



ระบบโครงข่ายการขนส่ง

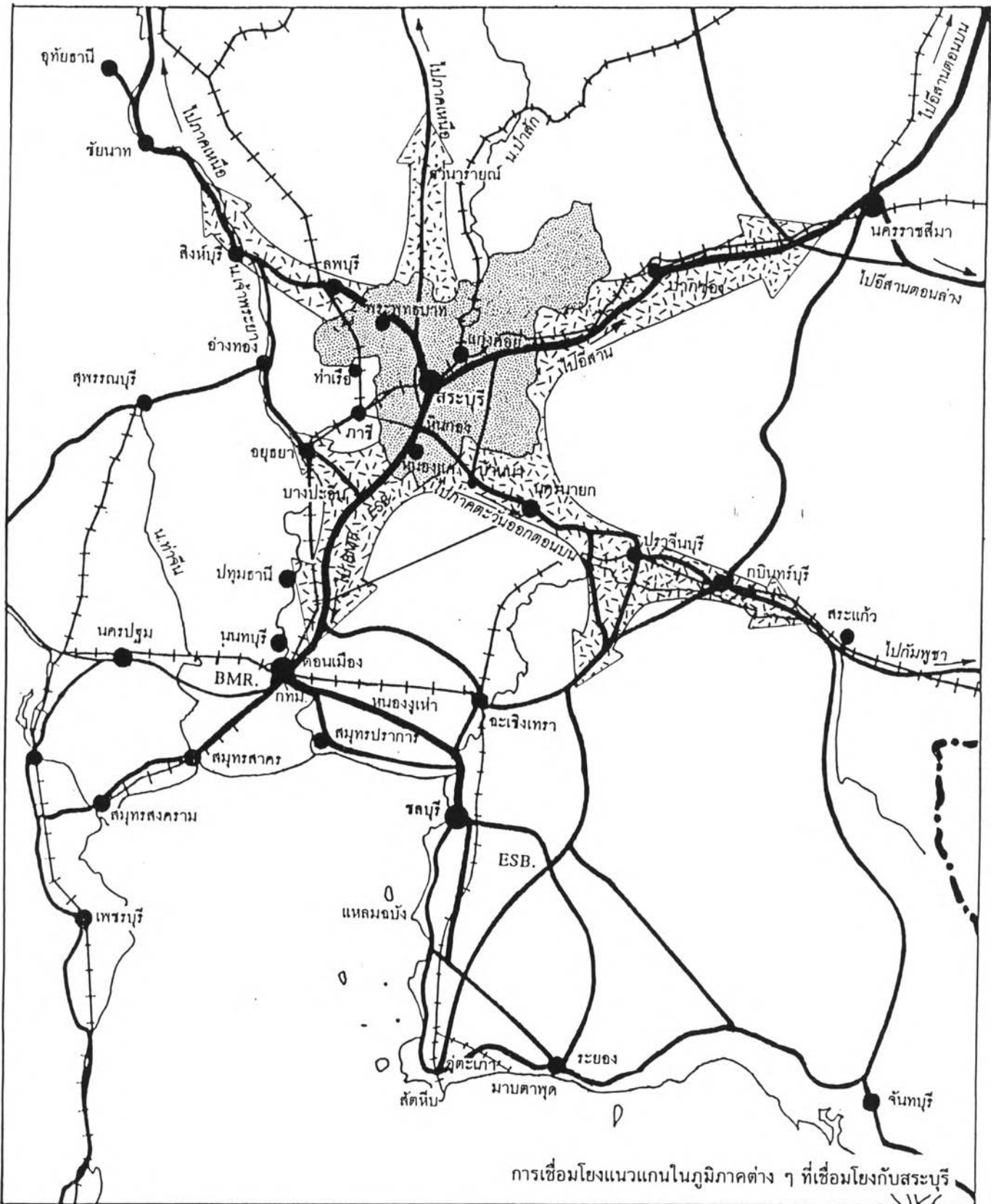
การขนส่งมีความจำเป็นและมีความสำคัญอย่างมากต่อการดำเนินชีวิตประจำวันในปัจจุบันนี้ เพราะเป็นส่วนหนึ่งของการผลิต นักเศรษฐศาสตร์ถือว่าการขนส่งเป็นกระบวนการอย่างหนึ่งที่รวมอยู่ในการผลิต ทั้งนี้ผลิตผลต่าง ๆ จะไม่สำเร็จเสร็จสิ้นลง หากผลิตผลนั้นยังไม่ไปถึงมือผู้บริโภค เช่น ข้าวจากอำเภอเสนาให้ นมโคจากอำเภอมวกเหล็ก หินจากโรงรมย่อยหินที่หน้าพระลาน ซีเมนต์ และวัสดุก่อสร้างจากอำเภอแก่งคอย เป็นต้น ล้วนจำเป็นต้องบรรทุกลงยานพาหนะเพื่อขนส่งไปสู่ตลาดสำหรับผู้บริโภคยังพื้นที่เมืองและภูมิภาคต่าง ๆ เมื่อผลิตผลยังส่งไม่ถึงตลาดหรือการขนส่งยังไม่ถึง ผลิตผลนั้นจึงยังกำหนดราคาไม่ได้ ซึ่งจะเห็นได้ว่าค่าขนส่งถูกรวมเข้าไปอยู่ในต้นทุนการผลิตด้วย

ดังนั้น หากเมืองใดหรือพื้นที่ใดขาดระบบคมนาคมหรือระบบการขนส่งไม่มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่และความต้องการที่เป็นคุณลักษณะ เฉพาะของแต่ละเมืองแล้ว ย่อมทำให้เกิดผลเสียทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และทำให้เกิดปัญหาขึ้นกับตัวเมือง นอกจากนั้นยังเป็นอุปสรรคต่อการกระจายความเจริญไปยังเมืองชุมชนหรือพื้นที่ต่าง ๆ ซึ่งอยู่ในเขตอิทธิพลหรือภายใต้พื้นที่เบื้องหลังของเมืองนั้น ๆ อีกด้วย เทศบาลเมืองสระบุรีก็เช่นเดียวกัน ปัจจุบันกำลังประสบกับปัญหาการจราจร ทั้งรถยนต์ที่แล่นภายในเมือง รถบรรทุกสินค้า โดยเฉพาะวัสดุก่อสร้างต่าง ๆ จำพวกปูนซีเมนต์ หินย่อย ลูกรัง เหล็ก นอกจากนี้ยังเป็นรถบรรทุกสินค้าของการเกษตร และรถโดยสารขนาดใหญ่ ซึ่งวิ่งผ่านย่านใจกลางเมือง เพื่อส่งผ่านไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ทั้งภาคเหนือ ภาคอีสาน กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตลอดจนภูมิภาคอื่น ๆ ทำให้เมืองเกิดปัญหามลพิษทางด้านอากาศและเสียง และยังทำให้เมืองซึ่งมีหน้าที่สำคัญทางด้านการบริหารและการให้บริการนั้นไม่สามารถแสดงบทบาทได้อย่างคล่องตัว นอกจากนั้นยังส่งผลกระทบต่อภาวะเศรษฐกิจ สังคม ตลอดจนความเป็นอยู่ของประชากรในเขตเทศบาลเมืองสระบุรีเป็นอย่างมาก

ในการศึกษาเรื่องโครงข่ายการขนส่งที่มีผลกระทบต่อขยายตัวของเทศบาลเมืองสระบุรีจะช่วยในการแก้ไขระบบการขนส่ง และสามารถนำไปเป็นแนวทางในการวางแผนระบบคมนาคมและขนส่งในอนาคต ซึ่งจะเป็นส่วนสำคัญที่จะทำให้ยุทธศาสตร์การจราจรในปัจจุบันของเมืองสระบุรีบรรเทาเบาบางลง มีส่วนสอดคล้องกับแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตเพื่อให้มีการพัฒนาการใช้ที่ดิน และเกิดการกระจายตัวของประชากรไปในบริเวณการใช้ประโยชน์ที่ดินที่จำแนกประเภทไว้ ช่วยให้เกิดความสะดวกในการจราจร สามารถเดินทางติดต่อกับชุมชนอื่น ๆ และภายในชุมชนได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว รวมไปถึงการขนส่งสินค้าเพื่อกิจการอุตสาหกรรม และธุรกิจทุกประเภท ระบบโครงข่ายถนนในอนาคตกำหนดไว้เป็นแผนผังแสดงโครงข่ายคมนาคมและขนส่ง คือ ผังโครงข่ายของถนนสายสำคัญ ซึ่งเหมาะสมกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน ทั้งขนาดประเภท และมาตรฐานของถนน นอกจากนี้ เพื่อเป็นการประหยัดจึงได้เลือกถนนเดิมที่จะจัดเข้าเป็นโครงข่ายได้ นำมาจัดประเภทใหม่ โดยการปรับปรุงหรือขยายเขตทางและเพิ่มถนนโครงการที่กำหนดให้สร้างใหม่ เชื่อมโยงกันเป็นโครงข่ายระบบถนน

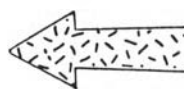
ระบบโครงข่ายการคมนาคม-ขนส่ง

สระบุรีเป็นชุมทางหรือศูนย์กลางคมนาคมติดต่อที่สำคัญที่สุดแห่งหนึ่งในเขตภาคกลางตอนบน สามารถเชื่อมโยงการติดต่อภายในกับพื้นที่เบื้องหลังภายในภาคและสระบุรียังสามารถเชื่อมโยงการติดต่อระหว่างภูมิภาคต่าง ๆ คือ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล-ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-ภาคเหนือ-และพื้นที่ต่อเนื่องไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทำให้เชื่อมโยงกันได้โดยสะดวกโดยมีชุมชนเทศบาลเมืองสระบุรีเป็นศูนย์กลางของเส้นทางคมนาคมต่าง ๆ โดยเฉพาะทางรถยนต์และทางรถไฟที่นับเป็นจุดเชื่อมต่อภาคกลางตอนบนกับภูมิภาคอื่น ๆ มากที่สุด หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งว่าเทศบาลเมืองสระบุรีเป็นบริเวณที่มีการเข้าถึงสูงที่สุด (Maximum Accessibility) แห่งหนึ่งของภาคกลางตอนบน จนมีผู้เปรียบเทียบกับสระบุรีว่าเหมือนกับเป็นประตู (Gateway) เปิดเข้า-ออกของพื้นที่ในเขตภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้สามารถติดต่อกับโลกภายนอก (ดูแผนที่ในรูปที่ 4.1 ประกอบ)



การศึกษาโครงข่ายการขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการเจริญเติบโตของเทศบาลเมืองสระบุรี	
มาตรฐาน 0 15 30 45 กม.	
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	รูปที่ 4.1

สัญลักษณ์ :



ทิศทางการเชื่อมโยงจากพื้นที่สระบุรี ไปสู่แนวแกนต่าง ๆ



เส้นทางหลวงแผ่นดินสายหลัก



ชุมชนเมือง

รายละเอียดเกี่ยวกับเส้นทางคมนาคมขนส่งสายหลักของจังหวัดสระบุรี มีดังต่อไปนี้

1. ระบบโครงข่ายการขนส่งทางถนน

เส้นทางถนนเป็นรูปแบบการคมนาคมขนส่งที่สามารถติดต่อเชื่อมโยงกับพื้นที่ส่วนต่าง ๆ ของจังหวัดสระบุรี และเชื่อมโยงการขนส่งติดต่อกับกรุงเทพมหานครที่เป็นเมืองศูนย์กลางในทุก ๆ ด้านของประเทศ โดยเฉพาะการที่มีหน้าที่เป็นเมืองท่า-เมืองศูนย์กลางการค้า-เมืองหลวงศูนย์กลางการปกครองประเทศที่มีบทบาทสำคัญที่สุด ในฐานะที่เป็นประตูติดต่อกับต่างประเทศ สามารถเชื่อมโยงการขนส่งกับต่างประเทศโดยทางการเดินเรือสมุทรและทางอากาศ โดยเครื่องบินได้อย่างสะดวก และแผ่อาณาบริเวณพื้นที่ไปสู่ปริมณฑลโดยรอบนั้น ให้สามารถเชื่อมโยงกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือ และภูมิภาคอื่น ๆ ได้เป็นอย่างดี โดยมีสระบุรีเป็นจุดเชื่อมโยงที่สำคัญ เนื่องจากสระบุรีมีถนนซึ่งเป็นทางหลวงแผ่นดินสายหลักตัดผ่าน ได้แก่

1.1 ทางหลวงแผ่นดิน

1.1.1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 หรือถนนพหลโยธิน

เป็นเส้นทางซึ่งใช้ในการเชื่อมโยงภาคเหนือจากกรุงเทพมหานครไปเชียงราย เริ่มก่อสร้างโดยกรมยุทธโยธาทหารบก จากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิผ่านสนามเป้าจนถึงดอนเมืองเป็นระยะทาง 22 กิโลเมตร เดิมเรียกชื่อว่า ถนนประชาธิปไตย ต่อมาเมื่อวันที่ 10 เมษายน พ.ศ. 2481 จอมพล ป. พิบูลสงคราม นายกรัฐมนตรีขณะนั้นให้ก่อสร้างต่อจากสามแยกดอนเมืองผ่านรังสิต-บางปะอิน-สระบุรี-พระพุทธบาท-ลพบุรี จนแล้วเสร็จภายใน 2 ปี และได้ขนานนามว่าถนนพหลโยธินเมื่อวันที่ 10 ธันวาคม พ.ศ. 2493 เพื่อเป็นอนุสรณ์แด่พระยาพหลพลพยุหเสนา (พจน์ พหลโยธิน) จากนั้นกรมทางหลวงได้ก่อสร้างต่อมาในหลายช่วงตอน จนถึงจังหวัดเชียงราย ระยะทางจากกรุงเทพมหานครตามถนนพหลโยธิน เชื่อมโยงผ่านท้องที่จังหวัดปทุมธานี พระนครศรีอยุธยา สระบุรี ลพบุรี ชัยนาท นครสวรรค์ กำแพงเพชร ตาก ลำปาง เชียงราย ถึงเขตแดนเหนือสุดรวมระยะทาง 1,005 กิโลเมตร

โดยช่วงที่เริ่มเข้าสู่จังหวัดสระบุรีในเขตอำเภอหนองแค กิโลเมตรที่ 79+458 จากนั้นตัดตรงขึ้นไปทางเหนือ เข้าเขตเทศบาลตำบลหนองแค กิโลเมตรที่ 83+655 ถึง 87+100 ต่อจากนั้นมาถึงทางแยกหินกอง กิโลเมตรที่ 94+095 อันเป็นจุดเริ่มต้นของทางหลวงแผ่นดินหลายเลข 33 หรือถนนสุวรรณศร ที่แยกไปทางทิศตะวันออกเพื่อเชื่อมโยงการติดต่อ

ไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือจนถึงพรมแดนไทย-กัมพูชา และทางแยกหินกองนี้ยังเป็นจุดเริ่มต้นของทางหลวงจังหวัดหมายเลข 329 ที่เชื่อมร้อยจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) โดยแยกไปทางทิศตะวันตกไปถึงยังชุมทางรถไฟบ้านภาชี ในเขตอำเภอบ้านภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ชุมทางรถไฟแห่งนี้เป็นชุมทางรถไฟที่สำคัญ เพราะเป็นจุดแยกของขบวนรถไฟที่เชื่อมร้อยกรุงเทพมหานคร แยกไปสู่ภาคเหนือ กับส่วนที่แยกไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และจากแยกหินกองแล้วทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ก็ยังคงตัดผ่านขึ้นไปยังพื้นที่ทางทิศเหนือเข้าสู่เขตเทศบาลเมืองสระบุรีกิโลเมตรที่ 105+200 ถึง 111+500 แล้วเชื่อมร้อยขึ้นมาทางทิศเหนือจนถึงทางแยกห้วยบงหลักกิโลเมตรที่ 114+725 โดยมีทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3048 แยกไปทางทิศตะวันตก เพื่อเชื่อมร้อยไปยังโรงงานปูนซีเมนต์ไทยที่ตำบลท่าลาน - ตำบลท่าหลวง และเชื่อมร้อยไปยังอำเภอบ้านหมอ จังหวัดสระบุรี กับอำเภอบ้านหมอ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา แล้วจากแยกห้วยบงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ยังคงเชื่อมร้อยไปยังพื้นที่ทางทิศเหนือจนถึงแยกพุดแก้วกิโลเมตรที่ 123+300

ทางแยกพุดแก้วเป็นจุดเริ่มต้นของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 21 หรือถนนสายพุดแก้ว-หล่มสัก ซึ่งแยกออกจากถนนพหลโยธินแล้วเชื่อมร้อยไปยังเขตภาคเหนือตอนล่างและตอนบนโดยเฉพาะจังหวัดที่อยู่ทางด้านตะวันออกของภาคทั้งสอง และยังคงเชื่อมร้อยติดต่อเข้า-ออกพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือทางด้านตะวันตกของภาคอีกด้วย ส่วนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 เมื่อถึงแยกพุดแก้วแล้วจึงตัดผ่านไปยังทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ผ่านเข้าสู่สวนพฤกษศาสตร์พุดแก้วแล้วตัดเข้าเขตสุขาภิบาลหน้าพระลาน จนถึงทางแยกไปยังแหล่งผลิตปูนซีเมนต์เอเซียและของบริษัทปูนซีเมนต์ไทยที่เขาวง ซึ่งแยกจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 บริเวณกิโลเมตรที่ 125+550 ไปทางทิศตะวันตก แล้วทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 จึงตัดผ่านบริเวณที่เป็นแหล่งอุตสาหกรรมโรงโม่-บด-ย่อยหิน และโรงงานผลิตหินอ่อน และอุตสาหกรรมก่อสร้างอื่น ๆ ที่ต่อเนื่อง เช่น ปูนขาว ซีเมนต์บล็อกรีด เป็นต้น ซึ่งมีแหล่งวัตถุดิบจากแนวเทือกเขาหินปูน ในเขตตำบลหน้าพระลาน อำเภอมืองสระบุรี และแนวเทือกเขาหินปูนในเขตอำเภอพยุพชบาต จากนั้นเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 จึงตัดเข้าสู่เขตเทศบาลตำบลพระพุทธรบาทที่กิโลเมตรที่ 128+050 จนถึงบริเวณตลาดนิคมพระพุทธรบาท หน้าที่ว่าการอำเภอกิโลเมตรที่ 135+800 จนถึงกิโลเมตรที่ 140+300 อันเป็นจุดสิ้นสุดเขตเทศบาล จากนั้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1

ตัดผ่านไปยังทิศตะวันตกเฉียงเหนือ จนสุดเขตจังหวัดสระบุรีที่กิโลเมตรที่ 144+550 แล้วเข้าสู่เขตอำเภอเมืองลพบุรี

กล่าวโดยสรุปคือ ถนนพหลโยธินหรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 จากเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยาตัดผ่านเข้าสู่จังหวัดสระบุรีที่อำเภอหนองแคตัดผ่านมายังอำเภอเมืองสระบุรีผ่ากลางเขตเทศบาลเมืองสระบุรี แล้วเข้าสู่เขตอำเภอพระพุทธบาท จากนั้นจึงเข้าสู่จังหวัดลพบุรี มีความยาวของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ในเขตจังหวัดสระบุรีทั้งสิ้น 65.092 กิโลเมตร

1.1.2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 หรือถนนมิตรภาพ

เป็นเส้นทางซึ่งใช้ในการเชื่อมโยงภาคตะวันออกเฉียงเหนือจากสระบุรีไปหนองคาย เริ่มดำเนินการก่อสร้างเมื่อวันที่ 5 พฤษภาคม พ.ศ. 2498 ช่วงจากสระบุรี-บ้านไผ่ก่อน ในสมัยจอมพล ป.พิบูลสงคราม เป็นนายกรัฐมนตรี กรมทางหลวงได้จ้างเหมาบริษัทต่างประเทศ 2 บริษัท คือ บริษัท SVERDRUP & PARCEL ENGINEERING CO., เป็นผู้สำรวจออกแบบและควบคุมการก่อสร้าง และบริษัท RAYMOND CONSTRUCTION CORPORATION เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง และสร้างแล้วเสร็จตลอดสายเมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม พ.ศ. 2501

เส้นทางสายนี้รัฐบาลสหรัฐอเมริกาให้ความช่วยเหลือด้านการเงินในการก่อสร้าง รัฐบาลไทยจึงได้ตั้งชื่อให้เป็นอนุสรณ์ว่า ถนนมิตรภาพ เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2500 และนับเป็นทางหลวงแผ่นดินสายแรกที่ก่อสร้างถูกต้องตามแบบมาตรฐานการก่อสร้างทางหลวงทุกขั้นตอน มีผิวจราจรลาดยางแบบแอสฟัลต์ติกคอนกรีตสายแรกในประเทศไทย

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ซึ่งเริ่มต้นจากสระบุรีผ่านไปยังจังหวัดนครราชสีมา-ขอนแก่น-อุดรธานี-หนองคาย รวมระยะทางทั้งสิ้น 508 กิโลเมตร และยังสามารถเชื่อมโยงผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ไปยังเวียงจันทน์ เมืองหลวงของประเทศลาว ได้อีกด้วยสำหรับจุดเริ่มต้นของทางหลวงแผ่นดินสายนี้คือ แยกจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ตรงบริเวณกิโลเมตรที่ 107+350 หน้าสโมสรศูนย์การทหารม้าค่ายอดิศร และโรงพยาบาลมิตรภาพเมธโรเรียลในปัจจุบัน ซึ่งอยู่ในเขตเทศบาลเมืองสระบุรี เชื่อมโยงไปยังทิศตะวันออกเฉียงเหนือ แล้วมีถนนสุบรรทัดมาบรรจบที่กิโลเมตรที่ 109+440 ผ่านอ่างกักเก็บน้ำโครงการชลประทานคลองเพรียว จนกระทั่งมาถึงสุดเขตเทศบาลเมืองสระบุรีที่กิโลเมตร

ที่ 111+259 จากนั้นก็ยังคงเชื่อมโยงไปในทิศทางตะวันออกเฉียงเหนือจนกระทั่งเข้าสู่เขตเทศบาลตำบลแก่งคอยกิโลเมตรที่ 118+300 จนถึงเขตเทศบาลที่กิโลเมตรที่ 120+600 เชื่อมโยงผ่านแหล่งอุตสาหกรรมผลิตปูนซีเมนต์หลายแห่ง โดยเฉพาะโรงงานปูนซีเมนต์เครื่องจักรหลวงกับโรงงานปูนซีเมนต์ที่พีไอโพลิน ซึ่งเป็นโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่

ต่อจากนั้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ตัดผ่านมายังสุขาภิบาลทับทิมแล้วเชื่อมโยงมายังอำเภอมวกเหล็ก เข้าสู่เขตสุขาภิบาลมวกเหล็ก โดยผ่านแหล่งผลิตปศุสัตว์ที่สำคัญโดยเฉพาะแหล่งผลิตน้ำนมดิบ และอุตสาหกรรมขององค์การส่งเสริมกิจการโคนมแห่งประเทศไทย (อ.ส.ค.) ต่อจากนั้นทางหลวงแผ่นดินสายนี้จึงตัดไปสู่เขตอำเภอปากช่องของจังหวัดนครราชสีมา กิโลเมตรที่ 143+350

กล่าวโดยสรุปก็คือ ถนนมิตรภาพ หรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ซึ่งมีจุดเริ่มต้นซึ่งแยกจากถนนพหลโยธินที่เขตเทศบาลเมืองสระบุรี ตัดผ่านมายังอำเภอแก่งคอยและมวกเหล็ก จากนั้นจึงตัดเข้าสู่เขตจังหวัดนครราชสีมา มีความยาวของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ในเขตจังหวัดสระบุรีทั้งสิ้น 36 กิโลเมตร

1.1.3 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 หรือถนนสุวรรณศร

เป็นเส้นทางซึ่งใช้ในการเชื่อมโยงพื้นที่สระบุรีกับพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงตอนบน โดยทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 33 ตัดผ่านพื้นที่ราบระหว่างภูเขาที่เรียกว่า ฉนวนไทย (Thai Corridor) ในพื้นที่ตั้งแต่จังหวัดนครนายก-ปราจีนบุรี-สระแก้ว จนไปถึงชายแดนไทย-กัมพูชาด้านอำเภออรัญประเทศ ทำให้พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงตอนบนกับภาคกลางตอนบน รวมไปถึงกรุงเทพฯ และปริมณฑล (BMR) สามารถเชื่อมโยงกันได้สะดวกด้วยเส้นทางสายนี้ โดยถนนสุวรรณศรสายนี้มีจุดเริ่มโครงการที่ทางแยกหินกอง ในเขตอำเภอหนองแค จังหวัดสระบุรี โดยแยกจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ที่หลักกิโลเมตรที่ 94+840 หน้าหมวดการทางหินกอง แล้วเชื่อมโยงมาทางทิศตะวันออก จากนั้นจึงวกลงไปในพื้นที่ตะวันออกเฉียงใต้เข้าสู่เขตอำเภอวิหารแดงที่กิโลเมตร 100+000 ผ่านเข้ากลางพื้นที่ของอำเภอวิหารแดง จนไปถึงเขตจังหวัดสระบุรีที่กิโลเมตรที่ 108+268 แล้วจึงเข้าสู่เขตภาคตะวันออกเฉียงตอนบนในท้องที่อำเภอบ้านนา จังหวัดนครนายก จากนั้นเชื่อมโยงไปยังจังหวัดปราจีนบุรี โดยถนนสุวรรณศรตัดผ่านที่ราบแนวแกนฉนวนไทย ซึ่งเป็นแนวที่ราบระหว่างแนวเทือกเขาสันกำแพง-พมดงรัก กับแนว

เทือกเขาจันทบุรี ผ่านไปถึงอำเภอเมืองสระแก้ว วัฒนานคร จนสุดที่อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ชายแดนสุดทางด้านตะวันออก ซึ่งโยงกับทางหลวงหมายเลข 5 ของประเทศกัมพูชา แต่สำหรับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 33 ในช่วงที่ผ่านจังหวัดสระบุรีนั้น มีความยาวที่ตัดผ่านพื้นที่ตอนเหนือของอำเภอหนองแค และผ่านพื้นที่อำเภอวิหารแดงนั้น มีความยาวรวมกันทั้งสิ้น 13.428 กิโลเมตร ผ่านแหล่งผลิตอุตสาหกรรมเซรามิก และผ่านพื้นที่เกษตรกรรมที่สำคัญส่วนหนึ่งของจังหวัดสระบุรี

1.1.4 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 21 หรือถนนสายพุดแค-หล่มสัก

เป็นเส้นทางซึ่งใช้ในการเชื่อมโยงพื้นที่จังหวัดสระบุรีไปสู่พื้นที่ทางด้านตะวันออกของจังหวัดลพบุรี โดยเฉพาะอำเภอพัฒนานิคม และอำเภอชัยบาดาล โดยมีชุมชนที่สำคัญคือเทศบาลตำบลลำไทรย้อย ตั้งอยู่บนเส้นทาง จากนั้นจึงเชื่อมโยงไปสู่ภาคเหนือตอนล่าง เข้าสู่เขตพื้นที่จังหวัดเพชรบูรณ์ นอกจากนั้นยังสามารถแยกเข้าสู่อำเภอเทพสถิต จังหวัดชัยภูมิ เชื่อมโยงเข้าสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้อีกเส้นทางหนึ่ง สำหรับจุดเริ่มต้นของเส้นทางหลวงแผ่นดินสายนี้ คือมีจุดเริ่มต้นโครงการอยู่ที่ทางแยกพุดแค โดยแยกจากเส้นทางถนนพหลโยธิน ที่กิโลเมตรที่ 123+300 หน้าโรงเรียนพุดแควิทยาก่อนถึงสวนพฤกษศาสตร์พุดแค ตัดขึ้นไปทางทิศเหนือผ่านท้องที่ตำบลพุดแค และหน้าพระลาน ในเขตอำเภอเมืองสระบุรี ซึ่งเป็นแนวเทือกเขาหินปูน และผ่านช่องเขาที่สำคัญหลายแห่งจนเข้าสู่อำเภอพัฒนานิคม จังหวัดลพบุรี ที่กิโลเมตรที่ 133+300 รวมระยะทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 21 ซึ่งตัดผ่านเขตตอนเหนือของจังหวัดสระบุรีทั้งสิ้น 10 กิโลเมตร

ทางหลวงแผ่นดินที่ผ่านพื้นที่จังหวัดสระบุรีมีทั้งสิ้น 4 สาย ประกอบด้วยทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ที่เชื่อมโยงจังหวัดสระบุรีกับกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (BMR) และภาคเหนือตอนล่าง-บน ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) เชื่อมโยงภาคตะวันออกเฉียงเหนือเข้ากับจังหวัดสระบุรี แล้วเชื่อมโยงเข้ากับถนนพหลโยธินไปสู่ภูมิภาคอื่น ๆ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 33 (ถนนสุวรรณศร) เชื่อมโยงสระบุรีเข้ากับพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยที่เส้นทางสายนี้สามารถเชื่อมโยงเข้ากับถนนพหลโยธิน และเส้นทางอื่น ๆ เชื่อมโยงไปยังภูมิภาคอื่น ๆ ของประเทศได้เช่นเดียวกัน และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 21 (ถนนสายพุดแค-หล่มสัก) ที่เชื่อมโยงพื้นที่จังหวัดสระบุรีไปสู่ภาคเหนือตอน

ตอนบน และพื้นที่ทางด้านตะวันตกของภาคอีสาน รวมระยะทางของทางหลวงแผ่นดินที่ตัดผ่านพื้นที่จังหวัดสระบุรีทั้งสิ้น 124.520 กิโลเมตร

1.1.5 ทางเลี่ยงเมืองสระบุรีฝั่งตะวันตก หรือ Bypass

เส้นทางนี้สร้างขึ้น เนื่องจากในพื้นที่เทศบาลเมืองสระบุรีประสบกับปัญหาในเรื่องความหนาแน่นของปริมาณการจราจรมาก การจราจรติดขัดเสมอ ๆ เพราะมีรถบรรทุกสินค้าต่าง ๆ โดยเฉพาะวัสดุก่อสร้าง และผลผลิตทางการเกษตรจากแหล่งผลิตภายในจังหวัดและพื้นที่ต่อเนื่อง นอกจากนี้ยังมีรถโดยสารจำนวนมากรวมถึงรถยนต์ที่อยู่ภายในเทศบาล ซึ่งจำเป็นต้องผ่านเข้า-ออกย่านใจกลางเมืองสระบุรีมาตามแนวถนนพหลโยธินที่เป็นถนนสายหลัก รวมทั้งปริมาณรถยนต์จากถนนมิตรภาพ แล้วเชื่อมโยงเข้าสู่ถนนสุดบรรทัด ซึ่งมีสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดสระบุรีตั้งอยู่ จากนั้นมาบรรจบกับถนนพหลโยธินตรงใจกลางเมือง เช่นเดียวกับถนนมิตรภาพเองก็มาบรรจบกับถนนพหลโยธินทางด้านใต้ลงมา ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่นมากมาบรรจบกันหลายสาย นอกจากนี้ยังมีทางรถไฟมาตัดผ่านย่านใจกลางเมืองเทศบาลเมืองสระบุรี ซึ่งมีจำนวนเที่ยวขึ้น-ลงในทางขนส่งสินค้าและโดยสารที่ต้องตัดผ่านถนนพหลโยธินกว่า 40 เที่ยว ทำให้การจราจรติดขัดเกือบทั้งวัน จึงมีแนวทางการพัฒนาระบบโครงข่ายที่ผ่านย่านเทศบาลเมืองสระบุรี ซึ่งเป็นเมืองที่มีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว และเป็นเมืองใหญ่แห่งหนึ่งในภาคกลางตอนบน ด้วยการดำเนินการสร้างถนนแบบวงแหวนรอบเมืองที่เรียกว่า Belt Way อย่างเช่นในต่างประเทศ โดยการสร้างถนนเลี่ยงเมืองเป็นวงกลมรัศมีล้อมรอบพื้นที่เมืองสระบุรี สำหรับโครงการในระยะแรก คือโครงการถนนเลี่ยงเมืองทางด้านทิศตะวันตก ซึ่งจะลดปริมาณการจราจรที่ผ่านย่านใจกลางเมืองได้มากที่สุด สร้างขึ้นมีวัตถุประสงค์เพื่อลดปริมาณการจราจรในเส้นทางพหลโยธินที่ตัดผ่านย่านใจกลางเมืองเทศบาลเมืองสระบุรี โดยการตัดทางเลี่ยงเมืองออกมาทางด้านตะวันตก มีรัศมีห่างจากใจกลางเมืองมาทางด้านตะวันตกเป็นระยะทางประมาณ 3.5 กิโลเมตร โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการอยู่ที่ตำบลปากข้าวสาร ซึ่งอยู่ทางด้านทิศใต้ของเทศบาลเมืองสระบุรีที่หลักกิโลเมตรที่ 104+900 แยกออกจากถนนพหลโยธินไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ตัดผ่านพื้นที่เกษตรกรรมชานเมืองที่เป็นนาข้าวในเขตตำบลโคกสว่าง แล้วตัดผ่านคลองชลประทานคลองขุด โครงการส่งน้ำคลองเพรียว โดยทางเลี่ยงเมืองก็เริ่มตัดขึ้นมาในแนวทิศเหนือ จากนั้นจึงมาถึงจุดตัดกับเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียง

เหนือ ซึ่งสร้างเส้นทางเลี่ยงเมืองเป็นสะพานต่างระดับข้ามเส้นทางรถไฟที่มีอยู่เดิม แล้วเข้าสู่พื้นที่ทางด้านตะวันตกของเทศบาลเมืองสระบุรีที่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมชานเมือง แล้วตัดกับถนนพิชัยณรงค์สงคราม หรือทางหลวงจังหวัดหมายเลข 5041 จากนั้นเข้าสู่ท้องที่ตำบลนาโจ่ง แล้วจึงตัดข้ามแม่น้ำป่าสักโดยเส้นทางวกไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ เข้าเขตท้องที่ตอนเหนือของเทศบาลอีกครั้งและท้องที่ตำบลดาวเรือง ต่อจากนั้นจึงตัดกับเส้นทางสระบุรี-ปากบาง หรือทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3225 จนไปบรรจบกับถนนพหลโยธินอีกครั้งบริเวณด้านทิศเหนือของสนามกีฬากลางจังหวัดที่หลักกิโลเมตรที่ 112+549 คิดเป็นระยะทางเลี่ยงเมืองสระบุรียาวทั้งสิ้น 8.5 กิโลเมตร เป็นเส้นทางขนาด 4 ช่องจราจร

ปัจจุบันโครงการทางเลี่ยงเมืองสระบุรีด้านทิศตะวันตกนี้เสร็จสมบูรณ์และเปิดใช้ไปแล้ว ซึ่งช่วยระบายรถยนต์โดยเฉพาะรถบรรทุกสินค้าต่าง ๆ ที่มีขนาด 6 ล้อขึ้นไปที่ต้องผ่านถนนพหลโยธินที่ผ่านใจกลางเมืองในแนวทิศเหนือ-ใต้ หรือที่เชื่อมโยงระหว่าง BMR กับภาคเหนือ ก็สามารถขับรถเลี้ยวเข้ามาใช้เส้นทางนี้ได้โดยตรง ส่วนในเส้นทางจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับภาคเหนือ ที่ต้องใช้เส้นทางถนนมิตรภาพจะเลี้ยวซ้าย จากนั้นจึงเลี้ยวขวาเข้าทางเลี่ยงเมือง หรือรถที่มาจากภาคเหนือไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ก็ต้องผ่านทางเลี่ยงเมืองเส้นนี้ โดยมาถึงจุดทางแยกสิ้นสุดทางเลี่ยงเมืองด้านใต้ แล้วเลี้ยวซ้ายเข้าพหลโยธิน จากนั้นจึงเลี้ยวขวาเข้าสู่ถนนมิตรภาพเช่นกัน ซึ่งการเชื่อมโยงในการขนส่งระหว่างภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่ผ่านทางเลี่ยงเมืองนี้ยังคงต้องอ้อม และต้องเลี้ยวเข้าสู่ทางเลี่ยงเมืองทางด้านใต้ที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น ทำให้การขนส่งยังคงขาดประสิทธิภาพไม่ติดนัก

อย่างไรก็ตาม กรมทางหลวงได้เสนอโครงการเส้นทางเลี่ยงเมืองเส้นใหม่ที่เชื่อมโยงระหว่างถนนพหลโยธินกับถนนมิตรภาพเข้าด้วยกัน ซึ่งเป็นวงแหวนที่อยู่ทางด้านเหนือของเทศบาลเมืองสระบุรี โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการอยู่ที่จุดสิ้นสุดโครงการทางเลี่ยงเมืองสายตะวันตก ทางด้านเหนือสนามกีฬากลางจังหวัดสระบุรี โดยตัดข้ามถนนพหลโยธินที่หลักกิโลเมตรที่ 112+549 แล้วตัดอ้อมมาในแนวทิศตะวันออกเฉียงใต้ผ่านพื้นที่เกษตรกรรมชานเมือง จากนั้นตัดกับถนนอดิเรกสาร แม่น้ำป่าสัก และเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ แล้วเชื่อมโยงสู่ถนนมิตรภาพที่หลักกิโลเมตรที่ 112+190 ผ่านท้องที่ตำบลฝั่งรวง ตะกุด และตำบลคลังชันตามลำดับ ซึ่งโครงการนี้จะช่วยลดความหนาแน่นของปริมาณการจราจรที่รถยนต์ระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับภาคเหนือ แล้วต้องผ่านเมืองสระบุรีหรือเส้นทางเลี่ยงเมืองสายตะวันตกได้มาใช้เส้นทางเลี่ยงเมืองสายใหม่นี้แทน

1.2 ทางหลวงจังหวัด

ส่วนเส้นทางถนนที่เชื่อมโยงการติดต่อพื้นที่ชุมชนต่าง ๆ ภายในจังหวัด นอกจากบางส่วนสามารถใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินแล้ว ยังสามารถใช้เส้นทางหลวงจังหวัด ซึ่งกระจายออกจากชุมชนเทศบาลเมืองสระบุรี เชื่อมโยงติดต่อกับพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ภายในจังหวัด ในปี พ.ศ. 2535 จังหวัดสระบุรี มีทางหลวงจังหวัดทั้งหมด 34 เส้นทาง รวมความยาวของทางหลวงจังหวัดทั้งสิ้น 492.236 กิโลเมตร ประกอบไปด้วยถนนผิวแอสฟัลต์ และคอนกรีต ที่สามารถใช้ได้ตลอดทุกฤดูกาลเป็นระยะทาง 280.792 กิโลเมตร ส่วนที่เหลือเป็นเส้นทางหลวงจังหวัดที่มีผิวเป็นลูกรังบดอีก 211.445 กิโลเมตร ดูแผนที่ในรูปที่ 4.2 ประกอบ และพิจารณารายละเอียดเรื่องทางหลวงจังหวัดได้ในภาคผนวก

เส้นทางหลวงจังหวัดเหล่านี้มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและการพัฒนาพื้นที่ทั้งส่วนที่เป็นชุมชน และพื้นที่เบื้องหลังภายในจังหวัดสระบุรีเป็นอย่างมาก เนื่องจากใช้เป็นเส้นทางในการติดต่อเข้าไปยังพื้นที่ส่วนต่าง ๆ ของอำเภอ 10 อำเภอ กับอีก 2 กิ่งอำเภอได้เกือบทั่วถึง คือจากพื้นที่รอบนอกของแต่ละอำเภอจะสามารถเชื่อมโยงเข้าสู่ศูนย์กลางของอำเภอได้ โดยใช้เส้นทางหลวงจังหวัดซึ่งเป็นเส้นทางสายรองสามารถติดต่อกับเส้นทางสายหลักคือทางหลวงแผ่นดินสายต่าง ๆ ทำให้สามารถเชื่อมโยงพื้นที่เบื้องหลังในเกือบทุก ๆ ส่วนของจังหวัดเข้าสู่ศูนย์กลางของจังหวัด สามารถเชื่อมโยงเข้าสู่พื้นที่เทศบาลเมืองสระบุรี ซึ่งเป็นชุมชนใหญ่และสำคัญที่สุดของจังหวัด เพื่อนำผลผลิตมาสู่ตลาดและสามารถซื้อสิ่งของต่าง ๆ จากเทศบาลเมืองไปสู่พื้นที่ส่วนต่าง ๆ ของจังหวัด นอกจากนี้ประชากรในเขตพื้นที่เบื้องหลังที่อยู่รอบนอกสามารถเชื่อมโยงมายังอำเภอเมืองสระบุรีเพื่อติดต่อกับสถานที่ราชการ รับบริการทางด้านสังคม-รักษาพยาบาล-เข้ามาศึกษา ซื้อเครื่องมือเครื่องใช้ในการอุปโภค-บริโภคสำหรับการดำรงชีวิต รวมถึงเข้ามาใช้บริการสถานบันเทิงเริงรมย์ต่าง ๆ เป็นต้น

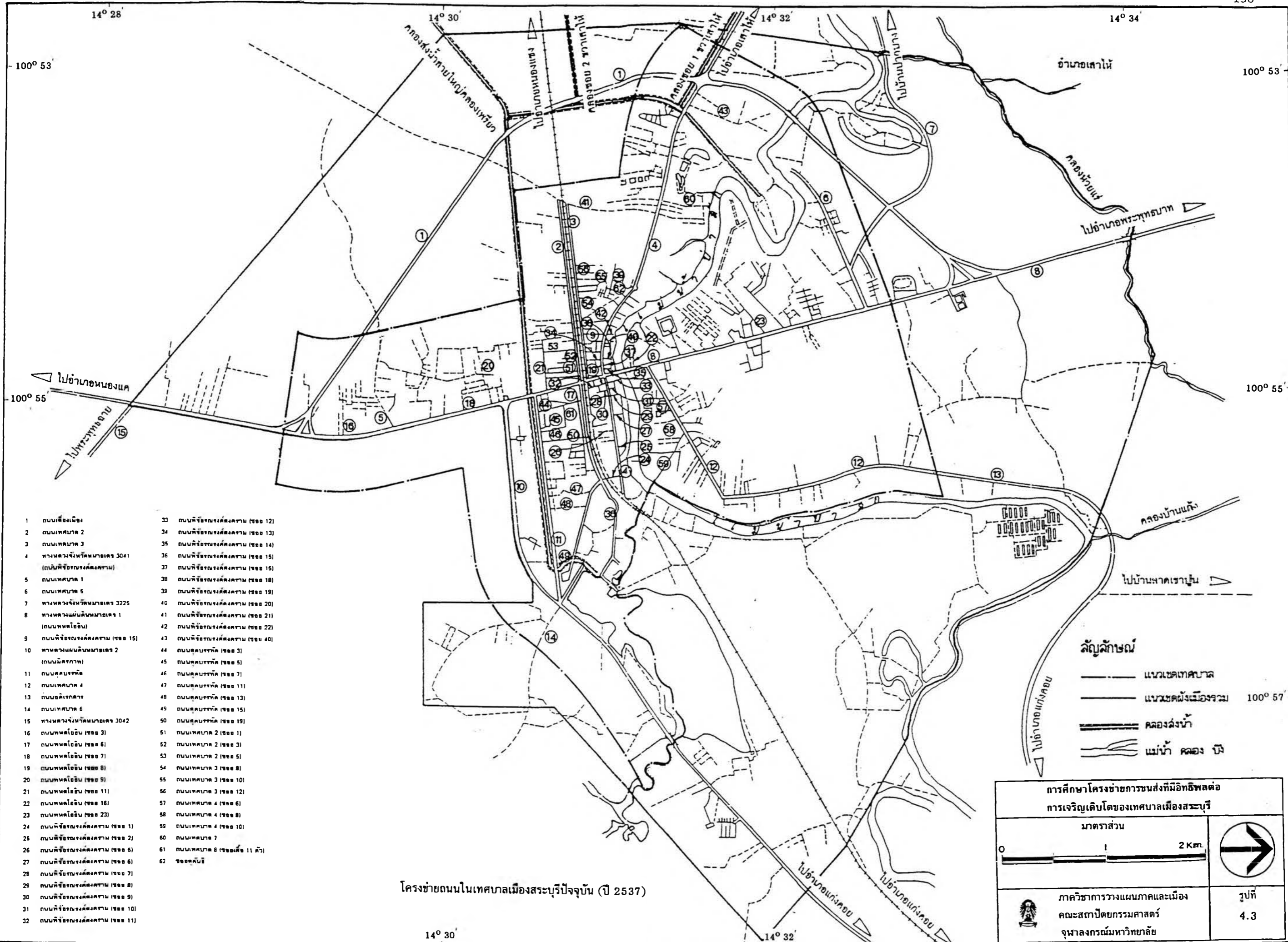
ในปัจจุบันการคมนาคมด้วยระบบโครงข่ายถนนในพื้นที่จังหวัดสระบุรีอยู่ในสภาพดี มีเส้นทางหลวงจังหวัดเชื่อมโยงเกือบทั่วถึง แม่ว่ายังมีถนนอีกบางเส้นทางที่แยกจากทางหลวงสายหลักเป็นถนนผิวลูกรัง แต่ก็มีมีการเชื่อมโยงที่สะดวกระหว่างชุมชน หมู่บ้าน ตำบล อำเภอต่าง ๆ รวมทั้งสามารถเชื่อมโยงการเดินทางถึงตัวเทศบาลเมืองสระบุรีที่เป็นศูนย์กลางของจังหวัดได้ภายในระยะเวลาเพียงไม่กี่ชั่วโมงครึ่ง

1.3 ระบบโครงข่ายในเทศบาลเมืองสระบุรี

เทศบาลเมืองสระบุรีเป็นศูนย์รวมของการคมนาคมขนส่งที่สำคัญแห่งหนึ่งของประเทศ เนื่องจากมีเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ตัดผ่าน และเป็นจุดเริ่มต้นของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ซึ่งทำให้เทศบาลสระบุรีสามารถติดต่อเชื่อมโยงด้วยระบบคมนาคมขนส่งทางถนนกับชุมชนเมืองและพื้นที่ต่าง ๆ ในแนวแกนภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เชื่อมโยงกับกรุงเทพมหานครได้เป็นอย่างดี และเทศบาลเมืองสระบุรียังสามารถติดต่อทั่วถึงกับพื้นที่เบื้องหลังภายในจังหวัด และอำเภอต่าง ๆ ได้โดยสะดวก ทั้งทางถนน และรถไฟ และทางน้ำ แต่ในปัจจุบันไม่นิยมการขนส่งและเดินทางโดยทางน้ำ เนื่องจากใช้เวลานานและไม่สะดวกเท่าที่ควร ดังนั้น ส่วนใหญ่จึงเลือกเดินทางโดยทางรถยนต์และรถไฟมากกว่า

ระบบโครงข่ายถนนในเขตเทศบาลเมืองสระบุรี มีถนนพหลโยธินเป็นถนนสายที่ยาวที่สุด มีระยะทาง 5 กิโลเมตร ตัดผ่านในแนวทิศเหนือ-ใต้ ผ่านย่านใจกลางเมืองข้ามแม่น้ำป่าสัก โดยมีสะพานอำนวยการเป็นเครื่องเชื่อมโยงการติดต่อระหว่างพื้นที่เทศบาลส่วนที่อยู่เหนือแม่น้ำป่าสักกับพื้นที่ส่วนที่อยู่ใต้แม่น้ำป่าสัก จึงนับว่าถนนพหลโยธินเป็นถนนสายประธานของเมือง ถนนอีกสายที่มีความสำคัญเป็นถนนสายประธานของเมืองอีกสายหนึ่งคือ ถนนมิตรภาพ มีระยะทาง 3.5 กิโลเมตร ซึ่งตัดผ่านในแนวทิศตะวันออก-ตะวันตก โดยมีจุดเริ่มต้นที่ กม.ที่ 108 ของถนนพหลโยธิน ตัดไปสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

นอกจากนี้ยังมีถนนสายหลักของเมืองคือ ถนนพิชัยณรงค์สงคราม ถนนสุขุมวิท ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3041 ส่วนถนนที่ทำหน้าที่คล้ายถนนสายหลัก คือ ถนนเทศบาล 4 และถนนเทศบาล 3 ซึ่งถนนในเทศบาลเมืองสระบุรีนี้ยังขาดถนนสายรองที่ทำหน้าที่เชื่อมถนนสายหลักจากส่วนต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน คูแผนทีในรูปที่ 4.3 ประกอบปัจจุบันเทศบาลเมืองสระบุรีมีถนนทางเลี่ยงเมือง (Bypass) เพื่อระบายรถโดยเฉพาะรถบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ให้ใช้เส้นทางเลี่ยงเมืองแทน โดยที่ไม่ต้องขับผ่านเข้ามาที่ย่านใจกลางเมือง แนวถนนทางเลี่ยงเมืองนี้อยู่ทางด้านตะวันตกของเทศบาล โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการที่เขตเทศบาลด้านใต้ ออกจากถนนพหลโยธิน เลี้ยววกไปทางตะวันตก ตัดผ่านขึ้นไปทางเหนือข้ามคลองชลประทาน ข้ามทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ตัดผ่านถนนพิชัยณรงค์สงคราม ข้ามลำน้ำป่าสัก ตัดกับทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3225 แล้วจึงวกไปบรรจบกับถนนพหลโยธินอีกครั้งทางด้านเหนือเขตเทศบาล



- | | |
|----------------------------------------------------|---------------------------------|
| 1 ถนนเชียงใหม่ | 33 ถนนพิจิตรนครราชสีมา (ชอช 12) |
| 2 ถนนเทศบาล 2 | 34 ถนนพิจิตรนครราชสีมา (ชอช 13) |
| 3 ถนนเทศบาล 3 | 35 ถนนพิจิตรนครราชสีมา (ชอช 14) |
| 4 ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3041 (ถนนพิจิตรนครราชสีมา) | 36 ถนนพิจิตรนครราชสีมา (ชอช 15) |
| 5 ถนนเทศบาล 1 | 37 ถนนพิจิตรนครราชสีมา (ชอช 15) |
| 6 ถนนเทศบาล 5 | 38 ถนนพิจิตรนครราชสีมา (ชอช 18) |
| 7 ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3225 | 39 ถนนพิจิตรนครราชสีมา (ชอช 19) |
| 8 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) | 40 ถนนพิจิตรนครราชสีมา (ชอช 20) |
| 9 ถนนพิจิตรนครราชสีมา (ชอช 15) | 41 ถนนพิจิตรนครราชสีมา (ชอช 21) |
| 10 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) | 42 ถนนพิจิตรนครราชสีมา (ชอช 22) |
| 11 ถนนสุขุมวิท | 43 ถนนพิจิตรนครราชสีมา (ชอช 40) |
| 12 ถนนเทศบาล 4 | 44 ถนนสุขุมวิท (ชอช 3) |
| 13 ถนนอศิเกลา | 45 ถนนสุขุมวิท (ชอช 5) |
| 14 ถนนเทศบาล 6 | 46 ถนนสุขุมวิท (ชอช 7) |
| 15 ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3042 | 47 ถนนสุขุมวิท (ชอช 11) |
| 16 ถนนพหลโยธิน (ชอช 3) | 48 ถนนสุขุมวิท (ชอช 13) |
| 17 ถนนพหลโยธิน (ชอช 6) | 49 ถนนสุขุมวิท (ชอช 15) |
| 18 ถนนพหลโยธิน (ชอช 7) | 50 ถนนสุขุมวิท (ชอช 19) |
| 19 ถนนพหลโยธิน (ชอช 8) | 51 ถนนเทศบาล 2 (ชอช 1) |
| 20 ถนนพหลโยธิน (ชอช 9) | 52 ถนนเทศบาล 2 (ชอช 3) |
| 21 ถนนพหลโยธิน (ชอช 11) | 53 ถนนเทศบาล 2 (ชอช 5) |
| 22 ถนนพหลโยธิน (ชอช 16) | 54 ถนนเทศบาล 3 (ชอช 8) |
| 23 ถนนพหลโยธิน (ชอช 23) | 55 ถนนเทศบาล 3 (ชอช 10) |
| 24 ถนนพิจิตรนครราชสีมา (ชอช 1) | 56 ถนนเทศบาล 3 (ชอช 12) |
| 25 ถนนพิจิตรนครราชสีมา (ชอช 2) | 57 ถนนเทศบาล 4 (ชอช 6) |
| 26 ถนนพิจิตรนครราชสีมา (ชอช 5) | 58 ถนนเทศบาล 4 (ชอช 8) |
| 27 ถนนพิจิตรนครราชสีมา (ชอช 6) | 59 ถนนเทศบาล 4 (ชอช 10) |
| 28 ถนนพิจิตรนครราชสีมา (ชอช 7) | 60 ถนนเทศบาล 7 |
| 29 ถนนพิจิตรนครราชสีมา (ชอช 8) | 61 ถนนเทศบาล 8 (ชอช 11 ตัว) |
| 30 ถนนพิจิตรนครราชสีมา (ชอช 9) | 62 รอยตัดน้ำ |
| 31 ถนนพิจิตรนครราชสีมา (ชอช 10) | |
| 32 ถนนพิจิตรนครราชสีมา (ชอช 11) | |

โครงข่ายถนนในเทศบาลเมืองสระบุรีปัจจุบัน (ปี 2537)

สัญลักษณ์

- แนวเขตเทศบาล
- แนวเขตผังเมืองรวม
- === คลองส่งน้ำ
- ~ แม่น้ำ คลอง บึง

การศึกษาโครงการขนส่งที่มีอิทธิพลต่อ การเจริญเติบโตของเทศบาลเมืองสระบุรี	
มาตราส่วน	0 1 2 Km.
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	รูปที่ 4.3

สำหรับระบบโครงข่ายถนนในเขตเทศบาลเมืองสระบุรีในส่วนที่เป็น ถนนสายหลัก รอง และซอยต่าง ๆ ปรากฏตามตาราง ณ-2 และแผนที่ในรูปที่ 4-3 ประกอบ โดยถนนสายหลักสำคัญมีรายละเอียดดังนี้

1.3.1 ถนนพหลโยธิน ถนนพหลโยธินหรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 มีทิศทางวิ่งอยู่ในแนวเกือบเหนือ-ใต้ ตัดผ่านศูนย์กลางเทศบาลเมืองสระบุรี และตัดกับทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ และตัดผ่านแม่น้ำป่าสัก เชื่อมโยงไปยังพื้นที่ตอนเหนือของเทศบาล

1.3.2 ถนนพิชัยณรงค์สงคราม ถนนนี้แยกจากถนนพหลโยธินออกไปทั้งสองข้างคือ ไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือและทิศตะวันตก ส่วนที่แยกออกไปทางทิศตะวันตกที่บริเวณเหนือทางรถไฟและใต้แม่น้ำป่าสัก ถนนนี้เมื่อพ้นเขตเทศบาลเมืองสระบุรี จะมีชื่อว่าทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3041 ไปยังอำเภอเสาไห้

1.3.3 ถนนเทศบาล 2 เป็นถนนขนานกับทางรถไฟด้านใต้ แยกจากถนนพหลโยธินไปทางทิศตะวันตก ส่วนทางด้านตะวันออกเฉียงเหนือตรงข้ามกับถนนสายนี้เป็นถนนเทศบาล 6

1.3.4 ถนนเทศบาล 3 เป็นถนนขนานกับทางรถไฟด้านเหนือ แยกออกจากถนนพหลโยธินไปทางทิศตะวันตก ส่วนทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของถนนพหลโยธิน ถนนสายนี้ตัดขนานทางรถไฟไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ

1.3.5 ถนนสุบุตรรัต แยกจากถนนพหลโยธินไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือระหว่างทางรถไฟกับถนนมิตรภาพ ถนนสายนี้อยู่เหนือคลองส่งน้ำสายใหญ่คลองเพรียวไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือตัดกับคลองชลประทานสายดังกล่าว และวกขึ้นทิศเหนือที่เลยเขตทหารก่อนจะไปบรรจบกับถนนมิตรภาพ ช่วงที่เลี้ยวขึ้นไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือไปอำเภอแก่งคอย ถนนสุบุตรรัตมีสถานีขนส่ง ตั้งอยู่ทางด้านเหนือของถนน

1.3.6 ถนนมิตรภาพ ถนนมิตรภาพหรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 แยกจากถนนพหลโยธินไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือแล้วจึงวกไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ มีถนนสุบุตรรัตมาบรรจบแล้วจึงเลยไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือไปอำเภอแก่งคอย ถนนมิตรภาพ ช่วงต่อกับถนนพหลโยธิน ปัจจุบันกรมทางหลวงกำลังปรับปรุงเพื่อสร้างสะพานยกระดับเข้าเมือง พร้อมทั้งมีการขยายผิวจราจร

1.3.7 ถนนเทศบาล 4 ถนนสายนี้แยกจากถนนพหลโยธินไปทางตะวันออก โดยแยกที่จุดเหนือแม่น้ำป่าสักขึ้นไป มีโรงพยาบาลสระบุรีตั้งอยู่ทางด้านใต้ของถนนสายนี้ และเมื่อเข้าไปใกล้เขตเทศบาลเมืองสระบุรี จะวิ่งไปทางทิศเหนือขนานไปกับแม่น้ำป่าสัก และแนวเขตเทศบาล

1.3.8 ถนนอดิเรกสาร ถนนสายนี้มีแนวต่อมาจากถนนเทศบาล 4 ซึ่งเมื่อเลยเขตเทศบาลจะเรียกว่าถนนอดิเรกสารมีแนวขนานกับแม่น้ำป่าสักขึ้นไปทางด้านทิศเหนือ เมื่อสุดเขตผังเมืองรวมจะวกอ้อมแม่น้ำป่าสักไปทางด้านตะวันออกโดยตัดผ่านคลองบ้านแก่ง ถนนเส้นนี้จะไปทางอำเภอแก่งคอย

1.3.9 ถนนเทศบาล 5 ถนนแยกจากถนนพหลโยธินไปทางตะวันตก โดยแยกที่จุดก่อนสุดเขตเทศบาลด้านทิศเหนือ ถนนเส้นนี้วิ่งเข้าไปสู่มแม่น้ำป่าสักในด้านฝั่งตรงกันข้ามกับโรงสูบน้ำเสาให้

1.3.10 ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3225 ทางหลวงสายนี้จะแยกออกจากถนนเทศบาล 5 ไปทางด้านตะวันตกเฉียงเหนือ ตัดผ่านถนนเลี้ยวเมือง และวกอ้อมบึงป่าสักไปทางด้านทิศตะวันตก ไปยังบ้านปากบาง

1.3.11 ถนนเลี้ยวเมือง ถนนเลี้ยวเมืองมีแนวแยกจากถนนพหลโยธินไปทางด้านตะวันตกเฉียงเหนือโดยมีจุดแยกบริเวณเขตเทศบาลด้านใต้สุด เมื่อตัดผ่านคลองส่งน้ำสายใหญ่คลองเพรียว จะวิ่งวกขึ้นไปทางด้านเหนือ ตัดผ่านเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ และทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3041 ต่อจากนั้นจะมีทิศทางไปทางด้านตะวันออกเฉียงเหนือและแม่น้ำป่าสัก และทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3225 ก่อนที่จะบรรจบกับถนนพหลโยธินทางด้านเหนือ ระหว่างเขตเทศบาลเมืองสระบุรี และคลองห้วยแร้งหรือเขตผังเมืองรวมด้านเหนือสุด

2. ระบบโครงข่ายการขนส่งทางรถไฟ

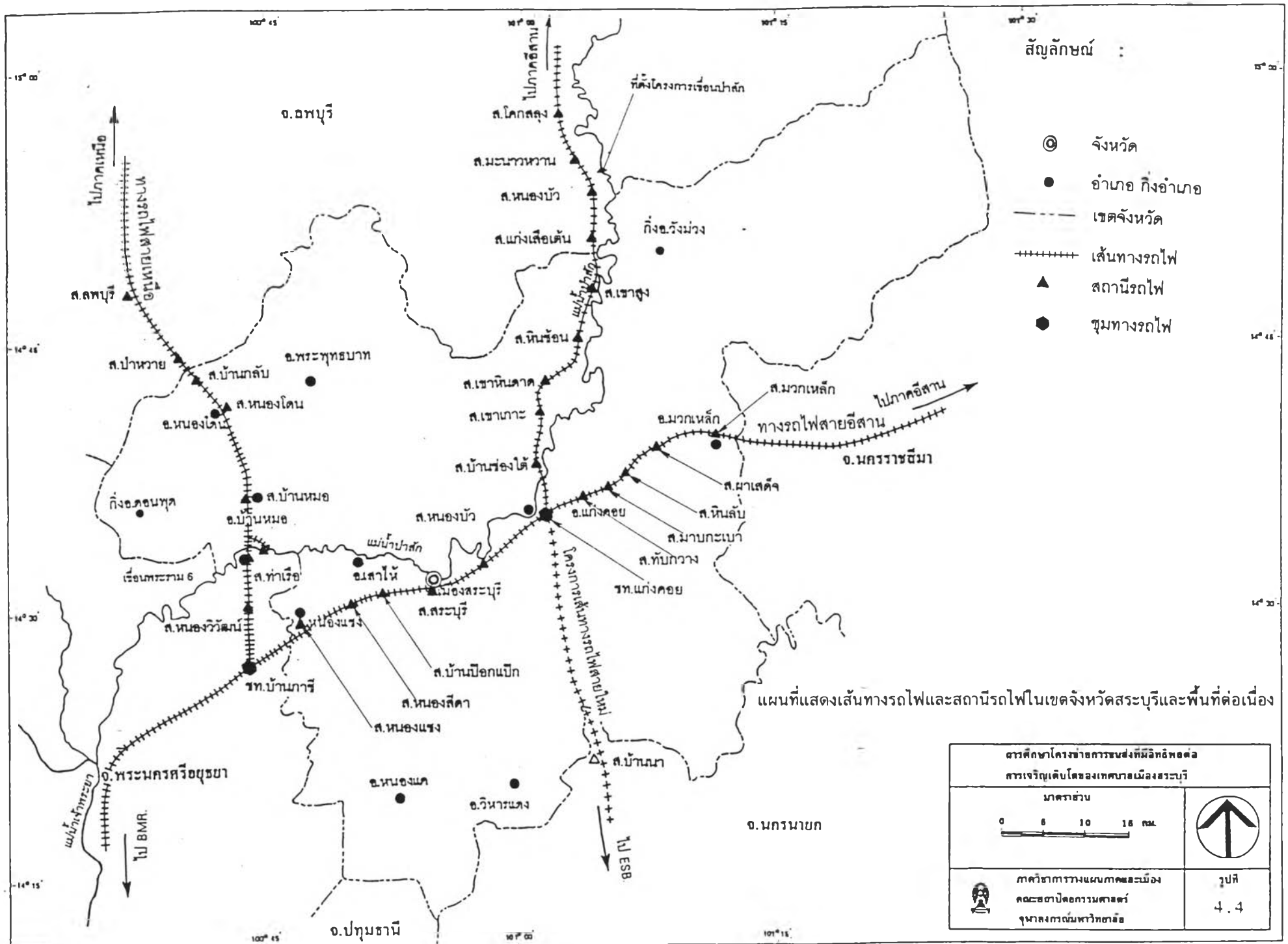
รถไฟที่พ่วงโบกี้ต่อกันเป็นขบวนยาว ขับเคลื่อนโดยมีหัวรถจักรลากให้แล่นไปตามรางเหล็ก ซึ่งเป็นระบบโครงข่ายเชื่อมเรียงกันในพื้นที่นั้น สามารถขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าได้เป็นปริมาณมหาศาล มีความปลอดภัยจากอุบัติเหตุมากกว่าการขนส่งด้วยทางรถยนต์ แต่จะมีความยืดหยุ่น หรือคล่องตัวในการเข้าไปในพื้นที่ที่ตัวถึงน้อยกว่า แต่ด้วยเหตุที่สามารถขนส่งผู้

โดยสาร และสินค้าได้คราวละมาก ๆ ประกอบกับมีราคาการขนส่งที่ถูกลงกว่า โดยเฉพาะการขนส่งในระยะที่ไกล ๆ ทำให้การขนส่งโดยทางรถไฟยังคงเป็นทางเลือกหนึ่งที่ยังได้รับความนิยมเสมอมา ซึ่งในพื้นที่ศึกษาจังหวัดสระบุรีนี้ได้มีโครงข่ายการขนส่งโดยทางรถไฟตัดผ่านพื้นที่เช่นกัน ทั้งในพื้นที่ทางด้านตะวันตก ตอนกลาง และตะวันออกของจังหวัด โดยเชื่อมโยงไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ที่สำคัญเข้าด้วยกัน

จังหวัดสระบุรีมีเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายเหนือตัดผ่านพื้นที่หลายส่วนของจังหวัด ทั้งทางด้านตอนกลาง ตะวันออกและตะวันตก ซึ่งนับเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางรถไฟที่สำคัญมากที่สุดแห่งหนึ่งของภาคกลางตอนบน โดยเริ่มจากชุมทางบ้านภาชี ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งเป็นชุมทางขนาดใหญ่ เป็นเส้นทางแยกของรถไฟที่จะตัดขึ้นไปยังภาคเหนือ กับเส้นทางรถไฟที่ตัดไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ก่อนเข้าสู่พื้นที่จังหวัดสระบุรี โดยทางรถไฟสายเหนือที่แยกจากชุมทางบ้านภาชีนี้มีสภาพเส้นทางเป็นทางรถไฟทางเดียวไม่สามารถขับสวนทางกันได้ ทำให้เสียเวลาจอดรอสวนทางตามสถานีเป็นระยะ ๆ โดยจะเชื่อมโยงเข้าสู่อำเภอท่าเรือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ก่อนตัดเข้าสู่อำเภอบ้านหม้อ จังหวัดสระบุรี แล้วส่วนหนึ่งแยกเชื่อมโยงไปสู่แหล่งผลิตปูนซีเมนต์ที่ตำบลท่าหลวง-ท่าลาน ซึ่งเป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างจังหวัดพระนครศรีอยุธยา-สระบุรี ดูแผนที่ในรูปที่ 4.4 ประกอบ

2.1 สายเหนือ

ส่วนเส้นทางที่เชื่อมโยงไปภาคเหนือนั้น ตัดผ่านมายังสถานีบ้านหม้อแล้วเข้าสู่เขตอำเภอหนองโดน ผ่านสถานีหนองโดนรวมเป็นเส้นทางรถไฟสายเหนือที่ผ่านพื้นที่ทางด้านตะวันตกของจังหวัดสระบุรีทั้งสิ้น 24.5 กิโลเมตรก่อนเชื่อมโยงเข้าสู่พื้นที่จังหวัดลพบุรีและภาคเหนือต่อไป โดยเชื่อมโยงติดต่อกับพื้นที่หลายจังหวัด ซึ่งมีชุมชนสำคัญที่เป็นที่ตั้งของสถานีหรือชุมทางตามลำดับจากใต้ไปสู่เหนือ ดังนี้ คือ สถานีลพบุรี สถานีบ้านหมี่ ในจังหวัดลพบุรี สถานีบ้านดาศลี สถานีนครสวรรค์ สถานีปากน้ำโพ สถานีชุมแสง ในจังหวัดนครสวรรค์ สถานีบางมูลนาก สถานีตะพานหิน สถานีพิจิตร ในจังหวัดพิจิตร สถานีพิษณุโลก ในจังหวัดพิษณุโลก ชุมทางรถไฟบ้านดารา สถานีสวรรคโลก ในจังหวัดสุโขทัย สถานีอุตรดิตถ์ ศีลาอาสน์ ในจังหวัดอุตรดิตถ์ สถานีเด่นชัย ในจังหวัดแพร่ สถานีแม่เมาะ สถานีลำปาง สถานีขุนตาน ในจังหวัดลำปาง สถานีลำพูน ในจังหวัดลำพูน จนกระทั่งถึงสถานีรถไฟเชียงใหม่ ซึ่งเป็นสถานีสุดท้ายในภาคเหนือ



2.2 สายตะวันออกเฉียงเหนือ

ส่วนเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ เมื่อแยกจากชุมทางบ้านภาชีแล้วก็มีสภาพเส้นทางรถไฟเป็นทางเดี่ยว ที่ไม่สามารถสวนทางกันได้ จึงต้องจอดรอสวนทางบริเวณสถานีที่มีรางสำรองสำหรับสวนทางได้ ทำให้ต้องเสียเวลาจอดรอเป็นระยะ ๆ โดยตัดผ่านคลองรพีพัฒน์ และสถานีหนองกวย จากนั้นจึงเข้าสู่เขตจังหวัดสระบุรีที่อำเภอหนองแขง ซึ่งมี 3 สถานี คือ สถานีหนองแขง สถานีบ้านตลาด และสถานีหนองสีดา แล้วเข้าสู่เขตอำเภอเมืองสระบุรี ซึ่งมีด้วยกัน 3 สถานี คือสถานีป๊อกแป็ก สถานีสระบุรี และสถานีหนองบัว แล้วตัดเข้าสู่เขตอำเภอแก่งคอย จนถึงชุมทางแก่งคอยที่เป็นชุมทางซึ่งแยกเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือออกเป็น 2 เส้นทาง ได้แก่เส้นทางรถไฟที่แยกไปยังจังหวัดนครราชสีมาเพื่อเชื่อมโยงไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง จากชุมทางแก่งคอย ผ่านสถานีมาบะเปา-ทับทิม-ผาเสด็จ-หินลับ-มวกเหล็ก แล้วเชื่อมโยงไปยังชุมชนสำคัญที่เป็นที่ตั้งสถานี หรือชุมทางรถไฟในหลายจังหวัด ดังนี้ คือ สถานีปากช่อง สถานีสีคิ้ว สถานีสูงเนิน สถานีนครราชสีมา ชุมทางถนนจิระ สถานีจักราช สถานีห้วยแถลง ในจังหวัดนครราชสีมา สถานีลำปลายมาศ สถานีบุรีรัมย์ สถานีกระสัง ในจังหวัดบุรีรัมย์ สถานีลำชี สถานีสุรินทร์ สถานีศีขรภูมิ สถานีสำโรงทาบ ในจังหวัดสุรินทร์ สถานีอุทุมพรพิสัย สถานีศรีสะเกษ สถานีกันทรารมย์ ในจังหวัดศรีสะเกษ จนกระทั่งเชื่อมโยงมาถึงสถานีรถไฟอุบลราชธานี ซึ่งเป็นสถานีสุดท้ายของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง

ส่วนเส้นทางรถไฟที่แยกจากชุมทางแก่งคอย จังหวัดสระบุรีไปยังจังหวัดลพบุรี คือเมื่อแยกจากชุมทางรถไฟแก่งคอยแล้ว ตัดเชื่อมโยงขึ้นไปทางด้านเหนือของอำเภอนานนากับแนวลำแม่น้ำป่าสัก ตัดผ่านสถานีบ้านช่องไต้ สถานีเขาหินดาต สถานีหินช้อน และสถานีเขาสูง ซึ่งเป็นสถานีสุดท้ายของจังหวัดสระบุรี แล้วเข้าสู่เขตทางด้านตะวันออกของจังหวัดลพบุรี จากนั้นเชื่อมโยงไปสู่พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน โดยผ่านชุมชนที่สำคัญซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟ หรือชุมทางรถไฟ คือสถานีแก่งเสือเต้น สถานีลำนารายณ์ ในจังหวัดลพบุรี สถานีโคกคลี สถานีบ้านเหินจผรงค์ สถานีจัตุรัส ในจังหวัดชัยภูมิ ชุมทางบัวใหญ่ สถานีเมืองคอง ในจังหวัดนครราชสีมา สถานีเมืองพล สถานีบ้านไผ่ สถานีขอนแก่น สถานีน้ำพอง ในจังหวัด

ขอนแก่น สถานีกุมภวาปี และสถานีอุดรธานี ในจังหวัดอุดรธานี จนกระทั่งเชื่อมโยงไปถึงสุดปลายทางที่สถานีรถไฟหนองคาย ซึ่งเป็นสถานีสุดท้ายในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน

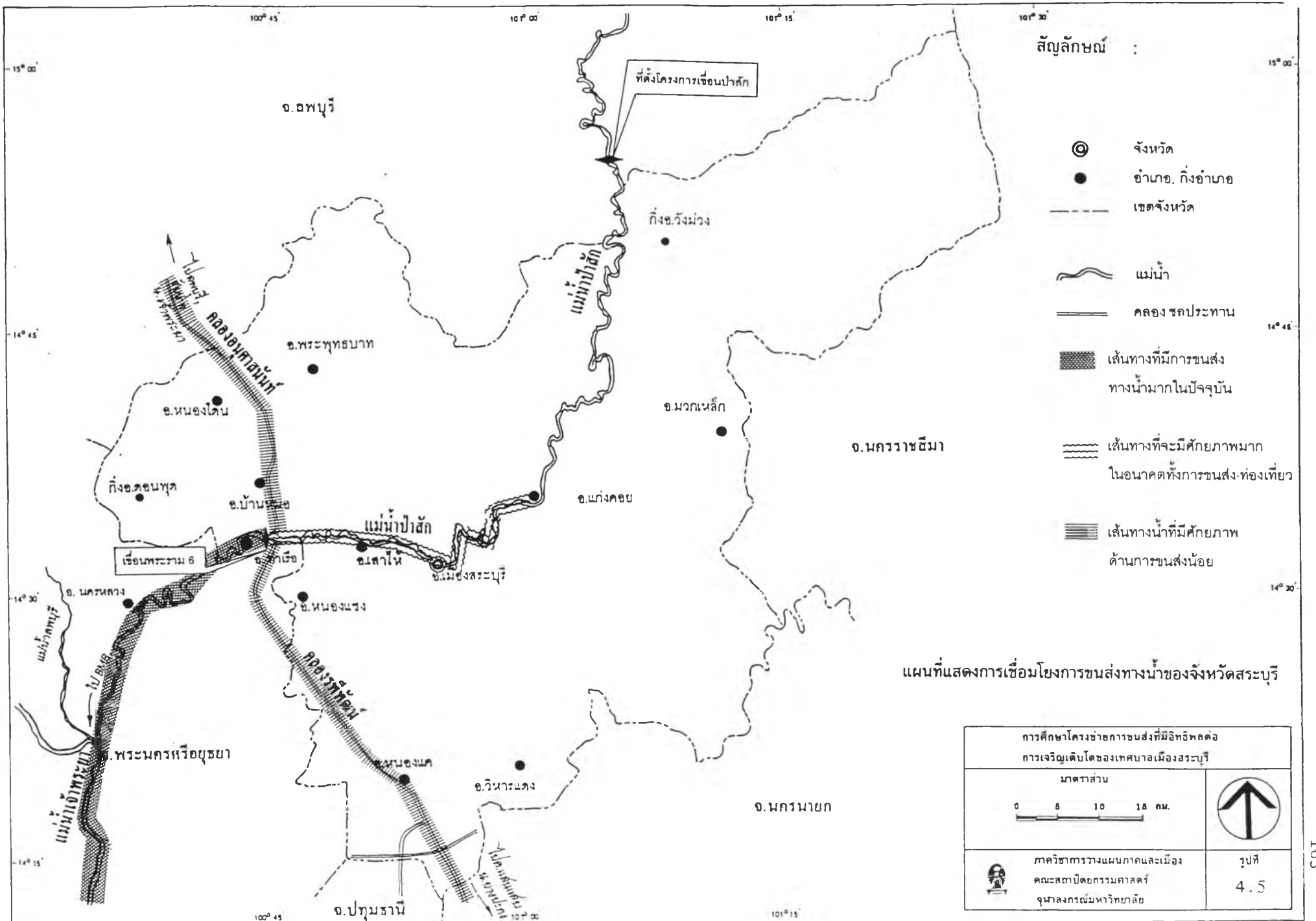
กล่าวโดยสรุปก็คือ เส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือที่เชื่อมโยงมาจากชุมทางบ้านภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ตัดผ่านพื้นที่จังหวัดสระบุรี จนถึงชุมทางแก่งคอย เพื่อเชื่อมโยงไปยังแนวแกน (Corridor) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน จนถึงจังหวัดหนองคาย กับที่แยกเชื่อมโยงไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง จนไปถึงจังหวัดอุบลราชธานี ได้ตัดผ่านท้องที่สระบุรีในอำเภอหนองแซง เสาไห้ เมืองสระบุรี แก่งคอย และมวกเหล็ก ตามลำดับนั้นเป็นทางรถไฟทางเดียวที่มีความยาวรวมทั้งสิ้น 61.25 กิโลเมตร

ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือได้ตัดผ่านย่านศูนย์กลางเทศบาลเมืองสระบุรี ในแนวตะวันตก-ตะวันออก โดยตัดมาอำเภอหนองแซงเข้าสู่เทศบาลเมืองสระบุรีทางด้านตะวันออก ผ่านทางเลี้ยวเมืองซึ่งเป็นเส้นทางยกระดับแล้วผ่านเข้ามาตัดกับถนนพหลโยธิน จึงถึงสถานีรถไฟสระบุรี จากนั้นตัดขึ้นไปยังทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือไปสู่อำเภอแก่งคอยต่อไป

3. ระบบโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ

การขนส่งทางน้ำ คือการนำสินค้าหรือผู้โดยสารจาก ณ สถานที่หนึ่งซึ่งเป็นต้นทางผ่านไปตามลำน้ำ ทะเลสาบ หรือทะเล จนไปถึง ณ สถานที่จุดหมายปลายทาง สำหรับการขนส่งทางน้ำในพื้นที่ศึกษาจะเป็นการขนส่งไปตามลำน้ำ ซึ่งเป็นการขนส่งภายในประเทศ โดยบางส่วนเชื่อมโยงกับต่างประเทศด้วย ในเรื่องเกี่ยวกับโครงข่ายการขนส่งทางน้ำสามารถพิจารณารายละเอียดในหลายหัวข้อด้วยกันดังนี้

ลำน้ำที่เชื่อมโยงพื้นที่จังหวัดสระบุรีกับภูมิภาคอื่น ๆ นั่นก็คือแม่น้ำป่าสัก ซึ่งถือเป็นลำน้ำสายหลักที่เชื่อมโยงไปบรรจบกับแม่น้ำเจ้าพระยาที่สามารถขึ้น-ล่องไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ได้โดยสะดวก โดยแม่น้ำหลัก 2 สายนี้ และลำน้ำสาขา รวมถึงคลองชลประทานที่มีประโยชน์ต่อการขนส่งทางน้ำในเขตภาคกลางตอนบนมีรายละเอียดดังนี้ (ดูแผนที่ 4.5 ประกอบ)



3.1 แม่น้ำเจ้าพระยา มีความสำคัญในการขนส่งสินค้าในภูมิภาคต่าง ๆ ได้แก่ จังหวัดในภาคเหนือ คือ พิจิตร อุตรดิตถ์ น่าน พิจิตร อุทัยธานี ผ่านลำน้ำสาขาล่องสู่แม่น้ำเจ้าพระยาที่จังหวัดนครสวรรค์ แล้วเข้าสู่พื้นที่ภาคกลางในจังหวัดชัยนาท สิงห์บุรี อ่างทอง พระนครศรีอยุธยา แล้วล่องลงไปสู่พื้นที่ภาคนครหลวง ได้แก่ จังหวัดปทุมธานี นนทบุรี กรุงเทพมหานคร และสมุทรปราการ ก่อนไหลออกไปสู่อ่าวไทย การเดินเรือจากจังหวัดต่าง ๆ เข้าสู่กรุงเทพมหานครโดยทางแม่น้ำเจ้าพระยานั้นสะดวก และสั้นที่สุด เรือสินค้าผ่านประตูน้ำที่เขื่อนเจ้าพระยา ที่จังหวัดชัยนาท แม่น้ำกว้าง มีน้ำซึ่งสามารถใช้เดินเรือได้ตลอดปี

3.2 แม่น้ำป่าสัก แยกออกจากแม่น้ำเจ้าพระยาที่บริเวณอำเภอพระนครศรีอยุธยา เชื่อมผ่านอำเภอนครหลวง ท่าเรือ จนถึงเขื่อนพระราม 6 ซึ่งเป็นเขื่อนระบายน้ำที่มีช่องเปิด-เปิดให้เรือผ่านได้ แล้วแยกเข้าสู่ทางด้านตะวันออกผ่านเข้าสู่ท้องที่จังหวัดสระบุรี ในอำเภอเสาไห้ เมืองสระบุรี จนถึงแก่งคอย แต่เลยจากอำเภอกงค้อไปไม่สามารถเดินเรือได้ เนื่องจากต้องผ่านแก่งหินที่ขวางกั้นลำน้ำหลายแห่ง อย่างไรก็ตาม ลำน้ำป่าสักนี้สามารถเดินเรือในการขนส่งทางน้ำได้ตลอดปีเช่นเดียวกับแม่น้ำเจ้าพระยา

และจากโครงการสร้างเขื่อนป่าสักที่จะมีขึ้นบริเวณอำเภอนานิมิตร จังหวัดลพบุรี ซึ่งเป็นพื้นที่เหนือน้ำ จะเอื้ออำนวยประโยชน์ต่อการขนส่งทางน้ำได้เป็นอย่างดี เพราะสามารถควบคุมระดับน้ำในฤดูฝน ซึ่งลำน้ำป่าสักมักมีน้ำหลากที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ และในฤดูแล้งก็ยังสามารถระบายน้ำลงมาเพื่อรักษาระดับน้ำท้ายเขื่อนให้พอเหมาะแก่การเดินเรือขนส่งได้ดียิ่งขึ้น โครงการเขื่อนป่าสักจึงเป็นสิ่งที่เสริมศักยภาพการขนส่งทางน้ำให้สระบุรีเชื่อมโยงกับระบบการขนส่งทางน้ำไปสู่พื้นที่ภาคกลางตอนบน BMR ได้เป็นอย่างดี

3.3 คลองชัยนาท-ป่าสัก เป็นคลองขุดชลประทาน แยกจากแม่น้ำเจ้าพระยาที่อำเภอมโนรมย์ จังหวัดชัยนาท โดยมีคลองขุดอนุศาสนนันท์ (คลองชัยนาท-ป่าสัก) เชื่อมผ่านจังหวัดลพบุรี จนเข้าสู่เขตจังหวัดสระบุรี แล้วเชื่อมโยงไปจนถึงเขื่อนพระราม 6 ที่อำเภอท่าเรือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา สามารถใช้เดินเรือได้ตลอดปี

3.4 คลองรพีพัฒน์ เป็นคลองชลประทาน ขุดขึ้นตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 6 ตามโครงการพัฒนาพื้นที่ชลประทานป่าสักใต้ แยกจากแม่น้ำป่าสักที่เขื่อนพระราม 6 ที่อำเภอท่าเรือ ไหลไปตามแนวคลองผ่านมาทางทิศใต้ เข้าเขตอำเภอหนองแขง และอำเภอหนองแคก่อนไปบรรจบกับคลองรังสิต ในทุ่งรังสิต สามารถใช้เดินเรือไปตลอดปี โดยมีประตูน้ำกั้นอยู่เป็นระยะ ๆ

ส่วนลำน้ำอื่น ๆ ในจังหวัดสระบุรี ส่วนใหญ่มีท้องน้ำตื้น และมีลำน้ำแคบแคว บางสายมีเกาะแก่งมาก บางสายมีแนวน้ำตก และบางสายมีน้ำเฉพาะฤดูฝน และบางสายมีน้ำมากแต่ไม่เชื่อมกับแม่น้ำป่าสักจึงไม่สามารถติดต่อกับพื้นที่อื่นหรือชุมชนอื่นโดยทางน้ำได้ สภาพลำน้ำสายเล็ก ๆ ของจังหวัดสระบุรีจึงไม่เหมาะแก่การพัฒนาการขนส่งโดยทางเรือนอกจากเส้นทางที่ได้กล่าวมาแล้ว

4. ระบบโครงข่ายการขนส่งทางท่อ

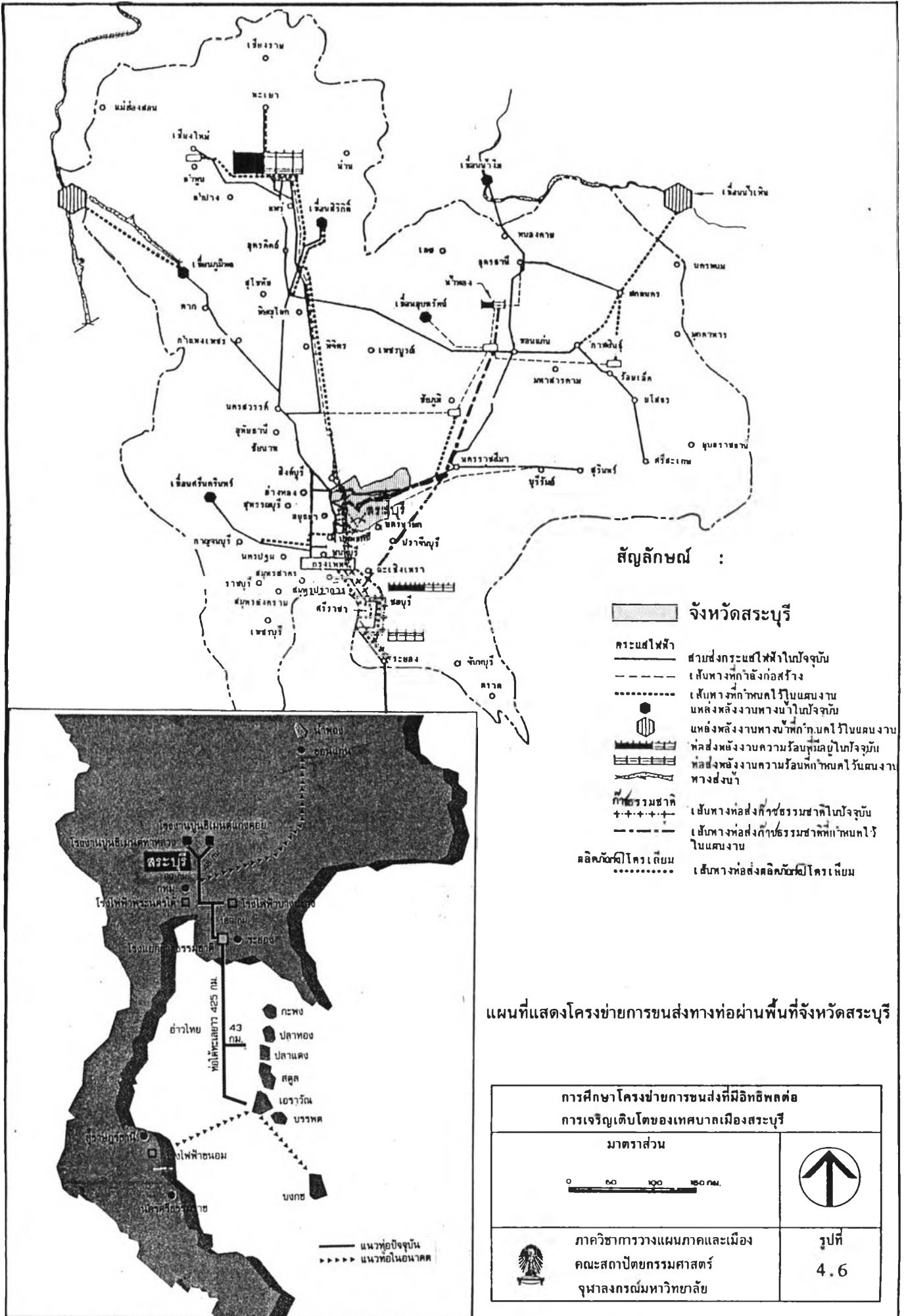
การขนส่งทางท่อ (pipe line) เป็นการขนส่งของเหลวหรือก๊าซจากสถานที่หนึ่งไปยังจุดหมายปลายทางอีกสถานที่หนึ่ง โดยไม่ต้องใช้ยานพาหนะในการขนส่ง แต่จะสามารถเคลื่อนย้ายสิ่งที่ต้องการขนส่งด้วยแรงดันไปตามท่อหรือการควบคุมระบบการขนส่งด้วยระบบไมโครเวฟในการขนส่งทางท่อ ซึ่งต้องใช้เทคโนโลยีสูง และใช้เครื่องจักรกล-ระบบคอมพิวเตอร์ในการควบคุมการขนส่ง ส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งทางเดียว คือขนส่งจากจุดหนึ่งไปยังจุดหนึ่ง โดยไม่มีการขนส่งกลับในการขนส่งด้วยท่อเดียวกัน

สำหรับการขนส่งโดยทางท่อบริษัทนิคมใช้ในการขนส่งพลังงาน ในพื้นที่จังหวัดสระบุรี ในเขตภาคกลางตอนบนนี้ มีการฝังท่อเพื่อการขนส่งก๊าซธรรมชาติ จากพื้นที่พัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกเพื่อเชื่อมโยงมายังแหล่งผลิตอุตสาหกรรมต่าง ๆ ในจังหวัดสระบุรีอยู่แล้ว แต่ปัจจุบันได้ลด-ชะลอการขนส่งไว้ชั่วคราว เนื่องจากต้นทุนสูงกว่าการใช้พลังงานจากถ่านลิกไนต์ ซึ่งมีต้นทุนต่ำกว่าในการผลิต อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาถึงความได้เปรียบของทำเลที่ตั้งจังหวัดสระบุรีสำหรับการขนส่งทางท่อแล้วนั้น นับว่ามีความได้เปรียบอยู่มาก ทั้งนี้เนื่องจากเป็นจังหวัดที่สามารถพัฒนาเป็นแหล่งศูนย์กลางพลังงานน้ำมันปิโตรเลียม-ก๊าซธรรมชาติจากต่างประเทศ หรือจากโรงกลั่นน้ำมัน หรือโรงแยกก๊าซธรรมชาติจากพื้นที่กรุงเทพมหานคร

(BMR) และพื้นที่พัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก (ESB) เพื่อกระจายไปสู่ผู้ใช้หรือผู้บริโภคภายในพื้นที่จังหวัดสระบุรี และภาคกลางตอนบนแล้วยังสามารถเป็นศูนย์กลางในการกระจายพลังงานไปสู่ผู้บริโภคในเขตภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้อีกด้วย ทัศนทัศน์ในรูปที่ 4.6 ที่แสดงถึงโครงข่ายการขนส่งพลังงานทางท่อซึ่งมีอยู่ ณ ปัจจุบันและโครงการในอนาคตประกอบ ซึ่งแสดงถึงการเชื่อมโยงพลังงานจากภูมิภาคต่าง ๆ มาสู่พื้นที่จังหวัดสระบุรี ในภาคกลางตอนบน จากโครงการก่อสร้างท่อส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม เมื่อคำนึงถึงการใช้น้ำมันที่เพิ่มในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (BMR) ซึ่งเป็นภูมิภาคที่ใช้น้ำมันมากกว่าครึ่งหนึ่งของประเทศ กำลังเป็นพื้นที่ที่ประสบปัญหาด้านความแออัดในเรื่องการจราจรในเขต BMR มาก การศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการสร้างท่อน้ำมันจากศรีราชาไปยังสถานีปลายทางที่สระบุรี ในเขตภาคกลางตอนบน เพื่อสนองความต้องการใช้น้ำมันในเขตภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่ช่วยบรรเทาปัญหาวิกฤตการณ์การจราจรใน BMR ได้ทางหนึ่ง

โครงการนี้จะ เป็นประโยชน์ต่อการสนับสนุนการพัฒนาในจังหวัดสระบุรี เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรม โดยโครงการก่อสร้างท่อส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมดังกล่าวทางการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) ได้ศึกษาแล้วเสนอให้เริ่มดำเนินการตามโครงการ ในปี พ.ศ. 2535 โดยมีงบประมาณการลงทุนทั้งสิ้น 2,030 ล้านบาท ด้วยการก่อสร้างท่อส่งน้ำมันขนาดใหญ่เป็นระยะทาง 185 กิโลเมตร จากสถานีต้นทางศรีราชา จังหวัดชลบุรี ในเขตพื้นที่พัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก (ESB) มายังสถานีปลายทางที่อำเภอเส้าไห้ จังหวัดสระบุรี ซึ่งเป็นสถานที่ก่อสร้างคลังน้ำมันปิโตรเลียมสระบุรี พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกทางด้านการขนส่ง คลังเก็บน้ำมัน และศูนย์ควบคุม และบำรุงรักษา

ปัจจุบันรัฐบาลได้อนุมัติให้มีการลงทุนก่อสร้างท่อน้ำมันปิโตรเลียม จากอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี มายังจังหวัดสระบุรีแล้ว ขณะนี้ได้มีการก่อสร้างท่อส่งน้ำมันปิโตรเลียมเป็นระยะทางเพิ่มขึ้นเป็น 252 กิโลเมตร พร้อมทั้งสร้างคลังน้ำมันขนาด 160 ล้านลิตร บริเวณอำเภอเส้าไห้ จังหวัดสระบุรี ทั้งนี้เพื่อเป็นแหล่งสำรองน้ำมัน และยังเป็นศูนย์กลางจำหน่ายน้ำมันไปยังพื้นที่เชื่อมโยงรอบนอกกรุงเทพมหานคร ภาคกลางตอนบน ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อเป็นการช่วยลดปัญหาวิกฤตการณ์การจราจรของปริมาณรถบรรทุกน้ำมัน, โบกัรณาไฟบรรทุกน้ำมันที่แล่นขนส่งเข้า-ออกกรุงเทพมหานคร รวมทั้งลดจำนวนเรือ



สัญลักษณ์ :

- จังหวัดสระบุรี
- กระแสไฟฟ้า**
- สายส่งกระแสไฟฟ้าในปัจจุบัน
- เส้นทางกำลังก่อสร้าง
- เส้นทางที่กำหนดไว้ในแผนงาน
- แหล่งพลังงานทางน้ำในปัจจุบัน
- แหล่งพลังงานทางน้ำในแผนงาน
- แหล่งพลังงานความร้อนในโรงไฟฟ้า
- แหล่งพลังงานความร้อนที่กำหนดไว้ในแผนงาน
- ทางส่งน้ำ
- ก๊าซธรรมชาติ**
- เส้นทางท่อส่งก๊าซธรรมชาติในปัจจุบัน
- เส้นทางท่อส่งก๊าซธรรมชาติที่กำหนดไว้ในแผนงาน
- สถานีวิทยุโครเทียม**
- เส้นทางท่อส่งสถานีวิทยุโครเทียม

แผนที่แสดงโครงข่ายการขนส่งทางท่อผ่านพื้นที่จังหวัดสระบุรี

การศึกษาโครงข่ายการขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการเจริญเติบโตของเทศบาลเมืองสระบุรี	
มาตราส่วน	
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	รูปที่ 4.6

บรรทุกน้ำมันบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาที่แออัด และเสี่ยงต่อปัญหาการรั่วไหลของน้ำมันลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นผลเสียต่อสิ่งแวดล้อมที่จะตามมา สำหรับการก่อสร้างท่อส่งน้ำมันปิโตรเลียมและคลังน้ำมันตามโครงการนี้กำหนดแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2537

พื้นที่จังหวัดสระบุรีจะเป็นศูนย์กลางการขนถ่ายน้ำมันปิโตรเลียมไปยังเขตภูมิภาคต่าง ๆ เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ ย่อมส่งผลกระทบต่อพื้นที่จังหวัดสระบุรีต้องประสบกับปัญหาการจราจรตามอย่างแน่นอน เพราะปัจจุบันก็มีปริมาณการจราจรตามเส้นทางสายหลักที่ตัดผ่านจังหวัดหนาแน่นอยู่แล้ว และเมื่อโครงการนี้สร้างเสร็จต้องมีจำนวนรถบรรทุกน้ำมันที่แล่นผ่านจังหวัดไม่ต่ำกว่า 2,000 เที่ยวต่อวัน เนื่องจากถนนภายในจังหวัดมีขนาดเล็ก ผิวจราจรไม่ได้มาตรฐานอยู่หลายเส้นทาง ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคมคือทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3314, 3041 และ 3225 ที่เป็นถนนโครงข่ายที่จะเชื่อมโยงกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 หรือถนนพหลโยธินได้และเพื่อเป็นการเตรียมพร้อมสำหรับการแก้ปัญหาดังกล่าวที่จะเกิดขึ้นภายในอนาคต ดังนั้นจึงต้องเร่งก่อสร้างปรับปรุงถนนสายดังกล่าว และเส้นทางอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องเชื่อมโยงกับคลังน้ำมัน ให้สามารถรองรับการขยายตัวของจำนวนรถบรรทุกน้ำมันในเขตจังหวัดสระบุรี เพื่อให้สามารถมีขีดรองรับปริมาณการจราจรจะเพิ่มขึ้นต่อไป

5. ระบบโครงข่ายการสื่อสารและโทรคมนาคม

ในการศึกษาโครงข่ายการขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการเจริญเติบโตของเทศบาลเมืองสระบุรี ครั้งนี้ ระบบโครงข่ายการสื่อสารและโทรคมนาคมเป็นส่วนสำคัญอย่างหนึ่งในการติดต่อทำกิจกรรมของประชากรในพื้นที่ศึกษา เพื่อเชื่อมโยงข่าวสารข้อมูลต่าง ๆ ไปยังภูมิภาคอื่น ๆ ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญที่มีบทบาทในการสนับสนุนการคมนาคมขนส่งให้มีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น และมีประสิทธิภาพมากขึ้น สำหรับรายละเอียดในเรื่องระบบโครงข่ายการสื่อสารและโทรคมนาคมมีดังนี้

5.1 โครงข่ายการไปรษณีย์โทรเลข

จังหวัดสระบุรีเป็น 1 ใน 6 ของสำนักงานการสื่อสารไปรษณีย์ เขต 1 ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ภาคกลางตอนบน 6 จังหวัด โดยมีที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขตั้งกระจายอยู่ทั่วไปในจังหวัด รวมทั้งสิ้น 19 แห่ง (ดูในภาคผนวก) การให้บริการของทางไปรษณีย์และโทรเลขของการสื่อสารแห่งประเทศไทย (กสท.) ที่มีระบบโครงข่ายโยงใยครอบคลุมภูมิภาค

ต่าง ๆ ของประเทศและทั่วโลก ในปัจจุบันสามารถสื่อสารได้รวดเร็วมาก ประกอบกับที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขแต่ละแห่งให้บริการที่เป็นอิสระต่อกัน ทำให้ทำงานได้คล่องตัวมากยิ่งขึ้น ทำให้พื้นที่จังหวัดสระบุรี ซึ่งมีที่ตั้งของที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขกระจายอยู่มาก จึงมีความได้เปรียบในการสื่อสารด้านนี้

ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขของการสื่อสารแห่งประเทศไทยเหล่านี้ให้บริการพื้นฐานในการฝากส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ และพัสดุภัณฑ์ และให้บริการพิเศษสำหรับไปรษณีย์ภัณฑ์ และพัสดุที่ฝากส่งไปถึงผู้รับปลายทาง ทั้งในประเทศและต่างประเทศ และยังให้บริการในด้านโทรคมนาคมที่สำคัญ ๆ ได้แก่ บริการโทรเลข เทเล็กซ์ โทรศัพท์ระหว่างประเทศ วิทยุคมนาคม และการจัดบริการทางด้านโทรคมนาคมอื่น ๆ อีกมาก

นอกจากนี้ ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขยังให้บริการการเงิน คือ เป็นสื่อกลางในการรับฝากและส่งเงินให้แก่สาธารณชนโดยเสียค่าบริการที่ประหยัด ได้แก่ บริการไปรษณีย์ชำนัดดี โทรเลขชำนัดดี ตัวแลกเงินไปรษณีย์ ไปรษณีย์ธนวรรต พักไปรษณีย์ เก็บเงินปลายทาง (พวง.) และบริการบอกรับหนังสือพิมพ์ทางไปรษณีย์

สำหรับการบริการพิเศษบางรายการ โดยเฉพาะการส่งไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์ประเภทด่วนพิเศษ หรือ EMS นั้น สามารถทำได้ทั้งที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขเกือบทุกแห่งในจังหวัด ยกเว้นที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขขนาดเล็กบางแห่งเท่านั้น โดยมีสาเหตุมาจากระยะเวลาในการส่งจดหมายและพัสดุภัณฑ์ไม่เป็นไปตามกฎเกณฑ์มาตรฐานที่จะให้บริการ EMS ได้ อย่างไรก็ตาม ทาง กสท. กำลังขยายพื้นที่ให้บริการ EMS ในจังหวัดสระบุรีให้ทั่วถึงในอนาคต

5.2 โครงข่ายโทรคมนาคม

ทางด้านโทรคมนาคมของจังหวัดสระบุรีในส่วนที่สังกัดอยู่กับ กสท. นั้นขึ้นกับสำนักงานการสื่อสารโทรคมนาคมเขตกลางนครสวรรค์ (สำนักงานการสื่อสารโทรคมนาคมเขตกลางนครสวรรค์ ประกอบด้วย 19 จังหวัด คือ กำแพงเพชร พิจิตร นครสวรรค์ อุทัยธานี เพชรบูรณ์ สระบุรี ชัยนาท สิงห์บุรี ลพบุรี อ่างทอง พระนครศรีอยุธยา สุพรรณบุรี กาญจนบุรี ราชบุรี เพชรบุรี นครปฐม ประจวบคีรีขันธ์ สมุทรสาคร สมุทรสงคราม) ให้บริการทางด้านโทรคมนาคมหลายประเภทด้วยกัน ดังมีรายละเอียดเกี่ยวกับสถานะการให้บริการและรายได้ในภาคผนวก

ประเภทของผู้ใช้บริการโทรศัพท์ของจังหวัดสระบุรี ในปี 2535 มีผู้ใช้บริการจำนวนทั้งสิ้น 11,642 ราย ให้บริการในภาคเอกชนและธุรกิจรวม 10,380 หรือร้อยละ 89.16 ส่วนที่เหลือเป็นผู้ใช้ในภาครัฐบาลและตู้โทรศัพท์สาธารณะ นอกจากนี้องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทยยังให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ 776 ราย วิทยุโทรศัพท์ 73 ราย และให้บริการโทรสารอีก 891 ราย โดยมีรายได้ในปี 2535 รวม 165,193,822.30 บาท

อย่างไรก็ดี แม้ว่าจังหวัดสระบุรีมีระบบโครงข่ายโทรศัพท์ที่ตีพอดคร แต่ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชนในท้องถิ่น เนื่องจากการติดต่อในภาคธุรกิจ ภาครัฐราชการ และแหล่งงานต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในเขตเมือง และโรงงานอุตสาหกรรม ตลอดจนสถานบริการที่กำลังขยายตัวเพิ่มขึ้นมาก ทำให้เกิดปัญหาขาดแคลนเลขหมายโทรศัพท์ที่ใช้ในการติดต่อสื่อสารมากขึ้นเป็นลำดับ

นอกจากระบบโทรคมนาคมที่ผ่านสายแล้ว ปัจจุบันชุมชนเมืองหลายแห่งในจังหวัดสระบุรียังสามารถใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ไร้สายโดยผ่านระบบคลื่นสัญญาณได้เป็นอย่างดี ได้แก่ ชุมชนเทศบาลเมืองสระบุรีและพื้นที่โดยรอบ พระพุทธบาท หนองแค และแก่งคอย ทำให้สามารถติดต่อทางโทรศัพท์เคลื่อนที่เชื่อมโยงกับส่วนกลางใน BMR และ เมืองสำคัญ ๆ ได้ทั่วประเทศ

แม้ว่าจังหวัดสระบุรีได้ดำเนินการสื่อสารโทรศัพท์ที่ครอบคลุมทุกอำเภอแล้วแต่ปัจจุบันมีเลขหมายเหลือว่างอยู่น้อยมาก ซึ่งเป็นข้อจำกัดในการพัฒนาทางโทรคมนาคม การติดต่อสื่อสารเป็นส่วนสำคัญในการทำงานภาครัฐราชการและเอกชน ในการทำธุรกิจด้านต่าง ๆ เนื่องจากปัจจุบันเป็นยุคแห่งการสื่อสารที่จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องใช้โทรศัพท์ติดต่อกัน แม้ว่าจะได้จัดสรรโควตา เลขหมายที่เพิ่มขึ้นจากโครงการโทรศัพท์หนึ่งล้านเลขหมาย แต่ปริมาณดังกล่าวเป็นเพียงเพื่อตอบสนองความต้องการที่มีอยู่ในปัจจุบันเท่านั้น

เนื่องจากสระบุรีมีศักยภาพ โอกาส และแนวโน้มว่าจะมีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจในสาขาต่าง ๆ สูงมาก จนทำให้ระบบการบริการทางโทรคมนาคมที่มีอยู่ขาดแคลน จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการในด้านนี้ และการมีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการสื่อสารและโทรคมนาคม (Telaport) สนับสนุน เพราะสิ่งเหล่านี้ช่วยให้นักติดต่อสื่อสาร การรับข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์ต่อธุรกิจ และการพัฒนาเป็นไป

อย่างรวดเร็ว ชัดเจน ถูกต้อง และมีความทันสมัย ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการเพิ่มประสิทธิภาพให้
แก่ระบบการขนส่งที่เชื่อมโยงเข้า-ออกพื้นที่ได้อีกทางหนึ่ง

5.3 โครงการขยายการสื่อสารและโทรคมนาคมในเทศบาลเมืองสระบุรี

พื้นที่เทศบาลเมืองสระบุรี และชุมชนสำคัญที่อยู่ใกล้แหล่งอุตสาหกรรม
รอบนอก สามารถติดต่อสื่อสารผ่านระบบการไปรษณีย์โทรเลขได้อย่างรวดเร็ว และทั่วถึง
โดยในเขตเทศบาลเมืองสระบุรีนั้นมีศูนย์โทรคมนาคมของการสื่อสารแห่งประเทศไทยตั้งอยู่
และมีที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขตั้งอยู่ถึง 2 แห่ง ทำให้สามารถใช้บริการได้สะดวก รวดเร็ว
และให้บริการในทุกประเภท

สำหรับการให้บริการทางโทรศัพท์นั้น พบว่า เลขหมายที่เปิดให้บริการ
ภายในจังหวัดส่วนใหญ่เป็นเขตการให้บริการของชุมสายโทรศัพท์สระบุรีที่ครอบคลุมพื้นที่ให้บริการ
ภายในเทศบาลเมืองสระบุรีเป็นส่วนใหญ่ และบางส่วนเป็นพื้นที่รอบนอก ในเขตอำเภอเมือง
สระบุรี เป็นจำนวนทั้งสิ้น 5,061 เลขหมาย ในปี 2535 คิดเป็นเลขหมายเต็มในการบริการ
ร้อยละ 38.77 ของเลขหมายที่ให้บริการในจังหวัด นับว่าพื้นที่เทศบาลเมืองสระบุรีได้รับ
การบริการทางโทรศัพท์มากที่สุด เนื่องจากเป็นที่ตั้งของหน่วยงานทางราชการ สถานให้บริการ
สาธารณะ และหน่วยงานภาคธุรกิจเอกชน รวมทั้งสถานที่พักอาศัย กระจัดตัวอยู่เป็นจำนวน
มากที่สุดของจังหวัด

นอกจากนั้น พื้นที่เทศบาลเมืองสระบุรี ซึ่งอยู่ในรัศมีห่างจากกรุงเทพฯ
ประมาณ 100 กิโลเมตร จึงสามารถใช้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ไร้สายได้เป็นอย่างดีทั้งในระบบ
AMP 88 World Phone และ AMP 900 Cellular และแหล่งอุตสาหกรรมต่าง ๆ ที่อยู่
รอบนอกก็สามารถใช้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ได้เช่นเดียวกัน ทำให้การติดต่อสื่อสารและ
โทรคมนาคมระหว่างเทศบาลเมืองสระบุรี แหล่งอุตสาหกรรมต่าง ๆ ในจังหวัดสามารถติดต่อ
เชื่อมโยงข้อมูลข่าวสารกับส่วนกลางในกรุงเทพมหานคร และจังหวัดปริมณฑล ได้อย่างมี
ประสิทธิภาพพอสมควร และพื้นที่ทั้งจังหวัดสามารถใช้โทรศัพท์ในระบบมือถือครอบคลุมทั่วถึง

สภาพการณ์ขนส่งในปัจจุบัน

เมเยอร์ (Mayer, 1959) ได้แสดงแนวความคิดไว้ใน Reading in Geography ว่า สภาพโครงข่ายการคมนาคมที่มีมาแต่อดีต แล้วพัฒนาจนถึงปัจจุบัน ส่งผลให้ลักษณะทางกายภาพของเมืองมีความเจริญเติบโตขึ้นและการมีระบบคมนาคม-ขนส่งที่สะดวกสบายนั้น ย่อมทำให้สิ่งปลูกสร้างขยายตัวแบบแผ่กว้างและรวดเร็ว โดยมีประชากรย้ายกันเข้าไปตั้งถิ่นฐานตามแนวเส้นทางคมนาคมที่มีความได้เปรียบในการติดต่อ

โครงข่ายคมนาคม-ขนส่งเป็นเครื่องเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค เมืองชุมชน และพื้นที่ชนบทให้เชื่อมโยงกิจกรรมของประชากรเข้าด้วยกัน โครงข่ายคมนาคมจึงมีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงลักษณะกายภาพ การใช้ที่ดิน สภาพเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม ของพื้นที่ที่มีเส้นโครงข่ายคมนาคม-ขนส่งตัดผ่าน การศึกษาคือสภาพการณ์ขนส่งในปัจจุบันของพื้นที่ศึกษาจังหวัดสระบุรี เทศบาลเมืองสระบุรีว่ามีการเชื่อมโยงไปสู่เมืองและภูมิภาคใด จึงมีความสำคัญมาก และทำให้ทราบถึงพัฒนาการคมนาคมขนส่งในอดีต สืบเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน และสามารถคาดการณ์แนวโน้มว่าภายในอนาคตจะมีสภาพการคมนาคมขนส่งเป็นเช่นไร ซึ่งแนวโน้มการเติบโตของการขนส่งดังกล่าวย่อมสอดคล้องกับการขยายตัวทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม ของพื้นที่ศึกษา อันเป็นการเพิ่มโอกาสในการจ้างงาน

ดังนั้นกระบวนการเติบโตของเมืองจึงควบคู่ไปกับการพัฒนาการของระบบการขนส่งซึ่งมีอิทธิพลต่อการประกอบอาชีพของประชากร ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดินภายในเมือง รวมทั้งยังมีอิทธิพลต่อการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจและสังคม หากขาดการวางแผนรองรับด้านระบบคมนาคมขนส่งภายในเมือง และส่วนที่เชื่อมโยงสู่ภูมิภาคต่าง ๆ แล้วย่อมทำให้เมืองนั้นเกิดปัญหาการจราจรแออัด การขนส่งขาดประสิทธิภาพ และส่งผลให้เกิดปัญหาต่าง ๆ

ในการนี้จึงจำเป็นต้องศึกษาถึงสภาพการณ์ขนส่งในปัจจุบันของเทศบาลเมืองสระบุรี จังหวัดสระบุรี และสภาพการณ์ขนส่งที่เชื่อมโยงไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ โดยพิจารณารายละเอียดในเรื่องจำนวนรถยนต์ ปริมาณการจราจร ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร และปริมาณการขนส่งสินค้าในเส้นทางเชื่อมโยงภูมิภาคต่าง ๆ กับเทศบาลเมืองสระบุรี ทั้งนี้เพื่อเป็นพื้นฐานในการนำสู่การวางแผนปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพให้แก่ระบบโครงข่ายการขนส่ง และควบคู่ไปกับการวางแผนการใช้ที่ดิน ภายในเมือง เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงการติดต่อภายในเมืองและเชื่อมโยงกับภูมิภาคอื่น ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพในระยะยาว

1. จำนวนรถยนต์

รถยนต์หรือยานยนต์เป็นพาหนะที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า จึงมีส่วนสำคัญอย่างยิ่งต่อการศึกษาครั้งนี้ การพิจารณาถึงจำนวนและประเภทของรถยนต์ที่มีอยู่ในจังหวัดสระบุรีและภูมิภาคเกี่ยวเนื่อง ทำให้เห็นถึงภาพรวมของการเชื่อมโยงการขนส่งตามจำนวนและประเภทของรถยนต์ที่มีอยู่ในพื้นที่ศึกษาภายในจังหวัดสระบุรีและภูมิภาคเกี่ยวเนื่อง เชื่อมโยงการขนส่งกับจังหวัดสระบุรี

1.1 จำนวนรถยนต์ในจังหวัดสระบุรี

สำหรับรายละเอียดของจำนวนรถยนต์ในแต่ละประเภทนั้นในปี 2535 พบว่าส่วนใหญ่จังหวัดสระบุรีมีจำนวนรถยนต์แต่ละประเภทมากกว่าจังหวัดอื่น ๆ โดยรถยนต์ที่จดทะเบียนแต่ละประเภทจำแนกได้ดังนี้

เมื่อพิจารณาถึงประเภทของรถยนต์ในจังหวัดสระบุรี เมื่อเทียบจำนวนรถในภาคกลางตอนบนแล้วพบว่า ในปี 2535 จังหวัดสระบุรีมีรถยนต์กว่า 1 ใน 4 ของจำนวนรถยนต์ที่มีอยู่ในภาค ประเภทรถที่มีมากที่สุดได้แก่ รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์มีจำนวนรวม 116,223 คัน คิดเป็นร้อยละ 25.48 ของรถประเภทเดียวกันในภาค สำหรับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกมีจำนวนรวมทั้งสิ้น 9,665 คัน คิดเป็นร้อยละ 32.37 ของรถประเภทเดียวกันในภาค

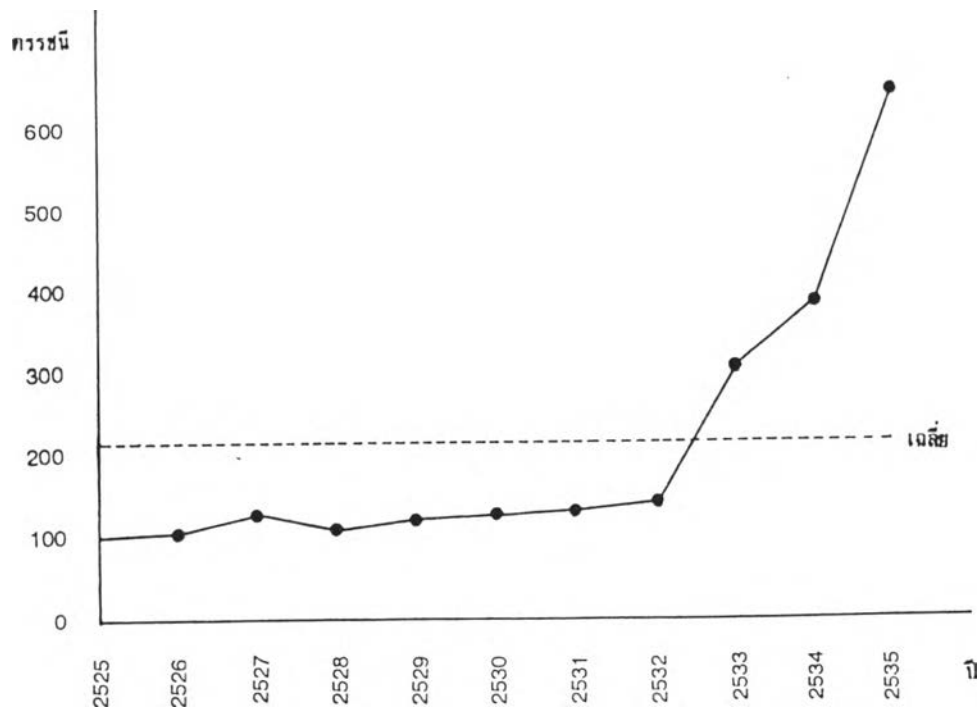
1.2 การเปลี่ยนแปลงจำนวนรถยนต์

ส่วนการเปลี่ยนแปลงจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนในจังหวัดสระบุรี พบว่า ในปี 2525 จังหวัดสระบุรีมีจำนวนรถยนต์รวมทั้งสิ้น 27,609 คัน พอมาในปี 2535 มีจำนวนรถยนต์เพิ่มขึ้นเป็น 127,724 คัน เพิ่มขึ้นมากถึงร้อยละ 362.62 จากเดิม หรือเฉลี่ยต่อปีร้อยละ 36.26 โดยมีตรรกะที่เพิ่มขึ้นมากในช่วงปี 2523 - 2535 ดูตารางที่ 4.1 และแผนภูมิในรูปที่ 4.7 ประกอบ

สำหรับรถยนต์จดทะเบียนแยกประเภทนั้น พบว่า จังหวัดสระบุรีในปี 2535 มีจำนวนรถจักรยานยนต์มากที่สุดถึง 88,779 คัน คิดเป็นร้อยละ 69.51 รองลงมาเป็นรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล ซึ่งได้แก่รถบักอัทพ์ที่มีจำนวน 15,360 คัน คิดเป็นร้อยละ 12.03 รถบรรทุก 8,876 คัน คิดเป็นร้อยละ 6.95 รถยนต์นั่งส่วนบุคคลรวม 7,805 คัน ร้อยละ 6.11 ตามลำดับ ส่วนรายละเอียดจำนวนรถยนต์ประเภทต่าง ๆ นั้น ปรากฏตามตารางที่ 4.12

ตารางที่ 4.1 แนวโน้มของรถยนต์จดทะเบียนตามกฎหมายในจังหวัดสระบุรี

รายการ \ ปี	2525	2526	2527	2528	2529	2530	2531	2532	2533	2534	2535	เฉลี่ย
จำนวนรถ (No. OF VEH.)	27,609	28,515	36,576	30,847	33,512	38,587	42,932	47,599	87,962	106,185	127,724	36.26%
ดัชนี (INDEX)	100	103	132	112	121	140	156	172	319	385	643	220.6



รูปที่ 4.7 แผนภูมิแสดงดัชนีแนวโน้มการเพิ่มของรถยนต์จดทะเบียนตามกฎหมายในจังหวัดสระบุรี

ในการเปลี่ยนแปลงจำนวนรถยนต์ประเภทต่าง ๆ ของจังหวัดสระบุรี พบว่ารถยนต์ส่วนบุคคลตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์มีอัตราการเปลี่ยนแปลงจากช่วงปี 2525 - 2535 เฉลี่ยต่อปีร้อยละ 41.45 หรือเพิ่ม 9,363 คันต่อปี ซึ่งเพิ่มมากกว่ารถยนต์สาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกที่มีอัตราเพิ่มเฉลี่ยต่อปีร้อยละ 9.26 หรือ 465 คันต่อปี โดยมีประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน มีอัตราเพิ่มขึ้นมากที่สุดเฉลี่ยต่อปีร้อยละ 52.50 รองลงมาเป็นจักรยานยนต์ อัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 50.27 ต่อปี รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล (ปิกอัพ) ร้อยละ 28.72 ต่อปี ดูรายละเอียดได้ในตารางที่ 4.2

จากแผนภูมิจานวนรูปที่ 4.8 ก. แสดงถึงการเปลี่ยนแปลงจำนวนรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ในจังหวัดสระบุรี ปี 2525 - 2535 รถดังกล่าวเป็นรถส่วนบุคคล รถทุกประเภทมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยมีรถจักรยานยนต์มากที่สุดมาโดยตลอด และมีจำนวนรถบรรทุกส่วนบุคคลประเภทกระบะหรือรถปิกอัพต่าง ๆ มากรองลงมา รถทั้งสองประเภทดังกล่าวมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นมาก โดยเฉพาะตั้งแต่ช่วงปี 2533 เป็นต้นมา

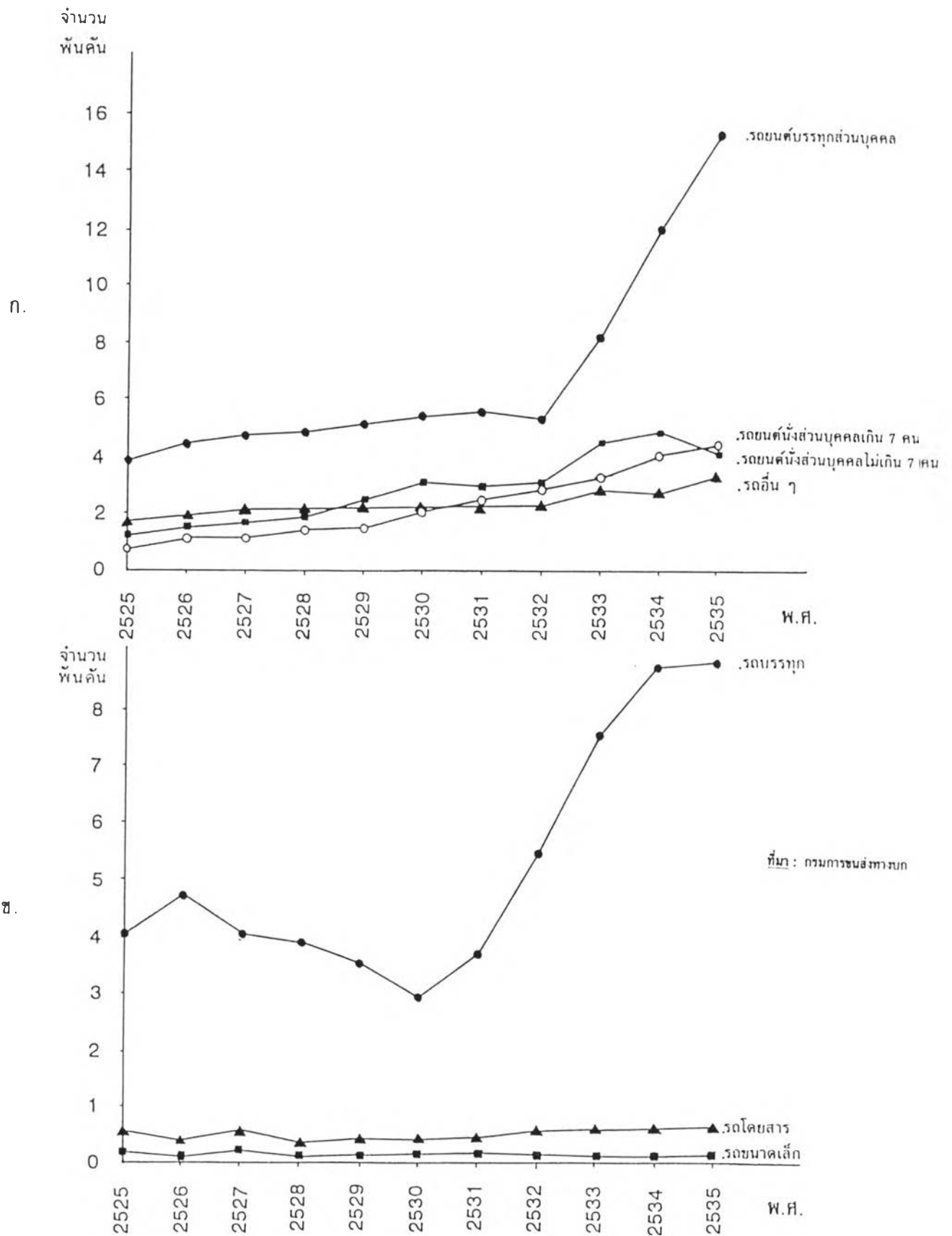
และจากแผนภูมิจานวนรูปที่ 4.8 ข. แสดงถึงการเปลี่ยนแปลงจำนวนรถยนต์สาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พบว่าตลอด 10 ปีที่ผ่านมาตั้งแต่ปี 2525 จังหวัดสระบุรีมีจำนวนรถยนต์บรรทุกมากที่สุดมาโดยตลอด ซึ่งมีจำนวนเพิ่มขึ้นมากในช่วงปี 2532 - 2535 และมีแนวโน้มว่าจะมีรถบรรทุกเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากภายในอนาคตอันใกล้ ส่วนรถยนต์โดยสารมีอยู่จำนวนไม่มากนัก แต่ก็มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับ โดยมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นช่วงปี 2532-2535 ในขณะที่รถขนาดเล็กมีเพียงจำนวนไม่มากนัก และมีแนวโน้มลดลง

สรุป จำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นมีความสัมพันธ์กับความเจริญทางเศรษฐกิจของจังหวัด กล่าวคือ ในช่วงปี 2530 - 2535 เป็นต้นมา ซึ่งอยู่ในช่วงแผนฯ 6 (2530 - 2534) ที่รัฐบาลกำหนดให้สระบุรีเป็นเมืองหลักในการพัฒนาของภาคกลางตอนบน แล้วต่อเนื่องมาจนถึงแผนฯ 7 ที่ถูกกำหนดให้เป็นเมืองหลักในการพัฒนาอุตสาหกรรมเชื่อมโยงกับ BMR. และเป็นพื้นที่รองรับการกระจายกิจกรรมทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมจาก BMR. ส่งผลให้ในช่วงนี้เป็นต้นมา เศรษฐกิจของจังหวัดสระบุรี โดยเฉพาะในสาขาการผลิตด้านเหมืองแร่และย่อยหิน และสาขาการผลิตภาคอุตสาหกรรม มีความเติบโตอย่างรวดเร็ว สาขาการผลิตดังกล่าวจำเป็นต้องใช้ยานพาหนะมาก จึงมีจำนวนรถยนต์เพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะรถยนต์บรรทุกที่นำมาใช้บรรทุกวัสดุดิบ วัสดุก่อสร้าง ปูนซีเมนต์ และผลิตภัณฑ์ ซึ่งมีการผลิตมากขึ้นเพื่อสนองความต้องการที่มีตลาดอยู่ทั่วประเทศ และจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจในจังหวัดดังกล่าวส่งผลให้ประชากร

ตารางที่ 4.2 การเปลี่ยนแปลงรถยนต์ประเภทต่าง ๆ ในจังหวัดสระบุรี

ประเภท	จำนวนรถ		การเปลี่ยนแปลง	
	ปี 2525 (คัน)	ปี 2535 (คัน)	จำนวน ต่อปี(คัน)	อัตราเพิ่ม เฉลี่ยต่อปี
ก. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	22,591	116,223	9,363	41.45
1. รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	1,788	3,336	155	8.66
2. รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน	715	4,469	375	52.50
3. รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล	3,967	15,360	1,139	28.72
4. รถจักรยานยนต์	14,730	88,779	7,405	50.27
5. รถอื่น ๆ	1,391	6,116	473	33.97
ข. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก	5,018	9,665	465	9.26
รวมรถโดยสาร	513	624	11	2.16
แยกเป็น - ประจําทาง	475	497	2	0.46
- ไม้ประจําทาง	0	88	-	-
- ส่วนบุคคล	38	39	0.1	0.26
รวมรถบรรทุก	4,267	8,876	461	10.80
แยกเป็น - ไม้ประจําทาง	203	634	42	21.23
- ส่วนบุคคล	4,064	8,242	418	10.28
รวมรถขนาดเล็ก	238	165	-7	-3.07
รวม	27,609	127,724	10,012	36.26

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก



รูปที่ 4.8 แผนภูมิแสดงการเปลี่ยนแปลงจำนวนรถยนต์ในจังหวัดสระบุรี
 ก. การเปลี่ยนแปลงจำนวนรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์
 ข. การเปลี่ยนแปลงจำนวนรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

มีรายได้เพิ่มขึ้น จึงมีรายได้เพียงพอในการซื้อรถยนต์เพื่อมาใช้ในกิจการและใช้ส่วนตัวได้เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในช่วงปี 2532 จนถึงปัจจุบัน มีจำนวนรถยนต์เพิ่มมากขึ้นทั้งรถกระบะบรรทุกขนาดเล็ก รถยนต์นั่งส่วนบุคคลทั้งรถเก๋งและรถตู้ และที่เพิ่มมากขึ้นอีกประเภทหนึ่งคือรถจักรยานยนต์ การเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์ในทุกประเภท ส่งผลให้มีการติดต่อและการขนส่งภายในจังหวัดเพิ่มมากขึ้น รวมถึงการติดต่อไปยังภูมิภาคอื่น ๆ ด้วย

2. ปริมาณการจราจร

สำหรับการศึกษาโครงการขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการเจริญเติบโตของเทศบาลเมืองสระบุรีในครั้งนี้ได้พิจารณาถึงปริมาณการจราจรในภาพรวมในระดับประเทศ ปริมาณการจราจรในจังหวัดสระบุรีและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง และปริมาณการจราจรในเทศบาลเมืองสระบุรี และอัตราการเพิ่มเฉลี่ยของปริมาณการจราจรในแต่ละปี ดังมีรายละเอียดที่จะนำเสนอต่อไปนี้

2.1 ปริมาณการจราจรในภาพรวม

จากแผนที่ในรูปที่ 4.9 ซึ่งแสดงปริมาณการจราจรทั่วประเทศทำให้เห็นถึงภาพรวมการจราจรทั่วประเทศ โดยพบว่าบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่นจะเป็นบริเวณที่มีการเข้าถึงสูง คือบริเวณที่มีเส้นทางเชื่อมโยงตัดผ่านเป็นจำนวนมาก บริเวณที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่นมากที่สุดจึงได้แก่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งเป็นเสมือนหัวใจของประเทศที่มีการเข้าถึงสูงสุด โดยมีเส้นเลือดซึ่งเปรียบเสมือนเส้นทางเชื่อมโยงไปยังส่วนต่าง ๆ ของร่างกายก็คือภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศนั่นเอง

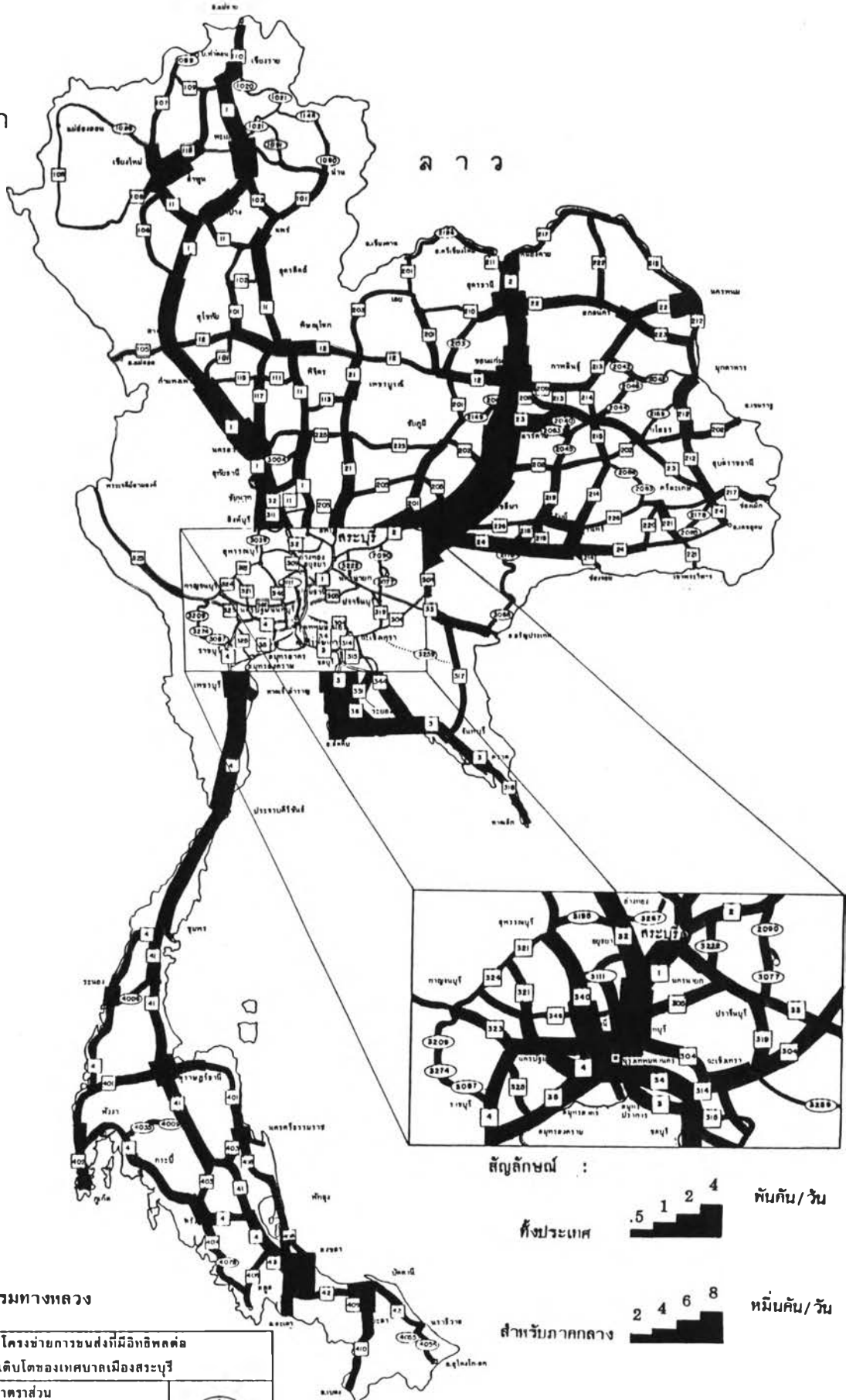
โดยจังหวัดสระบุรีเป็นชุมทางหนึ่งที่สำคัญ ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่นมากจุดหนึ่ง เป็นบริเวณที่เชื่อมโยงภูมิภาคสำคัญ ๆ เข้าไว้ด้วยกัน คือ ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ BMR

2.2 ปริมาณการจราจรในเส้นทางสายหลักที่เชื่อมโยงจังหวัดสระบุรี

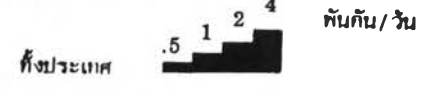
เนื่องจากจังหวัดสระบุรีเป็นบริเวณที่เชื่อมโยงการติดต่อคมนาคม-ขนส่งไปยังจังหวัดต่าง ๆ ในภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เข้ากับเขตภาคกลางตอนบน รวมถึง BMR ที่เป็นศูนย์กลางความเจริญในทุก ๆ ด้านของประเทศ ดังที่กล่าวมาแล้วนั้น จังหวัดสระบุรีจึงมีความหนาแน่นของปริมาณการจราจรต่อวันเฉลี่ยสูงมาก โดยเฉพาะเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) และหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ซึ่งปัจจุบันได้ขยายช่องทางการจราจรเพิ่มเป็น 10 และ 8 ช่องการจราจรตามลำดับนั้นเป็นเส้นทางเชื่อมโยงที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่นที่สุดในภาคกลางตอนบน ในปี พ.ศ. 2536 มีจำนวนรถยนต์ที่แล่นผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ในเขตจังหวัดสระบุรี โดยวัดในเขตเทศบาลเมือง

พม่า



ลาว



สัญลักษณ์ :



ที่มา : กรมทางหลวง

การศึกษาโครงข่ายการขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการเจริญเติบโตของเทศบาลเมืองสระบุรี	
มาตราส่วน	
0 50 100 km.	
 ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	รูปที่ 4.9

มา เล เชียง
แผนที่แสดงปริมาณการจราจรทั่วประเทศ ปี 2536

สระบุรีเฉลี่ยถึง 42,714 คันต่อวัน โดยไม่รวมจำนวนรถยนต์ที่แล่นผ่านเส้นทางเลี่ยงเมือง (By pass) อีก 19,122 คันต่อวัน ซึ่งเป็นรถยนต์ที่แล่นติดต่อเชื่อมโยงกิจกรรมต่าง ๆ ภายในเมือง รวมทั้งรถยนต์ในลักษณะผ่านเมืองด้วย ประกอบด้วย รถบรรทุกขนาดเล็ก (รถกระบะ) ขนาดกลางจนถึงขนาดใหญ่ ปริมาณจราจร 4,445 , 14,978 และ 10,600 คันต่อวัน ตามลำดับ

นอกจากนั้น ยังมีรถยนต์โดยสารขนาดเล็ก-ใหญ่อีกเป็นจำนวน 180 และ 679 คันต่อวัน ตามลำดับ โดยมีรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถแท็กซี่อีกเป็นจำนวนรวม 11,832 คันต่อวัน เป็นรถจักรยานสามล้อ และรถจักรยานยนต์อีกเป็นจำนวนรวม 1,029 คันต่อวัน ดังนั้น จึงสังเกตได้ชัดเจนว่า รถยนต์ที่แล่นผ่านเทศบาลเมืองสระบุรีส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุก ทั้งนี้ เนื่องจากผลผลิตทางการเกษตรและวัตถุดิบจากภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีการขนส่งไปสู่ BMR เพื่อส่งออก หรือนำไปเป็นปัจจัยในการผลิตก็ตาม

แม้ว่าเดิมทีในการขนส่งสินค้าทางรถยนต์ระหว่างภาคเหนือ-กรุงเทพฯ จะต้องผ่านเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ทำให้จำเป็นต้องผ่านสระบุรีและเทศบาลเมืองสระบุรีในอดีต ก่อนที่มีการตัดเส้นทางสายเอเชีย (หรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32) ช่วงบางปะอิน-นครสวรรค์นั้น ก็ไม่ได้ทำให้มีปริมาณการจราจรในเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ลดลงแต่อย่างใด ปริมาณการจราจรในเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ช่วงผ่านจังหวัดสระบุรียังคงมีความหนาแน่นสูงอยู่มาก เนื่องจากมีการเพิ่มกิจกรรมในภูมิภาคที่จำเป็นต้องเชื่อมโยงผ่านสระบุรีมากขึ้นนั่นเองเป็นสาเหตุสำคัญ แม้ว่าจะมีถนนสายเอเชียมาช่วยแบ่งเบาภาระการจราจรของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ก็ตาม

การขนส่งทางถนนเชื่อมโยงในภาคเหนือทางด้านตะวันออก เช่น จังหวัดเพชรบูรณ์ และจังหวัดอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่อง ยังจำเป็นต้องใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 1 เช่นกัน จึงยังคงจำเป็นต้องเชื่อมโยงผ่านพื้นที่จังหวัดสระบุรีเพื่อไปยัง BMR โดยในปี 2536 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ย 8,454 คันต่อวัน ในเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 21 (ถนนสายพุกแค-หล่มสัก) ก่อนที่เชื่อมโยงเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1

สำหรับเส้นทางติดต่อทางรถยนต์ระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กับ BMR นั้นยังคงนิยมใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 เชื่อมโยงกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 อยู่ เพราะถือเป็นเส้นทางที่สั้น และประหยัดเวลาในการขนส่งมากที่สุด สะดวก

รวดเร็วที่สุด และเสียค่าใช้จ่ายในการขนส่งน้อย ซึ่งเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 นี้มีปริมาณการจราจรหนาแน่นเพิ่มขึ้นทุกปี ทั้ง ๆ ที่มีเส้นทางสายใหม่ ๆ ที่เชื่อมโยงการติดต่อระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กับ BMR ได้ แต่ก็ยังเป็นเส้นทางอ้อมจึงไม่เป็นที่นิยมในการขนส่ง-เดินทาง โดยในปี 2536 ในเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 จึงผ่านจังหวัดสระบุรีมีปริมาณการจราจรเฉลี่ย 21,461 คันต่อวัน

อย่างไรก็ดี เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 314 (ปักธงชัย-กบินทร์บุรี) ก็สามารถแบ่งเบาภาระการติดต่อระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับ BMR ได้บางส่วน เพราะสามารถใช้เส้นทางนี้เชื่อมโยงขนส่งผลผลิตออก-และรับนวัตกรรมใหม่ ๆ สู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้อีกเส้นทางหนึ่ง เนื่องจากสามารถเชื่อมโยงกับ BMR ได้ และยังสามารถเชื่อมโยงไปสู่ท่าเรือพาณิชย์ ท่าเรือน้ำลึก ใน ESB อีกทั้งยังสามารถเชื่อมโยงไปสู่สนามบินอู่ตะเภา และสนามบินหนองงูเห่า ซึ่งเป็นประตูเข้า-ออกสู่ต่างประเทศอีกแห่งหนึ่งในอนาคตได้โดยสะดวก ซึ่งเส้นทางสาย 314 นี้ก็สามารถเชื่อมโยงกับจังหวัดสระบุรีได้โดยสะดวกเช่นกัน โดยเชื่อมโยงต่อกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 33 (ถนนสุวรรณศร) มาทางตะวันตกเข้าสู่พื้นที่จังหวัดสระบุรีด้านอำเภอวิหารแดง เข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ขึ้นมาทางเหนือสู่อำเภอเมืองสระบุรี และเทศบาลเมืองสระบุรีในที่สุด และการที่ ESB มีการขยายตัวทางด้านอุตสาหกรรมการค้า การลงทุน และธุรกิจต่าง ๆ ก็ย่อมทำให้ปริมาณการจราจรในเส้นทางนี้เพิ่มขึ้นมากเช่นกัน ในปี 2536 เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 33 ช่วงผ่านจังหวัดสระบุรีมีปริมาณจราจรเฉลี่ย 7,504 คันต่อวัน

นอกจากนั้น การที่จังหวัดสระบุรีมีเส้นทางที่ทำหน้าที่เชื่อมโยงปริมาณการจราจรระหว่างภูมิภาคแล้ว ภายในพื้นที่จังหวัดสระบุรีเองยังมีกิจกรรมของประชากร มีปริมาณผลผลิตทั้งจากภาคเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และบริการ กระจุกตัวอยู่เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะการกระจุกตัวของโรงงานไหมหินและย้อยหินปูน โรงงานปูนซีเมนต์และวัสดุก่อสร้าง ซึ่งมีจำนวนโรงงานมากที่สุด และใหญ่ที่สุดของประเทศตั้งอยู่ และมีผลิตภัณฑ์ส่งออกไปจำหน่ายกระจายไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ ทำให้ปริมาณการจราจรในเส้นทางสายหลักมีความหนาแน่นเพิ่มมากขึ้น

แผนที่ในรูปที่ 4.10 และ 4.11 แสดงความหนาแน่นของปริมาณการจราจรในเส้นทางต่าง ๆ ที่เชื่อมโยงภายในจังหวัดสระบุรีและเส้นทางเชื่อมโยงพื้นที่เกี่ยวเนื่องโดยรอบในปี 2526 และปี 2536 ตามลำดับ

2.3 ปริมาณการจราจรในเส้นทางสายรองและสายย่อย

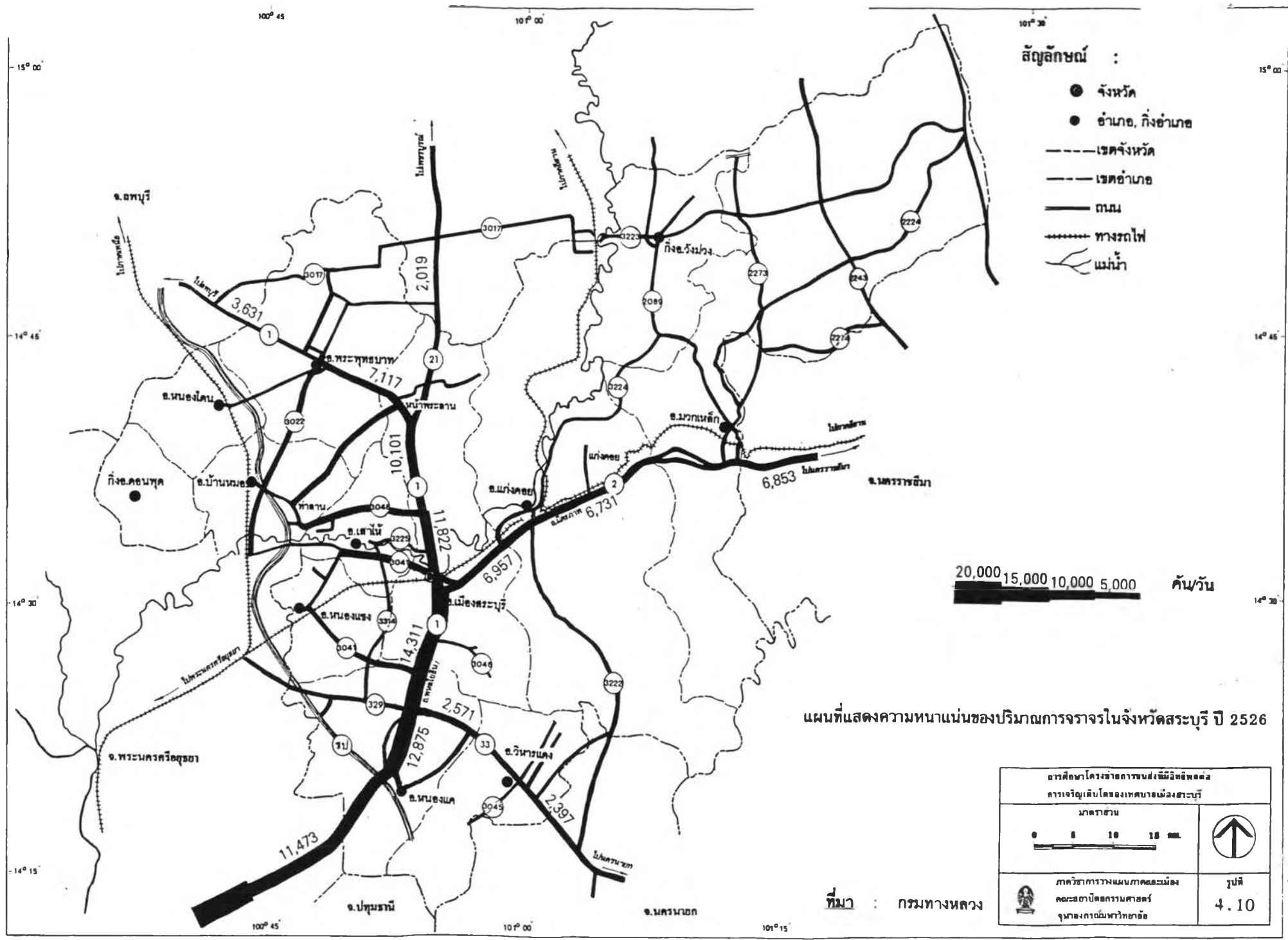
ในเส้นทางสายรองและสายย่อยที่แยกจากเส้นทางหลวงแผ่นดินสายหลัก ได้แก่ เส้นทางหลวงจังหวัดในเส้นทางต่าง ๆ ที่มีระบบโครงข่ายเชื่อมโยงพื้นที่ส่วนต่าง ๆ ของจังหวัดเข้าด้วยกัน โดยมีชุมชนเทศบาลบางเมืองสระบุรีเป็นศูนย์กลาง แล้วเชื่อมโยงไปสู่แหล่งอุตสาหกรรม ชุมชนระดับรองในอำเภอต่าง ๆ โดยรอบ รวมไปถึงพื้นที่ชนบทของจังหวัด

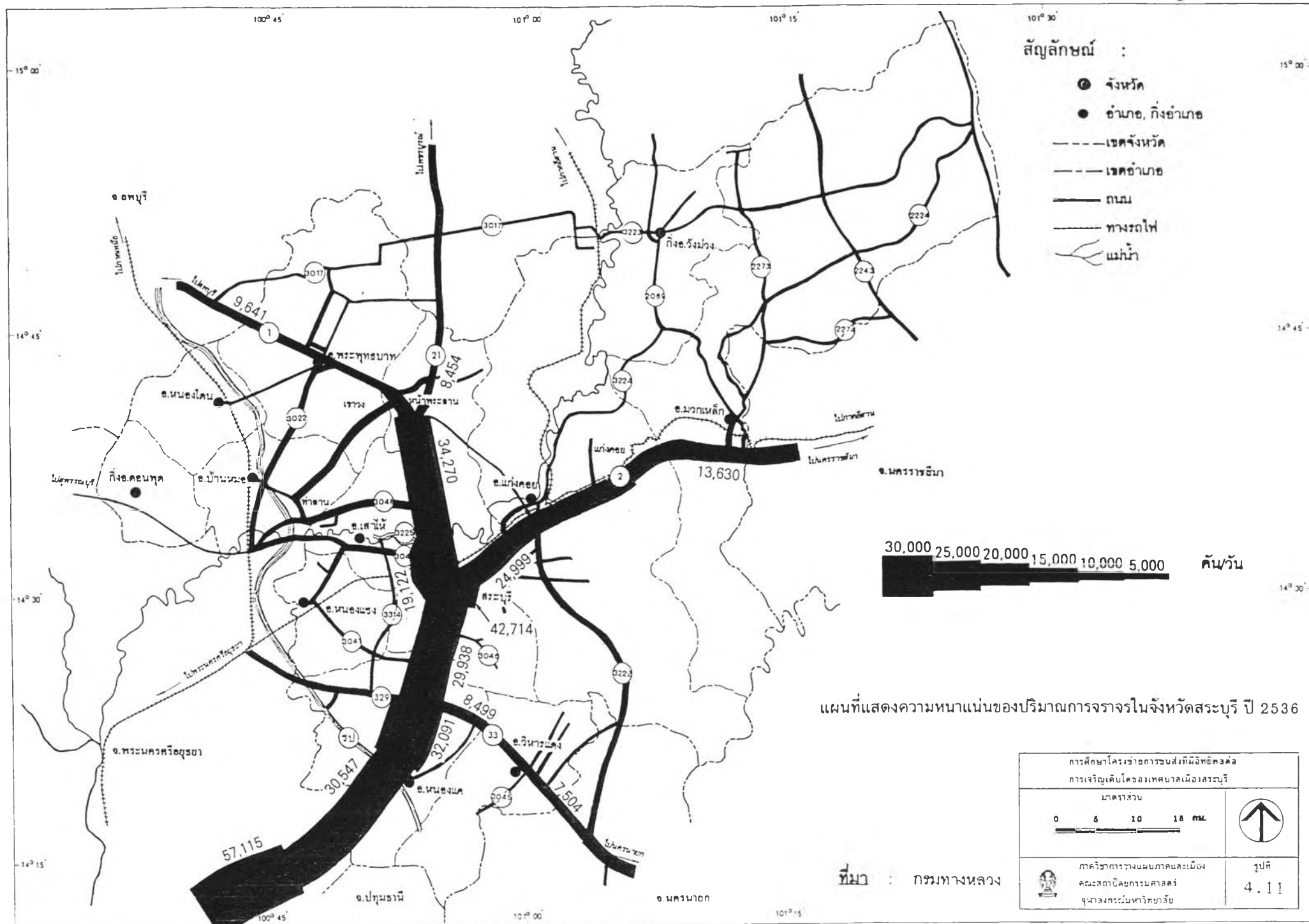
เส้นทางสายรองมีเพียงทางหลวงหมายเลข 329 เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างหินกองไปสู่ชุมทางบ้านภาชี ในปี 2536 พบว่ามีปริมาณจราจรเฉลี่ย 2,024 คันต่อวัน กับทางหลวงหมายเลข 310 ที่เป็นเส้นทางถนนสายคู่แยกเข้าสู่พระพุทธบาท-สระบุรี มีปริมาณจราจรเฉลี่ย 5,926 คันต่อวัน

ส่วนปริมาณการจราจรในถนนสายย่อยพบว่า ในปี 2536 เส้นทางหลวงจังหวัดที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น ส่วนใหญ่เป็นเส้นทางสำคัญที่เชื่อมโยงเทศบาลเมืองไปยังชุมชนสำคัญ หรือแหล่งอุตสาหกรรมที่สำคัญของจังหวัด หรือเป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงระหว่างชุมชนเมืองที่สำคัญภายในจังหวัดเอง หรือเชื่อมโยงกับชุมชนขนาดใหญ่ในพื้นที่เกี่ยวเนื่อง ตัวอย่างเช่น ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3041 (ถนนพิชัยณรงค์สงคราม ช่วงเทศบาลเมืองสระบุรี-อำเภอเสาไห้) มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยถึง 4,000 คันต่อวัน เส้นทางหลวงจังหวัดหมายเลข 2048 (แยกถนนพหลโยธินช่วงตำบลห้วยบง อำเภอเมืองสระบุรี-โรงงานปูนซิเมนต์ไทย ที่ตำบลท่าลาน อำเภอบ้านหมอ) มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยถึง 5,420 คันต่อวัน เส้นทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3224 (แก่งคอย-บ้านนา) มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยถึง 4,508 คันต่อวัน เป็นต้น รายละเอียดของปริมาณการจราจรในเส้นทางหลวงจังหวัดอื่น ๆ ดูได้ในภาคผนวก ๓ และดูแผนที่แสดงปริมาณการจราจรในเส้นทางต่าง ๆ ในจังหวัดสระบุรีประกอบ

2.4 ปริมาณการจราจรในเขตเทศบาลเมืองสระบุรี

ระบบโครงข่ายการขนส่งทางรถยนต์ในเขตเทศบาลเมืองสระบุรีประกอบด้วยถนนสายหลักที่สำคัญที่สุด คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ที่ตัดผ่านในแนวเหนือ-ใต้ ส่วน





ในแนวตะวันออก-ตะวันตกมีเส้นทางหลายสายที่สำคัญได้แก่ ถนนเทศบาล 4 (ถนนอดิเรกสาร) ถนนพิชัยณรงค์สงคราม ถนนสุตบรรทัด และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 นอกจากนั้นในปัจจุบัณฑเทศบาลเมืองสระบุรียังมีเส้นทางเชื่อมโยงที่สำคัญอีกเส้นทางหนึ่ง ได้แก่ ถนนเลียงเมือง ซึ่งแยกจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ทางด้านใต้ของเทศบาล ไปทางตะวันตกแล้ววกขึ้นไปทางเหนือจากนั้นวกกลับไปทางตะวันออกบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 อีกครั้งทางด้านเหนือของเทศบาล เส้นทางเลียงเมืองสระบุรีนี้เปิดใช้ในช่วงปลายปี 2535

เส้นทางในเทศบาลเมืองที่พวามีปริมาณการจราจรหนาแน่นที่สุด ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ช่วงตั้งแต่แยกมิตรภาพไปจนถึงสี่แยกที่ตัดกับถนนพิชัยณรงค์สงคราม (สี่แยกหอนาฬิกา) ก่อนถึงสะพานอำนวยการสงคราม มีปริมาณการจราจรในปี 2535 ก่อนการเปิดใช้เส้นทางเลียงเมืองเฉลี่ยถึง 66,759 คันต่อวัน แต่หลังจากเปิดใช้เส้นทางเลียงเมืองแล้วในปี 2536 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยลดลง เหลือ 42,714 คันต่อวัน ส่วนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ตั้งแต่สี่แยกที่ตัดกับถนนพิชัยณรงค์สงครามไปจนถึงทางแยกทางเลียงเมืองด้านเหนือ ในปี 2535 พบว่ามีปริมาณการจราจรเฉลี่ย 45,439 คันต่อวัน ในปี 2536 หลังเปิดใช้เส้นทางเลียงเมืองแล้ว พบว่ามีปริมาณการจราจรเฉลี่ยลดลงเป็น 23,592 คันต่อวัน

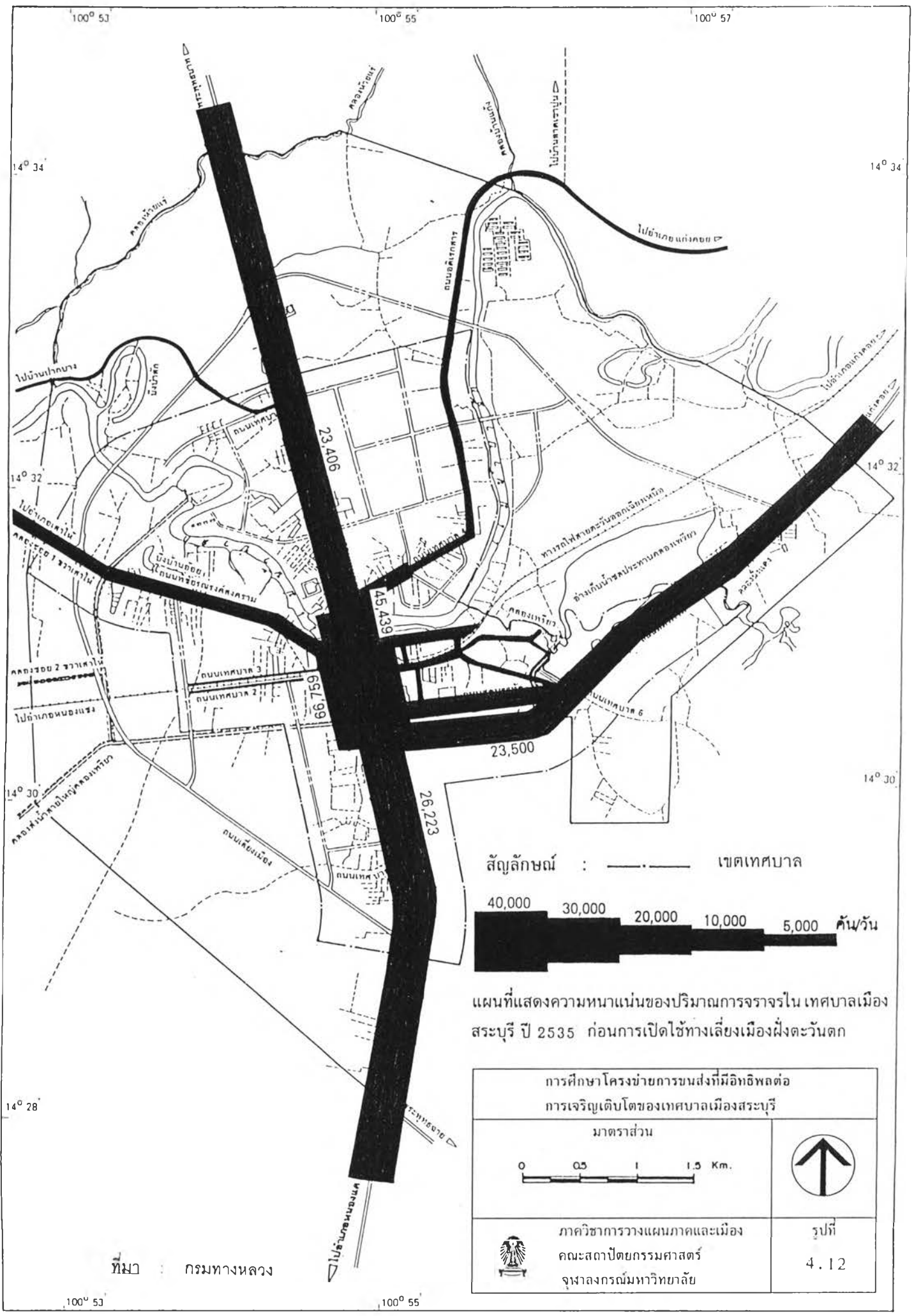
ในเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 พบว่า ในปี 2535 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ย 23,500 คันต่อวัน ต่อมาในปี 2536 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็น 24,999 คันต่อวัน แสดงว่าเส้นทางสายเลียงเมืองไม่มีผลต่อการลดปริมาณรถยนต์ในเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 แต่อย่างใด และในเส้นทางอื่น ๆ ก็ล้วนแต่มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น ดังแสดงในตารางที่ 4.3 ตูแผนที่ในรูปที่ 4.12 และ 4.13 ที่แสดงความหนาแน่นของปริมาณการจราจรในเขตเทศบาลเมืองสระบุรีในปี 2535 ก่อนการเปิดใช้เส้นทางเลียงเมืองกับในปี 2536 หลังการเปิดใช้เส้นทางเลียงเมือง

ตารางที่ 4.3 ปริมาณการจราจรในเขตเทศบาลเมืองสระบุรี ปี 2535 กับ 2536

ลำดับ ที่	ชื่อถนน	ปริมาณการจราจรเฉลี่ย(คัน/วัน)		อัตราการ เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
		ปี 2535 ก่อนใช้ทางเลี่ยงเมือง	ปี 2536 หลังใช้ทางเลี่ยงเมือง	
1	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธินช่วงแยก Bypass ด้านใต้-แยกมิตรภาพ)	26,223	29,938	14.17
2	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธินช่วงแยกมิตรภาพ -สี่แยกหอนาฬิกา)	66,759	42,714	-36.02
3	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธินช่วงสี่แยก หอนาฬิกา-แยกเข้าโรงพยาบาล)	45,439	23,592	-48.08
4	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธินช่วงแยกเข้า โรงพยาบาล-แยก Bypass ด้านเหนือ)	23,406	ไม่มีการสำรวจ	-
5	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพช่วงจุดเริ่มต้น ถนนมิตรภาพ-สุดเขตเทศบาล)	23,500	24,999	6.38
6	ถนนสุคนธ์รัต	3,421	3,927	20.90
7	ถนนพิจิตรวงศ์สงคราม ด้านตะวันออก	2,579	3,754	45.56
8	ถนนพิจิตรวงศ์สงคราม ด้านตะวันตก	2,312	4,000	73.01
9	ถนนเทศบาล 4 (ถนนเอดิเรกสาร)	1,321	1,850	34.97
10	ถนนเทศบาล 5	499	820	64.33
11	ทางเลี่ยงเมืองสระบุรี	-	19,122	100.00

ที่มา : กองวิศวกรรมจราจร กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ : สำรวจเฉพาะถนนสายสำคัญที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น



สัญลักษณ์ : ——— เขตเทศบาล

40,000 30,000 20,000 10,000 5,000 ค.ม.วัน

แผนที่แสดงความหนาแน่นของปริมาณการจราจรในเทศบาลเมือง
สระบุรี ปี 2535 ก่อนการเปิดใช้ทางเลี่ยงเมืองฝั่งตะวันตก

การศึกษาโครงการขนส่งที่มีอิทธิพลต่อ การเจริญเติบโตของเทศบาลเมืองสระบุรี	
มาตราส่วน 0 0.5 1 1.5 Km.	
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	รูปที่ 4.12

กรมทางหลวง

100° 53

100° 55

100° 57

14° 34

14° 34

14° 32

14° 32

14° 30

14° 30

14° 28



100° 53

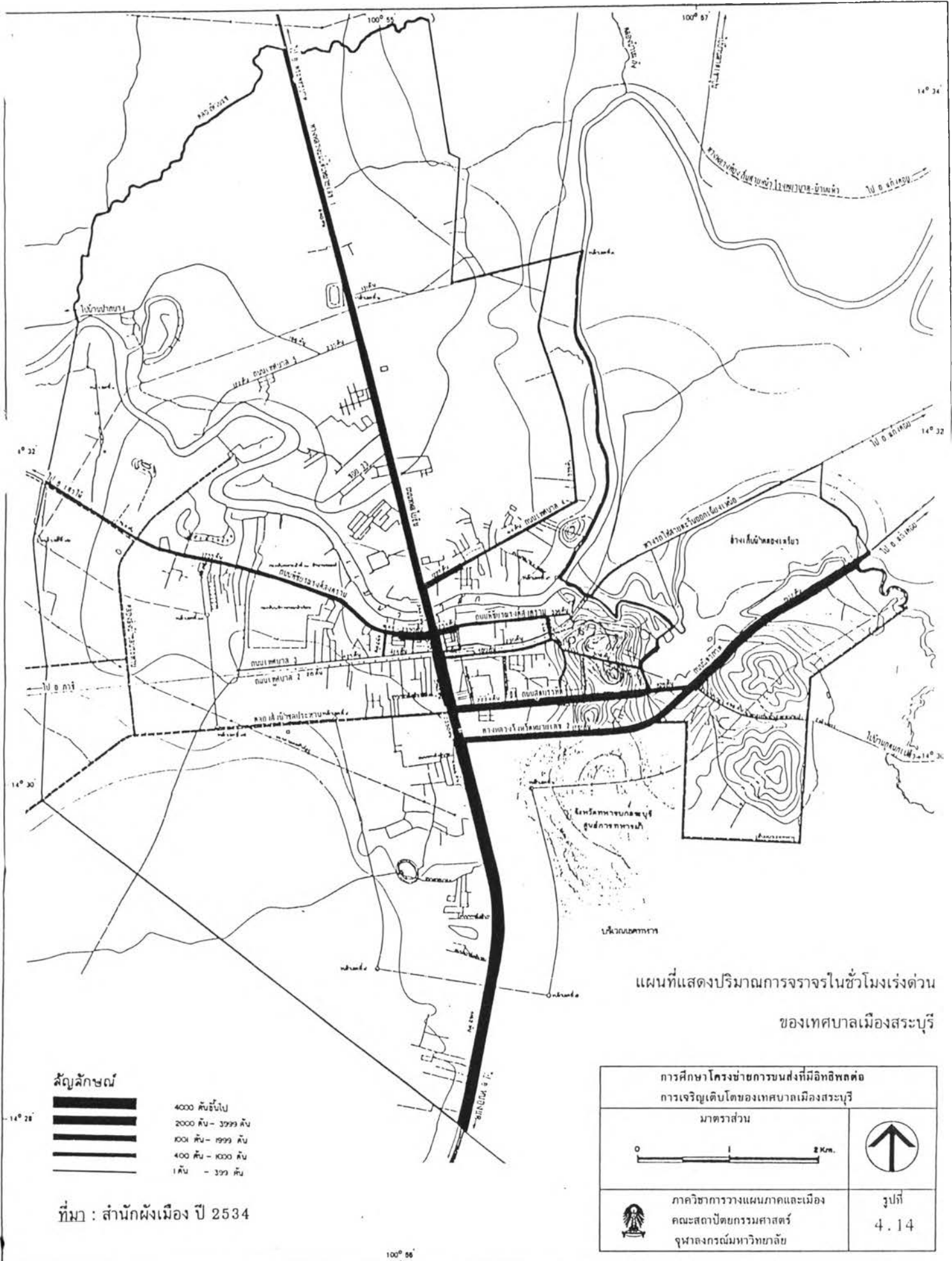
100° 55

จากการสำรวจปริมาณการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนของเทศบาลเมืองสระบุรี โดยสำนักผังเมือง ในปี 2534 พบว่า เส้นทางที่มีปริมาณการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนหนาแน่นมากที่สุด ได้แก่ ถนนพหลโยธิน ตรงบริเวณทางแยกถนนมิตรภาพที่มีปริมาณการจราจรถึง 4,466 คัน รองลงมาเป็นถนนพหลโยธินในช่วงที่ถัดจากแยกมิตรภาพลงไปทางทิศใต้ของเทศบาล มีปริมาณจราจร 4,162 คัน ถนนพหลโยธินในช่วงตั้งแต่ทางแยกถนนสุพรรณบุรีตัดถึงสี่แยกหอนาฬิกา ซึ่งเป็นย่านใจกลางเมืองมีปริมาณการจราจรในเวลาเร่งด่วน 3,965 คัน นอกจากเส้นถนนพหลโยธินแล้ว เส้นทางในเขตเทศบาลที่มีปริมาณการจราจรในเวลาเร่งด่วนหนาแน่นรองลงมาได้แก่ ถนนพิชัยณรงค์สงคราม 2,350 คัน ช่วงผ่านหน้าศาลากลางจังหวัด ถนนสุพรรณบุรี 2,224 คัน ในช่วงแยกหน้าโรงแรมเกียวก้อน - บ.ช.ส. ถนนมิตรภาพ 1,761 คัน ถนนพิชัยณรงค์สงครามด้านตะวันออก 1,754 คัน ช่วงผ่านตลาดสุขุมาลัย ถนนเทศบาล 4 1,754 คัน ช่วงจากแยกถนนพหลโยธินถึงหน้าโรงพยาบาลสระบุรี ส่วนเส้นทางสายย่อยและรายละเอียดต่าง ๆ พิจารณาได้จากแผนที่ในรูปที่ 4.14

2.5 การเปลี่ยนแปลงปริมาณการจราจร

การเปลี่ยนแปลงปริมาณการจราจรในจังหวัดสระบุรีนั้นพบว่า ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา จากช่วงปี 2526 - 2536 นั้น เส้นทางหลวงสายต่าง ๆ มีความหนาแน่นของปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น รวมไปถึงเส้นทางที่เชื่อมโยงเกี่ยวเนื่องกับจังหวัดสระบุรีด้วย ในการพิจารณาถึงอัตราการเปลี่ยนแปลงปริมาณการจราจรดังกล่าวสามารถใช้ค่าการเพิ่มปริมาณการจราจรในอนาคตได้ และยังสามารถนำไปใช้เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาการขนส่งปัญหาการจราจรแออัดที่เกิดขึ้นกับเทศบาลเมืองสระบุรีในปัจจุบัน ทั้งนี้เพื่อให้ระบบโครงข่ายคมนาคม-ขนส่งในพื้นที่ศึกษาสามารถรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นได้เป็นระยะเวลายาวนาน

และจากการประเมินภาวะอัตราการเพิ่มของปริมาณการจราจรของเส้นทางที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา ในช่วงปี 2526 - 2535 แล้วพบว่าเส้นทางคมนาคมสายหลัก ในส่วนที่เป็นทางหลวงแผ่นดิน ไม่ว่าจะเป็นถนนพหลโยธิน มิตรภาพ สายพุดแคว-หล่มสัก สุวรรณศร หรือแม้แต่สายหินกอง-บ้านภาชี ล้วนมีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นทั้งสิ้น เช่นเดียวกับทางหลวงจังหวัดทุกเส้นทางที่มีความหนาแน่นของปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น ซึ่งสามารถพิจารณารายละเอียดได้ดังปรากฏอยู่ในตารางภาคผนวก



ลักษณะปริมาณการจราจรในพื้นที่จังหวัดสระบุรีและเทศบาลเมืองสระบุรีนั้น มีความสอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของปริมาณรถยนต์ประเภทต่าง ๆ ที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งสอดคล้องกับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม และการบริการที่เพิ่มขึ้นมากในช่วงตลอดระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา

3. ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร

ผู้โดยสารเป็นประชากรผู้เดินทางติดต่อไปทำกิจกรรม ณ สถานที่ต่าง ซึ่งหากพื้นที่ใดมีการเดินทางเข้า-ออกของผู้โดยสารเป็นปริมาณมาก แสดงว่าพื้นที่ทั้งต้นทางและปลายทางนั้น มีกิจกรรมเชื่อมโยงกันมาก ไม่ว่าจะเป็นกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจ หรือสังคมก็ตาม ปริมาณผู้โดยสารในเส้นทางแต่ละแห่ง เป็นสิ่งแสดงถึงความสำคัญของจุดเชื่อมโยงนั้น ซึ่งมีความจำเป็นต่อการศึกษาตรงข่ายการขนส่งมาก ไม่ว่าจะเป็นผู้เดินทางโดยรถโดยสารประจำทาง ทางรถไฟ หรือเส้นทางอื่น ๆ

3.1 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์

ปัจจุบันกรุงเทพมหานครยังคงเป็นศูนย์กลางความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ แต่ในชุมชนเมืองและพื้นที่ชนบทในภูมิภาคต่าง ๆ ก็เร่งการพัฒนาอยู่ การเดินทางติดต่อระหว่างจังหวัดต่าง ๆ จึงมีอยู่อย่างต่อเนื่อง โดยประชากรซึ่งเป็นผู้โดยสารจะเลือกเดินทางโดยมีวัตถุประสงค์ต่างกันไป และจากการรวบรวมข้อมูลจำนวนผู้โดยสารของบริษัทขนส่ง จำกัด ทำให้เห็นภาพรวมของการเดินทางของผู้โดยสารได้ จากข้อมูล บริษัทขนส่ง จำกัด พบว่า จำนวนผู้โดยสารรวมในปี 2535 มีถึง 15,177,540 คน เป็นผู้โดยสารในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมากที่สุด 5,843,876 คน คิดเป็นร้อยละ 38.50 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด รองลงมา เป็นผู้โดยสารภาคเหนือ 4,454,898 คน คิดเป็นร้อยละ 29.35 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด ซึ่งผู้โดยสารทั้ง 2 ภาคนี้มีความเกี่ยวเนื่องเชื่อมโยงกับจังหวัดสระบุรีด้วย และในปี 2535 มีผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถปรับอากาศถึง 1,339,452 คน คิดเป็นร้อยละ 8.83 ซึ่งการในอนาคตข้างหน้าจะมีผู้โดยสารนิยมใช้บริการรถประเภทมากขึ้น (ดูในภาคผนวก)

สำหรับปริมาณผู้โดยสารในเส้นทางที่เกี่ยวข้องกันนั้นพื้นที่ศึกษาจังหวัดสระบุรี จึงได้แก่เส้นทางกรุงเทพฯ-สระบุรี มีรายละเอียดดังตารางที่ 4.4

ตารางที่ 4.4 ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้เส้นทางกรุงเทพฯ-สระบุรี ปี 2529-2535

ปี	ปริมาณผู้โดยสาร (คน)	อัตราการเพิ่ม (ร้อยละ)
2529	800,600	-
2530	819,839	2.40
2531	783,111	-4.48
2532	997,801	27.42
2533	735,794	-26.26
2534	829,840	12.78
2535	993,509	19.72
เฉลี่ย	851,499	5.26

ที่มา : บริษัทขนส่ง จำกัด

จากตารางจะพบว่า ผู้โดยสารที่เดินทางระหว่างกรุงเทพฯ-จังหวัดสระบุรี มีปริมาณผู้โดยสารในปี 2535 ถึง 993,509 คนต่อปี หรือเฉลี่ยเดือนละ 82,792 คน โดยมีอัตราการเพิ่มเฉลี่ยจากปี 2529-2535 ร้อยละ 5.26 ต่อปี

3.2 การใช้บริการขนส่งผู้โดยสาร

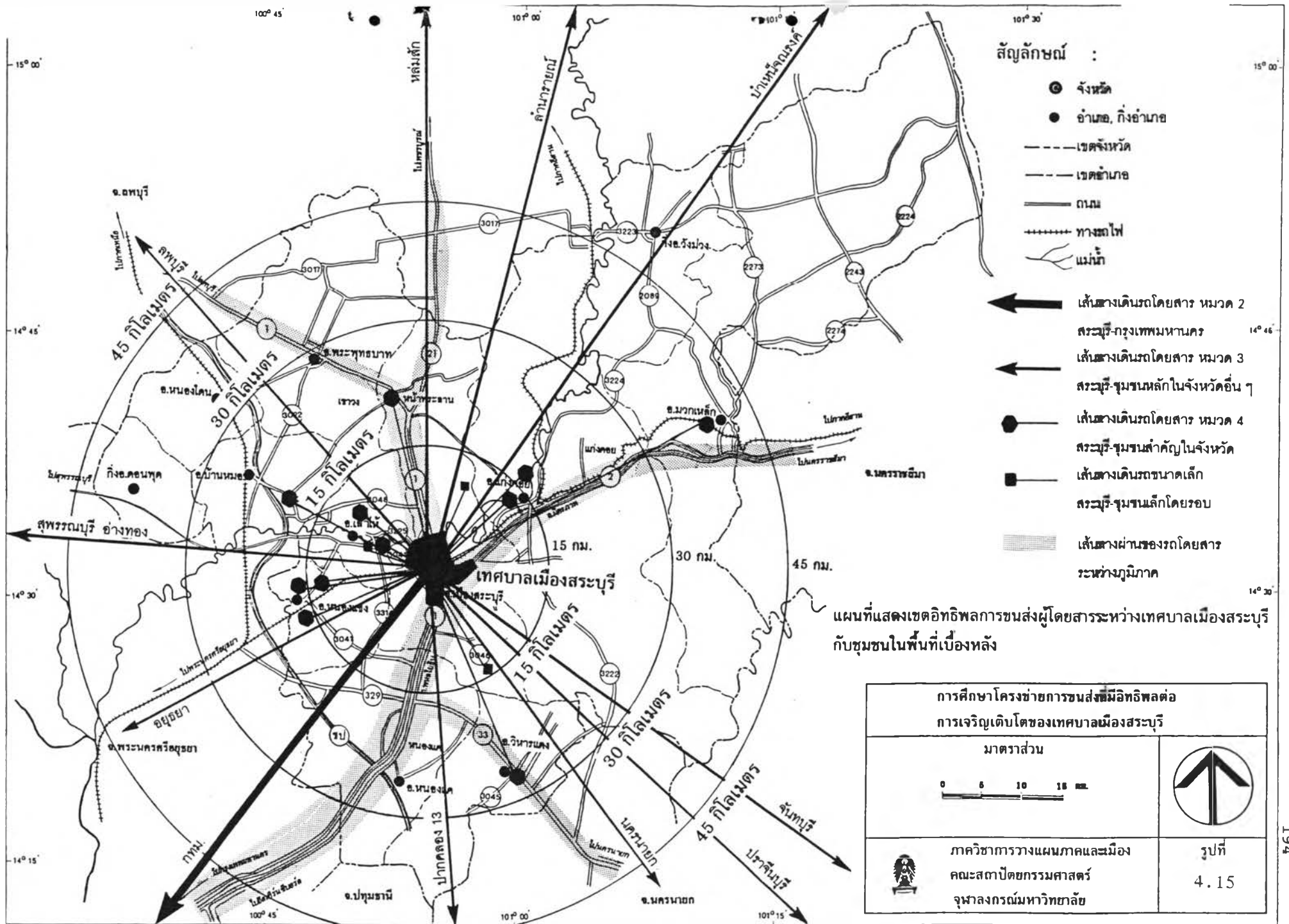
สถานีจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสารในเขตพื้นที่ศึกษา คือสถานีขนส่งจังหวัดสระบุรี ตั้งอยู่บนถนนสุพรรณวิถีที่จัดตั้งขึ้นเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถใช้เป็นที่พักได้สะดวก เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางไปสู่พื้นที่ BMR ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคเหนือ ตลอดจนชุมชนอื่น ๆ ทั้งภายในจังหวัดและภาคอื่น ๆ

จากรายงานการใช้จ่ายสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดสระบุรีในช่วงระยะเวลา 4 ปี ระหว่างปี 2532 - 2535 พบว่าสถานีขนส่งผู้โดยสารสระบุรีมีจำนวนเส้นทางที่เข้าใช้สถานีทั้งสิ้น 95 เส้นทาง เป็นเส้นทางในหมวด 2 65 เส้นทาง หมวด 3 รวม 17 เส้นทาง และหมวด 4 อีก 13 เส้นทาง โดยมีจำนวนรถโดยสารที่อยู่ในเส้นทาง 1,573 คัน และมีจำนวนที่นั่งเฉลี่ยต่อคัน 46 คน จำนวนเที่ยววิ่ง 403,931 เที่ยว โดยเฉลี่ยวันละ 1,122 เที่ยว มีผู้โดยสารทั้งสิ้น 11,535,149 คน จำนวนเที่ยวกลับ 406,958 เที่ยว เฉลี่ยวันละ 1,130 เที่ยว มีผู้โดยสารทั้งสิ้น 11,422,973 คน รายละเอียดปรากฏในตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.5 จำนวนรถ ผู้โดยสาร และรายได้ของสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดสระบุรี

ปี	จำนวนรถ ที่เข้าสถานี (เที่ยว)	อัตราการ เพิ่ม (ร้อยละ)	จำนวนผู้โดยสาร ที่ใช้บริการสถานี (คน)	อัตราการ เพิ่ม (ร้อยละ)	รายได้ค่าบริการ ของสถานี (บาท)	อัตราการ เพิ่ม (ร้อยละ)
2532	474,453	-	13,120,633	-	4,385,980	-
2533	555,250	17.03	17,502,402	33.40	5,165,436	17.77
2534	599,272	7.93	19,312,758	10.34	5,671,960	9.81
2535	810,889	35.31	22,958,122	18.88	5,679,625	0.14

ที่มา : สำนักงานขนส่งจังหวัดสระบุรี



นอกจากนั้นในเขตเทศบาลเมืองสระบุรียังมีจุดจอดรับส่งผู้โดยสารที่สำคัญอีก 2 แห่ง บนสองฝั่งถนนพหลโยธิน ใกล้กับจุดตัดทางรถไฟ เป็นที่จอดรับ-ส่งของรถโดยสารที่เชื่อมโยงไปสู่พิษณุโลก นครสวรรค์ ชัยนาท สิงห์บุรี ลพบุรี สุพรรณบุรี ในที่จอดรถทางด้านทิศตะวันตกของถนน ส่วนทางด้านตะวันออกของถนนเป็นที่จอดรถโดยสารที่เชื่อมโยงเข้าสู่หมอชิต กรุงเทพมหานคร ในจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสารใน 2 จุดนี้ทำหน้าที่เชื่อมโยงผู้โดยสารระหว่างภูมิภาคในเส้นทาง

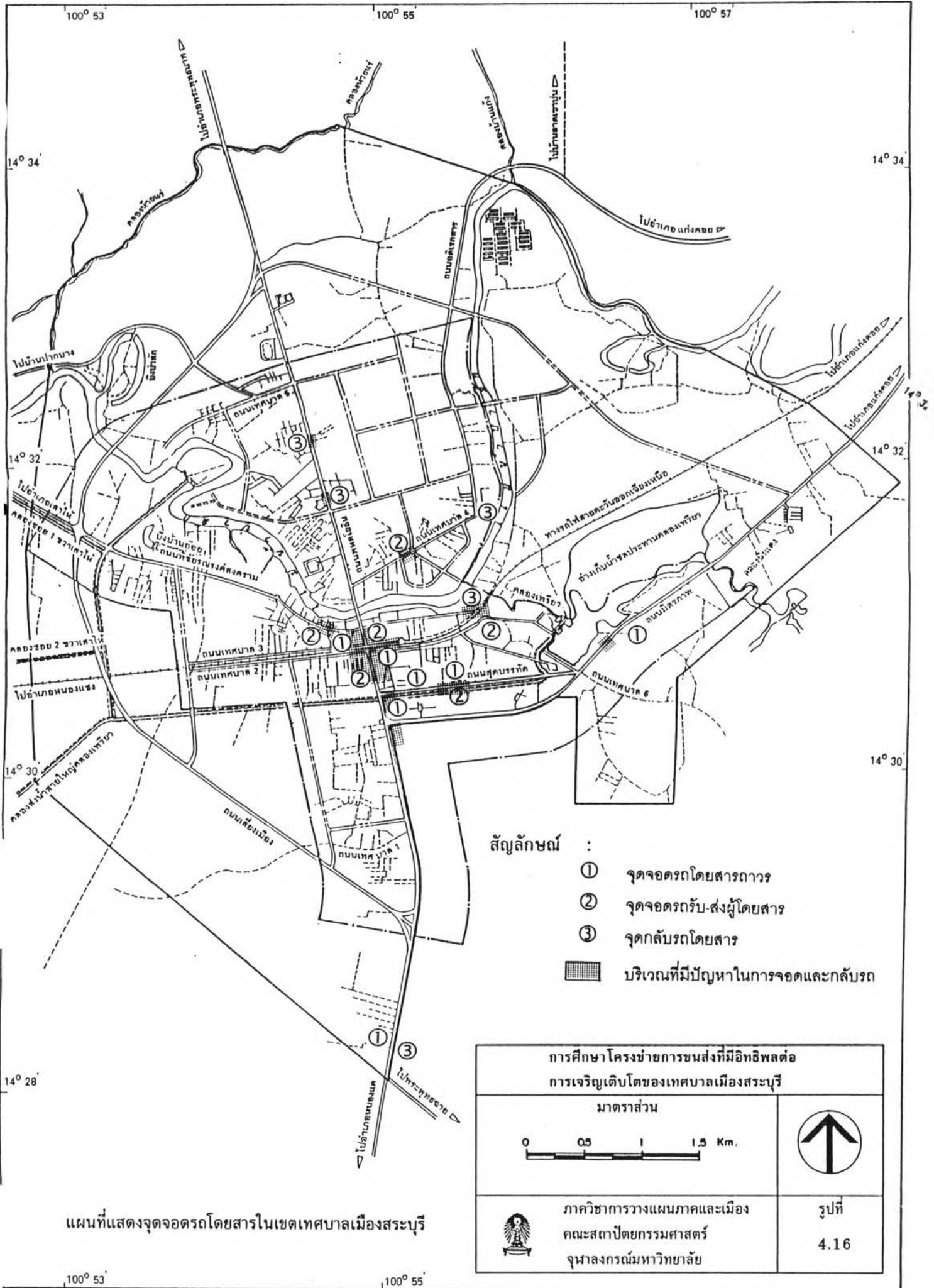
1. เส้นทางเชื่อมโยงกรุงเทพฯ-สระบุรี และภาคกลางตอนบน-ภาคเหนือ โดยมีเครื่องเชื่อมโยงที่สำคัญ คือ ถนนพหลโยธิน ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ-สระบุรี, กรุงเทพฯ-ลพบุรี, กรุงเทพฯ-สิงห์บุรี, กรุงเทพฯ-วัดสิงห์(ชัยนาท), สระบุรี-ลพบุรี, กรุงเทพฯ-หล่มสัก (เพชรบูรณ์), สระบุรี-ลำน้ำราชมัย (ลพบุรี)
2. เส้นทางเชื่อมโยงภาคเหนือ-สระบุรีและภาคกลางตอนบน-ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยมีเครื่องเชื่อมโยงที่สำคัญคือ ถนนพหลโยธินและมิตรภาพ ได้แก่ เส้นทางพิษณุโลก-นครสวรรค์-ลพบุรี-สระบุรี-นครราชสีมา, ลพบุรี-สระบุรี-นครราชสีมา
3. สระบุรีและภาคกลางตอนบน-ภาคตะวันตกตอนบน โดยมีเส้นเชื่อมโยง ได้แก่ ทางหลวงจังหวัด สำหรับใช้เส้นทางนี้ได้แก่ เส้นทางสระบุรี-ท่าเรือ-อ่างทอง-สุพรรณบุรี

ในรูปที่ 4.16

3.3 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ

การขนส่งทางรถไฟนอกจากนิยมนำมาขนส่งสินค้าซึ่งเป็นผลผลิตทางการเกษตร รวมทั้งวัตถุดิบ เชื้อเพลิงและผลผลิตทางอุตสาหกรรมที่มีน้ำหนักมากแล้วยังใช้เส้นทางรถไฟเพื่อการขนส่งผู้โดยสารที่เดินทางติดต่อระหว่างภูมิภาคหนึ่งไปยังอีกภูมิภาคหนึ่ง ซึ่งผ่านพื้นที่ศึกษา รวมทั้งผู้ที่เป็นผู้โดยสารเข้าออกสถานีในจังหวัดสระบุรีด้วย และยังเป็นเส้นทางเพื่อกิจกรรมในการท่องเที่ยวอีกด้วย

ในการขนส่งผู้โดยสาร ในจังหวัดสระบุรีเป็นพื้นที่เชื่อมโยงระหว่างภาคสำคัญ ของประเทศได้โดยทางรถไฟ ซึ่งเส้นทางรถไฟในสระบุรีในปัจจุบันมีจำนวนเที่ยวขึ้น-ล่อง สำหรับผู้โดยสารมากอยู่แล้ว และเมื่อประจวบกับในบางช่วงเวลา เช่น ในช่วงวันหยุด



แผนที่แสดงจุดจอดรถโดยสารในเขตเทศบาลเมืองสระบุรี

เทศกาลสำคัญ ๆ ไม่ว่าจะเป็นเทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ เทศกาลเข้าพรรษา เป็นต้น ยิ่งเพิ่มปริมาณผู้โดยสารที่มาใช้บริการรถพ่วงขึ้นเป็นทวีคูณ ทำให้การให้บริการไม่เพียงพอ อีกทั้งในช่วงระยะเวลาปกติการขนส่งโดยทางรถไฟก็ยังมีข้อจำกัดในเรื่องระยะเวลาในการเดินทาง ซึ่งต้องเสียเวลาในการรอหลักขบวนรถ เนื่องจากเส้นทางเกือบทั้งหมดในพื้นที่จังหวัดสระบุรียังเป็นเส้นทางที่เป็นทางเดี่ยว จะมีเส้นทางที่เป็นรางคู่เฉพาะสถานีสำคัญ ๆ เท่านั้น แต่ไม่มีในระยะเวลาเชื่อมเรียงเลย ส่วนนอกนั้นก็ยังมีรางที่เป็นรางคู่ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร จนถึงชุมทางบ้านภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยาเท่านั้น การเดินรถไฟสำหรับผู้โดยสารที่ผ่านมาในจังหวัดสระบุรี และพื้นที่ต่อเนื่องส่วนใหญ่จะมีปริมาณการขนส่งขึ้น-ล่องหนาแน่นมาก ทั้งในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายเหนือ

สถานีรถไฟที่สำคัญในจังหวัดสระบุรี รวมทั้งพื้นที่ต่อเนื่องในจังหวัดใกล้เคียงที่มีปริมาณผู้โดยสารมาก และเป็นเส้นทางเชื่อมเรียงไปสู่ภูมิภาคอื่น ๆ ที่สำคัญ ยกตัวอย่างเช่น ชุมทางรถไฟบ้านภาชี (ชุมทางแยกสู่ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ตั้งอยู่ในบริเวณอำเภอภาชีที่ติดต่อกับจังหวัดสระบุรี มีปริมาณการเดินทางโดยสารขึ้นสู่ภาคเหนือ-ล่องสู่กรุงเทพฯ ถึงวันละ 47 ขบวน และขึ้นสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-ล่องสู่กรุงเทพมหานครรวมวันละ 36 ขบวน ดังนั้นเมื่อรวมขบวนรถไฟโดยสารที่ต้องผ่านชุมทางบ้านภาชีทั้งวัน โดยยังไม่รวมขบวนขนส่งสินค้า นั้นมีถึง 83 ขบวน นับว่ามีความหนาแน่นในการเดินรถมาก สถานีบ้านหมอ มีขบวนรถไฟโดยสารเที่ยวขึ้นสู่ภาคเหนือ รวม 21 ขบวน เที่ยวล่องสู่กรุงเทพมหานคร รวม 22 ขบวน ฉะนั้นจึงมีขบวนรถไฟโดยสารที่ผ่านสถานีถึง 43 ขบวน สถานีหนองแซง มีขบวนรถไฟโดยสารทั้งเที่ยวขึ้นสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และล่องสู่กรุงเทพมหานครอย่างละ 18 ขบวนรวมเป็น 36 ขบวนต่อวัน

สถานีสระบุรีที่ตั้งอยู่ใจกลางเทศบาลเมืองสระบุรีนี้มีขบวนรถไฟโดยสารเที่ยวขึ้น-ล่อง อย่างละ 20 ขบวน รวมเป็น 40 ขบวน (ดูกำหนดเวลาเดินรถไฟสถานีสระบุรีในภาคผนวก ฎ) สำหรับชุมทางแก่งคอย (ชุมทางแยกสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน-ตอนล่าง) มีขบวนรถไฟโดยสารเที่ยวขึ้น 20 ขบวน เที่ยวล่อง 21 ขบวน รวมเป็น 41 ขบวนต่อวัน และสถานีมวกเหล็ก มีรถไฟโดยสารผ่าน เที่ยวขึ้น 9 ขบวน เที่ยวล่อง 10 ขบวน รวมเป็น 19 ขบวนต่อวัน รายละเอียดจำนวนขบวนรถไฟขนส่งผู้โดยสารที่ผ่านพื้นที่จังหวัดสระบุรีและพื้นที่ต่อเนื่องใกล้เคียงพิจารณาได้จากตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6 จำนวนเที่ยวการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟต่อวันผ่านสถานีหลักใน
สระบุรีและพื้นที่ต่อเนื่อง

สถานีหลัก \ เที่ยวบิน	เที่ยว (ขบวน)	ล่อง (ขบวน)	รวม (ขบวน)
1. บ้านนาฮี(ขท.)	41	42	83
2. ท่าเรือ	23	22	45
3. บ้านหมอ	21	22	45
4. ลพบุรี	23	19	42
5. หนองแขง	18	18	36
6. สระบุรี	20	20	40
7. แก่งคอย (ขท.)	20	21	41
8. มวกเหล็ก	9	10	19
9. แก่งเสือเต้น	6	6	12

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย. กระทรวงคมนาคม, 2536.

หมายเหตุ : ลำดับที่ 1 ชุมทางบ้านนาฮี เป็นทางแยกเส้นทางรถไฟสายเหนือ
กับสายตะวันออกเฉียงเหนือ

ลำดับที่ 2-4 เป็นสถานีที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางรถไฟสายเหนือ

ลำดับที่ 5-9 เป็นสถานีที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ

ลำดับที่ 1,2,4,9 เป็นสถานีที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ต่อเนื่อง

3.4 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำ

นอกจากการใช้แม่น้ำลำคลองเพื่อการขนส่งสินค้าแล้ว การพัฒนาการขนส่งผู้โดยสารในระยะไกลอาจไม่ได้รับความนิยม แต่ทว่าการพัฒนาลำน้ำเพื่อการท่องเที่ยว ยังมีศักยภาพอยู่มาก โดยเฉพาะแม่น้ำเจ้าพระยา กับแม่น้ำป่าสักที่ยังมีสภาพธรรมชาติงดงาม และมีสภาพพื้นที่ 2 ฟังเป็นลักษณะหมู่บ้านดั้งเดิมตั้งอยู่เป็นระยะ ๆ รวมถึงการไหลผ่านสถานที่ท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ โบราณสถาน วัด วัง หลายแห่ง สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นศักยภาพที่ดีสำหรับการพัฒนาการท่องเที่ยวทางน้ำได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ ส่วนที่มีความสำคัญมากที่สุดของการขนส่งทางน้ำในพื้นที่จังหวัดสระบุรี เพื่อกระตุ้นการขนส่งทางน้ำก็คือ การก่อสร้างถนนไปยังพื้นที่สองฝั่งแม่น้ำป่าสัก ระหว่างอำเภอเสาไห้ จังหวัดสระบุรี กับอำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยาผ่านพื้นที่อำเภอท่าเรือ โดยสร้างท่าเทียบเรือเป็นระยะ ๆ ทั้งนี้เพื่อเปิดโอกาสให้มีการพัฒนาการตั้งเก็บสินค้า และอุตสาหกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการใช้น้ำ สนับสนุนศูนย์กลางการแปรรูปการเกษตรที่ควรมีการพัฒนาขึ้น ให้แม่น้ำป่าสักเป็นจุดเชื่อมโยงให้แก่พื้นที่จังหวัดสระบุรี และพื้นที่ต่อเนื่อง ให้สามารถรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ได้กับท่าเทียบเรือที่สร้างขึ้น ซึ่งในระยะต่อไปควรมีการพิจารณาปรับปรุงระบบการขนส่งทางน้ำให้ทันสมัยขึ้น และผสมผสานเชื่อมโยงเข้ากับโครงข่ายการขนส่งระหว่างภูมิภาค

4. ปริมาณการขนส่งสินค้า

4.1 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถยนต์

จากการสำรวจปริมาณการขนส่งทางถนน โดยกรมการขนส่งทางบกได้สำรวจปริมาณสินค้าที่ขนส่งด้วยรถบรรทุกระหว่างจุดต้นทางสระบุรี-จุดปลายทางกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีชนิดสินค้ามากกว่า 50 ชนิด ดังนั้นจึงจำแนกชนิดของสินค้าออกเป็นประเภทใหญ่ ๆ ตามลักษณะและชนิดของสินค้าที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันออกได้ 23 ประเภท ดังรายละเอียดในภาคผนวก

การสำรวจปริมาณการขนส่งทางถนนที่ผ่านเข้า-ออกระหว่างสระบุรี-กรุงเทพมหานครรวมปริมาณ 3 จังหวัด คือ นนทบุรี ปทุมธานี และสมุทรปราการ โดยที่เกี่ยวเข้า (Inbound) หมายถึง การเดินทางจากจังหวัดสระบุรีเข้าสู่กรุงเทพมหานคร เทียบออก ((Outbound) หมายถึง การเดินทางจากกรุงเทพมหานครออกมาสู่จังหวัดสระบุรี

ผลการสำรวจปริมาณการขนส่งทางถนนที่แยกออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

- ปริมาณและประเภทของสินค้าที่ขนส่ง (ตัน)
- จำนวนเที่ยวที่ขนส่งสินค้า (เที่ยว)
- ปริมาณการขนส่งสินค้า (ตัน/กิโลเมตร)

4.2 ปริมาณของสินค้า

ปริมาณของสินค้าที่ขนส่งเข้า-ออกระหว่างกรุงเทพมหานครกับภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ จากการสำรวจในปี 2534 พบว่ามีปริมาณทั้งสิ้น 89.89 ล้านตัน มีการขนส่งสินค้าระหว่างภูมิภาคต่าง ๆ กับกรุงเทพมหานครเป็นปริมาณที่แตกต่างกัน สำหรับภาคกลางตอนบนมีการขนส่งสินค้าระหว่างภาคนี้กับกรุงเทพมหานคร เป็นปริมาณทั้งหมด 17.61 ล้านตัน คิดเป็นร้อยละ 19.59 ของปริมาณการขนส่งสินค้าเข้า-ออก กรุงเทพมหานครทั้งหมด เป็นเที่ยวเข้า 15.89 ล้านตัน เทียบออก 1.72 ล้านตัน จังหวัดในภาคกลางตอนบนนี้มีการขนส่งสินค้าเข้า-ออกกรุงเทพฯเป็นปริมาณมากที่สุด ได้แก่ จังหวัดสระบุรี รองลงมาได้แก่ พระนครศรีอยุธยา ลพบุรี

จากตารางที่ 4.7 พบว่า ในปี 2534 จังหวัดสระบุรีมีการขนส่งสินค้าเข้า-ออกไปยังกรุงเทพมหานครรวมปริมาณ 15,043,275 ตัน คิดเป็นถึงร้อยละ 85.41 ของปริมาณการขนส่งสินค้าเข้า-ออกในภาคกลางตอนบนไปยังกรุงเทพฯ นับว่าเป็นจังหวัดที่มีปริมาณสินค้าที่ขนส่งเข้า-ออกกรุงเทพฯเป็นปริมาณมากกว่าจังหวัดที่เหลืออีก 5 จังหวัดรวมกัน โดยเป็นปริมาณสินค้าเที่ยวเข้าไปยังกรุงเทพฯ 14,329,890 ตัน คิดเป็นร้อยละ 95.26 ของปริมาณสินค้ารวม ส่วนที่เหลือเป็นปริมาณสินค้าเที่ยวออกจากกรุงเทพมหานครมายังจังหวัดสระบุรีอีก 713,385 ตัน หรือร้อยละ 4.74 ของปริมาณสินค้ารวม

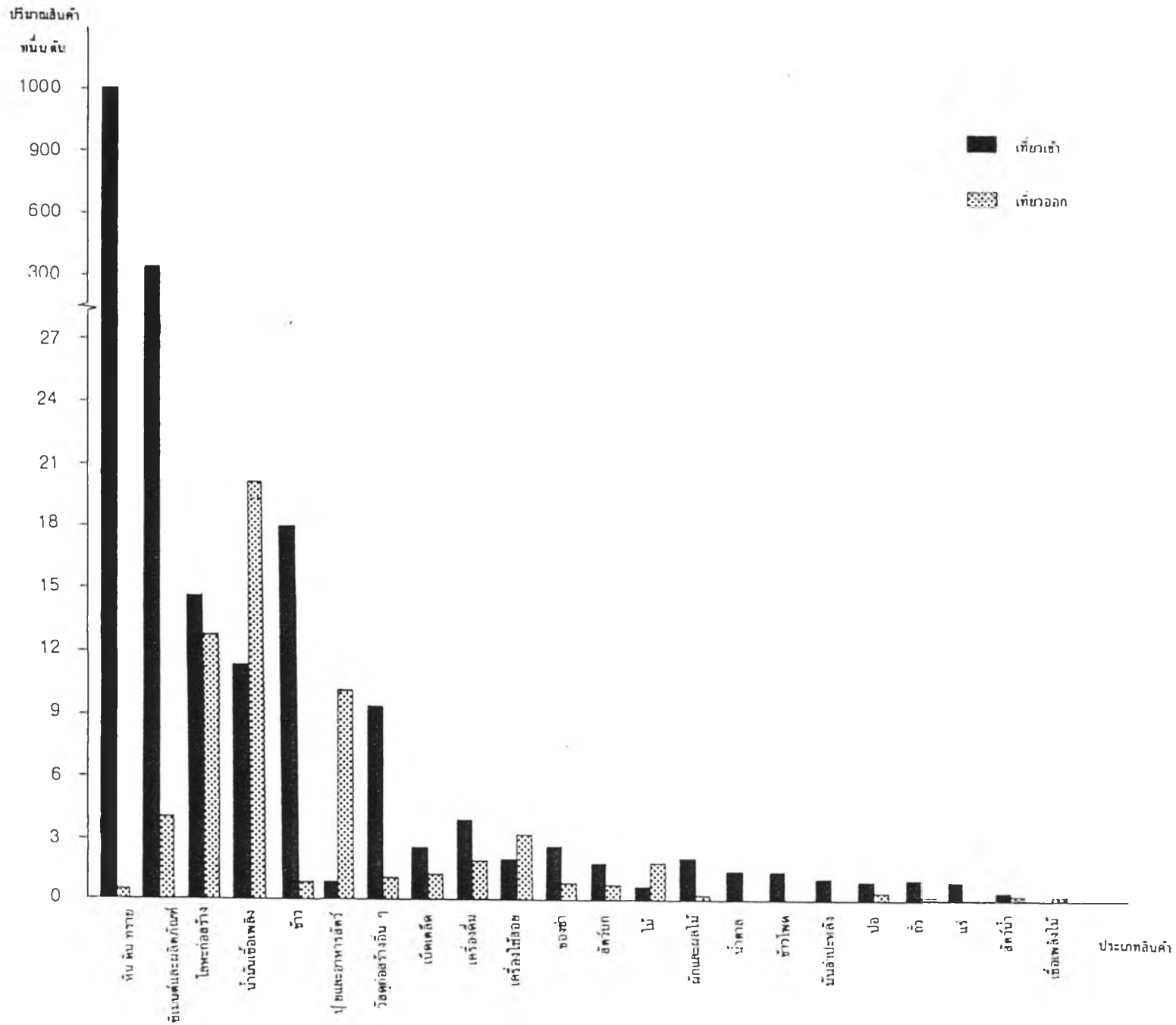
ปริมาณสินค้าต่าง ๆ ดูได้จากแผนภูมิในรูปที่ 4.17

ตารางที่ 4.7 ปริมาณสินค้า จำนวนเที่ยว และปริมาณการขนส่ง เข้า-ออก กรุงเทพฯ-สระบุรี จำนวนตามประเภทสินค้า 2534

ประเภทสินค้า	รวม				เที่ยวเข้า				เที่ยวออก			
	ปริมาณสินค้า [ตัน]	ร้อยละ	จำนวนเที่ยว [เที่ยว]	ปริมาณการขนส่ง [ตัน-กม.]	ปริมาณสินค้า [ตัน]	ร้อยละ	จำนวนเที่ยว [เที่ยว]	ปริมาณการขนส่ง [ตัน-กม.]	ปริมาณสินค้า [ตัน]	ร้อยละ	จำนวนเที่ยว [เที่ยว]	ปริมาณการขนส่ง [ตัน-กม.]
ข้าว	184,725	1.23	16,200	19,950,300	180,315	1.26	15,795	19,474,020	4,410	0.62	405	476,280
หิน ดิน ทราช	10,217,025	67.92	770,085	11,034,387,700	10,214,865	71.28	769,905	1,103,205,420	2,160	0.30	180	233,280
ซีเมนต์และผลิตภัณฑ์	3,488,130	23.19	230,310	376,718,040	3,443,850	24.03	227,655	371,935,800	44,280	6.21	2,655	4,782,240
โลหะก่อสร้าง	274,680	1.83	18,945	29,665,440	142,920	1.00	8,685	15,435,360	131,760	18.47	10,260	14,230,080
วัสดุก่อสร้างอื่น ๆ	100,260	0.67	12,510	10,828,080	93,600	0.65	11,610	10,108,800	6,660	0.93	900	719,280
ไม้	19,980	0.13	2,250	2,157,840	3,960	0.03	540	427,680	16,020	2.25	1,710	1,730,160
เชื้อเพลิงไม้	180	0.001	45	19,440	0	0.00	0	0	180	0.02	45	19,440
น้ำมันเชื้อเพลิง	227,880	1.51	16,875	24,611,040	11,880	0.08	1,080	1,283,040	216,000	30.28	15,795	23,328,000
แร่	5,400	0.04	360	583,200	5,400	0.04	360	583,200	0	0.00	0	0
ผักและผลไม้	16,200	0.11	3,690	1,749,600	15,615	0.11	3,555	1,686,420	585	0.08	135	63,180
มันสำปะหลัง	6,660	0.04	585	719,280	6,660	0.05	585	719,280	0	0.00	0	0
ข้าวโพด	9,900	0.07	1,080	1,069,200	9,900	0.07	1,080	1,069,200	0	0.00	0	0
น้ำตาล	11,970	0.08	765	1,292,760	11,970	0.08	765	1,292,760	0	0.00	0	0
ถั่ว	6,120	0.04	720	660,960	5,760	0.04	540	622,080	360	0.05	180	38,880
ปอ	6,480	0.04	540	699,840	5,400	0.04	360	583,200	1,080	0.15	180	116,640
เครื่องคัม	52,875	0.35	6,390	5,710,500	41,085	0.29	5,040	4,437,180	11,790	1.65	1,350	1,273,320
ธงชาติ	30,825	0.20	3,825	3,329,100	25,425	0.18	2,925	2,745,900	5,400	0.76	900	583,200
สัตว์บก	20,430	0.14	5,220	2,206,440	12,510	0.09	3,375	1,351,080	7,920	1.11	1,845	855,360
สัตว์น้ำ	450	0.003	225	48,600	90	0.00	45	9,720	360	0.05	180	38,880
ปุ๋ยและอาหารสัตว์	104,400	0.69	9,315	11,275,200	5,130	0.03	585	554,040	99,270	13.92	8,730	10,721,160
เครื่องใช้สอย	50,535	0.34	8,280	5,457,780	17,505	0.12	3,870	1,890,540	33,030	4.63	4,410	3,567,240
เบ็ดเตล็ด	99,810	0.66	15,210	10,779,480	24,300	0.17	4,545	2,624,600	75,510	10.58	10,665	8,155,090
สินค้าอื่น ๆ	108,360	0.72	10,755	11,702,880	51,750	0.36	4,950	5,589,000	56,6110	7.94	5,805	6,113,880
รวมทั้งสิ้น	15,043,275	100.00	1,134,180	1,624,673,700	14,329,890	100.00	1,067,850	1,547,628,120	713,385	100.00	66,330	77,045,580

ที่มา : รายงานการสำรวจปริมาณการขนส่งทางถนน กรมการขนส่งทางบก, กระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ : เที่ยวเข้า หมายถึง จากจังหวัดสระบุรีเข้าสู่กรุงเทพฯ เที่ยวออก หมายถึง ออกจากกรุงเทพฯ มาจังหวัดสระบุรี



รูปที่ 4.17 แผนภูมิแสดงปริมาณสินค้าเข้า-ออก ระหว่างสระบุรี-กรุงเทพฯ ปี 2534

สินค้าเข้า ส่วนใหญ่เป็นสินค้าต้นทุน จากพวกเครื่องจักร เครื่องมือ ที่นำมาใช้ในโรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ น้ำมันเชื้อเพลิง และผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ที่นำมาใช้ในกิจการขนส่ง และใช้เป็นเชื้อเพลิงในกระบวนการผลิตอุตสาหกรรม สินค้าอุตสาหกรรมอื่น ๆ เช่น เครื่องใช้ไฟฟ้า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ และสินค้าอุปโภคบริโภคต่าง ๆ โดยมีแหล่งนำเข้าที่สำคัญ คือ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล นอกจากนี้ยังนำเข้าสินค้าประเภทอาหาร จากพวกพืชผัก หัวหอม หัวกระเทียมแห้ง รวมไปถึงโรค-กระป๋องมีชีวิตจากจังหวัดภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ตารางที่ 4.8 ประเภทสินค้านำเข้าของจังหวัดสระบุรีและแหล่งนำเข้า

สินค้านำเข้า	แหล่งนำเข้า
1. สินค้าเบ็ดเตล็ดต่าง ๆ เช่น สบู่ ยาสีฟัน พงชั๊กพอก ฯลฯ	กรุงเทพมหานคร
2. พืชผัก	ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
3. หัวหอมแห้ง, กระเทียมแห้ง	จังหวัดเชียงใหม่
4. โรค กระป๋องมีชีวิต	จังหวัดลพบุรี, นครราชสีมา
5. น้ำมันเชื้อเพลิง และหล่อลื่น, ก๊าซหุงต้ม	กรุงเทพมหานคร
6. เครื่องใช้ไฟฟ้า และยานยนต์	กรุงเทพมหานคร
7. ปุ๋ยเคมี ยาปราบศัตรูพืช	กรุงเทพมหานคร
8. เครื่องจักร, เครื่องมือ	กรุงเทพมหานคร

ที่มา : ข้อมูลการตลาด 2535 สำนักงานพาณิชย์จังหวัดสระบุรี

สินค้าออก มีทั้งสินค้าเกษตรกรรมและสินค้าอุตสาหกรรม ดังมีรายการสินค้าส่งออกและตลาดปรากฏตามตาราง 4.9

ตารางที่ 4.9 ประเภทสินค้าส่งออกและตลาดของจังหวัดสระบุรี

สินค้านำเข้า	แหล่งนำเข้า
1. ข้าวสาร	ตลาดกรุงเทพฯ, ต่างประเทศ
2. ข้าวโพด	โรงงานอาหารสัตว์, ต่างประเทศ
3. บุนนีย์เมนต์	กรุงเทพฯ และจังหวัดอื่น ๆ ทั่วประเทศ
4. หินอ่อน	กรุงเทพฯ และจังหวัดอื่น ๆ ทั่วประเทศ
5. หินก่อสร้าง	กรุงเทพฯ และจังหวัดอื่น ๆ ทั่วประเทศ
6. เครื่องสุขภัณฑ์, ผลิตภัณฑ์เซรามิก	กรุงเทพฯ
7. ส้มเขียวหวาน	กรุงเทพฯ
8. ไข่ไก่	กรุงเทพฯ, ต่างประเทศ
9. ไข่ขาวทะเล	กรุงเทพฯ, ต่างประเทศ
10. ผลิตภัณฑ์จากนมสด/นมสด	กรุงเทพฯ

ที่มา : ข้อมูลการตลาด 2535 สำนักงานพาณิชย์จังหวัดสระบุรี

ส่วนประเภทสินค้าที่มีปริมาณการขนส่งต่ำกว่า 5 หมื่นตันลงไปได้แก่ ประเภทของข้าว สัตว์บก ไม้ ผักและผลไม้ น้ำตาล ข้าวโพด มันสำปะหลัง ปอ ถั่ว แร่ สัตว์น้ำ และเชื้อเพลิงไม้ตามลำดับ

สรุปได้ว่า ประเภทสินค้าสำคัญที่มีการขนส่งจากจังหวัดสระบุรีเข้าไปยัง BMR. พบว่าเป็นประเภทหิน ดิน ทราวยมากที่สุด รองลงมาได้แก่ สินค้าประเภทซีเมนต์และผลิตภัณฑ์ ข้าวโลหะก่อสร้าง วัสดุก่อสร้างอื่น ๆ

และประเภทสินค้าสำคัญที่มีการขนส่งออกจาก BMR มายังจังหวัด สระบุรี ได้แก่ ประเภทน้ำมันเชื้อเพลิงและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่มีปริมาณมากที่สุด รองลงมาคือ โลหะก่อสร้าง ปุ๋ยและอาหารสัตว์ สินค้าเบ็ดเตล็ด และเครื่องใช้สอยในชีวิตประจำวัน ตามลำดับ

จากข้อมูลสถิติการขนส่งเมื่อปี พ.ศ. 2534 พบว่า สินค้าที่ถูกส่งจาก ภาคกลางตอนบนมายังกรุงเทพมหานครนั้นมีปริมาณปีละ 17.61 ล้านตัน ซึ่งเท่ากับร้อยละ 19.59 ของปริมาณสินค้าทั้งหมดที่ส่งมายังกรุงเทพมหานคร ในขณะที่มีปริมาณสินค้าเพียง 1.72 ล้านตันหรือร้อยละ 9.77 ของปริมาณสินค้าทั้งหมดที่เคลื่อนย้ายจากกรุงเทพฯ สู่ภาคกลางตอนบน แสดงว่าภาคกลางตอนบนยังมีบทบาทของการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมไม่มาก "การค้าส่งและการค้าปลีก" จะเป็นสาขาการผลิตที่เติบโตได้มั่นคงและรวดเร็วขึ้น หากมีการปรับปรุงระบบการจำหน่าย โดยวางกลยุทธ์ให้จังหวัดต่าง ๆ ในภาคกลางตอนบน โดยเฉพาะจังหวัดสระบุรี ให้เป็นเมืองศูนย์กลางการพาณิชย์ตามความเหมาะสมของที่ตั้ง

4.3 จำนวนเที่ยวในการขนส่งสินค้า

ในปี 2534 มีการขนส่งสินค้าเข้า-ออก ระหว่างกรุงเทพมหานครกับ ภูมิภาคต่าง ๆ โดยมีจำนวนเที่ยวในการขนส่งสินค้าทั้งหมด 7.77 ล้านเที่ยว (เที่ยวเข้า 6.05 ล้านเที่ยว เที่ยวออก 1.72 ล้านเที่ยว) เป็นจำนวนเที่ยวระหว่าง BMR กับภาคกลางตอนบนทั้งสิ้น 1.70 ล้านเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 21.88 ของจำนวนเที่ยวการขนส่งสินค้าทั่วประเทศ สำหรับจังหวัดสระบุรีมีจำนวนเที่ยวการขนส่งในปี 2534 รวม 1,134,180 เที่ยว คิดเป็นร้อยละ 66.72 ของจำนวนเที่ยวในการขนส่งสินค้าระหว่าง ภาคกลางตอนบนกับ BMR ประเภทสินค้าที่มีจำนวนเที่ยวการขนส่งมากที่สุด ได้แก่ ประเภทหิน ดิน ทราย มีจำนวนรวม 770,085 เที่ยว คิดเป็นร้อยละ 67.90 ของจำนวนเที่ยวขนส่งระหว่าง BMR กับสระบุรี แยกเป็นเที่ยวเข้าไปยัง BMR 769,905 เที่ยว เที่ยวออกมายัง สระบุรี 2,655 เที่ยว สินค้าเบ็ดเตล็ด (15,210 เที่ยว) วัสดุก่อสร้างอื่น ๆ (12,510 เที่ยว) สินค้าอื่น ๆ (10,755 เที่ยว) สำหรับประเภทสินค้าที่เหลือมีจำนวนเที่ยวในการขนส่งไม่ถึง 1 หมื่นเที่ยว ดังปรากฏรายละเอียดจำนวนเที่ยวรวมเที่ยวเข้า และเที่ยวออกในตารางที่ 4.7

4.4 ปริมาณการขนส่งสินค้า

ผลการสำรวจปริมาณการขนส่งทางถนน ระหว่าง BMR กับภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ ในปี 2534 พบว่ามีการขนส่งสินค้าทั้งหมดเป็นปริมาณ 89.88 ล้านตัน (เที่ยวเข้า 71.11 ล้านตัน เที่ยวออก 10.99 ล้านตัน) และมีจำนวนเที่ยวที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทั้งหมด 7.77 ล้านเที่ยว (เที่ยวเข้า 6.05 ล้านเที่ยว เที่ยวออก 1.72 ล้านเที่ยว) ดังนั้นเมื่อคำนวณปริมาณการขนส่งสินค้าทุกประเภท จึงได้เท่ากับ 17,111 ล้านตัน-กิโลเมตร (แยกเป็นเที่ยวเข้า 10,985 ล้านตัน-กิโลเมตร และเที่ยวออก 6,125 ล้านตัน-กิโลเมตร)

ในส่วนภาคกลางตอนบนมีการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงกันกับ BMR นั้นพบว่า มีปริมาณทั้งหมด 17.61 ล้านตัน มีจำนวนเที่ยวในการขนส่ง 1.40 ล้านเที่ยว ปริมาณการขนส่งสินค้าทุกประเภทเท่ากับ 11,258 ล้านตัน-กิโลเมตร

สำหรับปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่าง BMR กับสระบุรี จากตารางที่ 4.7 พบว่ามีปริมาณการขนส่งทั้งสิ้น 1,624,673,700 ตัน-กิโลเมตร จำแนกเป็นเที่ยวเข้า 1,547,628,120 ตัน-กิโลเมตร เที่ยวออก 77,045,580 ตัน-กิโลเมตร

4.5 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

การขนส่งทางรถไฟที่นอกจากนิยามในการขนส่งผู้โดยสารแล้ว ยังนิยามในการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะสินค้าที่มีน้ำหนักมาก เป็นผลผลิตทางการเกษตร วัตถุดิบเชื้อเพลิง ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม และก๊าซธรรมชาติ และผลผลิตทางอุตสาหกรรมที่มีน้ำหนักมาก จำพวกปูนซีเมนต์ และวัสดุก่อสร้าง ในการศึกษาโครงการขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการเจริญเติบโตของเทศบาลเมืองสระบุรีที่มีเส้นทางรถไฟตัดผ่าน และมีสถานีรถไฟตั้งอยู่ย่านใจกลางเมืองเทศบาลเมืองนั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องพิจารณาถึงสภาพการขนส่งทางรถไฟในพื้นที่จังหวัดสระบุรี และพื้นที่เกี่ยวเนื่องเชื่อมโยง

ในการขนส่งสินค้าทางรถไฟนั้น จังหวัดสระบุรีในฐานะ เป็นพื้นที่เชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟระหว่างภูมิภาคสำคัญ ๆ จึงทำให้มีสินค้าขนส่งเข้าออกมายังสระบุรีเป็นจำนวนมาก และส่วนหนึ่งได้ส่งต่อไปยังภูมิภาคอื่น ๆ

สำหรับสินค้าที่ถูกขนส่งเข้า-ออกพื้นที่จังหวัดสระบุรีโดยเฉพาะสินค้าที่มีน้ำหนักมาก ไม่ว่าจะเป็นเชื้อเพลิงประเภทปิโตรเลียม ถ่านหินลิกไนต์ หรือวัตถุดิบจำพวกดินมาร์ล

หินปูนที่เชื่อมรอยงเข้าสู่แหล่งผลิตอุตสาหกรรมปูนซีเมนต์ที่ทำหลวง-ท่าลาน แลที่แก่งคอย รวมทั้งขนส่งผลิตภัณฑ์ปูนซีเมนต์ที่ออกจากโรงงานเพื่อเชื่อมรอยงไปสู่ตลาด

การพิจารณาเพื่อการแก้ไขปัญหา และการพัฒนารูปแบบเพื่อรองรับการพัฒนาในพื้นที่จังหวัดสระบุรีที่จะเกิดขึ้น ควรให้ความสำคัญในเรื่องการต่อเชื่อมทางแยกเข้าสู่แหล่งอุตสาหกรรมที่อยู่พื้นที่โดยรอบตัวเทศบาลเมืองสระบุรีออกไป โดยเชื่อมรอยงโดยตรงเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งเข้า-ออกต่าง ๆ (Door to Door) เพื่อเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนถ่าย และเป็นการจูงใจให้ผู้ประกอบการหันมาใช้บริการ และประการสำคัญคือเพื่อแบ่งเบาภาระการขนส่งโดยทางรถยนต์-รถบรรทุก เนื่องจากการขนส่งทางรถไฟสามารถขนส่งสินค้าได้ครั้งละเป็นปริมาณที่มากกว่า และประหยัดกว่า

ปัญหาเกี่ยวกับการขนส่งโดยทางรถไฟที่สำคัญคือ ปัญหาที่เกิดจากความล่าช้าเสียเวลาในการคมนาคม-ขนส่ง โดยเฉพาะในเส้นทางสายเหนือ และสายตะวันออกเฉียงเหนือที่ผ่านพื้นที่จังหวัดสระบุรี ซึ่งมีปริมาณการขนส่งสินค้า-ผู้โดยสารจำนวนมาก ปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่จังหวัดสระบุรี และพื้นที่ต่อเนื่องเชื่อมรอยงคือมีอยู่ระหว่างชุมทางบ้านภาชี-สถานีท่าเรือ-สถานีบ้านหมอ-สถานีหนองโดน-สถานีลพบุรี ในเส้นทางรถไฟสายเหนือ กับช่วงระหว่างชุมทางบ้านภาชี-สถานีหนองแขง-สถานีสระบุรี-ชุมทางแก่งคอยที่เชื่อมรอยงไปสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนและตอนล่าง เพราะว่าเส้นทางทั้ง 2 แนวเป็นทางรถไฟที่มีสภาพเก่าแก่ การซ่อมบำรุงทำได้จำกัด เป็นรางเดี่ยวทำให้ขบวนรถไฟไม่สามารถแล่นสวนทางกันได้ทั้ง ๆ ที่มีความถี่ในการขนส่งค่อนข้างสูงมาก ประกอบกับเส้นทางรถไฟยังตัดกับเส้นทางรถยนต์หลายสายทำให้การขนส่งโดยทางรถไฟต้องชะลอขบวนรถ และต้องรอหลีกขบวนรถให้สวนทางกันตามสถานีต่าง ๆ ที่มีทางรถไฟสำรองเป็นรางคู่ขนาน และต้องระมัดระวังอุบัติเหตุจากการที่มีถนนตัดผ่าน โดยเฉพาะในย่านชุมชนเมืองที่สำคัญ เช่น สถานีบ้านหมอ สถานีสระบุรี ชุมทางแก่งคอย เป็นต้น ซึ่งมักเกิดอุบัติเหตุเสมอ ๆ และเคยมีอุบัติเหตุครั้งร้ายแรงหลายครั้ง

นอกจากนั้นเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือยังมีปัญหาเกี่ยวกับเส้นทางที่มีความคับแคบจำนวนมาก ระหว่างชุมทางแก่งคอย-สถานีมวกเหล็ก-สถานีปากช่อง ซึ่งทำให้ขีดความสามารถในการขนส่งต้องลดต่ำลงไป ในเส้นทางชุมทางแก่งคอย-สถานีแก่งเสือเต้น-

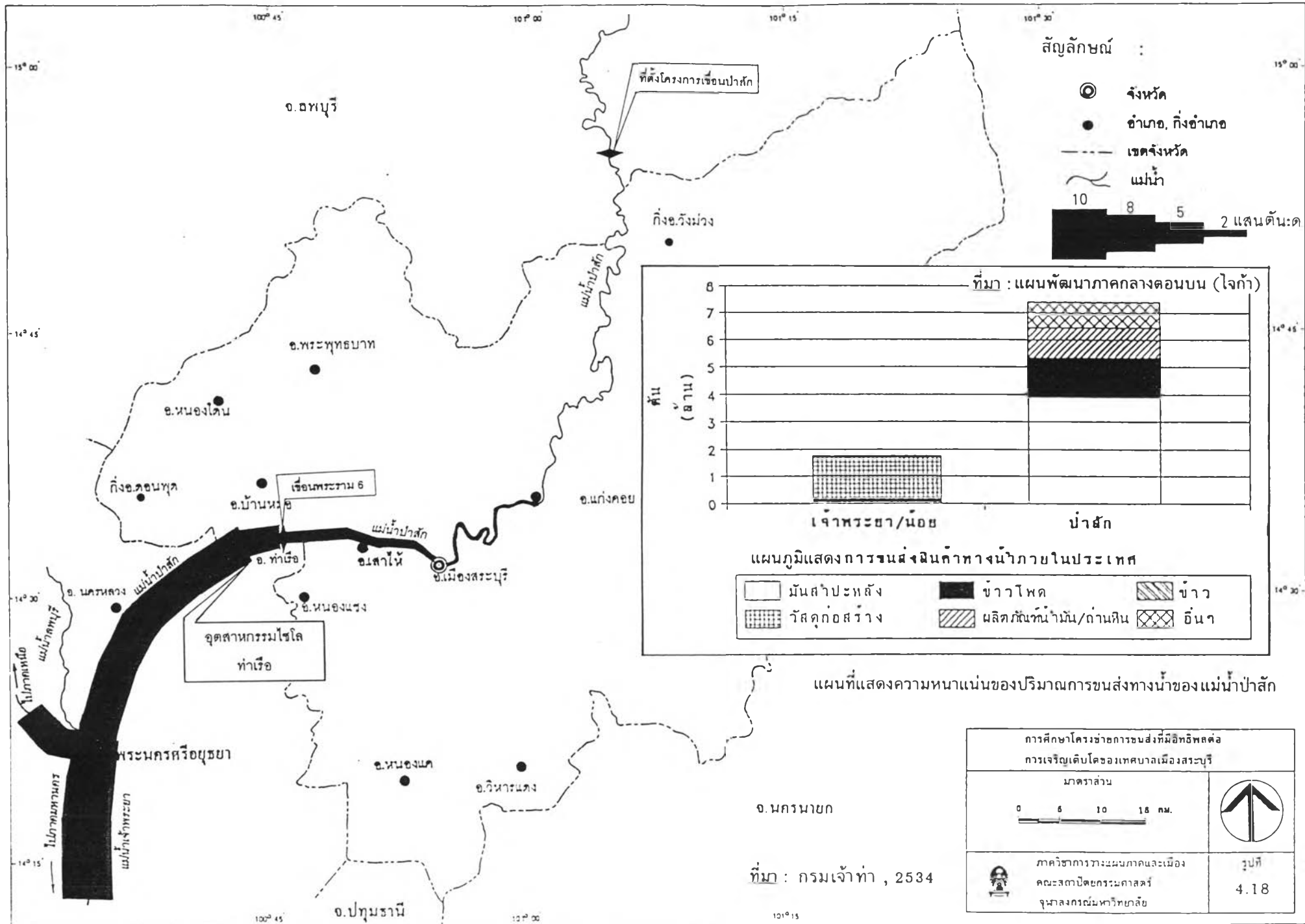
สถานีลำนาทรายณ์-ชุมทางบัวใหญ่ ก็มีปัญหาทางโค้งจำนวนมากเช่นเดียวกัน และยังเป็นเส้นทางที่มีคุณภาพต่ำ เป็นช่วงยาว

เส้นทางที่เชื่อมโยงสำคัญสำหรับแนวโน้มการพัฒนาจังหวัดสระบุรีในอนาคตที่จะเกิดจากการพัฒนาพื้นที่คือ ระหว่างภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตัดตรงมายังพื้นที่พัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก (ESB) ไปสู่ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง-ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ ยังดำเนินการก่อสร้างไม่แล้วเสร็จ เนื่องจากเป็นเส้นทางรถไฟที่สำคัญ ซึ่งจะช่วยลดปริมาณการขนส่งสินค้า-ผู้โดยสารที่ผ่านกรุงเทพมหานคร และท่าเรือคลองเตย และสถานีรถไฟหัวลำโพง

4.6 การขนส่งสินค้าทางน้ำ

ในอดีตการขนส่งทางน้ำในพื้นที่จังหวัดสระบุรี และในเขตภาคกลางตอนบนนั้นมีความสำคัญมาก มักมีชุมชนตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนตามแนว 2 ฝั่งลำน้ำ แต่ด้วยความสะดวกในการขนส่งด้วยการขนส่งทางบก และทางรถไฟที่พัฒนาขึ้น ทำให้ผู้คนหันมาใช้บริการทางบกทั้งทางรถยนต์ และรถไฟมากกว่าปัจจุบันการขนส่งทางน้ำในลำน้ำป่าสักลดบทบาทลงอย่างมาก เป็นเพียงแค่การขนส่งผลผลิตทางการเกษตรเท่านั้น แต่อย่างไรก็ตาม เส้นทางขนส่งทางน้ำยังคงมีศักยภาพในการพัฒนาอยู่อีกมาก โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าซึ่งมีจำนวนมาก ๆ และไม่เน่าเสียง่าย การขนส่งโดยทางน้ำจะยังคงเป็นวิธีการที่มีความสำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่จังหวัดสระบุรี และพื้นที่ต่อเนื่อง ตั้งแต่อำเภอท่าเรือ เสาไห้ เมืองสระบุรี จนถึงแก่งคอย วนกรณีของการขนส่งสินค้าเพื่อการส่งออก ซึ่งสามารถขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือคลองเตย ท่าเรือเกาะสีชัง ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังได้ในอนาคต โดยไม่ต้องประสบกับปัญหาทางด้านการขนส่งทางบกที่ต้องผ่านกรุงเทพมหานคร ดูแผนที่ในรูปที่ 4.18

อย่างไรก็ตาม การขนส่งทางน้ำมักจะประสบปัญหาหลายประการ เช่น สภาพแม่น้ำ ลำคลองตื้นเขิน คดเคี้ยว มีปริมาณน้ำเพียงพอต่อการเดินเรือ และมีการพังทลายของดินริมตลิ่งในแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนแม่น้ำป่าสักนั้นไม่มีปัญหามากนัก ในส่วนพื้นที่อื่น ๆ ของจังหวัดสระบุรีนอกเหนือจากที่กล่าวแล้วเป็นบริเวณที่ราบสูงและภูเขาการขนส่งทางน้ำไม่สามารถทำได้ตลอดทั้งปี และไม่เป็นที่นิยม



สำหรับปริมาณการจราจรทางน้ำหนาแน่นมากตลอดปีในแม่น้ำเจ้าพระยา เฉพาะตอนใต้ของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ส่วนในแม่น้ำป่าสักที่เชื่อมโยงการขนส่งระหว่าง การขนส่งในแม่น้ำเจ้าพระยามายังอำเภอท่าเรือ เสาไห้ เมืองสระบุรี และแก่งคอย เชื่อว่ามีขีดความสามารถในการรับปริมาณที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นได้อีกมาก โดยเฉพาะการขนส่งสินค้า เกษตรกรรม และจากการขยายตัวของศูนย์กลางอุตสาหกรรมสระบุรีในอนาคต ปัจจัยที่จะช่วยกระตุ้นให้เกิดการขยายตัวดังกล่าว ได้แก่ อุตสาหกรรมการเกษตรที่จะเกิดขึ้นมาก ข้าวพุด ข้าว และอื่น ๆ จะถูกขนส่งโดยรถบรรทุกแล้วจึงย้ายลงสู่เรือ เชื่อว่าศักยภาพในการขนส่งทางน้ำนั้น ไม่ได้มีเฉพาะสินค้ากอง (Bulk Cargo) เท่านั้น แต่ยังสามารถใช้ขนส่ง ในรูปเรือบรรทุกตู้สินค้า (Containerized Cargo Barges) ได้โดยเชื่อมโยงการขนส่ง สินค้าภายในพื้นที่จังหวัดสระบุรี และพื้นที่ต่อเนื่อง กับท่าเรือคลองเตย กรุงเทพฯ อาจรวมถึง ท่าเรือในพื้นที่ ESB ได้ต่อไปในอนาคต ทั้งนี้เพื่อลดปริมาณการจราจรทางบกโดยเฉพาะ ทางรถยนต์บรรทุกที่คับคั่งมากในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

สรุปได้ว่า ระบบโครงข่ายการขนส่งในจังหวัดสระบุรี และเชื่อมโยงสู่พื้นที่เทศบาล ซึ่งมีการเข้าถึงได้ด้วยเครื่องเชื่อมโยงหลายวิธีด้วยกัน สิ่งที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 1 และ 2 และเส้นทางรถไฟสายเหนือ-ตะวันออกเฉียงเหนือตัดผ่าน มีการขนส่ง ทางที่อยู่ในพื้นที่ด้วย และสภาพแม่น้ำป่าสักก็มีศักยภาพเพียงพอในการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ ในช่วงที่ผ่านมา มีโครงการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งผ่านพื้นที่จังหวัดสระบุรีและเทศบาลมากไม่ว่าจะเป็นการขยายถนนสายหลักพหลโยธิน และมิตรภาพ การตัดเส้นทางเลี่ยงเมืองสระบุรี ผังตะวันตก ฯลฯ สิ่งเหล่านี้มีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่ศึกษา โดยเฉพาะทางด้านกายภาพ-การใช้ที่ดิน สภาพเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งเป็นเรื่องที่น่าสนใจในการศึกษา

ปัจจุบัน ยังมีโครงการปรับปรุงระบบขนส่งเชื่อมโยง และมีโครงการตัดเส้นทางคมนาคมสายใหม่ เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่ศึกษาเข้ากับภูมิภาคอื่น ๆ โครงการเหล่านี้ได้แก่ โครงการตัดทางรถไฟสายใหม่ระหว่างแก่งคอย-คลองสิบเก้า โครงการตัดถนนสายเลี่ยงเมือง สระบุรีฝั่งตะวันออก โครงการขยายทางรถไฟจากทางเดี่ยวเป็นทางคู่ โครงการคลังน้ำมัน ปิโตรเลียม โครงการสร้างเขื่อนป่าสัก ซึ่งมีผลต่อการขนส่งทางน้ำ โครงการตัด/ขยาย/

ปรับปรุงถนนเชื่อมโยงในแนวตะวันตก-ตะวันออก ซึ่งผ่านพื้นที่จังหวัดสระบุรี โครงการปรับปรุงระบบโทรคมนาคมต่าง ๆ เป็นต้น โครงการเหล่านี้มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่ศึกษาเป็นอย่างมาก โฉมหน้าของการพัฒนาพื้นที่สระบุรีและเทศบาลเมืองสระบุรีก็ขึ้นอยู่กับโครงการเหล่านี้ด้วย ดังนั้นจึงจำเป็นต้องศึกษาถึงอิทธิพลของโครงการขนส่งที่มีต่อเทศบาลเมืองสระบุรี ทั้งนี้เพื่อคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต และเพื่อเสนอแนะทางเลือกในการแก้ปัญหาการขนส่งที่จะเกิดขึ้นให้เหมาะสม สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ในการเชื่อมโยงระดับภาค-จังหวัด-ชุมชนเมือง อันก่อให้เกิดประโยชน์ต่อส่วนรวมในที่สุด