

บทที่ 6  
สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ



## 1. สภาพทั่วไปของพื้นที่

พื้นที่ศึกษารอบคลุมพื้นที่ประมาณ 2,500 ไร่ หรือประมาณ 4 ตารางกิโลเมตร โดยมีศูนย์กลางอยู่ที่สถานีรถไฟบางซื่อ ในการศึกษาได้แบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ประเด็นหลักๆ ได้แก่ การศึกษาสภาพของพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟบางซื่อ เพื่อดูความสัมพันธ์เชื่อมโยงระหว่างตัวสถานีรถไฟกับชุมชนโดยรอบ มีของเขตห่างจากสถานีรถไฟบางซื่อประมาณ 800 เมตร หรือใช้เวลาในการเดินประมาณ 10 นาที และการศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่สถานีรถไฟบางซื่อ เพื่อรองรับการเป็นสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 ทั้งสองพื้นที่จะมีลักษณะที่แตกต่างกันดังนี้

บริเวณชุมชนโดยรอบมีประชากรประมาณ 55,200 คน(ปี 2546) มีการใช้ที่ดินส่วนใหญ่เป็นที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง และเป็นย่านพาณิชย์กรรมหนาแน่นบริเวณย่านเตาปูน และย่านแยกประชาชื่น โดยมีศูนย์กลางบริเวณตลาดสดประชาชื่น ซึ่งมีคลองเปรมประชากรและคลองประปา กั้นระหว่างพื้นที่รถไฟสถานีรถไฟบางซื่อกับ ย่านพาณิชย์กรรมบริเวณแยกประชาชื่น การคมนาคมขนส่ง มีถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนเดชะวณิช ถนนประชาราษฎร์สาย 2 และถนนประชาชื่น โดยมีระบบขนส่งมวลชนประเภท รถมอเตอร์ไซค์ สองแถว และรถเมย์ ซึ่งในอนาคตจากการคาดการณ์ (บทที่ 5)จะมีประชากรเพิ่มขึ้นประมาณ 111,757 คนในปี 2565

บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ มีพื้นที่ประมาณ 2,325 ไร่ โดยแบ่งพื้นที่ออกเป็น 23 ส่วน เพื่อใช้ประโยชน์ในด้านต่างๆและได้ให้เอกชนและหน่วยงานของรัฐอื่นๆเช่าทำประโยชน์เป็นบางส่วน พื้นที่นอกจากนั้นการรถไฟใช้ประโยชน์เอง ได้แก่ โดยเป็นพื้นที่ตั้งของบ้านพักรถไฟ เป็นพื้นที่ของสถานีรถไฟ พื้นที่ขนส่งสินค้า พื้นที่สับเปลี่ยนขบวนรถ พื้นที่ซ่อมบำรุง พื้นที่ขึ้น-ลงรถไฟฟ้าใต้ดิน และพื้นที่สวนสาธารณะ เป็นต้น โดยแต่ละแห่งมีการใช้พื้นที่อย่างกระจัดกระจาย ส่งผลให้พื้นที่ของการรถไฟที่ใช้ประโยชน์อยู่ มีที่ว่างและรกร้างเป็นจำนวนมาก การใช้พื้นที่จึงไม่เหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่ตามทฤษฎีของ Luca Bertolini and Tejo Spit ซึ่งเป็นแนวคิดใหม่ในการพัฒนาพื้นที่รถไฟที่ตั้งอยู่กลางเมือง(บทที่ 2)

## 2. สภาพปัญหา

สามารถแยกออกเป็นสองพื้นที่ได้แก่ พื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟบางซื่อ และพื้นที่ของสถานีรถไฟบางซื่อ โดยมีรายละเอียดดังนี้

## 2.1 สภาพปัญหาของพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟบางซื่อ

จากการสำรวจพื้นที่ของผู้ศึกษาและทำแบบสอบถามคนในพื้นที่พบว่า ในชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟบางซื่อยังประสบกับปัญหาต่างๆหลายด้าน ได้แก่

- 2.1.1 ปัญหาเส้นทางคมนาคมในชุมชนมีลักษณะที่แคบและคดเคี้ยวไปมา
- 2.1.2 ชุมชนหลายหลายแห่งมีสภาพน้ำท่วมขัง เช่น ชุมชนต้นมะม่วง ชุมชนวัดประคู้ ซึ่งทั้งสองชุมชนอาศัยอยู่ใกล้คลองบางซื่อ และคลองเปรมประชากร
- 2.1.3 ชุมชนเกือบทุกแห่งประสบกับปัญหาน้ำเน่าเสียในลำคลอง ที่ส่งกลิ่นเหม็น และมีสภาพไม่น่ามอง
- 2.1.4 ชุมชนมีปัญหาด้านการกำจัดขยะไม่หมด สืบเนื่องจากลักษณะชุมชนมีซอยแคบ ทำให้การขนถ่ายขยะออกจากชุมชน ต้องใช้รถเข็นขนาดเล็ก ดังนั้นจึงส่งผลให้การเก็บขนขยะไม่เป็นไปตามความมุ่งหวังเท่าใดนัก
- 2.1.5 ปัญหามีพื้นที่รกร้างในชุมชน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ของเอกชนที่ไม่ได้มาพัฒนาที่ดินของตนเอง แต่กลับปล่อยให้รกร้างก่อปัญหาให้กับชุมชน
- 2.1.6 ปัญหาการลักขโมยในชุมชนสืบเนื่องจาก เดิมพื้นที่บริเวณนี้เป็นพื้นที่มีการค้า และการเสพยาเสพติดเป็นจำนวนมาก จึงส่งผลให้เกิดภัยสังคมดังกล่าวขึ้นมา
- 2.1.7 ปัญหาการเช่าพื้นที่ของรัฐหลายต่อ โดยเป็นการทำสัญญากันเป็นทอดๆ ไป ซึ่งจากสาเหตุดังกล่าวส่งผลให้ ในทางปฏิบัติการที่รัฐจะนำที่ดินมาใช้ประโยชน์อื่นค่อนข้างยากลำบาก
- 2.1.8 ปัญหาการพัฒนาพื้นที่ดินที่ตั้งอยู่ระหว่างคลองธรรมชาติ ได้แก่ คลองบางซื่อ คลอง เปรมประชากร คลองประปา เป็นเส้นทางกั้นการเข้าถึงระหว่างชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงและจากพื้นที่โดยรอบ ส่งผลให้การพัฒนาพื้นที่ในระยะยาวบริเวณดังกล่าวจะเป็นปัญหาในหลายๆด้าน เช่น การปล่อยเป็นที่รกร้าง ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาอาชญากรรม ปัญหายาเสพติด และอื่นๆ

## 2.2 สภาพปัญหาของพื้นที่สถานีรถไฟบางซื่อ

ขณะเดียวกันพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อกำลังประสบกับปัญหาหลายด้าน ที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาพื้นที่เช่นกัน ได้แก่

- 1.2.1 ปัญหาด้านการเข้าถึง เป็นปัญหาหลักของพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ ซึ่งสามารถแยกให้เห็นในแต่ละด้านดังต่อไปนี้

- 1.2.2 มีเส้นทางเข้าถึงพื้นที่น้อยเส้นทาง และมีลักษณะผิวจราจรเพียง 4 ช่องจราจรเท่านั้น ทำให้การจราจรมีความหนาแน่นในช่วงเวลาเร่งด่วน ถึง 7,500 คัน/ชม. (บทที่ 4)
- 1.2.3 มีคลองเปรมประชากรและคลองบางซื่อล้อมรอบพื้นที่ ทำให้การขยายตัวของชุมชนและการพัฒนาเส้นทางเป็นไปตามแนวยาวของคลอง มากกว่าการข้ามคลองไปยังฝั่งตรงข้าม
- 1.2.4 มีระบบขนส่งมวลชนเข้ามาให้บริการรองรับผู้โดยสาร ทั้งเข้าและออกจากสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อน้อยสาย จากการสำรวจพบเพียงสายเดียวเท่านั้น
- 1.2.5 มีการเชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชนในระยะใกล้ กับแห่งกิจกรรมต่างๆน้อย ส่งผลให้ประชาชนโดยรอบหันไปใช้บริการอื่นๆที่สะดวกและรวดเร็วกว่าแทนการใช้รถไฟ
- 1.2.6 มีเส้นทางที่ตัดกันบนสะพานข้ามคลองเปรมประชากร ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งบนเส้นทางดังกล่าว

### 3. สรุปการวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่

ในการศึกษาจะใช้เทคนิคการวิเคราะห์ที่อยู่ 4 รูปแบบด้วยกัน ได้แก่ LOCATION ANALYSIS SITE ANALYSIS SWOT ANALYSIS และ SIEVE ANALYSIS ซึ่งในแต่ละวิธีจะมีข้อสรุปที่มีระดับความลึกแตกต่างกันพอจะสรุปเป็นเรื่องๆดังนี้

3.1 LOCATION ANALYSIS พบว่าปัจจุบัน(ปี 2546) พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบางซื่ออยู่ใกล้กับแหล่งกิจกรรมที่หลากหลาย เช่น ตลาด สถานีขนส่ง สวนสาธารณะ พื้นที่สำนักงานใหญ่ต่างๆ เป็นต้นถ้าสามารถเชื่อมโยงกันได้เป็นระบบจะส่งผลให้พื้นที่แห่งนี้ มีศักยภาพดีที่สุดในประเทศไทย

3.2 SITE ANALYSIS พบว่าบริเวณที่ตั้งมีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่หลากหลาย มีทั้งการใช้พื้นที่แบบส่งเสริมกัน และแบบขัดแย้ง เช่น มีการใช้พื้นที่เป็นพื้นที่ขนส่งสินค้าและขนส่งคน ซึ่งส่งผลให้การจราจรมีรถบรรทุกขนาดใหญ่เข้ามาในพื้นที่ มีการสร้างที่อยู่อาศัยในพื้นที่ช่อมบ่ารุนแรงเดียวกันก็พบว่ามีความสัมพันธ์ในเชิงการเชื่อมโยงกับพื้นที่โดยรอบน้อยมาก

3.3 SWOT ANALYSIS พบว่าในพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อมีโอกาสที่จะเป็นสถานีรถไฟฟ้าหัวลำโพง 2 สูงมาก เนื่องจากมีปัจจัยในการสนับสนุนหลายอย่าง เช่น นโยบายของรัฐ

ขนาดพื้นที่รองรับเพียงพอ และมีโอกาสที่จะเป็นพื้นที่รวมระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ แต่ก็พบว่า มีอุปสรรคในด้านการเงิน และการบริหารจัดการ

3.4 SIEVE ANALYSIS พบว่าพื้นที่เหมาะสมที่สุดในการรองรับการพัฒนาพื้นที่ เป็น สถานีรถไฟฟ้าหัวลำโพง2 และรองรับกิจกรรมด้านการค้าการบริการ ที่อยู่อาศัย นันทนาการ ได้แก่ พื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย บริเวณที่ว่างไม่ถูกใช้ประโยชน์จากสถานีรถไฟบางซื่อนั่นเอง รองลงมาได้แก่พื้นที่ย่านประชาชื่น และถนนเดชะวณิช เป็นต้น

□ **ศักยภาพของพื้นที่สถานีรถไฟบางซื่อในภาพรวมที่สัมพันธ์กับพื้นที่ภายนอก**

1. เป็นพื้นที่ที่มีการเชื่อมโยงระบบขนส่งที่ทันสมัยที่สุดในประเทศไทย กล่าวคือ บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อมีพื้นที่ใกล้เคียงกับ สถานีรถไฟฟ้า BTS. สถานีขนส่งหมอชิต2 สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน และสถานีรถไฟยกระดับในอนาคต ซึ่งจะ ส่งผลให้การเดินทางเข้าออกในพื้นที่ มีความสะดวกและรวดเร็วขึ้น เมื่อเชื่อมโยงกับพื้นที่ย่านธุรกิจต่างๆในกรุงเทพฯ โดยระบบขนส่งมวลชน
2. เป็นพื้นที่ที่อยู่ใกล้สวนสาธารณะขนาดใหญ่ของกรุงเทพมหานคร ได้แก่ สวน จตุจักร สวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ และสวนรถไฟ ทั้งสามสวนสามารถเข้าถึงเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ สวนสาธารณะดังกล่าวเป็นพื้นที่สร้างคุณภาพชีวิต สร้างสุขภาพ ช่วยผ่อนคลาย เป็นปอดของชาวกรุงเทพมหานคร
3. เป็นพื้นที่ตั้งอยู่ระหว่างแหล่งกิจกรรมที่หลากหลายทั้งในช่วงกลางวันและกลางคืนซึ่งได้แก่ กิจกรรมการค้าและการบริการ ในพื้นที่บริเวณย่านเตาปูน ย่านตลาดจตุจักร และย่านประชาชื่น กิจกรรมการคมนาคมขนส่ง ได้แก่ หนาแน่นอยู่บริเวณสถานีขนส่งหมอชิต 2 สถานีรถไฟฟ้า BTS. (หมอชิต) กิจกรรมนันทนาการ ได้แก่ สวนสาธารณะทั้งสามแห่งที่กล่าวมาแล้วในเบื้องต้น พิพิธภัณฑ์เด็กบริเวณสวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ และกิจกรรมการสร้างงาน เป็นบริเวณศูนย์รวมงานไม้แกะสลัก และงานเฟอร์นิเจอร์ที่ใหญ่ที่สุด ในช่วงกลางคืนมี กิจกรรมบันเทิงย่านถนนกำแพงเพชร2 ซึ่งเป็นที่นิยมเที่ยวของวัยรุ่น และกิจกรรมการค้าประกอบการขนาดเล็กตาม NODE บริเวณย่านเตาปูน บริเวณประชาชื่น ตลาดประชาชื่น ตลาดบางโพธิ์ ซึ่งจะผู้คนนิยมเข้าไปรับประทานอาหารบริเวณย่านนี้ทุกวัน
4. เป็นพื้นที่ดึงดูดพลเมืองชาวกรุงเทพมหานคร เข้ามาในพื้นที่ช่วงวันหยุดมากที่สุด เนื่องจากเป็นที่ตั้งของตลาดจตุจักรกลางแจ้งที่ราคาถูก และมีสินค้าที่หลากหลาย

ตลาดองค์การตลาดเพื่อเกษตรกร(อตก.) ของกระทรวงเกษตรและ สหกรณ์ ตลาดไม้ดอกไม้ประดับและสินค้าตกแต่งบ้าน เป็นต้น

5. เป็นพื้นที่สีแดงที่ได้รับการสนับสนุนการพัฒนาจากรัฐ โดยการออกกฎหมายผังเมืองรองรับ ตามการคาดการณ์แนวโน้มของผังเมืองกรุงเทพมหานคร คาดว่าพื้นที่ดังกล่าวมีความพร้อมสูงในการพัฒนาในอนาคตต่อไป
6. เป็นพื้นที่ที่มีการเตรียมการรองรับในหลายด้าน เช่น แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร (BANGKOK PLAN) แผนพัฒนาเขตจตุจักร แผนพัฒนาเขตบางซื่อ แผนพัฒนาขนส่งมวลชนระบบราง (URMAP) ของ สจร. จนกระทั่งนำไปสู่การประกวดแบบการพัฒนาพื้นที่ และการศึกษาออกแบบเบื้องต้นแนวทางการลงทุนร่วมกันระหว่างรัฐและเอกชน เป็นต้น
7. เป็นพื้นที่ตั้งโครงการรวมระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ซึ่งพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าลำโพง 2 เป็นพื้นที่ส่วนหนึ่งที่จะเชื่อมโยงมายังพื้นที่ดังกล่าวนี้ได้สะดวกเมื่อพื้นที่ดังกล่าวเป็นรูปธรรม คาดว่าจะสามารถดึงดูดประชาชนมาใช้บริการในทุกทิศทาง

#### □ ศักยภาพภายในพื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ

1. พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ เป็นพื้นที่ขนาดใหญ่ประมาณ 800 ไร่เศษ ซึ่งการใช้ประโยชน์ยังไม่เต็มพื้นที่ ซึ่งคาดว่าจะสามารถรองรับการพัฒนาได้อย่างเพียงพอกับความต้องการ
2. เป็นพื้นที่ตั้งของจุดขึ้น – ลง ของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน(สถานีบางซื่อ) ซึ่งจากการคาดการณ์ของรถไฟฟ้ามหานคร คาดว่าจะมีผู้มาใช้บริการในปี 2564 ประมาณวันละ 102,000 คน ซึ่งในอนาคตบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบางซื่อจะมีความสะดวกรวดเร็วที่สุดแห่งหนึ่ง
3. พื้นที่ต้องการพัฒนาเป็นพื้นที่ของรัฐทั้งหมด ซึ่งไม่ส่งผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบ เช่น ปัญหาการเวนคืนที่ดินในราคาที่ไม่เป็นธรรมหรือใช้เงินสูง ปัญหาทางด้านสังคมอื่นๆ เป็นต้น ซึ่งถ้าหากรัฐมีความต้องการพัฒนาก็สามารถทำได้เลยโดยหลักการ
4. เป็นสถานีสุดท้ายก่อนแยกไปยังภูมิภาคต่างๆของประเทศ ได้แก่ ภาคตะวันออก เฉียงเหนือ ภาคเหนือ ภาคกลางตอนบน และภาคใต้ ซึ่งถ้ามีการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวเพื่อรองรับปริมาณผู้มาใช้บริการ จะเป็นจุดที่สามารถดักปริมาณผู้โดยสารได้เป็นจำนวนมาก

5. เป็นพื้นที่มีศักยภาพในการกระจายการเดินทางที่หลากหลายและคล่องตัวสูงนอกจากระบบรางแล้ว สามารถเชื่อมกับทางด่วนชั้นที่สองซึ่งตัดผ่านพื้นที่ บริเวณใกล้เคียงยังสามารถเชื่อมกับทางด่วนพิเศษเฉลิมนคร(วิภาวดี – รังสิต) ถนนสายหลักสำคัญ เช่น ถนนพระราม 6, ถนนประชาชื่น, ถนนวิภาวดี – รังสิต, ถนนลาดพร้าว เป็นต้น

#### 4. ข้อเสนอแนะ

จะเสนอแนะในการพัฒนาพื้นที่อยู่ 2 ประเด็นหลัก ได้แก่ พื้นที่สถานีรถไฟบางซื่อเพื่อรองรับการเป็นหัวลำโพง 2 และการพัฒนาพื้นที่ชุมชนโดยรอบที่สัมพันธ์กับพื้นที่รถไฟ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

##### 4.1 พื้นที่สถานีรถไฟบางซื่อเพื่อรองรับการเป็นหัวลำโพง 2

จากสภาพปัญหาที่ได้กล่าวถึงโดยสรุป และศักยภาพของพื้นที่ในการรองรับการพัฒนาพื้นที่เป็นสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 การเชื่อมโยงกิจกรรมให้รองรับการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ส่งผลกระทบในแง่การใช้พื้นที่ซ้อนทับกัน ซึ่งพบว่ามีทั้งข้อขัดแย้งและมีข้อจำกัดในการใช้พื้นที่ จึงจำเป็นที่จะต้องมีการย้ายกิจกรรมที่ขัดแย้งกับการใช้ที่ดิน ออกไปนอกพื้นที่หรือพัฒนา (REDEVELOPMENT) ให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น ได้แก่

##### □ สถานีขนส่งสินค้าในย่านบางซื่อ

ปัจจุบันมีการใช้ที่ดินรองรับกิจกรรมดังกล่าว อยู่ภายในสถานีรถไฟบางซื่อ ซึ่งในอนาคตถ้าเป็นสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 จะส่งผลกระทบต่อการเดินทาง และการจราจรในบริเวณถนนที่เข้าถึงพื้นที่ ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการคั่งรถบรรทุกเข้ามาในพื้นที่ ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายตามมาในอนาคต ดังนั้นการรถไฟแห่งประเทศไทยจึงควรที่จะศึกษาเพื่อหาพื้นที่รองรับ การบริการด้านการขนส่งสินค้าทางรถไฟในอนาคต ซึ่งในที่นี้จะเสนอพื้นที่รองรับอยู่ 3 พื้นที่ด้วยกันได้แก่

1. บริเวณย่านสนามบินดอนเมือง เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวอยู่ใกล้พื้นที่วงแหวนรอบใน ประกอบกับการย้ายสนามบินไปยังสนามบินสุวรรณภูมิ ส่งผลให้พื้นที่ดังกล่าวสามารถรองรับการขนส่งสินค้าได้ นอกจากนั้นยังเป็นการเชื่อมโยงระหว่างทางขนส่งทางบก การขนส่งทางอากาศ และนำไปสู่การขนส่งทางน้ำได้ ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวอาจเป็นศูนย์กลางการขนส่งอีกแห่งหนึ่งนั่นเอง(แผนที่ 6.1)

2. บริเวณสถานีรถไฟเชียงรากน้อย ก็เป็นพื้นที่และเส้นทางของรถไฟที่อยู่ใกล้กับย่านอุตสาหกรรม และอยู่ใกล้กับทางด่วนที่สามารถกระจายสินค้าได้อย่างรวดเร็ว โดยการจราจรของรถบรรทุกจะไม่ไปวิ่งทับซ้อนกับรถท้องถิ่น(แผนที่ 6.1)
3. บริเวณสถานีลาดกระบัง ปัจจุบันเป็น ICD. ไปแล้ว แต่ก็สามารถขยายพื้นที่รองรับได้อีก เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวอยู่ใกล้กับสนามบินสุวรรณภูมิ และเป็นพื้นที่ของการรถไฟ ที่อยู่ใกล้กับทางด่วนเช่นกัน จึงมีความเหมาะสมในแง่ที่ตั้ง และพื้นที่รองรับเช่นกัน(แผนที่ 6.1)

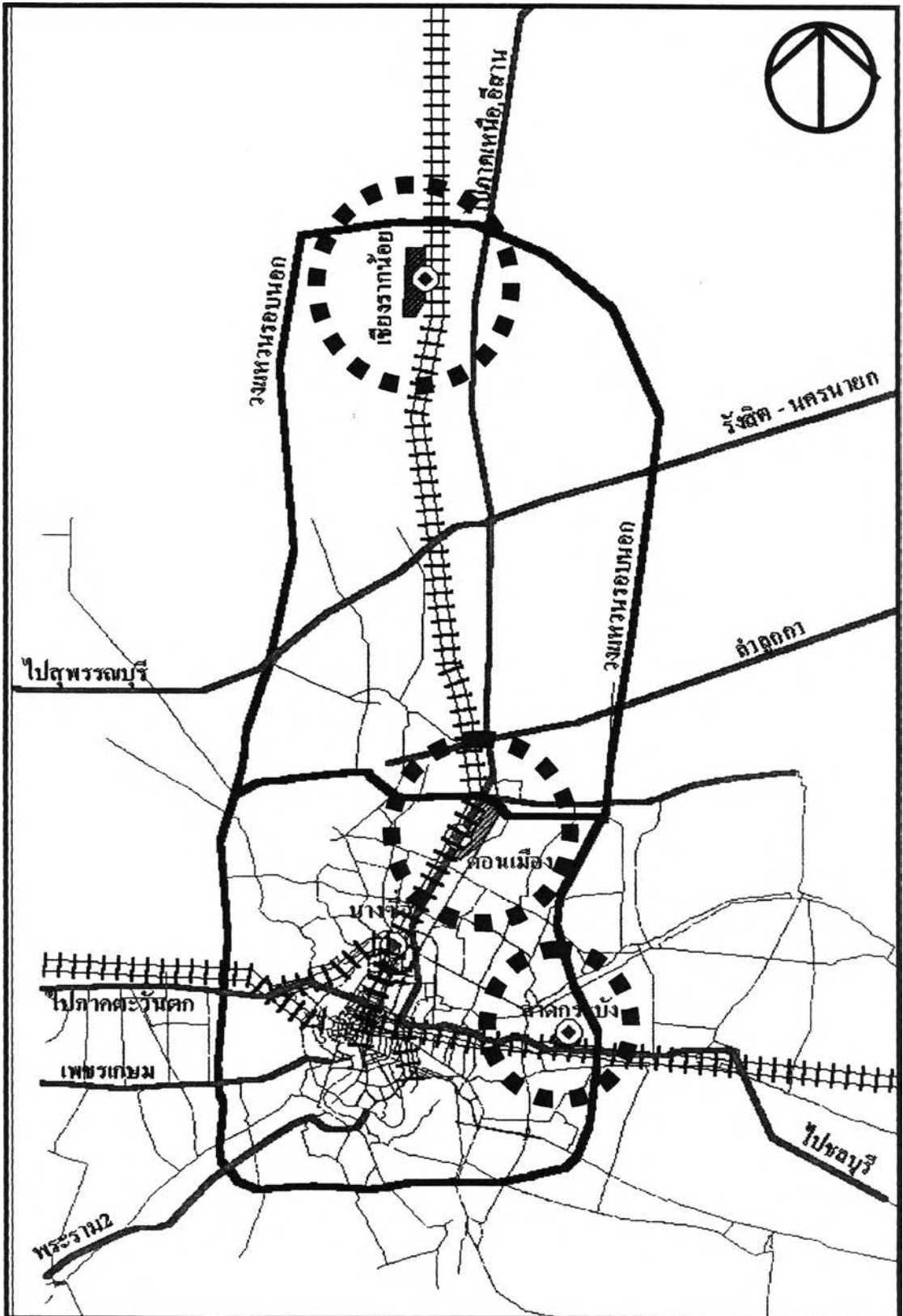
#### □ ชุมชนแออัดบริเวณบ้านพักรถไฟ

เกิดจากปัญหาการย้ายถิ่นฐานจากต่างจังหวัด เข้ามาหางานในเมือง ประกอบกับความต้องการในด้านที่อยู่อาศัยซึ่งอยู่ใกล้แหล่งงาน เพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ขณะเดียวกันเขาเหล่านี้ก็ขาดโอกาสในการประกอบอาชีพ เนื่องจากปัจจัยหลายๆอย่าง ส่งผลให้เกิดการจับจองพื้นที่เพื่ออยู่อาศัยตามพื้นที่ว่างของรัฐ เช่นพื้นที่ของรถไฟ พื้นที่ริมคลอง เป็นต้น ซึ่งการรถไฟจะต้องร่วมกับกรุงเทพมหานคร ร่วมกับการเคหะแห่งประเทศไทย องค์กรพัฒนาเอกชน(พอช.) เป็นต้นในการพัฒนาที่อยู่อาศัยในพื้นที่ของการรถไฟเอง เนื่องจากการรถไฟจะต้องใช้พื้นที่ในลักษณะแบบผสมผสาน(MIXUSE) ซึ่งจะส่งผลให้ในพื้นที่ของการรถไฟ จะต้องมียี่งพื้นที่นี้รองรับอยู่แล้ว ในที่นี้ขอเสนอพื้นที่บริเวณบ้านพักรถไฟ(ริมคลองเปรมประชากร)ในปัจจุบัน เป็นพื้นที่พัฒนาที่ดินเป็นพื้นที่อยู่อาศัย โดยจัดเป็นโซน ซึ่งแต่ละโซนมีการใช้ที่ดินหนาแน่นแตกต่างกัน โดยมีเป้าหมาย 20 ปีที่จะทำให้โครงการสมบูรณ์

#### □ ย้ายบ้านพักรถไฟไปอยู่รวมกัน

ปัจจุบัน(ปี 2546) มีบ้านพักของพนักงานการรถไฟอยู่อาศัยอย่างกระจัดกระจายหลายพื้นที่ ได้แก่ บริเวณบ้านพักรถไฟริมคลองเปรมประชากร บ้านพักรถไฟหลังสถานีรถไฟบางซื่อ บ้านพักรถไฟ กม. 11 เป็นต้น ซึ่งควรที่จะย้ายไปอยู่พื้นที่เดียวกัน ณ บ้านพักรถไฟ กม. 11 แห่งเดียวเพื่อการใช้พื้นที่อย่างคุ้มค่าที่สุด ขณะเดียวกันก็ควรมีการบริการพนักงานด้วยระบบขนส่งมวลชน เข้า-ออกในพื้นที่ชุมชนรถไฟ และตามแหล่งรวมกิจกรรมต่างๆ(NODE) เพื่ออำนวยความสะดวกคนในพื้นที่บ้านพักรถไฟเอง

แผนที่ 6.1 แสดงพื้นที่ตั้งสถานีขนส่งสินค้าทางรถไฟ





#### 4.2 การพัฒนาพื้นที่ชุมชนโดยรอบที่สัมพันธ์กับพื้นที่รถไฟ

จากการศึกษาความเชื่อมโยงของพื้นที่ระหว่างสถานีรถไฟบางซื่อ และบริเวณโดยรอบพบว่าประชาชนในบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟบางซื่อ มีความต้องการมาใช้บริการสถานีรถไฟบางซื่อเป็นจำนวนมาก (ตารางในภาคผนวก ก.) แต่เนื่องจากมีอุปสรรคโดยมีคลองเปรมประชากรกั้นระหว่าง ชุมชนที่อยู่ตามแนวถนนประชาชื่นกับสถานีรถไฟบางซื่อ และคลองบางซื่อกั้นระหว่างชุมชนท้ายซอยประดิพัทธ์ นอกจากนี้ยังพบว่าระบบขนส่งสาธารณะ ที่ทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างสถานีรถไฟบางซื่อกับชุมชนโดยรอบนั้น ไม่มีเกิดขึ้นในพื้นที่เลย จึงส่งผลให้ประชาชนหาทางเลือกอื่นที่สะดวกกว่าแทน

บริเวณโดยรอบพื้นที่รถไฟบางซื่อ มีศูนย์รวมกิจกรรมอยู่หลายแห่ง (NODE) ได้แก่ ตลาดนัดจตุจักร ตลาด อตค. พิพิธภัณฑ์เด็ก สวนสาธารณะ สถานีขนส่งหมอชิต 2 สถานีรถไฟฟ้ามหานคร ซึ่งสถานที่แต่ละแห่ง (NODE) ในช่วงกลางวันมีประชาชนมาใช้พื้นที่อยู่เป็นจำนวนมาก ดังนั้นถ้าหากมีการเชื่อมโยงพื้นที่ดังกล่าว เข้าด้วยกันกับสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 จะส่งผลในเชิงบวกให้พื้นที่ดังกล่าวมีศักยภาพสูงขึ้น ดังนั้นโดยสรุปการพัฒนาพื้นที่ชุมชน และการสร้างการเชื่อมโยงระหว่าง (NODE) ดังต่อไปนี้

##### □ การสร้างสะพานคนเดินข้ามคลองฯเพิ่ม

เป็นการสร้างสะพานเพื่อคนเดินระหว่าง 2 ฝั่งคลอง บริเวณที่ควรทำการก่อสร้างได้แก่ บริเวณคลองบางซื่อกับบริเวณตลาด อตค. บริเวณสหกรณ์ไม้คอกไม้ประดับกับชุมชนท้ายซอยประดิพัทธ์ คลองเปรมประชากรบริเวณชุมชนบ้านพักรถไฟกับชุมชนฝั่งประชาชื่น อย่างน้อย 3 จุดเนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีขนาดพื้นที่ยาว และบริเวณถนนเดชะวณิชเป็นต้น ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่มากขึ้น

##### □ การเพิ่มพื้นที่ผิวในการรองรับการจราจร

เป็นการขยายถนนเดิมที่มีอยู่ได้แก่ ถนนเทอดคำริ สะพานข้ามคลองเปรมประชากร การตัดถนนเพื่อเปิดพื้นที่ในท้องของการรถไฟ เชื่อมโยงระหว่างถนนกำแพงเพชร 2 กับถนนประชาชื่นเป็นต้น

##### □ การเพิ่มระบบขนส่งสาธารณะ

เมื่อมีการเพิ่มและขยายเส้นทางแล้ว การคมนาคมขนส่งจึงเป็นเรื่องหลักที่จะทำหน้าที่กระจายการเดินทางไปยังพื้นที่ต่างๆ ซึ่งในที่นี่ควรจะต้องมีการจัดเส้นทางรถประจำทาง เข้า

มาผ่านพื้นที่เพิ่มขึ้น การเพิ่มระบบไมโครบัสเข้ามาเชื่อมโยงกับชุมชนที่อยู่โดยรอบ หรือการเชื่อมโยงสถานีรถไฟหัวลำโพง 2 กับศูนย์รวมกิจกรรมแต่ละแห่ง(NODE)เป็นต้น และควรมีการจัดและ  
รณรงค์การจี้จักรยานเข้า – ออกในชุมชน