

อิทธิพลของสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร)
ที่มีต่อชุมชนและบริเวณพื้นที่โดยรอบ

ว่าที่ร้อยตรีสมบัติ พรหมสุวรรณค์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2554
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)
เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository(CUIR)
are the thesis authors' files submitted through the Graduate School.

INFLUENCES OF BANGKOK BUS TERMINAL (CHATUCHAK) ON COMMUNITIES AND
SURROUNDING AREAS

Acting Sub Lt. Sombut Phromsawan

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Urban and Regional Planning Program in Urban and Regional Planning
Department of Urban and Regional Planning
Faculty of Architecture
Chulalongkorn University
Academic Year 2011
Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์	อิทธิพลของสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร)
	ที่มีต่อชุมชนและบริเวณพื้นที่โดยรอบ
โดย	ว่าที่ร้อยตรีสมบัติ พรหมสุวรรณค์
สาขาวิชา	การวางแผนภาคและเมือง
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พนิต ภูจันดา

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็น
ส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารสถาปัตยกรรมศาสตร์

..... คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พงศ์ศักดิ์ วัฒนสินธุ์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไชศรี ภัคดีสุขเจริญ)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พนิต ภูจันดา)

..... กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อภิวัฒน์ รัตนวราหะ)

..... กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(ดร.สุวดี ทองสุกปลั่ง ทรราชสุขสิน)

กิตติกรรมประกาศ

ขอกราบขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พนิต ภูจินดา อาจารย์ที่ปรึกษา ที่กรุณาเสียสละเวลาให้คำปรึกษา คำแนะนำ ทั้งเรื่องวิทยานิพนธ์และเรื่องต่างๆ อีกทั้งยังคอยตรวจแก้ไขวิทยานิพนธ์ให้เป็นไปแนวทางที่ถูกต้อง

ขอกราบขอบพระคุณ บิดา มารดา เป็นอย่างสูง ที่สนับสนุนในการศึกษา และให้คำปรึกษา รวมทั้งกำลังใจในทุกๆ ด้าน

ขอกราบขอบพระคุณคณะกรรมการสอบความก้าวหน้าวิทยานิพนธ์ทุกท่านที่เสียสละเวลาให้คำแนะนำและข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อวิทยานิพนธ์และทำให้วิทยานิพนธ์มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ขอขอบคุณเพื่อนๆ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง รุ่นที่33 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย สำหรับความช่วยเหลือต่างๆ

ขอขอบพระคุณพี่ตุ้ม พี่แสง พี่แป้น ที่ช่วยอำนวยความสะดวกด้านเอกสารการศึกษาและกำหนดการในระเบียบการต่างๆ

ท้ายที่สุดนี้หากบทความนี้มีข้อบกพร่องหรือข้อผิดพลาดประการใด ผู้เขียนขออภัยเป็นอย่างสูงในข้อบกพร่องและข้อผิดพลาดทั้งหมดและหวังว่าบทความฉบับนี้จะเป็นประโยชน์แก่ผู้สนใจไม่มากนักนอย

สมบัติ พรหมสุวรรณ : อิทธิพลของสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ที่มีต่อชุมชนและบริเวณพื้นที่โดยรอบ. INFLUENCES OF BANGKOK BUS TERMINAL (CHATUCHAK) ON COMMUNITIES AND SURROUNDING AREAS
 อ. ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก : ผศ.ดร. พนิต ภูจินดา, 111 หน้า.

งานวิจัยนี้ศึกษาอิทธิพลของสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ที่มีต่อชุมชนและพื้นที่บริเวณโดยรอบ คำถามงานวิจัยคือสถานีขนส่งผู้โดยสาร (จตุจักร) ส่งผลกระทบต่อสภาพทางเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของคนในชุมชนและบริเวณโดยรอบอย่างไร

จากการศึกษาพบว่าในภาพรวมการมีสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) นั้นได้สร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจในระดับครัวเรือนให้แก่คนในชุมชนในด้านของปัจจัยสี่ หลักประกันความมั่นคงของรายได้ในอนาคต ที่ส่งผลให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นตามมา เช่นการมีปัจจัยสี่ที่พร้อมและเพียงพอต่อสมาชิกในครัวเรือน ชีวิตความเป็นอยู่ในด้านความพึงพอใจกับสภาพแวดล้อมชุมชน เป็นต้น

โดยจากการวิจัยนี้พบว่าส่วนใหญ่คนในชุมชนเดิมจะได้รับผลประโยชน์จากมีสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ทางด้านเศรษฐกิจ เช่น แหล่งงาน การเดินทางไปต่างจังหวัดที่สะดวก และ รายได้ที่เพิ่มมากขึ้นของคนในชุมชนเดิมที่ประกอบอาชีพด้านค้าขาย การทำหอพัก บ้านพัก และอพาร์ทเมนต์ ส่วนคนในชุมชนที่เข้ามาใหม่หลังมีสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ส่วนใหญ่ได้รับผลประโยชน์ในเรื่องของการอยู่อาศัยใกล้แหล่งงาน ประหยัดค่าเดินทาง โดยบางคนที่เป็นผู้เช่าต้องจ่ายค่าเช่าที่อยู่อาศัยให้กับเจ้าของอาคาร หรือเจ้าของห้องเช่า ซึ่งส่วนใหญ่เจ้าของอาคารนั้นจะเป็นคนในชุมชนเดิม ส่วนผู้อาศัยใหม่ที่ไม่ใช่เป็นผู้เช่า แต่มีกรรมสิทธิ์อาคารที่อยู่อาศัยเป็นของตนเอง จะมีค่าเช่าที่ดินเพียงน้อยนิดในแต่ละเดือนให้กับกรมธนารักษ์ ซึ่งส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในการครองชีพน้อยลง

ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง ลายมือชื่อนิสิต.....
 สาขาวิชา การวางแผนภาคและเมือง ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก.....
 ปีการศึกษา.....2554.....

5174168525 : MAJOR URBAN AND REGIONAL PLANNING

KEYWORDS : IMPACT ON THE ECONOMIC / QUALITY OF LIFE / BUS TERMINAL

ACTING SUB LT. SOMBUT PHROMSAWAN: INFLUENCES OF BANGKOK BUS
TERMINAL (CHATUCHAK) ON COMMUNITIES AND SURROUNDING AREAS.

ADVISOR: ASSIST. PROB. PANIT PUJINDA, Ph.D, 111 pp.

This research study about influence that Bangkok bus terminal (Chatuchak) has on its surrounding communities. The question is "How the Bangkok bus terminal (Chatuchak) influences on the economic stability and quality of life of people in surrounding areas?"

Results of studying show that Bangkok bus terminal (Chatuchak) has effect on the economic stability of the tenant mainly about the four requisites and guarantee the stability of the future income of the tenant and these factor leads the tenant's quality of life to be better and has good result about contentment on community's environment

This research also found the rewards that original tenants given from Bangkok bus terminal are job source, convenience of traveling and increasing income from their business such as trading stores, rental houses/dormitories or apartments meanwhile the new tenants has given the benefit about having a residences around their workplace in reasonable rental rate from the treasury department leads to saving their cost of living.

Department Urban and Regional Planning, Student's Signature

Field of Study Urban and Region Planning, Advisor's Signature

Academic Year.....2011.....

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฎ
สารบัญแผนที่.....	ฏ
สารบัญแผนภูมิ.....	ฐ
สารบัญภาพ.....	ฑ

บทที่ 1 บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 คำถามงานวิจัย.....	2
1.3 สมมติฐานงานวิจัย.....	2
1.4 วัตถุประสงค์ของงานวิจัย.....	2
1.5 กรอบการศึกษา.....	2
1.6 หน่วยวิเคราะห์.....	3
1.7 ตัวชี้วัด.....	3
1.8 เครื่องมือ.....	3
1.9 ขอบเขตการศึกษา.....	4
1.10 วิธีดำเนินการวิจัย.....	6
1.11 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	7
1.12 คำจำกัดความที่ใช้ในงานวิจัย.....	7
1.13 ข้อจำกัดของงานวิจัย.....	8

บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับความมั่นคงของมนุษย์.....	9
2.2 แนวความคิดที่เกี่ยวกับความมั่นคงทางเศรษฐกิจ.....	13
2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตมนุษย์.....	15
2.4 กรณศึกษาหรืองานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	20

2.2 สรุปแนวความคิด ทฤษฎี และกรณีศึกษาการแก้ไขปัญหาการบุกรุกที่ดิน...	20
--	----

บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย

3.1 การกำหนดปัญหาการวิจัย.....	22
3.2 ขั้นตอนการศึกษา.....	22
3.2.1 ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี จากเอกสารและการวิจัยที่เกี่ยวข้องและสามารถนำมาใช้ในงานวิจัย.....	22
3.2.2 รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานรัฐและเอกชน.....	22
3.2.3 การคัดเลือกพื้นที่ศึกษา.....	23
3.2.4 ประชากร.....	23
3.2.5 การรวบรวมข้อมูล.....	26
3.2.6 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล.....	26
3.2.7 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	27
3.3 ตัวแปรในการศึกษา.....	27
3.3.1 ตัวแปรต้น.....	27
3.3.2 ตัวแปรตาม.....	27
3.4 ตัวชี้วัดในการศึกษา.....	27
3.4.1 ตัวชี้วัดด้านปัจจัย 4.....	28
3.4.2 ตัวชี้วัดด้านค่าใช้จ่ายในครัวเรือน.....	28
3.4.3 ตัวชี้วัดด้านหลักประกันความมั่นคงของรายได้อนาคต.....	28
3.4.4 ตัวชี้วัดด้านภาระหนี้สิน.....	28

บทที่ 4 พื้นที่เกี่ยวเนื่องและพื้นที่ศึกษา

4.1 สภาพทั่วไปของเขตจตุจักร.....	29
4.2 ข้อมูลทั่วไปของสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร).....	30
4.2.1 ความหนาแน่นของมวลาคารบริเวณโดยรอบสถานีขนส่ง.....	32
4.2.2 อาคารสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร).....	34
4.2.3 สภาพภายในพื้นที่สถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร).....	34
4.2.4 โครงข่ายการคมนาคมบริเวณพื้นที่สถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร)	36

4.2.5 สถานีขนส่งเอกชน	39
4.3 ข้อมูลทั่วไปของชุมชนบริเวณโดยรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร)	41
4.3.1 ชุมชนสวนผัก.....	43
4.3.2 ชุมชนมักดี.....	44
4.3.3 ชุมชนเคหะสถานเจริญชัย.....	46
4.3.4 ชุมชนพร้อมใจพัฒนา.....	49

บทที่ 5 วิเคราะห์ผลการวิจัย

5.1 วิเคราะห์สภาพพื้นที่บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร).....	54
5.1.1 วิเคราะห์สภาพพื้นที่สถานีขนส่งกรุงเทพมหานคร (จตุจักร).....	57
5.1.2 วิเคราะห์สภาพพื้นที่ชุมชนริมทางรถไฟ.....	59
5.1.3 วิเคราะห์สภาพพื้นที่ชุมชนริมถนนวิภาวดี.....	61
5.1.4 วิเคราะห์สภาพพื้นที่ชุมชนนิคมรถไฟ กม.11	63
5.1.5 วิเคราะห์สภาพพื้นที่โดยรวม.....	65
5.2 วิเคราะห์ข้อมูลของชุมชน.....	66
5.2.1 วิเคราะห์การใช้ประโยชน์ที่ดินของชุมชน.....	66
5.2.2 การวิเคราะห์เปรียบเทียบด้านเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของคน ในชุมชนก่อนและหลังมีสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร).....	68
5.3 สรุปการวิเคราะห์ชุมชนบริเวณสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร).....	73

บทที่ 6 อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....

6.1 อภิปรายผลจากสมมติฐาน.....	76
6.2 ปัญหาและข้อจำกัดอันเกิดจากสถานีขนส่งผู้โดยสารที่มีต่อสถานีขนส่งผู้โดยสาร และชุมชนโดยรอบ.....	77
6.3 สรุปผลการวิจัย.....	78
6.4 ข้อค้นพบจากการวิจัย.....	79
6.5 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป.....	80

รายการอ้างอิง.....	81
ภาคผนวก.....	83

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 2.1 องค์ประกอบของคุณภาพชีวิตระดับบุคคล.....	17
ตารางที่ 4.1 ข้อมูลทั่วไปของชุมชนบริเวณโดยรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร)	41

สารบัญแนที่

	หน้า
แนที่ 1.1 รัศมีภายในแขวงลาดยาว เขตจตุจักร.....	5
แนที่ 4.1 ขอบเขตพื้นที่สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (จตุจักร).....	31
แนที่ 4.2 ความหนาแน่นของมลอากาศ โดยรอบสถานีขนส่งกรุงเทพฯ (จตุจักร).....	33
แนที่ 4.3 โครงการการคมนาคมบริเวณพื้นที่สถานีขนส่งกรุงเทพฯ (จตุจักร).....	38
แนที่ 4.4 บริเวณที่ตั้งสถานีขนส่งเอกชน.....	40
แนที่ 4.5 ชุมชนบริเวณโดยรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (จตุจักร).....	42
แนที่ 5.1 ลักษณะพื้นที่บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (จตุจักร).....	58
แนที่ 5.2 การแบ่งโซนพื้นที่สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ และพื้นที่โดยรอบ.....	55
แนที่ 5.3 สภาพพื้นที่สถานีขนส่งกรุงเทพมหานคร (จตุจักร).....	57
แนที่ 5.4 สภาพพื้นที่ชุมชนริมทางรถไฟ.....	59
แนที่ 5.5 สภาพพื้นที่ชุมชนริมถนนวิภาวดี.....	61
แนที่ 5.6 สภาพพื้นที่ชุมชนนิคมรถไฟ กม. 11	63
แนที่ 5.7 การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ชุมชน.....	67

สารบัญแผนภูมิ

	หน้า
แผนภูมิที่ 1.1 แสดงกรอบแนวความคิดของงานวิจัย.....	6
แผนภูมิที่ 2.1 แสดงกรอบแนวความคิดของงานวิจัย.....	21
แผนภูมิที่ 5.1 เปรียบเทียบระดับรายได้ต่อเดือน ระหว่างผู้อยู่อาศัยก่อนและหลังการมี สถานีนชนส่งกรุงเทพ (จตุจักร).....	69
แผนภูมิที่ 5.2 เปรียบเทียบรายได้ในครัวเรือน ระหว่างผู้อยู่อาศัยก่อนและหลังการมี สถานีนชนส่งกรุงเทพ (จตุจักร).....	70
แผนภูมิที่ 5.3 เปรียบเทียบเงินออมของผู้อยู่อาศัย ระหว่างผู้อยู่อาศัยก่อนและหลังการ มีสถานีนชนส่งกรุงเทพ (จตุจักร).....	71
แผนภูมิที่ 5.4 เปรียบเทียบภาระหนี้สินระหว่าง ผู้อยู่อาศัยก่อนและหลังการมีสถานีน ชนส่งกรุงเทพ (จตุจักร).....	72

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 3.1 การทำแบบสอบถามและสัมภาษณ์คนในชุมชนทั้ง 4 ชุมชน.....	25
ภาพที่ 4.1 สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร).....	34
ภาพที่ 4.2 สภาพภายในสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร).....	35
ภาพที่ 4.3 สถานีขนส่งเอกชนรายใหญ่.....	39
ภาพที่ 4.4 บรรยากาศชุมชนบริเวณโดยรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร)	52
ภาพที่ 5.1 สภาพของบ้านเรือนในชุมชน.....	66

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ความเจริญเติบโตทางสภาพเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ ประกอบกับผลของการขยายตัวของภาคธุรกิจ อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การท่องเที่ยวและบริการ สิ่งเหล่านี้ทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจและสังคม และการใช้ที่ดิน อันก่อให้เกิดความต้องการในการเดินทางเพิ่มขึ้น ทั้งนี้การเดินทางในเมืองต้องเร่งรีบและมีเวลาจำกัดมากขึ้น ดังนั้นระบบขนส่งมวลชน ระบบรถไฟฟ้าและรถไฟฟ้าใต้ดิน จึงเป็นบริการหนึ่งที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงการเดินทางของคนในเมือง ดังนั้นรัฐโดยกรุงเทพมหานครจึงได้จัดทำโครงการระบบรถไฟฟ้า เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรภายในเมือง แต่โครงการไม่สามารถหาพื้นที่ เพื่อก่อสร้างโรงจอดรถและตู้ขบวนบำรุงรถไฟฟ้า จึงได้ทำการศึกษาและเห็นว่าพื้นที่สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ หมอชิต ที่ตั้งอยู่บนริมถนนพหลโยธิน มีความเหมาะสม จึงได้มีการทำบันทึกข้อตกลงระหว่างกรุงเทพมหานครกับกรมธนารักษ์ ในการย้ายสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ(หมอชิต) เดิม ไปอยู่บริเวณถนนกำแพงเพชร 2 เป็นการชั่วคราว บนที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ขนาดพื้นที่ 70 ไร่ และใช้ชื่อว่าสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ(จตุจักร) ซึ่งเปิดใช้งาน เมื่อวันที่ 8 เมษายน 2541 เพื่อรองรับประชาชนที่จะเดินทางไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือ และภาคกลาง และยิ่งจะเพิ่มปริมาณมากขึ้น จากปริมาณการเข้า – ออกของรถโดยสารเฉลี่ยวันละ 3,743 เที่ยว โดยมีผู้โดยสารเข้ามาใช้บริการวันละ 111,341 คน ทำให้สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ เกิดความแออัด ไม่สามารถรองรับกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นได้เพียงพอต่อความต้องการของประชากร ทำให้เกิดการขยายตัวของกิจกรรมต่างๆ รอบบริเวณพื้นที่สถานีขนส่งและในชุมชน เพื่อรองรับกิจกรรมที่เกิดขึ้น

ในงานวิจัยนี้จึงมุ่งศึกษา อิทธิพลของสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ(จตุจักร) ในฐานะสาธารณูปการของเมือง ในแง่ของการเป็นจุดขนถ่ายและเคลื่อนย้ายคน สินค้าระหว่างเมืองกับชนบท ซึ่งเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน การคมนาคม ส่งผลให้เศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของประชากรในพื้นที่และชุมชนโดยรอบมีการเปลี่ยนแปลง ตามการลงทุนในธุรกิจการค้า ที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง บริเวณพื้นที่และชุมชนรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ(จตุจักร)

1.2 คำถามงานวิจัย

1) คำถามหลัก

สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ในฐานะสาธารณูปการของเมืองส่งผลกระทบต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของคนในชุมชนและพื้นที่โดยรอบอย่างไร

2) คำถามย่อย

ก. ก่อนและหลังมีสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ส่งผลกระทบต่อด้านเศรษฐกิจของคนในชุมชนอย่างไร

ข. คนในชุมชนบริเวณรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ประกอบอาชีพในแหล่งงานใด เกี่ยวข้องกับสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานครหรือไม่

ค. ภายหลังจากเกิดสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ส่งผลให้คุณภาพชีวิตของคนในชุมชนเป็นอย่างไร

1.3 สมมติฐานงานวิจัย

1) สมมติฐานหลัก

สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) มีอิทธิพลต่อความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นของคนในชุมชนโดยรอบ

2) สมมติฐานรอง

หลังมีสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) เกิดแหล่งจ้างงานให้กับชุมชน

1.4 วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

1) ศึกษาผลกระทบต่อด้านเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของคนในชุมชน บริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร)

2) ทราบถึงปัญหาและข้อจำกัดอันเกิดจากสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ที่มีต่อชุมชนและพื้นที่โดยรอบ

1.5 กรอบการศึกษา

การวิจัยครั้งนี้มุ่งเน้นที่การศึกษาผลกระทบ และวิเคราะห์ผลด้านเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของคนในชุมชนรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ภายหลังจากการมีสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) โดยเน้นศึกษาชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากการมีสถานีขนส่งกรุงเทพมหานครมากที่สุด คือ ชุมชนริมทางรถไฟ ซึ่งประกอบด้วย 4 ชุมชน ได้แก่ 1) ชุมชนสวนผัก 2) ชุมชนภักดี 3) ชุมชนพร้อมใจ 4) ชุมชนไทรคู่ เพื่อนำมาเปรียบเทียบความแตกต่างในสภาพ

เศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตที่เปลี่ยนไปของคนในชุมชนก่อนและหลังมีสถานีขนส่งผู้โดยสาร กรุงเทพมหานคร (จตุจักร) จึงจำเป็นต้องมีการศึกษาเพื่อนำแนวความคิด ทฤษฎี และตัวอย่างกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้องมาประยุกต์ใช้ในพื้นที่ศึกษา สิ่งตีพิมพ์และงานวิจัยที่มีอยู่ รวมถึงการทบทวนบทความและงานวิจัยที่สอดคล้องและสามารถนำมาประยุกต์ใช้ในงานวิจัยได้ การศึกษาครั้งนี้ใช้เนื้อหาในการวิจัยใน 2 ประเด็น ดังนี้

- 1) แนวความคิดเกี่ยวกับความมั่นคงทางเศรษฐกิจ
- 2) แนวความคิดเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตของมนุษย์

เมื่อได้ทบทวนแนวความคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องแล้ว จึงได้ประมวลและคัดเลือกตัวแปรต้นและตัวแปรตาม เพื่อนำไปสร้างกรอบแนวความคิดในการศึกษา โดยมีตัวแปรในการวิเคราะห์ ดังนี้

ตัวแปรต้น : สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร)

ตัวแปรตาม : ความมั่นคงด้านเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของคนในชุมชน

1.6 หน่วยวิเคราะห์

คนในชุมชนริมทางรถไฟ ประกอบด้วย (ชุมชนสวนผัก, ชุมชนภักดี, ชุมชนพร้อมใจพัฒนา, ชุมชนเคหะสถานเจริญชัย) ซึ่งอยู่ในบริเวณรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร)

1.7 ตัวชี้วัด

1) ด้านเศรษฐกิจ ชี้วัดจากจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งแจกแจงตามระดับผลกระทบ และตัวชี้วัดเรื่องความมั่นคงทางเศรษฐกิจในระดับรายบุคคล เช่นรายได้ รายจ่าย ภาระหนี้สิน และเงินออม ของคนในชุมชนรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร)

2) ด้านคุณภาพชีวิต ชี้วัดจากจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งแจกแจงตามระดับผลกระทบต่อความพึงพอใจในด้านความมั่นคงทางเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิต ก่อนและหลังการมีสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร)

1.8 เครื่องมือ

1) ข้อมูลเชิงสถิติ การแจกแจงจำนวนและร้อยละในการวิเคราะห์ เพื่อนำมาเปรียบเทียบความมั่นคงด้านเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิต ก่อนและหลังการมีสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร) ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้อยู่อาศัยก่อนและหลังการมีสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร)

2) แบบสอบถามเชิงลึก เพื่อศึกษากลุ่มตัวอย่างของคนในชุมชนที่มีการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของผู้อยู่อาศัยเดิมและผู้อยู่อาศัยใหม่ ก่อนมีสถานี่ขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) จากอิทธิพลของสถานี่ขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร)

3) การสัมภาษณ์เชิงลึก เพื่อทราบถึงผลกระทบด้านเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของผู้อยู่อาศัยเดิมและผู้อยู่อาศัยใหม่ บริเวณรอบสถานี่ขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ภายหลังจากมีสถานี่ขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร)

1.9 ขอบเขตการศึกษา

1.9.1 ขอบเขตการวิจัย

- ศึกษาสภาพเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของผู้อยู่อาศัยเดิมและผู้อยู่อาศัยใหม่ในชุมชนในพื้นที่บริเวณโดยรอบที่ได้รับอิทธิพลจากสถานี่ขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) โดยเปรียบเทียบก่อนและหลังการมีสถานี่ขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร)

- ศึกษาผลกระทบจากสถานี่ขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ที่มีผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของคนในชุมชนโดยรอบสถานี่ขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร)

1.9.2 ขอบเขตทางด้านพื้นที่

รัศมีภายในแขวงลาดยาว เขตจตุจักร ซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานี่ขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ถนนกำแพงเพชร (แผนที่ 1.1)

โดย	ทิศเหนือ	จรดถนนรัชดาภิเษก
	ทิศใต้	จรดถนนกำแพงเพชร
	ทิศตะวันตก	จรดคลองเปรมประชากร
	ทิศตะวันออก	จรดถนนพหลโยธินและวิภาวดี

แผนที่ 1.1 รัศมีภายในแขวงลาดยาว เขตจตุจักร



สัญลักษณ์

- พื้นที่ว่าง
- ที่อยู่อาศัย
- พาณิชย์ยกรรม
- สถาบันราชการ
- สถานีขนส่ง
- คลังสินค้า
- อุตสาหกรรม
- ทางพิเศษ
- ถนน
- ขอบเขตพื้นที่ศึกษาและบริเวณโดยรอบ



N

ผู้ศึกษา: สมบัติ พรหมสวรรค์



ที่มา: ระบบภูมิสารสนเทศGIS และผู้วิจัย 2554

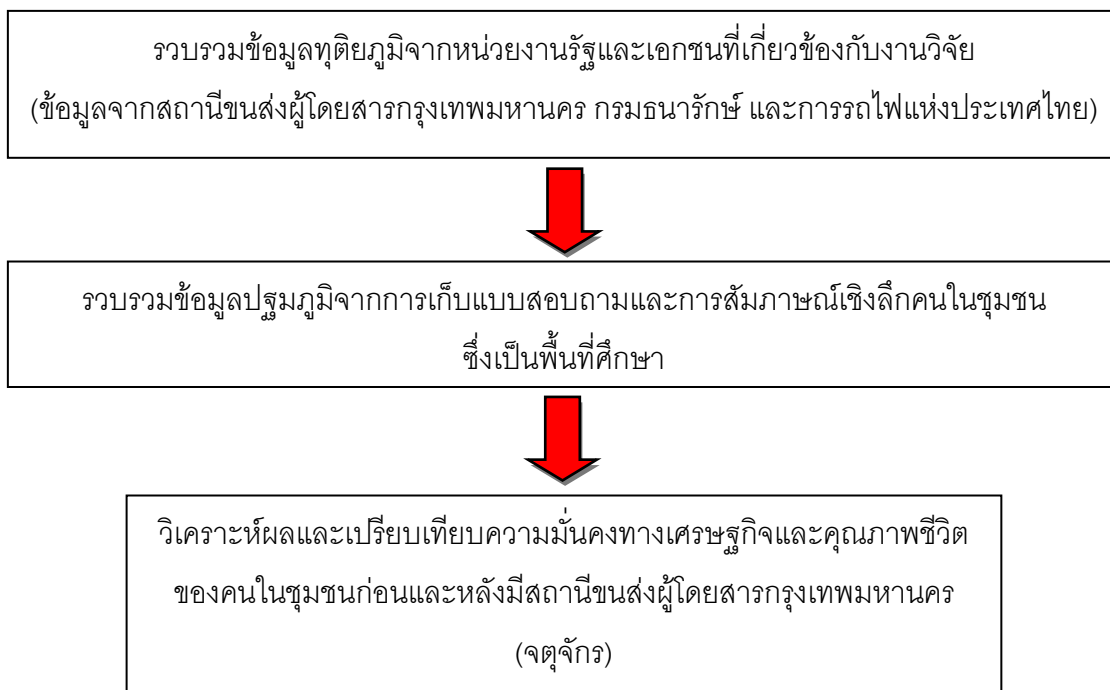


คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อิทธิพลของสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ที่มีต่อชุมชนและบริเวณพื้นที่โดยรอบ

1.10 วิธีดำเนินการวิจัย

- 1) สํารวจสภาพพื้นที่ทั่วไป กิจกรรมการค้า และการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณชุมชนรอบพื้นที่สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร)
- 2) ศึกษาแนวความคิด ทฤษฎี งานวิจัย และเอกสารหลักฐานจากหน่วยงานราชการและเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นพื้นฐานนำไปสู่การสร้างกรอบแนวความคิดในการศึกษา
- 3) การเก็บข้อมูลทุติยภูมิ การเก็บรวบรวมข้อมูลเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ทางด้านกายภาพ เพื่อให้ทราบถึงสภาพปัญหา ข้อจำกัดและบทบาทของพื้นที่ศึกษา
- 4) เก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ จากการใช้แบบสอบถาม การสำรวจ การสัมภาษณ์เชิงลึกของคนในชุมชนพื้นที่ศึกษา
- 5) วิเคราะห์ผล เชิงปริมาณด้วยวิธีการทางสถิติ และการวิเคราะห์เชิงคุณภาพ ใช้การนำข้อมูลที่ได้จากการสำรวจทั้งจากแบบสอบถามและการสัมภาษณ์คนในชุมชน 4 ชุมชน รอบสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) เพื่อนำมาเปรียบเทียบข้อมูลในเชิงสถิติ โดยทำการวิเคราะห์จากโปรแกรม Excel แสดงผลในรูปแบบกราฟและตาราง จากนั้นจึงนำมาสรุปผลในรูปแบบเชิงบรรยายและการอภิปราย
- 6) แนวทางในการควบคุมกิจกรรมการค้า และการใช้ที่ดินบริเวณรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ที่เหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่ศึกษา



แผนภูมิที่ 1.1 แสดงขั้นตอนวิธีการวิจัย

1.11 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผลการศึกษาทำให้ทราบถึงผลกระทบจากการสร้างสาธารณูปการขนาดใหญ่ (สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร) ที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน เศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งกรุงเทพ ซึ่งเป็นชุมชนดั้งเดิม เพื่อเป็นข้อเสนอแนะในการเตรียม วางแผนในการจัดพื้นที่ให้สามารถรองรับความต้องการของผู้เข้ามาใช้บริการ โดยไม่ขัดแย้งหรือขัดกับขัดกับวิถีชีวิตของชุมชนเดิม

1.12 คำจำกัดความที่ใช้ในงานวิจัย

อิทธิพล หมายถึง อำนาจที่ส่งผลกระทบทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง

ผลกระทบ หมายถึง ผลที่เกิดขึ้นหลังจากการเปลี่ยนแปลงสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ในที่นี้เป็น การเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัยและแหล่งงานของคนในชุมชนบริเวณโดยรอบสถานีขนส่งผู้โดยสาร กรุงเทพมหานคร (จตุจักร)

ผู้อยู่อาศัยเดิม หมายถึง ผู้อยู่อาศัยในชุมชนเดิม ก่อนการมีสถานีขนส่งกรุงเทพมหานคร (จตุจักร)

ผู้อยู่อาศัยใหม่ หมายถึง ผู้อยู่อาศัยในชุมชนที่เข้ามาอยู่อาศัย ภายหลังจากการมีสถานีขนส่ง กรุงเทพมหานคร (จตุจักร)

ความมั่นคงทางเศรษฐกิจ หมายถึง การที่คนในชุมชนมีความสามารถในการเข้าถึง ปัจจัย 4 หรือสิ่งจำเป็นขั้นพื้นฐาน มีรายได้ที่มั่นคง และไม่มีภาระหนี้ที่เกินกว่าความสามารถในการจ่าย รวมถึงมีการสนับสนุนจากรัฐหรือหน่วยงานต่างๆ ในการดูแลและให้ความมั่นใจในเรื่องของการเงิน ที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของคนในชุมชน

คุณภาพชีวิต หมายถึง คุณภาพในด้านสุขภาพ สังคม การศึกษา ซึ่งเป็นค่าเทียบเคียงไม่มีกฎเกณฑ์ตายตัวแน่นอน กล่าวคือ ทุกคนหรือทุกประเทศอาจกำหนดมาตรฐานต่างๆ กันไป ตามความต้องการในด้านคุณภาพชีวิตนี้ย่อมเปลี่ยนแปลงไปได้ตามเวลาและภาวะการณ์ (ยุพา อุดมศักดิ์, 2516) (ในงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยเน้นคุณภาพชีวิตด้านเศรษฐกิจของคนในชุมชน)

1.13 ข้อจำกัดของงานวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการเก็บข้อมูลและติดตามผลกระทบจากอิทธิพลของการมีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ที่ส่งผลกระทบต่อคนในชุมชนบริเวณโดยรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ซึ่งทำให้เกิดการเปลี่ยนที่อยู่อาศัยและแหล่งงานของคนในชุมชน ข้อจำกัดในงานวิจัยนี้คือ ชุมชนที่ศึกษาได้รับผลกระทบจากโครงการของรัฐ เช่น การวางแผนท่าอากาศยานนานาชาติ และการเวนคืนที่ดินเพื่อเตรียมโครงการทางด่วน ทำให้คนในชุมชนไม่ค่อยให้ความร่วมมือ ซึ่งข้อมูลอาจจะกระทบต่อวิถีชีวิต และที่อยู่อาศัยของชุมชน อีกทั้งยังมีธุรกิจที่ผิดกฎหมาย และกลุ่มผู้มีอิทธิพลอยู่ในพื้นที่ ซึ่งอาจกระทบต่อการให้ข้อมูล จึงไม่สามารถหาข้อมูลของคนในชุมชนได้ครบถ้วน

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเกี่ยวกับอิทธิพลของการมีสถานี่ชนสงผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ที่มีผลต่อชุมชนและบริเวณโดยรอบในด้านเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิต ภายหลังกการมีสถานี่ชนสงผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) จำเป็นต้องมีการนำแนวความคิด ทฤษฎี และตัวอย่างกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้องมาประยุกต์ใช้ในพื้นที่ศึกษา รวมถึงการทบทวนบทความและงานวิจัยต่างๆ ที่สอดคล้องและสามารถนำมาประยุกต์ใช้ในงานวิจัยได้ การศึกษาครั้งนี้ใช้แนวความคิด ทฤษฎี ตัวอย่างกรณีศึกษาและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- 1) แนวความคิดเกี่ยวกับความมั่นคงของมนุษย์
- 2) แนวความคิดเกี่ยวกับความมั่นคงทางเศรษฐกิจ
- 3) แนวความคิดเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตมนุษย์
- 4) กรณีศึกษาหรืองานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

คำว่า “ความมั่นคง” นั้นตามพจนานุกรมของ Webster ได้ให้คำนิยามไว้ ว่าหมายถึงสภาวะแห่งความรู้สึกปลอดภัย ความเชื่อมั่น การมีอิสระ การมีเสถียรภาพ การได้รับหลัก ประกัน และการมีความมั่นคงในชีวิต (Noah Webster, 1971: 1641)

2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับความมั่นคงของมนุษย์

แนวคิดความมั่นคงของมนุษย์ (Human Security) ของ UNDP (United Nation Development Program) ซึ่งปรากฏในรายงาน “การพัฒนามนุษย์ 1994” เป็นแนวคิดใหม่เกิดขึ้นในต้นศตวรรษที่ 21 ได้เสนอแนวคิดกว้างๆ ว่ามนุษย์ควรเป็นศูนย์กลางของการพัฒนา (People Cantered) หรืออีกนัยหนึ่งการพัฒนาต้องคำนึงถึง “มนุษย์” และ “ความมั่นคงของมนุษย์” เป็นสำคัญโดยเป้าหมายเบื้องต้นของการพัฒนา 2 ประการคือ มนุษย์ต้องปลอดภัยจากความกลัว (Freedom from fear) และมนุษย์ต้องปลอดภัยจากความขาดแคลน (Freedom from want) (สำนักมาตรฐานการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์, 2548)

โครงการพัฒนาแห่งสหประชาชาติจำแนกองค์ประกอบของความมั่นคงของมนุษย์ออกเป็น 7 องค์ประกอบ (United Nations Development, 1994, pp.22-38) ดังนี้

- 1) ความมั่นคงทางอาหาร (Food security) หมายถึง ประชาชนมีอาหารเลี้ยงชีวิตได้อย่างเพียงพอจากรายได้ที่เกิดขึ้น หรือจากทรัพย์สินที่มีอยู่
- 2) ความมั่นคงทางด้านสุขภาพ (Health security) หมายถึง ประชาชนมีสุขภาพดีปลอดจากโรคติดต่อต่างๆ รวมถึงความสามารถในการเข้าถึงบริการด้านการรักษาพยาบาล

3) ความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจ (Economic security) หมายถึง ประชาชนมีรายได้พอเพียงแก่การยังชีพ และมีหลักประกันการมีงานทำ

4) ความมั่นคงด้านสิ่งแวดล้อม (Environment security) หมายถึง ความสมบูรณ์ของทรัพยากรบนแผ่นดิน ในอากาศและแหล่งน้ำ อันทำให้มนุษย์สามารถสร้างถิ่นฐานอยู่ได้

5) ความมั่นคงด้านบุคคล (Personal security) หมายถึง ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ปลอดภัยจากอาชญากรรมและความรุนแรงต่างๆ

6) ความมั่นคงของชุมชน (Communities security) หมายถึง ความมีเกียรติและศักดิ์ศรีในวัฒนธรรมของชุมชนที่ประชาชนอาศัยอยู่ มีสันติภาพสงบสุขภายในชุมชน และระหว่างชุมชนใกล้เคียง

7) ความมั่นคงทางการเมือง (Political security) หมายถึง การมีสิทธิและความเสมอภาค ตลอดจนได้รับการคุ้มครองสิทธิทางการเมือง

โดยในแนวความคิดเดียวกันนี้ อัญมณี บุรณกานนท์, 2546 ได้ให้ความหมายคล้ายคลึงกันคือ องค์ประกอบของความมั่นคงของมนุษย์ได้จำแนกออกเป็น 7 องค์ประกอบ ได้แก่

1) ความมั่นคงทางเศรษฐกิจ ได้แก่ ความมั่นใจในเรื่องรายได้พื้นฐาน ซึ่งได้มาจากภาคการผลิตและค่าจ้างแรงงาน หรือจากการให้ความช่วยเหลือจากรัฐในเรื่องการเงิน ผลกระทบที่รุนแรงมากที่สุดประการหนึ่งจากปัญหาความมั่นคงทางเศรษฐกิจ คือ การไร้ที่อยู่อาศัย

2) ความมั่นคงทางอาหาร เป็นความมั่นคงที่ ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงแหล่งอาหารพื้นฐานได้ ทั้งทางกายภาพและเศรษฐกิจในทุก ๆ เวลา ซึ่งหมายถึง การมีอาหารรับประทานอย่างเพียงพอ และมีสิทธิในการเข้าถึงแหล่งอาหารได้ ไม่ว่าจะจากการเพาะปลูกด้วยตนเองหรือการซื้อหรือการได้ประโยชน์จากระบบการแจกจ่ายอาหารของภาครัฐ การเข้าถึงอาหารเกิดจากการเข้าถึงทรัพย์สิน งาน หรือการมีรายได้ที่แน่นอน

3) ความมั่นคงด้านสุขภาพ โรคภัยไข้เจ็บเป็นสาเหตุของการตาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งโรคอันเนื่องมาจากติดเชื้อและโรคพยาธิ การติดเชื้อในระบบทางเดินหายใจ โรคท้องร่วง วัณโรค การเสียชีวิตเหล่านี้ ส่วนมากเกี่ยวข้องกับภาวะทุพโภชนาการและการอาศัยอยู่ในสภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย

4) ความมั่นคงของสิ่งแวดล้อม หมายถึง ความต้องการพึ่งพาสภาพแวดล้อมที่ดีปราศจากภัยคุกคามด้านสิ่งแวดล้อม เช่น ปัญหามลภาวะทางอากาศ

5) ความมั่นคงของบุคคล เป็นความมั่นคงที่สำคัญที่สุดที่มนุษย์ต้องการ เป็นความมั่นคงปลอดภัยจากความรุนแรงทางกายภาพ จากภัยคุกคามในหลายรูปแบบ

6) ความมั่นคงของชุมชน ประชาชนส่วนมากได้รับความมั่นคงปลอดภัย จากการเป็นสมาชิกของกลุ่ม เช่น ครอบครัว ชุมชน องค์กร หรือกลุ่มเชื้อชาติที่จะสร้างให้เกิดอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรม และชุดของค่านิยมที่นับถือ รวมทั้งให้ความช่วยเหลือสนับสนุนในภาคปฏิบัติอีกด้วย

7) ความมั่นคงปลอดภัยด้านการเมือง คือ การที่คนสามารถมีชีวิตอยู่ในสังคมที่ให้เกิดริตตามหลักการสิทธิมนุษยชนพื้นฐาน ไม่ถูกละเมิดสิทธิมนุษยชน

ความมั่นคงของมนุษย์ทั้ง 7 ประการข้างต้น เป็นความมั่นคงที่มีผลต่อวิถีชีวิตของมนุษย์ โดยทั่วไป ซึ่งความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจถือเป็นหลักสำคัญประการหนึ่ง ซึ่งต้องรวมถึงการส่งเสริมให้ประชาชนมีความมั่นคงทางอาชีพ ดังที่สายทิพย์ วงศ์สังข์ยะ (2540, น. 14) สรุปไว้ว่า ความมั่นคงทางอาชีพ เป็นความรู้สึกที่เกิดความปลอดภัยว่า จะมีงานทำ มีรายได้แน่นอน มีผลตอบแทนอันเกิดจากรายได้ สวัสดิการที่สามารถดำรงชีพ ได้รับการปกครองอย่างเป็นธรรม มีโอกาสในความก้าวหน้าในการทำงาน และสามารถทำงานได้จนเกษียณอายุ เพื่อให้ตนเองและครอบครัวดำรงชีพอย่างปกติสุข ช่วยเหลือตนเองได้โดยไม่เกิดภาระต่อสังคม

จากการที่นักวิชาการต่างๆ ได้ให้ความหมายของคำว่า ความมั่นคงและความมั่นคงของมนุษย์ไว้ตามที่กล่าวมาแล้วนั้น กล่าวโดยสรุปคือ ความมั่นคง หมายถึงการที่ประชาชนมีความปลอดภัยจากภัยคุกคามด้าน ความหวาดหวั่น ความเจ็บป่วย อาชญากรรม และการกดขี่ข่มเหง หมายถึงการได้รับการปกป้องจากการหยุดชะงักที่ไม่พึงประสงค์ในการดำเนินชีวิตประจำวัน ไม่ว่าจะ เป็นในชีวิตส่วนตัว ชีวิตการทำงานในชุมชน หรือในสภาพแวดล้อม เพราะสำหรับประชาชนส่วนใหญ่ ความไม่มั่นคงมาจากความวิตกกังวลในเรื่องชีวิตประจำวันมากกว่าที่จะมาจากเหตุการณ์อันเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นในโลก ความไม่มั่นคงเหล่านี้ครอบคลุมทั้งความรุนแรงและความขาดแคลนที่เกิดขึ้นในชีวิตประจำวันของบุคคล ดังนั้นประเด็นความมั่นคงที่มีความสำคัญสำหรับประชาชนทั่วไปคือ ความมั่นคงในงาน ความมั่นคงในรายได้ ความมั่นคงในสุขภาพ ความมั่นคงในสิ่งแวดล้อม ความมั่นคงจากอาชญากรรม ประเด็นความมั่นคงเหล่านี้เป็นประเด็นที่มีความสำคัญสำหรับคนทั้งโลก ไม่ว่าจะมาจากประเทศ ที่ยากจนหรือร่ำรวย โดยมีองค์ประกอบทั้ง 7 มิติที่กล่าวมาแล้วนั้นพบว่าความมั่นคงของมนุษย์เป็นความมั่นคงเชิงบูรณาการ ถึงแม้องค์ประกอบแต่ละมิติจะมีความเกี่ยวข้องกันน้อยมากแต่การที่จะพัฒนาความมั่นคงของมนุษย์ จะกระทำแบบแยกส่วนไม่ได้ กล่าวคือ การสร้างความมั่นคงในมิติรายได้และการมีงานทำ ไม่สามารถนำไปสู่ ความมั่นคงของมนุษย์ ดังนั้นการที่มนุษย์จะมีความมั่นคงในชีวิตได้ต้องประกอบด้วย การที่มนุษย์มีความมั่นคงในรายได้นั้นต้องมีงานที่มั่นคงทำให้เกิดอาชีพที่มั่นคง นำไปสู่รายได้ที่พอเพียงต่อการดำรงชีวิตและมีเงินเหลือออม ทำให้มีที่อยู่อาศัย มีการศึกษา มีสุขภาพอนามัยที่สมบูรณ์ ส่งผลให้มีความอบอุ่นและทำให้เกิดความสุขมีจิตใจที่เบิกบานมีความรู้สึกมั่นคงในชีวิต รู้สึกมีคุณค่าและมีความสุข พร้อมที่จะมีส่วนร่วมในสังคมและให้ความร่วมมือในทางการเมืองต่างๆ ซึ่งเป็นเรื่องที่มี

ความสัมพันธ์กันอย่างต่อเนื่อง โดยองค์ประกอบในมิติที่ 4 การที่มีงานทำและมีรายได้ เป็นมิติที่มีความสำคัญต่อความมั่นคงของมนุษย์และส่งผลต่อคุณภาพชีวิตที่ดีของมนุษย์

สำนักงานมาตรฐานการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ (2548, น.2) นิยามความหมายของ ความมั่นคงของมนุษย์ หมายถึง การที่ประชาชนได้รับหลักประกันด้านสิทธิ ความเป็นอยู่ การตอบสนองความจำเป็นขั้นพื้นฐานสามารถดำรงชีวิตอยู่ในสังคมได้อย่างมีศักดิ์ศรี ตลอดจนได้รับโอกาสอย่างเท่าเทียมกันในการพัฒนาศักยภาพของตนเอง โดยมีองค์ประกอบความมั่นคงใน 10 มิติ คือ

มิติที่ 1 ที่อยู่อาศัย หมายถึง การมีสิทธิครอบครองที่อยู่อาศัยที่มีสภาพมั่นคงมีสาธารณูปโภคพื้นฐานพอเพียง อยู่ภายใต้สิ่งแวดล้อมที่ดีและมีทางเข้าออกที่สะดวก

มิติที่ 2 สุขภาพอนามัย หมายถึง การมีสถานภาพด้านสุขภาพอนามัย (Health Status) ที่ดีได้รับการคุ้มครองจากหลักประกันด้านสุขภาพพอเพียง สามารถเข้าถึงได้โดยมีข้อจำกัดน้อยและปราศจากพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเจ็บป่วยด้วยร่างกายและจิตใจ

มิติที่ 3 การศึกษา หมายถึง การได้รับการศึกษาที่ดีอย่างน้อยไม่ต่ำกว่าการศึกษามัธยมศึกษาและการได้รับการศึกษาต่อเนื่องอย่างเท่าเทียม ตลอดจนสามารถใช้ความรู้ความสามารถในการประกอบอาชีพตรงตามการศึกษาที่ได้รับมา

มิติที่ 4 การมีงานทำและมีรายได้ หมายถึง การได้ทำงานเต็มเวลาที่มั่นคงและพึงพอใจมีรายได้และเงินออมที่พอเพียงแก่การดำรงชีพโดยไม่มีหนี้สินที่ไม่มีคุณค่า

มิติที่ 5 ความมั่นคงส่วนบุคคล หมายถึง ความปลอดภัยและรู้สึกปลอดภัยจากการประทุษร้ายทางร่างกายและทรัพย์สิน

มิติที่ 6 ครอบครัว หมายถึง การสมาชิกในครอบครัวมีความสัมพันธ์ที่ดี เคารพและให้เกียรติซึ่งกันและกัน มีการร่วมรับผิดชอบภาระของครอบครัว

มิติที่ 7 การสนับสนุนทางสังคม หมายถึง การที่บุคคลมีบุคคลพร้อมจะให้การช่วยเหลือ ได้รับการคุ้มครองและสามารถเข้าถึงบริการของสังคมได้โดยมีข้อจำกัดน้อยและความรู้สึกมีคุณค่าและความสุขในชีวิต

มิติที่ 8 สังคม - วัฒนธรรม หมายถึง การที่บุคคลมีเวลาปลอดจากภารกิจ การงาน เพื่อใช้สำหรับการพักผ่อนอย่างพอเพียง ตลอดจนการติดตามข่าวสารด้านสังคม - วัฒนธรรมอย่างสม่ำเสมอใช้เวลาในการพัฒนา ทางจิตใจ โดยการปฏิบัติศาสนกิจ และมีส่วนร่วมในกิจกรรมชุมชน

มิติที่ 9 สิทธิและความเป็นธรรม หมายถึง การที่บุคคลได้รับการเคารพในสิทธิไม่ถูกล่วงละเมิดสิทธิ และรู้สึกถึงการได้รับโอกาสจากสังคมอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม

มติที่ 10 การเมืองและธรรมาภิบาล หมายถึง การที่บุคคลมีส่วนร่วมทางการเมืองประเภทต่างๆ และระดับต่างๆ อย่างสม่ำเสมอ ตลอดจนได้รับการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมจากหน่วยงานและบุคลากรของรัฐ นอกจากนี้ยังรู้สึกไว้วางใจในความโปร่งใสของหน่วยงานและเจ้าหน้าที่รัฐ

จากการศึกษาแนวความคิดข้างต้นจะพบว่าแนวความคิดในเรื่องของความมั่นคงของมนุษย์นั้นจะมุ่งเน้นในเรื่องของปัจจัย 4 ของมนุษย์ และปัจจัยที่มีผลต่อการดำรงชีวิตของมนุษย์ รวมถึงสภาพแวดล้อมที่เป็นเป้าหมายของมนุษย์ ในการตั้งถิ่นฐานและทรัพยากรที่เอื้อต่อชีวิตมนุษย์

ไพบุลย์ วัฒนศิริธรรม (2546, น.1-3) กล่าวถึงความมั่นคงหลัก 5 ประการ ซึ่งถือเป็นพื้นฐานสำคัญของชีวิตมนุษย์โดยทั่วไป ไม่ว่าจะเป็นคนระดับใด เชื้อชาติใด อาชีพใดก็ตาม ล้วนมีความต้องการความมั่นคงเหล่านี้ ซึ่งได้แก่

- 1) ความมั่นคงทางสุขภาพ เช่นความไม่เป็นโรคภัยแรง ไม่เจ็บป่วยจนเป็นอุปสรรคต่อการทำงานหรือดำเนินชีวิตตามปกติ
- 2) ความมั่นคงทางเศรษฐกิจ คือ มีช่องทางเลี้ยงชีพ มีรายได้เพียงพอแก่ความจำเป็นพื้นฐานได้แก่ ปัจจัย 4 โดยไม่มีหนี้สินเกินกำลัง รวมทั้งมีหลักประกันรายได้ในอนาคต
- 3) ความมั่นคงทางสังคม รวมถึงความมั่นคงของครอบครัวและชุมชน ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และการอยู่ร่วมกันอย่างปกติสุขในสังคม
- 4) ความมั่นคงทางการเมืองการปกครอง ได้แก่ การมีสิทธิเสรีภาพเพียงพอ ไม่ถูกละเมิดสิทธิมนุษยชน มีความยุติธรรมเสมอภาคในสังคม ประเทศชาติมีความปลอดภัยจากการรุกรานหรือการทำให้แตกแยก
- 5) ความมั่นคงในทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม คือมีทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่เอื้ออำนวยอย่างต่อเนื่องต่อการประกอบอาชีพและการดำเนินชีวิต

2.2 แนวความคิดที่เกี่ยวกับความมั่นคงทางเศรษฐกิจ

อัญมณี บุรณกานนท์ (2546) สรุปความมั่นคงทางเศรษฐกิจหมายถึง ความมั่นใจในเรื่องรายได้พื้นฐาน ซึ่งได้มาจากภาคการผลิตและค่าจ้างแรงงาน หรือจากการให้ความช่วยเหลือจากรัฐในเรื่องการเงิน

ศิริพร ธนารัตตะภูมิจิ (2547 , น.23-24) ได้กล่าวถึงปัจจัยและองค์ประกอบในการสร้างอาชีพและรายได้ของเกษตรกรไว้ดังนี้ ปัจจัยและองค์ประกอบในการสร้างอาชีพและรายได้ของเกษตรกรมีมากมายแต่ปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญ ได้แก่ การพัฒนาคุณภาพสินค้าให้เป็นไปตามความต้องการของลูกค้า ซึ่งคุณภาพที่กล่าวถึงนี้รวมความถึงคุณภาพในด้านรูปร่าง ขนาด สี สัน รสชาติ และประเด็นที่สำคัญยิ่ง คือคุณภาพด้านความปลอดภัย ทั้งในการบริโภคและความปลอดภัยที่จะ

ไม่นำเอาศัตรูพืชและสัตว์ติดไปกับสินค้าด้วย ซึ่งในปัจจุบันได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาและควบคุมคุณภาพ ตั้งแต่การผลิตวัตถุดิบจากไร่ นาที่มีคุณภาพและปลอดจากสารตกค้างและ ยาปราบศัตรูพืชจนถึงโต๊ะอาหาร ซึ่งเป็นหลักการพื้นฐานในการช่วยยกระดับรายได้ให้แก่เกษตรกร และเป็นกระบวนการที่จะช่วยให้เกษตรกรมีรายได้เพิ่มจากการเพิ่มกิจกรรมในด้านอื่น นอกจากนี้ยังต้องมีการเร่งรัดพัฒนาสินค้าใหม่ๆ เพิ่มขึ้นเพื่อให้เกษตรกรมีโอกาสสร้างรายได้เพิ่ม ซึ่งสรุปได้ว่าอาชีพและรายได้ต้องอยู่คู่กัน เพราะอาชีพเป็นที่มาของรายได้ และรายได้จะเพิ่มขึ้นหรือลดลงก็ขึ้นอยู่กับการพัฒนาความรู้และเพิ่มประสบการณ์ในวิชาชีพที่มีอยู่ หากไม่มีอาชีพก็จะมีรายได้ จึงถือได้ว่าการมีงานทำมีรายได้ที่เพียงพอและมั่นคงเป็นปัจจัยกำหนดฐานะความเป็นอยู่ที่ช่วยให้ชีวิตของคนมีอยู่ดีมีสุขได้ ชีวิตการทำงานและรายได้นับเป็นปัจจัยสำคัญยิ่งต่อความอยู่ดีมีสุข เมื่อประชาชนของประเทศมีงานทำ มีชีวิตการทำงานและมีรายได้ที่ถือได้ว่าเป็นความสำเร็จของการพัฒนาประเทศประการหนึ่ง เพราะนอกจากจะสร้างความอยู่ดีมีสุขในระดับบุคคลแล้วยังส่งผลต่อความสัมพันธ์ที่ดีในครอบครัวทำให้ครอบครัวอบอุ่น เพราะมีรายได้ในการดำรงชีพ ลดปัญหาครอบครัวแตกแยกเพราะการไม่มีงานทำ

ปัจจัยที่มีต่อความมั่นคงทางรายได้ (ศักดิ์ศรี บริบาลบรรพตเขตต์, 2545, น.6) ประกอบด้วย

- 1) การได้รับรายได้อย่างต่อเนื่องเพื่อให้ได้รับการตอบสนองของความจำเป็น และความ ต้องการในปัจจุบันและอนาคต
- 2) การมีรายได้ที่แท้จริง หมายถึง รายได้ที่ได้มานั้นมีอำนาจซื้อเพียงพอในการซื้อสินค้าและบริการแม้ว่าราคาสินค้าจะเพิ่มขึ้น
- 3) การได้รายได้สูงกว่าระดับความยากจน หรือมาตรฐานความจำเป็นในการดำรงชีวิตมี รายได้เพียงพอ ในการจัดสิ่งของและบริการเพื่อสนองความต้องการที่เหนือกว่าความต้องการ พื้นฐานของบุคคลและครอบครัว
- 4) การมีรายได้ที่อยู่ในระดับที่มีความสัมพันธ์กับมาตรฐานในการดำรงชีวิตของบุคคลอื่น ในชุมชนและสังคมเดียวกัน

อาจกล่าวได้ว่าความมั่นคงทางรายได้ของบุคคลมีความเกี่ยวข้องและสัมพันธ์กับ

- 1) การได้รับตอบสนองของความจำเป็นความต้องการขั้นพื้นฐานซึ่งได้แก่ อาหาร เครื่องนุ่งห่ม สุขภาพอนามัย ที่อยู่อาศัย และสิ่งจำเป็นในการดำรงชีวิตอื่นๆ
- 2) ความรู้สึกพึงพอใจและความมั่นใจต่อความสามารถในการจัดหาสินค้าและบริการ ให้แก่ตนเองและครอบครัว
- 3) การที่ตนเองและครอบครัวมีมาตรฐานในการดำรงชีวิตอยู่ในระดับเดียวกันหรือใกล้เคียงกับมาตรฐานในการดำรงชีวิตของคนในชุมชน

ดังนั้น สรุปแนวความคิดที่ใช้ในงานวิจัยนี้คือ ความมั่นคงทางเศรษฐกิจ หมายถึง การพิจารณาถึงการที่ประชาชนมีความมั่นคงทางด้านรายได้ ซึ่งจะส่งผลให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีมีความสุข มีความมั่นคงในชีวิต มีอาชีพที่แน่นอนมั่นคง ดังนั้นรายได้จะเพิ่มขึ้นหรือลดลง ขึ้นอยู่กับการพัฒนาความรู้ประสบการณ์ในการประกอบอาชีพของแต่ละคน หากไม่มีอาชีพก็จะมีรายได้ และแหล่งงานประเภทของงานเป็นสิ่งสำคัญและมีอิทธิพลต่อชีวิตความเป็นอยู่ของมนุษย์ ซึ่งในงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยได้นำแนวความคิดความมั่นคงทางเศรษฐกิจมาใช้สำหรับเป็นตัวชี้วัดในงานวิจัยชิ้นนี้ ประกอบด้วยตัวชี้วัดคือ รายได้ เงินออม ภาระหนี้สิน และการมีงานทำ ของคนในชุมชนระดับรายบุคคล

2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตมนุษย์

แนวคิดคุณภาพชีวิต (Quality of Life) เป็นแนวคิดที่เกิดขึ้นในประเทศตะวันตก เกิดขึ้นในทศวรรษที่ 1970 ในประเทศไทยแนวคิดคุณภาพชีวิตปรากฏใน แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 3 (2515-2519) ซึ่งเป็นช่วงที่มีความผันผวนทางการเมืองอย่างมาก แนวคิดนี้เกิดขึ้นจากการพิจารณาถึงการเจริญทางเศรษฐกิจ รายได้ประชาชาติที่เพิ่มขึ้นแต่การกระจายรายได้กลับไม่เป็นธรรม คนส่วนใหญ่ของประเทศยังยากจน ควรได้รับการพัฒนา ในแง่ของการสร้างคุณภาพชีวิตให้กับคนในสังคมไทย โดยเฉพาะผู้ด้อยโอกาส เกษตรกร ผู้สูงอายุ ผู้ใช้แรงงาน (ฉวีวรรณ เรืองอุทัย, 2541, น. 7) แนวคิดคุณภาพชีวิตมีความสัมพันธ์กับความจำเป็นพื้นฐานโดยผู้ที่จะมีคุณภาพชีวิตที่ดีได้นั้น จำเป็นต้องผ่านเกณฑ์ความจำเป็นพื้นฐานทุกตัวชี้วัด นอกจากนั้นคำว่า “คุณภาพชีวิต” ยังถูกมองว่าเป็นเป้าหมายของการพัฒนาต่างๆ การพัฒนาที่สมบูรณ์ต่างมุ่งให้คนมีคุณภาพชีวิตที่ดีทั้งสิ้น ดังนั้น จึงนำความหมายของคุณภาพชีวิตมาเสนอไว้ดังนี้

คุณภาพชีวิต (Quality of Life) หมายถึง การมีปัจจัยพื้นฐานเบื้องต้นสำหรับการดำรงชีพของประชาชน เพื่อการอยู่ร่วมกันในชุมชน และสังคมโดยไม่ทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้แก่ 1) การมีสุขภาพดี 2) มีที่อยู่อาศัยและสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม 3) มีโอกาสเข้าถึงบริการสังคมขั้นพื้นฐานที่จำเป็นแก่การดำรงชีวิต 4) มีครอบครัวที่สุขสบาย 5) มีการประกอบอาชีพและมีรายได้เพียงพอต่อการดำรงชีวิต 6) มีส่วนร่วมในการพัฒนาความเป็นอยู่และการกำหนดชีวิตของตนเองและชุมชน 7) มีการพัฒนาจิตใจของตนเองให้ดีขึ้น 8) มีจิตสำนึกและร่วมอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ความหมายตามนิยามของ ธ.ก.ส.)

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2545, น. 12) กำหนดคำนิยามของคุณภาพชีวิตหรือความอยู่ดีมีสุขไว้ว่า ความอยู่ดีมีสุข หมายถึง การมีสุขภาพอนามัยที่ดีทั้งร่างกายและจิตใจ มีความรู้ มีงานทำที่ทั่วถึง มีรายได้พอเพียงต่อการดำรงชีพ มีครอบครัวที่อบอุ่นมั่นคง อยู่ในสภาพแวดล้อมที่ดีและ อยู่ภายใต้ระบบการบริหารจัดการที่ดีของภาครัฐ

มณี ชุตินาฎติกุล (2543, น. 14) ได้กล่าวว่า คุณภาพชีวิตที่ดี หมายถึง การมีปัจจัยเพียงพอในการดำรงชีวิต ได้แก่ปัจจัยด้านรายได้ หรือเศรษฐกิจ เป็นส่วนสำคัญที่ทำให้เกิดคุณภาพชีวิตที่ดี การมีสุขภาพดีทั้งร่างกายและจิตใจ มีความสามารถในการพึ่งพาตนเอง มีศักยภาพในการประกอบอาชีพ สามารถแก้ปัญหาได้ มีความสัมพันธ์ที่ดีต่อครอบครัวและชุมชน ทำให้เกิดการพัฒนาประเทศในด้านเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม

กรมการพัฒนาชุมชน (กระทรวงมหาดไทย, กรมการพัฒนาชุมชน, 2546, น.16) ได้ให้ความหมายคุณภาพชีวิตเพิ่มเติมว่าหมายถึง การดำรงชีวิตของมนุษย์ไม่เพียงต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมตามความจำเป็นพื้นฐานในสังคมหนึ่งๆ ในเวลาหนึ่งๆ เท่านั้น หากแต่คุณภาพชีวิตของประชาชนจะดี ย่อมหมายรวมถึง การที่ครอบครัวนั้นหรือชุมชนนั้น ได้บรรลุเกณฑ์ความจำเป็นพื้นฐาน (จปฐ.) ครบถ้วนทุกประการอีกด้วย อาจกล่าวได้ว่าคุณภาพชีวิตจึงเป็นทั้งเป้าหมาย (Ends) ของการพัฒนาการที่มีลักษณะเป็นนามธรรม คือ ความพึงพอใจใน ความสุข และเป็นทั้งแนวทางปฏิบัติ (Means) เพื่อให้เกิดสภาพชีวิตความเป็นอยู่ที่ดี ได้รับการตอบสนองความต้องการขั้นพื้นฐานมีลักษณะเป็นรูปธรรม โดยที่องค์ประกอบและตัวชี้วัดคุณภาพชีวิตได้มีนักวิชาการหลายท่านได้นำเสนอได้อย่างสนใจ

2.3.1 องค์ประกอบของคุณภาพชีวิตที่ดี

ระพีพรรณ คำหอม (2548, น. 28-29) กล่าวว่า คุณภาพชีวิต หมายถึงระดับที่บุคคลรู้สึกสนุกสนานต่อความเป็นไปได้ในชีวิตของเขา พื้นที่คุณภาพชีวิตของบุคคลจะประกอบด้วย 3 ส่วน ได้แก่ 1)ความเป็นอยู่ (being) 2) ความเป็นเจ้าของ (belonging) และ 3) สิ่งที่จะมาถึง (becoming) ซึ่งแสดงได้ดังตารางที่ 2.1 ต่อไปนี้

ตารางที่ 2.1 องค์ประกอบของคุณภาพชีวิตระดับบุคคล

ความเป็นอยู่ (Being)	สิ่งที่บุคคลควรได้รับ (Who one is)
ความเป็นอยู่ด้านกายภาพ	<ul style="list-style-type: none"> - สุขภาพกาย - อนามัยส่วนบุคคล - โภชนาการ - การออกกำลังกาย - การแต่งกายและเสื้อผ้า - สภาพกายภาพทั่วไปที่ปรากฏ
ความเป็นอยู่ด้านจิตใจ	<ul style="list-style-type: none"> - สุขภาพจิตและการปรับตัว - การรับรู้ - ความรู้สึก - ความภาคภูมิใจ การมองตนเอง การควบคุมตนเอง
ความเป็นเจ้าของ (Belonging)	<ul style="list-style-type: none"> - การติดต่อกับบุคคลที่แวดล้อม
ความเป็นเจ้าของด้านกายภาพ	<ul style="list-style-type: none"> - บ้าน - ที่ทำงาน/โรงเรียน - เพื่อนบ้าน - ชุมชน
ความเป็นเจ้าของด้านสังคม	<ul style="list-style-type: none"> - ความใกล้ชิดกับผู้อื่น - ครอบครัว - เพื่อน - ผู้ร่วมงาน - เพื่อนบ้านและชุมชน
ความเป็นเจ้าของด้านชุมชน	<ul style="list-style-type: none"> - รายได้พอเพียง - บริการสุขภาพและบริการสังคม - การจ้างงาน - การจัดการศึกษา - การจัดนันทนาการ - การจัดงานและกิจกรรมของชุมชน
สิ่งที่เกิดขึ้น (Becoming)	<ul style="list-style-type: none"> - เป้าหมายส่วนบุคคลและความคาดหวังที่จะเกิดขึ้น
การปฏิบัติที่จะเกิดขึ้น	<ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมภายในบ้าน - งานที่จ่ายค่าตอบแทน

	- กิจกรรมโรงเรียนหรืออาสาสมัคร - การดูแลสุขภาพหรือความต้องการทางสังคม
การใช้เวลาว่างที่จะเกิดขึ้น	- กิจกรรมที่ส่งเสริมให้เกิดการผ่อนคลายและลดความเครียด
ความเจริญเติบโตที่จะเกิดขึ้น	- กิจกรรมที่ส่งเสริมให้เกิดการบำรุงรักษาหรือการปรับปรุงความรู้ และทักษะ - การปรับตัวเพื่อการเปลี่ยนแปลง

สำนักงานมาตรฐานการพัฒนาการสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ (2548) กล่าวว่า องค์ประกอบของคุณภาพชีวิตมนุษย์ควรมีองค์ประกอบในด้านต่างๆ ได้แก่

- 1) ด้านสังคมและวัฒนธรรม เช่น อายุ เพศ จำนวนบุตร สภาพความเป็นอยู่ มีการศึกษามีคุณธรรม มีภาวะผู้นำและพฤติกรรมที่สมาชิกในสังคมปฏิบัติต่อกันมีคุณธรรมและจริยธรรม
- 2) ด้านสุขอนามัย เช่น การออกกำลังกาย น้ำดื่ม น้ำใช้ อาหารที่มีคุณค่า การขจัดของเสีย การมีสุขภาพดี
- 3) ด้านจิตวิทยา เช่น ความรู้สึกรู้สีกต่อการดำรงชีวิตในเมืองหลวง แก้ปัญหาและคลายความทุกข์ด้วยกุศลวิธี มีความสัมพันธ์ที่ดีในครอบครัว
- 4) จิตวิญญาณ (Spirit) หมายถึง ความเป็นอิสระจากความเชื่อ ความมีอิสระต่อการปฏิบัติตามความเชื่อ Allan K.Kondo (พิชิต พิทักษ์เทพสมบัติ, 2540, น. 88-99)
- 5) ด้านการศึกษา เช่น มีการศึกษาและโอกาสที่จะเรียนรู้ รู้จักหาความรู้
- 6) ด้านเศรษฐกิจ เช่น การมีอาชีพสุจริต มีอาชีพหลัก อาชีพรอง รายได้ ทรัพย์สิน ที่ดิน ครัวเรือนการทำงาน มีกินมีใช้ตามสมควรกับสภาพตนเอง
- 7) ด้านการเมือง เช่น มีโครงสร้างทางการเมืองที่มั่นคงและเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมอย่างเต็มที่
- 8) ด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพ ประกอบด้วยไฟฟ้าตามถนนทางเดินในบ้าน สภาพถนน มีที่อยู่อาศัยและที่ทำงานที่สะอาด สะดวก สบาย
- 9) ด้านนันทนาการ บริการของรัฐและเอกชน ประกอบด้วย บริการด้านไฟฟ้า น้ำประปา โทรศัพท์ ตำรวจ การเลี้ยงสัตว์ ปลูกต้นไม้ การพักผ่อน ดูโทรทัศน์ ฟังวิทยุ อ่านหนังสือ
- 10) ความร่วมมือร่วมใจระดมทรัพยากร (Cassin) (พิชิต พิทักษ์เทพสมบัติ, 2540, น. 89,92)

สรุปได้ว่า การมีคุณภาพชีวิตที่ดีมีหลายปัจจัย แต่ที่สำคัญคือคุณภาพชีวิตที่ดีต้องครอบคลุมสภาพร่างกายและจิตใจ กล่าวคือ การมีคุณภาพชีวิตที่ดีหมายถึงการมีความพอเพียงเกี่ยวกับปัจจัยด้านที่มีความสำคัญเกี่ยวกับการดำรงชีวิต เช่นปัจจัย 4 ของมนุษย์ สิ่งแวดล้อมของ

ชุมชน และทรัพยากรที่เอื้อต่อการดำรงชีวิตของมนุษย์ อีกทั้งต้องมีความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจที่ดี ที่ส่งผลต่อคุณภาพชีวิตของมนุษย์ เช่นการมีศักยภาพในการประกอบอาชีพ มีรายได้เพียงพอต่อการดำรงชีพ มีเงินเก็บออม และที่สำคัญคือการปราศจากหนี้สิน สิ่งเหล่านี้คือการใช้คุณภาพชีวิตที่ดี และก่อให้เกิดความมั่นคงในชีวิตของมนุษย์

การพิจารณาเพื่อวิเคราะห์และตั้งตัวชี้วัดความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจ และคุณภาพชีวิตของคนในชุมชนโดยรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ในระดับครัวเรือนนั้น มีพื้นฐานมาจากความหมายของความมั่นคงทางเศรษฐกิจในระดับครัวเรือนและความหมายของคุณภาพชีวิตของมนุษย์ที่ได้สรุปไปข้างต้น จากการสรุปแนวความคิดในเรื่องของตัวชี้วัดและค่านิยามเกี่ยวกับความมั่นคงของมนุษย์ ความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจ และคุณภาพชีวิตของคนในชุมชนระดับครัวเรือน สามารถสรุปตัวชี้วัดที่จำเป็นในการหาความมั่นคงทางเศรษฐกิจระดับครัวเรือนได้ 4 กลุ่ม และตัวชี้วัดที่จำเป็นในการหาคุณภาพชีวิตของคนในชุมชนได้ 5 กลุ่ม ดังนี้

ความมั่นคงของมนุษย์ทางเศรษฐกิจระดับครัวเรือน ได้แก่

1) ความมั่นคงทางอาหาร (Food security) หมายถึง ประชาชนมีอาหารเลี้ยงชีวิตได้อย่างเพียงพอจากรายได้ที่เกิดขึ้น หรือจากทรัพย์สินที่มีอยู่

2) ความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจ (Economic security) หมายถึง ประชาชนมีรายได้พอเพียงแก่การยังชีพ และมีหลักประกันการมีงานทำ

- รายได้
- การมีงานทำ
- เงินออม
- ภาระหนี้สิน

3) ความมั่นคงของชุมชน (Communities security) หมายถึง ความมีเกียรติและศักดิ์ศรีในวัฒนธรรมของชุมชนที่ประชาชนอาศัยอยู่ มีสันติภาพ สงบสุขภายในชุมชน และระหว่างชุมชนใกล้เคียง

4) ด้านสังคมและวัฒนธรรม หมายถึง อายุ สภาพความเป็นอยู่ ระดับการศึกษาของคนในชุมชน

คุณภาพชีวิตของคนในชุมชนระดับรายบุคคล ได้แก่

1) ความเป็นอยู่ด้านกายภาพ หมายถึง สภาพกายภาพทั่วไปของชุมชน สภาพสิ่งแวดล้อมภายในชุมชน

2) ความเป็นอยู่ด้านจิตใจ หมายถึง การรับรู้ ความรู้สึก และการปรับตัวของคนในชุมชนจากผลกระทบจากการมีสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร)

- 3) ความเป็นเจ้าของด้านกายภาพ หมายถึง บ้าน และแหล่งงานของคนในชุมชน
- 4) ความเป็นเจ้าของด้านชุมชน หมายถึง รายได้พอเพียง การจ้างงาน การจัดงานและกิจกรรมของชุมชน
- 5) ความคาดหวังสิ่งที่จะเกิดขึ้น หมายถึง เป้าหมายส่วนบุคคลและความคาดหวังที่จะเกิดขึ้น

2.4 กรณีศึกษาหรืองานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

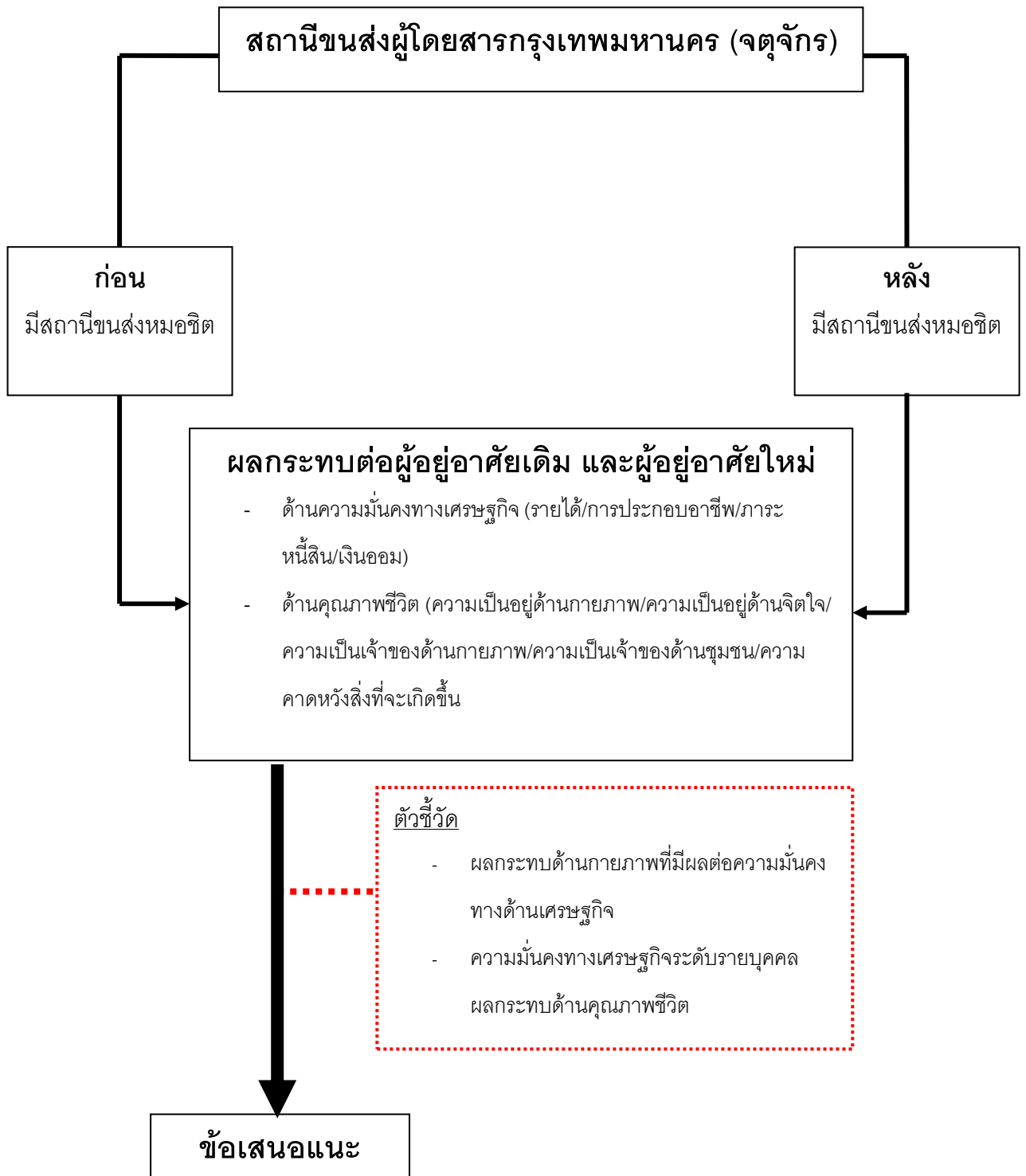
พรรณี กุลสุमितราววงศ์ (2526) ได้ศึกษาถึงลักษณะการใช้ที่ดินบริเวณโดยรอบของสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) พบว่าในรัศมีประมาณ 2 กิโลเมตร มีธุรกิจหลายประเภทเกิดขึ้นหลังจากมีการก่อสร้างสถานีรถไฟกรุงเทพแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2434 ได้แก่ธุรกิจค้าปลีกค้าส่ง กิจกรรมร้านอาหาร กิจกรรมบริษัทขนส่งสินค้า บริษัทนำเที่ยว โกดังสินค้า สถาบันการเงิน ห้างสรรพสินค้าที่อยู่อาศัย เป็นต้น

กิจฐเขต ไกรवास (2538) กล่าวว่า ระบบคมนาคมมีความสำคัญในการเชื่อมต่อระหว่างการใช้ที่ดินและกิจกรรมต่างๆในระบบเศรษฐกิจ เป็นตัวนำอาหาร วัตถุดิบ ปัจจัยการผลิตอื่นๆมาสู่เมือง และกระจายผลผลิตของเมืองไปยังพื้นที่โดยรอบ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการคมนาคมจะส่งผลกระทบต่อรูปแบบการใช้ที่ดินด้วย เช่น การปรากฏของห้องแถวหรืออาคารที่ขายสินค้าและบริการให้แก่ผู้สัญจรไปมา

วลีพร พจนะวาที (2549) ได้ทำการศึกษาในเรื่อง ผลกระทบของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อที่มีต่อชุมชนและพื้นที่ พบว่าหลังเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านกายภาพ คือมีการเพิ่มของที่อยู่อาศัย และมีสิ่งปลูกสร้างเพิ่มขึ้น ด้านเศรษฐกิจ คือ ราคาที่ดินมีแนวโน้มสูงขึ้น ส่วนชุมชนมีโอกาสในการประกอบอาชีพและมีรายได้เพิ่มขึ้น

2.5 สรุปแนวความคิด ทฤษฎี และกรณีศึกษาการแก้ไขปัญหาการบุกรุกที่ดิน

จากการศึกษาแนวความคิด ทฤษฎี และกรณีศึกษาเรื่องผลกระทบด้านเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของคนในชุมชน ก่อนและหลังการมีโครงการสร้างโครงสร้างพื้นฐานในการพัฒนาเมือง ส่วนใหญ่คนในชุมชนโดยรอบจะได้รับผลกระทบในเรื่องของการปรับเปลี่ยนรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ และแหล่งงาน รวมถึงคุณภาพชีวิตของคนในชุมชนที่เปลี่ยนไปจากเดิม ทั้งผลกระทบทางบวกและทางลบ โดยมีกรอบการวิจัยดังนี้ (แผนภูมิ 2.1)



แผนภูมิที่ 2.1 แสดงกรอบแนวความคิดของงานวิจัย

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

งานวิจัยชิ้นนี้เปรียบเทียบความมั่นคงทางเศรษฐกิจที่ส่งผลต่อคุณภาพชีวิตในระดับครัวเรือนของคนในชุมชนทั้ง 4 ชุมชน ประกอบด้วย ชุมชนสวนผัก ชุมชนภักดี ชุมชนพร้อมใจพัฒนา และชุมชนเจริญชัย ซึ่งเป็นชุมชนที่อยู่ในพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) โดยมีหน่วยการวิเคราะห์ในระดับครัวเรือน โดยมีแนวทางในการวิจัยเป็นแบบผสมผสานเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ โดยวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลหลักคือการใช้แบบสอบถามคนในชุมชนทั้ง 4 ชุมชนจากกลุ่มตัวอย่าง เพื่อได้มาซึ่งข้อมูลเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในครัวเรือน การประกอบอาชีพ ภาระหนี้สินในครัวเรือน เงินออมในครัวเรือน และคุณภาพชีวิตของคนในชุมชน

3.1 การกำหนดปัญหาการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาความมั่นคงทางเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตในระดับครัวเรือนของชุมชนโดยรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ภายหลังจากการมีสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) จึงใช้ผลกระทบทางเศรษฐกิจและผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตที่เกิดขึ้นจากการมีสถานีขนส่งเป็นตัวชี้วัด ผลการวิจัยจะเป็นตัวบ่งชี้ว่าคนในชุมชนโดยรอบได้รับอิทธิพลจากสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ในด้านเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตอย่างไรบ้าง และจะสามารถนำมาปรับปรุงและแก้ไขปัญหที่ชุมชนเผชิญอยู่ในปัจจุบันอย่างไร

3.2 ขั้นตอนการศึกษา

3.2.1 ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี จากเอกสารและการวิจัยที่เกี่ยวข้องและสามารถนำมาใช้ในงานวิจัย ดังนี้

- แนวคิดความเกี่ยวกับความมั่นคงทางเศรษฐกิจ
- แนวคิดเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตมนุษย์

3.2.2 รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานรัฐและเอกชน

โดยทำการศึกษาข้อมูลในด้านของกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม รวมถึงประวัติศาสตร์ของชุมชนก่อนการมีสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ที่มีการเปลี่ยนแปลงในการครอบครองที่ดิน การได้มาซึ่งที่ดินในการอยู่อาศัยและการประกอบแหล่งงานในบริเวณรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร)

3.2.3 การคัดเลือกพื้นที่ศึกษา

การศึกษาครั้งนี้แบ่งพื้นที่ศึกษาตามลักษณะเฉพาะของพื้นที่ออกได้เป็น 7 ส่วนคือ

หมายเลข 1 สถานีขนส่งกรุงเทพมหานคร (จตุจักร)

หมายเลข 2 ชุมชนริมทางรถไฟ

หมายเลข 3 ชุมชนริมถนนวิภาวดี

หมายเลข 4 ชุมชนนิคมรถไฟ กม. 11

หมายเลข 5 สวนสาธารณะ

หมายเลข 6 ตลาดนัดจตุจักร

หมายเลข 7 สถานีรถไฟบางซื่อ

โดยในการวิเคราะห์สภาพพื้นที่บริเวณสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) จะทำการวิเคราะห์พื้นที่หมายเลข 1 ถึงหมายเลข 4 เนื่องจากเป็นพื้นที่ของชุมชนบริเวณรอบสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) ในส่วนของพื้นที่หมายเลข 5 ถึงหมายเลข 7 เป็นพื้นที่ซึ่งเป็นของทางราชการที่มีการใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ซึ่งไม่ได้รับอิทธิพลจากสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) มากนัก จึงไม่นำมาใช้ในการวิเคราะห์ ในส่วนพื้นที่หมายเลข 1 ถึงหมายเลข 4 ผู้วิจัยเห็นว่าหมายเลข 2 ซึ่งเป็นชุมชนที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด จึงได้เลือกชุมชนริมทางรถไฟ ซึ่งประกอบด้วยชุมชนทั้งสิ้น 4 ชุมชน ซึ่งเป็นชุมชนเก่าแก่ตั้งถิ่นฐานมานานกว่า 100 ปี ก่อนมีสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) และในบางชุมชนตั้งอยู่ในที่ดินของกรมธนารักษ์ ที่ดินของการรถไฟ และที่ดินราชพัสดุ ซึ่งคนในชุมชนมีทั้งคนเก่าแก่และคนที่เข้ามาใหม่ในชุมชน โดยมีการเปลี่ยนแปลงทั้งด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม

การวิจัยครั้งนี้เลือกชุมชนริมทางรถไฟทำการศึกษา ซึ่งประกอบด้วย ชุมชนสวนผัก ชุมชนภักดี ชุมชนพร้อมใจพัฒนา และชุมชนเจริญชัย ทำการศึกษาด้านเศรษฐกิจที่มีผลต่อคุณภาพชีวิตของคนในชุมชนก่อนและหลังการมีสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร)

3.2.4 ประชากร

1) ประชากรที่ใช้ในการศึกษา

- ระดับครัวเรือนของแต่ละชุมชนทั้ง 4 ชุมชน ประกอบด้วย ชุมชนสวนผัก 1,650 คน ชุมชนภักดี 515 คน ชุมชนพร้อมใจพัฒนา 698 คน และชุมชนเคหะสถานเจริญชัย 256 คน

โดยในงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยจะแบ่งประเภทกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม กลุ่มแรกคือกลุ่มประชากรตัวอย่างที่เป็นคนในชุมชนเก่าแก่อยู่มาตั้งแต่ก่อนและหลังมีสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ส่วนกลุ่มที่สองคือกลุ่มประชากรตัวอย่างที่เป็นคนใหม่ที่เข้ามาอยู่อาศัยและประกอบอาชีพในชุมชนภายหลังการมีสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ซึ่ง

ชุมชนทั้ง 4 ชุมชนที่ผู้วิจัยได้เลือกมานั้นอยู่ในบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งผู้โดยสาร กรุงเทพมหานคร (จตุจักร) มีประชากรทั้งหมด 3,119 คน โดยประมาณ

2) ขนาดตัวอย่างและการสุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างของพื้นที่ศึกษาในงานวิจัยนี้ เนื่องด้วยมีจำนวนประชากรค่อนข้างขนาดใหญ่ จึงไม่สามารถเก็บแบบสอบถามและทำการสัมภาษณ์ได้ทุกครัวเรือนและทุกชุมชนรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยจึงได้ทำการคัดเลือกชุมชน 4 ชุมชน และจำเป็นต้องมีการเลือกศึกษากับประชากรเพียงบางส่วน ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้กำหนดกลุ่มตัวอย่าง ที่ทำการศึกษาตามการกำหนดของ Krejcie & Morgan

$$\text{คำนวณจากสูตรคือ } n = \frac{\chi^2 N p(1-p)}{e^2(N-1) + \chi^2 p(1-p)}$$

n คือ จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการ

p = โอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์นั้นขึ้น = .05

N คือ จำนวนประชากรที่มีทั้งหมด

χ^2 = ค่า Chi-square = 3.841

e คือ ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้จาก

การสุ่มโดยทั่วไป จะใช้ค่าความคลาดเคลื่อนที่ .05 (อาจใช้ .01 ก็ได้) ในงานวิจัยชิ้นนี้จะใช้ 0.05 โดยมีผลสรุปคือ ได้ขนาดของกลุ่มตัวอย่างในงานวิจัยนี้เท่ากับ 257 ตัวอย่าง

ผู้วิจัยจึงทำการศึกษาในขนาดประชากรจำนวน 264 คน จาก 4 ชุมชน รอบสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) โดยเป็นกลุ่มตัวอย่างผู้อยู่อาศัยเดิม 80 คน และกลุ่มตัวอย่างผู้อยู่อาศัยใหม่ 184 คน

ระดับครัวเรือนของกลุ่มตัวอย่างแต่ละชุมชนทั้ง 4 ชุมชน ประกอบด้วย ชุมชนสวนผัก 66 คน ชุมชนภักดี 29 คน ชุมชนพร้อมใจพัฒนา 96 คนและชุมชนเคหะสถานเจริญชัย 73 คน

3) วิธีการสุ่มตัวอย่าง

การวิจัยครั้งนี้ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบกลุ่ม (Cluster Sampling) โดยสุ่มตามการแบ่งกลุ่มของชุมชนทั้ง 4 ชุมชน ตามสัดส่วนประชากรของแต่ละชุมชน โดยการสุ่มจำเป็นจะต้องแสดงให้เห็นว่าทุกหน่วยมีโอกาสได้รับการคัดเลือกเท่าๆกัน ไม่อาจใช้เลขกำกับแต่ละกลุ่มเป็นเลขสุ่มได้ จะต้องใช้จำนวนประชากรในแต่ละกลุ่มเป็นหลัก ในงานวิจัยชิ้นนี้จะดำเนินการโดย

ก. จับฉลากบ้านเลขที่ จากนั้นนำมาเรียงกันตามลำดับของการจับได้ ตามจำนวน สัดส่วนของประชากรในชุมชน โดยทำวิธีเดียวกันนี้ทั้ง 4 ชุมชน

ข. ผู้วิจัยได้ทำการติดต่อผู้นำชุมชนและได้ให้ผู้นำชุมชนดำเนินการชักชวนคนใน ชุมชนตามบ้านเลขที่ที่ถูกจับได้จากการจับฉลาก มาให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามและ การสัมภาษณ์ ในบริเวณพื้นที่ส่วนกลางของชุมชนตามจำนวนสัดส่วนประชากรของแต่ละชุมชน

ค. แจกแบบสอบถามให้กับกลุ่มตัวอย่างทุกคนที่ได้จากการจับฉลาก จากนั้น ทำ การสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างที่น่าสนใจ เช่น ประธานชุมชน ผู้นำชุมชน ผู้เฒ่าผู้แก่ในชุมชนที่อาศัย อยู่มานานก่อนและหลังการมีสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) เป็นต้น ดังภาพที่ 2



ภาพที่ 3.1 การทำแบบสอบถามและสัมภาษณ์คนในชุมชนทั้ง 4 ชุมชน

(ที่มา: ผู้วิจัย, 2554)

นอกจากนี้ ในงานวิจัยมีการเปรียบเทียบผู้อยู่อาศัยเดิมและผู้อยู่อาศัยใหม่ เพื่อวิเคราะห์ ถึงผลกระทบด้านเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิต ก่อนและหลังการมีสถานีขนส่งผู้โดยสาร กรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ดังนั้น จึงต้องทำการสุ่มอีกครั้งเพื่อเปรียบเทียบข้อมูลผู้อยู่อาศัยเดิมกับ ผู้อยู่อาศัยใหม่ในอัตราส่วนที่เท่ากัน โดยงานวิจัยชิ้นนี้จะเปรียบเทียบในจำนวนผู้อยู่อาศัยเดิม 40 คน และผู้อยู่อาศัยใหม่ 40 คน ด้วยวิธีการการแบ่งข้อมูล 2 ประเภทคือ ผู้อยู่อาศัยเดิมจากจำนวน 80 คน และผู้อยู่อาศัยใหม่ จากจำนวน 184 คน จากนั้นนำมาจับฉลากตามบ้านเลขที่ในกองฉลาก ทั้ง 2 ประเภท ในจำนวน 40 ฉลากที่เท่ากัน

3.2.5 การรวบรวมข้อมูล

การวิจัยนี้เก็บข้อมูลปฐมภูมิจากแบบสอบถามคนในชุมชนบริเวณโดยรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) โดยข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาประกอบด้วย

- ปัจจัย 4 ประกอบด้วย อาหาร ที่อยู่อาศัย เครื่องนุ่งห่ม และยารักษาโรค
- ค่าใช้จ่ายภายในครัวเรือน ประกอบด้วย รายได้ในครัวเรือน รายจ่ายในครัวเรือน และรายได้สุทธิ

- หลักประกันรายได้ในอนาคต ประกอบด้วย การมีงานทำ ลักษณะของงาน
- เงินออม
- ภาระหนี้สิน
- คุณภาพชีวิต

นอกจากนี้ยังเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้นำชุมชน ประธานชุมชนทั้งสี่ชุมชนในด้านเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของคนในชุมชนในสภาพปัจจุบัน อีกทั้งยังสัมภาษณ์คนเก่าแก่ในชุมชนในด้านเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตก่อนและหลังการมีสถานีขนส่งกรุงเทพมหานคร (จตุจักร)

3.2.6 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูลเพื่องานวิจัยครั้งนี้ ได้แก่

1) แบบสอบถามเพื่อการเก็บข้อมูลพื้นฐานของคนในชุมชน ทั้งทางด้านเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิต ซึ่งประกอบด้วยคำถามปลายเปิดและปลายปิด ผู้ศึกษาได้จัดเก็บแบบสอบถามในชุมชนทั้ง 4 ชุมชน โดยรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) โดยทำการสุ่มตัวอย่างทดลอง จำนวน 12 ครัวเรือน ในช่วงวันที่ 4 ตุลาคม 2554 และนำมาปรับปรุงเพื่อให้มีความเหมาะสมในการใช้จริง จากนั้นได้นำแบบสอบถามไปจัดเก็บข้อมูลกับครัวเรือนในชุมชนทั้ง 4 ชุมชน โดยกำหนดกลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษาตามการกำหนดของ Krejcie & Morgan เป็นจำนวน 264 คน ในวันที่ 8-10 ตุลาคม 2554

2) การสัมภาษณ์ เพื่อเก็บข้อมูลสภาพทั่วไป เศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของคนในชุมชน และแนวทางแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในชุมชน โดยการสัมภาษณ์ประธานชุมชนที่ศึกษาจำนวน 4 ชุมชน ซึ่งในแต่ละชุมชนมีประธาน 1 คน รวมจำนวนทั้งสิ้น 4 คน เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2554 และทำการสัมภาษณ์ตัวแทนผู้เก็บเงินค่าเช่าที่ดินส่งกรมธนารักษ์ จำนวน 1 คน เมื่อวันที่ 10 ตุลาคม 2554

3) การสังเกตการณ์และการสำรวจ เพื่อการเก็บข้อมูลทั่วไปของชุมชนที่สามารถมองเห็นได้ เช่น ข้อมูลทางกายภาพ สังคม วิถีชีวิตและวัฒนธรรมภายในชุมชน

3.2.7 การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการศึกษาความมั่นคงทางเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตในระดับครัวเรือนของชุมชนทั้ง 4 ชุมชน ที่เป็นกลุ่มตัวอย่างภายหลังจากการมีสถานีส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) โดยใช้วิธีการทางสถิติในการแจกแจงจำนวนและร้อยละในการวิเคราะห์ และข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก เพื่อนำมาเปรียบเทียบความมั่นคงด้านเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตก่อนและหลังการมีสถานีส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้อยู่อาศัยก่อนและหลังการมีสถานีส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) แสดงผลในรูปแบบพรรณนา หรือในรูปแบบตารางและกราฟแสดงผลจากการวิเคราะห์

3.3 ตัวแปรในการศึกษา

จากการศึกษาแนวคิดและทฤษฎี บทความ งานวิจัยและกรณีศึกษาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย ทำให้สามารถสรุปตัวแปรได้ ดังต่อไปนี้

3.3.1 ตัวแปรต้น อิทธิพลของสถานีส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) เช่น เป็นแหล่งงานขนาดใหญ่ เป็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมหลากหลาย มีการจราจรเข้าออกอย่างต่อเนื่องและค่อนข้างหนาแน่น

3.3.2 ตัวแปรตาม การเกิดความมั่นคงทางเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตในระดับครัวเรือนของชุมชนโดยรอบสถานีส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร)

- ผู้อยู่อาศัยในชุมชนมีความสามารถในการเข้าถึงปัจจัย 4 หรือสิ่งจำเป็นขั้นพื้นฐาน
- ผู้อยู่อาศัยในชุมชนมีรายได้ที่มั่นคง
- ผู้อยู่อาศัยในชุมชนมีหลักประกันความมั่นคงของรายได้ในอนาคต
- ผู้อยู่อาศัยในชุมชนไม่มีภาระหนี้สินที่เกินกว่าความสามารถในการจ่าย
- ผู้อยู่อาศัยในชุมชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี

3.4 ตัวชี้วัดในการศึกษา

การเกิดความมั่นคงทางเศรษฐกิจและการมีคุณภาพชีวิตในระดับครัวเรือนของคนในชุมชนทั้ง 4 ชุมชนโดยรอบสถานีส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ภายหลังจากมีสถานีส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ตัวชี้วัด แสดงถึงความมั่นคงทางเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตในระดับครัวเรือน ได้แก่

3.4.1 ตัวชี้วัดด้านปัจจัย 4

- การมีหรือการสามารถเข้าถึงปัจจัย 4 แบ่งออกเป็น อาหาร ที่อยู่อาศัย เครื่องนุ่งห่ม และ ยารักษาโรค

3.4.2 ตัวชี้วัดด้านค่าใช้จ่ายในครัวเรือน

- รายได้ในครัวเรือน รายได้จากการประกอบอาชีพ เป็นตัวชี้วัดที่มีใช้ในงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจในระดับครัวเรือนเนื่องจากเป็นตัวชี้วัดความสามารถของครัวเรือนในการซื้อหรือการเข้าถึงปัจจัย 4 ซึ่งเป็นปัจจัยพื้นฐานของมนุษย์ รวมถึงเป็นปัจจัยที่แสดงความสามารถในการจ่ายค่าเช่าหรือค่าก่อสร้างบ้านเพื่อให้ได้มาซึ่งที่ดินและอาคารในการอยู่อาศัย และการประกอบอาชีพ ซึ่งรายได้ของครัวเรือนจะต้องมากกว่ารายจ่ายของครัวเรือน ซึ่งในงานวิจัยนี้พื้นที่ศึกษานั้นส่วนใหญ่จะเป็นรายได้ที่มาจากการค้าขาย การรับจ้าง และการให้เช่าที่อยู่อาศัย ภายในชุมชน

3.4.3 ตัวชี้วัดด้านหลักประกันความมั่นคงของรายได้อนาคต แบ่งออกเป็น

- การมีงานทำ การจ้างงานเป็นปัจจัยที่เป็นตัวสร้างรายได้ให้แก่คนในครัวเรือน เป็นจุดเริ่มต้นของการสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ การที่มีคนในครัวเรือนมีความสามารถในการประกอบอาชีพหรือประกอบอาชีพที่ได้รายได้เพียงพอต่อการใช้จ่าย ย่อมมีความมั่นคงมากกว่าครัวเรือนที่มีจำนวนผู้มีงานทำน้อย หรือไม่มีคนที่สามารถประกอบอาชีพได้เลย

- ลักษณะของงาน นอกจากจำนวนผู้ที่สามารถประกอบอาชีพแล้ว การมีงานทำอาจพิจารณาจากลักษณะของอาชีพที่ทำ โดยอาชีพที่มีความมั่นคงและปลอดภัย เช่น มีการทำสัญญา การจ้างงานอย่างถูกกฎหมายจะมีความมั่นคงมากกว่าอาชีพที่ไม่มีการทำสัญญา เนื่องจากมีรายได้ที่มั่นคงแน่นอน เป็นต้น

- เงินออม เป็นปัจจัยที่แสดงถึงผลต่างระหว่างรายได้กับรายจ่าย ซึ่งเป็นตัวสร้างความมั่นคงในอนาคตหรือเป็นการสะสมเงินทุนเพื่อนำไปใช้ในวัตถุประสงค์อื่นๆ เช่น ค่ารักษาพยาบาล จ่ายภาระหนี้สิน การลงทุนประกอบอาชีพ ใช้ในบ้านปลายชีวิต เป็นต้น การที่ครอบครัวมีการเก็บเงินออมไว้ใช้จึงเป็นการสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจในรูปแบบหนึ่ง

3.4.4 ตัวชี้วัดด้านภาระหนี้สิน

- การไม่มีภาระหนี้สินที่เกินกำลัง เป็นปัจจัยที่แสดงถึงจำนวนหนี้สิน ซึ่งต้องใช้รายได้หรือเงินออมของครัวเรือนในการลดภาระ โดยภาระหนี้สินอาจมาจากหนี้สินเพื่อการได้มาซึ่งที่ดินและที่อยู่อาศัย เป็นต้น ภาระหนี้สินควรจะอยู่ในระดับที่สามารถชำระได้จากส่วนต่างรายได้ของครัวเรือนกับรายจ่ายของครัวเรือน จึงแสดงถึงความมั่นคงของครัวเรือน

บทที่ 4

พื้นที่เกี่ยวเนื่องและพื้นที่ศึกษา

การศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา แบ่งเป็น 2 ส่วนดังนี้ ส่วนที่ 1 ความเป็นมาของเขต จตุจักรและสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) และส่วนที่ 2 ข้อมูลทั่วไปของชุมชน บริเวณโดยรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร)

4.1 สภาพทั่วไปของเขตจตุจักร

แต่เดิม ตำบลลาดยาว เป็นท้องที่ปกครองของอำเภอบางเขน จังหวัดพระนคร สภาพทั่วไป เป็นทุ่งนา มีประชากรตั้งถิ่นฐานกระจายอยู่เป็นกลุ่ม ๆ ตามริมคลองสายหลัก เช่น คลองเปรม ประชากร คลองบางซื่อ คลองบางเขน คลองลาดยาว เป็นต้น ต่อมาจึงได้มีชุมชนและบ้านจัดสรร ต่าง ๆ เพิ่มขึ้นจากการขยายตัวของตัวเมืองในช่วงหลังจากปี พ.ศ. 2507 อันเป็นที่ขยายเขต เทศบาลนครกรุงเทพซึ่งครอบคลุมตำบลลาดยาวด้วย

ในปี พ.ศ. 2514 มีประกาศรวมจังหวัดพระนครกับจังหวัดธนบุรีเข้าด้วยกันเป็นนครหลวง กรุงเทพมหานครและเปลี่ยนเป็นกรุงเทพมหานครในเวลาต่อมา ซึ่งเปลี่ยนการเรียกชื่อว่าตำบลและ อำเภอใหม่ ตำบลลาดยาวจึงมีฐานะเป็น แขวงลาดยาว ขึ้นกับเขตบางเขน

ภายหลังพื้นที่เขตบางเขนมีความเจริญและมีประชากรหนาแน่นขึ้นมาก พื้นที่บางแห่งอยู่ไกลจากสำนักงานเขต กระทรวงมหาดไทยจึงได้แยกแขวงลาดยาวและประกาศจัดตั้งเป็น เขต จตุจักร พร้อมกับจัดตั้งเขตดอนเมือง ในวันที่ 4 กันยายน พ.ศ. 2532 และเมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน พ.ศ. 2546 ได้มีประกาศกรุงเทพมหานคร เปลี่ยนแปลงพื้นที่แขวงในเขตจตุจักรใหม่ โดยแบ่ง ออกเป็น 5 แขวง เพื่อความสะดวกในการติดต่อสื่อสารและการให้บริการของเขต เพราะเดิมเขต จตุจักรมีเพียงแขวงเดียว แต่มีพื้นที่กว้างขวางและมีประชากรอาศัยหนาแน่น จึงมีเลขที่บ้านซ้ำกัน เป็นจำนวนมาก

ตั้งอยู่บริเวณฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาหรือฝั่งพระนคร มีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่ การปกครองต่าง ๆ เรียงตามเข็มนาฬิกา ดังนี้

- ทิศเหนือ ติดต่อกับเขตหลักสี่ มีคลองบางเขนเป็นเส้นแบ่งเขต
- ทิศตะวันออก ติดต่อกับเขตลาดพร้าว และเขตบางเขน มีคลองบางบัวและคลอง ลาดพร้าวเป็นเส้นแบ่งเขต
- ทิศใต้ ติดต่อกับเขตห้วยขวาง เขตดินแดง และเขตพญาไท มีคลองน้ำแก้ว คลองพระยาเวก และคลองบางซื่อเป็นเส้นแบ่งเขต
- ทิศตะวันตก ติดต่อกับเขตบางซื่อ มีทางรถไฟสายเหนือและคลองประปาเป็นเส้น แบ่งเขต

4.2 ข้อมูลทั่วไปของสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร)

กรุงเทพมหานครไม่สามารถจัดหาพื้นที่สำหรับก่อสร้างโรงจอดรถและอู่ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าตามโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ามหานครให้แก่ผู้รับสัมปทาน (บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด หรือ “BTSC”) ได้ เนื่องจากพื้นที่เดิมที่จัดเตรียมไว้บริเวณสวนลุมพินีมีปัญหามวลชน จึงได้ทำการศึกษาพื้นที่อื่นทดแทน ผลปรากฏว่าพื้นที่บริเวณสถานีขนส่งจตุจักร เนื้อที่ประมาณ 63 ไร่เศษ ซึ่งเป็นที่ราชพัสดุอยู่ในความครอบครองดูแลของกรมการขนส่งทางบกเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมที่สุด กรมธนารักษ์จึงได้เชิญกรุงเทพมหานคร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คือ กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก บริษัท ขนส่ง จำกัด มาหารือและจัดทำบันทึกข้อตกลงหลักการให้ใช้ที่ราชพัสดุเพื่อก่อสร้างศูนย์ระบบรถไฟฟ้าและรถยนต์โดยสารกรุงเทพมหานครตอนบน เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2536

สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (ตลาดจตุจักร) เป็นสถานีขนส่งที่ใช้รับส่งผู้โดยสารจากภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคกลาง และเป็นสำนักงานใหญ่ของบริษัท ขนส่ง จำกัด บนเนื้อที่ของกรมธนารักษ์จำนวน 63 ไร่ เปิดทำการเมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2503 ปัจจุบันปิดทำการ และก่อสร้างใหม่เป็นศูนย์ซ่อมบำรุงและศูนย์ควบคุมระบบรถไฟฟ้า ของโครงการรถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา และสำนักงานใหญ่ของบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เรียบร้อยแล้ว

- ในปี พ.ศ. 2503 เปิดสถานีเดินรถสายเหนือเป็นอาคารไม้ชั้นเดียว

- ในปี พ.ศ. 2510 ก่อสร้างอาคารสำนักงานใหญ่ พร้อมชานชาลาสถานีรถธรรมดาสายตะวันออกเฉียงเหนือ

- ในปี พ.ศ. 2524 เปิดใช้อาคารสถานีรถปรับอากาศ สถานีรถธรรมดาสายเหนือ


- ในปี พ.ศ. 2541 ย้ายสถานีรถโดยสารทั้งหมดจากตลาดจตุจักรสู่สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร) ในปัจจุบัน เนื่องจากกรมธนารักษ์ ได้อนุมัติการใช้พื้นที่สำหรับการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าบีทีเอส

จากแผนที่ 4.1 สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร) หรือเรียกว่า จตุจักรใหม่ หรือ จตุจักร 2 ตั้งอยู่บนถนนกำแพงเพชร 2 เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ในพื้นที่ของทางรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งมีบริการรถโดยสารปรับอากาศสำหรับเดินทางไป ภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้บางเส้นทางสถานีใกล้เคียงสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร) ได้แก่ สวนจตุจักร ตลาดนัดจตุจักร

แผนที่ 4.1 ขอบเขตพื้นที่สถานีสานส่งผู้โดยสารกรุงเทพ(จตุจักร)



สัญลักษณ์

 ขอบเขตพื้นที่สถานี
 รับผู้โดยสาร
 กรุงเทพ(จตุจักร)



ผู้จัดทำ: สมบัติ พงษ์ภักดิ์



ที่มา: ข้อมูลจากกรมแผนที่
และปี 2554



คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ลักษณะของสถานีรับผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ที่มีอยู่ก่อนและบริเวณพื้นที่โดยรอบ

4.2.1 ความหนาแน่นของมวลาการบริเวณโดยรอบสถานีขนส่ง

รูปแบบมวลาการของพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีขนส่งกรุงเทพ(จตุจักร) จากแผนที่ 4.2 ได้เปรียบเทียบมวลาการก่อนและหลังการมีสถานีขนส่ง จะเห็นได้ว่ามวลาการบริเวณ ชุมชนสวนผัก ชุมชนชอยภักดี ชุมชนพร้อมใจพัฒนา และชุมชนเคหะสถานเจริญชัย จะมีความเปลี่ยนแปลงอย่างเห็นได้ชัดจนที่สุด เนื่องจากความหนาแน่นที่เพิ่มขึ้นของมวลาการในพื้นที่ชุมชนในบริเวณดังกล่าว ส่วนในบริเวณชุมชนการรถไฟทางทิศเหนือค่อนข้างมาทางทิศตะวันออก ก็มีความหนาแน่นที่เพิ่มขึ้นแต่ไม่เด่นชัดเท่ากับชุมชนสวนผัก ชุมชนชอยภักดี ชุมชนพร้อมใจพัฒนา และชุมชนเคหะสถานเจริญชัย

เห็นได้ว่ามวลาการของชุมชนสวนผัก ชุมชนชอยภักดี ชุมชนพร้อมใจพัฒนา และชุมชนเคหะสถานเจริญชัย มีความหนาแน่นเพิ่มขึ้นหลังจากที่มีการเกิดขึ้นของสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) อย่างเด่นชัดกว่าก่อนมีสถานีขนส่ง

แผนที่ 4.2 ความหนาแน่นของมวลาคารบริเวณโดยรอบสถานีขนส่งกรุงเทพ(จตุจักร)



สัญลักษณ์

-  พื้นที่ว่าง
-  มวลาคาร
-  ขอบเขตชุมชน
-  ถนน



ผู้ศึกษา: สมบัติ พรหมสวรรค์



ที่มา: ระบบภูมิสารสนเทศGIS และผู้ใช้ 2554



คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อิทธิพลของสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ที่มีต่อชุมชนและบริเวณพื้นที่โดยรอบ

4.2.2 อาคารสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร)

อาคารสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) (ภาพที่ 4.1) เป็นอาคารขนาดใหญ่ ทางบริษัทขนส่ง จำกัด ได้ทำการย้ายจากสถานีขนส่งผู้โดยสารจตุจักร (เก่า) ริมถนนพหลโยธิน เข้ามาอยู่ในส่วนที่ดินที่เป็นของการรถไฟแห่งประเทศไทยและเปิดใช้งานในปี พ.ศ. 2545



ภาพที่ 4.1 สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร)

(ที่มา : <http://www.rd1677.com>)

บริเวณสถานีขนส่งกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) แบ่งออกเป็น 3 ส่วน การใช้งานคือ ส่วนที่เป็นอาคารผู้โดยสารเป็นอาคาร 4 ชั้น ส่วนที่สอง ที่จอดรถด้านหลังอาคาร มีทางเดินเชื่อมต่อกับชั้นที่ 2 ใช้เป็นจุดขึ้นรถโดยสารภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ส่วนที่สาม ส่วนที่พักรถโดยสารเพื่อทำความสะอาด เต็มน้ำมัน ซ่อมบำรุง ฯลฯ

ในส่วนที่เป็นอาคารสถานีขนส่งจตุจักร แบ่งการใช้งานทั้งสิ้น 4 ชั้น ชั้นล่างที่จำหน่ายตั๋วภาคเหนือ ภาคกลาง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ชั้นลอยสำนักงานของบริษัทขนส่งจำกัด ชั้นที่ 2 ที่จำหน่ายตั๋วภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ชั้นที่ 3 สำนักงาน สโมสร ห้องสัมมนา ของบริษัทขนส่งจำกัด ในส่วนชั้นลอยและชั้นที่ 3 เป็นส่วนของบริษัทขนส่งจำกัด

4.2.3 สภาพภายในพื้นที่สถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร)

สภาพภายในสถานีขนส่งกรุงเทพ(จตุจักร) จากภาพที่ 4.1 เห็นว่ามีสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับผู้โดยสารที่มาใช้บริการ ทั้งร้านค้า ร้านอาหาร กิจกรรมต่างๆ ในช่วงเทศกาลจะมีการใช้บริการอย่างหนาแน่น สิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับกิจกรรมการเดินทางจึงตอบสนองผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการไม่เพียงพอ เช่น ที่นั่งซึ่งปริมาณคนที่เข้ามาใช้มีเกินจำนวนเก้าอี้ที่พักทำให้ต้องนั่งกันบนพื้นหรือไม่ก็ยืนเพื่อรอเที่ยวรถที่จะโดยสาร ในบริเวณถนนภายในสถานีขนส่งเองก็มีความคับคั่งของการจราจรอย่างมากจากรถบัสของสถานีขนส่งเองและรถอื่นๆ ที่ผู้คนใช้โดยสารเข้ามายังสถานีขนส่ง(ภาพที่ 4.2)



ภาพที่ 4.2 สภาพภายในสถานีขนส่งกรุงเทพ (จุดจักร)
(ที่มา: ผู้วิจัย, 2554)

4.2.4 โครงข่ายการคมนาคมบริเวณพื้นที่สถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร)

ปัจจุบันเส้นทางคมนาคมที่สำคัญของสถานีขนส่งกรุงเทพ (แผนที่ 4.2) ได้แก่ ถนนซึ่งมีอยู่ทุกระดับค่อนข้างทั่วถึงแต่มีความสามารถในการรองรับปริมาณการสัญจรที่ไม่เพียงพอ คือ มีถนนสายหลัก ถนนสายรอง ซอย ตลอดจนทางด่วนพิเศษ โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ได้แก่ รถไฟฟ้ามหานคร รวมทั้งเส้นทางรถไฟทั้งสายเหนือและสายใต้ นอกจากนี้ยังมีสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา คือสะพานพระราม 7

1) โครงข่ายถนน

- ทางด่วนชั้นที่ 2 (ศรีรัช) เป็นระบบทางด่วนที่เชื่อมต่อกับเครือข่ายระบบทั้งทางด่วนชั้นที่ 1 (เฉลิมมหานคร) และถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนรัชดาภิเษก และถนนวงศ์สว่าง ซึ่งเชื่อมต่อกับถนนสายสำคัญอื่นๆ ทำให้ระบบคมนาคมระหว่างพื้นที่หมอชิตกับพื้นที่โดยรอบมีความสะดวกยิ่งขึ้น

- ถนนสายหลัก มีอยู่ 6 สาย คือ

ก. ถนนประชาชื่น เป็นถนนเลียบบคลองประปาตามแนวเหนือ-ใต้ อยู่ด้านทิศตะวันตกของพื้นที่สถานีขนส่งกรุงเทพ(หมอชิต)

ข. ถนนลาดพร้าว เป็นถนนเชื่อมต่อไปยังเขตลาดพร้าวและบางกะปิ อยู่ด้านทิศตะวันออกของพื้นที่สถานีขนส่งกรุงเทพ(หมอชิต)

ค. ถนนกำแพงเพชร เป็นถนนเชื่อมต่อไปยังถนนพระราม 6 อยู่ด้านทิศตะวันตกใต้ของพื้นที่สถานีขนส่งกรุงเทพ (หมอชิต) เป็นจุดขึ้นทางด่วน

ง. ถนนพหลโยธิน เป็นถนนเชื่อมต่อไปยังจังหวัดปทุมธานี โดยไปบรรจบกับถนนวิภาวดีบริเวณอนุสาวรีย์หลักสี่ มุ่งหน้าไปรังสิต อยู่ด้านทิศตะวันออกของพื้นที่สถานีขนส่งกรุงเทพ (หมอชิต)

จ. ถนนรัชดาภิเษก เป็นถนนเชื่อมต่อไปยังจังหวัดนนทบุรี โดยไปตัดกับถนนวิภาวดี อยู่ด้านทิศเหนือของพื้นที่สถานีขนส่งกรุงเทพ (หมอชิต)

ฉ. ถนนวิภาวดี เป็นถนนเชื่อมต่อไปยังจังหวัดปทุมธานี โดยไปบรรจบกับพหลโยธินบริเวณอนุสาวรีย์หลักสี่ มุ่งหน้าไปรังสิต อยู่ด้านทิศตะวันออกของพื้นที่สถานีขนส่งกรุงเทพ (หมอชิต)

- ถนนสายรอง มีอยู่ 2 สาย คือ

ก. ถนนกำแพงเพชร 6 เป็นถนนเชื่อมต่อกับถนนกำแพงเพชรไปสู่ถนนรัชดาและถนนวิภาวดี อยู่ด้านทิศตะวันตกเป็นเส้นกั้นแบ่งพื้นที่สถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร)

ข. ถนนกำแพงเพชร 2 เป็นถนนเชื่อมต่อกับถนนกำแพงเพชรกับถนนรัชดาและถนนวิภาวดี อยู่ด้านทิศตะวันออก เป็นเส้นกั้นแบ่งพื้นที่สถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร)

2) ระบบขนส่งมวลชน

ก. รถประจำทาง มีทั้งรถประจำทางธรรมดาขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ(ขสมก.) และรถร่วมบริการ(ขสมก.) โดยมีสถานีจอดรถอยู่ทางทิศใต้ติดกับสถานีขนส่งกรุงเทพ(จตุจักร) เส้นทางเดินรถประจำทางส่วนใหญ่จะให้บริการบนถนนที่เชื่อมต่อกับเขตและจังหวัดใกล้เคียง

ข. รถตู้ ซึ่งจะอยู่บริเวณโดยรอบสถานีขนส่งกรุงเทพ(จตุจักร) เข้าพื้นที่ของการทางพิเศษเพื่อใช้ป็นคิวรถ รองรับผู้โดยสารจากสถานีขนส่งกรุงเทพ(จตุจักร) เพื่อไปยังจังหวัดบริเวณรอบๆ กรุงเทพมหานคร

ค. รถไฟฟ้า (BTS)

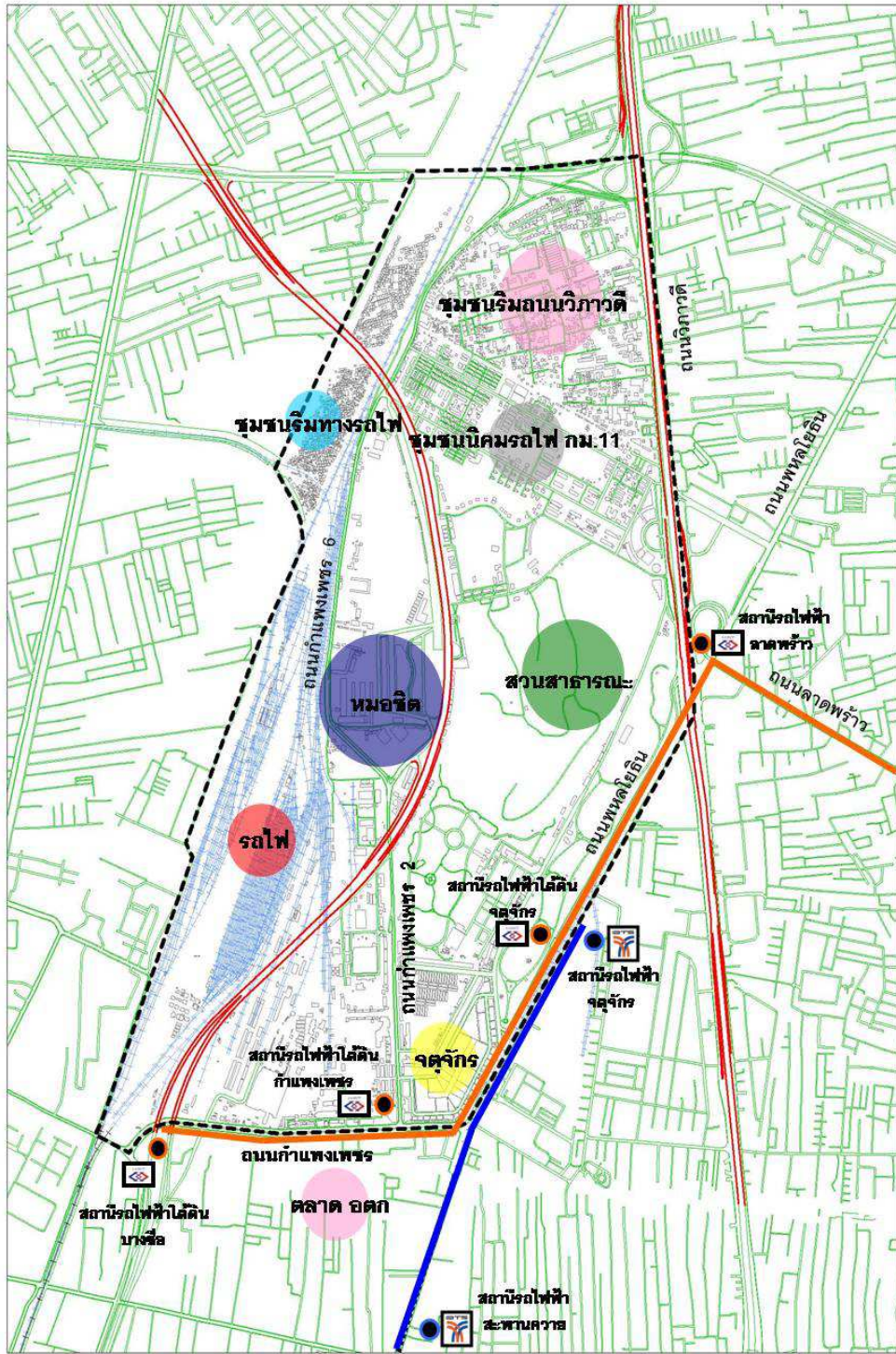
ระบบขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่สายแรกซึ่งเริ่มเปิดให้บริการตั้งแต่ปีพ.ศ. 2542 โดยเปิดให้บริการทุกวันระหว่าง 06.00-24.00 น. และปัจจุบันดำเนินการแล้ว 2 สาย คือ สายสุขุมวิท จากหมอชิต-อ่อนนุชและสายสีลมจาก พระราม 1-สะพานตากสิน ซึ่งทั้งสองสายมีสถานีเชื่อมต่อกันที่สถานีสยาม โดยที่บริเวณสถานีพญาไทของสายสุขุมวิท จะดำเนินการออกแบบทางเดินเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อความสะดวกในการเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารระหว่างระบบ โดยสถานีที่ต่อเชื่อมกับรถไฟฟ้า airport link มี 2 ช่องทาง ได้แก่ บริเวณสถานีพญาไท ซึ่งต่อจากสถานีรถไฟฟ้าโดยตรง และสถานีอโศกซึ่งสามารถเปลี่ยนสายเป็นรถไฟฟ้าใต้ดินสุขุมวิทได้ จากแผนที่ 4.2 สถานีใกล้เคียงกับสถานีขนส่งกรุงเทพ(จตุจักร) คือสถานีหมอชิต ซึ่งอยู่บริเวณหน้าตลาดนัดจตุจักรบนถนนพหลโยธิน ซึ่งหาต้องการต่อไปรถไปยังสถานีขนส่งกรุงเทพ(จตุจักร) จะต้องต่อรถอีกทอดหนึ่ง

ง. รถไฟฟ้าใต้ดิน (MRT)







ระบบขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่ โดยเปิดให้บริการทุกวันระหว่าง 06.00-24.00 น. และปัจจุบันดำเนินการแล้ว 1 สาย คือ จากบางซื่อ-หัวลำโพง ซึ่งมีสถานีต่อรถไฟฟ้าโดยตรง ที่สถานีอโศกซึ่งสามารถเปลี่ยนสายเป็นรถไฟฟ้า (BTS) ได้ จากแผนที่ 4.2 สถานีใกล้เคียงกับสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) คือสถานีลาดพร้าว จตุจักร กำแพงเพชร และบางซื่อ ซึ่งอยู่บริเวณรอบตลาดนัดจตุจักรบนถนนพหลโยธินและถนนกำแพงเพชร ซึ่งจะต้องต่อรถอีกทอดหนึ่งเพื่อไปยังสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร)

จ. สถานีรถไฟบางซื่อ เป็นการเดินทางด้วยรถไฟระบบราง เป็นสถานีซึ่งไปได้ทั้งสายเหนือและสายใต้

แผนที่ 4.3 โครงข่ายการคมนาคมบริเวณพื้นที่สถานีขนส่งกรุงเทพ(จตุจักร)



สัญลักษณ์

-  พื้นที่ว่าง
-  MRT
-  BTS
-  ทางพิเศษ
-  ถนน
-  ขอบเขตพื้นที่ศึกษา และบริเวณโคจรอบ



ผู้ศึกษา: สมบัติ พรหมสุวรรณค์



ที่มา: ระบบภูมิสารสนเทศGIS และผู้วิจัย 2554



คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อิทธิพลของสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ที่มีต่อชุมชนและบริเวณพื้นที่โคจรอบ

4.2.5 สถานีขนส่งเอกชน

ปัจจุบันสถานีขนส่งกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) มีความสามารถในการรองรับกิจกรรมขนส่งมวลชนที่ไม่เพียงพอต่อการให้บริการของประชาชนที่ต้องการเดินทางเป็นจำนวนมาก (ภาพที่ 4.2) โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลที่เป็นปัญหาอย่างมาก จากขนาดพื้นที่ซึ่งมีจำกัดและขยายตัวได้ยากเนื่องจากถูกปิดล้อมด้วยถนนและทางรถไฟ (แผนที่ 4.1) รวมไปถึงปริมาณผู้โดยสารที่เข้ามายังขนส่งที่มากไปตามจำนวนผู้เข้ามาใช้บริการ ทำให้ไม่มีความสามารถที่จะรองรับจำนวนรถที่เข้ามายังสถานีได้ทั้งที่จอดรอและเส้นทางเข้าสู่ตัวสถานีซึ่งติดขัดเป็นอย่างมากในช่วงเวลาการเดินทาง

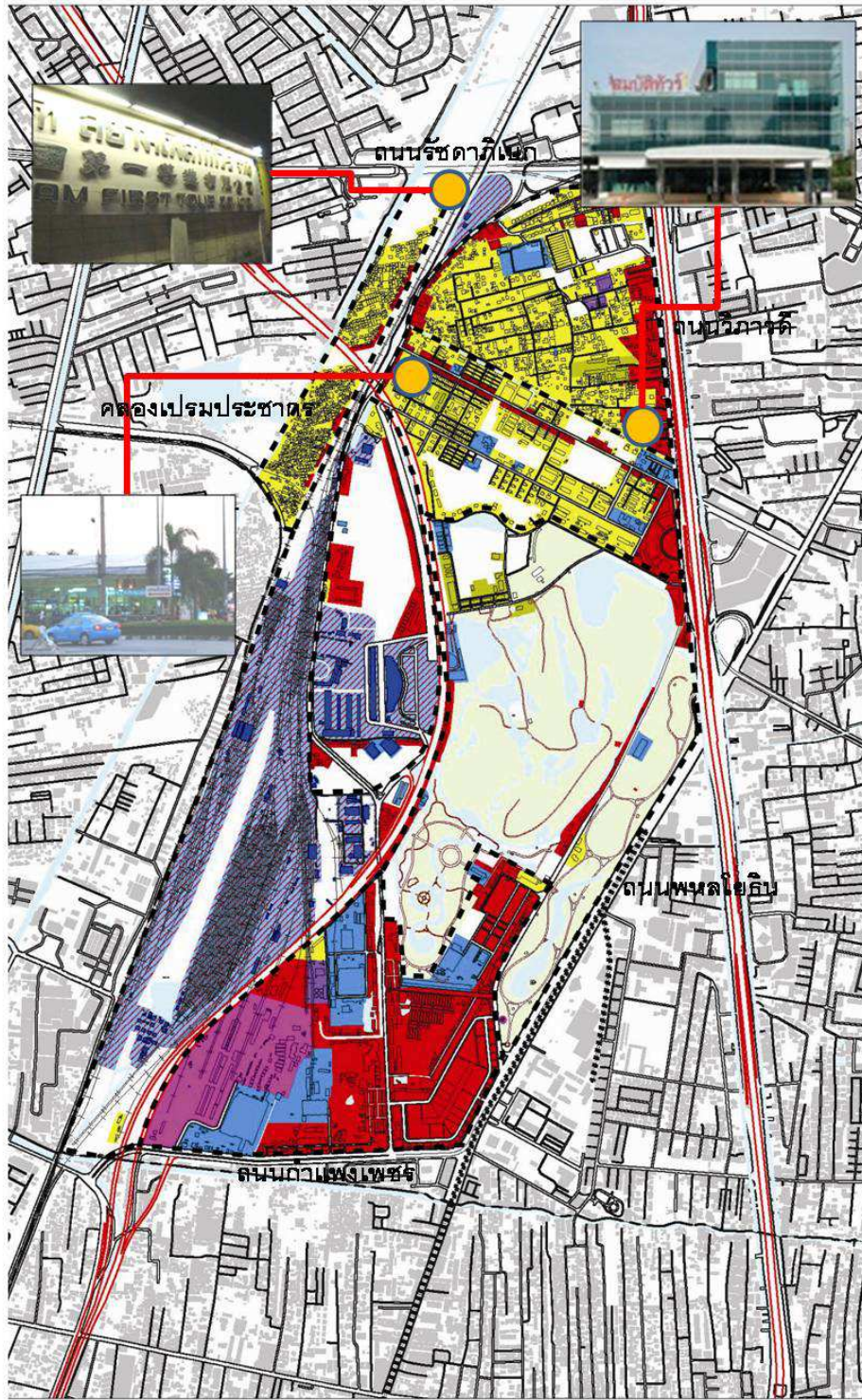
ส่งผลให้เกิดสถานีขนส่งเอกชนที่แตกสาขาเพื่อรองรับการให้บริการประชาชนในบริเวณโดยรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร(จตุจักร) เพื่อความสะดวกในการเดินทาง และมีความพร้อมในการรองรับจำนวนผู้คนที่เข้ามาใช้บริการ จากแผนที่ 4.3 แสดงบริเวณที่ตั้งของสถานีขนส่งเอกชน ซึ่งมีรายใหญ่อยู่ 3 บริษัท คือ สมบัติทัวร์ นครชัยแอร์ และสยามเฟิร์สทัวร์(ภาพที่ 4.3) ซึ่งแต่ละแห่งจะมีรูปแบบการบริการที่ตอบสนองลูกค้าผู้มาใช้บริการ เช่น ศูนย์อาหาร ร้านสะดวกซื้อ เป็นต้น



ภาพที่ 4.3 สถานีขนส่งเอกชนรายใหญ่
(ที่มา: ผู้วิจัย, 2554)

จากการศึกษาสภาพทั่วไปสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) เห็นได้ว่าพื้นที่บริเวณชุมชนสวนผัก ชุมชนซอยกักตี่ ชุมชนพร้อมใจพัฒนา และชุมชนเคหะสถานเจริญชัย โดยชุมชนสวนผักมีมวลอาคารหนาแน่นจากกาเข้ามาของสถานีขนส่ง พื้นที่ภายในสถานีขนส่งมีการใช้งานอย่างคับคั่งไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอในการตอบสนองความต้องการของผู้โดยสาร โครงข่ายการคมนาคมเข้าถึงมีอยู่บริเวณโดยรอบแต่ประสิทธิภาพยังไม่เพียงพอในการรองรับจำนวนผู้เข้ามาใช้บริการทำให้เกิดสถานีขนส่งเอกชนแยกตัวออกไปจากหมอบขิต

แผนที่ 4.4 บริเวณที่ตั้งสถานีขนส่งเอกชน



สัญลักษณ์

- พื้นที่ว่าง
- ที่อยู่อาศัย
- พาณิชยกรรม
- สถาบันราชการ
- สถานีขนส่ง
- คลังสินค้า
- อุตสาหกรรม
- ทางพิเศษ
- ถนน
- ขอบเขตพื้นที่ศึกษา และบริเวณโคจรอบ
- สถานีขนส่งเอกชน

N

ผู้ศึกษา: สมบัติ พรหมสุวรรณ

0 0.5 1
Kilometers

ที่มา: ระบบภูมิสารสนเทศGIS และผู้วิจัย 2554

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อิทธิพลของสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ที่มีต่อชุมชนและบริเวณพื้นที่โคจรอบ

4.3 ข้อมูลทั่วไปของชุมชนบริเวณโดยรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร)

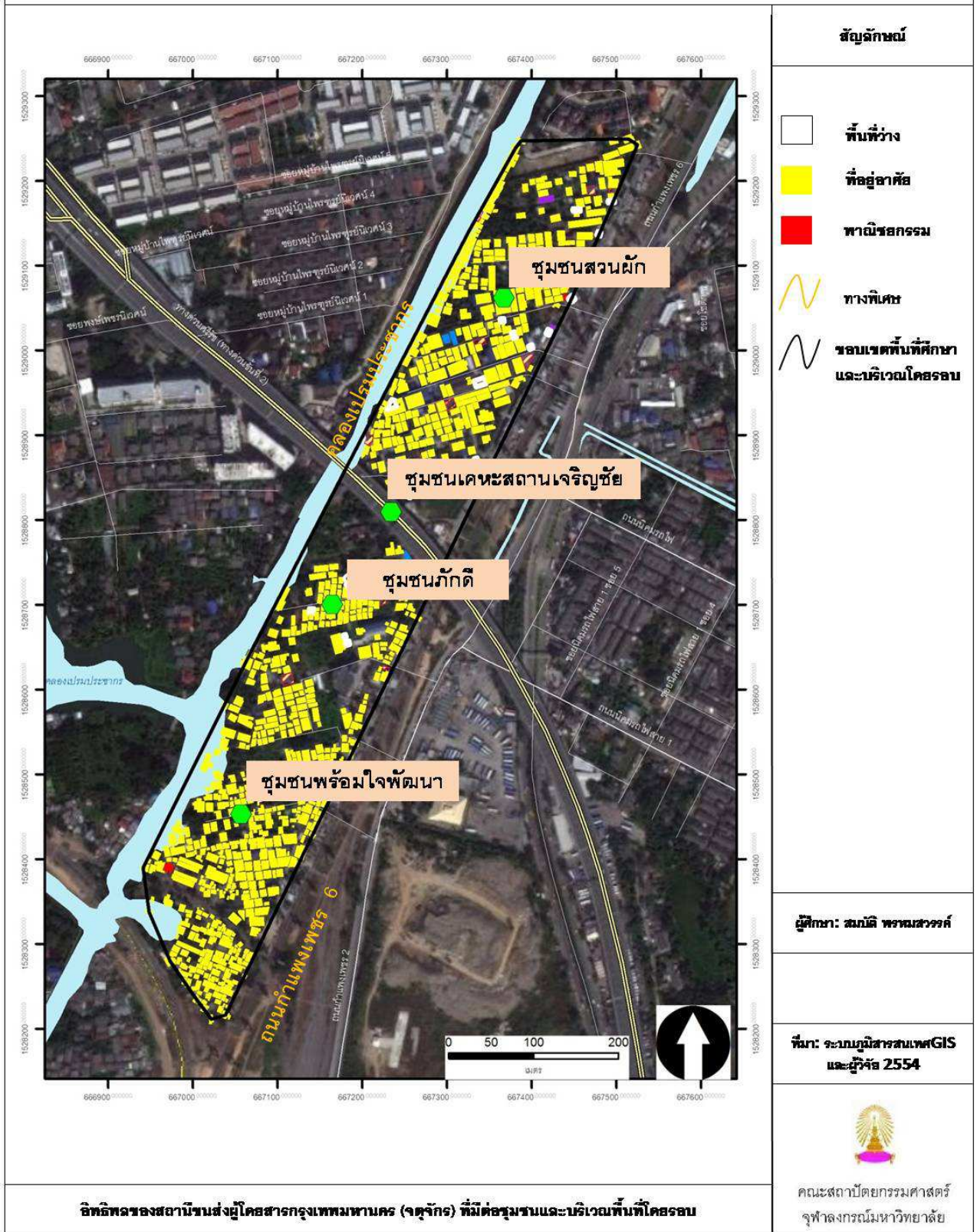
ข้อมูลทั่วไปของชุมชนบริเวณโดยรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร) ประกอบด้วย ชุมชนสวนผัก ชุมชนซอยกักตี่ ชุมชนพร้อมใจพัฒนา และชุมชนเคหะสถานเจริญชัย โดยชุมชนสวนผัก ประกาศเป็นชุมชนเมื่อปี พ.ศ. 2535 มีประชากรรวม 1,650 คน คิดเป็น 350 ครัวเรือน ชุมชนซอยกักตี่ ประกาศเป็นชุมชนเมื่อปี พ.ศ. 2545 มีประชากรรวม 515 คน คิดเป็น 129 ครัวเรือน ชุมชนพร้อมใจพัฒนา มีประชากรรวม 698 คน คิดเป็น 198 ครัวเรือน และชุมชนเคหะสถานเจริญชัย มีประชากรรวม 256 คน คิดเป็น 60 ครัวเรือน ตามลำดับ ดังตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 ข้อมูลทั่วไปของชุมชนบริเวณโดยรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร)

ชื่อชุมชน	ปีประกาศ	สถานที่ตั้ง	ชาย	หญิง	รวม	ครัวเรือน	บ้าน
ชุมชนสวนผัก	2535	ม. 18 ถ.กำแพงเพชร 2	784	866	1,650	350	240
ชุมชนซอยกักตี่	2545	ช.พหลโยธิน 32	278	237	515	129	98
ชุมชนพร้อมใจพัฒนา	2542	ริมทางรถไฟสายเหนือ กม.11	338	360	698	198	140
ชุมชนเคหะสถานเจริญชัย	2542	อยู่ระหว่าง ช.สวนผัก และ ช. กม.11	127	129	256	60	40
รวม			1,527	1,592	3,119	737	518

ที่มา : กรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.5 ชุมชนบริเวณโดยรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร)



4.3.1 ชุมชนสวนผัก

1) ความเป็นมาของชุมชนสวนผัก

ตั้งอยู่ ม.18 ถ.กำแพงเพชร 2 เดิมประกอบอาชีพสวนผัก เป็นชุมชนเก่าแก่อายุกว่า 100 ปี เป็นบ้านเดี่ยวหลังเล็กติดริมคลองเปรมประชากรก่อนการกระจายการตั้งถิ่นฐานเลียบริมทางรถไฟ ในปัจจุบัน สมัยก่อนจับจองที่ดินเองไม่มีการซื้อขาย เนื่องจากเป็นที่ราชพัสดุ ต่อมาช่วงเวลา ประมาณ พ.ศ. 2549 กรมธนารักษ์เข้ามาร่วมมือกับสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (พอช.) เข้ามาพัฒนาพื้นที่ดังกล่าว

2) การเดินทาง

อดีตไม่มีถนนกำแพงเพชร 2 และ 6 จะเดินทางไปขึ้นสองแถวที่บ้านพักรถไฟ กม.11 ซึ่งจะวิ่งไปถึงสะพานควาย และโดยสารทางเรือในคลองเปรมประชากรซึ่งสามารถเดินทางไปโรงเรียนไปตลาดได้

3) การพัฒนาชุมชน

ชุมชนได้ประสานงานของงบประมาณจากสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (พอช.) ส่วนด้านหลังชุมชนติดริมคลองเปรมประชากร

4) การศึกษา

- ระดับอนุบาล ศูนย์รับเลี้ยงเด็กสวนผัก ศูนย์รับเลี้ยงเด็กชุมชนผักดี
- ระดับประถมศึกษา โรงเรียนวัดเสมียนนารี โรงเรียนประชานิเวศน์
โรงเรียนผดุงศิษย์พิทยา
- ระดับมัธยมศึกษา โรงเรียนดอนเมืองจตุจินดา โรงเรียนวัดน้อยนพคุณ
โรงเรียนช่างอากาศบำรุง
- สายอาชีพ โรงเรียนพาณิชย์ชินรินทร์

5) การรักษาพยาบาล

จะใช้บริการโรงพยาบาลวชิระพยาบาล (ของกรุงเทพมหานคร) ใช้สิทธิ 30 บาท หรืออนามัยของเขตบางซื่อ ต้องข้ามคลองเปรมประชากรไปฝั่งบางซื่อ มีสิทธิประกันสังคม จะใช้โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ ประชาชื่น

6) สาธารณูปโภค

มีน้ำประปาและไฟฟ้าใช้ทุกครัวเรือน มีโทรศัพท์สาธารณะภายในชุมชน การจัดเก็บขยะมีการเข้ามาจัดเก็บเดือนละ 2 ครั้ง ไม่มีจุดพักขยะ การทิ้งขยะจะทิ้งไว้ที่หน้าบ้านของตนเอง

7) ลานกิจกรรม

ภายในชุมชนไม่มี จะใช้ร่วมกับชุมชนภาคี มีสนามบาสเกตบอล สนามฟุตบอล สนามเด็กเล่น และมีศูนย์เยาวชน และเครื่องออกกำลังกาย และชุมชนมีการประสานงานกับเขตจตุจักร เพื่อขอใช้พื้นที่กับกรมการทางพิเศษ เพื่อเป็นลานกิจกรรม แต่เด็กในชุมชนจะมีปัญหาทะเลาะเวลาไปใช้บริการ

8) กิจกรรมสังคม

มีการจัดกิจกรรมร่วมกับชุมชนในบริเวณดังกล่าว เช่น การแข่งขันเตะฟุตบอล การจัดกิจกรรมตามประเพณี เช่น การรดน้ำดำหัว เทศกาลสงกรานต์ และมีการจัดประชุมร่วมกันระหว่างชุมชนโดยประชุมเดือนละ 1 ครั้ง แลกเปลี่ยนความคิดเห็นร่วมถึงการนำปัญหาแล้วเสนอให้กับเขตจตุจักรสนับสนุนงบประมาณ

9) การประกอบอาชีพ

ส่วนใหญ่คนในชุมชนจะมีอาชีพรับจ้าง ซึ่งเดิมจะเป็นลูกจ้างของการรถไฟ หรือรับจ้างอยู่ในสนามกอล์ฟรถไฟ

10) ลักษณะภายในชุมชน

ส่วนใหญ่คนในชุมชนจะมีอาชีพหลักเป็นพนักงาน หรือลูกจ้างของหน่วยงานราชการ และรับเหมาก่อสร้าง มีเพียงเด็กน้อยที่ค้าขายโดยจะนำสินค้าไปขายยังตลาด กม.11 ชายในชุมชนส่วนภายในชุมชน จะมีการปลูกสร้างที่อยู่เป็นบ้านชั้นเดียว

11) กิจกรรมทางศาสนา

ในวันสำคัญจะประกอบพิธีทางศาสนาที่วัดเสมียนนารี

12) การจับจ่ายซื้อสินค้าอุปโภคบริโภค

จับจ่ายซื้อที่ตลาดกม.11 บ้านพักรถไฟ และ บิ๊กซีสะพานใหม่

4.3.2 ชุมชนภาคี

1) ความเป็นมาของชุมชนภาคี

ตั้งอยู่ ช.พหลโยธิน 32 ชุมชนภาคี แต่เดิมมีชื่อเรียกกันติดปากของชาวบ้านและบุคคลทั่วไป ว่าชุมชน กม.11 เพราะเป็นชุมชนที่มีพื้นที่การดูแลรับผิดชอบของคณะกรรมการชุมชนที่ค่อนข้างกว้างตั้งแต่ซอยภาคีจนกระทั่งปากกล้วย 2 ทำให้เกิดปัญหาในการจัดสรรงบประมาณในการพัฒนาชุมชน และไม่สะดวกต่อการบริหารงานของคณะกรรมการชุมชน ทางคณะผู้แทนซอยภาคีนำโดย นายฝั่ง ชงกรานทอง ซึ่งทำหน้าที่ประธานชุมชน กม.11 ในขณะนั้นพร้อมด้วยคณะกรรมการชุมชน กม.11 ที่มีบ้านพักอยู่ในพื้นที่ซอยภาคี ประชุมปรึกษาหารือและขอความ

คิดเห็นจากผู้แทนชาวบ้านในการขอแยกชุมชนออกจากชุมชน กม.11 และได้ข้อสรุปเห็นสมควรให้คณะกรรมการชุมชน และผู้แทนชาวบ้าน ประสานงานกับสำนักงานเขตจตุจักรในการขอจัดตั้งชุมชนขึ้นใหม่ ให้ถูกต้องตามระเบียบของกรุงเทพมหานคร โดยขอใช้ชื่อชุมชนในการจัดตั้งใหม่ว่า “ชุมชนภักดี” เพื่อเป็นการสอดคล้องกับชื่อซอยในปัจจุบัน โดยได้รับความกรุณาจากทางสำนักงานเขตจตุจักร โดยฝ่ายพัฒนาชุมชนและสวัสดิการสังคม โดยมีนายอรุณ พวงสมบัติ เป็นหัวหน้าฝ่ายฯ และ นายเรวัต ลิ้มปัญญา นักพัฒนาชุมชน ที่มีหน้าที่รับผิดชอบดูแลชุมชน กม.11 ในสมัยนั้น ได้ดำเนินการในการขอจัดตั้งชุมชนในนาม “ชุมชนภักดี”

2) การเดินทาง

อดีตไม่มีถนนกำแพงเพชร 2 และ 6 จะเดินทางไปขึ้นสองแถวที่บ้านพักรถไฟ กม.11 ซึ่งจะวิ่งไปถึงสะพานควาย และโดยสารทางเรือในคลองเปรมประชากรซึ่งสามารถเดินทางไปโรงเรียนไปตลาดได้

3) การพัฒนาชุมชน

ชุมชนได้ประสานงานของงบประมาณจากสำนักเขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ในการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนเป็นลานกีฬา โดยจัดทำเป็นสนามบาสเก็ตบอล สนามฟุตบอล สนามเด็กเล่นพร้อมอุปกรณ์ และตั้งศูนย์เด็กเล็กใช้ชื่อว่าศูนย์รับเลี้ยงเด็กชุมชนภักดี ตั้งอยู่ภายในชุมชน จำนวน 1 ศูนย์ พร้อมสนับสนุนเครื่องออกกำลังกายและจัดให้มีการเดินแอโรบิกทุกวัน

4) การศึกษา

- ระดับอนุบาล ศูนย์รับเลี้ยงเด็กสวนผัก ศูนย์รับเลี้ยงเด็กชุมชนภักดี
- ระดับประถมศึกษา โรงเรียนวัดเสมียนนารี โรงเรียนประชานิเวศน์
โรงเรียนผดุงศิษย์พิทยา
- ระดับมัธยมศึกษา โรงเรียนดอนเมืองจารุจินดา โรงเรียนวัดน้อยนพคุณ
โรงเรียนช่างอากาศบำรุง
- สายอาชีพ โรงเรียนพาณิชย์ชินรินทร์

5) การรักษาพยาบาล

จะใช้บริการโรงพยาบาลวชิระพยาบาล (ของกรุงเทพมหานคร) ใช้สิทธิ 30 บาท หรืออนามัยของเขตบางซื่อ ต้องข้ามคลองเปรมประชากรไปฝั่งบางซื่อ มีสิทธิประกันสังคม จะใช้โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ ประชาชื่น

6) สาธารณูปโภค

มีน้ำประปาและไฟฟ้าใช้ทุกวันเร็ววัน มีโทรศัพท์สาธารณะภายในชุมชน การจัดเก็บขยะมีการเข้ามาจัดเก็บเดือนละ 2 ครั้ง ไม่มีจุดพักขยะ การทิ้งขยะจะทิ้งไว้ที่หน้าบ้านของตนเอง

7) ลานกิจกรรม

ภายในชุมชนไม่มี จะใช้ร่วมกับชุมชนเคหะสถานเจริญชัย มีสนามบาสเกตบอล สนามฟุตบอล สนามเด็กเล่น และมีศูนย์เยาวชน และเครื่องออกกำลังกาย และชุมชนมีการประสานงานกับเขตจตุจักร เพื่อขอใช้พื้นที่กับกรมการทางพิเศษ เพื่อเป็นลานกิจกรรม แต่เด็กในชุมชนจะมีปัญหาทะเลาะเวลาไปใช้บริการ

8) กิจกรรมสังคม

มีการจัดกิจกรรมร่วมกับชุมชนในบริเวณดังกล่าว เช่น การแข่งขันเตะฟุตบอล การจัดการกิจกรรมตามประเพณี เช่น การรดน้ำดำหัว เทศกาลสงกรานต์ และมีการจัดประชุมร่วมกันระหว่างชุมชนโดยประชุมเดือนละ 1 ครั้ง แลกเปลี่ยนความคิดเห็นร่วมถึงการนำปัญหาแล้วเสนอให้กับเขตจตุจักรสนับสนุนงบประมาณ

9) การประกอบอาชีพ

ส่วนใหญ่คนในชุมชนจะมีอาชีพรับจ้าง ซึ่งเดิมจะเป็นลูกจ้างของการรถไฟ หรือรับจ้างอยู่ในสนามกอล์ฟรถไฟ

10) ลักษณะภายในชุมชน

มีการปลูกสร้างที่อยู่เป็นบ้านไม้ชั้นเดียว มีการแบ่งห้องเช่า มีลักษณะแออัด มีร้านขายของชำภายในชุมชน รายได้ของชุมชนส่วนใหญ่มาจากการแบ่งห้องให้เช่า เดือนละ 1500 - 3,000 บาท

11) กิจกรรมทางศาสนา

ในวันสำคัญจะประกอบพิธีทางศาสนาที่วัดเสมียนนารี

12) การจับจ่ายซื้อสินค้าอุปโภคบริโภค

จับจ่ายซื้อที่ห้างที่ตลาดกม.11 บ้านพักรถไฟ และ บิ๊กซีสะพานใหม่

4.3.3 ชุมชนเคหะสถานเจริญชัย

1) ความเป็นมาของเคหะสถานเจริญชัย

อยู่ระหว่าง ซ.สวนผัก และ ซ. กม.11ชุมชนเคหะสถานเจริญชัย เดิมอยู่ร่วมกับชุมชนสวนผัก และแยกออกมา กลุ่มพื้นที่ซอย 5-6 ของชุมชนสวนผักเดิม ผู้ให้สัมภาระ ประทานชุมชน นายวิเชียรแสงทอง

เดิมที่ดินใช้เพื่อการเกษตรกรรม ปลูกผักกาดและคะน้า และรับจ้างรับเหมาก่อสร้างโดยเจ้าของที่ดินให้เช่าและดูแลที่ดินให้แต่ต้องจ่ายภาษีเดือนละ 50 บาท เจ้าของที่ดินเดิมคือคุณมานะ เนตรสาธิตา ปี พ.ศ. 2537 มีมูลนิธิศุภนิมิตเข้ามาช่วยชุมชนในเรื่องการให้ทุนคนยากจน

รวมถึงจัดตั้งกลุ่มออมทรัพย์ภายในชุมชน จนกระทั่งปี พ.ศ. 2542 เกิดโครงการโฮปเวล ประกอบกับมีคนสนใจที่ดิน (ชัชวาล คงอุดม) ขอซื้อที่ดินจากคุณมานะ เนตรสาธิตาในราคา 50 ล้านบาท แต่คุณมานะปฏิเสธ ชาวบ้านจึงต้องขอให้คุณมานะขายให้ตนตารางวาละ 7,500 บาทเพื่อเป็นต้นทุนสำหรับเริ่มต้นชีวิต มูลนิธิศุภนิมิตเห็นดังกล่าวจึงประสานความร่วมมือกับ สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (พอช.) เพื่อช่วยขอสินเชื่อที่อยู่อาศัย

พอช. ได้ดำเนินการขอสินเชื่อให้ชุมชนโดยให้ผ่อนชำระเป็นเวลา 15 ปี ชำระตารางวาละ 12,500 บาท/ปี ผ่านกลุ่มออมทรัพย์ แต่กลุ่มออมทรัพย์ไม่สามารถทำนิติกรรมได้จึงเปลี่ยนเป็นสหกรณ์ออมทรัพย์เจริญชัยนิมิตรใหม่ ซึ่งมีฐานะเป็น นิติบุคคล จึงสามารถทำนิติกรรมสำเร็จ โดยสหกรณ์เรียกเก็บดอกเบี้ยสูงกว่าทาง พอช. 1% แต่ทางชุมชนมีเพียง 49 ครัวเรือนหากแบ่งเนื้อที่ในรูปแบบดังกล่าวทางชุมชนไม่มีกำลังในการผ่อนชำระ จึงจัดสรรที่ดินใหม่แบ่งออกเป็น 83 แปลงเพื่อให้มีกำลังในการผ่อนชำระ ทั้งนี้คณะกรรมการชุมชนเป็นผู้คัดเลือกผู้เช่าอาศัยใหม่

2) การเดินทาง

อดีตไม่มีถนนกำแพงเพชร 2 และ 6 จะเดินทางไปขึ้นสองแถวที่บ้านพักรถไฟ กม.11 ซึ่งจะวิ่งไปถึงสะพานควาย และโดยสารทางเรือในคลองเปรมประชากรซึ่งสามารถเดินทางไปโรงเรียนไปตลาดได้

3) การพัฒนาชุมชน

ชุมชนได้ประสานงานของงบประมาณจากสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (พอช.) โดยให้งบประมาณครัวเรือนละ 20,000 บาท รวม 83 ครัวเรือน เป็นเงิน 1,660,000 บาท แต่งบประมาณไม่พอกับการสร้างถนนในชุมชนจึงของบประมาณเป็น 2,000,000 บาท ในการสร้างถนน โดยในชุมชนจะมีถนนเข้าชุมชนเพียงเส้นเดียวโดยเป็นทางเข้าออกภายในชุมชน ส่วนด้านหลังชุมชนติดริมคลองเปรมประชากร มีการทำประตูเหล็กตัด โดยประตูจะเปิดเวลา 5.00 น. และปิดเวลา 22.00 น.

4) การศึกษา

- ระดับอนุบาล ศูนย์รับเลี้ยงเด็กสวนผัก ศูนย์รับเลี้ยงเด็กชุมชนรักดี
- ระดับประถมศึกษา โรงเรียนวัดเสมียนนารี โรงเรียนประชานิเวศน์
โรงเรียนผดุงศิษย์พิทยา
- ระดับมัธยมศึกษา โรงเรียนดอนเมืองจตุจินดา โรงเรียนวัดน้อยนพคุณ
โรงเรียนช่างอากาศบำรุง
- สายอาชีพ โรงเรียนพาณิชยภัชรินทร์

5) การรักษาพยาบาล

จะใช้บริการโรงพยาบาลวชิระพยาบาล (ของกรุงเทพมหานคร) ใช้สิทธิ 30 บาท หรือ
อนามัยของเขตบางซื่อ ต้องข้ามคลองเปรมประชากรไปฝั่งบางซื่อ มีสิทธิประกันสังคม จะใช้
โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ ประชาชื่น

6) สาธารณูปโภค

มีน้ำประปาและไฟฟ้าใช้ทุกครัวเรือน มีโทรศัพท์สาธารณะภายในชุมชน การจัดเก็บขยะมี
การเข้ามาจัดเก็บเดือนละ 2 ครั้ง ไม่มีจุดพักขยะ การทิ้งขยะจะทิ้งไว้ที่หน้าบ้านของตนเอง

7) ลานกิจกรรม

ภายในชุมชนไม่มี จะใช้ร่วมกับชุมชนภาคี มีสนามบาสเกตบอล สนามฟุตบอล สนามเด็ก
เล่น และมีศูนย์เยาวชน และเครื่องออกกำลังกาย และชุมชนมีการประสานงานกับเขตจตุจักร เพื่อ
ขอใช้พื้นที่กับกรมการทางพิเศษ เพื่อเป็นลานกิจกรรม แต่เด็กในชุมชนจะมีปัญหาทะเลาะเวลาไป
ใช้บริการ

8) กิจกรรมสังคม

มีการจัดกิจกรรมร่วมกับชุมชนในบริเวณดังกล่าว เช่น การแข่งขันเตะฟุตบอล การจัด
กิจกรรมตามประเพณี เช่น การรดน้ำดำหัว เทศกาลสงกรานต์ และมีการจัดประชุมร่วมกันระหว่าง
ชุมชนโดยประชุมเดือนละ 1 ครั้ง แลกเปลี่ยนความคิดเห็นร่วมถึงการนำปัญหาแล้วเสนอให้กับเขต
จตุจักรสนับสนุนงบประมาณ

9) การประกอบอาชีพ

ส่วนใหญ่คนในชุมชนจะมีอาชีพรับจ้าง ซึ่งเดิมจะเป็นลูกจ้างของการรถไฟ หรือรับจ้างอยู่
ในสนามกอล์ฟรถไฟ

10) ลักษณะภายในชุมชน

ส่วนใหญ่คนในชุมชนจะมีอาชีพหลักเป็นพนักงาน หรือลูกจ้างของหน่วยงานราชการ และ
รับเหมาก่อสร้าง มีเพียงเล็กน้อยที่ค้าขายโดยจะนำสินค้าไปขายยังตลาด กม.11 ชายในชุมชนส่วน
ภายในชุมชน จะมีการปลูกสร้างที่อยู่เป็นบ้านชั้นเดียว บ้างบาง ไม้บาง มีร้านค้าเพิ่มขึ้นจาก 1 ร้าน
ปัจจุบันมี 4 ร้าน

11) กิจกรรมสังคม

มีการจัดกิจกรรมร่วมกับชุมชนในบริเวณดังกล่าว เช่น การแข่งขันเตะฟุตบอล การจัด
กิจกรรมตามประเพณี เช่น การรดน้ำดำหัว เทศกาลสงกรานต์ และมีการจัดประชุมร่วมกันระหว่าง

ชุมชนโดยประชุมเดือนละ 1 ครั้ง แลกเปลี่ยนความคิดเห็นร่วมถึงการนำปัญหาแล้วเสนอให้กับเขต
จตุจักรสนับสนุนงบประมาณ

12) กิจกรรมทางศาสนา

ในวันสำคัญจะประกอบพิธีทางศาสนาที่วัดเสมียนนารี

13) การจับจ่ายซื้อสินค้าอุปโภคบริโภค

จับจ่ายซื้อกับข้าวที่ตลาดกม.11 บ้านพักรถไฟ และ บิ๊กซีสะพานใหม่

4.3.4 ชุมชนพร้อมใจพัฒนา

1) ความเป็นมาของชุมชนพร้อมใจพัฒนา

ตั้งอยู่ริมทางรถไฟสายเหนือ กม.11 ชุมชนพร้อมใจ เดิมอยู่ร่วมกับชุมชนสวนผัก และแยก
ออกมา กลุ่มพื้นที่ซอย 5-6 ของชุมชนสวนผักเดิม ผู้ให้สัมภาระ ประธานชุมชน นายสมบัติ ที่
ปรึกษาชุมชน นายสุนทร สมเพียร

เดิมที่ดินใช้เพื่อการเกษตรกรรม โดยเป็นที่เลี้ยงปลา และปลูกปากกล้วย และมีการปลูกผัก
การเดินทาง อดีตไม่มีถนนกำแพงเพชร 2 และ 6 จะเดินทางไปขึ้นสองแถวที่บ้านพักรถไฟ กม.11
ซึ่งจะวิ่งไปถึงสะพานควาย และโดยสารทางเรือในคลองเปรมประชากรซึ่งสามารถเดินทางไป
โรงเรียน ไปตลาดได้

2) ที่ดิน

อดีตมีการแบ่งการครอบครองออกเป็น 3 แปลง คือ

- ที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นบ้านพักพนักงาน (บ้าน 6 หลัง) ปัจจุบันมีการรื้อ
ถอนและย้ายออกไปแล้ว หลังจากเกษียณอายุราชการจะย้ายเข้าไปอยู่ในชุมชนพร้อมใจ ชุมชน
ภาคี ชุมชนสวนผัก

- ที่ดินของนายบุญจิต เอียนระวี จัดสรรแบ่งให้คนจนที่อยู่ภายในชุมชน คนละ 30, 25
ตารางวา

- ที่ดินของเอกชน ปัจจุบันอยู่ในการครอบครองของนายชัชวาล คงอุดม(เสี่ยชัช) เจ้าของ
บ่อนเตาปูน ซึ่งใช้ประโยชน์โดยการก่อสร้างเป็นหอพักให้เช่า โดยผู้เช่าส่วนใหญ่จะเป็นพนักงาน
ขับรถ และพนักงานบริการรถโดยสารภายในสถานีขนส่งจตุจักร ค่าเช่าเฉลี่ยเดือนละ 2,000-3,000
บาท

3) การศึกษา

- ระดับอนุบาล ศูนย์รับเลี้ยงเด็กสวนผัก ศูนย์รับเลี้ยงเด็กชุมชนภาคี
- ระดับประถมศึกษา โรงเรียนวัดเสมียนนารี โรงเรียนประชานิเวศน์

- | | |
|-------------------|--|
| | โรงเรียนผดุงศิษย์พิทยา |
| - ระดับมัธยมศึกษา | โรงเรียนดอนเมืองจารุจินดา โรงเรียนวัดน้อยนพคุณ
โรงเรียนช่างอากาศบำรุง |
| - สายอาชีพ | โรงเรียนพาณิชย์อิทธิรินทร์ |

4) การรักษาพยาบาล

จะใช้บริการโรงพยาบาลวชิระพยาบาล (ของกรุงเทพมหานคร) ใช้สิทธิ 30 บาท หรือ
อนามัยของเขตบางซื่อ ต้องข้ามคลองเปรมประชากรไปฝั่งบางซื่อ มีสิทธิประกันสังคม จะใช้
โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ ประชาชื่น

5) สาธารณูปโภค

มีน้ำประปาและไฟฟ้าใช้ทุกครัวเรือน มีโทรศัพท์สาธารณะภายในชุมชน การจัดเก็บขยะมี
การเข้ามาจัดเก็บเดือนละ 2 ครั้ง ไม่มีจุดพักขยะ การทิ้งขยะจะทิ้งไว้ที่หน้าบ้านของตนเอง

6) ลานกิจกรรม

ภายในชุมชนไม่มี จะใช้ร่วมกับชุมชนใกล้เคียง มีสนามบาสเกตบอล สนามฟุตบอล สนามเด็ก
เล่น และมีศูนย์เยาวชน และเครื่องออกกำลังกาย และชุมชนมีการประสานงานกับเขตจตุจักร เพื่อ
ขอใช้พื้นที่กับกรมการทางพิเศษ เพื่อเป็นลานกิจกรรม แต่เด็กในชุมชนจะมีปัญหาทะเลาะเวลาไป
ใช้บริการ

7) กิจกรรมสังคม

มีการจัดกิจกรรมร่วมกับชุมชนในบริเวณดังกล่าว เช่น การแข่งขันเตะฟุตบอล การจัด
กิจกรรมตามประเพณี เช่น การรดน้ำดำหัว เทศกาลสงกรานต์ และมีการจัดประชุมร่วมกันระหว่าง
ชุมชนโดยประชุมเดือนละ 1 ครั้ง แลกเปลี่ยนความคิดเห็นร่วมถึงการนำปัญหาแล้วเสนอให้กับเขต
จตุจักรสนับสนุนงบประมาณ

8) การประกอบอาชีพ

ส่วนใหญ่คนในชุมชนจะมีอาชีพรับจ้าง ซึ่งเดิมจะเป็นลูกจ้างของการรถไฟ หรือรับจ้างอยู่
ในสนามกอล์ฟรถไฟ

9) ลักษณะภายในชุมชน

มีการปลูกสร้างที่อยู่เป็นบ้านไม้ชั้นเดียว มีการแบ่งห้องเช่า มีลักษณะแออัด มีร้านขาย
ของชำภายในชุมชน รายได้ของชุมชนส่วนใหญ่มาจากการแบ่งห้องให้เช่า เดือนละ 1500 - 3,000
บาท

10) กิจกรรมทางศาสนา

ในวันสำคัญจะประกอบพิธีทางศาสนาที่วัดเสมียนนารี

11) การจับจ่ายซื้อสินค้าอุปโภคบริโภค

จับจ่ายซื้อกับข้าวที่ตลาดกม.11 บ้านพักรถไฟ

จากการลงพื้นที่ศึกษาสภาพของชุมชน (ภาพที่ 4.4) จะเห็นว่าชุมชนสวนผัก ชุมชนชอย
ภักดี ชุมชนพร้อมใจพัฒนา และชุมชนเคหะสถานเจริญชัย จะมีความเป็นอยู่ที่ไม่ค่อยแตกต่างกัน
มากนัก ลักษณะวิถีชีวิตที่คล้ายคลึงกัน และการใช้สถานที่ด้านสาธารณูปการและสาธารณูปโภคที่
ร่วมกันเป็นส่วนมาก



ภาพที่ 4.4 บรรยากาศชุมชนบริเวณโดยรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร)

บทที่ 5

วิเคราะห์ผลการวิจัย

การวิจัยเรื่องอิทธิพลของสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ที่มีผลต่อชุมชน และพื้นที่โดยรอบนั้น สามารถแบ่งออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่ (1) ข้อมูลทั่วไปของครัวเรือนในชุมชน โดยรอบสถานี (2) การวิเคราะห์ตัวชี้วัดความมั่นคงทางเศรษฐกิจระดับครัวเรือน (3) วิเคราะห์ตัวชี้วัดคุณภาพชีวิตของคนในชุมชน (4) การสรุปความมั่นคงทางเศรษฐกิจในระดับครัวเรือน โดยผู้วิจัยจะวิเคราะห์แต่ละชุมชนในทุกๆ ประเด็นที่กล่าวมาข้างต้น จากนั้นจะนำผลวิเคราะห์จากทุกชุมชนมาสรุปผลงานวิจัย ดังต่อไปนี้

5.1 วิเคราะห์สภาพพื้นที่บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร)

พื้นที่บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ(จตุจักร) และพื้นที่โดยรอบ จากแผนที่ 5.1 มีอาณาบริเวณทางด้านทิศตะวันออก ปิดล้อมด้วยถนนพหลโยธินเชื่อมต่อไปยังถนนวิภาวดี-รังสิต ด้านทิศเหนือ ปิดล้อมด้วยถนนรัชดาไปถึงคลองเปรมประชากร ด้านทิศตะวันตก ปิดล้อมด้วยคลองเปรมประชากรและเส้นทางรถไฟ ด้านทิศใต้ ปิดล้อมด้วยถนนกำแพงเพชร โดยสามารถแบ่งพื้นที่ตามลักษณะเฉพาะของพื้นที่ออกได้เป็น 7 ส่วน คือ

หมายเลข 1 สถานีขนส่งกรุงเทพมหานคร (จตุจักร)

หมายเลข 2 ชุมชนริมทางรถไฟ

หมายเลข 3 ชุมชนริมถนนวิภาวดี

หมายเลข 4 ชุมชนนิคมรถไฟ กม. 11

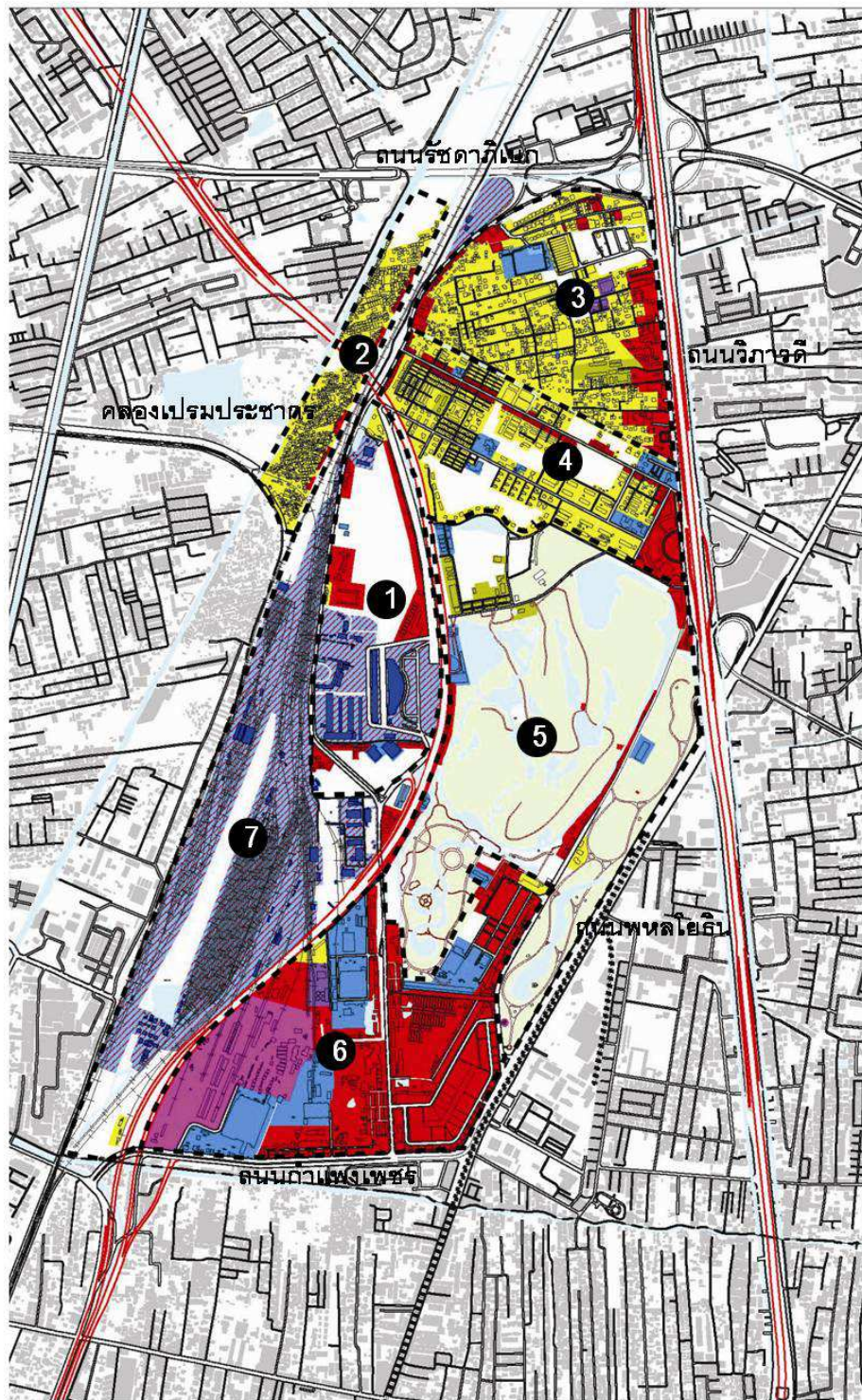
หมายเลข 5 สวนสาธารณะ

หมายเลข 6 ตลาดนัดจตุจักร

หมายเลข 7 สถานีรถไฟบางซื่อ

โดยในการวิเคราะห์สภาพพื้นที่บริเวณสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) จะทำการวิเคราะห์พื้นที่หมายเลข 1 ถึงหมายเลข 4 คือ พื้นที่สถานีขนส่งกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ชุมชนริมทางรถไฟ ชุมชนริมถนนวิภาวดี ชุมชนนิคมรถไฟ กม. 11 เนื่องจากเป็นพื้นที่ของชุมชนบริเวณรอบสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) ในส่วนของพื้นที่หมายเลข 5 ถึงหมายเลข 7 เป็นพื้นที่ซึ่งเป็นของทางราชการที่มีการใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ซึ่งไม่ได้รับอิทธิพลจากสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) มากนัก จึงไม่นำมาใช้ในการวิเคราะห์

แผนที่ 5.1 ลักษณะพื้นที่บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร)



สัญลักษณ์

- พื้นที่ว่าง
- ที่อยู่อาศัย
- พาณิชยกรรม
- สถาบันราชการ
- สถานีขนส่ง
- คลังสินค้า
- อุตสาหกรรม
- ทางพิเศษ
- ถนน
- ขอบเขตพื้นที่ศึกษาและบริเวณโดยรอบ

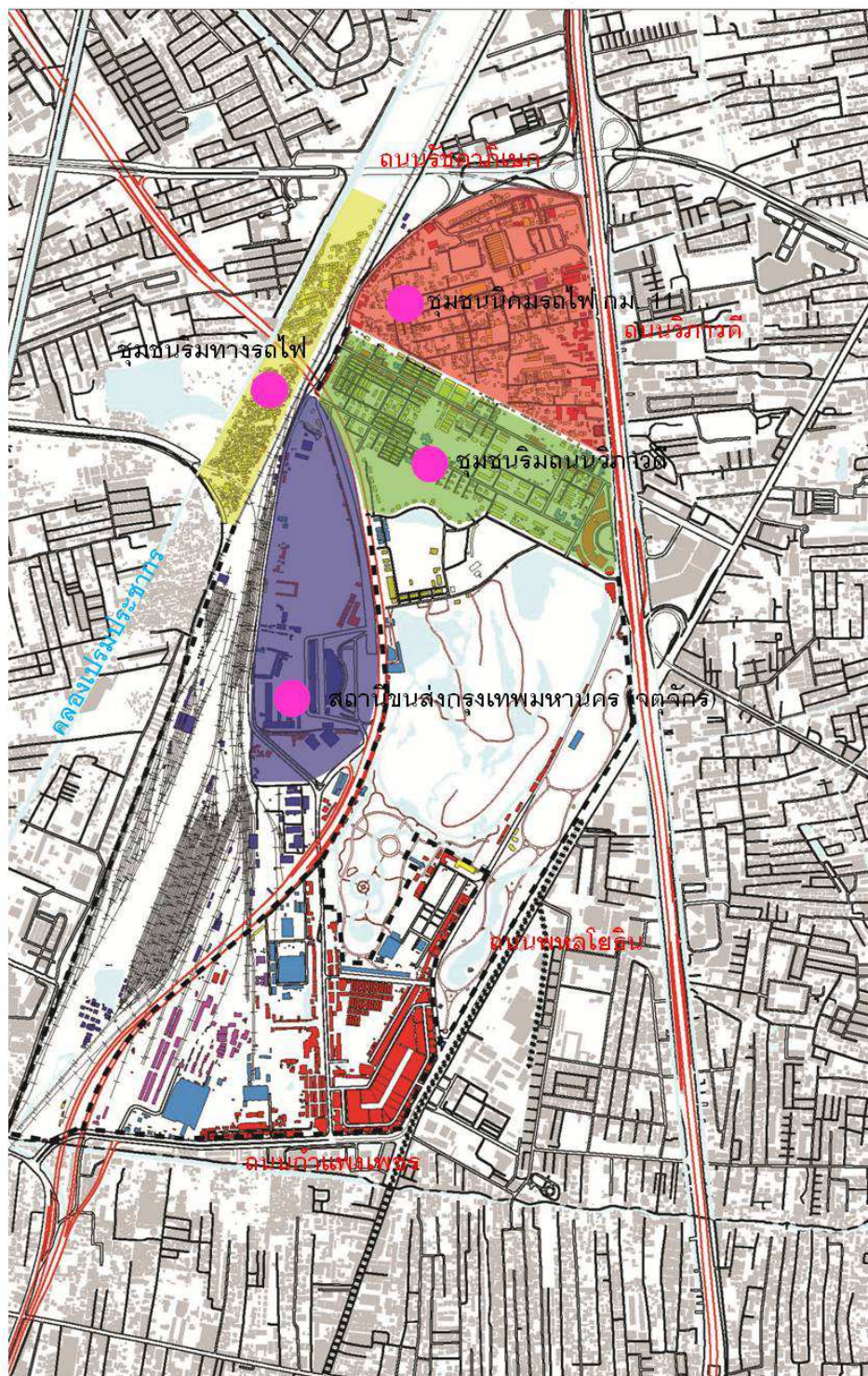
ผู้ศึกษา: สมบัติ พรหมสวรรค์

ที่มา: ฐานภูมิสารสนเทศGIS และผู้วิจัย 2554

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อิทธิพลของสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ที่มีต่อชุมชนและบริเวณพื้นที่โดยรอบ

แผนที่ 5.2 การใช้พื้นที่บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ(จตุจักร)และพื้นที่โดยรอบ



สัญลักษณ์

- พื้นที่ว่าง
- ที่อยู่อาศัย
- พาณิชยกรรม
- สถาบันราชการ
- สถานีขนส่ง
- คลังสินค้า
- อุตสาหกรรม
- พื้นที่ศึกษา
- ทางพิเศษ
- ถนน
- ขอบเขตพื้นที่ศึกษาและบริเวณโดยรอบ



N

ผู้ศึกษา: สมบัติ พรหมสุวรรณ



ที่มา: ระบบภูมิสารสนเทศGIS และผู้วิจัย 2554



คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ฉัทธิพลของสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ที่มีต่อชุมชนและบริเวณพื้นที่โดยรอบ

5.1.1 วิเคราะห์สภาพพื้นที่สถานีขนส่งกรุงเทพมหานคร (จตุจักร)

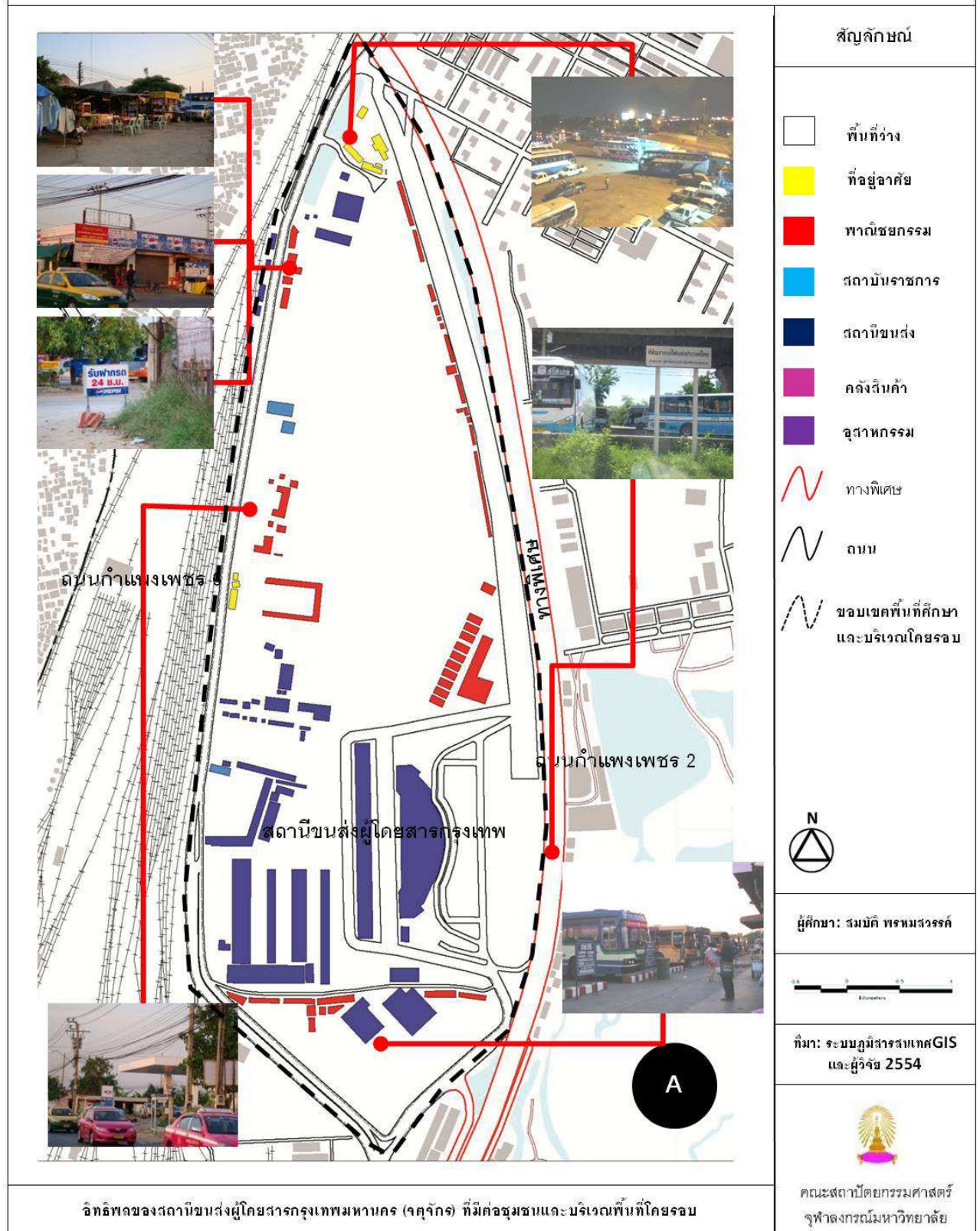
บริเวณพื้นที่สถานีขนส่งกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) จากแผนที่ 5.3 ล้อมรอบด้วยถนนกำแพงเพชร 6 และถนนกำแพงเพชร 2 เป็นที่ตั้งของสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) และอยู่จตุจักร ขสมก. บริเวณริมถนนกำแพงเพชร 6 มีสถานประกอบการ ร้านอาหาร ปิรมแก๊ส จุดจอดรถ ในบริเวณถนนกำแพงเพชร 2 เป็นที่จอดรถบัสใต้การทางพิเศษ พื้นที่ริมถนนฝั่งสถานีขนส่งถูกจับจองเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมขายอาหารเพื่อรองรับกลุ่มคนที่เข้ามาใช้บริการและคนที่ทำงานในสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร)

สภาพปัญหา-ข้อจำกัด

พื้นที่บริเวณสถานีขนส่งกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) เป็นพื้นที่ยากแก่การขยายตัวเพื่อรองรับกิจกรรมการเดินทางที่มีเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากมีถนนล้อมรอบและเป็นพื้นที่ของราชพัสดุ การก่อสร้างเพิ่มเติมจึงต้องขออนุญาตจากกรมธนารักษ์ และบางแห่งมีสิทธิถือครองโดยเอกชน รวมทั้งสถานีเองเป็นเพียงสถานีชั่วคราวในอนาคตต้องย้ายกลับไปยังที่เดิมซึ่งอยู่ติดกับถนนพหลโยธิน

การเดินทางเข้ามาใช้บริการในพื้นที่มักมีความติดขัดในช่วงโมงเร่งด่วนและช่วงเทศกาลที่มีการเดินทางกลับต่างจังหวัด เพราะระบบถนนไม่สามารถรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น และไม่มีที่จอดรถ สำหรับรถส่วนตัว รถแท็กซี่ และรถขนส่งมวลชน ที่เพียงพอ ในขณะที่การใช้บริการจากรถไฟใต้ดิน (MRT) และรถไฟฟ้า (BTS) อยู่ในบริเวณใกล้เคียง แต่เป็นไปได้ยากเพราะต้องต่อรถอีกทอดหนึ่งเพื่อนไปยังสถานีขนส่งและยังเป็นการลำบากในการเดินทางไปยังสถานีขนส่งเพราะผู้เดินทางมีสัมภาระที่ต้องถือไปด้วย ทำให้คนส่วนมากนิยมนั่งรถที่สามารถเข้าไปสู่ตัวสถานีได้โดยตรงคือรถแท็กซี่ หรือรถส่วนบุคคล

แผนที่ 5.3 การใช้พื้นที่บริเวณสถานีขนส่งกรุงเทพมหานคร (จตุจักร)



5.1.2 วิเคราะห์สภาพพื้นที่ชุมชนริมทางรถไฟ

ชุมชนริมทางรถไฟ จากแผนที่ 5.4 ตั้งอยู่บริเวณระหว่างริมทางรถไฟและคลองเปรมประชากร มีทางด่วนตัดผ่านกลางพื้นที่ ประกอบด้วยชุมชน 4 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนสวนผัก ชุมชนเคหะสถานเจริญชัย ชุมชนพร้อมใจพัฒนา และชุมชนชอยภักดี เดิมเป็นชุมชนที่มีการประกอบอาชีพเกษตรกรรม ปัจจุบันเป็นที่พักเพื่อรองรับแหล่งงานจากสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) ทำให้เกิดอาชีพเพื่อตอบสนองต่อประชากรที่เข้ามาพักอาศัยในพื้นที่ เช่น ร้านค้า ร้านอาหาร ห้องเช่า เป็นต้น

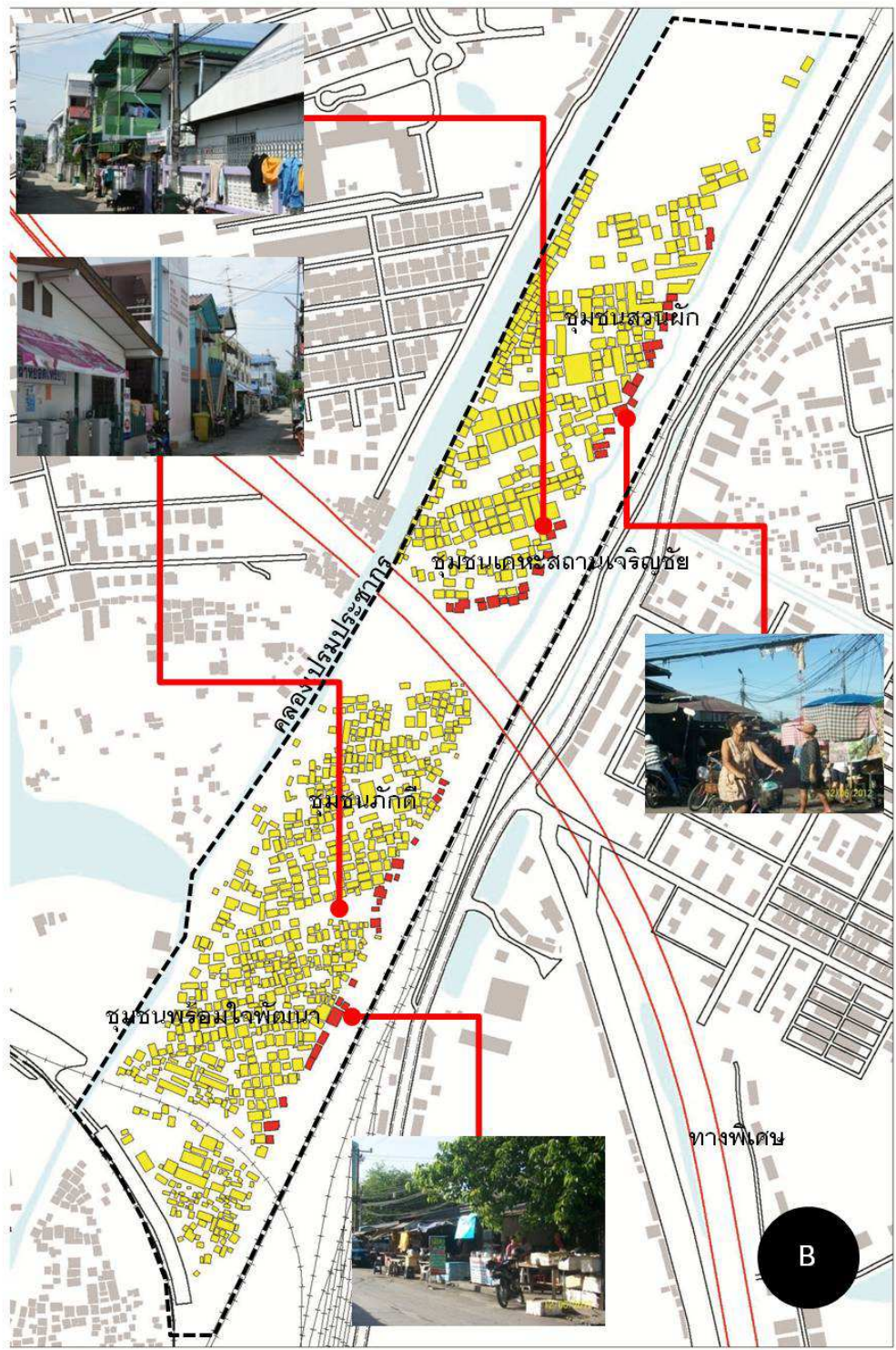
บริเวณภายในชุมชนชุมชนสวนผักและชุมชนเคหะสถานเจริญเป็นตึกแถว อพาร์ทเมนท์ และบ้านเช่า เป็นส่วนมากเพื่อรองรับแหล่งงานจากสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) ส่วนบริเวณชุมชนพร้อมใจพัฒนาและชุมชนชอยภักดีจะเป็นบ้านไม้ชั้นเดียวหรือสองชั้น สภาพชุมชนมีสภาพเป็นชุมชนแออัดจะต้องใช้การเดินเท้าในการเข้าถึง บริเวณริมทางทางรถไฟของชุมชนสวนผัก ชุมชนเคหะสถานเจริญชัย ชุมชนพร้อมใจพัฒนา และชุมชนชอยภักดี เป็นร้านค้าหาบเร่แผงลอยให้บริการแก่คนในชุมชน

สภาพปัญหา-ข้อจำกัด

ลักษณะของชุมชนที่มีสภาพแออัดการวางตัวของอาคารบ้านเรือนที่ไม่เป็นระเบียบ และถนนที่แคบ ทำให้การเข้าถึงบริเวณชุมชนพร้อมใจพัฒนาและชุมชนชอยภักดีต้องเดินเท้าเข้าไปในตัวชุมชน สภาพคุณภาพชีวิตต่ำเพราะเป็นเหมือนสลัม ปัญหาน้ำเสียและขยะที่มีมาก และปัญหาอาชญากรรมที่เกิดขึ้นมากในพื้นที่ไม่ว่าจะเป็นชิงทรัพย์ ปล้นทรัพย์ ทำร้ายร่างกาย

พื้นที่โดยรวมของชุมชนสวนผัก ชุมชนเคหะสถานเจริญชัย ชุมชนพร้อมใจพัฒนา และชุมชนชอยภักดี ถูกครอบงำด้วยผู้มีอิทธิพลซึ่งเป็นอุปสรรคสำคัญที่จะนำไปสู่การพัฒนาในตัวพื้นที่ของชุมชนดังกล่าว

แผนที่ 5.4 การใช้พื้นที่บริเวณชุมชนริมทางรถไฟ



สัญลักษณ์

- พื้นที่ว่าง
- ที่อยู่อาศัย
- พาณิชยกรรม
- สถาบันราชการ
- สถาบันขนส่ง
- คลังสินค้า
- อุตสาหกรรม
- ทางพิเศษ
- ถนน
- ขอบเขตพื้นที่ศึกษาและบริเวณโดยรอบ

N

ผู้ศึกษา: สมบัติ พรหมจรรย์

ที่มา: ระบบภูมิสารสนเทศGIS และผู้วิจัย 2554

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อิทธิพลของสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ที่มีต่อชุมชนและบริเวณพื้นที่โดยรอบ

B

5.1.3 วิเคราะห์สภาพพื้นที่ชุมชนริมถนนวิภาวดี

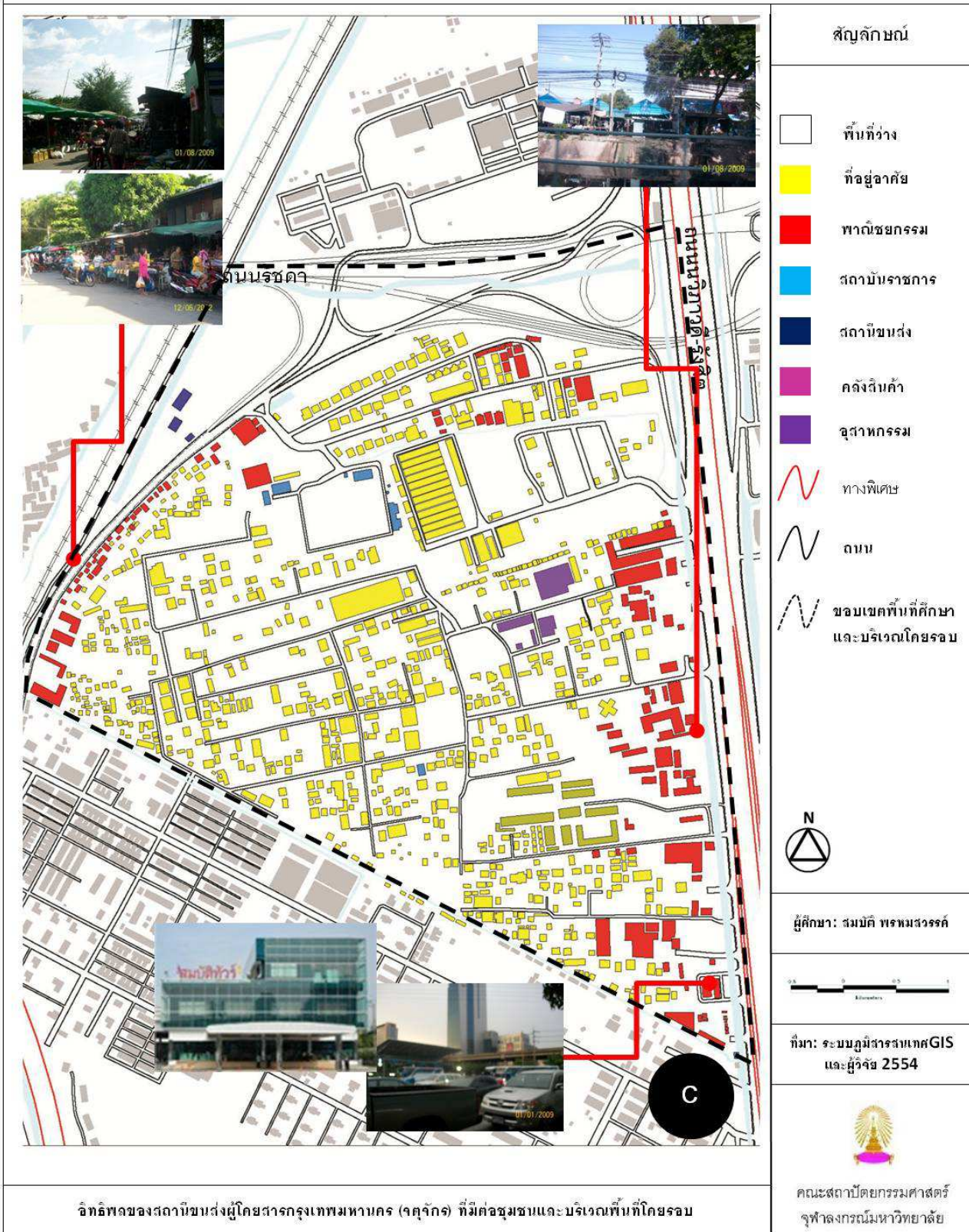
พื้นที่บริเวณชุมชนริมถนนวิภาวดี จากแผนที่ 5.5 ถูกกั้นด้วยถนนวิภาวดีด้านตะวันออก ถนนกำแพงเพชรทางด้านทิศตะวันตก ถนนรัชดาทางด้านทิศเหนือ และชุมชนนิคมรถไฟทางทิศใต้ เป็นพื้นที่ของเอกชนทั้งหมด เป็นที่ตั้งของสถานีขนส่ง 2 แห่ง ที่แยกตัวออกมาจากสถานีขนส่งกรุงเทพ(จตุจักร) เพื่อความสะดวกในการรองรับผู้มาใช้บริการ คือ สมบัติทัวร์ และสยามเฟิร์สทัวร์ เพราะใกล้ถนนสายหลักมีความสะดวกในการเข้า-ออก ของรถส่วนบุคคล และรถโดยสารสาธารณะ

บริเวณริมถนนกำแพงเพชร 2 และริมถนนวิภาวดี เป็นพื้นที่พาณิชยกรรม ร้านค้า ร้านปะยาง ตู้ซ่อมรถ ร้านอาหาร บัมแก๊ส บัมน้ำมัน เป็นต้น โดยเฉพาะพื้นที่ริมถนนกำแพงเพชร 2 การวางขายสินค้าบริเวณริมฟุตบาทอย่างไม่เป็นระเบียบ ในส่วนกลางของพื้นที่จะเป็นอพาร์ทเมนท์ ซึ่งอยู่กระจายในตัวพื้นที่ชุมชนริมถนนวิภาวดีซึ่งรองรับผู้คนวัยทำงาน

สภาพปัญหา-ข้อจำกัด

ลักษณะการดำเนินชีวิตในพื้นที่เป็นลักษณะต่างคนต่างอยู่ ตามวิถีของสังคมเมือง การเดินทางเข้าสู่พื้นที่สามารถใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเข้าถึงได้เป็นถนนสองช่องการจราจร แต่ถนนมีความแคบทำให้ต้องมีการจอดรถให้รถที่ขับสวนมาผ่านไปก่อน

แผนที่ 5.5 การใช้พื้นที่บริเวณชุมชนริมถนนวิภาวดี



5.1.4 วิเคราะห์สภาพพื้นที่ชุมชนนิคมรถไฟ กม. 11

พื้นที่บริเวณชุมชนนิคมรถไฟ กม. 11 จากแผนที่ 5.6 ถูกกั้นด้วยถนนกำแพงเพชร 2 ทางตะวันตก ถนนวิภาวดีทางตะวันออก ถนนวิภาวดี 11 ทางทิศเหนือ และทิศใต้ติดกับสวนรถไฟ เป็นพื้นที่ของการทางรถไฟซึ่งจัดให้เป็นที่พักสำหรับพนักงานของการทางรถไฟ และส่วนที่ติดกับถนนวิภาวดีเป็นที่ตั้งของ ปตท. เป็นที่ตั้งของสถานีขนส่งเอกชน 1 แห่ง คือ นครชัยแอร์ทัวร์

ลักษณะของสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่จะเป็นบ้านไม้ชั้นเดียวและสองชั้น ในตอนกลางจะเป็นแฟลตบ้านพักของตำรวจรถไฟ มีร้านค้าบริเวณหน้าริมถนนเข้าไปในตัวพื้นที่เพื่อให้บริการแก่พนักงานการรถไฟ บริเวณริมถนนกำแพงเพชร 2 จะมีตลาดเช้า ตลาดเย็น และตลาดนัด และร้านขายของอื่นๆ เป็นจำนวนมาก เพื่อรองรับคนจากโซนพื้นที่โดยรอบ

สภาพปัญหา-ข้อจำกัด

พื้นที่เป็นของการทางรถไฟถูกกำหนดให้เป็นที่พักอาศัย การพัฒนาหรือปรับปรุงจะต้องขออนุญาตจากการรถไฟแห่งประเทศไทย

แผนที่ 5.6 การใช้พื้นที่บริเวณชุมชนนิคมรถไฟ กม. 11



สัญลักษณ์

-  พื้นที่ว่าง
-  ที่อยู่อาศัย
-  พาณิชย์ยกรรม
-  สถาบันราชการ
-  สถานีขนส่ง
-  คลังสินค้า
-  อุตสาหกรรม
-  ทางพิเศษ
-  ถนน
-  ขอบเขตพื้นที่ศึกษาและบริเวณโดยรอบ



ผู้ศึกษา: สมบัติ พรหมสุวรรณ



ที่มา: ระบบภูมิสารสนเทศGIS และผู้วิจัย 2554



คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อิทธิพลของสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ที่มีต่อชุมชนและบริเวณพื้นที่โดยรอบ

5.1.5 วิเคราะห์สภาพพื้นที่โดยรวม

สภาพพื้นที่ในบริเวณชุมชนริมทางรถไฟ ซึ่งเป็นที่ตั้งของชุมชน 4 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนสวนผัก ชุมชนเคหะสถานเจริญชัย ชุมชนพร้อมใจพัฒนา และชุมชนชอยภักดี ได้รับอิทธิพลโดยตรงจากสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) เดิมเป็นชุมชนที่มีการประกอบอาชีพเกษตรกรรม ปัจจุบันเป็นที่พักเพื่อรองรับแหล่งงานจากสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) ทำให้เกิดอาชีพในตัวชุมชนเพื่อตอบสนองต่อประชากรที่เข้ามาพักอาศัยในพื้นที่รวมถึงคนในชุมชนเอง เช่น ร้านค้า ร้านอาหาร ห้องเช่า เป็นต้น โดยกิจกรรมการค้าจะเกิดขึ้นมากบริเวณริมถนนเลียบบทางรถไฟ

พื้นที่ชุมชนริมถนนวิภาวดี และชุมชนนิคมรถไฟ กม. 11 เป็นที่ตั้งของสถานีขนส่ง 3 แห่ง ที่แยกตัวออกมาจากหมอนขิตเพื่อความสะดวกในการรองรับผู้มาใช้บริการ คือ สมบัติท้าว สยามเฟิร์สท้าว และนครชัยแอร์ เพราะใกล้ถนนสายหลักมีความสะดวกในการเข้า-ออก ของรถส่วนบุคคล และรถโดยสารสาธารณะ

ในด้านการค้าบริเวณพื้นที่ริมถนนกำแพงเพชร 2 ในพื้นที่ชุมชนริมถนนวิภาวดี และพื้นที่ชุมชนนิคมรถไฟ กม. 11 เป็นแหล่งการค้าขายสินค้าที่รองรับคนในทุกโซนที่ต้องมาซื้อสินค้าจากตลาดเช้า ตลาดเย็น และตลาดนัด เพื่อนำไปใช้ประกอบกิจกรรมในพื้นที่ของตนเอง ทำให้บริเวณนี้เป็นแหล่งการค้าที่สำคัญ

สภาพปัญหา-ข้อจำกัด

- พื้นที่บริเวณสถานีขนส่งกรุงเทพ(จตุจักร) เป็นพื้นที่ยากแก่การขยายตัวเพื่อรองรับกิจกรรมการเดินทางที่มีเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากมีถนนล้อมรอบและเป็นพื้นที่ของราชพัสดุ การก่อสร้างเพิ่มเติมจึงต้องขออนุญาตจากกรมธนารักษ์ และบางแห่งมีสิทธิถือครองโดยเอกชน รวมทั้งสถานีเองเป็นเพียงสถานีชั่วคราวในอนาคตต้องย้ายกลับไปยังที่เดิมซึ่งอยู่ติดกับถนนพหลโยธิน

- การเดินทางเข้ามาใช้บริการในพื้นที่มักมีความติดขัดในช่วงโมงเร่งด่วนและช่วงเทศกาลที่มีการเดินทางกลับต่างจังหวัด เพราะระบบถนนไม่สามารถรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น และไม่มีที่จอดรถ สำหรับรถส่วนตัว รถแท็กซี่ และรถขนส่งมวลชน ที่เพียงพอ ในขณะที่การใช้บริการจากรถไฟใต้ดิน (MRT) และรถไฟฟ้า (BTS) อยู่ในบริเวณใกล้เคียง แต่เป็นไปได้อย่างยากเพราะต้องต่อรถอีกทอดหนึ่งเพื่อนไปยังสถานีขนส่งและยังเป็นการลำบากในการเดินเท้าไปยังสถานีขนส่งเพราะผู้เดินทางมีสัมภาระที่ต้องถือไปด้วย ทำให้คนส่วนมากนิยมนั่งรถที่สามารถเข้าไปสู่ตัวสถานีได้โดยตรงคือรถแท็กซี่ หรือรถส่วนบุคคล

- ลักษณะของชุมชนสวนผัก ชุมชนเคหะสถานเจริญชัย ชุมชนพร้อมใจพัฒนา และชุมชนชอยภักดี ความหนาแน่นของมวลอาคารที่เพิ่มขึ้นทำให้สภาพแวดล้อมทางตัวของอาคารบ้านเรือนที่ไม่เป็นระเบียบ และถนนที่แคบ ทำให้การเข้าถึงบริเวณชุมชนพร้อมใจพัฒนาและชุมชน

ชอยภักดีต้องเดินเท้าเข้าไปในตัวชุมชน สภาพคุณภาพชีวิตต่ำเพราะเป็นเหมือนสลัม ปัญหาน้ำเสียและขยะที่มีมาก และปัญหาอาชญากรรมที่เกิดขึ้นมากในพื้นที่ไม่ว่าจะเป็นชิงทรัพย์ ปล้นทรัพย์ ทำร้ายร่างกาย

- พื้นที่เป็นการทางรถไฟและราชพัสดุซึ่งในการพัฒนาหรือปรับปรุงพื้นที่หรือก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างจะต้องได้รับการอนุญาตจากกรมธนารักษ์ก่อนกำหนดให้เป็นที่พักอาศัย

5.2 วิเคราะห์ข้อมูลของชุมชน

5.2.1 วิเคราะห์การใช้ประโยชน์ที่ดินของชุมชน

จากแผนที่ 5.7 จะประกอบด้วยชุมชน 4 แห่ง คือ ชุมชนสวนผัก ชุมชนชอยภักดี ชุมชนพร้อมใจพัฒนา และชุมชนเคหะสถานเจริญชัย ซึ่งมีการแบ่งกลุ่มการประโยชน์ใช้ที่ดิน ออกเป็นกลุ่มที่เป็นเจ้าของที่ดิน และกลุ่มที่เช่าที่ดินราชพัสดุ โดยตรงกับกรมธนารักษ์

- กลุ่มที่เป็นเจ้าของที่ดิน ที่ดินส่วนใหญ่ อยู่ด้านหน้าชุมชนติดกับถนนทางเข้าชุมชน จะนำมาทำหอพักเป็นอาคารปูน สูง 2-4 ชั้น โดยส่วนใหญ่เป็นคนที่ประกอบอาชีพอยู่ในสถานีขนส่งกรุงเทพ

- กลุ่มที่เช่าที่ดินราชพัสดุ โดยตรงกับกรมธนารักษ์ ซึ่งเป็นที่ดินบริเวณริมคลองเปรมประชากร ส่วนใหญ่เป็นการเช่าที่ดิน เพื่อปลูกบ้าน บ้านที่ปลูกมีลักษณะเป็นบ้านไม้ชั้นเดียว โดยมีการปรับปรุง แบ่งซอยห้องให้เช่า และทำห้องน้ำรวม ค่าเช่าเฉลี่ย เดือนละ 500บาท ต่อห้อง

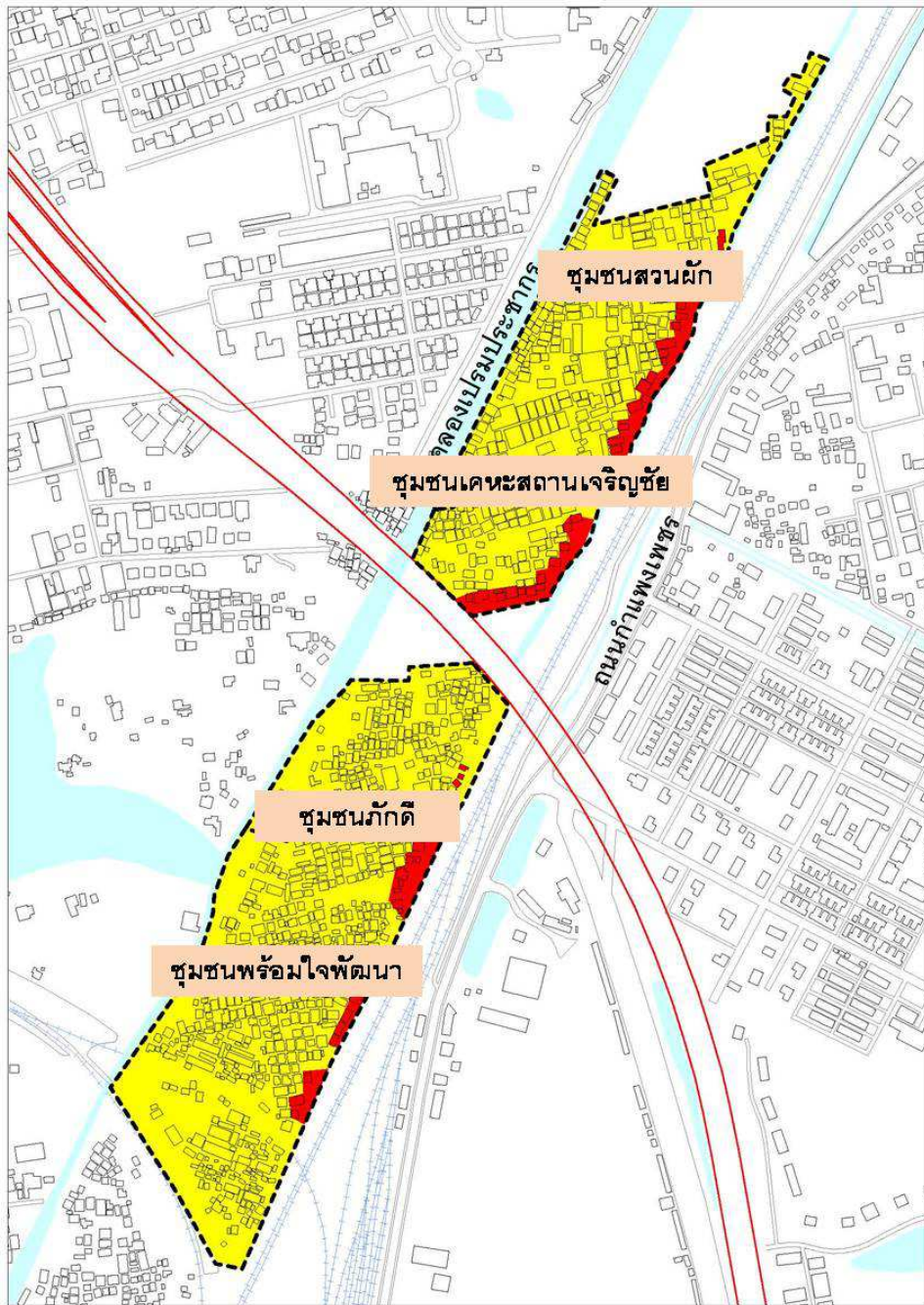
การใช้ประโยชน์ที่ดินของชุมชน ส่วนมากเป็นที่อยู่อาศัย ทั้งอยู่เองและให้เช่า เป็นมีสภาพแออัด (ภาพที่ 5.1) โดยมีพื้นที่พาณิชยกรรมอยู่บริเวณริมถนนเลียบบทางรถไฟอยู่ในชุมชนทั้ง 4 แห่ง เพื่อรองรับความต้องการของคนในแต่ละชุมชน



ภาพที่ 5.1 สภาพของบ้านเรือนในชุมชน

(ที่มา: ผู้วิจัย, 2553)

แผนที่ 5.7 การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ชุมชน



สัญลักษณ์

- พื้นที่ว่าง
- ที่อยู่อาศัย
- พาณิชย์กรรม
- ทางพิเศษ
- ถนน
- ขอบเขตพื้นที่ศึกษาและบริเวณโดยรอบ

ผู้ศึกษา: สมบัติ พรหมสวรรค์

ปีทำ: ระบบภูมิสารสนเทศGIS และปีที่จัด 2554

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อิทธิพลของสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ที่มีต่อชุมชนและบริเวณพื้นที่โดยรอบ

5.2.2 การวิเคราะห์เปรียบเทียบด้านเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของคนในชุมชนก่อนและหลังมีสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร)

จากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างในชุมชน กลุ่มคนก่อนและหลังมีการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร)

1) ระดับการศึกษาของคนในชุมชน

ก่อนมีสถานีขนส่งกรุงเทพ(จตุจักร) ระดับการศึกษาของคนในชุมชนส่วนมากไม่ได้เรียนหนังสือ โดยบางส่วนจบการศึกษาในระดับประถมศึกษา หลังจากมีสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) เข้ามา ระดับการศึกษาของคนในชุมชน ส่วนมากจบการศึกษาระดับชั้นประถมศึกษา รองลงมาคือมัธยมศึกษาปี

เห็นได้ว่าระดับการศึกษาของคนในชุมชนมีระดับการศึกษาที่ดีขึ้นกว่าก่อนมีสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร)

2) สถานที่ทำงานของคนในชุมชน

ก่อนมีสถานีขนส่งกรุงเทพ(จตุจักร) คนในชุมชนโดยส่วนมากจะประกอบอาชีพภายนอกชุมชน โดยรับจ้างอยู่ในสนามกอล์ฟ รองลงมา คือทำเกษตรกรรมภายในตัวชุมชนเอง ปัจจุบันหลังจากการเข้ามาของสถานีขนส่งกรุงเทพ(จตุจักร) ผู้คนโดยส่วนมากก็ยังคงประกอบอาชีพภายนอกชุมชน โดยทำงานอยู่ในตัวสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) รองลงมาคือรับจ้างทั่วไปและค้าขายภายในชุมชน

เห็นได้ว่า ในปัจจุบันคนในชุมชนโดยส่วนมากหลังจากการเข้ามาของสถานีขนส่ง(จตุจักร) ทำงานอยู่ในสถานีขนส่งเป็นหลัก

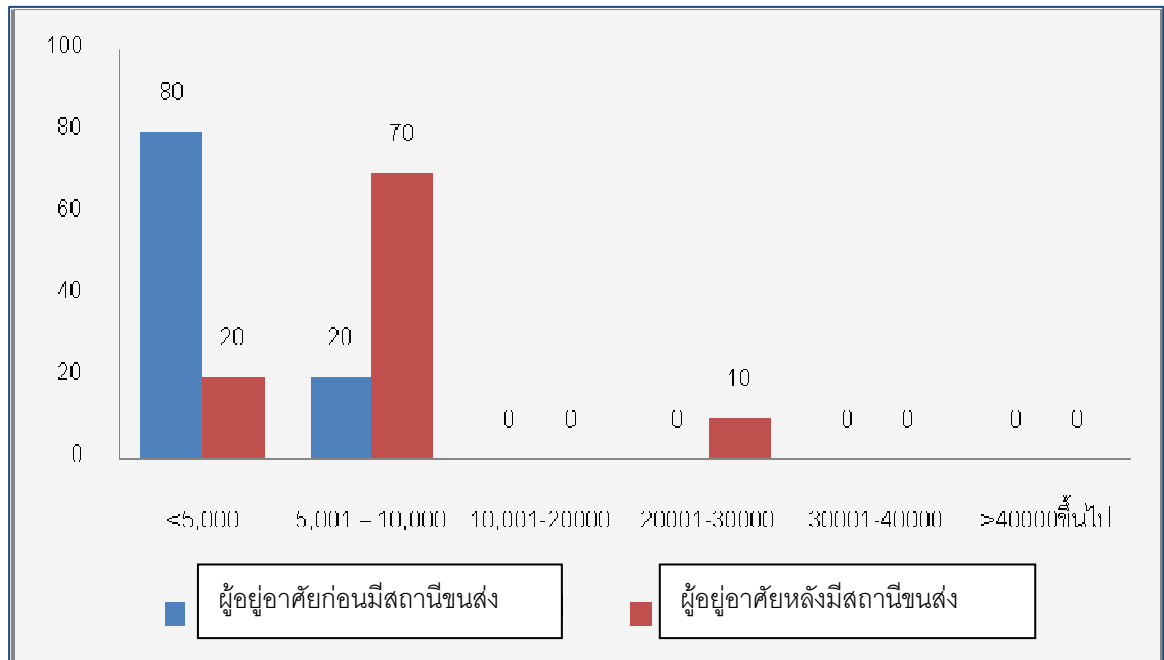
3) อาชีพของคนในชุมชน

ก่อนมีสถานีขนส่งกรุงเทพ(จตุจักร) อาชีพของคนในชุมชนโดยส่วนมากเป็นอาชีพรับจ้างภายในสนามกอล์ฟ รองลงมา คือ เกษตรกรรม ปัจจุบันอาชีพของคนในชุมชนหลังจากมีสถานีขนส่งกรุงเทพ(จตุจักร) คือ รับจ้างภายในสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) รองลงมาคือรับจ้างทั่วไป และค้าขาย

เห็นได้ว่า อาชีพของคนในชุมชนก่อนและหลังการมีสถานีขนส่งกรุงเทพ(จตุจักร) ประกอบอาชีพรับจ้างเป็นหลัก แต่อาชีพที่รองลงมา จากเมื่อก่อนมีสถานีขนส่งประกอบอาชีพเกษตรกรรม ปัจจุบันได้เปลี่ยนมาเป็นค้าขาย

4) ระดับรายได้ของบุคคลในชุมชน

แผนภูมิที่ 5.1 เปรียบเทียบระดับรายได้ต่อเดือนระหว่างผู้อยู่อาศัยก่อนและหลังการมีสถานีนสง กรุงเทพมหานคร (จตุจักร)

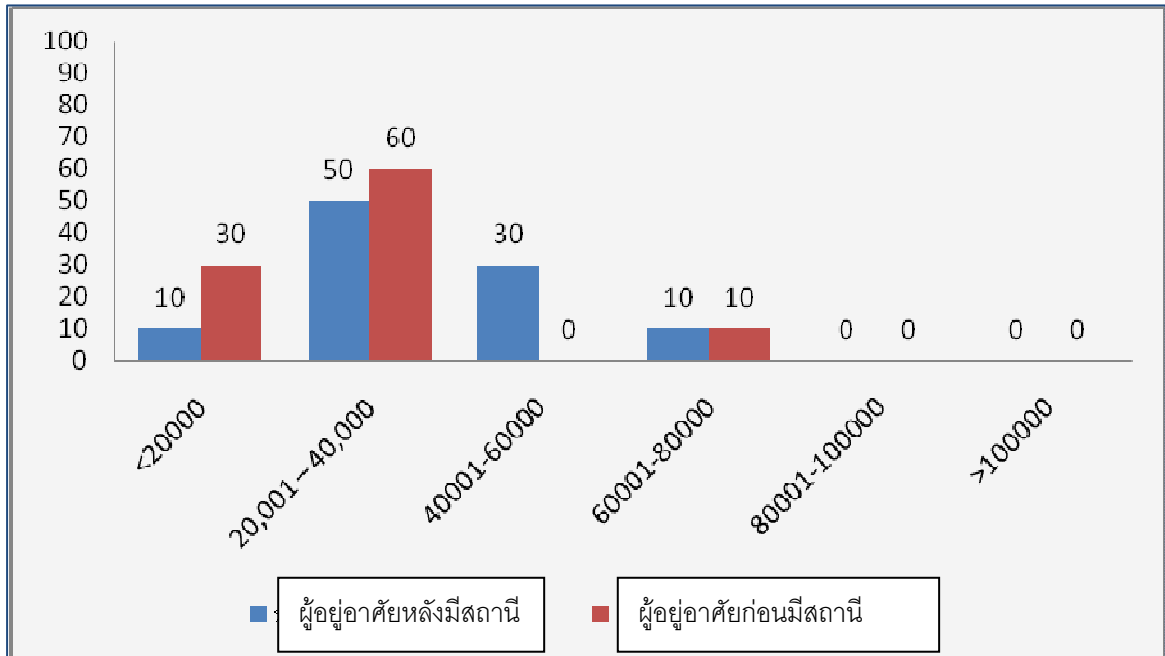


เมื่อเปรียบเทียบระดับรายได้ต่อเดือนของผู้อยู่อาศัยก่อนและหลังการมีสถานีนสง กรุงเทพมหานคร (จตุจักร) จากข้อมูลทางสถิติแผนภูมิที่ xx พบว่า ก่อนมีสถานีนสง กรุงเทพมหานคร (จตุจักร) คนในชุมชนมีรายได้อยู่ในระดับต่ำกว่า 5,000 บาทต่อเดือน รองลงมาคือ 5,001-10,000 บาทต่อเดือน หลังจากมีสถานีนสง กรุงเทพมหานคร (จตุจักร) มีระดับรายได้อยู่ที่ 5,001-10,000 บาทต่อเดือน รองลงมาคือ ต่ำกว่า 5,000 บาท และ 20,001-30,000 บาทต่อเดือน ตามลำดับ

เห็นได้ว่า ระดับรายได้ของต่อเดือนของบุคคลหลังจากมีสถานีนสง กรุงเทพมหานคร (จตุจักร) เพิ่มขึ้นกว่าก่อนมีสถานีนสง กรุงเทพมหานคร (จตุจักร)

5) ระดับรายได้ของครัวเรือนในชุมชน

แผนภูมิที่ 5.2 เปรียบเทียบรายได้ในครัวเรือนระหว่างผู้อยู่อาศัยก่อนและหลังการมีสถานี่ชนส่ง
กรุงเทพ (จตุจักร)

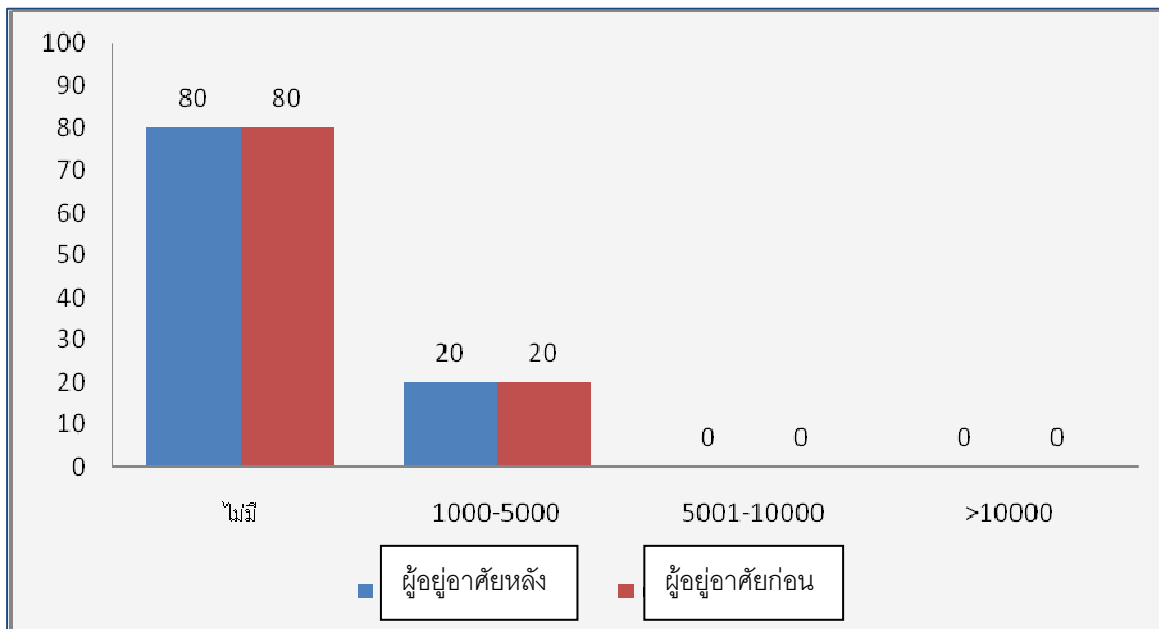


เมื่อเปรียบเทียบระดับรายได้ครัวเรือนต่อเดือนของผู้อยู่อาศัยก่อนและหลังการมีสถานี่ชนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) จากข้อมูลทางสถิติแผนภูมิที่xx พบว่า ก่อนมีสถานี่ชนส่งกรุงเทพ(จตุจักร) ระดับรายได้ในครัวเรือนของผู้อยู่อาศัยหลังจากมีสถานี่ชนส่ง(กรุงเทพ) สูงกว่าระดับรายได้ในครัวเรือนก่อนมีสถานี่ชนส่ง โดยผู้มีระดับรายได้ก่อนมีสถานี่ชนส่ง(จตุจักร) ส่วนใหญ่อยู่ที่ 20,001-40,000 บาทต่อเดือน รองลงมาคือ ต่ำกว่า 20,000 บาทต่อเดือน ตามลำดับ ส่วนผู้อยู่อาศัยใหม่ ส่วนใหญ่มีระดับรายได้ในครัวเรือนอยู่ที่ 20,001-40,000 บาทต่อเดือน รองลงมา 40,001-60,000 บาทต่อเดือน และ ต่ำกว่า 20,000 บาทต่อเดือน 60,001-80,000 บาทต่อเดือนในร้อยละที่เท่ากัน

เห็นได้ว่า ระดับรายได้ในครัวเรือนหลังจากมีสถานี่ชนส่งกรุงเทพ(จตุจักร) เพิ่มขึ้นกว่าก่อนมีสถานี่ชนส่งกรุงเทพ (จตุจักร)

6) ระดับเงินออมของคนในชุมชน

แผนภูมิที่ 5.3 เปรียบเทียบเงินออมของผู้อยู่อาศัย ระหว่างผู้อยู่อาศัยก่อนและหลังการมีสถานี่ชนส่งกรุงเทพ (จตุจักร)

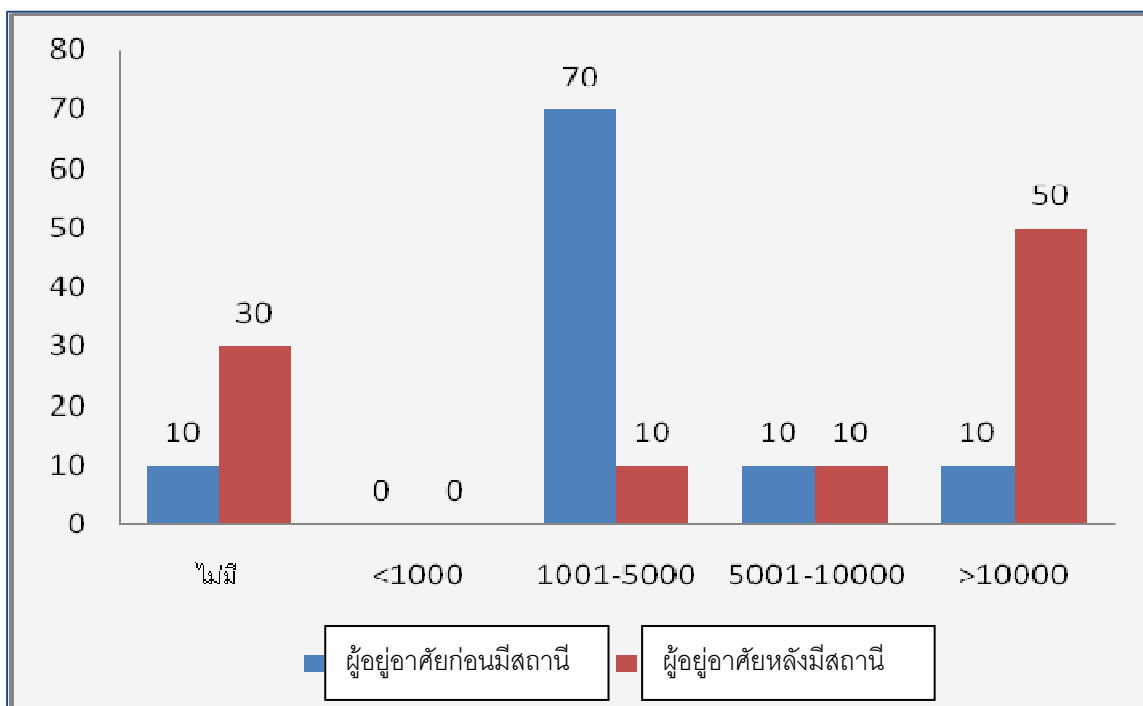


เมื่อเปรียบเทียบระดับเงินออมต่อเดือนของผู้อยู่อาศัยก่อนและหลังการมีสถานี่ชนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) จากข้อมูลทางสถิติแผนภูมิที่xx พบว่า เงินออมของผู้อยู่อาศัยก่อนมีสถานี่ชนส่งกรุงเทพ(จตุจักร) และ ภายหลังการมีสถานี่ชนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ส่วนใหญ่พบว่าไม่มีเงินออมในร้อยละที่เท่ากัน รองลงมาคือมีเงินเงินออมประมาณ 1,000-5,000 บาทต่อเดือน ในร้อยละที่เท่ากัน

เห็นได้ว่าระดับการออมเงินของคนในชุมชนก่อนและหลังการเข้ามาของสถานี่ชนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) อยู่ในระดับเท่าเดิม

7) ระดับภาระหนี้สินของคนในชุมชน

แผนภูมิที่ 5.4 เปรียบเทียบภาระหนี้สินระหว่างผู้อยู่อาศัยก่อนและหลังการมีสถานี่ชนส่งกรุงเทพ (จตุจักร)



เมื่อเปรียบเทียบด้านหนี้สินต่อเดือนของผู้อยู่อาศัยในชุมชน ก่อนและหลังการมีสถานี่ชนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) จากข้อมูลทางสถิติแผนภูมิที่xx พบว่า หนี้สินของผู้อยู่อาศัยก่อนมีสถานี่ชนส่งกรุงเทพ(จตุจักร) ส่วนใหญ่มีภาระหนี้สินประมาณ 1,001-5,000 บาทต่อเดือน รองลงมา ไม่มีภาระหนี้สิน มีประมาณ 5,001-10,000 และ มากกว่า 10,000 บาทต่อเดือน ส่วนหนี้สินผู้อยู่อาศัยหลังจากมีสถานี่ชนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) ส่วนใหญ่มีภาระหนี้สินประมาณ มากกว่า 10,000 บาทต่อเดือน รองลงมา ไม่มีภาระหนี้สิน และมีประมาณ 1,001-5,000 บาทต่อเดือน 5,001-10,000 บาทต่อเดือนในร้อยละที่เท่ากัน

เห็นได้ว่าหนี้สินของคนในชุมชนหลังการเข้ามาของสถานี่ชนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) มีระดับหนี้สินที่เพิ่มขึ้นก่อนการเข้ามาของสถานี่ชนส่งกรุงเทพ (จตุจักร)

จากการวิเคราะห์เปรียบเทียบด้านเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของคนในชุมชนก่อนและหลังมีสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) พบว่าสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) มีผลกระทบกับเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของคนในชุมชนโดยตรงและโดยอ้อม เห็นได้จาก

ระดับการศึกษาของคนในชุมชนมีระดับการศึกษาที่ดีขึ้นกว่าก่อนมีสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) โดยส่วนมากหลังจากการเข้ามาของสถานีขนส่ง(จตุจักร) ทำงานอยู่ในสถานีขนส่งเป็นหลัก อาชีพของคนในชุมชนก่อนและหลังการมีสถานีขนส่งกรุงเทพ(จตุจักร) ประกอบอาชีพรับจ้างเป็นหลัก แต่อาชีพที่รองลงมา จากเมื่อก่อนมีสถานีขนส่งประกอบอาชีพเกษตรกรรมปัจจุบันได้เปลี่ยนมาเป็นค้าขาย ระดับรายได้ของต่อเดือนของบุคคล และระดับรายได้ในครัวเรือน เพิ่มขึ้นมากกว่าก่อนมีสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) ระดับของการออมเงินของคนในชุมชนก่อน อยู่ในระดับเท่าเดิม ส่วนหนี้สินนั้นมีระดับหนี้สินที่เพิ่มขึ้นก่อนการเข้ามาของสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร)

5.3 สรุปการวิเคราะห์ชุมชนบริเวณสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร)

สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ เป็นจุดเปลี่ยนการเดินทางที่อยู่ในบริเวณที่เป็นพื้นที่ใกล้ชุมชนเก่าที่อาศัยอยู่เดิม ซึ่งอยู่อาศัยหนาแน่น และชุมชนแออัด ได้แก่ ชุมชนภักดี ชุมชนเคหะสถานเจริญชัย ชุมชนพร้อมใจพัฒนา และชุมชนสวนผัก มีประชากรรวมกัน เป็นจำนวน 3,119 คน อยู่ห่างจากถนนใหญ่ประมาณ 1-2 กิโลเมตร ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพ รับจ้างทั่วไป มีรายได้ค่อนข้างน้อย สภาพบ้านเป็นบ้านไม้ ทางสัญจรภายในชุมชนเป็นทางคอนกรีตเสริมเหล็กขนาดกว้าง 1 เมตร ส่วนใหญ่จะมีการปรับปรุงบ้านเป็นหอพัก หรือซอยห้องแบ่งเป็นห้องเช่า สภาพชุมชนแออัด มีสาธารณูปโภค เช่น ทางเดินเท้าลาดยาง น้ำประปา ไฟฟ้าแสงจันทร์ โทรศัพท์ สาธารณะ การเดินทางในอดีตสามารถเดินทางเข้าชุมชนได้ 2 ทาง คือ ทางรถยนต์ ทางรถไฟ และทางเรือ แต่ปัจจุบันการเดินทางทางเรือโดยอาศัยคลองเปรมประชากรเป็นเส้นทางคมนาคม มีความเสื่อมโทรม และสกปรก และคนไม่นิยมใช้สัญจร จึงเหลือเพียงทางรถยนต์ และรถไฟ ในชุมชนไม่มีโรงเรียน มีเพียงศูนย์รับเลี้ยงเด็กเล็กชุมชนภักดี โรงเรียนที่อยู่ใกล้เคียง ได้แก่ โรงเรียนวัดเสมียนนารี ในแต่ละวันประชาชนในชุมชนจึงต้องเดินทางออกมาเพื่อทำธุระ ทำงาน หรือไปโรงเรียนโดยผ่านถนนเลียบริมทางรถไฟได้เพียงทางเดียว ส่วนทางออกอื่นเป็นทางเดิน หรือทางลัดแคบๆ ซึ่งต้องเดินหรือใช้จักรยานเท่านั้น ทำให้การเดินทางไม่สะดวก

- ผลกระทบทางด้านบวก

ชุมชนมีการพัฒนาดีขึ้น มีการอพยพย้ายเข้ามาพักอาศัยอยู่ของคนต่างจังหวัดมากขึ้น ทำให้ชุมชนมีรายได้เพิ่มมากขึ้นจากธุรกิจห้องเช่า ชีวิตประจำวันในแง่ของการเดินทางที่สะดวกสบาย

มีรถโดยสารประจำหลายสายผ่านหน้าชุมชน ซึ่งเป็นทางเลือกในการใช้บริการ จากเดิมที่ผู้อยู่ในชุมชนจะต้องเดินเท้าและมาต่อรถรับจ้าง เพื่อไปทำงานหรือไปโรงเรียน ส่วนผลทางอ้อม คือ สภาพถนนที่เข้าชุมชนดีขึ้น มีแสงสว่าง และมีความปลอดภัยมากขึ้น ไม่เปลี่ยวเวลากลางคืน หรือสามารถกล่าวอีกแง่หนึ่งว่า การที่มีกิจกรรมเพิ่มขึ้นในพื้นที่ ส่งผลดีอย่างมากกับชุมชน เพราะเมื่อมีสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ ซึ่งเปิดทำการตลอด 24 ชั่วโมง ทำให้บริเวณถนนกำแพงเพชร 6 และถนนภายในชุมชน มีคนสัญจรผ่านไปมาเป็นช่วงกลางคืน เมื่อเปรียบเทียบกับเดิมที่ยังไม่มีสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ พื้นที่นี้จะเปลี่ยวมาก เมื่อมีสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ รถบริการสาธารณะก็จะให้บริการในช่วงดึกเป็นจำนวนมากขึ้น ผู้อาศัยในชุมชนก็ได้รับความสะดวกตามไปด้วย

ชุมชนมีรายได้เพิ่มขึ้นจากการประกอบธุรกิจหอพัก หรือแบ่งห้องให้เช่า รวมการเปิดร้านขายของชำ และอาหารตามสั่งมีมากขึ้น ยังมีบริการเครื่องซักผ้าหยอดเหรียญ และตู้น้ำดื่มให้บริการ โดยกลุ่มที่เป็นเจ้าของที่ดิน จะมีรายได้เพิ่มมากขึ้น เพราะเป็นกลุ่ม ที่มีอาชีพประจำหรือเป็นข้าราชการบำนาญ ได้แก่ พนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย รับราชการ ส่วนหอพักในกลุ่มนี้จะมีเงินลงทุนในการสร้างหอพัก เป็นอาคารปูน ขนาด 2-4 ชั้น ชั้นละ 5 ห้อง ค่าเช่าเฉลี่ยเดือนละ 1,500 - 2,500 บาท ซึ่งรายได้นี้เป็นรายได้เสริม แต่ก็ยังมีภาระหนี้สินในแง่การกู้เงินเพื่อมาก่อสร้างหอพัก หรือปรับปรุงเป็นห้องให้เช่า กลุ่มที่เช่าที่ดินตรงกับกรมธนารักษ์ เป็นกลุ่มที่เข้ามาอยู่อาศัยในชุมชนก่อนมีสถานีขนส่งกรุงเทพ โดยส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาอยู่ต่างจังหวัด ประกอบอาชีพรับจ้างรายวัน และจะปลูกบ้านเป็นบ้านไม้ชั้นเดียว รายได้ไม่แน่นอน ส่วนการศึกษาจะศึกษาอยู่ในระดับประถมศึกษา ส่วนบ้านที่เช่าที่ดินอยู่บางหลังมีการปรับปรุงแบ่งห้องให้เช่าเป็นรายได้เสริม กลุ่มที่เข้ามาเช่าห้องเช่าเพื่อประกอบอาชีพ ส่วนใหญ่เป็นคนต่างจังหวัด ที่มีภูมิลำเนาอยู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รองลงมา คือภาคเหนือ อยู่ในชุมชนมานานไม่น้อยกว่า 2 ปี โดยประกอบอาชีพภายในสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) หรือสถานีขนส่งของบริษัทเอกชนใกล้เคียง คือ บริษัทนครชัยแอร์ทัวร์ บริษัทสมบัติทัวร์ โดยเป็นพนักงานขับรถ พนักงานบริการบนรถ พนักงานประจำรถ พนักงานขายบัตรโดยสาร หรือเป็นอาชีพที่เกี่ยวข้องกับการมีสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร เช่น รับจ้างขับมอเตอร์ไซด์ พนักงานบริการในร้านอาหาร พนักงานเติมน้ำมัน ช่างประจำซ่อมรถยนต์ สาเหตุของการเลือกห้องเช่า หอพักในชุมชนริมทางรถไฟ อันดับแรก คือ มีราคาถูก โดยราคาค่าเช่าอยู่เดือนละ 1,000- 2,000บาท โดยอยู่กับครอบครัว หากเป็นโสดจะเลือกที่จะอยู่กับเพื่อน ที่ต้องเลือกที่พักราคาถูก เพราะต้องแบ่งรายได้ จากเงินเดือนเงินส่งเสียให้ครอบครัวที่อยู่ต่างจังหวัด อันดับ 2 ใกล้ที่ทำงานทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และเดินทางสะดวก เพราะงานบริการบนรถทัวร์ บางครั้งเที่ยวที่ต้อง

ทำงาน รถต้องออกเดินทางแต่เช้า หรือบางทีเที่ยวรถทัวร์ออกดึก ทำให้ต้องหาที่พักใกล้ที่ทำงาน อีกทั้งภายในสถานี่ขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานครไม่ได้มีการจัดที่พักให้พนักงาน อันดับ 3 ห้องพัก อยู่ใกล้ตลาด และร้านสะดวกซื้อ สามารถหาซื้อสินค้าอุปโภค บริโภคได้ง่าย และมีบริการตลอด 24 ชั่วโมง

- ผลกระทบทางด้านลบ

ด้านคุณภาพชีวิต กลุ่มที่เช่าที่ดินราชพัสดุ โดยตรงกับกรมธนารักษ์ และกลุ่มที่เข้ามาเช่าห้องเช่าเพื่อประกอบอาชีพ ทั้งสองกลุ่มนี้จะไม่มีความผูกพันกับชุมชนที่อยู่อาศัย ขาดความรับผิดชอบหรือความร่วมมือต่อกันในชุมชน ความร่วมมือจึงเกิดขึ้นได้ยาก การเดินทางไปยังที่ทำงานในระยะนาน หรือการเช่าห้อง ซึ่งไม่ได้เป็นเจ้าของ ทำให้มองที่อยู่เป็นที่พักอาศัยในยามค่ำคืนเท่านั้น การทำความรู้จักเพื่อนบ้านจึงไม่มี เพราะวิธีส่วนใหญ่จะผูกพันกับกิจกรรมของตนเอง

นอกจากนี้จากการสำรวจพื้นที่ของผู้ศึกษาและทำแบบสอบถามคนในพื้นที่ พบว่าในชุมชนโดยรอบสถานี่ขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ ยังประสบกับปัญหาต่างๆ หลายด้าน ได้แก่

- ปัญหาทางเดินเข้าชุมชนจะมีความกว้าง 1 เมตร สัตว์จรโดยการเดินเท้า และจักรยาน และมีลักษณะที่แคบคดเคี้ยวไปมา
- ชุมชนเกือบทุกแห่งประสบกับปัญหาน้ำเน่าเสียในลำคลองที่ส่งกลิ่นเหม็น และมีสภาพไม่น่ามอง
- ชุมชนมีปัญหาด้านการกำจัดขยะไม่หมด เนื่องจากลักษณะชุมชนมีซอยแคบ ทำให้การขนถ่ายขยะออกจากชุมชนต้องใช้รถเข็นขนาดเล็ก หรือการทิ้งกองไว้ริมทางรถไฟ
- ปัญหามีพื้นที่รกร้างในชุมชน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ของเอกชนที่ไม่ได้มาพัฒนาที่ดินของตนเอง แต่กลับปล่อยให้รกร้างก่อปัญหาให้กับชุมชน
- ปัญหาการลักขโมยในชุมชน เนื่องจากพื้นที่มีธุรกิจผิดกฎหมาย คนในชุมชนบางคนมุ่งหวังแต่เสียงโชค ไม่ทำงาน และการเสพยาเสพติดเป็นจำนวนมาก

บทที่ 6

สรุปผลการวิจัย อภิปราย และข้อเสนอแนะ

เมื่อได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลสภาพพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) และเก็บแบบสอบถามและสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องแล้วจึงนำผลที่ได้มาวิเคราะห์และสรุปผล เพื่อตอบสนองมติฐานที่ตั้งไว้ จากนั้นจึงอภิปรายผลและอธิบายถึงประเด็นปัญหาที่ค้นพบจากงานวิจัย

6.1 อภิปรายผลจากสมมติฐาน

การวิจัยเพื่อบ่งชี้ถึงอิทธิพลของสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) กับชุมชนและพื้นที่โดยรอบนั้น โดยมีสมมติฐานหลักคือ สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) มีอิทธิพลต่อความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นของคนในชุมชนโดยรอบ และสมมติฐานรองคือ คนส่วนใหญ่ในชุมชนบริเวณโดยรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ได้รับประโยชน์ด้านแหล่งงานจากการมีสถานีขนส่งผู้โดยสาร

จากสมมติฐานหลัก พบว่าเป็นไปตามสมมติฐานหลักคือ สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) มีอิทธิพลต่อความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของคนในชุมชนโดยรอบนั้น เป็นความจริง เนื่องจากคนในชุมชนที่เป็นเจ้าของที่ดิน และมีการอยู่อาศัยในชุมชนไม่น้อยกว่า 20 ปี ก่อนมีสถานีขนส่งกรุงเทพ มีการปรับเปลี่ยนการใช้ประโยชน์ของบ้าน เพื่อเป็นที่อยู่อาศัย ให้เป็นหอพัก หรือแบ่งห้องให้เช่า ทำให้มีรายได้เสริม จากค่าเช่ารายเดือน ซึ่งผู้เช่าส่วนใหญ่จะทำงานอยู่ในสถานีขนส่งกรุงเทพ หรือสถานีขนส่งเอกชนใกล้เคียง ส่วนรายได้หลักจากการประกอบอาชีพงานประจำก็ยังคงได้รับอยู่ และยังมีพื้นที่บางส่วน ที่ยังสามารถทำเป็นร้านของชำหรือร้านอาหาร ตั้งตู้น้ำดื่ม และเครื่องซักผ้าหยอดเหรียญให้บริการแก่ผู้พักอาศัยในหอ ส่วนด้านรายจ่าย ในส่วนที่มีการเพิ่มขึ้น คือค่าไฟฟ้าและน้ำประปา รวมถึงการจ้างแม่บ้านเข้ามาทำความสะอาดหอพัก ภาระหนี้สินที่เกิดขึ้น ส่วนใหญ่มาจากการกู้เงินธนาคารลงทุนสร้าง หรือปรับปรุงบ้านให้เป็นหอพักหรือแบ่งห้องเช่า จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการหอพักมองเป็นเงินออม ทางอ้อมด้วย ส่วนชุมชนมีความเจริญ และมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น เกิดร้านค้าร้านอาหาร ตลาดสด ร้านสะดวกซื้อ ซึ่งเปิดตลอด 24 ชั่วโมง และการสัญจรเข้า ออกชุมชนมีตลอดเวลา ทำให้ถนน ทางเดินในชุมชนไม่เปลี่ยวเหมือนก่อน ที่ยังไม่มีสถานีขนส่งกรุงเทพ

อย่างไรก็ตาม ยังมีครัวเรือนส่วนน้อยที่มีรายได้ไม่แตกต่างหลังจากมีสถานีขนส่งกรุงเทพ อาจเป็นเพราะมีอาชีพรับจ้างทำงานรายวัน เนื่องจากมีการศึกษาในระดับประถมศึกษา จึงไม่มีสิทธิที่จะเลือกงานทำ ทั้งยังต้องคงต้องมีรายจ่ายในเรื่องค่าเช่าที่ดินเพื่อปลูกบ้าน และค่าใช้จ่ายที่ต้องเลี้ยงดูสมาชิกในครัวเรือน ส่งผลให้คุณภาพชีวิตของตนเองลดลงตามไปด้วย แต่การมีสถานี

ขนส่งกรุงเทพ ก็ยังทำให้สามารถหางานได้ง่ายขึ้น และยังสามารถหาทำอาชีพเสริม เพื่อเพิ่มรายได้ให้กับครอบครัว เช่น ขับมอเตอร์ไซด์รับจ้าง เด็กเสิร์ฟ รับล้างรถ ฯ

จากสมมติฐานรอง พบว่าเป็นไปตามสมมติฐานรองคือ คนในชุมชนโดยรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ส่วนใหญ่ได้ประโยชน์จากการมีสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) เนื่องจากมีแหล่งงานให้คนในชุมชน สามารถเลือกทำได้มากขึ้น ทั้งในสถานีขนส่งกรุงเทพ หรือในสถานีเอกชน รวมถึงในชุมชน เช่น การค้าขาย ลูกจ้าง งานบริการอยู่ซ่อมรถ และเป็นพนักงานเซ็นซอง ในสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ อีกทั้งยังส่งผลประโยชน์ถึงแหล่งงานในชุมชนด้วย เนื่องจากเมื่อมีพนักงานที่ทำงานในสถานีขนส่งกรุงเทพมากขึ้น ทำให้มีความต้องการอยู่อาศัยใกล้ๆ แหล่งงาน เพื่อประหยัดค่าใช้จ่าย และเวลาในการเดินทางไปทำงาน ส่งผลให้พนักงานที่ทำงานในสถานีขนส่งกรุงเทพเข้ามาเช่าที่พักอาศัยอยู่ในชุมชน โดยเฉพาะในชุมชนริมทางรถไฟ ที่ผู้วิจัยได้คัดเลือกมาในงานวิจัยนี้ ทำให้ผู้คนในชุมชนที่อยู่อาศัยแต่เดิม หันมาประกอบอาชีพทำหอพักให้เช่า บ้านให้เช่า

นอกจากนี้ จากการสำรวจพื้นที่ พบว่า กิจกรรมการค้าของชุมชนมีการขยายตัวมากขึ้น ทำให้ต้องใช้พื้นที่เพื่อการค้า ส่งผลให้เกิดการบุกรุกที่ดินของรัฐ บริเวณริมทางรถไฟ เพื่อทำร้านอาหาร และโรงจอดรถ รวมถึงการปลูกบ้านเป็นที่พักอาศัย มากขึ้นด้วย

6.2 ปัญหาและข้อจำกัดอันเกิดจากสถานีขนส่งผู้โดยสารที่มีต่อสถานีขนส่งผู้โดยสารและชุมชนโดยรอบ

พื้นที่บริเวณสถานีขนส่งกรุงเทพ(จตุจักร) เป็นพื้นที่ยากแก่การขยายตัวเพื่อรองรับกิจกรรมการเดินทางที่มีเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากมีถนนล้อมรอบและเป็นพื้นที่ของราชพัสดุการก่อสร้างหรือปรับปรุงเปลี่ยนแปลงเพิ่มเติม จึงต้องขออนุญาตจากกรมธนารักษ์ และบางแห่งมีสิทธิถือครองโดยเอกชน รวมทั้งสถานีเองเป็นเพียงสถานีชั่วคราวในอนาคตต้องย้ายกลับไปยังที่เดิมซึ่งอยู่ติดกับถนนพหลโยธิน

การเดินทางเข้ามาใช้บริการในพื้นที่มักมีความติดขัดในช่วงโมงเร่งด่วนและช่วงเทศกาลที่มีการเดินทางกลับต่างจังหวัด เพราะระบบถนนไม่สามารถรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น และไม่มีที่จอดรถ สำหรับรถส่วนตัว รถแท็กซี่ และรถขนส่งมวลชน ที่เพียงพอ ในขณะที่การใช้บริการจากรถไฟใต้ดิน (MRT) และรถไฟฟ้า (BTS) อยู่ในบริเวณใกล้เคียง แต่เป็นไปได้ยากเพราะต้องต่อรถอีกทอดหนึ่งเพื่อนไปยังสถานีขนส่งและยังเป็นการลำบากในการเดินเท้าไปยังสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) เพราะผู้เดินทางมีสัมภาระที่ต้องถือไปด้วย ทำให้คนส่วนมากนิยมนั่งรถที่สามารถเข้าไปสู่ตัวสถานีได้โดยตรงคือ รถแท็กซี่ มอเตอร์ไซด์รับจ้าง รถสามล้อ หรือรถส่วนบุคคล

ลักษณะของในพื้นที่ ได้แก่ ชุมชนสวนผัก ชุมชนเคหะสถานเจริญชัย ชุมชนพร้อมใจพัฒนา และชุมชนชอยภักดี มีความหนาแน่นของมวลาอาคารที่เพิ่มขึ้น ทำให้สภาพแออัดการวางตัวของอาคารบ้านเรือนที่ไม่เป็นระเบียบ และถนนที่แคบ ทำให้การเข้าถึงบริเวณบางชุมชน เช่น ชุมชนพร้อมใจพัฒนาและชุมชนชอยภักดี ต้องเดินเท้าเข้าไปในตัวชุมชน สภาพคุณภาพชีวิตต่ำเพราะเป็นเหมือนสลัม ปัญหาน้ำเสียและขยะที่มีมาก

การพัฒนาพื้นที่ เนื่องจากพื้นที่เป็นของการทางรถไฟแห่งประเทศไทย และที่ราชพัสดุ กรมธนารักษ์ ซึ่งในการพัฒนาหรือปรับปรุงพื้นที่หรือก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างจะต้องได้รับการอนุญาตจากหน่วยงานราชการที่เป็นเจ้าของที่ดินก่อน

6.3 สรุปผลการวิจัย

จากการย้ายสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ(จตุจักร) ตั้งอยู่บนถนนพหลโยธิน มายังถนนกำแพงเพชร 2 โดยเป็นการย้ายชั่วคราว เพื่อแก้ไขปัญหาการหาพื้นที่เพื่อก่อสร้างจัดทำเป็นโรงจอดรถและคู่มือบำรุงรถไฟฟ้า ในแง่ของสาธารณูปการของเมือง สถานีขนส่งกรุงเทพ ซึ่งทำหน้าที่เป็นจุดขนถ่าย เคลื่อนย้าย คน และสินค้าระหว่างชนบทกับเมือง จะเป็นตัวเร่งสร้างเศรษฐกิจและเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในพื้นที่บริเวณโดยรอบ โดยในการศึกษาคั้งนี้ ได้แบ่งพื้นที่ตามลักษณะเฉพาะของพื้นที่ออกได้เป็น 7 ส่วน คือ 1 สถานีขนส่งกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) 2 ชุมชนริมทางรถไฟ 3 ชุมชนริมถนนวิภาวดี 4 ชุมชนนิคมรถไฟ กม. 11 5 สวนสาธารณะ 6 ตลาดนัดจตุจักร 7 สถานีรถไฟบางซื่อ ในส่วนของพื้นที่ 5 ถึง 7 เป็นพื้นที่ซึ่งเป็นของทางราชการที่มีการใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ ซึ่งไม่ได้รับอิทธิพลจากสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) มากนัก จึงไม่นำมาใช้ในการวิเคราะห์ และในส่วนพื้นที่ 1 ถึง 4 ได้รับผลกระทบจากการมีสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร) ดังนี้

1. สถานีขนส่งกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) พบว่าเกิด สถานประกอบการ ร้านอาหาร ปิมแก๊ส จุดจอดรถ ในบริเวณถนนกำแพงเพชร 2 เป็นที่จอดรถบัสได้การทางพิเศษ พื้นที่ริมถนนฝั่งสถานีขนส่งถูกจับจองเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมขายอาหารเพื่อรองรับกลุ่มคนที่เข้ามาใช้บริการและคนที่ทำงานในสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) แต่ด้วยข้อจำกัดเป็นพื้นที่ของราชพัสดุ การก่อสร้างเพิ่มเติมจึงต้องขออนุญาตจากกรมธนารักษ์

2. ชุมชนริมทางรถไฟ ประกอบด้วยชุมชน 4 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนสวนผัก ชุมชนเคหะสถานเจริญชัย ชุมชนพร้อมใจพัฒนา และชุมชนชอยภักดี พบว่า ปัจจุบันเป็นที่พักอาศัยของพนักงานที่ทำงานในสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) ทำให้เกิดอาชีพเพื่อตอบสนองต่อประชากรที่เข้ามาพักอาศัยในพื้นที่ เช่น ธุรกิจหอพัก แบ่งห้องให้เช่า ร้านค้า ร้านอาหาร

3. ชุมชนริมถนนวิภาวดี พบว่าเกิดสถานีขนส่งผู้โดยสารเอกชนขึ้น 2 แห่ง ที่แยกตัวออกมาจากสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) เพื่อความสะดวกในการรองรับผู้มาใช้บริการ คือ สมบัติทัวร์ และสยามเฟิร์สทัวร์ เพราะใกล้ถนนสายหลักมีความสะดวกในการเข้า-ออก และยังมี ร้านค้า ร้านปะยาง อู่ซ่อมรถ ร้านอาหาร ปัมแก๊ส ปัมน้ำมัน อยู่กระจายในตัวเต็มพื้นที่

4. ชุมชนนิคมรถไฟ กม. 11 ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่บ้านพักพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย และที่ดินเอกชน ภายในชุมชนมีตลาดสด ตลาดนัด ซึ่งเป็นแหล่งจับสถานที่รองรับพบว่าเกิดสถานีขนส่งเอกชน 1 แห่ง คือ นครชัยแอร์ทัวร์ ที่แยกตัวออกมาจากสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) เพื่อความสะดวกในการรองรับผู้มาใช้บริการ

พื้นที่ศึกษาทั้ง 4 ส่วนนี้ ยังพบว่าชุมชนริมทางรถไฟ ประกอบด้วยชุมชน 4 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนสวนผัก ชุมชนเคหะสถานเจริญชัย ชุมชนพร้อมใจพัฒนา และชุมชนชอยภักดี ได้รับผลกระทบมากที่สุด จากการเปรียบเทียบด้านเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของคนในชุมชนก่อนและหลังมีสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) พบว่าสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) มีผลกระทบกับเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของคนในชุมชน โดยเห็นได้จากระดับการศึกษาของคนในชุมชนมีระดับการศึกษาที่ดีขึ้นกว่าก่อนมีสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) โดยส่วนมากหลังจากการเข้ามาของสถานีขนส่ง(จตุจักร) ทำงานอยู่ในสถานีขนส่งเป็นหลัก อาชีพของคนในชุมชนก่อนและหลังการมีสถานีขนส่งกรุงเทพ(จตุจักร) ประกอบอาชีพรับจ้างเป็นหลัก แต่อาชีพที่รองลงมา จากเมื่อก่อนมีสถานีขนส่งประกอบอาชีพเกษตรกรรมปัจจุบันได้เปลี่ยนมาเป็นค้าขาย ระดับรายได้ของต่อเดือนของบุคคล และระดับรายได้ในครัวเรือน เพิ่มขึ้นมากกว่าก่อนมีสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) ระดับของการออมเงินของคนในชุมชนก่อน อยู่ในระดับเท่าเดิม ส่วนหนี้สินนั้นมีระดับหนี้สินที่เพิ่มขึ้นก่อนการเข้ามาของสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร)

กล่าวโดยสรุป คนในชุมชนเดิมจะได้ผลประโยชน์ ทางด้านเศรษฐกิจ เช่น แหล่งงาน และรายได้ที่เพิ่มมากขึ้นของคนในชุมชน ที่เปลี่ยนมาประกอบอาชีพ ค้าขาย การทำหอพัก บ้านพัก และอพาร์ทเมนต์ ส่งผลให้มีรายได้เพิ่มมากขึ้นทำให้คุณภาพชีวิตดีขึ้น

6.4 ข้อค้นพบจากการวิจัย

จากการวิจัยเพื่อบ่งชี้ถึงอิทธิพลของการมีสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) กับคนในชุมชนโดยรอบ พบว่าสถานีขนส่งกรุงเทพ(จตุจักร) ไม่สามารถรองรับการเข้ามาใช้บริการของประชาชนได้ อาจเป็นเพราะการเดินทางเข้าถึงยากจากการจราจรติดขัด หรือการปรับปรุงและพัฒนาที่ต้องได้รับอนุญาตจากกรมธนารักษ์ ซึ่งเป็นเจ้าของที่ดิน และการเป็นแค่สถานีขนส่งผู้โดยสารชั่วคราว ทำให้ชุมชนและพื้นที่โดยรอบได้รับผลกระทบ เช่น เกิดสถานีขนส่งผู้โดยสารเอกชน จำนวน 3 ราย ได้แก่ บริษัทนครชัยแอร์ทัวร์ สมบัติทัวร์ และสยามเฟิร์สทัวร์ ซึ่งมีการ

ให้บริการเหมือนกับสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ และรถตู้ ซึ่งอยู่ตรงข้ามสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร) รวมถึงปั้มแก๊ส และการยึดพื้นที่จอดรถริมถนนเพื่อพักค้างคืนในรถ ส่วนในด้านการเลือกที่พักของพนักงานที่ทำงานในสถานีขนส่งกรุงเทพ พบว่า ส่วนใหญ่เลือกที่ราคาถูก ใกล้ที่ทำงาน ซึ่งส่วนใหญ่จะนิยมพักอาศัยในชุมชนริมทางรถไฟ ส่งผลให้ชุมชนปรับเปลี่ยนบ้านให้เป็นหอพัก หรือแบ่งห้องให้เช่า ทำให้ชุมชนมีรายได้เพิ่มขึ้น

6.5 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

1. ควรทำการศึกษาผลกระทบด้านเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตในประเด็นเดิมอีกครั้ง ภายหลังจากการเกิดตัวแปรแทรกแซงในอนาคต โดยตัวแปรแทรกแซงที่ผู้วิจัยหมายถึงนั้น คือการสร้างทางด่วนที่จะเกิดขึ้นกับพื้นที่งานวิจัยครั้งนี้ ในอนาคต

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม. สถิติการใช้สถานีขนส่งผู้โดยสาร จังหวัด

กรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ปี 2551.

จิรายุ สุคนธรรัตน์, ความมั่นคงทางเศรษฐกิจของสมาชิกสหกรณ์การเกษตรในจังหวัด

สมุทรสาคร, วิทยานิพนธ์ปริญญาสังคมสงเคราะห์ศาสตรมหาบัณฑิต คณะสังคม

สงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2550.

ฉวีวรรณ เรืองอุทัย, การศึกษาคุณภาพชีวิตของแรงงานอพยพในจังหวัดสมุทรปราการ,

วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต (สาขาการจัดการโครงการสวัสดิการสังคม) บัณฑิตวิทยาลัย

มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ, 2541.

ชำนาญ แดงทอง, ความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจของผู้สูงอายุในเขตชนบท จังหวัด

สุพรรณบุรี, วิทยานิพนธ์ปริญญาศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประชากรศึกษา

มหาวิทยาลัยมหิดล, 2543.

พิชิต พิทักษ์เทพสมบัติ, ความมั่นคงแห่งชาติ : มติทางประชากรเศรษฐกิจและสังคม

สิ่งแวดล้อม, รายงานวิจัย สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล, 2540.

ไพบุรย์ วัฒนศิริธรรม, ความมั่นคงของมนุษย์. เอกสารประกอบการสัมมนาวิชาการประจำปี

เรื่องสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาแห่งประเทศไทย, 2546.

มณี ชุตินาฎภูมิกุล, ผลที่เกิดขึ้นจากการนำสินเชื่อการเกษตรไปใช้ในการพัฒนาคุณภาพ

ชีวิต ศึกษาเฉพาะกรณีธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เกษตรกรในเขต

ภาคกลาง, วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต (สาขาการบริหารและนโยบายสวัสดิการสังคม คณะ

สังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2543.

ยุพา อุดมศักดิ์, “แนวคิด หลักการ และวิธีการทางประชากรศึกษา” ใน เอกสารประกอบการ

ประชุมเรื่องบทบาทของสุขศึกษา. ประชากรศึกษาในการแก้ไขปัญหาประชากร

และสาธารณสุข. กรุงเทพมหานคร : โครงการประชากรศึกษามหาวิทยาลัยมหิดล,

2516. (เอกสารประกอบการประชุม)

ระพีพรธน์ คำหอมและคณะ, การสร้างและพัฒนามาตรฐานเกณฑ์และตัวชี้วัดการพัฒนา

เด็ก เยาวชน ผู้ด้อยโอกาส คนพิการและผู้สูงอายุ, รายงานการศึกษาสำนักงานส่งเสริมสวัสดิภาพและพิทักษ์เด็กเยาวชน ผู้ด้อยโอกาส คนพิการและผู้สูงอายุ กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์, 2548.

ศักดิ์ศรี บริบาลบรรพตเขต, ระบบความมั่นคงทางสังคม, กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2545.

ศิริพร ธนารัตตะภูมิ, ผลกระทบจากปัญหาจราจรต่อคุณภาพชีวิตของข้าราชการในเขตกรุงเทพมหานคร: ศึกษากรณีข้าราชการกรมประชาสัมพันธ์ในราชการบริหารส่วนกลาง, วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2547.

สายทิพย์ วงศ์สังข์ฮะ, ความมั่นคงในการทำงานของลูกจ้างห้างสรรพสินค้าในเขตกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษาพนักงานขาย, วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะสังคมสงเคราะห์ มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ, 2540.

อัญมณี บุรณกานนท์. “การพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์.” วารสารสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ 11 (มกราคม - มิถุนายน 2546).

ภาษาอังกฤษ

United Nations Development, Human Development Report. New York: Oxford University Press, 1994.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

แบบสอบถาม

เรื่อง “อิทธิพลของสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร)
ที่มีต่อชุมชนและบริเวณพื้นที่โดยรอบ”

แบบสอบถามสำหรับการวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อประกอบการศึกษาของ

นายสมบัติ พรหมสวรรค์ นิสิตระดับปริญญาโท

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงที่ท่านกรุณาสละเวลาในการให้ข้อมูลตอบแบบสอบถามฉบับนี้

โปรดขีด ✓ ในช่องว่าง () หรือเติมคำที่ต้องการตามความเห็นของท่านมากที่สุด

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป (สำหรับผู้เช่าในอาคาร)

ชื่อผู้ตอบแบบสอบถาม(หัวหน้าครอบครัว/คู่สมรส/สมาชิกของ
ครัวเรือน)

อายุ () 1. 15 - 20 ปี () 2. 21 - 30 ปี
() 3. 31 - 40 ปี () 4. 41 - 50 ปี
() 5. 51 - 60 ปี () 6. 61 ปีขึ้นไป

สถานภาพ () 1. โสด () 2. หม้าย
() 3. สมรส () 4. หย่า/แยกกันอยู่

ระดับการศึกษาสูงสุดของท่าน

() 1. ประถมศึกษา () 2. มัธยมศึกษา
() 3. ปวช. ปวส. (อนุปริญญา) () 4.ปริญญาตรี
() 5. สูงกว่าปริญญาตรี

จำนวนสมาชิกในครอบครัว (รวมท่านด้วย)

() 1. คนเดียว () 2. 2-3 คน
() 3. 4 - 6 คน () 4. 7 - 9 คน
() 5. 10 คนขึ้นไป โปรดระบุ.....

ภูมิลำเนาเดิมที่ท่านเกิด

- () 1. บริเวณที่อยู่อาศัยปัจจุบัน
- () 2. กรุงเทพมหานคร (นอกเขตชุมชน)
- () 3. ปริมณฑล (นนทบุรี, สมุทรปราการ, สมุทรสาคร, ปทุมธานี, นครปฐม)
- () 4. ภาคกลาง
- () 5. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
- () 6. ภาคเหนือ
- () 7. ภาคใต้
- () 8. ต่างประเทศ (โปรดระบุ) ประเทศ.....

สถานที่ทำงานของท่านในปัจจุบัน

- () 1. ภายในชุมชน (บริเวณโดยรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร)
- () 2. นอกชุมชน (บริเวณโดยรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร)

อาชีพของท่านในปัจจุบัน

- () 1. ค้าขายอาหาร ของชำ (เบ็ดเตล็ด) ชื่อร้าน.....
- () 2. ข้าราชการ
- () 3. พนักงานรัฐวิสาหกิจ
- () 4. พนักงานเอกชน
- () 5. เจ้าของกิจการ ห้างร้าน บริษัท ชื่อร้าน.....
- () 6. รับจ้าง (โปรดระบุ).....
- () 7. อื่นๆ (โปรดระบุ).....

ท่านประกอบอาชีพที่ทำอยู่ปัจจุบันเป็นระยะเวลาเท่าใด

- () น้อยกว่า 1 ปี () 1-5 ปี
- () มากกว่า 5-10 ปี () มากกว่า 10 ปี

อาชีพที่ท่านทำอยู่ในบริเวณ

- () ภายในชุมชน ระบุ.....
- () ภายนอกชุมชน
- () สถานีขนส่งผู้โดยสาร (จตุจักร)
- () สวนจตุจักร
- () ตลาดเพื่อการเกษตร (อดท.)
- () บ้านพักรถไฟ
- () สวนรถไฟ
- () ห้างสรรพสินค้า ระบุ.....
- () อื่นๆ ระบุ.....

ลักษณะที่พักอาศัยในปัจจุบัน

- () บ้านเดี่ยว () บ้านครึ่งไม้ครึ่งปูน
- () ทาวน์เฮาส์ () อาคารพาณิชย์/ ตึกแถว
- () อพาร์ทเมนท์ () แฟลต
- () อื่นๆ ระบุ.....

รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของท่าน ปัจจุบัน

- () 1. 5,000 – 10,000 บาท
- () 2. 10,000 – 20,000 บาท
- () 3. 20,001 – 30,000 บาท
- () 4. 30,001 – 40,000 บาท
- () 5. 40,001 – 50,000 บาท
- () 6. 50,001 บาทขึ้นไป (โปรดระบุ).....บาท

รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของท่าน เดิม (ก่อนมีสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร)

- () 1. 5,000 – 10,000 บาท
- () 2. 10,000 – 20,000 บาท
- () 3. 20,001 – 30,000 บาท
- () 4. 30,001 – 40,000 บาท
- () 5. 40,001 – 50,000 บาท
- () 6. 50,001 บาทขึ้นไป (โปรดระบุ).....บาท

รายได้ของครอบครัวต่อเดือน ปัจจุบัน (โดยประมาณ)

- () 1. ต่ำกว่า 20,000 บาท
 () 2. 20,001 – 40,000 บาท
 () 3. 40,001 – 60,000 บาท
 () 4. 60,001 – 80,000 บาท
 () 5. 80,001 – 100,000 บาท
 () 6. 100,001 บาทขึ้นไป (โปรดระบุ)..... บาท

รายได้ของครอบครัวต่อเดือน เดิม (ก่อนมีสถานี่ขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร)

- () 1. ต่ำกว่า 20,000 บาท
 () 2. 20,001 – 40,000 บาท
 () 3. 40,001 – 60,000 บาท
 () 4. 60,001 – 80,000 บาท
 () 5. 80,001 – 100,000 บาท
 () 6. 100,001 บาทขึ้นไป (โปรดระบุ).....บาท

นอกจากรายได้ประจำต่อเดือนของท่าน ยังมีรายได้พิเศษอื่นๆ หรือไม่

- () 1. ไม่มี
 () 2. มี (โปรดระบุ).....

ท่านมีเงินเก็บออมในแต่ละเดือนหรือไม่

- () 1. ไม่มี
 () 2. มีประมาณ 1,000 – 5,000 บาทต่อเดือน
 () 3. มีประมาณ 5,001 – 10,000 บาทต่อเดือน
 () 4. มีมากกว่า 10,000 บาทต่อเดือน (โปรดระบุ)..... บาท

ท่านมีภาระหนี้สินในแต่ละเดือนหรือไม่

- () 1. ไม่มี
 () 2. มีประมาณ 1,000 – 5,000 บาทต่อเดือน
 () 3. มีประมาณ 5,001 – 10,000 บาทต่อเดือน
 () 4. มีมากกว่า 10,000 บาทต่อเดือน (โปรดระบุ)..... บาท

ส่วนที่ 2 ข้อมูลที่อยู่อาศัย

สำหรับผู้ที่ย้ายที่อยู่อาศัยและแหล่งงานจากก่อนการสร้างสถานี่ชนสงฆ์โดยสาร

กรุงเทพมหานคร(จตุจักร) ก่อนย้ายที่อยู่อาศัยและแหล่งงาน

อาคารเดิม บ้านเลขที่.....

ท่านอยู่อาศัยในชุมชนเดิมมากี่ปี

- () 1. ไม่เกิน 5 ปี () 2. 6 – 10 ปี () 3. 11 – 15 ปี
 () 4. 16 – 20 ปี () 5. 20 – 25 ปี () 6. 25 ปีขึ้นไป (โปรดระบุ)....

อาคารที่ท่านอยู่อาศัยเดิม จำนวนกี่ชั้น

- () 1. 2 ชั้น () 2. 3 ชั้น
 () 3. 4 ชั้น () 4. มากกว่า 4 ชั้นขึ้นไป (โปรดระบุ)... ชั้น

อาคารปัจจุบัน บ้านเลขที่.....

ท่านอยู่อาศัยในชุมชนปัจจุบันมาเป็นเวลาเท่าไร

- () 1. ไม่เกิน 3 เดือน () 2. 3 – 6 เดือน
 () 3. 6 – 12 เดือน () 4. 1-2 ปี
 () 5. 2 – 5 ปี () 6. 6 – 10 ปี
 () 7. 11 – 15 ปี () 8. 16 – 20 ปี
 () 9. 21 – 25 ปี () 10. 26 ปีขึ้นไป (โปรดระบุ).....

อาคารที่ท่านอยู่อาศัยปัจจุบัน จำนวนกี่ชั้น (เศษของชั้นปัดเต็มชั้น)

- () 1. 2 ชั้น () 2. 3 ชั้น
 () 3. 4 ชั้น () 4. มากกว่า 4 ชั้นขึ้นไป (โปรดระบุ)..... ชั้น

ส่วนที่ 3

ภายหลังจากการเกิดสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร(จตุจักร) ส่งผลกระทบต่อด้าน ภายนอก
ของท่านมากน้อยเพียงใด

รายการ	ระดับของผลกระทบ				
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	ไม่มีผลกระทบ (1)
ต้องการที่อยู่อาศัย ใหม่	()	()	()	()	()
ต้องการรูปแบบพื้นที่ ใช้สอยใหม่ให้ เหมาะสม	()	()	()	()	()
ความสะดวกต่อการ เข้าถึง	()	()	()	()	()
ความคุ้นเคยกับสิ่ง อำนวยความสะดวก	()	()	()	()	()
สภาพสิ่งแวดล้อม	()	()	()	()	()
สภาพที่ตั้งการค้า	()	()	()	()	()
ทำเลย่าน ประกอบการ	()	()	()	()	()
อื่นๆ (โปรดระบุ)					

ภายหลังการเกิดสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร(จตุจักร) ส่งผลกระทบต่อด้าน *สังคม* ของท่านมากน้อยเพียงใด

รายการ	ระดับของผลกระทบ				
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	ไม่มีผลกระทบ (1)
ปัญหาด้านสังคม ญาติพี่น้องและเพื่อน บ้านใหม่	()	()	()	()	()
ห่างไกลจากแหล่ง งานที่เกี่ยวข้อง	()	()	()	()	()
ลูกค้าไม่มีไม่คุ้นเคย	()	()	()	()	()
ความคุ้นเคยที่อยู่ เดิม	()	()	()	()	()
กระทบถึงสภาพ จิตใจ	()	()	()	()	()
ความพึงพอใจ ความสุข	()	()	()	()	()
อื่นๆ (โปรดระบุ)					

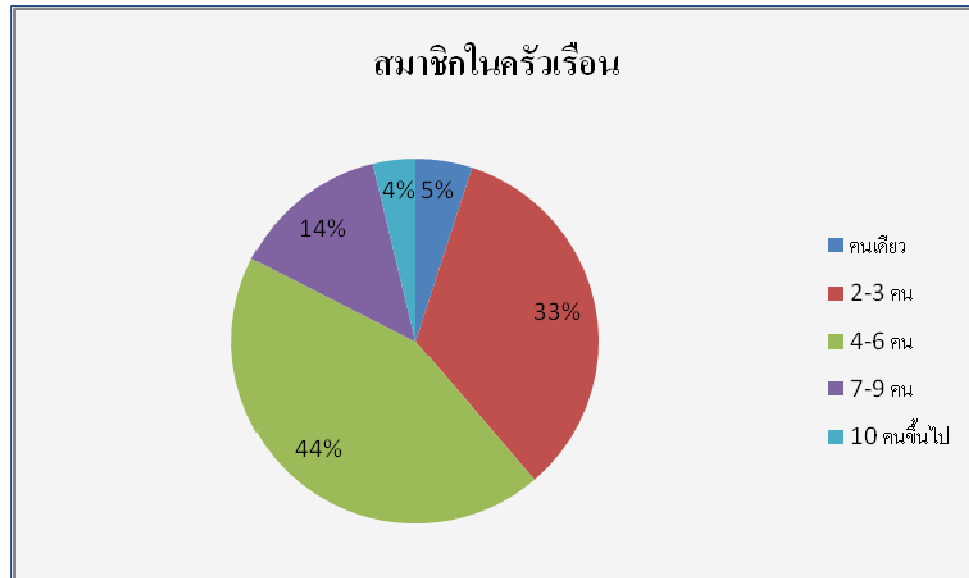
ภายหลังการเกิดสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร(จตุจักร) ส่งผลกระทบต่อด้านเศรษฐกิจ
ของท่านมากน้อยเพียงใด

รายการ	ระดับของผลกระทบ				
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	ไม่มีผลกระทบ (1)
รายจ่ายเพิ่ม	()	()	()	()	()
รายได้ลด	()	()	()	()	()
ผลกระทบต่อค่า ครองชีพ	()	()	()	()	()
ผลกระทบต่อ การประกอบการ	()	()	()	()	()
ผลกระทบต่อ การบริโภค	()	()	()	()	()
ผลกระทบต่อ ความไม่มั่นคง ด้านการเงิน	()	()	()	()	()
ความไม่แน่นอน ของรายได้	()	()	()	()	()
รายได้ไม่พอต่อ ค่าเช่า	()	()	()	()	()
อื่นๆ (โปรดระบุ)					

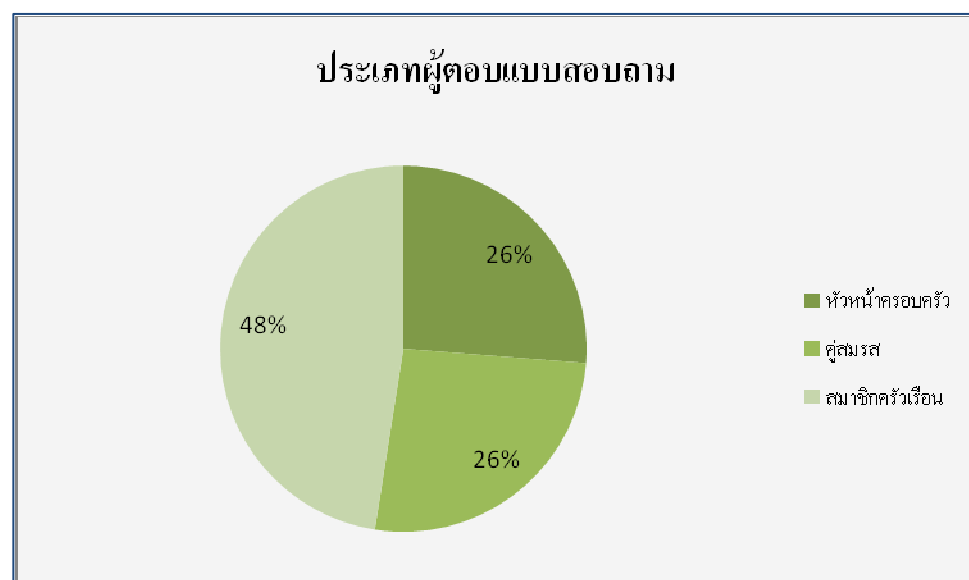
❀❀❀❀ จบบแบบสอบถามขอพระคุณอย่างสูง ❀❀❀❀

ภาคผนวก ข
ผลการวิเคราะห์แบบสอบถาม

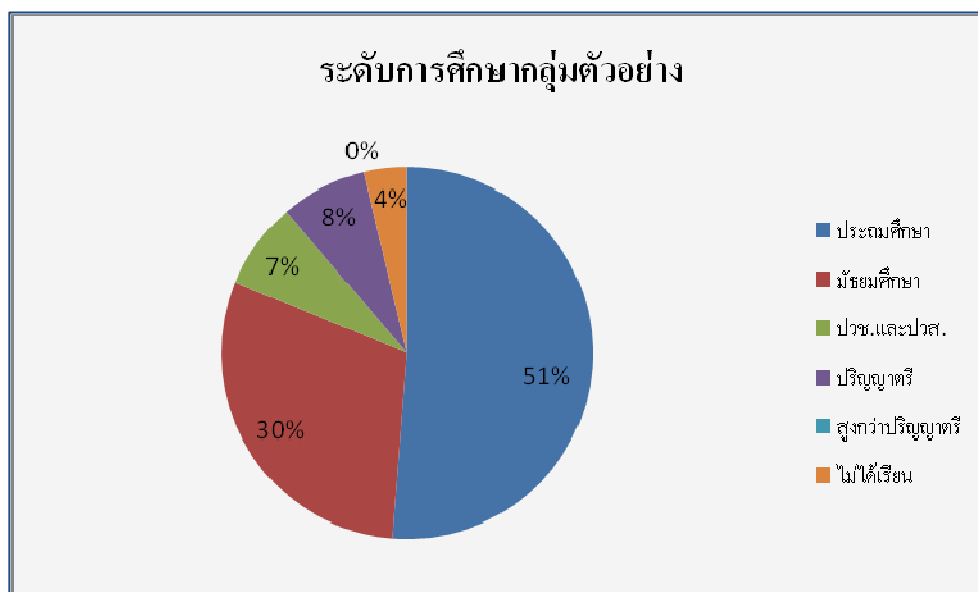
แผนภูมิ แสดงจำนวนสมาชิกในครัวเรือนชุมชน



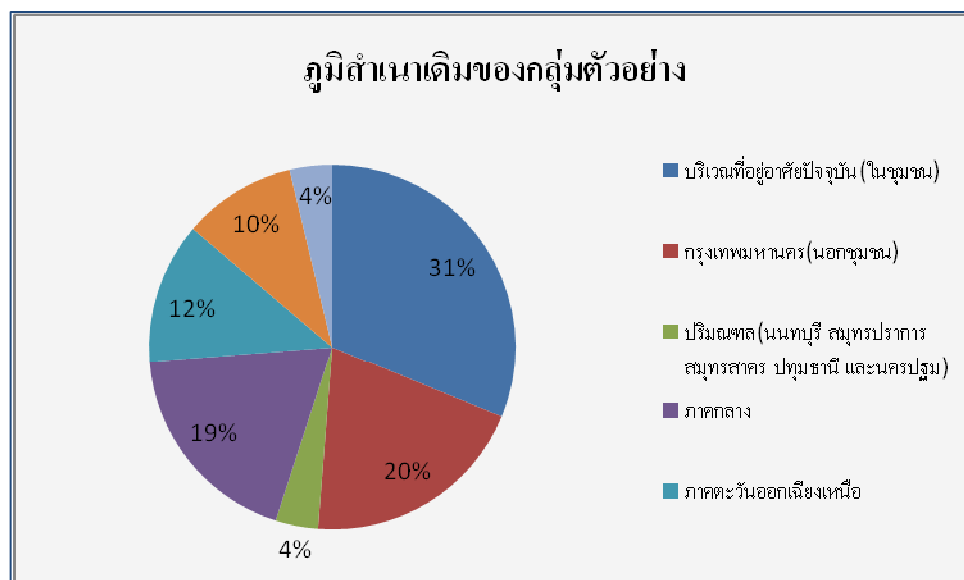
แผนภูมิ แสดงประเภทกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามในชุมชน



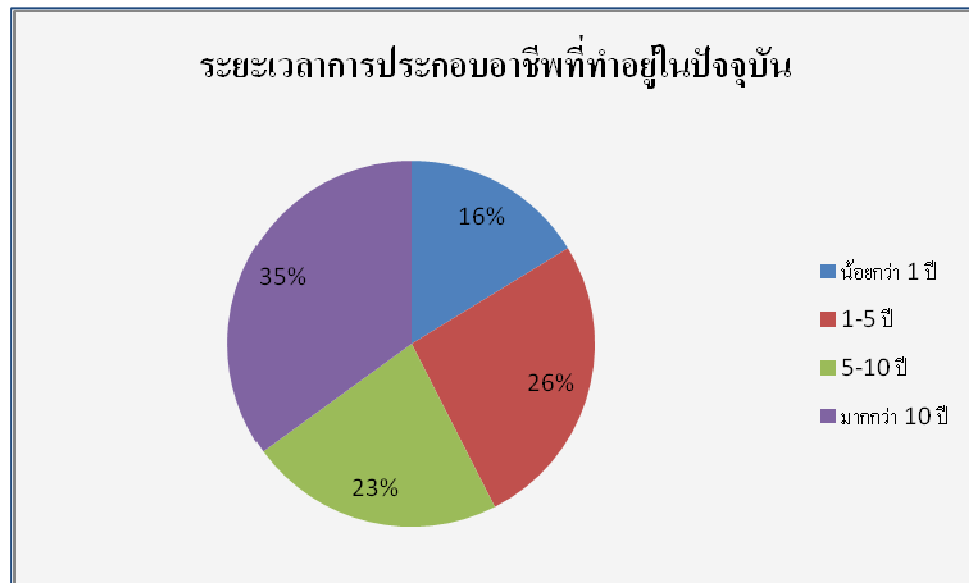
แผนภูมิ แสดงระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่างในชุมชนพร้อมใจพัฒนา



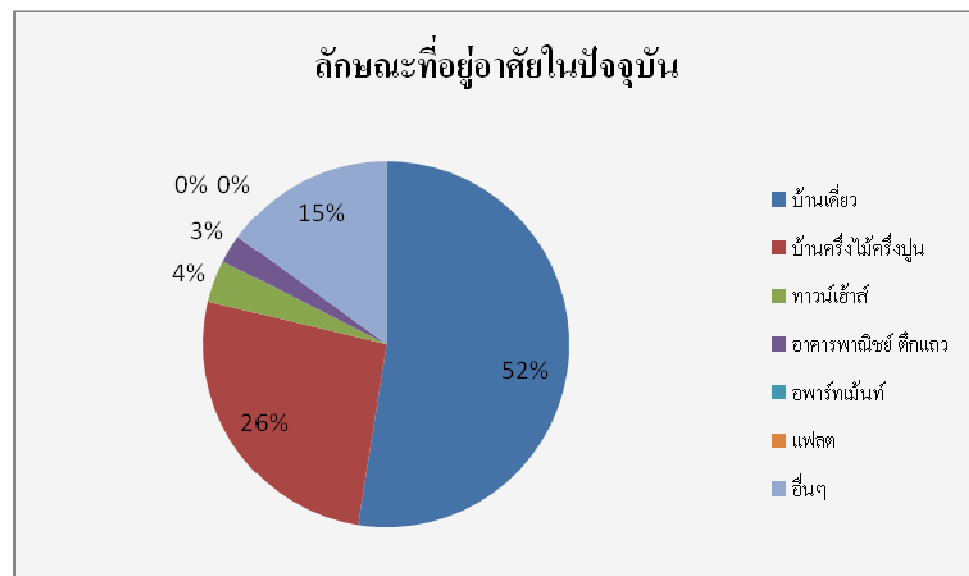
แผนภูมิ แสดงภูมิลำเนาของกลุ่มตัวอย่างในชุมชนพร้อมใจพัฒนา



แผนภูมิ แสดงระยะเวลาการประกอบอาชีพที่ทำอยู่ในปัจจุบัน



แผนภูมิ ลักษณะที่พักอาศัยในปัจจุบันของคนในชุมชน



ภาคผนวก ค การสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างในชุมชน

กลุ่มคนใหม่ อาศัยอยู่หลังมีการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร)

คนที่ 1 ปัจจุบันอายุ 42 ปี จบมัธยมศึกษาปีที่ 6 ภูมิลำเนาอยู่จังหวัดชัยภูมิ ประกอบอาชีพเป็นพนักงานขับรถบัส อยู่กับบริษัทนครชัยแอร์ทัวร์ ได้รับเงินเดือน เดือนละ 15,000 บาท ส่วนภรรยาขายของที่ตลาดนัดรถไฟ ก.ม. 11 รายได้เดือนละ 10,000 บาท เข้ามาเช่าห้องพัก ในบริเวณชุมชนสวนผัก อยู่อาศัยมาแล้ว 2 ปี โดยเสียอัตราค่าเช่าเดือนละ 1,500 บาท ที่พักมีลักษณะเป็นปูนจำนวน 4 ชั้น โดยอาศัยอยู่กับครอบครัวรวมตนเอง จำนวน 4 คน ที่เลือกที่พักบริเวณนี้ เนื่องจากมีราคาถูก และใกล้ที่ทำงานทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง โดยจะใช้มอเตอร์ไซด์ของตนเองในการเดินทางเข้า ออกชุมชน ส่วนลูก 2 คน เรียนที่วัดเสมียนนารี คนที่ 1 เรียนชั้นประถมปีที่ 5 และคนที่ 2 เรียนชั้นประถมปีที่ 3 ส่วนการรักษาพยาบาลจะใช้สิทธิประกันสังคม ไปรักษาที่ โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ ประชาชื่น การใช้จ่ายซื้อของ จะไปซื้อที่ตลาดรถไฟ ก.ม.11 ส่วนสนามกีฬาและสนามเด็กเล่นของลูกจะไปใช้ที่ชุมชนอีกด้วย

คนที่ 2 ปัจจุบันอายุ 38 ปี จบมัธยมศึกษาปีที่ 6 ภูมิลำเนาอยู่จังหวัดปทุมธานี ประกอบอาชีพเป็นพนักงานขับรถเมล์สาย 49 เข้ามาเช่าห้องพัก ในบริเวณชุมชนสวนผัก อยู่อาศัยมาแล้ว 4 ปี โดยเสียอัตราค่าเช่าเดือนละ 1,500 บาท อาศัยมีลักษณะเป็นปูนจำนวน 4 ชั้น โดยอยู่กับครอบครัวรวมตนเอง จำนวน 4 คน ได้รับเงินเดือน เดือนละ 12,000 บาท ส่วนภรรยาเป็นพนักงานเก็บเงินค่าโดยสารของ ขสมก. รายได้เดือนละ 8,000 บาท ที่เลือกที่พักบริเวณนี้ เนื่องจากมีราคาถูก และใกล้ที่ทำงาน อีกทั้งต้องตื่นแต่เช้าโดยต้องออกไปทำงานขับรถตั้งแต่ ตี 4 จึงเลือกที่พักที่นี่ ส่วนการเดินทางไป จะใช้มอเตอร์ไซด์ของตนเองในการเดินทางเข้า ออกชุมชน ส่วนการรักษาพยาบาลจะใช้สิทธิประกันสังคม ไปรักษาที่โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ ประชาชื่น ส่วนการจ่ายซื้อกับข้าว จะไปซื้อที่ตลาดรถไฟ ก.ม.11 หรือ ภายในชุมชน โดยเฉพาะอาหารตามสั่ง อาหารจานเดียว

คนที่ 3 ปัจจุบันอายุ 28 ปี จบประถมศึกษาปีที่ 6 ภูมิลำเนาอยู่จังหวัดสุรินทร์ ประกอบอาชีพเป็นพนักงานรักษาความปลอดภัย ประจำอยู่ในสถานีขนส่งกรุงเทพมหานคร(จตุจักร) เข้ามาเช่าห้องพัก ในบริเวณชุมชนสวนผัก อยู่อาศัยมาแล้ว 5 ปี โดยเสียอัตราค่าเช่าเดือนละ 1,200 บาท เป็นบ้านไม้ชั้นเดียว ห้องน้ำรวม โดยอยู่กับเพื่อนร่วมงานอีก 2 คน ได้รับเงินเดือน เดือนละ 10,000 บาท ส่วนครอบครัวอยู่ที่จังหวัดสุรินทร์ ที่เลือกที่พักบริเวณนี้ เนื่องจากมีราคาถูก และใกล้ที่ทำงาน อีกทั้งต้องตื่นแต่เช้า จึงเลือกที่พักที่นี่ ส่วนการเดินทางไปทำงาน จะใช้รถโดยสารประจำทางสาย 49 หรือสาย 5 การรักษาพยาบาลจะใช้สิทธิประกันสังคม ไปรักษาที่โรงพยาบาลเกษม

ราษฎร ประชาชน ส่วนการจับจ่ายซื้อกับข้าว จะไปซื้อกับข้าวที่ตลาดรถไฟ กม.11 ส่วนรายได้ที่เหลือต้องส่งกลับบ้านเดือนละ 5,000 บาท

คนที่ 4 ปัจจุบันอายุ 34 ปี จบประถมศึกษาปีที่ 6 ภูมิลำเนาอยู่จังหวัดนครราชสีมา เดิมประกอบอาชีพพนักงานบริการในสนามกอล์ฟ รถไฟหลังจากไม่มีสนามกอล์ฟ จึงมาประกอบอาชีพขับรถมอเตอร์ไซด์รับจ้างภายในชุมชน เข้ามาเช่าห้องพัก ในบริเวณชุมชนภักดี อยู่อาศัยมาแล้ว 17 ปี โดยเสียอัตราค่าเช่าเดือนละ 800 บาท เป็นบ้านไม้ชั้นเดียว ห้องน้ำรวม โดยอยู่กับครอบครัวอีก 4 คน รายได้เฉลี่ย เดือนละ 14,000 บาท ซึ่งดีกว่าเป็นพนักงานบริการในสนามกอล์ฟ ซึ่งได้ค่าจ้างวันละ 150 บาท ที่เลือกที่พักบริเวณนี้ เนื่องจากมีราคาถูก และมีญาติชักชวนมาอยู่ด้วยกัน และมีงานทำ ส่วนการเดินทางเข้า ออกชุมชน ใช้รถมอเตอร์ไซด์ของตนเอง การรักษาพยาบาลจะใช้สิทธิบัตรทอง ไปรักษาที่โรงพยาบาลวชิระ ส่วนการจับจ่ายซื้อกับข้าว จะไปซื้อกับข้าวที่ตลาดรถไฟ กม.11 ส่วนรายได้ที่เหลือต้องส่งกลับบ้านเดือนละ 3,000 บาท ส่วนการย้ายมาตั้งของสถานีขนส่งกรุงเทพมหานคร(จตุจักร) ช่วยสร้างงานให้คนในชุมชนอย่างมาก โดยเฉพาะเทศกาลวันปีใหม่ เทศกาลวันสงกรานต์ จะได้รายได้ต่อวันเฉลี่ยถึง วันละ 1,000 -2,000บาท เพราะจะสามารถไปตั้งวินบริเวณถนนประชาชน หรือ วิ่งหาลูกค้าที่นั่งรถแท็กซี่ และสามารถเรียกราคากับลูกค้าได้ ซึ่งในช่วงเทศกาลจะพบว่าการจราจรก่อนเข้าสถานีขนส่งกรุงเทพมหานครจะติดขัดมาก

คนที่ 5 ปัจจุบันอายุ 22 ปี จบมัธยมศึกษาปีที่ 3 ภูมิลำเนาอยู่จังหวัดบุรีรัมย์ ประกอบอาชีพเป็นพนักงานบริการบนรถบัส ของบริษัท บขส สายอุบลราชธานี – กรุงเทพฯ ได้รับเงินเดือนเดือนละ 8,000 บาท เข้ามาเช่าห้องพัก ในบริเวณชุมชนสวนผัก อยู่อาศัยมาแล้ว 4 ปี โดยเสียอัตราค่าเช่าเดือนละ 1,500 บาท ที่พักมีลักษณะเป็นอาคารปูนจำนวน 2 ชั้น โดยอาศัยอยู่กับสามีรวมตนเอง จำนวน 2 คน ส่วนสามีประกอบอาชีพพนักงานขับรถบัสของ บขส. ที่เลือกที่พักบริเวณนี้ เนื่องจากมีราคาถูก และใกล้ที่ทำงานทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง โดยจะใช้มอเตอร์ไซด์ของตนเองในการเดินทางเข้า ออกชุมชน ส่วนการรักษาพยาบาลจะใช้สิทธิประกันสังคม ไปรักษาที่ โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ ประชาชื่น การใช้จับจ่ายซื้อของ จะไปซื้อที่ตลาดรถไฟ กม.11 และร้านค้าภายในชุมชน โดยในชุมชนจะมีการจัดตลาดนัดทุกวันพุธและวันเสาร์

คนที่ 6 ปัจจุบันอายุ 33 ปี จบประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) ภูมิลำเนาอยู่จังหวัดนครสวรรค์ ประกอบอาชีพเป็นพนักงานบริการบนรถบัส ของบริษัท บขส สายเชียงใหม่ – กรุงเทพฯ ได้รับเงินเดือน เดือนละ 12,000 บาท เข้ามาเช่าห้องพัก ในบริเวณชุมชนสวนผัก อยู่อาศัยกับเพื่อน อยู่มาแล้ว 6 ปี โดยเสียอัตราค่าเช่าเดือนละ 2,000 บาท ที่พักมีลักษณะเป็นอาคารปูนจำนวน 4 ชั้น ที่เลือกที่พักบริเวณนี้ เนื่องจากมีราคาถูก และใกล้ที่ทำงานทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง การเดินทางไปทำงานจะไปโดยรถประจำทาง โดยเดินไปจอดรถประจำทางบริเวณริมถนนกำแพงเพชร 6 ส่วนการรักษาพยาบาลจะใช้สิทธิประกันสังคม ไปรักษาที่ โรงพยาบาลเกษม

ราษฎร ประชาชน การใช้จับจ่ายซื้อของ จะไปซื้อที่ตลาดรถไฟ กม.11 และร้านค้าภายในชุมชน ส่วนห้องพักที่เช่าจะใช้พักหลังจากกลับมาจากทำงาน ส่วนปัญหาภายในชุมชน พบว่าการแสงสว่างตาทางไม่มี แต่การฉกชิงวิ่งราวไม่มี เนื่องจากชุมชนมีการจัดเจ้าหน้าที่ภายในชุมชนคอยสอดส่องดูแล

คนที่ 7 ปัจจุบันอายุ 30 ปี จบมัธยมศึกษาปีที่ 6 ภูมิลำเนาอยู่จังหวัดอุบลราชธานี ประกอบอาชีพเป็นพนักงานบริการบนรถบัส ของบริษัท บขส สายอุบลราชธานี – กรุงเทพฯ ได้รับเงินเดือน เดือนละ 8,000 บาท เข้ามาเช่าห้องพัก ในบริเวณชุมชนสวนผัก อยู่อาศัยกับเพื่อน อยู่มาแล้ว 4 ปี โดยเสียอัตราค่าเช่าเดือนละ 2,000 บาท ที่พักมีลักษณะเป็นอาคารปูน จำนวน 4 ชั้น ที่เลือกที่พักบริเวณนี้ เนื่องจากมีราคาถูก และใกล้ที่ทำงานทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง การเดินทางไปทำงานจะไปโดยรถประจำทาง โดยเดินไปจอดรถประจำทางบริเวณริม ถนนกำแพงเพชร 6 ส่วนการรักษาพยาบาลจะใช้สิทธิประกันสังคม ไปรักษาที่ โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ ประชาชน การใช้จับจ่ายซื้อของ จะไปซื้อที่ตลาดรถไฟ กม.11 และร้านค้าภายในชุมชน

คนที่ 8 ปัจจุบันอายุ 25 ปี จบมัธยมศึกษาปีที่ 3 ภูมิลำเนาอยู่จังหวัดนครราชสีมา ประกอบอาชีพเป็นพนักงานบริการบนรถบัส ของบริษัท สมบัติทัวร์ บริเวณริมถนนวิภาวดีรังสิต ได้รับเงินเดือน เดือนละ 9,000 บาท เข้ามาเช่าห้องพัก ในบริเวณชุมชนสวนผัก อยู่อาศัยกับสามี ซึ่งเป็นพนักงานขับรถทัวร์ อยู่มาแล้ว 5 ปี โดยเสียอัตราค่าเช่าเดือนละ 2,500 บาท ที่พักมีลักษณะเป็นอาคารปูน จำนวน 3 ชั้น ที่เลือกที่พักบริเวณนี้ เนื่องจากมีราคาถูก และใกล้ที่ทำงานทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง การเดินทางไปทำงานจะไปโดยรถมอเตอร์ไซด์ส่วนตัว ส่วนการรักษาพยาบาลจะใช้สิทธิประกันสังคม ไปรักษาที่ โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ ประชาชน การใช้จับจ่ายซื้อของ จะไปซื้อที่ตลาดรถไฟ กม.11 และร้านค้าภายในชุมชน ส่วนรายได้ต้องส่งกลับบ้านเฉลี่ยเดือนละ 4,000 บาท

คนที่ 9 ปัจจุบันอายุ 40 ปี จบมัธยมศึกษาปีที่ 6 ภูมิลำเนาอยู่จังหวัดอุดรธานี ประกอบอาชีพเป็นพนักงานขับรถทัวร์ ของบริษัท นครชัยแอร์ทัวร์ บริเวณริมถนนกำแพงเพชร 2 ได้รับเงินเดือน เดือนละ 14,000 บาท เข้ามาเช่าห้องพัก ในบริเวณชุมชนสวนผัก อยู่อาศัยกับภรรยา ซึ่งเป็นพนักงานบริการบนรถทัวร์ อยู่มาแล้ว 8 ปี โดยเสียอัตราค่าเช่าเดือนละ 2,500 บาท ที่พักมีลักษณะเป็นอาคารปูน จำนวน 4 ชั้น ที่เลือกที่พักบริเวณนี้ เนื่องจากมีราคาถูก และใกล้ที่ทำงานทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง รวมถึงหาของทานง่าย การเดินทางไปทำงานจะไปโดยรถกระบะส่วนตัว โดยจอดไว้บริเวณด้านหน้าของหอพัก ส่วนการรักษาพยาบาลจะใช้สิทธิประกันสังคม ไปรักษาที่ โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ ประชาชน การใช้จับจ่ายซื้อของ จะไปซื้อที่ตลาดรถไฟ กม.11 และร้านค้าภายในชุมชน ส่วนหนี้สิน ต้องส่งรถเดือนละ 8,000 บาท

คนที่ 10 ปัจจุบันอายุ 18 ปี จบประถมศึกษาปีที่ 6 ภูมิลำเนาอยู่จังหวัดอุดรธานี ประกอบอาชีพเป็นพนักงานเสิร์ฟร้านอาหาร ซึ่งเป็นร้านหมูกระทะ ตั้งอยู่ข้างสถานีขนส่ง

กรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ริมถนนกำแพงเพชร 2 ได้รับเงินเดือน เดือนละ 6,000 บาท เข้ามาเช่าห้องพัก ในบริเวณชุมชนพร้อมใจพัฒนาอยู่อาศัยกับพี่ชาย ซึ่งเป็นพนักงานบริการบนรถทัวร์ อยู่มาแล้ว 2 ปี โดยช่วยเสียค่าเช่าห้องเดือนละ 1,000 บาท ซึ่งค่าเช่าห้องพักอยู่เดือนละ 2,000 บาท ที่พักมีลักษณะเป็นอาคารปูน จำนวน 2 ชั้น ที่เลือกที่พักบริเวณนี้ เนื่องจากมีราคาถูก และใกล้ที่ทำงานทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง การเดินทางไปทำงานจะไปโดยขึ้นรถโดยสารประจำทาง (ขสมก.) สาย 49 การใช้จ่ายซื้อของ จะไปซื้อที่ตลาดรถไฟ กม.11 และร้านค้าภายในชุมชน ส่วนรายได้ต้องส่งกลับบ้านเฉลี่ยเดือนละ 2,000 บาท

กลุ่มคนเก่า ที่อยู่อาศัยก่อนมีการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร)

คนที่ 11 ปัจจุบันอายุ 62 ปี จบประถมศึกษาปีที่ 6 ภูมิลำเนาอยู่จังหวัดอยุธยา ประกอบอาชีพเป็นผู้รับเหมาก่อสร้างย้ายเข้ามาอยู่ในชุมชนเจริญชัย ซึ่งเดิมเป็นชุมชนสวนผัก และคนในชุมชนสวนผัก จะประกอบอาชีพเกษตรกรรม ปลูกผักสวนครัว เช่น คื่นช่าย ผักกาด และปลูกบัว ขาย ซึ่งพื้นที่บริเวณนี้ติดกับคลองเปรมประชากร สะดวกต่อการทำเกษตรกรรม โดยได้เข้ามาขอเช่าที่ดินกับคุณมานะ เนตรสาธิตา โดยเจ้าของที่ดินให้คอยช่วยเหลืองานภายในสวนด้วย และให้ปลูกบ้านอยู่อาศัย เป็นบ้านไม้ชั้นเดียว ได้อยู่มาแล้ว 30 ปี จนมีการเปลี่ยนพื้นที่บริเวณที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งปัจจุบันตั้งเป็นที่สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) จัดทำเป็นสนามกอล์ฟรถไฟ ซึ่งมีการจ้างงานจำนวนมาก จึงมีคนเริ่มย้ายเข้ามาอยู่ในชุมชนมากขึ้น และคนในชุมชนก็หันมารับจ้างเป็นแคดดี้ในสนามกอล์ฟ โดยอัตราค่าจ้างอยู่วันละ 150 บาท จนในปีพ.ศ. 2542 ได้เกิดโครงการโฮมเพลสส์ จึงมีการก่อสร้างถนนกำแพงเพชร 6 โดยทหารช่าง ซึ่งเดิมเป็นทางเดินสัญจรเท่านั้น จนในปี พ.ศ. 2545 ได้มีการย้ายสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร(จตุจักร) เข้ามาอยู่ในที่ดินของการรถไฟ จึงได้มีการปรับปรุงถนนกำแพงเพชร 2 จาก 2 เลนส์ เป็น 6 เลนส์ ซึ่งส่งผลทำให้ชุมชนริมทางรถไฟเกิดการเปลี่ยนแปลง โดยจากเดิมเป็นบ้านไม้ ชั้นเดียวให้เช่า ราคาถูกเดือนละ 500 บาท ก่อสร้างเปลี่ยนเป็นอาคารคอนกรีตสูง 4 ชั้น เพื่อรองรับผู้ที่เข้าทำงานภายในสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) และคนในชุมชนก็หันไปประกอบอาชีพรับจ้างภายในสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร(จตุจักร)

คนที่ 12 ปัจจุบันอายุ 54 ปี จบปริญญาตรี ภูมิลำเนาอยู่จังหวัดปทุมธานี ประกอบอาชีพเป็นพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย ตำแหน่งพนักงานเครื่องจักรกล ได้รับเงินเดือนเดือนละ 30,000 บาท เข้ามาซื้อที่ดินต่อเจ้าของเดิม เนื้อที่ 50 ตารางวา ในราคาตารางวาละ 5,000 บาท อยู่มาแล้ว 34 ปี และได้ปลูกบ้านเป็นบ้านไม้ 2 ชั้น ปัจจุบันได้ปรับปรุงเปลี่ยนเป็นแบ่งห้องให้เช่า จำนวน 10 ห้อง แบ่งเป็นชั้นบน 5 ห้องและชั้นล่าง 5 ห้อง ในอัตราค่าเช่าห้องละ 1,800

บาทต่อเดือน โดยผู้เช่าที่เช่าห้องทุกคนประกอบอาชีพที่สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) เช่น คนขับรถทัวร์ พนักงานบริการบนรถทัวร์ ช่างที่ทำงานในสถานี และส่วนใหญ่จะอยู่กันเป็นครอบครัว ผลจากการมีสถานี ทำให้ชุมชนมีรายได้เพิ่มมากขึ้น ชุมชนมีร้านค้า ร้านอาหารเพิ่มมากขึ้น แต่ทำให้ชุมชนเกิดความแออัด และมีช่วงหนึ่งภายในชุมชนเกิดปัญหาเสฟติด จึงทำให้เกิดการรณรงค์ให้ตรวจสอบผู้เช่ามาพักว่ามีประกอบอาชีพอะไร ส่วนใหญ่คนที่มาเช่าเลือกที่พักบริเวณนี้ เนื่องจากมีราคาถูก และใกล้ที่ทำงาน ทำให้เดินทางสะดวก และหาของทานง่าย ส่วนการรักษาพยาบาลของคนในชุมชนจะไปรักษาที่โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ ประชาชื่น โรงพยาบาลวชิระ ส่วนการศึกษาในระดับประถมศึกษาจะส่งบุตรไปเรียนที่ โรงเรียนวัดเสมียนนารี ,โรงเรียนประชานิเวศน์,โรงเรียนผดุงศิษย์พิทยา ระดับมัธยมศึกษา โรงเรียนดอนเมืองจตุจินดา ,โรงเรียนวัดน้อยนพคุณ,โรงเรียนช่างอากาศบำรุง สายอาชีพ โรงเรียนพณิชยศาสตร์บริหารธุรกิจ โรงเรียนช่างฝีมือทหาร โรงเรียนช่างฝีมือปัญญาจะ การจำหน่ายซื้อสินค้าอุปโภคบริโภค จำหน่ายซื้อกับข้าวที่ตลาดกม.11 บ้านพักรถไฟ และกิจกรรมภายในชุมชน จะมีการจัดกีฬาระหว่างชุมชน

คนที่ 13 ปัจจุบันอายุ 30ปี จบปริญญาตรี ภูมิลำเนาอยู่จังหวัดกรุงเทพมหานคร ประกอบอาชีพเป็นพนักงานบริษัท ตำแหน่งโปรแกรมเมอร์ ได้รับเงินเดือน เดือนละ 20,000 บาท อยู่อาศัยในชุมชนสวนผักตั้งแต่เกิด อาศัยกับครอบครัว จำนวน 5 คน หลังจากการมีสถานีขนส่งทำให้การคมนาคมเดินทางสะดวก แต่ส่งผลกระทบต่อทำให้ชุมชนเกิดความแออัด เพราะส่วนใหญ่จะมีการปรับปรุงบ้านเพื่อทำบ้านเช่า หอพัก ปริมาณขยะมีมากขึ้น การปล่อยน้ำเสียยังขาดการดูแลและใส่ใจจากเจ้าของที่ทำธุรกิจหอพัก ส่วนการรักษาพยาบาลของคนในชุมชนจะไปรักษาที่โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ ประชาชื่น โรงพยาบาลวชิระ ส่วนการศึกษาในระดับประถมศึกษาจะส่งบุตรไปเรียนที่ โรงเรียนวัดเสมียนนารี ระดับมัธยมศึกษา โรงเรียนดอนเมืองจตุจินดา ,โรงเรียนวัดน้อยนพคุณ,โรงเรียนช่างอากาศบำรุง สายอาชีพ โรงเรียนพณิชยศาสตร์บริหารธุรกิจ โรงเรียนช่างฝีมือทหาร โรงเรียนช่างฝีมือปัญญาจะ การจำหน่ายซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคจำหน่ายซื้อกับข้าวที่ตลาด กม.11

คนที่ 14 ปัจจุบันอายุ 62 ปี จบประถมศึกษาปีที่ 4 ภูมิลำเนาอยู่จังหวัดแพร่ ประกอบอาชีพขายของเบ็ดเตล็ด พักอาศัยอยู่ในชุมชนเจริญชัย เป็นบ้านไม้ 1 ชั้น บนพื้นที่ 40 ตารางวา ส่วนสามีเป็นพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย ปัจจุบันเสียชีวิต แต่ก่อนที่ยังไม่มีสนามกอล์ฟ และสถานีขนส่ง ประกอบอาชีพขายเฟอร์นิเจอร์ ที่ให้สามีนำมาจากภาคเหนือขนส่งมาทางรถไฟ โดยขายอยู่บริเวณริมถนนกำแพงเพชร 2 ขายดีมาก ซึ่งพื้นที่บริเวณที่ชุมชนอยู่จะเป็นทุ่งกว้าง จะมีการขนส่งสัตว์มาจากภาคเหนือลงมาขายที่กรุงเทพฯ เช่น วัว ควาย ด้วย หลังจากที่มีการสร้างสนามกอล์ฟ และสถานีขนส่ง พื้นที่มีการเปลี่ยนแปลง ชุมชนมีความแออัดมากขึ้นจากการย้ายเข้ามาอยู่พักอาศัยของคนทำงานในสถานีขนส่งในให้เช่า ซึ่งมีราคาถูก และใกล้สถานีขนส่ง ทำให้คนในชุมชนเดิมมีการปรับเปลี่ยนบ้านเป็นห้องพักให้เช่า เฉลี่ยเดือนละ 1,000 - 3,000 บาท ส่วนการ

รักษาพยาบาลของคนในชุมชนจะไปรักษาที่โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ ประชาชื่น โรงพยาบาลวชิระ โรงพยาบาลนนท์เวช ส่วนการศึกษาในระดับประถมศึกษาจะส่งบุตรไปเรียนที่ โรงเรียนวัดเสมียนนารี โรงเรียนประชานิเวศน์ โรงเรียนผดุงศิษย์พิทยา ระดับมัธยมศึกษา โรงเรียนดอนเมืองจตุจินดา โรงเรียนวัดน้อยนพคุณ โรงเรียนช่างอากาศบำรุง สายอาชีพ โรงเรียนพาณิชย์รัชรินทร์ โรงเรียนช่างฝีมือทหาร โรงเรียนช่างฝีมือปัญญา การจับจ่ายซื้อสินค้าอุปโภคบริโภค จับจ่ายซื้อกับข้าวที่ตลาดกม.11 บ้านพักรถไฟ และภายในชุมชน

คนที่ 15 ปัจจุบันอายุ 58 ปี จบประถมศึกษาปีที่ 4 ภูมิลำเนาอยู่จังหวัดกรุงเทพฯ ประกอบอาชีพเจ้าของธุรกิจหอพักและชายของเบ็ดเตล็ดได้หอพัก อยู่ในชุมชนภักดี เดิมประกอบอาชีพเกษตรกรรม ปลูกกล้วย จนมีการสร้างสนามกอล์ฟ จึงปรับเปลี่ยนสวนกล้วย เป็นบ้านไม้ 1 ชั้น ให้เช่า หลังจากมีสถานีขนส่งผู้โดยสารหมอชิต ปรับปรุงเป็นหอพักขนาด 4 ชั้นรวม 20 ห้อง ให้เช่าในอัตราเดือนละ 2,000 บาท รายได้เฉลี่ยต่อเดือน เดือนละ 40,000 บาท โดยผู้เช่าส่วนใหญ่ทำงานในสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร เช่น คนขับรถทัวร์ พนักงานบริการ ลูกจ้างร้านอาหาร พนักงานในปั๊ม โดยส่วนใหญ่จะอยู่เป็นครอบครัว ห้องละประมาณ 4-6 คน ส่วนภายในชุมชนมีความแออัดมากขึ้น เนื่องจากทุกคนในชุมชนส่วนใหญ่หันมาปรับเปลี่ยนบ้านเป็นห้องเช่า หรือก่อสร้างเป็นอาคารสูง เพื่อให้บริการคนที่ย้ายมาทำงานภายในสถานีขนส่ง ส่วนการซื้อสินค้าอุปโภค เพื่อทำกับข้าว ส่วนใหญ่จะไปที่ตลาดนิคมรถไฟ กม. 11 ส่วนการรักษาพยาบาลคนในชุมชนจะไปรักษาที่โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ ประชาชื่น โรงพยาบาลวชิระ โรงพยาบาลนนท์เวช ส่วนการศึกษาในระดับประถมศึกษาจะส่งบุตรไปเรียนที่โรงเรียนวัดเสมียนนารี โรงเรียนประชานิเวศน์ โรงเรียนผดุงศิษย์พิทยา ระดับมัธยมศึกษา โรงเรียนดอนเมืองจตุจินดา โรงเรียนวัดน้อยนพคุณ โรงเรียนช่างอากาศบำรุง สายอาชีพ โรงเรียนพาณิชย์รัชรินทร์ โรงเรียนช่างฝีมือทหาร โรงเรียนช่างฝีมือปัญญา

คนที่ 16 ปัจจุบันอายุ 35 ปี จบมัธยมศึกษาปีที่ 3 ภูมิลำเนาอยู่จังหวัดกรุงเทพฯ ประกอบอาชีพขายหมูปิ้งอยู่ในตลาดนิคมรถไฟ กม.11 อาศัยอยู่ในชุมชนพร้อมใจพัฒนา รายได้เฉลี่ยต่อเดือน เดือนละ 5,000 บาท ที่อยู่ปัจจุบันเช่าที่ดินและปลูกบ้านเอง โดยเป็นบ้านไม้ 1 ชั้น ปลูก เป็นที่ดินเช่า เดิมพ่อแม่ประกอบอาชีพรับจ้างทำเกษตรกรรม ปลูกกล้วย จนมีการสร้างสนามกอล์ฟ จึงปรับเปลี่ยนมาทำงานแคดดี้ในสนามกอล์ฟรถไฟ หลังจากมีสถานีขนส่งจึงหันมารับจ้างรายวันให้กับธุรกิจในพื้นที่ ส่วนตนเองจะมาขับมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ในช่วงเย็น ปัญหาหลังจากการมีสถานีขนส่ง คือ ชุมชนมีความแออัดมากขึ้นทุกคนหันมาประกอบอาชีพห้องเช่า ทำให้ปัญหาขยะที่รถขยะจะเข้ามาในชุมชนยาก โดยมีการนำมาทิ้งในพื้นที่ริมถนนกำแพงเพชร 6 และเขตจะเข้ามาเก็บเดือนละ 2 ครั้ง และน้ำเสียมีมากขึ้น รวมถึงปัญหาที่จอดรถ ที่แย่งกันมาจอดริมถนน ทำให้ถนนทางเข้าชุมชนแคบ และเกิดอุบัติเหตุบ่อย ส่วนการรักษาพยาบาลที่ครอบครัวจะใช้สิทธิบัตร

ทอง โดยจะเลือกไปรักษาที่โรงพยาบาลวชิระ หรือศูนย์อนามัยเขตบางซื่อ ส่วนการศึกษา ในระดับประถมศึกษาส่วนใหญ่นิยมส่งบุตรไปเรียนที่โรงเรียนวัดเสมียนนารี และระดับมัธยมศึกษา โรงเรียนวัดน้อยนพคุณ ส่วนคนที่มีรายได้น้อยส่วนใหญ่จะเข้าบุกรุกที่ดินที่อยู่เลียบทางรถไฟ โดยปลูกบ้านชั่วคราวทำไม้ไผ่คลุมด้วยพลาสติก

คนที่ 17 ปัจจุบันอายุ 18 ปี กำลังศึกษาในระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพปีที่ 2 ภูมิลำเนาอยู่จังหวัดกรุงเทพฯ เกิดในชุมชนกักตื้อ พ่อแม่ประกอบอาชีพค้าขายของเบ็ดเตล็ดภายในชุมชน และอาหารตามสั่ง รายได้เฉลี่ยต่อเดือน เดือนละ 20,000 บาท ลูกค้าส่วนใหญ่จะเป็นคนในหอพัก และคนในชุมชน แต่ก่อนมีร้านขายของเพียง 2 ร้าน ทำให้ขายของได้ดี หลังจากมีสถานีขนส่ง คนในชุมชนปรับเปลี่ยนบ้านเป็นบ้านเช่า และปรับปรุงก่อสร้างเป็นหอพัก ทำให้เจ้าของหอพักเปิดร้านขายของได้หอพัก เพื่อให้บริการแก่ผู้เช่า ทำให้เกิดร้านขายของเพิ่มมากขึ้นในชุมชน รวมถึงร้านอาหาร รักษาพยาบาลจะใช้สิทธิบัตรทอง ไปรักษาที่โรงพยาบาลวชิระ หรือศูนย์อนามัยเขตบางซื่อ

คนที่ 18 ปัจจุบันอายุ 43 ปี ภูมิลำเนาอยู่จังหวัดยโสธร อาศัยอยู่ในชุมชนสวนผักกับครอบครัว อยู่มาแล้ว 12 ปี โดยเช่าห้องเช่าอยู่ ค่าเช่าเฉลี่ยเดือนละ 2,000 บาท ประกอบอาชีพขายอาหารอีสาน ลาบ ส้มตำ บริเวณริมถนนในชุมชนเลียบทางรถไฟ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน เดือนละ 10,000 บาท จะขายในช่วงเวลาเย็น ตั้งแต่เวลา 16.00 – 24.00 น. ปัจจุบัน สามีประกอบอาชีพขับรถทัวร์ ให้กับบริษัท บขส. ส่วนใหญ่ลูกค้าจะเป็นคนในชุมชนที่ทำงานในสถานีขนส่ง ส่วนการซื้อสินค้าที่นำมาประกอบอาหาร จะไปซื้อที่ตลาดบางซื่อ ซึ่งเป็นตลาดค้าส่ง ราคาถูก ส่วนการรักษาพยาบาลจะไปรักษาที่โรงพยาบาลวชิระ โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ ประชาชื่น ปัญหาที่เกิดขึ้นคือ การบุกรุกที่ดินริมทางรถไฟ เพื่อทำเป็นร้านอาหารและที่จอดรถ

คนที่ 19 ปัจจุบันอายุ 53 ปี ภูมิลำเนาอยู่จังหวัดลพบุรี จบการศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) ประกอบอาชีพพนักงานช่างเครื่องกล การรถไฟแห่งประเทศไทย อาศัยอยู่ในชุมชนพร้อมใจพัฒนา อยู่มาแล้ว 14 ปี โดยปลูกบ้านไม้ 2 ชั้น หลังมีการก่อสร้างสถานีขนส่ง ได้ปรับเปลี่ยนที่อยู่อาศัยเป็นห้องเช่า สูง 2 ชั้น จำนวน 10 ห้อง ค่าเช่าห้องละ 1,000 บาท เฉลี่ยรายได้เดือนละ 10,000 บาท ส่วนใหญ่ผู้เช่าจะประกอบอาชีพรับจ้างรายวันภายในสถานีขนส่ง เช่น พนักงานรักษาความปลอดภัย พนักงานรักษาความสะอาด คนขับรถสามล้อ คนขับรถแท็กซี่ ส่วนใหญ่ผู้เช่าจะมีรายได้ไม่มาก และไม่แน่นอน

คนที่ 20 ปัจจุบันอายุ 45 ปี ภูมิลำเนาอยู่จังหวัดฉะเชิงเทรา จบการศึกษาระดับประถมศึกษาปีที่ 4 อาศัยอยู่ในชุมชนกักตื้ออยู่มาแล้ว 12 ปี เปิดร้านอาหารตามสั่ง โดยเช่าห้องเช่าอยู่ ค่าเช่าเฉลี่ยเดือนละ 2,500 บาท รายได้เฉลี่ยต่อเดือน เดือนละ 15,000 บาท จะขายอาหารตามสั่งทั้งวัน เปิดให้บริการตั้งแต่เวลา 10.00 – 21.00 น. ทำรวมกันกับสามี ปัจจุบันมีสมาชิกใน

ครอบครัว จำนวน 7 คน ส่วนใหญ่ลูกค้าจะเป็นคนที่พักในหอพัก ส่วนการซื้อสินค้าที่นำมาประกอบอาหาร จะไปซื้อที่ตลาดนิคมกม. 11

คนที่ 21 ปัจจุบันอายุ 58 ปี ภูมิลำเนาเดิมอยู่จังหวัดกรุงเทพฯ จบการศึกษาระดับประถมศึกษาปีที่ 4 ปัจจุบันทำหน้าที่ ประธานชุมชนพร้อมใจพัฒนา ชุมชนเดิมมีการใช้ที่ดินเพื่อการเกษตรกรรม โดยเป็นที่เลี้ยงปลา และปลูกผักกล้วย และมีการปลูกผัก

การเดินทาง เดิมไม่มีถนนกำแพงเพชร 2 และ 6 จะเดินทางไปขึ้นสองแถวที่บ้านพักรถไฟกม.11 ซึ่งจะวิ่งไปถึงสะพานควาย และโดยสารทางเรือในคลองเปรมประชากร ต้นทางอยู่ตลาดบางซื่อ ส่วนปลายทางอยู่ตลาดสะพานใหม่ โดยคนในชุมชนนิยมเดินทางโดยทางเรือ สามารถเดินทางไปโรงเรียน ไปตลาด รวมถึงไปโรงพยาบาลวชิระได้

ที่ดิน เดิมมีการแบ่งการครอบครองออกเป็น 3 แปลง คือ 1.ที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นบ้านพักพนักงานรถไฟ ชาวบ้านจะเรียกว่า (บ้าน 6 หลัง) ปัจจุบันมีการรื้อถอนออกไปแล้ว คนที่ถูกรื้อถอนได้ย้ายเข้าไปตั้งถิ่นฐานอยู่ในชุมชนพร้อมใจ ชุมชนภักดี ชุมชนสวนผัก 2.ที่ดินของนายบุญจิต เขียนระวี จัดสรรแบ่งให้คนจนที่อยู่ภายในชุมชน คนละ 30,25 ตารางวา 3. ที่ดินของเอกชน ปัจจุบันอยู่ในการครอบครองของนายชัชวาล คงอุดม(เสี่ยชัช) เจ้าของบ่อนเตาปูน ซึ่งใช้ประโยชน์โดยการก่อสร้างเป็นหอพักให้เช่า โดยผู้เช่าส่วนใหญ่จะเป็นพนักงานขับรถ และพนักงานให้บริการรถโดยสารภายในสถานีขนส่งหมอชิต ค่าเช่าเฉลี่ยเดือนละ 2,000-3,000บาท

การศึกษา คนในชุมชนจะเรียน

ระดับอนุบาล	ศูนย์รับเลี้ยงเด็กสวนผัก ศูนย์รับเลี้ยงเด็กชุมชนภักดี
ระดับประถมศึกษา	โรงเรียนวัดเสมียนนารี โรงเรียนประชานิเวศน์ โรงเรียนผดุงศิษย์พิทยา
ระดับมัธยมศึกษา	โรงเรียนดอนเมืองจากรูจินดา โรงเรียนวัดน้อยนพคุณ โรงเรียนช่างอากาศบำรุง
สายอาชีพ	โรงเรียนพาณิชย์รัตนรินทร์ โรงเรียนช่างฝีมือทหาร โรงเรียนช่างฝีมือปัญญา

การรักษาพยาบาล จะใช้บริการโรงพยาบาลวชิระพยาบาล (ของกรุงเทพมหานคร) ใช้สิทธิ 30 บาท หรืออนามัยของเขตบางซื่อ ต้องข้ามคลองเปรมประชากรไปฝั่งบางซื่อ มีสิทธิประกันสังคม จะใช้โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ ประชาชื่น

สาธารณูปโภค มีน้ำประปาและไฟฟ้าใช้ทุกครัวเรือน มีโทรศัพท์สาธารณะภายในชุมชน การจัดเก็บขยะมีการเข้ามาจัดเก็บเดือนละ 2 ครั้ง ไม่มีจุดพักขยะ การทิ้งขยะจะทิ้งไว้ที่หน้าบ้านของตนเอง

ลานกิจกรรม ภายในชุมชนไม่มี จะใช้ร่วมกับชุมชนภาคี มีสนามบาสเกตบอล สนามฟุตบอล สนามเด็กเล่น และมีศูนย์เยาวชน และเครื่องออกกำลังกาย และชุมชนมีการประสานงานกับเขตจตุจักร เพื่อขอใช้พื้นที่กับกรมการทางพิเศษ เพื่อเป็นลานกิจกรรม แต่เด็กในชุมชนจะมีปัญหาทะเลาะเวลาไปใช้บริการ

กิจกรรมสังคม มีการจัดกิจกรรมร่วมกับชุมชนในบริเวณดังกล่าว เช่น การแข่งขันเตะฟุตบอล การจัดกิจกรรมตามประเพณี เช่น การรดน้ำดำหัว เทศกาลสงกรานต์ และมีการจัดประชุมร่วมกันระหว่างชุมชนโดยประชุมเดือนละ 1 ครั้ง แลกเปลี่ยนความคิดเห็นร่วมถึงการนำปัญหาแล้วเสนอให้กับเขตจตุจักรสนับสนุนงบประมาณ

การประกอบอาชีพ ส่วนใหญ่คนในชุมชนเดิมจะมีอาชีพเกษตรกรรม หลังจากการปรับปรุงพื้นที่เป็นสนามกอล์ฟ คนในชุมชนจึงหันมารับจ้างเป็นแคดดี้ในสนามกอล์ฟ ได้รับค่าจ้างวันละ 100 -150 บาท หลังจากปรับเปลี่ยนสนามกอล์ฟเป็นสวนสาธารณะ และมีการก่อสร้างสถานีขนส่งคนในชุมชนได้ปรับเปลี่ยนบ้านชอยห้องให้เป็นห้องเช่า และก่อสร้างหอพักเพิ่มขึ้น มีการเปิดร้านขายของเบ็ดเตล็ด และร้านอาหารตามสั่งภายในชุมชน

ลักษณะภายในชุมชน จะมีการปลูกสร้างที่อยู่เป็นบ้านไม้ชั้นเดียว มีการแบ่งห้องเช่า มีลักษณะแออัด มีร้านขายของชำภายในชุมชน รายได้ของชุมชนส่วนใหญ่มาจากการแบ่งห้องให้เช่า เดือนละ 1500 - 3,000บาท

กิจกรรมทางศาสนา ไปประกอบพิธีที่วัดเสมียนนารี

การจับจ่ายซื้อสินค้าอุปโภคบริโภค จับจ่ายซื้อกับข้าวที่ตลาดกม.11 บ้านพักรถไฟ

คนที่ 22 ปัจจุบันอายุ 62 ปี ภูมิลำเนาเดิมอยู่จังหวัดอยุธยา จบการศึกษาระดับประถมศึกษาปีที่ 4 ปัจจุบันทำหน้าที่ ประธานชุมชนเจริญชัย (เคหะสถานเจริญชัย) ชุมชนมีเนื้อที่ 5 ไร่ 35 ตารางวา เจ้าของชื่อ คุณมานะ เนตรสาธิตา

ที่ดิน บริเวณนี้เดิมใช้ประกอบอาชีพเกษตรกรรม ปลูกผักกาด ผักคะน้า คนในชุมชนเดิมมี 49 ครัวเรือน อยู่ทำอาชีพเกษตรกรรม และรับจ้างรับเหมาก่อสร้างโดยเจ้าของที่ดินให้เฝ้าที่ดินและคอยดูแลที่ดินให้ แต่ต้องจ่ายค่าภาษีเดือนละ 50 บาท ปี 2537 มีมูลนิธิศุภนิมิตรเข้ามาช่วยชุมชนในเรื่องการให้ทุนคนยากจน ร่วมถึงการช่วยจัดตั้งกลุ่มออมทรัพย์ภายในชุมชน ให้รู้จักออมเก็บเงินจนได้มีการจัดตั้งเป็นกลุ่มออมทรัพย์สำเร็จ โดยให้ชาวบ้านออมเงินเดือนละ 100 บาทต่อเดือนจนปี 2542 มีโครงการไฮโปเธคส์เกิดขึ้น มีคนสนใจที่ดิน(คุณชัชวาล คงอุดม) มาขอซื้อกับคุณมานะ เนตรสาธิตา ในราคา 50 ล้านบาท จนชาวบ้านในชุมชนรู้จึงขอให้มานะ เนตรสาธิตา อย่าขาย และก็ไม่ได้ขาย และชุมชนได้เข้าไปขอซื้อที่ดิน คุณมานะเห็นว่าเป็นการช่วยให้คนยากจนได้มีที่ดินเพื่อปลูกบ้าน โดยจะขายให้กับคนในชุมชนในตารางวาละ 10,000บาท ชาวบ้านต่อรองและขายใน

ตารางวาละ 7,500 บาท ประกอบกับช่วงนั้น มูลนิธิศุภนิมิตร์ได้มาจัดตั้งกลุ่มออมทรัพย์แล้ว จึงให้คำแนะนำและประสานกับหน่วยงานราชการ คือ สำนักพัฒนาชุมชนเมือง (พอช) ในการขอสินเชื่อที่อยู่อาศัย และสำนักพัฒนาชุมชนเมือง ได้ดำเนินการขอสินเชื่อให้ชุมชน โดยให้ผ่อนชำระเป็นระยะเวลา 15 ปี ชำระตารางวาละ 12,500 บาทต่อปี ผ่านกลุ่มออมทรัพย์ แต่กลุ่มออมทรัพย์ไม่สามารถทำนิติกรรมได้ จึงเปลี่ยนเป็นสหกรณ์ออมทรัพย์เจริญชัยนิมิตร์ใหม่ ซึ่งเป็นนิติบุคคลสามารถทำนิติกรรม โดยสหกรณ์เรียกเก็บดอกเบี้ยสูงกว่า 1% ที่สำนักพัฒนาชุมชนเมืองเรียกเก็บ แต่ด้วยชุมชนมีเพียง 49 ครัวเรือน หากแบ่งเนื้อที่แล้วจะไม่มีกำลังในการผ่อนชำระเงินให้สำนักพัฒนาชุมชนเมือง จึงได้มีการประชุมและมีจัดสรรที่ดินบ่งออกเป็น 83 แปลงโดยมีขนาดพื้นที่ 10,17,20 ตารางวา โดยในส่วนที่เหลือคณะกรรมการจะคัดเลือกผู้ที่ได้รับความลำบากจากการรื้อไล่ที่ของเอกชน และพนักงานรถไฟที่เกษียณอายุราชการและไม่มีที่อยู่อาศัย เข้ามาอยู่จนครบ 83 แปลง แต่การดำเนินการดังกล่าวเป็นแค่การซื้อที่ดินเพียงอย่างเดียว ไม่รวมถึงการกู้เพื่อปลูกบ้าน ปัจจุบันชุมชนมีประชากร 280 คน 83 ครัวเรือน โดยมีที่ดิน 20 แปลงที่จัดสรรยังไม่มีปลูกสร้างบ้าน ส่วนการผ่อนชำระค่าที่ดินเหลือ 3 ปี โดยบ้านภายในชุมชนจะเป็นที่อยู่อาศัยไม่มีการให้เช่า แต่จะมีเพียง 1 หลังที่ให้เช่า เนื่องจากเจ้าของบ้านชรา และไม่มีรายได้ โดยผู้เช่ามาเช่าบ้านเจ้าของบ้านต้องทำการรับรองผู้เช่าและต้องมาเช่าอยู่เรื่อยๆ ส่วนสหกรณ์ออมทรัพย์เจริญชัยนิมิตร์ใหม่มีการปล่อยกู้เงินสูงสุด 50,000 บาท และมีการให้กู้ฉุกเฉินรายละ 5,000 บาท และให้สมาชิกมีการออมเงินต่ำสุดเดือนละ 100 บาท ส่วนดอกผลมีการปันผลเฉลี่ยเงินให้สมาชิกและให้ทุนการศึกษาแก่นุตรหลานภายในชุมชน ปีละ 60,000 บาท

การพัฒนาชุมชน ชุมชนได้ประสานงานของงบประมาณจากสำนักพัฒนาชุมชนเมือง (พอช) โดยให้งบประมาณครัวเรือนละ 20,000 บาท รวม 83 ครัวเรือน เป็นเงิน 1,660,000 บาท แต่งบประมาณไม่พอกับการสร้างถนนในชุมชนจึงของบประมาณเป็น 2,000,000 บาท ในการสร้างถนน โดยในชุมชนจะมีถนนเข้าชุมชนเพียงเส้นเดียวโดยเป็นทางเข้าออกภายในชุมชน ส่วนด้านหลังชุมชนติดริมคลองเปรมประชากร มีการทำประตูเหล็กตัด โดยประตูจะเปิดเวลา 5.00 น. และปิดเวลา 22.00น.

การศึกษา คนในชุมชนจะเรียน

ระดับอนุบาล	ศูนย์รับเลี้ยงเด็กสวนผัก ศูนย์รับเลี้ยงเด็กชุมชนรักดี
ระดับประถมศึกษา	โรงเรียนวัดเสมียนนารี โรงเรียนประชานิเวศน์ โรงเรียนผดุงศิษย์พิทยา
ระดับมัธยมศึกษา	โรงเรียนดอนเมืองจตุจินดา โรงเรียนวัดน้อยนพคุณ โรงเรียนช่างอากาศบำรุง

สายอาชีพ โรงเรียนพาณิชย์ศรีจันทร์ โรงเรียนช่างฝีมือทหาร
โรงเรียนช่างฝีมือปัญญา

การรักษาพยาบาล จะใช้บริการโรงพยาบาลวิระพยาบาล (ของกรุงเทพมหานคร) ใช้สิทธิ 30 บาท หรืออนามัยของเขตบางซื่อ ต้องข้ามคลองเปรมประชากรไปฝั่งบางซื่อ มีสิทธิประกันสังคม จะใช้โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ ประชาชื่น

สาธารณูปโภค มีน้ำประปาและไฟฟ้าใช้ทุกครัวเรือน มีโทรศัพท์สาธารณะภายในชุมชน การจัดเก็บขยะมีการเข้ามาจัดเก็บทุกวัน ไม่มีจุดพักขยะ การทิ้งขยะจะทิ้งไว้ที่หน้าบ้านของตนเอง ส่วนเขตจัดเก็บค่าบริการปีละ 150 บาท การระบายน้ำเสียภายในชุมชนมีการเดินท่อทิ้งโดยจะไหลไปยังคูหน้าชุมชนก่อนแล้วจึงไหลลงคลองเปรมประชากร

ลานกิจกรรม ภายในชุมชนไม่มีลานกิจกรรม จะใช้ร่วมกับชุมชนภาคี มีสนามบาสเกตบอล สนามฟุตบอล สนามเด็กเล่น และมีศูนย์เยาวชน และเครื่องออกกำลังกาย ซึ่งเป็นที่ใต้ทางด่วนพิเศษ และชุมชนมีการประสานงานกับเขตจตุจักร เพื่อขอใช้พื้นที่กับกรมการทางพิเศษเพื่อเป็นลานกิจกรรม

กิจกรรมสังคม มีการจัดกิจกรรมร่วมกับชุมชนในบริเวณดังกล่าว เช่น การแข่งขันเตะฟุตบอล การจัดกิจกรรมตามประเพณี เช่น การรดน้ำดำหัว เทศกาลสงกรานต์ และมีการจัดประชุมร่วมกันระหว่างชุมชนโดยประชุมเดือนละ 1 ครั้ง แลกเปลี่ยนความคิดเห็นร่วมถึงการนำปัญหาแล้วเสนอให้กับเขตจตุจักรสนับสนุนงบประมาณ

ผลกระทบของชุมชน จะมีประเด็นการเดินทาง คือข้ามถนนบริเวณกำแพงเพชร 6 ยากรดติดในช่วงเทศกาล และมีอุบัติเหตุบ่อย

การประกอบอาชีพ ส่วนใหญ่คนในชุมชนจะมีอาชีพหลักเป็นพนักงาน หรือลูกจ้างของหน่วยงานราชการ และรับเหมาก่อสร้าง มีเพียงเล็กน้อยที่ค้าขายโดยจะนำสินค้าไปขายยังตลาดกม.11 ชายในชุมชน

ลักษณะภายในชุมชน จะมีการปลูกสร้างที่อยู่เป็นบ้านชั้นเดียว ปูนบาง ไม้บาง มีร้านค้าเพิ่มขึ้นจาก 1 ร้านปัจจุบันมี 4 ร้าน

การจับจ่ายซื้อสินค้าอุปโภคบริโภค จับจ่ายซื้อกับข้าวที่ตลาดกม.11 หรือหากไปห้างสรรพสินค้าจะนิยมไปบิ๊กซี สาขาสะพานใหม่ ห้างโลตัสเตาปูน

กิจกรรมทางศาสนา ไปประกอบพิธีที่วัดเสมียนนารี

คนที่ 23 ปัจจุบันอายุ 62 ปี ภูมิลำเนาเดิมอยู่จังหวัดกรุงเทพฯ ปัจจุบันทำหน้าที่ ประธานชุมชนสวนผัก ชุมชนสวนผัก มีทั้งหมด 5 ซอย ได้แก่ ซอยประสานใจ ซอยร่วมมิตร ซอยธวัชชัย ซอยสระบัว และซอยสามัคคีธรรม ที่ดินบริเวณนี้เดิมใช้ประกอบอาชีพเกษตรกรรม ปลูกผักกาด ผักคะน้า และปลูกบัว โดย

ที่ดิน มีการแบ่งการครอบครองออกเป็น 2 แปลง คือ 1.ที่ดินกรมธนารักษ์ริมคลองเปรมประชากร ซึ่งให้เช่าที่ดินเพื่อปลูกบ้านปัจจุบันบ้านที่ปลูกบนที่ดินของกรมธนารักษ์มี จำนวน 60 หลังคาเรือน กรมธนารักษ์มีการจัดเก็บค่าเช่าเดือนละ 300 บาท 2.ที่ดินของเอกชนมีการครอบครองของชุมชนเดิม โดยส่วนใหญ่จะเป็นข้าราชการการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยปัจจุบันมีการปรับเปลี่ยนบ้านซอยให้เป็นห้องเช่า และก่อสร้างหอพัก ขนาดสูง 4 ชั้น โดยผู้เช่าส่วนใหญ่จะเป็นพนักงานขับรถ และพนักงานให้บริการบนรถโดยสารประจำทาง ค่าเช่าเฉลี่ยเดือนละ 1,000-3,000บาท

การศึกษา คนในชุมชนจะเรียน

ระดับอนุบาล	ศูนย์รับเลี้ยงเด็กสวนผัก ศูนย์รับเลี้ยงเด็กชุมชนรักดี
ระดับประถมศึกษา	โรงเรียนวัดเสมียนนารี โรงเรียนประชานิเวศน์ โรงเรียนผดุงศิษย์พิทยา
ระดับมัธยมศึกษา	โรงเรียนดอนเมืองจตุจินดา โรงเรียนวัดน้อยนพคุณ โรงเรียนช่างอากาศบำรุง
สายอาชีพ	โรงเรียนพาณิชย์รัตนรินทร์ โรงเรียนช่างฝีมือทหาร โรงเรียนช่างฝีมือปัญญา

การรักษาพยาบาล ส่วนใหญ่จะใช้บัตรทอง 30 บาท ใช้บริการโรงพยาบาลวชิระพยาบาล หรืออนามัยของเขตบางซื่อ ต้องข้ามคลองเปรมประชากรไปฝั่งบางซื่อ

สาธารณูปโภค มีน้ำประปาและไฟฟ้าใช้ทุกวัน มีโทรศัพท์สาธารณะภายในชุมชน การจัดเก็บขยะมีการเข้ามาจัดเก็บทุกวัน ไม่มีจุดพักขยะ การทิ้งขยะจะทิ้งไว้ที่หน้าบ้านของตัวเอง ส่วนเขตจัดเก็บค่าบริการปีละ 150 บาท การระบายน้ำเสียภายในชุมชนมีการเดินท่อทิ้งโดยจะไหลไปยังคูหน้าชุมชนก่อนแล้วจึงไหลลงคลองเปรมประชากร

ลานกิจกรรม ภายในชุมชนไม่มีลานกิจกรรม จะใช้ร่วมกับชุมชนรักดี มีสนามบาสเกตบอล สนามฟุตบอล สนามเด็กเล่น และมีศูนย์เยาวชน และเครื่องออกกำลังกาย ซึ่งเป็นที่ใต้ทางด่วนพิเศษ และชุมชนมีการประสานงานกับเขตจตุจักร เพื่อขอใช้พื้นที่กับกรมการทางพิเศษเพื่อเป็นลานกิจกรรม

กิจกรรมสังคม มีการจัดกิจกรรมร่วมกับชุมชนในบริเวณดังกล่าว เช่น การแข่งขันเตะฟุตบอล การจัดกิจกรรมตามประเพณี เช่น การรดน้ำดำหัว เทศกาลสงกรานต์ และมีการจัด

ประชุมร่วมกันระหว่างชุมชนโดยประชุมเดือนละ 1 ครั้ง แลกเปลี่ยนความคิดเห็นร่วมถึงการนำปัญหาแล้วเสนอให้กับเขตจตุจักรสนับสนุนงบประมาณ

การประกอบอาชีพ ส่วนใหญ่คนในชุมชนจะมีอาชีพหลักเป็นพนักงาน หรือลูกจ้างของหน่วยงานราชการ และรับเหมาก่อสร้าง มีเพียงเล็กน้อยที่ค้าขายโดยจะนำสินค้าไปขายยังตลาดกม.11 ขายในชุมชน

ลักษณะภายในชุมชน จะมีการปลูกสร้างที่อยู่เป็นบ้านชั้นเดียว ปูนบาง ไม้บาง มีร้านค้าเพิ่มขึ้นจาก 1 ร้านปัจจุบันมี 4 ร้าน

การจับจ่ายซื้อสินค้าอุปโภคบริโภค จับจ่ายซื้อกับข้าวที่ตลาดกม.11 หรือหากไปห้างสรรพสินค้าจะนิยมไปบิ๊กซี สาขาสะพานใหม่ ห้างโลตัสเตาปูน

กิจกรรมทางศาสนา ไปประกอบพิธีที่วัดเสมียนนารี

คนที่ 24 ปัจจุบัน อายุ 57 ปี ภูมิลำเนาเดิมอยู่จังหวัดปทุมธานี ปัจจุบันทำหน้าที่ ประธานชุมชนภักดี ชุมชนเดิมมีชื่อเรียกกันติดปากของชาวบ้านและบุคคลทั่วไป ว่าชุมชน กม.11 เพราะเป็นชุมชนที่มีพื้นที่การดูแลรับผิดชอบค่อนข้างกว้างตั้งแต่ซอยภักดีจนกระทั่งปากกล้วย 2 โดยที่ดินบริเวณนี้เดิมเคยเป็นปากกล้วย มีการทำสวนกล้วยจำนวนมาก ที่ดินส่วนใหญ่ครอบครองโดยเอกชน ซึ่งเป็นคนดั้งเดิมในชุมชน

การศึกษา คนในชุมชนจะเรียน

ระดับอนุบาล	ศูนย์รับเลี้ยงเด็กสวนผัก ศูนย์รับเลี้ยงเด็กชุมชนภักดี
ระดับประถมศึกษา	ที่โรงเรียนวัดเสมียนนารี โรงเรียนประชานิเวศน์ โรงเรียนผดุงศิษย์พิทยา
ระดับมัธยมศึกษา	โรงเรียนดอนเมืองจตุจินดา โรงเรียนวัดน้อยนพคุณ โรงเรียนช่างอากาศบำรุง โรงเรียนหอวัง
สายอาชีพ	โรงเรียนพาณิชยธรรมวิทย์ โรงเรียนช่างฝีมือทหาร โรงเรียนช่างฝีมือปัญญา

การรักษาพยาบาล ส่วนใหญ่จะใช้บัตรทอง 30 บาท ใช้บริการโรงพยาบาลวชิระพยาบาล หรืออนามัยของเขตบางซื่อ ต้องข้ามคลองเปรมประชากรไปฝั่งบางซื่อ

สาธารณูปโภค มีน้ำประปาและไฟฟ้าใช้ทุกวัน มีโทรศัพท์สาธารณะภายในชุมชน การจัดเก็บขยะมีการเข้ามาจัดเก็บทุกวัน ไม่มีจุดพักขยะ การทิ้งขยะจะทิ้งไว้ที่หน้าบ้านของตนเอง ส่วนเขตจัดเก็บค่าบริการปีละ 150 บาท การระบายน้ำเสียภายในชุมชนมีการเดินท่อทิ้งโดยจะไหลไปยังคูหน้าชุมชนก่อนแล้วจึงไหลลงคลองเปรมประชากร

ภาคผนวก ง

ความเป็นมาของสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (จตุจักร)

ก่อนปี พ.ศ. 2497 การขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางยังไม่มี การควบคุมจัดระเบียบ เอกชนรายใดมีทุนทรัพย์เพียงพอที่จะซื้อรถมาวิ่งรับส่งผู้โดยสาร ก็จะดำเนินการได้โดยอิสระไม่ต้อง ขออนุญาตจากทางราชการ ทำให้เกิดการแข่งขันและแย่งกันเดินรถโดยไร้ขอบเขต ไม่มีจุดต้นทาง ปลายทางหรือเส้นทางเดินรถที่แน่นอน ไม่มีตารางการเดินรถหรือเที่ยววิ่งที่แน่ชัด อัตราค่าโดยสาร ก็ไม่แน่นอนเก็บค่าโดยสารตามความต้องการ เจ้าของรถพอใจจะเดินรถระยะทางแค่ไหนก็จะเดิน รถเพียงแค่นั้น ทั้งที่เก็บค่าโดยสารเกินกว่าระยะทางวิ่ง ผู้ขับรถแย่งกันรับผู้โดยสาร ขั้บรถเป็นที่น่า หวาดเสียวก่อให้เกิดอุบัติเหตุรถชนหรือรถคว่ำบ่อยครั้ง ผู้โดยสารได้รับความเสียหายบางรายได้รับ อันตรายสาหัส บางรายถึงกับเสียชีวิต อีกทั้งพนักงานประจำรถ เช่น ผู้เก็บค่าโดยสารก็ไม่มี มารยาท ตะโกนเรียกผู้โดยสารขึ้นรถแสดงกิริยาวาจาไม่สุภาพเรียกร้อย ทำร้ายร่างกายผู้โดยสารก็มี ประกาศอยู่เสมอ ๆ แต่ประการสำคัญก็คือไม่มีสถานีขนส่ง ผู้โดยสารสำหรับใช้เป็นสถานที่หยุด หรือจอดรถโดยสารประจำทาง จะมีก็เพียงท่าจอดรถโดยสารแต่ละเส้นทางอยู่กระจัดกระจายไม่ เป็นระเบียบ

ด้วยสาเหตุต่าง ๆ เหล่านี้ ทางราชการโดยกระทรวงคมนาคมจึงได้ออกกฎหมายเรียกว่า พระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 เพื่อควบคุมจัดระเบียบการขนส่งทางถนนโดยเฉพาะ และได้ จัดตั้งกรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานรองรับการปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่ของกฎหมาย ดังกล่าว ซึ่งในบทบัญญัติของกฎหมายฉบับนี้ได้ให้อำนาจกรมการขนส่งทางบก ที่จะดำเนินการ จัดให้มีสถานีขนส่ง ผู้โดยสารขึ้น และได้จัดตั้งสถานีขนส่งผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานครขึ้น 3 แห่งแรกของประเทศไทยพร้อมกัน เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2503 ดังนี้

- 1) สถานีขนส่งสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ (จตุจักร)
- 2) สถานีขนส่งสายตะวันออกเฉียงเหนือ (เอกมัย)
- 3) สถานีขนส่งสายใต้ (ขนส่งสายใต้)

สำหรับสถานีขนส่งผู้โดยสารในส่วนภูมิภาค กรมการขนส่งทางบกได้จัดให้มีขึ้นที่จังหวัด เชียงใหม่เป็นแห่งแรก เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2509 และสถานีแห่งอื่น ๆ ติดตามมา จนกระทั่ง ปัจจุบัน มีสถานีขนส่งผู้โดยสารซึ่งกรมการขนส่งทางบกเป็นผู้บริหารเองและสถานีขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งเอกชนเป็น ผู้บริหารรวมทั้งสิ้น 87 แห่ง และได้มีการออกพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อใช้แทนพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497

- วัตถุประสงค์ของสถานีขนส่ง

สถานีขนส่งผู้โดยสารเป็นหน่วยงานสำคัญหน่วยงานหนึ่งของกรมการขนส่งทางบกที่จัดตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ ดังนี้

1) เป็นเครื่องมือในการควบคุมกำกับดูแลจัดระเบียบการขนส่งให้ผู้ประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสาร ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ โดยเฉพาะการปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง เช่น เส้นทางเดินรถ จุดต้นทางปลายทาง จุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร เวลาการเดินรถ อัตราค่าโดยสาร จำนวนเที่ยววิ่ง จำนวนรถในแต่ละเส้นทาง รวมถึงการให้บริการอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารในระหว่างการเดินทาง

2) เป็นเครื่องมือในการควบคุมดูแลผู้ประจำรถซึ่งได้แก่ พนักงานขับรถ ผู้เก็บค่าโดยสาร ผู้บริการ และนายตรวจ ให้ปฏิบัติหน้าที่ภายใต้บทบัญญัติของกฎหมาย เช่น การได้รับใบอนุญาต ผู้ประจำรถที่ถูกต้องตามประเภทหรือชนิดต่าง ๆ ซึ่งกฎหมายบังคับไว้ การให้บริการที่ดี การแสดงกริยามารยาทที่สุภาพเรียบร้อย การแต่งกายที่ถูกต้องตามกฎหมายกระทรวง การปฏิบัติหน้าที่ให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารในระหว่างการเดินทาง เป็นต้น

3) อำนวยความสะดวกและความปลอดภัยให้กับประชาชนเกี่ยวกับสถานที่หยุดหรือ จอดรถโดยสารประจำทาง

4) เป็นแหล่งข้อมูลข่าวสารท้องถิ่นนั้น ๆ ซึ่งสถานีขนส่งผู้โดยสารจัดตั้งอยู่ เช่น การให้บริการข้อมูลข่าวสารแหล่งท่องเที่ยว หรือสถานที่อื่น ๆ ที่สำคัญของท้องถิ่น

5) พัฒนาท้องถิ่นให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยด้านการขนส่งและสร้างความเจริญเติบโตให้กับพื้นที่ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

- สถานีขนส่งผู้โดยสารประเภทจัดตั้ง

สถานีขนส่งผู้โดยสารประเภทนี้ เอกชนผู้ได้รับใบอนุญาตจะเป็นผู้บริหารงานเองทั้งหมด แต่กรมการขนส่งทางบกจะต้องแต่งตั้งนายสถานีไปกำกับดูแล เพื่อให้การดำเนินงานของสถานีเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกฎหมาย

ใบอนุญาตจัดตั้งสถานีมีอายุ 20 ปี ค่าธรรมเนียม 100,000.-บาท (หนึ่งแสนบาทถ้วน)

ประเภทของสถานีขนส่ง จำแนกตามหน่วยงานที่รับผิดชอบ ในประเทศไทยมีสถานีขนส่งรวมทั้งหมด 103 แห่ง โดยแยกประเภทการดำเนินการ ดังนี้

1) กรมการขนส่งทางบกดำเนินการ จำนวน 75 แห่ง

- ปัจจุบันได้ถ่ายโอนให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จำนวน 69 แห่ง

- อยู่ระหว่างการดำเนินการถ่ายโอน จำนวน 6 แห่ง

- 2) บขส.ดำเนินการ จำนวน 8 แห่ง
- 3) เอกชนดำเนินการ จำนวน 18 แห่ง
- 4) เทศบาลดำเนินการ จำนวน 2 แห่ง

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

ชื่อ ว่าที่ร้อยตรีสมบัติ พรหมสุวรรณค์

เกิด 3 เดือนกันยายน พุทธศักราช 2519

ที่อยู่ปัจจุบัน 82/739 ถนนประชาชื่น แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900

ประวัติการศึกษา

พ.ศ. 2535 มัธยมศึกษาปีที่ 4 (สายวิทย์-คณิต) โรงเรียนโยธินบูรณะ

พ.ศ. 2539 ปวส. สาขา ช่างไฟฟ้ากำลัง สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล วิทยาเขตนนทบุรี

พ.ศ. 2541 คบ. สาขาช่างอุตสาหกรรมไฟฟ้า สถาบันราชภัฏพระนคร

พ.ศ. 2542 อสบ. สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ