

## บทที่ 4 สภาพทั่วไปของพื้นที่ในการศึกษา

การศึกษาข้อมูลพื้นฐานทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม ของพื้นที่ในการศึกษานั้น ถือว่าเป็นการศึกษาในภาพรวมที่สำคัญของงานวิจัย เพื่อที่จะกำหนดแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ต่อไปในอนาคตได้ตรงตามความต้องการของพื้นที่ เป็นไปตามความเหมาะสมและความต้องการของประชากรภายในพื้นที่ และสอดคล้องกับนโยบายและแนวทางในการพัฒนาเมืองและการขนส่งที่ภาครัฐและการทำเรื่องแห่งประเทศไทยต้องการต่อไป

### 4.1. ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ที่ศึกษา

#### 4.4.1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน ตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1)

จากการศึกษาของสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร การใช้ที่ดินในบริเวณกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย การใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรม การพักอาศัย อุตสาหกรรม และเกษตรกรรม โดยเฉพาะใน ส่วนของการพักอาศัย ซึ่งในระยะหลังได้มีการพัฒนาเป็นอย่างมากโดยภาคเอกชน ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้ (ที่มา : สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร. ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1 : 2542)

#### ที่อยู่อาศัย

การกระจายตัวและการพัฒนาที่อยู่อาศัยในกรุงเทพมหานคร ตามลักษณะของการแบ่งพื้นที่ออกเป็นเมืองชั้นใน เขตต่อเมือง และเขตชานเมือง ทางสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานครได้สรุปรูปแบบการใช้ที่ดินของพื้นที่ที่ศึกษาได้ดังนี้ (ที่มา : สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร)

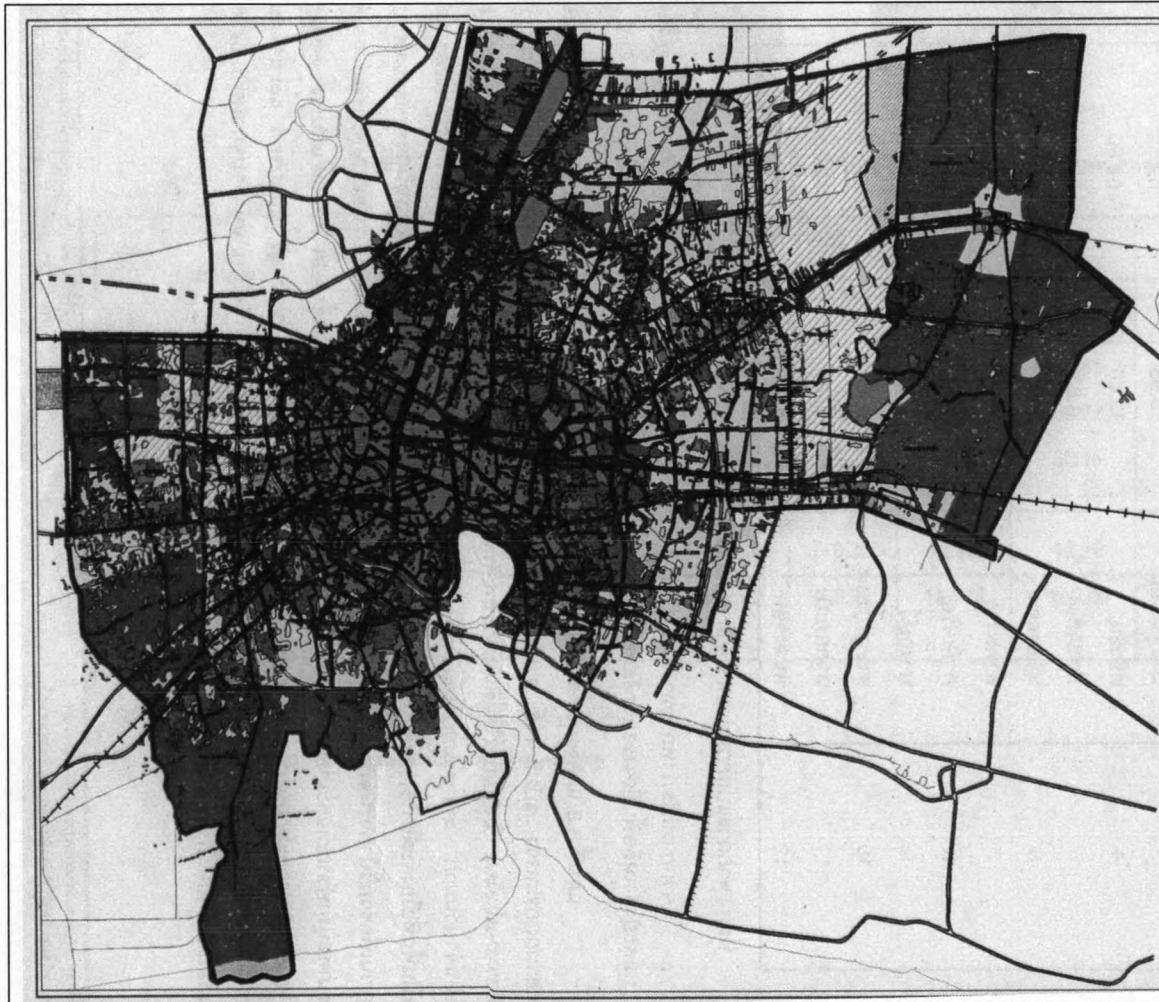
1. เขตเมืองชั้นใน โดยที่อยู่อาศัยในเขตเมืองชั้นในของกรุงเทพมหานครมีลักษณะที่สำคัญ คือ ที่อยู่อาศัยในเขตย่านธุรกิจการค้า สำนักงาน และการบริการ ซึ่งได้แก่ เขตคลองเตย
2. เขตต่อเมือง ที่อยู่อาศัยในเขตต่อเมืองของกรุงเทพมหานคร มีลักษณะที่สำคัญ คือ ที่อยู่อาศัยในลักษณะชุมชนเมืองใหญ่ ซึ่งประกอบด้วย ศูนย์การค้า สำนักงานธุรกิจ สถาบันราชการ และมีบริการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่สมบูรณ์ ซึ่งได้แก่ เขตพระโขนง

#### อุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมการผลิตยังคงเป็นฐานทางเศรษฐกิจที่สำคัญอย่างหนึ่งของกรุงเทพมหานคร และจากการศึกษาของสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร พบว่า โรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่ที่ศึกษาส่วนใหญ่จะอยู่ใกล้แม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งโรงงานดังกล่าวเหล่านี้ได้มีการตั้งถิ่นฐานมาแต่ดั้งเดิมและมักอยู่ร่วมกัน




กับการใช้ที่ดินประเภทคลังสินค้า โดยแนวเส้นทางที่เป็นที่ตั้งของโรงงานและคลังสินค้าที่สามารถเห็นได้อย่างเด่นชัด คือ ถนนพระรามที่ 3 (ที่มา : สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร)















เมื่อพิจารณาการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม และ โครงข่ายการคมนาคมการขนส่งในอนาคตแล้ว จะเห็นได้ว่าพื้นที่ทางตอนใต้ของกรุงเทพมหานครต่อไปจะมีระบบโครงข่ายถนนสายหลักตัดผ่านเชื่อมโยงย่านอุตสาหกรรมเข้าด้วยกัน มีถนนวงแหวนสายนอกที่ตัดผ่านในเขตบางขุนเทียน เขตราชบุรีบูรณะ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาไปยังแหล่งอุตสาหกรรมที่สำคัญ คือ พระประแดง ถนนปู่เจ้าสมิงพราย จังหวัดสมุทรปราการ นอกจากนั้นทางด่วนพิเศษและโครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรมจะช่วยให้การขนส่งการผลิตจากโรงงานไปสู่ท่าเรือกรุงเทพมีความสะดวกยิ่งขึ้น ดังนั้นจึงน่าจะส่งผลต่อการขยายตัวของโรงงานในอนาคต ดังนั้น กรุงเทพมหานครจึงควรมีมาตรการในการควบคุมการใช้ที่ดินเพื่อมิให้เกิดปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อมต่อการใช้ที่ดินที่กำหนดให้เป็นย่านที่อยู่อาศัย (ที่มา : สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร. ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1)



แผนที่ที่ 4.1 : ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1)

**สัญลักษณ์ :**

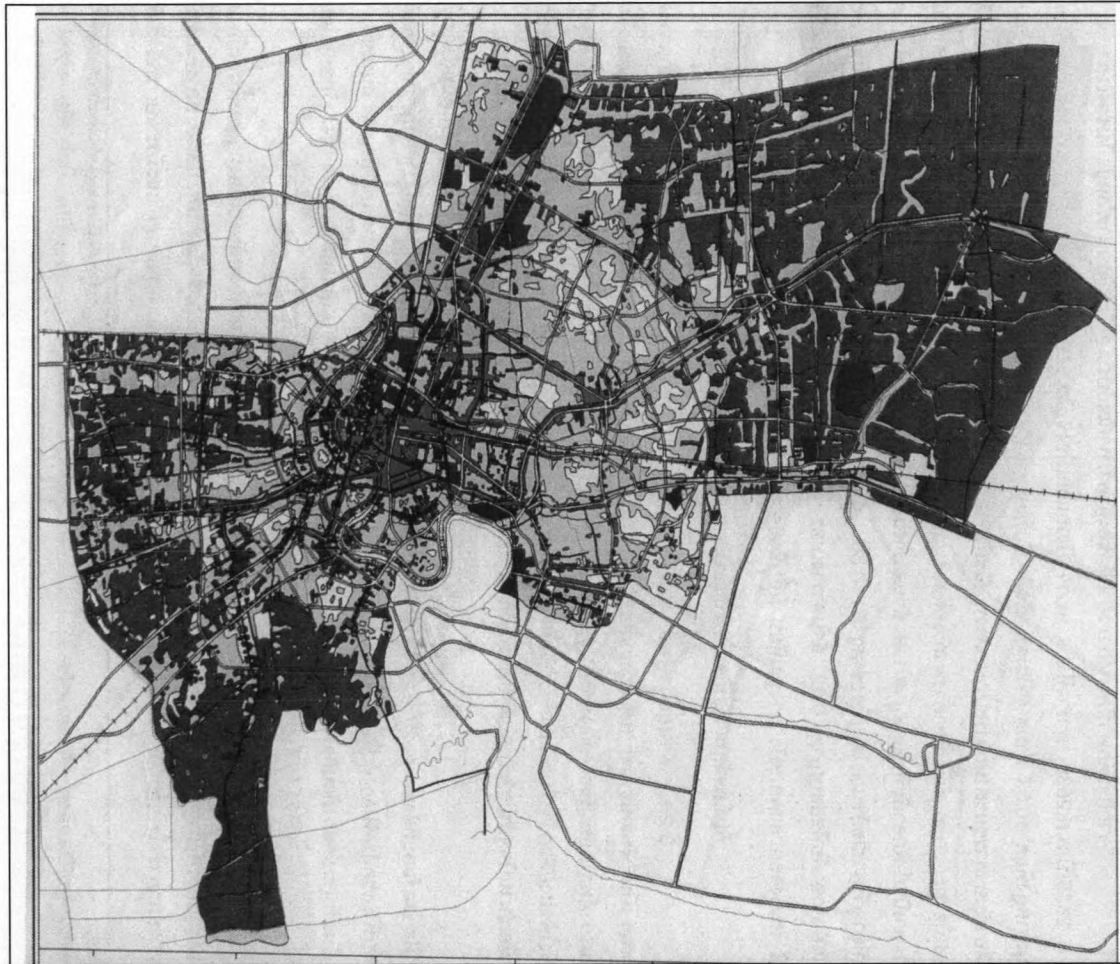
-  ปี พ.ศ. 2530
-  ปี พ.ศ. 2536
-  ปี พ.ศ. 2538

-  ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
-  ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
-  ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
-  ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม
-  ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า
-  ที่ดินประเภทคลังสินค้า
-  ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ
-  ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม
-  ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม
-  ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา
-  ที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม
-  ที่ดินประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย
-  ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา
-  ที่ดินประเภทสถาบันราชการ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร













ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ที่ 4.2 : การใช้ประโยชน์ที่ดินของ กรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2539

**สัญลักษณ์**

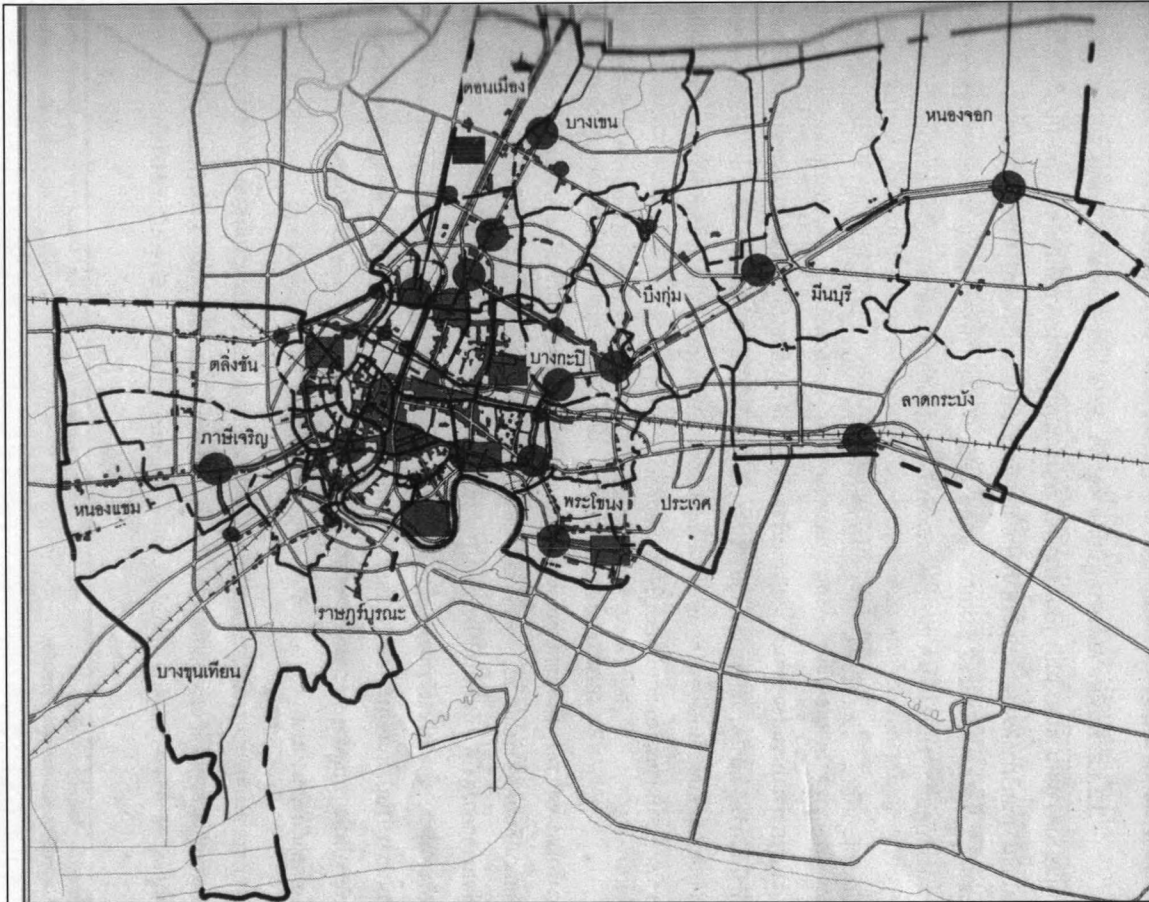
-  ที่อยู่อาศัย
-  พาณิชยกรรม
-  อุตสาหกรรม
-  คลังสินค้า
-  สถาบันราชการ
-  สถาบันศาสนา
-  สถาบันการศึกษา
-  พื้นที่นันทนาการ
-  พื้นที่เกษตรกรรม
-  พื้นที่โล่งว่าง

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร







ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





แผนที่ที่ 4.3 : พื้นที่พาณิชย์กรรมและศูนย์ชุมชน  
ในเขตกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2539

**สัญลักษณ์ :**

-  พื้นที่เศรษฐกิจใหม่
-  ศูนย์ราชการ
-  ศูนย์ชุมชน
-  พื้นที่พาณิชย์กรรม

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

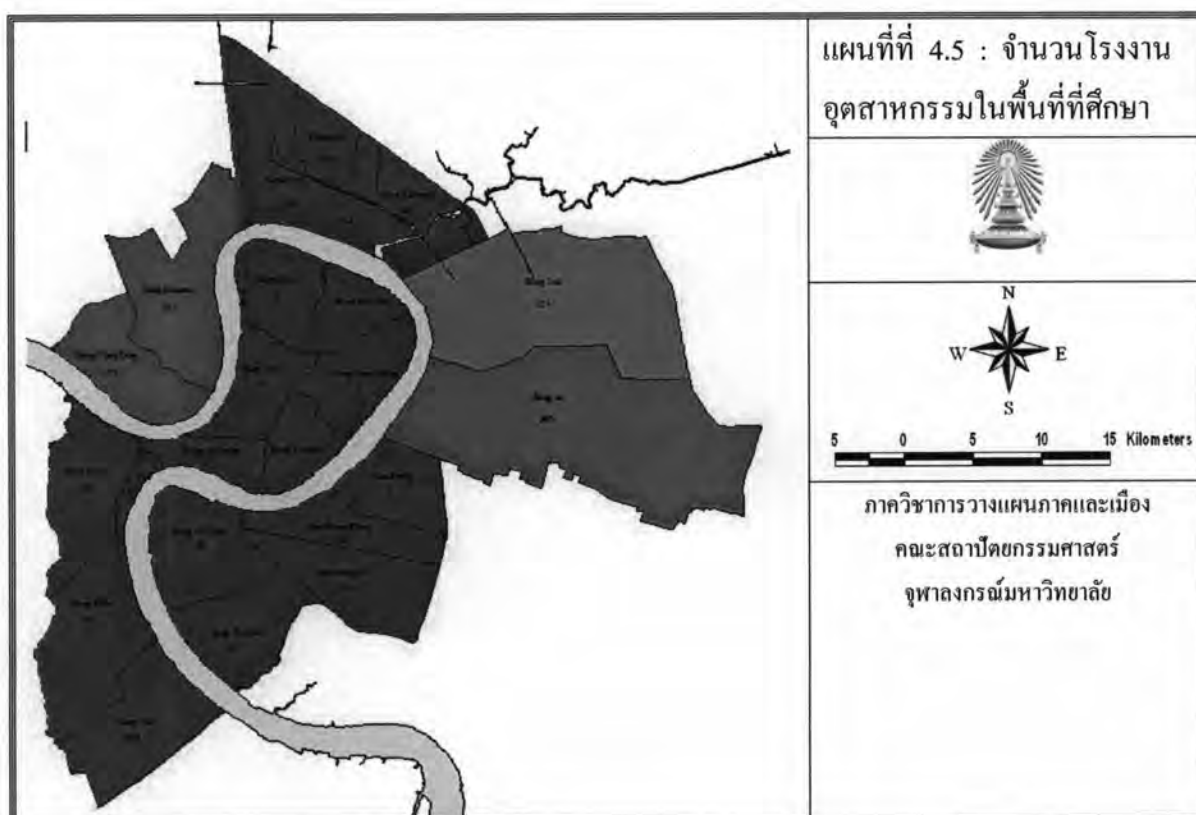


ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



#### 4.2. อุตสาหกรรมของพื้นที่ที่ศึกษา

ข้อมูลของกรมโรงงานอุตสาหกรรม ณ ปี 2549 แสดงจำนวนอุตสาหกรรมในเขตพื้นที่ที่ศึกษา ซึ่งมีการดำเนินกิจกรรมด้านอุตสาหกรรมจำนวน 3,290 แห่ง โดยพื้นที่อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการมีโรงงานอุตสาหกรรมมากที่สุด คือ มีจำนวน 1,411 แห่ง รองลงมาคือพื้นที่ เขตยานนาวา มีจำนวน 720 แห่ง ส่วนพื้นที่ที่มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมน้อยที่สุดคือพื้นที่เขตพระโขนง ซึ่งมีโรงงานอุตสาหกรรมตั้งอยู่จำนวน 324 แห่ง ซึ่งจากภาพในแผนที่ที่ 1 แสดงให้เห็นว่า ที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่ที่ศึกษาอยู่ใกล้กับบริเวณอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ เป็นส่วนใหญ่ ทั้งนี้เป็นเพราะพื้นที่บริเวณดังกล่าวมีความสะดวกในการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบเพื่อใช้ในการผลิตสินค้าจากบริเวณท่าเรือกรุงเทพฯ ไปยังแหล่งอุตสาหกรรมในบริเวณจังหวัดสมุทรปราการ นอกจากนี้จากการที่พื้นที่ในบริเวณอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ มีพื้นที่ที่อยู่ใกล้กับปากแม่น้ำเจ้าพระยาจึงทำให้เกิดความสะดวกในการขนส่งสินค้าที่มาจากต่างประเทศเข้าไปยังโรงงานอุตสาหกรรมโดยตรง โดยเรือขนถ่ายสินค้าบางส่วนไม่จำเป็นต้องขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือกรุงเทพฯ แล้วจึงทำการกระจายสินค้ามายังโรงงานในบริเวณอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ



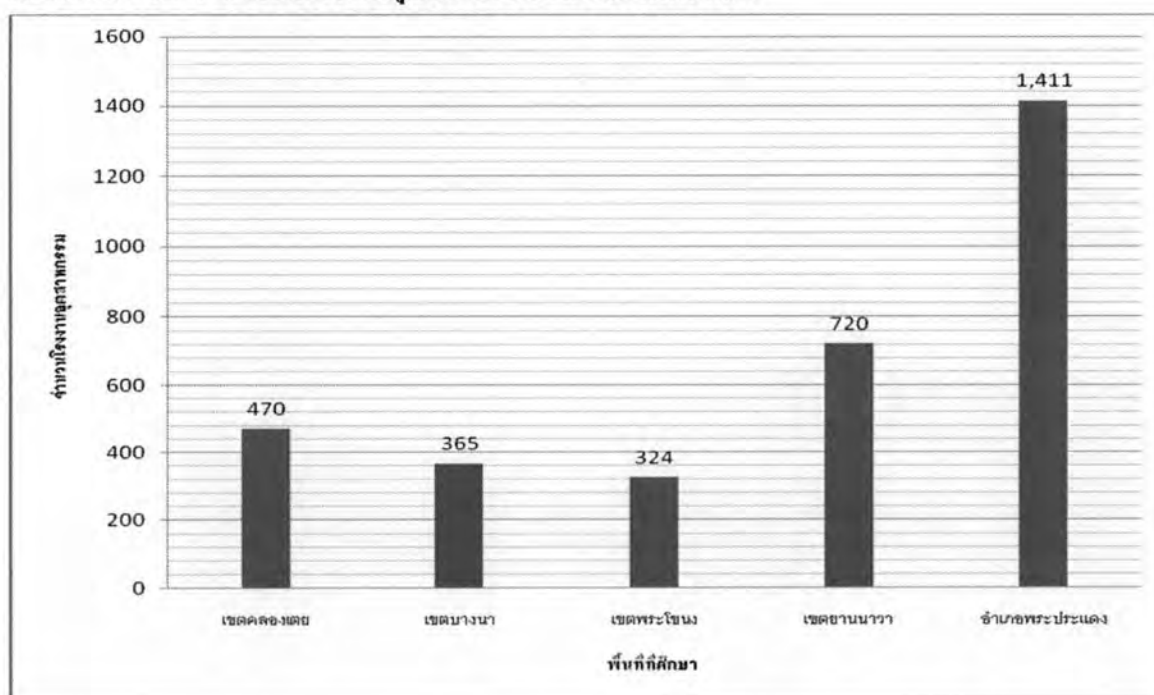
ตารางที่ 4.1 : จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่ที่ศึกษา

ลำดับ	พื้นที่	จำนวนโรงงานอุตสาหกรรม
1.	เขตคลองเตย	470
	- แขวงคลองเตย	136
	- แขวงคลองตัน	166
	- แขวงพระโขนง	168
2.	เขตบางนา	365
	- แขวงบางนา	365
3.	เขตพระโขนง	324
	- แขวงบางจาก	324
4.	เขตยานนาวา	720
	- แขวงช่องนนทรี	347
	- แขวงบางโพงพาง	373
5.	อำเภอพระประแดง	1,411
	- ตำบลบางหญ้าแพรก	69
	- ตำบลบางยอ	11
	- ตำบลบางกะเจ้า	0
	- ตำบลบางน้ำผึ้ง	1
	- ตำบลบางกระสอบ	0
	- ตำบลบางกอบัว	5
	- ตำบลทรงคนอง	5
	- ตำบลบางหัวเสือ	23
	- ตำบลสำโรงใต้	313
	- ตำบลสำโรง	71
	- ตำบลสำโรงกลาง	122
	- ตำบลบางพิง	193
	- ตำบลบางจาก	299
	- ตำบลบางครุ	295
	- ตำบลตลาด	4

ที่มา : กรมโรงงานอุตสาหกรรม



แผนภาพที่ 4.1 : จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมภายในพื้นที่ที่ศึกษา



### 4.3. ท่าเรือกรุงเทพ

#### 4.3.1 ลักษณะทั่วไปของท่าเรือกรุงเทพ

ท่าเรือกรุงเทพตั้งอยู่ระหว่างหลักกิโลเมตรที่ +26.5 ถึง +28.5 บนฝั่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยา เขตคลองเตย ปากคลองพระโขนง กรุงเทพมหานคร และท่าเรือกรุงเทพนี้มีระบบเชื่อมโยงการจราจรที่สามารถติดต่อขนส่งสินค้าไปยังภูมิภาคต่างๆ ของประเทศและประเทศเพื่อนบ้านโดยสะดวก ด้วยระบบถนน ทางด่วน ทางหลวง และทางรถไฟ ท่าเรือกรุงเทพได้จัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก ดังนี้ (ที่มา : [www.bkp.port.go.th](http://www.bkp.port.go.th))

**ทางบก** ได้แก่ เขตพื้นที่ที่เป็นกรรมสิทธิ์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ณ ท่าเรือกรุงเทพ มีพื้นที่ประมาณ 2,350 ไร่ โดยแบ่งออกเป็น การใช้พื้นที่เป็นเขตเรือศุลกากรในกิจการท่าเรือประมาณ 850 ไร่ นอกเขตเรือศุลกากรในกิจการท่าเรือ ประมาณ 125 ไร่ พื้นที่สำรองเพื่อการขยายงานในอนาคต 72 ไร่ พื้นที่ให้เช่า ชุมชนที่อยู่อาศัย และทางสัญจรประมาณ 1,300 ไร่

**ทางน้ำ** มีอาณาเขตการเชื่อมต่อตั้งแต่สะพานพุทธยอดฟ้าฯ ตลอดไปถึงร่องน้ำสันดอนจนถึงหลักกิโลเมตรที่ -18 รวมเป็นระยะทางน้ำทั้งหมด 66 กิโลเมตร การท่าเรือแห่งประเทศไทยรับผิดชอบและดำเนินการขุดลอกเพื่อรักษาสภาพความลึกของร่องน้ำในการเดินเรือ และบริเวณหน้าท่าเทียบเรือให้อยู่ในระดับ 8.5 และ 10.72 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลางตามลำดับ และมีการติดตั้งเครื่องหมายช่วยการเดินเรือเพื่อให้เรือสินค้าที่จะเข้ามาใช้บริการในพื้นที่บริเวณท่าเรือกรุงเทพผ่านเข้าออกโดยปลอดภัย

การเทียบท่า จากการที่ท่าเรือกรุงเทพมีข้อจำกัดด้านร่องน้ำ ทำให้เรือที่จะผ่านเข้ามายังท่าเรือกรุงเทพ หรือที่จอดเรือของท่าเรือกรุงเทพจะต้องมีขนาดไม่เกิน 12,000 เดคเวทตัน มีความยาวไม่เกิน 172 เมตร และกินน้ำลึกไม่เกิน 8.2 เมตร

สิ่งอำนวยความสะดวกในการเทียบท่าเรือกรุงเทพ โดยท่าเรือกรุงเทพได้ดำเนินการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานเพื่อให้บริการเรือในการเทียบท่าได้รับความสะดวกและปลอดภัย เช่น เรือลากจูง เรือรับเชือก ท่าเทียบเรือ และเครื่องมือทุ่นแรงที่มีความเหมาะสมกับงานแต่ละประเภท เป็นต้น

ตารางที่ 4.2 : พื้นที่วางสินค้าของท่าเรือกรุงเทพ

พื้นที่วางสินค้า	พื้นที่ (ตารางเมตร)			
	ภายในโรงพักสินค้า	ภายนอกโรงพักสินค้า	ลานวางตู้สินค้า	รวม
โรงพักสินค้า (1 – 8)	37,120	59,553	-	96,673
โรงพักสินค้า (9, 11, 13 – 17)	46,738	43,674	40,890	131,302
โรงพักสินค้าเสริม (4 – 5)	4,000	-	-	4,000
ลานบรรจุตู้สินค้า	-	-	2,342 ที่ีอยู่	2,342 ที่ีอยู่
ลานตู้สินค้าเปล่า	-	-	8,392 ที่ีอยู่	8,392 ที่ีอยู่
คลังสินค้าผ่านแดน	7,800	4,584	13,740	26,124
คลังสินค้าทัณฑ์บน (1)	6,434	-	-	6,434
คลังสินค้าทัณฑ์บน (2)	3,120	-	-	3,120
คลังสินค้าตกค้าง	8,955	1,120	-	10,075
คลังสินค้ารถยนต์	1,000	6,870	-	7,870
คลังสินค้าอันตราย				
-สินค้าอันตราย	967	-	16,912	17,879
-ปอ ฝ้าย นุ่น	2,104	-	3,156	5,260
ลานตู้สินค้า Terminal 1	-	-	98,600	98,600
ลานตู้สินค้า Terminal 2	-	-	49,000	49,000

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย ([www.port.co.th](http://www.port.co.th))

เรือเดินทะเลระหว่างประเทศต้องผ่านสันดอนแม่น้ำเจ้าพระยา โดยผ่านร่องน้ำซึ่งมีความยาว 18 กิโลเมตร ร่องน้ำนี้ได้รับการขุดลอกโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ตลอดเวลา ให้มีความลึกประมาณ 8.5 เมตร มีความกว้างประมาณ 100 เมตร ในส่วนตรงและ 250 เมตร ใน

ส่วนโค้ง คังนั้นจึงเป็นข้อจำกัดของเรือเดินสมุทร ในด้านการกินน้ำลึกของเรือ ขนาดของเรือในการเดินทาง เข้า – ออก ประสิทธิภาพของการบริการในเวลากำหนดขบวนถ่ายสินค้า และชนิดของสินค้า เรือที่ใช้บริการอยู่ในปัจจุบันส่วนมากเป็นเรือเดินทะเลที่มีขนาดเล็กประเภทเรือสินค้าทั่วไป เรือสินค้าเทกอง และเรือสินค้าคอนเทนเนอร์ สำหรับสินค้าคอนเทนเนอร์ที่มีต้นทางที่กรุงเทพมหานคร จะไปทำการถ่ายลำที่ท่าเรือสิงคโปร์และฮ่องกงเป็นส่วนใหญ่ มีเพียงส่วนน้อยที่เป็นการขนส่งในระหว่างภูมิภาคเอเชียที่มีระยะในการเดินทางที่สั้น โดยรัฐบาลได้กำหนดเป็นนโยบายที่จะพัฒนาให้ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังเป็นท่าเรือหลักของประเทศ เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จึงทำให้มีการจำกัดปริมาณสินค้าคอนเทนเนอร์ที่ทำเรือเอกชนที่ได้รับการอนุญาตให้มีการขนถ่ายสินค้าคอนเทนเนอร์ในแม่น้ำเจ้าพระยาได้ไม่เกินปีละ 1 ล้านทีอียู

#### 4.3.2. ปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพ

ในส่วนของปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพนั้น จากตารางที่ 12 พบว่า ปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพมีแนวโน้มที่จะมีการขยายตัวเพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่าภาครัฐจะมีนโยบายในการลดปริมาณสินค้าให้ผ่านที่ท่าเรือกรุงเทพได้ไม่เกินปีละ 1 ล้าน ที.อี.ยู. ก็ตาม แต่เมื่อดูจากสถิติพบว่าปริมาณสินค้านั้นก็มีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มมากขึ้นตามความต้องการของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตที่อยู่ในบริเวณเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดสมุทรปราการ ทั้งนี้เนื่องจากในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพมีอุตสาหกรรมการผลิตตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก ดังที่แสดงในหัวข้อที่ 4.2 เรื่องอุตสาหกรรมของพื้นที่ที่ศึกษา ซึ่งกิจกรรมอุตสาหกรรมดังกล่าวยังมีความต้องการใช้บริการที่ท่าเรือกรุงเทพด้วยเหตุผลของต้นทุนและเวลาที่ใช้ในการเดินทางของสินค้าที่มาจากท่าเรือกรุงเทพไปยังบริเวณโรงงานอุตสาหกรรมการผลิตในบริเวณพื้นที่ที่ศึกษา ดังตารางที่ 12 และกราฟที่ 1

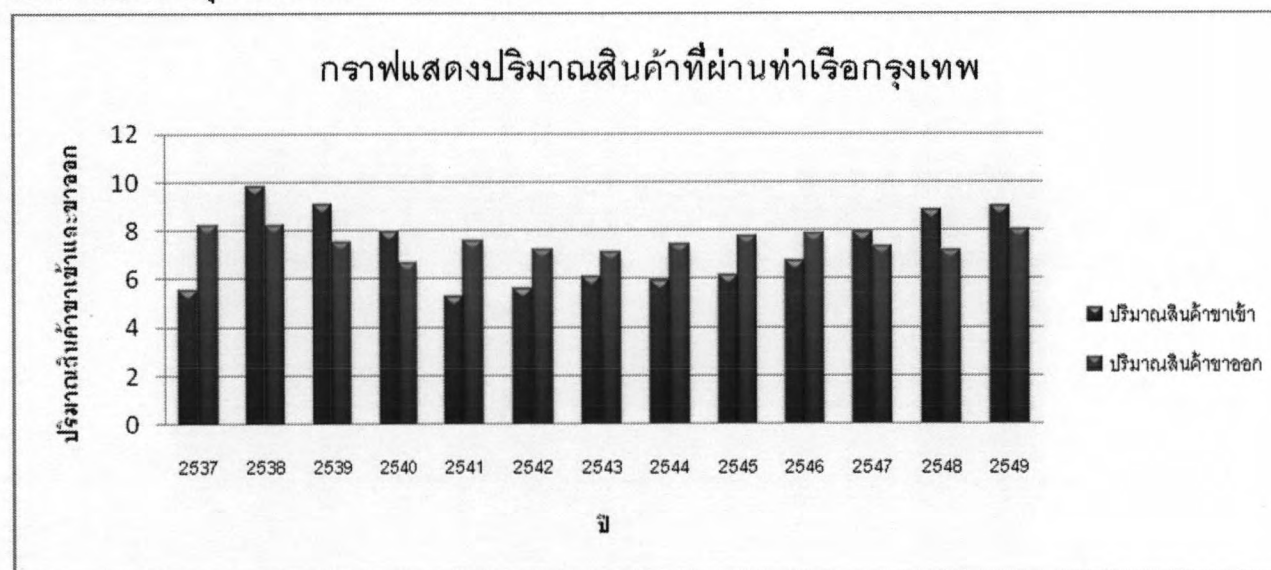
ตารางที่ 4.3 : ปริมาณสินค้าที่ผ่านหน้าท่าเรือกรุงเทพในระหว่างปี 2537 – 2549

หน่วย : 1 ล้าน ที.อี.ยู.

ปี	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549
ปริมาณสินค้าขาเข้า	5.578	9.88	9.114	8.004	5.318	5.621	6.111	5.919	6.186	6.735	7.947	8.852	8.985
ปริมาณสินค้าขาออก	8.227	8.28	7.581	6.697	7.606	7.224	7.137	7.44	7.779	7.891	7.357	7.18	8.044
รวมปริมาณสินค้า	13.805	18.16	16.695	14.701	12.924	12.845	13.248	13.359	13.965	14.626	15.304	16.032	17.029

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย

แผนภาพที่ 4.2 : ปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพระหว่างปี 2537 – 2549



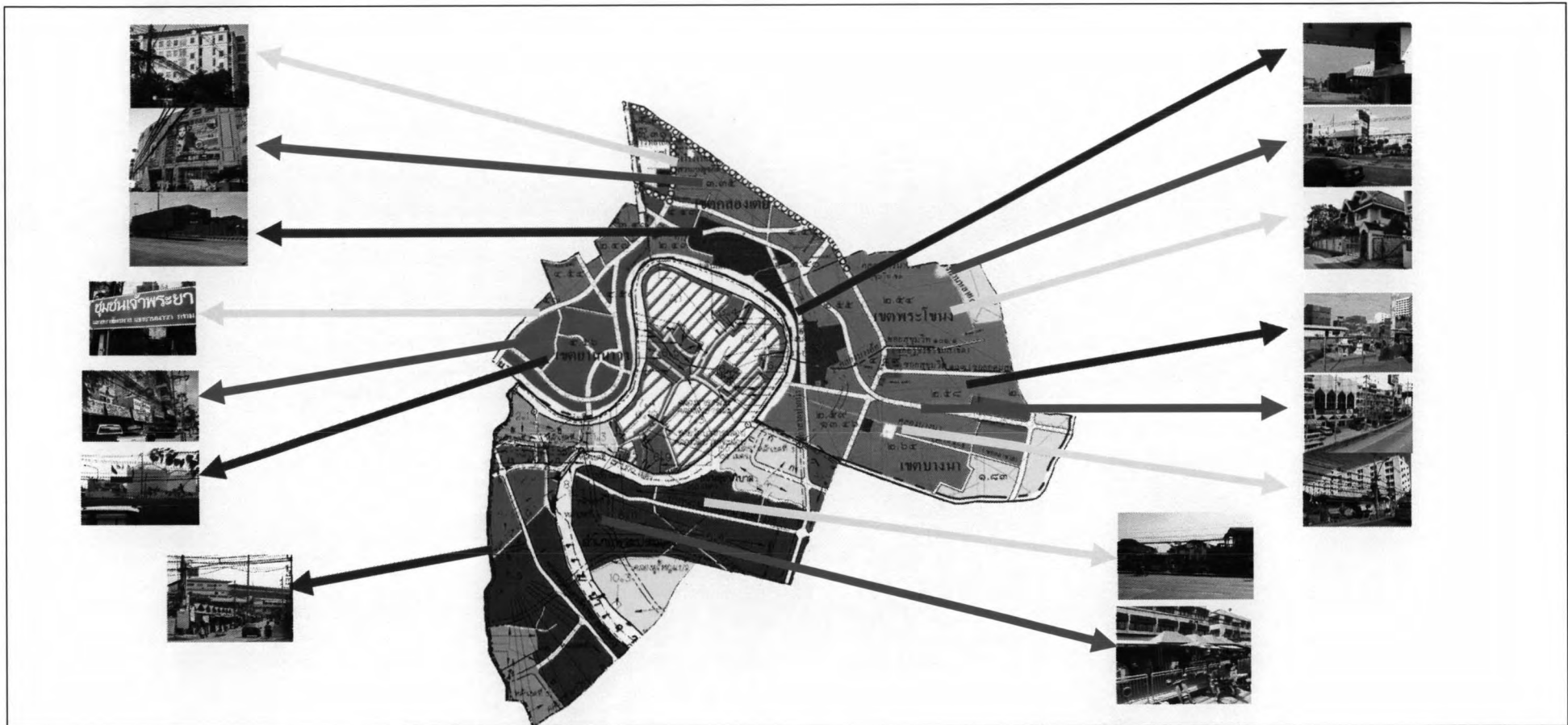


#### 4.4. การดำเนินการสำรวจพื้นที่ที่ศึกษา

ในการดำเนินการสำรวจพื้นที่ที่ศึกษาในงานวิจัยในครั้งนี้ พบว่ารูปแบบการใช้ที่ดินในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินดังแผนที่ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ดังแผนที่ที่ 4.6 ซึ่งรูปแบบการใช้ที่ดินในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพส่วนใหญ่เป็นการใช้ที่ดินเพื่อกิจกรรมด้านอุตสาหกรรมและคลังสินค้า ซึ่งกิจกรรมอุตสาหกรรมและคลังสินค้านี้มีความหนาแน่นในบริเวณถนนวงแหวนอุตสาหกรรม เช่น

1. บริเวณถนนทางรถไฟสายปากน้ำเก่าเป็นที่ตั้งของโรงกลั่นน้ำมันและลานวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์
2. บริเวณถนนพระรามที่ 3 ส่วนใหญ่เป็นที่ตั้งของกิจกรรมอุตสาหกรรมและคลังสินค้า โดยเฉพาะในบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีความสะดวกในการขนถ่ายสินค้าที่มาจากเรือบรรทุกสินค้า ในถนนพระรามที่ 3 มีการใช้ที่ดินในกิจกรรมอุตสาหกรรมและคลังสินค้า ซึ่งเป็นเพราะในบริเวณดังกล่าวมีระบบการคมนาคมที่มี อยู่ใกล้กับถนนวงแหวนอุตสาหกรรม จึงทำให้รถบรรทุกสินค้าสามารถทำการขนส่งสินค้าไปยังบริเวณท่าเรือกรุงเทพหรืออุตสาหกรรมในบริเวณอื่นๆ ได้อย่างสะดวก
3. บริเวณถนนปู่เจ้าสมิงพราย ส่วนใหญ่เป็นที่ตั้งของอุตสาหกรรมการผลิต ซึ่งเป็นกิจกรรมหลักที่สำคัญของพื้นที่ที่ศึกษา โดยอุตสาหกรรมการผลิตดังกล่าวตั้งอยู่ใกล้กับถนนสายหลักและบริเวณถนนวงแหวนอุตสาหกรรม ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือกรุงเทพและโรงงานอุตสาหกรรมในย่านดังกล่าว

ในภาพรวมของพื้นที่ที่ศึกษาพบว่า พื้นที่ที่ศึกษาส่วนใหญ่มีการใช้ที่ดินเพื่อกิจกรรมอุตสาหกรรมและคลังสินค้า โดยเฉพาะในบริเวณเขตคลองเตย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นคลังสินค้าที่เป็นตู้สินค้าคอนเทนเนอร์และคลังสินค้าอันตราย โดยกิจกรรมคลังสินค้าส่วนใหญ่อยู่ในบริเวณแนวถนนวงแหวนอุตสาหกรรม ส่วนกิจกรรมอุตสาหกรรมการผลิตนั้นอยู่ในบริเวณถนนปู่เจ้าสมิงพราย โดยกิจกรรมอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ เป็นอุตสาหกรรมหนัก เช่น โรงงานเหล็ก โรงงานผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้าและโรงงานผลิตรถยนต์ เป็นต้น ซึ่งพื้นที่ในบริเวณนี้ส่วนใหญ่มีถนนวงแหวนอุตสาหกรรมเป็นแกนหลักในการพัฒนาด้านการขนส่งสินค้าและกิจกรรมอุตสาหกรรมการผลิตของพื้นที่ ทั้งนี้เพราะจากการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้านั้น ทำให้เกิดการเข้าถึงพื้นที่ได้ง่ายขึ้น และส่งผลต่อการพัฒนาในด้านกิจกรรมต่างๆ เช่น การพัฒนาภาคอุตสาหกรรมการผลิตและคลังสินค้าของผู้ประกอบการอุตสาหกรรม การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ การพัฒนากิจกรรมพาณิชยกรรม เป็นต้น



แผนที่ที่ 4.6 : แผนที่แสดงผังเมืองรวมภายในพื้นที่ที่ศึกษา

ที่มา : ปรับปรุงจากสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานครและกรมโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดสมุทรปราการ













ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ที่ 4.7 : แผนที่แสดงกิจกรรมการใช้ที่ดินภายในพื้นที่ที่ศึกษา

### สัญลักษณ์

-  ที่อยู่อาศัย
-  พาณิชยกรรม
-  จุดสาธารณะ
-  คลังสินค้า
-  สถาบันราชการ
-  สถาบันศาสนา
-  สถาบันการศึกษา
-  พื้นที่นันทนาการ
-  พื้นที่เกษตรกรรม
-  พื้นที่โล่งว่าง

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

#### 4.4.1 เขตคลองเตย

เขตคลองเตยมีลักษณะการใช้ที่ดินที่สามารถแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ในส่วนของบริเวณถนนสุขุมวิทนั้นมีการใช้ที่ดินเพื่อดำเนินกิจกรรมทางด้านพาณิชยกรรม และการให้บริการเป็นส่วนใหญ่ เช่น ร้านค้าต่างๆในบริเวณริมถนนสุขุมวิท ห้างสรรพสินค้า โรงแรม สถานบันเทิง สถานบริการต่างๆ เป็นต้น ในส่วนของพื้นที่บริเวณถนนพระรามที่ 4 นั้น มีการดำเนินกิจกรรมทางด้านพาณิชยกรรม การอุตสาหกรรม การให้บริการต่างๆ เป็นต้น โดยกิจกรรมในพื้นที่บริเวณถนนพระรามที่ 4 ส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมในด้านการอุตสาหกรรมหรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรม เช่น การซ่อมรถยนต์ การดำเนินกิจกรรมทางด้านโรงงานอุตสาหกรรมและคลังสินค้าในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ เป็นต้น งานวิจัยนี้แบ่งการใช้ประโยชน์ที่ดิน ได้ดังต่อไปนี้

##### ที่อยู่อาศัย

ประชากรในเขตคลองเตยอยู่อาศัยในอาคารพาณิชย์เป็นส่วนใหญ่ ในส่วนของประชากรที่มีรายได้สูงจนถึงปานกลางจะอยู่ในบริเวณชอยที่มีสภาพแวดล้อมที่ดี มีสภาพการจราจรที่ไม่หนาแน่นมาก เช่น บริเวณชอยสุขุมวิท 36 ชอยสุขุมวิท 38 เป็นต้น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยในรูปของ บ้านเดี่ยว คอนโดมิเนียม และอพาร์ทเมนต์ เป็นต้น ในส่วนของที่อยู่อาศัยของประชากรที่มีรายได้ปานกลางจนถึงระดับต่ำ จะอาศัยอยู่ในบ้านที่เป็นตึกแถว หรืออาคารพาณิชย์ต่างๆ ที่อยู่อาศัยของประชากรในบริเวณนี้ส่วนใหญ่มีลักษณะที่ค่อนข้างแออัด นอกจากนั้นประชาชนที่มีรายได้ต่ำที่ทำงานภายในบริเวณพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพยังพักอาศัยอยู่ในบริเวณชุมชนแออัด โดยรอบบริเวณท่าเรือกรุงเทพ โดยการบุกรุกที่ดินของการท่าเรือด้วย

##### พาณิชยกรรม

สภาพการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชยกรรมของพื้นที่เขตคลองเตยสามารถที่จะแบ่งออกเป็น 2 พื้นที่ คือ พื้นที่บริเวณถนนสุขุมวิท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการใช้ที่ดินเพื่อกิจกรรมการพาณิชยกรรมและการบริการ เช่น ร้านค้าต่างๆ ในบริเวณถนนสุขุมวิทชอยที่ 2 – 22 ห้างสรรพสินค้าเอ็มโพเรียม โรงแรมต่างๆ สถาบันทางการเงินและการธนาคาร ร้านอาหารต่างๆ เป็นต้น และในส่วนของบริเวณถนนพระรามที่ 4 และบริเวณใกล้เคียงนั้นส่วนใหญ่เป็นการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการต่างๆ เช่น ร้านขายเตาอบ ร้านขายอะไหล่รถยนต์ ร้านขายสี ร้านขายเหล็กเส้น ท่อน้ำพีวีซี เป็นต้น นอกจากนั้น ยังมีร้านค้าต่างๆ สถาบันทางการเงินและการธนาคาร อาคารสำนักงานต่างๆ ทั้งสำนักงานใหญ่และสำนักงานสาขาต่างๆ เป็นต้น

##### อุตสาหกรรม

กิจกรรมทางด้านอุตสาหกรรมในเขตคลองเตย ส่วนใหญ่อยู่ในบริเวณถนนพระราม 4 โดยกิจกรรมทางด้านอุตสาหกรรมนั้นมีทั้งอุตสาหกรรมเบา เช่น อุตสาหกรรมการซ่อมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ และอุตสาหกรรมด้านการผลิต เช่น อุตสาหกรรมผลิตเสื้อผ้าสำเร็จรูป อุตสาหกรรมการทำป้าย อุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์ เป็นต้น นอกจากนั้นก็ยังมีคลังสินค้าต่างๆ อีกด้วย



ในบริเวณที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือกรุงเทพ อุตสาหกรรมส่วนใหญ่มีความเกี่ยวเนื่องกับท่าเรือกรุงเทพ เช่น สถานที่สำหรับวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์เปล่าของเอกชนในบริเวณมหาวิทยาลัยกรุงเทพ โรงกลั่นน้ำมันของ ปตท. และบางจาก เป็นต้น นอกจากนั้นก็เป็นลานสำหรับวางตู้สินค้าภายในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งในบริเวณใกล้เคียง กับท่าเรือกรุงเทพ เป็นต้น

#### การคมนาคมและการขนส่ง

ในส่วนของระบบการคมนาคมและการขนส่งภายในพื้นที่เขตคลองเตยนั้น การจราจรภายในพื้นที่บริเวณถนนพระราม 4 ส่วนใหญ่จะมีรถบรรทุกผ่านเข้า-ออก จากพื้นที่บริเวณนี้เป็นจำนวนมาก รวมถึงในพื้นที่บริเวณนี้มีระบบทางด่วนเพื่อที่จะให้รถบรรทุกสินค้านั้นมีการเข้าออกจากพื้นที่บริเวณเขตคลองเตยเพื่อที่จะไปยังพื้นที่บริเวณอื่น หรือมีการดำเนินกิจกรรมทางด้านการขนส่งสินค้าและการบริการไปยังพื้นที่บริเวณอื่นๆ ได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว แต่ในส่วนของพื้นที่บริเวณถนนอาจณรงค์นั้น จะมีสภาพการจราจรและการขนส่งที่ค่อนข้างติดขัด อันเนื่องมาจากระบบถนนที่ไม่มีพื้นผิวทางด้านจราจรที่มากเพียงพอกับความต้องใช้ถนนของรถบรรทุกและนอกจากนั้นจากการที่สภาพถนนภายในพื้นที่บริเวณนี้ค่อนข้างแคบ จึงทำให้การจราจรในพื้นที่บริเวณนี้ค่อนข้างจะมีปัญหาในช่วงระหว่างวันค่อนข้างมาก ในส่วนของพื้นที่บริเวณถนนสุขุมวิทนั้น การจราจรและการขนส่งของพื้นที่ในบริเวณนี้ส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งโดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและการขนส่งโดยระบบการขนส่งมวลชนเป็นส่วนใหญ่ ในส่วนของรถบรรทุกตู้สินค้านั้น มีค่อนข้างน้อยที่จะเข้ามาใช้พื้นที่ถนนสุขุมวิทเพื่อที่จะดำเนินการในด้านการขนส่งสินค้าไปยังพื้นที่บริเวณอื่นๆ หรือเข้ามายังพื้นที่ในบริเวณเขตคลองเตย

ในส่วนของสภาพของถนนภายในพื้นที่บริเวณถนนสุขุมวิทและบริเวณถนนพระรามที่ 4 นั้น มีระบบถนนสี่ช่องจราจร สำหรับรองรับปริมาณทางการจราจรและการขนส่งภายในพื้นที่บริเวณนี้ โดยในบริเวณถนนสุขุมวิทนั้นเป็นระบบการจราจรที่รองรับรถยนต์ส่วนบุคคลและรถขนส่งมวลชนเป็นส่วนใหญ่ ในส่วนของบริเวณถนนพระราม 4 เป็นระบบการขนส่งเพื่อที่จะรองรับรถบรรทุกสินค้าและการขนส่งสินค้าเป็นส่วนใหญ่

ภาพที่ 4.1 : สภาพการคมนาคมและการขนส่งในเขตคลองเตย			
			
สภาพการจราจรในบริเวณถนนสุขุมวิทที่บรรจบกับถนนพระราม 4	สภาพการจราจรในบริเวณถนนพระราม 4	สภาพการจราจรในบริเวณถนนทางรถไฟเก่า	สภาพการจราจรในถนนสุขุมวิท
ที่มา : ผู้วิจัย			ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

#### 4.4.2 เขตพระโขนง

รูปแบบการใช้ที่ดินภายในบริเวณเขตพระโขนง ส่วนใหญ่เป็นการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรม โดยเฉพาะในบริเวณถนนสุขุมวิท ซึ่งเป็นเส้นทางการขนส่งหลัก ส่วนบริเวณที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่อยู่ภายในซอยที่สำคัญต่างๆ ในเขตบางนา ซึ่งส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยของประชากรที่มีรายได้สูง นอกจากนี้ ในส่วนของบริเวณที่มีกิจกรรมอุตสาหกรรมส่วนใหญ่อยู่ในบริเวณถนนสายรถไฟปากน้ำเก่า ซึ่งเป็นแนวของถนนวงแหวนอุตสาหกรรม กิจกรรมส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับสินค้าอันตราย เช่น สินค้าประเภทน้ำมัน เป็นต้น ซึ่งจะเป็นบริเวณที่มีการขนส่งสินค้าเหล่านี้ทางรถไฟ และทางเรือ นอกจากนั้นภายในบริเวณแนวถนนทางรถไฟปากน้ำสายเก่าเป็นบริเวณที่มีรถบรรทุกผ่านเข้าและออกเป็นจำนวนมาก เพื่อที่จะขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง เป็นต้น ในส่วนของการใช้ประโยชน์ที่ดิน งานวิจัยนี้แบ่งการใช้ประโยชน์ที่ดิน ได้ดังต่อไปนี้

##### ที่อยู่อาศัย

การใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยในเขตพระโขนง ส่วนใหญ่มีรูปแบบในการใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัยภายในซอย ในสภาพที่อยู่อาศัยภายในบริเวณนี้ส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยของประชากรที่มีรายได้ปานกลางถึงรายได้สูง ซึ่งอยู่ในบริเวณซอยที่สำคัญต่างๆ ที่เป็นทางลัดในการออกไปยังถนนศรีนครินทร์ ซึ่งภายในบริเวณดังกล่าวมีกิจกรรมการอยู่อาศัยที่มีความหนาแน่น โดยเห็นได้จากมีโครงการหมู่บ้านจัดสรรเกิดขึ้นภายในบริเวณดังกล่าวเป็นจำนวนมาก เพื่อรองรับประชากรที่มีรายได้สูงที่ต้องการอยู่อาศัยในบริเวณที่มีสภาพแวดล้อมที่ดีและอยู่ใกล้กับใจกลางเมือง นอกจากนั้นภายในบริเวณนี้มีอาคารที่เป็นหอพักและอพาร์ทเมนต์ เพื่อรองรับแรงงานที่เข้ามาทำงานภายในบริเวณนี้และในบริเวณใกล้เคียง เช่น แรงงานที่ทำงานในบริษัทสหยูเนี่ยน, แรงงานที่ทำงานในโรงงานของบริษัท คอสโมกรุ๊ป จำกัด (มหาชน) เป็นต้น

### พาณิชย์กรรม

การใช้ที่ดินด้านการพาณิชย์กรรม ส่วนใหญ่มีการใช้ที่ดินสำหรับการค้าขายภายในบริเวณริมถนนสุขุมวิท โดยส่วนใหญ่จะเป็นกิจกรรมเพื่อการค้าขายเพื่อให้บริการแก่ประชาชนภายในบริเวณนี้เป็น ซึ่งมีรูปแบบการค้าขายสินค้าเพื่อการอุปโภคและบริโภค นอกจากนี้ก็ยังมีร้านค้าต่างๆ ทั้งร้านค้าสะดวกซื้อ, ศูนย์การค้า, ภัตตาคาร, ร้านค้าที่ให้บริการต่างๆ บริเวณซอยที่มีความสำคัญที่มีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่นภายในบริเวณนี้ เช่น ในบริเวณซอยสุขุมวิท 101 และซอยสุขุมวิท 101 / 1 เป็นต้น

### อุตสาหกรรม

กิจกรรมอุตสาหกรรมในเขตพระโขนง ส่วนใหญ่อยู่บริเวณถนนรางรถไฟสายปากน้ำเก่า ซึ่งเป็นแนวนวงแหวนอุตสาหกรรม ซึ่งเป็นถนนที่อำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง โดยกิจกรรมของอุตสาหกรรมบริเวณนี้ส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับสินค้าอันตราย เช่น น้ำมัน สินค้าที่เป็นปิโตรเคมี ของบริษัทบางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) เป็นต้น ซึ่งต้องอาศัยการขนส่งสินค้าประเภทดังกล่าวโดยทางเรือ และทางรถไฟในการขนย้าย นอกจากนั้น ภายในบริเวณนี้ยังมีโรงงานอุตสาหกรรมในบริเวณถนนสุขุมวิทในบริเวณซอยซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับบรรจุภัณฑ์, คลังสินค้าของบริษัททิทแฮม เป็นต้น

### การคมนาคมและการขนส่ง

ระบบการคมนาคมและการขนส่งในเขตบางนา นั้น สามารถที่จะแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ เส้นทางในการขนส่งประชากรภายในบริเวณดังกล่าวและในบริเวณข้างเคียง, เส้นทางในการขนส่งสำหรับสินค้า และทางด่วน โดยสามารถที่จะวิเคราะห์เส้นทางการในการขนส่งได้ดังต่อไปนี้

1. เส้นทางในการขนส่งประชาชน โดยเส้นทางนี้จะอยู่ในบริเวณถนนสุขุมวิทซึ่งเป็นเส้นทางในการคมนาคมสายหลักภายในบริเวณนี้ โดยการขนส่งภายในบริเวณนี้ส่วนใหญ่จะเป็นรถยนต์และรถขนส่งโดยสารสาธารณะในการขนส่งประชากรไปยังพื้นที่ในเขตใจกลางเมืองและในบริเวณข้างเคียง นอกจากนั้นยังมีรถสำหรับให้บริการในการขนส่งสินค้าที่มาจากโรงงานภายในบริเวณนี้เพื่อที่จะดำเนินการในการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางต่อไป นอกสภาพการขนส่งภายในบริเวณนี้จะค่อนข้างหนาแน่นตลอดทั้งวัน โดยเฉพาะในวันเวลาทำงานปกติ ซึ่งถนนสายนี้จะเป็นถนนที่ทำหน้าที่ที่สำคัญในการเชื่อมต่อพื้นที่ไปยังพื้นที่อื่นๆ ภายในบริเวณกรุงเทพมหานคร และเป็นเส้นทางในการขนส่งหลักภายในเขตพระโขนง

2. เส้นทางสำหรับการขนส่งสินค้า โดยเส้นทางนี้จะอยู่ในบริเวณถนนรถไฟสายปากน้ำเก่า ซึ่งเป็นแนวของถนนวงแหวนอุตสาหกรรมที่ทำหน้าที่ในการขนส่งสินค้าไปยังบริเวณโรงงานอุตสาหกรรมและคลังสินค้าในบริเวณนี้และในบริเวณข้างเคียง เพื่ออำนวยความสะดวกในการผลิตและเป็นการลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง นอกจากนั้นภายใน

เส้นทางดังกล่าวยังมีทางรถไฟสำหรับการขนส่งสินค้าที่เป็นสินค้าอันตราย เช่น น้ำมัน หรือ สินค้าเหลว เป็นต้น โดยเส้นทางในการขนส่งดังกล่าวนี้ส่วนใหญ่จะมีรถบรรทุกสินค้าประเภทสินค้าคอนเทนเนอร์และรถบรรทุกสินค้าเหลวมาใช้เส้นทางนี้ในการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง

3. ทางด่วน เป็นถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อการเดินทางของประชากรและสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางในบริเวณต่างๆ เช่น ในบริเวณท่าเรือ หรือบริเวณโรงงานอุตสาหกรรม เป็นต้น ทั้งนี้เพื่ออำนวยความสะดวกและลดปัญหาทางด้านจราจรภายในบริเวณนี้ และนอกจากนั้นยังเป็นการเพิ่มความคล่องตัวในการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางที่รวดเร็วขึ้นและลดปัญหาในการรบกวนการใช้เส้นทางถนนสายหลักในการขนส่งประชาชนภายในบริเวณถนนสุขุมวิท

จะเห็นได้ว่า เส้นทางในการขนส่งภายในบริเวณดังกล่าวได้มีการแบ่งแยกเส้นทางในการขนส่งสินค้าและประชาชนอย่างชัดเจน เพื่อประโยชน์ในด้านการพัฒนาระบบการขนส่งภายในบริเวณเมืองต่อไปในอนาคต

ภาพที่ 4.2 : สภาพการคมนาคมและการขนส่งในเขตพระโขนง			
			
สภาพการคมนาคมในบริเวณถนนสุขุมวิท	สภาพการคมนาคมในบริเวณถนนทางรถไฟสายปากน้ำเก่า	สภาพการคมนาคมในบริเวณทางด่วน	สภาพการคมนาคมในบริเวณซอยสุขุมวิท
ที่มา : ผู้วิจัย			ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

#### 4.4.3 เขตบางนา

ลักษณะการใช้ที่ดินส่วนใหญ่ของเขตบางนาเป็นการใช้ที่ดินเพื่อกิจกรรมทางด้านที่อยู่อาศัยเป็นส่วนใหญ่ โดยรูปแบบที่อยู่อาศัยเป็นที่อยู่อาศัยที่มีสภาพแวดล้อมที่ดีและอยู่ในพื้นที่บริเวณชอยที่สำคัญต่างๆ ในส่วนของกิจกรรมทางด้านพาณิชยกรรม ส่วนใหญ่อยู่ในบริเวณถนนสายหลัก คือ ถนนสุขุมวิท และถนนบางนา – ตราด ซึ่งมีร้านค้าต่างๆ ดำเนินกิจกรรมภายในพื้นที่บริเวณถนนดังกล่าวเป็นจำนวนมาก ในส่วนของกิจกรรมทางด้านอุตสาหกรรมและคลังสินค้าส่วนใหญ่จะมีการกระจายตัวออกไปอยู่ภายในพื้นที่ในส่วนต่างๆ ตามลักษณะของกิจการ ซึ่งสามารถแบ่งรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน ได้ดังต่อไปนี้

##### ที่อยู่อาศัย

การใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยภายในเขตบางนา ส่วนใหญ่อยู่ในบริเวณที่มีระบบการคมนาคมและการขนส่งที่มีความสะดวกและรวดเร็ว โดยประชาชนที่มีรายได้ปานกลางจนถึงสูงส่วน



ใหญ่จะอยู่อาศัยในรูปแบบของหมู่บ้านจัดสรร หรือที่อยู่อาศัยที่มีสภาพแวดล้อมที่ดี ในส่วนของประชากรที่มีรายได้ปานกลางจนถึงรายได้ต่ำ นั้นส่วนใหญ่จะอาศัยอยู่ในบริเวณใกล้สถานที่ตั้งของที่ดินทำงาน ซึ่งรูปแบบของที่อยู่อาศัยของประชาชนภายในพื้นที่บริเวณเขตบางนา นั้น ส่วนใหญ่จะอยู่กระจัดกระจายออกไปตามพื้นที่ตามเส้นทางคมนาคมและการขนส่งที่มีความสะดวกและบริเวณถนนสายที่สำคัญของพื้นที่ เช่น ในบริเวณซอยอุดมสุข บริเวณถนนลาซาล เป็นต้น

#### *พาณิชย์กรรม*

การพาณิชย์กรรมภายในเขตบางนา ส่วนใหญ่ดำเนินการด้านพาณิชย์กรรมในบริเวณถนนสายหลักของพื้นที่ ซึ่งพื้นที่ที่มีการดำเนินการทางด้านการพาณิชย์กรรมหลักๆ ของพื้นที่สามารถที่จะแบ่งออกเป็นพื้นที่ในบริเวณ

1. บริเวณถนนสุขุมวิท เป็นการพาณิชย์กรรมเพื่อการค้าและการบริการ อาทิ ร้านค้าต่างๆ ที่อยู่ตามริมถนนสุขุมวิท เป็นต้น ซึ่งจะเป็นร้านค้าที่ให้บริการแก่ประชาชนภายในพื้นที่และประชาชนที่ผ่านไปมาในบริเวณนี้ และนอกจากนั้นก็ยังมีตลาดในบริเวณซอยที่มีความสำคัญๆ ภายในพื้นที่ เช่น บริเวณซอยอุดมสุข เป็นต้น

2. พื้นที่บริเวณถนนบางนา-ตราด มีเป็นการพาณิชย์กรรมในการให้บริการ ซึ่งอยู่ในรูปของศูนย์การค้า เช่น ห้างเซ็นทรัลบางนา ห้างบิ๊กซี เป็นต้น ซึ่งกิจกรรมการพาณิชย์กรรมดังกล่าวเป็นการให้บริการแก่ประชาชนที่ผ่านไปผ่านมาในพื้นที่และนอกพื้นที่ เป็นต้น

#### *อุตสาหกรรมและคลังสินค้า*

การใช้ที่ดินเพื่อการอุตสาหกรรมและคลังสินค้าในเขตบางนา เป็นอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องกับด้านการขนส่งสินค้า นอกจากนั้น มีอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการผลิตสินค้า โดยกิจกรรมเหล่านี้ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในบริเวณที่มีระบบการคมนาคมขนส่งที่มีความสะดวกและอยู่ใกล้กับบริเวณถนนสายหลักของพื้นที่ เพื่อประโยชน์ในด้านการขนส่งสินค้าต่อไปยังพื้นที่อื่นๆ ซึ่งสามารถแบ่งกิจกรรมออกเป็น 2 ส่วน คือ

1. กิจกรรมทางด้านการอุตสาหกรรม ส่วนใหญ่อยู่ในบริเวณเส้นทางขนส่งของถนนสายหลัก ซึ่งอยู่ในบริเวณใกล้ๆ กับถนนสุขุมวิทและถนนบางนา-ตราด โดยกิจกรรมอุตสาหกรรมส่วนใหญ่จะอยู่ในบริเวณถนนลาซาล ซึ่งอยู่ใกล้กับถนนสุขุมวิทและถนนบางนา-ตราด ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ทางด้านการขนส่งสินค้าไปยังสถานที่อื่นๆ

2. กิจกรรมคลังสินค้า ส่วนใหญ่อยู่ใกล้กับเส้นทางถนนสายหลัก คือ บริเวณถนนบางนา-ตราด ซึ่งในบริเวณดังกล่าวเป็นที่ตั้งของตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ของเอกชนจำนวน 3 แห่ง นอกจากนี้ในบริเวณดังกล่าวอยู่ใกล้กับถนนสายบางนา-ตราด ซึ่งทำให้เกิดความสะดวกในด้านการขนส่งตู้สินค้าเข้า-ออก นอกจากนี้ ภายในเขตบางนายังมีคลังสินค้าในบริเวณถนนสรรพาวุธซึ่งอยู่ใกล้แนวถนนวงแหวนอุตสาหกรรมอีกด้วย ทั้งนี้ก็เพื่อประโยชน์ทางด้านการขนส่งและขนถ่ายสินค้าต่อไป ทั้งนี้เป็นเพราะพื้นที่บริเวณดังกล่าวอยู่นอยู่ใกล้กับเส้นทางหลักเพื่อส่งตู้สินค้าไปยังบริเวณท่าเรือ

กรุงเทพหรือบริเวณบริเวณที่มีการดำเนินกิจกรรมอุตสาหกรรมภายในบริเวณใกล้เคียง โดยใช้วิธีการขนส่งผู้สินค้าผ่านทางด่วนหรือถนนวงแหวนอุตสาหกรรม เป็นต้น

#### การคมนาคมและการขนส่ง

ระบบการคมนาคมขนส่งในเขตบางนา มีถนนสายหลักในการเดินทางและดำเนินกิจกรรมทางด้านคมนาคมและการขนส่งอยู่ 2 สาย คือ บริเวณถนนบางนา-ตราด และ บริเวณถนนสุขุมวิท ซึ่งสภาพทางด้านจราจรและการขนส่งภายในพื้นที่บริเวณดังกล่าวนี้มีความหนาแน่น โดยพื้นที่ในบริเวณถนนสุขุมวิทนั้นส่วนใหญ่จะมีรถยนต์ส่วนบุคคลและรถขนส่งมวลชนสาธารณะสำหรับการขนส่งประชาชนภายในพื้นที่และในบริเวณข้างเคียง ในส่วนของรถบรรทุกสินค้านั้นก็มีการใช้ถนนสุขุมวิทเพื่อที่จะดำเนินกิจกรรมทางด้านขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือกรุงเทพและพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง และนอกจากนั้นในส่วนของพื้นที่ในบริเวณถนนบางนาตราดนั้น ส่วนใหญ่จะเป็นการใช้เพื่อดำเนินกิจกรรมด้านการขนส่งทั้งในส่วนของคนและสินค้า

นอกจากนั้นในพื้นที่บริเวณดังกล่าวยังมี ถนนสรรพาวุธที่เชื่อมระหว่างถนนทางรถไฟสายเก่ากับถนนบางนา-ตราดใช้ในการขนส่งสินค้าไปยังโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งในพื้นที่ดังกล่าวนี้ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งโดยใช้รถบรรทุกคอนเทนเนอร์ นอกจากนี้มีรถยนต์ส่วนบุคคลและรถอื่นๆ ที่ใช้ในด้านขนส่งบุคคล

ส่วนระบบการขนส่งมวลชนสาธารณะ พื้นที่ในบริเวณดังกล่าวอยู่ในระหว่างการก่อสร้างรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายจากสถานีรถไฟฟ้าว่อนนุชเพื่อใช้ในการเดินทางไปยังตำบลปากน้ำ จังหวัดสมุทรปราการ ทั้งนี้เพื่อลดปริมาณการจราจรและการขนส่งประชาชนให้น้อยลงในอนาคต

ภาพที่ 4.3 : สภาพการคมนาคมและการขนส่งในเขตบางนา			
			
สภาพการจราจรในบริเวณถนนสุขุมวิทที่ต่อเนื่องไปยังพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ	สภาพการจราจรในบริเวณถนนธนาชลา	สภาพการจราจรในบริเวณถนนบางนา-ตราด	สภาพการจราจรในบริเวณทางด่วนถนนบางนา-ตราด
			
สภาพการจราจรในบริเวณถนนสุขุมวิท	สภาพการจราจรในบริเวณถนนสรรพาวุธ	สภาพการจราจรในบริเวณถนนอุดมสุข	สภาพการจราจรในบริเวณถนนศรีนครินทร์
ที่มา : ผู้วิจัย			 ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

#### 4.4.4 เขตยานนาวา

การใช้ที่ดินภายในเขตยานนาวา ส่วนใหญ่เป็นการใช้ที่ดินเพื่อกิจกรรมด้านอุตสาหกรรมและคลังสินค้า โดยเฉพาะในบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาและถนนพระรามที่ 3 เพราะในบริเวณดังกล่าวมีความสะดวกในการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำและอยู่ในบริเวณถนนวงแหวนอุตสาหกรรม ส่วนกิจกรรมการ พาณิชยกรรม ส่วนใหญ่อยู่ในบริเวณถนนสายพระรามที่ 3 ซึ่งเป็นถนนสายสำคัญในการคมนาคมภายในพื้นที่ นอกจากนั้นมีอาคารสำนักงาน ตั้งอยู่ในบริเวณดังกล่าว ในส่วนที่อยู่อาศัย ส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยสำหรับแรงงานที่ทำงานภายในพื้นที่ ซึ่งที่อยู่อาศัยภายในบริเวณดังกล่าวมีลักษณะเป็นชุมชนแออัดหรือหอพัก นอกจากนั้นมีที่อยู่อาศัยที่มีลักษณะเป็นอาคารสูง ซึ่งเป็นที่อยู่อาศัยของประชากรที่มีรายได้ปานกลางจนถึงรายได้สูง การใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณนี้ งานวิจัยนี้แบ่งการใช้ประโยชน์ที่ดิน ได้ดังต่อไปนี้

##### ที่อยู่อาศัย

การใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัยบริเวณนี้ ส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยในรูปแบบชุมชนแออัดที่อยู่ใกล้กับสถานประกอบการที่เป็น โรงงานอุตสาหกรรมและคลังสินค้า ซึ่งทำให้แรงงานมีความสะดวกในการเดินทางไปทำงานภายในบริเวณดังกล่าว ซึ่งลักษณะของที่อยู่อาศัยโดยส่วนใหญ่ของพื้นที่ในบริเวณนี้จะอยู่ในบริเวณชอยต่างๆ ภายในบริเวณพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อไปยังบริเวณถนนสายหลักได้อย่างสะดวก ในส่วนของที่อยู่อาศัยของประชากรที่มีรายได้สูง เช่น คอนโดมิเนียมนั้นส่วนใหญ่จะอยู่ในบริเวณถนนสายหลัก คือ ถนนพระรามที่ 3 ส่วนในบริเวณชอยต่างๆ นั้น รูปแบบที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่อยู่ในรูปของอาคารพาณิชย์ และตึกแถว ซึ่งที่อยู่อาศัยดังกล่าวเป็นที่อยู่อาศัยของประชาชนที่มีรายได้ปานกลางที่ทำงานในบริเวณนี้

##### พาณิชยกรรม

การใช้ที่ดินด้านการพาณิชยกรรม เป็นกิจกรรมด้านการค้าขายสินค้าเพื่อการอุปโภคและการบริโภคภายในย่านนี้ โดยกิจกรรมดังกล่าวนี้ส่วนใหญ่จะอยู่ในบริเวณถนนสายรอง เช่น ถนนสาธุประดิษฐ์ และชอยที่มีความสำคัญต่างๆ ภายในบริเวณ ในส่วนของการพาณิชยกรรมทางด้านการให้บริการนั้นส่วนใหญ่จะอยู่ในบริเวณถนนสายหลัก (ถนนพระรามที่ 3) ซึ่งได้แก่ ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน), บริษัทที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการในด้านการขนส่งสินค้า (มีลักษณะเป็นอาคารสำนักงาน) เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในด้านการให้บริการแก่ลูกค้าที่เข้ามาติดต่อ เป็นต้น

##### อุตสาหกรรมและคลังสินค้า

การใช้ที่ดินด้านการอุตสาหกรรมในเขตยานนาวา ส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นโรงงานอุตสาหกรรมและคลังสินค้า ซึ่งอุตสาหกรรมดังกล่าวนี้ส่วนใหญ่จะเป็นอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการผลิต เช่น โรงงานผลิตผ้า, เหล็ก และอื่นๆ เป็นต้น ในส่วนของคลังสินค้านั้นส่วนใหญ่จะอยู่ในบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งจะทำให้เกิดความสะดวกในการขนส่งสินค้าจากเรือบรรทุกสินค้า เป็นต้น ซึ่งกิจกรรมต่างๆ ทั้งอุตสาหกรรมการผลิตและคลังสินค้าจะอยู่ในบริเวณถนนสายหลัก คือ ถนน

พระรามที่ 3 ซึ่งเป็นถนนที่มีระบบการคมนาคมที่มีความสะดวกในการขนส่งสินค้าและอยู่ใกล้กับถนนวงแหวนอุตสาหกรรม ซึ่งทำให้การขนส่งสินค้าไปยังผู้ผลิตหรือท่าเรือกรุงเทพมหานครมีความรวดเร็วและไม่ส่งผลกระทบต่อการจราจรภายในเขตเมืองมากนัก

#### การคมนาคมและการขนส่ง

การคมนาคมภายในเขตยานนาวา ส่วนใหญ่ใช้ถนนเส้นพระรามที่ 3 ในการขนส่งสินค้า โดยถนนพระราม 3 เชื่อมต่อกับถนนวงแหวนอุตสาหกรรมเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือกรุงเทพหรือบริเวณอื่นๆ โดยการขนส่งภายในบริเวณนี้ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งสินค้าโดยใช้รถบรรทุก ทั้งนี้เพราะภายในบริเวณดังกล่าวมีโรงงานอุตสาหกรรมและคลังสินค้าที่เกาะกลุ่มกันในบริเวณถนนพระรามที่ 3 และถนนใกล้เคียง ซึ่งทำให้เกิดความสะดวกในการขนส่งสินค้าไปยังโรงงานอุตสาหกรรมและคลังสินค้าของผู้ประกอบการภายในบริเวณดังกล่าว

นอกจากนั้น ภายในบริเวณดังกล่าวยังมีถนนวงแหวนอุตสาหกรรมที่เป็นระบบการขนส่งที่รองรับกับกิจกรรมทางด้านการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง ทั้งการขนส่งสินค้าเข้ายังบริเวณท่าเรือกรุงเทพเพื่อที่จะส่งออกไปยังตลาดต่างประเทศ หรือจากท่าเรือกรุงเทพมายังโรงงานในบริเวณถนนพระรามที่ 3 เพื่อที่จะดำเนินกิจกรรมทางด้านการผลิตต่อไป ซึ่งจากการที่พื้นที่ในบริเวณดังกล่าวมีถนนวงแหวนอุตสาหกรรม จึงทำให้เกิดความสะดวกในด้านการขนส่งสินค้าไป และยังทำให้ลดปัญหาทางด้านการจราจรที่เกิดขึ้นจากระบบการขนส่งสินค้าของโรงงานอุตสาหกรรมภายในบริเวณพื้นที่ดังกล่าวอีกด้วย

ภาพที่ 4.4 : สภาพการคมนาคมและการขนส่งในเขตยานนาวา			
			
สภาพระบบการขนส่งในบริเวณถนนพระรามที่ 3	สภาพระบบการขนส่งในบริเวณถนนสาธุประดิษฐ์	ถนนวงแหวนอุตสาหกรรม	บริเวณทางขึ้นของถนนวงแหวนอุตสาหกรรม
ที่มา : ผู้วิจัย			ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

#### 4.4.5 อำเภอพระประแดง

การใช้ที่ดินบริเวณอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการส่วนใหญ่ เป็นการใช้ที่ดินเพื่อการอุตสาหกรรมและคลังสินค้า โดยเฉพาะบริเวณถนนปู่เจ้าสมิงพรายและถนนสุขสวัสดิ์ ซึ่ง



เป็นถนนสายหลักในการขนส่งสินค้าจากโรงงานอุตสาหกรรมไปยังท่าเรือ ซึ่งกิจกรรมทางด้านอุตสาหกรรมและคลังสินค้าส่วนใหญ่นอกจากจะอยู่ในบริเวณถนนทั้ง 2 สายแล้ว กิจกรรมดังกล่าวยังตั้งอยู่ใกล้บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในการขนส่งวัตถุดิบของอุตสาหกรรมต่างๆ ภายในบริเวณนี้ ในส่วนกิจกรรมด้านการพาณิชย์กรรม ส่วนใหญ่อยู่ในบริเวณริมถนนสายหลักของอำเภอพระประแดง เช่น ถนนปู่เจ้าสมิงพราย และในบริเวณถนนนครเขื่อนขันธ์ โดยกิจกรรมด้านการพาณิชย์กรรมส่วนใหญ่เป็นการค้าขายสินค้าเพื่อการอุปโภคและการบริโภคแก่ประชาชนภายในพื้นที่ ในส่วนการใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย ส่วนใหญ่เป็นรูปแบบของที่อยู่อาศัยของแรงงานที่เข้ามาทำงานในบริเวณโรงงานอุตสาหกรรมภายในอำเภอพระประแดง ซึ่งอยู่ในรูปแบบของหอพัก, ชุมชนแออัด เป็นต้น ในส่วนของการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในบริเวณนี้ งานวิจัยนี้แบ่งการใช้ประโยชน์ที่ดิน ได้ดังต่อไปนี้

#### *ที่อยู่อาศัย*

การใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย ส่วนใหญ่อยู่ในรูปแบบหอพักหรือชุมชนที่อยู่ภายในบริเวณโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งทำให้เกิดความสะดวกในการเดินทางเข้ามาทำงานภายในบริเวณดังกล่าว ซึ่งรูปแบบที่อยู่อาศัยภายในบริเวณดังกล่าวนี้ส่วนใหญ่มีการกระจุกตัวอยู่ในบริเวณแหล่งงานประเภทอุตสาหกรรมการผลิต

#### *พาณิชย์กรรม*

การใช้ที่ดินด้านการพาณิชย์กรรม ส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นอาคารพาณิชย์ตั้งอยู่ในบริเวณถนนสายหลักของอำเภอพระประแดง คือ บริเวณถนนปู่เจ้าสมิงพรายและถนนสุขสวัสดิ์ ซึ่งเป็นถนนสายเศรษฐกิจของพื้นที่นี้ ซึ่งกิจกรรมการพาณิชย์กรรมส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมด้านการค้าขายสินค้าสำหรับการอุปโภคและบริโภค และรูปแบบการดำเนินกิจกรรมการพาณิชย์กรรมส่วนใหญ่อยู่ในบริเวณโรงงานอุตสาหกรรม

#### *อุตสาหกรรมและคลังสินค้า*

การใช้ที่ดินด้านอุตสาหกรรม ส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมการผลิต โดยกิจกรรมอุตสาหกรรมการผลิตส่วนใหญ่อยู่ใกล้กับบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งทำให้เกิดความสะดวกในการขนส่งวัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูป นอกจากนั้นกิจกรรมอุตสาหกรรมการผลิตยังอยู่ในบริเวณถนนสายหลัก คือ ถนนปู่เจ้าสมิงพรายและถนนสุขสวัสดิ์ ซึ่งเป็นถนนที่อยู่ในบริเวณถนนวงแหวนอุตสาหกรรม เพื่อทำให้เกิดความสะดวกในการขนส่งสินค้าที่มีจำนวนและน้ำหนักมากไปยังจุดหมายปลายทาง เพื่อลดต้นทุนและเวลาในการขนส่งสินค้า นอกจากนี้ยังทำให้เกิดปัญหาการจราจรที่เกิดจากการขนส่งสินค้าลดน้อยลง

การใช้ที่ดินเพื่อคลังสินค้า ส่วนใหญ่อยู่ในบริเวณที่มีความสะดวกในการขนส่งสินค้าทางน้ำหรือในบริเวณที่มีความสะดวกในการขนส่งสินค้าทางถนน โดยเฉพาะในบริเวณถนนสายหลัก

ของพื้นที่ ซึ่งบริเวณดังกล่าวมีความสะดวกในการขนส่งสินค้า โดยสินค้าส่วนใหญ่เป็นผู้สินค้าคอนเทนเนอร์, สินค้าประเภทเหล็ก เป็นต้น

#### *การเกษตรกรรมและพื้นที่อนุรักษ์เพื่อการเกษตรกรรม*

รูปแบบการใช้ที่ดินการเกษตรกรรมและการอนุรักษ์ส่วนใหญ่อยู่ในบริเวณตำบลบางกระเจ้า ตำบลบางกอบัว ตำบลบางน้ำผึ้ง ตำบลบางกระสอบ และตำบลทรงคนอง ซึ่งพื้นที่ในบริเวณดังกล่าวทางหน่วยงานภาครัฐ โดยกรมโยธาธิการและผังเมืองได้กำหนดให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นพื้นที่สีเขียว ทั้งนี้เพื่อให้เป็นที่ผลิตอากาศบริสุทธิ์หรือออกซิเจนให้แก่กรุงเทพมหานคร จึงทำให้พื้นที่ในบริเวณดังกล่าวไม่มีการพัฒนาพื้นที่เพื่อใช้ในกิจกรรมอื่นๆ เช่น กิจกรรมอุตสาหกรรม กิจกรรมการพาณิชย์กรรม และกิจกรรมเพื่อการอยู่อาศัย

#### *การคมนาคมและการขนส่ง*

ในส่วนของ การคมนาคมภายในบริเวณอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ มีเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งสินค้าอยู่ 4 เส้นทาง คือ

1. ถนนปู่เจ้าสมิงพราย เป็นเส้นทางในการขนส่งสายหลักภายในอำเภอพระประแดง ซึ่งเป็นถนนที่เชื่อมต่อไปยังบริเวณถนนวงแหวนอุตสาหกรรมเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือกรุงเทพได้อย่างสะดวก โดยภายในบริเวณนี้มีรถบรรทุกวิ่งผ่านเข้ามาภายในบริเวณนี้เป็นจำนวนมาก ทั้งนี้เพราะภายในบริเวณดังกล่าวได้มีการดำเนินกิจกรรมด้านอุตสาหกรรมการผลิตประเภทโรงงานอุตสาหกรรมเหล็กและคลังสินค้าต่างๆ เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นต้น

2. ถนนสุขสวัสดิ์ เป็นเส้นทางขนส่งสายหลักภายในบริเวณอำเภอพระประแดงฝั่งตะวันตก โดยภายในบริเวณนี้มีถนนวงแหวนอุตสาหกรรมที่เชื่อมต่อเส้นทางในการขนส่งสินค้าไปยังบริเวณโรงงานอุตสาหกรรม บริเวณท่าเรือกรุงเทพ เพื่ออำนวยความสะดวกกิจกรรมการผลิตสินค้า รวมทั้งลดต้นทุนและเวลาในการขนส่งสินค้าไปยังบริเวณโรงงานอุตสาหกรรม โดยลักษณะการขนส่งภายในบริเวณนี้ส่วนใหญ่มีรถบรรทุกสินค้าเข้าออกพื้นที่ในบริเวณนี้เป็นจำนวนมาก

3. ถนนทางรถไฟสายปากน้ำเก่า เป็นถนนที่อยู่ในแนวถนนวงแหวนอุตสาหกรรมที่ทำหน้าที่ในการเชื่อมระบบการขนส่งของพื้นที่ต่างๆ มายังบริเวณท่าเรือกรุงเทพ ถนนดังกล่าวเป็นถนนที่แคบ นอกจากนั้นภายในบริเวณนี้ยังมีรถบรรทุกสินค้าประเภทคอนเทนเนอร์เป็นจำนวนมากในแต่ละวัน ซึ่งทำให้เกิดปัญหาการจราจร โดยเฉพาะในช่วงวันศุกร์

4. สะพานถนนวงแหวนอุตสาหกรรม เป็นถนนที่เชื่อมต่อพื้นที่ในบริเวณที่เป็นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมในบริเวณถนนปู่เจ้าสมิงพราย, ถนนสุขสวัสดิ์และถนนพระรามที่ 3 เข้าด้วยกัน เพื่ออำนวยความสะดวกและความรวดเร็วในการขนส่งสินค้าเข้ามายังบริเวณสถานประกอบการด้านอุตสาหกรรมการผลิตและท่าเรือกรุงเทพ โดยภายในบริเวณดังกล่าวมีรถบรรทุก

สินค้า หรือรถบรรทุกผู้สินค้าคอนเทนเนอร์, รถบรรทุกก๊าซและน้ำมัน วิ่งผ่านเป็นจำนวนมากในแต่ละวัน

ภาพที่ 4.5 : สภาพการคมนาคมและการขนส่งในอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ			
			
ถนนวงแหวนอุตสาหกรรม	ถนนปู่เจ้าสมิงพราย	ถนนทางรถไฟสายปากน้ำเก่า	ถนนสุขสวัสดิ์
ที่มา : ผู้วิจัย			ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

#### 4.5. การคมนาคมและการขนส่งในพื้นที่ที่ศึกษา

##### 4.5.1 ระบบการขนส่งภายในพื้นที่ที่ศึกษา

1. ระบบทางด่วน ภายในพื้นที่ที่ศึกษาเป็นเส้นทางที่ใช้ในการรองรับการเดินทางของประชาชนและการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือกรุงเทพกับโรงงานในบริเวณ โดยรอบท่าเรือกรุงเทพ ทั้งนี้เพื่อลดปัญหาทางการจราจรและการขนส่งภายในเขตพื้นที่ของเมืองในบริเวณ โดยรอบท่าเรือกรุงเทพ โดยระบบทางด่วนในบริเวณ โดยรอบท่าเรือกรุงเทพจะมีการเชื่อมต่อกับย่านอุตสาหกรรมและคลังสินค้าต่างๆ ที่อยู่ในบริเวณ โดยรอบท่าเรือกรุงเทพ เช่น ถนนพระรามที่ 3, บริเวณถนนบางนา - ตราด เป็นต้น

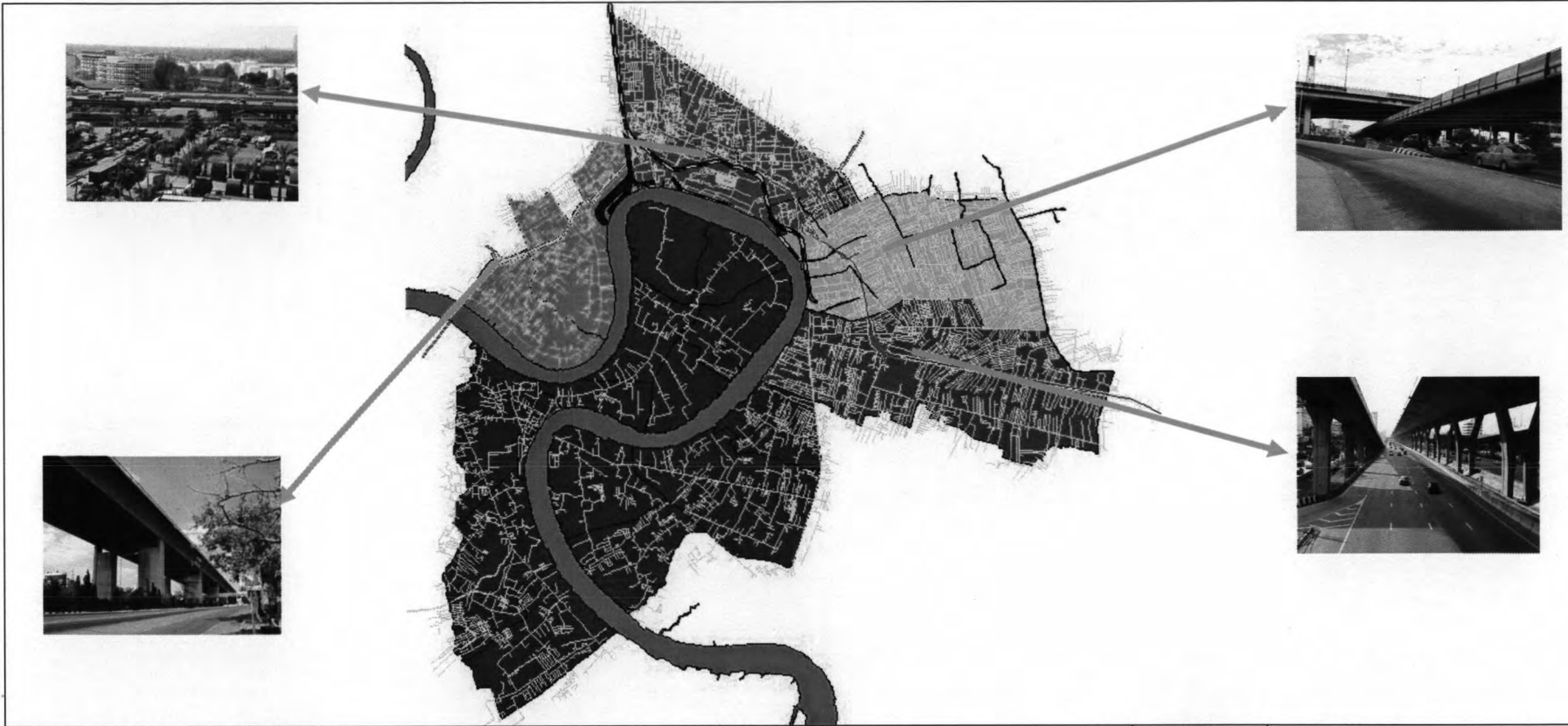
2. ระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ส่วนใหญ่เป็นระบบการขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมากและเป็นสินค้าเหลว เช่น น้ำมันและผลิตภัณฑ์ประเภทปิโตรเคมี ทั้งนี้เพื่อเป็นการลดต้นทุนค่าขนส่งและอันตรายของสินค้าดังกล่าว ที่อาจส่งผลกระทบต่อชุมชนเมืองในบริเวณ โดยรอบท่าเรือกรุงเทพ รวมทั้งเป็นการลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดจากการขนส่งสินค้าดังกล่าวไปยังบริเวณท่าเรือและคลังสินค้าอันตรายในบริเวณ โรงงานอุตสาหกรรมที่อยู่ใกล้กับท่าเรือกรุงเทพ

3. ระบบการขนส่งสินค้าทางถนนวงแหวนอุตสาหกรรม ซึ่งระบบการขนส่งนี้จะทำหน้าที่ในการเชื่อมบริเวณท่าเรือกรุงเทพกับโรงงานอุตสาหกรรมและคลังสินค้าที่อยู่ในบริเวณ โดยรอบท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งถนนวงแหวนอุตสาหกรรมดังกล่าวทำหน้าที่เชื่อมต่อพื้นที่เขตคลองเตย เขตพระโขนง เขตบางนา เขตยานนาวา และอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ เข้าด้วยกัน ทั้งนี้เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าที่มาจากท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งเส้นทางการขนส่งสินค้าที่สำคัญ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือกรุงเทพไปยังย่านอุตสาหกรรมในบริเวณ โดยรอบ เช่น ถนนเลียบทางรถไฟสายปากน้ำเก่า ถนนพระรามที่ 3 ถนนปู่เจ้าสมิงพราย และถนนปู่เจ้าสมิงพราย

เป็นต้น ซึ่งถนนสายดังกล่าวจะมีรถบรรทุกสินค้าคอนเทนเนอร์วิ่งผ่านเข้ามาในพื้นที่เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะช่วงเวลา 09.00 – 15.30 น. ซึ่งเป็นเวลาการวิ่งของรถบรรทุกสินค้าตามที่กฎหมายกำหนด

4. ระบบการขนส่งทางถนน ซึ่งเป็นระบบการขนส่งที่สำคัญภายในพื้นที่ที่ศึกษา จากการสำรวจพบว่า ในบริเวณถนนสายต่างๆ ภายในพื้นที่มีปริมาณการจราจรของรถบรรทุกและรถยนต์ส่วนบุคคลที่หนาแน่นตลอดทั้งวัน โดยเฉพาะในวันจันทร์ – ศุกร์ ซึ่งภายในวันดังกล่าวมีปริมาณรถบรรทุกสินค้าที่วิ่งเข้าออกจากบริเวณท่าเรือกรุงเทพไปยังโรงงานอุตสาหกรรมเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในบริเวณโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ภายในอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ และบริเวณถนนพระรามที่ 3 และถนนทางรถไฟสายปากน้ำเก่าในบริเวณด้านหน้าท่าเรือกรุงเทพ เป็นต้น





ระบบทางด่วนในบริเวณพื้นที่ที่ศึกษา

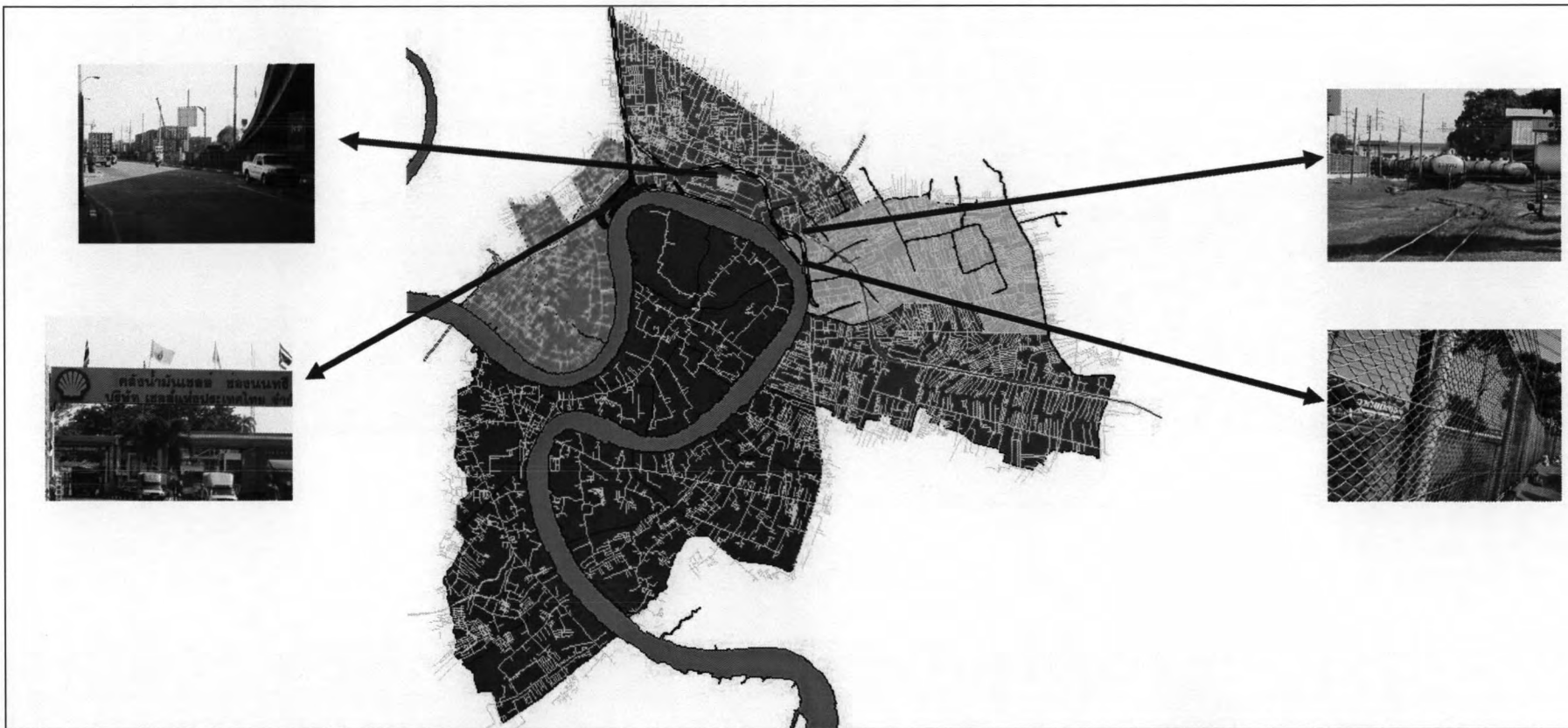
แผนที่ที่ 4.8 : ระบบทางด่วนในพื้นที่ที่ศึกษา

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ดัดแปลงโดยผู้วิจัย



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





ระบบการขนส่งทางรถไฟสำหรับการขนส่งสินค้า

แผนที่ที่ 4.9 : ระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟในพื้นที่ที่ศึกษา

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ดัดแปลงโดยผู้วิจัย



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



0.01 0 0.01 0.02



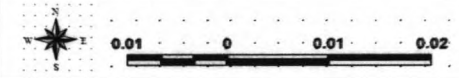
ระบบการขนส่งสินค้าภายในพื้นที่ที่ศึกษา

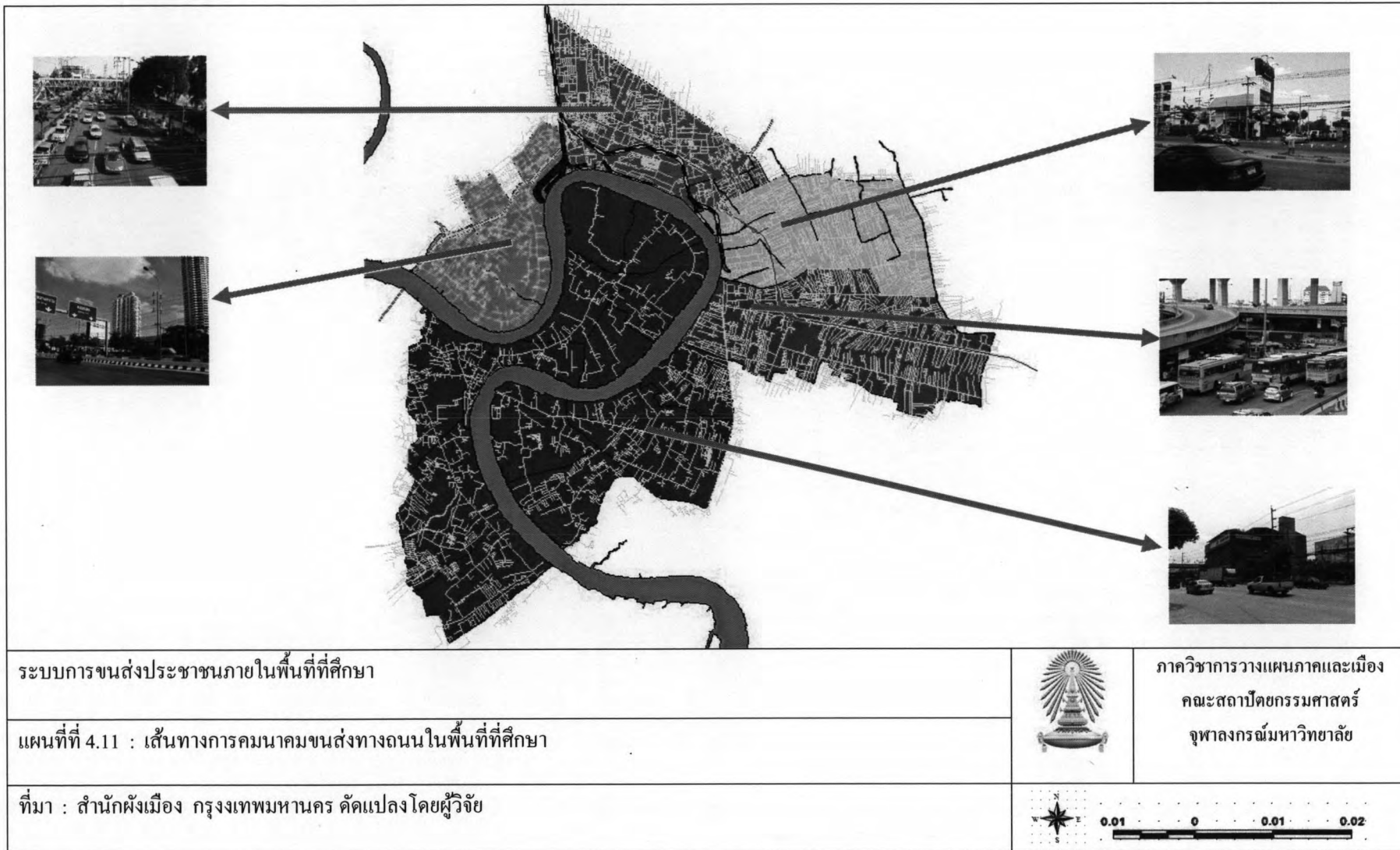
แผนที่ที่ 4.10 : ระบบการขนส่งสินค้าทางถนนวงแหวนอุตสาหกรรมในพื้นที่ที่ศึกษา

ที่มา : Thinknet - Mapmagic ดัดแปลงโดยผู้วิจัย



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย







#### 4.5.2 ปริมาณการจราจรในพื้นที่ที่ศึกษา

จากการศึกษาของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร พบว่า ปริมาณการจราจรของรถบรรทุกในบริเวณแยกบางนาในช่วงเวลาเร่งด่วน (ถนนสุขุมวิทกับถนนบางนา-ตราด / สรรพوخ มีปริมาณการจราจรที่เป็นรถบรรทุกมากที่สุด คือ มีปริมาณการจราจรของรถบรรทุกจำนวน 6,101 คันต่อวัน โดยถนนบางนา-ตราด / สรรพوخ มีปริมาณรถบรรทุกมากที่สุด คือ 3,887 คัน ส่วนทางแยกที่มีปริมาณรถบรรทุกวิ่งเข้า-ออกในช่วงนอกเวลาเร่งด่วนรองลงมา คือ บริเวณแยกสรรพوخ ซึ่งมีปริมาณการจราจรของรถบรรทุกจำนวน 4,944 คัน โดยในบริเวณถนนทางรถไฟสายปากน้ำเก่ามีปริมาณรถบรรทุกที่ใช้ถนนในบริเวณนี้มากที่สุด คือ 2,474 คัน นอกจากนี้จากการศึกษาพบว่าบริเวณถนนที่มีปริมาณการจราจรของรถบรรทุกที่เดินทางเข้า-ออก จากพื้นที่มากในช่วงนอกเวลาเร่งด่วน ได้แก่ บริเวณถนนสุขุมวิท, บริเวณถนนบางนา-ตราด / สรรพوخ, บริเวณถนนพระรามที่ 4, บริเวณถนนสุขสวัสดิ์, บริเวณถนนพระรามที่ 3, บริเวณถนนทางรถไฟสายปากน้ำเก่า, และบริเวณถนนสรรพوخ เป็นต้น (จากตารางที่ 13) และจากการศึกษาพบว่าถนนดังกล่าวเป็นถนนที่อยู่ในบริเวณเส้นทางถนนวงแหวนอุตสาหกรรม ซึ่งเป็นถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อพื้นที่ในบริเวณท่าเรือกรุงเทพไปยังโรงงานอุตสาหกรรมหรือย่านอุตสาหกรรมต่างๆ ที่อยู่ในบริเวณนี้ นอกจากนี้จากการศึกษาจากการสัมภาษณ์บุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าของท่าเรือกรุงเทพซึ่งเป็นพนักงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทย พบว่า รถบรรทุกสินค้าสามารถวิ่งได้เฉพาะนอกเวลาเร่งด่วน ในช่วงเวลา 09.00 - 15.30 น. ทั้งนี้เพราะกฎหมายข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและการจราจรได้กำหนดให้รถบรรทุกที่เข้ามาในเขตพื้นที่เมืองของกรุงเทพมหานครสามารถวิ่งได้ในช่วงเวลาดังกล่าวเท่านั้น จากเหตุผลดังกล่าวจึงทำให้มีรถบรรทุกสินค้าสามารถใช้นถนนสายดังกล่าวได้ในช่วงนอกเวลาเร่งด่วนเท่านั้น

ตารางที่ 4.4 : ปริมาณการจราจรในแต่ละช่วงเวลาของพื้นที่ศึกษา

ลำดับที่	ชื่อทางแยก	ถนน / ซอย	ช่วงเวลา	ประเภทรถยนต์ (คัน)						ปริมาณ การจราจรรวม
				รถยนต์นั่ง	รถตู้ / รถปิกอัพ	รถเมล์ใหญ่	รถเมล์เล็ก	รถบรรทุก	รถสามล้อ	
1	บางนา	สุขุมวิท	เร่งด่วนเช้า 7.00 – 9.00 น.	3,892	2,766	637	1	123	25	69,064
			นอกเร่งด่วน 9.00 – 16.00 น.	11,212	9,273	2,003	4	2,214	83	
			เร่งด่วนเย็น 16.00 – 19.00 น.	4,498	3,021	890	12	117	6	
	บางนา – ตราด / สรรพวง	เร่งด่วนเช้า 7.00 – 9.00 น.	2,144	1,685	191	5	229	22		
		นอกเร่งด่วน 9.00 – 16.00 น.	6,337	6,339	445	48	3,887	52		
		เร่งด่วนเย็น 16.00 – 19.00 น.	3,051	2,796	289	27	730	10		
2	สุขุมวิท – พระราม 4	สุขุมวิท	เร่งด่วนเช้า 7.00 – 9.00 น.	965	419	162	0	8	13	61,975
			นอกเร่งด่วน 9.00 – 16.00 น.	3,284	2,521	457	4	253	39	
			เร่งด่วนเย็น 16.00 – 19.00 น.	1,408	715	145	1	13	13	
	พระราม 4	เร่งด่วนเช้า 7.00 – 9.00 น.	6,174	2,250	652	131	66	76		
		นอกเร่งด่วน 9.00 – 16.00 น.	17,614	10,139	2,251	358	1,564	329		
		เร่งด่วนเย็น 16.00 – 19.00 น.	5,799	3,077	770	164	80	61		
3	สุขสวัสดิ์	สุขสวัสดิ์	เร่งด่วนเช้า 7.00 – 9.00 น.	2,606	2,037	303	134	131	750	41,525
			นอกเร่งด่วน 9.00 – 16.00 น.	9,230	9,985	842	420	1,296	1,883	
			เร่งด่วนเย็น 16.00 – 19.00 น.	5,703	4,304	389	188	288	1,036	

ลำดับที่	ชื่อทางแยก	ถนน / ซอย	ช่วงเวลา	ประเภทรถยนต์ (คัน)						ปริมาณ การจราจร
				รถยนต์นั่ง	รถตู้ / รถปิกอัพ	รถเมล์ใหญ่	รถเมล์เล็ก	รถบรรทุก	รถสามล้อ	
5	พระราม 3	พระรามที่ 3	เร่งด่วนเช้า 7.00 – 9.00 น.	3,708	1,435	123	56	136	27	29,541
			นอกเร่งด่วน 9.00 – 16.00 น.	7,553	5,608	330	139	1,958	180	
			เร่งด่วนเย็น 16.00 – 19.00 น.	3,808	2,318	168	88	203	81	
		ตัดใหม่	เร่งด่วนเช้า 7.00 – 9.00 น.	146	102	0	0	13	0	
			นอกเร่งด่วน 9.00 – 16.00 น.	428	393	9	0	100	2	
			เร่งด่วนเย็น 16.00 – 19.00 น.	248	157	10	0	12	2	
6	พระราม 3 – นราธิวาส	พระราม 3	เร่งด่วนเช้า 7.00 – 9.00 น.	10,415	4,111	152	42	149	53	95,623
			นอกเร่งด่วน 9.00 – 16.00 น.	24,122	1,858	396	157	3,747	220	
			เร่งด่วนเย็น 16.00 – 19.00 น.	13,565	7,680	212	59	426	112	
		นราธิวาส	เร่งด่วนเช้า 7.00 – 9.00 น.	1,228	382	37	16	17	8	
			นอกเร่งด่วน 9.00 – 16.00 น.	624	2,010	125	29	234	75	
			เร่งด่วนเย็น 16.00 – 19.00 น.	2,376	1,146	39	12	40	27	
7	สาธุประดิษฐ์	สาธุประดิษฐ์	เร่งด่วนเช้า 7.00 – 9.00 น.	829	449	39	1	49	22	73,849
			นอกเร่งด่วน 9.00 – 16.00 น.	2,209	1,792	108	0	348	25	
			เร่งด่วนเย็น 16.00 – 19.00 น.	1,062	653	53	0	56	37	
		พระราม 3	เร่งด่วนเช้า 7.00 – 9.00 น.	7,357	3,622	121	23	157	32	
			นอกเร่งด่วน 9.00 – 16.00 น.	18,533	15,655	349	42	2,995	126	
			เร่งด่วนเย็น 16.00 – 19.00 น.	10,654	5,724	224	20	347	136	

ลำดับที่	ชื่อทางแยก	ถนน / ซอย	ช่วงเวลา	ประเภทรถยนต์ (คัน)						ปริมาณ การจราจร
				รถยนต์นั่ง	รถตู้ / รถปิ๊ก อัพ	รถเมย์ใหญ่	รถเมย์เล็ก	รถบรรทุก	รถสามล้อ	
8	ทางเข้า - ออก	ศาลแขวงพระโขนง	เร่งด่วนเช้า 7.00 - 9.00 น.	7	9	0	0	0	0	20,725
			นอกเร่งด่วน 9.00 - 16.00 น.	62	24	0	0	5	0	
	สรรพาวุธ	เร่งด่วนเช้า 7.00 - 9.00 น.	1,924	1,515	11	2	149	21		
		นอกเร่งด่วน 9.00 - 16.00 น.	3,326	4,201	7	2	4,133	31		
9	สรรพาวุธ	ทางรถไฟสายปากน้ำ	เร่งด่วนเช้า 7.00 - 9.00 น.	516	585	0	0	38	1	24,529
			นอกเร่งด่วน 9.00 - 16.00 น.	1,912	2,725	2	0	2,474	14	
			เร่งด่วนเย็น 16.00 - 19.00 น.	1,382	1,371	18	0	504	7	
		สรรพาวุธ	เร่งด่วนเช้า 7.00 - 9.00 น.	1,248	1,116	4	0	421	19	
			นอกเร่งด่วน 9.00 - 16.00 น.	1,806	2,486	11	0	2,470	19	
			เร่งด่วนเย็น 16.00 - 19.00 น.	1,451	1,557	61	1	288	21	
10	ควนสุขุมวิท 62	สุขุมวิท	เร่งด่วนเช้า 7.00 - 9.00 น.	5,795	2,476	522	7	56	24	61,104
			นอกเร่งด่วน 9.00 - 16.00 น.	17,557	10,302	1,846	11	1,002	110	
			เร่งด่วนเย็น 16.00 - 19.00 น.	8,178	3,494	844	15	95	14	
		สุขุมวิท 62	เร่งด่วนเช้า 7.00 - 9.00 น.	946	505	29	2	12	12	
			นอกเร่งด่วน 9.00 - 16.00 น.	2,754	1,833	110	2	127	39	
			เร่งด่วนเย็น 16.00 - 19.00 น.	1,418	858	69	1	34	5	

ที่มา : กองนโยบายและแผนงาน สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2549



#### 4.6. ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องกับบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ

จากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพนั้น ได้ผลการศึกษาดังต่อไปนี้

1. กลุ่มพนักงานการทำเรือแห่งประเทศไทย โดยตัวอย่างกลุ่มการทำเรือแห่งประเทศไทยได้แสดงความคิดเห็นดังต่อไปนี้

##### - ด้านมลภาวะ

(1) ด้านขยะมูลฝอย เห็นว่าท่าเรือกรุงเทพมีการจัดการขยะเป็นอย่างดี ซึ่งสินค้าที่ขนส่งมายังท่าเรือกรุงเทพส่วนใหญ่อยู่ในรูปของผู้สินค้าคอนเทนเนอร์ จึงทำให้เกิดขยะจากท่าเรือกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพน้อยมาก ส่วนขยะมูลฝอยที่มาจากเรือบรรทุกสินค้านั้น ท่าเรือกรุงเทพได้จัดหาเรือมารองรับขยะอยู่แล้ว นอกจากนั้นท่าเรือกรุงเทพไม่อนุญาตให้เรือสินค้าทิ้งขยะลงในแม่น้ำเจ้าพระยา จึงทำให้ปัญหาขยะที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพนั้นมีน้อย ส่วนการกำจัดขยะนั้น ท่าเรือกรุงเทพมีมาตรการในการกำจัดขยะโดยว่าจ้างบริษัทกำจัดขยะของภาคเอกชน จัดเก็บขยะและของเสียที่เกิดจากกิจกรรมด้านการขนส่งสินค้าเพื่อนำของเสียเหล่านั้นไปกำจัดต่อไป ทั้งนี้เพื่อป้องกันปัญหาที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพที่มีต่อชุมชนและเมืองในพื้นที่บริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ

(2) ด้านน้ำมันที่เกิดจากการรั่วไหลของเรือและอุบัติเหตุที่เกิดจากการรั่วของน้ำมันที่มาจากเรือบรรทุกสินค้านั้น เห็นว่าท่าเรือกรุงเทพมีมาตรการในการป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันจากเรือบรรทุกสินค้าเป็นอย่างดี นอกจากนั้นท่าเรือกรุงเทพได้มีการจัดหาอุปกรณ์สำหรับการดับจับน้ำมันที่เกิดจากการรั่วของเรือบรรทุกสินค้า จึงทำให้ปัญหาการรั่วไหลของน้ำมันมีน้อยและไม่ส่งผลกระทบต่อชุมชนเมืองที่อยู่ในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ

(3) ด้านน้ำเสียที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ เห็นว่าท่าเรือกรุงเทพได้จัดการกับน้ำเสียที่เกิดจากกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ โดยการระบายน้ำเสียเหล่านี้ไปที่คลองหัวลำโพงเพื่อการบำบัดน้ำเสียที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือแล้วจึงปล่อยลงสู่แม่น้ำอีกครั้งหนึ่ง นอกจากนั้นการทำเรือแห่งประเทศไทยได้มีกฎในการควบคุมการปล่อยน้ำเสียที่เกิดจากการดำเนินการขนส่งโดยเรือบรรทุกสินค้า โดยเรือบรรทุกสินค้าจะต้องนำน้ำเสียที่อยู่ภายในเรือลงสู่เรือที่ท่าเรือกรุงเทพจัดให้มารับน้ำเสียโดยตรง จึงทำให้สภาพแวดล้อมในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพไม่มีปัญหาน้ำเสียที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ

- สภาพสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพที่เกิดจากการพัฒนาด้านการขนส่งสินค้า โดยมีข้อคิดเห็นดังนี้

(1) สภาพแวดล้อมทางอากาศ มีผลกระทบบ้างจากการพัฒนาด้านการขนส่งสินค้าของท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งส่งผลทำให้เกิดปัญหาการจราจรที่ติดขัดในบริเวณทางเข้า – ออกของ

ท่าเรือกรุงเทพ นอกจากนั้นปัญหาดังกล่าวยังทำให้เกิดคว้นพิษจากรถบรรทุกสินค้า แรงสั่นสะเทือนจากการวิ่งของรถบรรทุกสินค้า รวมทั้งปัญหามลพิษทางอากาศที่เกิดที่เพิ่มขึ้นด้วย

(2) การใช้ที่ดินประเภทต่างๆ ที่เกิดจากการพัฒนาการขนส่ง ซึ่งรูปแบบการใช้ที่ดินจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาด้านการขนส่งอยู่บ้างแต่ไม่มาก โดยท่าเรือกรุงเทพได้วางแผนปรับปรุงรูปแบบการใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยของประชาชน โดยมีแนวคิดในการพัฒนาให้อยู่ในรูปของอาคารสูงสำหรับประชาชนในชุมชนต่างๆ ภายในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบและสามารถนำที่ดินของการท่าเรือแห่งประเทศไทยหรือท่าเรือกรุงเทพมาใช้ในการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าและการให้บริการในการขนส่งสินค้าในอนาคต ในส่วนของอุตสาหกรรมนั้น ท่าเรือกรุงเทพได้มีการให้ภาคเอกชนเข้ามาเช่าพื้นที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยเพื่อเข้ามาประกอบกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือกรุงเทพ

(3) ของเสียที่เกิดจากเรือ เห็นว่า มีบ้างแต่ไม่มาก เนื่องจากท่าเรือกรุงเทพมีมาตรการในการควบคุมของเสียที่เกิดจากเรือ รวมทั้งท่าเรือกรุงเทพยังมีระบบการจัดเก็บและทำลายขยะเป็นอย่างดี ซึ่งท่าเรือกรุงเทพได้วางมาตรการในการดำเนินการกับของเสียที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพเพื่อป้องกัน ไม่ให้มีผลกระทบต่อชุมชนเมืองในบริเวณ โดยรอบท่าเรือกรุงเทพแล้ว

(4) ผลกระทบของสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ เช่น ผลกระทบของสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการขับเคลื่อนของรถบรรทุก, การรั่วไหลของสารเคมีนั้นทางท่าเรือกรุงเทพได้วางมาตรการในการควบคุมผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม โดยใช้หลัก IMDG CODE ในการควบคุมผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพและที่เกี่ยวข้อง เช่น การกำหนดให้รถบรรทุกสินค้าที่บรรทุกสินค้าที่อาจจะเป็นอันตรายต่อสภาพแวดล้อมของเมือง เมื่อมีการบรรทุกสินค้าที่เป็นอันตรายจากท่าเรือกรุงเทพแล้ว ทางท่าเรือกรุงเทพจะกำหนดให้รถบรรทุกนั้นเดินทางออกจากท่าเรือกรุงเทพและพื้นที่โดยรอบทันที ทั้งนี้เพื่อป้องกันปัญหาที่เกิดจากอุบัติเหตุของการรั่วไหลของสารเคมีดังกล่าวที่ได้เคยเกิดขึ้นในบริเวณท่าเรือกรุงเทพในอดีต

- ปัญหาในการดำเนินการของท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือกรุงเทพมีปัญหาเกี่ยวกับประชาชนที่อยู่อาศัยในชุมชนแออัดที่เข้ามาบุกรุกที่ดินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทยต้องจัดหาสถานที่เพื่อการอยู่อาศัยสำหรับประชาชนในกลุ่มดังกล่าว แต่การดำเนินการกลับมีปัญหาที่ประชาชนในกลุ่มนี้ไม่ยอมที่จะออกไปจากพื้นที่ในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ เพราะประชาชนในกลุ่มนี้เป็นแรงงานที่ทำงานในบริเวณท่าเรือและพื้นที่โดยรอบซึ่งเป็นสถานที่ประกอบการของหน่วยงานต่างๆ ทั้งของภาครัฐและเอกชน จากเหตุผลดังกล่าวจึงทำให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีปัญหาในการขับไล่ประชาชนที่พักอาศัยอยู่ในชุมชนแออัด จึงทำให้ท่าเรือกรุงเทพมีปัญหาในการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพเพื่อรองรับระบบการขนส่งสินค้าต่อไปในอนาคต

- ในปัจจุบันปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพที่มีมากกว่า 1 ล้าน ที.อี.ยู. นั้น ตามความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่ทำงานในการท่าเรือแห่งประเทศไทยเห็นว่า ท่าเรือกรุงเทพมีความสามารถในการรองรับปริมาณสินค้าที่ผ่านเข้ามายังท่าเรือกรุงเทพได้มากกว่า 1 ล้าน ที.อี.ยู. ทั้งนี้เพราะท่าเรือกรุงเทพมีพื้นที่สำหรับรองรับการขยายตัวในด้านความต้องการในการขนส่งสินค้าได้มากกว่าที่เป็นอยู่เดิม และท่าเรือกรุงเทพมีแผนที่จะขยายพื้นที่ของท่าเรือกรุงเทพเพื่อรองรับลานวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ได้ นอกจากนี้ผู้ประกอบการที่ดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าและอุตสาหกรรมการผลิตมีความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพ เพราะเหตุผลจากความได้เปรียบในด้านต้นทุนและเวลาในการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือกรุงเทพและโรงงานอุตสาหกรรมของผู้ผลิต เว้นแต่มีการย้ายกิจกรรมอุตสาหกรรมของเมืองไปยังพื้นที่บริเวณภาคตะวันออกหรือในบริเวณท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังจึงทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในการใช้บริการของผู้ประกอบการในการผลิตและการขนส่งสินค้า เป็นต้น

- ในปัจจุบันที่มีสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพมากกว่า 1 ล้าน ที.อี.ยู. นั้น ตามความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่ทำงานในการท่าเรือแห่งประเทศไทย เห็นว่าท่าเรือกรุงเทพมีพื้นที่รองรับการขยายตัวในด้านการขนส่งสินค้ามากกว่าที่เป็นอยู่เดิม และท่าเรือกรุงเทพมีแผนในการขยายพื้นที่เพื่อรองรับลานวางตู้สินค้าได้ แต่เนื่องจากรัฐบาลมีความต้องการที่จะลดปริมาณสินค้าหรือตู้สินค้าที่ผ่านเข้ามายังพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพและต้องการที่จะให้ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าไปใช้บริการที่ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังแทนที่ท่าเรือกรุงเทพ ทั้งนี้เพราะภาครัฐต้องการแก้ไขปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นในบริเวณกรุงเทพมหานคร อันเกิดจากการวิ่งของรถบรรทุกสินค้าและรถยนต์ส่วนบุคคลให้น้อยลงไป แต่ท่าเรือกรุงเทพยังขยายความสามารถในการรองรับตู้สินค้าและสินค้าที่ผ่านเข้ามายังบริเวณท่าเรือกรุงเทพได้อีก โดยในการดำเนินการแก้ไขปัญหการจราจรนั้น ภาครัฐได้ก่อสร้างระบบทางด่วน, ถนนวงแหวนอุตสาหกรรม เพื่อใช้ในการแก้ไขปัญหการจราจรอันเนื่องมาจากรถบรรทุกสินค้าได้แล้ว ซึ่งเห็นได้ว่าการดำเนินการในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวทำให้เกิดความสะดวกในการขนส่งสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพไปยังโรงงานอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการผลิตและการขนส่งสินค้าได้ ดังนั้นภาครัฐควรที่จะดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงความสามารถในการรองรับการขยายตัวทางด้านการขนส่งสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพให้มีความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้าในบริเวณดังกล่าวให้เพิ่มขึ้นได้ โดยที่กิจกรรมในด้านการขนส่งดังกล่าวนั้นก็ไม่ได้มีเพิ่มมากขึ้นจนก่อให้เกิดปัญหาทางด้านการจราจรและการขนส่งในบริเวณพื้นที่กรุงเทพมหานครได้

- หากท่าเรือกรุงเทพมีการลดบทบาทลงเป็นท่าเรือในระดับท้องถิ่น โดยมีสินค้าที่ผ่านมายังท่าเรือกรุงเทพน้อยกว่า 1 ล้าน ที.อี.ยู. นั้น เห็นว่า หากมีการลดปริมาณสินค้าลงจะทำให้ท่าเรือกรุงเทพอาจจะปิดตัวเองในอนาคต และนอกจากนั้นหากมีการลดบทบาทของท่าเรือกรุงเทพลงไป ภาครัฐต้องดำเนินการแก้ไขปัญหาคือ การเคลื่อนย้ายอุตสาหกรรมการผลิตทั้งหมดออกไปจากพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานครและบริเวณใกล้เคียงไปสู่บริเวณท่าเรือน้ำลึกแหลม







จอดเทียบท่าที่ท่าเรือกรุงเทพ รวมทั้งรถบรรทุกที่ผ่านเข้ามายังบริเวณท่าเรือกรุงเทพอาจจะมากขึ้น เช่น ควันเสี่ยจากรถบรรทุก ฝุ่นละอองที่เกิดจากการขนถ่ายสินค้า เป็นต้น

(2) การใช้ที่ดินประเภทต่างๆ ที่เกิดจากการพัฒนาการขนส่ง ซึ่งรูปแบบการใช้ที่ดินในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพได้เกิดปัญหาชุมชนแออัดหรือสลัมขึ้น ซึ่งปัญหาดังกล่าวเกิดจากแรงงานที่ทำงานในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือกรุงเทพ หากภาครัฐไม่มีการวางแผนเพื่อรองรับแรงงานที่เข้ามาทำงานอย่างรัดกุม จะทำให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนเมืองในบริเวณดังกล่าว เช่น ทำให้เกิดปัญหาชุมชนแออัดหรือสลัมภายในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ และปัญหาดังกล่าวจะทำให้เกิดปัญหาอื่นๆ ตามมา เช่น ปัญหาอาชญากรรม ปัญหาที่อยู่อาศัยเสื่อมโทรม เป็นต้น แต่ในขณะที่ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเขตเห็นว่าหากมีการพัฒนาในด้านการขนส่งจะไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินมากนัก เนื่องจากกรุงเทพมหานครมีการควบคุมการใช้พื้นที่ตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 และบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการใช้ที่ดินของพื้นที่ในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพตามกฎหมายผังเมือง พ.ศ. 2518

(3) ของเสียที่เกิดจากเรือ เห็นว่า อาจจะมีผลกระทบต่อคุณภาพของสิ่งแวดล้อมในน้ำ โดยเฉพาะพืชและสัตว์ที่อยู่ในแม่น้ำเจ้าพระยา แต่ของเสียที่มาจากเรือบรรทุกสินค้าก็ได้รับการควบคุมจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(4) ผลกระทบของสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ เช่น ผลกระทบของสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการขับเคลื่อนของรถบรรทุก, การรั่วไหลของสารเคมีนั้น กลุ่มตัวอย่างเห็นว่า ผลกระทบของสิ่งแวดล้อมนั้นก็ยังมีผลกระทบต่อสังคมเมืองมาก โดยเฉพาะปัญหาการจราจรและการขนส่งของเมือง ซึ่งปัญหาดังกล่าวส่งผลทำให้เกิดปัญหาหามลพิษทางอากาศจากควันท่อไอเสียที่เกิดจากรถบรรทุก นอกจากนั้นยังทำให้เกิดการใช้ที่ดินที่ไม่เป็นระเบียบขึ้น เช่น ในบริเวณจังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งผลจากการพัฒนาเมืองในด้านอุตสาหกรรมการผลิตทำให้คุณภาพชีวิตของประชาชนในบริเวณดังกล่าวไม่มีมาตรฐาน รวมทั้งภายในบริเวณดังกล่าวยังมีระบบการคมนาคมขนส่งที่ไม่ดี โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณถนนทางรถไฟสายปากน้ำเก่าที่แคบและมีลักษณะเป็นคอขวดจึงทำให้เกิดปัญหาการจราจรขึ้น

- ลักษณะความสัมพันธ์ของท่าเรือกรุงเทพกับพื้นที่แนวหลังของท่าเรือกรุงเทพ เห็นว่าควรจัดการให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เป็นกลุ่มพื้นที่ หรือมีการกำหนดแนวทางพัฒนาพื้นที่โดยแบ่งออกเป็นกลุ่ม เช่น การกำหนดพื้นที่เพื่อให้มีการใช้ที่ดินสำหรับการพาณิชย์กรรม การอุตสาหกรรม และการอยู่อาศัย เพื่อทำให้เกิดการควบคุมและการพัฒนาที่สอดคล้องกับการพัฒนาของพื้นที่ นอกจากนั้นในด้านการขนส่งควรทำการปรับปรุงระบบการขนส่งสินค้าโดยใช้ระบบรางเพื่อลดปัญหาการจราจรและต้นทุนการขนส่งสินค้าไปยังย่านอุตสาหกรรมในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ นอกจากนั้นภาครัฐควรขยายเส้นทางขนส่งทางถนนให้กว้างขึ้นเพื่อรองรับกับกิจกรรมการขนส่งสินค้าที่มีแนวโน้มว่าจะขยายตัวไปตามการเติบโตของอุตสาหกรรมการผลิตในบริเวณ

โดยรอบท่าเรือกรุงเทพ ส่วนรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน ภาครัฐควรดำเนินการจัดแบ่งเขตให้มีความชัดเจน โดยเฉพาะบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ นอกจากนั้นควรปรับปรุงและพัฒนาการใช้ที่ดินด้านอุตสาหกรรมการผลิต เพื่อป้องกันปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ และสุดท้ายควรมีการนำแนวคิดพื้นที่กันชนมาใช้เพื่อที่จะแบ่งกิจกรรมอุตสาหกรรมกับพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยให้มีความชัดเจน ทั้งนี้เพื่อจำกัดการขยายตัวของอุตสาหกรรมในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ และยังเป็นการลดผลกระทบในด้านมลภาวะที่เกิดจากการพัฒนาการขนส่งสินค้าที่อาจจะมีผลกระทบต่อชุมชนเมืองในบริเวณ

ส่วนรูปแบบความสัมพันธ์ในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพนั้น นักวิชาการด้านการพัฒนาพื้นที่ได้มีการแบ่งประเภทการใช้ที่ดินออกเป็น

1. การพัฒนาความเชื่อมโยงที่เกิดจากกิจกรรมด้านการขนส่งสินค้า คือ เมื่อมีการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้า เช่น ระบบการขนส่งสินค้าทางถนน, ทางน้ำ และทางรถไฟ ขึ้นแล้วจะทำให้เกิดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าและอุตสาหกรรมการผลิตของบริษัทต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า เป็นผลทำให้เกิดการประกอบการเพื่อการดำเนินกิจกรรมทางอุตสาหกรรมภายในพื้นที่ดังกล่าว

2. ที่อยู่อาศัย โดยประชากรที่อยู่อาศัยในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ คือ ประชากรที่ทำงานภายในบริเวณพื้นที่ในรัศมีโดยรอบท่าเรือกรุงเทพและประชากรเหล่านี้ก็จะอยู่อาศัยในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ

3. การดำเนินกิจกรรมทางอุตสาหกรรม ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวโดยส่วนใหญ่อยู่ระหว่างบริเวณท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ซึ่งอุตสาหกรรมดังกล่าวตั้งอยู่ในบริเวณจังหวัดสมุทรปราการเป็นส่วนใหญ่ และอุตสาหกรรมเหล่านี้มีความต้องการที่จะตั้งกิจกรรมของตนเองในบริเวณท่าเรือกรุงเทพและพื้นที่บริเวณกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในด้านการขนส่งสินค้าและอยู่ใกล้ตลาดสินค้าที่ตนเองผลิตให้มากที่สุด

- รูปแบบอุตสาหกรรมในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งเห็นว่ารูปแบบอุตสาหกรรมในบริเวณดังกล่าวควรมีการจัดการสภาพแวดล้อมให้ดี มีการปรับปรุงสภาพแวดล้อมควบคู่ไปกับการพัฒนาอุตสาหกรรมในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ ทั้งนี้เพื่อลดปัญหามลพิษในบริเวณดังกล่าว นอกจากนั้นควรพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าให้มีความต่อเนื่องเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพด้านการขนส่งและลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการ รวมทั้งควรแบ่งเขตการใช้ที่ดินอย่างเป็นระบบเพื่อลดปัญหาในความขัดแย้งในการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ

- รูปแบบพาณิชยกรรมในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ เห็นว่า ควรพัฒนากิจกรรมการพาณิชยกรรมเป็นการพาณิชยกรรมในชุมชนเมืองย่อยๆ เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ อีกทั้งเป็นการลดปัญหาการจราจรในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ

นอกจากนั้นควรพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าเพื่อทำให้เกิดการประหยัดต้นทุนของผู้ประกอบการที่รับสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพ นอกจากนี้ควรแบ่งเขตการใช้ที่ดินอย่างเป็นระบบเพื่อรองรับพัฒนาเมืองในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพต่อไป และควรมีการพัฒนาการพาณิชย์กรรมเพื่อรองรับกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ

- รูปแบบที่อยู่อาศัยในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพนั้น เห็นว่า ภาครัฐและภาคเอกชนควรพัฒนาที่อยู่อาศัยในบริเวณนี้ โดยการพัฒนาที่อยู่อาศัยเป็นอาคารสูงเพื่อลดปัญหาชุมชนแออัดและแหล่งที่อยู่อาศัยที่มีความเสื่อมโทรมอันเกิดจากการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าและแหล่งการทำงานของท่าเรือกรุงเทพ นอกจากนี้ภาครัฐควรจัดระเบียบบริเวณที่อยู่อาศัยของประชากรในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ เพื่อลดปัญหาผลกระทบจากการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าที่อาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชากร นอกจากนี้ควรพัฒนาสวนสาธารณะ, การให้บริการสาธารณะแก่ประชากรที่อาศัยอยู่ในบริเวณนี้ นอกจากนี้ภาครัฐควรพัฒนาให้เกิดความสมดุลระหว่างที่อยู่อาศัยกับแหล่งงาน รวมทั้งการตอบสนองความต้องการในด้านที่อยู่อาศัยของประชากรในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ

- ปัจจัยหรือเหตุผลที่มีความสำคัญที่ทำให้ผู้ประกอบการเลือกที่จะดำเนินกิจกรรมด้านการผลิตและการขนส่งสินค้าในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ กลุ่มตัวอย่างมีความเห็นว่า

(1) มีที่ตั้งอยู่ในบริเวณที่มีการคมนาคมและมีระบบการขนส่งสะดวก รวดเร็ว ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางรถไฟ รวมทั้งมีแรงงานรับจ้างเข้ามาทำงานภายในบริเวณนี้และใกล้เคียง รวมทั้งเป็นการลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือกรุงเทพและโรงงานอุตสาหกรรมมากกว่าในบริเวณท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง

(2) ราคาที่ดินที่ไม่แพงมากในอดีต และกิจการอุตสาหกรรมได้ดำเนินการอยู่แล้วในอดีต ซึ่งทำให้เกิดการลงทุนในกิจกรรมอุตสาหกรรมการผลิตที่ไม่สูง จึงทำให้เกิดประโยชน์ต่อผู้ประกอบการในกิจกรรมด้านการผลิตและการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือกรุงเทพ นอกจากนี้จากเหตุผลในด้านต้นทุนค่าขนส่งและต้นทุนในการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า จึงทำให้ผู้ประกอบการมีความต้องการตั้งกิจการอุตสาหกรรมของตนเองในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ เพื่อประโยชน์ในการขนส่งและลดต้นทุนการผลิตสินค้าในระยะยาว

(3) มีโรงงานอุตสาหกรรมตั้งอยู่แล้วในบริเวณนี้ และต่อมาได้มีการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าให้มีประสิทธิภาพขึ้น เช่น การสร้างถนนวงแหวนอุตสาหกรรม การสร้างระบบทางด่วน รวมทั้งภาครัฐดำเนินการพัฒนาระบบการจราจรและการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ จึงทำให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินกิจกรรมการผลิตและการให้บริการในการขนส่งสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพไปยังโรงงานอุตสาหกรรมในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพและจังหวัดสมุทรปราการ โดยมีต้นทุนในการดำเนินการที่ต่ำ จากเหตุผลดังกล่าวจึงทำให้มีเกิดการรวมกลุ่มของอุตสาหกรรมการผลิต



โดยเฉพาะในบริเวณจังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งมีการกระจุกตัวของกิจกรรมอุตสาหกรรมการผลิตที่มากที่สุดอีกแห่งหนึ่งของพื้นที่ที่ศึกษา

(4) การตั้งอยู่ใกล้กับอุตสาหกรรมการผลิตหรือรับสินค้าที่เป็นวัตถุดิบจากท่าเรือกรุงเทพ จึงทำให้เกิดความสะดวกและรวดเร็วและลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพไปยังโรงงานอุตสาหกรรม

- แนวทางการพัฒนาพื้นที่ในบริเวณแนวหลังของท่าเรือกรุงเทพ เห็นว่าภาครัฐควรกำหนดแนวทางการวางผังพัฒนาในบริเวณนี้ให้เป็นระเบียบ การฟื้นฟูและพัฒนาสภาพแวดล้อมของเมืองต่อเนื่อง นอกจากนั้นภาครัฐจำเป็นต้องพัฒนาพื้นที่โดยอาศัยความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน รวมทั้งหน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการจัดทำแผนพัฒนาเมืองในบริเวณ โดยรอบท่าเรือกรุงเทพ เพื่อให้การพัฒนามีความสอดคล้องกับความต้องการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย

จากภาพรวมในส่วนของความแออัดในด้านการใช้ที่ดินของท่าเรือกรุงเทพและในบริเวณโดยรอบนั้น กลุ่มตัวอย่างที่ทำงานในการท่าเรือแห่งประเทศไทยเห็นว่ารูปแบบการใช้ที่ดินในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพยังไม่มีความแออัด แต่กลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่เห็นว่าพื้นที่ในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพมีรูปแบบการใช้ที่ดินที่มีความแออัด ซึ่งจากการสำรวจรูปแบบการใช้ที่ดินภายในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพนั้นพบว่า การใช้ที่ดินภายในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพยังไม่มีความแออัดจากการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการขนส่งสินค้า

## 4.7 ลักษณะทางเศรษฐกิจของพื้นที่ที่ศึกษา

### 4.7.1 ลักษณะเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานคร

โครงสร้างทางเศรษฐกิจของพื้นที่กรุงเทพมหานครมีภาคการผลิตในส่วนของนอกภาคการเกษตรกรรมเป็นแกนหลักในการพัฒนาเศรษฐกิจของพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยมีสัดส่วนเป็นร้อยละ 99.89 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547 – 2549 โดยในสัดส่วนของการผลิตนอกภาคการเกษตรกรรมนั้นมีโครงสร้างการผลิตในภาคอุตสาหกรรมการผลิตเป็นตัวชี้นำ ในสัดส่วนประมาณร้อยละ 24.12 ในปี พ.ศ. 2541 และลดลงมาเหลือเพียงร้อยละ 20.53 ในปี พ.ศ. 2549 อันเนื่องมาจากสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจของพื้นที่เอง หรืออาจจะเป็นเพราะภาวะแวดล้อมทางการตลาดของสินค้าและบริการของประเทศที่ทำให้ความต้องการสินค้าทางอุตสาหกรรมการผลิตบางประเภทนั้นมีลดลง จึงทำให้ภาคการผลิตทางด้านอุตสาหกรรมนั้นมีสัดส่วนลดลงตามกลไกตลาด รองลงมาคือภาคการค้าปลีกและการค้าส่ง โดยมีสัดส่วนร้อยละ 18.87 ในปี พ.ศ. 2541 และเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 22.45 ในปี พ.ศ. 2549 และอันดับสาม คือ ภาคการขนส่ง การเก็บรักษาสินค้าและการสื่อสาร ซึ่งมีสัดส่วนที่มีความใกล้เคียงกับภาคการค้าปลีกและการค้าส่ง โดยมีสัดส่วนร้อยละ 18.77 ในปี พ.ศ. 2541 เพิ่มขึ้นมาเป็นร้อยละ 19.89 ในปี พ.ศ. 2549 ในส่วนอุตสาหกรรมภาคการเงินและการธนาคาร ภาค



อสังหาริมทรัพย์ และภาคการบริการอื่นๆ นั้นจะมีการกระจุกตัวในพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้ เพราะพื้นที่ของกรุงเทพมหานครนั้นเป็นที่ตั้งของสำนักงานใหญ่ของบริษัทหรือองค์กรต่างๆ ซึ่งทำให้เกิดความง่ายและสะดวกในการติดต่อของลูกค้าและผู้เข้ามาใช้บริการในองค์กรต่างๆ ในส่วนของภาคการผลิตอื่นๆ นั้น ก็มีอัตราการขยายตัวที่มีสัดส่วนที่คงที่ และไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลงมากนัก

เมื่อพิจารณาจากอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของพื้นที่โดยแบ่งเป็นช่วงเวลาคือ ปี พ.ศ. 2541 – 2545 และ ปี พ.ศ. 2545 – 2549 นั้นพบว่า ภาคอุตสาหกรรมการผลิตของพื้นที่ กรุงเทพมหานครนั้นมีการขยายตัวในอัตราร้อยละ 8 นับจากจากปี พ.ศ. 2541 และ ขยายตัวเป็นร้อยละ 13 นับจากปี พ.ศ. 2545 ในส่วนของภาคการค้าปลีกและการค้าส่งนั้นมีการขยายตัวร้อยละ 51 นับจากปี พ.ศ. 2541 ลดลงมาเป็นร้อยละ 13 นับจากปี พ.ศ. 2545 ทั้งนี้เป็นเพราะเกิดภาวะการถดถอยทางเศรษฐกิจของประเทศและการบริโภคของประชากรในพื้นที่มีลดลง อันเนื่องมาจากปัญหาความไม่เชื่อมั่นทางเศรษฐกิจและการจ้างงานของพื้นที่ รวมถึงปัญหาทางด้านการเมืองของพื้นที่ กรุงเทพมหานครอีกด้วย นอกจากนี้ ในส่วนของภาคการขนส่ง การเก็บรักษาสินค้าและการสื่อสาร นั้น ก็มีการขยายตัวร้อยละ 32 นับในปี พ.ศ. 2545 และลดลงมาเหลือเพียงร้อยละ 15 ในปี พ.ศ. 2549 ทั้งนี้อาจจะเป็นเพราะปัญหาทางด้านต้นทุนค่าขนส่งที่สูงขึ้นตามราคาน้ำมันโลก ซึ่งทำให้กิจการและธุรกิจต่างๆ จำเป็นที่จะต้องประหยัดต้นทุนที่เกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าและบริการ จึงทำให้เกิดผลกระทบต่อภาคการขนส่งในช่วงปี พ.ศ. 2545 – 2549 ด้วย

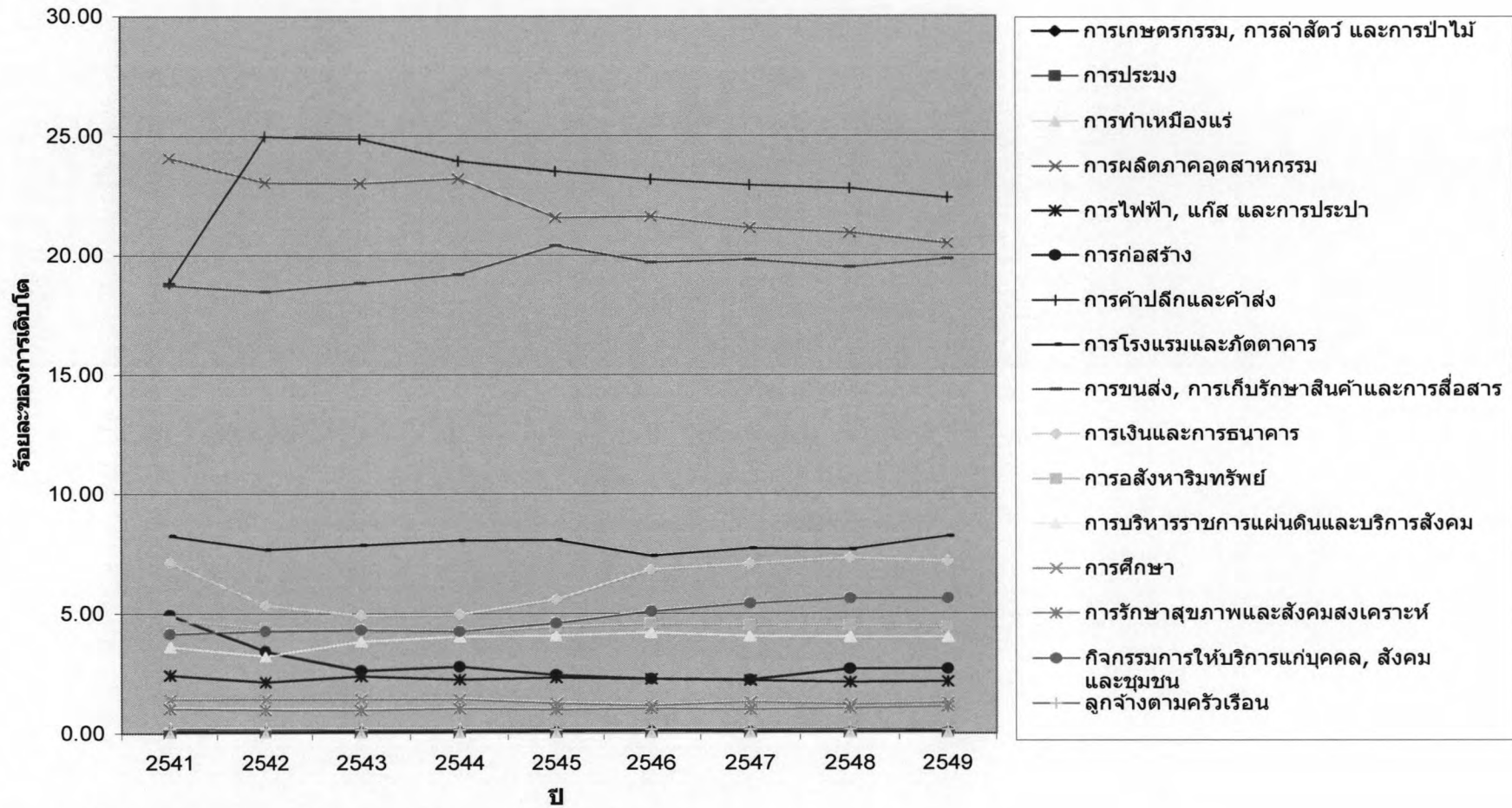
#### 4.7.2 ลักษณะเศรษฐกิจของจังหวัดสมุทรปราการ

ในส่วนโครงสร้างทางเศรษฐกิจของพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการนั้นก็มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจนอกภาคเกษตรกรรมเป็นแกนหลักในการพัฒนาเศรษฐกิจของพื้นที่เช่นเดียวกับพื้นที่ กรุงเทพมหานครเช่นกัน โดยมีสัดส่วนร้อยละ 98.95 ในปี พ.ศ. 2549 โดยการผลิตภาคอุตสาหกรรม เป็นกิจกรรมหลักในการพัฒนาทางเศรษฐกิจของพื้นที่ โดยมีสัดส่วนถึงร้อยละ 83.76 ในปี พ.ศ. 2549 และนอกจากนั้นการผลิตภาคอุตสาหกรรมของพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการนั้นมีสัดส่วนร้อยละการขยายตัวเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 75.84 ในปี พ.ศ. 2541 มาเป็นร้อยละ 83.76 ในปี พ.ศ. 2549 ทั้งนี้เป็นเพราะอุตสาหกรรมการผลิตของพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการนั้นมีพื้นที่ที่อยู่ใกล้ชิดพื้นที่ กรุงเทพมหานคร และมีความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้าที่ผลิตได้ไปยังกรุงเทพมหานครได้ นอกจากนี้ ทางสำนักงานใหญ่ของธุรกิจหลายๆ ธุรกิจก็นิยมที่จะตั้งโรงงานของธุรกิจคนในพื้นที่ บริเวณจังหวัดสมุทรปราการ เพราะเหตุผลทางด้านของต้นทุนทางด้านการขนส่งสินค้าและบริการและความสะดวกในการติดต่อกับสำนักงานใหญ่ของธุรกิจต่างๆ และนอกจากนั้นจากการที่รัฐบาลในสมัยก่อนได้เน้นกระจายการลงทุนของอุตสาหกรรมการผลิตออกไปสู่ภูมิภาคเพื่อลดความแออัดทางด้านอุตสาหกรรมการผลิตในพื้นที่กรุงเทพมหานครลง จึงทำให้อุตสาหกรรมการผลิตได้ย้ายลงมาตั้งในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการด้วยเหตุผลทางด้านการขนส่งสินค้าดังที่ได้กล่าวมา ในส่วนภาคการผลิตอื่นๆ ในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการนั้นมีสัดส่วนที่ไม่สูงมากนักเมื่อเทียบกับการผลิต

ภาคอุตสาหกรรม ทั้งนี้อาจจะเป็นเพราะจังหวัดสมุทรปราการนั้นเป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรม จึงทำให้อุตสาหกรรมการผลิตนี้มีความสำคัญกว่าภาคการผลิตและเศรษฐกิจส่วนอื่นๆ ของพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ

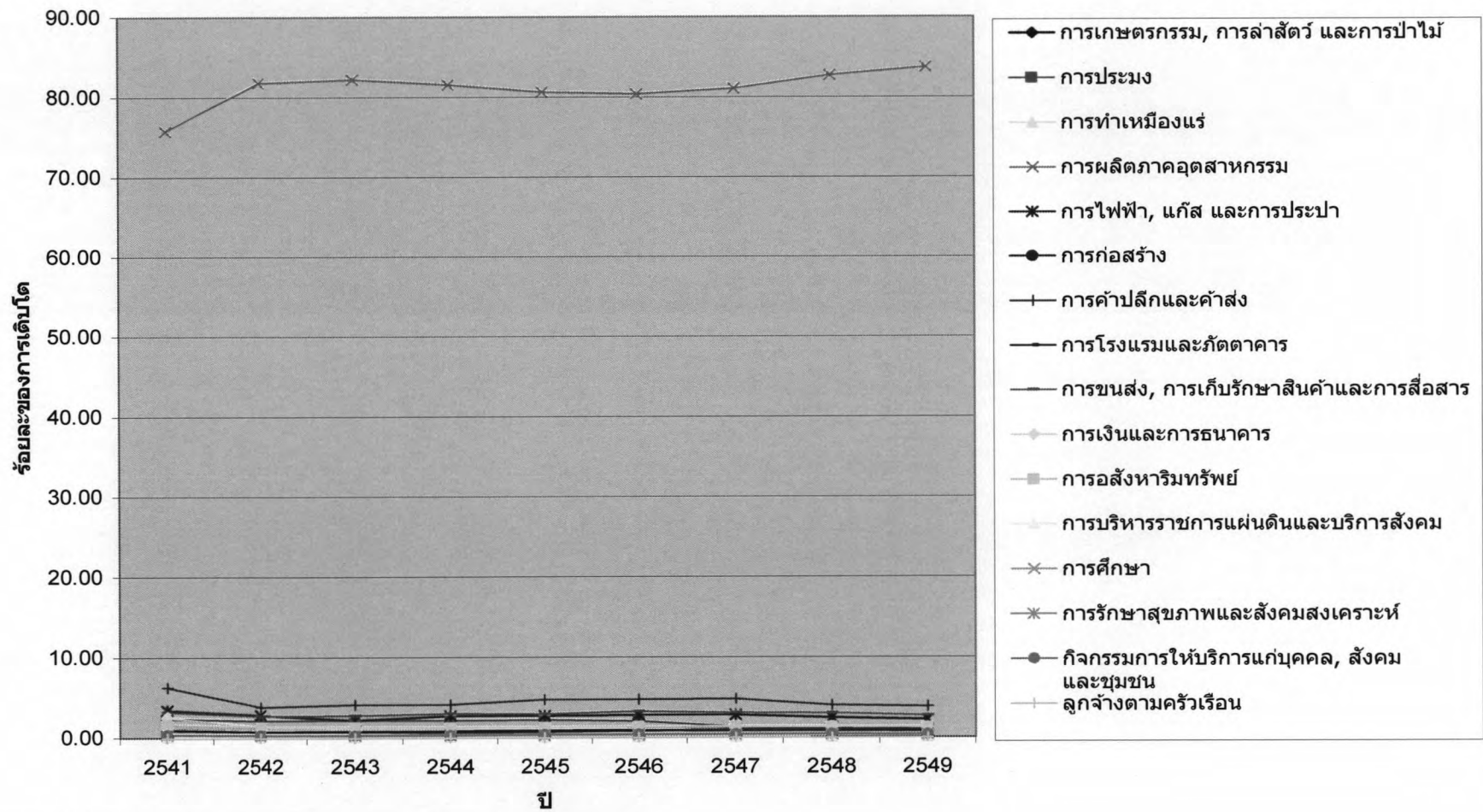
เมื่อพิจารณาจากอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของพื้นที่โดยแบ่งเป็นช่วงเวลาคือ ปี พ.ศ. 2541 – 2545 และ ปี พ.ศ. 2545 – 2549 นั้นพบว่า ในช่วงปี พ.ศ. 2541 ถึงปี พ.ศ. 2545 นั้นภาคอุตสาหกรรมการผลิตมีการขยายตัวร้อยละ 48 นั้นอาจจะเป็นเพราะว่าในช่วงปี 2541 – 2545 นั้นภาคการผลิตทางด้านอุตสาหกรรมผลิตนั้นมีความสำคัญเพราะเศรษฐกิจของประเทศไทยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540 นั้นเน้นที่ภาคการส่งออก สาเหตุเป็นเพราะในช่วงเวลาดังกล่าวนั้นประเทศไทยประสบปัญหากับการอ่อนค่าของเงินบาทและเป็นโอกาสของภาคการผลิตด้านการส่งออก ทั้งนี้เพราะรัฐบาลในช่วงสมัยนั้นได้สนับสนุนให้ธุรกิจของไทยเน้นการส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศมากขึ้น ซึ่งทำให้อุตสาหกรรมที่ดำเนินการผลิตเพื่อการส่งออกนั้นมีการเติบโตในอัตราที่สูง และเกิดการผลิตสินค้าเพื่อสนับสนุนและส่งสินค้าไปทำตลาดที่ต่างประเทศ แต่ในช่วงปี พ.ศ. 2545 – 2549 นั้น ภาคการผลิตทางด้านอุตสาหกรรมนั้นมีส่วนในการขยายตัวที่ลดลง ทั้งนี้อาจจะเป็นเพราะภาวะการแข่งขันในตลาดที่มีมากขึ้นในพื้นที่และนอกจากนั้นจากการที่ความสามารถในการแข่งขันที่ลดลงจึงทำให้มีส่วนในด้านการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมการผลิตของจังหวัดสมุทรปราการนั้นมีการขยายตัวในอัตราที่ลดลง

แผนภาพที่ 4.3 : กราฟแสดงการเติบโตทางเศรษฐกิจของแต่ละสาขาการผลิตในเขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างปี 2541 – 2549



ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

แผนภาพที่ 4.4 : กราฟแสดงการเติบโตทางเศรษฐกิจของแต่ละสาขาการผลิตในเขตจังหวัดสมุทรปราการ ระหว่างปี 2541 – 2549



ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ



#### 4.8 ประชากรของพื้นที่ที่ศึกษา

ข้อมูลทางด้านประชากรที่กล่าวในการศึกษาในครั้งนี้ ผู้วิจัยจะกล่าวเพียงประชากรในพื้นที่ที่ศึกษา ซึ่งประกอบด้วยประชากรในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ทั้งหมด 4 เขต คือ เขตคลองเตย เขตบางนา เขตพระโขนง และเขตยานนาวา และประชากรในจังหวัดสมุทรปราการ 1 อำเภอ คือ อำเภอพระประแดง ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานครทั้งหมด 7 แขวง และพื้นที่ในจังหวัดสมุทรปราการทั้งหมด 15 ตำบล โดยใช้ข้อมูลระหว่างปี พ.ศ. 2540 – 2549

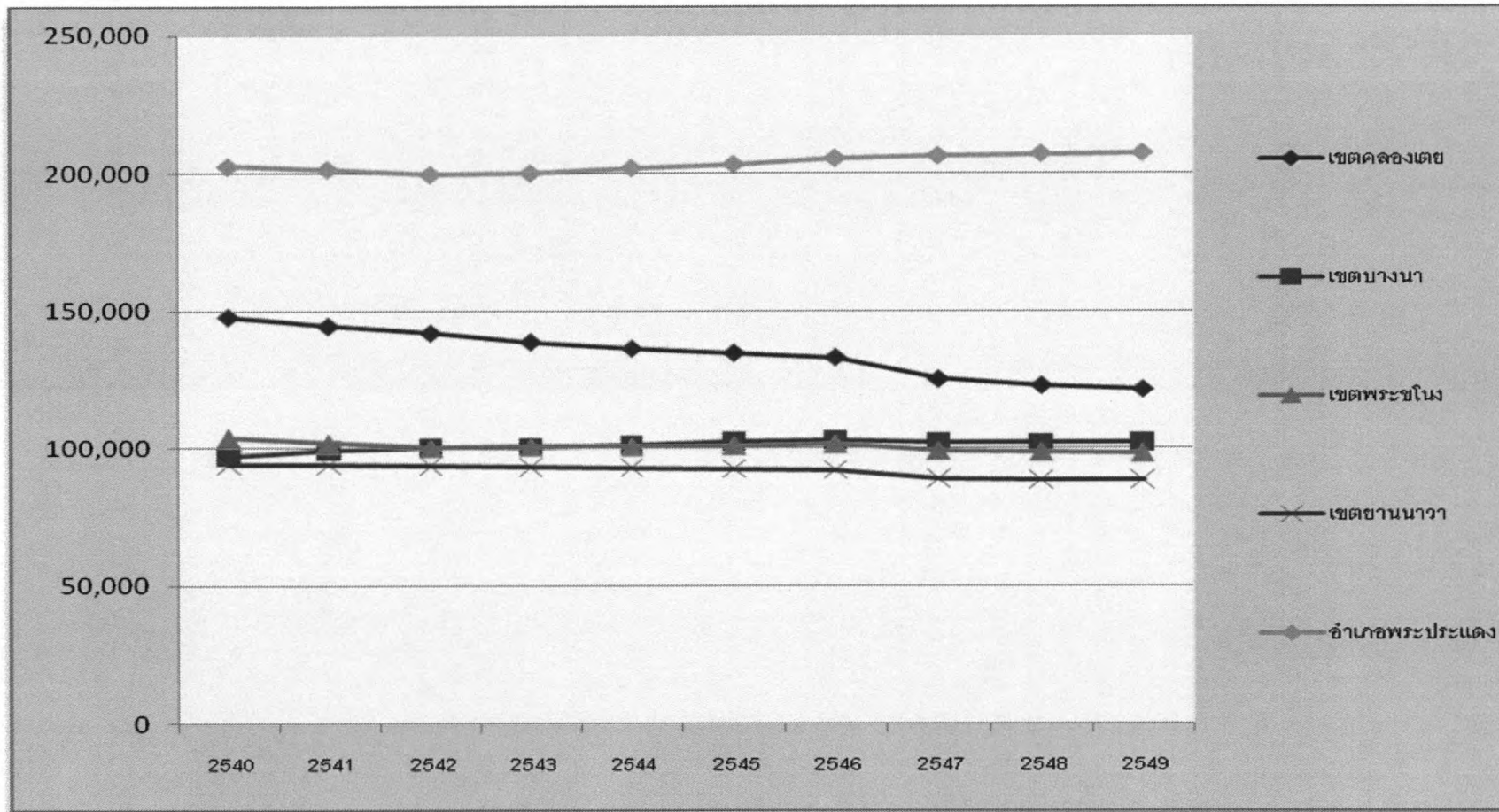
ผลจากการศึกษาจากกราฟที่ 3 ที่แสดงถึงจำนวนประชากรในพื้นที่ที่ศึกษานั้น พบว่าในปี พ.ศ. 2549 นั้น พื้นที่ในเขตคลองเตยนั้นมีจำนวนประชากรมากที่สุด คือ มีจำนวนประชากรทั้งหมด 121,504 คน รองลงมาคือ เขตบางนา มีประชากรทั้งหมด 101,695 คน ส่วนพื้นที่ที่มีจำนวนประชากรน้อยที่สุด คือ พื้นที่เขตยานนาวา มีประชากรจำนวน 88,383 คน ส่วนจำนวนประชากรในอำเภอพระประแดงในปี พ.ศ. 2549 นั้นมีจำนวนทั้งหมด 207,374 คน เมื่อพิจารณาจำนวนประชากรตามรายแขวงในพื้นที่กรุงเทพมหานครนั้น จากกราฟที่ 4 พบว่า พื้นที่ในแขวงบางนาเป็นพื้นที่ที่มีจำนวนประชากรมากที่สุด คือ มีจำนวนประชากร 101,695 คน รองลงมาคือแขวงบางจาก โดยมีจำนวนประชากร 98,096 คน ส่วนพื้นที่แขวงที่มีจำนวนประชากรน้อยที่สุด คือ พื้นที่แขวงคลองตันที่มีจำนวนประชากรในพื้นที่น้อยที่สุด คือ มีประชากรจำนวน 13,252 คน ในส่วนพื้นที่ในระดับตำบลของอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการนั้น จากกราฟที่ 5 พบว่า พื้นที่ในตำบลบางครุ มีจำนวนประชากรมากที่สุด คือมีจำนวน 27,538 คน รองลงมาคือตำบลบางพิง มีจำนวนประชากรทั้งหมด 26,278 คน ส่วนพื้นที่ตำบลที่มีจำนวนประชากรน้อยที่สุด คือพื้นที่ตำบลบางกระสอบ คือมีจำนวนประชากรทั้งหมด 2,442 คน

เมื่อพิจารณาจากความหนาแน่นของประชากรในพื้นที่นั้นพบว่าในปี พ.ศ. 2549 นั้น พื้นที่เขตคลองเตยเป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของประชากรต่อพื้นที่ 1 ตารางกิโลเมตร มากที่สุด คือ มีจำนวนประชากร 9,866 คนต่อพื้นที่ 1 ตารางกิโลเมตร รองลงมาคือพื้นที่เขตพระโขนง คือ มีจำนวนประชากร 7,509 คนต่อ 1 ตารางกิโลเมตร ส่วนพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของประชากรต่อพื้นที่น้อยที่สุด คือ พื้นที่ในเขตบางนา ซึ่งมีประชากรจำนวน 5,193 คนต่อ 1 ตารางกิโลเมตร ส่วนพื้นที่ในอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการนั้น ในปี พ.ศ. 2549 นั้นมีจำนวนประชากร 3,105 คนต่อ 1 ตารางกิโลเมตร ถ้าหากพิจารณาความหนาแน่นของประชากรต่อพื้นที่ 1 ตารางกิโลเมตร เป็นรายแขวงนั้น พบว่า พื้นที่แขวงคลองเตยมีความหนาแน่นของประชากรต่อพื้นที่ 1 ตารางกิโลเมตรมากที่สุด คือ มีจำนวนประชากร 11,523 คนต่อพื้นที่ 1 ตารางกิโลเมตร รองลงมาคือพื้นที่แขวงช่องนนทรี ซึ่งมีความหนาแน่นของประชากรต่อพื้นที่ 1 ตารางกิโลเมตรอยู่ที่ 7,824 คน และพื้นที่แขวงที่มีความหนาแน่นประชากรต่อพื้นที่ 1 ตารางกิโลเมตรน้อยที่สุดคือพื้นที่แขวงบางโพธิ์พวง คือมีจำนวนประชากร 3,619 คนต่อ 1 ตารางกิโลเมตร ในส่วนของพื้นที่อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการนั้น พื้นที่ตำบลที่มีความหนาแน่นของประชากรต่อพื้นที่ 1 ตารางกิโลเมตร คือ พื้นที่

ตำบลตลาด คือมีจำนวนประชากร 19,533 คนต่อ 1 ตารางกิโลเมตร รองลงมาคือ พื้นที่ตำบลบางพิง ซึ่งมีความหนาแน่นของประชากรต่อพื้นที่ 1 ตารางกิโลเมตรอยู่ที่ 5,005 คนต่อ 1 ตารางกิโลเมตร ส่วนพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของประชากรน้อยที่สุดคือ พื้นที่ตำบลบางกระสอบ ซึ่งมีความหนาแน่นของประชากรอยู่ที่ 1,100 คนต่อ 1 ตารางกิโลเมตร

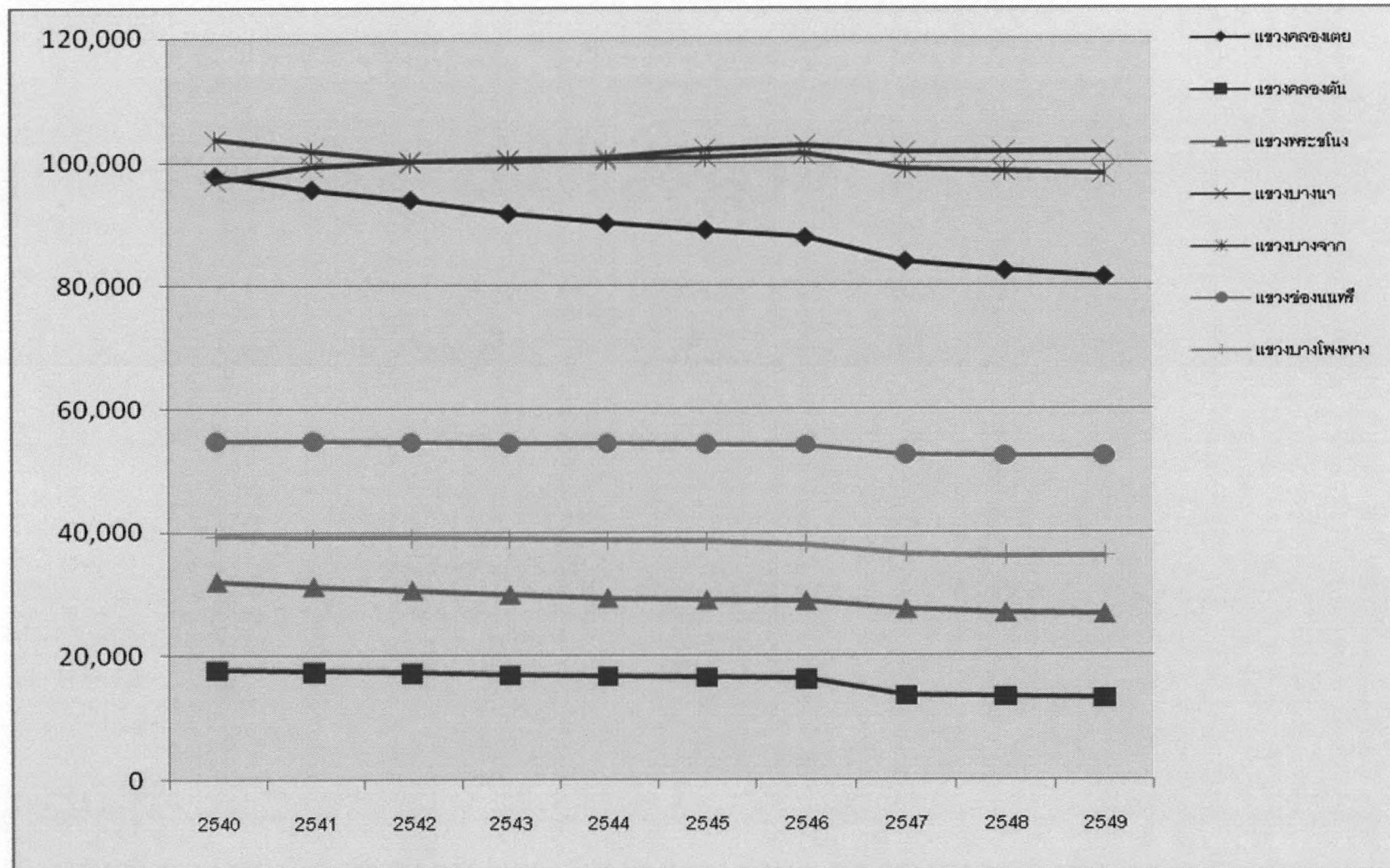
เมื่อพิจารณาจากช่วงเวลาของการเติบโตทางประชากรในช่วงปี พ.ศ. 2540 – 2545 และช่วงปี 2545 – 2549 ของพื้นที่ดังกล่าว พบว่า พื้นที่เขตบางนามีการเติบโตของประชากรมากที่สุด ในช่วงปี 2540 – 2545 แต่ในช่วงปี 2546 – 2549 กลับมีจำนวนประชากรลดลง โดยมีสัดส่วนการเติบโตของประชากรดังกล่าวอยู่ที่ร้อยละ 5.28 และ -0.42 ตามลำดับ ส่วนพื้นที่ที่มีอัตราการลดลงของประชากรมากที่สุดคือพื้นที่ในเขตคลองเตย ซึ่งมีอัตราการลดลงร้อยละ 8.83 และร้อยละ 9.86 ตามลำดับ เมื่อพิจารณาจากพื้นที่ในระดับแขวงนั้นพบว่าพื้นที่ในแขวงดลองตันมีอัตราการลดลงของประชากรในพื้นที่มากที่สุด คือลดลงร้อยละ 6.71 ในช่วงปี พ.ศ. 2540 – 2545 และลดลงมาเป็นร้อยละ 20.36 ในช่วงปี พ.ศ. 2545 – 2549 ส่วนในพื้นที่อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการนั้นกลับมีอัตราการเติบโตของประชากรที่ไม่เพิ่มขึ้นมากนัก มีอัตราการขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 0.41 ในช่วงปี พ.ศ. 2540 – 2545 และเพิ่มมาเป็นร้อยละ 1.94 ในช่วงปี พ.ศ. 2545 – 2549 ในส่วนของพื้นที่ของตำบลที่มีอัตราการขยายตัวของประชากรมากที่สุดคือพื้นที่ตำบลบางหัวเสือ คือมีอัตราการเพิ่มของประชากรอยู่ที่ร้อยละ 10.13 ในช่วงปี พ.ศ. 2540 – 2545 มาเป็นร้อยละ 10.59 ในช่วงปี พ.ศ. 2545 – 2549

แผนภาพที่ 4.5 : กราฟแสดงการเติบโตของประชากรในพื้นที่ที่ศึกษา ระหว่างปี 2540 - 2549



ที่มา : กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

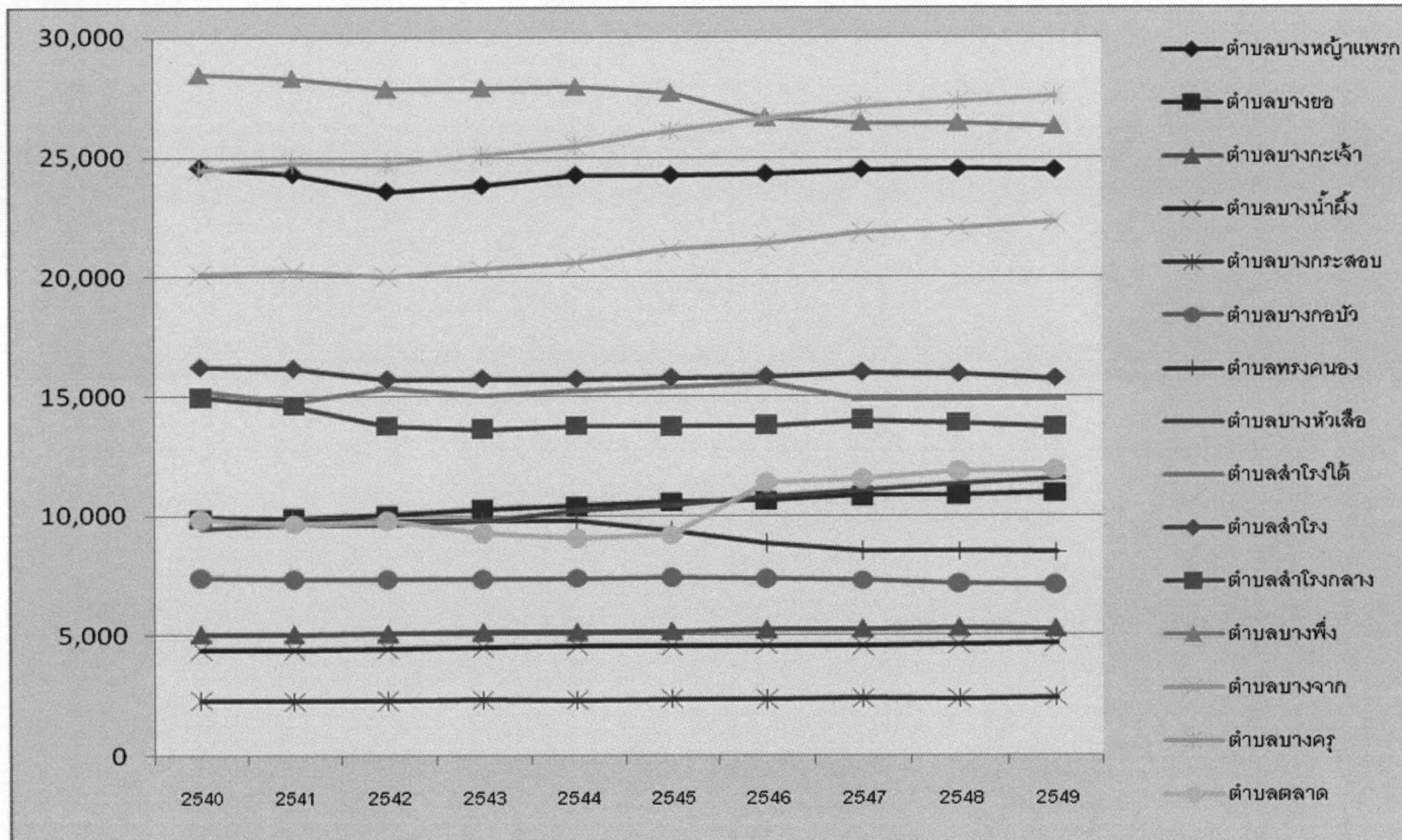
แผนภาพที่ 4.6 : กราฟแสดงการเติบโตรายแขวงของประชากรในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ระหว่างปี 2540 - 2549



ที่มา : กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย



แผนภาพที่ 4.7 : กราฟแสดงการเติบโตของประชากรในพื้นที่อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ ระหว่างปี 2540 - 2549



ที่มา : กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย