

จรัญสนิทวงศ์ใต้รถไฟ: กระบวนการเชิงพื้นที่ของทุนกับผลกระทบต่อชีวิตทาง สังคมของผู้คน

Charan Sanitwong under the MRT Blue Line: The Spatial Process of Capital and Its Impact on Social Life

จันทนี เจริญศรี

Chantane Charoensri

คณะสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
Faculty of Sociology and Anthropology, Thammasat University

E-mail¹ : chantane@tu.ac.th

Date Received : 1 October 2025

Date Revised : 18 March 2026

Date Accepted : 19 March 2026

Date Published online : 27 March 2026

บทคัดย่อ

งานศึกษานี้สนใจความสัมพันธ์ระหว่างการพัฒนาเมืองผ่านโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม คือ รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินกับผลกระทบต่อทางสังคมที่มีต่อผู้คนในย่าน ผู้วิจัยใช้วิธีศึกษาแบบผสม โดยใช้การเดิน สัมภาษณ์ร่วมกับการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้พักอาศัยในที่อยู่อาศัยรูปแบบต่าง ๆ ทั้งคอนโดมิเนียม ตึกแถว บ้านเช่า และการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงพื้นที่โดยการใช้ข้อมูลทุติยภูมิมาสร้างแผนที่และแผนภาพการใช้ที่ดินและ ราคาประเมินที่ดิน วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้กรอบแนวคิดกระบวนการเชิงพื้นที่ของทุนร่วมกับแนวคิดพื้นที่ เชิงสังคม ผลการศึกษาพบว่าการพัฒนาเมืองมีความย้อนแย้งใน 3 ด้าน คือ (1) กระบวนการพัฒนาต้องการ โครงการขนาดใหญ่เพื่อกระตุ้นการบริโภค ซึ่งในกรณีของถนนจรัญสนิทวงศ์ การสร้างคอนโดมิเนียมทำให้เกิด การหมุนเวียนทางเศรษฐกิจทั้งจากการลงทุนซื้อห้องพักในคอนโดและการบริโภคที่เข้มข้นขึ้นจากการมี ที่อยู่อาศัยใหม่ แต่ในเวลาเดียวกันการสร้างรถไฟฟ้าก็ทำให้ตึกแถวเป็นสิ่งก่อสร้างที่สูญเสียมูลค่าก่อนที่จะ หมดยุคการใช้งาน ทำให้เกิดภาพความรกร้างบนที่ดินที่มีราคาประเมินสูงขึ้น (2) ด้านการใช้พื้นที่และการรับรู้ ต่อย่าน พบว่าผู้พักอาศัยในย่านจรัญสนิทวงศ์ไม่ได้รู้สึกว่าการเชื่อมต่อการขนส่งระบบรางจะทำให้ย่าน ดึงดูดคนกลุ่มใหม่ ๆ เข้ามาในย่าน หรือทำให้เกิดการเติบโตทางเศรษฐกิจแบบก้าวกระโดด แต่กลับยังตอกย้ำ ความเป็นย่านที่อยู่อาศัยของจรัญสนิทวงศ์ (3) ชุมชนในตรอกซอยกลายเป็นที่มาของแรงงานราคาถูก พ่อค้า

¹ ผู้ประพันธ์บรรณกิจ (corresponding author)

แม่ค้า อาหาร และหาบเร่แผงลอย ที่แม้ว่าถูกทอดทิ้งจากการพัฒนา แต่กลับต้องสร้างสรรค์เพื่อความอยู่รอด โดยอิงอาศัยความเป็นชุมชนผ่านการไปร่วมกันเช่าตึกเพื่ออยู่ในเมือง และใกล้แหล่งงานส่งผลให้การอยู่อาศัยในย่านมีต้นทุนไม่สูงจนเกินไป แต่ผลจากความสร้างสรรค์นี้กลับไปหล่อเลี้ยงการพัฒนาที่ไม่เท่าเทียม

คำสำคัญ : กระบวนการเชิงพื้นที่ของทุน, โครงสร้างพื้นฐาน, รถไฟฟ้าในกรุงเทพ, อัตลักษณ์ย่าน, พลวัตเมือง

Abstract

This study examines the relationship between urban development through transportation infrastructure—specifically the MRT Blue Line—and its social impacts on residents of the Charan Sanitwong area. A multimodal method was employed, combining walking interviews and in-depth interviews with residents across diverse housing types—including condominiums, shophouses, and rental houses—with spatial analysis of secondary data used to construct maps and diagrams of land use and appraised land values. Guided by the conceptual framework of the spatial process of capital, the findings reveal three contradictory dynamics. First, large-scale projects are necessary to stimulate consumption: in Charan Sanitwong, condominium construction has generated economic circulation through investment and intensified consumption, while simultaneously devaluing shophouses before the end of their functional lifespan, producing visible traces of abandonment on increasingly valuable land. Second, residents' spatial practices and perceptions suggest that the MRT project has neither attracted new populations nor triggered rapid economic growth, but rather reinforced Charan Sanitwong's identity as a residential district. Third, alleyway communities, though marginalized by development, continue to provide cheap labor, food vendors, and street stalls. Their creative strategies of collective renting sustain affordable living costs and proximity to workplaces, yet paradoxically feed into uneven development. Taken together, these processes demonstrate how infrastructural expansion both reshapes and entrenches socio-spatial inequalities in the urban fabric.

Keywords: Spatialization of Capital, Infrastructure, Bangkok Skytrain, Neighborhood Identity, Urban Dynamism

บทนำ

รถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินช่วงจรัญสนิทวงศ์เป็นส่วนหนึ่งของโครงการขยายเส้นทางจากหัวลำโพง-บางแค เริ่มก่อสร้างในปี 2554 ก่อนที่จะเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 รวมเวลาก่อสร้างกว่า 8 ปี เป็นรถไฟฟ้ารางยกระดับที่ครอบคลุมตลอดความยาว 9.2 กิโลเมตรของถนน มีสถานีกระจายอยู่ตามแยกและชุมชนสำคัญทั้งสิ้น 9 สถานี สองฟากถนนขนานไปด้วยตึกแถวทำให้ภูมิทัศน์ของถนนในแนวเหนือใต้เส้นนี้คล้ายอุโมงค์ โดยเฉพาะในย่านใกล้เคียงกับสถานีจะค่อนข้างมืดจากพื้นที่ด้านบนที่ขยายออกมาเกือบติดตึกแถวเพื่อสร้างบันไดลงมายังทางเดินเท้า และยังมีเสาขนาดใหญ่เพื่อรับน้ำหนักหนาแน่นกว่าในส่วนที่เป็นรางเดินรถอย่างเดียว จรัญสนิทวงศ์ยังประกอบด้วยตรอกซอยและชุมชนจำนวนมาก คือมีซอยรวมทั้งสิ้น 97 ซอย บางซอยยังแตกออกเป็นซอยย่อย ๆ เช่น ซอย 13/1 ซอย 13/2 ภายในซอยเหล่านี้ประกอบด้วยชุมชนอีกเป็นจำนวนมาก ผู้วิจัยเลือกรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงจรัญสนิทวงศ์เป็นพื้นที่ศึกษาเพื่อสำรวจผลกระทบจากการพัฒนาขนส่งมวลชนระบบรางต่อย่าน ที่อยู่อาศัย อัตลักษณ์ของย่าน และชีวิตทางสังคมและเศรษฐกิจของผู้คนในย่านด้วยสองเหตุผล ข้อแรก เนื่องจากจรัญสนิทวงศ์มีรถไฟฟ้าผ่านตลอดทั้งเส้น และข้อที่สอง เนื่องจากจรัญสนิทวงศ์ไม่ใช่ทั้งพื้นที่ใจกลางเมืองและชานเมือง แต่เป็นพื้นที่ตรงกลางระหว่างย่านธุรกิจและแหล่งงานใจกลางเมืองกรุง กับย่านที่อยู่อาศัยแบบชานเมืองที่เต็มไปด้วยโครงการบ้านจัดสรร เช่น ถนนราชพฤกษ์ และถนนพุทธมณฑลสายหนึ่ง จรัญสนิทวงศ์จึงเป็นพื้นที่ค่อนข้างเปิดกว้างต่อการเปลี่ยนแปลงมากกว่าย่านใจกลางเมืองและชานเมืองดังกล่าว นอกจากนี้จรัญสนิทวงศ์ยังเป็นถนนสายหลักของย่านฝั่งธนบุรีและเป็นส่วนหนึ่งของถนนวงแหวนรอบในสุดของกรุงเทพฯ (ปฏิญญาพันธุ์ พจนนลาวัลย์, 2566, น. 143-144) ก่อนที่การพัฒนาเมืองอย่างไร้ทิศทางจะทำให้ถนนวงแหวนกลับกลายเป็นย่านที่อยู่อาศัย ที่ส่งผลให้ต่อ ๆ มามีการสร้างถนนวงแหวนเพิ่มขึ้นอีกหลายชั้น จรัญสนิทวงศ์ยังมีลักษณะร่วมของถนนในกรุงเทพฯ คือ ประกอบด้วยตรอกซอยจำนวนมากอันเป็นที่ตั้งของชุมชนและบ้านเช่าที่คอยหล่อเลี้ยงกรุงเทพฯ ด้วยแรงงานและพ่อค้าแม่ค้าที่ขายอาหารข้างทางราคาถูก

ด้วยความเป็นพื้นที่ระหว่างกลางของความเป็นชานเมืองและใจกลางเมืองดังกล่าวประกอบกับการมีรถไฟฟ้าตัดผ่านตลอดทั้งสาย จรัญสนิทวงศ์จึงมีความเหมาะสมที่จะเป็นพื้นที่ศึกษาความเปลี่ยนแปลงจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมระบบราง โดยผู้วิจัยจะนำเสนอประวัติความเป็นมาเชิงพื้นที่ของย่านโดยย่อ ตามด้วยแนวคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง วิธีศึกษา ก่อนจะนำเสนอผลการศึกษาต่อไปตามวัตถุประสงค์ในการศึกษา 2 ข้อต่อไปนี้

วัตถุประสงค์ในการวิจัย

1. เพื่อศึกษาผลกระทบของการพัฒนาการคมนาคมระบบรางในระดับย่าน ทั้งต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัย การค้า และเศรษฐกิจของย่าน
2. เพื่อศึกษาผลกระทบของการพัฒนาการคมนาคมระบบรางต่ออัตลักษณ์เชิงพื้นที่ และผลกระทบต่อชีวิตทางสังคมของผู้คนกลุ่มต่าง ๆ ในย่าน โดยสนใจทั้งผู้อยู่อาศัยในตึกแถว ผู้ที่ย้ายเข้าพื้นที่ใหม่จากการซื้อ คอนโดมิเนียม และพ่อค้าแม่ค้าริมทางเท้าที่อาศัยอยู่ในตรอกซอยของถนนจรัญสนิทวงศ์

พัฒนาการเชิงพื้นที่ของย่านจรัญสนิทวงศ์

จรัญสนิทวงศ์ได้ชื่อตามหม่อมหลวง จรัญ สนิทวงศ์ อดีตรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมในสมัยจอมพล ป. พิบูลสงคราม ผู้ได้รับการศึกษาด้านวิศวกรรมโยธาจากประเทศอังกฤษ และเป็นผู้มีบทบาทสำคัญในการพัฒนา ถนนจรัญสนิทวงศ์จากเดิมที่เป็นเพียงถนนลูกรังแคบ ๆ และไม่ต่อเนื่อง (ศิลปวัฒนธรรม, 2567) จากการสอบถาม ผู้สูงอายุในย่านพบว่า เดิมทีจรัญสนิทวงศ์ เป็นย่านเรือสวนที่ผู้คนมีอาชีพหลัก ๆ คือปลูกผักและทำสวนเล็ก ๆ ส่งขายในกรุงเทพฯ (วารสาร มนต์ไตรเวศย์, 2562, น. 178-179) ต่อมาย่านเริ่มพัฒนามากขึ้นจากการเป็นที่ตั้ง ของอุตสาหกรรมเบา เช่น โรงงานกระดาษและโรงงานเฟอร์นิเจอร์ ดึงดูดให้ผู้คนเริ่มเข้ามาทำงานทำในโรงงาน เหล่านี้จนมีความหนาแน่นเพิ่มขึ้น ส่งผลให้เกิดความต้องการที่อยู่อาศัยตามมา จึงเริ่มมีการปลูกสร้างบ้านเรือน เพื่อตั้งถิ่นฐานตามตรอกซอยของจรัญสนิทวงศ์ โดยรูปแบบบ้านในช่วงแรกยังเป็นบ้านเดี่ยวขนาดหนึ่งถึงสองชั้น และเริ่มมีการสร้างตึกแถวที่มีความสูงไม่มากนักบ้างประปราย เกิดเป็นช่วงเวลาสั้น ๆ ที่มีความสมดุลระหว่าง แหล่งงานและที่อยู่อาศัย โดยผู้คนทั้งพักอาศัยและประกอบอาชีพอยู่ในย่าน

ความเปลี่ยนแปลงของย่านในช่วงเวลาต่อมาผันแปรไปตามการพัฒนาของเมือง เมื่อกรุงเทพฯ มีการพัฒนาการคมนาคมให้เชื่อมต่อถึงกันมากขึ้นผ่านการสร้างถนนและสะพาน ตลอดจนการพัฒนาขนส่ง สาธารณะที่ทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น ส่งผลให้เกิดการรับรู้ต่อความเป็นย่านที่มีลักษณะเฉพาะ เช่น ย่านอาหารคือ ย่านเยาวราช ย่านสังฆภัณฑ์คือ ย่านเสาชิงช้า ย่านวัยรุ่นที่มีที่เรียนพิเศษและทำกิจกรรมกับ เพื่อนร่วมวัยคือ สยามสแควร์ ย่านธุรกิจคือ สาทร-สุขุมวิท เป็นต้น การเกิดของย่านที่มีอัตลักษณ์เฉพาะ ในความสัมพันธ์เชิงแตกต่างกันกับย่านอื่น ๆ ทำให้จรัญสนิทวงศ์ซึ่งไม่มีจุดเด่นเริ่มถูกมองว่าเป็นย่านที่อยู่อาศัย ที่ไม่มีแหล่งงานของตัวเอง แต่เป็นย่านที่อยู่อาศัยที่คอยป้อนคนเข้าแหล่งงานราชการในอีกฟากของแม่น้ำ เจ้าพระยาและย่านธุรกิจที่อยู่ไกลออกไป หรือกล่าวอีกอย่างว่า การเชื่อมต่อผ่านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน และสะพานกลับกลายเป็นการทำให้จรัญสนิทวงศ์กลายเป็นย่านที่ต้องอิงอาศัยกับย่านอื่น ๆ ในการใช้ชีวิต โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสร้างสะพานพระปิ่นเกล้าในปี พ.ศ. 2516 (สำนักบำรุงรักษาและอำนวยความสะดวก งานทาง, ม.ป.ป.) ยิ่งทำให้การเชื่อมต่อง่ายขึ้น ความเป็นย่านที่อยู่อาศัยนี้ส่งผลให้ธุรกิจภายในย่านมักเป็นธุรกิจ ขนาดเล็กที่ตอบสนองการใช้ชีวิตประจำวัน อย่างร้านอาหาร ร้านเสริมสวย หรือร้านขายยา ผู้พักอาศัยในย่าน มองว่าย่านชบเซาหลงจากการพัฒนาการเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม ดังคำกล่าวของผู้ให้ข้อมูล

คนหนึ่งที่ว่า “รู้สึกได้เลยว่ากิจกรรมทางเศรษฐกิจช่วงกลางวันมันน้อยมาก คนที่จะเข้ามาในพื้นที่มันน้อยมาก ส่วนใหญ่ก็ออกไปทำงานข้างนอกกันหมด”

จากข้างต้น จะเห็นว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมในย่านจรัญสนิทวงศ์ส่งผลหลากหลายมากกว่าจะส่งผลให้ย่านเจริญขึ้นเพียงอย่างเดียว ในกรณีของถนนจรัญสนิทวงศ์ การสร้างถนนและสะพานเชื่อมต่อกลับทำให้ย่านโดยรวมซบเซาลง จากการเชื่อมต่อเข้าไปทำงานและจับจ่ายในย่านอื่นได้ง่ายขึ้น กรณีที่ให้ภาพของความย้อนแย้งนี้ได้ชัดเจนที่สุดคือ การสร้างอุโมงค์ลอดใต้แยกพาด้าปิ่นเกล้าเพื่อเชื่อมต่อถนนจรัญสนิทวงศ์และสะพานข้ามแยกเดียวกันรวมถึงทางยกระดับบรมราชชนนีเพื่อเชื่อมย่านเมืองเก่าเข้าสู่ย่านที่อยู่อาศัยแบบบ้านเดี่ยวแถบชานเมือง (พุ่มพัฒนิน คำวชิระพิทักษ์ และไอยวริทธิ์ วีระรักษ์, 2562, น. 2) ส่งผลให้ห้างพาด้าที่เคยเป็นศูนย์กลางการค้าของย่านจรัญสนิทวงศ์ซบเซาอย่างมาก ส่วนการค้ารอบ ๆ ห้างสรรพสินค้าก็ซบเซาตามไปด้วย แยกพาด้าปิ่นเกล้ากลายเป็นทางผ่านพร้อม ๆ กับการจราจรติดขัดขนานใหญ่ที่บังคับโดยอ้อมให้ต้องพัฒนาการคมนาคมระบบรางเพื่อแก้ปัญหาดังกล่าว วงจรของการพัฒนาทางกายภาพและการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจที่สัมพันธ์กับภาพลักษณ์ของย่านมักมีจุดเปลี่ยนสำคัญ ๆ อยู่ ที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ เช่น ถนน อุโมงค์ สะพาน หรือรถไฟฟ้าอันเป็นจุดเน้นของการศึกษาขึ้นนี้ การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวมักตามมาด้วยการลงทุนในโครงการที่อยู่อาศัยรูปแบบใหม่ที่เปลี่ยนทั้งรูปแบบธุรกิจและวิถีชีวิตของผู้คนในย่าน โดยงานศึกษานี้จะบันทึกการเปลี่ยนแปลงตั้งแต่ช่วงการเริ่มก่อสร้างรางรถไฟฟ้า ผลกระทบของการก่อสร้าง การมีส่วนร่วมของผู้คนในย่าน การเปลี่ยนแปลงของสิ่งก่อสร้างบนถนนเส้นนี้ หลังจากมีการเดินรถไฟฟ้า และผลกระทบที่มีต่อชีวิตของผู้คนในย่านทั้งในด้านเศรษฐกิจสังคมและการรับรู้ต่อย่าน (representational space)

กรอบแนวคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

กระบวนการที่การพัฒนาก่อให้เกิดความซบเซาในย่าน และการลดมูลค่าทรัพย์สินก่อนหมดอายุการใช้สอยได้รับการวิเคราะห์โดยนักภูมิศาสตร์สายมาร์กซิสต์ โดยเฉพาะในงานของ David Harvey ที่เสนอว่าเมืองภายใต้ระบบทุนนิยมมีกระบวนการในการพัฒนาเมืองแตกต่างจากเมืองภายใต้ระบบเศรษฐกิจแบบอื่น (Harvey, 1985) กล่าวคือ ทุนนิยมเป็นระบบที่มุ่งแสวงหากำไรโดยมีกำไรเป็นเป้าหมายในตัวเอง ไม่ใช่การพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้คนในย่าน กระบวนการแสวงหากำไรที่ไม่สิ้นสุดนี้ก่อให้เกิดปัญหาการสะสมล้นเกิน (overaccumulation) ทำให้ต้องมีการลงทุนในวงจรทุติยภูมิ (secondary circuit) อันได้แก่ การลงทุนในการพัฒนาเมือง ที่อยู่อาศัย และสภาพแวดล้อมสรรค์สร้าง (built environment) เพื่อกระตุ้นให้เกิดการบริโภคในวงจรต่อ ๆ ไป และเมื่อวงจรทุติยภูมิล้นเกินอีก จึงจะมีการลงทุนในวงจรตติยภูมิ (tertiary circuit) คือ บริการสาธารณะต่าง ๆ เช่น สวัสดิการและการสาธารณสุข แต่ความย้อนแย้งเชิงโครงสร้างที่แยกไม่ออกจากการพัฒนาเมืองที่ขับเคลื่อนด้วยกลไกตลาดภายใต้ระบบทุนนิยมคือ การลงทุนในวงจรใหม่มักเกิดขึ้นก่อนที่ทรัพย์สินเดิมจะหมดมูลค่าใช้สอย แต่หมดศักยภาพที่จะทำกำไรแล้ว อาจกล่าวอีกอย่างได้ว่างานของ Harvey คือ การอ่านมาร์กซ์ในเชิงพื้นที่ โดยชี้ให้เห็นว่า การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์และการคมนาคมจำเป็นต้องทำลายสิ่งเก่าเป็นช่วง ๆ เพื่อให้เกิด

การเปลี่ยนแปลงอย่างขนานใหญ่ที่จะกระตุ้นการบริโภคเพื่อสร้างกำไรต่อไป กรณีตัวอย่างของปรากฏการณ์นี้ เช่น การพัฒนาย่านที่อยู่อาศัยชานเมือง (suburbanization) ที่เป็นการนำกำไรไปลงทุนเพื่อสร้างกำไรต่อในพื้นที่รอบนอก ทิ้งให้เกิดย่านที่อยู่อาศัยเสื่อมโทรมหรือสลัมในย่านใจกลางเมือง เป็นปัญหาวิกฤตของการลดมูลค่า (devalue) อันเป็นลักษณะของสิ่งก่อสร้างที่มีความมั่นคงถาวร

ผู้วิจัยสังเคราะห์แนวคิดดังกล่าวของ Harvey เข้ากับอีกสองแนวคิดหลักคือ ลักษณะเชิงประกอบสร้างผ่านกระบวนการทางสังคมของพื้นที่ตามที่ Henri Lefebvre เสนอไว้กับข้อเสนอของ Sennett (2019) ที่ให้ความสำคัญกับทั้งสิ่งก่อสร้าง (building) และการอยู่อาศัย (dwelling) ดังที่ริเริ่มโดยนักสังคมวิทยาสำนักชิคาโก แต่ Sennett เห็นว่าการมองเมืองโดยสนใจเฉพาะนิเวศวิทยาสังคมคือ การแทนที่และช่วงชิงพื้นที่ของผู้คนกลุ่มต่าง ๆ ในเมือง หรือการบันทึกชีวิตทางสังคมในเมือง (the Cité) โดยไม่สนใจสิ่งก่อสร้าง (เมืองของนักสังคมวิทยา) อาจเป็นการมองด้านเดียว ในการศึกษาเมือง การให้ความสนใจกับทั้งเมืองของนักสังคมวิทยาพร้อมกับเมืองของสถาปนิกและนักการผังเมือง (the Ville) ที่สนใจการออกแบบ สิ่งก่อสร้าง ความเคลื่อนไหวของการเดินทางเคลื่อนย้ายมีปฏิสัมพันธ์กันอย่างแยกไม่ออก ประสบการณ์ของผู้คนในเมืองไม่สามารถเข้าใจได้จากประสบการณ์ทางสังคมล้วน ๆ ทว่าถนนหนทาง ทางเดินเท้า แสง ดึก และขนส่งสาธารณะล้วนมีส่วนในการกลมกลืนปฏิสัมพันธ์ของคนในเมือง แนวคิดของ Sennett สะท้อนงานคลาสสิกของ Lefebvre (1974/1991) ที่มองพื้นที่เมืองว่าเป็นทั้งพื้นที่กายภาพ (physical space) พื้นที่จากการออกแบบและจินตนาการ (conceived space) ไปจนถึงพื้นที่ทางสังคมที่คนร่วมกันก่อรูปความสัมพันธ์ขึ้นจากการปฏิสัมพันธ์กับพื้นที่กายภาพดังกล่าว (lived space) ซึ่งเกี่ยวข้องกับทุนทางสังคมที่แตกต่างกันของผู้ใช้พื้นที่ด้วย แนวความคิดเหล่านี้เกี่ยวข้องกับจริยศาสตร์และความเป็นธรรมเชิงพื้นที่ในแง่ที่พื้นที่จากการวางแผนพัฒนาโดยผู้มีอำนาจทั้งรัฐและทุนอาจไม่ได้ถูกใช้ในทางเดียวกับที่จินตนาการไว้ เกิดเป็นพื้นที่ที่ให้ประสบการณ์ในการอยู่อาศัยแตกต่างออกไปสำหรับผู้คนที่มีความหลังทางสังคมแตกต่างกัน

งานวิจัยเรื่องถนนจรัญสนิทวงศ์หลังการมาถึงของรถไฟฟ้าใช้แนวคิดเหล่านี้ในการเล่าเรื่องกระบวนการเชิงพื้นที่ของเมืองภายใต้ระบบทุนนิยม เพื่อแสดงให้เห็นพลวัตในการพัฒนาที่ไม่สมเหตุสมผลในแง่ประโยชน์ใช้สอย โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม ที่อยู่อาศัย ร้านค้าลดมูลค่าไปก่อนที่ตัวตึกจะหมดอายุ เกิดเป็นภาพอาคารรกร้างจำนวนมากในพื้นที่ที่ราคาที่ดินพุ่งสูงเกินกว่าที่คนส่วนใหญ่จะจับต้องได้ แต่ก็ยังปรากฏว่ามีการลงทุนในโครงการอสังหาริมทรัพย์จนเกิดภาวะเกินความต้องการของตลาด (oversupply) ไปพร้อมกัน วงจรทุนเหล่านี้ไม่ได้เกิดจากกลไกตลาดและการแข่งขันทางเศรษฐกิจที่เป็นธรรม และมีลักษณะการเอื้อประโยชน์โดยรัฐและระบบราชการ อย่างไรก็ตาม กระบวนการนี้ไม่ได้นำไปสู่ความขัดแย้งที่โจ่งแจ้งในกรณีของกรุงเทพฯ ซึ่งส่วนหนึ่งอธิบายได้จากลักษณะเชิงพื้นที่ของกรุงเทพฯ เอง ที่เต็มไปด้วยตรอกซอยจำนวนมาก ที่แม้จะมีทางเข้าขนาดเล็กแต่ภายในสามารถรองรับการอยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อยจำนวนมาก ส่งผลให้ชีวิตในเมืองมีต้นทุนต่ำจากการมีผู้ค้ารายย่อย ผู้ทำงานหล่อเลี้ยงเมืองโดยอาศัยความยืดหยุ่นในการปรับตัวจากการมีทุนทางสังคม (social capital) เช่น การรวมตัวกันเพื่อไปเช่าตึกแถวอยู่ทำให้สามารถประกอบอาชีพในเมืองที่ใกล้แหล่งงานได้ อาจกล่าวได้ว่า แม้จะถูกทอดทิ้งจากการพัฒนาและมีทุนทางเศรษฐกิจน้อย แต่คนกลุ่มนี้อาศัยทุนทางสังคมในรูป

ของเครือข่ายเพื่อต่อรองที่จะอยู่ในเมือง ตรอกซอยและการหล่อเลี้ยงเมืองจึงไม่ใช่ทั้งเมืองกายภาพ (the ville) และเมืองเชิงสังคม (the cité) แต่เป็นส่วนผสมของทั้งสองสิ่ง ผู้เขียนเสนอว่าจรรยาบรรณวิชาชีพคือ ภาพจำลองของลักษณะเฉพาะของเมืองกรุงเทพฯ ที่ว่านี้

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบของการขนส่งระบบราง พบว่า เมืองหลัก ๆ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ถูกกดดันจากปัญหาจราจรและการขยายตัวของเมืองโตเดี่ยวจนต้องหันมาพัฒนาการขนส่งมวลชนระบบราง (Mass Rapid Transit: MRT) ในเวลาใกล้เคียงกัน โดยมีมะนิลาเป็นเมืองแรกที่เปิดใช้ขนส่งระบบราง (พ.ศ. 2547) ตามมาด้วยสิงคโปร์ในอีก 5 ปีต่อมา ซึ่งแม้จะเปิดใช้ภายหลังแต่ก็มีระบบที่ครอบคลุมมากกว่า นอกจากนี้ 2 ประเทศดังกล่าวยังมีกรุงเทพฯ และจาการ์ตาที่มีการขนส่งระบบราง โดยเมืองล่าสุดที่เปิดใช้คือ ฮานอย ในปี 2564 การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง เป็นกลไกสำคัญในการปรับเปลี่ยนโครงสร้างเมือง โดยมีเป้าหมายหลักเพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดและส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจในศูนย์กลางเมืองใหญ่ (Man et al., 2024) ระบบรางไม่เพียงแต่เปลี่ยนวิธีการเดินทางของผู้คน แต่ยังส่งผลกระทบต่อความหนาแน่นของประชากร รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน และมูลค่าของอสังหาริมทรัพย์ในพื้นที่โดยรอบสถานี (Shimizutani et al., 2025) ระบบรางเป็นตัวเร่งการเติบโตของเมืองในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ดังเช่นกรณีของย่านดามันซารา (Damansara) ในกัวลาลัมเปอร์ ซึ่งพบว่าการเข้าถึงที่สะดวกขึ้นผ่านระบบ MRT นำไปสู่การเพิ่มความหนาแน่นประชากรรอบสถานีอย่างมีนัยสำคัญ (Man et al., 2024) อย่างไรก็ตาม ผลกระทบต่อมูลค่าที่ดินในบางพื้นที่อาจมีความซับซ้อน เช่น ในจาการ์ตา ที่พบว่าการเปิดใช้ MRT ส่งผลกระทบต่อค่าเช่าอาคารสำนักงานในบริเวณใกล้สถานีในช่วงแรก ซึ่งอาจเกิดจากสถานะอุปทานล้นตลาด (oversupply) และผลกระทบจากโรคระบาดที่ทำให้ความต้องการพื้นที่สำนักงานลดลง (Shimizutani et al., 2025) แต่ในทางกลับกัน ระบบรางกลับส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตในมิติด้านสิ่งแวดล้อม โดยช่วยลดมลพิษทางอากาศในพื้นที่ใกล้สถานีได้ถึงร้อยละ 27 (Shimizutani et al., 2025)

สำหรับการพัฒนาในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประสิทธิภาพของการใช้ประโยชน์ที่ดินมักถูกประเมินผ่านแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development: TOD) (กฤษฎา แสนสมบูรณ์ และธนาพันธ์ ทับทิมหิน, 2566) งานศึกษาส่วนใหญ่เน้นไปที่พื้นที่ชานเมือง เช่น บางนา หรือนนทบุรี ผลการศึกษาพบว่า สถานีที่มีการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน (Mixed Land Use) ระหว่างแหล่งงาน พาณิชยกรรม และที่อยู่อาศัย มีความสัมพันธ์เชิงบวกต่อปริมาณผู้โดยสารและความคุ้มค่าในการลงทุน (สฤชัย ลบแยม, 2553) โครงข่ายรถไฟฟ้าสายใหม่ ๆ ได้เปลี่ยนโฉมหน้าพื้นที่ชานเมืองอย่างชัดเจน เช่น รถไฟฟ้าสายสีม่วงที่ดึงดูดประชากรจากกรุงเทพฯ ให้ย้ายถิ่นฐานเข้าสู่จังหวัดนนทบุรีมากขึ้นเนื่องจากราคาที่ดินที่ยังไม่สูงนักและความสะดวกในการเดินทาง (สุทธิพันธุ์ พุฒิเลพงษ์, 2554) ขณะที่รถไฟฟ้าสายสีชมพูทำให้เกิดการเปลี่ยนผ่านจากที่อยู่อาศัยแนวราบไปสู่ที่อยู่อาศัยแนวสูง (คอนโดมิเนียม) โดยเฉพาะในบริเวณจุดตัดของโครงข่ายถนนสายหลักและจุดเชื่อมต่อระหว่างสายรถไฟฟ้า (นพกฤษฎี ฐานพิริยากรณ์ และ ยุวดี ศิริ, 2567)

ส่วนงานศึกษาย่านธนบุรีมีงานศึกษาที่เน้นไปที่ผลกระทบจากการขยายตัวของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและสายสีม่วง ต่อ “ชุมชนชาวสวน” โดยผลการศึกษาพบว่า การพัฒนาการคมนาคมเป็น “ตัวเร่งสำคัญ” ที่ทำให้พื้นที่เกษตรกรรมสูญหายไป (วารสาร มนต์ไตรเวศย์, 2562) การขนส่งระบบรางทำให้ผู้คนมองข้ามลำคลองซึ่งเคยเป็นเส้นทางหลัก และหันไปพึ่งพาการคมนาคมทางบกและทางรางแทน ส่งผลให้สวนผลไม้ในเขตภาษีเจริญ ตลิ่งชัน และบางแค ถูกแทนที่ด้วยหมู่บ้านจัดสรรและอาคารพาณิชย์อย่างรวดเร็ว การเปลี่ยนแปลงนี้ยังส่งผลต่อมูลค่าที่ดินและการเก็งกำไร โดยราคาที่ดินที่สูงขึ้นจูงใจให้ชาวสวนขายที่ดินแก่นักลงทุน ประกอบกับนโยบายผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครยังมีแนวโน้มเปลี่ยนประเภทการใช้ที่ดินจากพื้นที่อนุรักษ์เกษตรกรรมเป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางถึงมากเพื่อรองรับความเป็นเมือง (วารสาร มนต์ไตรเวศย์, 2562) ในภาพรวมแม้ว่างานศึกษานี้จะประเมินว่าระบบขนส่งทางรางสร้างผลกระทบเชิงบวกต่อการเข้าถึงและความคุ้มค่าในการใช้ที่ดินในภาพรวม แต่ในขณะเดียวกันก็นำมาซึ่งความท้าทายในระดับท้องถิ่น โดยเฉพาะการสูญเสียพื้นที่สีเขียวดั้งเดิมและความย้อนแย้งระหว่างการพัฒนาเมืองกับวิถีชีวิตดั้งเดิม

จากงานศึกษาเหล่านี้จะเห็นว่า มักเป็นงานศึกษาผลกระทบของการคมนาคมต่อการพัฒนาเมืองโดยรวม โดยสนใจการเปลี่ยนแปลงในเชิงกายภาพ เช่น จำนวนบ้านจัดสรรที่เพิ่มขึ้น การหายไปของพื้นที่สีเขียว แต่ยังขาดงานที่เชื่อมโยงผลกระทบของการพัฒนาการคมนาคมระบบรางต่อชีวิตทางสังคมของผู้คนกลุ่มต่าง ๆ ในย่าน อัตลักษณ์ของย่าน และประสบการณ์การอยู่อาศัย หรือกล่าวโดยใช้นิทัศน์ของ Sennett คือ ไม่มีการศึกษาเชื่อมโยงระหว่าง the ville และ the cité

วิธีศึกษา

เพื่อศึกษาพลวัตของย่านจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างพื้นฐานที่ส่งผลกระทบต่อชีวิตผู้คน งานศึกษานี้ใช้วิธีศึกษาหลายรูปแบบ (multimodal method) ประกอบกัน ได้แก่

1. การใช้ข้อมูลในเชิงพื้นที่เพื่อเปรียบเทียบมูลค่าที่ดินก่อนและหลังรถไฟฟ้า การเปลี่ยนสีผังเมืองที่กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน การเพิ่มขึ้นของที่อยู่อาศัยแนวตั้ง โดยใช้ข้อมูลจากภาพถ่ายดาวเทียม Sentinel-2 Land Cover Explorer ที่เข้าถึงได้ทางออนไลน์ ข้อมูลผังเมืองกรุงเทพมหานคร จากสำนักการวางผังและพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานครและข้อมูลตำแหน่งสถานที่โดยรอบพื้นที่ศึกษาจาก Google Map และ Google Earth ที่แสดงจำนวนตลาด ซุปเปอร์มาร์เก็ต และห้างสรรพสินค้า โดยนำข้อมูลทุติยภูมิมาสร้างแผนที่เพื่อให้เห็นภาพของการเปลี่ยนแปลงในบริเวณแยกหลัก ๆ ของถนนคือ แยกบางยี่ขัน แยกบางพลัด และแยกไฟฉาย เนื่องจากพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในกรุงเทพฯ มักทำซ้อนทับกันตามแนวถนน เนื่องจากปัญหาความยุ่งยากในการเวนคืนที่ดิน

2. การใช้วิธีเดินสำรวจและพูดคุยกับผู้ค้ารายย่อยในตึกแถว พ่อค้าแม่ค้าที่ค้าขายริมทางเท้า วินมอเตอร์ไซด์ โดยใช้ผู้ช่วยวิจัยเดินสัมภาษณ์ (walking interview) ตลอดทั้งเส้นทางถนน เพื่อให้เห็นผลกระทบต่อชีวิตของผู้คน รวมถึงการสัญจรผ่านย่านด้วยวิธีต่าง ๆ ได้แก่ รถยนต์ รถประจำทาง รถไฟฟ้า ซึ่งเป็นวิธีศึกษาแบบเคลื่อนที่

(mobile method) อันเป็นการสังเกตการณ์จากมุมมองที่ไม่ได้หยุดนิ่ง และยังสะท้อนวิธีที่ผู้คนในโลกปัจจุบันสัมพันธ์กับพื้นที่ผ่านการเดินทางในชีวิตประจำวัน โดยมีช่วงเวลาในการดำเนินการวิจัยตั้งแต่ปี 2564-2566

3. การใช้วิธีสัมภาษณ์เชิงลึกเพื่อให้ผู้พักอาศัยในพื้นที่ได้ไตร่ตรองถึงความเปลี่ยนแปลงในพื้นที่จากการรับรู้ของพวกเขา โดยในงานศึกษานี้สัมภาษณ์ทั้งผู้พักอาศัยในคอนโด เจ้าของกิจการในตึกแถวริมถนน ผู้อาศัยในบ้านเดี่ยวที่ติดจากถนนไม่เกิน 50 เมตร และผู้เช่าบ้านในชุมชนตามตรอกซอยของถนนจรัญสนิทวงศ์ รวมกลุ่มตัวอย่างในการสัมภาษณ์จำนวน 10 คน ดำเนินการในปี 2567 ระยะเวลาสัมภาษณ์คนละ 1-1.5 ชั่วโมง ประกอบไปด้วยผู้พักอาศัยในคอนโด 3 คน อะพาร์ตเมนต์ 1 คน บ้านเช่าในซอย 2 คน บ้านเดี่ยว 3 คน ทาวน์เฮาส์ 1 คน พื้นที่ศึกษากำหนดไว้ตลอดแนวถนนจรัญสนิทวงศ์ และพื้นที่ในซอยสองฝั่งถนน ไม่เกิน 50 เมตร

กระบวนการตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลประมาณค่าความสูงอาคารในงานศึกษานี้ อาศัยระเบียบวิธีการประเมินความสอดคล้องเชิงทัศน์ (Visual Accuracy Assessment) โดยการเปรียบเทียบข้อมูลที่สกัดจากดาวเทียมร่วมกับฐานข้อมูลภาพถ่ายทางอากาศ 3 มิติ และการสำรวจพื้นที่ตัวแทน (Site Validation) บริเวณแยกพาดำปิ่นเกล้า เพื่อยืนยันความถูกต้องเชิงตำแหน่งและความสมเหตุสมผลของค่าความสูงเฉลี่ยในเชิงพื้นที่ แม้ไม่ได้ใช้การคำนวณค่าความคลาดเคลื่อนทางสถิติในระดับหน่วยวัด แต่กระบวนการสำรวจตรวจสอบเปรียบเทียบ (Cross-verification) นี้ช่วยให้มั่นใจได้ว่าข้อมูลสามารถสะท้อนภาพรวมของโครงสร้างกายภาพและการใช้ประโยชน์ที่ดินเชิงตั้งได้อย่างมีนัยสำคัญ

การวิเคราะห์ข้อมูลจะทำการเปรียบเทียบข้อมูลทั้งสามส่วนว่ามีความสอดคล้องกันหรือไม่อย่างไร ประสพการณ์ของผู้คนในย่านที่ได้จากการเดินสัมภาษณ์และการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้คนกลุ่มต่าง ๆ เมื่อเทียบกับมูลค่าที่ดิน จำนวนผู้อยู่อาศัยที่สวนทางกันแสดงถึงประสพการณ์ต่อพื้นที่ การพัฒนาเมือง และอัตลักษณ์ของย่านที่ไม่ได้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน เป็นการวิเคราะห์โดยใช้กรอบทฤษฎีชี้นำ (theoretically informed data analysis)

จริยธรรมการวิจัย

งานวิจัยนี้ได้รับการรับรองจริยธรรมจากอนุกรรมการจริยธรรมการวิจัยในคน มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ชุดที่ 2 สาขาสังคมศาสตร์ (หนังสือรับรองเลขที่ 036/2562)

คำขอบคุณ

ผู้วิจัยขอขอบคุณกองทุนสนับสนุนการวิจัยคณะสังคมวิทยา (สัญญาเลขที่ SOCANTH 6/2562) ที่สนับสนุนการวิจัย และขอขอบคุณ ผู้ช่วยวิจัยภาคสนาม ผู้ช่วยวิเคราะห์ข้อมูล และโดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ให้ข้อมูลทุกคนที่ให้ข้อมูลอันเป็นประโยชน์

ผลการศึกษา

ในระหว่างการก่อสร้าง

วัตถุประสงค์หลักประการหนึ่งของงานศึกษานี้คือ การบันทึกการมีส่วนร่วม ผลกระทบของผู้คนที่พักอาศัยในย่านจรัลสนิทวงศ์ในระหว่างที่มีการก่อสร้าง จากการเดินสำรวจและพูดคุยพบว่า ชาวจรัลสนิทวงศ์รับรู้การมาถึงของรถไฟฟ้าจากการเข้ามาขุดเจาะบริเวณหน้าบ้านเพื่อนำสายไฟฟ้าลงดิน ร่วมกับการเข้ามาวางฐานที่ดินที่มีแปลงขนาดใหญ่ของกลุ่มทุนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างคอนโดมิเนียม เท่ากับว่าโครงการรถไฟฟ้ามาถึงพวกเขาแบบไม่รู้เนื้อรู้ตัวมากนัก ยิ่งไปกว่านั้น การสร้างรถไฟฟ้ายังไม่ได้นำไปสู่การเพิ่มมูลค่าที่ดินเสมอไป แม้แต่ในบริเวณรอบ ๆ สถานีที่โครงการพัฒนาพื้นที่มักนำเสนอแนวคิดการพัฒนาโดยมีจุดเปลี่ยนถายการขนส่งเป็นศูนย์กลาง (Transit-Oriented Development หรือ TOD) (พีระพงษ์ เวชสังเสริม, 2568; สุทธิพันธุ์ พุฒิเลอพงศ์, 2554) ก็ไม่ปรากฏว่าเกิดขึ้นจริงในกรณีของย่านจรัลสนิทวงศ์ มีเพียงบางสถานีเท่านั้นที่การค้าขายคึกคักขึ้น ในขณะที่สถานีอื่น ๆ ยังเงียบเชียบ ประกอบกับบริเวณสถานีมีเสาดอม่อขนาดใหญ่ลงมาปิดหน้าตึกแถวทั้งคูหา ทำให้ตึกแถวมืดและอับชื้น เปิดประตูมาก็พบกับเสาดอม่อบังหน้าร้านอยู่ นอกจากนี้ นโยบายการเวนคืนที่ไม่ได้เวนคืนคูหานั้น ๆ ทุกห้อง แต่ตัดเฉพาะห้องที่อยู่หน้าสุดของคูหาออกไป ในขณะที่การจ่ายค่าชดเชยจะนับจากเสาดอม่อไปข้างละ 2 คูหา รวมได้ค่าชดเชยทั้งสิ้น 5 คูหา ส่วนคูหาอื่น ๆ นอกจากจะไม่ได้ค่าเวนคืนแล้ว การขายตึกแถวพร้อมที่ดินให้กับทุนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างคอนโดก็ไม่ใช่เรื่องง่าย เนื่องจากคอนโดต้องการที่แปลงขนาดใหญ่ที่ทางเข้าไม่ได้ตรงกับเสาดอม่อหรือบันไดสะพานลอย ภูมิทัศน์ในพื้นที่จึงกลายเป็นมืดทึบและมีตึกแถวที่ดูขบเซาอยู่ตลอดแนวถนน (ภาพที่ 1)



ภาพที่ 1 เสาดอม่อที่เข้ามาบังหน้าบ้าน ทำให้ต้องมีการติดบ้านเพื่อเว้นพื้นที่ไว้สำหรับการก่อสร้าง

ช่วงเวลาของการก่อสร้าง นับจากเริ่มโครงการก่อสร้างในปี 2554 จนแล้วเสร็จและเปิดให้บริการในปี 2563 นอกจากจะพ้องกับการเกิดเหตุการณ์น้ำท่วมใหญ่ในปี 2554 ในช่วงเริ่มก่อสร้างแล้ว ยังเป็นช่วงเวลา

ประจวบเหมาะกับการระบาดของโควิด 19 ที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจในพื้นที่อย่างหนัก เมื่อรวมเข้ากับการก่อสร้างที่ทำให้รถติดอย่างรุนแรง และการไม่สามารถจอดรถได้ทำให้กิจการในพื้นที่ได้รับผลกระทบอย่างมาก ผู้ค้าหลายรายเลือกย้ายเข้าไปเช่าตึกแถวในซอย แต่กิจการก็ไม่ได้ดีนัก เนื่องจากลูกค้าเดิมไม่ได้ตามเข้าไป ในขณะที่เจ้าของตึกที่ทำกิจการในอาคารของตัวเองต้องสูญเสียรายได้จากฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือน และการที่ลูกค้าเข้าร้านไม่ได้เนื่องจากมีการก่อสร้างบนบาทวิถีหน้าร้าน ประกอบกับช่วงเวลาก่อสร้างที่ยาวนาน ทำให้หลายกิจการที่สายป่านไม่ได้ยาวนานจากการเป็นผู้ค้ารายย่อยที่ต้องแบกรับผลกระทบตลอดระยะเวลาก่อสร้าง 10 ปีก็ทำให้พวกเขา ร่วงโรยไปตามวัยจนยอมรับสภาพความเป็นย่านชบเขาไปในที่สุด ยิ่งไปกว่านั้น คนในพื้นที่หลายคนยังพูดถึงผลกระทบด้านสุขภาพที่ค่อนข้างรุนแรง เช่น นอนไม่หลับเนื่องจากรถบรรทุกใหญ่วิ่งตลอดคืน จนต้องไปเช่าโรงแรมนอน ไปจนถึงภูมิแพ้และโรคทางเดินหายใจจากฝุ่นละออง หรือแม้แต่การแตกร้างของตัวบ้าน จนเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ คนกลุ่มนี้ก็ไม่ได้รู้สึกว่าได้ประโยชน์จากการพัฒนามากนัก เนื่องจาก

“ไม่ได้ใช้รถไฟฟ้าเพราะทำการค้าเล็ก (ตัดผม ขายยา) อยู่ที่บ้าน” และ “ผู้ที่ย้ายเข้ามาอยู่ใหม่ก็ไม่ใช้ กลุ่มคนที่จะอุดหนุน (สินค้าและบริการ) ของเรา”

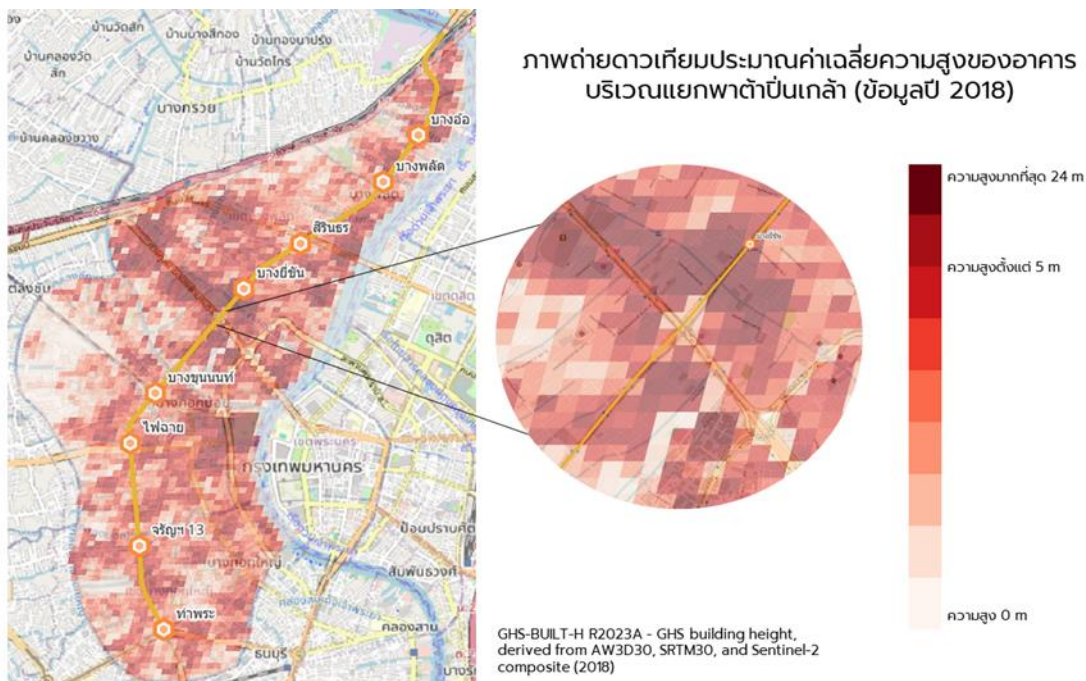
จึงกลับกลายเป็นว่าช่วงของการพัฒนาขนส่งมวลชนนี้เป็นเวลาที่สูญเสียไปเปล่า ๆ กับความร่วงโรยของร่างกายและทรัพย์สิน พร้อมเสาคอมพิวเตอร์ที่ตั้งอยู่หน้าบ้าน ยังมีความมืดมิดและเสื่อมโทรมให้ทั้งเจ้าของและสินทรัพย์

ติดกับในตึกแถว ติดหนี้ในคอนโด

ผลจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมดังที่กล่าวไป ทำให้เห็นว่าราคาประเมินที่ดินที่สูงขึ้นอาจไม่ได้แปลงเป็นมูลค่าแลกเปลี่ยนที่เป็นตัวเงินได้ พร้อม ๆ กับการลดมูลค่าใช้สอยของตัวตึกเองที่เดิมเคยเป็นที่ตั้งของกิจการร้านค้าที่ทำรายได้ แต่เมื่อมีรถไฟฟ้าแล้วกลับซบเซาลง ในขณะที่ภูมิทัศน์แบบอูโมงค์ของถนนเส้นยาวก็ทำให้อาคารที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมทั้งในด้านเศรษฐกิจและที่อยู่อาศัย เริ่มไม่เหมาะสมกับการใช้ประโยชน์ในทั้งสองรูปแบบ ในอีกทางหนึ่ง พวกเขาก็ไม่สามารถแปลงสินทรัพย์ที่ว่าเป็นทุนที่เคลื่อนย้ายได้ เพื่อย้ายออกไปอยู่ในพื้นที่ที่เหมาะสมกว่า ไม่ว่าจะเลือกใช้ชีวิตในวัยเกษียณโดยไม่ทำงาน หรือจะลงทุนกับกิจการที่ได้ผลตอบแทนที่ดีกว่า ภาวะที่วุ่นวายจะไม่ต่างอะไรกับการติดกับอยู่กับทุนตายตัว (fixed capital) ที่ลดมูลค่าลงในขณะที่สิ่งก่อสร้างยังไม่หมดอายุการใช้งาน

ปรากฏการณ์ที่เกิดกับตึกแถวนี้สอดคล้องกับกระบวนการเชิงพื้นที่ของทุน ที่เรียกร่องการพัฒนาทำลายล้างสิ่งเก่าเพื่อสร้างวงจรการบริโภคใหม่ แต่ในเวลาเดียวกันก็มีคนติดกับอยู่ในระบบ เพราะมีเพียงบางพื้นที่เท่านั้นที่ถูกทุบทิ้งเพื่อสร้างคอนโดมิเนียม ซึ่งจะนำไปสู่การบริโภคที่ค่อนข้างเข้มข้นในช่วงเวลาของการแรกเริ่มของการเข้าพัก จึงอาจมองได้ว่า คอนโดมิเนียมคือโครงสร้างพื้นฐานของการบริโภคอีกรูปแบบหนึ่ง ผู้ครอบครองจะลงทุนมากในช่วงแรกเพื่อซื้อเฟอร์นิเจอร์และเครื่องใช้ไฟฟ้า รวมถึงการถูกผนวกอยู่ในวงจรหนี้ในช่วงที่ยังผ่อนไม่หมด นักสังคมวิทยาเมืองสายวิพากษ์มองว่ากระบวนการทางการเงินเช่นนี้ได้ประโยชน์ใน

สองทางคือ นอกจากจะทำให้เกิดวงรอบการบริโภคใหม่แล้ว ยังเป็นการผูกชนชั้นกลาง โดยเฉพาะกลุ่มมนุษย์เงินเดือนไว้กับวงจรหนี้ ซึ่งจะส่งผลโดยอ้อมให้พวกเขาเคลื่อนไหวเรียก้องน้อยลง (Harvey, 2008) เป็นการจัดการกับปัญหาความเป็นปฏิปักษ์ระหว่างชนชั้น (class struggle) โดยเมืองถูกใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุมประชาชนผ่านกลไกหนี้สินและการแปรรูปพื้นที่สาธารณะ ในงานศึกษานี้ยังพบว่า ผู้ที่พักอาศัยในคอนโดมิเนียมส่วนใหญ่ไม่ใช่คนจากนอกพื้นที่ แต่เป็นชาวรัฐธนบุรีเองที่แยกจากครอบครัวมาซื้อคอนโดมิเนียมเป็นของตัวเอง แต่ยังคงการอยู่ในพื้นที่ที่คุ้นเคยและไม่ไกลจากเครือญาติ ในขณะที่คอนโดมิเนียมส่วนใหญ่ก็มีจุดขายคล้ายกันคือมักกล่าวถึงระยะทางที่เข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าได้ แสดงให้เห็นความสัมพันธ์ใกล้ชิดระหว่างการพัฒนาโดยรัฐกับทุนอสังหาริมทรัพย์



ภาพที่ 3 แสดงภาพถ่ายดาวเทียมประมาณค่าเฉลี่ยความสูงของอาคารบริเวณแยกพาต้าปิ่นเกล้า (ข้อมูลปี 2561)

การพัฒนาด้านขนส่งสาธารณะระบบรางยังมักมาพร้อมกับการเปลี่ยนสีผังเมืองซึ่งเป็นข้อมูลที่กลุ่มทุนมักเข้าถึงได้ก่อนอื่นเช่นกัน ในกรณีของถนนเจริญสุขนิทวงศ์ นอกจากจะมีการปรับสีของผังเมืองตามการใช้ประโยชน์แล้ว ใน พ.ร.บ. ผังเมืองฉบับใหม่ ที่ผ่านการเห็นชอบจากสภานิติบัญญัติแห่งชาติ หรือ สนช. เมื่อปี 2556 ยังกำหนดให้ไม่มีวันหมดอายุการใช้งาน มีเพียงการกำหนดให้ต้องมีการประเมินผังเมืองใหม่อย่างน้อยทุก 5 ปี การไม่กำหนดวันหมดอายุของผังเมืองครั้งนี้ ย่อมหมายถึงการเอื้อให้นักลงทุนมั่นใจได้ว่าจะสามารถลงทุนก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์ได้โดยสะดวกและไม่ต้องกังวลว่าในอนาคตจะมี พ.ร.บ. ผังเมืองใหม่ออกมาค้านกับประเภทที่ดินเก่าไม่เพียงเท่านั้น การปรับสีของประเภทที่ดินยังเกิดขึ้นอย่างกระจุกตัวอยู่ในบริเวณที่จะเกิดการก่อสร้างรถไฟฟ้า ต่างจากผังเมืองเดิมที่กำหนดเขตสีตามแนวถนน (ภาพที่ 2) โดยปกติแล้วผังเมืองจะถูกแบ่งออกเป็นสี ตามลักษณะการใช้งานของที่ดินบริเวณนั้น ๆ โดยมีการแบ่งสีเช่น สีเหลือง คือ ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย

สีส้ม คือ ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง สีแดง คือ ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม เป็นต้น ความสำคัญของการกำหนดสีเหล่านี้คือแต่ละสีจะเป็นตัวกำหนดว่าที่ดินบริเวณไหนสร้างอะไรได้หรือไม่ได้บ้าง และมีการก่อสร้างหรือเพิ่มกิจกรรมนั้น ๆ ในพื้นที่ได้ในสัดส่วนเท่าไร



ภาพที่ 2 แสดงผังเมืองในย่านจรัญสนิทวงศ์ตามสีที่กำหนดการใช้งาน

หมายเหตุ. <https://map.nostramap.com/NostraMap/?layer/cityplan>

สำหรับผู้อยู่อาศัยในท้องที่เอง ส่วนใหญ่พวกเขาเริ่มรู้ข่าวการมาถึงของรถไฟฟ้าผ่านโครงการนำสายไฟฟ้าลงใต้ดินที่ทำให้มีการขุดเจาะถนนบริเวณหน้าบ้านของพวกเขาตามที่กล่าวไปในข้างต้น ซึ่งการจะเข้ามาของรถไฟฟ้านี้ได้นอกจากจะทำให้เกิดการเก็งกำไรที่ดินแล้ว ยังทำให้นักลงทุนเริ่มสนใจความเป็นไปได้ใหม่ ๆ ในการก่อสร้างในพื้นที่มากขึ้น โดยผู้อยู่อาศัยท่านหนึ่งเล่าว่า

“เริ่มรู้ข่าวกันตั้งแต่ปี 2540 กว่า ๆ รถไฟฟ้ายังไม่มา แต่คอนโดเริ่มมา เหมือนเขารู้กันก่อนแล้วว่ารถไฟฟ้าจะมาสายนี้แน่ ๆ ตรงไหนที่เป็นแปลงที่ดินขนาดใหญ่ก็ขายง่ายหน่อย คอนโดจะขึ้นง่ายมาก เพราะซื้อที่ดินขนาดใหญ่แล้วพัฒนาต่อได้เลย แต่แถวโซนบ้านตัวเอง (ไม่ไกลจากแยกท่าพระ) จรัญช่วงต้น การพัฒนามันแทบจะไม่เห็นคอนโดขึ้นตามถนนใหญ่เท่าไร เพราะอย่างที่บอกว่าพอมันเป็นที่อยู่อาศัยแบบเก่า เป็นชุมชนที่อยู่อาศัย มันเป็นที่ดินแปลงย่อยขนาดเล็กค่อนข้างมาก บ้านไหนไม่ยอมขายก็จบแล้ว ส่วนใหญ่เราจะเห็นพวกโครงการบ้านเดี่ยว ทาวน์โฮม หรือโครงการแบบ low rise มากขึ้นตามซอยย่อย ๆ”

การมาถึงของคอนโดมิเนียม หมายถึง การเข้ามาแทนที่พื้นที่หรือบ้านเรือนเก่า ซึ่งส่วนมากมักอยู่ไม่ไกลจากทำเลที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้า จากการสอบถามผู้ที่ขายที่ดินบริเวณติดถนนจรัญสนิทวงศ์ให้กับโครงการอสังหาริมทรัพย์แล้วย้ายไปอยู่ในซอยย่อยแทน พบว่า พวกเขาได้รับค่าตอบแทนจากการขายที่ดินให้แก่ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์รายละเอียดไม่ต่ำกว่า 20 ล้านบาท ทำให้พอมิทุนทรัพย์ไปซื้อบ้านใหม่หรือออกไปอยู่อาศัยที่อื่น

ส่วนเจ้าของที่ดินแปลงเล็กหรือตึกแถวติดถนนจะไม่ได้ประโยชน์จากความเปลี่ยนแปลงนี้ แต่ต้องติดอยู่กับทรัพย์สินที่เคลื่อนย้ายไม่ได้และรับผลจากการพัฒนา

พื้นที่ทดแทน และจรัญ DIY

แม้ในภาพรวม การพัฒนาการคมนาคมและการกำหนดสีของผังเมืองในย่านดูจะเป็นประโยชน์กับกลุ่มทุนอสังหาริมทรัพย์เป็นหลัก แต่ในทางปฏิบัติ แผนที่ใช้พื้นที่จากมุมสูงเหล่านี้มักไม่ได้สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์พื้นที่ของผู้คนและเป็นผลจากความตึงเครียดระหว่างการมองพื้นที่เชิงนามธรรมและภูมิศาสตร์มนุษย์ (Rugkhan, 2015, pp. 6-7) ในกรณีของถนนจรัญสนิทวงศ์ รถไฟฟ้าเพิ่มมูลค่าที่ดินในย่านจากการทำหน้าที่เชื่อมต่อผู้คนเข้าไปทำงานในเขตเมืองแต่มาพร้อมกับความขบเซ้าในย่าน อย่างไรก็ตาม ดูเหมือนว่าผู้คนในย่านยังปรับตัวกับการใช้ชีวิตในย่านได้ค่อนข้างดี ผู้วิจัยเสนอว่า สาเหตุที่เป็นเช่นนี้มาจากความเป็นผู้กระทำการของผู้คนในย่านเองที่สามารถ 1) สร้าง “พื้นที่ทดแทน” (compensation space) ขึ้นมาแทนที่การพัฒนาที่ไม่ตอบสนองการใช้ชีวิตของพวกเขา และ 2) การสร้างชีวิตด้วยตัวเองแบบ DIY (do it yourself) โดยอาจจะไม่ได้เป็นการแก้ปัญหาโดยตรงแต่ก็ตอบสนองการใช้ชีวิตและหาเลี้ยงชีพในย่านที่ในที่สุดมีส่วนหล่อเลี้ยงชีวิตที่ไม่เท่าเทียมในย่านให้ดำเนินต่อไปได้ โดยในส่วนนี้ผู้วิจัยจะกล่าวถึงการสร้างพื้นที่ทดแทนของกลุ่มวัยรุ่น และกลุ่มผู้ค้ารายย่อยในชุมชนและตรอกซอยจำนวนมากของจรัญสนิทวงศ์ที่ทำให้ค่าครองชีพในย่านยังคงมีราคาถูก

สำหรับวัยรุ่นวัยเรียน นอกจากความต้องการโรงเรียนและบ้านพักอาศัยแล้ว พวกเขายังต้องการ “พื้นที่แองเจต์” ที่นอกจากจะตอบสนองการใช้ชีวิตทางสังคมแล้วยังต้องเป็นพื้นที่ที่สอดคล้องกับการแสดงออกถึงความเป็นตัวตนของพวกเขาด้วย วัยรุ่นในย่านจรัญสนิทวงศ์หลายคนพูดถึงจรัญสนิทวงศ์ว่า “แฉ่งมากที่ ไม่มีอะไรเลย” สอดคล้องกับช่วงวัยที่สูงกว่าซึ่งมองว่าย่านจรัญสนิทวงศ์พัฒนาไม่ได้มาก เนื่องจาก “มันเป็นย่านที่อยู่อาศัย ไม่ได้มีอะไรดึงดูดให้ยกระดับขึ้นมาได้” สำหรับวัยรุ่นที่พอมีฐานะ การมีรถไฟฟ้าคือ การเชื่อมต่อที่อำนวยความสะดวกในการออกไปแองเจต์นอกพื้นที่ในย่านศูนย์กลางของวัยรุ่นอย่างสยามสแควร์ ที่พวกเขา มองว่าครบครัน “มีที่เรียนพิเศษ ดูหนังฟังเพลง ซอปปิ้ง แต่งตัว” แต่สำหรับวัยรุ่นอีกกลุ่มหนึ่งที่มีฐานะด้อยกว่ากลับมองว่า

“ก็จรัญมันมีแค่นี้ แม็คโคร โลตัสก็ไกลนะ (หมายถึงห้างเทสโก้ โลตัส ที่ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่จรัญสนิทวงศ์ตอนล่าง) เลยไปหน่อยก็ออกไปเซ็นปีนดิกว่า ไปเดินเล่น ดากแอร์ เจอเพื่อน แต่ไม่ค่อยไปเดินช้อปปิ้งเซ็นปีน ไม้จันทน์แถวนี้ก็มียานวัดบ่อย เนี่ย ไปกันแบบนี้... พี่จะให้พวกหนูไปเดินสยามเนี่ยนะ ‘เสลดตาย’ อยู่ที่นี่กับเพื่อนดิกว่า”

คำพูดเหล่านี้แสดงให้เห็นว่าการเชื่อมต่อไม่ได้เป็นเรื่องทางกายภาพเพียงอย่างเดียว และไม่ได้เกิดขึ้นอย่างสม่ำเสมอในทุกกลุ่มฐานะ แต่เป็นเรื่องของความสอดคล้องกันระหว่างอัตลักษณ์เชิงพื้นที่กับอัตลักษณ์ของบุคคล ทำให้เห็นว่าเมื่อจากมุมมองการพัฒนาอาจไม่ได้สอดคล้องกับการใช้พื้นที่จริง ๆ เด็กวัยรุ่นในย่านที่ไม่ได้มีฐานะทางเศรษฐกิจดีจึงเลือกใช้พื้นที่ที่พวกเขา รู้สึกเป็นเจ้าของและมีความสอดคล้องกับตัวตนมากกว่า

แสดงถึงความลึกลับไม่ไปด้วยกันของการประกอบสร้างพื้นที่จากการออกแบบและพัฒนาเมืองกับผู้ใช้พื้นที่จริง (Lefebvre, 1974/1991)

นอกจากกลุ่มวัยรุ่น คนอีกกลุ่มที่จำยอมต้องสร้างชีวิตขึ้นตามทรัพยากรที่มีคือ กลุ่มผู้มีรายได้น้อย ที่ทำงานรับจ้าง หรือค้าขายเล็ก ๆ น้อย ๆ พวกเขาได้รับผลกระทบจากการที่เจ้าของที่ใกล้เคียงขายที่ให้กลุ่มทุน อสังหาริมทรัพย์สร้างคอนโดมิเนียม ผลกระทบมีทั้งต่อกลุ่มที่ต้องย้ายออกไปไกลจากที่ทำกินหรือยังอยู่ในพื้นที่ ได้รับผลกระทบจากเสียง และสิ่งของจากการก่อสร้างหล่นใส่อาคารบ้านเรือน อย่างไรก็ตาม พวกเขาอาศัยความเป็นชุมชนเป็นเครื่องมือในการต่อสู้เพื่อที่จะดำรงชีวิตอยู่ในเมือง ดังกรณีของชาวชุมชนสงวนทรัพย์ที่เมื่อถูกไล่ที่ กลุ่มที่ยังไม่ตัดสินใจกลับบ้านต่างจังหวัดได้หันมาเข้าบ้านร่วมกัน กว่าสิบครอบครัวอาศัยอยู่ในอาคารพาณิชย์ แห่งเดียวที่ไม่ไกลจากโรงพยาบาลยันฮีมากนัก เนื่องจากพื้นที่รอบโรงพยาบาลสามารถประกอบอาชีพได้ หลายอย่าง ทั้งรับจ้าง ขายอาหารรถเข็น ขับวินมอเตอร์ไซด์ และอื่น ๆ ในขณะที่ชาวชุมชนอีกบางส่วนย้ายออกไป อยู่ย่านบางกรวยที่ไกลออกไป และต้องยอมเดินทางเข้ามาค้าขายเล็ก ๆ น้อย ๆ ในจุดเดิม ชาวบ้านท่านหนึ่งที่ยัง เลือกเช่าที่พักอยู่ไม่ไกลจากชุมชนมากเล่าว่า มีการขอเวนคืนที่ดินมาตั้งแต่ราวปี 2550 เพื่อเตรียมพื้นที่เข้าสู่การ ก่อสร้างรางรถไฟฟ้าที่จะต้องมีส่วนผ่านพื้นที่ของชุมชน ในช่วงแรกมีชาวบ้านบางส่วนที่รวมตัวกันประท้วง เรียกร้องไม่ให้มีการเวนคืนที่ดิน แต่ท้ายที่สุดแล้วก็ทำอะไรไม่ได้มากเนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่ของรัฐและ พวกเขาไม่มีโฉนดยืนยันความเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดิน

“ตอนโดนไล่ที่ บางคนก็บอกจะกลับต่างจังหวัด บางคนก็ออกไปอยู่ที่อื่น บางคนก็เข้าบ้านใกล้ ๆ กัน ต่อ เพราะอยู่ที่นี้มันทำกินได้ มันใกล้โรงพยาบาล (ยันฮี) มีหอพักมีนักศึกษา (จากมหาวิทยาลัย เทคโนโลยีพระจอมเกล้า พระนครเหนือ ที่ตั้งอยู่ไม่ไกลจากพื้นที่ดังกล่าวมากนัก) คนมันก็เยอะ ของมันขายได้ เขาก็ไม่อยากจะย้ายกันหรอก ก็อยู่กันมาสิบปีสิบปี จะให้ย้ายไปไหน”

การต่อสู้ที่จะไม่ย้ายออกไปจากชุมชน แม้ว่าดูเผิน ๆ จะเป็นการต่อต้านการพัฒนา แต่ในอีกด้านหนึ่ง การดำรงอยู่ในเมืองของคนกลุ่มนี้ก็กลับมีส่วนอุ้มชูความไม่เท่าเทียมของเมืองโดยอ้อม กล่าวคือ เพราะพวกเขา ยังคงรวมตัวกันไปเช่าตึกอยู่ หรือยอมเดินทางไกลขึ้นเพื่อมาขายอาหารและประกอบอาชีพอื่น ๆ ในเศรษฐกิจ นอกระบบที่หล่อเลี้ยงเมือง จึงทำให้ผู้ที่อยู่อาศัยในคอนโดมิเนียมยังสามารถเข้าถึงแหล่งอาหารราคาถูก มีแม่บ้านและรถ.คอยให้บริการในอาคาร มีวินมอเตอร์ไซด์เชื่อมต่อจากรถไฟฟ้าถึงแหล่งที่อยู่ ไปจนถึง มีไรเดอร์คอยบริการส่งอาหารและพัสดุ ทั้งหมดนี้ทำให้กระบวนการเชิงพื้นที่ของทุนแบบเมืองโตเดี่ยวใน ประเทศกำลังพัฒนาอย่างกรุงเทพฯ แม้ในภาพรวมจะถ่างความเหลื่อมล้ำให้กว้างขึ้น แต่มักไม่เกิดความขัดแย้ง อย่างชัดเจน เนื่องจากทุนทางสังคมของคนจนเมืองกลายเป็นกลไกซึมซับความขัดแย้ง อาจกล่าวได้ว่าชีวิต ในตรอกซอยที่เป็นผู้จัดสรรแรงงานราคาถูก อาหารและบริการที่เข้าถึงง่ายในราคาย่อมเยา ทำให้ชีวิตภายใต้ ทุนผูกขาดและการพัฒนาที่ไม่ได้เอื้อประโยชน์ให้คนทุกกลุ่มโดยเท่าเทียมกันสืบเนื่องไปได้

บทสรุปและการอภิปรายผล

บทความวิจัยชิ้นนี้ต้องการเสนอภาพการเปลี่ยนแปลงของถนนสายหนึ่งผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมระบบรางอย่างรถไฟฟ้า โดยชี้ให้เห็นผลกระทบที่มีต่อชีวิตของผู้คนกลุ่มต่าง ๆ ที่มีรูปแบบที่อยู่อาศัยต่างกัน ผลการศึกษาพบว่าผลกระทบจากการพัฒนามีความยั่งยืนใน 3 ด้าน ได้แก่ **ประการแรก เกิดตึกแถวร้างในที่ดินที่มีราคาประเมินสูงขึ้น** เจ้าของตึกแถวริมสองฝั่งถนนแทบไม่ได้ใช้ประโยชน์จากการมีรถไฟฟ้า ในเวลาเดียวกับที่สิ่งก่อสร้างที่พวกเขาครอบครองก็ถูกทำให้หมดประโยชน์ใช้สอยไปพร้อมกัน ไม่ว่าจะในแง่การเป็นอาคารพาณิชย์หรือที่อยู่อาศัย เกิดเป็นภูมิทัศน์ของความขบเซาะสองฝั่งถนนสอดคล้องกับแนวคิดการพัฒนาเมืองในระบบทุนนิยมที่ชี้ให้เห็นว่า กระบวนการพัฒนาต้องการโครงการขนาดใหญ่เพื่อกระตุ้นการบริโภคซึ่งในกรณีของถนนเจริญสุขวิภาวดี เห็นได้ชัดว่าเป็นการสร้างคอนโดมิเนียมซึ่งจะทำให้เกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจทั้งจากการลงทุนซื้อห้องพักในคอนโดมิเนียมและการบริโภคที่เข้มข้นขึ้นจากการมีที่อยู่อาศัยใหม่ แต่ในเวลาเดียวกันการสร้างรถไฟฟ้าก็ทำให้ตึกแถวเป็นสิ่งก่อสร้างที่สูญเสียมูลค่าก่อนที่จะหมดอายุการใช้งาน ทำให้เกิดภาพความรกร้างบนที่ดินที่มีราคาประเมินสูงขึ้น

ภาพรวมของการพัฒนาโครงการที่อยู่อาศัยรูปแบบคอนโดมิเนียมยังมีความยั่งยืนด้วยเช่นกันคือ ทำให้ที่อยู่อาศัยมีทั้งอุปทานส่วนขาด (under supply) และส่วนเกิน (over supply) ไปพร้อมกัน คือ มีโครงการก่อสร้างจำนวนมากที่ขายไม่หมดแต่ก็ยังมีปัญหาคนไร้บ้าน หรืออยู่ในที่อยู่อาศัยไม่มีคุณภาพภายในย่าน ทั้งนี้เนื่องจากอสังหาริมทรัพย์ในโลกปัจจุบันได้เปลี่ยนหน้าที่จากการที่เป็นที่อยู่อาศัยหรือที่ทำกินไปสู่การเป็นที่เก็บรักษาเงินทุน (store capital) (Sassen, 2017)

ประการที่สอง ในด้านการใช้พื้นที่และการรับรู้ต่อย่าน ผู้พักอาศัยในย่านเจริญสุขวิภาวดีไม่ได้รู้สึกว่าการขนส่งระบบรางขนาดใหญ่จะทำให้ย่านดึงดูดคนกลุ่มใหม่ ๆ เข้ามาในย่าน หรือทำให้เกิดการเติบโตทางเศรษฐกิจแบบก้าวกระโดด แต่กลับยิ่งตอกย้ำความเป็นย่านที่อยู่อาศัยของย่านเจริญ เนื่องจาก การเชื่อมต่อที่ดีขึ้นทำให้เจริญสุขวิภาวดีเป็นย่านที่อยู่อาศัยใกล้ใจกลางเมืองสามารถขนคนเข้าไปทำงานได้ด้วยเวลาการเดินทางที่แน่นอน ความรู้สึกนี้สะท้อนในระดับชีวิตประจำวันที่คนในย่านพูดว่า “กลางวันมันเจ็บบมาก” และเศรษฐกิจของย่านที่เน้นสินค้าและบริการในชีวิตประจำวัน เช่น ร้านอาหาร ร้านชำ และร้านตัดผม

ทุนอสังหาริมทรัพย์ยังเป็นกลุ่มแรก ๆ ที่รับรู้การมาถึงของโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าผ่านการเข้ามากว้านซื้อที่ดินที่มีแปลงขนาดใหญ่ และเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการทำให้พื้นที่สาธารณะเป็นของเอกชน (privatization of public space) ไม่ใช่พื้นที่สาธารณะที่เป็นเจ้าของโดยเอกชน (privately-own public space) เช่นเดียวกับห้างสรรพสินค้าและการเชื่อมต่อต่าง ๆ ที่ส่งผลให้เกิดการใช้พื้นที่ที่แบ่งแยกกลุ่มชนชั้นในกรณีของย่านเจริญสุขวิภาวดีได้แก่กลุ่มวัยรุ่นที่ใช้เวลาวันหยุดในย่านสยามสแควร์ “เด็กเซ่นปิ่น” และกลุ่มวัยรุ่นที่ใช้เคเอฟซีในห้างค้าส่งเป็นที่แสวงหา เพราะพบว่าตัวเองมีอัตลักษณ์สอดคล้องกับพื้นที่ที่แตกต่างกัน

ประการที่สาม กลุ่มคนจนเมืองที่ถูกทอดทิ้งจากการพัฒนาใช้ทุนทางสังคม เพื่อต้อนรับที่จะอยู่ในเมืองทำให้ต้นทุนชีวิตในย่านมีราคาไม่สูงจนเกินไป ปรากฏการณ์นี้เกิดจากเอกลักษณ์ของเจริญสุขวิภาวดีและ

กรุงเทพฯ ที่มีตรอกซอยซอยจำนวนมาก ผู้คนในพื้นที่เหล่านี้แม้จะได้รับผลกระทบเชิงลบจากการพัฒนาคือ ทำให้การใช้ชีวิตในย่านมีต้นทุนสูงขึ้นจนแม่บ้านคนหนึ่งสะท้อนความเปลี่ยนแปลงออกมาว่า “การมีรถไฟฟ้าทำให้ชีวิตสะดวกสบายขึ้นสำหรับคนมีเงิน” แต่มักไม่ก่อตัวเป็นความขัดแย้งที่รุนแรง ทั้งนี้เนื่องจากย่านเจริญ-สนิทวงศ์ประกอบด้วยตรอกซอยและชุมชนจำนวนมากที่มีทางเข้าแคบเกินกว่าที่รถจะเข้าได้ จึงแทบไม่ได้เป็นเป้าหมายของการลงทุน ทำให้บ้านเรือนในซอยเหล่านี้แทบไม่มีการขึ้นราคาเช่ามากกว่า 20 ปี ผลคือ ชุมชนในตรอกซอยเหล่านี้ก็กลายเป็นที่มาของแรงงานราคาถูก พ่อค้าแม่ค้าอาหารและหาบเร่แผงลอย ที่แม้ว่าจะถูกทอดทิ้งจากการพัฒนาแต่กลับทำให้ชีวิตของผู้คนในย่านมีต้นทุนไม่สูงจนเกินไป ยิ่งไปกว่านั้นงานศึกษานี้ยังพบว่าชีวิตในตรอกซอยกลับมีศักยภาพของความเป็นผู้ประกอบการที่ถูกบีบจากโครงสร้างให้ต้องสร้างสรรค์เพื่อความอยู่รอด ทั้งโดยอิงอาศัยความเป็นชุมชนหรือทุนทางสังคมผ่านการไปร่วมกันเช่าตึกเพื่ออยู่ในเมือง และใกล้แหล่งงาน เช่น โรงพยาบาลขนาดใหญ่ หรือมหาวิทยาลัย และโดยอาศัยพื้นที่ที่ถูกทอดทิ้งจากการพัฒนา เช่น ตรอกซอย พวกเขาไม่ได้ประโยชน์จากการ “ลบล้างพื้นที่ด้วยเวลา” (annihilation of space by time) และการเชื่อมต่อไปยังย่านใจกลางเมืองที่ควบคุมเวลาได้ด้วยขนส่งระบบราง เพราะต้องทำงานใกล้ที่พักและทำงานในพื้นที่ ยิ่งไปกว่านั้นด้วยมูลค่าของการคมนาคมที่มีราคาแพงในกรุงเทพฯ คนกลุ่มนี้จึงเลือกเดินทางด้วยรถประจำทางที่มีราคาถูกกว่าเป็นหลัก และยอมสละเวลาพักผ่อนด้วยการตื่นให้เช้ากว่าเดิม เนื่องจากไม่มีต้นทุนที่จะบริโภคการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าได้ โดยรวมแล้วจึงอาจกล่าวได้ว่าสำหรับคนกลุ่มนี้ สภาพชีวิตหลังการคมนาคมจึงเป็นดังที่แม่บ้านท่านหนึ่งกล่าวไว้ว่า “สะดวกสบายขึ้น ถ้ามีเงิน”

ข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาที่พบว่าคนจนเมืองเป็นกลุ่มสำคัญที่ทำให้ค่าครองชีพในเมืองไม่สูง และทำให้กลุ่มคนที่เปลี่ยนไปอยู่อาศัยในคอนโดมิเนียมสามารถเข้าถึงแหล่งอาหารราคาไม่แพง และสินค้าอุปโภคอื่นในชีวิตประจำวันได้ ในขณะที่ตลอดแนวนโยบายรัฐสวัสดิการมีติดแกวถูกทิ้งร้างจำนวนมาก จึงควรมีนโยบายในการปรับการใช้งานของอาคารเหล่านี้ร่วมกับการสนับสนุนการดำรงอยู่ในเมืองของผู้คนในชุมชนและตรอกซอย

ในส่วนของรัฐ ควรจัดให้มีนโยบายการปรับเปลี่ยนการใช้งาน (Adaptive Reuse Policy) เช่น ผ่อนปรนกฎหมายผังเมืองหรือข้อกำหนดอาคาร เพื่อให้ตึกแถวเก่าสามารถจดทะเบียนเป็นโฮสเทล คาเฟ่ หรือ Co-working space ได้ง่ายขึ้น โดยไม่ต้องทุบโครงสร้างเดิมทิ้ง แต่เจ้าของเดิมมักไม่มีเงินลงทุนจึงเสนอให้จัดตั้งกองทุนอุดหนุนการบูรณะ โดยรัฐอาจให้เงินอุดหนุนหรือดอกเบี้ยต่ำสำหรับเจ้าของที่ต้องการ “อนุรักษ์” หน้ากากอาคาร (Facade) เดิมไว้ แต่ปรับปรุงใสใหม่ให้ทันสมัย การสนับสนุนในลักษณะนี้มีต้นแบบในระดับภูมิภาค เช่น จอร์จทาวน์ (ปีนัง) ที่รัฐเข้าแทรกแซง (Lee et al., 2008) โดยการซื้อตึกเก่ามาให้เช่าในราคาถูกในกรณีย่านเจริญสนิทวงศ์ รัฐอาจสนับสนุนพ่อค้าแม่ค้า วินมอเตอร์ไซด์ แม่บ้าน ให้สามารถประกอบอาชีพหล่อเลี้ยงเมืองต่อไปได้ และยังช่วยป้องกันไม่ให้ค่าครองชีพพุ่งสูงจนคนเดิมอยู่ไม่ได้

ในส่วนของเคลื่อนไหวโดยชุมชน (Bottom-Up Movement) การร่วมกันปรับเปลี่ยนพื้นที่ให้กลับมาใช้ชีวิตอีกครั้งอาจใช้โมเดล “ทรงวาด” (District Branding) คือมีการรวมตัวของเจ้าของที่ดินเดิมและผู้ประกอบการ

หน้าใหม่สร้างอัตลักษณ์ให้ย่าน จนกลายเป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยว ผ่านการเปลี่ยนตึกแถวร้างให้เป็นออฟฟิศขนาดเล็กหรือสตูดิโอศิลปะ ซึ่งเหมาะกับธุรกิจ SME ยุคใหม่ที่ไม่ต้องการเช่าตึกสูงราคาแพง หรือหากยังไม่มั่งคั่งในเขตถาวร ชุมชนสามารถจัดเทศกาลศิลปะหรือตลาดนัดชั่วคราวในตึกร้าง เพื่อ “เซ็คเรตติ้ง” ย่านนั้นก่อนจะลงทุนจริง (Pop-up Activations) (ศิวาพร กลิ่นมาลัย, 2568)

กล่าวโดยสรุป การพัฒนาที่ผลักดันโดยกลไกตลาดอย่างเดียว จะสร้างคอนโดมิเนียมที่ค่าครองชีพแพงขึ้น และแห้งแล้งในเรื่องอาหารการกินเพราะคนจนเมืองถูกผลักไสออกไปโดยอ้อมจากค่าครองชีพ และเกิดตึกแถวร้างเนื่องจากขาดศักยภาพในการทำกำไร การแทรกแซงจึงควรมุ่งสนับสนุนผู้ถูกทอดทิ้งจากการพัฒนา พร้อม ๆ กับเปลี่ยนจาก “การทุบแล้วสร้างใหม่” มาเป็นการ “รักษาของเดิมและเติมฟังก์ชันใหม่” ซึ่งจะรักษาทั้งอัตลักษณ์ของย่านไปพร้อมกับลดความเหลื่อมล้ำเชิงพื้นที่ไปพร้อมกัน

เอกสารอ้างอิง

- กฤษฎา แสนสมบูรณ์ และธนาพันธ์ ทับทิมหิน. (2566). การวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าในเมืองกรุงเทพมหานครและปริมณฑล: กรณีศึกษา สายเฉลิมรัชมงคล และสายฉลองรัชธรรม. *Eng. & Technol. Horiz*, 40(3), 1-19. <https://doi.org/10.55003/ETH.400310>
- นพกฤษฎี ฐานพิริยากรณ์ และยุวดี ศิริ. (2567). การขยายตัวของที่อยู่อาศัยในพื้นที่กรุงเทพมหานครตอนเหนือก่อนและหลังการพัฒนา รถไฟฟ้าสายสีชมพู. *สารศาสตร์: วารสารสถาปัตยกรรมและการออกแบบ*, 7(3), 697-712.
- พีระพงศ์ เวชสงเสริม (2568). การเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ถนนจากการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้า (ทีโอที) ต่อเกาะรัตนโกสินทร์ : กรณีศึกษาสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน. *วารสารวิชาการศิลปะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร*, 1(16). 1-16. <https://doi.org/10.71185/ajnu.2025.263395>
- พุ่มพัฒน์ คำวชิระพิทักษ์ และไวยวิญญู วีระรักษ์. (2562). ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน บริเวณย่านถนนจรัญสนิทวงศ์ เขตบางกอกน้อย กรุงเทพมหานคร. *Asian Creative Architecture, Art and Design*, 29(2), 1-18. <https://so04.tcithaijo.org/index.php/archkmitl/article/view/199197>
- ภิญญาพันธ์ พจนะลาวัฒน์. (2566). ไฮเวย์ชิปโต้: อำนาจของถนนกับพลวัตการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย. *วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร*, 29(1), 125-162. <https://so04.tcithaijo.org/index.php/jssnu/article/view/255479>
- วารภรณ์ มนต์ไทรเวศย์. (2562). การดิ้นรนของสวนเกษตรในเมือง กรณีศึกษาชาวสวนฝั่งธนบุรี. *วารสารมานุษยวิทยา*, 2(1), 171-226. <https://so06.tcithaijo.org/index.php/jasac/article/view/227255/154934>
- ศิลปวัฒนธรรม. (18 กุมภาพันธ์ 2567). ถนนจรัญสนิทวงศ์ จากถนนลูกครึ่งสู่เส้นเลือดใหญ่ฝั่งธนบุรี. LINE TODAY. <https://today.line.me/th/v3/article/Qw7DXX3>

- ศิวาพร กลิ่นมาลัย. (2568). ผลกระทบจากการฟื้นฟูย่านประวัติศาสตร์สู่ย่านสร้างสรรค์: กรณีศึกษาย่านทรงวาด กรุงเทพมหานคร. *วารสารอักษรศาสตร์และไทยศึกษา*, 47(3), 1–18.
<https://doi.org/10.69598/artssu.2025.5015>.
- ชญชัย ลบแยม. (2553). ลักษณะการใช้ที่ดินที่ส่งเสริมอุปสงค์การเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าใต้ดิน. *สิ่งแวดลอมสรรค์สร้างวิจัย*, 9(1), 35–44. <https://so01.tci-thaijo.org/index.php/arch-kku/article/view/45311>
- สำนักบำรุงรักษาและอำนวยความสะดวกยานทาง. (ม.ป.ป.). *สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า*.
https://web.archive.org/web/20080528064544/http://www.roadmaintenance.thaigov.net/bridge_eng_pinklao.html
- สุทธิพันธุ์ พุฒิเลอพงศ์. (2554). แนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัยเพื่อรองรับระบบรถไฟฟ้าสายสีม่วง. *RMUTP Research Journal Sciences and Technology*, 5(2), 52–64.
<https://doi.org/10.14456/jrmutp.2011.6>
- Harvey, D. (1985). *The urbanization of capital: Studies in the history and theory of capitalist urbanization*. Johns Hopkins University Press.
- Harvey, D. (2008). The right to the city. *New Left Review*, 53, 23–40.
- Lee, L. M., Lim, Y. M., & Nor'Aini, Y. (2008). Strategies for urban conservation: A case example of George Town, Penang. *Habitat International*, 32(3), 293–304.
<https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2007.09.001>
- Lefebvre, H. (1991). *The production of space* (D. Nicholson-Smith, Trans.). Blackwell. (Original work published 1974).
- Man, N. I., Majid, N. A., Rainis, R., & Ahmed, M. F. (2024). Mass rapid transit (MRT) and urban transformation: A case study of Kuala Lumpur's Damansara. *International Journal of Academic Research in Business and Social Sciences*, 14(4), 1759–1769.
- Rugkhanan, N. T. (2015). Mapping the historic city: Mapmaking, preservation zoning, and violence. *Environment and Planning D: Society and Space*, 33(5), 869–888.
- Sassen, S. (2017). The city: A collective good?. *The Brown Journal of World Affairs*, 23(2), 119–126. <https://doi.org/10.26300/22x0-8m36>
- Sennett, R. (2019). *Building and dwelling: Ethics for the city*. Penguin Books.
- Shimizutani, S., Suzuki, T., & Yamada, E. (2025). The impact of urban transportation investment on property values: Evidence from the Jakarta Mass Rapid Transit. *Asian Development Review*, 43(1), 77–114. <https://doi.org/10.1142/S0116110525500234>