

# บทที่ 1

## บทนำ



### 1. ความสำคัญของปัญหา

รายงานการศึกษาของ MIT Consultant Team. , JLW Thailand Ltd., Thai Engineering Consultants ได้นำเสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรและสิ่งแวดล้อมในกรุงเทพมหานคร โดยวิธีการสร้างศูนย์ชุมชนใหม่ชานเมือง(Metropolitan Subcenters)มีทั้งหมด 11 แห่ง โดยห้าแห่งอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร กับศูนย์การคมนาคมขนส่ง 5 แห่งของกรุงเทพมหานคร บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อมีบทบาทเป็นศูนย์กลางขนส่งทางด้านเหนือ<sup>1</sup> นอกจากนั้นทางการรถไฟมีมติให้จัดทำแผนผังแม่บทในการพัฒนาพื้นที่ย่านพหลโยธิน เพื่อเตรียมการวางแผนรองรับการขยายตัวในพื้นที่ ซึ่งแผนแม่บทดังกล่าวกำลังจะเข้าสู่คณะรัฐมนตรีเพื่อเห็นชอบต่อไป

ปัจจุบันบริเวณชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟบางซื่อ กำลังประสบกับปัญหาการเชื่อมโยงของพื้นที่ คือมีสภาพผิวจราจรที่คับแคบ การเข้าถึงทางรถยนต์ส่วนบุคคลได้เท่านั้น โดยทางถนนประชาชนขึ้นกับถนนเทอดดำริ จึงทำให้เกิดสภาพปัญหาการติดขัดมากในช่วงเวลาเร่งรีบเช้าและเย็น ประกอบกับไม่มีการเชื่อมโยงเครือข่ายเส้นทางคมนาคม ให้ประสานกันอย่างเป็นระบบเพื่อรองรับการขยายตัวของสถานีบางซื่อ เช่น ประชากรที่อยู่บริเวณถนนพหลโยธินไม่สามารถเข้ามาใช้บริการของสถานีบางซื่อได้ เนื่องจากไม่มีทางเชื่อมเข้าสู่บริเวณดังกล่าวแม้แต่ทางเดิน ประกอบกับสภาพชุมชนโดยรอบควรได้รับการปรับปรุงทางด้านกายภาพ ได้แก่ การพัฒนาการเข้าถึงระหว่างชุมชนกับตัวสถานีบางซื่อ<sup>2</sup> การเปิดมุมมองเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในด้านอาชญากรรม อัคคีภัย การสอดส่องดูแลระหว่างชุมชนด้วยกัน ตลอดจนสภาพแวดล้อมและภูมิทัศน์ที่เอื้อต่อการพัฒนาคุณภาพชีวิต เช่น การมีสถานที่พักผ่อนในระแวกบ้าน รวมไปถึงการจัดระเบียบตลาดนัดชุมชน การพัฒนาบริเวณริมคลองประปา คลองบางซื่อ คลองเปรมประชากรซึ่งมีสภาพที่เน่าเสีย เพื่อเป็นแหล่งพักผ่อน และการสัญจรทางน้ำในระแวกชุมชน ซึ่งปัจจุบันยังไม่ได้รับการเอาใจใส่ที่จะแก้ไขปัญหาอย่างจริงจัง จากปัญหาในสภาพปัจจุบันจึงควรที่จะต้องเร่งรีบทำการศึกษา หาแนวทางวางแผนพัฒนา เพื่อป้องกันปัญหาในด้านเศรษฐกิจ และสังคม ซึ่งมีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากสภาพทางด้านกายภาพที่เสื่อมโทรม เช่น กรณีชุมชนท่าพระจันทร์ซึ่งได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อแก้ปัญหา

<sup>1</sup> MIT Consultant Team. , JLW Thailand Ltd., Thai Engineering Consultants, The Bangkok Plan (Bangkok: Department of City Planning, 1998), p.65.

<sup>2</sup> จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, สถาบันวิจัยสังคม, แผนพัฒนาเขตบางซื่อ (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541), หน้า 97.

ดังกล่าวรวมไปถึงทางด้านสิ่งแวดล้อม ขยะ น้ำเน่าเสีย มลพิษ อันจะส่งผลให้เศรษฐกิจในชุมชนไม่ก้าวหน้า และจะนำไปสู่สภาพลักษณะของประเทศที่ตามมา ซึ่งควรจะต้องได้รับการวางแผนพัฒนาอย่างเร่งด่วน และเพื่อให้สอดคล้องกับแผนแม่บทของการรถไฟแห่งประเทศไทย<sup>3</sup> ในการพัฒนาพื้นที่ย่านพลโยธิน(บางซื่อ)ต่อไป

## 2. วัตถุประสงค์

- 1.2 เพื่อศึกษาสภาพปัญหาของสถานีรถไฟบางซื่อและพื้นที่โดยรอบ ในการรองรับการขยายตัว ของสถานีรถไฟบางซื่อใหม่หรือหัวลำโพง 2 กรุงเทพมหานคร
- 1.3 เพื่อศึกษาศักยภาพบริเวณสถานีรถไฟบางซื่อและพื้นที่โดยรอบ ในการรองรับการพัฒนา ของสถานีรถไฟบางซื่อใหม่หรือหัวลำโพง 2 กรุงเทพมหานคร
- 1.4 เพื่อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟบางซื่อ และพื้นที่โดยรอบ

## 3. ขอบเขตของการศึกษา

สถานีบางซื่อและบริเวณโดยรอบ ซึ่งมีรัศมีโดยรอบประมาณ 0.80 กิโลเมตร<sup>4</sup> หรือรัศมีประมาณ 1/2 ไมล์ จากสถานีรถไฟบางซื่อ ซึ่งเป็นระยะทางที่สามารถเข้าถึงได้ โดยการเดินและการขนส่งขนาดเล็กในชุมชน ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 1,260 ไร่ อยู่ในเขตรอยต่อพื้นที่ 4 เขต ได้แก่ เขตคูสิต เขตบางซื่อ เขตจตุจักร เขตพญาไท ของกรุงเทพมหานคร

## 4. แนวทางการทำงาน

การเก็บรวบรวมข้อมูลแบ่งออกเป็น 4 ขั้นตอนดังนี้

1. การเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่
  - ข้อมูลจากภาพถ่ายทางอากาศ ข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างของรัฐ ข้อมูลจากเอกสารงานวิจัยต่างๆ ข้อมูลจากการสำรวจชุมชนในภาคสนาม
2. การจัดระเบียบและแปลข้อมูล

<sup>3</sup> การรถไฟแห่งประเทศไทย , แผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ย่านพลโยธินและย่าน โรงงานมักกะสัน ( กรุงเทพฯ : 2541), หน้า 2/1.

<sup>4</sup> Working Group, Department of Town and Country Planning Ministry of Interior (None:1995),P102.

นำข้อมูลที่ได้มาคัดเลือก จัดกลุ่มจัดระเบียบข้อมูลให้เป็นระบบ และประมวลผลเป็นกราฟความสัมพันธ์ และอื่นๆเรียงเรียงถ้อยคำข้อความตามลำดับก่อนหลัง และตามกระบวนการวิธีในการนำเสนอ

### 3. การวิเคราะห์ข้อมูล

แปลงข้อมูลมาลงในแผนที่เพื่อการสื่อสาร ประกอบการวิเคราะห์ในเชิงพื้นที่นำข้อมูลที่จัดระเบียบมาวิเคราะห์ โดยอาศัย ทฤษฎี ระเบียบวิธี แนวคิด หรืองานค้นคว้าวิจัย เป็นเครื่องมือช่วยในการวิเคราะห์

### 4. การสรุปผลและนำเสนอข้อมูล

เรียบเรียงบทสรุปที่ได้เป็นข้อความ หรือ เป็น Concept. นำเสนอด้วยภาพประกอบกับแผนที่ เพื่อการทำความเข้าใจที่ง่าย เห็นภาพชัดเจนในเชิงพื้นที่ ยิ่งขึ้น

## 5. ระเบียบวิธีของการศึกษา

### 1. การสำรวจข้อมูลในพื้นที่

โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือช่วยในการสำรวจ โดยการแบ่งพื้นที่ออกเป็น 22 โชน ในการแบ่งพื้นที่โดยใช้ลักษณะทางกายภาพเป็นตัวแบ่งขอบเขต เช่น ตามถนนสายหลัก สายรอง ถ้าคลอง ต่างๆ เป็นข้อกำหนด

### 2. การเรียบเรียงข้อมูล

โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป Statistical Package for the Social Sciences. เป็นเครื่องมือช่วยในการเรียบเรียงข้อมูล และการจัดแยกข้อมูลให้เป็นหมวดหมู่ และใช้วิธีการหาความสัมพันธ์ระหว่าง ตัวแปรแต่ละตัว เพื่อประกอบการวิเคราะห์ และสามารถนำผลสรุปที่ได้ มาประยุกต์ใช้งานในการวางแผนต่อไป

### 3. การวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 ใช้การคาดการณ์ประชากรและแนวโน้มการขยายตัวในอนาคตโดยใช้ แบบจำลองเชิงเส้นตรง (Linear Model) ดังนี้  $Y_c = a + bX$

เมื่อ  $Y_c$  = ตัวแปรตาม ( Dependent Variable)

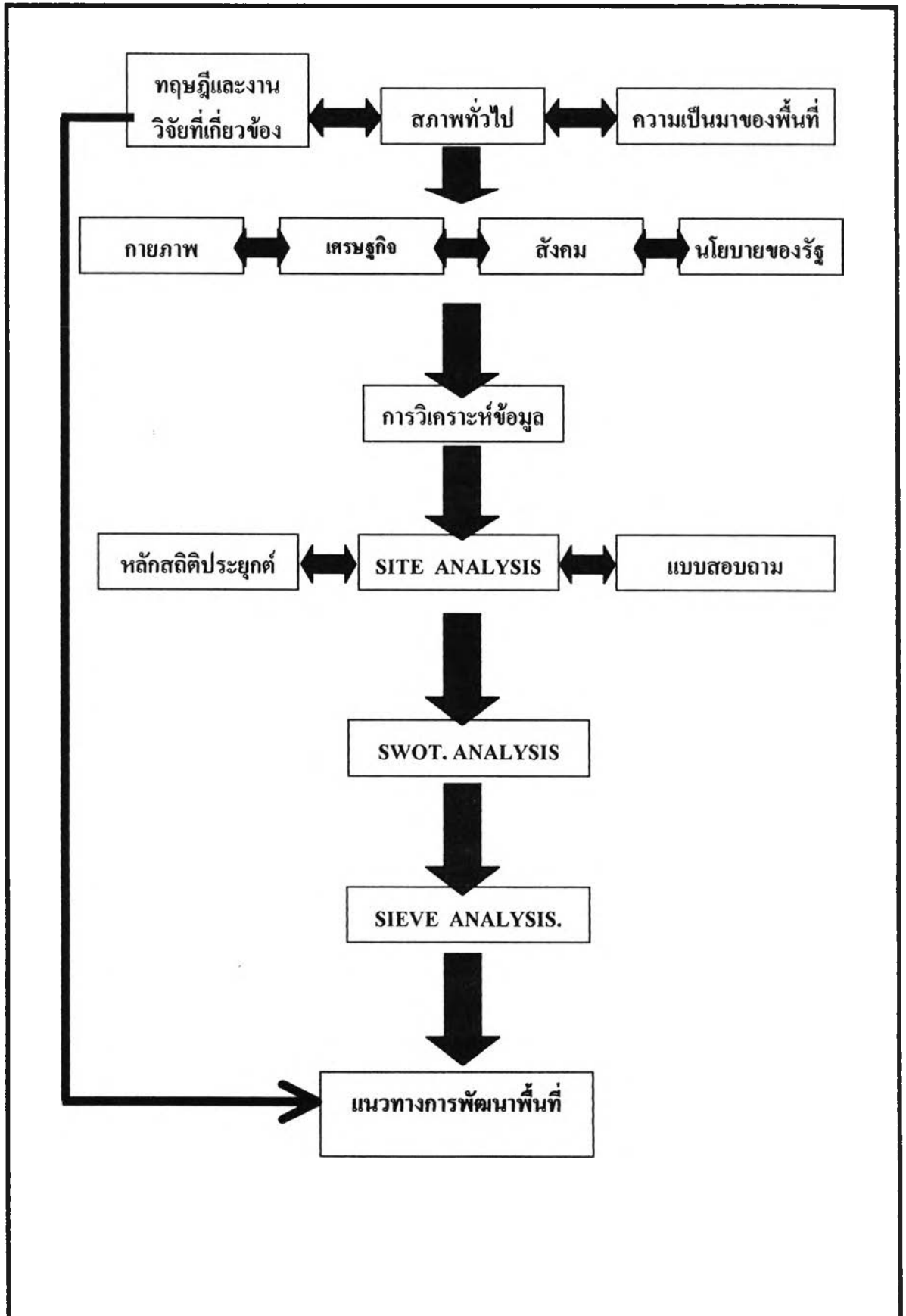
$X$  = ตัวแปรอิสระ ( Independent Variable)

$a$  = ค่าตัวคั่น (Y – Intercept) หรือค่าของ  $Y_c$  เมื่อ  $X = 0$

$b$  = ค่าความชันของสมการ ( Slope)

การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ ใช้วิธีการ SIEVE ANALYSIS มาเป็นตัวช่วยในการวิเคราะห์เชิงพื้นที่ เพื่อเป็นการหาพื้นที่ที่เหมาะสมที่สุด สำหรับการพัฒนา

## ขั้นตอนการศึกษา



3.3 การวิเคราะห์โดยวิธีการของ SWOT. ANALYSIS มาเป็นเครื่องมือช่วยในการศึกษาศักยภาพของพื้นที่ ในภาพกว้างเพื่อให้เห็นความสัมพันธ์ ในเชิงพื้นที่ด้านต่างๆซึ่งจะส่งผลให้เกิดรูปแบบการพัฒนาในพื้นที่

3.4 การวิเคราะห์โดยใช้ทฤษฎีของ SITE ANALYSIS มาใช้ประกอบการอธิบายสภาพของพื้นที่ เพื่อประกอบการพัฒนาพื้นที่อย่างเป็นทางการในด้านกายภาพ

3.5 กลุ่มประชากรที่ต้องการศึกษาสามารถแยกออกได้เป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มประชากรที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟบางชื้อ และกลุ่มผู้เดินทางเข้ามาใช้พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟบางชื้อ

3.5.1 กลุ่มประชากรที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟบางชื้อ สามารถแบ่งออกได้เป็น 21 พื้นที่ย่อย เกณฑ์ในการแบ่งพื้นที่ย่อยเป็นไปตาม ความหนาแน่นของประชากร และตามเส้นทางคมนาคมหลักภายในชุมชน (แผนที่ 1-1) ออกเป็น 21 ส่วน

3.5.2 กลุ่มผู้เดินทางเข้ามาใช้พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟบางชื้อ กลุ่มดังกล่าวมีสองลักษณะ ได้แก่กลุ่มผู้เดินทางชานเมืองและกลุ่มผู้เดินทางระหว่างเมือง

จากกลุ่มประชากรในเบื้องต้น สามารถหาจำนวนกลุ่มตัวอย่างมาเป็นตัวแทนในการศึกษา โดยวิธีการใช้ สูตรของยามานะ (สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์ :125)

$$n = \frac{N}{1 + N(e)^2}$$

โดยที่ n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการศึกษา

N = จำนวนประชากร

e = ความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้

สำหรับกลุ่มประชากรที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา จากการศึกษาประชากรในพื้นที่ศึกษาในบทที่ 3 พบว่ามีประชากรในพื้นที่ศึกษาประมาณ 55,200 คน เมื่อแทนค่าในสูตรของยามานะ เพื่อหาจำนวนประชากรตัวอย่าง ที่ใช้ในการสำรวจแบบสอบถาม โดยใช้ค่าความคลาดเคลื่อนที่สามารถยอมรับได้ร้อยละ 0.10 หรือค่าความเชื่อมั่นที่ 90 % จึงได้จำนวนประชากรที่ต้องการศึกษาประมาณ 100 ตัวอย่าง สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางเข้ามาใช้พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟบางชื้อ จากตัวเลขใน (ตารางที่ 3-5) จำนวนผู้มาใช้สถานีรถไฟบางชื้อ ปี 2545 มีจำนวน 459,029 คน โดยใช้ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ร้อยละ 0.10 หรือค่าความเชื่อมั่นที่ 90 % เมื่อแทนค่าในสูตรของยามานะ จึงได้จำนวนประชากรที่ต้องการศึกษาประมาณ 100 ตัวอย่าง ดังนั้นเมื่อรวมทั้งสองกลุ่มประชากรพบว่า

จะต้องใช้กลุ่มประชากรตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้ 200 ตัวอย่าง แยกเป็นในพื้นที่ 100 ตัวอย่าง และผู้มาใช้พื้นที่ 100 ตัวอย่าง

แผนที่ 1 - 1 แสดงขอบเขตของพื้นที่ศึกษาและการแบ่งพื้นที่ศึกษาย่อย

