

บทที่ 6

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

6.1. สรุปผลการศึกษา

การศึกษาเรื่องผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบ เริ่มจากการศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่ที่ศึกษาในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งบริเวณที่ศึกษาดังกล่าวครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 128.405 ตารางกิโลเมตร

จากการศึกษาสภาพทั่วไปทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม ภายในพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพ พบว่า พื้นที่ที่ได้รับผลกระทบทางด้านการขนส่งจากการพัฒนาเมืองในพื้นที่บริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพนั้น สามารถแบ่งพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาทางด้านการขนส่งจากท่าเรือกรุงเทพ คือ

บริเวณที่ได้รับผลกระทบทางด้านการขนส่งสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพโดยตรง ได้แก่ เขตคลองเตย, เขตพระโขนง, เขตบางนา, เขตยานนาวา และอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ โดยภายในบริเวณดังกล่าวมีการใช้ที่ดินเพื่อกิจกรรมด้านอุตสาหกรรมเป็นส่วนใหญ่ นอกจากนี้จะเป็นการใช้ที่ดินเพื่อกิจกรรมด้านพาณิชยกรรมที่อยู่ใกล้กับสถานประกอบการอุตสาหกรรม รวมทั้งที่อยู่อาศัยของประชากรที่เข้ามาทำงานในอุตสาหกรรมการผลิตภายในบริเวณดังกล่าว ซึ่งรูปแบบที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่จะเป็นที่อยู่อาศัยประเภทชุมชนแออัดที่ตั้งอยู่ใกล้กับสถานประกอบการอุตสาหกรรม

6.1.1 ลักษณะทั่วไปของพื้นที่ที่ศึกษา

(1) ประวัติความเป็นมาของท่าเรือกรุงเทพ

ลักษณะทั่วไปของท่าเรือกรุงเทพ จากการศึกษาพบว่าท่าเรือกรุงเทพสร้างขึ้นเพื่อการดำเนินกิจกรรมด้านการพาณิชย์ของประเทศไทยสำหรับให้เรือเดินสมุทรที่มีขนาดใหญ่สามารถเดินทางเข้ามายังพื้นที่ในบริเวณกรุงเทพมหานครเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ตั้งแต่ในปี พ.ศ. 2483 และในปี พ.ศ. 2494 จนถึงปัจจุบัน ท่าเรือกรุงเทพได้มีการดำเนินการปรับปรุงระบบการขนส่งสินค้าจากระบบการขนส่งสินค้าแบบเทกองมาเป็นการขนส่งสินค้าในระบบคอนเทนเนอร์ ซึ่งการทำเรือแห่งประเทศไทยได้ก่อสร้างท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันออกเพื่อใช้เป็นท่าเรืออเนกประสงค์สำหรับการขนถ่ายสินค้า โดยมีการเปิดใช้งานในปี พ.ศ. 2520 และนับตั้งแต่ปีดังกล่าวเป็นต้นมา ท่าเรือกรุงเทพได้มีการดำเนินกิจกรรมในด้านการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นทุกปี จนกระทั่งท่าเรือกรุงเทพมีความแออัดอันเนื่องมาจากการขยายตัวของกองบรรทุกและการขนส่งสินค้า และท่าเรือกรุงเทพไม่สามารถรองรับการขนส่งสินค้าได้มากเพียงพอกับความต้องการของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า และในปี พ.ศ. 2530 – 2531 นั้น ท่าเรือกรุงเทพมีปัญหาความแออัดอย่างรุนแรงจากการพัฒนาทางด้านการขนส่งสินค้า จึงทำให้ภาครัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้ามี

นโยบายในการกำหนดปริมาณสินค้าที่ผ่านเข้ามายังท่าเรือกรุงเทพไว้ที่ 1 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี เพื่อที่จะแก้ไขปัญหาทางการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครให้ลดน้อยลง โดยภาครัฐได้มีการก่อสร้างท่าเรือสำหรับการขนถ่ายสินค้าแห่งใหม่ของประเทศที่ทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 และเปิดใช้งานตั้งแต่ปี พ.ศ. 2537

(2) บทบาทและหน้าที่ของท่าเรือกรุงเทพ

บทบาทและหน้าที่ของท่าเรือกรุงเทพ โดยท่าเรือกรุงเทพทำหน้าที่เป็นท่าเรือหลักในการขนส่งสินค้าของประเทศ จนรัฐบาลต้องการลดขนาดของท่าเรือกรุงเทพลงให้มีปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพไม่เกิน 1 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี พร้อมทั้งกับการพัฒนาศักยภาพของท่าเรื่อน้ำลึกแหลมฉบังให้เป็นท่าเรือหลักของประเทศในด้านการขนส่งสินค้าแห่งใหม่แทนที่ท่าเรือกรุงเทพ ทั้งนี้เพื่อที่จะลดผลกระทบในด้านการจราจรและการขนส่งที่มีผลต่อปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครในอนาคต ซึ่งนโยบายดังกล่าวทำให้ท่าเรือกรุงเทพถูกลดบทบาทลงไป แต่ผู้บริหารของท่าเรือกรุงเทพก็ได้มีแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่ในบริเวณท่าเรือกรุงเทพหลังจากถูกลดบทบาทให้มีปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพที่น้อยกว่า 1 ล้าน ที.อี.ยู. โดยมีแผนในการดำเนินการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพให้กลายเป็นท่าเรืออ่าว และจะมีการนำพื้นที่ว่างที่อยู่บริเวณหลังท่าเรือกรุงเทพไปใช้ประโยชน์ด้านการพาณิชย์กรรมและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการขนส่งสินค้าที่จะมาจากท่าเรือกรุงเทพให้มากขึ้น

(3) กิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพและความสัมพันธ์ของท่าเรือกรุงเทพต่อระบบการขนส่งสินค้า

ท่าเรือกรุงเทพมีกิจกรรมในการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าและรับฝากสินค้าแก่ผู้ประกอบการ และให้เช่าพื้นที่สำหรับการวางสินค้าและจัดเก็บสินค้าเอาไว้ภายในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ นอกจากนี้ ท่าเรือกรุงเทพยังจัดสรรที่ดินบางส่วนให้ประชาชนภายในพื้นที่โดยรอบเพื่อดำเนินกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับทางท่าเรือ เช่น ให้ประชาชนเช่าพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัย, ให้ผู้ประกอบการเช่าพื้นที่เป็นลานวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์, ให้เอกชนเช่าพื้นที่เพื่อดำเนินกิจกรรมด้านการค้า การบริการ และนอกจากนั้นยังให้เช่าพื้นที่เพื่อดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและการให้เช่าพื้นที่เพื่อจัดเก็บสินค้าอันตราย

ความสัมพันธ์ของท่าเรือกรุงเทพต่อระบบการขนส่งสินค้าภายในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งภายในบริเวณดังกล่าวมีเส้นทางในการขนส่งสินค้าสำหรับรถบรรทุกสินค้า เช่น ถนนวงแหวนอุตสาหกรรม ทางด่วน โดยเส้นทางทางการขนส่งดังกล่าวเป็นเส้นทางที่ใช้ในการเชื่อมพื้นที่ย่านอุตสาหกรรมในบริเวณท่าเรือกรุงเทพกับท่าเรือกรุงเทพ เพื่อทำให้เกิดความสะดวกในการขนส่งสินค้า

6.1.2 สภาพปัญหาและปัจจัยที่มีผลต่อการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือแห่งประเทศไทย

ไทย

จากการประเมินศักยภาพในการพัฒนาและการใช้ประโยชน์ของพื้นที่หลังท่าเรือกรุงเทพนั้น พบว่า

1. ท่าเรือกรุงเทพมีการใช้ประโยชน์ของพื้นที่หลังท่าในระดับต่ำ โดยปัจจุบันท่าเรือกรุงเทพได้ให้ภาคเอกชนเช่าพื้นที่ภายนอกเขตท่าเรือกรุงเทพเพื่อดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าที่ต่อเนื่องมาจากท่าเรือกรุงเทพ และจากการที่มีประชาชนที่มาจากภายนอกได้เข้ามาอยู่อาศัยภายในบริเวณเขตท่าเรือ จึงทำให้เกิดปัญหาต่อท่าเรือ คือ

- ท่าเรือกรุงเทพขาดโอกาสในการพัฒนาและต่อยอดอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า จากการท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ให้ภาคเอกชนทำการเช่าพื้นที่เพื่อประกอบกิจกรรมต่างๆ จึงทำให้ท่าเรือกรุงเทพไม่สามารถนำพื้นที่เหล่านั้นมาพัฒนาเพื่อรองรับกับการขยายตัวของกิจกรรมด้านการขนส่งสินค้าได้

- เกิดปัญหาการยึดพื้นที่ของประชาชนที่บุกรุกเข้ามาตั้งถิ่นฐานภายในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ จึงทำให้มีปัญหาในการผลักดันประชาชนที่เข้ามาพักอาศัยเหล่านี้ให้ออกไปจากพื้นที่ในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ จึงทำให้ท่าเรือกรุงเทพไม่สามารถนำพื้นที่ว่างดังกล่าวมาพัฒนาเพื่อปรับปรุงการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือและกิจกรรมด้านการขนส่งสินค้าได้ ซึ่งส่งผลทำให้ท่าเรือกรุงเทพไม่สามารถปรับปรุงและพัฒนาการใช้ที่ดินเพื่อสนับสนุนกิจกรรมการขนส่งสินค้าของท่าเรือกรุงเทพ เช่น การพัฒนาคลังสินค้าเพื่อการบรรจุตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ หรือกิจกรรมอื่นๆ ได้ นอกจากนี้ยังทำให้บริเวณพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพมีปัญหาในเรื่องของความปลอดภัยของพื้นที่

การศึกษาจากกลุ่มประชากรที่อยู่ในเขตคลองเตย

เมื่อก้าวถึงความสำคัญของสภาพแวดล้อมภายในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพในเขตคลองเตยและในบริเวณโดยรอบนั้น พบว่า การกำจัดขยะ, การขุดลอกและการกำจัดของเสียจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ, เสียงที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าของท่าเรือกรุงเทพ, คุณภาพของอากาศที่เกิดจากกิจกรรมในด้านการขนส่งสินค้าของท่าเรือกรุงเทพ, การป้อนเชื้อเพลิงของเรือภายในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ, การจับเก็บสินค้าที่มีความเสี่ยงต่อสภาพแวดล้อมของเมืองในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ และการปล่อยของเสียที่ออกจากเรือ มีความสำคัญต่อสภาพแวดล้อมของเมืองในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพมากที่สุด ในส่วนของการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพเพื่อรองรับกิจกรรมการขนส่งสินค้าและปัญหาผู้่นละเองมีความสำคัญมาก

ในส่วนผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบ พบว่ามีผลกระทบต่อการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สังคม สภาพแวดล้อม การใช้ที่ดินภายในเมือง, และ

การขนส่ง ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวจะมีผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่อาศัยภายในบริเวณ โดยรอบท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งสามารถที่จะจำแนกออกเป็นกลุ่มๆ ดังต่อไปนี้

- ด้านสิ่งแวดล้อม เกิดปัญหาหมันจากเรือและอุบัติเหตุที่เกิดจากการรั่วไหลของน้ำมัน, น้ำเสียที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ, สภาพแวดล้อมทางอากาศที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ, และผลกระทบจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ จะมีผลกระทบต่อประชากรภายในพื้นที่บริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพมากที่สุด แต่ในส่วนผลกระทบที่เกิดจากขยะมูลฝอยและความแออัดของที่อยู่อาศัยที่อยู่ในบริเวณ โดยรอบท่าเรือกรุงเทพและพื้นที่ใกล้เคียงนั้นจะมีผลกระทบมาก

- ด้านการขนส่ง โดยกิจกรรมดังกล่าวทำให้เกิดการรบกวนของรถบรรทุกสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพที่มาใช้พื้นที่ผิวของถนนในบริเวณทางวิ่งของรถยนต์ส่วนบุคคล, เสียงดังรบกวนจากการที่รถบรรทุกได้ขับผ่านหรือเดินทางไปยังสถานที่อื่นๆ และการชำระค่าน้ำมันภายในบริเวณที่อยู่อาศัยหรือบริเวณที่เกี่ยวข้องจากการขนส่งสินค้า รวมทั้งการทำให้เกิดการเข้าถึงพื้นที่ได้อย่างสะดวกและรวดเร็วขึ้นส่งผลกระทบต่อประชากรมากที่สุด รองลงมาคือผลกระทบที่เกิดจากการเดินทางที่มีความสะดวกและรวดเร็วจากการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีอยู่แล้วเพื่อรองรับระบบการขนส่งสินค้า, การเกิดความสะดวกในการเดินทางเพื่อไปติดต่อทางด้านการค้าและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการค้า รวมถึงการเดินทางเพื่อเข้ามาทำงานภายในบริเวณเขตคลองเตย, เกิดการเข้าถึงพื้นที่และทำให้เกิดการเดินทางเข้าถึงพื้นที่ได้อย่างสะดวก รวมทั้งการเกิดการสร้างระบบการขนส่งที่มีลักษณะพิเศษขึ้นเพื่อลดปัญหาผลกระทบที่เกิดจากการขนส่งสินค้า

- ด้านเศรษฐกิจ ซึ่งกิจกรรมทางเศรษฐกิจทำให้เกิดความหลากหลายของกิจกรรมทางเศรษฐกิจของพื้นที่, การเกิดความหลากหลายของอาชีพภายในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ, การเกิดธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนย้ายสินค้า ซึ่งเห็นว่ามีผลกระทบมาก รองลงมาคือ ทำให้เกิดการจ้างงานของประชาชนภายในพื้นที่บริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งเห็นว่ามีผลกระทบในระดับปานกลาง

- ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยผลกระทบดังกล่าวส่งผลทำให้เกิดการใช้ที่ดินที่ไม่เป็นระเบียบ, ทำให้เกิดการรบกวนของกิจกรรมด้านการขนส่งที่มีผลต่อการดำเนินชีวิตของประชาชนภายในพื้นที่, ทำให้เกิดการรบกวนของกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งที่มีผลต่อที่อยู่อาศัย/การทำงาน ซึ่งมีผลกระทบมากที่สุด รองลงมาคือ ทำให้เกิดการใช้ที่ดินที่ไม่เป็นระเบียบ, เกิดการพัฒนาพื้นที่ในบริเวณที่อยู่อาศัย / สถานที่ทำงาน ทั้งนี้เพื่อทำให้เกิดความสะดวกในด้านการคมนาคมและการขนส่งสินค้าที่มาจากท่าเรือกรุงเทพ, ทำให้เกิดการใช้พื้นที่เพื่อดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจหรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า และทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่เพื่อสร้างที่อยู่อาศัยสำหรับรองรับประชากรที่เข้ามาอยู่อาศัยและทำงานภายในบริเวณนี้ ซึ่งมีผลกระทบมาก

- ด้านสังคม ทำผลกระทบต่อสังคมในด้านต่างๆ คือ ทำให้เกิดความหลากหลายของประชาชนภายในพื้นที่ อันเนื่องมาจากการตั้งถิ่นฐานและการเข้ามาทำงานของประชาชนในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ, การทำให้เกิดปัญหาทางสังคมภายในพื้นที่ และทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่อันเนื่องมาจากแนวนโยบายของภาครัฐ ซึ่งมีผลกระทบมาก แต่ในส่วนของการทำงานทำให้เกิดปัญหาทางสังคมในพื้นที่ นั้นมีปัญหามากที่สุด

ในส่วนของความต้องการในการปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่ในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพนั้น ควรทำการปรับปรุงบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพและพื้นที่โดยรอบในด้านการคมนาคม การขนส่งและการเข้าถึงพื้นที่, ด้านการพัฒนาที่อยู่อาศัยในพื้นที่ให้มีความน่าอยู่และมีความปลอดภัย, ด้านการสาธารณสุขโรคและการสาธารณสุขการ และในด้านสภาพแวดล้อมของที่อยู่อาศัยควรดำเนินการในการปรับปรุงมากที่สุด

หากมีการลดบทบาทของท่าเรือกรุงเทพในด้านการขนส่งสินค้าในอนาคต จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในด้าน การเปลี่ยนแปลงการดำเนินกิจกรรมทางด้านสังคมและการดำเนินชีวิตของประชาชนภายในพื้นที่ ในส่วนของการทำงานให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในด้านกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เช่น การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตการทำงานของประชากรในพื้นที่, การเปลี่ยนแปลงทางด้านการจราจร และการขนส่งซึ่งอาจจะทำให้ปริมาณการจราจรของรถบรรทุกลดลงหรืออาจจะไม่มีรถบรรทุกสินค้าวิ่งภายในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ และการทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านการใช้ที่ดินเพื่อดำเนินกิจกรรมอย่างอื่นนั้น มีผลกระทบมากที่สุด

การศึกษาจากผู้ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ในบริเวณ โดยรอบท่าเรือกรุงเทพ

จากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพนั้น ได้ผลการศึกษาดังต่อไปนี้

1. มลภาวะที่เกิดจากการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าของท่าเรือกรุงเทพ มีข้อสรุปดังต่อไปนี้

(1) ด้านขยะมูลฝอย พบว่าท่าเรือกรุงเทพมีการจัดการขยะที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพเป็นอย่างดี โดยสินค้าที่ขนส่งมายังท่าเรือกรุงเทพส่วนใหญ่จะอยู่ในรูปของตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ จึงทำให้เกิดปัญหาขยะจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพน้อยมาก ส่วนขยะมูลฝอยที่มาจากเรือบรรทุกสินค้านั้น ท่าเรือกรุงเทพได้ให้บริการจัดหาเรือมารับขยะอยู่แล้ว นอกจากนั้นท่าเรือกรุงเทพยังไม่อนุญาตให้เรือสินค้าทิ้งขยะลงในแม่น้ำเจ้าพระยาและในบริเวณใกล้เคียงกับท่าเรือกรุงเทพ จึงทำให้เกิดปัญหาน้อยมาก ส่วนการกำจัดขยะนั้น ท่าเรือกรุงเทพได้มีมาตรการในการกำจัดขยะโดยว่าจ้างบริษัทกำจัดขยะของภาคเอกชนมาดำเนินการจัดเก็บขยะและของเสียที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมการขนส่งสินค้าไปกำจัดต่อไป ทั้งนี้เพื่อป้องกันปัญหาที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพที่มีต่อชุมชนและเมืองในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ แต่เมื่อมองอีกมุมหนึ่ง พบว่าขยะมูลฝอยที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพมีผลกระทบกับ

สภาพแวดล้อมของเมืองมาก เนื่องจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่สามารถเข้าไปควบคุมผลกระทบของขยะมูลฝอยได้ทั้งหมด และปัญหาขยะดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อชุมชนเมืองในเขตกรุงเทพมหานคร และใกล้เคียงต่อไปในอนาคต

(2) ด้านน้ำมันที่เกิดจากการรั่วไหลของเรือและอุบัติเหตุที่เกิดจากการรั่วของน้ำมันที่มาจากเรือบรรทุกสินค้านั้น จากการศึกษาพบว่าท่าเรือกรุงเทพมีมาตรการในการป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันจากเรือบรรทุกสินค้าเป็นอย่างดีและมีความรัดกุม และไม่ส่งผลกระทบต่อชุมชนเมืองที่อยู่ในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ แต่ถึงแม้ว่าจะจะมีการวางมาตรการที่ดีเพียงใดก็ตาม แต่การรั่วไหลของน้ำมันและของเสียที่ออกจากเรือนั้นจะส่งผลกระทบต่อคุณภาพของน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาได้ในอนาคต

(3) ด้านน้ำเสียที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ จากการศึกษาพบว่าท่าเรือกรุงเทพได้จัดการกับน้ำเสียที่เกิดจากกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ โดยการระบายน้ำเสียไปยังคลองหัวลำโพงเพื่อการบำบัดน้ำเสียก่อนแล้วจึงปล่อยลงสู่แม่น้ำ นอกจากนี้การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ตั้งกฎเพื่อควบคุมการปล่อยน้ำเสียที่มาจากเรือบรรทุกสินค้า โดยเรือบรรทุกสินค้าต้องนำน้ำเสียในเรือลงสู่เรือที่ทำเรือกรุงเทพจัดให้มารับน้ำเสียโดยตรง จึงทำให้สภาพแวดล้อมในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพไม่มีปัญหาน้ำเสียที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ แต่เมื่อมองกิจกรรมที่อยู่ในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมอุตสาหกรรมการผลิต อาจจะกล่าวได้ว่ากิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือกรุงเทพ เช่น อุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมปิโตรเคมี เป็นต้น ซึ่งกิจกรรมเหล่านี้จะมีผลทำให้เกิดปัญหาน้ำเสียที่เกิดจากกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ

2. สภาพสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพที่เกิดจากการพัฒนาด้านการขนส่งสินค้า โดยมีข้อสรุปดังต่อไปนี้

(1) สภาพแวดล้อมทางอากาศ มีผลกระทบบ้างจากการพัฒนาการขนส่งสินค้าของท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งเกิดจากปัญหาการจราจรในบริเวณทางเข้า – ออกของท่าเรือกรุงเทพ นอกจากนี้ปัญหาดังกล่าวส่วนใหญ่เกิดควันพิษจากรถบรรทุกสินค้า รวมทั้งปัญหามลพิษทางอากาศที่เกิดจากการเพิ่มขึ้นของรถบรรทุกสินค้าด้วย

(2) การใช้ที่ดินประเภทต่างๆ ที่เกิดจากการพัฒนาการขนส่ง ซึ่งรูปแบบการใช้ที่ดินจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาด้านการขนส่งอยู่บ้างแต่ไม่มาก โดยท่าเรือกรุงเทพได้วางแผนปรับปรุงรูปแบบการใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยของประชาชน ในส่วนของอุตสาหกรรมการผลิตนั้นท่าเรือกรุงเทพให้ภาคเอกชนเข้ามาเช่าพื้นที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยเพื่อเข้ามาประกอบกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือกรุงเทพ และหากหากมีการพัฒนาในด้านการขนส่งจะไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินมากนัก เนื่องจากกรุงเทพมหานครมีการควบคุม

การใช้พื้นที่ตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 และบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการใช้ที่ดินของพื้นที่ในบริเวณ โดยรอบท่าเรือกรุงเทพตามกฎหมายผังเมือง พ.ศ. 2518

(3) ของเสียที่เกิดจากเรือ มีไม่มากนักเนื่องจากท่าเรือกรุงเทพมีมาตรการในการควบคุมของเสียที่เกิดจากเรือ รวมทั้งมีระบบการจัดเก็บและทำลายขยะเป็นอย่างดี ซึ่งท่าเรือกรุงเทพได้วางมาตรการในการป้องกันผลกระทบด้านสภาพแวดล้อมในชุมชนเมืองบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ โดยอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(4) ผลกระทบของสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ เช่น ผลกระทบของสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการขับเคลื่อนของรถบรรทุก, การรั่วไหลของสารเคมีนั้นทางท่าเรือกรุงเทพได้วางมาตรการในการควบคุมผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมโดยใช้หลัก IMDG CODE ในการควบคุมผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพและที่เกี่ยวข้อง และเมื่อมีการบรรทุกสินค้าที่เป็นอันตรายจากท่าเรือกรุงเทพแล้ว ทางท่าเรือกรุงเทพจะกำหนดให้รถบรรทุกนั้นเดินทางออกจากท่าเรือกรุงเทพและพื้นที่โดยรอบทันที เพื่อป้องกันปัญหาที่เกิดจากอุบัติเหตุของการรั่วไหลของสารเคมีดังกล่าวที่ได้เคยเกิดขึ้นในบริเวณท่าเรือกรุงเทพในอดีต ส่วนผลกระทบของสิ่งแวดล้อมในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพนั้นมีผลกระทบต่อเมืองมาก โดยเฉพาะปัญหาการจราจรเมืองที่เกิดจากรถบรรทุกสินค้าที่มาจากท่าเรือกรุงเทพ

3. ปัญหาในการดำเนินการของท่าเรือกรุงเทพ โดยท่าเรือกรุงเทพมีปัญหาเกี่ยวกับชุมชนแออัดที่เข้ามาบุกรุกที่ดินของการท่าเรือแห่งประเทศไทยเพื่อการอยู่อาศัย โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทยจัดหาสถานที่เพื่อการอยู่อาศัยสำหรับประชาชนในกลุ่มดังกล่าว และการท่าเรือแห่งประเทศไทยก็มีปัญหาที่ประชาชนกลุ่มนี้ไม่ยอมออกไปจากพื้นที่ในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ เพราะประชาชนในกลุ่มนี้เป็นแรงงานที่ทำงานในบริเวณท่าเรือและพื้นที่โดยรอบ ด้วยเหตุนี้จึงทำให้ท่าเรือกรุงเทพมีปัญหาในการดำเนินการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพเพื่อรองรับระบบการขนส่งสินค้าต่อไปในอนาคต โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทยมีแนวคิดในการสร้างลานพักสินค้าเพื่อการบรรจุตู้และลานวางสินค้าในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ เพื่อลดความแออัดจากการใช้ที่ดินและทำให้เกิดระบบการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด

4. ในปัจจุบันปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพที่มีมากกว่า 1 ล้าน ที.อี.ยู. นั้นพบว่า ท่าเรือกรุงเทพมีความสามารถในการรองรับปริมาณสินค้าที่ผ่านเข้ามายังท่าเรือกรุงเทพได้มากกว่า 1 ล้าน ที.อี.ยู. ทั้งนี้เพราะท่าเรือกรุงเทพมีพื้นที่สำหรับรองรับการขยายตัวในด้านความต้องการในการขนส่งสินค้า และท่าเรือกรุงเทพมีแผนขยายพื้นที่เพื่อรองรับการพัฒนาลานวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ นอกจากนี้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตมีความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพ เพราะเหตุผลจากความได้เปรียบในด้านต้นทุนและเวลาในการขนส่งสินค้านี้ระหว่างท่าเรือกรุงเทพและโรงงานอุตสาหกรรมของผู้ผลิต นอกจากนี้จากการที่ภาครัฐได้พัฒนาระบบการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น เช่น การก่อสร้างระบบทางด่วน, ถนนวงแหวน

อุตสาหกรรม เพื่อใช้ในการแก้ไขปัญหาการจราจรอันเนื่องมาจากรถบรรทุกสินค้าได้แล้ว จะเห็นได้ว่าการดำเนินการในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวทำให้เกิดความสะดวกในการขนส่งสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพฯ ไปยังโรงงานอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการผลิตและการขนส่งสินค้าได้ จึงเห็นว่าภาครัฐควรที่จะดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงความสามารถในการรองรับการขยายตัวทางด้านขนส่งสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพฯ ให้มีความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้าในบริเวณดังกล่าวให้เพิ่มขึ้นได้ โดยที่กิจกรรมในด้านการขนส่งดังกล่าวนี้ไม่ได้มีเพิ่มมากขึ้นจนก่อให้เกิดปัญหาทางด้านจราจรและการขนส่งในบริเวณพื้นที่กรุงเทพมหานครได้

5. หากท่าเรือกรุงเทพฯ มีการลดบทบาทลงเป็นท่าเรือในระดับท้องถิ่น โดยมีสินค้าที่ผ่านมายังท่าเรือกรุงเทพฯ น้อยกว่า 1 ล้าน ที.อี.ยู. นั้น จะทำให้ท่าเรือกรุงเทพฯ อาจจะไปปิดตัวเองในอนาคต และนอกจากนั้นหากมีการลดบทบาทของท่าเรือกรุงเทพฯ ลงไป ภาครัฐต้องดำเนินการแก้ไขปัญหาที่ต้นเหตุ คือ การเคลื่อนย้ายอุตสาหกรรมการผลิตทั้งหมดออกไปจากพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานครและบริเวณใกล้เคียงไปสู่บริเวณท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง แต่ในปัจจุบันอุตสาหกรรมการผลิตส่วนใหญ่มีการกระจุกตัวอยู่ในบริเวณกรุงเทพมหานครและบริเวณใกล้เคียง จึงไม่สามารถลดบทบาทของท่าเรือกรุงเทพฯ และปริมาณสินค้าที่ผ่านเข้ามายังท่าเรือกรุงเทพฯ ลงไป แต่คุณค่าถ่านหิน คัมเปลี่ยน เห็นว่าถ้าหากมีการลดบทบาทของท่าเรือกรุงเทพฯ จริงภาครัฐควรมีระยะเวลาในการจำกัดปริมาณสินค้าที่ผ่านเข้ามายังบริเวณท่าเรือกรุงเทพฯ ซึ่งท่าเรือกรุงเทพฯ อาจจะถูกลดบทบาทในการเป็นสถานที่ในการขนถ่ายสินค้า แต่อาจจะถูกเพิ่มบทบาทในการเป็นศูนย์การค้า ศูนย์กระจายสินค้า หรือสถานที่ในการให้บริการสนับสนุนกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าแทน โดยที่ประเภทสินค้าที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพฯ อาจจะไม่ลดน้อยลงไป แต่สินค้าบางประเภทอาจจะลดลงไปมากหากมีการลดบทบาทคือ สินค้าประเภทเหล็ก ทั้งนี้เพราะสินค้านี้จะถูกขนส่งไปยังเขตอุตสาหกรรมโดยตรง

6. ส่วนรูปแบบความสัมพันธ์ในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพฯ นั้น นักวิชาการด้านการพัฒนาพื้นที่ได้มีการแบ่งประเภทการใช้ที่ดินออกเป็น

1. การพัฒนาความเชื่อมโยงที่เกิดจากกิจกรรมด้านการขนส่งสินค้า เช่น การพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางถนน, ทางน้ำ และทางรถไฟ ทำให้เกิดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าและอุตสาหกรรมการผลิตของบริษัทต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า เป็นผลทำให้เกิดการประกอบการเพื่อการค้าในกิจกรรมทางอุตสาหกรรมภายในพื้นที่ดังกล่าว

2. ที่อยู่อาศัย โดยประชากรที่อยู่อาศัยในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพฯ คือ ประชากรที่ทำงานภายในบริเวณพื้นที่ในรัศมีโดยรอบท่าเรือกรุงเทพฯ และประชากรเหล่านี้ก็จะอยู่อาศัยในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพฯ เช่นกัน

3. การดำเนินกิจกรรมทางอุตสาหกรรม ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวโดยส่วนใหญ่อยู่ระหว่างบริเวณท่าเรือกรุงเทพฯ และท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ซึ่งอุตสาหกรรมดังกล่าวตั้งอยู่ในบริเวณจังหวัดสมุทรปราการเป็นส่วนใหญ่ และอุตสาหกรรมเหล่านี้มีความต้องการที่จะตั้งกิจกรรมของ

ตนเองในบริเวณท่าเรือกรุงเทพและพื้นที่บริเวณกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในด้านการขนส่งสินค้าและอยู่ใกล้ตลาดสินค้าที่ตนเองผลิตให้มากที่สุด

7. รูปแบบอุตสาหกรรมในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ ควรปรับปรุงสภาพแวดล้อมควบคู่ไปกับการพัฒนาอุตสาหกรรมในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ ทั้งนี้เพื่อลดปัญหามลพิษในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ รวมทั้งควรแบ่งเขตการใช้ที่ดินอย่างเป็นระบบเพื่อเป็นการลดปัญหาในความขัดแย้งในการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ

8. รูปแบบพาณิชยกรรมในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ ควรพัฒนากิจกรรมการพาณิชยกรรมเป็นการพาณิชยกรรมในชุมชนเมืองย่อยๆ เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ นอกจากนี้ควรแบ่งเขตการใช้ที่ดินอย่างเป็นระบบเพื่อพัฒนาเมืองให้รองรับการเติบโตของกิจกรรมการพาณิชยกรรมในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ

9. รูปแบบที่อยู่อาศัยในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพนั้น ภาครัฐและภาคเอกชนควรพัฒนาที่อยู่อาศัยในบริเวณนี้ โดยการพัฒนาที่อยู่อาศัยเป็นอาคารสูงเพื่อลดปัญหาชุมชนแออัดและแหล่งที่อยู่อาศัยที่มีความเสื่อมโทรมอันเกิดจากการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าและแหล่งการทำงานของท่าเรือกรุงเทพ นอกจากนี้ควรพัฒนาให้เกิดความสมดุลระหว่างที่อยู่อาศัยกับแหล่งงานให้มีความสอดคล้องกัน และตอบสนองความต้องการในด้านที่อยู่อาศัยของประชากรในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพว่ามีมากน้อยเพียงใดก่อนที่จะมีการดำเนินการพัฒนาที่อยู่อาศัย

10. ปัจจัยหรือเหตุผลที่มีความสำคัญที่ทำให้ผู้ประกอบการเลือกที่จะดำเนินกิจกรรมด้านการผลิตและการขนส่งสินค้าในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ คือ

(1) มีที่ตั้งอยู่ในบริเวณที่มีการคมนาคมและมีระบบการขนส่งสะดวก รวดเร็ว ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางรถไฟ รวมทั้งมีแรงงานรับจ้างเข้ามาทำงานภายในบริเวณนี้และใกล้เคียง

(2) ราคาที่ดินที่ไม่แพงมากในอดีต และกิจการอุตสาหกรรมได้ดำเนินการอยู่แล้วในอดีต ซึ่งทำให้เกิดการลงทุนในกิจกรรมอุตสาหกรรมการผลิตที่ไม่สูง

(3) มีโรงงานอุตสาหกรรมตั้งอยู่แล้วในบริเวณนี้ และต่อมาได้มีการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าให้มีประสิทธิภาพขึ้น เช่น การสร้างถนนวงแหวนอุตสาหกรรม การสร้างระบบทางด่วน รวมทั้งภาครัฐดำเนินการพัฒนาระบบการจราจรและการขนส่งให้มี

(4) การตั้งอยู่ใกล้กับอุตสาหกรรมการผลิตหรือรับสินค้าที่เป็นวัตถุดิบจากท่าเรือกรุงเทพ จึงทำให้เกิดความสะดวกและรวดเร็วและลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพไปยังโรงงานอุตสาหกรรม

การประเมินศักยภาพในการพัฒนาและการใช้ประโยชน์พื้นที่หลังท่าในอนาค

พื้นที่แนวหลังของเขตท่าเรือที่มีการขนส่งสินค้าต่อไปยังโรงงานอุตสาหกรรมที่อยู่ในบริเวณพื้นที่โดยรอบกรุงเทพมหานคร ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวส่วนใหญ่อยู่ในเขตอำเภอพระประแดง จังหวัด

สมุทรปราการ โดยรูปแบบการใช้ที่ดินภายในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพส่วนใหญ่เป็นการใช้ที่ดินเพื่อกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับคลังสินค้า เช่น ในบริเวณเขตคลองเตย เขตบางนา เขตพระโขนง และเขตยานนาวา ในส่วนของพื้นที่ในเขตอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการนั้น ส่วนใหญ่เป็นการใช้ที่ดินเพื่อกิจกรรมด้านการอุตสาหกรรมการผลิตและคลังสินค้า นอกจากนี้ จากการพัฒนาประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าระหว่างบริเวณท่าเรือกรุงเทพไปยังบริเวณโรงงานอุตสาหกรรมและคลังสินค้าในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ โดยการกำหนดและสร้างถนนวงแหวนอุตสาหกรรมและระบบทางด่วนขึ้นเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือกรุงเทพและโรงงานอุตสาหกรรมในบริเวณพื้นที่หลังท่าในบริเวณนี้ จึงทำให้เกิดความสะดวกในการขนส่งสินค้ามากขึ้น นอกจากนี้ผู้ประกอบการในกิจกรรมอุตสาหกรรมและการขนส่งยังมีความต้องการในการใช้ท่าเรือกรุงเทพในการเป็นพื้นที่ในการขนส่งสินค้าระหว่างโรงงานอุตสาหกรรมและท่าเรือ จึงทำให้ท่าเรือกรุงเทพมีแนวโน้มที่จะมีปริมาณสินค้าที่ผ่านหน้าท่าเรือกรุงเทพที่เพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้จากการที่ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังมีที่ตั้งที่อยู่ห่างไกลจากพื้นที่ที่เป็นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมการผลิตภายในบริเวณเขตกรุงเทพมหานคร จึงทำให้ผู้ประกอบการบางส่วนยังมีความต้องการใช้บริการในการขนส่งและขนถ่ายสินค้าในพื้นที่ของท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งจากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น จึงทำให้แนวโน้มของการใช้ที่ดินของท่าเรือกรุงเทพมีแนวโน้มที่จะพัฒนาให้เป็นพื้นที่สำหรับใช้ในการขนส่งสินค้าและรองรับการขนส่งสินค้าทางทะเลต่อไป

6.2. ข้อเสนอแนะในการพัฒนาพื้นที่

การวางแนวทางการพัฒนาการใช้ที่ดินของพื้นที่ในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่มีความสอดคล้องกับศักยภาพและแนวโน้มของการเติบโตของเมืองในอนาคต ผู้วิจัยจึงได้เสนอแนวทางการพัฒนาพื้นที่เอาไว้ในงานวิจัย ดังต่อไปนี้

6.2.1. แผนพัฒนาของภาครัฐและการท่าเรือแห่งประเทศไทยที่สนับสนุนและส่งเสริมท่าเรือกรุงเทพ

การกำหนดแนวทางการพัฒนาการใช้ที่ดินของเมืองในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ จากการศึกษาดังกล่าวพบว่าจากการที่ภาครัฐกำหนดให้ท่าเรือกรุงเทพลดปริมาณตู้สินค้าที่คอนเทนเนอร์ผ่านหน้าท่าไม่เกิน 1 ล้าน ที.อี.ยู. และต่อมากำหนดให้มีปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านหน้าท่าจำนวน 1.5 ล้าน ที.อี.ยู. ซึ่งนโยบายดังกล่าวทำให้มีปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านหน้าท่าเรือกรุงเทพเพิ่มมากขึ้นตามนโยบายและความต้องการของผู้ประกอบการในการขนส่งสินค้าและอุตสาหกรรมการผลิตที่ต้องการเข้ามาใช้บริการขอรับท่าเรือกรุงเทพในการรับสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพไปยังโรงงานและคลังสินค้าของตนต่อไป ดังนั้น ภาครัฐจึงควรกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ของท่าเรือกรุงเทพ โดยกำหนดแผนแม่บทในการพัฒนาเมืองในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ ดังต่อไปนี้

(1) การปรับปรุงและพัฒนาการใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยในบริเวณชุมชนแออัดให้มีสภาพแวดล้อมที่ดี โดยภาครัฐควรดำเนินการจัดรูปที่ดินภายในบริเวณนี้ให้อยู่ในรูปของตึกสูง โดยประสานขอความร่วมมือกับการเคหะแห่งชาติและการท่าเรือแห่งประเทศไทยในการดำเนินการพัฒนาที่อยู่อาศัยให้แก่ประชากรที่อยู่อาศัยในบริเวณนี้ เพื่อลดปัญหาที่อยู่อาศัยที่มีความเสื่อมโทรม และปรับปรุงสภาพแวดล้อมในบริเวณโดยรอบให้มีความน่าอยู่/ มีสภาพแวดล้อมที่ดี โดยใช้กฎหมายผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครเป็นตัวชี้้นำการพัฒนาในบริเวณนี้

(2) การพัฒนาย่านการพาณิชย์กรรมชุมชน โดยการปรับปรุงและพัฒนากิจกรรมการพาณิชย์กรรมที่เกี่ยวข้องและเกี่ยวเนื่องกับกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพและชุมชนเมืองในบริเวณโดยรอบ เช่น การปรับปรุงและพัฒนากิจกรรมการพาณิชย์กรรมในบริเวณท่าเรือกรุงเทพให้เป็นศูนย์กลางการค้าและการขนส่งที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร เช่น การส่งเสริมและพัฒนาให้เป็นธุรกิจการค้าปลีกและส่งสินค้าของเมืองกรุงเทพมหานคร การพัฒนารูปแบบตลาดท่าเรือกรุงเทพให้เป็นตลาดสำหรับการค้าขายเพื่อให้บริการแก่ชุมชนเมืองในบริเวณโดยรอบท่าเรือ รวมทั้งเป็นศูนย์กลางตลาดการค้าสำหรับให้บริการแก่ประชาชนในบริเวณใกล้เคียง โดยภาครัฐไม่ควรไปทำการไล่รื้อหรือย้ายตลาด แต่ภาครัฐและการท่าเรือแห่งประเทศไทยควรดำเนินการพัฒนาตลาดและย่านการพาณิชย์กรรมในบริเวณดังกล่าวให้เป็นย่านการพาณิชย์กรรมที่มีความทันสมัยและมีสภาพแวดล้อมที่ดี เป็นต้น

(3) การพัฒนาย่านอุตสาหกรรมและคลังสินค้า โดยการปรับปรุงและพัฒนา รูปแบบอุตสาหกรรมที่เกี่ยวกับท่าเรือกรุงเทพเกิดความต่อเนื่องกับกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพในด้านการขนส่งสินค้า โดยการพัฒนาและปรับปรุงระบบการขนส่งสินค้าให้เชื่อมโยงกัน รวมทั้งส่งเสริมการรวมกลุ่มอุตสาหกรรมการผลิตที่เกี่ยวข้องกันให้อยู่ในย่านเดียวกัน ทั้งนี้เพื่อลดต้นทุนและเวลาในการขนส่งวัตถุดิบและสินค้า นอกจากนี้ ภาครัฐและการท่าเรือแห่งประเทศไทยควรพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมภายในบริเวณนี้เป็นกลุ่มอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือกรุงเทพ เช่น การตั้งศูนย์กระจายสินค้าในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ รวมทั้งการส่งเสริมให้เกิดการตั้งอุตสาหกรรมที่ไร้ปัญหามลพิษอยู่ในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ ทั้งนี้เพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและลดปัญหาการจราจรในบริเวณอื่นๆ ของพื้นที่กรุงเทพมหานคร

(4) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ท่าเรือกรุงเทพควรประสานความร่วมมือกันหน่วยงานของภาครัฐ เช่น กรุงเทพมหานคร กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการปรับปรุงและพัฒนาาระบบการขนส่งสินค้าภายในบริเวณถนนทางรถไฟสายปากน้ำเก่าให้มีพื้นที่ถนนที่กว้างขึ้น เพื่อทำให้เกิดประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพไปสู่โรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ที่อยู่ในบริเวณอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ ทั้งนี้เพื่อลดปัญหาคอขวดที่เกิดจากการขนส่งสินค้าทางถนนโดยรถบรรทุก นอกจากนี้หน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรพัฒนาระบบทางด่วนสำหรับให้รถบรรทุกสินค้าสามารถใช้เส้นทางดังกล่าวในการบรรทุกสินค้าเพื่อขนส่งสินค้าที่มาจากท่าเรือกรุงเทพไปยังโรงงานอุตสาหกรรมได้อย่างสะดวก และ

รวดเร็ว นอกจากนั้นควรพัฒนาการเชื่อมโยงระหว่างทางด่วนหรือทางรถไฟสำหรับการขนส่งสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพไปยังย่านโรงงานอุตสาหกรรมได้อย่างสะดวก รวมทั้งยังช่วยลดปัญหาการจราจรอันเกิดจากการวิ่งของรถบรรทุกสินค้าภายในบริเวณนี้

(5) การส่งเสริมและสนับสนุนให้ท่าเรือกรุงเทพเพิ่มบทบาทในการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการในเขตกรุงเทพมหานครและบริเวณใกล้เคียง ทั้งนี้เพื่อลดต้นทุนและเวลาในการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการในเขตกรุงเทพมหานครและใกล้เคียง โดยกำหนดให้ผู้สินค้าผ่านหน้าท่าได้มากกว่า 1.5 ล้าน ที.อี.ยู. นอกจากนั้นควรกำหนดให้ท่าเรือกรุงเทพสามารถดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้น เช่น การขยายพื้นที่ลานวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ภายในบริเวณท่าเรือกรุงเทพและพื้นที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย, การให้ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าหรืออุตสาหกรรมเบาสามารถเข้ามาประกอบการในบริเวณท่าเรือกรุงเทพได้ เช่น อุตสาหกรรมอะไหล่และชิ้นส่วนรถยนต์, อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ กิจกรรมการขนส่งสินค้าและคลังสินค้า กิจกรรมที่เกี่ยวกับลานวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ เป็นต้น

(6) ภาครัฐและการท่าเรือแห่งประเทศไทยควรเพิ่มบทบาทของท่าเรือกรุงเทพให้เป็นท่าเรือในการขนส่งสินค้าในระดับประเทศ โดยการขยายพื้นที่สำหรับวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ รวมทั้งการส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ภายในบริเวณ โดยรอบท่าเรือกรุงเทพให้เป็นศูนย์กระจายสินค้าในเขตใจกลางเมือง นอกจากนี้การท่าเรือแห่งประเทศไทยควรทำการประสานงานกับการเคหะแห่งชาติและหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาที่อยู่อาศัย ดำเนินการวางแผนและพัฒนาที่อยู่อาศัยให้กับประชาชนที่บุกรุก โดยการพัฒนาที่อยู่อาศัยในรูปแบบของอาคารสูง

(7) การพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าของท่าเรือ โดยพัฒนาและปรับปรุงเส้นทางขนส่งสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพไปเชื่อมต่อกับทางด่วนสายอื่นๆ ทั้งนี้เพื่อทำให้เกิดความสะดวกของรถบรรทุกในการขนส่งสินค้าเข้าและออกจากท่าเรือกรุงเทพได้โดยไม่รบกวนเส้นทางจราจรในถนนสายหลักของเมืองในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ นอกจากนั้นการท่าเรือแห่งประเทศไทยควรวางแผนในการพัฒนาระบบการขนส่งร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบการขนส่ง เช่น การรถไฟแห่งประเทศไทยและสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เพื่อให้ปรับปรุงและพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟจากท่าเรือกรุงเทพไปยังย่านอุตสาหกรรมในบริเวณถนนปู่เจ้าสมิงพราย, บริเวณถนนพระรามที่ 3 และบริเวณต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการผลิต

(8) การพัฒนาพื้นที่ภายในบริเวณท่าเรือกรุงเทพให้เป็นเขตการค้าเสรี โดยเขตการค้าดังกล่าวสามารถขายสินค้าโดยไม่เสียภาษีแก่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมภายในเขตพื้นที่ โดยรอบท่าเรือกรุงเทพ ทั้งนี้เพื่อเป็นการจูงใจให้ผู้ประกอบการดังกล่าวเข้ามาดำเนินกิจกรรมอุตสาหกรรมการผลิตภายในบริเวณพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพให้เพิ่มมากขึ้น ซึ่งทำให้เกิดประโยชน์จากการรวมกลุ่มของอุตสาหกรรมการผลิตภายในพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพ

6.2.2. การกำหนดแผนพัฒนาเขตภายในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ

การกำหนดกำหนดแผนพัฒนาเขตภายในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ มีแนวทางการพัฒนาดังต่อไปนี้

(1) การวางผังเมืองเฉพาะในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ โดยกำหนดรูปแบบการใช้ที่ดินให้มีความชัดเจนเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาที่ชัดเจน รวมทั้งทำให้เกิดการพัฒนาและการใช้ที่ดินที่เป็นระเบียบ ซึ่งทำให้สามารถกำหนดแนวทางและแผนการพัฒนาเมืองเพื่อรองรับการเติบโตของเมืองต่อไปในอนาคต

(2) การกำหนดแผนในการพัฒนาพื้นที่ โดยแบ่งบริเวณที่ต้องการพัฒนาออกเป็นกลุ่มๆ เพื่อทำให้เกิดแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ที่มีความชัดเจน และสามารถกำหนดนโยบายในการพัฒนาและการควบคุมการพัฒนาพื้นที่ในย่านต่างๆ ได้ในอนาคต

(3) การปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสินค้า เช่น การพัฒนาและปรับปรุงเส้นทางทางถนนในบริเวณท่าเรือกรุงเทพกับโรงงานอุตสาหกรรมการผลิตในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ เพื่อให้การขนส่งสินค้าสามารถดำเนินการได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว นอกจากนี้ ควรวางแผนในการแยกเส้นทางขนส่งสินค้าออกจากเส้นทางเดินทางของประชาชนในชุมชนเมืองออกจากกัน ทั้งนี้เพื่อลดปัญหาการจราจรที่เกิดจากการขนส่งสินค้านี้ระหว่างท่าเรือกรุงเทพกับโรงงานอุตสาหกรรม

6.2.3 การกำหนดมาตรการในการควบคุมการพัฒนา

เพื่อให้การพัฒนาเมืองในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพสามารถบรรลุผลสำเร็จ กำหนดไว้แผนการพัฒนาเมืองและสามารถที่จะปฏิบัติได้จริง รวมทั้งเป็นการป้องกันปัญหาความขัดแย้งการใช้ประโยชน์ที่ดินจากการพัฒนาเมืองต่อไป รวมทั้งเป็นการควบคุมการพัฒนาของภาคเอกชน ภาคอุตสาหกรรม และภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพให้มีความสอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาของภาครัฐ โดยแนวทางการควบคุมและพัฒนานั้นประกอบด้วย

มาตรการทางกฎหมาย

มาตรการการควบคุมทางกฎหมาย ได้แก่ กฎหมายผังเมืองรวม กฎหมายควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 และข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องควบคุมอาคาร 2544 โดยมาตรการดังกล่าวควรนำมาใช้ร่วมกันเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติได้จริงในอนาคต

- กฎหมายผังเมือง โดยการใช้กฎหมายตามอำนาจพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 (ฉบับที่ 3) ในการจัดทำผังเมืองรวมและผังเมืองเฉพาะ ในบริเวณพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพ เพื่อควบคุมกิจกรรมการใช้ที่ดินของประชาชนและผู้ประกอบการอุตสาหกรรม รวมทั้งกฎหมายผังเมืองรวมดังกล่าวควรกำหนดแนวทางการพัฒนาให้มีความชัดเจน กำหนดการพัฒนาถนนสายหลักและถนนสายรอง รวมทั้งการเสนอแนะการพัฒนาเส้นทางในการขนส่งสินค้า ทั้งนี้เพื่อให้ภาครัฐสามารถกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการภายในพื้นที่ได้อย่าง

ชัดเจน โดยเฉพาะพื้นที่ย่านอุตสาหกรรมการผลิตในอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ และย่านคลังสินค้าในบริเวณเขตบางนาและเขตยานนาวา รวมทั้งการกำหนดมาตรการในการควบคุมกิจกรรมอาจจะเป็นอันตรายต่อสภาพแวดล้อม โดยกำหนดระยะห่างจากชุมชนเมือง ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยของประชาชนภายในพื้นที่ นอกจากนั้นควรกำหนดพื้นที่เวนคืนในบริเวณคลังสินค้าอันตรายในบริเวณคลังน้ำมันซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ เพื่อให้ประชาชนในบริเวณดังกล่าวอยู่ได้อย่างปลอดภัยในพื้นที่ที่ห่างจากคลังสินค้าอันตราย

นอกจากนั้นกำหนดมาตรการในการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในบริเวณดังกล่าว เพื่อเป็นกรอบชี้แนะการพัฒนาเพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติ ซึ่งมาตรการดังกล่าวได้แก่ การกำหนดความหนาแน่นในการพัฒนาเมือง โดยกำหนดออกมาในรูปแบบผังการใช้ที่ดิน เช่น พื้นที่สีม่วง พื้นที่สีแดง พื้นที่สีเหลือง เป็นต้น รวมทั้งควรมีการกำหนดข้อกำหนดในการพัฒนาเฉพาะพื้นที่ตามสภาพแวดล้อมทางกายภาพของเมืองในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ

- กฎหมายควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 และข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง การควบคุมอาคาร 2544 โดยการกำหนดให้พื้นที่ในแต่ละพื้นที่ปฏิบัติตามในเรื่องการควบคุมการก่อสร้างอาคาร การกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างและตัดแปลง การใช้ หรือการเปลี่ยนแปลงการใช้อาคารบางชนิด หรือบางประเภทที่ได้ใช้เฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องควบคุมอาคาร 2544 ตามที่หน่วยงานของรัฐและกรุงเทพมหานครได้กำหนดไว้ โดยอาจจะนำข้อบัญญัติของกฎหมายทั้ง 2 มาประยุกต์ใช้กับพื้นที่ในแต่ละพื้นที่ในบริเวณที่กำหนดเอาไว้ในผังเมืองรวมและผังเมืองเฉพาะเพื่อกำหนดกรอบในการปลูกสร้างอาคารและสิ่งปกคลุมผืนดิน ทั้งนี้ควบคุมและการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ในบริเวณ โดยรอบท่าเรือกรุงเทพเพื่อให้เกิดการพัฒนาไปในทิศทางที่มีความเหมาะสม ทั้งนี้เพื่อสนับสนุนและควบคุมกิจกรรมต่างๆ ที่อาจทำให้เกิดความความขัดแย้งในการใช้ที่ดินภายในพื้นที่ของกรุงเทพมหานครและจังหวัดสมุทรปราการ รวมทั้งการดำเนินการพัฒนาพื้นที่เฉพาะเพื่อพัฒนากิจกรรมด้านการขนส่งสินค้าและอุตสาหกรรมการผลิตของเมืองในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ โดยการบังคับใช้จำเป็นต้องมีการกำหนดมาตรการ, การส่งเสริมและการควบคุมการใช้อาคารให้มีความเหมาะสมกับพื้นที่ในบริเวณที่ผังเมืองเมืองรวมและผังเมืองเฉพาะที่ได้กำหนดการพัฒนาและการใช้ที่ดินในอนาคต โดยกำหนดรูปแบบอาคารและการก่อสร้างจุดถอยร่นของอาคารให้มีความสอดคล้องกับผังเมืองรวมที่กำหนด เช่น

1. การอนุญาตให้สร้างตึกสูงเพื่อการอยู่อาศัยในบริเวณถนนสุขุมวิท เพื่อเป็นพื้นที่สำหรับการอยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นสูง และอยู่ในบริเวณที่มีการขนส่งที่สะดวก
2. การกำหนดและอนุญาตให้สร้างที่อยู่อาศัยในรูปของบ้านเดี่ยวในบริเวณเขตบางนาและเขตพระโขนง

3. การห้ามก่อสร้างที่อยู่อาศัยหรืออาคารที่มีลักษณะถาวรในบริเวณพื้นที่ของถนนวงแหวนอุตสาหกรรม และในบริเวณคลังสินค้า เพื่อป้องกันประชาชนที่อาจจะได้รับผลกระทบจากปัญหาของสิ่งแวดล้อมในบริเวณดังกล่าว

6.3. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

ในการศึกษาผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบ ได้กำหนดกรอบพื้นที่ในการศึกษา โดยพิจารณาพื้นที่ที่อยู่ในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งผู้วิจัยได้ศึกษาตามเขตการปกครองของกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความสะดวกในการเก็บรวบรวมข้อมูลและการศึกษาถึงผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบ และในทางปฏิบัติการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นไปด้วยความยากลำบากทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ ประกอบกับได้ทำการลงสำรวจพื้นที่จริงเพื่อทำให้ทราบถึงผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพที่มีผลต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบ จึงทำให้ผู้วิจัยทราบถึงแนวโน้มของการพัฒนาด้านการขนส่งในด้านสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพไปยังโรงงานอุตสาหกรรมในบริเวณโดยรอบ ทั้งนี้เพื่อกำหนดกรอบพื้นที่ในการศึกษาผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพ ดังนั้น สำหรับผู้ที่ จะทำการศึกษาในครั้งต่อไปนั้น จำเป็นที่จะต้องพิจารณาถึงประเด็นในการเก็บรวบรวมข้อมูลในการพัฒนาอุตสาหกรรมในบริเวณอื่นๆ นอกเหนือจากบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ เช่น การศึกษาการขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรมในบริเวณถนนเทพารักษ์ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีการดำเนินกิจกรรมอุตสาหกรรมการผลิตที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าของท่าเรือกรุงเทพ และนอกจากนั้นควรทำการสำรวจพื้นที่โดยละเอียดเพื่อทำให้ทราบถึงผลกระทบจากการพัฒนาการขนส่งสินค้าที่มีผลต่อการพัฒนาเมืองควบคู่ไปด้วย