

ประวัติศาสตร์การเดินทางรถไฟเมืองเก่าและย่านการค้าสู่การออกแบบเส้นทางท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์โดยรถไฟในจังหวัดเชียงใหม่ – ลำพูน – ลำปาง

Railroad Travel and Commercial Quartiers History through a Creative Railroad Travel Route Design in Chiangmai – Lamphun – Lampang

ปณณทัต กัลยา*

Pannathat Kalaya

ปิยะ วัตถพานิชย์

Piya Wattapanich

ณัฐนันท์ จิตติยาปราโมทย์ และคณะ

Nutthanan Thitiyapramote et al.

คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง

Faculty of Management Sciences, Lampang Rajabhat University

*amnat_gulaya@hotmail.com

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อสังเคราะห์บริบททางประวัติศาสตร์ของการเดินทางรถไฟ เมืองเก่าและย่านการค้าในจังหวัดเชียงใหม่ – ลำพูน – ลำปาง สู่การออกแบบเส้นทางท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์โดยรถไฟ เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพด้วยกระบวนการวิจัยเชิงปฏิบัติการอย่างมีส่วนร่วม คณะนักวิจัยได้กำหนดประชากรจำนวน 100 คน ทำหน้าที่ผู้ให้ข้อมูลหลักโดยคัดเลือกแบบเฉพาะเจาะจง พร้อมกับกำหนดเครื่องมือในการวิจัยด้วยเครื่องมือเชิงคุณภาพ ประกอบด้วยแบบสัมภาษณ์และแบบเก็บข้อมูลภาคสนาม

ผลการวิจัยพบว่า โครงสร้างเส้นทางการท่องเที่ยวโดยรถไฟในจังหวัดเชียงใหม่ – ลำพูน – ลำปาง เป็นเส้นทางการท่องเที่ยวแบบไปเช้ากลับเย็น โดยมีรูปแบบของเส้นทางที่มีจุดเริ่ม และจุดหมายปลายทางอยู่ในจุดเดียวกัน ผ่านย่านการค้าที่เชื่อมโยงประวัติศาสตร์การเดินทางรถไฟของ 3 จังหวัด จำนวน 7 ย่าน เชื่อมโยงการเดินทางด้วยรถไฟและพาหนะอัตลักษณ์ของ 3 จังหวัดคือ รถสีล้อแดง รถรางและรถม้า โดยเส้นทางดังกล่าวได้ถูกทดสอบโดยคณะผู้วิจัยและผู้ทรงคุณวุฒิด้านการท่องเที่ยว

คำสำคัญ : ประวัติศาสตร์การเดินทางรถไฟ เมืองเก่าและย่านการค้า เส้นทางท่องเที่ยว

Abstract

This research aimed to synthesize railroad travel and commercial quarters in the Chiangmai – Lamphun – Lampang historical context through a creative rail travel route design. In this qualitative research using participatory action research approaches, researchers selected 100 research populations as key informants through purposive sampling and applied fieldwork data-collection forms and in-depth interviews as research instruments.

The result found that the railroad travel route structure in the Chiangmai – Lamphun – Lampang on the same-day excursion is a close-loop route pattern. The route passes through 7 commercial quarters in 3 provinces by means of train travel with local identical vehicle connections such as red minibusses, trams, and horse carriages. This travel route was tested by researchers and academic tourism experts.

Keywords : railroad history, commercial quartier, tourism route

บทนำ

องค์ประกอบที่สำคัญของการเดินทางท่องเที่ยวโดยรถไฟนอกเหนือจากขบวนรถไฟซึ่งถือว่าเป็นปัจจัยทางกายภาพที่สำคัญแล้วยังมีปัจจัยหนึ่งที่สำคัญที่จะก่อให้เกิดความสำเร็จและความเป็นที่นิยมคือ เส้นทางและกิจกรรมท่องเที่ยวรถไฟ (Railroad Tourism Routes and Activities) ดังนั้นผู้จัดการท่องเที่ยวโดยรถไฟต้องสามารถเชื่อมโยงเรื่องราวสู่การสร้างสรรค์เส้นทาง ซึ่งอาจกำหนดเส้นทางและรูปแบบการเดินรถไฟบนพื้นฐานของการเดินรถเพื่อชื่นชมทัศนียภาพเพียงอย่างเดียว ซึ่งจะชะลอหรือหยุดเพื่อให้นักท่องเที่ยวได้ถ่ายภาพในระยะเวลานั้น ๆ โดยไม่อนุญาตให้นักท่องเที่ยวลงจากขบวนรถ หรือจะเป็นเส้นทางที่จอดขบวนรถเพื่อให้นักท่องเที่ยวได้ทำกิจกรรมการท่องเที่ยวต่าง ๆ ตามรายการหรือเป็นแบบผสมผสานโดยควรมีทางเลือกเพื่อให้ความสะดวกสบายกับนักท่องเที่ยวและความเป็นไปได้ในการเดินรถ (Boonkham, 1995) และกิจกรรมการท่องเที่ยว สินค้าและบริการเกี่ยวเนื่องจะต้องสามารถส่งมอบคุณค่าผ่านการผลิตซ้ำและสร้างความทรงจำร่วม เพื่อสร้างการท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์ซึ่งจะนำมาสู่การท่องเที่ยวที่มีมูลค่าสูง

ในโครงการวิจัยนี้ การร้อยเรียงเรื่องเล่าเพื่อเป็นหมุดหมายในการนำเสนอการท่องเที่ยวโดยรถไฟในรูปแบบบรรยากาศย้อนยุคตามประวัติศาสตร์การดำเนินกิจการรถไฟในสมัยล้นเกล้าฯ รัชกาลที่ 5 ครอบคลุมการท่องเที่ยวทางรางและการท่องเที่ยวเชื่อมโยงในย่านเมืองเก่า (Old Town and Commercial Quarter) โดยมุ่งเน้นให้เกิดการส่งมอบคุณค่าและอารมณ์และความรู้สึกด้านการหววนอดีต (Nostalgic Sense) ซึ่งจะนำมาสู่การขยายความเพื่อการเล่าเรื่องของเส้นทางท่องเที่ยวนี้ คือการท่องเที่ยวในกลุ่มอาคารประวัติศาสตร์และย่านโบราณที่เชื่อมโยงกับการเดินรถไฟของสามจังหวัด (เชียงใหม่ – ลำพูน – ลำปาง) โดยองค์ประกอบทั้งหมดนี้จะถูกออกแบบและเล่าเรื่องให้เป็นไปตามแนวคิดความเป็นยุคสมัยของล้านนาที่มีความผสมผสานกันของความเป็นพหุวัฒนธรรมและสะท้อนภาวะการเป็นล้านนาสมัยใหม่ (Lanna Modernization)

โครงการวิจัยนี้ เป็นส่วนหนึ่งของแผนงานวิจัย “การพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์โดยรถไฟบนเส้นทางยุคสมัยแห่งล้านนา” และมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อสังเคราะห์บริบททางประวัติศาสตร์ของประวัติศาสตร์การเดินรถไฟ เมืองเก่าและย่านการค้าในจังหวัดเชียงใหม่ – ลำพูน – ลำปางสู่การออกแบบเส้นทางท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์โดยรถไฟ โดยมีการบูรณาการองค์ความรู้ในรูปแบบสหวิทยาการและร่วมบูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงาน ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจคือ การเร่งสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศจากการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์โดยรถไฟ ในการช่วยขับเคลื่อนสังคมและประเทศชาติให้หลุดพ้นกับดักรายได้ปานกลางและความเหลื่อมล้ำด้านรายได้ของประชาชนในประเทศไทยต่อไป

วัตถุประสงค์

เพื่อสังเคราะห์บริบททางประวัติศาสตร์ของประวัติศาสตร์การเดินรถไฟเมืองเก่าและย่านการค้าในจังหวัดเชียงใหม่ – ลำพูน – ลำปางสู่การออกแบบเส้นทางท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์โดยรถไฟ

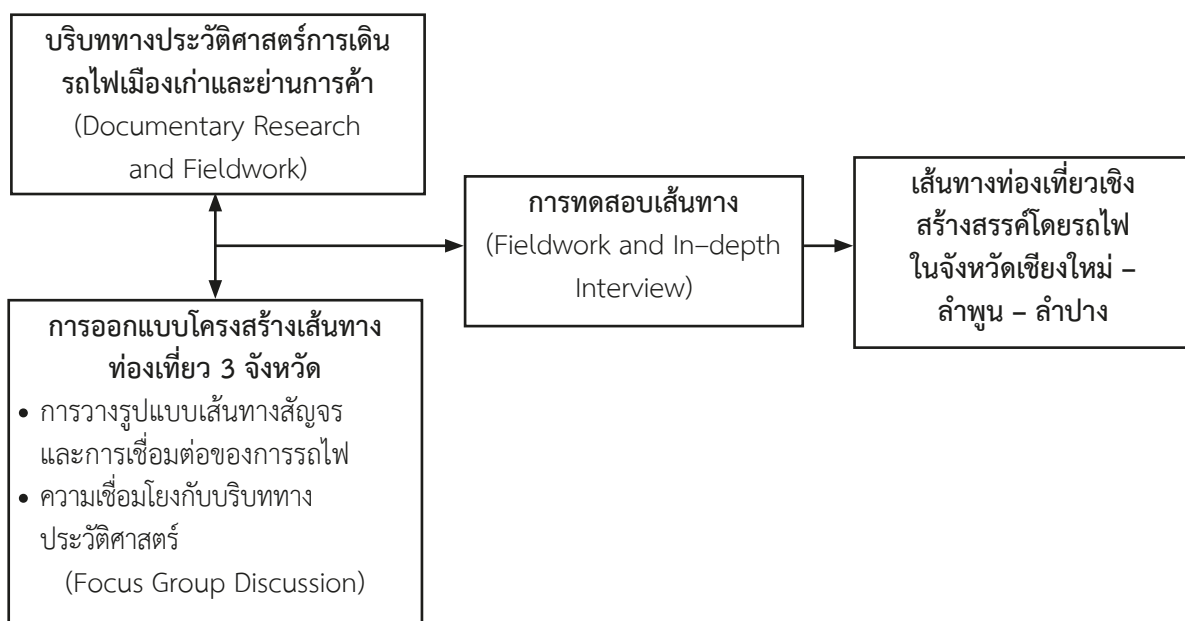
ทบทวนวรรณกรรม

การจัดเส้นทางสัญจรเพื่อการท่องเที่ยวหมายถึง การกำหนดเส้นทางเพื่อให้นักท่องเที่ยวเข้าชมจุดที่น่าสนใจตามแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ได้อย่างสะดวกและปลอดภัย ยิ่งไปกว่านั้นนักท่องเที่ยวยังได้รับความรู้และความเพลิดเพลินควบคู่กันไป ในบางกรณีเส้นทางท่องเที่ยวอาจเกิดขึ้นจากการที่นักท่องเที่ยวหลาย ๆ กลุ่มใช้เส้นทางเดิมอยู่เป็นประจำ ซึ่งอาจจะกลายเป็นเส้นทางรถยนต์ ทางเท้า ทางเรือหรือทางอื่น ๆ ที่อาจใช้ร่วมกับเส้นทางสัญจรปกติของเมืองหรืออาจเป็นการกำหนดเส้นทางขึ้นมาเฉพาะเป็นพิเศษก็ได้ (Boonkham, 2014) โดยทั่วไปแล้ว การกำหนดเส้นทางสัญจรเพื่อการท่องเที่ยว ควรคำนึงถึงพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวประกอบกับความเหมาะสมในการจัดเส้นทาง โดยเริ่มต้นจากการพิจารณาตำแหน่งของแหล่งท่องเที่ยวประเภทต่าง ๆ แล้วนำมาจัดลำดับความสำคัญและความน่าสนใจ จากนั้นจึงพิจารณาความสามารถและความเหมาะสมในการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ เข้าด้วยกัน ซึ่งการจัดเส้นทางสัญจรเพื่อการท่องเที่ยวอาจกำหนดในลักษณะวงจรบรรจบ (Close-looped) ซึ่งจะให้นักท่องเที่ยวได้พบเห็นสิ่งแปลกใหม่และเกิดความเพลิดเพลินตลอดเส้นทางในขณะที่ไม่ต้องย้อนกลับไปยังเส้นทางเดิมอีกซึ่งอาจจะจัดให้มีการเดินทางมากกว่าสองประเภท เช่น เริ่มต้นด้วยการเดินเท้า และเปลี่ยนเป็นการสัญจรทางรถหรือเรือในขากลับ เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีการจัดเส้นทางในประเภทแบบทางเดียว (Linear) โดยจุดเริ่มต้นและจุดสุดท้ายแยกกันอยู่ตามความเหมาะสม ดังนั้นการกำหนดเส้นทางอาจจัดทำขึ้นหลายเส้นทางหรือหลายระบบให้เหมาะสมตามแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ เพื่อเป็นทางเลือกสำหรับนักท่องเที่ยวซึ่งอาจจะมีเวลาน้อยหรือมีความสนใจแตกต่างกัน (Boonkham, 2014)

ส่วน Pinkaew (2008) กล่าวว่า การจัดเส้นทางท่องเที่ยว หมายถึงการกำหนดเส้นทางเพื่อให้นักท่องเที่ยวเข้าชมจุดที่น่าสนใจตามแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ได้อย่างง่ายสะดวกและปลอดภัยรวม ทั้งยังได้รับความรู้และเพลิดเพลินควบคู่กันไป บางครั้งเส้นทางท่องเที่ยวอาจเกิดขึ้นจากการที่นักท่องเที่ยวหลายกลุ่มใช้เส้นทางเดิม ๆ อยู่เป็นประจำซึ่งอาจจะกลายเป็นเส้นทางรถยนต์ทางเท้า ทางเรือหรือทางอื่น ๆ ที่อาจใช้ร่วมกับเส้นทางสัญจรปกติของเมือง หรืออาจเป็นการกำหนดเส้นทางขึ้นมาใหม่โดยเฉพาะ

การกำหนดเส้นทางสัญจรเพื่อการท่องเที่ยวควรสำรวจและสังเกตการณ์จากพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว ประกอบกับแนวโน้มที่ควรจะเป็นในการจัดเส้นทาง โดยเริ่มต้นจากการพิจารณาตำแหน่งของแหล่งท่องเที่ยวประเภทต่าง ๆ ภายในเมือง แล้วจัดลำดับความสำคัญและความน่าสนใจ ทั้งนี้ควรควบคุมเส้นทางและรูปแบบการสัญจรไม่ให้สับสน นอกจากนี้ยังควรให้ข้อมูลข่าวสารในเส้นทาง โดยการจัดทำการประชาสัมพันธ์แก่นักท่องเที่ยวตลอดเส้นทางอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งอาจเป็นแผ่นพับที่มีข้อมูลเกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจต่าง ๆ รวมไปถึงข้อมูลเกี่ยวกับที่พักร้านอาหารและกิจกรรมการท่องเที่ยวต่าง ๆ (Rubenstein, 1992)

กรอบแนวคิดในการวิจัย



แผนภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

ประโยชน์ที่ได้รับ

1. การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รูปแบบการจัดเส้นทางท่องเที่ยวโดยใช้รถไฟ เพื่อสร้างรายได้จากการเดินรถในเชิงพาณิชย์
2. การขยายตัวทางเศรษฐกิจ อันเนื่องมาจากการเดินรถไฟขบวนท่องเที่ยวเชิงพาณิชย์ ในจังหวัดที่เดินทางสูงขึ้น และให้เกิดการกระจายนักท่องเที่ยวจากเมืองหลักสู่เมืองรองตามนโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวของรัฐบาล

วิธีดำเนินการวิจัย

การดำเนินการออกแบบงานวิจัยด้วยรูปแบบการวิจัยเชิงคุณภาพบนฐานวิจัยเชิงปฏิบัติการอย่างมีส่วนร่วม โดยใช้การวิเคราะห์ สังเคราะห์เนื้อหาจากเอกสาร งานวิจัย การสัมภาษณ์ การเก็บข้อมูลภาคสนาม และแบบสอบถาม แล้วนำข้อมูลมาวิเคราะห์ สรุปและเขียนบรรยายเชิงพรรณนา

ประชากรและตัวอย่าง

กลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลักของงานวิจัยนี้ ถูกกำหนดสัดส่วนของผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 100 คน แบ่งเป็น (1) นักวิชาการจำนวน 10 คน (2) ผู้บริหารและหัวหน้าส่วนงานขององค์กรหลักต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย เช่น การรถไฟแห่งประเทศไทย จังหวัดลำปาง ลำพูน เชียงใหม่ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานลำปางและเชียงใหม่ ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดลำปาง ลำพูน และเชียงใหม่ กองบังคับการตำรวจภูธรภาค 5 สภามหาวิทยาลัยการท่องเที่ยวเชียงใหม่ จำนวน 20 คน (3) ผู้ประกอบที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจท่องเที่ยวจำนวน 40 คน และ (4) ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่น ๆ จำนวน 30 คน และกำหนดใช้การคัดเลือกแบบเฉพาะเจาะจง ร่วมกับการกำหนดเงื่อนไขในการคัดเลือก

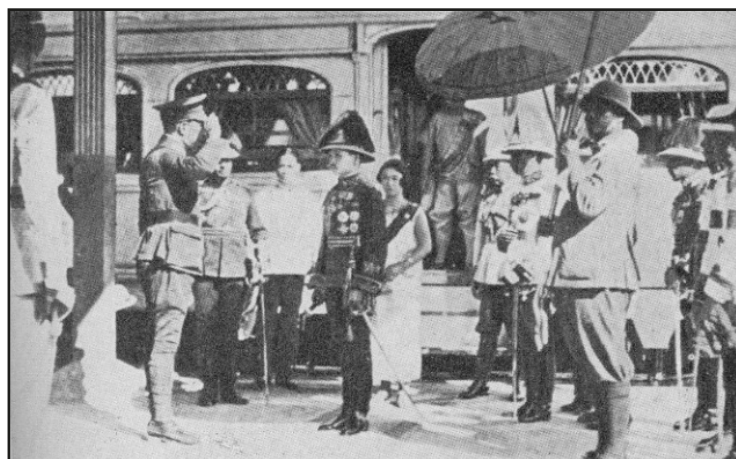
เครื่องมือ

จากการตรวจสอบเอกสารและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง ทำให้ได้กำหนดเครื่องมือสำหรับการวิจัยด้วยเครื่องมือเชิงคุณภาพ ประกอบด้วยแบบสัมภาษณ์ แบบเก็บข้อมูลภาคสนามที่ได้ตรวจทานคุณภาพจากผู้ทรงคุณวุฒิจากทุกภาคส่วน

การวิเคราะห์ข้อมูล

จากข้อมูลที่ได้จากการวิจัยผ่านกระบวนการสังเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพด้วยการวิเคราะห์เนื้อหา และตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลด้วยการตรวจสอบแบบสามเส้า

สรุปผลการวิจัย



ภาพที่ 1 รัชกาลที่ 7 เสด็จเยี่ยมราษฎรมณฑลพายัพ
ที่มา : Kongtup (2021)

การสร้างรถไฟมายังมณฑลพายัพ ถือเป็นการรวบรวมอำนาจเข้ากับส่วนกลางอีกทางหนึ่ง เนื่องจากการคมนาคมที่สะดวก เชื่อมเมืองสำคัญกับกรุงเทพฯ รวมถึงการค้าระหว่างมณฑลพายัพกับสยามที่เจริญรุ่งเรืองขึ้นอย่างมาก แต่การติดต่อค้าขายกับเมืองอื่นที่อยู่นอกเขตราชอาณาจักรทำได้ยากขึ้นด้วยกรอบระเบียบกฎหมายต่าง ๆ เพราะถือว่าการค้าขายกับต่างประเทศ ภายหลังในปี พ.ศ. 2469 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 7) ได้เสด็จเยี่ยมมณฑลฝ่ายเหนือได้พระราชทานพระแสงราชศัสตราให้กับเจ้าเมืองทุกเมือง เพื่อเป็นที่สักการะต่างพระองค์และชุบทำน้ำพระพิพัฒน์สัจจา (The Archived

of Royal Promenade in Northern Territory and Chiangmai, 1927) ทำให้การค้าทำได้ง่ายยิ่งขึ้น และหลังจากการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ. 2475 มีการสร้างถนนเชื่อมไปยังสถานที่ต่าง ๆ ยิ่งทำให้ การคมนาคมสะดวกขึ้น โดยการดำเนินชีวิตของผู้คนในภาคเหนือ ดำเนินต่อไปตามปกติจนถึงยุคสงครามโลก ครั้งที่ 2 มีการปรับปรุง พัฒนาพื้นที่บ้านเมืองในด้านต่าง ๆ มีการดำเนินกิจการธุรกิจการค้า มีการขยาย กิจการค้าของพ่อค้าชาวจีนในช่วงหลังสงครามเด่นชัดมากในด้านธุรกิจการค้าเครื่องอุปโภคบริโภคและ สิ่งของเครื่องใช้ที่ทันสมัยเกิดเป็นห้างสรรพสินค้าตามเมืองใหญ่ทั้งเชียงใหม่และลำปาง กิจการค้าขายที่เติบโต ในช่วงหลังสงครามโลก (Ongsakul, 2009) โดยในจังหวัดเชียงใหม่ การขยายตัวของสังคมเมืองสมัยใหม่นั้น เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจมีความสัมพันธ์กับการเติบโตของสังคมเมืองซึ่งช่วงหลังสงครามโลกสังคมเมือง ขยายตัวเพิ่มขึ้นจากเดิมโดยมีความเติบโตอย่างชัดเจนในย่านเศรษฐกิจที่อยู่ด้านริมน้ำปิง ดังพบการขยาย พื้นที่ธุรกิจโดยสร้างตลาดนครรัฐเมื่อ พ.ศ. 2500 บนพื้นที่เดิมซึ่งเป็นคัมของเจ้าแก้วนครรัฐทำให้มีตลาดติดกัน สามแห่ง (นครรัฐ วโรรส และลำไย) บริเวณนี้เป็นย่านการค้าใหญ่สุด (Chutima, 2014)



ภาพที่ 2 บรรยากาศการค้าขายบริเวณหน้าสถานีรถไฟนครลำปาง

ที่มา : NAT (n.d.)

ส่วนในเขตเมืองลำปางช่วงหลังสงครามโลกได้ขยายเมืองออกไปทางด้านทิศตะวันออกตามแนว ถนนสายใหม่คือ ถนนพหลโยธิน ถนนสายนี้สร้างตามนโยบายของรัฐบาลคณะราษฎรที่ต้องการสร้าง ทางหลวงสายประธานไปทุกภูมิภาคของประเทศโดยทางหลวงหมายเลข 1 หรือถนนพหลโยธิน และมีผลพวง คือ ชุมชนการค้าใหม่ภายหลังจากที่รถไฟหรือเส้นทางรถยนต์มาถึง ซึ่งยังหลงเหลือให้เห็นในปัจจุบัน

ย่านสันป่าข่อยเป็นพื้นที่ ตั้งอยู่ตรงกันข้ามย่านวัดเกต มีถนนเจริญเมืองคั่นกลาง ก่อนที่ทางรถไฟจะขึ้น มาถึงเชียงใหม่ ย่านสันป่าข่อยเป็นเพียงย่านเล็ก ๆ มีผู้คนอยู่อาศัยไม่หนาแน่นมากนัก ชุมชนแรก ๆ ที่ตั้งอยู่ ในบริเวณนี้คือ ชุมชนบ้านสันป่าข่อยและชุมชนบ้านท่าสะอาด ที่ตั้งอยู่ด้านหลังตลาดสันป่าข่อยในปัจจุบัน เมื่อการเดินทางโดยรถไฟมาถึงเชียงใหม่ ทำให้มีการอพยพโยกย้ายการตั้งถิ่นฐานของกลุ่มชาวจีนขึ้น ทำให้ ชาวจีนจากกรุงเทพฯ เข้ามาตั้งถิ่นฐานทำมาหากินในย่านนี้เป็นจำนวนมาก ทำให้ย่านนี้กลายเป็นศูนย์กลาง การค้าที่สำคัญของเชียงใหม่ มีร้านค้าตั้งเรียงรายอยู่ 2 ฝั่งถนนเจริญเมือง ทำหน้าที่เป็นแหล่งรวมสินค้าที่จะ ส่งลงไปขายที่กรุงเทพฯ โดยมีกลุ่มพ่อค้าสำคัญคือ ขุนอนุกรบุรี (ตันตระกูลนิมาร)



ภาพที่ 3 ตลาดสันป่าข่อยในอดีต
ที่มา : Khambunreang (2019)

ศูนย์กลางที่สำคัญของพื้นที่นี้คือ ตลาดสันป่าข่อย ไม่ปรากฏหลักฐานที่กล่าวถึงการก่อตั้งตลาดแห่งนี้ แต่คาดว่าน่าจะตั้งขึ้นก่อนราวปี พ.ศ. 2469 เนื่องจากเมื่อครั้งพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 7) เสด็จประพาสเชียงใหม่ได้ปรากฏตลาดแห่งนี้แล้วกล่าวกันว่า ตลาดแห่งนี้สร้างจากการร่วมทุนระหว่างพระพิจิตรโอสถ ขุนอนุพลนคร และพลตรีพระยาอนิรุทธเทวา (ม.ล.ฟื้น พึ่งบุญ) และมีศูนย์กลางทางด้านศาสนาของชาวพุทธในย่านสันป่าข่อยนี้คือ วัดสันป่าข่อยและมีศาลเจ้า ซึ่งถือเป็นศูนย์กลางของชาวจีนที่ถือเป็นสถานที่ทำบุญของพ่อค้าชาวจีนมาตั้งแต่ในอดีต (Noenhard, 2001)

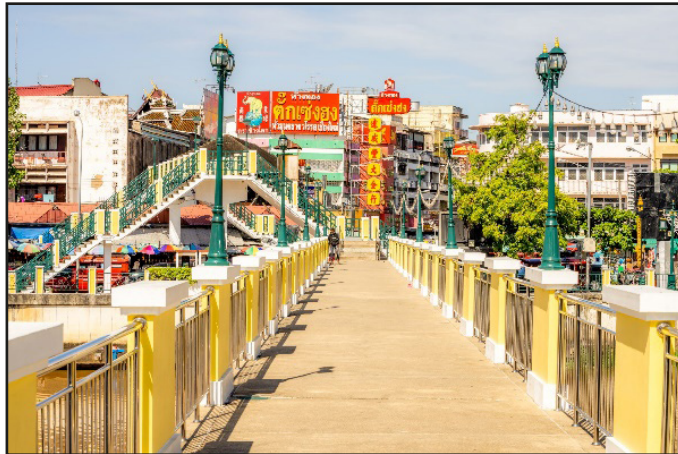
ส่วนเมืองนครลำปางหรือจังหวัดลำปางนั้น มีพัฒนาการทางสังคมและการปรับตัวในมิติผังเมืองที่มีผลจากการพัฒนาเปลี่ยนแปลงบ้านเมืองตลอดเวลา ดังจะเห็นหลักฐานจากเขตเมืองเก่าย่านอาคารเก่า ชุมชนโบราณที่กระจุกตัวอยู่ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง โดยลักษณะของการขยายตัวของชุมชนเมืองจะค่อย ๆ ขยายตัวลงสู่ทางตอนใต้ และมีการตั้งถิ่นฐานชุมชนบริเวณริมฝั่งแม่น้ำวังซึ่งเป็นเส้นทางสัญจรหลักในอดีตก่อให้เกิดชุมชนต่าง ๆ ขึ้นตามยุคสมัยและพัฒนาจนถึงจุดอิ่มตัวก่อนเคลื่อนย้ายขยายสู่ย่านใหม่เพื่อรับความเจริญและยุคสมัยใหม่โดยมีย่านสบตุ๋ย – แก้วจาว เป็นย่านสุดท้ายที่ชุมชนเมืองลำปางได้พัฒนารูปแบบขึ้นมาในแนวทางของตน ซึ่งเดิมเป็นเวียงทุ่งนากว้างของชุมชนบ้านนาแก้วมเหนื่อ เชื่อมกับชุมชนบ้านศรีบุญเรืองและท่าครวน้อย ซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของเมือง บริเวณแม่น้ำแม่ตุ๋ยไหลลงมาบรรจบกับแม่น้ำวังเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟ ทำให้กลุ่มชนและชุมชนที่ทำการค้าทางเรือ ในย่านถนนตลาดจีนหันมาทำการค้าทางบก เพราะสะดวกและสามารถขนส่งสินค้าได้จำนวนมากกว่า และค่าใช้จ่ายน้อยกว่าการขนส่งทางเรือที่ใช้เวลานาน ทำให้ย่านสบตุ๋ย – แก้วจาวเป็นย่านการค้าทางบกที่คึกคักมาก แต่เมื่อทางรถไฟสร้างต่อไปถึงเมืองเชียงใหม่ การค้าย่านสบตุ๋ยได้ซบเซาลง อย่างไรก็ตามปัจจุบันยังคงเป็นย่านการค้าที่สำคัญของเมืองลำปางถึงแม้จะไม่คึกคักดังเช่นอดีตแต่คนในชุมชนยังคงปรับใช้ย่านเก่าให้เข้ากับการพัฒนาใหม่ ๆ ที่เข้ามา (Nonnart, 2020)



ภาพที่ 4 ตลาดเก่าจาวในอดีต
ที่มา : Dacha (2021)

การออกแบบเส้นทางท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์โดยรถไฟในจังหวัดเชียงใหม่ – ลำพูน – ลำปาง

การสรุปอัตลักษณ์เพื่อเป็นแนวคิดหลักในการออกแบบเส้นทางท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์โดยรถไฟในจังหวัดเชียงใหม่ – ลำพูน – ลำปาง โดยนำแนวคิดมาจาก “การเดินทางรถไฟในอดีต” มาเพื่ออธิบายแนวคิดสำหรับการออกแบบเส้นทาง ได้แก่ “ความประทับใจในบรรยากาศการเดินทางโดยรถไฟในอดีต ตั้งแต่รูปแบบการตกแต่งรถไฟภูมิทัศน์ ชุมชน อาคารที่เป็นลักษณะเด่นทางภูมิทัศน์วัฒนธรรมบนเส้นทาง การเดินทางเชียงใหม่ – ลำพูน – ลำปางในยุคของการปฏิวัติในอดีต (Modernization)” และมุ่งเน้นด้านอารมณ์ (Emotional Value) โดยส่งมอบคุณค่าผ่านสินค้าและบริการพิเศษและมีระดับ (Exclusive Experience) มีกิจกรรมที่สร้างความสนุกสนานและให้อารมณ์เพื่อหวนย้อนอดีตไปยังยุคที่มีความรุ่งเรืองและมั่งคั่งจากการเดินทางรถไฟ (Nostalgic Sense) โดยสรุปประเด็นความต้องการทั้งหมดของลูกค้าเป้าหมาย คือ “การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์โดยรถไฟในจังหวัดเชียงใหม่ – ลำพูน – ลำปางบนเส้นทางยุคสมัยแห่งล้านนาจะช่วยนักท่องเที่ยวช่วงวัย Generation X (อายุประมาณ 40–55 ปี) และวัยสูงอายุ เบื้องต้น (อายุประมาณ 55 ปี ถึงวัยเกษียณอายุ) และผู้ติดตามให้มีประสบการณ์พิเศษจากการเดินทางท่องเที่ยวโดยรถไฟสามจังหวัดโดยไม่รู้สึกเสียเวลาในการเดินทาง”



ภาพที่ 5 ภาพความรุ่งเรืองของย่านการค้าผ่านมุมมองสะพานจันทร์สม จังหวัดเชียงใหม่
บันทึกภาพวันที่ 16 พฤษภาคม 2564
ที่มา : Researcher (2021)

การวางโครงสร้างเส้นทางก่อนทดสอบเส้นทาง จังหวัดเชียงใหม่

คณะนักวิจัยได้ออกแบบโครงสร้างเส้นทางทางการท่องเที่ยวโดยรถไฟบนเส้นทางยุคสมัยแห่งล้านนาในรูปแบบของเส้นทางที่มีจุดเริ่มและจุดหมายปลายทางต่างจุดกัน (Linear Route) ซึ่งจะกำหนดให้เป็นเส้นทางท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ โดยจะเริ่มจากพุทธสถานผ่านชุมชนฮ่อ ย่านการค้าท่าแพ ย่านการค้าไนท์บาซาร์ ย่านการค้าอาคารเก่าริมน้ำปิง ย่านวัดเกต ย่านถนนแก้ววรัฏฐ์ กลับสู่สถานีรถไฟเชียงใหม่ ก่อนเชื่อมต่อรถไฟเพื่อเข้ายังจังหวัดลำพูน โดยใช้พาหนะคือรถสี่ล้อแดงอัตลักษณ์ของจังหวัดเชียงใหม่

จังหวัดลำพูน

คณะนักวิจัยได้ออกแบบโครงสร้างเส้นทางทางการท่องเที่ยวโดยรถไฟบนเส้นทางยุคสมัยแห่งล้านนาในรูปแบบของเส้นทางที่มีจุดเริ่มและจุดหมายปลายทางอยู่ในจุดเดียวกัน (Close-loop Route) และออกแบบโครงสร้างเส้นทางเริ่มต้นจากสถานีรถไฟลำพูนผ่านย่านสันปายาง พระอารามหลวงลานอนุสาวรีย์พระนางจามเทวี ย่านเมืองเก่าและสิ้นสุดการเดินทางที่สถานีรถไฟลำพูน ก่อนเชื่อมต่อรถไฟเพื่อเข้ายังจังหวัดลำปาง โดยใช้พาหนะคือรถรางนำเที่ยวอัตลักษณ์ของจังหวัดลำพูน

จังหวัดลำปาง

คณะนักวิจัยจะออกแบบโครงสร้างเส้นทางทางการท่องเที่ยวโดยรถไฟบนเส้นทางยุคสมัยแห่งล้านนาในรูปแบบของเส้นทางที่มีจุดเริ่มและจุดหมายปลายทางอยู่ในจุดเดียวกัน (Close-loop Route) โดยกำหนดจุดเริ่มต้นจากสถานีรถไฟนครลำปางผ่านย่านการค้าสบตุ๋ย ข้ามแม่น้ำวังเข้าสู่ย่านท่ามะโอ จากนั้นข้ามแม่น้ำวังกลับเข้าสู่ย่านหัวเวียงแล้วกลับเข้าสู่ย่านสบตุ๋ย และสิ้นสุดการเดินทางที่สถานีรถไฟนครลำปางด้วยพาหนะคือรถม้า ก่อนเชื่อมต่อรถไฟเพื่อเข้าสู่จังหวัดเชียงใหม่ และจอดพักให้นักท่องเที่ยว ณ สถานีขุนตานและสถานีทาขมพูก่อนเข้าจังหวัดเชียงใหม่



ภาพที่ 6 โครงสร้างเส้นทาง 3 จังหวัดเชียงใหม่
ที่มา : Researcher (2023)



ภาพที่ 7 โครงสร้างเส้นทาง 3 จังหวัดลำพูน
ที่มา : Researcher (2023)



ภาพที่ 8 โครงสร้างเส้นทาง 3 จังหวัดลำปาง
ที่มา : Researcher (2023)

การทดสอบเส้นทางท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์โดยรถไฟในจังหวัดเชียงใหม่ – ลำพูน – ลำปาง

ภายหลังจากการตรวจสอบสภาพเส้นทางและการเข้าถึง สถานที่และกิจกรรม และสิ่งอำนวยความสะดวก ระหว่างนักวิจัย ผู้ประกอบการ ผู้เชี่ยวชาญ และผู้มีส่วนได้เสีย โดยประสานการทำงานร่วมกัน (Co-creation) เพื่อให้ได้มาซึ่งการออกแบบเส้นทางและกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์โดยรถไฟ ในจังหวัดเชียงใหม่ – ลำพูน – ลำปาง และคณะผู้วิจัยได้ดำเนินการทดสอบเส้นทางท่องเที่ยว โดยคณะกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิด้านการท่องเที่ยวจำนวน 3 ท่าน ซึ่งคณะวิทยากรทั้ง 3 ท่านได้ร่วมเดินทางเพื่อทดสอบเส้นทางร่วมกับคณะนักวิจัยในระหว่างวันที่ 23-25 สิงหาคม 2564 ณ จังหวัดเชียงใหม่ – ลำพูน – ลำปาง โดยได้ร่วมให้ข้อคิดเห็นเพื่อการปรับปรุงเส้นทางให้เหมาะสมกับนักท่องเที่ยวมากที่สุด



ภาพที่ 9 การทดสอบเส้นทาง ณ จังหวัดเชียงใหม่ – ลำพูน – ลำปาง

บันทึกภาพวันที่ 23-25 สิงหาคม 2564

ที่มา : Researcher (2021)

สรุปเส้นทางท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์โดยรถไฟในจังหวัดเชียงใหม่ – ลำพูน – ลำปาง จากบริบทของประวัติศาสตร์การเดินรถไฟ เมืองเก่าและย่านการค้า

- 06.30 – 07.00 น. ลงทะเบียนและรับตั๋วเดินทาง ณ จุดลงทะเบียน สถานีรถไฟเชียงใหม่
- 07.00 – 07.45 น. คณะเดินทางออกเดินทางจากสถานีรถไฟเชียงใหม่ เพื่อโดยสารรถแดงพาหนะอัตลักษณ์ของจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อเยี่ยมชมเมืองเก่าและย่านการค้าสำคัญของจังหวัดเชียงใหม่
- 07.45 – 08.35 น. คณะเดินทางออกเข้าสู่สถานีรถไฟเชียงใหม่เพื่อขึ้นขบวนรถไฟ (ขบวนพิเศษ 954 Lanna Modernization) และเคลื่อนขบวนรถไฟท่องเที่ยวในช่วงที่ 1
- 08.45 – 10.30 น. คณะเดินทาง เดินทางถึงสถานีรถไฟลำพูนโดยสารรถรางท่องเที่ยวเพื่อชมเมืองลำพูน
- 10.40 – 12.30 น. เคลื่อนขบวนรถไฟท่องเที่ยวในช่วงที่ 2 (สถานีรถไฟลำพูน – สถานีรถไฟนครลำปาง) บริการอาหารและเครื่องดื่มบนขบวนรถไฟ
- 12.30 – 12.45 น. ขบวนรถไฟเดินทางถึงสถานีรถไฟนครลำปาง
- 12.45 – 14.30 น. คณะเดินทางโดยสารรถม้าท่องเที่ยวชมเมืองลำปาง
- 15.00 – 15.45 น. เคลื่อนขบวนในช่วงที่ 3 เป็นการเดินทางกลับ (ขบวนพิเศษ 953 Lanna Modernization) สถานีรถไฟนครลำปาง – สถานีรถไฟขุนตาน
- 16.00 – 16.30 น. เคลื่อนขบวนในช่วงที่ 4 (สถานีรถไฟขุนตาน – จุดชมวิวยะยานรถไฟหามงกุฎ)
- 16.45 – 18.00 น. เคลื่อนขบวนในช่วงที่ 5 (จุดชมวิวยะยานรถไฟหามงกุฎ – สถานีรถไฟเชียงใหม่)



ภาพที่ 10 สรุปเส้นทางท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์โดยรถไฟในจังหวัดเชียงใหม่ – ลำพูน – ลำปาง จากบริบทของประวัติศาสตร์การเดินรถไฟ เมืองเก่าและย่านการค้า

ที่มา : NXPO (2022)

ข้อเสนอแนะ

1. ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมในรูปแบบการเดินทางไฟเพื่อการท่องเที่ยว เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการกระจายรายได้เชิงการท่องเที่ยวจากเมืองหลักสู่เมืองรอง เช่นการเดินทางแบบค้างคืน (Overnight Stay) หรือการใช้ระบบแชร์ตู้โดยสาร โดยฝากกับตู้โดยสารที่มีการเดินปกติ
2. ควรมีการเชื่อมประสานกับการเดินทางไฟเพื่อการท่องเที่ยวในเส้นทางอื่นของประเทศ และทำการยกระดับให้มีมาตรฐานใกล้เคียงกัน

กิตติกรรมประกาศ

บทความวิจัยฉบับนี้ ได้รับทุนอุดหนุนการวิจัยจากหน่วยบริหารและจัดการทุนด้านการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (บพข.) สำนักงานสภานโยบายการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมแห่งชาติ (สอวช.) และอยู่ภายใต้การมีข้อตกลงความร่วมมือเพื่อขับเคลื่อนงานวิจัย ระหว่างมหาวิทยาลัยราชภัฏลำปางและภาควิชาการร่วมดำเนินการ ได้แก่ 1) กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม 2) หน่วยบริหารและจัดการทุนด้านการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (บพข.) สำนักงานสภานโยบายการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมแห่งชาติ (สอวช.) 3) การรถไฟแห่งประเทศไทย 4) จังหวัดลำปาง – เชียงใหม่ 5) การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยสำนักงานลำปาง 6) สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดลำปาง – ลำพูน – เชียงใหม่ 6) สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวภาคเหนือ 7) ตำรวจภูธรภาค 5 8) สำนักงานส่งเสริมการจัดประชุมและนิทรรศการ (องค์การมหาชน) 9) สมาคมไทยธุรกิจการท่องเที่ยว และ 10) สมาคมธุรกิจท่องเที่ยวภายในประเทศ

References

- Boonkham, D. (1995). *Landscape Architectural Practice*. Chulaongkorn University Press.
- Boonkham, D. (2014). *Site Planning and Sitework*. Chulalongkorn University Press.
- Chutima, M. (2014). *The Management Plan for “Baan Teuk” Luang Anusarnsoonthorn Building Compound, Chiang Mai, as Historical Monument and Learning Museum*. Chiangmai University.
- Dacha, M. (2021). *Khao Jao Market in the Past*. <https://tinyurl.com/2p95z5uj>
- Khambunreang, J. (2019). *Sanpakhoi Market and Sanpakhoi Road*. <https://www.chiangmai-news.co.th/page/archives/774985>
- Kongtup, C. (2021). *King Rama VII Visited Payap City*. http://silpa-mag.com/history/article_31190
- Noenhard. A. (2001). *Chiangmai Society “Batch 3”*. Nopburi Press.
- Nonnart. A. (2020). “Kao Jao” Ancient Market in Nakornlampang Train Station Quartier. *Muang Boran Journal*, 46(4), 36–45.

- Office of the National Higher Education Science Research and Innovation Policy Council (NXPO). (2022). **PMUC Joins in Opening a New Route for the Historic Railway Line 3 Upper Lanna Provinces, Chiang Mai – Lamphun – Lampang, to Develop Creative Tourism to Drive the Country's Tourism Economy.** <https://nxpo.or.th/th/10069>
- Ongsakul, S. (2009). **Lanna History.** Amarin Printing.
- Pinkaew, V. (2008). **A Study of the Proposed Ecotourism Routes in Amphoe Muang Changwat Petchaburi.** Srinakharinwirot University.
- Robenstein, J. M. (1992). **The Cultural Landscape: An Introduction to Human Geography.** Macmillan Publishing Company
- The Archived Royal Promenade in Northern Territory and Chiangmai. (1927). **Cremation Book of H.M.Bunyawatwongmanit.** Royal Promenade.
- The National Archives of Thailand (NAT). (n.d). **Trade Market in front of Lampang Railway Station.** <http://portal.rotfaithai.com/modules.php?name=Forums&file=viewtopic&t=5667>