

สภาพและปัญหาของที่พักอาศัยของข้าราชการตำรวจรถไฟ
: กรณีศึกษา นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 และบ้านพักตำรวจรถไฟ



นายณัฐวุฒิ ทาสุวรรณ

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาเคหะพัฒนาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาเคหการ ภาควิชาเคหการ

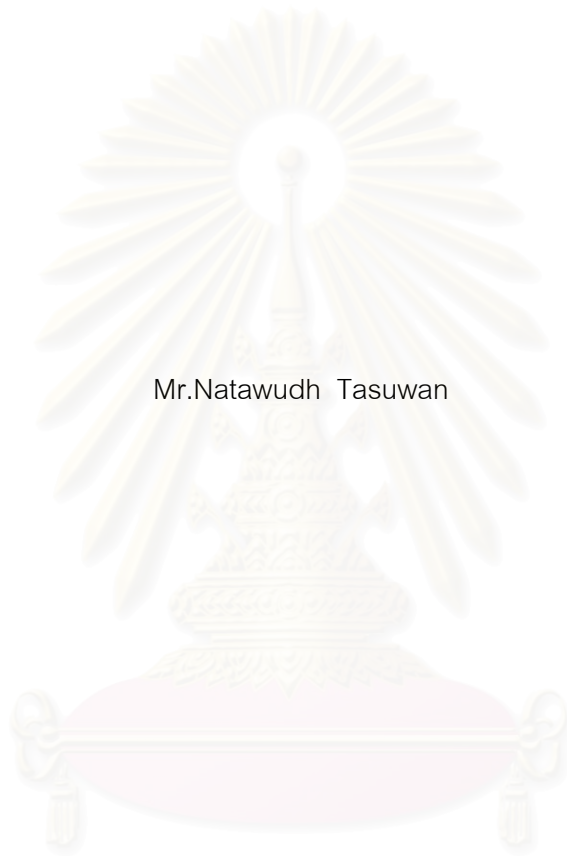
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2545

ISBN 974-17-2131-5

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

THE CONDITIONS AND PROBLEMS OF RAILWAY POLICE ACCOMMODATION
: A CASE STUDY OF THE STATE RAILWAY HOUSING AT KILOMETER 11 AND BOGIE HOME



Mr.Natawudh Tasuwan

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Housing Development in Housing

Department of Housing
Faculty of Architecture
Chulalongkorn University
Academic Year 2002
ISBN 974-17-2131-5

หัวข้อวิทยานิพนธ์ สภาพและปัญหาของที่พักอาศัยของข้าราชการตำรวจรถไฟ
 : กรณีศึกษา นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 และบ้านพักตำรวจรถไฟ
โดย นายณัฐวุฒิ ทาสวรรณ
สาขาวิชา เคหการ
อาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์สุปรีชา หิรัญโร

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยานิพนธ์ฉบับนี้
เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญามหาบัณฑิต

..... คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ดร.วีระ สัจกุล)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.ชวลิต นิตยะ)

..... อาจารย์ที่ปรึกษา
(รองศาสตราจารย์สุปรีชา หิรัญโร)

..... กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์อัศวิน พิชญโยธิน)

..... กรรมการ
(อาจารย์เสรีชัย โชติพานิช)

..... กรรมการ
(พ.ต.ท.ขวัญชัย ฉายวรรณะ)

ณัฐวุฒิ ทาสวรรณ : สภาพและปัญหาของที่พักอาศัยของข้าราชการตำรวจรถไฟ : กรณีศึกษา นิคมบ้านพัก
รถไฟ กม.11 และบ้านพักตำรวจรถไฟ. (THE CONDITIONS AND PROBLEMS OF RAILWAY POLICE
ACCOMMODATION : A CASE STUDY OF THE STATE RAILWAY HOUSING AT KILOMETER 11
AND BOGIE HOME) อ.ที่ปรึกษา : รศ.สุปรีชา หิรัญโร 121 หน้า. ISBN 974-17-2131-5

เนื่องจากข้าราชการตำรวจรถไฟมีภารกิจและหน้าที่ในเขตสถานีรถไฟ บนขบวนรถไฟ บริเวณสถานที่ทำการของกองรถไฟ
ด้วยภารกิจจำเป็นต้องเดินทางไปกับขบวนรถไฟตามเส้นทางเดิน แตกต่างจากข้าราชการตำรวจทั่วไป ปัจจุบัน"นิคมบ้านพักรถไฟ
กม.11" ย่านพลโยธิน เป็นชุมชนที่พักอาศัยสวัสดิการของตำรวจรถไฟที่ใหญ่ที่สุด และเก่าแก่กว่า 60 ปี ซึ่งเป็นที่พักอาศัยสวัสดิการของ
ข้าราชการตำรวจรถไฟที่มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ต่างจังหวัดเป็นส่วนใหญ่ และมีสภาพเก่าแก่ทรุดโทรม ประกอบกับทางกองรถไฟฯ ได้จัดทำ
แผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ย่านพลโยธิน-ย่านโรงงานมักกะสัน โดยที่โครงการพื้นที่ย่านพลโยธิน คือ บริเวณย่านสับเปลี่ยนสถานี
รถไฟบางซื่อ เพื่อพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและศูนย์กลางธุรกิจ ซึ่งส่งผลให้ผู้พักอาศัยเดิมในพื้นที่นิคมบ้านพักรถไฟ
กม.11 และย่านรับส่งสินค้าพลโยธิน ต้องย้ายออกไปอยู่ ณ พื้นที่แห่งใหม่ คือ ย่านตึกแดง การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ คือ เพื่อศึกษา
สภาพทางกายภาพลักษณะการอยู่อาศัย และสภาพปัญหาของที่พักอาศัยในปัจจุบันของข้าราชการตำรวจรถไฟ เพื่อเป็นแนวทางในการ
ปรับปรุง และแก้ไขสภาพปัญหา โดยการศึกษาครั้งนี้จะครอบคลุมเฉพาะข้าราชการตำรวจรถไฟที่ปฏิบัติหน้าที่ในกรุงเทพมหานคร และ
ดำเนินการรวบรวมข้อมูลโดยการสำรวจภาคสนาม การสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง และใช้แบบสอบถามจำนวน 245 ชุด

จากการศึกษาพบว่า ข้าราชการตำรวจรถไฟส่วนใหญ่พบว่า มีอายุ 30-49 ปี เป็นตำรวจชั้นประทวน มีภูมิลำเนาอยู่ต่างจังหวัด
สถานภาพส่วนใหญ่สมรสแล้ว มีจำนวนสมาชิกในครอบครัว เฉลี่ย 3-4 คน และพฤติกรรมการพักผ่อนในชีวิตประจำวัน คือ การนั่งเล่นพัก
ผ่อนในที่พัก และการเล่นกีฬา ออกกำลังกาย ซึ่งเป็นพื้นที่ภายในนิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 และสวนรถไฟที่อยู่ข้างเคียง และสภาพปัญหา
ของการอยู่อาศัยพบมากที่สุด ได้แก่ ความทรุดโทรมของอาคารพักอาศัย ปัญหาน้ำท่วม ระบบการระบายน้ำไม่มีประสิทธิภาพ

การศึกษาค้นพบว่า บ้านพักเรือนแถว มักมีการต่อเติมเป็นจำนวนมาก จนไม่เหลือสภาพเดิม ดูไม่เป็นระเบียบ เพราะ
ต้องการพื้นที่ใช้สอยเพิ่มขึ้น เมื่อจำนวนสมาชิกเพิ่มมากขึ้น และต้องการเพิ่มรายได้ให้แก่ครอบครัว

ในขณะที่อาคารแฟลต มักมีปัญหาความสะอาดความเป็นระเบียบในบริเวณระเบียงทางเดิน อันเนื่องมาจากไม่มีคนมาทำ
ความสะอาดอย่างสม่ำเสมอ และการใช้งานผิดประเภทโดยนำเอาสิ่งของออกมารวางในบริเวณระเบียงทางเดิน นอกจากนี้ยังพบปัญหาที่
จอดรถยนต์ของผู้พักอาศัยไม่เพียงพอ เนื่องมาจากลักษณะทางกายภาพของอาคารแฟลตใช้พื้นที่ด้านล่างเป็นร้านค้า ห้องพัก และไม่ได้
เตรียมพื้นที่ให้เพียงพอ จึงเกิดการต่อเติมที่ไม่เป็นระเบียบเป็นโรงจอดรถรอบๆ อาคาร

ในขณะที่บ้านพักตำรวจรถไฟ เรื่องของหลังคาที่ไม่สามารถกันแดดกันฝนได้เต็มที่นักเนื่องจากวัสดุที่ใช้ในปัจจุบันเป็นเพียงวัสดุ
กรองแสง เมื่อฝนตกเกิดปัญหาไป-มาระหว่างตู้ด้วยความลำบาก

ข้อเสนอแนะจากการศึกษา ความทรุดโทรมของอาคารพักอาศัย ควรมีการจัดสรรงบประมาณและเจ้าหน้าที่ในการซ่อมบำรุง
ปัญหาน้ำท่วม ระบบการระบายน้ำไม่มีประสิทธิภาพ ควรทำการสำรวจเพื่อเปิดทางระบายน้ำในจุดที่ก่อกปัญหา

บ้านพักเรือนแถว ควรกำหนดจำนวนผู้เข้าพักให้สอดคล้องกับขนาดพื้นที่ หรือ เพิ่มขนาดพื้นที่บ้านพักเมื่อมีการปลูกสร้างใหม่
รวมถึงการควบคุมดูแลอย่างเข้มงวดเพื่อไม่ให้มีการต่อเติม

อาคารแฟลต ต้องอาศัยความร่วมมือร่วมใจ และให้ผู้ปกครองควบคุมดูแลความเป็นระเบียบ และควรมีการเตรียมพื้นที่ให้สอดคล้อง
กับจำนวนผู้ใช้ รวมถึงอาคารมีหลังคาคลุม เพื่อลดปัญหาเรื่องการต่อเติมโรงจอดรถที่ไม่เป็นระเบียบได้

บ้านพักตำรวจรถไฟ ควรเปลี่ยนจากวัสดุกรองแสง มาเป็นวัสดุถาวร เช่น กระเบื้องลอนคู่ หรือสังกะสี

ภาควิชา.....เคหการ.....ลายมือชื่อนิสิต.....
สาขาวิชา.....เคหการ.....ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....
ปีการศึกษา.....2545.....ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม.....

4474143825 : MAJOR HOUSING

KEY WORD : CONDITIONS AND PROBLEMS / RAILWAY POLICE ACCOMMODATION / RAILWAY POLICE / THE STATE RAILWAY HOUSING AT KILOMETER 11 AND BOGIE HOME.

NATAWUDH TASUWAN : THE CONDITIONS AND PROBLEMS OF RAILWAY POLICE ACCOMMODATION : A CASE STUDY OF THE STATE RAILWAY HOUSING AT KILOMETER 11 AND BOGIE HOME. THESIS ADVISOR : ASSOC.PROF.SUPREECHA HIRUNRO, 121 pp. ISBN 974-17-2131-5

At present, *the state railway housing at kilometer 11* on Phaholyotin Road is in a dilapidated condition. It is the biggest residential area for railway police. It is provided as welfare, lasting over 60 years. The State Railway of Thailand has mapped out *The Master Plan for Land Development at Phaholyotin and Makkasan*. The Phaholyotin area is the Bang Sue interchange station, aimed to be transformed into a transportation center and a business center. This results in the residents in the state railway housing at kilometer 11 and in Phaholyotin goods delivery center moving out to the Tuek Dang area. The main purpose of this study is to study the railway police's living conditions and housing problems. Therefore, these can be used as guidelines for improving their housing. The subjects are railway police working in Bangkok and the data is obtained from field surveys, interviews and 245 questionnaires.

It is found that most of the subjects, 30 - 49 years old, are warrant officers living upcountry. On average, they are married with 3 - 4 family members. To relax, they rest, play sports or exercise in the area. Their housing problems involve run - down residences, floods and poor drainage systems.

Their rowhouses have been unproportionately added on to, due to the need for more functional areas. This results from having a new family member and earning more income. Their blocks of flats are faced with untidy walkways since they have not been cleaned regularly. In addition, they are misused because they are used to store things. A parking lot is not also enough because the first floor of each block of flats are shops and residential units. Vehicles are parked in the added garages around the buildings. In terms of a bogie home, its translucent roof cannot protect its residents from sunlight and rain.

It is suggested that a budget should be set aside to improve the living conditions and to solve flood and drainage problems. The number of residents should be in proportion with the size of the functional area of the rowhouse. If it is rebuilt it should be larger than the existing one and any addition is not allowed. As for a block of flats, a supervisor has to ask for cooperation from the residents not to litter. The number of residents should be in proportion with the functional area. A garage should also be provided. The translucent roof of the bogie home should be replaced with carved roofing tiles or a corrugated zinc roof.

Department.....Housing..... Student's signature.....

Field of study.....Housing..... Advisor's signature.....

Academic year.....2002..... Co-advisor's signature.....

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี เนื่องจากได้รับความกรุณาอย่างยิ่งจากบุคคลซึ่งมีพระคุณได้แก่ รศ.สุปรีชา หิรัญโร อาจารย์ที่ปรึกษา เป็นผู้ที่ได้ให้คำแนะนำปรึกษาชี้แนวทางในการจัดทำวิทยานิพนธ์จนสำเร็จ อีกทั้งเบื้องหลังความสำเร็จของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ อยู่ที่ความกรุณาในการให้ข้อมูลและความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามและการสัมภาษณ์เป็นอย่างดี จากข้าราชการตำรวจรถไฟและครอบครัวที่พักอาศัยในนิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 และบ้านพักตู้รถไฟ (Bogie Home) รวมถึงผู้มีอำนาจหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ให้ความอนุเคราะห์ในเรื่องของสวัสดิการและข้อคิดเห็นเกี่ยวกับแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ย่านพลโยธิน และย่านโรงงานมักกะสัน การรถไฟแห่งประเทศไทย ส่วนผู้ที่ลืมไม่ได้ที่จะกล่าวถึง คือ ผู้ที่มีอบกำลังใจและกำลังทรัพย์จนเกิดผลสำเร็จ คือ บิดา มารดา และสมาชิกทุกคนในครอบครัว ทาสูวรรณ

หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้หนึ่งผู้ใด ข้าพเจ้าขอขอบความดีนั้นเป็นเครื่องบูชาพระคุณบุพการีและครูอาจารย์ทุกท่าน รวมถึงผู้ที่สนับสนุนและให้ความช่วยเหลือ ซึ่งไม่สามารถกล่าวนาม ณ ที่นี้ด้วยใจจริง

ณัฐวุฒิ ทาสูวรรณ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฌ
สารบัญภาพ.....	ฎ
สารบัญแผนที่.....	ณ
สารบัญแผนภูมิ.....	ด
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาและสาระสำคัญ.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	2
1.3 วิธีดำเนินการศึกษา.....	2
1.4 นิยามศัพท์.....	4
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	5
บทที่ 2 แนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	
2.1 ทฤษฎีความต้องการพื้นฐานในการใช้พื้นที่.....	7
2.2 แนวคิดความพึงพอใจในชีวิตของมนุษย์.....	9
2.3 มาตรฐานขั้นต่ำของที่อยู่อาศัยและพื้นที่ใช้สอยอาคาร.....	12
2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	14
บทที่ 3 ข้อมูลสภาพของพื้นที่ที่ทำการศึกษา	
3.1 ประวัติความเป็นมาของกองตำรวจรถไฟ.....	17
3.2 แผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ย่านพหลโยธิน และย่านโรงงานมักกะสัน การรถไฟ แห่งประเทศไทย.....	26

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 4 ผลการศึกษา

4.1 ข้อมูลสถานภาพการพักอาศัยในปัจจุบัน และปัญหาด้านที่พักอาศัยของข้าราชการ ตำรวจรถไฟและครอบครัว.....	37
4.2 ข้อมูลการสัมภาษณ์ผู้มีอำนาจหน้าที่ของกองตำรวจรถไฟ ตัวแทนผู้พักอาศัยใน นิคมบ้านพักรถไฟ กม. 11 และ Bogie Home ผู้มีอำนาจหน้าที่ของการรถไฟ แห่งประเทศไทย.....	72
4.3 ข้อมูลทั่วไป.....	75

บทที่ 5 บทวิเคราะห์

5.1 ลักษณะปัญหาและสาเหตุของปัญหาในที่พักอาศัย.....	84
5.2 ลักษณะครัวเรือน.....	85
5.3 พฤติกรรมการพักผ่อน.....	86
5.4 ลักษณะการต่อเติม.....	87
5.5ทัศนคติของข้าราชการตำรวจรถไฟ.....	89

บทที่ 6 สรุป อภิปรายผลการศึกษาและเสนอแนะ

6.1 สรุปผลการศึกษา.....	90
6.2 ข้อค้นพบและข้อเสนอแนะจากการศึกษา.....	91
6.3 ข้อเสนอกรณีนำแผนแม่บทฯ มาใช้.....	94
6.4 ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาต่อไป.....	96
รายการอ้างอิง.....	97
ภาคผนวก.....	98
ภาคผนวก ก.....	99
ภาคผนวก ข.....	102
ภาคผนวก ค.....	105
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	121

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1.1 ตารางแสดงจำนวนแบบสอบถามที่แจกและได้รับคืน	4
ตารางที่ 3.1 แสดงการใช้ประโยชน์พื้นที่ในปัจจุบัน ย่านพหลโยธิน.....	27
ตารางที่ 3.2 แสดงภาพประกอบพื้นที่บริเวณแปลงที่ 10.....	32
ตารางที่ 3.3 แสดงภาพประกอบ พื้นที่บริเวณแปลงที่ 1	35
ตารางที่ 4.1 อาคารที่พักอาศัยของข้าราชการตำรวจรถไฟที่นิคมบ้านพักรถไฟ กม. 11 และบ้านพักตำรวจรถไฟ	71
ตารางที่ 4.2 แสดงอัตราส่วนร้อยละช่วงอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม	75
ตารางที่ 4.3 แสดงอัตราส่วนร้อยละภูมิลำเนาเดิมของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	76
ตารางที่ 4.4 แสดงอัตราส่วนร้อยละชั้นยศของผู้ตอบแบบสอบถาม	76
ตารางที่ 4.5 แสดงอัตราส่วนร้อยละจำนวนสมาชิกในครอบครัวของผู้ตอบแบบสอบถาม....	77
ตารางที่ 4.6 แสดงอัตราส่วนร้อยละอาชีพคู่สมรสของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	77
ตารางที่ 4.7 แสดงอัตราส่วนร้อยละลักษณะการเดินทางมาทำงานของผู้ตอบแบบสอบถาม..	78
ตารางที่ 4.8 แสดงอัตราความสัมพันธ์ระหว่างการถือครองและรูปแบบที่อยู่อาศัย และลักษณะการเดินทางมาทำงานของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	79
ตารางที่ 4.9 แสดงอัตราส่วนร้อยละกิจกรรมยามว่างของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	79
ตารางที่ 4.10 แสดงอัตราส่วนร้อยละลักษณะการถือครองและรูปแบบที่อยู่อาศัยของ ผู้ตอบแบบสอบถาม.....	80
ตารางที่ 4.11 แสดงอัตราความสัมพันธ์ระหว่างการถือครองและรูปแบบ ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	81
ตารางที่ 4.12 แสดงอัตราความสัมพันธ์ระหว่างการถือครองและรูปแบบที่อยู่อาศัยและ ภูมิลำเนาเดิม ของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	81
ตารางที่ 4.13 แสดงอัตราความสัมพันธ์ระหว่างสภาพปัญหาและการถือครองและรูปแบบ ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	83
ตารางที่ 5.1 แสดงอัตราความสัมพันธ์ระหว่างช่วงอายุและการถือครองและรูปแบบ ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	86
ตารางที่ 5.2 แสดงอัตราความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนสมาชิกและการถือครองและรูปแบบ ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	86

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 5.3 แสดงอัตราความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพคู่สมรสและการถือครองและรูปแบบ ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	87
ตารางที่ 5.4 แสดงอัตราความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมยามว่างและการถือครองและรูปแบบ ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	87
ตารางที่ 5.5 สรุปลักษณะการอยู่อาศัยของข้าราชการตำรวจรถไฟในแต่ละรูปแบบ.....	88
ตารางที่ 6.1 อาคารที่พักอาศัยของข้าราชการตำรวจรถไฟที่นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 และบ้านพักตำรวจไฟ.....	91
ตารางที่ 6.2 สรุปปัญหา วิเคราะห์สาเหตุและเสนอทางแก้	93



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 3.1 ภาพทัศนียภาพแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ย่านพหลโยธิน-ย่านโรงงาน มักกะสัน.....	30
ภาพที่ 3.2 ภาพทัศนียภาพแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ย่านพหลโยธิน-ย่านโรงงาน มักกะสัน.....	30
ภาพที่ 3.3 แสดงกองกำกับการ 4 กองตำรวจรถไฟ	32
ภาพที่ 3.4 แสดงบริเวณที่ทำการแพทย์เขตบางซื่อ.....	32
ภาพที่ 3.5 แสดงคลินิกเอกชน.....	32
ภาพที่ 3.6 แสดงร้านขายยา.....	32
ภาพที่ 3.7 แสดงด้านหน้าห้องสมุดเฉลิมพระเกียรติ.....	32
ภาพที่ 3.8 แสดงบริเวณห้องสมุดเฉลิมพระเกียรติซึ่งอยู่ในตู้รถไฟเก่า มีสภาพทรุดโทรม.....	32
ภาพที่ 3.9 แสดงร้านค้าสะดวกซื้อ.....	32
ภาพที่ 3.10 แสดงร้านถ่ายรูป.....	32
ภาพที่ 3.11 แสดงจุดที่ตั้งศูนย์เลี้ยงเด็กเล็กก่อนวัยเรียน.....	32
ภาพที่ 3.12 แสดงจุดที่ตั้งที่ทำการสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย.....	32
ภาพที่ 3.13 แสดงจุดที่ตั้งของอาคารบ้านเดี่ยวและบ้านพักเรือนแถวบางส่วน.....	32
ภาพที่ 3.14 แสดงสภาพการต่อเติมบ้านพักเรือนแถว.....	32
ภาพที่ 3.15 แสดงการต่อเติมบ้านเรือนแถวเพื่อประกอบการพาณิชย์กรรม.....	33
ภาพที่ 3.16 แสดงการต่อเติมบ้านเรือนแถวเพื่อขายอาหาร.....	33
ภาพที่ 3.17 แสดงบ้านเดี่ยวซึ่งมีสภาพชำรุดทรุดโทรม.....	33
ภาพที่ 3.18 แสดงบริเวณพื้นที่ตลาดนัดช่วงเวลาเช้า.....	33
ภาพที่ 3.19 แสดงบริเวณพื้นที่ตลาดนัดช่วงเวลาเช้าหลังจากทำความสะอาดแล้ว.....	33
ภาพที่ 3.20 แสดงแผงลอยค้าขายบริเวณตลาดนัดช่วงเวลาเย็น.....	33
ภาพที่ 3.21 แสดงจุดบริเวณตลาดนัดช่วงเวลาเย็น.....	33
ภาพที่ 3.22 บริเวณพื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดให้เป็นตลาดนัดเป็นช่วงเวลา แต่ไม่มีผู้เข้ามาค้าขาย.....	33
ภาพที่ 3.23 แสดงบริเวณด้านหน้าอาคารเฟลตเก่า.....	33
ภาพที่ 3.24 แสดงด้านหลังอาคารเฟลตเก่า.....	33
ภาพที่ 3.25 แสดงทัศนียภาพของอาคารเฟลตใหม่.....	33

สารบัญภาพ (ต่อ)

	หน้า
ภาพที่ 3.26 แสดงพื้นที่บริเวณช่องว่างระหว่างด้านหลังอาคารแฟลต มีการต่อเติมเป็น โรงจอดรถ	33
ภาพที่ 3.27 ถนนเตชะวนิช ก่อนเข้าสู่พื้นที่ย่านตึกแดง.....	35
ภาพที่ 3.28 สถานีรถไฟใต้ดิน บนถนนเทอดดำริ.....	35
ภาพที่ 3.29 สถานีรถไฟบางซื่อ.....	35
ภาพที่ 3.30 ชุมทางบางซื่อ กำลังทำการก่อสร้าง.....	35
ภาพที่ 3.31 ชุมทางบางซื่อ กำลังทำการก่อสร้าง.....	35
ภาพที่ 3.32 ชุมทางบางซื่อ กำลังทำการก่อสร้าง.....	35
ภาพที่ 3.33 รถประจำทางสาย 52 (สายเดียว) ที่เข้ามาถึงสถานีรถไฟบางซื่อ.....	35
ภาพที่ 3.34 การคมนาคมโดยอาศัย รถโดยสารเล็ก จักรยานยนต์รับจ้าง และแท็กซี่.....	35
ภาพที่ 3.35 บ.ปูนซีเมนต์ไทย จำกัด ติดกับย่านตึกแดง.....	35
ภาพที่ 3.36 บ้านพักรถไฟ.....	36
ภาพที่ 3.37 บ้านพักรถไฟ.....	36
ภาพที่ 3.38 ถนนในพื้นที่ย่านตึกแดง.....	36
ภาพที่ 3.39 บ้านพักรถไฟ.....	36
ภาพที่ 3.40 ถนนในพื้นที่ย่านตึกแดง.....	36
ภาพที่ 4.1 ทางเข้าบ้านพักนิคม รถไฟ กม.11 (ถ.วิภาวดีรังสิต).....	42
ภาพที่ 4.2 กก.4 รฟ.ซึ่งอยู่ติดกับบ้านพัก.....	43
ภาพที่ 4.3 สภาพถนนในโครงการ.....	43
ภาพที่ 4.4 สภาพการตั้งแผงค้าขายหน้าบ้านพัก.....	43
ภาพที่ 4.5 ถนนสายรองในโครงการ เป็นทางผ่านของรถและสนามกีฬาเตะฟุตบอลและ ตะกร้อของคนในชุมชน	44
ภาพที่ 4.6 บ้านเดี่ยวมักไม่มีการต่อเติม ใต้ถุนโล่งและมีน้ำขัง.....	46
ภาพที่ 4.7 พื้นที่ส่วนกลางสำหรับเล่นกีฬาและจัดงานต่างๆ ในชุมชน.....	46
ภาพที่ 4.8 บ้านพักระดับสัญญาบัตร (บ้านเดี่ยว).....	46
ภาพที่ 4.9 บ้านพักระดับประทวน (บ้านพักเรือนแถว) ที่มีการต่อเติมเล็กน้อย.....	47
ภาพที่ 4.10 ภาพการต่อเติมอาคารจนไม่เหลือสภาพเดิม.....	47
ภาพที่ 4.11 การต่อเติมเพิ่มพื้นที่ใช้สอย (จอดรถ).....	47

สารบัญภาพ (ต่อ)

	หน้า
ภาพที่ 4.12 การต่อเติมเป็นร้านค้า.....	48
ภาพที่ 4.13 บ้านพักเรือนแถวแบบที่ 1 การต่อเติมอาคารด้านล่าง.....	48
ภาพที่ 4.14 การต่อเติมด้านหลังอาคาร.....	48
ภาพที่ 4.15 การต่อเติมด้านหน้าอาคาร.....	49
ภาพที่ 4.16 สภาพห้องนอน ซึ่งเป็นส่วนแรกที่พบเมื่อขึ้นชั้นบน.....	49
ภาพที่ 4.17 การใช้พื้นที่ห้องกลาง ด้านหลังต่อเติมเป็นครัว.....	49
ภาพที่ 4.18 การใช้พื้นที่ห้องกลาง.....	50
ภาพที่ 4.19 การต่อเติมสร้างรั้ว ผนังล้อมรอบ.....	50
ภาพที่ 4.20 การสร้างกำแพงล้อมรอบ เกิดเป็นบันไดในบ้าน ใช้พื้นที่ด้านหน้าทำครัว.....	50
ภาพที่ 4.21 การต่อเติม เทพื้นชั้นล่าง การกันผนังใช้สอยชั้นล่าง.....	51
ภาพที่ 4.22 สภาพห้องน้ำชั้นล่าง.....	51
ภาพที่ 4.23 ด้านหลังห้องบางห้องมีการเลี้ยงสัตว์เลี้ยง.....	51
ภาพที่ 4.24 บ้านพักเรือนแถวแบบที่ 2 การต่อเติมอาคารจนไม่เหลือสภาพเดิม.....	52
ภาพที่ 4.25 สองห้องติดกันใช้บันไดร่วมกัน.....	52
ภาพที่ 4.26 การต่อเติมชั้นล่าง ซึ่งมีการเจาะบันไดลงชั้นล่างด้วย.....	52
ภาพที่ 4.27 บ้านพักเรือนแถวแบบที่ 3 (พื้นที่มากกว่า 2 แบบแรก)	53
ภาพที่ 4.28 การต่อเติมด้านล่างเป็นห้องนอนผู้สูงอายุ	53
ภาพที่ 4.29 การต่อเติมด้านล่างเป็นโรงจอดรถ.....	53
ภาพที่ 4.30 การต่อเติมชั้นล่างของอาคาร ซึ่งมีการเจาะบันไดลงชั้นล่างด้วย.....	54
ภาพที่ 4.31 การต่อเติมชั้นล่างเป็นส่วนพักผ่อน ห้องนอน และครัว.....	54
ภาพที่ 4.32 สภาพภายนอกแฟลตรถไฟ.....	55
ภาพที่ 4.33 สภาพด้านหน้าอาคารแฟลต 4	55
ภาพที่ 4.34 ลานด้านหน้าใช้เป็นสนามกีฬาและจอดรถ.....	55
ภาพที่ 4.35 การใช้สอยภายในอาคาร	56
ภาพที่ 4.36 การใช้สอยภายในอาคาร (ส่วนโถง).....	56
ภาพที่ 4.37 ด้านหลังห้องพัก ใช้เป็นส่วนซักล้าง ห้องน้ำและครัว.....	56
ภาพที่ 4.38 การใช้สอยภายในอาคาร (ห้องนอน).....	57
ภาพที่ 4.39 การใช้สอยภายในอาคาร (ห้องนอน บางห้องใช้เป็นห้องเก็บของ).....	57

สารบัญภาพ (ต่อ)

	หน้า
ภาพที่ 4.40 ห้องน้ำ-ส้วม.....	57
ภาพที่ 4.41 สภาพปัญหาหญ้าขึ้นรก.....	59
ภาพที่ 4.42 ปัญหาความทรุดโทรมของอาคาร.....	59
ภาพที่ 4.43 สภาพถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ น้ำท่วมขัง.....	59
ภาพที่ 4.44 สภาพถนนบางซอยกว้างรถสามารถผ่านเข้า-ออกได้.....	60
ภาพที่ 4.45 สภาพถนนบางซอย รถยนต์ผ่านไม่ได้ มีสภาพน้ำท่วมขังเป็นแหล่งเพาะพันธุ์ยุง และแหล่งน้ำเน่าเสีย.....	60
ภาพที่ 4.46 การใช้พื้นที่หน้าบ้านตากเสื้อผ้า.....	60
ภาพที่ 4.47 สภาพบันไดในแฟลตอาคาร 4.....	61
ภาพที่ 4.48 ระเบียบทางเดินในอาคาร มีการนำเอาสิ่งของออกมาวาง.....	61
ภาพที่ 4.49 ระเบียบทางเดินในอาคาร มีการนำเอาเสื้อผ้าออกมาตาก.....	61
ภาพที่ 4.50 แฟลตอาคารข้างเคียงมีการต่อเติมสร้างอาคารโรงจอดรถ.....	62
ภาพที่ 4.51 สนามกอล์ฟ พื้นที่ติดกับแฟลต.....	62
ภาพที่ 4.52 สนามกอล์ฟ พื้นที่ติดกับแฟลต.....	62
ภาพที่ 4.53 แสดงถนนหน้าโครงการ.....	64
ภาพที่ 4.54 ยานรับส่งสินค้าพหลโยธินในปัจจุบัน.....	64
ภาพที่ 4.55 ปัจจุบันเป็นจุดกลับรถของรถประจำทางหลายสาย.....	64
ภาพที่ 4.56 ภายนอกบ้านพักตู้รถไฟ.....	66
ภาพที่ 4.57 ภายนอกบ้านพักตู้รถไฟ.....	66
ภาพที่ 4.58 ภายนอกบ้านพักตู้รถไฟ.....	66
ภาพที่ 4.59 ระบบประปาในโครงการ.....	67
ภาพที่ 4.60 ระบบสุขาภิบาลและพื้นที่รอบๆ ใช้ปลูกพืชสวนครัว.....	67
ภาพที่ 4.61 บางครอบครัวมีการเลี้ยงสัตว์เลี้ยง.....	67
ภาพที่ 4.62 การใช้สอยภายในอาคาร ตู้ พ.ห.	68
ภาพที่ 4.63 การใช้สอยภายในอาคาร ตู้ พ.ห.	68
ภาพที่ 4.64 การใช้สอยภายในอาคาร ตู้ พ.ห. (ส่วนครัว)	68
ภาพที่ 4.65 การใช้สอยภายในอาคาร ตู้ พ.ห. (ห้องน้ำ - ส้วม)	69
ภาพที่ 4.66 การใช้สอยภายในอาคาร ตู้ ต.ญ.(ห้องนอน).....	69

สารบัญภาพ (ต่อ)

	หน้า
ภาพที่ 4.67 การใช้สอยภายในอาคาร ตู๋ ต.ญ.(ห้องนอน).....	69
ภาพที่ 4.68 สภาพถนนและไฟฟ้าส่องสว่างในโครงการ.....	70
ภาพที่ 4.69 ผู้อยู่อาศัยกับการใช้สอย.....	70
ภาพที่ 4.70 การแก้ปัญหาจากความร้อนและการไหลซึมของน้ำฝน	70



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญแผนที่

หน้า

แผนที่ 3.1	แสดงเส้นทางรถไฟ การรถไฟแห่งประเทศไทย	24
แผนที่ 3.2	แสดงแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ย่านพลโยธิน-ย่านโรงงานมักกะสัน.....	29
แผนที่ 4.1	แสดงตำแหน่งที่ตั้งของที่พักระเบียงสถานีรถไฟ นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 (1) และ Bogie Home (2).....	38
แผนที่ 4.2	แสดงทำเลที่ตั้งของอาคารที่พักอาศัยในนิคมบ้านพักรถไฟ กม.11	41
แผนที่ 4.3	แสดงผังอาคารในนิคมบ้านพักรถไฟ กม.11.....	45
แผนที่ 4.4	แสดงการวางผังโครงการ หมู่บ้าน ตำรวจรถไฟ	63



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญแผนภูมิ

	หน้า
แผนภูมิที่ 1.1 แสดงขั้นตอนในการดำเนินการวิจัย	6
แผนภูมิที่ 3.1 แสดงการจัดส่วนราชการของกรมตำรวจ.....	18
แผนภูมิที่ 3.2 แสดงการจัดส่วนราชการของการรถไฟแห่งประเทศไทย.....	19
แผนภูมิที่ 3.3 ผังโครงสร้างกองตำรวจรถไฟ	23
แผนภูมิที่ 4.1 แสดงการพักอาศัยของกลุ่มประชากรที่ศึกษา	37



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เนื่องจากข้าราชการตำรวจรถไฟมีภารกิจและหน้าที่ในเขตสถานีรถไฟ บนขบวนรถไฟ บริเวณสถานที่ทำการของการรถไฟฯ ด้วยภารกิจจำเป็นต้องเดินทางไปกับขบวนรถไฟตามเส้นทางเดินรถ ซึ่งภาระหน้าที่ ความรับผิดชอบของข้าราชการตำรวจรถไฟ คือ การอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร(ประชาชน) การให้ความปลอดภัยแก่ทรัพย์สินของผู้โดยสาร สินค้าบนขบวนรถ การควบคุมขบวนรถโดยสารและสินค้า และการรักษาการณ์ในสถานที่และรักษาป้องกันทรัพย์สินของการรถไฟฯ เช่น ยามคลังสินค้า ห้องเก็บเงิน และโรงงานต่างๆ ของการรถไฟฯ เป็นต้น ซึ่งบางครั้งต้องเดินทางเป็นระยะทางไกล เดินทางไป-กลับใช้เวลา 2-3 วัน บางครั้งเดินทางไปเพียงไม่กี่สถานี ซึ่งมีความแตกต่างจากข้าราชการตำรวจอื่นๆ ทั่วไป ที่สามารถปฏิบัติหน้าที่ภายในพื้นที่ของตน สามารถเดินทางไป-กลับจากที่ทำงานไปยังที่พักอาศัยได้โดยสะดวก

ประกอบกับในการพัฒนาเมืองของกรุงเทพมหานครใน 2 ทศวรรษแรก ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่มีนโยบายเสริมสร้างปัจจัยโครงสร้างพื้นฐานในเขตกรุงเทพมหานคร ส่งผลให้เกิดการขยายตัวในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งทำให้เกิดปัญหาต่างๆ ในทางผังเมืองอย่างมากมาย ปัญหาหนึ่งที่สำคัญ คือการพัฒนาที่ดินที่ไม่คุ้มค่าต่อเศรษฐกิจส่วนรวมในพื้นที่หลายๆ แห่งของกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้ รวมพื้นที่บริเวณบางซื่อ-จตุจักร ซึ่งเป็นที่ดินผืนใหญ่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ยังมีที่ว่างซึ่งยังมิได้มีการวางผังพัฒนาเพื่อใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมเต็มพื้นที่ ด้วยเหตุนี้การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงจัดให้มีการประกวดแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ ย่านพหลโยธิน เนื้อที่ประมาณ 2,325 ไร่ และย่านโรงงานมักกะสัน เนื้อที่ประมาณ 356.25 ไร่ โดยมีวัตถุประสงค์ให้เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง และศูนย์กลางการธุรกิจสมบูรณ์แบบที่มีมาตรฐานสากลที่เอื้อประโยชน์หลายฝ่ายทั้งประโยชน์ต่อส่วนรวม¹

นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 ย่านพหลโยธิน เริ่มจัดสร้างขึ้นเมื่อประมาณ 60 ปีที่ผ่านมา ปัจจุบันนี้เป็นชุมชนที่พักอาศัยสวัสดิการของตำรวจรถไฟ และพนักงานการรถไฟฯ มีประมาณ 1,905 ครอบครัว จึงก่อให้เกิดชุมชนใหญ่ ในบริเวณพื้นที่ปลูกสร้างบ้านพักและอาคารแฟลตมิได้แบ่งสัดส่วนชัดเจน อาคารบ้านพักต่างๆ ส่วนใหญ่จะอยู่ด้านหน้าและด้านหลังพื้นที่ ดังนั้น บริเวณกลางพื้นที่จึงยังมีพื้นที่เหลือจำนวนมาก โดยพื้นที่นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 เป็นชุมชนที่พักอาศัยสวัสดิการของตำรวจรถไฟที่ใหญ่ที่สุด และเป็นที่พักอาศัยสวัสดิการของข้าราชการตำรวจรถไฟที่มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ต่างจังหวัดเป็นส่วนใหญ่ และมีสภาพเก่าแก่ทรุดโทรม การต่อเติมอาคารที่ไม่เป็นระเบียบ

¹ รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ ย่านพหลโยธิน และย่านโรงงานมักกะสัน, 2543 : 1.

หากมีการนำแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ ย่านพหลโยธิน และย่านโรงงานมักกะสัน มาปฏิบัติ ส่งผลให้การใช้ประโยชน์ที่ดินเกิดการเปลี่ยนแปลงไป ผู้ที่พักอาศัยในบริเวณดังกล่าวโดยเฉพาะอย่างยิ่งข้าราชการตำรวจรถไฟและพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องโยกย้ายออกจากพื้นที่หากมีการพัฒนาตามแผนผังแม่บท โดยที่แผนผังแม่บทกำหนดให้ที่พักอาศัยย้ายไปอยู่บริเวณย่านบางซื่อ ซึ่งเป็นที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งมีสภาพที่ดีกว่าที่ตั้งในปัจจุบัน ทั้งในเรื่องของสภาพแวดล้อม การคมนาคม สาธารณูปโภค สาธารณูปการ เป็นต้น

ดังนั้นจำเป็นต้องศึกษาเพื่อปรับปรุง แก้ไขสภาพปัญหา รวมถึงศึกษาการเตรียมการและรับทราบข้อมูลของปัญหาด้านต่างๆ ของผู้ที่จะได้รับผลกระทบหากมีการโยกย้ายตาม **แผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ ย่านพหลโยธิน และย่านโรงงานมักกะสัน** เพื่อเป็นข้อมูลในการป้องกันปัญหาและช่วยให้การพัฒนาในด้านต่างๆ ดำเนินไปได้อย่างสอดคล้องและเหมาะสม²

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เพื่อศึกษาสถานการณ์ปัจจุบัน ลักษณะการอยู่อาศัย และสภาพปัญหาของการอยู่อาศัยของข้าราชการตำรวจรถไฟและครอบครัว

1.3 วิธีดำเนินการศึกษา

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Methodology) และการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Methodology) ประกอบกัน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาที่พักอาศัยในปัจจุบันทางด้านกายภาพและสังคมของข้าราชการตำรวจรถไฟและครอบครัวที่ปฏิบัติหน้าที่ในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อหาข้อสรุปและเสนอแนะแนวทางการจัดที่พักอาศัยของข้าราชการตำรวจรถไฟในปัจจุบัน และเพื่อเสนอแนะเมื่อมีการพัฒนาตาม**”แผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ ย่านพหลโยธิน และย่านโรงงานมักกะสัน”** โดยมีระเบียบวิธีและขั้นตอนการวิจัย ดังนี้

1.3.1 การเก็บรวบรวมข้อมูล

1.3.1.1 **ข้อมูลทุติยภูมิ** เป็นการศึกษารายละเอียดเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. ข้อมูล สถิติ และการปฏิบัติหน้าที่ของข้าราชการตำรวจรถไฟ จากงานธุรการและกำลังพล กองตำรวจรถไฟ
2. ข้อมูลเกี่ยวกับ**”แผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ ย่านพหลโยธิน และย่านโรงงานมักกะสัน”** จากการรถไฟแห่งประเทศไทย

² จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ศูนย์นครศึกษา สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อมและสถาบันวิจัยสังคม, 2527 : 24-26.

3. ข้อมูลความเป็นมา โครงสร้างองค์กร จาก Website

4. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง จากวิทยานิพนธ์ที่ผ่านมา

1.3.1.2 **ข้อมูลปฐมภูมิ** เป็นการศึกษาโดยใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสำรวจภาคสนาม การสัมภาษณ์ และการใช้แบบสอบถาม

1. **การสำรวจภาคสนาม** เป็นการสำรวจอาคารพักอาศัยที่ข้าราชการตำรวจรถไฟพักอาศัยอยู่ในปัจจุบัน เฉพาะอาคารที่พักอาศัยสวัสดิการของตำรวจรถไฟ ในส่วนของนิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 และบ้านพักตำรวจรถไฟ ยกเว้นอาคารที่พักสวัสดิการส่วนกลางอื่นๆ บ้านเช่า และบ้านของตำรวจรถไฟ

2. **การสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง** พิจารณาและกำหนดกลุ่มตัวอย่างของทั้ง 2 หน่วยงาน ซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิและตัวแทนเจ้าหน้าที่ และกลุ่มตัวแทนของผู้พักอาศัยในที่พักอาศัยสวัสดิการของตำรวจรถไฟนิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 และบ้านพักตำรวจรถไฟ

3. **แจกแบบสอบถาม** โดยประชากรในการศึกษา คือ ตำรวจรถไฟที่อยู่อาศัยกรุงเทพมหานครเท่านั้น มีจำนวนทั้งสิ้น 424 นาย³ ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่เหมาะสมในการศึกษาในครั้งนี้ กำหนดขึ้นตามสูตรคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่พอดีของ Yamane ในการประมาณค่าพารามิเตอร์ด้วยความเชื่อมั่นที่ระดับ 95% โดยที่ค่าประมาณจะคลาดเคลื่อนจากค่าที่เป็นจริงไม่เกิน + 5% สำหรับประชากรจำนวน 424 คน คำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างที่เหมาะสม เท่ากับ 206 คน โดยจะใช้กลุ่มตัวอย่างจริงในการวิจัยครั้งนี้ จำนวน 245 ตัวอย่าง ซึ่งเพียงพอตามทฤษฎีดังกล่าว โดยนำแบบสอบถามไปแจกยังที่ทำงานของตำรวจรถไฟ ซึ่งประกอบด้วย บก.รฟ. กองกำกับการ 1,3 ที่สน.นพวงษ์ กองกำกับการ 2 ธนบุรี กองกำกับการ 4 ที่ กม. 11

วิธีสุ่มตัวอย่าง เนื่องจากเป็นสถานที่ราชการ การแจกแบบสอบถามไม่สามารถดำเนินการได้ด้วยตนเอง ต้องใช้วิธีฝากเจ้าหน้าที่ช่วยแจก ทำให้ไม่สามารถควบคุมสัดส่วนของกลุ่มประชากรเป้าหมายได้ ซึ่งเป็นกลุ่มที่ประสบปัญหาหรือมีความต้องการได้ ประกอบกับเจ้าหน้าที่มีทั้งที่ปฏิบัติงานในสถานีและมีผู้ที่ออกไปปฏิบัติหน้าที่ภายนอก คือ เดินทางไปกับขบวนรถไฟ หรือไปช่วยราชการกองอื่นแผนกอื่น จึงเลือกการแจกแบบสอบถามตามความสามารถในแต่ละแผนกที่ไปทำการแจก ได้จำนวนดังตารางที่ 1.1 ภายในช่วงระยะเวลา 2-3 สัปดาห์ ดังนั้นผลการศึกษาที่ได้ จะเป็นตัวแทนของประชากรหรือไม่ จึงทำได้เพียงในเชิงปริมาณเท่านั้น

³ งานธุรการและกำลังพล. อัตรากำลังข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตร-ชั้นประทวน-พลตำรวจ สังกัด รฟ.

ตารางที่ 1.1 ตารางแสดงจำนวนแบบสอบถามที่แจกและได้รับคืน

สังกัด		จำนวน	จำนวนที่แจก	ได้รับคืน
บก. รฟ.		133	50	47
ฝ่ายปฏิบัติการ	กก.1 รฟ.และผ.1 กก.1 รฟ.	179	50	50
	กก.2 รฟ.และผ.1 กก.2 รฟ.	70	58	52
	กก.3 รฟ.	9	13*	11
	กก.4 รฟ.	33	13	9
	จุดบริการที่หัวลำโพง	-	100	76
รวม		424	284	245

หมายเหตุ * จำนวนที่แจกมากกว่าอัตรากำลังพล เนื่องจากมีเจ้าหน้าที่จากกองอื่นแผนกอื่นมาช่วยราชการ

1.3.2 การวิเคราะห์ข้อมูล

นำข้อมูลที่รวบรวมจาก 3 ส่วน คือ ข้อมูลจากการสำรวจภาคสนาม ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ นำมาวิเคราะห์และเขียนในเชิงพรรณนา ส่วนข้อมูลจากแบบสอบถามจะนำมาวิเคราะห์โดยใช้เครื่องคอมพิวเตอร์ โปรแกรม SPSS (Statistical Package for Social science) การวิเคราะห์โดยใช้สถิติอัตราส่วนร้อยละ (Percentage) และนำเสนอในรูปแบบการเขียนพรรณนา

1.3.3 สรุปผลและเสนอข้อมูล

การสรุปผลการวิจัย โดยการรวบรวมข้อมูลจากการวิเคราะห์มาสรุปประเด็น และนำเสนอผลวิจัยในรูปแบบการบรรยาย ตาราง และสรุปเสนอแนะ

1.4 คำจำกัดความของศัพท์ที่ใช้ในการศึกษา

แผนผังแม่บท หมายถึง “**แผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ ย่านพหลโยธิน และย่านโรงงานมักกะสัน**” โดยมีวัตถุประสงค์ให้ป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง และศูนย์กลางการธุรกิจสมบูรณ์แบบ

ข้าราชการตำรวจรถไฟ หมายถึง ข้าราชการตำรวจ ที่มีภารกิจและหน้าที่ในเขตสถานีรถไฟ บนขบวนรถไฟ บริเวณสถานที่ทำการของการรถไฟฯ

นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 หมายถึง บ้านพักสวัสดิการที่ตั้งอยู่บนที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย บริเวณย่านพหลโยธิน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร การรถไฟแห่งประเทศไทยสร้างขึ้นเพื่อเป็นสวัสดิการแก่พนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย สายปฏิบัติการเดินรถไฟพักอาศัย

บ้านพักตู้รถไฟ (Bogie home) หมายถึง บ้านพักสำหรับข้าราชการตำรวจรถไฟ โดยนำวัสดุเหลือใช้ของการรถไฟฯ เช่น ตู้รถสินค้าและตู้การ์ดรถเก่าหมดสภาพการใช้งานที่ดัดบัญชีจำหน่ายเตรียมขายเป็นเศษเหล็ก รางเก่า ไม้หมอนเก่า ฯลฯ มาหมุนเวียน ใช้งานให้เกิดประโยชน์ขึ้นใหม่ (recycle) ด้วยการดัด

แปลงมาเป็นบ้านพักราคาถูกเพื่อเป็นสวัสดิการให้ข้าราชการตำรวจรถไฟเข้าอยู่อาศัย ที่ตั้งบริเวณย่านรับ
ส่งสินค้าพลโยธิน การรถไฟฯ ถ.กำแพงเพชร

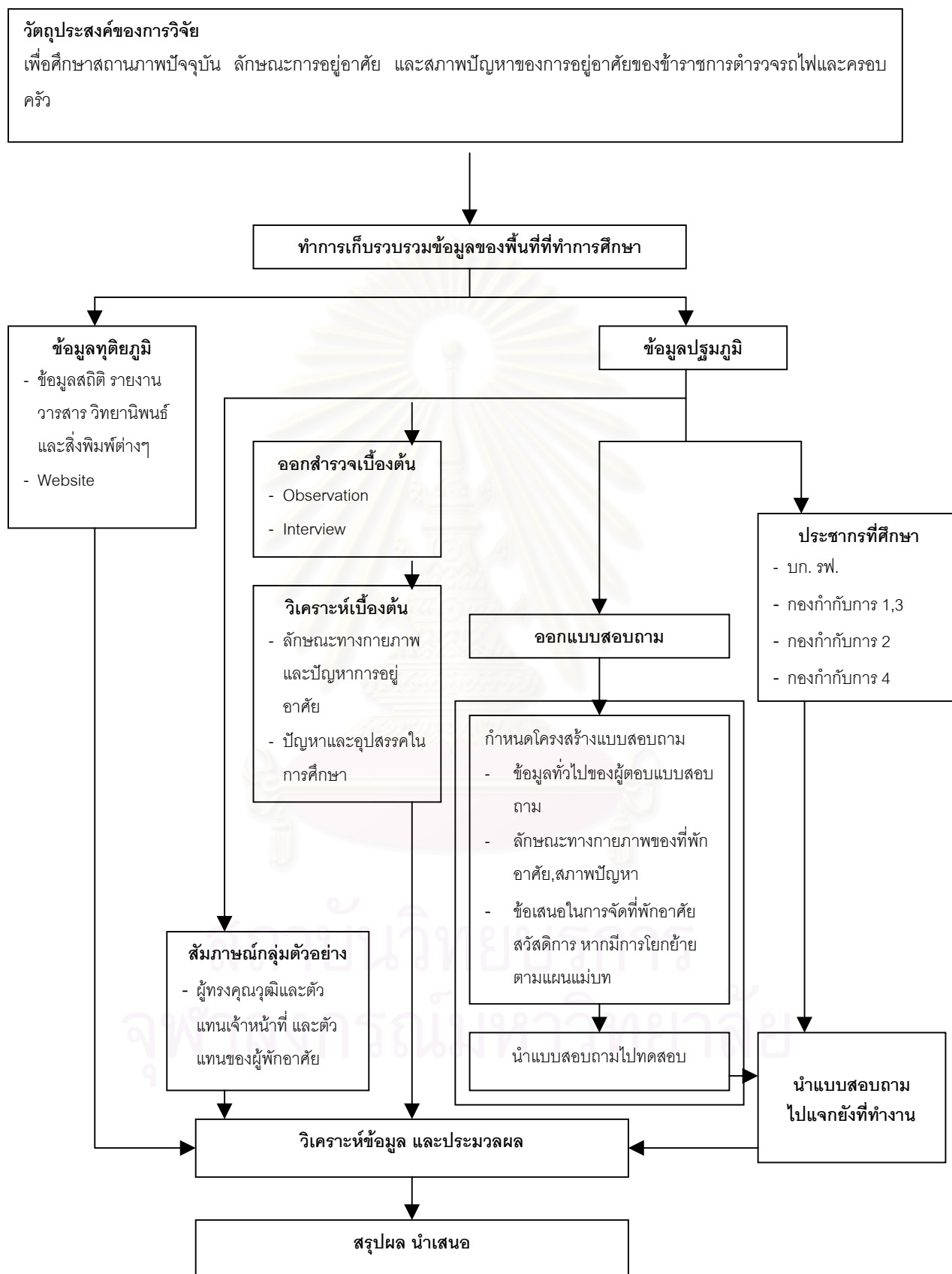
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ได้ทราบสภาพทางกายภาพ และปัญหาการพักอาศัยในปัจจุบันของข้าราชการตำรวจรถไฟและ
ครอบครัว เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุง แก้ไขสภาพปัญหา พัฒนาและจัดการที่พักอาศัยของข้าราชการ
ตำรวจรถไฟ เพื่อเสนอแนะการรถไฟแห่งประเทศไทยในการพิจารณาวางแผนดำเนินการดังกล่าวต่อไปใน
อนาคต



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนภูมิที่ 1.1 แสดงขั้นตอนในการดำเนินการวิจัย



บทที่ 2

แนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่อง “สภาพและปัญหาของที่พักอาศัยของข้าราชการตำรวจรถไฟ : กรณีศึกษานิคม บ้านพักรถไฟ กม.11 และบ้านพักตู้รถไฟ” ได้ทำการศึกษาแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการศึกษาด้วยหัวข้อต่างๆ ดังนี้

- 2.1 ทฤษฎีความต้องการพื้นฐานในการใช้พื้นที่
- 2.2 แนวคิดความพึงพอใจในชีวิตมนุษย์
- 2.3 มาตรฐานขั้นต่ำของที่อยู่อาศัยและพื้นที่ใช้สอย
- 2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 ทฤษฎีความต้องการพื้นฐานในการใช้พื้นที่

มนุษย์มีความต้องการพื้นฐานในการใช้พื้นที่มากมายซับซ้อน และแตกต่างกันไปตามความเคยชิน ค่านิยม ประเพณี และวัฒนธรรมของมนุษย์ในกลุ่มชนนั้นๆ แพลตเป็นสภาพแวดล้อมหนึ่งที่รวมเอาหน่วยพักอาศัยหลายหน่วยเข้าด้วยกันต่อหนึ่งหน่วยพื้นที่ดิน เพื่อให้เกิดความเหมาะสมกับความต้องการที่พักอาศัยที่มีมาก งบประมาณ และนโยบายที่พักรอสำหรับในเมือง แพลตเกิดขึ้นทั้งชนิดอาคารต่ำและอาคารสูง

เพื่อตอบสนองความต้องการพื้นฐานการอยู่อาศัยในอาคารชุดหรือแพลตให้ครบถ้วน การออกแบบควรพิจารณาถึงความต้องการพื้นฐานในการใช้พื้นที่ ดังต่อไปนี้

2.1.1 ความต้องการทางด้านกายภาพ (Physiological needs)

ด้านตัวมนุษย์ คือ หน่วยพักอาศัยต้องเหมาะสมต่อองค์ประกอบของตัวมนุษย์ คือ ไม่ร้อนเกินไป ไม่หนาวเกินไป ไม่ดังหรืออึกทึกเกินไป เป็นต้น

กายภาพมนุษย์ คือ หน่วยพักอาศัยต้องเหมาะสมกับขนาดของมนุษย์ เช่น ความสูง ความเตี้ย อ้วนหรือผอม ขนาดในอริยาบทต่างๆ และต้องการ Space แบบใด เป็นต้น

กิจกรรมประจำวันในหน่วยที่พักรอ คือ หน่วยพักอาศัยต้องสอดคล้องกับ กิจกรรมเหล่านั้น และกิจกรรมนั้นๆ ต้องการองค์ประกอบหรืออุปกรณ์ต่างๆ อย่างไรก็ดี กิจกรรมเหล่านี้ ต้องการ Space แบบใด เป็นต้น

จำนวนสมาชิกที่ประกอบกิจกรรม คือ กิจกรรมต่างๆ นั้นมีสมาชิก หรือผู้ใช้มากน้อยกี่คน เป็นต้น

ความต้องการเหล่านี้ จะเป็นตัวกำหนดขนาดพื้นที่ใช้สอยของอาคาร (ความกว้าง ยาว สูง) ลักษณะอาคาร (โปร่ง โล่ง หรือทึบตัน) และอุปกรณ์ที่จำเป็นสำหรับอาคาร (เพอร์ริเจอร์ ไฟฟ้า ประปา) เป็นต้น

2.1.2 ความต้องการทางด้านจิตวิทยา (Psychological needs)

เมื่อพิจารณามนุษย์ให้เป็นระบบ จะพบว่านอกเหนือจากระบบกายภาพมนุษย์แล้ว ระบบจิตใจเป็นส่วนสำคัญอีกส่วนหนึ่งที่กำหนดความต้องการที่จับต้องได้ยาก แต่เป็นความต้องการที่ใช้วัดผลสภาพแวดล้อมกายภาพว่าเหมาะสมต่อเขาอย่างไร Preiser(อ้างถึงใน พิชิต¹)

ระดับตัวบุคคลต่อกายภาพ คือ หน่วยพักอาศัยตอบสนองของความต้องการด้านความปลอดภัย (Safety needs) ทั้งทางกายและจิตใจ ความต้องการความมิดชิดเป็นสัดส่วนหรือส่วนตัว (Privacy needs) ตลอดจนความต้องการมีระเบียบงดงาม (Aesthetic needs) เป็นต้น

ระดับกลุ่มบุคคลต่อกายภาพ คือ หน่วยพักอาศัยตอบสนองของความต้องการด้านความปลอดภัยทางกายภาพ ความโอเอียง ความงดงาม สามารถแสดงออกได้ เป็นที่จดจำและประทับใจ เป็นต้น

ความต้องการเหล่านี้ ถ้าหน่วยพักอาศัยตอบสนองไม่เพียงพอ ย่อมทำให้ไม่สอดคล้องต่อการใช้สอยและพฤติกรรม ความต้องการเหล่านี้ยังนำไปใช้กำหนดคุณสมบัติของหน่วยพักอาศัยได้ รวมทั้งการจัดเตรียมอุปกรณ์ทางพฤติกรรม (Behavioral Mechanism) ไว้ให้เพียงพอ เช่น ห้องเอนกประสงค์ ก็ควรจัดเตรียมบริเวณให้พอเหมาะเพื่อให้ผู้ใช้สามารถนำตุ้มมาขึ้นเป็นผนังห้องเพื่อตอบสนองความต้องการทางความคิดและเป็นสัดส่วน หรือการเตรียมอุปกรณ์อำนวยความสะดวก เช่น ปลั๊ก สวิตช์ ให้อยู่ในตำแหน่งที่จะตอบสนองกิจกรรมได้อย่างเหมาะสม หรือการเปิดช่องว่างเพื่อให้เกิดการติดต่อทางท่าทาง (Non-Verbal) โดยไม่ต้องใช้เสียงในการติดต่อ เพราะสภาพแวดล้อมต้องการความสงบ หรือจัดกายภาพให้เอื้ออำนวยต่อการเกิดการติดต่อทางวาจา (Verbal) เพื่อก่อให้เกิดความใกล้ชิด เป็นต้น

¹ พิชิต ตรีเทพาสัมพันธ์, การจัดการที่พักอาศัยของข้าราชการตำรวจ สถานีตำรวจนครบาลปทุมวัน และสถานีตำรวจดับเพลิงบรรทัดทอง เมื่อมีการย้ายตามแผนแม่บทเขตพาณิชย์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.

2.1.3 ความต้องการทางด้านสังคม (Social needs)

เนื่องจากอาคารชุด หรือแฟลตเป็นอาคารที่รวมหน่วยพักอาศัยหลายหน่วยเข้าด้วยกัน จึงมีความจำเป็นที่จะต้องเสริมสร้าง และตอบสนองความต้องการทางด้านสังคม ในระดับการติดต่อ พื้นฐาน Broom and Selznick(อ้างถึงใน พิชิต²)

ระดับบุคคลต่อบุคคล หรือกลุ่ม คือ หน่วยพักอาศัยทั้งภายในและภายนอก ควรเอื้ออำนวยให้มีพื้นที่พอเหมาะที่จะก่อให้เกิดการติดต่อกันได้ ทั้งในระดับชั้นพักอาศัยเดียวกันจนถึงต่างชั้นกัน

ระดับกลุ่มต่อกลุ่ม คือ หน่วยพักอาศัยภายนอก ควรเอื้ออำนวยให้มีพื้นที่พอเหมาะต่อกิจกรรมของกลุ่มนั้นๆ

ความต้องการเหล่านี้สามารถเสริมสร้างให้การออกแบบอาคารชุดประสบความสำเร็จได้ เช่น การออกแบบตำแหน่งของบริเวณส่วนพักผ่อน หรือสันทนาการให้อยู่ในตำแหน่งที่ใกล้สวนสาธารณะ (Public Space) หรือที่มีผู้คนผ่านไปมา มาก เช่น โถง ลิฟท์ ทางเดินร่วมหน้าหน่วยที่พักอาศัย หรือการกำหนดตำแหน่งของบริเวณบริการ เช่น คริว ชักล้าง ให้อยู่ในตำแหน่งที่ใกล้สวนสาธารณะ หรือการเพิ่มมาตรฐานพื้นที่ของทางเดินหน้าหน่วยพักอาศัย หรือ เฉลียงให้กว้างขึ้นให้เพียงพอต่อการเกิดกิจกรรมต่างๆ ได้ เป็นต้น

สรุปได้ว่า ความต้องการพื้นฐานในการใช้พื้นที่ มีพื้นฐานด้วยกัน 3 ระดับ คือ

- ความต้องการทางกายภาพ
- ความต้องการทางด้านจิตวิทยา
- ความต้องการด้านสังคม

ทั้งสามระดับนี้มีความสอดคล้อง และต่อเนื่องกันอยู่ตลอดเวลา ดังนั้นการออกแบบแฟลตหรืออาคารชุดให้เหมาะสมกับความต้องการพื้นฐานของผู้ใช้ จึงเป็นข้อกำหนดขั้นต้นในการออกแบบที่ดี

2.2 แนวคิดความพึงพอใจในชีวิตของมนุษย์

Shelley (อ้างถึงใน พิชิต³) ได้กล่าวว่า มนุษย์จะเกิดความรู้สึกขึ้นภายในตัว เนื่องจากผลกระทบของสภาพแวดล้อมกายภาพสองประการ คือ ความรู้สึกในทางบวกและความรู้สึกในทางลบ เมื่อใดมนุษย์มีความรู้สึกทางบวก ความสุขก็จะเกิดขึ้น ซึ่งความรู้สึกในทางบวกและความรู้สึกในทางลบและความสุขนั้น

² พิชิต ตรีเทพาสัมพันธ์, การจัดการที่พักอาศัยของข้าราชการตำรวจ, สถานีตำรวจนครบาลปทุมวัน และสถานีตำรวจดับเพลิงบรรทัดทอง เมื่อมีการย้ายตามแผนแม่บทเขตพาณิชย์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาเคหกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.

³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 10.

มีความสัมพันธ์กันอย่างซับซ้อนและถูกรวมเรียกว่า “ระบบความพอใจ” โดยความพอใจในสภาพแวดล้อมนั้นๆ จะเกิดขึ้น เมื่อระบบความพอใจมีความรู้สึกทางบวกมากกว่าทางลบ มนุษย์จะมีความสุขมากที่สุด

ความรู้สึกของมนุษย์ไม่ว่าจะเป็นความรู้สึกในทางบวกหรือทางลบ จะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อมีสิ่งเร้าหรือทรัพยากรเป็นตัวปัจจัยที่มากกระทบ ซึ่งขึ้นอยู่กับว่าสิ่งเร้าชนิดไหนมากกระทบให้มนุษย์เกิดความพอใจมากที่สุด ดังนั้นผลที่ได้รับจากความเข้าใจในระบบความพอใจนี้ จะทำให้สามารถออกแบบที่จะนำไปสู่การใช้ทรัพยากรต่างๆ ที่มีอยู่แล้วตามธรรมชาติให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น แต่เนื่องจากทรัพยากรมีอย่างจำกัด ความพอใจของมนุษย์จึงมีได้มีเพียงระดับหนึ่งและจะมีมากที่สุดก็ต่อเมื่อการจัดการทรัพยากรเป็นไปอย่างถูกต้องและเหมาะสม ซึ่งนั่นก็คือคำตอบที่ต้องการสำหรับที่อยู่อาศัย ว่ามีความพึงพอใจสูงสุด ณสภาพแวดล้อมเช่นใด

ในเรื่องความต้องการของมนุษย์นั้น โดยธรรมชาติอยู่ในความแตกต่างกันออกไปมากมายหลายประการ บางคนอาจทำงานเพราะต้องการความมั่นคงในอาชีพและเพื่อสังคม เพื่อนฝูง เพื่อนร่วมงาน แต่บางคนกลับต้องทำงานที่มีคุณค่าสมกับความรู้ที่ได้ร่ำเรียนมามากกว่าเงินเดือน หรือค่าตอบแทนเพียงอย่างเดียวและตลอดเวลาที่ผ่านมา ความต้องการเหล่านี้จะมีการปรับเปลี่ยนไปเรื่อยๆ สุดแต่ปัจจัยต่างๆ ทั้งหลายทั้งภายในและภายนอกที่จะพัฒนา และเปลี่ยนแปลงโครงสร้างในลักษณะเดียวกัน ความต้องการด้านที่อยู่อาศัยของมนุษย์ที่มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างและรูปแบบไปตามสภาพแวดล้อมและระบบเศรษฐกิจ ตลอดจนความต้องการของผู้เป็นเจ้าของที่มีบทบาทและฐานะทางสังคมเปลี่ยนแปลงสูงขึ้น อาทิ ความต้องการระดับแรกของมนุษย์ที่ต้องการบ้านเป็นที่อยู่อาศัยเพื่อการอยู่รอดและการดำรงชีวิต ต่อมาเมื่อมนุษย์มีความสามารถและเทคโนโลยีสูงขึ้น ความต้องการดังกล่าวได้เปลี่ยนเป็นความต้องการเพื่อแสดงออกถึงฐานะทางเศรษฐกิจ และสังคม เพื่อสนองความต้องการในเรื่องความสะดวกสบายของการอยู่อาศัย ในประเด็นลักษณะเช่นนี้ A.H. Maslow⁴ ผู้ก่อตั้งทฤษฎีความต้องการเป็นคนแรกได้กล่าวถึง ความต้องการในลักษณะต่างๆ ของมนุษย์ 6 ชนิด คือ

1. ความต้องการด้านปัจจัยสี่ เพื่อการอยู่รอด และการดำรงชีวิตหรือความต้องการทางด้านร่างกาย
2. ความต้องการทางด้านความมั่นคง
3. ความต้องการทางด้านสังคม
4. ความต้องการทางด้านฐานะ หรือความเด่น
5. ความต้องการเป็นอิสระควบคุมหรือรับผิดชอบตนเอง และมีความเป็นตัวของตัวเอง
6. ความต้องการเกี่ยวกับความสามารถ ความสำเร็จ ความพึงพอใจ ตามความนึกคิดของตน

⁴ Maslow A.H., *Motivation and personality*, New York: Harper & Brother, 1954.

สาระสำคัญที่เป็นตัวแยกความต้องการ 6 ชนิดออกจากกัน โดยเฉพาะสิ่งที่แยกความต้องการ 4 ชนิดแรกออกจากความต้องการชนิดที่ 5 และ 6 ก็คือความต้องการสี่ชนิดแรกนั้นเป็นความต้องการที่ตอบสนองได้จากปัจจัย หรือสิ่งต่างๆ ที่มาจากภายนอก (Extrinsic) หรือสิ่งที่มีอยู่นอกกาย และสิ่งเหล่านี้มักเป็นปัจจัยที่มีให้เห็นปรากฏได้ เช่น อาหาร เงินทอง คำสรรเสริญต่างๆ เป็นต้น แต่ที่สำคัญความต้องการเกี่ยวกับความพึงพอใจตามความนึกคิดของตน (Self-realization) ความสามารถและความไปถึง ความสามารถ มีอิสระ และควบคุมของแต่ละบุคคลที่มีขึ้นภายในจิตใจของเขาเองเป็นสำคัญ

นอกจากนี้ Maslow ได้อธิบายอีกว่า ความต้องการต่างๆ จะมีการจัดเรียงลำดับจากต่ำไปหาสูง (จากความต้องการทางร่างกายไปสู่ความต้องการทางจิตใจ และต่อเมื่อความต้องการในระดับที่อยู่ต่ำกว่าได้รับการตอบสนองแล้ว ความต้องการที่อยู่ในระดับสูงขึ้นจะมีอิทธิพลมากขึ้น) Maslow เชื่อว่า ความต้องการต่างๆ จะมีการจัดระเบียบเสมือนเป็นขั้นบันไดที่มีการเรียงเป็นขั้นๆ ดังนั้นความต้องการทางด้านความสำเร็จตามความนึกคิดนั้น จะมีขึ้นมาได้ก็ต่อเมื่อความต้องการด้านการอยู่รอดทางด้านความมั่นคงและอื่นๆ ได้รับการตอบสนองแล้ว และเมื่อใดที่ความต้องการในลำดับที่ต่ำกว่ายังไม่ได้รับการตอบสนอง ความต้องการลำดับต้นๆ ก็จะมีค่าสำคัญขึ้นมาและความต้องการอื่นๆ ที่อยู่สูงขึ้นไปก็จะลดความสำคัญไปโดยปริยาย

ธงชัย สันติวงษ์ (อ้างถึงใน พิชิต⁵) ได้อธิบายเพิ่มเติมในส่วนทฤษฎีของ Maslow ไว้ว่าคนทุกคนมีความต้องการด้านความสำเร็จตามความนึกคิดหรือความต้องการด้านการเติบโต ซึ่งเป็นความต้องการที่ดูจะไม่มีทางที่จะตอบสนองได้อย่างเพียงพอ เมื่อใดก็ตามได้รับความพอใจด้านความสำเร็จตามความนึกคิดแล้ว จะยังมีความต้องการด้านนี้มากขึ้น ซึ่งในประเด็นนี้แสดงได้อย่างชัดเจนในเรื่องของรูปแบบ ตลอดจนทำเลที่ตั้งของที่อยู่ของมนุษย์ที่เปลี่ยนแปลงตามสิ่งแวดล้อมภายในและภายนอกที่กระทบตัวบุคคล ด้วยเหตุนี้เองจะมีความสำคัญอย่างต่อเนื่องโดยไม่ขาดตอนและไม่สิ้นสุด ซึ่งชี้ให้เห็นว่า ปัญหาที่อยู่อาศัยของมนุษย์นับวันจะทวีความรุนแรงยิ่งขึ้นตามสภาพแวดล้อม ซึ่งเป็นสิ่งเร้าให้ความต้องการด้านที่อยู่อาศัยของมนุษย์สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องเช่นกัน

นอกจากนี้ Newman (อ้างถึงใน พิชิต⁶) กล่าวว่า ความพอใจเป็นการตอบรับของมนุษย์ต่อสภาพแวดล้อม การตอบรับ หมายถึง การเปลี่ยนแปลงทางด้านทัศนคติและพฤติกรรมที่แสดงออก ซึ่งรวมเรียกว่า การตอบรับทางสังคมจิตวิทยาและพฤติกรรม ความพอใจในสภาพแวดล้อมทางกายภาพและพฤติกรรม การแสดงออกจะเป็นสิ่งที่เกิดตามมาหลังจากการรับรู้สภาพแวดล้อมทางกายภาพ ระดับการรับรู้ส่วนหนึ่งจะเกิดจากอิทธิพลของลักษณะบุคคลผู้ตอบรับสภาพแวดล้อมนั้นๆ ซึ่งลักษณะบุคคลดังกล่าวนี้ จะหมาย

⁵ พิชิต ตรีเทพาสัมพันธ์, การจัดการที่พักอาศัยของข้าราชการตำรวจ สถานีตำรวจนครบาลปทุมวัน และสถานีตำรวจดับเพลิงบรรทัดทอง เมื่อมีการย้ายตามแผนแม่บทเขตพาณิชย์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.

⁶ เรื่องเดียวกัน, หน้า 11.

ความรวมถึงปัจจัยต่างๆ ของบุคคลทางด้านประชากร เศรษฐกิจ และสังคม ตลอดจนรูปแบบในการดำเนินชีวิตด้วย

ความพอใจในปัจจุบันยังขึ้นอยู่กับประสบการณ์ในอดีต และความคาดหวังในอนาคตอีกด้วย แต่อย่างไรก็ตามความพอใจอาจจะมีขึ้นได้แม้สภาพแวดล้อมในปัจจุบันจะไม่ตรงกับความต้องการไว้ เพราะมนุษย์สามารถใช้กลไกการแก้ไขปัญหาเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมที่ไม่น่าพอใจให้กับสภาพแวดล้อมที่น่าพอใจได้ Becker and Other (อ้างถึงใน พิชิต⁷)

แนวคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวกับความพอใจของผู้อยู่อาศัยนั้น ได้นำมาใช้ประโยชน์ในหลายด้าน เช่น

1. ใช้เป็นตัวประกอบของเครื่องชี้วัดคุณภาพชีวิต
2. ใช้เป็นส่วนประกอบการประเมินความสำเร็จของโครงการจัดสรรที่ดินที่อยู่อาศัยทั้งของภาครัฐบาล และภาคเอกชน วิมลสิทธิ์ หรยางกูร (อ้างถึงใน พิชิต⁸)
3. ใช้เป็นตัวแปรในการศึกษาพฤติกรรมการย้ายถิ่นของมนุษย์ โดยถูกนำไปใช้ในสองลักษณะ ประการแรกใช้ความพอใจเป็นตัวแปรอิสระที่ส่งผลโดยตรงกับการย้ายถิ่น และประการที่สองเป็นตัวแปรอันเป็นผลมาจากกลุ่มตัวแปรอิสระ เช่น การศึกษา สภาพแวดล้อมทางกายภาพ และสังคม ซึ่งส่งผลกระทบต่อผลการย้ายถิ่นของมนุษย์อีกชั้นตอนหนึ่ง ธงชัย สวัสดิกร (อ้างถึงใน พิชิต⁹)

2.3 มาตรฐานขั้นต่ำของที่อยู่อาศัย และพื้นที่ใช้สอยอาคาร

มาตรฐานการอยู่อาศัยเป็นเกณฑ์ที่ใช้วัดสภาพการอยู่อาศัยของประชากรในแต่ละเมือง ซึ่งที่อยู่อาศัยจะต้องมีความปลอดภัยในด้านโครงสร้าง มีความคงทนต่อการใช้สอยพอประมาณ โดยการกำหนดมาตรฐานนั้นได้คำนึงองค์ประกอบต่างๆ ที่อย่างน้อยที่สุดชุมชนนั้นๆ จะต้องมีเพื่อสนองความต้องการที่จำเป็นของชุมชนนั้นๆ ได้ โดยปัจจุบันหลักเกณฑ์ที่มีการใช้เป็นมาตรฐานในระดับประเทศเป็นหลักเกณฑ์ที่กำหนดแนะแนวทางปฏิบัติในการออกแบบชุมชนที่พักอาศัย คือ มาตรฐานของการเคหะแห่งชาติ

ชุมชนที่มีการจัดสร้างเป็นที่อยู่อาศัยถาวร ต้องปลอดภัยจากสิ่งรบกวนต่อสุขภาพอนามัย โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ที่อยู่อาศัย แหล่งที่อยู่อาศัยควรอยู่ใกล้และติดต่อกับแหล่งประกอบอาชีพ สถานบริการชุมชนต่างๆ เช่น โรงเรียน สถานีตำรวจ สถานีบริการอนามัย เป็นต้น และสาธารณูปโภค ควรมีสิ่งต่อไปนี้

⁷ พิชิต ตรีเทพาสัมพันธ์, การจัดการที่พักอาศัยของข้าราชการตำรวจ สถานีตำรวจนครบาลปทุมวัน และสถานีตำรวจดับเพลิงบรรทัดทอง เมื่อมีการย้ายตามแผนแม่บทเขตพาณิชย์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาเคหกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.

⁸ เรื่องเดียวกัน, หน้า 14.

⁹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 14.

1. มีน้ำสะอาดใช้โดยสม่ำเสมอ
2. มีอุปกรณ์สุขาภิบาล และวิธีการที่ปลอดภัยเพื่อกำจัดสิ่งปฏิกูล น้ำใช้แล้ว ขยะ
3. มีไฟฟ้าเพื่อแสงสว่าง อุปกรณ์ไฟฟ้าของที่อยู่อาศัยทุกหน่วย การติดต่อสัญญาณระหว่างที่อยู่อาศัย

ที่ดินแต่ละผืนต้องมีทางติดต่อด้วยถนนที่ปรับปรุงแล้ว มีทางเท้าที่มีคุณภาพดีพอเชื่อมติดกับถนนซึ่งปรับปรุงแล้ว ยวดยานสัญจรได้โดยตรง มีบริการพื้นฐานไว้สำหรับหน่วยพักอาศัย มาตรฐานเนื้อที่ที่อยู่อาศัยแต่ละหน่วยต้องจัดให้มีสวนพักอาศัยอย่างน้อย 2 ส่วน ได้แก่ ส่วนพื้นที่ใช้สอยในชีวิตประจำวัน และส่วนพื้นที่สำหรับกิจกรรมคือ

1. ส่วนมิดชิด (Private Area) เพื่อใช้สำหรับนอนหลับ และทำความสะอาดร่างกาย
2. ส่วนเอนกประสงค์ (Multipurpose Area) ใช้สำหรับพักผ่อน ทานอาหาร และประกอบอาหาร

การวางผังหน่วยที่อยู่อาศัย

1. มาตรฐานเนื้อที่ การใช้เนื้อที่อาคารของหน่วยที่อยู่อาศัย สำหรับผู้มีรายได้กลุ่มต่างๆ ได้กำหนดขนาดเนื้อที่ที่ใช้สอยขนาดเล็กที่สุด สำหรับกิจกรรมแต่ละประเภทซึ่งรวมทั้งเนื้อที่ ส่วนหน่วยที่อยู่อาศัย และเนื้อที่ที่ใช้ส่วนกลางของอาคารที่มีการใช้สอยร่วมกัน เช่น บ้านแถว และอาคารชุด โดยกำหนดเกณฑ์การใช้เนื้อที่สำหรับที่อยู่อาศัยแต่ละหน่วยประกอบด้วย ห้องนอน พื้นที่รวมสำหรับพักผ่อน รับประทานอาหาร พื้นที่ครัว และห้องน้ำส้วม พื้นที่รวมสำหรับผู้อยู่อาศัยของครอบครัวไม่ต่ำกว่า 5 คน จะต้องไม่น้อยกว่า 34 ตารางเมตร ในกรณีที่มีการจัดเนื้อที่สำหรับอุปกรณ์ซักผ้าจะต้องจัดเนื้อที่ซักผ้าไว้โดยเฉพาะ และให้มีเนื้อที่ไม่น้อยกว่า 1.08 ตารางเมตร โดยมีด้านกว้างไม่น้อยกว่า 90 เซนติเมตร และต้องมีที่เก็บของทุกประเภทของบ้านรวมกัน ควรมีความจุไม่น้อยกว่า 7.20 ลูกบาศก์เมตร โดยมีความลึกไม่เกิน 1.20 เมตร ห้องหลังคา หรือที่เก็บของใต้พื้นไม่นับรวมเข้ากับเนื้อที่เก็บของดังกล่าว
2. ความสูงของเพดาน ห้องที่ใช้อาศัยต้องมีเพดานสูงไม่น้อยกว่า 2.40 เมตร สำหรับห้องน้ำและครัว หากมีพัดลมดูดอากาศยอมให้เพดานสูงไม่น้อยกว่า 2.00 เมตรได้
3. ปริมาตรของห้องที่อยู่อาศัยต่อคน ต้องไม่น้อยกว่า 10 ลูกบาศก์เมตรต่อคน โดยนับรวมห้องที่อยู่อาศัยทั้งหน่วย
4. แสงธรรมชาติ แต่ละห้องอยู่อาศัยต้องมีช่องเปิดให้แสงสว่างธรรมชาติผ่านได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ของพื้นที่ห้อง
5. การระบายอากาศในพื้นที่อยู่อาศัย ให้มีช่องหน้าต่างที่เปิดได้ขนาดเล็กที่สุด จะต้องมียพื้นที่รวมไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ของพื้นที่ห้องนั้นๆ โดยให้มีช่องเปิดในทิศทางตรงกันข้ามและลมสามารถผ่านได้ตลอด

นอกจากนี้ยังมีการกำหนดให้มีการระบายอากาศพื้นที่ที่ไม่ใช้อยู่อาศัยด้วย เช่น ใต้ถุน เพดาน และช่องบันได เป็นต้น

2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากงานวิจัยของ **ปรพัทธ์ ภูงามทอง**¹⁰ เรื่อง "การศึกษาเปรียบเทียบการจัดสวัสดิการที่อยู่อาศัยของข้าราชการทหารและข้าราชการตำรวจในเขตกรุงเทพมหานคร" พบว่า การจัดสวัสดิการที่อยู่อาศัยให้แก่ข้าราชการและลูกจ้างของ 4 หน่วยงาน ได้แก่ กองทัพบก กองทัพเรือ กองทัพอากาศ และกรมตำรวจ มีแนวทางและแผนงานสวัสดิการที่อยู่อาศัยโดยการร่วมมือระหว่างข้าราชการ และเอกชน จากข้อคิดเห็นของผู้พักอาศัยทั้ง 4 หน่วยงานเห็นว่า หน่วยงานต้นสังกัดควรจัดงบประมาณในการซ่อมแซม และบำรุงรักษาอาคาร และสาธารณูปโภคต่างๆ ให้เพียงพอและต่อเนื่องทุกๆ ปี และควรดำเนินโครงการที่อยู่อาศัยอย่างต่อเนื่องเพื่อให้ข้าราชการมีที่อยู่อาศัยเป็นของตนเอง

งานวิจัยของ **วัฒนา เอื้ออนุกุลพงษ์**¹¹ เรื่อง "การเปรียบเทียบเคหะสงเคราะห์สำหรับตำรวจนครบาล: กรณีศึกษาสถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชยเขต 1-2 สถานีตำรวจนครบาลปากคลองสาน-สมเด็จพระเจ้าพระยา สถานีตำรวจบางชัน" พบว่า สภาพปัญหาและสิ่งที่ควรปรับปรุงต่อสภาพแวดล้อมของแฟลตเคหะสงเคราะห์แต่ละสถานี เป็นเรื่องความทรมานในอายุของอาคาร สภาพการใช้งานและการดูแลรักษาตามลำดับ ดังนั้นจึงควรจัดให้มีงบประมาณซ่อมบำรุง และรณรงค์รักษาระเบียบวินัยในการพักอาศัย ส่วนสวัสดิการเกี่ยวกับการส่งเสริมคุณภาพชีวิตในการพักอาศัยของตำรวจและครอบครัวที่ต้องการ ได้แก่ ควรจัดให้มีร้านค้าสวัสดิการจำหน่ายสินค้าราคาถูก จัดให้มีหน่วยงานและผู้มีอำนาจหน้าที่โดยตรงในการบริหารจัดการดูแลการอยู่อาศัยและจัดให้มีโครงการจัดหาที่พักอาศัยอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มีที่อยู่เป็นของตนเองก่อนที่จะเกษียณอายุ

งานวิจัยของ **สมยศ เกียรตินันท์ (อ้างถึงใน พิชิต¹²)** เรื่อง "ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อขวัญกำลังใจในการปฏิบัติหน้าที่ราชการของตำรวจฝ่ายอำนวยการ ศึกษาเฉพาะกรณีข้าราชการตำรวจฝ่ายอำนวยการกองบังคับการอำนวยการ กองบัญชาการตำรวจนครบาล" พบว่า ข้าราชการตำรวจฝ่ายอำนวยการ กองบังคับการอำนวยการ มีระดับขวัญกำลังใจอยู่ในระดับปานกลาง ส่วนปัจจัยที่มีอิทธิพลหรือมีความสัมพันธ์ต่อ

¹⁰ ปรพัทธ์ ภูงามทอง, การศึกษาเปรียบเทียบการจัดสวัสดิการที่อยู่อาศัยของข้าราชการทหารและข้าราชการตำรวจในเขตกรุงเทพมหานคร, วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536.

¹¹ วัฒนา เอื้ออนุกุลพงษ์, การเปรียบเทียบเคหะสงเคราะห์สำหรับตำรวจนครบาล : กรณีศึกษา สถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชยเขต 1-2 สถานีตำรวจนครบาลปากคลองสาน-สมเด็จพระเจ้าพระยา สถานีตำรวจนครบาลบางชัน, วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.

¹² พิชิต ตรีเทพาสัมพันธ์, การจัดการที่พักอาศัยของข้าราชการตำรวจ สถานีตำรวจนครบาลปทุมวัน และสถานีตำรวจดับเพลิงบวรทัดทอง เมื่อมีการย้ายตามแผนแม่บทเขตพาณิชย์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.

กำลังขวัญในการปฏิบัติหน้าที่ราชการ พบว่า ปัจจัยด้านสวัสดิการมีกำลังขวัญอยู่ในระดับที่ต่ำมากเพียงด้านเดียว จนทำให้มีอิทธิพลต่อการปฏิบัติหน้าที่ราชการของข้าราชการตำรวจ จึงควรมีการปรับปรุงและทำนุบำรุงรักษาระดับกำลังขวัญของผู้ปฏิบัติงานให้คงอยู่ในสภาพที่สูงที่สุดเท่าที่จะทำได้

วิรุฬห์ พันแสง และคณะ (อ้างถึงใน พิชิต¹³) ได้ทำการวิจัยเรื่อง “แนวทางการแก้ไขปัญหาสวัสดิการบ้านพักของข้าราชการในส่วนกลางของกรมตำรวจ” พบว่า อาคารส่วนกลางของกรมตำรวจที่กำหนดให้เป็นที่พักอาศัยของข้าราชการตำรวจทั่วไปในกรุงเทพมหานคร จำนวน 5 แห่ง มีปัญหาในด้านจำนวนบ้านพักไม่เพียงพอกับความต้องการของข้าราชการตำรวจ ปัญหาบ้านพักที่มีการชำรุดเสียหายเกินกว่าจะเข้าพัก และปัญหาความเก่าแก่ทรุดโทรมของบ้านพัก รวมทั้งปัญหาการบริหารในด้านสวัสดิการบ้านพักของกองสวัสดิการกรมตำรวจล้มเหลว จึงเห็นควรมีการแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยแบ่งแนวทางแก้ไขไว้ 2 แนวทาง คือ การแก้ไขปัญหาระยะสั้น ในด้านการจัดสรรงบประมาณให้บำรุงรักษาซ่อมแซมให้เพียงพอ และการแก้ไขปัญหาระยะยาว ในด้านการจัดระเบียบการบริหารบ้านพักใหม่

พิชิต ตริเทพาสัมพันธ์¹⁴ ได้ทำการวิจัยเรื่อง “การจัดการที่พักอาศัยของข้าราชการตำรวจสถานีตำรวจนครบาลปทุมวัน และสถานีตำรวจดับเพลิงบรรทัดทอง เมื่อมีการย้ายตามแผนแม่บทเขตพาณิชย์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย” โดยพื้นที่บริเวณสวนหลวงปัจจุบัน มีเนื้อที่ประมาณ 276 ไร่ ทางจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้จัดทำแผนแม่บทพัฒนาพื้นที่เขตพาณิชย์แล้วเสร็จ โดยมีแนวคิดที่จะพัฒนาเป็นโครงการอาคารขนาดใหญ่ และตามแผนแม่บทที่กำหนดให้สถานีตำรวจนครบาลปทุมวัน และสถานีตำรวจดับเพลิงบรรทัดทอง ต้องโยกย้ายไปที่ใหม่ภายในพื้นที่เขตพาณิชย์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย การวิจัยครั้งนี้จึงมีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาสถานภาพ และลักษณะการพักอาศัยปัจจุบันของข้าราชการตำรวจและครอบครัว แนวทางและความเหมาะสม ในการจัดการที่พักอาศัยของข้าราชการตำรวจเมื่อมีการโยกย้ายตามแผนแม่บท จากการศึกษาพบว่า ปัจจุบันมีข้าราชการตำรวจ และครอบครัวพักอาศัยในอาคารแฟลต ของสถานีตำรวจทั้งสองแห่ง จำนวน 217 ลักษณะที่พักอาศัยเป็นอาคารแฟลตสูง 4 ชั้น และ 5 ชั้น ห้องพักมี 2 แบบคือ ห้องพักตำรวจชั้นสัญญาบัตรและห้องพักตำรวจชั้นประทวน สภาพอาคารปัจจุบันมีความเก่าแก่และทรุดโทรม เนื่องจากขาดการบำรุงดูแลรักษา และมีการดัดแปลงต่อเติมห้องพักเพื่ออำนวยความสะดวกในการพักอาศัย โดยปัญหาที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่ จากการที่ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบไม่เข้มงวดและเอาใจใส่ ในการดูแลรักษาภาวะเรียบร้อย การศึกษาครั้งนี้มีข้อสรุปว่า ลักษณะรูปแบบการจัดอาคารของสถานีตำรวจแห่งใหม่มีความจำเป็นต้องแยกหน่วยงานทั้งสองไว้ต่างอาคารกัน และควรแยกส่วนที่ที่พักอาศัยของข้าราชการ

¹³ พิชิต ตริเทพาสัมพันธ์, การจัดการที่พักอาศัยของข้าราชการตำรวจ สถานีตำรวจนครบาลปทุมวัน และสถานีตำรวจดับเพลิงบรรทัดทอง เมื่อมีการย้ายตามแผนแม่บทเขตพาณิชย์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาเคหกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.

¹⁴ เรื่องเดียวกัน, 20.

ตำรวจ ออกจากส่วนที่ทำการสถานี เพื่อเป็นการลดปัญหาจากการพักอาศัย และเป็นการส่งเสริมสถานภาพทางสังคมที่ดีของผู้พักอาศัยในอาคาร



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 3

ข้อมูลสภาพของพื้นที่ที่ทำการศึกษา

3.1 ประวัติความเป็นมาของกองตำรวจรถไฟ

สืบเนื่องมาจากสาเหตุความไม่ปลอดภัยของผู้โดยสารบนขบวนรถโดยสาร, การถูกโจรกรรมบนขบวนรถสินค้า ตลอดจนความไม่ปลอดภัยของพนักงานรถไฟ กรมตำรวจและกรมรถไฟ (ปัจจุบันเปลี่ยนเป็น การรถไฟแห่งประเทศไทย) จึงได้ร่วมกัน พิจารณาจัดตั้งกองตำรวจรถไฟขึ้นเมื่อ พ.ศ.2494 ตามพระราชกฤษฎีกาจัดวางระเบียบราชการกรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2495 สถานภาพของ กองตำรวจรถไฟ ดำรงอยู่ใน 2 สถานะด้วยกันคือ

- สถานภาพที่ 1 มีฐานะเป็นหน่วยงานระดับ " กองบังคับการ " อยู่ภายใต้ระบบการบริหารงานบุคคล ในสายงานกองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง สำนักงาน ตำรวจแห่งชาติ
- สถานภาพที่ 2 มีฐานะเป็น " สำนักงานตำรวจรถไฟ " ในสายงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ใช้งบประมาณและอยู่ภายใต้ระบบการบริหารงบประมาณของการรถไฟแห่งประเทศไทย

สถานที่ตั้ง

กองตำรวจรถไฟ ตั้งอยู่เชิงสะพานนพวงศ์ (ต่อเนื่องกับสถานีรถไฟกรุงเทพ หรือ หัวลำโพง) แขวง รongเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330

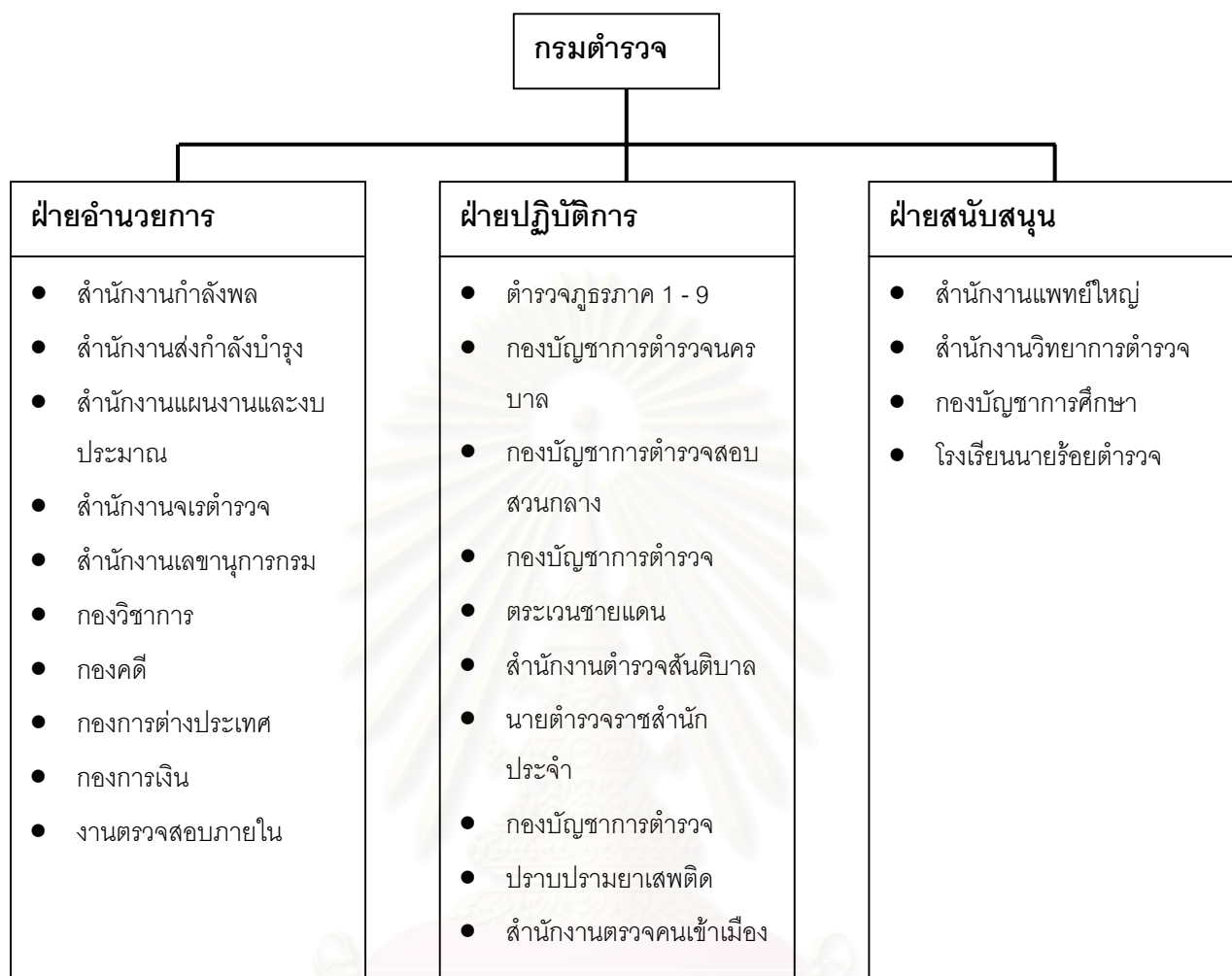
เขตอำนาจรับผิดชอบ

1. เขตอำนาจการรับผิดชอบและเขตอำนาจสอบสวน กองตำรวจรถไฟมีเขตอำนาจความรับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟฯ รวมทั้งคดีอาญาทั้งหลายที่เกิดขึ้นในเขตสถานีรถไฟบนขบวนรถหรือบริเวณที่ทำการของการรถไฟฯ ทั่วประเทศ
2. เขตอำนาจการสอบสวน กองตำรวจรถไฟมีอำนาจสอบสวนคดีอาญาเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับกิจการของการรถไฟฯ ซึ่งเป็นความผิดอาญาทั้งหลายที่ได้เกิด อ้าง หรือเชื่อได้ว่า เกิดในสถานีรถไฟบนขบวนรถรถไฟ หรือบริเวณที่ทำการของการรถไฟฯ อำนาจการสอบสวนคดีอาญา

แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

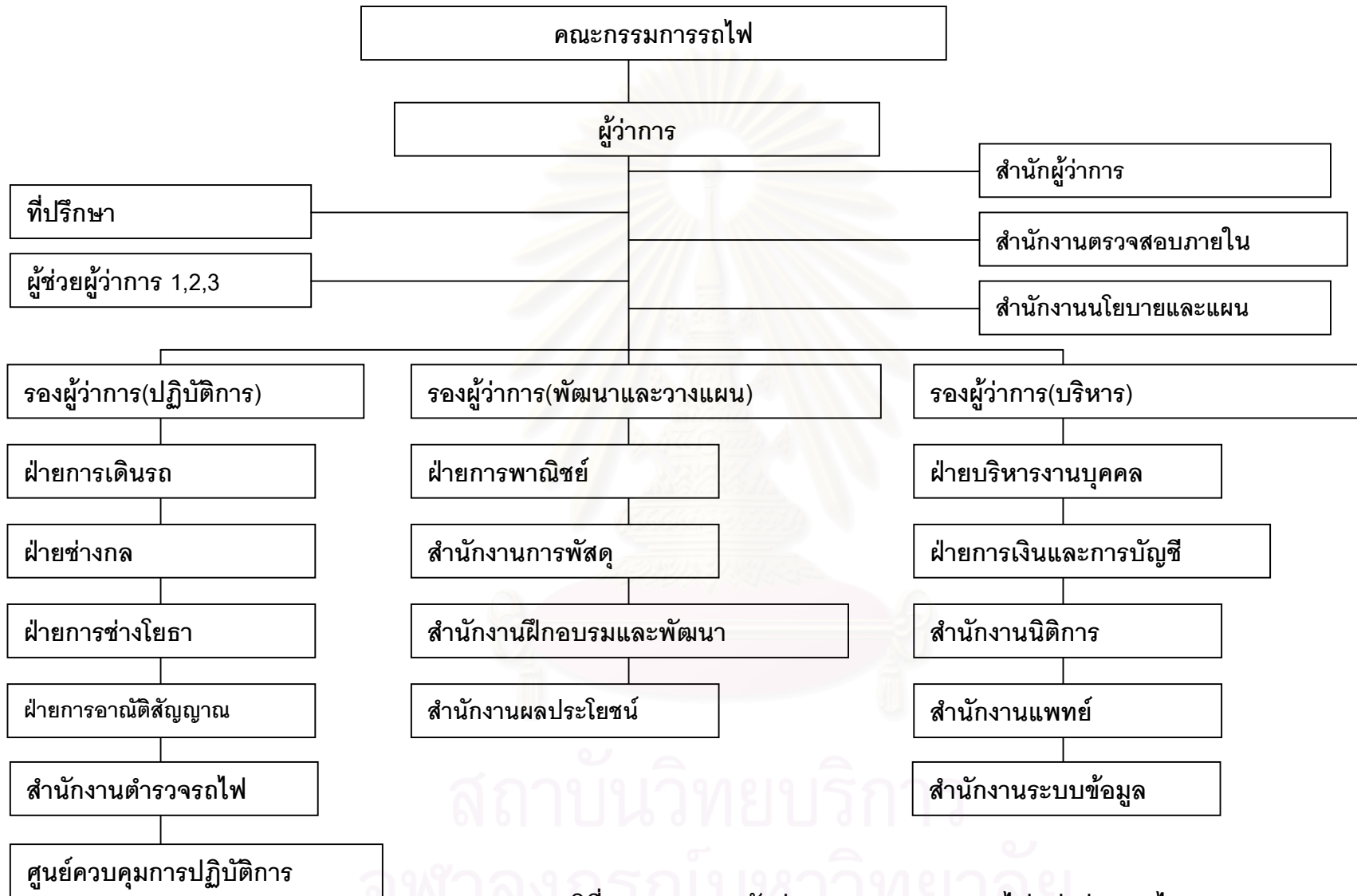
1. **ในเขตกรุงเทพมหานคร** ถ้าเหตุเกิด อ้าง หรือเชื่อได้ว่าเกิดในกรุงเทพมหานครหน่วยงานของกองตำรวจรถไฟ ในเขตกรุงเทพมหานคร ได้แก่ แผนก 1 กองกำกับการ 1 และแผนก 1 กองกำกับการ 2 ทำการสอบสวนได้โดยไม่ต้องรอรับคำสั่งหรือคำอนุญาตของกรมตำรวจ

แผนภูมิที่ 3.1 แสดงการจัดส่วนราชการของกรมตำรวจ



ที่มา : กองตำรวจรถไฟ[Online]. แหล่งที่มา <http://www.railway.police.go.th> [3 กันยายน 2545].

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนภูมิที่ 3.2 แสดงการจัดส่วนราชการของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ที่มา : กองตำรวจรถไฟ[Online]. แหล่งที่มา <http://www.railway.police.go.th> [3 กันยายน 2545].

2. **ในจังหวัดอื่น** ถ้าเหตุเกิดขึ้นในจังหวัดอื่นนอกเขตกรุงเทพมหานคร จะทำการสอบสวนได้ต่อเมื่อได้รับคำสั่ง หรืออนุญาตจากผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ หรือผู้รักษาการในตำแหน่งหรือผู้รักษาการแทน หรือผู้ปฏิบัติราชการแทน

การแบ่งส่วนราชการ

งานของกองตำรวจรถไฟ แบ่งออกเป็น 2 ลักษณะงาน และแบ่งส่วนราชการดังนี้

1. ฝ่ายอำนวยการ แบ่งออกเป็น 3 งาน ได้แก่

- งานธุรการและกำลังพล
- งานการเงินและพัสดุ
- งานนโยบายและแผน

2. ฝ่ายปฏิบัติการ แบ่งออกเป็น 4 กองกำกับการ ได้แก่

- กองกำกับการ 1 (นพวงษ์)

ตั้งอยู่บริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพ เชิงสะพานนพวงษ์ แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร มีเขตอำนาจรับผิดชอบ

1. เส้นทางสายเหนือ ตลอดเส้นทางตั้งแต่กรุงเทพฯ ถึง จ.เชียงใหม่
2. เส้นทางตะวันออก จากกรุงเทพฯ ถึง อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว และจากกรุงเทพฯ ถึง อ.มาบตาพุด จ.ระยอง
3. เส้นทางสายใต้ จากสถานีชุมทางบางซื่อ ถึงคอสะพานพระรามหก ฝั่งตะวันออก

กก.1 แบ่งออกเป็น 3 แผนก แต่ละแผนกมีเขตรับผิดชอบ ดังนี้

1. แผนก 1 (สน.นพวงษ์)

ตั้งอยู่ในอาคารเดียวกันกับกองกำกับการ 1 มีเขตอำนาจความรับผิดชอบในเส้นทางสายเหนือ จากสถานีรถไฟกรุงเทพ ถึงสถานีชุมทางบ้านภาชี ตรงประแจอันนอกสุดด้านเหนือและด้านทิศ ตะวันออกเฉียงเหนือ, เส้นทางสายตะวันออก รวมทั้งทางแยกและที่หยุดรถไฟ, เส้นทางสายใต้ จากสถานีชุมทางบางซื่อ ถึงคอสะพานพระรามหก ฝั่งตะวันออก แผนก 1 (สน.นพวงษ์) มีเขตอำนาจสอบสวนคดีอาญาในกรุงเทพมหานคร

2. แผนก 2 (นครสวรรค์)

ตั้งอยู่หลังสถานีรถไฟนครสวรรค์ ตำบลหนองปลิง อำเภอเมือง จังหวัดนครสวรรค์ มีเขตอำนาจความรับผิดชอบในเส้นทางสายเหนือ จากสถานีชุมทางบ้านภาชี ตรงประแจอันนอกสุดด้านเหนือ ถึงสถานีรถไฟพิษณุโลก

3. แผนก 3 (ศิลาอาสน์)

ตั้งอยู่ตรวจข้ามสถานีรถไฟศิลาอาสน์ ตำบลท่าอิฐ อำเภอเมือง จังหวัดอุตรดิตถ์ มีเขตอำนาจความรับผิดชอบในเส้นทางสายเหนือ จากสถานีพิษณุโลก ตรงประแจอันนอกสุดด้านเหนือถึงสถานีเชียงใหม่ รวมทั้งทางแยกจากสถานีชุมทางด้านดาราถึงสถานีสวรรคโลก

● กองกำกับการ 2 (ธนบุรี)

ตั้งอยู่บริเวณสถานีรถไฟธนบุรี ด้านหลังโรงพยาบาลศิริราช ถ.รถไฟ แขวงศิริราช เขตบางกอกน้อย กรุงเทพมหานคร มีเขตอำนาจรับผิดชอบ

1. เส้นทางสายใต้ ตั้งแต่คอสะพานพระรามหก ฝั่งตะวันออกเป็นต้นไป รวมทั้งทางแยก
2. เส้นทางสายแม่กลอง และมีอำนาจการสอบสวนในเขตกรุงเทพมหานคร

กก. 2 แบ่งออกเป็น 3 แผนก แต่ละแผนกมีเขตรับผิดชอบดังนี้

1. แผนก 1 (ธนบุรี)

ตั้งอยู่ในอาคารเดียวกันกับกองกำกับการ 2 มีเขตอำนาจความรับผิดชอบในเส้นทางสายใต้ จากสถานีรถไฟธนบุรี ถึง สถานีรถไฟระจวบศิริพันธ์ ตรงประแจอันนอกสุดด้านใต้ รวมทั้งทางแยกสถานีรถไฟชุมทางหนองปลาตุ๊ก ถึงสถานีรถไฟสุพรรณบุรีและสถานีรถไฟน้ำตก จากสถานีรถไฟชุมทางตลิ่งชันถึงคอสะพานพระรามหกฝั่งตะวันออกและเส้นทางสายแม่กลอง แผนก 1 (ธนบุรี) มีเขตอำนาจสอบสวนคดีอาญาในกรุงเทพมหานคร

2. แผนก 2 (ทุ่งสง)

ตั้งอยู่บริเวณสถานีรถไฟชุมทางทุ่งสง ถนนรถไฟ ตำบล ปากแพรก อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช มีเขตอำนาจความรับผิดชอบในเส้นทางสายใต้ จากสถานีรถไฟระจวบศิริพันธ์ ตรงประแจอันนอกสุดด้านใต้ถึงสถานีรถไฟพัทลุงตรงประแจอันนอกสุดด้านใต้ รวมทั้งทางแยกจากสถานีรถไฟชุมทางทุ่งสง ถึงสถานีรถไฟกันตัง สถานีรถไฟชุมทาง เขาชุมทอง ถึง สถานีรถไฟนครศรีธรรมราช และสถานีรถไฟชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ ถึง สถานีรถไฟคีรีรัฐนิคม อำเภอคีรีรัฐนิคม จังหวัดสุราษฎร์ธานี

3. แผนก 3 (หาดใหญ่)

ตั้งอยู่บริเวณสถานีรถไฟหาดใหญ่ ถนนรถไฟ ตำบลหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา มีเขตอำนาจความรับผิดชอบในเส้นทางสายใต้ จากสถานีรถไฟพัทลุงตรงประแจ อันนอกสุดด้านใต้ ถึงสถานีรถไฟสุโขทัยรวม รวมทั้งทางแยกจากสถานีรถไฟหาดใหญ่ ถึงสถานีรถไฟป่าดงเบขาร์

- กองกำกับการ 3

ตั้งอยู่บริเวณย่านสถานีรถไฟกรุงเทพฯ เชียงสะพานนพวงษ์ แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร มีเขตอำนาจความรับผิดชอบในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ กก.3 รฟ. แบ่งออกเป็น 3 แผนก แต่ละแผนกมีเขตรับผิดชอบดังนี้

1. แผนก 1 (นครราชสีมา)

ตั้งอยู่บริเวณย่านสถานีรถไฟนครราชสีมา ถนนรถไฟตำบลโพธิ์กลาง อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา มีเขตอำนาจความรับผิดชอบในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ ถึง สถานีรถไฟนครราชสีมา ตรงประแจอันนอกสุดด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งทางแยก จากสถานีรถไฟชุมทางแก่งคอย ถึงสถานีรถไฟลำน้ำราชนครินทร์ และสถานีรถไฟชุมทางบัวใหญ่

2. แผนก 2 (อุบลราชธานี)

ตั้งอยู่ข้างสถานีรถไฟอุบลราชธานี ถนนรถไฟ ตำบลวารินชำราบ อำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี มีเขตอำนาจความรับผิดชอบในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ จากสถานีรถไฟ นครราชสีมา ตรงประแจอันนอกสุดด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ถึงสถานีรถไฟอุบลราชธานี

3. แผนก 3 (อุดรธานี)

ตั้งอยู่ข้างสถานีรถไฟอุดรธานี ถนนประจักษ์ ตำบลหมากแข้ง อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี มีเขตอำนาจความรับผิดชอบในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ ตั้งแต่สถานีรถไฟชุมทางถนนจิระ ตรงประแจอันนอกสุดด้านทิศเหนือถึงสถานีรถไฟหนองคาย

- กองกำกับการ 4 (จตุจักร)

ตั้งอยู่บริเวณ กม.11 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงลาดยาว เขตจตุจักรกรุงเทพมหานคร มีหน้าที่ฝึกอบรมตำรวจรถไฟวางโครงการวางแผนงาน ฝึกอบรมเพิ่มพูนความรู้และทบทวนวิชาการ ตำรวจ ให้มีสมรรถภาพในการทำงาน แบ่งออกเป็น 2 แผนกแต่ละแผนก มีหน้าที่รับผิดชอบ ดังนี้

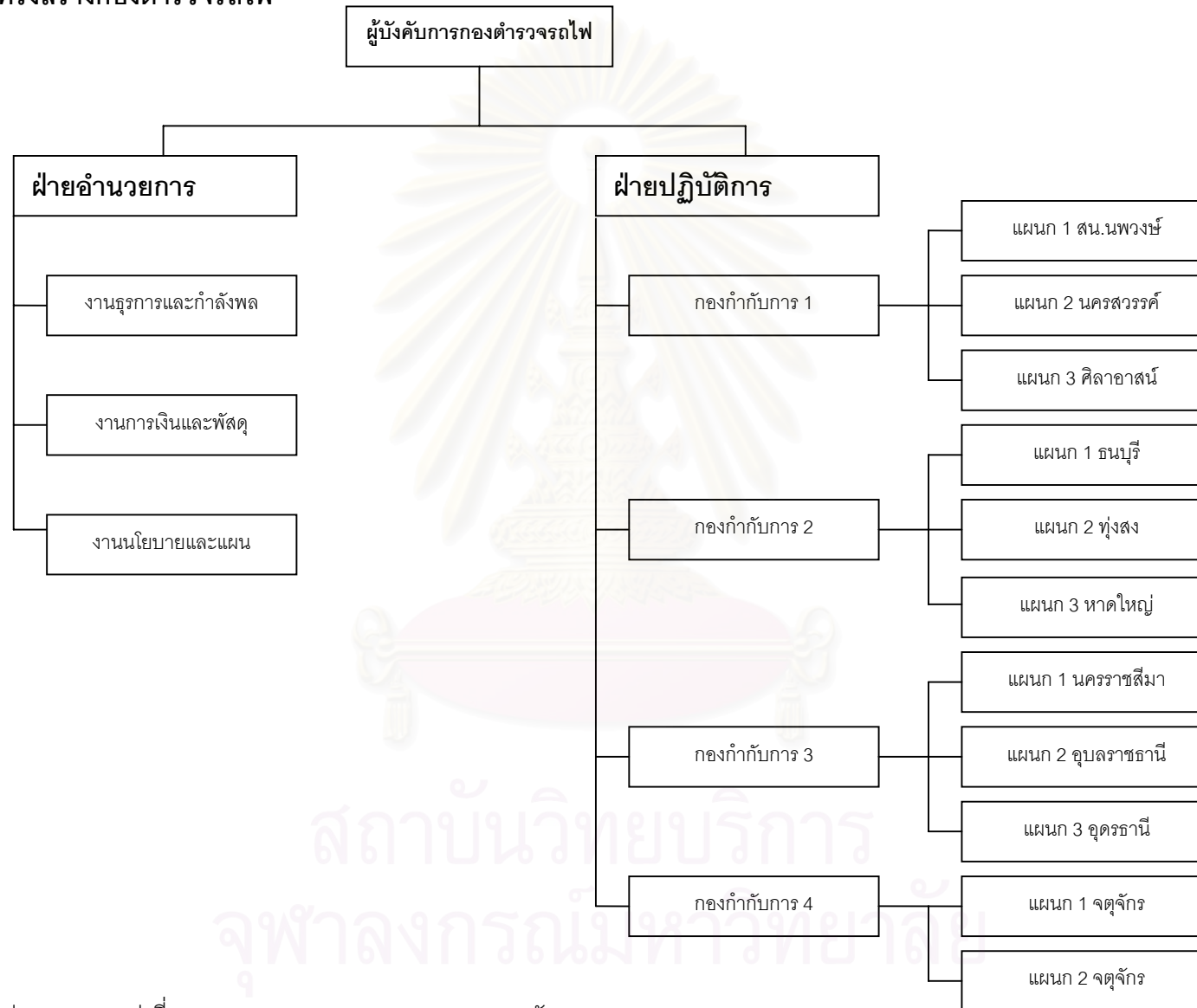
1. แผนก 1 (ตั้งอยู่ในอาคารเดียวกันกับกองกำกับการ 4)

มีหน้าที่รับผิดชอบและอำนวยความสะดวกในด้านการเตรียมการสอน ทั้งหลักวิชาการและการฝึกทำการประมวลผลการศึกษา

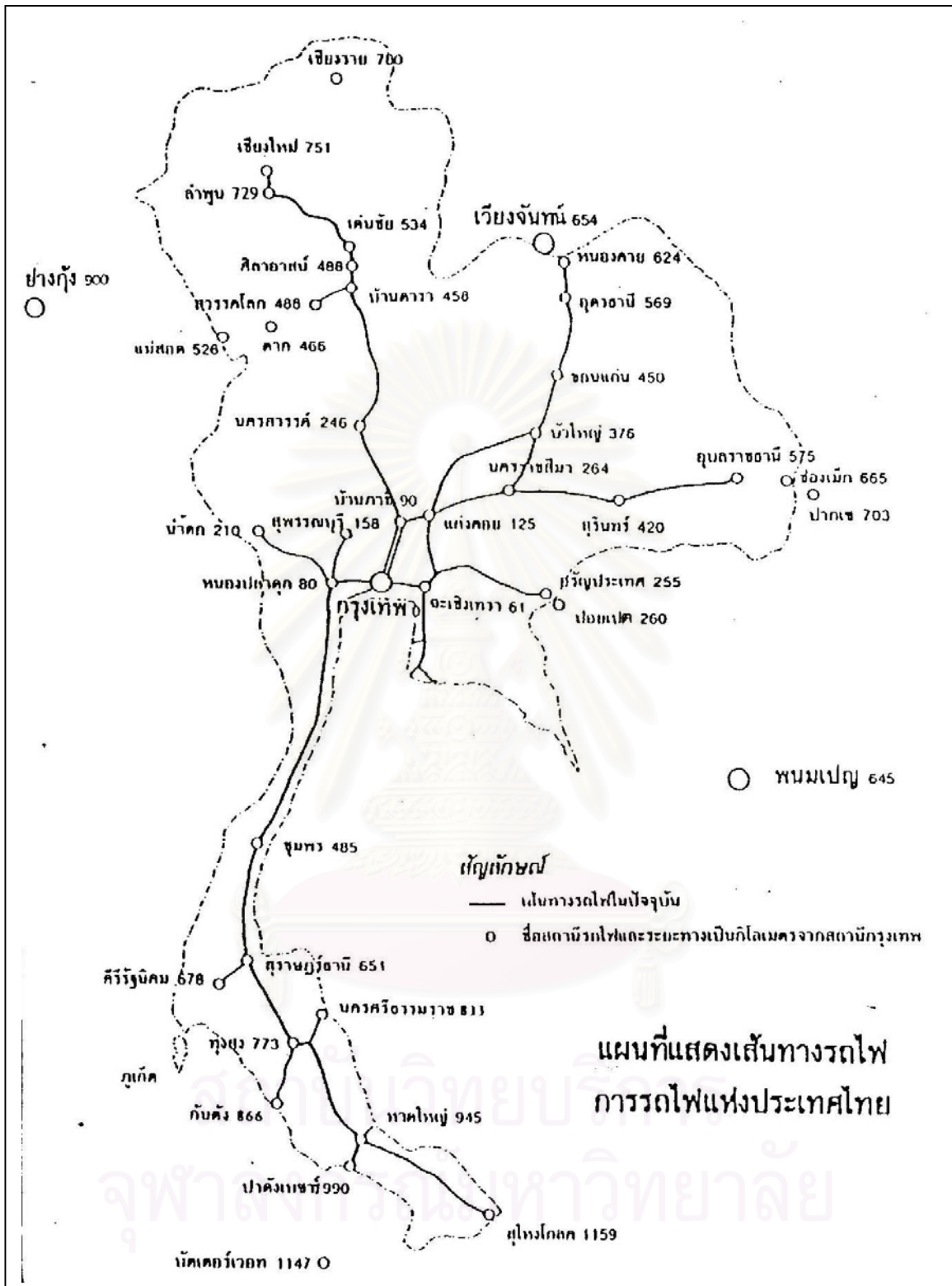
2. แผนก 2 (ตั้งอยู่ในอาคารเดียวกันกับกองกำกับการ 4)

มีหน้าที่รับผิดชอบ และอำนวยความสะดวกในด้านการฝึกอบรม, ปกครองดูแลตำรวจนักเรียน ที่เข้ารับการฝึกอบรม

แผนภูมิที่ 3.3 ผังโครงสร้างกองตำรวจรถไฟ



ที่มา : กองตำรวจรถไฟ[Online]. แหล่งที่มา <http://www.railway.police.go.th> [3 กันยายน 2545].



แผนที่ 3.1 แสดงเส้นทางรถไฟ การรถไฟแห่งประเทศไทย

ที่มา : ประวัติ ปัจฉิมสวัสดิ์. อำนาจหน้าที่ของกองตำรวจรรถไฟ การศึกษาวิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับความปลอดภัยผู้

โดยสาร. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต คณะรัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2506.

ภารกิจและหน้าที่

กองตำรวจรถไฟ มีภารกิจและหน้าที่ต่อประชาชน ดังนี้

1. **ด้านการสอบสวนและการอำนวยความสะดวก** สอบสวนคดีอาญาทั้งหลายซึ่งได้เกิด อ้าง หรือ เชื่อว่าได้เกิดในเขตสถานีรถไฟ บนขบวนรถไฟ บริเวณสถานที่ทำการของการรถไฟฯ ในเขต กรุงเทพมหานคร ถ้าเหตุเกิดในเขตจังหวัดอื่นนอกเขตกรุงเทพมหานคร หากกองตำรวจรถไฟ พิจารณา แล้ว เห็นว่าเป็นคดีที่มีผลกระทบต่อกิจการของการรถไฟฯ จะทำการสอบสวน ได้เมื่อขออนุมัติต่อผู้บัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง หรืออธิบดีกรมตำรวจ เพื่อทำการสอบสวนเองฝ่ายเดียว หรือสอบสวน ร่วมกับตำรวจท้องถิ่นก็ได้
2. **ด้านการป้องกันและปราบปราม** มีหน้าที่ป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมในหน้าที่ของตำรวจ โดยทั่วไป อันเป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา และความผิดตามพระราชบัญญัติต่าง ๆ ที่มีโทษทางอาญา โดยรับผิดชอบทั้งในเขตที่ทำการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามสถานีรถไฟและบนขบวนรถไฟจัดกำลังตำรวจขึ้นควบคุมขบวนรถไฟ เพื่อรักษาความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อย รวมทั้งให้บริการแก่ผู้โดยสาร สืบสวนเหตุการณ์ต่าง ๆ เกี่ยวข้องกับการกระทำผิดทางอาญาในเขตอำนาจ และที่เกี่ยวข้องกับกิจการขบวนรถไฟ
3. **การรักษาความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยว** ตำรวจคุมขบวนรถไฟจะทำหน้าที่คอยดูแลและระวังรักษาความปลอดภัยและให้ความคุ้มครอง นักท่องเที่ยวในขบวนพิเศษตามที่ร้องขอ
4. **การให้บริการแก่ผู้เดินทาง** ผู้ที่ประสงค์จะเดินทางในเส้นทางเดินรถไฟสายต่าง ๆ ในลักษณะเป็นหมู่คณะ สามารถติดต่อประสานงานเพื่อขอรับบริการกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจดูแลความปลอดภัยได้ โปรดดูหัวข้อการบริการผู้เดินทาง
5. **หน่วยบริการและอำนวยความสะดวก** มีการจัดตั้งหน่วยบริการของตำรวจรถไฟไว้ตามสถานีรถไฟที่สำคัญ ๆ เช่น สายเหนือ ได้แก่ สถานีรถไฟกรุงเทพฯ, สามเสน, บางซื่อ, อยุธยา, ชุมทางบ้านภาชี, นครสวรรค์, พิษณุโลก, ศิลาอาสน์, เด่นชัย, ลำปาง และเชียงใหม่ สายตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่ สถานีรถไฟนครราชสีมา, อุบลราชธานี, ชุมทางบัวใหญ่, ขอนแก่น, อุดรธานี และหนองคาย สายใต้ ได้แก่ สถานีรถไฟธนบุรี, ชุมพร, สุราษฎร์ธานี, ชุมทางทุ่งสง, ชุมทางหาดใหญ่, ยะลา, ดันหยงมัส และ สุโขทัย จัดตำรวจจราจรประจำตามสถานีรถไฟใหญ่ ๆ เพื่อจัดการจราจรและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนและผู้โดยสารที่เดินทางเข้า-ออกบริเวณสถานีรถไฟ
6. **งานด้านชุมชนและมวลชนสัมพันธ์** กองตำรวจรถไฟ จัดให้มีการปฏิบัติงานด้านชุมชน และมวลชนสัมพันธ์ ประจำบริเวณชานชาลาสถานีรถไฟกรุงเทพฯ (หัวลำโพง) เพื่อทำหน้าที่ให้บริการตอบข้อสงสัยแก่ประชาชนเกี่ยวกับการเดินทางโดยรถไฟขบวนต่าง ๆ ช่วยเหลือเบื้องต้นแก่ประชาชนผู้เจ็บป่วยประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการให้บริการแก่ประชาชน ฯลฯ

3.2 แผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ย่านพหลโยธิน-ย่านโรงงานมักกะสัน

สถานที่ตั้งโครงการ พื้นที่ย่านพหลโยธิน

บริเวณที่ดินของการรถไฟฯ ขนาดพื้นที่ 2,325 ไร่ ณ บริเวณย่านสับเปลี่ยนสถานีรถไฟบางซื่อ ซึ่งเป็นที่รู้จักกันโดยทั่วไปทั้งชาวไทยและต่างประเทศ คือ ย่านจตุจักร ความสำคัญของพื้นที่นี้ ได้แก่ การเป็นจุดรวมของระบบขนส่งหลากหลายประเภท ได้แก่ รถไฟระหว่างประเทศ รถไฟระหว่างเมือง รถไฟชานเมือง รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนใต้ดิน รถโดยสารระหว่างเมือง รถโดยสารภายในเมือง และโครงข่ายระบบถนน ซึ่งทำให้พื้นที่นี้มีศักยภาพในเชิงธุรกิจที่ดีที่สุดแห่งหนึ่งในประเทศไทย และในภูมิภาคพื้นเอเชีย

แผนงาน

การประกวดแบบแผนผังแม่บทการพัฒนาที่ดินของการรถไฟฯ ก็เพื่อพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและศูนย์กลางธุรกิจสมบูรณ์แบบที่มีมาตรฐานสากล ที่ส่งเสริมบทบาทของกรุงเทพมหานครทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ อันจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อส่วนรวม ทั้งนี้โดยคำนึงถึงข้อจำกัดและศักยภาพของการพัฒนากิจกรรมเชิงธุรกิจ เช่น ศูนย์การค้า ธุรกิจ ศูนย์ประชุม กิจกรรมด้านวิชาการ ไทโรคมนาคม กิจกรรมชุมชน รวมถึงที่อยู่อาศัย สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้กับชุมชน เช่น โรงเรียน สถานพยาบาล สวนสาธารณะ ระบบการจราจรภายใน และการเชื่อมต่อกับระบบภายนอกโครงการ การจัดภูมิทัศน์ สภาพแวดล้อม ตลอดจนการจัดการจัดสาธารณูปโภค และการบำบัดของเสียต่างๆ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 3.1 แสดงการใช้ประโยชน์พื้นที่ในปัจจุบัน ย่านพหลโยธิน

บริเวณที่	พื้นที่ไร่	ผู้ใช้ประโยชน์พื้นที่	ลักษณะการใช้ประโยชน์	เริ่มต้น	สิ้นสุด
1	240	บริษัท โฮปเวลล์ จำกัด	ถนนและทางรถไฟยกระดับ		
2	200	บริษัท เจ้าจอมพัฒนา จำกัด สวนสมเด็จพระนางเจ้าฯ บริษัทดอนเมืองโกลด์เวย์ บริษัท ไทยแลนด์ยูนิเวนซ์ (บางส่วน)	อาคาร สวนสาธารณะ (สวนป่า) ตั้งโรงงานทำสวนประกอบทาง สัมปทานยกระดับ		31/12/41
3	375	กรุงเทพมหานคร (สนามกอล์ฟเดิม)	สวนสาธารณะ		
4	190	กรุงเทพมหานคร (สวนจตุจักร)	สวนสาธารณะ		
5	48	กรมการรักษาดินแดง องค์การรถไฟฟ้ามหานคร กลุ่มผู้เช่าอาคารเจตเจริญสุข นายประดิษฐ์ บุญสม หจก.เสริมวิศวกรรม หจก.จีระเจริญชัย พื้นที่เก็บคำรักษาความสะอาด	อาคาร สำนักงานที่พักชั่วคราว อาคารชั่วคราวชั้นเดียว ลานจอดรถ อาคารชั่วคราว อาคารชั่วคราว	01/08/41 27/03/41 01/10/40 15/08/38	31/05/42 28/03/46 30/09/41 14/08/40
6	55	นายวารีย์ สุภาไสต เกียรติประชาคาร ร้านสุกี้แคนด้า ปั๊มน้ำมัน บริษัท ไทยแลนด์ยูนิเวนซ์ ลานจอดรถยนต์			
7	68	กรุงเทพมหานคร	ตลาดนัด (กองอำนวยการ)	02/01/30	01/01/55
8	45	นายดิศทัต เดชดำรง นายมานิตย์ มาทวิมล นายวิทยา ปริณายกานนท์ นางวิบูลศรี พรรณเชษฐ์ นายวิรัตน์ อุดมกัลยาภิรักษ์ หจก.อัครวิวัฒน์ หจก.ส.ศรีประยงค์ องค์การตลาดเพื่อเกษตรกร	อาคาร 1 ห้อง อาคาร 1 ห้อง อาคาร 1 ห้อง อาคาร 52 ห้อง อาคาร 1 ห้อง อาคาร 2 ห้อง ปลูกต้นไม้ อาคารสำนักงานตลาด	01/01/41 01/01/41 01/01/41 01/01/41 01/01/41 01/01/41 01/01/39 30/05/18	31/12/41 31/12/41 31/12/41 31/12/41 31/12/41 31/12/41 31/12/42 29/05/48
9	60	การรถไฟฯ (กองโรงงานโยธา)	โรงงานโยธา		
10	242	การรถไฟฯ (บ้านพักรถไฟฯกม.11)	บ้านพักรถไฟ		
11	7	การประปานครหลวง องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย	อาคารสำนักงานโรงสูบน้ำ อาคารชุมสาย วางสายใต้ดิน		
12	21	การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย	อาคารสำนักงานใหญ่ ที่จอดรถยนต์	01/10/33	03/31/58
13	47	บริษัท เซ็นทรัลอินเตอร์พัฒนา จำกัด	อาคารศูนย์การค้า โรงแรม	19/12/21	18/12/51
14	21	กระทรวงศึกษาธิการ	โรงเรียนหอวัง		

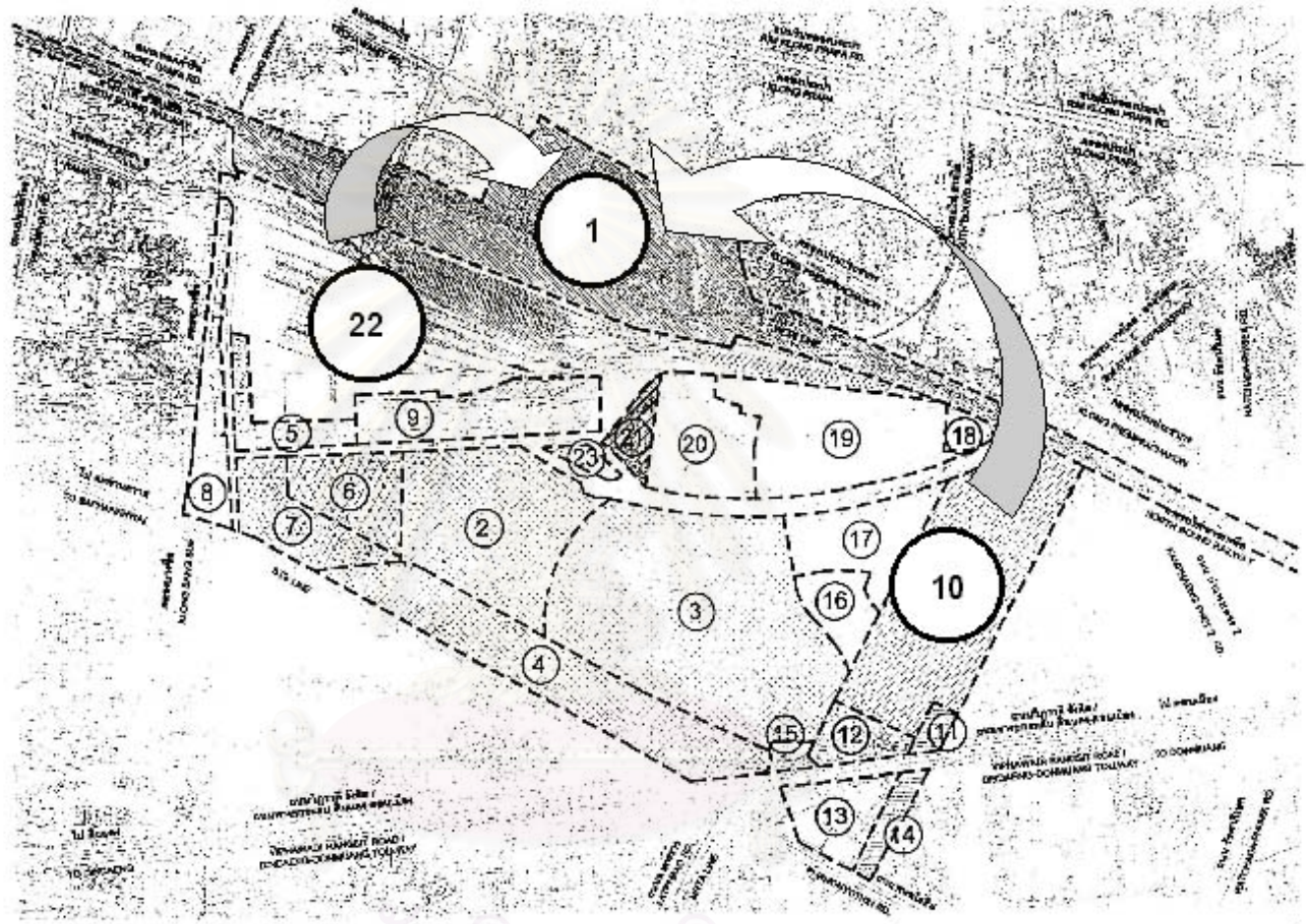
บริเวณที่	พื้นที่ไร่	ผู้ใช้ประโยชน์พื้นที่	ลักษณะการใช้ประโยชน์	เริ่มต้น	สิ้นสุด
15	4	กระทรวงคมนาคม ICAO องค์การบินพลเรือนระหว่างประเทศ	สำนักงานที่ทำการ	16/11/40	15/11/43
16	25	การรถไฟแห่งประเทศไทย	คลังเก็บเฮาส์		
17	58	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ศูนย์การฝึก		
18	8	องค์การโทรศัพท์ฯ และบริษัทคอม ลิงค์ (ประเทศไทย) จำกัด	อาคารสื่อสาร		
19	132	บริษัท ไทยวัฒนวิศวกรรมทาง จำกัด บริษัท นำแสงคอนกรีต (1992) จำกัด บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด	กองเก็บเครื่องจักรชั่วคราว ศูนย์จำหน่ายปูนผสมเสร็จ Precast Yard อาคารผลิตคอนกรีต	15/12/37 15/03/41 01/12/37	14/12/38 14/03/42 30/11/40
20	72	บริษัท ขนส่ง จำกัด	สถานีขนส่งผู้โดยสารและที่จอดรถ ที่จอดรถใต้ทางด่วน	10/03/41 13/03/41	26/02/44 28/02/44
21	25	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	ที่จอดรถ/อาคารที่ทำการ	01/03/41	28/02/44
22	380	การรถไฟฯ และผู้เช่าทำกิจกรรม 1. การรถไฟแห่งประเทศไทย 2. บริษัท ปูนซีเมนต์ไทย จำกัด 3. บริษัท ปูนซีเมนต์นครหลวง จำกัด 4. บริษัท ชลประทานซีเมนต์ จำกัด 5. บริษัท ทีพีไอ โพลีน จำกัด 6. บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด 7. กรมการขนส่งทหารบก 8. หจก.สามเอ พอเท็จ	พื้นที่ย่านรับส่งสินค้าและพื้นที่วางสับ เปลี่ยน ตลอดจนเป็นคลังสินค้าใช้ต่อ เนื่องกับกิจการขนส่ง ศูนย์รับจ่ายปูน ศูนย์รับจ่ายปูน ไซโลสูบน้ำปูน ไซโลและคลังสินค้า กิจการคอนเทนเนอร์ โรงเก็บสินค้า ลานจอดรถ		
23	2	การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย	สถานีบริการน้ำมัน	01/04/40	31/03/55
รวมพื้นที่	2,325				

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ย่านพหลโยธิน
PHAHONYOTHIN

แผนที่ 5-1-1
 แผนผังการใช้ที่ดินของพื้นที่
 ย่านพหลโยธิน กรุงเทพมหานคร
 EXISTING LAND USE

LEGEND



The Master Plan For Land Development
 Phahonyothin and Makkasan
 The State Railway of Thailand



แผนที่ 3.2 แสดงแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ย่านพหลโยธิน-ย่านโรงงานมักกะสัน
 ที่มา : รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ ย่านพหลโยธิน และย่านโรงงานมักกะสัน, 2543.



ภาพที่ 3.1 ภาพทัศนียภาพแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ย่านพหลโยธิน-ย่านโรงงานมักกะสัน
ที่มา : รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ ย่านพหลโยธิน และย่านโรงงานมักกะสัน, 2543.



ภาพที่ 3.2 ภาพทัศนียภาพแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ย่านพหลโยธิน-ย่านโรงงานมักกะสัน
ที่มา : รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ ย่านพหลโยธิน และย่านโรงงานมักกะสัน, 2543.


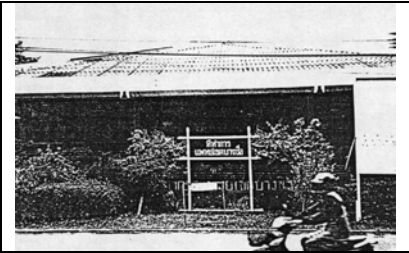
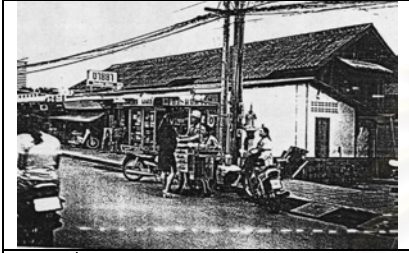
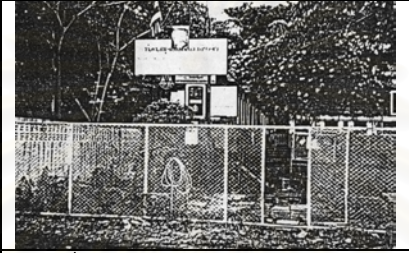

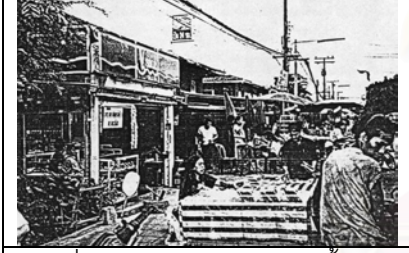


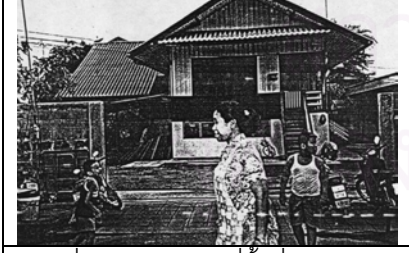


พื้นที่บริเวณแปลงที่ 10

พื้นที่ประมาณ 242 ไร่ ลักษณะการใช้ประโยชน์พื้นที่เป็น บ้านพักรถไฟฟ้า กม.11 ใช้ในกิจการของการรถไฟฟ้า เนื่องจากพื้นที่แปลงที่ 10 นี้อยู่ติดกับพื้นที่แปลงที่ 12 การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยใช้เป็นทำอาคารสำนักงานใหญ่ ซึ่งการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยได้พิจารณาถึงการขยายตัวทางธุรกิจ การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นต้องใช้พื้นที่สำนักงานเพิ่มขึ้นให้เป็นศูนย์ธุรกิจปิโตรเลียม (Petroleum Business Center) และธุรกิจต่อเนื่องที่สมบูรณ์แบบตามมาตรฐานสากล เพื่อรองรับกิจการของบริษัทในเครือ ตลอดจนบริษัทธุรกิจปิโตรเลียมอื่นๆ โดยจะพิจารณาที่ดินของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย บริเวณแปลงที่ 10 ต่อเนื่องจากพื้นที่แปลงที่ 12 ประมาณ 25 ไร่ จะประกอบด้วยกลุ่มอาคารสำนักงาน สูงประมาณ 45 ชั้น อาคารจอดรถ ศูนย์ประชุมสัมมนา ศูนย์แสดงสินค้าของปิโตรเลียม และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ เช่น อาคารสันทนาการ (Fitness Center) ร้านอาหาร ธนาคาร ตลอดจนอพาร์ทเมนต์เพื่อให้นักธุรกิจใช้อยู่อาศัยชั่วคราว เป็นต้น เพื่อให้เป็นศูนย์ธุรกิจปิโตรเลียม (Petroleum Business Center) ซึ่งในการขอใช้ประโยชน์พื้นที่ย่านพหลโยธินนี้ ทางการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย ยินดีจ่ายเงินชดเชยตามกฎหมายระเบียบของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยที่เกี่ยวข้อง ส่วนโรงเรียนหอวัง (พื้นที่แปลงที่ 14) ก็ได้มีความประสงค์ที่จะขยายพื้นที่โรงเรียนหอวังมายังพื้นที่บริเวณบ้านพักรถไฟฟ้า กม.11 นี้ด้วย

สรุป

1. การขยายพื้นที่ของการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยมีความสอดคล้อง และสามารถเป็นส่วนหนึ่งของแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ย่านพหลโยธิน ซึ่งอยู่ในบริเวณ Zone II ของแผนผังแม่บทที่มีการจัดเป็น International Business Center โดยมีองค์ประกอบ ทั้งศูนย์ประชุมนานาชาติ ห้องประชุมย่อย อาคารต่อเนื่องมายังอาคารสำนักงานตลอดจนไปถึงโรงแรม ร้านค้าย่อย รวมทั้งส่วนพักอาศัยในบริเวณถัดไป จะเกิดเป็นชุมชนนานาชาติ (International Community) เพื่อให้สามารถเกิดเป็นชุมชนในลักษณะ Walk to works ในการลดปัญหาด้านการเดินทาง และลดปัญหาการจราจรอีกด้วย ทั้งนี้ตำแหน่งที่ตั้งและรูปแบบการพัฒนาของการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยจะต้องสอดคล้องกับภาพรวมของ Zone II ในแผนผังแม่บท
2. การขยายพื้นที่เพิ่มของโรงเรียนหอวัง เนื่องจากพื้นที่บริเวณ Zone II ในแผนผังแม่บท บริเวณด้านทิศเหนือ จะประกอบด้วยชุมชนที่พักอาศัย ซึ่งนอกจากจะมีความต้องการสถานที่พักผ่อน สถานเลี้ยงเด็กแล้ว ยังคงต้องการโรงเรียนเพื่อให้เกิดชุมชนสมบูรณ์แบบในตัวเอง (Self contained) ของ Zone นี้ การขยายพื้นที่สำหรับโรงเรียนหอวัง จึงน่าจะสอดคล้องกับแผนผังแม่บท ซึ่งในอนาคตก็อาจจะปรับปรุงเป็นโรงเรียนนานาชาติ (International School) เพื่อรองรับศูนย์ธุรกิจและที่พักอาศัยสำหรับชุมชนนานาชาติพื้นที่บริเวณนี้

ตารางที่ 3.2 แสดงภาพประกอบพื้นที่บริเวณแปลงที่ 10

		
ภาพที่ 3.3 แสดงกองกำกับการ 4 กองตำรวจรถไฟ	ภาพที่ 3.4 แสดงบริเวณที่ทำการแพทย์เขตบางซื่อ	ภาพที่ 3.5 แสดงคลินิกเอกชน
		
ภาพที่ 3.6 แสดงร้านขายยา	ภาพที่ 3.7 แสดงด้านหน้าห้องสมุดเฉลิมพระเกียรติ	ภาพที่ 3.8 แสดงบริเวณห้องสมุดเฉลิมพระเกียรติซึ่งอยู่ในตึกรถไฟเก่า มีสภาพทรุดโทรม
		
ภาพที่ 3.9 แสดงร้านค้าสะดวกซื้อ	ภาพที่ 3.10 แสดงร้านถ่ายรูป	ภาพที่ 3.11 แสดงจุดที่ตั้งศูนย์เลี้ยงเด็กเล็กก่อนวัยเรียน
		
ภาพที่ 3.12 แสดงจุดที่ตั้งที่ทำการสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย	ภาพที่ 3.13 แสดงจุดที่ตั้งของอาคารบ้านเดี่ยวและบ้านพักเรือนแถวบางส่วน	ภาพที่ 3.14 แสดงสภาพการต่อเติมบ้านพักเรือนแถว

ตารางที่ 3.2 แสดงภาพประกอบพื้นที่บริเวณแปลงที่ 10 (ต่อ)

		
<p>ภาพที่ 3.15 แสดงการต่อเติมบ้าน เรือนแถวเพื่อประกอบการ พาณิชย์กรรม</p>	<p>ภาพที่ 3.16 แสดงการต่อเติมบ้าน เรือนแถวเพื่อขายอาหาร</p>	<p>ภาพที่ 3.17 แสดงบ้านเดี่ยวซึ่งมีสภาพ ชำรุดทรุดโทรม</p>
		
<p>ภาพที่ 3.18 แสดงบริเวณพื้นที่ตลาด นัดช่วงเวลาเช้า</p>	<p>ภาพที่ 3.19 แสดงบริเวณพื้นที่ตลาด นัดช่วงเวลาเช้าหลังจากทำความ สะอาดแล้ว</p>	<p>ภาพที่ 3.20 แสดงแผงลอยค้าขาย บริเวณตลาดนัดช่วงเวลาเย็น</p>
		
<p>ภาพที่ 3.21 แสดงจุดบริเวณตลาดนัด ช่วงเวลาเย็น</p>	<p>ภาพที่ 3.22 บริเวณพื้นที่การรถไฟแห่ง ประเทศไทยจัดให้เป็นตลาดนัดเป็น ช่วงเวลา แต่ไม่มีผู้เข้ามาค้าขาย</p>	<p>ภาพที่ 3.23 แสดงบริเวณด้านหน้า อาคารแฟลตเก่า</p>
		
<p>ภาพที่ 3.24 แสดงด้านหลังอาคาร แฟลตเก่า</p>	<p>ภาพที่ 3.25 แสดงทัศนียภาพของ อาคารแฟลตใหม่</p>	<p>ภาพที่ 3.26 แสดงพื้นที่บริเวณช่องว่าง ระหว่างด้านหลังอาคารแฟลต มีการ ต่อเติมเป็นโรงจอดรถ</p>

พื้นที่บริเวณที่ 22

พื้นที่ประมาณ 380 ไร่ ลักษณะการใช้ประโยชน์พื้นที่เป็นพื้นที่ย่านรับส่งสินค้า และพื้นที่สับเปลี่ยนรวมทั้งคลังสินค้าที่ใช้ต่อเนื่องในการขนส่ง พื้นที่บริเวณที่อยู่ติดกับสถานีรถไฟบางซื่อ และมีสถานีรถไฟฟ้ามหานครใต้ดินบางซื่อขององค์การรถไฟฟ้ามหานคร

สรุป

เนื่องจากแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ ได้กำหนดให้พื้นที่แปลงนี้เป็นที่ตั้ง Terminal Complex ซึ่งจะเป็นจุดรวมของผู้โดยสารในการมายังสถานีรถไฟกลางกรุงเทพมหานคร (SRT Central Terminal) และสถานีผู้โดยสาร (Bus Terminal) ตลอดจนระบบการจอดรถ (Park and Ride) ซึ่งจะเป็นเป้าหมายแห่งแรกเพื่อให้เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของกรุงเทพมหานคร ที่จะช่วยเสริมให้เกิดเป็นศูนย์ธุรกิจสมบูรณ์แบบในขั้นตอนการพัฒนาลำดับต่อไป และจะเป็นจุดเชื่อมโยงระบบขนส่งทั้งหมดในการเสริมบทบาทย่านพหุโยธิน ในฐานะ ศูนย์กลางคมนาคมการขนส่งของกรุงเทพมหานคร หรือ Transport Hub

พื้นที่บริเวณแปลงที่ 1

พื้นที่ประมาณ 240 ไร่ ผู้ใช้ประโยชน์พื้นที่เดิมคือ บริษัทโฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งคู่สัญญาฝ่ายรัฐ โดยกระทรวงคมนาคมและการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้บอกเลิกสัญญาสัมปทานระบบขนส่งทางรถไฟ และถนนยกระดับในกรุงเทพมหานคร และการใช้ประโยชน์ที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ซึ่งรวมถึงพื้นที่บริเวณที่ 1) เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2541 โดยกระทรวงคมนาคมได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาหาแนวทางเลือกที่เหมาะสม ซึ่งได้ผลสรุป เส้นทางรถไฟยกระดับ ให้เป็นไปตามแนวเดิม และลดองค์ประกอบของรูปแบบโครงการลง สำหรับพื้นที่บริเวณที่ 1 สามารถแยกออกเป็น 2 ส่วนย่อย ได้แก่พื้นที่บริเวณย่านสถานีบางซื่อ ซึ่งจะจัดสร้างสถานีรถไฟกลางแห่งใหม่ (SRT Central Terminal) เพื่อแบ่งเบาภาระของปัญหาการจราจรที่มีอยู่ทุกวันนี้ในบริเวณสถานีหัวลำโพง ส่วนพื้นที่บริเวณด้านตรงข้ามทางรถไฟติดคลองเปรมประชากรก็มีลักษณะเป็นชุมชนบ้านพักอาศัยพนักงานรถไฟ

สรุป

ลักษณะการใช้ประโยชน์ของพื้นที่ บริเวณนี้ควรจะทำให้เกิดประโยชน์สูงสุดด้านการคมนาคมขนส่งโดยเฉพาะรูปแบบของสถานีรถไฟกลางแห่งใหม่ (SRT Central Terminal) หรือสถานีรถไฟกรุงเทพ 2 ที่จะเสริมบทบาทของศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งแห่งชาติ บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ ส่วนทางด้านทิศตะวันตกของทางรถไฟติดคลองเปรมประชากร ควรจะมีการพัฒนาให้เป็นกิจกรรมและชุมชนเมืองของการรถไฟแห่งประเทศไทย (SRT Town) ประกอบด้วย

1. ศูนย์บัญชาการของการรถไฟแห่งประเทศไทย (SRT Railway Command Center)
2. ชุมชนรถไฟ (SRT Community) ที่ประกอบด้วยโรงพยาบาลรถไฟ สถานพยาบาล โรงเรียน บ้านพักพนักงานรถไฟ และ Community Center

3. ย่านการค้ารถไฟ (SRT Local Market) เพื่อให้ชุมชนรถไฟและพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีส่วนร่วมในกิจการการค้า ตลาดนัด ในการสร้างรายได้ให้กับครอบครัวพนักงานรถไฟ
4. พื้นที่เปิดโล่งและสันทนาการ (Open Space and Recreation) เพื่อให้มีสวนกิจกรรมกลางแจ้ง สนามกีฬา พร้อมทั้งให้มีกิจกรรมทางน้ำ บริเวณคลองเปรมประชากร เช่น ตลาดน้ำ รวมทั้งพัฒนาและฟื้นฟูระบบการสัญจรทางน้ำ

ตารางที่ 3.3 แสดงภาพประกอบ พื้นที่บริเวณแปลงที่ 1

		
<p>ภาพที่ 3.27 ถนนเดชะวณิช ก่อนเข้าสู่พื้นที่ย่านตึกแดง</p>	<p>ภาพที่ 3.28 สถานีรถไฟใต้ดินบนถนนเทอดดำริ</p>	<p>ภาพที่ 3.29 สถานีรถไฟบางซื่อ</p>
		
<p>ภาพที่ 3.30 ชุมทางบางซื่อ กำลังทำการก่อสร้าง</p>	<p>ภาพที่ 3.31 ชุมทางบางซื่อ กำลังทำการก่อสร้าง</p>	<p>ภาพที่ 3.32 ชุมทางบางซื่อ กำลังทำการก่อสร้าง</p>
		
<p>ภาพที่ 3.33 รถประจำทางสาย 52 (สายเดี่ยว) ที่เข้ามาถึงสถานีรถไฟบางซื่อ</p>	<p>ภาพที่ 3.34 การคมนาคมโดยอาศัย รถโดยสารเล็ก จักรยานยนต์รับจ้าง และแท็กซี่</p>	<p>ภาพที่ 3.35 บ.ปูนซีเมนต์ไทย จำกัด ติดกับย่านตึกแดง</p>

ตารางที่ 3.3 แสดงภาพประกอบพื้นที่บริเวณแปลงที่ 1 (ต่อ)

		
<p>ภาพที่ 3.36 บ้านพักรถไฟ</p>	<p>ภาพที่ 3.37 บ้านพักรถไฟ</p>	<p>ภาพที่ 3.38 ถนนในพื้นที่ย่านตึกแดง</p>
		
<p>ภาพที่ 3.39 บ้านพักรถไฟ</p>	<p>ภาพที่ 3.40 ถนนในพื้นที่ย่านตึกแดง</p>	

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 4

ผลการศึกษา

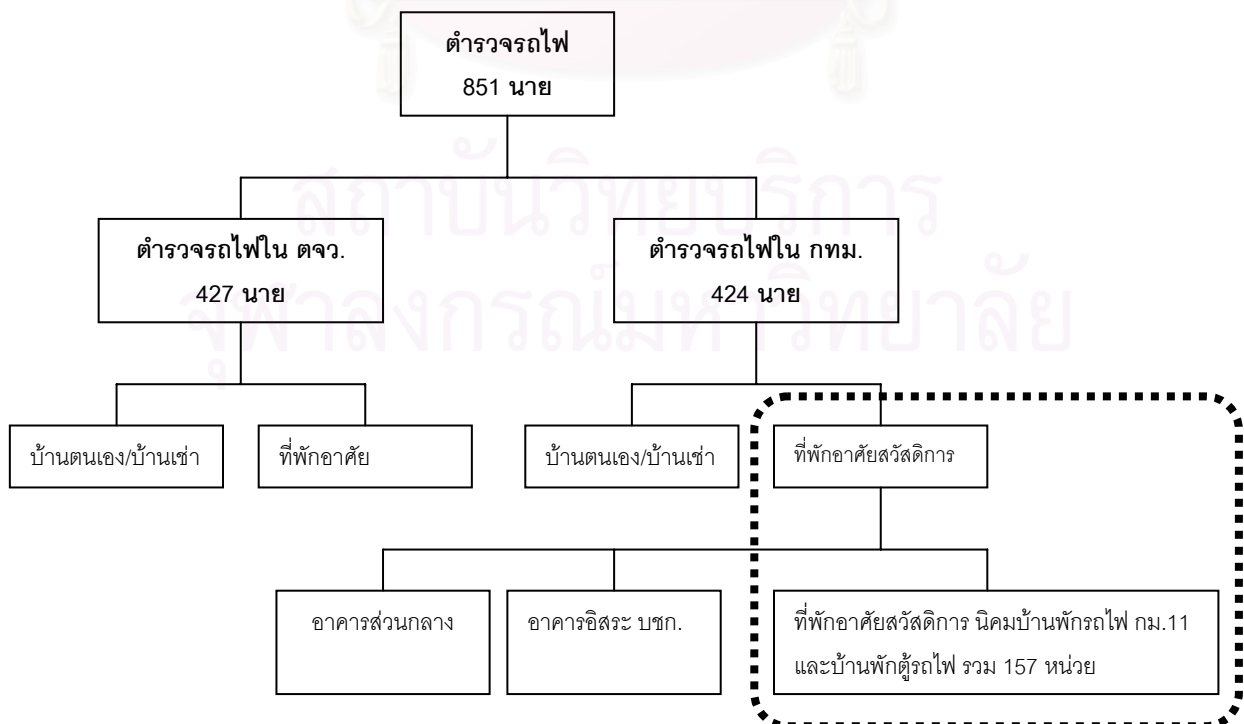
การศึกษาเรื่อง “สภาพและปัญหาของที่พักอาศัยของข้าราชการตำรวจรถไฟ : กรณีศึกษา นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 และบ้านพักตำรวจรถไฟ” ได้เสนอผลการศึกษาเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 4.1 แสดงถึงสถานภาพการพักอาศัยในปัจจุบัน และปัญหาด้านที่พักอาศัยของข้าราชการตำรวจรถไฟและครอบครัว โดยอาศัยข้อมูลจากการสำรวจภาคสนามและการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ

ส่วนที่ 4.2 เป็นการบรรยาย “ความคิดเห็น” ของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ในการจัดการที่พักอาศัยของข้าราชการตำรวจรถไฟ เมื่อมีการย้ายตาม “แผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ย่านพลโยธิน และย่านโรงงานมักกะสัน การรถไฟแห่งประเทศไทย” อันได้แก่ คณะกรรมการที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ย่านพลโยธิน และย่านโรงงานมักกะสัน การรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้มีอำนาจหน้าที่ในกองตำรวจรถไฟ และกลุ่มตัวแทนของข้าราชการตำรวจรถไฟและครอบครัว โดยอาศัยข้อมูลจากการสัมภาษณ์

ส่วนที่ 4.3 เป็นการบรรยายลักษณะสถานภาพปัจจุบัน ลักษณะการพักอาศัย ปัญหาในด้านที่พักอาศัยของข้าราชการตำรวจรถไฟและครอบครัว โดยอาศัยข้อมูลจากวิธีการรวบรวม ข้อมูลทุติยภูมิและการแจกแบบสอบถาม

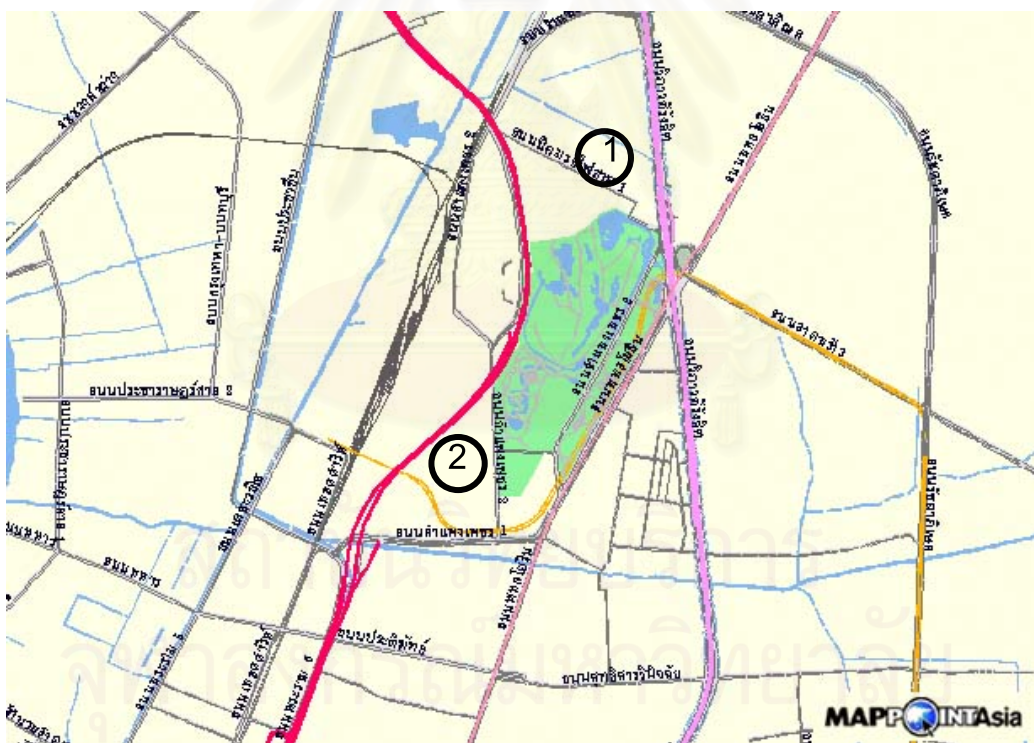
4.1 ข้อมูลสถานภาพการพักอาศัยในปัจจุบัน และปัญหาด้านที่พักอาศัยของข้าราชการตำรวจรถไฟและครอบครัว



แผนภูมิที่ 4.1 แสดงการพักอาศัยของกลุ่มประชากรที่ศึกษา

เนื่องจากกองตำรวจรถไฟมีหน้าที่อำนาจรับผิดชอบครอบคลุมทั้งประเทศ ด้วยระยะเวลาที่จำกัด จึงเลือกศึกษาเฉพาะตำรวจรถไฟที่อยู่อาศัยในกรุงเทพมหานคร ซึ่งในส่วนกลางนี้ข้าราชการตำรวจมีทั้งส่วนที่อยู่บ้านตนเอง บ้างก็อยู่กับญาติ บ้างก็อยู่บ้านเช่า บ้างก็อยู่ในที่พักสวัสดิการที่หน่วยงานจัดให้ ในส่วนของผู้ที่พักอยู่นอกที่พักระยะการไม่สามารถติดตามไปดูได้ จึงเลือกศึกษาเฉพาะส่วนที่อยู่ในที่พักอาศัยสวัสดิการ และ ในที่พักอาศัยสวัสดิการเองมีทั้งที่พักอยู่ใน

- อาคารส่วนกลาง คือ อาคารที่ข้าราชการสำนักงานตำรวจแห่งชาติทุกฝ่ายทุกแผนกมีสิทธิ์เข้าพักได้
- อาคารอิสระกองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง (บชก.) คือ อาคารที่ข้าราชการอยู่ภายใต้ระบบการบริหารงานบุคคล ในสายงานกองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง สำนักงาน ตำรวจแห่งชาติ เท่านั้นที่มีสิทธิ์เข้าพัก
- ส่วนที่สามคือ ที่พักสวัสดิการที่ทางกองรถไฟฯจัดขึ้นให้แก่ตำรวจรถไฟ ซึ่งอยู่ที่นิคมบ้านพักรถไฟ กม. 11 และบ้านพักตำรวจรถไฟ ย่านรับส่งสินค้าพหลโยธิน



แผนที่ 4.1 แสดงตำแหน่งที่ตั้งของที่พักสวัสดิการ นิคมบ้านพักรถไฟ กม. 11 (1) และ Bogie Home (2)

แผนแม่บทฯ คือ แผนที่เกิดจากการประกวดแบบแผนผังแม่บทการพัฒนาที่ดินของการรถไฟฯ โดยที่โครงการพื้นที่ย่านพหลโยธิน คือ บริเวณที่ดินของการรถไฟฯ ขนาดพื้นที่ 2,325 ไร่ ณ บริเวณย่านสับเปลี่ยนสถานีรถไฟบางซื่อ เพื่อพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและศูนย์กลางธุรกิจสมัยใหม่แบบที่มีมาตรฐานสากล ซึ่งส่งผลให้ผู้พักอาศัยเดิมในพื้นที่ กม.11 และบ้านพักผู้รถไฟ ย่านรับส่งสินค้าพหลโยธินต้องย้ายออกไปอยู่ ณ พื้นที่แห่งใหม่ คือ ย่านตึกแดง (พื้นที่บริเวณด้านตรงข้ามทางรถไฟติดคลองเปรมประชากร ปัจจุบันมีลักษณะเป็นชุมชนบ้านพักอาศัยพนักงานรถไฟ) ดังนั้นกลุ่มที่เลือกศึกษาคือกลุ่มที่ได้รับผลกระทบจากแผนแม่บทฯ คือ กลุ่มที่สาม ซึ่งอยู่ที่นิคมบ้านพักรถไฟ กม. 11 และบ้านพักผู้รถไฟ ย่านรับส่งสินค้าพหลโยธิน

4.1.1 อาคารที่พักอาศัยของข้าราชการตำรวจรถไฟที่นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11

4.1.1.1 ความเป็นมาและสถานที่ตั้งของนิคมบ้านพักรถไฟ กม.11

นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 ตั้งอยู่บนที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย บริเวณย่านพหลโยธิน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร การรถไฟแห่งประเทศไทยสร้างขึ้นเพื่อเป็นสวัสดิการแก่พนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย สายปฏิบัติการเดินรถไฟพักอาศัย มีพื้นที่ประมาณ 242 ไร่ สภาพพื้นที่เป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าแนวยาวในด้านทิศเหนือ และทิศใต้ ส่วนด้านทิศตะวันออกและทิศตะวันตกหน้าแคบ มีพื้นที่เขตติดต่อดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อกับถนนกำแพงเพชร 2 ทางรถไฟสายเหนือ และทางด่วนชั้นที่สอง (บางโคล่-แจ้งวัฒนะ)
ทิศใต้	ติดต่อกับอาคารสำนักงานใหญ่ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) การประปานครหลวง สาขาญาไท ซึ่งตั้งอยู่ในที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีถนนเชื่อมกับถนนวิภาวดีรังสิต
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับที่ดินเอกชนเป็นชุมชนพักอาศัย มีลำรางระบายน้ำคอนกรีตกั้นตลอดแนว
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับสำนักงานฝึกอบรมและพัฒนาของการรถไฟแห่งประเทศไทย สนามไดร์วีกอล์ฟ และสวนรถไฟ(สนามกอล์ฟรถไฟเดิม)

ที่มาของชื่อ “ กม.11” นี้ เนื่องจากการนับระยะทางตามเส้นทางรถไฟจะเริ่มจากสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) พื้นที่บริเวณนี้ตั้งอยู่ที่บริเวณจุดกิโลเมตรที่ 11พอดี อีกทั้งการรถไฟแห่งประเทศไทยมักจะใช้คำย่อในการสื่อสารมาแต่เดิม เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการปฏิบัติงาน จึงเรียกพื้นที่บริเวณนี้ว่า “กม.11” มาจนถึงปัจจุบัน

สภาพพื้นที่โดยทั่วไป

นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 เริ่มจัดสร้างขึ้นเมื่อประมาณ 60 ปีที่ผ่านมา ปัจจุบันมีอาคารที่พักอาศัย และอาคารที่ทำการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ดังนี้

1. **อาคารที่ทำการ** จำนวน 7 หน่วย มิได้อยู่บริเวณเดียวกันแต่ตั้งกระจายอยู่ทั่วพื้นที่ ประกอบด้วยอาคารต่างๆ คือ
 - ที่ทำการสารวัตรงานสถานีบางซื่อ 1 หน่วย
 - ที่ทำการพนักงานสถานีบางซื่อ 1 หน่วย
 - ที่ทำการไฟฟ้าสถานี 1 หน่วย
 - ที่ทำการสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย 1 หน่วย
 - สำนักงานแพทย์เขตบางซื่อ 1 หน่วย
 - อาคารเอนกประสงค์ 1 หน่วย
 - ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก 1 หน่วย
2. **บ้านพักเดี่ยว** จำนวน 67 หน่วย เป็นอาคารเรือนไม้ยกพื้นสูง ใต้ถุนโล่ง มีบางหลังเป็นบ้านไม้ 2 ชั้น รูปแบบแตกต่างกัน ส่วนใหญ่มีสภาพเก่าแก่เนื่องจากใช้งานมานาน ปลูกสร้างอยู่เป็นกลุ่มๆ กระจายอยู่ทั่วพื้นที่ ให้สิทธิแก่พนักงานในระดับหัวหน้างานหรือเทียบเท่าขึ้นไป
3. **บ้านพักเรือนแถว** จำนวน 1,036 หน่วย มีลักษณะเป็นอาคารไม้ยกพื้นสูง ใต้ถุนโล่ง ปลูกสร้างเป็นแถวๆ ละ 6-8 หน่วย มีรูปแบบและขนาดแตกต่างกันหลายแบบ สำหรับพนักงานระดับปฏิบัติการพักอาศัย มีสภาพเก่าเนื่องจากปลูกสร้างมานานเช่นเดียวกับบ้านเดี่ยว แต่มีสภาพทรุดโทรมกว่า ส่วนใหญ่จะมีการต่อเติมด้านล่างเกือบทุกหลัง มีบางหลังที่ต่อเติมด้านหน้า ด้านข้างหรือด้านหลังออกไป ไม่เป็นระเบียบ ตั้งอยู่เป็นกลุ่มๆ ภายในพื้นที่
4. **อาคารแฟลตพักอาศัย** จำนวน 802 หน่วย เกิดขึ้นภายหลังอาคารไม้ โดยเริ่มปลูกสร้างขึ้นประมาณ 35 ปีที่ผ่านมา โดยรวมกลุ่มอยู่บริเวณด้านทิศใต้ ใกล้กับอาคารสำนักงานใหญ่ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) มีลักษณะเป็นอาคารแฟลตพักอาศัยสูง 4 ชั้นและ 5 ชั้น จำนวน 21 อาคาร มีขนาดพื้นที่และรูปร่างแตกต่างกัน เนื่องจากปลูกสร้างไม่พร้อมกัน อาคารแฟลตนี้ จะให้สิทธิแก่พนักงานทั้งที่เป็นระดับปฏิบัติการและหัวหน้า ในระดับหัวหน้างานจะมีพื้นที่ใช้สอยมากกว่า สภาพทั่วไปของอาคารแฟลตยังอยู่ในสภาพใช้งานได้ดี สำหรับอาคารแฟลตดั้งเดิมจำนวน 8 อาคารมีสภาพชำรุดทรุดโทรมบ้าง แต่ได้มีการปรับปรุงซ่อมแซมไปบ้างแล้ว

ปัจจุบันนี้พนักงานที่พักอาศัยอยู่ในนิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 มีประมาณ 1,905 ครอบครัว จึงก่อให้เกิดชุมชนใหญ่ ในบริเวณพื้นที่ปลูกสร้างบ้านพักและอาคารแฟลตมิได้แบ่งสัดส่วนชัดเจน อาคารบ้านพักต่างๆ ส่วนใหญ่จะอยู่ด้านหน้าและด้านหลังพื้นที่ ดังนั้น บริเวณกลางพื้นที่จึงยังมีพื้นที่เหลือจำนวนมาก เนื่องจากการก่อสร้างมิได้ดำเนินการพร้อมกัน เป็นการดำเนินการจากเดิมที่มีเพียงไม่กี่หลัง และ

ขยายตัวเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ตามจำนวนพนักงานที่มีความต้องการบ้านพักเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ โดยเฉพาะปัจจุบันพื้นที่อยู่ในทำเลที่ดีในระดับชุมชนชั้นกลางของกรุงเทพมหานคร สถานที่ตั้งด้านหน้าติดถนนวิภาวดีรังสิต ด้านหลังติดถนนกำแพงเพชร 2 และทางรถไฟสายเหนือ

4.1.1.2 ผู้มีสิทธิ์เข้าพักในที่พักอาศัยของข้าราชการตำรวจรถไฟที่นิคมบ้านพักรถไฟ กม. 11

จากการศึกษาข้อมูลระเบียบการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 94 ว่าด้วยการปกครองและอยู่อาศัยในอาคารแฟลตการรถไฟแห่งประเทศไทย และฉบับที่ 95 ว่าด้วยบ้านพักของการรถไฟแห่งประเทศไทยและระเบียบว่าด้วยการเข้าพักอาศัยที่พักรักษาตัวของข้าราชการของกองตำรวจรถไฟ ประกอบกับการลงสำรวจภาคสนาม ผู้ที่เข้าพักอาศัยส่วนใหญ่เป็นผู้มีครอบครัวแล้ว ซึ่งเป็นไปตามระเบียบการจัดผู้เข้าพักอาศัยในอาคารบ้านพักของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ให้คำนึงถึงผู้ที่เดือดร้อนและผู้ที่ไม่มีครอบครัวก่อนเป็นอันดับแรก สามารถจำแนกประเภทอาคารและผู้มีสิทธิ์เข้าพักอาศัยได้ ดังนี้

1. บ้านพักเดี่ยว เป็นบ้านของข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตรระดับร้อยเอก ถึงพันตำรวจเอก
2. บ้านพักเรือนแถว เป็นบ้านของข้าราชการตำรวจชั้นจ่านายสิบ พลตำรวจ
3. อาคารแฟลตพักอาศัย เป็นบ้านของข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตรระดับร้อยตำรวจตรีถึงร้อยตำรวจโท

โดยการจัดบุคลากรเข้าพักอาศัยจะอยู่ในขอบเขตอำนาจรับผิดชอบของงานธุรการและกำลังพล

4.1.1.3 ที่ตั้งของอาคารที่พักและสภาพแวดล้อมโดยรอบ



แผนที่ 4.2 แสดงทำเลที่ตั้งของอาคารที่พักอาศัยในนิคมบ้านพักรถไฟ กม. 11

จากการสำรวจที่พักอาศัยของข้าราชการตำรวจรถไฟทั้งหมดที่อยู่ในนิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 สามารถจัดกลุ่มที่ตั้งของอาคารที่พักอาศัยออกเป็น 2 กลุ่มใหญ่ ได้แก่

1. **กลุ่มบ้านพักเดี่ยวและบ้านพักเรือนแถว** อาคารกลุ่มนี้ก่อสร้างมาตั้งแต่ปี 2500 อายุ 45 ปี และมีที่ตั้งอยู่บริเวณตอนใต้ของพื้นที่นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 ติดต่อกับอาคารสำนักงานใหญ่ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ซึ่งตั้งอยู่ในที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยที่ บ้านพักของกลุ่มตำรวจรถไฟจะแยกเป็นสัดส่วนออกจากพนักงานการรถไฟซึ่งอยู่ใน ตอนกลางและตอนเหนือของพื้นที่ กลุ่มอาคารนี้มีการกระจายตัวของบ้านพักเดี่ยวปะปนกับ บ้านพักเรือนแถว บ้านพักแต่ละหน่วยมีความเป็นสัดส่วน มีพื้นที่โดยรอบสามารถใช้จอดรถ ปลูกผักสวนครัว รวมถึงการเลี้ยงสัตว์ การเข้า-ออกมีถนนเชื่อมกับถนนวิภาวดีรังสิต 2 เส้นทาง จากทางเข้าสวนรถไฟและถนนนิคมรถไฟสาย 2
2. **อาคารแฟลต** อาคารกลุ่มนี้ก่อสร้างมาตั้งแต่ปี 2511 อายุ 34 ปี เดิมทีสร้างขึ้นก่อน 8 อาคาร แล้วอาคารแฟลตอื่นๆ จึงสร้างขึ้นตามมา ซึ่งอาคารแฟลตการรถไฟฯ 4 คืออาคารหลังเดียวที่ ตำรวจรถไฟพักอาศัยอยู่เพียง 2 ชั้นคือชั้นที่ 4 และ 5 ชั้นละ 10 หน่วย รวมเป็น 20 หน่วย และมีที่ตั้งอยู่บริเวณตอนใต้ของพื้นที่นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 ติดต่อกับสวนรถไฟ การเข้า-ออกมี ถนนเชื่อมกับถนนวิภาวดีรังสิต คือถนนนิคมรถไฟสาย 1 บริเวณโดยรอบไม่มีรั้วกั้นอาณาเขต แต่มีการแบ่งกลุ่มอาคารแนวตั้งออกจากกลุ่มอาคารแนวราบ อาคารเป็นอาคารสูง 5 ชั้น มี ห้องพักตั้งแต่ชั้นล่างจนถึงชั้นบน ไม่มีที่จอดรถใต้อาคาร มีลานจอดรถคอนกรีตที่ใช้ร่วมกัน ระหว่างอาคารใกล้เคียง แต่มักไม่ค่อยนิยมใช้จอด มีการใช้พื้นที่รอบๆ อาคารต่อเติมปลูกสร้าง เป็นโรงจอดรถจำนวนมาก



การเข้า-ออกมีถนนเชื่อมกับ ถนนวิภาวดีรังสิต 2 เส้นทาง จากทางเข้าสวนรถไฟ(ถนน นิคมรถไฟสาย 1) และถนน นิคมรถไฟสาย 2 ติดกับอาคาร สำนักงานใหญ่ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

ภาพที่ 4.1 ทางเข้าบ้านพักนิคม รถไฟ กม. 11 (ถ.วิภาวดีรังสิต)



ภาพที่ 4.2 กก.4 รพ.ซึ่งอยู่ติดกับบ้านพัก

ภายในพื้นที่นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 มีหน่วยงานอาคารที่ทำการของตำรวจรถไฟ คือ กองกำกับการ 4 มีหน้าที่รับผิดชอบและอำนวยความสะดวกในการฝึกอบรม เพิ่มพูนความรู้และทบทวนวิชาการตำรวจ



ภาพที่ 4.3 สภาพถนนในโครงการ

ถนนสายหลักในนิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 เป็นถนนลาดยางขนาด 2 ช่องการจราจร ไม่มีท่อระบายน้ำข้างทาง ในช่วงเวลากลางวัน การจราจรคับคั่งเนื่องจากคนในพื้นที่เองและคนจากข้างนอกเข้ามาใช้เป็นเส้นทางผ่าน



ภาพที่ 4.4 สภาพการตั้งแผงค้าขายหน้าบ้านพัก

ถนนด้านหน้ากลุ่มอาคารบ้านพัก ขนาด 2 ช่องการจราจร มีท่อระบายน้ำ มีการใช้พื้นที่ข้างถนนจอดรถไปตลอดทาง ในฝั่งตรงข้ามมีแผงลอยขายของ ซึ่งผู้ค้าขายเป็นทั้งคนในและนอกพื้นที่



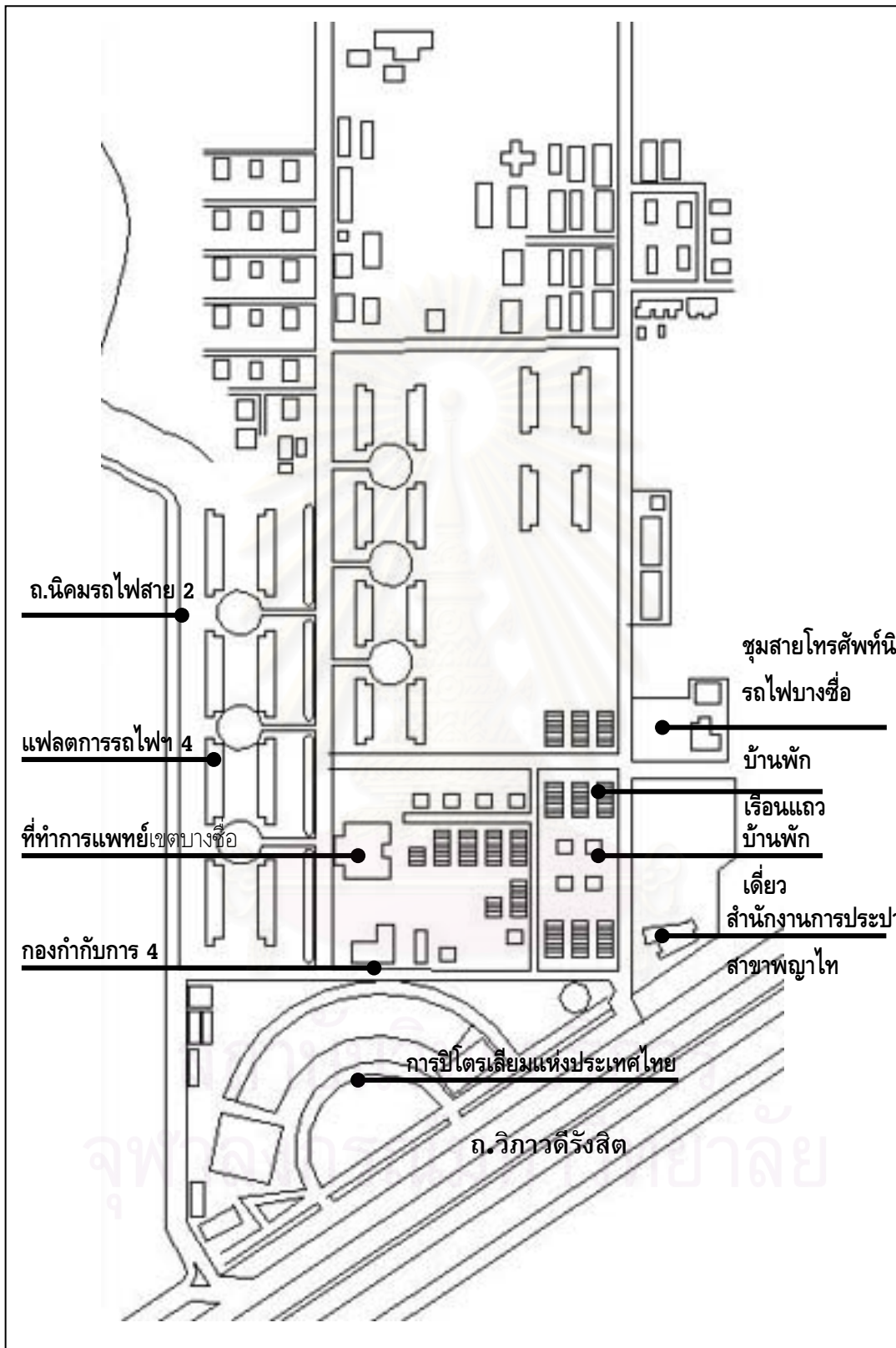
ถนนสายรองในนิคมบ้านพัก
รถไฟ กม.11 เป็นถนนในกลุ่ม
อาคารที่พักอาศัย มีการทำเนิน
ลูกคลื่น เพื่อลดความเร็วของ
ยานพาหนะ และแนวรั้วจำกัด
ความสูงรถที่จะผ่านเข้า-ออก
คนในชุมชนใช้พื้นที่ดังกล่าว
เป็นที่ออกกำลังกาย

ภาพที่ 4.5 ถนนสายรองในโครงการ เป็นทางผ่านของรถและสนามกีฬาเตะฟุตบอลและเตะกร้อ
ของคนในชุมชน

4.1.1.4 สภาพปัจจุบันของอาคาร

สภาพปัจจุบันของอาคารที่พักอาศัย แบ่งออกตามกลุ่มอาคารได้ดังนี้

1. **กลุ่มบ้านพัก** มีอายุการใช้งาน 45 ปี สภาพอาคารจึงเก่าและทรุดโทรมตามกาลเวลา สภาพอาคารเรือนไม้ยกพื้นสูง ใต้ถุนโล่ง ส่วนใหญ่จะมีการต่อเติมด้านล่างเกือบทุกหลัง มีบางหลังที่ต่อเติมด้านหน้า ด้านข้างหรือด้านหลังออกไป ไม่เป็นระเบียบ มีการกันต่อเติมด้านล่าง เพื่อเพิ่มพื้นที่ใช้สอยและประกอบการเชิงพาณิชย์ โดยเฉพาะบริเวณที่อยู่ติดถนนสายหลักและสายรองในบริเวณบ้านพักเกือบทุกหลัง มีตั้งแต่ร้านขายของชำ ร้านอาหาร ร้านเสริมสวย ตัดผ้า ร้านขายยารักษาโรคทั่วไป เป็นต้น
2. **อาคารแฟลต** มีอายุการใช้งาน 34 ปี สภาพอาคารจึงเก่าและทรุดโทรมตามกาลเวลา สำหรับอาคารแฟลต 4 เป็นหนึ่งในอาคารแฟลตดั้งเดิมจำนวน 8 อาคารมีสภาพชำรุดทรุดโทรมบ้าง แต่ได้มีการปรับปรุงซ่อมแซมไปบ้างแล้ว สภาพภายนอกอาคารในส่วนผนังอาคารพบการหลุดลอกของสีและมีตะไคร่น้ำจับอยู่ทั่วไป สภาพภายในอาคาร พบความเสื่อมโทรมจากการใช้งานอย่างเห็นได้ชัด ในส่วนของพื้น ผนัง ฝ้าเพดาน มีสภาพทรุดโทรม มีการต่อเติมประตูเหล็กดัดทุกหน่วย นอกจากนี้ยังมีการใช้งานที่ผิดกับประโยชน์ใช้สอย เช่นมีการนำเอาสัมภาระส่วนตัวมาไว้ตามระเบียงทางเดิน การเอาเสื้อผ้าออกมาตากที่ระเบียงทางเดิน เป็นต้น ภายในพื้นที่มีแผงลอยขายอาหาร ตั้งอยู่บริเวณหน้าอาคารแฟลตเป็นจุดๆ ในลักษณะการปลูกสร้าง โดยไม่ได้รับอนุญาตจากการรถไฟแห่งประเทศไทย มีสภาพไม่เป็นระเบียบ ภายในพื้นที่มีรถจักรยานยนต์รับจ้างบริการโดยมีการจัดคิวไว้เป็นจุด



แผนที่ 4.3 แสดงผังอาคารในนิคมบ้านพักรถไฟ กม. 11



ภาพที่ 4.6 บ้านเดี่ยวมักไม่มีการต่อเติม ใต้ถุนโล่งและมีน้ำขัง

บ้านพักเดี่ยว เป็นเรือนไม้ยกพื้นสูง ใต้ถุนโล่ง ไม่มีการต่อเติมด้านล่าง มีสภาพเก่าแก่ ทรวดโถม สีที่ทาสีดจาง และรอยคราบดำจากน้ำฝน ใต้ถุนบ้านพักมีน้ำท่วมขัง เนื่องจากเป็นที่ลุ่ม



ภาพที่ 4.7 พื้นที่ส่วนกลางสำหรับเล่นกีฬาและจัดงานต่างๆ ในชุมชน

บ้านพักเดี่ยว ใต้ถุนสูงอีกแบบหนึ่ง ไม่มีการต่อเติมชั้นล่างเช่นกัน อยู่ติดกับลานคอนกรีต เอนกประสงค์ที่ใช้เล่นกีฬา ออกกำลังกายและจัดงานในชุมชน



ภาพที่ 4.8 บ้านพักระดับสัญญาบัตร (บ้านเดี่ยว)

บ้านพักเดี่ยวอีกแบบ ใต้ถุนโล่ง ไม่มีการต่อเติมชั้นล่าง แต่ใช้พื้นที่รอบๆ อาคารเป็นส่วนจอดรถ รวมถึงการตั้งร้านค้าขายอาหาร



สภาพบ้านพักเรือนแถว ที่มีการต่อเติมเล็กน้อย ยังคงเห็นสภาพเดิม เนื่องจากไม่ได้ยู่ติดถนนสายหลัก มีการต่อเติมพื้นที่ใช้สอย ไม่ได้เพื่อนการค้า การพาณิชย์ มีสภาพเก่าแก่ทรุดโทรม

ภาพที่ 4.9 บ้านพักระดับประชน (บ้านพักเรือนแถว) ที่มีการต่อเติมเล็กน้อย



บ้านพักเรือนแถวที่มีการต่อเติมจนไม่เหลือสภาพเดิม ซึ่งมีการล้อมรั้ว ก่อกำแพง ผนังชั้นล่าง รวมถึงการสร้างหลังคาต่อเติมพื้นที่ ดูไม่เป็นระเบียบ

ภาพที่ 4.10 ภาพการต่อเติมอาคารจนไม่เหลือสภาพเดิม



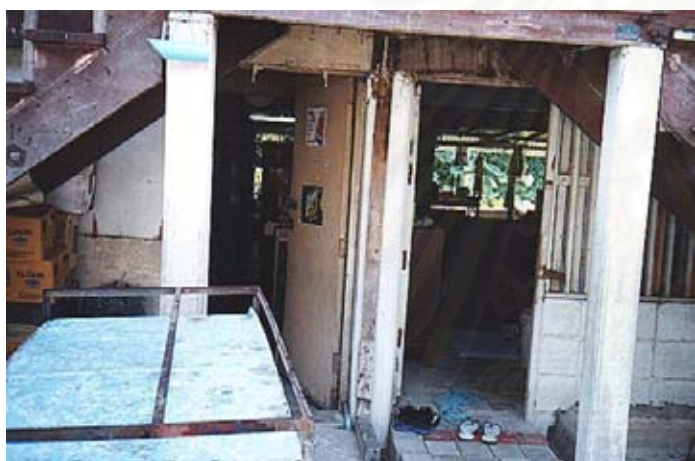
บ้านพักเรือนแถว ในห้องที่อยู่ติดกับถนนหรือห้องริม มักมีการต่อเติมพื้นที่ด้านข้างอาคาร ทำให้มีพื้นที่มากกว่าห้องที่อยู่ตรงกลาง ในภาพเป็นการต่อเติมเป็นโรงจอดรถ

ภาพที่ 4.11 การต่อเติมเพิ่มพื้นที่ใช้สอย (จอดรถ)



ภาพที่ 4.12 การต่อเติมเป็นร้านค้า

บ้านพักเรือนแถวที่มีการต่อเติมเป็นร้านค้า ร้านเสริมสวย ให้บริการแก่คนในพื้นที่ เป็นเหตุผลทางเศรษฐกิจที่ต้องการเพิ่มรายได้ รวมถึงการใช้สอยพื้นที่หน้าบ้านเป็นที่ตากเสื้อผ้า



ภาพที่ 4.13 บ้านพักเรือนแถวแบบที่ 1 การต่อเติมอาคารด้านล่าง

การต่อเติมพื้นที่ใช้สอยด้านล่าง ด้วยการก่อผนัง เป็นห้องพัก ห้องรับแขก ของบ้านพักเรือนแถวในแบบที่ 1



ภาพที่ 4.14 การต่อเติมด้านหลังอาคาร

การต่อเติมพื้นที่ใช้สอยด้านล่าง ด้วยการต่อโครงสร้างหลังคา ยื่นออกมาจากอาคาร เพื่อใช้เป็นส่วนซักล้าง คร้ว ของบ้านพักเรือนแถวในแบบที่ 1



ภาพที่ 4.15 การต่อเติมด้านหน้าอาคาร

ถนนภายในกลุ่มอาคาร บ้านพักที่มีความกว้างเพียงพอ ให้รถยนต์ผ่านเข้า-ออกได้ เป็นถนนคอนกรีต ในภาพมีการก่อสร้างกำแพงล้อมออกมา ทำให้รถสวนกันไม่ได้



ภาพที่ 4.16 สภาพห้องนอน ซึ่งเป็นส่วนแรกที่พบเมื่อขึ้นชั้นบน

สภาพห้องนอนของบ้านพัก เรือนแถวแบบที่ 1 เมื่อขึ้นมา ยังชั้นบน เป็นห้องแรกที่จะพบ เนื่องจากขนาดเนื้อที่ที่จำกัด เพียงพอขนาดเตียงนอน เท่านั้น จึงใช้เป็นห้องนอน



ภาพที่ 4.17 การใช้พื้นที่ห้องกลาง ด้านหลังต่อเติมเป็นครัว

ห้องถัดมาของบ้านพักเรือนแถวแบบที่ 1 เป็นห้องเอนกประสงค์ ใช้เป็นห้องทำงาน อ่านหนังสือ ดูทีวี ด้านหลังเดิมเป็นส่วนระเบียง มีการต่อเติมเป็นครัว



ภาพที่ 4.18 การใช้พื้นที่ห้องกลาง

ในรายที่มีจำนวนสมาชิกมาก ห้องนอนไม่สามารถนอนได้ทั้งหมดจึงต้องมานอนในห้องเอนกประสงค์ โดยใช้ที่นอนพับแบบพับเก็บได้ เพื่อความสะดวกในการใช้งานและเก็บกวาด



ภาพที่ 4.19 การต่อเติมสร้างรั้ว ผนังล้อมรอบ

แสดงการต่อเติมรั้ว กำแพงภายนอกอาคาร โดยมองที่ความสะอาดและความปลอดภัยของการอยู่อาศัย มีการต่อเติมจำนวนมากแทบทุกห้อง จนไม่มีความเป็นระเบียบ



ภาพที่ 4.20 การสร้างกำแพงล้อมรอบ เกิดเป็นบันไดในบ้าน ใช้พื้นที่ด้านหน้าทำครัว

การล้อมรั้ว ก่อกำแพง เพื่อให้เกิดเป็นบันไดใช้สอยในบ้าน สร้างความสะอาดและปลอดภัยเมื่อลงมาใช้ข้างล่างยามกลางคืน รวมถึงเกิดเป็นสัดส่วน มีเนื้อที่เพิ่มขึ้น



ภาพที่ 4.21 การต่อเติม เทพื้นชั้นล่าง การกันผนังใช้สอยชั้นล่าง

ภาพแสดงการต่อเติมชั้นล่าง เป็นการลงทุนด้านที่อยู่อาศัย เห็นได้จากวัสดุที่ใช้ มีการปู กระเบื้อง การต่อท่อน้ำ เพิ่มเติม รวมถึงการวาง เฟอร์นิเจอร์ เครื่องใช้ไว้ในชั้น ล่าง เนื่องจากพื้นที่ชั้นบนไม่ เพียงพอ



ภาพที่ 4.22 สภาพห้องน้ำชั้นล่าง

สภาพห้องน้ำของบ้านพักเรือน แถวแบบที่ 1 ที่จะอยู่ด้านล่าง สุขภัณฑ์ที่ใช้เป็นแบบนั่งยอง พื้น ผนังเป็นซีเมนต์ไม่มีการปู กระเบื้อง มีภาชนะใส่น้ำ สำหรับการตักอาบและฝักบัว



ภาพที่ 4.23 ด้านหลังห้องบางห้องมีการเลี้ยงสัตว์เลี้ยง

ในห้องที่ไม่ต่อเติมจนเต็มพื้นที่ ด้านหลังจะมีการปลูกผักสวน ครัว ปลูกต้นไม้ และเลี้ยงสัตว์



บ้านพักเรือนแถวแบบที่ 2 อาคารมีความเก่าแก่ตามกาลเวลา อาคารสีเริ่มซีดจาง มีการเปลี่ยนวัสดุใหม่มาทดแทนวัสดุที่เสื่อมชำรุดไป ประกอบกับการต่อเติมจนไม่เหลือสภาพเดิม

ภาพที่ 4.24 บ้านพักเรือนแถวแบบที่ 2 การต่อเติมอาคารจนไม่เหลือสภาพเดิม



แม้จะมีการล้อมรั้ว ก่อกำแพง เพื่อแยกสัดส่วน แต่ด้วยการออกแบบของบ้านต้นแบบ สองห้องติดกันที่ใช้บันไดร่วมกันก็ยังสามารถไปมาหากันได้โดยเข้า-ออกทางบันไดหน้าบ้าน

ภาพที่ 4.25 สองห้องติดกันใช้บันไดร่วมกัน



สภาพการอยู่อาศัย ภายหลังจากการต่อเติมชั้นล่าง ซึ่งในบ้านพักเรือนแถวแบบที่ 2 นี้จะมีการต่อเติมห้องน้ำที่ชั้นล่างเพิ่มเติม และมีการเจาะบันไดลงชั้นล่างด้วย เพื่อความสะดวก เวลาขึ้น-ลงยามค่ำคืนไม่ต้องผ่านบันไดหน้าบ้าน

ภาพที่ 4.26 การต่อเติมชั้นล่าง ซึ่งมีการเจาะบันไดลงชั้นล่างด้วย



บ้านพักเรือนแถวแบบที่ 3
(พื้นที่มากกว่า 2 แบบแรก)

ภาพที่ 4.27 บ้านพักเรือนแถวแบบที่ 3 (พื้นที่มากกว่า 2 แบบแรก)



ในรายที่มีสมาชิกอายุมาก จะมีการต่อเติมห้องนอนผู้สูงอายุไว้ชั้นล่าง ประกอบกับต่อเติมพื้นที่ส่วนอื่นๆ เช่น คริว ส่วนนั่งเล่น รับแขก เป็นต้น มีการนำเอา โต๊ะ เก้าอี้ ออกมานั่งเล่นภายนอก

ภาพที่ 4.28 การต่อเติมด้านล่างเป็นห้องนอนผู้สูงอายุ



อาคารตำแหน่งห้องริมมักเอื้อต่อการต่อเติมให้เกิดพื้นที่มากกว่าห้องที่อยู่ตรงกลาง จากในภาพมีการต่อเติมเป็นโรงจอดรถ ในรายที่ติดกับถนนจะมีการต่อเติมเป็นร้านค้าด้วย

ภาพที่ 4.29 การต่อเติมด้านล่างเป็นโรงจอดรถ



ในรายที่มีจำนวนสมาชิกมาก มีการต่อเติมห้องนอน ห้องรับแขกชั้นล่างและมีการเจาะบันไดลงชั้นล่างจากภายในบ้าน

ภาพที่ 4.30 การต่อเติมชั้นล่างของอาคาร ซึ่งมีการเจาะบันไดลงชั้นล่างด้วย



แสดงการต่อเติมรั้ว กำแพง เพิ่มสวนใช้สอยมากขึ้น ในภาพแสดงการต่อเติมเป็นส่วนพักผ่อน ห้องนอน และครัว

ภาพที่ 4.31 การต่อเติมชั้นล่างเป็นส่วนพักผ่อน ห้องนอน และครัว

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาพที่ 4.32 สภาพภายนอกแฟลตรถไฟ

แผงลอยขายอาหาร ตั้งอยู่บริเวณหน้าอาคารแฟลตเป็นจุดๆ ในลักษณะการปลูกสร้าง โดยไม่ได้รับอนุญาตจากการรถไฟแห่งประเทศไทย มีสภาพไม่เป็นระเบียบ



ภาพที่ 4.33 สภาพด้านหน้าอาคารแฟลต 4

ในภาพแสดงสภาพความทรุดโทรมของอาคารพักอาศัย เนื่องจากอาคารมีอายุการใช้งานมาก และขาดงบประมาณที่จะมาบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง ด้านล่างเป็นลานจอดรถร่วมกันระหว่างอาคาร



ภาพที่ 4.34 ลานด้านหน้าใช้เป็นสนามกีฬาและจอดรถ

ช่วงเย็นของแต่ละวัน ผู้พักอาศัยจะใช้ลานจอดรถร่วมกันเป็นสนามกีฬา ออกกำลังกาย



ภาพที่ 4.35 การใช้สอยภายในอาคาร

สภาพภายในห้องพัก มีการใช้สอยแบบเอนกประสงค์ ทั้งในส่วนรับแขก รับประทานอาหาร ทำงาน นั่งเล่น เป็นต้น



ภาพที่ 4.36 การใช้สอยภายในอาคาร (ส่วนโถง)

เนื่องจากความจำกัดของพื้นที่ การใช้สอยจึงมีการใช้ปะปนกัน ไม่สามารถแยกออกจากกันเป็นสัดส่วนที่ชัดเจน



ภาพที่ 4.37 ด้านหลังห้องพัก ใช้เป็นส่วนซักล้าง ห้องน้ำและครัว

สภาพด้านหลังห้องพัก ใช้เป็นส่วนซักล้าง ห้องน้ำและห้องครัว มีสภาพทรุดโทรม มีการซ่อมแซมไปแล้วบ้างตามสภาพ ผนังเริ่มมีสีซีดจาง หลุดร่อน



ภาพที่ 4.38 การใช้สอยภายในอาคาร (ห้องนอน)

สภาพภายในห้องนอน เป็น
ห้องที่มีการกันห้องเตรียมไว้
เป็นสัดส่วน



ภาพที่ 4.39 การใช้สอยภายในอาคาร (ห้องนอน บางห้องใช้เป็นห้องเก็บของ)

ห้องเล็กอีกห้องหนึ่ง บาง
ครอบครัวใช้เป็นห้องนอนเล็ก
บางครอบครัวใช้เป็นห้องเก็บ
ของ เนื่องจากเป็นห้องที่ไม่มี
หน้าต่าง



ภาพที่ 4.40 ห้องน้ำ-ส้วม

สภาพห้องน้ำห้องส้วม มีการปู
กระเบื้องทั้งห้อง ประกอบด้วย
สุขภัณฑ์แบบนั่งยอง อ่างล้าง
หน้า ภาชนะรองน้ำสำหรับตัก
อาบ มีการใช้ห้องน้ำในการทำ
ความสะอาด ซักผ้า

4.1.1.5 สภาพปัญหา

บ้านพัก มีสภาพอาคารที่ทรุดโทรมและไม่มั่นคง เนื่องจากความเก่าแก่ของอายุอาคารและการขาดการดูแลอย่างสม่ำเสมอ และการต่อเติมอาคารกันเองอย่างผิดระเบียบ พบว่ามีการต่อเติม ดัดแปลง ทั้งภายใน และชั้นล่างของบ้านพัก โดยส่วนใหญ่เป็นการดัดแปลงในส่วนของห้องน้ำและห้องครัว รวมทั้งมีการต่อเติมเป็นร้านค้า ทั้งจากสาเหตุพื้นที่ใช้สอยไม่เพียงพอ ความต้องการหารายได้เสริม และเป็นปัญหาที่เกิดจากการขาดความเข้มงวด มีการล่งละเมิดระเบียบว่าด้วยบ้านพักอาศัยของการรถไฟแห่งประเทศไทย ข้อที่ 13.17 ข้อที่ 5 และการขาดความเอาใจใส่ของผู้มีหน้าที่ควบคุมดูแลและผู้พักอาศัย เกิดเป็นปัญหาความไม่เป็นระเบียบของร้านค้าแผงลอยบริเวณรอบๆ ที่พัก นอกจากนี้ยังมีปัญหาของน้ำท่วมขัง การระบายน้ำช้า เกิดเป็นแหล่งเพาะพันธุ์ยุง

อาคารแฟลต มีสภาพอาคารที่ทรุดโทรมและไม่มั่นคง เนื่องจากความเก่าแก่ของอายุอาคารและการขาดการดูแลอย่างสม่ำเสมอ ปัญหาพื้นที่ใช้สอยไม่เพียงพอต่อครอบครัวที่มีจำนวนสมาชิกมาก มีการนำสิ่งของออกมาวางยังทางเดินร่วมด้านหน้าห้องพัก และปัญหาการขาดที่จอดรถ เกิดการต่อเติม สร้างอาคารจอดรถกระจายรอบๆ อาคารแฟลต



ภาพที่ 4.41 สภาพปัญหาหญ้าขึ้นรก

ขาดงบประมาณที่จะมาบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับเจ้าหน้าที่การรถไฟฯ มีจำนวนน้อยและไม่ทั่วถึง ทำให้หญ้ารก



ภาพที่ 4.42 ปัญหาความทรุดโทรมของอาคาร

ความทรุดโทรมของอาคารพักอาศัย เนื่องจากอาคารมีอายุการใช้งานมาก และขาดงบประมาณที่จะมาบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง



ภาพที่ 4.43 สภาพถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ น้ำท่วมขัง

สภาพถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ น้ำท่วมขัง เนื่องจากการขาดงบประมาณที่จะมาบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง



สภาพถนนบางซอยกว้างรถสามารถผ่านเข้า-ออกได้ แต่มีการต่อเติมอาคารล้ำเข้ามาในถนนส่วนกลาง ทำให้รถไม่สามารถสวนกันได้

ภาพที่ 4.44 สภาพถนนบางซอยกว้างรถสามารถผ่านเข้า-ออกได้



สภาพถนนบางซอย รถยนต์ผ่านไม่ได้ และปัญหาน้ำท่วมระบบการระบายน้ำในโครงการไม่ค่อยสะดวก สภาพรอบๆ อาคารพักอาศัยจึงมีสภาพแย่มาก เป็นแหล่งเพาะพันธุ์ยุง

ภาพที่ 4.45 สภาพถนนบางซอย รถยนต์ผ่านไม่ได้ มีสภาพน้ำท่วมขัง เป็นแหล่งเพาะพันธุ์ยุง และแหล่งน้ำเน่าเสีย



ด้วยความแคบของถนนบางสาย รถเข้า-ออกได้ไม่มากนัก ผู้พักอาศัยจึงใช้พื้นที่หน้าบ้านเป็นที่ตากเสื้อผ้า

ภาพที่ 4.46 การใช้พื้นที่หน้าบ้านตากเสื้อผ้า



ภาพที่ 4.47 สภาพบันไดในแฟลตอาคาร 4

สภาพบันไดในอาคารแฟลต มีสภาพทรุดโทรม แต่ยังใช้งานได้ แม้ว่าถูกตั้งลูกนอนบันได จะมีการสีกร่อนไปบ้างแล้ว รวมถึงราวจับบันไดที่ชำรุด



ภาพที่ 4.48 ระเบียบทางเดินในอาคาร มีการนำเอาสิ่งของออกมาวาง

สภาพระเบียบทางเดิน ของอาคารแฟลต เป็นอาคารแบบ Single Load Corridor มีการนำเอาสิ่งของออกมาวาง



ภาพที่ 4.49 ระเบียบทางเดินในอาคาร มีการนำเอาเสื้อผ้าออกมาตาก

มีการต่อเติมประตูเหล็กตัดทุกหน่วย นอกจากนี้ยังมีการใช้งานที่ผิดกับประโยชน์ใช้สอย เช่น มีการนำเอาสัมภาระส่วนตัวมาไว้ตามระเบียบทางเดิน การเอาเสื้อผ้าออกมาตากที่ระเบียบทางเดิน เป็นต้น



เนื่องจากเป็นอาคารแฟลตที่มีห้องพักตั้งแต่ชั้นล่าง ทำให้ไม่มีที่จอดรถ ผู้พักอาศัยจึงออกมาก่อสร้างโรงจอดรถรอบๆอาคารแฟลต

ภาพที่ 4.50 แฟลตอาคารข้างเคียงมีการต่อเติมสร้างอาคารโรงจอดรถ



มุมมองจากบนอาคารแฟลตมองออกไปยังสนามกอล์ฟที่อยู่ติดกับกลุ่มอาคารแฟลต

ภาพที่ 4.51 สนามกอล์ฟ พื้นที่ติดกับแฟลต



มุมมองจากอาคารแฟลตมีการสร้างอาคารจอดรถเพื่อแก้ปัญหาเนื่องจากไม่มีส่วนจอดรถให้เพียงพอและเหตุผลด้านความปลอดภัย

ภาพที่ 4.52 สนามกอล์ฟ พื้นที่ติดกับแฟลต

4.1.2 อาคารที่พักอาศัยของข้าราชการตำรวจรถไฟที่บ้านพักตำรวจรถไฟ (Bogie Home)

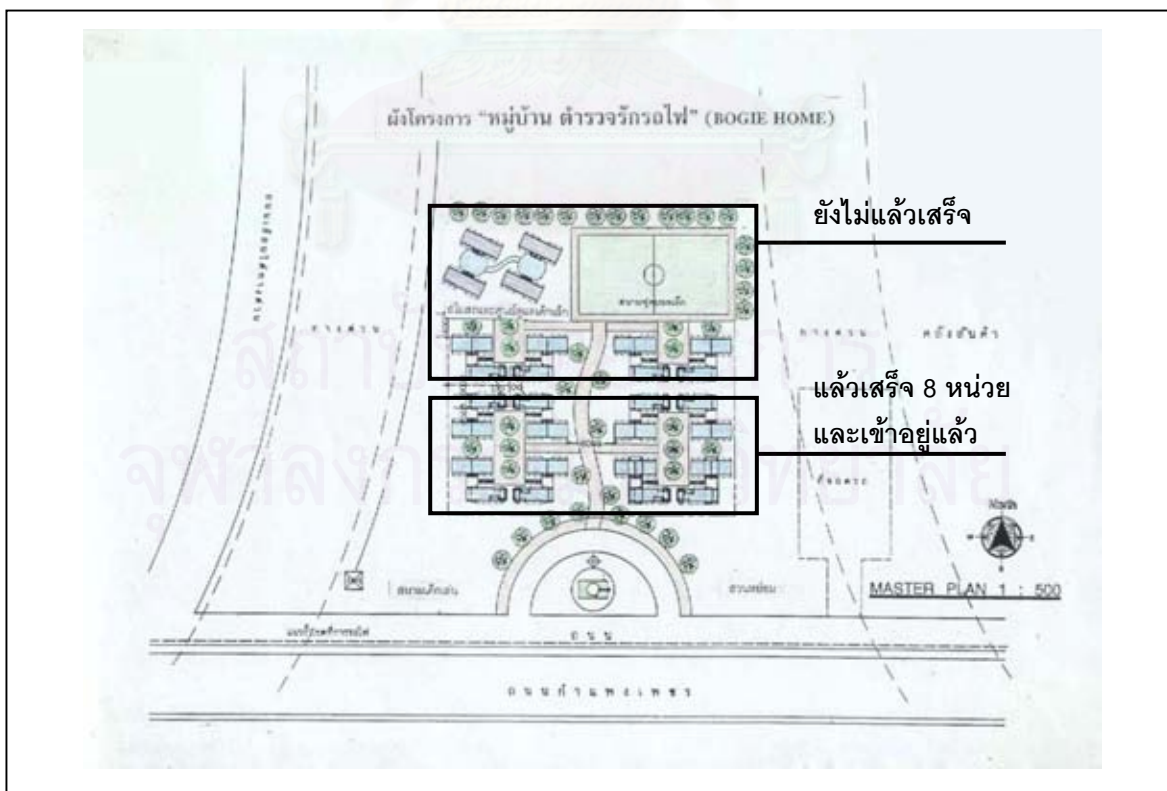
บ้านตำรวจรถไฟเป็นแบบบ้านแฝด บ้านพัก 1 ชุด ประกอบด้วยตำรวจรถไฟเก่า 2 ตู้ คือ ตู้ ตญ. 1 ตู้ และตู้ พท. 1 ตู้

- 1) ตู้ที่ 1 คือ ตู้รถบรรทุกสินค้าตู้ใหญ่ (ต.ญ.) ที่นำมาดัดแปลงเป็นส่วนหนึ่งของ "เรือนนอน" ตู้นี้สามารถแบ่งได้เป็น 2 ห้องนอน
- 2) ตู้ที่ 2 คือตู้การ์ดรถ หรือตู้พนักงานห้ามล้อ (พทล.) นำมาดัดแปลง เป็น "เรือนใช้สอย" แบ่งการใช้งานออกเป็น ห้องโถงสำหรับ นั่งเล่นและตั้งโต๊ะรับประทานอาหาร ห้องน้ำในตัวรถ และส่วนท้ายตู้ต่อเติมออกไปเป็นพื้นที่เตรียมอาหารและทำครัวไฟ

สำหรับประมาณการค่าใช้จ่าย ทำบ้าน 1 ชุด (ตญ.และ พท.) ตกประมาณ 40,000-50,000 บาท

4.1.2.1 ที่ตั้งของอาคารที่พักและสภาพแวดล้อมโดยรอบ

โครงการ"บ้านพักตำรวจรถไฟ" (Bogie home) 8 หน่วย ก่อสร้างมาตั้งแต่ปี 2544 อายุ 1 ปีตามโครงการที่ตั้งเป้าไว้สำหรับโครงการนำร่องนี้ จะมีบ้านตำรวจรถไฟรวมจำนวน 12 บ้านชุด (24 ตู้) ขณะนี้ยกตำรวจรถไฟเข้าพื้นที่ครบแล้ว นำมาตั้งอยู่รวมกันในลักษณะ "หมู่บ้าน" บนพื้นที่ประมาณ 3 ไร่ กลางใจเมือง บริเวณย่านรับส่งสินค้าพหลโยธิน การรถไฟฯ ถนนกำแพงเพชร เขตจตุจักร กรุงเทพฯ โดยได้รับอนุมัติการใช้ที่ดินจากผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (นายสรวิศ ธรรมศิริ) แล้ว ในหมู่บ้านจัดให้มีระบบน้ำประปาและกระแสไฟฟ้าต่อเข้าถึงทุกบ้าน โดยแต่ละบ้านเสียค่าน้ำค่าไฟตามมิเตอร์ ขณะนี้จัดสร้างแล้วเสร็จและเข้าอยู่แล้ว จำนวน 8 บ้านชุด



แผนที่ 4.4 แสดงการวางผังโครงการ หมู่บ้าน ตำรวจรถไฟ



ภาพที่ 4.53 แสดงถนนหน้าโครงการ

แสดงสภาพการจราจรด้าน
หน้าโครงการ ถนน
กำแพงเพชร 1



ภาพที่ 4.54 ย่านรับส่งสินค้าพหลโยธินในปัจจุบัน

ย่านรับส่งสินค้าพหลโยธิน
เป็นจุดกลับรถประจำทาง
หลายสาย



ภาพที่ 4.55 ปัจจุบันเป็นจุดกลับรถของรถประจำทางหลายสาย

ย่านรับส่งสินค้าพหลโยธิน
ด้านหน้าโครงการติดกับ จุด
ขึ้น-ลงทางด่วนกำแพงเพชร 1

4.1.2.2 สภาพปัจจุบันของอาคาร

บ้านพักตู้รถไฟ โครงการมีอายุ 1 ปี จัดสร้างแล้วเสร็จและเข้าอยู่แล้ว จำนวน 8 บ้านชุด มีทั้งผู้ที่อยู่แบบครอบครัว และโสด สภาพอาคารไม่มีการต่อเติมอาคารใดๆ แต่มีการติดตั้งเครื่องปรับอากาศ รอบๆ อาคารใช้พื้นที่ปลูกผักสวนครัว และเลี้ยงสัตว์ สภาพถนนในโครงการเป็นถนนกว้างประมาณ 1.50 เป็นถนนหินกวาด รถจักรยานยนต์ผ่านได้ มีการติดตั้งดวงโคมไฟฟ้าส่องสว่างทั่วโครงการ ในหมู่บ้านจัดให้มีระบบน้ำประปาและกระแสไฟฟ้าต่อเข้าถึงทุกบ้าน โดยแต่ละบ้านเสียค่าน้ำค่าไฟตามมิเตอร์ ขณะนี้จัดสร้างแล้วเสร็จและเข้าอยู่แล้ว จำนวน 8 บ้านชุด หมู่บ้านนี้ได้ชื่อว่า "หมู่บ้านตำรวจรถไฟ" ในภาษาไทย สำหรับภาษาอังกฤษเรียกว่า "Bogie Home" และบ้านที่สร้างสำเร็จขึ้นทุกหลังจะตกเป็นของทางราชการ โดยขึ้นทะเบียนบัญชีเป็นของการรถไฟฯ ทั้งหมด

4.1.2.3 สภาพปัญหา

ปัญหาที่พบคือ เรื่องของความร้อนจากตัวตู้รถไฟ แม้จะมีการแก้ไขโดยการบุวัสดุป้องกันความร้อน ก็ยังประสบปัญหาอยู่ ทำให้ผู้พักอาศัยบางส่วนมีการติดเครื่องปรับอากาศ นอกจากนี้ยังมีปัญหาในเรื่องของหลังคาที่ไม่สามารถกันแดดกันฝนได้เต็มที่ เป็นเพียงวัสดุรองแสง เมื่อฝนตกเกิดปัญหาไป-มาระหว่างตู้ด้วยความลำบาก นอกจากนี้ยังมีปัญหาในเรื่องของพื้นที่ที่จำกัด เมื่อสมาชิกมีจำนวนมาก ต้องอยู่ด้วยความแออัด นอกจากนี้ปัญหาเมื่อฝนตกเกิดการรั่วซึม และฝุ่น คิวิน เนื่องจากอยู่ติดกับทางด่วน



ภาพที่ 4.56 ภายนอกบ้านพักตู้รถไฟ

สภาพภายนอกอาคาร เนื่องจากมีพื้นที่รอบๆ อาคารจึงมีการปลูกต้นไม้สร้างบรรยากาศร่มรื่น



ภาพที่ 4.57 ภายนอกบ้านพักตู้รถไฟ

มีการปลูกไม้เลื้อยและตกแต่งรอบๆอาคาร สร้างบรรยากาศน่าอยู่ให้แก่อาคาร



ภาพที่ 4.58 ภายนอกบ้านพักตู้รถไฟ

เนื่องจากเป็นการดัดแปลงอาคารมาจากตู้เหล็ก ตัวอาคารจึงเก็บกักความร้อน จึงแก้ปัญหาโดยการติดตั้งเครื่องปรับอากาศ



ภาพที่ 4.59 ระบบประปาในโครงการ

ในหมู่บ้านจัดให้มึระบบน้ำ
ประปาและกระแสไฟฟ้าต่อเข้า
ถึงทุกบ้าน โดยแต่ละบ้านเสีย
ค่าน้ำค่าไฟตามมิเตอร์



ภาพที่ 4.60 ระบบสุขภาพภิบาลและพื้นที่รอบๆ ใช้ปลูกพืชสวนครัว

มีการจัดสร้างบ่อเกรอะ บ่อซึม
ให้แต่ละหน่วย และมีการใช้
พื้นที่รอบๆ อาคารปลูกผักสวน
ครัว



ภาพที่ 4.61 บางครอบครัวมีการเลี้ยงสัตว์เลี้ยง

บางรายนอกจากปลูกต้นไม้
สร้างความร่มรื่น และยังมีกร
เลี้ยงสัตว์ด้วย



ภาพที่ 4.62 การใช้สอยภายในอาคาร ตู๋ พ.ห.

การใช้สอยภายใน ตู๋ พ.ห. พื้นปูเสื่อน้ำมัน ผืนนั่งและผ้าเพดานเป็นไม้ทาสี เครื่องเรือนและอุปกรณ์ไฟฟ้าส่วนใหญ่จะมีขนาดเล็ก สะดวกในการขนย้าย



ภาพที่ 4.63 การใช้สอยภายในอาคาร ตู๋ พ.ห.

การใช้สอยภายใน ตู๋ พ.ห. จะประกอบด้วยเครื่องเรือนและอุปกรณ์ที่จำเป็น เช่น ตู้เย็น เครื่องซักผ้า ตู้กับข้าว เป็นต้น



ภาพที่ 4.64 การใช้สอยภายในอาคาร ตู๋ พ.ห. (ส่วนครัว)

การต่อเติมส่วนครัว ในอาคาร ตู๋ พ.ห. จะทำเป็นเคาน์เตอร์ยกสูงขึ้นมาเพื่อสะดวกในการใช้งาน มีการต่อท่อน้ำประปามาอย่างถาวรด้วย



ภาพที่ 4.65 การใช้สอยภายในอาคาร ตู๋ พ.ห. (ห้องน้ำ – ส้วม)

การใช้สอยภายใน ตู๋ พ.ห.
(ห้องน้ำ – ส้วม) กิจกรรมต่างๆ
ไม่ว่าจะเป็นการอาบน้ำ ทำ
ธุระส่วนตัว การซักผ้า รวมอยู่
ในห้องเดียว



ภาพที่ 4.66 การใช้สอยภายในอาคาร ตู๋ ต.ญ.(ห้องนอน)

การใช้สอยภายใน ตู๋ ต.ญ.
(ห้องนอน) ในภาพแสดงวัสดุ
ภายในเป็นไม้อัด ทั้งผนังและ
ฝ้าเพดาน พื้นปูกระเบื้อง



ภาพที่ 4.67 การใช้สอยภายในอาคาร ตู๋ ต.ญ.(ห้องนอน)

การใช้สอยภายใน ตู๋ ต.ญ.
(ห้องนอน) ในภาพแสดง
เฟอร์นิเจอร์ ไม่ใช่เตียง ใช้เป็น
ที่นอนวางกับพื้น เนื่องจากใน
ครอบครัวมีเด็กเล็ก



ภาพที่ 4.68 สภาพถนนและไฟฟ้าส่องสว่างในโครงการ

สภาพถนนและไฟฟ้าส่องสว่าง
ในโครงการ โดยถนนเป็นถนน
หินกวาดกว้างประมาณ 1.50
เมตร รถจักรยานยนต์ผ่านได้
และมีการติดตั้งโคมบริเวณ
หัวมุมถนน



ภาพที่ 4.69 ผู้อยู่อาศัยกับการใช้สอย

ภายในตู้ มีการปูพื้นด้วยเสื่อ
น้ำมัน สะดวกในการทำ
ความสะอาด ระเบียบด้านหลังใช้
ตากเสื้อผ้า มีความเป็นสัดส่วน



ภาพที่ 4.70 การแก้ปัญหาจากความร้อนและการไหลซึมของน้ำฝน

การแก้ปัญหาจากความร้อน
และการไหลซึมของน้ำฝน โดย
ใช้วัสดุกรองแสง กรองแสง
แดดได้บางส่วน การป้องกัน
การรั่วซึมโดยใช้แผ่นสังกะสีมา
คลุมเหนือขอบหน้าต่าง

ตารางที่ 4.1 อาคารที่พักอาศัยของข้าราชการตำรวจรถไฟที่นิคมบ้านพักรถไฟ กม. 11 และบ้านพักตู้รถไฟ

รายการ	นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11	บ้านพักตู้รถไฟ
ประเภทอาคาร ที่พักอาศัย	- บ้านพักเดี่ยว - บ้านพักเรือนแถว - อาคารแฟลตพักอาศัย	บ้านแฝด
จำนวน	- บ้านพักเรือนแถว 120 หน่วย - บ้านพักเดี่ยว 9 หน่วย - อาคารแฟลต 20 หน่วย รวม 149 หน่วย	บ้านตู้รถไฟรวมจำนวน 8 บ้านชุด (16 ตู้)
ที่ตั้ง	นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 ถ.วิภาวดีรังสิต แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ	บริเวณย่านรับส่งสินค้าพลโยธิน การ รถไฟแห่งประเทศไทย ถนนกำแพงเพชร เขตจตุจักร กรุงเทพฯ
ลักษณะ	- บ้านพักมีลักษณะเป็นอาคารเรือนไม้ ยกพื้นสูง ใต้ถุนโล่ง ส่วนใหญ่จะมีการ ต่อเติมด้านล่างเกือบทุกหลัง มีบาง หลังที่ต่อเติมด้านหน้า ด้านข้างหรือ ด้านหลังออกไปไม่เป็นระเบียบ - อาคารแฟลตมีลักษณะเป็นอาคาร คสล.สูง 5 ชั้น	บ้านตู้รถไฟเป็นแบบบ้านแฝด บ้านพัก 1 ชุด ประกอบด้วยตู้รถไฟเก่า 2 ตู้ คือ ตู้ ตญ. 1 ตู้ ที่นำมาดัดแปลงเป็นส่วนของ " เรือนนอน" และตู้ พท. 1 ตู้ นำมาดัดแปลง เป็น "เรือนใช้สอย"
อายุ	- บ้านพัก ก่อสร้างมาตั้งแต่ปี 2500 อายุ 45 ปี - อาคารแฟลตสร้างมาตั้งแต่ปี 2511 อายุ 34 ปี	ก่อสร้างมาตั้งแต่ปี 2544 อายุ 1 ปี

4.2 ข้อมูลการสัมภาษณ์ผู้มีอำนาจหน้าที่ของกองตำรวจรถไฟ ตัวแทนผู้พักอาศัยในนิคมรถไฟ กม. 11 และ Bogie Home ผู้มีอำนาจหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

4.2.1 ประเด็นการสัมภาษณ์ตัวแทนผู้พักอาศัยในนิคมรถไฟ กม. 11 และ Bogie Home

มีการวิเคราะห์ แบ่งออกเป็น

1. ความคิดเห็นในการพักอาศัยและปัญหาจากการพักอาศัย
2. มีความคิดเห็นอย่างไรกับการย้ายจากทางราบไปอยู่ทางสูง และจำนวนหน่วยและขนาดพื้นที่ของที่พักอาศัยที่ควรจัดเตรียมไว้ให้
3. มีความคิดเห็นอย่างไรกับการอยู่ร่วมกับพนักงานการรถไฟฯ
4. มีความคิดเห็นในเรื่อง Facilities ที่ควรจัดเตรียมให้เพื่อรองรับการโยกย้ายอย่างไร

ผลการสัมภาษณ์ ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยพบว่า

- การพักอาศัยโดยย้ายจากทางราบไปทางสูงนั้น **ไม่น่าจะมีปัญหา** แต่ใช้เวลาในการปรับตัวระยะหนึ่ง ประเด็นสำคัญ คือ **ขอให้มีจำนวนหน่วยพักอาศัยให้เพียงพอต่อความต้องการ ไม่ควรน้อยกว่าจำนวนผู้ที่ได้รับผลกระทบ** และคิดว่าการจัดเป็นอาคารทางสูง น่าจะมีจำนวนมากขึ้น สามารถช่วยเหลือผู้ที่เดือดร้อนที่ไม่มีที่พักอาศัยอื่นๆ ได้ด้วย และขนาดพื้นที่ ยากให้มีพื้นที่มากขึ้น เป็นสัดส่วน เช่น ห้องน้ำ ห้องนอน ส่วนรับแขกที่เป็นสัดส่วน มากกว่าห้องเอนกประสงค์ที่ กิจกรรมทุกอย่างรวมอยู่ในห้องเดียวกัน
- สำหรับประเด็นในการพักอาศัยหากมีการจัดให้อยู่ร่วมกับพนักงานการรถไฟฯ มีความเห็นว่า **ไม่น่าจะมีปัญหาแต่อย่างใด** เนื่องจากมองว่าเป็นคนของการรถไฟฯ เหมือนกัน แต่**เพื่อความสะดวกในเรื่องของการปกครองและการบังคับบัญชา** เนื่องจากการปฏิบัติหน้าที่มีความแตกต่างกัน ควรที่จะแบ่งแยกโซนการพักอาศัย
- สำหรับ Facilities ที่ควรจัดเตรียมให้เพื่อรองรับการโยกย้าย มีความเห็นว่า **ขอให้มีพื้นที่เปิดโล่งเพื่อสันทนาการ และสนามเด็กเล่น**
- นอกจากนี้ข้าราชการตำรวจบางส่วนมีข้อเสนอที่ต้องการให้การรถไฟฯ ควรมีการส่งเสริมให้ข้าราชการตำรวจและพนักงานมีที่อยู่อาศัยเป็นของตัวเองด้วย อาจเป็นในรูปแบบของ**เคหะสงเคราะห์** การเช่า-ซื้อ แต่จากการสัมภาษณ์ผู้มีอำนาจหน้าที่ของการรถไฟฯ มีความเห็นว่า **ทางการรถไฟฯ ไม่มีนโยบาย** เนื่องจากพื้นที่ของการรถไฟฯ เป็นพื้นที่เวนคืน ไม่สามารถให้สิทธิ์ขาดได้ ต้องขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรี ซึ่งต้องมีการแก้ไขระเบียบ เป็นเรื่องยุ่งยาก

4.2.2 ประเด็นการสัมภาษณ์ผู้มีอำนาจหน้าที่ของกองตำรวจรถไฟ

มีการวิเคราะห์ แบ่งออกเป็น

1. ในฐานะหัวหน้า เมื่อมีการโยกย้าย คิดว่าควรมีการเตรียมการอะไรบ้าง ปัญหาที่น่าจะเกิดขึ้น กับมาตรการรองรับการแก้ปัญหา
2. มีความคิดเห็นอย่างไรกับการย้ายจากทางราบไปอยู่ทางสูง และจำนวนหน่วยที่พักอาศัยที่ควรจัดเตรียมไว้ให้
3. มีความคิดเห็นอย่างไรกับการอยู่ร่วมกับพนักงานการรถไฟฯ
4. มีความคิดเห็นในเรื่อง Facilities ที่ควรจัดเตรียมให้เพื่อรองรับการโยกย้ายอย่างไร

ผลการสัมภาษณ์ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างผู้มีอำนาจหน้าที่ของกองตำรวจรถไฟ

- เมื่อมีการโยกย้ายตามแผนแม่บท **คิดว่าไม่น่าจะมีผลกระทบมากนัก** โดยเฉพาะเรื่องคมนาคม การย้ายไปที่แห่งใหม่ก็อยู่ใกล้สถานีรถไฟ ซึ่งไม่ไกลจากที่เดิมนัก ดังนั้น การไป-มาอยู่ที่ทำงานจึงไม่น่าจะเกิดผลกระทบนัก **เพราะส่วนใหญ่เดินทางโดยรถไฟ และตำรวจส่วนมากก็มักจะมียานพาหนะส่วนตัว เส้นทางก็ยังคงเป็นแบบเดิม** การคมนาคมในที่แห่งใหม่แม้จะแยกกว่าที่ปัจจุบัน แต่เมื่อโครงการได้ดำเนินไป คาดว่าเส้นทางคมนาคมน่าจะมีการปรับปรุงในทางที่ดีขึ้นเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง
- จำนวนที่พักอาศัยหากสามารถจัดเตรียมให้เพียงพอกับอัตรากำลังพลในส่วนกลางได้ก็จะดี แต่เกรงในเรื่องของงบประมาณของการรถไฟฯ ว่าอาจไม่เพียงพอ ดังนั้นจึง**ไม่น่าจะน้อยกว่าที่มีในปัจจุบัน**
- สำหรับประเด็นการพักอาศัยร่วมกับพนักงานรถไฟ **คาดว่าทางการรถไฟฯคงจะแบ่ง Zone แยกต่างหากแล้ว** และตำรวจรถไฟเป็นพนักงานของการรถไฟฯ การจัดสวัสดิการให้ก็น่าจะเท่าเทียมกับ สวัสดิการที่จัดให้กับพนักงานการรถไฟฯ และมองว่าการอยู่แยกกันระหว่างพนักงานรถไฟ กับตำรวจรถไฟ น่าจะเหมาะสมกว่าทั้งในเรื่องของการทำงานและการใช้ชีวิตประจำวัน
- สำหรับ Facilities ที่ควรจัดเตรียมให้เพื่อรองรับการโยกย้าย **มีความเห็นว่า ขอให้มีพื้นที่เปิดโล่งเพื่อสันทนาการ และสนามเด็กเล่น**

4.2.3 ประเด็นการสัมภาษณ์ผู้มีอำนาจหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

มีการวิเคราะห์ แบ่งออกเป็น

1. เมื่อมีการโยกย้าย คิดว่าควรมีการเตรียมการอะไรบ้าง ปัญหาที่น่าจะเกิดขึ้น กับมาตรการรองรับการแก้ปัญหาและจำนวนหน่วยที่พักอาศัยที่ควรจัดเตรียมไว้ให้
2. มีความคิดเห็นในเรื่อง Facilities ที่ควรจัดเตรียมให้เพื่อรองรับการโยกย้ายอย่างไร

ผลการสัมภาษณ์ ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างผู้มีอำนาจหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย สามารถสรุปประเด็นได้ว่า

- เนื่องจาก**ตัวแผนยังไม่มี ความชัดเจน** หากมีการนำมาปฏิบัติใช้จริง ก็จะต้องมีการสำรวจเก็บข้อมูลต่างๆ ซึ่งนั้นจะสามารถบอกรายละเอียดได้ว่าจะมีจำนวนเท่าไร รองรับคนได้เท่าไร มี Facilities อะไรบ้างในโครงการ เป็นต้น แต่ความคิดเห็น คิดว่า**ที่แห่งใหม่ไม่สามารถรองรับคนได้ทั้งหมด แม้จะจัดเป็นอาคารแฝด 5 ชั้น** เกอร์ว่าจะเป็นการพักอาศัยที่แออัดมาก แต่ก็มีความเป็นไปได้ที่จะเป็นอาคารสูงมากกว่า 5 ชั้น ขึ้นอยู่กับงบประมาณ รวมถึงการออกแบบที่จะให้ห้องพักมีขนาดพื้นที่มากขึ้นด้วย
- สำหรับ Facilities ที่ควรมีการจัดเตรียมไว้ คงเป็นได้แค่ **สนามประจำอาคาร หรือพื้นที่ส่วนกลางใช้ร่วมทั้งโครงการ ขึ้นอยู่กับขนาดพื้นที่ที่เอื้ออำนวย** เพราะย่านตึกแดงมีขนาดเล็กกว่า นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 ถึงแม้ตำรวจรถไฟจะเป็นหน่วยงานอื่นที่เข้ามาปฏิบัติให้การรถไฟฯ แต่**มองว่าเป็นคนของการรถไฟฯ เหมือนกัน** ดังนั้น เมื่อมีการย้ายหรือการจัดสวัสดิการให้ก็จัดให้เท่าเทียมเช่นเดียวกับพนักงานการรถไฟฯ ดังนั้นการที่จะย้ายไปก็จะไม่ทอดทิ้ง จำเป็นต้องจัดหาที่พักอาศัยให้เช่นกัน

4.3 ข้อมูลทั่วไป

จากการศึกษาครั้งนี้ได้แบ่งการวิเคราะห์ข้อมูลสถานภาพปัจจุบัน ลักษณะปัญหาในด้านที่พิกของข้าราชการตำรวจและครอบครัว ออกเป็น 2 ลักษณะ คือ

- 4.3.1 ข้อมูลจากวิธีการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ ใช้วิธีการรวบรวมจากเอกสารทางราชการ
- 4.3.2 การแจกแบบสอบถาม โดยนำแบบสอบถามไปทดลองกับกลุ่มตัวอย่าง (Pre-test) จำนวน 20 ชุดเพื่อหาข้อบกพร่องของแบบสอบถามและทำการแก้ไขปรับปรุง ซึ่งในการทดสอบแบบสอบถามครั้งนี้พบว่า จำเป็นต้องปรับปรุงแก้ไขภาษาเพื่อความเหมาะสม และหลังจากนั้นจึงนำแบบสอบถามไปแจกกับกลุ่มประชากร การแจกและเก็บแบบสอบถามทั้งหมดใช้เวลา 2-3 สัปดาห์ โดยเริ่มแจกแบบสอบถามตั้งแต่วันที่ 16 ม.ค. 2546 เก็บแบบสอบถามเมื่อ 31 ม.ค. 2546 แจกแบบสอบถาม 284 ชุด สามารถเก็บได้คืน 245 ชุด คิดเป็น 86.3 เปอร์เซ็นต์

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม

ช่วงอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม

- ผู้ตอบแบบสอบถามมีอายุอยู่ในช่วง 20-29 ปี คิดเป็นร้อยละ 5.7 ช่วง 30-39 ปี คิดเป็นร้อยละ 37.1 ช่วง 40-49 ปี คิดเป็นร้อยละ 37.6 และ ช่วง50ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 19.6

ตารางที่ 4.2 แสดงอัตราส่วนร้อยละช่วงอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม

ช่วงอายุ	จำนวน	ร้อยละ
20-29 ปี	14	5.7
30-39 ปี	91	37.1
40-49 ปี	92	37.6
50ปีขึ้นไป	48	19.6
รวม	245	100.0

ภูมิลำเนาเดิมของผู้ตอบแบบสอบถาม

- ภูมิลำเนาเดิมของผู้ตอบแบบสอบถามอยู่ต่างจังหวัด คิดเป็นร้อยละ 59.6 และกรุงเทพมหานคร คิดเป็นร้อยละ 40.4 ทั้งนี้เนื่องจากระหน้าที่ และอาชีพที่ต้องมีการโยกย้ายไปประจำสถานที่ต่างๆ

ตารางที่ 4.3 แสดงอัตราส่วนร้อยละภูมิลำเนาเดิมของผู้ตอบแบบสอบถาม

ภูมิลำเนาเดิม	จำนวน	ร้อยละ
กรุงเทพมหานคร	99	40.4
ต่างจังหวัด	146	59.6
รวม	245	100.0

ชั้นยศผู้ตอบแบบสอบถาม

- ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีลำดับชั้นยศประทวน คิดเป็นร้อยละ 89.8 และชั้นสัญญาบัตร คิดเป็นร้อยละ 10.2แสดงให้เห็นว่า แบบสอบถามที่ฝากให้เจ้าหน้าที่ช่วยแจกไม่สามารถกระจายได้อย่างทั่วถึง

ตารางที่ 4.4 แสดงอัตราส่วนร้อยละชั้นยศของผู้ตอบแบบสอบถาม

ลำดับชั้นยศ	จำนวน	ร้อยละ
ประทวน	220	89.8
สัญญาบัตร	25	10.2
รวม	245	100.0

จำนวนสมาชิกในครอบครัวของผู้ตอบแบบสอบถาม

- จำนวนสมาชิกในครอบครัวของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีสมาชิก 3-4 คน คิดเป็นร้อยละ 60.4 รองลงมาคือมีสมาชิก 2 คน 5 คนและ 6 คนคิดเป็นร้อยละ 13.9 11.4 และ 4.5 ตามลำดับ ส่วนผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่เพียงลำพังมีเพียงร้อยละ 3.7 และอยู่กับครอบครัวขนาดใหญ่ (สมาชิก 7-9 คน) มีร้อยละ 6.1

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.5 แสดงอัตราส่วนร้อยละจำนวนสมาชิกในครอบครัวของผู้ตอบแบบสอบถาม

จำนวนสมาชิก	จำนวน	ร้อยละ
1	9	3.7
2	34	13.9
3	74	30.2
4	74	30.2
5	28	11.4
6	11	4.5
7	9	3.7
8	4	1.6
9	2	0.8
รวม	245	100.0

อาชีพคู่สมรสของผู้ตอบแบบสอบถาม

- อาชีพคู่สมรสของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับราชการหรือเป็นพนักงานรัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 39.6 คือ ประกอบธุรกิจส่วนตัว และพนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ 16.7 อย่งละเท่ากัน และอาชีพอื่นๆ ได้แก่ แม่บ้าน ครูเอกชน ช่างเสริมสวย รับจ้าง นอกจากนี้ยังมีสถานภาพโสด และเป็นหม้ายทั้งจากการหย่าร้างและคู่สมรสถึงแก่กรรม อีกด้วย

ตารางที่ 4.6 แสดงอัตราส่วนร้อยละอาชีพคู่สมรสของผู้ตอบแบบสอบถาม

อาชีพคู่สมรส		จำนวน	ร้อยละ
ประกอบธุรกิจส่วนตัว (เป็นเจ้าของ)		41	16.7
พนักงานบริษัทเอกชน		41	16.7
รับราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ		97	39.6
อื่นๆ	แม่บ้าน	21	8.6
	ครู / พยาบาลเอกชน	4	1.6
	ช่างเสริมสวย / รับจ้าง / ลูกจ้าง	4	1.6
	โสด	15	6.1
	หม้ายจากการหย่าร้าง / ถึงแก่กรรม	5	2.0
	ข้าราชการบำนาญ	1	0.4
	ไม่ระบุอาชีพ	16	6.5
รวม	245	100.0	

ลักษณะการเดินทางมาทำงานของผู้ตอบแบบสอบถาม

- ผู้ตอบแบบสอบถามเดินทางมาทำงานโดยรถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 29.4 รถยนต์ส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 27.8 รถไฟ คิดเป็นร้อยละ 18.0 รถสวัสดิการรับส่ง คิดเป็นร้อยละ 0.8 เรือ คิดเป็นร้อยละ 1.2 และการเดินทางโดยพาหนะอื่นๆ ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง การเดินเท้า รถโดยสารประจำทางร่วมกับการเดินทางรถไฟ รถโดยสารประจำทางร่วมกับการเดินทางโดยรถไฟฟ้า เป็นต้น เมื่อ Crosstabulation การถือครองและรูปแบบที่อยู่อาศัย และลักษณะการเดินทางมาทำงาน แล้วผู้ที่พักอาศัยอยู่ในสวัสดิการ(นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 และ Bogie Home) จะเดินทางโดยรถจักรยานยนต์ รถไฟ และรถยนต์ส่วนบุคคล มากที่สุด ส่วนผู้ที่พักอาศัยอยู่ในสวัสดิการ(ที่พักสวัสดิการตำรวจ ส่วนกลาง) และเป็นเจ้าของที่พักอาศัยเองจะเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุด

ตารางที่ 4.7 แสดงอัตราส่วนร้อยละลักษณะการเดินทางมาทำงานของผู้ตอบแบบสอบถาม

การเดินทางมาทำงาน		จำนวน	ร้อยละ
รถจักรยานยนต์		72	29.4
รถยนต์ส่วนบุคคล		68	27.8
รถไฟ		44	18.0
รถสวัสดิการรับ-ส่ง		2	0.8
เรือ		3	1.2
อื่นๆ	รถโดยสารประจำทาง	20	8.2
	เดินเท้า	4	1.6
	รถรับจ้าง	1	0.4
	รถโดยสารประจำทาง และ/หรือ เรือ	6	2.4
	รถโดยสารประจำทาง และ/หรือ รถไฟฟ้า	2	0.8
	รถโดยสารประจำทาง และ/หรือ รถไฟ	4	1.6
	รถยนต์ และ/หรือ จักรยานยนต์	2	0.8
	รถยนต์ และ/หรือ เรือ	2	0.8
	จักรยานยนต์ และ/หรือ รถไฟ	15	6.1
รวม		245	100.0

ตารางที่ 4.8 แสดงอัตราความสัมพันธ์ระหว่างการถือครองและรูปแบบที่อยู่อาศัย และลักษณะการเดินทางมาทำงานของผู้ตอบแบบสอบถาม

การถือครองและรูปแบบที่อยู่อาศัย	ลักษณะการเดินทางมาทำงาน						รวม
	จักรยานยนต์	รถยนต์ส่วนบุคคล	รถไฟ	รับสวัสดิการรับ-ส่ง	เรือ	อื่นๆ	
เป็นเจ้าของ	6	22	9	0	0	0	37
อาศัยกับบิดามารดาหรือญาติ	17	2	4	0	2	6	31
เช่าอยู่	9	9	7	1	1	19	46
อยู่ในสวัสดิการ(นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 และ Bogie Home)	22	16	19	0	0	11	68
อยู่ในสวัสดิการ(ที่พักสวัสดิการตำรวจส่วนกลาง)	18	19	5	1	0	20	63
รวม	72	68	44	2	3	56	245

กิจกรรมยามว่างของผู้ตอบแบบสอบถาม

- ผู้ตอบแบบสอบถามใช้เวลาว่างในการทำกิจกรรม นอนหลับพักผ่อน คิดเป็นร้อยละ 16.6 เล่นกีฬา ออกกำลังกาย คิดเป็นร้อยละ 26.6 นั่งเล่นพักผ่อนในที่พัก คิดเป็นร้อยละ 29.3 พักผ่อนสถานที่นอกบ้าน คิดเป็นร้อยละ 22.7 มีเพียงร้อยละ 4.8 เท่านั้น ที่ทำงานพิเศษ หรือไม่มีเวลาว่าง

ตารางที่ 4.9 แสดงอัตราส่วนร้อยละกิจกรรมยามว่างของผู้ตอบแบบสอบถาม

กิจกรรมยามว่าง	จำนวน	ร้อยละ	
นอนหลับพักผ่อน	38	16.6	
เล่นกีฬา ออกกำลังกาย	61	26.6	
นั่งเล่นพักผ่อนในที่พัก (ทำงานบ้าน, งานอดิเรก)	67	29.3	
พักผ่อนสถานที่นอกบ้าน (โรงพยาบาลนตร์, ร้านอาหาร, คาราโอเกะ เป็นต้น)	52	22.7	
อื่นๆ	ทำงานพิเศษ / ทำอาชีพเสริม	6	2.6
	ไม่มีเวลาว่าง	5	2.2
รวม	229	100.0	

หมายเหตุ มี Missing 16 ชุด

ส่วนที่ 2 รูปแบบและสภาพปัญหาที่อยู่อาศัยในปัจจุบันของผู้ตอบแบบสอบถาม

ลักษณะการถือครองและรูปแบบที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม

- ลักษณะการถือครองและรูปแบบที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ อยู่ในสวัสดิการ (นิคมบ้านพักรถไฟ กม. 11 และ Bogie Home) คิดเป็นร้อยละ 27.8 อยู่ในสวัสดิการ (ที่พักอาศัยสวัสดิการตำรวจส่วนกลาง)ส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 25.7 นอกนั้นเป็นเจ้าของที่พักอาศัยเอง คิดเป็นร้อยละ 15.1 อยู่อาศัยกับบิดา มารดาหรือญาติ คิดเป็นร้อยละ 12.7 เช่าอยู่ คิดเป็นร้อยละคิดเป็นร้อยละ 18.8

ตารางที่ 4.10 แสดงอัตราส่วนร้อยละลักษณะการถือครองและรูปแบบที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม

การถือครองและรูปแบบที่พักอาศัย	จำนวน	ร้อยละ
เป็นเจ้าของที่พักอาศัยเอง	37	15.1
อยู่อาศัยกับบิดา มารดา หรือญาติ	31	12.7
เช่าอยู่	46	18.8
อยู่ในสวัสดิการ (นิคมบ้านพักรถไฟ กม. 11 และ Bogie Home)	68	27.8
อยู่ในสวัสดิการ (ที่พักอาศัยสวัสดิการตำรวจส่วนกลาง)	63	25.7
รวม	245	100.0

- จำนวนปีที่พักอาศัยของผู้เป็นเจ้าของที่พักอาศัยเองส่วนใหญ่ 10 ปี ขึ้นไป อยู่อาศัยกับบิดา มารดาหรือญาติ ส่วนใหญ่ 1-10 ปี เช่าอยู่ 10 ปีขึ้นไป อยู่ในสวัสดิการ (นิคมบ้านพักรถไฟ กม. 11 และ Bogie Home) และ อยู่ในสวัสดิการ (ที่พักอาศัยสวัสดิการตำรวจส่วนกลาง)ส่วนใหญ่ อยู่กันตั้งแต่ 10 ปี ขึ้นไป

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.11 แสดงอัตราความสัมพันธ์ระหว่างและลักษณะการถือครองและรูปแบบที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม

จำนวนปี	เป็นเจ้าของที่พักอาศัยเอง	อยู่อาศัยกับบิดา มารดา หรือญาติ	เช่าอยู่	อยู่ในสวัสดิการ (บ้านพักสวัสดิการ กม. 11 และ Bogie Home)	อยู่ในสวัสดิการ (ที่พักอาศัยสวัสดิการตำรวจ ส่วนกลาง)	รวม
< 1 ปี	0	0	1	4	2	7
1-5 ปี	10	10	13	19	12	64
5-10 ปี	2	10	9	18	10	49
>10 ปี	25	11	23	27	39	125
รวม	37	31	46	68	63	245

ตารางที่ 4.12 แสดงอัตราความสัมพันธ์ระหว่างการถือครองและรูปแบบที่อยู่อาศัยและภูมิลำเนาเดิมของผู้ตอบแบบสอบถาม

การถือครองและรูปแบบที่พักอาศัย	ภูมิลำเนาเดิม		รวม
	กรุงเทพมหานคร	ต่างจังหวัด	
เป็นเจ้าของที่พักอาศัยเอง	16	21	37
อยู่อาศัยกับบิดา มารดา หรือญาติ	18	13	31
เช่าอยู่	14	32	46
อยู่ในสวัสดิการ (นิคมบ้านพักรถไฟ กม. 11 และ Bogie Home)	26	42	68
อยู่ในสวัสดิการ (ที่พักอาศัยสวัสดิการตำรวจส่วนกลาง)	25	38	63
รวม	99	146	245

สภาพปัญหาของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ที่เป็นเจ้าของที่พักอาศัยเอง มีสภาพปัญหาที่พบมาก คือ

1. ระยะทางไกลจากที่ทำงาน ไปมาไม่สะดวก
2. น้ำท่วม
3. ขาดพื้นที่เปิดโล่ง เช่น ลานเอนกประสงค์สำหรับเด็ก ลานออกกำลังกาย ฯลฯ

ผู้ที่อยู่อาศัยกับบิดา มารดา หรือญาติ มีสภาพปัญหาที่พบมาก คือ

1. ความทรุดโทรมของอาคารพักอาศัย
2. ความแออัดของการพักอาศัยระยะ
3. ทางไกลจากที่ทำงาน ไปมาไม่สะดวก

เช่าอยู่ มีสภาพปัญหาที่พบมาก คือ

1. ห้องพักมีขนาดเล็กเกินไป ไม่เหมาะสมกับการพักอาศัย
2. ความทรุดโทรมของอาคารพักอาศัย
3. ราคาเช่าแพง

ผู้ที่อยู่ในสวัสดิการ (นิคมบ้านพักรถไฟ กม. 11 และ Bogie Home) มีสภาพปัญหาที่พบมาก คือ

1. ความทรุดโทรมของอาคารพักอาศัย
2. น้ำท่วม
3. ห้องพักมีขนาดเล็กเกินไป ไม่เหมาะสมกับการพักอาศัย

ผู้ที่อยู่ในสวัสดิการ (ที่พักอาศัยสวัสดิการตำรวจส่วนกลาง) มีสภาพปัญหามากที่สุด คือ

1. ที่จอดรถไม่เพียงพอ
2. ห้องพักมีขนาดเล็กเกินไป ไม่เหมาะสมกับการพักอาศัย
3. ความทรุดโทรมของอาคารพักอาศัย และปัญหาน้ำท่วม

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.13 แสดงอัตราความสัมพันธ์ระหว่างสภาพปัญหาและการถือครองและรูปแบบที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม

สภาพปัญหา	เป็นเจ้าของที่พักอาศัยเอง	อยู่อาศัยกับบิดามารดาหรือญาติ	เช่าอยู่	อยู่ในสวัสดิการ (นิคมบ้านพักรถไฟ กม. 11 และ Bogie Home)	อยู่ในสวัสดิการ (ที่พักอาศัยสวัสดิการตำรวจสวนกลาง)	รวม
1. ห้องพักมีขนาดเล็กเกินไป ไม่เหมาะสมกับการพักอาศัย	7	12	34	31	27	111
2. ที่จอดรถไม่เพียงพอ	6	7	2	8	28	51
3. ความแออัดของการพักอาศัย	10	13	8	23	23	77
4. น้ำท่วม	14	8	10	39	24	95
5. การเก็บกวาดขยะไม่สม่ำเสมอ	5	2	4	8	7	26
6. ความไม่เป็นระเบียบของร้านค้าแผงลอยบริเวณรอบๆ ที่พักอาศัย	3	5	0	14	17	39
7. ขาดพื้นที่เปิดโล่ง เช่น ลานเอนกประสงค์สำหรับเด็ก ลานออกกำลังกาย ฯลฯ	12	4	14	13	17	60
8. ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	5	7	4	7	2	25
9. ความทรมานของอาคารพักอาศัย	9	18	29	48	24	128
10. ราคาเช่าแพง	1	1	26	0	0	28
11. ระยะทางไกลจากที่ทำงาน ไปมาไม่สะดวก	20	13	7	4	19	63
12. อื่นๆ	1	0	0	0	1	2
รวม	93	90	138	195	188	705*

*หมายเหตุ มี Missing 10 ชุด

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 5

บทวิเคราะห์

จากการสำรวจภาคสนาม การสัมภาษณ์ และการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิในบทที่ผ่านมา และได้นำมาวิเคราะห์ในบทนี้ ดังนี้

5.1 ลักษณะปัญหาและสาเหตุของปัญหาในที่พักอาศัย

5.1.1 บ้านพักเดี่ยว บ้านพักเรือนแถว มีสภาพปัญหา แบ่งออกเป็น

5.1.1.1 ปัญหาของสภาพพื้นที่

- **ปัญหาน้ำท่วม น้ำขัง การระบายน้ำไม่มีประสิทธิภาพ** เมื่อมีฝนตก มักเกิดปัญหาน้ำท่วม ระบบการระบายน้ำในโครงการไม่ค่อยสะดวก เนื่องจากพื้นที่นิคมบ้านพักรถไฟ กม. 11 เป็นที่ลุ่มต่ำ น้ำท่วมถึง การพัฒนาพื้นที่ในช่วงที่ผ่านมา มีการถมที่ดินให้สูง และทางน้ำถูกปิดไปหลายส่วน ทำให้เกิดน้ำท่วมขังบ่อยๆ เกิดเป็นแหล่งน้ำขัง เน่าเสีย และแหล่งเพาะพันธุ์ยุง
- **ปัญหาหญ้าขึ้นรก** เนื่องจากขาดงบประมาณที่จะมาบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับเจ้าหน้าที่การรถไฟฯ มีจำนวนน้อยและไม่ทั่วถึง ทำให้หญ้ารก และการระบายน้ำเป็นไปได้ช้ามาก
- **ทางสัญจรบางเส้นคับแคบ รถเข้าออกไม่ได้** หากเกิดอุบัติเหตุ รถดับเพลิงไม่สามารถเข้าไปในพื้นที่ได้ เนื่องจากการนำของออกมาวางข้างทางและการต่อเติมล้ำทางสาธารณะ รวมถึงการควบคุมดูแลที่มีการผ่อนปรน

5.1.1.2 ปัญหาของลักษณะทางกายภาพของตัวอาคาร

- **ความทรุดโทรมของอาคาร** เนื่องจากอาคารมีอายุการใช้งานมาก และขาดงบประมาณที่จะมาบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง
- **การอยู่อาศัยอย่างแออัด** เนื่องจากการออกแบบในบ้านพักเรือนแถวมีการออกแบบให้มีขนาดห้องนอนเพียงห้องเดียว จำนวนสมาชิกที่เพิ่มขึ้นไม่สอดคล้องกับพื้นที่ที่จัดให้
- **รูปแบบอาคารเป็นอาคารใต้ถุนโล่ง** มักมีการต่อเติมอาคารผิดระเบียบ เนื่องจากพื้นที่เป็นที่ลุ่ม น้ำท่วม การออกแบบจึงต้องยกพื้นสูง ใต้ถุนโล่ง ประกอบกับความต้องการเพิ่มรายได้ให้กับครอบครัว และการควบคุมดูแลมีการผ่อนปรน
- **การออกแบบ** ให้มีบันได้ร่วมกัน แม้จะมีการก่อร้วก้ำแพง ไม่เป็นสัดส่วน เนื่องจากเป็นแบบมาตรฐานที่นำไปใช้ปลูกสร้างในที่ต่างๆ ของการรถไฟฯ

5.1.2 อาคารแฟลต

- **ปัญหาความสะดวกสบายความเป็นระเบียบของระเบียบทางเดิน** อันเนื่องมาจากไม่มีคนมาทำความสะอาดอย่างสม่ำเสมอ และการใช้งานผิดประเภทโดยนำเอาสิ่งของออกมาวางในบริเวณระเบียบทางเดิน รวมถึงมีการใช้สอยพื้นที่ระเบียบทางเดินประกอบกิจกรรมและเป็นส่วนพักผ่อน นั่งเล่นพูดคุยระหว่างผู้ที่พักอาศัยร่วมกัน
- **ปัญหาความทรุดโทรมของอาคาร** เนื่องจากอายุการใช้งานที่มีมานาน และการขาดงบประมาณในการดูแลซ่อมแซมอย่างต่อเนื่อง
- **ขนาดพื้นที่ที่จำกัด** เนื่องจากอาคารใช้แบบมาตรฐาน ซึ่งเป็นการออกแบบโดยอาศัยสมมติฐานถึงจำนวนผู้ใช้ เมื่อจำนวนสมาชิกมีมากกว่าสมมติฐานที่ตั้งไว้ และลักษณะทางสังคม เช่น เพศ วัยที่แตกต่างกันของสมาชิกมีผลต่อการพักอาศัย ส่งผลให้พื้นที่และกิจกรรมมีความแตกต่างกัน ต้องการความเป็นสัดส่วน

5.1.3 บ้านพักตู้รถไฟ

- **หลังคาที่ไม่สามารถกันแดดกันฝนได้เต็มที่** เนื่องจากวัสดุที่ใช้ในปัจจุบันเป็นเพียงวัสดุกรองแสงเมื่อฝนตกเกิดปัญหาไป-มาระหว่างตู้ด้วยความลำบาก
- **พื้นที่ที่จำกัด** เนื่องจากรูปแบบของตู้ที่นำมาใช้ มีขนาดและจำนวนที่จำกัด
- **ปัญหาฝุ่น ควัน จากทางด่วน** เนื่องจากอยู่ใต้ทางด่วน
- **ความร้อนจากตัวตู้รถไฟ** แม้จะมีการแก้ไขโดยการบุวัสดุป้องกันความร้อนก็ยังประสบปัญหาอยู่

5.2 ลักษณะครัวเรือน สามารถวิเคราะห์ได้เป็น

5.2.1 ขนาดครัวเรือน พบว่ามีหลายขนาด แบ่งเป็น

- **ขนาดเล็ก** คือ โสด หรืออยู่คนเดียว พบน้อย เนื่องจากที่พักสวัสดิการ จัดให้เพื่อช่วยเหลือผู้เดือดร้อนและผู้ที่มีครอบครัวก่อนเป็นอันดับแรก
- **ขนาดกลาง** คือ มีสมาชิกจำนวน 3-4 คนเป็นคนส่วนมากที่พบ เป็นครอบครัวเดี่ยว คือ ประกอบด้วยพ่อ แม่ และลูก โดยคู่สมรสส่วนใหญ่ประกอบอาชีพ รับราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ จะมีการทำงานอยู่ในบริเวณและบริเวณรอบๆ เขตจตุจักร รองลงมาคือ เป็นพนักงานบริษัทเอกชน และประกอบธุรกิจส่วนตัว เช่น การค้าขาย เปิดร้านเสริมสวย ตัดเย็บเสื้อผ้า รับจ้างซักรีด เป็นต้น โดยให้บริการในเขตพื้นที่ที่ตนพักอาศัย
- **ขนาดใหญ่** คือ เป็นครอบครัวขยายมีสมาชิก 5 คนขึ้นไป เป็นกลุ่มคนที่พบมากรองลงมา เนื่องจากเป็นครอบครัวขนาดใหญ่ ประกอบด้วยคนหลายรุ่น เช่น ปู่ ย่า ตา ยาย ไปจนถึง

รุ่นลูก หลาน เป็นต้น บางครอบครัวอยู่มานานจากรุ่นพ่อ ต่อมาถึงรุ่นลูก เมื่อรุ่นพ่อออกจากราชการก็ให้รุ่นลูกเข้าทำงานต่อ เพื่อที่จะได้พักอาศัยต่อไป

5.2.2 ความสัมพันธ์ของผู้พักอาศัย แบ่งได้เป็น

- ความสัมพันธ์แบบเพื่อน คือ บ้านพักบางหลัง คนโสดหลายคนขอพักอาศัยในบ้านหลังเดียวกัน ซึ่งตามระเบียบสามารถขอได้
- ความสัมพันธ์แบบคนในครอบครัว คือ มีความสัมพันธ์กันแบบพ่อ แม่ ลูก หรือเครือญาติ ซึ่งมีทั้งแบบที่เป็นครอบครัวเดี่ยว และครอบครัวขยาย

5.3 พฤติกรรมการพักผ่อน แบ่งออกเป็น

- การพักผ่อนในที่พัก ส่วนใหญ่จะพักผ่อนด้วยการนอนหลับพักผ่อน เนื่องจากภาระหน้าที่ บางครั้งต้องเดินทางกลางคืนไกลๆ การนอนหลับจึงเป็นการพักผ่อนที่ดีที่สุด นอกจากนี้ยังมีการทำงานอดิเรก เช่น เลี้ยงสัตว์ การปลูกผักสวนครัว ปลูกไม้ประดับ เพราะมีบริเวณรอบๆ ที่พัก
- การพักผ่อนโดยใช้พื้นที่นอกที่พัก คือ การเล่นกีฬา ออกกำลังกาย ซึ่งสถานที่ที่ใช้เล่นกีฬา ออกกำลังกาย จะเป็นพื้นที่ภายในนิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 และสวนรถไฟที่อยู่ข้างเคียง เนื่องจากอยู่ใกล้ ไป-มาสะดวก

ตารางที่ 5.1 แสดงอัตราความสัมพันธ์ระหว่างช่วงอายุและการถือครองและรูปแบบที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม

การถือครองและรูปแบบที่อยู่อาศัย	ช่วงอายุ				รวม
	20-29 ปี	30-39 ปี	40-49 ปี	50ปีขึ้นไป	
อยู่ในสวัสดิการ (นิคมบ้านพักรถไฟ กม. 11 และ Bogie Home)	5	23	29	11	68

ผู้พักอาศัยในสวัสดิการ (นิคมบ้านพักรถไฟ กม. 11 และBogie Home) ส่วนใหญ่มีช่วงอายุ 30-49 ปี

ตารางที่ 5.2 แสดงอัตราความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนสมาชิกและการถือครองและรูปแบบที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม

การถือครองและรูปแบบที่อยู่อาศัย	จำนวนสมาชิก									รวม
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
อยู่ในสวัสดิการ (นิคมบ้านพักรถไฟ กม. 11 และ Bogie Home)	2	15	17	19	8	3	2	2	0	68

ผู้พักอาศัยในสวัสดิการ (นิคมบ้านพักรถไฟ กม. 11 และBogie Home) ส่วนใหญ่มีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 3-4 คน

ตารางที่ 5.3 แสดงอัตราความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพคู่สมรสและการถือครองและรูปแบบที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม

อาชีพคู่สมรส	อยู่ในสวัสดิการ (นิคมบ้านพักรถไฟ กม. 11 และBogie Home)
ประกอบธุรกิจส่วนตัว (เป็นเจ้าของ)	15
พนักงานบริษัทเอกชน	13
รับราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ	26
อื่นๆ	14
รวม	68

ผู้พักอาศัยในสวัสดิการ (นิคมบ้านพักรถไฟ กม. 11 และBogie Home) คู่สมรสส่วนใหญ่มีอาชีพรับราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ

ตารางที่ 5.4 แสดงอัตราความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมยามว่างและการถือครองและรูปแบบที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม

กิจกรรมยามว่าง	อยู่ในสวัสดิการ (นิคมบ้านพักรถไฟ กม. 11 และBogie Home)
นอนหลับพักผ่อน	8
เล่นกีฬา ออกกำลังกาย	21
นั่งเล่นพักผ่อนในที่พัก (ทำงานบ้าน, งานอดิเรก)	22
พักผ่อนสถานที่นอกบ้าน (โรงภาพยนตร์, ร้านอาหาร, คาราโอเกะ เป็นต้น)	11
อื่นๆ	4
รวม	66

ผู้พักอาศัยในสวัสดิการ (นิคมบ้านพักรถไฟ กม. 11 และBogie Home) กิจกรรมยามว่างส่วนใหญ่นั่งเล่นพักผ่อนในที่พัก (ทำงานบ้าน, งานอดิเรก)และเล่นกีฬา ออกกำลังกาย

5.4 ลักษณะการต่อเติม เป็นปัญหาหนึ่งที่สำคัญ แต่ได้รับการเพิกเฉย จนมีการต่อเติมกันเป็นจำนวนมาก จนมีสภาพไม่น่าดู โดยเฉพาะ บ้านพักเรือนแถว ที่มีการต่อเติมพื้นที่ชั้นล่างทั้งเพื่อการอยู่อาศัยและเชิงพาณิชย์ สามารถสรุปการต่อเติมได้ ดังนี้

ตารางที่ 5.5 สรุปลักษณะการอยู่อาศัยของข้าราชการตำรวจรถไฟในแต่ละรูปแบบ

รูปแบบ	ภาพถ่าย	ขนาดพื้นที่ (ตร.ม.)	ลักษณะการใช้สอย-การต่อเติม
บ้านพักเดี่ยว		64 – 116 m ²	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีการต่อเติม - การใช้พื้นที่รอบๆ อาคารเปิดเป็นร้านค้า
บ้านพักเรือนแถว แบบที่ 1		24 m ² ภายหลังต่อเติม 52 – 64 m ²	<ul style="list-style-type: none"> - การต่อเติมรั้วกำแพง - การต่อเติมผนังกันห้องเพิ่มเติม - การตั้งเสาอาคาร และต่อเติมหลังคา - การต่อเติมห้องพักด้านหลัง
บ้านพักเรือนแถว แบบที่ 2		32 m ² ภายหลังต่อเติม 70 m ²	<ul style="list-style-type: none"> - การต่อเติมรั้วกำแพง - การต่อเติมผนังกันห้องเพิ่มเติม - การต่อเติมโรงจอดรถ - การเจาะบันไดลงชั้นล่าง
บ้านพักเรือนแถว แบบที่ 3		40 m ² ภายหลังต่อเติม 80 – 96 m ²	<ul style="list-style-type: none"> - การต่อเติมรั้วกำแพง - การต่อเติมผนังกันห้องเพิ่มเติม - การต่อเติมห้องน้ำ - การเจาะบันไดลงชั้นล่าง - เลี้ยงสัตว์เลี้ยงหลังบ้าน
อาคารแฟลต		50 m ²	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีการต่อเติม - มีการวางสิ่งของบริเวณระเบียงทางเดินหน้าห้องพัก - มีการตากเสื้อผ้าบริเวณระเบียงทางเดินหน้าห้องพัก - ใช้ลานจอดรถด้านหน้าเป็นสนามกีฬา
บ้านพักตู้รถไฟ		43 m ²	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีการต่อเติม - มีการแบ่งเป็นตู้เรือนนอน (ตู้ ต.ญ.) และ ตู้เอนกประสงค์ (ตู้ พ.ท.) - มีการติดตั้งเครื่องปรับอากาศ - การปลูกผักสวนครัว และเลี้ยงสัตว์

5.5 ทัศนคติของข้าราชการตำรวจรถไฟ

เกี่ยวกับประเด็นในการพักอาศัยหากมีการจัดให้อยู่ร่วมกับพนักงานการรถไฟฯ มีความเห็นว่า “**ควรที่จะแบ่งแยกโซนการพักอาศัย**” สามารถวิเคราะห์ได้ดังนี้

- **เพื่อความสะดวกในเรื่องของการปกครองและการบังคับบัญชา** เนื่องจากการปฏิบัติหน้าที่มีความแตกต่างกัน
- **สภาพปัจจุบันมีการแบ่งโซนพักอาศัยออกจากกันค่อนข้างชัดเจน** แม้จะอยู่ในพื้นที่เดียวกัน ดังนั้นการไปอยู่ร่วมกับผู้อื่นย่อมเกิด**ความไม่เคยชิน** ต้องอาศัยเวลาในการปรับตัว
- ด้วยระเบียบของการปกครองที่ชัดเจนทำให้มีการจัดผู้ปกครองผู้พักอาศัย ดังนั้นหากให้คนอื่นที่ไม่มีอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง **เข้าใจในสภาพความเป็นอยู่ ปัญหา และการทำงาน** มาปกครอง ย่อมไม่เคารพเชื่อฟังและมือคุด ดังนั้น **การพักอาศัยอยู่กับคนกลุ่มเดียวกันย่อมเข้าอกเข้าใจกันมากกว่า**
- แม้ทางการรถไฟฯจะจัดสวัสดิการต่างๆ ให้แต่ก็ยังไม่เท่าเทียมกับที่จัดให้กับพนักงานการรถไฟฯ เกิดความคิดที่จะแบ่งพรรคแบ่งพวก

จากเหตุผลข้างต้น ล้วนเป็นเหตุผลในเรื่องของ **ความเป็นหมู่คณะ** หากนำมาวิเคราะห์ดูจะเห็นผลสองด้าน

- **ด้านบวก**ของการอยู่แยกกัน ผู้พักอาศัยที่อยู่ด้วยกันสามารถดูแลความเรียบร้อยให้กันได้ เมื่อเวลาไปปฏิบัติหน้าที่ อีกทั้งไม่เสียการปกครอง ความเข้าอกเข้าใจในปัญหาย่อมสื่อกันได้ดีกว่า
- **ด้านลบ**ของการอยู่แยกกัน สวัสดิการ เช่น ขนาดห้องพัก Facilities และสภาพแวดล้อมในโครงการ เป็นต้น ทางการรถไฟฯ ย่อมที่จะจัดให้แก่พนักงานของตนมากกว่า ดีกว่าที่จะจัดให้แก่ข้าราชการตำรวจ เนื่องจากกลุ่มข้าราชการตำรวจเป็นเจ้าหน้าที่จากหน่วยอื่นมาช่วยราชการและเป็นคนกลุ่มน้อยเมื่อเทียบกับจำนวนของพนักงานการรถไฟฯ

ดังนั้นหากสามารถจัดให้อยู่ในอาคารเดียวกัน แต่มีการแบ่งโซนการพักให้สามารถปกครองกันเองได้ สวัสดิการที่ได้นั้นก็จะเป็นผลพลอยได้เนื่องจากพักอาศัยร่วมกับพนักงานการรถไฟฯ

บทที่ 6

สรุป อภิปรายผลการศึกษา และข้อเสนอแนะ

6.1 สรุปผลการศึกษา

จากการวิจัยเรื่อง “สภาพและปัญหาของที่พักอาศัยของข้าราชการตำรวจรถไฟ : กรณีศึกษานิคมบ้านพักรถไฟ กม. 11 และบ้านพักตู้รถไฟ” ในการวิจัยครั้งนี้ได้สรุปผลการวิเคราะห์เป็นประเด็นสำคัญตามวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. ผลการศึกษาสถานภาพปัจจุบัน ลักษณะการอยู่อาศัย และสภาพปัญหาของการอยู่อาศัยของข้าราชการตำรวจรถไฟและครอบครัว

1.1 สถานภาพปัจจุบันของข้าราชการตำรวจรถไฟและครอบครัว

- ข้าราชการตำรวจส่วนใหญ่มีอายุ 30-49 ปี
- โดยมีระดับชั้นยศเป็นตำรวจชั้นประทวน
- มีภูมิลำเนาอยู่ต่างจังหวัดเป็นส่วนใหญ่
- มีจำนวนสมาชิกในครอบครัว โดยเฉลี่ย 3-4 คน
- พฤติกรรมการพักผ่อนในชีวิตประจำวัน คือ การนั่งเล่นพักผ่อนในที่พัก (ทำงานบ้าน, งานอดิเรก) และการเล่นกีฬา ออกกำลังกาย ซึ่งสถานที่ที่ใช้เล่นกีฬา ออกกำลังกาย จะเป็นพื้นที่ภายในนิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 และสวนรถไฟที่อยู่ข้างเคียง

1.2 สภาพแวดล้อมทางสังคม พบว่า

- ข้าราชการตำรวจส่วนใหญ่สมรสแล้ว ซึ่งเป็นไปตามระเบียบการจัดผู้เข้าพักอาศัยในอาคารบ้านพักของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ให้คำนึงถึงผู้ที่เดือดร้อนและผู้ที่มีครอบครัวก่อนเป็นอันดับแรก
- โดยคู่สมรสส่วนใหญ่ประกอบอาชีพ รับราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ จะมีการทำงานอยู่ในบริเวณและบริเวณรอบๆ เขตจตุจักร รองลงมาคือ เป็นพนักงานบริษัทเอกชน และประกอบธุรกิจส่วนตัว เช่น การค้าขาย เปิดร้านเสริมสวย ตัดเย็บเสื้อผ้า รับจ้างซักรีด เป็นต้น โดยให้บริการในเขตพื้นที่ที่ตนพักอาศัย

1.3 ลักษณะการอยู่อาศัยของข้าราชการตำรวจรถไฟและครอบครัว มีการพักอาศัยในอาคารบ้านพักของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และการรถไฟแห่งประเทศไทย (นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 และ Bogie Home) เป็นส่วนใหญ่ ในการนี้จะขอกล่าวถึงเฉพาะผู้ที่อยู่นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 และ Bogie Home เนื่องจากเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากแผนแม่บทฯ ประกอบด้วย สามารถสรุปลักษณะการอยู่อาศัยของข้าราชการตำรวจรถไฟและครอบครัวได้ ดังนี้

ตารางที่ 6.1 อาคารที่พักอาศัยของข้าราชการตำรวจรถไฟที่นิคมบ้านพักรถไฟ กม. 11 และบ้านพักตู้รถไฟ

รายการ	นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11	บ้านพักตู้รถไฟ
ประเภทอาคารที่พักอาศัย	- บ้านพักเดี่ยว - บ้านพักเรือนแถว - อาคารแฟลตพักอาศัย	บ้านแฝด
จำนวน	- บ้านพักเรือนแถว 120 หน่วย - บ้านพักเดี่ยว 9 หน่วย - อาคารแฟลต 20 หน่วย รวม 149 หน่วย	บ้านตู้รถไฟรวมจำนวน 8 บ้านชุด (16 ตู้)
ที่ตั้ง	นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 ถ.วิภาวดีรังสิต แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ	บริเวณย่านรับส่งสินค้าพลโยธิน การรถไฟแห่งประเทศไทย ถนนกำแพงเพชร เขตจตุจักร กรุงเทพฯ
ลักษณะ	- บ้านพักมีลักษณะเป็นอาคารเรือนไม้ยกพื้นสูง ใต้ถุนโล่ง ส่วนใหญ่จะมีการต่อเติมด้านล่างเกือบทุกหลัง มีบางหลังที่ต่อเติมด้านหน้า ด้านข้างหรือด้านหลังออกไป ไม่เป็นระเบียบ - อาคารแฟลตมีลักษณะเป็นอาคาร คสล.สูง 5 ชั้น	บ้านตู้รถไฟเป็นแบบบ้านแฝด บ้านพัก 1 ชุด ประกอบด้วยตู้รถไฟเก่า 2 ตู้ คือ ตู้ ตย. 1 ตู้ ที่นำมาดัดแปลงเป็นส่วนของ "เรือนนอน" และตู้ พท. 1 ตู้ นำมาดัดแปลง เป็น "เรือนใช้สอย"
อายุ	- บ้านพัก ก่อสร้างมาตั้งแต่ปี 2500 อายุ 45 ปี - อาคารแฟลตสร้างมาตั้งแต่ปี 2511 อายุ 34 ปี	ก่อสร้างมาตั้งแต่ปี 2544 อายุ 1 ปี

6.2 ข้อค้นพบและข้อเสนอแนะจากการศึกษา

บ้านพักเรือนแถว เนื่องจากสภาพภูมิประเทศ ภูมิอากาศ สะท้อนวิถีชีวิตคนไทยให้นิยมปลูกสร้างอาคารยกพื้นสูง ใต้ถุนโล่ง ส่งผลมาจากการออกแบบให้อาคารพักอาศัยที่ผ่านมามีใต้ถุนโล่ง เช่นเดียวกับบ้านพักเรือนแถวมีการยกพื้นสูง ใต้ถุนโล่ง เนื่องจากวิถีชีวิต และด้วยพื้นที่เป็นที่ลุ่มต่ำ น้ำท่วมถึง การยกพื้นสูงจึงเหมาะแก่การพักอาศัย แต่เมื่ออยู่ไปนานๆ มีเหตุผลด้านอื่นมาประกอบ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของพื้นที่ใช้สอยที่ต้องแปรผันไปตามจำนวนสมาชิกที่เพิ่มขึ้น เหตุผลทางด้านเศรษฐกิจที่ต้องการหารายได้เสริม รวมถึงการควบคุมจัดการที่ไม่เคร่งครัด ส่งผลให้เกิดการต่อเติมเป็นจำนวนมาก จนไม่เหลือสภาพเดิม ดูไม่เป็นระเบียบ นอกจากนี้ การมีบันไดนอกบ้าน ซึ่งเหมาะกับอาคารที่ยกพื้นสูง แต่เมื่อมีการต่อเติมชั้นล่าง บันไดด้านนอกดูเหมือนจะเป็นสิ่งที่ไม่สะดวก จึงมีการเจาะบันไดเพิ่มเติมภายในบ้าน

บ้านไหนบ้านจิ้งเหมือนเป็นส่วนเกิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งอาคารพักอาศัยรวม ที่ใช้บันไดร่วมกัน แม้จะมีการก่อรั้วกำแพงแต่ก็ยังไปมาระหว่างบ้านพักด้วยกันด้วยบันไดชุดเดิม ซึ่งขาดความเป็นสัดส่วน ดังนั้น การแก้ไข คือ เมื่ออาคารทรุดโทรม และจำเป็นต้องปลูกสร้างใหม่ **ควรกำหนดจำนวนผู้เข้าพักให้สอดคล้องกับขนาดพื้นที่ หรือ เพิ่มขนาดพื้นที่บ้านพักเมื่อมีการปลูกสร้างใหม่ รวมถึงการควบคุมดูแลอย่างเข้มงวดเพื่อไม่ให้มีการต่อเติม**

อาคารแฟลต ปัญหาความสะดวกความเป็นระเบียบของระเบียงทางอันเนื่องมาจากไม่มีคนมาทำความสะอาดอย่างสม่ำเสมอ และการใช้งานผิดประเภทโดยนำเอาสิ่งของออกมาวางในบริเวณระเบียงทางเดิน มีการใช้สอยพื้นที่ระเบียงทางเดินประกอบกิจกรรมและเป็นส่วนพักผ่อน นั่งเล่นพูดคุยระหว่างผู้ที่พักอาศัยร่วมกัน **ต้องอาศัยความร่วมมือร่วมใจ และให้ผู้ปกครองควบคุมดูแลความเป็นระเบียบ และที่พักอาศัยรวมประเภท แฟลต อพาร์ทเมนท์ ที่มีการออกแบบให้มีพื้นที่ใช้สอยด้านล่างเป็นร้านค้า ห้องพัก มักเกิดปัญหา ที่จอดรถยนต์ของผู้พักอาศัยไม่เพียงพอ เช่นเดียวกับอาคารแฟลตที่มีห้องพักตั้งแต่ชั้นล่าง แม้จะมีลานโล่ง เอนกประสงค์ที่ต้องใช้ร่วมกันระหว่างกลุ่มอาคารแฟลต ไม่ว่าจะใช้จอดรถ เล่นกีฬา แต่จำนวนที่จอดรถก็ไม่เพียงพอ และไม่สะดวก อีกทั้งด้วยความที่เป็นพื้นที่โล่ง การจอดไว้กลางแดดกลางฝน ย่อมทำให้รถยนต์ไหม้เร็ว ด้วยความรักรถ หวงรถ เป็นทรัพย์สินชิ้นหนึ่งที่มีราคาสูง และหากจอดไว้เวลาดกลางคืนไม่มีรั้วรอบขอบชิด ยิ่งนำไปเป็นห่วง เกิดความกังวลในความปลอดภัยในทรัพย์สิน จึงทำการก่อสร้างโรงจอดรถโดยรอบอาคารแฟลต ดังนั้นการออกแบบอาคารพักอาศัยรวม สิ่งที่ต้องคำนึงถึง คือ เรื่องที่จอดรถยนต์ โดยเฉพาะอาคารที่มีห้องพักตั้งแต่ชั้นล่างมักเกิดปัญหาและความต้องการมากกว่าอาคารที่เป็นใต้ถุนโล่ง **ควรมีการเตรียมพื้นที่ให้เพียงพอ รวมถึงอาคารมีหลังคาคลุมก็จะช่วยลดปัญหาเรื่องการต่อเติมที่ไม่เป็นระเบียบได้****

บ้านพักตู้รถไฟ เนื่องจากการทดลอง นำเอาตู้รถไฟมาดัดแปลงเป็นที่พักอาศัย ด้วยตัววัสดุเองที่เป็นเหล็กเอง มีคุณสมบัติในการสีผ่านและเก็บกักความร้อนได้ดี แม้จะบุวัสดุกันความร้อนแล้ว ประกอบกับความจำกัดของพื้นที่ซึ่งแปรผันไปตามขนาดและประเภทของตู้ที่นำมาใช้ ดังนั้น การออกแบบครั้งต่อไป ควรที่จะนำเอาตู้ที่มีพื้นที่มากกว่ามาทดลองดัดแปลงรวมถึงเป็นตู้ที่มีจำนวนมากด้วย เนื่องจากแบบที่มีอยู่ คือตู้พนักงานห้ามล้อ (พห.) มีจำนวนจำกัด ไม่สามารถนำมาดัดแปลงได้ตามจำนวนผู้ที่ต้องการที่พักอาศัย หากเป็นไปได้ เนื่องการตู้รถไฟเก่าเป็นทรัพย์สินของการรถไฟฯ ที่ตั้งก็ใช้ที่ดินของการรถไฟฯ หากที่พักรถในปัจจุบันทรุดโทรมและไม่เพียงพอ ให้พิจารณานำเอา"บ้านพักตู้รถไฟ" ไปปลูกสร้างเป็นอาคารพักอาศัยให้แก่พนักงาน ประมาณการค่าใช้จ่าย ทำบ้าน 1 ชุด (ตย.และ พห.) ตกประมาณ 40,000-50,000 บาท สำหรับปัญหาที่พบคือในเรื่องของหลังคาที่ไม่สามารถกันแดดกันฝนได้เต็มที่นักเนื่องจากวัสดุที่ใช้ในปัจจุบันเป็นเพียงวัสดุรองแสง(สแลนท์) เมื่อฝนตกเกิดปัญหาไป-มาระหว่างตู้ด้วยความลำบาก หากเปลี่ยนจากวัสดุรองแสง(สแลนท์) มาเป็นวัสดุถาวรเช่น กระเบื้องลอนคู่ หรือสังกะสี จะแก้ปัญหาตรงจุดนี้ได้

จากการศึกษาสามารถสรุปปัญหา วิเคราะห์สาเหตุและเสนอทางแก้ ได้ดังตารางข้างล่าง
ตารางที่ 6.2 สรุปปัญหา วิเคราะห์สาเหตุและเสนอทางแก้

รูปแบบ	ปัญหา	สาเหตุ	ข้อเสนอแนะ
บ้านพักเดี่ยว บ้านพักเรือนแถว ที่นิคมรถไฟ กม.11	<p>ปัญหาของลักษณะทางกายภาพของอาคาร</p> <ul style="list-style-type: none"> - ความทรุดโทรมของอาคาร - พื้นที่ไม่เพียงพอ - รูปแบบอาคารเป็นอาคารใต้ถุนโล่งเกิดการต่อเติมอาคารผิดระเบียบ - การออกแบบให้มีบันไดร่วมกัน แม้จะมีการก่อรั้วกำแพง ไม่เป็นสัดส่วน 	<ul style="list-style-type: none"> - มีสภาพเก่าแก่เนื่องจากใช้งานมานาน - วัสดุถาวร แต่มีอายุมาก - ความต้องการทางด้านเศรษฐกิจ - มีการต่อเติมที่อยู่อาศัยหลายรูปแบบ ไม่เป็นระเบียบ และขาดการควบคุมจัดการที่ดี 	<ul style="list-style-type: none"> - การจัดสรรงบประมาณในการดูแลซ่อมแซม รวมถึงการจัดเจ้าหน้าที่ให้เพียงพอที่จะดูแลสภาพการอยู่อาศัยให้อยู่ในสภาพเรียบร้อย - วัสดุที่ชำรุด มีการเปลี่ยนแปลง ซ่อมแซม - ควรกำหนดจำนวนผู้เข้าพักให้สอดคล้องกับขนาดพื้นที่ หรือ เพิ่มขนาดพื้นที่บ้านพักเมื่อมีการปลูกสร้างใหม่ - รวมถึงการควบคุมดูแลอย่างเข้มงวดเพื่อไม่ให้เกิดการต่อเติม
	<p>ปัญหาของสภาพพื้นที่</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปัญหาน้ำท่วม น้ำขัง ไม่สามารถระบายได้ - หญ้าขึ้นรก - ทางสัญจรบางเส้นคับแคบรถเข้าออกไม่ได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ทางน้ำถูกปิด - พื้นที่ลุ่ม - ขาดงบประมาณและกำลังคน - การนำของออกมาวางข้างทาง - การต่อเติมล้ำเส้นทางสาธารณะ 	<ul style="list-style-type: none"> - การสำรวจ ขุดลอกทางน้ำเท่าที่สามารถทำได้ - ออกกฎระเบียบ ควบคุมห้ามการต่อเติม รวมถึงการนำสิ่งของออกมาตากข้างทาง - การจัดสรรงบประมาณในการดูแลซ่อมแซม รวมถึงการจัดเจ้าหน้าที่ให้เพียงพอที่จะดูแลสภาพการอยู่อาศัยให้อยู่ในสภาพเรียบร้อย
อาคารแฟลต	<ul style="list-style-type: none"> - ปัญหาความสะอาดความเป็นระเบียบของระเบียบทางเดิน - ปัญหาความทรุดโทรมของอาคาร - ขนาดห้องพักที่จำกัด - ที่จอดรถยนต์ไม่เพียงพอ 	<ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่ที่จำกัด - การขาดงบประมาณในการดูแลซ่อมแซมอย่างต่อเนื่อง - จิตสำนึกของผู้พักอาศัย - ไม่ได้เตรียมที่จอดรถให้เพียงพอและเป็นอาคารที่ใช้ประโยชน์ตั้งแต่ชั้นล่าง 	<ul style="list-style-type: none"> - ความร่วมมือร่วมใจของผู้อยู่อาศัยเอง - การจัดสรรงบประมาณและกำลังคนมาดูแลซ่อมแซมอย่างต่อเนื่อง - ควรเตรียมการให้สอดคล้องกับจำนวนผู้ใช้ และให้เจ้าหน้าที่จอดรถที่มีหลังคาคลุม มีรั้วรอบขอบชิด

ตารางที่ 6.2 สรุปปัญหา วิเคราะห์สาเหตุและเสนอทางแก้ (ต่อ)

รูปแบบ	ปัญหา	สาเหตุ	ข้อเสนอแนะ
บ้านพักตู้รถไฟ	<ul style="list-style-type: none"> - หลังคาที่ไม่สามารถกันแดดกันฝนได้เต็มที่ - พื้นที่ที่จำกัด - ปัญหาฝุ่น คิว้น จากทางด่วน 	<ul style="list-style-type: none"> - วัสดุไม่ถาวร - รูปแบบของตู้รถไฟที่จำกัด 	<ul style="list-style-type: none"> - เปลี่ยนแปลงวัสดุหลังคา - ใช้ตู้รถไฟประเภทอื่นที่หมดสภาพมาดัดแปลงให้มีขนาดพื้นที่มากขึ้น

6.3 ข้อเสนอกรณีนำแผนแม่บทฯ มาใช้

จากการศึกษาถึงลักษณะสภาพปัจจุบัน สภาพการพักอาศัย ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการที่พักอาศัยข้าราชการตำรวจ แสดงให้เห็นถึงปัญหาและผลกระทบต่างๆ ของสภาพแวดล้อมที่มีผลต่อผู้พักอาศัย และสภาพความเป็นอยู่ในพื้นที่ที่ทำการศึกษา ดังนั้นจากผลการศึกษาสามารถสรุปแนวทางการจัดที่พักอาศัยของข้าราชการตำรวจรถไฟ ดังต่อไปนี้

1. ลักษณะการจัดอาคารที่พักอาศัย

จากการสัมภาษณ์ทั้งกลุ่มตัวแทนผู้พักอาศัย และเจ้าหน้าที่การรถไฟฯ สามารถสรุปเรื่องการจัดการอาคารที่พักอาศัย ได้ว่า

แนวทางที่ 1 อาคารพักอาศัยหากมีการนำเอาอาคารแฝดซึ่งเป็นแบบมาตรฐานของการรถไฟฯ มาใช้ซึ่งเป็นอาคารสูง 5 ชั้น จำเป็นต้องสร้างอาคารจำนวนมาก และใช้พื้นที่มาก ซึ่งอาคารหลังหนึ่ง มี 50 หน่วย ดังนั้น หากเตรียมที่พักไว้เพื่อรองรับการโยกย้าย ให้เท่ากับจำนวนผู้พักอาศัยในปัจจุบัน 137 หน่วย จำเป็นต้องสร้างทั้งหมด 3 อาคาร แต่ผู้ที่ได้รับผลกระทบไม่ได้มีแต่ตำรวจรถไฟเท่านั้น พนักงานกว่า 2,000 ครอบครัวก็ได้รับผลกระทบเช่นกัน ซึ่งพื้นที่แห่งใหม่ไม่สามารถรองรับจำนวนทั้งหมดได้ ต้องมีการย้ายบางส่วนไปยังพื้นที่อื่น ๆ ซึ่งยังไม่สามารถบอกได้ว่าจะเป็นที่แห่งใด และใครต้องไป

แนวทางที่ 2 หากมีความเป็นไปได้ในการสร้างเป็นอาคารสูง จำเป็นต้องมีการแบ่งโซนพักอาศัยระหว่างพนักงานการรถไฟฯ และตำรวจรถไฟ อาจแบ่งแยกอาคารกันหรือว่าแยกชั้นพักอาศัย ในการพักอาศัยอาคารสูง จำเป็นต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ภายในอาคาร ค่าใช้จ่ายรวมถึงการบริหารจัดการเป็นสิ่งที่ต้องคำนึงถึง ซึ่งทางการรถไฟฯ ไม่มีกำลังคนหรือประสบการณ์ในการบริหารจัดการอาคารสูงมาก่อน

2. ลักษณะการจัดการในการพักอาศัยระหว่างสองหน่วยงาน

ผลการวิเคราะห์สรุปว่า มีความจำเป็นต้องแยกหน่วยงานทั้งสองไว้ต่างอาคารกัน หรือหากเป็นอาคารสูงควรมีการแบ่งโซนให้ชัดเจนเป็นส่วน เนื่องจากลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของหน่วยงานทั้งสองมีความแตกต่างกันอย่างเด่นชัด และกฎ ระเบียบ เพื่อความสะดวกในเรื่องของการปกครองและการบังคับบัญชา และจากผลการศึกษาข้าราชการตำรวจส่วนใหญ่ที่ศึกษาไม่เห็นด้วยในการใช้พื้นที่ร่วมกัน

3. จำนวนห้องพัก

การจัดที่พักอาศัยแก่ข้าราชการตำรวจมีความจำเป็น ทั้งนี้ด้วยหน้าที่ที่ต้องมีการโยกย้ายไปประจำการตามจังหวัดต่างๆ ที่พักมีความจำเป็นอย่างมาก ซึ่งถือเป็นเรื่องของขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติหน้าที่ ดังนั้นการจัดที่พักอาศัยแก่ข้าราชการตำรวจเมื่อมีการพัฒนาพื้นที่ตามแผนแม่บท เป็นการจัดจำนวนที่พักอาศัยตามจำนวนหน่วยพักเดิมที่อยู่ในปัจจุบัน คือ 157 หน่วย ซึ่งการจัดตามแนวทางนี้ เป็นการลดผลกระทบด้านที่พักอาศัยของผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง เนื่องจากปัจจุบันมูลค่าที่ดินบริเวณเขตเมืองชั้นในของกรุงเทพมหานครมีมูลค่าที่สูงมาก การที่ข้าราชการตำรวจที่มีรายได้อย่างจำกัดจะสามารถที่จะมีที่อยู่อาศัยได้โดยไม่ต้องออกค่าใช้จ่ายเอง เป็นไปได้ยาก ซึ่งหากสามารถจัดจำนวนที่พักอาศัยได้มากกว่าจำนวนผู้ที่เดือดร้อนในปัจจุบัน ก็จะเป็นการช่วยเหลือด้านสวัสดิการและเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของข้าราชการตำรวจด้วย

4. ขนาดห้องพัก

โดยที่แบบมาตรฐานอาคารแฟลตในปัจจุบันของการรถไฟฯ มีขนาดพื้นที่ 50 ตารางเมตร (รวมระเบียง) และจากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวแทนและผู้ตอบแบบสอบถาม บางส่วนเสนอว่าควรที่จะจัดห้องพักให้มีขนาดพื้นที่มากขึ้นและมีการจัดแบ่งพื้นที่เป็นส่วน หากมีการนำเอาแบบห้องพักของกองโยธาธิการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่กำหนดให้ตำรวจชั้นสัญญาบัตรมีขนาดห้องพักประมาณ 55-80 ตารางเมตร และตำรวจชั้นประทวนมีขนาดห้องพักประมาณ 40-45 ตารางเมตร โดยความหนาแน่นในการพักอาศัยของครอบครัวได้กำหนดที่ 4 คน : 1 หน่วย มีความเหมาะสมในการพักอาศัยได้ดี ซึ่งสอดคล้องกับมาตรฐานขั้นต่ำที่อยู่อาศัยของการเคหะแห่งชาติกำหนดไว้ ให้พื้นที่รวมสำหรับผู้อยู่อาศัยของครอบครัวไม่ต่ำกว่า 5 คน จะต้องมีพื้นที่ไม่น้อยกว่า 34 ตารางเมตร

5. สิ่งอำนวยความสะดวก

การจัดสภาพแวดล้อมทางกายภาพและสิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการ จะมีผลต่อพฤติกรรมและความพึงพอใจของผู้พักอาศัย ดังนั้น แนวทางการพัฒนารูปแบบด้านกายภาพจะสามารถตอบ

สนองการพักอาศัยที่เหมาะสมได้ จึงควรมีการพิจารณาให้ความสำคัญการออกแบบจัดแบ่งพื้นที่ใช้สอยในอาคารให้สอดคล้องกับการใช้สอยพฤติกรรมของผู้พักอาศัย เช่น

ศูนย์ออกกำลังกาย สำหรับข้าราชการตำรวจและผู้พักอาศัยในแฟลต เพื่อส่งเสริมให้ข้าราชการตำรวจและครอบครัวมีสุขภาพแข็งแรง ทั้งเป็นผลโดยตรงต่อประสิทธิภาพการทำงานของข้าราชการตำรวจ

สนามเด็กเล่น สวนหย่อม ส่วนพักผ่อนเปิดโล่ง เพื่อเป็นส่วนกิจกรรมและส่วนพักผ่อนสำหรับบุตรหลานและผู้พักอาศัย รวมทั้งเป็นการลดผลกระทบด้านสังคมของผู้พักอาศัยที่ได้รับการรบกวนจากการใช้พื้นที่บริเวณทางเดินร่วมเป็นพื้นที่กิจกรรมต่างๆ เนื่องจากผู้ตอบแบบสอบถามมีความคุ้นเคยจากกิจวัตรที่เคยทำมา เช่นการออกกำลังกาย การพักผ่อนตามสวนสาธารณะ

จัดพื้นที่สำหรับร้านค้า และร้านอาหารให้บริการผู้พักอาศัยในแฟลต เนื่องจากความเคยชินความสะดวกสบายจากที่แห่งเดิมที่มีร้านค้า ต่างๆ ในชุมชน สะดวกสบายในการซื้อ-จ่าย และบางส่วนต้องการค้าขายเหมือนเดิม

โดยการจัดสภาพแวดล้อมทางกายภาพและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ดีแก่ผู้พักอาศัย สอดคล้องกับงานวิจัยของ วัฒนา เอื้ออนุกุลพงษ์ ที่สรุปว่า สภาพแวดล้อมทางกายภาพจะมีบทบาทในการยกระดับคุณภาพชีวิตของข้าราชการตำรวจให้สูงขึ้น และจะส่งผลต่อขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติหน้าที่ได้ดีเพิ่มขึ้นด้วย

6. ขั้นตอนและระเบียบการโยกย้าย

โดยหากการรถไฟฯ มีแผนการพัฒนาพื้นที่โครงการที่แน่นอน ก็ควรมีการแจ้งหนังสือถึงผู้ที่ได้รับผลกระทบเป็นการล่วงหน้า เพื่อให้ผู้ได้รับผลกระทบมีระยะเวลาในการเตรียมการโยกย้าย อีกทั้งหากการรถไฟฯ จัดประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับแผนแม่บทอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ทราบเจตนารมณ์และจุดประสงค์ที่แท้จริงก็จะสามารถลดผลกระทบในแง่ลบต่างๆ ให้น้อยลงได้ เพราะจากการศึกษา พบว่า ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากแผนแม่บท ส่วนใหญ่ไม่ทราบเรื่องโครงการพัฒนาพื้นที่ตามแผนแม่บท หรือส่วนหนึ่งที่ทราบก็ยังไม่มีความเข้าใจที่คลาดเคลื่อนจากความเป็นจริง หากการรถไฟฯไม่ดำเนินการในเรื่องนี้ ในอนาคตความเข้าใจผิดนั้นอาจกลายเป็นปัญหาที่ก่อให้เกิดความยุ่งยากได้

6.4 ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาต่อไป

ในการศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาในช่วงเวลา เดือน พฤศจิกายน 2545 – กุมภาพันธ์ 2546 การศึกษาครั้งนี้เป็นเพียงการศึกษาเฉพาะข้าราชการตำรวจรถไฟเท่านั้น หากแต่มิได้ศึกษาในส่วนของพนักงานรถไฟ ที่อยู่ในนิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 และผู้พักอาศัยในย่านตึกแดงในปัจจุบันด้วย เพื่อเปรียบเทียบว่าสภาพและปัญหาของที่พักอาศัยของพนักงานรถไฟฯ ว่ามีความเหมือนหรือแตกต่างกันหรือไม่ จึงเป็นเรื่องที่ควรนำมาศึกษาต่อไป

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

กองตำรวจรถไฟ[Online]. แหล่งที่มา <http://www.railway.police.go.th> [3 กันยายน 2545].

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. ศูนย์นศศึกษา สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อมและสถาบันวิจัยสังคม.

รายงานการประชุมเชิงวิชาการ เรื่อง ปัญหาการรื้อย้ายที่อยู่อาศัยริมคลอง เพื่อแก้ปัญหา
น้ำท่วม กทม.(ม.ป.ท.), 2527.

ฉัตรชัย พงษ์ประยูร. ภูมิศาสตร์เมือง. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2531

ปรพัทธ์ ภูงามทอง. การศึกษาเปรียบเทียบการจัดสวัสดิการที่อยู่อาศัยของข้าราชการทหารและข้าราชการตำรวจในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาเคหการ
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536.

พินชา สังข์เพ็ชร. การทำวิทยานิพนธ์ทางด้านเคหพัฒนาการ. กรุงเทพมหานคร: ภาควิชาเคหการ
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.

พิชิต ตรีเทพาสัมพันธ์. การจัดการที่พักอาศัยของข้าราชการตำรวจ สถานีตำรวจนครบาลปทุมวัน
และสถานีตำรวจดับเพลิงบรรทัดทอง เมื่อมีการย้ายตามแผนแม่บทเขตพาณิชย์ของ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาเคหการ
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.

ไพฑูรย์ สีนลาวัฒน์ และสำลี ทองธิว,บรรณาธิการ. การวิจัยทางการศึกษา : หลักและวิธีการ
สำหรับนักวิจัย. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2538.

รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ ย่านพหลโยธิน และย่านโรงงาน
มักกะสัน, 2543.

วัฒนา เอื้ออนุกุลพงษ์. การเปรียบเทียบเคหะสงเคราะห์สำหรับตำรวจนครบาล : กรณีศึกษา สถานี
ตำรวจนครบาลพลับพลาไชยเขต 1-2 สถานีตำรวจนครบาลปากคลองสาน-สมเด็จพระ
เจ้าพระยา สถานีตำรวจนครบาลบางชัน. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต
ภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.

อุทุมพร (ทองอุไทย) จามรรมาน. การสุ่มตัวอย่างทางการศึกษา. พิมพ์ครั้งที่ 3 กรุงเทพฯ: หจก.
พันธ์พิบบลิซซิ่ง, 2537.

ภาษาอังกฤษ

Londow Wingo Jr. Transportation and Urban Land. New York: Practer, 1969.

Maslow A.H. Motivation and personality. New York: Harper & Brother, 1954.



ภาคผนวก

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาคผนวก ก

แบบสอบถาม



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แบบสอบถาม

เลขที่แบบสอบถาม ID □□□

เรื่อง “สภาพและปัญหาของที่พักอาศัยของข้าราชการตำรวจรถไฟ
ที่นิคมบ้านพักรถไฟ กม. 11 และบ้านพักผู้รถไฟ”

โปรดขีด ✓ ในช่อง □ หรือเติมข้อความที่ต้องการตามความเห็นของท่านมากที่สุด	สำหรับผู้วิจัย
ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม	
1. ปัจจุบันท่านอายุ	<input type="checkbox"/>
1. <input type="checkbox"/> 20-29 ปี	
2. <input type="checkbox"/> 30-39 ปี	
3. <input type="checkbox"/> 40-49 ปี	
4. <input type="checkbox"/> 50 ปีขึ้นไป	
2. ภูมิลำเนาเดิม	<input type="checkbox"/>
1. <input type="checkbox"/> กรุงเทพมหานคร	
2. <input type="checkbox"/> ต่างจังหวัด	
3. ลำดับชั้นยศผู้ตอบแบบสอบถาม	<input type="checkbox"/>
1. <input type="checkbox"/> ชั้นประทวน	
2. <input type="checkbox"/> ชั้นสัญญาบัตร	
4. จำนวนสมาชิกที่ครอบครัว รวมตัวท่านด้วย _____ คน	<input type="checkbox"/>
5. ในกรณีที่ท่านสมรสแล้ว คู่สมรสของท่านทำงานประเภทใด (กรณี “โสด” โปรดระบุในตัวเลือกที่ 4.)	
1. <input type="checkbox"/> ประกอบธุรกิจส่วนตัว (เป็นเจ้าของ)	<input type="checkbox"/>
2. <input type="checkbox"/> พนักงานบริษัทเอกชน	<input type="checkbox"/>
3. <input type="checkbox"/> ข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ	<input type="checkbox"/>
4. <input type="checkbox"/> อื่นๆ (โปรดระบุ) _____	<input type="checkbox"/>
6. ปกติท่านเดินทางมาทำงานโดยพาหนะใด	
1. <input type="checkbox"/> รถจักรยานยนต์	<input type="checkbox"/>
2. <input type="checkbox"/> รถยนต์ส่วนบุคคล	<input type="checkbox"/>
3. <input type="checkbox"/> รถไฟ	<input type="checkbox"/>
4. <input type="checkbox"/> รถสวัสดิการรับ-ส่ง	<input type="checkbox"/>
5. <input type="checkbox"/> เรือ	<input type="checkbox"/>
6. <input type="checkbox"/> อื่นๆ (โปรดระบุ) _____	<input type="checkbox"/>
7. ปกติในชีวิตประจำวัน ท่านใช้เวลาว่างทำกิจกรรมใดหลังจากการปฏิบัติหน้าที่	
1. <input type="checkbox"/> นอนหลับพักผ่อน	<input type="checkbox"/>
2. <input type="checkbox"/> เล่นกีฬา ออกกำลังกาย	<input type="checkbox"/>
3. <input type="checkbox"/> นั่งเล่น พักผ่อนในที่พัก (งานบ้าน, งานอดิเรก)	<input type="checkbox"/>
4. <input type="checkbox"/> พักผ่อนหย่อนใจตามสถานที่นอกบ้าน	<input type="checkbox"/>
5. <input type="checkbox"/> อื่นๆ (โปรดระบุ) _____	<input type="checkbox"/>
ส่วนที่ 2 รูปแบบและสภาพปัญหาที่อยู่อาศัยในปัจจุบันของผู้ตอบแบบสอบถาม	
8. ลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัยของท่านในปัจจุบัน	<input type="checkbox"/>
1. <input type="checkbox"/> เป็นเจ้าของเอง	
2. <input type="checkbox"/> อยู่อาศัยกับบิดา-มารดา หรือญาติ	
3. <input type="checkbox"/> เช่าอยู่	
4. <input type="checkbox"/> อยู่ในสวัสดิการ(นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 และ Bogie Home)	
5. <input type="checkbox"/> อยู่ในสวัสดิการ(ที่พักสวัสดิการตำรวจส่วนกลาง)	

ภาคผนวก ข

อัตรากำลังพล



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อัตรากำลังข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตร

สังกัด ตำแหน่ง	กำลังอนุญาต	ตัวจริง	ว่าง	สังกัด ตำแหน่ง	กำลังอนุญาต	ตัวจริง	ว่าง
<u>บก.รฟ.</u>				<u>ผ.1 กก.2 รฟ.</u>			
ผบก.	1	1	0	สว.	1	1	0
รอง ผบก.	3	2	1	สบ.2	1	1	0
นว.ผบก.	1	0	1	รอง สว.(สบ.1)	4	3	1
สว.งานธุรการฯ	1	1	0	<u>ผ.2 กก.2 รฟ.</u>			
รอง สว.งานธุรการฯ	5	4	1	สว.	1	1	0
สว.งานนโยบายฯ	1	0	1	รอง สว.	3	3	0
รอง สว.งานนโยบายฯ	3	3	0	<u>ผ.3 กก.2 รฟ.</u>			
สว.งานการเงินฯ	1	1	0	สว.	1	1	0
รอง สว.งานการเงินฯ	4	3	1	รอง สว.	3	3	0
<u>กก.1 รฟ.</u>				<u>กก.3 รฟ.</u>			
ผกก.	1	1	0	ผกก.	1	1	0
รอง ผกก.	1	1	0	รอง ผกก.	1	1	0
<u>ผ.1 กก.1 รฟ.</u>				<u>ผ.1 กก.3 รฟ.</u>			
รอง ผกก.ผ.1 กก.1	1	1	0	สว.	1	1	0
สบ.3	1	1	0	รอง สว.	3	3	0
สบ.2	2	1	1	<u>ผ.2 กก.3 รฟ.</u>			
สวป.	1	1	0	สว.	1	0	1
รอง สว.สอบสวน(สบ.1)	1	1	0	รอง สว.	3	2	1
รอง สว.สืบสวน	1	1	0	<u>ผ.3 กก.3 รฟ.</u>			
รอง สวป.	3	2	1	สว.	1	1	0
รอง สว.จร.	1	0	1	รอง สว.	2	2	0
<u>ผ.2 กก.1 รฟ.</u>				<u>กก.4 รฟ.</u>			
สว.	1	1	0	ผกก.	1	1	0
รอง สว.	3	2	1	รอง ผกก.	1	1	0
<u>ผ.3 กก.1 รฟ.</u>				<u>ผ.1 กก.4 รฟ.</u>			
สว.	1	1	0	สว.	1	1	0
รอง สว.	3	2	1	รอง สว.	9	9	0
<u>กก.2 รฟ.</u>				<u>ผ.2 กก.4 รฟ.</u>			
ผกก.	1	1	0	สว.	1	1	0
รอง ผกก.	1	1	0	รอง สว.	1	1	0
รวม	43	33	10	รวม	41	38	3

อัตรากำลังชั้น ประทวน - ผลสำรวจ สังกัด รฟ.

สังกัด	กำลังอนุญาต	ตัวคนจริง	ว่าง
บก.	109	91	18
งานธุรการฯ	15	13	2
งานการเงินฯ	10	9	1
งานนโยบายและแผน	5	5	0
กก.1 รฟ.	8	8	0
ผ.1 กก.1 รฟ.	184	161	23
ผ.2 กก.1 รฟ.	50	44	6
ผ.3 กก.1 รฟ.	54	51	3
กก.2 รฟ.	8	8	0
ผ.1 กก.2 รฟ.	57	55	2
ผ.2 กก.2 รฟ.	60	59	1
ผ.3 กก.2 รฟ.	51	50	1
กก.3 รฟ.	8	7	1
ผ.1 กก.3 รฟ.	42	42	0
ผ.2 กก.3 รฟ.	44	43	1
ผ.3 กก.3 รฟ.	40	39	1
กก.4 รฟ.	8	8	0
ผ.1 กก.4 รฟ.	11	8	3
ผ.2 กก.4 รฟ.	3	3	0
รวม	767	704	63

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาคผนวก ค

1. ข้อมูลการสัมภาษณ์ตัวแทนผู้พักอาศัยในนิคมรถไฟ กม. 11 และ Bogie Home
2. ข้อมูลการสัมภาษณ์ผู้มีอำนาจหน้าที่ของกองตำรวจรถไฟ
3. ข้อมูลการสัมภาษณ์ผู้มีอำนาจหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ข้อมูลการสัมภาษณ์ผู้มีอำนาจหน้าที่ของกองตำรวจรถไฟ ตัวแทนผู้พักอาศัยในนิคมรถไฟ กม.11 และ Bogie Home ผู้มีอำนาจหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

1. ข้อมูลการสัมภาษณ์ผู้มีอำนาจหน้าที่ของกองตำรวจรถไฟ

แบบบันทึกสรุปการสัมภาษณ์ มีการวิเคราะห์ แบ่งออกเป็น

1. ในฐานะหัวหน้า เมื่อมีการโยกย้าย คิดว่าควรมีการเตรียมการอะไรบ้าง ปัญหาที่น่าจะเกิดขึ้น กับมาตรการรองรับการแก้ปัญหา
2. มีความคิดเห็นอย่างไรกับการย้ายจากทางราบไปอยู่ทางสูง และจำนวนหน่วยที่พักอาศัยที่ควรจัดเตรียมไว้ให้
3. มีความคิดเห็นอย่างไรกับการอยู่ร่วมกับพนักงานการรถไฟฯ
4. มีความคิดเห็นในเรื่อง Facilities ที่ควรจัดเตรียมให้เพื่อรองรับการโยกย้ายอย่างไร

ตารางที่ 1.1 แสดงข้อมูลของผู้มีอำนาจหน้าที่ของกองตำรวจรถไฟที่สัมภาษณ์

ลำดับ	รายชื่อ	ตำแหน่ง	สังกัด	วัน เวลาสัมภาษณ์
1	พ.ต.ท.ขวัญชัย ฉายวรรณะ	สว.งานธุรการและกำลังพล รฟ.	บก. รฟ.	26 พ.ย. 2545 10.30 น.
2	พ.ต.ท.หญิง รัชณี วัชรกร	สว. งานการเงินและพัสดุ รฟ.	บก. รฟ.	20 พ.ย. 2545 11.00 น.
3	พ.ต.ท.เจษฎา สวยสม	สวป. ผ.1 กก.1 รฟ.	ผ.1 กก.1 รฟ.	6 พ.ย. 2545 13.30 น.
4	ด.ต.พิชัย ชาญดนตรี	จหนท.คดี ผ.1 กก.2 รฟ. ปฏิบัติหน้าที่ฝ่ายนโยบายและแผน	กก.2 รฟ.	1 พ.ย. 2545 12.00 น.
5	พ.ต.ท.อนุรักษ์ชาติ สุวรรณ	สว. ผ.1 กก.2 รฟ.	ผ.1 กก.2 รฟ.	26 พ.ย. 2545 13.00 น.
6	พ.ต.ท.อุดม สุวรรณเวชทิพย์	ผกก. กก.3 รฟ.	กก.3 รฟ.	6 พ.ย. 2545 13.00 น.
7	พ.ต.อ.สมัคร พุดมทอง	ผกก. กก.4 รฟ.	กก.4 รฟ.	23 พ.ย. 2545 10.30 น.
8	พ.ต.ท.พีระพล ไชยอรรด	สว. ผ.1 กก.4 รฟ.	ผ.1 กก.4 รฟ.	14 พ.ย. 2545 11.00 น.

พ.ต.ท.ขวัญชัย ฉายวรรณะ (สว. งานธุรการและกำลังพล รฟ.) 26 พฤศจิกายน 2545 เวลา 10.30 น. มีความเห็นว่า ในการโยกย้ายนั้นไม่สามารถเลือกได้เป็นเรื่องระดับนโยบาย ซึ่งเมื่อมีการสั่งมาก็ต้องปฏิบัติตาม โดยมองว่าปัญหาที่จะเกิดทางโครงการฯ น่าจะมีการเตรียมความพร้อมเอาไว้แล้ว แต่การจะไปอยู่หรือไม่เป็นสิทธิ์ของตัวข้าราชการ ถ้าไม่ไปก็เป็นการสละสิทธิ์ไป สิทธิ์ก็จะตกเป็นของผู้คนที่เดือดร้อนต่อไป ส่วนเรื่องปัญหาของความสะดวกสบายในพื้นที่ใหม่อาจมีในช่วงแรกๆ แต่วิถีชีวิตค่อนข้างใกล้เคียงกับแบบเดิม การเดินทางก็มีทั้งรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง รถสองแถว เพียงแค่อยู่คนละด้านของทางรถไฟ จึงไม่น่ามีปัญหา ส่วนประเด็นของจำนวนหน่วยที่พัก มองว่า ทางการรถไฟฯ ควรที่จะจัดเตรียมให้เท่ากับจำนวนที่พักที่มีอยู่ในปัจจุบันเป็นอย่างน้อย หรือมากขึ้นเท่าที่งบประมาณจะเอื้ออำนวย ส่วนประเด็นการพักอาศัยร่วมกับพนักงานการรถไฟฯ คิดว่าอยู่ด้วยกันได้ แต่ควรแบ่งแยกสัดส่วนเพื่อความสะดวกในการปกครอง เนื่องจากระเบียบการเข้าพักอาศัยของข้าราชการต้องมีหัวหน้า

แถว (หัวหน้าตอม) เป็นผู้ดูแลความสงบเรียบร้อยในการพักอาศัย และในเรื่องของการทำแผนภูมิหมู่บ้านเป็นการจัดระเบียบทางหนึ่ง สำหรับ Facilities ที่ต้องการขอให้มีที่พักผ่อนหรือส่วนออกกำลังกาย สนามบอล สนามเด็กเล่น ตามมาตรฐานการอยู่อาศัย

พ.ต.ท.หญิง รัชณี วัชรากร (สว. งานการเงินและพัสดุ รพ.) 20 พฤศจิกายน 2545 เวลา 11.00 น. มีความเห็นด้วยกับการนำพื้นที่ดังกล่าวไปพัฒนาให้เกิดประโยชน์สูงสุด เพราะพื้นที่ปัจจุบันมีสภาพเหมือนแหล่งเสื่อมโทรม ไม่น่าอยู่นัก สำหรับประเด็นเมื่อมีการย้ายไปยังที่แห่งใหม่คิดว่า น่าจะเป็นเรื่องของการปรับตัวในระยะแรกๆ เท่านั้น เมื่อผ่านไประยะหนึ่ง ก็จะสามารถปรับตัวได้ เนื่องจากยังคงมีความคุ้นเคยกับที่แห่งเดิม ทั้งเรื่องการใช้ชีวิตประจำวัน การเดินทางของพนักงานและครอบครัว เนื่องจากข้าราชการตำรวจมีรายได้น้อย ดังนั้นครอบครัวจึงหาช่องทางเสริมรายได้ให้เพียงพอต่อค่าใช้จ่าย จึงมีการประกอบอาชีพเสริมกันมากบางอาชีพสามารถทำที่ไหนก็ได้ เช่น รับจ้างซักกรีด แต่บางอาชีพ เช่น อาชีพค้าขายที่ทำกันมากจำเป็นต้องใช้พื้นที่ทำการค้า เมื่อไปอยู่ที่แห่งใหม่ อาจทำให้ขาดรายได้เพราะไม่มีพื้นที่ให้ทำการค้าอย่างเดิมได้ ถ้าโครงการฯ มีการจัดพื้นที่การค้าให้ได้ก็จะดี ส่วนประเด็นเรื่องการย้ายไปอยู่ทางสูง มองว่าเป็นเรื่องของความเคยชิน สามารถปรับตัวได้ในภายหลัง สำหรับจำนวนหน่วยพักอาศัย หากสามารถจัดให้เพียงพอต่อจำนวนคนเดิมและบางส่วนของที่เด็กร้อนทั้งที่ต้องอยู่บ้านเช่าเนื่องจากบ้านพักไม่เพียงแต่สามารถเบิกค่าเช่าได้ และส่วนที่อยู่บ้านเช่าแต่ไม่สามารถเบิกค่าเช่าได้ก็จะดี ส่วนประเด็นการพักอาศัยร่วมกับพนักงานการรถไฟฯ มองว่าไม่น่ามีปัญหา ขอให้มีการพักอาศัยก็เพียงพอแล้ว สำหรับ Facilities ที่ต้องการขอให้มีที่พักผ่อนหรือส่วนออกกำลังกาย และสนามเด็กเล่น ข้อเสนอแนะอื่นๆ เนื่องจากพื้นที่แห่งใหม่ มีสภาพหลายอย่างด้อยกว่าที่แห่งเดิม มีความเป็นห่วงเรื่องสวัสดิภาพ และการเดินทาง

พ.ต.ท.เจษฎา สวีสสม (สวป. ผ.1 กก.1 รพ.) สัมภาษณ์เมื่อ 6 พฤศจิกายน 2545 เวลา 13.30 น. มีความเห็นว่า การย้ายไปอยู่ที่ใหม่ เป็นเรื่องของนโยบาย เมื่อมีคำสั่งก็ต้องทำตาม รูปแบบไม่น่าจะมีผล ขอให้มีการจำนวนหน่วยเพียงพอ หรือมากขึ้นก็จะดี การสร้างอาคารให้อยู่ทางสูงก็น่าจะช่วยแก้ปัญหาความขาดแคลนที่พักอาศัยได้บ้าง สำหรับการพักอาศัยร่วมกับพนักงานการรถไฟฯ มีความเห็นว่า ควรที่จะแยกกันอยู่ เนื่องจากเป็นต่างหน่วยงานต่างสังกัด โดยเฉพาะตำรวจมีกฎระเบียบในการพักอาศัย มีสายการบังคับบัญชา การอยู่ร่วมกันอาจเกิดปัญหาได้ สำหรับ Facilities ที่ควรจัดเตรียมให้เพื่อรองรับการโยกย้าย มีความเห็นว่า ขอให้จัดปัจจัยขั้นพื้นฐานที่จำเป็น และได้มาตรฐานก็พอเพียงแล้ว รวมถึงที่เล่นสำหรับเด็ก ลานออกกำลังกาย เป็นต้น

ด.ต.พิชัย ชาญดนตรี (ผ.1 กก.2 รพ. ปฏิบัติหน้าที่ฝ่ายนโยบายและแผน) 1 พฤศจิกายน 2545 เวลา 12.00 น. เห็นด้วยกับเรื่องของการย้ายจากที่เดิมไปยังที่ใหม่หากมีการจัดเตรียมที่พักรองรับไว้ล่วงหน้า

สำหรับรูปแบบที่พักอาศัยน่าจะมีความแตกต่างจากปัจจุบัน เพราะ ในพื้นที่ตึกแดง มีพื้นที่ค่อนข้างแคบกว่า กว้าง กม.11 การจะให้ประโยชน์ควรเป็นอาคารทางสูง เพื่อรองรับทุกคนจาก กม. 11 และคนที่อยู่อาศัยอยู่ก่อนหน้า สำหรับจำนวนหน่วยพักอาศัย เมื่อเป็นอาคารทางสูง น่าจะมีจำนวนมากขึ้น เพียงพอต่ออัตรากำลังพล สำหรับปัญหาจากการโยกย้าย และการอยู่ทางราบย้ายไปอยู่ทางสูง ไม่น่าจะมีปัญหา เพราะพื้นที่ต่อหน่วย ทั้ง บ้านพัก บ้านแถว แพลต ไม่ค่อยแตกต่างกันในเรื่องของพื้นที่ ปัจจุบันมีการต่อเติมฝ้าฝื่นระเบียบเพื่อหาผลประโยชน์กัน ขอเพียงให้มีจำนวนหน่วยเพียงพอ สำหรับขนาดพื้นที่ที่พักอาศัยในปัจจุบัน (28-32 ตร.ม.) เหมาะสมกับขนาด 1-3 คน แม้ในที่ใหม่จะน้อยกว่าในเรื่องของกรรมคณาคม ซึ่งมีทางเข้า-ออก (รถยนต์)เพียงทางเดียว แต่ไม่มีผลต่อการปฏิบัติงาน ทั้งนี้เพราะยังคงอาศัยเส้นทางเดิมไปทำงาน คือ ไปยังสถานีบางซื่อเพื่อไปขึ้นขบวนรถไฟที่หัวลำโพงได้เหมือนเดิม สำหรับ Facilities ที่ต้องการขอให้พื้นที่พักผ่อนหรือส่วนออกกำลังกาย เพราะปัจจุบัน อาศัยพื้นที่รอบๆ รวมถึงสวนรถไฟใช้ในการพักผ่อน

พ.ต.ท.อนุรักษ์ ชาดิสวรรณ (สว. ผ.1 กก.2 รพ.) 26 พฤศจิกายน 2545 เวลา 13.00 น. มีความเป็นห่วงเมื่อมีการโยกย้ายในเรื่องของความปลอดภัยในการเดินทางข้ามทางรถไฟ เนื่องจากวิถีชีวิตยังคงคุ้นเคยกับแบบเดิม ต้องใช้เวลาในการปรับตัว และมองว่า หากโครงการฯ ไม่สามารถจัดเตรียมที่พัก และสาธารณูปโภค ให้ดีกว่าหรือเท่ากับที่เป็นอยู่ได้ปัญหาต่างๆ คงจะต้องเกิดตามมา ถ้าหากโครงการมีการเตรียมการที่ดีก็ไม่น่าจะมี โดยมองว่า การจัดเตรียมสาธารณูปโภคที่มีความพร้อมแล้ว ก็น่าจะเพียงพอความสะดวก สิ่งแวดล้อมที่ดีก็น่าจะตามมา ปัญหา และที่สำคัญควรมีการประชาสัมพันธ์ให้รับทราบโดยทั่วกันเพื่อเตรียมความพร้อมกันแต่เนิ่นๆ ส่วนการย้ายจากทางราบมาอยู่ทางสูง มีความเห็นว่าเป็นเนื่องจากเป็นบ้านพักสวัสดิการ ไม่มีสิทธิ์เลือก คงต้องอาศัยเวลาในการปรับตัว ส่วนจำนวนหน่วยพักอาศัยเมื่อสามารถสร้างทางสูงได้ ก็ควรที่จะเพิ่มจำนวนหน่วยพักมากขึ้น เพื่อช่วยเหลือผู้ที่กำลังเดือดร้อน ส่วนประเด็นการพักอาศัยร่วมกับพนักงานการรถไฟฯ มีความเห็นว่าเป็นสามารถอยู่ร่วมกันได้ เพราะเป็นคนของการรถไฟฯ เหมือนกัน อยู่สังกัดเดียวกันไม่น่ามีปัญหา สำหรับ Facilities ที่ต้องการมองว่าพื้นที่กลางแจ้งภายนอกค่อนข้างจำกัด ดังนั้นหากสามารถจัดให้มีที่พักผ่อนหรือส่วนออกกำลังกาย สนามบอล สนามเด็กเล่น ในร่มได้ก็จะดี

พ.ต.อ.อุดม สุวรรณเวชทิพย์ (ผกก. กก.3 รพ.) สัมภาษณ์เมื่อ 6 พฤศจิกายน 2545 เวลา 13.00 น. มีความเห็นว่าเป็นจากสภาพปัญหาปัจจุบัน ได้แก่ ความแออัด น้ำท่วม สภาพแวดล้อมไม่ดี การต่อเติมที่ฝ้าฝื่นระเบียบ รวมถึงการขาดงบประมาณในการซ่อมแซมที่พักอาศัย ล้วนเป็นปัญหา สำหรับแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ที่มีความเหมาะสมและเห็นด้วยที่มีการใช้ประโยชน์ได้มากขึ้น การโยกย้าย คิดว่า จะอยู่ทางสูงทางราบ ไม่น่าจะมีปัญหา จำนวนหน่วยที่พัก ขอให้เท่าเดิมเป็นอย่างน้อย หากไม่กระทบต่องบประมาณ แต่การจัดให้อยู่ทางสูง ถ้าสามารถจัดให้เพียงพอกับอัตรากำลังพลทั้งหมดที่อยู่ในกรุงเทพฯ ได้ก็

จะดี โดยให้อยู่เป็นกลุ่มเป็นก้อน ไม่ต้องอยู่อย่างกระจัดกระจายอย่างในปัจจุบัน เพื่อความสะดวกในการบังคับบัญชา สำหรับ Facilities ที่ควรจัดเตรียมให้เพื่อรองรับการโยกย้าย มีความเห็นว่า ขอให้จัดปัจจัยขั้นพื้นฐานที่จำเป็นก็พอเพียงแล้ว เช่น ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ เป็นต้น สิ่งที่ต้องตระหนัก คือ ข้าราชการชั้นผู้น้อย มักไม่มีรถ การไปอยู่ในที่ที่คมนาคมไม่สะดวกอาจเกิดผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันทั้งตำรวจและครอบครัว ข้อเสนอแนะ เมื่อต้องมาพักอาศัยรวมกัน อยากจัดให้มีงบประมาณเพื่อการซ่อมแซม รวมถึงสวัสดิการรถรับส่ง ทั้งตำรวจและครอบครัว

พ.ต.ท.พีระพล ไชยอรุณ (สว.ผ.1 กก.4 รพ.) สัมภาษณ์เมื่อ 14 พฤศจิกายน 2545 เวลา 11.00 น. เมื่อมีการโยกย้ายตามแผนแม่บท คิดว่าไม่น่าจะมีผลกระทบมากนัก โดยเฉพาะเรื่องคมนาคม ซึ่งไม่ไกลจากที่เดิมนัก และตำรวจส่วนมากก็มักจะมียานพาหนะส่วนตัว การเดินทางอาจจะเพิ่มระยะทางและระยะเวลามากขึ้น แต่ก็ยังคงเป็นแบบเดิม การคมนาคมในที่แห่งใหม่แม้จะแยกกว่าที่ปัจจุบัน แต่เมื่อโครงการได้ดำเนินไป คาดว่าเส้นทางคมนาคมน่าจะมีการปรับปรุงในทางที่ดีขึ้นเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง สำหรับการประเด็นการพักอาศัยร่วมกับพนักงานรถไฟ คาดว่าทางการรถไฟคงจะแบ่ง Zone แยกต่างหากแล้ว และตำรวจรถไฟเป็นพนักงานของการรถไฟฯ การจัดสวัสดิการให้ก็น่าจะเท่าเทียมกับสวัสดิการที่จัดให้กับพนักงานการรถไฟฯ และมองว่าการอยู่แยกกันระหว่างพนักงานรถไฟ กับตำรวจรถไฟ น่าจะเหมาะสมกว่าทั้งในเรื่องของการทำงานและการใช้ชีวิตประจำวัน จำนวนที่พักอาศัยหากสามารถจัดเตรียมให้เพียงพอกับอัตรากำลังพลในส่วนกลางได้ก็จะดี แต่เกรงในเรื่องของงบประมาณของการรถไฟฯ ว่าอาจไม่เพียงพอ ดังนั้นจึงไม่น่าจะน้อยกว่าที่มีในปัจจุบัน สำหรับ Facilities ที่ควรจัดเตรียมให้เพื่อรองรับการโยกย้าย มีความเห็นว่า ขอให้พื้นที่เปิดโล่งเพื่อสันทนาการ และสนามเด็กเล่น

พ.ต.อ.สมิคร พุฒทอง (ผกก. กก.4 รพ.) สัมภาษณ์เมื่อ 23 พฤศจิกายน 2545 เวลา 10.30 น. เมื่อมีการโยกย้ายตามแผนแม่บท คิดว่าเรื่องการเตรียมการเป็นสิ่งที่ควรใส่ใจมากเป็นพิเศษ ตั้งแต่การสำรวจพื้นที่ การสำรวจข้อมูลผู้ที่พักอาศัยในปัจจุบัน รวมถึงผู้ที่เดือดร้อนไม่มีบ้านพักเพื่อรองรับให้เพียงพอในระหว่างการรื้อย้าย การจัดหาที่พักสำรองก็มีความสำคัญ เพราะถ้าเตรียมการไม่ดี โกล ไปมาไม่สะดวก จำนวนไม่พอเพียงจะส่งผลเสียทั้งผู้อยู่และงานด้วย ในการจัดที่พักอาศัยชั่วคราว ควรที่จะใกล้สถานที่ทำงาน ในการพักอาศัยร่วมกับพนักงานรถไฟฯ ไม่น่ามีปัญหาเพราะปัจจุบันก็อยู่ร่วมกัน แต่มีการแบ่งโซนหากมีการแยกตึกกันก็จะสะดวกในการดูแลปกครอง สำหรับ Facilities ที่ควรจัดเตรียมให้เพื่อรองรับการโยกย้าย มีความเห็นว่า ขอให้มีสนามกีฬา เอาไว้วิ่งออกกำลังกาย เดินแอโรบิคเพื่อสุขภาพ ขอคิดเห็นอื่นๆ เนื่องจากมีผู้พักอาศัยบางคนเลี้ยงสัตว์เลี้ยง เมื่อย้ายไปอยู่ร่วมกันอาจก่อความรำคาญให้แก่ห้องข้างเคียงได้ ขอให้พิจารณาเตรียมการป้องกันด้วย

2. ข้อมูลการสัมภาษณ์ตัวแทนผู้พักอาศัยในนิคมบ้านพักรถไฟ กม. 11 และ Bogie Home

แบบบันทึกสรุปการสัมภาษณ์ มีการวิเคราะห์ แบ่งออกเป็น

1. ความคิดเห็นในการพักอาศัยและปัญหาจากการพักอาศัย
2. มีความคิดเห็นอย่างไรกับการย้ายจากทางราบไปอยู่ทางสูง และจำนวนหน่วยและขนาดพื้นที่ของที่พักอาศัยที่ควรจัดเตรียมไว้ให้
3. มีความคิดเห็นอย่างไรกับการอยู่ร่วมกับพนักงานการรถไฟฯ
4. มีความคิดเห็นในเรื่อง Facilities ที่ควรจัดเตรียมให้เพื่อรองรับการโยกย้ายอย่างไร

ตารางที่ 2.1 แสดงข้อมูลของตัวแทนผู้พักอาศัยที่สัมภาษณ์

ลำดับ	รายชื่อ	รูปแบบที่พักอาศัย	วัน เวลาสัมภาษณ์
1	ส.ต.อ.วรวิทย์ ภิญญาคง จนท.วิทยุสื่อสาร (ปท.1) รพ.	นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 (แฟลต)	12 มกราคม 2546 เวลา 16.00 น.
2	ร.ต.ท.ทองสุข มั่นจิตร รอง สว. รพ.1	นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 (แฟลต)	12 มกราคม 2546 เวลา 16.30 น.
3	ร.ต.อ.ประพันธ์ ภูแพร รอง สว.ผ.1 กก.4 รพ.	นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 (แฟลต)	12 มกราคม 2546 เวลา 17.00 น.
4	ร.ต.อ.มงคล ชูทอง กก.3 รพ.	นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 (บ้าน พักเดี่ยว)	13 มกราคม 2546 เวลา 15.30 น.
5	ร.ต.อ.สำราญ แก้วพินิจ รองสว.ผ.1 กก.4 รพ.	นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 (บ้าน พักเดี่ยว)	15 มกราคม 2546 เวลา 11.00 น.
6	ด.ต.พิชัย ชาญดนตรี จนท.คดี ผ.1 กก.2 รพ.	นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 (แฟลต)	1 พฤศจิกายน 2545 เวลา 12.00 น.
7	จ.ส.ต.สุพรรณ นุญงาม ผบ.หมู่ ผ.1 กก.1 รพ.	นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 (บ้าน พักเรือนแถว)	19 มกราคม 2546 เวลา 13.00 น.
8	จ.ส.ต.นิตย์ อินทร์ประเสริฐ ผ.1 กก.1 รพ.	นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 (บ้าน พักเรือนแถว)	19 มกราคม 2546 เวลา 13.30 น.
9	จ.ส.ต.บุญรัตน์ ธาราเนตร์ ผ.1 กก.1 รพ.	นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 (บ้าน พักเรือนแถว)	19 มกราคม 2546 เวลา 14.00 น.
10	จ.ส.ต.दनัย กาฬภักดี ผบ.หมู่ ผ.1 กก.4 รพ.	นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 (บ้าน พักเรือนแถว)	19 มกราคม 2546 เวลา 14.00 น.
11	ด.ต.ลักษณะ วิเศษวงษา ผ.1 กก.1 รพ.	นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 (บ้าน พักเรือนแถว)	19 มกราคม 2546 เวลา 14.30 น.
12	ส.ต.ท.หญิงรัตนา อุดมวงค์ บก. รพ.	นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 (บ้าน พักเรือนแถว)	19 มกราคม 2546 เวลา 14.50 น.

13	จ.ส.ต.อดุลย์ นุสสะ ผ.1 กก.1 รฟ.	นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 (บ้าน พักเรือนแถว)	19 มกราคม 2546 เวลา 15.10 น.
14	จ.ส.ต.วินัย โมธา ผ.1 กก.1 รฟ.	นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 (บ้าน พักเรือนแถว)	19 มกราคม 2546 เวลา 15.30 น.
15	จ.ส.ต.สมควร ปิ่นกันอินทร์ ผ.1 กก.1 รฟ.	นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 (บ้าน พักเรือนแถว)	19 มกราคม 2546 เวลา 16.00 น.
16	จ.ส.ต.คริสัน ลิมประเสริฐ ผ.1 กก.1 รฟ.	นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 (บ้าน พักเรือนแถว)	19 มกราคม 2546 เวลา 16.00 น.
17	ส.ต.ท.โสภณ กองไฮม ผบ.หมู่ ผ.1 กก.1 รฟ.	บ้านพักตู้รถไฟ	12 กุมภาพันธ์ 2546 เวลา 10.00 น.
18	ส.ต.อ.วิมล ฤทธิยา ผบ.หมู่ ผ.1 กก.1 รฟ.	บ้านพักตู้รถไฟ	12 กุมภาพันธ์ 2546 เวลา 11.00 น.
19	จ.ส.ต.ธนน คุณสมบัติ ผบ.หมู่ ผ.1 กก.1 รฟ.	บ้านพักตู้รถไฟ	12 กุมภาพันธ์ 2546 เวลา 11.30 น.

จากการสัมภาษณ์ **ส.ต.อ.วรวิทย์ ภิญญาคง จนท.วิทยุสื่อสาร (ปท.1) รฟ.** เมื่อวันที่ 12 มกราคม 2546 เวลา 16.00 น. ปัจจุบันพักอาศัยอยู่นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 (แฟลต) ส่วนเรื่องของปัญหาในที่พักอาศัยปัจจุบัน ไม่มีปัญหาใดๆ และไม่ทราบเรื่องแผนผังแม่บท มาก่อนหน้านี้ แต่หากต้องย้ายไปอยู่ที่แห่งใหม่ก็มีความเห็นว่า น่าจะไม่มีปัญหาทั้งนี้คิดว่าน่าจะมีการจัดเตรียมสาธารณูปโภค สาธารณูปการรองรับไว้แล้ว อีกทั้งที่แห่งใหม่ก็ยังอยู่ใกล้สถานีรถไฟ ดังนั้นการจะไปทำงานก็ยังคงเส้นทางเดิม ส่วนการพักอาศัยร่วมกับพนักงานรถไฟ เห็นว่าไม่น่าจะมีปัญหา เพราะปัจจุบันก็พักอาศัยอยู่ร่วมกับพนักงานรถไฟ แต่ควรมีการแบ่งโซนเพื่อความสะดวกในเรื่องของการปกครอง และความคิดเห็นอื่นๆเกี่ยวกับแผนผังแม่บท มีความเห็นว่า การกำหนดตำแหน่งอาคารที่พักอาศัยให้อยู่ส่วนใดของย่านก็ได้ เนื่องจากเป็นเรื่องของนโยบาย ขอให้ที่มีที่อยู่ มีการจัดการที่ดีก็ถือว่าเพียงพอแล้ว

จากการสัมภาษณ์ **ร.ต.ท.ทองสุข มั่นจิตร รอง สว. รฟ.1** เมื่อวันที่ 12 มกราคม 2546 เวลา 16.30 น. ปัจจุบันพักอาศัยอยู่นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 (แฟลต) ส่วนเรื่องของปัญหาในที่พักอาศัยปัจจุบัน คือ ความทรุดโทรมของอาคาร ที่มีอายุมากแล้ว แต่การพักอาศัยก็ไม่มีปัญหาใดๆ และไม่ทราบเรื่องแผนผังแม่บท มาก่อนหน้านี้ แต่หากต้องย้ายไปอยู่ที่แห่งใหม่ก็มีความเห็นว่า อาจจะไม่สะดวกเท่ากับที่ปัจจุบัน น่าจะไม่มีปัญหาทั้งนี้คิดว่าน่าจะมีการจัดเตรียมสาธารณูปโภค สาธารณูปการรองรับไว้แล้ว ส่วนการพักอาศัยร่วมกับพนักงานรถไฟ เห็นว่าไม่น่าจะมีปัญหา เพราะปัจจุบันก็พักอาศัยอยู่ร่วมกับพนักงานรถไฟ คิดว่าเป็นพนักงานรถไฟเหมือนกัน และความคิดเห็นอื่นๆเกี่ยวกับแผนผังแม่บท มีความเห็นว่า การกำหนดตำแหน่งอาคารที่พักอาศัยให้อยู่ส่วนใดของย่านก็ได้ ขอให้ที่อยู่ติดกับทางรถไฟ สามารถไปทำงานได้สะดวก

จากการสัมภาษณ์ **ร.ต.อ.ประพันธ์ ภูแพร รอง สว.ผ.1 กก.4 รฟ.** เมื่อวันที่ 12 มกราคม 2546 เวลา 17.00 น. ปัจจุบันพักอาศัยอยู่นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 (แฟลต) ส่วนการพักอาศัยไม่มีปัญหาใดๆ และไม่ทราบเรื่องแผนผังแม่บท มาก่อนหน้านี้ แต่หากต้องย้ายไปอยู่ที่แห่งใหม่ก็มีความเห็นว่า น่าจะไม่มีปัญหาทั้งนี้คิดว่าอาจจะต้องใช้เวลาในการปรับตัวช่วงแรก แต่การเดินทางมาทำงานก็ไม่ได้มีความแตกต่างจากที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน สำหรับประเด็นในเรื่องจำนวนหน่วยและขนาดพื้นที่ของที่พักอาศัย มีความเห็นว่า ขนาดพื้นที่ห้องพักในปัจจุบัน ค่อนข้างคับแคบสำหรับครอบครัวขนาดใหญ่ อยากให้พิจารณาในเรื่องของพื้นที่ให้เพิ่มมากขึ้น ส่วนการพักอาศัยร่วมกับพนักงานรถไฟ เห็นว่าไม่น่าจะมีปัญหาเพราะปัจจุบันก็พักอาศัยอยู่ร่วมกับพนักงานรถไฟ และความเห็นอื่นๆ เกี่ยวกับแผนผังแม่บท ไม่มีความคิดเห็น

จากการสัมภาษณ์ **ร.ต.อ.มงคล ชูทอง กก.3 รฟ.** เมื่อวันที่ 13 มกราคม 2546 เวลา 15.30 น. ปัจจุบันพักอาศัยอยู่นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 (บ้านพักเดี่ยว) ปัญหาได้แก่ ยุงชุมมาก เนื่องจากสภาพน้ำขัง และหญ้ารอบๆ บ้านขึ้นเร็ว ประกอบกับเจ้าหน้าที่การรถไฟฯ มีจำนวนน้อยและไม่ทั่วถึง ทำให้หญ้ารกและการระบายน้ำเป็นไปได้ช้ามาก เนื่องจากทางน้ำถูกปิดไปหลายส่วน ไม่ทราบเรื่องแผนผังแม่บท มาก่อนหน้านี้ แต่หากต้องย้ายไปอยู่ที่แห่งใหม่ก็มีความเห็นว่า น่าจะไม่มีปัญหาทั้งนี้คิดว่าน่าจะมีการจัดเตรียมสาธารณูปโภค สาธารณูปการรองรับไว้แล้ว สำหรับประเด็นในเรื่องจำนวนหน่วยและขนาดพื้นที่ของที่พักอาศัย มีความเห็นว่า สำหรับครอบครัวที่มีสมาชิกเกินกว่า 3 คน ควรใช้พื้นที่ 8x12 ตารางเมตร ในทุกระดับชั้น และควรจัดให้เพียงพอสำหรับทุก ส่วนการพักอาศัยร่วมกับพนักงานรถไฟ เห็นว่าไม่น่าจะมีปัญหาแต่อย่างใด และความเห็นอื่นๆ เกี่ยวกับแผนผังแม่บทในพื้นที่ย่านตึกแดง ไม่น่าจะรองรับได้เพียงพอสำหรับจำนวนผู้พักอาศัยทั้งหมดใน กม.11

จากการสัมภาษณ์ **ร.ต.อ.สำราญ แก้วพินิจ รองสว.ผ.1 กก.4 รฟ.** เมื่อวันที่ 15 มกราคม 2546 เวลา 11.00 น. ปัจจุบันพักอาศัยอยู่นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 (บ้านพักเดี่ยว) ปัญหาได้แก่ ความทึบโตร่มของอาคาร บางครั้งการซ่อมแซมไม่สามารถรองรับปริมาณจากการรถไฟฯ ได้ จำเป็นต้องจัดการด้วยตนเอง สำหรับประเด็นในเรื่องจำนวนหน่วยและขนาดพื้นที่ของที่พักอาศัย มีความเห็นว่า เนื่องจากมีทั้งชั้นยศประทวนและสัญญาบัตร การจัดพื้นที่ให้จึงควรมีความแตกต่างกัน แต่เมื่อเทียบสัดส่วนของประทวนกับสัญญาบัตรที่พักอยู่ในปัจจุบันพบว่าสัญญาบัตรมีจำนวนน้อยมาก การจัดพื้นที่พักอาศัยจะเป็นเรื่องที่ไม่น่าสนใจเท่ากับการจัดให้มีหน่วยพักอาศัยรองรับคนที่เดือดร้อนให้มากที่สุด สำหรับขนาดพื้นที่บางที่ไม่สามารถจัดให้ได้อย่างที่ต้องการได้ ซึ่งต้องสัมพันธ์กับงบประมาณ จึงควรยึดตามมาตรฐานของแฟลตที่พักอื่นๆ ส่วนการพักอาศัยร่วมกับพนักงานรถไฟ เห็นว่าไม่น่าจะมีปัญหาแต่อย่างใด แต่ก็ควรมีการแบ่งโซนเพื่อสะดวกในการบังคับบัญชา นอกจากนี้ยังมีความเห็นว่าน่าจะจัดให้มีสวนหย่อม ห้องอ่านหนังสือ รวมทั้งสนามเด็กเล่นภายในโครงการด้วย และความเห็นอื่นๆ เกี่ยวกับแผนผังแม่บท หากมีความ

ต้องการที่จะวางตำแหน่งอาคารเอง มีความเห็นว่า ความต้องการกับการออกแบบไม่สามารถมาเจอกันได้ และในพื้นที่ย่านตึกแดงผู้ถูกสัมภาษณ์ยังไม่มีโอกาสได้เข้าไปในพื้นที่ จึงยังไม่สามารถตัดสินใจตำแหน่งที่เหมาะสมในการวางตำแหน่งอาคารได้

จากการสัมภาษณ์ **ด.ต.พิชัย ชาญดนตรี จนท.คดี ผ.1 กก.2 รพ.** (ปฏิบัติหน้าที่ฝ่ายนโยบาย และแผน) เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2545 เวลา 12.00 น. ปัจจุบันพักอาศัยอยู่นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 (แฟลต) เห็นด้วยกับเรื่องของการย้ายจากที่เดิมไปยังที่ใหม่หากมีการจัดเตรียมที่พักรองรับไว้ล่วงหน้า สำหรับรูปแบบที่พักอาศัยน่าจะมีความแตกต่างจากปัจจุบัน เพราะ ในพื้นที่ตึกแดง มีพื้นที่ค่อนข้างแคบ กว้าง กม.11 การจะใช้ประโยชน์ควรเป็นอาคารทางสูง เพื่อรองรับทั้งคนจาก กม. 11 และคนที่อยู่อาศัยอยู่ก่อนหน้า สำหรับประเด็นในเรื่องจำนวนหน่วยพักอาศัยและขนาดพื้นที่ของที่พักอาศัย เมื่อเป็นอาคารทางสูง น่าจะมีจำนวนมากขึ้น เพียงพอต่ออัตรากำลังพล ขอเพียงให้มีจำนวนหน่วยเพียงพอ สำหรับขนาดพื้นที่ที่พักอาศัยในปัจจุบัน (28-32 ตร.ม.) เหมาะสมกับขนาด 1-3 คนสำหรับปัญหาจากการโยกย้าย และการอยู่ทางราบย้ายไปอยู่ทางสูง ไม่น่าจะมีปัญหา เพราะพื้นที่ต่อหน่วย ทั้ง บ้านพัก บ้านพักเรือนแถว แฟลตไม่ค่อยแตกต่างกันในเรื่องของพื้นที่ ปัจจุบันมีการต่อเติมฝ้าเพดานระเบียบเพื่อหาผลประโยชน์กัน แม้ในที่ใหม่จะดีกว่าในเรื่องของการคมนาคม ซึ่งมีทางเข้า-ออก (รถยนต์)เพียงทางเดียว แต่ไม่มีผลต่อการปฏิบัติงาน ทั้งนี้เพราะยังคงอาศัยเส้นทางเดิมไปทำงาน คือ ไปยังสถานีบางซื่อเพื่อไปขึ้นขบวนรถไฟที่หัวลำโพงได้เหมือนเดิม สำหรับ Facilities ที่ต้องการขอให้ให้มีที่พักผ่อนหรือส่วนออกกำลังกาย เพราะปัจจุบัน อาศัยพื้นที่รอบๆ รวมถึงสวนรถไฟใช้ในการพักผ่อน

จากการสัมภาษณ์ **จ.ส.ต.สุพรรณ บุญงาม ผบ.หมู่ ผ.1 กก.1 รพ.** เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2546 เวลา 13.00 น. ปัจจุบันพักอาศัยอยู่นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 (บ้านพักเรือนแถว) ปัญหาได้แก่ เรื่องของขยะ และความคับแคบของพื้นที่ที่พักอาศัย ทราบเรื่องแผนผังแม่บท มาก่อนหน้านี้จากการบอกต่อกันมา สำหรับประเด็นในเรื่องจำนวนหน่วยและขนาดพื้นที่ของที่พักอาศัย ไม่มีความเห็น เพราะเป็นบ้านพักสวัสดิการ จัดให้อยู่อย่างไรก็ต้องอยู่ตามนั้น ส่วนการพักอาศัยร่วมกับพนักงานรถไฟ เห็นว่าไม่น่าจะมีปัญหาแต่อย่างใด นอกจากนี้ยังมีความเห็นว่าน่าจะจัดให้มีสวนหย่อม สนามกีฬา รวมทั้งสนามเด็กเล่นภายในโครงการด้วย และความเห็นอื่นๆ เกี่ยวกับแผนแม่บท หากมีความต้องการที่จะวางตำแหน่งอาคารเอง มีความเห็นว่า ต้องการอยู่โซนด้านหน้า เนื่องจากเป็นจุดที่ไปมาสะดวก เข้าออกง่าย

จากการสัมภาษณ์ **จ.ส.ต.นิตย์ อินทร์ประเสริฐ ผ.1 กก.1 รพ.** เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2546 เวลา 13.30 น. ปัจจุบันพักอาศัยอยู่นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 (บ้านพักเรือนแถว) ปัญหาได้แก่ เรื่องของการจัดเก็บขยะไม่ดี และระบบการระบายน้ำในโครงการ ซึ่งมักเกิดน้ำท่วมขังบ่อยๆ ระบายได้ช้า นอกจากนี้

ยังมีปัญหาเสาเสตติและการลักขโมย เช่น เสื้อผ้าที่ตากเอาไว้ในบ้าน ถูกบุคคลภายนอกขโมยไป เนื่องจากพื้นที่ กม.11 เป็นพื้นที่เปิด ไม่สามารถตรวจสอบ ควบคุมผู้ที่เข้ามาได้ ไม่ทราบเรื่องแผนผังแม่บทฯ มาก่อนหน้านี้ สำหรับประเด็นในเรื่องจำนวนหน่วยและขนาดพื้นที่ของที่พักอาศัย มีความเห็นว่า เนื่องจากส่วนใหญ่มีครบครันแล้ว การพักอาศัยจึงควรที่จะเป็นสัดส่วน เช่น มีห้องนอน ห้องน้ำ ห้องรับแขกที่เป็นสัดส่วน มากกว่าห้องเอนกประสงค์อย่างที่แฟลตในปัจจุบัน ส่วนจำนวนหน่วยคิดว่าน่าจะจัดรองรับให้เพียงพอกับผู้ได้รับผลกระทบเป็นอย่างน้อย ส่วนการพักอาศัยร่วมกับพนักงานรถไฟ เห็นว่าไม่น่าจะมีปัญหาแต่อย่างใด แต่อยากให้อยู่แยกกันเป็นสัดส่วน เพราะสะดวกต่อการทำงาน นอกจากนี้ยังมีความเห็นว่าน่าจะจัดให้มีสวนหย่อม สนามกีฬา มีลานจอดรถและมีความปลอดภัยในโครงการ และความเห็นอื่นๆ เกี่ยวกับแผนผังแม่บท หากมีความต้องการที่จะวางตำแหน่งอาคารเอง มีความเห็นว่า ต้องการอยู่โซนด้านหลัง เนื่องจากสามารถที่จะตรวจตราดูแลพื้นที่ส่วนหน้าได้ด้วย

จากการสัมภาษณ์ **จ.ส.ต.บุญรัตน์ ธาราเนตร์ ผ.1 กก.1 รฟ.** เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2546 เวลา 14.00 น. ปัจจุบันพักอาศัยอยู่นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 (บ้านพักเรือนแถว) ปัญหาได้แก่ เรื่องของการจัดเก็บขยะไม่ตรงเวลา เกิดการสะสมของขยะ และระบบการระบายน้ำในโครงการไม่ค่อยสะดวก ทำให้เกิดน้ำท่วมขังบ่อยๆ ระบายได้ช้า ไม่ทราบเรื่องแผนผังแม่บทฯ มาก่อนหน้านี้ สำหรับประเด็นในเรื่องจำนวนหน่วยและขนาดพื้นที่ของที่พักอาศัย ไม่มีความเห็น ส่วนการพักอาศัยร่วมกับพนักงานรถไฟ เห็นว่าไม่น่าจะมีปัญหาแต่อย่างใด นอกจากนี้ยังมีความเห็นว่าน่าจะจัดให้มีห้องสมุด สนามกีฬา มีศูนย์ฝึกสอนดนตรีให้แก่เยาวชน เพื่อไม่ให้ไปเกี่ยวข้องกับยาเสพติด และความเห็นอื่นๆ เกี่ยวกับแผนผังแม่บทฯ ไม่ค่อยชอบพื้นที่ย่านตึกแดงเพราะสิ่งแวดล้อมไม่ค่อยดี และหากมีความต้องการที่จะวางตำแหน่งอาคารเอง มีความเห็นว่า ต้องการอยู่โซนด้านหลัง เนื่องจากสามารถมองเห็นโซนด้านหน้าได้ จะดูแลทั่วถึงได้ทุกโซน

จากการสัมภาษณ์ **จ.ส.ต.ดนัย กาฬภักดี ผบ.หมู่ ผ.1 กก.4 รฟ.** เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2546 เวลา 14.00 น. ปัจจุบันพักอาศัยอยู่นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 (บ้านพักเรือนแถว) ปัญหาได้แก่ ระบบการระบายน้ำในโครงการ ซึ่งมักเกิดน้ำท่วมขังบ่อยๆ ระบายได้ช้า และปัญหาขุม ทราบเรื่องแผนผังแม่บทฯ มาก่อนหน้านี้จากการพูดปากต่อปาก สำหรับประเด็นในเรื่องจำนวนหน่วยและขนาดพื้นที่ของที่พักอาศัย มีความเห็นว่า หากให้ย้ายก็ต้องไป แต่ขอพื้นที่ใช้สอยให้เพิ่มมากขึ้น ส่วนการพักอาศัยร่วมกับพนักงานรถไฟ เห็นว่าไม่น่าจะมีปัญหาแต่อย่างใด นอกจากนี้ยังมีความเห็นว่าน่าจะจัดให้มีสวนหย่อม สนามกีฬา มีลานจอดรถ และความเห็นอื่นๆ เกี่ยวกับแผนผังแม่บทฯ หากมีความต้องการที่จะวางตำแหน่งอาคารเอง มีความเห็นว่า ต้องการอยู่โซนด้านหน้า ไปมาสะดวก และต้องการให้มีพื้นที่ค้าขาย

จากการสัมภาษณ์ **ด.ต.ลักษณะ วิเศษวงษา ผ.1 กก.1 รฟ.** เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2546 เวลา 14.30 น. ปัจจุบันพักอาศัยอยู่นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 (บ้านพักเรือนแถว) ปัญหาได้แก่ ระบบการระบายน้ำในโครงการ เวลาฝนตกมักเกิดน้ำท่วมขังบ่อยๆ ระบายได้ช้า และปัญหาถุงซึม ทราบเรื่องแผนผังแม่บท มาก่อนหน้านี้จากการพูดต่อๆ กัน สำหรับประเด็นในเรื่องจำนวนหน่วยและขนาดพื้นที่ของที่พักอาศัย มีความเห็นว่า ขอให้ยึดตามมาตรฐาน ส่วนการพักอาศัยร่วมกับพนักงานรถไฟ เห็นว่าไม่อยากจะให้อยู่ด้วยกัน ควรแยกกันเป็นสัดส่วน นอกจากนี้ประเด็นของ Facilities ไม่มีความเห็น ความเป็นไปได้ที่จะจัดให้มีน้อย และความเห็นอื่นๆ เกี่ยวกับแผนแม่บท หากนำแผนมาปฏิบัติไม่คิดที่จะไปอยู่ จะย้ายไปอยู่บ้านส่วนตัวของตนเอง

จากการสัมภาษณ์ **ส.ต.ท.หญิงรัตนา อุดมวงค์ บก. รฟ.** เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2546 เวลา 14.50 น. ปัจจุบันพักอาศัยอยู่นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 (บ้านพักเรือนแถว) ไม่มีปัญหาในการพักอาศัย และไม่ทราบเรื่องแผนผังแม่บท มาก่อนหน้านี้ สำหรับประเด็นในเรื่องจำนวนหน่วยและขนาดพื้นที่ของที่พักอาศัย มีความเห็นว่า เนื่องจากส่วนใหญ่มีครอบครัวแล้ว การอยู่แฟลตไม่เหมาะกับการอยู่แบบครอบครัว ส่วนจำนวนหน่วยคิดว่าน่าจะจัดรองรับให้เพียงพอกับผู้ที่ได้รับผลกระทบเป็นอย่างน้อย ส่วนการพักอาศัยร่วมกับพนักงานรถไฟ และความเห็นอื่นๆ เกี่ยวกับแผนแม่บท ไม่ขอแสดงความคิดเห็น เพราะถ้าจะเปลี่ยนที่อยู่จริงๆ คงไม่ไปอยู่ที่ตึกแดง คงย้ายกลับต่างจังหวัดดีกว่า

จากการสัมภาษณ์ **จ.ส.ต.อดุลย์ นุสสะ ผ.1 กก.1 รฟ.** เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2546 เวลา 15.10 น. ปัจจุบันพักอาศัยอยู่นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 (บ้านพักเรือนแถว) ปัญหาได้แก่ ระบบการระบายน้ำในโครงการ ซึ่งมักเกิดน้ำท่วมขังขุ่นเยอะ และความคับแคบของพื้นที่ บ้านเล็กไปสำหรับครอบครัวขนาด 4 คนขึ้นไป ไม่ทราบเรื่องแผนผังแม่บท มาก่อนหน้านี้ สำหรับประเด็นในเรื่องจำนวนหน่วยและขนาดพื้นที่ของที่พักอาศัย ไม่มีความเห็น เมื่อมีคำสั่งต้องปฏิบัติตาม แต่เห็นด้วยเพราะอยากให้มีความสะดวกในการเดินทางไปทำงาน ส่วนการพักอาศัยร่วมกับพนักงานรถไฟ เห็นว่า อยากรให้อยู่แยกกันเป็นสัดส่วน เพราะสะดวกต่อการทำงานและสายบังคับบัญชา นอกจากนี้ยังมีความเห็นว่าที่จัดให้มีสวนหย่อม สนามกีฬา มีโรงเรียนในโครงการและมีถนนหนทางที่ดี และความเห็นอื่นๆ เกี่ยวกับแผนแม่บท ไม่มีความเห็น

จากการสัมภาษณ์ **จ.ส.ต.วินัย โมรา ผ.1 กก.1 รฟ.** เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2546 เวลา 15.30 น. ปัจจุบันพักอาศัยอยู่นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 (บ้านพักเรือนแถว) ปัญหาได้แก่ ระบบการระบายน้ำในโครงการ ซึ่งมักเกิดน้ำท่วมขังบ่อยๆ ระบายได้ช้า ความคับแคบของห้องพัก ทราบเรื่องแผนผังแม่บท มาก่อนหน้านี้จากการพูดคุยกันปากต่อปาก สำหรับประเด็นในเรื่องจำนวนหน่วยและขนาดพื้นที่ของที่พักอาศัย มีความเห็นว่า เนื่องจากส่วนใหญ่มีครอบครัวแล้ว การพักอาศัยจึงควรที่จะเป็นสัดส่วน เช่น มีห้อง

นอน 2 ห้อง ห้องน้ำ ส่วนรับแขกที่เป็นสัดส่วน ส่วนจำนวนหน่วยคิดว่าน่าจะจัดรองรับให้เพียงพอกับผู้ได้รับผลกระทบเป็นอย่างน้อย ส่วนการพักอาศัยร่วมกับพนักงานรถไฟ เห็นว่าไม่น่าจะมีปัญหาแต่อย่าง นอกจากนี้ยังมีความเห็นที่น่าที่ว่าจะจัดให้มีสวนหย่อม สนามกีฬา มีลานจอดรถ และความเห็นอื่นๆ เกี่ยวกับแผนแม่บท หากมีความต้องการที่จะวางตำแหน่งอาคารเอง มีความเห็น ว่า ต้องการอยู่โซนด้านหน้า ติดกับสถานีรถไฟ ไปมาสะดวก

จากการสัมภาษณ์ **จ.ส.ต.สมควร ปั่นกันอินทร์ ผ.1 กก.1 รฟ.** เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2546 เวลา 16.00 น. ปัจจุบันพักอาศัยอยู่นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 (บ้านพักเรือนแถว) ปัญหาได้แก่ ความคับแคบของพื้นที่พักอาศัย ความปลอดภัยด้านทรัพย์สิน เช่น เสื้อผ้าที่ตากเอาไว้ในบ้าน ถูกบุคคลภายนอกขโมยไป เนื่องจากพื้นที่ กม.11 เป็นพื้นที่เปิด ไม่สามารถตรวจสอบ ควบคุมผู้ที่เข้ามาได้ ทราบเรื่องแผนผังแม่บท มาก่อนหน้านี้จากการบอกเล่า สำหรับประเด็นในเรื่องจำนวนหน่วยและขนาดพื้นที่ของที่พักอาศัย ไม่มีความเห็น แต่เห็นว่าการย้ายไปอยู่ที่ตึกแดงจะเป็นการทำให้แออัดยิ่งกว่าเดิม น่าที่จะปรับปรุงที่อยู่ปัจจุบันให้ดีขึ้น ส่วนการพักอาศัยร่วมกับพนักงานรถไฟ อยากให้อยู่แยกกันเป็นสัดส่วน ระเบียบการปกครองของตำรวจและการรถไฟต่างกัน นอกจากนี้เรื่องของ Facilities ยังมีความเห็นว่าจะควรจัดให้เพียงพอและพร้อมทุกด้าน และความเห็นอื่นๆ เกี่ยวกับแผนแม่บท หากมีความต้องการที่จะวางตำแหน่งอาคารเอง มีความเห็น ว่า ต้องการอยู่โซนด้านหลัง เพื่อไม่ให้มีเสียงดังรบกวน

จากการสัมภาษณ์ **จ.ส.ต.กริสน์ ลิ้มประเสริฐ ผ.1 กก.1 รฟ.** เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2546 เวลา 16.00 น. ปัจจุบันพักอาศัยอยู่นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 (บ้านพักเรือนแถว) ปัญหาได้แก่ ระบบการระบายน้ำในโครงการ ซึ่งมักเกิดน้ำท่วมขังบ่อยๆ ทราบเรื่องแผนผังแม่บท มาก่อนหน้านี้จากการบอกเล่า ต่อๆ กันมา สำหรับประเด็นในเรื่องจำนวนหน่วยและขนาดพื้นที่ของที่พักอาศัย มีความเห็น ว่า อยากได้ห้องใหญ่มีความเป็นสัดส่วนมากกว่าห้องเอนกประสงค์อย่างที่แฟลตในปัจจุบัน ส่วนจำนวนหน่วยคิดว่าน่าจะจัดรองรับให้เพียงพอกับผู้ได้รับผลกระทบเป็นอย่างน้อย ส่วนการพักอาศัยร่วมกับพนักงานรถไฟ เห็นว่าไม่น่าจะมีปัญหาแต่อย่างใด นอกจากนี้ยังมีความเห็นที่น่าที่ว่าจะจัดให้มีสวนหย่อม สนามกีฬา และความเห็นอื่นๆ เกี่ยวกับแผนแม่บท หากมีความต้องการที่จะวางตำแหน่งอาคารเอง มีความเห็น ว่า ต้องการอยู่โซนด้านหน้า เข้าออกสะดวก ไม่ต้องขับรถไปไกล

จากการสัมภาษณ์ **ส.ต.ท.โสภณ กองโฮม ผบ.หมู่ ผ.1 กก.1 รฟ.** เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2546 เวลา 10.00 น. ปัจจุบันพักอาศัยอยู่บ้านพักตำรวจรถไฟ ปัญหาได้แก่ เกิดรอยแตกกระเบื้องไม้กับเหล็ก มักเกิดการรั่วซึม ตอนฝนตกเกิดความลำบากในการไป-มาระหว่างตู้ ไม่ทราบเรื่องแผนผังแม่บท มาก่อนหน้านี้ สำหรับประเด็นในเรื่องจำนวนหน่วยและขนาดพื้นที่ของที่พักอาศัย มีความเห็น ว่า อยากให้จัดรองรับ

รับให้เพียงพอกับผู้ได้รับผลกระทบเป็นอย่างน้อย ส่วนการพักอาศัยร่วมกับพนักงานรถไฟ อยากรให้อยู่แยกกันเป็นสัดส่วน ระเบียบการปกครองของตำรวจและการรถไฟต่างกัน นอกจากนี้เรื่องของ Facilities ยังมีความเห็นว่าควรจัดให้เพียงพอและพร้อมทุกด้าน และความเห็นอื่นๆ เกี่ยวกับแผนแม่บทฯ ไม่มีความเห็น

จากการสัมภาษณ์ **ส.ต.อ.วิมล ฤทธิยา ผบ.หมู่ ผ.1 กก.1 รฟ.** เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2546 เวลา 11.00 น. ปัจจุบันพักอาศัยอยู่บ้านพักตำรวจ ปัญหาได้แก่ การป้องกันความร้อนภายในอาคารแม้จะมีการติดวัสดุป้องกันแต่ก็ยังมีร้อน อีกทั้งการดัดแปลง เกิดรอยแตกระหว่างไม้กับเหล็ก มักเกิดการรั่วซึมมีปัญหาฝุ่นควันจากทางด่วน ไม่ทราบเรื่องแผนผังแม่บทฯ มาก่อนหน้านี้ สำหรับประเด็นในเรื่องจำนวนหน่วยและขนาดพื้นที่ของที่พักอาศัย มีความเห็นว่า อยากรให้จัดรองรับให้เพียงพอกับผู้ได้รับผลกระทบเป็นอย่างน้อย ส่วนการพักอาศัยร่วมกับพนักงานรถไฟ เห็นว่าไม่น่าจะมีปัญหาแต่อย่างใด นอกจากนี้ยังมีความเห็นว่าน่าที่จะจัดให้มีสวนสุขภาพ สนามกีฬา และความเห็นอื่นๆ เกี่ยวกับแผนแม่บทฯ ไม่มีความเห็น

จากการสัมภาษณ์ **จ.ส.ต.ธน คุณสมบัติ ผบ.หมู่ ผ.1 กก.1 รฟ.** เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2546 เวลา 11.30 น. ปัจจุบันพักอาศัยอยู่บ้านพักตำรวจ ปัญหาได้แก่ การรั่วซึมของน้ำฝนและ พื้นที่ที่ค่อนข้างจำกัด เพราะครอบครัวมีสมาชิกถึง 5 คน และลูกมีทั้งชายและหญิง ไม่มีความเป็นส่วนตัว ไม่ทราบเรื่องแผนผังแม่บทฯ มาก่อนหน้านี้ สำหรับประเด็นในเรื่องจำนวนหน่วยและขนาดพื้นที่ของที่พักอาศัย มีความเห็นว่า เนื่องจากส่วนใหญ่มีครอบครัวแล้ว การพักอาศัยจึงควรที่จะเป็นสัดส่วน เช่น มีห้องนอน 2 ห้อง ห้องน้ำ ส่วนรับแขกที่เป็นสัดส่วน ส่วนจำนวนหน่วยคิดว่าน่าจะจัดรองรับให้เพียงพอกับผู้ได้รับผลกระทบเป็นอย่างน้อย ส่วนการพักอาศัยร่วมกับพนักงานรถไฟ เห็นว่าไม่น่าจะมีปัญหาแต่อย่างใด นอกจากนี้ยังมีความเห็นว่าน่าที่จะจัดให้มีสวนหย่อม สนามกีฬา มีลานจอดรถ และความเห็นอื่นๆ เกี่ยวกับแผนแม่บทฯ ไม่มีความเห็น เพราะคิดว่าเมื่อลูกๆ โตขึ้นๆ ก็จะขอย้ายไปสังกัดอื่น หรือย้ายกลับต่างจังหวัด

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

3. ข้อมูลการสัมภาษณ์ผู้มีอำนาจหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

แบบบันทึกสรุปการสัมภาษณ์ มีการวิเคราะห์ แบ่งออกเป็น

1. เมื่อมีการโยกย้าย คิดว่าควรมีการเตรียมการอะไรบ้าง ปัญหาที่น่าจะเกิดขึ้น กับมาตรการรองรับการแก้ปัญหาและจำนวนหน่วยที่พักอาศัยที่ควรจัดเตรียมไว้ให้
2. มีความคิดเห็นในเรื่อง Facilities ที่ควรจัดเตรียมให้เพื่อรองรับการโยกย้ายอย่างไร

ตารางที่ 3.1 แสดงข้อมูลของผู้มีอำนาจหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่สัมภาษณ์

ลำดับ	รายชื่อ	ตำแหน่ง	วัน เวลาสัมภาษณ์
1	นายสถาพร สงคตี	หัวหน้างานสวัสดิการ การรถไฟฯ	26 ธันวาคม 2545 เวลา 13.00 น.
2	นายพลวุฒิ เกตะวันดี	วิศวกรงานตรวจแบบโครงสร้าง การรถไฟฯ	26 ธันวาคม 2545 เวลา 14.00 น.
3	นายทวิฤทธิ ธัชมาลี	หัวหน้ากองแผนงานบำรุงอาคารและสถานที่ การรถไฟฯ	26 ธันวาคม 2545 เวลา 15.00 น.

จากการเข้าพบพูดคุยกับ นายสถาพร สงคตี หัวหน้างานสวัสดิการ การรถไฟฯ เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2545 เวลา 13.00 น. ได้รับทราบข้อมูลเรื่องสวัสดิการที่จัดให้แก่ข้าราชการตำรวจรถไฟ ดังนี้

- สวัสดิการที่พักอาศัย (ระเบียบการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 94 ว่าด้วยการปกครองและอยู่อาศัยในอาคารพลตการรถไฟแห่งประเทศไทย และฉบับที่ 95 ว่าด้วยบ้านพักของการรถไฟแห่งประเทศไทย)
- สวัสดิการเงินทุนส่วนกลาง (ระเบียบการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 3.4 ว่าด้วยการช่วยเหลือผู้ปฏิบัติงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยและครอบครัว จากเงินทุนส่วนกลาง)
- สวัสดิการค่าเบิกรักษาพยาบาล (ระเบียบการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 3.11 ว่าด้วยการสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานและบุคคลในครอบครัวในกรณีป่วยเจ็บ)
- สวัสดิการค่าเบี่ยเลี้ยงและใบเบิกทาง (ระเบียบการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 3.12 ว่าด้วยการออกและการใช้ใบเบิกทาง)

มีความเห็นว่า ในการย้ายไปที่แห่งใหม่ จำเป็นต้องมีความพร้อมของ Infrastructure และจำเป็นต้องมีการสำรวจข้อมูลพนักงาน เพื่อให้สามารถจัดที่พักให้เพียงพอกับความต้องการ แต่จำนวนที่จะรองรับเห็นว่าเป็นจำนวนที่ที่พักอาศัยคงมีไม่น้อยกว่าที่เป็นอยู่ ไม่ใช่ปัจจุบันไม่เพียงพอ ไปที่แห่งใหม่ก็ยังมีขาดแคลน ทั้งนี้ต้องขึ้นอยู่กับงบประมาณที่การรถไฟฯ สามารถจัดให้ได้ด้วย ถึงแม้ตำรวจรถไฟจะเป็นหน่วยงานอื่นที่เข้ามาปฏิบัติให้การรถไฟฯ แต่มองว่าเป็นคนของการรถไฟฯ เหมือนกัน ดังนั้น เมื่อมีการย้ายหรือการจัดสวัสดิการให้ก็จัดให้เท่าเทียมเช่นเดียวกับพนักงานการรถไฟฯ ดังนั้นการที่จะย้ายไปก็ไม่ต้องกังวล จำเป็นต้องจัดหาที่พักอาศัยให้เช่นกัน

จากการสัมภาษณ์ **นายพลวุฒิ เกตะวันดี วิศวกรงานตรวจแบบโครงสร้าง การรถไฟฟ้า** เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2545 เวลา 14.00 น. เนื่องจากแผนแม่บทเป็นเรื่องที่ยังไม่มีแผนการนำมาใช้ในระยะเวลาอันใกล้นี้ รายละเอียดของการออกแบบจึงยังไม่สามารถให้ข้อมูลได้ แต่หากมีการนำมาปฏิบัติจริง ขั้นตอนในการทำงาน จำเป็นต้องมีการสำรวจสถานที่ ดูความพร้อมของ Infrastructure มีการสำรวจความต้องการของผู้พักอาศัยโดยแต่ละหน่วยแผนกจะมีการสำรวจข้อมูล แล้วเสนอมายังทางต้นสังกัด เพื่อดำเนินการต่อไป สำหรับจำนวนหน่วยพักอาศัย จะจัดให้ตามการพักอาศัยตามบัญชีรายชื่อเดิมก่อน หากมีที่พักเหลือก็จะจัดสรรแบ่งโควต้าให้เข้าพัก หากจำนวนผู้มีความต้องการมากกว่าจำนวนหน่วยที่พัก ก็จะต้องเอาไปฝากอัตรာ คือ นำไปพักรวมกับที่พักแห่งอื่น ทั้งนี้จำนวนที่สามารถจัดให้ขึ้นอยู่กับงบประมาณที่รัฐบาลจะจัดหาให้ว่ามีมากน้อยเพียงใด ส่วนประเด็นการเพิ่มจำนวนหน่วยพักให้มากขึ้น เพื่อเป็นการใช้ประโยชน์ในที่ดินให้สมประโยชน์ที่สุด โดยเน้นทางสูง มีความเห็นว่า ปัจจุบัน แพลตการรถไฟฟ้า เป็นอาคารสูง 5 ชั้น ไม่มีลิฟท์ การเพิ่มลิฟท์เข้ามาถือว่าเป็นค่าใช้จ่ายที่สูง และต้องอาศัยผู้เชี่ยวชาญมาคอยดูแลอาคาร ซึ่งปัจจุบัน พนักงานที่คอยควบคุมอาคารของการรถไฟฟ้า ไม่สามารถที่จะดูแลอาคารทั้งหมดได้ทั่วถึง แต่ก็เป็นไปได้ แต่ต้องอาศัยการจ้างเหมาเอกชนเข้ามาดูแล ปัจจุบันมีบางโครงการที่การรถไฟฟ้าได้จัดให้เป็นอาคารสูง คือ สถานีบรรจุก๊าซแก๊สค้ำกลองลาดกระบัง (ICD) หากสามารถดูแลควบคุมความเรียบร้อย ค่าใช้จ่ายออกมาเป็นที่น่าพอใจ ก็อาจมีการนำมาใช้กับโครงการอื่นๆ ต่อไป และเห็นด้วยกับการนำเอาพื้นที่ในเมืองมาใช้ประโยชน์ให้คุ้มค่า สำหรับพื้นที่ย่านตึกแดงคิดว่าหากยังเป็นอาคารพลต 5 ชั้น คงรองรับผู้พักอาศัยทั้งหมดไม่ได้ ต้องมีการแบ่งให้ไปอยู่ยังพื้นที่แห่งอื่น สำหรับ Facilities ที่ควรมีการจัดเตรียมไว้ คงเป็นได้แค่ สนามประจำอาคาร หรือพื้นที่ส่วนกลางใช้ร่วมทั้งโครงการ ขึ้นอยู่กับขนาดพื้นที่ที่เอื้ออำนวย เพราะย่านตึกแดงมีขนาดเล็กกว่า ย่าน กม.11 สำหรับ Fitness center ทางการรถไฟฟ้าคงจัดให้ไม่ได้ อาจเปิดให้เอกชนเข้ามาจัดให้บริการ

จากการสัมภาษณ์ **นายทวีฤทธิ์ รัชมาลี หัวหน้ากองแผนงานบำรุงอาคารและสถานที่ การรถไฟฟ้า** เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2545 เวลา 15.00 น. สำหรับการโยกย้ายผู้พักอาศัยจากย่าน กม.11 เพื่อนำที่ดินมาใช้ประโยชน์จำเป็นต้องมีความพร้อมหลายๆ ด้านของพื้นที่แห่งใหม่ แต่เนื่องจากตัวแผนยังไม่มี ความชัดเจน หากมีการนำมาปฏิบัติใช้จริง ก็จะต้องมีการสำรวจเก็บข้อมูลต่างๆ ซึ่งนั่นจะสามารถบอกรายละเอียดได้ว่าจะมีจำนวนเท่าไร รองรับคนได้เท่าไร มี Facilities อะไรบ้างในโครงการ เป็นต้น แต่ความคิดเห็น คิดว่าที่แห่งใหม่ไม่สามารถรองรับคนได้ทั้งหมด แม้จะจัดเป็นอาคารพลต 5 ชั้น เกรงว่าจะเป็นการพักอาศัยที่แออัดมาก แต่ก็เป็นไปได้ที่จะเป็นอาคารสูงมากกว่า 5 ชั้น ขึ้นอยู่กับงบประมาณ รวมถึงการออกแบบที่จะให้ห้องพักมีขนาดพื้นที่มากขึ้นด้วย สำหรับแนวความคิดเรื่อง ข้อเสนอที่อยากให้ออกเป็นอาคารสงเคราะห์ ให้ผ่อนเช่า เพื่อให้สามารถมีที่พักอาศัยเป็นของตนเองนั้น ทางการรถไฟฟ้า ไม่มีนโยบาย เนื่องจากพื้นที่ของการรถไฟฟ้า เป็นพื้นที่เวนคืน ไม่สามารถให้สิทธิขาดได้ ต้องขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรี

ซึ่งต้องมีการแก้ไขระเบียบ เป็นเรื่องยุ่งยาก สำหรับการเตรียมแก้ปัญหาในอนาคต เพราะปัจจุบันอยู่กันทางราบ ต้องเปลี่ยนไปอยู่ทางสูง เช่นการค้า หรือว่าสัตว์เลี้ยง เป็นต้น มีความเห็นว่า ปัจจุบันเป็นการทำผิดระเบียบอยู่แล้ว แต่มีการผ่อนปรน เมื่อไปอยู่ที่แห่งใหม่ จำเป็นต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบ ไม่สามารถที่จะจัดให้มีการต่อเติมอาคารเอง หรือว่าการเลี้ยงสัตว์เลี้ยงภายในอาคาร สำหรับ Facilities ควรจัดอย่างน้อยไม่ควรต่ำกว่าการพักอาศัยขั้นพื้นฐาน



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

ชื่อ : นายณัฐวุฒิ ทาสุวรรณ

เกิด : 12 มีนาคม 2520

ประวัติการศึกษา

- พ.ศ.2532 จบการศึกษาระดับชั้นประถมศึกษาจากโรงเรียนอนุบาลสุโขทัย
- พ.ศ.2535 จบการศึกษาระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นจากโรงเรียนสวรรคค่อนันตวิทยา
- พ.ศ.2538 จบการศึกษาระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายจากโรงเรียนสวรรคค่อนันตวิทยา
- พ.ศ.2538 เข้าศึกษาคณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- พ.ศ.2539 เข้าศึกษาคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร
- พ.ศ.2543 เสนอวิทยานิพนธ์เพื่อจบการศึกษาระดับปริญญาตรี
เรื่อง "คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยนครสวรรค์"
- พ.ศ.2544 เข้าศึกษาต่อ หลักสูตรเคหะพัฒนศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาเคหการ
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- พ.ศ.2545 เสนอวิทยานิพนธ์เพื่อจบการศึกษาระดับปริญญาตรี
เรื่อง "สภาพและปัญหาของที่พักรถไฟของข้าราชการตำรวจรถไฟ
: กรณีศึกษา นิคมบ้านพักรถไฟ กม.11 และบ้านพักตู้รถไฟ"

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย