

บทที่ 4

การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่

ในการศึกษาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อและบริเวณโดยรอบนั้น มีกรอบการศึกษาเพื่อพัฒนาพื้นที่รองรับการเป็นหัวลำโพง 2 ในพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการศึกษาได้วิเคราะห์ถึง นโยบายและแผนของรัฐบาลชุดปัจจุบัน พ.ศ. 2546 ซึ่งจะส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่ การวิเคราะห์ในลักษณะองค์รวมของกรุงเทพมหานคร ได้แก่ นโยบายและแผนพัฒนาของ กรุงเทพมหานคร แผนพัฒนาเขต นโยบายการพัฒนาพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และ ตลอดจนโครงการพัฒนาอื่นที่ส่งผลต่อพื้นที่ศึกษา เป็นต้น ขอบเขตที่ต้องการพัฒนาซึ่งได้แบ่งการศึกษาออกเป็นโซนครอบคลุมพื้นที่ มีทั้งสิ้น 22 โซน (แผนที่ 1 - 1)

การศึกษาวเคราะห์พื้นที่ ใช้เทคนิคการวิเคราะห์ 4 วิธี ได้แก่

1. การวิเคราะห์ LOCATION ANALYSIS
2. การวิเคราะห์ SITE ANALYSIS
3. การวิเคราะห์ภาพรวมของพื้นที่โดยใช้วิธี SWOT ANALYSIS
4. การวิเคราะห์พื้นที่โดยใช้วิธีการของ SIEVE ANALYSIS

ซึ่งทั้งสี่วิธีเป็นการศึกษาวเคราะห์ถึงภาพรวมของพื้นที่ โดยใช้การวิเคราะห์ด้วยวิธี LOCATION ANALYSIS เพื่อให้เห็นภาพรวมและศักยภาพของพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟบางซื่อ SITE ANALYSIS เพื่อให้เห็นสภาพปัญหาที่ปรากฏในพื้นที่และต้องการปัจจัยอะไรบ้างในการพัฒนา ก่อนจะนำไปสู่การวิเคราะห์ SWOT ANALYSIS เป็นการวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ในภาพกว้างที่มีผลต่อการพัฒนาในพื้นที่ศึกษา ตลอดจนแนวทางการพัฒนาที่เป็นไปได้ จนกระทั่งมาสู่การวิเคราะห์ด้วยวิธีของ SIEVE ANALYSIS เป็นการวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟบางซื่อ เพื่อบ่งชี้ถึงบริเวณที่สามารถรองรับการพัฒนาได้จริงๆ โดยจะนำเสนอเป็นลำดับดังนี้

1. การวิเคราะห์ LOCATION ANALYSIS

การวิเคราะห์พื้นที่ด้วยวิธีนี้เป็น การมองในภาพรวม ถึงความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่สถานีรถไฟบางซื่อกับพื้นที่ชุมชนโดยรอบมากมายเพียงใด ซึ่งในการวิเคราะห์จะวิเคราะห์ถึงปัจจัยในด้านต่างๆ ดังนี้

1. ความสะดวกสบาย(Convenience)
2. สิ่งแวดล้อม(Environment)
3. จุดเด่น(Node)
4. ศักยภาพ(Potentiality)

1.1 ความสะดวกสบาย (Convenience)

เน้นการวิเคราะห์ในด้านการเข้าถึงพื้นที่สถานีรถไฟบางซื่อจากพื้นที่โดยรอบ โดยอาศัยสภาพปัจจุบันที่ดำเนินอยู่ ได้แก่ การเข้าถึง การเชื่อมโยงกิจกรรม เป็นต้น

□ การเข้าถึง การเข้ามาถึงสถานีรถไฟบางซื่อจากพื้นที่โดยรอบ มีข้อจำกัดอยู่หลายประการ ได้แก่ ระบบโครงข่ายถนนที่ไม่สามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวกรวดเร็ว เนื่องจากมีถนนทอดคาร์ที่สามารถเข้าถึงได้เพียงเส้นทางเดียว และมีจุดเริ่มต้นและสิ้นสุดบริเวณสถานีรถไฟบางซื่อขณะเดียวกันระบบการคมนาคมขนส่งที่มีอยู่อย่างจำกัด โดยในปัจจุบัน(ปี 2546) มีรถเมล์ของเอกชนร่วมบริการอยู่เส้นทางเดียวได้แก่ สาย 52 ซึ่งมีจุดเริ่มต้นและสิ้นสุดบริเวณสถานีรถไฟบางซื่อเช่นกัน ส่งผลให้การเข้าถึงมีข้อจำกัดดังกล่าว

□ การเชื่อมโยงกิจกรรม ผลจากการเข้าถึงที่มีจำกัดจึงทำให้การเชื่อมโยงกิจกรรมต่างๆให้ต่อเนื่องและไหลเวียนระหว่างชุมชน กับแหล่งกิจกรรมต่างๆได้อย่างสะดวก นั้นลดน้อยลงเช่นกัน เช่น แหล่งชุมชนบริเวณบางซื่อ ได้แก่ ชุมชนรถไฟ ชุมชนซอยประดู่ ชุมชนซอยจึก ชุมชนหลังตลาดบางซื่อ ตลอดจนชุมชนที่อยู่รอบนอกออกไปไม่สามารถเข้าถึงสถานีรถไฟบางซื่อหรือพื้นที่โดยรอบอื่นๆ ได้แก่ สวนสาธารณะขนาดใหญ่ทั้ง 3 แห่งย่านจตุจักร ชุมชนท้ายซอยถนนประดิพัทธ์ ไม่สามารถเข้าถึงตลาด ออก. ตลาดนัดจตุจักรได้เนื่องจาก มีคลองบางซื่อกั้นอยู่ เป็นต้น จากสภาพดังกล่าวส่งผลให้เห็นว่าการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่โดยรอบ และพื้นที่รอบนอกอื่นที่จะเข้าถึงยังเป็นปัญหาอยู่มาก

1.2 สิ่งแวดล้อม(Environment)

การวิเคราะห์ในด้านสิ่งแวดล้อมถือเป็นเรื่องสำคัญอีกประการหนึ่ง ที่จะส่งผลให้การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟบางซื่อ เป็นสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 มีข้อจำกัด อุปสรรค ปัญหา หรือเป็นข้อได้เปรียบในด้านใดบ้าง ดังนั้นจึงได้วิเคราะห์ใน 3 ลักษณะ ได้แก่ ด้านกายภาพ ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม โดยมีรายละเอียดดังนี้

□ ด้านกายภาพ บริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟบางซื่อ มีคลองไหลผ่านอยู่สามสาย ได้แก่ ทิศตะวันตกมีคลองประปา คลองเปรมประชากร ทิศใต้มีคลองบางซื่อ ซึ่งพื้นที่ส่วนใหญ่ใช้คลองเปรมประชากรและคลองบางซื่อ เป็นเส้นทางระบายน้ำเสียจากแหล่งที่อยู่อาศัย ลักษณะการเอียงลาดของพื้นที่จะเอียงจากทิศตะวันออกไปยังทิศตะวันตก ลักษณะอาคารส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์ 3 – 5 ชั้น โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็กอายุประมาณ 20 ปีขึ้นไปซึ่งมีลักษณะที่เก่าและ

เสื่อมโทรมตามกาลเวลา ซึ่งมีความหนาแน่นบริเวณ ถนนเศษะวิช ถนนประชาชื่น และถนน ประชาราษฎร์สาย 2 เป็นต้น

□ ด้านเศรษฐกิจ พบว่าบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อมีตลาดและศูนย์การค้าเป็น ศูนย์กลาง และกระจายตัวไปในทุกทิศทาง(แผนที่ 4.13) แหล่งงานจะกระจายตัวกันอยู่บริเวณย่าน บางโพธิ์โดยมีศูนย์กลางอยู่บริเวณ ซอยประชาชนอุทิศ ซึ่งเป็นย่านอุตสาหกรรมการผลิตและการค้า ผลิตภัณฑ์ไม้แปรรูปต่างๆ จึงส่งผลให้มีแรงงานด้านนี้มากกว่าแห่งอื่นๆ

□ ด้านสังคม จากการสำรวจพบว่ามีกิจกรรมกลุ่มทางสังคมกันอย่างหลวมๆ เช่น มีการตั้งกลุ่มผู้นำชุมชนเพื่อพัฒนาพื้นที่ ร่วมกับสำนักงานเขตแต่ก็พบว่า มีการรวมกลุ่มกันเล็กๆเท่านั้นซึ่งหลายกลุ่มคนในชุมชนยังไม่รู้เรื่องนี้เลย ขณะเดียวกันก็พบว่าในชุมชนต่างๆ ประสบปัญหา ด้านขาดศูนย์บริการสาธารณสุข สถานรับเลี้ยงเด็กเล็ก ตลาดชุมชน การใช้ที่ว่างในชุมชนและแสงสว่างตามทางเดินในชุมชน เป็นต้น

1.3 จุดเด่น(Node)

ลักษณะเด่นของพื้นที่ในด้านกายภาพ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบางซื่ออยู่ใกล้กับ เป็นศูนย์กลางของระบบขนส่งต่างๆ เช่น ระบบรถไฟฟ้า BTS, ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน ระบบรถขนส่งทางบก โดยรถบัส นอกจากนั้นยังอยู่ใกล้กับย่านการค้า เช่น ตลาดนัดจตุจักร ฯ และอยู่ใกล้กับสวนสาธารณะขนาดใหญ่ของกรุงเทพมหานคร ในด้านเศรษฐกิจเดิมทีย่านนี้เป็นจุดขึ้น-ลงไม้ ส่งผลให้บริเวณนี้มีโรงเลื่อย ร้านค้าไม้แปรรูปต่างๆหนาแน่นมาก ปัจจุบัน(ปี 2546)บริเวณนี้เป็นย่านที่มีการค้าผลิตภัณฑ์ไม้ในรูปแบบต่างๆ รวมไปถึงเป็นศูนย์กลางการค้าวัสดุอุปกรณ์สำหรับทำเครื่องเรือนไม้ จึงทำเป็นที่รู้จักกันว่าย่านบางโพธิ์ เป็นย่านการค้าชนิดนี้

1.4 ศักยภาพ(Potentiality)

ศักยภาพของพื้นที่มีการแบ่งเป็น 2 ลักษณะได้แก่ ศักยภาพของพื้นที่การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ ศักยภาพของพื้นที่โดยรอบที่ส่งผลในแง่บวกต่อพื้นที่การรถไฟฟ้าบางซื่ออันจะส่งผลให้เกิดการพัฒนา เพื่อรองรับการเป็นสถานีรถไฟฟ้าหัวลำโพง 2 โดยจะนำเสนอในด้านนโยบาย ด้านโครงสร้างพื้นฐาน และด้านปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนา ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

□ ด้านนโยบาย

1. มีการศึกษาเพื่อทำแผนพัฒนาของกรุงเทพมหานครจากการศึกษาของ MIT. เป็นแผนแม่บทในการพัฒนาระบบขนส่งในเมือง และการพัฒนากรุงเทพมหานคร
2. การสนับสนุนจากรัฐบาลอย่างต่อเนื่อง ซึ่งล่าสุดเมื่อประมาณต้นปี 2547 รัฐบาลประกาศให้การสนับสนุนการแก้ไขปัญหาการจราจร โดยสนับสนุนเงินเป็นแสนล้านบาท
3. มีแผนและนโยบายด้านการวางผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครรองรับ ในการพัฒนาอย่างเป็นระบบ
4. มีการศึกษาผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในกรุงเทพมหานครเป็นเครื่องมือในการกำหนด แนวทางการพัฒนาที่ชัดเจนขึ้น
5. มีแผนแม่บทการวางระบบขนส่งมวลชนระบบราง ในเขตกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ต่อเนื่องของสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) ที่สนับสนุนต่อการพัฒนาพื้นที่ของการรถไฟฟ้าอย่างต่อเนื่อง

□ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ที่สามารถรองรับการเจริญเติบโตของพื้นที่ในอนาคต

1. เป็นจุดเชื่อมโยงระหว่างรถไฟฟ้าใต้ดินกับรถไฟฟ้า BTS. ในอนาคต
2. เป็นเส้นทางผ่านของทางด่วนขั้นที่ 2 ซึ่งอนาคตจะต้องมีการเชื่อมโยงเส้นทางขึ้นลงในพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบางซื่อต่อไป
3. สถานีรถไฟฟ้าบางซื่อตั้งอยู่ใกล้กับตลาดนัดจตุจักรและตลาด อดก. เป็นต้น
4. สถานีรถไฟฟ้าบางซื่อตั้งอยู่ใกล้กับย่านการค้าไม้แปรรูปขนาดใหญ่ของกรุงเทพมหานครคือย่านบางโพธิ์
5. สถานีรถไฟฟ้าบางซื่อตั้งอยู่ใกล้กับสถานีขนส่งหมอชิต 2 ซึ่งทำให้ผู้ที่เดินทางต่อโดยใช้ระบบรถไฟฟ้าใกล้ขึ้น

□ ด้านปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนา

1. พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบางซื่อมีขนาดกว้างขวางเพียงพอต่อการรองรับการขยายตัวเป็นสถานีรถไฟฟ้าหัวลำโพง 2
2. ปริมาณเที่ยววิ่งของขบวนรถไฟฟ้าขนส่งผู้โดยสาร ที่ผ่านสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อมีปริมาณ 2 ใน 3 ของปริมาณเที่ยววิ่งขบวนรถไฟฟ้าขนส่งผู้โดยสารทั้งหมด
3. มีระบบขนส่งมวลชนที่สะดวกรวดเร็ว (BTS. และ รถไฟฟ้าใต้ดิน) เชื่อมโยงกับระบบขนส่งรถไฟในอนาคต

4. เป็นพื้นที่สถานีสุดท้ายที่สามารถรองรับความต้องการเดินทางของผู้โดยสารระหว่างเมือง ที่จะเดินทางไปยังภูมิภาคต่างๆ ซึ่งประกอบไปด้วย ผู้โดยสารที่จะเดินทางไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือ และภาคใต้ เป็นต้น
5. เป็นพื้นที่ที่สามารถเชื่อมโยงการเดินทางได้หลายระบบ ได้แก่ เชื่อมโยงกับระบบขนส่งทางแม่น้ำเจ้าพระยา เชื่อมโยงกับทางด่วนขั้นที่ 2 เชื่อมโยงกับรถไฟฟ้าใต้ดิน เชื่อมโยงกับรถไฟฟ้า BTS. เชื่อมโยงกับระบบรถไฟด้วยกันเอง และเชื่อมโยกับระบบของขนส่งทางบก เป็นต้น
6. มีสภาพแวดล้อมและแหล่งนันทนาการที่คืออยู่ใกล้ๆ ได้แก่ สวนจตุจักร สวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ สวนรถไฟ นอกจากนี้ยังพบว่าหากมีการพัฒนาคุณภาพน้ำในคลองบางซื่อ และคลองเปรมประชากร ให้มีคุณภาพดีใสสะอาด จะส่งผลให้พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อมีความน่าอยู่ยิ่งขึ้น
7. เป็นพื้นที่ของรัฐหรือของการรถไฟทั้งหมด ที่ต้องการนำมาพัฒนาเพื่อรองรับเป็นสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 จึงเกิดความประหยัดในแง่ของการลงทุน

โดยสรุปจากการวิเคราะห์โดยใช้ทฤษฎีของ LOCATION THEORY มาอธิบายถึงความเหมาะสมของพื้นที่ของสถานีรถไฟบางซื่อและพื้นที่โดยรอบ ต่อการรองรับการพัฒนาเป็นสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 ทำให้ทราบว่าพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อมีความเหมาะสมกว่าพื้นที่อื่นๆ หลายประการ ได้แก่ ในด้านที่ตั้งที่มีขนาดกว้างใหญ่เพียงพอ ในด้านโครงสร้างพื้นฐานรองรับที่มีอยู่ปัจจุบัน ด้านการรองรับความต้องการในการเดินทางไปยังต่างจังหวัดของประชาชน เป็นต้น ส่งผลให้พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อมีศักยภาพสูงกว่าพื้นที่ของการรถไฟบริเวณอื่น

2. การวิเคราะห์ SITE ANALYSIS.

เป็นการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ภายในพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อเชื่อมโยงกับพื้นที่ภายนอก และความเป็นไปได้ในด้านต่างๆมาประกอบ ดังนั้นการวิเคราะห์ถึง Site Analysis เพื่อให้ทราบถึงความสัมพันธ์เชื่อมโยงของระบบโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับ ก่อนจะนำไปสู่การวิเคราะห์ถึง จุดแข็ง จุดอ่อน ของพื้นที่ ประกอบด้วยการวิเคราะห์ดังนี้

1. การเข้าถึง (ACCESSIBILITIES)
2. การเชื่อมโยงกิจกรรม (LINKAGE ACTIVITIES)
3. ขนาดและรูปร่างของพื้นที่ (SIZE AND SHAPE)
4. สิ่งที่อยู่รอบข้าง (SURROUNDING)
5. รัศมีการให้บริการ (CATCHMENT AREA)

2.1 การเข้าถึง (ACCESSIBILITIES)

การเข้าถึงเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีความสำคัญมาก ในแง่ของการเลือกที่ตั้งเพื่อรองรับกิจการประเภทใดๆก็แล้วแต่ การเข้าถึงจึงเป็นสิ่งแรกที่ทุกพื้นที่จำเป็นต้องดู เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้เกิดขึ้นแก่กิจกรรมทางการค้าการบริการ การประกอบธุรกิจ การคมนาคมขนส่ง ส่งผลให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว ตลอดจนความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินต่างๆที่ตามมา

บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อมีข้อจำกัดในการเข้าถึงอยู่หลายประการ ได้แก่ ประการแรก เนื่องจากบริเวณดังกล่าว เป็นเหมือนจุดเริ่มต้นและเป็นจุดสิ้นสุดของเส้นทางรถยนต์ ซึ่งจะไม่เหมือนสถานีอื่นๆมักจะตั้งอยู่บนถนนสายหลัก หรือเป็นสถานีที่อยู่ระหว่างทางผ่านไปสถานีที่แห่งอื่นๆ ประการที่สอง การจัดการเดินรถโดยสารสาธารณะให้เข้ามารองรับการบริการในพื้นที่มีจำนวนจำกัด ประการที่สาม พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อมีความจำกัดในด้าน การเชื่อมโยงเส้นทางเข้า-ออก กับถนนสายหลักอื่นๆเป็นต้น ขณะเดียวกันได้ทำสำรวจอย่างเพื่อศึกษาถึงความต้องการของผู้ที่เดินทางเข้ามาใช้บริการจำนวน 229 คน ณ สถานีรถไฟบางซื่อ ถึงสถานที่เดินทางจากมา ก่อนมาถึงสถานีรถไฟบางซื่อ และมีเป้าหมายการเดินทางจากสถานีรถไฟบางซื่อไปยังสถานที่ใด พาหนะที่ใช้เดินทางมาถึงสถานีรถไฟบางซื่อ และอาศัยพาหนะใดในการเดินทางออกไปจากสถานีรถไฟบางซื่อ (ตารางที่ 4-1,4-2) จากตารางพบว่า คนส่วนใหญ่มีเป้าหมายการเดินทาง อยู่ที่ บ้าน และสถานศึกษา ตามลำดับ โดยอาศัยวิธีการเดินมาใช้บริการสถานีรถไฟบางซื่อทั้งเข้ามาและออกไปมากที่สุด รองลงมาเป็นการอาศัยมอเตอร์ไซค์ ตามลำดับ และพบว่าผู้ที่มาใช้บริการสถานีรถไฟบางซื่อถึงร้อยละ 42.36 นานๆมาครั้งหนึ่ง รองลงมาร้อยละ 27.51 มาใช้ทุกวัน

ตารางที่ 4-1 เดินทางมาและไปจากสถานีรถไฟบางซื่อจากสถานที่ใด

ที่	มาจากสถานที่ใดถึงสถานีรถไฟบางซื่อ		ไปจากสถานีบางซื่อมีเป้าหมายที่ใด	
	สถานที่	ร้อยละ	สถานที่	ร้อยละ
1	ที่พักอาศัย	69.87	ที่พักอาศัย	48.03
2	มหาวิทยาลัย	25.32	มหาวิทยาลัย	20.96
3	โรงเรียน	3.06	โรงเรียน	6.11
4	อื่นๆ	1.75	วัด	6.99
5			โรงงานปูนซีเมนต์	1.75
6			อื่นๆ	16.16
	รวม	100.00		100.00

ตารางที่ 4-2 เดินทางมาถึงและไปจากสถานีรถไฟบางซื่อโดยวิธีใด

ที่	มาถึงสถานีรถไฟบางซื่อโดยวิธีใด		ไปจากสถานีบางซื่อโดยวิธีใด	
	สถานที่	ร้อยละ	สถานที่	ร้อยละ
1	เดิน	24.02	เดิน	22.27
2	วิ่ง	6.99	วิ่ง	2.62
3	ขี่มอเตอร์ไซด์	21.40	ขี่มอเตอร์ไซด์	3.49
4	รถตุ๊กตุ๊ก	3.49	รถตุ๊กตุ๊ก	11.79
5	รถเมล์ธรรมดา	5.68	รถสองแถว	17.03
6	รถเมล์ปรับอากาศ	0.86	รถเมล์ธรรมดา	12.23
7	รถตู้	3.06	รถเมล์ปรับอากาศ	9.17
8	รถบัส บขส.	3.49	รถตู้	3.06
9	รถไฟชานเมือง	4.37	รถแท็กซี่	12.23
10	รถแท็กซี่	17.47	อื่นๆ	6.11
11	อื่นๆ	9.17		
	รวม	100.00		100.00

ขณะที่ปัจจุบันมีการเข้าถึงสถานีรถไฟบางซื่อมีหลากหลายรูปแบบ ซึ่งสามารถแยกรายละเอียดตามระบบการขนส่งดังนี้

2.1.1 การเข้าถึงโดยรถไฟฟ้าใต้ดิน ปัจจุบันปี 2546 ได้ดำเนินการขุดอุโมงค์และทางขึ้น-ลง ณ บริเวณสถานีบางซื่อเรียบร้อยแล้วซึ่งคาดว่าจะเปิดดำเนินการ ประมาณเดือนเมษายน พ.ศ. 2547 ที่จะถึงนี้ ซึ่งจะเส้นทางเลือกหนึ่งที่มีความสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น (แผนที่ 4.1) เป็นการเชื่อมโยงกับพื้นที่ภายนอก หรือระบบขนส่งอื่นๆ ได้เป็นอย่างดี เช่น เชื่อมโยงกับระบบรถไฟฟ้า BTS. และคาดว่าในอนาคตอันใกล้นี้ถ้าไม่มีการเปลี่ยนแปลงใดๆอีก จะมีการย้ายสถานีขนส่งหมอชิต 2 มายังสถานีขนส่งหมอชิต 1 เหมือนเดิมและตำแหน่งเดิม ซึ่งในอนาคตพื้นที่แห่งนี้จะมีการเชื่อมโยงระบบขนส่งอย่างเป็นระบบ และสมบูรณ์แบบที่สุดแห่งหนึ่งของประเทศ

2.1.2 การเข้าถึงโดยรถยนต์ประเภทต่างๆ มีความสัมพันธ์โดยตรงกับระบบถนน ปัจจุบันเส้นทางที่เข้าถึงสถานีโดยตรงได้แก่ ถนนทรอคคาร์ทิ และถนนเศชะวณิช เท่านั้นซึ่งทั้งสองเส้นทางก็ดูเหมือนจะมีจุดเริ่มและจบตรงบริเวณสถานีรถไฟบางซื่อนั่นเอง ส่งผลให้การเข้าถึงโดยรถยนต์ประเภทต่างๆ ได้สะดวก (แผนที่ 4.2) แต่มีข้อจำกัดด้านการจัดการจราจรผนวกกับความหนาแน่นของรถบนถนนสาย ประชาราษฎร์สาย 1,2 ถนนประชาชื่น และถนนพระราม 5. จึงส่งผลให้ประชาชนส่วนใหญ่หันไปใช้สถานีใกล้เคียงแห่งอื่นแทน

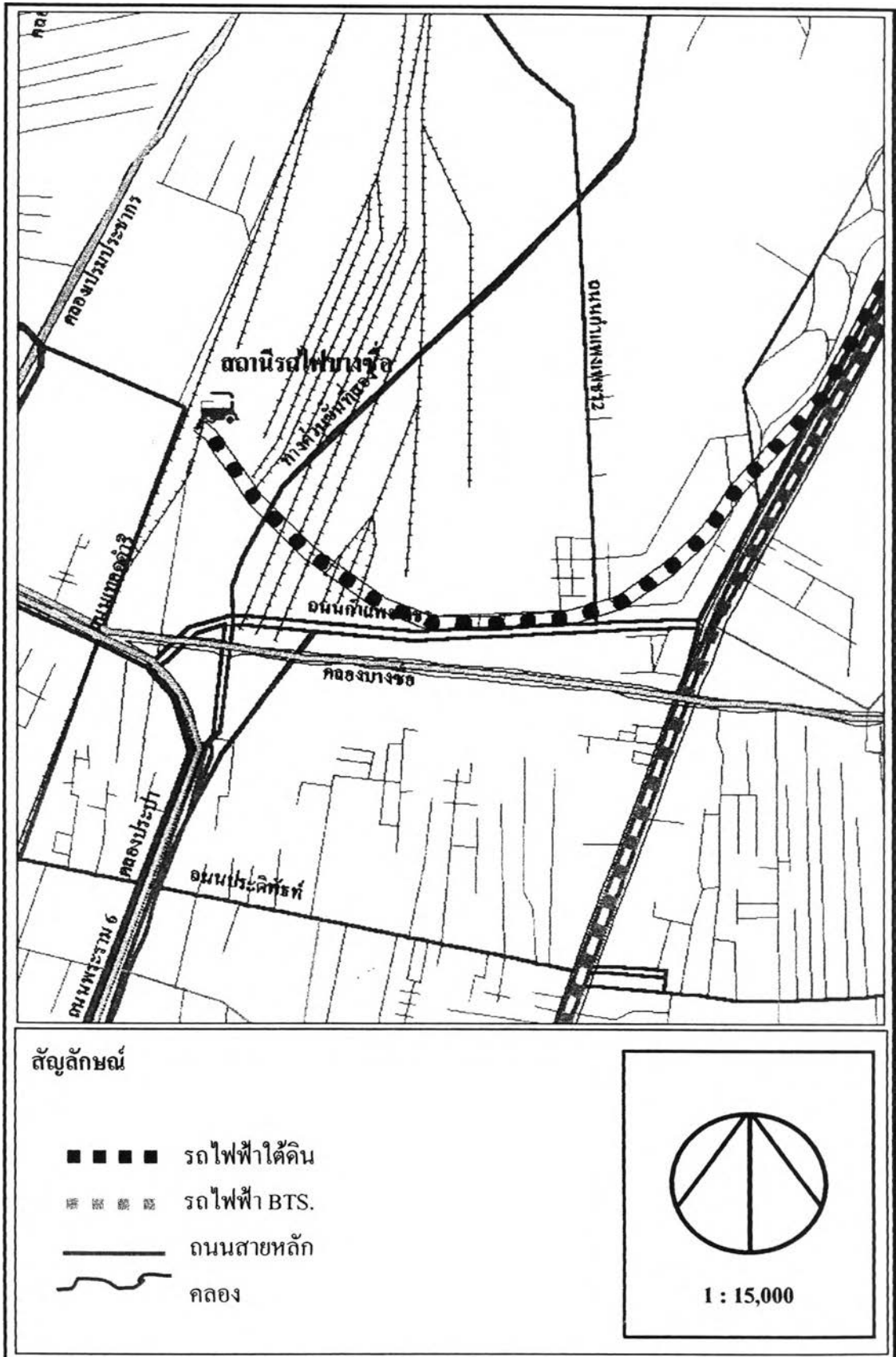
2.1.3 การเข้าถึงโดยรถเมล์ จากการศึกษาในพื้นที่พบว่ามีรถเมล์ร่วมบริการสีน้ำเงิน สาย 52 ของบริษัทเอกชนอยู่เพียงสายเดียวเท่านั้นที่ให้บริการอยู่ ซึ่งจากการสอบถามประชาชนในพื้นที่ พบว่ามีการให้บริการตลอดทั้งวันของทุกวัน โดยมีเส้นทางการเดินรถผ่านพื้นที่มีลักษณะเหมือน บริเวณดังกล่าวเป็นจุดวนรถกลับ (แผนที่ 4.3) ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการพัฒนาทางด้าน สาธารณูปโภคไม่เพียงพอ และไม่เชื่อมโยงกับเส้นทางหลักสายอื่น ส่งผลให้รัฐไม่จัดระบบขนส่งมา รองรับบริการบริการอย่างเพียงพอ ซึ่งอาจจะไม่คุ้มถ้าดูจากตัวเลขของผู้มาใช้บริการ แต่ถ้าหากมีการ ปรับปรุงทั้งระบบ จะเป็นการส่งเสริมให้ผู้คนเข้ามาใช้บริการยังพื้นที่เพิ่มขึ้น

2.1.4 การเข้าถึงโดยรถมอเตอร์ไซค์ การเข้าถึงจากข้อที่ผ่านมาเป็นการเข้าถึงของ ประชาชนในพื้นที่รอบนอกที่อยู่ห่างไกลเกินระยะ 1,600 เมตร ส่วนการเข้าถึงของชุมชนโดยรอบในระยะ ใกล้ซึ่งอยู่ในระยะ 1,600 เมตร มีการเข้าถึงโดยรถมอเตอร์ไซค์เป็นส่วนใหญ่ ซึ่งมีการให้บริการ ตามจุดต่างๆ (แผนที่ 4.4) ส่งผลให้เกิดความรวดเร็วในการเข้าถึงสถานีรถไฟบางซื่อ ประกอบกับ การบริการประเภทนี้มีข้อได้เปรียบคือ มีความสะดวกคล่องตัวสูงสามารถัดเลาะไปตามซอยแคบๆ ได้ แต่ทางกรุงเทพมหานคร ยังไม่มีการจัดระบบการจราจรประเภทนี้จริงจัง

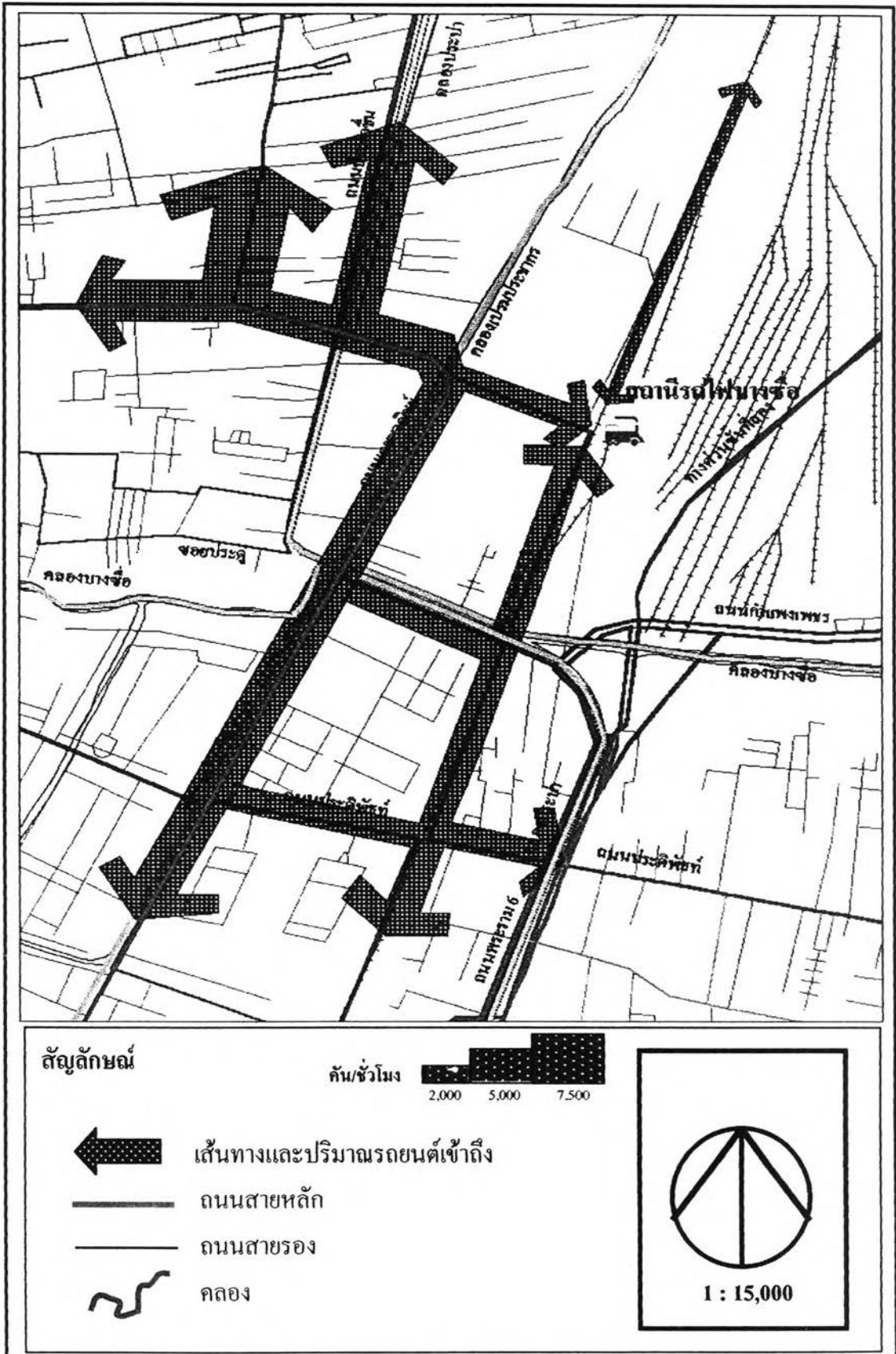
2.1.5 การเข้าถึงโดยรถสองแถว มีจุดเริ่มต้น – สิ้นสุด อยู่บริเวณชุมชนตึกแดง โดยใช้ ถนนรถไฟเป็นเส้นทางวิ่งของรถสองแถว ผ่านไปยังย่านประชาชื่น ย่านเตาปูน บางโพธิ์ แล้วย้อน กลับมาที่เดิม (แผนที่ 4.5) วิ่งบริการตลอดทั้งวันของทุกวัน ซึ่งจะเห็นได้ว่าระบบขนส่งมวลชนใน ชุมชน เป็นสิ่งที่มีความสำคัญที่ทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างย่านต่างๆ ใกล้เคียง ซึ่งถ้าหากมีการขยาย เส้นทางให้บริการมายังพื้นที่ตลาดจตุจักร สวนจตุจักร สวนลี้ริกิติ สวนรถไฟ ก็จะไม่ค่อยน้อย เพราะเนื่องจากบริเวณพื้นที่ดังกล่าวเป็น ปอดขนาดใหญ่ของเมือง ซึ่งเป็นการส่งเสริมให้คนในพื้นที่ มีสุขภาพดีในทางอ้อม จากการออกกำลังกาย การบริการดังกล่าวเป็นบริการที่ถูกลงเมื่อเทียบกับ ระบบขนส่งอื่นๆในพื้นที่ ซึ่งอาจทำให้ประชาชนในพื้นที่หันมาใช้บริการมากขึ้นก็ได้

2.1.6 การเข้าถึงโดยการเดิน ไม่ใช่ทางเลือกสุดท้ายของประชาชนในพื้นที่ หากแต่เป็น เพียงความสมัครใจที่เขาเลือก เนื่องมาจากสาเหตุหลายประการ เช่น อยู่ในระยะใกล้สามารถเดินถึง ได้รวดเร็วกว่าการใช้ระบบขนส่ง (แผนที่ 4.6) ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อเดือนได้หลาย ร้อยบาท ขณะที่การสำรวจแบบสอบถามประชาชนในพื้นที่ศึกษาจำนวน 229 คน (ตารางที่ 4.1) พบว่ามีจำนวนผู้มาใช้บริการสถานีรถไฟบางซื่อโดยวิธีการเดิน ร้อยละ 24.02 แสดงให้เห็นว่าประชา ชนในระยะใกล้ที่สนใจที่จะเดินมายังสถานีรถไฟเพื่อใช้บริการ แต่ในทางกลับกันทางหน่วยงาน ของรัฐ ไม่มีการพัฒนาเส้นทางที่เข้าถึงโดยวิธีการเดิน เพื่อรองรับบริการให้กับชุมชนโดยรอบ แต่อย่างใด

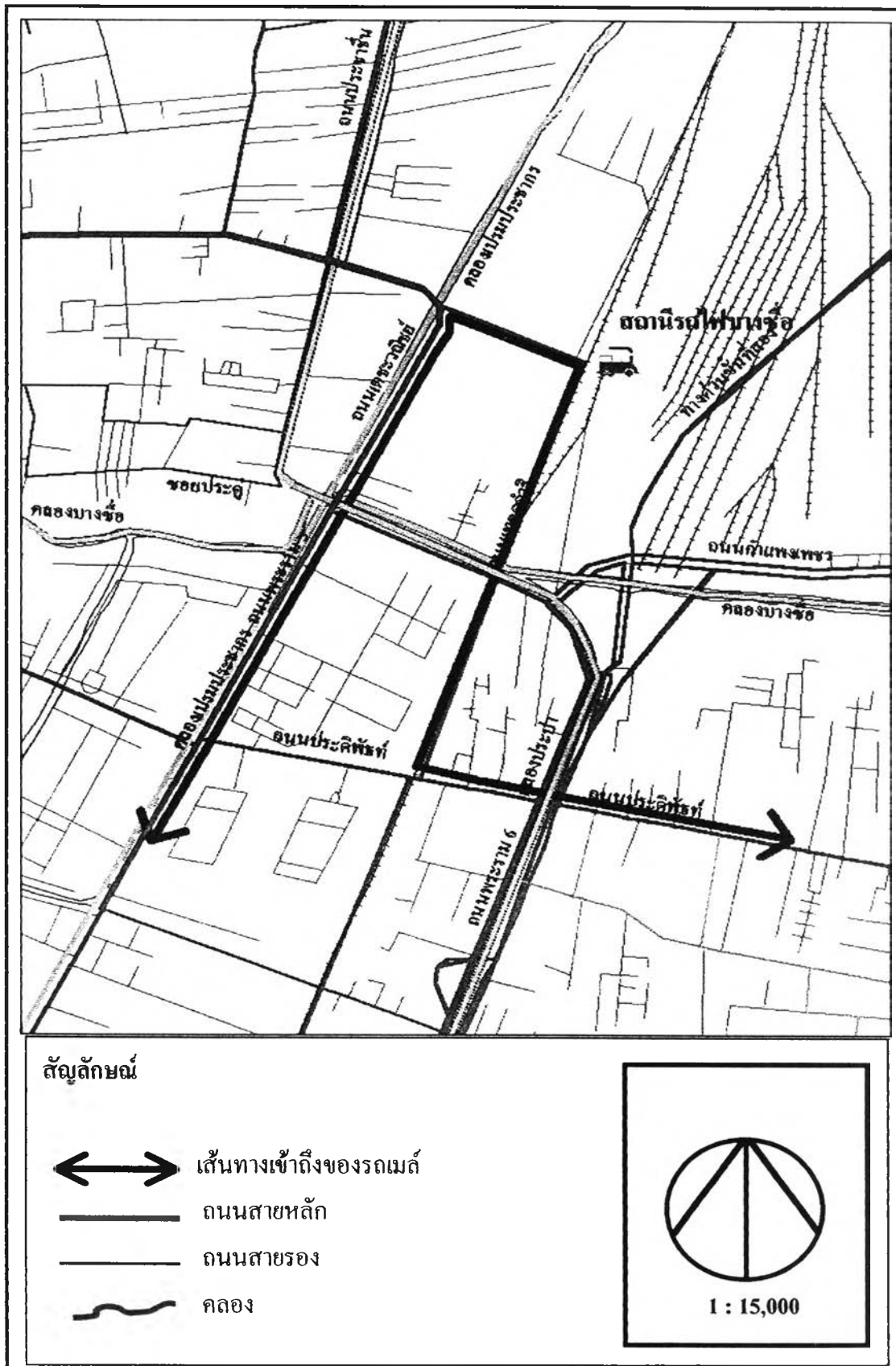
แผนที่ 4.1 การเข้าถึงบริเวณสถานีรถไฟบางซื่อจากพื้นที่รอบนอก โดยรถไฟฟ้าใต้ดินและ BTS.



แผนที่ 4.2 การเข้าถึงบริเวณสถานีรถไฟบางซื่อจากพื้นที่รอบนอก โดยรถยนต์ประเภทต่างๆ



แผนที่ 4.3 การเข้าถึงบริเวณสถานีรถไฟบางซื่อจากพื้นที่รอบนอก โดยรถเมย์(ร่วมบริการ)



2.2 การเชื่อมโยงกิจกรรม (LINKAGE ACTIVITIES)

การเชื่อมโยงกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ที่มีความแตกต่างกันหลากหลาย ทั้งด้านที่ตั้ง ด้านระบบการคมนาคมขนส่ง ส่งผลให้ในพื้นที่ของการรถไฟบริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ และพื้นที่โดยรอบมีกลุ่มกิจกรรมเฉพาะตัวที่หลากหลาย พอดีแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะใหญ่ๆ ได้แก่ การเชื่อมโยงกลุ่มกิจกรรมโดยการเดินถึง และการเชื่อมโยงโดยระบบขนส่งหลายประเภททั้งในพื้นที่กับนอกพื้นที่ ดังนั้นบริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ จึงพบว่ากลุ่มกิจกรรมที่อยู่ใกล้เคียงพอดีแบ่งตามเวลาที่เกิดมีอยู่ 2 ช่วง ได้แก่ กิจกรรมในช่วงเวลากลางวัน และกิจกรรมที่เกิดในช่วงเวลากลางคืน

กิจกรรมที่เกิดในช่วงเวลากลางวัน

- กิจกรรมประกอบการค้าและการบริการ พบอยู่ทั่วไปทุกพื้นที่ แต่พื้นที่ที่มีผู้คนเข้ามาใช้บริการหนาแน่นมากที่สุดได้แก่ บริเวณย่านเตาปูน บริเวณแยกประชาชื่น บริเวณแยกถนนพหลโยธิน ดัดกับถนนวิภาวดี-รังสิต และบริเวณตลาดจตุจักร (แผนที่ 4.7) มีการเชื่อมโยงกันโดยใช้ระบบขนส่งมวลชนอย่างเดียว เช่น รถสองแถว รถยนต์ รถเมล์มอเตอร์ไซด์ เป็นต้น ไม่มีเส้นทางที่เข้าถึงโดยวิธีการเดินหรือทางจักรยาน เนื่องจากมีคลองธรรมชาติกั้นระหว่างพื้นที่ ซึ่งมีเพียงสะพานข้ามที่มีพื้นที่จราจรให้รถวิ่งได้เท่านั้น ดังนั้นจึงควรหาทางสร้างทางเลือกให้กับประชาชน ให้เข้าถึงกิจกรรมในเมืองต้นได้อย่างสะดวก
- กลุ่มกิจกรรมการขนส่ง มีผู้คนเปลี่ยนหมุนเวียนมาใช้พื้นที่อย่างไม่ขาดสาย ได้แก่ บริเวณย่านสถานีขนส่งหมอชิต 2 รถไฟฟ้าBTS.สถานีจตุจักร และบริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ และมีสถานีพหลโยธินเป็นบางวัน (แผนที่ 4.7) การเชื่อมโยงกิจกรรมบริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ BTS. มาลัยสถานีรถไฟบางซื่อในอนาคตอันใกล้จะมีรถไฟใต้ดินเป็นตัวเชื่อม ซึ่งเป็นทางเลือกเดียวที่บริเวณสองพื้นที่เชื่อมโยงกัน จึงควรหาทางเลือกอื่นๆที่เป็นไปได้มาพิจารณา เช่น ทางจักรยาน ทางรถสองแถว เป็นต้น ส่วนการเชื่อมโยงระหว่างสถานีรถไฟบางซื่อกับ สถานีขนส่งหมอชิต 2. จากการสำรวจพบว่ายังไม่มีการเชื่อมโยงใดๆเลย นอกจากรถแท็กซี่อย่างเดียว
- กลุ่มกิจกรรมนันทนาการ บริเวณนี้ถือเป็นศูนย์รวมระดับเมืองมีพื้นที่ขนาดใหญ่ มีผู้คนเข้ามาใช้อยู่ตลอดวัน แต่จะหนาแน่นพอสมควรในช่วงเวลาตอนเย็น และจะหนาแน่นมากในช่วงวันหยุดราชการ ขณะเดียวกันยังเป็นที่ตั้งของพิพิธภัณฑ์เด็ก ซึ่งในช่วงวันหยุดมีการหมุนเวียนมาใช้พื้นที่อย่างหนาแน่นทุกสัปดาห์ (แผนที่ 4.7) การเชื่อมโยงระหว่างชุม-ชนในพื้นที่ประชาชื่นกับ พื้นที่นันทนาการบริเวณย่านจตุจักร ซึ่งมีสวนสาธารณะขนาดใหญ่หลายแห่ง มีการเข้าถึงที่ลำบากแต่คาดว่าอนาคตจะง่ายขึ้น เนื่องจากมีการเชื่อมโยงโดยรถไฟฟ้าใต้ดิน อย่างไรก็ตามก็ควรสร้างทางเลือกให้ประชาชนมากกว่านี้ โดยควรจะมีเส้น

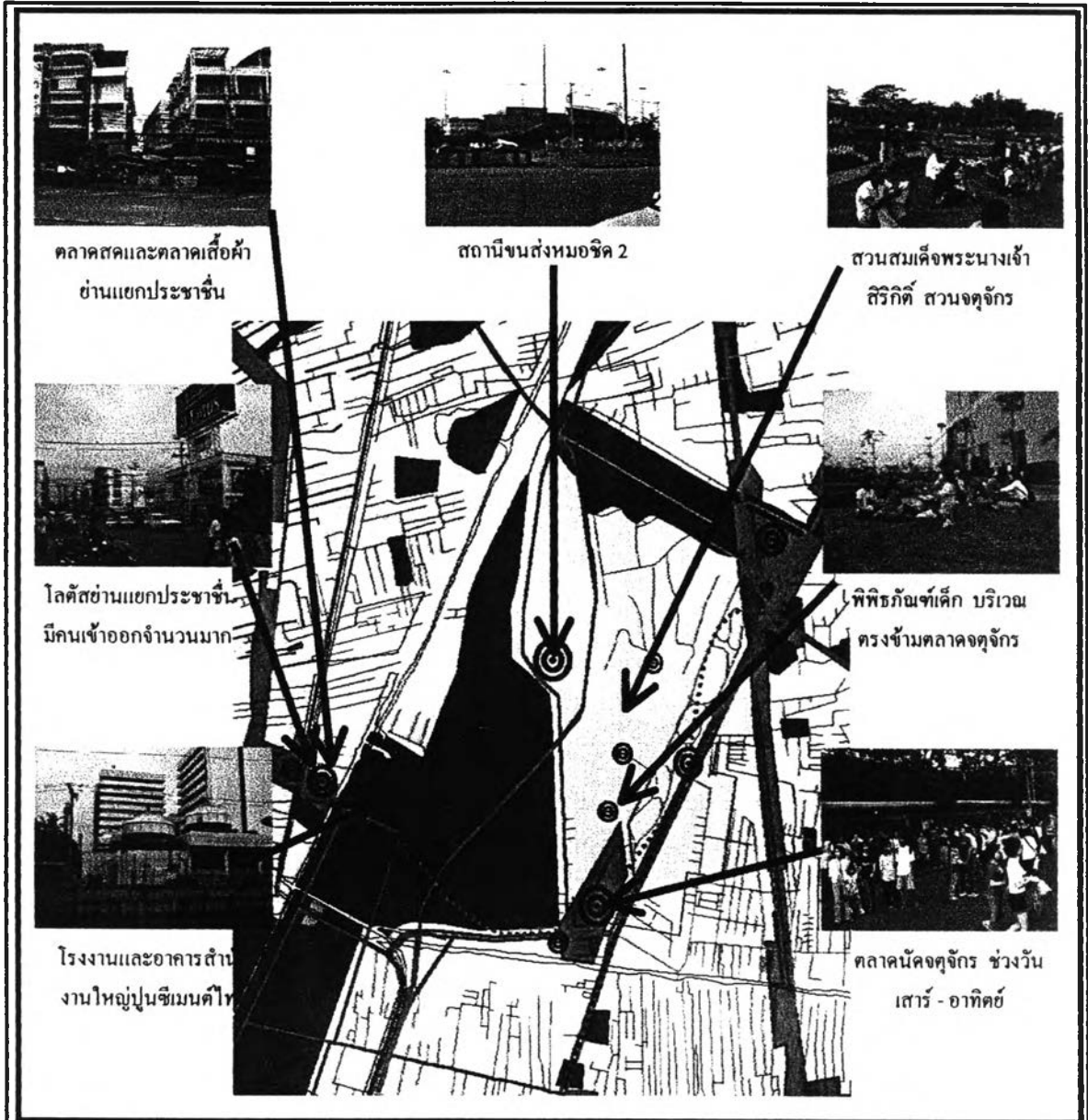
ทางและระบบคมนาคมที่เข้าถึงพื้นที่สวนฯ ได้สะดวกกว่าที่เป็นอยู่หรืออาจหาพื้นที่เพื่อสร้างสวนสาธารณะแห่งใหม่ขึ้นในบริเวณนั้น เป็นต้น

- กิจกรรมการสร้างงานในพื้นที่ เป็นพื้นที่ตั้งของแหล่งรวมกลุ่มงานในลักษณะที่ใกล้เคียงกัน ได้แก่ กลุ่มอาชีพอุตสาหกรรมแปรรูปไม้จริง ตั้งอยู่บริเวณย่านบางโพธิ์ และกลุ่มประกอบการสำนักงานใหญ่ปูนซีเมนต์ไทย ตั้งอยู่บริเวณฝั่งตรงข้ามสถานีรถไฟบางซื่อ มีกลุ่มผู้คนเข้ามาใช้บริการในพื้นที่เป็นจำนวนมาก ยกเว้นวันเสาร์และอาทิตย์ซึ่งเป็นวันหยุด บริเวณดังกล่าวค่อนข้างเงียบ (แผนที่ 4.7) มีการเชื่อมโยงกิจกรรมระหว่างแหล่งงานย่านบางโพธิ์ กับพื้นที่ชุมชน โคจรอบ มีลักษณะเป็นการใช้ระบบขนส่งมวลชนประเภท มอเตอร์ไซด์ รถสองแถว ส่วนแหล่งงานสำนักงานใหญ่ปูนซีเมนต์ไทย มีอุปสรรคทางธรรมชาติคือคลองเปรมประชากรกั้นอยู่ ส่งผลให้ชุมชนที่อยู่บริเวณฝั่งประชาชื่น ไม่สามารถเข้าได้ด้วยวิธีการเดิน หรือใช้จักรยานได้เลย และการเชื่อมโยงระหว่างแหล่งงานทั้งสองแห่งกับพื้นที่ภายนอกระยะไกล เชื่อมโยงโดยรถยนต์ และรถไฟชานเมือง ซึ่งในอนาคตอันใกล้นี้จะมีระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน เข้ามาเป็นอีกทางเลือกหนึ่งให้แก่ชุมชน



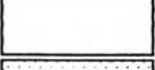

กิจกรรมที่เกิดในช่วงเวลากลางคืน


- กิจกรรมบันเทิง เป็นกิจการที่เปิดขึ้นอย่างหนาแน่นบริเวณ ริมถนนกำแพงเพชร บริเวณฝั่งตรงข้ามตลาดขององค์การตลาดเพื่อเกษตรกร (อตก.) มีลักษณะเป็นร้านเปิดและเล่นดนตรีคละกันไป ซึ่งมีผู้คนมาใช้บริการกันอย่างหนาแน่น โดยเฉพาะในช่วงเย็นวันศุกร์ และเสาร์ กลุ่มที่มาใช้บริการส่วนใหญ่เป็นกลุ่มวัยรุ่นอายุอยู่ระหว่าง 18 - 27 ปี การเชื่อมโยงกลุ่มกิจกรรมดังกล่าวกับสถานีรถไฟบางซื่อนั้นปัจจุบันยังไม่มีการเชื่อมโยงใดๆ แต่อนาคตอันใกล้นี้จะมีระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน เข้ามา มีบทบาทต่อการเชื่อมโยงกิจกรรมบันเทิงกับพื้นที่โดยรอบ
- กิจกรรมประกอบการขนาดเล็กริมทางเท้า เป็นกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นทุกวันในช่วงเย็น เริ่มประมาณเวลา 17.00 น - 23.00 น. มีลักษณะเป็นร้านรถเข็นขนาดเล็ก ร้านข้าวต้ม ร้านอาหารตามสั่ง ร้านอาหารทั่วไป มีการตั้งโต๊ะตามทางเท้ากระจายอยู่บริเวณถนนประชาราษฎร์สาย 2 บริเวณแยกเตาปูนยาวไปตามถนนขึ้นไปทางทิศเหนือ จนถึงบริเวณสถานีตำรวจเตาปูน บริเวณย่านตลาดบางโพธิ์ และบริเวณศูนย์การค้าแยกประชาชื่น ทุกย่านที่กล่าวมา จะมีปัญหาการเข้าถึงจากสถานีรถไฟบางซื่อ เนื่องจากไม่มีเส้นทางเดินเท้าถึงโดยตรง แต่จะมีระบบขนส่งขนาดเล็กเข้าถึงได้แทน เช่น รถมอเตอร์ไซด์ รถสองแถว แท็กซี่ หรือรถยนต์ส่วนบุคคลเท่านั้น (แผนที่ 4.8)

แผนที่ 4.7 การใช้ที่ดินในพื้นที่และกลุ่มกิจกรรมในย่านต่างๆ



สัญลักษณ์

-  พื้นที่ราชการ
-  พื้นที่พาณิชย์กรรม
-  พื้นที่พักอาศัย
-  พื้นที่นันทนาการ



1 : 30,000

เสนอแนะการเชื่อมโยงพื้นที่กับกลุ่มกิจกรรม

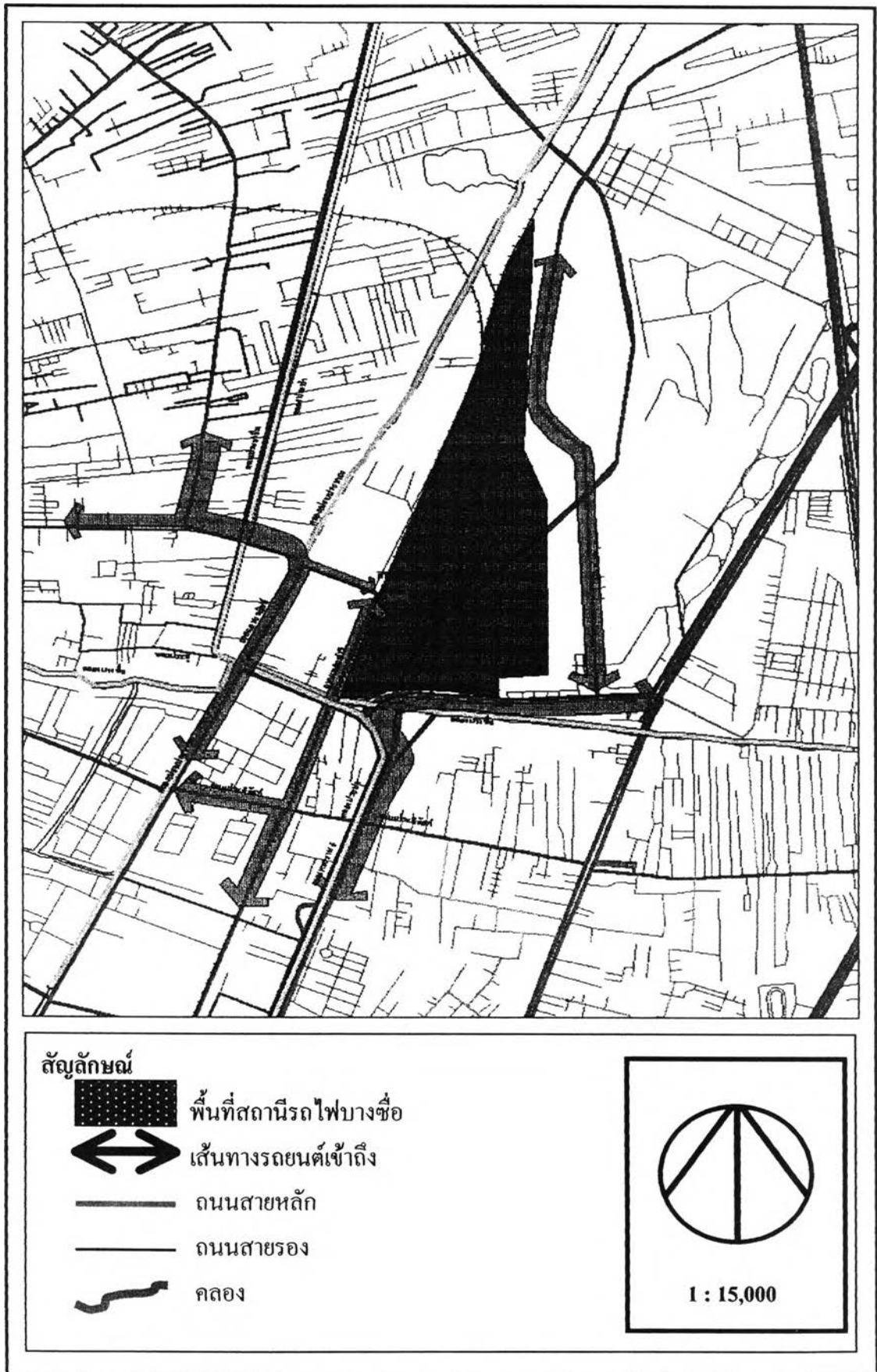
ควรมีการเชื่อมโยงชุมชนบริเวณพื้นที่โดยรอบ เข้ากับสถานีรถไฟบางซื่อ เนื่องจากสถานีดังกล่าวมีบทบาทเป็น ศูนย์กลางการขนส่งในระยะใกล้และระยะไกล (แผนที่ 4.8) เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางไปยัง แหล่งกิจกรรมต่างๆที่คาดว่าประชาชนมีความต้องการเดินทางเข้าไปใช้บริการมาก จึงควรมีการเชื่อมโยงเส้นทางไปยังสถานที่ต่างๆ ได้แก่ สถานีพยาบาล ศูนย์การค้า ย่านพาณิชย์กรรม ย่านที่พักอาศัย โรงเรียนหรือสถานศึกษา ตลาด แหล่งนันทนาการ โดยมีสถานีรถไฟบางซื่อเป็นศูนย์กลางในการส่งถ่ายเชื่อมโยงไปยังแหล่งต่างๆ

2.3 ขนาดและรูปร่าง

พื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ มีพื้นที่รองรับการพัฒนา มีลักษณะเป็นสามเหลี่ยม โดยมีคลองกันเป็นขอบเขต ได้แก่ ทิศตะวันตกติดคลองเปรมประชากร ทิศใต้ติดคลองประปาและคลองบางซื่อ ครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 800 ไร่ ประกอบกับในพื้นที่มีการพัฒนาเส้นทางรถไฟเป็นสถานที่สับเปลี่ยนขบวนรถไฟขนส่งสินค้าและ เป็นสถานีซ่อมบำรุงขบวนรถไฟ จึงทำให้มีจำนวนรางรถไฟจำนวนมาก กระจายครอบคลุมทางตอนใต้ของพื้นที่ ซึ่งมีสวนส่งผลให้เกิดการพัฒนาเส้นทาง เข้าไปบริเวณรอบข้างของพื้นที่สถานีรถไฟบางซื่อ ทำให้มีลักษณะเป็นสามเหลี่ยมอย่างที่ปรากฏ (แผนที่ 4.9)

จากลักษณะดังกล่าว จึงมีการสำรวจพื้นที่เพิ่มเติมพบว่า การใช้ประโยชน์ในพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ มีการใช้ประโยชน์หลายรูปแบบได้แก่ พื้นที่บ้านพักรถไฟ รางรถไฟเพื่อสับเปลี่ยนและซ่อมบำรุงไม่ต่ำกว่า 20 ราง คลังพักสินค้า พื้นที่ตั้งอาคารของอุตสาหกรรม ที่ตั้งของที่ทำ การสำรวจรถไฟ ที่ตั้งของอาคารสำนักงานรถไฟ ที่ตั้งงานระบบปั๊มลม ถังน้ำ สถานีขึ้น - ลง ของรถไฟฟ้าใต้ดิน ทางผ่านของทางด่วนขั้นที่ 2 ของการทางพิเศษฯ ที่ตั้งของโรงซ่อมหัวรถจักรของการรถไฟ และอื่นๆอีกมาก ดังนั้นนอกจากปัญหาในเรื่องของรูปร่างของพื้นที่แล้ว ยังพบว่าถ้ามีการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ จะต้องมีการสำรวจแนวเส้นทางระบบขนส่ง ที่ผ่านเข้ามาใช้พื้นที่ทั้งใต้ดินและบนดิน ซึ่งจากการใช้ที่ดินในลักษณะดังกล่าว คาดว่าจะเป็นปัญหาต่อการออกแบบอาคารที่มีประโยชน์ใช้สอย ให้สัมพันธ์กับกิจกรรมต่างๆบนพื้นที่อยู่น้อย

แผนที่ 4.10 รูปร่างของพื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทย บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ



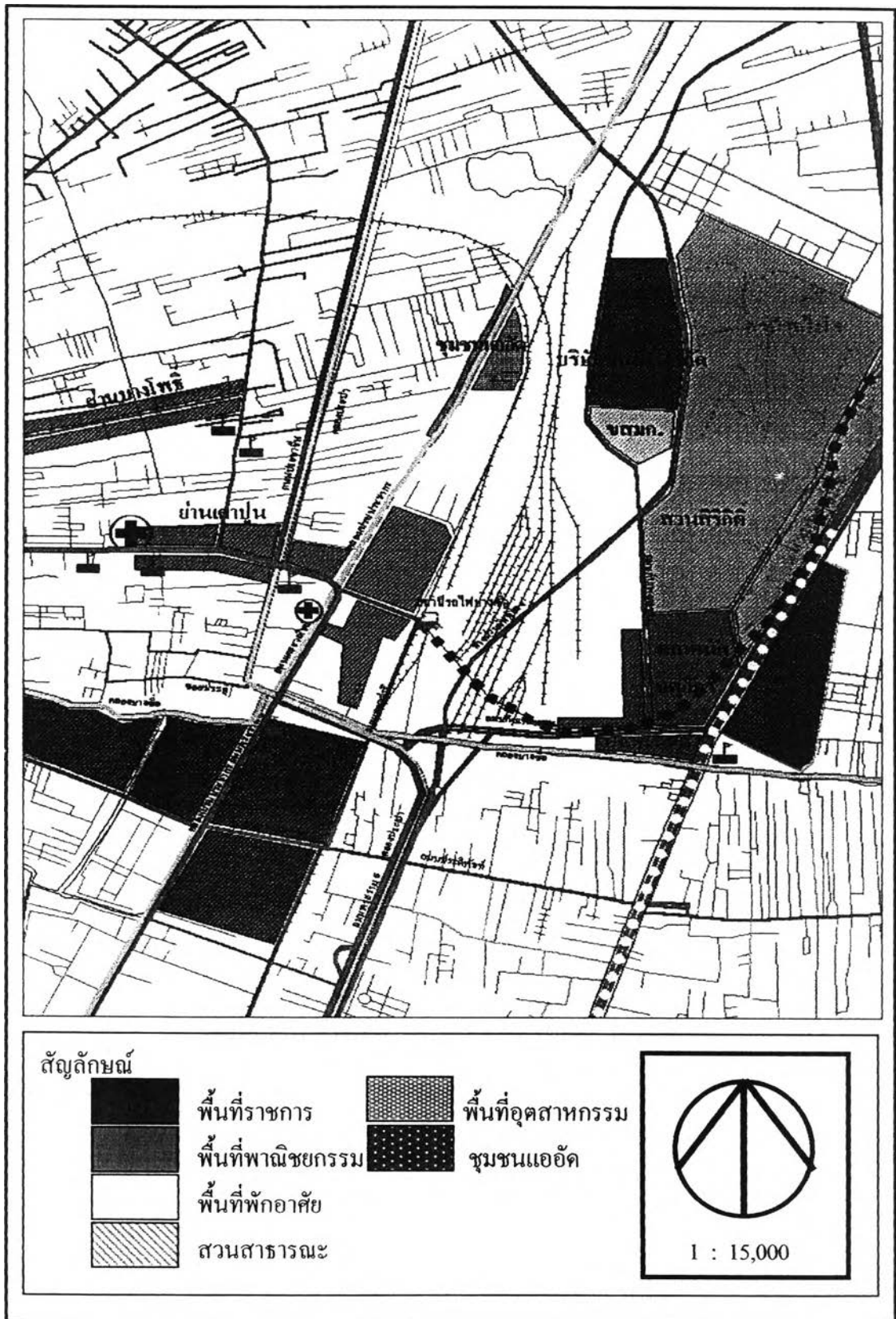
2.4 สิ่งที่อยู่รอบตัว

สิ่งรอบตัวของที่ตั้งจำเป็นต้องทำการศึกษา ว่าละแวกที่ติดตั้งกล่าวว่ามีการใช้ที่ดินอย่างไร ประกอบกิจกรรมอะไร รูปแบบอย่างไรบ้าง ซึ่งช่วยให้ทราบว่าการกิจกรรมใดสอดคล้องหรือขัดแย้งกับที่ดินดังกล่าว ซึ่งมีความจำเป็นต้องสอดคล้องกับพื้นที่ของตนเอง(Neighboring Visual - Clutter) เช่น ในย่านนิคมอุตสาหกรรมจตุจักร¹ ของประเทศสิงคโปร์ พื้นที่บริเวณดังกล่าวจะมีแต่โรงงานอุตสาหกรรมตั้งอยู่มาก การเลือกที่ดินเพื่อการก่อสร้างที่พักอาศัย หรือศูนย์การค้าจึงไม่เหมาะสม หรือบริเวณถนนออร์ชาร์ดที่เป็นพาณิชยกรรม การตั้งโรงงานอุตสาหกรรมจึงไม่เหมาะสม ดังนั้นบริเวณพื้นที่ของสถานีรถไฟบางซื่อ จึงมีสิ่งที่ตั้งอยู่รอบด้านมากมาย หลากหลายประโยชน์ใช้สอยบนที่ดินขนาดต่างๆ (แผนที่ 4.11) จากแผนที่จะเห็นว่า

- บริเวณทิศเหนือจะติดกับพื้นที่บ้านพักรถไฟ และพื้นที่ชุมชนแออัดขนาดใหญ่ของบางซื่อ ซึ่งมีความยาวขนานไปกับรางรถไฟและคลองเปรมประชากร อาคารที่ปลูกสร้างอาคารส่วนใหญ่เป็นอาคารไม้สูงไม่เกิน 3 ชั้น นอกจากนี้ที่โล่งของการรถไฟแห่งประเทศไทยสภาพแวดล้อมไม่ดีนัก ได้แก่ คุณภาพน้ำคลองเปรมประชากร ขยะมูลฝอยในชุมชนมาก
- บริเวณทิศตะวันออกเฉียงเหนือของพื้นที่ พบว่าเป็นที่ตั้งของสถานีขนส่งหมอชิต 2 และถัดไปเป็นสวนรถไฟ สวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ และสวนจตุจักร โดยรวมแล้วพื้นที่แห่งนี้มีคุณภาพอากาศค่อนข้างดี แต่รถจะมากและหนาแน่นช่วงเช้า-เย็นของทุกวัน ลักษณะอาคารในพื้นที่ส่วนใหญ่มีความสูงไม่เกิน 5 ชั้น
- บริเวณทิศตะวันออกของพื้นที่ เป็นพื้นที่ของบริษัทปูนตราอินทรีย์ ปูนตราช้าง ร้านค้าอุปกรณ์ปลูกต้นไม้ ของตกแต่งบ้าน ร้านอาหารประเภทต่างๆ ตลาดนัด พืชพันธุ์เด็ก เป็นต้น ลักษณะโดยทั่วไปมีความคับคั่งไปด้วยผู้คนในช่วงวันหยุด สภาพแวดล้อมมีฝุ่นและควันมากตลอดทั้งวัน เสียงจากการเดินรถและเครื่องจักรของโรงงานปูนยี่ห้อต่างๆ ลักษณะอาคารส่วนใหญ่เป็นอาคารชั่วคราวมีความสูงไม่เกิน 5 ชั้น
- บริเวณทิศใต้ เป็นพื้นที่ติดกับชุมชนมีคลองบางซื่อและคลองประปา กันเป็นแนวเขตไว้ถัดจากคลองส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ทหาร ลักษณะบริเวณดังกล่าวมีรถไม่มาก เนื่องจากเป็นเส้นทางสายรอง สภาพส่วนใหญ่เป็นพื้นที่พักอาศัยจึงมีบรรยากาศค่อนข้างสงบ อาคารมีความสูงขนาดใหญ่เกิน 21 เมตร อยู่หลายหลัง
- บริเวณทิศตะวันตก ส่วนใหญ่เป็นย่านพักอาศัยและพาณิชยกรรม จึงมีบรรยากาศไม่ค่อยดี มีเสียงดัง มีฝุ่น และควัน ตลอดทั้งวัน และมีอาคารสูงขนาดใหญ่หลายหลังเช่นกัน

¹ Neville. R.J.W., and Taylor, J.N., The impact of Government on Managerial Attitudes : a Singapore Example (New York : 1980), P 115.

แผนที่ 4.11 แสดงการใช้ที่ดินบริเวณโดยรอบพื้นที่สถานีรถไฟบางซื่อ



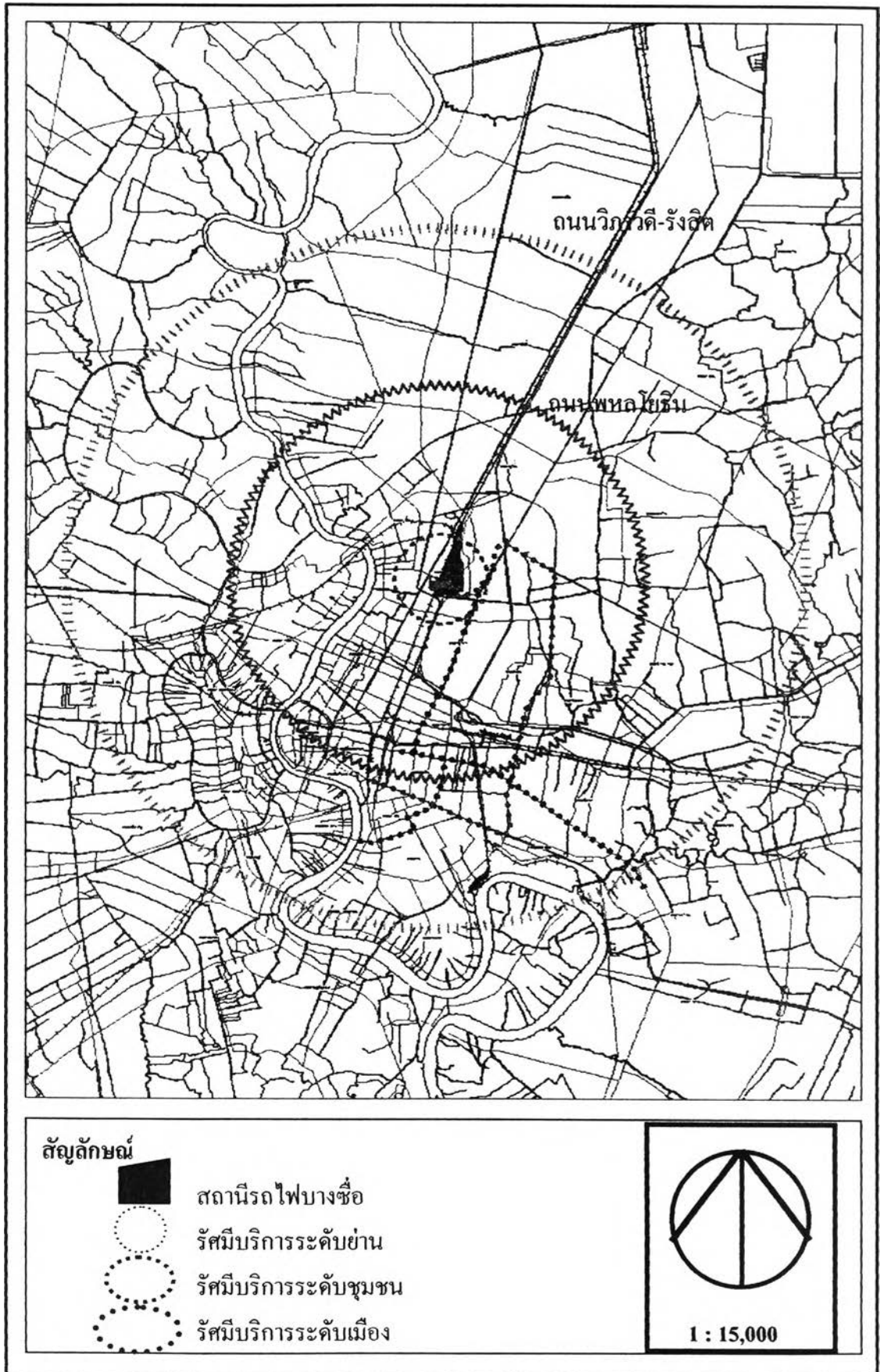
2.5 รัศมีการบริการ

ที่ตั้งหรืออาณาเขตดังกล่าวหากตั้งแล้วจะมีอิทธิพล หรือขอบเขตการให้บริการครอบคลุมพื้นที่ใดบ้าง ถ้าตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีการคมนาคมขนส่งสะดวกสบาย มีการเข้าถึงง่าย จะทำให้มีรัศมีการให้บริการที่กว้างขวาง ซึ่งรัศมีการเป็นเกณฑ์สำคัญมากต่อ กิจกรรมทางด้านพาณิชย์กรรมซึ่งเป็นการมองถึงการให้บริการแก่ลูกค้าของตน รัศมีการให้บริการสอดคล้องกับแนวทฤษฎีของที่ตั้งอุตสาหกรรม

เช่นเดียวกันที่ตั้งของสถานีรถไฟบางซื่อ เมื่อขยายตัวเป็นศูนย์กลางการขนส่งระบบรางหรือเป็นสถานีรถไฟหัวลำโพง 2. จะทำให้พื้นที่นี้สามารถรองรับการบริการเป็นสามระดับด้วยกันได้แก่ (แผนที่ 4.13)

- ระดับย่าน (วงกลมในสุด) ครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 4 ตารางกิโลเมตร รัศมีประมาณ 800 เมตร (Neighborhood Concept) จากสถานีรถไฟบางซื่อ ซึ่งคนสามารถเดินเข้าถึงการบริการของสถานีขนส่งได้ พื้นที่ดังกล่าวได้แก่ พื้นที่ย่านเตาปูน ย่านประชาชื่น ย่านตลาดจตุจักร ย่านสถานีขนส่งหมอชิต 2 และย่านท้ายซอยถนนประดิพัทธ์ซึ่งถ้ามีสะพานข้ามคลองบางซื่อ ประชาชนย่านนี้ก็สามารถข้ามไปมาได้สะดวก โดยอาศัยระบบขนส่งมวลชนในชุมชนเป็นหลัก ซึ่งในพื้นที่มีระบบ รถสองแถว รถมอเตอร์ไซค์ รถแท็กซี่ จักรยาน และจักรยานทั้งเป็นการเดินเข้าถึง ในบริเวณย่านนี้มีประชากรในพื้นที่ประมาณ 40,000 คน คาดว่าจะมีผู้มาใช้บริการประมาณ 2,000 คน/วัน
- ระดับชุมชน (วงกลมวงกลาง) ครอบคลุมพื้นที่รัศมีในการเดินทางไม่เกิน 30 – 40 นาที และอยู่ในระยะทางประมาณ 3,500 เมตรจากสถานีรถไฟบางซื่อ ซึ่งถ้าสถานีรถไฟบางซื่อพัฒนาเป็นศูนย์กลางการคมนาคมหรือสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 ในพื้นที่นี้สามารถให้บริการครอบคลุมพื้นที่ทางตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร ทางตอนใต้ยาวไปถึงย่านพระราม 3 ทางทิศตะวันออกครอบคลุมถึงย่านอ่อนนุช ทางทิศตะวันตกครอบคลุมถึงย่านบางขุนนนท์ นนทบุรี โดยอาศัยการเชื่อมโยงของระบบขนส่งมวลชน ที่มีอยู่ในปัจจุบันได้แก่ รถไฟฟ้า BTS. รถไฟฟ้าใต้ดิน รถเมล์ทุกประเภท รถยนต์ส่วนบุคคลและแท็กซี่ เป็นต้น
- ระดับเมือง (วงกลมวงนอกสุด) ครอบคลุมเนื้อที่ทั้งหมดของกรุงเทพมหานคร โดยมีการเชื่อมโยงด้วยระบบขนส่งที่รวดเร็วได้แก่รถไฟฟ้า รถไฟชานเมือง และรถไฟระหว่างเมือง และการเดินทางโดยรถยนต์บนทางด่วนที่มีความรวดเร็ว ทำให้สามารถเข้าถึงบริการของการรถไฟ ณ บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อได้เช่นกัน

แผนที่ 4.12 รัศมีบริการของสถานรถไฟบางซื่อในระดับต่างๆ



3 การวิเคราะห์โดยวิธี SWOT ANALYSIS.

การวิเคราะห์พื้นที่ที่จะแบ่งการพิจารณาออกเป็น 4 หมวดหมู่เป็นหลัก ได้แก่ นโยบายของรัฐ กายภาพ สังคม เศรษฐกิจ เพื่อให้ครอบคลุมในด้านต่างๆ ซึ่งจะส่งผลต่อการพิจารณาความเหมาะสมต่อการพัฒนาต่อไป

□ **จุดแข็งของพื้นที่ (Strengths)** เป็นปัจจัยภายในที่ส่งผลกระทบโดยตรงต่อพื้นที่ และเป็นศักยภาพของพื้นที่อันจะส่งผลให้เกิดการพัฒนา การส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ และอื่นๆที่จะตามมาในอนาคต

1.1 ด้านกายภาพ

เป็นศักยภาพของพื้นที่ที่สามารถรองรับการพัฒนา และรองรับกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นภายในพื้นที่ได้อย่างเพียงพอ ซึ่งจะพิจารณาในด้านกายภาพเป็นหลัก ดังมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1.1.1 เป็นพื้นที่รวมของระบบขนส่งหลายประเภท

บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อเป็นพื้นที่ชานเมืองตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร แต่เดิมนั้นบริเวณย่านพหลโยธินมีสภาพเป็นพื้นที่โล่งว่างจำนวนมาก ประกอบกับมีพัฒนาเส้นทางสายหลักคือถนนวิภาวดี - รังสิต ผ่านพื้นที่บริเวณย่านพหลโยธินซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ นอกจากถนนพหลโยธินซึ่งมีอยู่ก่อนแล้ว ส่งผลให้บริเวณดังกล่าวมีความเหมาะสมในการพัฒนาให้เป็นที่ตั้งของระบบขนส่งทางตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร บริเวณดังกล่าวนอกจากจะเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อมาตั้งแต่อดีตแล้ว ยังเป็นที่ตั้งของระบบขนส่งทางบกโดยรถยนต์ซึ่งเป็นสถานีขนส่งสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ โดยมีหลากหลายประเภทชนิดรถให้บริการ เช่น รถปรับอากาศชั้น1 รถปรับอากาศชั้น2 รถพัดลม รถตู้ เป็นต้น นอกจากนั้นยังเป็นจุดเริ่มและจุดสิ้นสุดของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร หรือ ขสมก. หลายสาย บริการเข้า - ออกในพื้นที่ และยังรวมไปถึง การบริการของรถตู้เอกชน เป็นต้น และยังมีรถไฟฟ้า BTS. และรถไฟฟ้าใต้ดิน เป็นจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของเส้นทางทั้งสองระบบอีกด้วย (แผนที่ 4.13) นอกจากนี้ยังพบว่ามีระบบขนส่งนอกระบบอีกจำนวนมากในพื้นที่ เช่น รถมอเตอร์ไซด์ รถตู้ รถสองแถวเล็ก ซึ่งทำหน้าที่ในการให้บริการขนส่งคนในชุมชน เชื่อมกับเส้นทางสายหลักโดยรอบ มีรายละเอียดแต่ละประเด็นดังนี้

○ โครงการรถไฟฟ้ากรุงเทพมหานคร(สายสีแดง) BTS.

โครงการรถไฟฟ้ากรุงเทพมหานคร ครอบคลุมพื้นที่ทางตอนใต้ของกรุงเทพมหานคร มีลักษณะเป็นทางยกระดับมี 2 เส้นทางด้วยกัน โดยมีเส้นทางและสถานีจุดรับ-ส่งผู้โดยสารตามโครงการให้บริการดังนี้ (ดูแผนที่ 4.14 ประกอบ)

เส้นทางที่ 1 สายสุขุมวิท (เปิดบริการตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2542)

เริ่มต้นจากสถานีหมอชิต (บริเวณตลาดจตุจักร) ไปตามถนนพหลโยธินผ่านสถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ถึงสถานีร่วมสยามสแควร์ ตรงไปตามถนนสุขุมวิท จนถึงสถานีอ่อนนุชบริเวณซอยสุขุมวิท 77 (ซอยอ่อนนุช) รวมระยะทางประมาณ 15.7 กิโลเมตร

เส้นทางที่ 2 สายสีลม (เปิดบริการตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2542)

เริ่มต้นโครงการจากสถานีหมอชิต (บริเวณตลาดจตุจักร) ไปตามถนนพหลโยธินผ่านสถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ถึงสถานีร่วมสยามสแควร์ แยกเลี้ยวขวาไปทางถนนราชดำริ เข้าถนนสีลม ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ไปตามถนนสาทร สิ้นสุดสถานีสะพานตากสิน บริเวณเชิงสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน รวมระยะทางประมาณ 6.9 กิโลเมตร

○ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร(สายสีน้ำเงิน)

โครงการรถไฟฟ้ามหานครเป็นโครงการรถไฟใต้ดินสายแรกของประเทศไทย ซึ่งองค์การรถไฟฟ้ามหานคร(รฟม.)เป็นเจ้าของโครงการ (จะให้บริการประมาณกลางปี พ.ศ. 2547) โดยมีลักษณะเป็นอุโมงค์คู่รถไฟฟ้าวิ่งสวนทางกันได้แบ่งการเดินทางออกเป็น 2 ช่วง ได้แก่ (ดูแผนที่ 4.14 ประกอบ)

ช่วงที่ 1 หัวลำโพง – ห้วยขวาง

เริ่มต้นจากหัวลำโพงไปตามถนนพระราม 4 ผ่านสามย่าน บ่อนไก่ รัชดาภิเษก ศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ ย่านอโศก ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย และไปสิ้นสุดที่ห้วยขวางหน้าอาคารฟอร์จูน ถนนพระราม 9 ในช่วงแรกนี้มีระยะทางรวมประมาณ 9.6 กิโลเมตร

ช่วงที่ 2 สายห้วยขวาง – บางซื่อ เริ่มจากสถานีห้วยขวาง รัชดาภิเษก ถนนลาดพร้าว ถนนพหลโยธิน สวนจตุจักร ถนนกำแพงเพชร ถนนเทอดดำริ สิ้นสุดที่สถานีรถไฟบางซื่อ เป็นการเดินทางใต้ดินตลอดเส้นทาง มีระยะทางโดยรวมประมาณ 11.1 กิโลเมตร

○ โครงการรถไฟยกระดับ (ไฮปเวลล์เดิม) สายสีม่วง

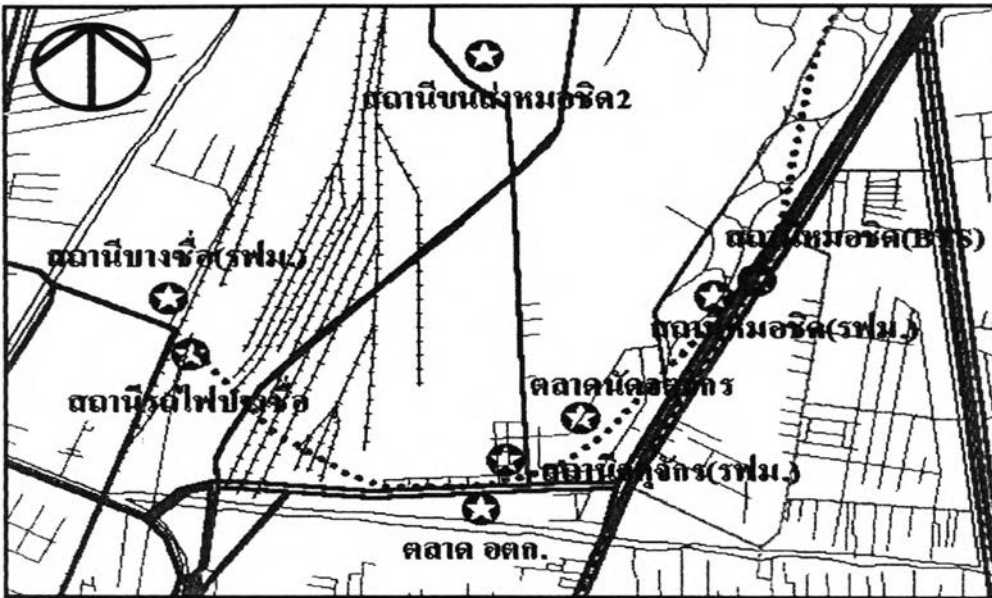
มีลักษณะเป็นโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรถไฟยกระดับ ตามแนวเส้นทางและโครงสร้างของรถไฟไฮปเวลล์เดิม ตามทิศสายเหนือ – ใต้ มีระยะทางรวมทั้งหมดประมาณ 26.2 กิโลเมตร เริ่มต้นจากรังสิต คอนเมือง หลักสี่ บางเขน สิ้นสุดที่สถานีบางซื่อ (ดูแผนที่ 4.14)

○ รถไฟขานเมืองและระหว่างเมือง

มีขบวนรถไฟโดยสารผ่านบริเวณย่านบางซื่อ 3 เส้นทาง ได้แก่เส้นทางสายเหนือเที่ยวขึ้นวันละ 12 ขบวน เที่ยวลงวันละ 12 ขบวน สายตะวันออกเฉียงเหนือเที่ยวขึ้นวันละ 14 ขบวน เที่ยวลงวันละ 14 ขบวน และเส้นทางสายใต้เที่ยวขึ้นวันละ 15 ขบวน เที่ยวลงวันละ 15 ขบวน

โดยเริ่มเดินทางจากสถานีรถไฟหัวลำโพงผ่านสถานีรถไฟบางซื่อ แล้วมุ่งสู่ปลายทางในแต่ละ-ละแห่ง ทั้งในเที่ยวขึ้นและเที่ยวลง (ดูแผนที่ 4.14)

แผนที่ 4.13 ตำแหน่งระบบขนส่งมวลชนที่อยู่ใกล้พื้นที่ศึกษา



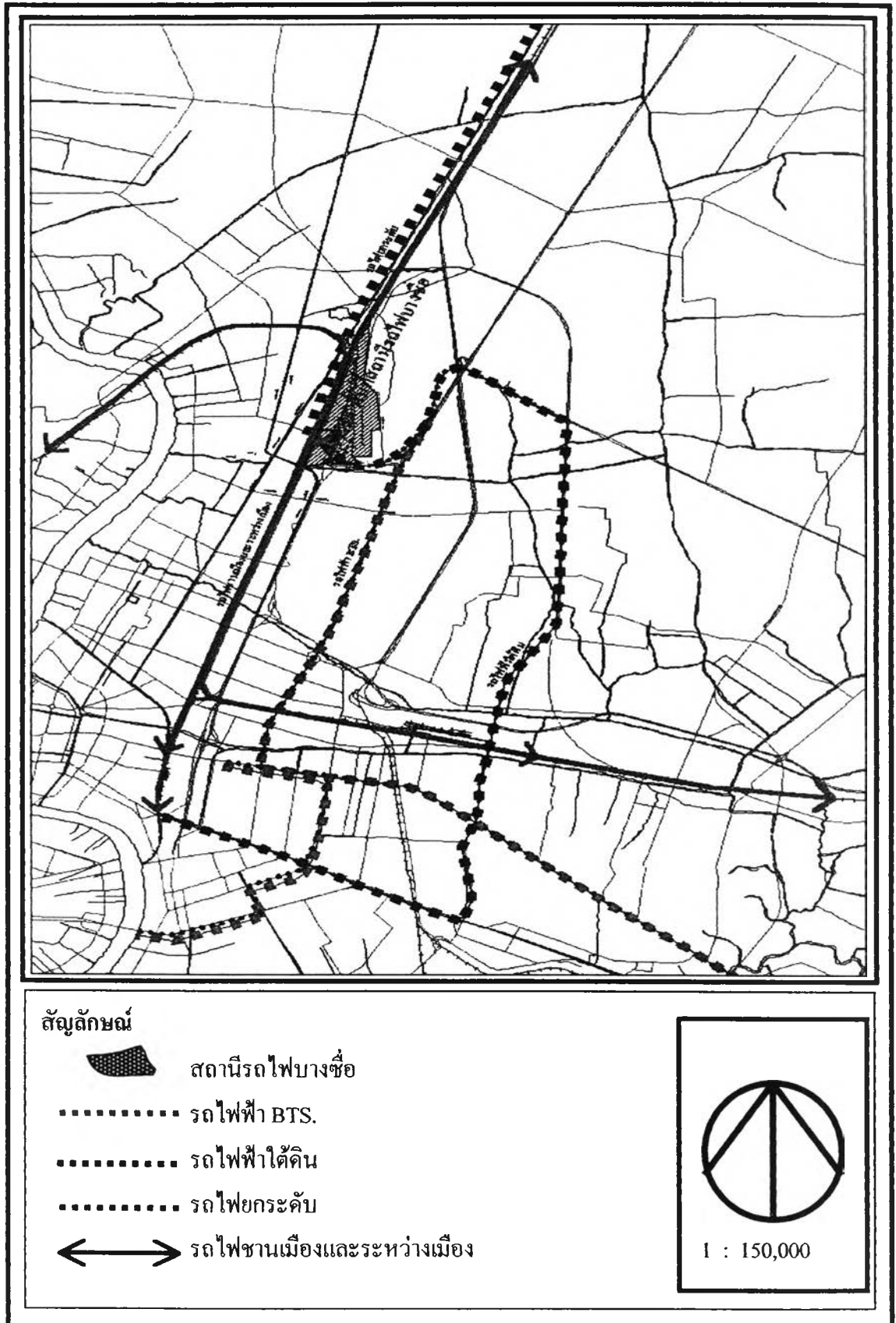
มาตราส่วน 1 : 50,000

1.1.2 มีที่ว่างขนาดใหญ่เพียงพอต่อการพัฒนา

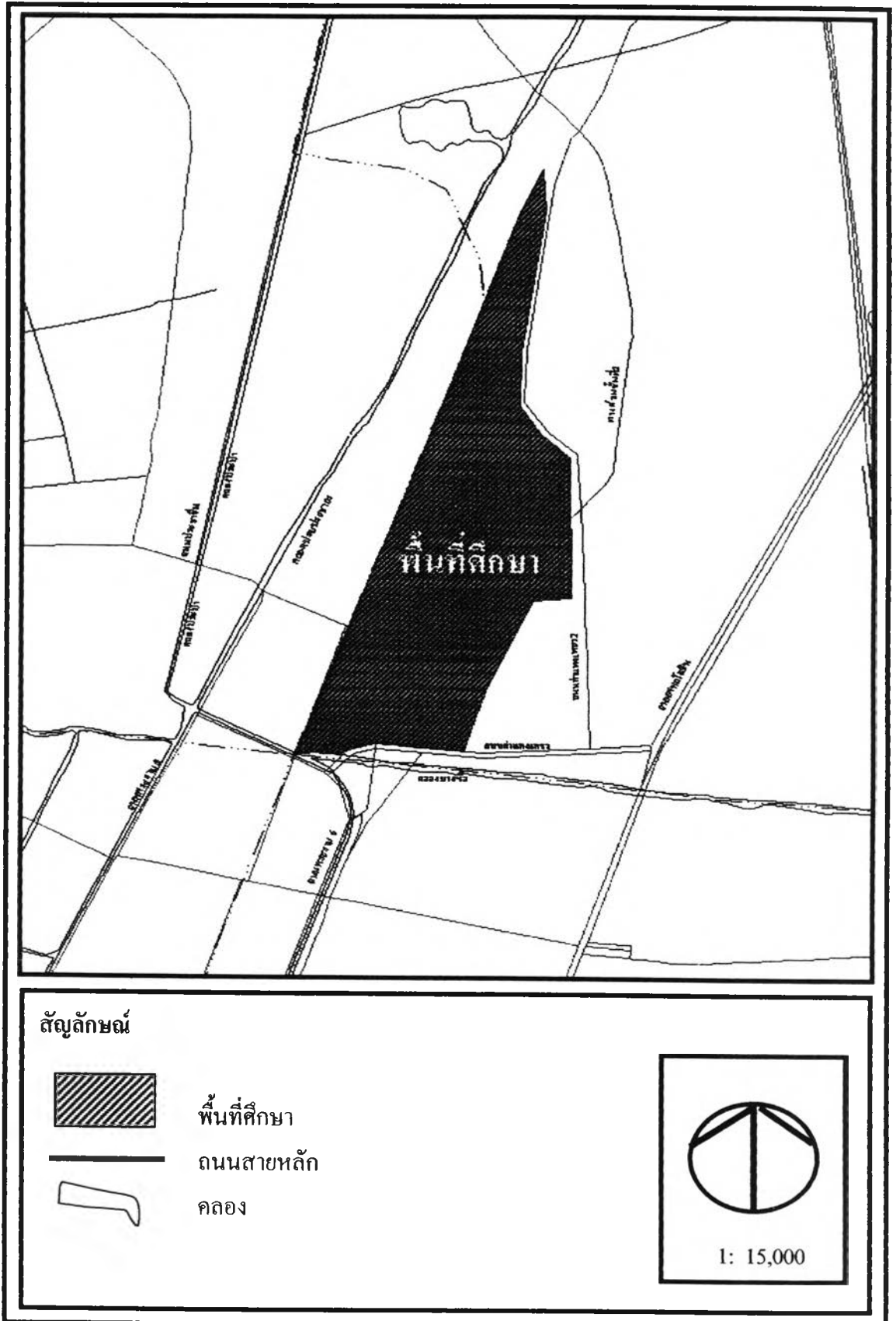
พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อทั้งหมด 2,325 ไร่² (ตารางที่ 4-3) โดยได้แบ่งให้เอกชนและรัฐ เข้ามาดำเนินกิจการต่างๆทั้งระยะสั้นและระยะยาว โดยแบ่งพื้นที่ออกเป็น 23 พื้นที่ย่อย แต่ละพื้นที่ย่อยมีการใช้ประโยชน์ในพื้นที่จริงแตกต่างกันไป เช่น บริเวณแปลงที่ 1. มีการใช้พื้นที่เป็นบ้านพักรถไฟ ปัจจุบันบ้านพักรถไฟมีการใช้พื้นที่อยู่ 2 แห่ง ได้แก่ บริเวณบ้านพักรถไฟ กม. 11 และบริเวณบ้านพักรถไฟริมคลองเปรมประชากร ซึ่งถ้าทำการย้ายไปรวมกันที่บริเวณ กม. 11 ก็จะทำให้มีที่ว่างรองรับการพัฒนาได้อีกมาก บริเวณแปลงที่ 19. ปัจจุบันมีการยกเลิกสัญญากับบริษัท ไทยวัฒนวิศกรรมการทาง จำกัด และบริษัทเอกชนรายอื่นแล้ว ทำให้เหลือเป็นพื้นที่ว่างขนาดใหญ่ที่ยังไม่มีการใช้ประโยชน์เป็นอย่างอื่น บริเวณแปลงที่ 22. มีการใช้ประโยชน์ในที่ดินโดยการรถไฟเอง และส่วนหนึ่งแบ่งให้บริษัทเอกชนเช่าดำเนินการในระยะยาว ซึ่งถ้ามีการบริหารจัดการใช้ที่ดินบริเวณนี้ จะมีที่ว่างให้การรถไฟได้ทำประโยชน์อยู่ไม่น้อยเช่นกัน (แผนที่ 4.15) ได้แก่พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ 1 และ 2 ซึ่งมีเนื้อที่ประมาณ 798 ไร่เศษ สามารถรองรับการพัฒนาได้เป็นอย่างดี

² การรถไฟแห่งประเทศไทย , แผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ ย่านพหลโยธิน และย่านโรงงานมักกะสัน. (กรุงเทพฯ : 2541), หน้า 2 – 4.

แผนที่ 4.14 การเชื่อมโยงเส้นทางโดยระบบขนส่งหลายประเภท



แผนที่ 4.15 พื้นที่รองรับโครงการ



1.1.3 เป็นพื้นที่ที่อยู่ใกล้ตลาดกลางแจ้งที่ใหญ่ที่สุดในโลก

บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อมีระยะห่างจาก ตลาดนัดจตุจักรประมาณ 1,200 เมตร ซึ่งเป็นระยะที่สามารถเดินถึงได้ หรือใช้พาหนะอื่นๆเช่น จักรยาน มอเตอร์ไซค์ เป็นต้น ตลาดนัดจตุจักรเป็นตลาดที่มีการค้ากลางแจ้ง มีสินค้าหลากหลายรูปแบบ ได้แก่ งานหัตถกรรม เสื้อผ้า ต้นไม้ประดับและไม้ดอก งานประดิษฐ์ สัตว์เลี้ยง สินค้าตกแต่งบ้าน เป็นต้น เป็นสถานที่ที่นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศรู้จักมากที่สุดแห่งหนึ่งของประเทศไทย โดยในแต่ละวันมีคนเดินทางมาตลาดจตุจักรนี้ประมาณ 10,000 คน/วัน โดยเฉลี่ย (ตารางที่ 3-6)

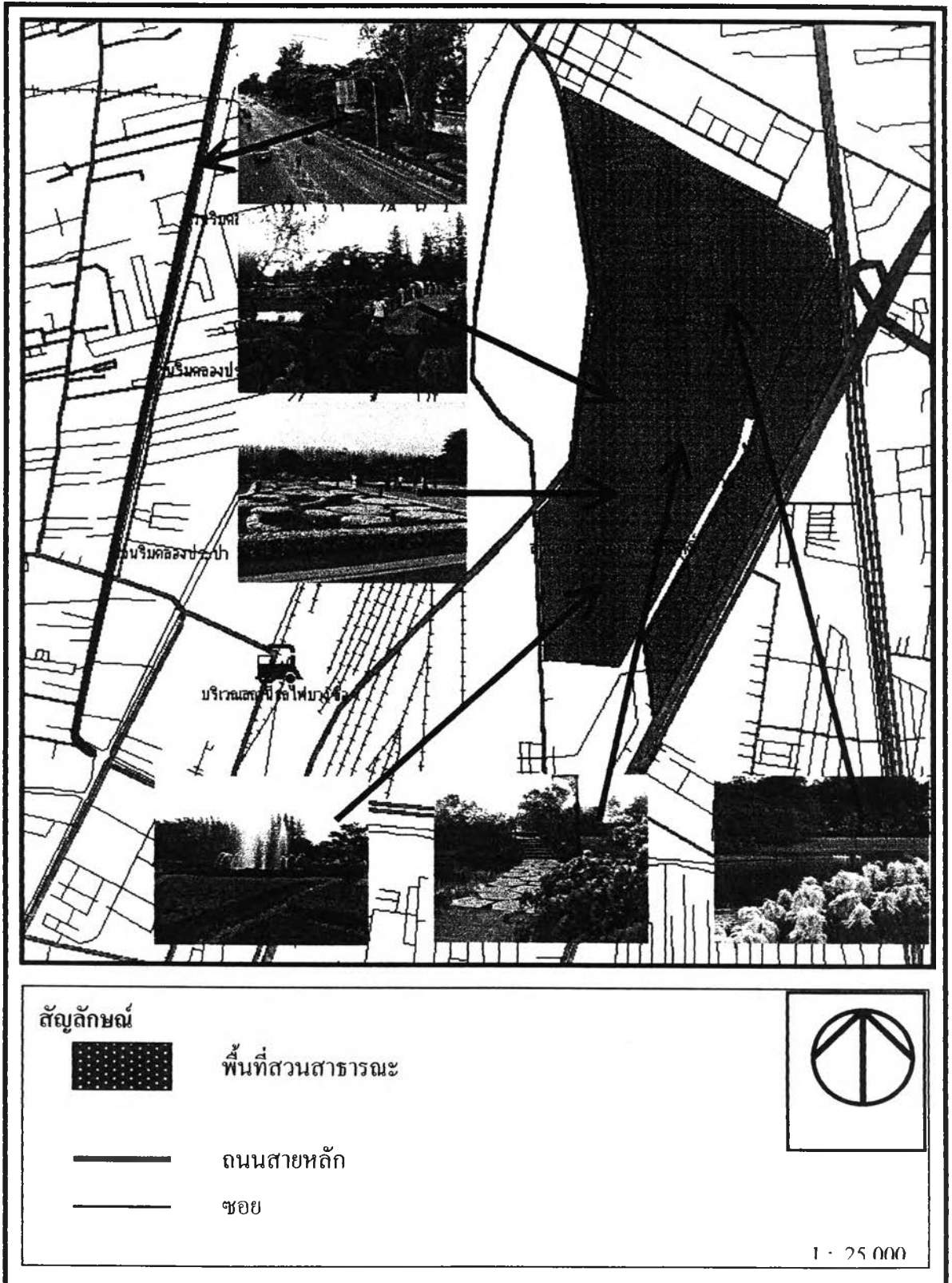
1.1.4 เป็นพื้นที่ที่อยู่ใกล้กับสวนสาธารณะขนาดใหญ่ของกรุงเทพฯ

สถานีรถไฟบางซื่อห่างจากสวนสาธารณะขนาดใหญ่ของกรุงเทพมหานคร ได้แก่ สวนจตุจักร สวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ สวนรถไฟ และสวนหย่อมริมคลองประปา หรือริมถนนประชาชื่น ในแต่ละวันมีประชาชนที่อยู่ใกล้เคียง เข้ามาใช้สวนในการออกกำลังกาย และพักผ่อนในวันหยุดเป็นจำนวนมาก ซึ่งมีระยะห่างจากสถานีรถไฟบางซื่อโดยเฉลี่ยประมาณ 1,250 เมตร ซึ่งเป็นขนาดที่สามารถเข้าถึงได้โดย การเดิน จักรยาน มอเตอร์ไซค์ และรถยนต์ เป็นต้น เนื่องจากสวนสาธารณะดังกล่าว เป็นสวนสาธารณะระดับเมือง จึงส่งผลให้มีขนาดพื้นที่สวนสาธารณะทั้งสิ้นแห่งนี้ มีพื้นที่ประมาณพันไร่เศษ อย่างไรก็ตามในอนาคตสวนสาธารณะดังกล่าวอาจมีขนาดเล็กลงเนื่องจาก อาจมีการก่อสร้างสาธารณูปการขนาดใหญ่เข้าไปในพื้นที่ เช่น รัฐสภาแห่งใหม่ สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน อื่นๆ เป็นต้น (ดูแผนที่ 4.16)



รูปแสดงสวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์และสวนรถไฟ

แผนที่ 4.16 แสดงที่ตั้งของสวนสาธารณะกับสถานีรถไฟบางซื่อ



1.1.5 พื้นที่ต้องการพัฒนาส่วนใหญ่เป็นที่ของรัฐ

บริเวณพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ถึงร้อยละ 65 นอกจากนั้นเป็นพื้นที่ของเอกชนร้อยละ 25 และพื้นที่ของทหารร้อยละ 10 ในพื้นที่ของการรถไฟได้ให้เอกชนเช่าทำประโยชน์อยู่หลายแปลง ได้แก่ บริเวณที่ตั้งของบริษัทปูนซีเมนต์ไทยตราซ่าง ใช้พื้นที่ประมาณ 166 ไร่ บริเวณพื้นที่ปลูกไม้ประดับริมครองบางซื่อ การรถไฟให้ตลาดขององค์การตลาดเพื่อเกษตรกร (อตก.) เช่าพื้นที่ประมาณ 45 ไร่ และอื่นๆ(ตารางที่ 4-3 และแผนที่ 4.17)

ตารางที่ 4-3 การใช้ประโยชน์ที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ย่านพหลโยธินและบางซื่อ

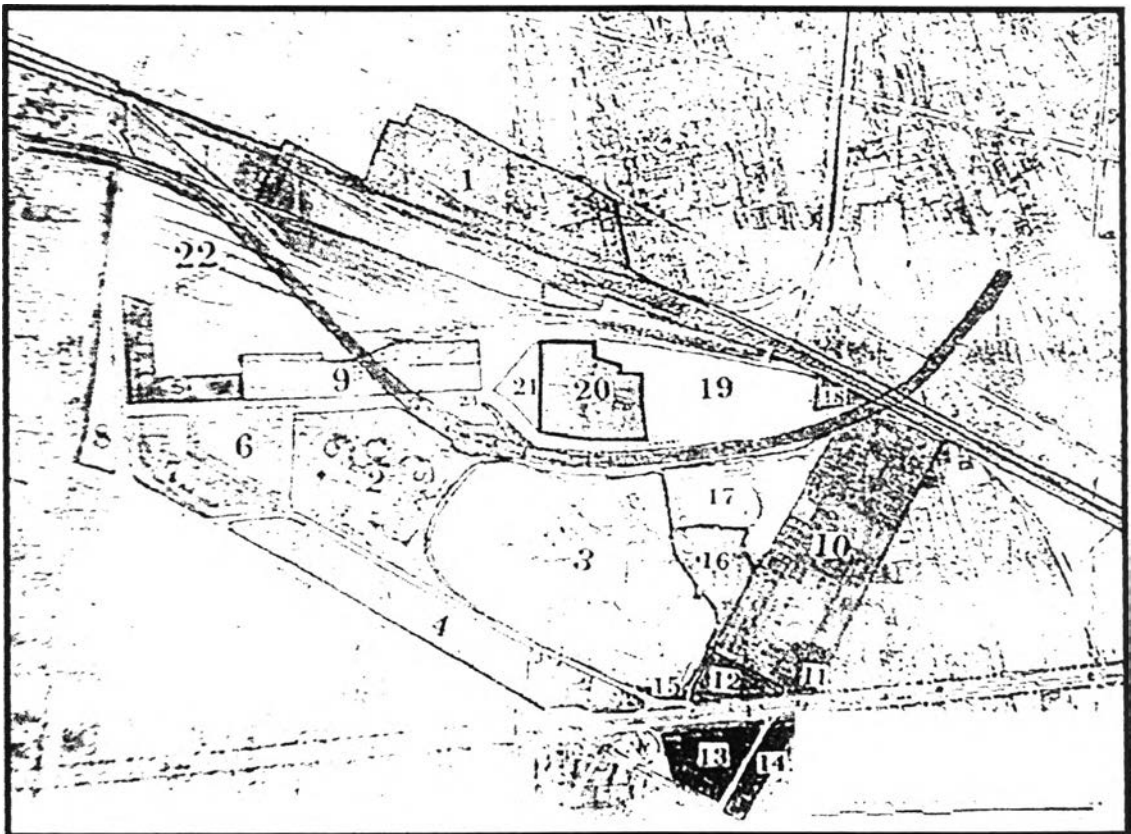
บริเวณที่	พื้นที่ / ไร่	ผู้ใช้ประโยชน์พื้นที่	ลักษณะการใช้ประโยชน์
1	240	บริษัท โฮปเวลล์ จำกัด	ถนนและทางรถไฟยกระดับ
2	200	บริษัท เจ้าจอมพัฒน์เวช จำกัด	อาคาร
		สวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์	สวนสาธารณะ
		บริษัทคอนเมืองโกลด์เวย์	ตั้งโรงงานทำส่วนประกอบทางยกระดับ
		บริษัทไทยแลนด์ยูนิเยนฯ(บางส่วน)	
3	375	กรุงเทพมหานคร	สวนสาธารณะ(สวนรถไฟ)
4	190	กรุงเทพมหานคร	สวนสาธารณะ(สวนจตุจักร)
5	48	กรมการรักษาดินแดน	อาคาร
		องค์การรถไฟฟ้ามหานคร	สำนักงานที่พักชั่วคราว
		กลุ่มผู้เช่าอาคารเจตเจริญสุข	อาคารชั้นเดียว
		นายประคิษฐ์ บุญสม	ลานจอดรถ
		หจก. เสริมวิศวกรรม	อาคารชั่วคราวชั้นเดียว
		หจก. จิระเจริญชัย	อาคารชั่วคราวชั้นเดียว
		พื้นที่เก็บค่ารักษาความสะอาด	พื้นที่โล่ง
6	55	นายวาริ สุภาไสศ	พื้นที่โล่ง
		หจก. เกียรติประชาการ	พื้นที่โล่ง
		ร้านสุกี้แคนด้า	พื้นที่โล่ง
		ปั้มแก๊ส	พื้นที่โล่ง
		บริษัท ไทยแลนด์ยูนิเยนฯ	พื้นที่โล่ง
7	68	กรุงเทพมหานคร	ตลาดนัด และกองอำนวยการ
8	45	นายคิสทัต เดชะดำรง	อาคาร 1 ห้อง
		นายมานิตย์ มาทวิมล	อาคาร 1 ห้อง
		นายวิทยา ปริณายกานนท์	อาคาร 1 ห้อง

		นางวิบูลศรี พรรณเชษฐ์	อาคาร 52 ห้อง
		นายวิรัตน์ อุดมกัลยารักษ์	อาคาร 1 ห้อง
		ทจก. อัครภัณฑ์	อาคาร 2 ห้อง
		ทจก. ศ.ศรีประยงค์	ปลูกต้นไม้
9	60	การรถไฟฟ้า(กองโรงงานโยธา)	โรงงานโยธา
10	242	การรถไฟฟ้า(บ้านพักรถไฟฟ้า กม. 11)	อาคารชุด ,บ้านเดี่ยว 2 ชั้น ,ห้องแถว
11	7	การประปานครหลวง	อาคารสำนักงาน / โรงสูบน้ำ
		องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย	อาคารชุมสาย วางสายลงใต้ดิน
12	21	การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย	อาคารสำนักงานใหญ่
		การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย	ที่จอดรถยนต์
13	47	บริษัท เซ็นทรัลอินเตอร์พัฒนา จำกัด	อาคารศูนย์การค้า / โรงแรม
14	21	กระทรวงศึกษาธิการ	โรงเรียนหอวัง
15	4	กระทรวงคมนาคม ICAO	สำนักงานที่ทำการ
		องค์การบินพลเรือนระหว่างประเทศ	สำนักงานที่ทำการ
16	25	การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย	คลับเฮ้าส์
17	58	การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย	ศูนย์การฝึก
18	8	องค์การโทรศัพท์ฯ และบริษัท คอม- ลิงค์	
		(ประเทศไทย) จำกัด	อาคารสื่อสาร
19	132	บริษัท ไทยวัฒนวิศวกรรมทาง จำกัด	ที่โล่ง
		บริษัท น้ำแสงคอนกรีต(1992) จำกัด	ศูนย์จำหน่ายปูนผสมสำเร็จ
		บริษัท โฮปเวลต์(ประเทศไทย) จำกัด	ที่โล่ง
20	72	บริษัท ขนส่ง จำกัด	สถานีขนส่งผู้โดยสารและที่จอดรถ
		บริษัท ขนส่ง จำกัด	ที่จอดรถใต้ทางด่วน
21	25	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	ที่จอดรถ / อาคารที่ทำการ
22	380	การรถไฟฟ้าและผู้เช่าทำกิจกรรม	
		1. การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย	พื้นที่ย่านรับส่งสินค้าและพื้นที่รางสับเปลี่ยน เป็นคลังสินค้าใช้ต่อเนื่อง กับกิจการขนส่ง
		2. บริษัท ปูนซีเมนต์ไทย จำกัด	ศูนย์รับจ่ายปูน
		3.บริษัท ปูนซีเมนต์นครหลวง จำกัด	ศูนย์รับจ่ายปูน

		4. บริษัท ชลประทานซีเมนต์ จำกัด	โซโลสุบถ่ายปูน
		5. บริษัท ทีพีไอ โพลีน จำกัด	โซโลและคลังสินค้า
		6. บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด	กิจการคอนเทนเนอร์
		7. กรมการขนส่งทางบก	โรงเก็บสินค้า
		8. หจก. สามเอ พอเท็จ	ลานจอดรถ
23	2	การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย	สถานีบริการน้ำมัน

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

แผนที่ 4.17 การแบ่งพื้นที่การใช้ที่ดินบริเวณย่านพหลโยธิน การรถไฟแห่งประเทศไทย



ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

1.2 ด้านเศรษฐกิจ

1.2.1 การพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ เป็นสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 จะส่งผลดีต่อภาพรวมทางเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานคร

ในด้านการคมนาคมขนส่ง จากปัญหาการจราจรติดขัดอยู่ตลอดเวลาในย่านกลางเมืองของกรุงเทพมหานคร ทำให้กระทบกับระบบธุรกิจต่างๆอีกมากตามมา ได้แก่ การขนส่งสินค้าขนาดเล็ก การประกอบการร้านค้าโชว์ ร้านค้าเสื้อผ้า ร้านอาหาร ตลาดสินค้าต่างๆ เป็นต้น ซึ่งถ้ามีการคมนาคมที่สะดวกและรวดเร็ว จะส่งผลให้ผู้คนออกจากบ้านมากขึ้นในวันหยุด โดยใช้บริการขนส่งมวลชนที่สะดวกถึงรวดเร็วและใช้เวลาน้อย

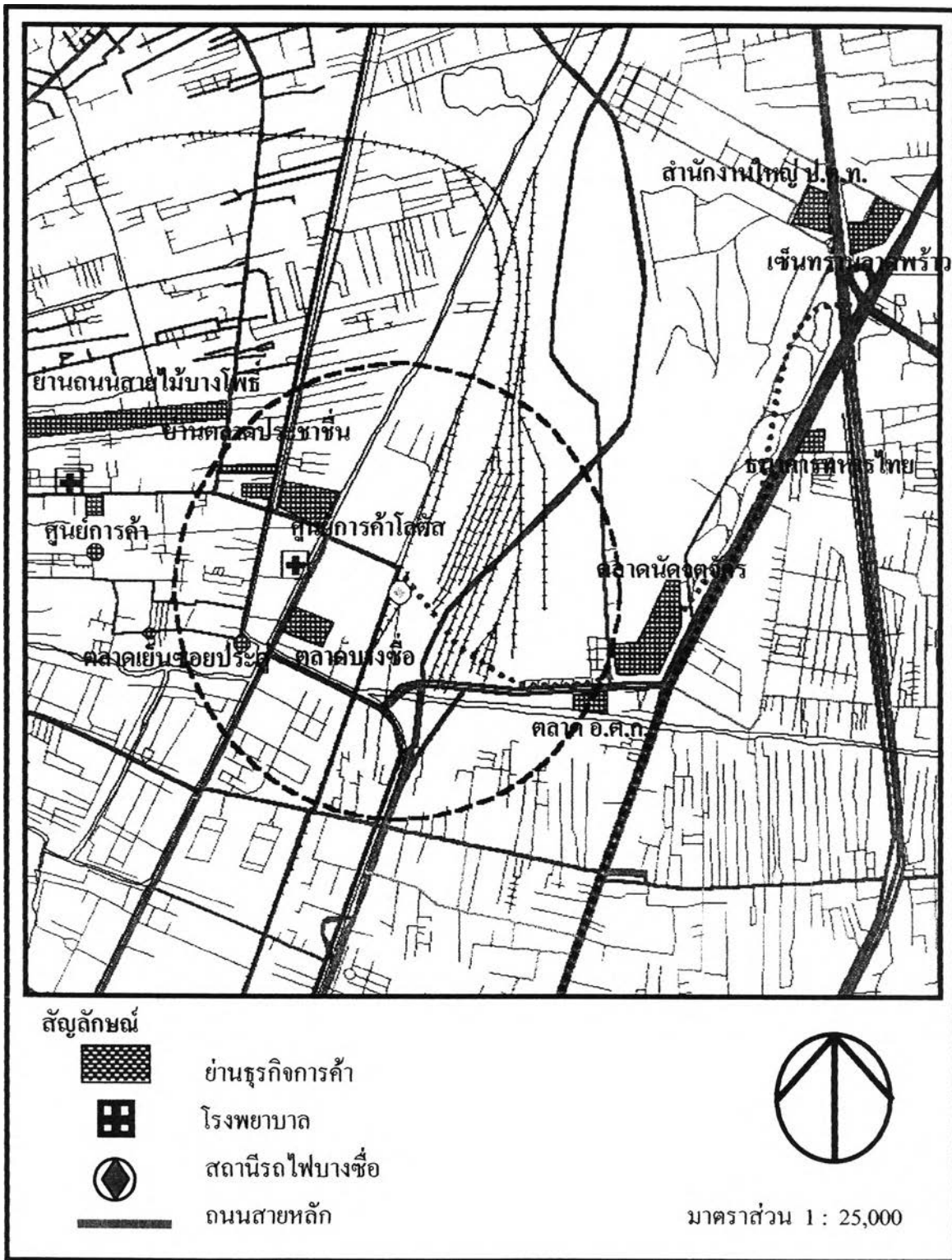
ด้านพลังงาน รัฐหันมาให้การสนับสนุนการพัฒนาาระบบขนส่งมวลชน บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อเป็นสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 ก็จะสามารถรักษาทรัพยากรด้านพลังงานได้อย่างมหาศาล เช่น ช่วยลดอัตราการใช้น้ำมันต่อวันลง ช่วยลดมลพิษที่ปล่อยสู่อากาศลง ช่วยรักษาสิ่งแวดล้อมให้มีอายุที่ยาวนานขึ้น ซึ่งส่งผลต่อการช่วยประหยัดทรัพยากรโลกไปด้วย

ด้านการค้าและบริการรายย่อยอื่นๆ สามารถก่อให้เกิดความคล่องตัวในการเดินทาง ซึ่งก็จะส่งผลต่อการค้าและบริการขนาดเล็กของพื้นที่ให้ยังคงอยู่ได้ เป็นต้น

1.2.2 ส่งผลให้เกิดเศรษฐกิจในชุมชนใกล้เคียงได้รับผลประโยชน์

ย่านศูนย์กลางการค้าบริเวณนี้อยู่ที่ตลาดผ้าแยกเตาปูนซึ่งมีแผงร้านค้ามากกว่า 150 แผง และร้านค้ารอบๆอีกไม่ต่ำกว่า 50 ร้าน ขณะเดียวกันปัจจุบันมีศูนย์การค้าขนาดใหญ่มาตั้งอยู่บริเวณย่านนี้ส่งผลให้บริเวณย่านนี้คึกคักมากยิ่งขึ้น และประชากรที่อาศัยอยู่บริเวณย่านนี้ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพในภาคการค้าและการบริการในปี พ.ศ. 2545 จำนวนอย่างน้อย 184 ร้าน มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง (ตารางที่ 3-8,9) ส่งผลให้แรงงานในภาคการค้าและบริการนี้จำนวนมาก ที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่ดังกล่าวมีจำนวนที่เพิ่มขึ้นไปด้วย ขณะเดียวกันจะทำให้การค้าที่ประกอบการอยู่บริเวณโดยรอบมีรายได้จากการค้ามากขึ้น สภาพดังกล่าวจะเห็นว่าพื้นที่ดังกล่าวมีศักยภาพในการรองรับการบริการจากรัฐ ที่จะขยายระบบการคมนาคมในพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ ซึ่งเป็นจุดที่จะดึงให้ผู้คนเข้ามาใช้บริการมากขึ้น และเศรษฐกิจโดยรอบก็จะขยายตัวอย่างต่อเนื่องและก้าวกระโดดยิ่งขึ้น (แผนที่ 4.18)

แผนที่ 4.18 แสดงที่ตั้งย่านธุรกิจการค้าที่อยู่ในรัศมีบริการสถานีรถไฟบางซื่อ



- จุดอ่อนของพื้นที่ (Weaknesses)

2.1 ด้านนโยบาย

2.1.1 ความไม่เสถียรภาพของนโยบาย

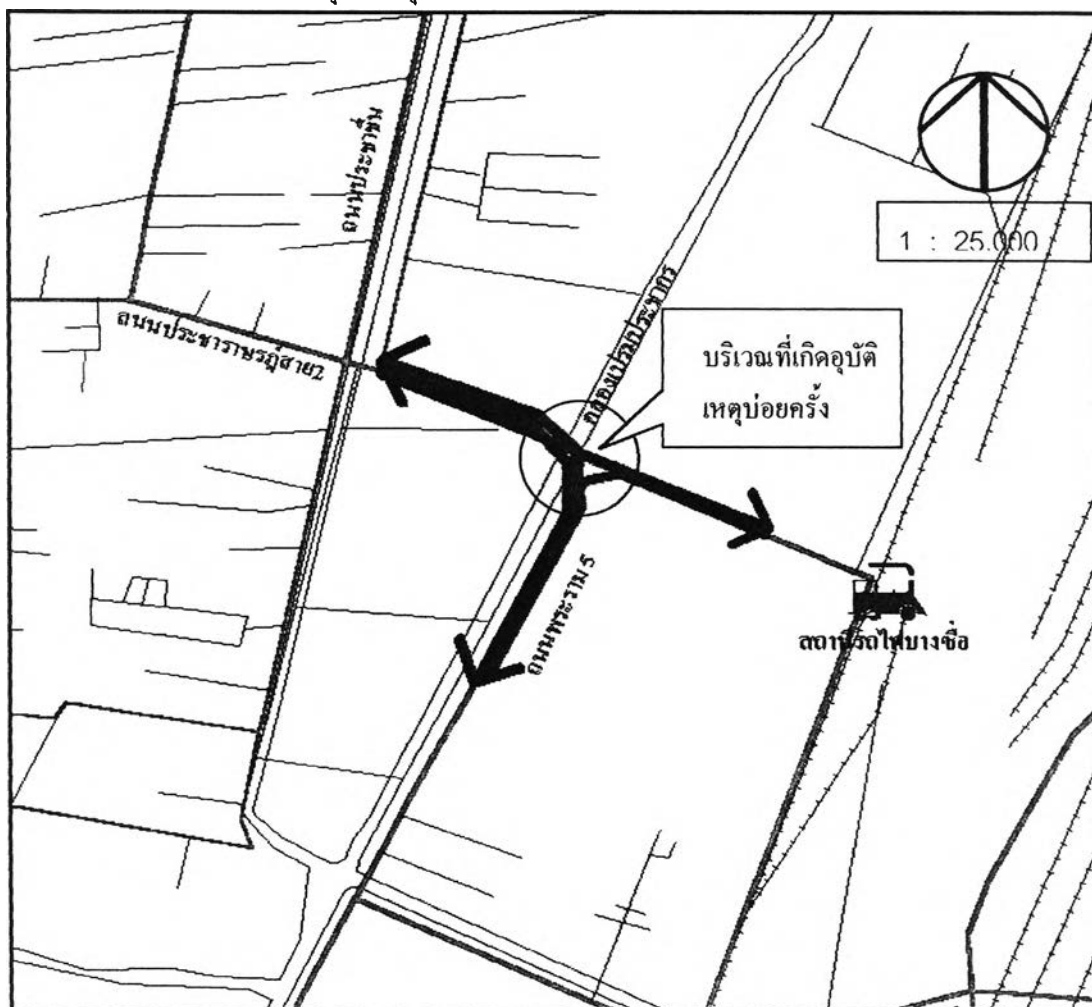
นับจากอดีตเป็นต้นมาได้มีการวิเคราะห์วางแผนพัฒนาพื้นที่บางชื่อ เป็นสถานที่รองรับการพัฒนาสถานีรถไฟโดยทำหน้าที่เป็น สถานีต้นทางและปลายทางที่สถานีนี้ แต่ก็ประสบปัญหาเรื่อยมาจนกระทั่งมาถึงปัจจุบัน นับจากนโยบายช่วงแผนพัฒนาฉบับที่ 6 มีการพัฒนาพื้นที่รถไฟกันอย่างคึกคัก โดยที่ไม่มีแผนแม่บทรองรับส่งผลให้การใช้ที่ดินในบริเวณพื้นที่รถไฟย่านพหลโยธิน มีหลากหลายซึ่งเป็นการแบ่งให้เอกชนเช่าทำประโยชน์บ้าง ให้รัฐเช่าทำประโยชน์บ้าง หรือให้การรถไฟแห่งประเทศไทยทำประโยชน์เองบ้าง มีระยะสั้นหรือยาวแตกต่างกันไป ช่วงแผนพัฒนาฉบับที่ 7 มีการพัฒนาต่อเนื่องจากที่ผ่านมาแต่ก็เกิดหุคค้ำเนินการลงเนื่องจากสาเหตุหลายประการ ขณะเดียวกันก็มีการเปลี่ยนรัฐบาลหลายครั้ง จึงทำให้ส่งผลต่อนโยบายที่แตกต่างกันไปในการพัฒนาพื้นที่บริเวณนี้ให้มีความต่อเนื่อง เช่น การพัฒนาพื้นที่รถไฟบริเวณมักกะสัน บริเวณบางซื่อ โครงการย้ายสถานีขนส่งหมอชิต การพัฒนาตลาดนัดจตุจักร การพัฒนาสวนรถไฟ เป็นต้น ส่งผลให้เกิดความไม่ต่อเนื่อง ขณะเดียวกันได้มีการว่าจ้าง MIT. โดยกรุงเทพมหานครมาศึกษาแผนแม่บทการพัฒนากรุงเทพมหานคร ต่อเนื่องมาในช่วงแผนพัฒนาฉบับที่ 8 มีการเปลี่ยนรัฐบาล 3 ครั้ง ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่รองรับสาธารณูปโภคสาธารณูปการที่จะเกิดขึ้นใหม่อีกมาก แต่ก็เกิดวิกฤตเศรษฐกิจขึ้นทำให้โครงการต่างๆหยุดลง รัฐบาลก็ต้องเร่งแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจในช่วงนั้นเป็นการใหญ่ ช่วงแผนพัฒนาฉบับปัจจุบันมุ่งเน้นการพัฒนาท้องถิ่นในระดับรากหญ้าเป็นหลัก ซึ่งช่วงที่ผ่านมางบประมาณด้านโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆถูกตัดไป ส่งผลให้ไม่มีการพัฒนาด้านนี้เท่าที่ควร แต่ขณะเดียวกันรัฐบาลส่งเสริมให้มีการศึกษาแผนแม่บท ความเป็นไปได้ของแต่ละโครงการก่อน ซึ่งตอนนี้มีแผนการศึกษาพื้นที่ต่างๆเพิ่มขึ้นมากแต่ยังไม่มีการปฏิบัติ เช่น แผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ย่านพหลโยธินและย่านโรงงานมักกะสัน แผนพัฒนารถไฟยกระดับกรุงเทพมหานครเมือง แผนโครงการศูนย์คมนาคมพหลโยธิน โครงการรัฐสภาแห่งใหม่ เป็นต้น นอกจากนั้น กรุงเทพมหานคร ยังมีแผนที่จะพัฒนาตลาดนัดจตุจักรให้เป็นร้านค้าที่ติดแอร์ โดยยกระดับให้พื้นที่ด้านล่างจอดรถได้ การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ต่อสัญญาฉบับบริษัทขนส่ง จำกัด ซึ่งในอนาคตอันใกล้นี้ก็จะทำให้สถานีขนส่งหมอชิต 2 ต้องย้ายไปอยู่ที่เดิมคือบริเวณถนนพหลโยธินปัจจุบัน โดยอ้างถึงการพัฒนาตามแผนแม่บทของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ได้ทำไว้ ประกอบกับบริษัทขนส่ง จำกัด มีเงื่อนไขที่ต้องย้ายไปอยู่ที่เดิมอยู่แล้ว เป็นต้น จะเห็นว่าการพัฒนาหลายอย่างในพื้นที่ มีการขยับไปมาไม่ลงตัวด้วยเหตุผลหลายประการ ส่วนหนึ่งจากนโยบายที่ส่งผลการพัฒนาพื้นที่อย่างแยกไม่ออก

2.2 ด้านกายภาพ

2.2.1 เป็นพื้นที่ที่มีเส้นทางคมนาคมทางรถยนต์เข้าถึงน้อยเส้นทาง

ปัจจุบันมีเส้นทางคมนาคมที่เข้าไปถึงบริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ อยู่สองเส้นทาง ได้แก่ ถนนเทรคค้ำริ และถนนประชากรสาย 2 (บริเวณสะพานข้ามคลองเปรมประชากร) นอกจากนี้ยังพบว่าระบบขนส่งมวลชนทางรถยนต์ มีรถเมล์มาถึงตัวสถานีรถไฟบางซื่อ เพียงหนึ่งสายเท่านั้น ได้แก่ สาย 52 จึงอาจส่งผลให้คนไม่เข้ามาใช้บริการสถานีมากเท่าที่ควร นอกจากนี้ยังพบว่า บริเวณบนสะพานที่ข้ามคลองเปรมประชากรมีลักษณะที่แคบ และเป็นการตัดเลนของรถบนสะพาน ทำให้รถที่มาจากสถานีรถไฟบางซื่อจะข้ามคลองเปรมประชากร ไปประชาชื่น กับรถที่เดินทางมาทางถนนพระรามที่ 5 ข้ามคลองเปรมประชากรไปสู่ประชาชื่นเช่นกัน บริเวณดังกล่าวมีอุบัติเหตุบ่อยครั้งมาก และในช่วงเวลาเร่งด่วนบริเวณดังกล่าวมีสภาพที่รถติดมากบนสะพานเนื่องจากการตัดเลนกันบนสะพานโดยที่ไม่มีสัญญาณจราจรใดๆช่วยเลย ส่วนใหญ่ในช่วงเวลาเร่งด่วนจะมีตำรวจจราจร มาทำหน้าที่ควบคุมการผ่านของรถทั้งสองเส้นทาง และบางวันเจ้าหน้าที่ต้องไปทำอย่างอื่น จึงไม่มีคนมาทำหน้าที่บริเวณนี้ (แผนที่ 4.19)

แผนที่ 4.19 ตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง



2.2.2 มีการใช้ที่ดินหลากหลายระดับ หลายรูปแบบ จนเกิดความสับสนไม่เป็นระเบียบแบบแผน

สามารถแบ่งการใช้ที่ดินออกเป็น 3 ประเภทได้แก่ ที่ดินของรัฐให้รัฐด้วยกันใช้ประโยชน์ ที่ดินของรัฐที่แบ่งให้เอกชนใช้ประโยชน์ และที่ดินของเอกชนให้เอกชนใช้ประโยชน์ ประเภทแรก จากสภาพการใช้ที่ดินในบริเวณพื้นที่ของรัฐ โดยมีการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าของ ซึ่งรัฐกับรัฐเป็นผู้ดำเนิน มีการใช้ที่ดินอย่างหลากหลายรูปแบบ เช่น ที่ตั้งของคลังพักสินค้าขนาดใหญ่ โรงซ่อมของรถไฟ จุดขนถ่ายสินค้าทางรถไฟ ที่ตั้งของตลาดกลางการเกษตร สหกรณ์ปลูกไม้ประดับ ตลาดค้าส่งและปลีก ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์บ้านพักพนักงานการรถไฟฯ สถานีบริการน้ำมัน เป็นต้น ประเภทที่สอง ที่ดินของรัฐที่แบ่งให้เอกชนใช้ประโยชน์ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างหลากหลายรูปแบบเช่นกัน ได้แก่ การใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม คือ เป็นสถานที่จำหน่ายซีเมนต์ผงยี่ห้อต่างๆ เป็นสถานที่ผลิตปูนสำเร็จรูป เป็นคลังพักสินค้าทางรถไฟ การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม เป็นร้านค้าส่งและค้าปลีกจำนวนมาก เป็นย่านสถานบันเทิงที่คึกคัก การใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของพ่อค้าปลีกต่างๆ ประเภทที่สาม ที่ดินของเอกชนที่ให้เอกชนด้วยกันใช้ประโยชน์ มีการที่ดินแบบผสมผสาน (Mix use) ซึ่งมีการใช้ประโยชน์เป็นตลาดเป็นอาคารพาณิชย์และย่านพาณิชยกรรม เป็นอาคารสำนักงานขนาดใหญ่ เป็นศูนย์การค้าขนาดใหญ่ ย่านที่อยู่อาศัยแบบบ้านเดี่ยว คอนโดมิเนียม และที่พักสินค้าขนาดเล็ก เป็นต้น

จากที่กล่าวมาในเบื้องต้นดูเหมือน การทำประโยชน์ระหว่างเอกชนกับเอกชนจะได้รับการควบคุมจากรัฐอย่างเคร่งครัด ในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินจึงเป็นการส่งเสริมซึ่งกันและกัน ส่วนการทำประโยชน์ระหว่างรัฐกับรัฐนั้นเป็นการเชื่อมโยงกันหลายระดับ จึงส่งผลให้เกิดการควบคุมที่ยากลำบากในเชิงปฏิบัติอยู่มาก การทำประโยชน์ระหว่างรัฐกับเอกชน มองภายนอกและลักษณะการบริหารเหมือนว่าจะควบคุมได้ง่าย แต่ปัจจุบันมีความยากลำบากมากขึ้น เมื่อผู้เช่าที่เปลี่ยนมือไปหลายทอด และรวมกลุ่มสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงกันอย่างเข้มแข็ง ทำให้รัฐเข้าไปควบคุมดูแลได้อย่างยากลำบาก และมีความเป็นไปได้ในเชิงการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพที่เพิ่มขึ้นจากปัญหาดังกล่าว อย่างไรก็ตามถ้ารัฐทุกฝ่ายเข้ามาร่วมมือกัน โดยมีความเห็นไปในทิศทางเดียวกันก็ทำได้ แต่ที่เป็นอยู่ปัจจุบันจะเป็นปัญหาระหว่างรัฐกับรัฐด้วยกันเท่านั้น

2.2.3 ถนนในชุมชนส่วนใหญ่มีลักษณะแคบเปลี่ยว และคดเคี้ยวไปมา

จากการสำรวจสภาพภายในชุมชน พบว่าบริเวณชุมชนที่พักอาศัยจะอยู่บริเวณ ย่านเตาปูน ทั้งสองฝั่งถนนประชาชื่น บริเวณทิศตะวันตกของถนนพระราม 5 จนถึงถนนเดชะวณิช และบริเวณย่านริมคลองบางซื่อ หรือบริเวณถนนกำแพงเพชร 2 ทั้งสองฝั่ง สถานที่ดังกล่าวมีการถือครองสิทธิสองลักษณะคือ เป็นที่ของเอกชนให้เช่าและทำประโยชน์เอง กับเป็นที่ของรัฐให้เอกชนและรัฐทำประโยชน์เอง ขอยมีลักษณะที่แคบจะเป็นปัญหากับลักษณะแรกคือเป็นที่ของเอกชน และให้เช่าทำ

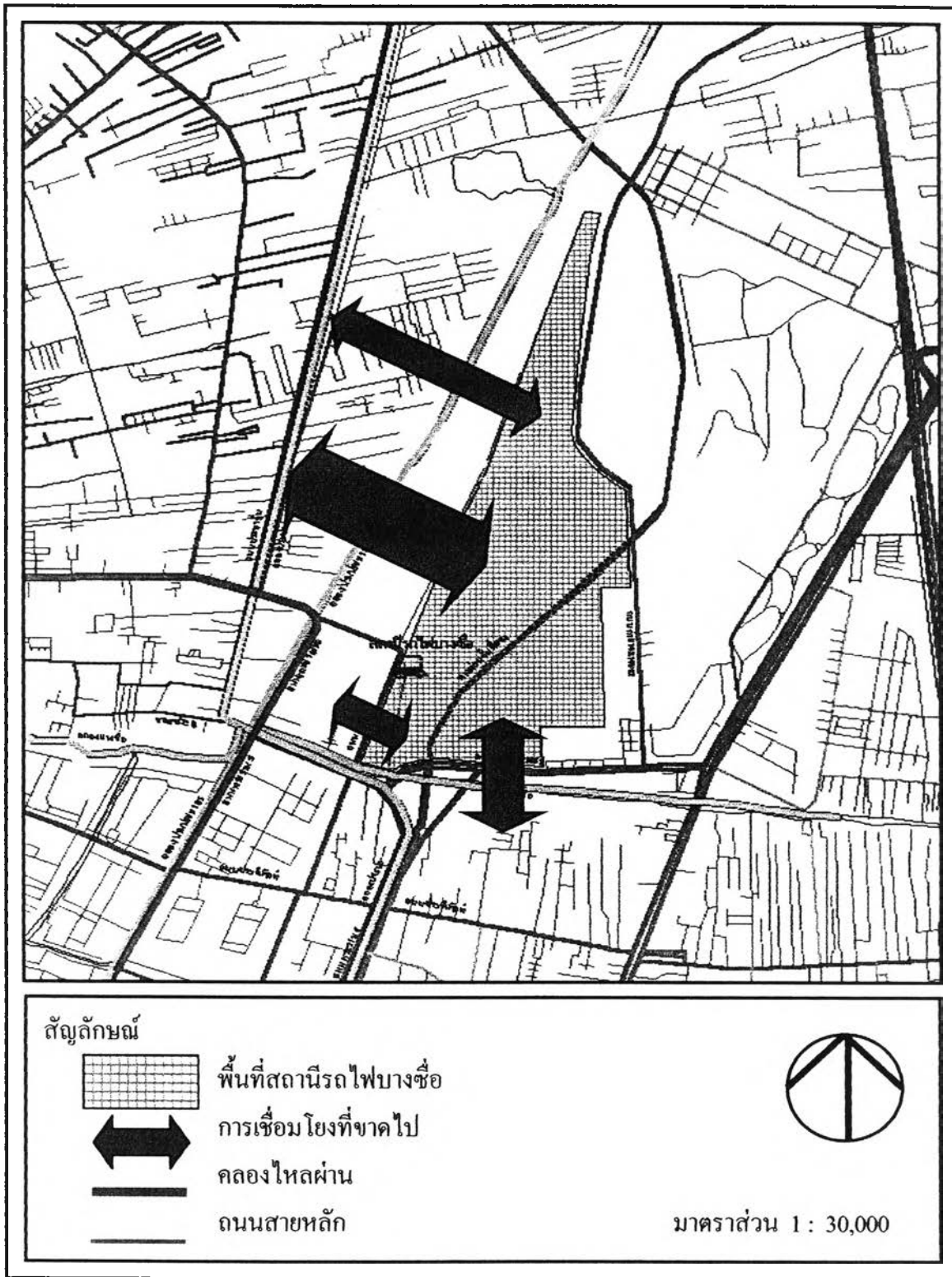
ประโยชน์ แต่เนื่องจากบริเวณดังกล่าวส่วนใหญ่เป็นแหล่งที่อยู่อาศัย จึงมีลักษณะเป็นบ้านเดี่ยว และทาวเฮาส์สองชั้น³ จึงมีลักษณะของการสร้างรั้วรอบบริเวณบ้านติดกัน และชอยเข้าออกมีลักษณะแคบ เนื่องจากเจ้าของที่หวังที่จะเสียพื้นที่บริเวณบ้านไป บางคนให้แต่อีกบางคนไม่ยอมเป็นต้น จึงก่อให้เกิดปัญหาดังกล่าว

2.2.4 ลักษณะของพื้นที่เป็นสามเหลี่ยมและมีคลองผ่านด้านข้าง

จากลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ส่งผลให้เกิดอุปสรรค ต่อการขยายพื้นที่เชื่อมโยงกับพื้นที่ด้านข้างและการเข้าถึง (แผนที่ 4.20) ประกอบกับมีเส้นทางรถไฟขวางกั้นอยู่ เหตุที่ไม่สามารถพัฒนาเส้นทางรถยนต์ตัดผ่านทางรถไฟ เนื่องจากเดิมนั้นการรถไฟมีข้อตกลงกับ ทางหลวงว่าถ้ามีเส้นทางรถยนต์จะตัดผ่านเส้นทางรถไฟ ณ ตรงจุดตัดนั้นๆให้ทำสะพานข้ามเส้นทางรถไฟเป็นจุดๆไป เส้นทางใดที่ตัดในระดับเดียวกับเส้นทางรถไฟไม่มีงบประมาณมาทำสะพานข้าม ให้ออไว้ก่อนจนกว่าจะหางบประมาณมาทำให้แล้วเสร็จ ขณะเดียวกันก็อนุโลมให้รถวิ่งผ่านได้เป็นการชั่วคราวด้วยเหตุนี้จึงส่งผลต่อการวางผังเส้นทางรถยนต์ ขนานกับเส้นทางรถไฟ บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ มีคลองไหลผ่าน 2 ด้านด้วยกัน ได้แก่ ด้านทิศตะวันตกมีคลองเปรมประชากร คลองประปา ด้านทิศใต้มีคลองบางซื่อ และคลองประปา เช่นกัน ซึ่งถ้าจะพัฒนาพื้นที่บริเวณดังกล่าวจะต้องใช้งบประมาณจำนวนมาก และอาจเป็นการทำลายภูมิทัศน์ที่สวยงามบริเวณริมคลองของพื้นที่ไป

³ กองสวัสดิการสังคม, ข้อมูลจากการสำรวจ (กรุงเทพมหานคร : สำนักงานเขตบางซื่อ, ม.ป.ท., 2544), หน้า 6-8.

แผนที่ 4.20 ข้อจำกัดพื้นที่สถานีรถไฟบางซื่อกับพื้นที่ข้างเคียง



2.2.5 ในพื้นที่ชุมชนใกล้เคียงมีปัญหาทั่วทั้งขั้ว

ในพื้นที่ที่มีแหล่งน้ำสำคัญอยู่สามสาย ได้แก่ คลองเปรมประชากร คลองบางซื่อ และ คลองประปา ซึ่งในแง่ของการระบายน้ำจะไม่รวบรวมคลองประปาไปด้วยเนื่องจากไม่มีผลต่อการระบายน้ำเท่าที่ควร จึงจะพิจารณาเฉพาะที่คลองเปรมประชากรและคลองบางซื่อเป็นหลัก และจะแยกพิจารณาเป็นสองพื้นที่ด้วยกัน ได้แก่ พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ กับพื้นที่บริเวณชุมชนใกล้เคียง

พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ ส่วนใหญ่มีสภาพเป็นที่โล่งเมื่อฝนตกจึงมีการระบายน้ำได้ดีพอสมควร และก็พบว่าในพื้นที่โดยรอบไม่มีรางระบายน้ำ เพื่อรับน้ำจากพื้นที่ซึ่งส่งผลให้ปริมาณน้ำฝนที่ตกมากในบางช่วง ท่วมขังพื้นที่โดยรอบสถานีบางซื่อเป็นจุดๆ ได้เช่นเดียวกัน ในพื้นที่บริเวณชุมชนใกล้เคียงส่วนใหญ่อาศัยอยู่บริเวณริมคลองเปรมประชากร สภาพพื้นที่มีลักษณะเป็นที่ลุ่ม ดังนั้นจากการลงพื้นที่และทำแบบสำรวจพบว่า ชุมชนมีปัญหาทั่วทั้งขั้วเป็นจำนวนมากในฤดูฝน ถึงร้อยละ 61.3 (ตารางที่ 4-4) ซึ่งมีสาเหตุมาจากสภาพการระบายน้ำในชุมชนไม่ดีร้อยละ 45.16 รองลงมาเป็นพื้นที่ที่อยู่ในที่ต่ำร้อยละ 35.48 และเกิดจากการถมที่ของพื้นที่ข้างเคียงให้สูงจึงส่งผลให้พื้นที่โดยรอบกลายเป็นที่ต่ำเมื่อฝนตก จึงเกิดน้ำท่วมขังพื้นที่ข้างเคียงแต่พบว่าเป็นจำนวนน้อย ที่ประสบกับปัญหาด้านนี้ซึ่งมีตัวเลขประมาณร้อยละ 9.68 ชุมชนที่ได้รับความเดือดร้อนกับปัญหาด้านนี้ ได้แก่ ชุมชนซอยวัดประคู้ ชุมชนซอยจึก เป็นต้น

ตารางที่ 4-4 ปัญหาทั่วทั้งขั้ว

ลำดับที่	สาเหตุ	น้ำท่วมขังร้อยละ 61.3	
		ร้อยละที่เลือก	ร้อยละที่ไม่เลือก
1	พื้นที่อยู่ต่ำ	35.48	64.52
2	การระบายน้ำไม่ดี	45.16	54.84
3	การถมที่ข้างเคียง	9.68	90.32
4	ไม่มีแนวกันน้ำ	8.06	91.94
5	สาเหตุอื่นๆ	17.74	82.26

2.2.6 ในพื้นที่ชุมชนใกล้เคียงมีปัญหาหน้าเสี่ย

สืบเนื่องจากปัญหาทั่วทั้งขั้วในพื้นที่ซึ่งส่งผลต่อเนื่องมาเป็นหน้าเสี่ย ประกอบกับในพื้นที่มีคลองไหลผ่านสองคลอง ได้แก่ คลองเปรมประชากร คลองบางซื่อ ซึ่งเป็นคลองที่มีสภาพที่

เน่าเสียและส่งกลิ่นเหม็น บริเวณที่ได้รับความเดือดร้อนกับสภาพน้ำเน่าเสียดังกล่าวได้แก่ ชุมชนท้ายซอยประดิษฐ์ 1, 3, 5 และชุมชนตลาดองค์การตลาดเพื่อเกษตรกร (อศก.) สหกรณ์ไม้ดอกไม้ประดับ โดยมีคลองบางซื่อไหลผ่าน นอกจากนั้นยังพบว่ายังมีชุมชนซอยประจักษ์ ชุมชนบริเวณบ้านพักรถไฟบางซื่อ ที่มีคลองเปรมประชากรอยู่ด้านหน้าและมีคลองบางซื่อไหลผ่านด้านข้าง จึงส่งผลให้เกิดปัญหาน้ำเน่าเสียส่งกลิ่นเหม็นแก่ชุมชน จากการสำรวจกลุ่มตัวอย่างพบว่า พื้นที่ที่มีปัญหาน้ำเน่าเสียถึงร้อยละ 67.7 (ตารางที่ 4-5) โดยมีสาเหตุมาจากการไม่มีทางระบายน้ำเสียในพื้นที่อย่างเพียงพอถึงร้อยละ 45.2 รองลงมาสาเหตุมาจากการไม่บำบัดน้ำเสียก่อนทิ้งน้ำเสียลงสู่แม่น้ำสาธารณะถึงร้อยละ 35.5 และอันดับที่สามมีสาเหตุมาจากสภาพพื้นที่เป็นที่ต่ำ ส่งผลให้เกิดน้ำท่วมขังเป็นเวลานานและเน่าเสียตามลำดับ แต่พบว่าประสบกับปัญหาด้านนี้เป็นส่วนน้อยเพียงร้อยละ 9.7

ตารางที่ 4-5 ปัญหาน้ำเน่าเสียในชุมชน

ลำดับที่	สาเหตุ	ปัญหาน้ำเน่าเสียร้อยละ 67.7	
		ร้อยละที่เลือก	ร้อยละที่ไม่เลือก
1	ไม่บำบัดก่อนทิ้ง	35.50	64.50
2	ไม่มีการระบายน้ำเสีย	45.20	54.80
3	ประชาชนขาดจิตสำนึก	3.20	96.80
4	เป็นที่ค้ำน้ำข้างระบายไม่ได้	9.70	90.30
5	สาเหตุอื่นๆ	9.70	90.30

2.2.7 พื้นที่ชุมชนใกล้เคียงมีปัญหาขยะในชุมชน

ในพื้นที่ชุมชนส่วนใหญ่มีถนนที่ค่อนข้างแคบ จึงส่งผลให้การเข้าไปจัดเก็บขยะของเจ้าหน้าที่สำนักงานเขตได้ไม่สะดวกนัก แต่อย่างไรก็ตามทางสำนักงานเขตก็ได้มีการแก้ปัญหา โดยการใช้รถเชิญเข้าไปเก็บในพื้นที่ที่มีถนนแคบ แล้วลำเลียงออกมาสู่พื้นที่ถนนที่มีความกว้างเพียงพอให้รถขนขยะเข้าไปได้ แต่ถึงอย่างไรปัญหาขยะก็ยังเป็นประเด็นหนึ่งที่มีผลกระทบต่อพื้นที่ดังกล่าว จากการสำรวจในพื้นที่ชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟบางซื่อพบว่า พื้นที่ที่มีปัญหาเรื่องขยะมากที่สุดได้แก่ พื้นที่บ้านพักพนักงานการรถไฟไปจนถึงบริเวณชุมชนคึกคัก ซึ่งพบว่ามีปัญหาเรื่องขยะมูลฝอยต่างๆ ร้อยละ 38.7 (ตารางที่ 4-6) มีสาเหตุมาจากสำนักงานเขตไม่มาเก็บขน-ขยะในพื้นที่ ร้อยละ 25.8 รองลงมาประชาชนขาดจิตสำนึกในการใส่ใจกับปัญหาดังกล่าว ร้อยละ 9.7 และเกิดจากปัญหาอื่นๆ ร้อยละ 3.2 และเป็นที่น่าสังเกตว่าในพื้นที่ไม่พบว่ามีปัญหาเกี่ยวกับการไม่มีถังทิ้งขยะเลย แต่ก็ยังมีปัญหาเรื่องขยะอยู่

ตารางที่ 4-6 ปัญหาขยะในชุมชน

ลำดับที่	สาเหตุ	ปัญหา	
		ขยะร้อยละ 38.7	
		ร้อยละที่เลือก	ร้อยละที่ไม่เลือก
1	ประชาชนขาดจิตสำนึก	9.70	90.30
2	สนง.เขตไม่มาเก็บ	25.80	74.20
3	ไม่มีถังเก็บขยะ	0.00	100.00
4	สาเหตุอื่นๆ	3.20	96.80

2.2.8 ในพื้นที่ชุมชนใกล้เคียงมีปัญหาพื้นที่รกร้างในชุมชน

ปัจจุบันมีสถานที่ที่ถูกทิ้งร้างอยู่เป็นจำนวนมากในชุมชน ส่งผลต่อปัญหาในหลายเรื่องได้แก่ ปัญหาด้านภูมิทัศน์ ปัญหาน้ำเน่าเสีย ปัญหาสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ปัญหาพื้นที่ว่างรกร้างในชุมชนในเขตบางซื่อมีร้อยละ 41.9 (ตารางที่ 4-7) ซึ่งเป็นที่ของเอกชนเป็นส่วนใหญ่ โดยมีสาเหตุมาจากการที่เจ้าของไม่ใส่ใจดูแลหรือไม่ทำประโยชน์ร้อยละ 25.8 และทราบว่าเป็นที่เอกชนร้อยละ 6.5 นอกจากนี้จากการสำรวจยังพบว่าในพื้นที่ของรัฐที่การรถไฟดูแลอยู่ ปลอมยให้เป็นที่รกร้างอยู่ได้แก่ บริเวณชุมชนบ้านพักรถไฟ บริเวณริมคลองเปรมประชากร เป็นต้น

ตารางที่ 4-7 ปัญหาพื้นที่ว่างรกร้างในชุมชน

ลำดับที่	สาเหตุ	ปัญหา	
		ที่รกร้างในชุมชนร้อยละ 41.9	
		ร้อยละที่เลือก	ร้อยละที่ไม่เลือก
1	เจ้าของไม่ใส่ใจดูแล	25.80	74.20
2	ที่ดินขายไม่ออก	3.20	96.80
3	เป็นที่ตาบอดเข้าไม่ถึง	3.20	96.80
4	เป็นที่ของเอกชน	6.50	93.50
5	เป็นที่ของรัฐไม่มาพัฒนา	3.20	96.80
6	เป็นที่พักอาศัยของชุมชนแออัด	0.00	100.00
7	สาเหตุอื่นๆ	6.50	93.50

2.3 ด้านเศรษฐกิจ

2.3.1 พื้นที่ของสถานีรถไฟบางซื่อมีการแบ่งให้เช่าทำประโยชน์เป็นส่วนใหญ่

บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อเป็นพื้นที่ขนาดใหญ่ที่สามารถนำไปพัฒนา ทางด้านกายภาพได้ในทางหลักการ แต่ปัจจุบันทางการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถทำประโยชน์ได้เต็มที่ เนื่องจาก

จากได้ให้เอกชนเช่าทำประโยชน์ทั้งในระยะสั้นและระยะยาวแตกต่างกัน ซึ่งถ้าไม่หมดสัญญา ก็ยังไม่สามารถทำอะไรในพื้นที่นั้นๆ ได้เลย (ตารางที่ 4-3) หรือถ้าหากการรถไฟจะยกเลิกสัญญา อาจถูกปรับหรือฟ้องร้องได้ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการพัฒนาพื้นที่อย่างต่อเนื่อง เนื่องจากการดำเนินการมีระยะเวลาสั้นกว่าจะสิ้นสุด การเสียโอกาสทางการเงินและการลงทุนที่มุ่งหวังผลตอบแทนในระยะยาว ก็จะเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ขณะเดียวกันผู้ร่วมทุนอาจขาดความมั่นใจในเสถียรภาพของการรถไฟทำให้ไม่กล้ามาลงทุนก็เป็นได้ แต่อย่างไรก็ตามพื้นที่ดังกล่าวโดยสภาพทางกายภาพ แม้จะถูกเช่าทำประโยชน์ก็ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์อย่างเต็มพื้นที่ ซึ่งถ้าจะลดปัญหาในการพัฒนาควรมีการวางระยะการก่อสร้างให้ดีขึ้น ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการจัดการงานก่อสร้างได้

2.4 ด้านสังคม

2.4.1 มีกลุ่มอิทธิพลต่างๆในพื้นที่หลายระดับ ให้การสนับสนุนในการใช้พื้นที่ของรัฐอย่างไม่ถูกต้อง

กรณีปัญหาที่ประสบอยู่ขณะนี้ นับจากการทำสัญญาเช่าที่ดินระหว่างรัฐกับรัฐด้วยกัน และระหว่างรัฐกับเอกชน ในการทำสัญญาเป็นไปอย่างถูกต้องและเปิดกว้างในการใช้พื้นที่(เรียกว่ามือที่หนึ่ง) ต่อมา(ช่วงมือที่สอง)เป็นการทำสัญญากันนอกระบบหมายถึง ไม่ได้ทำสัญญากับเจ้าของที่ดินโดยตรง อีกทอดหนึ่งต่อมา(ช่วงมือที่สาม)เป็นการทำสัญญาต่อกันอีกระหว่างมือที่สองกับมือที่สามถึงการให้พื้นที่ในการทำประโยชน์ โดยมีการแบ่งพื้นที่ออกเป็นแปลงๆ มีคนดูแลรับผิดชอบ และมีมือที่สี่ มือที่ห้า ต่อๆไปโดยราคาค่าเช่าเพิ่มขึ้นทุกปี หรือทุกครั้งที่มีการเปลี่ยนมือ จากเหตุดังกล่าวก่อให้เกิดปัญหาในรูปแบบของการใช้ที่ดิน ที่ควบคุมได้ลำบากและไม่เป็นระเบียบแบบแผน เช่น มีการเก็บค่าจอดรถในวันเสาร์หรืออาทิตย์ มีการเปิดเป็นสถานบันเทิงในตอนกลางคืน จากร้านค้าต้นไม้ธรรมชาติ ใช้เป็นสถานี่รดตู้เพื่อไปยังจังหวัดต่างๆ หรือมีการบุกรุกที่ของรัฐเพื่อทำประโยชน์ส่วนตัว โดยอ้างถึงการเสียค่าเช่าอย่างถูกต้องกับมือที่สี่ หรือห้าก็แล้วแต่ และมักจะได้รับการคุ้มครองจากบุคคลเหล่านั้นเป็นต้น

2.4.2 ในพื้นที่ชุมชนใกล้เคียงพบว่ามีปัญหายาเสพติดเกือบทุกชุมชน

พื้นที่ย่านบางซื่อมีปัญหาด้านยาเสพติดเป็นจำนวนมาก ซึ่งจากการทำวิจัยเพื่อวางแผนพัฒนาพื้นที่ เขตจตุจักร และเขตบางซื่อ ของสถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปี 2544 พบว่าพื้นที่ย่านบางซื่อมีปัญหาเรื่องยาเสพติดเป็นอันดับที่หนึ่ง รองลงมาเป็นปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม และจากการสำรวจในพื้นที่ศึกษาพบว่าในพื้นที่ที่มีปัญหาเรื่องยาเสพติดจริงถึงร้อยละ 67.7 โดยมีสาเหตุมาจากเยาวชนมัธยมร้อยละ 41.9 และรองลงมาประชาชนพบว่าในพื้นที่เป็นสถานที่จำหน่ายยาเสพติดถึงร้อยละ 29.0 (ตารางที่ 4-8) บริเวณ ที่มีปัญหาด้านนี้ ได้แก่ ชุมชนซอยประคู้ และชุมชนคันมะม่วง

ตารางที่ 4-8 ปัญหายาเสพติด

ลำดับที่	สาเหตุ	ปัญหา	ยาเสพติดในชุมชนร้อยละ 67.7	
			ร้อยละที่เลือก	ร้อยละที่ไม่เลือก
1	เยาวชนมั่วสุม		41.90	58.10
2	มีสถานบันเทิงอยู่ใกล้ๆ		3.20	96.80
3	มีการจำหน่ายยาเสพติดในพื้นที่		29.00	71.00
4	ผู้ใหญ่ทำตัวไม่เหมาะสม		19.40	80.60
5	สาเหตุอื่นๆ		9.70	90.30

2.4.3 พื้นที่ชุมชนใกล้เคียงมีปัญหาการลักขโมยในชุมชน

จากสภาพปัญหาทางด้านยาเสพติด ปัญหาอาชญากรรม ที่ลดลงบ้างจากอดีต ขณะเดียวกันก็พบว่ามีปัญหาการลักขโมยในชุมชน ถึงร้อยละ 38.7 มีสาเหตุมาจากการที่ตำรวจไม่เข้ามาดูแลพื้นที่ ร้อยละ 35.8 และรองลงมาเป็นปัญหาจากทางด้านกายภาพในชุมชน คือสภาพแวดล้อมมีมุมมืดและอับร้อยละ 25.8 และสุดท้ายพบว่าลักษณะรั้วบ้านเป็น อีกสาเหตุหนึ่งที่ชุมชนคิดว่าเป็นปัญหาที่ทำให้ขโมยสามารถปีนได้ โดยที่รั้วมีลักษณะที่บดและปีนได้ร้อยละ 3.2 (ตารางที่ 4-9)

ตารางที่ 4-9 ปัญหาการลักขโมยในชุมชน

ลำดับที่	สาเหตุ	ปัญหา	การลักขโมยในชุมชนร้อยละ 38.7	
			ร้อยละที่เลือก	ร้อยละที่ไม่เลือก
1	สภาพแวดล้อมมีมุมมืดและอับ		25.80	74.20
2	ตำรวจไม่เข้ามาดูแลพื้นที่		35.80	64.20
3	รั้วบ้านมีลักษณะที่ปีนได้		3.20	96.80
4	สาเหตุอื่นๆ		16.10	83.90

● โอกาสในการพัฒนาพื้นที่ (Opportunities)

โอกาสในการพัฒนาพื้นที่แยกเป็นสองส่วนด้วยกัน ได้แก่พัฒนาบริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ กับการพัฒนาพื้นที่โดยรอบ เพื่อรองรับการขยายตัวการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ที่จะย้ายจากสถานีกรุงเทพ(หัวลำโพง) มายังบริเวณย่านสถานีรถไฟบางซื่อปัจจุบัน ดังนั้นบริเวณพื้นที่ดังกล่าวมีศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ดังต่อไปนี้

3.1 ด้านนโยบายของรัฐ

3.1.1 มีกรอบการพัฒนาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 รองรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ มีสาระสำคัญของแผนดังรายละเอียดดังนี้

การพัฒนาประเทศไทยในอนาคต 20 ปี (พ.ศ. 2565) มีจุดมุ่งหมายมุ่งเน้นการแก้ปัญหาความยากจนและยกระดับคุณภาพชีวิตของคนส่วนใหญ่ของประเทศ ให้เกิด “การพัฒนาที่ยั่งยืนและความอยู่ดีมีสุขของคนไทย” และสร้างค่านิยมร่วม ให้คนไทยตระหนักถึงความจำเป็นและปรับเปลี่ยนกระบวนกรคิด ทักษะคติ และกระบวนกรทำงาน โดยยึด “ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” เป็นปรัชญานำทางให้เอื้อต่อการเปลี่ยนแปลงระบบบริหารจัดการประเทศแนวใหม่ ที่มุ่งสู่ประสิทธิภาพและคุณภาพ และก้าวตามโลกได้อย่างรู้เท่าทัน เพื่อก้าวสู่วิสัยทัศน์ร่วมของสังคมไทย จำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการวาง “บทบาทการพัฒนาประเทศ” ในอนาคตอย่างเหมาะสม สอดคล้องกับศักยภาพและบทบาททางเศรษฐกิจของพื้นที่ โดยคนในชุมชนมีส่วนร่วมที่จะวางรากฐานการพัฒนาเป็นสังคมและชุมชนที่เข้มแข็ง มีระบบบริหารจัดการที่ดีในทุกระดับ ขณะเดียวกันมีการใช้ศักยภาพด้านเอกลักษณ์วัฒนธรรมไทยที่ประณีประนอม เปิดกว้าง ในการพัฒนาเป็นแกนประสานการเจรจา เสริมสร้างสันติภาพในภูมิภาคและใช้ศักยภาพด้านการผลิตและบริการเพื่อเตรียมพัฒนาประเทศ สู่วิถีความเป็นฐานเศรษฐกิจของภูมิภาค โดยเฉพาะด้านการเกษตร การแปรรูปการเกษตรและอาหาร การเป็นฐานการท่องเที่ยวที่หลากหลาย และเป็นศูนย์กลางการศึกษาและวิทยาการที่เข้มแข็ง ควบคู่ไปกับการพัฒนาเป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค ด้านการขนส่งทางอากาศ ทางบก และทางน้ำ รวมทั้งการสื่อสารโทรคมนาคมของภูมิภาค โดยอาศัยศักยภาพที่ได้เปรียบของพื้นที่เศรษฐกิจและโครงข่ายบริการพื้นฐานที่พัฒนาขึ้นแล้ว เพื่อเสริมสร้างสมรรถนะและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้ก้าวตามโลกอย่างรู้เท่าทัน

3.1.2 มีแผนพัฒนาของกรุงเทพมหานครจากการศึกษาของ MIT.

มีส่วนผลักดันให้พื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยบริเวณบางซื่อมีศักยภาพสูง ในการรองรับการบริการด้านขนส่งเพื่อลดความแออัดการจราจรลง มีข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาดังนี้

เนื่องจากกรุงเทพมหานคร มีพื้นที่หลายบริเวณที่มีลักษณะเฉพาะที่สมควรมีการวางแผนเป็นพิเศษ แยกเป็นอิสระจากผังเมืองรวม โดยได้เสนอ แผนพัฒนา 4 บริเวณประกอบด้วย

1. ศูนย์ชุมชนชานเมือง
2. ศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนร่วม
3. พื้นที่อนุรักษ์ทางประวัติศาสตร์
4. บริเวณปรับปรุงที่อยู่อาศัย

ซึ่งในที่นี้จะกล่าวขยายความเฉพาะหัวข้อที่ 2 เนื่องจากเป็นหัวข้อที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่

● ศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนร่วม ศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนร่วมจะมีบทบาทสำคัญ ต่อการเปลี่ยนการใช้บริการระบบขนส่งประเภทต่างๆ ขณะเดียวกันยังช่วยสนับสนุนการพัฒนาแบบหนาแน่นสูง ในบริเวณที่เป็นจุดยุทธศาสตร์ของกรุงเทพมหานคร ศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนร่วมเป็นยุทธศาสตร์การขนส่งตามผังเมืองรวมฉบับใหม่ ที่ผสมผสานการพัฒนาาระบบขนส่งมวลชน และการปรับปรุงการขนส่งประเภทอื่นที่กำลังดำเนินการอยู่เข้าด้วยกัน ศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนร่วมจะอำนวยความสะดวกในการเปลี่ยนการใช้บริการระหว่างระบบขนส่งมวลชน รถไฟ รถประจำทาง และการขนส่งทางน้ำ ศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนร่วมจะต้องมีการผสมผสานการพัฒนากับบริการขนส่งระบบต่างๆ ดังนี้ การผสมระบบรถไฟและระบบขนส่งมวลชนความเร็วสูง (MRT) การเชื่อมโยงกับระบบทางด่วน

โดยระบบศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนร่วมจะเป็นจุดเปลี่ยนระบบการเดินทางที่สำคัญระหว่างรถไฟและระบบขนส่งมวลชนความเร็วสูง ศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนร่วมกับระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้ากรุงเทพมหานคร ระบบขนส่งมวลชนไฮป์เวย์และรถไฟชานเมืองสำหรับศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนร่วมฝั่งตะวันตก บริเวณธนบุรีและบางกอกน้อย นอกจากนี้การพัฒนาการเชื่อมโยงระบบรถไฟความเร็วสูง เส้นทางไปลาดกระบังและพื้นที่พัฒนาฝั่งตะวันออก จะต้องดำเนินการสำหรับศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนร่วมมักกะสัน การพัฒนาศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนร่วม ช่วยให้มีการเชื่อมโยงโครงข่ายทางด่วนส่วนขยายและโครงข่ายถนนอื่นๆ กับสถานีขนส่งมวลชนหลักต่างๆ การออกแบบศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนร่วม ควรจัดให้มีสถานีที่จอดรถสำหรับผู้ขับขี่รถส่วนบุคคล สามารถเปลี่ยนไปใช้ระบบขนส่งมวลชนได้ การเชื่อมโยงโดยตรงระหว่างระบบทางด่วนและที่จอดรถ จะช่วยส่งเสริมให้ผู้เดินทางประจำวันเปลี่ยนการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวเป็นระบบขนส่งมวลชนความเร็วสูง โดยจอดรถทิ้งไว้ที่ศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนร่วม

ลักษณะของศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนร่วม จากข้อเสนอแนะของ Bangkok Plan มีพื้นที่อยู่ 5 แห่งที่เสนอให้เป็นที่ตั้งของศูนย์กลางรวมระบบขนส่งมวลชน เพื่อเป็นการบรรเทาปัญหาความแออัดของการจราจร ในพื้นที่ย่านใจกลางเมืองในกรุงเทพมหานครลง ซึ่งเป็นพื้นที่มีศักยภาพสูงในการพัฒนา ได้แก่

1. สถานีรถไฟมักกะสัน (ย่านโรงงานมักกะสัน)
2. สถานีรถไฟหัวลำโพง (สถานีกรุงเทพ)
3. สถานีรถไฟบางซื่อ(ย่านพหลโยธิน)
4. บางกอกน้อย
5. ธนบุรี

พื้นที่ทั้ง 5 แห่งในเบื้องต้นมีศักยภาพที่เป็นจุดเด่น จุดด้อยแตกต่างกัน ในที่นี้จะกล่าวถึงเฉพาะพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาของวิทยานิพนธ์ ซึ่งทางที่ปรึกษา (MIT. และ EC.) ได้อธิบายถึงเหตุผลในการเลือกที่ตั้งบริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ(ย่านพหลโยธิน) ดังนี้

สถานีรถไฟบางซื่อ(ย่านพหลโยธิน) เป็นที่ตั้งของศูนย์กลางของระบบขนส่งมวลชนร่วมบางซื่อ อยู่ติดกับสวนจตุจักรเป็นที่ตั้งซึ่งเป็นประตูพื้นที่ด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร ที่กำลังขยายตัวอย่างรวดเร็ว ศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนร่วมบางซื่อ ตั้งอยู่ระหว่างการพัฒนาตามแนวถนนคอนเมือง – รังสิต ซึ่งจะมีระบบขนส่งที่เข้มแข็ง เมื่อระบบขนส่งรถไฟกรุงเทพมหานครและระบบขนส่งมวลชนความเร็วสูง ก่อการพัฒนาตามเส้นทางไฮโพลต์ ที่ศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนร่วมนี้ ทำให้บริเวณนี้มีศักยภาพในการพัฒนาที่สูง เนื่องจากเป็นทางผ่านของทางด่วนชั้นที่สอง เป็นพื้นที่อยู่ในส่วนขยายทางคอนเหนือของกรุงเทพมหานคร เป็นจุดร่วมสุดท้ายของสายใต้ สายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ

3.1.3 มีแผนและนโยบายด้านการวางผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครรองรับ

โดยมีผังเมืองกรุงเทพมหานคร เป็นผู้ดูแลและออกมาตรการเพื่อจัดระบบการใช้ที่ดินให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับและสอดคล้องกับ การขยายตัวของชุมชนในอนาคต ส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจ โครงข่ายการบริการสาธารณะ โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

- ส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจ การบริการ องค์การระหว่างประเทศ วัฒนธรรม และการบริการที่สำคัญที่สุดของประเทศ
- ส่งเสริมการพัฒนาด้านที่อยู่อาศัย และพาณิชย์กรรมให้สอดคล้องกับ โครงสร้างทางเศรษฐกิจ และสังคมของชุมชน โดยมีศูนย์ชุมชนเพื่อให้บริการต่างๆที่จำเป็น
- ส่งเสริมการพัฒนาศูนย์ชุมชนในพื้นที่ต่างๆของกรุงเทพมหานคร
- พัฒนาการบริการทางสังคมการสาธารณสุขูปโภคสาธารณูปการให้เพียงพอและได้มาตรฐาน
- ส่งเสริมพัฒนาระบบขนส่งมวลชน ให้มีประสิทธิภาพเพื่อลดรถยนต์ส่วนบุคคล
- จัดระบบการขยายตัวของอุตสาหกรรมการผลิต โดยทั่วไปที่ไม่ก่อเหตุรำคาญ หรือการสร้างมลภาวะในอุตสาหกรรมการผลิต ที่ต้องใช้แรงงานระดับฝีมือและเทคโนโลยีขั้นสูง
- ส่งเสริม อนุรักษ์และฟื้นฟูศิลปวัฒนธรรมและสภาพแวดล้อม ซึ่งมีคุณค่าทางศาสนา ศิลปกรรม สถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์ และโบราณคดี เพื่อดำรงความเป็นเอกลักษณ์ของกรุงเทพมหานครและของชาติ
- ส่งเสริมการพัฒนาเมืองด้วยการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

3.1.4 มีผังการใช้ที่ดินในกรุงเทพมหานครเป็นเครื่องมือในการกำหนด

แนวทางการพัฒนาที่ชัดเจน ซึ่งมีรายละเอียดของผังดังนี้

- ปรับปรุงการใช้ที่ดินประเภทอนุรักษ์ เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์และศิลปวัฒนธรรมไทย ในบริเวณกรุงรัตนโกสินทร์ และพื้นที่ต่อเนื่องฝั่งธนบุรี
- การพัฒนาที่ดินภายในถนนวงแหวนรัชดาภิเษก จะเป็นลักษณะของการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองเดิม โดยรื้อของเดิมแล้วสร้างขึ้นมาใหม่ และมีการขยายเพิ่มพื้นที่บริเวณพาณิชยกรรม-กรรม ในบริเวณที่มีแนวโน้มในการพัฒนาสูง รวมทั้งมีการปรับปรุงบริเวณพักอาศัยหนาแน่นน้อยบางบริเวณ ที่มีระบบคมนาคมขนส่งเข้าถึง ให้เป็นพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลางและหนาแน่นมาก
- วางแผนรองรับการพัฒนาบริเวณสถานีขนส่งมวลชน ร่วมภายในวงล้อมของถนนรัชดาภิเษก ได้แก่ บริเวณจตุจักร บริเวณหัวลำโพง บริเวณสีลม บริเวณมักกะสัน บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ บริเวณสยามสแควร์ บริเวณศูนย์วัฒนธรรม บริเวณวงเวียน-ใหญ่ บริเวณสุขุมวิท - อโศก
- พื้นที่พัฒนาพิเศษ เพื่อกระจายกิจกรรมซึ่งเป็นแหล่งงาน ย่านธุรกิจการค้าออกไปอยู่ใน พื้นที่ที่ได้วางแผน และจัดระเบียบการใช้ประโยชน์ที่ดินให้สอดคล้องกับ ระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ได้แก่ บริเวณพระราม 3 พัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจใหม่ ศูนย์กลางทางการเงินและการธนาคาร บริเวณจตุจักร - รัชดาภิเษก พัฒนาเป็นย่านธุรกิจ สำนักงาน และที่พักอาศัยหนาแน่นสูง บริเวณบางนา - ศรีนครินทร์ พัฒนาเป็นย่านการค้า สำนักงาน และที่พักอาศัยหนาแน่นสูง บริเวณศูนย์ราชการถนนแจ้งวัฒนะ พัฒนาเป็นศูนย์ราชการ ย่านธุรกิจ สำนักงาน และที่พักอาศัย
- พัฒนาระบบศูนย์ชุมชน โดยพัฒนาพื้นที่ชานเมืองที่เหมาะสม ให้เป็นศูนย์ชุมชนสมบูรณ์แบบ เพื่อให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงสามารถใช้บริการได้โดยไม่ต้องเดินทางเข้าเมือง
- อนุรักษ์พื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม ฝั่งตะวันออกซึ่งเป็นที่ลุ่มแอ่งกระทะ เพื่อประโยชน์ในการเป็นพื้นที่ชะลอน้ำ และป้องกันน้ำท่วม และอนุรักษ์พื้นที่ชนบทและเกษตรกรรมในฝั่งตะวันตก เพื่อให้เป็นย่านที่อยู่อาศัยชั้นดีภายในเมืองต่อไป
- ผังระบบคมนาคมและขนส่งกรุงเทพมหานคร มีหลักการเพื่อแก้ปัญหาด้านการจราจร และส่งเสริมบทบาททางเศรษฐกิจให้ก้าวไปสู่ การเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจวิทยาการ ด้วยแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใหม่ 3 โครงการคือ ระบบทางด่วน ระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ และระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง เพิ่มเติมถนนสายหลัก ถนนสายรอง อันเป็นปัจจัยช่วยกระตุ้นศักยภาพของการพัฒนาใหม่ๆ ให้เกิดขึ้นอย่างมีแบบแผน และเป็นการวางผังเมืองที่นำหน้าแนวโน้มการพัฒนาต่อไป

3.1.5 มีแผนพัฒนาเขตบางซื่อเตรียมการรองรับในการพัฒนาพื้นที่อยู่แล้ว

จากการศึกษา แผนพัฒนาเขตบางซื่อแบ่งการพัฒนาออกเป็น 2 ด้านด้วยกัน ได้แก่ การพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคม กับการพัฒนาด้านกายภาพ โดยมีรายละเอียดกว้างๆ ดังนี้ การพัฒนา ด้านเศรษฐกิจและสังคมในเขตบางซื่อ มีประชากรและ การจ้างงานมีสัดส่วนค่อนข้างสูง สะท้อน สภาพทางเศรษฐกิจในเขตบางซื่อ ที่มีทิศทางการพัฒนาและการขยายตัวขึ้นอย่างชัดเจน โดยเฉพาะ ทิศทางที่ให้ความสำคัญด้านธุรกิจพาณิชย์กรรม และการเพิ่มการจ้างงาน เนื่องจากเขตบางซื่อมี โอกาสพัฒนาไปสู่บทบาทของการเป็นชุมทางการขนส่ง ขนาดใหญ่แห่งหนึ่งของกรุงเทพมหานคร ส่งผลให้เกิดการพัฒนาภาคบริการตามมาในพื้นที่มากขึ้น ดังนั้นแผนพัฒนาเขตกำหนดให้เขตบางซื่อ มีความพร้อมในการเป็นชุมทางการคมนาคมขนส่ง และรองรับการขยายตัวของภาคธุรกิจ พาณิชย กรรมที่เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว ในขณะเดียวกันจะพัฒนาพื้นที่พักอาศัย ให้มีความสมดุลกับแหล่ง งาน

การพัฒนาด้านกายภาพ เนื่องจากในเขตมีสภาพแวดล้อมที่เมืองที่ดี ตอบสนองต่อความ ต้องการทางเศรษฐกิจ และสังคมในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีการควบคุมและสนับสนุนการ พัฒนาให้เป็นไปอย่างมีระเบียบ สอดคล้องกับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร โดยอาศัยการจัด ระเบียบการใช้ที่ดินและการจัดเตรียม โครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับการพัฒนาที่จะเกิดขึ้น การใช้ที่ ดินในอนาคตของเขตบางซื่อ ให้มีการจัดทำแผนการใช้ที่ดินในอนาคตระยะยาว จนถึงปี พ.ศ. 2560 ให้ตอบสนองต่อเป้าหมายทางด้านเศรษฐกิจและสังคมอย่างมีประสิทธิภาพ จัดระเบียบการใช้ ที่ดิน ให้ถูกต้องเป็นไปอย่างมีลำดับขั้นตอนเหมาะสมกับศักยภาพ และการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่ โดยให้สอดคล้องกับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ระบบ โครงข่ายสาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ ในพื้นที่เขตบางซื่อต้องมีการให้บริการอย่างทั่วถึง และเป็นตัวสนับสนุนการพัฒนาที่ เกิดขึ้นในพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่สำคัญ ได้แก่ ระบบ คมนาคมขนส่งซึ่งประกอบไปด้วย โครงข่ายถนน ระบบขนส่งมวลชน การบำบัดน้ำเสีย การกำจัด ขยะ และการกำหนดที่ตั้งของบริการสาธารณะอื่นๆที่จำเป็น ทั้งนี้โครงข่ายสาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ ควรสอดคล้องกับการใช้ที่ดินและการลำดับขั้นตอนการพัฒนาตามที่กำหนดไว้ในผัง การใช้ที่ดิน

3.1.6 มีแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ ต่อเนื่องของสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) ที่สนับสนุนต่อการพัฒนา พื้นที่ของการรถไฟฟ้าอย่างต่อเนื่อง

โดยมีจุดมุ่งหมายการศึกษาสำหรับ แผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบราง (URMAP) เพื่อที่จะพิจารณากำหนดแผนการขนส่งมวลชนระบบราง ที่จำเป็นสำหรับพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล พ.ศ. 2564 โดยสาระของแผนประกอบด้วยดังนี้

แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนเดิม ได้กำหนดขึ้นจากการศึกษาและได้รับอนุมัติโดยคณะรัฐมนตรี ในปี พ.ศ. 2537 โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อที่จะกำหนดรูปแบบของโครงข่าย ให้มีประสิทธิภาพ โดยได้รวมเส้นทางของโครงการ Hopewell เส้นทางของบริษัทขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (BTSC) และเส้นทางของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย หลังจากวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจในปี พ.ศ. 2540 จึงมีความจำเป็นต้องทบทวนแผนแม่บทเดิม เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพการเปลี่ยนแปลง ดังนั้นจึงได้มีการจัดให้มีการศึกษาแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบราง ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (URMAP) โดยสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบจราจรทางบก (สจร.) เรื่องสำคัญที่ต้องพิจารณา คือ ส่วนเกี่ยวข้องของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย แนวเส้นทางของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ทำหน้าที่เปรียบเสมือนกระดูกสันหลังของโครงข่ายในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในการวางแผนงานจนถึงปี พ.ศ. 2564 พื้นฐานของเหตุผลการพัฒนาอย่างต่อเนื่องสำหรับการขนส่งมวลชน ระบบรางในอนาคตจะถูกกำหนดขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ที่สำคัญ 4 ประการได้แก่

1. เพื่อกำหนดแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบราง ในเมืองขึ้นใหม่และโครงการของการพัฒนา
2. กำหนดโครงข่ายการขนส่งมวลชนระบบรางในเมือง โดยรวมหน้าที่และความเกี่ยวข้องของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย และโครงการที่จะทดแทนโครงการของ Hopewell
3. เพื่อที่จะชักนำผู้โดยสารของการขนส่งระบบรางจากการพัฒนาโครงข่ายในเมือง และในพื้นที่ทำการศึกษาที่มีสิ่งอำนวยความสะดวก ในการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง และระบบการขนส่งขนาดเล็กที่มาบริการแก่ผู้โดยสาร
4. เตรียมแผนการดำเนินการที่ยั่งยืน แผนงานจนถึงปี พ.ศ. 2564 โดยจะรวมการมีส่วนร่วมของเอกชนไว้ด้วย

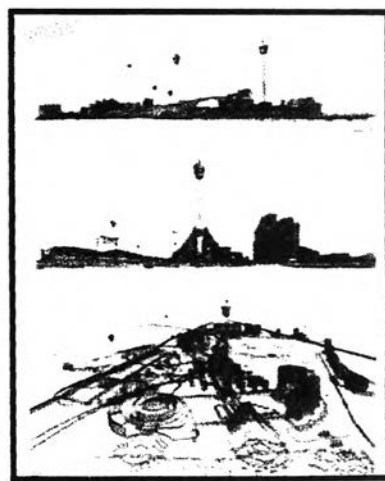
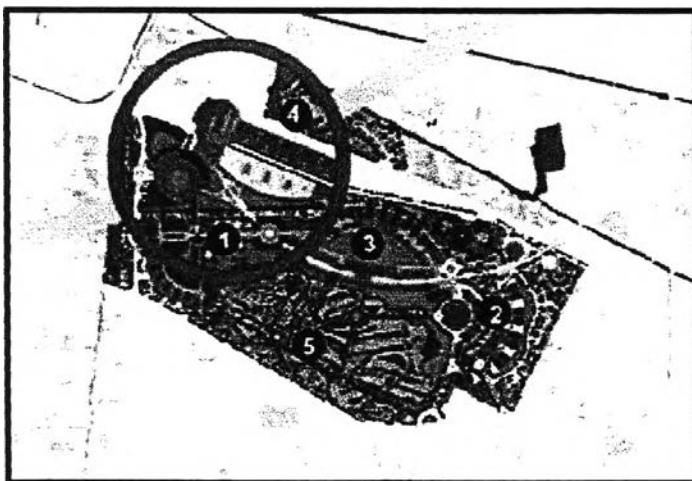
โดยพิจารณาระบบขนส่งในหน่วยงานส่วนต่างๆ ซึ่งมีระบบต่างๆดังนี้

1. โครงข่ายการคมนาคมขนส่งเดิมและการให้บริการ ได้แก่ อยู่ในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย กรมโยธาธิการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
2. การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
3. บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ(BTSC)
4. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (MRTA)
5. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)

6. โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (SBIA)
7. โครงการระบบการขนส่งทางรถไฟฟ้ายกระดับในกรุงเทพฯ (BRIP)

ซึ่งจากที่ได้กล่าวถึงในเบื้องต้นพบว่า โครงการระบบการขนส่งทางรถไฟฟ้ายกระดับในกรุงเทพมหานคร (BRIP) เป็นโครงการที่สอดคล้องกับการพัฒนาทางด้านกายภาพในพื้นที่ บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ โดยมีการศึกษาของโครงการ BRIP. ซึ่งได้ดำเนินการระหว่างปี พ.ศ. 2542 ถึง พ.ศ. 2543 ได้ทราบถึงผลกระทบจากปัญหาทางเศรษฐกิจแล้ว โดยมีจุดประสงค์ของโครงการ BRIP. เพื่อพัฒนาแผนผังแม่บทของการรถไฟแห่งประเทศไทย สำหรับพื้นที่ในเมือง ชานเมือง และรถไฟทางไกลในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยได้เสนอค่าใช้จ่ายในการลงทุน 98,000 ล้านบาท ในระยะ 20 ปี โครงการที่มีลำดับความสำคัญสูงที่เสนอ คือ โครงการรถไฟยกระดับ URMAR. มีความเห็นว่าโครงการ BRIP. ได้เลือกแนวคิดของ Hopewell ซึ่งก็คือการดำเนินการด้วยระบบรถไฟที่ต่างกัน 3 ระบบใน 5 ราง ในแนวเส้นทางเดียวกันความคุ้มค่าการลงทุนสนับสนุนด้วยปริมาณผู้โดยสาร ซึ่งมีปริมาณสูงและอัตราการเพิ่มในอนาคตอัตราส่วนของ ผู้โดยสารต่อวันในปี พ.ศ. 2549 ของการประเมินโดยโครงการ BRIP. คือ 2.64 หรือ 738,000 (เมื่อเปรียบเทียบกับโครงการ URMAR. 279,000) และอัตราส่วนเป็น 1.57 ในปี พ.ศ. 2554 1.39 ใน พ.ศ. 2559 และ 1.17 ในปี พ.ศ. 2564 จะเห็นได้ว่าการประมาณการของโครงการ BRIP.จะมี ผู้โดยสารสูงในเบื้องต้น และจะมีอัตราการเพิ่มต่ำหรืออาจกล่าวอีกนัยหนึ่ง การประมาณการของ URMAR. ต่ำในเบื้องต้นและมีอัตราการเพิ่มสูง นโยบายของรัฐบาลที่ผ่านมา กำหนดให้ รัฐวิสาหกิจต้องดำเนินกิจการด้วยการพึ่งพาตนเอง เป็นผลให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องดำเนินยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ที่เป็นสินทรัพย์ ให้เกิดผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจแก่การรถไฟ

รูปที่ 4.1 ตำแหน่งการพัฒนาย่านสถานีรถไฟบางซื่อ



เพื่อพวงศานะให้สามารถดำเนินงานให้เกิดรายได้ ที่จะนำมาสนับสนุนด้านบริการ คมนาคมขนส่ง ที่มีประสิทธิภาพได้ต่อไป การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี ในคราวประชุมคณะกรรมการอำนวยการจัดระบบศูนย์ราชการ ครั้งที่ 1/2539 เมื่อวันที่ 4 มิถุนายน 2539 ที่ประชุมมีมติเห็นชอบ ให้มีการดำเนินงานพัฒนาพื้นที่ย่านพหลโยธิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง ของกรุงเทพมหานคร เชื่อมโยงกับศูนย์ราชการ และชุมชนศูนย์กลางเมืองอื่นๆในพื้นที่รอบนอกกรุงเทพมหานคร อย่างมีประสิทธิภาพเพื่อช่วยลดปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานคร โดยทางการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการจ้างบริษัท ที่ชนะเลิศการประกวดแบบ แผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ย่านพหลโยธินและ โรงงานมักกะสัน เป็นบริษัทที่ปรึกษาในการทำแผนพัฒนาพื้นที่บริเวณย่านพหลโยธิน

เป้าหมายการดำเนินการ

การพัฒนาย่านพหลโยธินเพื่อเป็นศูนย์ธุรกิจสมบูรณ์แบบ โดยมีระบบการคมนาคมขนส่ง ของกรุงเทพมหานครเชื่อมโยงระบบการขนส่งมวลชน ทุกระบบเป็นศูนย์ธุรกิจสมบูรณ์แบบ

ขอบเขตการดำเนินการ

พื้นที่ย่านพหลโยธิน บริเวณที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ขนาดพื้นที่ 2,325 ไร่ ณ บริเวณย่านสับเปลี่ยนสถานีรถไฟบางซื่อ และจตุจักร

โดยมีแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ย่านพหลโยธินดังนี้ ออกแบบโดยคำนึงถึงการประหยัดพลังงาน สิ่งแวดล้อมและการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน ในพื้นที่สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ลักษณะได้แก่

1. การใช้ประโยชน์ที่ดิน แบ่งออกเป็น 5 โซน ได้แก่

โซนที่ 1 แนวรวบรวมการขนส่งหลายระบบ เป็นพื้นที่ส่วนทิศใต้สุดของโครงการติดกับ แนวคลองบางซื่อ ยาวตลอดแนวจากพหลโยธินถึงรถไฟ มีเนื้อที่รวมเกือบ 600 ไร่ โดยจัดให้เป็น

- อาคารสับเปลี่ยนถ่ายเทการขนส่งมวลชน
- อาคารศูนย์การค้าบริเวณสถานีผู้โดยสารและอาคารจอดรถหลายระดับ
- อาคารสถานีรถไฟกลางแห่งใหม่
- ตลาดนัดจตุจักรและตลาดน้ำ
- อาคารที่เป็นทั้งส่วนประชาสัมพันธ์ ร้านค้าย่อยร้านขายของที่ระลึกและส่วนสำนักงาน
- ส่วนเชื่อมต่อระหว่างโซน 1 และโซน 2 เป็นอาคารจุดสนใจหลัก

โซนที่ 2 ศูนย์กลางธุรกิจนานาชาติพื้นที่ส่วนบริเวณโดยรอบ ทิศเหนือเป็นการพัฒนาอย่างต่อเนื่องในแนวเดียวกับกลุ่มธุรกิจที่มีอยู่เดิมในโซนที่ 4 และรองรับกิจกรรมของศูนย์ประชุมนานาชาติ

ชาติที่สามารถเชื่อมต่อกัน ทั้งระดับใต้ดิน ระดับบนดิน และระดับลอยฟ้า รวมทั้งระบบการขนส่งมวลชนภายในพื้นที่

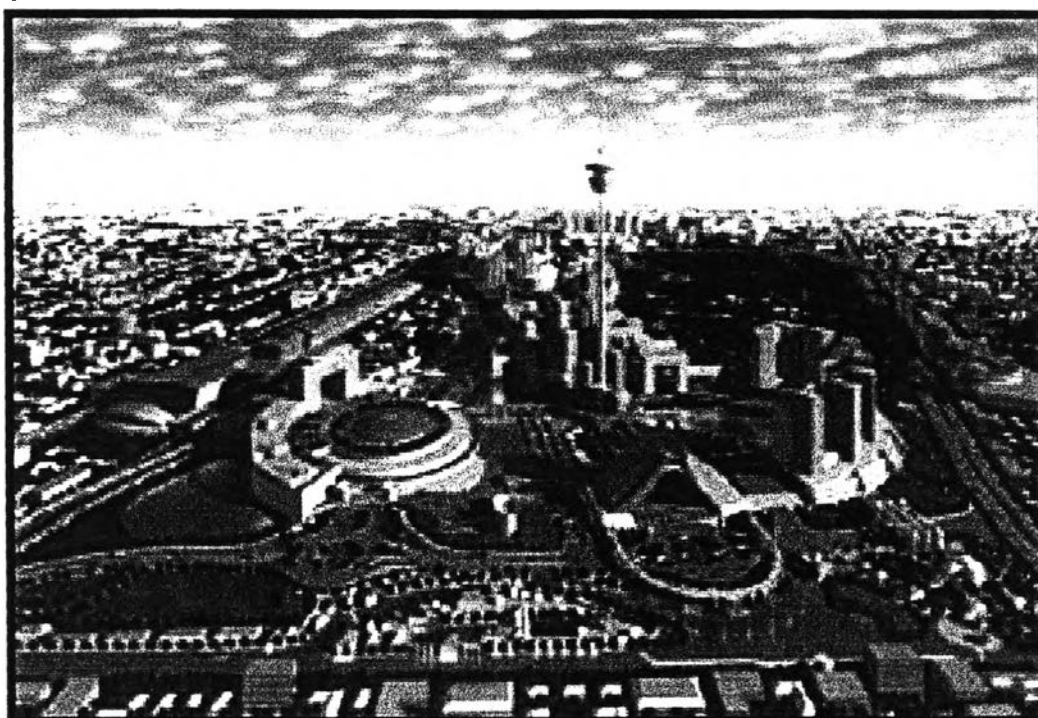
โซนที่ 3 เป็นพื้นที่ส่วนกลางของโครงการจัดเป็นพื้นที่ธุรกิจการค้า การแสดงนิทรรศการ การโฆษณา ประชาสัมพันธ์การขาย

โซนที่ 4 เป็นพื้นที่กิจกรรมสถาบันราชการ หรือพื้นที่ผูกพันระยะยาวกับเอกชน เช่น เซ็นทรัลพลาซ่า กลุ่มอาคารของการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย และศูนย์ประชุม นานาชาติ ซึ่งไม่ได้นำมารวมในการพัฒนาโครงการ แต่ได้ศึกษาถึงอิทธิพล และความสัมพันธ์เกี่ยวข้อง โอกาสที่เอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกัน ตลอดจนถึงกิจกรรมที่อาจขัดกัน เพื่อเป็นการชี้้นำการพัฒนาพื้นที่ที่เหมาะสม และสอดคล้องกับทั้งหมด

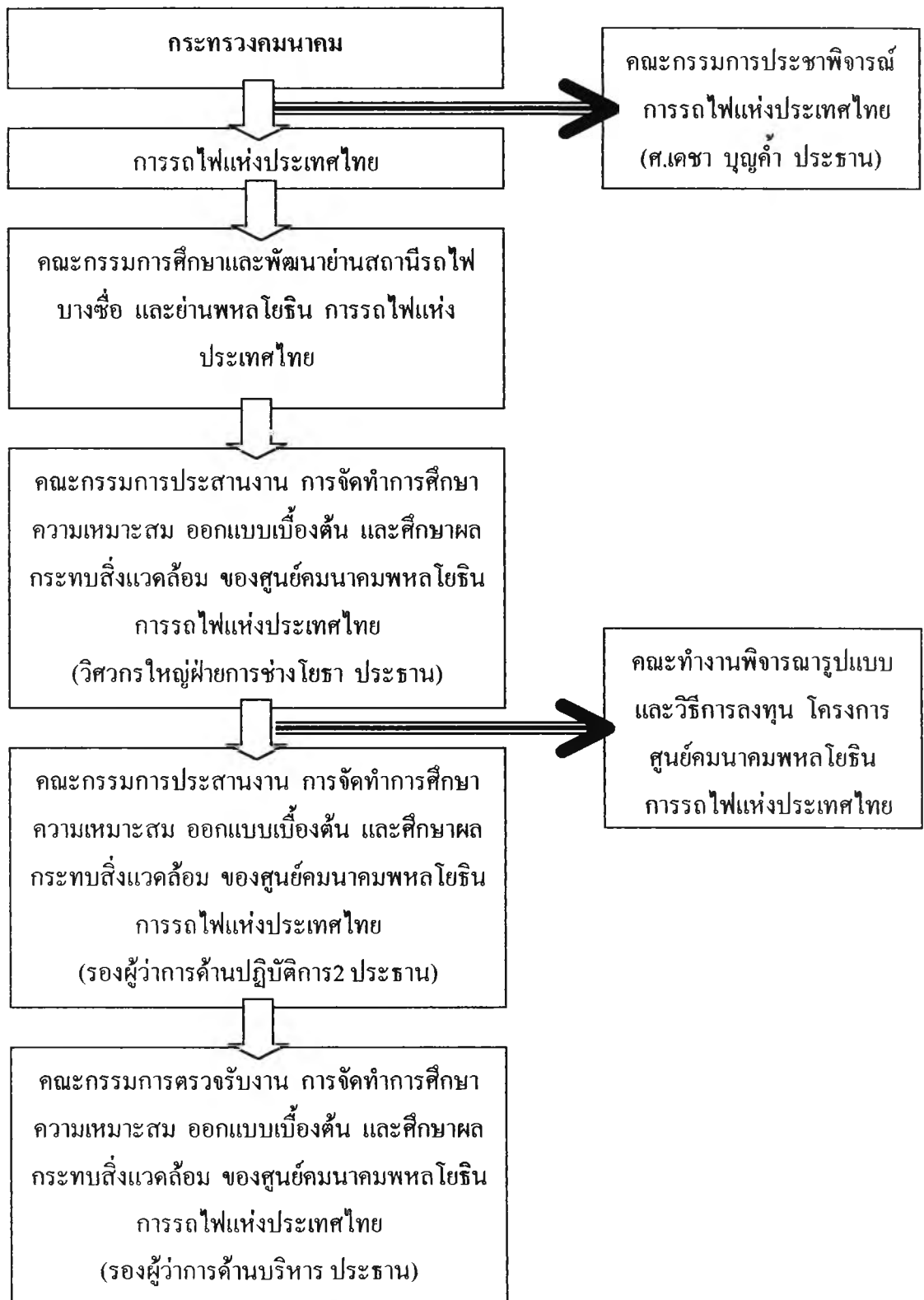
โซนที่ 5 ส่วนสาธารณะเป็นพื้นที่พักผ่อนคือ สวนจตุจักร สวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ และสวนรถไฟ มีพื้นที่รวมกว่า 800 ไร่ หรือประมาณ 1 ใน 3 ของพื้นที่รวมทั้งหมด

2. ระบบการจราจรภายในโครงการ ประกอบด้วย ระบบถนนรถยนต์ ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนใต้ดิน ระบบทางรถไฟ ยกระดับของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระบบสถานีขนส่งผู้โดยสาร ระบบรถไฟความเร็วสูง ระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว และระบบทางคนสัญจร โดยเน้นการใช้ระบบทางคนสัญจร และระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่ ปัจจุบันโครงการดังกล่าวได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการศูนย์คมนาคมพหลโยธินเรียบร้อยแล้ว (Final Report) โดยมีคณะกรรมการในส่วนต่างๆของการรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมพิจารณาตรวจสอบดูแลเพื่อให้เป็นไปตามเจตนารม ให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนอย่างแท้จริง โดยประกอบด้วยคณะกรรมการในส่วนต่างๆดังนี้

รูปที่ 4.2 ทักษณภาพการพัฒนาพื้นที่รถไฟบริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ



แผนภูมิ คณะกรรมการดำเนินการจัดทำการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น และศึกษาผล
กระทบสิ่งแวดล้อม ของการรถไฟแห่งประเทศไทย



ปัจจุบัน โครงการดังกล่าวกำลังอยู่ในขั้นตอนเสนอขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี

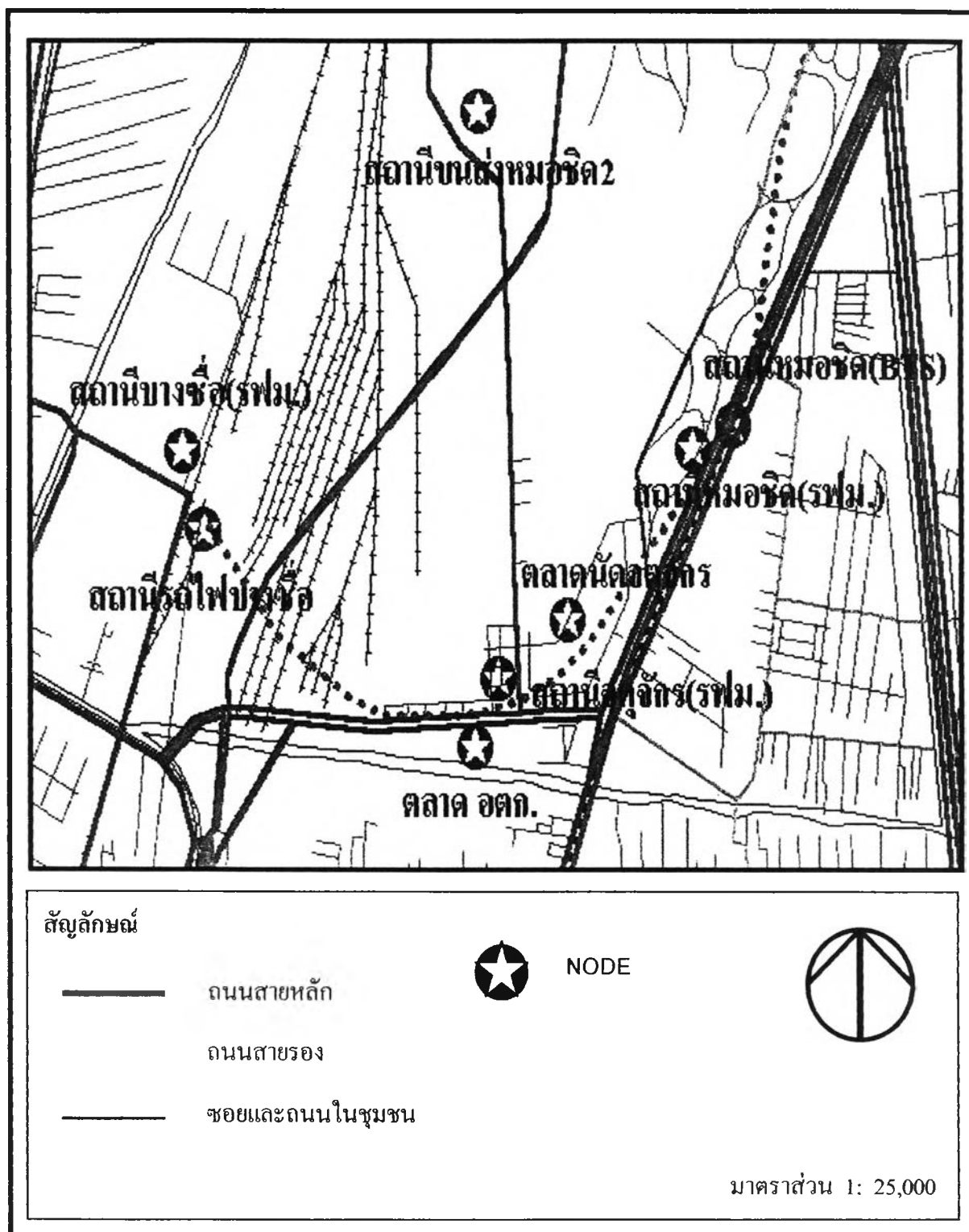
ประการที่สี่ โดยที่ตั้งของพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกลางบางซื่อ เป็นบริเวณนอกเขตความหนาแน่นของเมืองพอสุมทรว ซึ่งมิระยะห่างจากสถานีกรุงเทพประมาณ 8 กิโลเมตร โดยตั้งอยู่ทางทิศเหนือของกรุงเทพมหานคร เพื่อลดความแออัดของกรุงเทพมหานครลงอีกทางหนึ่ง โดยการย้ายสถานีรถไฟกรุงเทพมาไว้ที่สถานีรถไฟบางซื่อแทน แล้วใช้ระบบขนส่งมวลชนที่รวดเร็วของคนเข้าไปในพื้นที่เนื้อเมือง ที่มีความหนาแน่นแทนระบบขนส่งระบบอื่นๆ ที่มีความช้าเพราะระบบการจราจรบนถนนที่เต็มไปด้วยความหนาแน่น

ประการที่ห้า เป็นนโยบายที่ประชาชนส่วนใหญ่ให้การสนับสนุนมากที่สุด โดยจากการสำรวจของผู้วิจัยในการทำโครงการพบว่า มีความต้องการและเห็นด้วยร้อยละ 73.3 ของแบบสำรวจทั้งหมด 105 ชุด

3.3 พัฒนาเป็นสถานีรวมระบบขนส่งมวลชนทางบกของประเทศ

จากสภาพปัจจุบันบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง เป็นที่ตั้งของระบบขนส่งหลายระบบมารวมกันได้แก่ ระบบขนส่งของกรมการขนส่งทางบก ระบบขนส่งของกรุงเทพมหานคร (ขสมก.) ระบบขนส่งของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระบบขนส่งของกรุงเทพมหานคร (รถไฟฟ้าBTS.) ระบบขนส่งของรถไฟฟ้ามหานคร (รถไฟฟ้าใต้ดิน) (แผนที่ 4.22) โดยพื้นที่ตั้งมีขนาดที่สามารถรองรับการขยายตัวได้อย่างเพียงพอถึง 2,325 ไร่ ซึ่งอาจต้องใช้พื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นหลัก รวมไปถึงในพื้นที่ที่มีระบบของการพัฒนาสาธารณูปโภคสาธารณูปการอื่นๆอยู่แล้วได้แก่ มีจุดขึ้น-ลงทางด่วนขั้นที่2 เป็นทุนในการพัฒนาระบบการคมนาคม ให้มีความพร้อมสามารถรองรับการพัฒนาพื้นที่ เป็นสถานีรวมระบบขนส่งมวลชนทางบกของประเทศได้ จากสภาพทั่วไปของพื้นที่ จำเป็นต้องพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆเพื่อเสริมให้พื้นที่มีความพร้อมยิ่งขึ้น ได้แก่ การพัฒนาด้านการเข้าถึงจากพื้นที่โดยรอบ ให้มีความสะดวกรวดเร็ว มีเส้นทางให้เลือกเข้ามาใช้บริการมากกว่าที่เป็นอยู่ ตลอดจนการเตรียมการรองรับด้านขนส่งมวลชน ที่มีความสัมพันธ์กับพื้นที่โดยรอบและเชื่อมโยงกับสถานที่สำคัญอื่นๆ ได้แก่ ศูนย์การค้า สนามบิน สวนสาธารณะ ตลาด พิพิธภัณฑ์เด็ก สถาบันการศึกษา ส่วนราชการ เป็นต้น รวมไปถึงการเตรียมการรองรับด้านสาธารณูปโภค ได้แก่ ปริมาณกระแสไฟฟ้า ปริมาณน้ำประปา โทรศัพท์สาธารณะ เป็นต้น

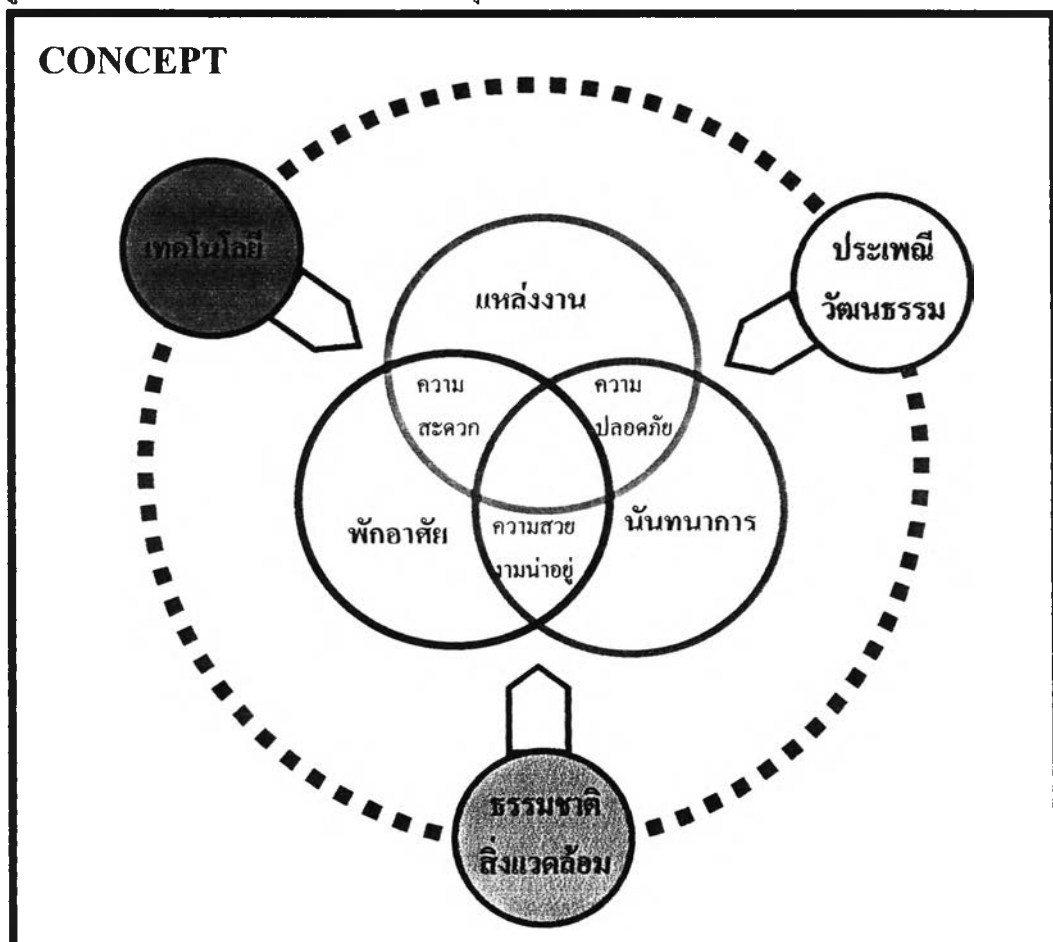
แผนที่ 4.22 ตำแหน่งจุดศูนย์รวมของประชาชน (NODE) ที่มาใช้บริการในพื้นที่



3.4 พัฒนาชุมชนโดยรอบเป็นย่านพักอาศัยสมบูรณ์แบบ

จากการศึกษาของพื้นที่โดยรอบของสถานีขนส่งทั้งในประเทศ และต่างประเทศที่ผ่านมา พบว่า เมื่อมีสาธารณูปการขนาดใหญ่ของรัฐ เช่น มหาวิทยาลัย โรงเรียน โรงพยาบาล รวมไปถึง สถานีขนส่งตั้งขึ้นมาในพื้นที่ ส่งผลให้เป็นจุดดึงดูดให้ผู้คนเดินทางหมุนเวียนเปลี่ยน เข้า - ออกสลับ การใช้พื้นที่อยู่ตลอดเวลา ดังนั้นเมื่อมีการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อเป็นสถานี หัว ลำโพง 2 ขณะเดียวกันชุมชนโดยรอบก็จำเป็นที่จะต้องปรับเปลี่ยนบทบาท ให้มีความสมบูรณ์แบบ (รูปที่ 4.3) ซึ่งประกอบไปด้วย แหล่งงาน ที่พักอาศัย และแหล่งนันทนาการธรรมชาติ แวดล้อมที่ รื่นรมย์ต่างๆ รวมทั้งสาธารณูปโภค และสาธารณูปการที่ครบครัน โดยเน้นคุณภาพชีวิตเป็นสำคัญ ที่สามารถสร้างทั้งความสุขสบาย ความมีชีวิตชีวาให้แก่ทุกคน รวมทั้งมีวิถีชีวิตและประเพณีเฉพาะ ตัว ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงเอกลักษณ์ของไทย ขณะเดียวกันก็พร้อมด้วยเทคโนโลยีสมัยใหม่ เพื่อ รองรับการค้าเงินธุรกิจ และการดำรงชีวิตในอนาคต

รูปที่ 4.3 แนวคิดในการพัฒนาพื้นที่และชุมชน โดยรอบ



3.5 ชุมชนที่รักษาความสมดุลของระบบนิเวศ

การพัฒนาในพื้นที่สถานีรถไฟบางซื่อและพื้นที่โดยรอบ ควรเป็นต้นแบบของแนวทางการพัฒนาเมืองแบบใหม่ โดยเน้นความสมดุลของระบบนิเวศและเป็นการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยการใช้ประโยชน์ จากทรัพยากรอย่างคุ้มค่าการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ ซึ่งในพื้นที่มีระบบคลองที่ไหลผ่านพื้นที่จึงควรให้ประชาชนในพื้นที่มีส่วนร่วมในการดูแล การประหยัดพลังงาน การลดมลพิษทางอากาศ กระทำได้โดยการเน้นระบบขนส่งมวลชนผสมผสาน กับการใช้ระบบทางเดินเท้าและทางจักรยานแทนการใช้รถยนต์ส่วนตัวและจักรยานยนต์ ซึ่งนอกจากจะก่อให้เกิดคว้นพิษแล้วยังเป็นต้นเหตุของเสียงดังในเมืองด้วย นอกจากนี้ยังช่วยประหยัดพลังงานและเงินตราต่างประเทศจากการใช้น้ำมันได้ปีละนับพันล้านบาท

การนำเอาขยะที่นำกลับมาใช้ใหม่ได้ เป็นการประหยัดทรัพยากรและลดมลพิษของประเทศโดยรวม โดยการใช้มาตรการแยกขยะที่รัดกุมและมีประสิทธิภาพ การนำน้ำฝนกลับมาใช้ในการรดน้ำต้นไม้ โดยการแยกท่อน้ำฝนออกจากท่อน้ำทิ้งจากบ้านเรือน และการต่อท่อน้ำทิ้งจากบ้านเรือนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียอย่างเต็มรูปแบบ ย่อมช่วยลดปริมาณน้ำเสียที่ปล่อยลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยาได้มาก

การผสมผสานระหว่างระบบน้ำและสวนสาธารณะจะเป็นเอกลักษณ์ ของพื้นที่ย่านจตุจักรและย่านบางซื่อแห่งนี้ ที่จะพัฒนาขึ้นให้เป็นเมืองต้นแบบสำหรับพื้นที่อื่นๆโดยรอบ ทั้งนี้โดยการผสมผสานการใช้ระบบคลอง ทางเดินเท้า ทางจักรยานและสวนสาธารณะเข้าด้วยกัน (PARKWAY) ซึ่งเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายทั่วถึงและต่อเนื่องกับสวนสาธารณะ ขนาดใหญ่ของเมือง(CITY PARK) ที่มีอยู่แล้วคือ สวนจตุจักร สวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ สวนรถไฟ และสวนสาธารณะริมน้ำซึ่งผสมผสานเข้ากับการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำ ให้เป็นแหล่งนันทนาการ การศึกษาและศิลปวัฒนธรรมของเมืองผสมกับเป็นเมืองน้ำ (WATER CITY)

● อุปสรรคต่อการพัฒนาพื้นที่ (Threats)

ในการพัฒนาพื้นที่เมื่อมีปัจจัยภายในที่มีทั้งจุดอ่อนและจุดแข็งแล้ว ปัจจัยภายนอกที่ดูจะเป็นปัญหาอยู่ไม่น้อยซึ่งถ้าหากปัจจัยเหล่านี้ ยังไม่ได้รับการแก้ไขแล้วโอกาสที่จะเกิดการพัฒนาในพื้นที่นั้นก็มีค่อนข้างน้อย ซึ่งได้แก่

4.1 รัฐยังขาดงบประมาณในการลงทุน

จากพิษวิกฤติเศรษฐกิจเมื่อปี พ.ศ. 2540 ที่ผ่านมาส่งผลให้ค่าเงินบาทอ่อนค่าลงอย่างต่อเนื่อง และต่อมารัฐมีความจำเป็นที่จะต้องกู้เงินต่างชาติมาใช้ในงบประมาณแผ่นดิน และการบริหารประเทศ แม้ในปัจจุบัน พ.ศ. 2546 ประเทศไทยใช้หนี้หมดแล้ว และมีแนวโน้มทางเศรษฐกิจประเทศไทยโดยรวมดีขึ้นก็ตาม ประกอบกับแผนพัฒนาฯฉบับที่ 8 และ 9 เน้นการพัฒนาคนเป็น

จุดศูนย์กลางในการพัฒนา โดยมุ่งเน้นการกระตุ้นเศรษฐกิจระดับรากหญ้า โดยรัฐได้ทุ่มงบประมาณไปใช้ในด้านนั้นเป็นส่วนใหญ่ ในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในช่วงที่ผ่านมาส่วนใหญ่ถูกลดงบประมาณลง ส่งผลให้การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานทุกชนิดต้องหยุดชะงักลง อย่างไรก็ตาม ในช่วงนี้มีกระแสเรื่องการระดมเงินลงทุน โดยรัฐบาลเป็นประกันภายใต้ชื่อกองทุน “วายุภักษ์” และกำลังอยู่ในช่วงการระดมเงินทุนจากประชาชนที่สนใจ ซึ่งยังไม่ทราบว่ารัฐจะนำไปใช้เพื่อการลงทุนในด้านใดบ้าง

4.2 อ่างท้าวบริษัทผู้ร่วมทุนในการก่อสร้างและดำเนินงานยาว

เนื่องจากการลงทุนที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง และเป็นโครงการขนาดใหญ่ หากสถานการณ์ทางเศรษฐกิจอยู่ในสภาวะวิกฤติอีกครั้งหนึ่ง เกี่ยวกับเสถียรภาพการบริหารการเงินของรัฐบาล หรือ จากปัจจัยภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ได้แก่ สถานะ การณ์สงคราม ภาวะการผลิตน้ำมันในตลาดโลก การระบาดของโรคต่างๆ เป็นต้น ส่งผลให้เอกชนผู้ร่วมลงทุนยังหวั่นเกรงกันอยู่ซึ่งเป็นบทเรียนราคาแพง ปัจจุบันคาดว่ายังมีปัจจัยเสี่ยงอยู่บ้าง คือผลจากความพยายามพัฒนาประเทศของรัฐบาล ซึ่งมีนโยบายในลักษณะที่เติมเงินลงไปในระดับรากหญ้า เดิมนั้นเกษตรกรได้รับเงินกู้จากหลายแหล่งมาก่อน เช่น สหกรณ์การเกษตร มียาชาว่า กองทุนจีป เป็นต้น เพื่อเป็นการกระตุ้นให้เกษตรกรนำไปใช้ในการพัฒนาผลผลิตทางการเกษตร ในขณะที่เกษตรกรยังใช้หนี้เก่าไม่หมด แต่ก็มีนโยบายพักชำระหนี้ไว้ก่อนเอาหนี้ใหม่ไป จึงเป็นการเพิ่มหนี้ให้กับเกษตรกรครั้งใหม่อีก คาดว่าในอนาคตอันใกล้ก็จะมีวิกฤติการณ์ทางเศรษฐกิจอีกครั้ง จึงหาผู้ร่วมลงทุนได้ยากยิ่งขึ้น หากการรถไฟแห่งประเทศไทยมีความต้องการให้เอกชนมาร่วมลงทุนด้วยนั้น ต้องสร้างแรงจูงใจ โดยการดำเนินโครงการนำร่องด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานก่อน หรือพัฒนาสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อสร้างแรงจูงใจ ให้เอกชนหันมาร่วมลงทุนได้

4.3 เงินลงทุนในการทำงานก่อสร้างก่อนข้างสูง

เนื่องจากการลงทุนในการก่อสร้างสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 ต้องลงทุนก่อนข้างสูง การลงทุนจากรัฐจึงจำเป็นต้องมีความต่อเนื่องและกินเวลาหลายปี ซึ่งเมื่อดูจากตัวเลขประมาณการค่าก่อสร้าง โดยบริษัทที่ปรึกษา คาดว่าจะใช้วงเงินในการก่อสร้างทั้งสิ้นประมาณ 32,000 กว่าล้านบาท ใช้เวลาในการก่อสร้างประมาณ 10 ปี ซึ่งจากความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจที่อาจ เกิดขึ้นอีกจะส่งผลให้ รัฐไม่สามารถสร้างความต่อเนื่องในการลงทุน เพื่อรองรับการให้บริการแก่ประชาชนที่เข้ามาใช้บริการในอนาคตได้ จึงอาจทำให้การก่อสร้างต้องหยุดลงหรือล่าช้าไปอีกก็เป็นได้

4.4 มีบริการด้วยระบบขนส่งอื่นๆเป็นคู่แข่ง

ปัจจุบันปี 2546 มีการให้บริการรถตู้ระยะไกล ซึ่งสามารถวิ่งจากสถานีรถไฟหัวลำโพงไปยังจังหวัดต่างๆได้โดยตรง เช่น นครสวรรค์ สิงห์บุรี ชัยนาท พระนครศรีอยุธยา นครนายก เป็นต้น มีความรวดเร็วและสะดวกกว่ารถไฟ มีการวิ่งให้บริการทุกวัน ซึ่งเห็นได้ชัดว่าเป็นคู่แข่งกับระบบรถไฟชานเมืองของการรถไฟแห่งประเทศไทย ส่งผลให้ที่ผ่านมามีจำนวนผู้โดยสารลดลงโดยตลอด (ตารางที่ 3 – 6) ประกอบกับการรถไฟไม่ได้มีการโฆษณาประชาสัมพันธ์ระบบขนส่งประเภทนี้เท่าที่ควร จึงทำให้ประชาชนหันไปเลือกระบบขนส่งอื่นๆแทน

นอกจากนี้เมื่อปลายปี 2546 จนถึงต้นปี 2547 มีการให้บริการเปิดจองตั๋วเครื่องบินราคาต่ำ ซึ่งสามารถให้บริการได้อย่างรวดเร็วกว่าระบบขนส่งใดๆในประเทศไทย ส่งผลให้มีลูกค้าไปจองตั๋วกันอย่างเนืองแน่นและหมดลงด้วยระยะเวลาอันสั้น ทำให้ส่งผลกระทบต่อลูกค้าของการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่เดินทางระยะไกลโดยรถนอนชั้นหนึ่งและสอง ซึ่งหันไปเลือกใช้บริการการบินแทน เนื่องจากมีราคาที่ใกล้เคียงกัน ซึ่งล่าสุดมีการมีประกาศว่าจะเปิดจองอีกครั้งในเดือนเมษายนนี้อีกครั้งหนึ่ง คาดว่าจะกระทบกับระบบขนส่งโดยรถไฟอย่างแน่นอน

สรุปศักยภาพของพื้นที่

จากการศึกษาวิเคราะห์สภาพพื้นที่ สามารถแบ่งศักยภาพของพื้นที่ออกเป็น 2 ลักษณะใหญ่ๆ ได้แก่ ศักยภาพของพื้นที่สถานีรถไฟบางซื่อในภาพรวมที่สัมพันธ์กับพื้นที่ภายนอก และศักยภาพภายในพื้นที่ของสถานีรถไฟบางซื่อเอง ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

□ ศักยภาพของพื้นที่สถานีรถไฟบางซื่อในภาพรวมที่สัมพันธ์กับพื้นที่ภายนอก

1. เป็นพื้นที่ที่มีการเชื่อมโยงระบบขนส่งที่ทันสมัยที่สุดในประเทศไทย กล่าวคือ บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อมีพื้นที่ใกล้เคียงกับ สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล 2 สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง และสถานีรถไฟกระดังงาในอนาคต ซึ่งจะ ส่งผลให้การเดินทางเข้าออกในพื้นที่ มีความสะดวกและรวดเร็วขึ้น เมื่อเชื่อมโยงกับพื้นที่ย่านธุรกิจต่างๆในกรุงเทพฯ โดยระบบขนส่งมวลชน
2. เป็นพื้นที่ที่อยู่ใกล้สวนสาธารณะขนาดใหญ่ของกรุงเทพมหานคร ได้แก่ สวน จตุจักร สวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ และสวนรถไฟ ทั้งสามสวนสามารถเข้าถึงเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ สวนสาธารณะดังกล่าวเป็นพื้นที่สร้างคุณภาพชีวิต สร้างสุขภาพ ช่วยผ่อนคลาย เป็นปอดของชาวกรุงเทพมหานคร
3. เป็นพื้นที่ตั้งอยู่ระหว่างแหล่งกิจกรรมที่หลากหลายทั้งในช่วงกลางวันและกลางคืนซึ่งได้แก่ กิจกรรมการค้าและบริการ ในพื้นที่บริเวณย่านเตาปูน ย่านตลาดจตุจักร และย่านประชาชื่น กิจกรรมการคมนาคมขนส่ง ได้แก่ หนาแน่นอยู่

บริเวณสถานีขนส่งหมอชิต 2 สถานีรถไฟฟ้า BTS. (หมอชิต) กิจกรรม
 นั้นธนาคาร ได้แก่ สวนสาธารณะทั้งสามแห่งที่กล่าวมาแล้วในเบื้องต้น
 พิพิธภัณฑ์เด็กบริเวณสวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ และกิจกรรมการสร้างงาน
 เป็นบริเวณศูนย์รวมงานไม้แกะสลัก และงานเฟอร์นิเจอร์ที่ใหญ่ที่สุด ในช่วง
 กลางคืนมี กิจกรรมบันเทิงย่านถนนกำแพงเพชร2 ซึ่งเป็นที่นิยมเที่ยวของวัยรุ่น
 และกิจกรรมการค้าประกอบการขนาดเล็กตาม NODE บริเวณย่านเตาปูน บริเวณ
 ประชาชื่น ตลาดประชาชื่น ตลาดบางโพธิ์ ซึ่งจะผู้คนนิยมเข้าไปรับประทาน
 อาหารบริเวณย่านนี้ทุกวัน

4. เป็นพื้นที่ดึงดูดพลเมืองชาวกรุงเทพมหานคร เข้ามาในพื้นที่ช่วงวันหยุดมากที่สุด
 เนื่องจากเป็นที่ตั้งของตลาดจตุจักรกลางแจ้งที่ราคาถูก และมีสินค้าที่หลากหลาย
 ตลาดองค์การตลาดเพื่อเกษตรกร(อศก.) ของกระทรวงเกษตรและ สหกรณ์
 ตลาดไม้ดอกไม้ประดับและสินค้าตกแต่งบ้าน เป็นต้น
5. เป็นพื้นที่สีแดงที่ได้รับการสนับสนุนการพัฒนาจากรัฐโดยการออกกฎหมายผัง
 เมืองรองรับ ตามการคาดการณ์แนวโน้มของผังเมืองกรุงเทพมหานคร คาดว่าพื้นที่
 ดังกล่าวมีความพร้อมสูงในการพัฒนาในอนาคตต่อไป
6. เป็นพื้นที่ที่มีการเตรียมการรองรับในหลายด้าน เช่น แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร
 (BANGKOK PLAN) แผนพัฒนาเขตจตุจักร แผนพัฒนาเขตบางซื่อ แผนพัฒนา
 ขนส่งมวลชนระบบราง (URMAP) ของ สจร. จนกระทั่งนำไปสู่การประกวด
 แบบการพัฒนาพื้นที่ และการศึกษาออกแบบเบื้องต้นแนวทางการลงทุนร่วมกัน
 ระหว่างรัฐแลเอกชน เป็นต้น

□ ศักยภาพภายในพื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ

1. พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ เป็นพื้นที่ขนาดใหญ่ประมาณ 800 ไร่เศษ ซึ่ง
 การใช้ประโยชน์ยังไม่เต็มพื้นที่ ซึ่งคาดว่าจะสามารถรองรับการพัฒนาได้อย่าง
 เพียงพอกับความต้องการ
2. เป็นพื้นที่ตั้งของจุดขึ้น – ลง ของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน(สถานีบางซื่อ) ซึ่งจากการ
 คาดการณ์ของรถไฟฟ้ามหานคร คาดว่าจะมีผู้มาใช้บริการในปี 2564 ประมาณ
 วันละ 102,000 คน ซึ่งในอนาคตบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบางซื่อจะมีความ
 สะดวกรวดเร็วที่สุดแห่งหนึ่ง
3. พื้นที่ต้องการพัฒนาเป็นพื้นที่ของรัฐทั้งหมด ซึ่งไม่ส่งผลกระทบต่อชุมชนโดย
 รอบ เช่น ปัญหาการเวนคืนที่ดินในราคาที่ไม่เป็นธรรมหรือใช้วงเงินสูง ปัญหา

ทางด้านสังคมอื่นๆ เป็นต้น ซึ่งถ้าหากรัฐมีความต้องการพัฒนาก็สามารถทำได้โดย
โดยหลักการ

4. เป็นสถานีสุดท้ายก่อนแยกไปยังภูมิภาคต่างๆของประเทศ ได้แก่ ภาคตะวันออก
เฉียงเหนือ ภาคเหนือ ภาคกลางตอนบน และภาคใต้ ซึ่งถ้ามีการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าว
เพื่อรองรับปริมาณผู้มาใช้บริการ จะเป็นจุดที่สามารถดักปริมาณผู้โดยสาร
ได้เป็นจำนวนมาก
5. เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการกระจายการเดินทางที่หลากหลายและคล่องตัวสูงนอก
จากระบบรางแล้ว สามารถเชื่อมกับทางด่วนชั้นที่สองซึ่งตัดผ่านพื้นที่ บริเวณ
ใกล้เคียงยังสามารถเชื่อมกับทางด่วนพิเศษเฉลิมนคร(วิภาวดี – รังสิต) ถนนสาย
หลักสำคัญ เช่น ถนนพระราม 6. ถนนประชาชื่น ถนนวิภาวดี – รังสิต ถนน
ลาดพร้าว เป็นต้น

2. การวิเคราะห์พื้นที่โดยใช้วิธีการของ SIEVE ANALYSIS.

จากการมองภาพรวมของพื้นที่โดยวิธีการ Site Analysis และ SWOT Analysis เพื่อให้
เห็นศักยภาพและทราบแนวทางการพัฒนาพื้นที่ในเบื้องต้น ขณะเดียวกันการวิเคราะห์พื้นที่โดยใช้
วิธีการของ Sieve Analysis เพื่อให้สามารถระบุตำแหน่งของพื้นที่ที่จะพัฒนา หรือพื้นที่ที่มีข้อจำกัด
โดยวิธีการซ้อนทับของข้อมูล และทำการแบ่งพื้นที่ออกเป็นพื้นที่ย่อยๆขนาด 50 x 50 เมตร ลงบน
แผนที่มาตราส่วน 1 : 25,000 ซึ่งมีพื้นที่ย่อยๆทั้งหมด 2,116 ตารางกริด ครอบคลุมพื้นที่ประมาณ
4 ตารางกิโลเมตร มีศูนย์กลางอยู่ที่บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ แล้วทำการสำรวจข้อมูลครอบคลุม
พื้นที่ในรัศมีประมาณ 800 เมตรจากจุดศูนย์กลาง⁴ โดยทำการวิเคราะห์พื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมอยู่ 2
ลักษณะด้วยกันได้แก่ กิจกรรมการค้าการบริการ และกิจกรรมแหล่งที่พักอาศัย โดยอาศัยปัจจัย
ต่างๆซึ่งจะให้รายละเอียดในหน้าถัดไป เมื่อได้ข้อมูลพื้นฐานตามปัจจัยที่ต้องการแล้ว ทำการ
วิเคราะห์ข้อมูลในแต่ละตาราง ตามปัจจัยต่างๆดังต่อไปนี้

□ ปัจจัยที่ช่วยวิเคราะห์พื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมการค้าการบริการ ในพื้นที่โดยรอบสถานี
รถไฟบางซื่อโดยอาศัยปัจจัยดังต่อไปนี้

1. เป็นพื้นที่สามารถเข้าถึงจากถนนสายหลัก
2. เป็นพื้นที่สามารถเข้าถึงบริการของระบบขนส่งมวลชนได้

⁴ Working Group, Department of Town and Country Planning Ministry of Interior
(None :1995), p102.

3. เป็นพื้นที่น้ำไม่ท่วมขัง
4. เป็นพื้นที่บริการของประปานครหลวง
5. เป็นพื้นที่บริการของการไฟฟ้านครหลวง
6. ราคาประเมินที่ดินโดยรอบ
7. เป็นพื้นที่บริการสถานีดับเพลิง
8. เป็นพื้นที่บริการเก็บขนสิ่งปฏิกูล
9. เป็นพื้นที่สามารถเข้าถึงบริการของสถานพยาบาล
10. เป็นพื้นที่ว่างรองรับการพัฒนาในอนาคต
11. เป็นแหล่งเสื่อมโทรม

ในแต่ละปัจจัยจะมีเกณฑ์ในการให้คะแนนที่แตกต่างกันขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อม การเข้าถึงพื้นที่หรือการให้บริการของรัฐ เป็นต้น เพื่อหาพื้นที่เหมาะสมในการรองรับกิจกรรมการค้าการบริการในพื้นที่ ซึ่งสามารถให้รายละเอียดแต่ละปัจจัยดังต่อไปนี้

1. เป็นพื้นที่สามารถเข้าถึงจากถนนสายหลัก

มีหลักเกณฑ์การให้ค่าคะแนนจากNeighborhood Concept ซึ่งพิจารณาจากระยะทางการเดินทางตามเส้นทางก่อนจะมาถึงถนนสายหลัก ซึ่งเมื่อที่หมายตั้งอยู่ห่างในระยะเกิน 400 เมตร จะทำให้ผู้จะเดินเข้าถึงต้องคิดว่าจะเดินไปเส้นทางใดจึงใกล้กว่านี้หรือจะใช้ระบบขนส่งดี เนื่องจากสภาพอากาศในกรุงเทพมหานครร้อน จึงส่งผลให้เกิดความอดทนลดลง จากเหตุผลดังกล่าวจึงเป็นหลักในการให้ค่าคะแนน โดยมีรายละเอียดคือ

- ค่าคะแนน 1 เป็นพื้นที่อยู่ห่างถนนสายหลักหรือสายรองในระยะ 0 - 400 ม.
- ค่าคะแนน 2 เป็นพื้นที่อยู่ห่างถนนสายหลักหรือสายรองในระยะ 401 - 800 ม.
- ค่าคะแนน 3 เป็นพื้นที่อยู่ห่างถนนสายหลักหรือสายรองในระยะ 801 - 1,200 ม.
- ค่าคะแนน 4 เป็นพื้นที่อยู่ห่างถนนสายหลักหรือสายรองในระยะ 1,201 - 1,600 ม.

2. เป็นพื้นที่สามารถเข้าถึงบริการของระบบขนส่งมวลชนได้

โดยมีหลักเกณฑ์การพิจารณาจาก Neighborhood Concept ซึ่งใช้ระยะการเดินทางด้วยเท้าเข้าถึงพื้นที่บริการของสถานีรถไฟบางซื่อ โดยทั่วไปการเข้าถึงบริการขนส่งหลักที่มีอยู่ไม่กี่แห่ง ซึ่งถึงมีระยะห่างก็จะไม่ส่งผลต่อความเปลี่ยนแปลงการเดินทางได้ ซึ่งจะส่งผลให้มีเกณฑ์ในการให้คะแนนในตารางมีดังนี้

- ค่าคะแนน 1 เป็นพื้นที่อยู่ห่างสถานีรถไฟในระยะ 0 - 500 ม.
- ค่าคะแนน 2 เป็นพื้นที่อยู่ห่างสถานีรถไฟในระยะ 501 - 800 ม.

ค่าคะแนน 3 เป็นพื้นที่อยู่ห่างสถานีรถไฟในระยะ 801 - 1,200 ม.

ค่าคะแนน 4 เป็นพื้นที่อยู่ห่างสถานีรถไฟในระยะ 1,201 - 1,600 ม.

3. เป็นพื้นที่น้ำไม่ท่วมขัง

เป็นการใช้เกณฑ์จากระยะเวลาการท่วมขังนานที่สุด จนถึงน้อยที่สุด จากการสำรวจ และการตอบแบบสอบถามของประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา แล้วนำตัวเลขมาลงในพื้นที่ โดยมีการ จัดกลุ่มลำดับตามระยะเวลา ที่ผู้ประสบปัญหาน้ำท่วมขังพอที่จะอดทนรอให้น้ำลดลงได้ จึงมีเกณฑ์ ในการให้ค่าคะแนนในพื้นที่ดังนี้

ค่าคะแนน 0 เป็นพื้นที่น้ำไม่ท่วมขัง

ค่าคะแนน 1 ใช้เวลาท่วมขังนาน 0 - 1 สัปดาห์

ค่าคะแนน 2 ใช้เวลาท่วมขังนาน 1.1 - 2 สัปดาห์

ค่าคะแนน 3 ใช้เวลาท่วมขังนาน 2.1 - 3 สัปดาห์

ค่าคะแนน 4 ใช้เวลาท่วมขังนาน 3.1 - 4 สัปดาห์

ค่าคะแนน 5 ตลอดเวลาไม่ลด

4. เป็นพื้นที่บริการของประปานครหลวง

เป็นการใช้เกณฑ์จากการสำรวจพื้นที่จริง และจากการเก็บข้อมูลจากการประปานครหลวง ซึ่งเป็นผู้ผลิตและจ่ายน้ำจำหน่ายในพื้นที่ บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟบางซื่อจะใช้น้ำจากสถานีสูบน้ำจ่ายน้ำสามเสน ปัจจุบัน(ปี 2546)พบว่ามีการให้บริการน้ำประปาในพื้นที่ครอบคลุมทุกพื้นที่ แต่มีบางพื้นที่เท่านั้นที่มีปัญหาในเรื่องการขออนุญาต ดังนั้นจึงแบ่งเกณฑ์การให้คะแนนในแต่ละปัจจัย ดังต่อไปนี้

ค่าคะแนน 0 มีน้ำประปาใช้

ค่าคะแนน 1 มีน้ำประปาใช้แต่ขออนุญาตไม่ถูกต้อง

5. เป็นพื้นที่บริการของการไฟฟ้านครหลวง

เป็นการใช้เกณฑ์จากการสำรวจพื้นที่จริง และจากการศึกษาจากข้อมูลของการไฟฟ้านครหลวงที่ให้บริการแก่ประชาชนที่อยู่ในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟบางซื่อ ได้แก่ ชุมชนบ้านพักรถไฟ ชุมชนซอยประจักษ์ ชุมชนเตาปูน เป็นต้น พบว่ามีการให้บริการไฟฟ้าครอบคลุมทุกพื้นที่ ดังนั้นจึงใช้เกณฑ์ในการให้คะแนนดังต่อไปนี้

ค่าคะแนน 0 มีไฟฟ้าใช้

ค่าคะแนน 1 ไม่มีไฟฟ้าใช้

6. ราคาประเมินที่ดินโดยรอบ

เป็นการประเมินราคาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟบางซื่อ ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในเขตบางซื่อ และเขตจตุจักรซึ่งมีราคาประเมินที่ดินโดยรอบ ตามเกณฑ์ของสมาคมผู้ประเมินค่าทรัพย์สินแห่งประเทศไทย ณ ปี พ.ศ. 2547 - 2550 โดยมีการให้เกณฑ์ค่าคะแนนแบ่งเป็นกลุ่มราคา ดังต่อไปนี้

ค่าคะแนน 1 ราคาประเมินที่ดินอยู่ในช่วง 100,000 – 140,000 บาท/ตร.ว.

ค่าคะแนน 2 ราคาประเมินที่ดินอยู่ในช่วง 50,000 – 99,000 บาท/ตร.ว.

ค่าคะแนน 3 ราคาประเมินที่ดินอยู่ในช่วง 10,000 – 45,000 บาท/ตร.ว.

7. เป็นพื้นที่บริการสถานีดับเพลิง

บริเวณบางซื่อมีสถานีดับเพลิงอยู่ 1 แห่ง คือ สถานีดับเพลิงบางโพธิ์ ซึ่งตั้งอยู่ในระยะห่างจากสถานีรถไฟบางซื่อประมาณ 500 เมตร ซึ่งเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินสามารถเดินทางไปให้บริการได้ภายในระยะเวลาไม่เกิน 10 นาที ในพื้นที่บริเวณโดยรอบจะใช้เกณฑ์ของผังเมือง เป็นตัวกำหนดควบคู่กับการใช้เกณฑ์ของระยะการเข้าถึงของ Neighborhood Concept ดังนั้นจึงมีเกณฑ์ในการให้คะแนนดังนี้

ค่าคะแนน 1 อยู่ในรัศมีบริการระยะ 500 – 1,600 เมตร ซึ่งเป็นระยะใกล้

ค่าคะแนน 2 อยู่ในรัศมีบริการระยะ 1,600 – 5,000 เมตร ซึ่งเป็นระยะปานกลาง

ค่าคะแนน 3 อยู่ในรัศมีบริการระยะ 5,000 เมตรขึ้นไป ซึ่งเป็นบริการระยะไกล

8. เป็นพื้นที่บริการเก็บขนสิ่งปฏิกูล

เกณฑ์ที่ใช้ในการให้คะแนนในปัจจุบันนี้ เป็นการเก็บข้อมูลกับประชาชนในพื้นที่เป็นหลัก และจากการสอบถามสำนักงานเขตที่รับผิดชอบ ถึงปัญหาอุปสรรคต่างที่เกิดขึ้น รวมไปถึงตัวเจ้าหน้าที่ผู้เก็บขนขยะและสิ่งปฏิกูลต่างๆในพื้นที่ จึงพอจะได้เกณฑ์ในการให้คะแนนในปัจจุบันโดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ค่าคะแนน 1 รถเก็บขนขยะเข้าได้ทุกประเภท

ค่าคะแนน 2 รถเก็บขนขยะเข้าได้เฉพาะไม่เกิน 4 ล้อ

ค่าคะแนน 3 รถเก็บขนขยะเข้าได้เฉพาะรถเข็น

ค่าคะแนน 4 รถเก็บขนขยะเข้าไม่ได้เลย

9. เป็นพื้นที่ที่สามารถเข้าถึงบริการของสถานพยาบาล

โดยมีหลักเกณฑ์การพิจารณาจากระยะการเดินทางเข้าถึง ตามหลักของ Neighborhood Concept ซึ่งประชาชนสามารถเข้าถึงการบริการได้สะดวกรวดเร็ว อยู่ใกล้เส้นทางคมนาคมสายหลัก สายรอง เป็นต้น โดยมีหลักเกณฑ์ในการให้คะแนนมีดังนี้

- ค่าคะแนน 1 เป็นพื้นที่อยู่ห่างจากสถานพยาบาลในระยะ 0 - 600 ม.
- ค่าคะแนน 2 เป็นพื้นที่อยู่ห่างจากสถานพยาบาลในระยะ 601 - 1,000 ม.
- ค่าคะแนน 3 เป็นพื้นที่อยู่ห่างจากสถานพยาบาลในระยะ 1,001 - 1,400 ม.
- ค่าคะแนน 4 เป็นพื้นที่อยู่ห่างจากสถานพยาบาลในระยะ 1,401 - 2,000 ม.

10. เป็นพื้นที่ว่างรองรับการพัฒนาในอนาคต

เป็นการพิจารณาพื้นที่ในแง่ของศักยภาพของพื้นที่ ภายใต้แนวคิดใหม่ของ Luca Bertolini and Tejo Spit ในหนังสือ City on Rails ซึ่งได้เสนอว่าพื้นที่ว่างของสถานีรถไฟ จะเป็นเหมือนกันทั่วโลก ซึ่งแต่ก่อนพื้นที่ดังกล่าวไม่ได้ถูกใช้ให้เหมาะสมกับที่ตั้ง จึงถูกปล่อยร้างไว้จนถึงปัจจุบัน ซึ่งในปัจจุบัน (ปี 2000) มีการพัฒนาพื้นที่ว่างดังกล่าวรองรับกิจกรรม การค้าและบริการ และกิจกรรมอื่นๆที่เหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่ ดังนั้น จึงได้ปัจจัยในข้อ 10 และข้อ 11 โดยได้เสนอเกณฑ์ในการให้คะแนน เพื่อส่งผลต่อการนำพื้นที่ไปพัฒนาให้เหมาะสมกับพื้นที่ว่างที่ตั้งอยู่ ดังนี้

- ค่าคะแนน 0 เป็นพื้นที่รกร้างของการรถไฟ
- ค่าคะแนน 1 เป็นพื้นที่ว่างใช้ประโยชน์ไม่เต็มที่
- ค่าคะแนน 2 เป็นพื้นที่ว่างในชุมชน
- ค่าคะแนน 3 เป็นพื้นที่มีการใช้ประโยชน์หนาแน่นปานกลาง

11. เป็นแหล่งเสื่อมโทรม

เป็นการวิเคราะห์พื้นที่จากศักยภาพ ภายใต้แนวคิดใหม่ของ Luca Bertolini and Tejo Spit ในหนังสือ City on Rails⁵ ซึ่งได้เสนอว่าพื้นที่ว่างของสถานีรถไฟ มีศักยภาพสูงในการรองรับการพัฒนา เนื่องจาก NODE จะเป็นตัวนำพาความเจริญต่างๆมาสู่พื้นที่ โดยทำการบรรทุกผู้โดยสารที่หมุนเวียนมาใช้บริการ ในสถานีรถไฟในแต่ละแห่ง

- ค่าคะแนน 0 เป็นพื้นที่ว่างเปล่าไม่ได้ใช้ประโยชน์
- ค่าคะแนน 1 เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยเสื่อมโทรม หรือหนาแน่นมาก

⁵ Luca Bertolini and Tejo Spit, Cities on Rails the redevelopment of railway station areas.

(London and New York : E & FN SPON An imprint of Routledge, 1998), pp. 9 – 16.

ค่าคะแนน 2 เป็นแหล่งพาณิชย์กรรมเก่า แต่ไม่ได้ใช้ประโยชน์เป็นกิจกรรมนั้นแล้ว

ค่าคะแนน 3 เป็นแหล่งพาณิชย์กรรมหนาแน่น

ค่าคะแนน 4 เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย

สรุปพื้นที่เหมาะสมเป็นที่ตั้งแหล่งการค้าและบริการ

พื้นที่เหมาะสมในการพัฒนาเป็นพื้นที่รองรับด้านการค้าและบริการและ กิจกรรมการ สร้างงานสร้างอาชีพมากที่สุด คือ พื้นที่สีแดง ได้แก่ พื้นที่บริเวณย่านเตาปูน บริเวณย่านถนน ประชาชื่น ย่านถนนเพชรฯ และย่านถนนพระราม 6 เนื่องจากเป็นพื้นที่อยู่ติดกับถนนสายหลัก และมีโครงสร้างพื้นฐานต่างๆรองรับได้ดี จึงส่งผลให้พื้นที่ดังกล่าวมีศักยภาพสูงในการพัฒนา เป็น ย่านศูนย์กลางการค้าและบริการ เมื่อเกิดสถานีรถไฟฟ้าหัวลำโพง 2 ชั้น

พื้นที่เหมาะสมมาก คือ พื้นที่สีแดง ได้แก่ พื้นที่บริเวณภายในที่ว่างของการรถไฟแห่งประเทศไทย และ เชื่อมโยงมายังพื้นที่ย่านเตาปูน ประชาชื่น บริเวณถนนประชาชื่น ถนนพระราช ราษฎร์สาย 2 เป็นต้น เนื่องจากมีพื้นที่ว่างไม่ใช้ประโยชน์อยู่เป็นจำนวนมาก ประกอบกับเป็นย่าน ประกอบการค้าที่ปัจจุบัน มีสภาพตัวอาคารและพื้นที่มีเก่า ทรุดโทรมลงเป็นจำนวนมาก

พื้นที่เหมาะสมปานกลาง คือ พื้นที่สีเหลือง ได้แก่ พื้นที่ย่านถนนเทอดคำริ พื้นที่บริเวณ ย่านถนนกำแพงเพชร 1 และ 2 ถนนประดิพัทธ์ และบริเวณย่านตลาดนัดจตุจักร เป็นต้นเนื่องจากพื้นที่ดังกล่าว มีโครงสร้างพื้นฐานรองรับที่ค่อนข้างพร้อมกว่าพื้นที่ใกล้เคียง

พื้นที่เหมาะสมน้อยถึงน้อยที่สุด ส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่บริเวณริมคลองบางซื่อ เนื่องจากมี การเข้าถึงของพื้นที่บริเวณนี้ลำบาก จึงส่งผลให้พื้นที่มีความเหมาะสมน้อยที่สุดนั่นเอง

1. เป็นพื้นที่ที่สามารถเข้าถึงจากถนนสายหลัก



- 1 = อยู่ห่างถนนสายหลักหรือรอง 0 - 400 ม.
- 2 = อยู่ห่างถนนสายหลักหรือรอง 401 - 800 ม.
- 3 = อยู่ห่างถนนสายหลักหรือรอง 801 - 1,200 ม.
- 4 = อยู่ห่างถนนสายหลักหรือรอง 1,201 - 1,600 ม.

การวางแผนพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกลางบางซื่อและพื้นที่โดยรอบ

2. เป็นพื้นที่ที่สามารถเข้าถึงบริการของระบบขนส่งมวลชนได้



- 1 = อยู่ห่างถนนสายหลักหรือรอง 0 - 500 ม.
- 2 = อยู่ห่างถนนสายหลักหรือรอง 501 - 800 ม.
- 3 = อยู่ห่างถนนสายหลักหรือรอง 801 - 1,200 ม.
- 4 = อยู่ห่างถนนสายหลักหรือรอง 1,201 - 1,600 ม.

การวางแผนพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกลางบางซื่อและพื้นที่โดยรอบ

3. เป็นพื้นที่น้ำท่วมขัง



- 0 = เป็นพื้นที่น้ำไม่ท่วมขัง
- 1 = ท่วมขังนาน 0-1 ชั่วโมง
- 2 = ท่วมขังนาน 1.1-2 ชั่วโมง
- 3 = ท่วมขังนาน 2.1-3 ชั่วโมง
- 4 = ท่วมขังนาน 3.1-4 ชั่วโมง
- 5 = ท่วมขังตลอดเวลา

การวางแผนพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกลางบางซื่อและพื้นที่โดยรอบ

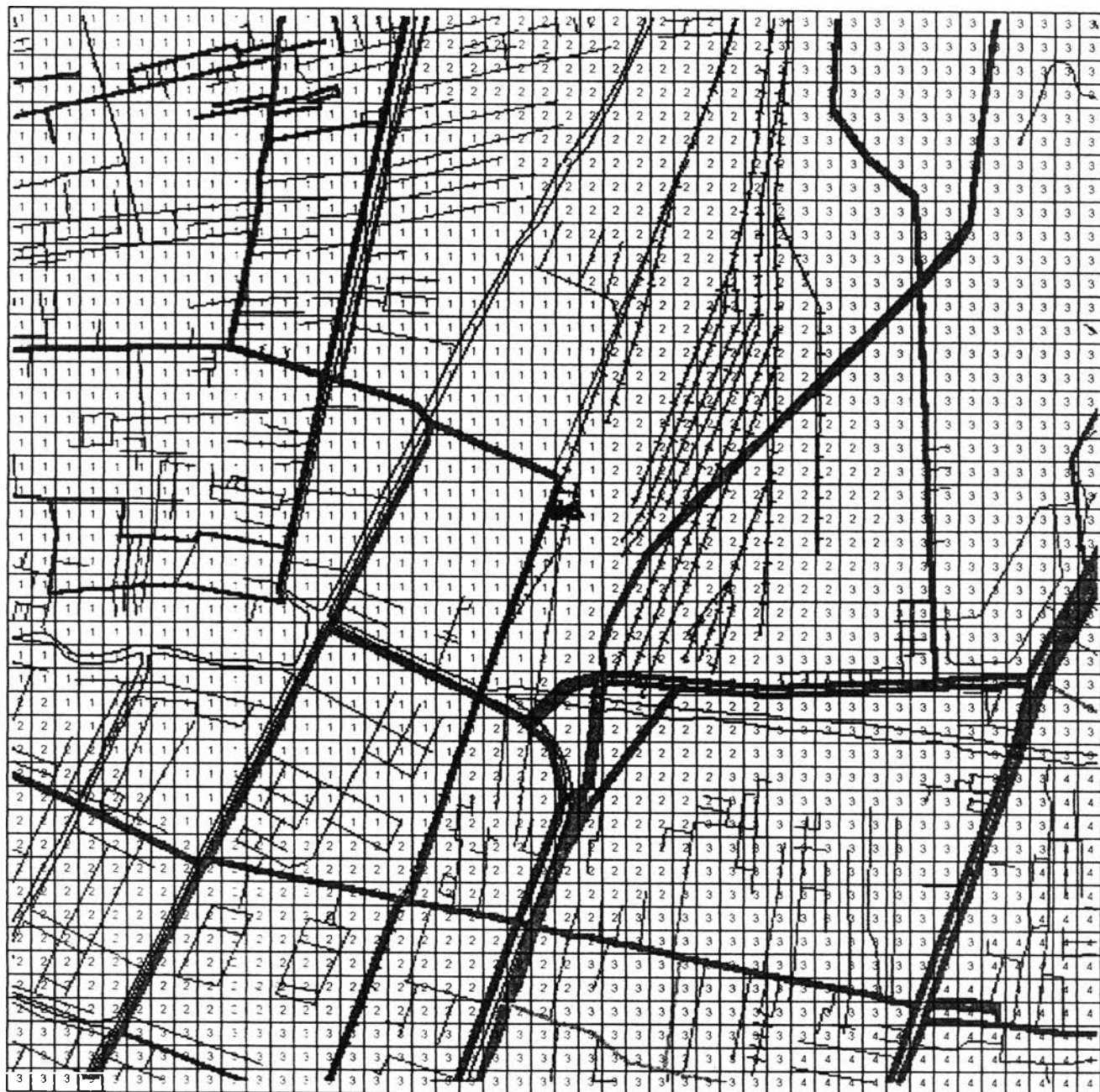
4. เป็นพื้นที่มีราคาประเมินที่ดินโดยรอบ



- 3 = มีราคาประเมิน 10,000 - 16,000
- 2 = มีราคาประเมิน 9,999 - 6,000
- 1 = มีราคาประเมิน 1,500 - 5,999

การวางแผนพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกลางบางซื่อและพื้นที่โดยรอบ

5. เป็นพื้นที่สามารถเข้าถึงบริการของสถานพยาบาล



- 1 = อยู่ห่างถนนสายหลักหรือรอง 0 - 600 ม.
- 2 = อยู่ห่างถนนสายหลักหรือรอง 601 - 1,000 ม.
- 3 = อยู่ห่างถนนสายหลักหรือรอง 1,001 - 1,400 ม.
- 4 = อยู่ห่างถนนสายหลักหรือรอง 1,401 - 2,000 ม.

การวางแผนพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกลางบางซื่อและพื้นที่โดยรอบ

6. เป็นพื้นที่บริการของการประปานครหลวง



0 = มีน้ำประปาใช้
1 = มีน้ำประปาใช้แต่คุณภาพไม่ถูกต้อง

การวางแผนพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกลางบางซื่อและพื้นที่โดยรอบ

7. เป็นพื้นที่บริการการไฟฟ้านครหลวง



0 = มีไฟฟ้าใช้
1 - ไม่มีไฟฟ้าใช้

การวางแผนพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกลางบางซื่อและพื้นที่โดยรอบ

8. เป็นพื้นที่บริการสถานีดับเพลิง



- 1 = สถานีดับเพลิงระยะใกล้
- 2 = สถานีดับเพลิงระยะปานกลาง
- 3 = สถานีดับเพลิงระยะไกล

การวางแผนพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกลางบางซื่อและพื้นที่โดยรอบ

9. เป็นพื้นที่บริการเก็บขนสิ่งปฏิกูล



- 1 = รวเก็บขนขยะเข้าถึงได้ทุกประเภท
- 2 = รวเก็บขนขยะเข้าถึงได้ไม่เกิน 4 กม.
- 3 = รวเก็บขนขยะเข้าถึงได้โดยรอบเข็ญ
- 4 = รวเก็บขนขยะเข้าไม่ถึงเลย

การวางแผนพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกลางบางซื่อและพื้นที่โดยรอบ

10. เป็นพื้นที่ว่างรองรับการพัฒนาในอนาคต



- 0 เป็นพื้นที่รกร้างของการรถไฟ
- 1 เป็นพื้นที่ว่างถูกใช้ประโยชน์ไม่เต็มที่
- 2 เป็นพื้นที่ว่างในชุมชน
- 3 เป็นพื้นที่ถูกใช้ประโยชน์

การวางแผนพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกลางบางซื่อและพื้นที่โดยรอบ

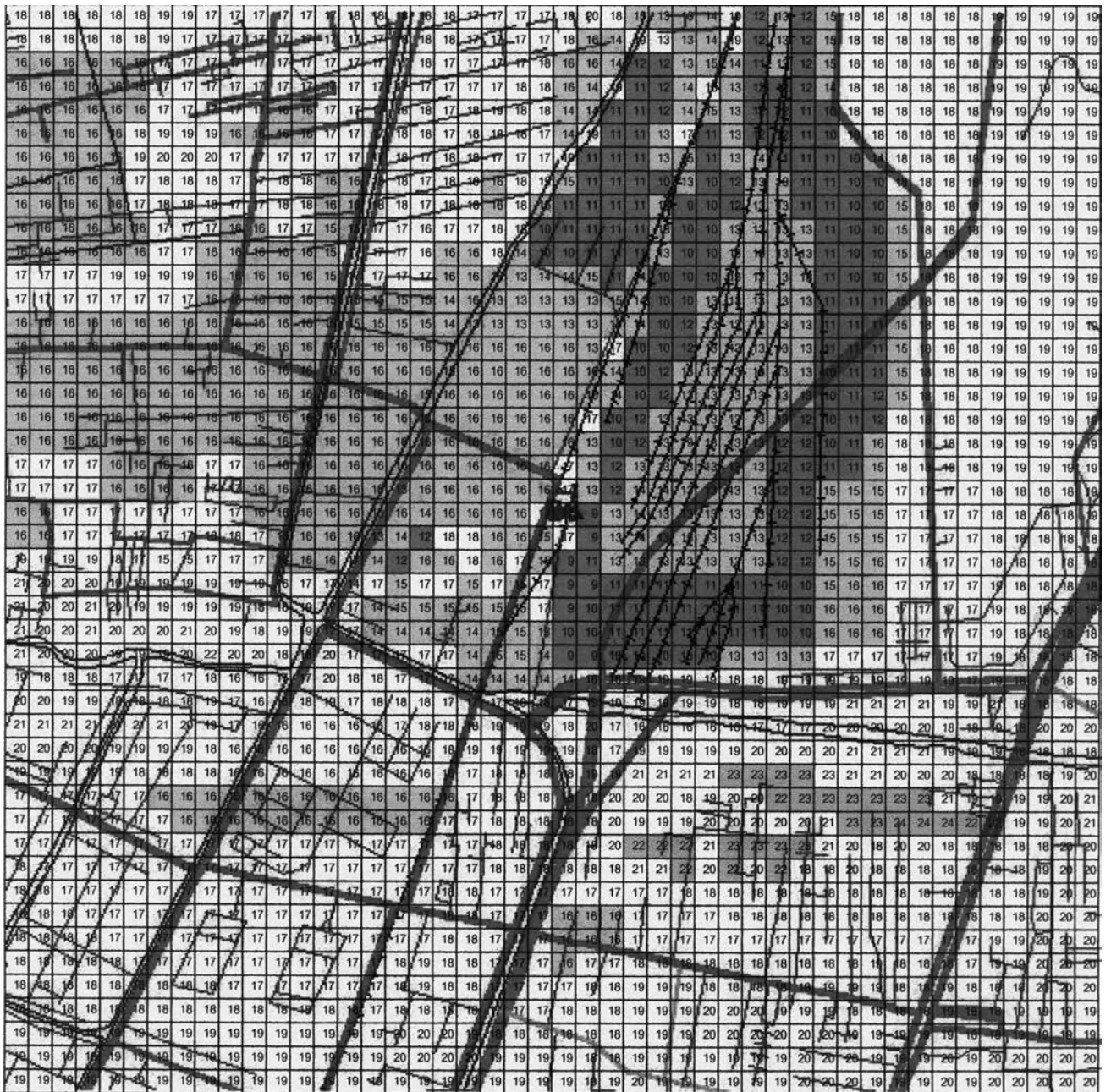
11. เป็นแหล่งเสื่อมโทรม



- 0 เป็นพื้นที่ว่างเปล่าไม่ได้ใช้ประโยชน์
- 1 เป็นพื้นที่อยู่อาศัยเสื่อมโทรมหรือหนาแน่นมาก
- 2 เป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมเก่า แต่ไม่ถูกใช้ประโยชน์เพื่อการพาณิชย์กรรมแล้ว
- 3 เป็นแหล่งพาณิชย์กรรมหนาแน่น
- 4 เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย

การวางแผนพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกลางบางซื่อและพื้นที่โดยรอบ

11. สรุปพื้นที่เหมาะสมเป็นที่ตั้งแห่งการดำเนินการบริการ



- 8 - 12 = เป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสมมากที่สุด
- 13 - 16 = เป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสมมาก
- 17 - 21 = เป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสมปานกลาง
- 22 - 26 = เป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสมน้อย
- 27 - 31 = เป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสมน้อยที่สุด

การวางแผนพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกลางบางซื่อและพื้นที่โดยรอบ

□ ปัจจัยที่ช่วยวิเคราะห์พื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมแหล่งที่พักอาศัย ในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟบางซื่อ โดยอาศัยปัจจัยดังต่อไปนี้

1. อยู่ใกล้บริการของตลาด
2. อยู่ในความดูแลของเจ้าหน้าที่ตำรวจ
3. พื้นที่สถานศึกษาชั้นพื้นฐานรองรับ
4. สามารถเข้าถึงแหล่งนันทนาการได้
5. อยู่ในรัศมีบริการของสถานีรถไฟบางซื่อ
6. เป็นพื้นที่บริการของสะพานนครหลวง
7. เป็นพื้นที่บริการของการไฟฟ้านครหลวง
8. สามารถเข้าถึงบริการของสถานพยาบาล
9. สามารถเข้าถึงจากถนนสายหลักหรือสายรอง
10. พื้นที่บริการของสถานีดับเพลิง
11. เป็นพื้นที่บริการเก็บขนส่งสิ่งปฏิกูล
12. เป็นพื้นที่น้ำท่วมขัง



ตัวแปรดังกล่าวเป็นปัจจัยในการพิจารณาเลือกที่ตั้งที่เหมาะสมที่สุด เพื่อเป็นการรองรับการพัฒนาเป็นที่ตั้งของสาธารณูปการ และการพัฒนาเพื่อรองรับเป็นแหล่งการค้าการบริการ และแหล่งที่อยู่อาศัยตามมาในอนาคต โดยในหลักการจะต้องส่งกระทบกับปัจจัยแวดล้อมอื่น ๆ น้อยที่สุด ในการวิเคราะห์พื้นที่โดยใช้วิธี Sieve Analysis เพื่อเป็นการระบุตำแหน่งที่เหมาะสมและมีศักยภาพในการพัฒนาจริงๆ โดยใช้เกณฑ์ในการพิจารณาตามมาตรฐานของกรมการผังเมืองบ้าง ตามเกณฑ์ของ Neighborhood Concept บ้าง ตามเกณฑ์จากการสำรวจข้อมูลในพื้นที่ศึกษาบ้าง เป็นต้น เมื่อแทนค่าตัวแปรต่างๆลงในช่องตารางกริดในแต่ละปัจจัยแล้วรวมค่าคะแนนในแต่ละช่อง จึงสรุปผลการวิเคราะห์พื้นที่โดยจะทำการแบ่งระดับความเหมาะสมเป็น 5 ระดับคือ เหมาะสมมากที่สุด เหมาะสมมาก เหมาะสมปานกลาง เหมาะสมน้อย เหมาะสมน้อยที่สุด โดยมีการวิเคราะห์ในเชิงตัวเลขลงในตารางกริดประกอบแผนที่ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

1. อยู่ใกล้บริการของตลาด

โดยมีหลักเกณฑ์การพิจารณาจากจากระยะการเดินทางเข้าถึง ตามหลักของ Neighborhood Concept ซึ่งประชาชนสามารถเข้าถึงการบริการได้สะดวกรวดเร็ว เช่น อยู่ใกล้เส้นทางคมนาคมสายหลัก สายรอง อยู่ใกล้ตลาดในชุมชน หรือย่านการค้าและบริการในพื้นที่รัศมีใกล้เคียง เป็นต้น เกณฑ์ในการให้คะแนนมีดังนี้

ค่าคะแนน 1 เป็นพื้นที่อยู่ห่างตลาดในระยะ 0 - 400 ม.

ค่าคะแนน 2 เป็นพื้นที่อยู่ห่างตลาดในระยะ 401 - 800 ม.

ค่าคะแนน 3 เป็นพื้นที่อยู่ห่างตลาดในระยะ 801 - 1,200 ม.

ค่าคะแนน 4 เป็นพื้นที่อยู่ห่างตลาดในระยะ 1,201 - 1,600 ม.

2. อยู่ในความดูแลของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟบางซื่อ หรืออยู่บริเวณใกล้เคียงซึ่งอยู่ในความดูแลของเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจ มีเกณฑ์การพิจารณาจากข้อกำหนดของผังเมือง ซึ่งอยู่ในรัศมีการให้บริการของตำรวจสายตรวจแต่ละท้องที่ ซึ่งมีความถี่ของการตรวจพื้นที่อย่างน้อย 2 ครั้ง/จุด/วัน ซึ่งมีเกณฑ์ให้ค่าคะแนนดังนี้

ค่าคะแนน 0 เป็นพื้นที่ที่มีความสงบเรียบร้อยดีมาก

ค่าคะแนน 1 เป็นพื้นที่สายตรวจมาตรวจทุกวัน

ค่าคะแนน 2 เป็นพื้นที่สายตรวจมาตรวจวันเว้นวัน

ค่าคะแนน 3 เป็นพื้นที่สายตรวจมาตรวจนานๆครั้ง

ค่าคะแนน 4 เป็นพื้นที่สายตรวจเข้าไม่ถึงเลยหรือไม่เข้ามาเลย

3. พื้นที่สถานศึกษาขั้นพื้นฐานรองรับ

ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟบางซื่อ หรืออยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่มีสถานศึกษาขั้นพื้นฐานรองรับ ซึ่งมีระยะทางการเดินเข้าถึงจากสถานศึกษาในระยะใกล้เคียงเป็นเกณฑ์ในการพิจารณา ตามหลักของ Neighborhood Concept โดยใช้ข้อกำหนดตามผังเมือง ดังนี้

ค่าคะแนน 1 เป็นพื้นที่อยู่ห่างจากสถานศึกษาในระยะ 0 - 600 ม.

ค่าคะแนน 2 เป็นพื้นที่อยู่ห่างจากสถานศึกษาในระยะ 601 - 1,000 ม.

ค่าคะแนน 3 เป็นพื้นที่อยู่ห่างจากสถานศึกษาในระยะ 1,001 - 1,400 ม.

ค่าคะแนน 4 เป็นพื้นที่อยู่ห่างจากสถานศึกษาในระยะ 1,401 - 2,000 ม.

4. สามารถเข้าถึงแหล่งนันทนาการได้

ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟบางซื่อ หรืออยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่สามารถเข้าถึงแหล่งนันทนาการได้ โดยใช้ระยะการเดินทางถึงเป็นเกณฑ์ในการพิจารณารวมไปถึงการใช้หลัก Neighborhood Concept มาเป็นเกณฑ์ในการพิจารณา มีการให้ค่าคะแนนดังนี้

ค่าคะแนน 1 เป็นพื้นที่อยู่ห่างในระยะ 0 - 600 ม.

ค่าคะแนน 2 เป็นพื้นที่อยู่ห่างในระยะ 601 - 1,000 ม.

ค่าคะแนน 3 เป็นพื้นที่อยู่ห่างในระยะ 1,001 - 1,400 ม.

ค่าคะแนน 4 เป็นพื้นที่อยู่ห่างในระยะ 1,401 - 1,800 ม.

5. อยู่ในรัศมีบริการของสถานีรถไฟบางซื่อ

เป็นพื้นที่ที่สามารถเข้าถึงบริการของระบบขนส่งมวลชนได้ โดยมีหลักเกณฑ์การพิจารณาจาก Neighborhood Concept ซึ่งใช้ระยะการเดินทางด้วยเท้าเข้าถึงพื้นที่บริการได้สะดวก เช่น อยู่ใกล้สถานีรถไฟบางซื่อหรืออยู่ใกล้เส้นทางคมนาคมสายหลัก เป็นต้น มีเกณฑ์ในการให้คะแนนมีดังนี้

ค่าคะแนน 1 เป็นพื้นที่อยู่ห่างสถานีรถไฟในระยะ 0 - 500 ม.

ค่าคะแนน 2 เป็นพื้นที่อยู่ห่างสถานีรถไฟในระยะ 501 - 800 ม.

ค่าคะแนน 3 เป็นพื้นที่อยู่ห่างสถานีรถไฟในระยะ 801 - 1,200 ม.

ค่าคะแนน 4 เป็นพื้นที่อยู่ห่างสถานีรถไฟในระยะ 1,201 - 1,600 ม.

6. เป็นพื้นที่บริการของประปานครหลวง

เป็นการใช้เกณฑ์จากการสำรวจพื้นที่จริง และจากการเก็บข้อมูลจากการประปานครหลวง ซึ่งเป็นผู้ผลิตและจำหน่ายจำหน่ายในพื้นที่ บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟบางซื่อจะใช้น้ำจากสถานีสูบน้ำสามเสน ปัจจุบัน(ปี 2546)พบว่ามีการให้บริการน้ำประปาในพื้นที่ครอบคลุมทุกพื้นที่ แต่มีบางพื้นที่เท่านั้นที่มีปัญหาในเรื่องการขออนุญาต ดังนั้นจึงแบ่งเกณฑ์การให้คะแนนในแต่ละปัจจัยดังต่อไปนี้

ค่าคะแนน 0 มีน้ำประปาใช้

ค่าคะแนน 1 มีน้ำประปาใช้แต่ขออนุญาตไม่ถูกต้อง

7. เป็นพื้นที่บริการของการไฟฟ้านครหลวง

เป็นการใช้เกณฑ์จากการสำรวจพื้นที่จริง และจากการศึกษาจากข้อมูลของการไฟฟ้านครหลวงที่ให้บริการแก่ประชาชนที่อยู่ในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟบางซื่อ ได้แก่ ชุมชนบ้านพักรถไฟ ชุมชนซอยประคู ชุมชนเตาปูน เป็นต้น พบว่ามีการให้บริการไฟฟ้าครอบคลุมทุกพื้นที่ ดังนั้นจึงใช้เกณฑ์ในการให้คะแนนดังต่อไปนี้

ค่าคะแนน 0 มีไฟฟ้าใช้

ค่าคะแนน 1 ไม่มีไฟฟ้าใช้

8. สามารถเข้าถึงบริการของสถานพยาบาล

ประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ สามารถเข้าถึงบริการสถานพยาบาล โดยมีหลักเกณฑ์การพิจารณาจากระยะการเดินทางเข้าถึง ตามหลักของ Neighborhood Concept ซึ่งประชาชนสามารถเข้าถึงการบริการได้สะดวกรวดเร็ว อยู่ใกล้เส้นทางคมนาคมสายหลักสายรอง เป็นต้น โดยมีหลักเกณฑ์ในการให้คะแนนมีดังนี้

- ค่าคะแนน 1 เป็นพื้นที่อยู่ห่างจากสถานพยาบาลในระยะ 0 - 600 ม.
- ค่าคะแนน 2 เป็นพื้นที่อยู่ห่างจากสถานพยาบาลในระยะ 601 - 1,000 ม.
- ค่าคะแนน 3 เป็นพื้นที่อยู่ห่างจากสถานพยาบาลในระยะ 1,001 - 1,400 ม.
- ค่าคะแนน 4 เป็นพื้นที่อยู่ห่างจากสถานพยาบาลในระยะ 1,401 - 2,000 ม.

9. สามารถเข้าถึงจากถนนสายหลักหรือสายรอง

เป็นพื้นที่ที่สามารถเข้าถึงจากถนนสายหลักและรอง มีหลักเกณฑ์การให้ค่าคะแนนจาก Neighborhood Concept ซึ่งพิจารณาจากระยะทางการเดินทางเข้าถึงเป็นหลักในการให้ค่าคะแนน โดยมีรายละเอียดคือ

- ค่าคะแนน 1 เป็นพื้นที่อยู่ห่างถนนสายหลักหรือสายรองในระยะ 0 - 400 ม.
- ค่าคะแนน 2 เป็นพื้นที่อยู่ห่างถนนสายหลักหรือสายรองในระยะ 401 - 800 ม.
- ค่าคะแนน 3 เป็นพื้นที่อยู่ห่างถนนสายหลักหรือสายรองในระยะ 801 - 1,200 ม.
- ค่าคะแนน 4 เป็นพื้นที่อยู่ห่างถนนสายหลักหรือสายรองในระยะ 1,201 - 1,600 ม.

10. พื้นที่บริการของสถานีดับเพลิง

บริเวณบางซื่อมีสถานีดับเพลิงอยู่ 1 แห่ง คือ สถานีดับเพลิงบางโพธิ์ ซึ่งตั้งอยู่ในระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อประมาณ 500 เมตร ซึ่งเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินสามารถเดินทางไปให้บริการได้ภายในระยะเวลาไม่เกิน 10 นาที ในพื้นที่บริเวณโดยรอบจะใช้เกณฑ์ของผังเมือง เป็นตัวกำหนดควบคู่กับการใช้เกณฑ์ของระยะการเข้าถึงของ Neighborhood Concept ดังนั้นจึงมีเกณฑ์ในการให้คะแนนดังนี้

- ค่าคะแนน 1 อยู่ในรัศมีบริการระยะ 500 - 1,600 เมตร ซึ่งเป็นระยะใกล้
- ค่าคะแนน 2 อยู่ในรัศมีบริการระยะ 1,600 - 5,000 เมตร ซึ่งเป็นระยะปานกลาง
- ค่าคะแนน 3 อยู่ในรัศมีบริการระยะ 5,000 เมตรขึ้นไป ซึ่งเป็นบริการระยะไกล

11. เป็นพื้นที่บริการเก็บขนสิ่งปฏิกูล

เกณฑ์ที่ใช้ในการให้คะแนนในปัจจุบันนี้ เป็นการเก็บข้อมูลกับประชาชนในพื้นที่เป็นหลัก และจากการสอบถามสำนักงานเขตที่รับผิดชอบ ถึงปัญหาอุปสรรคต่างที่เกิดขึ้น รวมไปถึงตัวเจ้าหน้าที่ผู้เก็บขนขยะและสิ่งปฏิกูลต่างๆในพื้นที่ จึงพอจะได้เกณฑ์ในการให้คะแนนในปัจจุบันนี้โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ค่าคะแนน 1 รถเก็บขนขยะเข้าได้ทุกประเภท
- ค่าคะแนน 2 รถเก็บขนขยะเข้าได้เฉพาะไม่เกิน 4 ล้อ
- ค่าคะแนน 3 รถเก็บขนขยะเข้าได้เฉพาะรถเข็น
- ค่าคะแนน 4 รถเก็บขนขยะเข้าไม่ได้เลย

12. เป็นพื้นที่นำท่วมขัง

เป็นการใช้เกณฑ์จากระยะเวลาการท่วมขังนานที่สุด จนถึงน้อยที่สุด จากการสุ่มสำรวจ และการตอบแบบสอบถามของประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา แล้วนำตัวเลขมาจัดกลุ่มลำดับความเหมาะสม ดังมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ค่าคะแนน 0 เป็นพื้นที่น้ำไม่ท่วมขัง
- ค่าคะแนน 1 ใช้เวลาท่วมขังนาน 0 – 1 สัปดาห์
- ค่าคะแนน 2 ใช้เวลาท่วมขังนาน 1.1 – 2 สัปดาห์
- ค่าคะแนน 3 ใช้เวลาท่วมขังนาน 2.1 – 3 สัปดาห์
- ค่าคะแนน 4 ใช้เวลาท่วมขังนาน 3.1 – 4 สัปดาห์
- ค่าคะแนน 5 ตลอดเวลาไม่ลด

สรุปพื้นที่เหมาะสมในการรองรับแหล่งที่พักอาศัย

พื้นที่เหมาะสมมากที่สุด ในการพัฒนาเป็นพื้นที่รองรับด้านแหล่งที่อยู่อาศัยที่แบบสมบูรณ์แบบ ได้แก่ พื้นที่บริเวณย่านถนนเศรษฐนิชเป็นศูนย์กลาง ถนนพระราม5 กระจายตัวในบริเวณย่านเตาปูน บริเวณย่านประชาชื่น และทั้งสองฝั่งของถนนประชาราษฎร์สาย 1 และ 2 เป็นต้น

พื้นที่เหมาะสมมาก ในการพัฒนาเป็นที่แหล่งอยู่อาศัย ได้แก่ พื้นที่อยู่อาศัยย่านในซอยประชาชื่น บริเวณชุมชนต้นมะม่วง ชุมชนต้นประคู้ บริเวณริมคลองเปรมประชากร คลองประปา และคลองบางซื่อ ซึ่งมีความพร้อมในการรองรับเป็นอย่างดีถ้ามีการพัฒนาให้สภาพน้ำในลำคลองให้มีคุณภาพที่ดีขึ้นกว่าจากเดิม

พื้นที่เหมาะสมปานกลาง พื้นที่ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ ย่านขนส่งสินค้า ย่านบ้านพักรถไฟริมคลองเปรมประชากร เป็นต้น

พื้นที่ที่มีความเหมาะสมน้อยถึงน้อยที่สุด ได้แก่ พื้นที่บริเวณริมคลองบางซื่อ และบริเวณท้ายซอยคี่ของถนนประดิพัทธ์ เป็นต้น เนื่องจากมีโครงสร้างพื้นฐานรองรับน้อยมากจึงไม่เหมาะสม แต่ขณะเดียวกันพื้นที่แห่งนี้มีศักยภาพเป็นพื้นที่รองรับกิจกรรมระบบขนส่ง เนื่องจากตั้งอยู่ระหว่างกลางในการเข้าถึงแหล่งต่างๆ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการเพิ่มโครงสร้างพื้นฐานให้รองรับอย่างเพียงพอ

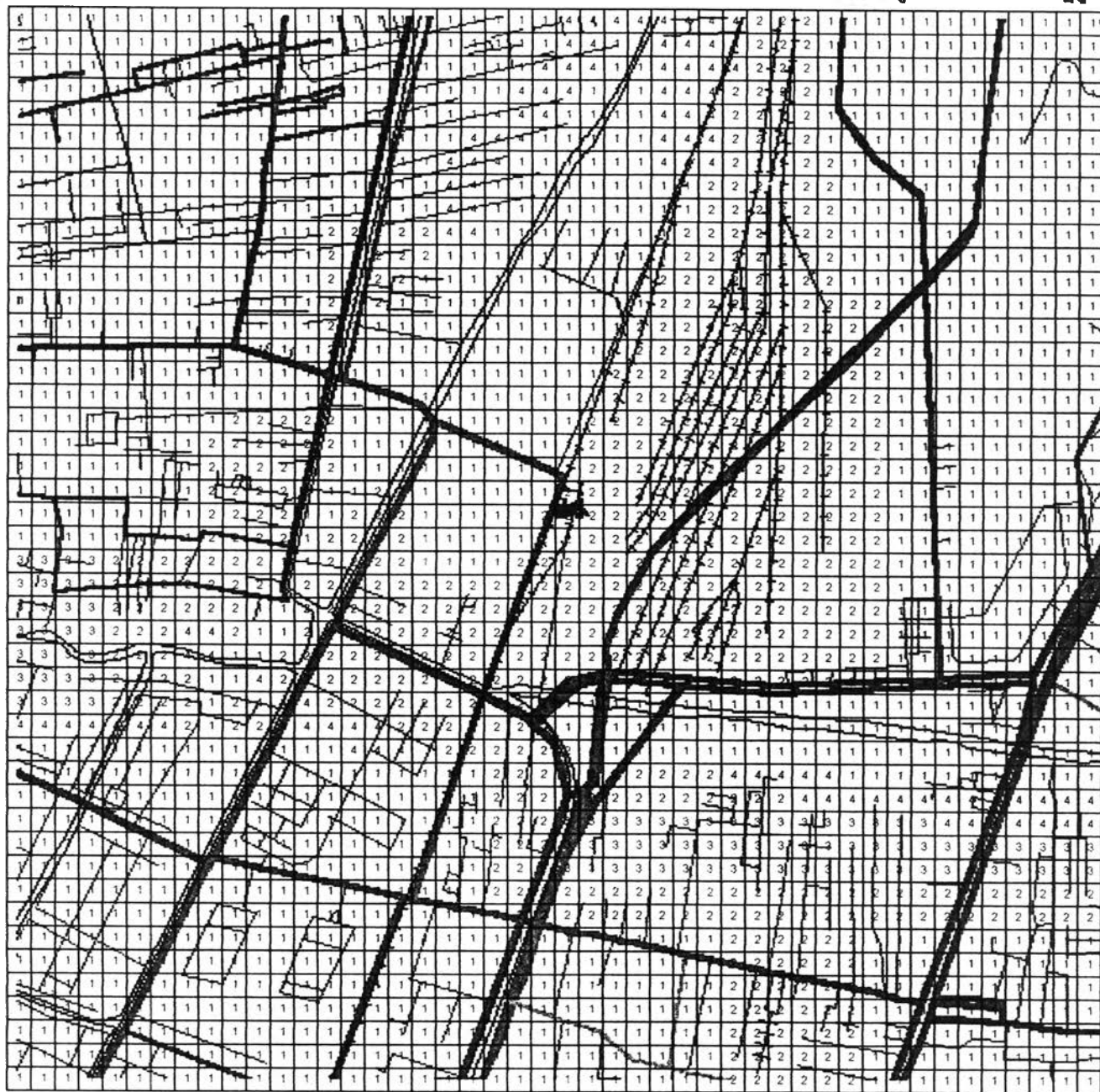
1. สามารถเข้าถึงจากถนนสายหลักและรอง



- 1 = อยู่ห่างถนนสายหลักหรือรอง 0 - 400 ม.
- 2 = อยู่ห่างถนนสายหลักหรือรอง 401 - 800 ม.
- 3 = อยู่ห่างถนนสายหลักหรือรอง 801 - 1,200 ม.
- 4 = อยู่ห่างถนนสายหลักหรือรอง 1,201 - 1,600 ม.

การวางแผนพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกลางบางซื่อและพื้นที่โดยรอบ

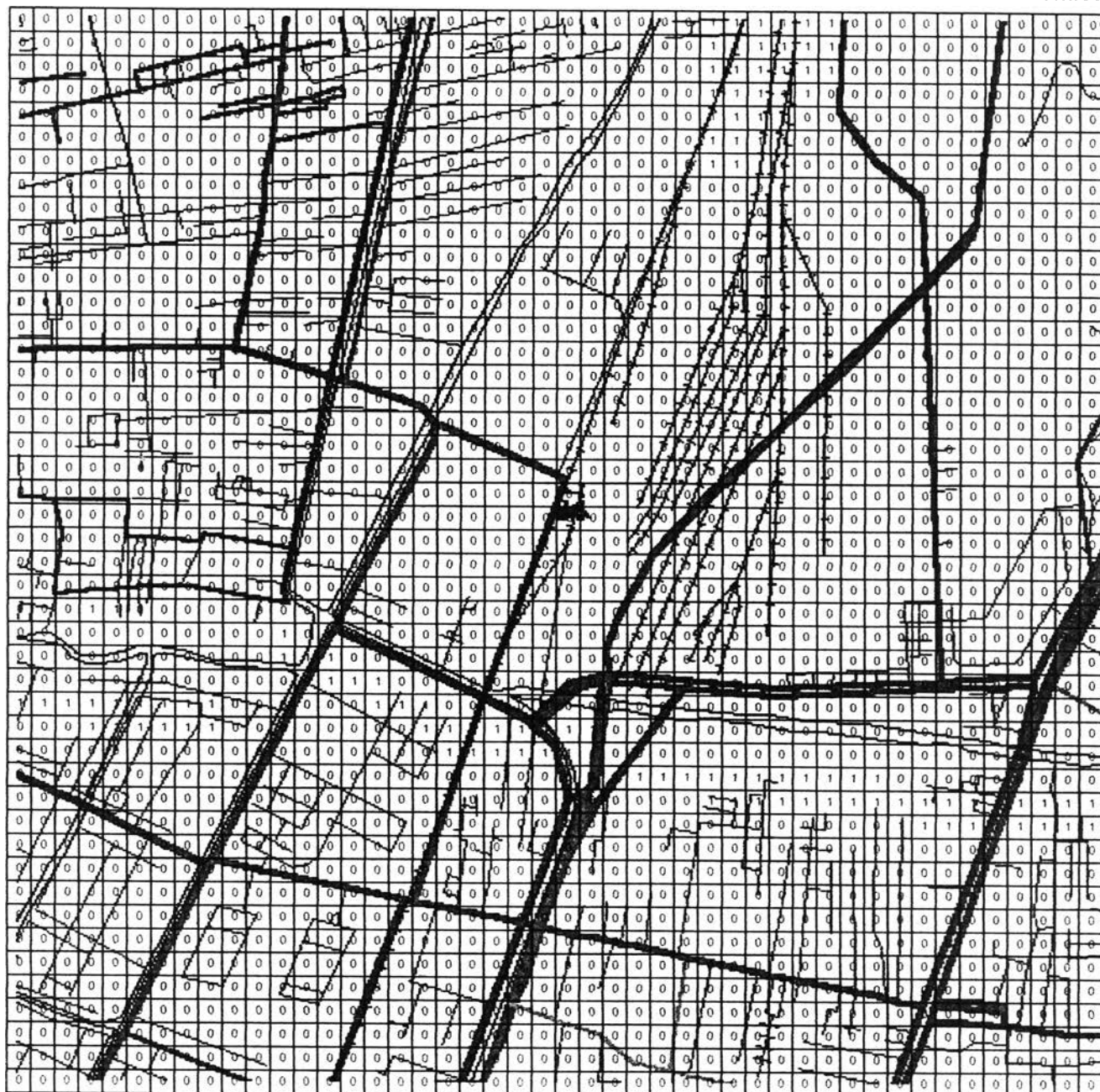
2. อยู่ในพื้นที่กำจัดสิ่งปฏิกูล



- 1 = รถยนต์ขนส่งเข้าไม่ถึงทุกประเภท
- 2 = รถยนต์ขนส่งเข้าไม่ถึงไม่เกิน 4 ล้อ.
- 3 = รถยนต์ขนส่งเข้าไม่ถึงโดยรถเข็น
- 4 = รถยนต์ขนส่งเข้าไม่ถึงเลย

การวางแผนพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกลางบางซื่อและพื้นที่โดยรอบ

3. เป็นพื้นรองรับของระบบประปานครหลวง



0 = มีน้ำประปาใช้

1 = มีน้ำประปาใช้แต่ขออนุญาตไม่ถูกต้อง

การวางแผนพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกลางบางซื่อและพื้นที่โดยรอบ

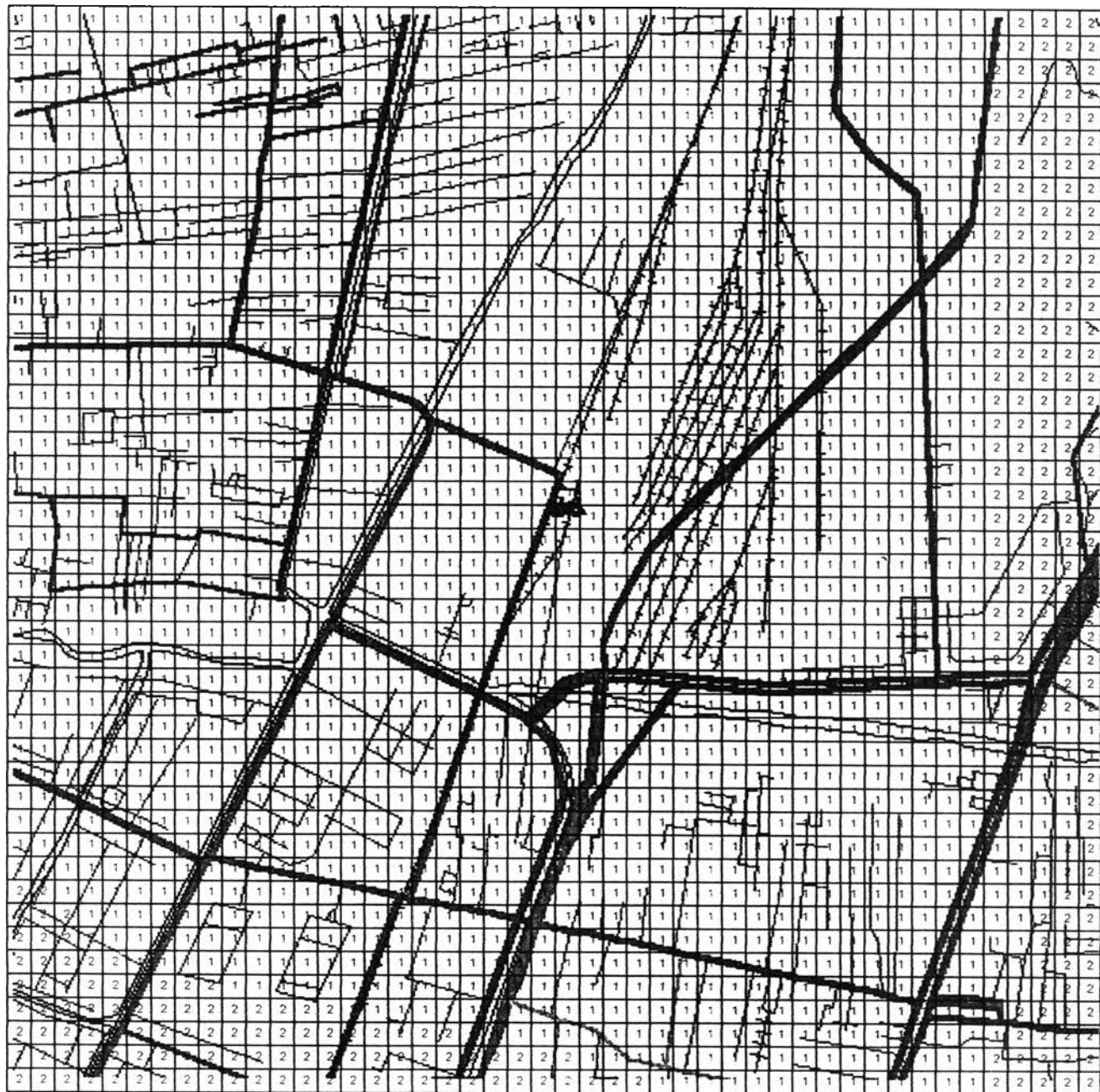
4. เป็นพื้นที่บริการของการไฟฟ้านครหลวง



0 = มีไฟฟ้าใช้
1 = ไม่มีไฟฟ้าใช้

การวางแผนพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกลางบางซื่อและพื้นที่โดยรอบ

5. พื้นที่บริการของสถานีดับเพลิง



- 1 = สถานีดับเพลิงระยอง
- 2 = สถานีดับเพลิงระยองกลาง
- 3 = สถานีดับเพลิงระยองใต้

การวางแผนพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกลางบางจ้อและพื้นที่โดยรอบ

6. เป็นพื้นที่น้ำท่วมขัง



- 0 = เป็นพื้นที่น้ำไม่ท่วมขัง
- 1 = ท่วมขังนาน 0-1 ชั่วโมง
- 2 = ท่วมขังนาน 1.1-2 ชั่วโมง
- 3 = ท่วมขังนาน 2.1-3 ชั่วโมง
- 4 = ท่วมขังนาน 3.1-4 ชั่วโมง
- 5 = ท่วมขังตลอดเวลา

การวางแผนพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกลางบางซื่อและพื้นที่โดยรอบ

7. สามารถเข้าถึงบริการของสถานพยาบาล



- 1 = อยู่ห่างจากสถานพยาบาลในระยะ 0 - 600 ม.
- 2 = อยู่ห่างจากสถานพยาบาลในระยะ 601 - 1,000 ม.
- 3 = อยู่ห่างจากสถานพยาบาลในระยะ 1,001 - 1,400 ม.
- 4 = อยู่ห่างจากสถานพยาบาลในระยะ 1,401 - 2,000 ม.

การวางแผนพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกลางบางซื่อและพื้นที่โดยรอบ

8. อยู่ใกล้การบริการของตลาด



- 1 = อยู่ห่างตลาดระยะ 0 - 400 ม.
- 2 = อยู่ห่างตลาดระยะ 401 - 800 ม.
- 3 = อยู่ห่างตลาดระยะ 801 - 1,200 ม.
- 4 = อยู่ห่างตลาดระยะ 1,201 - 1,600 ม.

การวางแผนพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกลางบางซื่อและพื้นที่โดยรอบ

9. อยู่ในความดูแลของเจ้าหน้าที่ตำรวจ



- 0 = เป็นพื้นที่ที่มีความสงบเรียบร้อยดีมาก
- 1 = เป็นพื้นที่สายตรวจมาตรวจทุกวัน
- 2 = เป็นพื้นที่สายตรวจมาตรวจวันเว้นวัน
- 3 = เป็นพื้นที่สายตรวจมาตรวจนาน ๆ ครั้ง
- 4 = เป็นพื้นที่สายตรวจไม่เข้ามาเลย

การวางแผนพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกลางบางซื่อและพื้นที่โดยรอบ

10. พื้นที่สถานศึกษาขั้นพื้นฐานรองรับ



- 1 = อยู่ห่างสถานศึกษาระยะ 0 - 600 ม.
- 2 = อยู่ห่างสถานศึกษาระยะ 600 - 1,000 ม.
- 3 = อยู่ห่างสถานศึกษาระยะ 1,001 - 1,400 ม.
- 4 = อยู่ห่างสถานศึกษาระยะ 1,401 - 2,000 ม.

การวางแผนพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกลางบางซื่อและพื้นที่โดยรอบ

11. สามารถเข้าถึงแหล่งนันทนาการได้



- 1 = อยู่ห่างจากสาธารณณะระยะ 0 - 600 ม.
- 2 = อยู่ห่างจากสาธารณณะระยะ 600 - 1,000 ม.
- 3 = อยู่ห่างจากสาธารณณะระยะ 1,001 - 1,400 ม.
- 4 = อยู่ห่างจากสาธารณณะระยะ 1,401 - 1,800 ม.

การวางแผนพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกลางบางซื่อและพื้นที่โดยรอบ

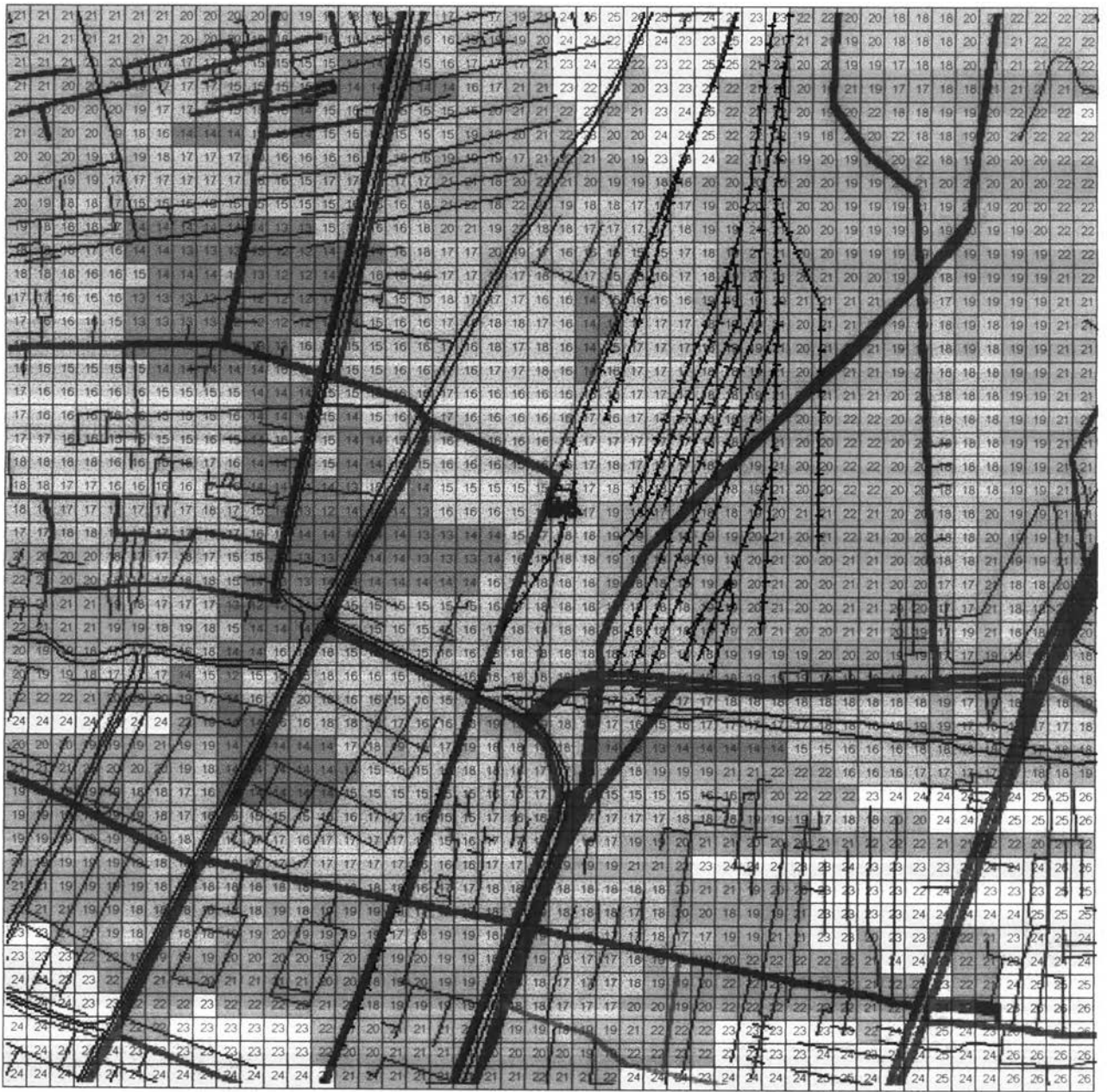
12. อยู่ในรัศมีบริการของสถานีรถไฟบางจ้อ



- 1 = อยู่ห่างสถานีในระยะ 0 - 500 ม.
- 2 = อยู่ห่างสถานีในระยะ 501 - 800 ม.
- 3 = อยู่ห่างสถานีในระยะ 801 - 1,200 ม.
- 4 = อยู่ห่างสถานีในระยะ 1,201 - 1,600 ม.

การวางแผนพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกลางบางจ้อและพื้นที่โดยรอบ

สรุปพื้นที่เหมาะสมในการรองรับแหล่งที่พักอาศัย



- 10 - 14 = เป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสมมากที่สุด
- 15 - 18 = เป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสมมาก
- 19 - 22 = เป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสมปานกลาง
- 23 - 26 = เป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสมน้อย
- 27 - 30 = เป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสมน้อยที่สุด

การวางแผนพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟกลางบางซื่อและพื้นที่โดยรอบ