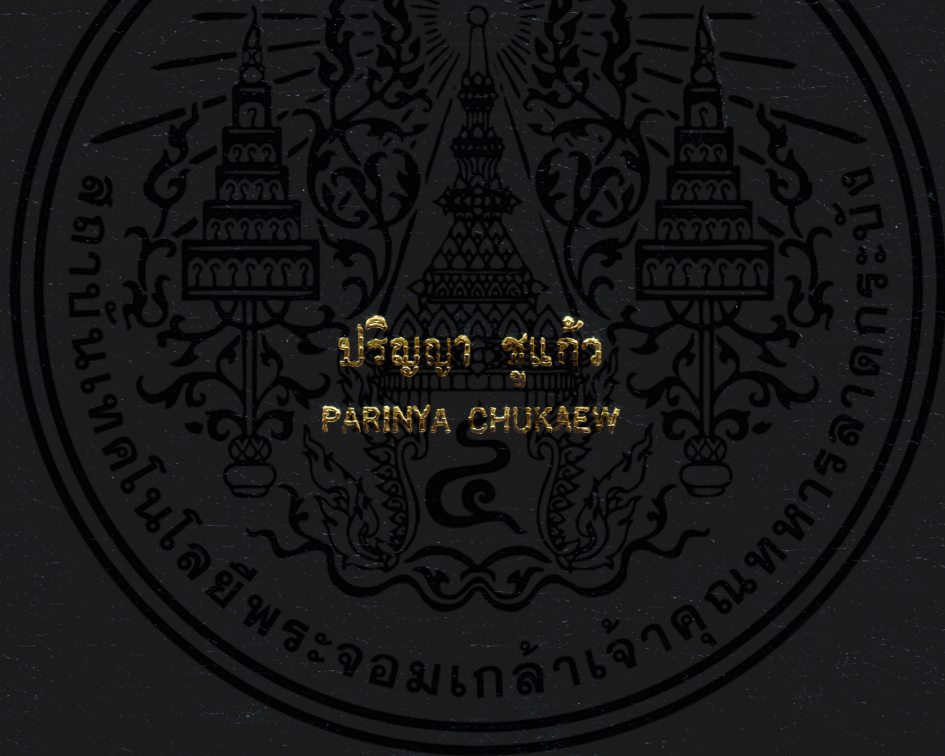


การศึกษาเคสบ้านพักผู้ปฏิบัติงานรถไฟในกรุงเทพมหานคร  
เพื่อการอนุรักษ์และพัฒนา  
กรณีศึกษา นิคมรถไฟจิตรลดา มักระสัน และ ก.ม. 11

THE STUDY OF THE STATE RAILWAY OF THAILAND WELFARE  
HOUSING IN BANGKOK FOR CONSERVATION AND DEVELOPMENT  
THE CASES OF CHITRALADA, MAKKASAN  
AND KOH MOH 11 COMMUNITIES



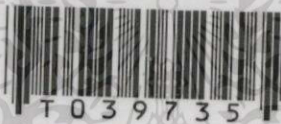
วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต  
สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม  
บัณฑิตวิทยาลัย  
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

พ.ศ. 2544

ISBN 974-548-069-3

การศึกษานิคมบ้านพักผู้ปฏิบัติงานรถไฟในกรุงเทพมหานคร  
เพื่อการอนุรักษ์และพัฒนา  
กรณีศึกษา นิคมรถไฟจิตรลดา มั๊กกะสัน และ ก.ม. 11

THE STUDY OF THE STATE RAILWAY OF THAILAND WELFARE  
HOUSING IN BANGKOK FOR CONSERVATION AND DEVELOPMENT  
THE CASES OF CHITRALADA, MAKKASAN  
AND KOH MOH 11 COMMUNITIES



ปริญญา ชูแก้ว  
PARINYA CHUKAEW

เลขหมู่.....  
เลขทะเบียน **39735**  
วัน, เดือน, ปี **21 ส.ย. 2544**

.b.....  
.i.....

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต  
สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม  
บัณฑิตวิทยาลัย  
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง  
พ.ศ. 2544

ISBN 974-648-069-3

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

THE STUDY OF THE STATE RAILWAY OF THAILAND WELFARE  
HOUSING IN BANGKOK FOR CONSERVATION AND DEVELOPMENT  
THE CASES OF CHITRALADA, MAKKASAN  
AND KOH MOH 11 COMMUNITIES



A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT  
OF THE REQUIREMENT FOR THE DEGREE OF  
MASTER OF URBAN AND REGIONAL PLANNING  
IN URBAN AND ENVIRONMENTAL PLANNING  
SCHOOL OF GRADUATE STUDIES  
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

2001

ISBN 974-648-069-3

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีก้นำไปใช้



COPYRIGHT 2001

SCHOOL OF GRADUATE STUDIES

KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**บัณฑิตวิทยาลัย**  
**สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง**  
**ใบรับรองวิทยานิพนธ์**

หัวข้อวิทยานิพนธ์      การศึกษานิคมนบ้านพักผู้ปฏิบัติงานรถไฟในกรุงเทพมหานคร เพื่อการอนุรักษ์  
และพัฒนา กรณีศึกษา นิคมรถไฟจิตรลดา มั๊กกะสัน และ ก.ม. 11  
THE STUDY OF THE STATE RAILWAY OF THAILAND  
WELFARE HOUSING IN BANGKOK FOR CONSERVATION  
AND DEVELOPMENT THE CASES OF CHITRALADA,  
MAKKASAN AND KOH MOH 11 COMMUNITIES

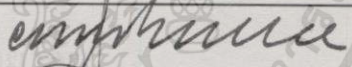
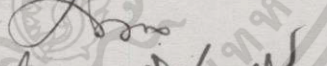
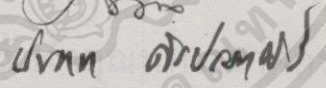
ชื่อนักศึกษา              นายปริญญา      ชูแก้ว

รหัสประจำตัว              41063006

ปริญญา                      การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต

สาขาวิชา                  การวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม

อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์      ผศ.ดร.ยงชนิษฐ์      พิมลเสถียร

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์		ลายมือชื่อ
ผศ.ดร.ยงชนิษฐ์	พิมลเสถียร	
ผศ.ดร.นพดล	สหชัยเสรี	
ดร.นันทนา	ศิริประกาศศิริ	

วัน/เดือน/ปี ที่สอบ 1 กุมภาพันธ์ 2544 เวลา 11.00 น. เป็นต้นไป

สถานที่สอบ ณ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

บัณฑิตวิทยาลัยรับรองแล้ว

(รศ.ดร.บุญวัฒน์      อัทชู)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

วันที่ ๑1 เดือน ๒ พ.ศ. ๒๕๔๔

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หัวข้อวิทยานิพนธ์	การศึกษานิคมน้ำบ้านพักผู้ปฏิบัติงานรถไฟในกรุงเทพมหานคร เพื่อการอนุรักษ์และพัฒนา
นักศึกษา	ภรณ์ศึกษา นิคมรถไฟจิตรลดา มักกะสัน และ ก.ม.11
รหัสประจำตัว	นายปริญญา ชูแก้ว
ปริญญา	41063006
สาขาวิชา	การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต
พ.ศ.	การวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม
อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์	2544
	ผู้ช่วยศาสตราจารย์.ดร.ยงธนิศร์ พิมลเสถียร

### บทคัดย่อ

ตลอดระยะเวลา 30 ปีที่ผ่านมา ในขณะที่การพัฒนากรุงเทพมหานครเป็นไปอย่างรวดเร็ว และต่อเนื่อง นิคมรถไฟจิตรลดา มักกะสัน และ ก.ม.11 ยังคงรักษาบทบาทสำคัญในการบรรเทา การขาดแคลนที่พักอาศัยให้กับพนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยบางส่วนและครอบครัว และสามารถดำรงรักษาบ้านพักซึ่งส่วนใหญ่สร้างด้วยไม้ที่มีลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่สอดคล้องกับ สภาพภูมิประเทศและการใช้สอย รวมทั้งมีความงดงามในลักษณะพื้นถิ่นอีกด้วย

อย่างไรก็ตาม โครงการพัฒนาขนาดใหญ่ของรัฐบาลและการรถไฟแห่งประเทศไทย เช่น โครงการศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนร่วมที่ย่านมักกะสันและย่านพลโยธิน อาจทำให้เกิดการ เปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพ และมีผลกระทบต่อสภาพสังคมเศรษฐกิจ รวมทั้งคุณภาพการพัก อาศัยของพนักงานและครอบครัวในพื้นที่นิคมรถไฟทั้ง 3 แห่ง อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

จากประเด็นปัญหา จึงเป็นเหตุผลสำคัญการศึกษานิคมรถไฟทั้ง 3 แห่ง โดยการเก็บรวบรวม ข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลด้านกายภาพ ระบบสาธารณูปโภคและสภาพแวดล้อมทั่วไป ประเด็น ทางเศรษฐกิจสังคม รวมทั้งนโยบายการพัฒนาพื้นที่และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยมีเป้าหมายเพื่อ หาแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่รวมทั้งอาคารพักอาศัยได้ด้วย

ผลการศึกษา พบว่าแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนา มีความแตกต่างกันตามลักษณะและ ข้อจำกัดของพื้นที่ โดยนิคมรถไฟจิตรลดาซึ่งตั้งอยู่ในเขตควบคุมความสูงที่ห้ามสร้างอาคารสูงเกิน 12 เมตร ซึ่งข้อบัญญัตินี้ทำให้ไม่สามารถพัฒนาพื้นที่แบบความหนาแน่นสูงตามศักยภาพของพื้นที่ ได้ นอกจากนี้อาคารพักอาศัยไม้ส่วนใหญ่อยู่ในสภาพทรุดโทรมโดยเฉพาะกลุ่มบ้านแถวของคณงาน และสภาพแวดล้อมทั่วไปของชุมชนกำลังเสื่อมถอยลง ดังนั้นแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ที่ มีความเป็นไปได้ คือ การประยุกต์ใช้กระบวนการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง โดยการย้ายพนักงานรถไฟ และครอบครัวทั้งหมดไปพักอาศัยในนิคมรถไฟแห่งใหม่ที่มีสภาพอาคารและสิ่งแวดล้อมที่ดีกว่า

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แล้วเปลี่ยนประโยชน์ใช้สอยของพื้นที่ จากการพักอาศัยมาเป็นสวนสาธารณะและพิพิธภัณฑสถาน  
พิพิธภัณฑ์ โดยการปฏิสังขรณ์และการปรับปรุงพื้นที่อาคารพักอาศัยไม่บางส่วนให้มีสภาพที่ดี แล้ว  
เปลี่ยนประโยชน์ใช้สอยอาคารเหล่านี้จากการพักอาศัยเป็นกิจกรรมอย่างอื่น เช่น พิพิธภัณฑ์ ศูนย์  
ข้อมูล หรือร้านขายของ

นิคมรถไฟมักกะสัน การรถไฟแห่งประเทศไทยมีแนวทางการพัฒนาพื้นที่เป็นศูนย์การค้า  
และอาคารพักอาศัย ตามแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ย่านโรงงานมักกะสัน ดังนั้นแนวทางการ  
อนุรักษ์และพัฒนาที่มีความเป็นไปได้ คือ การผนวกการอนุรักษ์อาคารพักอาศัยไม่บางส่วนเข้าไว้  
กับแผนพัฒนาพื้นที่ โดยนิคมรถไฟมักกะสัน เสนอให้บูรณะปรับปรุงพื้นที่และอาคารพักอาศัยไม่  
บางส่วนรอบๆ บึง แล้วเปลี่ยนประโยชน์ใช้สอยอาคารเหล่านี้เป็นร้านอาหารหรือร้านขายของ

ส่วนนิคมรถไฟ ก.ม. 11 การรถไฟแห่งประเทศไทยมีแนวทางการพัฒนาพื้นที่เป็นศูนย์  
ประชุมนานาชาติ อาคารสำนักงานและอาคารพักอาศัย ตามแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ย่านพหล  
โยธิน ดังนั้นแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ที่มีความเป็นไปได้ คือ พัฒนาพื้นที่ตามแผนแม่  
บทที่วางไว้ โดยอาคารพักอาศัยไม่บางส่วนที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมให้ย้ายไปยังนิคมรถไฟ  
จิตรลดาซึ่งเสนอให้เป็นสวนสาธารณะและพิพิธภัณฑสถานพิพิธภัณฑ์

อย่างไรก็ตามแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนา นิคมรถไฟทั้ง 3 แห่ง จะสามารถดำเนินการได้  
จำเป็นต้องอาศัยการให้ข้อมูลทางวิชาการที่ถูกต้องแก่ผู้จัดทำแผนการพัฒนา ทั้งจากรัฐบาล การ  
รถไฟแห่งประเทศไทยและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ให้ตระหนักถึงความสำคัญของนิคมรถไฟด้าน  
การพักอาศัย และคุณค่าทางสถาปัตยกรรมของอาคารพักอาศัยไม่

Thesis Title The Study of The State Railway of Thailand Welfare Housing in Bangkok for Conservation and Development  
The Cases of Chitralada, Makkasan and Koh Moh 11 Communities

Student Mr.Parinya Chukaew

Student ID. 41063006

Degree Master of Urban and Regional Planning

Programme Urban and Environment Planning

Year 2001

Thesis Advicer Assistant Professor Dr.Yongtanit Pimonsathean

### ABSTRACT

During the past 30 years, while Bangkok has been developed and modernized, Chitralada, Makkasan and Koh Moh 11 communities were playing an important role to alleviate the problem of housing shortage for workers of the State Railway of Thailand (SRT) and their families. Moreover, the communities also keep many old timber houses which were built in a unique style that is suitable for tropical climate.

However, the government's mega projects like redevelopment on the SRT's lands and the Intermodal project could make some changes to the built environment and the quality of living of the residents in the communities.

As a matter of problem, it is necessary to study the communities' existing conditions by collecting data and analyzing data on physical, utilities and general environment, socioeconomic issues and implications of these old-valued houses to derive solutions for future development and conservation.

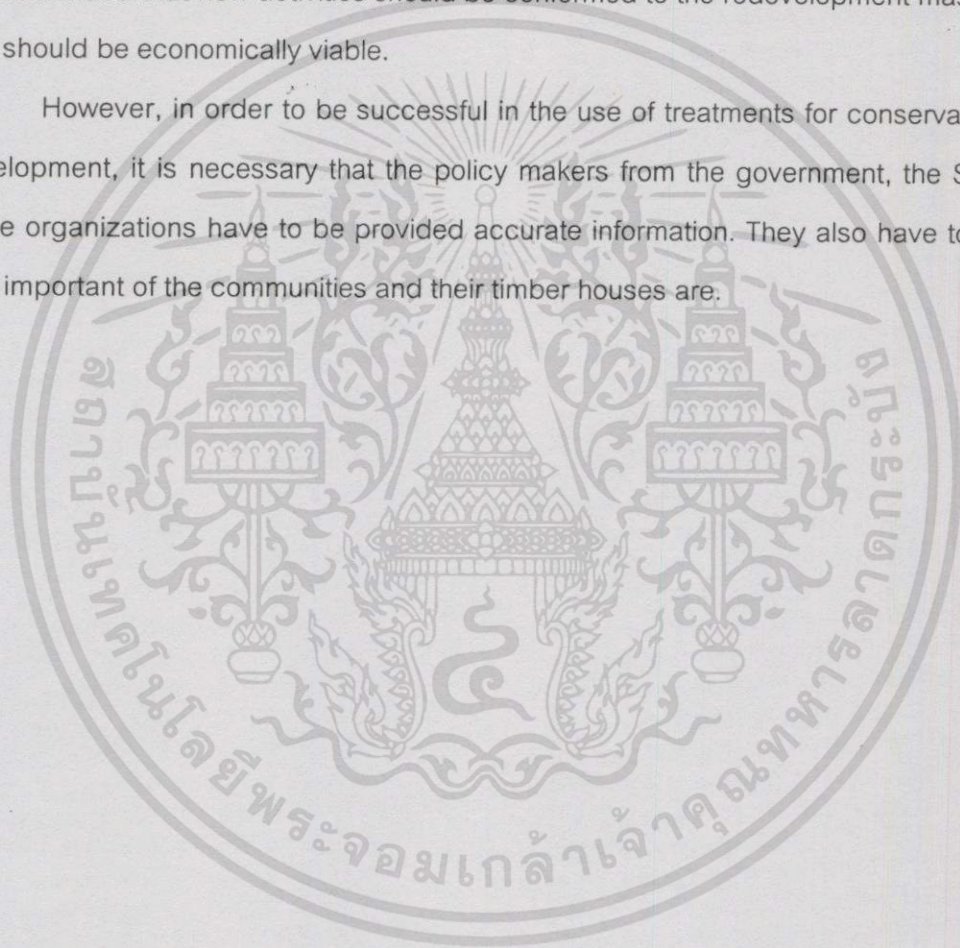
According to the study, it reveals that various suitable treatments to preserve the structures and appearance of the timber houses should be applied to different sites and situations. In Chitralada community where height control exists and most of timber row houses have poor condition. Changing land use from residential area to be urban park and the SRT museum can be possible, the treatment of restoration, rehabilitation and adaptive re-use should be done.

In Makkasan and Koh Moh 11 communities, the treatments of rehabilitation, relocation and adaptive re-use are recommended. This is because both communities

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และแจ้งอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

cover large areas, the large-scaled redevelopment project could be separated into many phases and development zones. Hence the area that contains timber houses and nice atmosphere could be improved via rehabilitation scheme. In some cases, it is needed to relocate the important houses to the new place that have better environment and leave the original area for redevelopment. In most cases, former residents of the SRT housing might be relocated to the new place. Therefore, adaptive re-use is appropriate and should be worked in association with relocation and rehabilitation. Further, it is recommended that new activities should be conformed to the redevelopment master plan and should be economically viable.

However, in order to be successful in the use of treatments for conservation and development, it is necessary that the policy makers from the government, the SRT and relate organizations have to be provided accurate information. They also have to realize how important of the communities and their timber houses are.



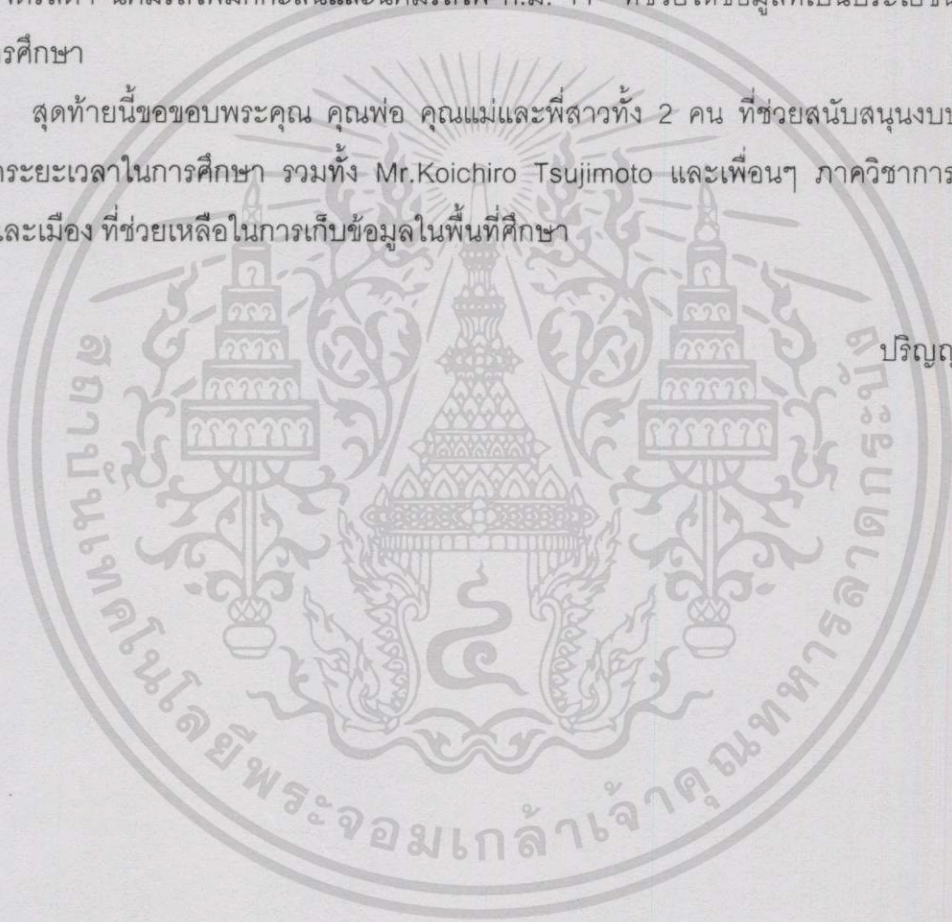
## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยความกรุณาจาก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ยงธนิศร์ พิมลเสถียร อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นพดล สหชัยเสรี และ ดร.นันทนา ศิริประภาศิริ ที่คอยให้คำปรึกษาในการศึกษาครั้งนี้

ขอขอบพระคุณเจ้าหน้าที่กองประชาสัมพันธ์ กองสถาปัตยกรรม ฝ่ายบริหารทรัพย์สินและฝ่ายการช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย ตลอดจนพนักงานรถไฟและครอบครัวบางส่วนในนิคมรถไฟจิตรลดา นิคมรถไฟมักกะสันและนิคมรถไฟ ก.ม. 11 ที่ช่วยให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการศึกษา


สุดท้ายนี้ขอขอบพระคุณ คุณพ่อ คุณแม่และพี่สาวทั้ง 2 คน ที่ช่วยสนับสนุนงบประมาณตลอดระยะเวลาในการศึกษา รวมทั้ง Mr.Koichiro Tsujimoto และเพื่อนๆ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง ที่ช่วยเหลือในการเก็บข้อมูลในพื้นที่ศึกษา

ปริญญญา ชูแก้ว



# สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย .....	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ .....	III
กิตติกรรมประกาศ .....	V
สารบัญ .....	VI
สารบัญตาราง .....	IX
สารบัญภาพ .....	XI
บทที่ 1 บทนำ .....	1
1.1 ความเป็นมาและความจำเป็นของการศึกษา .....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา .....	2
1.3 ข้อตกลงเบื้องต้นของการศึกษา .....	2
1.4 ขอบเขตของการศึกษา .....	3
1.5 ขั้นตอนของการศึกษา .....	4
1.6 คำจำกัดความที่ใช้ในการศึกษา .....	7
1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา .....	8
บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรมแนวความคิดที่เกี่ยวข้อง .....	9
2.1 แนวคิดการอนุรักษ์ชุมชนเก่า .....	9
2.2 แนวคิดด้านที่พักอาศัยของผู้มีรายได้น้อย .....	14
2.3 แนวคิดเกี่ยวกับคุณภาพการพักอาศัย .....	20
2.4 แนวคิดการวิเคราะห์ทางนโยบาย .....	22
บทที่ 3 ระเบียบวิธีการวิจัย .....	25
3.1 การคัดเลือกพื้นที่ศึกษา .....	25
3.2 การกำหนดขนาดประชากรและการคัดเลือกตัวอย่าง .....	28
3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล .....	30
3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล .....	32
3.5 สรุปผลและเสนอแนะ .....	33

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา แลพ้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4 ลักษณะทางสถาปัตยกรรมและคุณภาพการพักอาศัย .....	34
4.1 พัฒนาการนิคมบ้านพักผู้ปฏิบัติงานรถไฟในกรุงเทพมหานคร .....	34
4.2 พื้นที่ศึกษา .....	35
4.3 รูปแบบอาคารพักอาศัยไม้ .....	42
4.4 สภาพอาคารพักอาศัยไม้ .....	54
4.5 การต่อเติมและพื้นที่ใช้สอยภายในอาคารพักอาศัยไม้ .....	58
4.6 คุณค่าทางสถาปัตยกรรมอาคารพักอาศัยไม้ .....	68
4.7 มาตรฐานอาคารพักอาศัยไม้ .....	72
4.8 ระบบสาธารณูปโภคและสภาพแวดล้อมทั่วไป .....	74
4.9 ระบบสุขาภิบาล .....	77
4.10 สภาพเศรษฐกิจสังคมของครัวเรือนในอาคารพักอาศัยไม้ .....	80
4.11 ความคิดเห็นด้านการพักอาศัยของครัวเรือนในอาคารพักอาศัยไม้ .....	88
บทที่ 5 นโยบายการพัฒนาพื้นที่และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง .....	90
5.1 นโยบายทางด้านกายภาพ .....	90
5.2 นโยบายการบริหารจัดการ .....	95
5.3 นโยบายทางการเมือง .....	96
5.4 ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร .....	98
บทที่ 6 สรุปผลและเสนอแนะ .....	99
6.1 สรุปประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา .....	99
6.1.1 ประเด็นทางด้านกายภาพ .....	99
6.1.2 ประเด็นทางด้านคุณภาพการพักอาศัย .....	101
6.1.3 ประเด็นทางด้านนโยบายการพัฒนาพื้นที่และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง .....	102
6.2 ทางเลือกการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ศึกษา .....	103
6.3 การประเมินทางเลือกการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ศึกษา .....	105
6.4 แนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ศึกษา .....	105

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
6.5 เสนอแนะ .....	107
บรรณานุกรม .....	110
ภาคผนวก: แบบสอบถามที่ใช้ในการศึกษา .....	113
ประวัติผู้เขียน .....	118



# สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1 แสดงระบบจัดหาที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อยในเอเชีย .....	17
2.2 แสดงจำนวน (หน่วย) ที่อยู่อาศัยทั้งหมดในตลาดของกรุงเทพมหานคร .....	19
2.3 แสดงจำนวนชุมชนแออัดของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล .....	20
3.1 แสดงการเลือกพื้นที่ศึกษา .....	27
3.2 แสดงจำนวนอาคารพักอาศัยไม่ในพื้นที่ศึกษา .....	28
3.3 แสดงจำนวนครัวเรือนที่พักอาศัยในอาคารพักอาศัยไม่ในพื้นที่ศึกษา .....	29
3.4 แสดงจำนวนกลุ่มตัวอย่างอาคารพักอาศัยไม่ในพื้นที่ศึกษา .....	29
3.5 แสดงจำนวนกลุ่มตัวอย่างครัวเรือนที่พักอาศัยในอาคารพักอาศัยไม่ในพื้นที่ศึกษา .....	30
3.6 แสดงตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา .....	31
4.1 แสดงจำนวนอาคารพักอาศัยไม่ที่สร้างก่อนการเปลี่ยนแปลงการปกครอง .....	42
4.2 แสดงจำนวนอาคารพักอาศัยไม่ที่สร้างหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครองที่เหลืออยู่ .....	43
4.3 สรุปรูปแบบอาคารพักอาศัยไม่ที่สร้างหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง .....	52
4.4 แสดงสภาพอาคารพักอาศัยไม่ในพื้นที่ศึกษา .....	58
4.5 แสดงพื้นที่ใช้สอยภายในอาคารพักอาศัยไม่ก่อนการต่อเติม .....	59
4.6 แสดงพื้นที่ใช้สอยภายในอาคารพักอาศัยไม่หลังการต่อเติม .....	59
4.7 แสดงการเปรียบเทียบพื้นที่ใช้สอยภายในอาคารพักอาศัยไม่ก่อนและหลังการต่อเติม .....	60
4.8 แสดงระดับคุณค่าทางสถาปัตยกรรมอาคารพักอาศัยไม่ในพื้นที่ศึกษา .....	68
4.9 แสดงพื้นที่ใช้สอยในอาคารพักอาศัยไม่ที่สร้างหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง .....	73
4.10 แสดงสัดส่วนร้อยละความพึงพอใจการให้บริการระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ศึกษา .....	76
4.11 แสดงสัดส่วนร้อยละของแหล่งที่มาของน้ำใช้ในครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา .....	77
4.12 แสดงสัดส่วนร้อยละของแหล่งที่มาของน้ำดื่มในครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา .....	78
4.13 แสดงสัดส่วนร้อยละของการใช้ส้วมของครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา .....	79
4.14 แสดงลักษณะประชากรของผู้ตอบแบบสอบถาม .....	80
4.15 แสดงรายได้เฉลี่ยต่อเดือน (บาท) ของครัวเรือนที่พักอาศัยในอาคารพักอาศัยไม่ .....	82
4.16 แสดงรายได้เฉลี่ยต่อเดือน (บาท) ของครัวเรือนตามรูปแบบอาคารพักอาศัยไม่ .....	82
4.17 แสดงรายจ่ายเฉลี่ยต่อเดือน (บาท) ของครัวเรือนที่พักอาศัยในอาคารพักอาศัยไม่ .....	83
4.18 แสดงรายจ่ายเฉลี่ยต่อเดือน (บาท) ของครัวเรือนตามรูปแบบอาคารพักอาศัยไม่ .....	83

## สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.19 แสดงขนาดของควัวเรือนโดยเฉลี่ย (คน) ในพื้นที่ศึกษา .....	85
4.20 แสดงสัดส่วนร้อยละของสถานภาพการครองครองที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษา .....	86
4.21 แสดงสัดส่วนร้อยละของระยะเวลาที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษา .....	87
4.22 แสดงสัดส่วนร้อยละของการพบปะพูดคุยกับเพื่อนบ้าน .....	87
4.23 แสดงสัดส่วนร้อยละความพึงพอใจด้านการพักอาศัยในพื้นที่ศึกษา .....	88
6.1 แสดงสภาพอาคารพักอาศัยไม้ที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมแตกต่างกันในพื้นที่ศึกษา	100
6.2 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประเด็นปัญหาและเทคนิควิธีการอนุรักษ์ .....	103
6.2 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาคารพักอาศัยไม้และเทคนิควิธีการอนุรักษ์ .....	104



# สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1.1 แสดงกรอบการศึกษา .....	5
1.2 แสดงขั้นตอนการศึกษา .....	6
3.1 แสดงที่ตั้งนิคมรถไฟในกรุงเทพมหานคร .....	26
4.1 ก แสดงที่ตั้งของนิคมรถไฟจิตรลดา นิคมรถไฟมักกะสันและนิคมรถไฟ ก.ม. 11 .....	38
4.1 ข แสดงผังบริเวณของนิคมรถไฟจิตรลดา .....	39
4.1 ค แสดงผังบริเวณของนิคมรถไฟมักกะสัน .....	40
4.1 ข แสดงผังบริเวณของนิคมรถไฟ ก.ม. 11 .....	41
4.2 ก แสดงรูปแบบอาคารพักอาศัยในนิคมรถไฟจิตรลดา .....	44
4.2 ข แสดงรูปแบบอาคารพักอาศัยในนิคมรถไฟมักกะสัน .....	45
4.2 ค แสดงรูปแบบอาคารพักอาศัยในนิคมรถไฟ ก.ม. 11 .....	46
4.3 ก แสดงบ้านเดี่ยวสำหรับวิศวกรนำบัตรการเขต 1 และบ้านเดี่ยวสำหรับรองวิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา .....	47
4.3 ข แสดงบ้านเดี่ยวสำหรับหัวหน้ากองจัดการการเดินรถเขต 1 และบ้านเดี่ยวสำหรับผู้อำนวยการฝ่ายระบบข้อมูล .....	48
4.3 ค แสดงบ้านเดี่ยวสำหรับสารวัตรบำรุงทางกรุงเทพ และบ้านเดี่ยวสำหรับสารวัตรเดินรถกรุงเทพ .....	49
4.3 ข แสดงบ้านเดี่ยวสำหรับรองวิศวกรใหญ่ด้านการพัฒนา และบ้านเดี่ยวสำหรับรองผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ .....	50
4.3 ง แสดงบ้านแฝดสำหรับสารวัตรบำรุงทางกรุงเทพ และบ้านแฝดสำหรับสารวัตรเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ .....	51
4.4 ก แสดงสภาพอาคารพักอาศัยในนิคมรถไฟจิตรลดา .....	55
4.4 ข แสดงสภาพอาคารพักอาศัยในนิคมรถไฟมักกะสัน .....	56
4.4 ค แสดงสภาพอาคารพักอาศัยในนิคมรถไฟ ก.ม. 11 .....	57
4.5 ก แสดงการต่อเติมพื้นที่ใช้สอยอาคารพักอาศัยไม้ แบบบ้านเดี่ยวชั้น 2 ชนิด บ.8 .....	61
4.5 ข แสดงการต่อเติมพื้นที่ใช้สอยอาคารพักอาศัยไม้ แบบบ้านเดี่ยวชั้น 3 ชนิด บ.9 .....	62
4.5 ค แสดงการต่อเติมพื้นที่ใช้สอยอาคารพักอาศัยไม้ แบบบ้านแถวชั้น 3 ชนิด บ.2 .....	63

## สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
4.5 ชม แสดงการต่อเติมพื้นที่ใช้สอยอาคารพักอาศัยไม้ แบบบ้านแถวชั้น 4 ชนิด บ.3	.....64
4.5 ง แสดงการต่อเติมพื้นที่ใช้สอยอาคารพักอาศัยไม้ แบบบ้านแถวชั้น 5 ชนิด บ.11	.....65
4.5 จ แสดงการต่อเติมพื้นที่ใช้สอยอาคารพักอาศัยไม้ แบบบ้านแถวชั้นจิตวา	.....66
4.5 ฉ แสดงการต่อเติมพื้นที่ใช้สอยอาคารพักอาศัยไม้ แบบบ้านแถวคณงานบำรุงทาง	.....67
4.6 ก แสดงคุณค่าทางสถาปัตยกรรมอาคารพักอาศัยไม้ในนิคมรถไฟจิตรลดา	.....69
4.6 ข แสดงคุณค่าทางสถาปัตยกรรมอาคารพักอาศัยไม้ในนิคมรถไฟมักกะสัน	.....70
4.6 ค แสดงคุณค่าทางสถาปัตยกรรมอาคารพักอาศัยไม้ในนิคมรถไฟ ก.ม. 11	.....71
4.7 แสดงแผนภูมิขนาดของครัวเรือนในอาคารพักอาศัยไม้	.....85
5.1 แสดงการพัฒนาศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนร่วม มักกะสัน	.....91
5.2 แสดงการพัฒนาย่านพหลโยธิน	.....93
5.3 แสดงการพัฒนาย่านโรงงานมักกะสัน	.....94
5.4 แสดงการพัฒนาย่านสถานีรถไฟธนบุรี	.....97
6.1 แสดงผังเสนอแนะการอนุรักษ์และพัฒนานิคมรถไฟจิตรลดา	.....108
6.2 แสดงผังเสนอแนะการอนุรักษ์และพัฒนานิคมรถไฟมักกะสัน	.....109

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความจำเป็นของการศึกษา

นิคมบ้านพักผู้ปฏิบัติงานการรถไฟแห่งประเทศไทย ในกรุงเทพมหานคร เป็นรูปแบบที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยในเมืองรูปแบบหนึ่ง ซึ่งจากการศึกษาของ Sholomo Angel ในปี ค.ศ. 1977 ได้จัดให้อยู่ในระบบการจัดการที่อยู่อาศัย (Housing Delivery System) ประเภทที่อยู่อาศัยที่จัดสร้างให้กับพนักงานโดยองค์กรจ้างงาน (The Employee Housing Subsystem) ในรูปแบบบ้านพักสวัสดิการ ซึ่งนิคมรถไฟเหล่านี้มีประวัติศาสตร์ที่ยาวนาน ตั้งแต่เริ่มมีการก่อสร้างทางรถไฟสายแรกในประเทศไทยระหว่างกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดนครราชสีมา เมื่อปี พ.ศ. 2434 ในขณะที่การรถไฟแห่งประเทศไทยยังคงมีฐานะเป็นกรมรถไฟ สังกัดกระทรวงโยธาธิการ โดยนิคมรถไฟทั้งหมดจะตั้งอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟซึ่งกระจายตัวตลอดเส้นทางรถไฟในกรุงเทพมหานคร และช่วยให้พนักงานรถไฟซึ่งส่วนใหญ่ปฏิบัติงานด้านการเดินรถ ด้านเครื่องกล และการซ่อมบำรุงทาง สามารถเดินทางไปทำงานในสถานีรถไฟได้สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น เช่น นิคมรถไฟวัดดวงแขซึ่งอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) นิคมรถไฟมักกะสัน นิคมรถไฟจิดรลดา นิคมรถไฟ ก.ม. 11 และนิคมรถไฟบางกอกน้อย

ตลอดระยะเวลา 30 ปีที่ผ่านมา ในขณะที่การพัฒนากรุงเทพมหานครเป็นไปอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง นิคมรถไฟเหล่านี้ยังคงบทบาทสำคัญในด้านการบรรเทาการขาดแคลนที่อยู่อาศัยให้กับพนักงานและครอบครัวเหมือนเช่นในอดีตที่ผ่านมา และสามารถดำรงรักษาอาคารพักอาศัยซึ่งส่วนใหญ่สร้างด้วยไม้ ที่มีลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่สอดคล้องกับการใช้สอย สภาพภูมิอากาศแบบร้อนชื้นในประเทศไทย รวมทั้งความงามในลักษณะพื้นถิ่นอีกด้วย อย่างไรก็ตามแรงกดดันการพัฒนากรุงเทพมหานครในปัจจุบัน โดยเฉพาะโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ของรัฐบาลในพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เช่น โครงการปรับปรุงสถานีรถไฟธนบุรีและการก่อสร้างตึกอับติเหตุของโรงพยาบาลศิริราช โครงการศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนร่วมที่ย่านพหลโยธิน และย่านโรงงานมักกะสัน จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพและสภาพแวดล้อมในพื้นที่นิคมรถไฟบางแห่ง และมีผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจสังคม รวมทั้งคุณภาพการพักอาศัยของพนักงานและครอบครัวอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ และที่สำคัญอีกประการหนึ่งอาคารพักอาศัยบางส่วนที่ยังคงมีคุณค่าทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรม โดยเฉพาะอาคารพักอาศัยที่สร้างด้วยไม้ที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว

อาจต้องมีการรื้อถอน เพื่อใช้พื้นที่ในการพัฒนาตามโครงการดังกล่าว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น เมื่อนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากความเป็นมาและประเด็นปัญหาข้างต้น จึงเป็นเหตุผลของผู้ศึกษาในการศึกษานิคม บ้านพักผู้ปฏิบัติงานรถไฟในกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะศึกษาด้านลักษณะทางสถาปัตยกรรมอาคารพักอาศัยไม้ เช่น ด้านรูปแบบและสภาพของอาคาร ด้านคุณภาพชีวิตและความต้องการด้านการพักอาศัยของพนักงานรถไฟและครอบครัวที่อยู่อาศัยในอาคารพักอาศัยไม้ รวมทั้งนโยบายการพัฒนาที่ดินและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยมีเป้าหมายของการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เพื่อเสนอแนวทางในการอนุรักษ์และพัฒนานิคมรถไฟใน 3 บริเวณ คือ นิคมรถไฟจิตรลดา นิคมรถไฟมักกะสันและนิคมรถไฟ ก.ม. 11 ที่มีความสอดคล้องกับคุณค่าทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมของบ้านพักสวัสดิการที่สร้างด้วยไม้ และความต้องการในการพัฒนาเมืองสมัยใหม่ซึ่งเป็นนโยบายของการรถไฟแห่งประเทศไทย

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

จากความเป็นมาและประเด็นปัญหา สามารถกำหนดวัตถุประสงค์การศึกษาได้ดังนี้ คือ

- 1.2.1 ศึกษาลักษณะทางสถาปัตยกรรมอาคารพักอาศัยไม้ในพื้นที่ศึกษา ด้านรูปแบบ วัสดุ อายุ สภาพ จำนวนชั้น พื้นที่ใช้สอยและกิจกรรมภายในอาคาร เพื่อจัดประเภทของอาคาร และ พิจารณาคุณค่าทางสถาปัตยกรรม
- 1.2.2 ศึกษาคุณภาพการพักอาศัย ความพึงพอใจของผู้ที่อยู่อาศัยในอาคารพักอาศัยไม้
- 1.2.3 ศึกษาสภาพสังคมเศรษฐกิจครัวเรือนของผู้ที่อยู่อาศัยในอาคารพักอาศัยไม้
- 1.2.4 ทบทวนนโยบายการพัฒนาที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยในพื้นที่ศึกษา
- 1.2.5 เสนอแนะแนวทางเพื่อการอนุรักษ์และพัฒนานิคมบ้านพักผู้ปฏิบัติงานรถไฟ

## 1.3 ข้อยกเว้นเบื้องต้นของการศึกษา

แนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่นิคมรถไฟมักกะสันและนิคมรถไฟ ก.ม. 11 ที่นำเสนอในการศึกษานี้ จะตั้งอยู่ภายใต้เงื่อนไขการดำเนินการพัฒนาที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามโครงการระบบขนส่งมวลชนร่วมที่ยานมักกะสันและยานพหลโยธิน ซึ่งโครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของแผนวิสาหกิจ การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2540 - 2544 นั่นคือ การพัฒนาตามโครงการดังกล่าว จะต้องรื้อบ้านพักสวัสดิการในนิคมรถไฟมักกะสันและนิคมรถไฟ ก.ม. 11 ทั้งหมดเพื่อพัฒนาพื้นที่เป็นศูนย์การค้า ศูนย์ธุรกิจนานาชาติ รวมทั้งอาคารพักอาศัย โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยจะจัดสร้างอาคารพักอาศัยให้กับพนักงานรถไฟและครอบครัวในพื้นที่นิคมรถไฟแห่งใหม่ เพื่อทดแทนอาคารพักอาศัยเดิมที่ถูกรื้อ พร้อมด้วยระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่มีมาตรฐาน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วนนิคมรถไฟจิตรลดา เป็นพื้นที่ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่มียุทธศาสตร์การพัฒนาที่ดินเหมือนที่นิคมรถไฟมักกะสันและนิคมรถไฟ ก.ม. 11 ดังนั้น แนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ที่น่าเสนอ จึงไม่มีอิทธิพลของแผนแม่บทการพัฒนาในส่วนของการสรุปผลและข้อเสนอแนะ

#### 1.4 ขอบเขตการศึกษา

ขอบเขตของการศึกษา แบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ ขอบเขตทางด้านพื้นที่ ขอบเขตทางด้านเนื้อหา และขอบเขตทางด้านแนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา

1.4.1 ขอบเขตทางด้านพื้นที่ คือ นิคมบ้านพักผู้ปฏิบัติงานรถไฟในกรุงเทพมหานคร 3 แห่ง คือ นิคมรถไฟจิตรลดา นิคมรถไฟมักกะสันและนิคมรถไฟ ก.ม. 11 โดยนิคมรถไฟทั้ง 3 แห่งนี้ ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตเมืองชั้นในและชั้นกลาง ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงในด้านต่างๆ ซึ่งเกิดจากการพัฒนาและการขยายตัวของกรุงเทพมหานครมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน โดยภายในนิคมรถไฟเหล่านี้ประกอบด้วยอาคารพักอาศัยไม้ที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว มีรูปแบบทางสถาปัตยกรรมแตกต่างกันหลายรูปแบบ ซึ่งอาคารพักอาศัยไม้เหล่านี้มีความสำคัญในการศึกษาด้านสถาปัตยกรรมรวมทั้งการดำเนินการด้านจัดการที่อยู่อาศัยในรูปแบบบ้านพักสวัสดิการ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย มาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันได้

1.4.2 ขอบเขตทางด้านเนื้อหา จะขึ้นอยู่กับลักษณะของข้อมูลซึ่งเป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่วางไว้ โดยแบ่งเนื้อหาออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้ คือ

1. ลักษณะทางสถาปัตยกรรม จะศึกษาพัฒนาการของอาคารพักอาศัยไม้ ด้านสภาพ รูปแบบ จำนวนชั้น อายุอาคาร วัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง พื้นที่ใช้สอยและกิจกรรมภายในอาคาร โดยข้อมูลที่ได้จะใช้ในการประเมินคุณค่าทางสถาปัตยกรรม และใช้ในการวิเคราะห์เพื่อเสนอแนวทางการอนุรักษ์อาคารพักอาศัยไม้เหล่านี้ ด้วยเทคนิคและวิธีการที่เหมาะสม

2. ด้านคุณภาพการพักอาศัยของพนักงานการรถไฟและครอบครัว โดยจะทำการศึกษามาตรฐานของอาคารพักอาศัยไม้ ความพอเพียงของระบบสาธารณูปโภค เช่น ระบบไฟฟ้า การระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม ด้านระบบสุขาภิบาล เช่น การใช้น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภคภายในครัวเรือน รวมทั้งสภาพสังคมเศรษฐกิจครัวเรือนและความคิดเห็นของผู้อยู่อาศัยในด้านการพักอาศัย โดยข้อมูลที่ได้จะใช้ในการประเมินและวิเคราะห์ถึงระดับคุณภาพการอยู่อาศัยของพนักงานการรถไฟและครอบครัวในพื้นที่นิคมรถไฟทั้ง 3 แห่ง และมีความสำคัญในการเสนอแนวทางการปรับปรุงคุณภาพในด้านต่างๆ ให้มีมาตรฐานที่ดีขึ้น

3. ด้านนโยบายการพัฒนาที่ดินและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยจะทำการศึกษานโยบายทางด้านกายภาพ การบริหารจัดการ ด้านการเมือง และข้อบัญญัติของกรุงเทพมหานคร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

พ.ศ. 2526 เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงใช้อาคารบางชนิด หรือ บางประเภท โดยข้อมูลที่ได้จะใช้ในการประเมินและวิเคราะห์ถึงความเป็นไปได้และข้อจำกัดในการอนุรักษ์พื้นที่และอาคารพักอาศัยไม้

1.4.3 ขอบเขตทางด้านแนวความคิดที่เกี่ยวข้อง แบ่งเป็น 4 กลุ่ม คือ แนวคิดการอนุรักษ์ชุมชนเก่า แนวคิดด้านที่พักอาศัยของผู้มีรายได้น้อย แนวคิดเกี่ยวกับคุณภาพการพักอาศัย และแนวคิดการวิเคราะห์ทางนโยบาย โดยแนวคิดเหล่านี้มีความสำคัญในด้านเป็นข้อมูลพื้นฐานที่ใช้ในศึกษาและวิเคราะห์ทางเลือกเพื่อเสนอแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนานิคมรถไฟ

## 1.5 ขั้นตอนของการศึกษา

ขั้นตอนของการศึกษา จะดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้ คือ

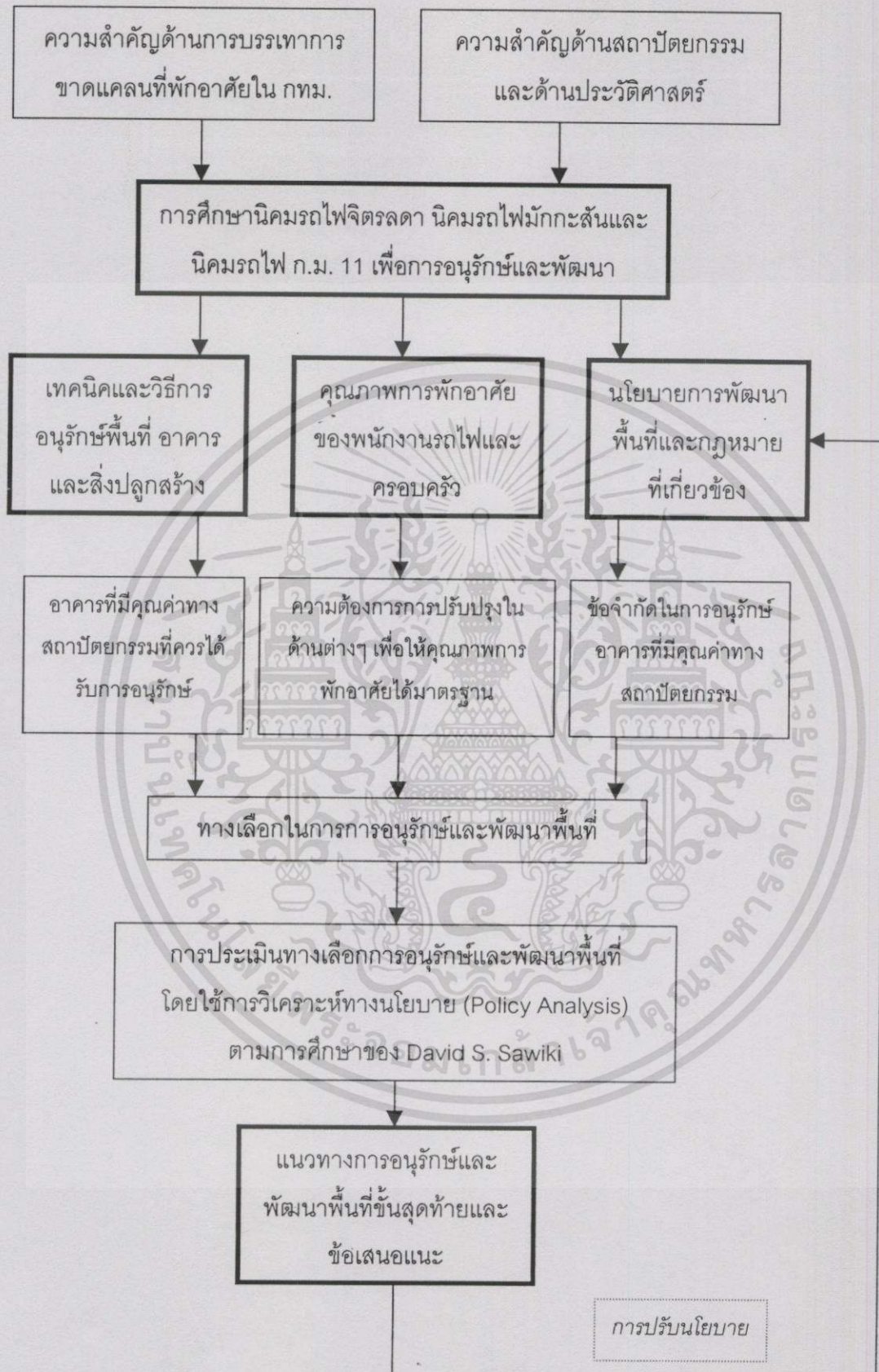
1.5.1 ศึกษาแนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา และศึกษาปัญหาที่เกิดขึ้นภายในนิคมรถไฟทั้ง 3 แห่ง เบื้องต้น

1.5.2 สร้างกรอบการศึกษา ซึ่งได้มาจากการทบทวนวรรณกรรมและแนวความคิดที่เกี่ยวข้อง โดยมุ่งเน้นการศึกษาด้านลักษณะทางสถาปัตยกรรม สภาพสังคมเศรษฐกิจ คุณภาพชีวิตและความคิดเห็นด้านการพักอาศัยของพนักงานและครอบครัว รวมทั้งนโยบายการพัฒนาที่ดินในพื้นที่ศึกษาและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

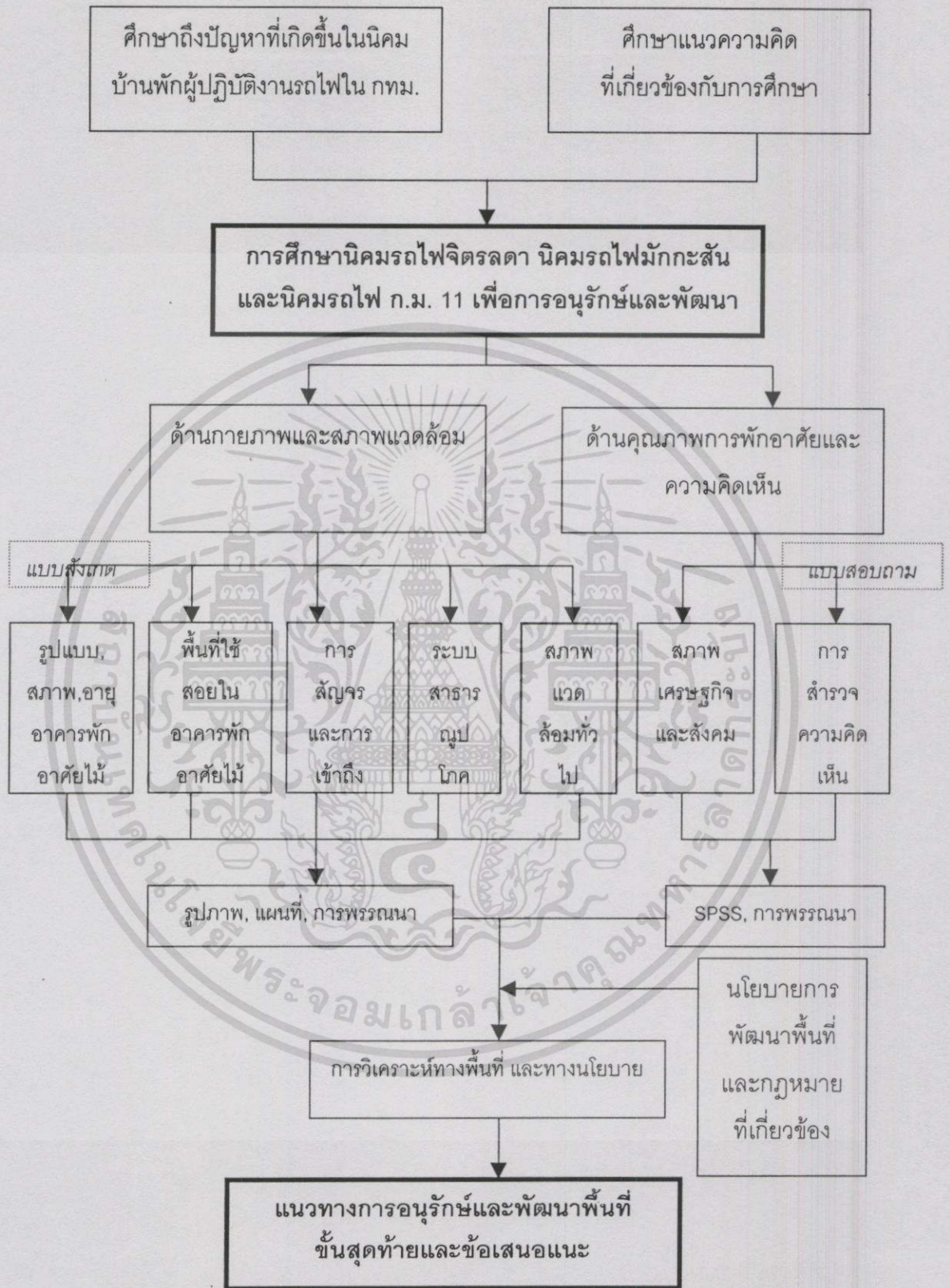
1.5.3 กำหนดตัวแปรและจัดทำแบบสอบถามสำหรับการศึกษาด้านสังคมเศรษฐกิจในครัวเรือนและความคิดเห็นด้านการพักอาศัย จัดทำแผนผังของพื้นที่ศึกษาสำหรับการสำรวจแบบสังเกต (Observation Sheet) ในด้านลักษณะทางสถาปัตยกรรมอาคารพักอาศัยไม้และสภาพแวดล้อมทั่วไป ระบบสาธารณูปโภคและสุขาภิบาล

1.5.4 เก็บรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลในแต่ละด้าน ผลสรุปที่ได้จากการวิเคราะห์จะใช้ในการเสนอแนวทางการอนุรักษ์อาคารพักอาศัยไม้และพัฒนาพื้นที่นิคมรถไฟ

โดยกรอบการศึกษาและขั้นตอนการศึกษา สามารถสรุปได้ ดังภาพที่ 1.1 และ 1.2



ภาพที่ 1.1 แสดงกรอบการศึกษา เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 1.2 แสดงขั้นตอนการศึกษา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## 1.6 คำจำกัดความที่ใช้ในการศึกษา

คำจำกัดความที่ใช้ในการศึกษาค้างนี้ ประกอบด้วย

1.6.1 อาคารที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรม หมายถึง อาคารที่บ่งบอกหรือแสดงออกถึงคุณค่าทางศิลปกรรมและสถาปัตยกรรม คุณค่าทางด้านอายุ คุณค่าทางด้านประวัติศาสตร์ของสถานที่นั้นๆ

1.6.2 ที่อยู่อาศัย หมายถึง สถานที่ที่สมาชิกในครัวเรือนใช้เป็นที่อยู่อาศัย โดยไม่คำนึงถึงลักษณะการจัดแต่งหรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่อยู่อาศัยอาจจะเป็นห้องห้องเดียว บ้านหนึ่งหลัง บ้านสองหลังหรือมากกว่า ซึ่งใช้เป็นที่อยู่อาศัยของครัวเรือนขนาดใหญ่ ตึกแถว ห้องแถว ห้องชุด เรือ แพ

1.6.3 บ้านเดี่ยว หมายถึง อาคารที่ใช้เป็นที่อยู่อาศัยสำหรับ 1 หลังต่อ 1 ครัวเรือน มีที่ว่างระหว่างรั้วหรือแนวเขตที่ดินกับตัวอาคารด้านหน้า ด้านหลัง และด้านข้างทั้ง 2 ด้าน มีทางเข้าออกของบ้านโดยเฉพาะ

1.6.4 บ้านแฝด หมายถึง อาคารที่ใช้เป็นที่อยู่อาศัยก่อสร้างติดต่อกันสองบ้าน มีผนังร่วมแบ่งอาคารเป็นบ้าน มีที่ว่างระหว่างรั้วหรือแนวเขตที่ดินกับตัวอาคารด้านหน้า ด้านหลัง และด้านข้าง ของแต่ละบ้าน และมีทางเข้าออกของแต่ละบ้านแยกจากกันเป็นสัดส่วน

1.6.5 บ้านแถว หมายถึง ห้องแถวหรือตึกแถวที่ใช้เป็นที่อยู่อาศัย ซึ่งมีที่ว่างด้านหน้าและด้านหลังระหว่างรั้วหรือแนวเขตที่ดินกับตัวอาคารแต่ละคูหา

1.6.6 ครัวเรือนหนึ่งคน หมายถึง บุคคลคนเดียวซึ่งหุงหาอาหารและจัดหาสิ่งอุปโภคและบริโภคที่จำเป็นแก่การครองชีพ โดยไม่เกี่ยวกับผู้ใดซึ่งอาจพำนักอยู่ในเคหสถานเดียวกัน

1.6.7 ครัวเรือนหลายคน หมายถึง ครัวเรือนที่มีบุคคลตั้งแต่ 2 คน ขึ้นไปร่วมกันจัดหาและใช้สิ่งอุปโภคบริโภคที่จำเป็นแก่การครองชีพร่วมกัน บุคคลที่มาอยู่ร่วมกันในครัวเรือนอาจจะเป็นญาติหรือไม่เป็นญาติกันก็ได้ ซึ่งได้แก่

1. บุคคลที่มีความสัมพันธ์ฉันท์ญาติมาอยู่อาศัยด้วยกัน หรืออยู่แบบครอบครัว
2. บุคคลที่ไม่มีความสัมพันธ์ฉันท์ญาติไม่เกิน 5 คน มาอาศัยอยู่ด้วยกัน ช่วยกันจ่ายค่าที่พัก ให้นับเป็นครัวเรือนส่วนบุคคล 1 ครัวเรือน
3. กลุ่มคนงานที่นายจ้างจัดให้อยู่อาศัยร่วมกัน มีจำนวนไม่เกิน 5 คน ถือเป็น 1 ครัวเรือนส่วนบุคคล
4. ครัวเรือนที่มีบุคคลตั้งแต่ 6 คนขึ้นไปมาอยู่ร่วมกัน ซึ่งบุคคลเหล่านั้นจะต้องมีบุคคลที่เป็นญาติกันตั้งแต่ 4 คน ขึ้นไป หรือเป็นญาติไม่เกิน 3 คน แต่มีคนเดียวหนึ่งรับผิดชอบค่าใช้จ่ายของคนทั้งหมด ถือเป็นครัวเรือนส่วนบุคคล 1 ครัวเรือน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

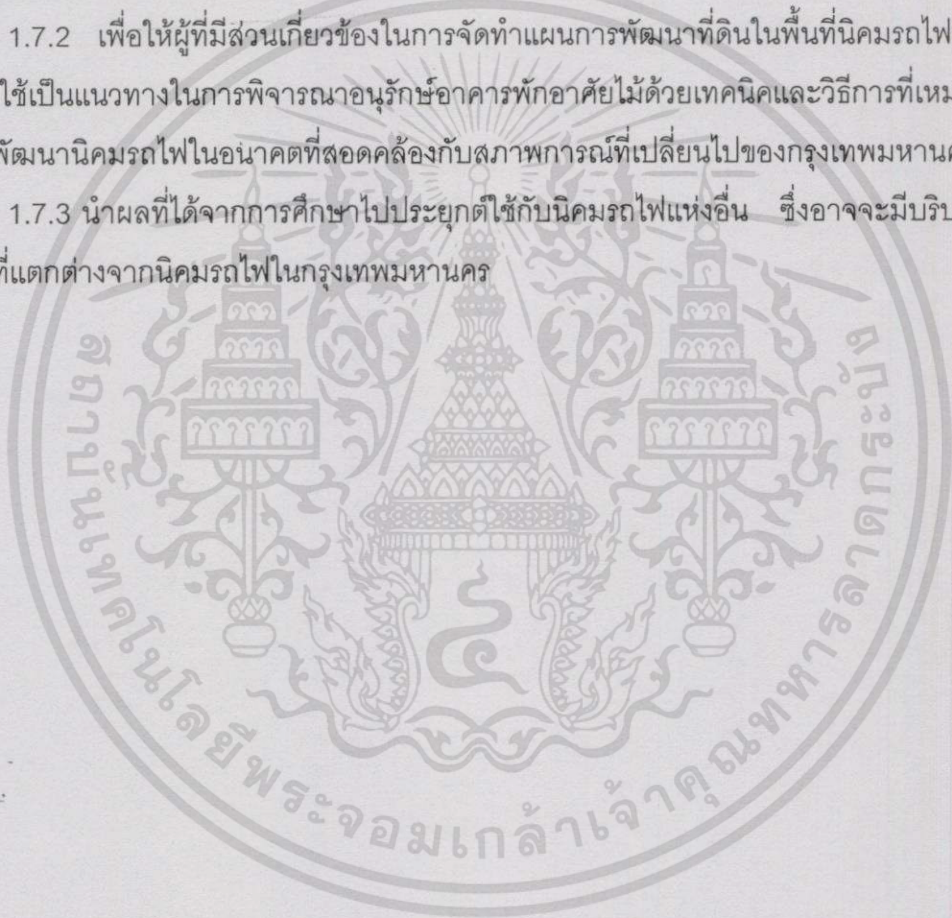
1.6.8 หัวหน้าครัวเรือน หมายถึง ผู้ที่เป็นที่ยอมรับนับถือของสมาชิกอื่นในครัวเรือน โดยยกย่องให้เป็นหัวหน้า อาจจะเป็นผู้รับผิดชอบทางการเงินและสวัสดิการของครัวเรือนหรือไม่ก็ตาม

## 1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

1.7.1 ทราบถึงลักษณะและคุณค่าทางสถาปัตยกรรมของอาคารพักอาศัยไม้ คุณภาพการพักอาศัยและความพึงพอใจของผู้ที่อยู่อาศัยในอาคารพักอาศัยไม้ รวมทั้งสภาพสังคม เศรษฐกิจครัวเรือนและความคิดเห็นด้านการพักอาศัยของพนักงานรถไฟและครอบครัว

1.7.2 เพื่อให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการจัดทำแผนการพัฒนาที่ดินในพื้นที่นิคมรถไฟทั้ง 3 แห่ง ใช้เป็นแนวทางในการพิจารณาอนุรักษ์อาคารพักอาศัยไม้ด้วยเทคนิคและวิธีการที่เหมาะสม รวมทั้งพัฒนานิคมรถไฟในอนาคตที่สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปของกรุงเทพมหานคร

1.7.3 นำผลที่ได้จากการศึกษาไปประยุกต์ใช้กับนิคมรถไฟแห่งอื่น ซึ่งอาจจะมีบริบทและปัญหาที่แตกต่างจากนิคมรถไฟในกรุงเทพมหานคร



## บทที่ 2

### การทบทวนวรรณกรรมและแนวความคิดที่เกี่ยวข้อง

การทบทวนวรรณกรรมและแนวความคิดที่เกี่ยวข้อง มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการเสนอประเด็นการศึกษาและวิเคราะห์ประเด็นในด้านต่างๆ โดยมีเป้าหมายการศึกษาเพื่อเสนอแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนานิคมรถไฟ สำหรับแนวคิดที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้แบ่งออกเป็น 4 แนวคิดหลัก ดังนี้ คือ

1. แนวคิดการอนุรักษ์ชุมชนเก่า จะอธิบายถึงเหตุผลและความสำคัญของการอนุรักษ์ชุมชนเก่า แนวทางและเทคนิคที่ใช้ในการอนุรักษ์ชุมชนเก่า รวมทั้งอาคารและสิ่งปลูกสร้าง ซึ่งแนวคิดนี้จะใช้ในการพิจารณาเปรียบเทียบความเป็นไปได้ในการอนุรักษ์นิคมรถไฟ โดยเฉพาะอาคารพักอาศัยไม้ที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว
2. แนวคิดด้านที่พักอาศัยของผู้มีรายได้น้อย จะอธิบายถึงระบบการจัดการที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยในทวีปเอเชียและกรุงเทพมหานคร ซึ่งแนวคิดนี้จะใช้อธิบายสถานภาพและลักษณะของบ้านพักสวัสดิการ การรถไฟแห่งประเทศไทย
3. แนวคิดเกี่ยวกับคุณภาพการพักอาศัย จะอธิบายถึงความต้องการพื้นฐานในการพักอาศัยของประชาชน ซึ่งคุณภาพการพักอาศัยมีความสัมพันธ์กับสภาวะเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือน มาตรฐานที่พักอาศัยและความพอเพียงของระบบสาธารณูปโภค
4. แนวคิดการวิเคราะห์ทางนโยบาย จะอธิบายถึงเทคนิคและวิธีการในการวิเคราะห์ข้อมูลและประเมินทางเลือกในการจัดทำนโยบายและแผนซึ่งเกี่ยวข้องกับกระบวนการวางผัง ซึ่งแนวคิดนี้จะใช้ในการพิจารณาความเป็นไปได้ในการอนุรักษ์และพัฒนานิคมรถไฟขั้นสุดท้าย

#### 2.1 แนวคิดการอนุรักษ์ชุมชนเก่า

การศึกษาแนวคิดการอนุรักษ์ชุมชนเก่า มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นแนวทางในการสำรวจพื้นที่และประเมินคุณค่าทางสถาปัตยกรรมของอาคารและสิ่งปลูกสร้างในนิคมรถไฟ 3 แห่ง คือ นิคมรถไฟจิตรลดา นิคมรถไฟมักกะสันและนิคมรถไฟ ก.ม. 11 โดยจะศึกษาถึงความสำคัญและเหตุผลของการอนุรักษ์ชุมชนเก่า ข้อมูลพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง เทคนิคและวิธีการในการอนุรักษ์ชุมชนเก่า ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จะช่วยในการวิเคราะห์ประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ ช่วยในการตัดสินใจเพื่อเสนอแนวทางการอนุรักษ์นิคมรถไฟ รวมทั้งอาคารและสิ่งปลูกสร้างในแนวทางที่เหมาะสม สอดคล้องกับความต้องการการพัฒนาพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Sandra Manley and Richaval Guise (1998: 72 - 73) มีความเห็นว่า ชุมชนเก่าซึ่งส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ในพื้นที่เขตเมืองชั้นในของประเทศต่างๆในโลก จะเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญต่อเมือง ในด้านการพักอาศัย ด้านสังคมเศรษฐกิจ รวมทั้งด้านประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรม มาตั้งแต่อดีตและอาจต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน โดยผู้เขียนทั้ง 2 ให้ความเห็นว่าชุมชนเก่าเหล่านี้ควรได้รับการอนุรักษ์ด้วยแนวทาง เทคนิคและวิธีการที่เหมาะสม

โดย Henry Sanoff (1978: 44 - 45) ได้ให้เหตุผลของการอนุรักษ์พื้นที่ชุมชนเก่ารวมทั้งอาคารเก่าที่มีคุณค่าและความสำคัญทางสถาปัตยกรรม ไว้ 4 ประการ คือ

1. เพื่อความทรงจำทางวัฒนธรรม (Cultural Memory) เนื่องจากการรักษาอาคารเก่า คือการรักษาหลักฐานทางกายภาพในเชิงประวัติศาสตร์ที่ถ่ายทอดคุณค่าและความสามารถของบรรพบุรุษ ให้คนในยุคปัจจุบันและอนาคตได้ศึกษาและชื่นชม

2. เพื่อรักษาปฏิสัมพันธ์ในชุมชน (Successful Proxemics) ซึ่งความสัมพันธ์นี้จะเกิดขึ้นได้อย่างสมบูรณ์เมื่อมีความสมดุลระหว่างคน กิจกรรมและสภาพแวดล้อมภายใน ซึ่งความสัมพันธ์นี้อาจถูกรบกวนจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ได้ ดังนั้นการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมของชุมชนเก่าจะช่วยป้องกันปัญหานี้ได้และคงไว้ซึ่งปฏิสัมพันธ์ในชุมชน

3. เพื่อรักษาความหลากหลายของสภาพแวดล้อม (Environmental Diversity) ซึ่งช่วยให้สามารถคงลักษณะพื้นดินและช่วยรักษาฝีมือช่างเอาไว้ได้ ชุมชนเก่าไม่จำเป็นต้องพึ่งพาลักษณะการผลิตและเทคโนโลยีระดับสูงมากนัก ทำให้การไหลออกของเงินทุนและทรัพยากรน้อยลง

4. เพื่อผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ (Economic Gain) เนื่องจากประหยัดค่าใช้จ่ายในการสร้างอาคารใหม่ขึ้นมาหากอาคารเก่ายังมีสภาพดีอยู่และชุมชนเก่าที่ได้รับการอนุรักษ์ไว้จะสามารถใช้เป็นทรัพยากรทางการท่องเที่ยวได้อีกทางหนึ่งด้วย

เมื่อผู้ศึกษาเพื่อจัดทำนโยบายและแผนพัฒนา ได้พิจารณาถึงเหตุผลและความสำคัญที่จะอนุรักษ์พื้นที่ชุมชนเก่าแห่งหนึ่งแห่งใดแล้ว Nahoum Cohen (1999: 266 - 270) ได้เสนอว่า ผู้ศึกษาควรจะศึกษาถึงข้อมูลพื้นฐานในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับชุมชนเก่านั้นให้ครบทุกด้าน ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จะช่วยให้ผู้ศึกษาสามารถวิเคราะห์ถึงประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่และตัดสินใจในการเสนอแนวทางการอนุรักษ์ชุมชนเก่าในแนวทางที่เหมาะสม โดยข้อมูลเหล่านี้ ประกอบด้วย

1. กรรมสิทธิ์การครอบครองที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง
2. การใช้ประโยชน์ที่ดิน
3. สภาพ รูปแบบ อายุ วัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างและกิจกรรมภายในอาคาร เพื่อใช้ในการ

พิจารณาคูณค่าทางสถาปัตยกรรมของอาคาร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4. ที่ตั้งของชุมชน โครงข่ายการคมนาคมและการเข้าถึง
  5. สภาพสังคมเศรษฐกิจของครัวเรือน เช่น ระดับรายได้ของครัวเรือน ขนาดของครัวเรือน
  6. ลักษณะการให้บริการระบบสาธารณูปโภคในชุมชน เช่น ระบบไฟฟ้า ระบบประปา
- นอกจากนี้ควรพิจารณาถึงนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ชุมชนเก่า ทั้งของภาครัฐและเอกชนด้วย ซึ่งการศึกษาข้อมูลการพัฒนาพื้นที่นี้จะช่วยให้ผู้ศึกษาใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการประเมินข้อจำกัดและความเป็นไปได้ในการอนุรักษ์ชุมชนเก่า

ในปัจจุบัน สำหรับเมืองเก่า Bernard M. Feilden อ้างโดย Polladach (1995: 27 - 28) ได้ให้หลักการในแง่ของการวางแผนอนุรักษ์เมืองประวัติศาสตร์ (Method of Planning Approach to Historic City) ไว้ 4 ประการ คือ

1. การผนวกการอนุรักษ์เข้าไว้ในแผนพัฒนาเมือง (Integrated Conservation) กลวิธีที่ใช้ในการวางแผนพื้นที่ประวัติศาสตร์ในเมือง ประกอบไปด้วยเทคนิคทางด้านอนุรักษ์และฟื้นฟู รวมทั้งการจัดหาบริการสาธารณะ ที่ช่วยส่งเสริมคุณภาพของพื้นที่ในระยะยาว โดยมีการวางแผนร่วมกับผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ และมีการออกกฎหมายข้อบังคับและการกำหนดมาตรฐานในการปฏิบัติ
2. การควบคุมการเปลี่ยนแปลง (Control of Change) โดยจัดทำมาตรการควบคุมการพัฒนาที่มีมากเกินไป โดยการกำหนดขนาดและรูปแบบอาคาร การจำกัดปริมาณการจราจรและจัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสม
3. การออกแบบสิ่งก่อสร้างเพิ่มเติม (Infill Design) โดยนำหลักการออกแบบชุมชนเมืองและความงามของเมืองมาประยุกต์ใช้
4. การบริหารจัดการ (Administrative Actions) ต้องได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานท้องถิ่นและหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งออกกฎหมายและมาตรการควบคุมและสนับสนุนให้ปฏิบัติตามแผนการอนุรักษ์ที่ได้จัดทำไว้

ในระดับของเมือง มักพบว่าการอนุรักษ์เมืองจะกระทำในบริเวณที่เป็นเมืองเก่าซึ่งมักตั้งอยู่ในเขตชั้นในสุดของเมือง ซึ่งในความเป็นจริงไม่อาจใช้การอนุรักษ์อย่างเดียวได้เนื่องจากมีลักษณะและองค์ประกอบแตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ เทคนิคที่ใช้กับการจัดการเมืองเก่าจึงมีได้หลายเทคนิค โดย Wilfred Burns (1963: 14 - 15) และ Chapin and Kaiser (1979: 271 - 275) ได้ให้ความหมายของเทคนิคเหล่านี้ ดังนี้

1. Urban Renewal หมายถึง กระบวนการ (Process) ที่พื้นที่ขนาดใหญ่ของเมือง เช่น ศูนย์กลางเมืองค่อยๆ ปรับตัวของมันทีละน้อย จนทำให้ลักษณะของพื้นที่เปลี่ยนไปจากเดิม ทั้งนี้เพื่อตอบสนองความต้องการของสังคมที่เปลี่ยนแปลงไปตามยุคสมัย หรืออีกนัยหนึ่งหมายความถึง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การวางแผนพื้นที่เสื่อมโทรมให้กลับมาใช้ได้ใหม่ โดยใช้เทคนิคและวิธีการต่างๆ ไม่ว่าจะ เป็น Redevelopment, Rehabilitation หรือ Conservation แล้วแต่ความเหมาะสมของพื้นที่

2. Urban Redevelopment หมายถึง กระบวนการซึ่งเกี่ยวข้องกับการสะสม รื้อ ที่ดินและอาคารที่เสื่อมโทรมลง ให้มีโครงสร้างใหม่ทั้งหมดโดยกระทำตามแผนที่ได้เตรียมไว้ ซึ่งโครงสร้างใหม่นี้จะมีความแตกต่างโดยสิ้นเชิงกับโครงสร้างเดิมก่อนที่จะมีการทำใหม่ นอกจากนี้ยังรวมไปถึงการปรับปรุงหรือการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินและการกระจายตัวของประชากรเดิม ให้มีรูปแบบใหม่ด้วย ซึ่งกระบวนการของ Urban Redevelopment ถือว่าเป็นเทคนิคหนึ่งของ Urban Renewal ที่เน้นถึงการรื้อโครงสร้างเก่าออกหมด แล้วสร้างโครงสร้างใหม่ขึ้นมาให้มีความแตกต่างจากโครงสร้างเดิม ทั้งนี้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการรองรับ (Capacity) ให้มีสภาพที่เหมาะสมกับความต้องการในยุคนี้ๆ

3. Rehabilitation หมายถึง การปรับปรุงพื้นที่เมืองเดิมที่กำลังเสื่อมโทรมให้กลับมาใช้ได้ใหม่อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้อาจรวมถึงมาตรการต่างๆ ด้วย เช่น มาตรการลดความหนาแน่นของประชากรลง การเวนคืนกลุ่มอาคารและพื้นที่รกร้าง การซ่อมแซมและการบูรณะใหม่ การปรับปรุงสาธารณูปโภค การตัดถนนใหม่ การจัดสวนสาธารณะและแม้กระทั่งการทำความสะอาดในพื้นที่

4. Conservation หมายถึง การสงวนรักษาพื้นที่ที่ยังมีสภาพดีในแง่ของการใช้ที่ดินและจำนวนประชากร แต่ต้องการมาตรการป้องกันที่เป็นระบบอย่างต่อเนื่องเพื่อรักษาสภาพอันดีนั้นไว้ และอาจต้องการการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานหรือบริการสาธารณะที่เหมาะสมด้วย ซึ่งเทคนิคและวิธีการที่นำมาใช้จะขึ้นอยู่กับข้อมูลพื้นฐานในด้านต่างๆ

นอกจากการพิจารณาอนุรักษ์ด้านพื้นที่แล้ว Henry Sanoff (1978: 46 - 48) และ Bernard M. Feilden (1994: 8 - 12) ยังเสนอว่าควรมีการการอนุรักษ์อาคารและสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ โดยเทคนิคและวิธีการที่เหมาะสมด้วย ซึ่งผู้เขียนทั้ง 2 ได้ให้ความหมายของเทคนิคและวิธีการเหล่านี้ไว้ดังนี้ คือ

1. Conservation (การอนุรักษ์) หมายถึง การฟื้นฟู (Rehabilitation) อาคารใดๆก็ตาม ไม่ว่าจะด้วยเหตุผลของคุณค่าทางประวัติศาสตร์หรือเหตุผลอื่นๆก็ได้ โดยจะเน้นวิธีการทำให้สามารถรักษาโครงสร้างของอาคารให้อยู่ได้ การอนุรักษ์จะช่วยรักษารูปลักษณ์ภายนอกของอาคารไว้ได้ แต่ไม่จำเป็นต้องเข้มงวดกับวิธีการว่าจะถูกต้องตามหลักฐานทางประวัติศาสตร์ หรือมีการรักษาโครงสร้างแบบถูกต้องตามของเดิมทั้งหมด

2. Preservation (การสงวนรักษา) หมายถึง การปรับปรุงฟื้นฟู (Rehabilitation) การปฏิสังขรณ์ (Restoration) อาคารที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ (Historically Significant Buildings) การดำเนินการสงวนรักษานั้น จะต้องเคร่งครัดและมีหลักฐานที่ถูกต้องเพื่อที่จะให้ได้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ลักษณะของอาคารทั้งภายนอกและบางครั้งรวมถึงภายในด้วย ที่เหมือนโครงสร้างและรูปแบบเดิมทุกประการ เทคนิควิธีการต่างๆ เพื่อการสงวนรักษาที่ถูกต้องนั้นมีหลายวิธีการ ดังนี้

2.1 Rehabilitation (การปรับปรุงฟื้นฟู) หมายถึง การสงวนรักษาบริเวณ กลุ่มของอาคารหรือสิ่งก่อสร้าง ให้รอดพ้นจากการเสื่อมสลาย ผุพัง หรือเปลี่ยนรูปไปโดยการทำ ความสะอาด (Cleaning) การเสริมความแข็งแรง (Strengthening) การเพิ่มเติมส่วนประกอบใหม่ (Addition of Modern Elements) หรือวิธีการอื่นๆ ที่คล้ายคลึงกัน วิธีการ Rehabilitation ยังรวมถึง การรักษาอาคารให้มีอายุยืนยาวโดยทำให้มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างอาคารเดิมน้อยที่สุด

2.2 Restoration (การปฏิสังขรณ์) หมายถึง การสงวนรักษาอาคาร บริเวณ หรือกลุ่มของอาคารหรือสิ่งก่อสร้าง ให้มีรูปลักษณะเหมือนในอดีตในสมัยใดสมัยหนึ่งที่ได้มีการกำหนดไว้ การปฏิสังขรณ์จะต้องอาศัยการค้นคว้า วิจัย และข้อมูล ทางประวัติศาสตร์ที่แท้จริง เพื่อให้ได้รูป ลักษณะที่เหมือนอาคารเดิมมากที่สุด

2.3 Adaptive use (การเปลี่ยนประโยชน์ใช้สอย) หมายถึง การสงวนรักษาอาคาร บริเวณ หรือกลุ่มของอาคารหรือสิ่งก่อสร้าง โดยการเปลี่ยนประโยชน์ใช้สอยจากเดิมที่ล้าสมัยมา เป็นกิจกรรมร่วมสมัย ให้เป็นไปตามความต้องการของสังคมหรือชุมชน เพื่อให้มีคุณค่าทาง เศรษฐกิจมากพอที่จะรักษาอาคารนั้นไว้ได้ การเปลี่ยนประโยชน์ใช้สอยอาคารอาจดำเนินการร่วมกับ Restoration หรือ Rehabilitation ก็ได้

2.4 Relocation (การย้ายอาคาร) หมายถึง การขนย้าย เคลื่อนย้ายอาคารจากที่ ตั้งเดิมไปสู่ที่ตั้งใหม่ เหตุผลของการย้ายที่ตั้ง อาจด้วยมาจากการที่สภาพแวดล้อมในที่ตั้งเดิมมีการ เปลี่ยนแปลงไปมากจนกระทั่งไม่เหมาะแก่การสงวนรักษาอาคารนั้น จึงต้องย้ายไปสู่สิ่งแวดล้อม ใหม่ อาคารที่หลังจากการย้ายที่ตั้งแล้วอาจใช้วิธีการ Rehabilitation เพื่อการสงวนรักษาก็ได้

2.5 Reconstruction (การจำลอง) หมายถึง การก่อสร้างอาคารขึ้นมาใหม่โดย อาศัยเอกสารหรือหลักฐานทางโบราณคดี ซึ่งส่วนมากเป็นการก่อสร้างในพื้นที่เดิมโดยที่อาคารเดิม นั้นได้พังทลายลงหมดแล้ว

2.6 Reproduction (การเลียนแบบ) หมายถึง การก่อสร้างอาคารโดยการลอก เลียน (Copy) หรือเลียนแบบ (Imitation) อาคารเดิม หรือรูปลักษณะของอาคารเดิม โดยไม่ได้อาศัย การค้นคว้าหรือหลักฐานทางโบราณคดี

จากการศึกษาแนวคิดการอนุรักษ์ชุมชนเก่า สรุปได้ว่าแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนานิคม รถไฟทั้ง 3 แห่ง จะต้องมีการประยุกต์ใช้เทคนิคและวิธีการอนุรักษ์ที่เหมาะสม ร่วมกับการพิจารณา และวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานในด้านต่างๆ ของพื้นที่ เช่น ด้านกายภาพ สภาพเศรษฐกิจสังคมของ คริวเรือน ระบบสาธารณูปโภค รวมทั้งนโยบายการพัฒนาพื้นที่และกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้วย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## 2.2 แนวคิดด้านที่พักอาศัยของผู้มีรายได้น้อย

การศึกษาแนวคิดด้านที่พักอาศัยของผู้มีรายได้น้อย มีวัตถุประสงค์เพื่ออธิบายสถานการณ์ และลักษณะของบ้านพักสวัสดิการการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งจะศึกษาถึงระบบการจัดการที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยในทวีปเอเชียและกรุงเทพมหานคร รวมทั้งจำนวนที่อยู่อาศัยทั้งหมดในตลาด (Housing Stock) ของกรุงเทพมหานครในปัจจุบันด้วย

โดย Goodal (1972: 151 - 156) มีความเห็นว่า ปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจในรูปแบบและขนาดของที่พักอาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย ประกอบด้วย

1. ที่ตั้งของที่พักอาศัย กลุ่มผู้มีรายได้น้อยมีความพึงพอใจที่จะเลือกที่ตั้งของที่พักอาศัย ซึ่งตั้งอยู่ใกล้กับแหล่งงานเพื่อประหยัดเวลาและค่าเดินทาง และมีความพึงพอใจที่จะมีค่าใช้จ่ายของครอบครัวในด้านอื่นมากกว่าค่าใช้จ่ายในเรื่องการปรับปรุงที่อยู่อาศัยให้ดีกว่าเดิม
2. รายได้และขนาดของครอบครัว โดยกลุ่มผู้มีรายได้น้อยที่มีรายได้และมีสมาชิกในครอบครัวมาก จะมีความพึงพอใจที่จะหาที่พักอาศัยแห่งใหม่ที่มีพื้นที่ใช้สอยมากกว่าเดิม

นอกจากนี้ Shlomo Angel (1977: 1182 - 1193) ได้ศึกษาที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยในทวีปเอเชีย และพบว่าผู้มีรายได้น้อยในเมืองส่วนใหญ่จะไม่มีควมมั่นคงในการอยู่อาศัย และไม่มีกรรมสิทธิ์ในที่ดินอย่างถาวร ทั้งนี้สาเหตุส่วนหนึ่งมาจาก การที่รัฐบาลขาดการปฏิบัติทางการกฎหมายในการควบคุมการครอบครองที่ดิน มีการเก็งกำไรที่ดินจากกลุ่มของนายทุนทำให้ราคาที่ดินเพิ่มสูงขึ้น จนผู้มีรายได้น้อยไม่สามารถที่จะเป็นเจ้าของได้ จึงเป็นสาเหตุให้เกิดการบุกรุกที่ว่างของราชการและเอกชน เพื่อสร้างที่อยู่อาศัย โดย Shlomo Angel ได้แบ่งระบบการจัดการที่อยู่อาศัย (Housing Delivery System) สำหรับผู้มีรายได้น้อยในทวีปเอเชีย ออกเป็น 7 ระบบ ดังนี้

- 1. ระบบที่อยู่อาศัยสำหรับชุมชนบุกรุก (The Squatter Housing Subsystem) เป็นที่อยู่อาศัยซึ่งปลูกสร้างอยู่บนพื้นที่ซึ่งถูกทอดทิ้งว่างเปล่า และผู้อยู่อาศัยไม่มีสิทธิบนที่ดินที่ถูกต้องตามกฎหมาย โครงสร้างที่อยู่อาศัยจะเป็นแบบชั่วคราวหรือกึ่งถาวร ซึ่งส่วนใหญ่จะใช้ไม้ในการก่อสร้าง ระบบสาธารณสุขโรคและสภาพแวดล้อมไม่ได้มาตรฐาน โดยแบ่งเป็น 5 รูปแบบ คือ

1.1 ชุมชนบุกรุกที่แท้จริง (Pure Squatters) เป็นชุมชนที่อาศัยอยู่บนพื้นที่ว่างซึ่งยังไม่มีการทำงานประโยชน์จากเจ้าของที่ดิน ซึ่งมีทั้งของรัฐและเอกชน

1.2 ชุมชนบุกรุกกลุ่มย่อย (Mini Squatters) เป็นชุมชนที่อาศัยอยู่บนที่ดินแปลงเล็กๆ ที่ยังไม่มีการพัฒนา ผู้อยู่อาศัยจะแยกเป็นอิสระจากกันและไม่มีการตั้งเป็นชุมชน

1.3 ที่อยู่อาศัยแบบทิ้งร้าง (Abandoned Buildings) เป็นที่อยู่อาศัยที่เคยมีผู้อยู่อาศัยมาก่อนซึ่งปัจจุบันถูกทิ้งร้าง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.4 ชุมชนแบบลอยน้ำ (Floating Squatters) ได้แก่ ผู้อยู่อาศัยในเรือ (Boat Houses) ผู้อยู่อาศัยตามบาทวิถี (Pavement Dwellers)

1.5 ที่อยู่อาศัยบนที่ดินเวนคืน (Structures on Expropriated Land) จะตั้งอยู่บนที่ดินเวนคืนในโครงการพัฒนาของรัฐ ซึ่งผู้อยู่อาศัยจะรอให้เจ้าของที่ดินขับไล่ก่อนจึงจะย้ายออกไป

2. ระบบการถือครองที่ดินชั่วคราว (The Temporary Land Tenure Subsystem) ที่อยู่อาศัยจะสร้างบนที่ดินซึ่งได้รับจากผู้อื่นชั่วคราว โดยแบ่งเป็น 3 ระบบย่อย คือ

2.1 เช่าที่ดิน (Land Rental) โดยเช่าที่ดินจากเจ้าของที่ดินในการสร้างที่อยู่อาศัย

2.2 ที่ดินได้เปล่าจากที่ทำงาน (Free Land at Work Place) โดยเจ้าของงานจะจัดที่ดินให้และคนงานจะต้องสร้างที่อยู่อาศัยด้วยตนเอง

2.3 ที่ดินได้เปล่าในการอยู่อาศัย (Residential Free Land)

3. ระบบที่อยู่อาศัยของภาคเอกชน (The Private Housing Subsystem) ที่อยู่อาศัยระบบนี้ผู้อยู่อาศัยเป็นเจ้าของที่อยู่อาศัยโดยการเช่า การซื้อ หรือได้เปล่า โดยแบ่งเป็น 3 ระบบย่อย คือ

3.1 ที่อยู่อาศัยแบบเช่า (Rental Housing) โดยรูปแบบที่อยู่อาศัยนี้ ประกอบด้วย ห้องเช่า, บ้านเดี่ยว, บ้านแบ่งห้องให้เช่า, บ้านแถวให้เช่า

3.2 ที่อยู่อาศัยแบบเป็นเจ้าของ (Owned Housing) โดยที่อยู่อาศัยรูปแบบนี้ ได้มาโดย การซื้อ, การต่อเติม, ได้รับมรดก, สร้างบ้านเอง

3.3 ที่อยู่อาศัยแบบได้เปล่า (Free Lodging Surplus)

4. ระบบที่อยู่อาศัยที่จัดโดยองค์กรจ้างงาน (The Employee Housing Subsystem) จะจัดสร้างให้กับพนักงานที่มีรายได้น้อยทั้งของภาครัฐและเอกชน โดยการอยู่อาศัยอาจไม่เสียค่าเช่าสิทธิการครอบครองจะหมดไปเมื่อสัญญาการว่าจ้างสิ้นสุด โดยแบ่งรูปแบบที่อยู่อาศัยเป็น 5 แบบ คือ

4.1 ที่อยู่อาศัยของพนักงานสถาบัน (Institution Housing) ทั้งภาครัฐและเอกชน

4.2 หอพักคนงานในโรงงาน (Factory Site Dormitories and Barracks)

4.3 ห้องพักคนงานในบ้าน (Maintenance Staff Quarters)

4.4 ห้องพักในโรงงาน (Shops and Workshops)

4.5 เเพงในที่ก่อสร้าง (Construction Site Sheds)

5. ระบบที่อยู่อาศัยสำหรับผู้เดินทาง (The Commuters Housing Subsystem) ที่อยู่อาศัยระบบนี้ จะตั้งอยู่ในบริเวณจุดเริ่มต้นของการเดินทางหรือใกล้ๆกับเส้นทางคมนาคมหลักที่ประจำ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ชนในพื้นที่ใช้ในการเดินทางมาทำงานในเมืองหลวงหรือเมืองใหญ่ของประเทศ โดยแบ่งผู้เดินทางเป็น 2 กลุ่ม คือ

5.1 ผู้เดินทางระหว่างเมือง (Inter-Urban Commuters) คือผู้ที่เดินทางมาทำงานจากศูนย์กลางเมืองอื่น ส่วนใหญ่จะมาจากเมืองบรีวารหรือเมืองอุตสาหกรรม

5.2 ผู้เดินทางจากนอกเมือง (Rural Commuters) คือผู้ที่เดินทางมาทำงานจากนอกเมือง โดยใช้เส้นทางคมนาคม เช่น ทางรถไฟ ทางหลวงและแม่น้ำ

6. ระบบที่อยู่อาศัยโดยภาครัฐบาล (The Public Construction Subsystem) โดยหน่วยงานรัฐบาลจะสร้างที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยด้วยการขาย การให้เช่า หรือสวัสดิการ โดยผู้อยู่อาศัยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการอยู่อาศัยซึ่งรัฐบาลจะให้เงินอุดหนุน โดยมี 4 รูปแบบ คือ

6.1 แฟลตและบ้านแถว (Public Flats and Row Houses)

6.2 โรงเรือนสวัสดิการ (Welfare Tenements)

6.3 แคมป์เคลื่อนที่และแคมป์บรรเทาภัย (Transit and Relief Camps) จะจัดเตรียมให้กับประชาชนที่มีรายได้น้อยซึ่งไร้ที่อยู่อาศัยเนื่องจากประสบภัยธรรมชาติและสงคราม

6.4 บ้านเดี่ยวแบบเช่าซื้อ (Hire Purchase Single Houses)

7. ระบบความช่วยเหลือโดยรัฐบาล (The Public Assistance Subsystem) ที่อยู่อาศัยระบบนี้จะตั้งอยู่บนพื้นฐานของการปรับปรุงที่อยู่อาศัย ระบบสาธารณูปโภคและสภาพแวดล้อม โดยเปิดโอกาสให้ประชาชนที่มีรายได้น้อยสร้างบ้านด้วยตนเองโดยการสนับสนุนจากรัฐบาล ซึ่งมีระบบความช่วยเหลือเป็น 2 ระบบ คือ

7.1 ระบบความช่วยเหลือในชุมชนบุกรุก (Squatters Assistance) มี 3 ระบบ คือ

1. การปรับปรุงชุมชนบุกรุก (Squatters Improvement) รัฐบาลจะสนับสนุนการจัดสภาพแวดล้อมภายใน ระบบสาธารณูปโภคและเงินกู้เพื่อสร้างที่อยู่อาศัยให้แก่ประชาชน

2. การตั้งชุมชนใหม่ (Squatter Resettlement) โดยรัฐบาลจะสนับสนุนการตั้งชุมชนใหม่โดยการจัดเตรียมระบบสาธารณูปโภคให้ จากนั้นจะจัดสรรให้กับประชาชนในราคาต่ำ

3. ที่ตั้งที่พักอาศัยชั่วคราว (Temporary Sites) โดยรัฐบาลจะจัดหาที่ตั้งที่พักอาศัยชั่วคราวให้กับประชาชนที่ถูกขับไล่จากที่ตั้งเดิม จนกว่ารัฐบาลจะหาที่ตั้งของชุมชนใหม่ได้

7.2 ระบบความช่วยเหลือที่อยู่อาศัยของปัจเจกบุคคล (Assistance to Private Housing) โดยรัฐบาลจะให้ความช่วยเหลือในด้านที่อยู่อาศัยแก่ผู้มีรายได้น้อยในโครงการต่างๆ เช่น โครงการสร้างที่อยู่อาศัยด้วยตนเอง (Self Help Housing Project) การให้เงินกู้เพื่อการปลูกสร้างที่อยู่อาศัย (House Construction Loans)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.1 แสดงระบบจัดหาที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อยในเอเชีย

ระบบการจัดหาที่อยู่อาศัย	ระบบหรือรูปแบบย่อย	ระบบหรือรูปแบบย่อย
ชุมชนบุกรุก (The Squatter Housing Subsystem)	1. ชุมชนบุกรุกที่แท้จริง 2. ชุมชนบุกรุกกลุ่มย่อย 3. ที่อยู่อาศัยแบบทิ้งร้าง 4. ชุมชนแบบลอยน้ำ 5. ที่อยู่อาศัยบนที่ดินเวนคืน	4.1 อาศัยอยู่ในเรือ 4.2 อาศัยตามบาทวิถี
การถือครองที่ดินชั่วคราว (The Temporary Land Tenure Subsystem)	1. เช่าที่ดิน 2. ที่ดินได้เปล่าจากที่ทำงาน 3. ที่ดินได้เปล่าในการอยู่อาศัย	
ที่อยู่อาศัยของภาคเอกชน (The Private Housing Subsystem)	1. ที่อยู่อาศัยแบบเช่า 2. ที่อยู่อาศัยแบบเป็นเจ้าของ 3. ที่อยู่อาศัยแบบได้เปล่า	1.1 ห้องเช่า 1.2 บ้านเดี่ยว 1.3 บ้านแบ่งห้องให้เช่า 1.4 บ้านแถวให้เช่า 2.1 การซื้อ 2.2 การต่อเติม 2.3 ได้รับมรดก 2.4 สร้างบ้านเอง
ที่อยู่อาศัยที่จัดโดยองค์กร จ้างงาน (The Employees Housing Subsystem)	1. ที่อยู่ของพนักงานสถาบันต่างๆ 2. หอพักคนงานในโรงงาน 3. หอพักคนงานในบ้าน 4. หอพักในโรงงาน 5. เเพิงในที่ก่อสร้าง	1.1 ที่อยู่อาศัยของภาครัฐ 1.2 ที่อยู่อาศัยของภาคเอกชน
ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้เดินทาง (The Commuters Housing Subsystem)	1. ผู้เดินทางระหว่างเมือง 2. ผู้เดินทางจากนอกเมือง	
ระบบที่อยู่อาศัยโดยภาครัฐ (The Public Construction Subsystem)	1. แฟลตและบ้านแถว 2. โรงเรือนสวัสดิการ 3. แคมป์เคลื่อนที่และแคมป์บรรเทาภัย 4. บ้านเดี่ยวแบบเช่าซื้อ	
ความช่วยเหลือโดยรัฐบาล (The Public Assistance Subsystem)	1. ระบบความช่วยเหลือชุมชนบุกรุก 2. ระบบความช่วยเหลือที่อยู่อาศัยของปัจเจกบุคคล	1.1 การปรับปรุงชุมชน 1.2 การตั้งชุมชนใหม่ 1.3 ที่ตั้งที่พักอาศัยชั่วคราว

ที่มา: Shlomo Angel, et.al. The Low Income Housing Delivery System in Asia. 1977, pp. 1182 - 1193

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีกรนำไปใช้

สำหรับกรุงเทพมหานคร Yap Kioe Sheng (1989: 25 – 27) ได้ศึกษาพบว่าระบบการจัดหาที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยสอดคล้องกับการศึกษาของ Sholomo Angel ก่อนหน้านี้ โดยแบ่งออกเป็น 5 ประเภท คือ

1. ระบบที่อยู่อาศัยสำหรับชุมชนบุกรุก (The Squatter Housing Subsystem)
2. ระบบที่อยู่อาศัยที่จัดโดยองค์กรจ้างงาน (The Employee Housing Subsystem)
3. ระบบที่อยู่อาศัยของภาคเอกชนแบบต่อเติม (The Filtered Housing Subsystem)
4. ระบบที่อยู่อาศัยโดยภาครัฐบาล (The Public Construction Subsystem)
5. ระบบที่อยู่อาศัยสำหรับผู้เดินทาง (The Commuters Housing Subsystem)

นอกจากนี้จากการศึกษาของ วิมลสิทธิ์ หรยางกูร และคณะ (2536: 412 - 416) เรื่อง พัฒนาการแนวความคิดและรูปแบบของงานสถาปัตยกรรม โดยผู้เขียนพบว่าในช่วง พ.ศ. 2504 ซึ่งประเทศไทยมีการกำหนดแผนพัฒนาเศรษฐกิจและเริ่มประกาศใช้เป็นฉบับแรก และในระยะต่อมาทำให้เกิดการพัฒนาประเทศอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้เกิดการแบ่งกลุ่มทางสังคมอย่างชัดเจน โดยแบ่งเป็นกลุ่มผู้มีรายได้สูง รายได้ปานกลางและรายได้น้อย

สำหรับกลุ่มผู้มีรายได้น้อย รัฐบาลได้เข้ามาช่วยเหลือโดยมีการจัดตั้งหน่วยงานกองเคหะสถานสงเคราะห์ของกรมประชาสงเคราะห์ขึ้นในปี พ.ศ. 2516 เพื่อจัดหาที่อยู่อาศัยให้กับกลุ่มผู้มีรายได้น้อย และสนับสนุนให้เอกชนดำเนินการจัดหาที่อยู่อาศัยให้กับประชาชน นอกจากนี้หน่วยงานรัฐและรัฐวิสาหกิจอื่นๆ เช่น การไฟฟ้า การประปา องค์การโทรศัพท์ การรถไฟแห่งประเทศไทย มีการจัดหาที่พักอาศัยเพิ่มให้กับพนักงานในรูปแบบสวัสดิการอีกด้วย โดยรูปแบบของอาคารพักอาศัยจะเป็นกลุ่มของอาคารหลายหลังคล้ายคลึงกัน การออกแบบยึดถือหลักประหยัด เน้นประโยชน์ใช้สอยเป็นหลัก มีทั้งบ้านแถว บ้านแฝด บ้านเดี่ยว แฟลตและอพาร์ทเมนต์ให้เช่า

โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (2524: 1 - 10) ได้เริ่มจัดสร้างที่พักอาศัยให้กับพนักงานรถไฟ มาตั้งแต่มีการก่อสร้างทางรถไฟสายแรกในประเทศไทย ระหว่างกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดนครราชสีมา ในปี พ.ศ. 2434 โดยพนักงานรถไฟที่มีสิทธิ์พักอาศัยจะต้องเป็นพนักงานที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับด้านเครื่องกลและด้านการเดินรถ เช่น พนักงานขับรถไฟ พนักงานซ่อมบำรุงทาง ซึ่งมีลักษณะงานที่มีกำหนดเวลาแน่นอนหรือเป็นงานที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะกำหนดเวลาทำงานให้และสามารถปฏิบัติงานในเวลาเร่งด่วนได้ เช่น กรณีรถไฟตกราง ทางขาด ซึ่งการอยู่อาศัยของพนักงานและครอบครัวไม่ต้องเสียค่าเช่าบ้าน สิทธิการพักอาศัยจะหมดไปเมื่อพนักงานรถไฟซึ่งเป็นเจ้าบ้านถึงแก่กรรม ออกจากงานไม่ว่ากรณีใดๆ หรือย้ายไปปฏิบัติงานอื่นซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับด้านเครื่องกลและการเดินรถ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย จะแต่งตั้งผู้ปกครองบ้านพัก สारวตปรกครองบ้านพักและหัวหน้าแถว ซึ่งมีอำนาจในการปกครองบ้านพักและคอยตรวจตราช่วยเหลือพนักงานและครอบครัว ให้ปฏิบัติตามระเบียบที่วางไว้ ซึ่งระเบียบการเข้าพักอาศัยจะมีข้อห้ามหลายประการ ซึ่งส่วนใหญ่จะเกี่ยวข้องกับความเป็นระเบียบเรียบร้อยภายในชุมชน เช่น ห้ามทำเสียงดังรบกวนเพื่อนบ้าน ห้ามเล่นการพนันและเสพสุราของมีนเมาอันอาจทำให้เกิดความรำคาญแก่เพื่อนบ้าน นอกจากนี้ยังมีข้อห้ามซึ่งเกี่ยวข้องกับที่พักอาศัยโดยตรง ได้แก่

1. ห้ามดัดแปลง ต่อเติมบ้านพัก หรือติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้าและประปาเพิ่มเติม โดยพลการจากที่ทางการได้จัดทำไว้ หากประสงค์จะทำเช่นนั้น ให้รายงานตามสายงานจนถึงผู้ปกครองบ้านพักหรือผู้มีอำนาจอนุญาตเพื่อพิจารณา หากเป็นการสมควรทางการจะได้ดำเนินการให้
2. ห้ามรับบุคคลอื่นที่ไม่ใช่ครอบครัวเข้ามาพักอาศัยในบ้านพัก ก่อนได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากสารวัตรปกครองบ้านพัก
3. ห้ามมอบการเป็นเจ้าบ้านให้แก่ผู้อื่น หรือให้เช่า หรืออาศัยแทน หรือสับเปลี่ยนกันโดยพลการ และในกรณีที่เจ้าบ้านขอรับอนุญาตรับผู้อาศัยไว้มากจะถือเป็นข้ออ้างในภายหลังว่าบ้านพักคับแคบมิได้

ตลอดระยะเวลา 30 ปีที่ผ่านมา ในขณะที่การพัฒนากรุงเทพมหานครเป็นไปอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง บ้านพักสวัสดิการของการรถไฟแห่งประเทศไทยเหล่านี้ยังคงบทบาทสำคัญในด้านการบรรเทาการขาดแคลนที่อยู่อาศัยให้กับพนักงานและครอบครัวเหมือนเช่นในอดีตที่ผ่านมา ซึ่งจากการสำรวจของธนาคารอาคารสงเคราะห์ พบว่าจำนวนที่อยู่อาศัยทั้งหมดในตลาด (Housing Stock) ของกรุงเทพมหานครในปี พ.ศ. 2542 มีจำนวนทั้งสิ้น 1,873,242 หน่วย ซึ่งข้อมูลนี้รวมบ้านพักสวัสดิการของการรถไฟแห่งประเทศไทยในกรุงเทพมหานครด้วย

ตารางที่ 2.2 แสดงจำนวน (หน่วย) ที่อยู่อาศัยทั้งหมดในตลาดของกรุงเทพมหานคร

พ.ศ.	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542
จำนวน	1,472,621	1,562,110	1,661,311	1,703,128	1,810,530	1,854,334	1,873,242

ที่มา: ธนาคารอาคารสงเคราะห์. วารสารธนาคารอาคารสงเคราะห์. พ.ศ. 2542 หน้า 82

สำหรับแรงงานและผู้มีรายได้น้อยซึ่งไม่สามารถหาที่อยู่อาศัยในตลาดที่อยู่อาศัยปกติได้ ก็จำเป็นต้องสนองความต้องการด้านที่อยู่อาศัยด้วยวิธีอื่น จากการสำรวจจำนวนชุมชนแออัดโดยรวมชุมชนบุกรุกริมคลองและชุมชนได้สะพานในกรุงเทพมหานคร รวม 38 สำนักเขต และ 2 สำนักงานเขตสาขา ของสำนักงานชุมชนเมือง ในปี พ.ศ. 2539 พบว่ามีจำนวนทั้งสิ้น 843 ชุมชน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประกอบด้วยจำนวนบ้าน 145,943 หลัง มีจำนวนครัวเรือน 207,948 ครัวเรือน มีจำนวนประชากร ประมาณ 1,164,5009 คน

ตารางที่ 2.3 แสดงจำนวนชุมชนแออัดของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

พื้นที่	จำนวนชุมชน (ชุมชน)	จำนวนบ้าน (หลัง)	จำนวนครัวเรือน (ครัวเรือน)	จำนวนประชากร (คน)
กรุงเทพมหานคร	843	145,943	207,948	1,164,500
กทม. และปริมณฑล	1,295	199,227	285,400	1,551,625

ที่มา: ธนาคารอาคารสงเคราะห์. รายงานสถานการณ์ที่อยู่อาศัยปี 2539. พ.ศ. 2539 หน้า 206

จากแนวคิดด้านที่พักอาศัยของผู้มีรายได้น้อย สรุปได้ว่านิคมรถไฟเป็นรูปแบบที่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยในเมืองรูปแบบหนึ่ง โดยจัดอยู่ในระบบการจัดการที่อยู่อาศัยประเภทที่อยู่อาศัยที่จัดสร้างให้กับพนักงานโดยองค์กรจ้างงาน (The Employee Housing Subsystem) นอกจากนี้นิคมรถไฟยังมีความสำคัญในการบรรเทาการขาดแคลนที่พักอาศัยของพนักงานรถไฟบางส่วนและครอบครัวในกรุงเทพมหานครอีกด้วย

## 2.3 แนวคิดเกี่ยวกับคุณภาพการพักอาศัย

การศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับคุณภาพการพักอาศัย มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการสำรวจคุณภาพการพักอาศัยของพนักงานรถไฟและครอบครัว ซึ่งอยู่อาศัยในอาคารพักอาศัยไม้ภายในนิคมรถไฟจิตรลดา นิคมรถไฟมักกะสันและนิคมรถไฟ ก.ม. 11 โดยจะศึกษาด้านมาตรฐานอาคารและความเพียงพอของพื้นที่ใช้สอยภายในอาคารพักอาศัยไม้ ระบบสาธารณูปโภค ระบบสุขาภิบาลและคุณภาพของสภาพแวดล้อมทั่วไป รวมทั้งสภาพเศรษฐกิจสังคมของผู้อยู่อาศัยด้วย ซึ่งข้อมูลที่ได้จะใช้ในการประเมินถึงมาตรฐานการพักอาศัยของพนักงานรถไฟและครอบครัว และมีความสำคัญในการวิเคราะห์เพื่อเสนอแนวทางการปรับปรุงให้อยู่ในสภาพที่ดีขึ้น

โดย Sammis B.White (1979: 326 - 329) และ Chapin (1995: 341 - 342) มีความเห็นตรงกันว่าชุมชนเพื่อการพักอาศัยที่ดีต้องประกอบด้วยพื้นที่และการจัดการในด้านต่างๆ ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับคุณภาพการพักอาศัยของสมาชิกในชุมชน ดังนี้

1. ที่อยู่อาศัยมีมาตรฐานและมีระบบสาธารณูปโภค เช่น ประปา ไฟฟ้า การระบายน้ำเสีย การป้องกันอัคคีภัย อย่างเพียงพอ
2. มีความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
3. มีสถานที่ให้การดูแลเด็กภายในชุมชน เช่น โรงเรียนอนุบาล สนามเด็กเล่น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4. มีเส้นทางติดต่อกับศูนย์กลางของเมือง ซึ่งมีความสำคัญในด้านเป็นแหล่งการทำงาน และการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าที่จำเป็นสำหรับครัวเรือน

5. มีการจัดตั้งกรรมการและกองทุนส่วนกลางของชุมชน เพื่อการจัดการและดูแลการบริการ พื้นฐานในชุมชน เช่น การบำบัดน้ำเสีย การเก็บและการกำจัดขยะ การป้องกันอัคคีภัย

6. มีพื้นที่เปิดโล่งเพื่อการพักผ่อนและสันทนาการของชุมชน เช่น สนามกีฬา สนามเด็กเล่น

สำหรับในประเทศไทย มีกฎหมายหลายฉบับที่เกี่ยวข้องกับคุณภาพการพักอาศัยของ ประชาชนโดยตรง ได้แก่ พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2535 และฉบับปรับปรุงแก้ไข พ.ศ. 2543 รวมทั้งข้อกำหนดเกี่ยวกับการจัดสรรที่ดิน พ.ศ. 2535 ซึ่งกฎหมายทั้ง 3 ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ หลักเพื่อควบคุมเกี่ยวกับมาตรฐานของที่พักอาศัยและสภาพแวดล้อมทั่วไป โดยมีข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับคุณภาพการพักอาศัย ดังนี้ คือ

1. อาคารพักอาศัยต้องมีพื้นที่ใช้สอยภายในอาคารไม่น้อยกว่า 20 ตร.ม. ต่อ 1 หน่วย
2. ห้องนอนภายในอาคารพักอาศัยจะต้องมีความกว้างด้านแคบที่สุดไม่น้อยกว่า 2.50 เมตร และมีพื้นที่ใช้สอยไม่น้อยกว่า 8 ตร.ม.
3. ความกว้างของบันไดของอาคารพักอาศัยไม่น้อยกว่า 80 เซนติเมตร ช่วงหนึ่งสูงไม่เกิน 3 เมตร ลูกตั้งสูงไม่เกิน 20 เซนติเมตร
4. ห้องส้วมต้องมีขนาดไม่ต่ำกว่า 1.50 ตร.ม. ต่อ 1 แท่น และมีลักษณะที่จะรักษาความ สะอาดได้ง่าย เรียบร้อยและพื้นไม่ซึม กับมีช่องระบายอากาศตามสมควร
5. มีระบบไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ อย่างเพียงพอต่อการพักอาศัย
6. ขนาดของสนามกีฬาหรือที่โล่งเพื่อการพักผ่อน ต้องมีพื้นที่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของพื้นที่ ทั้งหมดของชุมชน

นอกจากจะพิจารณาคุณภาพการพักอาศัยด้านกายภาพแล้ว Sammis B.White ยังเสนอ ว่าควรมีการศึกษาสภาพเศรษฐกิจสังคมของผู้อยู่อาศัยควบคู่กันด้วย เช่น รายได้และรายจ่ายของ ครอบครัว ความสัมพันธ์ภายในชุมชน เนื่องจากข้อมูลทั้ง 2 ด้าน มีความสัมพันธ์เกี่ยวกับคุณภาพ การพักอาศัยและเป็นข้อมูลสำคัญในการเสนอแนวทางปรับปรุงชุมชนให้มีสภาพแวดล้อมที่มีมาตรฐานต่อการพักอาศัยอีกด้วย

สำหรับในประเทศไทย สำนักงานสถิติแห่งชาติ สำนักงานกฤษฎมนตรี ได้จัดทำโครงการ สำรวจภาวะเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือน มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2500 ซึ่งเดิมใช้ชื่อว่า การสำรวจ รายการใช้จ่ายของครอบครัว ต่อมาในปี พ.ศ. 2511 - 2512 ได้เปลี่ยนชื่อเป็นการสำรวจภาวะ เศรษฐกิจและสังคม ในระยะแรกการสำรวจนี้ได้จัดทำทุกระยะ 5 ปี แต่เนื่องจากสภาพทาง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เศรษฐกิจของประเทศมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว ประกอบกับรัฐบาลได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของข้อมูลด้านนี้ ในการนำไปใช้เป็นแนวทางกำหนดนโยบายแก้ปัญหาความยากจน คณะรัฐมนตรีจึงมีมติเมื่อ 8 กันยายน พ.ศ. 2530 ให้สำนักงานสถิติแห่งชาติทำการสำรวจทุกระยะ 2 ปี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับรายได้และรายจ่ายของครัวเรือน ลักษณะที่อยู่อาศัยและความเป็นอยู่ของประชากรในประเทศ โดยมีหัวข้อการสำรวจ ดังนี้

1. รายได้ทั้งสิ้นต่อเดือนของครัวเรือน
2. ค่าใช้จ่ายทั้งสิ้นต่อเดือนของครัวเรือน แบ่งเป็น ค่าอาหารและเครื่องดื่ม ค่าเครื่องนุ่งห่มและรองเท้า ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยและเครื่องใช้ในบ้าน ค่าตรวจรักษาพยาบาลและค่ายา ค่าใช้จ่ายด้านยานพาหนะและค่าบริการสื่อสาร ค่าใช้จ่ายเพื่อการบันเทิงและการอ่าน ค่าใช้จ่ายเพื่อการศึกษา ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด

3. ขนาดและประเภทของครัวเรือน จำนวนครอบครัวย่อยและจำนวนผู้ทำงานหารรายได้ในครัวเรือน เพศและอายุของหัวหน้าครัวเรือน

4. สถานภาพการครอบครองที่อยู่อาศัย ชนิดของวัสดุก่อสร้างที่อยู่อาศัย การเคลื่อนย้ายของครัวเรือน ในเคหสถานมีบางส่วนใช้เป็นสถานที่ทำธุรกิจ

5. การใช้น้ำเพื่อการอุปโภค การใช้น้ำเพื่อการบริโภค การใช้ส้วม

จากแนวคิดเกี่ยวกับคุณภาพการพักอาศัย การพิจารณาด้านกายภาพและสภาพแวดล้อมทั่วไป ด้านเศรษฐกิจสังคมของครัวเรือน จะเป็นข้อมูลพื้นฐานสำคัญในการประเมินระดับคุณภาพชีวิตของสมาชิกในชุมชน และเพื่อที่จะสามารถสรุประดับคุณภาพการพักอาศัยของพนักงานรถไฟและครอบครัวในพื้นที่ศึกษาได้อย่างครบถ้วน การศึกษาครั้งนี้จะครอบคลุมถึงการสำรวจความคิดเห็นด้านการพักอาศัยด้วย โดยข้อมูลที่ได้จะใช้ในการเสนอแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนานิคมรถไฟต่อไป

## 2.4 แนวคิดการวิเคราะห์ทางนโยบาย

การศึกษาแนวคิดการวิเคราะห์ทางนโยบาย มีความสำคัญในการประยุกต์แนวคิดนี้เพื่อใช้ในการตัดสินใจเพื่อเสนอแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนานิคมรถไฟที่มีความเป็นไปได้มากที่สุด โดยในการศึกษาครั้งนี้จะใช้แนวคิดของ David S. Sawicki (1979: 55 - 72) ซึ่งเสนอว่า หลักการวิเคราะห์ทางนโยบายประกอบด้วย 6 ขั้นตอน ดังนี้ คือ

1. กำหนดนิยาม, ประเด็นปัญหา (Define the problem, opportunity, or issue) นักวางแผนควรกำหนดนิยาม, ประเด็นปัญหาโดยมีข้อมูลทางด้านตัวเลขอ้างอิง มากกว่าการกำหนด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

นิยามของปัญหาโดยใช้ความคิดเห็นส่วนตัว ซึ่งข้อมูลทางด้านตัวเลขนี้นักวางแผนสามารถใช้ในการเปรียบเทียบกับประเด็นปัญหาของนักวางแผนท่านอื่นที่มีลักษณะของปัญหาล้ายคลึงกันได้

2. ตั้งเงื่อนไขการประเมินทางเลือกการแก้ไขปัญหา (Establish evaluation criteria) โดยทั่วไปทางเลือกในการแก้ไขปัญหาใดปัญหาหนึ่ง นักวางแผนสามารถกำหนดได้หลายแนวทาง ดังนั้นการตั้งเงื่อนไขในการประเมินทางเลือก จะช่วยให้นักวางแผนสามารถตัดสินใจได้ว่าทางเลือกใดมีความเหมาะสมในการแก้ไขปัญหามากที่สุด โดยเงื่อนไขนี้จะเกี่ยวกับการประเมินด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผล ความต่อเนื่องกับนโยบายที่เกี่ยวข้องกับปัญหา รวมทั้งความเป็นไปได้ทางการเงินและเศรษฐกิจ

3. นิยามทางเลือกการแก้ไขปัญหา (Identify alternatives) นักวางแผนควรกำหนดนิยามทางเลือกวิเคราะห์ทางนโยบาย โดยตั้งอยู่บนพื้นฐานของการพิจารณาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในอนาคตหากทางเลือกนั้นมีการดำเนินการ ซึ่งการพิจารณาผลกระทบจะใช้การพยากรณ์ผลกระทบโดยมีข้อมูลที่เป็นตัวเลขยืนยัน นอกจากนี้นักวางแผนสามารถประยุกต์ใช้นโยบายปัจจุบันที่เกี่ยวข้องกับปัญหานั้นในการกำหนดทางเลือกการแก้ไขปัญหา หรือนักวางแผนอาจคิดค้นทางเลือกการแก้ไขปัญหาด้วยนโยบายใหม่

4. ประเมินในแต่ละทางเลือกการแก้ไขปัญหา (Evaluate the alternatives) เมื่อนักวางแผนสามารถกำหนดนิยามการแก้ไขปัญหาได้แล้ว ดังนั้นเพื่อได้มาซึ่งทางเลือกการแก้ไขปัญหามีประสิทธิภาพมากที่สุด จำเป็นต้องมีกระบวนการประเมินในแต่ละทางเลือกนั้นโดยการเปรียบเทียบข้อดีข้อเสียระหว่างแต่ละทางเลือก โดยทางเลือกใดที่มีผลดีต่อการแก้ไขปัญหามากที่สุดควรได้รับการพัฒนาให้สามารถดำเนินการจริงได้

5. แสดงการเลือกทางเลือกแก้ไขปัญหา (Display and choose among the alternatives) โดยทั่วไปเพื่อให้กระบวนการประเมินทางเลือกการแก้ไขปัญหามีการยอมรับมากที่สุด นักวางแผนควรแสดงเทคนิคและวิธีการการเลือกทางเลือกแก้ไขปัญห โดยอาจแสดงผลด้วยวิธีเมตริกซ์ (The Matrix Approach) หรือ การอธิบายให้เห็นภาพ (Scenario Writing)

6. การติดตามและประเมินผล (Monitor and evaluate the results) เมื่อนักวางแผนสามารถกำหนดทางเลือกการแก้ไขปัญหที่เหมาะสมได้แล้ว กระบวนการการติดตามและประเมินผลจะช่วยให้นักวางแผนสามารถประเมินและปรับปรุงนโยบายการดำเนินการแก้ไขปัญหาคงที่ทันต่อเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นได้

จากการทบทวนวรรณกรรมและแนวความคิดที่เกี่ยวข้อง สรุปได้ว่า ก่อนที่ผู้ศึกษาจะเสนอแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนานิคมรถไฟในกรุงเทพมหานคร จะต้องมีการเก็บรวบรวมข้อมูลพื้นฐานในด้านต่างๆ ของพื้นที่ ด้วยเทคนิคและวิธีการแตกต่างกันตามลักษณะของกลุ่มตัวแปร ดัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.6 ทั้งด้านลักษณะทางสถาปัตยกรรมและมาตรฐานอาคารพักอาศัย ระบบสุขาภิบาล ระบบสาธารณูปโภค สภาพสังคมเศรษฐกิจครัวเรือนและความคิดเห็นของพนักงานรถไฟด้านการพักอาศัย รวมทั้งนโยบายการพัฒนาที่ดินในพื้นที่และกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้วย ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จะเป็นข้อมูลพื้นฐานสำคัญ ในการประเมินถึงความเป็นไปได้และข้อจำกัดในการอนุรักษ์นิคมรถไฟรวมทั้งอาคารพักอาศัยที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรม

โดยแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนา นิคมรถไฟขั้นสุดท้าย ได้มาจากกระบวนการเลือกและประเมินทางเลือกตามแนวคิดการวิเคราะห์ทางนโยบายของ David S. Sawicki ซึ่งเทคนิคและวิธีการอนุรักษ์และพัฒนา นิคมรถไฟที่ผู้ศึกษาได้นำเสนอ จะตั้งอยู่บนพื้นฐานความต้องการอนุรักษ์อาคารพักอาศัยที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรม และความต้องการในการพัฒนาพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย



## บทที่ 3

### ระเบียบวิธีการวิจัย

การศึกษานิคมบ้านพักผู้ปฏิบัติงานรถไฟในกรุงเทพมหานคร เพื่อการอนุรักษ์และพัฒนาเป็นการวิจัยเชิงค้นพบ (Exploratory Research) ผสมกับการวิจัยเชิงประเมิน (Evaluative Research) โดยการสำรวจหาข้อมูลเกี่ยวกับสภาพความเป็นจริงด้านต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา ซึ่งจากการทบทวนวรรณกรรม สามารถแบ่งข้อมูลออกเป็น 3 ด้าน คือ ด้านสถาปัตยกรรม ด้านคุณภาพการอยู่อาศัย และด้านนโยบายการพัฒนาที่ดินในพื้นที่ศึกษาและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

โดยผลการศึกษาที่ได้จากการเก็บข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมด จะใช้ในการวิเคราะห์ทางนโยบาย (Policy Analysis) ตามแนวคิดของ David S. Sawicki ที่ศึกษาไว้ในปี ค.ศ. 1979 ผลสรุปที่ได้จะใช้ในการเสนอแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ศึกษาขั้นสุดท้าย

#### 3.1 การคัดเลือกพื้นที่ศึกษา

นิคมบ้านพักผู้ปฏิบัติงานรถไฟในกรุงเทพมหานคร เป็นรูปแบบที่อยู่อาศัยแบบสวัสดิการที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดสร้างให้กับพนักงานบางส่วน ซึ่งส่วนใหญ่ทำหน้าที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถ เครื่องกล และซ่อมบำรุงทาง ได้พักอาศัยพร้อมกับครอบครัว โดยนิคมรถไฟเหล่านี้เกือบทั้งหมดจะตั้งอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟซึ่งกระจายตัวตลอดเส้นทางรถไฟในกรุงเทพมหานคร

จากการสำรวจนิคมรถไฟ จำนวน 24 แห่ง พบว่าขนาดของพื้นที่นิคมรถไฟ จำนวนอาคารพักอาศัยไม้ และจำนวนครัวเรือนของผู้อยู่อาศัย ในนิคมรถไฟแต่ละแห่งไม่เท่ากัน ดังนั้นเพื่อให้ได้ข้อมูลจากนิคมรถไฟที่จะทำการศึกษาได้อย่างเต็มที่และใกล้เคียงกัน และเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการศึกษาที่วางไว้ จึงต้องมีเกณฑ์ในการเลือกพื้นที่ศึกษา ดังนี้ คือ

1. เป็นนิคมรถไฟที่มีอาคารพักอาศัยไม้อายุตั้งแต่ 50 ปี ขึ้นไป มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมและมีสภาพสมบูรณ์เป็นจำนวนมาก ซึ่งเกณฑ์นี้จะทำให้ได้นิคมรถไฟที่สามารถประเมินคุณค่าทางสถาปัตยกรรม และใช้ในการวิเคราะห์เพื่อเสนอแนวทางการอนุรักษ์ด้วยเทคนิคและวิธีการที่เหมาะสม และเป็นเกณฑ์ที่สมาคมสถาปนิกสยาม ในพระบรมราชูปถัมภ์ ใช้ในการพิจารณาอาคารดีเด่นด้านการอนุรักษ์ในปี พ.ศ. 2543 อีกด้วย

2. เป็นนิคมรถไฟที่มีที่ตั้งอยู่ในเขตเมืองชั้นในหรือชั้นกลาง ซึ่งเกณฑ์นี้จะทำให้ได้นิคมรถไฟที่สามารถทราบถึงการเปลี่ยนแปลงในด้านต่างๆ ซึ่งเกิดจากการพัฒนาและการขยายตัวของเมืองตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 3.1 แสดงที่ตั้งนิคมผลิตไฟในกรุงเทพมหานคร

ที่มา: จากการสำรวจระหว่างเดือนมิถุนายน-สิงหาคม พ.ศ. 2543

ตารางที่ 3.1 แสดงการเลือกพื้นที่ศึกษา

นิคมรถไฟ	ขนาด			ที่ตั้ง			คุณค่า		หมายเหตุ
	เล็ก	กลาง	ใหญ่	ชั้น ใน	ชั้น กลาง	ชั้น นอก	มี	ไม่มี	
วัดดวงแข		●		●				●	นิคมรถไฟ หมายถึง กลุ่มอาคารพักอาศัยสวัสดิการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งตั้งอยู่ติดหรือใกล้กับสถานีรถไฟใน กทม.
จิตรลดา			●	●			●		
สามเสน		●		●				●	
บางซื่อ			●		●		●		
ก.ม. 9		●			●		●		
ก.ม. 11			●		●		●		ขนาด หมายถึง จำนวนหน่วยของครัวเรือน 1. เล็ก - น้อยกว่า 10 2. กลาง - 10 ถึง 100 3. ใหญ่ - มากกว่า 100
บางเขน	●					●		●	
หลักสี่		●				●		●	
ดอนเมือง	●					●		●	
มักกะสัน			●	●			●		
แม่น้ำ			●		●			●	
คลองตัน	●							●	
หัวหมาก	●				●			●	
บ้านทับช้าง	●					●		●	
ลาดกระบัง	●					●		●	
หัวตะเข้		●				●		●	ที่ตั้ง หมายถึง พื้นที่ที่มี ความเข้มของการใช้ที่ดิน และมีการเพิ่มขึ้นของประชากรแตกต่างกัน 1. เมืองชั้นใน มีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น 2. เมืองชั้นกลาง มีประชากรเพิ่มขึ้นอย่างช้าๆ 3. เมืองชั้นนอก มีประชากรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว
คลองหลวงแพ่ง	●					●		●	
วงเวียนใหญ่	●			●				●	
บ้านตลาดพลู	●				●			●	
บางกอกน้อย			●	●			●		
ตลิ่งชัน		●				●		●	คุณค่าทางสถาปัตยกรรม หมายถึง อาคารพักอาศัยที่สร้างด้วยไม้ที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว มีอายุมากกว่า 50 ปี และมีสภาพสมบูรณ์
บางซื่อน		●				●		●	
บางบำหรุ		●				●		●	
บ้านจิมพลี	●					●		●	
ศาลาธรรมสพน์	●					●		●	

ที่มา: จากการสำรวจระหว่างเดือน มิถุนายน-สิงหาคม พ.ศ. 2543

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากเกณฑ์การเลือกพื้นที่ศึกษา พบว่ามีนิคมรถไฟจำนวน 5 แห่ง ที่อยู่ในเกณฑ์การเลือกพื้นที่ คือ นิคมรถไฟจิตรลดา นิคมรถไฟบางซื่อ นิคมรถไฟ ก.ม. 11 นิคมรถไฟมักกะสัน และนิคมรถไฟบางกอกน้อย แต่จากนโยบายการพัฒนาที่ดินของรัฐบาลและการรถไฟแห่งประเทศไทยในปัจจุบัน จะทำให้พื้นที่บางส่วนของนิคมรถไฟบางซื่อพัฒนาเป็นสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน และพื้นที่บางส่วนของนิคมรถไฟบางกอกน้อยพัฒนาเป็นตึกอุบัติเหตุของโรงพยาบาลศิริราช โดยการดำเนินการพัฒนาจำเป็นต้องมีการรื้ออาคารพักอาศัยไม้ที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัวบางส่วน ส่งผลให้การเก็บรวบรวมข้อมูลที่จะทำการศึกษาในพื้นที่นิคมรถไฟทั้ง 2 แห่ง ไม่สามารถกระทำได้อย่างเต็มที่และไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการศึกษาที่วางไว้

ดังนั้นนิคมรถไฟที่เหลืออีก 3 แห่ง คือ นิคมรถไฟจิตรลดา นิคมรถไฟมักกะสันและนิคมรถไฟ ก.ม. 11 จึงสามารถใช้เป็นพื้นที่ศึกษาเพื่อเสนอแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาที่สอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาของภาครัฐ รวมทั้งคุณภาพชีวิตและความต้องการของพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทยและครอบครัว

### 3.2 การกำหนดขนาดประชากรและการคัดเลือกตัวอย่าง

จากวัตถุประสงค์ของการศึกษาที่ต้องการหาข้อมูลในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับลักษณะทางสถาปัตยกรรมอาคารพักอาศัยไม้ คุณภาพการพักอาศัยของพนักงานและครอบครัว รวมทั้งนโยบายการพัฒนาของภาครัฐ โดยมีเป้าหมายเพื่อเสนอแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนานิคมรถไฟรวมทั้งอาคารพักอาศัยไม้ที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว

จากการสำรวจพื้นที่นิคมรถไฟทั้ง 3 แห่ง ทำให้ได้ประชากรที่ใช้ในการศึกษา 2 กลุ่ม คือ กลุ่มอาคารพักอาศัยไม้ จำนวนทั้งสิ้น 335 หลัง ซึ่งมีรูปแบบทางสถาปัตยกรรม 4 รูปแบบ คือ บ้านเดี่ยว บ้านแฝด บ้านแถวแบบเก่าและบ้านแถวแบบใหม่ โดยมีครัวเรือนที่อยู่อาศัยในอาคารพักอาศัยไม้เหล่านี้จำนวนทั้งสิ้น 1,829 ครัวเรือน

ตารางที่ 3.2 แสดงจำนวนอาคารพักอาศัยไม้ในพื้นที่ศึกษา

นิคมรถไฟ	รูปแบบทางสถาปัตยกรรม				รวม (หลัง)
	บ้านเดี่ยว	บ้านแฝด	บ้านแถวแบบเก่า	บ้านแถวแบบใหม่	
จิตรลดา	9	4	18	4	35
มักกะสัน	14	-	66	7	87
ก.ม. 11	66	-	146	1	213
รวม (หลัง)	89	4	230	12	335

ที่มา: จากการสำรวจระหว่างเดือน มิถุนายน-สิงหาคม พ.ศ. 2543

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.3 แสดงจำนวนครัวเรือนที่พักอาศัยในอาคารพักอาศัยไม่ในพื้นที่ศึกษา

นิคมรถไฟ	รูปแบบทางสถาปัตยกรรม				รวม (ครัวเรือน)
	บ้านเดี่ยว	บ้านแฝด	บ้านแถวแบบเก่า	บ้านแถวแบบใหม่	
จิตรลดา	9	8	133	19	169
มักกะสัน	14	-	526	52	592
ก.ม. 11	66	-	996	6	1,068
รวม (ครัวเรือน)	89	8	1,655	77	1,829

ที่มา: จากการสำรวจระหว่างเดือน มิถุนายน-สิงหาคม พ.ศ. 2543

การคัดเลือกตัวอย่าง (Sampling) จะใช้วิธีแบบแยกกลุ่ม (Stratified Random Sampling) ซึ่งวิธีการนี้จะแยกประชากรที่ใช้ในการศึกษาออกเป็นกลุ่มย่อย แล้วจึงทำการคัดเลือกตัวอย่างจากหน่วยประชากรในแต่ละกลุ่มย่อย โดยใช้วิธีการสุ่มแบบ Simple Random Sampling จำนวนตัวอย่างจะถือเกณฑ์ตามระเบียบวิธีการวิจัยทั่วไป ซึ่งจากการศึกษาของ Toro Yamane ในปี ค.ศ. 1973 พบว่าถ้ากลุ่มประชากรมีขนาดไม่เกิน 1,000 หน่วย และมีขนาดเกิน 1,000 หน่วย จะต้องใช้จำนวนตัวอย่างไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 และร้อยละ 10 ของประชากรที่ใช้ในการศึกษา ตามลำดับ

จากเกณฑ์การคัดเลือกตัวอย่าง สำหรับกลุ่มอาคารพักอาศัยไม่ ผู้วิจัยจะใช้จำนวนตัวอย่างร้อยละ 25 ของอาคารพักอาศัยไม่ในพื้นที่ศึกษาทั้งหมด ซึ่งคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 84 หลัง โดยมีสัดส่วนของอาคารพักอาศัยไม่ในแต่ละพื้นที่ คือ นิคมรถไฟจิตรลดา : นิคมรถไฟมักกะสัน : นิคมรถไฟ ก.ม. 11 เป็น 9 : 23 : 52 ตามลำดับ

ส่วนกลุ่มครัวเรือนที่อยู่อาศัยในอาคารพักอาศัยไม่จะใช้จำนวนตัวอย่างร้อยละ 12.50 ของครัวเรือนที่อยู่อาศัยในอาคารพักอาศัยไม่ทั้งหมด ซึ่งคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 229 ครัวเรือน โดยมีสัดส่วนของครัวเรือนในแต่ละพื้นที่ คือ นิคมรถไฟจิตรลดา : นิคมรถไฟมักกะสัน : นิคมรถไฟ ก.ม. 11 เป็น 21 : 75 : 133 ตามลำดับ ซึ่งเป็นจำนวนตัวอย่างที่สามารถได้ข้อมูลที่จะทำการศึกษาได้อย่างเต็มที่ และเหมาะสมกับระยะเวลาและงบประมาณของผู้ศึกษา

ตารางที่ 3.4 แสดงจำนวนกลุ่มตัวอย่างอาคารพักอาศัยไม่ในพื้นที่ศึกษา

นิคมรถไฟ	รูปแบบทางสถาปัตยกรรม				รวม (หลัง)
	บ้านเดี่ยว	บ้านแฝด	บ้านแถวแบบเก่า	บ้านแถวแบบใหม่	
จิตรลดา	2	1	5	1	9
มักกะสัน	4	-	17	2	23
ก.ม. 11	16	-	36	-	52
รวม (หลัง)	22	1	58	3	84

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.5 แสดงจำนวนกลุ่มตัวอย่างครัวเรือนที่พักอาศัยในอาคารพักอาศัยไม่ในพื้นที่ศึกษา

นิคมรถไฟ	รูปแบบทางสถาปัตยกรรม				รวม (ครัวเรือน)
	บ้านเดี่ยว	บ้านแฝด	บ้านแถวแบบเก่า	บ้านแถวแบบใหม่	
จิตรลดา	1	1	17	2	21
มักกะสัน	2	-	66	7	75
ก.ม. 11	8	-	124	1	133
รวม (ครัวเรือน)	11	1	207	10	229

### 3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลจะขึ้นอยู่กับลักษณะของข้อมูลและตัวแปร จากการทบทวนวรรณกรรม สามารถแบ่งข้อมูลออกเป็น 3 ด้าน คือ ด้านสถาปัตยกรรม คุณภาพการอยู่อาศัย และนโยบายการพัฒนาพื้นที่ศึกษาและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยมีวิธีการเก็บข้อมูลแตกต่างกัน ดังนี้ คือ

1. ด้านสถาปัตยกรรม จะศึกษาพัฒนาการของอาคารพักอาศัยไม่ ด้านสภาพ รูปแบบ วัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง อายุ และกิจกรรมภายในอาคาร โดยข้อมูลที่ได้จะใช้ในการประเมินคุณค่าทางสถาปัตยกรรม และใช้ในการวิเคราะห์เพื่อเสนอแนวทางการอนุรักษ์ด้วยเทคนิคและวิธีการที่เหมาะสม ดังนั้นวิธีการเก็บข้อมูล จะใช้การรังวัดอาคาร การสังเกต การสัมภาษณ์ รวมทั้งข้อมูลทุติยภูมิ

2. ด้านคุณภาพการอยู่อาศัยของพนักงานการรถไฟและครอบครัว จะทำการศึกษามาตรฐานของอาคารพักอาศัยไม่ ความพอเพียงของระบบสาธารณูปโภค เช่น ระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม การเก็บและกำจัดขยะ ระบบสุขาภิบาล สภาพแวดล้อมทั่วไป รวมทั้งสภาพเศรษฐกิจสังคม และความคิดเห็นของผู้อยู่อาศัยในด้านการพักอาศัย โดยข้อมูลที่ได้จะใช้ในการประเมินและวิเคราะห์ระดับคุณภาพการอยู่อาศัย ซึ่งผลสรุปที่ได้จะใช้ในการเสนอแนวทางการพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพในด้านต่างๆ ให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการอย่างแท้จริงของผู้พักอาศัย ดังนั้นวิธีการเก็บข้อมูล จะใช้การสอบถาม การสัมภาษณ์ รวมทั้งข้อมูลทุติยภูมิ

การเก็บข้อมูลโดยออกแบบสอบถามในการศึกษา จะใช้จำนวนทั้งสิ้น 229 ชุด โดยผู้ตอบแบบสอบถามต้องพักอาศัยอยู่ในกลุ่มตัวอย่างอาคารพักอาศัยไม่ ดังตาราง 3.5 และควรเป็นสมาชิกในครัวเรือนที่ทำงานการรถไฟแห่งประเทศไทยหรือตัวแทนของครอบครัว ในกรณีที่ผู้ทำงานการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถให้ข้อมูลได้

3. ด้านนโยบายการพัฒนาที่ดินและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง จะศึกษานโยบายทางด้านกายภาพ นโยบายการบริหารจัดการ นโยบายทางด้านการเมือง และข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร โดยข้อมูลที่ได้จะใช้ในการประเมินและวิเคราะห์ถึงความเป็นไปได้และข้อจำกัดในการอนุรักษ์พื้นที่และอาคารพักอาศัยไม่ ดังนั้นวิธีการเก็บข้อมูล จะใช้เอกสาร และการสัมภาษณ์ผู้จัดทำนโยบาย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.6 แสดงตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา

ตัวแปร	วิธีการเก็บข้อมูล				วิธีการวิเคราะห์		
	การ รังวัด	แบบ สังเกต	แบบ สอบถาม	ข้อมูล ทุติยภูมิ	SPSS	พรรณ นา	Architecture / Policy Analysis
<b>ลักษณะทางสถาปัตยกรรมของ อาคารพักอาศัยไม้</b>							
1. รูปแบบอาคาร		●		●		●	●
2. วัสดุที่ใช้ก่อสร้างอาคาร		●		●		●	●
3. อายุของอาคาร				●		●	●
4. สภาพของอาคาร		●				●	●
5. จำนวนชั้นและการต่อเติมอาคาร	●	●		●		●	●
6. กิจกรรมในอาคาร		●	●			●	●
7. กรรมสิทธิ์การครอบครองอาคาร			●	●		●	●
<b>คุณภาพการพักอาศัย -มาตรฐานอาคารพักอาศัยไม้ (ขนาดและระยะต่างๆ)</b>							
1. ห้องนอน	●			●		●	
2. ห้องน้ำ	●			●		●	
3. ห้องครัว	●			●		●	
4. บันได	●			●		●	
<b>-ระบบสาธารณูปโภค</b>							
1. ระบบไฟฟ้า		●		●		●	
2. ระบบประปา		●		●		●	
3. ระบบโทรศัพท์		●		●		●	
4. การเก็บและกำจัดขยะ				●		●	
5. การระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม		●		●		●	
6. การป้องกันอัคคีภัย		●		●		●	
7. พื้นที่โล่งเพื่อการพักผ่อน		●		●		●	
<b>-ระบบสุขาภิบาล</b>							
1. การใช้น้ำเพื่อการอุปโภค			●		●	●	
2. การใช้น้ำดื่ม			●		●	●	
3. การใช้ส้วม			●		●	●	
<b>-สภาพสังคมเศรษฐกิจ</b>							
1. รายได้ของครัวเรือน			●		●	●	
2. รายจ่ายด้านที่พักอาศัย			●		●	●	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่สงวนสิทธิ์ในวงใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.6 (ต่อ)

ตัวแปร	วิธีการเก็บข้อมูล				วิธีการวิเคราะห์		
	รังวัด อาคาร	แบบ สัง เกต	แบบ สอบ ถาม	ข้อมูล ทุติยภูมิ	SPSS	พรรณ นา	Architecture / Policy Analysis
3. ขนาดของครัวเรือน			●		●	●	
4. ระยะเวลาที่อยู่อาศัย			●		●	●	
5. ปฏิสัมพันธ์ในชุมชน			●		●	●	
6. การที่หักอื่นนอกชุมชน			●		●	●	
<b>-ความคิดเห็นด้านการพักอาศัย</b>							
1. ความพอใจของเนื้อที่ใช้สอย			●		●	●	
2. ความพอใจของสาธารณูปโภค			●		●	●	
3. ความปลอดภัยในชีวิต,ทรัพย์สิน			●		●	●	
4. สภาพแวดล้อมต่างๆไปในชุมชน			●		●	●	
<b>นโยบายการพัฒนาที่ดินในพื้นที่ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง</b>							
1. นโยบายทางด้านกายภาพ				●			●
2. นโยบายการบริหารจัดการ				●			●
3. นโยบายทางด้านการเมือง				●			●
4. ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร				●			●

### 3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลจะขึ้นอยู่กับลักษณะของข้อมูลและตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา โดยแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม คือ ด้านสถาปัตยกรรม ด้านคุณภาพการอยู่อาศัย ด้านนโยบายการพัฒนาที่ดินในพื้นที่ศึกษาและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งแต่ละกลุ่มจะมีวิธีการวิเคราะห์ที่แตกต่างกัน คือ

1. ด้านสถาปัตยกรรม จะใช้วิธีการพรรณนาและการวิเคราะห์ทางสถาปัตยกรรมซึ่งแสดงผลโดยรูปภาพ รูปถ่าย และการเขียนแบบทางสถาปัตยกรรม นอกจากนั้นอาจมีข้อมูลที่วิเคราะห์โดยการพรรณนาทางสถิติด้วย

2. ด้านคุณภาพการพักอาศัย ในด้านสภาพสังคมเศรษฐกิจและความคิดเห็นเกี่ยวกับการพักอาศัยจะใช้วิธีการวิเคราะห์โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ คือ โปรแกรม SPSS (Statistical Package for Social Science) โดยจะใช้สถิติอย่างง่ายในการพรรณนาเท่านั้น ส่วนมาตรฐานอาคารพักอาศัยไม่ ระบบสาธารณูปโภค ระบบสุขาภิบาล จะใช้วิธีการวิเคราะห์ทางสถาปัตยกรรมและการพรรณนาทางสถิติ

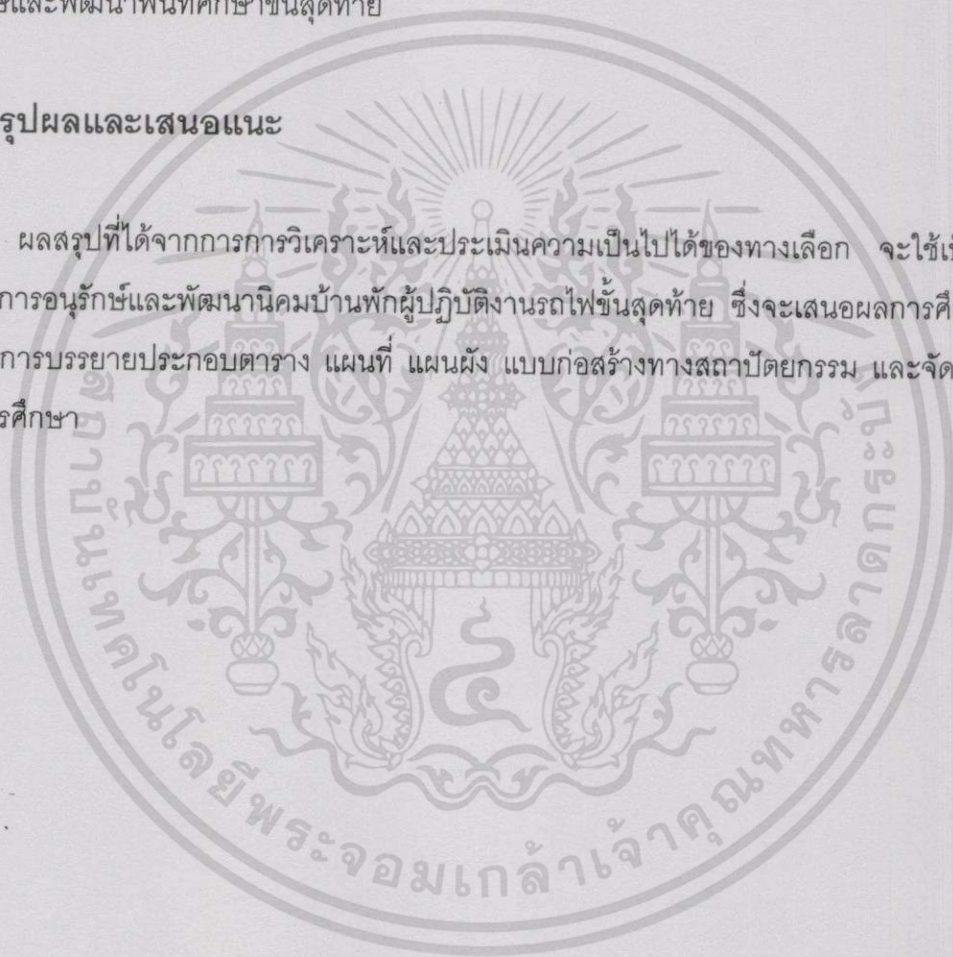
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. ด้านนโยบายการพัฒนาที่ดินในพื้นที่ศึกษาและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบด้วย นโยบายทางด้านกายภาพ ด้านการบริหารจัดการ ด้านการเมือง และข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร จะใช้วิธีการวิเคราะห์ทางนโยบาย (Policy Analysis)

โดยประเด็นของการวิเคราะห์ข้อมูลในแต่ละด้าน จะใช้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์ทางนโยบายขั้นสุดท้าย ตามแบบจำลองของ David S. Sawicki ที่ศึกษาไว้ในปี ค.ศ. 1986 ผลสรุปที่ได้จากการวิเคราะห์ทางนโยบายจะใช้ในการเสนอทางเลือกเพื่อการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ โดยทางเลือกที่ได้จากประเมินความเป็นไปได้และมีความเหมาะสมมากที่สุด จะใช้ในการเสนอแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ศึกษาขั้นสุดท้าย

### 3.5 สรุปผลและเสนอแนะ

ผลสรุปที่ได้จากการการวิเคราะห์และประเมินความเป็นไปได้ของทางเลือก จะใช้เป็นแนวทางในการอนุรักษ์และพัฒนานิคมบ้านพักผู้ปฏิบัติงานรถไฟขั้นสุดท้าย ซึ่งจะเสนอผลการศึกษาในรูปแบบของการบรรยายประกอบตาราง แผนที่ แผนผัง แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรม และจัดทำรายงานการศึกษา



## ลักษณะทางสถาปัตยกรรมและคุณภาพการพักอาศัย

ประเด็นการศึกษาลักษณะทางสถาปัตยกรรม จะพิจารณาด้านคุณค่าทางสถาปัตยกรรมของอาคารพักอาศัยไม้ ในด้านรูปแบบ สถาปัตยกรรม การต่อเติมและพื้นที่ใช้สอยภายในอาคาร โดยมีเป้าหมายให้ได้อาคารพักอาศัยไม้ที่ควรได้รับการอนุรักษ์

ประเด็นการศึกษาด้านคุณภาพการพักอาศัย จะพิจารณาจากมาตรฐานอาคารพักอาศัยไม้ ความพอเพียงของระบบสาธารณูปโภค และระบบสุขภาพ สถาปัตยกรรมเศรษฐกิจ รวมทั้งความคิดเห็นด้านการพักอาศัยของผู้อยู่อาศัย โดยมีเป้าหมายเพื่อประเมินและวิเคราะห์ระดับคุณภาพการอยู่อาศัย ซึ่งผลสรุปที่ได้จะใช้ในการเสนอแนวทางการพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพในด้านต่างๆ ให้มีความเหมาะสม และสอดคล้องกับความต้องการของพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทยและครอบครัวอย่างแท้จริง

### 4.1 พัฒนาการนิคมบ้านพักผู้ปฏิบัติงานรถไฟในกรุงเทพมหานคร

จากการศึกษาและสรุปข้อมูลจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (2513: 23 – 54 และ 173 - 190) พบว่า นิคมบ้านพักผู้ปฏิบัติงานรถไฟเป็นรูปแบบที่อยู่อาศัยแบบสวัสดิการ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยจัดสร้างให้กับพนักงานรถไฟบางส่วนและครอบครัวได้อยู่อาศัย โดยมีได้เก็บเกี่ยวผลประโยชน์แต่อย่างใด นอกจากนี้บ้านพักสวัสดิการเหล่านี้ยังมีความสำคัญในการช่วยบรรเทาการขาดแคลนที่พักอาศัยในกรุงเทพมหานครได้อีกทางหนึ่งด้วย

โดยจุดเริ่มต้นของกิจการการรถไฟแห่งประเทศไทย เกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2398 เมื่อรัชกาลที่ 4 ทรงได้รับพระราชสาส์นและเครื่องบรรณาการจากสมเด็จพระนางเจ้าวิคตอเรีย แห่งสหราชอาณาจักรอังกฤษ โดยมีรถไฟจำลองย่อส่วนจากของจริง ประกอบด้วยหัวรถจักรไอน้ำและรถพ่วงครบขบวนที่วิ่งบนรางด้วยแรงไอน้ำทำนองเดียวกับรถไฟที่ใช้น้ำมันในเกาะอังกฤษ รวมมากับของถวายอย่างอื่นด้วย ซึ่งทำให้เกิดความสนใจในราชสำนักและผู้ที่พบเห็นในขณะนั้นมาก แต่ในรัชสมัยของพระองค์ก็มิได้มีการก่อสร้างทางรถไฟแต่อย่างใด

ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 5 ประเทศไทยได้รับแรงกดดันจากลัทธิล่าอาณานิคมของชาติตะวันตก โดยเฉพาะประเทศฝรั่งเศสและอังกฤษซึ่งในขณะนั้นกำลังแพร่อิทธิพลไปทั่วทวีปเอเชีย ทำให้ประเทศเพื่อนบ้านของไทย คือ พม่าและมาเลเซียตกอยู่ภายใต้การปกครองของอังกฤษ ส่วนลาวและกัมพูชาเป็นประเทศในอาณานิคมของฝรั่งเศส ส่งผลให้ประเทศไทยกลายเป็นรัฐกันชนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ซึ่งนโยบายของประเทศในขณะนั้นจึงเป็นไปเพื่อการป้องกันประเทศเป็นหลัก และเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การก่อสร้างทางรถไฟก็เป็นทางเลือกหนึ่งเนื่องจากสามารถลำเลียงทหาร อาวุธและอาหาร ระหว่างกรุงเทพมหานครและจังหวัดตามแนวชายแดนได้สะดวกและรวดเร็วกว่าการคมนาคมทางอื่น โดยเส้นทางรถไฟสายแรกของประเทศไทยเกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2429 เมื่อรัฐบาลได้อนุมัติสัมปทานแก่บริษัทชาวเดนมาร์คในการสร้างทางรถไฟ และดำเนินกิจการเดินรถในรูปแบบของบริษัทเอกชนขึ้นระหว่างกรุงเทพมหานครถึงสมุทรปราการ รวมระยะทางทั้งสิ้น 21 กิโลเมตร ซึ่งในปัจจุบันเส้นทางรถไฟสายนี้ได้ยกเลิกการใช้งานแล้ว

หลังจากนั้นในปี พ.ศ. 2433 รัชกาลที่ 5 ทรงตั้งกรมรถไฟขึ้น โดยสังกัดอยู่กับกระทรวงโยธาธิการ และเปิดประมูลการก่อสร้างทางรถไฟระหว่างกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดนครราชสีมา โดยบริษัทชาวอังกฤษเป็นผู้ชนะการประมูลและเริ่มดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟ รวมทั้งสถานีรถไฟ โรงงานซ่อมบำรุง และในอีก 40 ปีต่อมา การก่อสร้างทางรถไฟก็แล้วเสร็จทั่วประเทศ โดยในปี พ.ศ. 2439 เปิดการเดินรถจากกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดอยุธยา เส้นทางสายใต้ถึงอำเภอสุโขทัย - โกลก ในปี พ.ศ. 2464 เปิดการเดินรถเส้นทางสายเหนือถึงจังหวัดเชียงใหม่ และเส้นทางสายตะวันออกถึงอำเภออรัญประเทศ ในปี พ.ศ. 2469 และเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือถึงจังหวัดอุบลราชธานี ในปี พ.ศ. 2473

นอกจากการก่อสร้างทางรถไฟ สถานีรถไฟ และโรงงานซ่อมบำรุงแล้ว ยังมีการก่อสร้างที่พักอาศัยให้กับวิศวกร คนขับรถไฟ คนงานซ่อมบำรุงทางและครอบครัวได้อยู่อาศัย โดยในระยะแรกกรมรถไฟได้จัดสร้างที่พักอาศัยขึ้นในบริเวณสถานีรถไฟขนาดใหญ่หรือชุมทางรถไฟก่อน เช่น ย่านสถานีรถไฟกรุงเทพ บางซื่อ จิตรลดา มักกะสัน หลังจากนั้นมีการก่อสร้างที่พักอาศัยในย่านสถานีรถไฟขนาดเล็กเพิ่มเติม เช่น ทิวลิปชั้น บางเขน สามเสน คลองตัน โดยการออกแบบและจัดสร้างจะใช้ไม่เป็นวัสดุหลักในการก่อสร้าง ซึ่งการออกแบบบ้านพักจะมีความแตกต่างกันตามตำแหน่งหน้าที่ของผู้พักอาศัยและประโยชน์ใช้สอยเป็นหลัก

## 4.2 พื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษา คือ นิคมรถไฟจิตรลดา นิคมรถไฟมักกะสัน และนิคมรถไฟ ก.ม. 11 ซึ่งเป็นนิคมรถไฟที่การรถไฟแห่งประเทศไทยตั้งขึ้นเพื่อรองรับการพักอาศัยของพนักงาน และอำนวยความสะดวกในการเดินทางไปทำงานยังสถานที่ทำงาน เช่น สถานีรถไฟ โรงงานซ่อมบำรุง ซึ่งที่ทำงานส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ใกล้ๆ กับนิคมรถไฟ

โดยนิคมรถไฟทั้ง 3 แห่ง ถือเป็นพื้นที่เพื่อการพักอาศัยที่สำคัญซึ่งตั้งอยู่ในเขตเมืองชั้นในและชั้นกลาง ของกรุงเทพมหานคร และเป็นพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงในด้านต่างๆ ที่เกิดจากการพัฒนาและการขยายตัวของเมืองมาตั้งแต่อดีต โดยในปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยมีโครงการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

พัฒนาที่ดิน ซึ่งการดำเนินการพัฒนาพื้นที่จำเป็นต้องรื้ออาคารพักอาศัยไม้ที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัวที่มีความสำคัญด้านสถาปัตยกรรมและประวัติศาสตร์ บางส่วนด้วย

**นิคมรถไฟจิตรลดา** ตั้งขึ้นเพื่อรองรับโครงการย้ายอาคารพักอาศัยไม้จำนวน 13 หลัง จากย่านสถานีกรุงเทพ ในปี พ.ศ. 2469 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งในขณะนั้นยังคงมีฐานะเป็นกรมรถไฟ สังกัดกระทรวงโยธาธิการ และในระยะเวลาต่อมาก็มมีการดำเนินการก่อสร้างอาคารพักอาศัยไม้แบบบ้านแถวเพิ่มเติม โดยในปัจจุบันนิคมรถไฟจิตรลดา มีพื้นที่ 40 ไร่ ประกอบด้วยอาคารพักอาศัยจำนวน 35 หลัง และมีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 169 ครัวเรือน ลักษณะพื้นที่ของชุมชนเป็นรูปสามเหลี่ยม ซึ่งเกิดจากเส้นทางรถไฟสายเหนือ เส้นทางรถไฟสายตะวันออก และเส้นทางรถไฟจากสายเหนือไปยังสายตะวันออก ส่วนการเข้าถึงพื้นที่สามารถใช้ทางรถไฟและทางรถยนต์

ลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่เด่นชัด คือ รูปแบบอาคารพักอาศัยไม้ที่มีลักษณะทางสถาปัตยกรรมเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอาคารพักอาศัยไม้จำนวน 13 หลัง ที่มีอายุมากกว่า 74 ปี ซึ่งมีความเป็นไปได้ในการบูรณะหากมีแนวทางการดำเนินการที่เหมาะสม ส่วนด้านสภาพของอาคารพักอาศัย พบว่าส่วนใหญ่อยู่ในสภาพทรุดโทรม โดยเฉพาะบ้านแถวไม้ ทั้งนี้มีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากการดูแลรักษาที่ดีทั้งจากผู้อยู่อาศัยและการรถไฟแห่งประเทศไทย ประกอบกับใช้ไม้เป็นวัสดุหลักในการก่อสร้างซึ่งง่ายต่อการผุพังและเกิดเพลิงไหม้

จากการศึกษาพบว่าข้อจำกัดการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ มีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากที่ตั้งของนิคมรถไฟจิตรลดาตั้งอยู่ในเขตเมืองชั้นในซึ่งที่ดินมีราคาแพงและมีศักยภาพในการพัฒนาแบบความหนาแน่นสูง แต่จากข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2526 เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงอาคารบางชนิด หรือบางประเภท ในท้องที่บางส่วนของเขตดุสิต เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย และเขตพระนคร โดยห้ามมิให้บุคคลใดก่อสร้างหรือดัดแปลงอาคารอื่นใดเว้นแต่อาคารที่พักอาศัยประเภทบ้านเดี่ยว โรงเรียน สถานพยาบาล ศาสนสถาน อาคารหรือสถานที่ทำการของทางราชการซึ่งมีความสูงไม่เกิน 12 เมตร โดยวัดจากระดับถนนหรือขอบทางเท้าที่ใกล้ที่สุดถึงส่วนที่สูงที่สุดของ ซึ่งข้อบัญญัตินี้ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดของนิคมรถไฟจิตรลดา ทำให้ความเป็นไปได้ในการพัฒนาที่ดินไม่สามารถกระทำได้อย่างเต็มที่ตามศักยภาพของพื้นที่

**นิคมรถไฟมักกะสัน** ตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2493 โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้เริ่มสร้างอาคารพักอาศัยไม้บางส่วน บนพื้นที่ 20 ไร่ เพื่อให้เป็นที่พักอาศัยของพนักงานและคนงานในสังกัดโรงงานมักกะสัน ซึ่งโรงงานมักกะสันเปิดดำเนินการเมื่อเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2453 โดยในปัจจุบันนิคมรถไฟมักกะสัน มีพื้นที่ 83 ไร่ ประกอบด้วยอาคารพักอาศัยจำนวน 87 หลัง และมีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 592 ครัวเรือน โดยนิคมรถไฟมักกะสันตั้งอยู่บริเวณโดยรอบสี่แยกมิตรสัมพันธ์ ซึ่งเกิด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากถนนเพชรบุรีตัดใหม่ตัดกับถนนนิคมมักกะสัน บริเวณทางทิศตะวันออกของชุมชนติดกับโรงแรมปรินท์ ทิศตะวันตกติดกับวัดมักกะสันและโรงพยาบาลรถไฟ ทิศใต้ติดกับโรงเรียนมักกะสันพิทยา โดยมีถนนนิคมมักกะสัน เส้นทางรถไฟสายตะวันออกและโรงงานมักกะสันอยู่ทางทิศเหนือ

ลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่เด่นชัด คือ รูปแบบอาคารพักอาศัยไม้ แบบบ้านเดี่ยว และบ้านแถว ซึ่งเป็นรูปแบบอาคารพักอาศัยส่วนหนึ่งที่มีการรถไฟแห่งประเทศไทยกำหนดเป็นมาตรฐานสร้างทั่วประเทศมาตั้งแต่ พ.ศ. 2482 ส่วนด้านสภาพของอาคารพักอาศัย พบว่าส่วนใหญ่อยู่ในสภาพทรุดโทรม โดยเฉพาะบ้านแถวไม้ เช่นเดียวกับที่นิคมรถไฟจิตรลดา

จากการศึกษาพบว่าข้อจำกัดการอนุรักษ์อาคารพักอาศัยไม้เหล่านี้ มีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากแผนและผังการพัฒนาพื้นที่ย่านโรงงานมักกะสันและนิคมรถไฟมักกะสัน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย บนพื้นที่ประมาณ 348 ไร่ โดยการพัฒนามีเป้าหมายเพื่อให้เป็นศูนย์ธุรกิจสมบูรณ์แบบ ที่มีระบบคมนาคมขนส่งที่มีศักยภาพ โดยการเชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชนกับโครงข่ายถนน และการสัญจรทางน้ำ ซึ่งการดำเนินการพัฒนาพื้นที่จะต้องรื้ออาคารพักอาศัยไม้ทั้งหมด แล้วพัฒนาเป็นศูนย์การค้า อาคารที่พักอาศัยและอาคารสำนักงานแทน

นิคมรถไฟ ก.ม. 11 เกิดขึ้นในช่วงเวลาเดียวกับที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการสร้างอาคารพักอาศัยไม้ขึ้นที่นิคมรถไฟมักกะสัน โดยปัจจุบันนิคมรถไฟ ก.ม. 11 มีพื้นที่ 242 ไร่ ประกอบด้วยอาคารพักอาศัยจำนวน 213 หลัง และมีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 1,068 ครัวเรือน โดยนิคมรถไฟ ก.ม. 11 ตั้งอยู่ระหว่างถนนวิภาวดีรังสิตและถนนกำแพงเพชร 2 ทางด้านทิศตะวันออกของชุมชนติดกับถนนวิภาวดีรังสิตและการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย ทางทิศตะวันตกติดกับถนนกำแพงเพชร 2 และทางรถไฟสายเหนือ ทางทิศใต้ติดกับโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ โดยมีสำนักงานประชาสัมพันธ์ตั้งอยู่ทางทิศเหนือ

ลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่เด่นชัด คือ รูปแบบอาคารพักอาศัยไม้ แบบบ้านเดี่ยว และบ้านแถว ซึ่งเป็นรูปแบบอาคารพักอาศัยมาตรฐานเช่นเดียวกับที่นิคมรถไฟมักกะสัน ส่วนด้านสภาพของอาคารพักอาศัยพบว่าส่วนใหญ่อยู่ในสภาพทรุดโทรม

จากการศึกษาพบว่าข้อจำกัดการอนุรักษ์อาคารพักอาศัยไม้ มีสาเหตุส่วนหนึ่งเช่นเดียวกับนิคมรถไฟมักกะสัน โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้กำหนดแผนและผังพัฒนาย่านพหลโยธินและนิคมรถไฟ ก.ม. 11 บนพื้นที่ประมาณ 2,300 ไร่ โดยการพัฒนามีเป้าหมายเพื่อให้เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ และพัฒนาพื้นที่เพื่อการใช้ประโยชน์ด้านอื่นๆ ทั้งด้านพาณิชยกรรม ที่พักอาศัย และที่เปิดโล่งเพื่อนันทนาการ ซึ่งการพัฒนาพื้นที่จะต้องรื้ออาคารพักอาศัยไม้ทั้งหมด โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยจะจัดสร้างอาคารพักอาศัยให้ใหม่ จำนวน 2,500 หน่วย โดยมีพื้นที่ประมาณ 45 ตร.ม. ต่อหน่วย พร้อมสนามเด็กเล่น และตลาดสด

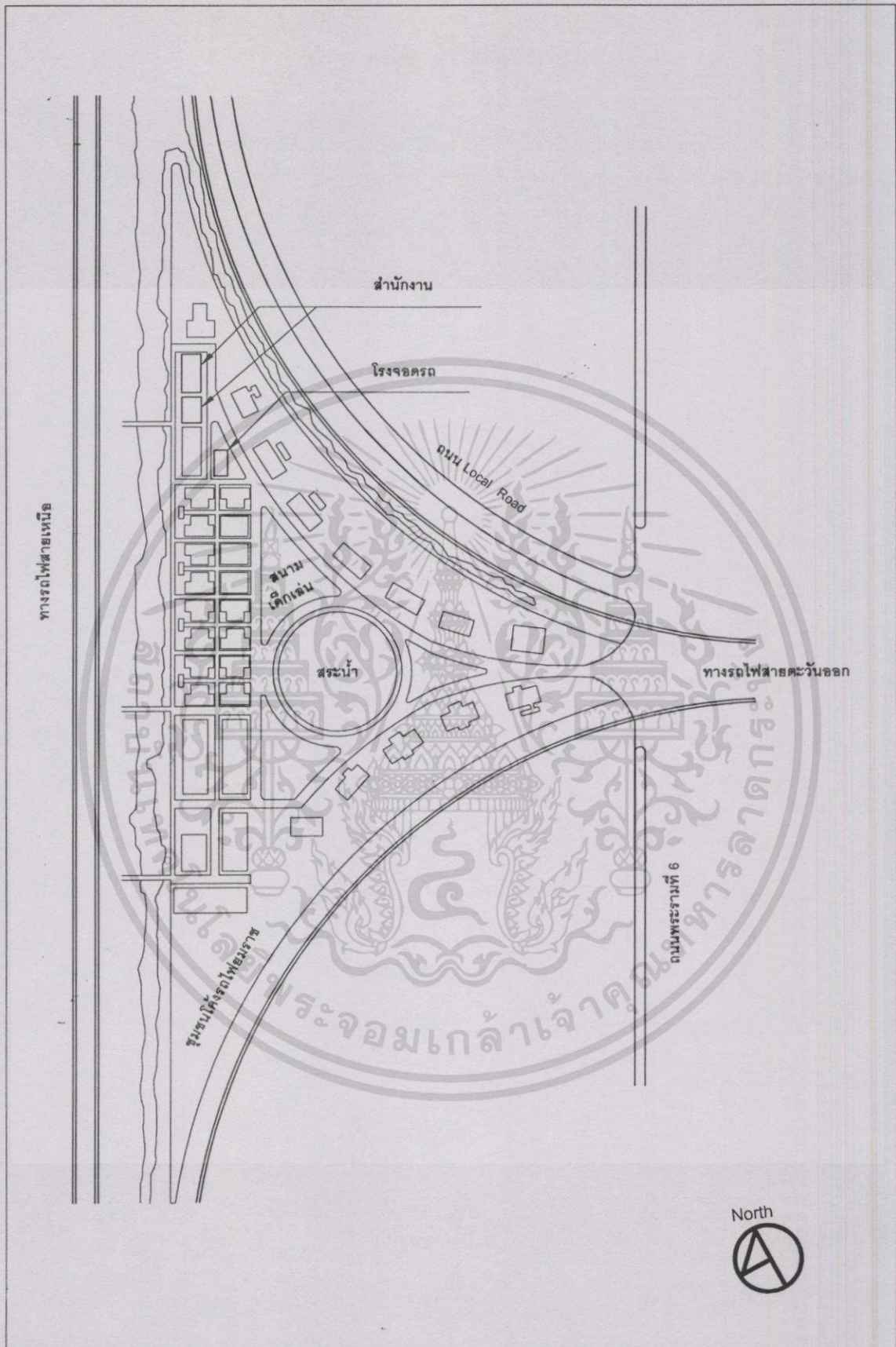
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.1 ก แสดงที่ตั้งของนิคมรถไฟจตุรลดา นิคมรถไฟมักกะสันและนิคมรถไฟ ก.ม. 11

ที่มา: Bangkok Guide. แผนที่กรุงเทพมหานคร และจากการสำรวจ

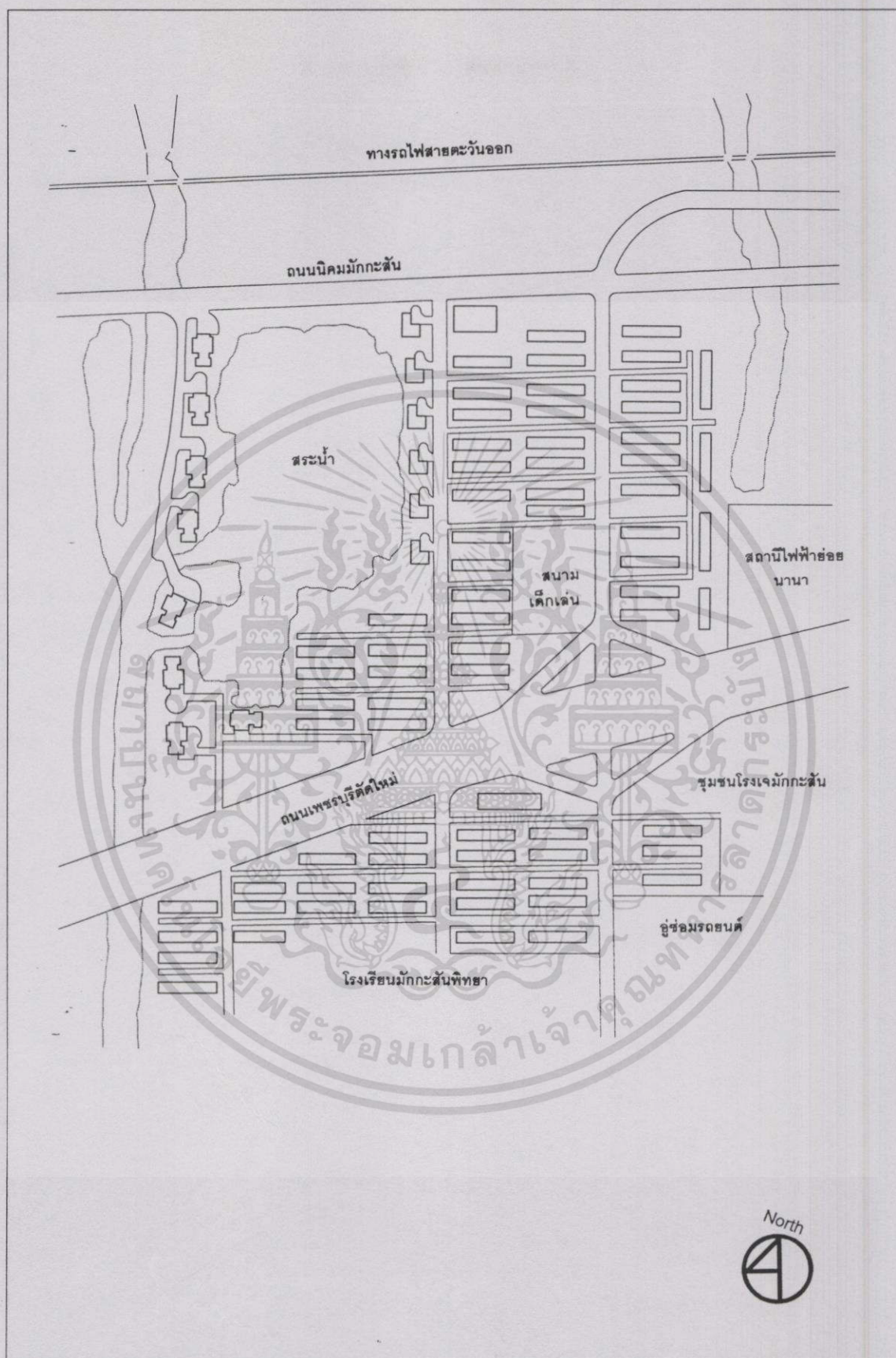
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.1 ข แสดงผังบริเวณของนิคมรถไฟจิตรลดา

ที่มา: JICA. แผนที่กรุงเทพมหานคร มาตรฐาน 1:4,000 หมายเลขระวาง 10-4-B. และจากการสำรวจ

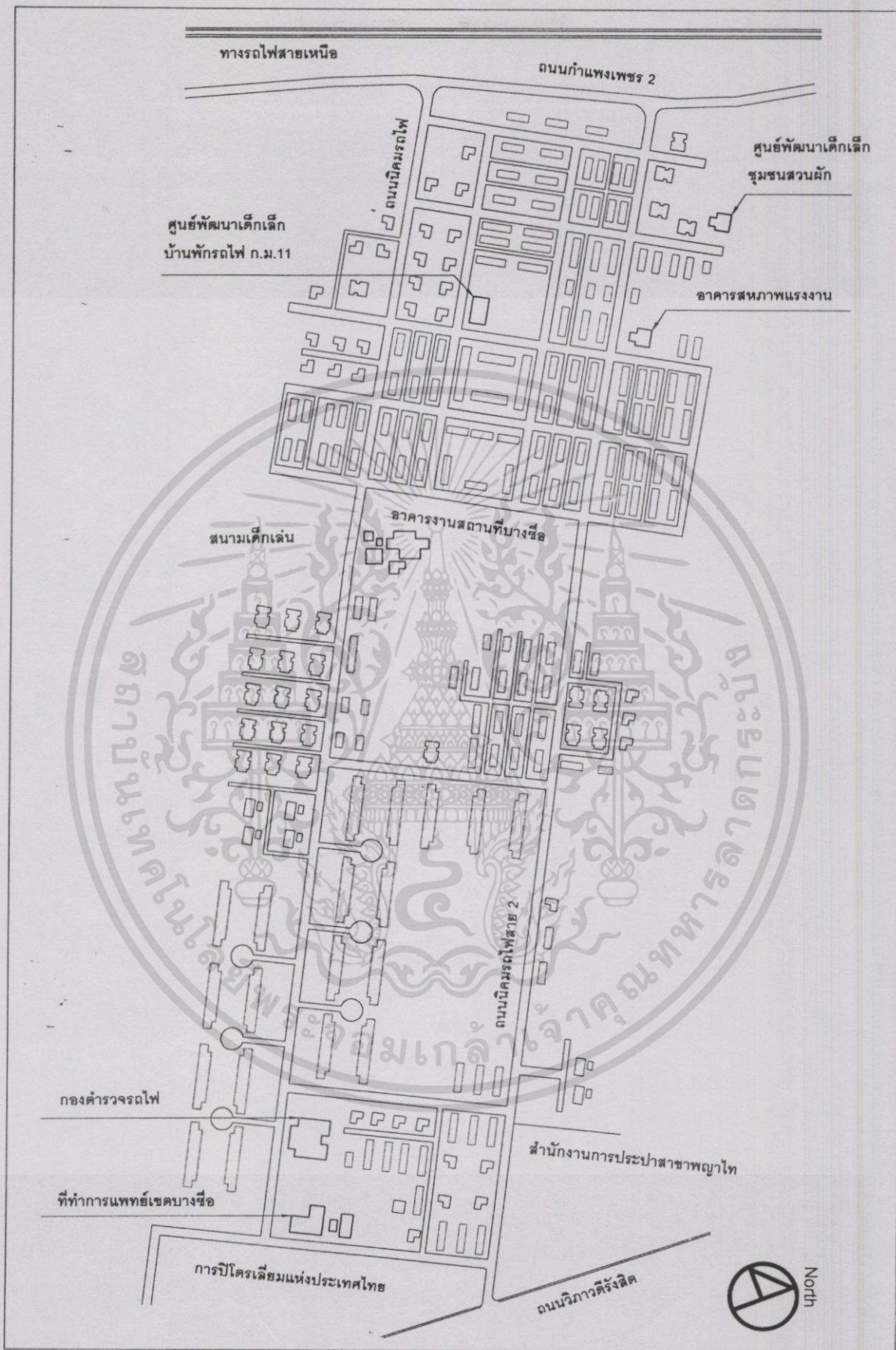
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.1 ค แสดงผังบริเวณของนิคมรถไฟมักกะสัน

ที่มา: JICA. แผนที่กรุงเทพมหานคร มาตรฐาน 1:4,000 หมายเลขระวาง 11-3-A และจากการสำรวจ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.1 ข แสดงผังบริเวณของนิคมรถไฟ ก.ม. 11

ที่มา: JICA. แผนที่กรุงเทพมหานคร มาตรฐาน 1:4,000 หมายเลขระวาง 7-3-C และจากการสำรวจ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 4.3 รูปแบบอาคารพักอาศัยไม้

- จากเอกสารของการรถไฟแห่งประเทศไทย แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรมของอาคารพักอาศัยไม้ในพื้นที่ศึกษา และแผนที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งจัดทำโดยกรมแผนที่ทหาร พบว่าอาคารพักอาศัยไม้เหล่านี้ถูกออกแบบและก่อสร้างในช่วงเวลาแตกต่างกัน ดังนั้นเพื่อให้การศึกษาและวิเคราะห์รูปแบบทางสถาปัตยกรรมสามารถกระทำได้อย่างเต็มที่ ผู้ศึกษาจึงแบ่งพัฒนาการรูปแบบของอาคารพักอาศัยไม้เหล่านี้ ออกเป็น 2 ช่วง คือ อาคารพักอาศัยไม้ในช่วงก่อน และหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง โดยการแบ่งช่วงเวลาดังกล่าว ผู้วิจัยยึดถือตามการศึกษาของ ประทีป มาลากุล เรื่อง พัฒนาการบ้านคนไทยในภาคกลาง เมื่อปี พ.ศ. 2530 และ วิมลสิทธิ์ หรยางกูร เรื่อง พัฒนาการรูปแบบอาคารพักอาศัยในกรุงเทพมหานคร เมื่อปี พ.ศ. 2536

#### 1. อาคารพักอาศัยไม้ในช่วงก่อนการเปลี่ยนแปลงการปกครอง

จากการสำรวจพื้นที่ศึกษา ระหว่างเดือนมิถุนายน - สิงหาคม พ.ศ. 2543 พบว่าอาคารพักอาศัยไม้ซึ่งถูกออกแบบและก่อสร้างในช่วงก่อนการเปลี่ยนแปลงการปกครอง มีจำนวนทั้งสิ้น 13 หลัง โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ย้ายอาคารพักอาศัยไม้เหล่านี้จากย่านสถานีรถไฟกรุงเทพมาตั้งอยู่ที่นิคมรถไฟจิตรลดาในช่วง พ.ศ. 2464

โดยมีรูปแบบทางสถาปัตยกรรม 2 รูปแบบ คือบ้านเดี่ยว และบ้านแฝด ซึ่งผู้มีสิทธิเข้าพักอาศัย คือ พนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทยที่มีตำแหน่งระดับหัวหน้าฝ่ายขึ้นไป เช่น รองวิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา ผู้อำนวยการฝ่ายระบบข้อมูล

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนอาคารพักอาศัยไม้ที่สร้างก่อนการเปลี่ยนแปลงการปกครอง

นิคมรถไฟ	รูปแบบทางสถาปัตยกรรม				รวม (หลัง)
	บ้านเดี่ยว	บ้านแฝด	บ้านแถวแบบเก่า	บ้านแถวแบบใหม่	
จิตรลดา	9	4	-	-	13
มักกะสัน	-	-	-	-	-
ก.ม. 11	-	-	-	-	-
รวม (หลัง)	9	4	-	-	13

ที่มา: จากการสำรวจระหว่างเดือน มิถุนายน-สิงหาคม พ.ศ. 2543

ลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคารพักอาศัยไม้ เรียกว่า สถาปัตยกรรมแบบอาณานิคม (Colonial Architecture) ซึ่งเป็นรูปแบบที่แพร่หลายในสิงคโปร์ ปีนัง และฟิลิปปินส์ โดยผู้ออกแบบซึ่งเป็นช่างชาวตะวันตกมีการประยุกต์ให้เหมาะสมกับภูมิอากาศในประเทศไทยซึ่งเป็นแบบร้อนชื้น เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มากขึ้น รูปแบบอาคารพักอาศัยไม้มีลักษณะเป็นเรือนไม้แบบยุโรป หลังคาทรงจั่ว หลังคาทรงจั่วตัด มุมเฉียงลงมาทางด้านหน้าจั่ว (Half Hipped Roof) หรือหลังคาปั้นหย่า โดยมีความลาดประมาณ 30 องศา มุงด้วยกระเบื้องดินเผา แพลนจะเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าตรงกันทั้งชั้นล่างและชั้นบน ด้านหน้ามีมุขและระเบียง ชั้นล่างโล่ง ยกพื้นสูง 2.05 - 2.10 เมตร ชั้นบนแยกส่วนพักอาศัยออกจากห้องครัวโดยเชื่อมกันด้วยชานเล่น มีการประดับประดาด้วยไม้แกะสลักฉลุลายงดงามตามยอดจั่ว และเชิงชาย มีแผงกันแดดและช่องระบายลมไม้เกล็ด ประตูและหน้าต่างมีทั้ง ชนิดบานเกล็ดไม้ติดตาย และชนิดผสมระหว่างบานเกล็ดและลูกพักไม้

## 2. อาคารพักอาศัยไม้ในช่วงหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง

จากการสำรวจพื้นที่ศึกษา ระหว่างเดือนมิถุนายน - สิงหาคม พ.ศ. 2543 พบว่าอาคารพักอาศัยไม้ซึ่งถูกออกแบบและก่อสร้างในช่วงหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง คือ ตั้งแต่ พ.ศ. 2482 ที่ยังหลงเหลืออยู่มีจำนวนทั้งสิ้น 310 หลัง โดยมีรูปแบบทางสถาปัตยกรรม 2 รูปแบบ คือบ้านเดี่ยว และบ้านแถวไม้แบบเก่า ส่วนบ้านแถวแบบใหม่ เป็นอาคารพักอาศัยซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทย สร้างแทนบ้านแถวแบบเก่าซึ่งถูกไฟไหม้ มีจำนวนทั้งสิ้น 12 หลัง

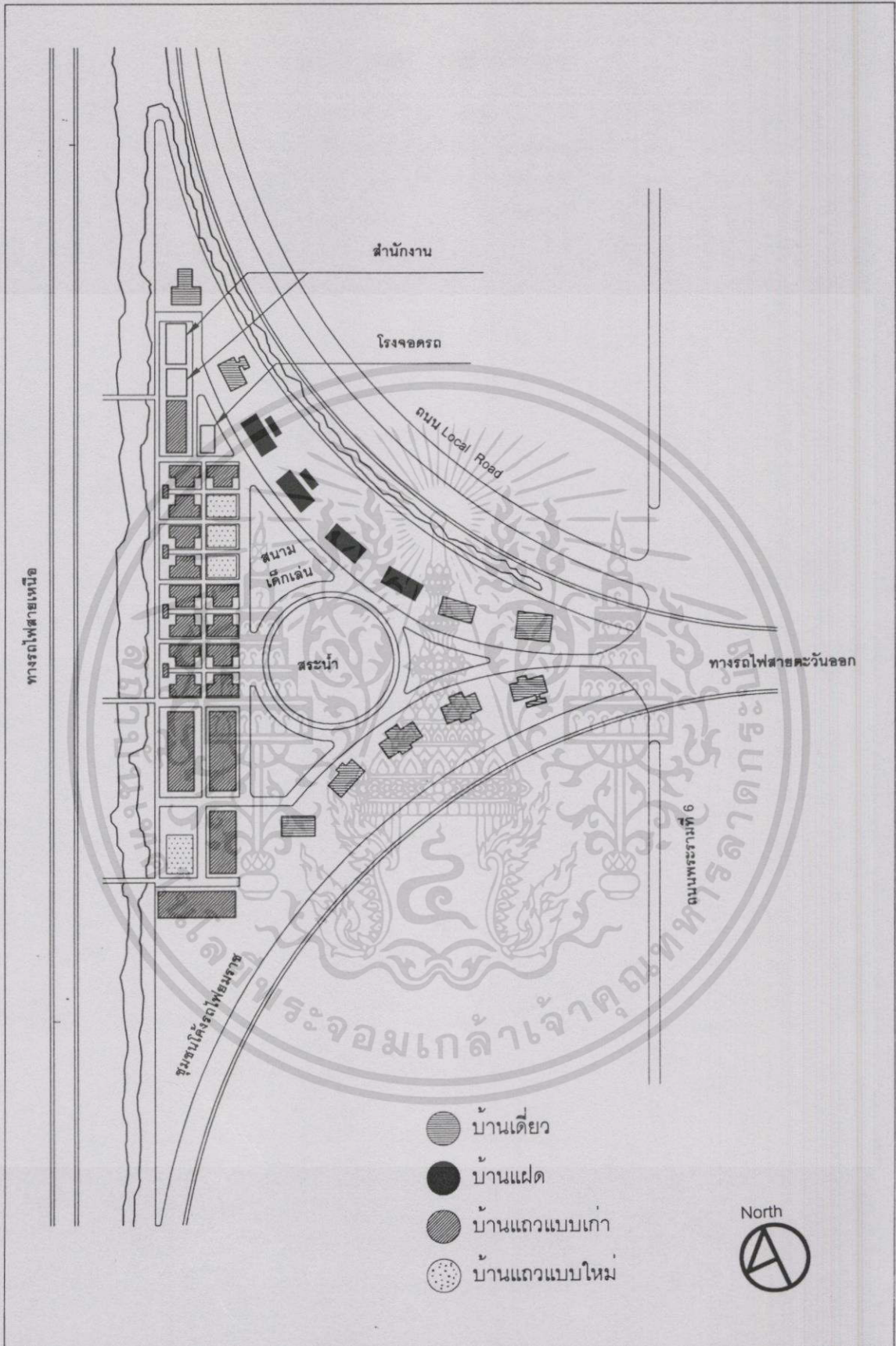
ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนอาคารพักอาศัยไม้ที่สร้างหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครองที่เหลืออยู่

นิคมรถไฟ	รูปแบบทางสถาปัตยกรรม				รวม (หลัง)
	บ้านเดี่ยว	บ้านแฝด	บ้านแถวแบบเก่า	บ้านแถวแบบใหม่	
จิตรลดา	-	-	18	4	22
มักกะสัน	14	-	66	7	87
ก.ม. 11	66	-	146	1	213
รวม (หลัง)	80	-	230	12	322

ที่มา: จากการสำรวจระหว่างเดือน มิถุนายน-สิงหาคม พ.ศ. 2543

จากการศึกษาพบว่า ลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่เด่นชัดของอาคารพักอาศัยไม้เหล่านี้ คือ ชั้นล่างโล่ง ยกพื้นสูง 2.05 - 2.10 เมตร โดยตั้งอยู่บนเสาคอนกรีต ชั้นบนแยกส่วนพักอาศัยออกจากห้องครัวโดยเชื่อมกันด้วยชานเล่น ฝาไม้ตอนล่างตีทับเกล็ด ตอนบนตีแบบส่ายบัว หลังคาแบบปั้นหย่า หลังคาจั่ว หรือแบบผสมระหว่างจั่วและปั้นหย่า (Clipped Gable) โดยมีความลาดประมาณ 30 องศา มุงด้วยกระเบื้องดินเผา มีช่องระบายลมเหนือหน้าต่างชั้น 2 ประตูและหน้าต่างเป็นบานไม้ ซึ่งการออกแบบจะคำนึงถึงประโยชน์ใช้สอยและความประหยัดเป็นหลัก โดย ประทีป มาลากุล (2530: 203) ให้ความเห็นว่าอาคารพักอาศัยไม้รูปแบบนี้ นับเป็นบ้านคนไทยแบบประยุกต์ที่มีการออกแบบให้เข้ากับภูมิอากาศแบบร้อนชื้นในประเทศไทยมากขึ้น

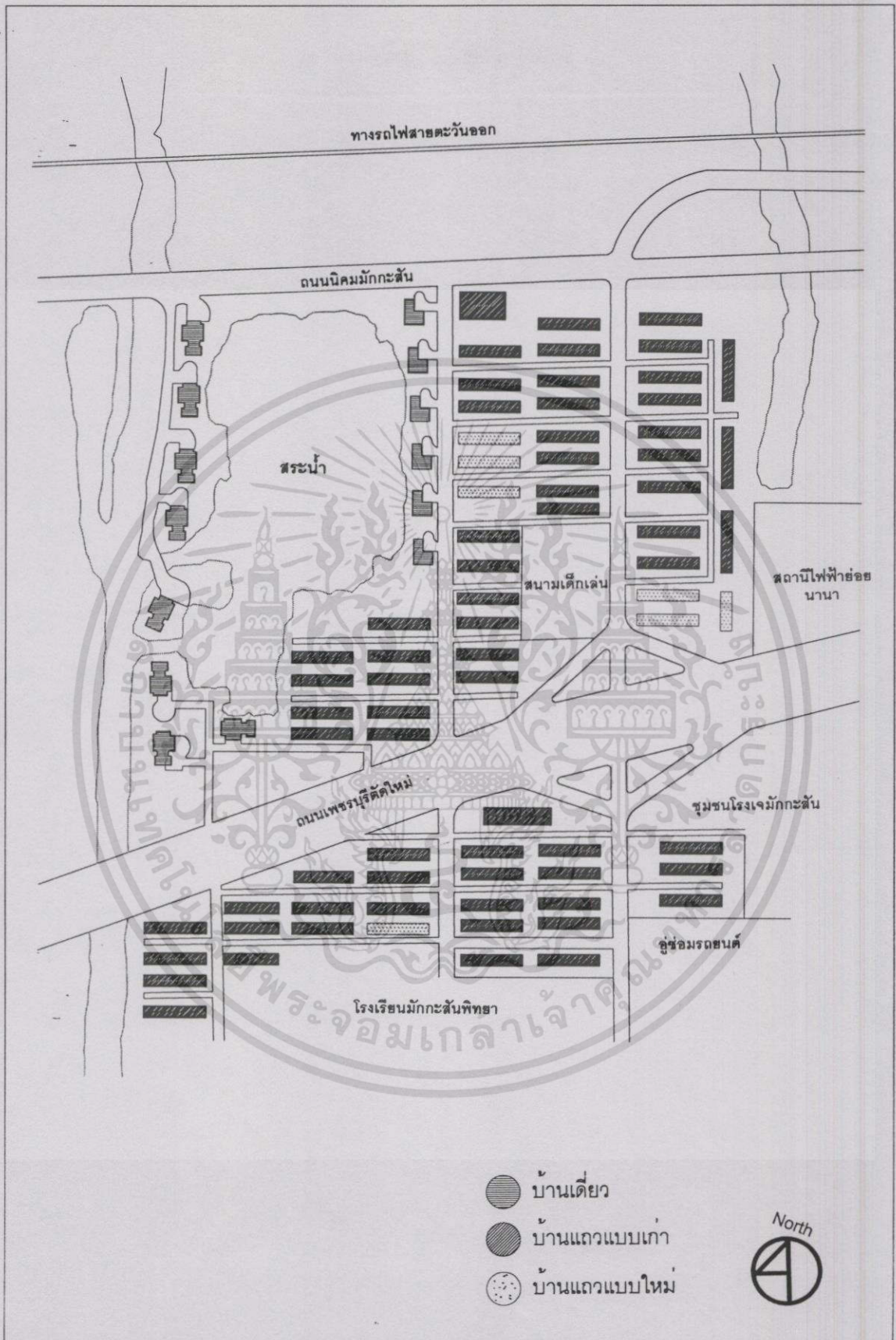
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.2 ก แสดงรูปแบบอาคารพักอาศัยไม้ในนิคมรถไฟจิตรลดา

ที่มา: JICA. แผนที่กรุงเทพมหานคร มาตรฐาน 1:4,000 หมายเลขระวาง 10-4-B และจากการสำรวจ

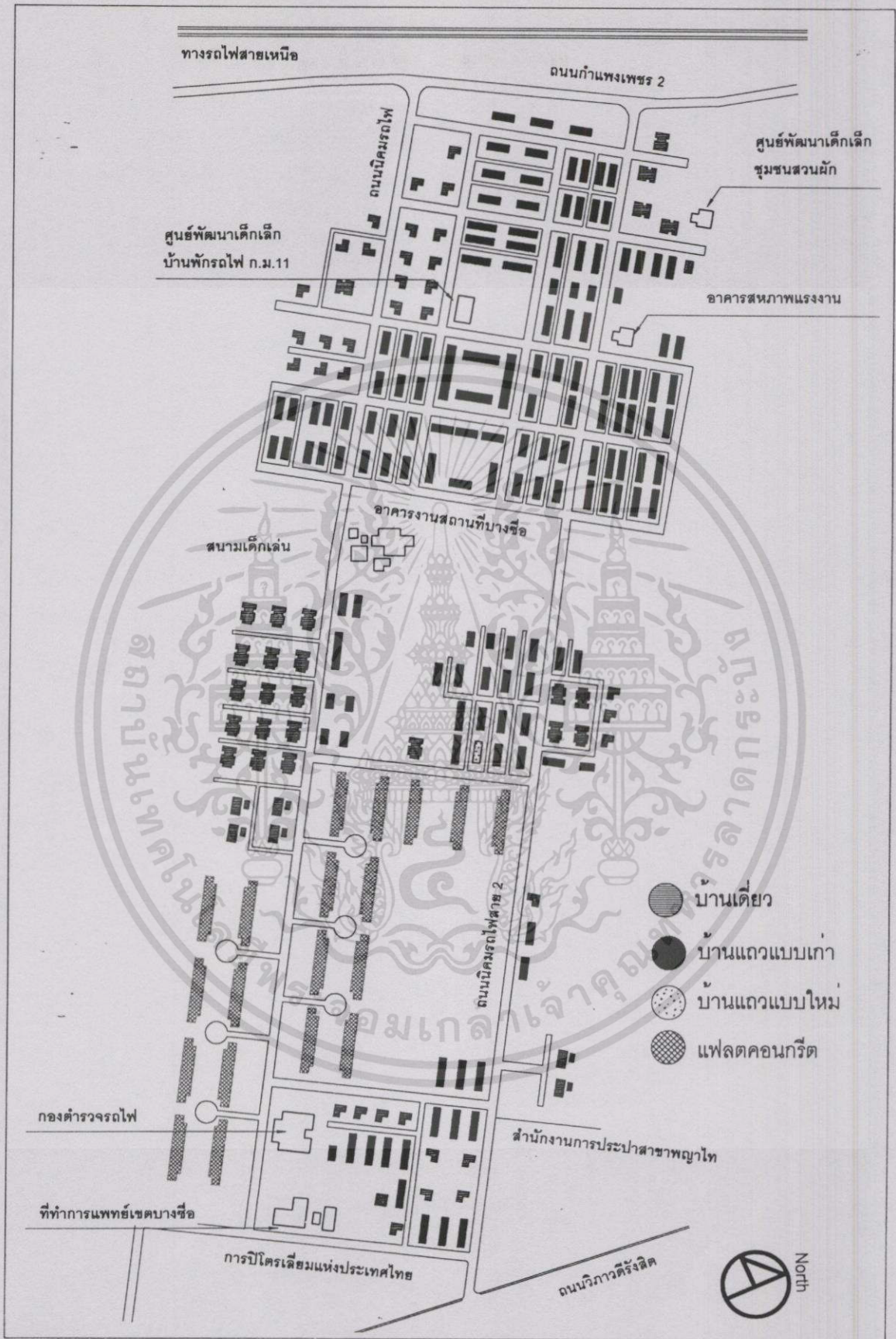
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.2 ข แสดงรูปแบบอาคารพักอาศัยไม้ในนิคมรถไฟมักกะสัน

ที่มา: JICA. แผนที่กรุงเทพมหานคร มาตราส่วน 1:4,000 หมายเลขระวาง 11-3-A และจากการสำรวจ

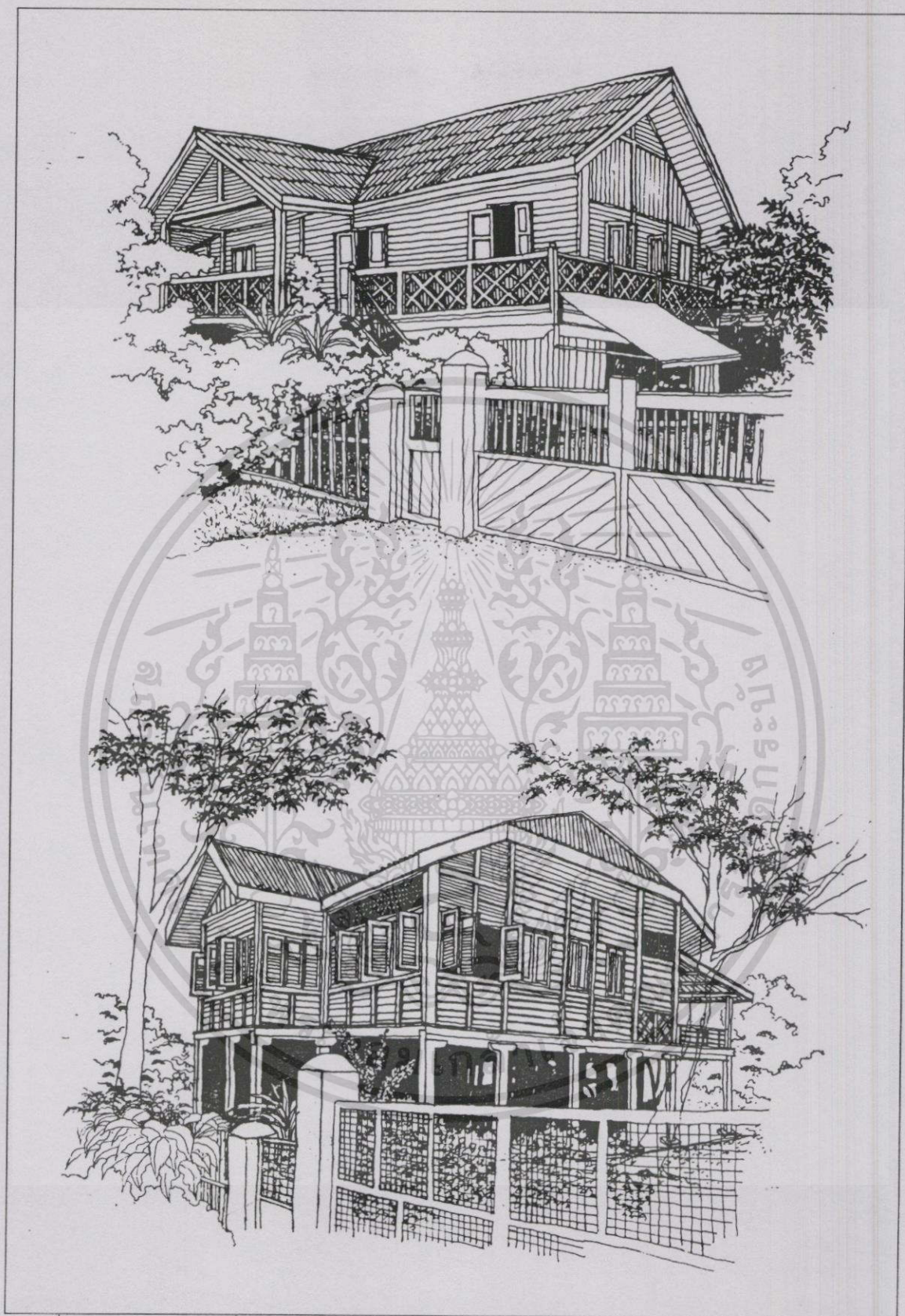
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.2 ค แสดงรูปแบบอาคารพักอาศัยไม้ในนิคมรถไฟ ก.ม. 11

ที่มา: JICA. แผนที่กรุงเทพมหานคร มาตราส่วน 1:4,000 หมายเลขระวาง 7-3-C และจากการสำรวจ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.3 ก แสดงบ้านเดี่ยวสำหรับวิศวกรบำบัดการเขต 1 (รูปบน)

และบ้านเดี่ยวสำหรับรองวิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา (รูปล่าง)

ที่มา: จากการสำรวจนิคมรถไฟจิตรลดา ระหว่างเดือนมิถุนายน-สิงหาคม พ.ศ. 2543

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

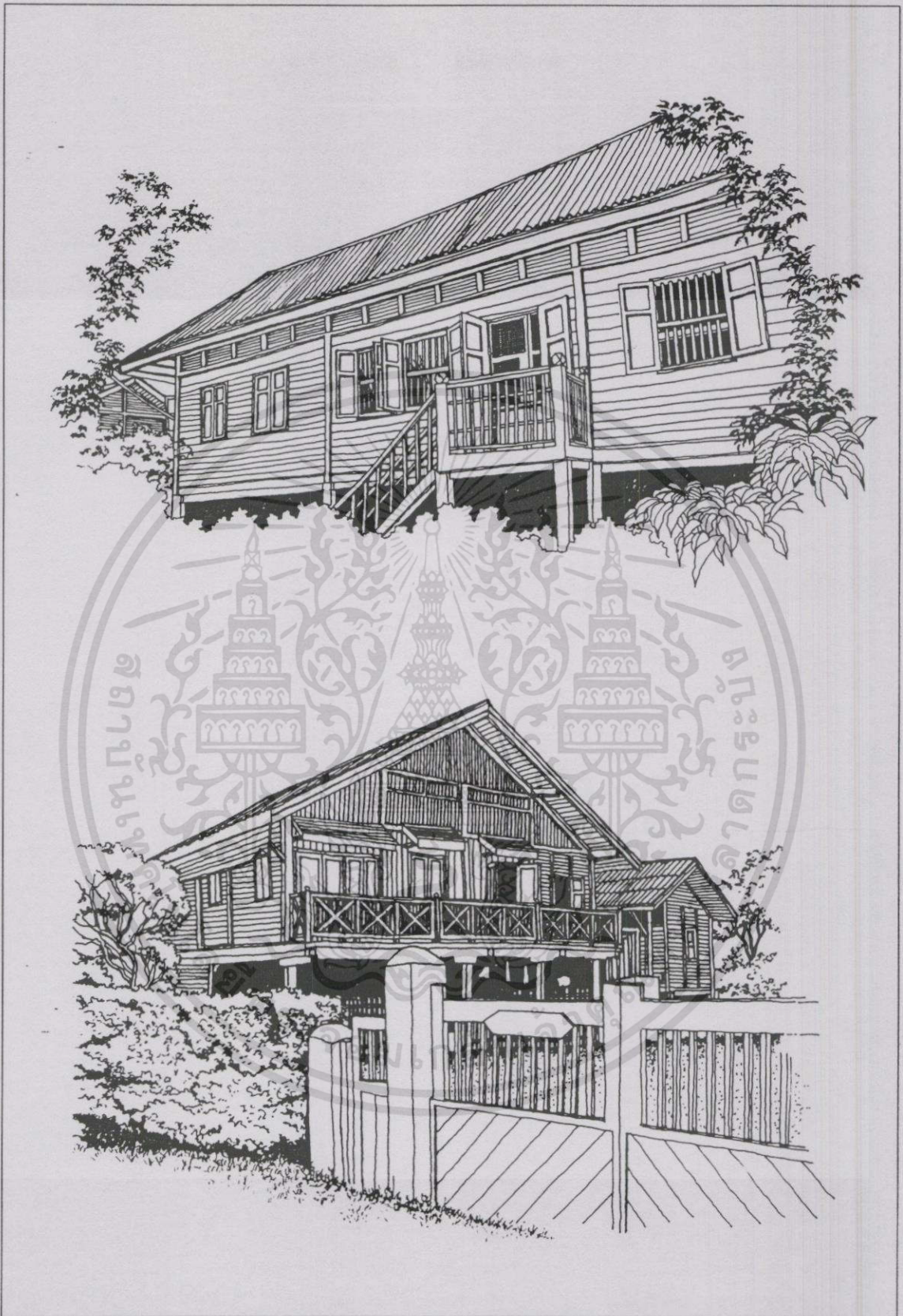


ภาพที่ 4.3 ข แสดงบ้านเดี่ยวสำหรับหัวหน้ากองจัดการเดินรถเขต 1 (รูปบน)

และบ้านเดี่ยวสำหรับผู้อำนวยการฝ่ายระบบข้อมูล (รูปล่าง)

ที่มา: จากการสำรวจนิคมรถไฟจิตรลดา ระหว่างเดือนมิถุนายน-สิงหาคม พ.ศ. 2543

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

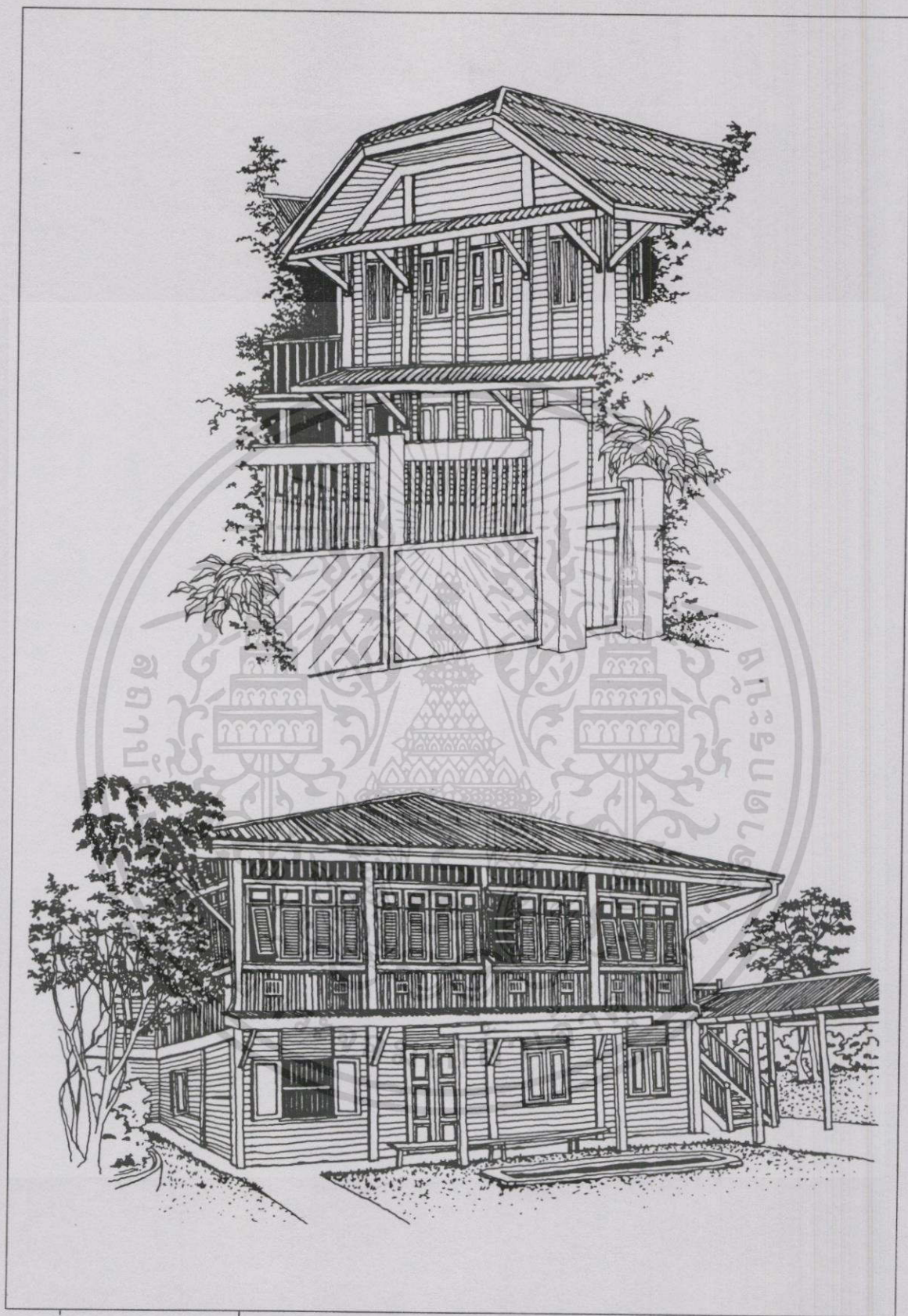


ภาพที่ 4.3 ค แสดงบ้านเดี่ยวสำหรับสารวัตรบำรุงทางกรุงเทพ (รูปบน)

และบ้านเดี่ยวสำหรับสารวัตรเดินรถกรุงเทพ (รูปล่าง)

ที่มา: จากการสำรวจจนิคมรถไฟจิตรลดา ระหว่างเดือนมิถุนายน-สิงหาคม พ.ศ. 2543

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.3 ข แสดงบ้านเดี่ยวสำหรับรองวิศวกรใหญ่ด้านพัฒนา (รูปบน)

และบ้านเดี่ยวสำหรับรองผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ (รูปล่าง)

ที่มา: จากการสำรวจนิคมรถไฟจิตรลดา ระหว่างเดือนมิถุนายน-สิงหาคม พ.ศ. 2543

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



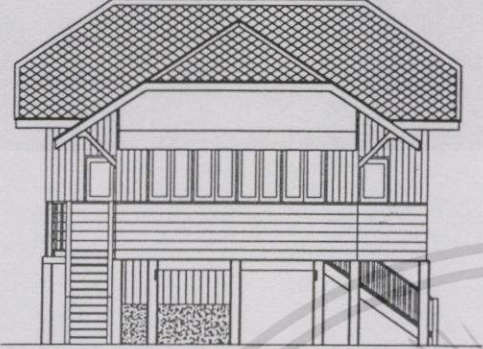
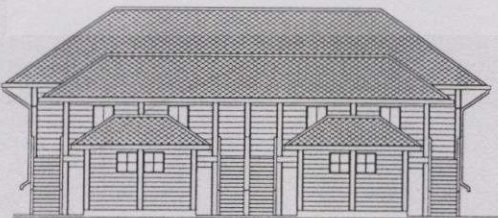
ภาพที่ 4.3 ง แสดงบ้านแฝดสำหรับสารวัตรบำรุงทางกรุงเทพ (รูปบน)

และบ้านแฝดสำหรับสารวัตรเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ (รูปล่าง)

ที่มา: จากการสำรวจจนิคมรถไฟจิตรลดา ระหว่างเดือนมิถุนายน-สิงหาคม พ.ศ. 2543

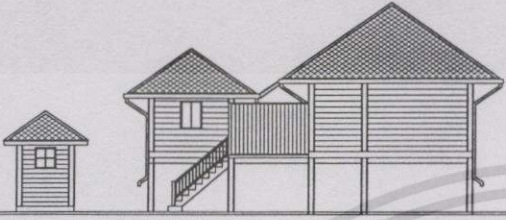


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.3 สรุปรูปแบบอาคารพักอาศัยไม้ที่สร้างหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง

รูปแบบสถาปัตยกรรม	คำอธิบาย
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- บ้านพักชั้น 2 ชนิด บ.8 แบบบ้านเดี่ยวแยกครัว สำหรับพนักงานอัตรา 140 - 350</li> <li>- ชั้นล่างมีห้องน้ำ ยกพื้นสูง 2.10 ม. ชั้นบนแยกห้องนอนใหญ่ออกจากห้องครัวและห้องคนใช้โดยเชื่อมกันด้วยชานแล่น หลังคาแบบผสมระหว่างจั่วและปั้นหยา (Clipped Gable) มุงด้วยกระเบื้องดินเผา มีช่องระบายลมเหนือหน้าต่างชั้น 2 ประตูและหน้าต่างเป็นบานไม้</li> <li>- พื้นที่ใช้สอยรวม 97.30 ตร.ม. / 1 หลัง</li> <li>- หม่อมเจ้าไฉมยากร วรวรรณ ออกแบบ</li> <li>- พบที่นิคมรถไฟมักกะสัน และ ก.ม. 11</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- บ้านพักชั้น 3 ชนิด บ.9 แบบบ้านเดี่ยวแยกครัว สำหรับพนักงานอัตรา 80 - 160</li> <li>- ชั้นล่างมีห้องน้ำติดกับบันไดทางขึ้นบ้าน ชั้นบนยกพื้นสูง 2.05 ม. แยกห้องนอนใหญ่ออกจากห้องครัวโดยเชื่อมกันด้วยชานแล่น หลังคาปั้นหยาแบบมีจั่วด้านบน มุงด้วยกระเบื้องดินเผา มีช่องระบายลมเหนือหน้าต่างชั้น 2 ประตูและหน้าต่างเป็นบานไม้</li> <li>- พื้นที่ใช้สอยรวม 77.75 ตร.ม. / 1 หลัง</li> <li>- ไม่ปรากฏชื่อผู้ออกแบบ</li> <li>- พบที่นิคมรถไฟมักกะสัน และ ก.ม. 11</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- บ้านพักชั้น 3 ชนิด บ.2 แบบบ้านแถวแยกห้องน้ำ สำหรับพนักงานอัตรา 80 - 160</li> <li>- 1 บ้านแถว มี 4 หน่วยที่พักอาศัย</li> <li>- ชั้นล่างมีห้องน้ำและบันได สำหรับแต่ละครัวเรือน ชั้นบนยกพื้นสูง 2.10 ม. แยกห้องนอนออกจากห้องครัวโดยเชื่อมกันด้วยชานแล่น หลังคาปั้นหยา มุงด้วยกระเบื้องดินเผา มีช่องระบายลมเหนือหน้าต่างชั้น 2 ประตูและหน้าต่างเป็นไม้</li> <li>- พื้นที่ใช้สอยรวม 49 ตร.ม. / 1 ยูนิต</li> <li>- หม่อมเจ้าไฉมยากร วรวรรณ ออกแบบ</li> <li>- พบที่นิคมรถไฟจิตรลดา</li> </ul>


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

รูปแบบสถาปัตยกรรม	คำอธิบาย
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- บ้านพักชั้น 4 ชนิด บ.3 แบบบ้านแถวแยกห้องน้ำ สำหรับพนักงานอัตรา 60 - 120</li> <li>- 1 บ้านแถว มี 6 หน่วยที่พักอาศัย</li> <li>- ชั้นล่างมีห้องน้ำและบันได สำหรับแต่ละครัวเรือน ชั้นบนยกพื้นสูง 2.10 ม. แยกห้องนอนออกจากห้องครัวโดยเชื่อมกันด้วยชานเล่น หลังคาปั้นหยามุงด้วยกระเบื้องดินเผา มีช่องระบายลมเหนือหน้าต่างชั้น 2 ประตูและหน้าต่างเป็นไม้</li> <li>- พื้นที่ใช้สอยรวม 37 ตร.ม. / 1 ยูนิต</li> <li>- หม่อมเจ้าไวฑูรยาร วรวรรณ ออกแบบ</li> <li>- พบที่นิคมรถไฟจิตรลดา</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- บ้านพักชั้น 5 ชนิด บ.11 แบบบ้านแถวแยกครัว สำหรับพนักงานอัตรา 20 - 50</li> <li>- 1 บ้านแถว มี 6 หน่วยที่พักอาศัย</li> <li>- ชั้นล่างมีห้องน้ำ ห้องเก็บของ ชั้นบนยกพื้นสูง 2.05 ม. แยกห้องนอนออกจากห้องครัวโดยเชื่อมกันด้วยชานเล่น หลังคาปั้นหยาลมและหลังคาจั่วมุงด้วยกระเบื้องดินเผา มีช่องระบายลมเหนือหน้าต่างชั้น 2 ประตูและหน้าต่างเป็นบานไม้</li> <li>- พื้นที่ใช้สอยรวม 34 ตร.ม. / 1 ยูนิต</li> <li>- ไม่ปรากฏชื่อผู้ออกแบบ</li> <li>- พบที่นิคมรถไฟ ก.ม. 11</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- บ้านพักชั้นจัตวา แบบบ้านแถว</li> <li>- 1 บ้านแถว มี 8 หน่วยที่พักอาศัย</li> <li>- ชั้นล่างมีห้องน้ำ บันไดสำหรับแต่ละครัวเรือน ชั้นบนยกพื้นสูง 2.10 ม. ห้องนอนติดกับห้องครัวโดยแยกกันด้วยผนังไม้ หลังคาจั่วมุงด้วยกระเบื้องดินเผา มีช่องระบายลมเหนือหน้าต่างชั้น 2 ประตูและหน้าต่างเป็นบานไม้</li> <li>- พื้นที่ใช้สอยรวม 27 ตร.ม. / 1 ยูนิต</li> <li>- นาย บำรุง อรุณเวช ออกแบบ</li> <li>- พบที่นิคมรถไฟจิตรลดา มักกะสัน และ ก.ม. 11</li> </ul>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

รูปแบบสถาปัตยกรรม	คำอธิบาย
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- บ้านพักคนงานบำรุงทาง แบบบ้านแถวแยกครัว สำหรับคนงาน 7 ครอบครัว</li> <li>- 1 บ้านแถว มี 7 ห้องนอน</li> <li>- ชั้นล่างโล่ง มีบันไดทางขึ้น 2 ด้าน ชั้นบนแยกห้องนอนออกจากครัวโดยเชื่อมกันด้วยชานเล่น หลังคาปั้นหยาลง และหลังคาจั่ว มุงด้วยกระเบื้องดินเผา มีช่องระบายลมเหนือหน้าต่างชั้น 2 ประตูและหน้าต่างเป็นบานไม้</li> <li>- พื้นที่ใช้สอยรวม 104.80 ตร.ม. / 1 หลัง</li> <li>- ไม่ปรากฏชื่อผู้ออกแบบ</li> <li>- พบที่นิคมรถไฟจิตรลดา</li> </ul>

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย. แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรม หมายเลข 4037, 4038, 1791-2, 3058-1, 4123-4, 3058-23 และ 4216

#### 4.4 สภาพอาคารพักอาศัยไม้

การพิจารณาสภาพอาคารพักอาศัย ได้แบ่งสภาพเป็น 3 ระดับ เพื่อสะดวกในการสำรวจและวางแผนการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ โดยแบ่งออกเป็น 3 ระดับ ดังนี้

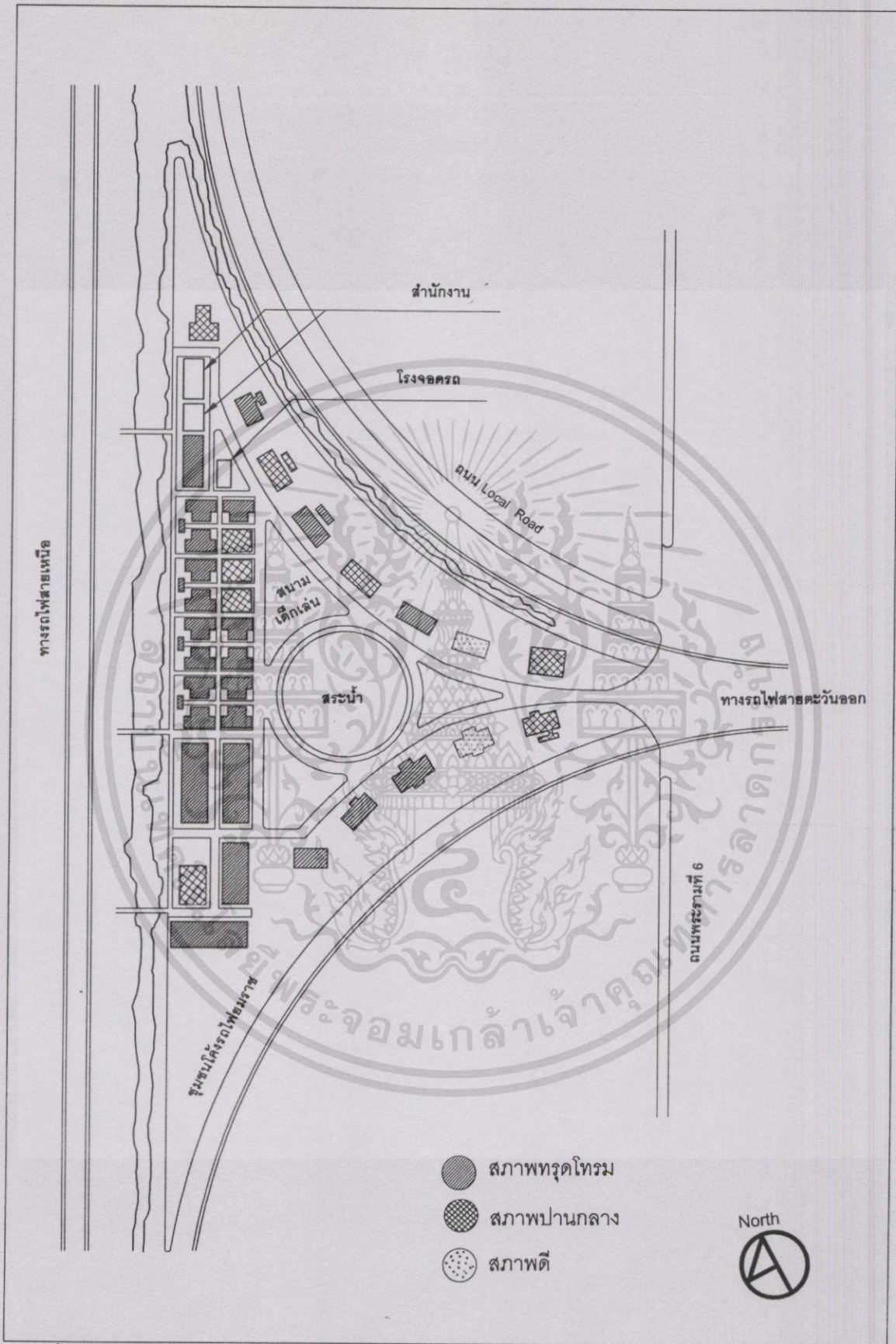
1. อาคารสภาพทรุดโทรม หมายถึง อาคารที่มีโครงสร้างทรุดโทรมและขาดการบำรุงรักษา
2. อาคารสภาพปานกลาง หมายถึง อาคารที่ยังมีโครงสร้างสมบูรณ์หรือพอใช้ แต่ขาดการบำรุงรักษา

3. อาคารสภาพดี หมายถึง อาคารที่มีโครงสร้างสมบูรณ์ มีการบำรุงรักษาอย่างดี

จากการสำรวจโดยการแจกแจง พบว่าอาคารพักอาศัยไม้ส่วนใหญ่ (272 หลัง) มีสภาพทรุดโทรมโดยเฉพาะในกลุ่มของบ้านแถวแบบเก่า รองลงมาเป็นอาคารพักอาศัยที่มีสภาพปานกลาง (45 หลัง) และอาคารพักอาศัยสภาพดี (18 หลัง) ซึ่งจะเป็นบ้านเดี่ยวและบ้านแฝดเป็นส่วนใหญ่ ส่วนอาคารที่ทำการต่างๆ ภายในพื้นที่ศึกษา ซึ่งไม่ได้แจกแจงอยู่ในสภาพปานกลางถึงดี

จากการศึกษาพบว่า สาเหตุส่วนหนึ่งที่ทำให้อาคารพักอาศัยเหล่านี้มีสภาพทรุดโทรมเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากอายุของอาคารซึ่งส่วนใหญ่สร้างมานานกว่า 50 ปี ประกอบกับสภาพภูมิอากาศในประเทศไทยซึ่งเป็นแบบร้อนชื้น ทำให้อาคารพักอาศัยเหล่านี้ซึ่งใช้ไม้เป็นวัสดุหลักในการก่อสร้างง่ายต่อการผุพังกว่าอาคารที่สร้างด้วยคอนกรีต รวมทั้งขาดการบำรุงรักษาที่ดีทั้งจากการรถไฟแห่งประเทศไทยและผู้ที่อยู่อาศัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.4 ก แสดงสภาพอาคารพักอาศัยไม้ในนิคมรถไฟจิตรลดา

ที่มา: JICA. แผนที่กรุงเทพมหานคร มาตรฐาน 1:4,000 หมายเลขระวาง 10-4-B และจากการสำรวจ

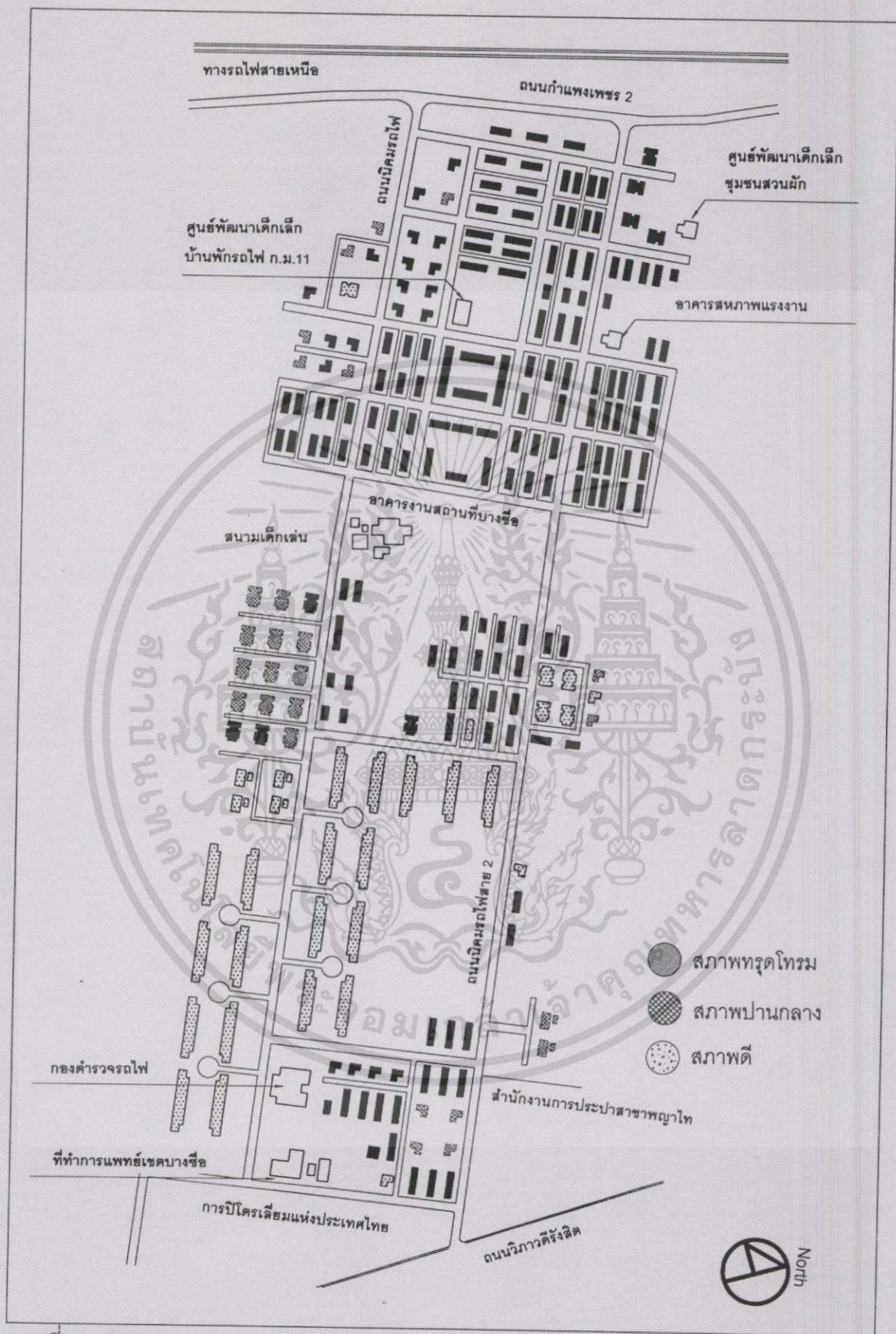
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.4 ข แสดงสภาพอาคารพักอาศัยไม้ในนิคมรถไฟมักกะสัน

ที่มา: JICA. แผนที่กรุงเทพมหานคร มาตราส่วน 1:4,000 หมายเลขระวาง 11-3-A และจากการสำรวจ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.4 ค แสดงสภาพอาคารพักอาศัยไม่ในนิคมรถไฟ ก.ม. 11

ที่มา: JICA. แผนที่กรุงเทพมหานคร มาตรฐาน 1:4,000 หมายเลขระวาง 7-3-C และจากการสำรวจ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.4 แสดงสภาพอาคารพักอาศัยไม่ในพื้นที่ศึกษา

สภาพ อาคาร	นิคมรถไฟ										รวม (หลัง)
	จิตรลดา				มักกะสัน			ก.ม.11			
	บ้าน เดี่ยว	บ้าน แฝด	บ้าน แถว เก่า	บ้าน แถว ใหม่	บ้าน เดี่ยว	บ้าน แถว เก่า	บ้าน แถว ใหม่	บ้าน เดี่ยว	บ้าน แถว เก่า	บ้าน แถว ใหม่	
ทรุดโทรม	4	2	18	-	2	66	6	28	146	-	272
ปานกลาง	3	2	-	4	9	-	1	26	-	-	45
ดี	2	-	-	-	3	-	-	12	-	1	18
รวม	9	4	18	4	14	66	7	66	146	1	
(หลัง)	35				87			213			335

ที่มา: จากการสำรวจระหว่างเดือนมิถุนายน-สิงหาคม พ.ศ. 2543

#### 4.5 การต่อเติมและพื้นที่ใช้สอยภายในอาคารพักอาศัยไม้

การศึกษาการต่อเติมและพื้นที่ใช้สอยภายในอาคาร มีวัตถุประสงค์เพื่อแสดงให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงของอาคารพักอาศัยไม้ ในด้านขนาดของพื้นที่และวัสดุที่ใช้ในการต่อเติม และใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการพิจารณาเพื่อพัฒนาอาคารพักอาศัยของการรถไฟแห่งประเทศไทยในอนาคต

จากการสำรวจตามรูปแบบอาคารพักอาศัยไม้ พบว่าอาคารพักอาศัยไม้ที่สร้างในช่วงก่อนการเปลี่ยนแปลงการปกครอง จำนวนทั้งสิ้น 13 หลัง ซึ่งทั้งหมดตั้งอยู่ที่นิคมรถไฟจิตรลดา และส่วนอาคารพักอาศัยแบบบ้านแถวใหม่บางส่วน ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดสร้างแทนบ้านแถวไม้แบบเก่าที่ถูกไฟไหม้ มีการต่อเติมน้อยและพื้นที่ใช้สอยภายในอาคารเปลี่ยนแปลงไม่มากนัก

- ส่วนอาคารพักอาศัยไม้ที่สร้างในช่วงหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง ซึ่งเป็นบ้านเดี่ยว 2 รูปแบบ และบ้านแถว 5 รูปแบบ จำนวนทั้งสิ้น 310 หลัง คิดเป็นร้อยละ 92.54 ของอาคารพักอาศัยไม้ในพื้นที่ศึกษาทั้งหมด พบว่าพื้นที่ใช้สอยก่อนการต่อเติมจะใช้เพื่อการพักอาศัยเป็นหลัก โดยบ้านเดี่ยวมีขนาดพื้นที่ 77.75 – 97.30 ตร.ม./หลัง และ 27.00 – 49.00 ตร.ม./ยูนิต สำหรับบ้านแถว จากการสำรวจพบว่า ผู้พักอาศัยในบ้านเดี่ยวส่วนใหญ่ได้ต่อเติมพื้นที่ทั้งชั้นล่างและชั้นบนเป็นห้องนอนและห้องทำงาน ส่วนผู้พักอาศัยในบ้านแถวได้ต่อเติมพื้นที่ชั้นล่างเป็นห้องนอน ห้องครัว เอนกประสงค์ และบางส่วนมีการประกอบธุรกิจส่วนตัว เช่น ขายอาหาร ขายของชำ ส่วนพื้นที่ชั้นบน จะใช้เป็นห้องนอนและพักผ่อนเป็นส่วนใหญ่ โดยพื้นที่ใช้สอยหลังการต่อเติมของบ้านเดี่ยวเป็น 110.00 – 184.50 ตร.ม./หลัง และ 58.00 – 74.00 ตร.ม./ยูนิต สำหรับบ้านแถว ส่วนวัสดุที่ใช้ในการต่อเติมมีทั้งแบบชั่วคราวและถาวร เช่น แผ่นไม้เนื้อแข็ง ยิปซัมบอร์ด สังกะสี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.5 แสดงพื้นที่ใช้สอยภายในอาคารพักอาศัยไม้ก่อนการต่อเติม

พื้นที่ ใช้สอยต่อ 1 ยูนิต	รูปแบบทางสถาปัตยกรรม						
	บ้านเดี่ยว ชั้น 2 ชั้น	บ้านเดี่ยว ชั้น 3 ชั้น	บ้านแถว ชั้น 3 ชั้น	บ้านแถว ชั้น 4 ชั้น	บ้านแถว ชั้น 5 ชั้น	บ้านแถว ชั้นจั่ว	บ้านแถว คนงาน บำรุงทาง
-พักผ่อน	17.50	-	-	-	-	-	-
-โถง, ระเบียง	7.40	10.00	8.00	6.00	6.00	7.00	15.00
-ห้องนอน	28.00	29.75	16.00	12.00	9.00	12.00	45.75
-ซานแล่น	17.05	18.00	12.00	9.00	-	-	25.50
-ห้องคนใช้	6.25	-	-	-	-	-	-
-เก็บของ	4.30	4.00	-	-	9.00	-	3.25
-ครัว	6.25	6.00	9.00	6.00	5.00	4.00	15.30
-ห้องน้ำ	10.55	4.00	4.00	4.00	5.00	4.00	N.A.
-ห้องทำงาน	-	6.00	-	-	-	-	-
รวม (ต.ร.ม.)	97.30*	77.75*	49.00	37.00	34.00	27.00	104.80 *

ตารางที่ 4.6 แสดงพื้นที่ใช้สอยภายในอาคารพักอาศัยไม้หลังการต่อเติม

พื้นที่ ใช้สอยต่อ 1 ยูนิต	รูปแบบทางสถาปัตยกรรม						
	บ้านเดี่ยว ชั้น 2 ชั้น	บ้านเดี่ยว ชั้น 3 ชั้น	บ้านแถว ชั้น 3 ชั้น	บ้านแถว ชั้น 4 ชั้น	บ้านแถว ชั้น 5 ชั้น	บ้านแถว ชั้นจั่ว	บ้านแถว คนงาน บำรุงทาง
-พักผ่อน	17.50	-	20.00	15.00	-	-	-
-โถงทางเข้า	19.20	15.75	-	-	8.50	12.00	34.50
-ห้องนอน	90.25	37.50	25.00	18.00	14.00	18.00	189.10
-อเนกประสงค์	33.40	18.00	36.00	24.50	9.00	32.50	-
-เก็บของ	9.30	6.00	-	-	-	-	8.25
-ครัว	6.25	9.00	9.00	6.00	6.00	7.50	15.30
-ห้องน้ำ	8.60	8.00	4.00	4.00	2.50	4.00	15.30
-ห้องทำงาน	-	15.75	-	-	-	-	-
-พาณิชยกรรม	-	-	-	10.00	18.00	-	30.00
รวม (ต.ร.ม.)	184.50*	110.00*	94.00	77.50	58.00	74.00	292.45*

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย. แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรม หมายเลข 4037, 4038, 1791-2, 3058-1, 4123-4, 3058-23 และ 4216 และจากการสำรวจระหว่างเดือนมิถุนายน-สิงหาคม พ.ศ. 2543

หมายเหตุ: N.A. = Not Available หมายถึง ไม่ปรากฏในแบบทางสถาปัตยกรรม

\* สำหรับพื้นที่ใช้สอยรวม ใช้หน่วยเป็น ต.ร.ม. ต่อ 1 หลัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

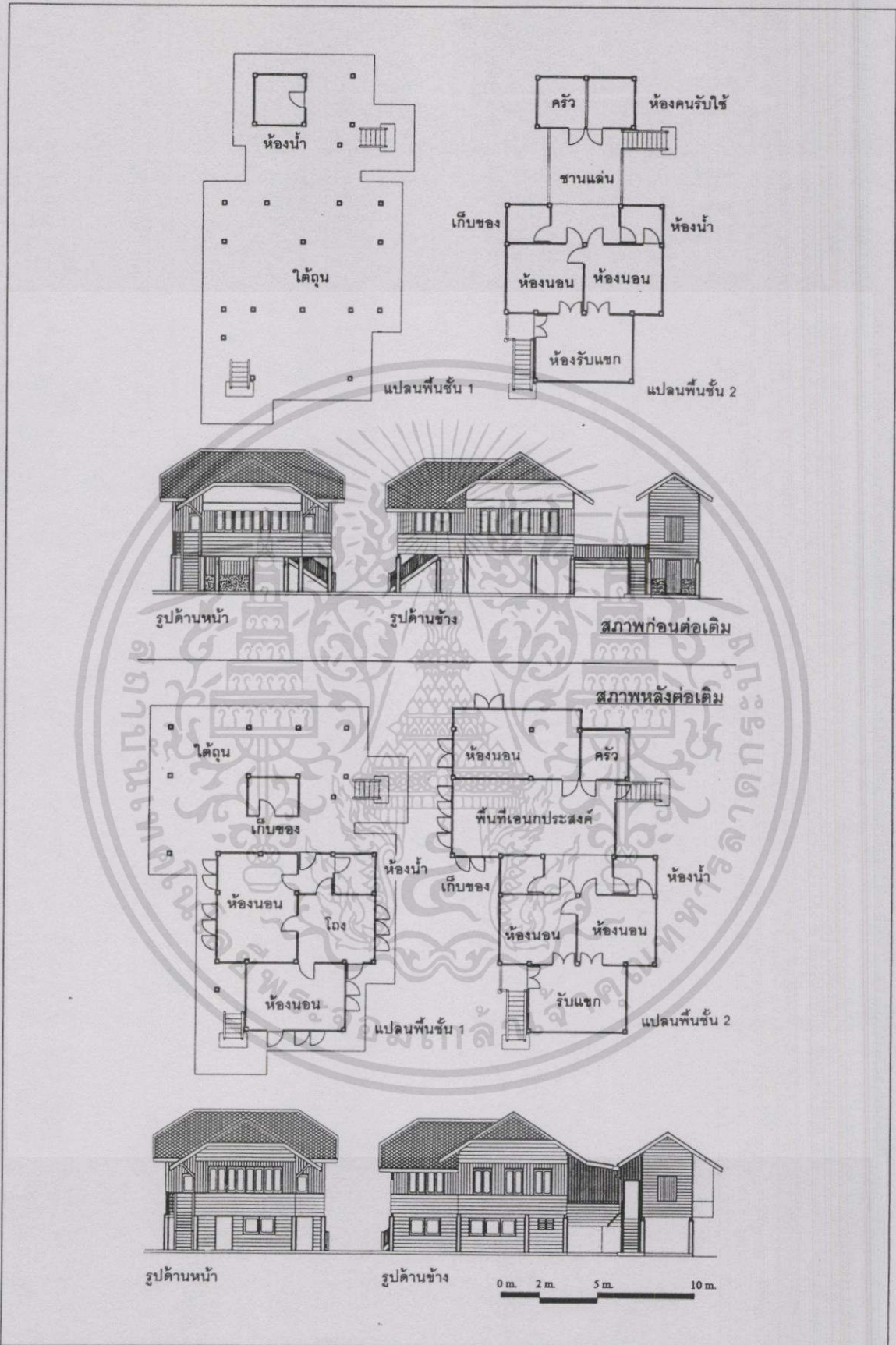
ตารางที่ 4.7 แสดงการเปรียบเทียบพื้นที่ใช้สอยภายในอาคารพักอาศัยมาก่อนและหลังการต่อเติม

พื้นที่ใช้สอย ต่อ 1 ยูนิต (ตร.ม.)	รูปแบบทางสถาปัตยกรรม						
	บ้านเดี่ยว ชั้น 2 ชนิด	บ้านเดี่ยว ชั้น 3 ชนิด	บ้านแถว ชั้น 3 ชนิด	บ้านแถว ชั้น 4 ชนิด	บ้านแถว ชั้น 5 ชนิด	บ้านแถว ชั้นจั่ว	บ้านแถว คนงาน บำรุงทาง
ก่อนต่อเติม	97.30	77.75	49.00	37.00	34.00	27.00	104.80
หลังต่อเติม	184.50	110.00	94.00	77.50	58.00	74.00	292.45
เพิ่มขึ้น	87.20	32.25	45.00	40.50	24.00	47.00	187.65
เพิ่มขึ้น (%)	89.72*	41.50*	91.84	109.46	70.59	174.07	179.06*

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย. แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรม หมายเลข 4037, 4038, 1791-2, 3058-1, 4123-4, 3058-23 และ 4216 และจากการสำรวจระหว่างเดือนมิถุนายน-สิงหาคม พ.ศ. 2543

หมายเหตุ: \* สำหรับพื้นที่ใช้สอยรวม ใช้หน่วยเป็น ตร.ม. ต่อ 1 หลัง

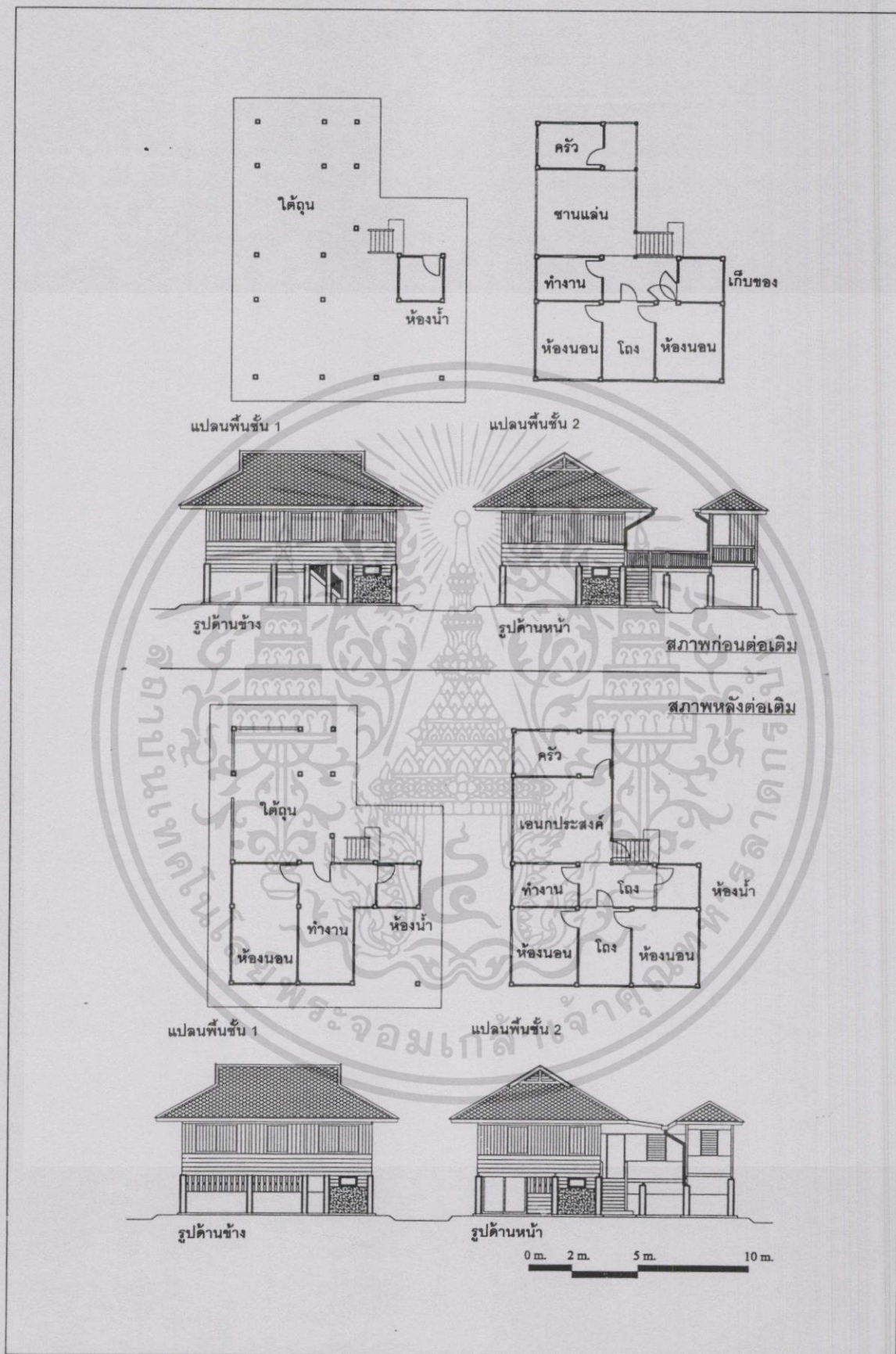
ถึงแม้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยจะไม่อนุญาตให้ผู้อยู่อาศัยดัดแปลง ต่อเติมบ้านพัก หรือติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้า ประปาเพิ่มเติมโดยพลการจากที่ทางการได้จัดทำไว้ หากประสงค์จะทำเช่นนั้นให้รายงานตามสายงานจนถึงผู้ปกครองบ้านพัก หรือผู้มีอำนาจอนุญาตเพื่อพิจารณา หากเป็นการสมควรทางการจะได้ดำเนินการให้ แต่จากการสำรวจและสอบถามผู้พักอาศัย พบว่าผู้พักอาศัยบางส่วนจะดัดแปลง ต่อเติมบ้านพักโดยพลการ และผู้อยู่อาศัยจะเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายเองทั้งหมด ซึ่งมีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากพื้นที่ใช้สอยภายในอาคารมีขนาดจำกัด ซึ่งไม่สามารถรองรับความต้องการพื้นที่ใช้สอยของพนักงานและครอบครัวที่เพิ่มมากขึ้นได้ และตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา การรถไฟแห่งประเทศไทยยังคงประสบปัญหาการขาดทุนอย่างต่อเนื่อง ทำให้งบประมาณที่ใช้ในการซ่อมบำรุงอาคารพักอาศัยเหล่านี้ไม่สามารถกระทำได้อย่างเต็มที่



ภาพที่ 4.5 ก แสดงการต่อเติมพื้นที่ใช้สอยอาคารพักอาศัยไม้ แบบบ้านเดี่ยวชั้น 2 ชนิด บ.8

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย. แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรม เลขที่ 4037 และจากการสำรวจ

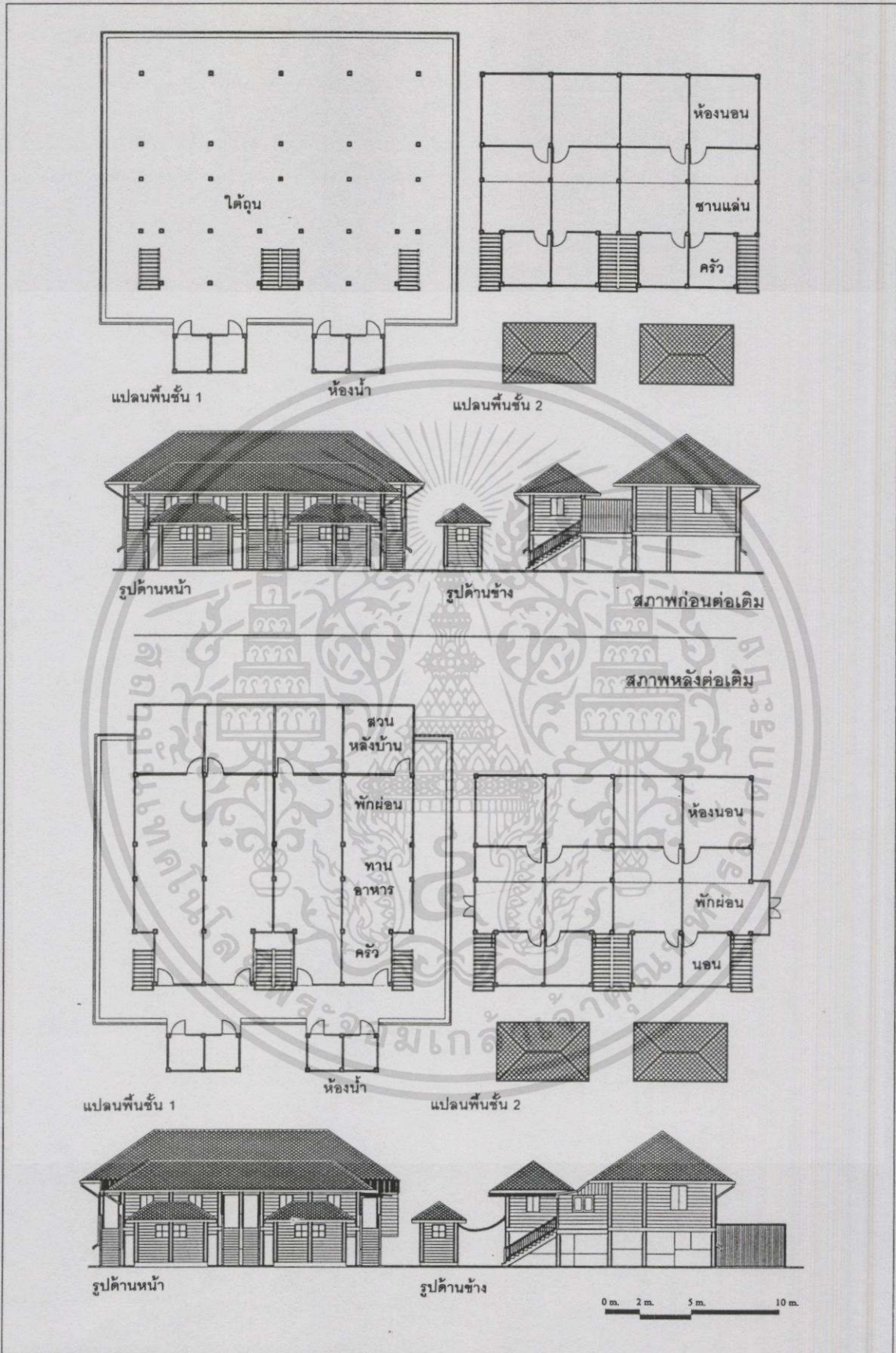
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.5 ข แสดงการต่อเติมพื้นที่ใช้สอยอาคารพักอาศัยไม้ แบบบ้านเดี่ยวชั้น 3 ชนิด บ.9

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย, แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรม เลขที่ 4038 และจากการสำรวจ

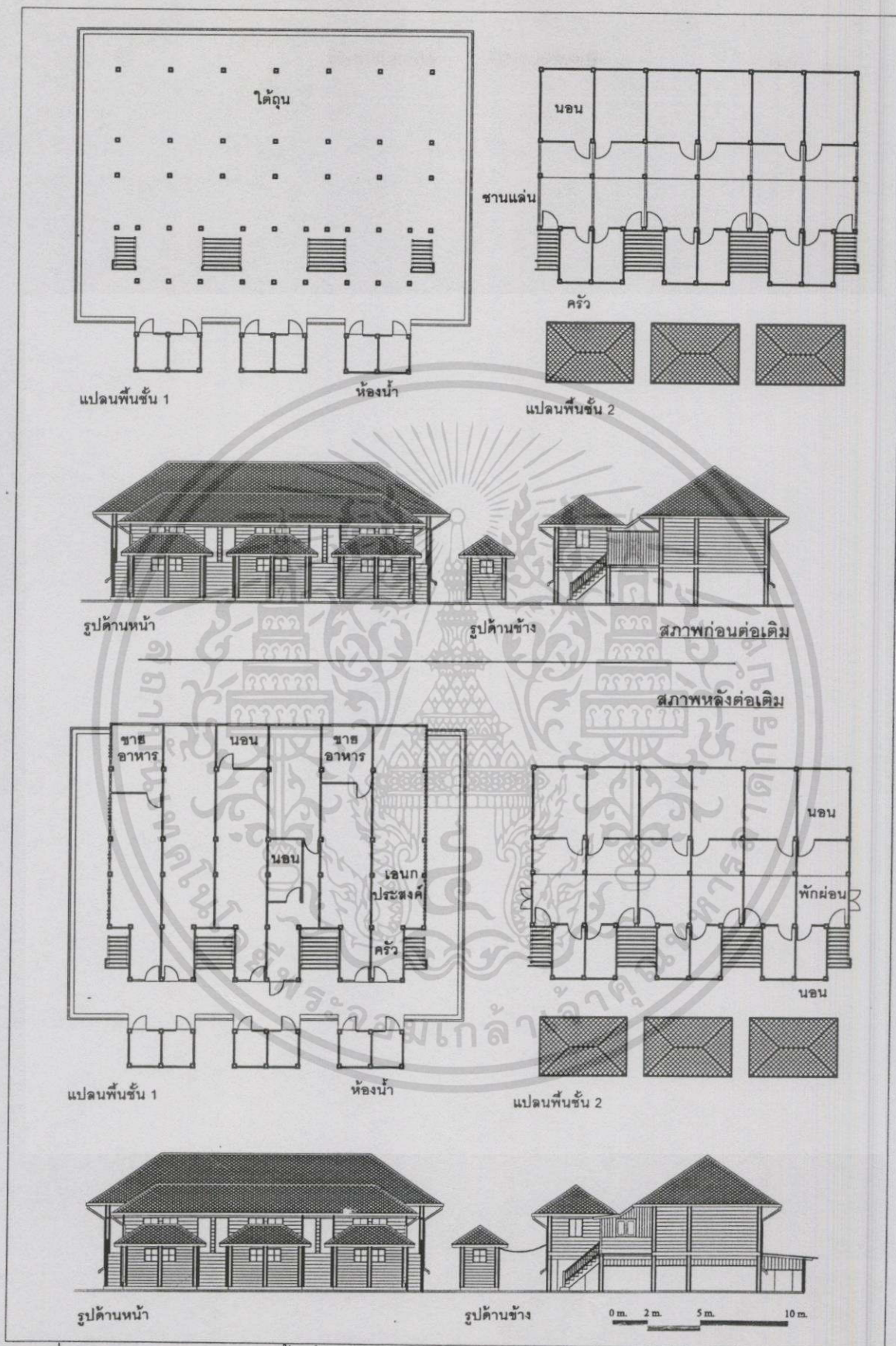
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.5 ค แสดงการต่อเติมพื้นที่ใช้สอยอาคารพักอาศัยไม้ แบบบ้านแถวชั้น 3 ชนิด บ.2

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย. แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรม เลขที่ 1791-2 และจากการสำรวจ

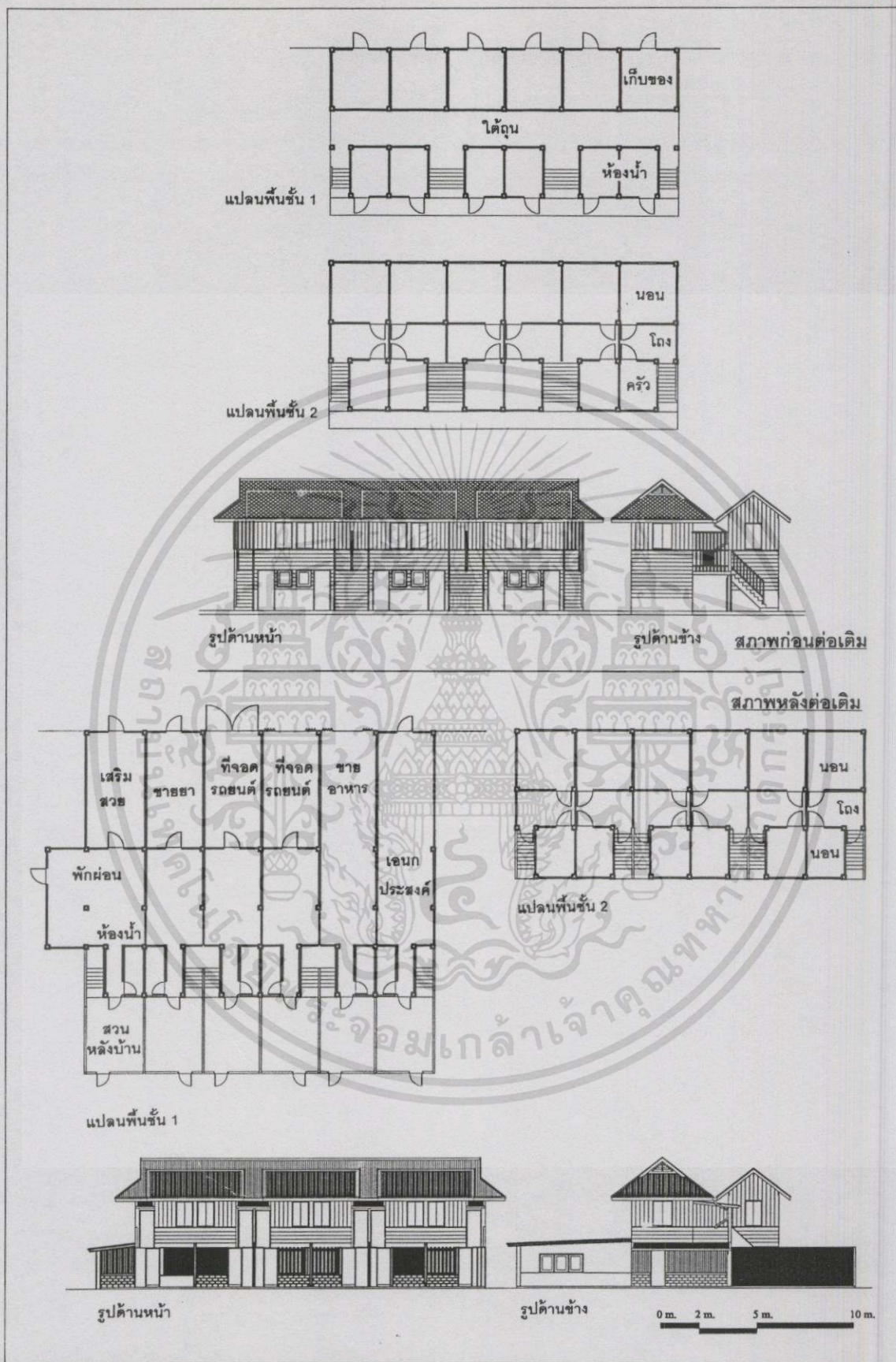
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.5 ข แสดงการต่อเติมพื้นที่ใช้สอยอาคารพักอาศัยไม้ แบบบ้านแถวชั้น 4 ชนิด บ.3

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย. แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรม เลขที่ 3058-1 และจากการสำรวจ

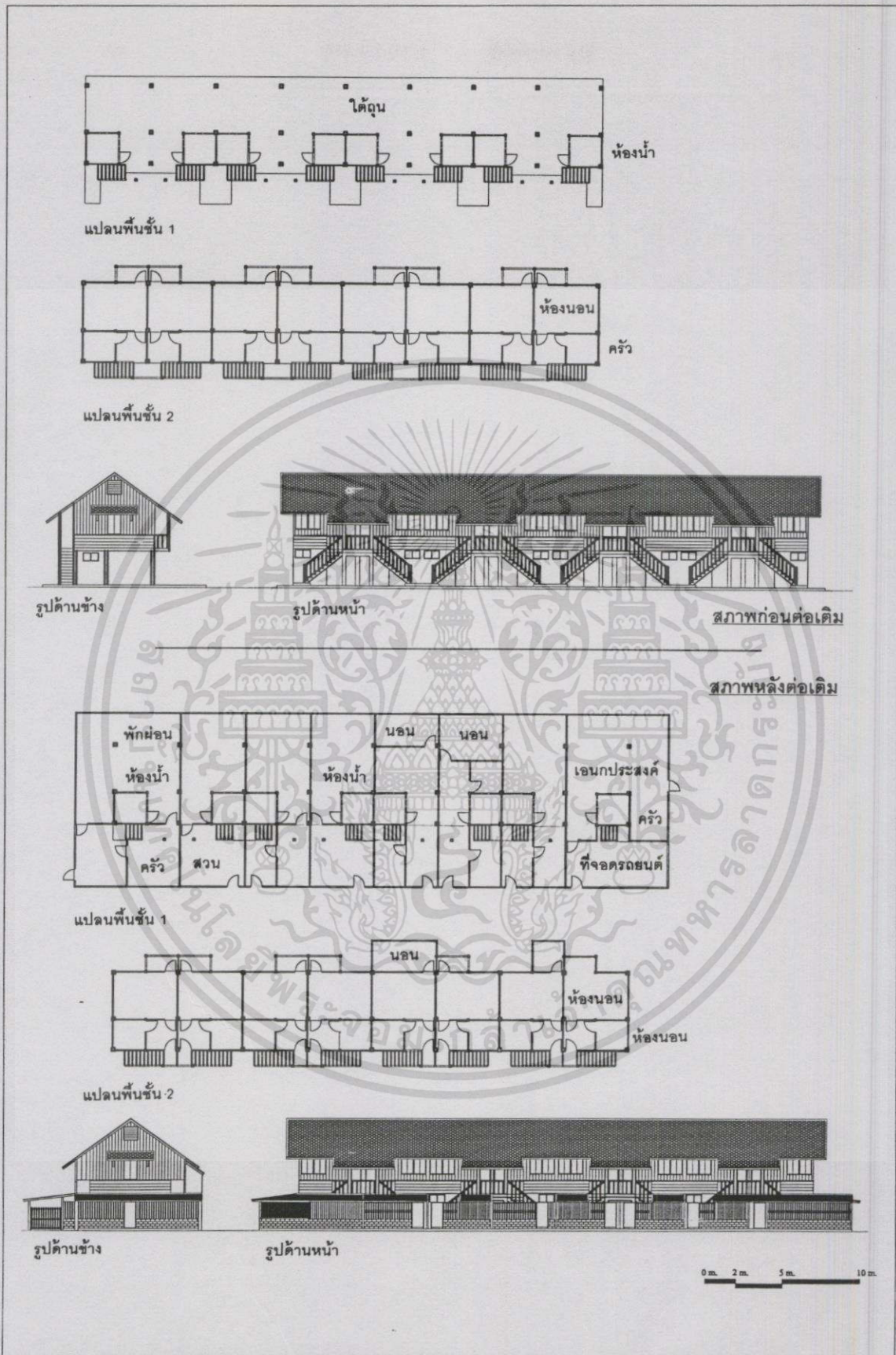
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.5 ง แสดงการต่อเติมพื้นที่ใช้สอยอาคารพักอาศัยไม้ แบบบ้านแถวชั้น 5 ชนิด บ.11

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย, แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรม เลขที่ 4123-4 และจากการสำรวจ

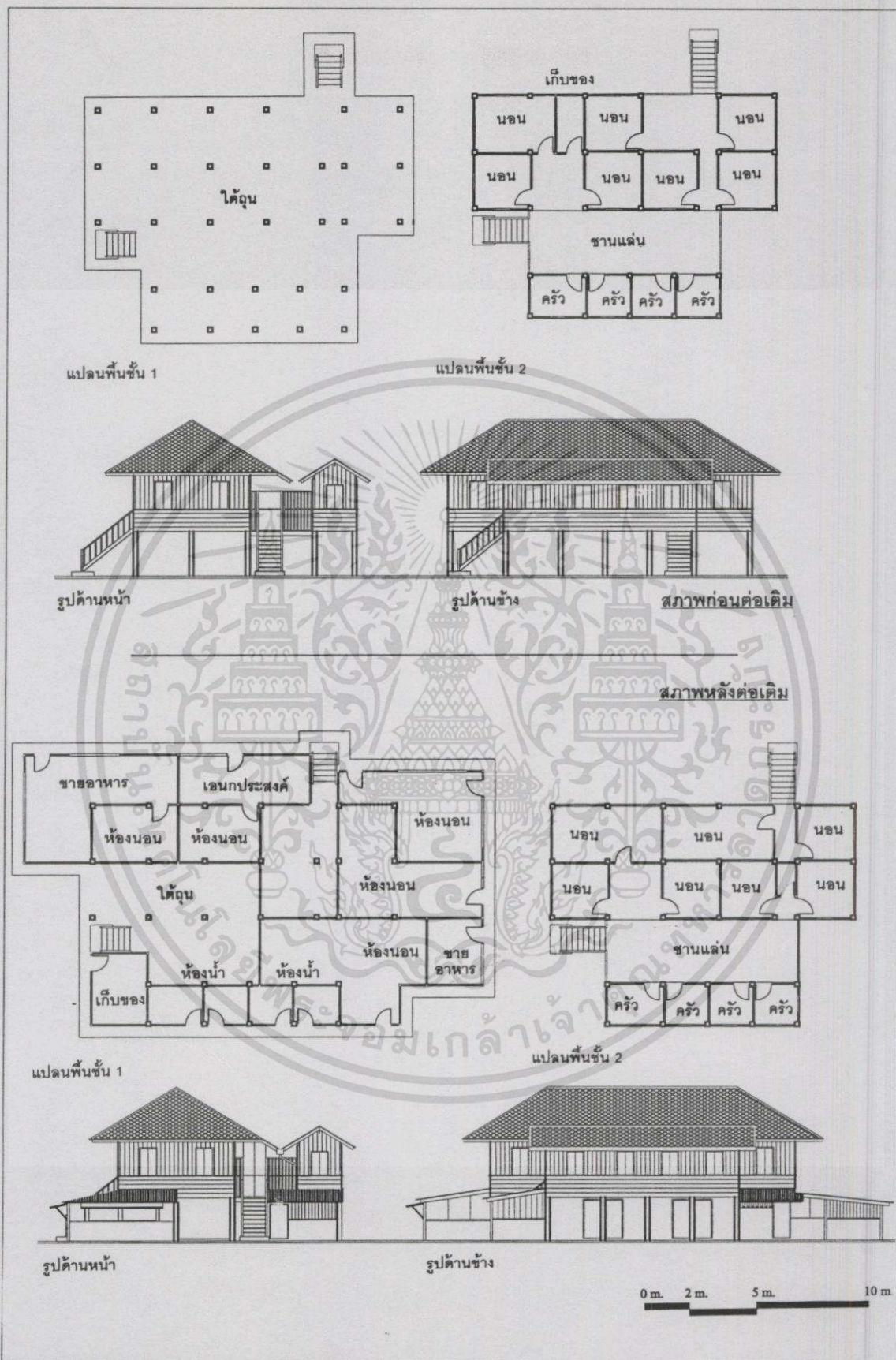
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.5 จ แสดงการต่อเติมพื้นที่ใช้สอยอาคารพักอาศัยไม้ แบบบ้านแถวชั้นจตุวา

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย. แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรม เลขที่ 3058-23 และจากการสำรวจ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.5 ฉ แสดงการต่อเติมพื้นที่ใช้สอยอาคารพักอาศัยไม้ บ้านแถวคนงานนำร่องทาง

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย. แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรม เลขที่ 4216 และจากการสำรวจ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## 4.6 คุณค่าทางสถาปัตยกรรมอาคารพักอาศัยไม้

การพิจารณาด้านคุณค่าทางสถาปัตยกรรมอาคารพักอาศัยไม้ มีวัตถุประสงค์เพื่อแสดงให้เห็นถึงคุณค่าของอาคารพักอาศัยไม้ที่ควรได้รับการอนุรักษ์ด้วยเทคนิคและวิธีการที่เหมาะสม โดยการพิจารณา ได้แบ่งประเภทคุณค่าทางสถาปัตยกรรมเป็น 3 ระดับ ตามรูปแบบ อายุ และสภาพของอาคาร เพื่อสะดวกในการสำรวจและวางแผนการอนุรักษ์ ดังนี้

1. คุณค่าสูง หมายถึง อาคารที่บ่งบอกหรือแสดงออกถึงคุณค่าทางศิลปกรรม และสถาปัตยกรรม คุณค่าทางด้านอายุ คุณค่าทางด้านประวัติศาสตร์ของสถานที่นั้นๆ
2. คุณค่าปานกลาง หมายถึง อาคารที่ก่อสร้างมานานพอสมควร มีรูปแบบหรือลวดลายอาคารที่สอดคล้องกับอาคารที่มีคุณค่าสูง แต่ยังไม่จัดว่าเป็นอาคารที่มีคุณค่ามากนัก
3. คุณค่าต่ำ หมายถึง อาคารที่มีลักษณะสมัยใหม่ มีโครงสร้างและความสูงที่ขัดแย้งกับอาคารที่มีคุณค่าสูงและอาคารที่มีคุณค่าปานกลาง

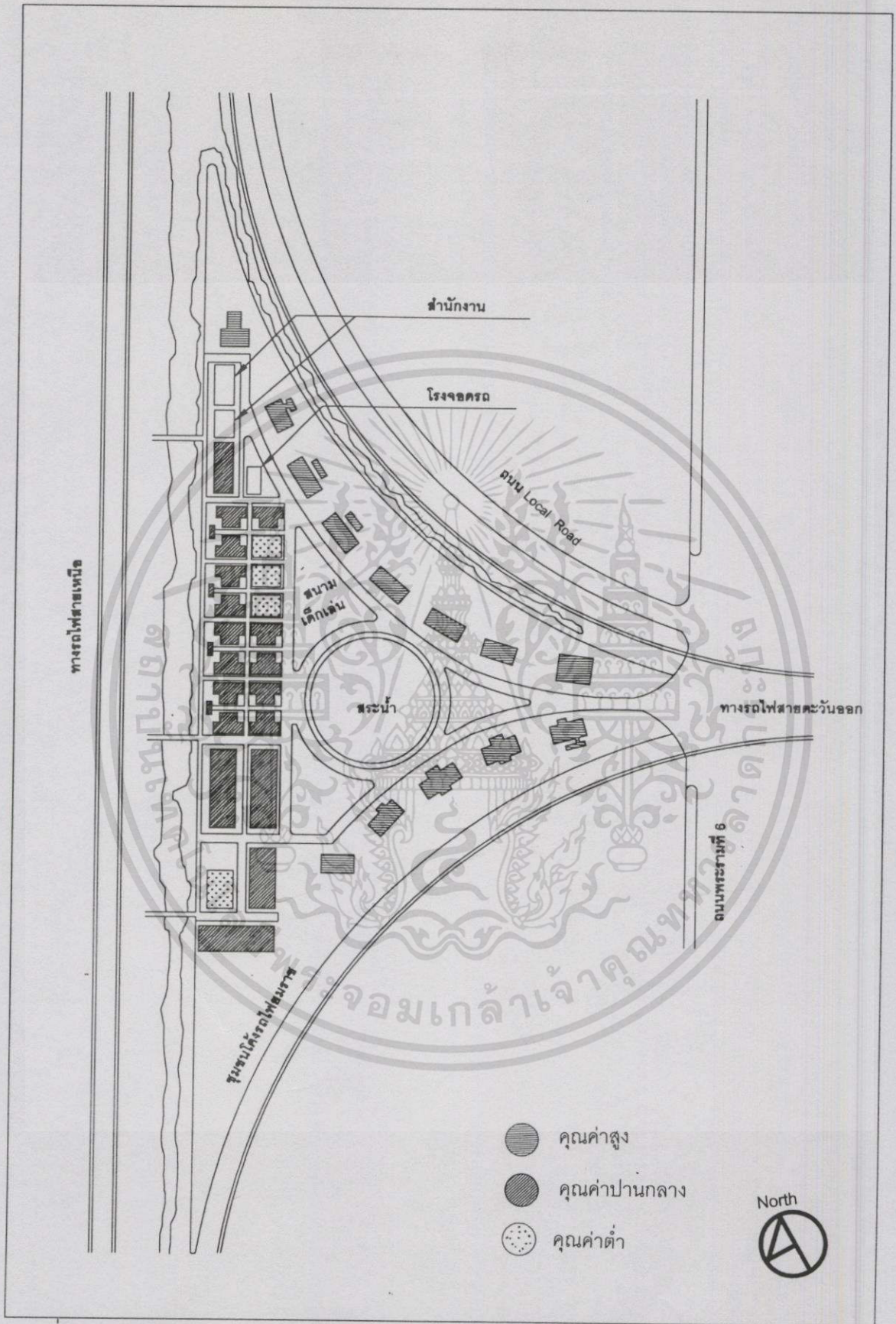
จากการสำรวจ พบว่า อาคารพักอาศัยไม้ที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมสูง คือ อาคารพักอาศัยไม้แบบบ้านเดี่ยวและแบบบ้านแฝด จำนวน 13 หลัง ที่นิคมรถไฟจิตรลดา ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 4 ของอาคารพักอาศัยไม้ทั้งหมดในพื้นที่ศึกษา ส่วนอาคารพักอาศัยแบบบ้านเดี่ยวและบ้านแถวแบบเก่า จำนวน 298 หลัง คิดเป็นร้อยละ 90 ของอาคารพักอาศัยไม้ทั้งหมด มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมปานกลาง ส่วนบ้านแถวแบบใหม่และบ้านเดี่ยวบางส่วนมีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมต่ำ โดยอาคารพักอาศัยไม้ที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมสูงและปานกลางเหล่านี้ ควรได้รับการอนุรักษ์โดยพิจารณาร่วมกับ สภาพและการต่อเติมอาคาร รวมทั้งนโยบายการพัฒนาพื้นที่ด้วย

ตารางที่ 4.8 แสดงระดับคุณค่าทางสถาปัตยกรรมอาคารพักอาศัยไม้ในพื้นที่ศึกษา

ระดับคุณค่าอาคาร	รูปแบบทางสถาปัตยกรรม										รวม (หลัง)
	นิคมรถไฟจิตรลดา				นิคมรถไฟมักกะสัน			นิคมรถไฟ ก.ม. 11			
	บ้านเดี่ยว	บ้านแฝด	บ้านแถวเก่า	บ้านแถวใหม่	บ้านเดี่ยว	บ้านแถวเก่า	บ้านแถวใหม่	บ้านเดี่ยว	บ้านแถวเก่า	บ้านแถวใหม่	
สูง	9	4	-	-	-	-	-	-	-	-	13
ปานกลาง	-	-	18	-	14	66	-	44	146	-	298
ต่ำ	-	-	-	4	-	-	7	12	-	1	24
รวม (หลัง)	9	4	18	4	14	66	7	66	146	1	335
	35				87			213			

ที่มา: จากการสำรวจระหว่างเดือนมิถุนายน-สิงหาคม พ.ศ. 2543

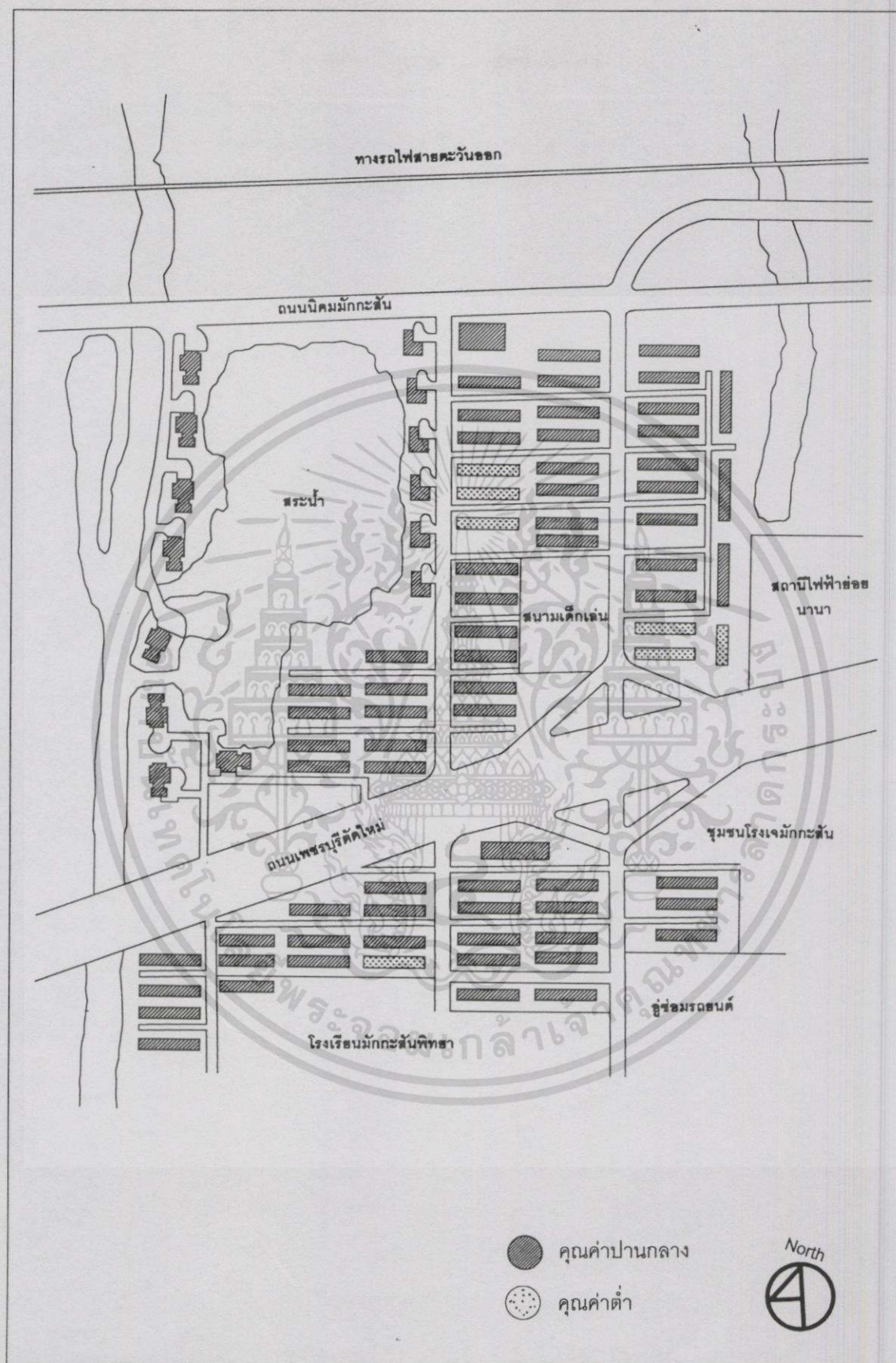
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



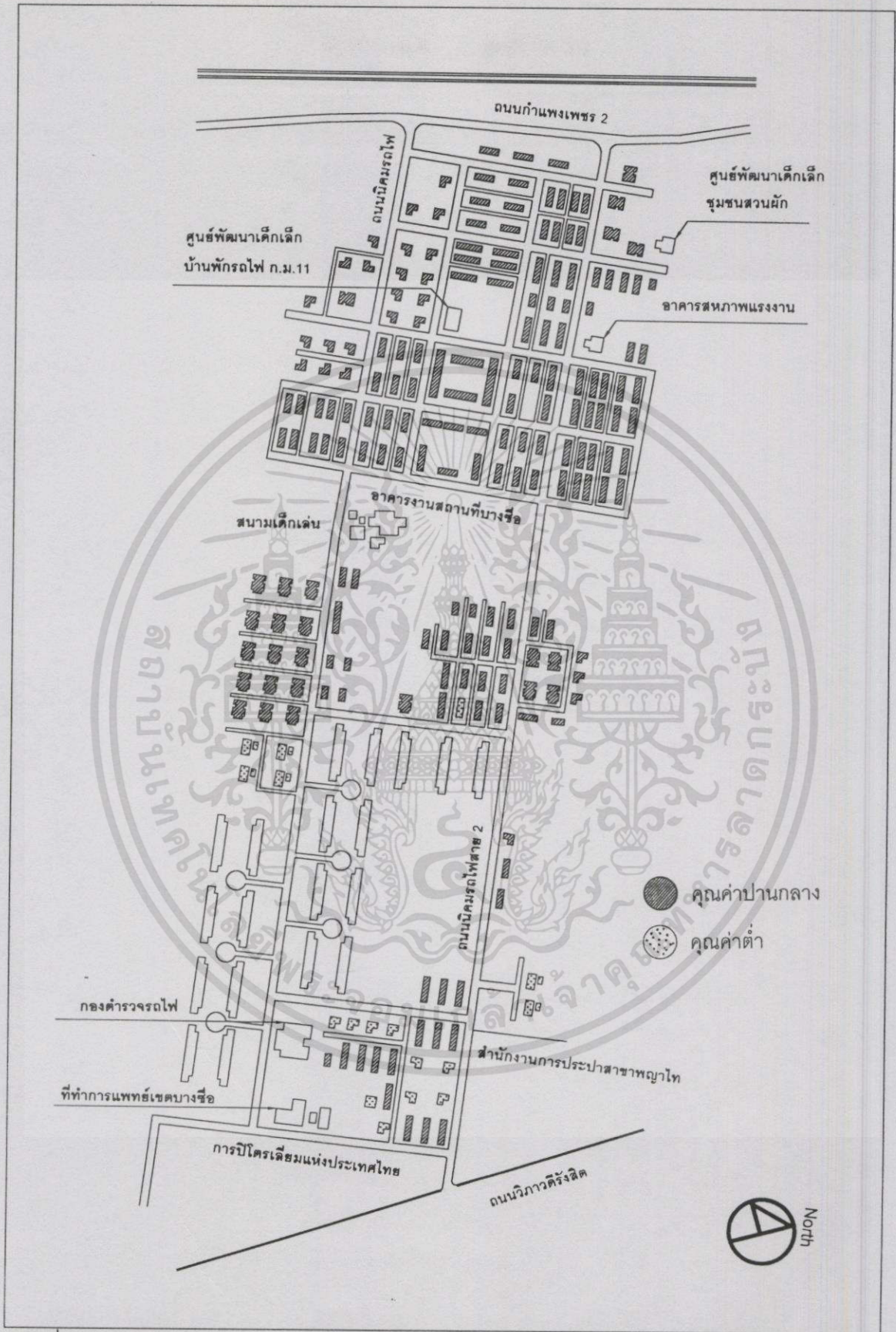
ภาพที่ 4.6 ก แสดงคุณค่าทางสถาปัตยกรรมอาคารพักอาศัยไม้ในนิคมรถไฟจิตรลดา

ที่มา: JICA. แผนที่กรุงเทพมหานคร มาตรฐาน 1:4,000 หมายเลขระวาง 10-4-B และจากการสำรวจ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.6 ข แสดงคุณค่าทางสถาปัตยกรรมอาคารพักอาศัยไม้ในนิคมรถไฟมักกะสัน  
ที่มา: JICA. แผนที่กรุงเทพมหานคร มาตรฐาน 1:4,000 หมายเลขระวาง 11-3-A และจากการสำรวจ  
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.6 ค แสดงคุณค่าทางสถาปัตยกรรมอาคารพักอาศัยไม่ในนิคมรถไฟ ก.ม. 11

ที่มา: JICA. แผนที่กรุงเทพมหานคร มาตรฐาน 1:4,000 หมายเลขวาง 7-3-C และจากการสำรวจ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

#### 4.7 มาตรฐานอาคารพักอาศัยไม้

การศึกษามาตรฐานอาคารพักอาศัยไม้ จะพิจารณาจากสภาพอาคาร และขนาดของพื้นที่ใช้สอยภายในอาคาร โดยเปรียบเทียบกับพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2535 และฉบับปรับปรุง พ.ศ. 2543 นอกจากนี้จะพิจารณาถึงมาตรฐานโดยรวมของนิคมรถไฟทั้ง 3 แห่ง โดยเปรียบเทียบกับข้อกำหนดการจัดสรรที่ดิน พ.ศ. 2535 ซึ่งการศึกษานี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อแสดงให้เห็นถึงมาตรฐานอาคารพักอาศัยไม้ซึ่งเป็นดัชนีชี้วัดด้านหนึ่งของคุณภาพการพักอาศัยของพนักงานรถไฟและครอบครัว ผลสรุปที่ได้จะใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการเสนอแนวทางการปรับปรุงอาคารพักอาศัยไม้ให้มีมาตรฐานที่ดีขึ้น

สำหรับเกณฑ์ที่ใช้ในการพิจารณามาตรฐานอาคารพักอาศัยไม้ และมาตรฐานโดยรวมของนิคมรถไฟทั้ง 3 แห่ง ประกอบด้วย

1. อาคารพักอาศัยต้องมีพื้นที่ใช้สอยภายในอาคารไม่น้อยกว่า 20 ตร.ม. ต่อ 1 หน่วย
2. ห้องนอนในอาคารให้มีความกว้างด้านแคบที่สุดไม่น้อยกว่า 2.50 เมตร และมีพื้นที่ใช้สอยไม่น้อยกว่า 8 ตร.ม.
3. ความกว้างของบันไดของอาคารพักอาศัยไม่น้อยกว่า 80 เซนติเมตร ช่วงหนึ่งสูงไม่เกิน 3 เมตร ลูกตั้งสูงไม่เกิน 20 เซนติเมตร
4. ห้องส้วมต้องมีขนาดไม่ต่ำกว่า 1.50 ตร.ม. ต่อ 1 แทน
5. มีระบบไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ อย่างเพียงพอต่อการพักอาศัย
6. ขนาดของสนามกีฬาหรือที่โล่งเพื่อการพักผ่อน ต้องมีพื้นที่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของพื้นที่ทั้งหมดของชุมชน

จากการสำรวจตามเกณฑ์การพิจารณา พบว่าอาคารพักอาศัยไม้ที่สร้างในช่วงก่อนการเปลี่ยนแปลงการปกครอง จำนวนทั้งสิ้น 13 หลัง ซึ่งทั้งหมดตั้งอยู่ที่นิคมรถไฟจิตรลดา มีขนาดพื้นที่ใช้สอยรวมภายในของอาคาร ห้องนอน บันได และห้องส้วม อยู่ในมาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนดด้านสภาพของอาคาร พบว่าอาคารพักอาศัยไม้ 7 หลังอยู่ในสภาพปานกลางถึงดี ส่วนอีก 6 หลังอยู่ในสภาพทรุดโทรม ซึ่งจากการประเมินเบื้องต้น อาคารพักอาศัยไม้เหล่านี้สามารถใช้เทคนิคการปรับปรุงบูรณะอาคารให้อยู่ในสภาพที่ดีได้ทั้งหมด

ส่วนอาคารพักอาศัยไม้ที่สร้างในช่วงหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง ซึ่งเป็นบ้านเดี่ยว 2 รูปแบบ และบ้านแถว 5 รูปแบบ พบว่าขนาดของพื้นที่ใช้สอยรวมภายในของอาคารเป็น 110.00 – 184.50 ตร.ม./หลัง และ 58.00 – 74.00 ตร.ม./ยูนิต สำหรับบ้านเดี่ยวและบ้านแถว ตามลำดับ ส่วนขนาดของห้องนอน เป็น 10.50 – 22.00 ตร.ม./ห้อง และ 5.00 – 18.00 ตร.ม./ห้อง สำหรับบ้านเดี่ยวและบ้านแถว ตามลำดับ ซึ่งถือว่าห้องนอนในบ้านแถวบางห้องไม่ได้มาตรฐานตามที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กฎหมายกำหนด โดยห้องนอนเหล่านี้จะเป็นห้องที่ผู้พักอาศัยได้ต่อเติมขึ้นจากอาคารพักอาศัยไม้เดิม ส่วนขนาดความกว้างของบันได และห้องส้วม อยู่ในมาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด

ตารางที่ 4.9 แสดงพื้นที่ใช้สอยในอาคารพักอาศัยไม้ที่สร้างหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง

พื้นที่ใช้สอย (ตร.ม.)	รูปแบบทางสถาปัตยกรรม						
	บ้านเดี่ยว ชั้น 2 ชั้น	บ้านเดี่ยว ชั้น 3 ชั้น	บ้านแถว ชั้น 3 ชั้น	บ้านแถว ชั้น 4 ชั้น	บ้านแถว ชั้น 5 ชั้น	บ้านแถว ชั้นจั่ว	บ้านแถว คณงาน
	บ.8	บ.9	บ.2	บ.3	บ.11		บำรุงทาง
1.พื้นที่รวม	184.50	110.00	94.00	77.50	58.00	74.00	292.45 *
2. ห้องนอน	14.00	10.50	9.00	6.00	5.00	6.00	6.25
	- 22.00	- 16.50	- 16.00	- 12.00	- 9.00	- 12.00	- 18.00
3. บันไดกว้าง	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
4. ห้องส้วม	4.00	4.00	4.00	4.00	2.50	4.00	3.00

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย, แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรม หมายเลข 4037, 4038, 1791-2, 3058-1, 4123-4, 3058-23 และ 4216 และจากการสำรวจระหว่างเดือนมิถุนายน-สิงหาคม พ.ศ. 2543

หมายเหตุ: \* สำหรับพื้นที่ใช้สอยรวม ใช้หน่วยเป็น ตร.ม. ต่อ 1 หลัง

นอกจากนี้ การพิจารณาด้านสภาพของอาคารพักอาศัยไม้ที่สร้างในช่วงหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พบว่าบ้านเดี่ยวซึ่งมีทั้งหมด 80 หลัง อยู่ในสภาพปานกลางถึงดี ส่วนบ้านแถวไม้ซึ่งมีทั้งหมด 242 หลัง เกือบทั้งหมดอยู่ในสภาพทรุดโทรมถึงปานกลาง ทั้งนี้มีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากการขาดการดูแลและบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง ทั้งจากการรถไฟแห่งประเทศไทย รวมทั้งพนักงานรถไฟที่พักอาศัยในอาคารพักอาศัยไม้เหล่านี้ด้วย

จากการศึกษาสรุปได้ว่า อาคารพักอาศัยไม้จำนวน 13 หลัง ที่นิคมรถไฟจิตรลดา และอาคารพักอาศัยไม้ แบบบ้านเดี่ยว ที่สร้างในช่วงหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครองทั้งหมด อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด และมีความเป็นไปได้ในการปรับปรุงให้มีสภาพที่ดีขึ้นได้ ส่วนบ้านแถว ไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด และสภาพส่วนใหญ่ทรุดโทรม ซึ่งมีผลกระทบต่อคุณภาพการพักอาศัยของพนักงานรถไฟและครอบครัวอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

เมื่อพิจารณามาตรฐานโดยรวมของนิคมรถไฟทั้ง 3 แห่ง โดยใช้การเปรียบเทียบด้านความพอเพียงของระบบสาธารณูปโภค ด้านระบบไฟฟ้า ระบบประปา และโทรศัพท์ รวมทั้งพื้นที่โล่งเพื่อการพักผ่อนและสันทนาการ จากการสำรวจพบว่าระบบสาธารณูปโภคภายในนิคมรถไฟทั้ง 3 แห่ง มีขนาดพอเพียงต่อการพักอาศัย ส่วนพื้นที่โล่งเพื่อการพักผ่อน ต้องการการออกแบบและดูแลรักษาให้อยู่ในสภาพที่ดีเพื่อรองรับการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

#### 4.8 ระบบสาธารณูปโภค และสภาพแวดล้อมทั่วไป

การสำรวจระบบสาธารณูปโภคและสภาพแวดล้อมทั่วไป มีวัตถุประสงค์เพื่อแสดงให้เห็นถึงสภาพปัจจุบันและปัญหาที่เกิดจากการให้บริการ โดยจะศึกษาระบบไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ การเก็บและกำจัดขยะ การระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม การป้องกันอัคคีภัย พื้นที่โล่งเพื่อการพักผ่อน และสภาพแวดล้อมทั่วไป โดยผลสรุปที่ได้จะใช้เป็นส่วนหนึ่งของดัชนีชี้วัดคุณภาพการพักอาศัยในอาคารพักอาศัยไม้ และใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการเสนอแนวทางการพัฒนาและปรับปรุงระบบให้มีความเหมาะสมกับการพักอาศัยของพนักงานรถไฟและครอบครัว

**ระบบไฟฟ้า** อยู่ในความรับผิดชอบของการไฟฟ้านครหลวงซึ่งรับกระแสไฟฟ้าจากการไฟฟ้าฝ่ายผลิตเข้าสู่สถานีต้นทาง แล้วจึงจ่ายต่อไปยังสถานีไฟฟ้าสาขาย่อยต่างๆ โดยมีการแยกระบบไฟฟ้า เป็น 2 ระบบ คือ ระบบไฟฟ้าแรงสูง (Primary System) ขนาด 115 KV., 64 KV., และ 12 KV. และระบบไฟฟ้าแรงต่ำ (Secondary System) ซึ่งมีแรงดันสำหรับใช้ในโรงงานขนาด 360 Volts และในบ้านพักอาศัยทั่วไปขนาด 220 Volts โดยนิคมรถไฟจิตรลดาบริการไฟฟ้าจากสถานีไฟฟ้าสามเสน นิคมรถไฟมักกะสันบริการจากสถานีไฟฟ้าบางกะปิ และนิคมรถไฟ ก.ม. 11 บริการจากสถานีไฟฟ้าบางเขน

**ระบบประปา** การประปานครหลวงเป็นผู้รับผิดชอบในการให้บริการในพื้นที่นิคมรถไฟทั้ง 3 แห่ง โดยน้ำประปาจะมาจากการผลิตและสูบจ่ายจากโรงกรองน้ำหลัก แล้วส่งผ่านตามท่อประธานซึ่งวางอยู่ใต้ดินผ่านถนนพระรามที่ 6 ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ และถนนวิภาวดีรังสิต ซึ่งเป็นถนนหลักที่ผ่านพื้นที่ศึกษา โดยนิคมรถไฟจิตรลดาบริการจากการประปานครหลวงสาขาแมนศรี นิคมรถไฟมักกะสันบริการจากการประปาสาขาพระโขนง และนิคมรถไฟ ก.ม. 11 บริการจากการประปาสาขาพญาไท

**ระบบโทรศัพท์** มีผู้รับผิดชอบในการให้บริการ 2 หน่วยงาน คือ องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย และระบบโทรศัพท์ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้ดำเนินการในรูปแบบของสวัสดิการ โดยจะติดตั้งอยู่ในอาคารพักอาศัยของพนักงานระดับหัวหน้าปฏิบัติการ เช่น ผู้อำนวยการฝ่าย หัวหน้ากอง สารวัตรเดินรถ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกและรวดเร็วในการติดต่อประสานงานระหว่างพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย ทั้งในเวลาปกติและกรณีเกิดเหตุการณ์เร่งด่วน เช่น รถไฟตกราง ทางขาด

**การเก็บและกำจัดขยะ** โดยนิคมรถไฟจิตรลดาอยู่ในความรับผิดชอบของฝ่ายรักษาความสะอาดและสวนสาธารณะ สำนักงานเขตดุสิต และนิคมรถไฟมักกะสัน อยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานเขตราชเทวี โดยผู้ที่อยู่อาศัยในนิคมรถไฟทั้ง 2 แห่ง จะเก็บรวบรวมขยะจากอาคารที่พักอาศัยของตนไปทิ้ง ณ จุดพักขยะภายในชุมชน ก่อนที่จะถูกเก็บและนำไปกำจัดโดยหน่วยงานที่รับ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผิดชอบต่อไป ส่วนที่นิคมรถไฟ ก.ม.11 การรถไฟแห่งประเทศไทยใช้วิธีจ้างบริษัทเอกชนในการเก็บ และกำจัดขยะ จากการสำรวจพบว่า ภายในนิคมรถไฟมักกะสันและนิคมรถไฟ ก.ม. 11 มีปัญหา ขยะตกค้างซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นขยะสด ในบริเวณของตลาดสด

**การระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม** จะใช้ระบบท่อใต้ดินตามแนวถนนเป็นต้นน้ำน้ำเสีย จากชุมชน ก่อนที่จะระบายลงสู่แม่น้ำ คู คลอง โดยทำงานร่วมกับระบบสูบน้ำและประตูลอยน้ำ ภายในพื้นที่ซึ่งนิคมรถไฟทั้ง 3 แห่ง ตั้งอยู่ จากการสำรวจพบว่า พื้นที่นิคมรถไฟมักกะสัน และนิคมรถไฟจิตรลดา จะมีปัญหาน้ำท่วมขังในช่วงที่ฝนตกหนัก โดยมีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากท่อระบายน้ำ ภายในชุมชนไม่ได้รับการดูแลและขุดลอกอย่างสม่ำเสมอ ทำให้เกิดการอุดตันของเศษขยะที่ทิ้งจาก ที่พักอาศัย ประกอบกับที่ตั้งของชุมชนอยู่ต่ำกว่าระดับของถนน ทำให้การระบายน้ำไม่สามารถ ระบายได้อย่างมีประสิทธิภาพ

**การป้องกันอัคคีภัย** เนื่องจากนิคมรถไฟทั้ง 3 แห่ง มีอาคารพักอาศัยไม้ที่ถูกรังมานาน กว่า 50 ปี ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในสภาพทรุดโทรม รวมทั้งมีการต่อเติมอาคารติดกันเป็นจำนวนมาก ทำให้ทางเดินระหว่างอาคารแคบลง ดังนั้นเพื่อป้องกันไฟไหม้ที่อาจเกิดขึ้น การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีการติดตั้งถังดับเพลิงตามอาคารพักอาศัยเป็นระยะๆ จากการสำรวจพบว่า ถังดับเพลิงส่วนใหญ่เก่าและอยู่ในสภาพไม่พร้อมที่จะใช้งาน นอกจากนี้จากการสอบถามผู้ที่อยู่อาศัย พบว่ามีบาง ส่วนที่ไม่เข้าใจวิธีใช้ถังดับเพลิง ซึ่งสภาพปัญหานี้อาจส่งผลให้เกิดความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สิน ในกรณีที่เกิดเหตุเพลิงไหม้รุนแรงได้

**พื้นที่โล่งเพื่อการพักผ่อนและสันทนาการ** พบว่าผู้ที่อยู่อาศัยในนิคมรถไฟจิตรลดาจะใช้พื้นที่โล่งรอบสระน้ำขนาดใหญ่ซึ่งตั้งอยู่กลางชุมชนเป็นพื้นที่พักผ่อนและสนามเด็กเล่น ส่วนผู้ที่อยู่อาศัยในนิคมรถไฟมักกะสัน จะใช้พื้นที่ของลานกีฬาต้านยาเสพติดซึ่งกรุงเทพมหานครได้จัดสร้างให้กับชุมชน พื้นที่รอบบึงขนาดใหญ่ภายในชุมชน รวมทั้งสนามกีฬาภายในโรงเรียนมักกะสันพิทยาศึกษาซึ่งตั้งอยู่ติดกับชุมชนด้วย โดยผู้ที่อยู่อาศัยในนิคมรถไฟ ก.ม.11 จะใช้พื้นที่สนามฟุตบอลและสนามเด็กเล่นซึ่งตั้งอยู่ภายในชุมชน นอกจากนี้จากการสอบถามผู้ที่อยู่อาศัยในนิคมรถไฟ ก.ม. 11 พบว่า ส่วนใหญ่จะเดินทางไปใช้พื้นที่สวนจตุจักร สนามกอล์ฟรถไฟ และสวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ ซึ่งอยู่ติดกับชุมชน เพื่อการพักผ่อนและสันทนาการ

นอกจากนี้เพื่อให้ได้ข้อมูลเกี่ยวกับระบบสาธารณูปโภคมากขึ้น ผู้ศึกษาจึงได้สำรวจความคิดเห็นของผู้ที่อาศัยในอาคารพักอาศัยไม้ จำนวนทั้งสิ้น 229 ชุด ในด้านความพึงพอใจการให้บริการของระบบสาธารณูปโภคในนิคมรถไฟทั้ง 3 แห่ง โดยพบว่าร้อยละ 85.60, 81.70 และ 70.30 ของผู้ตอบแบบสอบถาม มีความพึงพอใจการให้บริการด้านระบบไฟฟ้า ระบบประปา และระบบโทรศัพท์ ตามลำดับ โดยผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการให้บริการมีประสิทธิภาพดี อยู่แล้ว แต่ผู้ที่พักอาศัยในนิคมรถไฟจิตรลดาเห็นว่าการให้บริการระบบโทรศัพท์ยังไม่ดีมากนัก และ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ต้องการรถไฟแห่งประเทศไทยประสานงานกับองค์การโทรศัพท์ในการจัดหาโทรศัพท์สาธารณะเพิ่มมากขึ้นด้วย

ด้านการเก็บและกำจัดขยะ การระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม การป้องกันอัคคีภัย พบว่ามีเพียง ร้อยละ 65.10, 27.50 และ 40.60 ของผู้ตอบแบบสอบถามเท่านั้นที่พอใจการให้บริการ ตามลำดับ โดยผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ต้องการให้การรถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงปรับปรุงและดูแลให้ดีขึ้น โดยเฉพาะด้านการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วมซึ่งจะมีปัญหาการระบายน้ำไม่ทันในช่วงที่ฝนตกหนักและปัญหาน้ำท่วมขัง

นอกจากนี้ด้านการป้องกันอัคคีภัย ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าเป็นปัญหาสำคัญที่สุดของการพักอาศัยในอาคารพักอาศัยไม้และมีผลต่อคุณภาพชีวิตอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ทั้งนี้มีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากอายุของอาคารซึ่งส่วนใหญ่สร้างมานานกว่า 50 ปี และสภาพของอาคารไม่อยู่ในสภาพทรุดโทรมซึ่งอาจเกิดเพลิงไหม้ได้ง่าย ดังเช่น กรณีเกิดเพลิงไหม้อาคารพักอาศัยแบบบ้านแถวบางส่วนของ นิคมรถไฟจิตรลดา ในปี พ.ศ. 2538 และ พ.ศ. 2542 ซึ่งทำให้พนักงานรถไฟและครอบครัวบางส่วนต้องสูญเสียทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก

ตารางที่ 4.10 แสดงสัดส่วนร้อยละความพึงพอใจการให้บริการระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ศึกษา

ระบบสาธารณูปโภค	สัดส่วนร้อยละ			
	นิคมรถไฟ ทั้ง 3 แห่ง	นิคมรถไฟ จิตรลดา	นิคมรถไฟ มักกะสัน	นิคมรถไฟ ก.ม.11
- ระบบไฟฟ้า	85.60	95.20	79.50	87.40
- ระบบประปา	81.70	85.70	72.60	85.90
- ระบบโทรศัพท์	70.30	42.90	71.20	74.10
- การเก็บและกำจัดขยะ	65.10	57.10	58.90	69.60
- การระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม	27.50	38.10	23.30	28.10
- การป้องกันอัคคีภัย	40.60	23.80	38.40	44.40

ที่มา: จากการออกแบบสอบถาม ระหว่างเดือนมิถุนายน-สิงหาคม พ.ศ. 2543

ด้านพื้นที่โล่งเพื่อการพักผ่อนและสันทนาการ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นว่า ขนาดของพื้นที่พอเพียงต่อการใช้สอยและการพักผ่อน และต้องการให้การรถไฟแห่งประเทศไทยปรับปรุงพื้นที่ให้มีความสวยงาม และสะดวกในการพักผ่อนมากขึ้น

นอกจากนี้ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ เห็นว่าด้านสภาพแวดล้อมทั่วไปของนิคมรถไฟทั้ง 3 แห่ง อยู่ในสภาพที่เริ่มเสื่อมถอยลง โดยเฉพาะในบริเวณกลุ่มอาคารพักอาศัยไม้แบบบ้านแถว และมีแนวโน้มว่าจะไม่มีความเหมาะสมในการพักอาศัยต่อไป หากไม่มีการปรับปรุงให้ดีขึ้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

#### 4.9 ระบบสุขาภิบาล

การศึกษาระบบสุขาภิบาล จะพิจารณาด้านการใช้น้ำเพื่อการอุปโภค การใช้น้ำดื่ม และการใช้ส้วม โดยข้อมูลที่ได้จะใช้เปรียบเทียบกับข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติ เรื่อง การสำรวจภาวะเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือน พ.ศ. 2542 ซึ่งข้อมูลและผลสรุปที่ได้จากการวิเคราะห์จะใช้ในการพิจารณาถึงคุณภาพการพักอาศัยในอาคารพักอาศัยไม้ และเสนอแนวทางการพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพของระบบสุขาภิบาลให้มีมาตรฐานและเหมาะสมกับความต้องการของพนักงานรถไฟและครอบครัว โดยการเก็บรวบรวมข้อมูล จะใช้การสังเกต และแบบสอบถามครัวเรือนที่อยู่อาศัยในอาคารพักอาศัยไม้ จำนวน 229 ชุด

ด้านการใช้น้ำเพื่อการอุปโภค พบว่า ร้อยละ 98.30 ของผู้ตอบแบบสอบถามมีน้ำประปาใช้ในครัวเรือน ซึ่งมากกว่าทั่วประเทศที่มีเพียงร้อยละ 52.10 เท่านั้นที่มีน้ำประปาใช้ในครัวเรือน และมากกว่าใน กทม.และปริมณฑล ที่มีเพียงร้อยละ 79.90 แสดงว่ามาตรฐานด้านการใช้น้ำเพื่อการอุปโภคของผู้ที่พักอาศัยในอาคารพักอาศัยไม้ของนิคมรถไฟทั้ง 3 แห่ง ดีกว่ามาตรฐานโดยรวมของทั้งประเทศ

นอกจากนี้จากการสอบถามด้านการให้บริการของระบบประปา พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามใหญ่มีความพึงพอใจในการให้บริการ และเห็นว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยและการประปานครหลวงมีการจัดการที่ดีและมีประสิทธิภาพ

ตารางที่ 4.11 แสดงสัดส่วนร้อยละของแหล่งที่มาของน้ำใช้ในครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา

แหล่งที่มาของน้ำใช้	ทั่วประเทศ*	กทม. และ ปริมณฑล*	นิคมรถไฟ ทั้ง 3 แห่ง	นิคมรถไฟ จิตรลดา	นิคมรถไฟ มัทกะสัน	นิคมรถไฟ ก.ม.11
- น้ำประปาใช้ในครัวเรือน	52.10	79.90	98.30	100.00	98.60	97.80
- น้ำประปาใช้ร่วมกับครัวเรือนอื่น	4.40	12.40	1.70	-	1.40	2.20
- น้ำประปานอกบ้าน	3.00	2.10	-	-	-	-
- น้ำบ่อหรือน้ำบาดาล	34.30	2.90	-	-	-	-
- น้ำจากแม่น้ำลำคลอง	4.00	2.70	-	-	-	-
- น้ำฝน	0.50	-	-	-	-	-
- อื่นๆ	1.70	-	-	-	-	-
รวม	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา: \*สำนักงานสถิติแห่งชาติ. รายงานผลเบื้องต้น การสำรวจภาวะเศรษฐกิจและสังคมครัวเรือน พ.ศ. 2541.

ตารางสถิติที่ 3 หน้า 11 และจากการออกแบบสอบถาม ระหว่างเดือนมิถุนายน-สิงหาคม พ.ศ. 2543

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ด้านการใช้น้ำดื่ม พบว่าร้อยละ 88.30 ของผู้ตอบแบบสอบถามใช้น้ำประปาในครัวเรือนที่ผ่านเครื่องกรองเป็นน้ำเพื่อการบริโภคซึ่งมากกว่าทั่วประเทศที่มีเพียงร้อยละ 19.80 เท่านั้น ที่ใช้น้ำประปา และมากกว่าในกทม.และปริมณฑล ที่ร้อยละ 41.20 ใช้น้ำประปา และร้อยละ 43.80 ใช้น้ำดื่มบรรจุขวด แสดงว่ามาตรฐานการใช้น้ำดื่มของครัวเรือนในนิคมรถไฟดีกว่ามาตรฐานของประเทศ

นอกจากนี้จากการสอบถาม พบว่าผู้อยู่อาศัยบางครัวเรือนเปลี่ยนจากการใช้น้ำประปาในครัวเรือนที่ผ่านเครื่องกรองเป็นน้ำเพื่อการบริโภค มาใช้น้ำดื่มบรรจุขวดแทน ซึ่งมีแนวโน้มว่าผู้ที่พักอาศัยจะนิยมน้ำดื่มบรรจุขวดมากขึ้น

ตารางที่ 4.12 แสดงสัดส่วนร้อยละของแหล่งที่มาของน้ำดื่มในครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา

แหล่งที่มาของน้ำดื่ม	ทั่วประเทศ*	กทม. และปริมณฑล*	นิคมรถไฟ ทั้ง 3 แห่ง	นิคมรถไฟ จิตรลดา	นิคมรถไฟ มักกะสัน	นิคมรถไฟ ก.ม. 11
- น้ำประปาใช้ในครัวเรือน	19.80	41.20	88.30	71.50	90.50	89.60
- น้ำประปาใช้ร่วมกับครัวเรือนอื่น	2.30	6.80	1.70	-	1.40	2.20
- น้ำประปานอกบ้าน	1.10	1.80	-	-	-	-
- น้ำบ่อหรือน้ำบาดาล	19.50	0.40	-	-	-	-
- น้ำจากแม่น้ำลำคลอง	0.40	-	-	-	-	-
- น้ำฝน	37.30	5.60	0.90	9.50	-	-
- น้ำดื่มบรรจุขวด	18.60	43.80	9.10	19.00	8.10	8.20
- อื่นๆ	1.00	0.40	-	-	-	-
รวม	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา: \*สำนักงานสถิติแห่งชาติ.รายงานผลเบื้องต้น การสำรวจภาวะเศรษฐกิจและสังคมครัวเรือน พ.ศ. 2541.

ตารางสถิติที่ 3 หน้า 11 และจากการออกแบบสอบถาม ระหว่างเดือนมิถุนายน-สิงหาคม พ.ศ. 2543

ด้านการใช้ส้วม พบว่าร้อยละ 95.20 ของผู้ตอบแบบสอบถามจะใช้ส้วมซึม ซึ่งไม่แตกต่างจากครัวเรือนทั่วประเทศที่ร้อยละ 89.40 ใช้ส้วมซึม และในกทม.และปริมณฑล ร้อยละ 71.50 แสดงว่ามาตรฐานของการใช้ส้วมของผู้ที่พักอาศัยอาศัยไม้ของนิคมรถไฟทั้ง 3 แห่ง อยู่ในระดับเดียวกับมาตรฐานของประเทศไทย นอกจากนี้จากการสำรวจและสอบถาม พบว่าผู้อยู่อาศัยบางครัวเรือนเปลี่ยนจากการใช้ส้วมซึมมาเป็นส้วมชักโครก ซึ่งจะพบการเปลี่ยนสุขภัณฑ์นี้ได้ในครัวเรือนที่พักอาศัยในอาคารพักอาศัยไม้แบบบ้านเดี่ยวและบ้านแฝดเป็นส่วนใหญ่ โดยค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนสุขภัณฑ์ผู้อยู่อาศัยจะเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายเองทั้งหมด

นอกจากนี้จากการสอบถาม พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความพึงพอใจด้านการใช้ส้วมแต่ไม่พอใจด้านสภาพของห้องน้ำ โดยเฉพาะกลุ่มผู้พักอาศัยในอาคารพักอาศัยไม้แบบบ้านเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แถวที่ส่วนใหญ่เห็นว่าห้องน้ำอยู่ในสภาพทรุดโทรม ทั้งนี้ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความเห็นว่า มีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจาก อายุของห้องน้ำซึ่งสร้างมานานกว่า 50 ปี และไม่ได้รับการดูแลอย่างดีและต่อเนื่อง โดยผู้ตอบแบบสอบถามต้องการให้การรถไฟแห่งประเทศไทยปรับปรุงด้านสภาพของห้องน้ำ เช่น ซ่อมระบบระบายอากาศ หลังคา พื้น ฝ้าผนัง ให้อยู่ในสภาพที่ดีมากขึ้น

ตารางที่ 4.13 แสดงสัดส่วนร้อยละของการใช้ส้วมของครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา

การใช้ส้วม	ทั่วประเทศ*	กทม. และ ปริมณฑล*	นิคมรถไฟ ทั้ง 3 แห่ง	นิคมรถไฟ จิตรลดา	นิคมรถไฟ มักกะสัน	นิคมรถไฟ ก.ม. 11
- ส้วมชักโครก	7.30	22.40	4.80	19.00	2.70	3.70
- ส้วมซึม	89.40	71.50	95.20	81.00	97.30	96.30
- ส้วมชักโครกและส้วมซึม	1.40	6.10	-	-	-	-
- ส้วมหลุม ถัง หรือถ่ายเทลงแม่น้ำ ลำคลอง ทะเล	0.60	-	-	-	-	-
- ไม่มีส้วมของตนเอง	1.30	-	-	-	-	-
รวม	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา: \*สำนักงานสถิติแห่งชาติ. รายงานผลเบื้องต้น การสำรวจภาวะเศรษฐกิจและสังคมครัวเรือน พ.ศ. 2541.

ตารางสถิติที่ 3 หน้า 12 และจากการออกแบบสอบถาม ระหว่างเดือนมิถุนายน-สิงหาคม พ.ศ. 2543

จากการศึกษาพบว่า มาตรฐานของระบบสุขาภิบาลของผู้อยู่อาศัยในอาคารพักอาศัยไม่ในพื้นที่นิคมรถไฟทั้ง 3 แห่ง มีมาตรฐานดีกว่ามาตรฐานทั่วประเทศ และผู้อยู่อาศัยต้องการให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดูแลและปรับปรุงให้ระบบสุขาภิบาลอยู่ในสภาพที่ดี ซึ่งจะส่งผลถึงคุณภาพการพักอาศัยของพนักงานรถไฟและครอบครัวด้วย

#### 4.10 สภาพเศรษฐกิจสังคมของครัวเรือนในอาคารพักอาศัยไม้

การศึกษาสภาพเศรษฐกิจสังคมของครัวเรือนในอาคารพักอาศัยไม้ จะพิจารณาด้านรายได้ และค่าใช้จ่ายด้านที่พักอาศัยของครัวเรือน เงื่อนไขการเข้าพักอาศัย ประเภทของครัวเรือนและขนาดของครัวเรือน สถานภาพการครองครองที่อยู่อาศัย ระยะเวลาที่อยู่อาศัยและปฏิสัมพันธ์ในชุมชน โดยมีเป้าหมายของการศึกษาเพื่อประเมินและวิเคราะห์ถึงระดับคุณภาพการพักอาศัย ซึ่งผลสรุปที่ได้จะใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการเสนอแนวทางและกลยุทธ์ในการอนุรักษ์และพัฒนาปรับปรุงพื้นที่ต่อไปด้วย

จากการสำรวจภาคสนามโดยใช้แบบสอบถามและการสัมภาษณ์พบว่า สภาพเศรษฐกิจสังคมของครัวเรือนที่อยู่อาศัยในอาคารพักอาศัยไม้ในพื้นที่นิคมรถไฟทั้ง 3 แห่ง มีความแตกต่างกันในเรื่องของรายละเอียดด้านต่างๆ ดังนั้นในการอธิบายจะแสดงการเปรียบเทียบให้เห็นถึงความแตกต่างของแต่ละชุมชน โดยใช้ข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติ เรื่อง การสำรวจสภาวะเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือน ในการอ้างอิง

ตารางที่ 4.14 แสดงลักษณะประชากรของผู้ตอบแบบสอบถาม

ลักษณะประชากร	สัดส่วนร้อยละ		
	นิคมรถไฟ จิตรลดา	นิคมรถไฟ มักกะสัน	นิคมรถไฟ ก.ม.11
<b>1.สถานภาพในครัวเรือน</b>			
1.1 หัวหน้าครอบครัว	57.20	52.70	50.40
1.2 คู่สมรส	9.50	17.60	27.40
1.3 บิดาหรือมารดา	-	1.40	2.20
1.4 บุตร	28.50	17.60	11.10
1.5 ญาติใกล้ชิดของหัวหน้าครอบครัว	4.80	10.70	6.70
1.6 ผู้อยู่อาศัยที่ไม่ใช่ญาติ	-	-	2.20
<b>2.อายุ</b>			
2.1 1-15 ปี	-	1.40	0.70
2.2 16-20	9.50	1.40	5.30
2.3 21-30	33.30	43.20	34.80
2.4 31-60	57.20	54.20	58.50
2.5 มากกว่า 60 ปี	-	-	0.70
<b>3.เพศ</b>			
3.1 ชาย	71.40	68.90	60.00
3.2 หญิง	28.60	31.10	40.00

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.14 (ต่อ)

ลักษณะประชากร	สัดส่วนร้อยละ		
	นิคมรถไฟ จิตรลดา	นิคมรถไฟ มักกะสัน	นิคมรถไฟ ก.ม. 11
<b>4.ระดับการศึกษา</b>			
4.1 ประถมศึกษาตอนต้น	23.80	16.20	13.30
4.2 ประถมศึกษาตอนปลาย	-	6.80	7.40
4.3 มัธยมศึกษาตอนต้น	19.00	27.00	16.30
4.4 มัธยมศึกษาตอนปลาย	14.40	13.50	20.00
4.5 อาชีวะ (ป.ว.ช.หรือ ป.ว.ส.)	23.80	28.40	31.10
4.6 ปริญญาตรี	19.00	8.10	11.90
4.7 สูงกว่าปริญญาตรี	-	-	-
<b>5.อาชีพ</b>			
5.1 พนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย	61.80	55.40	51.20
5.2 ราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ/รับจ้าง	4.80	2.70	4.40
5.3 ทำงานบริษัทเอกชน	9.50	5.40	4.40
5.4 ธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย	14.30	6.80	12.60
5.5 กำลังศึกษา	-	13.50	4.40
5.6 แม่บ้าน	4.80	13.50	20.00
5.7 ไม่ได้ทำงาน	4.80	2.70	3.00
รวม	100.00	100.00	100.00

ที่มา: จากการออกแบบสอบถาม ระหว่างเดือนมิถุนายน-สิงหาคม พ.ศ. 2543

#### 4.10.1 รายได้ของครัวเรือนและค่าใช้จ่ายของครัวเรือน

จากการสอบถามพบว่า รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนในอาคารพักอาศัยไม่ที่นิคมรถไฟจิตรลดา นิคมรถไฟมักกะสัน และนิคมรถไฟ ก.ม. 11 เท่ากับ 24,503.86 บาท, 27,281.28 บาท และ 24,606.11 บาท ตามลำดับ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับใกล้เคียงรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนใน ก.ท.ม.และปริมณฑล พบว่าใกล้เคียงกันและมากกว่ารายได้เฉลี่ยต่อครัวเรือนของครัวเรือนทั่วประเทศถึง 2 เท่าตัว โดยรายได้หลักของครัวเรือนมาจากหัวหน้าครัวเรือนที่ทำงานการรถไฟแห่งประเทศไทย นอกจากนี้ยังพบว่าผู้อยู่อาศัยบางส่วนมีการต่อเติมพื้นที่อาคารพักอาศัยในชั้นล่างเพื่อใช้ประกอบธุรกิจส่วนตัว โดยเฉพาะการขายของชำและขายอาหาร จะพบมากที่สุด รองลงมา คือ ธุรกิจบริการ เช่น ร้านเสริมสวย ร้านซ่อมจักรยาน ซึ่งช่วยให้ครัวเรือนมีรายได้มากขึ้น

ตารางที่ 4.15 แสดงรายได้เฉลี่ยต่อเดือน (บาท) ของครัวเรือนที่พักอาศัยในอาคารพักอาศัยไม้

ทั่วประเทศ*	กทม. และ ปริมณฑล*	นิคมรถไฟ ทั้ง 3 แห่ง	นิคมรถไฟ จิตรลดา	นิคมรถไฟ มักกะสัน	นิคมรถไฟ ก.ม. 11
12,844	26,571	25,457.48	24,503.86	27,281.28	24,606.11

ที่มา: \*สำนักงานสถิติแห่งชาติ. รายงานผลเบื้องต้น การสำรวจภาวะเศรษฐกิจและสังคมครัวเรือน พ.ศ. 2541.

ตารางที่ 3 หน้า 11 และจากการออกแบบสอบถาม ระหว่างเดือนมิถุนายน-สิงหาคม พ.ศ. 2543

นอกจากนี้เมื่อเปรียบเทียบด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือน ตามรูปแบบอาคารพักอาศัยไม้ พบว่าผู้อยู่อาศัยในบ้านเดี่ยวและบ้านแฝดมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนเท่ากับ 54,132.50 บาท ซึ่งมากกว่าผู้อยู่อาศัยในบ้านแถวแบบเก่าและบ้านแถวแบบใหม่ที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนเท่ากับ 23,879.04 บาท และ 26,266.10 บาท ตามลำดับ ถึง 2 เท่าตัว

ถึงแม้ว่ารายได้หลักของครัวเรือนที่พักอาศัยในนิคมรถไฟทั้ง 3 แห่ง จะมาจากหัวหน้าครัวเรือนที่ทำงานการรถไฟแห่งประเทศไทยเหมือนกัน แต่หัวหน้าครัวเรือนที่พักอาศัยในบ้านเดี่ยวและบ้านแฝดมีตำแหน่งและเงินเดือนในปัจจุบันสูงกว่าหัวหน้าครัวเรือนที่พักอาศัยในบ้านแถว ซึ่งเป็นสาเหตุส่วนหนึ่งที่ทำให้รายได้โดยเฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนแตกต่างกัน โดยหัวหน้าครัวเรือนที่พักอาศัยในบ้านเดี่ยวและบ้านแฝด เช่น รองวิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา หัวหน้ากองจัดการเดินรถ เขต 1 และผู้อำนวยการฝ่ายระบบข้อมูล มีเงินเดือน เท่ากับ 63,650 บาท, 44,020 บาท และ 68,400 บาท ตามลำดับ ในขณะที่หัวหน้าครัวเรือนที่พักอาศัยในบ้านแถว เช่น พนักงานขับรถไฟ นายตรวจทาง พนักงานซ่อมบำรุงทาง มีเงินเดือน เท่ากับ 24,750 บาท, 29,750 บาท และ 12,000 บาท ตามลำดับ

ตารางที่ 4.16 แสดงรายได้เฉลี่ยต่อเดือน (บาท) ของครัวเรือนตามรูปแบบอาคารพักอาศัยไม้

บ้านเดี่ยวและบ้านแฝด	บ้านแถวแบบเก่า	บ้านแถวแบบใหม่
54,132.50	23,879.04	26,266.10

ที่มา: จากการออกแบบสอบถาม ระหว่างเดือนมิถุนายน-สิงหาคม พ.ศ. 2543

เนื่องจากอาคารพักอาศัยไม้เป็นรูปแบบบ้านพักสวัสดิการ ดังนั้นผู้อยู่อาศัยไม่จำเป็นต้องเสียค่าเช่าบ้านและค่าซ่อมแซมบ้าน นอกจากค่าน้ำประปา และค่าไฟฟ้า ส่วนค่าโทรศัพท์จะขึ้นอยู่กับระบบว่าเป็นสวัสดิการจากการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือรับบริการจากองค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย นอกจากนี้จะมีค่าเก็บขยะรวมของชุมชน ซึ่งขึ้นอยู่กับข้อตกลงภายในของผู้อยู่อาศัยในแต่ละนิคมรถไฟว่าต้องจ่ายครัวเรือนละเท่าไร เช่น นิคมรถไฟมักกะสันจะเก็บครัวเรือนละ 10 - 30 บาท / เดือน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากการสำรวจพบว่า ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนในอาคารพักอาศัยไม้ที่นิคม  
รถไฟจิตรลดา นิคมรถไฟมักกะสัน และนิคมรถไฟ ก.ม. 11 เท่ากับ 1,027.14 บาท, 1,447.16 บาท  
และ 1,571.81 บาท ตามลำดับ ซึ่งน้อยกว่าค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนใน ก.ท.ม.และ  
ปริมณฑล ถึง 3 เท่าครึ่ง โดยการเปรียบเทียบนี้พิจารณาเฉพาะค่าใช้จ่ายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการ  
พักอาศัยเท่านั้น โดยไม่นับรวมถึงค่าใช้จ่ายด้านอื่นของครัวเรือน เช่น ค่าอาหาร ค่ารักษาพยาบาล  
และค่ายา

ตารางที่ 4.17 แสดงค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือน (บาท) ของครัวเรือนที่พักอาศัยในอาคารพักอาศัยไม้

กท.ม. และ ปริมณฑล*	นิคมรถไฟ ทั้ง 3 แห่ง	นิคมรถไฟ จิตรลดา	นิคมรถไฟ มักกะสัน	นิคมรถไฟ ก.ม. 11
5,164	1,481.98	1,027.14	1,447.16	1,571.81

ที่มา: \*สำนักงานสถิติแห่งชาติ. รายงานผลเบื้องต้น การสำรวจภาวะเศรษฐกิจและสังคมครัวเรือน พ.ศ. 2541.

ตารางที่ 3 หน้า 11 และจากการออกแบบสอบถาม ระหว่างเดือนมิถุนายน-สิงหาคม พ.ศ. 2543

นอกจากนี้เมื่อเปรียบเทียบด้านค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือน ตามรูปแบบอาคาร  
พักอาศัยไม้ พบว่าค่าใช้จ่ายของครัวเรือนที่อยู่อาศัยในบ้านเดี่ยวและบ้านแฝด ไม่แตกต่างกับครัว  
เรือนที่อยู่อาศัยในบ้านแถวมากนัก โดยค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่จะเป็นค่าน้ำประปา ค่าไฟฟ้าและค่า  
โทรศัพท์

ตารางที่ 4.18 แสดงค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือน (บาท) ของครัวเรือนตามรูปแบบอาคารพักอาศัยไม้

บ้านเดี่ยวและบ้านแฝด	บ้านแถวแบบเก่า	บ้านแถวแบบใหม่
2,075	1,449.33	1331.25

ที่มา: จากการออกแบบสอบถาม ระหว่างเดือนมิถุนายน-สิงหาคม พ.ศ. 2543

ถึงแม้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยจะมีระเบียบในการซ่อมบำรุงอาคารพักอาศัย โดยผู้พัก  
อาศัยสามารถร้องขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการซ่อมแซมอาคารได้ แต่จากการสอบ  
ถามพบว่าผู้พักอาศัยบางส่วนจะต้องเป็นผู้ดำเนินการและออกค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมบ้านเองทั้ง  
หมด เนื่องจากไม่สามารถรอการดำเนินการจากการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ทันต่อความต้องการ  
ส่งผลให้ทำให้ค่าใช้จ่ายของผู้อยู่อาศัยในเดือนนั้นมากขึ้นด้วย และที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือ  
ตลอดระยะเวลา 20 ที่ผ่านมา การรถไฟแห่งประเทศไทยยังคงประสบปัญหาการขาดทุนอย่างต่อเนื่อง  
เนื่อง ทำให้งบประมาณที่ใช้ในการซ่อมบำรุงอาคารพักอาศัยไม้ไม่สามารถกระทำได้อย่างเต็มที่  
และเป็นสาเหตุใหญ่ที่ทำให้อาคารพักอาศัยเหล่านี้ทรุดโทรมเร็วมากขึ้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

#### 4.10.2 เงื่อนไขการเข้าพักอาศัย

พนักงานรถไฟที่มีสิทธิ์พักอาศัยจะต้องเป็นพนักงานที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับด้านเครื่องกลและด้านการเดินรถ เช่น พนักงานขับรถไฟ พนักงานซ่อมบำรุงทาง ซึ่งการอยู่อาศัยของพนักงานและครอบครัวไม่ต้องเสียค่าเช่าบ้าน สิทธิการพักอาศัยจะหมดไปเมื่อพนักงานรถไฟซึ่งเป็นเจ้าบ้านถึงแก่กรรม ออกจากงานไม่ว่ากรณีใดๆ หรือย้ายไปปฏิบัติงานอื่นซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับด้านเครื่องกลและการเดินรถ

การรถไฟแห่งประเทศไทย ระเบียบการเข้าพักอาศัยจะมีข้อห้ามหลายประการ ซึ่งส่วนใหญ่จะเกี่ยวข้องกับความเป็นระเบียบเรียบร้อยภายในชุมชน นอกจากนี้ยังมีข้อห้ามซึ่งเกี่ยวข้องกับที่พักอาศัยโดยตรง ได้แก่

1. ห้ามดัดแปลง ต่อเติมบ้านพัก หรือติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้าและประปาเพิ่มเติม
2. ห้ามรับบุคคลอื่นที่ไม่ใช่ครอบครัวเข้าพักอาศัยในบ้านพัก ก่อนได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากสารวัตรปกครองบ้านพัก
3. ห้ามมอบการเป็นเจ้าบ้านให้แก่ผู้อื่นหรือให้เช่า หรืออาศัยแทน หรือสับเปลี่ยนกันโดยพลการ

จากการสอบถามและสำรวจพบว่า พนักงานรถไฟที่มีสิทธิ์พักอาศัยในอาคารพักอาศัยไม้ในนิคมรถไฟทั้ง 3 แห่ง เกือบทั้งหมดจะดัดแปลง ต่อเติมบ้านพัก โดยผู้อยู่อาศัยจะเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายเองทั้งหมด ซึ่งการดัดแปลง ต่อเติมบ้านพัก มีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากพื้นที่ใช้สอยภายในอาคารพักอาศัยไม้เหล่านี้มีขนาดจำกัด ซึ่งไม่สามารถรองรับความต้องการพื้นที่ใช้สอยของพนักงานและครอบครัวที่เพิ่มมากขึ้นได้ นอกจากนี้พนักงานรถไฟบางส่วนได้มอบอาคารพักอาศัยไม้ให้ญาติพักอาศัยแทนตนเองโดยไม่มีการแจ้งให้การรถไฟแห่งประเทศไทยทราบ และมีบางส่วนที่ให้ผู้อื่นเช่าช่วงอยู่อาศัย โดยผู้เช่าต้องเสียค่าเช่าบ้านให้กับพนักงานรถไฟซึ่งเป็นเจ้าของห้องหรือบ้านนั้น ซึ่งจะพบได้ในกลุ่มของบ้านแถวเป็นส่วนใหญ่

#### 4.10.3 ประเภทของครัวเรือน และขนาดของครัวเรือน

จากการสอบถาม พบว่าประเภทของครัวเรือนที่มีหัวหน้าครัวเรือนและคู่สมรสอยู่ด้วยกันพบมากที่สุดในพื้นที่ศึกษา โดยมีสัดส่วนร้อยละ 84.80 ซึ่งมากกว่าค่าเฉลี่ยใน กทม.และปริมณฑล ที่มีเพียงร้อยละ 65.00 จากการสอบถามพบว่า สาเหตุส่วนหนึ่งที่ทำให้ครัวเรือนของพนักงานรถไฟต้องพักอาศัยอยู่ด้วยกัน เนื่องจากการพักอาศัยไม่ต้องเสียค่าเช่าทำให้ช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายของครัวเรือนได้อีกทางหนึ่ง นอกจากนี้นิคมรถไฟทั้ง 3 แห่ง ซึ่งตั้งอยู่ในเขตเมืองชั้นในและชั้นกลางของกรุงเทพมหานคร ทำให้ผู้อยู่อาศัยในอาคารพักอาศัยไม้สามารถเดินทางไปยังพื้นที่ส่วนอื่นของเมืองได้สะดวก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

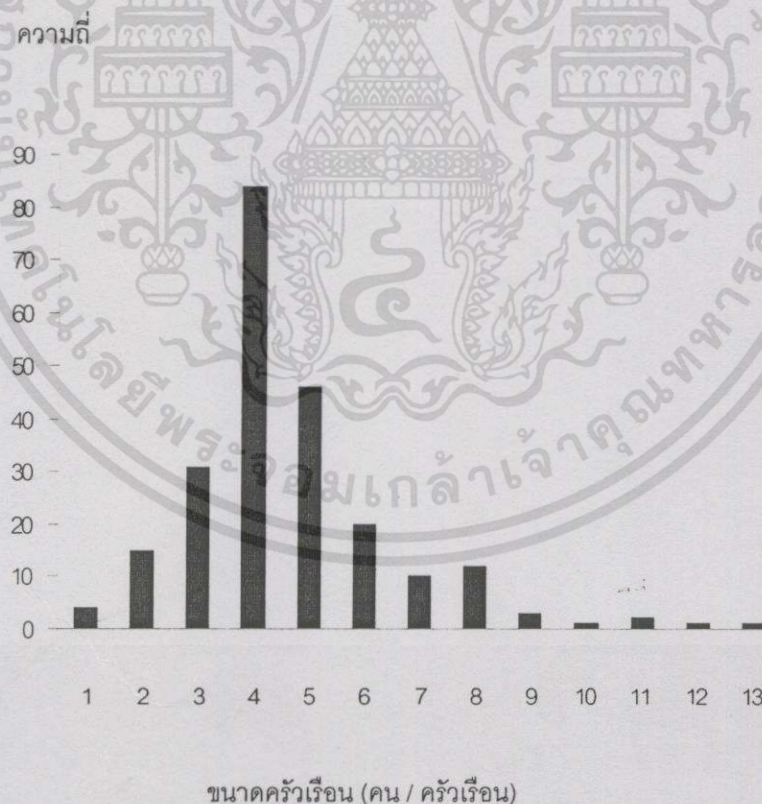
ขนาดของครัวเรือนโดยเฉลี่ยเท่ากับ 4.60 คน ซึ่งมีขนาดใหญ่กว่าขนาดของครัวเรือนโดยเฉลี่ยใน กทม. และปริมณฑล ซึ่งเท่ากับ 3.40 คน โดยมีจำนวนสมาชิกในครัวเรือนตั้งแต่ 1 คนถึง 13 คน ซึ่งร้อยละ 86.50 จะเป็นการอยู่อาศัยโดยไม่มีครอบครัวย่อยอาศัยอยู่ด้วย และร้อยละ 10.90, 2.60 อยู่อาศัยโดยมีครอบครัวย่อย 1 ครอบครัว และ 2 ครอบครัว อาศัยอยู่ด้วย ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่า อาคารพักอาศัยไม่เหล่านี้นี้มีความสำคัญในการช่วยให้พนักงานรถไฟและครอบครัวอยู่อาศัยร่วมกันได้ และเป็นสาเหตุใหญ่ที่ทำให้มีการต่อเติมอาคารพักอาศัยมากขึ้น

ตารางที่ 4.19 แสดงขนาดของครัวเรือนโดยเฉลี่ย (คน) ในพื้นที่ศึกษา

ทั่วประเทศ*	กทม. และปริมณฑล*	นิคมรถไฟ ทั้ง 3 แห่ง	นิคมรถไฟ จิตรลดา	นิคมรถไฟ มักกะสัน	นิคมรถไฟ ก.ม. 11	บ้านเดี่ยว บ้านแฝด	เรือนแถว
3.70	3.40	4.62	4.86	5.35	4.19	4.92	4.61

ที่มา: \*สำนักงานสถิติแห่งชาติ.รายงานผลเบื้องต้น การสำรวจภาวะเศรษฐกิจและสังคมครัวเรือน พ.ศ. 2541.

ตารางสถิติที่ 3 หน้า 8 และจากการออกแบบสอบถาม ระหว่างเดือนมิถุนายน-สิงหาคม พ.ศ. 2543



ภาพที่ 4.7 แสดงแผนภูมิขนาดของครัวเรือนในอาคารพักอาศัยไม่

ที่มา: จากการออกแบบสอบถามระหว่างเดือนมิถุนายน-สิงหาคม พ.ศ. 2543

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

นอกจากนี้จากการสอบถามถึงภูมิลำเนา พบว่าร้อยละ 65.20 ของผู้ตอบแบบสอบถามมีภูมิลำเนาอยู่ใน กทม. และจังหวัดในภาคกลาง และร้อยละ 11.70, 10.90, 10.40 ของผู้ตอบแบบสอบถามมีภูมิลำเนาอยู่ในภาคอีสาน ได้ และเหนือ ตามลำดับ

#### 4.10.4 สถานภาพการครอบครองที่อยู่อาศัย

เนื่องจากที่อยู่อาศัยเป็นรูปแบบของบ้านพักสวัสดิการ ดังนั้นสถานภาพการครอบครองที่อยู่อาศัยจึงอยู่ในลักษณะของการอยู่โดยไม่เสียค่าเช่า แต่จากการสอบถาม พบว่ามีเจ้าของห้องหรือบ้านซึ่งเป็นผู้ที่ทำงานการรถไฟและมีสิทธิ์อยู่อาศัยในห้องหรือบ้านนั้นบางส่วน มอบสิทธิการพักอาศัยให้กับครอบครัวของญาติพี่น้อง หรือมอบการเป็นเจ้าบ้านให้แก่ผู้อื่นด้วยการให้เช่า โดยผู้เช่าต้องเสียค่าเช่าบ้าน ประมาณ 500 - 1,000 บาท ต่อเดือน ให้กับเจ้าของห้องหรือบ้านนั้น ซึ่งจะพบได้ในกลุ่มของบ้านแถวเป็นส่วนใหญ่ โดยการเช่าช่วงอยู่อาศัยนี้ ถือว่ามิกระเบียบการพักอาศัยของการรถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งไม่อนุญาตให้พนักงานมอบบ้านพักให้แก่ผู้อื่นหรือให้เช่า หรืออาศัยแทนหรือสับเปลี่ยนกันโดยพลการ

ตารางที่ 4.20 แสดงสัดส่วนร้อยละของสถานภาพการครอบครองที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษา

สถานภาพการครอบครองที่ อยู่อาศัย	สัดส่วนร้อยละ			
	นิคมรถไฟ ทั้ง 3 แห่ง	นิคมรถไฟ จิตรลดา	นิคมรถไฟ มักกะสัน	นิคมรถไฟ ก.ม.11
- เป็นเจ้าของบ้านและที่ดิน	-	-	-	-
- เป็นเจ้าของบ้านแต่เช่าที่ดิน	-	-	-	-
- บ้านเช่า/เช่าช่วงอยู่อาศัย	2.30	2.50	1.40	3.00
- อยู่โดยไม่เสียค่าเช่า	97.70	97.50	98.60	97.00
รวม	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา: \*สำนักงานสถิติแห่งชาติ.รายงานผลเบื้องต้น การสำรวจภาวะเศรษฐกิจและสังคมครัวเรือน พ.ศ. 2541.

ตารางสถิติที่ 3 หน้า 9 และจากการขอแบบสอบถาม ระหว่างเดือนมิถุนายน-สิงหาคม พ.ศ. 2543

เมื่อพิจารณาถึงการมีที่พักนอกนิคมรถไฟ เนื่องจากเมื่อหัวหน้าครอบครัวหรือสมาชิกในครัวเรือนบางคนซึ่งทำงานที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องหมดสิทธิการพักอาศัยเนื่องจากถึงแก่กรรม ออกจากงานไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น หรือย้ายไปปฏิบัติงานอื่นซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง ทำให้ครัวเรือนต้องย้ายออกจากบ้านพักสวัสดิการหลังนั้นแล้วไปหาหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ แต่จากการสอบถาม พบว่ามีเพียงร้อยละ 30.90 ของผู้ตอบแบบสอบถามเท่านั้นที่มีที่พักนอกนิคมรถไฟ ซึ่งสามารถรองรับการพักอาศัยของครอบครัวเมื่อหมดสิทธิในบ้านพักสวัสดิการ โดยบ้านพักจะอยู่ในกรุงเทพมหานคร และจังหวัดในภาคกลางเป็นส่วนใหญ่

เอกสารนี้เป็นเอกสารทสงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

#### 4.10.5 ระยะเวลาที่อยู่อาศัย (ปี) ในชุมชน และปฏิสัมพันธ์ในชุมชน

จากการสอบถามพบว่าผู้อยู่อาศัยมีระยะเวลาอยู่อาศัยเป็นเวลา 11-20 ปี เป็นสัดส่วนมากที่สุด โดยมีระยะเวลาอยู่อาศัยเฉลี่ยเท่ากับ 12.66 ปี ซึ่งถือว่าอยู่อาศัยไม่นาน ทั้งนี้มีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจาก การที่หัวหน้าครัวเรือนหรือสมาชิกในครัวเรือนบางคนซึ่งทำงานการรถไฟแห่งประเทศไทยและมีสิทธิ์พักอาศัยในบ้านพักต้องย้ายไปทำงานในย่านสถานีอื่นและหมดสิทธิ์ในการพักอาศัยในบ้านพักหลังนั้น ทำให้สมาชิกในครอบครัวจำเป็นต้องย้ายตามไปด้วย ส่งผลให้อุบัติการณ์ในชุมชนมีระยะเวลาไม่นาน ถึงแม้ว่านิคมบ้านพักผู้ปฏิบัติงานรถไฟ ทั้ง 3 แห่ง จะตั้งมานานกว่า 50 ปี

ด้านปฏิสัมพันธ์ภายในชุมชน พบว่าเกือบร้อยละ 70 ของผู้ตอบแบบสอบถามรู้จักและพูดคุยกับเพื่อนบ้านมากกว่า 10 หลังขึ้นไป ซึ่งถือว่าปฏิสัมพันธ์ภายในชุมชนอยู่ในระดับค่อนข้างดี มีความเข้มแข็ง และเป็นพื้นฐานสำคัญในการพัฒนาและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นภายในชุมชนร่วมกัน

ตารางที่ 4.21 แสดงสัดส่วนร้อยละของระยะเวลาที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษา

เวลาที่อยู่อาศัย (ปี)	สัดส่วนร้อยละ			
	นิคมรถไฟ ทั้ง 3 แห่ง	นิคมรถไฟ จิตรลดา	นิคมรถไฟ มักกะสัน	นิคมรถไฟ ก.ม. 11
- 1-5 ปี	22.60	28.60	18.90	23.70
- 6-10 ปี	23.00	9.50	21.60	25.90
- 11-20 ปี	32.20	19.00	37.80	31.10
- 21-30 ปี	12.20	28.60	5.40	13.30
- 31-40 ปี	5.70	14.30	6.80	3.70
- มากกว่า 40 ปี	4.30	-	9.50	2.20
รวม	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา: จากการออกแบบสอบถาม ระหว่างเดือนมิถุนายน-สิงหาคม พ.ศ. 2543

ตารางที่ 4.22 แสดงสัดส่วนร้อยละของการพบปะพูดคุยกับเพื่อนบ้าน

การพบปะ เพื่อนบ้าน	สัดส่วนร้อยละ			
	นิคมรถไฟ ทั้ง 3 แห่ง	นิคมรถไฟ จิตรลดา	นิคมรถไฟ มักกะสัน	นิคมรถไฟ ก.ม. 11
- น้อยกว่า 2 หลัง	5.20	4.80	4.10	5.90
- 3-5 หลัง	13.00	28.60	9.50	12.60
- 6-10 หลัง	8.30	4.80	14.90	5.20
- มากกว่า 10 หลัง	73.50	61.90	71.60	76.300
รวม	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา: จากการออกแบบสอบถาม ระหว่างเดือนมิถุนายน-สิงหาคม พ.ศ. 2543

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

#### 4.11 ความคิดเห็นด้านการพักอาศัยของครัวเรือนในอาคารพักอาศัยไม้

นอกจากการสำรวจข้อมูลด้านคุณภาพการพักอาศัยในด้านต่างๆ แล้ว การศึกษาคั้งนี้ยังได้มีการสอบถามความคิดเห็นของผู้ที่อยู่อาศัยในอาคารพักอาศัยไม้ ในด้านความพอใจของเนื้อที่ที่ใช้สอยภายในอาคาร สภาพแวดล้อมทั่วไปในชุมชน ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน การพักอาศัยในบ้านพักสวัสดิการโดยรวม และด้านความพอใจของระบบสาธารณูปโภค โดยข้อมูลและผลสรุปที่ได้จากการวิเคราะห์จะใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการเสนอแนวทางการปรับปรุงคุณภาพและมาตรฐานการพักอาศัยให้ดีขึ้น

ด้านความพอใจของเนื้อที่ที่ใช้สอย พบว่าร้อยละ 68.70 ของผู้ตอบแบบสอบถาม มีความพึงพอใจในด้านความพอใจของเนื้อที่ที่ใช้สอยภายในอาคารพักอาศัย ถึงแม้ว่าขนาดของห้องบางห้องจะไม่ได้มาตรฐาน เช่น ห้องนอนบางห้องในกลุ่มของบ้านแถวมีขนาดเล็กกว่า 8 ตร.ม. ซึ่งเป็นขนาดห้องนอนที่เล็กที่สุดตามที่กฎหมายควบคุมอาคาร พ.ศ. 2543 กำหนดไว้ นอกจากนี้พนักงานรถไฟและครอบครัวซึ่งพักอาศัยอยู่ในกลุ่มของบ้านแถว ส่วนใหญ่ไม่มีความพอใจในด้านสภาพของอาคารพักอาศัย โดยมีความเห็นว่าอาคารพักอาศัยไม้ส่วนใหญ่อยู่ในสภาพทรุดโทรมซึ่งมีสาเหตุหลักมาจากการขาดการบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง และต้องการให้การรถไฟแห่งประเทศไทยปรับปรุงให้มีสภาพแวดล้อมที่ดีขึ้น

ด้านสภาพแวดล้อมทั่วไปพบว่ามีเพียงร้อยละ 50.10 ผู้ตอบแบบสอบถามเท่านั้นที่พอใจ โดยส่วนใหญ่ได้ให้เหตุผลว่าสภาพแวดล้อมทั่วไปของนิคมรถไฟทั้ง 3 แห่ง อยู่ในสภาพที่เริ่มเสื่อมถอยลง โดยเฉพาะในบริเวณกลุ่มอาคารพักอาศัยไม้แบบบ้านแถว และมีแนวโน้มว่าจะไม่มีความเหมาะสมในการพักอาศัยต่อไป หากการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่มีแนวทางการปรับปรุงสภาพแวดล้อมทั่วไปให้ดีขึ้น

ตารางที่ 4.23 แสดงสัดส่วนร้อยละความพึงพอใจด้านการพักอาศัยในพื้นที่ศึกษา

ความคิดเห็นด้านการพักอาศัย	สัดส่วนร้อยละ			
	นิคมรถไฟ ทั้ง 3 แห่ง	นิคมรถไฟ จิตรลดา	นิคมรถไฟ มักกะสัน	นิคมรถไฟ ก.ม.11
- ความพอใจของเนื้อที่ที่ใช้สอยภายในอาคาร	68.70	57.10	63.50	73.30
- สภาพแวดล้อมทั่วไป	52.10	50.20	54.30	51.80
- ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	61.30	52.40	55.40	65.90
- การพักอาศัยในบ้านพักสวัสดิการโดยรวม	76.50	85.70	75.70	75.50

ที่มา: จากการออกแบบสอบถาม ระหว่างเดือนมิถุนายน-สิงหาคม พ.ศ. 2543

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

นอกจากนี้จากการสอบถาม ด้านการพักอาศัยในบ้านพักสวัสดิการโดยรวม พบว่าร้อยละ 76.50 ของผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจในการพักอาศัย โดยให้เหตุผลทางด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างผู้ตอบแบบสอบถามกับเพื่อนบ้าน ความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทางไปทำงาน และเหตุผลที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือ พนักงานรถไฟและครอบครัวไม่ต้องเสียค่าเช่าในการพักอาศัย ซึ่งสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายของครัวเรือนได้อีกทางหนึ่งด้วย

ด้านความพอใจของระบบสาธารณูปโภค พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความพึงพอใจการให้บริการระบบโทรศัพท์ ประปา และไฟฟ้า และมีความเห็นว่ามีประสิทธิภาพดีอยู่แล้ว ส่วนการเก็บและกำจัดขยะ การระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม รวมทั้งการป้องกันอัคคีภัย พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่พอใจการให้บริการ และต้องการให้การรถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงปรับปรุงและดูแลให้ดีขึ้น



## นโยบายการพัฒนาพื้นที่นิคมรถไฟและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

การศึกษานโยบายการพัฒนาพื้นที่นิคมรถไฟและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง จะศึกษานโยบายทางด้านกายภาพ การบริหารจัดการ ด้านการเมือง และข้อบัญญัติ กทม. โดยข้อมูลที่ได้จะใช้ในการประเมินและวิเคราะห์ถึงความเป็นไปได้และข้อจำกัดในการอนุรักษ์พื้นที่ศึกษา ผลสรุปที่ได้จากการวิเคราะห์จะใช้ในการพิจารณาร่วมกับข้อมูลด้านลักษณะทางสถาปัตยกรรม และคุณภาพการพักอาศัยของพนักงานรถไฟ เพื่อเสนอแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ทั้ง 3 แห่ง ต่อไป

### 5.1 นโยบายทางด้านกายภาพ

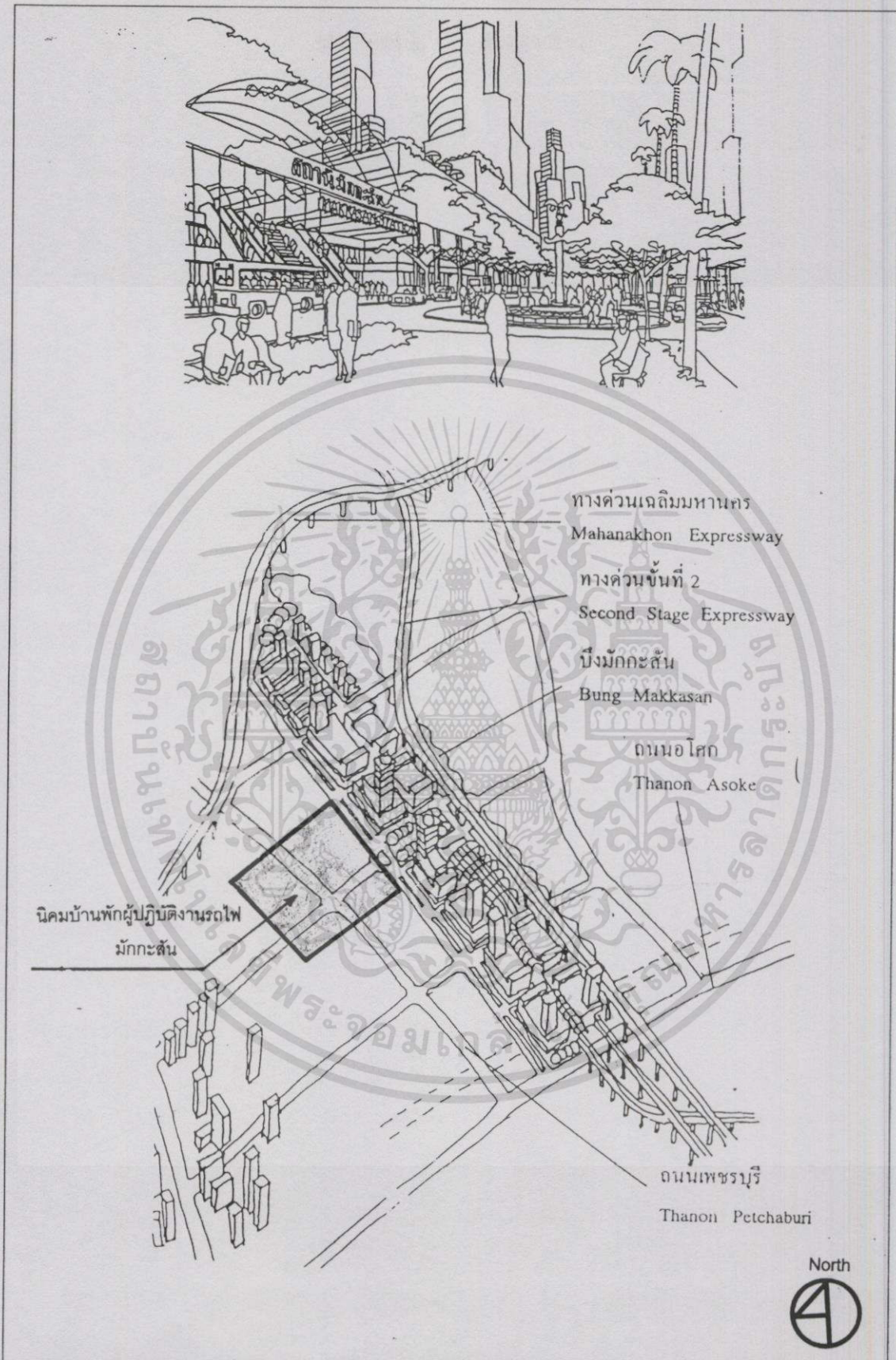
นโยบายทางด้านกายภาพ พิจารณาจากโครงการวางผังเมืองกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2539 และแผนวิสาหกิจ การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2540 - 2544 ซึ่งแนวทางการดำเนินตามนโยบายทั้ง 2 เรื่อง จะส่งผลถึงการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่นิคมรถไฟมักกะสันและนิคมรถไฟ ก.ม. 11 รวมทั้งอาคารพักอาศัยไม้ที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัวและมีคุณค่าทางสถาปัตยกรรม

โครงการวางผังเมืองกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2539 เป็นโครงการที่จัดทำโดยสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ร่วมกับคณะที่ปรึกษา เอ็ม ไอ ที และคณะที่ปรึกษา อี ซี ซึ่งกลุ่มผู้ศึกษาได้เสนอวิสัยทัศน์สำหรับกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2538 - 2549 โดยมีแนวทางการพัฒนาให้เป็นเมืองศูนย์กลางของเศรษฐกิจวิทยากรในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ที่มีการเติบโตอย่างสมบูรณ์แบบ มีความคล่องตัวสูง สุขสบายและมีชีวิตชีวา และเป็นเมืองที่ส่งเสริมการเจริญเติบโตทางวัฒนธรรมด้วย

โดยแผนการดำเนินงานในเรื่องเมืองที่มีความคล่องตัวสูง ผู้ศึกษาได้เสนอแผนนโยบายศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนร่วม (Intermodal Center Project) ในบริเวณพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย 5 แห่ง คือ บริเวณโรงงานมักกะสัน ย่านสถานีรถไฟหัวลำโพง สถานีรถไฟบางกอกน้อย สถานีรถไฟวงเวียนใหญ่และสถานีรถไฟบางซื่อ ซึ่งศูนย์กลางเหล่านี้จะมีบทบาทสำคัญต่อการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด โดยสนับสนุนการเปลี่ยนการใช้บริการระบบขนส่งประเภทต่างๆ ทั้งรถไฟ ถนน และทางน้ำ โดยศูนย์กลางนี้จะสามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่อื่นๆ ของกรุงเทพมหานครได้สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น ขณะเดียวกันยังช่วยสนับสนุนการพัฒนาที่ดินแบบผสมผสานระหว่างอาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงาน อาคารทางวัฒนธรรม ที่อยู่อาศัย และพื้นที่โล่งเพื่อการพักผ่อน

โดยโครงการศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนร่วมที่ย่านโรงงานมักกะสัน และย่านสถานีรถไฟบางซื่อ จะครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของนิคมรถไฟมักกะสันและนิคมรถไฟ ก.ม. 11 ซึ่งการพัฒนา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์เพื่อการสงวนเพื่อนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 5.1 แสดงการพัฒนาศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนร่วม มกกะสัน

ที่มา: สำนักผังเมือง กทม. คณะที่ปรึกษา เอ็ม ไอ ที และคณะที่ปรึกษา อี ซี. ผังเมือง กทม. พ.ศ. 2539

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ด้านแผนวิสาหกิจ การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2540 – 2544 เป็นแผนงานที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้างให้มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ทำการศึกษาโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำนโยบายและแนวทางการพัฒนากิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้มีบทบาทในการขนส่งมากขึ้น รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพและขีดความสามารถของการรถไฟแห่งประเทศไทยในการให้บริการประชาชน

โดยนโยบายส่วนหนึ่งของแผนวิสาหกิจ คือ การพัฒนาพื้นที่ย่านพหลโยธินและย่านโรงงานมักกะสันให้เป็นศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนร่วม ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาโครงการวางผังเมืองกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2539 ก่อนหน้านี้ โดยมีรายละเอียดของการดำเนินการพัฒนา ดังนี้ คือ

**การพัฒนาพื้นที่ย่านพหลโยธิน** ซึ่งมีพื้นที่ประมาณ 2,300 ไร่ โดยมีเป้าหมายการใช้ประโยชน์ที่ดิน คือ เพื่อเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของกรุงเทพมหานครที่มีประสิทธิภาพ โดยจะเป็นจุดสับเปลี่ยน ถ่ายเท การคมนาคมขนส่ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเปลี่ยนจากการให้บริการขนส่งระบบหนึ่งไปยังอีกระบบหนึ่ง และเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงความต่อเนื่องของชุมชนศูนย์กลางเมืองอื่นๆ ซึ่งจะช่วยให้สามารถพัฒนาศักยภาพพื้นที่ย่านพหลโยธินให้เป็นศูนย์กลางเมืองสมบูรณ์แบบแห่งใหม่ ที่จะดึงดูดให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่องของพื้นที่โดยรอบศูนย์กลางระบบคมนาคมขนส่งและส่งผลไปยังส่วนการพัฒนาพื้นที่เพื่อการใช้ประโยชน์ด้านอื่นๆ ทั้งด้านพาณิชยกรรม ที่พักอาศัย ตลอดทั้งพื้นที่เปิดโล่งเพื่อนันทนาการ

การพัฒนาย่านพหลโยธินนี้จะครอบคลุมถึงพื้นที่นิคมรถไฟ ก.ม.11 โดยจะมีการรื้อบ้านพักสวัสดิการทั้งหมดเพื่อพัฒนาพื้นที่เป็นศูนย์ธุรกิจนานาชาติและอาคารพักอาศัย โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดสรรพื้นที่ด้านเหนือของชุมชนเพื่อสร้างที่พำนักอาศัยให้ใหม่ จำนวนทั้งสิ้น 2,500 หน่วย โดยมีพื้นที่ประมาณ 45 ตร.ม. ต่อหน่วย พร้อมสนามเด็กเล่นและตลาดสด ภายในนิคมรถไฟแห่งใหม่นี้

**การพัฒนาพื้นที่ย่านโรงงานมักกะสัน** ซึ่งมีพื้นที่ประมาณ 348 ไร่ มีเป้าหมายเพื่อให้เป็นศูนย์ธุรกิจสมบูรณ์แบบ ที่มีระบบคมนาคมขนส่งที่มีศักยภาพ โดยการเชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชนกับโครงข่ายถนนและการสัญจรทางน้ำ และเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของผู้ที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลไปใช้บริการขนส่งมวลชนแทน ซึ่งสามารถเชื่อมโยงกับย่านพหลโยธินและศูนย์กลางธุรกิจชั้นในของกรุงเทพมหานคร ตลอดจนศูนย์ชุมชนรอบนอกทางด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร เช่น ย่านการค้าประตูน้ำ อโศก รัชดา และนานา ได้สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น และพื้นที่โดยรอบศูนย์กลางระบบคมนาคมขนส่งนี้จะมีการพัฒนาพื้นที่เพื่อการใช้ประโยชน์ด้านอื่นๆ ทั้งด้านพาณิชยกรรม ที่พักอาศัย ตลอดทั้งพื้นที่เปิดโล่งเพื่อนันทนาการด้วย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**การแบ่งย่านการพัฒนา**

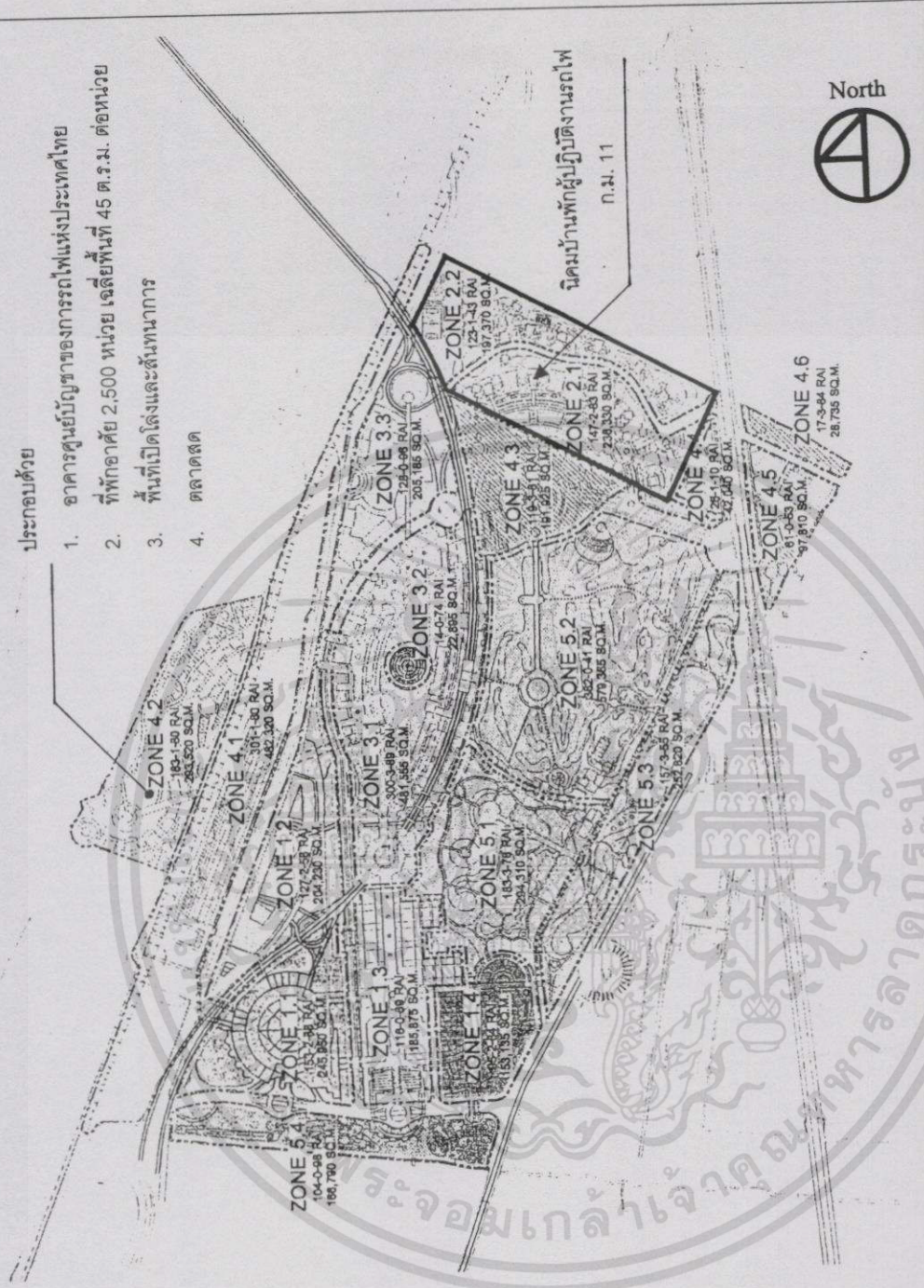
**(Development Zone)**

- 1.1 สถานีขนส่งผู้โดยสารและศูนย์การค้า
- 1.2 อาคารที่จอดรถ
- 1.3 ตลาดสดและแหล่งบันเทิง
- 1.4 ตลาดค้าปลีก
- 2.1 ศูนย์กลางธุรกิจนานาชาติ
- 2.2 ชุมชนที่พักอาศัย
- 3.1 21<sup>st</sup> Century Corridor
- 3.2 Multi Purpose Center
- 3.3 Hi - Tech / Research Center
- 4.1 อาคารสถานีรถไฟกลางใหม่
- 4.2 ชุมชนรถไฟ
- 4.3 ศูนย์กลางการประชุม นานาชาติ
- 4.4 สำนักงานการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย
- 4.5 เซ็นทรัลพลาซ่า
- 4.6 โรงเรียนหอวัง
- 5.1 สวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์
- 5.2 สวนพฤกษศาสตร์การรถไฟแห่งประเทศไทย
- 5.3 สวนจตุจักร
- 5.4 สวนวัฒนธรรมไทย

**พื้นที่จัดสร้างบ้านพักสวัสดิการของการรถไฟแห่งประเทศไทย**

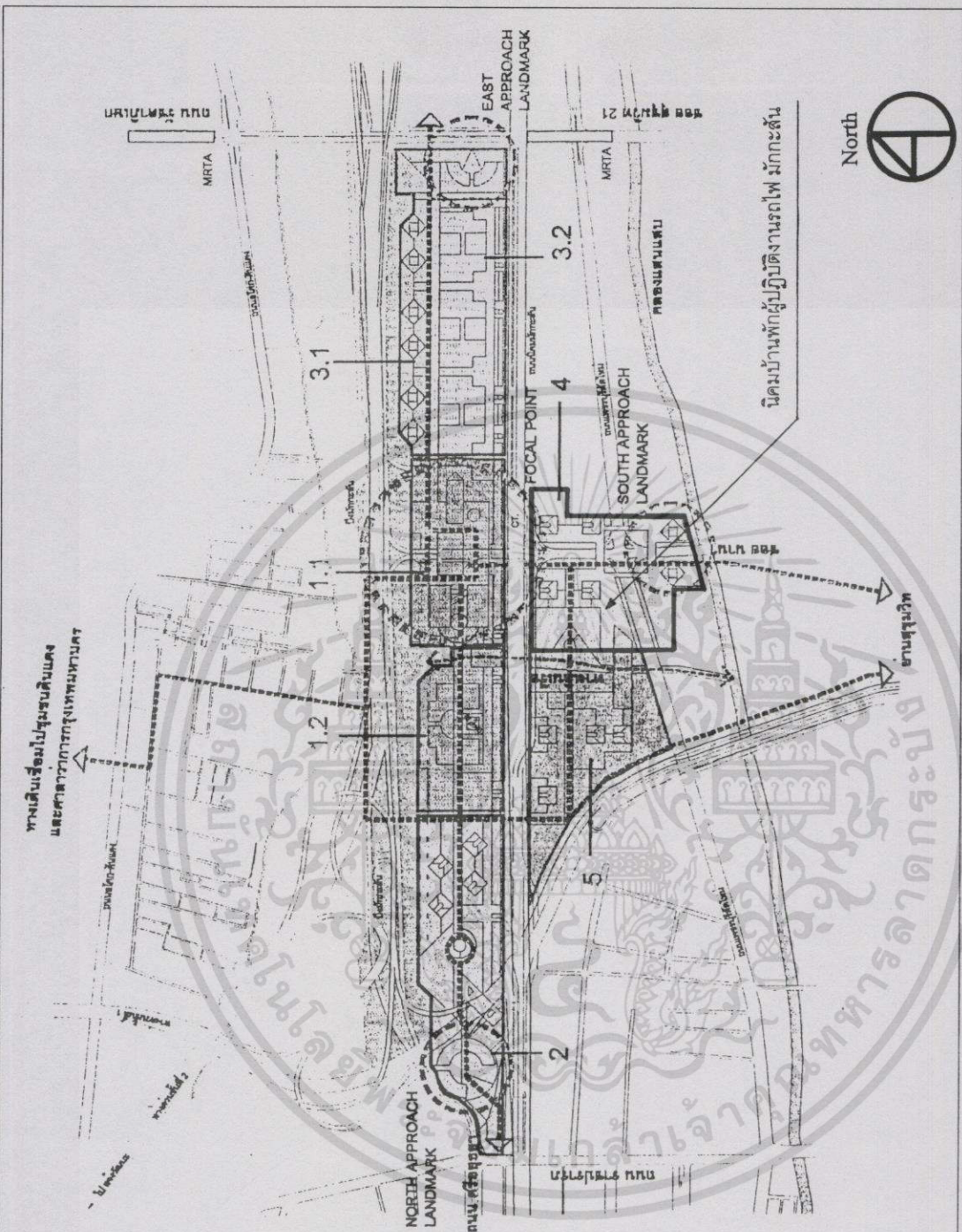
**ประกอบด้วย**

- 1. อาคารศูนย์บัญชาการรถไฟแห่งประเทศไทย
- 2. ที่พักอาศัย 2,500 หน่วย เจดีย์พื้นที่ 45 ตร.ม. ต่อหน่วย
- 3. พื้นที่เปิดโล่งและต้นหนากา
- 4. ตลาดสด



**ภาพที่ 5.2 แสดงการพัฒนาย่านพหลโยธิน**

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย. สรุปลำดับผู้บริหาร แผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ย่านพหลโยธินและย่านโรงงานมักกะสัน. พ.ศ. 2543



- การแบ่งย่านการพัฒนา (Development Zone)**
- 1.1 ศูนย์กลางการคมนาคมย่านมีกะสัน
  - 1.2 อาคารสำนักงาน ศูนย์การประชุมนานาชาติ
  - 2. ย่านการค้าประตูน้ำ - มีกะสัน
  - 3.1 อาคารที่พักอาศัย
  - 3.2 ย่านการค้าอโศก - รัชดา
  - 4. ย่านการค้าฉานา - มีกะสัน
  - 5. ย่านศูนย์ธุรกิจอุตสาหกรรมเบา

ภาพที่ 5.3 แสดงการพัฒนาย่านมีกะสัน

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย. สรุปดำรับผู้บริหาร แผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ย่านพหลโยธินและย่านมีกะสัน. พ.ศ. 2543

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้ทำซ้ำโดยไม่ได้รับอนุญาต  
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โดยการพัฒนาพื้นที่ย่านโรงงานมักกะสันนี้ จะครอบคลุมถึงนิคมรถไฟมักกะสันทั้งหมด ซึ่งการดำเนินการพัฒนาที่ดินจะรื้ออาคารพักอาศัยและสิ่งปลูกสร้างภายในนิคมรถไฟทั้งหมด แล้วพัฒนาเป็นศูนย์การค้า อาคารที่พักอาศัยและอาคารสำนักงาน โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยจะจัดสร้างอาคารที่พักอาศัยแบบแฟลตคอนกรีตในนิคมรถไฟแห่งใหม่ให้กับพนักงานรถไฟและครอบครัว

จากการวิเคราะห์นโยบายทางด้านกายภาพ พบว่าโครงการพัฒนาย่านพหลโยธินและย่านโรงงานมักกะสันต้องใช้ระยะเวลาและงบประมาณจำนวนมากในการพัฒนา ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นค่ารื้อถอนอาคารเดิมและพัฒนาอาคารใหม่ อย่างไรก็ตาม การพัฒนาตามแผนแม่บทนี้อาจกระทำได้ในประเทศที่มีรายได้ดีและไม่เป็นหนี้ต่างชาติ แต่ในประเทศไทยซึ่งถือว่าเป็นประเทศกำลังพัฒนา ก็ยังไม่สามารถมีคำตอบได้ว่า จะนำงบประมาณจำนวนมหาศาลนี้มาจากที่ใด และที่สำคัญอีกประการหนึ่งการพัฒนาดังกล่าวจะต้องรื้อถอนอาคารพักอาศัยที่ไม่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมและประวัติศาสตร์ในนิคมรถไฟทั้ง 2 แห่ง ทั้งหมด อีกด้วย

## 5.2 นโยบายการบริหารจัดการ

นอกจากนโยบายการพัฒนาพื้นที่ย่านพหลโยธินและย่านโรงงานมักกะสันแล้ว มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ยังเสนอนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการรวมไว้กับแผนรัฐวิสาหกิจด้วย โดยมีเป้าหมายในการเพิ่มประสิทธิภาพและขีดความสามารถของการให้บริการ รวมทั้งลดการขาดทุนของการดำเนินกิจการ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยแบ่งเป็น 3 แผนงานหลัก คือ

1. การเพิ่มประสิทธิภาพและขีดความสามารถของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยการเร่งรัดโครงการ Hopewell ให้แล้วเสร็จ ขยายโครงข่ายเส้นทางรถไฟ พัฒนาสถานีรถไฟให้เป็นสถานีร่วมซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่นๆ รวมทั้งการสนับสนุนการพัฒนาที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

2. แผนการลดต้นทุนการดำเนินการของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยการทำพันธะการให้บริการสาธารณะ (Public Service Obligation, PSO) ซึ่งมีหลักการ คือ รัฐบาลจะต้องชดเชยด้านการเงินให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทย ในส่วนที่รัฐบาลต้องการให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้จัดทำ เช่น การเก็บค่าโดยสารที่ต่ำกว่าต้นทุนเพื่อช่วยเหลือกลุ่มผู้ที่มีรายได้น้อย การเดินรถเชื่อมระหว่างเมืองเล็กๆ ในชนบท ซึ่งการบริการเช่นนี้ถือว่าขัดกับหลักการในการดำเนินธุรกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งต้องคุ้มทุน

3. แผนการพัฒนาการแบบมีส่วนร่วมของภาคเอกชนและการถ่ายโอนกิจกรรมบางส่วนให้กับภาคเอกชนร่วมลงทุนในการพัฒนาที่ดินและทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากการศึกษานโยบายบริหารจัดการ พบว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่มีนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์นิคมรถไฟ รวมทั้งอาคารพักอาศัยไม้ที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมและประวัติศาสตร์ในพื้นที่ ซึ่งมีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากบ้านพักสวัสดิการเหล่านี้ไม่สามารถสร้างรายได้ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งตลอดระยะเวลา 20 ปี ที่ผ่านประสบปัญหาการขาดทุนอย่างต่อเนื่อง และอาจเป็นสาเหตุทำให้เกิดการแทรกแซงการพัฒนาในนิคมรถไฟ ทั้งจากภาครัฐและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องได้

### 5.3 นโยบายทางด้านการเมือง

นโยบายทางด้านการเมือง ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย พบว่าส่วนหนึ่งเกิดจากการชี้้นำการพัฒนาจากรัฐบาลและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ดังเช่น กรณี โครงการปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีและการก่อสร้างอาคารศูนย์อุบัติเหตุเฉลิมพระเกียรติ ซึ่งเกิดจากความร่วมมือของการรถไฟแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และบริษัท ยูนิเวอร์ไทยโฮลดิ้ง จำกัด โดยมีแผนการพัฒนาพื้นที่ดังนี้ คือ

1. ปรับปรุงพื้นที่บริเวณหน้าสถานีรถไฟธนบุรี จำนวน 6 ไร่ ให้เป็นส่วนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติ 72 พรรษา โดยมีลานพักผ่อน สระบัว อ่างน้ำพุ สนามหญ้า ทางเดินริมน้ำ เพื่อเป็นที่พักผ่อนของชุมชนบริเวณนี้และผู้ป่วยโรงพยาบาลศิริราช

2. ปรับปรุงบริเวณตลาดสดในปัจจุบันเพื่อใช้เป็นลานจอดรถสำหรับผู้โดยสารรถไฟ นักท่องเที่ยวและผู้มาใช้บริการของโรงพยาบาลศิริราช

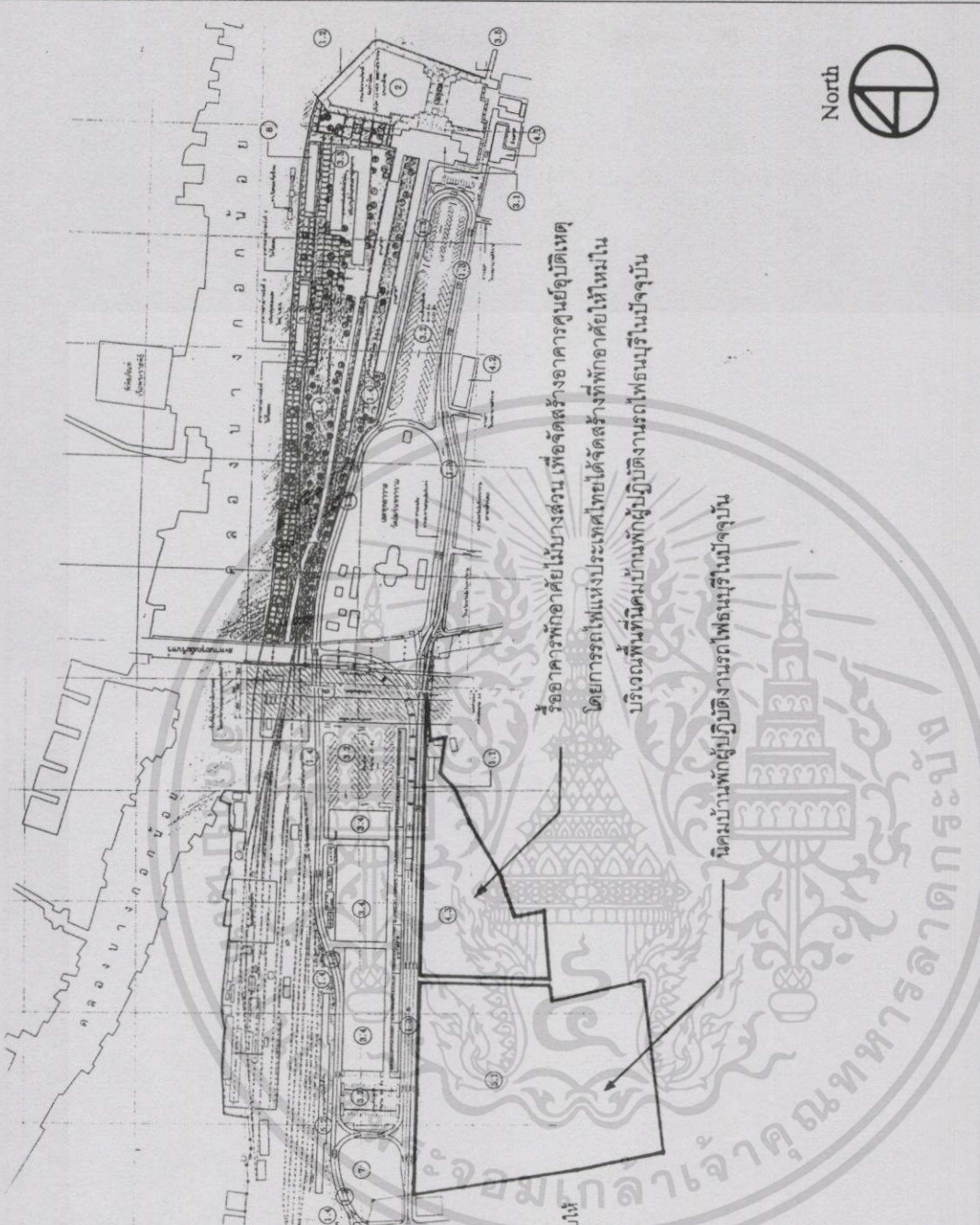
3. ปรับปรุงระบบการจราจรของสถานีรถไฟให้เกิดความคล่องตัว รวมทั้งจัดสร้างทางลาดขึ้นสะพานอรุณอมรินทร์ (Ramp) บริเวณทางเข้าวัดอัมรินทราราม เพื่อเป็นการระบายการจราจรออกสู่สะพานอรุณอมรินทร์และสะพานปิ่นเกล้า ให้เกิดความคล่องตัวและสะดวกรวดเร็วมากขึ้น

4. ทางทิศตะวันตกของสะพานอรุณอมรินทร์ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดพื้นที่เพื่อทำเป็นตลาดสดแห่งใหม่ทดแทนตลาดสดเดิม บริเวณโดยรอบตลาดจะจัดเป็นพื้นที่จอดรถสำหรับผู้มาจับจ่ายซื้อของ ที่จอดรถสำหรับนักท่องเที่ยวไปชมพระบรมมหาราชวัง ซึ่งช่วยแก้ปัญหาการจราจรบริเวณพระบรมมหาราชวังได้อีกทางหนึ่งด้วย

5. ปรับปรุงตัวอาคารสถานีรถไฟธนบุรีและซานชาลา ในเชิงอนุรักษ์เพื่อเพิ่มศักยภาพในการรองรับผู้โดยสารที่มาใช้บริการให้สามารถเชื่อมต่อการสัญจรน้ำและทางรถยนต์ และทำการปรับปรุงภายในตัวอาคารสถานีให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มขึ้น เช่น ร้านขายยา ร้านจำหน่ายเอกสารสิ่งพิมพ์ อาหารและเครื่องดื่ม

6. พัฒนาตัวอาคารที่รับส่งสินค้าและอาคารช่างข้าวให้เป็นศูนย์ส่งเสริมการท่องเที่ยว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



**การแบ่งย่านการพัฒนา (Development Zone)**

1. กรุงเทพมหานคร
  - 1.1 จัดสร้าง Ramp ทางขึ้น กลับไปยังสะพานอรุณอมรินทร์
  - 1.2 จัดสร้างเขื่อนรับน้ำแม่น้ำพระยา
  - 1.3 จัดสร้างถนนภายในโครงการ
  - 1.4 ตกแต่งภูมิทัศน์และทางเดิน
2. บริษัท Lever Brother จำกัด จัดสร้างสวนเฉลิมพระเกียรติ
3. การรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทเอกชน
  - 3.1 ปรับปรุงอาคารสถานีรถไฟเดิมในเชิงอนุรักษ์
  - 3.2 จัดสร้างที่จอดรถ
  - 3.3 การจัดพื้นที่ให้เข้าทำการส่งเสริมวัฒนธรรมเพื่อการท่องเที่ยว
  - 3.4 จัดสร้างตลาดสด
  - 3.5 ปรับปรุงท่าเรือให้ไดมาตรฐานของกรมเจ้าท่า
4. โรงพยาบาลศิริราช
  - 4.1 ปรับปรุงสถานีการรถไฟเป็นบ้านพักผู้โดยสาร
  - 4.2 ปรับปรุงอาคารห้องแถว 11 ห้อง ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทย มอบให้
  - 4.3 จัดสร้างศูนย์อุบัติเหตุ
5. การรถไฟแห่งประเทศไทย
  - 5.1 ก่อสร้างอาคารที่จอดรถของพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย
  - 5.2 ก่อสร้างอาคารสถานีรถไฟใหม่
6. กรมศิลปากร ดูแลพื้นที่เขตอนุรักษ์กำแพงเมืองและคูเมืองเดิม
7. การบินไทยเดิมแห่งประเทศไทย จัดสร้างสถานีบริการน้ำมัน
8. การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย จัดสร้างศูนย์บริการท่องเที่ยว

เรืออาคารพักอาศัยไม่บางส่วน เพื่อจัดสร้างอาคารศูนย์อุบัติเหตุ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดสร้างที่พักอาศัยให้ใหม่ในบริเวณพื้นที่นิคมบ้านพักผู้ปฏิบัติงานรถไฟธนบุรีในปัจจุบัน

นิคมบ้านพักผู้ปฏิบัติงานรถไฟธนบุรีในปัจจุบัน

ภาพที่ 5.4 แสดงการพัฒนาย่านสถานีรถไฟธนบุรี

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย. สรุปสำหรับผู้บริหาร โครงการปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีและการก่อสร้างอาคารศูนย์อุบัติเหตุเฉลิมพระเกียรติ. พ.ศ. 2543

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

7. พัฒนาพื้นที่บริเวณ กองกำกับการ 2 สำนักงานตำรวจรถไฟเป็นศูนย์พักฟื้นคนชรา
8. รั้ออาคารพักอาศัยไม้แบบบ้านเดี่ยวและบ้านแถวบางส่วน บริเวณบ้านพักพนักงานรถไฟธนบุรีจำนวน 8 ไร่เศษ เพื่อใช้เป็นที่ก่อสร้างอาคารศูนย์อุบัติเหตุแห่งใหม่ของโรงพยาบาลศิริราช โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดสร้างอาคารพักอาศัยแบบบ้านแถวให้กับพนักงานรถไฟและครอบครัวแทนอาคารเดิมที่ถูกรื้อไปในพื้นที่ส่วนอื่นของนิคมรถไฟ

#### 5.4 ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร

ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงใช้อาคารบางชนิด หรือบางประเภท ในท้องที่แขวงถนนนครไชยศรี แขวงวชิรพยาบาล แขวงดุสิต แขวงสวนจิตรลดา แขวงสี่แยกมหานาค เขตดุสิต แขวงทุ่งพญาไท แขวงสามเสนใน เขตพญาไท แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย และแขวงวัดสามพระยา แขวงบางขุนพรหม เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2526

โดยข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครนี้ ห้ามมิให้บุคคลใดก่อสร้างหรือดัดแปลงอาคารอื่นใด เว้นแต่อาคารที่พักอาศัยประเภทบ้านเดี่ยว โรงเรียน สถานพยาบาล ศาสนสถาน อาคารหรือสถานที่ทำการของทางราชการซึ่งมีความสูงไม่เกิน 12 เมตร โดยวัดจากระดับถนนหรือขอบทางเท้าที่ใกล้ที่สุดถึงส่วนที่สูงที่สุดของอาคาร

จากการสำรวจพบว่า นิคมรถไฟจิตรลดาตั้งอยู่ในเขตควบคุมดังกล่าวด้วย ส่งผลให้การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถพัฒนาที่ดินแบบความหนาแน่นสูง ตามศักยภาพของพื้นที่ได้อย่างเต็มที่เหมือนเช่นที่นิคมรถไฟมักกะสันและนิคมรถไฟ ก.ม. 11

## บทที่ 6

# สรุปผลและเสนอแนะ

แนวทางการอนุรักษ์และพัฒนานิคมบ้านพักผู้ปฏิบัติงานรถไฟทั้ง 3 แห่ง มีพื้นฐานมาจาก วิเคราะห์ประเด็นลักษณะทางสถาปัตยกรรม คุณภาพการพักอาศัย รวมทั้งนโยบายการพัฒนาที่ดิน และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยผลสรุปที่ได้ในการวิเคราะห์ประเด็นต่างๆ จะใช้เป็นข้อมูลในการเสนอ ทางเลือก ประเมินทางเลือก และเลือกทางเลือกในการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ที่เหมาะสมมากที่สุด ตามแนวคิดการวิเคราะห์ทางนโยบายของ David S. Sawicki

### 6.1 สรุปประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา

#### 6.1.1 ประเด็นทางด้านลักษณะทางสถาปัตยกรรมอาคารพักอาศัยไม้

ที่ตั้งของนิคมรถไฟทั้ง 3 แห่ง อยู่ในเขตเมืองชั้นในซึ่งที่ดินมีราคาแพงและมีศักยภาพในการ พัฒนาแบบความหนาแน่นสูง นอกจากนี้ยังอยู่ใกล้กับที่ทำงานของพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งช่วยให้การเดินทางมีความสะดวกรวดเร็ว และช่วยลดค่าใช้จ่ายของครัวเรือนได้อีกทางหนึ่งด้วย

ด้านอาคารพักอาศัยไม้ พบว่ามีอาคารพักอาศัยไม้จำนวนทั้งสิ้น 335 หลัง คิดเป็น 1,829 หน่วย หรือร้อยละ 0.098 ของที่อยู่อาศัยที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานคร จำนวนทั้งสิ้น 1,873,242 หน่วย นอกจากนี้อาคารพักอาศัยไม้เหล่านี้ยังมีลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว ที่สอดคล้องกับการพักอาศัยและภูมิอากาศแบบร้อนชื้นในประเทศไทยอีกด้วย

เมื่อพิจารณาด้านคุณค่าทางสถาปัตยกรรมอาคารพักอาศัยไม้เหล่านี้ โดยแบ่งประเภทคุณค่าออกเป็น 3 ระดับ คือ คุณค่าสูง คุณค่าปานกลางและคุณค่าต่ำ พบว่า อาคารที่มีคุณค่าทาง สถาปัตยกรรมสูง คือ อาคารพักอาศัยไม้แบบบ้านเดี่ยวและแบบบ้านแฝด จำนวน 13 หลัง ที่นิคมรถไฟจิตรลดา ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 4 ของอาคารพักอาศัยไม้ทั้งหมดในพื้นที่ศึกษา ส่วนอาคารพักอาศัยไม้แบบบ้านเดี่ยวและบ้านแถวแบบเก่า จำนวน 298 หลัง คิดเป็นร้อยละ 90 ของอาคารพักอาศัยไม้ทั้งหมด มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมปานกลาง ส่วนบ้านแถวใหม่และบ้านเดี่ยวบางส่วนมีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมต่ำ

เมื่อพิจารณาด้านสภาพอาคารและการต่อเติมอาคาร พบว่าอาคารพักอาศัยไม้ที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมสูง อยู่ในสภาพปานกลางถึงดี 7 หลัง และทรุดโทรม 6 หลัง โดยทั้งหมดมีการต่อเติมอาคารและพื้นที่ใช้สอยภายในอาคารเปลี่ยนแปลงไม่มากนัก ซึ่งจากการประเมินและวิเคราะห์ สามารถสรุปได้ว่า อาคารพักอาศัยไม้เหล่านี้สมควรได้รับการอนุรักษ์และบูรณะปรับปรุงสภาพให้ดีขึ้นด้วยเทคนิคและวิธีการที่เหมาะสม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วนสภาพอาคารพักอาศัยที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมปานกลาง พบว่าเกือบทั้งหมดอยู่ในสภาพทรุดโทรม ทั้งนี้มีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากขาดการดูแลรักษาที่ดีทั้งจากผู้อยู่อาศัยและการรถไฟแห่งประเทศไทย ประกอบกับใช้ไม้เป็นวัสดุหลักการก่อสร้างซึ่งง่ายต่อการผุพังกว่าการใช้คอนกรีต และอาจทำให้เกิดเพลิงไหม้ได้ง่ายกว่าด้วย นอกจากนี้อาคารพักอาศัยที่สร้างขึ้นใหม่แทนอาคารไม้หลังเดิมที่ถูกไฟไหม้ หรือรื้อทิ้ง มีแนวโน้มการพัฒนาในรูปแบบที่ใช้วัสดุและเทคนิคการก่อสร้างสมัยใหม่มากขึ้น เช่น แฟลตคอนกรีตที่นิคมรถไฟ ก.ม. 11 หรือบ้านแถวแบบใหม่ที่นิคมรถไฟจิตรลดา ซึ่งสามารถสร้างได้รวดเร็วและรองรับการอยู่อาศัยของพนักงานและครอบครัวได้มากขึ้น

ด้านการต่อเติมอาคารที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมปานกลาง พบว่าผู้พักอาศัยในบ้านเดี่ยวได้ต่อเติมพื้นที่ทั้งชั้นล่างและชั้นบน เป็นห้องนอนและห้องทำงาน ส่วนผู้พักอาศัยในบ้านแถวเก่าได้ต่อเติมพื้นที่ชั้นล่างเป็นห้องนอน ห้องครัว เอนกประสงค์ และบางส่วนมีการประกอบธุรกิจส่วนตัว เช่น ขายอาหาร ขายของชำ ส่วนพื้นที่ชั้นบน จะใช้เป็นห้องนอนและพักผ่อนเป็นส่วนใหญ่ โดยพื้นที่ใช้สอยหลังการต่อเติมโดยมีขนาดโดยเฉลี่ยมากกว่าพื้นที่ใช้สอยเดิมถึง 2 เท่า ซึ่งมีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากพื้นที่ใช้สอยภายในอาคารมีขนาดจำกัด ซึ่งไม่สามารถรองรับความต้องการพื้นที่ใช้สอยของพนักงานและครอบครัวที่เพิ่มมากขึ้นได้

ตารางที่ 6.1 แสดงสภาพอาคารพักอาศัยไม้ที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมแตกต่างกันในพื้นที่ศึกษา

ระดับคุณค่าอาคาร	สภาพอาคาร									รวม (หลัง)
	นิคมรถไฟจิตรลดา			นิคมรถไฟมักกะสัน			นิคมรถไฟ ก.ม.11			
	ดี	ปานกลาง	ทรุดโทรม	ดี	ปานกลาง	ทรุดโทรม	ดี	ปานกลาง	ทรุดโทรม	
สูง	2	5	6	-	-	-	-	-	-	13
ปานกลาง	-	-	18	3	9	68	6	20	174	298
ต่ำ	-	4	-	-	1	6	7	6	-	24
รวม (หลัง)	2	9	24	3	10	74	13	26	174	335
	35			87			213			

ที่มา: จากการสำรวจระหว่างเดือนมิถุนายน-สิงหาคม พ.ศ. 2543

จากการศึกษาสามารถสรุปได้ว่า อาคารพักอาศัยไม้ที่ควรได้รับการอนุรักษ์ด้วยเทคนิคและวิธีการที่เหมาะสม คือ อาคารพักอาศัยไม้ที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมสูงที่นิคมรถไฟจิตรลดาทั้งหมด ส่วนอาคารพักอาศัยที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมปานกลาง ทั้งแบบบ้านเดี่ยวและบ้านแถวเก่า ควรได้รับการอนุรักษ์โดยการพิจารณาอาคารแต่ละหลังในด้านสภาพและความเป็นไปได้ในการบูรณะปรับปรุง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 6.1.2 ประเด็นทางด้านคุณภาพการพักอาศัย

มาตรฐานอาคารพักอาศัยไม้ พบว่าอาคารพักอาศัยไม้ที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมสูงที่นิคมรถไฟจิตรลดา อาคารพักอาศัยไม้แบบบ้านเดี่ยว ที่นิคมรถไฟมักกะสันและนิคมรถไฟ ก.ม. 11 อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด และมีความเป็นไปได้ในการปรับปรุงให้มีสภาพที่ดีขึ้นได้ ส่วนบ้านแถวแบบเก่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด เนื่องจากขนาดของห้องนอนบางห้องในบ้านแถวเก่าเหล่านี้มีขนาดเล็กกว่า 8 ตร.ม./ห้อง ซึ่งเป็นพื้นที่น้อยที่สุดของห้องนอนตามที่กฎหมายควบคุมอาคาร พ.ศ. 2543 กำหนดไว้ นอกจากนี้สภาพอาคารส่วนใหญ่ทรุดโทรม ซึ่งส่งผลกระทบต่อคุณภาพการพักอาศัยของพนักงานรถไฟและครอบครัว

ด้านระบบสุขาภิบาล ระบบสาธารณูปโภค และสภาพแวดล้อมทั่วไปพบว่า อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานและมีสภาพที่ดี นอกจากการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม การป้องกันอัคคีภัย การเก็บและกำจัดขยะ เท่านั้นที่มีปัญหาการให้บริการ ซึ่งทั้ง 3 เรื่องนี้เป็นหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงของการรถไฟแห่งประเทศไทย ส่วนพื้นที่โล่งเพื่อการพักผ่อนและันทนาการ พบว่ามีพอเพียงแต่ขาดการออกแบบและดูแลรักษาให้เกิดการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ

ด้านสภาพเศรษฐกิจ พบว่ารายได้หลักของครัวเรือนจะมาจากรายได้ประจำของสมาชิกภายในครัวเรือนซึ่งทำงานการรถไฟแห่งประเทศไทย รับราชการ ทำงานบริษัทเอกชน หรือลูกจ้างประจำ นอกจากนี้บางครัวเรือนยังมีรายได้เสริมจากการประกอบธุรกิจส่วนตัว เช่น ขายอาหาร ขายของชำ ร้านเสริมสวย โดยมีรายได้ต่อเดือนโดยเฉลี่ยของครัวเรือนเท่ากับ 25,457.48 บาท ซึ่งใกล้เคียงกับรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนใน กทม.และปริมณฑล ที่เป็น 26,571 บาท ดังนั้นสามารถสรุปได้ว่าผู้ที่อยู่อาศัยในบ้านพักสวัสดิการการรถไฟแห่งประเทศไทย ไม่ใช่กลุ่มผู้มีรายได้น้อยตามที่ Sholomo Angel ได้ศึกษาไว้ในปี ค.ศ. 1977 แต่จัดอยู่ในกลุ่มของผู้ที่มีรายได้ปานกลาง

สภาพสังคม พบว่าความสัมพันธ์ภายในกลุ่มของผู้ที่อยู่อาศัยในบ้านพักสวัสดิการมานานอยู่ในระดับค่อนข้างดี มีการรวมกลุ่มและพบปะพูดคุยกันอย่างสม่ำเสมอ แต่ความสัมพันธ์จะไม่ปรากฏให้เห็นระหว่างกลุ่มผู้ที่เข้าช่วงอยู่อาศัยและกลุ่มผู้อยู่อาศัยเดิม ซึ่งจะอยู่ในลักษณะต่างคนต่างอยู่ โดยภายในชุมชนรถไฟทั้ง 3 แห่ง จะมีผู้ปกครองบ้านพัก สรรวัตรปกครองบ้านพัก และหัวหน้าแถว ดูแลพนักงานรถไฟและครอบครัว ให้อยู่อาศัยอย่างเป็นระเบียบเรียบร้อย

ความคิดเห็นด้านการพักอาศัย พบว่าพนักงานรถไฟและครอบครัวส่วนใหญ่มีความพึงพอใจด้านความพอเพียงของเนื้อที่ใช้สอยภายในอาคารพักอาศัย การให้บริการระบบโทรศัพท์ ประปา และไฟฟ้า แต่ไม่มีความพอใจในด้านสภาพของอาคารซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในสภาพทรุดโทรม การเก็บและกำจัดขยะ การระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม และการป้องกันอัคคีภัย นอกจากนี้ยังมีความพึงพอใจในการพักอาศัยโดยรวมและสภาพแวดล้อมทั่วไปภายในชุมชน โดยให้เหตุผลทางด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างเพื่อนบ้าน และความสะดวกและรวดเร็วใน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การเดินทางไปทำงาน นอกจากนี้ยังสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายของครัวเรือนได้อีกทางหนึ่ง เนื่องจากไม่ต้องเสียค่าเช่าในการพักอาศัย

จากการศึกษาสามารถสรุปได้ว่า คุณภาพการพักอาศัยของพนักงานรถไฟและครอบครัวในอาคารพักอาศัยไม้ที่นิคมรถไฟทั้ง 3 แห่ง เริ่มเสื่อมถอยลง โดยเฉพาะในกลุ่มของผู้พักอาศัยในบ้านแถวไม้แบบเก่า และมีแนวโน้มว่าจะไม่มีความเหมาะสมในการพักอาศัยต่อไป หากไม่มีการปรับปรุงคุณภาพในด้านต่างๆ เช่น สภาพอาคาร ทางเดินระหว่างอาคารพักอาศัยไม้ ให้ดีขึ้น

### 6.1.3 ประเด็นด้านนโยบายการพัฒนาพื้นที่และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

จากแผนแม่บทพัฒนากิจการรถไฟระยะยาว พบว่าแนวทางการพัฒนาพื้นที่นิคมรถไฟมักกะสัน และ ก.ม. 11 จะมีการรื้อบ้านพักอาศัยทั้งหมด เพื่อพัฒนาเป็นศูนย์การค้า อาคารพักอาศัยและอาคารสำนักงาน โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยจะจัดสร้างที่พักอาศัยแบบแฟลตคอนกรีตขนาด 45 ต.ร.ม. / ยูนิต บนพื้นที่นิคมรถไฟแห่งใหม่ แต่จากการสำรวจพื้นที่ใช้สอยภายในอาคารพักอาศัยไม้ซึ่งเป็นรูปแบบที่พักอาศัยที่มีจำนวนมากที่สุดในพื้นที่ พบว่าพื้นที่ใช้สอยของบ้านเดี่ยว เป็น 110.00 – 184.50 ต.ร.ม. / หลัง และ 58.00 – 74.00 ต.ร.ม. / ยูนิต สำหรับบ้านแถว ดังนั้นที่พักอาศัยแบบแฟลตคอนกรีตที่จะสร้างใหม่จึงไม่สามารถรองรับการพักอาศัยให้กับพนักงานรถไฟและครอบครัวได้อย่างเต็มที่ และอาจมีผลต่อคุณภาพการพักอาศัยด้วย

นอกจากนี้การดำเนินการพัฒนาพื้นที่ตามโครงการต้องใช้งบประมาณเป็นจำนวนมากและใช้เวลานาน โดยในปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่มีแนวทางการพัฒนาที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรมตามแผนแม่บทที่วางไว้ ซึ่งอาจทำให้มีการแทรกแซงการพัฒนาพื้นที่จากรัฐบาลและหน่วยงานอื่น ดังเช่น โครงการปรับปรุงและพัฒนาสถานีรถไฟธนบุรีและการก่อสร้างอาคารศูนย์อุบัติเหตุเฉลิมพระเกียรติ ซึ่งมีการรื้ออาคารพักอาศัยไม้จำนวนมากเพื่อใช้พื้นที่ในการพัฒนาตามโครงการ

ส่วนพื้นที่นิคมรถไฟจិតรลดา การรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่มีนโยบายการพัฒนาที่ดินในอนาคตเหมือนที่นิคมรถไฟมักกะสัน และนิคมรถไฟ ก.ม. 11 โดยพบว่าด้วยข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ซึ่งห้ามมิให้บุคคลใดก่อสร้างหรือดัดแปลงอาคารอื่นใด เว้นแต่อาคารที่พักอาศัยประเภทบ้านเดี่ยว โรงเรียน สถานพยาบาล ศาสนสถาน อาคารหรือสถานที่ทำการของทางราชการซึ่งมีความสูงไม่เกิน 12 เมตร ทำให้การพัฒนาที่ดินของนิคมรถไฟจិតรลดาไม่สามารถกระทำได้อย่างเต็มที่

ด้านนโยบายการบริหารจัดการของการรถไฟแห่งประเทศไทย พบว่ายังไม่มีแนวทางที่ชัดเจนในการพัฒนาบ้านพักสวัสดิการโดยเฉพาะอาคารพักอาศัยไม้ ทั้งนี้มีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากบ้านพักอาศัยเหล่านี้ ไม่สามารถสร้างรายได้ให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทย และไม่ใช่นโยบายหลักของการพัฒนาตามแผนแม่บทที่วางไว้ ในขณะที่เดียวกันการรถไฟแห่งประเทศไทยยังคงประสบปัญหาการขาดทุนอย่างต่อเนื่อง ตลอดระยะเวลา 20 ปี ที่ผ่านมา ทำให้งบประมาณที่ใช้ในการดูแล

ปรับปรุงอาคารไม่เพียงพอ ส่งผลให้อาคารพักอาศัยเหล่านี้อยู่ในสภาพทรุดโทรมและภาวะมากกว่า บ้านพักสวัสดิการที่ควรได้รับการดูแลรักษาอย่างดีเหมือนเช่นในอดีตที่ผ่านมา

## 6.2 ทางเลือกการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ศึกษา

จากการวิเคราะห์ประเด็นทางด้านลักษณะทางสถาปัตยกรรม คุณภาพการพักอาศัยและนโยบายการพัฒนาที่ดินและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง พบว่าแนวทางการแก้ไขปัญหาที่เกิดจากความขัดแย้งระหว่างการอนุรักษ์และพัฒนาในพื้นที่ศึกษา คือ การผนวกการอนุรักษ์เข้าไว้ในแผนพัฒนาเมือง (Integrated Conservation) นั้นหมายความว่า แนวทางการพัฒนาพื้นที่นิคมรถไฟทั้ง 3 แห่งในอนาคต จะต้องมีการผนวกการอนุรักษ์พื้นที่และอาคารพักอาศัยไม้ที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว รวมทั้งคุณค่าทางสถาปัตยกรรมและประวัติศาสตร์บางส่วนเข้าไว้ในแผนพัฒนาด้วย

โดยแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ที่มีความเป็นไปได้มากที่สุด คือ หลักการของ Urban Renewal ซึ่งหมายถึง กระบวนการที่พื้นที่ขนาดใหญ่ของเมือง เช่น ศูนย์กลางเมือง ค่อยๆ ปรับตัวของมันทีละน้อย จนทำให้ลักษณะของพื้นที่เปลี่ยนไปจากเดิม ทั้งนี้เพื่อตอบสนองความต้องการของสังคมที่เปลี่ยนแปลงไปตามยุคสมัย หรืออีกนัยหนึ่งหมายความว่า การวางแผนพื้นที่เสื่อมโทรมให้กลับมาใช้ได้ใหม่โดยใช้เทคนิคและวิธีการต่างๆ เช่น Rehabilitation, Conservation

ดังนั้น เพื่อให้ได้เทคนิคและวิธีการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ที่มีความเหมาะสมกับพื้นที่นิคมรถไฟทั้ง 3 แห่ง ผู้ศึกษาจึงได้กำหนดแนวทางการพิจารณาการเลือกเทคนิคและวิธีการ ซึ่งแสดงโดยความสัมพันธ์ระหว่างประเด็นปัญหาและเทคนิคและวิธีการอนุรักษ์ ดังตารางที่ 6.2

ตารางที่ 6.2 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประเด็นปัญหาและเทคนิควิธีการอนุรักษ์

ประเด็นปัญหา	เทคนิคและวิธีการอนุรักษ์		
	การอนุรักษ์ (Conservation)	การปรับปรุงฟื้นฟู (Rehabilitation)	การรื้อสร้างใหม่ (Redevelopment)
1. อาคารพักอาศัยไม่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมและประวัติศาสตร์	●	●	-
2. อาคารพักอาศัยไม่อยู่ในสภาพทรุดโทรม	-	●	●
3. อาคารแบบบ้านแถวเก่าไม่ได้มาตรฐานตามที่กฎหมายควบคุมอาคารกำหนดไว้	-	●	●
4. ระบบสาธารณูปโภคไม่มีประสิทธิภาพ	-	●	●
5. การรถไฟฯ ต้องการพัฒนาพื้นที่ตามโครงการระบบขนส่งมวลชนร่วม	-	-	●

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างประเด็นปัญหาและเทคนิคและวิธีการอนุรักษ์ สรุปได้ว่าแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารไฟทั้ง 3 แห่ง ตามหลักการของ Urban Renewal ในการศึกษาครั้งนี้จะใช้กระบวนการปรับปรุงฟื้นฟูร่วมกับกระบวนการรื้อสร้างใหม่ โดยวิธีการและเทคนิคนี้ จะมีความแตกต่างกันในรายละเอียดของแต่ละนิคมรถไฟตามลักษณะและข้อจำกัดของแต่ละพื้นที่ รวมทั้งการวิเคราะห์ข้อมูลในด้านต่างๆ ด้วย

นอกจากการปรับปรุงชุมชนแล้ว จำเป็นต้องมีแนวทางการปรับปรุงอาคารพักอาศัยไม้ที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมด้วย โดยแนวทางที่มีความเป็นไปได้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ Preservation (การสงวนรักษา) ซึ่งหมายถึง การปรับปรุงฟื้นฟู (Rehabilitation) หรือการปฏิสังขรณ์ (Restoration) อาคารที่มีคุณค่าทางด้านประวัติศาสตร์ (Historically Significant Buildings) โดยการดำเนินการสงวนรักษานั้น จะต้องเคร่งครัดและมีหลักฐานที่ถูกต้องเพื่อที่จะให้ได้ลักษณะของอาคารทั้งภายนอกและบางครั้งรวมถึงภายในด้วย ที่เหมือนโครงสร้างและรูปแบบเดิมทุกประการ

ดังนั้น เพื่อให้ได้เทคนิคและวิธีการอนุรักษ์อาคารพักอาศัยไม้ที่มีความเหมาะสมกับคุณค่าทางสถาปัตยกรรมและสภาพอาคาร ผู้ศึกษาจึงได้กำหนดแนวทางการพิจารณาการเลือกเทคนิคและวิธีการ ดังตาราง 6.3

ตารางที่ 6.3 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาคารพักอาศัยไม้และเทคนิควิธีการอนุรักษ์

อาคารพักอาศัยไม้ ที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรม และสภาพอาคารแตกต่างกัน	เทคนิคและวิธีการอนุรักษ์อาคาร			
	การปรับปรุงฟื้นฟู	การปฏิสังขรณ์	การเปลี่ยนประโยชน์ใช้สอย	การย้ายอาคาร
1. คุณค่าสูงและสภาพดี	-	●	-	●
1. คุณค่าสูงและสภาพปานกลาง	-	●	-	●
2. คุณค่าสูงและสภาพทรุดโทรม	-	●	-	●
3. คุณค่าปานกลางและสภาพดี	●	-	●	●
3. คุณค่าปานกลางและสภาพปานกลาง	●	-	●	●
4. คุณค่าปานกลางและสภาพทรุดโทรม	●	-	●	●

จากตารางสรุปได้ว่า แนวทางการอนุรักษ์อาคารพักอาศัยไม้ในการศึกษาครั้งนี้จะใช้การปรับปรุงฟื้นฟู การปฏิสังขรณ์ การเปลี่ยนประโยชน์ใช้สอยและการย้ายอาคาร โดยการพิจารณาการเลือกวิธีการและเทคนิคเหล่านี้ จะมีความแตกต่างกันในรายละเอียดในแต่ละนิคมรถไฟตามคุณค่าและสภาพอาคาร โดยแนวทางที่นำเสนอจะตั้งอยู่ภายใต้เงื่อนไขของการอนุรักษ์และพัฒนาในแต่ละพื้นที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 6.3 การประเมินทางเลือกการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ศึกษา

การประเมินทางเลือกการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่รวมทั้งอาคารพักอาศัยไม้ มีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะแสดงให้เห็นว่าแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่โดยใช้กระบวนการปรับปรุงพื้นที่และอาคารพักอาศัยไม้ มีความเป็นไปได้ทางด้านเทคนิค ด้านนโยบายและการเมือง ด้านการเงิน และเศรษฐศาสตร์ รวมทั้งการดำเนินการปฏิบัติในพื้นที่จริง

โดยทั่วไป เทคนิคที่ใช้ในประเมินทางเลือกการแก้ไขปัญหาก็เกี่ยวข้องกับกระบวนการวางแผนและการตัดสินใจ คือ เทคนิคเดลไฟ (Delphi Technique) ซึ่งเทคนิคนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อรวบรวมความคิดเห็นของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญในสาขาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องให้ลงมติเป็นเอกฉันท์ในเรื่องใดเรื่องหนึ่ง โดยเทคนิคนี้ได้รับการยอมรับว่าเป็นเทคนิคที่มีประสิทธิภาพเทคนิคหนึ่ง เนื่องจากข้อสรุปของการประเมินได้มาจากการสอบถามความคิดเห็นจากกลุ่มผู้เชี่ยวชาญในสาขาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง จนกว่าจะได้มติที่เป็นเอกฉันท์ร่วมกัน

แต่เนื่องจากข้อจำกัดของผู้ศึกษาทั้งในด้านระยะเวลาและงบประมาณ จึงไม่สามารถจะใช้การประเมินทางเลือกด้วยเทคนิคเดลไฟได้อย่างเต็มที่ โดยการประเมินแนวทางการปรับปรุงพื้นที่และอาคารพักอาศัยไม้ที่นำเสนอ ผู้ศึกษาจะใช้เพียงการสอบถามอย่างไม่เป็นทางการกับผู้เชี่ยวชาญบางท่านถึงความเป็นไปได้ของแนวทางนี้เท่านั้น โดยผู้เชี่ยวชาญได้ให้ความเห็นว่าแนวทางที่ผู้ศึกษานำเสนอมีความเป็นไปได้ในการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่นิคมรถไฟทั้ง 3 แห่ง ตามข้อตกลงเบื้องต้นของการศึกษา

อย่างไรก็ตาม เพื่อให้แนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่นิคมรถไฟทั้ง 3 แห่ง ที่นำเสนอในการศึกษานี้ได้รับการยอมรับจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมากขึ้น ควรมีการนำเทคนิคเดลไฟมาใช้ประเมินผลตามขั้นตอนและวิธีการที่ถูกต้องทางเทคนิค ต่อไปในอนาคต

### 6.4 แนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ศึกษา

จากการวิเคราะห์สามารถสรุปได้ว่า พื้นที่นิคมรถไฟทั้ง 3 แห่ง ไม่อาจใช้นโยบายการอนุรักษ์อย่างเต็มที่ เนื่องจากปัจจัยในเรื่องนโยบายการพัฒนาของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามแผนแม่บทพัฒนากิจการรถไฟระยะยาว นอกจากนี้สภาพอาคารพักอาศัยไม้ส่วนใหญ่อยู่ในสภาพทรุดโทรมและสภาพแวดล้อมก็เสื่อมลงอย่างมาก

ดังนั้นแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ ผู้ศึกษาจึงใช้หลักการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง (Urban Renewal) มาประยุกต์ใช้ ซึ่งเทคนิคการนำมาใช้จะแตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ตามการวิเคราะห์ข้อมูลในด้านต่างๆ โดยมีแนวทางการดำเนินการ ดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**นิคมรถไฟจิตรลดา** เป็นพื้นที่ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่มีแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่เหมือนที่นิคมรถไฟมักกะสันและนิคมรถไฟ ก.ม. 11 นอกจากนี้ยังเป็นพื้นที่ซึ่งถูกจำกัดการพัฒนาด้วยข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2526 ซึ่งทำให้ไม่สามารถสร้างอาคารได้สูงเกิน 12 เมตร โดยภายในนิคมรถไฟจิตรลดายังมีอาคารพักอาศัยไม้ที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมสูง จำนวนทั้งสิ้น 13 หลัง ที่ควรได้รับการอนุรักษ์ด้วยเทคนิคและวิธีการที่เหมาะสม ดังนั้นแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ที่มีความเป็นไปได้มากที่สุด คือ

1. เปลี่ยนการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land Use) จากการพักอาศัยมาเป็นสวนสาธารณะและพิพิธภัณฑ์บ้านพักรถไฟ โดยเสนอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยย้ายพนักงานรถไฟและครอบครัวทั้งหมดไปยังนิคมรถไฟแห่งใหม่ที่มีสภาพอาคารและสิ่งแวดล้อมที่ดีกว่า
2. ปฏิสังขรณ์ (Restoration) อาคารพักอาศัยไม้แบบบ้านเดี่ยวและบ้านแฝดทั้งหมดและใช้ปรับปรุงฟื้นฟู (Rehabilitation) อาคารพักอาศัยไม้แบบบ้านแถวเก่าบางส่วน
3. รื้อสร้างใหม่ (Redevelopment) บ้านแถวเก่าบางส่วนและบ้านแถวใหม่ทั้งหมดเพื่อรองรับอาคารพักอาศัยไม้แบบบ้านเดี่ยวและบ้านแถวบางส่วน ซึ่งใช้วิธีย้ายอาคาร (Relocation) จากนิคมรถไฟ ก.ม. 11 แล้วใช้การปรับปรุงฟื้นฟูอาคารที่ย้ายมาใหม่ อาคารที่ได้รับการปรับปรุงฟื้นฟูให้เปลี่ยนประโยชน์ใช้สอยอาคาร (Adaptive Re-use) เป็นพิพิธภัณฑ์รถไฟ ศูนย์ข้อมูลของพื้นที่หรือร้านขายของ

**นิคมรถไฟมักกะสัน** เป็นพื้นที่ส่วนหนึ่งของโครงการการพัฒนาพื้นที่ย่านโรงงานมักกะสันตามแผนแม่บทพัฒนากิจการรถไฟระยะยาว โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยจะรื้อบ้านพักอาศัยในพื้นที่ทั้งหมด แล้วพัฒนาตามแผนที่ได้วางไว้

เนื่องจากการพื้นที่ของโครงการพัฒนามีขนาดใหญ่กว่า 348 ไร่ ซึ่งสามารถแบ่งการพัฒนาออกเป็นพื้นที่ย่อยตามแผนและระยะเวลาของการดำเนินการโครงการได้ ดังนั้นแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ที่สามารถดำเนินการได้ดังนี้ คือ

1. การปรับปรุงฟื้นฟู (Rehabilitation) พื้นที่บริเวณสระน้ำซึ่งมีบรรยากาศและสภาพแวดล้อมที่ดี รวมทั้งอาคารพักอาศัยไม้ที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมในบริเวณรอบๆ ด้วย
2. การเปลี่ยนประโยชน์ใช้สอย (Adaptive Reuse) อาคารพักอาศัยไม้ที่ได้รับการปรับปรุงฟื้นฟู (Rehabilitation) จากการพักอาศัยมาเป็นกิจกรรมร่วมสมัยให้เป็นไปตามความต้องการของสังคมหรือชุมชนที่พัฒนาขึ้นใหม่ เพื่อให้มีคุณค่าทางเศรษฐกิจมากพอที่จะรักษาอาคารนั้นไว้ได้ เช่น ร้านขายอาหารหรือร้านขายของ
3. การรื้อสร้างใหม่ (Redevelopment) พื้นที่ส่วนอื่นของชุมชนตามแผนแม่บท การรถไฟแห่งประเทศไทย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**นิคมรถไฟ ก.ม. 11** เป็นพื้นที่ส่วนหนึ่งของโครงการการพัฒนาพื้นที่ย่านพลโยธิน ตามแผนแม่บทพัฒนากิจการรถไฟระยะยาว ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยจะรื้อบ้านพักอาศัยในพื้นที่ทั้งหมดแล้วพัฒนาตามแผนที่ได้วางไว้ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยจะจัดสร้างนิคมรถไฟแห่งใหม่ให้กับพนักงานรถไฟและครอบครัว พร้อมอาคารพักอาศัยแบบเฟลตคอนกรีต ระบบสาธารณูปโภคที่มีมาตรฐาน ดังนั้นแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ที่สามารถดำเนินการได้ คือ

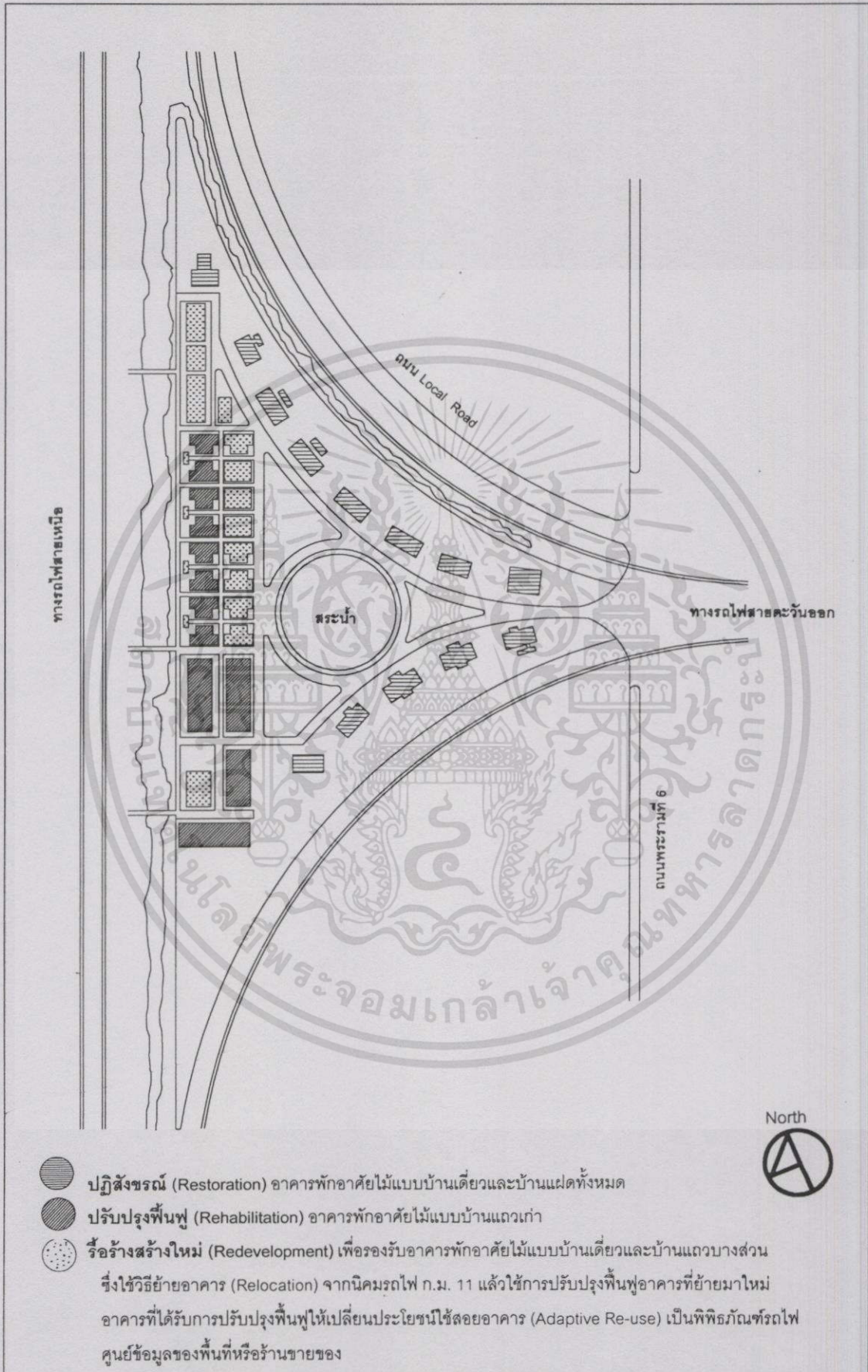
1. การรื้อสร้างใหม่ (Redevelopment) พื้นที่นิคมรถไฟตามแผนแม่บทที่วางไว้ โดยอาคารพักอาศัยไม่บางส่วนที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมและมีโครงสร้างสมบูรณ์ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ ให้ใช้เทคนิคการย้ายอาคาร (Relocation) ไปยังนิคมรถไฟจิตรลดา ซึ่งผู้ศึกษาเสนอให้เป็นสวนสาธารณะและพิพิธภัณฑ์บ้านพักรถไฟ
2. อาคารพักอาศัยไม้ที่ย้ายไปนิคมรถไฟจิตรลดาให้ใช้การปรับปรุงฟื้นฟู (Rehabilitation) แล้วเปลี่ยนประโยชน์ใช้สอย (Adaptive Reuse) เป็นพิพิธภัณฑ์รถไฟ หรือศูนย์ข้อมูล

## 6.5 เสนอแนะ

แนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่นิคมรถไฟทั้ง 3 แห่ง ผู้ศึกษาจะชี้ให้เห็นถึงความเป็นไปได้ในการแก้ปัญหา ที่เกิดจากความขัดแย้งระหว่างการอนุรักษ์พื้นที่ชุมชนเก่ารวมทั้งอาคารที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมกับความต้องการในการพัฒนาเมืองสมัยใหม่ โดยแนวทางที่นำเสนอนี้ เจ้าหน้าที่จัดทำแผนพัฒนาทั้งจากภาครัฐ การรถไฟแห่งประเทศไทย หน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง สามารถผนวกการอนุรักษ์พื้นที่บางส่วนและอาคารพักอาศัยไม้บางส่วนหลังที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมเข้าไว้กับแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ โดยการนำหลักการของการออกแบบชุมชนเมืองมาประยุกต์ใช้ ทั้งนี้แนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ทั้ง 3 แห่ง จะสามารถดำเนินการจริงได้จำเป็นต้องมีการออกกฎระเบียบควบคุมการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ที่ได้รับการอนุรักษ์ไว้อย่างเหมาะสม รวมทั้งต้องมีมาตรการบริหารจัดการที่ดี

อย่างไรก็ตาม แนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ทั้ง 3 แห่ง จะสามารถดำเนินการจริงได้ก็ต่อเมื่อผู้จัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่จะตระหนักถึงความสำคัญของนิคมรถไฟเหล่านี้ ทั้งในด้านการบรรเทาการขาดแคลนที่พักอาศัยในกรุงเทพมหานครให้กับพนักงานรถไฟและครอบครัว รวมทั้งความสำคัญในด้านประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรม โดยเฉพาะอาคารพักอาศัยไม้ที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว นอกจากนี้ เพื่อป้องกันความทรุดโทรมของอาคารพักอาศัยไม้ในพื้นที่แห่งอื่น การรถไฟแห่งประเทศไทยควรมีนโยบายการพัฒนาอาคาร รวมทั้งมีมาตรการควบคุมการเปลี่ยนแปลงที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรม โดยการจัดทำแนวทางการต่อเติมอาคาร สนับสนุนเงินทุนและวัสดุในการดูแลซ่อมแซมอาคารไม้เหล่านี้ด้วย

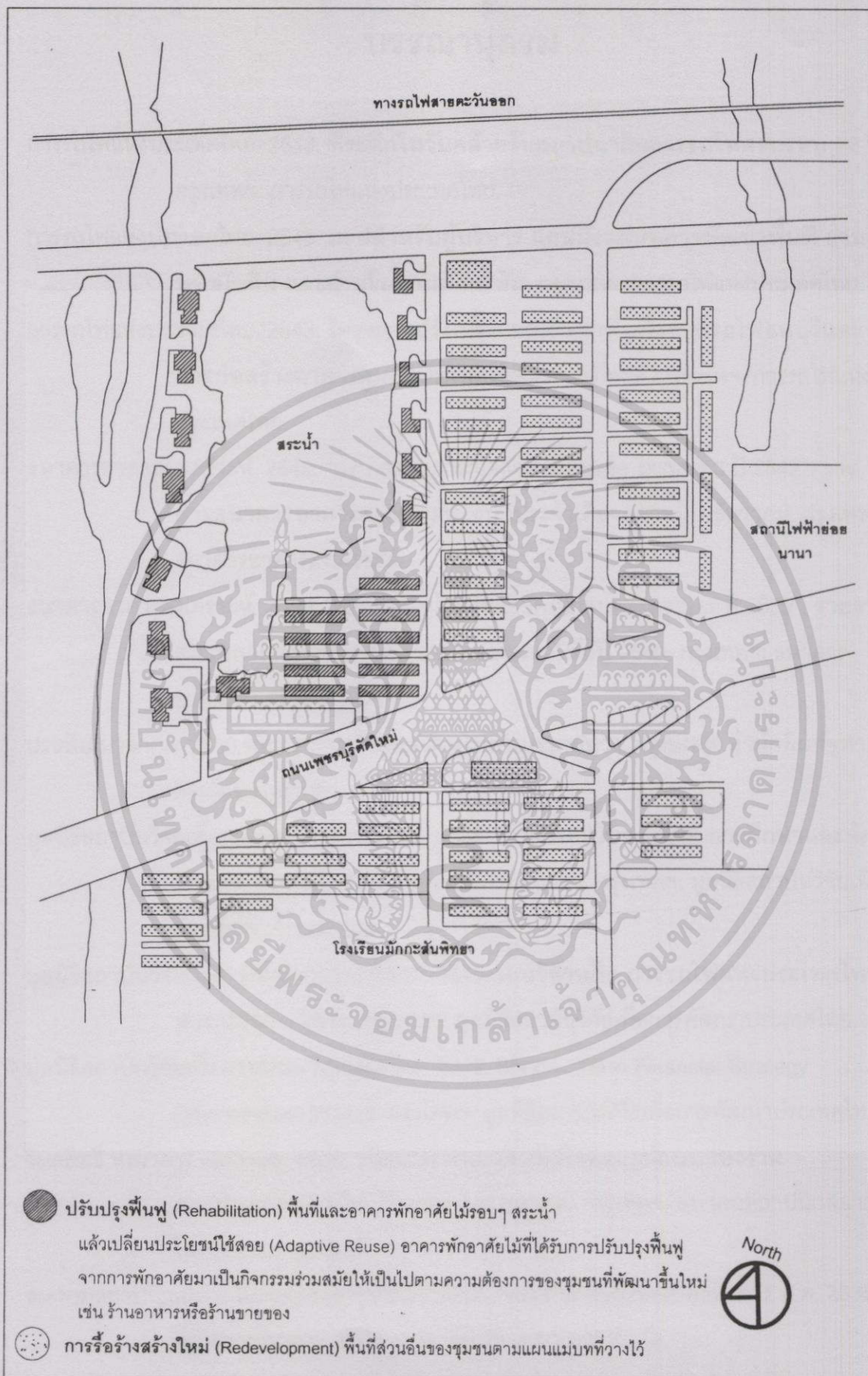
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 6.1 แสดงผังเสนอแนะการอนุรักษ์และพัฒนาถนนรถไฟจิตรลดา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 6.2 แสดงผังเสนอแนะการอนุรักษ์และพัฒนาในบริเวณรถไฟมวกกะสัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- สมาคมสถาปนิกสยาม ในพระบรมราชูปถัมภ์. 2543. "กฎหมายอาคารใหม่". วารสารอาษา. ฉบับประจำเดือนพฤษภาคม. กรุงเทพฯ: ไฟล์ อิมเมจ พรินต์ติ้งกรุ๊ป.
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ สำนักงานนายกรัฐมนตรี. 2542. รายงานผลเบื้องต้น การสำรวจภาวะเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือน พ.ศ. 2541. กรุงเทพฯ: บริษัท เท็กซ์ แอนด์เจอร์นัล พับลิเคชั่น จำกัด.
- สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร คณะที่ปรึกษา เอ็ม ไอ ที และคณะที่ปรึกษา อี ซี. 2539. ผังเมืองกรุงเทพมหานคร: วิสัยทัศน์สำหรับกรุงเทพมหานคร 2538-2549 (ฉบับร่างเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น). กรุงเทพฯ: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร.
- Angel, Shlomo. et. al. 1977. The Low Income Housing Delivery System in Asia. Bangkok: Asian Institute of Technology.
- Burns, Wilfred. 1963. New Town for Old : The Technique of Urban Renewal. London: Leonard Hill Books Ltd.
- Chapin, F. Stuart, Jr. and Kaiser, J. Edward. 1979. Urban Land Use Planning 3<sup>rd</sup> ed. Chicago: University of Illinois Press.
- Chapin, F. Stuart, Jr. et. al. 1995. Urban Land Use Planning 4<sup>th</sup> ed. Chicago: University of Illinois Press.
- Cohen, Nahoum. 1999. "Methodology". Urban Conservation. Massachusetts: The MIT Press.
- Feilden, M. Bernard and Jukka, Jokilehto . 1993. Management Guidelines for World Cultural Heritage Sites. ICCROM. Rome. อ้างถึงใน Polladach Theerapappisit. 1995. Towards a "Conservation with Development" Plan for Chiang Saen, Chiang Rai, Northern Thailand. Thesis No. HS – 95 - 25. Bangkok: Asian Institute of Technology.
- Goodal, Brian. 1972. The Economic of Urban Area. Oxford: Pergamon.
- Manley, Sanra and Guise, Richavol. 1998. "Conservation in the Built Environment". Introducing Urban Design: Interventions and Response. Singapore: Longman Singapore Publishers (Pte) Ltd.
- Sanoff, Henry. 1978. Designing With Community Participation. Pennsylvania: Dowden, Hutchinson & Ross, Inc.
- Sawicki, S. David. 1979. "Policy Analysis". Urban Planning 2<sup>nd</sup> ed. McGraw – Hill, Inc.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Sheng, Kioe Yap. 1989. "Some Low Income Delivery Subsystems in Bangkok".

Environment and Urbanization. Vol. 1 No.2.

White, B. Sammis. 1979. "Housing". Urban Planning 2<sup>nd</sup> ed. McGraw – Hill, Inc.

Yamane, Toro. 1973. Statistic: An Introductory Analysis 3<sup>rd</sup> ed. Tokyo: Harpet

International Edition.



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบสอบถามเลขที่..... ผู้สอบถาม..... นิคมรถไฟมักกะสัน.....  
 นิคมรถไฟจิตรลดา.....  
 นิคมรถไฟ ก.ม. 11.....

**การศึกษานิคมบ้านพักผู้ปฏิบัติงานรถไฟในกรุงเทพมหานครเพื่อการอนุรักษ์และพัฒนา  
 กรณีศึกษา นิคมรถไฟจิตรลดา นิคมรถไฟมักกะสันและนิคมรถไฟ ก.ม.11**

แบบสอบถามชุดนี้ จัดทำขึ้นเพื่อใช้เก็บข้อมูลในการศึกษาเท่านั้นขอได้โปรดตอบแบบสอบถามตาม  
 ความเป็นจริงและท่านไม่จำเป็นต้องแจ้งรายละเอียดส่วนบุคคลของท่าน คือ ชื่อและบ้านเลขที่  
 เพราะข้อมูลในแบบสอบถามจะนำมาวิเคราะห์โดยไม่ใช้ข้อมูลส่วนตัวแต่อย่างใด

ผู้ตอบแบบสอบถาม ควรเป็นสมาชิกในครัวเรือนที่ทำงานการรถไฟแห่งประเทศไทยหรือผู้ที่สามารถ  
 ออกความคิดเห็นและตัดสินใจในการเป็นตัวแทนได้เต็มที่

**ข้อมูลด้านสังคมเศรษฐกิจ**

กรุณาเติมข้อความในช่องว่างหรือทำเครื่องหมายถูกหรือวงกลมรอบหัวข้อที่ท่านเลือก

1. สถานภาพในครัวเรือนของท่าน

- ก. หัวหน้าครอบครัว      ข. บิดา-มารดา      ค. บุตร      ง. ญาติใกล้ชิด  
 จ. ญาติห่างๆ      ฉ. ผู้อยู่อาศัยที่ไม่ใช่ญาติ      ช. อื่นๆ ระบุ.....

2. โปรดให้รายละเอียดเกี่ยวกับตัวท่านและสมาชิกที่อยู่อาศัยในบ้านหลังนี้ทั้งหมดในตารางข้างล่าง

สมาชิก คนที่	เพศ	สถานภาพ ในครัว เรือน	อายุ (ปี)	การ ศึกษา สูงสุด	อาชีพ	รายได้ ต่อเดือน (บาท)	การมีชื่ออยู่ใน ทะเบียนบ้าน
1.ตัวท่าน							
2.							
3.							
4.							
5.							
6.							
7.							
8.							

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สมาชิก คนที่	เพศ	สถานภาพ ในครัว เรือน	อายุ ( ปี )	การ ศึกษา สูงสุด	อาชีพ	รายได้ ต่อเดือน ( บาท )	การมีที่อยู่ ใน ทะเบียนบ้าน
9.							
10.							
11.							
12.							
13.							

### หมายเหตุ

การศึกษาประกอบด้วย ก. ไม่ได้รับการศึกษา ข. ประถมต้น ค. ประถมปลาย ชม. มัธยมต้น  
ง. มัธยมปลาย จ. อาชีวะ ฉ. ปริญญาตรี ช. สูงกว่าปริญญาตรี

อาชีพประกอบด้วย ก. พนักงานการรถไฟ ข. รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ ค. บริษัทเอกชน  
ชม. รับจ้าง ง. กำลังศึกษา จ. ไม่ได้ทำงาน ฉ. แม่บ้าน  
ช. อื่นๆ ระบุ.....

### 3. ภูมิลำเนาเดิมของท่าน

ก. กรุงเทพมหานคร ข. ต่างจังหวัด โปรดระบุจังหวัด.....

### 4. ประเภทของครัวเรือนของท่าน

ก. ครัวเรือนคนเดียว ข. ครัวเรือนที่มีหัวหน้าครอบครัวและคู่สมรสอยู่ด้วยกัน  
ค. ครัวเรือนที่มีหัวหน้าครัวเรือนคนเดียวและบุตรที่ยังโสด  
ง. ครัวเรือนประเภทอื่น ระบุ.....

### 5. จำนวนครอบครัวย่อยในครัวเรือนของท่าน

ก. ไม่มีครอบครัวย่อยอาศัยอยู่ด้วย ข. มี จำนวน.....ครอบครัว

### 6. สถานภาพการอยู่อาศัยของท่าน

ก. อยู่อาศัยโดยไม่เสียค่าเช่า ข. เช่าช่วงอยู่อาศัย ค. อื่นๆ ระบุ.....

7. ระยะเวลาที่ท่านอยู่อาศัยในบ้านพักสวัสดิการหลังนี้เท่านี้.....ปี

8. ระยะเวลาที่ท่านอาศัยในบ้านพักสวัสดิการทั้งหมดรวมทั้งหลังนี้.....ปี

### 9. ท่านมีบ้านพักนอกนิคมผู้ปฏิบัติงานรถไฟหรือไม่

ก. ไม่มี ข. มี ในกรุงเทพมหานคร โปรดระบุเขต.....

ค. มีในต่างจังหวัด โปรดระบุจังหวัด.....

### 10. ตามปกติท่านพบปะพูดคุยกับเพื่อนบ้านอยู่เสมอนับเป็นจำนวนหลังได้เท่าใด

ก. น้อยกว่า 2 หลัง ข. 3 - 5 หลัง ค. 6 - 10 หลัง ง. มากกว่า 10 หลัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## ข้อมูลค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย

11. ท่านมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยในบ้านพักสวัสดิการอย่างไร

ค่าใช้จ่าย	จำนวนเงินต่อเดือน ( บาท )	ไม่เสียค่าใช้จ่าย
ค่าเช่าบ้าน		
ค่าที่จอดรถ		
ค่าน้ำประปา		
ค่าไฟฟ้า		
ค่าโทรศัพท์		
ค่ายามรักษาการณ์		
ค่าเก็บขยะ		
ค่าบำรุงรักษาและซ่อมแซมบ้าน		
ค่าต่อเติมบ้าน		
ค่าดูแลสาธารณูปโภคส่วนกลาง		
ค่าใช้จ่ายอื่นๆโปรดระบุ		
1.		
2.		
3.		
4.		

## ข้อมูลด้านสุขภาพ

12. ท่านใช้ส้วมและห้องน้ำส่วนตัวหรือใช้ร่วมกับครอบครัวอื่น

ก. ห้องน้ำส่วนตัว ข. ใช้ร่วมกับครัวเรือนอื่น

13. การใช้ส้วมภายในห้องน้ำของครัวเรือน

ก. ส้วมชักโครก ข. ส้วมซึม ค. ส้วมชักโครกและส้วมซึม

14. การใช้น้ำภายในครัวเรือน ไม่รวมการใช้เพื่อการบริโภค (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

ก. น้ำประปาหรือบาดาลใช้เฉพาะครัวเรือน ข. น้ำประปาหรือบาดาลใช้ร่วมกับครัวเรือนอื่น

ค. น้ำประปานอกบ้าน ง. น้ำบ่อหรือบาดาล จ. น้ำฝน ฉ. อื่นๆ ระบุ.....

15. การใช้น้ำดื่มภายในครัวเรือน ( ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ )

ก. น้ำประปาหรือบาดาลใช้เฉพาะครัวเรือน ข. น้ำประปาหรือน้ำบาดาลใช้ร่วมกับครัวเรือนอื่น

ค. น้ำประปานอกบ้าน ง. น้ำบ่อหรือน้ำบาดาล จ. น้ำฝน ฉ. น้ำดื่มบรรจุขวด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## ข้อมูลด้านความคิดเห็น

16. โปรดให้ความเห็นเกี่ยวกับประเด็นต่างๆของบ้านพักสวัสดิการที่ท่านอาศัยอยู่ โดยเติมเครื่องหมายถูก (✓) ในช่องที่ท่านมีความเห็น

ประเด็น	พอใจ	เฉยๆ	ไม่พอใจ
พื้นที่ใช้สอยภายในบ้าน			
ระบบประปา			
ไฟฟ้า			
โทรศัพท์			
ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน			
การกำจัดขยะ			
การระบายน้ำ			
การป้องกันอัคคีภัย			
ประเด็นอื่นๆโปรดระบุ			
1.			
2.			
3.			

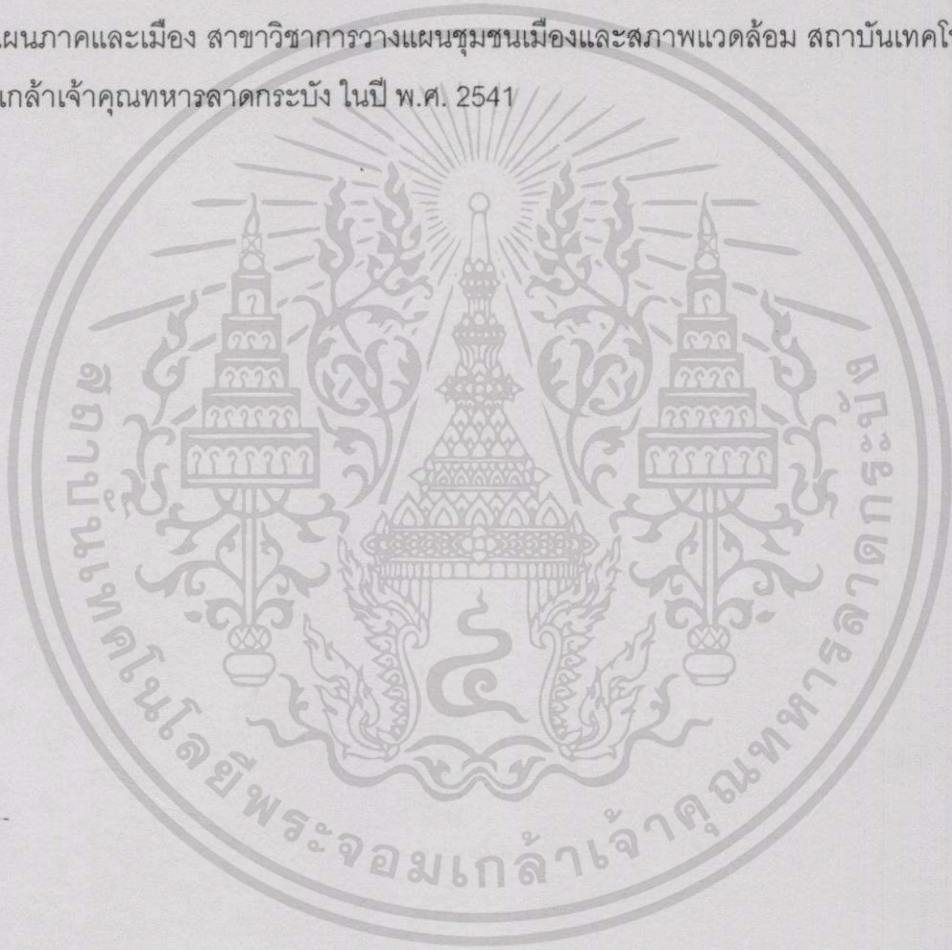
17. โดยรวมๆ ท่านมีความพอใจในบ้านพักสวัสดิการการรถไฟแห่งประเทศไทย เพียงใด

ก. พอใจมาก    ข. พอใจ    ค. เฉยๆ    ง. ไม่พอใจ    จ. ไม่พอใจมาก

จบแบบสอบถาม ขอขอบพระคุณทุกท่านที่กรุณาสละเวลาตอบแบบสอบถาม  
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

## ประวัติผู้เขียน

นายปริญญา ชูแก้ว เกิดเมื่อวันที่ 21 กันยายน พ.ศ. 2517 ที่จังหวัดอุบลราชธานี หลังจากสำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายจากโรงเรียนเบ็ญจะมะมหาราช ได้เข้าศึกษาต่อในระดับอุดมศึกษาที่ภาควิชาสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง จนสำเร็จการศึกษา เมื่อปีการศึกษา 2540 หลังจากนั้นได้เข้าทำงานในตำแหน่งสถาปนิกที่บริษัท ภูมิวิมุติ จำกัด เป็นระยะเวลา 1 ปี ก่อนที่จะเข้าศึกษาต่อในภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ในปี พ.ศ. 2541



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้