

ผลกระทบของสถานีรถไฟฟ้้าใต้ดินบางซ้ือ ที่มีต่อชุมชนและพื้นที่โดยรอบ



นางสาววลีพร พจนะวาที

สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการวางผังเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2549

ISBN 974-14-1821-3

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

THE IMPACT OF BANGSUE SUBWAY STATION ON THE
SURROUNDING COMMUNITIES AND AREAS

Miss Waleeporn Photchanawatee



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

A thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Urban and Regional Planning Program in Urban Planning

Department of Urban and Regional Planning

Faculty of Architecture

Chulalongkorn University

Academic Year 2006

ISBN 974-14-1821-3

หัวข้อวิทยานิพนธ์ ผลกระทบของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ ที่มีต่อชุมชนและพื้นที่โดยรอบ

โดย นางสาวลิพร พจนะวาที


สาขาวิชา การวางผังเมือง

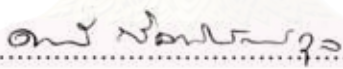
อาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์ ดร. ดารณี ถวิลพิพัฒน์กุล

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโท


..... คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ เลอสม สตาปีตานนท์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์


..... ประธานกรรมการ
(อาจารย์ ดร.ไชศรี ภัคดีสุขเจริญ)


..... อาจารย์ที่ปรึกษา
(รองศาสตราจารย์ ดร. ดารณี ถวิลพิพัฒน์กุล)


..... กรรมการ
(อาจารย์ ดร. พนิต ภูจินดา)


..... กรรมการ
(ว่าที่ ร.ต. พลพิพัฒน์ ห่อวิวัฒน์)

วลีพร พจนะวาทิ : ผลกระทบของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อที่มีต่อชุมชนและพื้นที่โดยรอบ (THE IMPACT OF BANGSUE SUBWAY STATION ON THE SURROUNDING COMMUNITIES AND AREAS) อ.ที่ปรึกษา : รศ. ดร. ดารณี ถวิลพิพัฒน์กุล, 144 หน้า. ISBN 974-14-1821-3.

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อซึ่งเป็นสถานีปลายทางและอยู่บริเวณเดียวกับสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ ที่มีต่อชุมชนและพื้นที่โดยรอบ โดยศึกษาวิวัฒนาการและสภาพการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา ในช่วงเวลา ก่อนและหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ และพิจารณาพฤติกรรม ความต้องการของผู้โดยสารและความต้องการของชุมชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียง โดยทำการสำรวจภาคสนาม ได้แก่ สำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา และใช้ข้อมูลจากแบบสอบถามเพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์สภาพปัญหาและผลกระทบที่เกิดขึ้นในพื้นที่ ตลอดจนเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาในอนาคต

ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ คือ มีการเพิ่มขึ้นของที่อยู่อาศัยเล็กน้อยเนื่องจากพื้นที่ที่มีความหนาแน่นอยู่แล้ว สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ปลูกสร้างที่เพิ่มขึ้นเล็กน้อย การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ ราคาที่ดินมีแนวโน้มสูงขึ้น ส่วนในระดับชุมชนมีโอกาสในการประกอบอาชีพเพิ่มขึ้นและมีรายได้เพิ่มขึ้น เขตบางซื่อมีศักยภาพการให้บริการทั้งในระดับท้องถิ่นและระดับเมือง โดยสามารถติดต่อกับพื้นที่เขตอื่นได้สะดวก การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพและเศรษฐกิจ ก่อให้เกิดผลกระทบผู้ที่อาศัยในชุมชนใกล้เคียง โดยผลกระทบในแง่บวกคือ ชุมชนมีความสะดวกในการเข้าถึงเพิ่มขึ้น ด้านสังคม มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินมากขึ้น ผลกระทบในแง่ลบ ได้แก่ ปัญหาปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นทำให้ผู้ที่ต้องใช้เป็นทางผ่านเข้าออกชุมชนได้รับผลกระทบ แนวโน้มในอนาคตบริเวณสถานีบางซื่อยังคงเป็นจุดเชื่อมการเดินทางระหว่างจังหวัดปริมณฑลกับกรุงเทพมหานครและผลกระทบจะเข้มข้นเพิ่มขึ้นมีการเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและสายสีม่วงแล้ว

ดังนั้นจึงเสนอแนะแนวทางในการป้องกันและแก้ไขปัญหา โดยเฉพาะอย่างยิ่งการกำหนดระเบียบข้อบังคับควบคุมการขยายตัวของชุมชนที่จะเกิดขึ้นใหม่ในอนาคต โดยกำหนดประเภทกิจกรรมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน การจัดระเบียบและปรับปรุงด้านการจราจร การพัฒนาสาธารณูปโภคและสาธารณูปการให้เพียงพอต่อความต้องการ

ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง ลายมือชื่อนิสิต วลัยพร พจนะวาทิ
 สาขาวิชา การวางผังเมือง ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา ดร. นงนภพร
 ปีการศึกษา 2549

467 41664 25: MAJOR URBAN PLANNING

KEYWORD: SUBWAY STATION / IMPACT / PUBLIC TRANSPORT

WALEEPORN PHOTCHANAWATEE: THE IMPACT OF BANGSUE SUBWAY STATION ON THE SURROUNDING COMMUNITIES AND AREAS. THESIS ADVISOR: ASSOC. PROF.DARANEE THAVINPIATKUL, Ph.D.144 pp. ISBN 974-14-1821-3

This research aims to investigate the impact of Bangsue Subway Station which is located in the same area as Bangsue Railway Station, on the surrounding communities and areas. The study traces the development and changes of land use in the study area before and after the operation of the subway station, passenger's behavior and demand, and the need of dwellers in surrounding communities. Data are collected through field survey by observation of physical conditions of the area and administration of questionnaires on the target groups concerning social and economic issues.

Research results indicate that there are some physical changes after the operation of the subway station in the forms of increasing housing and built up area; the economic changes in the area are seen in the increased land price and more opportunities for employment and higher income for people in the study area. Since Bangsue District has a potential to service both at district and the city levels, the occurred physical and economic changes generate both positive and negative impact to dwellers in the surrounding communities. The positive impact is seen when the communities have higher accessibility and residents feel more safety on their life and property. The negative impact is seen in the increasing trip volume on the road which obstructs people making daily trips to and from their communities. In the future, the impact is expected to be intensified due to two factors: (1) Bangsue Railway Station will be the transportation hub for Bangkok vicinity provinces and other areas of the country; and (2) connection of the present subway track to two more tracks. Therefore, it is recommended in the study in order to prevent and solve future problems by applying rules and regulations to control the expansion of the communities in the study area, which concerns limitation of activity and land use categories, traffic arrangement and improvement as well as utilities and social services development.

Department Urban and Regional Planning

Field of study Urban Planning

Academic year 2006

Student's signature Waleeporn Photchanawatee

Advisor's signature Daranee Thavinpiatkul

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จะไม่สามารถสำเร็จสมบูรณ์ได้หากไม่ได้คำแนะนำ และคอยชี้แนะแนวทาง ซึ่งผู้ศึกษาขอขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร.ดารณี ถวิลพิพัฒน์กุล อาจารย์ที่ปรึกษาเป็นอย่างสูงที่สละเวลาอันมีค่า ในการดูแลงานนี้มาตลอด ขอขอบพระคุณ ประธานสอบวิทยานิพนธ์อาจารย์ ดร.ไชศรี ภักดิ์สุขเจริญ และคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ อาจารย์ ดร. พนิต ภูจินดา และว่าที่ร.ต.พลพิพัฒน์ ห่อวิวัฒน์ ที่ช่วยให้คำแนะนำ ที่เป็นประโยชน์ต่อการแก้ไขวิทยานิพนธ์นี้ให้มีความสมบูรณ์มากขึ้น

ขอขอบพระคุณอาจารย์ ดร.อรทัย ก๊กผล คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ผศ.อัญชลี ภูวิชยสัมฤทธิ์ ผศ.พัฒนมาศ พิเชิตกุล อาจารย์ ปารีชาต อ่อนทิมวงศ์ ภาควิชาภูมิศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ที่ให้ความรู้อันเป็นพื้นฐาน และให้คำแนะนำที่ดีเสมอมา

ขอบคุณพี่ๆ และเพื่อนๆ ที่คอยช่วยเหลือและสนับสนุน ในการทำวิทยานิพนธ์เป็นอย่างดี เกี่ยวกับข้อมูลต่างๆ ได้แก่ พี่กอล์ฟ พี่ชด สำหรับข้อมูลจากสนข. พี่ป้อม สำนักการจราจรและขนส่ง (สจส.) พี่ๆ มอเตอร์ไซค์รับจ้างที่วินสถานีรถไฟฟ้า ตัวแทนชาวชุมชนหัวรถจักรตึกแดงที่เอื้อเฟื้อข้อมูลเป็นอย่างดี รวมถึงผู้ที่ตอบแบบสอบถามทุกท่านที่กรุณาสละเวลาอันมีค่า

ขอบคุณเพื่อนๆ ผังเมือง 28 ที่ช่วยเหลือในทุกๆ เรื่องเสมอมา ปาน ขวัญ นิด พี่สุญาดา มาร์ช พงศ์ หม่อม บุรณ์ มะตูม ผัง แป๊ก แป้ม และขอแนะนำที่เป็นประโยชน์มากจากพี่ชั้น

เพื่อนๆ คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ที่คอยถามไถ่และให้กำลังใจเสมอมา นอกจากนี้ยังมีเพื่อนสามเสน น้ำฝน มด และที่อื่นๆ

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยที่เปิดโอกาสให้ผู้ศึกษาได้มีโอกาสเปิดโลกกว้างทางวิชาการในสาขาใหม่ๆ ที่เป็นประโยชน์ทางวิชาการและการเรียนรู้ชีวิต

ท้ายสุด ผู้ศึกษาต้องขอขอบพระคุณครอบครัวสำหรับกำลังใจและทุนทรัพย์ จนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงอย่างสมบูรณ์

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญแผนที่.....	ฎ
สารบัญภาพ.....	ฏ
สารบัญแผนภูมิ.....	ฐ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	2
1.3 ขอบเขตของการศึกษา.....	3
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	3
1.5 นิยามศัพท์.....	3
1.6 ข้อยกจำกัดในการวิจัย.....	4
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	6
2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ที่ดินกับการขนส่ง.....	6
2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงทางสังคมของชุมชน เนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงการขนส่ง.....	8
2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับผลกระทบ.....	9
2.4 แนวความคิดเกี่ยวกับผลกระทบจากการคมนาคมในเมือง.....	12
2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงการคมนาคม.....	13
2.6 ตัวอย่างการพัฒนาเมืองตามแนวเส้นทาง Mass Transit.....	16
2.7 กรอบความคิดและขั้นตอนการศึกษา.....	18
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	22
3.1 ขอบเขตงานวิจัย.....	22
3.1.1 ขอบเขตพื้นที่.....	22
3.1.2 ขอบเขตเนื้อหา.....	22

	หน้า
3.2 วิธีการเก็บข้อมูล.....	23
3.2.1 การคัดเลือกตัวแปรและเครื่องมือในการวิจัย.....	23
3.2.2 หน่วยการวิเคราะห์.....	25
3.3 จำนวนและวิธีการสุ่มตัวอย่าง.....	25
3.4 แหล่งที่มาของข้อมูล.....	26
3.5 วิธีวิเคราะห์ข้อมูล.....	27
บทที่ 4 สภาพทั่วไปของเขตบางซื่อและชุมชนในพื้นที่ศึกษา.....	29
4.1 สภาพทั่วไปของเขตบางซื่อ.....	29
4.1.1 การตั้งถิ่นฐาน วิวัฒนาการของพื้นที่.....	29
4.1.2 พัฒนาการของพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ.....	31
4.1.3 จำนวนประชากรและการคาดการณ์ประชากร.....	32
4.1.4 โครงข่ายการคมนาคมขนส่ง.....	33
4.2 สภาพทั่วไปของชุมชน.....	37
4.3 สถานีรถไฟใต้ดินบางซื่อ.....	40
4.4 ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการคมนาคมในอนาคตที่เกี่ยวข้อง.....	43
บทที่ 5 การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพและทางเศรษฐกิจ.....	49
5.1 การใช้ประโยชน์ที่ดินของเขตบางซื่อ.....	50
5.1.1 การใช้ประโยชน์ที่ดินของเขตบางซื่อปี 2529.....	50
5.1.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินของเขตบางซื่อปี 2539.....	54
5.1.3 การใช้ประโยชน์ที่ดินของเขตบางซื่อปี 2547.....	57
5.2 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ปลูกสร้าง ก่อน-หลังมีสถานี.....	61
5.2.1 การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ปลูกสร้าง บริเวณโดยรอบสถานี.....	61
5.2.2 พื้นที่อาคารที่ขออนุญาตก่อสร้าง.....	66
5.3 เปรียบเทียบจำนวนชุมชน และประชากรในชุมชน.....	70
5.4 การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของพื้นที่โดยรอบสถานี.....	72
5.4.1 จำนวนสถานประกอบการและรายได้ที่จัดเก็บได้.....	72
5.4.2 ราคาที่ดิน.....	73
5.5 ความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของชุมชน.....	76

บทที่ 6	การเปลี่ยนแปลงบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อและ ผลกระทบทางสังคมที่มีต่อชุมชนและพื้นที่โดยรอบ.....	81
6.1	พฤติกรรมการเดินทางของผู้สัญจรบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ.....	81
6.2	การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพบริเวณสถานี.....	91
6.3	ความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงของผู้อาศัยในชุมชนใกล้เคียง.....	96
6.3.1	ความคิดเห็นต่อทัศนียภาพ.....	96
6.3.2	ความคิดเห็นต่อความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ.....	96
6.3.3	ความต้องการการปรับปรุงทางกายภาพ.....	96
6.4	ผลกระทบต่อชุมชน.....	96
6.4.1	ผลกระทบแ่งบวก.....	99
6.4.2	ผลกระทบแ่งลบ.....	99
6.4.3	ความคิดเห็นต่อผลกระทบต่อชุมชน.....	104
6.5	แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอนาคต.....	106
6.6	สรุป.....	108
บทที่ 7	สรุปผลและข้อเสนอแนะ.....	109
7.1	สรุปผลการดำเนินการวิจัย.....	109
7.2	ข้อเสนอแนะ.....	113
7.3	ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป.....	114
	รายการอ้างอิง.....	115
	ภาคผนวก.....	118
	ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	144

สารบัญตาราง

	หน้า	
ตารางที่ 1-1	คาดการณ์ประชากรและแรงงานเขตบางซื่อในอนาคต.....	2
ตารางที่ 2-1	มิติต่างๆของผลกระทบ.....	10
ตารางที่ 3-1	เปรียบเทียบการใช้เครื่องมือในการศึกษา.....	23
ตารางที่ 3-2	เปรียบเทียบการใช้ข้อมูลในการศึกษา.....	24
ตารางที่ 4-1	จำนวนประชากรเขตบางซื่อ.....	32
ตารางที่ 4-2	รถประจำทางที่ผ่านพื้นที่ศึกษา.....	37
ตารางที่ 4-3	ปริมาณผู้โดยสารที่ขึ้นรถไฟฟ้าชานเมือง ณ สถานีต่างๆ.....	46
ตารางที่ 5-1	การใช้ประโยชน์ที่ดิน เขตบางซื่อ ปีพ.ศ.2529 , 2539 และ2547.....	53
ตารางที่ 5-2	จำนวนหน่วยที่อยู่อาศัยที่จดทะเบียนเพิ่มในเขตบางซื่อ ระหว่างปี พ.ศ.2531-2540.....	54
ตารางที่ 5-3	พื้นที่อาคารที่พักอาศัยที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้างในเขตบางซื่อ.....	55
ตารางที่ 5-4	ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินปี 2546.....	62
ตารางที่ 5-5	เปรียบเทียบการขออนุญาตปลูกสร้างบ้าน ปี2546 และปี 2548.....	66
ตารางที่ 5-6	จำนวนและพื้นที่ของอาคารที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้างเขตบางซื่อ เปรียบเทียบปี 2546 และปี 2548 จำแนกตามกลุ่มความสูง.....	67
ตารางที่ 5-7	จำนวนและพื้นที่ของอาคารที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้าง จำแนกตาม ประเภทการใช้สอยอาคาร.....	69
ตารางที่ 5-8	จำนวนประชากร จำนวนบ้าน จำนวนครัวเรือน และจำนวนชุมชน ในเขตบางซื่อเปรียบเทียบปี 2546 และปี 2548.....	71
ตารางที่ 5-9	จำนวนสถานประกอบการและยอดจัดเก็บค่าธรรมเนียมใบอนุญาตร้านค้า ทุกประเภท.....	72
ตารางที่ 5-10	แสดงราคาที่ดินบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ.....	74
ตารางที่ 6-1	ย่านที่พักอาศัยของผู้โดยสารรถไฟฟ้าที่สถานีบางซื่อ.....	87
ตารางที่ 6-2	ปริมาณการจราจร.....	99
ตารางที่ 6-3	ความสามารถในการรองรับของทางหลวงแต่ละประเภท.....	100
ตารางที่ 6-4	แสดงระดับความหนาแน่นและความคล่องตัวของการจราจร ตามอัตราส่วนของปริมาณการจราจร.....	100
ตารางที่ 6-5	ประเมินสภาพการจราจร.....	101
ตารางที่ 6-6	การคาดการณ์จำนวนประชากรและการจ้างงานในอนาคต.....	107

สารบัญแผนที่

	หน้า
แผนที่ 1-1	พื้นที่ศึกษา..... 5
แผนที่ 4-1	แสดงโครงข่ายการคมนาคมของเขตบางซื่อ..... 35
แผนที่ 4-2	ทางรถไฟสายเหนือ สายใต้ และทางด่วนชั้นที่สอง(ศรีรัช)..... 36
แผนที่ 4-3	แสดงชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ..... 39
แผนที่ 4-4	แสดงโครงการระบบการขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพมหานครสายเหนือ (ช่วงบางซื่อ-รังสิต)..... 47
แผนที่ 5-1	การใช้ประโยชน์ที่ดินปี พ.ศ.2529..... 52
แผนที่ 5-2	การใช้ประโยชน์ที่ดินปี พ.ศ.2539..... 56
แผนที่ 5-3	การใช้ประโยชน์ที่ดินปี พ.ศ.2547..... 58
แผนที่ 5-4	สิ่งปลูกสร้างเขตบางซื่อ ปี 2546..... 63
แผนที่ 5-5	สิ่งปลูกสร้างเขตบางซื่อ ปี 2549..... 64
แผนที่ 5-6	พื้นที่สิ่งปลูกสร้างเขตบางซื่อบริเวณใกล้เคียงสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ ที่เพิ่มขึ้นปี 2549..... 65
แผนที่ 5-7	แสดงการใช้ที่ดินบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อแยกตามกรรมสิทธิ์..... 75
แผนที่ 6-1	ขอบเขตการให้บริการของผู้โดยสารตามแนวถนนสายหลัก..... 85
แผนที่ 6-2	ขอบเขตการให้บริการของผู้โดยสารตามรายถนน เขตและอำเภอ..... 86
แผนที่ 6-3	ภาพถ่ายทางอากาศแสดงภาพที่จอดรถที่สถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ..... 89
แผนที่ 6-4	ภาพถ่ายทางอากาศแสดง เส้นทางเข้า-ออกและสภาพของชุมชน..... 98
แผนที่ 6-5	ตำแหน่งทางแยกที่เก็บสถิติปริมาณการจราจร..... 102
แผนที่ 6-6	แสดงกิจกรรมบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ..... 105

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 4-1	สภาพคลองในปัจจุบัน..... 29
ภาพที่ 4-2	บริเวณริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในอดีตเคยเป็นแหล่งขนถ่ายสินค้าสำคัญ..... 30
ภาพที่ 4-3	ชุมชนแออัดในเขตบางซื่อ..... 40
ภาพที่ 4-4	เปรียบเทียบสถานีบางซื่อกับสถานีอื่นๆ (สามย่าน)..... 41
ภาพที่ 4-5	เส้นทางเดินรถ รถไฟฟ้ามหานคร..... 42
ภาพที่ 4-6	แผนผังบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ..... 42
ภาพที่ 4-7	ทางเข้าออกสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ..... 43
ภาพที่ 4-8	เส้นทางรถไฟฟ้าสายสีม่วงส่วนต่อขยาย..... 44
ภาพที่ 4-9	เส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย..... 44
ภาพที่ 5-1	เปรียบเทียบก่อนและหลังมีสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ..... 60
ภาพที่ 5-2	เปรียบเทียบก่อนและหลังมีสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ..... 60
ภาพที่ 5-3	ที่พักอาศัยบริเวณใกล้เคียงสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ..... 76
ภาพที่ 5-4	แสดงสภาพร้านค้า บริเวณสถานี..... 77
ภาพที่ 5-5	บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณสถานีรถไฟฟ้าและบริเวณใกล้เคียง..... 79
ภาพที่ 5-6	อาชีพบริการบริเวณสถานีรถไฟฟ้า..... 80
ภาพที่ 6-1	การเดินทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้า..... 82
ภาพที่ 6-2	ที่จอดรถของการรถไฟฟ้า และที่จอดรถของเอกชน..... 88
ภาพที่ 6-3	แสดงพฤติกรรมที่แตกต่างกันของผู้โดยสารรถไฟฟ้ากับรถไฟฟ้า..... 92
ภาพที่ 6-4	ภาพถ่ายทางอากาศแสดงสภาพทางกายภาพก่อนมีสถานีรถไฟฟ้า..... 94
ภาพที่ 6-5	ภาพถ่ายทางอากาศแสดงสภาพทางกายภาพบริเวณสถานีที่มีจุดตัด..... 94
ภาพที่ 6-6	จุดตัดที่เพิ่มขึ้นหลังมีสถานีรถไฟฟ้าซึ่งเป็นปัจจัยเสี่ยงต่อเกิดอุบัติเหตุ..... 95
ภาพที่ 6-7	สภาพภายในชุมชน..... 97
ภาพที่ 6-8	สะพานสูง บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง..... 104

สารบัญแผนภูมิ

		หน้า
แผนภูมิที่ 2-1	ขั้นตอนในการศึกษา.....	20
แผนภูมิที่ 4-1	จำนวนประชากรเขตบางซื่อ.....	32
แผนภูมิที่ 4-2	คาดการณ์จำนวนประชากรเขตบางซื่อ.....	33
แผนภูมิที่ 5-1	การใช้ประโยชน์ที่ดินปี พ.ศ. 2529.....	51
แผนภูมิที่ 5-2	ร้อยละของการใช้ประโยชน์ที่ดินเขตบางซื่อปี พ.ศ. 2529 ,2539,2547.....	53
แผนภูมิที่ 5-3	การใช้ประโยชน์ที่ดินปี พ.ศ. 2539.....	55
แผนภูมิที่ 5-4	การใช้ประโยชน์ที่ดินปี พ.ศ. 2547.....	57
แผนภูมิที่ 5-5	แสดงพื้นที่สิ่งปลูกสร้างเปรียบเทียบ ปี 2546 และปี 2549.....	62
แผนภูมิที่ 5-6	จำนวนการขออนุญาตปลูกสร้างบ้าน เปรียบเทียบ ปี 2546และปี 2548.....	66
แผนภูมิที่ 5-7	จำนวนบ้านเปรียบเทียบปี 2546 และ 2548.....	66
แผนภูมิที่ 5-8	จำนวนและพื้นที่ของอาคารที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้างเขตบางซื่อ เปรียบเทียบปี 2546 และ 2548 จำแนกตามกลุ่มความสูง.....	68
แผนภูมิที่ 5-9	จำนวนและพื้นที่ของอาคารที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้างเขตบางซื่อ เปรียบเทียบปี 2546 และปี 2548 จำแนกตามประเภทการใช้สอยอาคาร.....	70
แผนภูมิที่ 5-10	จำนวนชุมชนจำนวนบ้าน จำนวนครัวเรือน และจำนวนชุมชนใน เขตบางซื่อเปรียบเทียบปี 2546 และปี 2548.....	71
แผนภูมิที่ 5-11	จำนวนสถานประกอบการของเขตบางซื่อ.....	72
แผนภูมิที่ 5-12	ยอดจัดเก็บค่าธรรมเนียมใบอนุญาตร้านค้าทุกประเภทของเขตบางซื่อ.....	73
แผนภูมิที่ 6-1	ย่านที่พักอาศัยของผู้โดยสารที่สถานีบางซื่อ.....	84
แผนภูมิที่ 6-2	ความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติมบริเวณสถานีรถไฟฟ้า ใต้ดินบางซื่อ.....	91
แผนภูมิที่ 6-3	การคาดการณ์จำนวนประชากรและการจ้างงานในอนาคต.....	107

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางความเจริญแห่งเดียวของประเทศ ทำให้ประชากรจากส่วนต่างๆของประเทศพยายามมุ่งสู่กรุงเทพมหานคร เพื่อแสวงหาโอกาสในการประกอบอาชีพที่ดีกว่า ซึ่งทำให้กรุงเทพมหานครมีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว เมืองมีการขยายตัวออกไปทุกทิศทางจากศูนย์กลางเดิมไปยังแนวถนนต่างๆ บริเวณใจกลางเมืองกลายเป็นศูนย์กลางของสำนักงาน สถานที่ราชการ กิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆและที่พักอาศัยบางส่วนขยายตัวออกไปอยู่ในบริเวณชานเมือง การเดินทางจึงเข้ามามีบทบาทสำคัญในชีวิตประจำวันของคน ส่งผลให้ระบบขนส่งมีความสำคัญเพิ่มขึ้นมาก ดังนั้นจึงมีหน่วยงานต่างๆ พยายามที่จะแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการเดินทางในชีวิตประจำวัน นโยบายหนึ่งที่สำคัญคือ การพยายามลดปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลลงและสนับสนุนให้มีการใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบขนส่งมวลชนภายในเมืองเพิ่มทางเลือกในการเดินทาง และส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้บริการระบบขนส่งมวลชนแทนการใช้รถยนต์

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร เป็นอีกหนึ่งโครงการที่มีเป้าหมายเพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรในพื้นที่ธุรกิจใจกลางเมือง ในปัจจุบันรถไฟฟ้ามหานคร มีสถานีต้นทางที่บางซื่อ สถานีปลายทางที่หัวลำโพง ผ่านสถานที่ที่เป็นย่านธุรกิจสำคัญ ซึ่งสถานีรถไฟฟ้าจะเป็นบริเวณที่เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางของผู้โดยสาร ทำให้เกิดกิจกรรมในพื้นที่ เช่น แวะพัก ซื้อสินค้า รับประทานอาหาร หรืออาจต้องมีที่จอดรถบริการ ซึ่งจะส่งผลต่อชุมชนเดิมภายในบริเวณนั้น

สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อเป็นสถานีที่น่าสนใจ เนื่องจากตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีชุมชนดั้งเดิมอยู่ ได้แก่ ชุมชนห้วยจักรตึกแดง เขต 1 ,2 และ3 ชุมชนบ้านพักรถไฟก่อสร้างชุมชนหลังตลาดบางซื่อ และบริษัทปูนซีเมนต์ไทย เขตบางซื่อมีพื้นที่ติดกับอำเภอเมืองจังหวัดนนทบุรีทางด้านทิศเหนือ สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อมีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมากในแต่ละวัน แต่ด้วยสภาพทางกายภาพ บริเวณสถานีที่ไม่สะดวกในการเข้าถึง และยังมีสถานีรถไฟบางซื่อซึ่งเป็นชุมทางรถไฟสายเหนือและสายใต้ ทำให้มีผู้มาขึ้นรถไฟเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะวันหยุด เมื่อมีการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อจึงเกิดเป็นความหนาแน่นซึ่งจะส่งผลต่อชุมชนที่อาศัยอยู่เดิม ซึ่งลักษณะเศรษฐกิจของชุมชนเดิมบริเวณสถานีรถไฟบางซื่อส่วนใหญ่เป็นเศรษฐกิจนอกระบบ สภาพความเป็นอยู่มีวิถีชีวิตที่เรียบง่าย เมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ ผู้อยู่อาศัยจึงน่าจะได้รับผลกระทบ ซึ่งอาจมีทั้งผลกระทบในแง่บวกและแง่ลบ

และในอนาคตอันใกล้พื้นที่เขตบางซื่อจะมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นของประชากร เนื่องจากมีการวางแผนให้เขตบางซื่อเป็นศูนย์กลางคมนาคมระบบขนส่งมวลชน มีโครงการสร้างบริเวณนี้ให้เป็นอาคารสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินใหม่หรือหัวลำโพงสอง และเป็นส่วนหนึ่งของแผนผังแม่บทในการพัฒนาพื้นที่ย่านพหลโยธิน และจะมีประชากรและแรงงานเพิ่มมากขึ้น (ตารางที่ 1-1)

ตารางที่ 1-1 คาดการณ์ประชากรและแรงงานเขตบางซื่อในอนาคต

เขต/ จังหวัด	ประเภทการพัฒนา พื้นที่	ประชากร				แรงงาน			
		2549	2554	2559	2564	2549	2554	2559	2564
บางซื่อ	ศูนย์กลางคมนาคม ขนส่งมวลชน	20,500	40,700	108,500	135,600	10,700	21,300	56,800	71,000

ที่มา : โครงการวางและจัดทำผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร. (ปรับปรุงครั้งที่ 2)
รายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 3 ด้านระบบคมนาคมขนส่ง , สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร.

จากตารางดังกล่าว แสดงให้เห็นว่าเขตบางซื่อในอีก 20 ปีข้างหน้าจะมีประชากรและแรงงานเพิ่มขึ้น ซึ่งจะทำให้มีกิจกรรมในพื้นที่เพิ่มตามไปด้วย การเปลี่ยนแปลงนี้ย่อมก่อให้เกิดผลกระทบต่อ สังคม เศรษฐกิจต่อชุมชนเดิม ซึ่งเป็นเรื่องที่น่าศึกษาว่า ผลกระทบของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินที่มีต่อชุมชนและพื้นที่โดยรอบจะเป็นอย่างไร เพื่อสามารถหาแนวการจัดการและแก้ปัญหาในปัจจุบัน และรองรับปัญหาที่จะเกิดจากโครงการขนาดใหญ่เพื่อให้พื้นที่เขตบางซื่อสามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงได้

1.2 วัตถุประสงค์

1. ศึกษาวิวัฒนาการของลักษณะการใช้ที่ดินลักษณะกิจกรรมบนพื้นที่สัญจรบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อและพื้นที่โดยรอบ
2. วิเคราะห์ความต้องการการใช้พื้นที่สัญจรสิ่งอำนวยความสะดวกบริการต่างๆของผู้โดยสารรถไฟฟ้าใต้ดินสถานีบางซื่อและความต้องการของชุมชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียง
3. ศึกษาผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพ สังคม เศรษฐกิจ เพื่อเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหา บริเวณสถานีรถไฟฟ้าและพื้นที่โดยรอบ

1.3 ขอบเขตการศึกษา

1.3.1 ขอบเขตด้านพื้นที่ การศึกษาครั้งนี้ ใช้เขตบางซื่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อเป็นหลัก ซึ่งมีเนื้อที่ 11.55 ตารางกิโลเมตร และคาบเกี่ยวไปยังบางส่วนของเขตจตุจักร ซึ่งเขตบางซื่อทางทิศเหนือ ติดต่อกับอำเภอเมืองจังหวัดนนทบุรี ทิศตะวันออก ติดต่อกับเขตจตุจักร ทิศตะวันตกติดต่อกับเขตบางพลัด และทิศใต้ ติดต่อกับเขตดุสิต ซึ่งพื้นที่ศึกษาจะเป็นบริเวณที่เป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ มีกิจกรรมต่างๆเกิดขึ้นบริเวณสถานีอยู่ตลอดเวลาโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงโมงเร่งด่วน ก่อให้เกิดการเดินทางและกิจกรรมต่างๆ ภายใน

พื้นที่และระหว่างพื้นที่ศึกษากับพื้นที่โดยรอบ ส่วนพื้นที่ที่อยู่ในเขตจตุจักรได้แก่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของเขตจตุจักร ซึ่งเป็นที่ว่างของการรถไฟแห่งประเทศไทยและสวนรถไฟ

1.3.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา ศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในอดีตก่อนที่จะมีการก่อสร้างสถานีรถไฟใต้ดินบางซื่อเปรียบเทียบกับปัจจุบันในพื้นที่โดยรอบ สถานี ซึ่งมีชุมชนและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการใช้บริการรถไฟ ศึกษาลักษณะทางสังคม เศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไปในพื้นที่ ที่มีสาเหตุมาจากการเปิดใช้สถานีรถไฟ โดยพิจารณา กิจกรรมที่เปลี่ยนแปลงไป และพิจารณาโครงการด้านการคมนาคมขนส่งในอนาคตที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา เพื่อเสนอแนะแนวทางรองรับผลกระทบเหล่านั้น โดยในการศึกษาครั้งนี้จะแบ่งประชากรออกเป็น 2 กลุ่ม

1. กลุ่มผู้อาศัยอยู่ในชุมชนดั้งเดิม ในที่นี้คือ ชุมชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียงกับสถานีรถไฟบางซื่อ ประกอบกิจกรรมอาชีพอยู่ก่อนที่จะมีสถานีรถไฟ
2. ผู้โดยสารรถไฟใต้ดินสถานีบางซื่อ ซึ่งมีวิถีชีวิต อาชีพที่หลากหลายและเข้ามาใช้บริการรถไฟที่สถานีบางซื่อเป็นประจำ ภายหลังจากการเปิดใช้รถไฟซึ่งก่อนหน้านี้ไม่เคยเข้ามาในบริเวณนี้

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผลการศึกษาทำให้ทราบถึงพฤติกรรมการใช้พื้นที่สัญจร ความต้องการด้านพื้นที่กิจกรรมของผู้ใช้บริการสถานีรถไฟบางซื่อ ที่มีผลกระทบต่อการใช้ที่ดิน สังคม เศรษฐกิจของพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟซึ่งเป็นชุมชนดั้งเดิม เพื่อเป็นแนวทางในการจัดการพื้นที่ให้สามารถรองรับความต้องการของผู้ใช้บริการ โดยไม่ขัดแย้งหรือขัดขวางกับวิถีชีวิตชุมชนเดิม และสอดคล้องกับการขยายโครงการขนส่งในอนาคตที่อยู่บริเวณพื้นที่ศึกษา

1.5 นิยามศัพท์

สถานี (Station Point) หมายถึง จุดจอดหรือจุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร ที่ตั้งอยู่เป็นระยะ ๆ ตามแนวเส้นทางของระบบขนส่งมวลชนแต่ละระบบ ซึ่งมีลำดับความสำคัญแตกต่างกันออกไปตามตำแหน่งที่ตั้งและปริมาณผู้โดยสารที่จะเดินทางผ่านเข้า - ออกในแต่ละสถานี โดยแบ่งออกเป็น 3 สถานี คือ

- สถานีทั่วไป เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารทั่วไป ที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางของแต่ละระบบ

- สถานีร่วมของระบบ เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารที่ตั้งอยู่บริเวณจุดตัดหรือเชื่อมต่อระหว่างแนวเส้นทางของแต่ละระบบ ซึ่งมีผู้โดยสารเดินทางเข้า-ออกมากกว่าสถานีทั่วไป

- สถานีร่วมระหว่างระบบ เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร ที่ตั้งอยู่บริเวณจุดตัดหรือจุดเชื่อมต่อระหว่างแนวเส้นทางของระบบ ที่ต่างกัน 2 ระบบหรือมากกว่า ซึ่งมีความสำคัญในการเป็นจุดรวมของระบบการขนส่งหลายระบบ (Transit Node) หรือเป็นจุดเปลี่ยนถ่าย

ระหว่างระบบการขนส่ง (Transport Interchange Point) ที่จะมีปริมาณผู้โดยสารเดินทางผ่านเข้า-ออกมากที่สุด

สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อจัดเป็นสถานีทั่วไป แต่ในอนาคตจะเป็นสถานีร่วมระหว่างระบบ

พื้นที่โดยรอบ หมายถึง พื้นที่ที่อยู่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ โดยกำหนดให้พื้นที่เขตบางซื่อและบางส่วนของเขตจตุจักร ซึ่งอยู่ติดต่อกับเขตบางซื่อบริเวณสถานีรถไฟบางซื่อเป็นพื้นที่ศึกษา (รายละเอียดในขอบเขตเนื้อหา)

ผู้โดยสาร ในที่นี้ หมายถึง ผู้โดยสารรถไฟฟ้าใต้ดินที่สถานีบางซื่อ

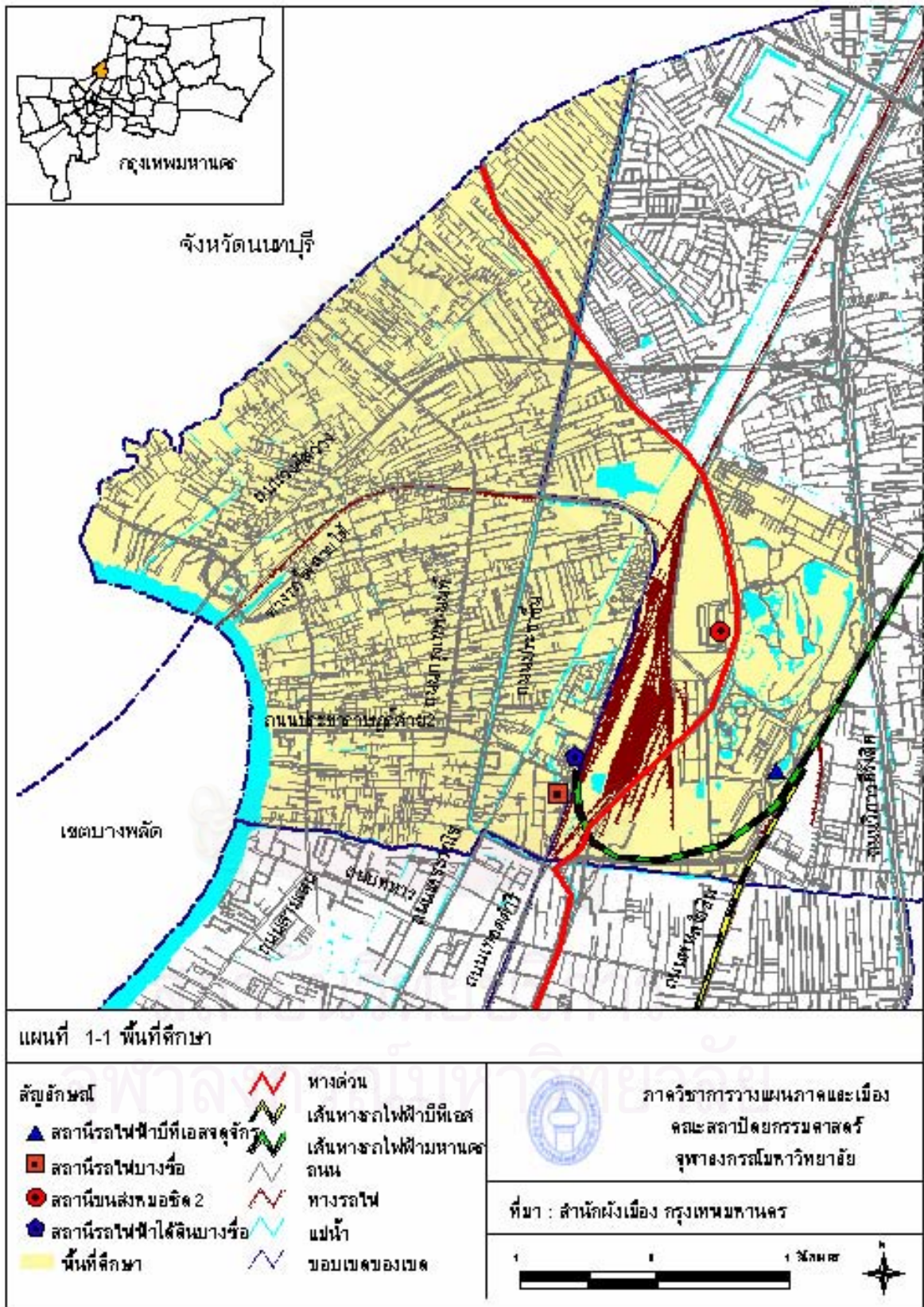
สถานีรถไฟฟ้า ในที่นี้ หมายถึง สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ

1.6 ข้อจำกัดในการวิจัย

เนื่องจากการศึกษาผลกระทบต่อชุมชน มีข้อจำกัดเกี่ยวกับเรื่องข้อมูลทุติยภูมิของพื้นที่ศึกษา ซึ่งไม่มีหน่วยงานที่รับผิดชอบเก็บในระดับชุมชน ส่วนใหญ่จะเก็บในระดับเขต โดยมีสำนักงานเขตเป็นผู้รับผิดชอบ ดังนั้นในการศึกษาจึงต้องใช้ข้อมูลในระดับเขตอธิบายในภาพรวม และเจาะลึกในระดับชุมชนโดยใช้แบบสอบถามประกอบการสัมภาษณ์แทน

โครงการที่ทำการศึกษาซึ่งได้แก่ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร เป็นโครงการที่เริ่มทำการสำรวจเส้นทางนับจนถึงปัจจุบันเป็นเวลาประมาณ 10 ปี ข้อมูลก่อนการก่อสร้างเกี่ยวกับพื้นที่ศึกษา จึงถูกเก็บโดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และไม่สามารถเข้าถึงข้อมูลได้ทั้งหมด จึงได้มาเพียงบางส่วนเท่านั้น

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



บทที่ 2

แนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

วิทยานิพนธ์ เรื่อง ผลกระทบของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ ที่มีต่อชุมชนและพื้นที่โดยรอบ ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาแนวความคิด ทฤษฎีต่างๆ ที่สอดคล้องและเกี่ยวข้องเพื่อสร้างกรอบความเข้าใจถึงความสำคัญของการคมนาคม ความหมายของชุมชนและแนวคิดเกี่ยวกับผลกระทบ ตามหัวข้อดังนี้

- 2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ที่ดินกับการขนส่ง
- 2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงทางสังคมของชุมชนเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงการขนส่ง
- 2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับผลกระทบ
- 2.4 แนวความคิดเกี่ยวกับผลกระทบจากการคมนาคมในเมือง
- 2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงการคมนาคม
- 2.6 ตัวอย่างการพัฒนาเมืองตามแนวเส้นทาง Mass Transit
- 2.7 กรอบความคิดและขั้นตอนการศึกษา

2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ที่ดินกับการขนส่ง

ฉัตรชัย พงศ์ประยูร (2527) ได้อธิบายถึง ความสำคัญของระบบการคมนาคมขนส่งว่า หากปราศจากการคมนาคมขนส่ง ลักษณะการใช้ที่ดินประเภทต่างๆ คงจะไม่เกิดขึ้น ทั้งนี้เพราะการคมนาคมขนส่ง ช่วยอำนวยความสะดวก ในการเคลื่อนของคนและสินค้า ช่วยให้เกิดการรวมตัวของแรงงาน เป็นแหล่งที่ช่วยให้เกิดการแลกเปลี่ยนค้าขายสินค้ากัน และทำให้บริเวณต่างๆ ภายในเมืองมีรูปแบบที่ผิดกันไปตามบทบาทหน้าที่ โดยมีเส้นทางการคมนาคมเป็นตัวการเชื่อมกิจกรรมต่างๆ เข้าด้วยกัน ดังนั้นการคมนาคมภายในเมืองจะเกิดขึ้นเพราะความจำเป็นทางด้านกาารพึ่งพาซึ่งกันและกันระหว่างแหล่งผลิตและผู้บริโภค และการขนถ่ายย้ายแหล่ง

Leibbrand (1970) กล่าวว่า เมืองและการขนส่งเป็นสิ่งที่เกิดมาคู่กัน ถ้ามีสิ่งหนึ่งก็ต้องมีอีกสิ่งหนึ่งเสมอ ดังนั้นพบว่า ทุกเมืองในโลกนี้ จะมีเส้นทางขนส่งเป็นปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลอย่างมากต่อการเลือกที่ตั้งของเมืองและถิ่นฐานของมนุษย์ นอกจากนี้รูปแบบการขนส่งของเมืองยังเป็นตัวกำหนดและจำกัดรูปแบบของเมืองด้วย จากการที่มีการพัฒนาทางด้านกาารขนส่ง มีการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ มาใช้ในการขนส่ง ทำให้การขนส่งสะดวกรวดเร็วและมีประสิทธิภาพขึ้น ทำให้เมืองมีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว มีขนาดอิทธิพลกว้างขึ้น เมื่อ

เมืองมีขนาดใหญ่ขึ้นก็จะเกิดเส้นทางติดต่อระหว่างส่วนต่างๆ มากขึ้น และการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ก็จะมากขึ้นตามไปด้วย

Murphy (1968) กล่าวว่า การเกิดรูปแบบใหม่ของการขนส่งจะทำให้เกิดการพัฒนาการเติบโต หรือการขยายขนาดเมืองออกไป เขตชานเมืองจะเป็นที่อยู่อาศัยของคนทำงานในเขตใจกลางเมืองซึ่งเป็นย่านธุรกิจ ประชากรที่อาศัยอยู่ในใจกลางเมืองจะลดลง และไปอยู่ในเขตชานเมืองที่มีสภาพแวดล้อมดีกว่า ซึ่งการที่จะเป็นเช่นนี้ได้ก็ต้องมีการพัฒนาในเรื่องของเส้นทางขนส่ง เพื่อให้มีการเดินทางไปสู่ส่วนต่างๆ ทั้งภายในเมืองและระหว่างเมืองได้สะดวกขึ้น

จากแนวคิดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ที่ดินกับการขนส่ง เส้นทางขนส่งจะกระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ในขณะที่เดียวกันการใช้ที่ดินที่แตกต่างๆ ในเมืองก็เป็นสาเหตุให้เกิดการเดินทางเพื่อไปประกอบกิจกรรมต่างๆ ภายในเมือง

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ของการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆ กับการขนส่งร่วมกัน การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆ มีผลต่อการกำหนดเส้นทางคมนาคม หรือการกำหนดระบบขนส่งสาธารณะ เช่น ระบบขนส่งสาธารณะจะต้องทำหน้าที่เชื่อมแหล่งที่อยู่อาศัยชานเมืองเข้ากับใจกลางเมืองที่มีความหนาแน่น ในการวางแผนระบบขนส่งสาธารณะ หรือการกำหนดสถานีจำเป็นต้องพิจารณาทิศทางการใช้ประโยชน์ที่ดินว่ามีแนวโน้มในอนาคตเป็นอย่างไร เพื่อจัดระบบการขนส่งสาธารณะรองรับปริมาณที่เพิ่มขึ้นในอนาคต เช่น บริเวณจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญ ที่อาจมีลักษณะทำเลที่ตั้งและลักษณะทางกายภาพที่เหมาะสมแก่การกำหนดเป็นสถานีจุดเปลี่ยนการเดินทาง เช่น อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เป็นจุดเปลี่ยนการเดินทางของยานพาหนะหลายประเภททั้งรถประจำทาง รถตู้ประจำทาง รถไฟฟ้า เนื่องจากสามารถแยกออกไปในจังหวัดปริมณฑลรอบๆ ได้ นอกจากนี้ยังมีระบบทางด่วนรองรับผู้ใช้รถยนต์ส่วนตัวอีกด้วย

ในทางกลับกันระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพจะเป็นตัวกำหนดที่อยู่อาศัยว่าจะอยู่ในบริเวณที่มีระยะห่างจากใจกลางเมืองเท่าใด กล่าวคือ หากระบบขนส่งมีความต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ สามารถลดระยะเวลาในการเดินทาง ก็จะทำให้ที่พักอาศัยขยายออกไปในบริเวณชานเมือง เวลาในการเดินทางจะเป็นปัจจัยที่สำคัญมากกว่าระยะทาง เพราะการขนส่งมีประสิทธิภาพ ยกตัวอย่างเช่น การเกิดบริการรถตู้ประจำทางในจังหวัดที่อยู่ไกลออกไป ในแต่ละภาค ภาคกลาง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา อ่างทอง นครสวรรค์ ภาคตะวันออก จังหวัดชลบุรี ภาคตะวันออกเฉิยงเหนือ จังหวัดนครราชสีมา ภาคตะวันตก จังหวัดราชบุรี จังหวัดเพชรบุรี บริการเหล่านี้จะสามารถตอบสนองผู้ที่มีความต้องการเดินทางไปกลับกรุงเทพฯ กับจังหวัดนั้นๆ ภายในเวลาจำกัดได้

นอกจากนี้ความสัมพันธ์ของการขนส่งกับการใช้ประโยชน์ที่ดินยังสัมพันธ์กันในแง่การใช้การคมนาคมเป็นตัวนำให้เกิดการพัฒนาในพื้นที่ว่าต้องการให้พื้นที่นั้นใช้ประโยชน์ที่ดินไปในทิศทางใด ในกรณีเช่น การตั้งนิคมอุตสาหกรรม โดยสร้างถนนและบรรยากาศสถานที่ให้

เอื้ออำนวยต่อการตั้งโรงงานอุตสาหกรรม เป็นแรงจูงใจ เพื่อดึงดูดให้ผู้ประกอบการย้ายออกจากใจกลางเมืองมาตั้งโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งอาจนำไปสู่ความสำเร็จในการโซนนิ่ง

ฉัตรชัย พงศ์ประยูร (2527) แบ่งรูปแบบการขนส่งภายในเมืองทั่วไป ดังนี้

1. การขนส่งแบบเดี่ยว ได้แก่ รถยนต์ส่วนตัวและพาหนะส่วนตัวอื่นๆ เช่น มอเตอร์ไซค์ จักรยาน เป็นต้น รถแท็กซี่ สามล้อ และพาหนะรับจ้างแบบอื่นๆ เป็นต้น

2. ระบบการขนส่งแบบกลุ่ม เช่น รถเมล์ รถราง เรือข้ามฟาก นอกจากนี้มีการขนส่งมวลชน เช่นรถไฟ และรถใต้ดิน ขึ้นอยู่กับสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมส่วนตัวของผู้เดินทาง และความพอใจของผู้เดินทาง นอกจากนี้ยังมีองค์ประกอบอื่นๆ ที่มีผลในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง เช่น ระยะทางและเวลาในการเดินทางว่ามากน้อยเพียงใด

รูปแบบการขนส่งในเมืองสัมพันธ์กับการใช้ที่ดิน กล่าวคือ บริเวณใดที่มีการใช้ที่ดินหนาแน่น บริเวณนั้นก็จะมีโอกาสได้รับบริการจากการขนส่งแบบกลุ่มก่อน เนื่องจากมีความคุ้มค่าในการดำเนินการมากกว่า บริเวณชานเมืองที่อยู่ห่างไกล จะต้องอาศัยการขนส่งแบบเดี่ยว เพราะการขนส่งแบบกลุ่มยังไม่มีให้บริการ

2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงทางสังคมของชุมชนเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงการขนส่ง

2.2.1 ความหมายของการเปลี่ยนแปลง สมศักดิ์ ศรีสันติสุข (2536) กล่าวว่า การเปลี่ยนแปลงมักเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับเวลา หรือขึ้นอยู่กับเวลา การเปลี่ยนแปลงจำเป็นต้องกล่าวถึงระยะเวลาหนึ่งเปลี่ยนแปลงไปสู่อีกระยะเวลาหนึ่ง เวลาจึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะกำหนดว่า จะเป็นสิ่งที่เปลี่ยนแปลงไปหรือไม่ ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่า การเปลี่ยนแปลงคือการที่สิ่งใดสิ่งหนึ่งได้แปรสภาพจากที่เคยเป็นอยู่มาเป็นสภาพใหม่ โดยมีองค์ประกอบของเวลาเป็นเครื่องกำหนด

ส่วนการเปลี่ยนแปลงทางสังคม เป็นการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น ในระยะเวลาใดเวลาหนึ่ง ซึ่งเปรียบเทียบความแตกต่างจากระยะเวลาหนึ่งที่เปลี่ยนแปลงไปสู่อีกระยะเวลาหนึ่ง นอกจากนี้ยังเป็นการเปลี่ยนแปลงในระบบโครงสร้างและหน้าที่ของระบบความสัมพันธ์ทางสังคม ระหว่างมนุษย์หรือกลุ่มคนในสังคม ตลอดจนเป็นการเปลี่ยนแปลงการกระทำระหว่างกันทางสังคม ในการติดต่อการกระทำระหว่างมนุษย์หรือกลุ่มของสังคม

2.2.2 ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรม

2.2.2.1 ก่อให้เกิดประโยชน์ เช่น มีการประดิษฐ์คิดค้นสิ่งใหม่ๆ มีการเปลี่ยนแปลงระบบการทำงานที่ดี มีการพัฒนาประเทศทำให้ประชากรกินดีอยู่ดีขึ้น

2.2.2.2 ก่อให้เกิดปัญหา หากอัตราการเปลี่ยนแปลงไม่เท่ากัน ทำให้เกิดปัญหาทางสังคม

การพิจารณาการเปลี่ยนแปลงจำเป็นต้องเปรียบเทียบให้เห็นการเปลี่ยนแปลงโดยเลือกระยะเวลาหนึ่งเปรียบเทียบกับระยะเวลาหนึ่ง ในที่นี้เลือกช่วงเวลาก่อนเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อและหลังเปิดใช้เพื่อพิจารณาการเปลี่ยนแปลง

แนวความคิดเรื่องการเปลี่ยนแปลงสามารถนำไปประยุกต์ใช้กับการเปลี่ยนแปลงด้านต่างๆ ในที่นี้นำไปประยุกต์ใช้กับการเปลี่ยนแปลงเนื่องจากการขนส่ง

2.2.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงทางสังคมของชุมชนเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงการขนส่ง

แนวทางในการศึกษาผลกระทบโครงการทางพิเศษถนน ทางยกระดับ ทางด่วน ชั้นที่ 4 กล่าวว่าการเปลี่ยนแปลงทางสังคมของชุมชนเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงการขนส่งสามารถประเมินโดย ในด้านคุณภาพชีวิต สภาพสังคม วิเคราะห์ลักษณะทางสังคมของชุมชน จำนวนประชากร เพศ อายุ ความเป็นอยู่ สำนวญความคิดเห็นเกี่ยวกับความดึงดูดในที่อยู่อาศัย ความแออัด ความเป็นส่วนตัว ประเมินผลกระทบต่อชุมชน ความรู้สึกเดือดร้อนรำคาญ ความพึงพอใจ โดยสามารถวัดได้จากจำนวนและเปอร์เซ็นต์ของประชาชนที่คิดว่าการเปลี่ยนแปลงในความสงบทางเสียงและสายตา สำนวญความคิดเห็นของผู้ใช้เส้นทางเกี่ยวกับข้อดีข้อเสียและความเดือดร้อน

2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับผลกระทบ

ผลกระทบ หมายถึง ผลของการเปลี่ยนแปลงปรับปรุงจากสภาพที่เป็นอยู่ในช่วงระยะเวลาหนึ่งของการดำเนินงานและภายหลังการดำเนินงานตามโครงการ ไปสู่อีกสภาพทั้งทางบวกและทางลบ อาจเป็นผลที่เกิดขึ้นทั้งในปัจจุบันและอนาคต และอาจเกิดขึ้นกับกลุ่มเป้าหมาย และที่มีใช้กลุ่มเป้าหมาย หรือกระทบต่อสถานการณ์ต่างๆ ทั้งทางตรงและทางอ้อม

2.3.1 แนวทางการศึกษาผลกระทบ

แนวทางการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคมของประเทศไทยโดยสถาบันนโยบายศึกษา (2539) ได้เสนอ มิติต่างๆ ของผลกระทบ ไว้ดังนี้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2-1 มิติต่างๆของผลกระทบ

ประเภทของผลกระทบ	ความหมาย
<p>ผลกระทบทางบวก – ผลกระทบทางลบ</p> <p>ผลกระทบทางบวก</p> <p>ผลกระทบทางลบ</p>	<p>การแยกแยะผลกระทบตามผลดี-ผลเสียที่เกิดขึ้นต่อผู้รับผลกระทบ</p> <p>เกิดผลดีกับผู้ได้รับผลกระทบ</p> <p>เกิดผลเสียกับผู้ได้รับผลกระทบ</p>
<p>ผลกระทบในวงกว้าง – ผลกระทบในขอบเขตจำกัด</p> <p>ผลกระทบในวงกว้าง</p> <p>ผลกระทบในขอบเขตจำกัด</p>	<p>การแยกแยะผลกระทบตามขอบเขตพื้นที่ทางกายภาพที่รับผลกระทบ</p> <p>กระทบกระเทือนคนจำนวนมาก แม้ว่าอาจจะเป็นการกระทบกระเทือนเพียงเล็กน้อย</p> <p>สามารถชี้ดวงระบุผลกระทบได้ครบถ้วนและชัดเจนได้ง่าย</p>
<p>ผลกระทบเข้มข้น – ผลกระทบบางเบา</p> <p>ผลกระทบเข้มข้น</p> <p>ผลกระทบบางเบา</p>	<p>การแยกแยะผลกระทบตามความหนัก-เบาของผลกระทบที่มีต่อผู้รับผลกระทบ</p> <p>ผู้รับผลกระทบได้รับผลกระทบหนัก</p> <p>ผู้รับผลกระทบได้รับผลกระทบเบา</p>
<p>ผลกระทบต่อเนื่อง – ผลกระทบเป็นระยะ</p> <p>ผลกระทบต่อเนื่อง</p> <p>ผลกระทบเป็นระยะ</p>	<p>การแยกแยะผลกระทบตามห้วงเวลาที่ผลกระทบเกิดขึ้น</p> <p>ผลกระทบที่เกิดขึ้นตลอดเวลาที่มีกิจกรรมและโครงการนั้นๆ</p> <p>ผลกระทบที่เกิดขึ้นในบางช่วงเวลาที่กิจกรรมและโครงการนั้นๆ</p>
<p>ผลกระทบถาวร-ผลกระทบชั่วคราว</p> <p>ผลกระทบถาวร</p> <p>ผลกระทบชั่วคราว</p>	<p>การแยกแยะผลกระทบตามความคงทนถาวรของผลกระทบ</p> <p>ผลกระทบที่เป็นการเปลี่ยนแปลงแบบนิรันดร์</p> <p>ผลกระทบสามารถจะเปลี่ยนแปลงได้เรื่อยๆ</p>

ที่มา : สถาบันนโยบายศึกษา (2539)

การศึกษาของสถาบันนโยบายศึกษาได้แบ่งผลกระทบออกเป็นแง่หลายมุม ดังนั้นในการศึกษาครั้งนี้เลือกที่จะแบ่งผลกระทบออกเป็น ผลกระทบทางบวกและผลกระทบทางลบเพื่อง่ายต่อการเสนอแนะหาแนวทางการแก้ไขปัญหาดังต่อไปนี้

ตามแนวทางศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคม โดยสถาบันนโยบายศึกษา (2539) ซึ่งแทรกอยู่ในบางส่วนของการศึกษาด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์และคุณภาพชีวิต ได้เสนอแนะตัวชี้วัด (indicator) ในการศึกษาผลกระทบดังนี้

กลุ่มตัวแปรประชากรและการตั้งถิ่นฐาน

ตัวแปร	ตัวชี้	ข้อมูล
โครงสร้างประชากร	ขนาด	จำนวนประชากร
	อัตราการเพิ่ม	อัตราการเพิ่มเฉลี่ย
ความสัมพันธ์ในชุมชน	ครัวเรือน	จำนวนครัวเรือน
ความเจริญเติบโตของชุมชน	ผลิตภัณฑ์สำคัญ การขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม	จำนวนสถานประกอบการ การเปลี่ยนแปลงราคาที่ดิน ผังเมือง แผนที่การใช้ที่ดิน

กลุ่มตัวแปรชีวภาพและบริการชุมชน

ตัวแปร	ตัวชี้	ข้อมูล
บริการสุขภาพ	การจราจร	ระบบคมนาคมขนส่ง ในระดับชุมชน ปริมาณการจราจร ความแออัด สภาพเส้นทางการจราจร แผนการขยายการบริการ

ซึ่งผู้เสนอแนะแนวทางนี้เห็นว่าไม่จำเป็นต้องเก็บข้อมูลในทุกตัวแปร แต่เก็บเฉพาะตัวแปรที่ผู้ศึกษาเห็นว่ามีความสำคัญเกี่ยวข้องกับผลกระทบนั้นๆ

แนวทางในการศึกษาผลกระทบโครงการทางพิเศษถนน ทางยกระดับ ทางด่วน ชั้นที่ 4 (2538) กล่าวว่า ทางพิเศษ ซึ่งตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 หมายความว่า รวมถึงทางหรือถนนซึ่งจัดสร้างขึ้นใหม่ไม่ว่าในระดับพื้นดิน ใต้พื้นดิน เพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรเป็นพิเศษ และหมายความรวมถึงทางซึ่งใช้สำหรับรถรางเดี่ยวหรือรถใต้ดิน โดยกล่าวไว้ว่า ควรศึกษาถึงผลกระทบทั่วไป ได้แก่ ผลกระทบแง่ดีของโครงการ และผลกระทบใน

แง่ความเสียหาย ผลกระทบจากการย้ายที่อยู่อาศัย ผลกระทบจากการกีดขวางเส้นทางคมนาคมเดิม ซึ่งจำเป็นต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับจำนวนรถยนต์ยานพาหนะ ผลกระทบต่อทัศนียภาพ ซึ่งได้เสนอให้ประมวลข้อคิดเห็นของประชาชนในย่านนั้น และผลกระทบอื่นๆ เช่น ผลกระทบที่เกิดจากการขึ้นราคาที่ดินในบริเวณที่ทางสร้างผ่าน หรือบริเวณใกล้เคียง ศึกษาคุณค่าการใช้ประโยชน์ของชุมชน ได้แก่การใช้ที่ดิน ศึกษาสภาพการใช้ที่ดินในเขตอิทธิพลของโครงการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ เกี่ยวกับความเดือดร้อนหรือผลประโยชน์เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลง ศึกษาด้านการคมนาคมขนส่ง โดยพิจารณาผลกระทบโดยตรงต่อระบบคมนาคมขนส่ง ศึกษาสภาพโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง ปริมาณการจราจร ปัญหาการคมนาคมเชื่อมโยงโครงข่าย จำนวนผู้ใช้เส้นทาง สำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้เส้นทางเกี่ยวกับข้อดี ข้อเสียและความเดือดร้อน ส่วนด้านสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการ ควรพิจารณาผลกระทบจากโครงการ การขยายช่องทางเดินรถเดิม การเชื่อมต่อถนนใหม่และการปรับปรุงทางแยก ระบบประปา ระบบไฟฟ้า ด้านคุณภาพชีวิต สภาพสังคม วิเคราะห์ลักษณะทางสังคมของชุมชน จำนวนประชากร เพศ อายุ ความเป็นอยู่ สำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับความดึงดูดใจที่อยู่อาศัย ความแออัด ความเป็นส่วนตัว ประเมินผลกระทบต่อชุมชน ความรู้สึกเดือดร้อนรำคาญ ความพึงพอใจ โดยสามารถวัดได้จาก จำนวนและเปอร์เซ็นต์ของประชาชนที่คิดว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงในทางลบทางเสียงและสายตา ราคาทรัพย์สิน วัดโดยการเปลี่ยนแปลงในราคาที่ดิน จำนวนประชาชนที่คิดว่าทัศนียภาพเลวลงหรือดีขึ้น ด้านทัศนียภาพ สำรวจทัศนคติของผู้ใช้เส้นทางและผู้ที่อยู่อาศัยเกี่ยวกับทัศนียภาพที่เกิดขึ้นและที่ต้องการ

2.4 แนวความคิดเกี่ยวกับผลกระทบจากการคมนาคมในเมือง

ฉัตรชัย พงศ์ประยูร (2527) กล่าวว่า การคมนาคมช่วยให้มีการบริการและการเคลื่อนที่จริง แต่ก็ทำให้สภาพแวดล้อมเสื่อมเช่นกัน ทำให้เกิดมลภาวะและทรัพย์สินเสียหาย ราคาตก ตลอดจนทำให้บางเขตตกอยู่ในสภาพโดดเดี่ยวเมื่อบริเวณนั้นถูกถนนตัดผ่านกลาง เป็นการรับผลกระทบที่เสียหายแม้ว่าเมืองทั่วไปจะได้รับผลประโยชน์

การพัฒนาหรือปรับปรุงเส้นทางขนส่งในเมือง มีผลกระทบต่อบริเวณที่ถนนหรือทางด่วนผ่านหลายแบบ เช่นราคาที่ดินริมถนนเปลี่ยนไป อาจมีร้านรวงเพิ่มขึ้น สภาพแวดล้อมภายในบริเวณนั้นเสื่อมลง ตลอดจนอาจมีปัญหาในเรื่องอันตรายจากอุบัติเหตุมากขึ้น ในต่างประเทศโครงการทางด่วนหลายสายต้องยุติลงเนื่องจากมีผลกระทบในทางที่เสียหายมาก ผลกระทบต่อผู้ที่มิได้ใช้ทางด่วน ไม่เคยนำมาพิจารณาในการตัดสินใจมาก่อน แต่ในปัจจุบันแนวความคิดดังกล่าวได้รับการแก้ไขแล้ว ข้อเสนอแนะของราษฎรที่อาศัยอยู่ในบริเวณทางด่วนผ่าน ก็ต้องได้รับการพิจารณาด้วย โครงการปรับปรุงเส้นทางหรือทางด่วนจึงต้องมีการตัดสินใจด้วยความรอบคอบทั้งด้านผลประโยชน์และโทษ พร้อมกันนั้นก็ต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม (Environmental impact statement) ด้วยก่อนที่จะเริ่มมีโครงการ

2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงการคมนาคม

การพัฒนาและการปรับปรุงเส้นทางคมนาคมจะก่อให้เกิดสภาพผลกระทบต่อพื้นที่ทั้งในแง่บวกและแง่ลบ ดังนี้

ผลกระทบต่อการเดินทาง Sharp and Clifford (1976) กล่าวว่า การพัฒนาและการปรับปรุงถนนสายใหม่ไปยังบริเวณพื้นที่ชานเมือง จะทำให้เกิดการเข้าถึง (accessibility) พื้นที่มากยิ่งขึ้น และเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและความสะดวกสบายในการเดินทาง และผู้อาศัยอยู่บริเวณที่มีถนนตัดผ่านจะมีสภาพความเป็นอยู่ดีขึ้น

ผลกระทบทางด้านกายภาพ ได้แก่ การใช้ประโยชน์ที่ดิน Wilfred (1966) กล่าวว่า การพัฒนา เส้นทางคมนาคมไปยังเขตชานเมืองจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆ การตั้งถิ่นฐานของชุมชนพักอาศัยจะตั้งอยู่หนาแน่นบริเวณ 2 ข้างทางยาวตลอดถนนในลักษณะเป็นเส้นตรง ซึ่งจะส่งผลกระทบในทางลบต่อที่อยู่อาศัยที่ตั้งอยู่ติดกับถนน จะทำให้ผู้อยู่อาศัยเหล่านั้นมีคุณภาพชีวิตลดลง

Gauthier (1970 อ้างถึงในบุญงาม เอี่ยมศุภวัฒน์, 2542:13-15) ได้กล่าวถึงความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งและการขยายตัวทางเศรษฐกิจว่า เมื่อมีการลงทุนทางด้าน การขนส่ง จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อ การขยายตัวทางเศรษฐกิจ ได้ 3 ลักษณะ คือ

- ผลกระทบทางบวก (โดยตรง) ต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจ เนื่องจากถนนทำให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทางในการรับส่งสินค้า การขยายตัวทางเศรษฐกิจจึงรวดเร็วขึ้น
- ผลกระทบทางลบ ก่อให้เกิดการชะงักงันของการขยายตัวทางเศรษฐกิจ เพราะการนำเอาทรัพยากรต่างๆ ที่มีอยู่ มาลงทุนทางการขนส่งมากเกินไป ทำให้เกิดการขาดแคลน ทรัพยากรที่จะนำไปใช้ทางด้านอื่นๆ
- ผลกระทบทางอ้อม ต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ในตัวของการขนส่งเองจะไม่ก่อให้เกิดการขยายตัว แต่จะสนับสนุน ให้มีความเป็นไปได้มากยิ่งขึ้นในการขยายตัวทางเศรษฐกิจ

ผลกระทบจากการคมนาคมในเมืองสามารถแบ่งเป็นได้ประเภท เช่นแบ่งตามแง่มุมของผลกระทบ เช่น ด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคม หรือแบ่งตามความสามารถในการประเมินค่า เช่นผลกระทบที่สามารถประเมินค่าได้เช่น ความเสียหายทางเศรษฐกิจ และที่ไม่สามารถประเมินค่าได้เช่นต้นทุนทางสังคม ซึ่งในการพิจารณา จำเป็นต้องคำนึงหลายด้านประกอบกัน

นิภาภรณ์ ภูจำนงค์ (2542) ได้ศึกษา ผลกระทบจากการปรับปรุงถนนวิชรพล และถนนสายใหม่ ต่อการพัฒนาทางกายภาพในพื้นที่ชานเมืองกรุงเทพมหานคร โดยศึกษาจากวิวัฒนาการและสภาพการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ในพื้นที่ ในช่วงเวลา ก่อนและหลังการปรับปรุงถนนวิชรพลและถนนสายใหม่ และพิจารณาปัจจัยด้านอื่นๆ ที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ด้วยเช่นกัน โดยนำเอาข้อมูลการสำรวจภาคสนาม ได้แก่ข้อมูลแบบสอบถามและการสำรวจลักษณะทางกายภาพ ของพื้นที่ศึกษามาร่วมในการพิจารณา เพื่อ

นำไปสู่การวิเคราะห์สภาพปัญหา และผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อพื้นที่ ตลอดจนเสนอแนวทางการพัฒนาในอนาคต ซึ่งผลการศึกษาพบว่า ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ 2 ประการสำคัญ กล่าวคือด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน พบว่าการปรับปรุงถนนส่งผลให้พื้นที่มีการเข้าถึงสูงขึ้น เกิดการขยายตัวของชุมชนพักอาศัย และด้านปริมาณการจราจรมีปริมาณมากขึ้น ในแง่ของการเป็นเส้นทางลัด ก่อให้เกิดปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดินไร้ระเบียบ ปัญหาที่ว่างเปล่าร้างและปัญหาการจราจรติดขัด

ขวัญชัย กลั่นประยูร (2534) ศึกษาเรื่อง ผลกระทบของทางขึ้นทางลงทางด่วนที่มีต่อพื้นที่ของเมืองโดยรอบ ซึ่งทางด่วนเป็นส่วนหนึ่งของการแก้ไขปัญหาการจราจร และเป็นผลดีในช่วงแรก แต่กลับกลายเป็นการเพิ่มปัญหาเพราะพบว่าทางขึ้นทางลงทางด่วนในแต่ละจุดทั่วกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นตัวนำให้เกิดการพัฒนาในแต่ละจุดนั้น ล้วนต้องประสบปัญหาการจราจรที่ติดขัดทั้งสิ้น เนื่องจากต้องเสียเวลารอคอยและรถติดเป็นแถวยาวเพื่อเข้าสู่ระบบทางด่วน ทำให้เป็นการเพิ่มปริมาณการจราจรมากยิ่งขึ้นบริเวณทางขึ้นทางลง

นอกจากนี้ทางขึ้นทางลงในแต่ละจุดของทางด่วน ในกรุงเทพมหานคร ได้ก่อให้เกิดกิจกรรมในบริเวณพื้นที่รอบๆ ทั้งในพื้นที่ชานเมืองและในเมือง พื้นที่เมืองได้ถูกเร่งรัดให้มีการขยายตัวเพิ่มขึ้น โดยมีทางด่วนเป็นปัจจัย ตัวหนึ่งในการเร่งให้เกิดการขยายตัว บริเวณทางขึ้นทางลงทางด่วน ก่อให้เกิดผลกระทบต่อพื้นที่แตกต่างกันออกไป โดยในงานวิจัยนี้ได้พิจารณาแบ่งเป็น ระดับเมืองเพื่อคุณภาพรวมของกรุงเทพมหานคร ในระดับย่านเพื่อที่จะดูผลต่อกิจกรรมและพื้นที่เมือง และในระดับจุดเพื่อดูสาเหตุของผลกระทบ โดยสรุปผลได้ตั้งนี้ การเพิ่มขึ้นของจุดขึ้นลงทางด่วนในบริเวณใจกลางเมืองจะมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินน้อยกว่าบริเวณชานเมือง ซึ่งเป็นการเพิ่มความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่เพิ่มมากขึ้น และสำหรับถนนสายหลักในเมืองที่ค่อนข้างติดขัดอยู่แล้ว ทางด่วนกลายเป็นตัวนำการเดินทางมารวมอยู่ใจกลางเมือง กลายเป็นการเพิ่มและซ้ำเติมลงไปบนถนนสายหลัก เช่น ถนนเพชรบุรี ถนนสุขุมวิท ถนนพหลโยธิน จุดขึ้นลงเป็นจุดกระจายและรวบรวมการเดินทางและการสัญจรโดยผ่านระบบทางด่วน

Kamalas Phandee (1994) ได้ทำการศึกษา “เรื่องความเป็นไปได้และผลกระทบของระบบรถไฟฟ้ามวลชนในย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้าของกรุงเทพมหานคร” พื้นที่ศึกษาได้แก่ ย่านสีลม ย่านสุขุมวิท ย่านรัชดาภิเษก และย่านเกาะรัตนโกสินทร์ โดยเนื้อหาส่วนที่เป็นการวิเคราะห์ผลกระทบของระบบรถไฟฟ้าที่มีต่อพื้นที่ศึกษาทั้ง 4 พื้นที่ดังกล่าว โดยพิจารณาผลกระทบด้านการใช้ที่ดิน สภาพแวดล้อม และภูมิทัศน์ ผลการศึกษาพบว่า ระบบรถไฟฟ้าจะเป็นปัจจัยสำคัญในการกระตุ้นการพัฒนาที่ดิน ราคาที่ดินที่สูงขึ้น ประสิทธิภาพในการใช้ที่ดิน คุ่มค่ามากขึ้น ผลกระทบต่อพื้นที่ศึกษาอาจทำให้เกิดการจราจรบนถนนติดขัดมากขึ้น เนื่องจากต้องเสียพื้นที่บางส่วนของถนนในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้า สำหรับปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อมจะมีความรุนแรงในด้านเสียงและอากาศ และด้านภูมิทัศน์จะทำลายคุณค่าความสุนทรีย์ของสถาปัตยกรรมอาคารต่างๆ เนื่องจากถูกบดบังด้วยโครงสร้างขนาดใหญ่

ของสถานีและเส้นทาง และเมื่อมีระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่เข้ามา ทำให้เพิ่มแรงดึงดูดในการเข้ามาพัฒนาพื้นที่มากขึ้น ทั้งในประเภทเพื่อการพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัย

จรรยา ลีลามโนธรรม (2537) ได้ทำการศึกษาในเรื่อง “การประเมินเทคโนโลยีในแง่มุมด้านวิศวกรรม” โดยศึกษาระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งมีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาผลกระทบจากการมีระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพในกรุงเทพมหานคร โดยพิจารณาจากพื้นฐานทางวิศวกรรม ซึ่งผลการวิจัยพบว่า การใช้ที่ดินบริเวณสถานีรถไฟฟ้าจะมีการเปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่เพื่อการพาณิชย์ พื้นที่บริเวณปลายเส้นทางรถไฟฟ้าในชานเมืองจะพัฒนาเป็นศูนย์เมืองใหม่ และพื้นที่ชานเมืองส่วนอื่นๆ จะพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัย ความต้องการในการเดินทางโดยรถไฟฟ้า มีแนวโน้มที่จะมากกว่าปริมาณพยากรณ์โดยบริษัทที่ปรึกษาของโครงการ ระดับการบริการจะไม่มีเปลี่ยนแปลงไปจากที่วางแผนไว้เมื่อเปิดให้บริการ ระบบสนับสนุนซึ่งได้แก่พื้นที่จอดรถจะเกิดขึ้นในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าชานเมือง และระบบป้องกัน จะเกิดจากรถประจำทางโดยการปรับเส้นทางให้สั้นลงและเหมาะสมกับเส้นทางของรถไฟฟ้า

ดำรงพล ใจยา (2544) ได้ทำการศึกษา “พฤติกรรมและการใช้พื้นที่สัญจรของผู้โดยสารรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพในบริเวณย่านสีลม” โดยในบทสรุปของงานวิจัยได้เปรียบเทียบการเดินทาง การใช้พื้นที่สัญจรก่อนมีรถไฟฟ้าและหลังมีรถไฟฟ้า

การเดินทางเข้าย่านสีลมก่อนที่จะมีรถไฟฟ้าจะอาศัยการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางเป็นหลัก ทั้งรถโดยสารปรับอากาศและป้ายรถโดยสารประจำทางจะเป็นที่รองรับการเดินทางที่เข้ามาในย่านสีลมต่อไป ส่วนการเปลี่ยนแปลงหลังจากมีรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพนั้น ส่งผลให้มีการเดินทางเข้ามาประกอบกิจกรรม และมีการใช้พื้นที่สัญจรเพื่อรองรับการเดินทางที่เพิ่มขึ้นจากเดิม โดยเฉพาะในเวลาช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ส่งผลให้มีการใช้พื้นที่สัญจรคือการเดินเท้าที่เข้มข้น บวกกับการเดินทางโดยรูปแบบเดิม คือการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทาง รถตู้โดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ รถยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นต้น และการจราจรบนถนน ทำให้ช่วงเวลา 8.00-9.00 น. และ 16.00-17.00 น. การจราจรบริเวณนี้จะคับคั่งมาก ส่วนอุปสรรคในการเดินทางเท้า ได้แก่ หาบเร่ แผงลอยที่กีดขวางทางเดิน เป็นอุปสรรคมากที่สุด รองลงมาคือทางเท้าแคบ และขรุขระ และยังพบปัญหาอื่นๆ เช่น ปัญหาแสงสว่างไม่เพียงพอ และทางเท้าสกปรก

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาผลกระทบพบว่าส่วนใหญ่เป็นการศึกษาผลกระทบทางใดทางหนึ่ง แต่ก็ไม่ละทิ้งการศึกษาผลกระทบแง่อื่นที่เกิดพร้อมกัน เช่น ศึกษาผลกระทบทางสังคมเป็นหลัก และศึกษาผลกระทบของกายภาพและเศรษฐกิจด้วย ในการศึกษาครั้งนี้ จึงศึกษาทั้งผลกระทบของเศรษฐกิจ สังคมและกายภาพ ซึ่งเป็นการศึกษา ภายหลังจากการก่อสร้างเสร็จและเปิดใช้แล้ว ไม่ใช่การศึกษาเพื่อคาดการณ์ผลในอนาคต

โดยในการศึกษาครั้งนี้ ให้ความหมายของ ผลกระทบว่าหมายถึง ผลกระทบทางกายภาพเศรษฐกิจและสังคมที่เกิดจากการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อต่อชุมชนใกล้เคียง

และพื้นที่โดยรอบ ทั้งทางบกและทางลพ ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้จะศึกษาถึงผลที่เกิดขึ้นในปัจจุบันและคาดการณ์ผลกระทบจะเกิดขึ้นในอนาคต จากผลที่ศึกษาได้

2.6 ตัวอย่างการพัฒนาเมืองตามแนวเส้นทาง Mass Transit

2.6.1 การพัฒนาย่าน Shinjuku

ย่าน Shinjuku เป็นหนึ่งใน 23 พื้นที่พิเศษของโตเกียว Shinjuku เป็นศูนย์กลางการบริหารและพาณิชย์กรรมหลัก ประกอบด้วย ย่านที่อยู่อาศัยที่หนาแน่นมากแห่งหนึ่งของโลก และศูนย์กลางการบริหารของมหานครโตเกียว พื้นที่รอบ ๆ สถานี Shinjuku เป็นจุดรวมของห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ ศูนย์รวมร้านค้าเกี่ยวกับกล้องและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ โรงภาพยนตร์ ร้านอาหาร และร้านอาหารเครื่องดื่ม รวมทั้งโรงแรมระดับนานาชาติขนาดใหญ่

สถานี Shinjuku เป็น Hub และจุดเชื่อมต่อหลัก ของการสัญจรด้วยรถไฟระหว่างกรุงโตเกียวและเชื่อมพื้นที่ชานเมืองโดยสามารถรองรับการสัญจรเฉลี่ย 3.22 ล้านคนต่อวัน เป็นสถานีที่มีการสัญจรของผู้โดยสารคับคั่งมาก

2.6.2 การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี Liverpool Street , London

สถานี Liverpool Street หรือ “London Liverpool Street” เป็นสถานีรถไฟสายหลัก และเป็นจุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟใต้ดินทางด้านภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ของเมืองลอนดอน เป็นย่านธุรกิจการเงิน เป็นทางเข้าสู่ถนน Bishopsgate และ Liverpool Street มีศูนย์กลางการค้าขนาดเล็กทางด้านตะวันตกของสถานีรถไฟ กับ Broadgate Circle สถานี Liverpool Street เป็น 1 ใน 17 ของสถานีรถไฟของอังกฤษที่บริหารจัดการโดย Network Rail และเป็นสถานีรถไฟของอังกฤษที่มีความวุ่นวายมากแห่งหนึ่งโดยมีผู้สัญจร 123 ล้านคนต่อปี

2.6.3 การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี RFFLES Place และ Jurong, Singapore

สถานี Jurong เป็นระบบรถไฟฟ้ายว (Mass Rapid Transit (MRT)) สถานีเป็นส่วนหนึ่งของสายเหนือ-ใต้ และสายตะวันออก-ตะวันตกในประเทศสิงคโปร์ และเป็นสถานีที่เป็นจุดตัดการสัญจรระหว่าง 2 สาย ซึ่งตั้งอยู่ทางด้านตะวันออกของเมือง Jurong เส้นทาง MRT สายเหนือ-ใต้ ซึ่งเป็นสถานีแรกของสถานีรถไฟที่วิ่งออกชานเมืองทางด้านใต้ และเป็นสถานีสุดท้ายของเส้นทางสายเหนือ สถานี RFFLES Place เป็น MRT จุดเปลี่ยนระบบการสัญจรบนเส้นทางเหนือ-ใต้และเส้นทางตะวันออก-ตะวันตก ซึ่งอยู่ใกล้กับศูนย์กลางธุรกิจการเงินของ Raffles Place ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ใจกลางเมือง (Downtown Core) ทางด้านทิศใต้ของแม่น้ำ Singapore River เป็นสถานที่สำคัญและมีความวุ่นวายมากสถานีหนึ่งในระบบการคมนาคมของสิงคโปร์ และเป็นสถานีที่จะตั้งอยู่ภายในศูนย์กลางเมือง (Central Area) สถานีมีจุดเข้าออกขนาดใหญ่ ที่สามารถเชื่อมต่อกับ Raffles Gardens กับกลุ่มอาคารที่มีลักษณะ Colonial

2.6.4 การพัฒนาพื้นที่ KLCC , Twin Tower ,มาเลเซีย

Kuala Lumpur เป็นเมืองหลวง ของมาเลเซียและเป็นเมืองที่ใหญ่ที่สุดในประเทศและเป็นเมืองศูนย์กลาง ซึ่งย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรมที่สำคัญอยู่บริเวณ Petronas Twin Towers

ซึ่งเป็นตึกหนึ่งที่สูงที่สุดในโลก ซึ่งเป็นที่ตั้งของยานพาหนะขบวนที่สำคัญที่ประกอบด้วย อาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้าและยังมีสวนสาธารณะขนาดใหญ่อยู่ทางด้านตะวันตกของตึก ซึ่งนับว่าเป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรมที่สำคัญที่สุดของเมืองและของประเทศ

2.6.5 การพัฒนาสถานี EURALILLE ในประเทศฝรั่งเศส

Luca (1998) กล่าวถึงโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟในประเทศต่าง ๆ ในยุโรป โดยการพัฒนาสถานี EURALILLE นั้นเดิมบริเวณนี้เมื่อ 15 ปีก่อน รัฐบาลท้องถิ่นของเมืองมีความตั้งใจว่า การสร้าง TGV จะทำให้สามารถยกระดับสถานะทางเศรษฐกิจ เนื่องจากจะทำให้เกิดการพัฒนารอบสถานี EURALILLE จะเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายประกอบด้วย สถานีรถไฟ รถไฟความเร็วสูง (Hi speed) ซึ่งเชื่อม 3 ประเทศ รถไฟระดับท้องถิ่น (Local) รถไฟใต้ดิน รถประจำทาง ถนนยกระดับ ถนนเลี่ยงเมือง โดยในการก่อสร้างจำเป็นต้องคำนึงถึงความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ

บริเวณสถานี EURALILLE มีความได้เปรียบตรงที่ยังมีพื้นที่ว่างเหลืออยู่ โดยพื้นที่ว่างเหล่านี้เป็นกรรมสิทธิ์ของทหาร แต่ในบริเวณที่เป็นเมืองเก่านั้น มีสภาพคลองทางเศรษฐกิจค่อนข้างต่ำ เนื่องจากในการสร้างมอเตอร์เวย์นั้น ได้สร้างกลางเมือง บริเวณเมืองเก่ากับเมืองใหม่ ทำให้เมืองเก่าเกิดปัญหาเรื่องการเคลื่อนที่ เนื่องจากอุปสรรคด้านระยะทาง และความยากในการติดต่อในการเข้าถึง

โดยสถานีนี้มีข้อได้เปรียบคือ มีทำเลที่ตั้ง (Location) ที่ดีมาก และในอีก 20 ปีข้างหน้าจะเป็นศูนย์กลางของทวีปยุโรป โดยอยู่ระหว่างเมือง ลอนดอน ปารีสและบรัสเซลส์ และยังมีพื้นที่ว่างเหลืออยู่เป็นจำนวนมากและที่ดินเหล่านี้เป็นของรัฐ ไม่ต้องเวนคืน นอกจากนี้ยังมีจุดแข็ง คือ ความเข้มแข็งของผู้นำของเมือง และสภาพเศรษฐกิจพื้นฐานของเมือง ก็เป็นการเพิ่มความได้เปรียบให้กับเมืองด้วย

Luca ให้ทัศนะว่า ในการสร้างเมืองโดยดึงสาธารณูปโภคเข้ามา เพื่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่นี้ มีข้อดี คือ ก่อให้เกิดการสร้างงานให้ประชากรในพื้นที่ มีผู้เกี่ยวข้องกับโครงการเหล่านี้เป็นจำนวนมาก แต่ก็มีข้อเสีย คือ เกิดความไม่เท่าเทียมกันในการเข้าถึงพื้นที่กับเมืองอื่นๆ

2.6.6 การพัฒนาพื้นที่อ่าวของเมืองซานฟรานซิสโก

Cervero and Landis (1997) ได้ทำการศึกษาหลังจากได้นำระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชนเข้ามาใช้ในพื้นที่อ่าวของเมืองซานฟรานซิสโก มลรัฐแคลิฟอร์เนีย สหรัฐอเมริกา (The Bay Area Rapid Transit System : BART) ในสหรัฐอเมริกา ช่วง 20 ปีที่ผ่านมา ว่ามีผลกระทบต่อการใช้ที่ดินและการพัฒนาพื้นที่อย่างไร ซึ่งพบว่า ระบบ BART มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในเขตพื้นที่ใจกลางเมืองน้อยมาก มีเพียง 2-3 พื้นที่เท่านั้นที่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ลักษณะแบบละแวกที่พักอาศัย หรือบริเวณที่มีการทำ Real Estate แล้วไม่รุ่งเรือง แต่ขณะเดียวกันระบบ BART ทำให้เกิดรูปแบบการตั้งถิ่นฐานแบบศูนย์กลางเมือง โดยศูนย์กลางอยู่บริเวณสถานีรถไฟ มีการสร้างอาคารสูงเกิดขึ้น และมีการจ้างงานในพื้นที่ด้วย ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่ที่ไม่มีระบบดังกล่าวพบว่าการ

เปลี่ยนแปลงน้อยมาก และพบว่าบริเวณที่ว่างเปล่าและพื้นที่ที่มีโอกาสพัฒนาได้ จะเป็นปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อนักลงทุนทั้งหลาย นอกจากนี้ยังเป็นสาเหตุให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าด้วย และได้สรุปทั้งทำว่าระบบ BART ไม่สามารถจะเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในพื้นที่ขนาดใหญ่ได้ แต่เป็นสิ่งที่ช่วยเสริมให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเท่านั้น

จากงานวิจัยของต่างประเทศสามารถสรุปได้ว่า การเกิดจุดเปลี่ยนแปลงการเดินทางซึ่งได้แก่สถานีรถไฟฟ้า จะเป็นปัจจัยกระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ชีวิตทางอ้อม และมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจกับนักลงทุน ส่วนผลทางกายภาพพบว่าการเปลี่ยนแปลงน้อยต้องใช้เวลาในการรอการเปลี่ยนแปลงที่เป็นรูปธรรมซึ่งต้องอาศัยระยะเวลาค่อนข้างนาน

จากการศึกษาแนวคิด ต่างๆ สามารถสรุปได้ว่า การศึกษาผลกระทบของการคมนาคมใด ๆ นั้น มีสิ่งที่ควรพิจารณาคือ ด้านกายภาพ ได้แก่การใช้ประโยชน์ที่ดิน ด้านเศรษฐกิจ การเปลี่ยนแปลงราคาที่ดิน สถานประกอบการ อาชีพ ผลิตภัณฑ์มวลรวม ด้านสังคม พิจารณาจำนวนครัวเรือน วิถีชีวิต ผลกระทบต่อวิถีชีวิต เช่น ปริมาณการจราจร จำนวนอาชญากรรม และมีสมมติฐานว่าการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพจะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ และสังคมต่อมา

2.7 กรอบความคิดและขั้นตอนการศึกษา

การศึกษาแนวความคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องสามารถสรุปเป็นรายละเอียดสำคัญและนำไปใช้เป็นกรอบความคิดการวิจัย ดังนี้

แนวความคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินในเขตเมือง แนวความคิดเกี่ยวกับการเดินทางและแนวความคิดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ที่ดินกับการขนส่ง เป็นแนวคิดที่ทำให้ทราบถึงการแบ่งประเภทการใช้ที่ดินในเขตเมือง และความสำคัญของการเดินทางอันจะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินภายในเมือง โดยมีปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเดินทางและการเลือกรูปแบบการเดินทาง ได้แก่ รูปแบบการใช้ที่ดิน และการพัฒนาในพื้นที่ ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้เดินทางในพื้นที่นั้นๆ ลักษณะ ขอบเขต และความสามารถในการรองรับของระบบขนส่งที่มีอยู่ในพื้นที่ โดยจะนำมาประมวลพิจารณาการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

แนวความคิดเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงทางสังคมของชุมชนและความคิดเกี่ยวกับผลกระทบ ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าการเปลี่ยนแปลงมีเวลาเป็นเครื่องกำหนด โดยเป็นการเปรียบเทียบในช่วงระยะเวลาหนึ่ง กับอีกระยะเวลาหนึ่ง ซึ่งเมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงย่อมเกิดผล กล่าวคือ ผลที่เกิดอาจแบ่งได้ในหลายลักษณะ ซึ่งจากการทบทวนแนวความคิดดังกล่าวในการศึกษาครั้งนี้จะแบ่งผลที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงนั้นเป็น ผลกระทบในแง่บวกและแง่ลบ เพื่อสะดวกต่อการเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหา

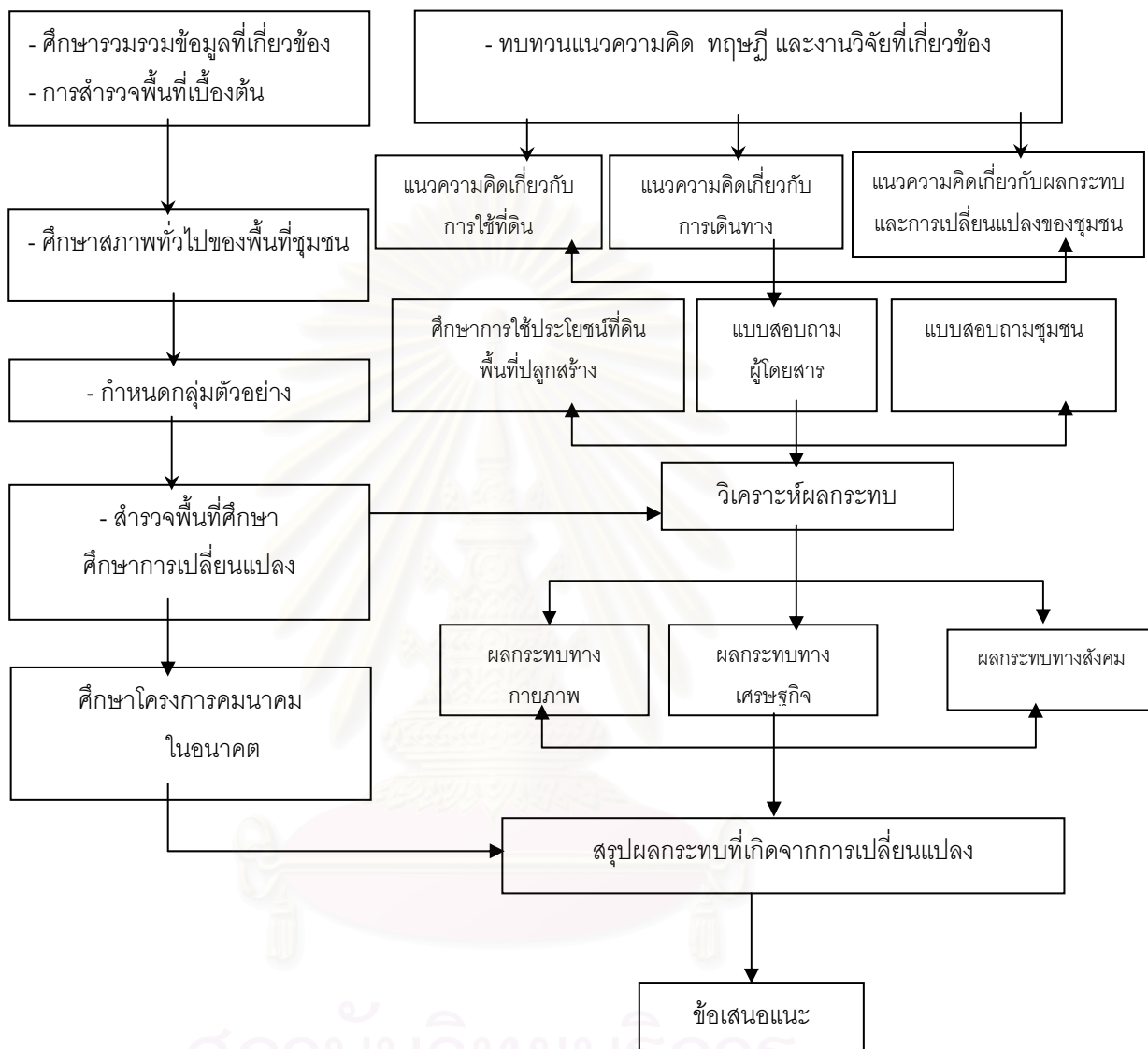
จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงการคมนาคม พบว่าการพัฒนาและการปรับปรุงเส้นทางคมนาคมจะก่อให้เกิดสภาพผลกระทบต่อพื้นที่ทั้งใน

แ่งบวกและแ่งลบ โดยมีแนวทางในการศึกษาดังนี้ เปรียบเทียบสภาพพื้นที่ในช่วงเวลาก่อน และหลังการเปลี่ยนแปลงโดยพิจารณาจากข้อมูลการสำรวจภาคสนามได้แก่ข้อมูลแบบสอบถาม และการสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษามาร่วมในการพิจารณา เพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์สภาพปัญหา และผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อพื้นที่ ตลอดจนเสนอแนวทางในการพัฒนาในอนาคต โดยส่วนใหญ่จะเน้นการศึกษาผลกระทบทางใดทางหนึ่งเป็นหลักแต่ไม่ละเลยผลกระทบทางอื่น โดยนำมาพิจารณาประกอบด้วย ซึ่งผลกระทบทางเศรษฐกิจ วัตถุประสงค์การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจด้านผลิตภัณฑ์มวลรวมและรายได้ของท้องถิ่น อาชีพ ผลกระทบทางสังคม พิจารณา จากสภาพวิถีชีวิต การเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ ภายในพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลง

การทบทวนแนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องข้างต้น สามารถสรุปเป็นกรอบความคิดในการวิจัยและขั้นตอนกระบวนการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ที่ส่งผลกระทบต่อชุมชนออกเป็นแผนภูมิได้ดังนี้



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนภูมิที่ 2-1 ขั้นตอนในการศึกษา

ขั้นตอนในการศึกษา (แผนภูมิที่ 2-1) เป็นกระบวนการวิเคราะห์ที่ทำความเข้าใจทั้งสองด้าน ด้านแรกเป็นการศึกษาสภาพทั่วไปและพัฒนาการโดยรวมทั้งทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมของพื้นที่ศึกษา เพื่อทำการศึกษาวิเคราะห์ลักษณะทั่วไปของพื้นที่ในระดับภาพรวมที่แสดงให้เห็นถึงสภาพพื้นที่ของชุมชน เศรษฐกิจ สังคมที่เปลี่ยนแปลงไปเปรียบเทียบกับก่อนและหลังการเปิดสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ โดยใช้การสำรวจภาคสนามและข้อมูลทุติยภูมิ และใช้แนวความคิดหลักจากการทบทวนแนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบประกอบในการวิเคราะห์ ขณะที่อีกด้านหนึ่งได้ทำการวิเคราะห์พฤติกรรมของกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นผู้โดยสารรถไฟฟ้าที่สถานีบางซื่อ และความคิดเห็นของผู้อาศัยของชุมชน โดยใช้แนวความคิดเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกการเดินทาง แนวคิดเกี่ยวกับผลกระทบด้านต่างๆ ประกอบการวิเคราะห์ เพื่อประกอบการอธิบายผลกระทบในส่วนที่ไม่สามารถอธิบายได้ด้วยข้อมูลทุติยภูมิ หลังจากนั้นเป็นการวิเคราะห์เพื่อระบุผลกระทบที่มีต่อชุมชนและพื้นที่โดยรอบ แบ่งเป็นแบ่งบวกและแง่ลบ โดยในการศึกษาครั้งนี้ ให้ความหมายของ ผลกระทบ ว่าหมายถึง ผลกระทบทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมที่เกิดจากการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อต่อชุมชนใกล้เคียง และพื้นที่โดยรอบทั้งทางบวกและทางลบ ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้จะศึกษาถึงผลที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน และผลที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต จากนั้นเป็นการเสนอข้อเสนอแนะเพื่อรองรับกับแนวโน้มความเปลี่ยนแปลงที่กำลังจะเกิดขึ้นภายในชุมชนและสรุปผลการศึกษาร่วมข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

จากการทบทวนแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่มีความเกี่ยวข้องกับการศึกษาค้นคว้านี้ และได้กำหนดกรอบแนวคิด ซึ่งทำให้ทราบถึงประเด็นและขอบเขตในการศึกษาค้นคว้าที่ชัดเจนขึ้น บทนี้จึงกล่าวถึงระเบียบวิธีวิจัย ทั้งการกำหนดขอบเขตงานวิจัย วิธีการเก็บข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินการวิจัย

3.1 ขอบเขตงานวิจัย

3.1.1 ขอบเขตพื้นที่

เนื่องจากการศึกษาในครั้งนี้ไม่ได้ศึกษาแต่เพียงผลกระทบทางกายภาพเพียงอย่างเดียว แต่ศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจ และสังคมด้วย ดังนั้นจากการพิจารณา ลักษณะการใช้ที่ดิน ในบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า จึงนำมาเป็นหลักเกณฑ์ในการกำหนดขอบเขตพื้นที่ของการศึกษาค้นคว้านี้ โดยพิจารณาจากแหล่งงาน ที่พักอาศัย และย่านพาณิชยกรรมที่อยู่ใกล้เคียง ซึ่งขอบเขตในการศึกษาประกอบด้วย ชุมชนห้วยจักรตึกแดง 1,2 และ 3 ชุมชนบ้านพักรถไฟ และชุมชนหลังตลาดบางซื่อ ตลาดบางซื่อ ย่านพาณิชยกรรมริมถนนเตชะวณิช บริษัทปูนซีเมนต์ไทย ห้างโลตัส สาขาประชาชื่น และบริเวณตลาดเตาปูน ซึ่งอยู่ทางด้านตะวันตกของทางรถไฟ ส่วนทางด้านตะวันออกของทางรถไฟนั้นส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ของทางราชการและไม่มีทางติดต่อกับฝั่งตะวันตกได้ทางรถยนต์ ทำให้ไม่สามารถเข้าถึงบริเวณสถานีรถไฟฟ้าทางรถยนต์ได้สะดวก แต่ได้นำมาพิจารณาร่วมด้วย โดยใช้แนวทางตัวพื้นที่ 2 และแนวเขตบางซื่อเป็นขอบเขตด้านทิศเหนือ ส่วนทิศตะวันออกใช้ถนนพหลโยธินเป็นขอบเขต

3.1.2 ขอบเขตเนื้อหา

ศึกษาการใช้ประโยชน์ที่ดินในอดีตก่อนที่จะมีการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ จนถึงปัจจุบันในพื้นที่โดยรอบสถานี ซึ่งมีชุมชนและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการใช้บริการรถไฟฟ้า ศึกษาลักษณะทางสังคม เศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงในพื้นที่ ที่มีสาเหตุมาจากการเกิดสถานีรถไฟฟ้า โดยพิจารณากิจกรรมที่เปลี่ยนแปลงไป และพิจารณาโครงการด้านการคมนาคมขนส่งในอนาคตที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา เพื่อเสนอแนะแนวทางรองรับผลกระทบเหล่านั้น โดยในการศึกษาค้นคว้านี้จะแบ่งประชากรออกเป็น 2 กลุ่ม

1. บุคคลและกลุ่มบุคคลที่อาศัยอยู่ในชุมชนดั้งเดิม ในที่นี้คือ ชุมชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียงกับสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ ประกอบอาชีพอยู่ก่อนที่จะมีสถานีรถไฟฟ้า
2. ผู้โดยสารรถไฟฟ้าใต้ดินสถานีบางซื่อ ซึ่งมีวิถีชีวิต อาชีพที่หลากหลาย และเข้ามาใช้บริการรถไฟฟ้าที่สถานีบางซื่อเป็นประจำ ภายหลังจากการเปิดใช้รถไฟฟ้า

3.2 วิธีการเก็บข้อมูล

3.2.1 การคัดเลือกตัวแปรและเครื่องมือในการวิจัย

ด้วยระยะเวลาและงบประมาณที่จำกัดในการทำวิจัยครั้งนี้ ในขณะที่กลุ่มเป้าหมายมีจำนวนมาก ดังนั้นจึงเลือกใช้แบบสอบถามประกอบการสัมภาษณ์ ซึ่งมีข้อดีคือ เหมาะกับกลุ่มตัวอย่างที่มีขนาดใหญ่ ง่ายในการลงรหัส สามารถกระตุ้นผู้ตอบได้

ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้ศึกษามีเหตุผลในการเลือกวิธีการเก็บข้อมูล โดยเปรียบเทียบข้อดีข้อเสียของเครื่องมือในการเก็บข้อมูลแต่ละประเภท (ตารางที่ 3-1) เพื่อหาเครื่องมือที่มีความเหมาะสมที่สุด นำมาใช้ในการเก็บข้อมูล โดยจากการเปรียบเทียบได้ข้อมูลดังนี้

ตารางที่ 3-1 เปรียบเทียบเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

เงื่อนไข	เครื่องมือ				
	การทดลอง	การสังเกตร่วมกับการใช้แบบตรวจสอบรายการ (Checklist)	แบบทดสอบ	แบบสอบถาม	สัมภาษณ์
เวลาน้อย	N	N	N	Y	N
งบประมาณน้อย	N	N	N	Y	N
กลุ่มตัวอย่างขนาดใหญ่	N	N	Y	Y	N
กลุ่มตัวอย่างจำนวนมาก	N	N	Y	Y	N
การลงรหัส	N	N	N	Y	N
มีอิสระในการตอบ	N	N	N	Y	Y
เข้าใจง่าย	N	N	N	Y	Y
อธิบายผลได้ตรงไปตรงมา	Y	N	Y	Y	Y
ถูกต้องชัดเจน	Y	N	Y	Y	Y
ใช้ได้กับคนทุกกลุ่ม	N	N	N	Y	Y
สามารถกระตุ้นผู้ตอบได้	N	N	N	Y	Y
ใช้เมื่อต้องการความเห็นส่วนใหญ่	N	N	N	Y	N
ใช้วัดความรู้ความสามารถ	N	N	Y	N	N

Y หมายถึง ตรงกับเงื่อนไข

N หมายถึง ไม่ตรงกับเงื่อนไข

ที่มา : เทียนฉาย กิระนันท์ (2541) และการสังเคราะห์ของผู้ศึกษา(2549)

จากตารางพบว่า เครื่องมือประเภทแบบสอบถามและการสัมภาษณ์มีความเหมาะสมมากที่สุดเป็นอันดับหนึ่งและอันดับที่สอง ดังนั้นผู้ศึกษาจึงเลือกใช้การแบบสอบถามประกอบการสัมภาษณ์

ส่วนการเลือกใช้ข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิ จะพิจารณาลำคลึงกับการเลือกใช้เครื่องมือ คือ พิจารณาข้อจำกัดในการศึกษา(ตารางที่ 3-2) ซึ่งในการศึกษารั้งนี้ มีข้อจำกัดคือ พื้นที่ศึกษาครอบคลุมทั้งเขต และพิจารณาผลกระทบต่อชุมชนและพื้นที่โดยรอบ แต่ข้อมูลส่วนใหญ่เป็นข้อมูลในระดับเขต ส่วนข้อมูลระดับชุมชนไม่มีการรวบรวมจากทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนั้นจึงใช้ข้อมูลระดับเขต ซึ่งเป็นข้อมูลทุติยภูมิ เพื่ออธิบายการเปลี่ยนแปลงในภาพรวมของเขต ส่วนผลกระทบต่อชุมชนและใช้ข้อมูลปฐมภูมิโดยการใช่แบบสอบถามประกอบการสัมภาษณ์มาพิจารณาแทน

ตารางที่ 3-2 เปรียบเทียบข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา

เงื่อนไข	แหล่งข้อมูล	
	ปฐมภูมิ	ทุติยภูมิ
ตรงกับความต้องการ	Y	N
สอดคล้องกับวัตถุประสงค์	Y	N
ใช้เวลาน้อย	N	Y
ใช้งบประมาณน้อย	N	Y
ย้อนอดีตได้ตามที่ต้องการ	N	Y
ความน่าเชื่อถือ	Y	Y
ความทันสมัยของข้อมูล	Y	N

ที่มา : เทียนฉาย กิระนันท์ (2541)และการสังเคราะห์ของผู้ศึกษา(2549)

จากการศึกษาทบทวนวรรณกรรมแนวคิดต่างๆได้คัดเลือกตัวแปรในการศึกษาผลกระทบของสถานีรถไฟใต้ดินบางซื่อที่มีต่อชุมชนและพื้นที่โดยรอบ โดยแบ่งเป็นข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิ

1.)ข้อมูลทุติยภูมิ สามารถแบ่งได้เป็น 3 ด้านดังนี้

1.1)ตัวแปรทางกายภาพ ได้แก่ การใช้ประโยชน์ที่ดิน พื้นที่สิ่งก่อสร้างที่เพิ่มขึ้น พื้นที่ขออนุญาตปลูกสร้าง ปริมาณการจราจร

1.2)ตัวแปรทางเศรษฐกิจ ได้แก่ จำนวนสถานประกอบการ รายได้ที่จัดเก็บได้ราคาที่ดิน เพื่ออธิบายการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ

1.3)ตัวแปรทางสังคม ได้แก่ จำนวนประชากร จำนวนชุมชน จำนวนครัวเรือนเพื่อประกอบการอธิบายผลกระทบต่อชุมชน

2.) ข้อมูลปฐมภูมิ แบ่งเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่

2.1) กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้โดยสารรถไฟฟ้าที่สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ ตัวแปร ได้แก่ เพศ ช่วงอายุ อาชีพ ช่วงเวลา ความถี่ ช่วงวัน เพื่อทราบพฤติกรรมและความหนาแน่นของพื้นที่ นอกจากนี้พิจารณายานที่พังกาศัย พาหนะ ความต้องการเพิ่มเติมเกี่ยวกับการเชื่อมต่อของผู้โดยสาร เพื่อทราบพฤติกรรมการเดินทาง

2.2) กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้อาศัยในชุมชน ตัวแปร ได้แก่ ข้อมูลเกี่ยวกับการประกอบอาชีพก่อนและหลังมีรถไฟฟ้า และความคิดเห็นต่อผลกระทบที่มีต่อชีวิตประจำวัน เพื่อประกอบการอธิบาย ในส่วนที่ไม่สามารถอธิบายได้โดยข้อมูลทุติยภูมิ

3.2.2 หน่วยการวิเคราะห์ (Unit of analysis) ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ในระดับบุคคล (Individuals) ได้แก่ บุคคลที่ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ ซึ่งเป็นผู้ที่สามารถตอบคำถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไป พฤติกรรมการใช้พื้นที่สัญจรและความต้องการด้านสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้า ในส่วนของผู้ที่อยู่อาศัยในชุมชนโดยรอบ เป็นการสัมภาษณ์ในระดับบุคคล (Individuals) และกลุ่มบุคคล (Groups) โดยสัมภาษณ์ผู้นำชุมชนเป็นตัวแทนในของกลุ่มบุคคล (Groups) และผู้อาศัยในชุมชน แบ่งเป็น

1. ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ
2. ผู้ที่อยู่ในชุมชนใกล้เคียง แบ่งเป็น
 - ผู้ที่เป็นเจ้าของกิจการที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า หรือทำงานด้านการบริการผู้โดยสารรถไฟฟ้า
 - ผู้ที่มีสถานที่ทำงาน หรือทำงานใกล้บริเวณสถานี
 - ผู้ที่ใช้รถ - ใช้ถนนผ่านเส้นทางบริเวณสถานี
 - ผู้ที่อาศัยหรือมีบ้านพักอาศัยใกล้บริเวณสถานี หรือ ใช้ทางเข้า-ออกบริเวณสถานีรถไฟฟ้า

โดยจะทำการสุ่มตัวอย่างเป็นแบบบังเอิญ (Accidental sampling) ทั้งนี้เพราะลักษณะของการสัมภาษณ์ จะเป็นการสัมภาษณ์ระหว่างการเดินทาง (Trip Interview – In Course of Travel) ทำให้มีข้อจำกัดในเรื่องของสถานที่ ระยะเวลาในการร่วมมือของประชากรเป้าหมาย การสุ่มตัวอย่างประเภทนี้จึงเหมาะสมสำหรับการวิจัยครั้งนี้ที่สุด

3.3 จำนวนและวิธีการสุ่มตัวอย่าง

แบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่มดังนี้

3.3.1. ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินสถานีบางซื่อ ซึ่งมีจำนวนเฉลี่ยรวมในวันธรรมดาและวันหยุด ทั้งขาเข้าและขาออก วันละ 12,774 คน โดยการใช้สูตรของยามานะ มาคำนวณหาจำนวนกลุ่มตัวอย่างเพื่อเป็นกลุ่มตัวแทนในการศึกษา

$$n = \frac{N}{1 + N(e)^2}$$

โดยที่ n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการศึกษา

N = จำนวนประชากร

E = ความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้

เมื่อแทนค่าในสูตรของยามาเน่ เพื่อหาจำนวนประชากรตัวอย่างที่ใช้ในการออกแบบสอบถาม โดยใช้ค่าความคลาดเคลื่อนที่สามารถยอมรับได้ ร้อยละ 0.1 จึงได้จำนวนการศึกษาประมาณ 100 ตัวอย่าง ดังนั้นในการศึกษานี้จะออกแบบสอบถามจำนวน 120 ชุด โดยจะแบ่งเป็น

- ผู้ที่ให้บริการเป็นประจำ
- ผู้ที่ให้บริการเป็นครั้งคราว

3.3.2. ผู้ที่อยู่ในชุมชนใกล้เคียง ซึ่งทั้งหมดประมาณ 5,992 คน เมื่อแทนค่าในสูตรของยามาเน่ เพื่อหาจำนวนประชากรตัวอย่างที่ใช้ในการออกแบบสอบถาม โดยใช้ค่าความคลาดเคลื่อนที่สามารถยอมรับได้ ร้อยละ 0.1 จึงได้จำนวนการศึกษาประมาณ 98 ตัวอย่าง ดังนั้นในการศึกษานี้ ผู้ที่อยู่ในชุมชนใกล้เคียงมีจำนวน 4 กลุ่ม ผู้ศึกษาจึงจะแบ่งเป็นสุ่มตัวอย่างกลุ่มละ 30 ตัวอย่าง รวมเป็นจำนวน 120 ตัวอย่าง โดยจะแบ่งเป็น

- ผู้ที่เป็นเจ้าของกิจการที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าหรือทำงานด้านการบริการ
ผู้โดยสารรถไฟฟ้า 30 ตัวอย่าง
- ผู้ที่มีสถานที่ทำงาน หรือทำงานใกล้บริเวณโครงการ 30 ตัวอย่าง
- ผู้ที่ใช้รถ-ใช้ถนนผ่านเส้นทางบริเวณสถานี 30 ตัวอย่าง
- ผู้ที่อาศัยหรือมีบ้านพักอาศัยใกล้บริเวณสถานีหรือใช้ทางเข้า-ออกบริเวณ
สถานีรถไฟฟ้า 30 ตัวอย่าง

การศึกษานี้ ได้ทำการศึกษาโดยใช้แบบสอบถามทำการสอบถามจากตัวอย่างที่ได้กล่าวแล้วข้างต้น ในการสร้างแบบสอบถามได้สร้างให้มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการศึกษาเป็นหลัก ผู้วิจัยได้ทำการทดสอบ(Pretest) โดยการสัมภาษณ์จากตัวอย่างประชากร ทั้ง 2 กลุ่ม และทำการแก้ไขแบบสอบถามให้สามารถเข้าใจง่าย และตรงกับวัตถุประสงค์มากที่สุด

3.4 แหล่งที่มาของข้อมูล

การศึกษานี้ได้ศึกษาค้นคว้าข้อมูล 2 ประเภท แบ่งเป็น

1. การเก็บข้อมูลทุติยภูมิ รวบรวมจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง ทั้งจากเอกสารของหน่วยงานราชการและเอกชนที่เกี่ยวข้อง อันได้แก่
 - ข้อมูลลักษณะทางกายภาพของพื้นที่เพื่อทราบถึงการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ประกอบด้วยข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินในอดีตและปัจจุบัน พื้นที่สิ่งปลูกสร้าง ปริมาณการจราจร ซึ่งได้จากสำนักงานเขตบางซื่อ สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

- ข้อมูลของโครงข่ายคมนาคม โครงการต่างๆ ในอนาคตที่เกี่ยวข้องและส่งผลกระทบต่อพื้นที่ศึกษา

- ข้อมูลรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร เกี่ยวกับแนวเส้นทางให้บริการ ระยะทาง ปริมาณผู้ให้บริการ สิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีบางซื่อ ซึ่งได้จากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย(รฟม.)

2. การเก็บข้อมูลปฐมภูมิ โดยสร้างแบบสอบถาม ถามประชากรเป้าหมาย โครงสร้างของแบบสอบถามประกอบด้วย คำถามปลายเปิดและปลายปิด โดยมีแบบสอบถาม 3 ชุด

ชุดที่ 1 สำหรับผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ เพื่อทราบข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้บริการ และการใช้พื้นที่บริเวณสถานี รวมถึงความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติม

ชุดที่ 2 สำหรับผู้ที่อยู่บริเวณพื้นที่โดยรอบซึ่งเป็นเจ้าของกิจการที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าหรือทำงานด้านการบริการผู้โดยสารรถไฟฟ้าบริเวณสถานี เพื่อทราบทัศนคติเกี่ยวกับความเปลี่ยนแปลงก่อนและหลังมีสถานีรถไฟฟ้าทั้งทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคม

ชุดที่ 3 สำหรับผู้มีสถานที่ทำงาน ผู้ที่อาศัยใกล้กับบริเวณสถานี หรือ ใช้ทางเข้า-ออกบริเวณสถานีรถไฟฟ้า เพื่อทราบทัศนคติเกี่ยวกับความเปลี่ยนแปลงก่อนและหลังมีสถานีรถไฟฟ้าทั้งทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคม

ส่วนประกอบของแบบสอบถาม แต่ละชุด แบ่งเป็น 2 ส่วน

1. แบบสอบถามสำหรับผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ

- ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม
- ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้บริการ รวมถึงความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติม

2. แบบสอบถามสำหรับผู้ที่อยู่ในชุมชนใกล้เคียง

- ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม
- ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติต่อการมีสถานีรถไฟฟ้าในพื้นที่ ผลกระทบที่ได้รับ

3.5 วิธีวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาเรื่องผลกระทบของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อที่มีต่อชุมชนและพื้นที่โดยรอบ เก็บข้อมูลจาก 2 แหล่ง ได้แก่ ข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิ โดยข้อมูลปฐมภูมิ ได้แก่ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามของผู้โดยสารรถไฟฟ้าใต้ดินที่สถานีบางซื่อ และผู้ที่อยู่อาศัยในบริเวณชุมชนโดยรอบ ข้อมูลจากแบบสอบถามจะนำไปวิเคราะห์ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS เป็นเครื่องมือช่วยในการเรียบเรียงข้อมูลและการจัดแยกข้อมูลให้เป็นหมวดหมู่ และอ้างอิงไว้ในภาคผนวก เพื่อประกอบการวิเคราะห์และสามารถนำผลสรุปที่ได้มาประยุกต์ใช้การวางแผนต่อไป

ส่วนข้อมูลทุติยภูมิซึ่งส่วนใหญ่เป็นข้อมูลทางด้านกายภาพและเศรษฐกิจของพื้นที่ ได้แก่ การใช้ประโยชน์ที่ดิน ภาพถ่ายทางอากาศ พื้นที่สิ่งปลูกสร้าง ปริมาณการจราจร ราคา

ที่ดิน และข้อมูลทางสังคม ได้แก่ จำนวนประชากร จำนวนชุมชนและครัวเรือน จะนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบก่อนและหลังมีสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ โดยใช้อัตราส่วนร้อยละ เพื่อพิจารณาความเปลี่ยนแปลง และนำเสนอข้อมูลโดยบรรยายประกอบแผนที่ แผนภูมิ ตาราง ส่วนปริมาณการจราจร จะนำข้อมูลปริมาณการจราจรต่อชั่วโมง ซึ่งได้จากสำนักการจราจรและขนส่ง(สจส.) กรุงเทพมหานคร ไปเข้าสูตรหาอัตราส่วนของปริมาณการจราจร(Volume)ต่อความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจร(Capacity) โดยพิจารณาความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรของถนนที่ทำการศึกษานำมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์ปกติ และประเมินความคล่องตัวของการจราจรว่าเปลี่ยนแปลงดีขึ้นหรือเลวลง ข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิที่วิเคราะห์ได้ จะนำมาประกอบกันในการหาข้อสรุปถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นเพื่อแนวทางพัฒนาพื้นที่ต่อไป



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 4

สภาพทั่วไปของเขตบางซื่อและชุมชนในพื้นที่ศึกษา

4.1 สภาพทั่วไปของเขตบางซื่อ

4.1.1 การตั้งถิ่นฐาน วิวัฒนาการของพื้นที่

เขตบางซื่อ เป็นพื้นที่เขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร แต่เดิมเป็นแขวงหนึ่งของพื้นที่เขตดุสิต แยกออกมาเป็นเขตบางซื่อเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2532 เขตบางซื่อมีพื้นที่ 11.5 ตารางกิโลเมตร หรือเป็นสัดส่วนต่อพื้นที่กรุงเทพมหานคร เพียงร้อยละ 0.74 หากเปรียบเทียบกับจำนวนพื้นที่ในเขตอื่นแล้วพบว่า เขตบางซื่อมีขนาดพื้นที่ใหญ่เป็นลำดับที่ 35 จากทั้งหมด 50 เขต

สภาพพื้นที่เดิมเป็นที่ราบลุ่มจึงเหมาะสำหรับการทำเกษตรกรรม ประชาชนส่วนใหญ่ปลูกพืชผักผลไม้ ซึ่งยังเห็นได้จากพื้นที่ในบางชุมชน เช่น บริเวณหลังอาคารตึกแดง ซอยวัดทองสุทธาราม และริมคลองบางเขนใหม่ ยังมีสภาพเป็นท้องร่องเรือกสวนที่สมบูรณ์ การปลูกต้นไม้ยืนต้นหลากหลายชนิด เช่น ทุเรียน ส้มโอ มังคุด ขนุน ฯลฯ

เขตบางซื่อเป็นเขตที่อยู่ติดแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแนวทางฝั่งตะวันตก ซึ่งมีการทำสวนผลไม้ริมแม่น้ำในอดีต มีการขุดคลองจากแม่น้ำเจ้าพระยาให้ไหลเข้าไปในพื้นที่เพื่อทำการเกษตร จึงปรากฏชื่อ “บาง” ต่างๆมากมาย เช่น บางซ่อน บางโพ บางซื่อ เป็นต้น และมีคลองที่สำคัญคือ คลองบางซ่อน คลองบางโพ คลองบางซื่อ และคลองเปรมประชากร ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในการทำการเกษตรและคมนาคมในอดีต ซึ่งมีการใช้เรือเป็นพาหนะ ดังนั้นในพื้นที่ที่มีคลองสายสำคัญมาตัดกันจะปรากฏเป็นย่านการค้า เช่น ย่านบางซื่อ และยังคงความสำคัญมาจนปัจจุบัน แม้ว่าการสัญจรทางเรือจะลดความสำคัญลงไปแล้วก็ตาม



ภาพที่ 4-1 สภาพคลองในปัจจุบัน
ที่มา : สำนักงานเขตบางซื่อ (2532)



ภาพที่ 4-2 บริเวณริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ในอดีตเคยเป็นแหล่งขนถ่ายสินค้าที่สำคัญของกรุงเทพฯ เช่น ไม้ ข้าว

จากการศึกษาโครงสร้างทางเศรษฐกิจของเขตบางซื่อพบว่าบางซื่อเป็นเขตที่มีแนวโน้มในการขยายตัวทางเศรษฐกิจค่อนข้างสูง โดยมีโครงสร้างทางเศรษฐกิจขึ้นอยู่กับสาขาพาณิชยกรรมและอุตสาหกรรม การขยายตัวทางเศรษฐกิจของสาขาพาณิชยกรรมจะมีแนวโน้มที่สูงกว่าสาขาอุตสาหกรรม ดังนั้นในอนาคตโครงสร้างทางเศรษฐกิจหลักของเขตบางซื่อจะขึ้นอยู่กับสาขาพาณิชยกรรมมากกว่าสาขาอุตสาหกรรม โดยมีการจ้างงานที่สำคัญ คือ ธุรกิจการค้าและบริการ รวมทั้งสถานประกอบการอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดเล็ก

เมื่อพิจารณาการเปลี่ยนแปลงจำนวนและความหนาแน่นประชากรตามทะเบียนราษฎรในเขตบางซื่อ ร่วมกับข้อมูลทางโครงสร้างและเศรษฐกิจเกี่ยวกับธุรกิจและพาณิชยกรรม พบว่าการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรและความหนาแน่นมีอัตราการลดลงอย่างต่อเนื่อง แต่ข้อมูลทางโครงสร้างและเศรษฐกิจเกี่ยวกับธุรกิจและพาณิชยกรรม พบว่ามีทิศทางการขยายตัวขึ้นอย่างต่อเนื่องอีกทั้งยังมีการประกอบกิจการด้านอุตสาหกรรมในพื้นที่เขตบางซื่ออีกด้วย ปรากฏการณ์ ด้านประชากรและเศรษฐกิจเช่นนี้จึงเป็นเครื่องแสดงให้เห็นถึงทิศทางและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงลักษณะพื้นที่ (Location Characteristic) เขตบางซื่อจะมีบทบาทในการเป็นแหล่งงานสูงชัน สภาพการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงไปเป็นพื้นที่ที่เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจในเวลากลางวัน (Day Time Activities Area) ยิ่งขึ้น ดังนั้นประชากรที่เข้ามาในพื้นที่ส่วนใหญ่จึงเป็นลักษณะประชากรแฝงและประชากรที่เข้ามาประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจและใช้บริการสาธารณูปการในเขตบางซื่อมากกว่าประชากรตามทะเบียนราษฎรที่พักอาศัยในพื้นที่ (รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการจัดทำแผนผังพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร เขตบางซื่อ ,2544)

4.1.2 พัฒนาการของพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ

พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อเป็นของการรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ก่อตั้งขึ้นมาตั้งแต่ครั้งสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวมหาราช ต่อมาได้พัฒนาโครงข่ายการคมนาคม และระบบการขนส่งเพิ่มมากขึ้น พร้อมกับการพัฒนาสถานีต่างๆ เพื่อรองรับชุมชนในละแวกนั้น ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของชุมชนขึ้นในบริเวณโดยรอบอย่างรวดเร็ว ประกอบกับความต้องการในการเดินทางกับการขนถ่ายสินค้าโดยรถไฟมีเป็นจำนวนมาก จึงก่อให้เกิดความแออัด ของสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ทางการรถไฟฯจึงวางแผนที่จะขยายสถานีต่างๆรวม 13 แห่ง โดยแบ่งเป็นสถานีขนาดใหญ่ 2 สถานี ได้แก่ย่านสถานีกรุงเทพและย่านสลับเปลี่ยนพหลโยธิน (บางซื่อ)

ย่านพหลโยธิน(บางซื่อ)ตั้งอยู่ห่างจากสถานีกรุงเทพไปทางเหนือประมาณ 8 กิโลเมตร สร้างขึ้นในสมัยเดียวกับสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) สำหรับสลับเปลี่ยนขบวนสินค้าที่ใหญ่ที่สุดของการรถไฟ ต่อมาปี พ.ศ. 2483 การรถไฟได้เวนคืนที่บริเวณทางด้านตะวันออกของบางซื่อไปจนถึงพหลโยธิน เป็นจำนวนพื้นที่รวม 2,564 ไร่ เพื่อใช้เป็นที่รองรับปริมาณการโดยสารและปริมาณการค้าในอนาคต หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 เป็นต้นมา ปริมาณการเดินทางได้ทวีขึ้นอย่างรวดเร็ว จำนวนรถที่เข้ามาทำการสลับเปลี่ยนในย่านบางซื่อ มีปริมาณเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จนทำให้เกิดการคับคั่งในย่าน เป็นเหตุให้ขบวนสินค้าออกต้องเสียเวลามากเป็นประจำแทบทุกขบวน การรถไฟฯจึงได้เร่งก่อสร้าง อาคารที่รับส่งสินค้า พร้อมกับย่านสลับเปลี่ยนขนาดเล็กขึ้นใหม่ ในบริเวณที่ดินที่ได้จัดซื้อไว้ทางด้านตะวันออกของบ่อขุดดินใหญ่ โดยให้ชื่อย่านสินค้าพหลโยธิน และย้ายกิจการสินค้าทั้งหมดจากสถานีกรุงเทพมาย่านพหลโยธิน ทำให้ลดความแออัดของย่านบางซื่อลงได้บ้าง อย่างไรก็ตามสถานการณ์การเดินทางก็ยังไม่ดี ทางการรถไฟฯ จึงเตรียมการวางแผนการใช้พื้นที่เพื่อรองรับการเดินทางให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น จึงได้ทำการออกแบบผังการใช้พื้นที่ใหม่ ต่อมาในปี 2502 คณะรัฐมนตรีได้ลงมติย้ายสถานีกรุงเทพ(หัวลำโพง)ไปยังสถานีบางซื่อ โดยให้เหตุผลว่าเพื่อลดความคับคั่งของการจราจรในกรุงเทพมหานคร และครั้งการเมืองเปลี่ยนแปลงเมื่อ 12 กุมภาพันธ์ 2506 คณะรัฐมนตรีมีมติให้ทบทวนเรื่องนี้โดยตั้งคณะกรรมการขึ้นพิจารณาด้านการจราจรและเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหานั้น โดยสรุปแล้ว คณะรัฐมนตรีมีมติไม่ย้ายสถานีกรุงเทพ(หัวลำโพง) มายังสถานีบางซื่อ ทางการรถไฟฯจึงได้ยกโครงการปรับปรุงสถานีบางซื่อมาดำเนินการต่อ (เชาวลิต สิมสวย,2546)

ปัจจุบันโครงการต่างๆ ที่กล่าวมา ยังไม่ได้ดำเนินการใดๆ ขณะเดียวกันพื้นที่โดยรอบกำลังคึกคักขึ้นโดยลำดับ เริ่มจากบริเวณด้านตะวันตกของพื้นที่ ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาเดิมนั้น มีการขนส่งทางเรือ บริเวณบางซื่อเคยเป็นแหล่งขนถ่ายสินค้าขนาดใหญ่ เช่น อุตสาหกรรมไม้ ข้าว ถ่านหิน (สถานีรถไฟบางซื่อ) เป็นต้นจากการเป็นแหล่งขึ้นลงสินค้า จึงเป็นที่มาของตลาดบางโพ ย่านไม้แปรรูปขนาดใหญ่ที่สุด ของกรุงเทพมหานครเรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน ซึ่งเป็นจุดดึงดูดให้ผู้คนเข้ามาใช้แรงงาน ทำการค้า ลงทุนในกิจการประเภทต่างๆ ดำเนินการมาอย่างต่อเนื่อง เช่น กลุ่มบริษัทปูนซีเมนต์ไทย กลุ่มบริษัทค้าไม้ กลุ่มบริษัทค้าวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง

ต่างๆ เป็นต้น ชุมชนเริ่มมีการขยายตัวต่อเนื่อง ตามเส้นทางถนนพระราชารัฐร์สาย 1 และสาย 2 ถนนกรุงเทพ-นนท์ ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังจังหวัดนนทบุรีได้

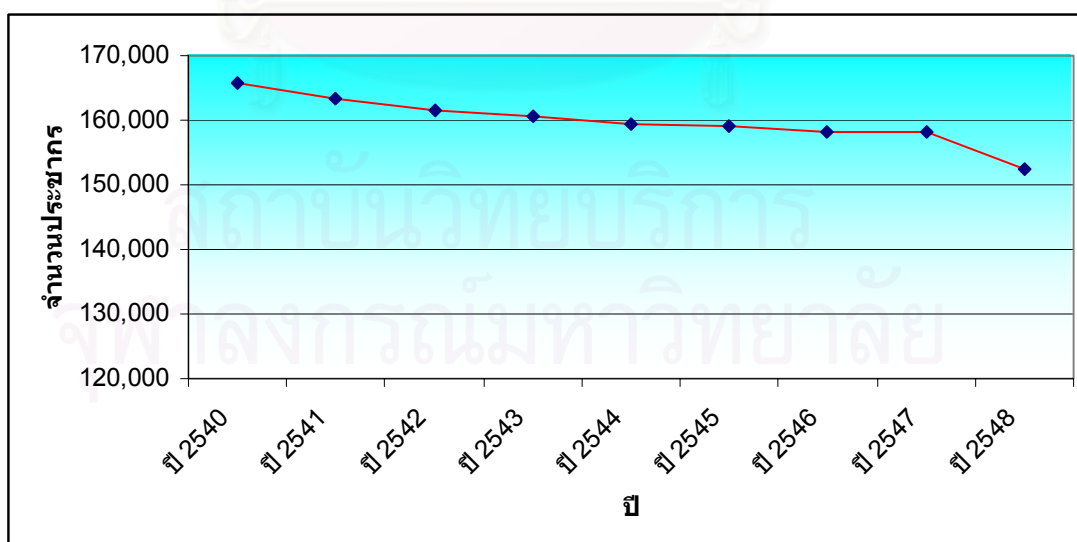
4.1.3 จำนวนประชากร และการคาดการณ์ประชากร

ตารางที่ 4-1 จำนวนประชากรเขตบางซื่อ

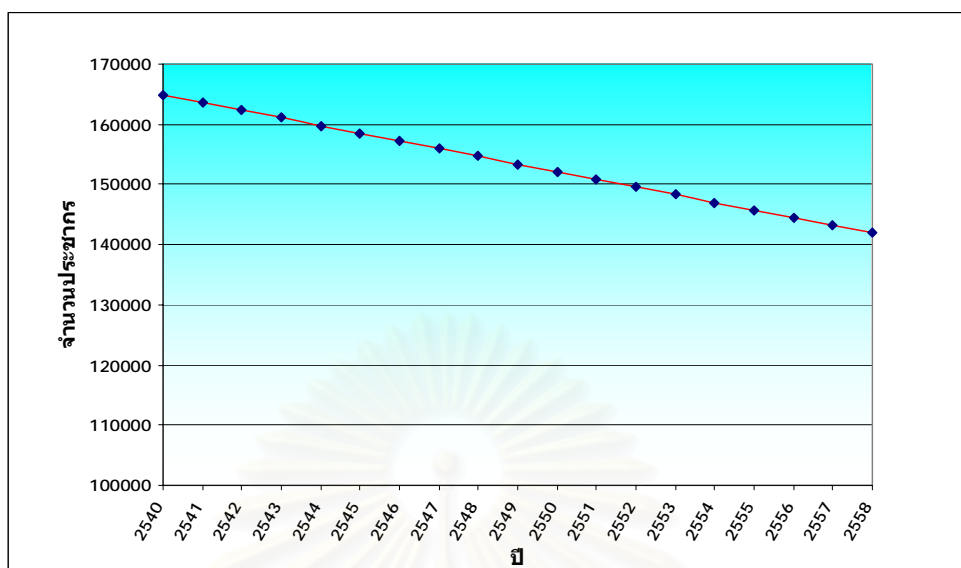
ปี	จำนวนประชากร
ปี 2540	165,644
ปี 2541	163,245
ปี 2542	161,393
ปี 2543	160,755
ปี 2544	159,466
ปี 2545	159,217
ปี 2546	158,079
ปี 2547	158,053
ปี 2548	152,409

ที่มา : ฝ่ายทะเบียน สำนักงานเขตบางซื่อ

แผนภูมิที่ 4-1 จำนวนประชากรเขตบางซื่อ



แผนภูมิ 4-2 คาดการณ์จำนวนประชากรเขตบางซื่อ



ปัจจุบันเส้นทางคมนาคมที่สำคัญของเขตบางซื่อได้แก่ถนนซึ่งมีอยู่ทุกระดับค่อนข้างทั่วถึง คือมีทั้งถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนซอย ตลอดจนทางด่วนพิเศษ โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ได้แก่ รถไฟฟ้ามหานคร รวมทั้งเส้นทางรถไฟทั้งสายเหนือและสายใต้ นอกจากนี้ยังมีสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา คือสะพานพระราม 6 และพระราม 7

4.1.4.1 โครงข่ายถนน

- ทางด่วนชั้นที่ 2 (ศรีรัช) เป็นระบบทางด่วนที่เชื่อมต่อกับเครือข่ายระบบทั้งด่วนชั้นที่ 1 (เฉลิมมหานคร) และถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนวงศ์สว่าง ถนนรัชดาภิเษก ซึ่งเป็นถนนสายสำคัญที่สามารถเชื่อมต่อกับถนนสายหลักอื่นๆทำให้ระบบคมนาคมระหว่างพื้นที่เขตบางซื่อกับพื้นที่โดยรอบมีความสะดวกยิ่งขึ้น

- ถนนสายหลัก ในเขตบางซื่อ มีถนนสายหลักอยู่ 9 สาย คือ

- ถนนประชาชื่น เป็นถนนเลียบบคลองประปาตามแนวเหนือ-ใต้ มาบรรจบกับถนนประชาราษฎร์สาย 2 ทางด้านใต้ของเขต

- ถนนวงศ์สว่างเป็นถนนเชื่อมต่อกับพื้นที่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา โดยสะพานพระราม 7 เชื่อมต่อกับถนนรัชดาภิเษก

- ถนนรัชดาภิเษก เป็นถนนสายสำคัญที่เชื่อมต่อกับพื้นที่อื่นๆ ทางทิศตะวันออก ได้แก่ถนนวิภาวดีรังสิต และเป็นจุดขึ้นลง ของทางด่วนชั้นที่ 2

- ถนนกรุงเทพ-นนท์ เป็นเส้นทางเชื่อมต่อกับจังหวัดนนทบุรี ซึ่งเป็นหนึ่งในจังหวัดปริมณฑล ที่เป็นแหล่งที่พักอาศัยหนาแน่น

- ถนนเตชะวณิช อยู่ในเขตพื้นที่ช่วงสั้นๆ แต่มีความสำคัญมาก เนื่องจากสามารถเชื่อมต่อกับถนนประชาชื่น ซึ่งเป็นเส้นทางติดต่อระหว่างเขตกรุงเทพมหานครชั้นในและชั้นนอกด้านเหนือ และพื้นที่จังหวัดนนทบุรี

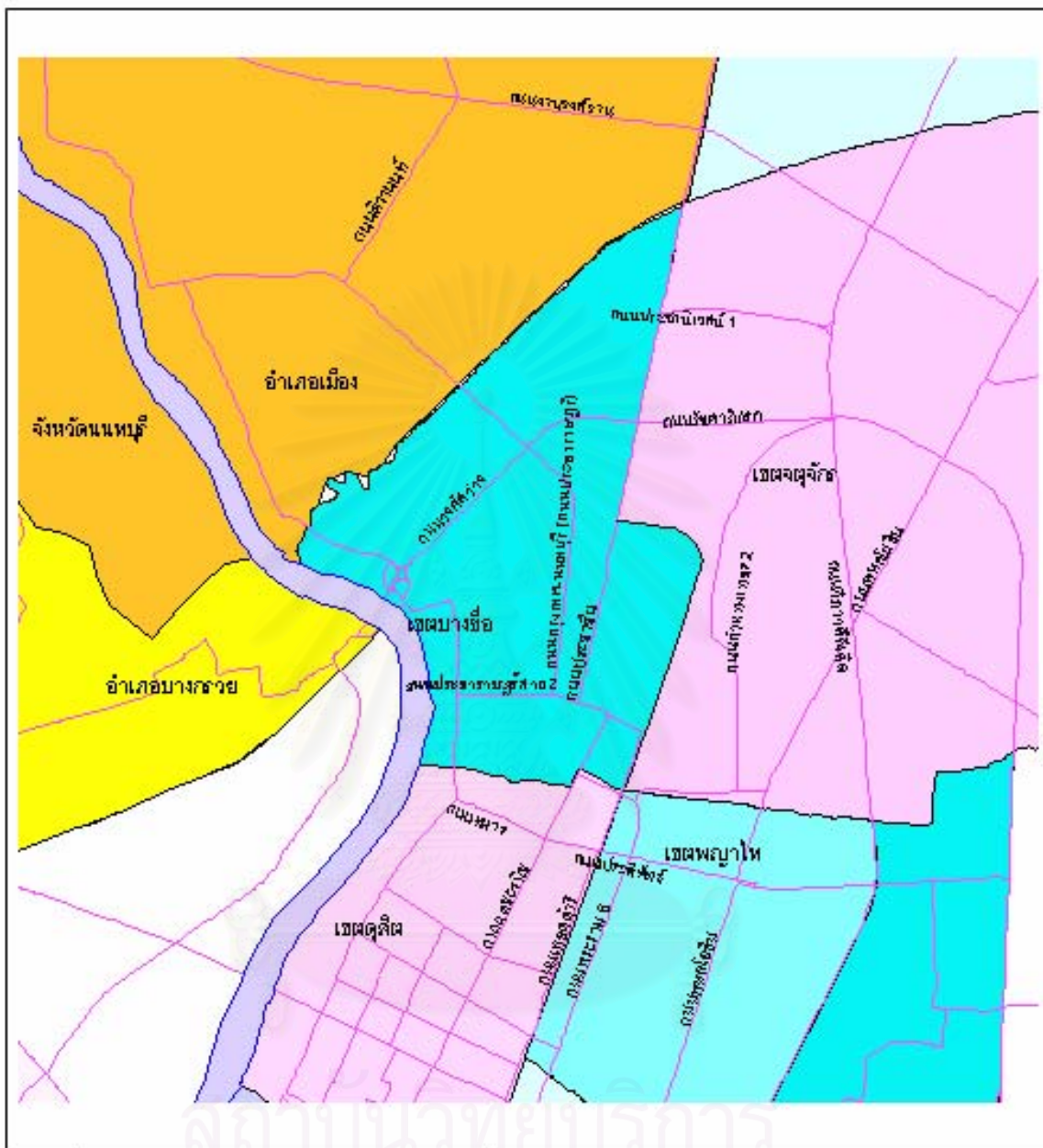
-ถนนพระราชาราชฎีสาย 1 เป็นถนนที่เชื่อมต่อมาจากตอนใต้ของเขต
เชื่อมถนนพิบูลสงคราม และถนนสามเสน สามารถติดต่อกับพื้นที่กรุงเทพมหานคร
ชั้นในและสามารถเชื่อมต่อกับสะพานพระราม 7 ถนนพิบูลสงคราม และเข้าสู่
จังหวัดนนทบุรีได้ ถนนเส้นนี้มียานพาหนะขจรกรรมและที่พักรออาศัยหนาแน่นมาก

-ถนนพระราชาราชฎีสาย 2 เป็นถนนแนวตะวันตก-ตะวันออก เชื่อมต่อ
จากถนนพระราชาราชฎีสาย 1 ผ่านแยกเตาปูน(ถนนกรุงเทพ-นนท์) และแยก
ประชาชื่น ไปติดกับถนนประชาชื่น และต่อกับสะพานสูง ซึ่งสามารถไปถึงย่านบาง
ซื่อ ถนน เติชะวนิช และถนนเทอดดำริได้

-ถนนเทอดดำริ เป็นถนนผ่านสถานีรถไฟบางซื่อ และสถานีรถไฟฟ้ามหานคร
ดินบางซื่อ ซึ่งเป็นต้นทางของรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลเชื่อมต่อกับถนนทหารได้
ในเขตดุสิต

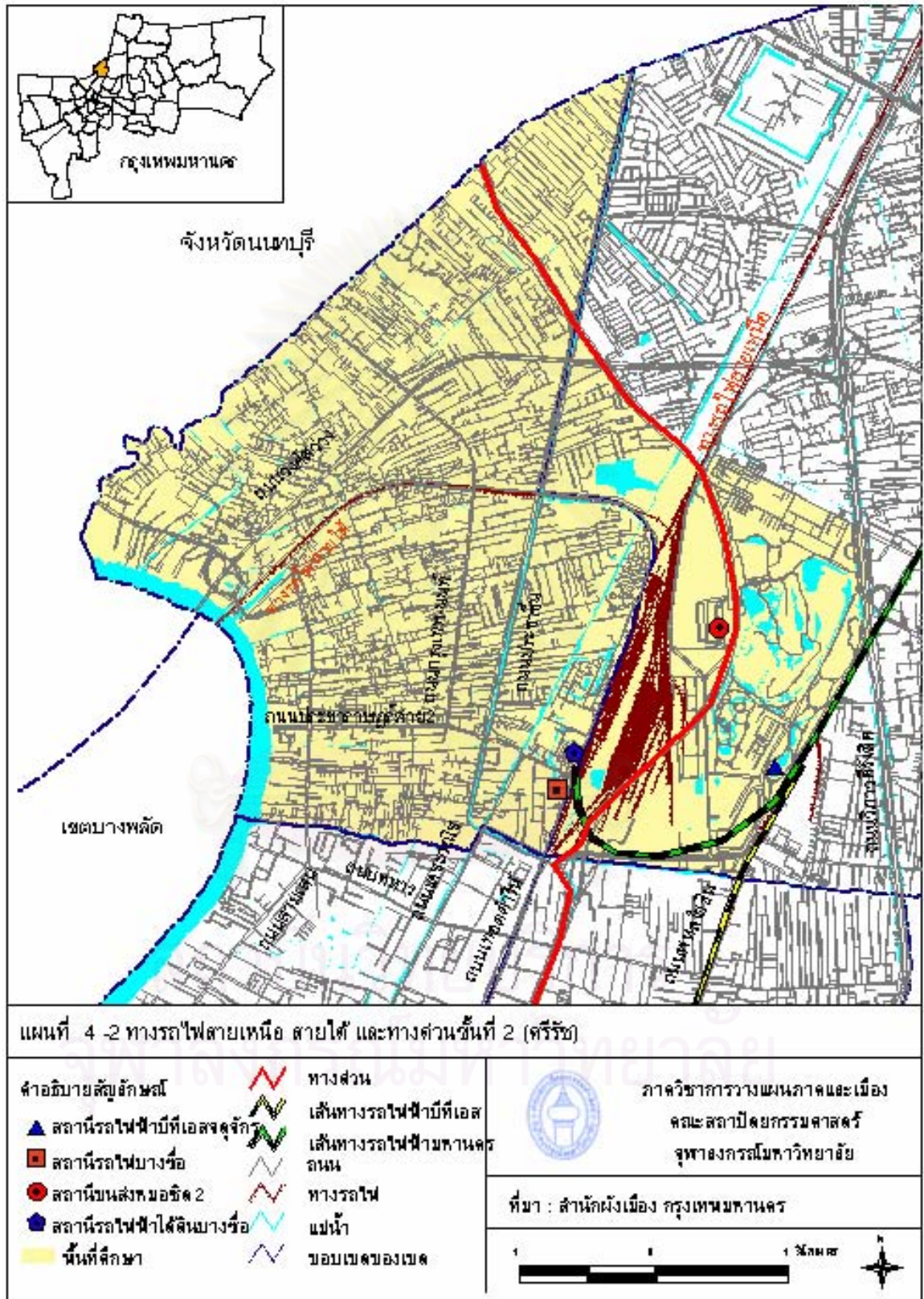
4.1.4.2 ระบบขนส่งมวลชน

รถประจำทางในพื้นที่เขตบางซื่อ มีทั้งรถประจำทางธรรมดาขององค์การขนส่ง
มวลชนกรุงเทพ(ขสมก.)และรถร่วมขสมก.รวม 21 สาย โดยถนนที่มีรถประจำทางผ่านมากที่สุด
คือ ถนนพระราชาราชฎีสาย 1 มีรถประจำทางจำนวน 9 สาย เส้นทางเดินรถประจำทางของ
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ(ขสมก.) ส่วนใหญ่จะให้บริการบนถนนที่เชื่อมต่อกับเขตและ
จังหวัดใกล้เคียง ซึ่งมักจะเป็นจุดต้นทางในการเดินทางเข้าพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร
ในทางกลับกันก็จะเป็นจุดหมายปลายทางของการเดินทางออกจากกรุงเทพมหานคร สำหรับ
บริเวณซอยต่างๆในเขตบางซื่อ ซึ่งมีจำนวนมากกว่า 200 ซอย ไม่มีการเดินรถประจำทาง
จึงปรากฏจุดให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างรับส่งประชาชน โดยมีพื้นที่ให้บริการในซอยต่างๆ
อยู่มากมาย



แผนที่ 4 -1 โครงข่ายการคมนาคมของเขตบางซื่อ

<p>สัญลักษณ์</p> <p>— ถนน</p> <p>— แม่น้ำ</p>	<p> ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p> <p>ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร</p> <p>0 1 2 กิโลเมตร </p>
---	---



ตารางที่ 4-2 แสดงรถประจำทางที่ผ่านพื้นที่ศึกษา

ลำดับที่	ถนน	รถโดยสารประจำทาง
1	กรุงเทพ-นนท์	16,30,50,51,65,97,505
2	ประชาชื่น	66,67,70,16
3	วงศ์สว่าง	49,97,50,79,543
4	ประชาราษฎร์สาย1	5,16,30,32,33,49,64,66,117
5	ประชาราษฎร์สาย 2	5,30,66,505
6	เตชะวณิช	5,52,65,67,70
7	พิบูลสงคราม	64,117,203

รถไฟในพื้นที่เขตบางซื่อเป็นทางผ่านของเส้นทางรถไฟสายเหนือและสายใต้ มีสถานีรถไฟในเส้นทางดังกล่าวคือ เส้นทางรถไฟสายเหนือ มีชุมทางรถไฟบางซื่อเป็นจุดรวมของรถไฟที่มาจากสายเหนือและสายใต้ เส้นทางรถไฟสายใต้มีสถานีบางซื่อ เป็นสถานีจอดรถรับส่งผู้โดยสาร ถนนที่เส้นทางรถไฟนี้ตัดผ่านได้แก่ ถนนกรุงเทพ-นนท์และถนนประชาชื่น

4.2 สภาพทั่วไปของชุมชน

เขตบางซื่อมีชุมชน รวม 49 ชุมชน แต่ชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงบริเวณสถานีรถไฟฟ้างานซื่อ ที่มีความเกี่ยวข้องและได้รับผลกระทบจากการเกิดขึ้นของสถานีรถไฟฟ้างาน มี 5 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนบ้านพักรถไฟก่อสร้าง ชุมชนหัวรถจักรตีคแดง 1, 2 และ 3 ชุมชนหลังตลาดบางซื่อ

ชุมชนบ้านพักรถไฟก่อสร้าง

ชุมชนบ้านพักรถไฟก่อสร้าง ตั้งอยู่บนถนนรถไฟ สภาพพื้นที่เดิมเป็นโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆของการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้แก่โรงงานเครื่องมือกล โรงงานประกอบและผลิตสะพานเหล็ก และอุปกรณ์ต่างๆ เพื่อใช้ในกิจการของการรถไฟฯ ต่อมาโรงงานต่างๆ ถูกรื้อถอนออกไปเกือบหมด คงเหลือแต่โรงงานสื่อสารการรถไฟฯ สถานที่ที่เคยเป็นโรงงานจึงว่างลง การรถไฟฯ จึงได้ทำการปลูกที่พักรถไฟให้คนงานและช่างได้พักอาศัย โดยปลูกเป็นเพิงหมาแหงนจำนวน 13 แถว แถวละ 20 ห้อง ต่อมาเมื่อปี 2524 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้สร้างทางด่วนขั้นที่ 1 ผ่าน โรงงานมักกะสันและนิคมมักกะสันบางส่วน ทางการรถไฟฯ จึงได้มาสร้างบ้านพักคนงานเพิ่มขึ้นจากเดิมกว่า 100 ห้อง จนถึงปัจจุบัน มีบ้านทั้งหมด 317 หลังคาเรือน มีเนื้อที่ชุมชนประมาณ 25 ไร่ จัดตั้งเป็นชุมชนเมื่อปี 2535

สภาพทั่วไปของชุมชน เป็นชุมชนบุกรุกบางส่วน มีสภาพแออัด บ้านเรือนเป็นห้องแถวไม้ชั้นเดียว มีสาธารณูปโภค เช่น ทางเดินเท้าลาดยาง น้ำประปา ไฟฟ้าแสงจันทร์ โทรศัพท์ สาธารณะ ไม่มีถนนคอนกรีตและท่อระบายน้ำ

ด้านโครงสร้างประชากร มีจำนวน 317 หลังคาเรือน จำนวนครอบครัว 405 ครอบครัว จำนวนประชากร ทั้งหมด 1,950 คน ส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ และประกอบอาชีพพนักงาน รัฐวิสาหกิจ และรับจ้างทั่วไป (สำนักงานเขตบางซื่อ ,2548)

ชุมชนห้วยรถจักรตึกแดงเขต 1 , 2 และ 3

ชุมชนห้วยรถจักรตึกแดงเขต 1, 2 และ 3 ตั้งอยู่ทางทิศเหนือของบริษัทปูนซีเมนต์ไทย ระยะห่างจากถนนใหญ่ถึงชุมชน ประมาณ 1.2 กิโลเมตร มีเนื้อที่ทั้งหมด ประมาณ 66.67 ไร่ ที่ตั้งของชุมชน ทิศเหนือ ติดคลองเปรมประชากร และทางรถไฟ ทิศใต้ ติดศูนย์ชุมชนห้วยรถจักรตึกแดง ทิศตะวันออกติดเขตของสถานีรถไฟบางซื่อ ทิศตะวันตก ติดคลองเปรมประชากร

สภาพพื้นที่เดิมเป็นทุ่งนา ไม่มีบ้านเรือนปลูกหนาแน่นเหมือนปัจจุบัน ต่อมาเมื่อมีบุคคล อาชีพต่างๆ เข้ามาปลูกบ้านเรือนอาศัยอยู่เรื่อยๆ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2498 เป็นต้นมา สภาพทั่วไป ของชุมชนในปัจจุบัน เป็นพื้นที่ลุ่ม อยู่ติดคลองเปรมประชากร สามารถเดินทางเข้าชุมชนได้ 2 ทาง คือทางรถยนต์และทางเรือ สภาพบ้านเป็นบ้านไม้ ทางสัญจรภายในชุมชน เป็นทาง คอนกรีตเสริมเหล็ก

โครงสร้างประชากร

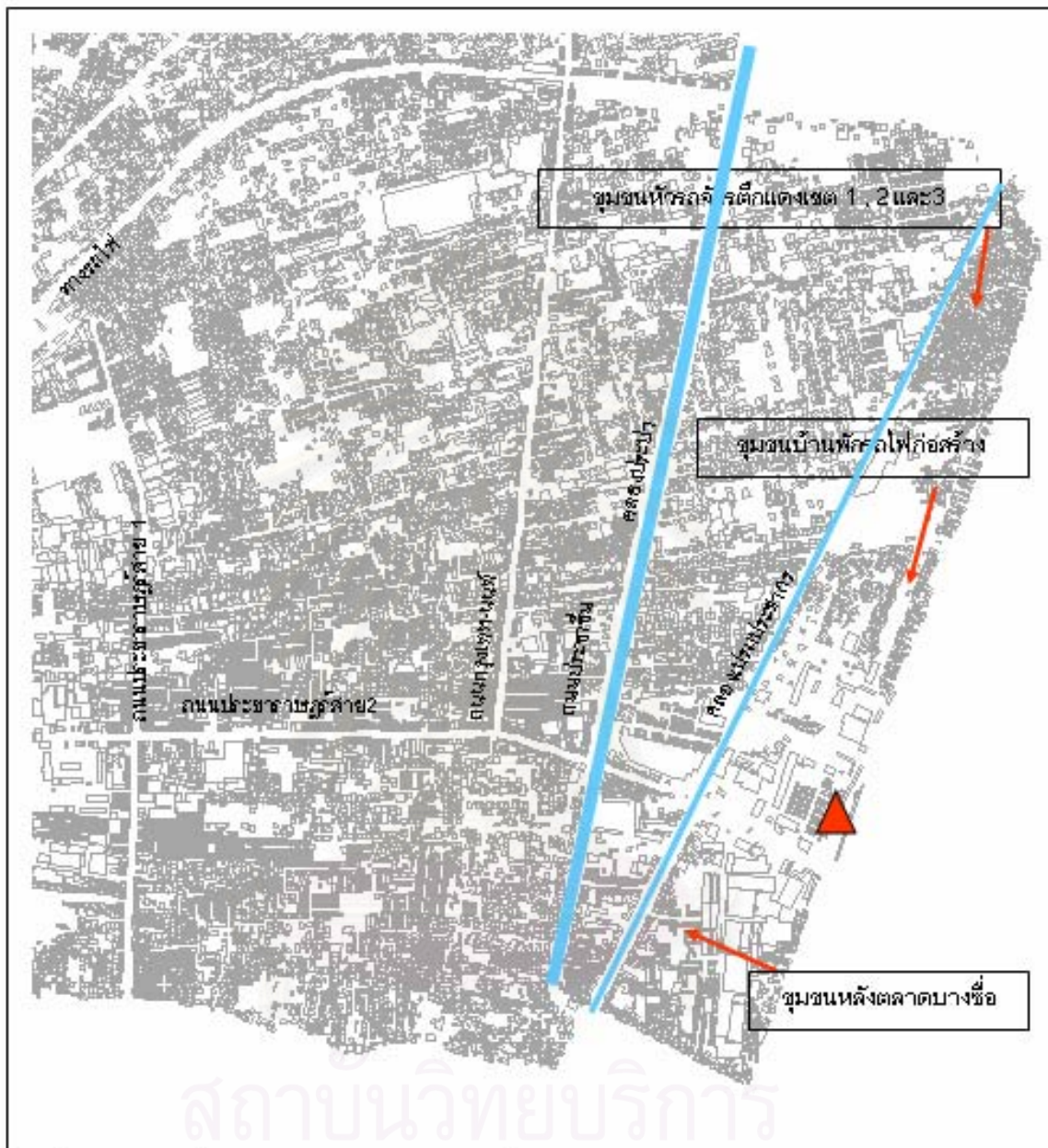
ชุมชนห้วยรถจักรตึกแดง มีจำนวนหลังคาเรือน 751 หลังคาเรือน จำนวนครอบครัว 860 ครอบครัว จำนวนประชากร 3,996 คน ประชากรในชุมชนส่วนใหญ่จบการศึกษาชั้นสูงสุด ระดับประถมศึกษาและมัธยมศึกษาตอนต้นและมีอาชีพรับราชการและรับจ้างทั่วไป (สำนักงาน เขตบางซื่อ ,2548)

ชุมชนบ้านพักรถไฟก่อสร้าง และชุมชนห้วยรถจักรตึกแดง สามารถเข้า-ออกทางรถยนต์ได้ เพียงทางเดียวได้แก่ ทางถนนรถไฟ ซึ่งติดต่อกับถนนเทอดดำริ และถนนปูนซีเมนต์ไทย ซึ่ง สามารถออกไปยังถนนเตชะวณิช ถนนทหาร และถนนประชาราษฎร์สาย 2 ส่วนทางออกอื่น เป็นทางเดิน หรือทางลัดแคบซึ่งต้องเดินหรือใช้มอเตอร์ไซค์เท่านั้น ทำให้การเดินทางไม่สะดวก

ชุมชนหลังตลาดบางซื่อ

ชุมชนหลังตลาดบางซื่อ ตั้งอยู่บริเวณหลังตลาดบางซื่อ ถนนเตชะวณิช แต่เดิมเคยเป็น ทุ่งนา ต่อมาได้มีประชาชนเข้ามาปลูกบ้านอาศัยอยู่กันมาก จึงทำให้เกิดเป็นชุมชนขึ้น มีเนื้อที่ ของชุมชนประมาณ 3 ไร่ ที่ดินส่วนใหญ่เป็นของเอกชน จัดตั้งเป็นชุมชนขึ้นเมื่อปี 2535 สภาพทั่วไปของชุมชน เป็นชุมชนแออัด บ้านเรือนส่วนใหญ่เป็นบ้านไม้ ปลูกติดกัน มี สาธารณูปโภค เช่นทางเดินเท้าเป็นคอนกรีต น้ำประปา ไฟฟ้าแสงจันทร์ และท่อระบายน้ำ สะดวก

ด้านโครงสร้างของประชากรมีจำนวนหลังคาเรือนทั้งหมด 85 หลังคาเรือน จำนวน ครอบครัว 126 ครอบครัว จำนวนประชากรทั้งหมด 430 คน ประกอบอาชีพ รับจ้างและ ค้าขาย (สำนักงานเขตบางซื่อ ,2548)



แผนที่ 4-3 ชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงสถานีรถไฟฟ้ามหานครใต้ดินบางซื่อ

<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> อาคาร แหล่งน้ำ สถานีรถไฟฟ้ามหานครใต้ดินบางซื่อ 	 <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p> <p>ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="border-bottom: 1px solid black; width: 100px; margin-bottom: 2px;"></div> 1 กิโลเมตร  </div>
--	--



ชุมชนบ้านพักรถไฟก่อสร้าง

ภาพที่ 4-3 ชุมชนแออัดในเขตบางซื่อ

ชุมชนหิ้วรถจักรตีคแดง

ที่มา : ผู้ศึกษา (กรกฎาคม 2549)

4.3 สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ

สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ สถานีรถไฟบางซื่อ เป็นสถานีปลายทาง ตั้งอยู่บนถนนเทอดดำริ ใกล้บริษัทปูนซีเมนต์ไทย อยู่บริเวณเดียวกับสถานีรถไฟบางซื่อ มีรถประจำทางผ่าน 5 สาย ได้แก่ สาย 65 (นนทบุรี-สนามหลวง) สาย 97 (นนทบุรี-โรงพยาบาลสงฆ์) สาย 70 (ประจักษ์เวศ-สนามหลวง) สาย 9 และ สาย 125 มีที่จอดรถบริการ 2 แห่ง คือ ของเอกชน เข้าทางถนนเทอดดำริ และของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจัดไว้ เข้าทางถนนกำแพงเพชร 2

สถานีบางซื่อมีความแตกต่างจากสถานีอื่นในเรื่องที่ตั้งและการเข้าถึงคือบริเวณที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงกับสถานีรถไฟซึ่งสถานีอื่นไม่มี(ยกเว้นสถานีหัวลำโพง) ทำให้มีการใช้พื้นที่หนาแน่นอยู่ก่อนแล้ว โดยเฉพาะในช่วงที่มีปริมาณขบวนรถไฟออกจากสถานีหนาแน่น เช่น ช่วงเวลาหัวค่ำ (17.00-21.00น.) นอกจากนี้ที่สถานีบางซื่อมีทางเข้าออก เป็นถนนที่แคบทำให้การ

เข้าถึงไม่สะดวก และไม่ได้ตั้งอยู่บนถนนสายหลัก ที่เป็นศูนย์กลางของอาคารสำนักงาน และพื้นที่พาณิชยกรรม มีรถประจำทางผ่านจำนวนน้อย เมื่อเปรียบเทียบกับสถานีอื่น (รูปที่4-4)



ภาพที่ 4-4 เปรียบเทียบสถานีบางซื่อกับสถานีอื่น ๆ (สามย่าน)

รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล(บางซื่อ – หัวลำโพง) เป็นระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยมีเส้นทางจากหัวลำโพงถึงบางซื่อ เป็นเส้นทางใต้ดินตลอดสายจึงนับเป็นระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าใต้ดินสายแรกของประเทศไทยโดยมีเส้นทางเดินรถ ระยะทางรวมทั้งสิ้น 20 กิโลเมตร มีสถานีทั้งหมด 18 สถานี ประกอบด้วย สถานีหัวลำโพง สถานีสามย่าน สถานีสีลม สถานีลุมพินี สถานีคลองเตย สถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ สถานีสุขุมวิท สถานีเพชรบุรีสถานีพระราม 9 สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย สถานีห้วยขวาง สถานีสุทธิสาร สถานีรัชดาภิเษก สถานีลาดพร้าว สถานีพหลโยธิน สถานีสวนจตุจักร สถานีกำแพงเพชร และสถานีบางซื่อ (ภาพที่ 4-4)

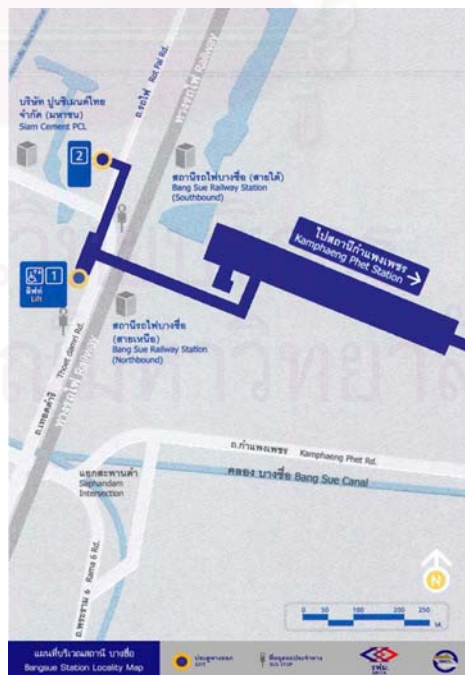
นอกจากนี้ที่สถานีสีลม สถานีสุขุมวิท และสถานีสวนจตุจักร ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนเส้นทางไปใช้รถไฟฟ้าบีทีเอสได้ด้วย รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล เปิดให้บริการทุกวัน เวลา 06.00 น. ถึง 24.00น. ความถี่ ไม่เกิน 5 นาทีสำหรับชั่วโมงเร่งด่วน และไม่เกิน 10 นาที สำหรับชั่วโมงปกติ

จำนวนผู้โดยสาร จากสถิติเมื่อ เดือนสิงหาคม 2548 มีใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน เฉลี่ยรวมวันละ 167,574 คน เฉลี่ยวันธรรมดาวันละ 184,881 คน และเฉลี่ยวันหยุดวันละ 125,264 คน



ภาพที่ 4-5
เส้นทางเดินรถ
รถไฟฟ้ามหานคร

ภาพที่ 4-6
แผนผังบริเวณสถานี
รถไฟฟ้าใต้ดิน
บางซื่อ





ภาพที่ 4-7 ทางเข้าออกสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ

4.4 ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการคมนาคมในขนาดที่เกี่ยวของบริเวณพื้นที่ศึกษา

จากการศึกษาบริเวณพื้นที่ศึกษาพบว่ามีการดำเนินการคมนาคมขนส่งที่เกี่ยวข้องและที่แนวโน้มว่าจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ศึกษา ดังต่อไปนี้

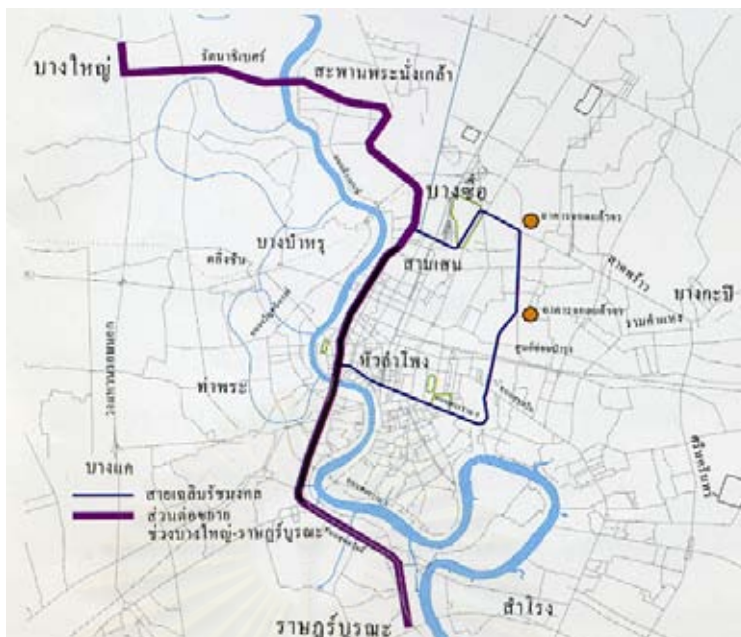
4.4.1 โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนรวม 291 กิโลเมตร เป็นการดำเนินการร่วมกันระหว่างสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร(สนข.)การรถไฟแห่งประเทศไทย(รฟท.) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) โดยมีกรุงเทพมหานครร่วมประสานงานซึ่งจะจัดทำระบบขนส่งมวลชนทางรางให้เสร็จสิ้น ภายในปี 2552

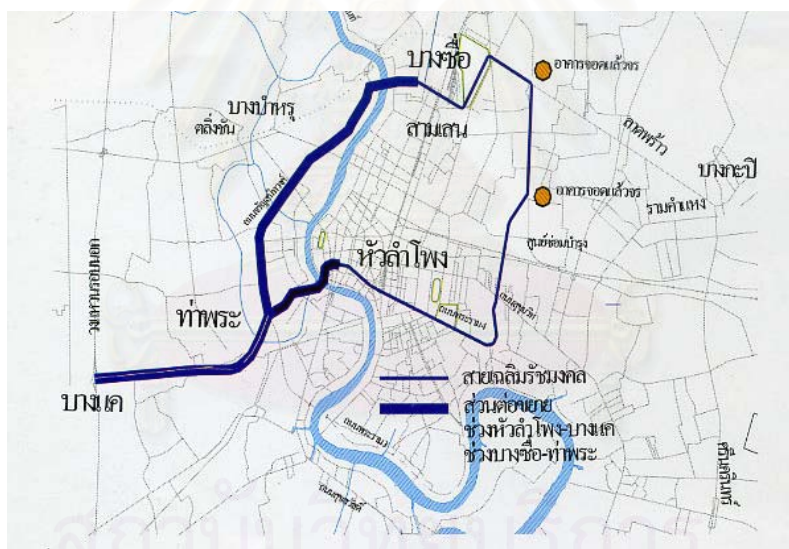
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ระยะทาง 27 กิโลเมตร แบ่งเป็น

ช่วงหัวลำโพง – บางแค ระยะทาง 14 กิโลเมตร เป็นทางใต้ดิน 5 กิโลเมตร ยกระดับ 9 กิโลเมตร มี 10 สถานี ได้แก่ สถานีรถไฟหัวลำโพง เจริญกรุง วัชรบุรี วัชรบุรี ปากคลองตลาด บางกอกใหญ่ เพชรเกษม และบางแค

ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ระยะทาง 13 กิโลเมตร เป็นทางยกระดับ มี 7 สถานี ผ่านบริเวณที่สำคัญ ได้แก่ สถานีรถไฟบางซื่อ ประชาธิปัตย์ จรัญสนิทวงศ์ และแยกท่าพระ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงบางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ระยะทาง 43 กิโลเมตร เป็นทางใต้ดิน 14 กิโลเมตร ยกระดับ 29 กิโลเมตร ผ่านบริเวณสำคัญได้แก่ บางใหญ่ รัตนาธิเบศร์ สะพานพระนั่งเกล้า แยกถนนพหลโยธิน แยกวงศ์สว่าง เต่าปูน เกียกกาย ศรียาน สามเสน หอสมุดแห่งชาติ บางลำพู ผ่านฟ้า วงเวียนใหญ่ มหาสารคามและราษฎร์บูรณะ



ภาพที่ 4-8 เส้นทางรถไฟฟ้าสาย 150KV ส่วนต่อขยาย



ภาพที่ 4-9 เส้นทางรถไฟฟ้าสาย 230KV ส่วนต่อขยาย

4.1.2.โครงการระบบการขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพมหานครสายเหนือ (ช่วงบางซื่อ-รังสิต)

เป็นแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรเนื่องจากปัจจุบันระบบรถไฟได้ตัดกระแสการจราจรในใจกลางกรุงเทพมหานคร และมีจุดประสงค์เพื่อพัฒนาสถานีรถไฟบางซื่อเป็นสถานีหลัก เพื่อลดจำนวนขบวนรถไฟเข้าสู่สถานีหัวลำโพงให้เหลือน้อยที่สุด

โดยปรับปรุงการเดินทางของรถไฟให้บริการได้ดีขึ้น โดยการเพิ่มปริมาณความจุของทางและการเดินทางที่ความเร็วสูงขึ้น สะดวก ปลอดภัย รวมทั้งพัฒนาสถานีบางซื่อให้เป็นสถานีกลาง โดยมีเป้าหมายที่จะพัฒนาให้ย่านพหลโยธินเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งของกรุงเทพมหานครด้านเหนือ เพื่อให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง และแก้ปัญหาจุดตัดระหว่างถนนกับทางรถไฟ โดยมีแนวเส้นทางเริ่มจากสถานีบางซื่อ ตามแนวเส้นทางรถไฟในปัจจุบัน ผ่านเขตจตุจักร เขตบางเขน เขตหลักสี่ เขตดอนเมือง และไปสิ้นสุดที่สถานีรังสิต จังหวัดปทุมธานี รวมระยะทางประมาณ 25 กิโลเมตร เป็นระยะทางยกระดับยาว 20 กิโลเมตร และคันทางดินถมยาว 4.5 กิโลเมตร มีสถานีทั้งหมดรวม 5 สถานี ได้แก่สถานีบางซื่อ สถานีบางเขน สถานีบางเขน สถานีหลักสี่ สถานีดอนเมือง และสถานีรังสิต

โดยสถานีบางซื่อ มีแนวคิดในการพัฒนาคือต้องการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับบทบาทเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งศูนย์กลางธุรกิจการค้านานาชาติที่เหมาะสมเป็นย่านการค้าระดับโลก ชุมชนน่าอยู่สะดวกสบายและมีสภาพแวดล้อมที่ดี ให้มีโครงข่ายทางเดินเท้าอาคาร สถานีเป็นแบบประตูคู่ โดยประตูทางด้านทิศตะวันออกเป็นศูนย์การขนส่งและประตูด้านทิศตะวันตกแสดงเอกลักษณ์ พัฒนาที่อยู่อาศัยและบริการต่างๆ ตามแนวคิด “ที่อยู่อาศัยใกล้แหล่งงาน”

การแบ่งย่านการใช้ที่ดินบริเวณรอบสถานี พื้นที่ภายในย่านพหลโยธินเป็นย่านส่งเสริมให้มีการพัฒนาใหม่แบบพาณิชยกรรมหนาแน่นปานกลาง แบบผสม และย่านพักอาศัยหนาแน่นปานกลางและหนาแน่นมาก

ที่ตั้งของสถานีอยู่ระหว่างแนวเขตที่ดินด้านตะวันตกของการรถไฟฯ กับแนวทางด่วนชั้นที่ 2 ด้านใต้ของสถานีประชิดกับสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน จัดให้มีระบบการเชื่อมต่อระหว่างสถานีขนส่งผู้โดยสารรถโดยสารระหว่างเมืองกับสถานีบางซื่อด้วยทางเดินเท้า ทางเดินเลื่อนหรือระบบรถไฟฟ้าขนาดเล็ก ในอนาคต (ปีพ.ศ.2565) เสนอให้มีที่จอดรถประจำทางระบบขนส่งสาธารณะทุกชนิด รถส่วนบุคคลที่จอดและจร และที่จอดสำหรับส่งและจร ทั้งในพื้นที่โถงผู้โดยสารชั้นที่ 2 และชานชาลาชั้นที่ 1

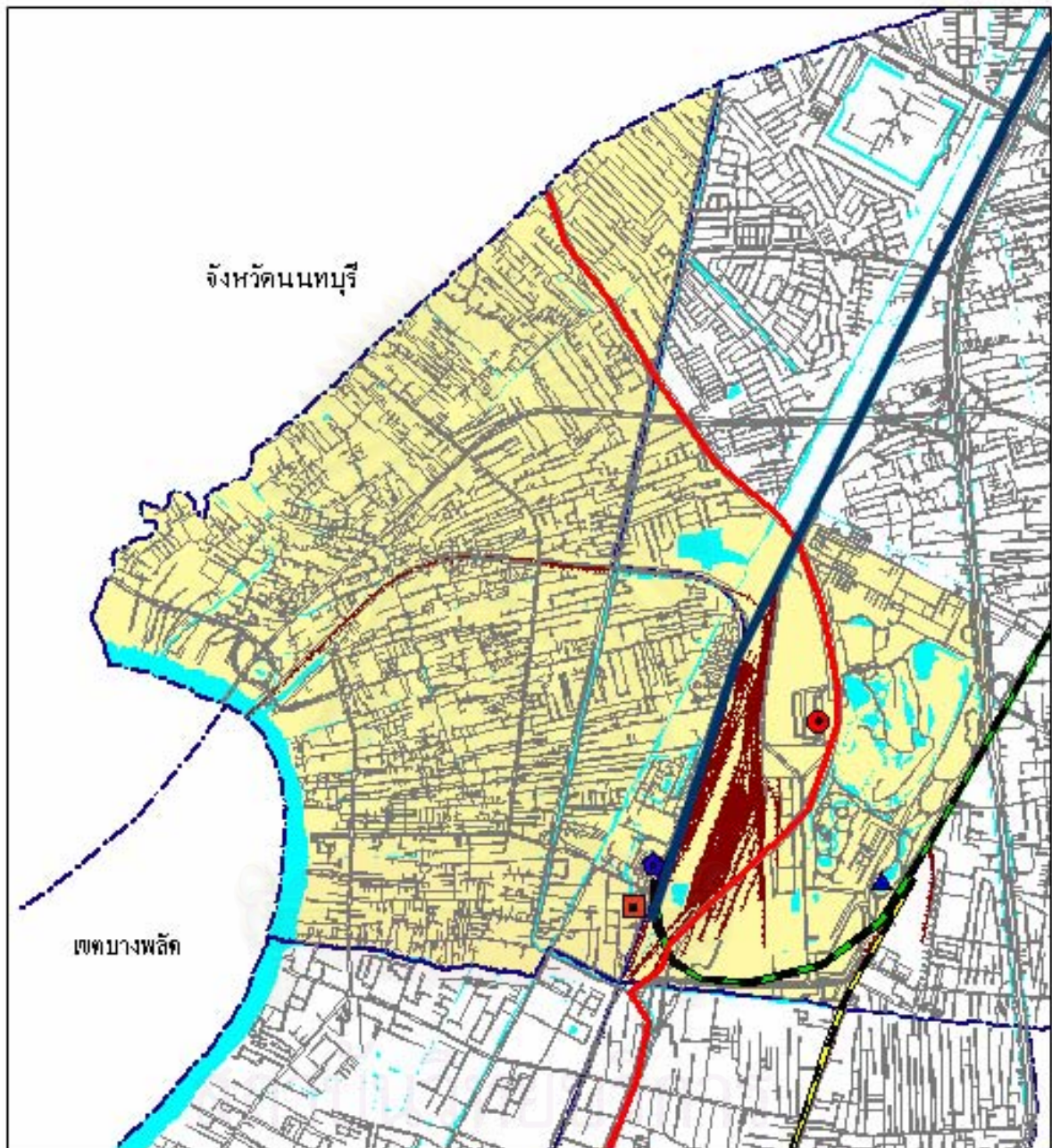
การคาดการณ์ผู้โดยสาร
 ตารางที่ 4-3 แสดงปริมาณผู้โดยสารที่ขึ้นรถไฟฟ้าชานเมือง ณ สถานีต่างๆ ในแต่ละวัน
 (กรณีต่อขยายถึงบ้านภาชี ฉะเชิงเทรา และนครปฐม)

สถานี	ปี พ.ศ.					
	2555	2560	2565	2570	2575	2580
รังสิต	22,300	33,900	48,600	53,600	58,400	633,300
หลักหก	5,100	8,100	13,600	14,900	16,300	17,700
ดอนเมือง	36,600	64,700	104,800	115,200	125,700	136,000
หลักสี่	17,400	28,600	44,200	48,700	53,000	57,500
บางเขน	6,500	9,200	10,800	11,900	13,000	14,000
บางซื่อ*	200,500	277,400	363,800	398,530	433,060	467,590

หมายเหตุ : * รวมผู้โดยสารสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และรถไฟทางไกล

ที่มา : โครงการศึกษาและออกแบบโครงการขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพมหานครสายเหนือ(บางซื่อ-รังสิต) และย่านสถานีรถไฟบางซื่อ(ร่างรายงานฉบับสุดท้าย ภายโยธาและงานระบบอาคาร).
 2548

สถาบันวิทยบริการ
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 4-4 แสดงโครงการระบบการขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพมหานครสายเหนือ (ช่วงบางซื่อ-รังสิต)



จากการศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา ทำให้มีความเข้าใจในพื้นที่บริเวณสถานี
รถไฟใต้ดินบางซื่อ ชุมชนและพื้นที่โดยรอบ ที่มีความสัมพันธ์กับบริเวณพื้นที่ศึกษา ระบบ
รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ตลอดจนโครงการด้านการคมนาคมในอนาคต โดยจะ
นำไปเป็นพื้นฐานในการวิเคราะห์เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น ก่อนและหลังการเปิด
ใช้สถานีรถไฟฟ้ ในด้านกายภาพและเศรษฐกิจในบทต่อไป



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 5

การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพและทางเศรษฐกิจ

จากการศึกษาสภาพทั่วไปของเขตบางซื่อ และเส้นทางรถไฟฟ้าทำให้เกิดความเข้าใจสภาพพื้นที่ทั่วไป และเข้าใจบทบาทหน้าที่ของพื้นที่ศึกษาที่มีต่อระบบคมนาคมที่เปลี่ยนแปลงภายหลังระบบขนส่งสาธารณะได้แก่รถไฟฟ้าเกิดขึ้นในพื้นที่ ย่อมก่อให้เกิดผลกระทบต่อพื้นที่ศึกษา บทนี้จึงเป็นการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพและทางเศรษฐกิจของพื้นที่โดยรอบสถานีที่เกิดขึ้นภายหลังมีสถานีรถไฟฟ้า ซึ่งเลือกใช้ข้อมูลทุติยภูมิระดับเขตในการอธิบายการเปลี่ยนแปลง เนื่องจากการรวบรวมได้จากหน่วยงานราชการแล้ว ในช่วงแรกจะพิจารณาการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน ในช่วงก่อนมีสถานีรถไฟฟ้าได้ดินบางซื่อ 2 ช่วง คือปี พ.ศ.2529 และ พ.ศ. 2539 และหลังมีสถานีรถไฟฟ้าได้ดินบางซื่อ 1 ช่วง คือ ปี พ.ศ. 2547 และพิจารณาการเปรียบเทียบพื้นที่ปลูกสร้าง จำนวนชุมชน ก่อนและหลังมีสถานีรถไฟฟ้า เพื่อสรุปหาการเปลี่ยนแปลงและผลกระทบทางกายภาพ ต่อพื้นที่โดยรอบ

ช่วงท้ายจะวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ ในช่วงก่อนและหลังมีสถานีรถไฟฟ้า โดยมีรายละเอียดของบทวิเคราะห์ดังนี้

- 5.1 การใช้ประโยชน์ที่ดินของเขตบางซื่อ
 - 5.1.1 การใช้ประโยชน์ที่ดินของเขตบางซื่อปี 2529
 - 5.1.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินของเขตบางซื่อปี 2539
 - 5.1.3 การใช้ประโยชน์ที่ดินของเขตบางซื่อปี 2547
- 5.2 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ปลูกสร้าง ก่อน-หลังมีสถานี
 - 5.2.1 การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ปลูกสร้าง บริเวณโดยรอบสถานี
 - 5.2.2 พื้นที่อาคารที่ขออนุญาตก่อสร้าง
- 5.3 เปรียบเทียบจำนวนชุมชน และประชากรในชุมชน
- 5.4 การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของพื้นที่โดยรอบสถานี
 - 5.4.1 จำนวนสถานประกอบการและรายได้ที่จัดเก็บได้
 - 5.4.2 ราคาที่ดิน
- 5.5 ความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของชุมชน

5.1 การใช้ประโยชน์ที่ดินของเขตบางซื่อ

5.1.1 การใช้ประโยชน์ที่ดินของเขตบางซื่อปี 2529

จากการสำรวจสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในเขตบางซื่อ ซึ่งในขณะนั้นยังรวมอยู่กับเขตดุสิต ชื่อแขวงบางซื่อ แต่ต่อมาจึงแยกเป็นเขตบางซื่อเมื่อปี พ.ศ. 2532 พบว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ที่อยู่อาศัย รองลงมาเป็นพื้นที่โล่งว่างและเกษตรกรรม อุตสาหกรรม สถาบันการศึกษา พาณิชยกรรม คลังสินค้า สถาบันราชการ สถาบันศาสนา สวนสาธารณะ ตามลำดับ (แผนที่ 5-1) ซึ่งการใช้ประโยชน์ที่ดิน มีลักษณะการกระจายตัว ในพื้นที่ดังต่อไปนี้

การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย มีพื้นที่เท่ากับ 6.93 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นพื้นที่ ร้อยละ 59.84 (ตารางที่ 5-1) และมีการกระจายตัวอยู่ในพื้นที่ต่อไปนี้

1. ถนนประชาชื่น บริเวณริมคลองประปา ตามตรอก ซอยต่างๆ มีทั้งลักษณะที่เป็นบ้านจัดสรรและบ้านเดี่ยว
2. ถนนกรุงเทพ-นนท์ตลอดทั้งแนว ซึ่งเป็นพื้นที่ต่อเนื่องกับเขตจังหวัดนนทบุรี บริเวณสามแยกเตาปูนเป็นที่พักอาศัยลักษณะชุมชนที่ค่อนข้างหนาแน่น และบางส่วนเป็นชุมชนแออัดอยู่ในซอย เช่น ชุมชนบุญเหลือ
3. ถนนประชากรราษฎร์สาย 2 ตามตรอก ซอยต่างๆ
4. ถนนวงศ์สว่าง
5. ถนนรถไฟ ได้แก่ ชุมชนบ้านพักรถไฟก่อสร้าง ชุมชนหัวรถจักรตึกแดงเขต 1, 2 และ 3 ซึ่งเป็นชุมชนแออัด

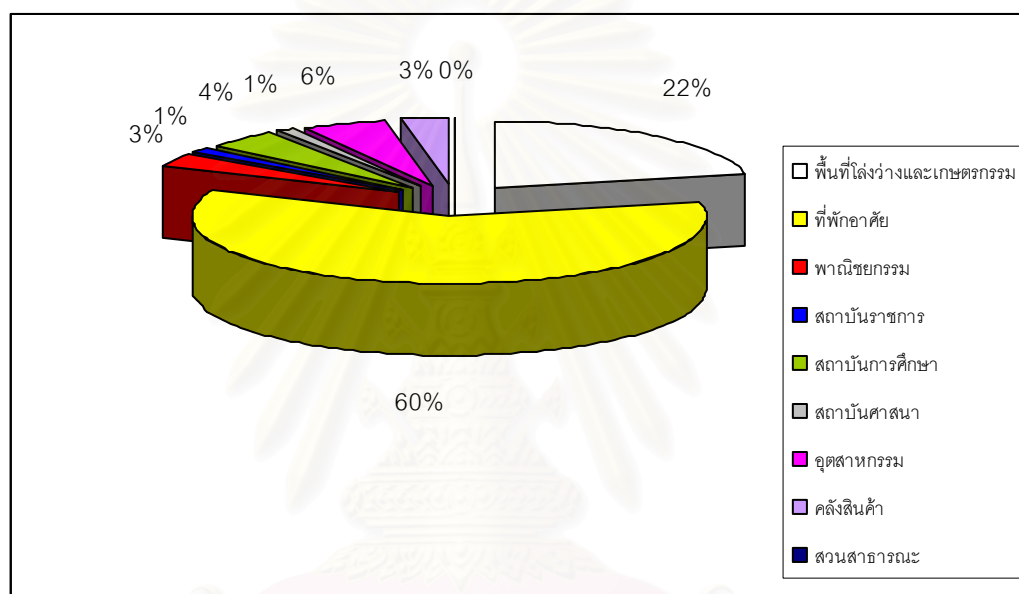
การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่โล่งว่างและเกษตรกรรม มีพื้นที่เท่ากับ 2.49 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 21.50 ในระยะนี้การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่โล่งว่างและเกษตรกรรม กระจายตัวอยู่ในบริเวณริมคลองบางเขนใหม่ ทางทิศเหนือ ซึ่งเป็นพื้นที่รอยต่อกับอำเภอเมืองจังหวัดนนทบุรี และบริเวณหลังชุมชนตึกแดง ซึ่งยังเป็นพื้นที่เกษตรกรรม มีสภาพเป็นท้องร่องเรือสวนที่อุดมสมบูรณ์ มีการปลูกผลไม้ยืนต้นหลากหลายชนิด เช่น ทุเรียน ส้มโอ มังคุด ขนุน ฯลฯ เนื่องจากสภาพพื้นที่เป็นที่ราบลุ่ม จึงเหมาะสำหรับการทำเกษตรกรรม และยังพบสวนปาล์มธรรมชาติที่รกร้างหนาแน่นด้วยแมกไม้ใหญ่มากมาย นอกจากนี้มีพื้นที่โล่งว่างริมทางรถไฟสายใต้

การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม มีพื้นที่ 0.64 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 5.53 ซึ่งพบกระจายตัวอยู่บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นโรงไม้ ย่านบางโพ ซึ่งเป็นย่านอุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์ไม้แปรรูปซึ่งมีชื่อเสียงรู้จักกันอย่างแพร่หลาย นอกจากนี้ได้แก่บริเวณบริษัทปูนซีเมนต์ไทย

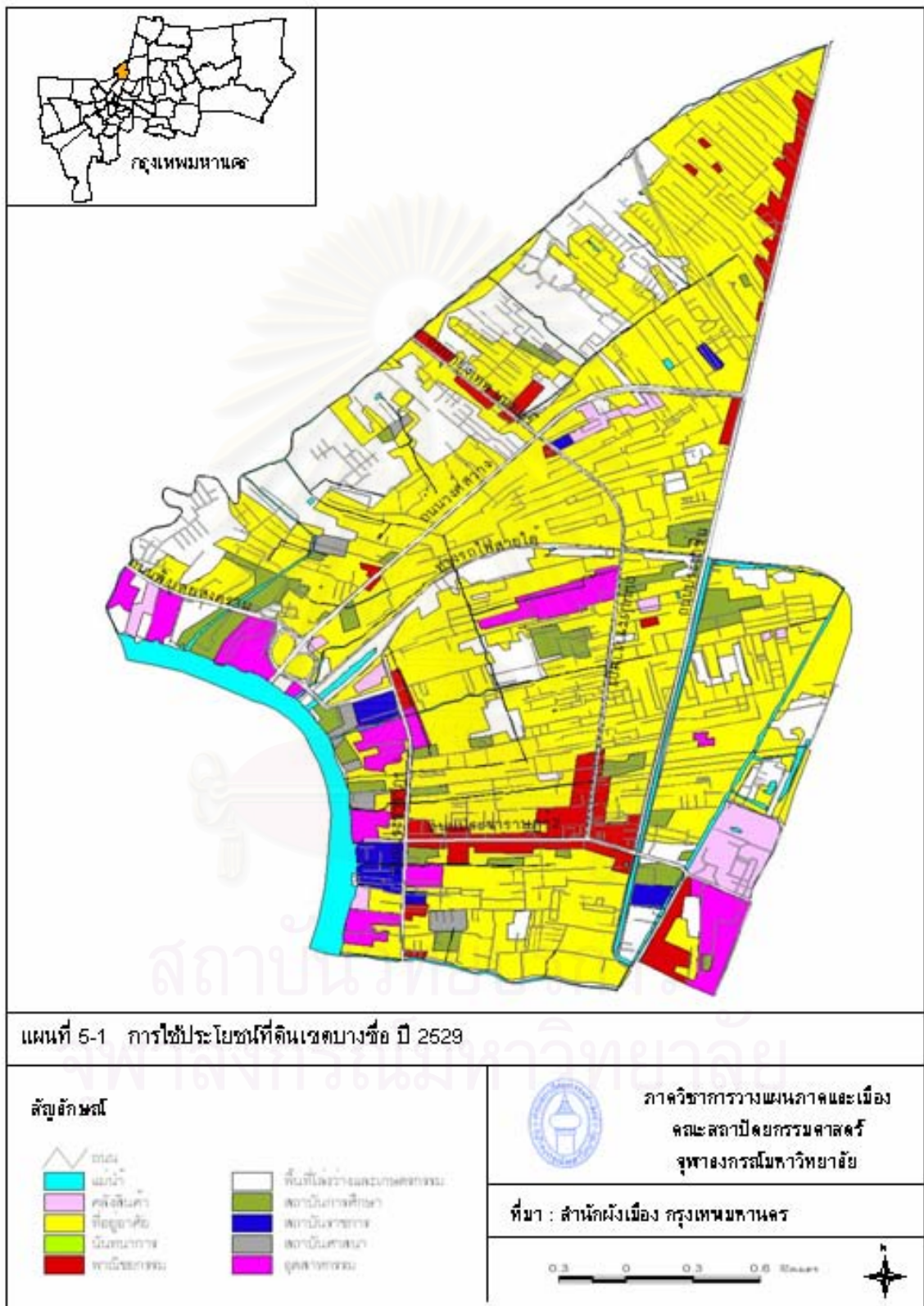
นอกจากนี้เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม พื้นที่ 0.38 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 3.28 ซึ่งพบบริเวณสามแยกเตาปูน บริเวณถนนกรุงเทพ-นนท์ ตัดกับถนน

ประชากรสาย 2 ซึ่งเป็นแหล่งการค้าสำคัญ บริเวณริมถนนเทศบาล ซึ่งเป็นตลาดสด และตลาดศรีเขมา ถนนประชากรสาย 1 การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทศาสนสถาน มีพื้นที่ 0.11ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 0.95 การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภท คลังสินค้า มีพื้นที่ 0.34 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 2.94 การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภท สถาบันราชการ มีพื้นที่ 0.17ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 1.47 การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทการศึกษา มีพื้นที่ 0.52 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 4.49

แผนภูมิที่ 5-1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน ปี พ.ศ. 2529



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

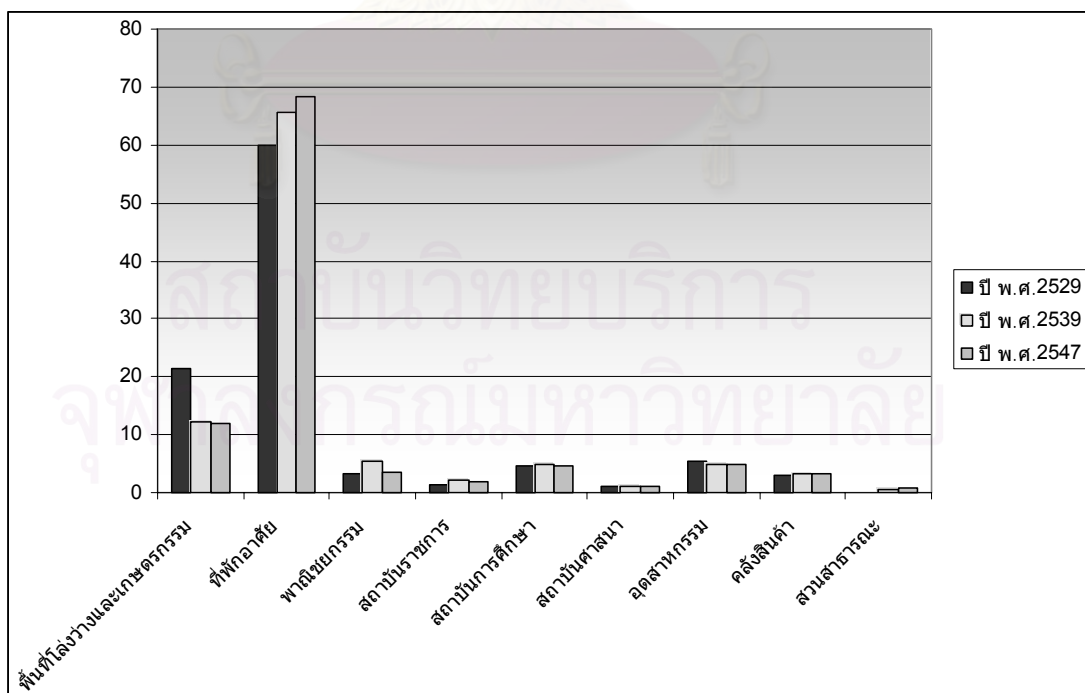


ตารางที่ 5-1 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินเขตบางซื่อ ปีพ.ศ. 2529 ,2539 และ 2547

ประเภทการใช้ที่ดิน	ปี พ.ศ.2529		ปี พ.ศ.2539		ปี พ.ศ.2547	
	พื้นที่ (ตร.กม)	ร้อยละ	พื้นที่ (ตร.กม)	ร้อยละ	พื้นที่ (ตร.กม)	ร้อยละ
พื้นที่โล่งว่างและ เกษตรกรรม	2.49	21.5	1.42	12.26	1.39	12.00
ที่พักอาศัย	6.93	59.84	7.6	65.63	7.9	68.22
พาณิชยกรรม	0.38	3.28	0.63	5.44	0.4	3.45
สถาบันราชการ	0.17	1.47	0.24	2.07	0.23	1.99
สถาบันการศึกษา	0.52	4.49	0.58	5.01	0.53	4.58
สถาบันศาสนา	0.11	0.95	0.11	0.95	0.11	0.95
อุตสาหกรรม	0.64	5.53	0.55	4.75	0.56	4.84
คลังสินค้า	0.34	2.94	0.38	3.28	0.37	3.20
สวนสาธารณะ	0	0	0.07	0.60	0.09	0.78
รวม	11.58	100	11.58	100.00	11.58	100.00

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

แผนภูมิที่ 5-2 ร้อยละของการใช้ประโยชน์ที่ดิน เขตบางซื่อ
ปี พ.ศ. 2529,2539 และ 2547



ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร (2549)

5.1.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินของเขตบางซื่อปี 2539

สภาพทั่วไป ในช่วงระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา ลักษณะทั่วไปของพื้นที่ศึกษา ยังคงมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นที่อยู่อาศัยเช่นเดิม (แผนที่ 5-2) แต่มีการขยายตัวของที่อยู่อาศัยเพิ่มสูงขึ้นเล็กน้อย ซึ่งแต่เดิมสภาพของเขตบางซื่อ ประกอบอาชีพด้วยการไร่ทำสวนมาตั้งแต่ในอดีต แต่ช่วงระยะเวลานี้ มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว วิถีชีวิตของชาวบ้านจึงเปลี่ยนไปทำกิจการการค้า หรือทำงานกับองค์กรภาครัฐและเอกชน พื้นที่ส่วนใหญ่กลายเป็นแหล่งธุรกิจ สถานที่ราชการ หมู่บ้านจัดสรร สำหรับพักอาศัย ก่อให้เกิดชุมชนเพิ่มขึ้นตามลำดับพิจารณาจากพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตปลูกสร้างอาคารประเภทพาณิชย์กรรมและที่พักอาศัยจำนวน 80,440 ตารางเมตร หรือเป็นร้อยละ 0.63 ของพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตปลูกสร้างทั้งหมดในกรุงเทพมหานคร ซึ่งเมื่อมีการพิจารณาข้อมูลจำนวนหน่วยที่อยู่อาศัยที่จดทะเบียนเพิ่มในกรุงเทพมหานครของธนาคารอาคารสงเคราะห์พบว่าระหว่างปี พ.ศ. 2531-2540 (ตารางที่ 5-2) พื้นที่เขตบางซื่อมีการจดทะเบียนเพิ่มจำนวน 9,174 หน่วย หรือเป็นร้อยละ 1.16 ของหน่วยที่อยู่อาศัยที่จดทะเบียนใหม่ทั้งหมดของกรุงเทพมหานคร และเมื่อพิจารณาพื้นที่อาคารที่พักอาศัยที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้างในเขตบางซื่อ ระหว่างปี พ.ศ. 2535 -2538 (ตารางที่ 5-3) พบว่า มีปริมาณเพิ่มขึ้นทุกปี ยกเว้นปี 2537 – 2538 รวม 3 ปี พื้นที่ที่ได้รับอนุญาตปลูกสร้างเพิ่มขึ้นถึง 309,054 ตารางเมตรซึ่งอาจกล่าวได้ว่าในช่วงเวลา 10 ปีนี้ ในพื้นที่เขตบางซื่อมีที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้นทั้งจำนวนหน่วยและพื้นที่

ตารางที่ 5-2 จำนวนหน่วยที่อยู่อาศัยที่จดทะเบียนเพิ่มในเขตบางซื่อ
ระหว่างปี พ.ศ.2531-2540

ปี พ.ศ.	จำนวนที่อยู่อาศัยที่จดทะเบียนเพิ่ม
2531	-
2532	126
2533	961
2534	869
2535	1,636
2536	1,597
2537	1,338
2538	512
2539	719
2540	1,416
รวม	9,174

ที่มา : ธนาคารอาคารสงเคราะห์

ตารางที่ 5-3 พื้นที่อาคารที่พักอาศัยที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้างในเขตบางซื่อ
ระหว่างปี พ.ศ. 2535-2538

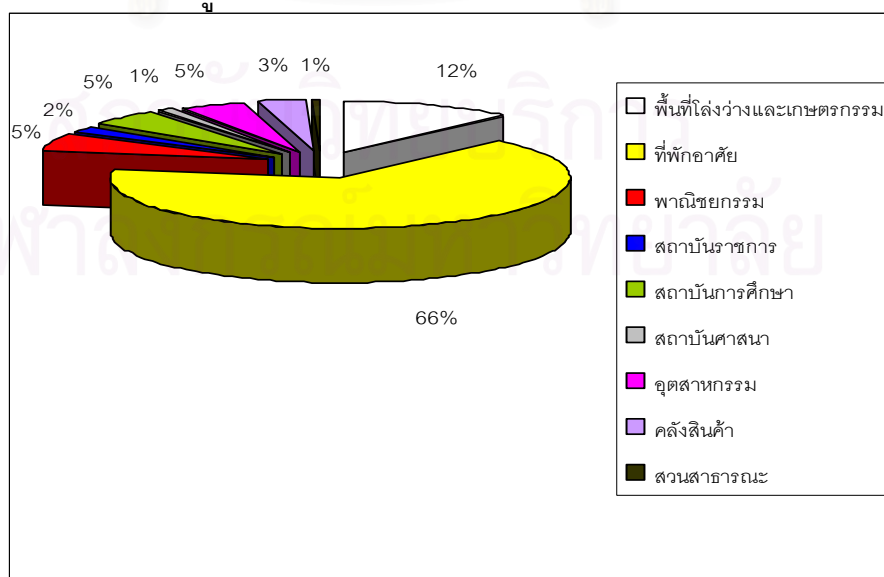
ปี พ.ศ.	พื้นที่ที่ได้รับอนุญาตปลูกสร้าง (ตารางเมตร)
2535	75,213
2536	77,924
2537	52,006
2538	103,911
รวม	309,054

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

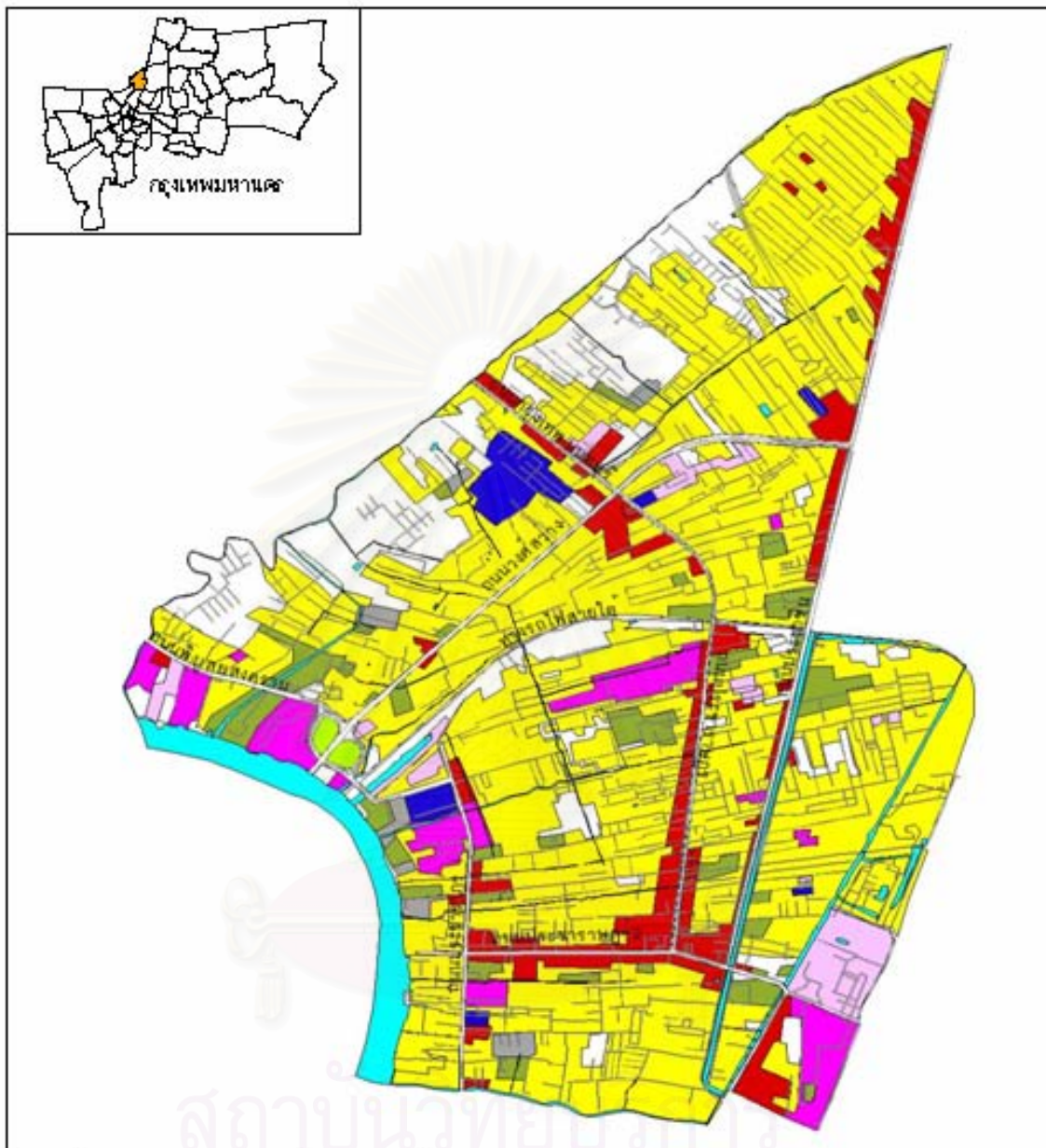
พื้นที่โล่งว่าง และ เกษตรกรรม ซึ่งมีพื้นที่มากเป็นอันดับที่สอง ลดลงจากร้อยละ 21.50 เป็นร้อยละ 12.26 โดยส่วนใหญ่เปลี่ยนแปลงเป็นที่อยู่อาศัย บางส่วนเปลี่ยนแปลงเป็นสถาบันราชการ ส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภท พาณิชยกรรม พบว่าเพิ่มขึ้นอย่างค่อนข้างชัดเจน จากเดิมเมื่อปีพ.ศ. 2529 มากเป็นอันดับที่ 5 ร้อยละ 3.28 เป็นร้อยละ 5.44 โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณริมถนนกรุงเทพ-นนท์ ตั้งแต่บริเวณสามแยกเตาปูนจนถึงที่ตัดกับทางรถไฟสายใต้ที่บางซื่อ บริเวณริมถนนประชาชื่นฝั่งซ้ายและบริเวณสี่แยกวงศ์สว่าง

ส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมนั้น พบว่าลดลงเล็กน้อยจากเดิมร้อยละ 5.53 ในปี พ.ศ.2529 เป็นร้อยละ 4.75 ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ริมน้ำเจ้าพระยาซึ่งเดิมเป็นโรงงานไม้เปลี่ยนสภาพเป็นที่อยู่อาศัย และการใช้ที่ดินประเภทสวนสาธารณะเพิ่มขึ้นจากที่ไม่มีเลยเป็นร้อยละ 0.6

แผนภูมิที่ 5-3 การใช้ประโยชน์ที่ดิน ปี พ.ศ. 2539



ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร



แผนที่ 5-2 การใช้ประโยชน์ที่ดินเขตบางซื่อ ปี 2539

สัญลักษณ์

- | | |
|--------------|------------------------------|
| ถนน | พื้นที่โล่งว่างและสวนสาธารณะ |
| คลังสินค้า | สถาบันการศึกษา |
| ที่อยู่อาศัย | สถาบันราชการ |
| นิคมราชการ | สถาบันศาสนา |
| พาณิชยกรรม | อุตสาหกรรม |



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

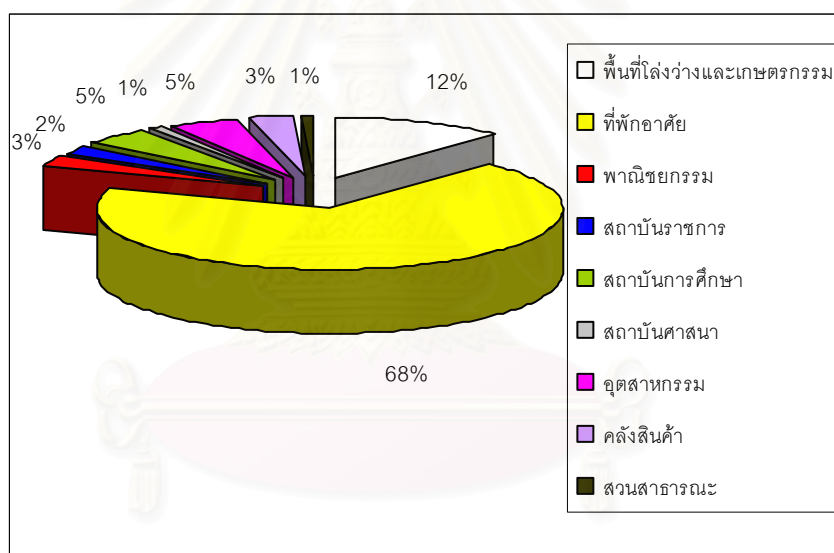
0 0.3 0.6 Meters



5.1.3 การใช้ประโยชน์ที่ดินของเขตบางซื่อปี 2547

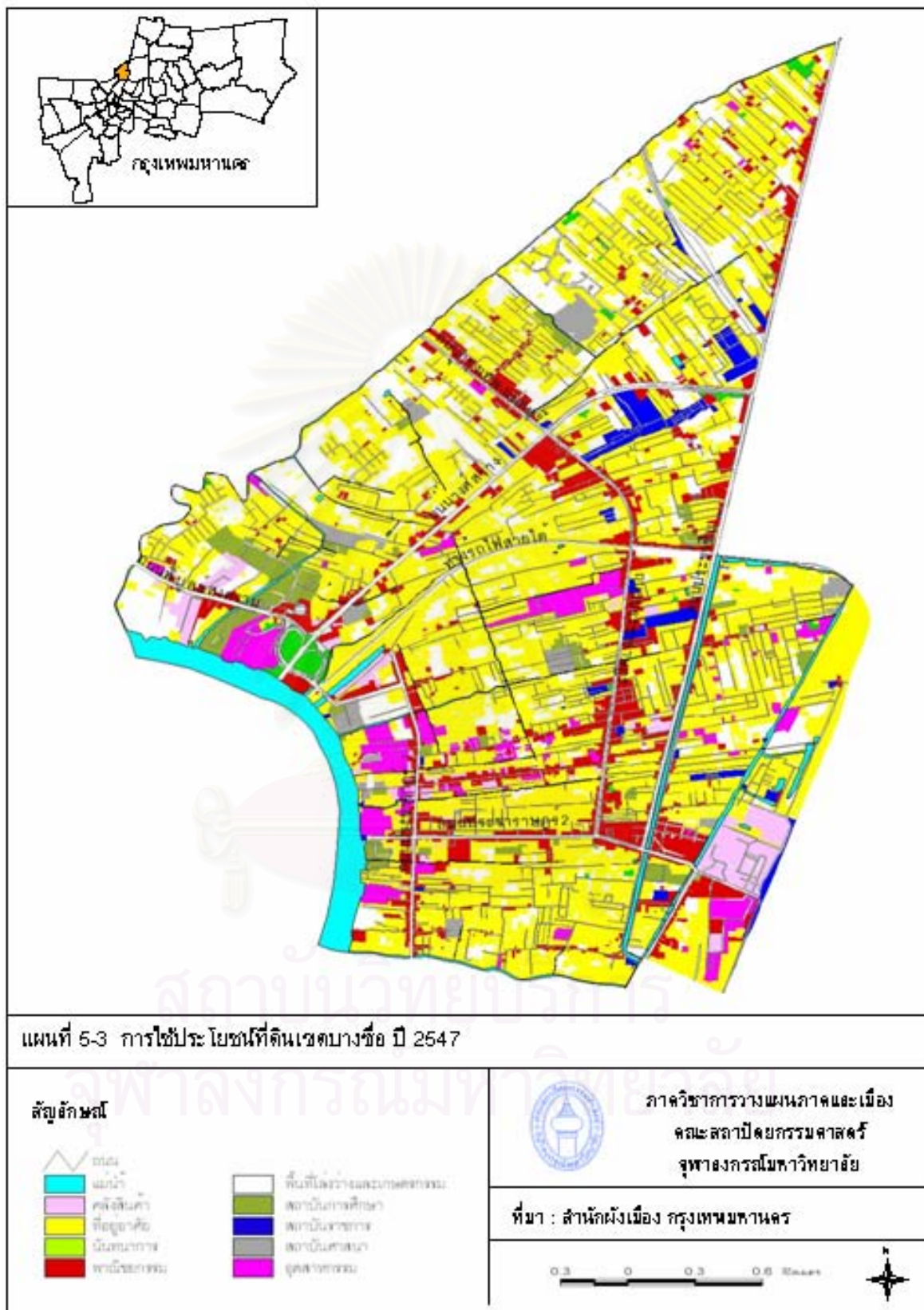
สภาพโดยทั่วไปยังคงมีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยมากที่สุดและเพิ่มขึ้น จากพื้นที่ 7.6 ตารางกิโลเมตร (ร้อยละ 65.63) เป็น 7.9 ตารางกิโลเมตร หรือร้อยละ 68.22 ส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม ลดลงจาก 0.63 ตารางกิโลเมตร หรือร้อยละ 5.44 เป็น 0.40 ตารางกิโลเมตร หรือร้อยละ 3.45 (แผนภูมิที่ 5-4) แต่เป็นการเปลี่ยนแปลงลักษณะ มีแหล่งชุมชนเกิดใหม่เพิ่มขึ้น แต่บริเวณที่เป็นย่านการค้าเก่า เช่นย่านสามแยกเตาปูน มีพื้นที่ลดลงและมีความหนาแน่นลดลง และเกิดย่านการค้าใหม่ๆ เช่นบริเวณถนนกรุงเทพนนท์ ถนนวงศ์สว่าง เชียงสะพานพระราม 7 ส่วนบริเวณชอยประชาชนภูมิตร ซึ่งเป็นแหล่งการค้าเก่าแก่ ที่มีมานานแล้ว แต่บทบาทด้านพาณิชยกรรมชัดเจนมากขึ้นในช่วงระยะเวลานี้ (แผนที่ 5-3)

แผนภูมิที่ 5-4 การใช้ประโยชน์ที่ดิน ปี พ.ศ. 2547



จากการศึกษาการใช้ประโยชน์ที่ดินตั้งแต่ปี พ.ศ. 2529 ถึงปี พ.ศ. 2547 โดยแบ่งช่วงเวลาออกเป็น 3 ช่วง ได้แก่อดีต ถึงพ.ศ. 2529 พ.ศ.2529 ถึง พ.ศ.2539 พ.ศ. 2539 ถึงพ.ศ. 2547 ทำให้พบความแตกต่างทางด้านกายภาพที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาแต่ละช่วง โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

การใช้ประโยชน์ที่ดินจากอดีตถึงปี 2529 มีลักษณะไม่ซับซ้อน การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยมีมากที่สุดรองลงมาคือการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทโล่งว่างและเกษตรกรรม ส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมยังคงเกาะกลุ่มกันอยู่บนถนนสายหลักที่มีถนนสองสายหลักตัดกัน



การใช้ประโยชน์ที่ดินในช่วง ปี พ.ศ.2529 – พ.ศ.2539 มีการเปลี่ยนแปลงค่อนข้างมาก คือ มีการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้น สาเหตุเพราะสภาพเศรษฐกิจ มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว วิถีชีวิตของชาวบ้านจึงเปลี่ยนแปลงไปทำกิจการค้า หรือทำงานในองค์กรรัฐบาลหรือเอกชน ทำให้พื้นที่เกษตรกรรมลดลงและมีการปลูกสร้างที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้น เนื่องจากเขตบางซื่อมีการคมนาคมที่ค่อนข้างสะดวก สามารถติดต่อกับเขตกรุงเทพฯชั้นใน ซึ่งมีระยะทางไม่ไกลมากนัก และมีถนนเชื่อมกันหลายสาย และพื้นที่พาณิชยกรรมเพิ่มขึ้น โดยกระจายตัวไปตามถนนในระยะทางยาว เช่น ถนนกรุงเทพ-นนท์ ถนนวงศ์สว่าง ต่างจากปี 2529 ที่กระจุกตัวอยู่บริเวณที่ถนนสายหลักตัดกันเช่นสามแยกเตาปูน ถนนเตชะวณิชเท่านั้น ส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอื่นๆ เปลี่ยนแปลงไม่มากนัก

การใช้ประโยชน์ที่ดินในช่วง ปี พ.ศ.2539 – พ.ศ.2547 พบการเปลี่ยนแปลงน้อยกว่า 2 ระยะแรกที่กล่าวมาเนื่องจากมีการใช้พื้นที่ที่ค่อนข้างหนาแน่นอยู่แล้วประกอบกับพื้นที่โล่งว่างสำหรับปลูกสร้างเหลือน้อยลง การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้นเล็กน้อย และพื้นที่พาณิชยกรรมมีขนาดลดลง แต่กระจายตัวมากขึ้นตามแนวถนนสายหลัก เช่น ตลอดแนวถนนกรุงเทพ-นนท์ ถนนประชาชื่น และซอยประชานฤมิตร

ส่วนขณะมีการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน มีการกันพื้นที่ผิวจราจรเพื่อทำการก่อสร้างทำให้ผู้ที่อาศัยอยู่ใกล้เคียง และผู้สัญจรเดินทางผ่านไป-มาต้องได้รับผลกระทบจากฝุ่นควัน และเสียง เป็นเวลานานประมาณ 4-5 ปี ภายหลังก่อสร้างปัญหาจึงบรรเทาลงไป

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ก่อน



หลัง



ภาพที่ 5-1 เปรียบเทียบก่อนและหลังมีสถานีรถไฟฟ้างบซี

ที่มา : ภาพก่อน -การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กรกฎาคม 2544)

ภาพหลัง-ผู้ศึกษา(กรกฎาคม 2549)



ก่อน



หลัง

ภาพที่ 5- 2 เปรียบเทียบก่อนและหลังมีสถานีรถไฟฟ้างบซี

ที่มา : ภาพก่อน -การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กรกฎาคม 2544)

ภาพหลัง-ผู้ศึกษา(กรกฎาคม 2549)

5.2 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ปลูกสร้าง ก่อน-หลังมีสถานี

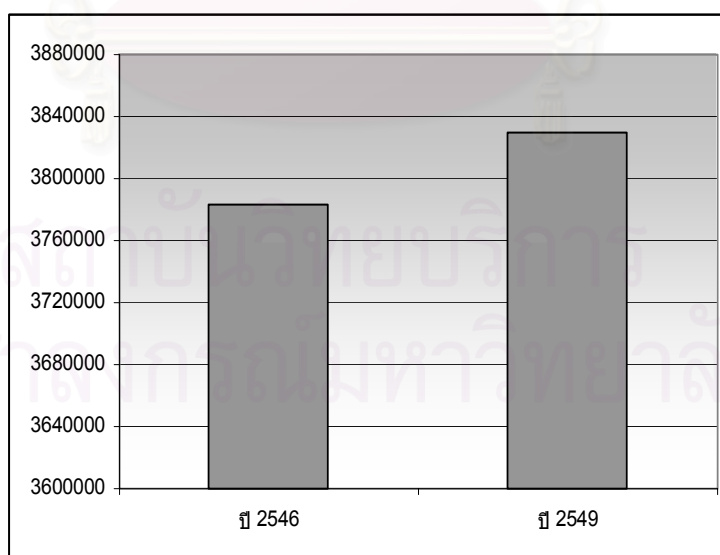
5.2.1 การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ปลูกสร้าง บริเวณโดยรอบสถานี โดยเลือกเปรียบเทียบ ปี 2546 และปี 2549 ซึ่งอยู่ในระยะก่อนและหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ พบว่ามีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นของอาคาร ในสัดส่วนค่อนข้างน้อย โดยมีลักษณะการเพิ่มแบบเดี่ยว คือ ไม่ได้เพิ่มเป็นกลุ่ม เช่น หมู่บ้านจัดสรร พิจารณาในระดับทั้งเขตมีการเปลี่ยนแปลงน้อยมากในรอบ 2 ปีที่ทำการศึกษาคือ เพิ่มขึ้นเพียง 165 หลังคาเรือน คิดเป็นพื้นที่จาก 3,783,573.85 ตารางเมตร (ตารางที่ 5-4) เป็น 3,829,657.85 ตารางเมตร เพิ่มขึ้น 46,084 ตารางเมตร (แผนภูมิที่ 5-5) จากแผนที่ปลูกสร้างในปี 2546 ซึ่งแปลจากภาพถ่ายทางอากาศ แผนที่พบว่าพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัย แต่สิ่งปลูกสร้างส่วนใหญ่ที่เพิ่มเป็นประเภทที่อยู่อาศัยที่อยู่ในซอย และอาคารพาณิชย์กรรมบริเวณริมถนนสายหลัก (แผนที่ 5-5) ซึ่งมีการกระจายของย่านพาณิชย์กรรมหนาแน่นอยู่แล้ว เช่น ถนนกรุงเทพ-นนท์ ถนนวงศ์สว่าง หรือ ห่างจากถนนใหญ่เพียงเล็กน้อย เช่น ย่านวงศ์สว่าง มีอาคารพาณิชย์กรรมเพิ่มขึ้น โดยสร้างเป็น ตลาดชั้นใหม่ ทั้งนี้การเปลี่ยนแปลงสิ่งปลูกสร้างที่เกิดขึ้นอยู่ห่างจากสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อค่อนข้างมาก และไม่ได้ตั้งอยู่บนถนนที่ต่อเนื่องกับสถานีรถไฟฟ้าโดยตรง จึงอาจตั้งข้อสมมติฐานได้ว่า สิ่งปลูกสร้างเหล่านี้ไม่ได้เกิดขึ้นเพราะอิทธิพลของสถานีรถไฟฟ้า ส่วนบริเวณชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงได้แก่ ชุมชนห้วยจักรตึกแดง ชุมชนบ้านพักรถไฟก่อสร้าง มีการเพิ่มสิ่งปลูกสร้างน้อยมาก จากภาพถ่ายทางอากาศ (แผนที่ 5-6) ทั้งนี้เนื่องจากพื้นที่มีความหนาแน่นมากอยู่แล้ว ยังไม่มีการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพที่ชัดเจนที่เป็นผลต่อเนื่องจากการเปิดใช้รถไฟฟ้า ซึ่งการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ปลูกสร้างที่นำมาจากการแปลภาพถ่ายทางอากาศอาจไม่ตรงกับพื้นที่จำนวนพื้นที่อาคารที่ขออนุญาตก่อสร้างตามสถิติของหน่วยงานราชการ

ตารางที่ 5-4 ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน ปี 2546

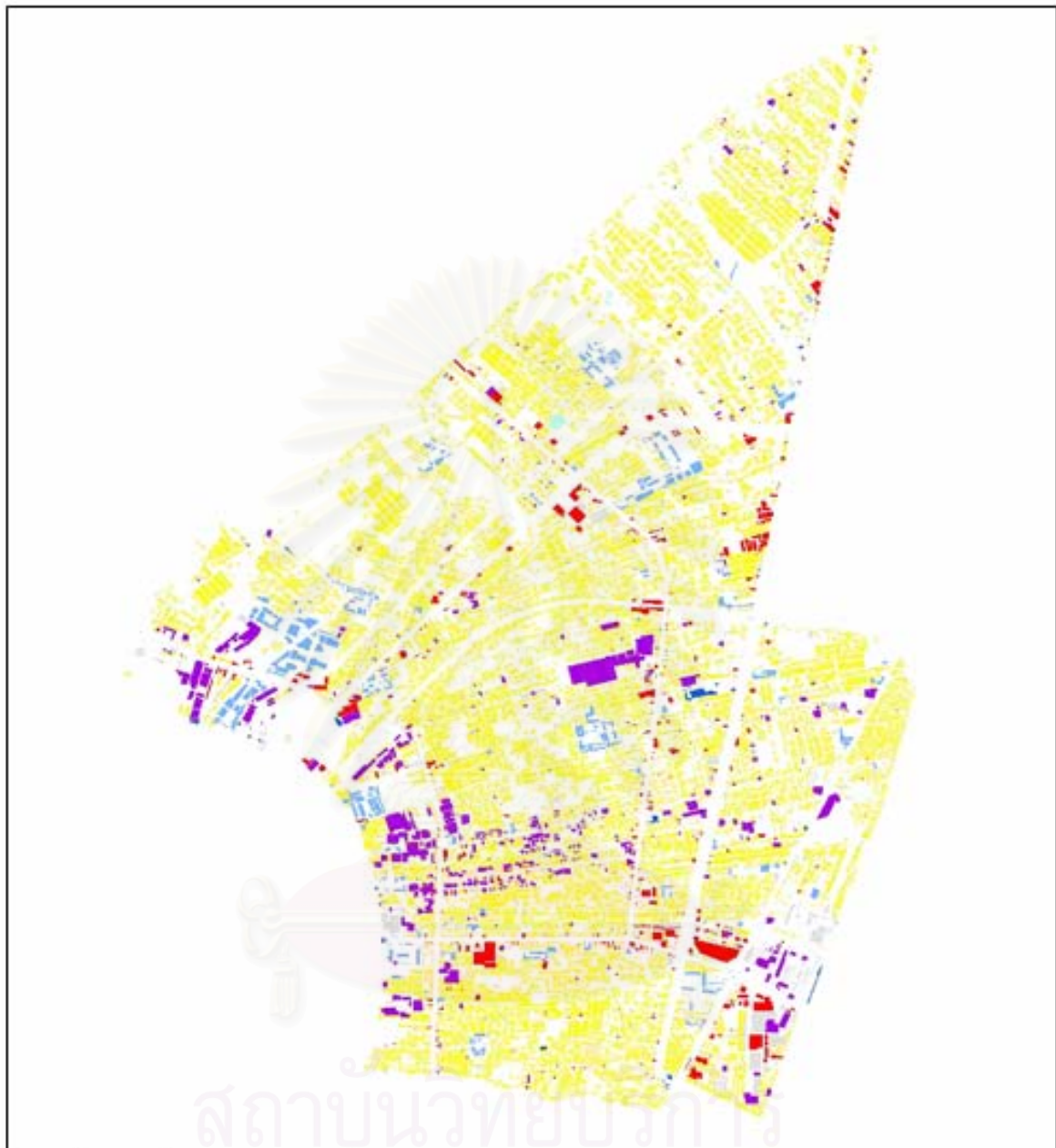
ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	พื้นที่(ตร.ม.)
เกษตรกรรม	3,146.98
ที่อยู่อาศัย	2,593,076.08
ผสม	432,067.56
พาณิชยกรรม	199,683.64
พื้นที่โล่ง	9,795.22
สาธารณูปการ	207,237.36
สาธารณูปโภค	12,300.55
อุตสาหกรรม	326,266.46
อื่น ๆ	289,828.60
รวม	3,783,573.85

ที่มา : สำนักงานเขตบางซื่อ (2546)

แผนภูมิที่ 5-5 แสดงพื้นที่สิ่งปลูกสร้างเปรียบเทียบ ปี 2546 และ ปี 2549 (ตารางเมตร)

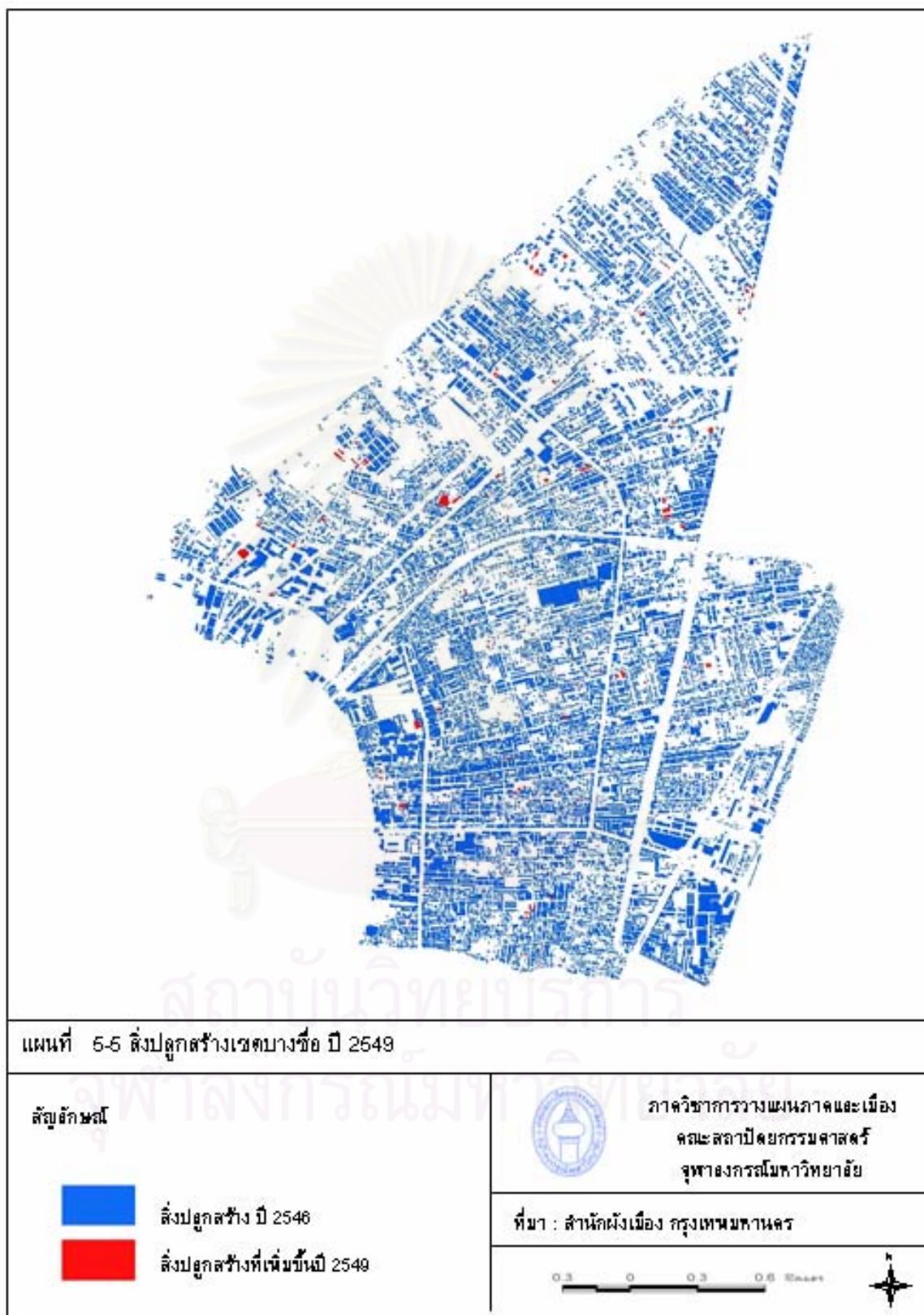


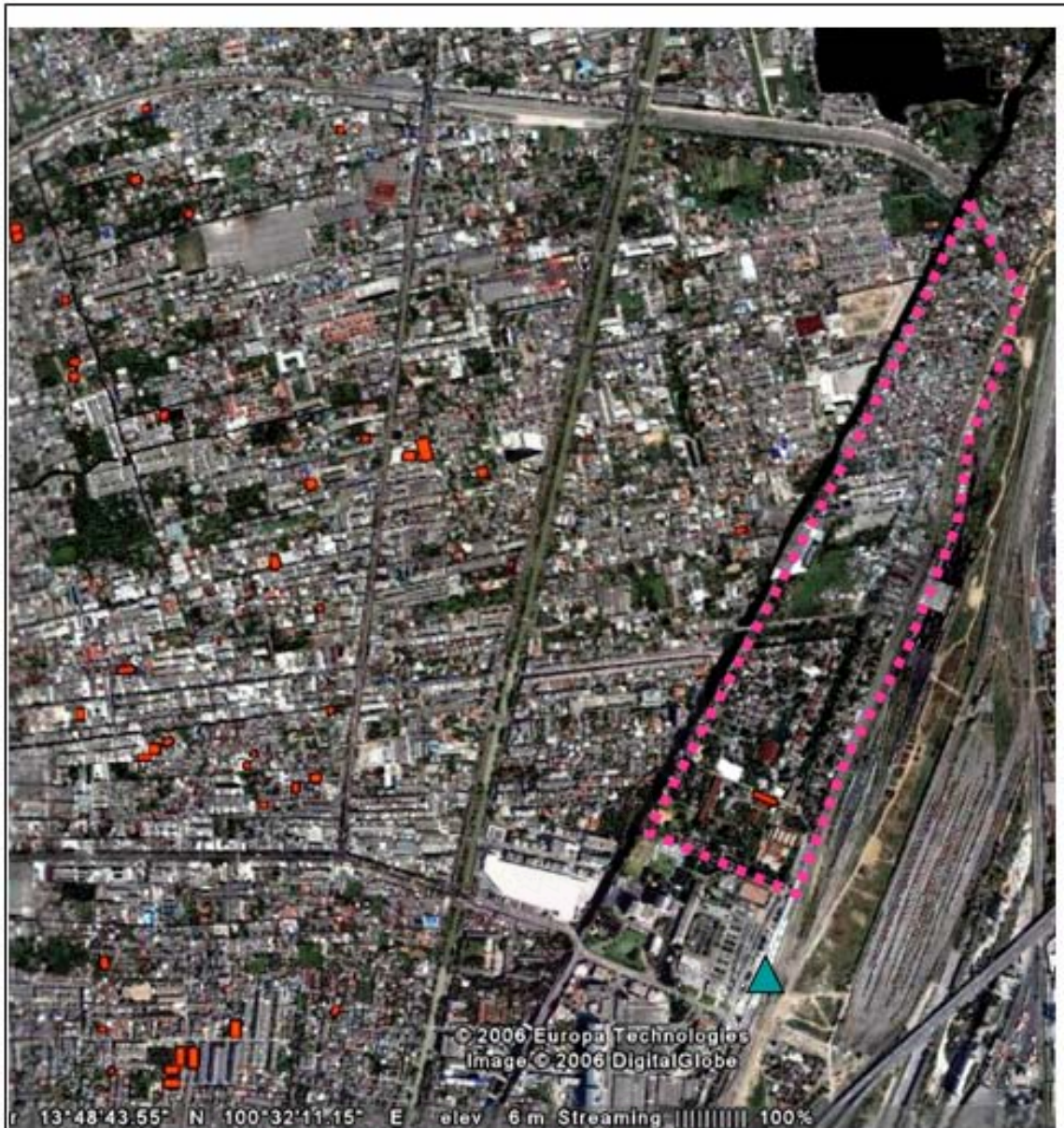
ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร(2549)



แผนที่ 5 - 4 สิ่งปลูกสร้างเขตบางซื่อ ปี 2546







แผนที่ 5-6 ดึงปลุกสร้างเขตบางซื่อ บริเวณใกล้เคียงสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ ที่เพิ่มขึ้น ปี 2549

สัญลักษณ์



ดึงปลุกสร้างที่เพิ่มขึ้น



ชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงสถานีรถไฟฟ้า



สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ที่มา : WWW.GOOGLEEARTH.COM

0 0.3 0.6 Kilometers



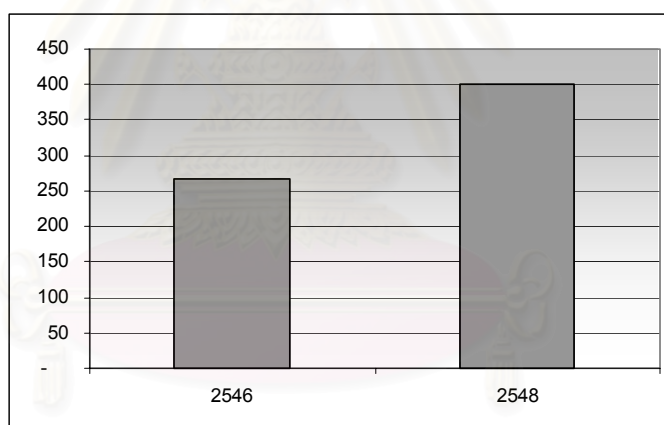
5.2.2 พื้นที่อาคารที่ขออนุญาตก่อสร้าง เมื่อพิจารณาสถิติการขออนุญาตปลูกสร้างบ้านของเขตบางซื่อเปรียบเทียบปี พ.ศ. 2546 และปี พ.ศ. 2548 พบว่า คือมีการขออนุญาตปลูกสร้างบ้าน เพิ่มจาก 268 หลังเป็น 401 หลัง (ตารางที่ 5-5) และจำนวนบ้าน เพิ่มจาก 45,929 หลัง เป็น 46,970 หลัง (แผนภูมิที่ 5-7) แสดงว่ามีเพิ่มการที่อยู่อาศัยขึ้นแต่ในอัตราที่น้อย เนื่องจากเป็นการเปลี่ยนแปลงในช่วงเวลา 2 ปี จึงไม่เห็นการเปลี่ยนแปลงมากนัก (แผนภูมิที่ 5-6)

ตารางที่ 5-5 เปรียบเทียบการขออนุญาตปลูกสร้างบ้าน ปี 2546 และปี 2548

	ปี 2546	ปี 2548
การปลูกสร้างบ้าน(หลัง)	268	401
จำนวนบ้าน	45,929	46,970

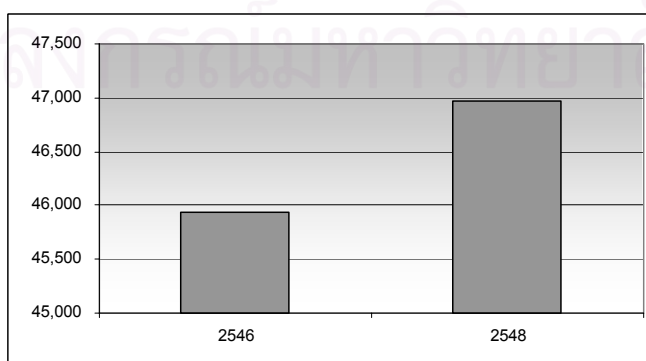
ที่มา : สำนักงานเขตบางซื่อ (2548)

แผนภูมิที่ 5-6 จำนวนการขออนุญาตปลูกสร้างบ้าน เปรียบเทียบ ปี 2546 และปี 2548



ที่มา : สำนักงานเขตบางซื่อ (2548)

แผนภูมิที่ 5-7 จำนวนบ้าน เปรียบเทียบ ปี 2546 และปี 2548



ที่มา : สำนักงานเขตบางซื่อ (2548)

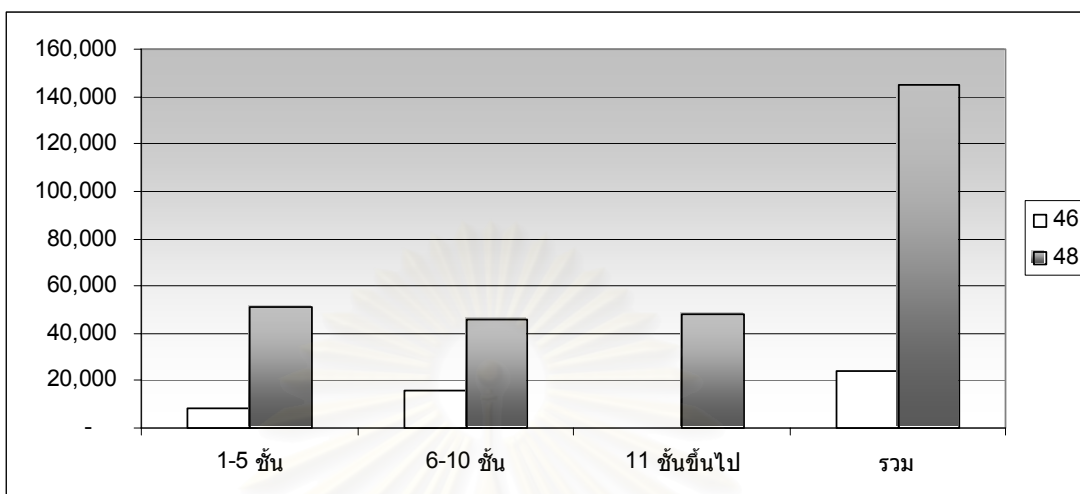
ส่วนจำนวนอาคารและพื้นที่ของอาคารที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้างในเขตบางซื่อ โดยรวมมีพื้นที่อาคารขออนุญาตปลูกสร้าง เพิ่มขึ้นค่อนข้างมาก ทั้งอาคารความสูง 1-5 ชั้น และ 6-10 ชั้น และอาคารความสูงประเภท 11 ชั้นขึ้นไป มีการขออนุญาตเพิ่มขึ้น คิดเป็นพื้นที่อาคารมาก(ตารางที่ 5-6) แสดงว่ามีการขยายตัวของสิ่งปลูกสร้าง อาจมีจำนวนแห่งน้อยแต่มีพื้นที่ต่อหนึ่งอาคารมากโดยปี 2548 มีจำนวนหน่วยของอาคารที่ขออนุญาตเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอาคารสูง 1-5 ชั้นแต่เมื่อนับจำนวนพื้นที่อาคาร พบว่าอาคารทั้งสามระดับ มีจำนวนพื้นที่อาคารเพิ่มขึ้นในปริมาณใกล้เคียงกัน (แผนภูมิที่ 5-8) แต่จากการสำรวจพื้นที่ร่วมด้วยนั้น พบว่าเขตบางซื่อ มีจำนวนอาคารสูง และอาคารขนาดใหญ่ค่อนข้างน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับเขตจตุจักร เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่พักอาศัย อาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่ที่พบส่วนใหญ่กระจายตัวอยู่ตามถนนสายสำคัญภายในพื้นที่ ได้แก่ถนนประชาราษฎร์ ถนนพิบูลสงคราม ถนนประชาชื่น

ตารางที่ 5-6 จำนวนและพื้นที่ของอาคารที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้าง เขตบางซื่อ
เปรียบเทียบปี 2546 และปี 2548 จำแนกตามกลุ่มความสูง

ความสูง	หน่วย	ปี 2546	ปี 2548
1-5 ชั้น	หน่วย(หลัง/ห้อง)	5	19
	พื้นที่อาคาร(ตร.ม)	8,030	51,454
6-10 ชั้น	หน่วย(หลัง/ห้อง)	4	8
	พื้นที่อาคาร(ตร.ม)	16,048	45,592
11 ชั้นขึ้นไป	หน่วย(หลัง/ห้อง)	-	2
	พื้นที่อาคาร(ตร.ม)	-	47,731
รวม	หน่วย(หลัง/ห้อง)	9	29
	พื้นที่อาคาร(ตร.ม)	24,078	144,777

ที่มา: กองวิชาการและแผนงาน สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร (2548)

แผนภูมิที่ 5-8 จำนวนและพื้นที่ของอาคารที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้าง เขตบางซื่อ
เปรียบเทียบปี 2546 และปี 2548 จำแนกตามกลุ่มความสูง



ที่มา: กองวิชาการและแผนงาน สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร (2548)

พิจารณาจำนวนและพื้นที่ของอาคารที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้าง เขตบางซื่อ

จำแนกตามประเภทการใช้สอยอาคาร พบว่า อาคารประเภทที่พักอาศัย มีการเพิ่มสูงที่สุด (ตารางที่ 5-7) รองลงมาได้แก่ โรงพยาบาลและอาคารประเภทพาณิชย์ ซึ่งพบว่ามี การสร้างโรงพยาบาลเพิ่มขึ้น เพื่อรองรับการขยายตัวของที่พักอาศัยและความหนาแน่นที่เพิ่มขึ้นของประชากรกลางวัน นอกจากนี้ยังมีการเพิ่มขึ้นของอาคารที่จอดรถอีกด้วย โดยรวมแล้วมีพื้นที่อาคารเพิ่มขึ้นถึง 144,777 ตารางเมตร (แผนภูมิที่ 5-9)

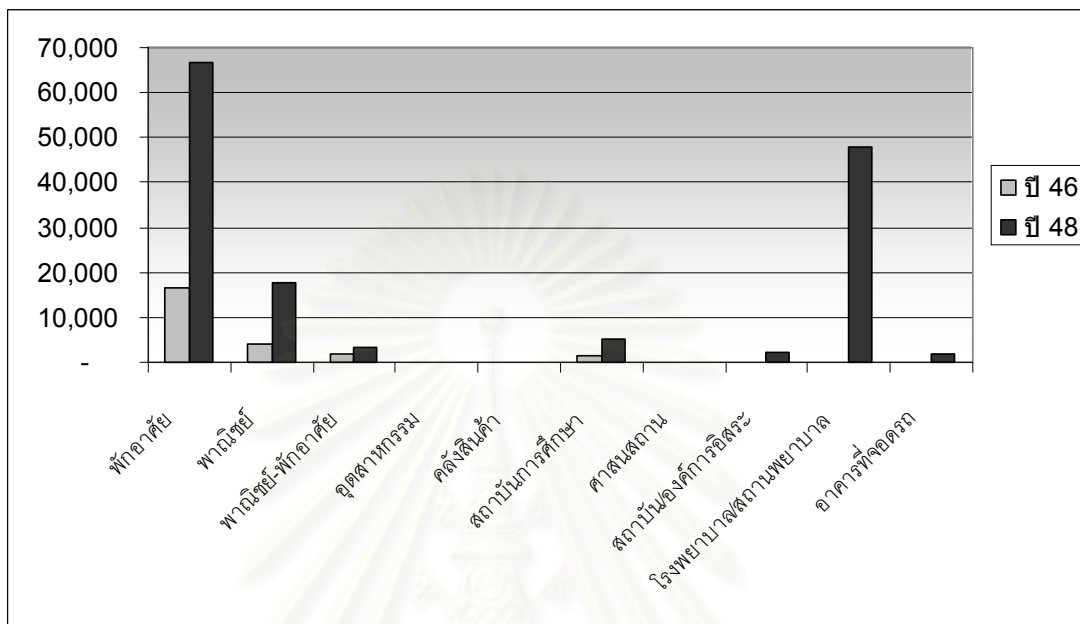
สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5-7 จำนวนและพื้นที่ของอาคารที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้างจำแนกตามประเภทการใช้สอยอาคาร

ประเภทการใช้สอยอาคาร	หน่วย	ปี 2546	ปี 2548
พักอาศัย	หน่วย(หลัง/ห้อง)	5	21
	พื้นที่อาคาร(ตร.ม.)	16,717	66,624
พาณิชย์	หน่วย(หลัง/ห้อง)	2	2
	พื้นที่อาคาร(ตร.ม.)	4,050	17,556
พาณิชย์-พักอาศัย	หน่วย(หลัง/ห้อง)	1	1
	พื้นที่อาคาร(ตร.ม.)	1,806	3,429
อุตสาหกรรม	หน่วย(หลัง/ห้อง)	-	-
	พื้นที่อาคาร(ตร.ม.)	-	-
คลังสินค้า	หน่วย(หลัง/ห้อง)	-	-
	พื้นที่อาคาร(ตร.ม.)	-	-
สถาบันการศึกษา	หน่วย(หลัง/ห้อง)	1	1
	พื้นที่อาคาร(ตร.ม.)	1,505	5,278
ศาสนสถาน	หน่วย(หลัง/ห้อง)	-	-
	พื้นที่อาคาร(ตร.ม.)	-	-
สถาบันองค์การอิสระ	หน่วย(หลัง/ห้อง)	-	1
	พื้นที่อาคาร(ตร.ม.)	-	2,278
โรงพยาบาล/สถานพยาบาล	หน่วย(หลัง/ห้อง)	-	2
	พื้นที่อาคาร(ตร.ม.)	-	47,731
อาคารที่จอดรถ	หน่วย(หลัง/ห้อง)	-	1
	พื้นที่อาคาร(ตร.ม.)	-	1,881
อื่นๆ	หน่วย(หลัง/ห้อง)	-	-
	พื้นที่อาคาร(ตร.ม.)	-	-
ไม่ระบุ	หน่วย(หลัง/ห้อง)	-	-
	พื้นที่อาคาร(ตร.ม.)	-	-
รวม	หน่วย(หลัง/ห้อง)	9	29
	พื้นที่อาคาร(ตร.ม.)	24,078	144,777

ที่มา: กองวิชาการและแผนงาน สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร (2548)

แผนภูมิที่ 5-9 จำนวนและพื้นที่ของอาคารที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้าง เขตบางซื่อ
เปรียบเทียบปี 2546 และปี 2548 จำแนกตามประเภทการใช้สอยอาคาร



ที่มา: กองวิชาการและแผนงาน สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร (2548)

5.3 เปรียบเทียบจำนวนชุมชน และประชากรในชุมชน

เปรียบเทียบจำนวนชุมชนและประชากรในชุมชนของเขตบางซื่อที่เปลี่ยนแปลงในช่วงก่อนและหลังการมีสถานีรถไฟฟ้า

จำนวนประชากรในชุมชนของเขตบางซื่อ (ตารางที่ 5-8) เขตบางซื่อมีจำนวนชุมชน ในปี 2546 และปี 2548 จำนวนเท่าเดิม คือ มี 49 ชุมชน โดยแบ่งเป็นชุมชนแออัด 46 ชุมชน หมู่บ้านจัดสรร 2 แห่งและชุมชนเมือง 1 ชุมชน ส่วนชุมชนชานเมืองไม่มี แสดงว่า เขตบางซื่อมีความเป็นเมืองเต็มพื้นที่

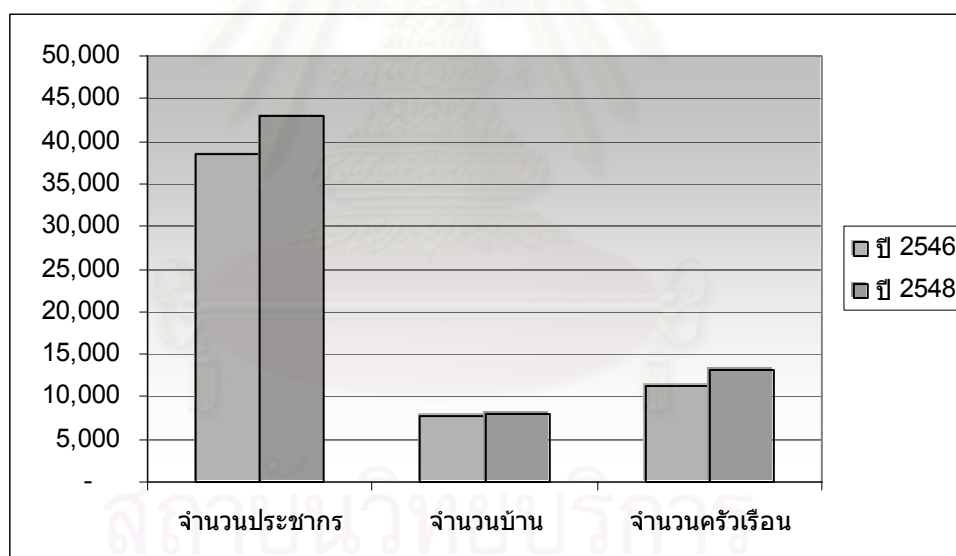
ส่วนจำนวนประชากรในชุมชน มีเพิ่มขึ้นจาก 38,533 คน เป็น 42,986 คน จำนวนบ้านเพิ่มจาก 7,751 หลัง เป็น 8,032 หลัง จำนวนครัวเรือน เพิ่มจาก 11,169 ครัวเรือน เป็น 13,202 ครัวเรือน (แผนภูมิที่ 5-10) แสดงว่าเขตบางซื่อยังคงมีขยายตัวของที่อยู่อาศัยและจำนวนประชากรในชุมชนไปในทิศทางเดียวกัน แต่เพิ่มในอัตราที่ไม่สูงมากเนื่องจากมีความหนาแน่นเดิมที่มากอยู่แล้ว ทั้งนี้อาจไม่ใช่ผลโดยตรงจากการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ แต่อาจเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของย้ายที่อยู่อาศัยของประชากรเข้ามาในพื้นที่

ตารางที่ 5-8 จำนวนประชากร จำนวนบ้าน จำนวนครัวเรือน และจำนวนชุมชน ในเขตบางซื่อ
เปรียบเทียบปี 2546 และปี 2548

	ปี 2546	ปี 2548
จำนวนประชากร	38,533	42,986
จำนวนบ้าน	7,781	8,032
จำนวนครัวเรือน	11,169	13,202
จำนวนชุมชน	49	49

ที่มา : สำนักงานเขตบางซื่อ (2548)

แผนภูมิที่ 5-10 จำนวนประชากร จำนวนบ้าน จำนวนครัวเรือน และจำนวนชุมชนในเขตบางซื่อ
เปรียบเทียบปี 2546 และปี 2548



การเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากร จำนวนบ้านและจำนวนครัวเรือน และจำนวนชุมชนที่เพิ่มขึ้น เป็นตัวแปรหนึ่งที่จะช่วยอธิบายการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ แต่อาจไม่สามารถอธิบายได้ทั้งหมด เนื่องจากในพื้นที่ยังคงมีแผนพัฒนาด้านอื่นๆ นอกเหนือจากแผนด้านคมนาคมขนส่ง หรือหากจะพิจารณาผลกระทบของพื้นที่ อาจต้องทิ้งระยะเวลาออกไปจึงจะเห็นความแตกต่างมากกว่านี้

5.4 การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของพื้นที่โดยรอบสถานี

5.4.1 จำนวนสถานประกอบการและยอดจัดเก็บค่าธรรมเนียมใบอนุญาตร้านค้าทุกประเภท

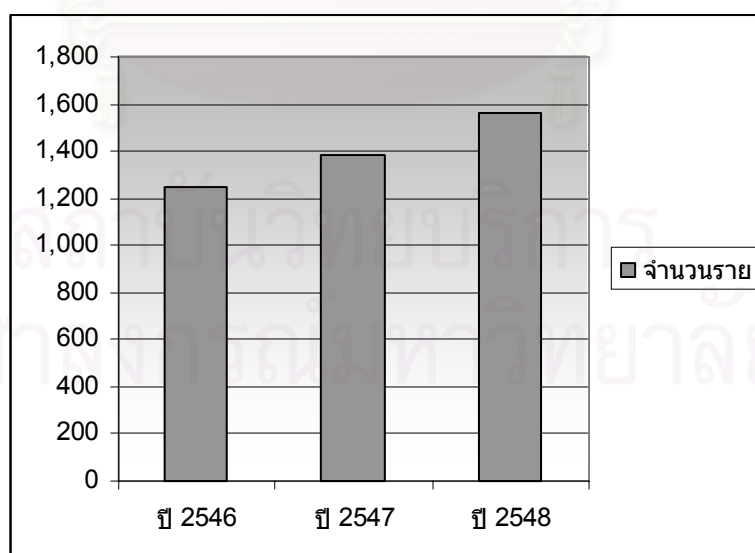
พิจารณาจำนวนสถานประกอบการ(ตารางที่ 5-9) พบว่า มีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มจำนวนขึ้น (แผนภูมิที่ 5-11) สอดคล้องกับยอดจัดเก็บค่าธรรมเนียมใบอนุญาตร้านค้าทุกประเภทที่เขตเก็บได้(แผนภูมิที่ 5-12) มีอัตราสูงขึ้นจากเดิม แต่ทั้งนี้ไม่รวมจำนวนหาบเร่แผงลอย ซึ่งอยู่นอกระบบและมีจำนวนเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ทำให้ไม่สามารถรวบรวมสถิติได้

ตารางที่ 5- 9 จำนวนสถานประกอบการและ
ยอดจัดเก็บค่าธรรมเนียมใบอนุญาตร้านค้าทุกประเภท

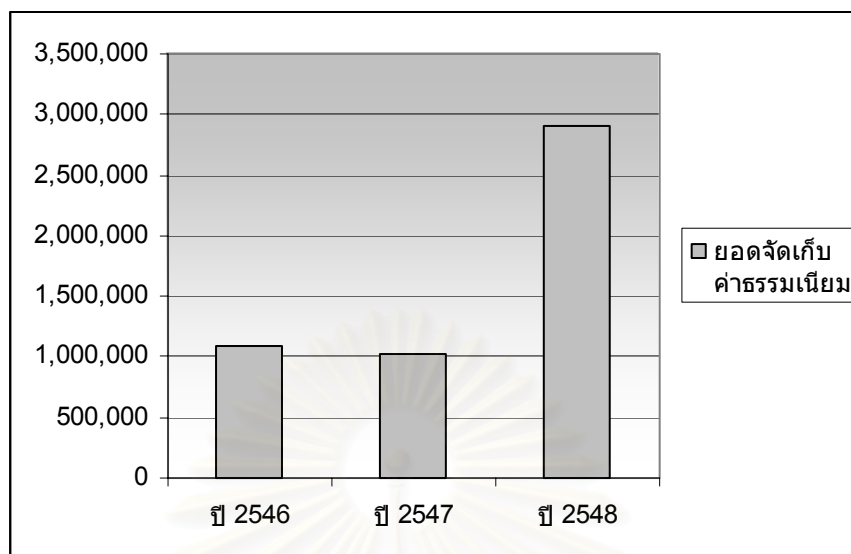
	ปี 2546	ปี 2547	ปี 2548
จำนวนราย	1,248	1,387	1,559
ยอดจัดเก็บค่าธรรมเนียม	1,083,920	1,020,710	2,912,410

ที่มา: ฝ่ายสิ่งแวดล้อมและสุขาภิบาล สำนักงานเขตบางซื่อ

แผนภูมิที่ 5- 11 จำนวนสถานประกอบการของเขตบางซื่อ



แผนภูมิที่ 5-12 ยอดจัดเก็บค่าธรรมเนียมใบอนุญาตร้านค้าทุกประเภทของเขตบางซื่อ



5.4.2 ราคาที่ดิน

จากการเกิดสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อได้เป็นปัจจัยหนึ่งที่กระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดิน ตามงานวิจัยของ Kamalas Phandee (1994) ได้ทำการศึกษา “เรื่องความเป็นไปได้และผลกระทบของระบบรถไฟฟ้ามวลชนในย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้าของกรุงเทพมหานคร” พบว่า ระบบรถไฟฟ้าจะเป็นปัจจัยสำคัญในการกระตุ้นการพัฒนาที่ดินราคาที่ดินที่สูงขึ้น ซึ่งจากการนำมาเปรียบเทียบกับพื้นที่ศึกษาแล้วพบว่า บริเวณทางด้านทิศตะวันออกของสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ ซึ่งอยู่ในพื้นที่เขตจตุจักรนั้น (แผนที่ 5-7) เป็นพื้นที่ซึ่งในอนาคตจะมีการก่อสร้างเป็นศูนย์คมนาคมพหลโยธิน โดยจะเป็นจุดเชื่อมต่อ (Hub) ที่สำคัญ แต่เนื่องจากเป็นพื้นที่กรรมสิทธิ์ของหน่วยงานของรัฐเป็นส่วนใหญ่ เช่น การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ทำให้ไม่มีการเปลี่ยนกรรมสิทธิ์ จึงไม่มีการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดิน

ส่วนในทางตรงกันข้ามฝั่งตะวันตกของสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ของเอกชน ซึ่งเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นและพื้นที่พาณิชยกรรม (ภาพที่ 5-3) เมื่อพิจารณาราคาที่ดินพบว่าราคาที่ดินส่วนใหญ่สูงขึ้น โดยเฉพาะอาคารพาณิชย์บนถนนสายหลัก ราคาที่ดินที่เพิ่มมีลักษณะ ราคาต่ำสุดเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงกว่าอัตราของราคาสูงสุด (ตารางที่ 5-10) ซึ่งน่าจะมีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากโครงการระบบขนส่งมวลชนในอนาคต โดยส่วนใหญ่อาคารพาณิชย์ในจุดที่มีการใช้ที่หนาแน่นเข้มข้น จะมีราคาที่สูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัด เช่น บริเวณถนนเตชะวณิช แต่บริเวณที่ราคาเพิ่มขึ้นในอัตราที่ไม่สูงอาจมีสาเหตุมาจากความไม่แน่นอนของโครงการระบบขนส่งมวลชนในอนาคต ทำให้เสี่ยงต่อการถูกเวนคืน เนื่องจากนโยบายเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา เช่น บริเวณสามแยกเตาปูนเป็นต้น จะเห็นว่ามีความแตกต่างกันอย่างมากระหว่างพื้นที่ฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออกของทางรถไฟ ฝั่งตะวันตกเป็นย่านที่อยู่อาศัย และย่านพาณิชย์ที่หนาแน่น ในอนาคตน่าจะมีการเปลี่ยนแปลงตามอุปสงค์และอุปทานตามปกติ ในขณะที่ฝั่ง

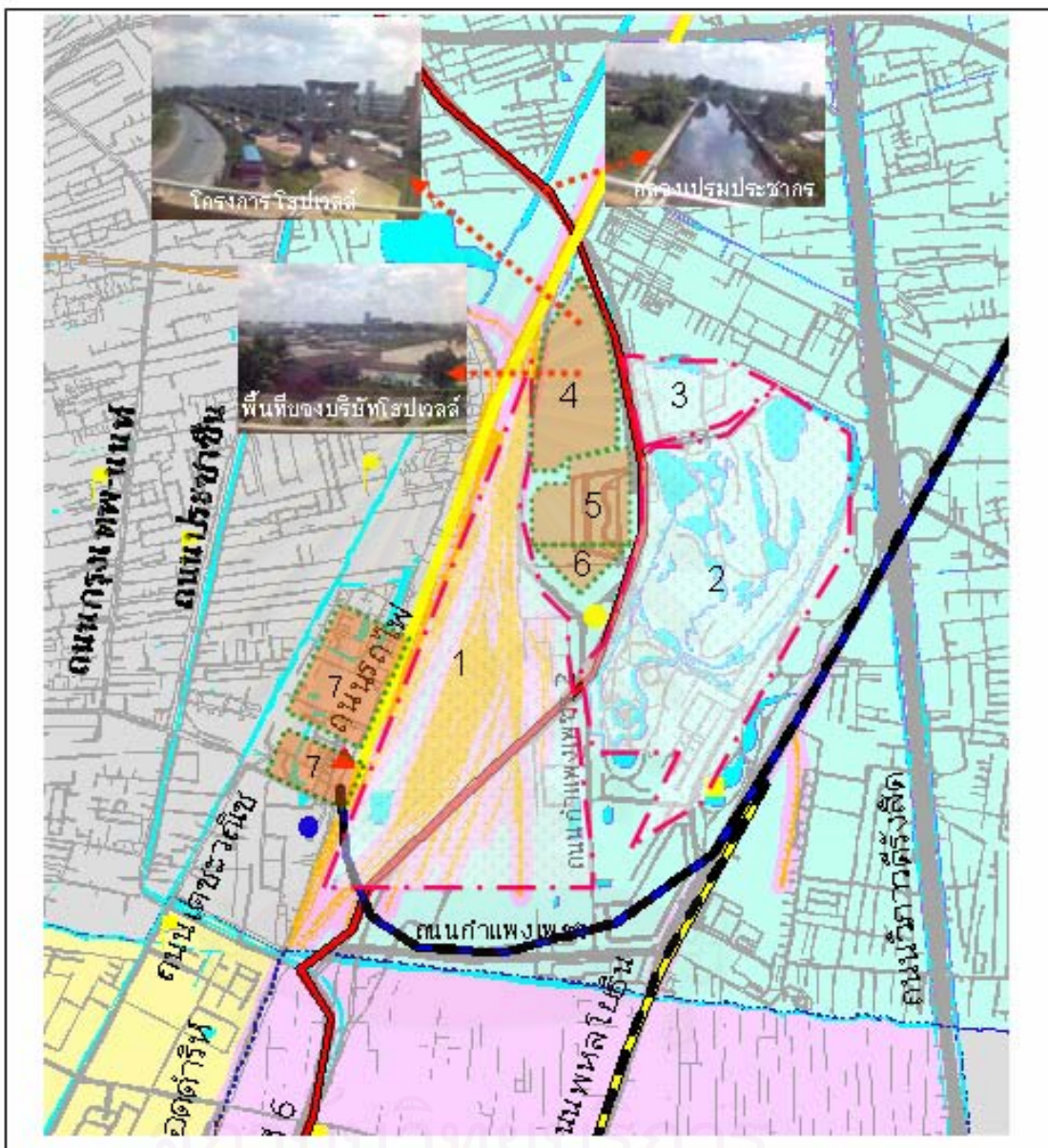
ตรงกันข้ามการเปลี่ยนแปลงจะขึ้นอยู่กับนโยบายของรัฐ หรือการตัดสินใจของหน่วยงานของรัฐ การเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินจึงไม่สามารถคาดเดาได้เนื่องจากการไม่มีการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์

พิจารณาจากสำนักประเมินราคาทรัพย์สินพบว่าในเขตบางซื่อมีการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินในช่วงปี 2539-2542 และ 2547-2550 ดังนี้

ตารางที่ 5-10 แสดงราคาที่ดินบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ

บริเวณที่ดิน	ช่วง	ราคา/ตารางวา				สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดิน
		ปี 2539-2542		ปี 2547-2550		
		ต่ำสุด	สูงสุด	ต่ำสุด	สูงสุด	
ถนนกรุงเทพ-นนท์	สามแยกเตาปูน	72,000	144,000	120,000	130,000	อาคารพาณิชย์
ถนนกรุงเทพ-นนท์	ระหว่างสน.เตาปูนถึงทางรถไฟสายใต้	60,000	90,000	85,000	100,000	อาคารพาณิชย์และที่อยู่อาศัย
ถนนประชาชื่น	สี่แยกประชาชื่น	84,000	144,000	-	120,000	อาคารพาณิชย์
ถนนประชาชื่น	ระหว่างซอย ส.ธรรมภักดีถึงทางรถไฟสายใต้(ฝั่งตรงข้ามกับคลองประปา)	24,000	60,000	78,000	84,000	อาคารพาณิชย์และที่อยู่อาศัย
ถนนประชาชื่น	โดยเฉลี่ยทั้งถนน	42,000	72,000	43,000	130,000	อาคารพาณิชย์และที่อยู่อาศัย
ถนนประชากรราษฎร์สาย 2	สี่แยกประชาชื่น	72,000	144,000	-	130,000	อาคารพาณิชย์
ถนนประชากรราษฎร์สาย 2	สามแยกเตาปูน (ฝั่งตรงข้ามตลาดเตาปูน)	72,000	132,000	80,000	130,000	อาคารพาณิชย์
ถนนปิ่นเกล้า-เมธวิถี	บริษัทปิ่นเกล้า-เมธวิถี	36,000	84,000	-	60,000	อาคารสำนักงาน
ถนนเตชะวณิช	ทางเข้าเตาปูนแมนชั่น	24,000	108,000	68,000	72,000	อาคารพาณิชย์
ถนนเทอดดำริห์	หน้าสถานีรถไฟบางซื่อ	60,000	66,000	51,000	94,000	อาคารพาณิชย์

ที่มา : สำนักประเมินราคาทรัพย์สิน กรมธนารักษ์ กระทรวงการคลัง (2548)



แผนที่ 5-7 แสดงการใช้ที่ดินบริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงเข้มตามกรรมสิทธิ์

<p>สัญลักษณ์</p>	<p>1 การรถไฟแห่งประเทศไทย 4 บริษัท โอปเวลล์ จำกัด</p>	 <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>
<p>พื้นที่ของรัฐ</p>	<p>2 บริษัท ไร่ปดเจดีย์ จำกัด</p>	
<p>พื้นที่ของเอกชน</p>	<p>3 การรถไฟแห่งประเทศไทย 6 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ</p>	<p>ที่มา : จากภาพถ่ายทางอากาศ</p>
	<p>7 บริษัท ยูนิคอน จำกัด</p>	



ภาพที่ 5-3 ที่พักอาศัยบริเวณใกล้เคียงสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ
ที่มา : ผู้ศึกษา (สิงหาคม 2549)

5.5 ความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของชุมชน

เมื่อวิเคราะห์แบบสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของชุมชน โดยพิจารณาจากการประกอบอาชีพและรายได้ที่เปลี่ยนแปลงหลังมีรถไฟฟ้าพบว่า กลุ่มที่ได้รับผลกระทบทางเศรษฐกิจ ซึ่งได้สอบถามจากกลุ่มเจ้าของกิจการและผู้ประกอบอาชีพบริการผู้โดยสารรถไฟฟ้า ในที่นี้พิจารณาจากข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ อาชีพ รายได้ ระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้า ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่และข้อมูลด้านการประกอบอาชีพก่อนและหลังมีสถานีรถไฟฟ้า ตลอดจนความต้องการจากรัฐที่ช่วยเหลือด้านการประกอบอาชีพ ซึ่งแบ่งเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้



ภาพที่ 5-4 แสดงร้านค้าบริเวณสถานีรถไฟฟ้า
ที่มา : ผู้ศึกษา (มิถุนายน 2549)

กลุ่มที่หนึ่ง เจ้าของกิจการ ได้แก่ ผู้ที่ทำการค้าขายสินค้าและบริการ เช่น ห้างน้ำสินค้าต่าง ๆ เช่น อาหารว่าง เครื่องดื่ม ซึ่งทั้งที่เป็นหาบเร่ แผงลอย รถเข็นและที่อยู่ใกล้ลักษณะที่ถาวรมั่นคง โดยบริเวณด้านบนของสถานีสำหรับจอดรถ มีการเปิดให้เช่าร้านค้า เพื่อขายของ (ภาพที่ 5-4) โดยลูกค้ามีสองประเภทคือกลุ่มที่เป็นผู้โดยสารรถไฟฟ้ากับผู้โดยสารรถไฟ ส่วนกลุ่มที่สอง ผู้ประกอบอาชีพบริการผู้โดยสาร ได้แก่ ผู้ทำงานบริการด้านการส่งผู้โดยสารรับ-ส่งผู้โดยสาร เช่น มอเตอร์ไซค์รับจ้าง สามล้อ แท็กซี่ และรถสองแถว เป็นต้น

ส่วนใหญ่ของผู้ตอบแบบสอบถาม มีรายได้ 5,000-10,000 บาทต่อเดือน มีอาชีพรับจ้างมากกว่าค้าขาย อาศัยอยู่ในพื้นที่นี้ ตั้งแต่ 6 เดือน ถึง 5 ปี (ดูภาคผนวก ข) เมื่อพิจารณาภูมิหลังของการประกอบอาชีพ ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเดิมตั้งแต่ก่อนมีสถานีรถไฟฟ้าแล้ว แต่ที่เห็นได้ชัดเจน คือ ผู้ที่อยู่ใกล้สถานีต่ำกว่า 50 เมตร พบว่า เพิ่งเปลี่ยนอาชีพมาเกี่ยวข้องกับรถไฟฟ้าเป็นสัดส่วนค่อนข้างมาก และที่มากที่สุดเมื่อเทียบกับระยะอื่นๆ คืออาชีพบริการและค้าขายโดยมีลูกค้าหลักเป็นผู้โดยสารรถไฟฟ้าได้ดิน ส่วนสาเหตุที่เปลี่ยนอาชีพให้เหตุผลว่าเป็นเพราะอาชีพเดิมรายได้น้อย และไม่อยากเป็นลูกจ้าง ต้องการอิสระจากการทำงาน เมื่อเห็นว่ามีโอกาสเปลี่ยนแปลงพัฒนาพื้นที่ และเปรียบเทียบกับรายได้ในขณะนั้น จึงตัดสินใจเปลี่ยนอาชีพ

และเมื่อเปลี่ยนอาชีพแล้วโดยรวมก็มีรายได้เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะคนที่อยู่ไม่เกิน 50 เมตร มีรายได้เพิ่มขึ้นมากที่สุด ได้แก่ กลุ่มมอเตอร์ไซค์รับจ้าง กลุ่มผู้ค้าขายประเภทอาหารว่าง ร้าน

ขายเสื้อผ้าแฟชั่น ซึ่งกลุ่มลูกค้าเป็นผู้โดยสารรถไฟ ส่วนกลุ่มที่รายได้เท่าเดิมหรือลดลง ส่วนใหญ่มีลูกค้าหลักที่ไม่ใช่ผู้โดยสารรถไฟ เป็นผู้โดยสารรถไฟซึ่งอยู่ในระยะไกลออกไปมากกว่า ประเภทสินค้าจะเน้นบริการคนที่เดินทางระยะทางไกลโดยรถไฟมากกว่า เช่น ร้านหนังสือ ร้านอาหารตามสั่ง ที่มีโต๊ะนั่งบริการ หรือบริการใส่กล่อง ร้านขายเทป ซีดี เป็นต้น

จากการสัมภาษณ์พวกมอเตอร์ไซค์รับจ้างที่อยู่บริเวณสถานีรถไฟ ซึ่งมีที่พักอาศัยอยู่ในชุมชนใกล้เคียง มีรายได้เพิ่มขึ้นเพิ่มหลายเท่า โดยเฉลี่ยแล้วถ้าขับตั้งแต่ 7.00-20.00น. มีรายได้สูงสุดประมาณวันละ 500-700 บาท ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับจำนวนชั่วโมงที่วิ่ง ผู้โดยสารมีทั้งบริเวณใกล้ เช่น ป้ายรถเมล์ถนนเตชะวณิช ตลาดบางซื่อ สามแยกเตาปูน ประชาชื่น ค่าโดยสารเที่ยวละ 10 - 30 บาทและระยะไกล เช่น ถนนพญาไทสงคราม พระราม7บางโพ เกียกกาย ค่าโดยสาร 50 บาทขึ้นไป ส่วนวินที่อยู่ในระยะไกลออกไป เช่น วินเตาปูนแมนชั่นที่ถนนเตชะวณิช วินสามแยกเตาปูน ก็มีรายได้เพิ่มขึ้นตามไปด้วยเนื่องจากรถประจำทางไม่ได้ผ่านสถานีรถไฟบางซื่อทุกคัน จึงต้องใช้บริการรถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง บางคนเปลี่ยนอาชีพมาขับรถรับจ้างภายหลังจากมีสถานีรถไฟ เนื่องจากมีรายได้ดีกว่าเมื่อเทียบกับอาชีพเดิม ผู้โดยสารที่ใช้บริการมอเตอร์ไซค์รับจ้าง เป็นผู้โดยสารรถไฟจำนวนมาก เนื่องจากรถประจำทางยังมีไม่เพียงพอ ดังนั้นจำนวนผู้โดยสารที่สถานีบางซื่อ จะมีมากหรือน้อย ก็จะส่งผลโดยตรงต่อรายได้ของคนกลุ่มนี้ เพราะเป็นกลุ่มลูกค้าหลัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงที่รถไฟประสบอุบัติเหตุรถชนกันที่สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย เมื่อปี 2548 ทำให้ต้องหยุดเดินรถหรือเวลาที่เกิดเหตุขัดข้องอื่นๆ จะส่งผลต่อความมั่นใจด้านความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ ทำให้มีผู้ใช้รถไฟลดลง กลุ่มผู้ที่ประกอบอาชีพบริการผู้โดยสารก็จะได้รับผลกระทบ คือมีรายได้ลดลง นอกจากนี้ยังระบุว่าราคาค่าโดยสารรถไฟก็มีผลกระทบต่อจำนวนรายได้ของกลุ่มนี้ กล่าวคือ ทุกครั้งที่มีการขึ้นราคาค่าโดยสาร จะมีผู้มาใช้ลดลงเล็กน้อย ในช่วงแรกๆ

ผู้ขับขี่จักรยานยนต์คันหนึ่งซึ่งอยู่ที่วินเตาปูนแมนชั่น ถนนเตชะวณิช (ภาพที่ 5-5) ให้ความเห็นว่า มีรายได้เพิ่มขึ้นมาก เพราะอยู่หน้าเตาปูนแมนชั่น ซึ่งเป็นอาคารที่พักอาศัยขนาดใหญ่ มีผู้อยู่อาศัยจำนวนมาก เมื่อมีสถานีรถไฟทำให้คนที่อยู่ในบริเวณนั้นมีความสะดวกในการเดินทางมากขึ้น จึงคิดว่าอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างน่าจะมีรายได้ดีเพราะการเชื่อมต่อกับบริเวณสถานียังขาดอยู่ จึงหันมาประกอบอาชีพนี้ ส่วนอาชีพคนขับแท็กซี่คนหนึ่งที่ได้อินสัมภาษณ์ กล่าวว่า ประกอบอาชีพนี้เป็นเวลา 30 ปี (ภาพที่ 5-6) การมาประจำที่สถานีรถไฟมีข้อดีคือไม่ต้องขับตระเวนหาผู้โดยสาร โดยเห็นว่าบริเวณนี้ไม่ใช่ทางผ่าน ไม่ค่อยมีรถแท็กซี่วิ่งผ่าน จึงมาให้บริการประจำในบริเวณนี้เพื่อบริการผู้โดยสาร แต่ระดับรายได้ปานกลาง เพราะมีทางเลือกอื่นๆ ให้บริการทั้งรถจักรยานยนต์รับจ้างและรถประจำทาง

ส่วนกลุ่มผู้ขายสินค้าบริเวณสถานีรถไฟ จากการสัมภาษณ์ ผู้ขายอาหารประเภทผลไม้ ลูกชิ้น ใส้กรอกย่าง (รถเข็น) พบว่ามาขายเป็นประจำทุกวัน มาจากย่านสะพานควาย และบริเวณใกล้เคียง และขายผู้โดยสารรถไฟขณะที่รถประจำทางเป็นหลัก และรายได้ดีกว่าการเร่ขายไปเรื่อย ๆ โดยช่วงแรกมาขายเป็นครั้งคราว แต่เมื่อเห็นว่าขายดีจึงมาขาย

เป็นประจำ โดยในช่วงแรกที่มีสถานีรถไฟฟ้าไม่มีบริการอาหารใดๆ และช่วงเวลาที่มียูกค้ามากคือช่วง 14.00 -16.00 น. ลูกค้าส่วนใหญ่เป็นนักเรียน นักศึกษา อีกช่วงคือ หลัง 18.00 น. ลูกค้า คือ กลุ่มคนทำงานทั่วไป ส่วนรายได้ดีพอประมาณ

ด้านความต้องการให้รัฐให้ความช่วยเหลือในการประกอบอาชีพ ส่วนใหญ่ไม่ได้เรียกร้องอะไรเป็นพิเศษ เช่น ด้านเงินทุน การจัดสรรสถานที่ขายของ อัตราค่าเช่า แต่มีความเห็นโดยรวมตรงกันว่า ต้องการให้ส่งเสริมประชาสัมพันธ์ให้คนมาใช้บริการเพิ่มขึ้น หรือทางอ้อม โดยช่วยลดค่าโดยสาร หรือช่วยอุดหนุน ให้ราคาค่าโดยสารลดลง ซึ่งจะทำให้คนมาใช้บริการเพิ่มขึ้น ร้านค้ามีรายได้เพิ่มขึ้น และช่วยลดปัญหาการจราจรโดยรวมได้ เพราะราคาค่าโดยสารเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจมาใช้บริการที่สำคัญอีกปัจจัย นอกเหนือจากความสะดวก แต่การลดราคาค่าโดยสารเป็นความต้องการที่เป็นไปได้ยาก และสวนทางกับบริษัทรถไฟฟ้ากรุงเทพ(บีเอ็มซีแอล)ผู้ที่ได้รับสัมปทานให้ทำการเดินรถจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ซึ่งจะขึ้นราคาตามที่ได้ทำสัญญาไว้



ภาพที่ 5-5 บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณสถานีรถไฟฟ้าและบริเวณใกล้เคียง

ที่มา : ผู้ศึกษา (มิถุนายน 2549)

สถาบันวิจัยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาพที่ 5- 6 อาชีพบริการ บริเวณสถานีรถไฟฟ้า

ที่มา : ผู้ศึกษา (มิถุนายน 2549)

เมื่อพิจารณาถึงการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพและเศรษฐกิจของพื้นที่ศึกษาในระดับเขตแล้ว รวมถึงความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของผู้ที่อาศัยในชุมชนใกล้เคียงแล้ว ทำให้ทราบการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นว่าการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพเป็นการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นแบบค่อยเป็นค่อยไป เช่น

ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมเพิ่มขึ้นแต่ในอัตราไม่มากเนื่องจากพื้นที่มีความหนาแน่นสูงอยู่แล้ว

พื้นที่ปลูกสร้าง จำนวนประชากร สถานประกอบการขยายตัวขึ้นเล็กน้อย แต่ไม่สามารถสรุปได้ว่าการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้สืบเนื่องมาจากการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ เพราะสถานีรถไฟฟ้าเพิ่งเปิดใช้ได้ประมาณ 2 ปีเท่านั้น การเปิดใช้รถไฟฟ้าใต้ดินเป็นเพียงปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อการขยายตัวของเขตบางซื่อ แต่หากการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟฟ้าแล้วเสร็จ ก็จะเป็นปัจจัยที่สำคัญในพิจารณาทิศทางการเปลี่ยนแปลงของเขตบางซื่อโดยรวม

แต่ระดับเศรษฐกิจของชุมชนนั้นกระทบโดยตรงกับผู้ที่อยู่ใกล้เคียง เป็นการสร้างโอกาสในการเพิ่มรายได้ ซึ่งในบทที่ต่อไปจะพิจารณาการเปลี่ยนแปลงในอีกด้านคือผลกระทบต่อชุมชนว่ามีการเปลี่ยนแปลงอย่างไร

บทที่ 6

การเปลี่ยนแปลงบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อและ ผลกระทบทางสังคมที่มีต่อชุมชนและพื้นที่โดยรอบ

จากการเก็บข้อมูลระดับเขตเพื่อพิจารณาการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ เศรษฐกิจของพื้นที่ศึกษา ประกอบกับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของผู้ที่อาศัยในชุมชนใกล้เคียง ทำให้ทราบการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น ทั้งทางกายภาพ เช่นการใช้ประโยชน์ที่ดิน พื้นที่ปลูกสร้าง และระดับเศรษฐกิจของชุมชน ในบทนี้จะพิจารณาพฤติกรรมของกลุ่มตัวอย่าง ประกอบกับการเปลี่ยนแปลงในบริเวณที่เป็นสถานี และความคิดเห็นของผู้อาศัยในชุมชน ประกอบกันเพื่อได้มาซึ่งผลกระทบต่อชุมชน โดยมีรายละเอียดดังนี้

- 6.1 พฤติกรรมการเดินทางของผู้สัญจรบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ
- 6.2 การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพบริเวณสถานี
- 6.3 ความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงของผู้อาศัยในชุมชนใกล้เคียง
 - 6.3.1 ความคิดเห็นต่อทัศนียภาพ
 - 6.3.2 ความคิดเห็นต่อความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ
 - 6.3.3 ความต้องการการปรับปรุงทางกายภาพ
- 6.4 ผลกระทบต่อชุมชน
 - 6.4.1 ผลกระทบแง่บวก
 - 6.4.2 ผลกระทบแง่ลบ
 - 6.4.2.1 การเดินทางสัญจร
 - 6.4.2.2 ปริมาณการจราจร
 - 6.4.3 ความคิดเห็นต่อผลกระทบต่อชุมชน
- 6.5 แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอนาคต
- 6.6 สรุป

6.1 พฤติกรรมการเดินทางของผู้สัญจรบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ

พฤติกรรมการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้โดยสารรถไฟฟ้าที่สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ สรุปได้จากแบบสอบถามซึ่งแจกกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้โดยสารรถไฟฟ้าใต้ดินที่สถานีบางซื่อ 120 ราย พบว่าพฤติกรรมการเดินทางโดยรถไฟฟ้าของผู้โดยสารมีลักษณะที่แตกต่างและหลากหลาย โดยสรุปได้ดังนี้

พิจารณาแบ่งกลุ่มผู้โดยสาร ออกได้เป็น 3 กลุ่ม ได้แก่

กลุ่มที่ 1 ใช้บริการเป็นประจำวันจันทร์ถึงวันศุกร์ และใช้บริเวณทั้งตอนเช้าและเย็น พวกนี้ได้แก่ นักเรียนนักศึกษา พนักงานบริษัท โดยใช้ตัวรายเดือนที่มีส่วนลดราคา และใช้รถประจำทางเดินทางต่อไปยังย่านที่พักอาศัย นอกจากนี้มีนักเรียนบางส่วนที่มีผู้ปกครองใช้รถยนต์มาส่งที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบางชื่อเพื่อขึ้นรถไฟฟ้าในตอนเช้า และมารับในตอนเย็น มีย่านแหล่งงานหรือสถานศึกษาอยู่บริเวณ ถนนรัชดาภิเษก ถนนลาดพร้าว ถนนอโศก ถนนสุขุมวิท ถนนพระรามที่ 4 ย่านคลองเตย ถนนสีลม สถานศึกษา เช่น มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กลุ่มที่ 2 ใช้บริการ 2-3 ครั้งต่อสัปดาห์ ผู้โดยสารกลุ่มนี้ มักใช้บริการช่วงกลางวันคือ 9.00 -16.00 น. หรือ นอกเวลาเร่งด่วนนั่นเอง และต่อรถประจำทางหรือรถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง แท็กซี่ในกรณีที่ต้องการความรวดเร็วในการเดินทาง ส่วนอาชีพมีหลากหลาย เช่น นักเรียน พนักงานบริษัท ข้าราชการ รับจ้าง ซึ่งการเดินทางจะไม่แน่นอนในแต่ละวัน หมายความว่า มีจุดหมายปลายทางในการเดินทางแต่ละวันไม่เหมือนกันและเวลาต่างกัน จึงต้องเปลี่ยนลักษณะการเดินทางตามแต่จุดหมายปลายทาง

กลุ่มที่ 3 คือผู้โดยสารขจร ใช้บริการประมาณเดือนละ 1-2 ครั้ง เฉพาะในกรณีที่เร่งด่วน หรือ ไปงานพิเศษที่เส้นทางรถไฟฟ้าผ่าน เช่น ที่ศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย หรือตลาดนัดสวนจตุจักร ซึ่งนานๆ ครั้งถึงจะไป และไม่สามารถนำรถยนต์ส่วนตัวไปได้ เนื่องจาก ความไม่สะดวกด้านที่จอดรถ โดยกลุ่มนี้จะใช้บริการไม่แน่นอน ทั้งวันธรรมดาและวันเสาร์-อาทิตย์ หรือวันหยุดราชการ (ถ้าเป็นผู้โดยสารในวันเสาร์อาทิตย์ จะไปลงที่สถานีกำแพงเพชร ซึ่งเป็นที่ตั้งของตลาดนัดสวนจตุจักรค่อนข้างมาก)



ภาพที่ 6-1 การเดินทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้า

ที่มา : ผู้ศึกษา (สิงหาคม 2549)

จากข้อมูลเกี่ยวกับระยะทางและย่านที่พักอาศัยของกลุ่มตัวอย่างที่เก็บได้ สามารถพิจารณาแบ่งกลุ่มย่านที่พักอาศัยได้เป็น 4 กลุ่ม คือ ระยะสั้น ระยะปานกลาง และระยะยาว และอื่นๆ

ระยะสั้น ในที่นี้ คือ ไม่เกิน 3 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางไม่เกิน 10 นาที ได้แก่ ย่านบางซื่อ เตาปูน บางโพ

ระยะปานกลาง คือ 3 – 5 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง ไม่เกิน 30 นาที ได้แก่ ย่านบางซ่อน วงศ์สว่าง พระราม 7 ประชาชื่น ประชานิเวศน์

ระยะไกล คือ 5 กิโลเมตรขึ้นไป ใช้เวลาเดินทางประมาณ 30-60 นาที ได้แก่ ย่านงามวงศ์วาน อำเภอเมือง อำเภอปากเกร็ด อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี

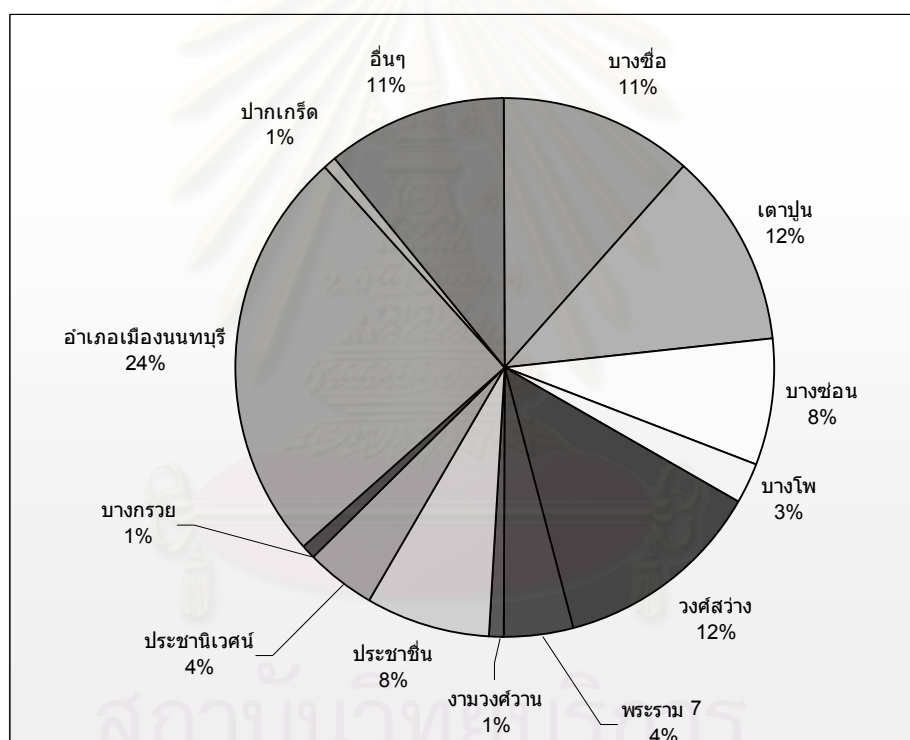
กลุ่มอื่นๆ ในที่นี้ เช่น ย่านลาดพร้าว พหลโยธิน อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ปทุมวัน ซึ่งเป็นกลุ่มผู้โดยสารที่มีสถานที่ทำงานอยู่ในย่านบางซื่อ เตาปูน แต่มีที่พักอาศัยอยู่ในบริเวณใจกลางเมืองที่รถไฟฟ้าใต้ดินผ่าน ซึ่งตรงกันข้ามกับผู้ใช้โดยสารส่วนใหญ่ที่มีย่านที่พักอาศัยอยู่บริเวณชานเมือง และใช้บริการรถไฟฟ้าเข้าไปยังใจกลางเมือง ส่วนอีกกลุ่มหนึ่งได้แก่ผู้โดยสารที่สามารถเชื่อมต่อกับสถานีบางซื่อ โดยอาศัยรถประจำทางที่ให้บริการจากสถานีบางซื่อไปยังบริเวณใกล้เคียง เช่น เขตดุสิต ถนนสามเสน เขตบางกอกใหญ่ ส่วนที่อยู่ไกลออกไปเช่น อำเภอบางบัวทอง อำเภอบางใหญ่ อำเภอไทรน้อย จังหวัดนนทบุรี ซึ่งผู้โดยสารกลุ่มนี้จะใช้บริการ ไม่สม่ำเสมอ เป็นครั้งคราวเท่านั้น

ในจำนวนย่านที่พักอาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่าส่วนใหญ่ผู้โดยสารรถไฟฟ้าใต้ดินที่สถานีบางซื่อ มีที่พักอาศัยอยู่ในเขตอำเภอเมืองนนทบุรี มากที่สุดถึงร้อยละ 25 รองลงมาคือย่านวงศ์สว่าง ย่านบางซื่อ ย่านเตาปูน ย่านบางซ่อน ย่านประชาชื่น ย่านประชานิเวศน์ ย่านพระราม 7 ย่านบางโพ ย่านบางกรวย ปากเกร็ด งามวงศ์วาน ซึ่งบริเวณที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ล้วนเป็นย่านที่พักอาศัยที่สำคัญ ซึ่งสัมพันธ์กับการวิเคราะห์การใช้ประโยชน์ที่ดินที่ได้กล่าวไปแล้ว ว่าเขตบางซื่อมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นที่พักอาศัยเป็นสัดส่วนที่มากที่สุดมาตั้งแต่ปี 2529 จนถึงปัจจุบัน ซึ่งเมื่อพิจารณากับถนนที่ผู้โดยสารใช้เดินทางในการเข้าถึงสถานีบางซื่อแล้วก็จะมีความสัมพันธ์กัน โดยย่านเหล่านี้ที่เป็นที่พักอาศัย จะอยู่บนถนน และสัมพันธ์กับรถประจำทางที่วิ่งให้บริการด้วยได้แก่ ย่านที่พักอาศัยเตาปูน บางซ่อน วงศ์สว่าง พระราม 7 อำเภอเมืองนนทบุรี ตามแนวถนนกรุงเทพ – นนท์ ถนนวงศ์สว่าง ถนนประชาราษฎร์นั่นเอง รองลงมาได้แก่ ตามแนวถนนประชาชื่น และนอกจากเหนือจากนี้ได้แก่ เส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อกับถนนเหล่านี้ออกไป แต่มีจำนวนน้อยกว่า เนื่องจากต้องเปลี่ยนพาหนะอีกครั้งหนึ่งได้แก่ อำเภอบางกรวย จากถนนวงศ์สว่าง ต้องข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาไปทางฝั่งธนบุรีของกรุงเทพมหานคร อำเภอปากเกร็ดต้องแยกจากถนนประชาชื่นไป ซึ่งมีแหล่งพักอาศัยที่สำคัญจำนวนหลายหมู่บ้าน ที่เรียกว่าย่านประชานิเวศน์ 3

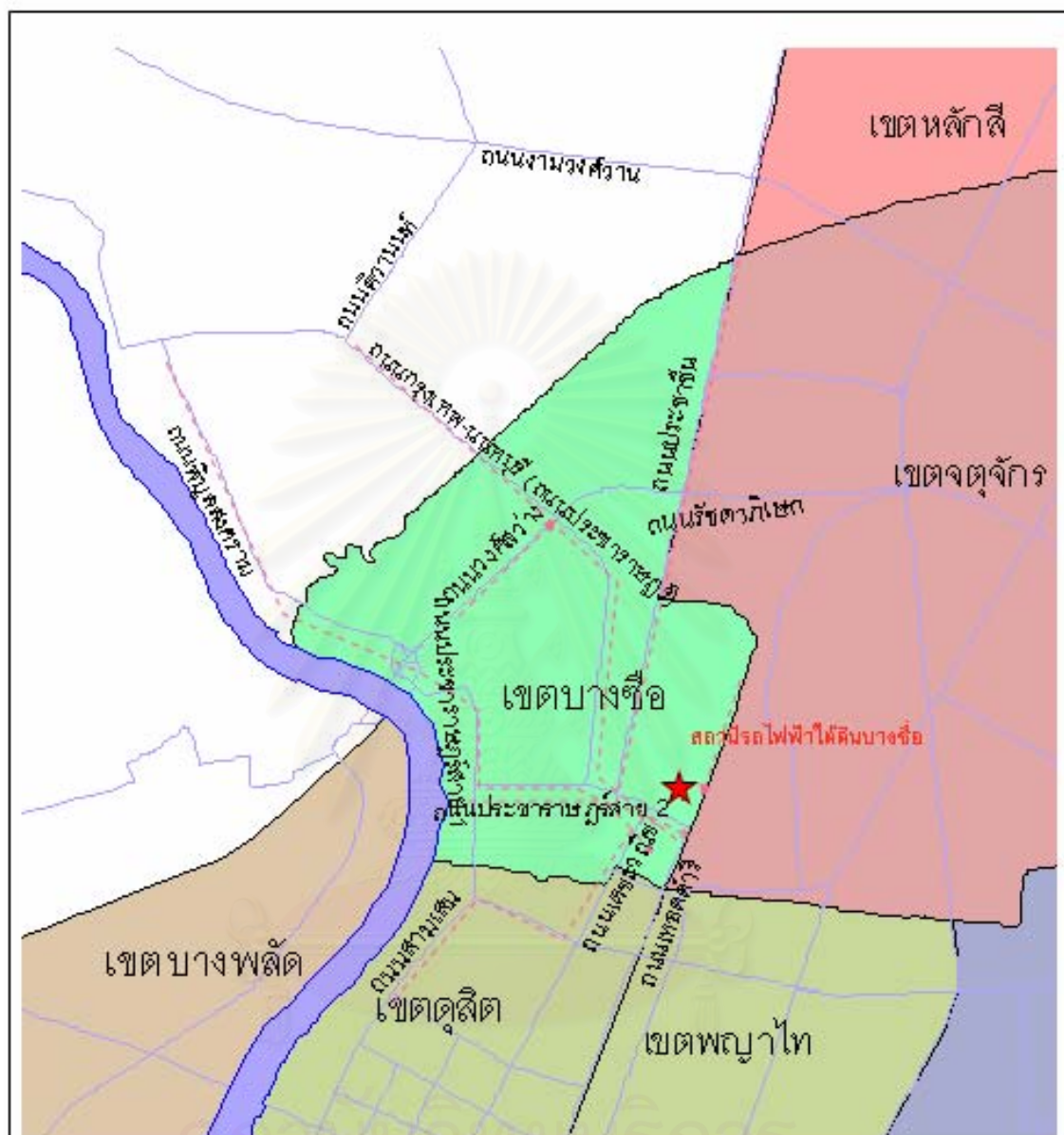
สถานีบางซื่อ เป็นจุดที่ใกล้จุดหนึ่งที่อยู่ชานเมืองจะใช้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนได้ สามารถอาศัยรถโดยสารเพียงต่อเดียวจากที่พักอาศัยได้(ไม่นับที่ต้องเข้าซอย) ซึ่งนอกจาก

จะเดินทางโดยรถไฟไฟฟ้าใต้ดินได้แล้ว ยังรวมไปถึงการไปต่อรถไฟฟ้ายูบีทีเอสที่จุดเชื่อมต่อที่สถานี จตุจักร สถานีสุขุมวิทและสถานีสีลมด้วย สาเหตุหนึ่งที่สถานีบางซื่อสามารถดึงดูดผู้ใช้บริการ ได้ เพราะมีสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (สะพานพระราม 7) อยู่ใกล้เคียงด้วย และมีการคมนาคมที่สะดวก (มีรถประจำทางบริการ) ทั้งนี้เนื่องจากคนที่มีที่พักอาศัยอยู่บริเวณฝั่งธนตอนเหนือ และอำเภอบางกรวย สามารถเข้าสู่ใจกลางเมืองในระยะทางที่ใกล้ และใช้เวลาค่อนข้างแน่นอนได้โดยข้ามสะพานพระราม 7 แล้วมาขึ้นรถไฟฟ้ายูบีทีเอสที่สถานีบางซื่อ เพราะอีกสะพานที่ใกล้รองลงมานั้นไกลออกไปมาก กว่าจะมาขึ้นรถไฟฟ้ายูบีทีเอสได้ ต้องผ่านย่านที่มีการจราจรติดขัดมากกว่า แต่ผู้โดยสารจากทางฝั่งธนบุรีก็ยังมีสัดส่วนน้อยกว่าจากทางอำเภอเมืองนนทบุรี เพราะต้องเปลี่ยนการเดินทางอีกครั้งหนึ่ง

แผนภูมิที่ 6-1 ย่านที่พักอาศัยของผู้โดยสารรถไฟฟ้าที่สถานีบางซื่อ






ที่มา : แบบสอบถาม (2549)



แผนที่ 6-1 ขอบเขตการใช้บริการของผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงเข้ม

สัญลักษณ์

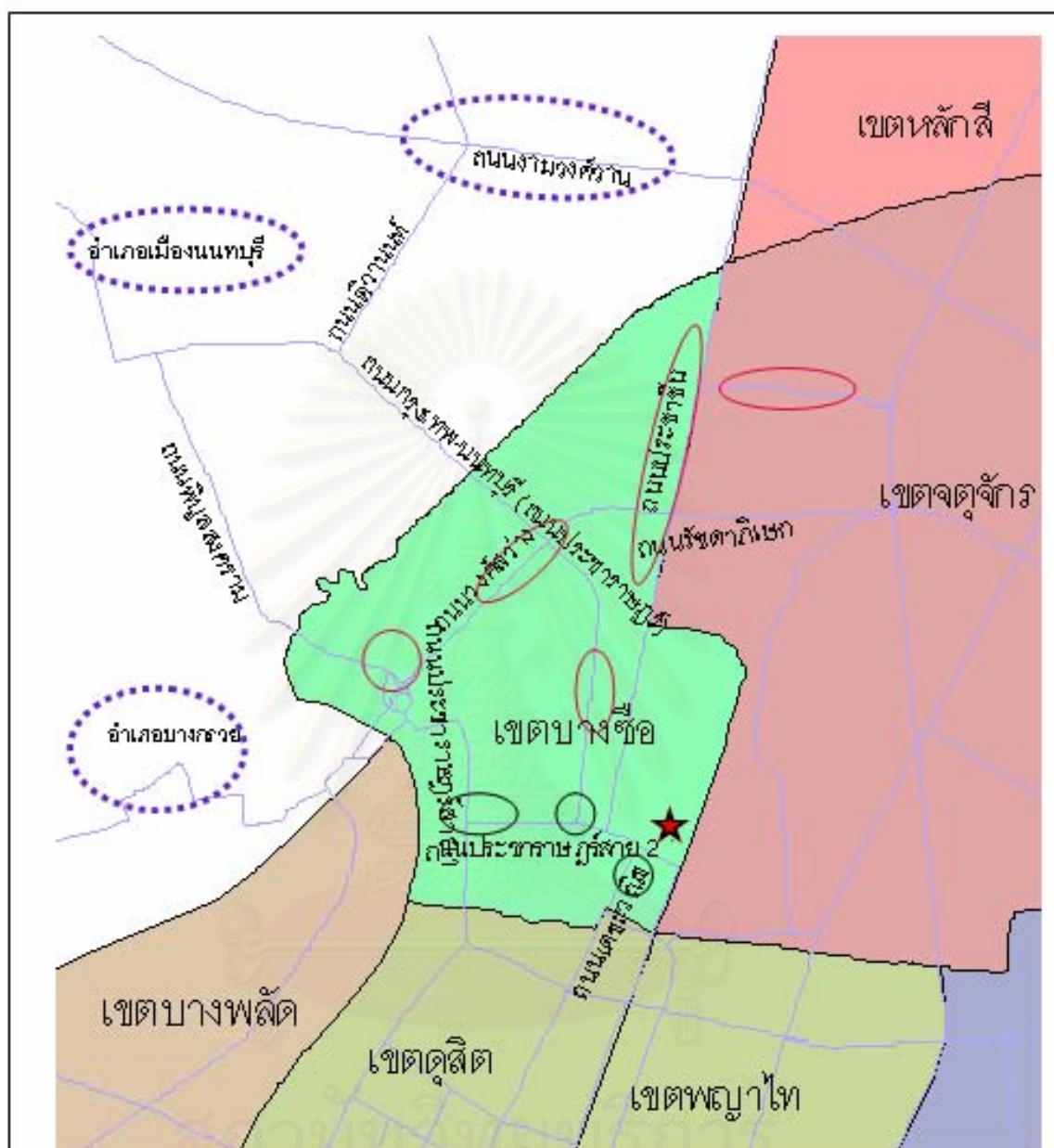
-  ถนน
-  แม่น้ำ
-  เส้นทางการเดินทางของผู้โดยสารรถไฟฟ้า



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ที่อา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร และผู้ศึกษา (2549)





แผนที่ 6-2 ขอบเขตการใช้บริการของผู้โดยสารสถานีรถไฟฟ้าใต้สีหมาวรือตามรายถนน เขตและอำเภอ

สัญลักษณ์



ระยะ 5 กิโลเมตรขึ้นไป



ระยะ 3-5 กิโลเมตร

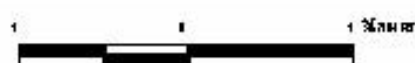


ระยะ ต่ำกว่า 3 กิโลเมตร



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร



ตารางที่ 6-1 ย่านที่พักอาศัยของผู้โดยสารรถไฟฟ้าที่สถานีบางซื่อ

ระยะทาง	ย่านที่พักอาศัย
ไม่เกิน 3 กม.	ย่านบางซื่อ เตาปูน บางโพ
3-5 กม.	ย่านบางซื่อน วงศ์สว่าง พระราม 7 ประชาชื่น ประชาธิเวศน์
5 กม.ขึ้นไป	ย่านงามวงศ์วาน อำเภอเมือง อำเภอปากเกร็ด อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี
อื่นๆ	ย่านลาดพร้าว พหลโยธิน อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เขตปทุมวัน
	ย่านเกียกกาย วชิระ ซังฮี ถนนสามเสน เขตดุสิต เขตบางกอกใหญ่
	อ.บางบัวทอง อ.บางใหญ่ อ.ไทรน้อย จ.นนทบุรี

ที่มา : แบบสอบถาม

การเป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนบุคคลของผู้โดยสาร ส่วนใหญ่ผู้โดยสารไม่มีรถยนต์ส่วนตัว (ร้อยละ 69.17) ส่วนที่เหลือร้อยละ 30.83 มีรถยนต์ส่วนตัว ในจำนวนผู้ที่มีรถยนต์ส่วนตัวทั้งหมดนั้นส่วนใหญ่ไม่นำรถมาจอดบริเวณสถานี สาเหตุเป็นเพราะมีที่จอดรถไม่เพียงพอกับความต้องการ ร้อยละ 81.82 และร้อยละ 18.18 ตอบว่าเพราะอัตราค่าจอดรถมีบริการแพงเกินไป จึงเลือกที่จะหันมาใช้บริการรถประจำทางแล้วมาต่อรถไฟฟ้าแทน ส่วนที่เหลือนำรถยนต์มาจอดไว้บริเวณสถานีรถไฟฟ้า โดยจอดบริเวณที่จอดรถของเอกชนที่สถานีบางซื่อ หรือจอดที่บริษัทปูนซีเมนต์ไทย (คิดเป็นร้อยละ 10.81) และยังมีสาเหตุทางด้านกายภาพของพื้นที่เข้าถึงไม่สะดวก การจราจรติดขัด ถนนมีลักษณะคับแคบ มีเพียง 2 ช่องทางสวนกัน และยังมีแหล่งชุมชน แหล่งงานอยู่ใกล้บริเวณนี้ ส่วนที่จอดรถที่มีบริการมี 2 ประเภทคือ ที่จอดรถของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และที่จอดรถของเอกชน สถานที่จอดรถที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย(รฟม.)จัดไว้ นั้นไม่เอื้ออำนวยให้คนเข้าไปใช้บริการ แม้จะมีเนื้อที่ค่อนข้างกว้างขวางรองรับรถยนต์ได้มากเพียงพอ คือ มีพื้นที่ 16,000 ตารางเมตร หรือประมาณ 10 ไร่ สามารถรองรับรถยนต์ได้ 500 คัน จักรยานยนต์ 100 คัน และจักรยาน 100 คัน รวมประมาณ 700 คัน ส่วนการเก็บเงินค่าจอดรถ ใช้อัตรา 5 บาทต่อ 2 ชั่วโมง แต่ทั้งนี้เนื่องมาจากจุดอ่อนทางด้านทำเลที่ตั้ง ทางเข้า-ออกซึ่งต้องเข้าทางถนนกำแพงเพชร 2 เท่านั้น โดยทางเข้าที่เข้าจากถนนกำแพงเพชร 2 นั้น มีทางเข้าที่เป็นถนนแคบและลึกจากถนนใหญ่ (แผนที่ 6-3) ไม่มีที่สังเกตที่ชัดเจนและไม่มีทางเข้าจากทางด้านถนนเทอดดำริและบริษัทปูนซีเมนต์ไทย แต่มีสะพานลอยข้ามทางรถไฟไว้บริการเพื่อเชื่อมทั้งสองฝั่ง นอกจากนี้เวลาฝนตกจะมีน้ำท่วมขังบริเวณที่จอดรถอีกด้วย ผู้โดยสารส่วนใหญ่ของสถานีรถไฟฟ้าได้เดินบางซื่อซึ่งมาจากทางด้านบางซื่อ (ถนนเทอดดำริ) หากจะเข้าที่จอดรถนี้ จะต้องอ้อมทางถนนประดิพัทธ์ ข้ามทางรถไฟแล้วเลี้ยวซ้ายเลียบคลองประปา แล้วไปเข้าทางถนนกำแพงเพชร 2

ซึ่งมีระยะทางไกล การจราจรติดขัดและเสียเวลาอย่างมาก ซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้มีผู้ใช้ที่จอดรถแห่งนี้น้อย

ส่วนที่จอดรถของเอกชนนั้นสามารถรองรับได้ ประมาณ 50 คันเท่านั้น ด้านทำเลที่ตั้งทางเข้า-ออกที่จอดรถ แห่งนี้มีทางเข้าออกที่สะดวก สามารถเข้าถึงได้ง่าย คือ เข้าจากทางถนนเทอดดำริ การเก็บเงินค่าจอดรถ เก็บในอัตรารายวัน ชั่วโมงแรก 20 บาท ชั่วโมงต่อไป ชั่วโมงละ 10 บาท หากจอดทั้งวัน 120 บาท รายเดือน เดือนละ 1,200 บาท ซึ่งเป็นอัตราที่ค่อนข้างสูง ทำให้มีผู้มาใช้บริการน้อย แต่ในวันหยุดจะมีผู้มาใช้บริการมากเนื่องจาก มาจอดรถไว้แล้วนั่งรถไฟฟ้าไปสวนจตุจักร (ภาพที่ 6-2)



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 6 -3 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงสภาพที่จอดรถที่สถานีรถไฟฟ้ามบางซื่อ

สัญลักษณ์

- ที่จอดรถของรฟม.
- ที่จอดรถของเอกชน
- เส้นทางเดินรถไฟที่จอดรถ



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ที่มา : WWW.GOOGLEEARTH.COM

และผู้ศึกษา (สิงหาคม 2548)



ความต้องการให้เพิ่มความสะดวกในการเดินทางได้แก่ รถรับส่งบริการผู้โดยสาร ซึ่งมีจำนวน ร้อยละ 92.5 และไม่ต้องการ (มีความพอใจแล้ว) ร้อยละ 7.5 สำหรับผู้ที่ต้องการรถบริการแบ่งเป็นต้องการรถรับ-ส่งประเภทชัทเทิลบัส (รถชัทเทิลบัส คือ รถที่บริการรับส่งผู้โดยสารรถไฟฟ้าโดยเฉพาะ โดยไม่คิดค่าโดยสาร ผู้ที่จะมีสิทธิ์ใช้บริการคือผู้ที่ซื้อตั๋วรถโดยสารรถไฟฟ้ารายเดือน)มากที่สุด ร้อยละ 53.15 สาเหตุเพราะเป็นระยะทางสั้น และไม่ต้องเสียค่าโดยสาร รองลงมาต้องการ รถประจำทางปรับอากาศ รถตู้ประจำทาง ตามลำดับ นอกจากนี้มีผู้ที่ตอบอื่นๆ เช่น ต้องการให้เพิ่มจำนวนรถประจำทางแต่ไม่ต้องเพิ่มประเภทของรถ และต้องการให้มีรถบริการที่ไม่คิดค่าโดยสาร (ดูภาคผนวก ข)

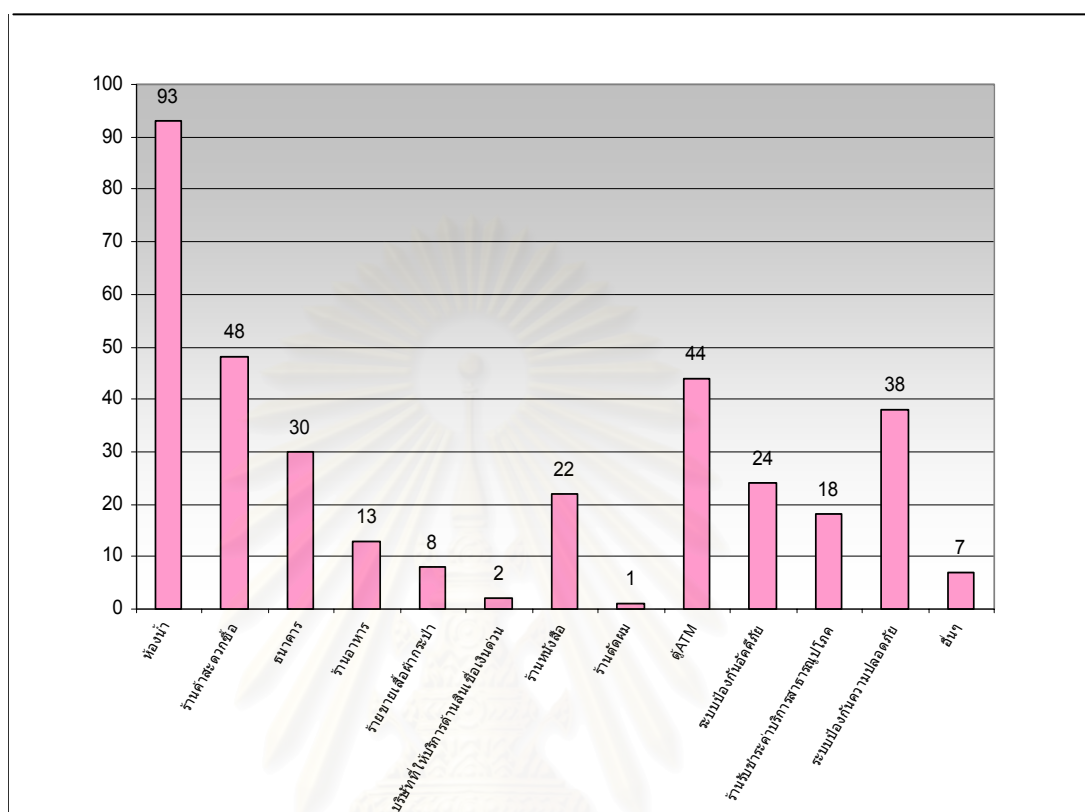
ร้อยละ 46.67 ของผู้โดยสาร ต้องการให้ปรับปรุงพื้นที่จอดรถประจำทางโดยให้กันพื้นที่ให้รถประจำทางแต่ละสาย เนื่องจากปัจจุบันมีปัญหา ไม่มีที่จอดรถประจำทางเพียงพอ ในขณะที่มีรถประจำทางหลายสายมาจอด โดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน ทำให้รถประจำทางแต่ละคันไม่สามารถจอดรอผู้โดยสารได้ ซึ่งตามปกติผู้โดยสารรถไฟฟ้าจะต่างกับผู้โดยสารทั่วไป ที่จะมาเป็นระลอกๆ ตามที่รถไฟฟ้ามา แต่ทุกครั้งจะมีผู้โดยสารค่อนข้างมาก บางครั้งขึ้นรถประจำทางคันเดียวไม่เพียงพอ แต่ในทางตรงกันข้ามถ้าไม่มีที่จอดรถประจำทาง และช่วงเวลาไม่ตรงกับช่วงที่ผู้โดยสารขึ้นมาจากรถไฟฟ้า ก็ทำให้ไม่สามารถรอผู้โดยสารได้ ทำให้ต้องรีบไปเพราะไม่มีที่จอด ผู้โดยสารก็ต้องรอรถคันต่อไป อีกหนึ่งเรื่องที่ผู้โดยสารต้องการคือ ต้องการให้ปรับปรุงจุดจอดรถรับจ้าง(หมายถึงรถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง รถแท็กซี่) ซึ่งไม่ให้ลงมาเกินพื้นที่ผิวการจราจร ซึ่งในปัจจุบันมีปัญหากการจอดกินที่ที่จอดรถประจำทาง ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่าการใช้บริการรถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง รถแท็กซี่มีมากเป็นอันดับสอง รองจากการใช้รถประจำทาง ดังนั้นความต้องการเกี่ยวกับความระเบียบเรียบร้อยของจุดจอดรถเหล่านี้ จึงเป็นเรื่องที่ควรให้ความสนใจด้วย ส่วนอื่นๆ เช่น ต้องการให้มีความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบริเวณโดยรวมมากขึ้น

ความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ สิ่งที่ผู้โดยสารต้องการมากที่สุดได้แก่ ห้องนั่งรองลงมาคือ ร้านค้าสะดวกซื้อ ตู้เครื่องถอนเงินอัตโนมัติ ระบบป้องกันความปลอดภัย ธนาคาร ระบบป้องกันอัคคีภัย ร้านหนังสือ ร้านรับชำระค่าบริการสาธารณูปโภค ร้านอาหาร ร้านขายเสื้อผ้า กระเป๋า บริษัทที่ให้บริการด้านสินเชื่อเงินด่วน ร้านตัดผม ตามลำดับ (แผนภูมิที่ 6-2)

ส่วนความต้องการเกี่ยวกับทางเท้า ซึ่งส่วนใหญ่อยู่บริเวณที่จอดรถประจำทาง ส่วนใหญ่ต้องการให้เพิ่มที่นั่งรอรถประจำทาง (ร้อยละ 62.5) อื่นๆ คือ ต้องการให้มีที่กันฝนที่สามารถรองรับฝนตกได้และต้องการให้เพิ่มถังขยะ

แผนภูมิที่ 6-2

ความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติมบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ



ที่มา : แบบสอบถาม (2549)

6.2 การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพบริเวณสถานี

สภาพทางกายภาพบริเวณสถานี

สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อตั้งอยู่บนถนนเทอดดำริ ตรงกลางระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ 1 (สายเหนือ) และสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ 2 (สายใต้) เดิมก่อนมีการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าเป็นบริเวณที่มีผู้โดยสารรถไฟมาใช้พื้นที่ที่สถานี และหนาแน่นในช่วงในวันหยุด ถือเป็นจุดเปลี่ยนการเดินทางที่สำคัญเช่นกันแต่อยู่ในรูปแบบการเดินทางโดยรถไฟ ซึ่งมีลักษณะเฉพาะที่ค่อนข้างแตกต่างกัน (ภาพที่ 6-3) ลักษณะการเดินทางโดยรถไฟนั้นผู้ที่มาใช้เวลาพักผ่อน นาน มีทั้งแบบรู้เวลาแน่นอนและไม่แน่นอน เช่น ในกรณีที่ไม่ได้ซื้อตั๋วโดยสารล่วงหน้า โดยเฉพาะวันหยุดราชการ วันหยุดสุดสัปดาห์ กลับภูมิลำเนา นอกจากนี้มีลักษณะเฉพาะอีกอย่างคือ มีสัมภาระมาก บางครั้งมีคนมารอรับ ดังนั้นพฤติกรรมการใช้พื้นที่จึงแตกต่างกัน กลุ่มผู้มีอาชีพบริการรองรับผู้โดยสารเหล่านี้ก็แตกต่างกันด้วย โดยจะมีร้านค้าแผงลอยประเภทอาหารตามสั่ง ร้านค้าขายขนม เครื่องดื่ม บริการเฉพาะกลุ่มผู้โดยสารรถไฟ



ภาพที่ 6-3 แสดงพฤติกรรมที่แตกต่างกันของผู้โดยสารรถไฟกับรถไฟฟ้า

ที่มา : ผู้ศึกษา (สิงหาคม 2549)

ด้านรถบริการสาธารณะ มีรถประจำทาง 1 สายได้แก่ สาย 52 (บางซื่อ-ปากเกร็ด) และรถสองแถวบริการระหว่างชุมชนหัวรถจักรตึกแดงไปยังย่านเตาปูนและบางซื่อ นอกจากนี้มีบริการรถมอเตอร์ไซค์รับจ้างและรถแท็กซี่ แต่มีบริการน้อยเนื่องจากไม่เป็นทางผ่านและไม่ค่อยมีผู้โดยสารจากที่อื่นๆ

นอกจากนี้ในบริเวณนี้ยังเป็นสถานที่ตั้งของบริษัทปูนซีเมนต์ไทย ซึ่งเป็นบริษัทขนาดใหญ่ มีพนักงานทำงานประมาณวันละ 4,500 คน และถนนเทอดดำริยังเป็นเส้นทางที่มีผู้นิยมใช้เป็นทางลัดไปยังแยกประดิพัทธ์อีกด้วยซึ่งทำให้บริเวณนี้มีการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น

ต่อมาเมื่อมีการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อทำให้พื้นที่วจจรารถูกกันเป็นบริเวณก่อสร้างก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้ที่สัญจรผ่านไปมา โดยเฉพาะผู้ที่อาศัยในชุมชนที่มีถนนรถไฟเป็นทางเข้า ได้แก่ชุมชนหัวรถจักรตึกแดงและชุมชนบ้านพักรถไฟก่อสร้าง

ภายหลังการเปิดใช้เส้นทางรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (หัวลำโพง-บางซื่อ) และมีสถานีบางซื่อเป็นสถานีปลายทาง ทำให้บริเวณนี้ถูกกำหนดให้รองรับผู้โดยสารรถไฟฟ้า จากทิศทาง

ต่างๆ มากขึ้น ทั้งโดยหน่วยงานที่รับผิดชอบและเกิดตามความต้องการของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น ด้วยมีการเพิ่มรถบริการสาธารณะจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ในเข้ามาบริการในพื้นที่เพิ่มเป็น 5 สายได้แก่ สาย 65 (นนทบุรี-สนามหลวง) สาย 97(นนทบุรี –โรงพยาบาลสงฆ์) สาย 70 (ประชานิเวศน์- สนามหลวง) สาย 125 (ศาลายา-สถานีรถไฟบางซื่อ) และสาย 52 (บางซื่อ-ปากเกร็ด) เกิดวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง รถแท็กซี่ รถสามล้อ ขึ้นรองรับผู้โดยสารรถไฟฟ้าซึ่งแตกต่างจากผู้โดยสารรถไฟ คือ มีความหนาแน่นในช่วงเวลาเร่งด่วน นิยมใช้รถประจำทางซึ่งเป็นการขนส่งแบบกลุ่มในการเดินทางต่อไปยังที่พักอาศัยมากกว่ารถแท็กซี่ซึ่งเป็นการขนส่งแบบเดี่ยว เนื่องจากมีสัมภาระน้อย

ด้านสภาพทางกายภาพบริเวณสถานี ได้รับการเปลี่ยนแปลงให้มีร้านค้า ที่จอดรถยนต์สำหรับผู้โดยสารรถไฟฯ เพิ่มป้ายรถประจำทาง สร้างจุดกลับรถบริเวณสถานีทำให้บริเวณนี้เป็นสถานที่เปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง เกิดจุดตัดของถนนหลายแห่งเพิ่มขึ้นจากเดิม ซึ่งเป็นปัจจัยทางกายภาพที่สำคัญที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น ส่วนป้ายรถประจำทางที่เกิดขึ้นใหม่อยู่ในบริเวณเดียวกับสถานีรถไฟฯ ห่างกันประมาณ 10-15 เมตร แต่ต้องข้ามถนน ถ้าหากผู้โดยสารขึ้นที่ประตู 1 จะต้องข้ามถนนถึง 3 ครั้งกว่าจะมาถึงป้ายรถประจำทาง แต่หากขึ้นจากรถไฟฟ้าแล้วต้องการไปใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง ก็ต้องข้ามถนนอย่างน้อย 1 ครั้ง ซึ่งในบริเวณนั้นมีการจราจรที่หนาแน่น ซึ่งถือว่าเป็นลักษณะทางกายภาพที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ แม้ระยะห่างจะไม่มากแต่หากเทียบกับสถานีอื่นๆแล้ว สถานีอื่นมีระบบการเชื่อมต่อกับพาหนะอื่นๆอยู่บนฝั่งถนนเดียวกัน หรือถ้าหากต้องข้ามถนนก็จะมีสะพานลอย

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาพที่ 6-4 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงสภาพทางกายภาพก่อนมีสถานีรถไฟฟ้
ที่มา: กรมแผนที่ทหาร (2543)



ภาพที่ 6-5 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงสภาพทางกายภาพบริเวณสถานีที่มีจุดตัด
เพิ่มขึ้น ที่มา:www.GoogleEarth .com (2548)



ภาพที่ 6-6 จุดตัดที่เพิ่มขึ้นหลังมีสถานีรถไฟฟ้าซึ่งเป็นปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ (ภาพบน)
ทางขึ้นจากสถานีรถไฟฟ้า (ซ้ายล่าง) จุดกลับรถบริเวณสถานี (ขวาล่าง)

ที่มา : ผู้ศึกษา (สิงหาคม 2549)

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

6.3 ความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงของผู้อาศัยในชุมชนใกล้เคียง

ความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงของผู้อาศัยในชุมชนใกล้เคียง แบ่งเป็น 3 ด้าน ดังนี้

6.3.1 ความคิดเห็นต่อทัศนียภาพ

ความคิดเห็นต่อทัศนียภาพ ส่วนใหญ่มีความเห็นว่า ทัศนียภาพโดยรวมบริเวณโดยรอบสถานีดีขึ้น พื้นที่โล่งมากขึ้นจากเดิมที่การใช้ประโยชน์ที่ดินไร้ประโยชน์ เป็นแหล่งเสื่อมโทรมในช่วงก่อนการก่อสร้างซึ่งยังไม่มีการพัฒนา ส่วนในช่วงก่อสร้างสร้างความเดือดร้อนให้กับผู้อาศัยใกล้เคียงเนื่องจากการกันพื้นที่เพื่อการก่อสร้าง ทำให้การสัญจรไม่สะดวก หลังจากก่อสร้างเสร็จมีความพอใจมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ที่อยู่ใกล้เคียงในระยะไม่เกิน 50 เมตร

6.3.2 ความคิดเห็นต่อความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ

ส่วนใหญ่เห็นว่าเหมือนเดิมและแยลงร้อยละ 75.9 สันนิษฐานว่ามีอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นบ่อยครั้งกว่าก่อนมีสถานีรถไฟ ส่วนใหญ่เป็นอุบัติเหตุประเภทเฉี่ยวชนระหว่างรถจักรยานยนต์กับรถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์กับรถจักรยานยนต์ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นในช่วงเวลาเร่งด่วน

6.3.3 ความต้องการการปรับปรุงทางกายภาพ

ส่วนความต้องการให้ปรับปรุงทัศนียภาพ แม้ว่าจะเห็นว่ามีความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่เพิ่มขึ้น แต่ส่วนใหญ่ยังต้องการให้จัดระเบียบที่จอดรถรับจ้าง เพิ่มตำรวจเข้ามาดูแลความเรียบร้อย และเพิ่มความร่มรื่นโดยการปลูกต้นไม้เพิ่ม เนื่องจากยังเป็นปัญหา โดยรถรับจ้างประเภทแท็กซี่และสามล้อมักจะลงมาจอดตรงพื้นที่จอดรถประจำทางซึ่งมีไม่เพียงพออยู่แล้วทำให้รถประจำทางจอดได้เป็นเวลาสั้นๆ เท่านั้น

6.4 ผลกระทบต่อชุมชน

สถานีรถไฟใต้ดินบางซื่อแตกต่างจากสถานีที่เป็นจุดเปลี่ยนการเดินทางอื่นตรงที่ไม่ได้เป็นเขตธุรกิจใจกลางหรืออยู่ริมถนนสายหลักเหมือนเช่นถนนรัชดาภิเษก ถนนพหลโยธิน ถนนสุขุมวิท แต่อยู่ในบริเวณที่เป็นพื้นที่ใกล้ชุมชนเก่าแก่ที่อาศัยอยู่เดิม ซึ่งเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่น และชุมชนแออัด ได้แก่ ชุมชนบ้านพักรถไฟก่อสร้าง และชุมชนหัวรถจักรตีคแดง มีประชากรรวมกันเป็นจำนวนประมาณ 1,059 หลังคาเรือน มีประชากรรวม 5,946 คน อยู่ห่างจากถนนใหญ่ประมาณ 1-2 กิโลเมตร ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพ รัฐวิสาหกิจ รับราชการรับจ้าง มีรายได้ค่อนข้างน้อย สภาพบ้านเป็นบ้านไม้ ทางสัญจรภายในชุมชน เป็นทางคอนกรีตเสริมเหล็ก ส่วนใหญ่จะปลูกบ้านเองในที่ดินของผู้ให้เช่าบางส่วนเป็นชุมชนบุกรุก มีสภาพแออัด มีสาธารณูปโภค(ภาพที่ 6-6) เช่น ทางเดินเท้าลาดยาง น้ำประปา ไฟฟ้าแสงจันทร์ โทรศัพท์ สาธารณะ การเดินทางในอดีตสามารถเดินทางเข้าชุมชนได้ 2 ทาง คือทางรถยนต์และทางเรือ แต่ปัจจุบันการเดินทางทางเรือโดยอาศัยคลองเปรมประชากรเป็นเส้นทางคมนาคม มีความเสื่อมโทรม และสกปรก ไม่นิยมใช้สัญจร จึงเหลือเพียงทางรถยนต์ทางเดียว ในชุมชนไม่มีโรงเรียน

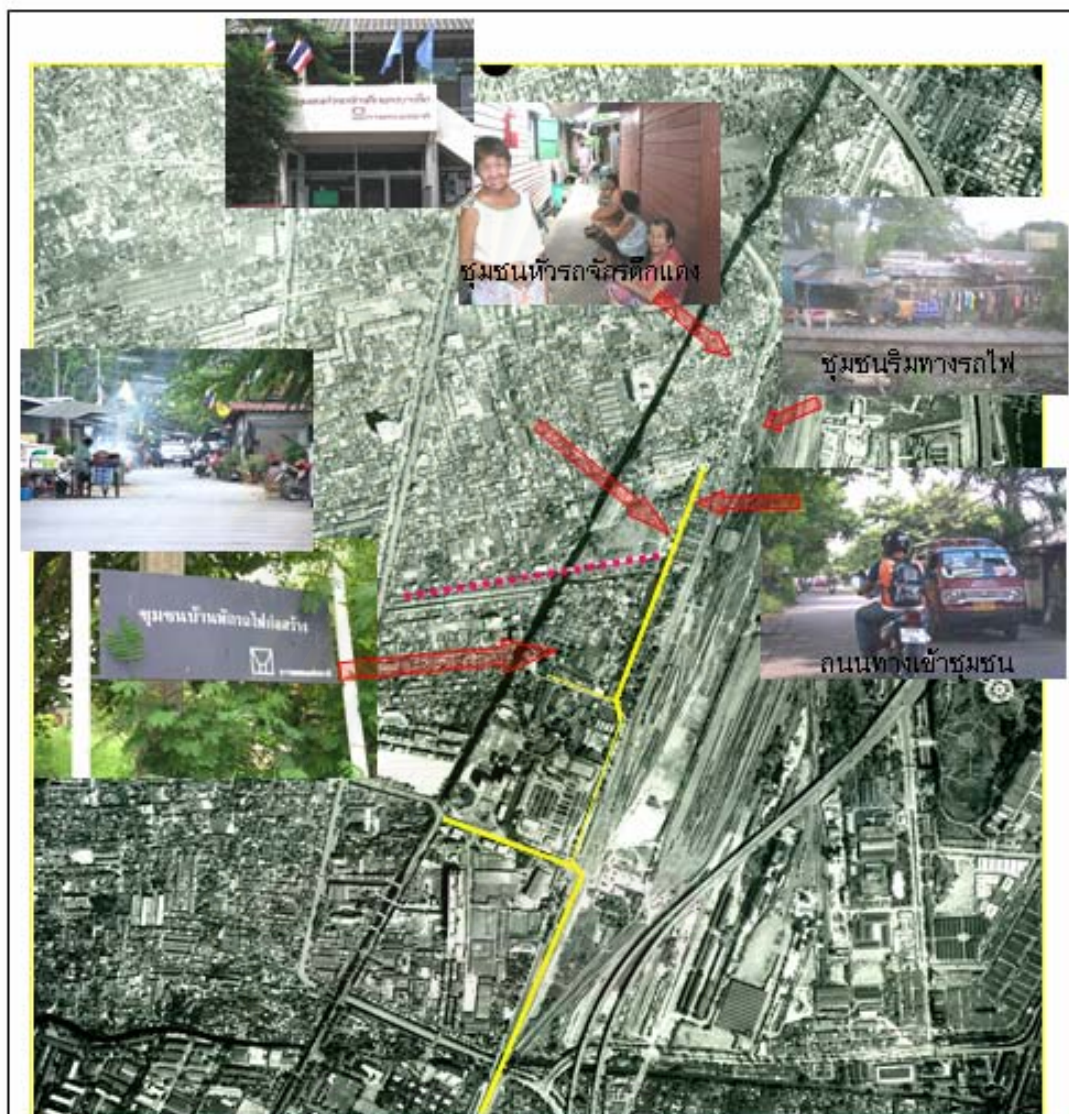
มีเพียงศูนย์รับเลี้ยงเด็กเล็ก โรงเรียนที่อยู่ใกล้เคียงได้แก่ โรงเรียนราชันนทาจารย์ (สามเสน2) ถนนริมคลองประปา โรงเรียนสามเสนวิทยาลัย ถนนพระรามที่ 6 โรงเรียนโยธินบูรณะ ถนนสามเสน โรงเรียนวัดเวตวันธรรมवास โรงเรียนศิลาจารพิพัฒน์ ถนนกรุงเทพ-นนท์ ในแต่ละวันประชาชนในชุมชนจึงต้องเดินทางออกมาเพื่อทำธุระ ทำงาน หรือไปโรงเรียนโดยผ่านถนนรถไฟ ได้เพียงทางเดียว ส่วนทางออกอื่น เป็นทางเดิน หรือทางลัดแคบๆซึ่งต้องเดินหรือใช้จักรยานยนต์เท่านั้น ทำให้การเดินทางไม่สะดวก (แผนที่ 6-4)



ภาพที่ 6-7 สภาพภายในชุมชน

ที่มา : ผู้ศึกษา (กันยายน 2548)

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 6-4 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงเส้นทางเข้า – ออกและสภาพของชุมชน

<p>สัญลักษณ์</p> <p>— ถนนเข้าออกชุมชน</p> <p>..... เส้นทางฮีด</p>	<p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p> <p>ที่มา : กรมแผนที่ทหาร (2543) และผู้ศึกษา (สิงหาคม 2548)</p> <p>0 1 2 กิโลเมตร</p> 
---	---

6.4.1 ผลกระทบแง่บวก

ผลกระทบในแง่บวกได้แก่ ชุมชนพัฒนาไปในทางที่ดีขึ้น มีความเจริญเข้ามาในชุมชน ชีวิตประจำวันในแง่ของการเดินทางที่สะดวกสบาย มีรถไฟฟ้าเป็นทางเลือกในการใช้บริการจากเดิมที่ผู้ที่อยู่ในชุมชนจะต้องใช้บริการรถหลายต่อในการเดินทางไปทำงานหรือไปโรงเรียน ขาดระบบขนส่งมวลชนที่อำนวยความสะดวก ซึ่งเป็นผลโดยตรงต่อคนที่อยู่ในชุมชนที่มีสถานที่ทำงานอยู่บริเวณเส้นทางที่รถไฟฟ้าผ่าน ส่วนผลทางอ้อม คือ สภาพถนนที่เข้าชุมชนดีขึ้น มีแสงสว่าง และมีความปลอดภัยมากขึ้น ไม่เปลี่ยวเวลากลางคืน หรือสามารถกล่าวอีกแง่หนึ่งว่า การที่มีกิจกรรมเพิ่มขึ้นในพื้นที่ ส่งผลดีอย่างมากกับชุมชนเพราะเมื่อมีสถานีรถไฟฟ้าเปิดใช้ ซึ่งมีเวลาทำการ คือ เปิด 6.00 - 24.00 น. ทำให้บริเวณนี้มีคนสัญจรผ่านไปมาเป็นชวงเวลายาวมากขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับเดิมที่ยังไม่มีสถานีรถไฟฟ้า พื้นที่นี้จะเปลี่ยวมากเมื่อมีสถานีรถไฟฟ้า รถบริการสาธารณะก็จะให้บริการในช่วงดึกเป็นจำนวนมากขึ้น ผู้อาศัยในชุมชนก็ได้รับความสะดวกตามไปด้วย

6.4.2 ผลกระทบแง่ลบ

6.4.2.1 การเดินทางสัญจร

การสัญจรที่หนาแน่นบริเวณสถานีทำให้เกิดขบวนการจราจรในการเดินทางเข้าทางออกชุมชน รบกวนความสงบเดิมของชุมชนกล่าวคือ มีคนแปลกหน้าผ่านไปมาในบริเวณที่อาศัยหรือสัญจรไปมาอยู่เดิม ซึ่งชุมชนที่ได้รับผลกระทบได้แก่ ชุมชนบ้านพักรถไฟฟ้าก่อสร้าง ชุมชนห้วยรถจักรตึกแดง 1, 2 และ 3 ซึ่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ เนื่องจากมีทางเข้า-ออกที่ต้องผ่านบริเวณนี้เท่านั้น

จากการมีสถานีรถไฟฟ้าภายในพื้นที่ ทำให้มีผู้ผ่านเข้าออกเขตบางซื่อในแต่ละวันมากขึ้น โดยเฉพาะบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ ทำให้ปัญหาการจราจรติดขัด ตามปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น พิจารณาจากแยกเตาปูน แยกประชาชื่น(ตาราง5-2) ซึ่งเป็นจุดสำคัญที่ผู้โดยสารใช้เดินทางผ่านเป็นประจำ จากขอบเขตการให้บริการและย่านที่พักอาศัยหลักๆ ได้แก่ เตาปูน ประชาชื่น วงศ์สว่าง อำเภอเมือง อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรีที่ได้กล่าวไปแล้วนั้น ล้วนต้องผ่านแยกเหล่านี้ ทำให้มีปริมาณการจราจรรวมเพิ่มขึ้น ทั้งรถยนต์ส่วนบุคคลจักรยานยนต์และรถประจำทาง ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวัน เพราะการจราจรติดขัดเดิมก็เป็นปัญหาอยู่แล้ว ทำให้ติดขัดไปยังถนนที่ต่อเนื่องกัน

ตารางที่ 6-2 ปริมาณการจราจร

บริเวณ	ปี 2546	ปี 2547
แยกประชาชื่น	24,676	28,949
แยกเตาปูน	24,210	38,098

หน่วย : คันต่อวัน

ที่มา : สำนักการขนส่งและจราจร กทม.

6.4.2.2 ปริมาณการจราจร

พิจารณาการติดขัดของการจราจรจากความสามารถในรองรับถนนกับปริมาณการจราจรว่าเพิ่มหรือลดลงในอัตราเท่าใด โดยมีสมมติฐานของการศึกษาดังนี้

1. ใช้ปริมาณการจราจรที่มีหน่วยเป็น PCU คำนวณต่อชั่วโมงในชั่วโมงเร่งด่วน ที่ได้จากสำนักการขนส่งและการจราจร (สจส.) กรุงเทพมหานคร รวบรวมไว้แล้ว เปรียบเทียบ ปี 2546 และปี 2548 ซึ่งเป็น ปี ก่อนและหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ ตามลำดับ

2. ใช้ข้อกำหนดดังนี้

ตารางที่ 6-3 ความสามารถในการรองรับของทางหลวงแต่ละประเภท

ประเภทของทางหลวง	ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร (PCU/ชม.)
ถนนหลายช่องจราจร	2,000 (ต่อ 1 ช่องจราจร)
ถนน 2 ช่องจราจร 2 ทิศทาง	2,000 (ทั้ง 2 ทิศทาง)
ถนน 3 ช่องจราจร 2 ทิศทาง	4,000 (ทั้ง 2 ทิศทาง)

ที่มา : เผ่าพงศ์ นิจจันพันธ์ศรี ,วิศวกรรมการทาง,คณะวิศวกรรมเทคโนโลยี สถาบันราชมงคลวิทยาเขตเทเวศร์ กรุงเทพฯ ,2534

3. ให้ V เป็นค่าปริมาณการจราจร จากหน่วย PCU ต่อชั่วโมงสูงสุด มาคำนวณ ค่า V/C Ratio นำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ (ตารางที่ 6-4)

ตารางที่ 6-4 แสดงระดับความหนาแน่นและความคล่องตัวของการจราจรตามอัตราส่วนของปริมาณการจราจร

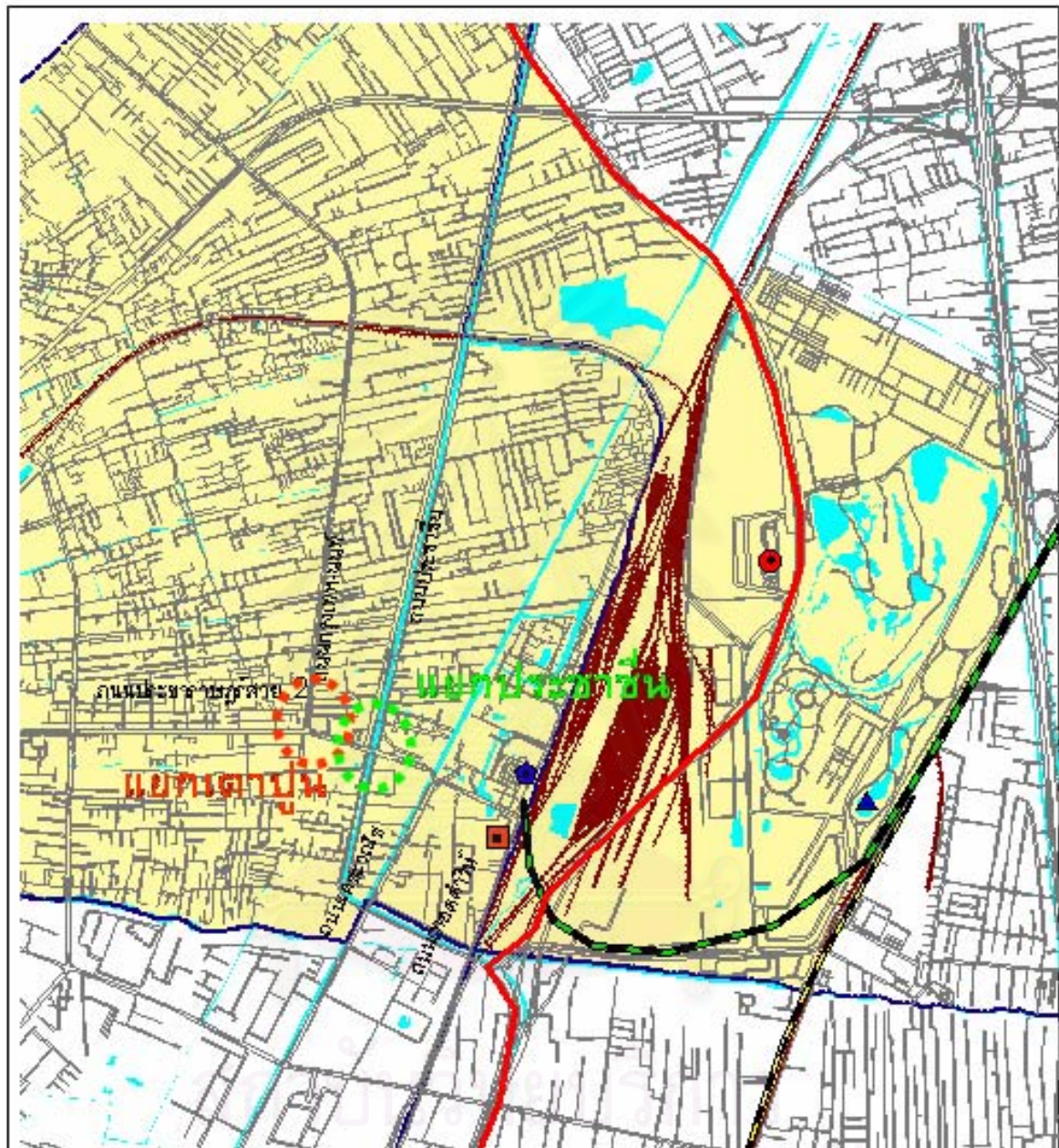
สภาพที่ประเมิน	อัตราส่วนของปริมาณการจราจร(V/C Ratio)
เลวมาก	0.88-1.00
เลว	0.67-0.88
พอใช้	0.52-0.67
ดี	0.36-0.52
ดีมาก	0.20-0.36

ที่มา : เผ่าพงศ์ นิจจันพันธ์ศรี ,วิศวกรรมการทาง,คณะวิศวกรรมเทคโนโลยี สถาบันราชมงคลวิทยาเขตเทเวศร์ กรุงเทพฯ ,2534

ตารางที่ 6-5 ประเมินสภาพการจราจร

บริเวณ	ถนน	จำนวน ช่อง จราจร	ความจุ ของถนน	ปี 2546			ปี 2548		
				ปริมาณ การจราจร ชั่วโมงเร่งด่วน เช้า (PCU/ชม.)	V/C Ratio	สภาพที่ ประเมิน	ปริมาณ การจราจร ชั่วโมงเร่งด่วน เช้า (PCU/ชม.)	V/C Ratio	สภาพที่ ประเมิน
แยกเตาปูน	กรุงเทพ-นนท์	6	4,000	1,653	0.41	ดี	2,685	0.67	เลว
แยกประชาชื่น	ประชาราษฎร์สาย 2	6	4,000	1,678	0.42	ดี	2,406	0.60	พอใช้

ที่มา: จากการคำนวณ



แผนที่ 6-5 ตำแหน่งทางแยกที่เก็บสถิติปริมาณการจราจร

คำอธิบายสัญลักษณ์		ทางสวน
		เส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร
		เส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร
		ทางรถไฟ
		แม่น้ำ
		ขอบเขตของเขต



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานครและผู้ศึกษา (สิงหาคม 2548)

500 0 500 เมตร



จากการคำนวณ ถนนพระราชราษฎร์และถนนกรุงเทพมหานครจัดอยู่ในประเภท ถนน 3 ช่องจราจร 2 ทิศทาง ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร (PCU/ชม.) จึงเท่ากับ 4,000 เมื่อใช้สูตร

$V/C \text{ Ratio} = \text{ปริมาณการจราจร(Volume)}/\text{ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร(Capacity)}$

ผลที่ได้พบว่า ปี 2546 บริเวณถนนกรุงเทพ-นนท์ และถนนพระราชราษฎร์สาย 2 มีค่า V/C Ratio เท่ากับ 0.41 และ 0.42 ตามลำดับ ซึ่งสามารถประเมินได้ว่าการจราจรอยู่ในระดับ “ดี” แต่ในปี 2548 ซึ่งมีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น พบว่ามีค่า V/C Ratio เท่ากับ 0.67 และ 0.60 ตามลำดับซึ่งสามารถประเมินได้ว่าการจราจร “พอใช้” และ “เลว” ตามลำดับ ซึ่งสามารถอธิบายได้ว่า ภายหลังจากการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ ได้ส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจรบริเวณ ถนนกรุงเทพ-นนท์ และถนนพระราชราษฎร์สาย 2 ให้มีความติดขัดมากขึ้น ซึ่งถือเป็นผลกระทบที่ต่อเนื่องมายังพื้นที่โดยรอบ

แม้ว่าถนนทั้ง 2 เส้นทาง มีค่า V/C Ratio ไม่สูงกว่าค่ามาตรฐานที่กำหนด แสดงว่าถนนทั้ง 2 สาย มีความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรได้เป็นอย่างดี แต่ในช่วงเวลาเร่งด่วนทั้งเช้าและเย็น ถนนเหล่านี้ก็ยังประสบปัญหาการจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก ทั้งนี้มีสาเหตุมาจากลักษณะทางกายภาพของถนนส่วนหนึ่ง และอีกส่วนมาจากการจัดการด้านระบบการจราจร โดยสาเหตุทางด้านกายภาพของถนนได้แก่ ถนนมีช่องจราจรน้อย ถนนแคบ ถนนชำรุด ส่วนปัญหาด้านการจัดการระบบจราจร เช่น การจอดรถริมถนนตลอดเส้นทางทำให้จำนวนช่องจราจรบนถนนลดจำนวนลง ไม่สามารถระบายรถได้ทัน ซึ่งจากปัญหาการจราจรติดขัดนี้ได้ส่งผลกระทบต่อบริเวณที่อยู่โดยรอบ ซึ่งหมายความรวมถึงบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อด้วย

ส่วนบริเวณปัญหาสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อเอง ก็มีปัญหาด้านการเข้าถึงที่ไม่สะดวก คือ มีเพียงถนนรถไฟ ต่อเนื่องถนนเทอดดำริและถนนปูนซีเมนต์ไทย และมีคลองเปรมประชากรเป็นอุปสรรคทางกายภาพ ทำให้การเดินทางต้องอาศัยสะพานสูงเป็นเส้นทางหลักในการติดต่อกันเท่านั้น และถนนก็มีลักษณะแคบมีช่องจราจรเพียง 2 ช่องสวนกันก็ไม่เอื้ออำนวยต่อความสะดวก โดยเฉพาะบนสะพานสูงมีลักษณะโค้งแคบมากและมีแยกบนสะพาน ทำให้มีอุบัติเหตุบ่อยครั้ง (ภาพที่ 6-8) ด้านการจัดการระบบการจราจร ยังขาดสัญญาณไฟจราจรทำให้รถที่ผ่านต้องชะลอเพื่อระมัดระวังเวลาเลี้ยว



ภาพที่ 6-8 สะพานสูงบริเวณซึ่งเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

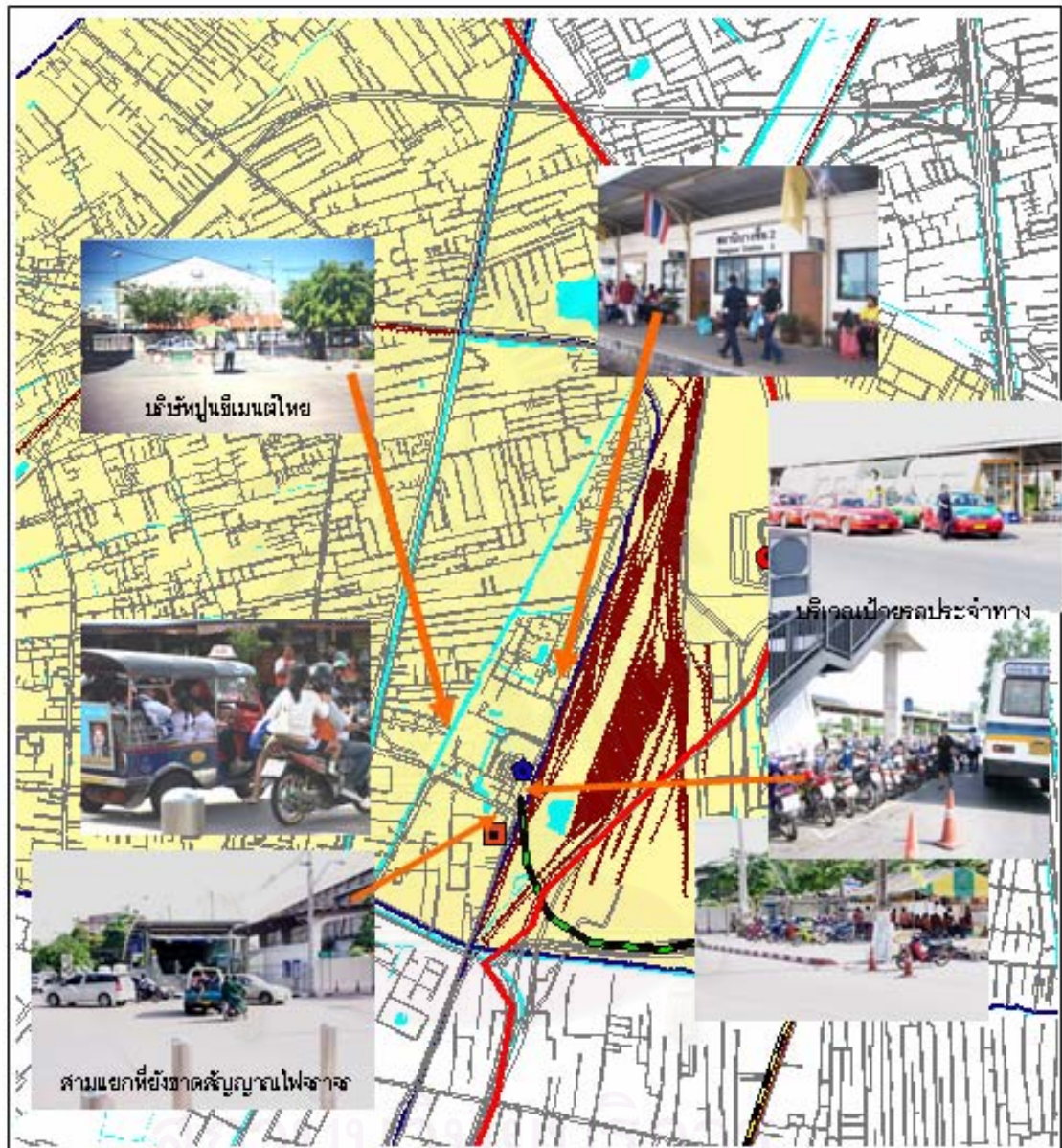
ที่มา: ผู้ศึกษา (สิงหาคม 2549)

6.4.3 ความคิดเห็นต่อผลกระทบที่มีต่อชุมชน

จากที่ได้กล่าวไปแล้วว่า ในบริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ นั้น มีชุมชนเก่าแก่อยู่บริเวณใกล้เคียงหลายชุมชนดังที่นำมาเป็นกลุ่มตัวอย่างในการตอบแบบสอบถาม ได้แก่ ชุมชนบ้านพักรถไฟบางซื่อ ชุมชนหลังตลาดบางซื่อ ชุมชนหรรษจักรติกแดง 1,2 และ 3 ซึ่งชุมชนเหล่านี้ย่อมได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ ที่มีสถานีรถไฟบางซื่อเกิดขึ้น ดังนั้นในการพิจารณาการเปลี่ยนแปลงทางสังคม จึงเลือกพิจารณาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และผลต่อชีวิตประจำวัน

ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากแบบสอบถาม เมื่อพิจารณาร่วมกับระยะห่างของผู้อาศัยส่วนใหญ่ ส่วนใหญ่เห็นว่ามีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินมากขึ้น (ร้อยละ 70.83) โดยเฉพาะกลุ่มที่อยู่ใกล้บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อในบริเวณไม่เกิน 50 เมตรและมีตำรวจเข้ามาดูแลทั้งการจราจรและอาชญากรรมมากขึ้น ทำให้ความปลอดภัยมากขึ้น แต่ในทางตรงกันข้ามจากการสัมภาษณ์ ผู้ที่ค้าขายในบริเวณนี้มากกว่า 20 ปี มีทัศนะว่าตั้งแต่มีสถานีรถไฟบางซื่อทำให้มีคนอีกกลุ่มซึ่งมีฐานะ การแต่งกายที่ดูมีฐานะ ซึ่งสามารถแยกออกได้จากการแต่งกายและเครื่องประดับเข้ามาในพื้นที่เพิ่มขึ้น ทำให้เป็นการเปิดโอกาสให้กับมิจฉาชีพก่ออาชญากรรมประเภทวิ่งราว โดยกลุ่มเป้าหมายเป็นผู้หญิงที่แต่งกายดี และเดินทางคนเดียว โดยเฉพาะเวลากลางคืนที่ไม่มีตำรวจมาดูแลแล้ว ซึ่งทำให้ต้องระมัดระวังมากขึ้น

ผลต่อชีวิตประจำวัน ส่วนใหญ่เห็นว่ามีผลดีมากกว่าผลเสีย ร้อยละ 80.83 โดยให้เหตุผลว่า ทำให้การเดินทางสะดวกยิ่งขึ้น และชุมชนมีความเจริญยิ่งขึ้น ส่วนกลุ่มที่เหลือเห็นว่าผลต่อชีวิตประจำวัน มีผลเสียมีเหตุผลว่าทำให้การจราจรติดขัดและรบกวนความสงบของชุมชนเดิม



แผนที่ 6-6 แสดงกิจกรรมบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ

<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสจตุจักร สถานีรถไฟบางซื่อ สถานีขนส่งหมอชิต 2 สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ พื้นที่ศึกษา 	<ul style="list-style-type: none"> ทางด่วน เส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส เส้นทางรถไฟฟ้าตามถนน ทางรถไฟ แม่น้ำ ขอบเขตของเขต 	 ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 500 0 500 เมตร		

จากการสัมภาษณ์หัวหน้าชุมชนห้วยจรดจกตึกแดง ซึ่งอาศัยอยู่มาเป็นเวลาเกือบ 50 ปี โดยย้ายมาจากจังหวัดพระนครศรีอยุธยา พบว่าในอดีตบริเวณชุมชนห้วยจรดจกตึกแดงเป็นสวนผลไม้ ประชากรส่วนใหญ่ทำสวน อีกส่วนทำงานการรถไฟแห่งประเทศไทย ปัจจุบันเกษียณแล้ว แต่ยังมีบุตรหลานทำงานอยู่กับการรถไฟแห่งประเทศไทย ชุมชนนี้ต้องเข้าออกทางรถยนต์โดยอาศัยถนนรถไฟ ออกมาทางข้างบริษัทปูนซีเมนต์ไทย ส่วนอีกทางที่เป็นทางลัดออกไปยังริมคลองประปานั้นเป็นถนนส่วนบุคคล และอยู่ไกลจากตลาดหรือแหล่งชุมชน ส่วนทางอื่นสามารถออกไปทางกม.11 ได้แต่ทางรถจักรยานยนต์เท่านั้น ดังนั้นในชีวิตประจำวันที่จะต้องออกมาส่งลูกหลานไปโรงเรียนหรือมาจ่ายตลาด ก็จำเป็นต้องใช้เส้นทางถนนรถไฟจะสะดวกที่สุด แต่ภายหลังมีสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ ทำให้การจราจรในบริเวณนี้ค่อนข้างหนาแน่นในช่วงเวลาเร่งด่วนมีความเข้มข้นของการใช้พื้นที่ เนื่องจากมีคนที่มาจากที่อื่นเข้ามาในพื้นที่ เพราะต้องมาขึ้นรถไฟฟ้าที่สถานีรถไฟฟ้าบางซื่อซึ่งแต่เดิมไม่เคยเข้ามาในพื้นที่นี้ ดังนั้นผู้ที่อาศัยอยู่เดิมจึงต้องได้รับผลกระทบ ต้องปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทาง เช่น ช่วงเช้าต้องออกจากบ้านเร็วขึ้น เพื่อไปส่งนักเรียนไปโรงเรียนให้ทัน เป็นต้น ส่วนในช่วงที่มีการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าได้รับความเดือดร้อนจากพื้นที่ผิวจราจรที่ลดลง และมีความกังวลเกี่ยวกับความไม่มั่นคงของชุมชนที่อาศัยอยู่ เพราะที่ข่าวเกี่ยวกับการรื้อย้ายอยู่เสมอ

ส่วนอีกตัวอย่างหนึ่งเป็นตัวแทนที่ได้รับผลกระทบแตกต่างจากข้างต้นจากการสัมภาษณ์ผู้มีอาชีพครูทำงานอยู่ในศูนย์รับเลี้ยงเด็กเล็กชุมชนห้วยจรดจกตึกแดง และมีที่พักอาศัยอยู่ในชุมชนบ้านพักรถไฟก่อสร้าง ทำให้ไม่ต้องผ่านบริเวณสถานีรถไฟฟ้าทุกวัน ทำให้ไม่ได้รับผลกระทบเพราะไม่ต้องเดินทางออกมาเป็นกิจวัตรประจำวัน แสดงให้เห็นว่าผลกระทบที่ประชากรได้รับนั้นมีระดับที่แตกต่างกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับวิถีชีวิตของแต่ละบุคคลว่าจะมีความสัมพันธ์กับสถานการณ์ภายนอกอย่างไร

6.5 แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอนาคต

พิจารณาจากโครงการในอนาคตต่างๆ ซึ่งบริเวณพื้นที่ศึกษาถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่ที่มีความพร้อมด้านสาธารณูปโภค และมีระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่และขนาดรองพาดผ่านเข้ามาในพื้นที่ ซึ่งสภาพต่างๆนี้จะส่งผลต่อศักยภาพของพื้นที่ให้กลายเป็นศูนย์กลางของชุมชนทางการคมนาคมขนส่งขนาดใหญ่ของกรุงเทพมหานคร

เมื่อพิจารณาการคาดการณ์จำนวนประชากรประชากรในทะเบียนราษฎรมีแนวโน้มลดลง ขณะเดียวกันประชากรแฝงและประชากรจรจะเพิ่มขึ้น ดังนั้นจำนวนประชากรในเขตบางซื่อมีแนวโน้มลดลง ในส่วนของการจ้างงานพบว่า ในอนาคตการจ้างงานในเขตบางซื่อจะเพิ่มขึ้นเฉลี่ยในอัตราร้อยละ 2 ต่อปี โดยในปี พ.ศ. 2550 มีจำนวน 70,234 คนและในปี พ.ศ. 2560 มีจำนวน 85,614 คน (ตารางที่ 6-3)

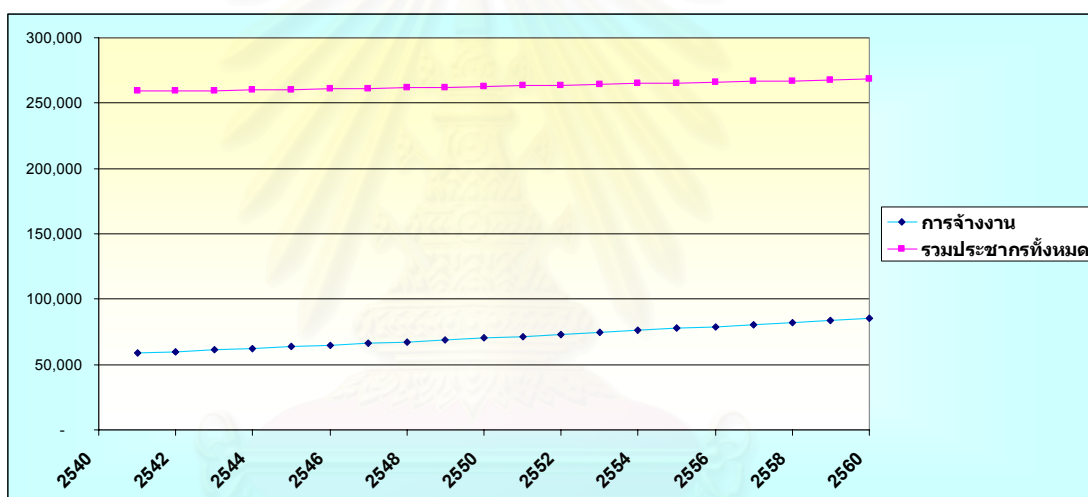
ตารางที่ 6-6 การคาดการณ์จำนวนประชากรและการจ้างงานในอนาคต

เขตบางซื่อ	2541	2545	2550	2555	2560
ประชากร (คน)	259,038	260,487	262,695	265,385	268,603
การจ้างงาน(คน)	58,768	63,613	70,234	77,544	85,614

ที่มา:รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการจัดทำแผนผังพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร :เขตบางซื่อ.กรุงเทพมหานคร

หมายเหตุ : ปี 2541-2560 จำนวนประชากรได้รวมประชากรแฝงและประชากรจรไว้ด้วย

แผนภูมิที่ 6-3 การคาดการณ์จำนวนประชากรและการจ้างงานในอนาคต



จากปรากฏการณ์ดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่าสภาพทางเศรษฐกิจในเขตบางซื่อมีทิศทางการพัฒนาและการขยายตัวขึ้นอย่างชัดเจน ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการพัฒนาภาคบริการตามมาในพื้นที่มากขึ้น

ส่วนการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ แม้ว่าในขณะนี้ทิศทางของนโยบายรัฐยังไม่แน่นอนเกี่ยวกับโครงการระบบขนส่งขนาดใหญ่ เช่นโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและสายสีม่วง แต่คาดว่าจะอย่างน้อยจะต้องเกิดสถานีรถไฟฟ้าซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางขึ้นอย่างน้อยอีก 1-2 สถานี อาจเป็นสถานีธรรมดา 1 สถานีและสถานีเชื่อมต่อกับอีก 1 สถานี ได้แก่สถานีเตาปูน ซึ่งจะทำให้ประชากรในพื้นที่ได้รับผลกระทบ แต่อาจอยู่ในรูปแบบมากน้อยแตกต่างกัน เช่นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่อยู่อาศัยหรืออาคารพาณิชย์ ทำให้ต้องย้ายที่อยู่หรือกลุ่มที่ไม่ถูกเวนคืนจะยังคงอยู่ในพื้นที่ต่อไปและได้รับความสะดวกในการเดินทางมากขึ้น ที่อยู่อาศัยหรืออาคารพาณิชย์เดิมอาจเปลี่ยนแปลงเป็นเปิดให้เช่าหรือสร้างเป็นอาคารขนาดใหญ่ ซึ่งเป็น

การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินให้เข้มข้นมากขึ้นเนื่องจากได้ผลตอบแทนดีกว่า ส่วนชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงสถานีรถไฟ คาดว่าจะได้รับโอกาสให้มีอาชีพใหม่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างสถานบริการสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น แต่ต้องอาศัยระยะเวลาพอสมควรจึงจะเห็นการเปลี่ยนแปลงที่ชัดเจน สำหรับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ

6.6 สรุป

การเปลี่ยนแปลงกายภาพบริเวณสถานีก่อให้เกิดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุเพิ่มขึ้นจากเดิม เนื่องจากมีจุดตัดเพิ่มขึ้นจากเดิมและการจัดการจราจรในพื้นที่ซึ่งไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ส่วนจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นและพฤติกรรมของผู้โดยสารส่งผลให้บริเวณนี้มีความหนาแน่นของการจราจร จากเดิมที่มีผู้ผ่านไปมาไม่ว่าจะเป็นผู้โดยสารรถไฟ หรือผู้ที่อาศัยในชุมชนที่ต้องอาศัยถนนรถไฟเป็นทางเข้าชุมชนอยู่แล้ว ทำให้ต้องผู้ที่อาศัยในชุมชนต้องได้รับความไม่สะดวกในบางเวลา แต่ก็เกิดผลดีกับชุมชนคือทำให้บริเวณนี้มีความเจริญมากขึ้น ได้รับผลทางอ้อมจากความสะดวกในการเดินทางเชื่อมต่อกับพื้นที่โดยรอบ และช่วงในการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจยาวขึ้นมีความสะดวกในการเดินทาง

ส่วนแนวโน้มในอนาคตสะท้อนให้เห็นว่าสภาพทางเศรษฐกิจในเขตบางซื่อมีทิศทางการพัฒนาและการขยายตัวขึ้นอย่างชัดเจน ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการพัฒนาภาคบริการตามมาในพื้นที่มากขึ้น เมื่อผนวกกับผลกระทบที่สามารถศึกษาได้จากบทนี้ จะนำไปสู่การเสนอแนะแก้ไขปัญหาในบทต่อไป

บทที่ 7

สรุปผลและข้อเสนอแนะ

7.1 สรุปผลการดำเนินการวิจัย

จากการเกิดโครงการระบบขนส่งมวลชนขึ้นเพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัดโดยโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (หัวลำโพง-บางซื่อ) และบางซื่อถูกเลือกให้เป็นสถานีปลายทางนั้น ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงให้กับพื้นที่ โดยที่สถานีบางซื่อมีความแตกต่างจากสถานีอื่นๆทั่วไป ตรงที่สถานีอื่นๆจะอยู่บริเวณริมถนนสายหลัก ที่เป็นศูนย์กลางของอาคารสำนักงาน และพื้นที่พาณิชยกรรม แต่บริเวณสถานีบางซื่อเป็นบริเวณที่มีชุมชนเก่าแก่อยู่ใกล้เคียง ถนนสายหลักมีลักษณะที่แคบ และการเชื่อมต่อกับบริเวณโดยรอบยังไม่สะดวกนัก นอกจากนี้ยังเป็นที่ตั้งของชุมชนเก่าแก่และสถานีรถไฟฟ้าบางซื่ออีกด้วย ซึ่งย่อมก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลง และกระทบต่อวิถีชีวิตของผู้ที่อยู่ในบริเวณโดยรอบต่อพื้นที่

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการใช้ประโยชน์ที่ดิน พฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารรถไฟฟ้าที่สถานีบางซื่อ ความต้องการบริการ การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ของผู้โดยสารและผู้ที่อยู่ในชุมชนโดยรอบ และผลกระทบที่ชุมชนได้รับจากการมีสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อในพื้นที่ และเพื่อให้ได้มาซึ่งผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการมีสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ จะใช้ข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมির่วมกันในการวิเคราะห์ ข้อมูลปฐมภูมิได้แก่การแจกแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ การสัมภาษณ์ในระดับบุคคล(Individuals) และกลุ่มบุคคล (Groups) โดยแบ่งกลุ่มประชากรตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่มได้แก่ ผู้โดยสารรถไฟฟ้าที่สถานีบางซื่อ และผู้ที่อาศัยอยู่ในชุมชนดั้งเดิมที่ตั้งถิ่นฐานอยู่บริเวณใกล้เคียงกับสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ ประกอบอาชีพอยู่ก่อนที่จะมีสถานีรถไฟฟ้า ซึ่งจะใช้แบบสอบถามประกอบการสัมภาษณ์ ส่วนข้อมูลทุติยภูมิได้แก่ การใช้ประโยชน์ที่ดิน สถิติต่างๆ รวมถึงการสำรวจสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา โดยผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลสรุปได้ดังนี้

ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน จากการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ที่ดินพิจารณาระดับเขต พบว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินหลักคือที่อยู่อาศัย ตั้งแต่ปี 2529 คิดเป็นร้อยละ 59.84 ปี 2539 เพิ่มเป็นร้อยละ 65.92 และเพิ่มขึ้นเล็กน้อยในปี 2547 เป็นร้อยละ 68.22 พื้นที่พาณิชยกรรม ปี 2539 ร้อยละ 5.44 เพิ่มจากปี 2529 ที่มีร้อยละ 3.28 ส่วนในปี 2547 ลดลงเหลือร้อยละ 3.45 แสดงให้เห็นว่า เขตบางซื่อมีการขยายตัวของที่อยู่อาศัย บทบาทการเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยเพื่อบริการกลุ่มคนที่ทำงานในเมืองชัดเจนยิ่งขึ้น แต่เมื่อเวลาผ่านไปกรุงเทพมหานครขยายตัวมากขึ้น ทำให้เขตบางซื่อเริ่มอึดอัด ที่ว่างที่จะก่อสร้างที่อยู่อาศัยเริ่มขาดแคลน ทำให้จำนวนพื้นที่ที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้นในอัตราน้อยมาก

ด้านศักยภาพการให้บริการระดับเมือง บางซื่อกลายเป็นจุดเชื่อมต่อจากจังหวัดปริมณฑลไปยังเขตใจกลางเมืองของกรุงเทพมหานคร ด้วยปัจจัยด้านความสะดวกทางการ

คมนาคมที่มีถนนหลายสายและมีรถไฟฟ้ามหานครและรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นตัวเชื่อมต่อ สถานีบางชื่อสามารถเชื่อมต่อไปยังเขตรอบนอกของกรุงเทพและจังหวัดปริมณฑลทางทิศเหนือของกรุงเทพเช่น จังหวัดนนทบุรีและฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาทางทิศเหนือเช่น เขตบางพลัด

เมื่อพิจารณาการใช้ประโยชน์ที่ดินซึ่งสรุปได้ว่าบางชื่อเป็นเขตที่พักอาศัยและเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางข้อมูลจากแบบสอบถามยังสนับสนุนด้วยว่าผู้โดยสารส่วนใหญ่มีที่พักอาศัยอยู่ในเขตบางชื่อและจังหวัดนนทบุรีเป็นส่วนมาก โดยจากการวิเคราะห์ลักษณะกิจกรรมบนพื้นที่สัญจรพบว่า สามารถแบ่งผู้โดยสารส่วนใหญ่ของสถานีรถไฟฟ้าบางชื่อ ออกเป็น 3 กลุ่มได้แก่

กลุ่มที่ 1 ใช้บริการเป็นประจำวันจันทร์ถึงวันศุกร์ และใช้ทั้งตอนเช้าและเย็น ได้แก่ นักเรียนนักศึกษา พนักงานบริษัท โดยใช้ตัวรายเดือนที่มีส่วนลดราคา และใช้รถประจำทางเดินทางต่อไปยังย่านที่พักอาศัย นอกจากนี้มีนักเรียนบางส่วนที่มีผู้ปกครองใช้รถยนต์มาส่งบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบางชื่อเพื่อขึ้นรถไฟฟ้าในตอนเช้า และมารับในตอนเย็น มีย่านแหล่งงานหรือสถานศึกษา อยู่บริเวณ ถนนรัชดาภิเษก ถนนลาดพร้าว ถนนอโศก ถนนสุขุมวิท ถนนพระรามที่ 4 ย่านคลองเตย ถนนสีลม สถานศึกษา เช่น มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กลุ่มที่ 2 ใช้บริการ 2-3 ครั้งต่อสัปดาห์ ผู้โดยสารกลุ่มนี้ มักใช้บริการช่วงกลางวันคือ 9.00 -16.00 น. หรือ นอกเวลาเร่งด่วนนั่นเอง และต่อรถประจำทางหรือรถมอเตอร์ไซค์รับจ้างแท็กซี่ในกรณีที่ต้องการความรวดเร็วในการเดินทาง ซึ่งการเดินทางจะไม่แน่นอนในแต่ละวัน หมายความว่า มีจุดหมายปลายทางในการเดินทางแต่ละวันไม่เหมือนกันและเวลาต่างกัน จึงต้องเปลี่ยนลักษณะการเดินทางตามแต่จุดหมายปลายทาง

กลุ่มที่ 3 คือผู้โดยสารขาจร ใช้บริการประมาณเดือนละ 1-2 ครั้ง เฉพาะในกรณีที่เร่งด่วน หรือ ไปงานพิเศษที่เส้นทางรถไฟฟ้าผ่าน เช่น ที่ศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย หรือตลาดนัดสวนจตุจักร ซึ่งนานๆ ครั้งถึงจะไป และไม่สามารถนำรถยนต์ส่วนตัวไปได้ เนื่องจาก ความไม่สะดวกด้านที่จอดรถ โดยกลุ่มนี้จะใช้บริการไม่แน่นอนทั้งวันธรรมดาและวันเสาร์-อาทิตย์ หรือวันหยุดราชการ (ถ้าเป็นผู้โดยสารในวันเสาร์อาทิตย์ จะไปลงที่สถานีกำแพงเพชร ซึ่งเป็นที่ตั้งของตลาดนัดสวนจตุจักรค่อนข้างมาก)

โดยสรุป เดิมบริเวณนี้เป็นชุมชนทางทำหน้าที่บริการผู้โดยสารสถานีรถไฟตั้งแต่ปี 2483 เป็นแหล่งเกษตรกรรมชานเมืองซึ่งต่อมากลายเป็นชุมชนแออัด และเป็นย่านสำนักงานของบริษัทปูนซีเมนต์ไทย แต่ต่อมาเมื่อมีการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางชื่อ และเปิดใช้เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2547 ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง ให้พื้นที่นี้มีศักยภาพการให้บริการทั้งในระดับท้องถิ่นและระดับเมือง สามารถติดต่อกับพื้นที่เขตอื่นได้สะดวกยิ่งขึ้น เป็นการเพิ่มศักยภาพในการเชื่อมโยงระหว่างชุมชนและพื้นที่ภายนอกเข้าด้วยกัน ด้วยการเพิ่มการเชื่อมต่อการเข้าถึง ตัวอย่างเช่น เพิ่มรถประจำทาง พื้นที่ร้านค้า บริการต่างๆ ซึ่งสภาพการเปลี่ยนแปลง

เช่นนี้ก่อให้เกิดผลกระทบต่อลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจและสังคมต่อพื้นที่ในแง่ต่างๆตาม มาทั้งในแง่บวกและแง่ลบ

ที่กล่าวไปแล้วคือการสรุปบทบาทและหน้าที่ของสถานีบางชื่อในฐานะเมือง ซึ่งหน้าที่ใน ระดับเหล่านี้ย่อมส่งผลกระทบต่อหน้าที่ระดับชุมชน ซึ่งแม้จะมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นใน บริเวณพื้นที่ แต่คนที่อาศัยอยู่เดิมก็ยังคงอยู่ไม่ได้ย้ายออกไปและยังคงรูปแบบการใช้ชีวิต แบบเดิมอยู่แต่อาจมีการปรับเปลี่ยนบ้างให้เข้าสถานการณ์ที่เปลี่ยนไป เช่น เปลี่ยนอาชีพ เปลี่ยนสถานที่ประกอบอาชีพตามที่ได้รับผลกระทบ

โดยสามารถแบ่งผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อชุมชนและพื้นที่โดยรอบออกเป็นผลกระทบในแง่ บวกและแง่ลบดังนี้

7.1.1 ผลกระทบในแง่บวก

ผลกระทบในแง่บวก แบ่งเป็น 3 ด้าน ดังนี้

7.1.1.1 ด้านกายภาพ การเกิดสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน เป็นการเปิดพื้นที่ออกสู่ ภายนอกให้สามารถติดต่อกับพื้นที่อื่นที่อยู่ใกล้เคียงหรืออยู่ไกลออกไปโดยระบบขนส่งมวลชน ทั้งเส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดินเอง และการเพิ่มรถประจำทางเข้ามาในพื้นที่ทำให้เกิดผลดีในด้านการ เดินทางสัญจรทั้งต่อชุมชนภายในพื้นที่และชุมชนที่ตั้งอยู่โดยรอบพื้นที่ศึกษา โดยเฉพาะแง่ ความสะดวกที่เกิดจากการเดินทางที่รวดเร็วจากในอดีต และยังทำให้ทัศนียภาพโดยรวมเป็น ระเบียบเรียบร้อยมากขึ้นกว่าขณะมีการก่อสร้าง ชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงได้รับการพัฒนาเนื่องจาก มีความสะดวกในการเข้าถึงเพิ่มขึ้น

7.1.1.2 ด้านเศรษฐกิจ ประชากรที่อาศัยอยู่บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ได้รับผล กระทบที่แตกต่างกัน ขึ้นอยู่ลักษณะอาชีพ และกลุ่มลูกค้า โดยผู้ที่ประกอบอาชีพ บริการรับส่งผู้โดยสาร มีรายได้ดีขึ้นบางกลุ่มเพิ่งเปลี่ยนอาชีพมาเกี่ยวข้องกับบริการผู้โดยสาร รถไฟฟ้าหลังจากมีสถานีรถไฟฟ้า สรุปได้ว่าการดึงดูดให้มีสถานีรถไฟฟ้าเกิดขึ้นในพื้นที่ ก่อให้เกิดการสร้างงานในพื้นที่ได้ ตามทัศนะของ Luca Bertolini (1998) ซึ่งได้ศึกษาสถานี EURALILLE ประเทศฝรั่งเศส ว่า การตั้งสาธารณูปโภค เข้ามาเพื่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ มี ข้อดีคือก่อให้เกิดการสร้างงานให้ประชากรในพื้นที่ ส่วนความต้องการให้รัฐให้ความช่วยเหลือ ในการประกอบอาชีพของประชากรกลุ่มนี้ ส่วนใหญ่ไม่ต้องการเงินทุน การจัดสรรสถานที่ขาย ของ อัตราค่าเช่าที่พิเศษจากรัฐ แต่มีความเห็นโดยรวมตรงกันว่า ต้องการให้ส่งเสริม ประชาสัมพันธ์ให้คนมาใช้บริการเพิ่มขึ้น ร้านค้าก็จะมีรายได้เพิ่มขึ้น

7.1.1.3 ด้านสังคม ส่วนใหญ่ผู้อาศัยอยู่บริเวณชุมชนโดยรอบเห็นว่ามีความ ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินมากขึ้น เนื่องจากมีตำรวจเข้ามาดูแลการจราจรและอาชญากรรม มากขึ้น ส่วนผลต่อชีวิตประจำวัน แม้ว่าคนเหล่านี้จะได้รับผลกระทบส่วนอื่นบ้าง แต่ก็ยังเห็น ว่า ชีวิตประจำวันในแง่ของการเดินทางที่สะดวกสบายยิ่งขึ้น มีรถไฟฟ้าเป็นทางเลือกในการใช้ บริการ ซึ่งเป็นผลโดยตรงต่อคนที่อยู่ในชุมชนที่มีสถานีที่ทำงานอยู่บริเวณเส้นทางที่รถไฟฟ้า ผ่าน ซึ่งเดิมพื้นที่นี้อยู่ในบริเวณที่ใกล้เคียงกับสถานีสำคัญหลายแห่ง หากคิดเป็นระยะทาง

แล้วค่อนข้างใกล้แต่ขาดการเชื่อมต่อกันโดยระบบขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพและตรงตามความต้องการของคนในพื้นที่

ส่วนผลทางอ้อม ชุมชนมีความเจริญยิ่งขึ้นการพัฒนาพื้นที่โดยรอบได้รับการดูแลมากขึ้นกว่าเดิม มีระบบขนส่งมวลชนเป็นทางเลือกในการเดินทางสัญจรมากขึ้นกว่าเดิม มีรถประจำทางผ่านเข้ามาในพื้นที่เพิ่มขึ้นจากเดิม สภาพถนนที่เข้าชุมชนดีขึ้น มีแสงสว่าง และมีความปลอดภัยมากขึ้น

7.1.2 ผลกระทบในแง่ลบ แบ่งเป็น 2 ด้าน ดังนี้

7.1.2.1 ปัญหาปริมาณการจราจร

ปัญหาปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นทำให้คนที่ต้องใช้เป็นทางผ่านเข้าออกชุมชนทุกเช้าและเย็นได้รับผลกระทบ เพราะบางซีกกลายเป็นจุดเชื่อมต่อผู้โดยสารในเขตชานเมืองเข้ามา ทำให้มีการใช้พื้นที่เข้มข้นในช่วงเวลาเร่งด่วนเกิดการจราจรติดขัด ถนนไม่สามารถระบายรถได้ทัน อีกทั้งยังเป็นปัญหาเกิดต่อเนื่องมาจากการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ขาดระเบียบ เกิดความพลุกพล่านของกิจกรรมจากการแวะจอดริมถนนเพื่อรับส่งผู้โดยสาร ประกอบกับสภาพถนนแคบและขาดการจัดระเบียบที่จอดรถให้เป็นสัดส่วนไม่กีดขวางการจราจร ทำให้ผู้ที่อาศัยในชุมชนบ้านพักรถไฟฟ้าก่อสร้าง ชุมชนห้วยจักรตึกแดง 1,2 และ 3 ซึ่งมีทางเข้า-ออกที่ต้องผ่านบริเวณนี้เท่านั้น และผู้สัญจรผ่านไปมา ต้องได้รับผลกระทบอย่างไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้

7.1.2.2 ปัญหาต่อคุณภาพชีวิต

การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นพื้นที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงส่งผลกระทบต่อชุมชนที่อยู่โดยรอบได้แก่ ปัญหาอาชญากรรม แม้ว่าคนในพื้นที่จะเห็นว่ามีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินเพิ่มขึ้นจากที่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจมาดูแล แต่การที่มีกลุ่มคนซึ่งมีวิถีชีวิตอีกแบบเข้ามาในพื้นที่เพิ่มขึ้น เช่นผู้ที่ทำงานประจำตามสำนักงานในกรุงเทพฯซึ่งมีฐานะค่อนข้างดีมาใช้บริการรถไฟฟ้าและแต่งกายดี สวมเครื่องประดับมีค่าอาจเป็นการเปิดโอกาสให้กลุ่มมิจฉาชีพก่ออาชญากรรมในพื้นที่ได้ ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อผู้ที่สัญจรผ่านไปมาในช่วงเวลากลางคืนได้

แนวโน้มในอนาคตบริเวณสถานีบางซื่อยังคงเป็นจุดเชื่อมการเดินทางระหว่างจังหวัด ปริมาณและพื้นที่โดยรอบต่อไป และจะเข้มข้นเพิ่มขึ้นเมื่อมีการเชื่อมต่อกับโครงการทางยกระดับรังสิต-บางซื่อ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงบางซื่อ-บางใหญ่ ย่านเตาปูนจะเป็นสถานีเปลี่ยนเส้นทางให้กับผู้โดยสาร แต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับการตัดสินใจของรัฐบาลซึ่งยังไม่ชัดเจน ส่วนชุมชนเดิมที่อาศัยอยู่ในบริเวณนี้ยังคงมีความไม่มั่นใจในกรรมสิทธิ์ที่อยู่อาศัยอันเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายของรัฐบาล

ผลจากงานวิจัยนี้เมื่อเปรียบเทียบกับงานวิจัยของสหรัฐอเมริกา ที่ศึกษาโดย Cervero และ Landis (1997) ซึ่งศึกษาระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชนในพื้นที่อ่าวของเมืองซาน ฟรานซิสโก มลรัฐแคลิฟอร์เนีย สหรัฐอเมริกา (The Bay Area Rapid Transit System : BART)พบว่าจากการมีระบบขนส่งมวลชน มีผลต่อการใช้ที่ดินในเขตพื้นที่ใจกลางเมืองไม่มาก แต่เป็นสิ่งที่ช่วยส่งเสริมให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในระยะยาวมากกว่า ซึ่งตรงกับผลของงานวิจัยนี้ ที่ราคาที่ดิน

เปลี่ยนแปลงไม่มาก การใช้ที่ดินส่วนใหญ่ยังคงเดิม แต่อาจมีแนวโน้มที่จะกลายเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการตัดสินใจลงทุนของรัฐและเอกชน และตรงกับงานวิจัยของ Kamalas Phandee (1994 : 121) ได้ทำการศึกษา “เรื่องความเป็นไปได้และผลกระทบของระบบรถไฟฟ้ามวลชนในย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้าของกรุงเทพมหานคร” ผลการศึกษาพบว่า ระบบรถไฟฟ้าจะเป็นปัจจัยสำคัญในการกระตุ้นการพัฒนาที่ดิน ราคาที่ดินที่สูงขึ้น ประสิทธิภาพในการใช้ที่ดินค้ำค่ามากขึ้น ผลกระทบต่อพื้นที่ศึกษาอาจทำให้เกิดการจราจรบนถนนติดขัดมากขึ้น และเมื่อมีระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่เข้ามา ทำให้เพิ่มแรงดึงดูดในการเข้ามาพัฒนาพื้นที่มากขึ้น ทั้งในประเภทเพื่อการพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัย

ในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบ มีกรณีศึกษาต่างๆที่ได้กล่าวถึงไว้เช่น ของ Luca Bertolini(1998) โดยศึกษาสถานี BASEL EURO VILLE ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ ว่ามีปัญหาเกิดขึ้นกับสถานีเรื่องการเชื่อมต่อ ซึ่งตรงกับปัญหาของสถานีบางซื่อ คือไม่ได้เป็นเส้นทางหลักของระบบ ซึ่งสามารถแก้ปัญหาได้โดยปรับปรุงเส้นทางเดินรถให้เพียงพอ เพิ่มศักยภาพโดยปรับปรุงทางเท้า ถนน และพยายามใช้พื้นที่รอบๆสถานีให้เกิดประโยชน์สูงสุด

7.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาผลกระทบของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินที่มีต่อชุมชนและพื้นที่โดยรอบ ผลการศึกษาแสดงว่า ชุมชนบริเวณใกล้เคียงสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อต้องได้รับทั้งผลกระทบในแง่บวกและแง่ลบ ซึ่งในส่วนผลกระทบทางด้านลบ ควรได้รับวางแผนเพื่อแก้ไขปัญหาและรองรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคตดังนี้

- 1.กำหนดระเบียบข้อบังคับควบคุมการขยายตัวของชุมชนที่จะเกิดขึ้นใหม่ในอนาคต ในบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ เพื่อป้องกันปัญหาด้านการจราจร
- 2.กำหนดประเภทกิจกรรมต่างๆ ในแต่ละพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินของชุมชนต่างๆ
- 3.จัดสร้างแผนจัดระเบียบและปรับปรุงด้านการจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่ ที่มีจุดตัด และเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
- 4.กำหนดแนวทางพัฒนาพื้นที่ว่างเปล่า ให้สามารถนำพื้นที่มาใช้ประโยชน์ได้
- 5.กำหนดแผนพัฒนาด้านระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการให้เพียงพอต่อความต้องการในปัจจุบัน เพื่อกลุ่มชุมชนใหม่และกลุ่มผู้โดยสารใหม่ที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต เช่นจัดหาที่จอดรถ เพิ่มเส้นทางเดินรถ ระบบการเชื่อมต่อรถสาธารณะให้ตรงกับความต้องการของผู้โดยสาร อันจะสามารถลดการใช้รถยนต์ส่วนตัวและบรรเทาปัญหาปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นได้

7.3 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

7.3.1 เนื่องจากพื้นที่ที่ศึกษาายังอยู่ในช่วงระหว่างการเปลี่ยนผ่าน ปัจจุบันเป็นระยะแรกเริ่ม โดยมีระบบขนส่งมวลชนที่ทันสมัยซึ่งก็คือสถานีรถไฟฟ้าเกิดขึ้นเป็นครั้งแรก ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่แต่ยังไม่ชัดเจนนัก โดยเฉพาะด้านเศรษฐกิจและสังคม งานวิจัยต่อไปอาจมุ่งเน้นไปที่การศึกษาอิทธิพลของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในพื้นที่ โดยเปรียบเทียบกับสถานีอื่นๆที่อยู่ใจกลางเมือง เพื่อสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการกำหนดสถานีในเขตชานเมืองของโครงการในอนาคต หรืออาจศึกษารูปแบบการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินและราคาอสังหาริมทรัพย์ซึ่งเรื่องหลังนี้ควรศึกษาหลังจากที่มีเปลี่ยนแปลงในพื้นที่อย่างชัดเจนเต็มรูปแบบมากกว่านี้ โดยอาจเป็นช่วง 5-10 ปีข้างหน้า

7.3.2 การศึกษาเรื่อง ผลกระทบของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ ที่มีต่อชุมชนและพื้นที่โดยรอบ เป็นการศึกษาลักษณะพฤติกรรมการเดินทาง ขอบเขตการให้บริการ อุปสรรคในการเดินทาง และผลกระทบแต่ละด้านของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อที่มีต่อพื้นที่โดยรอบ ซึ่งพบว่าการทำหน้าที่ของสถานีรถไฟฟ้าในการเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางนั้น เป็นหน้าที่ที่สำคัญที่สุด เพราะความสะดวกในการเชื่อมต่อจะมีผลโดยตรงกับจำนวนผู้โดยสารของสถานีนั้น และจำนวนผู้โดยสารในระบบขนส่งมวลชนโดยรวม ซึ่งจากการศึกษาพบว่า ความสะดวกของสถานที่จอดรถมีผลต่อการตัดสินใจมาใช้บริการรถไฟฟ้า หากที่จอดรถมีความสะดวก ประกอบพื้นที่บริเวณสถานีบางซื่อนั้นมีพื้นที่ว่างเหลืออยู่ค่อนข้างมาก อุปสรรคด้านการหาที่ว่างจึงไม่มีเหมือนที่สถานีอื่นๆที่อยู่ใจกลางเมือง แต่มีปัญหาเรื่องการจัดการบริหารมากกว่า จึงเสนอให้มีการศึกษาวิจัยหาพื้นที่ที่มีความเหมาะสมและมีความเป็นไปได้ที่จะสร้างที่สร้างจอดรถสาธารณะ เพื่อส่งเสริมให้คนมาใช้บริการ ซึ่งที่จอดรถ Park and Ride ที่สถานีหมอชิตประสบความสำเร็จมาก โดยอาจเป็นหน้าที่ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยหารือร่วมกับการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยเนื่องจากมีพื้นที่เกี่ยวเนื่องกัน

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

- ขวัญชัย กลั่นประยูร. ผลกระทบของทางขึ้นทางลงทางด่วนที่มีต่อพื้นที่ของเมืองโดยรอบ.
วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534.
- จรรยา ลีลามโนธรรม. การประเมินเทคโนโลยีในแง่มุมมองด้านวิศวกรรม: กรณีศึกษาระบบขนส่ง-
มวลชนในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาวิศวกรรมโยธา
คณะวิศวกรรมศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537.
- ฉัตรชัย พงศ์ประยูร. การใช้ที่ดินทางด้านอุตสาหกรรมในเขตกรุงเทพมหานคร และพฤติกรรม
ในการเลือกที่ตั้ง. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาสถาปัตยกรรมศาสตร์
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2527.
- ฉัตรชัย พงศ์ประยูร. ภูมิศาสตร์เมือง. กรุงเทพมหานคร: ไทยวัฒนาพานิช, 2527.
- ชัชวาล วัฒนบรรจง. แนวทางการวางแผนเพื่อแก้ปัญหาจราจรด้วยการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษ
ในย่านถนนสีลม. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2538.
- เขาวลิต สิมสวย. การวางแผนพัฒนาสถานีรถไฟฟ้ากลางบางซื่อและบริเวณโดยรอบ.
วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2546.
- ดำรงพล ใจยา. พฤติกรรมและการใช้พื้นที่สัญจรของผู้โดยสารรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชน
กรุงเทพในบริเวณย่านสีลม. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผน-
ภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.
- เทียนฉาย กิระนันท์. สังคมศาสตร์วิจัย. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,
2541.
- ธวัชชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง. การพยากรณ์ความต้องการการเดินทางโดยวิธีดีสแอกกรีเกตสำหรับ
พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต
ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์-
มหาวิทยาลัย, 2533.
- นิภาภรณ์ ภูจำนงค์. ผลกระทบจากการปรับปรุงถนนวิชรพลและถนนสายใหม่ต่อการพัฒนา
ทางกายภาพในพื้นที่ชานเมือง. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผน-
ภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.

- บุญงาม เอี่ยมศุภวัฒน์. ปัจจัยที่มีผลต่อรูปแบบการขนส่งโดยรถตู้ในเขตกรุงเทพมหานครตอนเหนือ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.
- บุญภาค ตีวกุล. เมืองและสิ่งแวดล้อม. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยศิลปากร, (ม.ป.ป.).
- ประจักษ์ ศกุนตลักษณ์. เศรษฐกิจศาสตร์เมืองกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2531.
- เผ่าพงศ์ นิจันพันธ์ศรี. วิศวกรรมการทาง. กรุงเทพมหานคร: คณะวิศวกรรมเทคโนโลยี สถาบันราชมนักวิทยาลัยเขตเทเวศร์, 2534.
- พันธ์ทิพย์ จงไกรย. อิทธิพลของถนนวงแหวนรอบนอกและถนนรัตนาธิเบศร์ต่อพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2531.
- เมษยา ชนวรรณ์. การศึกษารูปแบบการเดินทางประจำวันของผู้โดยสารรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536.
- วิชาญ เอกกรินทรากุล. ลักษณะการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาวิศวกรรมโยธา บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534.
- วัชรินทร์ บรรพต. แบบจำลองจำแนกความสัมพันธ์ของการเกิดการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2531.
- สุนิภา งามสันติกุล. ความคิดเห็นของประชาชนต่อระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน: ศึกษา เฉพาะกรณีโครงการรถไฟฟ้ามหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2543.
- สิริกัญจน์ สุวานิช. ความต้องการของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2547.
- นโยบายและแผนการขนส่งและจราจรกระทรวงคมนาคม, สำนักงาน. โครงการศึกษาและออกแบบโครงการขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพมหานครสายเหนือ(บางซื่อ-รังสิต) และย่านสถานีรถไฟบางซื่อ. ร่างรายงานฉบับสุดท้าย งานโยธาและงานระบบอาคาร. กรุงเทพมหานคร: (ม.ป.ท.), 2548.
- ผังเมืองกรุงเทพมหานคร, สำนัก. รายงานขั้นต้นโครงการบูรณาการแผนผังพัฒนาเขตเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ กลุ่มเขตวิภาวดี. กรุงเทพมหานคร: (ม.ป.ท.), 2548.
- เขตบางซื่อ, สำนักงาน. 10 ปีสำนักงานเขตบางซื่อ. กรุงเทพมหานคร: (ม.ป.ท.), 2542.

สมศักดิ์ ศรีสันติสุข. การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรม:แนวทางการศึกษาวิเคราะห์และวางแผน. ขอนแก่น: ภาควิชาสังคมศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2536.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. สถาบันวิจัยสังคม. รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการจัดทำแผนผังพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร: เขตบางซื่อ. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.

มูลนิธิส่งเสริมนโยบายศึกษา. สถาบันนโยบายศึกษา. รายงานฉบับสมบูรณ์แนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคม โครงการศึกษาแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคม และการมีส่วนร่วมของประชาชน. (ม.ป.ท.). 2539.

ภาษาอังกฤษ

Bruton, Michael J. Introduction to transportation planning. 3rd ed. Huchinson, 1985.

Cervero, R., and Landis, J. Twenty year of Bay Area rapid transit system: Land use and development impact. Transportation Research. Vol.31 No.4 (July 1997): 309-333.

Kamalas Phandee. The feasibility and impact of mass rapid transit system on the central business district of the Bangkok metropolitan area. Department of Human Settlements Development Program, Asian Institute of Technology, 1994.

Kurt, Leibbrand. Transportation and town planning. Massachusetts: MIT Press, 1970.

Bertolini, Luca, and Spit, Tejo. Cities on rails the redevelopment of railway station areas. (London and New York : E & FN SPON An imprint of Routledge, 1988)

Murphy, Raymond. The American city: An urban geography. New York: Mcgraw-Hill Book, 1968.

Owen, Wilfred. The metropolitan transportation problem. Washington D.C.: The Brookings Institution, 1966.

Pederson , E.O. Transportation in cities . New York: Pergamon Press, 1980.

Sharp, Clifford, and Jennings, Tony. Transport and the environment. Bristol: Leicester University Press, 1976.



ภาคผนวก

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาคผนวก ก

แบบสอบถาม

แบบสอบถามนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ประกอบการศึกษาและทำวิทยานิพนธ์ ระดับปริญญาโท

เรื่องผลกระทบของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อที่มีต่อชุมชนและพื้นที่โดยรอบ

โดยนางสาววลีพร พจนะวาทิ นิสิตบัณฑิตวิทยาลัย

ภาควิชา การวางแผนภาคและเมืองคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ชุดที่ 1 แบบสอบถาม สำหรับผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า

กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ในช่อง และเติมข้อความในช่องว่าง

1. เพศ ชาย หญิง
2. อาชีพ นักเรียน / นักศึกษา พนักงานบริษัท
 ธุรกิจส่วนตัว ข้าราชการ
 พนักงานรัฐวิสาหกิจ รับจ้าง
 แม่บ้าน อื่น ๆ (โปรดระบุ) _____
3. ช่วงเวลาที่ใช้บริการเป็นประจำ เช้า (06.00-09.00 น.) กลางวัน (09.01-16.00น.)
 เย็น (16.01-20.00น.) ทั้งเช้า และ เย็น
 หลัง 20.00 น.
4. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ต่ำกว่า 10,000 บาท 10,001 - 20,000 บาท
 20,001 - 30,000 บาท 30,001 - 40,000 บาท
 40,000 บาทขึ้นไป

5. ที่พักอาศัยของคุณอยู่บริเวณย่านใด

- | | | |
|--|--|---|
| <input type="checkbox"/> บางซื่อ | <input type="checkbox"/> เตาปูน | <input type="checkbox"/> บางซ่อน |
| <input type="checkbox"/> บางโพ | <input type="checkbox"/> วงศ์สว่าง | <input type="checkbox"/> พระราม7 |
| <input type="checkbox"/> งามวงศ์วาน | <input type="checkbox"/> ประชาชื่น | <input type="checkbox"/> ประชานิเวศน์ |
| <input type="checkbox"/> อ.บางกรวย นนทบุรี | <input type="checkbox"/> อ.เมือง นนทบุรี | <input type="checkbox"/> อ.ปากเกร็ด นนทบุรี |
| <input type="checkbox"/> อื่นๆ เขต/อำเภอ _____ จังหวัด _____ | | |

6. ท่านใช้เวลาในการเดินทางจากที่พักอาศัยมายังสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อเป็นเวลาประมาณเท่าใด

- | | |
|-------------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> 5-10 นาที | <input type="checkbox"/> 11-30 นาที |
| <input type="checkbox"/> 30-60 นาที | <input type="checkbox"/> 60 นาทีขึ้นไป |

7. ระยะทางจากที่พักอาศัยของท่านมายังสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อเป็นระยะทางประมาณเท่าใด

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> ต่ำกว่า 1 กิโลเมตร | <input type="checkbox"/> 1-3 กิโลเมตร |
| <input type="checkbox"/> 3-5 กิโลเมตร | <input type="checkbox"/> 5 กิโลเมตร ขึ้นไป |

8. ความถี่ที่ใช้บริการรถไฟฟ้าสถานีบางซื่อ

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> ทุกวัน (จันทร์-ศุกร์) | <input type="checkbox"/> สัปดาห์ละ 2-3 ครั้ง |
| <input type="checkbox"/> สัปดาห์ละครั้ง | <input type="checkbox"/> เดือนละ 1-2 ครั้ง |
| <input type="checkbox"/> อื่นๆ (โปรดระบุ) _____ | |

9. ส่วนใหญ่ใช้บริการในวัน

- | | |
|------------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> วันธรรมดา | <input type="checkbox"/> วันหยุดราชการ |
| <input type="checkbox"/> ไม่แน่นอน | |

10. ท่านเดินทางมายังสถานีบางซื่อโดย

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> รถประจำทาง | <input type="checkbox"/> รถรับจ้าง (แท็กซี่ / สามล้อ) |
| <input type="checkbox"/> รถรับจ้าง (มอเตอร์ไซด์รับจ้าง) | <input type="checkbox"/> รถยนต์ส่วนตัว |
| <input type="checkbox"/> อื่นๆ (โปรดระบุ) _____ | |

11. ท่านมีอุปสรรคในการเดินทางมาที่สถานีบางข้อ

ไม่มี

มี ได้แก่

รถประจำทางไม่เพียงพอ ใช้เวลาในการรอรถประจำทางนาน

การจราจรติดขัด อื่นๆ (โปรดระบุ) _____

12. โดยส่วนใหญ่แล้ว ในการเดินทางมายังสถานีรถไฟฟ้าบางข้อ ท่านสัญจรผ่านถนนสายหลักเส้น

ใดต่อไปนี้ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

ถนนเทอดดำริห์

ถนนเดชะวินิช

ถนนรถไฟ

ถนนประชาชื่น

ถนนกรุงเทพ-นนท์

ถนนพระราชราษฎร์สาย 2

ถนนประชานิเวศน์

ถนนพระราชราษฎร์สาย 1

ถนนงามวงศ์วาน

ถนนรัชดาภิเษก

ถนนวงศ์สว่าง

อื่นๆ (โปรดระบุ) _____

13. ท่านต้องการให้มีรถบริการเพิ่มเติม เพื่อให้การเดินทางสะดวกยิ่งขึ้น หรือไม่

ไม่ต้องการ

ต้องการ

ถ้าต้องการ ให้มีในรูปแบบ

รถ Shuttle bus

รถตู้ประจำทาง

รถประจำทางปรับอากาศ

อื่นๆ (โปรดระบุ) _____

14. ท่านมีรถยนต์ส่วนตัวหรือไม่

ไม่มี (กรุณาข้ามไปตอบข้อ 16)

มี กรุณาตอบข้อ 15

15. ท่านนำรถยนต์ส่วนตัวมาหรือไม่

- นำมา โดยจอดไว้ที่ _____
- ไม่ได้นำมา เพราะ
 - ไม่มีที่จอดรถที่สะดวกเพียงพอ
 - อัตราค่าที่จอดรถสูงเกินไป หากนำมาจอดทุกวัน

16. ท่านต้องการให้มีการปรับปรุงจุดจอดรถประจำทาง รถรับจ้างเพิ่มเติมอย่างไร

- มีความพอใจแล้ว ไม่ต้องปรับปรุง
- ปรับปรุงพื้นที่จอดรถประจำทางโดยกันพื้นที่สำหรับรถประจำทางแต่ละสาย
- ปรับปรุงที่จอดรถมอเตอร์ไซค์ สามล้อ ไม่ให้ลงมาจอดกินพื้นที่ผิวการจราจร ทำให้การจราจรติดขัด
- อื่นๆ (โปรดระบุ) _____

17. โดยส่วนใหญ่แล้ว เมื่อมาอยู่ที่สถานี ท่านลงจากรถแล้วต่อรถไฟฟ้าเลยหรือไม่

- ต่อรถไฟฟ้าทันที
- แวะ ใช้บริการใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
 - ซื้ออาหาร
 - เข้าห้องน้ำ
 - ซื้อสินค้า
 - อื่นๆ (โปรดระบุ) _____

18. ท่านมีความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติมบ้างในบริเวณสถานีรถไฟฟ้า

(ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- ห้องน้ำ
- ร้านค้าสะดวกซื้อ
- ธนาคาร
- ร้านอาหาร
- ร้านขายเสื้อผ้า กระเป๋า
- บริษัทที่ให้บริการสินเชื่อเงินด่วนเช่นอีซีบาย
- ร้านหนังสือ
- ร้านตัดผม
- ตู้ ATM
- ระบบป้องกันอัคคีภัย
- ร้านสำหรับรับชำระค่าสาธารณูปโภค
- ระบบป้องกันความปลอดภัย เช่นโทรทัศน์วงจรปิด
- อื่นๆ (โปรดระบุ) _____

19. ท่านต้องการให้ปรับปรุงทางเท้าบริเวณสถานีอย่างไรบ้าง

- ให้มีที่นั่งรอรถที่เพียงพอ
 - ให้มีที่กันฝนที่สามารถรองรับฝนที่ตกหนักได้
 - เพิ่มจำนวนถังขยะ เพื่อความสะอาดยิ่งขึ้น
 - อื่นๆ (โปรดระบุ) _____
-



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แบบสอบถาม

แบบสอบถามนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ประกอบการศึกษาและทำวิทยานิพนธ์ ระดับปริญญาโท

เรื่องผลกระทบของสถานีรถไฟฟ้ามหานครบางซื่อที่มีต่อชุมชนและพื้นที่โดยรอบ

โดยนางสาววลีพร พจนะวาทิ นิสิตบัณฑิตวิทยาลัย

ภาควิชา การวางแผนภาคและเมืองคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ชุดที่ 2 แบบสอบถาม สำหรับเจ้าของกิจการ และผู้ทำงานบริการผู้โดยสารรถไฟฟ้า บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครบางซื่อ

กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ในช่อง และเติมข้อความในช่องว่าง

1. เพศ ชาย หญิง
2. อาชีพ ค้าขาย รับจ้าง
 อื่น ๆ (โปรดระบุ) _____
3. รายได้ต่อเดือน ต่ำกว่า 5,000 บาท 5,001- 10,000 บาท
 10,001- 20,000 บาท 20,001- 30,000 บาท
 30,001 บาท ขึ้นไป
4. สถานที่ที่ท่านประกอบอาชีพ ตั้งอยู่ห่างจากบริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครบางซื่อเป็นระยะทางประมาณ ต่ำกว่า 50 เมตร 51-100 เมตร
 101-150 เมตร 151-200 เมตร
 201-300 เมตร 301 เมตรขึ้นไป
5. ท่านเข้ามาประกอบอาชีพ ในที่อยู่ปัจจุบันเป็นระยะเวลาานานเท่าใด ต่ำกว่า 3 เดือน 3 - 6 เดือน
 6 - 12 เดือน 1 - 5 ปี
 6 - 10 ปี 10 ปีขึ้นไป

6. ก่อนมีสถานีรถไฟฟ้ามหานคร ท่านประกอบอาชีพนี้หรือไม่

- ประกอบอาชีพนี้ (ข้ามไปตอบข้อ 8)
 ไม่ใช่ กรุณาตอบข้อ 7

7. สาเหตุที่ท่านเลิกประกอบอาชีพเดิม

- ไม่ต้องการเป็นลูกจ้าง รายได้น้อย
 อื่นๆ (โปรดระบุ) _____

8. หลังมีสถานีรถไฟฟ้ามหานคร ท่านมีรายได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างไร

- ดีขึ้น ไม่แน่นอน
 ลดลง

9. ท่านต้องการให้มีการส่งเสริมให้มีโอกาสในการประกอบอาชีพจากการที่มีคนผ่านเข้า-ออกพื้นที่เพิ่มขึ้นอย่างไร

- ให้จัดให้มีสถานที่ขายที่เป็นสัดส่วน ในอัตราค่าเช่าที่ถูก
 ให้รัฐให้เงินทุนในการประกอบอาชีพดอกเบี้ยต่ำ ในระยะเริ่มต้น
 ประชาสัมพันธ์ให้มีคนมาใช้บริการมากขึ้น เพื่อจะได้มีคนมาเพิ่มขึ้น
 ส่งเสริมเศรษฐกิจโดยรวม ให้ดีขึ้น จะได้มีเงินหมุนเวียน
 อื่น ๆ (โปรดระบุ) _____

10. ท่านคิดว่าภายหลังจากมีสถานีรถไฟฟ้ามหานครในพื้นที่ เกิดการเปลี่ยนแปลงทางทัศนียภาพบริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครอย่างไรบ้าง

	ดีขึ้นมาก	ดีขึ้น	เหมือนเดิม	แย่ลง	แย่ลงมาก
ทัศนียภาพ					
ความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ					

11. ท่านต้องการให้มีการแก้ไขปรับปรุงด้านกายภาพอย่างไรบ้าง

- เพิ่มความร่มรื่น ด้วยการปลูกต้นไม้เพิ่ม
- ให้มีตำรวจดูแลและการจราจรและความเป็นระเบียบ
- จัดระเบียบวินมอเตอร์ไซค์ รถมอเตอร์ไซด์ แท็กซี่
- อื่น ๆ (โปรดระบุ)_____

12. ท่านคิดว่าหลังมีสถานีรถไฟฟ้า ท่านมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> ปลอดภัยมากขึ้น เพราะ | <input type="checkbox"/> อันตรายมากขึ้น เพราะ |
| <input type="checkbox"/> มีตำรวจมาดูแลมากขึ้นทำให้
อาชญากรรมลดลง | <input type="checkbox"/> คนพลุกพล่านมากขึ้นทำ
ให้อาชญากรรมเพิ่มขึ้น |
| <input type="checkbox"/> พื้นที่มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย
มากขึ้น | <input type="checkbox"/> มีอุบัติเหตุจากการจราจรมากขึ้น |
| <input type="checkbox"/> อื่น ๆ (โปรดระบุ)_____ | <input type="checkbox"/> อื่น ๆ (โปรดระบุ)_____ |

13. ท่านคิดว่าหลังมีสถานีรถไฟฟ้า มีผลดีหรือผลเสียต่อชีวิตประจำวันของท่านอย่างไร

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> มีผลดี เพราะ | <input type="checkbox"/> มีผลเสีย เพราะ |
| <input type="checkbox"/> ทำให้การเดินทางสะดวกสบาย
มากขึ้น | <input type="checkbox"/> การเดินทางต้องใช้เวลามากขึ้น
เนื่องจากการจราจรติดขัด |
| <input type="checkbox"/> ชุมชนมีความเจริญขึ้นเนื่องจาก
มีการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค | <input type="checkbox"/> มีความพลุกพล่านมากขึ้น
ต้องระมัดระวังภัยรอบตัว |
| <input type="checkbox"/> อื่น ๆ (โปรดระบุ)_____ | <input type="checkbox"/> กีดขวางทางเข้าออกชุมชน
และพื้นที่ผิวการจราจร |
| | <input type="checkbox"/> อื่น ๆ (โปรดระบุ)_____ |

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แบบสอบถาม

แบบสอบถามนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ประกอบการศึกษาและทำวิทยานิพนธ์ ระดับปริญญาโท

เรื่องผลกระทบของสถานีรถไฟใต้ดินบางซื่อที่มีต่อชุมชนและพื้นที่โดยรอบ

โดยนางสาววลีพร พจนะวาทิ นิสิตบัณฑิตวิทยาลัย

ภาควิชา การวางแผนภาคและเมืองคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ชุดที่ 3 แบบสอบถาม สำหรับผู้พักอาศัยในชุมชนใกล้เคียง และผู้ที่ใช้สัญจรผ่านไป-มาบริเวณสถานีรถไฟ

กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ในช่อง และเติมข้อความในช่องว่าง

1. เพศ ชาย หญิง
2. อาชีพ ค้าขาย รับจ้าง
 แม่บ้าน พนักงานบริษัท
 นักเรียน / นักศึกษา ข้าราชการ
 พนักงานรัฐวิสาหกิจ อื่น ๆ (โปรดระบุ) _____
3. รายได้ ต่ำกว่า 5,000 บาท 5,001- 10,000 บาท
 10,001- 20,000 บาท 20,001- 30,000 บาท
 30,000 บาท ขึ้นไป
4. ที่พักอาศัยของท่าน ตั้งอยู่ห่างจากบริเวณสถานีรถไฟบางซื่อเป็นระยะทางประมาณ
 ต่ำกว่า 50 เมตร 51-100 เมตร
 101-200 เมตร 201-300 เมตร
 301-500 เมตร 501 -1,000 เมตร
 1 กิโลเมตรขึ้นไป

5. ระยะเวลาที่ตั้งถิ่นฐาน หรือ ผ่านสัญจรเข้า-ออกอย่างสม่ำเสมอมาเป็นระยะเวลา

- ต่ำกว่า 6 เดือน 6-12 เดือน
 1-5 ปี 6-10 ปี
 10 ปีขึ้นไป

6. ท่านคิดว่าภายหลังจากมีสถานีรถไฟฟ้าในพื้นที่ เกิดการเปลี่ยนแปลงทางทัศนียภาพบริเวณ สถานีรถไฟฟ้าอย่างไรบ้าง

	ดีขึ้นมาก	ดีขึ้น	เหมือนเดิม	แย่ลง	แย่ลงมาก
ทัศนียภาพ					
ความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ					

7. ท่านต้องการให้มีการแก้ไขปรับปรุงด้านกายภาพอย่างไรบ้าง

- เพิ่มความร่มรื่น ด้วยการปลูกต้นไม้เพิ่ม
 ให้มีตำรวจดูแลและการจราจรและความเป็นระเบียบ
 จัดระเบียบวินมอเตอร์ไซด์ รถมอเตอร์ไซด์ แท็กซี่
 อื่น ๆ (โปรดระบุ) _____

8. ท่านคิดว่าหลังมีสถานีรถไฟฟ้า ท่านมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินเปลี่ยนไปอย่างไร

- ปลอดภัยมากขึ้น เพราะ อันตรายมากขึ้น เพราะ
- มีตำรวจดูแลมากขึ้นทำให้ คนพลุกพล่านมากขึ้น ทำ
ให้อาชญากรรมลดลง อาชญากรรมเพิ่มขึ้น
- พื้นที่มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย มีอุบัติเหตุจากการจราจร
มากขึ้น มากขึ้น
- อื่น ๆ (โปรดระบุ) _____ อื่น ๆ (โปรดระบุ) _____

9. ท่านคิดว่าหลังมีสถานีรถไฟฟ้า มีผลดีหรือผลเสียต่อชีวิตประจำวันของท่านอย่างไร

มีผลดี เพราะ

- ทำให้การเดินทางสะดวกสบายมากขึ้น
- ชุมชนมีความเจริญขึ้นเนื่องจากมีการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค
- อื่น ๆ (โปรดระบุ) _____

มีผลเสีย เพราะ

- การเดินทางต้องใช้เวลามากขึ้นเนื่องจากการจราจรติดขัด
- มีความพลุกพล่านมากขึ้นต้องระมัดระวังภัยรอบตัว
- กีดขวางทางเข้าออกชุมชนและพื้นที่ผิวการจราจร
- อื่น ๆ (โปรดระบุ) _____



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แบบสอบถาม

แบบสอบถามนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ประกอบการศึกษาและทำวิทยานิพนธ์ ระดับปริญญาโท

เรื่องผลกระทบของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อที่มีต่อชุมชนและพื้นที่โดยรอบ

โดยนางสาววลีพร พจนะวาทิ นิสิตบัณฑิตวิทยาลัย

ภาควิชา การวางแผนภาคและเมืองคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ชุดที่ 4 แบบสอบถาม สำหรับผู้ที่มีสถานที่ทำงาน ใกล้บริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ

กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ในช่อง และเติมข้อความในช่องว่าง

1. เพศ ชาย หญิง
2. อาชีพ ค้าขาย รับจ้าง
 แม่บ้าน พนักงานบริษัท
 นักเรียน / นักศึกษา ข้าราชการ
 พนักงานรัฐวิสาหกิจ อื่น ๆ (โปรดระบุ) _____
3. รายได้ ต่ำกว่า 5,000 บาท 5,001- 10,000 บาท
 10,001- 20,000 บาท 20,001- 30,000 บาท
 30,000 บาท ขึ้นไป
4. สถานที่ทำงาน ตั้งอยู่ห่างจากบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อเป็นระยะทางประมาณ
 ต่ำกว่า 50 เมตร 51-100 เมตร
 101-200 เมตร 201-300 เมตร
 301-500 เมตร 501 -1,000 เมตร
 1 กิโลเมตรขึ้นไป

5. ท่านสัญจรผ่านไป-มาในบริเวณนี้ อย่างสม่ำเสมอ มาเป็นระยะเวลา

- ต่ำกว่า 6 เดือน
- 6-12 เดือน
- 1-5 ปี
- 6-10 ปี
- 10 ปีขึ้นไป

6. ท่านคิดว่าภายหลังมีสถานีรถไฟฟ้าในพื้นที่ เกิดการเปลี่ยนแปลงทางทัศนียภาพบริเวณ สถานีรถไฟฟ้าอย่างไรบ้าง

	ดีขึ้นมาก	ดีขึ้น	เหมือนเดิม	แย่ลง	แย่ลงมาก
ทัศนียภาพ					
ความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ					

7. ท่านต้องการให้มีการแก้ไขปรับปรุงด้านกายภาพอย่างไรบ้าง

- เพิ่มความร่มรื่น ด้วยการปลูกต้นไม้เพิ่ม
- ให้มีตำรวจดูแลและการจราจรและความเป็นระเบียบ
- จัดระเบียบวินมอเตอร์ไซด์ รถมอเตอร์ไซด์ แท็กซี่
- อื่น ๆ (โปรดระบุ) _____

8. ท่านคิดว่าหลังมีสถานีรถไฟฟ้า ท่านมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร

- ปลอดภัยมากขึ้น เพราะ
 - มีตำรวจดูแลมากขึ้นทำให้ให้อาชญากรรมลดลง
 - พื้นที่มีความเป็นระเบียบเรียบร้อยมากขึ้น
 - อื่น ๆ (โปรดระบุ) _____
- อันตรายมากขึ้น เพราะ
 - คนพลุกพล่านมากขึ้น ทำอาชญากรรมเพิ่มขึ้น
 - มีอุบัติเหตุจากการจราจรมากขึ้น
 - อื่น ๆ (โปรดระบุ) _____

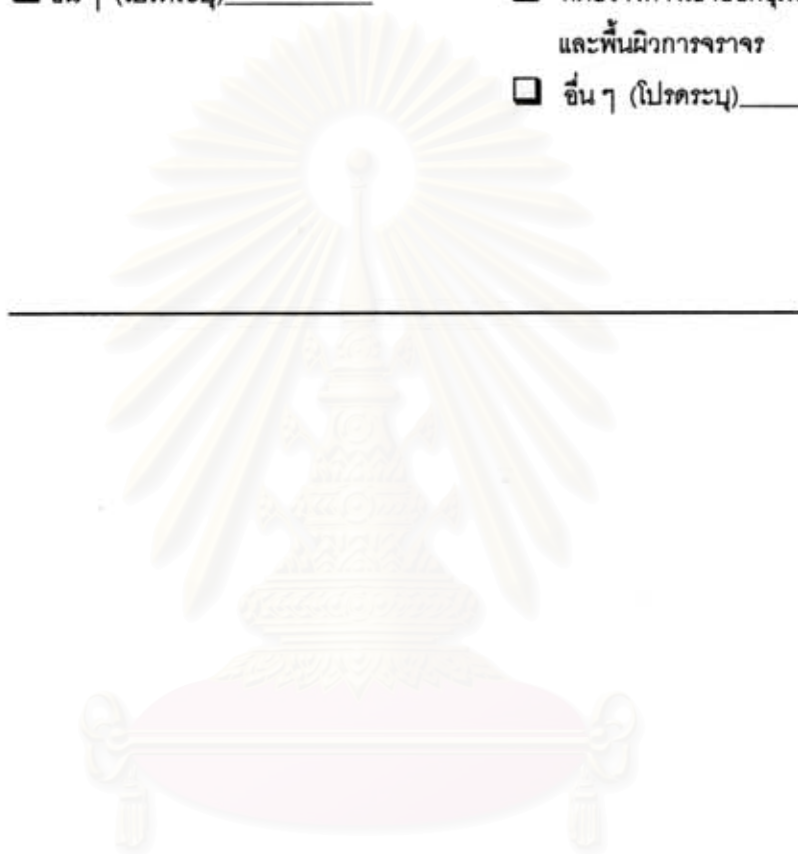
9. ท่านคิดว่าหลังมีสถานีรถไฟฟ้า มีผลดีหรือผลเสียต่อชีวิตประจำวันของท่านอย่างไร

มีผลดี เพราะ

- ทำให้การเดินทางสะดวกสบายมากขึ้น
- ชุมชนมีความเจริญขึ้นเนื่องจากมีการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค
- อื่น ๆ (โปรดระบุ) _____

มีผลเสีย เพราะ

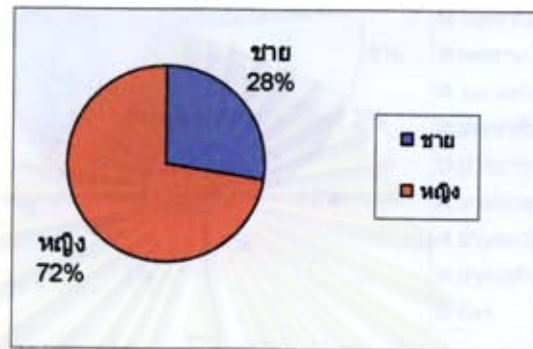
- การเดินทางต้องใช้เวลามากขึ้นเนื่องจากการจราจรติดขัด
- มีความพลุกพล่านมากขึ้นต้องระมัดระวังภัยรอบตัว
- กีดขวางทางเข้าออกชุมชนและพื้นที่ผิวการจราจร
- อื่น ๆ (โปรดระบุ) _____



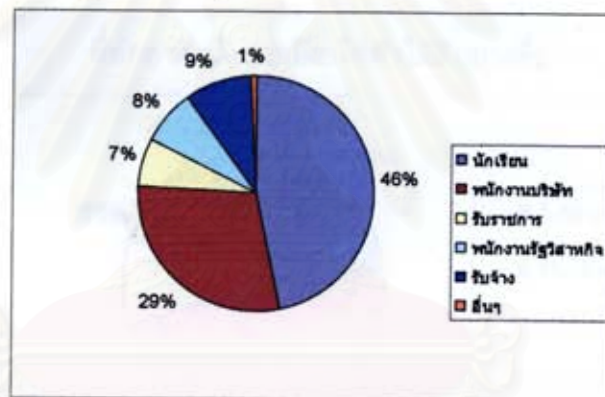
สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาคผนวก ข
ผลการวิเคราะห์แบบสอบถาม
ส่วนที่ 1 กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินที่สถานีบางซื่อ

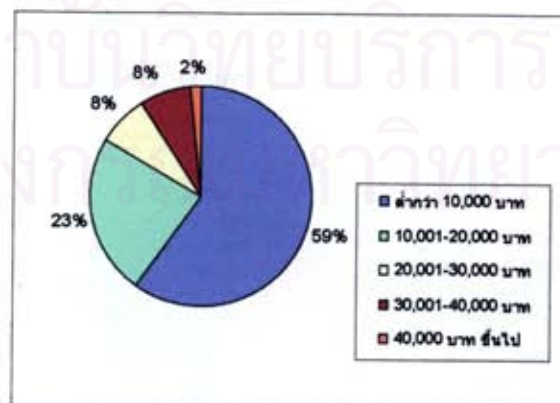
ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม
แผนภูมิ จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามเพศ



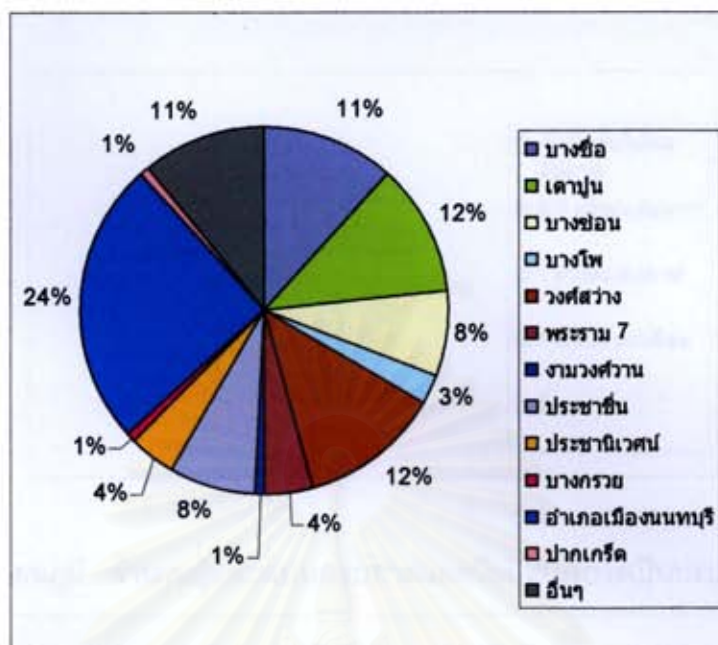
แผนภูมิ จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามอาชีพ



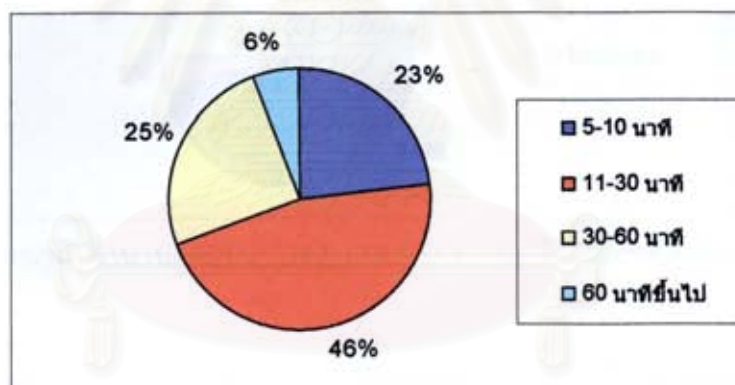
แผนภูมิ จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามรายได้ต่อเดือน



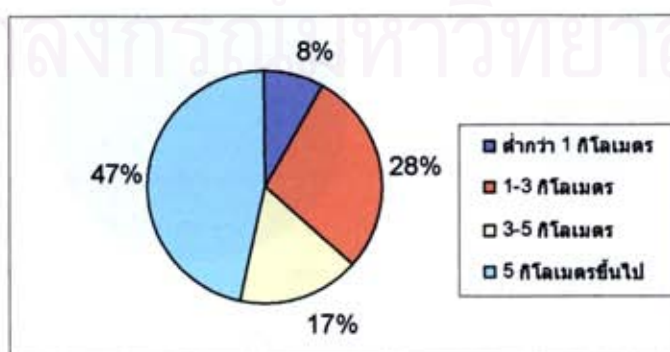
แผนภูมิ จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามย่านที่พักอาศัย



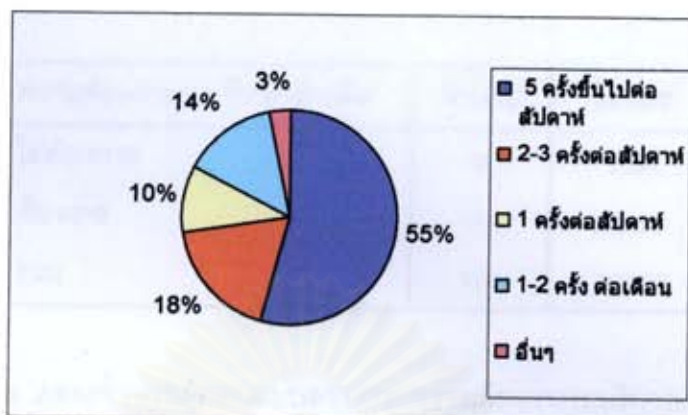
แผนภูมิ จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกระยะเวลาการเดินทางระหว่างที่พักอาศัยถึงสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ



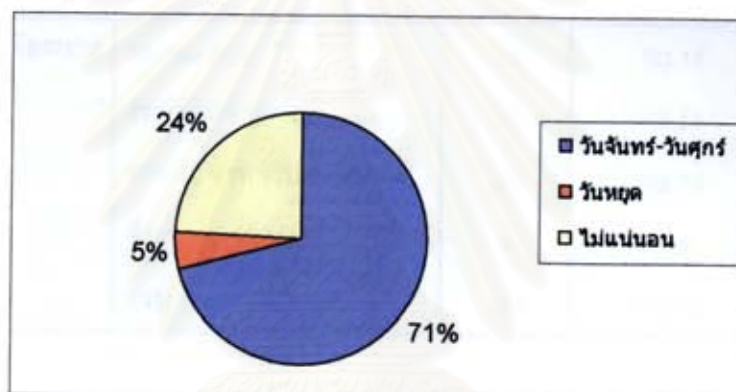
แผนภูมิ จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกระยะทางการเดินทางระหว่างที่พักอาศัยถึงสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ



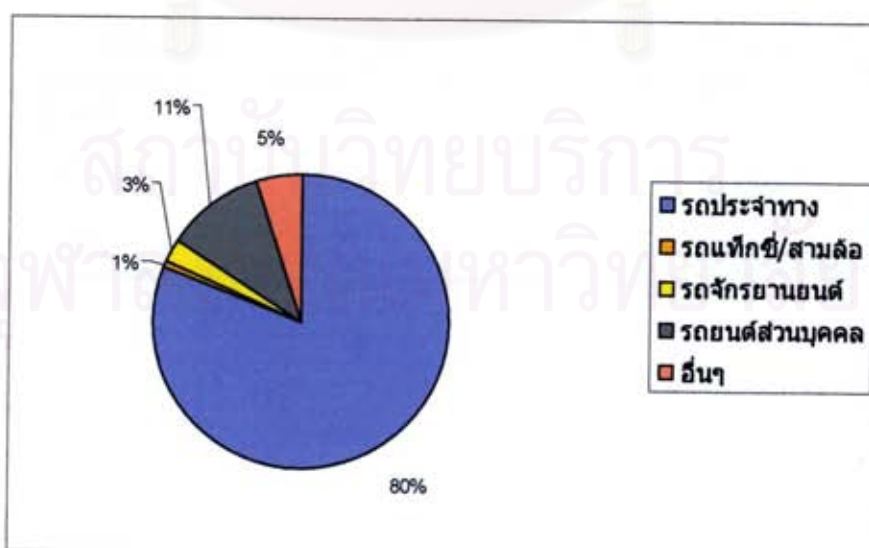
แผนภูมิ จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกความถี่ที่ใช้บริการที่สถานีรถไฟท่าใต้ดินบางซื่อ



แผนภูมิ จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกวันที่ใช้บริการเป็นประจำ



แผนภูมิ จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง



ตาราง แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามความต้องการรถบริการเพิ่มเติม

ความต้องการรถบริการเพิ่มเติม	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ต้องการ	9	7.50
ต้องการ	111	92.50
รวม	120	100.00

ตาราง แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามความต้องการรถบริการเพิ่มเติม

ความต้องการรถบริการเพิ่มเติม		จำนวน	ร้อยละ
ต้องการ	Shuttle bus	59	53.15
	รถตู้ประจำทาง	15	13.51
	รถประจำทางปรับอากาศ	33	29.73
	อื่นๆ	4	3.60
	รวม	111	100.00

ตาราง จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามการเป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนตัว

การเป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนตัว	จำนวน	ร้อยละ
ไม่มี	83	69.17
มี	37	30.83
รวม	120	100.00

ตาราง จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามสาเหตุการใช้

การเป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนตัว		จำนวน	ร้อยละ
มี	มีและนำมา	4	10.81
	ไม่เอามา	33	89.19
	รวม	37	100.00

ตาราง จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามความต้องการปรับปรุงจุดจอดรถ

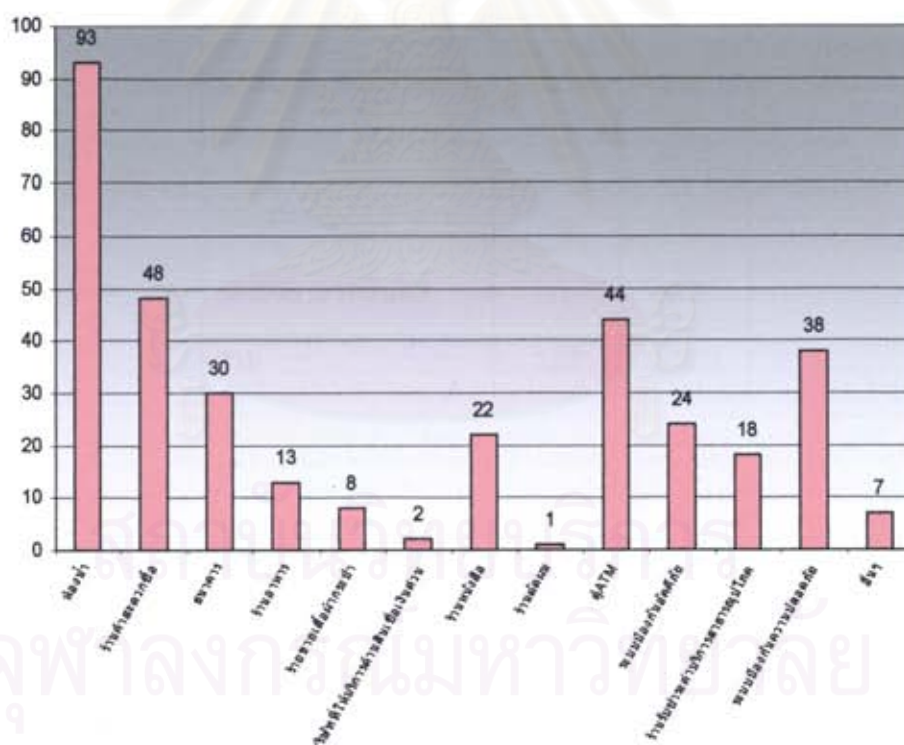
ความต้องการปรับปรุงจุดจอดรถ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ต้องปรับปรุง	34	28.33
ปรับปรุงพื้นที่จอดรถประจำทางโดยกันพื้นที่สำหรับรถประจำทางแต่ละสาย	56	46.67
ปรับปรุงที่จอดรถรับจ้างไม่ให้ลงมาจอดกินพื้นที่ผิวการจราจร	23	19.17
อื่นๆ	7	5.83
รวม	120	100.00

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตาราง แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามความต้องการปรับปรุงทางเท้า

ความต้องการปรับปรุงทางเท้า	จำนวน	ร้อยละ
ให้มีที่นั่งรอรถที่เพียงพอ	75	62.50
ให้มีที่กันฝนที่สามารถรองรับฝนที่ตกหนักได้	33	27.50
เพิ่มจำนวนถังขยะ เพื่อความสะอาดยิ่งขึ้น	9	7.50
อื่นๆ	3	2.50
รวม	120	100.00

แผนภูมิ แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวก



ส่วนที่ 2 กลุ่มตัวอย่างผู้อาศัยอยู่ในชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ

ตาราง แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามเพศ

	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	63	52.5
หญิง	57	47.5
รวม	120	100

ตาราง แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามรายได้ต่อเดือน

รายได้	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 5,000 บาท	32	26.7
5,000-10,000 บาท	33	27.5
10,001-20,000 บาท	30	25.0
20,001-30,000 บาท	14	11.7
30,000 บาทขึ้นไป	11	9.2
รวม	120	100.0

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตาราง แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
ค้าขาย	20	16.7
รับจ้าง	33	27.5
แม่บ้าน	5	4.2
พนักงานบริษัท	31	25.8
นักเรียน	12	10.0
ข้าราชการ	7	5.8
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	8	6.7
อื่นๆ	4	3.3
รวม	120	100.0

ตาราง แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้

ระยะห่างจากสถานี รถไฟฟ้	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 50 เมตร	32	26.7
51-100 เมตร	20	16.7
101-200 เมตร	16	13.3
201-300 เมตร	15	12.5
301-500 เมตร	15	12.5
501-1000 เมตร	6	5.0
1 กิโลเมตร ขึ้นไป	16	13.3
รวม	120	100

ตาราง แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามระยะเวลาตั้งถิ่นฐานหรือสัญจรผ่านไป-มา

ระยะเวลาตั้งถิ่นฐาน/ ผ่านไป-มา	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 6 เดือน	18	15
6-12 เดือน	27	22.5
1-5 ปี	36	30
6-10 ปี	24	20
10 ปีขึ้นไป	15	12.5
รวม	120	100

ตาราง แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตาม
ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปลี่ยนทางกายภาพของพื้นที่

	ทัศนียภาพ	ความปลอดภัย จากอุบัติเหตุ
ดีขึ้นมาก	10.83	0.83
ดีขึ้น	49.17	20.83
เหมือนเดิม	25.83	41.67
แย่ลง	13.33	34.17
แย่ลงมาก	0.83	2.50
รวม	100.00	100.00

ตาราง แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับความปลอดภัย

ความปลอดภัย	จำนวน	ร้อยละ
ปลอดภัยมากขึ้น	85	70.83
อันตรายมากขึ้น	35	29.17

ตาราง แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับผลต่อชีวิตประจำวัน

ผลต่อชีวิตประจำวัน	จำนวน	ร้อยละ
ผลดี	97	80.83
ผลเสีย	23	19.17

ตาราง แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับเศรษฐกิจของผู้ทำงานในบริเวณนั้น

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
ค้าขาย	11	36.67
รับจ้าง	19	63.33
รวม	30	100.00

ตาราง แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามอาชีพก่อนมีสถานีรถไฟฟ้า

อาชีพก่อนมีรถไฟฟ้า	จำนวน	ร้อยละ
อาชีพเดิม	19	63.33
ไม่ใช่อาชีพเดิม	11	36.67
รวม	30	100.00

ตาราง แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามสาเหตุที่เลิกประกอบอาชีพเดิม

สาเหตุที่เลิกประกอบอาชีพเดิม	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ต้องการเป็นลูกจ้าง	2	18.18
รายได้น้อย	9	81.82
รวม	11	100.00

ตาราง แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามรายได้หลังมีรถไฟฟ้า

รายได้ หลังมีรถไฟฟ้า	จำนวน	ร้อยละ
เพิ่มขึ้น	18	60.00
ไม่แน่นอน	8	26.67
ลดลง	4	13.33
รวม	30	100.00

ตาราง แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตาม
ความต้องการให้มีการส่งเสริมให้มีโอกาสในการประกอบอาชีพ

ความต้องการให้มีการส่งเสริมให้มีโอกาสในการประกอบอาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
จัดที่ขายเป็นสัดส่วน ค่าเช่าถูก	5	16.67
รัฐให้เงินทุนในการประกอบอาชีพดอกเบี้ยต่ำ	1	3.33
ประชาสัมพันธ์ให้มีคนมาใช้บริการมากขึ้น	13	43.33
ส่งเสริมเศรษฐกิจโดยรวม ให้ดีขึ้น	5	16.67
อื่น ๆ	6	20.00
รวม	30	100.00

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นางสาวลีพร พจนะวาทิ เกิดเมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม พุทธศักราช 2524 ที่ กรุงเทพมหานคร จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาจากโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย เมื่อปีการศึกษา 2541 สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี จากคณะรัฐศาสตร์(การเมืองการปกครอง) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ในปีการศึกษา 2545 และเข้าศึกษาต่อในหลักสูตรการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปีการศึกษา 2546



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย