกครั้งหลังจากที่หยุดให้บริการในช่วงการแพร่ระบาดของสถานการณ์โควิด-19 มีนักท่องเที่ยวเข้ามาในพื้นที่ค่อนข้างมากซึ่งส่วนใหญ่เป็นคนไทย ทำให้ได้ข้อมูลในการวิเคราะห์ข้อมูลเพิ่มเติม ในขณะเดียวกันบางประเด็นที่ผู้วิจัยทำการศึกษาก็มีเนื้อหาข้อมูลที่จะนำมาใช้การวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงค่อนข้างน้อย เนื่องจากพื้นที่มีการพัฒนาเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง เป็นผลให้ผู้วิจัยสามารถสรุปได้ตามผลการศึกษาในครั้งนี้

อย่างไรก็ดี แม้เครื่องมือที่ผู้วิจัยได้นำมาใช้ในการศึกษาครั้งนี้จะเป็นทางเลือกที่มีศักยภาพในการจัดเก็บข้อมูลของพื้นที่ทั้งด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม แต่ยังไม่สามารถเก็บข้อมูลของพื้นที่ได้ครอบคลุมครบถ้วน เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 และการพัฒนาอย่างต่อเนื่องที่เกิดขึ้นในพื้นที่ การศึกษาเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ในครั้งต่อไปควรพิจารณาใช้เครื่องมือเก็บแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ลึกซึ้งและหลากหลายมากยิ่งขึ้น

6.2.2 ข้อพิจารณาต่อการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร

เนื่องจากสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรมีอิทธิพลที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่โดยรอบทั้งด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม ประกอบกับพื้นที่ที่มีการพัฒนาเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สอดคล้องกับความเป็นย่านเก่าและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้อยู่อาศัยและผู้เข้ามาใช้งานในพื้นที่ การวางแผนพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรจำเป็นต้องพิจารณาถึงปัจจัยหลายด้าน ได้แก่

1) การเปลี่ยนแปลงด้านกายภาพ ส่งผลให้รูปแบบสถาปัตยกรรมในพื้นที่มีความหลากหลายมากขึ้น จำเป็นต้องมีข้อบังคับ ข้อเสนอแนะ แนวทางการปรับปรุงหรืออนุรักษ์อาคาร บริเวณถนนเจริญกรุง ถนนเยาวราช ถนนแปลงนาม ถนนนานา และถนนทรงวาด เป็นต้น เพื่อให้องค์ประกอบของอาคารมีความกลมกลืนกับบริบทโดยรอบทั้งอาคารดั้งเดิมและอาคารที่ปรับปรุงใหม่ เช่น ป้ายโฆษณา การใช้สีของอาคาร ลักษณะของประตูหน้าต่าง วัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง และองค์ประกอบตกแต่งอาคาร เป็นต้น

2) การเปลี่ยนแปลงการพัฒนาแปลงที่ดินที่เกิดขึ้นในการศึกษาครั้งนี้ แสดงให้เห็นถึงความเป็นไปได้ในการพัฒนาแปลงที่ดินแบบการรวมแปลงที่ดินเพื่อพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อมรดกทางวัฒนธรรมในพื้นที่ เช่น ตึกแถวหรือย่านการค้าเก่าแก่ ดังนั้นในการพัฒนาแปลงที่ดินควรพิจารณากระบวนการมีส่วนร่วมจากผู้อยู่อาศัย เจ้าของแปลงที่ดิน ภาครัฐ และภาคีต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างเท่าเทียมกัน

3) ผลการศึกษา พบว่า ในพื้นที่ศึกษามีการเพิ่มจำนวนของพื้นที่สาธารณะ โดยมีกิจกรรมการใช้ประโยชน์สำหรับพบปะ พักคอย และนัดพบของผู้เข้ามาใช้งานพื้นที่ ดังนั้นพื้นที่สาธารณะควรมีแนวทางการออกแบบองค์ประกอบต่างๆ ที่เอื้ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้งานอย่างครบครัน เนื่องจากประชากรดั้งเดิมที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นผู้สูงอายุ การออกแบบพื้นที่สาธารณะควรพิจารณาเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุและคนพิการ (Universal Design) ประกอบด้วย

4) ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่ามีผู้เข้ามาใช้งานพื้นที่เป็นจำนวนมากบริเวณถนนคนเดินเยาวราช โดยการสัญจรหลักในพื้นที่คือการเดินเท้าและมีกิจกรรมการปั่นจักรยานในย่านเก่าผ่านเส้นทางตลาดน้อย ถนนทรงวาด และถนนเยาวราช รวมถึงรูปแบบการเดินทางต่างๆ ควรพิจารณาแนวทางในการออกแบบถนน ทั้งถนนหลัก ถนนรอง และตรอกซอกซอยที่เชื่อมโยงกันเป็นโครงข่ายที่สัมพันธ์กับสถานที่หรือย่านสำคัญในพื้นที่ ตลอดจนภูมิทัศน์ให้มีความปลอดภัยแก่ผู้ใช้สอยและผู้คนทั้งหมด (Universal) รวมถึงสอดคล้องกับกิจกรรมการใช้พื้นที่ บริบทความเป็นย่านเก่า และประโยชน์สูงสุดของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ด้วย เช่น ถนนเจริญกรุง ถนนเยาวราช ถนนแปลงนาม ถนนทรงวาด ถนนผดุงด้าว ถนนมังกร ถนนเยาวพาณิชย์ ซอยอิสราณภาพ 16 ตรอกโรงโคม เป็นต้น

5) การวางแผนการฟื้นฟู อนุรักษ์ และพัฒนาชุมชนในพื้นที่ เนื่องจากชุมชนหลายแห่งมีเครือข่ายชุมชนที่เข้มแข็ง มีการรวมกลุ่มทางสังคมอย่างแน่นแฟ้น ควรพิจารณากระบวนการทางสังคมของชุมชนและอาจใช้กระบวนการมีส่วนร่วม (Participation) เพื่อให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่ในอนาคตและนำไปสู่รูปแบบการพัฒนาที่สอดคล้องความต้องการของชุมชนวิถีชีวิตความเป็นอยู่อย่างแท้จริง

6) การเปลี่ยนแปลงของรูปแบบพาณิชยกรรมที่เกิดขึ้นบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าวัดมังกรที่กำลังก้าวเข้าสู่วิถีใหม่เป็นการค้ารูปแบบใหม่ การท่องเที่ยวและบริการ ซึ่งผู้ที่จะเข้ามาประกอบธุรกิจในพื้นที่ ควรพิจารณาถึงมรดกทางวัฒนธรรมและบริบทความเป็นย่านชุมชนชาวจีนเก่าแก่ของกรุงเทพมหานคร เพื่อรักษาเอกลักษณ์ของย่านให้คงอยู่สืบไป

6.3 ข้อจำกัดในการศึกษา

1) การศึกษาอิทธิพลที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรในครั้งนี้ ระหว่างทำการศึกษาก่อเกิดการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ผู้วิจัยจึงใช้เครื่องมือการสืบค้นข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต (Search Engine) และการนำเทคโนโลยีที่ทำให้เห็นมุมมองภาพแบบพาโนรามาจากตำแหน่งต่างๆ บนท้องถนน หรือ กูเกิล สตรีตวิว (Google Street View) จาก กูเกิล แผนที่ (Google Map) และ กูเกิล เอิร์ธ (Google Earth) มาใช้ในกระบวนการเก็บข้อมูลของพื้นที่ ซึ่งข้อมูลที่ได้จากเครื่องมือดังกล่าวครอบคลุมเนื้อหาได้ไม่ครบถ้วนตามกรอบแนวคิดของการวิจัยที่ผู้วิจัยกำหนดไว้ ผู้วิจัยจึงต้องใช้กระบวนการลงพื้นที่สังเกตการณ์ เพื่อสำรวจข้อมูลเบื้องต้นเพิ่มเติม ภายหลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดบรรเทาลงในช่วงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2563

2) ขอบเขตของพื้นที่ศึกษามีความกว้างมาก ประกอบกับระยะเวลาที่ใช้การเก็บข้อมูลค่อนข้างน้อยและผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ผู้วิจัยจึงได้เลือกศึกษาเฉพาะพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงที่ชัดเจนเท่านั้น ทำให้จัดเก็บข้อมูล การวิเคราะห์ผล และการสรุปผลการศึกษาไม่ครอบคลุมขอบเขตของพื้นที่ศึกษาทั้งหมดของการศึกษานี้

3) เนื่องจากในช่วงที่ทำการศึกษาก่อเกิดการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าวัดมังกรมีการพัฒนาพื้นที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้ผลการศึกษาที่ได้ อาจไม่ครอบคลุมการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ที่เกิดขึ้นภายหลังจากการลงพื้นที่สำรวจข้อมูลเบื้องต้น

4) ผลการวิจัยนี้ไม่สามารถจะระบุได้แน่ชัดถึงความสัมพันธ์โดยตรงระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับความเปลี่ยนแปลงเมือง เนื่องด้วยการเปิดให้บริการสถานีรถไฟฟ้าวัดมังกร อาจจะไม่ใช่เพียงปัจจัยเดียวที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่โดยรอบ แต่ผลของการศึกษาจะเป็นหนึ่งในสมมติฐานที่สำคัญเพื่อช่วยอธิบายปรากฏการณ์ความเปลี่ยนแปลงเมืองจากรถไฟฟ้าใต้ดินในย่านเมืองเก่าได้

6.4 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

จากการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้มีข้อเสนอแนะ เพื่อต่อยอดงานวิจัยครั้งต่อไป ดังนี้

1) ในระหว่างการศึกษาเกิดการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 และข้อจำกัดด้านเวลาในการศึกษา ผู้วิจัยจึงทำการศึกษาเฉพาะในย่านสำคัญๆ ที่มีการเปลี่ยนแปลงในขอบเขตพื้นที่การศึกษาเท่านั้น สำหรับการต่อยอดหรือการทำวิจัยครั้งต่อไปควรขยายพื้นที่ศึกษาให้กว้างมากขึ้น เพื่อให้ได้ข้อมูลที่หลากหลาย ครบคลุมมากยิ่งขึ้น

2) เนื่องจากเกิดการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ในระหว่างการทำวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยไม่สามารถใช้เครื่องมือแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ได้ ทำให้องค์ประกอบของข้อมูลบางส่วนไม่ครบถ้วน สำหรับการศึกษานิติพลที่ส่งผลต่อระบบขนส่งมวลชนเพื่อต่อยอดการศึกษาในครั้งนี้หรือการศึกษาในพื้นที่ที่มีบริบทที่ใกล้เคียงกัน จำเป็นต้องใช้เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยประเภทแบบสอบถามและการสัมภาษณ์เป็นส่วนหนึ่งในการเก็บรวบรวมข้อมูลพื้นที่ด้วย เพื่อให้ได้องค์ประกอบของข้อมูลที่ครบถ้วนมากยิ่งขึ้น

3) ในการวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาอิทธิพลที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรเท่านั้น ควรศึกษาอิทธิพลที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินที่มีบริบทของพื้นที่ คล้ายคลึงกันหรือศึกษาเปรียบเทียบอิทธิพลที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ระหว่างบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรกับสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายสถานีอื่นที่ตั้งอยู่ในบริบทของพื้นที่เมืองเก่าเหมือนกัน เพื่อให้เกิดแนวคิดและองค์ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนกับการพัฒนาเมืองในพื้นที่ทางประวัติศาสตร์ให้กว้างมากขึ้น

4) เนื่องจากในช่วงของการทำการศึกษาอยู่ในช่วงการเปลี่ยนผ่านภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสถานีวัดมังกรได้ไม่นาน จึงควรทำการศึกษานิติพลที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรในระยะยาว รวมทั้งการติดตามผลการศึกษา เพื่อหาข้อสรุปอิทธิพลที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ที่ครอบคลุม

รายการอ้างอิง

- ASSOCIATES, Calthorpe Associates in Association with MINTIER &. (2011). Transit-oriented development design guidelines. Retrieved November 18 2019 <https://planning.saccounty.net/PlansandProjectsIn-Progress/Documents/General%20Plan%202030/GP%20Elements/TOD%20Guidelines.pdf>
- Policy, Institute for Transportation and Development. (2017). *TOD Standard*. Retrieved from New York:
- Winnipeg, City of. (2011). Winnipeg Transit-Oriented Development Handbook. Retrieved November 17 2019 <http://www.reconnectingamerica.org/assets/Uploads/20120113WinnipegHandbook.pdf>
- Wyly, Loretta Lees, Tom Slater and Elvin. (2007). Gentrification. Retrieved June 3 2019 https://southwarknotes.files.wordpress.com/2009/12/loretta_lees_tom_slater_elvin_wyly-gentrification__-routledge2007.pdf
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, ศูนย์พัฒนาวิชาการด้านการตลาดการท่องเที่ยว. (2560). Food on the Move (จุลสาร).
- กระทรวงมหาดไทย, สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง. (ม.ป.ป.). "สถิติประชากรและบ้าน – จำนวนประชากร." Retrieved 19 เมษายน http://stat.bora.dopa.go.th/new_stat/webPage/statByYear.php.
- กังวานภูมิ, จุฑาทิ. (2557). ความสำคัญของกระบวนการมีส่วนร่วมในการพัฒนาย่านเก่าของเมือง : กรณีศึกษา พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟใต้ดินวัดมิ่งกรมลพบุรี. ารสารวิจัยและสาระสถาปัตยกรรม/การผังเมือง, 11(1), 21-35.
- กิติโสภากุล, ชานน. (2557). ปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตามแนวรถไฟฟ้าที่ทำให้เกิดการพัฒนาเต็มศักยภาพ ตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพมหานคร.
- ขวัญสุวรรณ, ปุรณ. (2558). ย่านชุมชนเก่า: นิยาม คุณค่า กลไกการฟื้นฟู สู่ชีวิตประจำวัน. วารสารวิชาการคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สจล., 17(20), 1-17.

- จิรพิชิตชัย, พีรสรณ์. (2562). การส่งเสริมศักยภาพด้านการท่องเที่ยวเชิงอาหาร Gastronomy Tourism : Street Food กรณีศึกษา : ถนนเยาวราช เขตสัมพันธวงศ์ จังหวัดกรุงเทพมหานคร. มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ดิยะวงศ์สุวรรณ, สฤณี. (2556). การวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงโครงข่ายระบบรางในกรุงเทพมหานคร. วารสารวิชาการคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สจล, 15(16), 136-152.
- นิมมานรดี, กฤติญา. (2556). ปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาอาคารชุดตามแนวรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนใน กรุงเทพมหานคร. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,
- บุญประสงค์, พีรยา. (2562). อัตลักษณ์ของถิ่นที่ในกระบวนการเปลี่ยนแปลงการใช้สอยของอาคารเก่า ในเขตเมืองเก่า. Retrieved 17 พฤศจิกายน 2562
file:///C:/Users/Administrator/Downloads/175256-Article%20Text-718649-1-10-20191016%20(2).pdf
- บุญยประวีตร, ฐานปนา. (2557). แนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนในประเทศไทย ตอนที่ 1. Retrieved 17 พฤศจิกายน 2562
<https://asiamuseum.co.th/upload/forum/masstrandev.pdf>
- เผ่าจินดา, ยุทธภูมิ. (2550). แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพมหานคร.
- พจนะวาที, วลีพร. (2549). ผลกระทบของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ ที่มีต่อชุมชนและพื้นที่โดยรอบ. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพมหานคร.
- พุ่มมณี, ศรีนพร. (2562). "ตลาดเล่งบ๊วยเอี้ยะ". ย่านจีนถิ่นบางกอก, 1(มกราคม 2562), 3-5.
- มาพร, จักรพงษ์. (2558). วิธีการกำหนดอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินในพื้นที่ประวัติศาสตร์ของเมือง กรณีศึกษาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร. (สถาปัตยกรรมศาสตร์มหาบัณฑิต), มหาวิทยาลัยศิลปากร,
- ยอดสุรางค์, ปุณณ์ ขวัญสุวรรณ และปฏิพล. (2550). การสื่อความหมายเมืองเก่าผ่านแผนที่มรดกทางวัฒนธรรม: การสื่อความหมายชุมชนท้องถิ่น. Paper presented at the การประชุมนานาชาติอิโคโมสไทย 2007, กรุงเทพมหานคร.
- วงศ์จุริจาวาณิชย์, สุวิทย์. (2562). สนทนากับ ดร.พีรียา บุญชัยพฤกษ์ เรื่องย่านเก่าเล่าใหม่ และการแปลงเมืองโดยครีเอทีฟชน. Retrieved 4 มิถุนายน 2563 <https://kooper.co/th-conversation-on-city-gentrification/>
- สฎีปแนวหน้า : เมืองกับความขัดแย้ง(1) 'สโรว์ไลฟ์'วิถีคนชั้นกลางบน. (2561). Retrieved 2 มิถุนายน 2563 <https://www.naewna.com/likesara/365756>

สำนักงานงบประมาณของรัฐสภา. (2562). แนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ. สำนัก
การพิมพ์ สำนักเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร.

สำเภา, ไพลิน. (2562). การศึกษาอัตลักษณ์ทางสถานที่ของเขาวราชและผลกระทบจากรถไฟฟ้าใต้ดิน
สายสีน้ำเงิน. (ภูมิสถาปัตยกรรมศาสตร์มหาบัณฑิต), มหาวิทยาลัยศิลปากร.

สุธีรัตนภิรมย์, กรรณิการ์. (2561). เรื่องเล่าสองข้างราง MRT สีน้ำเงิน. กรุงเทพมหานคร: สถาบัน
พิพิธภัณฑการเรียนรู้แห่งชาติ (สังกัดสำนักงานบริหารและพัฒนาองค์ความรู้ (องค์การมหาชน).

แสงศิลา, ศันสนีย์. (2555). พฤติกรรมการเดินเท้าเพื่อเข้ามาใช้งานรถไฟฟ้า ของชุมชนโดยรอบสถานี
รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน. (ภูมิสถาปัตยกรรมศาสตร์มหาบัณฑิต), มหาวิทยาลัยศิลปากร,

อิสรพัฒนา, ศศิพิมพ์. (2556). (ภูมิสถาปัตยกรรมศาสตร์มหาบัณฑิต), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,
กรุงเทพมหานคร.





ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	นางสาวรุ่งทิวา จันทร์ย่อยศ
วัน เดือน ปี เกิด	28 ตุลาคม 2533
สถานที่เกิด	ปราจีนบุรี
วุฒิการศึกษา	ปี พ.ศ. 2557 สำเร็จการศึกษาปริญญาตรี หลักสูตรสถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาสถาปัตยกรรม มหาวิทยาลัยศรีปทุม ปี พ.ศ. 2559 ศึกษาต่อปริญญาโท หลักสูตรสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง ภาควิชาการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง มหาวิทยาลัยศิลปากร
ที่อยู่ปัจจุบัน	3 หมู่ 15 ตำบลวังดาล อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี 25110

