

บทที่ 4

ลักษณะทั่วไปของที่อยู่อาศัยบริเวณรอบสถานีรถไฟโพธินิมิตร และปัจจัยที่น่าจะมีผลต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัย

ลักษณะทั่วไปของที่อยู่อาศัยบริเวณรอบสถานีรถไฟโพธินิมิตร

สถานีรถไฟโพธินิมิตรเป็นสถานีที่อยู่ในเส้นทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย และอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟวงเวียนใหญ่มากที่สุด ซึ่งมีผู้โดยสารขึ้น-ลงประมาณ 9,500 คนต่อชั่วโมง (รถไฟ / ทางด่วน ปตท.ซีพีธุรกิจที่ดิน หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ 25-27 ตุลาคม 2538 หน้า 32) ปัจจุบันเป็นจุดตรวจและให้จุดตั้งอุทยานการเดินรถสำหรับขบวนรถไฟ

จากการสำรวจด้วยการเดินทางด้วยเท้าเป็นระยะ 400 เมตร และมีสถานีรถไฟโพธินิมิตรเป็นจุดศูนย์กลาง ทำให้สามารถจำแนกลักษณะของที่อยู่อาศัยและสภาพการอยู่อาศัยได้ดังนี้

1. สภาพของการอยู่อาศัย จำแนกเป็น 3 ลักษณะ
 - 1.1 มีสภาพความเป็นอยู่แบบบ้านสวนย่านฝั่งธน
 - 1.2 มีสภาพความเป็นอยู่แบบชุมชนหนาแน่น แต่ไม่ถึงกับเป็นชุมชนแออัด
 - 1.3 มีสภาพความเป็นอยู่เพื่อการอยู่อาศัยและเพื่อเชิงพาณิชย์
2. ลักษณะของที่อยู่อาศัย จำแนกเป็น 4 ลักษณะ
 - 2.1 บ้านเดี่ยว ที่มีบริเวณพื้นที่ว่างรอบบ้าน
 - 2.2 บ้านเช่า ห้องแถว ตึกแถว
 - 2.3 อพาร์ทเมนท์
 - 2.4 อาคารพาณิชย์
3. ลักษณะของชุมชน จำแนกเป็น 2 ลักษณะ
 - 3.1 ชุมชนที่อยู่อาศัยบริเวณรอบๆ สถานีรถไฟ
 - 3.2 ชุมชนที่อยู่อาศัยบริเวณริมทางรถไฟ

ปัจจัยที่น่าจะมีผลต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัย

ระยะเวลาที่ผ่านมาการพัฒนาที่อยู่อาศัยในบริเวณรอบสถานีรถไฟโพธิ์นิมิตร มีน้อยมาก สภาพความเป็นอยู่โดยทั่วไปเป็นแบบเคม ก่อสร้างเป็นลักษณะบ้านสวนและเป็นชุมชนหนาแน่น ในบางส่วนของพื้นที่ ในอนาคตกำลังจะมีปัจจัยที่น่าจะส่งผลให้การพัฒนาที่อยู่อาศัยในบริเวณนี้มีมากขึ้น การศึกษาครั้งนี้ได้กำหนดปัจจัยดังกล่าวออกเป็น 2 ประเด็นคือ

1. ปัจจัยทั่วไป เป็นปัจจัยที่ผู้วิจัยมีได้แน่ที่จะทำการศึกษาโดยตรง เพราะถือว่าเป็นปัจจัยประกอบมีใช่ปัจจัยหลัก การนำเสนอจึงเป็นแบบภาพรวมเท่านั้น ปัจจัยทั่วไปที่กล่าวมานี้ได้แก่

1.1 ปัจจัยอันเนื่องมาจากความเจริญทางด้านที่อยู่อาศัย และการเติบโตของความ เป็นเมือง จากพื้นที่ใกล้เคียง พื้นที่เหล่านี้ได้แก่บริเวณวงเวียนใหญ่ บริเวณเขตบางกอกใหญ่ บริเวณถนนเจริญรัต บริเวณถนนเจริญนคร บริเวณถนนสีลม เป็นต้น อันจะทำให้การพัฒนาที่อยู่อาศัยบริเวณรอบสถานีรถไฟโพธิ์นิมิตรมีมากขึ้น

1.2 ปัจจัยอันเนื่องมาจากโครงการสร้างถนนสายตากสิน - เพชรเกษม ที่จะตัดผ่านบริเวณด้านหลังวัดโพธิ์นิมิตร ซึ่งน่าจะเป็นปัจจัยอีกประการที่มีผลต่อศักยภาพในการพัฒนา ด้านที่อยู่อาศัย นอกจากนี้ยังมีบทความที่น่าสนใจเกี่ยวกับถนนสายตากสิน - เพชรเกษม โดยลง เป็นข่าวในหนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ ดังนี้ “กรมโยธาเปิดคชมทอง 10 ถนนใหม่เชื่อมกรุงเทพฯ - ปริมณฑล กรมโยธาฯ กางแผนที่ขีดแนวสะพาน - ถนนใหม่เชื่อมกรุงเทพฯ - ปริมณฑล เปิด แนวเวนคืนละเอียดขีบทุกจุดวาดแผนรับมือวิกฤตจราจรและรองรับการขยายตัวของ กทม. เผยนัก พัฒนาที่ดิน นครู้ดักบ้านซื้อที่เก็งกำไรล่วงหน้ากันจ้าละหวั่น ชี้การก่อสร้างโครงข่ายถนน - สะพานใหม่ ปลูกธุรกิจพัฒนาที่ดินคึกคักขึ้นมาทันที” (ฐานเศรษฐกิจ 20-22 มีนาคม 2539) ความ บทความนี้ถนนสายตากสิน - เพชรเกษม จะเป็นเส้นทาง 1 ใน 10 ที่กล่าวถึง ถนนสายนี้จะเริ่ม สร้างใน 2539 แล้วเสร็จในปี 2542 เป็นเส้นทางขนาด 6 เส้นทางจราจร

1.3 ปัจจัยอันเนื่องมาจากแผนโครงการปรับปรุงโครงสร้างทางรถไฟชานเมือง กทม. โดยมีสถานีรถไฟวงเวียนใหญ่ - มหาชัย เป็น 1 ใน 4 ของโครงการที่จะทำการปรับปรุง อัน จะทำให้สภาพความเป็นอยู่และการพัฒนาที่อยู่อาศัยมีมากขึ้น สำหรับโครงการนี้อยู่ในระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้ (“ตั้งปรับปรุงรถไฟวงเวียนใหญ่-มหาชัย. PROPERTY รายสัปดาห์ ปีที่ 1 ฉบับที่ 22) ในปัจจุบันยังไม่ทราบผลที่แน่ชัด (การรถไฟแห่งประเทศไทย)

2. ปัจจัยหลัก สำหรับการศึกษาครั้งนี้ กำหนดให้โครงการรถไฟและถนนยกระดับในเขต กรุงเทพมหานคร หรือที่เรียกกันว่าโครงการรถไฟฟ้าไฮปเวลด์เป็นปัจจัยหลัก ที่คาดว่าจะมีผลต่อ ศักยภาพการพัฒนาที่อยู่อาศัยบริเวณรอบสถานีรถไฟโพธิ์นิมิตร

รายละเอียดเกี่ยวกับโครงการรถไฟและถนนยกระดับในเขตกรุงเทพมหานคร (ข้อมูล : บริษัทโฮปเวลต์ (ประเทศไทย))

แนวเส้นทางสัมปทาน

แนวเส้นทางสัมปทาน จะมีระยะทางยาว 60.1 กิโลเมตร

(1) เส้นทางสายสีแดง (สาย เหนือ - ใต้) 34.2 กิโลเมตร

ช่วงระหว่าง รังสิต - บางซื่อ - ยมราช - หัวลำโพง - โทษิณมิตร

(2) เส้นทางสายสีเขียว (สาย ตะวันออก - ตะวันตก) 25.9 กิโลเมตร

ก. สายตะวันออก - ตะวันตก

ช่วงหัวหมาก - มักกะสัน - ยมราช - มีนบุรี - คลิ่งชัน

ข. สายท่าเรือ

ช่วงมักกะสัน - แม่น้ำ

ด้านเทคนิค

ระบบนี้จะประกอบไปด้วย เครื่องอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ต่างๆ อันทันสมัย ซึ่งหมายถึง ขบวนรถไฟ สัญญาณ เครื่องมือสื่อสาร เครื่องเก็บเงินค่าโดยสาร และระบบการควบคุมต่างๆ ด้วยคอมพิวเตอร์

ขบวนรถไฟ

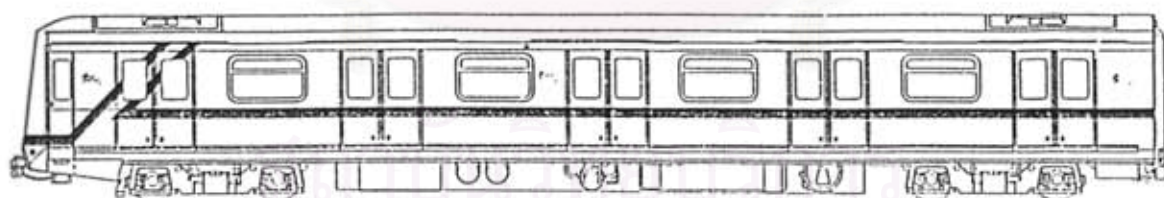
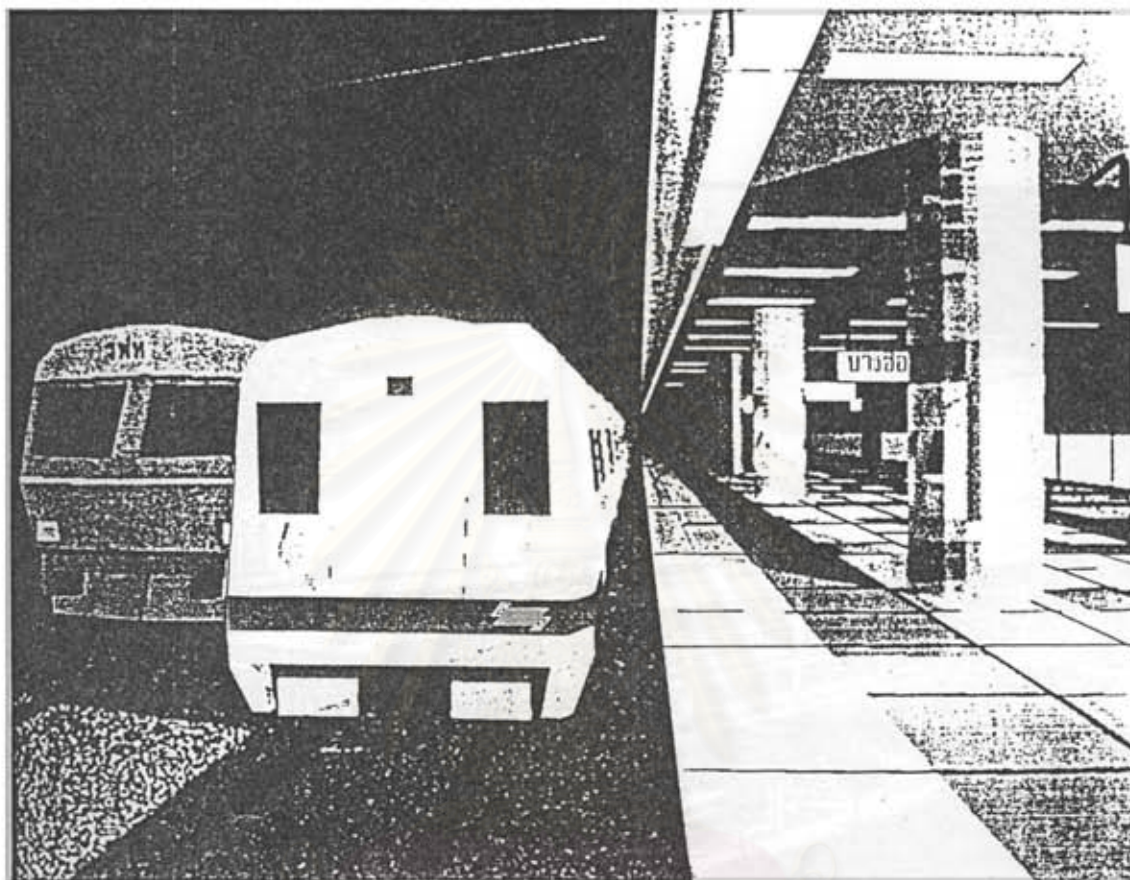
ตัวรถจะสร้างด้วยสแตนเลส หรืออลูมิเนียม 1 ขบวน มี 12 คัน เชื่อมต่อกันด้วยตัวต่อถาวร รถทุกคันจะมีระบบปรับอากาศ ระบบแจ้งข่าว และระบบเตือนภัย

รถแต่ละคันจะมีประตูเปิดปิดอัตโนมัติ 5 ประตู ของแต่ละข้าง กว้าง 1.2 เมตร เป็นชนิดบานเลื่อนด้านนอก และมีขีดความสามารถบรรทุกผู้โดยสารได้ถึง 30 คน

เมื่อระบบสมบูรณ์จะมีขีดความสามารถขนส่งผู้โดยสารได้ถึงวันละ 3 ล้านคน รถจะขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า 750 Vdc และสามารถแล่นได้สูงสุด 90 กิโลเมตร ต่อชั่วโมง

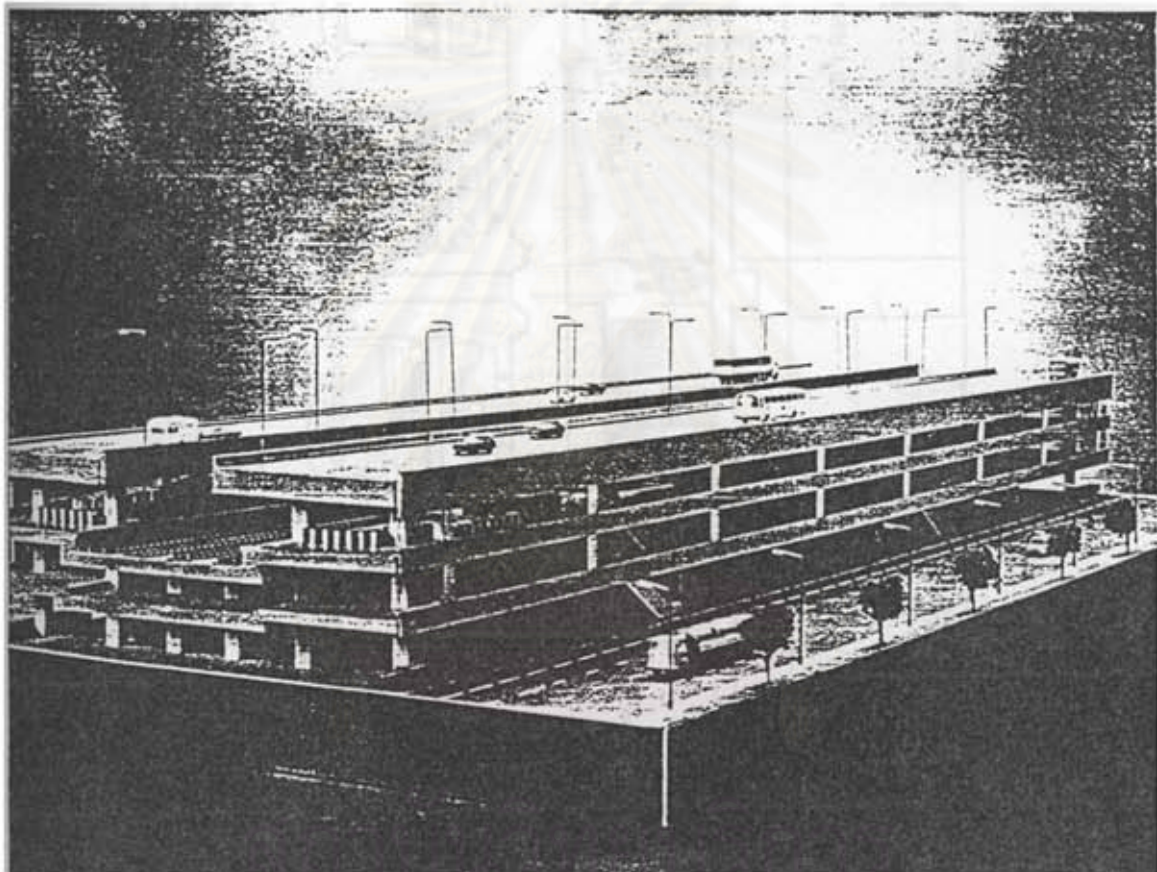
ระบบสัญญาณ

อุปกรณ์สัญญาณจะเป็นระบบบังคับทางไกลและควบคุมการเดินทางจากห้องควบคุมกลาง โดยอาศัยความสามารถของระบบคอมพิวเตอร์ที่ต่อเนื่องกันเป็นโครงข่ายที่จะปรับปรุงระบบสัญญาณของการรถไฟ ให้ดีขึ้นด้วยระบบสัญญาณ จะเกี่ยวข้องกับระบบป้องกันอัตโนมัติต่อเนื่อง (ATP) การจัดเส้นทางอัตโนมัติด้วยระบบ (PTI) และการควบคุมขีดความเร็ว รวมถึงการกำหนดสถานีหยุดไว้ล่วงหน้าด้วย



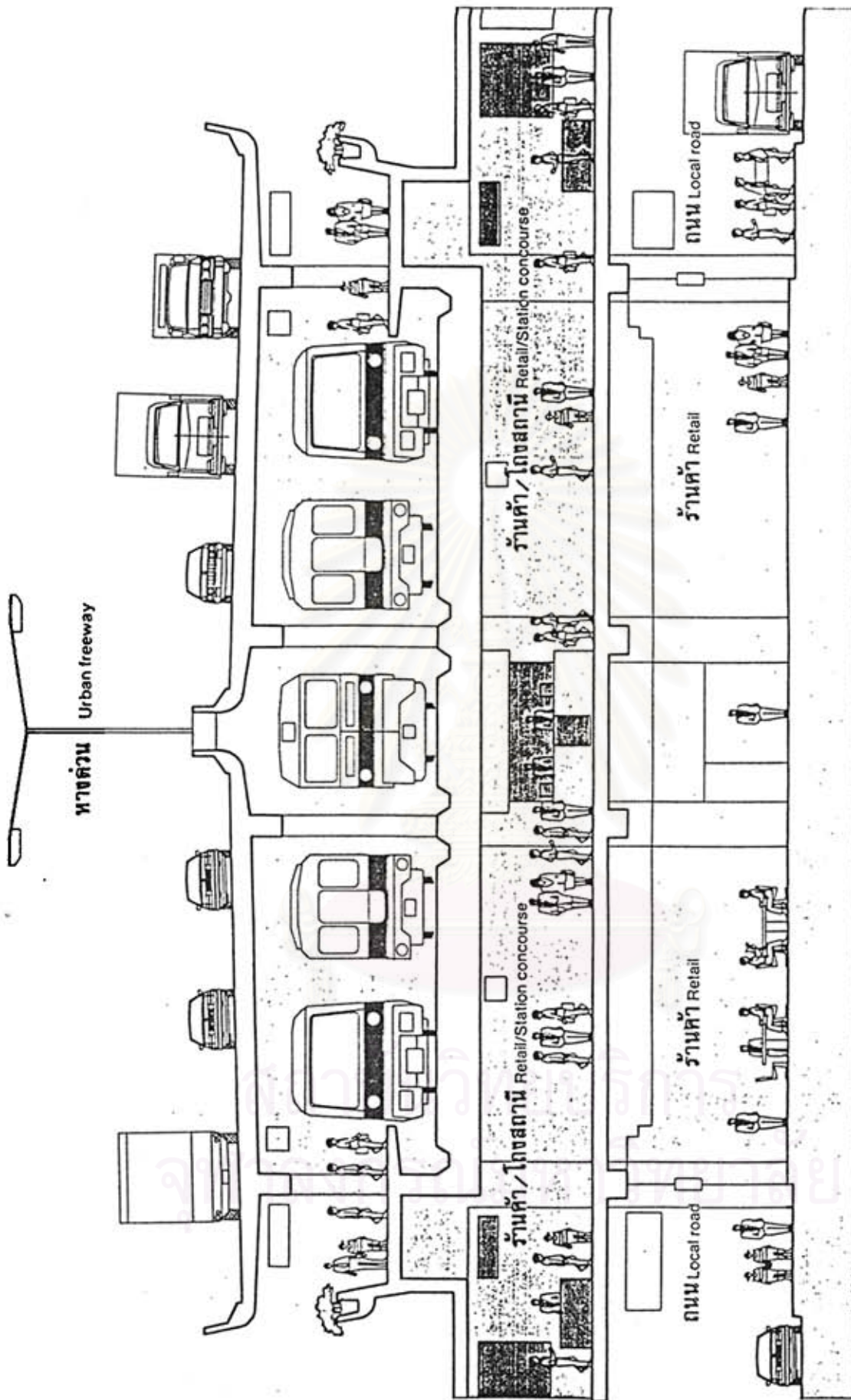
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาพที่ 4.1 แสดงรายละเอียดและรูปแบบของโครงการรถไฟและถนนยกระดับ
ในเขตกรุงเทพมหานคร



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาพที่ 4.2 แสดงรายละเอียดและรูปแบบของโครงการรถไฟและถนนยกระดับ
ในเขตกรุงเทพมหานคร



ภาพที่ 4.3 แสดงรายละเอียดและรูปแบบของโครงการรถไฟและถนนยกระดับ
ในเขตกรุงเทพมหานคร

การสื่อสาร

ระบบจะจัดให้มีโครงข่ายการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพซึ่งจะรวมกลุ่มไปถึงระบบโทรศัพท์อัตโนมัติ การส่งข่าวสารทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือจอภาพให้อ่านได้ โทรทัศน์วงจรปิด วิทยุ การประกาศข่าวสาร และจอแสดงข่าวสารเคลื่อนที่เป็นจุด

ระบบนี้จะให้ความมั่นใจว่า การสื่อสารระหว่างสถานีขบวนรถไฟ โรงพักบำรุง และห้องควบคุมส่วนกลาง จะเป็นได้ด้วยดี จะจัดให้มีเครื่องเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ และเครื่องขายตั๋วระบบแม่เหล็ก สำหรับการเดินทางเที่ยวเดียว หรือหลาย ๆ เที่ยว ทั่วทุกสถานี

สถานี

สถานีจะห่างกันประมาณ 1 กิโลเมตร มีชานชาลายาว 300 เมตร บ้าง ยาว 500 เมตร บ้าง เพื่อรองรับขบวนรถไฟฯ ทุกสถานีจะจัดให้มีทางเดินเท้า และทางขึ้นเข้าตัวชานสถานี จะมีเครื่องขายตั๋วอัตโนมัติและประตูอัตโนมัติ

ทางยกระดับและถนนในแนวราบ

ทางยกระดับจะเป็นขนาด 3 ทุ่ม ทางขนานรวม 6 ทุ่ม ทางวิ่งจะมีไหล่ถนนที่แข็งแรง เพื่อจัดตั้งบูธเก็บเงินค่าผ่านทาง และสามารถรองรับการตัดผ่านของถนนปัจจุบัน และหรือโครงข่ายถนนที่จะตัดในอนาคต ถนนแนวราบเดิมในขอบเขตแนวเส้นทางสัมปทานจะได้รับการปรับปรุงให้ดีขึ้น พร้อมไปกับการลดจำนวนทางตัดผ่านระหว่างถนนรถไฟ และรถยนต์ ให้มากที่สุด

โครงการพัฒนาที่ดินในสัมปทาน (เทศบาลคืนกำไรประชาชาติธุรกิจ ฉบับที่ 6 อนุมัติถนนใหม่ แนวเวนคืน ทางด่วน รถไฟฟ้า)

ประกอบด้วยพื้นที่โดยประมาณ 633.5 ไร่ ลงทุนทั้งสิ้นประมาณ 76,000 ล้านบาท ระยะเวลาแล้วเสร็จของโครงการและลักษณะการก่อสร้างยังไม่ได้กำหนดแน่ชัด แล้วแต่สภาพตลาดซึ่งบริษัทจะพิจารณากำหนดเป็นระยะๆ สำหรับแผนพัฒนาเบื้องต้นกำหนดแล้ว 4 แห่ง พื้นที่รวม 360 ไร่ คาดว่าจะแล้วเสร็จภายใน 16 ปี ดังนี้

1. บริเวณบ้านพักนิคมมักกะสัน

เนื้อที่ประมาณ 83 ไร่ พื้นที่ครึ่งหนึ่งจะทำเป็นย่านธุรกิจประกอบด้วยโรงแรม 4 แห่ง ศูนย์การค้า และที่ตั้งสำนักงาน พื้นที่ที่เหลืออีกครึ่งหนึ่งจะทำเป็นที่อยู่อาศัย ได้แก่ อพาร์ทเมนต์ รวมทั้งสถานที่รักษาพยาบาลสำหรับพนักงานการรถไฟ

2. บริเวณสถานีหัวลำโพง

เนื้อที่ประมาณ 112 ไร่ ลักษณะการก่อสร้างเป็นแบบเดียวกับข้อ 1

3. บริเวณบางกอกน้อย

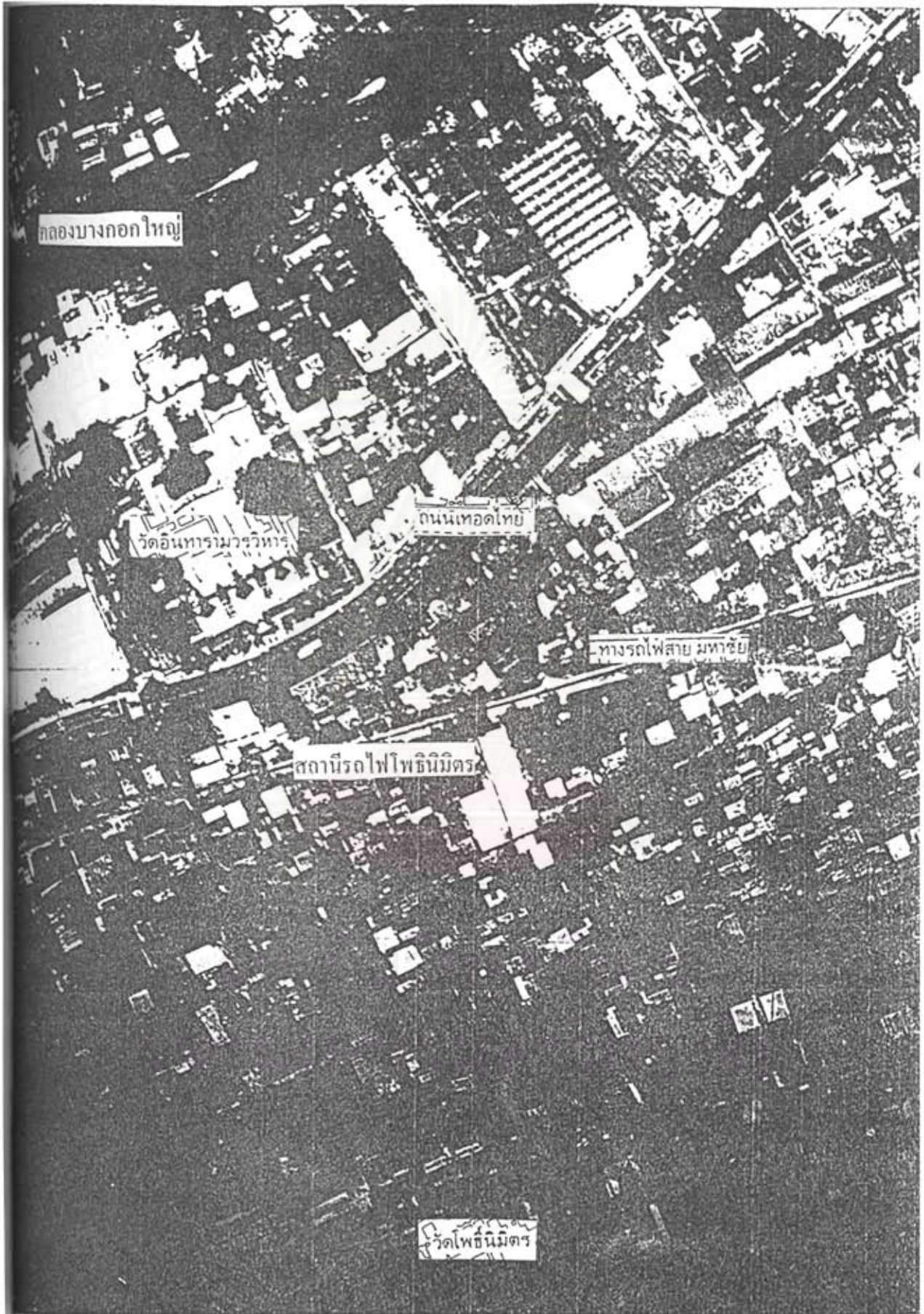
เนื้อที่ประมาณ 45 ไร่ พื้นที่ส่วนใหญ่จะทำเป็นที่อยู่อาศัยประเภทอพาร์ทเมนต์

4. บริเวณชุมชนตึกแดงบางซื่อ

เนื้อที่ประมาณ 120 ไร่ พื้นที่ส่วนใหญ่จะเป็นที่อยู่อาศัยโรงพยาบาล ขนาด 200 เตียง และสำนักงานให้การรถไฟฯ

โครงการรถไฟและถนนยกระดับในเขตกรุงเทพมหานคร สัณญามีผลบังคับเมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2534 มูลค่าการลงทุน ประมาณ 80,000 ล้านบาท โดยมีบริษัทโฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด กับการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เป็นคู่สัญญา กำหนดระยะเวลาก่อสร้างระบบทั้งหมดประมาณ 8 ปี นับแต่วันที่สัญญาจะมีผลบังคับ ซึ่งที่ผ่านมาโครงการโฮปเวลล์ได้มีการเลื่อนระยะเวลาการก่อสร้างมาโดยตลอด เนื่องจากเป็นโครงการขนาดใหญ่มีปัญหาซับซ้อนทางด้านต่างๆ ตลอดเวลา จึงไม่สามารถหาข้อยุติเรื่องระยะเวลาการก่อสร้างที่ชัดเจนได้

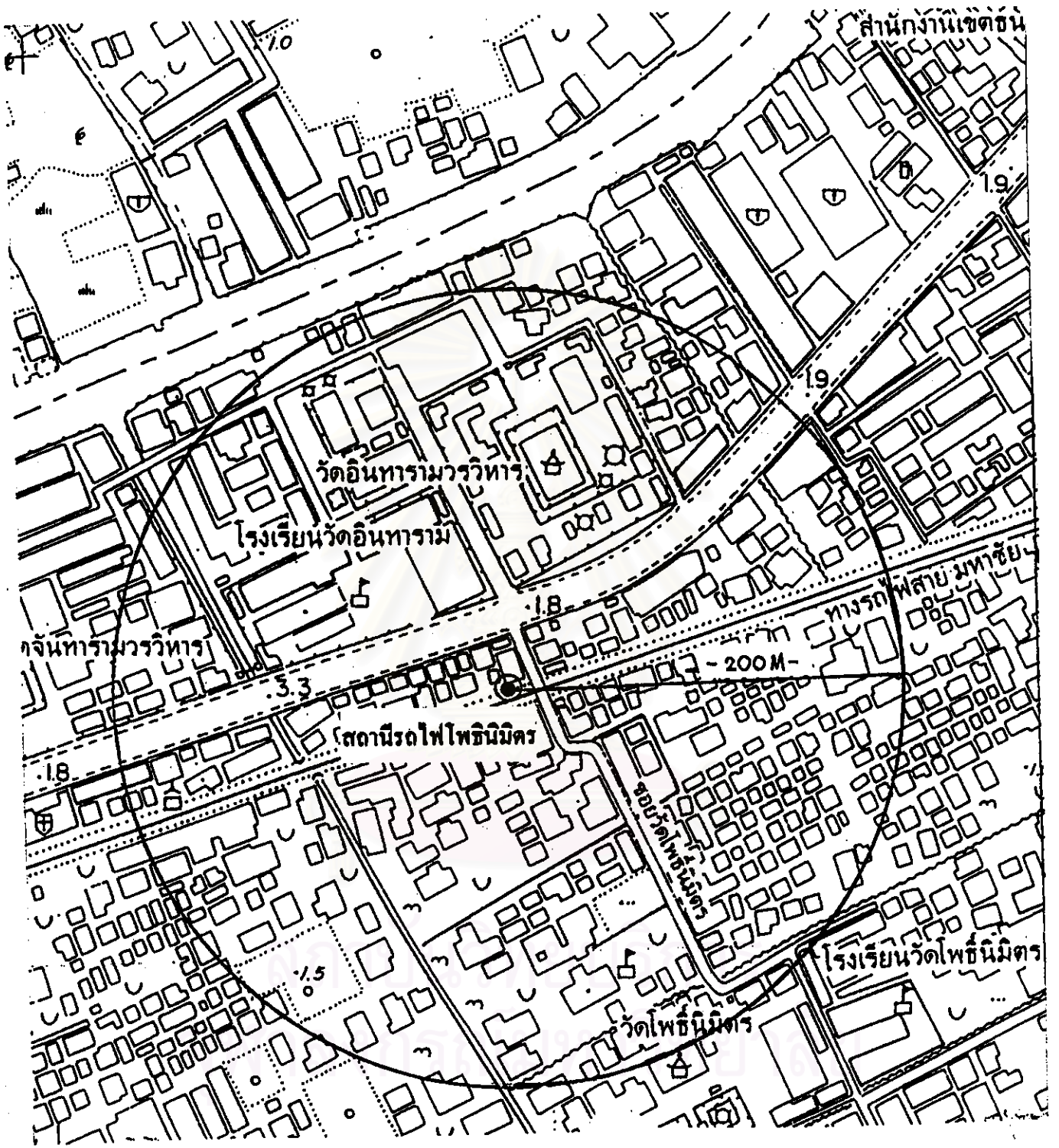
สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



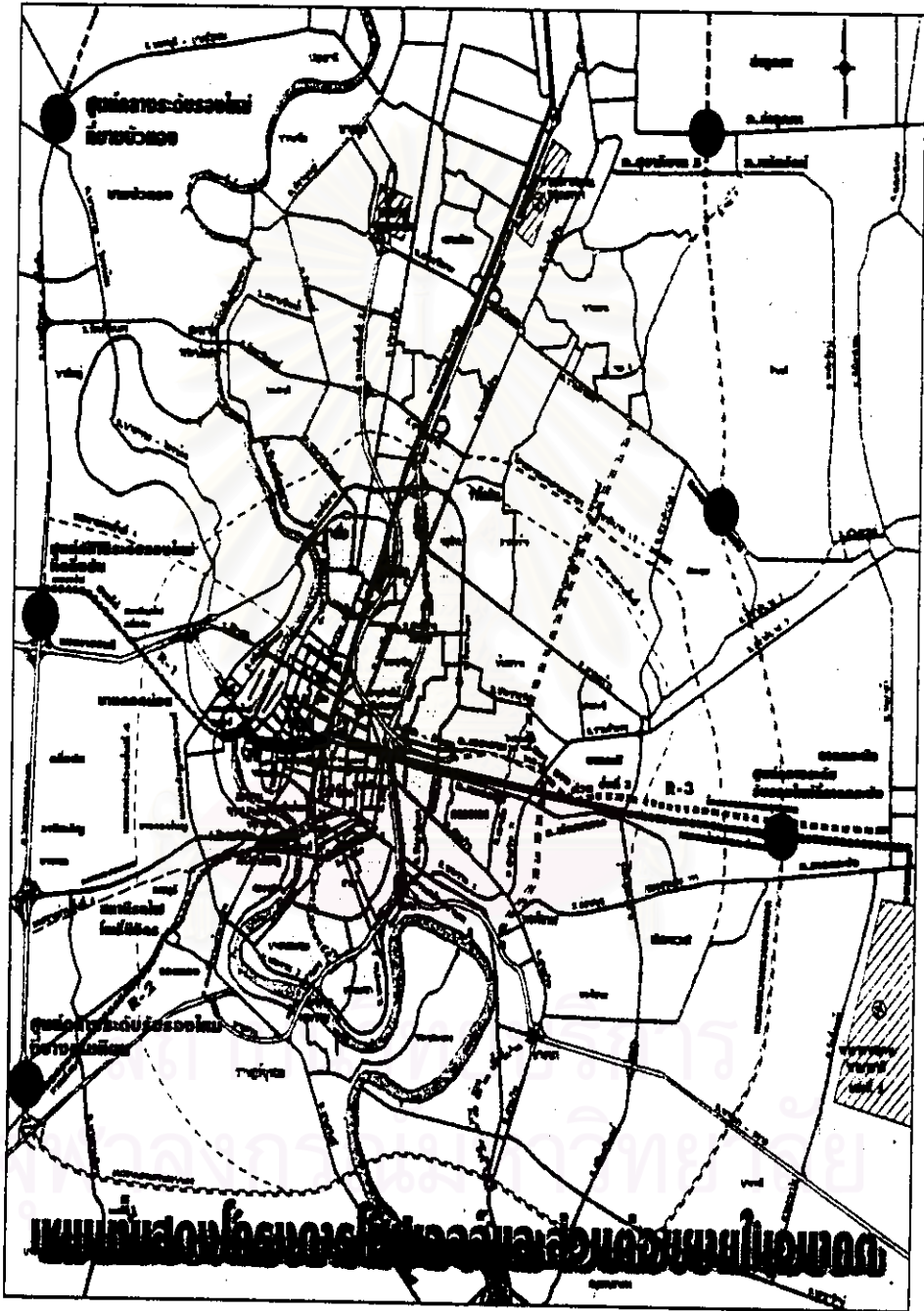
ภาพที่ 4.4 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงลักษณะที่อยู่อาศัยบริเวณรอบสถานีรถไฟโพธิ์นิมิตร



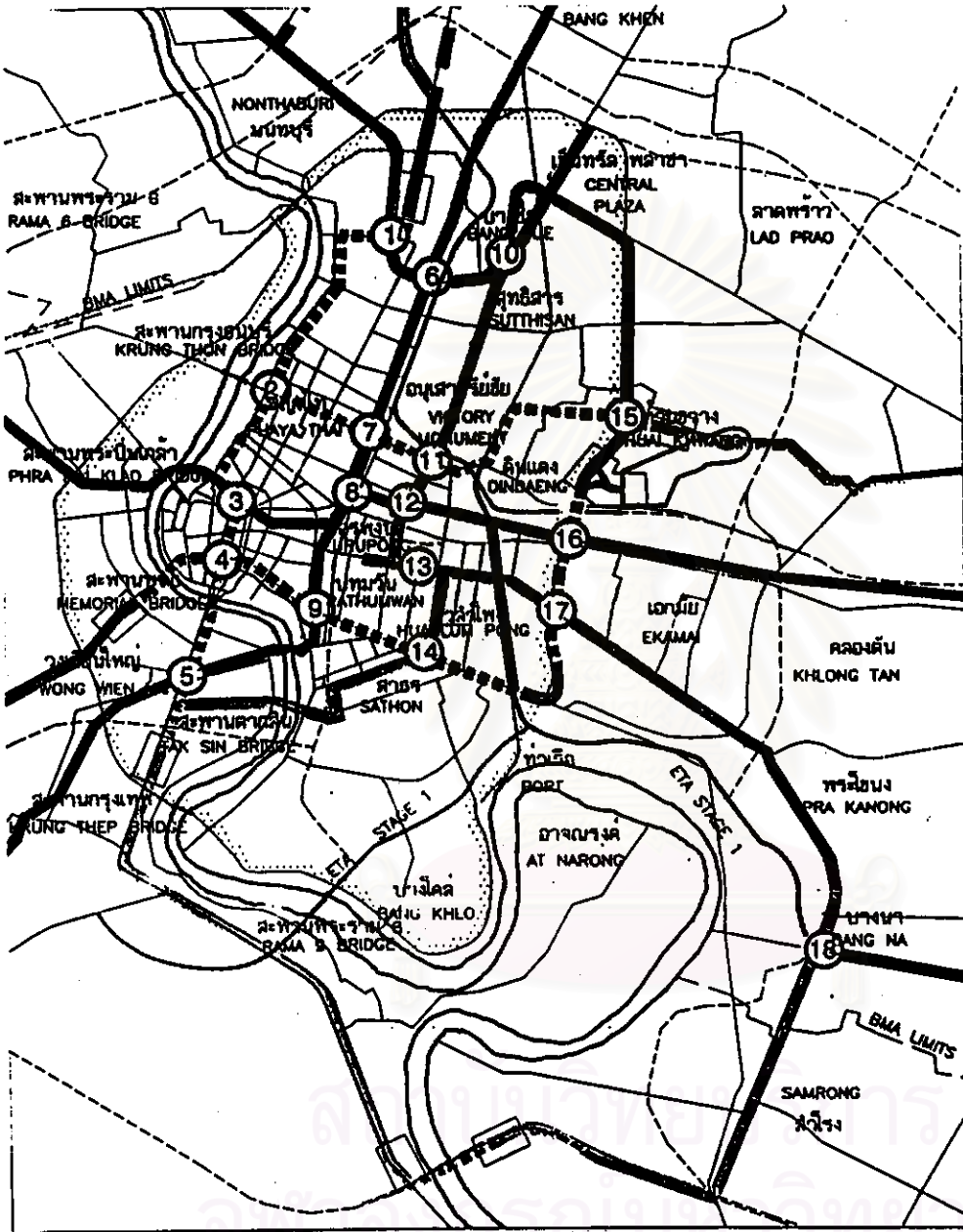
แผนที่ 4.2 แสดงลักษณะที่อยู่อาศัยในระยะ 400 เมตร รอบสถานีรถไฟโพธิ์นิมิต



แผนที่ 4.3 แสดงลักษณะที่อยู่อาศัยในระยะ 200 เมตร รอบสถานีรถไฟโพธิ์นิมิตร์



แผนที่ 4.4 แสดงเส้นทางสัมปทานส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟและถนนยกระดับ
ในเขตกรุงเทพมหานครที่น่าจะมีขึ้นในอนาคต



- โคจรเข้าด้วยกันทำให้เกิดจุดตัด 18 จุด ที่จะมีจำนวนผู้สัญจรไป-มาเพิ่มขึ้นตามต่อไปนี้
- หมายเลข 1 เป็นจุดที่วัดสี่ทิศของวัดวัดกับสถานีรถไฟ ที่บริเวณศาลา (ทางออกถนนพระยาธรรมศาสตร์ไปสะพานพุทธ)
 - หมายเลข 2 เป็นทางสี่แยกกับถนนสี่แยก ที่สะพานพุทธ (ทางออกถนนสามเสนตัดกับถนนราชวิถี)
 - หมายเลข 3 เส้นทางสี่แยกกับสี่แยก ที่วัดบูรพาภิราม (แยกถนนพระสุเมรุ กับถนนพระยาปอ)
 - หมายเลข 4 เป็นทางสี่แยกกับถนนสี่แยก ที่โรงพยาบาลศิริราช (แยกถนนเจริญกรุงกับถนนศรีเพ็ญ)
 - หมายเลข 5 เป็นทางสี่แยกกับถนนสี่แยก ที่สถานีรถไฟหัวลำโพง (ทางรถไฟของรถไฟตัดกับถนนราชวิถี)
 - หมายเลข 6 เป็นทางสี่แยกกับสี่แยก ที่บางซื่อ (ถนนพระราม 6 กับทางรถไฟของรถไฟ)
 - หมายเลข 7 เป็นทางสี่แยกกับสี่แยก โข่งพระยาวิเศษกิจ (ทางรถไฟของรถไฟตัดกับถนนราชวิถี)
 - หมายเลข 8 เป็นทางสี่แยกกับสี่แยกที่ถนนราชวิถี (ทางรถไฟของรถไฟตัดกับถนนราชวิถี)
 - หมายเลข 9 เป็นทางสี่แยกกับสี่แยกที่ถนนราชวิถี (ทางรถไฟของรถไฟตัดกับถนนราชวิถี)
 - หมายเลข 10 เป็นทางสี่แยกกับสี่แยกที่บริเวณตลาดนัดจตุจักร (ระหว่างถนนกำแพงเพชร 1 กับถนนพหลโยธิน)
 - หมายเลข 11 เป็นทางสี่แยกกับสี่แยก ที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ (แยกถนนราชวิถีกับถนนพหลโยธิน)
 - หมายเลข 12 เป็นทางสี่แยกกับสี่แยกที่พญาไท (ทางรถไฟของรถไฟตัดกับพญาไท)
 - หมายเลข 13 เป็นทางสี่แยกกับสี่แยกที่ถนนพญาไท (แยกถนนพระราม 1 กับถนนพหลโยธิน)
 - หมายเลข 14 เป็นทางสี่แยกกับสี่แยกที่ถนนพญาไท (ทางออกถนนพระราม 4 กับถนนพหลโยธิน)
 - หมายเลข 15 เป็นทางสี่แยกกับสี่แยกที่พญาไท (ทางรถไฟของรถไฟตัดกับพญาไท)
 - หมายเลข 16 เป็นทางสี่แยกกับสี่แยกที่พญาไท (แยกถนนพหลโยธินกับพญาไท)
 - หมายเลข 17 เป็นทางสี่แยกกับสี่แยกที่พญาไท (แยกถนนพหลโยธินกับพญาไท)
 - หมายเลข 18 เป็นทางสี่แยกกับสี่แยกที่พญาไท (แยกถนนพหลโยธินกับพญาไท)

แผนที่ 4.5 แสดงจุดตัดสถานีที่จะเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากโครงการรถไฟในรูปแบบต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต