การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของการตั้งถิ่นฐานของชุมชนแออัดที่ถูกรื้อถอน บริเวณถนนเลียบทางรถไฟตลิ่งชัน

Physical Transformation of Informal Settlements Following Demolition along the Taling Chan Railway Road

รับบทความ	28/09/2568
แก้ไขบทความ	01/02/2569
ยอมรับบทความ	03/02/2569

สกาวรัตน์ สุวรรณประทีป* สุคตยุติ จารุนุช
หลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร
Sakawrat Suwanprateep, Sukotyut Charunut
Doctor of Philosophy Program in Architecture, Faculty of Architecture, Silpakorn University
suwanprateep_s2@su.ac.th, charunut_s@silpakorn.edu
*ผู้ประพันธ์บรรณกิจ

บทคัดย่อ

ชุมชนแออัดในประเทศไทยเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงของสังคมเกษตรกรรมไปสู่สังคมอุตสาหกรรม ประชากรอพยพเข้าสู่เมืองหลวงเพื่อประกอบอาชีพ ส่งผลให้เกิดชุมชนแออัดที่แทรกตัวอยู่ในเมืองเป็นจำนวนมาก การเพิ่มขึ้นของประชากรและการขยายตัวของชุมชนแออัดเกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว กระทั่งมีการรื้อถอนชุมชนแออัดเพื่อสร้างสาธารณูปโภคและปรับทัศนียภาพของเมือง ซึ่งส่งผลต่อผู้อยู่อาศัยในชุมชนแออัดเหล่านั้น ปัจจุบันย่านบางขุนนนท์เป็นพื้นที่ที่มีการพัฒนาที่ดินหลายโครงการ รวมทั้งโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีส้ม โดยเส้นทางก่อสร้างทับซ้อนกับแนวถนนเลียบทางรถไฟตลิ่งชันที่มีชุมชนแออัดอยู่จึงจำเป็นต้องมีการรื้อถอนชุมชนแออัดบริเวณนี้ตามนโยบายของภาครัฐ

บทความนี้นำเสนอการศึกษาผลกระทบจากการรื้อถอนชุมชนแออัดในบริเวณถนนเลียบทางรถไฟตลิ่งชัน ด้วยวิธีการศึกษาข้อมูลจากเอกสาร แผนที่ ภาพถ่ายเก่า รวมทั้งการลงพื้นที่เก็บข้อมูลด้วยการถ่ายภาพและสังเกตการณ์จากภายนอก เพื่อวิเคราะห์รูปแบบการตั้งถิ่นฐานและลักษณะทางสถาปัตยกรรมของชุมชนแออัด จากการศึกษาพบว่า การพัฒนาโครงการสร้างรถไฟฟ้าสายสีส้มเป็นปัจจัยสำคัญที่นำไปสู่การรื้อถอน ย้าย และการตั้งถิ่นฐานใหม่ถัดจากบริเวณรื้อถอน โดยใช้ประโยชน์จากที่ว่างข้างเคียงที่ยังไม่มีการใช้งานเพื่อตั้งถิ่นฐานในบริเวณพื้นที่ข้างถนนเลียบทางรถไฟตลิ่งชัน จึงสามารถบ่งชี้ปัญหาที่เกิดจากการรื้อถอนชุมชนแออัดที่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่โดยรอบ คือชุมชนแออัดมีการตั้งถิ่นฐานซ้ำในบริเวณใกล้เคียงซึ่งเป็นผลลัพธ์ของนโยบายจากภาครัฐเอง

***คำสำคัญ**: ชุมชนแออัด การย้ายออก การรื้อถอน การตั้งถิ่นฐานที่ไม่เป็นทางการ*

Abstract

Slum communities in Thailand emerged from the transition from an agricultural society to an industrialized one. People migrated to the capital to pursue employment, resulting in numerous slum communities nestling within the city. The rapid population growth and expansion of slum communities led to the demolition of these communities to create public utilities and improve the city's landscape, impacting residents there. Currently, the Bang Khun Non area is the site of several land development projects, including the Orange Line electric train project. The proposed route, along the Taling Chan railway line, is lined with slum communities. Therefore, the demolition of these slum communities is necessary in accordance with government policy.

This article focuses on studying the impacts of slum demolition along the Taling Chan railway line. This study examines document data, maps, and historical photographs, as well as fieldwork and photographic observations. The purpose of this study is to analyze settlement patterns and architectural features of the slum communities. The study reveals that the development of the Orange Line electric train project is a key factor leading to demolition, relocation, and the establishment of new settlements adjacent to the demolition site. It can therefore identify problems arising from slum demolition that affect neighboring areas, settlement patterns and the characteristics of houses in slum communities that have been re-established in neighboring areas, as a result of government policies.

***Keywords**: slums, housing patterns, removal, demolition, informal settlements*

ที่มาและความสำคัญ

การเกิดขึ้นของชุมชนแออัดในกรุงเทพฯ เป็นการเชื่อมโยงปัจจัยที่เกี่ยวข้องในหลายเหตุการณ์ สาเหตุประการแรก คือ สถานการณ์โลก ทั้งด้านเศรษฐกิจ ด้านการเงิน การเมือง การทหาร รวมถึงแนวคิดที่เป็นไปตามกระแสสังคมโลกและการพัฒนาประเทศ ประการที่สองคือ การแพร่กระจายของระบบพึ่งพาอุตสาหกรรมการผลิตในสหราชอาณาจักรได้มาสู่ประเทศไทยและการปรับแนวคิดเรื่องการพัฒนาของไทย โดยสาเหตุทั้งสองประการนี้ส่งผลกระทบต่อแบบแผนการใช้ที่ดินและการสร้างที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อยที่มีการอพยพจากชนบทมาสู่การประกอบอาชีพในเมือง (กรุงเทพฯ) ทั้งการตั้งถิ่นฐานที่สร้างโดยบุคคลภายนอกเพื่อให้ผู้มีรายได้น้อยได้อยู่อาศัย เช่น เจ้าของกิจการ-ธุรกิจ และภาครัฐ เป็นต้น (ม.ร.ว. อคิน รพีพัฒน์, 2542)

ฝั่งธนบุรีมีชุมชนมาตั้งรกรากเป็นเวลานาน เดิมฝั่งธนบุรีเคยเป็นเมืองหลวงในยุคกรุงธนบุรี (พ.ศ. 2310–2325) จึงมีชุมชนดั้งเดิมที่ย้ายมาจากอยุธยามาตั้งถิ่นฐานจนกลายเป็นชุมชนขนาดเล็ก โดยพื้นที่บริเวณย่านบางขุนนนท์นี้เป็นทางบรรจบและจุดตัดกันระหว่างถนนจรัญสนิทวงศ์ซึ่งเป็นถนนสายหลักทำให้เกิดการเชื่อมต่อกับถนนหลายสายในการเข้าสู่เมือง พื้นที่ย่านบางขุนนนท์จึงเป็นย่านที่มีการอยู่อาศัยและการค้าขายแบบท้องถิ่น ต่อมามีการตัดถนนเลียบทางรถไฟสายธนบุรีและการสร้างรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีน้ำเงินเตาปูน-ท่าพระ ผ่านถนนจรัญสนิทวงศ์และย่านบางขุนนนท์ ทำให้พื้นที่มีการพัฒนาโครงการคอนโดมิเนียม ยิ่งแสดงให้เห็นการเจริญเติบโตของเมืองอย่างต่อเนื่องและการอยู่อาศัยที่เพิ่มสูงขึ้นในย่านบางขุนนนท์

การตัดถนนเลียบทางรถไฟสายธนบุรี เขตบางกอกน้อย มีเป้าหมายเพื่อการช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ โดยเริ่มต้นช่วงปลายถนนอิสรภาพไปจนถึงถนนจรัญสนิทวงศ์ เลียบทางรถไฟสายใต้ (ธนบุรี) ซึ่งสามารถช่วยลดปริมาณรถยนต์บนถนน และเป็นเส้นทางลัดไปยังสถานที่สำคัญ เช่น โรงพยาบาลศิริราช ตลาดพรานนก เป็นต้น ต่อมามีการตัดถนนเลียบทางรถไฟนี้ยาวไปจนถึงถนนบรมราชชนนี โดยบริเวณทางเลียบรถไฟนี้มีบ้านเรือน เพิงพักอาศัย และมีทางเดินตามแนวรถไฟ ซึ่งตั้งอยู่บนพื้นที่ของการรถไฟ ส่งผลให้มีการรื้อถอนจัดการที่อยู่อาศัยบุกรุก ให้ย้ายออกจากพื้นที่ก่อสร้างไปพื้นที่อื่น โดยมีการจัดตั้งโครงการศูนย์คนไร้บ้าน “สุวิทย์วัดหนู” เขตบางกอกน้อย กรุงเทพมหานคร ก่อตั้งขึ้นประมาณปี พ.ศ. 2551 โดยจัดตั้งเพื่อรองรับประชากรที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาถนนเลียบทางรถไฟดังกล่าว แต่มีประชากรบางส่วนยังคงตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนในบริเวณข้างทางรถไฟสายธนบุรีต่อไป

ปัจจุบันย่านบางขุนนนท์มีโครงการสร้างรถไฟฟ้าสายสีส้ม โดยผ่านถนนเลียบทางรถไฟตลิ่งชัน (รถไฟสายธนบุรี) ซึ่งเป็นโครงการในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพและปริมณฑล โดยเริ่มต้นช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ส่งผลให้มีการรื้อถอนชุมชนแออัดที่มีการตั้งถิ่นฐานในบริเวณพื้นที่เลียบทางรถไฟ ซึ่งสามารถแสดงถึงผลกระทบของชุมชนแออัดที่ต้องย้ายถิ่นฐานจากพื้นที่เดิมไปยังพื้นที่ที่ยังไม่ถูกใช้งานบริเวณอื่น บทความนี้จึงมีการแสดงถึงการย้ายถิ่นฐานของประชากรในชุมชนแออัดถนนเลียบทางรถไฟตลิ่งชันและลักษณะทางกายภาพของการตั้งถิ่นฐานจากการแทนที่ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม เพื่อบ่งชี้ผลกระทบที่ซับซ้อนของนโยบายการพัฒนาเมือง

ภาพ 1 เส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

ที่มา: ผู้วิจัย

วัตถุประสงค์

เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของการตั้งถิ่นฐานของชุมชนแออัดที่ถูกรื้อถอนบริเวณถนนเลียบทางรถไฟตลิ่งชัน

วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

ความหมายของชุมชนแออัด สหประชาชาติ (United Nation) ได้ให้ความหมาย “ชุมชนแออัด (Slum)” เอาไว้ว่าเป็นแหล่งเสื่อมโทรม ซึ่งหมายถึงสิ่งก่อสร้างหรือพื้นที่ที่มีที่อยู่อาศัยแน่นเกินไป มีสภาพการณ์ที่ไม่ถูกสุขอนามัยหรือขาดสิ่งอำนวยความสะดวก อันอาจทำให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพ ความปลอดภัย และศีลธรรมอันดีของผู้อยู่อาศัยหรือของชุมชนนั้น ๆ โดยภายหลังได้มีความพยายามของหลายฝ่ายที่จะลบภาพเชิงลบของชุมชนแออัด เริ่มต้นจากการพยายามเปลี่ยนนิยามของคำว่า ชุมชนแออัดจากการสะท้อนทัศนคติที่ไม่ดีต่อชุมชนประเภทนี้ ว่าเป็นแหล่งชุมชนชั่วร้ายทั้งปวง ทำลายความเจริญและความงดงามของเมือง เดิมจากการมองว่าชุมชนแออัดเป็นแหล่งรวมของผู้มีรายได้น้อยที่อยู่กันอย่างแออัด เปลี่ยนเป็นการมองว่า ชุมชนแออัดเป็นแหล่งผลิตแรงงาน สินค้าและบริการราคาถูก และมาใช้คำว่า “ชุมชนแออัด” (United Nation Human Settlements Programme, 2003)

คำว่า “ชุมชนแออัด” การเคหะแห่งชาติ (กคช.) ได้ให้ความหมายไว้ว่าเป็นที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย โดยชุมชนแออัดนี้เป็นบริเวณพื้นที่ส่วนใหญ่มีที่อยู่อาศัยหนาแน่น ไร้ระเบียบ และชำรุดทรุดโทรม ประชาชนอยู่กันอย่างแออัดหรือที่อยู่อาศัยรวมกัน โดยมีความสัมพันธ์ทางสังคม ซึ่งมีสภาพแวดล้อมไม่เหมาะสม อันอาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยและความปลอดภัยของผู้อยู่อาศัย และมีปัญหาทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงในการอยู่อาศัย (การเคหะแห่งชาติ, 2542)

การตั้งถิ่นฐานที่ไม่เป็นทางการ (Informal settlement) ปรากฏขึ้นในฐานะที่ตรงข้ามกับการตั้งถิ่นฐานที่วางแผนไว้แล้ว (planned settlement) เส้นแบ่งระหว่างการตั้งถิ่นฐานที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการนั้นเกี่ยวข้องกับความต้องการด้านที่อยู่อาศัย แต่เส้นแบ่งที่แสดงถึงความชัดเจนมักแตกต่างกันที่รายได้ ผู้ที่มีรายได้ต่ำกว่าเส้นแบ่งที่กำหนดจะไม่สามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์จากการตั้งถิ่นฐานที่เป็นทางการและบริการที่เกี่ยวข้องได้ แม้แต่การจัดทำเอกสารการแสดงกรรมสิทธิ์ที่ดินอย่างเป็นทางการ ซึ่งอาจจะจัดทำได้ยากสำหรับผู้ที่มีรายได้น้อยหรือไม่มีฐานะทางการเงิน เส้นแบ่งด้านที่อยู่อาศัยนี้ยังขยายไปถึงที่อยู่อาศัยถาวร (เป็นทางการ) และสิ่งที่คิดว่าไม่ถาวร (ไม่เป็นทางการ) ส่งผลให้พฤติกรรมการอยู่อาศัยแตกต่างกันอย่างสิ้นเชิง การตั้งถิ่นฐานที่ไม่เป็นทางการมักจะเกี่ยวข้องกับพื้นที่ชุมชนแออัด (slum) และที่อยู่อาศัยของผู้บุกรุกที่ดิน โดยรูปแบบการตั้งถิ่นฐานที่ไม่เป็นทางการมักเป็นแบบค่อยเป็นค่อยไป อาจเกิดขึ้นบนพื้นที่ดินในเมืองและในอาคารที่ไม่มีการอนุญาตอย่างถูกต้อง ซึ่งมักไม่เป็นไปตามมาตรฐานการก่อสร้าง การตั้งถิ่นฐานที่ไม่เป็นทางการนี้เป็นผลมาจากการวางแผนและสถานการณ์ที่ไม่ยั่งยืนในแง่ของที่อยู่อาศัยที่ไม่สามารถเข้าถึงได้สำหรับประชากรส่วนใหญ่หรือการขาดแคลนที่อยู่อาศัย และการย้ายถิ่นฐานจากการอพยพเข้าสู่เมือง นำไปสู่ปัญหาชุมชนแออัดในเมือง การตั้งถิ่นฐานที่ไม่เป็นทางการรูปแบบหนึ่งคือ การตั้งถิ่นฐานแบบบุกรุก ซึ่งที่อยู่อาศัยไม่ได้สร้างขึ้นจากการได้รับการอนุญาตอย่างถูกต้อง และผู้อยู่อาศัยไม่มีสิทธิ์ตามกฎหมายในทรัพย์สินดังกล่าว ทำให้ผู้อยู่อาศัยอาจขาดกรรมสิทธิ์ในที่ดินที่ใช้อยู่อาศัย และอยู่กับสถานะทางกฎหมายที่ไม่แน่นอน รูปแบบหนึ่งของการตั้งถิ่นฐานที่ไม่เป็นทางการอีกรูปแบบหนึ่งคือ พื้นที่แออัด หรือชุมชนแออัด (slum) ที่มีลักษณะเฉพาะคือความไม่มั่นคงด้านสถานการณ์อยู่อาศัยรวมถึงปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน ความแออัด และคุณภาพที่อยู่อาศัยที่ไม่ดี (Atkinson, 2024)

การตอบสนองของรัฐบาลต่อการตั้งถิ่นฐานแบบไม่เป็นทางการมักมีหลายรูปแบบ หนึ่งในการตอบโต้คือ การปล่อยให้เกิดการตั้งถิ่นฐานแบบไม่เป็นทางการดำเนินต่อไป ส่งผลให้เกิดปัญหาภายในที่ทวีความรุนแรงขึ้น การตอบสนองถัดมาจากปัญหาที่เกิดขึ้นคือการขับไล่ชุมชนแออัดที่ตั้งถิ่นฐานแบบไม่เป็นทางการออกจากพื้นที่ โดยไม่ได้มีการแก้ไขต้นเหตุของการตั้งถิ่นฐานที่ไม่เป็นทางการ การขับไล่ดังกล่าวทำให้เกิดปัญหาในพื้นที่ เช่น อาชญากรรมรุนแรง ความยากจน การยุติการประกอบอาชีพในพื้นที่ดังกล่าว รวมถึงปัญหาอื่น ๆ ที่อาจจะควบคุมไม่ได้ หลังจากการถูกขับไล่ออกจากที่อยู่อาศัย รูปแบบที่อยู่อาศัยทางเลือกอื่น ๆ มักเกินกำลังซื้อที่สมเหตุสมผลสำหรับผู้ที่อาศัยในชุมชนแออัด เนื่องจากทางเลือกของการอยู่อาศัยของผู้ที่อยู่ชุมชนแออัดในแรกเริ่มนั้นแทบไม่มีเลยหากปราศจากความมั่นคงและการบริการหรือจากภาครัฐ (Atkinson, 2024)

การไล่รื้อถอนชุมชนแออัดในกรุงเทพมหานคร เริ่มต้นในช่วงปี พ.ศ. 2510 ด้วยที่ดินที่มีราคาสูงขึ้น ในช่วงทศวรรษที่ 2520–2530 จึงเป็นช่วงที่รัฐบาลรื้อถอนและสร้างที่อยู่ใหม่ให้ประชาชนในชุมชนแออัด ต่อมาช่วงทศวรรษที่ 2540–2550 เริ่มมีการออกนโยบายบ้านมั่นคงเพื่อการจัดหาที่อยู่อาศัยใหม่ และการสร้างความมั่นคงด้านที่อยู่อาศัย ดังนั้นสาเหตุของการไล่รื้อถอนชุมชนแออัดในอดีตมี 3 สาเหตุหลักคือ หนึ่ง การขยายตัวของเมืองและการเปลี่ยนศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของเมืองในพื้นที่เศรษฐกิจเหล่านั้นที่ดินซึ่งเป็นสิ่งที่มีราคาถูกจะถูกเปลี่ยนเป็นศูนย์การค้า ธุรกิจ และบริการ ผู้มีรายได้น้อยที่อาศัยอยู่ในที่ดินเหล่านั้นจึงถูกขับไล่ สาเหตุประการที่สอง คือการใช้ประโยชน์ที่ดิน การขยายตัวของธุรกิจบ้านจัดสรรทำให้ธุรกิจประเภทอื่นเกิดและขยายตัวตาม เช่น ศูนย์การค้าและตลาด ความต้องการที่ดินจึงมีมากขึ้น สาเหตุประการที่สาม คือการขยายการคมนาคมรอบกรุงเทพฯ การสร้างถนน การสร้างทางด่วนทำให้ผู้มีรายได้น้อยที่อาศัยในบริเวณเหล่านั้นถูกขับไล่ (สมสุข บุญญะบัญชา, 2549)

การไล่รื้อถอนชุมชนแออัดยังคงดำเนินการอย่างต่อเนื่องจากในอดีตจนถึงปัจจุบัน โดยสาเหตุของการรื้อถอนในปัจจุบันประการแรกคือ การขยายตัวของเมืองและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน จากการลงทุนในโครงการขนาดใหญ่ของภาครัฐ (มงคลลักษณ์ มัทวพันธุ์, 2565) ประการที่สอง คือการเปลี่ยนแปลงที่ดินเพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจ การไล่รื้อชุมชนเพื่อพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยรูปแบบใหม่ ศูนย์การค้า หรือพื้นที่สาธารณะ (อิทธิพร ขำประเสริฐ, 2566) ประการที่สาม คือการพัฒนาและการปรับปรุงภูมิทัศน์ของรัฐ (เครือมาศ มารอด, 2563) ประการสุดท้าย กรรมสิทธิ์และความไม่มั่นคงในการอยู่อาศัย จากการขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็วทำให้เกิดการอพยพของประชาชนเข้าสู่แหล่งงาน มีการตั้งถิ่นฐานหนาแน่นมากขึ้นในเมือง จึงมีการไล่รื้อถอนชุมชนในพื้นที่ดังกล่าวส่งผลให้ประชากรในชุมชนมีความรู้สึกมั่นคงปลอดภัยจากการอยู่อาศัยลดลงเพราะปัญหาการไล่ที่ การเวนคืนที่ การปรับผังเมือง (ธนิตา ชาญชิตปรีชา, 2564)

การจัดการพื้นที่ทางวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ : กรณีศึกษาชุมชนป้อมมหากาฬ กรุงเทพมหานคร การไล่รื้อชุมชนป้อมมหากาฬของรัฐ เกิดขึ้นนับตั้งแต่กรุงเทพมหานครมีการจัดซื้อที่ดินและออกกฎหมายเวนคืนที่ดินบริเวณชุมชนป้อมมหากาฬในปีพ.ศ. 2535 ก็ได้เกิดการพยายามดำเนินการไล่รื้อบ้านเรือนในบริเวณดังกล่าว โดยมีวิธีการปฏิบัติเปลี่ยนแปลงไป ตามนโยบายของผู้มีอำนาจในแต่ละยุคสมัย ทั้งการรื้อถอนอย่างจริงจังและการเจรจาต่อรองการใช้ประโยชน์ในที่ดิน จนกระทั่งมีการดำเนินการเพื่อหาแนวทางเพื่อการพัฒนาชุมชนป้อมมหากาฬร่วมกันทั้งในด้านการอนุรักษ์ การจัดการผู้อยู่อาศัย รวมถึงสิทธิในการอยู่ อาศัยภายในชุมชน ซึ่งรัฐบาลพยายามพัฒนาที่ดินในเชิงกายภาพ แต่กลับมองข้ามวิถีชีวิตของคน ส่งผลต่อการย้ายถิ่นฐานของคนในชุมชนป้อมมหากาฬ โดยหลังจากมีการรื้อย้ายทรัพย์สินสิ่งปลูกสร้าง บ้านเรือน เพื่อปรับปรุงภูมิทัศน์ภายในพื้นที่ชุมชนป้อมมหากาฬส่งผลกระทบหลายด้าน เช่น ด้านที่อยู่อาศัย ประชากรที่อาศัยอยู่ในชุมชนป้อมมหากาฬกว่า 30 หลังคาเรือน ไม่มีที่อยู่อาศัยและที่ดินที่ใช้ประกอบอาชีพเป็นของตนเอง จึงมีการแก้ไขปัญหานี้ด้วยการจัดที่พักชั่วคราวและจัดหาที่อยู่อาศัยให้ใหม่ให้กับประชากรจากชุมชนป้อมมหากาฬ แต่เป็นการผ่อนชำระหรือบางส่วนต้องลงทุนใหม่ในการสร้างที่อยู่อาศัย ซึ่งไม่ได้เป็นความต้องการของประชากรที่ถูกรื้อถอน ชาวชุมชนป้อมมหากาฬต้องการที่จะสร้างที่อยู่อาศัยใหม่ด้วยการร่วมมือกันสร้างชุมชนป้อมมหากาฬอีกครั้งที่อยู่ไม่ไกลจากชุมชนเดิมมากและการสัญจรสะดวก ผลกระทบจากการรื้อย้ายชุมชนป้อมมหากาฬ ด้านการประกอบอาชีพประชากรในชุมชนป้อมมหากาฬส่วนใหญ่มีอาชีพรับจ้างและค้าขาย เนื่องจากพื้นที่โดยรอบชุมชนป้อมมหากาฬเป็นเมืองขนาดใหญ่มีผู้คนจำนวนมาก การค้าขายจึงเป็นแหล่งรายได้ที่ดี การเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัยจะส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตในการประกอบอาชีพอย่างเลี่ยงไม่ได้ กระทั่งไม่สามารถสร้างรายได้ให้เกิดขึ้นได้ในพื้นที่ใหม่ จึงส่งผลกระทบต่อด้านสาธารณสุขด้วยเช่นกัน โดยชุมชนป้อมมหากาฬส่วนใหญ่ได้รับสวัสดิการรักษาพยาบาลจากหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ โดยเฉพาะการได้รับการรักษาพยาบาลจากสถานพยาบาลใกล้เคียงจากชุมชนป้อมมหากาฬ การย้ายที่อยู่อาศัยไปยังพื้นที่อื่นทำให้ต้องเปลี่ยนสถานที่รักษาพยาบาลและมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่ม (อภิชาต พงษสวัสดิ์, 2561)

สถาปัตยกรรมตามมีตามเกิด: การออกแบบเพื่อชุมชนแออัด เป็นการอธิบายถึงสถาปัตยกรรมหรือสิ่งปลูกสร้างที่เกิดขึ้นด้วยความสามารถสุดกำลังที่มีอยู่ ณ ขณะนั้น หรือตามยถากรรม ดังเป็นผลที่ได้รับจากการเติบโตของเศรษฐกิจที่ก่อให้เกิดการอพยพหรือการรื้อย้ายถิ่นฐานของประชากร การออกแบบเพื่อชุมชนแออัดจึงมีจุดประสงค์เพื่อการจัดระเบียบและทำให้ชุมชนมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น ด้วยการเสนอแนวทางการพัฒนาและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นภายในชุมชนแออัด 7 รูปแบบ ได้แก่ 1) การสร้างแฟลต คอนโดมิเนียม 2) การปรับปรุงสาธารณูปโภคในที่ดินเดิม (Slum upgrading) 3) การจัดปรับผังที่ดิน (Slum reblocking) 4) การประสานประโยชน์

การใช้ที่ดิน/การแบ่งปันที่ดิน (Land sharing) 5) การก่อสร้างที่อยู่อาศัยใหม่ในที่เดิม (Reconstruction) 6) การรื้อย้ายและสร้างชุมชนใหม่ในที่ใหม่ (Relocation) 7) รูปแบบการพัฒนาชุมชนเป็นแกน (Community based housing) การออกแบบเพื่อการแก้ปัญหาสถาปัตยกรรมสำหรับเอาตัวรอดบนพื้นที่ที่มีอยู่อย่างจำกัดตามความต้องการของประชากรในชุมชนแออัด และความเป็นไปได้ในการปรับตัวของสถาปัตยกรรมที่รองรับวิถีชีวิตเดิมบนพื้นที่ใหม่หลังการย้ายชุมชน ดังนั้นการออกแบบบ้านในชุมชนแออัดแบบสถาปัตยกรรมตามมีตามเกิด จึงเป็นการแก้ปัญหาและสร้างแนวทางสำหรับการตั้งถิ่นฐานใหม่ดังนี้ 1) การเลือกวัสดุที่หาง่าย มีราคาถูก 2) การก่อรูปของบ้านแบบหน่วยย่อยที่มาจากบริบทและวัสดุ 3) บริบท การจัดการช่องเปิดที่สอดคล้องกับความปลอดภัยโดยรอบ 4) ความสามารถในการก่อสร้างด้วยโครงสร้างที่เรียบง่าย ไม่ซับซ้อน มีความกึ่งชั่วคราว ง่ายต่อการปรับปรุงและรื้อถอน (วรรษโรทัย ชาติประภาชัย และจีรศักดิ์ เกื้อสมบัติ, 2565)

ความมั่นคงในที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อยเมืองในกรุงเทพมหานคร เป็นการเปรียบเทียบชุมชนผู้มีรายได้น้อย (ชุมชนแออัด) 2 แห่ง ในย่านบึงกุ่ม-นวมินทร์ ที่แสดงถึงปรากฏการณ์การย้ายถิ่นฐานของประชากรในชนบทมาสู่การทำงานในเมือง (กรุงเทพฯ) โดยเมืองอนุญาตให้ประชากรเหล่านี้ได้ประกอบอาชีพเพื่อบรรเทาความยากจนไปได้บ้าง แต่ยังคงมีปัญหาเรื่องที่อยู่อาศัยมาตลอด โดยงานวิจัยที่แสดงถึงปัญหานี้ในอดีต (ม.ร.ว.อคิน รพีพัฒน์, 2537) ได้กล่าวถึงประเด็นของการเก็งกำไรที่ดินในเมืองของนักลงทุน และการไม่มีนโยบายเพื่อควบคุมการซื้อ-ขายที่ดินของรัฐบาล ส่งผลให้ประชากรเหล่านี้ไม่สามารถเป็นเจ้าของที่ดินในเมืองได้ จึงต้องเช่าที่อยู่อาศัยชั่วคราวหรืออยู่อาศัยในที่ดินว่างเปล่าก่อให้เกิดสภาพชุมชนแออัดทั่วเมือง เมื่อเกิดการรื้อย้ายไล่ที่โดยเจ้าของที่ดิน ไม่ว่าจะเป็นภาครัฐหรือเอกชน การช่วยเหลือของภาครัฐในช่วงแรกมักเป็นการจัดหาที่ดินเปล่าพร้อมสาธารณูปโภค (site and services) ดำเนินการซื้อที่ดินเปล่ามาพัฒนา และจัดผังแปลงให้ชุมชนที่ถูกรื้อถอนมาผ่อนซื้อที่ดินกับการเคหะฯ

การสร้างที่อยู่อาศัยเพื่อให้ประชาชนที่ถูกรื้อย้ายที่อยู่อาศัยมักถูกครอบงำไว้ด้วยความเชื่อ 2 ประการ ประการที่หนึ่ง คือการให้ประชากรที่ถูกรื้อย้ายเป็นผู้เลือกที่ดินตามความต้องการและเหมาะสมมากที่สุด แต่วิธีการดำเนินงานเช่นนี้ปกปิดความจริงที่ว่า ที่ดินที่ประชาชนในชุมชนแออัดได้เลือกซื้อนั้นไม่ได้เป็นไปตามความต้องการ แต่เป็นการเลือกซื้อตามความสามารถในการผ่อนชำระต่อการเคหะฯ (บุญเลิศ วิเศษปรีชา, 2564) โครงการเช่นนี้จึงมักตั้งอยู่ในเขตชานเมืองเพราะเป็นที่ดินราคาถูก ปัญหาที่เกิดขึ้นคือที่ดินชานเมืองอยู่ห่างไกลจากแหล่งประกอบอาชีพของคนในชุมชนแออัด ซึ่งเป็นแรงงานและผู้ประกอบการรายย่อยในเมือง หลายคนจึงเลือกสละสิทธิ์และดำรงไว้ซึ่งการอยู่อาศัยที่ดินว่างเปล่าแปลงใหม่ในเมืองเพื่ออยู่อาศัย

ประการที่สอง คือความเชื่อที่ว่าการเป็นเจ้าของที่ดินหรือบ้านเช่าเท่ากับการมีความมั่นคงด้านที่อยู่อาศัย จากการศึกษาชุมชนแออัดในพื้นที่ย่านบึงกุ่ม-นวมินทร์ แสดงถึงความเชื่อด้านความมั่นคงเมื่อประชาชนเหล่านี้มีบ้านเพื่ออยู่อาศัย แต่ส่วนใหญ่ความมั่นคงที่เกิดขึ้นมาจากอาชีพและรายได้ โดยประชาชนในชุมชนแออัดบางกลุ่มประกอบอาชีพที่อิสระและหลากหลายที่มี รายได้ผันผวน จึงมีความเป็นอยู่ที่ไม่มั่นคง นอกจากนี้ยังสะท้อนตรรกะทุนนิยมที่เน้นการสะสมทุน การมองที่ดินเป็นสินค้า เน้นคุณค่าในการแลกเปลี่ยนเพื่อสร้างผลกำไร ต่างจากการคิดแบบสิทธิที่จะมีส่วนร่วมในเมือง ที่เน้นคุณค่าในการใช้ประโยชน์ที่ดิน หากใช้วิธีการนี้ในการดำเนินงาน อาจจะทำให้เห็นว่ามีที่ว่างอีกจำนวนมากที่สามารถมอบให้ผู้มีรายได้น้อย เมืองที่ถูกรื้อย้ายเหล่านี้ได้อยู่อาศัยอย่างมั่นคงและไม่ลำบากต่อการใช้ชีวิตมากนัก (มงคลลักษณ์ มัทวพันธุ์, 2565)

ความมั่นคงในการถือครองที่ดินกับรูปแบบที่อยู่อาศัย (Tenure security and housing patterns) ความมั่นคงในการถือครองที่ดิน (tenure security) เป็นปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อกระบวนการพัฒนาที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย โดยสถานะความมั่นคงในที่ดินของผู้มีรายได้น้อยไม่ได้มีลักษณะที่แบ่งแยกชัดเจนระหว่างถูกกฎหมาย หรือผิดกฎหมาย แต่มีลักษณะเป็นลำดับขั้นของความมั่นคง (continuum of tenure) โดยเริ่มต้นจากลำดับความไม่มั่นคงสูงสุดไปจนถึงความมั่นคงถาวร

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการอยู่อาศัยคือ การรับรู้ถึงความมั่นคง (perceived tenure security) หมายถึง แม้การตั้งถิ่นฐานจะขาดสิทธิ์ในทางกฎหมาย แต่หากผู้อยู่อาศัยมีความเสี่ยงต่อการถูกไล่รื้อ (eviction risk) ในระดับต่ำมักมีแนวโน้มที่จะปรับปรุงโครงสร้างบ้านให้มีความถาวรมากขึ้น (housing consolidation) ในทางกลับกัน หากพื้นที่ใดมีความเปราะบางหรือมีความไม่แน่นอนสูง รูปแบบของที่อยู่อาศัยจะปรับเปลี่ยนเป็นลักษณะของสถาปัตยกรรมชั่วคราว โดยใช้วัสดุที่รื้อถอนง่ายและมีต้นทุนต่ำ เพื่อลดความเสี่ยง

จากการสูญเสียทรัพย์สินหากเกิดการไล่รื้อ แนวคิดนี้สอดคล้องกับสภาพการณ์ปัจจุบันของชุมชนที่ถูกรื้อถอน ซึ่งรูปแบบอาคารสะท้อนให้เห็นถึงกลยุทธ์การปรับตัวภายใต้ข้อจำกัดของสิทธิในที่ดินที่ไม่มั่นคง (Payne, 2002)

อย่างไรก็ตาม ในสภาวะความเปราะบางของสถานการณ์อยู่อาศัย การพยายามยืนอยู่ในพื้นที่เดิมของชุมชนแออัดในกรุงเทพมหานครยังสะท้อนให้เห็นถึงแนวคิด “สิทธิที่จะมีส่วนร่วมในเมือง” *(Right to the City)* ของเลอเฟบร์ (Lefebvre) (1968/1996) ที่อธิบายถึงสิทธิในเมืองไม่ได้จำกัดเพียงกรรมสิทธิ์ที่ดินตามกฎหมาย แต่เป็นสิทธิขั้นพื้นฐานในการเข้าถึงทรัพยากรและโอกาสทางเศรษฐกิจของเมือง การที่ผู้มีรายได้น้อยเลือกที่จะตั้งถิ่นฐานซ้ำในพื้นที่ว่างรกร้าง หรือพื้นที่เหลือใช้ (leftover space) แม้จะมีความเสี่ยง จึงเป็นการยืนยันสิทธิในการมีที่ยืน เพื่อดำรงวิถีชีวิตและรักษาเครือข่ายทางสังคมท่ามกลางกระแสการพัฒนาเมืองที่มุ่งเน้นเพียงมูลค่าทางเศรษฐกิจเท่านั้น

พื้นที่เศษเหลือในเมือง (Urban leftover space) การเกิดพื้นที่เศษเหลือในเมือง มักเกิดจากการเพิ่มขึ้นของประชากรในเมือง ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของเมืองอย่างกระจัดกระจาย (urban sprawl) ด้วยการเติบโตของเมืองมีรูปแบบการพัฒนาที่มีเหตุผลหลากหลายประการ เช่น เสถียรภาพทางการเมืองสำหรับการจัดการเติบโต ทรัพยากรทางการเงิน ขอบเขตของสถาบันในการวางแผน ภูมิประเทศ โครงสร้างพื้นฐาน ประเพณี และวัฒนธรรม เมื่อประชากรเพิ่มมากขึ้นมีการครอบครองที่ดินที่มีการใช้ประโยชน์ และไม่ได้ใช้ประโยชน์ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ถูกมองข้ามระหว่างพัฒนาเมือง โดยพื้นที่ที่ขาดการใช้ประโยชน์เหล่านี้แสดงออกถึงการขาดการใช้งานที่เหมาะสมและขาดความน่าดึงดูดทางสายตา และอธิบายพื้นที่เหล่านี้ว่า พื้นที่เศษเหลือ

จากการศึกษาของโรเจอร์ ทรานซิก (Roger Trancik) ที่วิเคราะห์พื้นที่ที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1986 โดยเรียกพื้นที่นี้ว่า พื้นที่สูญหาย (lost space) เนื่องจากพื้นที่เหล่านี้ไม่มีผลกระทบเชิงบวกต่อสิ่งแวดล้อม มีความคลุมเครือ ขาดขอบเขตที่ชัดเจน และไม่สามารถเชื่อมโยงองค์ประกอบต่าง ๆ ได้อย่างมีเหตุผล เนื่องจากมูลค่าของที่ดินที่สูงขึ้นตั้งแต่ทศวรรษที่ 1990 เกิดจำนวนที่ดินที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์กระจายอยู่ทั่วเมือง ซึ่งมีรูปร่างแตกต่างกันในที่ดินใจกลางเมือง โดยพื้นที่เศษเหลือ หรือพื้นที่สูญหาย สามารถพบได้จากการพัฒนาที่ดินที่วางแผนไว้ตลอดแนว ใต้ทางหลวง และทางรถไฟ บางครั้งไม่เป็นที่สังเกต และอาจจะไม่มีเจ้าของหรือเป็นพื้นที่สาธารณะหรือเป็นที่ดินจัดสรรไว้เพื่อการพัฒนา แต่ยังไม่ได้รับการพัฒนา บ่อยครั้งที่พื้นที่เหล่านี้มักถูกมองข้ามและถูกมองในแง่ลบในด้านการวางผัง สถาปัตยกรรม การออกแบบ และทฤษฎีเมือง (Azhar & Gjerde, 2022) ทำให้พื้นที่เหล่านี้มักถูกใช้เป็นที่ทิ้งขยะทางลัดไปยังซอยต่าง ๆ หรือการก่อตั้งถิ่นฐานอย่างไม่เป็นทางการ (informal settlement)

การจำแนกประเภทของพื้นที่เศษเหลือตามลักษณะที่เกิดจากการพัฒนาเมืองเป็น 5 รูปแบบดังนี้ 1) พื้นที่รกร้าง (Vacant land) มีลักษณะเสื่อมโทรมและไม่ได้รับการใช้งาน โดยส่วนใหญ่จะส่งผลด้านลบต่อบริบทโดยรอบ ทำให้เกิดการทิ้งขยะ และเป็นแหล่งก่อมลภาวะและอาชญากรรม มีกรรมสิทธิ์ทั้งภาคเอกชนและภาครัฐ 2) พื้นที่ใต้ทางด่วน (Under expressway) เกิดขึ้นภายใต้โครงสร้างพื้นฐานของเมืองเพื่อรองรับความต้องการด้านการคมนาคมที่มีมากขึ้น ที่เกิดจากการขยายตัวของเมือง พื้นที่ไม่รับการพัฒนาไปพร้อมกับการก่อสร้างส่งผลให้พื้นที่กลายเป็นที่รกร้างและไม่ได้รับการใช้งาน 3) อาคารเก่า (Abandoned building) พื้นที่ที่เกิดจากการรื้อถอนอาคารจนเกิดเป็นพื้นที่ว่างเปล่าและไม่ได้ใช้งานในเวลาต่อมา ถึงแม้ว่าจะอยู่ในพื้นที่ที่มีลักษณะคล้ายกัน แต่ว่าไม่สามารถพัฒนาให้เกิดประโยชน์ได้ 4) พื้นที่ว่างเปล่า (Underused land) พื้นที่ที่ไม่ได้รับการคำนึงถึงตั้งแต่ขั้นตอนออกแบบจนไปถึงการใช้งานจนกลายเป็นพื้นที่ที่ไม่สามารถนำมาใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ 5) พื้นที่อุตสาหกรรมเก่า (Brownfield) พื้นที่ที่เคยใช้ประโยชน์จากที่ดินประเภทอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม และเส้นทางคมนาคม เช่น โรงงานอุตสาหกรรมเก่า ท่าเรือเก่า สถานีบริการก๊าซที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว สถานีรถไฟเก่า เป็นต้น (จิรสิน ชมไพศาล, 2560)

จากนโยบายการรื้อถอนชุมชนแออัดเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและฟื้นฟูเมืองที่ส่งผลต่อชุมชนแออัด สามารถสังเคราะห์เป็นกรอบแนวคิดในการวิจัย (conceptual framework) การศึกษาการตั้งถิ่นฐานที่ไม่เป็นทางการ (informal settlement) ของชุมชนแออัดที่มีรูปแบบการไล่รื้อถอนทั้งหมด (wholesale get out) เป็นแนวความคิดในการอธิบายแรงผลักดันที่ทำให้เกิดการย้ายและตั้งถิ่นฐานใหม่ของชุมชนแออัด โดยแสดงถึงการดำรงอยู่ของ “ชุมชนแออัดในพื้นที่ถนนเลียบทางรถไฟตลิ่งชัน” เป็นผลลัพธ์ที่มาจากการรื้อถอนเพื่อโครงการสร้างรถไฟฟ้า ซึ่งแสดงถึงการตั้งถิ่นฐานซ้ำในพื้นที่เดิม ที่มีรูปแบบของการค่อย ๆ ถูกผลักออกจากพื้นที่ (trickle out of site) และลักษณะทางกายภาพของบ้านเรือนชุมชนแออัดบริเวณถนนเลียบทางรถไฟตลิ่งชัน แม้จะมีแนวทางการออกแบบบ้าน

ในชุมชนแออัดที่รองรับประชากรที่ต้องอพยพและถูกรื้อย้ายไปพื้นที่ที่ภาครัฐจัดเตรียมไว้ แต่ก็ยังไม่ใช่สิ่งที่ตอบสนองต่อประชากรในชุมชนแออัดกลับยิ่งทำให้สร้างความหนาแน่นและเพิ่มการตั้งถิ่นฐานที่ไม่เป็นทางการในบริเวณใกล้เคียงมากยิ่งขึ้น

วิธีการศึกษา

การศึกษานี้เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ (qualitative research) ที่มุ่งเน้นปรากฏการณ์วิทยา (phenomenological study) เพื่อทำความเข้าใจกระบวนการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพและการปรับตัวของที่อยู่อาศัยภายหลังการรื้อถอน โดยมีลำดับขั้นตอนการศึกษา คือการกำหนดพื้นที่ศึกษา (site selection) โดยกำหนดพื้นที่ศึกษาบริเวณชุมชนริมทางรถไฟตลิ่งชัน (รถไฟสายธนบุรี) ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีส้ม และมีการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพที่ชัดเจนจากการรื้อถอนและสร้างที่อยู่อาศัยใหม่ในพื้นที่ว่างข้างเคียง (leftover space) และการเก็บรวบรวมข้อมูล (data collection) ผู้วิจัยดำเนินการเก็บข้อมูลตามลำดับเวลา ดังนี้

การสำรวจภาคสนามและการสังเกตการณ์ ด้วยการลงพื้นที่สำรวจลักษณะทางกายภาพของชุมชนภายหลังการไล่รื้อถอน โดยใช้วิธีการสังเกตการณ์แบบไม่มีส่วนร่วม (non-participant observation) เพื่อบันทึกข้อมูลสภาพแวดล้อม การใช้วัสดุ และรูปแบบการตั้งถิ่นฐานใหม่ ผ่านการถ่ายภาพและการเขียนบันทึกภาคสนาม

การคัดเลือกผู้ให้ข้อมูลหลัก จากประชากรในพื้นที่ศึกษาจำนวนทั้งหมดประมาณ 15–20 หลังคาเรือน โดยใช้วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (purposive sampling) โดยพิจารณาตามเกณฑ์การคัดเลือก ได้แก่ 1) เป็นผู้อยู่อาศัยดั้งเดิมที่ผ่านเหตุการณ์ตั้งแต่ก่อนการไล่รื้อ ระหว่างการรื้อถอน และการตั้งถิ่นฐานใหม่ 2) เป็นเจ้าของบ้านที่มีการดัดแปลงรูปแบบที่อยู่อาศัยด้วยตนเองอย่างชัดเจน ซึ่งสะท้อนกระบวนการต่อสู้ดิ้นรนและการแก้ปัญหาเชิงพื้นที่ได้ดีที่สุด 3) เป็นผู้ที่ยินยอมให้ข้อมูลเชิงลึก พร้อมทั้งอนุญาตให้บันทึกภาพและเผยแพร่ข้อมูลพื้นที่ส่วนตัวเพื่อการศึกษาวิจัย (informed consent)

จากเกณฑ์ดังกล่าว มีผู้อยู่อาศัยที่สมัครใจและยินยอมให้ข้อมูลครบถ้วนตามวัตถุประสงค์จำนวน 2 ท่าน ซึ่งผู้วิจัยพิจารณาแล้วว่า เป็นกรณีศึกษาที่ให้ข้อมูลสำคัญ (information-rich cases) เพียงพอต่อการอธิบายปรากฏการณ์การปรับตัวของพื้นที่ในเชิงลึก (thick description) ได้อย่างชัดเจนที่สุด

การสัมภาษณ์เชิงลึก โดยสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลักทั้ง 2 ท่าน แบบไม่มีโครงสร้าง (unstructured interview) เพื่อให้ผู้ให้ข้อมูลเล่าเรื่องราวประสบการณ์อย่างอิสระ เกี่ยวกับข้อจำกัด เงื่อนไข และแรงจูงใจในการเลือกวัสดุและรูปแบบการก่อสร้างบ้านใหม่ รวมทั้งความสัมพันธ์ทางสังคมที่เปลี่ยนไป โดยนำข้อมูลจากการสัมภาษณ์มาตรวจสอบความถูกต้องร่วมกับร่องรอยทางกายภาพที่ปรากฏจริงในพื้นที่

โดยนำข้อมูลจากการสังเกตการณ์และการสัมภาษณ์มาวิเคราะห์เนื้อหา (content analysis) ร่วมกับการวิเคราะห์ทางสถาปัตยกรรม (architectural analysis) เพื่อแสดงความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการอยู่อาศัยกับพื้นที่ใช้สอยที่เปลี่ยนไป

ผลการศึกษา

จากการลงพื้นที่สำรวจและวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า การดำเนินโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของภาครัฐเป็นปัจจัยหลักที่ส่งผลให้เกิดพลวัตการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของชุมชนแออัดอย่างมีนัยสำคัญ โดยสามารถจำแนกและวิเคราะห์ลักษณะทางกายภาพของที่อยู่อาศัยในช่วงก่อนและหลังการรื้อถอนได้ดังนี้

ภาพ 2 เส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

ที่มา: ผู้วิจัย

ลักษณะทางกายภาพของที่อยู่อาศัยก่อนการรื้อถอน (ช่วงก่อนปีพ.ศ. 2568) ก่อนระยะเวลาการรื้อถอนเพื่อเตรียมพื้นที่ก่อสร้างการตั้งถิ่นฐานในบริเวณดังกล่าวมีลักษณะเป็นชุมชนแออัดที่บุกรุกพื้นที่แนวราบขนานไปกับรางรถไฟ โดยมีลักษณะทางกายภาพที่สำคัญ คือ 1) โครงสร้างและวัสดุ โดยสิ่งปลูกสร้างส่วนใหญ่มีโครงสร้างหลักทำจากไม้เก่าหรือเศษไม้ที่หาได้ในพื้นที่ ผนังและหลังคาประกอบขึ้นจากวัสดุที่หลากหลาย เช่น สังกะสี ผ้าใบ และไม้ฝาเก่า โดยมีการยึดตรึงวัสดุอย่างแน่นหนาในระดับหนึ่งเพื่อความคงทนต่อสภาพอากาศ 2) รูปแบบการตั้งถิ่นฐาน แม้จะมีสถานะเป็นที่อยู่อาศัยชั่วคราว แต่รูปแบบของที่อยู่อาศัยดังกล่าวสะท้อนถึงความพยายามในการอยู่อาศัยระยะยาว (long-term residency intent) มีการแบ่งสัดส่วนพื้นที่ใช้สอยภายในที่ชัดเจน

ภาพ 3 พื้นที่ชุมชนแออัดที่ก่อตั้งถิ่นฐานในแนวถนนเลียบทางรถไฟตลิ่งชันที่ถูกรื้อถอน (ต้นปี พ.ศ. 2568)
ที่มา: ปิดสะพานข้ามถนนจรัญสนิทวงศ์ เริ่มงานก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีส้ม
ช่วงบางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมฯ [Photograph] โดย ฐานิส สุดโต [@thestandardth], 2568. Instagram.
(https://www.instagram.com/p/DEhFypjhc11/?img_index=3&igsh=eGZmMjFlemJ2MmN4)

ภาพ 4 ผังการรื้อถอนชุมชนแออัดและภาพการรื้อถอนถนนเชื่อมต่อซอยบางขุนนนท์ 13 ในแนวถนนเลียบทางรถไฟตลิ่งชัน
ที่มา: ผู้วิจัย

ลักษณะทางกายภาพของที่อยู่อาศัยที่สร้างขึ้นใหม่ภายหลังการรื้อถอน (ช่วงกลางปี พ.ศ. 2568 เป็นต้นไป) โดยภายหลังการรื้อถอน พบปรากฏการณ์การตั้งถิ่นฐานซ้ำ (re-squatting) ในบริเวณพื้นที่เศษเหลือ (leftover spaces) หรือพื้นที่ว่างข้างเคียง มีลักษณะทางกายภาพของที่อยู่อาศัยเปลี่ยนแปลงไป คือ 1) โครงสร้างและวัสดุมีการปรับเปลี่ยนใช้วัสดุที่มีน้ำหนักเบาและราคาถูกยิ่งขึ้น เน้นความรวดเร็วในการประกอบสร้างและง่ายต่อการรื้อถอน เช่น การใช้ผ้าใบเป็นผนังหลักแทนวัสดุถาวรหรือการนำยิปซัมบอร์ดและอิฐบล็อกมาวางเรียงแบบง่าย ร่วมกับแผ่นสังกะสีเดิม 2) รูปแบบสถาปัตยกรรมมีลักษณะเป็น “สถาปัตยกรรมชั่วคราวแบบไม่เป็นทางการ” (informal temporary architecture) อย่างชัดเจน ลดทอนความซับซ้อนของโครงสร้าง เพื่อตอบสนองต่อการอยู่อาศัยขั้นพื้นฐาน และเตรียมพร้อมสำหรับการย้ายได้ทันทีหากมีการไล่รื้อซ้ำ

ภาพ 5 ชุมชนแออัดในแนวถนนเลียบทางรถไฟตลิ่งชัน และการย้ายไปตั้งถิ่นฐานใหม่ในพื้นที่ว่างด้านหลัง พ.ศ.2568
ที่มา: ผู้วิจัย

การวิเคราะห์เปรียบเทียบความเหมือนและความต่างของการตั้งถิ่นฐาน จากการสังเคราะห์ข้อมูลลักษณะทางกายภาพทั้งสองช่วงเวลา สามารถวิเคราะห์เปรียบเทียบประเด็นสำคัญได้ดังนี้ ความสอดคล้องกันของการตั้งถิ่นฐานก่อนการรื้อถอนและหลังการรื้อถอน คือตำแหน่งที่ตั้ง (location) การตั้งถิ่นฐานใหม่ยังคงยึดติดกับพื้นที่เดิมหรือพื้นที่ใกล้เคียง (location specific) ซึ่งแสดงถึงจำเป็นในการพึ่งพาเครือข่ายทางเศรษฐกิจและสังคมในย่านบางขุนนนท์ เช่นเดียวกับการเลือกใช้วัสดุเหลือใช้ (recycled materials) ที่ยังคงเป็นกลยุทธ์หลักในการลดต้นทุนการก่อสร้าง และความแตกต่างของการตั้งถิ่นฐานก่อนการรื้อถอนและหลังการรื้อถอน คือระดับความมั่นคงถาวร (degree of permanence) การสร้างที่อยู่อาศัยใหม่มีความคงทนน้อยกว่าเดิมอย่างเห็นได้ชัด ซึ่งสัมพันธ์กับความมั่นคงในการถือครองที่ดิน (tenure security) เมื่อผู้อยู่อาศัยรับรู้ถึงความเสี่ยงจากการถูกไล่รื้อซ้ำในอนาคต (perceived eviction risk) จากโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน จึงลดการลงทุนในโครงสร้างถาวรและปรับตัวสู่รูปแบบที่อยู่อาศัยแบบชั่วคราว เพื่อลดความสูญเสียด้านกำลังทรัพย์

ทัศนคติและเงื่อนไขในการอยู่อาศัยของผู้ได้รับผลกระทบ จากการสัมภาษณ์เชิงลึกกลุ่มตัวอย่างในชุมชนพบว่า ปัจจัยหลักที่กำหนดรูปแบบการตั้งถิ่นฐานใหม่ไม่ได้ขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจเพียงอย่างเดียว แต่ยังเกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ทางสังคมและความจำเป็นในการประกอบอาชีพ โดยสามารถสรุปประเด็นสำคัญ 2 ประเด็น โดยประเด็นแรกคือ เหตุผลของการไม่ย้ายเข้าสู่ที่พักที่ภาครัฐจัดหาให้ ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่สะท้อนว่า ที่พักที่รัฐจัดหาให้อยู่ไกลจากแหล่งงานและโรงเรียนของบุตรหลาน ทำให้เกิดค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูงขึ้น

“เขามารื้อเอาพื้นที่ไป เราก็เหลือพื้นที่น้อย ไม่มีที่ทำกิจกรรม ไม่มีที่ค้าขาย มันก็ลำบาก ไหนจะระบบนิเวศที่อยู่แถวบ้านเราอีก เมื่อก่อนก็มีคนผ่านไปมา เดี๋ยวนี้คนในชุมชนก็ค่อย ๆ หายไป เขาไปอยู่ที่อื่นกันหมด เขาก็หาที่อยู่ให้ใหม่นะ แต่มันไกล ชานเมืองนู้น จะไปอยู่ยังไง มันลำบาก ทำมาหากินก็ไม่ได้” (แม่บี นามสมมติ, การสื่อสารส่วนบุคคล, 26 กรกฎาคม 2568)

ประเด็นที่สอง ความไม่มั่นคงและการปรับตัวทางกายภาพเกิดจากความกังวลในสภาวะการถูกไล่รื้อซ้ำ ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงต่อการเลือกใช้วัสดุเพื่อสร้างที่อยู่อาศัย

“ตอนที่เขามารื้อ ทำรถไฟฟ้าใต้ดินก็ย้ายกันไปทีหนึ่ง แต่พอเขาเริ่มรื้อถนนด้านหลังตรงนี้ลุงก็ต้องโดนรื้อไปด้วย ที่ของรัฐฯ เขาเขาจะเอาไปทำถนนทะลุไปหน้าถนนใหญ่นู้น แต่นี่ก็มาสร้างใหม่ตรงนี้แหละเอาที่เขารื้อ ๆ มาทำบ้านหลังนี้แล้วก็ซื้อไม้เพิ่มเอา ก็อยู่มา 30 ปีแล้ว จะให้ย้ายไปไหน ใกล้โรงพยาบาล ใกล้ตลาด เราก็แก่แล้วจะให้ไปลำบากกว่านี้ก็ไม่ไหว” (ลุงเอ นามสมมติ, การสื่อสารส่วนบุคคล, 26 กรกฎาคม 2568)

ภาพ 7 ลักษณะที่อยู่อาศัยที่ถูกสร้างขึ้นใหม่อย่างเร่งด่วนหลังการรื้อถอน พ.ศ. 2568
ที่มา: ผู้วิจัย

ตาราง 1 สรุปผลการศึกษาการตั้งถิ่นฐานของชุมชนแออัดบริเวณถนนเลียบทางรถไฟตลิ่งชัน

หัวข้อ	ก่อนการรื้อถอน (ก่อนปี พ.ศ. 2568)	หลังการรื้อถอน (กลางปี พ.ศ. 2568 เป็นต้นไป)
1. ลักษณะตั้งถิ่นฐาน	- ชุมชนแออัดบุกรุกพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยระยะยาว - ที่อยู่อาศัยหนาแน่นในแนวราบขนานกับรางรถไฟ	- การตั้งถิ่นฐานซ้ำแบบชั่วคราว (re-squatting) - การยึดครอง “พื้นที่เหลือใช้” (leftover space) ใกล้เคียงบริเวณเดิม เน้นความยืดหยุ่นพร้อมย้ายได้ตลอดเวลา
2. วัสดุและโครงสร้าง	- ใช้วัสดุที่หลากหลายเพื่อความคงทน - ใช้โครงไม้เก่าเป็นหลัก ผนังและหลังคาใช้สังกะสี ผ้าใบ หรือไม้ฝาเหลือใช้ ยึดตรึงแน่นหนาเพื่อกันแดดกันฝน	- ใช้วัสดุเบา เน้นก่อสร้างเร็ว และรื้อถอนง่าย - ลดคุณภาพวัสดุ ใช้ผ้าใบเป็นผนัง หรือใช้อิฐบล็อก ยิปซัมบอร์ด ที่มีราคาถูก วางโครงสร้างไม่ซับซ้อน เพื่อให้รื้อถอนและขนย้ายได้สะดวก
3. ปัจจัยขับเคลื่อน	- การย้ายถิ่นฐานเพื่อประกอบอาชีพ - การอพยพของแรงงานเข้าสู่เมืองและต้องการที่อยู่อาศัยใกล้แหล่งงาน	- ความไม่มั่นคงในสิทธิที่ดิน (tenure insecurity) - ผลกระทบจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม และความกังวลต่อโครงการสายสีแดงอ่อนในอนาคต
4. รูปแบบสถาปัตยกรรม	- สถาปัตยกรรมตามมีตามเกิดในเมือง - ลักษณะเป็นที่อยู่อาศัยที่มีพื้นที่ใช้สอยครบถ้วนตามอัตภาพ	- สถาปัตยกรรมชั่วคราว (informal temporary architecture) - เน้นพื้นที่ใช้สอยเพื่อการอยู่อาศัย ลดทอนความแข็งแรง

ที่มา: ผู้วิจัย

อภิปรายผล

จากผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของชุมชนแออัดบริเวณถนนเลียบทางรถไฟตลิ่งชัน เป็นผลกระทบโดยตรงจากการขยายพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของภาครัฐ ทำให้เกิดสภาวะการถูกบังคับเพื่อการรื้อย้าย แม้ภาครัฐจะมีการชดเชยหรือจัดหาที่อยู่ให้ใหม่ แต่ประชากรในชุมชนแออัดส่วนใหญ่เลือกที่จะตั้งถิ่นฐานซ้ำในพื้นที่ว่างบริเวณข้างเคียง (re-squatting in left over spaces) แทนการย้ายออกจากพื้นที่เดิม ปรากฏการณ์นี้สอดคล้องกับแนวคิด Right to the city (Lefebvre, 1968/1996) ที่มีการอธิบายถึงพื้นที่เมืองไม่ได้เป็นเพียงสินค้าทางเศรษฐกิจ แต่เป็นพื้นที่เพื่อการดำรงชีพ ซึ่งกลุ่มผู้มีรายได้น้อยพยายามต่อรองเพื่อให้มีพื้นที่ของตนเองในโครงสร้างเมืองที่กำลังเติบโต แม้จะต้องอยู่ในสถานะที่ไม่มั่นคงทางกฎหมายก็ตาม

ลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่พบจากการศึกษา ซึ่งมีการใช้วัสดุน้ำหนักเบา รื้อถอนง่าย และเป็นวัสดุเหลือใช้นั้นไม่ได้แสดงถึงข้อจำกัดทางเศรษฐกิจ แต่ยังสอดคล้องกับทฤษฎีความมั่นคงในการถือครองที่ดิน (tenure security) (Payne, 2002) โดยระดับความมั่นคงในที่ดินมีผลต่อการตัดสินใจลงทุนสร้างที่อยู่อาศัย เมื่อประชากรในชุมชนแออัดรับรู้ถึงความเสี่ยงที่จะถูกรื้อซ้ำจากโครงการรถไฟฟ้าในอนาคต จึงปรับตัวด้วยการสร้างที่อยู่อาศัยในรูปแบบสถาปัตยกรรมชั่วคราวแบบไม่เป็นทางการ (informal temporary architecture) หรือการก่อสร้างที่เน้นประโยชน์ใช้สอยแบบชั่วคราว เพื่อสถานการณ์ที่พร้อมย้ายได้ตลอดเวลา เป็นกลยุทธ์ในการ เอาตัวรอดรูปแบบหนึ่งของชุมชนแออัดในปัจจุบัน

นอกจากนี้การเลือกตั้งถิ่นฐานในพื้นที่เศษเหลือ (lost space) (Trancik, 1986) บริเวณจุดอับสายตา หรือพื้นที่รกร้างหรือพื้นที่ว่างข้างทางรถไฟ ยังสะท้อนให้เห็นถึงความล้มเหลวในการจัดการที่อยู่อาศัยที่ไม่สอ ดคล้องกับวิถีชีวิตจริงของประชากรในชุมชนแออัด เนื่องจากยังจำเป็นต้องพึ่งพาเครือข่ายในสังคมและแหล่งงานในพื้นที่เดิม (social and economic networks) การย้ายไปอยู่ในพื้นที่ที่ภาครัฐจัดสรรให้ในระยะที่ห่างไกลจึงไม่ใช่ทางเลือกที่ยั่งยืนสำหรับประชากรในชุมชนแออัด

สรุปผลและข้อเสนอแนะ

การศึกษาผลกระทบจากการรื้อถอนชุมชนแออัดบริเวณถนนเลียบทางรถไฟตลิ่งชัน เพื่อรองรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม พบว่า การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของรัฐเป็นปัจจัยเร่งสำคัญที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของที่อยู่อาศัยของชุมชนแออัด แต่ไม่ได้ทำให้ชุมชนย้ายออกจากพื้นที่โดยสิ้นเชิง ผลการศึกษาแสดงถึงการเลือกของผู้อยู่อาศัยในชุมชนแออัดส่วนใหญ่ ที่เลือกตั้งถิ่นฐานซ้ำ (re-squatting) ในพื้นที่ว่างรกร้างหรือพื้นที่เศษเหลือ (urban leftover space) บริเวณข้างเคียง แทนการย้ายไปยังพื้นที่รองรับที่ภาครัฐจัดหาให้ซึ่งอยู่ห่างไกลจากพื้นที่เดิม โดยมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบที่อยู่อาศัยแบบสถาปัตยกรรมชั่วคราวแบบไม่เป็นทางการ ที่ใช้วัสดุในการก่อสร้างที่รื้อถอนง่ายและราคาถูก เพื่อลดความเสี่ยงจากการถูกไล่รื้อซ้ำซ้อน สะท้อนถึงนโยบายการไล่รื้อถอนเพียงอย่างเดียวไม่สามารถแก้ไขปัญหาชุมชนแออัดได้อย่างยั่งยืน หากยังตัดขาดที่อยู่อาศัยออกจากแหล่งงานและ เครือข่ายสังคมเดิมของประชากรในชุมชนแออัด

จากข้อค้นพบดังกล่าวที่ประชากรในชุมชนแออัดยังคงเกาะกลุ่มอยู่ในพื้นที่เดิมแม้จะถูกไลรื้อถอน งานศึกษานี้จึงมีข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและการปฏิบัติการ โดยเปลี่ยนสภาวะของผู้บุกรุกให้กลายเป็นผู้มีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชน ผ่านการร่วมมือดังนี้ 1) การเปลี่ยนกระบวนการไล่รื้อถอนสู่การจัดระเบียบที่อยู่อาศัยใหม่ แทนการผลักชุมชนออกไปสู่พื้นที่ห่างไกล หน่วยงานเจ้าของพื้นที่ เช่น การรถไฟแห่งประเทศไทย หรือ รฟม. ควรพิจารณาการบูรณาการ กระบวนการบ้านมั่นคง ภายใต้การสนับสนุนของสถาบันพัฒนาองค์การชุมชน หรือ พอช. โดยเปลี่ยนการอยู่อาศัยแบบผิดกฎหมายเป็นขอเช่าที่ดินระยะยาวในพื้นที่ ของโครงการรถไฟฟ้าที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ เพื่อให้ชุมชนสามารถอยู่อาศัยได้อย่างถูกกฎหมายและมั่นคง 2) การออกแบบที่อยู่อาศัยที่สอดคล้องกับวิถีชีวิต จากที่อยู่อาศัยในชุมชนแออัดที่ใช้วัสดุและก่อสร้างแบบชั่วคราว ภาครัฐควรเข้ามามีส่วนร่วมในการทำความเข้าใจในการออกแบบที่อยู่อาศัยใหม่ในรูปแบบที่อยู่อาศัยแนวตั้งราคาประหยัด (Loe-rise High-density) ในพื้นที่เดิมหรือพื้นที่ใกล้เคียง เพื่อให้สามารถรองรับความหนาแน่นได้ในพื้นที่ที่จำกัด แต่ยังสามารถรักษาเครือข่ายทางสังคมและโอกาสทางเศรษฐกิจของคนในชุมชนไว้ได้

บรรณานุกรม

การเคหะแห่งชาติ. (2542). *นโยบายและแผนแม่บทการพัฒนาที่อยู่อาศัยและชุมชนเมือง*. ฝ่ายนโยบายและแผน.

เครือมาศ มารอด. (2563). *ความเปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่ชุมชนป้อมมหากาฬ พ.ศ. 2502–2561* [วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ]. DSpace. http://irithesis.swu.ac.th/dspace/handle/123456789/1015

จิรสิน ชมไพศาล. (2560). *แนวทางการพัฒนาพื้นที่สาธารณะจากพื้นที่เศษเหลือในเมือง : กรณีศึกษาพื้นที่ใต้ทางด่วน* [วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์]. TU Digital Collections. https://digital.library.tu.ac.th/tu_dc/frontend/Info/item/dc:142139

ฐานิส สุดโต [@thestandardth]. (2568, 7 มกราคม). *ปิดสะพานข้ามถนนจรัญสนิทวงศ์ เริ่มงานก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมฯ* [Photograph]. Instagram. https://www.instagram.com/p/DEhFypjhc11/?img_index=3&igsh=eGZmMjFlemJ2MmN4

เดชา สังขวรรณ และรุ่งนภา เทพภาพ. (2553). ปัญหาคนจนเมืองในชุมชนแออัด : องค์ความรู้และกระบวนการขับเคลื่อนเปรียบเทียบประเทศไทยและประเทศเกาหลี. *วารสารเอเชียตะวันออกศึกษา*, *15*(1), 40–56.

ธนิตา ชาญชิตปรีชา. (2564). *ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมจากการพัฒนาเมือง : กรณีศึกษาชุมชนแออัดถนนพระรามสี่* [วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย]. Chulalongkorn University Theses and Dissertations (Chula ETD). https://digital.car.chula.ac.th/chulaetd/11068

ธัญทิพา เวทมาหะ. (2560). *รายงานการศึกษาประชากรกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. 2560*. กองนโยบายและแผนงาน สำนักการวางผังเมืองและพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานคร.

ธิติญา เหล่าอัน. (2563). ชุมชนข้างทางรถไฟกับผลกระทบจากการสร้างรถไฟรางคู่ : ศึกษากรณีชุมชนข้างทางรถไฟ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น. *วารสารสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์*, *46*(1), 254–289.

บุญเลิศ วิเศษปรีชา. (2562). สิทธิที่จะมีส่วนร่วมในเมือง. *CMU Journal of Law and Social Sciences, 12*(2), 85–122.

บุญเลิศ วิเศษปรีชา. (2564). การเคลื่อนไหวแนวปะทะเพื่อเรียกร้องสิทธิที่จะมีส่วนร่วมในเมืองโดย เครือข่ายสลัม 4 ภาค. *วารสารสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร, 17*(2), 177–217.

ปรีย์วรา มีมาก. (2567). *พลวัตการต่อสู้ต่อรองที่ดินชุมชนริมทางรถไฟตลิ่งชัน* [วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์]. มหาวิทยาลัยศิลปากร.

ภควุฒิ ทวียศ. (2562). คน พื้นที่ เมืองและอุตสาหกรรม : ว่าด้วยเรื่องปฏิสัมพันธ์ของคนกับการขยายตัวของเมืองและอุตสาหกรรมในพื้นที่เมืองพระประแดงยุคพัฒนา. *วารสารอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร*, *41*(1), 104–128.

ภาวรรณ ธนาเลิศสมบูรณ์. (2565, 23 สิงหาคม). *บ้านเราถูกไล่ : ความไม่แน่นอนด้านที่อยู่อาศัยในเมืองที่ไม่มีผืนดินสำหรับคนจน*. The101.world. https://www.the101.world/urban-poverty-house-and-land/

มงคลลักษณ์ มัทวพันธุ์. (2565). *ความมั่นคงในที่อยู่อาศัยของคนจนเมืองในกรุงเทพมหานคร : กรณีศึกษาเปรียบเทียบชุมชน 2 แห่งในย่านบึงกุ่ม-นวมินทร์* [วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์]. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

ยงยุทธ บุราสิทธิ์. (2556). ชุมชนคนอีสานกับปัญหาความเหลื่อมล้ำทางสังคมในกรุงเทพมหานคร : กรณีศึกษาชุมชนแห่งหนึ่งในกรุงเทพมหานคร. *วารสารภาษาและวัฒนธรรม, 32*(1), 67–92.

วรรษโรทัย ชาติประภาชัย. (2564). *สถาปัตยกรรมตามมีตามเกิด : การออกแบบเพื่อชุมชนแออัด* [วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยศิลปากร]. SURE. ttps://sure.su.ac.th/xmlui/handle/123456789/26739

วรรษโรทัย ชาติประภาชัย และจีรศักดิ์ เกื้อสมบัติ. (2565). *สถาปัตยกรรมตามมีตามเกิด : การออกแบบเพื่อชุมชนแออัด*. การประชุมวิชาการระดับชาติ สถาปัตย์กระบวนทัศน์ 2565 (น. 103–119). คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร.

ศิริมงคล ศุภธนาเศรษฐ์. (2561). *สถิติข้อมูลชุมชนในเขตกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2561*. กองนโยบายและแผนงาน สำนักการวางผังเมืองและพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานคร.

สมจิตร จันทร์เพ็ญ. (2563, 20 เมษายน). *คนไร้บ้านกับสถานการณ์ COVID-19*. สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน. https://web.codi.or.th/20200420-13628/

สมสุข บุญญะบัญชา. (2549). โครงการบ้านมั่นคง : เมืองและชุมชนเพื่อทุกคน. *วารสารสังคมสงเคราะห์ศาสตร์, 14*(1), 16–30.

สิริลักษณ์ แก้วคงยศ. (2532). *ชุมชนแออัด : ตะกอนบางกอก*. รุ่งเรืองสาส์นการพิมพ์.

สุชาครีย์ ถิรเศรษฐ์. (2566). การปรับเปลี่ยนประโยชน์ใช้สอยของเรือนแถวไม้ริมน้ำชุมชนตลาดหัวตะเข้ กรุงเทพมหานครจากปรากฏการณ์เจนตริฟิเคชั่น. *วารสารวิชาการคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สจล.*, *36*(1), 37–57.

สุพิชชา โตวิวิชญ์. (2547). *สมุดภาพวิชาการ เรื่องบ้านคนจนเมือง*. คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร.

สุภาภรณ์ จินดามณีโรจน์. (2558). ประวัติศาสตร์ท้องถิ่นย่านปากคลองบางกอกน้อยฝั่งเหนือ. *Veridian E-Journal*, *8*(2), 2546–2560.

อคิน รพีพัฒน์, ม.ร.ว. (2537). *ชีวิตและจุดจบของชุมชนแออัดกรุงเทพฯ แห่งหนึ่ง*. มูลนิธิภูมิปัญญา.

อคิน รพีพัฒน์, ม.ร.ว. (2542). *ชุมชนแออัด : องค์ความรู้กับความเป็นจริง*. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).

อคิน รพีพัฒน์, ม.ร.ว., ดิเรก เต็งจำรูญ, ชลิต ทองปลิว, วรรณพร วิเชียรวงษ์, และบุญธรรม แย้มชื่น. (2525). *ชุมชนแออัด : ปัญหาและแนวทางแก้ไข*. สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

อภิชาต พงษสวัสดิ์. (2561). *การจัดการพื้นที่ทางวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ : กรณีศึกษาชุมชนป้อมมหากาฬ กรุงเทพมหานคร* [วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์]. มหาวิทยาลัยธรรมศาตร์.

อมรินทร์เทวา วงค์พันธ์. (2567, 10 พฤศจิกายน). *ชุมชนบนที่ดินการรถไฟฯ : ชะตากรรมและการต่อสู้เพื่อบ้านหลังใหม่ในวันต้องเตรียมคืนพื้นที่รับรถไฟความเร็วสูง*. The101.World. https://www.the101.world/railway-houses-future/

อารยา พชรบัณฑิตย์. (2546). ความตั้งใจตั้งถิ่นฐานอย่างถาวรในชุมชนแออัดกรุงเทพมหานคร. *วารสารประชากรศาสตร์*, *18*(1), 51–72.

อิทธิพร ขำประเสริฐ. (2566). การวิเคราะห์ปรากฏการณ์การเคลื่อนไหวของกระบวนการทางสังคมเพื่อการอนุรักษ์ชุมชนเมือง. *วารสารข่วงผญา*, *17*(1), 67–88.

Atkinson, C. L. (2024). Informal settlements: A new understanding for governance and vulnerability study. *Urban Science, 8*(4), 2–18.

Azhar, J., & Gjerde, M. (2022). Perception of urban leftover space: A comparative study of built environment and non-built environment participants. *Architecture*, *2*(2), 297–319. https://doi.org/10.3390/architecture2020017

Lefebvre, H. (1996). *Right to the city.* Blackwell. (Original work published 1968).

Leung, A. M. Y. (2018, March 2). *Pet architecture*. Medium. https://medium.com/@kagoleung/pet-architecture-6effeb4fd115

Payne, G. (Ed.). (2002). *Land, rights and innovation: Improving tenure security for the urban poor.* Practical Action.

Trancik, R. (1986). *Finding lost space: Theories of urban design.* Van Nostrand Reinhold.

UN-Habitat Thailand. (2023). *UN-Habitat Thailand country programme overview 2023–2026*. UN-HABITAT Regional Office for Asia and Pacific. https://fukuoka.unhabitat.org/en/related-publications/5915/

United Nations Human Settlements Programme. (2003). *The challenge of slums: Global report on human settlements 2003*. Earthscan.