

บทที่ 3

สภาพทั่วไปของพื้นที่

1. พัฒนาการของพื้นที่

กรุงเทพมหานครมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องจากอดีต จึงก่อให้เกิดโครงการก่อสร้างด้านโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่เพื่อรองรับการขยายตัวของเมือง บริเวณย่านบางซื่อในอดีตนั้นเป็นทุ่งนาและสวนโล่ง ชุมชนต่างๆก็ยังคงอยู่อย่างกระจัดกระจาย ดังนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องกล่าวถึงที่มาของแรงดึงดูด ที่ส่งผลให้ย่านนี้ขยายตัวอย่างรวดเร็วเพื่อให้เห็นที่มาของการขยายตัวจึงเหตุปัจจัยดังนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ก่อตั้งขึ้นมาตั้งแต่ครั้ง สมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวมหาราช ต่อมาได้พัฒนาโครงข่ายการคมนาคม และระบบการขนส่งเพิ่มมากขึ้น พร้อมกับพัฒนาสถานีต่างๆ เพื่อรองรับชุมชนในละแวกนั้น ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของชุมชนขึ้นในบริเวณ โดยรอบอย่างรวดเร็ว ประกอบกับความต้องการในการเดินทางกับการขนถ่ายสินค้าโดยรถไฟ มีเป็นจำนวนมาก จึงก่อให้เกิดความแออัดของสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพงปัจจุบัน) ซึ่งสร้างไว้ตั้งแต่เริ่มก่อตั้งการรถไฟฯ ทางการรถไฟฯจึงได้วางแผนที่จะขยายสถานีต่างๆรวม 13 แห่งโดยแบ่งเป็นสถานีขนาดใหญ่ 2 ได้แก่ ย่านสถานีกรุงเทพ และ ย่านสับเปลี่ยนพลโยธิน(บางซื่อ) และสถานีขนาดกลาง 11 แห่ง ได้แก่ สถานีแม่น้ำ สามเสน ทุ่งสง หาดใหญ่ นครสวรรค์ อุตรดิตถ์ สีลาอาสน์ สุราษฎร์ธานี ยะลา ชุมทางจิระ และเด่นชัย โดยกำหนดไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1 ปี พ.ศ. 2504 – 2509 และแผนพัฒนาฯฉบับที่ 2 เมื่อปี พ.ศ. 2510 – 2514 โดยมีที่มาดังนี้

ย่านพลโยธิน(บางซื่อ) ตั้งอยู่ห่างจากสถานีกรุงเทพฯไปทางเหนือประมาณ 8 กิโลเมตร สร้างขึ้นในสมัยเดียวกับสถานีกรุงเทพ(หัวลำโพง) สำหรับสับเปลี่ยนขบวนสินค้าที่ใหญ่ที่สุดของการรถไฟฯ ออกแบบโดยวิศวกรชาวเยอรมัน ต่อมาปี พ.ศ. 2483 การรถไฟฯได้เวนคืนที่ดินบริเวณทางด้านตะวันออกของบางซื่อไปจนถึงถนนพลโยธิน เป็นจำนวนพื้นที่รวม 2,564 ไร่ เพื่อใช้เป็นที่รองรับปริมาณการโดยสารและปริมาณสินค้าในอนาคต ครั้งหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 เป็นต้นมาปริมาณการเดินรถได้ทวีขึ้นอย่างรวดเร็ว จำนวนรถที่เข้ามาทำการสับเปลี่ยนในย่านบางซื่อ มีปริมาณเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จนทำให้เกิดการคับคั่งในย่าน เป็นเหตุให้ขบวนสินค้าออกต้องเสียเวลามากเป็นประจำแทบทุกขบวน การรถไฟฯจึงได้เร่งก่อสร้างอาคารที่รับส่งสินค้า พร้อมกับย่านสับเปลี่ยนขนาดเล็กขึ้นใหม่ ในบริเวณที่ดินที่ได้จัดซื้อไว้ทางด้านตะวันออกของบ่อยืมดินใหญ่ โดยให้ชื่อย่านสินค้าพลโยธิน และย้ายกิจการสินค้าทั้งหมดจากสถานีกรุงเทพ มาย่านพลโยธินเมื่อปี พ.ศ. 2503 ทำให้ลดความแออัดของย่านบางซื่อลงได้บ้าง อย่างไรก็ตามก็ติดสถานการณ์การเดินรถก็ยังไม่ดีทางการรถไฟฯจึง เตรียมการวางแผนการใช้พื้นที่เพื่อรองรับการเดินรถให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น จึงได้ทำ

การออกแบบผังการใช้พื้นที่ใหม่ แต่ประเทศไทยยังไม่มีประสบการณ์ในด้านนี้จึงขอความช่วยเหลือไปยังการรถไฟประเทศญี่ปุ่น ซึ่งมีความเอื้อเฟื้อส่งผู้เชี่ยวชาญมา 4 นาย มาดำเนินการเก็บข้อมูลต่างๆและทำการออกแบบย่านให้เมื่อเดือนสิงหาคม ปี พ.ศ. 2502 การรถไฟได้กำหนดแผนการก่อสร้างเข้าไปในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2504 - 2509 ทั้งนี้ ต่อมาเมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2502 คณะรัฐมนตรีได้ลงมติย้ายสถานีกรุงเทพ(หัวลำโพง) ไปยังสถานีบางซื่อ โดยให้เหตุผลว่าเพื่อลดความคับคั่งของการจราจรในกรุงเทพมหานคร จึงทำให้แผนการก่อสร้างย่านนี้ต้องชะงักลง และครั้งเมื่อการเมืองเปลี่ยนแปลงเมื่อ 12 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2506 คณะรัฐมนตรีมีมติให้ทบทวนเรื่องนี้โดยตั้งคณะกรรมการขึ้นพิจารณาด้านการจราจร และเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาค้างขึ้น โดยสรุปแล้วคณะรัฐมนตรีมีมติไม่ย้ายสถานีกรุงเทพ(หัวลำโพง) มายังสถานีบางซื่อ ทางการรถไฟจึงได้ยกโครงการปรับปรุงสถานีบางซื่อมาดำเนินการต่อ โดยการบรรจุโครงการเข้าไปในแผนพัฒนาฉบับที่ 2 ปี พ.ศ. 2510 - 2514 เพื่อดำเนินการก่อสร้างตามแผนต่อไป

ปัจจุบันโครงการต่างๆที่กล่าวมายังไม่ได้ดำเนินการใดๆ ขณะเดียวกันพื้นที่โดยรอบกำลังคึกคักขึ้นโดยลำดับ เริ่มจากบริเวณด้านทิศตะวันตกของพื้นที่ ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาเดิมนั้นมีการขนส่งทางเรือ บริเวณบางซื่อเคยเป็นแหล่งขนถ่ายสินค้าขนาดใหญ่ เช่น อุตสาหกรรมไม้ ข้าว ถ่านหิน (สถานีรถไฟบางซื่อ) เป็นต้นจากการเป็นแหล่งขึ้นลงของสินค้า จึงเป็นที่มาของตลาดบางโพธิ์ ย่านไม้แปรรูปขนาดใหญ่ที่สุด ของกรุงเทพมหานครเรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน ซึ่งเป็นจุดดึงดูดให้ผู้คนเข้ามาใช้แรงงาน ทำการค้า การลงทุนในกิจการประเภทต่างๆดำเนินมาอย่างต่อเนื่อง เช่น กลุ่มบริษัทปูนซิเมนต์ กลุ่มบริษัทค้าไม้ กลุ่มบริษัทค้าวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ เป็นต้น ชุมชนเริ่มมีการขยายตัวต่อเนื่องตามเส้นทางถนนพระราชราษฎร์สาย 1 และ 2 จนกระทั่งมาหยุดอยู่บริเวณริมฝั่งคลองเปรมประชากร บริเวณทิศตะวันออกของพื้นที่ตามถนนพหลโยธิน ศูนย์กลางเดิมบริเวณนี้คือบริเวณย่านสะพานควาย ซึ่งแต่เดิมเคยเป็นย่านที่มีการค้าแลกเปลี่ยนวัว - ควายกันบริเวณนี้ชุมชนจึงก่อตัวขึ้นมาโดยลำดับ มีการสร้างศูนย์การค้าขนาดใหญ่ในสมัยนั้นเป็นจุดดึงดูดให้ย่านนี้คึกคักยิ่งขึ้น ขณะเดียวกันมีการขยายหน่วยงานราชการมาตั้งบริเวณใกล้เคียงอยู่หลายแห่ง ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก ศูนย์ฝึกการบินพลเรือน เป็นต้น เป็นที่ตั้งของสถานีขนส่งหมอชิต(เดิม) ซึ่งเป็นศูนย์กระจายการเดินทางด้านทิศเหนือของกรุงเทพมหานคร ไปสู่ภาคเหนือ ภาคกลางตอนบน และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งมีผู้คนหมุนเวียนเปลี่ยนมาใช้บริการวันละหลายพันคนในขณะนั้น ปัจจุบันมีการย้ายสถานีขนส่งหมอชิตไปตั้งที่บริเวณถนนกำแพงเพชร 2 ในพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยลักษณะเป็นอาคารชั่วคราวขนาดใหญ่ ทำให้บริเวณย่านนี้มีชุมชนที่อยู่โดยรอบขยายตัวหนาแน่นเพิ่มขึ้น โดยลำดับตามศักยภาพของพื้นที่ที่เอื้ออำนวยให้ ภายใต้แรงดึงดูดจากหน่วยงานดังกล่าว ยิ่งไปกว่านั้นมีการก่อสร้างศูนย์การค้าเซ็นทรัลลาดพร้าวแห่งใหม่ บริเวณย่านจุดตัดของเส้นทางหลักหลายสาย ได้แก่ ถนนพหลโยธิน ถนนวิภาวดี - รังสิต และเป็นจุดเริ่มต้นถนนลาดพร้าว เมื่อปี พ.ศ. 2521 โดยเช่าที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย บริเวณถนนพหลโยธินยังเป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงานขนาด

ใหญ่หลายแห่งเช่น อาคารสำนักงานใหญ่ธนาคาร ศูนย์การค้า ร้านค้าปลีกรายย่อย ถัดไปบริเวณ ถนนวิภาวดี - รังสิตเป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงานใหญ่การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย

จากศูนย์กลางการค้าและบริการต่างๆที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่า บริเวณโดยรอบของพื้นที่การ รถไฟแห่งประเทศไทยย่านบางซื่อนี้มีศักยภาพที่เหมาะสมจะรองรับ การพัฒนาจากพื้นที่บริเวณนี้ให้ มีความเหมาะสมสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน และรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจของ ประเทศในอนาคต เมื่อปี พ.ศ. 2538 รัฐบาลจึงมีนโยบายกำหนดให้รัฐวิสาหกิจต้องดำเนินกิจการ ด้วยการพึ่งพาตนเอง เป็นผลให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องดำเนินยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ ที่เป็นสินทรัพย์ ให้เกิดผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจแก่การรถไฟ เพื่อพุงสถานะให้สามารถดำเนินงานให้เกิดรายได้ ที่จะนำมาสนับสนุนด้านบริการ คมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพได้ต่อไป การ รถไฟแห่งประเทศไทยได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี ในคราวประชุมคณะกรรมการอำนวยการ จัดระบบศูนย์ราชการ ครั้งที่ 1/2539 เมื่อวันที่ 4 มิถุนายน 2539 ที่ประชุมมีมติเห็นชอบ ให้มี การดำเนินงานพัฒนาพื้นที่ย่านพหลโยธิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อเป็นศูนย์กลางการ คมนาคมขนส่ง ของกรุงเทพมหานคร เชื่อมโยงกับศูนย์ราชการ และชุมชนศูนย์กลางเมืองอื่นๆใน พื้นที่รอบนอกกรุงเทพมหานคร อย่างมีประสิทธิภาพเพื่อช่วยลดปัญหาการจราจรของ กรุงเทพมหานคร โดยทางการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการจ้างบริษัทที่ชนะเลิศการ ประกวดแบบ แผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ย่านพหลโยธินและ โรงงานมักกะสัน เป็นบริษัทที่ ปรึกษาในการทำแผนพัฒนาพื้นที่บริเวณย่านพหลโยธิน จนมาถึงขณะนี้ ปี พ.ศ. 2546 บริษัทที่ ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสม และได้ออกแบบเบื้องต้นเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ซึ่งขณะนี้ มี การอนุมัติโดยหลักการให้ดำเนินการต่อไป

2. สภาพทั่วไปของพื้นที่

2.1. ลักษณะที่ตั้ง

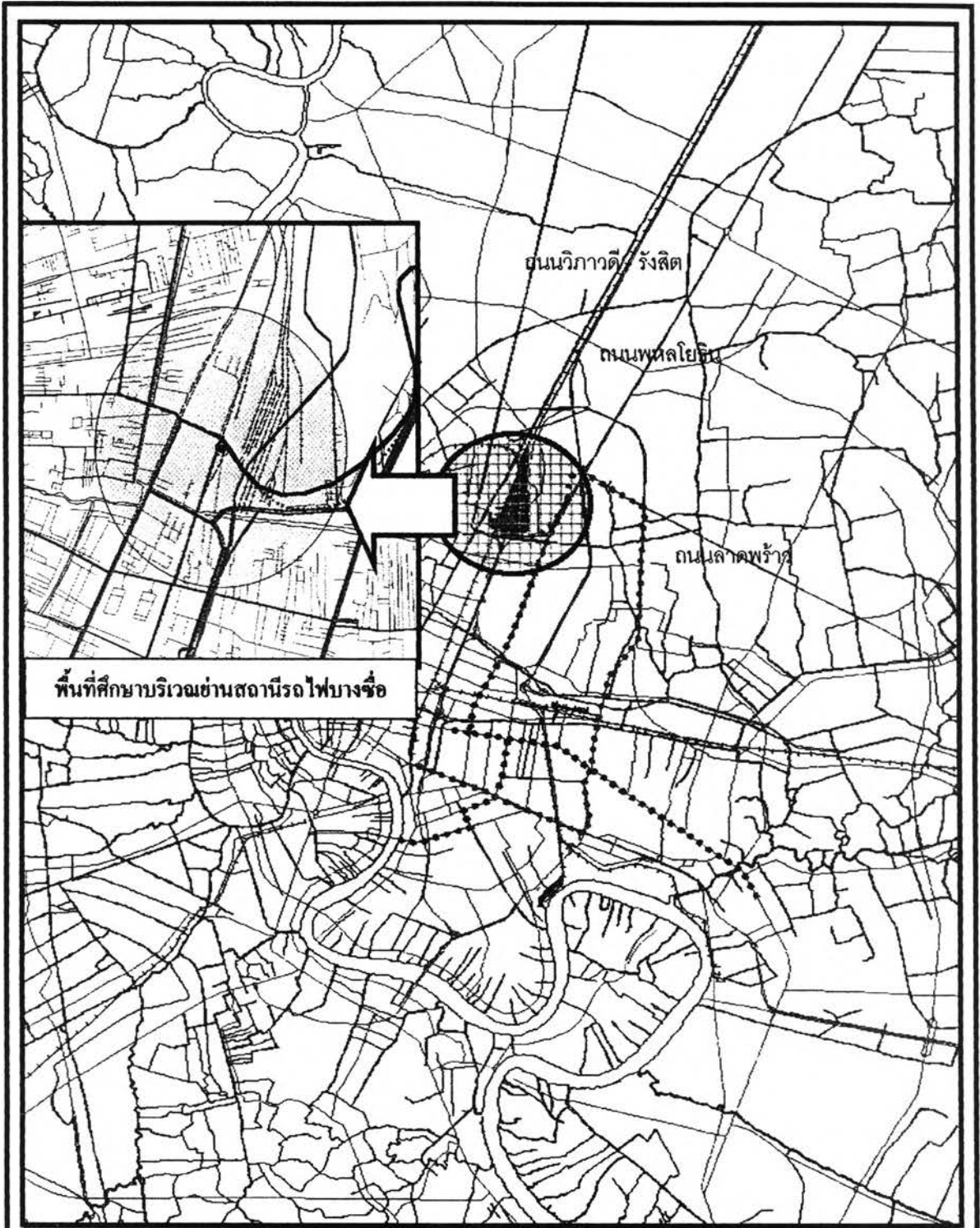
พื้นที่ศึกษาค้างอยู่บริเวณพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยย่านพหลโยธินบางส่วน และ ครอบคลุมพื้นที่ใกล้เคียงได้แก่ ชุมชนตามแนวถนนประชากรราษฎร์สาย2 ชุมชนโดยรอบวัดประดู่ และชอยประดู่บางส่วน ชุมชนตามแนวถนนเดชะวณิชย์ ชุมชนบริเวณแยกเตาปูนกับแยกประชาชื่น และชุมชนตามแนวริมคลองบางซื่อ รวมพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 2,300 ไร่ พื้นที่ดังกล่าวอยู่ในช่วง รอยต่อของหลายพื้นที่ได้แก่ เขตบางซื่อ เขตบางเขน เขตพญาไท และเขตดุสิต โดยมีขอบเขตที่ ตั้งของพื้นที่ศึกษาดังนี้ (ดูแผนที่ 3.1.1)

ทิศเหนือ ติดกับชุมชนแออัดบางซื่อ

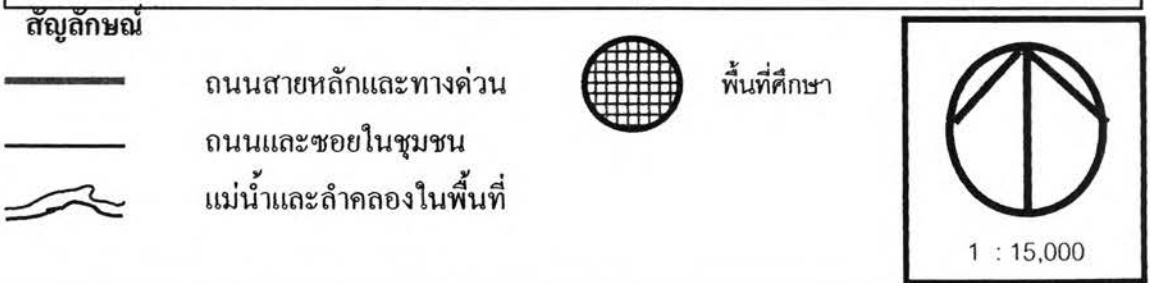
ทิศตะวันออก ติดกับแนวถนนกำแพงเพชร2 (ตลาดจตุจักร)

ทิศใต้ ติดกับแนวถนนประดิพัทธ์

ทิศตะวันตก ติดกับชุมชนวัดประดู่ ชุมชนโจ๊ก ชุมชนต้นมะม่วง และ ย่านแยกเตาปูน



แผนที่ 3.1.1. แสดงที่ตั้งของพื้นที่ศึกษา (การวางแผนพัฒนาสถานีรถไฟกลางบางซื่อและบริเวณโดยรอบ)



2.2. ลักษณะทางภูมิศาสตร์

พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ราบลุ่มแม่น้ำ เอียงลาดลงไปทางเขตกุสิตและเขตบางซื่อ จากบริเวณทิศเหนือไปทางทิศใต้กับจากทิศตะวันออกไปทางทิศตะวันตก เดิมพื้นที่แห่งนี้เป็นที่เกษตรกรรมทางคอนเหนือของกรุงเทพมหานคร ต่อมาได้มีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมผ่านพื้นที่ จึงมีการขยายตัวของชุมชนอย่างต่อเนื่อง อนึ่งพบว่าในพื้นที่ดังกล่าวมีน้ำท่วมขังอยู่เป็นประจำ ซึ่งแสดงให้เห็นว่านอกจากพื้นที่ดังกล่าวนี้ เป็นที่ราบแล้วยังพบว่ามีพื้นที่เป็นหลุมขมขมครกแทรกอยู่ตามพื้นที่เป็นระยะๆ (ดูแผนที่ 3.1.2.)

2.3. การคมนาคมและการเดินทาง

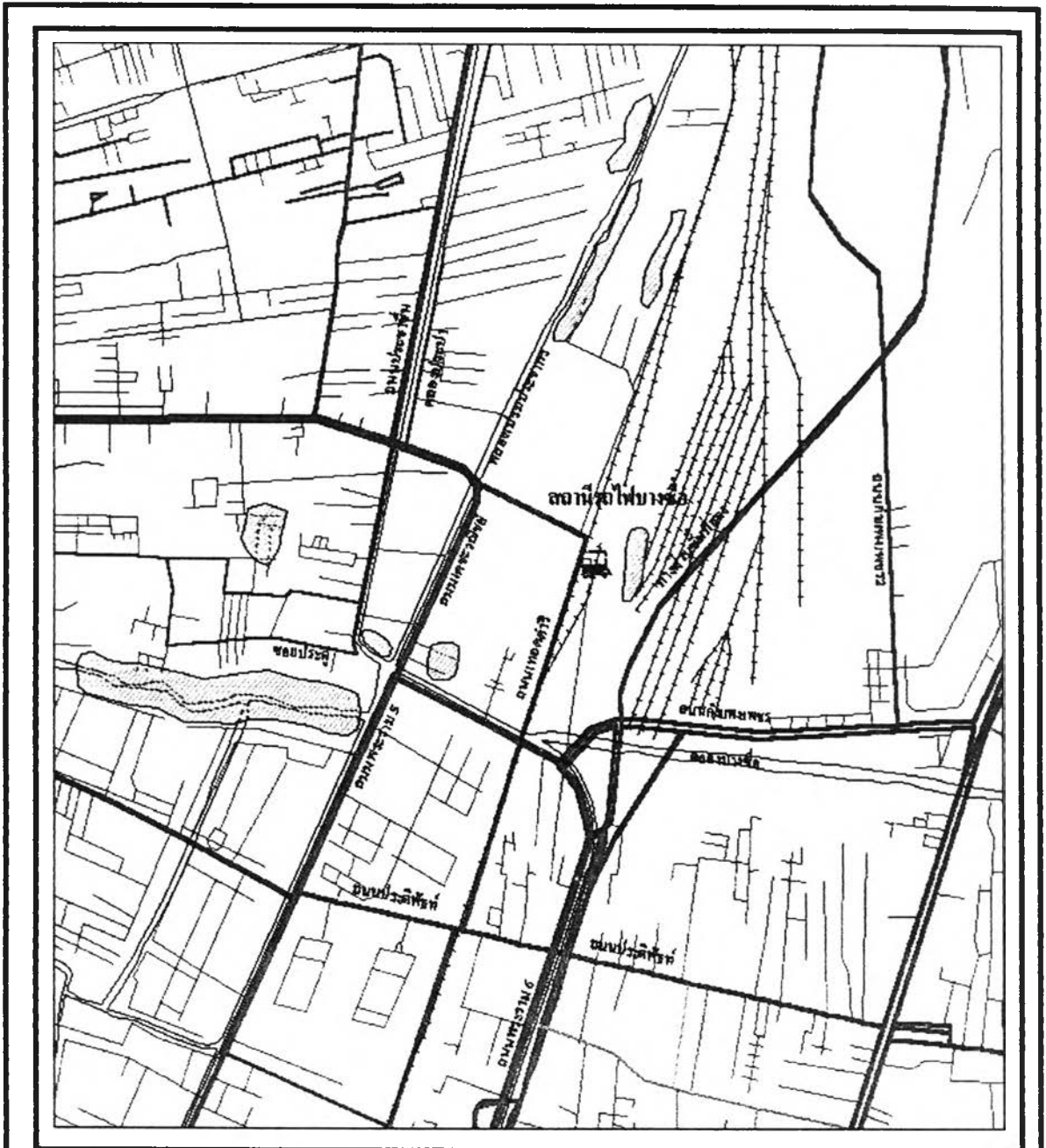
บริเวณนี้มีการคมนาคมที่ทันสมัยที่สุดในประเทศไทยมารวมตัวกันอยู่ สามารถเลือกการเดินทางได้หลายเส้นทางหลายรูปแบบ ได้แก่ เดินทางโดยรถไฟฟ้าของการรถไฟแห่งประเทศไทย เดินทางโดยรถไฟฟ้า BTS ของกรุงเทพมหานคร เดินทางโดยรถไฟฟ้าใต้ดินขององค์การรถไฟฟ้ามหานคร เดินทางโดยทางรถยนต์ส่วนบุคคล เดินทางโดยรถแท็กซี่ทั้งแบบธรรมดาและแบบปรับอากาศของ ขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ขสมก.) เดินทางโดยรถโดยสารส่วนบุคคล (Taxi) ซึ่งมีเส้นทางหลัก-รองหลายเส้นทาง ดังมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.3.1. โครงการรถไฟฟ้ากรุงเทพมหานคร(สายสีเขียว) BTS.

โครงการรถไฟฟ้ากรุงเทพมหานคร เป็นรถไฟฟ้าสายแรกแห่งแรกของประเทศไทยที่เปิดดำเนินการก่อน ซึ่งกรุงเทพมหานครเป็นเจ้าของโครงการ โดยมีบริษัทขนส่งมวลชนกรุงเทพจำกัด (ธนายง) เป็นผู้รับสัมปทานโครงการ เป็นระบบขนส่งมวลชนที่บริการประชาชนในย่านธุรกิจพาณิชย์กรรมเชื่อมโยงกับแหล่งที่อยู่อาศัย ครอบคลุมพื้นที่ทางตอนใต้ของกรุงเทพมหานคร มีลักษณะเป็นทางยกระดับมี 2 เส้นทางด้วยกัน โดยมีเส้นทางและสถานีจุดรับ-ส่งผู้โดยสารตามโครงการให้บริการดังนี้ (ดูแผนที่ 3.1.3. ประกอบ)





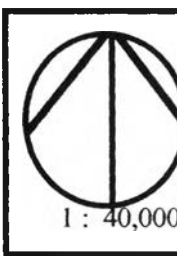
เส้นทางที่ 1. สายสุขุมวิท

เริ่มต้นจากสถานีหมอชิต(บริเวณตลาดจตุจักร) ไปตามถนนพหลโยธิน ผ่านสถานีอนุสาวรีย์ชัย-สมรภูมิ ถึงสถานีร่วมสยามสแควร์ ตรงไปตามถนนสุขุมวิท จนถึงสถานีอ่อนนุชบริเวณซอยสุขุมวิท 77 (ซอยอ่อนนุช) รวมระยะทางประมาณ 15.7 กิโลเมตร



แผนที่ 3.1.2. แสดงพื้นที่น้ำท่วมขัง (การวางแผนพัฒนาสถานีโรงไฟฟ้างานซื้อและบริเวณโดยรอบ)

สัญลักษณ์

-  ถนนสายหลักและทางด่วน
-  ถนนและซอยในชุมชน
-  คลองสาธารณะ
-  พื้นที่น้ำท่วม
-  1 : 40,000

เส้นทางที่ 2. สายสีลม

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

2.3.2. โครงการรถไฟฟ้ามหานคร(สายสีน้ำเงิน)

โครงการรถไฟฟ้ามหานครเป็นโครงการรถไฟใต้ดินสายแรกของประเทศไทย ซึ่งองค์การรถไฟฟ้ามหานคร(รฟม.)เป็นเจ้าของโครงการ โดยมีลักษณะเป็นอุโมงค์คู่รถไฟฟ้าวิ่งสวนทางกันได้ แบ่งการเดินทางออกเป็น 2 ช่วงได้แก่ (ดูแผนที่ 3.1.3. ประกอบ)

ช่วงที่ 1. หัวลำโพง – ห้วยขวาง

เริ่มต้นจากหัวลำโพงไปตามถนนพระราม 4 ผ่านสามย่าน บ่อนไก่ เลี้ยวซ้ายเข้ารัชดาภิเษก ผ่านศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ ย่านอโศก ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย และไปสิ้นสุดเส้นทางที่บริเวณย่านห้วยขวางหน้าอาคารฟอร์จูน ถนนพระราม 9 ซึ่งที่กล่าวมาเป็นการเดินทางใต้ดินตลอดเส้นทาง โดยมีสถานีเป็นจุดรับ – ส่งผู้โดยสารเพื่อขึ้นไปสู่ในระดับผิวดินในแต่ละย่าน ในช่วงแรกนี้มีระยะทางรวมประมาณ 9.6 กิโลเมตร

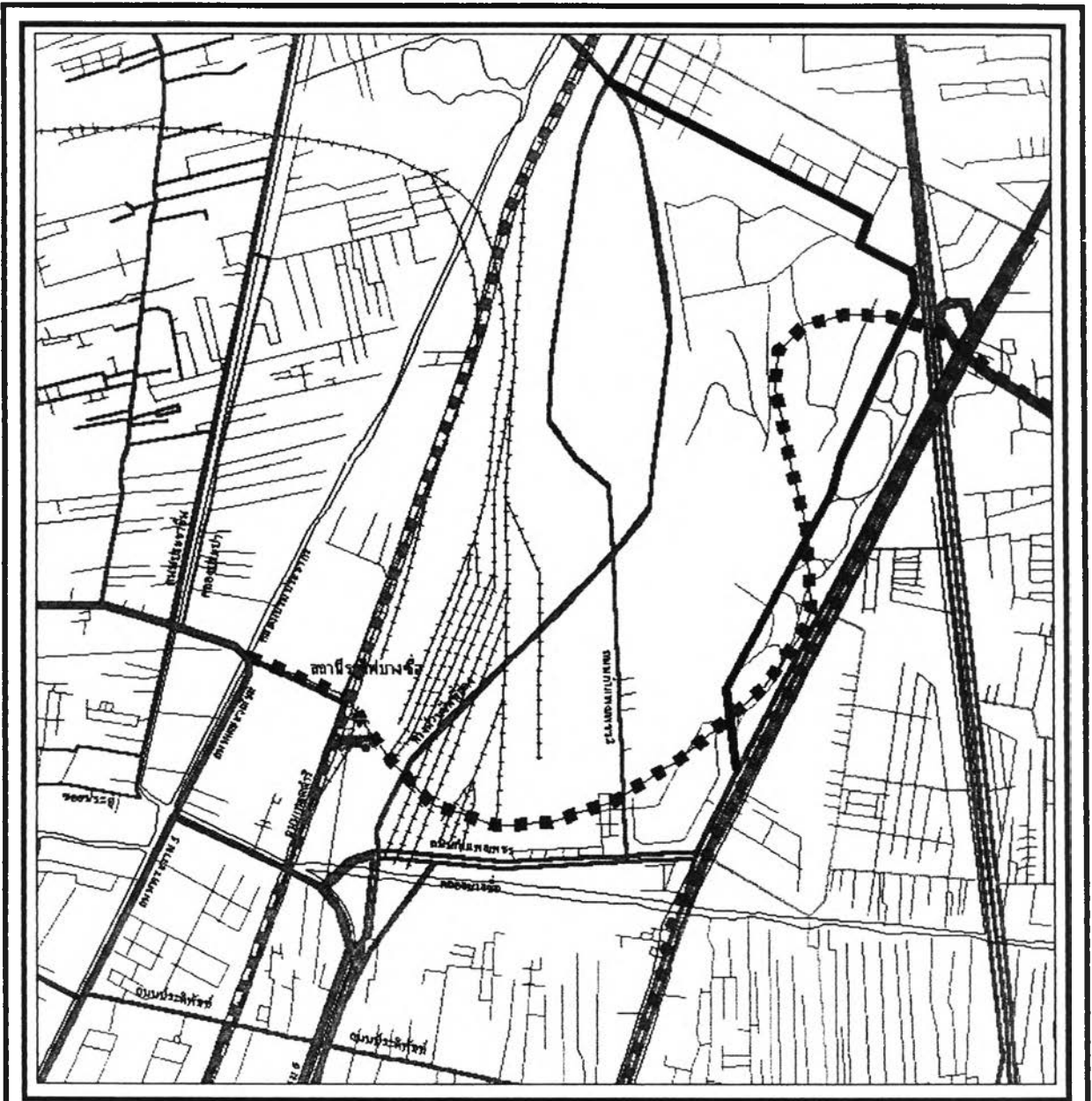
ช่วงที่ 2. สายห้วยขวาง – บางซื่อ เริ่มจากสถานีห้วยขวาง ไปตามเส้นทางถนนรัชดาภิเษก เลี้ยวซ้ายเข้าเส้นทางถนนลาดพร้าว เส้นทางถนนพหลโยธิน ผ่านบริเวณสวนจตุจักร เลี้ยวขวาไปตามถนนกำแพงเพชร ถนนเทอดดำริห์ สิ้นสุดเส้นทางที่สถานีรถไฟบางซื่อ เป็นการเดินทางใต้ดินตลอดเส้นทาง โดยมีจุดเชื่อมต่อเป็นสถานีเพื่อขึ้นสู่ระดับผิวดินในแต่ละย่านเป็นระยะๆ มีระยะทางโดยรวมประมาณ 11.1 กิโลเมตร

2.3.3. โครงการระบบขนส่งการรถไฟแห่งประเทศไทย (สายสีแดง)

การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าของโครงการ โดยมีบริษัทโฮปเวลล์จำกัดเป็นผู้รับสัมปทาน มีลักษณะเป็นโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรถไฟ และถนนยกระดับ ตามแนวเส้นทางรถไฟเดิม มี 2 เส้นทางคือ (ดูแผนที่ 3.1.3. ประกอบ)

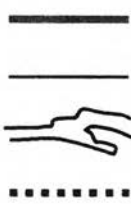
สายที่ 1. สายเหนือ – ใต้ มีระยะทางรวมทั้งหมด 34.2 กิโลเมตร เริ่มต้นจากรังสิต ดอนเมือง หลักสี่ บางเขน บางซื่อ บ้านราชวิถี ยมราช ยศเส และสิ้นสุดที่สถานีหัวลำโพง

สายที่ 2. สายตะวันออก – ตะวันตก มีระยะทางรวมทั้งหมด 22.6 กิโลเมตร เริ่มจากสถานีหัวหมาก ผ่านคลองตัน มักกะสัน พญาไท และสิ้นสุดที่ยมราช



แผนที่ 3.1.3. แสดงระบบขนส่งมวลชนต่างๆที่จะเกิดขึ้นในบริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานคร

สัญลักษณ์

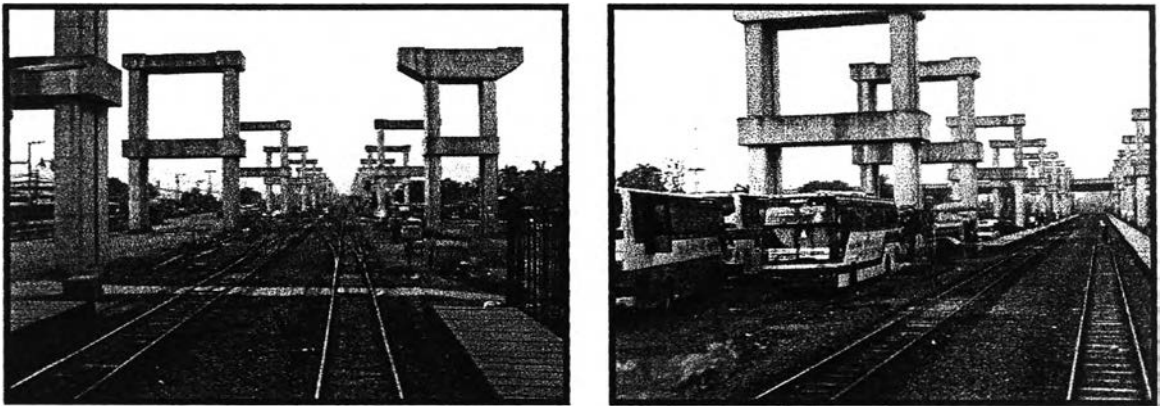


ถนนสายหลักและทางด่วน
 ถนนและซอยในชุมชน
 คลองสาธารณะ
 ทางรถไฟฟ้ามหานคร

ทางรถไฟฟ้ามหานคร
 ทางรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย



ปัจจุบันทั้งสองเส้นทางดำเนินการไปแล้วเป็นบางส่วน และได้หยุดการก่อสร้างมาแล้วหลายปี (ดังรูปที่ 1.1) เนื่องจากประสบปัญหาทางด้านต่างๆ ส่งผลให้ผู้รับสัมปทานขาดแรงจูงใจในการลงทุน โดยส่วนที่ดำเนินการไปแล้ว มีสภาพเป็นเสาตู้โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็กขนาดใหญ่ มีขนาดตั้งแต่ 1.50 x 2.00 เมตร – 2.00 x 3.00 เมตร สูงจากระดับดินตั้งแต่ 1.00 เมตร – 16.00 เมตร เรียงรายคู่ขนานกับเส้นทางรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามเส้นทางทั้งสองเส้นทางดังกล่าวในเมืองคัน



รูปที่ 1.1 โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรถไฟยกระดับ

2.3.4. รถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย

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

2.3.5. รถโดยสารประจำทางที่ผ่านบริเวณย่านบางซื่อ

บริเวณย่านสถานีรถไฟบางซื่อมีรถโดยสารร่วมบริการของเอกชนหนึ่งสาย ที่วิ่งเข้ามาเชื่อมระหว่างสถานีรถไฟบางซื่อกับชุมชนโดยรอบได้แก่ รถเมล์สาย 52 ให้บริการจากถนนเคหะวิณิชเข้าสถานีรถไฟบางซื่อแล้วออกไปตามถนนเทอดคำริ นอกจากนี้ยังพบว่ายังมีบริการรถสองแถวของเอกชน ให้บริการจากชุมชนตึกแดง ผ่านสถานีรถไฟบางซื่อไปยังบริเวณย่านเตาปูนให้บริการทุกวัน ขณะเดียวกันยังมีรถเมล์สายอื่นๆ ที่ให้บริการเข้ามายังบริเวณใกล้เคียงสถานีรถไฟบางซื่อ (ตารางที่ 3 – 1)

ตารางที่ 3 – 1 รถโดยสารประจำทางที่ผ่านบริเวณย่านบางซื่อ

ลำดับ ที่	ชื่อถนน	รถโดยสารประจำทาง	
		สายรถธรรมดา	สายรถปรับอากาศ
1	ถนนประชาชื่น	66, 67, 70, 112	ปอ.67
2	ถนนประชาราษฎร์	33, 50, 64, 90, 97, 203	ปอ.5
3	ถนนประชาราษฎร์สาย 1.	5, 16, 30, 50, 51	ปอ.6, ปอ.138
4	ถนนประชาราษฎร์สาย 2.	65, 97	ปอ.5
5	ถนนเทอดดำริ	117, 16, 30, 51, 66, 5, 52, 65, 70, 97,	-
6	ถนนพหลโยธิน	24, 26, 27, 29, 34, 39, 59,	ปอ.3, 4, 10, 12, 13, 29, 39, ปอ.พ.16, 5, 12, 15
7	ถนนกำแพงเพชร	122, 136, 145, 104, 182,	512,134, 136, 145, 38, 157,
8	ถนนกำแพงเพชร 2	3, 77, 122, 134, 136, 138,145,	502, 503, 512, 518, 134,14, 34, 45
9	ถนนพระราม 6	44, 67,14 ,8	67, 44
10	ถนนประดิพัทธ์	3, 44, 97, 117	521
11	ถนนเดชะวณิช	5, 52, 65, 67, 70, 97, 50,	67, 50,

2.3.6. เส้นทางต่างๆ

สามารถเลือกเส้นทางโดยประกอบด้วยถนนสายหลักถนนสายรอง และทางด่วนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งมีโครงข่ายการคมนาคมดังนี้

▪ ถนนสายหลัก

1. ถนนพหลโยธิน ถนนเส้นนี้เป็นถนนสายหลักที่ใช้ในการเดินทาง ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน โดยทำหน้าที่เชื่อมโยงพื้นที่ระหว่างใจกลางกรุงเทพมหานคร มายังพื้นที่รอบนอกทางด้านทิศเหนือของกรุงเทพมหานคร และไปสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับภาคเหนือต่อไป

2. ถนนประชาชื่น เป็นถนนเส้นหลักเส้นหนึ่งในบริเวณนี้ซึ่งมีการจราจรที่ค่อนข้างหนาแน่นในช่วงโมงเร่งด่วน เป็นถนนเรียบคลองประปาตามแนวเหนือ – ใต้ มาบรรจบกับถนนประชาราษฎร์สาย 2

3. ถนนพระราม 6 เป็นเส้นทางที่มีสภาพการคมนาคมที่หนาแน่นในช่วงโมงเร่งด่วนเช่นกัน โดยเริ่มจากบริเวณ ถนนกำแพงเพชรตัดกับถนนประชาชื่น ซึ่งเส้นทางอยู่ใต้ทางด่วนศรีรัช ชั้นที่ 2 ไปบรรจบบริเวณยมราชในเขตราษฎร์เทพ

■ ถนนสายรอง

1. ถนนกำแพงเพชร เป็นเส้นทางที่แยกออกมาจากถนนพหลโยธิน ไปตัดกับ ถนนพระราม 6 ถนนเทอดคำริ และถนนประชาชื่น ซึ่งเป็นถนนสายสั้นแต่ก็มีบทบาทสำคัญมาก เนื่องจากเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อการเดินทาง ไปสู่สาธารณูปโภคต่างๆ เช่น สถานีรถไฟใต้ดิน สถานีรถไฟบางซื่อ สถานีขนส่งหมอชิต เป็นต้น

2. ถนนประดิพัทธ์ เป็นเส้นทางที่เชื่อม โยงระหว่างถนนพหลโยธินตัดกับ ถนนพระราม 6 สิ้นสุดที่ถนนเดชะวณิช ซึ่งเป็นถนนในช่วงที่สั้นแต่ก็ช่วยกระจาย ความหนาแน่นของรถ จากถนนเส้นหลักได้มาก

3. ถนนเดชะวณิช เป็นเส้นทางที่ขนานกับถนนเทอดคำริ ซึ่งเป็นเส้นทางที่เชื่อม โยงพื้นที่เขตคูสิต กับ พื้นที่บางซื่อเพื่อไปสู่บริเวณย่านบางซื่อ ในอดีตถนนเส้นนี้เป็นถนนสายหลัก ในการเดินทางมายังสถานีรถไฟบางซื่อ และบริเวณโดยรอบ

4. ถนนกำแพงเพชร 2 ถนนเส้นนี้มีบทบาทมากขึ้นเมื่อสถานีขนส่งหมอชิตแห่งที่ 2 เข้ามาขอเช่าที่การรถไฟ บริเวณย่านพหลโยธิน จึงทำให้การจราจรในถนนเส้นนี้มีความหนาแน่น มากในช่วงเช้าและเย็น และตลอดทั้งวันในวันเสาร์ – อาทิตย์ของทุกวัน ซึ่งเส้นทางนี้มีการเชื่อม โยง ระหว่างถนนกำแพงเพชรกับถนนวิภาวดีรังสิต และถนนรัชดาภิเษก

5. ถนนประชาราษฎร์สาย 2 เป็นเส้นทางเดียวที่มีแนวพุ่งตรงมายัง สถานีรถไฟ บางซื่อ โดยมีเส้นทางเริ่มจากบริเวณหน้าที่สถานีรถไฟบางซื่อ ไปสิ้นสุดบริเวณสี่แยกบางโพธิ์ ซึ่งเป็นเส้นทางที่ขนส่งสินค้าเข้า – ออกไปจากสถานีรถไฟบางซื่อ

6. ถนนกรุงเทพฯ – นนทบุรี หรือถนนประชาเจ็ด เป็นถนนที่เชื่อม โยงพื้นที่ ระหว่างกรุงเทพมหานครกับนนทบุรี ทำให้สภาพการจราจรในพื้นที่ถนนนี้มีความหนาแน่นพอสมควรตลอดทั้งวัน โดยมีจุดเริ่มต้นบริเวณสามแยกถนนประชาราษฎร์สาย 2 ไปสิ้นสุดในเขตจังหวัด นนทบุรี

7. ถนนทหาร เป็นเส้นทางที่เชื่อม โยงจากถนนเดชะวณิช ไปตัดกับถนนประชาราษฎร์สาย 1 ตรงไปจนถึงแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นเส้นทางขนส่งอีกเส้นหนึ่งในการทหารและเป็น เส้นทางในช่วงสั้นที่มีการคมนาคมหนาแน่นตลอดทั้งวันเส้นหนึ่ง

8. ถนนเทอดคำริ เป็นถนนที่ขนานกับเส้นทางรถไฟมุ่งไปสู่ สถานีรถไฟบางซื่อ เส้นทางเป็นลักษณะสองช่องทางวิ่ง มีการคมนาคมหนาแน่นในช่วงโมงเร่งด่วน

9. ทางยกระดับ เป็นทางด่วนชั้นที่ 2 (ศรีรัช) เป็นทางด่วนที่เชื่อมต่อกับเครือข่ายระบบทางด่วนชั้นที่ 1 (เฉลิมมหานคร) ซึ่งเป็นเส้นทางที่ผ่านพื้นที่ของบางซื่อ พร้อมกับมีจุดขึ้น- ลงในพื้นที่ซึ่งจะสร้างความสะดวก ในการเดินทางได้อีกเส้นทางหนึ่ง

2.3.7. การเดินทางเชื่อมโยงกับพื้นที่ภายนอก โดยใช้บริการของขนส่งมวลชน 2.

เป็นการเดินทางเชื่อมโยงในระดับภูมิภาค ได้แก่ บริเวณภาคเหนือ ภาคกลางตอนบน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันออกบางส่วน ซึ่งในแต่ละวันมีปริมาณรถเข้า-ออก ในพื้นที่ดังกล่าวแสดงใน (ตารางที่ 3 - 2) ส่งผลให้พื้นที่ที่มีความหลากหลาย ในด้านปริมาณการขนส่ง ปริมาณของประชากร ในด้านวัฒนธรรม และกลุ่มอาชีพต่างๆ

ตารางที่ 3 - 2 ปริมาณการ เข้า - ออก ของการโดยสารและประชากรในปี 2538 - 2544

ลำดับที่	ภูมิภาคที่เดินทาง เข้า - ออก	จำนวนเที่ยวต่อวัน	ปริมาณประชากรที่ใช้บริการ (คน/วัน)	เงินหมุนเวียน (บาท/วัน)
1	ภาคเหนือ	752	19,902	3,681,870
2	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	1,375	34,431	5,336,805
3	ภาคกลาง	1,947	50,299	2,263,455

ที่มา : งานจัดเก็บสถิติฯ กองวิชาการและแผน บริษัทขนส่ง จำกัด

3. สภาพแวดล้อมของพื้นที่และโครงสร้างพื้นฐาน

การศึกษาสภาพแวดล้อมทั่วไปของพื้นที่ โดยแยกการศึกษาออกเป็นลักษณะต่างๆดังนี้

3.1 ลักษณะทางด้านสาธารณูปโภค

1.1. ไฟฟ้า

การบริการกระแสไฟฟ้า เป็นหน้าที่ของการไฟฟ้านครหลวง ซึ่งมีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจ ตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม พ.ศ. 2501 ตาม พระราชบัญญัติ (พรบ.) ไฟฟ้านครหลวง พ.ศ. 2501 โดยรวมกิจการของการไฟฟ้ากรุงเทพฯ(วัดเลียบ) เข้ากับกองไฟฟ้าหลวง(สามเสน) กรมโยธาเทศบาล กระทรวงมหาดไทย อยู่ในความดูแลของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย มีคณะกรรมการไฟฟ้านครหลวง เป็นผู้กำหนดนโยบายและควบคุมการปฏิบัติงานของผู้ว่าการไฟฟ้านครหลวง ซึ่งการไฟฟ้านครหลวงมีหน้าที่ รับซื้อพลังงานกระแสไฟฟ้าจากการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย มาเพื่อบริการจ่ายกระแสไฟฟ้าให้แก่ประชาชนทั่วไป พบว่าในปี พ.ศ. 2539 มีจำนวนผู้ใช้ไฟฟ้าใน

กรุงเทพมหานครทั้งสิ้น 1,884,170 ราย เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2545 มีผู้ใช้ทั้งสิ้น 2,291,075 ราย จะเห็นว่าผู้ใช้กระแสไฟฟ้าเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 3.60 ต่อปี ในภาพรวมทั้งกรุงเทพมหานคร ในจำนวนที่เพิ่มขึ้นนี้พบว่าผู้ใช้ประเภทกิจการขนาดเล็กมีมากที่สุด โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 4.17 ต่อปี รองลงมิกิจการประเภทที่อยู่อาศัยมาเพิ่มขึ้น 3.50 ต่อปี และกิจการขนาดกลางร้อยละ 2.50 ต่อปี ตามลำดับ(ตารางที่ 3-3) ดังกล่าว ส่งผลให้เห็นถึงกิจการขนาดเล็กกำลังมีแนวโน้มที่เป็นไปในทางบวกมากขึ้น อาจเป็นผลมาจากการส่งเสริมเศรษฐกิจ SME.ของรัฐอย่างต่อเนื่อง

พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อและพื้นที่โดยรอบ อยู่ในเขตพื้นที่บริการกระแสไฟฟ้าของสถานีโรงไฟฟ้าสามเสน และสถานีโรงไฟฟ้าประคิพท์ ซึ่งมีกำลังการผลิตแห่งละ 120 MVA. ซึ่งปัจจุบัน ปี 2546 ที่สถานีโรงไฟฟ้าสามเสนมีการใช้กระแสไฟฟ้า 77.3 MVA. หรือร้อยละ 64.4 ของโรงไฟฟ้าย่อยนี้ และที่สถานีโรงไฟฟ้าประคิพท์มีการใช้กระแสไฟฟ้า 47.8 MVA. หรือร้อยละ 45 ของโรงไฟฟ้าย่อยนี้ จากตัวเลขปริมาณกระแสไฟฟ้ามีมากเพียงพอต่อการรองรับการขยายตัว ซึ่งการคาดว่าแนวโน้มในอนาคตพื้นที่บริเวณบางซื่อก็จะเป็นอีกแห่งหนึ่งที่จะมีการเติบโต ทั้งกิจการขนาดเล็กและขนาดกลาง เนื่องจากเป็นที่ตั้งของแหล่งงานในลักษณะอุตสาหกรรมครบครันเป็นจำนวนมาก ได้แก่ ร้านค้าที่ให้บริการเกี่ยวกับการแปรรูปผลิตภัณฑ์ไม้ ร้านค้าปลีกขนาดเล็ก ซึ่งมีความหนาแน่นบริเวณย่านบางโพธิ์ ย่านเตาปูน และประชาชื่น เป็นต้น

ตารางที่ 3-3 แสดงการเปรียบเทียบจำนวนผู้ใช้ไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานคร

ลำดับที่	ประเภทกิจการผู้ใช้บริการ	จำนวนผู้ใช้ไฟฟ้า พ.ศ. 2539		จำนวนผู้ใช้ไฟฟ้า พ.ศ.2545		อัตราการเปลี่ยนแปลงร้อยละต่อปี
		ราย	ร้อยละ	ราย	ร้อยละ	
1	ที่อยู่อาศัย	1,513,736	80.34	1,831,621	79.95	3.50
2	กิจการขนาดเล็ก	336,250	17.846	420,313	18.35	4.17
3	กิจการขนาดกลาง	18,731	0.994	21,540.65	0.94	2.50
4	กิจการขนาดใหญ่	340	0.018	381	0.02	2.01
5	กิจการเฉพาะอย่าง	1,325	0.07	1,511	0.07	2.34
6	ราชการและองค์กรที่ไม่แสวงหากำไร	8,854	0.47	9,739	0.43	1.67
7	ไฟฟ้าสาธารณะและไฟถนน	4,934	0.262	5,970	0.26	3.50
	รวม	1,884,170	100	2,291,075	100	3.60

ที่มา : แผนวิเคราะห์และพยากรณ์พลังไฟฟ้า ฝ่ายเศรษฐกิจพลังไฟฟ้า การไฟฟ้านครหลวง

1.2. น้ำประปา

การประปาเป็นงานสาธารณูปโภค ที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงสถาปนาขึ้นมาเพื่อให้บริการแก่ประชาชน และได้เปิดให้ใช้บริการในรัชกาลที่ 6 ต่อมารัฐบาลได้รวมกองประปากรุงเทพมหานคร การประปาเทศบาลเมืองนนทบุรี และประปาเทศบาลเมืองสมุทรปราการ ขึ้นมาเป็นการประปานครหลวง มีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจ เมื่อวันที่ 16 สิงหาคม พ.ศ. 2510 โดยมีผู้ว่าการเป็นผู้บริหาร และมีคณะกรรมการซึ่งได้รับการแต่งตั้งจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นผู้กำหนดนโยบาย และควบคุมดูแลกิจกรรมทั่วไป ในภาพรวมกรุงเทพมหานครปี พ.ศ. 2539 พบว่ามีการใช้น้ำประปาอยู่มากถึง 1,241,380 ราย และในปี พ.ศ. 2545 เพิ่มขึ้นเป็น 1,524,406 ราย คิดเป็นการเติบโตโดยเฉลี่ยร้อยละ 3.09 ต่อปี ในจำนวนนี้มีการใช้น้ำที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในภาพรวมมากในประเภทส่วนราชการ ถึงร้อยละ 4.04 ต่อปี รองลงมาประเภทที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.12 ต่อปี และ ธุรกิจเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.01 ต่อปี ตามลำดับ (ตารางที่ 3-4)

ในเขตชุมชนบริเวณบางซึ่งจะได้รับการบริการจ่ายน้ำประปา จากโรงงานผลิตน้ำสามเสน ซึ่งมีกำลังการผลิตสูงสุดที่ 687,000 ลบ.ม./วัน ขณะที่ปริมาณการใช้น้ำจริงปี 2546 เพียง 465,589 ลบ.ม./วัน(ตารางที่ 3-5) หรือคิดเป็นร้อยละ 67.77 ของปริมาณการผลิต จากการสำรวจพื้นที่ส่วนใหญ่ไม่มีปัญหาในการใช้น้ำประปา แต่พบว่ามีปัญหาเรื่องประปาเฉพาะในชุมชนแออัดที่มีอยู่อย่างหนาแน่นในบริเวณนี้ ซึ่งนอกเหนือจากนั้นยังมี ในบริเวณที่สาธารณะ เช่น ตลาดสดในชุมชน และการบริการน้ำดื่มสาธารณะยังไม่มีในบริเวณนี้

ตารางที่ 3 - 4 แสดงจำนวนผู้ใช้น้ำในเขตนครหลวง ปี 2539 กับ ปี 2545

ลำดับที่	รายการ	จำนวนผู้ใช้น้ำปี 2539 (ราย)	จำนวนผู้ใช้น้ำปี 2545 (ราย)	อัตราการเปลี่ยนแปลงร้อยละ/ปี
1	ที่อยู่อาศัย	917,527	1,128,558	3.12
2	ธุรกิจ	316,078	385,615	3.01
3	อุตสาหกรรม	157	184	2.45
4	ผู้ขายปลีก	39	45	2.22
5	ส่วนราชการ	7,579	10,004	4.04
	รวม	1,241,380	1,524,406	3.09

ที่มา : ฝ่ายวางแผน การประปานครหลวง

ตารางที่ 3 – 5 ปริมาณการผลิตน้ำในโรงงานผลิตน้ำของการประปานครหลวง

ที่	แหล่งผลิต	ปริมาณการจ่ายน้ำปีละ (ลบ.ม./ วัน)						
		2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546
1	โรงงานผลิตน้ำบางเขน	3,047,945	3,021,370	2,802,192	2,855,342	2,896,712	2,784,164	2,737,315
2	โรงงานผลิตน้ำสามเสน	619,178	549,589	476,712	456,438	468,219	450,301	465,589
3	โรงงานผลิตน้ำธนบุรี	165,205	153,151	150,959	140,548	147,671	137,205	132,438
4	โรงงานผลิตน้ำมหาสวัสดิ์	364,384	385,205	381,644	448,493	526,301	549,315	544,932
5	บ่อบาดาลส่วนกลาง	165,753	74,795	22,466	16,438	10,137	7,671	8,767
6	โรงงานผลิตน้ำเสริม	49,863	42,192	25,205	12,329	-	10,137	10,685
7	ระบบประปาอิสระ	61,096	34,521	18,082	11,507	10,411	9,863	7,671
	รวม	4,473,425	4,260,822	3,877,260	3,941,096	4,059,452	3,948,658	3,907,397

ที่มา : กองประเมินผลงาน ฝ่ายติดตามและประเมินผล การประปานครหลวง

1.3. การสื่อสาร

กรุงเทพมหานครได้รับการให้บริการโทรศัพท์ จากเขตโทรศัพท์นครหลวงขององค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย เขตโทรศัพท์นครหลวงประกอบไปด้วยจังหวัด กรุงเทพมหานคร นนทบุรี ปทุมธานี และสมุทรปราการ ในปี พ.ศ. 2544 มีจำนวนผู้ใช้บริการโทรศัพท์ธรรมดาทั้งสิ้น 1,531,973 หมายเลข นับจากต้นปี พ.ศ. 2546 มีการแข่งขันด้านการสื่อสารอย่างรุนแรง ทำให้มีการสร้างทางเลือกให้แก่ประชาชนมากขึ้น ขณะเดียวกันก็ได้รับการส่งเสริมจากรัฐบาล โดยการจัดตั้ง กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศฯ ขึ้นมารองรับการดำเนินงานด้านนี้ และมีนโยบายส่งเสริมการลงทุนเพื่อพัฒนาคุณภาพการบริการ ให้มากขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547 เป็นต้นไป ดังนั้นในพื้นที่ภาพรวมกรุงเทพมหานครซึ่งเป็นพื้นที่เป้าหมายแรกที่จะดำเนินการ และคาดว่าในด้านการสื่อสารในอนาคตกรุงเทพมหานครจะไม่มีปัญหาใดๆ

1.4. ลักษณะโครงข่ายถนนและสภาพการจราจร

ในบริเวณบางซื่อมีการคมนาคมหลายรูปแบบ ได้แก่ รถไฟลอยฟ้า(BTS) รถไฟใต้ดิน(รฟม) รถไฟของการรถไฟฯ ทางด่วนขั้นที่2 ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ซอย ทางจักรยาน และทางเดิน จะเห็นได้ว่าในพื้นที่นี้มีการเดินทางทุกรูปแบบ แต่ในแต่ละรูปแบบนั้นมีการเชื่อมโยงกันน้อย จึงส่งผลให้ในช่วง เช้า-เย็น ของทุกวันมีความหนาแน่นของการเดินทาง ในถนนสายหลักต่างๆค่อนข้างมาก เช่น ถนนประชาชื่น ถนนกำแพงเพชร ถนนเทอดดำริ ถนนเศรษฐวิชัย ถนน

พหลโยธิน และ ถนนวิภาวดีรังสิต ประกอบกับขนาดผิวจราจรมีขนาดที่แคบโดยทั่วไปมี ผิวจราจร อยู่ 4 ช่องวิ่ง แต่บางตำแหน่งมีลักษณะเป็นคอคอด ทำให้การจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งรีบ

3.2 ลักษณะทางด้านสาธารณูปการ

3.2.1 อาคารที่ทำการของรัฐและรัฐวิสาหกิจ

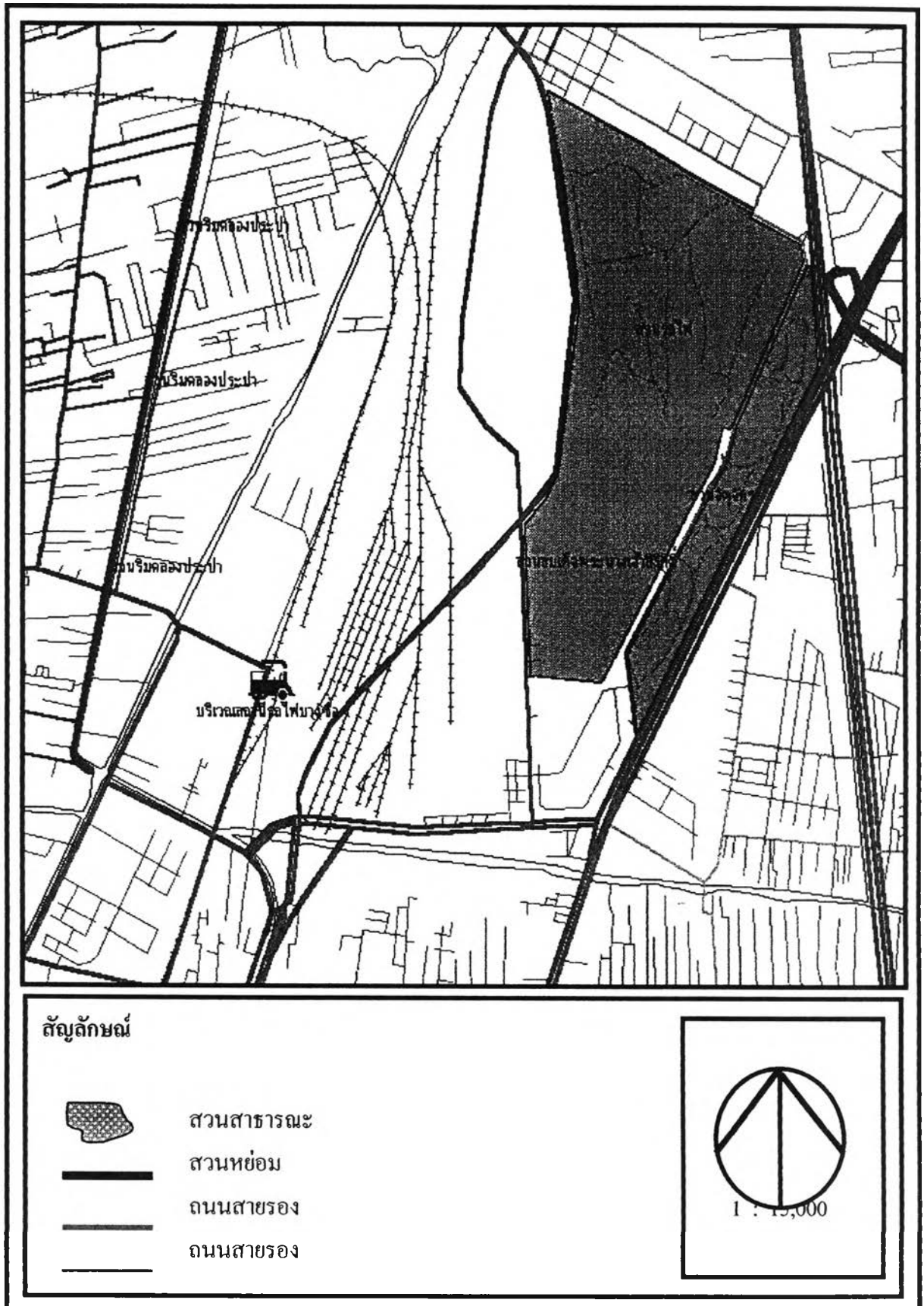
หน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจในพื้นที่ได้แก่ การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย สถานีขนส่งสายเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ(บริษัทขนส่ง จำกัด) กรมการขนส่งทางบก สถานีรถไฟ บางซื่อ กรมวิชาการเกษตร กรมส่งเสริมการเกษตร องค์การส่งเสริมกิจการโคนมแห่งประเทศไทย องค์การตลาดเพื่อเกษตรกร(อ.ต.ก.) สหกรณ์ผู้ผลิตไม้ดอกและไม้ประดับแห่งประเทศไทยจำกัด สำนักงานควบคุมตลาดจตุจักร กรุงเทพมหานคร สำนักงานตำรวจท่องเที่ยวตลาดนัดจตุจักร สำนักงานตำรวจนครบาลตลาดนัดจตุจักร เป็นต้น

3.2.2 สวนสาธารณะ

พื้นที่สีเขียวเป็นปัจจัยชี้วัดหนึ่งถึงคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนเมือง ซึ่งนับวันจะมีพื้นที่ว่างเพื่อเป็นพื้นที่สวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย พักผ่อนหย่อนใจ หรืออื่นๆ จะลดน้อยลงทุกทีและค่อนข้างที่จะหายากขึ้น เนื่องพื้นที่ในชุมชนเมืองมักเป็นพื้นที่ที่มีผลตอบแทนทางธุรกิจสูง ดังนั้นจึงถูกใช้พื้นที่ไปในทางการหาผลประโยชน์เป็นส่วนใหญ่ จนลืมเรื่องสุขภาพหรือคุณภาพชีวิต ซึ่งเป็นเรื่องสำคัญต่อการดำรงชีวิตของมนุษย์

ในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงกับสถานีรถไฟบางซื่อนี้ มีสวนสาธารณะขนาดใหญ่ที่เป็นข้อได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์ของผู้ที่อาศัยอยู่ใกล้เคียง ซึ่งมีโอกาสสูงที่จะเข้าไปใช้พื้นที่สีเขียวแห่งนี้เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น พื้นที่สีเขียวดังกล่าวประกอบไปด้วย สวนสาธารณะ 3 แห่งได้แก่ สวนสาธารณะของรถไฟ(สวนรถไฟ) ปัจจุบันอยู่ในการดูแลของกรุงเทพมหานครซึ่งมีพื้นที่ 375 ไร่ สวนจตุจักรเป็นสวนสาธารณะขนาดใหญ่แห่งหนึ่งมีพื้นที่ 190 ไร่ และสวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ มีพื้นที่ 140 ไร่ ในอนาคตอันใกล้นี้คาดว่าจะประมาณปี 2547 จะรวมทั้งสามสวนสาธารณะเข้าด้วยกัน เพื่อง่ายต่อการดูแลและบำรุงรักษา นอกจากนั้นยังพบว่ามีสวนหย่อมอยู่บ้างเช่น สวนหย่อมริมคลองประปา บริเวณถนนประชาชื่น มีความกว้างประมาณ 4-10 เมตร ยาวประมาณ 5 กิโลเมตร (แผนที่ 3.2.1)

แผนที่ 3.2.1 ตำแหน่งสวนสาธารณะที่อยู่ใกล้เคียงกับสถานีรถไฟบางซื่อ



3.3 ลักษณะการใช้น้ำและลำคลอง (แผนที่ 3.7.6)

3.3.1. คลองเปรมประชากร เป็นคลองที่มีคุณภาพน้ำที่เสียแล้ว ปัจจุบันเป็นคลองน้ำเสียขนาดใหญ่ไหลผ่านชุมชนต่างๆ และไม่มีการใช้คลองเพื่อการคมนาคมแล้ว แต่มีการใช้เพื่อเป็นที่ทิ้งน้ำเสียและขยะจากอาคารต่างๆ ดังนั้นจึงควรที่จะเริ่มดำเนินการเพื่อให้คลองมีคุณภาพน้ำที่ดีขึ้น เช่นเดียวกับคลองประปา ที่ไหลตัดกันแต่มีคุณภาพน้ำที่แตกต่างกันมาก

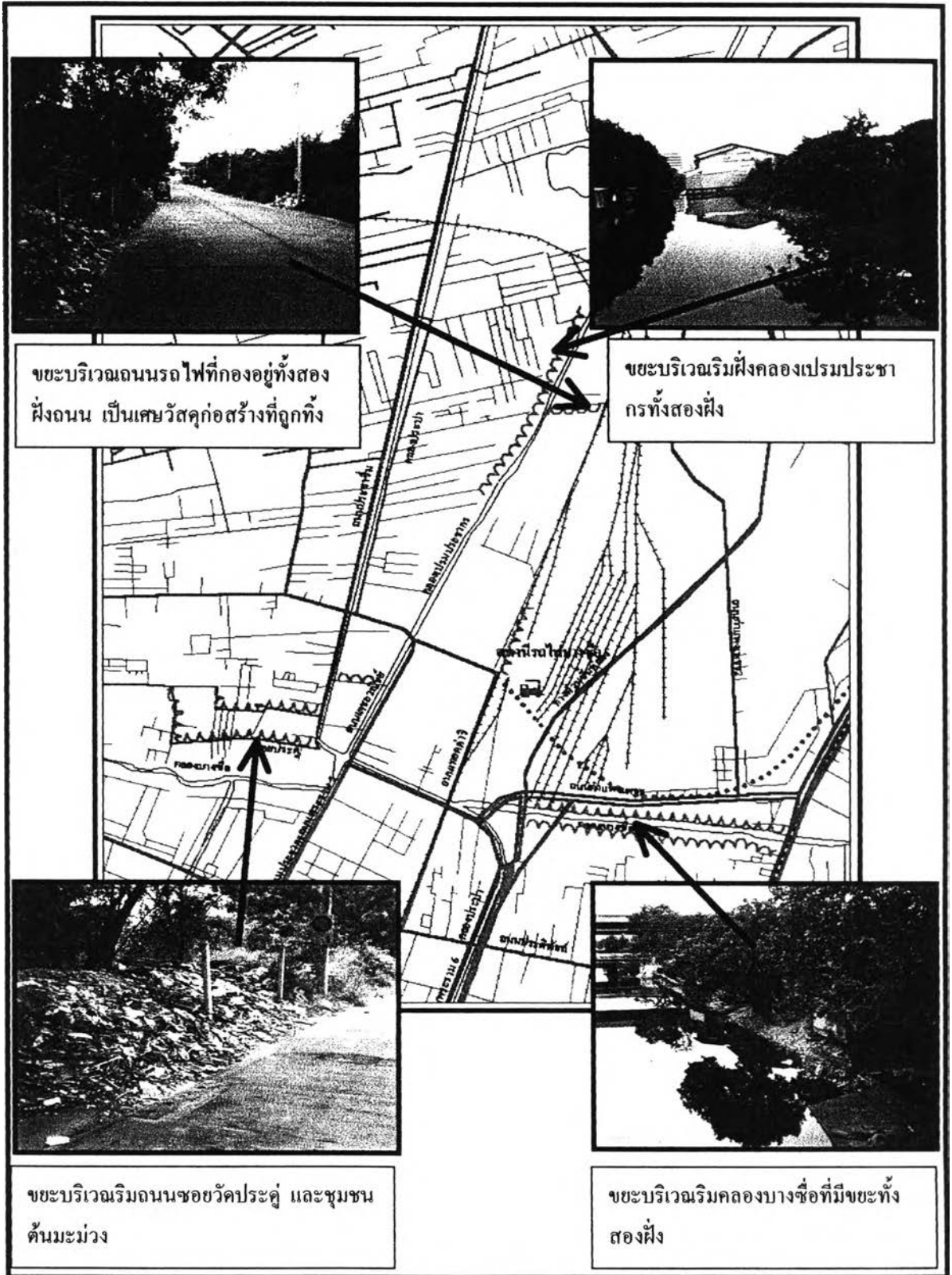
3.3.2. คลองประปา เป็นคลองที่มีคุณภาพน้ำที่ดีที่สุดในกรุงเทพฯ เนื่องจากเป็นคลองที่นำน้ำมาผลิตเพื่อใช้ดื่ม ใช้ในครัวเรือน และอื่นๆ จึงมีการรักษาคุณภาพน้ำตลอดสาย โดยไม่ให้น้ำสายอื่นเข้าไปปะปน ปัจจุบันคลองนี้ไม่มีใช้ประโยชน์ทางน้ำใดๆ เป็นแต่เพียงสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ บริเวณริมน้ำที่มีบรรยากาศดีเช่น มีสายน้ำใส ต้นไม้สีเขียว เป็นต้น

3.3.3. คลองบางซื่อ เป็นคลองขนาดเล็กที่อยู่บริเวณทิศใต้ของพื้นที่ มีการใช้ประโยชน์จากน้ำบ้างเพื่อการเพาะปลูก พืชเศรษฐกิจต่างๆ เช่น บริเวณข้างตลาด อดต. มีการทำธุรกิจการเพาะเลี้ยงไม้ประดับ ต้นไม้สวยงาม และอุปกรณ์ตกแต่งสวน ก็ได้นำเอาน้ำในคลองบางส่วนมารดต้นไม้ และดินที่นำมาเป็นดินเพื่อการปลูกต้นไม้จำพวกสวยงาม เป็นต้น

3.4 ขยะและการจัดการ

การจัดการขยะในพื้นที่พบว่ายังไม่ทั่วถึงเท่าที่ควร โดยเฉพาะขยะที่อยู่ในซอยต่างๆ ยังมีตกค้างอยู่เป็นจำนวนมาก (ตารางที่ 3.4.1) นอกจากนี้ยังพบว่าเชื่อมโยงกับปัญหา พื้นที่ว่างเปล่าปล่อยให้มีสภาพที่รกร้างไม่น่ามอง ซึ่งมีเป็นจำนวนมากในบริเวณพื้นที่ของรัฐที่ยังไม่ได้เข้าไปพัฒนา สาเหตุจากการสำรวจข้อมูลแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ในพื้นที่ชุมชนต่างๆ พบว่ามีที่มาอยู่หลายอย่าง ได้แก่ รถเก็บขนขยะขนาดใหญ่ไม่สามารถเก็บขยะในพื้นที่ได้ทั่วถึง โดยเฉพาะในซอยต่างๆ รถเก็บขนขยะขนาดเล็กที่มีอยู่ไม่เพียงพอกับปริมาณขยะที่เพิ่มขึ้น แรงงานที่ใช้ดูแลจัดการขยะต่างๆ ไม่เพียงพอกับปริมาณที่ต้องดำเนินงาน เกิดจากความไม่รับผิดชอบของผู้ทิ้งเอง เช่น เศษวัสดุก่อสร้างมีการทิ้งอย่างไม่รับผิดชอบใด เป็นต้น ในอนาคตต้องเร่งจัดหาบุคลากร รถเก็บขนขยะอุปกรณ์ต่างๆ ตลอดจนการรณรงค์ให้ความรู้เพื่อสร้างจิตสำนึกที่ดีในภาพรวม ให้มีความต่อเนื่องสม่ำเสมอ

แผนที่ 3.4.1 พื้นที่มีปัญหาขยะตกค้างและการทิ้งไม่เป็นระเบียบ



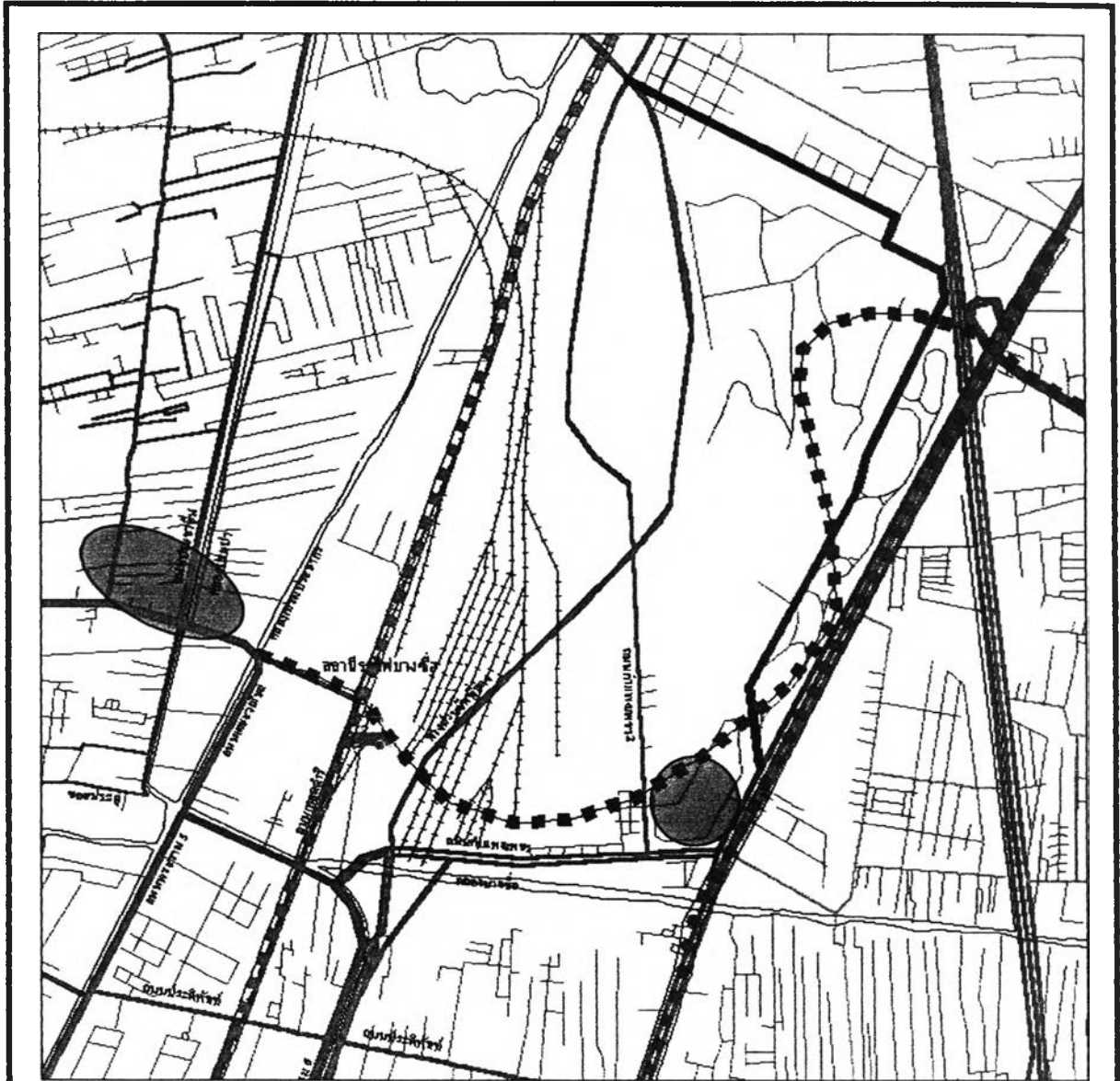
3.5 การใช้พื้นที่ ที่ว่าง และกลุ่มกิจกรรมต่างๆ

พบว่ากลุ่มกิจกรรมต่างๆในพื้นที่ ที่มีความหนาแน่นอยู่ทุกวันได้แก่ บริเวณสถานีขนส่งหมอชิต 2 หรือสถานีขนส่งสายเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งมีประชาชนมาใช้บริการในช่วงเช้าและเย็นของทุกวันเป็นจำนวนมาก ต่อมาสถานีรถไฟบางซื่อเป็นสถานที่ที่มีประชาชนมาใช้บริการตลอดทั้งวันและมีความหนาแน่นมากในช่วงเช้าและเย็น ตลาดจตุจักรเป็นตลาดนัดกลางแจ้งสินค้าไทยที่ใหญ่ที่สุดในโลก มีประชาชนมาใช้บริการเป็นจำนวนมากในช่วงวันหยุด เสาร์และอาทิตย์ ส่วนในวันจันทร์ - ศุกร์ นั้นก็มีประชาชนมาใช้บริการบ้างแต่ไม่หนาแน่นเท่าที่ควร และยังมียอดการค้าตลาดเพื่อการเกษตร (อตก.) ตลาดพืชและดอกไม้ที่อยู่บริเวณริมคลองบางซื่อ เป็นอีกแห่งที่ดึงดูดประชาชนเข้ามาในพื้นที่อยู่เรื่อยๆถึงแม้จะไม่มากเท่าตลาดจตุจักรก็ตาม สถานีรถไฟฟ้า BTS. เป็นการเดินทางที่รวดเร็วที่สุดในขณะนี้ มีประชาชนมาใช้บริการ เป็นจำนวนมากตลอดทั้งวัน สวนสาธารณะที่อยู่ใกล้บริเวณนั้น ได้แก่ สวนรถไฟ สวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ สวนจตุจักร เป็นสวนที่มีความสวยงาม ในช่วงเช้า - เย็นและในวันหยุดเสาร์ - อาทิตย์ จะมีประชาชนมาใช้บริการอยู่เป็นจำนวนมาก โดยส่วนใหญ่มาออกกำลังกายประเภท เดิน วิ่ง มาชื่นชมความงามในธรรมชาติ และมาพักผ่อน เป็นต้น นอกจากนี้ ยังพบว่ามีศูนย์รวมกิจกรรมในที่อื่นอีกได้แก่ บริเวณห้างสรรพสินค้า เช่น เซ็นทรัลลาดพร้าว LOTUS บริเวณถนนประชาชื่น บริเวณย่านบางโพธิ์ซึ่งเป็นย่านค้าผลิตภัณฑ์ไม้ที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย และพิพิธภัณฑสถานเด็กบริเวณสวนจตุจักร เป็นต้น

3.6 ย่านและกลุ่มอาคารต่างๆ


3.6.1 ย่านธุรกิจและพาณิชยกรรม (แผนที่ 3.6.1)

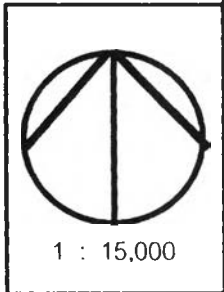
บริเวณที่เป็นศูนย์กลางการค้าบริเวณย่านนี้ มีอยู่สองจุดใหญ่ๆ ได้แก่ บริเวณย่านเตาปูน และบริเวณตลาดจตุจักร ซึ่งทั้งสองแห่งมีลักษณะที่แตกต่างกันอย่างเห็นได้ชัด คือบริเวณย่านเตาปูนเกิดจากการขยายตัวของชุมชนโดยรอบ มีส่วนผลักดันให้เกิดพื้นที่ย่านธุรกิจพาณิชยกรรม ประกอบกับในทางกายภาพบริเวณดังกล่าวเป็นเส้นตัดกัน(NODE) ถนนสายพระราชราษฎร์สาย 1. และสาย 2. เป็นต้น บริเวณย่านตลาดจตุจักรมีจุดกำเนิดมาจากการย้ายสถานที่ขายของมาจากสนามหลวงแล้วมาตั้งอยู่บริเวณตลาดนัดจตุจักรปัจจุบัน จุดเด่นอยู่ที่ตัวผลิตภัณฑ์ที่มีความหลากหลาย ในด้านที่ตั้งปัจจุบันมีลักษณะการเดินทางที่สะดวกมาก เชื่อมโยงระหว่างในเมืองกับชานเมือง โดยรถไฟฟ้า BTS. ที่มีความรวดเร็วและสะดวกยิ่งขึ้น จึงส่งผลให้การค้าขายบริเวณดังกล่าวมีความคึกคักมากเป็นพิเศษ เมื่อพิจารณาจากสถิติผู้มาใช้บริการตลาดนัดจตุจักรในแต่ละปี พบว่ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นมาตลอด



แผนที่ 3.6.1. แสดงเส้นทางการเชื่อมโยงและย่านพาณิชย์กรรมการค้าในพื้นที่ศึกษา

สัญลักษณ์

-  ย่านการค้า
-  ถนนสายหลักและทางด่วน
-  ถนนและซอยในชุมชน
-  เส้นทางรถไฟฟ้า BTS.
-  เส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดิน
-  เส้นทางรถไฟ

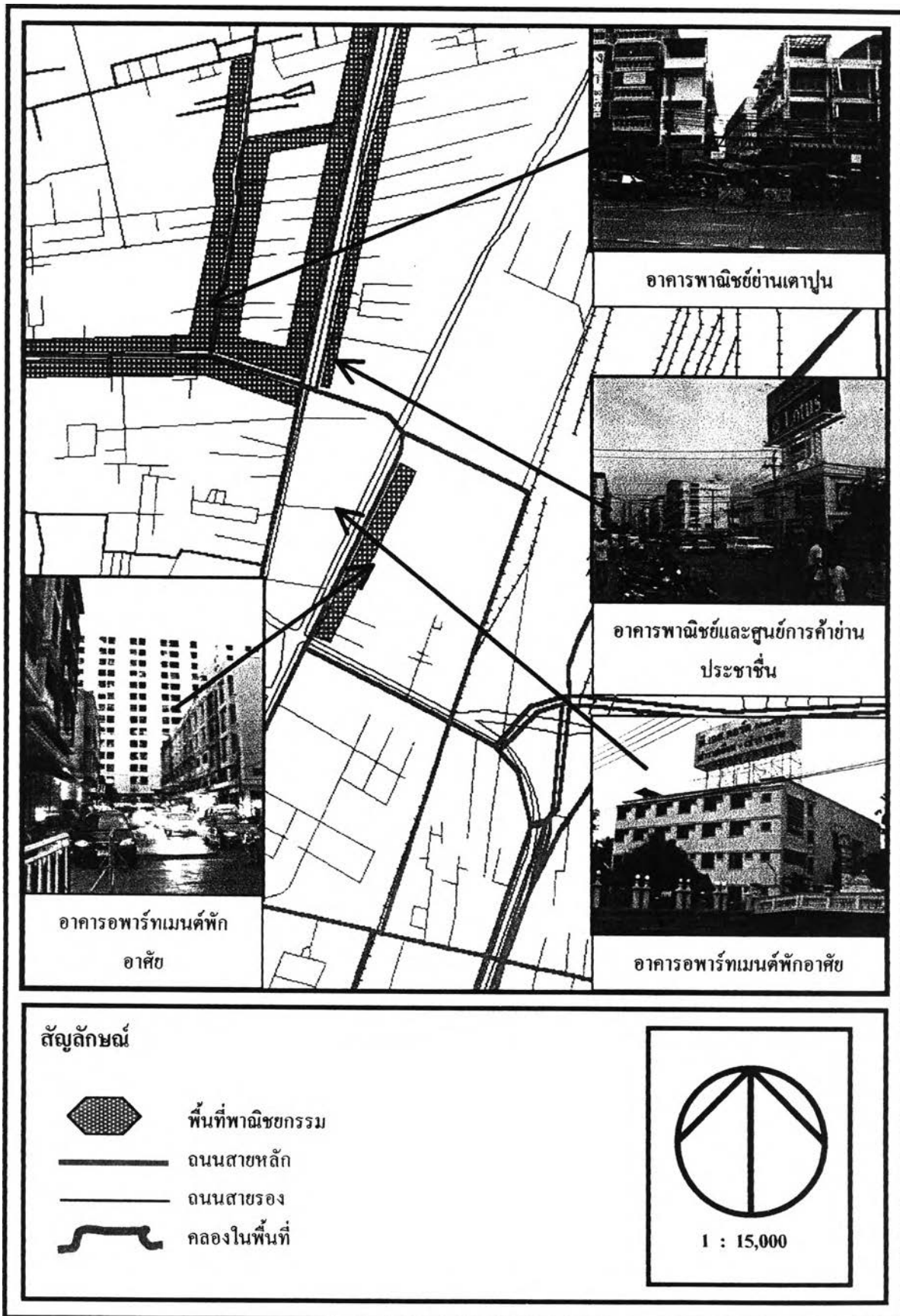


3.6.2 ย่านพักอาศัย

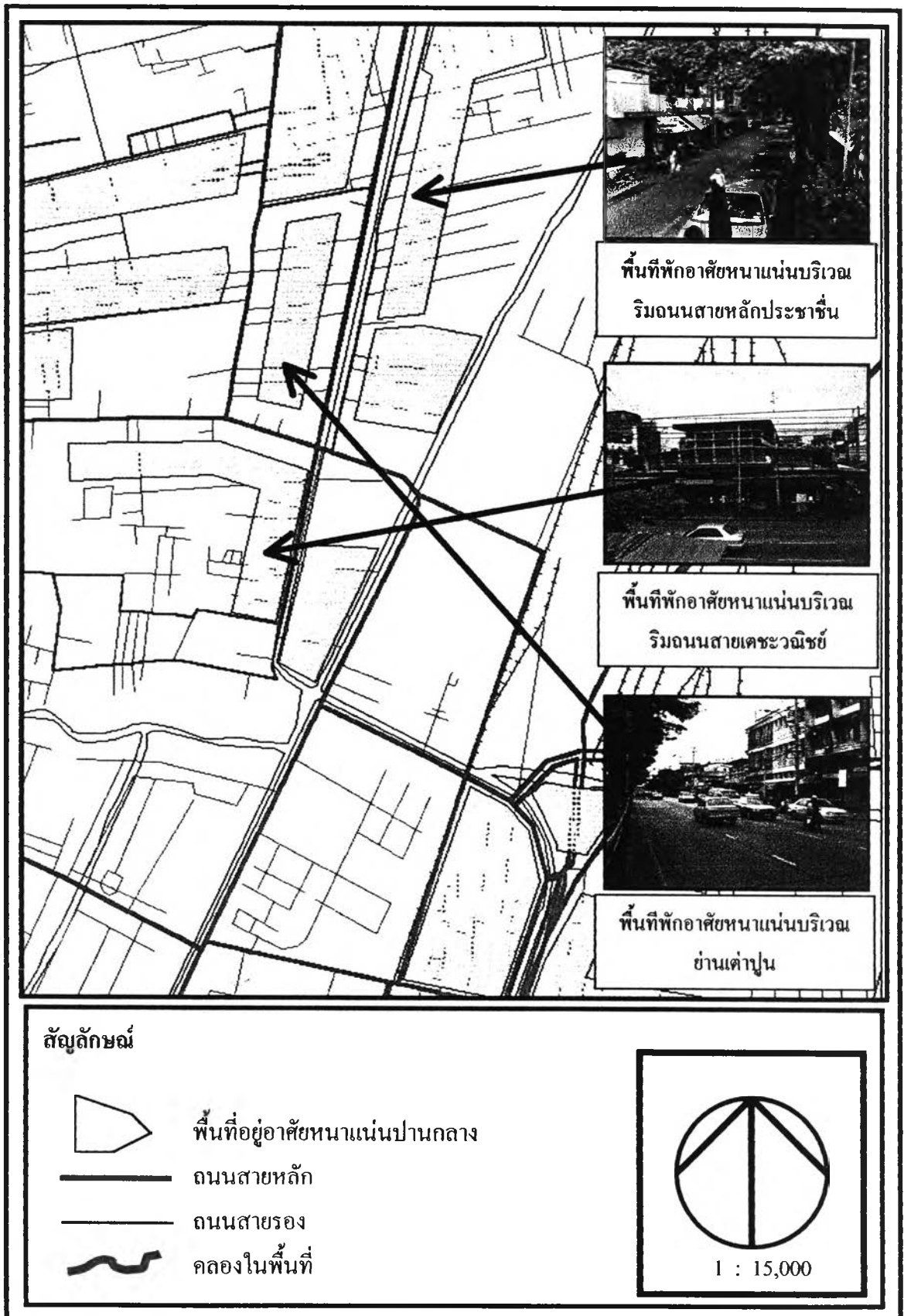
บริเวณย่านพักอาศัยกระจายอยู่ทั่วไปของพื้นที่ ซึ่งมีความหนาแน่นบริเวณถนนประชาชน บริเวณถนนประชากรสาย 1, 2 ลักษณะเป็นที่อยู่อาศัย สามารถแบ่งตามลักษณะทางกายภาพได้สามรูปแบบ ได้แก่

- พื้นที่อยู่อาศัยบริเวณดิริมถนนสายหลัก ส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นอาคารพาณิชย์กึ่งพักอาศัยสามชั้นถึงห้าชั้น ใช้ประกอบกิจการค้าในรูปแบบต่างๆ เช่น ร้านอาหาร ร้านขายหนังสือ ร้านขายยา ร้านขายทองรูปพรรณ เป็นต้น บริเวณชั้นบนใช้เป็นที่พักอาศัย ส่วนอาคารพาณิชย์ที่ไม่ถูกใช้ ส่วนใหญ่จะให้เช่าเป็นที่พักแก่คนงาน ที่เข้ามาทำงานในพื้นที่เป็นส่วนใหญ่ และพบว่าอาคารพาณิชย์ที่บริเวณริมถนนสายหลักดังกล่าว มีแนวโน้มไม่ดีขึ้นในแง่การค้าขายและการอยู่อาศัย เนื่องจากมีความไม่สะดวกในการจอดรถ มีเสียงดังจากรถวิ่งรบกวนอยู่ตลอดเวลา มีมลพิษที่ต้องสูดดมอยู่ทุกวัน เป็นต้น (แผนที่ 3.6.2)
- พื้นที่ถัดจากริมถนนเส้นหลัก (ที่พักอาศัยริมถนนในซอย) มีลักษณะเป็นอาคารพักอาศัยแบบบ้านเดี่ยวสองชั้น และอาคารพาณิชย์พักอาศัย (Town Houses) สองถึงสามชั้น ได้แก่ ที่พักอาศัยที่เป็นของเอกชน และเป็นของรัฐ(บ้านพักรถไฟ) ในบริเวณนี้มีลักษณะการวางตัวอาคาร ที่ไม่หนาแน่นมากยังมีการกันพื้นที่สีเขียวภายในบริเวณบ้าน จึงทำให้บริเวณพื้นที่ ดังกล่าวเหมาะที่จะเป็นที่อยู่อาศัย ขณะเดียวกันเส้นทางที่ใช้คมนาคมเข้า-ออก มีลักษณะที่แคบ บางเส้นทางจะต้องขยายจนไม่มีทางเดินทำให้เดินบริเวณริมถนนได้เลย จากลักษณะดังกล่าวพบบริเวณซอยต่างๆ ทั้งสองฝั่งของถนนประชาชน ถนนพระราชวณิชย์ ถนนประชากรสาย 1,2 และบริเวณถนนกำแพงเพชร เป็นต้น (แผนที่ 3.6.3)
- พื้นที่พักอาศัยบริเวณตลิ่งต่างๆ มีลักษณะเป็นที่พักอาศัยแบบบ้านเดี่ยว อาคารพาณิชย์พักอาศัยสองถึงสามชั้น บ้านเดี่ยวชั้นเดียวมีลักษณะทรุดโทรมตามที่วางต่างๆ เช่น บริเวณริมรั้ววัดประคู้ บริเวณริมคลองบางซื่อ ริมคลองเปรมประชากร เป็นต้น ลักษณะดังกล่าวพบในพื้นที่บริเวณชุมชนคันมะม่วง ชุมชนซอยประคู้ ชุมชนริมคลองบางซื่อ(ฝั่งคูขนานกับคลองประปา) ชุมชนรถไฟริมคลองเปรมประชากร (แผนที่ 3.6.4)

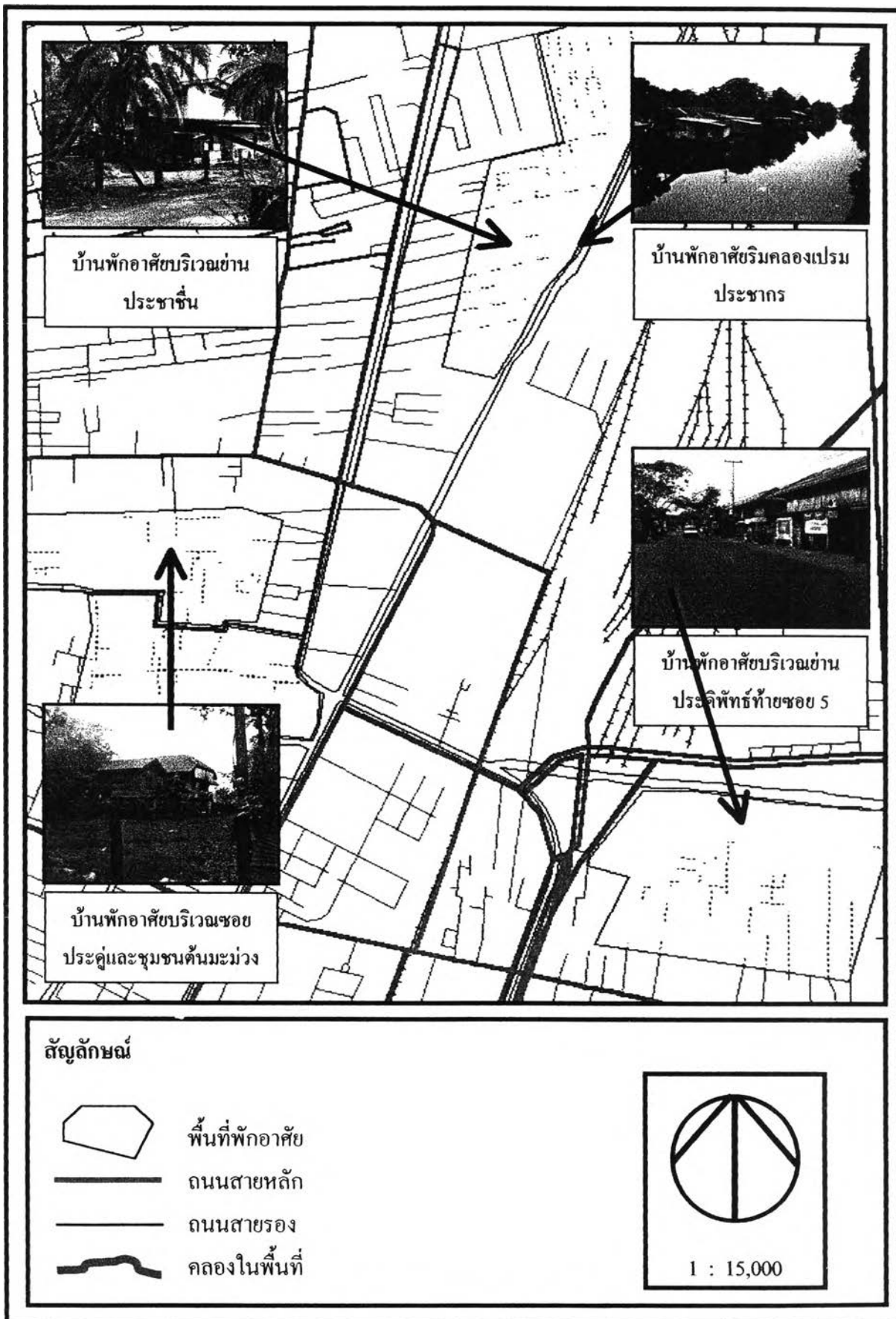
แผนที่ 3.6.2. พื้นที่ย่านพาณิชย์กรรม



แผนที่ 3.6.3. ย่านที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง



แผนที่ 3.6.4. ย่านที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย



3.6.3 ย่านอุตสาหกรรมในพื้นที่ (แผนที่ 3.1.8)

ย่านบางซื่อเป็นย่านที่มีการประกอบการอุตสาหกรรมขนาดเล็กไปจนถึงขนาดใหญ่ มีการดำเนินกิจการกระจายตัวในพื้นที่ใกล้เคียงอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งเป็นแหล่งงานในการดึงดูดให้ผู้คนที่ใช้แรงงานเข้ามาทำงานทำในบริเวณนี้ บางซื่อได้ชื่อว่าเป็นพื้นที่ที่มีแรงงานแฝงอยู่เป็นจำนวนมาก คาดว่าในอนาคตอันใกล้นี้ปัญหาในด้านการควบคุมปริมาณแรงงานต่างด้าวจะหมดไป เนื่องจากรัฐบาลเปิดโอกาสให้นายจ้างมาขึ้นทะเบียนแรงงานต่างด้าว ที่ทำงานอยู่ด้วยให้ถูกกฎหมายเป็นที่เรียบร้อย แหล่งงานที่เป็นจุดดึงดูดให้ผู้คนเข้ามาใช้แรงงานเป็นจำนวนมากได้แก่ (แผนที่ 3.6.5)

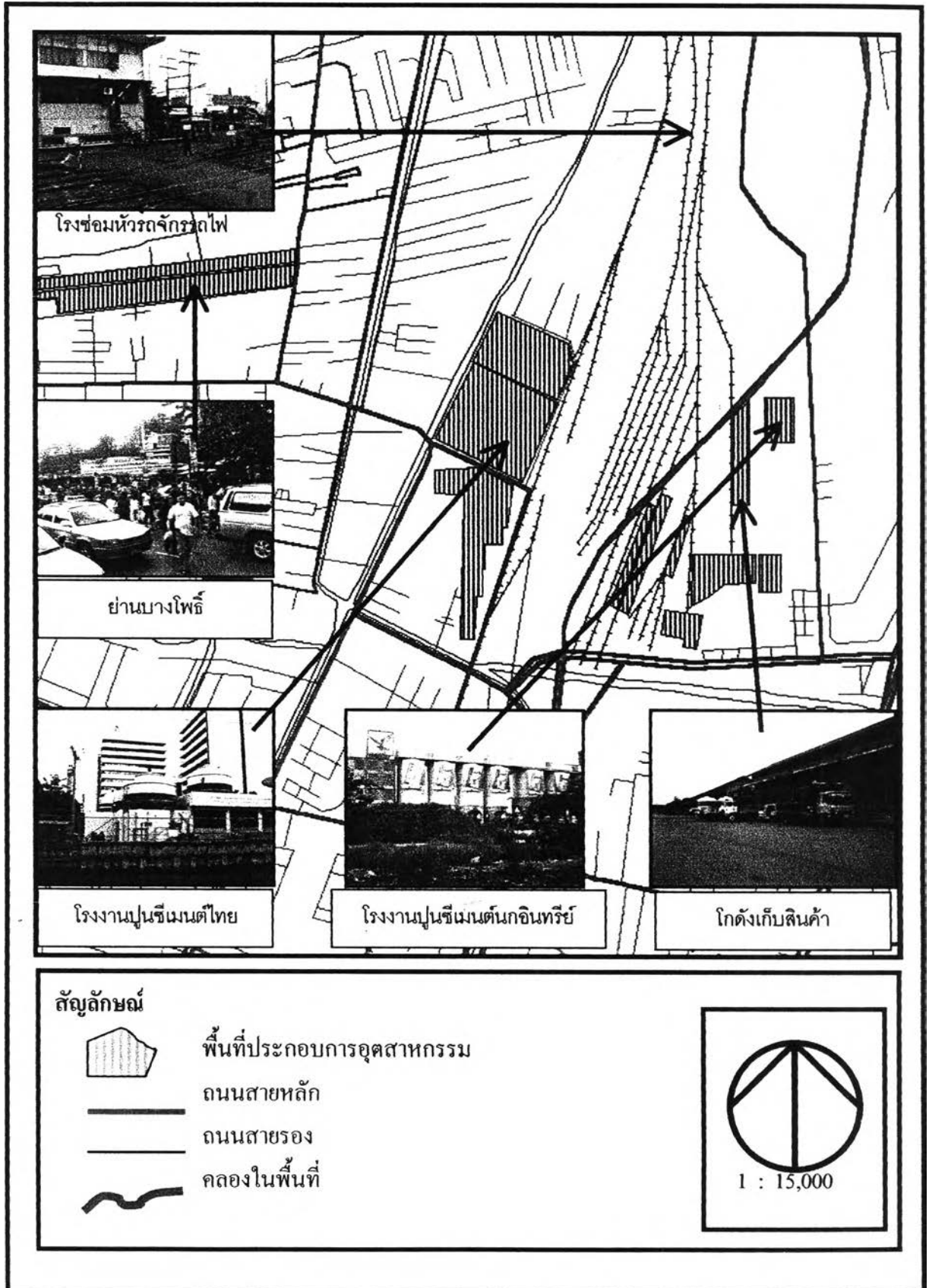
1. เป็นย่านการค้าไม้แปรรูป ซึ่งมีย่านที่มีชื่อเสียงต่อเนื่องยาวนานมาตั้งแต่อดีต นั่นคือ ย่านบางโพธิ์ซึ่งมีผลิตภัณฑ์ไม้แกะสลัก เครื่องเรือนไม้ ประตูหน้าต่าง จนเป็นที่ทราบกันดีว่าถ้าเป็นผลิตภัณฑ์เกี่ยวกับเครื่องเรือนไม้ทุกชนิด ย่านบางซื่อนี้จะมีพร้อมทั้งช่างที่ชำนาญเป็นพิเศษในด้าน เครื่องมือ อุปกรณ์ วัสดุ ของเครื่องเรือนไม้ โลหะ อลูมิเนียม และอื่นๆอีกมาก จนส่งผลให้กรุงเทพมหานครจัดงานปิดถนนคนเดินโดยใช้จุดเด่น ของย่านบางโพธิ์นี้เป็นจุดขาย เพื่อดึงดูดให้ผู้คนในพื้นที่อื่นๆเข้ามาเยี่ยมชมงานในบางซื่อ

2. เป็นอาคารสำนักงานใหญ่บริษัทเครือปูนซิเมนต์ไทย จำกัด มีพนักงานบริษัทกว่าหนึ่งพันคน ปัจจุบันยังดำเนินการในรูปของโกดังเก็บสินค้า และอาคารสำนักงาน จากการสำรวจการเดินทางมาทำงานของพนักงาน ส่วนใหญ่เดินทางโดยการใช้เส้นทางรถไฟฟ้าชานเมืองเป็นหลัก รองลงมาเป็นการเดินทางโดยการรถเมย์ และรถยนต์ส่วนบุคคลตามลำดับ

3. เป็นสถานประกอบการด้านอุตสาหกรรมขนาดเล็กต่างๆ ได้แก่ ร้านซ่อมเฟอร์นิเจอร์ อยู่ซ่อมรถยนต์ ร้านตัดเย็บเสื้อผ้า เป็นต้น ที่กระจายตัวอยู่ในพื้นที่ ส่วนใหญ่คนงานที่ทำงานอยู่กับกิจการประเภทนี้ เป็นคนงานที่มีรายได้ค่อนข้างน้อย จึงมีการพักอาศัยอยู่ในพื้นที่หรือพักกับนายจ้าง หรือมีการรวมกลุ่มกันเช่าตึกแถวซึ่งมีการดัดแปลง เป็นห้องพักให้คนงานเช่าพักในพื้นที่ ดังจะเห็นได้ชัดในช่วงตอนเย็นของทุกวัน จะมีคนงานเป็นจำนวนมากเข้ามาซื้อ - ขายสินค้า บริเวณตลาดบางโพธิ์ ตลาดเตาปูน และตามแผงลอยริมทางเท้า ย่านเตาปูน ย่านประชาชื่น และย่านบางโพธิ์ เป็นต้น

4. เป็นอาคารโกดังเก็บสินค้าของการรถไฟแห่งประเทศไทยและกรมศุลกากร มีลักษณะเป็นอาคารขนาดใหญ่พื้นที่กว่า 3,000 ตารางเมตร อาคารโรงซ่อมหัวรถจักรดีเซลอาคารฝ่ายวิศวกรรมของการรถไฟแห่งประเทศไทย อาคารถังเก็บปูนผงและสำหรับผสมปูนสำเร็จรูปของบริษัทปูนตราอินทรี บริษัทชนประทานซีเมนต์ และบริษัทตรา TPI. จำกัด จากที่ตั้งอาคารที่ดำเนินการด้านอุตสาหกรรมในพื้นที่ จะส่งผลกระทบต่อการใช้ที่ดินโดยรอบทั้งในปัจจุบันและอนาคต

แผนที่ 3.6.5 พื้นที่ประกอบการอุตสาหกรรม



3.6.4 ย่านราชการ

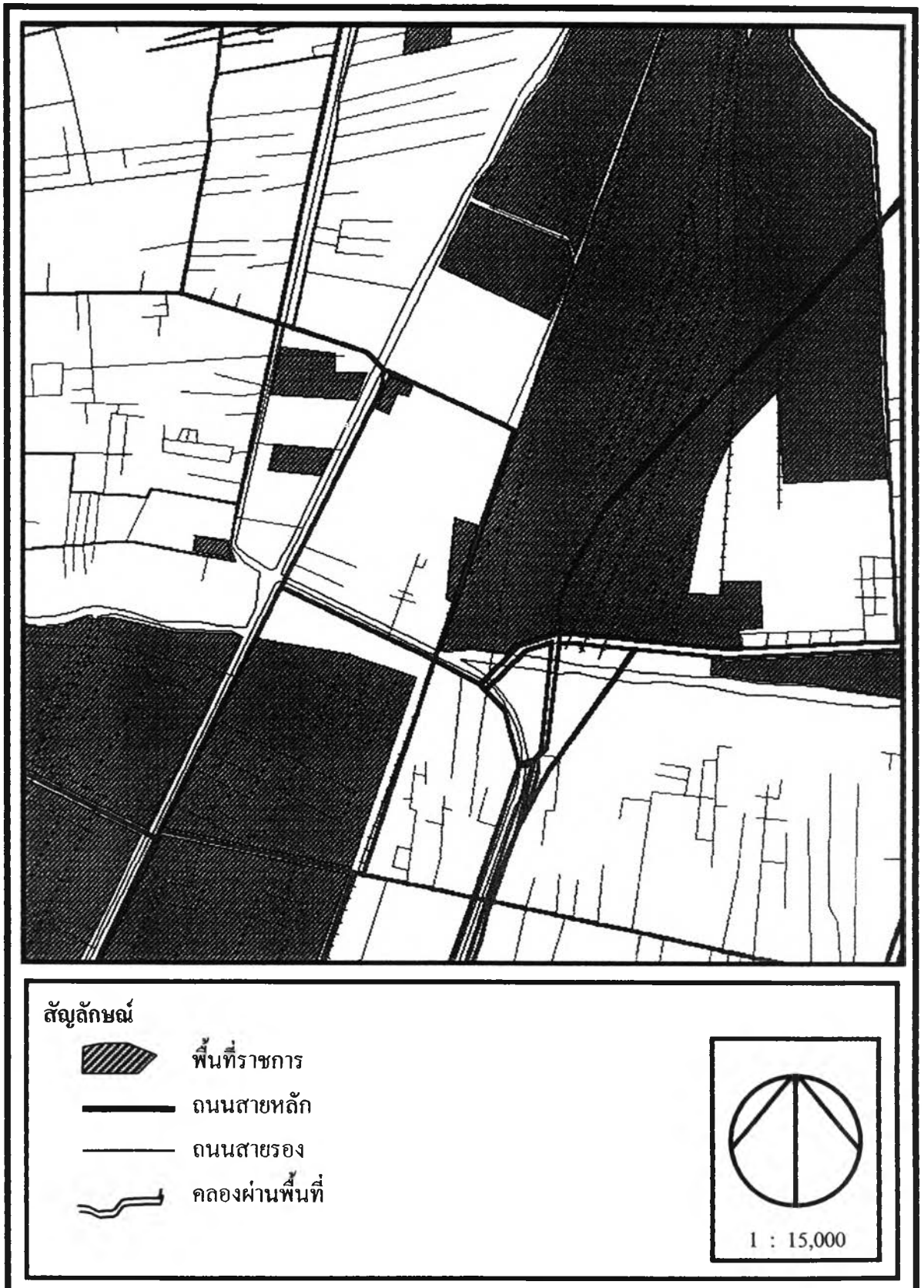
บางชื่อแต่เดิมมีพื้นที่ใหญ่ๆ อยู่สองพื้นที่ด้วยกัน โดยมีพื้นที่คลองเปรมประชากรเป็นตัวแบ่งพื้นที่ เนื่องจากคลองมีลักษณะยาวตามแนวทิศเหนือ – ใต้ของพื้นที่ คือพื้นที่ฝั่งตะวันตกของคลองเปรมประชากร และพื้นที่ฝั่งตะวันออกของคลองเปรมประชากร พื้นที่ฝั่งตะวันตกส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ตั้งของทหาร และย่านการค้าจนถึงปัจจุบัน พื้นที่ฝั่งตะวันออกส่วนใหญ่เป็นที่ตั้งของการรถไฟแห่งประเทศไทย พื้นที่ทหารมีคลองบางชื่อเป็นเส้นกั้นทางด้านทิศใต้ของพื้นที่ ระหว่างพื้นที่ทหารและพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และส่วนราชการอื่นๆ ซึ่งพอจะให้รายละเอียดดังนี้

พื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย บริเวณนี้ประกอบด้วยย่านต่างๆ ดังนี้ ย่านบางชื่อ ย่านพหลโยธิน และย่าน กม. 11 รวมทั้งสิ้นประมาณ 2,325 ไร่ มีการใช้ประโยชน์เมื่อเทียบกับพื้นที่และศักยภาพแล้วค่อนข้างเบาบาง แต่ก็ได้แบ่งให้เอกชนเช่าทำประโยชน์อยู่หลายส่วนด้วยกัน ซึ่งรายละเอียดจะขอก้าวไปบทต่อไป

พื้นที่ของทหารซึ่งตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันตกเฉียงใต้ของสถานีรถไฟบางชื่อ ซึ่งถูกใช้ประโยชน์เป็นกรมสรรพวุธ สนามฝึกซ้อม โรงเรียนของทหารบก เป็นต้น ปัจจุบันพื้นที่ของการรถไฟฯ ได้ถูกแบ่งให้เอกชนเช่ามาเช่าทำประโยชน์เป็นบางส่วน ขณะเดียวกันพื้นที่ของทหารก็ถูกแบ่งไปใช้ประโยชน์บ้าง เช่น ขอพื้นที่เพื่อขยายผิวจราจร เป็นต้น

พื้นที่ส่วนราชการอื่นๆ ได้แก่ ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์ สหกรณ์โคนม สหกรณ์ไม้ดอกไม้ประดับ องค์การตลาดเพื่อการเกษตรกรรม โรงเรียน ศูนย์บริการสาธารณะสุขสังกัดกรุงเทพมหานคร ที่ทำการของสำนักงานเขตบางชื่อ บริษัทขนส่งจำกัด พิพิธภัณฑเด็ก เป็นต้น เป็นหน่วยงานที่กระจายตัวอยู่บริเวณพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ย่านพหลโยธินและย่านบางชื่อ และยังกระจายตัวอยู่โดยรอบพื้นที่ (แผนที่ 3.6.6)

แผนที่ 3.6.6 ลักษณะการใช้ที่ดินในพื้นที่จะพบว่าส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ของรัฐ



4. ลักษณะทางเศรษฐกิจ

1. กลุ่มธุรกิจและการกระจายตัวในพื้นที่ (แผนที่ 3.6.7)

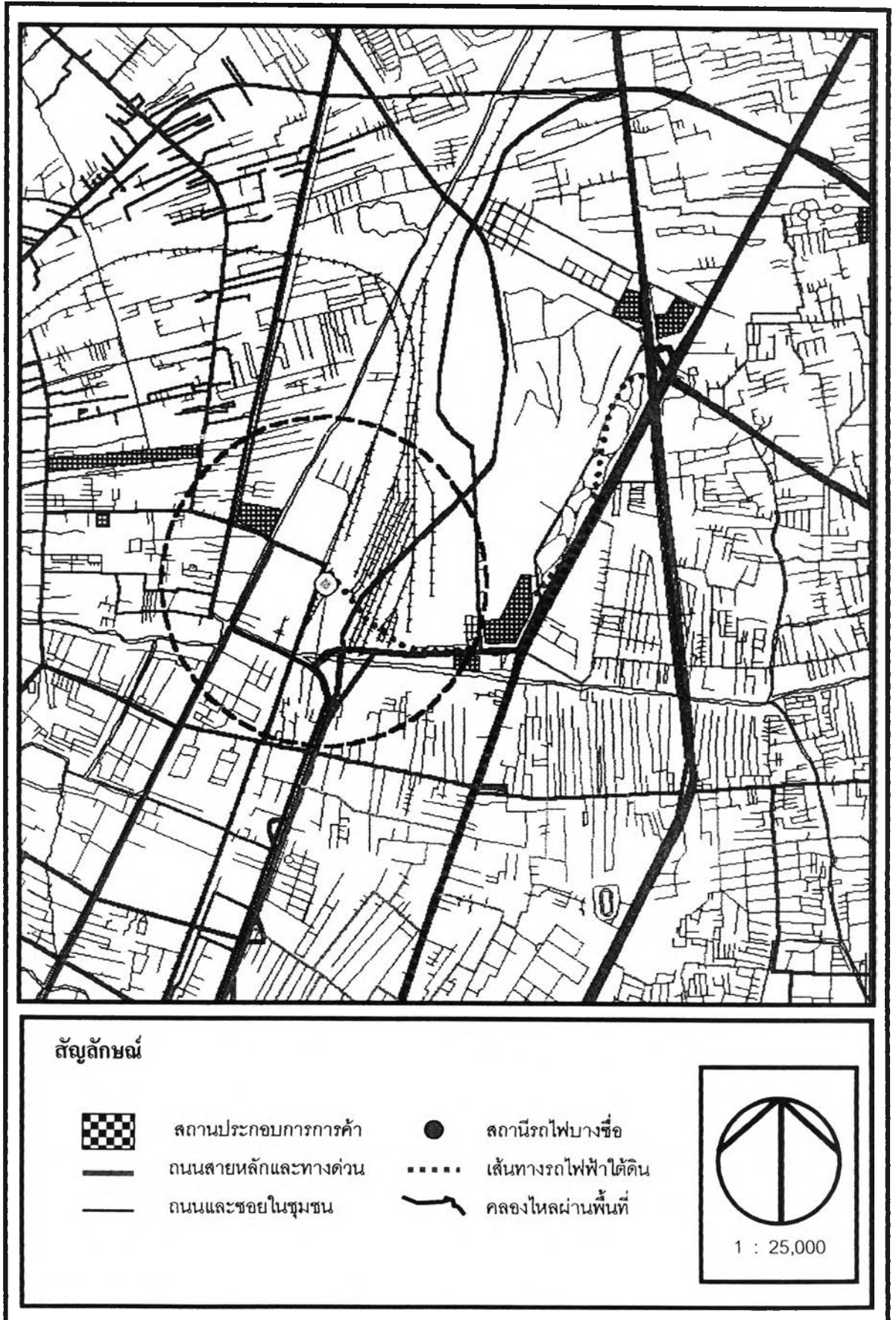
พบว่าธุรกิจส่วนใหญ่ในพื้นที่ มีหลายประเภทสามารถแบ่งได้ดังนี้

- พาณิชยกรรม เป็นการประกอบกิจการขนาดเล็กเป็นส่วนใหญ่ ได้แก่ ร้านค้าของชำ ร้านขายอาหาร ร้านค้าอุปกรณ์แต่งบ้าน ร้านแกะสลักไม้ ฯลฯ มีการกระจายตัวไปตามแนวถนนสายต่างๆดังนี้ บริเวณถนนประชาราษฎร์สาย2 ถนนประชาชื่น ถนนเดชะวณิช ถนนกรุงเทพ-นนทบุรี นอกจากนี้ยังพบว่ามีตลาดชุมชนกระจายตัวอยู่เป็นระยะ
- อุตสาหกรรม ในบริเวณนี้มีการประกอบการอุตสาหกรรมประเภทที่ 1, 2 และ 3 ตามลำดับ มีการกระจายตัวตามพื้นที่ต่างๆดังนี้ อุตสาหกรรมประเภทที่ 1 กระจายอยู่บริเวณริมถนนกำแพงเพชร 2 และบริเวณย่านบางโพธิ์ เป็นอุตสาหกรรมขนาดเล็ก ได้แก่ ร้านซ่อมเฟอร์นิเจอร์ ร้านทำของชำร่วย ร้านทำโซฟา โต๊ะ เก้าอี้ และทำหัตถกรรมแกะสลักไม้ ร้านทำเครื่องเย็บजूซ่อมรถ อุตสาหกรรมประเภทที่ 2 กระจายตัวอยู่บริเวณถนนสายหลัก ถนนประชาราษฎร์สาย 1 และ 2 บริเวณริมถนนประชาชื่น ถนนกรุงเทพ-นนทบุรี ได้แก่ โรงงานทำน้ำแข็ง ศูนย์ซ่อมรถยนต์ เป็นต้น อุตสาหกรรมประเภทที่ 3 เป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ได้แก่ กลุ่มอุตสาหกรรมปูนซีเมนต์ไทย ตั้งอยู่บริเวณริมคลองเปรมประชากร และตามถนนกำแพงเพชร 2 บริเวณฝั่งตรงข้ามสวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ เป็นต้น
- เกษตรกรรม พบว่ามีการใช้พื้นที่เพื่อทำการเกษตร บริเวณฝั่งตลาดองค์การตลาดเพื่อเกษตรกร (อตก.) ตามถนนกำแพงเพชร หรือ บริเวณริมคลองบางซื่อ ดำเนินการเพาะชำต้นไม้สวยงามตกแต่งสวน อุปกรณ์ตกแต่งสวนและตกแต่งบ้าน ตลอดจนขายอุปกรณ์การเกษตร
- ที่อยู่อาศัย พบว่ามีการทำธุรกิจที่พักอาศัยประเภทอพาร์ทเมนต์ อาคารพาณิชย์ และห้องเช่า ซึ่งมีเป็นจำนวนมาก กระจายตัวอยู่บริเวณถนนเดชะวณิช บริเวณชอยประดู่ บริเวณถนนประชาชื่น ถนนพระราม 6 และบริเวณย่านบางโพธิ์

2. กลุ่มธุรกิจและการกระจายตัวนอกพื้นที่ (แผนที่ 3.6.7)

- ในบริเวณนี้พบว่ามีกลุ่มธุรกิจอยู่หลายประเภท ได้แก่ ตลาดนัดจตุจักร องค์การตลาดเพื่อเกษตรกร (อตก.) ศูนย์การค้าเซ็นทรัลลาดพร้าว ศูนย์การค้าโลตัสถนนประชาชื่น ห้างบางลำภูสรรพสินค้าถนนประชาราษฎร์สาย2 ย่านการค้าผลิตภัณฑ์ทำจากไม้บางโพธิ์ ธนาคารไทยพาณิชย์สาขาใหญ่ถนนรัชดาภิเษก การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยถนนวิภาวดี-รังสิต

แผนที่ 3.6.7. แสดงที่ตั้งสถานประกอบการค้าขนาดใหญ่ในพื้นที่



5. ลักษณะทางสังคม

การศึกษาสภาพทั่วไปด้านสังคมในพื้นที่ จะดูโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับด้านนี้เพียงพอ กับความต้องการหรือไม่ ประกอบไปด้วย ประชากรแบ่งเป็นผู้ที่เข้ามาใช้พื้นที่ในพื้นที่ศึกษา (ประชากรจร) และประชากรอยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษา(ประชากรจริง) โรงเรียนหรือสถานศึกษาที่รองรับในพื้นที่ โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล วัดหรือศาสนสถานอื่นๆ และศูนย์บริการชุมชนในพื้นที่ศึกษา เป็นต้น ซึ่งมีรายละเอียดจากการเก็บข้อมูลและจากการสำรวจพื้นที่สภาพทั่วไปดังนี้

1. ขนาดประชากรที่เข้ามาใช้พื้นที่ ในพื้นที่มีสถานที่ดึงดูดให้ประชากรเข้ามาใช้พื้นที่อยู่หลายแห่ง ได้แก่ สถานีรถไฟบางซื่อ สถานีขนส่งหมอชิต 2 สถานีรถไฟฟ้ามหานคร BTS. ตลาดนัดจตุจักร ตลาดขององค์การตลาดเพื่อเกษตรกร(อตก.) และในอนาคตอันใกล้จะมีรถไฟฟ้าใต้ดินขององค์การมหานครจะเปิดดำเนินการประมาณเดือนเมษายน 2547 ที่จะถึงนี้ ซึ่งได้ตัวเลขประชากรจากการประมาณการผู้ที่จะเข้ามาใช้บริการ และนอกจากนั้นเป็นตัวเลขที่ได้จากการเก็บข้อมูลที่เข้ามาใช้พื้นที่จริงๆ ซึ่งตัวเลขดังกล่าวนี้สามารถนำมาวิเคราะห์ถึงการใช้อพื้นที่จากจำนวนประชากรเหล่านั้นเอง

จากข้อมูลพื้นฐานที่ได้จากการเก็บข้อมูลในแต่ละระบบขนส่ง พบว่าตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538 – 2545 ที่ผ่านมามีประชากรเข้ามาใช้พื้นที่ประมาณ เฉลี่ยวันละ 23,002 คน ถ้ารวมตัวเลขของสถานีรถไฟกรุงเทพฯกับตัวเลขของสถานีรถไฟบางซื่อเข้าด้วยกัน (ตารางที่ 3 – 6) คาดว่าถ้ามีการเพิ่มระบบขนส่งเข้ามาอีก เช่น ระบบขนส่งรถไฟฟ้าใต้ดินซึ่งมีสถานีต้นทางหรือปลายทางอยู่ที่สถานีบางซื่อ จะส่งผลให้ประชากรเข้ามาใช้พื้นที่เพิ่มขึ้น (ตารางที่ 3 – 6) จากการคาดการณ์¹ คาดว่าในปี พ.ศ. 2564 จะมีประชาชนมาใช้บริการประมาณ 243,195 คนต่อวัน รวมตัวเลขของสถานีรถไฟกรุงเทพมหานคร ตัวเลขของสถานีรถไฟบางซื่อ และ รถไฟฟ้ามหานครเข้าด้วยกัน (ตารางที่ 3 – 7) และในเวลากลางคืนบริเวณย่านถนนกำแพงเพชร ด้านตรงข้ามตลาดองค์การตลาดเพื่อเกษตรกร (อตก.) จะเป็นแหล่งบันเทิงของวัยรุ่นแห่งใหม่ที่กำลังเป็นที่นิยมของนักเที่ยวในเวลากลางคืนมีสถานบริการเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก บริเวณย่านเตาปูนและย่านประชาชื่นมีร้านอาหารแผลงลอยที่หนาแน่นมากช่วง 19.00 – 24.00 น. ตลอดจนมีศูนย์การค้า Lotus 1 แห่ง ซึ่งเปิดดำเนินการเมื่อ สิงหาคม 2544 ที่ผ่านมา (ตารางที่ 3 – 8,9) อนาคตบริเวณสถานีรถไฟบางซื่อก็จะมีศักยภาพเพิ่มขึ้น ในการเชื่อมโยงการเดินทางไปยังพื้นที่ต่างๆดีขึ้นกว่าปัจจุบัน โดยมีระบบขนส่งรถไฟฟ้าใต้ดิน

¹ บริษัท เอ- เซเวน คอร์ปอเรชั่น จำกัดและ คณะ, โครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศูนย์คมนาคมพหลโยธิน การรถไฟแห่งประเทศไทย. (กรุงเทพมหานคร : (ม.ป.ท.), 2545), หน้า 2 – 3.

เป็นตัวเสริม ซึ่งปี 2545 มีประชาชนมาใช้พื้นที่ย่านบางซื่อและพื้นที่ใกล้เคียงในช่วงกลางคืน ประมาณวันละ 12,213 คน คาดว่าปี 2564 จะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเป็นประมาณวันละ 131,754 คน

ตารางที่ 3 - 6 แสดงจำนวนประชากรที่เข้ามาในพื้นที่ปี 2535 – 2545

ปี พ.ศ.	จำนวนประชาชนมาใช้บริการ (คน / วัน)				
	สถานีรถไฟกรุงเทพ	สถานีรถไฟบางซื่อ	สถานีขนส่งหมอชิต 2	BTS.(หมอชิต)	ตลาดจตุจักร
2538	43,108	8,563	39,627	NON	8,545
2539	42,827	8,115	36,156	NON	8,448
2540	43,332	6,753	34,523	NON	7,489
2541	37,707	6,077	29,603	NON	8,151
2542	36,447	4,852	29,803	1,214	9,333
2543	35,152	4,034	26,082	1,710	9,876
2544	33,307	3,088	23,462	2,439	11,363
2545	31,463	2,142	20,842	3,012	10,908

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย, บริษัท ขนส่ง จำกัด, สำนักงานเขตจตุจักร, บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด

ตารางที่ 3 - 7 แสดงการคาดการณ์จำนวนประชากรที่เข้ามาในพื้นที่ในอนาคต

ปี พ.ศ.	การคาดการณ์จำนวนประชาชนที่มาใช้บริการในอนาคต (คน / วัน)					
	สถานีรถไฟกรุงเทพ	สถานีรถไฟบางซื่อ	รฟม.สถานีบางซื่อ	ขนส่งหมอชิต 2	BTS.(หมอชิต)	ตลาดจตุจักร
2550	54,901	9,254	22,500	18,342	5,462	13,787
2555	66,507	11,210	49,000	22,220	8,525	16,894
2560	93,776	15,806	75,500	31,331	11,587	20,001
2565	120,829	20,366	102,000	40,369	14,650	23,107

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย, รายงานฉบับสมบูรณ์การศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศูนย์คมนาคมพหลโยธิน. 2545 : 2 - 3.

ตารางที่ 3 – 8 จำนวนประชากรกลางคืนแยกตามสถานประกอบการที่เป็นแหล่งดึงดูดคนเข้ามาในพื้นที่

ปี พ.ศ.	จำนวนประชาชนมาใช้บริการช่วงกลางคืน (คน / วัน)										
	สถานบันเทิงย่านกำแพงเพชร 2			ร้านค้าอาหาร + รถเข็นย่านเตาปูน			ร้านค้าอาหาร + รถเข็นย่านประชานิรัน			ห้าง LOTUS	รวม
	จำนวนร้าน	เฉลี่ยคน/ร้าน	รวม	จำนวนร้าน	เฉลี่ยคน/ร้าน	รวม	จำนวนร้าน	เฉลี่ยคน/ร้าน	รวม	เฉลี่ยกลางคืน	
2542	7	70	490	74	32	2,368	12	32	384	-	3,242
2543	16	80	1,280	88	36	3,168	19	36	684	-	5,132
2544	23	86	1,978	97	42	4,074	27	42	1,134	727	7,913
2545	32	86	2,752	106	48	5,088	46	48	2,208	2,165	12,213

ที่มา : แผนองค์กรสัมพันธ์ สำนักงานใหญ่ เทสโก้โลตัส, การสุ่มเก็บข้อมูลของผู้ศึกษา โดยวิธีการสุ่มตัวอย่าง.

ตารางที่ 3 - 9 จำนวนประชากรกลางคืนคาดการณ์ แยกตามสถานประกอบการที่เป็นแหล่งดึงดูดคนเข้ามาในพื้นที่

ปี พ.ศ.	การคาดการณ์จำนวนประชาชนมาใช้บริการช่วงกลางคืน (คน / วัน)										
	สถานบันเทิงย่านกำแพงเพชร 2			ร้านค้าอาหาร + รถเข็นย่านเตาปูน			ร้านค้าอาหาร + รถเข็นย่านประชานิรัน			ห้าง LOTUS	รวม
	จำนวนร้าน	เฉลี่ยคน/ร้าน	รวม	จำนวนร้าน	เฉลี่ยคน/ร้าน	รวม	จำนวนร้าน	เฉลี่ยคน/ร้าน	รวม	เฉลี่ยกลางคืน	
2549	65	110	7,119	149	69	10,311	79	69	5,432	4,695	27,557
2554	106	137	14,488	202	96	19,384	129	96	12,362	8,306	54,540
2559	147	164	24,072	254	123	31,293	179	123	21,991	11,917	89,273
2564	188	191	35,869	307	150	46,036	229	150	34,321	15,528	131,754

ที่มา : โดยใช้การคำนวณแนวโน้มจากตัวเลขเดิม แล้วแทนค่าในสมการเชิงเส้นตรง

2. ขนาดประชากรในพื้นที่ เป็นจำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษา ในเบื้องต้นของการศึกษาข้อมูลพื้นฐานด้านประชากร พบว่าพื้นที่ศึกษาดังอยู่ระหว่างเขตการปกครองของกรุงเทพมหานคร 4 เขตได้แก่ เขตบางซื่อ เขตดุสิต เขตพญาไท และเขตจตุจักร จึงจำเป็นที่จะต้องนำตัวเลขประชากรในแต่ละเขตมาแสดงให้เห็นภาพรวมในเบื้องต้น ซึ่งในโน้มในอนาคตปี 2565 มีประชากรรายเขต จะเพิ่มขึ้นไม่มาก และขณะเดียวกันในภาพรวมทั้ง 4 เขตมีแนวโน้มลดลง (ตารางที่ 3 – 10, 11)

ตารางที่ 3 – 10 แสดงจำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษาปี 2545

ปี พ.ศ.	จำนวนประชากรที่อยู่ในรัศมีบริการในพื้นที่ศึกษาแยกตามรายเขต (คน / ปี)				รวม
	เขตจตุจักร	เขตบางซื่อ	เขตดุสิต	เขตพญาไท	
2539	172,115	167,045	163,572	102,133	604,865
2540	171,326	165,644	161,995	93,296	592,261
2541	170,901	163,245	160,243	92,852	587,241
2542	170,408	161,393	157,331	91,616	580,748
2543	169,943	161,755	155,744	91,091	578,533
2544	170,717	162,466	152,872	90,780	576,835
2545	171,868	159,217	151,511	90,492	573,088

ที่มา: สถิติกรุงเทพมหานคร ปี 2545.

ตารางที่ 3 – 11 แสดงการคาดการณ์จำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษาในอนาคต

ปี พ.ศ.	จำนวนประชากรที่อยู่ในรัศมีบริการในพื้นที่ศึกษาแยกตามรายเขต (คน / ปี)				รวม
	เขตจตุจักร	เขตบางซื่อ	เขตดุสิต	เขตพญาไท	
2550	172,338	165,627	141,149	87,239	566,352
2555	173,459	168,309	130,983	84,273	557,024
2560	174,581	170,992	120,817	81,307	547,696
2565	175,702	173,674	110,651	78,341	538,369

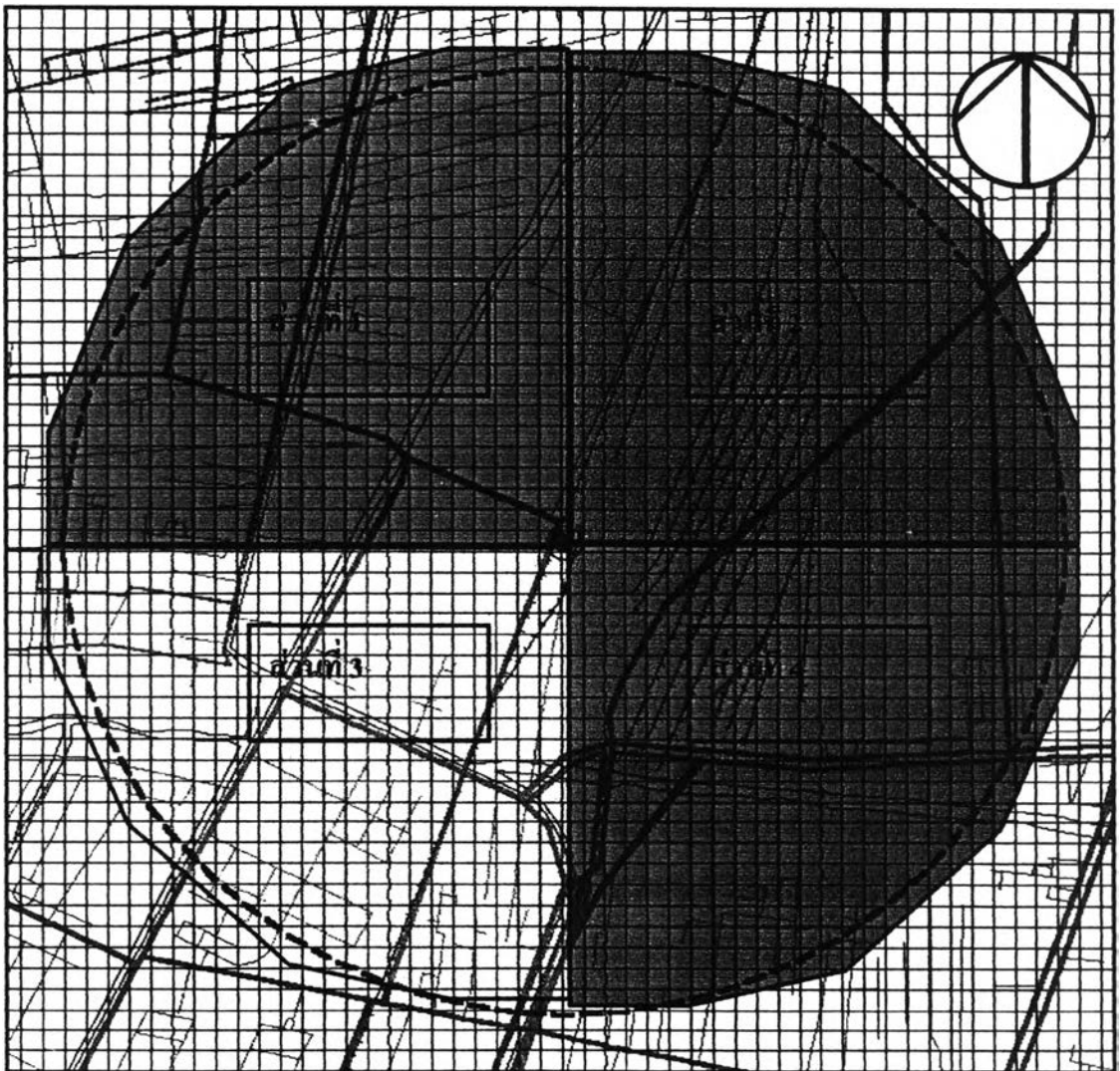
ขณะเดียวกันตัวเลขประชากรในพื้นที่ศึกษาซึ่งครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 4 ตารางกิโลเมตร จากการสุ่มเก็บข้อมูลโดยแบ่งพื้นที่ออกเป็น 4 ส่วนดังนี้ (แผนที่ 3.7.1)

ส่วนที่ 1. เป็นพื้นที่ในเขตบางซื่อ มีลักษณะการอยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นปานกลาง ลักษณะทางกายภาพ พื้นที่ด้านติดถนนเป็นอาคารพาณิชย์ ในชอยส่วนใหญ่เป็นบ้านพักอาศัยเป็นหลังๆ ผู้ศึกษาได้แบ่งพื้นที่การเก็บข้อมูลออกเป็นตารางกริดขนาด 50 X 50 เมตร (แผนที่ 3.7.1) ในส่วนนี้มีตารางทั้งหมด 400 ช่อง ครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 1 ตารางกิโลเมตร ในการเก็บข้อมูลจำนวนประชากรได้ทำการสุ่มตัวอย่างเป็นตารางจำนวน 7 ตาราง พบว่าในพื้นที่ริมถนน 1 ตารางมีอาคารพาณิชย์ประมาณ 7-12 หลังสูง 3-5 ชั้น พื้นที่ในชอยในหนึ่งตารางมีบ้านพักอาศัย

ประมาณ 1-2 หลัง นำมาคูณกับค่าเฉลี่ย 4.80^2 ในหนึ่งตารางกริดมีผู้อาศัยอยู่จริงประมาณ 67.20 คน ดังนั้นในพื้นที่ส่วนที่ 1. มีประชากรอาศัยอยู่จริงอยู่ประมาณ $400 \times 67.20 = 26,880$ คน

ส่วนที่ 2 เป็นพื้นที่ในเขตบางซื่อและเขตจตุจักร จากลักษณะทางกายภาพพบว่าส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ว่าง มีพื้นที่พักอาศัยได้แก่ บ้านพักรถไฟ และบริเวณย่านถนนกำแพงเพชร 2 บางส่วน จากการสุ่มตัวอย่างเช่นเดียวกับส่วนที่ 1 พบว่ามีบ้านพักอาศัย 0.75 หลังเท่านั้น ดังนั้นในพื้นที่ส่วนที่ 2. นี้มีประชากรอาศัยอยู่จริงประมาณ $0.75 \times 4.80 \times 400 = 1,440$ คน

แผนที่ 3.7.1 พื้นที่การเก็บข้อมูลด้านประชากรในพื้นที่ศึกษา



² สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, โครงการศึกษาวิจัยประชากรแฝงในเขตกรุงเทพมหานคร. (กรุงเทพมหานคร : ม.ป.ท., 2543), หน้า 44.

ส่วนที่ 3 เป็นพื้นที่เขตบางซื่อและเขตดุสิต จากลักษณะทางกายภาพมีลักษณะเป็นชุมชนแออัด เป็นบ้านพักอาศัยขนาดเล็ก เป็นย่านราชการทหาร เป็นพื้นที่อาคารสำนักงาน และเป็นอาคารชุดพักอาศัย(อพาร์ทเมนต์) จากการเก็บข้อมูลเช่นเดียวกับส่วนแรกพบว่า ในหนึ่งตารางพบว่ามีอาคารพาณิชย์อยู่ประมาณ 4 - 6 หลัง และบ้านพักอาศัยโดยเฉลี่ยประมาณ 2 - 4 หลัง ดังนั้นในพื้นที่ส่วนที่ 3. นี้มีประชากรอาศัยอยู่จริงประมาณ $10 \times 4.8 \times 400 = 19,200$ คน

ส่วนที่ 4. เป็นพื้นที่เขตจตุจักรและเขตพญาไท จากลักษณะทางกายภาพมีลักษณะเป็นอาคารไม้พักอาศัยริมน้ำ เป็นที่ว่างของการรถไฟ เป็นพื้นที่ราชการ และเป็นโกดังเก็บสินค้า เป็นต้น จากการเก็บข้อมูลเช่นเดียวกับส่วนแรกพบว่า ในหนึ่งตารางพบว่ามีบ้านพักอาศัยโดยเฉลี่ยประมาณ 3 - 4 หลัง ดังนั้นในพื้นที่ส่วนที่ 4. นี้มีประชากรอาศัยอยู่จริงประมาณ $4 \times 4.8 \times 400 = 7,680$ คน

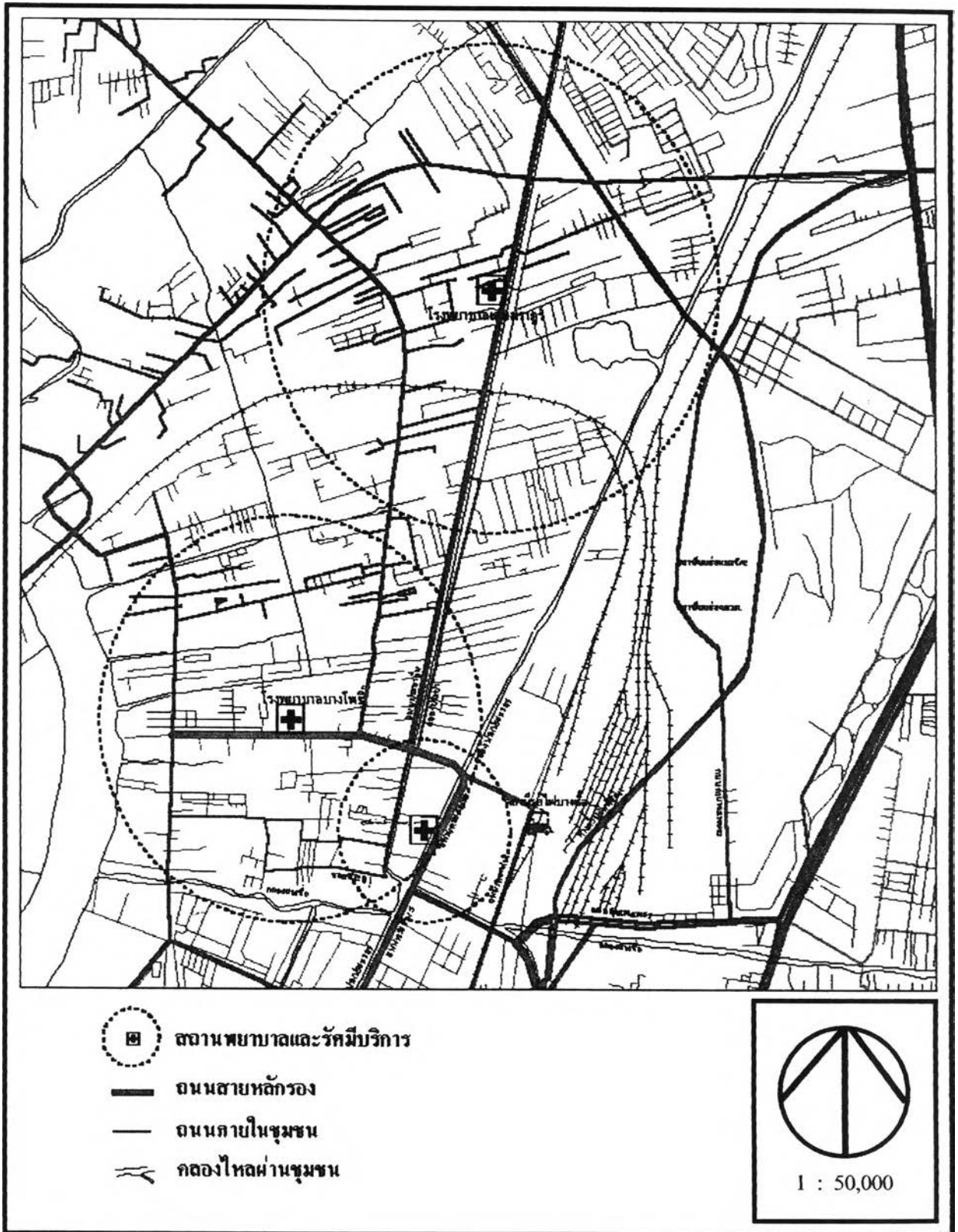
ดังนั้นเมื่อรวมตัวเลขประชาชนที่อยู่อาศัยในพื้นที่จริง ทั้ง 4 ส่วนเข้าด้วยกัน พบว่ามีประชาชนที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษาประมาณ $26,880 + 1,440 + 19,200 + 7,680 = 55,200$ คน จากตัวเลขประชากรในพื้นที่ศึกษาเป็นตัวเลขที่รวมประชากรแฝง สามารถนำมาคิดความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมกับประชากร เพื่อรองรับความต้องการของประชาชนในพื้นที่

6. ลักษณะทางด้านการบริการชุมชนในพื้นที่

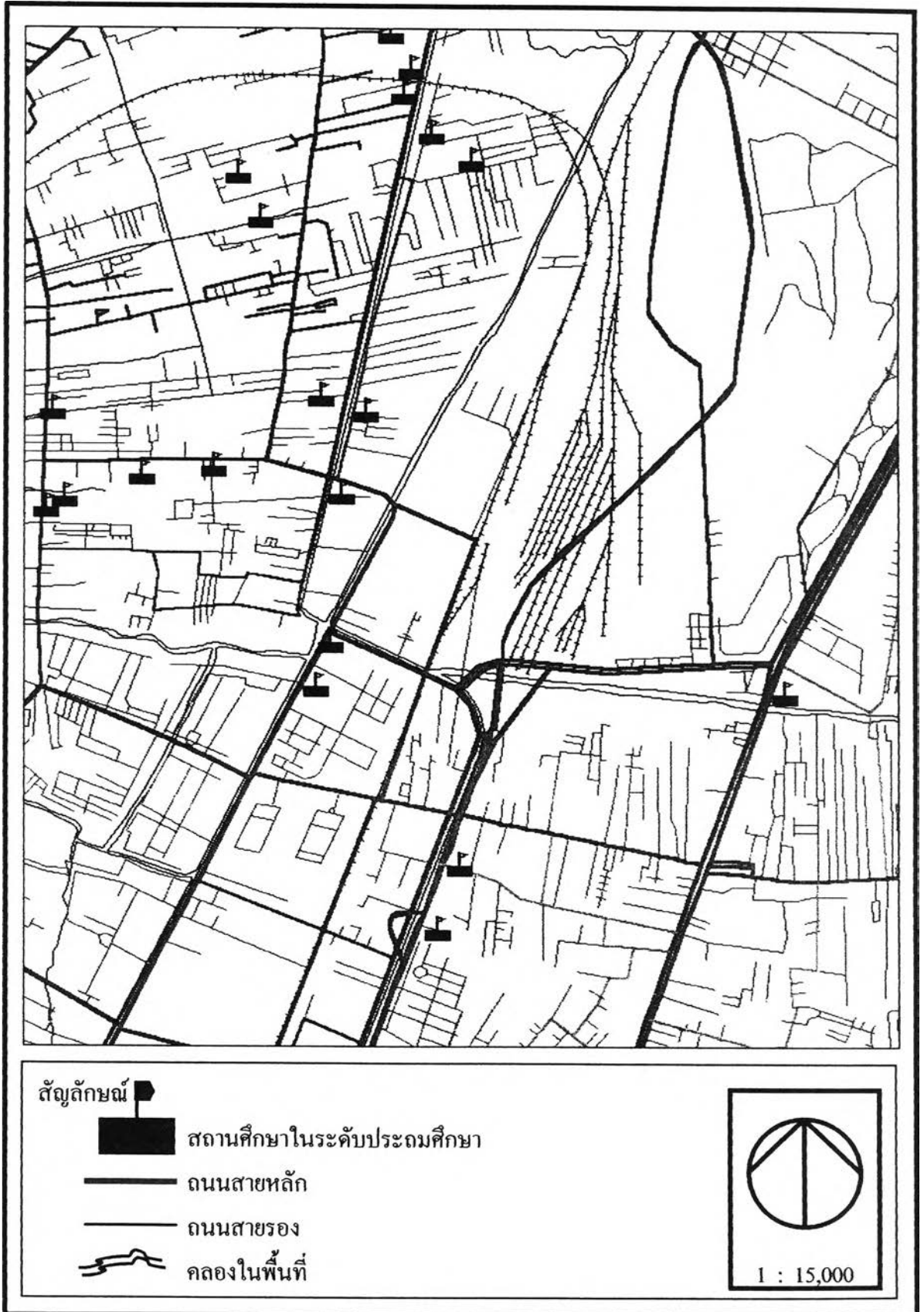
เป็นการแสดงให้เห็นถึงที่ตั้งของสถานพยาบาล (แผนที่ 3.7.2) ที่กระจายตัวครอบคลุมพื้นที่ใกล้เคียงและบริเวณโดยรอบ โดยทางด้านทิศเหนือของสถานีรถไฟบางซื่อ มีโรงพยาบาลเกษมราษฎร์ของเอกชนเป็นโรงพยาบาลขนาด 300 เตียง รองรับการให้บริการแก่ประชาชนในพื้นที่ด้านทิศเหนือทางด้านทิศตะวันตกของสถานีรถไฟบางซื่อ มีโรงพยาบาลบางโพธิ์ซึ่งเป็นของเอกชนขนาด 100 เตียง รองรับการให้บริการประชาชนด้านทิศตะวันตก และศูนย์บริการสาธารณสุขกรุงเทพมหานครสาขาบางซื่อซึ่งมีการให้บริการทุกวัน มีขนาด 10 เตียง รองรับบริการแก่ประชาชนตอนล่างของพื้นที่ ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงการครอบคลุมของพื้นที่แล้ว พบว่ายังไม่สามารถครอบคลุมการบริการอย่างทั่วถึงได้ในขณะนี้ และในอนาคตควรเร่งส่งเสริมให้มีการจัดตั้งสถานพยาบาลขึ้นขนาด 100 เตียงเพิ่มอีกหนึ่งแห่งบริเวณย่านประชาชื่น

สถานศึกษา (แผนที่ 3.7.3) จากแผนที่แสดงให้เห็นถึงที่ตั้งของสถานศึกษาที่มี การกระจายตัวอยู่อย่างเพียงพอกับความต้องการ ถ้าเทียบกับที่ตั้ง การเข้าถึง และจำนวนสถานศึกษา ส่งผลให้พื้นที่แห่งนี้สามารถรองรับการบริการด้านการศึกษาได้อย่างเพียงพอ ในอนาคตควรมีการเพิ่มสถานศึกษาในระดับอื่นๆเพิ่มขึ้นด้วย เช่น ในระดับอาชีวศึกษา และอุดมศึกษา เป็นต้น

แผนที่ 3.7.2 รัศมีบริการของสถานพยาบาลในพื้นที่ใกล้เคียง สถานีรถไฟบางซื่อ



แผนที่ 3.7.3 ตำแหน่งสถานศึกษาที่อยู่ในพื้นที่โดยรอบๆสถานีรถไฟบางซื่อ



7. สภาพปัญหาของพื้นที่

1. ปัญหาน้ำท่วม³

บริเวณบางซื่อมีสภาพเป็นที่ลุ่มต่ำและอยู่ติดกับแม่น้ำเจ้าพระยา ตลอดจนมีการขยายตัวด้านการใช้ที่ดิน และตั้งบ้านเรือนอย่างหนาแน่นส่งผลให้มีพื้นที่ซบน้ำน้อยลง และภายในชุมชนมีปัญหาร่องท่อระบายน้ำ (แผนที่ 3.1.2) กล่าวคือมีขนาดเล็ก ชำรุด และบางพื้นที่ไม่มีท่อระบายน้ำ นอกจากนั้นพื้นที่ถนน และพื้นที่น้ำท่วมยังเป็นกรรมสิทธิ์ของเอกชน มักทำให้เกิดปัญหาในการที่ทางราชการเข้าไปปรับปรุง และพัฒนาระบบระบายน้ำ จากสาเหตุเหล่านี้บริเวณย่านบางซื่อจึงประสบปัญหาน้ำท่วมเกือบทุกปี สถานะน้ำท่วมขังในเขตบางซื่อเกิดจากน้ำ 2 แหล่ง คือ น้ำฝน และจากแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งจะมีน้ำเหนือไหลเข้ามาในช่วงเดือนตุลาคม ประกอบกับน้ำทะเลหนุน และเนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีสภาพเป็นที่ลุ่ม จึงมีสภาพน้ำท่วมขังอยู่เนืองๆในช่วงฤดูฝน บริเวณชุมชนห้วยจักรศึกแดง 1, 2 ,และ3 บริเวณซอยวัฒนคาม เป็นต้น

2.ปัญหาสภาพรถติด

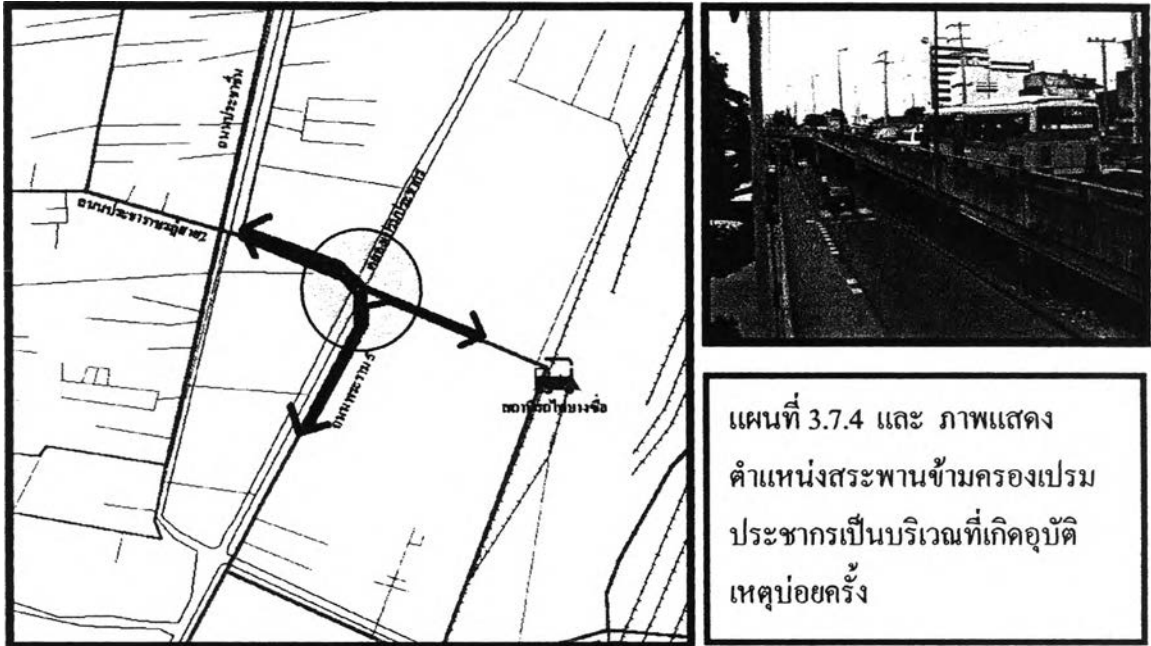
จะพบทั่วไปในกรุงเทพมหานคร เนื่องมาจากพื้นที่ถนนมีน้อยเมื่อเทียบกับพื้นที่ของเมือง ประกอบกับ ระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพมหานคร เช่น ขสมก.รถไฟฟ้าBTS. ไม่สามารถดึงดูดให้ประชาชนเปลี่ยนพฤติกรรมมาใช้เท่าที่ควร เนื่องจากโครงข่ายการให้บริการยังไม่ครอบคลุมพื้นที่พักอาศัยในเขตชานเมือง ซึ่งระบบที่มีอยู่เป็นโครงข่ายที่ให้บริการย่านใจกลางเมือง แต่ประชากรที่อยู่รอบนอกไม่สามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวก จึงเป็นเหตุให้ไม่เกิดแรงจูงใจในการใช้ระบบขนส่งมวลชนนั่นเอง ประกอบกับการไม่เห็นความสำคัญของการวางแผนการใช้ที่ดิน ซึ่งจะส่งกระทบโดยตรง กับการคมนาคมในพื้นที่ เป็นการควบคุมความหนาแน่นที่จะเกิดขึ้น ควบคุมย่านพาณิชยกรรมอุตสาหกรรม เป็นต้น ในบริเวณย่านบางซื่อพบว่าประสบปัญหาเรื่องสภาพการจราจร ไม่น้อยกว่าเขตอื่นเช่นกัน ที่ประสบปัญหาอยู่ ได้แก่ บริเวณถนนเทอดคำารี ถนนข้ามคลองเปรมประชากร ก่อนถึงแยกประชาชื่น ถนนเดชะวณิชย์ ถนนประชาชื่น เป็นต้น มีความหนาแน่นในช่วงเช้า – เย็น ของทุกวัน เป็นช่วงเวลาเร่งรีบ

3. ปัญหาการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟ

บริเวณย่านบางซื่อ มีเส้นทางที่เป็นอุปสรรคต่อการเข้าถึงยังสถานีรถไฟบางซื่อ ได้แก่ เส้นทางแรกเป็นการเดินทางจากย่านประชาชื่น ไปยังสถานีรถไฟบางซื่อ ผ่านสะพานข้ามคลองเปรม

³ แผนพัฒนาเขตบางซื่อ สถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, (กรุงเทพมหานคร : ม.ป.ท., 2541) ,หน้า 76.

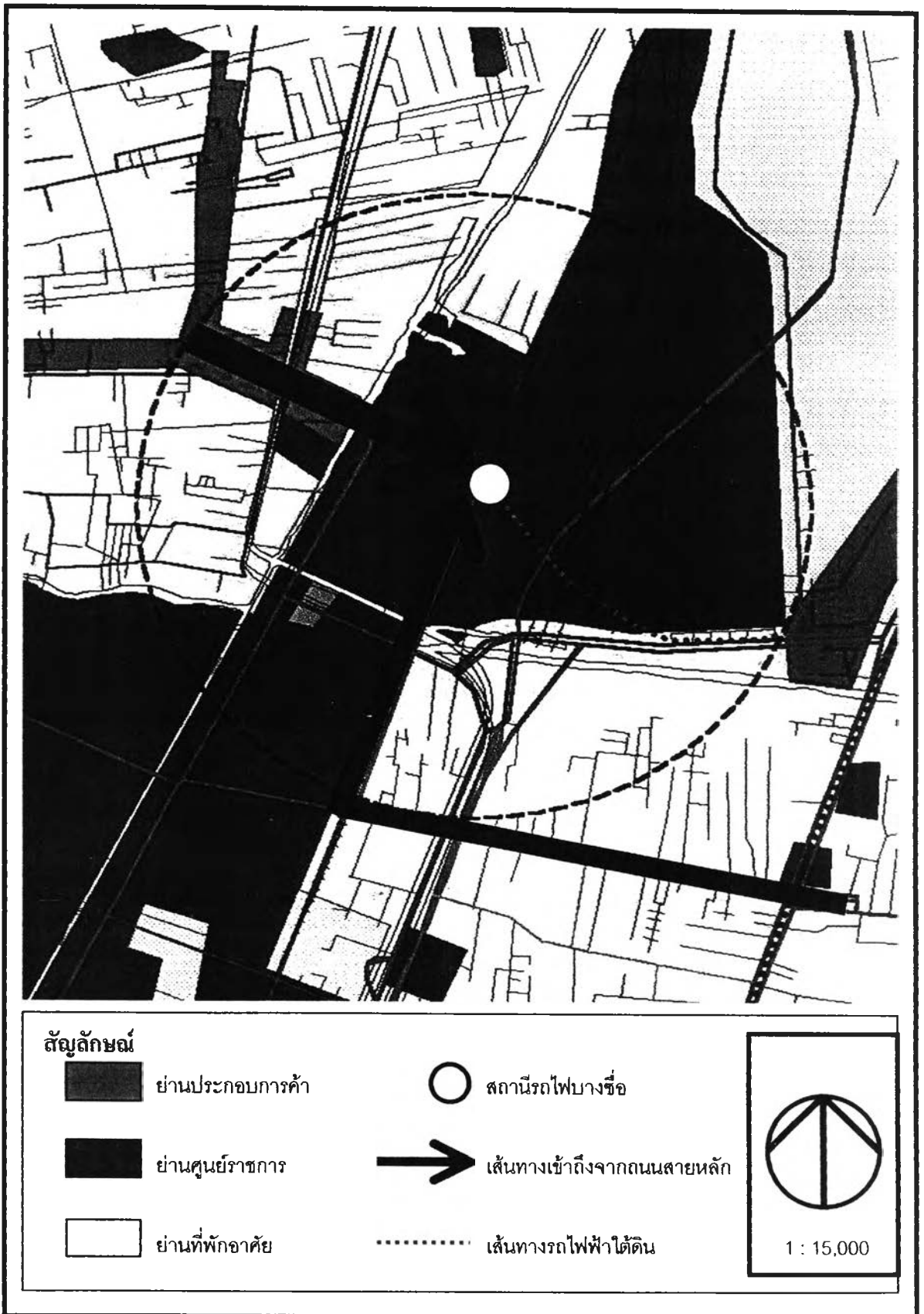
ประชากร(ถนนปูนซีเมนต์ไทย) เส้นทางดังกล่าวมีการจราจรที่หนาแน่นตลอดทั้งวัน บริเวณที่เป็นจุดอันตรายมักเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง คือ บริเวณบนสะพานข้ามคลองเปรมประชากร ซึ่งมีลักษณะเป็นสามแยกและโค้งบนสะพานทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ (แผนที่ 3.7.4)



แผนที่ 3.7.4 และ ภาพแสดง
ตำแหน่งสะพานข้ามคลองเปรม
ประชากรเป็นบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ
บ่อยครั้ง

เส้นทางที่สอง ประชาชนที่อยู่บริเวณพลโยธินไม่มีทางเชื่อมโดยตรง เมื่อมีความจำเป็นจึงต้องอ้อมเข้าทางถนนประดิพัทธ์ เลี้ยวขวาเข้าถนนเทอดคำริจนถึงสถานีรถไฟบางซื่อ หรือประชาชนที่อยู่บริเวณย่านประดิพัทธ์ เข้าถึงโดยใช้ถนนเทอดคำริเป็นเส้นทางเชื่อมโยง ไปยังสถานีรถไฟบางซื่อ ดังนั้นจึงส่งผลต่อการเข้าไปใช้บริการระบบขนส่งมวลชนระบบนี้ไม่มากเท่าที่ควร เนื่องจากไม่มีเส้นทางที่ใกล้กว่านี้ นอกจากนั้นประชาชนยังมีทางเลือกอื่นที่ใกล้และเข้าถึงได้สะดวกกว่า ได้แก่ สถานีรถไฟสามเสน เป็นต้น

แผนที่ 3.7.5 แสดงเส้นทางการเข้าถึงสถานีรถไฟบางซื่อ จากพื้นที่โดยรอบ



4. ปัญหาเสียน้ำ

จากข้อมูลคุณภาพน้ำคลองในปี พ.ศ. 2544 (ตารางที่ 3 – 12) พบว่ามี BOD. สูงกว่า 10 มิลลิกรัมต่อลิตร คลองบางซื่อมีคุณภาพน้ำที่แย่กว่า คลองเปรมประชากร ซึ่งมีคุณภาพน้ำสูงสุด (BOD.) 33 และ 26 ตามลำดับ และมีค่า DO. เป็น 0 และ 1 ตามลำดับ และพบว่าคุณภาพน้ำแย่มากที่สุด อยู่บริเวณคลองสาทร ซึ่งมีค่า BOD. สูงกว่า 50 มิลลิกรัมต่อลิตร และมีค่า DO. เป็น 0 บริเวณย่านบางซื่อมีสาเหตุที่ก่อให้เกิดน้ำเสีย มีอยู่หลายประการ ได้แก่ การปล่อยน้ำเสียจากชุมชนลงสู่ลำคลองเป็นระยะ เป็นคลองระบบปิดไม่มีน้ำมาไหลเวียนถ่ายเทน้ำออกไปจากชุมชน จึงส่งผลให้คุณภาพไม่ดี การไม่มีจิตสำนึกที่รับผิดชอบร่วมกัน ส่งผลเสียโดยรวมต่อสิ่งแวดล้อมเช่นกัน การควบคุมดูแลจากเจ้าหน้าที่ของรัฐไม่ทั่วถึง และไม่มีประสิทธิภาพที่เพียงพอ เป็นต้น

ปัจจุบันพบว่า คลองเปรมประชากรและคลองบางซื่อ กำลังประสบกับปัญหานี้ ซึ่งส่งผลกระทบต่อชุมชนที่อาศัยอยู่ริมคลอง โดยเฉพาะชุมชนคึกคัก ซึ่งเป็นชุมชนขนาดใหญ่ และอีก 4 ชุมชนคือ ชุมชนพิบูลย์สงคราม ชุมชนวัดบางโพ ชุมชนประคู้ ชุมชนไททรงาม คลองบางซื่อได้รับผลกระทบจากชุมชนที่อยู่ริมฝั่งคลองตลอดแนว ที่ทิ้งน้ำเสียลงสู่คลอง และคาดว่าในปี พ.ศ. 2554 จะมีปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นในเขตกรุงเทพมหานคร ประมาณ 2.7 ล้านลูกบาศก์เมตร/วัน² (คิดจากประชากร 10 ล้านคน) และคาดว่าจะมีปริมาณความสกปรกในรูปของ BOD ประมาณ 675 ตัน จึงจำเป็นต้องทำการบำบัดเพื่อลดภาวะความรุนแรง ของน้ำเสียในคลองและแม่น้ำเจ้าพระยาให้ดีขึ้น ในปี 2548 กรุงเทพมหานครมีแผนจะดำเนินการก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียรวม ในระยะที่ 5 ซึ่งครอบคลุมพื้นที่คลองเปรมประชากรและคลองบางซื่อ ดังนั้นในอนาคตอันใกล้ปัญหาด้านนี้น่าจะหมดไป

ตารางที่ 3 – 12 แสดงคุณภาพน้ำคลองในเขตกรุงเทพมหานคร ปี 2544

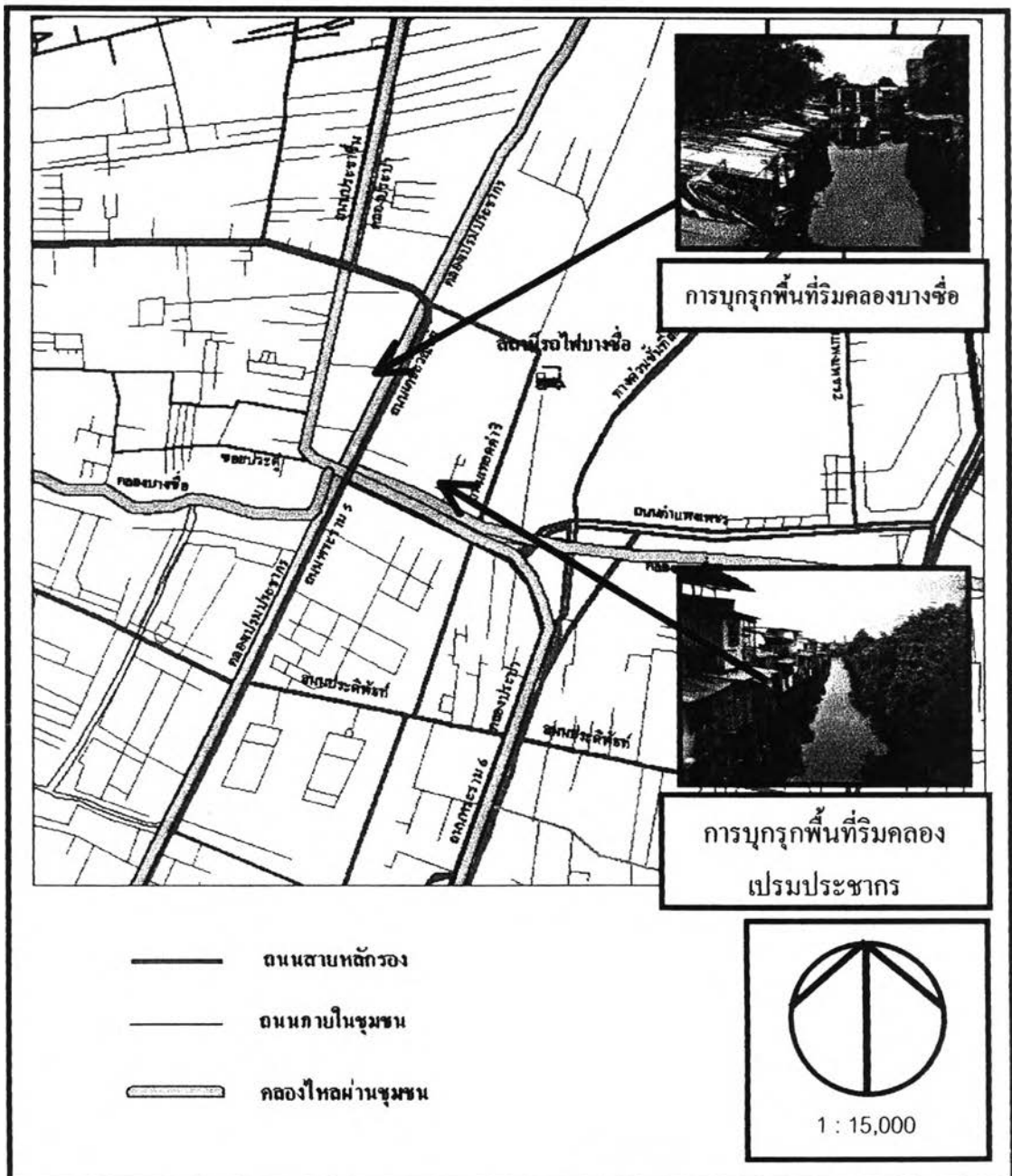
ชื่อคลอง	สถานที่เก็บน้ำ	อุณหภูมิ C	PH	Do mg/l	BOD mg/l	SS mg/l	TKN mg/l	NH3++N mg/l	T++p mg/l	T.Bact col/100ml
เปรมประชากร	ตลาดบางซื่อ	29.3	7.05	1	29	36	7.4	5.8	0.2	840,000
	ทัศนสถานวัยหนุ่ม	29.7	7.02	0.6	22	33	4.8	3.2	0.2	910,000
บางซื่อ	สะพานพิบูลย์สงคราม	29.3	7.03	0.6	26	34	7.9	4.5	0.4	260,000
	ย่านพหลโยธิน	30.4	7.09	0	33	34	10	6.1	0.7	2,700,000
	ถนนพหลโยธิน	30.2	7.15	0	33	38	11	5.9	0.5	3,300,000

ที่มา : สำนักการระบายน้ำ กรุงเทพมหานคร

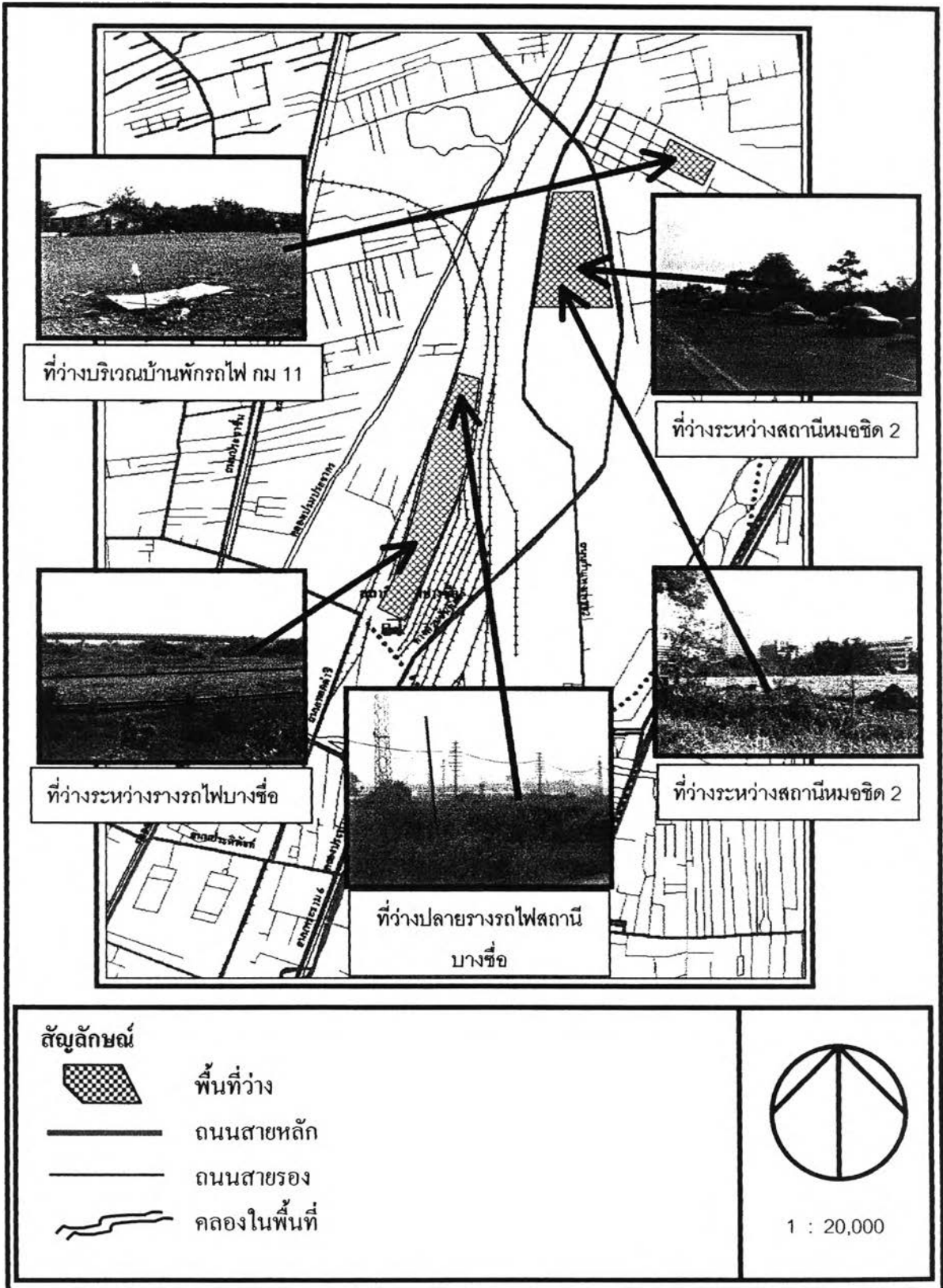
5. ปัญหาการบุกรุกใช้พื้นที่ริมน้ำ (แผนที่ 3.7.7)

ในย่านนี้บริเวณริมคลองเปรมประชากรพบว่าถูกบุกรุกพื้นที่มากที่สุด เนื่องจากพื้นที่ริมคลองมีความกว้างเพียงพอ ที่จะทำเพิงที่พักอาศัยชั่วคราวจึงก่อให้เกิดชุมชนเล็กๆ เกาะไปตามความยาวของคลองเป็นระยะ นอกจากนี้ยังพบว่าบริเวณริมคลองบางซื่อ มีการบุกรุกพื้นที่ริมคลองอยู่เป็นระยะเช่นกัน เริ่มจากบริเวณชุมชนซอยประดู่ เรื่อยมาจนถึงบริเวณตลาดขององค์การตลาดเพื่อเกษตรกร(อตก.) ส่งผลให้เกิดความยากลำบากที่จะควบคุม และจัดการพื้นที่ริมน้ำให้มีความสวยงาม อันจะสร้างคุณภาพชีวิตและชาวชุมชน และชาวเมืองต่อไป

แผนที่ 3.7.7 พื้นที่คลองธรรมชาติและการบุกรุกใช้พื้นที่ริมคลอง



แผนที่ 3.7.8 ปัญหาใช้ประโยชน์ที่ดินของรัฐไม่เกิดประโยชน์



6. ปัญหาการใช้ที่ดินของรัฐไม่เกิดประโยชน์ (แผนที่ 3.7.8)

เนื่องจากในพื้นที่ที่มีที่ว่างไม่ได้ใช้ประโยชน์ อยู่เป็นจำนวนมาก สามารถแยกออกเป็น 2 ประเภทได้แก่ ที่ว่างในกรรมสิทธิ์ของรัฐ(การรถไฟแห่งประเทศไทย) และที่ว่างในกรรมสิทธิ์ของเอกชน โดยที่ว่างของรัฐซึ่งพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นกรรมสิทธิ์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ปัจจุบันได้แบ่งพื้นที่ออกเป็น 23 แปลง เพื่อแบ่งใช้ประโยชน์ โดยบางส่วนถูกแบ่งให้เอกชนเช่าเพื่อทำประโยชน์ เช่น บริเวณริมถนนกำแพงเพชร 2 เช่าทำเป็นร้านค้าขายของเก่า บริษัทเดินรถต่างๆและบางส่วนให้รัฐทำประโยชน์ เช่น ตลาดขององค์การตลาดเพื่อเกษตรกร(อตค.) สหกรณ์โคนมบริษัท ขนส่ง จำกัด และบางส่วนของรถไฟแห่งประเทศไทยแบ่งใช้ประโยชน์เอง ซึ่งพบว่าพื้นที่ที่รถไฟกั้นไว้ใช้ประโยชน์เองนั้น ใช้ที่ดินไม่เป็นประโยชน์เท่าที่ควร ส่วนที่ว่างที่เป็นกรรมสิทธิ์ของเอกชน ส่วนใหญ่ปล่อยให้รกร้างไม่ทำประโยชน์แต่อย่างใดเช่นกัน

7. ปัญหาการไม่เชื่อมโยงของระบบการให้บริการขนส่งมวลชน

พื้นที่แห่งนี้เป็นศูนย์รวมของระบบขนส่งสาธารณะ (Transportation Hub) เป็นจำนวนมาก อันได้แก่ สถานีรถไฟฟ้ามหานคร ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (BTS.) บริษัท ขนส่ง จำกัด (สถานีขนส่งหมอชิต 2) สถานีรถไฟชานเมือง (สถานีรถไฟบางซื่อ) ทั้งสามระบบไม่ได้มองถึงการเชื่อมโยงกันในระบบการขนส่งผู้โดยสารตั้งแต่ต้น จนกระทั่งมีการก่อสร้างรถไฟฟ้ามหานคร รฟม.(รถไฟฟ้าใต้ดิน) จะเปิดดำเนินการประมาณ เดือนเมษายน 2547 แต่ก็ทำให้เห็นถึงความตั้งใจที่จะเชื่อมโยงระบบขนส่งไปเชื่อมโยกัน โดยการก่อสร้างสถานีขึ้น-ลงที่ บริเวณหน้าตลาดขององค์การตลาดเพื่อเกษตรกร(อตค.) และเชื่อมโยงไปยังสถานีรถไฟบางซื่อ ซึ่งเป็นการเปิด โอกาสให้ ประชากรที่อยู่บริเวณพหลโยธิน และลาดพร้าวมาใช้สถานีรถไฟบางซื่อได้ง่าย และสะดวกมากขึ้น แต่อย่างไรก็ตามก็ยังไม่สามารถเชื่อมโยกับสถานีขนส่งหมอชิต 2 ซึ่งจากตัวเลขผู้มาใช้สถานีต่อปี มีตัวเลขที่สูงสุดกว่าระบบขนส่งทุกระบบที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงกัน ดังนั้นจึงควรที่จะหาทางเชื่อมโยงเส้นทางเพื่อบริการประชาชนต่อไป

8. ปัญหาไม่มีที่จอดรถบริเวณสถานีบางซื่อ

สถานีรถไฟบางซื่อตั้งอยู่ริมถนนเทอดดำริ ซึ่งมีผิวจราจร 2 ช่องจราจร คือ ช่องทางไปและกลับ ดังนั้นบริเวณสถานีรถไฟจึงค่อนข้างแคบ และเว้นช่องให้จอดรถได้น้อยคัน ซึ่งจากการสำรวจแบบสอบถามของผู้ศึกษา พบว่ามีความต้องการที่จอดรถบริเวณสถานีรถไฟบางซื่อถึงร้อยละ 31 นอกจากนั้นเป็นความต้องการด้านอื่นๆ ดังนั้นจึงควรที่จะมีการพัฒนาพื้นที่บริเวณนี้ให้สามารถรองรับการให้บริการที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต

9. ปัญหาบุกรุกพื้นที่ของรัฐ (แผนที่ 3.7.9)

สืบเนื่องจากการใช้พื้นที่ว่างจากหัวขื่อที่ผ่านมา พบว่ามีการบุกรุกพื้นที่ของรัฐ(การรถไฟแห่งประเทศไทย)อยู่เป็นจำนวนมาก ไม่ว่าจะเป็นชุมชนแออัด ชุมชนบริเวณข้างตลาดนัดจตุจักร และที่กำลังถูกลดลงอย่างน่ากลัวได้แก่ บริษัทเดินรถต่างๆที่อยู่รอบๆ สถานีขนส่งหมอชิต2 ที่พยายามใช้ที่บริเวณใต้ทางด่วนเป็นเพิงที่พัก เป็นร้านค้า ทั้งที่ให้ใช้ประโยชน์เป็นเพียงที่จอดรถของบริษัทเดินรถต่างๆเท่านั้น

แผนที่ 3.7.9 ตำแหน่งที่ตั้งของปัญหาการบุกรุกพื้นที่ของรัฐ

