

บทที่ 5

แนวทางดำเนินการพัฒนาพื้นที่

จากการศึกษาวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่บริเวณย่านสถานีรถไฟบางซื่อ โดยวิธีการของ Site Analysis เพื่อทราบถึงความสัมพันธ์เชื่อมโยงระหว่างสถานีรถไฟบางซื่อ กับแหล่งกิจกรรมต่างๆที่เกิดขึ้น โดยรอบ รวมไปถึงความสัมพันธ์กับปริมาณความต้องการที่มีต่อโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับ ซึ่งทำให้เห็นศักยภาพของพื้นที่ จะส่งผลนำไปสู่แนวทางการวิเคราะห์ SWOT Analysis เป็นการศึกษาวิเคราะห์สภาพพื้นที่ถึงปัจจัยภายในที่เป็นจุดแข็ง จุดอ่อน และผลกระทบของปัจจัยภายนอกที่จะมีต่อพื้นที่เป็น โอกาส อุปสรรค ต่อการพัฒนา ซึ่งส่งผลให้การพัฒนามีข้อพิจารณาที่รอบคอบยิ่งขึ้น ขณะเดียวกันเพื่อให้ทราบตำแหน่งที่แน่นอนในการพัฒนาจริงๆ ผู้ศึกษาจึงใช้วิธีการของ Sieve Analysis เป็นเครื่องมือในการบ่งชี้ถึงตำแหน่ง ที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนา เป็นลำดับ ตามทฤษฎีทางการวางผังเมือง ประกอบกับการศึกษานโยบายการพัฒนาของรัฐที่มีต่อพื้นที่ย่านสถานีรถไฟบางซื่อจากบทวิเคราะห์พื้นที่ที่ผ่านมา ส่งผลให้ทราบถึงแนวทางการพัฒนาในภาพรวม และแนวทางการใช้ที่ดินที่เหมาะสมกับพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยและพื้นที่โดยรอบ ซึ่งพอจะลำดับการนำเสนอข้อเสนอแนะและแนวทางการพัฒนาดังนี้

การเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟบางซื่อ

ในพื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทยบริเวณสถานีรถไฟบางซื่อนั้น จากการวิเคราะห์สภาพพื้นที่โดยใช้วิธีการของ Site analysis, SWOT analysis, และ Sieve analysis สามารถเสนอแนะการพัฒนาออกเป็น 5 หัวข้อใหญ่ๆดังนี้

1. การเสนอแนะการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ
2. การเสนอแนะการพัฒนาพื้นที่โดยรอบที่รองรับการพัฒนาเป็นสถานีรถไฟหัวลำโพง 2
3. สิ่งที่ต้องเร่งดำเนินการในพื้นที่
4. สรุปการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการเป็นสถานีรถไฟหัวลำโพง 2
5. รูปแบบและกลยุทธ์ในการลงทุนโครงการ

1. เสนอแนะการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟบางซื่อ

ประกอบด้วยการศึกษาวิเคราะห์ในด้านต่างๆดังนี้

1. การวิเคราะห์ศักยภาพในภาพรวมของพื้นที่

2. การวิเคราะห์สภาพปัญหาของพื้นที่
3. การหาปริมาณพื้นที่รองรับการขยายตัว
4. การวางแผนเสนอแนะในการรองรับการพัฒนาพื้นที่

1.1 การวิเคราะห์ศักยภาพในภาพรวมของพื้นที่

จากการวิเคราะห์ Sieve Analysis ใน 2 กิจกรรมหลักได้แก่ กิจกรรมการค้าบริการ และ แหล่งพักอาศัย ด้วยปัจจัยต่างๆมาซ้อนทับกัน พบว่าพื้นที่เหมาะสมในการรองรับกิจกรรมค้าบริการได้แก่ พื้นที่บริเวณย่านเตาปูนและแยกประชาชื่น พื้นที่ที่เหมาะสมในการรองรับแหล่งพักอาศัย ได้แก่ พื้นที่บริเวณถนนนครราชสีมา ถนนพระราม 5 เนื่องจากปัจจัยทางด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เข้ามารองรับ การบริการในพื้นที่มีความจำกัดอยู่มาก ในการรองรับสถานีรถไฟฟ้าหัวลำโพง 2 ซึ่งพื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ มีความเหมาะสมในการพัฒนาในการรองรับกิจกรรมทั้ง 2 ประเภทได้น้อยโดยเฉลี่ย

ดังนั้นจากการวิเคราะห์ในบทที่ 4 ที่ผ่านมา พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อจึงมีความเหมาะสมในการพัฒนาเป็นพื้นที่รองรับกิจกรรมด้านการขนส่ง ซึ่งมีโอกาสที่จะพัฒนาและขยายตัวเป็นสถานีรถไฟฟ้าหัวลำโพง 2. จากปัจจัยความเหมาะสมในด้านต่างๆดังนี้

1. ด้านที่ตั้งที่อยู่ระหว่างกลางกิจกรรมการค้าและการบริการขนาดใหญ่ของกรุงเทพมหานคร ได้แก่ ย่านประชาชื่นและ เตาปูน กับย่านจตุจักรและย่านสะพานควาย
2. ด้านการมีโอกาสดูเชื่อมโยงกับพื้นที่สำคัญได้แก่ พื้นที่สวนสาธารณะขนาดใหญ่ทั้งสามแห่ง พื้นที่ศูนย์กลางการค้าและการบริการย่านจตุจักร ย่านประชาชื่น ย่านลาดพร้าว นอกจากนั้นยังเชื่อมโยงกับพื้นที่ในระยะไกลได้ เช่น พื้นที่ย่านดอนเมือง ย่านอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เป็นต้น โดยระบบขนส่งต่างๆที่จะเกิดขึ้นในอนาคต
3. ด้านพื้นที่สามารถรองรับการขยายตัว โครงสร้างพื้นฐานต่างๆที่จำเป็นต่อการเป็นสถานที่ตั้งเป็นสถานีรถไฟฟ้าหัวลำโพง 2 ได้อย่างเพียงพอ
4. เป็นพื้นที่ทางตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีความหนาแน่นของการจราจรน้อยกว่าในพื้นที่ภายในกรุงเทพมหานคร ซึ่งถ้าเป็นพื้นที่รองรับขบวนรถไฟฟ้าที่วิ่งเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าหัวลำโพงได้ คาดว่าจะนำไปสู่การบรรเทาปัญหาด้านการจราจรอีกทางหนึ่ง
5. เป็นพื้นที่ได้มีการวางแผนในภาพรวมไว้รองรับแล้วอย่างเป็นระบบ และเชื่อมโยงโดยไม่เกิดการซ้อนทับในเส้นทาง (แผนแม่บทการขนส่งระบบราง URMAT)
6. เป็นพื้นที่ที่ตั้งอยู่ทางตอนเหนือของสถานีรถไฟฟ้ากรุงเทพมหานคร ซึ่งมีทางด่วนชั้นที่สองเป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างทิศเหนือและทิศใต้ของกรุงเทพมหานคร และสะพานพระราม 7 เชื่อมทาง

ยกระดับเป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างทิศตะวันออกกับทิศตะวันตกของกรุงเทพมหานคร จึงสามารถเข้าถึงพื้นที่โดยรถยนต์ได้และใช้เวลาไม่มากนัก

จากปัจจัยความเหมาะสมที่กล่าวมาจึงไม่มีเหตุผลใด ที่มีน้ำหนักพอที่จะหักล้างให้บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อไม่มีความเหมาะสมในการเป็นที่ตั้ง ของสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 เพื่อรองรับการเดินทางไปสู่ภาคกลางตอนบน ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้ และเป็นสถานีกระจายการเดินทางภายในกรุงเทพมหานครของทุกวัน

1.2 การวิเคราะห์สภาพปัญหาของพื้นที่

ขณะเดียวกันพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อกำลังประสบกับปัญหาหลายด้าน ที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาพื้นที่เช่นกัน ได้แก่

1.2.1 ปัญหาด้านการเข้าถึง เป็นปัญหาหลักของพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ ซึ่งสามารถแยกให้เห็นในแต่ละด้านดังต่อไปนี้

1.2.1.1 มีเส้นทางเข้าถึงพื้นที่น้อยเส้นทาง และมีลักษณะผิวจราจรเพียง 4 ช่องจราจรเท่านั้น ทำให้การจราจรมีความหนาแน่นในช่วงเวลาเร่งด่วน ถึง 7,500 คัน/ชม. (บทที่ 4)

1.2.1.2 มีคลองเปรมประชากรและคลองบางซื่อล้อมรอบพื้นที่ ทำให้การขยายตัวของชุมชนและการพัฒนาเส้นทางเป็นไปตามแนวยาวของคลอง มากกว่าการข้ามคลองไปยังฝั่งตรงข้าม

1.2.1.3 มีระบบขนส่งมวลชนเข้ามาให้บริการรองรับผู้โดยสาร ทั้งเข้าและออกจากสถานีรถไฟบางซื่อน้อยสาย จากการสำรวจพบเพียงสายเดียวเท่านั้น

1.2.1.4 มีการเชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชนในระยะใกล้ กับแห่งกิจกรรมต่างๆ น้อย ส่งผลให้ประชาชนโดยรอบหันไปใช้บริการอื่นๆที่สะดวกและรวดเร็วกว่าแทนการใช้รถไฟ

1.2.1.5 มีเส้นทางที่ตัดกันบนสะพานข้ามคลองเปรมประชากร ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งบนเส้นทางดังกล่าว

1.2.3 ปัญหาพื้นที่ขาดโครงสร้างพื้นฐานรองรับ

1.2.3.1 ในพื้นที่ไม่มีระบบระบายน้ำ จึงก่อให้เกิดน้ำท่วมขังขึ้นในฤดูฝน

1.2.3.2 ไม่มีเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ภายในสถานีรถไฟบางซื่อ กับพื้นที่ภายนอก

1.2.3.3 ไม่ระบบประปาครอบคลุมภายในพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ

1.2.4 บริเวณโดยรอบมีการจราจรที่หนาแน่น

บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟบางซื่อมีถนนพระราม 5 ถนนกำแพงเพชร และ ถนนเทอดดำริ เป็นเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่นมากในช่วง เช้าและเย็นของทุกวัน ประกอบกับบริเวณดังกล่าวมีจุดตัด จุดแยกต่างๆ ที่เชื่อมระหว่างทางสายหลักและสายรอง ส่งผลให้การเข้าถึงสถานีรถไฟดังกล่าวมีความยากลำบากยิ่งขึ้น

1.2.5 ปัญหาการแยกเป็นสองสถานีก่อให้เกิดความสับสน

ปัจจุบันปี 2546 สถานีรถไฟบางซื่อการแยกออกเป็น 2 สถานี ได้แก่ สถานีรถไฟบางซื่อ 1 และสถานีรถไฟบางซื่อ 2 ซึ่งมีการให้บริการที่คล้ายกัน คือเป็นสถานีที่ขึ้น-ลง ของผู้โดยสารสายเหนือ สายใต้ และสายตะวันออกเฉียงเหนือ เหมือนกัน ดังนั้นส่งผลให้ประชาชนที่เข้ามาใช้บริการเกิดความสับสน และแยกแยะไม่ถูก

1.2.6 ปัญหาการครอบครองพื้นที่ของเอกชน

การรถไฟแห่งประเทศไทยจะประสบกับปัญหาด้านการจัดการนี้มากในทางปฏิบัติ เช่น การเวนคืนเพื่อที่จะขยายถนนกำแพงเพชร 2 เข้าไปยังสถานีขนส่งหมอชิต 2 ซึ่งชาวบ้านที่อาศัยอยู่บริเวณนั้นได้รวมตัวกันประท้วง ไม่ยอมให้มีการรื้อถอนใดๆ เกิดขึ้น ทั้งที่เรื่องถึงขั้นที่สิ้นสุดแล้ว แต่ก็ไม่มีสิ่งใดเกิดขึ้น ดังนั้นพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยบริเวณสถานีรถไฟบางซื่อที่ให้เอกชนเช่า ในทางทฤษฎีแล้วไม่น่าเป็นห่วงเนื่องจากเป็นพื้นที่ของรัฐ รัฐจะเอาคืนเมื่อใดก็ได้ แต่ในทางปฏิบัติแล้วยากที่จะดำเนินการด้วยความราบรื่น

1.2.7 ปัญหาในเชิงนโยบายของรัฐต่อการพัฒนาพื้นที่

ซึ่งเป็นกระแสที่มีความแปรผันอยู่ตลอดเวลา ซึ่งเดิมพื้นที่บริเวณสวนรถไฟจะเป็นที่ตั้งของรัฐสภาแห่งใหม่ แต่จนกระทั่งปัจจุบันยังไม่มี ความชัดเจน รวมไปถึงกระแสการที่จะพัฒนาพื้นที่ เป็นสถานีรวมระบบขนส่งของกรุงเทพมหานคร

(Transportation Hub)ซึ่งก็เสียหายไป และอื่นๆอีกหลายโครงการที่มีข่าวจะเข้ามาใช้พื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทยแห่งนี้รองรับนี้ แต่ก็ยังไม่มีความชัดเจนใดๆ

1.2.8 ปัญหาการที่ผู้โดยสารลดจำนวนลงทุกปี

ปัญหานี้เป็นเรื่องใหญ่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่แก้ไม่ตกกันมาหลายปีอย่างต่อเนื่อง ซึ่งไม่ว่าจะดูตัวเลขในภาพรวมและตัวเลขในภาพย่อยของแต่ละสถานีในกรุงเทพมหานคร ก็จะมีแนวโน้มลดลงมาโดยตลอด ซึ่งมีสาเหตุดังนี้

1.2.8.1 จากนโยบายของรัฐที่สนับสนุนให้การรถไฟย้ายสถานีรถไฟหัวลำโพงออกไปอยู่บริเวณชานเมือง ได้แก่ สถานีรถไฟบางซื่อ สถานีรถไฟมักกะสัน สถานีรถไฟธนบุรี และสถานีรถไฟวงเวียนใหญ่ เป็นต้น เพื่อเป็นการบรรเทาปัญหาการจราจร ส่งผลให้การรถไฟทดลองนำขบวนที่เคยเริ่มต้นและสิ้นสุด ณ สถานีรถไฟหัวลำโพงไปเป็นสถานีชานเมืองแทน ผลที่ตามมาปรากฏว่าประชาชนที่มาใช้บริการลดลงทันทีถึงร้อยละ 30 – 40 เนื่องจากเกิดความสับสนและยุ่งยากในการที่จะเดินทางต่อไปให้ถึงสถานีรถไฟที่ตั้งแห่งใหม่ จึงหันไปเลือกบริการระบบขนส่งมวลชนชนิดอื่นแทน เป็นต้น

1.2.8.2 การรถไฟขาดการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่จะมาใช้บริการ เกิดความเข้าใจในการไปใช้บริการทางรถไฟให้ถูกต้อง โดยไม่เกิดความสับสน

1.2.8.3 การรถไฟแห่งประเทศไทยขาดการวางแผน การเชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชนรองรับการให้บริการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ผ่านมามีปล่อยให้ไปตามสภาพที่เป็นอยู่ เช่น สถานีรถไฟบางซื่อมีรถเมย์วิ่งรับ – ส่ง อยู่เพียงหนึ่งสายคือสาย 52 ซึ่งเป็นรถของเอกชนร่วมบริการเท่านั้น

1.2.8.4 การรถไฟแห่งประเทศไทยหันไปใช้กลยุทธ์ การเพิ่มกำไรมากกว่าการเพิ่มจำนวนลูกค้า โดยการลดจำนวนขบวนรถชั้นสามลง แล้วเพิ่มขบวนรถชั้นสองชั้นหนึ่งและขบวนรถนอน ซึ่งขบวนรถที่เพิ่มจะสามารถเก็บเงินได้สูงไปด้วย ทำให้ที่ผ่านมามีการรถไฟได้เงินเพิ่มขึ้นทุกปี แต่คนลดลงทุกปีเช่นกัน

1.2.8.5 มีบริการระบบขนส่งมวลชนชนิดอื่นเป็นคู่แข่งเพิ่มขึ้น เช่น รถตู้ที่วิ่งให้บริการในจังหวัดใกล้เคียง รถบัสโดยสารปรับอากาศ และที่มาแรงสุดๆคือ การซื้อตั๋วเครื่องบินราคาถูก (Low Cost) ซึ่งเมื่อเทียบราคาการเดินทางในระยะไกลของรถไฟ

กับตัวเครื่องบินราคาถูก จะมีราคาใกล้เคียงกันซึ่งส่งผลให้ลูกค้าของการรถไฟอาจลดลงได้อย่างเห็นได้ชัด

1.3 การหาปริมาณพื้นที่รองรับการขยายตัว

จากสภาพที่เป็นอยู่เดิมของสถานีรถไฟบางซื่อ มีปัญหาอยู่รอบด้านการเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 นั้นจำเป็นต้องมีโครงสร้างพื้นฐานต่างๆรองรับในด้านต่างๆอย่างเพียงพอ ซึ่งคาดว่าในอนาคตปี 2565 จะมีประชากรมาใช้บริการในช่วงกลางวันประมาณวันละ 243,195 คน (จากการรวมตัวเลขประชากรตารางที่ 3-7 ในช่องของสถานีรถไฟกรุงเทพมหานคร สถานีรถไฟบางซื่อ และสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน) และในช่วงกลางคืนจะมีประชากรมาใช้บริการประมาณวันละ 116,226 คน (บทที่ 3 ตารางที่ 3-8) ซึ่งจะใช้ตัวเลขมากที่สุดมาเป็นฐานในการคำนวณปริมาณพื้นที่ที่สามารถรองรับกิจกรรมต่างๆคือ 243,195 คน นอกจากนั้นการคาดการณ์ความต้องการพื้นที่รองรับ และโครงสร้างพื้นฐานต่างๆที่จะมารองรับ การเป็นสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 โดยอาศัยแนวคิดใหม่ในการพัฒนาพื้นที่รถไฟ ในต่างประเทศ(บทที่ 2)เป็น Pattem ในการออกแบบการวางผังพัฒนาพื้นที่รถไฟ ณ สถานีรถไฟบางซื่อ โดยใช้ Concept ในการวางผังพื้นที่ให้มีความสัมพันธ์ และการเชื่อมโยงระหว่าง ชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟซึ่งครอบคลุมพื้นที่ในรัศมีประมาณ 800 เมตร กับการใช้ Space ในตัวสถานีและพื้นที่โดยรอบมีลักษณะที่เป็น Mix use มีการเชื่อมรายละเอียดต่อไปนี้

1.3.1 ด้านการเข้าถึงควรมีการพัฒนาเส้นทางเข้าถึงทางรถยนต์เพิ่มขึ้นโดยวิธีการดังนี้

1.3.1.1 ขยายผิวจราจรเส้นทางในแนวเหนือ – ใต้ของพื้นที่ ถนนเทอดคำริ ไปเชื่อมกับถนนรัชดาภิเษก(แผนที่ 5.1)

1.3.1.2 เปิดพื้นที่โดยการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางรถยนต์ ระหว่างสถานีรถไฟบางซื่อ กับถนนกำแพงเพชร(แผนที่ 5.1)

1.3.1.3 ทำจุดขึ้น-ลงทางด่วนขั้นที่ 2 เชื่อมกับระบบถนนภายในพื้นที่สถานีรถไฟบางซื่อ เพื่อความสะดวกและคล่องตัวในการจราจร

1.3.1.4 พัฒนาเส้นทางในแนวตะวันออก – ตะวันตก โดยการเปิดพื้นที่ของสถานีรถไฟบางซื่อ เชื่อมระหว่างถนนกำแพงเพชร 2 กับถนนประชาชื่นโดยข้ามคลองเปรมประชากรที่ขวางอยู่(แผนที่ 5.1)

1.3.1.5 ประสานแผนเพื่อตั้งระบบการขนส่งมวลชนระบบต่างๆ เข้ามารองรับปริมาณผู้โดยสารที่ความต้องการมาใช้บริการ

1.3.1.6 พัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงระหว่าง NODE. การขึ้น – ลงของรถไฟฟ้า และจุดหยุดครดของระบบขนส่งอื่นๆ เพื่อการคมนาคมที่จะเชื่อมโยงระหว่าง ศูนย์กลางพาณิชย์กรรม (ตลาดนัดจตุจักรกับย่านประชาชื่น) โดยมีสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 เป็นตัวเชื่อมโยงให้ทั้งสองแห่งขยายตัวพร้อมๆกัน และจะส่งผลให้มีการคมนาคมที่มีความสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น (แผนที่ 5.2)

1.3.2 ด้านสาธารณูปโภค

1.3.2.1 ปริมาณกระแสไฟฟ้าที่รองรับนั้นในพื้นที่มี สถานีโรงไฟฟ้าสามเสน และสถานีโรงไฟฟ้าประดิพัทธ์ ซึ่งมีกำลังการผลิตที่รองรับได้สถานีละ 120 MVA. ซึ่งปัจจุบัน ปี 2546 มีปริมาณการใช้เพียงร้อยละ 64.4 และ 45 ตามลำดับ(บทที่ 3) ซึ่งคาดว่าถ้ามีการก่อสร้างสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 และระบบขนส่งอื่นเต็มระบบทุกโครงการ ก็จะมีปริมาณการใช้กระแสไฟฟ้าเพิ่มขึ้นไม่ถึงร้อยละ 5¹ ของปริมาณกระแสไฟฟ้าที่มีอยู่ในสถานีทั้งสองแห่งนี้

1.3.2.2 ปริมาณของน้ำประปาที่ผลิตรองรับในพื้นที่ได้มาจากโรงงานผลิตน้ำสามเสนซึ่งมีปริมาณการผลิตวันละ 687,000 ลบ.ม.ขณะที่มีปริมาณการใช้น้ำจริงปี 2546 ร้อยละ 67.77 ของกำลังการผลิต ซึ่งเมื่อคิดปริมาณการสูญเสียน้ำมีปริมาณร้อยละ 30 - 35 ของกำลังการผลิต อนาคตถ้ามีการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟบางซื่อเป็นสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 ประกอบกับชุมชนโดยรอบจะมีการขยายตัว จึงส่งผลให้การประปา นครหลวงเตรียมการขยายกำลังการผลิตรองรับในระยะยาวต่อไป

1.3.3 ด้านสาธารณูปการหรือพื้นที่อาคารรองรับ

การคิดพื้นที่รองรับ(ตารางที่ 5-1)ได้คาดการณ์แนวโน้มการเพิ่มของประชากรที่เข้ามาใช้สถานีรถไฟหัวลำโพง 2 ในอนาคตไว้ช่วงละ 5 ปีจนถึงปี 2565¹ ซึ่งการคิดพื้นที่รองรับนั้นได้ใช้ตัวเลขประชากรที่จะรองรับในแต่ละช่วงปี เป็นฐานในการคิดพื้นที่ จากตาราง 5-1 สามารถแบ่งพื้นที่ออกเป็น 6 พื้นที่หลักได้แก่

1.3.3.1 พื้นที่อาคารสถานีกลางขนส่งผู้โดยสาร ประกอบด้วย พื้นที่เชื่อมต่อยุโรปฟ้ามหานครใช้ตัวเลขใน(ตารางที่ 3-7) การคาดการณ์การใช้พื้นที่ในปี 2565 จะมี

¹ สัมภาษณ์นายศิริ ตัมทวิวัฒน์ ,เจ้าหน้าที่กองวิจัยและวางแผนระบบไฟฟ้า ฝ่ายควบคุมระบบไฟฟ้า การไฟฟ้านครหลวง, 27 มกราคม 2547.

ประชาชนมาใช้พื้นที่ 102,000 คน พื้นที่เชื่อมต่อรถไฟฟ้ายกระดับในปี 2565 จะมีประชาชนมาใช้พื้นที่ 18,264 คน ส่วนต้อนรับแขก VIP. ในปี 2565 จะมีการใช้พื้นที่ 200 ตารางเมตร พื้นที่ส่วนร้านค้าและพาณิชย์กรรมในปี 2565 จะมีร้านค้าประมาณ 70 ร้าน พื้นที่ทำการและสำนักงานในปี 2565 จะมีประชาชนมาใช้พื้นที่ 290 คน โถงพักรอของผู้โดยสารในปี 2565 จะมีประชาชนมาใช้พื้นที่ 120,000 คนต่อวัน ส่วนแลกเปลี่ยนตู้ระบบขนส่ง พื้นที่รับ – ส่งผู้โดยสารในปี 2565 จะมีร้านค้าประมาณ 80 ร้าน ห้องน้ำ – ส้วมสาธารณะ ซึ่งในปี 2565 จะใช้พื้นที่ประมาณ 182,400 ตารางเมตร (ตารางที่ 5-1)

1.3.3.2 พื้นที่จอดรถสามารถจอดรถได้ประมาณ 1,520 คัน/วัน ภายในอาคาร จะประกอบไปด้วย บันไดขึ้น - ลง พื้นที่เส้นทางเดินรถ จะใช้พื้นที่ประมาณ 22,800 ตารางเมตร ซึ่งได้คิดตามเทศบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องควบคุมอาคาร พ.ศ. 2544 อาคารขนาดใหญ่ทุกพื้นที่ 120 ตารางเมตรจะต้องจัดให้มีที่จอดรถ 1 คัน

1.3.3.3 อาคารคลุมสถานีรถไฟฟ้าในเมือง – ระหว่างเมือง เป็นอาคารสร้างขึ้นคลุมรถไฟ ซึ่งขบวนรถไฟมีความกว้าง 3.50 M. ยาว 150 – 200 M. ต่อขบวนรถไฟหนึ่งขบวน คำนึงถึงคิดพื้นที่อาคารคลุมขบวนรถไฟทั้งขบวน คาดว่าในปี 2565 จะมีขบวนรถไฟเข้ามาจอดเทียบชานชาลาเพิ่มขึ้นเป็น 20 ขบวนต่อเที่ยว เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้มาใช้บริการ ต้องการพื้นที่รองรับประมาณ 60,000 ตารางเมตร

1.3.3.4 พื้นที่ซ่อมบำรุง ประกอบไปด้วย เช่น เครื่องกล โยธา เป็นต้น และพื้นที่ระบบรางเข้า – ออก และจอดพักขบวนรถ คาดว่าในปี 2565 จะมีขบวนรถไฟเข้ามาใช้พื้นที่ซ่อมบำรุงในรางเพิ่มขึ้นเป็น 10 ขบวน และมีความต้องการใช้พื้นที่ประมาณ 18,600 ตารางเมตร

1.3.3.5 พื้นที่สำรองขบวนรถไฟ ประกอบด้วยพื้นที่รางสับหลักขบวนรถไฟ พื้นที่รางพักรอขบวนรถ ซึ่งปัจจุบันมีขบวนรถไฟโดยสารและขบวนรถสินค้าผ่านวันละ 282 ขบวนต่อวัน คาดว่าในปี 2565 จะมีเส้นทางสับหลัก พักรอขบวนรถไฟผ่านและขึ้น-ลงสินค้าเพิ่มขึ้นเป็น 60 ขบวนต่อวัน ต้องการพื้นที่ 120,000 ตารางเมตร

1.3.3.6 พื้นที่รองรับสาธารณูปโภคอื่นๆ ประกอบด้วย พื้นที่ตั้งของระบบประปา ระบบไฟฟ้า พื้นที่รองรับสุขาภิบาล พื้นที่วางระบบบำบัด พื้นที่ระบบกำจัดขยะ และพื้นที่ตั้งของถังน้ำมันที่จะให้บริการแก่หัวรถจักรดีเซลของรถไฟ ต้องการพื้นที่ 29,350 ตารางเมตร (ตารางที่ 5 – 1)

ตารางที่ 5-1 การคาดการณ์พื้นที่รองรับการขยายตัวเป็นสถานีรถไฟหัวลำโพง 2

ลำดับที่	การใช้ที่ดินรองรับหัวลำโพง 2	ใช้พื้นที่(ตร.ม.)	ใช้พื้นที่(ตร.ม.)	ใช้พื้นที่(ตร.ม.)	ใช้พื้นที่(ตร.ม.)
		พ.ศ. 2550	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2565
	จำนวนประชากรคาดการณ์ (คน)	86,655 (คน)	12,6717 (คน)	185,082 (คน)	243,195 (คน)
1	อาคารสถานีกลางขนส่งผู้โดยสาร	65,000	95,000	138,800	182,400
	พื้นที่เชื่อมต่อรถไฟท่าอากาศยาน	16,875	36,750	56,625	76,500
	พื้นที่เชื่อมต่อรถไฟยกระดับ	5,745	8,396	11,047	13,698
	ส่วนรับรอง VIP.	100	150	200	200
	ส่วนร้านค้าและพาณิชยกรรม	640	800	960	1,120
	ส่วนที่ทำการและสำนักงาน	580	728	872	1,160
	โรงพักของผู้โดยสาร	34,600	50,680	74,000	97,278
	ส่วนแลกเปลี่ยนตัวระบบขนส่ง	375	450	525	600
	พื้นที่รับ - ส่งผู้โดยสาร	2,500	3,000	3,500	4,000
	ห้องน้ำ - ส้วม สาธารณะ	325	475	694	912
2	อาคารที่จอดรถยนต์ (คัน)	550 (คัน)	790 (คัน)	1,160 (คัน)	1,520 (คัน)
3	อาคารสถานีรถไฟขานเมือง, ระหว่างเมือง	30,000	45,000	51,000	60,000
4	พื้นที่ซ่อมบำรุง	11,500	15,000	18,600	18,600
	อาคารซ่อมบำรุงหัวรถจักรและขบวนรถ	2,500	3,000	3,600	3,600
	พื้นที่ระบบรางเชื่อมสู่สถานี	9,000	12,000	15,000	15,000
5	พื้นที่สำรองขบวนรถไฟ	60,000	80,000	100,000	120,000
6	พื้นที่รองรับสาธารณูปโภคอื่นๆ	20,700	21,100	28,950	29,350
	ที่ตั้งเครื่องปรับอากาศรวม	3,200	3,200	4,800	4,800
	ที่ตั้งระบบบำบัดต่างๆ(บ่อเกรอะ - บ่อซึม)	4,800	4,800	6,400	6,400
	ที่ตั้งระบบกำจัดขยะรวม	6,400	6,400	8,000	8,000
	ที่ตั้งระบบประปาและถังน้ำ	3,200	3,200	4,800	4,800
	ที่ตั้งระบบ ไฟฟ้า	1,000	1,400	1,800	2,200
	ที่ตั้งถังน้ำมัน	2,100	2,100	3,150	3,150
	รวมพื้นที่	193,800	265,580	351,270	428,590

1.3.4 พาณิชยกรรมในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าหัวลำโพง 2 (COMMERCIALS)

ในพื้นที่ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ หรือย่านพหลโยธินได้แบ่งการทำงานออกเป็นหลายส่วนด้วยกัน ได้แก่ บริเวณย่านจอกขบวนรถโดยสาร บริเวณย่านโรงซ่อมรถจักรดีเซล ย่านปล่อยขบวนรถสินค้า ย่านรับรถสินค้า ย่านสถานีบางซื่อ ย่านโรงซ่อมรถสินค้า ย่านขนส่งสินค้าและปูนซีเมนต์ ย่านบ้านพักรถไฟ มีพื้นที่รวมทั้งสิ้นประมาณ 2,325 ไร่ เมื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการสถานีรถไฟฟ้าหัวลำโพง 2 ขึ้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อแล้ว จะส่งผลให้เกิดการขยายตัวในด้านพาณิชยกรรมขึ้นในพื้นที่บริเวณโดยรอบ

จึงส่งผลในเชิงบวกที่การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ต้องเตรียมการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการขยายตัวดังกล่าว เนื่องจากมีปัจจัยที่จะอำนวยให้เกิดการขยายตัวอยู่หลายประการดังที่กล่าวไว้แล้วในเบื้องต้น ซึ่งจากการศึกษาในพื้นที่ที่เป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้าทั้งในประเทศและต่างประเทศ พบว่า มีธุรกิจเกิดขึ้นอย่างหลากหลายได้แก่ อาคารชุดที่พักอาศัย อาคารประกอบการ โรงแรม ศูนย์การค้า และสถานที่ราชการเป็นต้น ในประเทศไทยบริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพมหานครในรัศมี 2 ก.ม. (บทที่ 2) พบว่ามีการขยายตัวด้าน อาคารประกอบการ โรงแรม อาคารชุดที่พักอาศัย อาคารสำนักงาน การประกอบการบริษัทนำเที่ยว และหน่วยงานของรัฐ เป็นต้น ประกอบกับการศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ(บทที่ 3) พบว่า ปัจจุบันปี 2546 มีการประกอบการแยกเป็นกลุ่มๆ ได้แก่

1. กลุ่มประกอบการค้าและบริการ พบว่ามีศูนย์การค้า ตลาดนัดนัดจตุจักร ถนนสายไม้ย่านบางโพธิ์ เป็นตัวดึงดูดประชาชนส่วนใหญ่ให้เข้ามาใช้พื้นที่อยู่แล้วจึงไม่ควรมีการลงทุนในด้านนี้เพิ่มในช่วง 10 ปีนี้ หรือถ้าจะเพิ่มก็เพียงแค่เป็นกิจการเพื่อรองรับการบริการในสถานีบริการเท่านั้น ได้แก่ ร้านค้าสะดวกซื้อต่างๆ บริษัทนำเที่ยวต่างๆ ร้านอาหาร ตลอดจนบริษัทเคาน์เตอร์ต่างๆ เป็นต้น

2. กลุ่มอาคารชุดที่พักอาศัยพบว่ามี หนาแน่นบริเวณถนนประดิพัทธ์ ถนนเตชะวณิช และถนนประชาชื่น ซึ่งคาดว่าในช่วง 10 ปีนี้จะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นสูงเนื่องจากการขยายแหล่งงานในพื้นที่เพิ่มขึ้น เช่น สถานีรถไฟฟ้าหัวลำโพง2 และหน่วยงานของรัฐต่างๆ เป็นต้น

3. กลุ่มอาคารสำนักงานพบว่ายังมีเบาบางที่มีอยู่ได้แก่ สำนักงานใหญ่ของปูนซีเมนต์ไทย ซึ่งคาดว่าในช่วง 10 ปีนี้จะมีแนวโน้มขยายตัวไม่มากนักเนื่องจาก อยู่ในช่วงเวลาเริ่มต้นของการพัฒนาพื้นที่ในด้านโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ในพื้นที่ดังกล่าวจึงยังไม่พร้อมจะรองรับความต้องการต่างๆ ได้

4. กลุ่มหน่วยงานของรัฐพบว่ามีหลายแห่ง ได้แก่ สถานีขนส่งหมอชิต2 พิพิธภัณฑ์เด็ก ตลาดออก. สหกรณ์โคนมแห่งประเทศไทย กรมการขนส่งทางบก ศูนย์ฝึกการบินฯ บ้านพักพนักงานรถไฟ ทหารกรมต่างๆ เป็นต้น ซึ่งคาดว่าในช่วง 10 ปีนี้จะมีการขยายตัวน้อยในหน่วยงานของรัฐเอง ซึ่งถ้าขยายตัวจะเป็นเพียงอาคารสำนักงานชั่วคราวเท่านั้น เนื่องจากไม่มีพื้นที่รองรับนั่นเอง

1.4 การวางผังเสนอแนะในการรองรับการพัฒนาพื้นที่

จากตัวเลขการคาดการณ์ความต้องการพื้นที่ รองรับการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟบางซื่อในอนาคต ปี 2565 (ตารางที่ 5-1) จึงควรมีการแบ่งโซนในการใช้ที่ดินย่อยๆดังนี้ (แผนที่ 5.2)

1.4.1 ZONE 1

หมายถึง พื้นที่รองรับการใช้ประโยชน์ด้าน อาคารจอดรถ ที่ขึ้น-ลงสลับเปลี่ยนของผู้โดยสาร และการสับเปลี่ยนเส้นทางของขบวนรถ เป็นสถานีที่รับ-ส่ง ผู้โดยสารที่หมุนเวียนมาใช้บริการ เป็นอาคารสำนักงานและที่ทำการ เป็นร้านค้าที่รองรับการบริการต่างๆในบริเวณขนส่งหนาแน่นมากแห่งนี้ รวมไปถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆเพื่อรองรับกิจกรรมการขนส่งดังกล่าว และขณะเดียวกันกิจกรรมที่ไม่ควรมีเกิดขึ้นในพื้นที่ ได้แก่ กิจกรรมการขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เช่น ตู้คอนเทนเนอร์ วัสดุก่อสร้าง เคมีภัณฑ์ต่างๆ เป็นต้น หรือกิจกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอันตราย ได้แก่ ร้านค้าแก๊ส สถานีบริการแก๊สหุงต้ม สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น

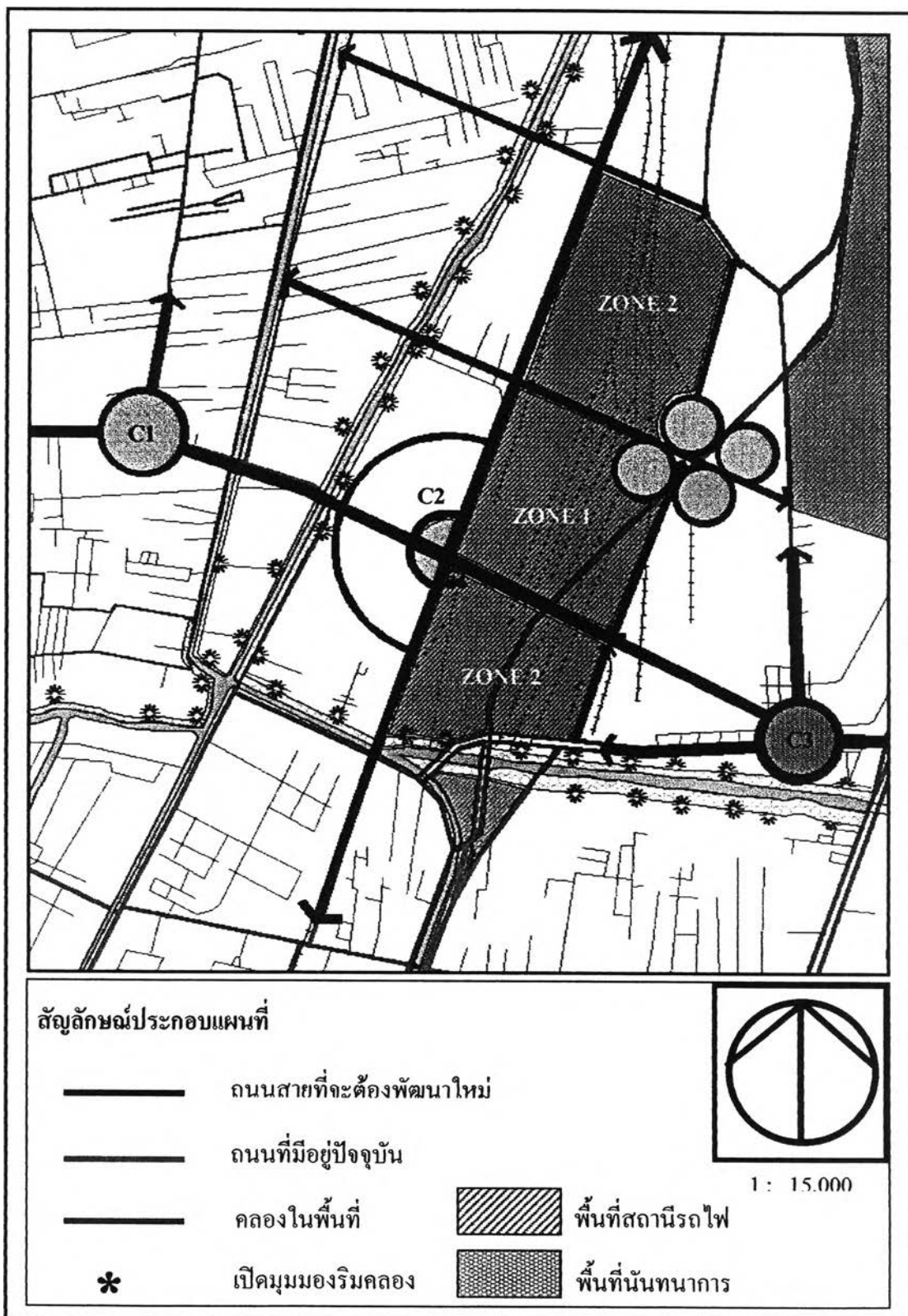
1.4.2 ZONE 2

หมายถึง พื้นที่รองรับการใช้ประโยชน์ในด้านกิจกรรมที่หนุนเสริมพื้นที่กิจกรรมขนส่งหนาแน่นมาก ได้แก่ กิจกรรมประเภทซ่อมบำรุง พื้นที่สำรองขบวนรถไฟ บริเวณล้างทำความสะอาดขบวนรถไฟ สถานีจอดรถ สถานีบริการน้ำมัน สนามกีฬา พื้นที่สีเขียว รองรับพนักงานเจ้าหน้าที่ กิจกรรมที่ไม่ควรมีเกิดขึ้นในพื้นที่ ได้แก่ กิจกรรมด้านที่อยู่อาศัยทุกประเภท กิจกรรมในด้านการค้าและการบริการ หรือด้านพาณิชยกรรมทุกประเภท เป็นต้น

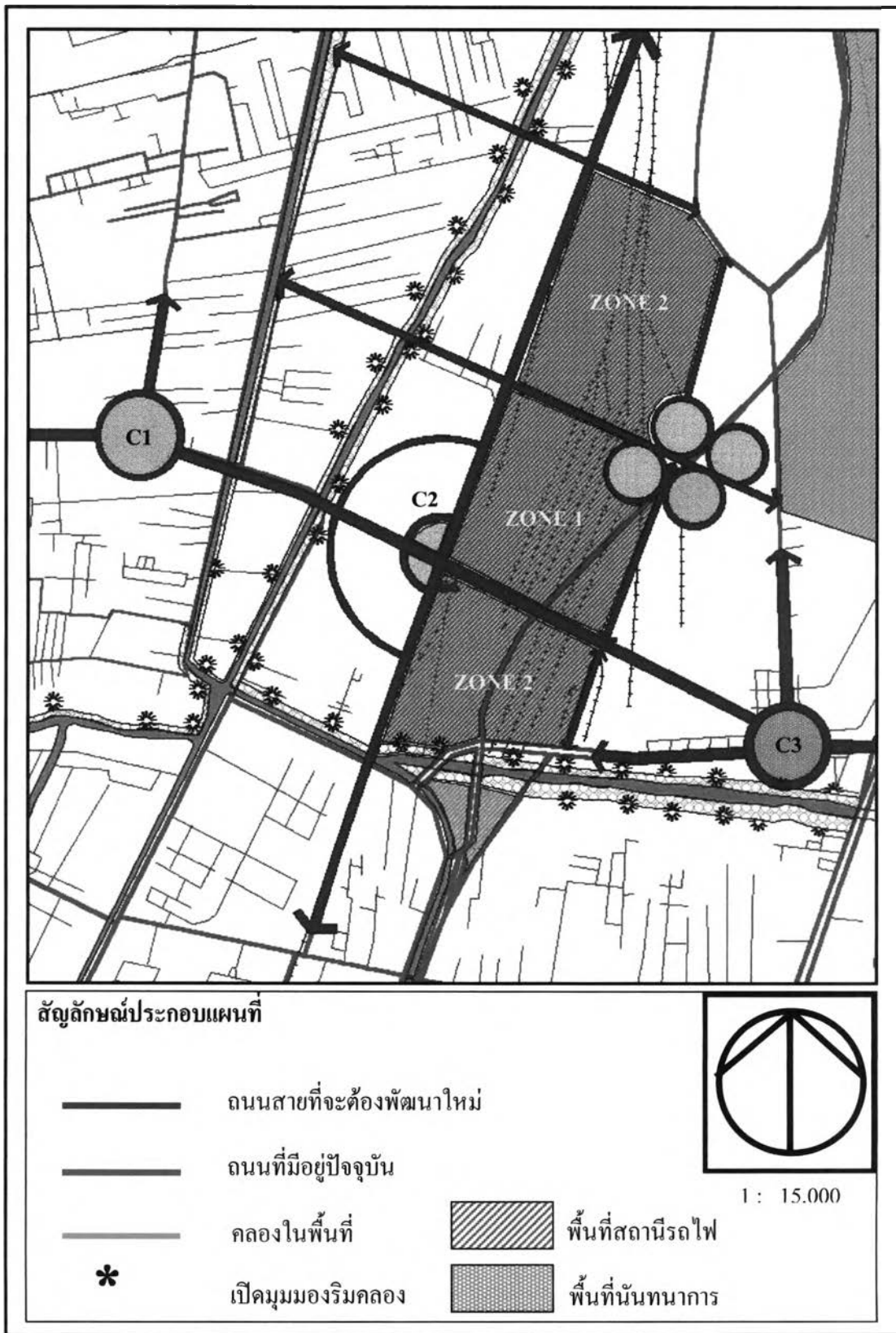
1.4.3 C1, C2, C3 พื้นที่สีเขียวอื่นๆ

หมายถึง เป็นพื้นที่รองรับกิจกรรมที่เป็นจุดขึ้น-ลง ของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน และจุดจอดรถขนส่งมวลชนประเภทต่างๆ และบริเวณโดยรอบยังเป็นแหล่งนันทนาการ เป็นพื้นที่สำหรับปลูกต้นไม้ เพื่อเป็นการป้องกัน เสียง ฝุ่น ควัน ความร้อนต่างๆ สนามกีฬา ลานกิจกรรมต่างๆ สนามเด็กเล่น สระน้ำและสระว่ายน้ำ และภูมิทัศน์ริมคลองบางซื่อ กับคลองเปรมประชากร เป็นต้น

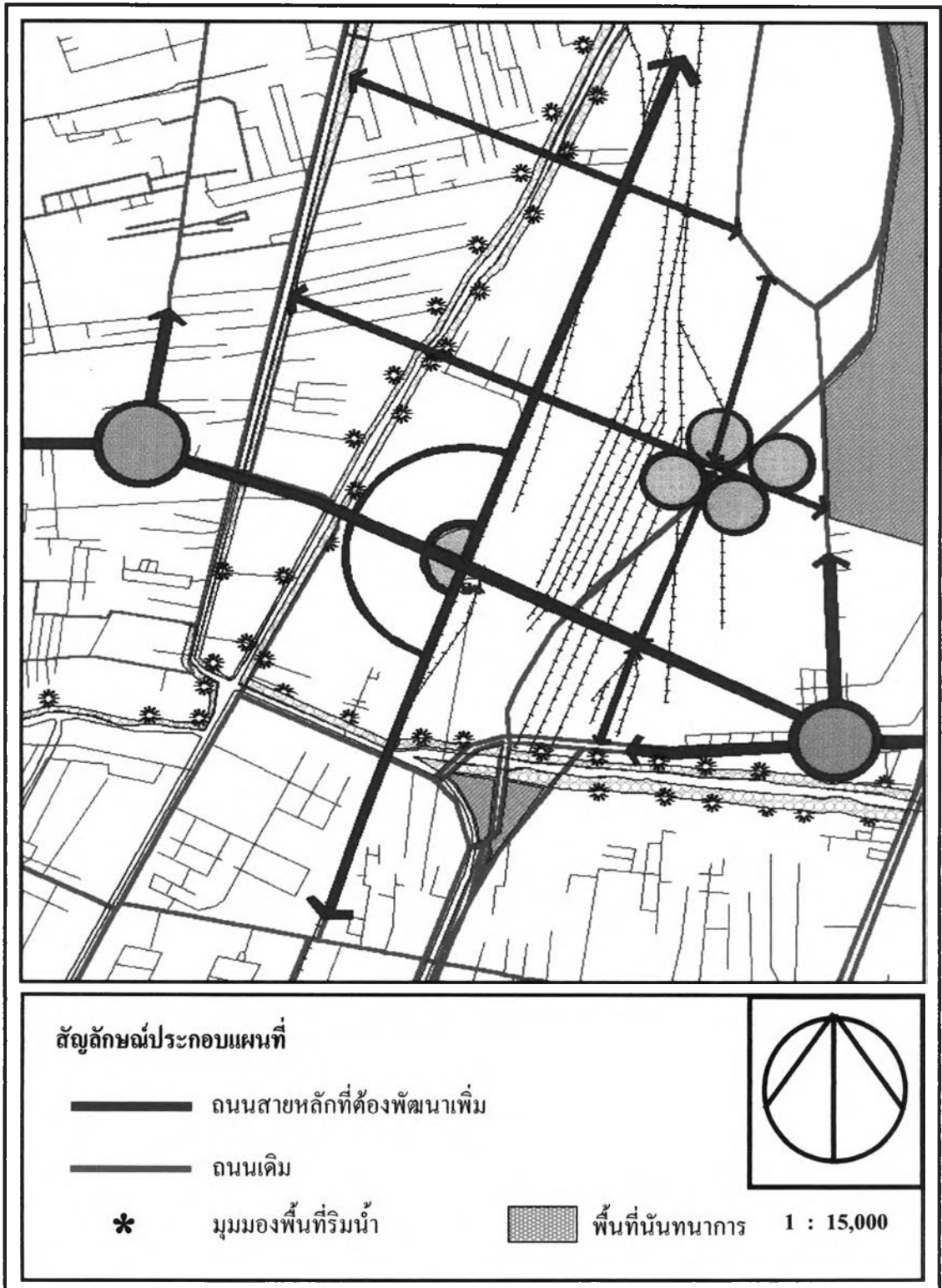
แผนที่ 5.1 พื้นที่เสนอแนะการเปิดพื้นที่รองรับการจราจรในพื้นที่



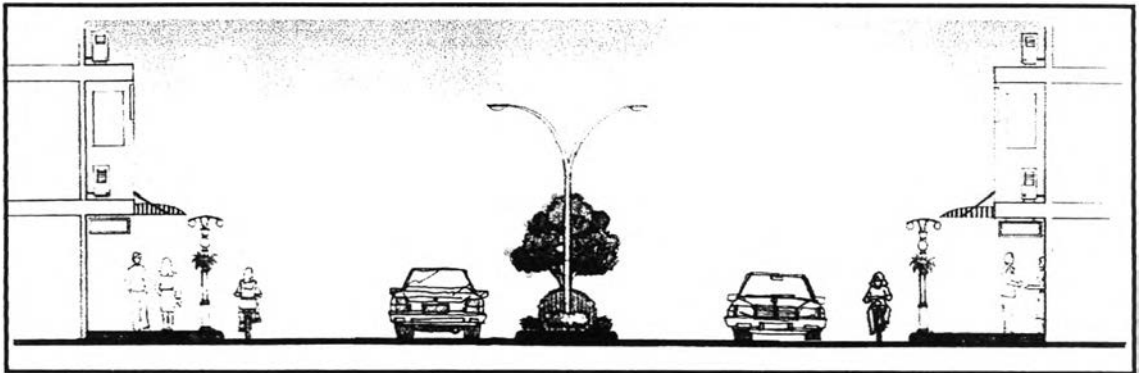
แผนที่ 5.1 พื้นที่เสนอแนะการเปิดพื้นที่รองรับการจราจรในพื้นที่



แผนที่ 5.2 เสนอแนะการวางโครงข่ายถนนในพื้นที่สถานีรถไฟบางซื่อ เชื่อมโยงกับพื้นที่ภายนอก

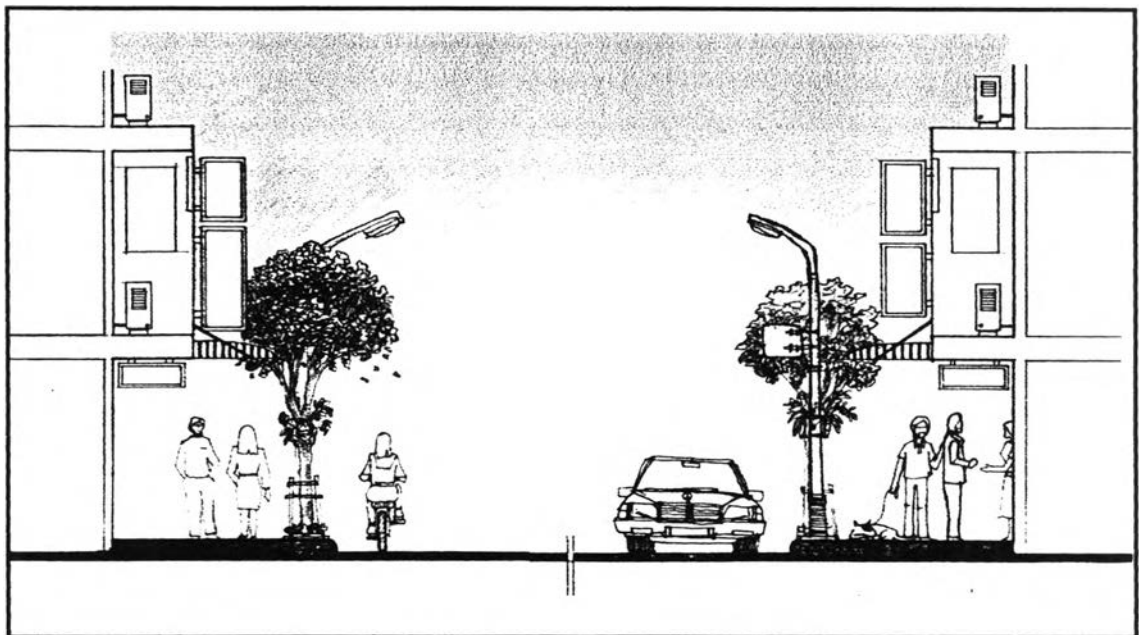


รูปที่ 5.1 รูปตัดถนนสายหลักที่มีเกาะกลางถนน



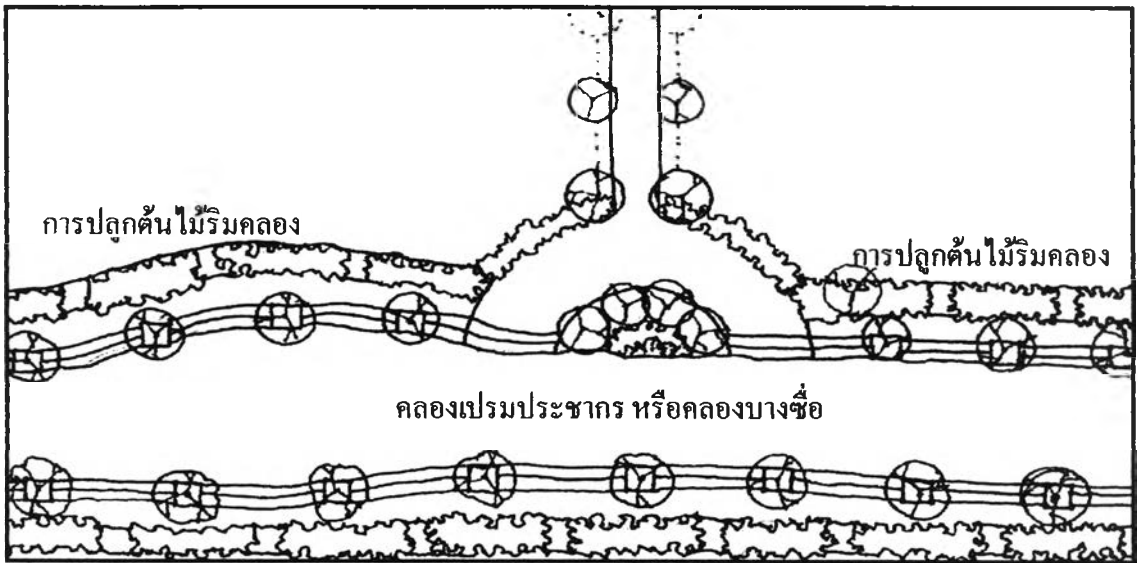
เป็นถนนที่มีลักษณะผิวจราจรประมาณ 6 – 8 ช่องทางจราจร แบบมีเกาะกลางถนน โดยกันพื้นที่ทางเดินเท้าไว้ประมาณข้างละ 7 เมตร ตามข้อกำหนดของกรุงเทพมหานคร (เพื่อการวางระบบสาธารณูปโภคอื่นๆ ได้อย่างเพียงพอ) นอกจากนั้นพื้นที่ผิวจราจรจะต้องทางสี่เพื่อกันเป็นทางจักรยานไว้ข้างละ 2 เมตรเป็นอย่างน้อย

รูปที่ 5.2 รูปตัดถนนสายหลักไม่มีเกาะกลางถนน

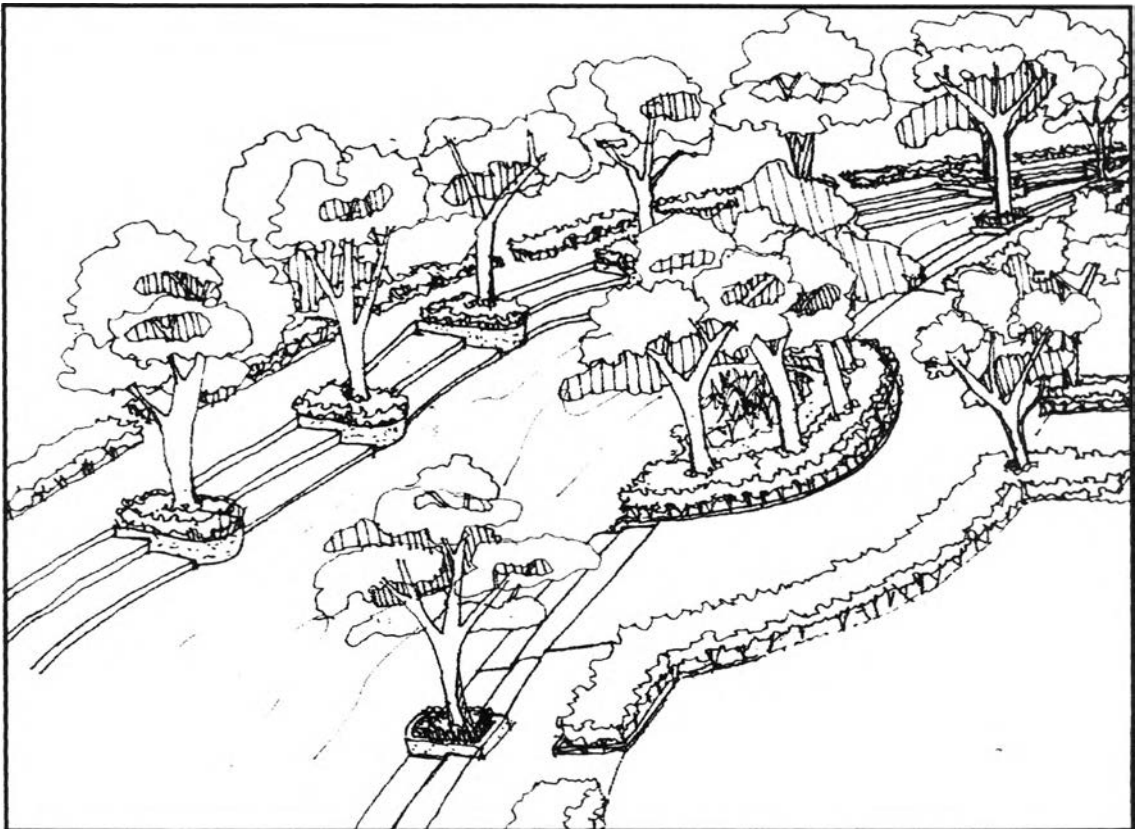


เป็นถนนที่มีลักษณะผิวจราจรประมาณ 6 – 8 ช่องทางจราจร แบบไม่มีเกาะกลางถนน โดยกันพื้นที่ทางเดินเท้าไว้ประมาณข้างละ 7 เมตร ตามข้อกำหนดของกรุงเทพมหานคร (เพื่อการวางระบบสาธารณูปโภคอื่นๆ ได้อย่างเพียงพอ) นอกจากนั้นพื้นที่ผิวจราจรจะต้องทางสี่เพื่อกันเป็นทางจักรยานไว้ข้างละ 2 เมตรเป็นอย่างน้อย

รูปที่ 5.3 ผังการเบี่ยงมุมมองริมคลองบางซื่อและคลองเปรมประชากร



รูปที่ 5.4 ทักษณียภาพริมคลองบางซื่อและคลองเปรมประชากร



2. การเสนอแนะการพัฒนาพื้นที่โดยรอบ ที่รองรับการพัฒนาสถานีรถไฟหัวลำโพง2.

ประกอบด้วย

1. สภาพปัญหาที่เกิดขึ้นในชุมชน
2. การขยายตัวของพื้นที่รองรับในอนาคต
3. การวางผังเสนอแนะ

2.1 สภาพปัญหาที่เกิดขึ้นในชุมชน

จากการสำรวจพื้นที่ของผู้ศึกษาและทำแบบสอบถามคนในพื้นที่พบว่า ในชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟบางซื่อยังประสบกับปัญหาต่างๆหลายด้าน ได้แก่

- 2.1.1 ปัญหาเส้นทางคมนาคมในชุมชนมีลักษณะที่แคบและคดเคี้ยวไปมา
- 2.1.2 ชุมชนหลายหลายแห่งมีสภาพน้ำท่วมขัง เช่น ชุมชนคั่นมะม่วง ชุมชน วัดประดู่ ซึ่งทั้งสองชุมชนอาศัยอยู่ใกล้คลองบางซื่อ และคลองเปรมประชากร
- 2.1.3 ชุมชนเกือบทุกแห่งประสบกับปัญหาน้ำเน่าเสียในลำคลอง ที่ส่งกลิ่นเหม็นและมีสภาพไม่น่ามอง
- 2.1.4 ชุมชนมีปัญหาด้านการกำจัดขยะไม่หมด สืบเนื่องจากลักษณะชุมชนมีซอยแคบ ทำให้การขนถ่ายขยะออกจากชุมชน ต้องใช้รถเข็นขนาดเล็ก ดังนั้นจึงส่งผลให้การเก็บขนขยะไม่เป็นไปตามความมุ่งหวังเท่าใดนัก
- 2.1.5 ปัญหามีพื้นที่รกร้างในชุมชน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ของเอกชนที่ไม่ได้มาพัฒนาที่ดินของตนเอง แต่กลับปล่อยให้รกร้างก่อปัญหาให้กับชุมชน
- 2.1.6 ปัญหาการลักขโมยในชุมชนสืบเนื่องจาก เค็มพื้นที่บริเวณนี้เป็นพื้นที่ที่มีการค้า และการเสพยาเสพติดเป็นจำนวนมาก จึงส่งผลให้เกิดภัยสังคมดังกล่าวขึ้นมา
- 2.1.7 ปัญหาการเช่าพื้นที่ของรัฐหลายต่อ โดยเป็นการทำสัญญากันเป็นทอดๆไป ซึ่งจากสาเหตุดังกล่าวส่งผลให้ ในทางปฏิบัติการที่รัฐจะนำที่ดินมาใช้ประโยชน์คืน ค่อนข้างยากลำบาก
- 2.1.8 ปัญหาการพัฒนาพื้นที่ดินที่ตั้งอยู่ระหว่างคลองธรรมชาติ ได้แก่ คลองบางซื่อ คลองเปรมประชากร คลองประปา เป็นเส้นทางกั้นการเข้าถึง ระหว่างชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงและจากพื้นที่โดยรอบ ส่งผลให้การพัฒนาพื้นที่ใน

ระยะยาวบริเวณดังกล่าวจะเป็นปัญหาในหลายๆด้าน เช่น การปล่อยเป็นที่รกร้าง ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาอาชญากรรม ปัญหายาเสพติด และอื่นๆ

2.2 การขยายตัวของพื้นที่รองรับในอนาคต

การขยายตัวของพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟบางซื่อ นั้น ถ้าพิจารณาสภาพทั่วไปที่กำลังดำเนินอยู่ จะพบว่า ในภาคการค้าและการบริการมีลักษณะการเติบโตที่ลดลงมาโดยตลอด และเมื่อพิจารณาด้านประชากรพบว่า มีลักษณะแนวโน้มที่ลดลงเช่นกัน เนื่องมาจากปัจจัยต่างๆ เช่น ธุรกิจ ในภาคการค้าและบริการลดลง ตลอดจนแหล่งงานในพื้นที่ ได้แก่ อุตสาหกรรมไม้แปรรูป เครื่องเรือน ประดู หน้าต่าง ไม้แกะสลัก และอื่นๆลดลง(ย่านบางโพธิ์)เนื่องจากรัฐมนตรีนโยบายยกเลิกสัมปทานป่าไม้ทั่วประเทศ เมื่อปี 2535 เป็นต้นมา ในทางเดียวกันเมื่อรัฐส่งเสริมให้พื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ พัฒนาเป็นสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 รวมไปถึงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบต่างๆ มารวมกันอยู่บริเวณดังกล่าว ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟบางซื่อ ให้รองรับปริมาณผู้โดยสาร ปริมาณการจราจรที่หลากหลายนับ รวมไปถึงการรองรับความต้องการของผู้เข้ามาใช้พื้นที่ที่หลากหลายเป็นต้น ดังนั้น

จากการวิเคราะห์โดยวิธี SWOT. Analysis และวิธี Sieve Analysis โดยมีปัจจัยในด้านต่างๆ เป็นเกณฑ์ในการพิจารณา ส่งผลให้ทราบว่า มีพื้นที่ที่เหมาะสมที่จะส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาเป็นย่านศูนย์กลางการค้าและการบริการ ได้แก่ พื้นที่ที่มีความเหมาะสมมากที่สุด เป็นพื้นที่บริเวณที่ว่างของสถานีรถไฟบางซื่อ และขยายตัวไปยังบริเวณย่านเตาปูน บริเวณแยกประชาชื่น พื้นที่ริมถนนประชาราษฎร์ 1,2 พื้นที่ริมถนนเตชะวณิช ริมถนนเทอดคำริ และพื้นที่ริมถนนกำแพงเพชร 1,2 ทั้งสองข้าง ส่วนพื้นที่เหมาะสมน้อยที่สุด ได้แก่ บริเวณย่านพักอาศัยแออัดบริเวณริมคลองบางซื่อ ท้ายซอยถนนประดิพัทธ์ และทางตอนเหนือของย่านประชาชื่น เป็นต้น ประกอบกับการคาดการณ์ปริมาณพื้นที่รองรับการขยายตัวในอนาคต ซึ่งคาดว่าประชากรในพื้นที่ศึกษาจะเพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 5 ต่อปี (ตารางที่ 5-2) โดยคาดการณ์จากความหนาแน่นของประชากรไม่เกิน 60 คนต่อไร่ FAR ไม่เกิน 2 (ตามเกณฑ์ผังเมืองกรุงเทพฯ)

ดังนั้นการพัฒนาสาธารณูปการของรัฐขนาดใหญ่ จะเป็นจุดดึงดูดให้เกิดชุมชนเกิดขึ้นโดยรอบ และจะต้องมีความสัมพันธ์กับการพัฒนาชุมชนโดยรอบควบคู่กันไป เพื่อให้เกิดความสมดุลและความต่อเนื่องของกิจกรรม ส่งผลให้พื้นที่บริเวณโดยรอบต้องมีการปรับตัวไปในทางพัฒนาพื้นที่รองรับการเติบโต ในปัจจุบันปี 2545 จากเดิมที่มีประชากรในรัศมี 800 เมตร ประมาณ 55,200 คน มีการใช้ประโยชน์ที่ดิน ด้านพาณิชยกรรม 160.75 ไร่ ด้านที่อยู่อาศัย 512.26 ไร่ (ตารางที่ 5-2)

ซึ่งจากการคาดการณ์แนวโน้มการใช้ที่ดินในอนาคตปี 2565 (ตารางที่ 5-2) จะมีประชากรในรัศมี 800 เมตร พื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟบางซื่อเพิ่มขึ้นเป็น 111,757 คน หรือเพิ่มขึ้นอย่างน้อยร้อยละ 5 ต่อปี โดยคิดจากความหนาแน่นสูงสุดที่พื้นที่รองรับได้ ซึ่งในอนาคต 20 ปี จะมีความหนาแน่นสูงสุดไม่เกินเกณฑ์ผังเมืองกำหนดคือ 60 คน/ไร่ และ ค่าFAR เป็น 2 ซึ่งส่งผลให้มีความต้องการพื้นที่พาณิชยกรรมรองรับเพิ่มขึ้นเป็น 680.15 ไร่ พื้นที่พักอาศัยลดลงเป็น 397.86 ไร่ ส่วนพื้นที่การศึกษาที่รองรับในปัจจุบันมีน้อยดังนั้นในอนาคตจึงต้องเพิ่มการเป็น 66.32² ไร่ พื้นที่รองรับด้านสาธารณสุขปัจจุบันไม่เพียงพอกับความต้องการ ดังนั้นในอนาคตจึงเพิ่มเป็น 57.20²ไร่ พื้นที่คลองในอนาคตมีแนวโน้มลดลง เนื่องจากมีการพัฒนาพื้นที่ริมคลองให้สวยงาม และอาจต้องถมคลองบางจุดเพื่อความสวยงาม พื้นที่สีเขียวมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในชุมชนต่างๆ และบริเวณริมถนน ริมคลองเป็นต้น พื้นที่ถนนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเพื่อรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้นในอนาคตอย่างเพียงพอ

ตารางที่ 5-2 การคาดการณ์พื้นที่ชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟบางซื่อรองรับการพัฒนาในอนาคต

ลำดับ	การใช้ประโยชน์ที่ดิน	ใช้พื้นที่(ไร่)	ใช้พื้นที่(ไร่)	พื้นที่(ไร่)	พื้นที่(ไร่)	พื้นที่(ไร่)	พื้นที่(ไร่)
		พ.ศ. 2535	พ.ศ. 2545	พ.ศ. 2550	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2565
ประชากรในพื้นที่ศึกษา (คน)		44,160	55,200	69,322	83,467	97,612	111,757
1	พื้นที่พาณิชยกรรม	138.35	160.75	295.35	475.15	553.65	680.15
2	พื้นที่อยู่อาศัย	484.86	512.26	483.66	455.06	426.46	397.86
3	พื้นที่การศึกษา	32.24	40.76	49.28	49.28	66.32	66.32
4	พื้นที่สาธารณสุข	14.67	18.82	35.97	47.12	47.12	57.20
5	พื้นที่อุตสาหกรรม	178.18	137.41	116.64	98.54	76.77	69.00
6	พื้นที่คลอง	368.52	348.18	326.34	312.62	300.00	280.00
7	พื้นที่สีเขียว	44.20	72.54	96.88	123.89	150.23	176.57
8	พื้นที่ไม่ถูกใช้ประโยชน์	977.60	917.90	734.32	450.75	367.17	183.60
9	พื้นที่ถนน	262.72	292.72	362.90	488.94	513.63	590.65
รวมทั้งสิ้น		2,501.34	2,501.34	2,501.34	2,501.34	2,501.34	2,501.34

² สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร กระทรวงมหาดไทย, เกณฑ์การวางผังเมืองรวมของสำนักผังเมือง (กรุงเทพมหานคร : ม.ป.ท., 2539) ,หน้า 80 - 81.

2.3 การวางผังเสนอแนะ

ดังนั้นพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟบางซื่อซึ่งเป็นชุมชนต่างๆ มีศักยภาพในการรองรับการขยายตัวจากการคาดการณ์ ปริมาณการขยายตัวของพื้นที่(ตารางที่ 5-2) มาเป็นข้อพิจารณาในการวางผังเพื่อพัฒนาพื้นที่ดังนี้ (แผนที่ 5.3)

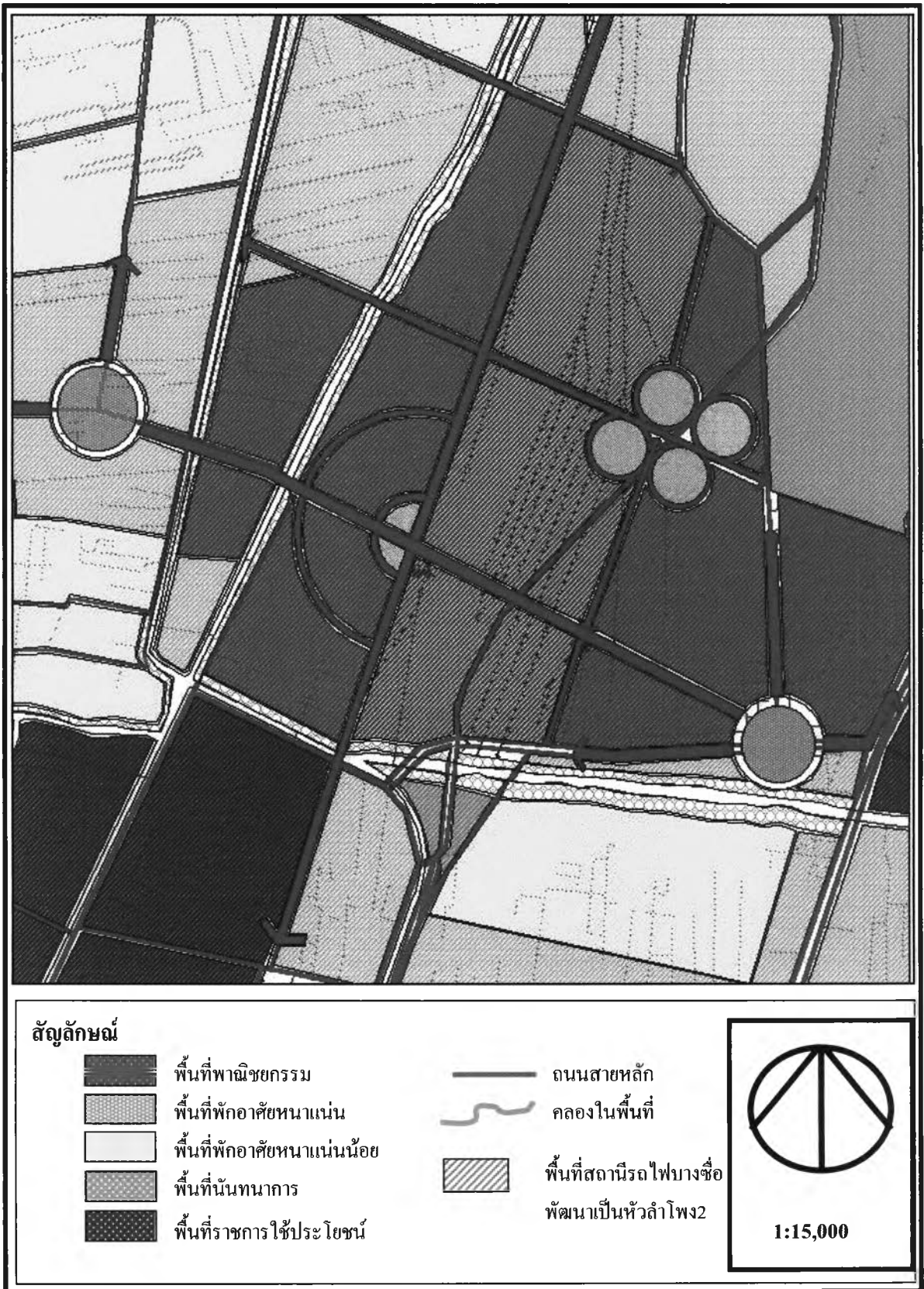
2.3.1 ย่านพาณิชยกรรม

จากการวิเคราะห์โดยวิธี Sieve Analysis พบว่าพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟบางซื่อ บริเวณพื้นที่ย่านเตาปูนและแยกประชาชื่นเป็นย่านศูนย์กลางทางการค้า ดังนั้นพื้นที่ที่มีศักยภาพเป็นพาณิชยกรรม (แผนที่ 5.3)แบ่งออกเป็น 2 พื้นที่คือ พื้นที่บริเวณทิศตะวันตกของสถานีรถไฟบางซื่อ ได้แก่ บริเวณถนนประชาชื่น แยกเตาปูน ตามถนนประชากรราษฎร์สาย 1 และ 2 ถนนประชาชื่น และถนนเศรษฐนิช และพื้นที่บริเวณทิศตะวันออก ได้แก่ พื้นที่ย่านตลาดนัดจตุจักร และบริเวณถนนพหลโยธิน ถนนกำแพงเพชร 1 และ 2 เป็นต้น(แผนที่ 5.3) ขณะเดียวกันบริเวณดังกล่าวเหมาะที่จะได้รับการพัฒนาเป็นบริเวณที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก (ไม่เกิน 60 คน/ไร่) ซึ่งมีค่า F.A.R. ไม่เกิน 2 และ B.C.R. ไม่เกิน 0.50³ ซึ่งจะส่งผลให้การวางอาคารไม่แน่นและแออัดจนเกินไป โดยควรมีโครงสร้างพื้นฐานรองรับที่พร้อมได้แก่ สถานศึกษา โรงพยาบาล ตลาด สถานีตำรวจ ย่านการค้าและอื่นๆ ในระยะใกล้ในรัศมีไม่เกิน 800 เมตร ขณะเดียวกันพื้นที่ดังกล่าวนี้ ก็ยังต้องการปรับปรุงพื้นที่ คือ การจัดทำตลาดชุมชนขึ้นในชุมชนต้นมะม่วง ชุมชนชอยประคู้ ชุมชนสวัสดิศึกษา ชุมชนสะพานทอง ชุมชนชอยไฉ็ก และควรปรับปรุงตลาดบางซื่อใหม่บริเวณชุมชนหลังตลาดบางซื่อ ระบบการจราจรและผิวจราจรในชุมชน เพื่อการเดินทางเท้าเชื่อมต่อในชุมชน ควรมีการสร้างสะพานคนเดินข้ามคลองบางซื่อและคลองเปรมประชากรเพื่อเชื่อมโยงชุมชนท้ายซอยของถนนประดิพัทธ์กับตลาด อ.ต.ก.กับตลาดนัดจตุจักร และชุมชนในซอยของถนนประชาชื่นกับถนนรถไฟ จึงควรดำเนินการให้มีความสอดคล้องกับวิถีชีวิตในชุมชน และเพื่อการบรรเทาความแออัดบนท้องถนน

กิจกรรมที่ไม่ควรตั้งอยู่ในพื้นที่ย่านพาณิชยกรรม ได้แก่ กิจกรรมสถานบันเทิงแก้สहुงคัม กิจกรรมการค้าดอกไม้ไฟ กิจกรรมการค้าเคมีภัณฑ์ที่เป็นอันตราย กิจกรรมสถานบริการน้ำมัน และกิจกรรมอื่นๆที่อาจก่อให้เกิดเชื้อเพลิง การระเบิด การส่งเสียงดัง ส่งกลิ่นรบกวน ทำให้เกิดฝุ่นควัน ทำให้เกิดรังสีที่ก่อให้เกิดอันตราย ต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณโดยรอบ เป็นต้น

³ สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย, เกณฑ์การวางผังเมืองรวมสำนักผังเมือง (กรุงเทพมหานคร : (ม.ป.ท.) , 2538) , หน้า 123.

แผนที่ 5.3 เสนอแนะการใช้ที่ดินชุมชนโดยรอบที่สัมพันธ์กับพื้นที่รุดการไฟฟ้า สถานีรถไฟบางซื่อ



2.3.2 ย่านพักอาศัย

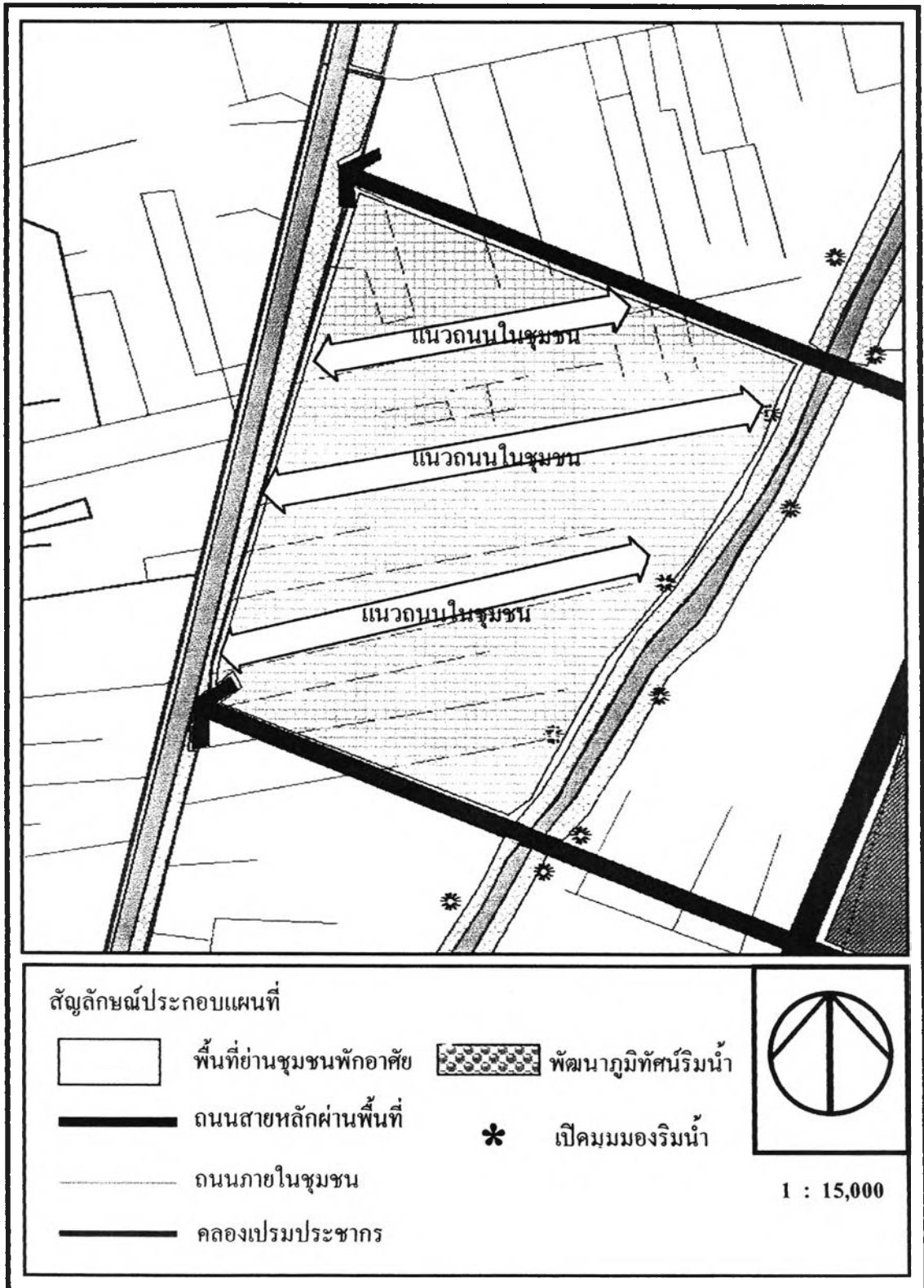
จากการวิเคราะห์โดยวิธี Sieve Analysis (ในบทที่ 4) พบว่าพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟ บางซื่อ บริเวณรอบสถานีรถไฟบางซื่อ บริเวณย่านบ้านพักรถไฟ ย่านเตาปูน ย่านแยกประชาชื่น และ ย่านถนนเตชะวณิชเป็นย่านศูนย์กลางการพักอาศัย ดังนั้นพื้นที่ที่มีศักยภาพเป็นแหล่งพักอาศัย สามารถแบ่งย่อยได้เป็นพื้นที่ย่านที่พักอาศัยหนาแน่นมาก (ไม่เกิน 60 คน/ไร่) ย่านพักอาศัยหนาแน่นปานกลาง (ไม่เกิน 48 คน/ไร่) และย่านพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย (ไม่เกิน 13 คน/ไร่)⁴ ซึ่งในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟ บางซื่อและพื้นที่โดยรอบ มีพื้นที่ควรดำเนินการกำหนดเขตพื้นที่ เพื่อการใช้ประโยชน์ที่ดินให้สอดคล้องกับทิศทางการขยายตัวของเมือง และแนวทางการพัฒนาเมืองในอนาคต ดังนั้นจึงมีข้อเสนอแนะ ดังต่อไปนี้ (แผนที่ 5.3)

2.3.2.1 พื้นที่ย่านพักอาศัยหนาแน่น

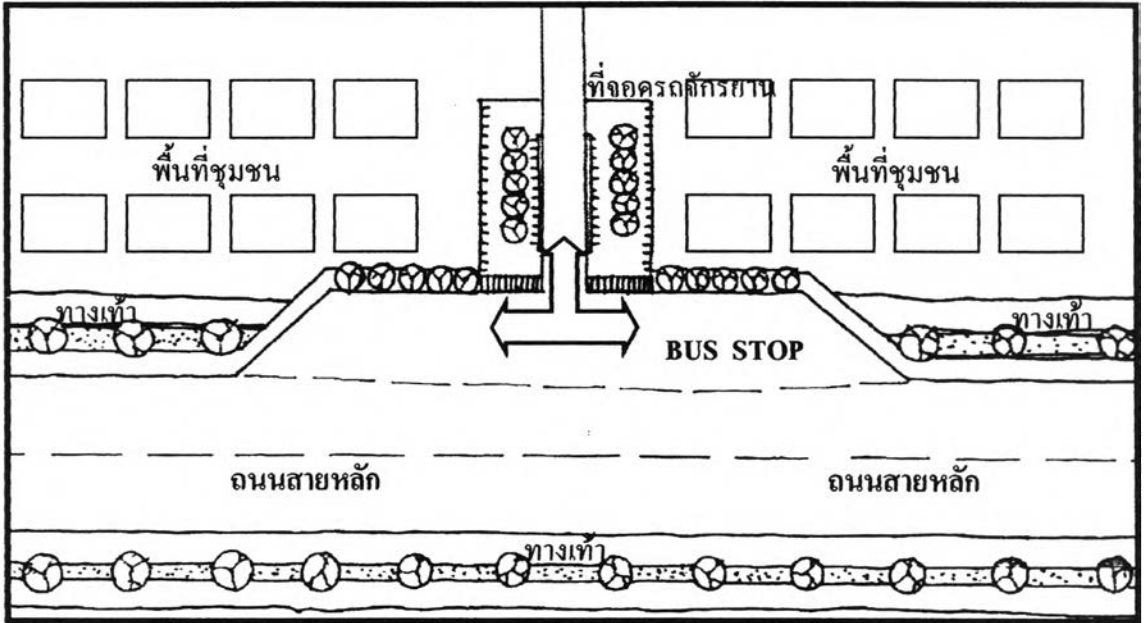
จากสรุปการวิเคราะห์ด้วยวิธี Sieve Analysis พื้นที่เหมาะสมในการรองรับเป็นย่านพักอาศัยหนาแน่น บริเวณย่านแยกเตาปูน บริเวณแยกประชาชื่น ย่านตลาดนัดจตุจักร และย่านถนนกำแพงเพชร 2 มีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่นมากเนื่องจาก มีศูนย์กลางอยู่ที่ตลาดประชาชื่น และตลาดนัดจตุจักร บริเวณนี้เป็นย่านที่มีคนเดินทางเข้าออกอยู่เป็นจำนวนมาก ประกอบกับปัจจุบันบริเวณใกล้เคียงมีศูนย์การค้าขนาดใหญ่ตั้งอยู่ ขณะเดียวกันบริเวณดังกล่าวมีเป็นจุดตัดของเส้นทางสายหลักหลายสาย ได้แก่ ถนนพระราม 5 ถนนประชาชื่น ถนนประชากราษฎร์ สาย 1, 2 เป็นต้น ด้วยโครงสร้างพื้นฐานต่างๆส่งผลให้บริเวณนี้เป็นพื้นที่ย่านพักอาศัยหนาแน่นมาก(แผนที่ 5.3) อย่างไรก็ตามในพื้นที่ดังกล่าวยังมีพื้นที่ว่างที่รกร้าง ที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ที่ดินอยู่มาก ดังนั้นควรมีการประสานแผนและมีมาตรการทางภาษี ต่อผู้ที่ไม่ทำประโยชน์บนที่ดินและปล่อยให้เป็นที่รกร้าง หรือรัฐต้องเข้าไปดำเนินการเพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อชุมชน เช่นเป็นที่ทำการชุมชน เป็นลานกีฬาชุมชน ลานหรือสวนสุขภาพ สนามเด็กเล่น เป็นที่ตั้งของตลาดชุมชน เป็นต้น สิ่งที่ควรส่งเสริมให้เกิดขึ้นในชุมชนได้แก่ ร้านค้าสะดวกซื้อ โรงเรียนสำหรับเด็กก่อนวัยเรียน การพัฒนาระบบถนนเชื่อมแต่ละชุมชนให้ปลอดภัยน่าเดิน เป็นต้น สำหรับกิจกรรมที่ไม่ควรมีในพื้นที่นี้ได้แก่ กิจกรรมการทำดอกไม้ไฟ ร้านค้าแก๊ส สถานบันเทิง หรือกิจกรรมใดที่ส่งผลกระทบต่อความสงบสุขของชุมชน

⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 35.

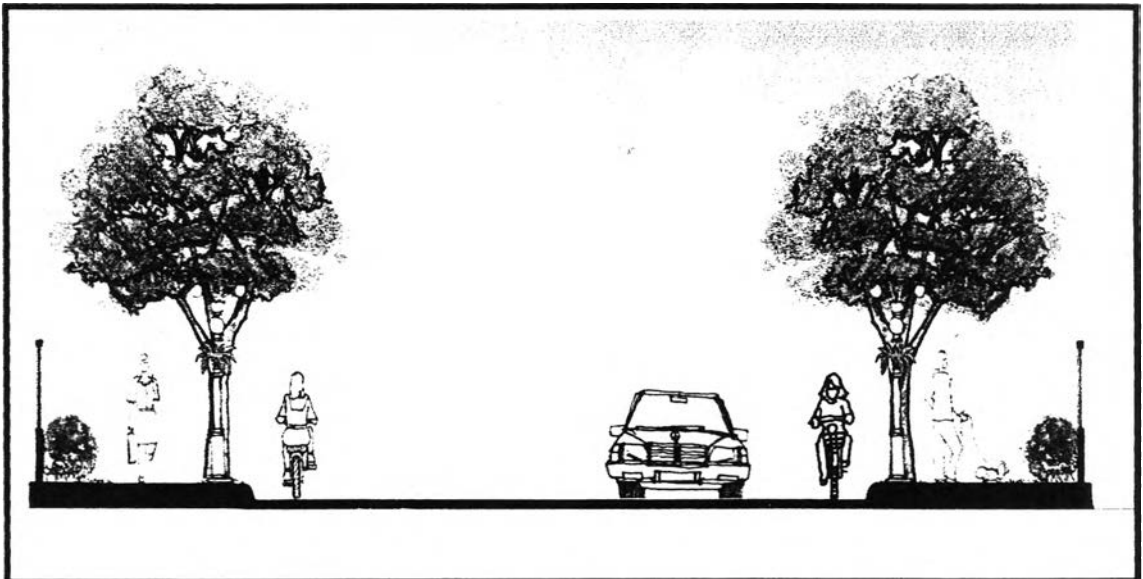
แผนที่ 5.4 พื้นที่เสนอแนะพัฒนาพื้นที่นันทนาการในอนาคต



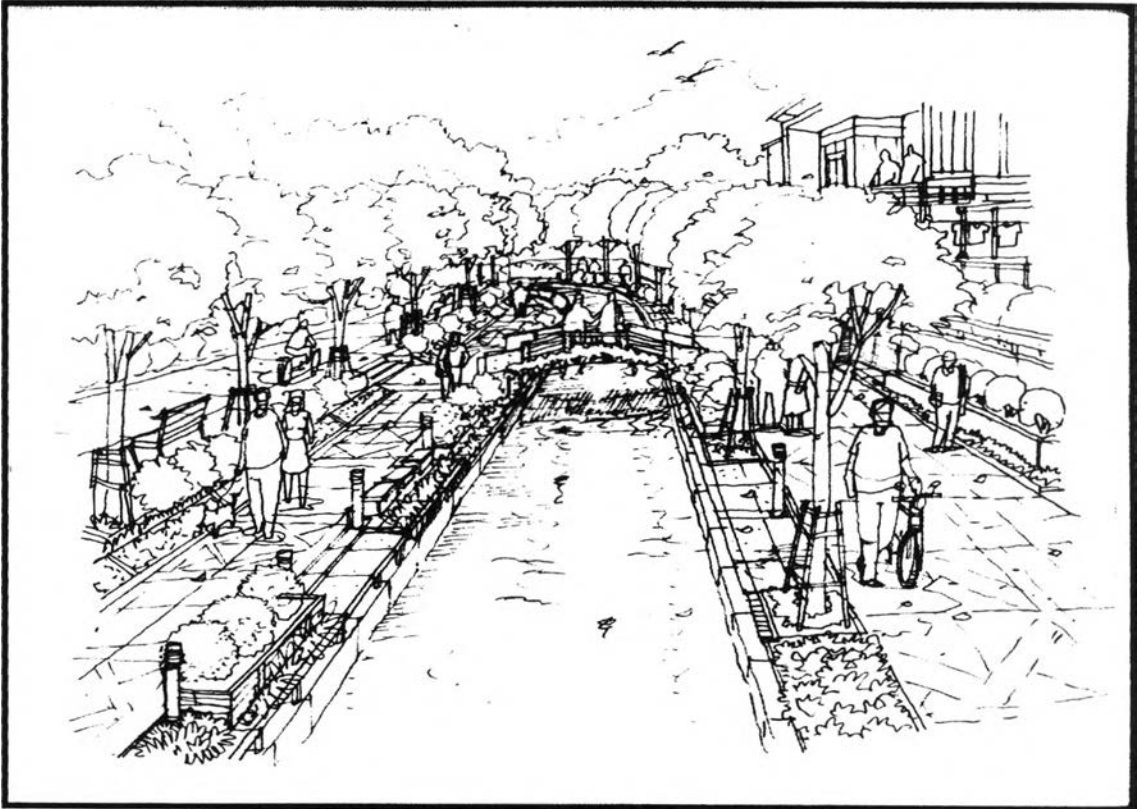
รูปที่ 5.5 ผังเสนอแนะถนนในชุมชนเชื่อมถนนสายหลัก



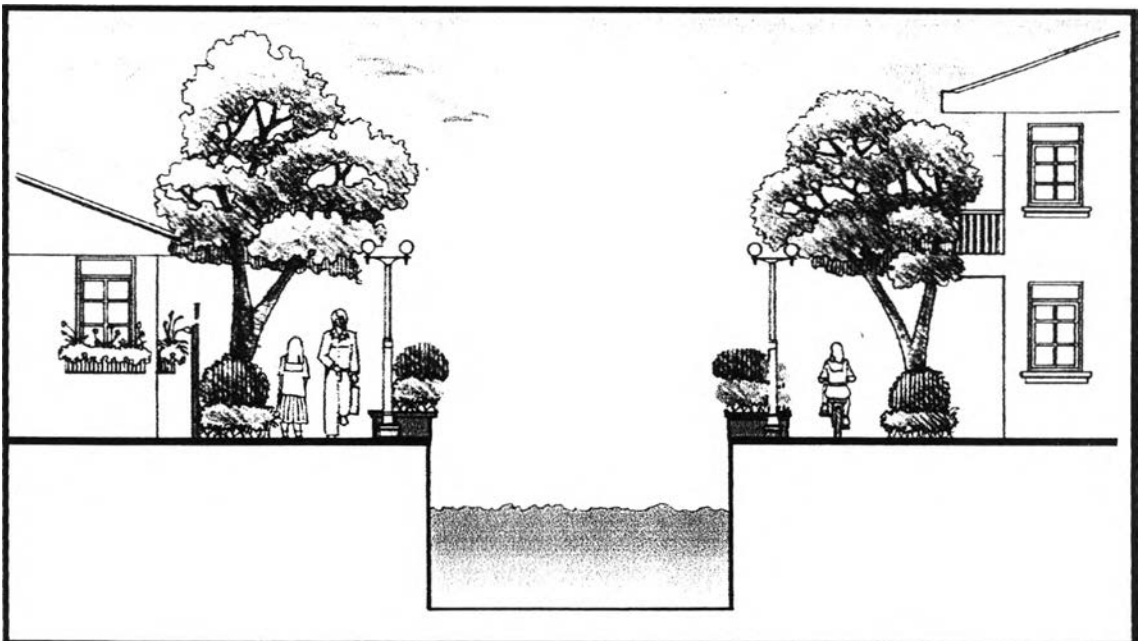
รูปที่ 5.6 รูปตัดถนนในชุมชน



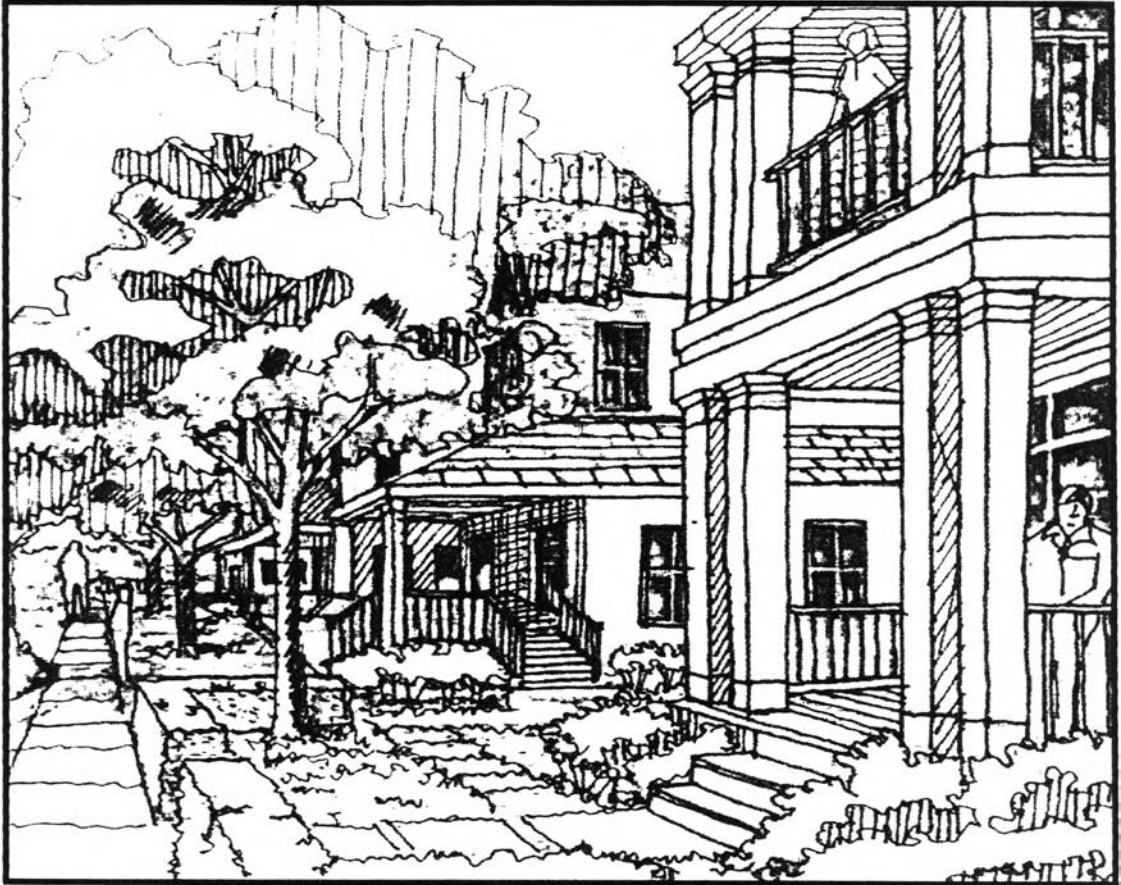
รูปที่ 5.7 การพัฒนาพื้นที่ริมน้ำริมคลองเปรมประชากร



รูปที่ 5.8 การพัฒนาพื้นที่ริมน้ำริมคลองเปรมประชากรที่มีที่ดินติดกับริมคลอง



รูปที่ 5.9 การพัฒนาพื้นที่ริมถนนและการพัฒนาพื้นที่ในชุมชนที่อยู่อาศัย



2.3.2.1 พื้นที่ย่านพักอาศัยหนาแน่นปานกลาง

ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่มีลักษณะที่อยู่ลึกเข้าไปจากถนนสายหลัก และถนนสายรอง ได้แก่ พื้นที่อยู่อาศัยที่ติดคลองเปรมประชากรฝั่งทิศตะวันออก และทิศตะวันตกของคลอง คือ ชุมชนสะพานทอง ชุมชนสะพานไม้ บริเวณริมถนนพระราม 5, ริมถนนเคหะวณิช ทั้งสองฝั่ง บริเวณย่านชุมชนคันมะม่วง ชุมชนซอยประตู ชุมชนวัดประตูธรรมชาติปศุ ชุมชนซอยจึก ชุมชนหลังตลาดบางซื่อ ชุมชนตรงข้างวัดสะพานสูง เป็นต้น(รูปที่ 5.9) บริเวณริมคลอง ประชาชื่นทั้งสองฝั่ง บริเวณริมถนนกำแพงเพชร 2 ทั้งสองฝั่งเช่นกัน พื้นที่ทั้งหมดที่กล่าวมา เป็นพื้นที่มีลักษณะมีเส้นทางภายในชุมชน มีลักษณะที่แคบยาวลึก การคมนาคมที่สะดวกที่สุด เป็นการใช้อักรยานและมอเตอร์ไซด์เท่านั้น ส่งผลต่อการยากลำบากในการขนส่งสิ่งของ ขนส่งขยะ และการเดินทางเข้าออกเป็นต้น นอกจากนี้ยังพบว่าใน พื้นที่ส่วนใหญ่มีระบบ

ระบายน้ำที่ไม่ดีนัก แต่เนื่องจากสภาพที่ตั้งของพื้นที่ที่มีความเหมาะสม หลายประการ ถ้ามีการพัฒนาเส้นทางการเข้าถึงและระบบสาธารณูปโภคต่างๆเข้าไป ได้แก่ การวางผังระบบระบายน้ำทั้งระบบ การกันความกว้างของถนนในชุมชนเป็น 6 เมตร ซึ่งควรจะมีทางเท้าอย่างน้อย 1 ด้าน (รูปที่ 5.5 – 5.6) การเพิ่มระบบแสงสว่างให้กับเส้นทางในชุมชน และเนื่องจากในชุมชนมีลักษณะเป็นรั้วตลอดทางเดิน ควรมีการรณรงค์ให้มีการปลูกต้นไม้พุ่มเตี้ยตลอดแนวรั้วเพื่อให้เกิดความรู้สึกสดชื่น เป็นธรรมชาติลดความแข็งของรั้วลงได้

2.3.2.3 พื้นที่ย่านพักอาศัยหนาแน่นน้อย

จากสภาพการวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและประกอบกับการทำ Sieve Analysis พบว่าพื้นที่เหมาะสมเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ได้แก่ พื้นที่ย่านถนนพระราม 6 พื้นที่ย่านถนนกำแพงเพชร 2 ผังตะวันตกของถนน ซึ่งพื้นที่ส่วนใหญ่ยังขาดสาธารณูปโภคสาธารณูปการ จากสภาพที่พบปัจจุบันส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นสถานีซ่อมบำรุง สับเปลี่ยนขบวนรถไฟ สถานีรับส่งสินค้า ขบวนรถขนส่งสินค้า และเป็นสถานีสุดท้ายที่เป็นจุดแยกขบวนรถไฟระหว่างสายเหนือ กับสายใต้ ซึ่งถ้าไม่มีการปรับเปลี่ยนพื้นที่เพื่อการดำเนินการอย่างอื่นตามนโยบายของรัฐบาล พื้นที่นี้มีศักยภาพสูงที่จะพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย เนื่องจากมีปัจจัยเอื้อประโยชน์หลายประการ ได้แก่ การมีบริการขนส่งมวลชนทันสมัยรองรับ มีสวนสาธารณะขนาดใหญ่รองรับ และมีศูนย์การค้าที่ทันสมัยกระจายตัวอยู่รอบๆ พื้นที่ เป็นดิน รองลงมาเป็นพื้นที่ส่วนในของชุมชน ได้แก่ ชุมชนริมคลองบางซื่อฝั่งถนนประดิพัทธ์ ชุมชนในซอยประคู ชุมชนคันมะม่วง ชุมชนซอย โฉก เป็นดิน ที่มีเส้นทางเข้าถึงเป็นลักษณะแคบส่งผลให้พื้นที่ดังกล่าวยังไม่ถูกใช้งานเต็มศักยภาพ ขณะเดียวกันบนเส้นทางหลักที่ผ่านพื้นที่มีบริการขนส่งมวลชนน้อยสาย จึงควรดำเนินการส่งเสริมบริการขนส่งภายในชุมชนมากขึ้น เช่น สองแถวในซอย มอเตอร์ไซค์ จักรยาน (รูปที่ 5.5 – 5.6) เป็นดิน นอกจากนี้ควรมีการส่งเสริม ด้านการพัฒนาพื้นที่ริมถนน พื้นที่หน้าบ้านพักอาศัย (รูปที่ 5.9) ร้านค้าชุมชน (Neighborhood Store) ขึ้นมาในพื้นที่ย่านกลางซอยเพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกภายในย่านชุมชนที่มีความลำบากในการเดินทางเข้า-ออก พร้อมกับควรเร่งดำเนินการประสานแผนกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมดำเนินการพัฒนาพื้นที่ว่างภายในซอยเล็กให้เกิดคุณภาพประโยชน์สูงสุด

2.3.3 ย่านราชการ

พื้นที่ย่านสถานีรถไฟบางซื่อ เดิมตั้งอยู่บนพื้นที่โล่งขนาดใหญ่ด้านทิศเหนือ ของ กรุงเทพมหานครเมื่อกาลเวลาผ่านไปการขยายตัวของเมือง ก็เข้ามาถึงพื้นที่บางซื่อและเลยออกไปทางทิศเหนืออย่างต่อเนื่อง ซึ่งการขยายตัวมีจุดศูนย์กลางอยู่หลายอย่าง ได้แก่ การพัฒนาเส้นทางคมนาคม การเป็นที่ตั้งเพื่อขยายส่วนงานของสถานที่ราชการ การขยายกิจการทางภาครัฐกิจ (โรงงาน, ศูนย์การค้า, ตลาด) ดังนั้นบริเวณดังกล่าว จึงเป็นที่ตั้งของส่วนราชการอยู่หลายแห่งรอบๆ ได้แก่ หน่วยงานทหาร ชุมชนบ้านพักรถไฟ ตลาด ออกค.(กระทรวงกระทรวงฯ) สถานบริการสาธารณสุขของกรุงเทพมหานคร และสำนักงานเขต รวมไปถึงสถานศึกษา สังกัดต่างๆอีกจำนวนหนึ่ง ซึ่งจะพบว่าการมีส่วนราชการอยู่ในพื้นที่ ส่งผลให้เกิดการพัฒนาทางด้านโครงสร้างพื้นฐานรองรับค่อนข้างดี กว่าพื้นที่ที่ไม่ค่อยมีสถานที่ราชการไปตั้งอยู่เลย ดังนั้น จึงควรมีการบูรณาการแผนการพัฒนาของส่วนราชการใกล้เคียงร่วมกัน เพื่อให้เกิดประโยชน์ในภาพรวมเชิงพื้นที่ด้วยกัน และร่วมกันพัฒนาพื้นที่รอยต่อในด้านกายภาพให้เกิดการเชื่อมโยงต่อเนื่องกับส่วนราชการอื่น เช่น การจัดเส้นทางของระบบขนส่งมวลชนให้สามารถวิ่งเชื่อมโยงผ่านส่วนราชการต่างๆ ตลอดจนแหล่งกิจกรรมที่สำคัญต่างๆในพื้นที่ ได้แก่ ตลาดนัดจตุจักร ถนนสายไม้ย่านบางโพธิ์ ศูนย์การค้า เป็นต้น เพื่ออำนวยความสะดวกต่อชุมชนที่อยู่บริเวณโดยรอบ เป็นต้น

สิ่งที่ไม่ควรให้มีเกิดขึ้นในย่านเนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่ เป็นพื้นที่ของทหารจึงควรให้บริเวณโดยรอบ มีการใช้ที่ดินเป็นที่อยู่อาศัย ไม่ควรมีการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม อุตสาหกรรม โดยมีอาคารสูงไม่เกิน 5 ชั้น เนื่องจากจะส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของทหาร ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวควรเป็นพื้นที่ที่มีความสงบ เรียบร้อย ร่มรื่น เป็นระเบียบและแผ่แผ่ไว้ด้วยอำนาจ

2.3.4 พื้นที่ันทนาการ

พื้นที่นันทนาการในพื้นที่ส่วนใหญ่จะนึกถึงพื้นที่ สวนจตุจักร สวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ และสวนรถไฟ ซึ่งมีขนาดใหญ่มีพื้นที่รวมกันสามร้อยไร่เศษ ขณะเดียวกันพื้นที่บริเวณย่านริมคลองประปากำลังคูร์มรินสวยงามอยู่ฝั่งเดียวคือ บริเวณขนานกับถนนประชาชื่น

⁵ แผนพัฒนาเขตบางซื่อ สถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , (กรุงเทพมหานคร : ม.ป.ท., 2541) ,

เท่านั้น จึงควรมีการพัฒนาทั้งสองฝั่งของคลองให้มีความเท่ากัน เพื่อความร่มรื่นที่ดียิ่งขึ้นสมกับเป็นสายน้ำที่เข้ามาหล่อเลี้ยงคนกรุงเทพฯทั้งเมือง นอกจากนั้นยังมีคลองธรรมชาติที่ถูกทะเลยอีกสองแห่งได้แก่ คลองเปรมประชากร คลองบางซื่อ สภาพน้ำในลำคลองนั้นเน่าเสียไปเรียบร้อยแล้ว แต่ในระยะยาวจะมีการฟื้นฟูคุณภาพน้ำในลำคลอง ให้มีความใสสะอาดเหมือนเช่นในอดีต แต่ขณะนี้ที่จะดำเนินงานได้ก่อนคือ การควบคุมพื้นที่การลุ่มน้ำบริเวณริมคลอง และควรทำการสำรวจพื้นที่ริมคลองที่แน่นอนเพื่อเป็นการป้องกันการบุกรุกในระยะยาวต่อไป

ประการแรก ควรต้องมีการพัฒนาแหล่งนันทนาการให้เกิดขึ้นในชุมชน โดยในที่นี้ได้เสนอพื้นที่ที่มีลักษณะเป็นสามเหลี่ยม มีคลองทั้งสามมาตัดกัน ณ พื้นที่นี้คือคลองประปา คลองเปรมประชากร และคลองบางซื่อ ซึ่งในอนาคตพื้นที่นี้จะถูกห้อมล้อมไปด้วยย่านธุรกิจ การค้าที่คับคั่งและแออัด จึงควรมีการกันพื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่สีเขียว(แผนที่ 5.2) เพื่อเป็นสถานที่ออกกำลังกาย สถานที่พบปะพูดคุยในชุมชน บริเวณดังกล่าวจะเกิดขึ้นได้ก็โดยความเห็นชอบจากคนในชุมชนเอง ความเป็นไปได้ในเชิงพื้นที่คือ ส่วนใหญ่ในชุมชนมักจะมีที่ว่างไม่ใช้ประโยชน์อยู่หลายแห่ง ซึ่งอาจขอความร่วมมือไปยังเจ้าของพื้นที่ในการขอเช่าทำประโยชน์ในเชิงสาธารณะเป็นต้น

ประการที่สอง ควรมีการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงของพื้นที่ย่านนันทนาการกับชุมชน และย่านอื่นๆโดยรอบ เช่น การพัฒนารอบทางเดินเชื่อมระหว่างชุมชนริมน้ำ ที่อยู่ตลอดริมคลองเปรมประชากร และคลองบางซื่อ (รูปที่ 5.7 – 5.8) ประกอบกับการส่งเสริมการใช้รถจักรยาน หรือมอเตอร์ไซด์ในชุมชน โดยการเตรียมพัฒนาเส้นทางจักรยาน ในชุมชนเป็นต้น

3. สิ่งที่ต้องเร่งดำเนินการในพื้นที่

เมื่อมีการกำหนดพื้นที่พาณิชยกรรม พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย และพื้นที่อื่นๆแล้ว ควรมีข้อกำหนดในการควบคุมพื้นที่ในย่านนั้นๆเพื่อไม่ให้ความหนาแน่นจนเกินไป หรือมีผลกระทบกับพื้นที่อื่นในแง่ของผังเมือง ซึ่งพอให้รายละเอียดได้ดังนี้

3.1 การกันเขตพื้นที่สีเขียวริมน้ำ

พื้นที่บางซื่อมีลำคลองไหลผ่านอยู่ 3 สาย ได้แก่ คลองบางซื่อ คลองเปรมประชากร และคลองประปา ทั้งสามคลองมีการลุ่มน้ำที่ริมคลองอยู่เป็นจำนวนมาก ดังนั้นจึงควรทำแผนและผังเพื่อเป็น

3.2 การควบคุมความหนาแน่น

แบ่งการพัฒนาออกเป็น 2 พื้นที่ใหญ่ๆ ได้แก่ พื้นที่ของการรถไฟฟ้าบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ และพื้นที่ชุมชนโดยรอบ พื้นที่การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ ถ้ามีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นสถานีขนส่งขนาดใหญ่ ซึ่งมีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 850 ไร่ การใช้ที่ดินประเภทดังกล่าวมีความคับคั่งไปด้วย ระบบขนส่งประเภทต่างๆ ได้แก่ รถไฟชานเมืองที่เข้า-ออก สถานีตลอด 24 ชั่วโมง รถยนต์ประเภทต่างๆ จึงเสี่ยงด้งรบกวนผู้คนในย่านใกล้เคียงอยู่ไม่น้อย ดังนั้นจึงควรแบ่งการใช้ที่ดินเป็นที่ว่างเพื่อปลูกต้นไม้ (GREEN BELT) เป็นการป้องกันเสียง ฝุ่น คิว และกรองแสงแดด รอบๆพื้นที่ โดยมีพื้นที่เสนอแนะดังต่อไปนี้

3.3 การควบคุมพื้นที่เพื่อขยายเส้นทางคมนาคม

จากการที่รัฐมีแนวโน้มในการพัฒนาพื้นที่ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อในพื้นที่ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย บริเวณดังกล่าวประสบกับปัญหาการเข้าถึงอยู่เป็นจำนวนมาก จากแบบสอบถามพบว่า ปัญหาการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อจะเป็นเรื่องใหญ่ ที่เป็นเหตุให้ประชาชนส่วนใหญ่เข้าไม่ถึงระบบการให้บริการของสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ

3.4 การเร่งศึกษาถึงพื้นที่ตั้งที่จะรองรับการขนส่งสินค้าทั้งระบบ

การบริการการขนส่งสินค้าถือเป็นบริการหนึ่งที่ทำรายได้ให้แก่การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยอย่างต่อเนื่องตลอดมา ซึ่งในอนาคตการบริการด้านนี้ยังอยู่ในวงจำกัด ซึ่งควรจะมีการส่งเสริมและเร่งหาแนวทางขยายกิจการการบริการด้านนี้ ซึ่งจะมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้น เนื่องจากมีความประหยัดถ้ามองในแง่ของปริมาณการขนส่ง ประกอบพลังงานที่สูญเสียไป ที่สำคัญมีความปลอดภัยสูง ดังนั้นการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ควรเร่งดำเนินการศึกษาพื้นที่รองรับขบวนรถขนส่งสินค้า ซึ่งมีความจำเป็นที่จะต้องย้ายออกจากสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ เมื่อจะดำเนินการเป็นสถานีรถไฟฟ้าหัวลำโพง 2 ในที่นี้ผู้ศึกษาวิทยานิพนธ์เกี่ยวกับเรื่องนี้ ขอเสนอแนวทางเลือกที่จะเป็นที่ตั้งในเบื้องต้นดังนี้

1. พื้นที่บริเวณสนามบินดอนเมือง เนื่องจากจะดำเนินการย้ายสนามบิน ไปอยู่สนามบินหนองงูเห่า (สุวรรณภูมิ) เป็นพื้นที่ตั้งอยู่ใกล้เส้นทางวงแหวนรอบใน ถ้าเชื่อมโยงกับการขนส่งทางบกโดยรถไฟก็จะส่งผลให้พื้นที่นี้มีศักยภาพเพิ่มขึ้น

2. พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟเชียงรากน้อย⁵ ซึ่งอยู่ในเส้นทางผ่านของรถไฟสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือซึ่งพื้นที่ดังกล่าวอยู่ในพื้นที่ อุทยานธรรม อยู่ใกล้กับวงแหวนตะวันออกเชื่อมกับทางด่วนมอเตอร์เวย์ จึงน่าจะมีศักยภาพที่จะรองรับได้
3. พื้นที่บริเวณลาดกระบัง⁶ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้กับทางด่วนพิเศษหมายเลข 7 (กรุงเทพมหานคร – ชลบุรี) และถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก ซึ่งจะเชื่อมโยงให้ระบบขนส่งมีความคล่องตัวและสะดวกขึ้น

3.5 เร่งศึกษาพื้นที่เพื่อรองรับชุมชนที่อยู่ริมคลอง

เนื่องจากพบว่ามีกรรูกพื้นที่ริมคลองเปรมประชากร คลองบางซื่อ มีการบุกรุกใช้เป็นที่อยู่อาศัยอยู่ตลอดทั้ง 2 ฝั่ง (บพที่ 3) จึงควรมีการศึกษาเพื่อหาแนวทางช่วยเหลือชุมชนที่อยู่ริมคลอง ให้มีที่อยู่อาศัยที่มั่นคง ตลอดจนสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีต่อประชาชนเหล่านั้นด้วย ซึ่งอาจร่วมกับองค์กรพัฒนาเอกชน(พอช.) การเคหะแห่งชาติ กรุงเทพมหานคร สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ(สสส.) และสถาบันการศึกษาต่างๆ เป็นต้น เพื่อร่วมกันวางกรอบการพัฒนาอย่างเป็นระบบ

3.6 ย้ายบ้านพักรถไฟบริเวณริมคลองเปรมประชากรไป กม.11

เนื่องจากปัจจุบัน (ปี 2546) จากการสำรวจพบว่า บ้านพักของพนักงานการรถไฟที่บางซื่อมีหลายจุดได้แก่ บริเวณหลังสถานีรถไฟบางซื่อ1 บริเวณบ้านพักรถไฟ กม. 11 และบริเวณริมคลองเปรมประชากร เป็นต้น ดังนั้นเพื่อเป็นการนำพื้นที่มาใช้ให้เกิดประโยชน์และคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ จึงควรมีการย้ายบ้านพักพนักงานรถไฟ ไปรวมกันอยู่ที่ กม. 11 ซึ่งที่นั้นมีพื้นที่ว่างเพียงพอต่อการรองรับพนักงานการรถไฟที่อาศัยอยู่บริเวณบางซื่อทั้งหมด และนอกจากนั้นควรเปลี่ยนจากการสร้างบ้านเดี่ยวให้พนักงาน มาเป็นอาคารชุดพักอาศัย เพื่อการประหยัดพื้นที่ในการก่อสร้าง

4. สรุปการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการเป็นสถานีรถไฟหัวลำโพง 2

จากการวิเคราะห์สภาพทั่วไปของพื้นที่สถานีรถไฟบางซื่อที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน ประกอบกับการประเมินศักยภาพการรองรับการเกิดของสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 โดยใช้วิธีการทางผังเมืองเป็นเกณฑ์

⁵ บริษัท ศรีเอทีพี ดีเวลอปเม้นต์ จำกัดและคณะ, การศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้นศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศูนย์คมนาคมพหลโยธินการรถไฟแห่งประเทศไทย, (กรุงเทพมหานคร : (ม.ป.ท.), 2545), หน้า 2-33.

⁶ เรื่องเดียวกัน, หน้า 2-33.

ในการคำนวณและคาดการณ์โครงสร้างพื้นฐานต่างๆที่จำเป็นต่อการขยายตัวในอนาคต ส่งผลให้ต้องเกิดการพัฒนาด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม เพื่อรองรับการขยายตัวเป็นสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 ดังมีรายละเอียดการพัฒนาแยกในแต่ละประเด็นดังนี้

4.1 เกิดการพัฒนาด้านการเข้าถึง

สามารถแยกออกเป็นประเภทต่างๆ ได้แก่ ระบบถนน ระบบขนส่ง และระบบการบริหารจัดการ ซึ่งจะอธิบายใน 2 ลักษณะคือ เพื่อรองรับโครงการสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 และเพื่อรองรับการขยายตัวของชุมชนโดยรอบ

4.1.1 ระบบถนน

- เพื่อรองรับสถานีหัวลำโพง 2 มีรายการที่จะต้องดำเนินการดังนี้
 - การขยายผิวจราจรบริเวณถนนเทอดคำริเป็น 6 ช่องจราจร
 - ตัดถนนเทอดคำริขนานกับคลองเปรมประชากรและถนนประชาชื่น ไปเชื่อมกับถนนวงศ์สว่างทางด้านทิศเหนือของพื้นที่ เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางทางด้านทิศเหนือ - ใต้
 - การทำสะพานข้ามคลองเปรมประชากรเพิ่มอย่างน้อย 2 จุด ผ่านพื้นที่สถานีรถไฟบางซื่อเชื่อมระหว่างถนนประชาชื่นกับถนนกำแพงเพชร 2 (แผนที่ 5.1) เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางด้านทิศตะวันออก - ตะวันตก และเป็นการเชื่อมโยงมายังสวนสาธารณะขนาดใหญ่ของพื้นที่
 - การทำจุดขึ้น - ลงทางพิเศษศรีรัช เชื่อมกับระบบถนนภายในพื้นที่หรือบริเวณใกล้เคียงกับสถานีรถไฟบางซื่อ เพื่อเป็นการเชื่อมโยงการเดินทางจากชานเมืองมายังสถานีรถไฟบางซื่อ
 - เปิดพื้นที่ของสถานีรถไฟบางซื่อทางด้านทิศใต้ ให้เชื่อมกับถนนกำแพงเพชรเพื่อการเข้าถึงพื้นที่ในด้านทิศใต้
- เพื่อรองรับการขยายตัวของชุมชนโดยรอบซึ่งต้องดำเนินการดังนี้
 - ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามคลองบางซื่อ เพิ่มอย่างน้อย 4 จุด เพื่อเชื่อมโยงชุมชนท้ายซอยถนนประดิพัทธ์กับกิจกรรมการค้าและบริการที่อยู่ริมถนน

กำแพงเพชร 2 ได้แก่ ตลาด อตค. สหกรณ์การเกษตร ตลาดนัดจตุจักร สวนสาธารณะ และพิพิธภัณฑน์เด็ก เป็นต้น

- ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามคลองเปรมประชากร บริเวณชุมชนซอยประตูเชื่อมกับถนนพระราม 5 เพื่อเป็นเส้นทางเข้าออกหลักของชุมชน รวมไปถึงจะช่วยลดปัญหาการจับเก็บขยะในชุมชนลง เนื่องจากรถบรรทุกขยะเข้าไม่ถึง
- พัฒนาระบบทางเดินแยกจากทางรถยนต์ในชุมชนวัดประตู ชุมชนคันมะม่วง ชุมชนบ้านพักรถไฟ ชุมชนท้ายซอยถนนประชาชื่น เป็นต้น

4.1.2 ระบบขนส่ง

- เพื่อรองรับสถานีหัวลำโพง2 มีรายการที่จะต้องดำเนินการดังนี้
 - จัดระบบจราจรประเภทรถเมล์ เข้ามาผ่านสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 เพิ่มขึ้นเพื่อบริการประชาชนที่ต้องการเข้าถึงสถานีโดยทางรถเมล์ โดยให้เพิ่มจำนวนเที่ยวบนถนนเทอดคำริ ถนนประชาชื่น ถนนพระราม6 ถนนกำแพงเพชร และถนนพระราม5 ซึ่งเส้นทางดังกล่าวพาดผ่านบริเวณสถานีรถไฟบางซื่อในทุกทิศทาง
 - เร่งดำเนินการระบบขนส่งประเภทรางให้แล้วเสร็จ ได้แก่ ระบบรถไฟฟ้าใต้ดินระบบรถไฟฟ้ายกระดับ รวมไปถึงการขยายเส้นทางของรถไฟฟ้า BTS. และรถไฟฟ้าใต้ดิน ให้สมบูรณ์แบบเพื่อจะส่งผลในการให้บริการได้อย่างครอบคลุมและทั่วถึง ซึ่งถ้าขาดระบบใดระบบหนึ่งจะส่งผลให้การขนส่งคนจะไม่เกิดความต่อเนื่อง และเชื่อมโยงกันทั้งระบบ จะส่งผลให้ผู้ที่ต้องการเดินทางมาใช้บริการสถานีรถไฟหัวลำโพง2 ลดลงและหันไปใช้ระบบขนส่งอื่นแทน
 - จัดระบบขนส่งประเภทรถไมโครบัสเข้ามาบริการ เพื่อเชื่อมโยงระหว่างกลุ่มกิจกรรมที่อยู่บริเวณโดยรอบ กับสถานีรถไฟหัวลำโพง2 ซึ่งได้แก่ กลุ่มกิจกรรมการค้าและการบริการบริเวณตลาดนัดจตุจักร ตลาดอตค. ตลาดบริเวณแยกเตาปูน และบริเวณศูนย์การค้าโลตัสประชาชื่น เป็นต้น กลุ่มกิจกรรมนันทนาการ ได้แก่ ผู้ที่ใช้สวนจตุจักร สวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ และสวนรถไฟ เป็นต้น ซึ่งกลุ่มนี้จะหนาแน่นในช่วงเย็นและเสาร์ – อาทิตย์เท่านั้น กลุ่มกิจกรรมในช่วงกลางคืน ได้แก่ สถาบันเทิงบริเวณตรงข้ามตลาด อตค. กลุ่มนี้จะหนาแน่นในช่วง 18.00 – 24.00 น. ของทุกวันหยุด เป็นต้น

- จัดระบบรถตู้เข้ามาเชื่อมโยงระบบขนส่ง ระหว่างสถานีรถไฟหัวลำโพง2 กับพื้นที่อื่นๆที่การคมนาคมยังไม่ครอบคลุมถึง ได้แก่ ย่านบางเขน ย่านรามอินทรา ย่านลาดพร้าว ย่านบางกะปิ เป็นต้น
- เพื่อรองรับการขยายตัวของชุมชน โดยรอบซึ่งต้องดำเนินการดังนี้
 - จะต้องจัดระเบียบวินมอเตอร์ไซด์ที่มีอยู่อย่างกระจัดกระจายอยู่ทั่วไป ในระแวกชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟบางซื่อ โดยการขึ้นทะเบียน และจัดอบรมผู้ประกอบการอาชีพมอเตอร์ไซด์ขนส่ง รวมทั้งกำหนดสถานที่ตั้งตามจุดที่รัฐกำหนดได้แก่ ตั้งอยู่บริเวณตลาดนัดจตุจักร ตลาดคอก. ถนนกำแพงเพชร ถนนเทอดคำริ ปากซอยประคู ปากซอยต่างๆตามถนนประชาชื่น ชุมชนคึกคัก ชุมชนบ้านพักรถไฟ เป็นต้น
 - จัดเส้นทางระบบขนส่งขนาดเล็กได้แก่ รถสองแถว รถไมโครบัส เป็นต้น ให้ครอบคลุมพื้นที่ชุมชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียงได้แก่ ชุมชนบริเวณถนนประดิพัทธ์ ชุมชนบริเวณถนนพระราม5 และชุมชนบริเวณถนนเคหะวิมล เป็นต้น เพื่อเป็นการเชื่อมโยงระหว่างสถานีรถไฟหัวลำโพง2 กับชุมชนที่ตั้งอยู่โดยรอบ

4.1.3 การบริหารจัดการ

- บริการขนส่งสาธารณะอื่นๆ ได้แก่ รถแท็กซี่ รถตุ๊กตุ๊ก อื่นๆ ที่จะเข้าร่วมบริการในพื้นที่ส่งผลให้ต้องจัดระเบียบ และวางมาตรการเพื่อเป็นการจัดระเบียบและควบคุมการให้บริการแก่ ประชาชนที่เข้ามาใช้บริการบริการทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ
- เนื่องจากมีระบบขนส่งมวลชนหลายระบบมารวมกันอยู่แห่งเดียว จึงจำเป็นต้องหาข้อตกลงร่วมกันในด้านต่างๆ เช่น การใช้ระบบตั๋วเดินทาง การเข้า-ออกของสถานี ระบบการตรวจสอบของสถานีต่างๆ รวมไปถึงการให้บริการที่เป็นส่วนกลางร่วมกัน ซึ่งจำเป็นต้องมีการร่วมตกลงแก้ไขทั้งระบบร่วมกัน เป็นต้น

4.2 เกิดการพัฒนาด้านอาคารสถานีรถไฟหัวลำโพง 2

ปัจจุบันปี 2546 ที่สถานีรถไฟบางซื่อมีสถานีรถไฟอยู่ 2 สถานี ได้แก่ สถานีรถไฟบางซื่อ 1 และสถานีรถไฟบางซื่อ 2 ตั้งอยู่ห่างกันราว 100 เมตร และจะเกิดการย้ายพื้นที่ขนส่งสินค้า พื้นที่เปลี่ยนถ่ายปูนซีเมนต์ผงในพื้นที่ออก ซึ่งในอนาคตถ้าสถานีบริเวณแห่งนี้ กลายเป็นสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 ก็ จะส่งผลให้เกิดการรวมสถานีเป็นสถานีเดียวประกอบไปด้วย (ตารางที่ 5-1)

- อาคารสถานีขนส่งผู้โดยสารกลาง เพื่อเป็นอาคารบริการประชาชนที่เข้ามาใช้บริการสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 อาคารดังกล่าวประกอบไปด้วย ส่วนบริการต่างๆ ดังนี้ ที่พักคอยสำหรับผู้โดยสาร พื้นที่จอดรถ พื้นที่ขายอาหาร พื้นที่จำหน่ายสินค้าต่างๆ พื้นที่เชื่อมต่อไปยังระบบขนส่งอื่นๆ เป็นต้น
- อาคารที่จอดรถ เป็นพื้นที่จอดรถสำหรับผู้มาใช้บริการสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 และพนักงานที่มาปฏิบัติหน้าที่
- อาคารสถานีรถไฟชานเมืองและระหว่างเมือง เป็นอาคารจอดขบวนรถที่จะเดินเข้า-ออก ไปยังพื้นที่ต่างๆ ซึ่งในระยะแรกจะจอดได้ 10 ขบวนในระยะยาวจะขยายเป็น 20 ขบวน
- พื้นที่ซ่อมบำรุง เป็นพื้นที่รองรับการซ่อมบำรุงแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ ขบวนรถไฟของ รถดีเซลราง รถจักรดีเซล และขบวนรถโดยสาร
- พื้นที่สำรองขบวนรถไฟ แบ่งออกเป็นพื้นที่ ได้แก่ พื้นที่ล้างขบวนรถอย่างน้อย 2 ราง พื้นที่สับเปลี่ยนขบวนรถอย่างน้อย 10 ราง พื้นที่สำหรับขบวนรถจักรดีเซลรางอย่างน้อย 2 ราง และพื้นที่สำหรับขบวนรถที่ชำระอย่างน้อย 5 ราง ซึ่งความทั้งหมดโดยเฉลี่ยแต่ละราง ประมาณ 800 เมตร
- พื้นที่รองรับสาธารณูปโภคอื่นๆ ได้แก่ พื้นที่เก็บถังน้ำดี พื้นที่เก็บถังน้ำมัน พื้นที่เก็บแอร์ พื้นที่เก็บขยะรวม พื้นที่ระบบบำบัดต่างๆ เป็นต้น ซึ่งต้องการพื้นที่รองรับอยู่ไม่น้อยเช่นกัน

4.3 เกิดการพัฒนาด้านการใช้ที่ว่างและพื้นที่เสื่อมโทรมให้เกิดประโยชน์

พื้นที่ชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟบางซื่อมีหลายพื้นที่ยังคงรกร้างและเป็นพื้นที่เสื่อมโทรมอยู่ ได้แก่ พื้นที่บริเวณตลาดบางซื่อถนนเดชะวณิช พื้นที่ชุมชนบ้านพักรถไฟ พื้นที่ชุมชนซอยประคู้ ชุมชนริมน้ำคลองบางซื่อ (บพที่ 3) ซึ่งจะแยกการพัฒนาออกเป็นตามกรรมสิทธิ์ดังนี้

- พื้นที่ของรัฐ

ได้แก่ พื้นที่ตลาดบางซื่อเก่า ถนนเดอะวณิช พื้นที่บ้านพักรถไฟ ฯ การพัฒนาจะต้องร่วมกับกรมธนารักษ์ เพื่อส่งผลให้เกิดการพัฒนาพื้นที่เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยที่มีคุณภาพ เป็นสวนสาธารณะแห่งใหม่ และพัฒนาเป็นสถานพยาบาลเพิ่มขึ้น เป็นต้น

□ พื้นที่สาธารณะประโยชน์

ได้แก่ พื้นที่ริมคลองเปรมประชากร พื้นที่ริมคลองบางซื่อ ซึ่งเป็นพื้นที่ริมคลองซึ่งจะพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียวริมคลอง และควรมีการสร้างสะพานคนเดินข้าม เพื่อเชื่อมโยงชุมชนที่อยู่ริมน้ำให้เกิดระบบสังคมที่ดีขึ้น ส่วนประชาชนที่อาศัยอยู่ริมคลองเดิมควรได้รับการพัฒนาอาชีพ เช่น การทำตลาดน้ำให้ประชาชนที่อยู่ริมน้ำได้มีส่วนร่วมในการดูแลรักษา คุณภาพน้ำและตลาด

□ พื้นที่ของเอกชน

ได้แก่พื้นที่ว่างที่แทรกตัวอยู่ในชุมชนต่างๆ จะถูกพัฒนาขึ้นเป็นพื้นที่พักอาศัย อาคารชุดที่พักอาศัย โรงแรม อพาร์ทเมนต์ เป็นต้น เนื่องจากพื้นที่ว่างดังกล่าวส่วนใหญ่ไม่ได้ตั้งอยู่ในทำเลที่เหมาะสมต่อการประกอบการค้า จึงคาดว่าจะพัฒนาทางด้านที่อยู่อาศัยจึงเหมาะสมที่สุด

4.4 เกิดการพัฒนาคุณภาพน้ำในคลอง

ปัจจุบันปี 2546 มีการตรวจคุณภาพน้ำในคลองเปรมประชากร และคลองบางซื่อ พบว่ามีค่า BOD สูง(บทที่ 3)ส่งผลให้น้ำในคลองดังกล่าวเน่าเสีย ซึ่งเมื่อเกิดการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟบางซื่อเป็นสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 จะเกิดการพัฒนาด้านสิ่งแวดล้อมให้มีความสวยงาม เป็นหน้าตาแก่ประเทศชาติ ซึ่งเมื่อเกิดสถานีดังกล่าวจะมีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ เข้ามาใช้บริการเป็นจำนวนมาก เกิดความประทับใจและเล่าขานกันต่อไป

4.5 เกิดการขยายระบบประปาและการจ่ายน้ำ

จากการศึกษาพื้นที่พบว่าปริมาณการผลิตน้ำประปาของการประปานครหลวง(บทที่ 3)นั้นมีปริมาณการผลิตที่พอดีกับการให้บริการในปัจจุบันปี 2546 ดังนั้นในอนาคตเมื่อมีการขยายตัวของสถานีรถไฟบางซื่อเป็นสถานีรถไฟหัวลำโพง2 และขณะเดียวกันเมื่อชุมชนที่อยู่ในพื้นที่โดยรอบขยายตัว จะส่งผลให้เกิดความต้องการในการใช้น้ำเพิ่มสูงขึ้นเช่นกัน ดังนั้น ในอนาคตปี 2565 จะมีประชากรมาใช้พื้นที่ประมาณวันละ 243,195 คน รวมกับประชากรที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาขยายตัวเป็น 77,280 คน ซึ่งจะมี

ประชากรทั้งสิ้น 320,475 คน จึงมีความต้องการใช้น้ำประมาณวันละ 80,000 ลบม./วัน หรือเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 17 ของปริมาณการผลิตต่อวันในปัจจุบันปี 2546

ดังนั้นเมื่อมีการขยายตัวเป็นหัวลำโพง2 ในปี 2565 จะมีความต้องการในการใช้น้ำประปาเพิ่มขึ้นจากปริมาณการผลิตในปัจจุบัน(ปี 2546) ถึงร้อยละ 17 ของปริมาณการผลิตน้ำประปาในปัจจุบัน

4.6 เกิดสถานพยาบาลเพิ่มขึ้น

ปัจจุบันปี 2546 พบว่าสถานพยาบาลที่มีอยู่ในระแวกใกล้เคียงนี้ มีอยู่น้อยแห่งและไม่ครอบคลุมพื้นที่บริการประชาชนที่อยู่ในระแวกใกล้เคียง (แผนที่ 3.7.2) ดังนั้นเมืองพื้นที่สถานีรถไฟบางซื่อขยายตัวเป็นสถานีรถไฟหัวลำโพง2 คาดว่าจะเป็นจุดดึงดูดให้ประชาชนเข้ามาใช้บริการ และเกิดการขยายตัวในด้านการค้าการบริการเพิ่ม

5. รูปแบบและกลยุทธ์ในการลงทุนโครงการ

จากแนวทางการพัฒนาพื้นที่บริเวณย่านสถานีรถไฟบางซื่อ และแนวทางในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบ ที่กล่าวมาในบทที่แล้วเพื่อให้เกิดความเป็นไปได้ ในทางปฏิบัติจึงควรมีการศึกษาในด้านรูปแบบและกลยุทธ์ในการลงทุนโครงการ และการบริหารจัดการให้เกิดความเป็นไปได้ ซึ่งมีความจำเป็นต้องอาศัยเครื่องมือในการดำเนินงาน เช่น กฎหมายที่รองรับ นโยบายของรัฐบาล หน่วยงานที่รับผิดชอบ และที่สำคัญคือเงินทุนสนับสนุนการดำเนินงาน ซึ่งพอจะมีแนวทางชี้แจงในหลักการและเหตุผลในด้านกลไกการสนับสนุน ดังต่อไปนี้

5.1 รูปแบบและกลยุทธ์ในการลงทุน

ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 5 รูปแบบดังนี้

5.1.1 รูปแบบในการลงทุนกับโครงการ

รูปแบบในการลงทุนโดยทั่วไปจะมีความเป็นไปได้ใน 5 ลักษณะอันประกอบด้วย

1. การลงทุนโดยรัฐทั้งหมดฝ่ายเดียว
2. การลงทุนโดยภาคเอกชนทั้งหมดฝ่ายเดียว
3. การลงทุนโดยการรถไฟแห่งประเทศไทยทั้งหมดฝ่ายเดียว
4. การลงทุนร่วมกันระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยกับรัฐช่วยค่าประกัน
5. การลงทุนโดยการรถไฟแห่งประเทศไทยและภาคเอกชน

จากการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางด้านกฎหมาย และองค์กรที่มีความเหมาะสมสำหรับการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่จะดำเนินการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ เป็นสถานีรถไฟหัวลำโพง ได้มีข้อสรุปเรื่องการลงทุน ในลักษณะการลงทุนร่วมกันระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยและภาคเอกชน ด้วยเหตุผลที่สำคัญจากลักษณะของโครงการ ซึ่งต้องใช้เงินทุนสูงการลงทุนโดยภาครัฐเพียงฝ่ายเดียว อาจจะมีปัญหาในด้านการระดมเงินทุน และความคล่องตัวในการดำเนินการ

สำหรับการลงทุนร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน ได้มีการเสนอรูปแบบของโครงการในการลงทุนเป็น 2 ลักษณะด้วยกันได้แก่

1. จัดตั้งองค์กรพัฒนาในรูปแบบของบริษัทจำกัด หรือเป็นบริษัทมหาชนจำกัด
2. จัดตั้งองค์กรพัฒนาในรูปแบบของบริษัท

5.1.2 แหล่งเงินทุน

ลักษณะองค์กรที่จะทำให้การดำเนินงานโครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟบางซื่อ เป็นสถานีรถไฟหัวลำโพง 2. มีประสิทธิภาพและความคล่องตัวสูงในอันที่จะประสบความสำเร็จ จึงควรมีรูปแบบการร่วมทุน ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยและภาคเอกชน และแหล่งเงินทุนเพื่อการพัฒนาแบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการในโครงการดังกล่าวมีดังนี้

1. แหล่งเงินทุนของการรถไฟแห่งประเทศไทยในรูปของงบประมาณในระยะยาว
2. รัฐบาลสนับสนุนเงินทุนแก่การรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อพัฒนาพื้นที่ทั้งหมด
3. รัฐบาลสนับสนุนเงินทุนแก่การรถไฟแห่งประเทศไทย ภายใต้ พ.ร.บ. บริษัทพัฒนาเมือง หรือเป็นเงินทุนก่อการในการร่วมทุนจัดตั้งในรูปบริษัท
4. รัฐบาลให้การสนับสนุนให้การรถไฟแห่งประเทศไทยระดมเงินทุนด้วยการออกพันธบัตร จำหน่ายให้กับสาธารณะชนหรือผู้ต้องการลงทุนในตราสารประเภทนี้
5. การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินมาลงทุน โดยมีรัฐบาลเป็นประกัน
6. การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดทำการโครงการกู้เงินจากรัฐบาล
7. ระดมเงินทุนจากภาคเอกชนในลักษณะ การร่วมทุนเป็นบริษัทมหาชน หรือร่วมทุนกับภาคเอกชนในรูปของบริษัทจำกัด หรือด้วยการออกหุ้นกู้ขายให้แก่นักลงทุน
8. การรถไฟเปิดให้สัมปทานพื้นที่ โดยให้เอกชนเข้ามายื่นประมูลราคา ผลกำไร การคืนทุน ตลอดจนตอบแทนต่างๆที่จะมีต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย

5.1.3 ขั้นตอนการดำเนินงาน

เนื่องจากการลงทุนร่วมกันระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยและภาคเอกชน จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการลงทุนมารองรับ โดยมีการกำหนดเป็นขั้นตอนเพื่อให้การลงทุนในโครงการสะสมที่ดินประสบผลสำเร็จจำเป็นต้องดำเนินการเป็นขั้นตอนดังนี้

1. การออกประกาศการพัฒนาพื้นที่ของรัฐบริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ เพื่อพัฒนาเป็นสถานีรถไฟหัวลำโพง 2.
2. ยกเลิกสัญญาเช่าพื้นที่ในระยะที่จะทำการพัฒนาในระยะยาว แต่พื้นที่จะต้องพัฒนาในระยะแรก ซึ่งบริเวณพื้นที่ในระยะแรกจะไม่ใช่เป็นอุปสรรคใดๆในการได้พื้นที่เนื่องจากเป็นพื้นที่ของรัฐทั้งหมด และรัฐโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นผู้ใช้ประโยชน์อยู่แต่เพียงผู้เดียว
3. การจัดสร้างสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ การพัฒนาพื้นที่ด้วยการสร้างสาธารณูปโภค นั้นมีความจำเป็นอย่างยิ่งในอันที่จะ เป็นการเปิดพื้นที่และสร้างความเจริญให้กับพื้นที่ ทั้งนี้การพัฒนาในเบื้องต้นจะเป็นการรองรับการพัฒนาในอนาคต 20 ปีข้างหน้า โดยในช่วงแรก ปี 2545 – 2550 เป็นการพัฒนาด้านอาคารสถานีรถไฟหัวลำโพง 2. และพัฒนาด้านเส้นทางการเข้าถึง ในช่วงที่ 2 ปี 2550 - 2555 เป็นการพัฒนาด้าน Commercial. และโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆรองรับ

5.1.4 การระดมเงินทุนเพื่อการดำเนินการ

การระดมเงินทุนดำเนินงานตามแผนการพัฒนาพื้นที่การรถไฟสถานีรถไฟบางซื่อ เพื่อรองรับการพัฒนาเป็นสถานีรถไฟหัวลำโพง 2. การระดมเงินทุนจะมีวัตถุประสงค์เพื่อการพัฒนาสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเท่านั้น เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยทั้งหมด จึงไม่มีปัญหาด้านการลงทุนเพื่อการเวนคืน และการซื้อที่ดินเพื่อนำมาพัฒนา ทั้งนี้การระดมทุนเพื่อการลงทุนโครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟหัวลำโพง 2. จะมีรายได้กลับคืนมาในรูปของการเช่าที่ดิน เพื่อพัฒนาในด้านอสังหาริมทรัพย์ ในลักษณะของการเช่าร้านค้าในสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 ศูนย์การค้าที่อยู่อาศัย อาคารสำนักงาน โรงแรม เป็นต้น ซึ่งการดำเนินงานควรเป็นภาคเอกชน ซึ่งมีประสบการณ์และความชำนาญมากกว่า หรืออาจจะเป็นการจัดตั้งนิติบุคคลใหม่มาดำเนินงาน โดยดำเนินเป็นบริษัทพัฒนาเมือง ซึ่งผลตอบแทนที่จะได้รับจะออกมาในรูปของรายได้สุทธิรายปี

5.1.5 ผลตอบแทนจากการลงทุนโครงการ

ผลจากการศึกษา ได้เสนอให้เห็นถึงความเป็นไปได้ในการดำเนินโครงการ ทั้งนี้ด้วยความพร้อมของศักยภาพจากองค์ประกอบของโครงการต่างๆ ที่เกิดขึ้นโดยรอบและกำลังจะเกิดขึ้นตามมา ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าใต้ดิน (รฟม.) โครงการรถไฟฟ้ากระดุมบางซื่อ – รังสิต ตลาคมนัดจตุจักรโครงการสถานีขนส่งหมอชิต2 ซึ่งบริเวณดังกล่าวเป็นศูนย์รวมการคมนาคมขนส่งทางเหนือ ของกรุงเทพมหานคร ด้วยศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ให้มีความดึงดูดผู้มาใช้บริการ จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มมูลค่าที่ดินบริเวณโดยรอบของสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อให้สูงขึ้น นอกจากนี้การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในพื้นที่ ย่อมจะนำรายได้ในรูปแบบของค่าเช่าพื้นที่เพื่อพัฒนา Commercial ในค่าตอบแทนที่สูง ค่าเช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้าหัวลำโพง2 ในด้านท้องที่เขตบางซื่อหรือจตุจักร จะมีค่าตอบแทนในรูปแบบของภาษีไม่ว่าจะเป็นภาษีโรงเรือนและที่ดิน ภาษีบำรุงท้องที่ หรือภาษีการค้า ภาษีมูลค่าเพิ่มอื่นๆ ซึ่งกรุงเทพมหานครและรัฐบาลสามารถนำรายได้ดังกล่าวไปพัฒนาพื้นที่โครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ยิ่งกว่านั้นผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจของโครงการ โดยการลงทุนพัฒนาโครงการ จะเป็นตัวเร่งที่มีผลในการพัฒนาเศรษฐกิจด้วยการเป็นปัจจัยกระตุ้นให้มีการค้าการลงทุน เกิดขึ้นในภาคเอกชน ไม่ว่าจะเป็นภาคอุตสาหกรรมก่อสร้าง ภาคการค้าและพาณิชย์กรรม และภาคบริการ นอกจากนี้ผลที่ได้รับอีกด้านหนึ่งที่มีความสำคัญมากสำหรับประเทศ ได้แก่ การกระตุ้นให้เกิดการจ้างงาน ซึ่งจะส่งผลในการผลักดันให้ภาวะเศรษฐกิจฟื้นตัวเร็วขึ้น และอีกในหนึ่งเป็นตัวเร่งทวีคูณในการสร้างรายได้ให้แก่ประเทศในอนาคต

6. ผลที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาเป็นสถานีรถไฟฟ้าหัวลำโพง 2

เพื่อให้เห็นภาพรวมจากภาพกว้างที่สุดมายังภาพที่แคบระดับพื้นที่ตั้ง ซึ่งจะแยกพิจารณาในระดับประเทศ ระดับเมือง ระดับพื้นที่โดยรอบ และระดับพื้นที่ตั้ง โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ในระดับประเทศ

1.1 เมื่อมีสถานีรถไฟฟ้าหัวลำโพง 2 เกิดขึ้น จะส่งผลให้เกิดการประหยัดพลังงานซึ่งเกิดจากการเดินทาง โดยการใช้น้ำมันที่มีการจราจรแออัดทุกวันลง เพราะถ้าหากมีสถานีรถไฟฟ้าหัวลำโพง 2 เกิดขึ้นที่สถานีรถไฟฟ้าบางซื่อจะช่วยลดระยะเวลาทางการเข้าถึงของขบวนรถไฟฟ้าจากต่างจังหวัดลง ส่งผลให้เกิดการลดจุดตัดระหว่างรางรถไฟกับถนนลง รวมไปถึง ๗ สถานีรถไฟฟ้าบางซื่อมีการกระจายการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนที่หลากหลายกว่าที่สถานีกรุงเทพมหานคร(หัวลำโพง) จากปัจจัยที่ยกตัวอย่างให้เห็นนี้ น่าจะเพียงพอที่จะทำให้เห็นว่าเป็นอีกหนทางหนึ่ง ที่สามารถช่วยประเทศชาติลดการใช้พลังงานลง

1.2 เมื่อมีสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 เกิดขึ้น จะส่งผลให้เกิดการส่งเสริมการท่องเที่ยวในภาพรวมของประเทศไทยให้เพิ่มขึ้น เนื่องจากสามารถเดินทางได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น ประกอบกับเส้นทางที่เชื่อมโยงของระบบขนส่งประเภทรางเป็นแหล่งท่องเที่ยวในระดับเมือง ไคแก่ ตลาดนัดจตุจักร ศูนย์การค้าต่างๆ ย่านสถานบันเทิง เป็นต้น ซึ่งจะสามารถอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และชาวต่างประเทศได้

1.3 เมื่อมีสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 เกิดขึ้น จะส่งผลที่ดีต่อทัศนียภาพของผู้อยู่อาศัยจากประเทศต่างๆ ในเชิงบวกมากขึ้น เนื่องจากจะส่งผลให้การเดินทางที่รวดเร็วขึ้น และมีการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ในกรุงเทพมหานครซึ่งเป็นตัวแทนของประเทศไทย รวมไปถึงการเชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ เพื่อกระจายการเดินทางที่สะดวกและรวดเร็วขึ้น จึงคาดว่าจะส่งผลให้ผู้อยู่อาศัยจากต่างประเทศมีทัศนียภาพที่ดีขึ้นในภาพรวมของประเทศไทย

1.4 ผลจากการท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นและการประหยัดพลังงาน จะส่งผลทำให้ประเทศไทย มีเงินเหลือจากค่าใช้จ่ายดังกล่าว ไปหมุนเวียนพัฒนาและใช้จ่ายในภาคธุรกิจอื่นๆ ให้ก้าวหน้ายิ่งขึ้น ได้แก่ ภาคการค้าและบริการ ภาคการเกษตร เป็นต้น ซึ่งส่งผลให้ธุรกิจในส่วนนี้เติบโตขึ้น

2. ในระดับเมืองกรุงเทพมหานคร

2.1 เมื่อมีสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 เกิดขึ้น ณ สถานีรถไฟบางซื่อ จะมีส่วนช่วยลดปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครลง เนื่องจากเมื่อมีการตั้งสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 ขึ้น ณ บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อจะทำให้เกิดการกระจายการเดินทางที่ดีขึ้น ซึ่งบริเวณดังกล่าวจะมีการเชื่อมโยงเส้นทางหลายระบบ ได้แก่ รถไฟฟ้า BTS, รถไฟฟ้ามหานคร(ใต้ดิน) รถไฟฟ้ายกระดับ(อนาคต) ทางด่วนชั้นที่สอง เป็นต้น ซึ่งมีกระจายการเดินทางไปยังทิศทางต่างๆ ได้อย่างรวดเร็ว ส่งผลให้ลดปัญหาการจราจรลง

2.2 เมื่อมีสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 เกิดขึ้น จะช่วยลดระยะเวลาการเดินทางเชื่อมต่อจากระบบขนส่งหนึ่งไปยังอีกระบบขนส่งหนึ่ง เนื่องจากการเชื่อมโยงการเดินทางในระบบต่างๆ ภายในอาคารเดียว จึงทำให้ประชาชนที่มาใช้บริการสามารถเดินทางออกจากสถานี ไปยังที่หมายได้อย่างรวดเร็วโดยไม่ต้องต่อรถหลายต่อทำให้สิ้นเปลืองทั้งเวลา และเงิน เป็นต้น

2.3 เมื่อมีสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 เกิดขึ้น จะช่วยลดการสูญเสียเวลาที่เกิดจากการเดินทางลงโดยรถยนต์ลง เนื่องจากมีสภาพการจราจรที่ติดขัด ดังนั้นถ้ามีการจากต่างจังหวัดโดยรถไฟมาถึงกรุงเทพมหานคร ก็สามารถเดินทางต่อด้วยระบบขนส่งมวลชนที่รวดเร็วได้เลย (รถไฟฟ้า BTS, รถไฟฟ้ามหานคร และรถไฟฟ้ายกระดับ เป็นต้น) ซึ่งจะช่วยลดระยะเวลาการเดินทางเป็นจำนวนมาก ขณะเดียวกันผู้ที่เดินทางไป - กลับจากทำงานของทุกวัน ก็จะช่วยลดระยะเวลาจากการเดินทางไม่ต่ำกว่าวัน

ละ 2 ชั่วโมง ซึ่งก็จะมีเวลาเหลือให้ประชาชนในกรุงเทพมหานครสามารถสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีๆ ต่อครอบครัว และต่อตนเองเพิ่มขึ้น

2.4 เมื่อมีสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 เกิดขึ้น จะช่วยลดความเครียดของประชาชนชาวกรุงเทพมหานคร ที่เกิดจากการเดินทางที่เต็มไปด้วยมลพิษต่างๆ ลง จากสถิติประชากรในเขตเมืองประสบกับปัญหาโรคเครียดมากเป็นอันดับหนึ่ง จากโรคดังกล่าวอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ทำให้สูญเสียทรัพย์สินต่างๆ ตามมา การจราจรซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดโรคดังกล่าว ดังนั้นการสร้างสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 จึงมีส่วนช่วยสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีแก่ชาวกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้น

2.5 จากการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานในรูปแบบต่างๆ และการพัฒนาด้านอสังหาริมทรัพย์ จะส่งผลดีในแง่รายได้ในรูปแบบของภาษีท้องถิ่นเพิ่มขึ้น คืนให้แก่เขตบางซื่อ เขตจตุจักร เขตพญาไท และเขตคูสิต ซึ่งเป็นการพัฒนาในเขตรอยต่อของทั้งสี่เขต

3. ในระดับพื้นที่ชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟหัวลำโพง 2

การพัฒนาพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยบริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ เป็นสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 นั้นส่งผลให้ชุมชนโดยรอบได้รับผลกระทบโดยตรงดังนี้

3.1 เมื่อมีสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 เกิดขึ้นจะส่งผลให้มีประชากรเปลี่ยนหมุนเวียนกันเข้ามาใช้บริการในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น ทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนสินค้าในรูปแบบต่างๆ ส่งผลเกิดธุรกิจใหม่ๆ ขึ้นมาในพื้นที่ ได้แก่ ธุรกิจโรงแรม ธุรกิจนาเที่ยว ธุรกิจการค้าและการบริการ อาคารสำนักงาน สถาบันการศึกษา และร้านค้าต่างๆ เป็นต้น

3.2 เมื่อมีสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 เกิดขึ้นจะส่งผลให้รัฐเร่งพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ ให้สามารถรองรับการขยายตัวของสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 ทำให้เกิดการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เช่น การพัฒนาเส้นทางและผิวจราจร การพัฒนาระบบขนส่งมวลชน การพัฒนาด้านการให้บริการ รวมไปถึงสถานพยาบาลต่างๆ เป็นต้น

3.3 เมื่อมีสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 เกิดขึ้นส่งผลให้ราคาที่ดินในพื้นที่โดยรอบมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน การเข้าถึงต่างๆ ซึ่งจะดึงดูดให้ประชาชนส่วนใหญ่เข้ามาใช้บริการ และกิจกรรมต่างๆ เกิดขึ้นอย่างเข้มข้น ประกอบกับผังเมืองกรุงเทพมหานคร กำหนดให้พื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่พาณิชยกรรม ซึ่งรวมปัจจัยปัจจัยต่างๆ ที่กล่าวมา จะส่งผลให้พื้นที่บริเวณโดยรอบมีราคาที่ดินที่สูงขึ้น

3.4 เมื่อมีสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 เกิดขึ้น จะมีการขยายตัวในธุรกิจภาคการค้าและการบริการ ส่งผลให้เกิดการจ้างงานเพิ่มขึ้นในพื้นที่ชุมชนโดยรอบ ทำให้ประชาชนมีการสร้างงานสร้างรายได้

ได้เพิ่มขึ้น ซึ่งจะทำให้ประชาชนในพื้นที่และพื้นที่โดยรอบ มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นจากการไหลเวียนของเงินที่เกิดจากการจ้างงาน

3.5 เมื่อมีสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 เกิดขึ้น ส่งผลให้เกิดการพัฒนาด้านที่อยู่อาศัย หรือเกิดการพัฒนาที่ดินในพื้นที่กร้าง ให้ดีขึ้นเนื่องจากเกิดการพัฒนาทางด้าน โครงสร้างพื้นฐานในด้านต่างๆ เช่น เส้นทางคมนาคม ระบบการเข้าถึงต่างๆ สถานีรวมระบบขนส่ง(หัวลำโพง 2) และอาคารที่ประกอบการในรูปแบบต่างๆ ทำให้เกิดการพัฒนาด้านที่อยู่อาศัยในบริเวณชุมชนโดยรอบ ขึ้นมาใหม่ในพื้นที่ว่าง หรือเกิดการปรับปรุงสภาพแวดล้อมในพื้นที่เดิมให้มีความน่าอยู่ยิ่งขึ้น เป็นต้น

3.6 เมื่อมีสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 เกิดขึ้น ส่งผลให้เกิดการดึงดูดการลงทุนในพื้นที่เพิ่มขึ้น ซึ่งได้แก่ การลงทุนในด้านศูนย์การค้า การลงทุนในด้านอาคารสำนักงาน การลงทุนด้านอาคารชุดที่พักอาศัย การลงทุนด้านโรงแรม เป็นต้น ทำให้เกิดการจ้างงานสร้างรายได้เพิ่มขึ้นในพื้นที่

4. ในพื้นที่สถานีรถไฟบางซื่อ

4.1 ส่งผลให้มีมูลค่าของราคาที่ดินเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้การรถไฟสามารถเพิ่มราคาค่าเช่าพื้นที่ในมูลค่าที่สูงได้

4.2 ส่งผลให้การรถไฟมีรายได้เพิ่มสูงขึ้น จากการเช่าพื้นที่ของการรถไฟทำประโยชน์ หรือเช่าพื้นที่ประกอบการในรูปแบบต่างๆ เช่น ร้านค้า อาคารสำนักงาน ร้านบริการต่างๆ เป็นต้น

4.3 ทำให้การรถไฟมีการใช้พื้นที่เกิดประโยชน์ เหมาะสมกับที่ตั้งและศักยภาพที่ควรจะเป็นของพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ

4.4 เกิดการพัฒนาพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในหลายรูปแบบส่งผลให้การรถไฟแห่งประเทศไทยแสวงหาประโยชน์จากการพัฒนาพื้นที่ได้

4.5 เมื่อมีสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 เกิดขึ้น ส่งผลดึงดูดการลงทุนจากนักลงทุน เข้ามาพัฒนาที่ดินในรูปแบบต่างๆ จะทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีรายได้เพิ่มขึ้น

4.6 เป็นการสร้างขวัญกำลังใจแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เมื่อผลประกอบการมีกำไรเพิ่มขึ้นทุกปี

4.7 เมื่อเกิดสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 ขึ้น จะเป็นการสร้างแรงดึงดูดให้ประชาชนเข้ามาใช้บริการเพิ่มขึ้น ส่งผลให้นักลงทุนเกิดแรงจูงใจที่จะเข้ามาร่วมลงทุนในรูปแบบต่างๆกับพื้นที่

4.8 เป็นการสร้างทัศนคติที่ดีต่อการให้บริการของการรถไฟแห่งประเทศไทย

4.9 ขณะที่มีการพัฒนาพื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทยบริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ ให้มีความสามารถรองรับการบริการด้านต่างๆ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่สถานีรถไฟหัวลำโพงเดิม

ในด้านการให้บริการผู้มาใช้บริการ แต่เนื่องจากพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟหัวลำโพงเดิม มีการเข้าถึงที่สะดวกอยู่หลายเส้นทาง เช่น ทางด่วน รถไฟฟ้าใต้ดิน ระบบถนนสายหลักต่างๆ เป็นต้น ประกอบกับพื้นที่ดังกล่าวอยู่ใกล้ย่านเยาวราช สีลม ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ซึ่งส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวได้อย่างหลากหลายเพื่อรองรับความเจริญในอนาคต ดังนั้นการรถไฟแห่งประเทศไทย เมื่อพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟบางซื่อเป็นสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 แล้ว พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟหัวลำโพงเดิมก็จะเป็นทางเลือกหนึ่งที่จะทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทย แสวงหาผลประโยชน์จากการพัฒนาที่ดินให้สอดคล้องเหมาะสมกับศักยภาพต่อไป