

บทที่ 6

บทสรุปและข้อเสนอแนะ



การศึกษาโครงข่ายการขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการเติบโตของเทศบาลเมืองสระบุรีในครั้งนี้ได้ขมวดประเด็นสำคัญและผลการวิเคราะห์ที่ทำาให้มองเห็นภาพรวมของสภาพการเติบโตในอดีตของเทศบาลเมืองสระบุรี ซึ่งประเด็นสำคัญที่นำมาสรุปไว้ก็คือเรื่องอิทธิพลของโครงข่ายการขนส่ง ภาวะการเติบโตทางเศรษฐกิจ-อุตสาหกรรมที่สัมพันธ์กับเมือง บทบาทการเป็นชุมทางการขนส่งทางบก ปัญหาขยายพัฒนาเมืองกับนโยบายการขนส่งแผนกำหนดบทบาทการพัฒนาในอนาคต สภาพปัญหาที่เกิดขึ้น ทั้งนี้เพื่อเสนอแนะแนวทางแก้ไขในรูปแบบของนโยบายการพัฒนาในระดับเมือง จังหวัด และภาค รวมถึงเสนอผังขึ้นาการพัฒนาเทศบาลเมืองสระบุรี และพื้นที่โดยรอบที่จะใช้รองรับการเติบโตของประชากรและสิ่งปลูกสร้างในอนาคต โดยมีสาระสำคัญดังนี้

อิทธิพลของโครงข่ายการขนส่ง

ระบบโครงข่ายการขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการเติบโตของเทศบาลเมืองสระบุรีนั้น พบว่าเครื่องเชื่อมโยงการขนส่งทางรถยนต์มีอิทธิพลมากที่สุด โดยเฉพาะเส้นทางสายหลักที่เป็นเส้นทางรถบรรทุกสินค้า เกษตรกรรม-อุตสาหกรรม รถตู้คอนเทนเนอร์และรถโดยสารระหว่างภูมิภาคตัดผ่าน ได้แก่ ถนนพหลโยธิน และทางเลี่ยงเมือง กับถนนมิตรภาพ ดังเห็นได้จากสภาพกายภาพการใช้ที่ดินมีทิศทางขยายตัวไปตามแนวถนนสายหลักที่ตัดออกจากเทศบาลเมืองไปสู่พื้นที่เกษตรกรรมชานเมือง โดยด้านที่มีการเติบโตมากที่สุดคือทิศทางที่สามารถเชื่อมโยงกับชุมชนสำคัญย่านอุตสาหกรรม และภูมิภาคที่สำคัญ

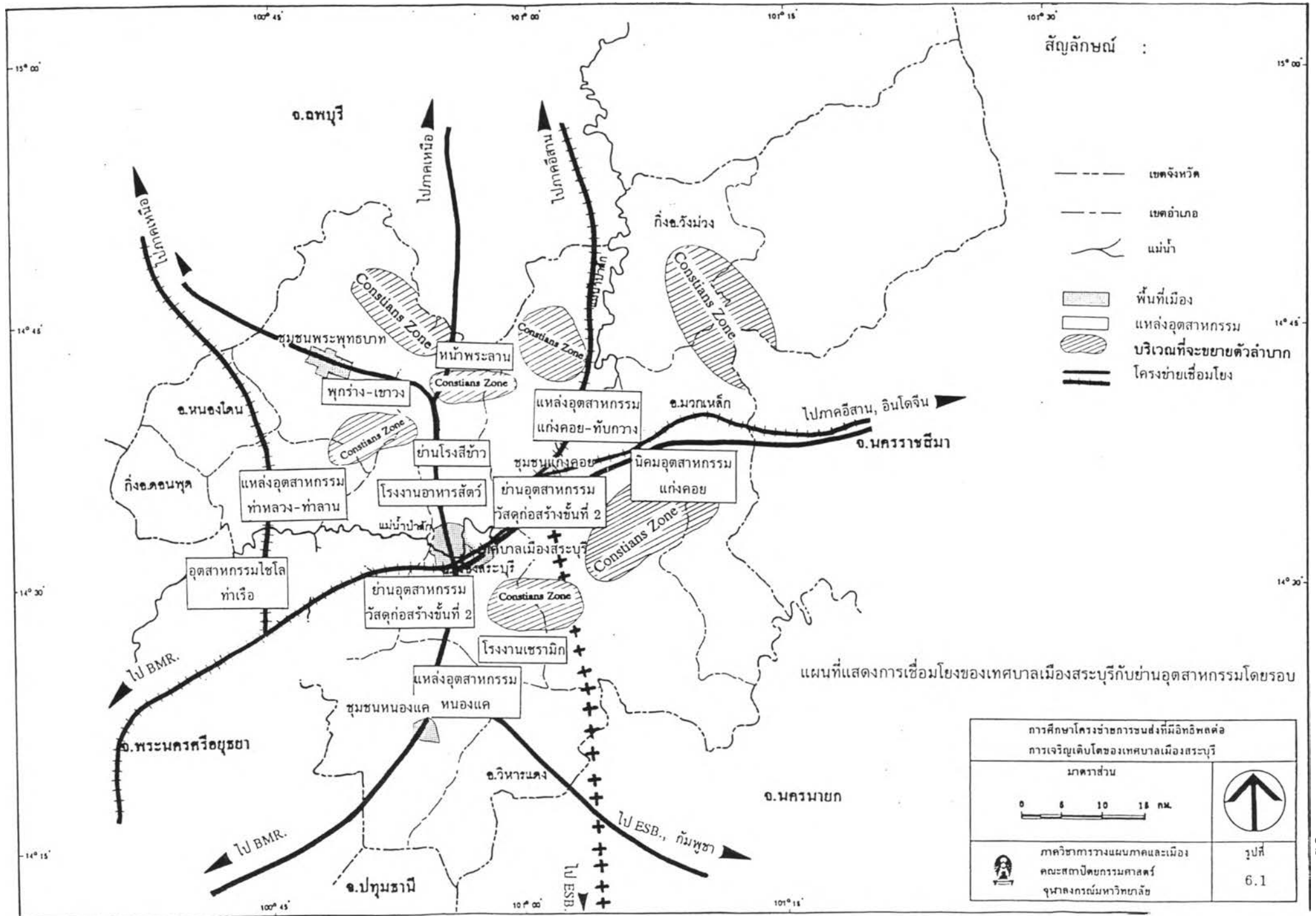
นอกจากนั้น การขยายและตัดเส้นทางเชื่อมโยงสายใหม่ ๆ ยังส่งผลให้ที่ดินในเขตเทศบาลเมืองสระบุรีปรับตัวสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว และที่ดินซึ่งติดกับถนนสายหลักมีราคาแพงกว่าที่ดินบริเวณถนนสายรองและสายย่อย ในขณะที่ราคาที่ดินบริเวณเส้นทางรถไฟและริมแม่น้ำป่าสักมีราคาถูกกว่าบริเวณที่ติดกับทางรถยนต์ โดยมีราคาถูกลงตามลำดับ ทั้งนี้เพราะมีความสะดวกในการเข้าถึงและมีความยืดหยุ่นในการขนส่งน้อยกว่า แต่ที่ดินติดกับเส้นทางรถยนต์สามารถพัฒนาเพื่อใช้ประโยชน์ทางด้านพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ อุตสาหกรรม และพาณิชยกรรมได้ดีกว่า

ภาวะการเติบโตทางเศรษฐกิจ-อุตสาหกรรมที่สัมพันธ์กับเมือง

ปัจจุบันจังหวัดสระบุรีมีความเจริญจากการเป็นแหล่งรวมของอุตสาหกรรมปูนซีเมนต์ และวัสดุก่อสร้างที่กำลังขยายตัว (Propulsive Industries) ทั้งนี้เนื่องจากการเติบโตทางเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศในระยะที่ผ่านมา ส่งผลให้มีความต้องการสินค้าจำพวกปูนซีเมนต์ วัสดุก่อสร้างเพิ่มขึ้นเป็นเงาตามตัว ซึ่งสินค้าดังกล่าวเป็นผลิตภัณฑ์ทางอุตสาหกรรมที่ต้องพึ่งพาทรัพยากรเป็นหลัก (Resource-Based Industries) และต้องมีความได้เปรียบในด้านการคมนาคม-ขนส่ง ทำให้มีการลงทุนในกิจกรรมต่าง ๆ ในจังหวัดสระบุรี เพราะมีทรัพยากรและวัตถุดิบอยู่มาก อันเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้อุตสาหกรรมในสระบุรีและย่านอุตสาหกรรมโดยรอบ เกิดเป็น Growth Center โดยผ่านทางความเชื่อมโยงการผลิตทั้งแบบไปข้างหน้าและข้างหลัง (Backward and Forward Industrial Linkages) และยังมีอุตสาหกรรมเบาเพื่อการส่งออกอยู่ในเขตนิคมอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตรอีกจำนวนมาก ดูแผนที่การเชื่อมโยงย่านอุตสาหกรรมในจังหวัด และพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับเทศบาลเมืองสระบุรีได้จากรูปที่ 6.1

ในการศึกษาโครงการขยายการขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการเติบโตของเทศบาลเมืองสระบุรีครั้งนี้ จากการศึกษาพบว่า เทศบาลเมืองสระบุรีและพื้นที่เกี่ยวเนื่องในจังหวัดมีสภาพเศรษฐกิจเติบโตอย่างรวดเร็วอันเป็นผลมาจากการพัฒนาทางด้านอุตสาหกรรมปูนซีเมนต์ วัสดุก่อสร้าง อุตสาหกรรมต่อเนื่องในขั้นที่ 2 และอุตสาหกรรมเบาเพื่อการส่งออก อุตสาหกรรมเกษตร และอุตสาหกรรมประเภทอื่น ๆ ที่ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่โดยรอบเทศบาลเมืองสระบุรี ภายในรัศมี 25 กิโลเมตร โดยแหล่งอุตสาหกรรมในจังหวัดสามารถเชื่อมโยงกับเทศบาลเมืองสระบุรีได้โดยสะดวก การเติบโตดังกล่าวส่งผลให้สภาพกายภาพและการใช้ที่ดินของเมืองเปลี่ยนแปลง กล่าวคือ พื้นที่เกษตรกรรมชานเมืองถูกเปลี่ยนให้เป็นโรงงานอุตสาหกรรม และในพื้นที่ย่านใจกลางเมืองมีสิ่งปลูกสร้างประเภทพาณิชยกรรมหนาแน่นขึ้น มีกิจกรรมการบริการในระดับสูงขึ้นไปประชากรย้ายถิ่นเข้ามาอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลเมืองสระบุรีเพิ่มขึ้นตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา

กิจกรรมของประชากรในพื้นที่ศึกษาถูกเชื่อมโยงไว้ด้วยกันด้วยระบบโครงการคมนาคม-ขนส่ง และโครงการขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการเติบโตของเทศบาลเมืองสระบุรีจากการวิเคราะห์ที่ผ่านมาสรุปผลได้ว่า โครงการขยายการขนส่งมีผลทำให้ขนาดของเทศบาลเมืองสระบุรีขยายตัวขึ้น โดยสิ่งปลูกสร้างขยายตัวไปตามเส้นทางคมนาคม-ขนส่งสายหลักที่ตัดผ่าน



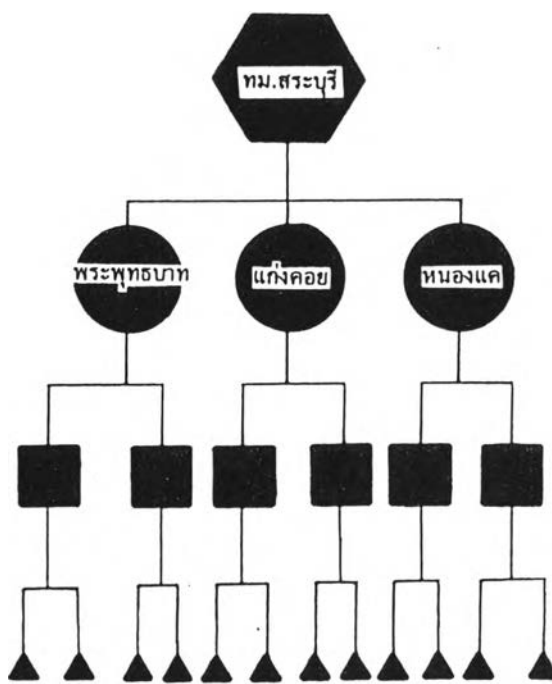
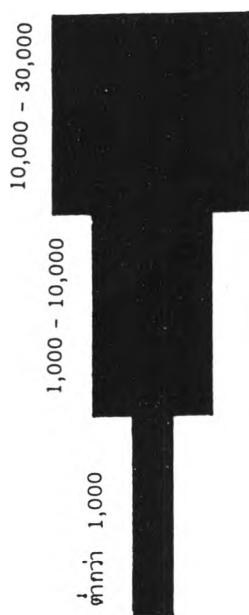
เมือง เชื่อมโยงไปสู่ชุมชนและภูมิภาคที่สำคัญ นอกจากนี้โครงข่ายการขนส่งยังมีผลต่อราคาที่ดินด้วย ในบริเวณที่มีเส้นทางขนส่งตัดผ่าน มีการเข้าถึงได้สะดวก ที่ดินมีราคาแพงกว่าบริเวณที่เข้าถึงได้ลำบากกว่า

ดังนั้น เทศบาลเมืองสระบุรีในฐานะ เป็นชุมชนเมืองศูนย์กลางที่มีย่านอุตสาหกรรมและชุมชนตั้งอยู่โดยรอบ จึงมีความเชื่อมโยงกับย่านอุตสาหกรรมเหล่านั้น โดยผ่านระบบโครงข่ายการขนส่งที่เชื่อมโยงกับเทศบาล และจากผลการศึกษาลำดับศักยภาพของชุมชนและย่านอุตสาหกรรมในบริเวณพื้นที่ศึกษามีปริมาณการขนส่งและการจราจร เชื่อมโยงกับเทศบาลเมืองสระบุรีนั้น พบว่าชุมชนขนาดใหญ่ในจังหวัดจะมีปริมาณการจราจรหนาแน่นตามลำดับความสำคัญ โดยชุมชนขนาดใหญ่ ได้แก่ เทศบาลตำบลหนองแค แก่งคอย พระพุทธบาท และย่านอุตสาหกรรมมีปริมาณการจราจรหนาแน่นมาก และความหนาแน่นของปริมาณการจราจรจะลดลงตามลำดับศักยภาพของชุมชน ดังรูปที่ 6.2 ประกอบ

ความหนาแน่นของปริมาณการจราจร

ลำดับชุมชนในจังหวัดสระบุรี

คัน/วัน



ชุมชนลำดับที่ 1
(เทศบาลเมือง)

ชุมชนลำดับที่ 2
(เทศบาลตำบลและ
สุขาภิบาลติดถนนสายหลัก)

ชุมชนลำดับที่ 3
(สุขาภิบาลระดับเมือง)

ชุมชนลำดับที่ 4
(ชุมชนระดับหมู่บ้าน)

รูปที่ 6.2 แผนภาพเปรียบเทียบระหว่างปริมาณการจราจรกับลำดับศักยภาพชุมชนในจังหวัดสระบุรี

บทบาทการ เป็นชุมทางการขนส่งทางบก

ชุมชนเทศบาล เมืองสระบุรีมีบทบาทในการ เป็นชุมทางการขนส่งทางบก และเป็นศูนย์กลางของจังหวัด เนื่องจากเป็นศูนย์รวมกิจกรรมประเภทต่าง ๆ เข้าไว้ด้วยกัน และมีความได้เปรียบในทำเลที่ตั้งเป็นศูนย์กลางการบริหารและปกครอง อีกทั้งเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจทั้งการค้าและบริการ การคมนาคม-ขนส่ง ตลอดจนเป็นศูนย์กลางในการให้บริการทางสังคม โดยมีชุมชนต่าง ๆ ทั้งในระดับเทศบาลตำบลและสุขาภิบาลต่าง ๆ อยู่รายล้อม สามารถเชื่อมโยงกับเทศบาลเมืองสระบุรีได้โดยสะดวก นอกจากนี้เทศบาลเมืองสระบุรียังมีศักยภาพสูงมากในการ เป็นศูนย์กลางของภาคกลางตอนบน เนื่องจากมีความได้เปรียบในด้าน การเป็นศูนย์กลางคมนาคม-ขนส่ง ความได้เปรียบที่ตั้ง และวัตถุดิบ มีย่านอุตสาหกรรมที่พัฒนามั่นคงมานาน มีประชากรและแรงงานเพียงพอที่จะสร้างแรงดึงดูดให้เกิดความเจริญเติบโตยิ่งขึ้นไปอีก และส่งผลให้มีการกระจายความเจริญนั้นออกไปสู่พื้นที่ภายในภาคและพื้นที่ต่อเนื่องได้เป็นอย่างดี

การที่เป็นชุมทางตรงข้ามการคมนาคม-ขนส่งของภาคกลางตอนบน เป็นบริเวณพื้นที่เชื่อมโยงการขนส่งติดต่อระหว่างกรุงเทพฯ กับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคเหนือ ทำให้เทศบาลเมืองสระบุรีเป็นบริเวณที่มีความได้เปรียบในด้านต่าง ๆ เป็นอย่างมาก เหมาะเป็นแหล่งระดมทรัพยากรที่มีคุณภาพจากพื้นที่ต่าง ๆ ในพื้นที่เบื้องหลังมาใช้ได้อย่างคุ้มค่า นอกจากนี้เทศบาลเมืองสระบุรียังมีความได้เปรียบในเรื่องการประกอบกิจการร้านค้าและบริการ ซึ่งนอกจากบริการให้แก่ประชากรในชุมชนเทศบาลแล้วยังมีอิทธิพลครอบคลุมไปยังจังหวัดใกล้เคียงด้วย

ปัญหาการพัฒนาเมืองกับนโยบายการขนส่ง

ในอดีตที่ผ่านมา นโยบายการพัฒนาเมืองกับนโยบายการพัฒนาการขนส่ง ต่างไม่สอดคล้องสัมพันธ์กัน เนื่องจากแต่ละหน่วยงานต่างก็ทำหน้าที่วางแผนงานของตนไปโดยขาดความคำนึงถึงการบูรณาการให้เข้ากับการพัฒนาของหน่วยงานอื่น ๆ ความเจริญของเมืองในอดีตกระจุกตัวอยู่เพียงกรุงเทพมหานคร และต่อมาขยายสู่เขตปริมณฑล ในระยะหลักได้สนับสนุนให้มีการกระจายการพัฒนาไปสู่พื้นที่รอบนอก ในขณะที่ตรงข้ามการขนส่งขาดการวางแผนที่ดี การพัฒนาโครงข่ายตั้งแต่ในระดับอนุภาค จังหวัด และเมืองต่างมีความขัดแย้งกัน

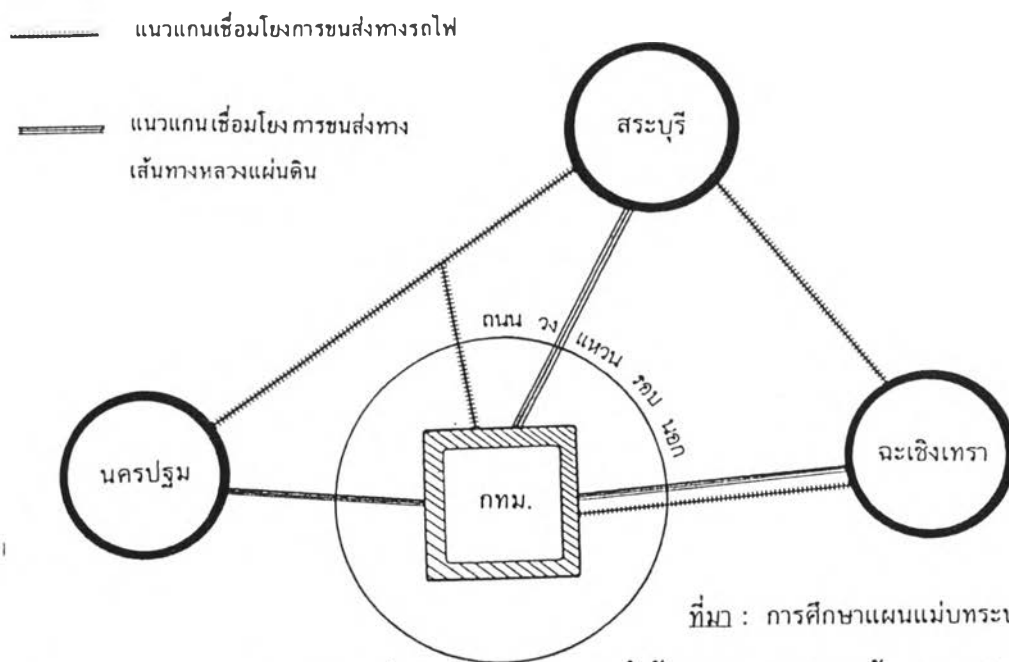
การวางแผนพัฒนาเมืองในระดับภาคกลางตอนบน ก็ยังไม่สอดคล้องกับการพัฒนาโครงข่ายการขนส่ง สังเกตได้ว่าภาคกลางตอนบนจะมี 2 แนวแกน (Corridor) คือ แนวแกนด้านตะวันตกตามถนนสายเอเชียในแนวพื้นที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา อ่างทอง ลพบุรี ชัยนาท กับแนวแกนด้านตะวันออกสายพหลโยธินในแนวพื้นที่จังหวัดสระบุรี ลพบุรี แนวแกนทั้ง 2 แนวอยู่ขนานกันแนวเหนือ-ใต้ ตามเส้นทางคมนาคมสายหลักดังกล่าว โดยที่สภาพการพัฒนาในอดีตยังขาดความเชื่อมโยงระหว่าง 2 แนวแกนอยู่มาก เพราะขาดถนนสายหลักในแนวตะวันออก - ตะวันตก เชื่อมโยงภูมิภาคนี้เข้าไว้ด้วยกัน ในขณะที่นโยบายการพัฒนาเมืองกับสนับสนุนในสระบุรีเป็นศูนย์กลางของภาค แต่เส้นโครงข่ายการขนส่งของสระบุรี มีความสัมพันธ์กับจังหวัดในแนวแกนตะวันตกของภาคกลางตอนบนน้อย โครงข่ายการขนส่งของสระบุรีก็มีความสัมพันธ์กับ BMR จังหวัดนครนายก และนครราชสีมา ซึ่งในภูมิภาคอื่นมากกว่าจังหวัดพระนครศรีอยุธยา อ่างทอง สิงห์บุรี และชัยนาท ซึ่งเป็นจังหวัดที่อยู่ในภาคกลางตอนบนด้วยกันเสียอีก ซึ่งทำให้นโยบายการพัฒนาเมืองในภาคกลางตอนบน โดยมีสระบุรีเป็นศูนย์กลางไม่เป็นผลเท่าที่ควร

จังหวัดสระบุรีเป็นพื้นที่ที่ถูกกำหนดให้เป็นเมืองพัฒนาหลักทางด้านอุตสาหกรรม แต่การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งส่วนใหญ่พัฒนาเส้นทางสายหลักที่มีอยู่เดิม คือ ถนนพหลโยธิน ขยายเป็น 10 ช่องทางจราจร ให้เชื่อมโยงกับ BMR ได้สะดวก ถนนมิตรภาพ เชื่อมโยงกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ขยายเป็น 4 ช่องทางจราจร ในขณะที่เส้นทางสายรองและสายย่อยอื่น ๆ ไม่ได้รับการขยายปรับปรุงให้รองรับกับถนนสายหลัก ถนนสายรองเชื่อมโยงระหว่างชุมชนรอบนอกและย่านอุตสาหกรรมต่าง ๆ มีลักษณะแคบ ผิวทางไม่ได้มาตรฐาน ไม่เหมาะแก่รถบรรทุกขนาดใหญ่ที่บรรทุกวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ที่มีน้ำหนักมาก ระบบโครงข่ายภายในจังหวัดไม่สัมพันธ์กัน การติดต่อระหว่างชุมชนรอบนอกและย่านอุตสาหกรรมที่ส่วนใหญ่ยังคงพึ่ง ถนนสายหลัก แต่หากมีการวางแผนพัฒนาเส้นโครงข่ายการขนส่ง โดยบูรณาการควบคู่ไปกับการวางแผนเมือง การวางแผนพัฒนาอุตสาหกรรม และอื่น ๆ ก็จะช่วยทำให้สามารถรองรับปริมาณความต้องการการใช้เส้นทางในอนาคตได้เป็นอย่างดี ซึ่งเป็นการเกื้อกูลการพัฒนาในด้านต่าง ๆ เข้าด้วยกัน และยังช่วยประหยัดงบประมาณอีกด้วย

ในบริเวณพื้นที่ศึกษาเทศบาลเมืองสระบุรี และพื้นที่เกี่ยวเนื่องก็เช่นเดียวกัน การติดต่อระหว่างชุมชนรอบนอกกับชุมชนเมืองไม่สะดวกเท่าที่ควร เพราะการเป็นเมืองศูนย์กลางด้านอุตสาหกรรม และพาณิชย์กรรมจะต้องมีความสะดวก ซึ่งในรัศมีห่างจากเทศบาลเมืองอย่างน้อย 30 กิโลเมตร ก็ควรมีระบบรถโดยสารที่สะดวกรวดเร็ว สามารถติดต่อกับศูนย์กลางคือ เทศบาลเมืองสระบุรีได้อย่างรวดเร็ว ควรมีไม่เกิน 30 นาที และควรมีระบบรถโดยสารทางรถไฟติดต่อระหว่างชุมชนต่าง ๆ ได้สะดวกกว่าสภาพที่เป็นมาในอดีต ซึ่งระบบการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟมีความสำคัญน้อยมาก ระบบเส้นทางหลวงสายหลักสายรองก็ไม่สัมพันธ์กัน ทำให้การติดต่อเชื่อมโยงจุดต่าง ๆ โดยทางรถยนต์มักประสบปัญหาในการเดินทางและการจราจร

แผนกำหนดบทบาทการพัฒนาในอนาคต

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6 กำหนดให้สระบุรีเป็นที่ตั้งของเมืองศูนย์กลางความเจริญในภาคกลางตอนบน และจากผลการศึกษาของศูนย์พัฒนาภาคกลางตอนบน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ร่วมกับองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น ได้เสนอแนวทางในการพัฒนาโดยให้เทศบาลเมืองสระบุรี ที่เปรียบเสมือนจุดกึ่งกลางระหว่างภูมิภาคสำคัญของประเทศให้เป็นเมืองหลักในภาคกลางตอนบน ในช่วงแผนฯ 7 พื้นที่จังหวัดสระบุรีถูกกำหนดให้เป็นฐานสำหรับการสนับสนุนกิจกรรมอุตสาหกรรมใน ESB และรองรับอุตสาหกรรมที่ย้ายฐานการผลิตมาจาก BMR



ที่มา : การศึกษาแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนแผนฯ 8

รูปที่ 6.3 การพัฒนาเชื่อมโยงหัวเมืองรอบกรุงเทพมหานคร สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

จากการศึกษาแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชน เพื่อการวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2540-2544) ได้เน้นการให้ความสำคัญในการพัฒนาหัวเมืองหลักรอบกรุงเทพฯ เนื่องจากการใช้ที่ดินและรูปแบบการขยายตัวของภาคมหานครในปัจจุบันมีความสับสน ไร้ระเบียบ และมีความกระจุกตัวเป็นหย่อม ๆ จำแนกตามความแตกต่างได้ 4 กลุ่ม พื้นที่คือ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ภาคกลางตอนบน และภาคตะวันตก โดยจะวางแนวทางพัฒนาเมืองให้เป็นลักษณะเมืองแฝด (Twin City) ของกรุงเทพฯ

การพัฒนาเมืองในระดับภาคกลางตอนบนตามแนวความคิดดังกล่าว เพื่อต้องการสกัดกั้นประชากรไม่ให้อพยพเข้าสู่กรุงเทพมหานคร ด้วยการกำหนดให้สระบุรีเป็นเมืองอุตสาหกรรม พร้อมทั้งเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม-ขนส่งกับชายฝั่งทะเลตะวันออก และภาคตะวันตก ด้วยระบบรถไฟ โดยไม่ผ่านกรุงเทพมหานคร

โดยพัฒนาสระบุรีให้เป็นศูนย์กลางในการรองรับการขยายตัวด้านอุตสาหกรรมจาก BMR เพิ่มเติมจากเขตอุตสาหกรรมใน ESB โดยดำเนินการต่อเนื่องจากแผนฯ 7 และเตรียมการให้เป็นประตูเปิดสู่การพัฒนาพื้นที่เบื้องหลังตอนในและภูมิภาคอินโดจีนในอนาคต และวางโครงข่ายบริการพื้นฐานหลักเชื่อมโยงศูนย์กลางสระบุรี-ระยอง ด้วยการก่อสร้างทางหลวงหรือทางด่วน ควบคุมทางเข้า-ออก (Control Access) เชื่อมโยงสระบุรี-ฉะเชิงเทรา-ชลบุรี-แหลมฉบัง-พัทยา-มาบตาพุด และระยอง ทั้งนี้เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการขนส่งความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง รวมทั้งก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายด่วนควบคู่กันไป

นอกจากนั้น ยังวางโครงข่ายเพื่อสนับสนุนการขยายเมืองไปทางทิศเหนือของกรุงเทพฯ โดยสร้างทางเลียบเมืองกรุงเทพฯ ด้วยระบบทางด่วนและรถไฟสายด่วนเชื่อมโยงระหว่างสระบุรี-พระนครศรีอยุธยา กับนครสวรรค์ และนครราชสีมา โดยมีระบบโครงข่ายทางรถไฟเป็นหลัก ซึ่งเส้นทางที่จะต้องก่อสร้างเพิ่มเติมคือสายนครปฐม-สระบุรี ทั้งนี้เพราะจะช่วยสกัดกั้นไม่ให้เกิดชุมชนที่มักเกาะกลุ่มไปตามถนน

สภาพปัญหาที่เกิดขึ้น

การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งในพื้นที่จังหวัดสระบุรีก่อให้เกิดการพัฒนาความเจริญขึ้นมากมาย แต่สิ่งหนึ่งที่เกิดขึ้นตามมาก็คือ ปัญหาต่าง ๆ อันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงข่ายทั้งโดยทางตรงและทางอ้อม กล่าวคือ การพัฒนาเส้นทางของการขนส่งทำให้พื้นที่เพื่อการเกษตรสำหรับเพาะปลูกผลผลิตสำหรับเลี้ยงชุมชนเมืองขาดแคลน เนื่องจากพื้นที่เกษตรถูกเปลี่ยนแปลงไปเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม และพื้นที่เมือง เกิดการซื้อขายที่ดินเพื่อการเก็งกำไร ที่ดินส่วนใหญ่เปลี่ยนมือจากเกษตรกรไปสู่นักลงทุนรายใหญ่ เกษตรกรจึงต้องสูญเสียกรรมสิทธิ์ที่ดินในที่สุด กลายเป็นเพียงผู้เช่าที่ดินเพื่อการผลิต และเกษตรกรอีกจำนวนมากต้องละทิ้งอาชีพเดิม หันไปประกอบอาชีพใหม่ในภาคอุตสาหกรรมและบริการซึ่งตนเองไม่ถนัด ทำให้เกิดการย้ายถิ่นจากเขตชนบทเข้าสู่เขตเมืองเพิ่มขึ้น ส่งผลให้เมืองขยายตัวอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะเทศบาลเมืองสระบุรี และส่งผลให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ติดตามมา

นอกจากนั้นเมื่อมีการพัฒนาเส้นทางของการขนส่งมากขึ้น ก็เป็นปัจจัยส่งเสริมให้เกิดโรงงานอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น โรงงานดังกล่าวจำเป็นต้องใช้เทคโนโลยีในการผลิต จึงต้องมีแรงงานฝีมือ ช่างผู้ชำนาญการ ตลอดจนผู้บริหาร ซึ่งส่วนใหญ่เป็นคนต่างถิ่น ที่มาจากกรุงเทพฯ หรือต่างประเทศ ในขณะที่คนท้องถิ่นเป็นเพียงแรงงานไร้ฝีมือหรือกึ่งฝีมือเท่านั้น อีกทั้งผลกำไรที่เกิดขึ้นจากการประกอบการอุตสาหกรรมในจังหวัดสระบุรียังถูกส่งกลับสู่ส่วนกลางมากกว่านำมาสร้างความเจริญให้กับท้องถิ่น สังเกตได้จากธุรกิจด้านการบริการในจังหวัดและในเขตเทศบาลเมืองสระบุรีในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา ยังขยายตัวต่ำกว่าการเติบโตทางภาคอุตสาหกรรมมาก ทำให้ผู้บริโภคนในจังหวัดต้องเดินทางไปใช้บริการยังเขตกรุงเทพฯ

สำหรับสภาพปัญหาที่เทศบาลเมืองสระบุรีกำลังประสบอยู่ อันเป็นผลมาจากการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทั้งโดยทางตรงและทางอ้อมก็คือ ปัญหาการจราจร ปัญหาการขาดแคลนบริการสาธารณะ ปัญหาสิ่งแวดล้อม-มลพิษ ปัญหาสังคมและอุบัติเหตุ

1. ปัญหาการจราจร

สระบุรีเป็นเมืองที่มีปริมาณการจราจรอยู่ในขั้นสูงมาก มีรถยนต์แล่นอยู่ในเขตเทศบาลเป็นจำนวนมาก ทำให้ขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจร (Traffic

Capacity) ของถนนที่มีอยู่เพียงร้อยละ 3 ของเมืองโดยประสิทธิภาพ อีกทั้งระบบการจราจรในเทศบาลเมืองสระบุรีก็มีจุดตัดบริเวณทางแยกหลายแห่ง จึงก่อให้เกิดความสับสนในการจราจร สิ่งเหล่านี้ยังคงเป็นปัญหาต่อระบบการจราจรของเมืองในปัจจุบัน แม้ว่าทางราชการและท้องถิ่นได้เร่งรัดปรับปรุงระบบการจราจร แต่ไม่สามารถบรรเทาปัญหาที่เกิดขึ้นให้หมดสิ้นลงได้ จึงควรพิจารณาปรับปรุงแก้ไขปัญหานี้ต่อไป สำหรับสาเหตุสำคัญของปัญหาการจราจรและการขนส่งในเทศบาลมีดังต่อไปนี้ (ดูแผนที่ในรูปที่ 6.4)

1.1 ระบบถนนยังไม่มีความสัมพันธ์กัน เนื่องจากมีถนนพหลโยธินเป็นเส้นทางสายหลักในแนวเหนือ-ใต้ที่เชื่อมโยงการติดต่อภายในชุมชนเพียงเส้นเดียว ส่วนเส้นทางเลี้ยวเมืองด้านตะวันตกมีรถบรรทุกขนาดใหญ่ที่มีความเร็วสูงแล่นผ่านเป็นจำนวนมาก ไม่เหมาะแก่การเป็นถนนสายหลักเชื่อมเวียนย่านชุมชนส่วนต่าง ๆ ของเมือง และปัจจุบันยังไม่มี การตัดถนนสายรองเชื่อมเรียงกับเส้นทางเลี้ยวเมืองแต่อย่างใด ภายในย่านชุมชนเมืองยังขาดถนนสายรอง ซึ่งทำหน้าที่เชื่อมเรียงถนนสายหลักจากส่วนต่าง ๆ ของเมืองเข้าไว้ด้วยกัน ทำให้การเดินทางติดต่อกันทำได้ไม่ทั่วถึง

1.2 การจราจรเป็นไปอย่างไม่ต่อเนื่อง เพราะมีจุดตัดกับทางรถไฟที่ผ่านและจุดบริเวณสถานีรถไฟสระบุรี ซึ่งอยู่กลางใจเมือง และจำนวนเที่ยวรถไฟในแต่ละวันก็เป็นจำนวนมาก ส่งผลให้รถที่สัญจรบนถนนพหลโยธินต้องหยุดรอขบวนรถไฟเมื่อมีขบวนรถไฟแล่นผ่าน ประกอบกับในพื้นที่เทศบาลมีจุดตัดที่เป็นสามแยก/สี่แยกขนาดใหญ่หลายแห่ง และแต่ละแห่งก็อยู่ห่างกันไม่เกิน 500 เมตร เช่น สามแยกเข้าโรงพยาบาล (จุดตัดระหว่างถนนเทศบาล 4 กับถนนพหลโยธิน) สี่แยกหอนาฬิกา (จุดตัดถนนพิชัยณรงค์สงครามกับถนนพหลโยธิน) สามแยกเกียจวัน (จุดตัดระหว่างถนนสุบรรทัดกับถนนพหลโยธิน) สามแยกค่ายอดิศร (จุดตัดระหว่างถนนมิตรภาพกับถนนพหลโยธิน) ประกอบกับสะพานอำนวยการยังมีสภาพเป็นคอขวด ส่งผลให้รถต้องหยุดรอสัญญาณไฟบ่อย ๆ เกิดปัญหาติดมากโดยเฉพาะในช่วงเร่งด่วน

1.3 รถโดยสารขนาดใหญ่ระหว่างภูมิภาคจอดรับส่งผู้โดยสาร ในบริเวณริมถนนพหลโยธินมักมีรถโดยสารขนาดใหญ่จอดรับส่งผู้โดยสาร และมีจำนวนรถโดยสารขนาดใหญ่จำนวนมากผ่านเข้าออกสถานีขนส่งผู้โดยสารสระบุรีซึ่งตั้งอยู่บนถนนสุบรรทัด ทำให้มีการจราจรหนาแน่นเพิ่มขึ้นในเขตเทศบาล และยังมีจุดจอดรับส่งผู้โดยสารของรถโดยสารระหว่าง

เทศบาลเมืองสระบุรีกับชุมชนต่าง ๆ ที่อยู่รอบนอก และจุดจอดรับส่งผู้โดยสารของรถโดยสาร ภายในตัวเมืองอีกเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้พื้นที่ผิวการจราจรลดลง ทำให้การจราจรไม่เป็นระเบียบ และไม่คล่องตัว

1.4 ประสิทธิภาพของทางเลี่ยงเมือง ทางเลี่ยงเมืองฝั่งตะวันตกในปัจจุบัน เอื้ออำนวยต่อการเชื่อมโยงเฉพาะในแนวเหนือใต้เท่านั้น การเชื่อมโยงการขนส่ง-จราจรระหว่างภาคเหนือกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือยังเป็นปัญหาไม่สามารถเชื่อมโยงได้ด้วยความสะดวก และในเส้นทางเลี่ยงเมืองยังมีปัญหาบริเวณจุดบรรจบด้านเหนือ กับจุดตัดกับเส้นทางปากบาง และบริเวณที่ตัดกับถนนพิชัยณรงค์สงคราม รวมถึงจุดบรรจบด้านใต้ ซึ่งมักเกิดอุบัติเหตุเป็นประจำ

1.5 รถที่แล่นในเขตเทศบาลเมืองสระบุรีมีจุดประสงค์ในการเดินทางที่แตกต่างกัน โดยบางส่วนเป็นรถยนต์ที่แล่นเพื่อติดต่อทำกิจกรรมระหว่างพื้นที่ส่วนต่าง ๆ ของเมือง ในขณะที่รถโดยสารขนาดใหญ่ได้ขนส่งผู้โดยสารระหว่างภูมิภาคผ่านตัวเมือง แต่รถบรรทุกบางส่วนจะขนส่งสินค้าเข้าสู่ตัวเมืองหรือผ่านไปสู่อีกภูมิภาคอื่น ทำให้เกิดความสับสนในการจราจร

1.6 ถนนไม่ได้มาตรฐาน ถนนส่วนใหญ่ในเขตเทศบาลเมืองสระบุรีมีสภาพผิวจราจรไม่ได้มาตรฐานมีขนาดของทางเท้าที่คับแคบ ไม่เพียงพอต่อการขยายตัวในอนาคตอย่างแน่นอน เนื่องจากถนนได้สร้างมาเป็นเวลานานจึงเกิดความชำรุดทรุดโทรม ผิวจราจรเป็นหลุมเป็นบ่อขรุขระเป็นจำนวนมาก และถนนส่วนใหญ่เป็นถนนลูกรัง ข้อมูลจากแผนพัฒนาเทศบาลเมืองสระบุรี สรุปว่าถนนทั้งหมด 17 สาย เป็นผิวจราจรคอนกรีตร้อยละ 15 ผิวลาดยางแอสฟัลท์ ร้อยละ 45 และที่เหลืออีกร้อยละ 40 ยังคงเป็นผิวจราจรลูกรังและหินคลุก ส่วนใหญ่เป็นถนนขอยที่อยู่โดยรอบ ส่วนทางเท้าสองข้างถนนก็มีจำนวนน้อย ส่วนมากเป็นถนนไม่มีทางเท้า พบว่ามีทางเท้าสองข้างถนนเพียงร้อยละ 35 มีทางเท้าข้างเดียวร้อยละ 5 ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 60 เป็นถนนที่ไม่มีทางเท้า

1.7 ความไม่เป็นระเบียบและไม่เคารพกฎจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งเป็นเหตุทำให้เกิดความสับสนในการจราจรและมักเกิดอุบัติเหตุขึ้นในเขตเทศบาลเมืองสระบุรีเสมอ ๆ

2. ปัญหาการขาดแคลนบริการสาธารณะ

จากการเป็นชุมทางการขนส่งทางบก ทำให้เทศบาลเมืองสระบุรีมีความเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว การบริการสาธารณูปโภคไม่สอดคล้องกับการขยายตัวของการใช้ที่ดินและประชากร เป็นผลให้เทศบาลเมืองสระบุรีประสบปัญหาสิ่งแวดล้อมและการบริการสาธารณะมากมาย ปัญหาที่สำคัญคือ การขาดแคลนระบบการระบายน้ำและกำจัดน้ำเสีย การบริการน้ำประปาไม่เพียงพอและคุณภาพน้ำประปายังไม่ได้มาตรฐาน การขาดแคลนสถานที่กำจัดขยะและมีขยะมูลฝอยตกค้าง และการบริการด้านไฟฟ้าลักษณะไม่เพียงพอและทั่วถึง ดังนี้

2.1 การขาดแคลนระบบการระบายน้ำและกำจัดน้ำเสีย โดยในเขต

เทศบาลเมืองสระบุรีได้มีการระบายน้ำเสียที่เกิดจากการประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะโดยไม่ได้รับการบำบัด หรือได้รับการจัดการที่เหมาะสม ส่งผลให้คุณภาพน้ำในแม่น้ำป่าสักและคลองชลประทานมีสภาพเสื่อมโทรมลงอย่างเห็นได้ชัด เพราะสภาพของระดับรางระบายน้ำบางแห่งก่อสร้างโดยไม่สอดคล้องกับทิศทางการไหลของน้ำ ทำให้การระบายน้ำและการไหลของน้ำเสียไม่สะดวกเท่าที่ควร

2.2 การบริการน้ำประปาไม่เพียงพอและคุณภาพน้ำประปาไม่ได้มาตรฐาน

เนื่องจากความต้องการใช้น้ำของประชากรในเมืองเพิ่มมากขึ้น แต่กำลังการผลิตมีไม่เพียงพอทางเทศบาลเมืองสระบุรีไม่สามารถผลิตให้ทันกับปริมาณความต้องการที่เพิ่มขึ้นได้ ซึ่งความต้องการน้ำประปาจริงมีมากกว่าที่ผลิตได้ในปัจจุบันถึง 2 เท่าตัว จึงทำให้เกิดปัญหาการขาดแคลนน้ำประปา นอกจากนี้ น้ำประปาที่ผลิตได้ยังมีความขุ่น ไม่สะอาดเท่าที่ควร และมีปริมาณการสูญเสียน้ำจากระบบท่อจ่ายน้ำมาก

2.3 การขาดแคลนสถานที่กำจัดขยะและมีขยะมูลฝอยตกค้าง เพราะมี

จำนวนบุคลากรในการจัดเก็บและกำจัดไม่เพียงพอ และยังไม่ขาดรถจัดเก็บมูลฝอยอยู่ ทำให้ไม่สามารถจัดเก็บขยะได้ทันกับปริมาณที่เพิ่มขึ้นได้ โดยเฉพาะตลาดสดต่าง ๆ ที่มีปริมาณขยะมากทำให้เกิดปัญหาขยะตกค้าง นอกจากนั้นยังขาดแคลนสถานที่กำจัดขยะ ซึ่งปัจจุบันมีเพียง 15 ไร่เท่านั้น และใช้ระบบฝังกลบเกือบเต็มพื้นที่แล้ว โดยทางเทศบาลยังไม่มีระบบกำจัดขยะด้วยเตาเผาที่มีประสิทธิภาพ

2.4 การบริการด้านไฟฟ้าสาธารณะไม่เพียงพอและทั่วถึง ปัจจุบันการให้บริการด้านแสงสว่างจากไฟฟ้าสาธารณะของเทศบาลเมืองสระบุรีตามถนนสายต่าง ๆ ในเขตเทศบาลยังไม่เพียงพอและทั่วถึง โดยเฉลี่ยแล้วถนนแต่ละสายจะมีหลอดไฟเพียง 15 หลอดเท่านั้น ซึ่งเป็นผลให้แสงสว่างไม่เพียงพอแก่การสัญจรไปมายามค่ำคืน อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย นอกจากนี้อุปกรณ์ไฟฟ้า เช่น สายไฟฟ้า หลอดไฟฟ้า และพาหนะในการปฏิบัติงานอยู่ในสภาพเก่าชำรุด เพราะมีอายุในการใช้งานมานานทำให้ไม่ปลอดภัยในขณะที่ปฏิบัติงานด้วย

3. ปัญหาสิ่งแวดล้อมและมลพิษ

การที่เทศบาลสระบุรีเติบโตอย่างรวดเร็วด้วยอิทธิพลของโครงการขยายการขนส่งและบทบาทในการเป็นศูนย์กลางการคมนาคม-ขนส่งนั้น ได้ส่งผลกระทบต่อสภาพ และเศรษฐกิจของเมืองเติบโตอย่างรวดเร็วแล้วส่งผลให้เกิดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมและมลพิษเกิดขึ้นตามมา ดังต่อไปนี้

3.1 มลพิษทางน้ำ พบว่าแม่น้ำป่าสักที่เป็นแม่น้ำสำคัญที่ไหลผ่านเทศบาลเมืองสระบุรีมีปัญหาด้านปริมาณและคุณภาพน้ำ - โดยบริเวณน้ำในปัจจุบันเปลี่ยนแปลงไปมาก ปริมาณน้ำขาดความแน่นอน ส่งผลให้น้ำมีคุณภาพเสื่อมลงเรื่อย ๆ อีกทั้งเกิดจากน้ำเสียที่ระบายจากแหล่งชุมชน โดยเฉพาะเทศบาลเมืองสระบุรี และโรงงานอุตสาหกรรมบริเวณต้นน้ำ ก่อให้เกิดปัญหาขาดแคลนน้ำที่มีคุณภาพเพื่อการประปา ชลประทาน และการพัฒนาอุตสาหกรรม

3.2 มลพิษทางอากาศ พบว่าบริเวณย่านอุตสาหกรรมโดยรอบเทศบาลเมืองสระบุรีในรัศมี 25 กิโลเมตร มีทั้งโรงงานปูนซีเมนต์ โรงโม่-ย่อยหิน และแหล่งระเบิดหิน ส่งผลให้ชุมชนบริเวณใกล้เคียงเกิดมลพิษทางอากาศ มีฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย เป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของประชากรในท้องถิ่น นอกจากนี้ ยังเกิดมลพิษทางอากาศอันเนื่องมาจากการขนส่งและการจราจรที่คับคั่ง โดยเฉพาะในเขตเทศบาลเมืองสระบุรีซึ่งเป็นชุมทางรถยนต์ที่นอกจากมีควันพิษจากท่อไอเสียรถยนต์แล้ว ยังเกิดฝุ่นละอองจากเศษวัสดุต่าง ๆ ที่ร่วงหล่นจากรถบรรทุกหินก่อสร้าง ลูกกรัง ปูนซีเมนต์และวัสดุก่อสร้างอื่น ๆ ที่แล่นผ่าน

3.3 มลพิษจากขยะมูลฝอย พบว่าการขยายตัวอย่างรวดเร็วของย่านอุตสาหกรรม ชุมชนและพื้นที่ปลูกสร้าง ส่งผลให้เกิดขยะมูลฝอยเพิ่มขึ้นตามมาด้วย พื้นที่เทศบาลเมืองสระบุรีประสบกับปัญหาขยะตกค้างมากที่สุด โดยเฉพาะตามตลาดสดต่าง ๆ ในเขตเทศบาล เนื่องจากมีปริมาณขยะเพิ่มขึ้นมาก และปัญหาขยะตกค้างยังส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชากรในเขตเทศบาลด้วย เนื่องจากเป็นแหล่งแพร่พันธุ์ของสัตว์พาหะนำโรค โดยเฉพาะหนูและแมลงสาบ

3.4 มลทัศน ได้แก่ ปัญหาความขัดแย้งระหว่างสิ่งปลูกสร้างที่ทรงคุณค่าเดิมกับสิ่งที่เกิดขึ้นใหม่ ในเขตเทศบาลเมืองสระบุรีพบปัญหานี้หลายแห่ง บริเวณที่สำคัญได้แก่ บริเวณใกล้เคียงวัดทองห่อหวง ซึ่งมีโรงแรมทรพย์สินรุ่งเรืองเกิดขึ้นบดบังทัศนียภาพของวัดและมีสภาพตึกสูงมากกว่าอุโบสถและวิหารของวัดที่มีมาแต่เดิม และปัจจุบันกำลังมีห้างสรรพสินค้านิวเวลส์ในฝั่งตรงกันข้ามกับวัดด้วย หรือกรณีบริเวณวัดศรีบุรีรัตนาราม (วัดปากเพรียว) ถูกบดบังด้วยอาคารพาณิชย์ นอกจากนี้บริเวณแยกค่ายอดิศร ซึ่งเป็นทางแยกต่างระดับสระบุรีที่มีความสูงมาก ก็มีสภาพขัดแย้งกับการใช้ที่ดินสองฝั่งถนนที่มีมาแต่เดิม เป็นต้น

4. ปัญหาสังคมและอุบัติเหตุ

ปัญหาสังคมที่เป็นผลมาจากการเติบโตในด้านการขนส่ง ได้แก่ ปัญหาอุบัติเหตุซึ่งพบบ่อยครั้งมากในเทศบาลเมืองสระบุรี และเส้นทางหลวงสายต่าง ๆ ส่วนใหญ่เป็นอุบัติเหตุทางรถยนต์ ทำให้เกิดความเสียหายในชีวิตและทรัพย์สินเป็นจำนวนมากในแต่ละปี ปัญหาอื่น ๆ ก็คือปัญหายาฆ่า ซึ่งนิยมเสพกันมากในกลุ่มผู้ขับรถบรรทุก โดยพื้นที่ศึกษาเป็นบริเวณที่มีรถบรรทุกแล่นผ่านมาก และการเสพยาฆ่าเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ

ส่วนผลกระทบทางสังคมในทางอ้อม ได้แก่ ปัญหาอาชญากรรมที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ปัญหาการย้ายถิ่นฐานของประชากร ปัญหาชุมชนแออัดที่มีสภาพไม่ถูกสุขลักษณะ ไร้ระเบียบ โดยเป็นที่อยู่อาศัยของประชากรผู้มีรายได้น้อย มีอาชีพไร้แรงงาน พบว่ามีชุมชนแออัดในเขตเทศบาลเมืองสระบุรีทั้งสิ้น 16 ชุมชนด้วยกัน นอกจากนี้ก็ยังมมีปัญหาในเรื่องการให้บริการทางการสาธารณสุขและการศึกษาแก่ผู้มีรายได้น้อยในเมืองไม่เพียงพอ

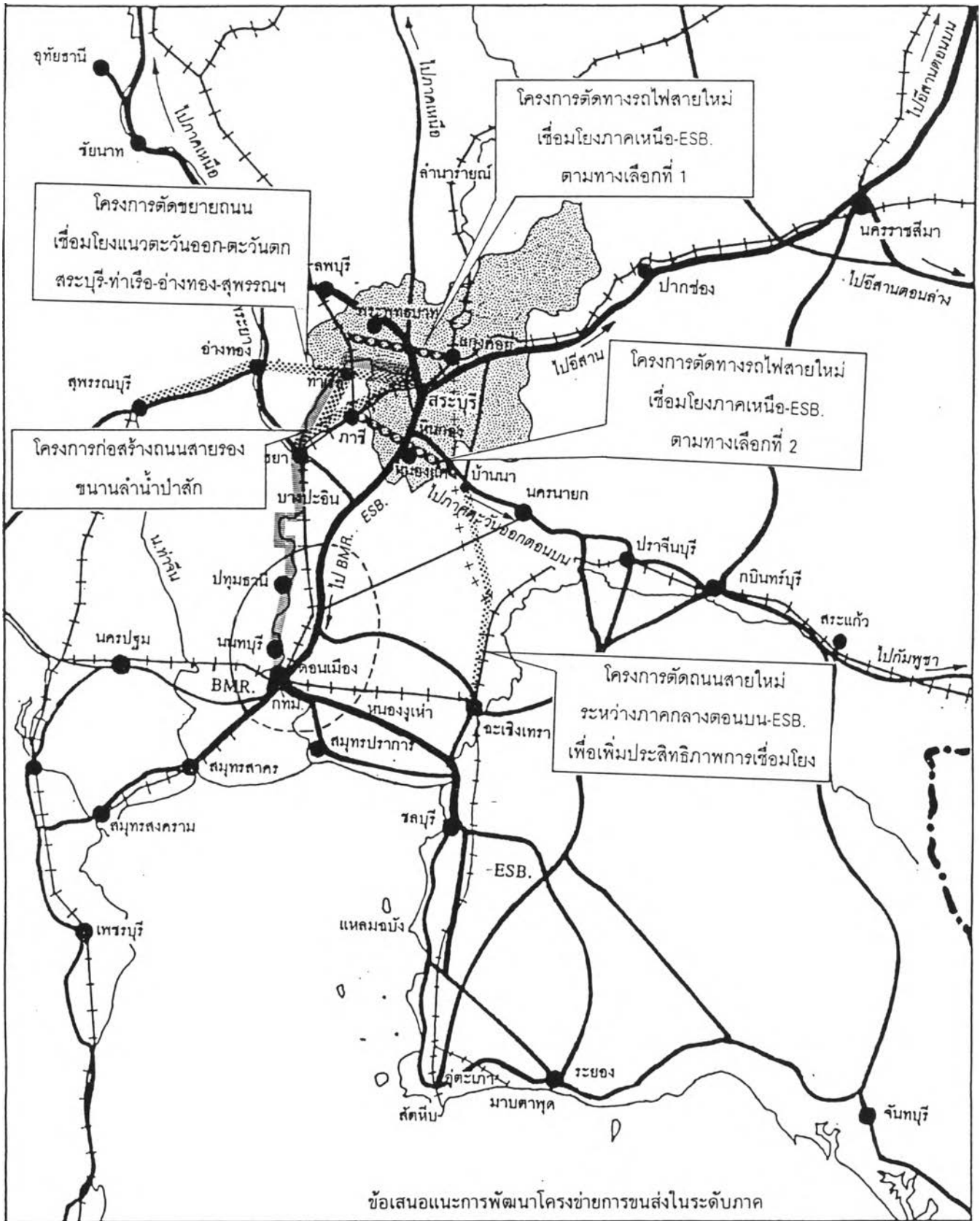
ข้อเสนอแนะ

ในการศึกษาโครงการข่ายการขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการเจริญเติบโตของเทศบาลเมืองสระบุรีสามารถเสนอแนะแนวทางเพื่อแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน และป้องกันปัญหาที่มีแนวโน้มว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต ทั้งนี้เพื่อภาพรวมของความเจริญเติบโตทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และประชากร สอดคล้องกับการพัฒนาโครงการคมนาคม-ขนส่ง อันจะช่วยสนับสนุนให้เทศบาลเมืองสระบุรีมีบทบาทที่เหมาะสมกับทำเลที่ตั้ง และในฐานะที่ถูกกำหนดให้เป็นเมืองหลักในการพัฒนาความเจริญภูมิภาค เพื่อให้สามารถกระจายการพัฒนาออกไปสู่พื้นที่เบื้องหลังได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยข้อเสนอแนะได้แบ่งตามการเชื่อมโยงในระดับภาค-จังหวัด-ชุมชนเมือง ดังนี้

1. ในระดับภาค

ข้อเสนอแนะการเชื่อมโยงระดับภาค ซึ่งสามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษาแล้ว ยังเป็นการเสริมประสิทธิภาพโครงข่ายคมนาคมให้เชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคได้สะดวกขึ้น อันเป็นการสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เมือง ย่านอุตสาหกรรม และพื้นที่ภายใต้เขตอิทธิพลซึ่งอยู่เบื้องหลังได้เป็นอย่างดี โดยมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้ (ดูแผนที่ 6.5 ประกอบ)

1.1 การตัดเส้นทางรถไฟสายใหม่เชื่อมโยงภาคเหนือ-ESB แม้ว่าในปัจจุบันจะมีการก่อสร้างเส้นทางรถไฟตามโครงการเชื่อมโยงชุมทางแก่งคอย-สถานีคลองสิบเก้า เพื่อเชื่อมโยงภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-ภาคกลางตอนบน-ESB. แล้วก็ตาม แต่การเชื่อมโยงด้วยรถไฟระหว่างภาคเหนือ ซึ่งมีพื้นที่เบื้องหลังหลายจังหวัดและมีขอบเขตอิทธิพลมากยังคงมีอุปสรรคในการเชื่อมโยงทางรถไฟสู่ภูมิภาคอื่น ๆ สามารถติดต่อได้สะดวกเพียงภาคกลางตอนบน และ BMR เท่านั้น การเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟระหว่างภาคเหนือไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ หรือ ESB ยังคงมีอุปสรรคมาก ดังนั้น จึงขอเสนอให้ตัดเส้นทางรถไฟสายใหม่เชื่อมโยงภาคเหนือ-ESB โดยตรง เพื่อเสริมประสิทธิภาพการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างภูมิภาคดังกล่าว โดยเฉพาะเมื่อมีปริมาณความต้องการในการขนส่งเพิ่มขึ้น ซึ่งในการศึกษานี้ได้เสนอแนะทางเลือกไว้ 2 แนวทางด้วยกัน คือ 1. สถานีหนองโดน-ชุมทางแก่งคอย กับ 2. ชุมทางบ้านภาชี-บ้านนา ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้



การศึกษาโครงข่ายการขนส่งที่มีอิทธิพลต่อ การเจริญเติบโตของเทศบาลเมืองสระบุรี	
มาตราส่วน 0 15 30 45 กม.	
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	รูปที่ 6.5

- สัญลักษณ์ :
- ชุมชนเมือง
 - เส้นทางหลวงแผ่นดินสายหลัก
 - การพัฒนาเส้นทางรถยนต์
ที่เสนอแนะ
 - การพัฒนาเส้นทางรถไฟ
ที่เสนอแนะ
 - การพัฒนาเส้นทางน้ำ
ที่เสนอแนะ

ทางเลือกที่ 1 เส้นทางรถไฟเชื่อมโยงสถานีหนองโตน-พุทรา้ง-
เขาวง-หน้าพระลาน-พุแค-ชุมทางแก่งคอย มีระยะทางประมาณ 34 กิโลเมตร จะเป็นเส้น
ทางรถไฟในแนวตะวันตก-ตะวันออก โดยมีแนวอยู่ทางเหนือของเทศบาลเมืองสระบุรีไป
ประมาณ 15 กิโลเมตร ตัดผ่านเขตพื้นที่เกษตรกรรมทางตอนเหนือของจังหวัดและผ่านแหล่ง
แร่ธาตุหินปูน ดินมาร์ล และผ่านย่านอุตสาหกรรมปูนซีเมนต์ก่อสร้างที่สำคัญ

ผลดี หากปัญหาตัดเส้นทางรถไฟในทางเลือกนี้จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ
การเชื่อมโยงสินค้า ผู้โดยสาร วัตถุดิบ พลังงาน การท่องเที่ยว ระหว่างภาคเหนือ-ESB
โดยไม่ผ่าน BMR และช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างภาคเหนือกับภาค
ตะวันออกเฉียงเหนือผ่านภาคกลางตอนบนและสระบุรี เนื่องจากปัจจุบันยังไม่มีโครงการ
ขนส่งทางรถไฟเชื่อมโยงระหว่างภาคเหนือกับภาคอีสานโดยตรง เนื่องจากปัจจัยทางด้าน
ภูมิประเทศแนวเขาเป็นอุปสรรคและยังไม่คุ้มค่างบประมาณในการลงทุน

นอกจากนั้น ยังช่วยสนับสนุนให้เกิดการเชื่อมโยงทางอุตสาหกรรม
ระหว่างภูมิภาคและภายในจังหวัดสระบุรี โดยเฉพาะสินค้าปูนซีเมนต์และวัสดุก่อสร้างที่สามารถ
เชื่อมโยงวัตถุดิบ พลังงาน และผลผลิตที่มีน้ำหนักมากได้เป็นอย่างดี และเพิ่มศักยภาพของ
พื้นที่ตอนบนของจังหวัดสระบุรีที่มีที่ว่างอยู่มาก ที่ดินมีราคาถูก และมีทรัพยากรมากมาย ทั้งดินมาร์ล
ในเขตอำเภอหนองโตน-บ้านหมอ-พระพุทธบาท แหล่งหินปูนที่พุทรา้ง เขาวง ตอนใต้ของอำเภอ
พระพุทธบาท แหล่งหินปูน หินก่อสร้าง หินอ่อน ดินลูกรัง ที่หน้าพระลาน พุแค ตอนเหนือของ
อำเภอเมืองสระบุรี เชื่อมโยงกับแหล่งวัตถุดิบและโรงงานปูนซีเมนต์และวัสดุก่อสร้างในเขต
อำเภอแก่งคอย ซึ่งจะช่วยขนส่งวัตถุดิบและพลังงานที่มีน้ำหนักมากได้ดี ก่อให้เกิดอุตสาหกรรม
ต่อเนื่องในขั้นที่ 2 อีกทั้งยังเป็นการเปิดพื้นที่ตอนบนของจังหวัดสระบุรีให้มีศักยภาพในการพัฒนา
อุตสาหกรรมได้สอดคล้องกับทรัพยากรที่มีอยู่

ผลเสีย หากมีการก่อสร้างเส้นทางรถไฟตามทางเลือกนี้ ทำให้เกิด
ปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นพิษอันเนื่องมาจากมีโรงงานอุตสาหกรรมปูนซีเมนต์และวัสดุก่อสร้าง โรง
รมย่อยหินเพิ่มมากขึ้น ซึ่งปัจจุบันเมื่ออยู่ในพื้นที่มากอยู่แล้ว และกำลังประสบปัญหาอากาศเป็นพิษอัน
เนื่องมาจากฝุ่นละออง อีกทั้งยังสูญเสียพื้นที่ทำการเกษตรกรรมเพื่อใช้เป็นเส้นทางรถไฟ และ
ก่อให้เกิดปัญหาสังคมตามมาในที่สุด

ทางเลือกที่ 2 เส้นทางรถไฟเชื่อมโยงชุมทางบ้านนาซี-หนองแค-
เส้นทางรถไฟสายชุมทางแก่งคอย-สถานีรถไฟคลองสิบเก้าบริเวณอำเภอบ้านนา มีระยะทาง
ประมาณ 40 กิโลเมตร ตัดผ่านที่ราบลุ่มทางตอนใต้ของจังหวัดและผ่านย่านอุตสาหกรรมเบา
เพื่อการส่งออก อุตสาหกรรมเกษตร และอุตสาหกรรมผลิตวัสดุก่อสร้างชั้นที่ 2 โดยมีแนวทาง
รถไฟอยู่ทางใต้ของเทศบาลเมืองสระบุรีไปประมาณ 15 กิโลเมตร ซึ่งจะต้องตัดผ่านทางด้าน
ใต้ของจังหวัดสระบุรีในเขตอำเภอหนองแซง หนองแค และวิหารแดง

ผลดี หากมีการตัดเส้นทางรถไฟตามข้อเสนอแนะในทางเลือกนี้ จะ
ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมโยงสินค้า ผู้โดยสาร วัตถุดิบ พลังงาน และนวัตกรรม ระหว่าง
ภาคเหนือ กับ ESB โดยไม่ผ่าน BMR ได้เป็นอย่างดี และสามารถเชื่อมโยงแหล่งดึงดูด
ทางการท่องเที่ยวที่สำคัญระหว่างสองภาคได้เป็นอย่างดี และในอนาคตอาจเชื่อมโยงไปกับ
แหล่งท่องเที่ยวที่นครวัด นครธม ประเทศกัมพูชา ด้วยทางรถไฟได้อีกด้วย

นอกจากนี้ยังเป็นการสนับสนุนให้เกิดแหล่งอุตสาหกรรมในพื้นที่ตอนใต้
ของจังหวัดสระบุรี ในสาขาการผลิตทางการเกษตร วัสดุก่อสร้างต่อเนื่องชั้นที่ 2 อุตสาหกรรม
เบา และอิเล็กทรอนิกส์เพื่อการส่งออก อุตสาหกรรมประเภทอื่น ๆ

ผลเสีย หากก่อสร้างทางรถไฟตามทางเลือกที่ 2 จะทำให้พื้นที่
เกษตรกรรมในเขตชลประทานได้รับผลกระทบ พื้นที่ถูกเปลี่ยนไปเป็นเส้นทางรถไฟ และ
โรงงานอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น และส่งผลเสียต่อสิ่งแวดล้อมตามมาโดยเฉพาะปัญหาน้ำเสีย เนื่อง
จากบริเวณนี้เป็นที่ราบลุ่ม การระบายน้ำทำได้ยากลำบาก และอาจทำให้เกษตรกรผู้ได้รับผล
กระทบต้องเปลี่ยนอาชีพ นอกจากนี้ยังสิ้นเปลืองงบประมาณมากในการก่อสร้างและบำรุงรักษา
ทางรถไฟ เพราะอยู่ในที่ลุ่ม และมีระยะทางไกลกว่าทางเลือกที่ 1

ข้อเปรียบเทียบระหว่าง 2 ทางเลือก เมื่อพิจารณาถึงผลดีและผลเสีย
ของทั้ง 2 แนวทาง จะเห็นว่า ทางเลือกที่ 2 สิ้นเปลืองงบประมาณมากกว่า เพราะตัดผ่าน
ที่ราบลุ่มที่ต้องใช้ต้นทุนการก่อสร้างและบำรุงรักษาสูงกว่า ในขณะที่ทางเลือกที่ 1 ตัดผ่าน
ที่ดอน และไม่ผ่านแนวเขา และมีระยะทางสั้นกว่าประมาณ 6 กิโลเมตร แต่เมื่อพิจารณา
ถึงประสิทธิภาพในการเชื่อมโยงแล้ว พบว่าทางเลือกที่ 2 จะช่วยเสริมการเชื่อมโยงของ
ภาคเหนือ-ESB ได้ดีกว่า ในขณะที่ทางเลือกที่ 1 จะด้อยกว่า

เมื่อพิจารณาถึงผลกระทบในระดับจังหวัดแล้ว พบว่าทางเลือกที่ 1 ก่อให้เกิดผลดีต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมปูนซีเมนต์และวัสดุก่อสร้างที่ต้องขนส่งวัตถุดิบ เชื้อเพลิง และผลิตภัณฑ์ที่มีน้ำหนักมากได้ดี ทางเลือกที่ 2 จะส่งผลดีต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่ตอนล่างของจังหวัด แต่ปัจจุบันพื้นที่ตอนล่างก็มีโครงข่ายการขนส่งที่มีประสิทธิภาพอยู่แล้ว โดยในการสร้างเส้นทางรถไฟทั้ง 2 แนวส่งผลกระทบต่อพื้นที่เกษตรกรรม ซึ่งทางเลือกที่ 2 ส่งผลเสียต่อพื้นที่ชลประทานมากกว่าทางเลือกที่ 1

หากพิจารณาถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับในระดับภูมิภาคแล้ว เมื่อมีปริมาณความต้องการในการขนส่งระหว่างภาคเหนือกับ ESB มากขึ้น จึงสมควรตัดเส้นทางรถไฟสายใหม่ตามทางเลือกที่ 2 เนื่องจากช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งได้ดีกว่าทางเลือกที่ 1

สำหรับการเปรียบเทียบผลดี-ผลเสียของทั้ง 2 ทางเลือกได้สรุปไว้ในตารางที่ 6.1

เมื่อพิจารณาถึงข้อดี-ข้อเสียแล้ว คาดว่าในอนาคตอันใกล้จะมีการขนส่งระหว่างภาคเหนือ-ESB เพิ่มมากขึ้นอย่างแน่นอน ทั้งด้านการขนส่งสินค้า วัตถุดิบ เชื้อเพลิง ผู้โดยสาร และการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวเข้าด้วยกันด้วยเส้นทางรถไฟ จึงเสนอแนะให้ตัดเส้นทางตามทางเลือกที่ 2 สายชุมทางบ้านภาชี ไปเชื่อมโยงกับเส้นทางรถไฟสายแก่งคอย-คลองสิบเก้า บริเวณอำเภอบ้านนา จังหวัดนครนายก ซึ่งจะผ่านพื้นที่ตอนใต้ของจังหวัดสระบุรี โดยเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมโยงระหว่างภาคเหนือ-ภาคกลางตอนบน-ESB เข้าไว้ด้วยกัน โดยไม่ต้องผ่าน BMR อีกต่อไป

1.2 เสนอแนะให้มีการก่อสร้างถนนสายรองขนานสองฝั่งลำน้ำป่าสัก จากสระบุรีไปสู่พระนครศรีอยุธยา เชื่อมโยงกับถนนสายเอเชีย ถนนสายคู่ขนานเส้นดังกล่าวจะเป็นสิ่งสนับสนุนให้เกิดอุตสาหกรรมไฮโลเก็บบัณฑิตเพิ่มขึ้น และเอื้ออำนวยต่อการสร้างโรงตั้งเก็บสินค้าปูนซีเมนต์และวัสดุก่อสร้างและอุตสาหกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการใช้น้ำ โดยเส้นทางของถนนควรอยู่ใกล้กับแม่น้ำป่าสัก แต่ไม่ควรอยู่ติด ๆ กับแม่น้ำเพื่อให้มีพื้นที่เหลือไว้สำหรับการพัฒนา การกำหนดแนวของถนนควรก่อให้เกิดความเสียหายต่อโครงการที่มีอยู่แล้วให้น้อยที่สุดและไม่ควรที่จะกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาทางด้านอุตสาหกรรมในบริเวณแม่น้ำป่าสัก จนกว่าจะสามารถบรรเทาอันตรายทางด้านสิ่งแวดล้อมได้แล้ว จำเป็นจะต้องมีการก่อสร้างระบบบำบัด

ตารางที่ 6.1 สรุปข้อดี-ข้อเสียของการตัดเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงภาคเหนือ-ESB
2 ทางเลือก

<p>ทางเลือกที่ 1</p> <p>ส.หนองโดน-พแค-ชท.แก่งคอย</p>	<p>ทางเลือกที่ 2</p> <p>ชท.บ้านภาชี-หนองแค-บ้านนา</p>
<p><u>ข้อดี</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. สามารถย่นระยะทางภาคเหนือ-ภาคอีสานได้มีประสิทธิภาพกว่า 2. ผ่านที่ดอน ระยะทาง 34 กิโลเมตรงบประมาณก่อสร้างและบำรุงรักษาถูกกว่า 3. ไม่ก่อให้เกิดชุมชนตามเส้นทางรถไฟ 4. สนับสนุนอุตสาหกรรมปูนซีเมนต์และวัสดุก่อสร้างในพื้นที่ตอนบนของจังหวัดสระบุรี <p>ฯลฯ</p>	<p><u>ข้อดี</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. สามารถย่นระยะทางภาคเหนือ-ESB ได้มีประสิทธิภาพกว่า 2. ไม่ก่อให้เกิดชุมชนตามแนวทางการรถไฟ 3. เชื่อมโยงกับระบบทางรถไฟปัจจุบันได้สะดวก และอยู่ใกล้คลังปิโตรเลียม 4. สนับสนุนอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก อุตสาหกรรมกระดาษ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ และอื่น ๆ ในเขตนิคมอุตสาหกรรม ซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของจังหวัดสระบุรี <p>ฯลฯ</p>
<p><u>ข้อเสีย</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ประสิทธิภาพการเชื่อมโยงระหว่างภาคเหนือ-ESB น้อยกว่าทางเลือกที่ 1 เพราะเป็นทางอ้อมมากกว่า 2. ส่งผลกระทบสิ่งแวดล้อมมากเพราะก่อให้เกิดอุตสาหกรรมปูนซีเมนต์และวัสดุก่อสร้างเพิ่มขึ้นอีก ซึ่งปัจจุบันก็ส่งผลเสียต่ออากาศเป็นพิษ และยังทำลายสภาพถิ่นปนและโบราณสถานใกล้เคียงเป็นอย่างมากอยู่แล้ว 3. สูญเสียพื้นที่เกษตรกรรมสำหรับทำพืชไร่ 	<p><u>ข้อเสีย</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. เส้นเปลืองงบประมาณในการก่อสร้างและบำรุงรักษาทาง ซึ่งอยู่ในเขตที่ราบลุ่มมากกว่าทางเลือกที่ 1 2. เพิ่มศักยภาพการพัฒนาได้ไม่มากนัก เพราะปัจจุบันพื้นที่ตอนใต้ของจังหวัดมีศักยภาพในการพัฒนาสูงอยู่แล้ว 3. สูญเสียพื้นที่เกษตรกรรมในเขตชลประทาน 4. ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเพิ่มขึ้น <p>ฯลฯ</p>

นำเสีย การจัดให้มีระบบการติดตามภาวะมลพิษ และเสริมสร้างขีดความสามารถทางด้าน องค์กรในการควบคุมมลพิษก่อนที่จะมีการเริ่มพัฒนาอุตสาหกรรม

1.3 เร่งรัดให้มีการก่อสร้างถนนเชื่อมโยงภูมิภาคในแนวตะวันออก-ตะวันตก
บริเวณเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างสระบุรี-ท่าเรือ-อ่างทอง-สุพรรณบุรี และบริเวณถนนสุวรรณศร เดิม (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 33) จากหินกอง-บ้านภาชี-ถนนสายเอเชีย-พระนครศรีอยุธยา กล่าวคือ

การก่อสร้างเส้นทางเชื่อมโยงทิศตะวันออก-ตะวันตก ในแนวสระบุรี-สุพรรณบุรี จะช่วยให้การเชื่อมโยงระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลางตอนบน และภาคตะวันตกสามารถติดต่อกันได้โดยตรง โดยใช้เส้นทางรถบรรทุกขนาดใหญ่ได้สะดวก ลดการพึ่งพาการขนส่งผ่าน BMR อีกทั้งเป็นการสนับสนุนอุตสาหกรรมและการพัฒนาพื้นที่ในแนวแกนดังกล่าวให้เชื่อมโยงกัน

ส่วนการก่อสร้างเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างทิศตะวันออก-ตะวันตกในแนวหินกอง-ภาชี-พระนครศรีอยุธยา จะช่วยการเชื่อมโยงจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมถึงกัมพูชา สามารถเชื่อมโยงกับภาคเหนือ (ด้วยเส้นทางสายเอเชีย) และเชื่อมต่อไปยังภาคตะวันตกโดยผ่านจากจังหวัดพระนครศรีอยุธยาไปยังสุพรรณบุรีได้อีกด้วย ซึ่งสภาพปัจจุบันการเชื่อมโยงระหว่างสระบุรีกับพระนครศรีอยุธยาทางรถยนต์โดยตรงยังไม่มี มีแต่เส้นทางรถไฟเท่านั้น

หากมีถนนในแนวตะวันออก-ตะวันตก จะก่อให้เกิดระบบการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคต่าง ๆ ได้ดี โดยมีพื้นที่ภาคกลางตอนบนและจังหวัดสระบุรี เป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันออกตอนบน ภาคเหนือ และภาคตะวันตกตอนบนเข้าด้วยกัน โดยไม่ต้องพึ่งพาการขนส่งในแนวเหนือ-ใต้อย่างสภาพที่เป็นอยู่ปัจจุบัน และลดภาระการพึ่งพิง BMR ลง นอกจากนี้เส้นทางเชื่อมโยงสายดังกล่าวยังช่วยเพิ่มพลังในการพัฒนาพื้นที่แนวแกนเชื่อมโยงในแนวตะวันออก-ตะวันตกมากขึ้นกว่าเดิมด้วย และทำให้เกิดความสมดุลในการพัฒนาเพิ่มขึ้น เพราะแต่เดิมมีแต่ถนนในแนวแกนเหนือ-ใต้เท่านั้น นับเป็นการเปิดมิติใหม่แห่งการพัฒนาพื้นที่

ปัจจุบันกรมทางหลวงมีแผนงานก่อสร้างถนน 4 ช่องจราจรระยะที่สองในเส้นทางหินกอง-บ้านนา-นครนายก-ปราจีนบุรี-กบินทร์บุรี-สระแก้ว-อรัญประเทศ-ชายแดนไทย/กัมพูชา รวมเป็นระยะทาง 228 กิโลเมตร ค่าก่อสร้าง 4,400 ล้านบาท และในเส้นทางนครปฐม-สุพรรณบุรี-ป่าโมก-สระบุรี เป็นระยะทาง 228 กิโลเมตร ค่าก่อสร้าง 4,850 ล้านบาท แต่ยังคงอยู่ในระหว่างการเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติ ซึ่งหากมีการก่อสร้างตามโครงการนี้จริงจะก่อให้เกิดประสิทธิภาพการเชื่อมโยงในแนวตะวันออก-ตะวันตกได้ดียิ่งขึ้นอย่างแน่นอน

1.4 เสนอแนะให้มีการก่อสร้างเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างสระบุรี-พื้นที่พัฒนา

ชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยตัดเส้นทางเป็นทางรถบรรทุกขนานไปกับแนวเส้นทางรถไฟสายแก่งคอย-คลองสิบเก้า จากแผนที่จะสังเกตเห็นได้ชัดเจนว่า แนวถนนที่เสนอแนะคือ จากถนนสุวรรณศร (หมายเลข 33) ตัดลงสู่ทางใต้ไปยังจังหวัดฉะเชิงเทรา เชื่อมต่อกับถนนหมายเลข 314 นั้น จะเป็นเส้นทางในแนวลองจิจูดเดียวกัน ซึ่งจะช่วยให้ประหยัดค่าก่อสร้าง ค่าขนส่ง และประหยัดเวลาในการขนส่งมาก โดยเส้นทางนี้เมื่อแล้วเสร็จช่วยให้การขนส่งจากภาคกลางตอนบน ภาคตะวันออกเฉิยงเหนือ และภาคเหนือ สามารถใช้เส้นทางนี้เชื่อมโยงกับถนนกรุงเทพฯ-ชลบุรีสายใหม่สู่ ESB หรือเชื่อมโยงกับถนนวงแหวนรอบนอก กทม. ไปสู่สนามบินหนองงูเห่าได้สะดวก โดยไม่ต้องเชื่อมโยงเข้าสู่กรุงเทพมหานครแต่อย่างใด นับเป็นการช่วยลดปริมาณการจราจรที่จะเข้าสู่ BMR ได้โดยตรง

1.5 พัฒนาการขนส่งโดยใช้ลำน้ำป่าสัก การขนส่งสินค้าที่มีปริมาณมากและไม่เน่าเสียง่ายโดยทางแม่น้ำเป็นทางเลือกที่ค่อนข้างหนึ่ง โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าวัสดุก่อสร้าง สินค้าการเกษตร ซึ่งสามารถเชื่อมโยงไปจากจังหวัดสระบุรีสู่ไซโลที่อำเภอท่าเรือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา หรือเชื่อมโยงไปสู่ท่าเรือคลองเตยกรุงเทพฯ ท่าเรือเกาะสีชัง และแหลมฉบัง ได้สะดวก โดยไม่ต้องประสบกับปัญหาด้านการจราจรขนส่งทางบกผ่าน BMR และในอนาคตยังสามารถควบคุมปริมาณน้ำในแม่น้ำป่าสักได้ทุกฤดูกาล เนื่องจากมีเขื่อนป่าสักที่มีอ่างเก็บน้ำเหนือเขื่อนคอยกักเก็บและปล่อยน้ำลงมาสู่พื้นที่ตอนล่างในช่วงฤดูแล้งได้เป็นอย่างดี อันจะเอื้อประโยชน์ต่อการขนส่งทางน้ำด้วย นอกจากนี้ สภาพวิถีชีวิตและธรรมชาติตามฝั่งงามลำน้ำป่าสักยังเป็นสิ่งที่น่าสนใจ และมีศักยภาพสูงในการพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวตามลำน้ำป่าสักในช่วงพระนครศรีอยุธยา-นครหลวง-ท่าเรือ-เขื่อนพระราม 6-เสาไห้-สระบุรี-แก่งคอยได้เป็นอย่างดีก่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จากลำน้ำป่าสักได้มากยิ่งขึ้น

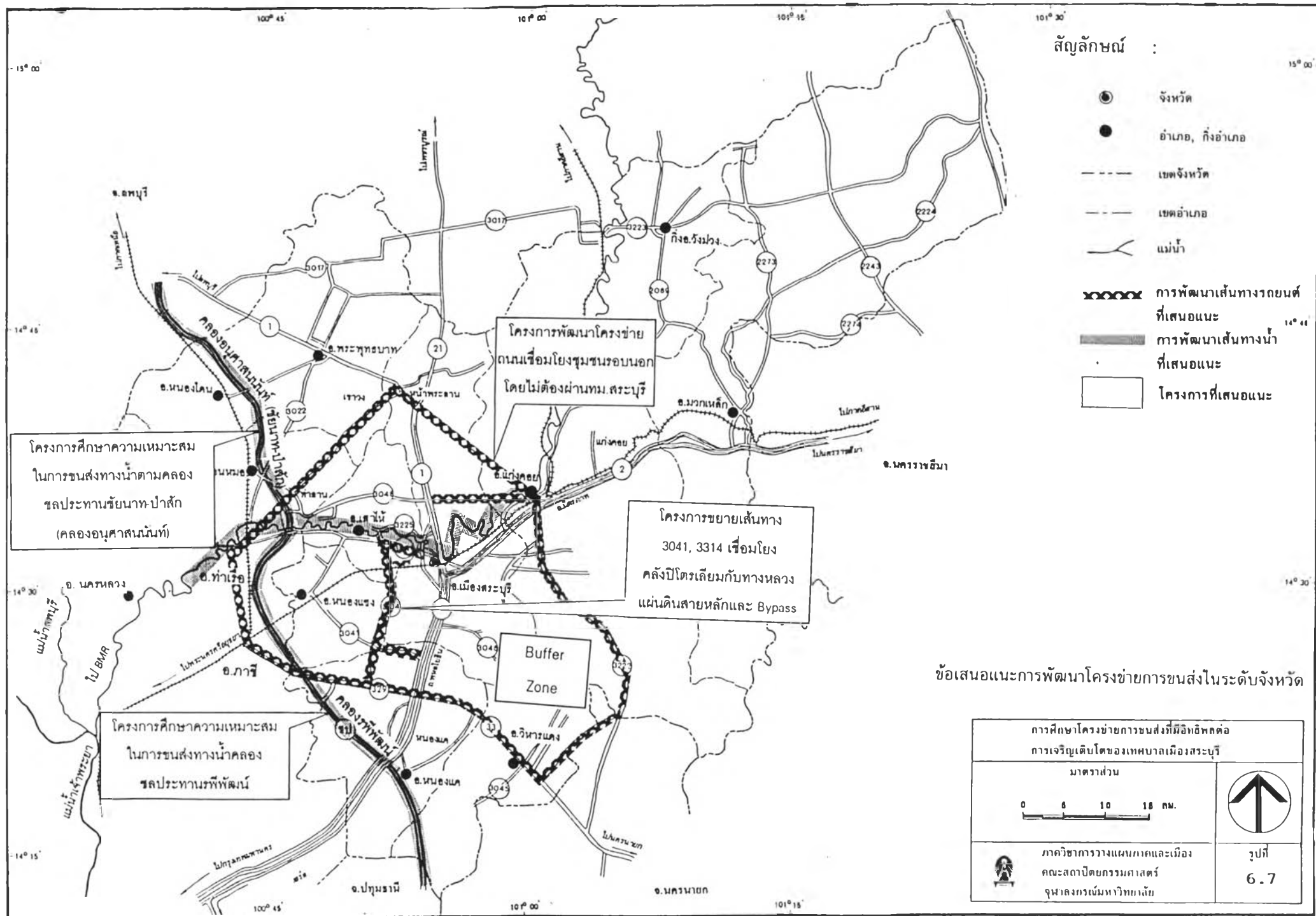
1.6 เชื่อมโยงคลังปิโตรเลียมกับเส้นทางรถไฟสายหลัก ซึ่งสามารถเชื่อมโยงการขนส่งปิโตรเลียมและผลิตภัณฑ์ไปสู่ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้โดยสะดวก สามารถขนส่งผลิตภัณฑ์ได้เป็นปริมาณมาก และประหยัดกว่าทางรถยนต์ ซึ่งนับเป็นการลดปริมาณการจราจรบนท้องถนนที่แออัดได้อีกทางหนึ่ง

2. ในระดับจังหวัด

ข้อเสนอแนะการเชื่อมโยงในระดับจังหวัดสระบุรี อันจะสามารถแก้ไขปัญหาการเชื่อมโยงการขนส่งภายในจังหวัด การเชื่อมโยงผู้โดยสารซึ่งอยู่ในย่านอุตสาหกรรม และชุมชนสำคัญรอบนอกให้เชื่อมโยงเข้ามาใช้บริการในเทศบาลเมืองสระบุรีได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีความคล่องตัวในการเดินทางมาใช้บริการ และช่วยลดปัญหาความคับคั่งของปริมาณการจราจรในเทศบาลเมืองสระบุรีได้อีกทางหนึ่ง แล้วยังเป็นการเสริมประสิทธิภาพการเชื่อมโยงของจังหวัดให้มีศักยภาพในการรองรับการพัฒนาต่อไปในอนาคตได้ยั่งยืนตลอดไป ซึ่งมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้ (ดูแผนที่ 6.7 ประกอบ)

2.1 พัฒนาโครงข่ายถนนเชื่อมโยงชุมชนหลัก และย่านอุตสาหกรรมรอบนอก โดยการเชื่อมโยงอำเภอต่าง ๆ เป็นล้อมรอบชุมชนเทศบาลเมืองสระบุรี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ชุมชนต่าง ๆ สามารถติดต่อกันได้โดยตรงโดยไม่ต้องเชื่อมโยงผ่านมายังเทศบาลเมืองสระบุรี เส้นทางที่เสนอดังกล่าวมีระยะห่างจากเทศบาลเมืองสระบุรีประมาณ 15-30 กิโลเมตร ได้แก่ การเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งระหว่างชุมชนหินกอง-บ้านนา-แก่งคอย-พุดแค-หน้าพระลาน-เขาวง-บ้านครัว-ท่าลาน-ท่าหลวง-ท่าเรือ-ภาชี-หินกอง โดยชุมชนต่าง ๆ รอบนอกเทศบาลเมืองสระบุรีและพื้นที่เกี่ยวเนื่องสามารถเชื่อมโยงติดต่อกันระหว่างกันโดยไม่ต้องผ่านเทศบาลเมืองสระบุรีดังสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน โดยเฉพาะเส้นทางการติดต่อกันระหว่าง :



- ย่านชุมชนพระพุทธบาทและหน้าพระลาน-ย่านชุมชนแก่งคอย ทับทิม และมวกเหล็ก
- ย่านชุมชนแก่งคอย ทับทิม และมวกเหล็ก-ย่านชุมชนวิหารแดง หินกอง และหนองแค



สัญลักษณ์ :

- จังหวัด
- อำเภอ, กิ่งอำเภอ
- - - - - เขตจังหวัด
- - - - - เขตอำเภอ
- ~ ~ ~ แม่น้ำ
- XXXXX การพัฒนาเส้นทางรถยนต์ที่เสนอแนะ
- ▬ การพัฒนาเส้นทางน้ำที่เสนอแนะ
- โครงการที่เสนอแนะ

ข้อเสนอแนะการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งในระดับจังหวัด

การศึกษาโครงข่ายการขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการเจริญเติบโตของเทศบาลเมืองสระบุรี	
มาตราส่วน	
0 5 10 15 กม.	
 ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	รูปที่ 6.7

- ย่านชุมชนหนองแค หินกอง วิหารแดง-ย่านชุมชนหนองแขง เส้าให้
ท่าเรือ และบ้านหมอ
- ย่านชุมชนหนองแขง เส้าให้ ท่าเรือ ท่าหลวง ท่าลาน และบ้านหมอ-
ย่านชุมชนพระพุทธรบาท และหน้าพระลาน

ในการพัฒนาตามข้อเสนอแนะนี้ ส่วนหนึ่งสามารถพัฒนาเส้นทางที่มีอยู่ โดยปรับปรุงเส้นทางให้มีประสิทธิภาพในการเชื่อมโยงให้ดีขึ้น และบางส่วนอาจต้องพิจารณาตัดเส้นทางเพิ่มเติมเมื่อแล้วเสร็จ ซึ่งนอกจากช่วยบรรเทาการขนส่งผ่านเทศบาลเมืองสระบุรีแล้วยังช่วยสนับสนุนการเชื่อมโยงการผลิตทางอุตสาหกรรมวัสดุก่อสร้างขั้นที่ 2 โดยถนนวงแหวนนี้เป็นเครื่องเชื่อมโยงย่านอุตสาหกรรมที่สำคัญของจังหวัด

2.2 ขยายเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างคลังปิโตรเลียมสระบุรี กับถนนสายหลัก
ทลลโยธิน มิตรภาพ ำให้ดีขึ้น โดยสภาพปัจจุบันมีสภาพเป็นถนนสายย่อยหลายสายต้องผ่านย่านชุมชน ดังนั้นจึงเห็นสมควรเสนอแนะให้มีการตัดถนนสายใหม่เชื่อมโยงระหว่างทางเลี้ยวเมืองฝั่งตะวันตกของเมือง เชื่อมโยงกับคลังปิโตรเลียมปัจจุบันมีรถน้ำมันจำนวนมากเข้าไปใช้บริการที่คลังน้ำมันที่จ่ายไปยังภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งในอนาคตอันใกล้จะยิ่งเพิ่มจำนวนรถบรรทุกน้ำมันเข้ามาในจังหวัดมากขึ้น นอกจากนั้นยังควรปรับปรุงทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3041, 3314 ำให้มีขนาดผิวการจราจรจาก 2 ช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจรเพื่อรองรับปริมาณรถบรรทุกน้ำมันที่เชื่อมโยงระหว่างคลังน้ำมันสระบุรีกับถนนสายหลัก

2.3 เสนอแนะให้มีการปรับปรุงเพื่อประสิทธิภาพระบบขนส่งมวลชนในจังหวัด
ทั้งทางโดยสาร ทางรถไฟ และทางน้ำ ข้อเสนอแนะนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มีการขนส่งผู้โดยสารระหว่างย่านชุมชนรอบนอก และย่านอุตสาหกรรมที่อยู่โดยรอบ ซึ่งนับว่าจะมีจำนวนประชากรเพิ่มมากขึ้น และจะต้องเข้ามาใช้บริการในเทศบาลเพิ่มขึ้นอย่างมากในอนาคตอันใกล้

การปรับปรุงระบบขนส่งมวลชน รถโดยสารควรปรับปรุงเส้นทาง การเดินรถ โดยการเพิ่มจำนวนเส้นทางปรับปรุงสภาพรถ-บริการให้ดีขึ้น สำหรับเส้นทางที่ควรปรับปรุงคือ

- สายชุมชนพระพุทธรบาทและชุมชนย่านอุตสาหกรรมหน้าพระลาน-
เทศบาลเมืองสระบุรี

- สายชุมชนบ้านหมอ และชุมชนย่านอุตสาหกรรมท่าหลวง ท่าลาน-เทศบาลเมืองสระบุรี
- สายชุมชนหนองแขง และเส้าไห้-เทศบาลเมืองสระบุรี
- สายชุมชนหนองแค หินกอง และย่านอุตสาหกรรมด้านทอผ้าของจังหวัด-เทศบาลเมืองสระบุรี
- สายชุมชนวิหารแดง-เทศบาลเมืองสระบุรี
- สายชุมชนมวกเหล็ก ทับทิมทอง แก่งคอย และย่านอุตสาหกรรมด้านตะวันออกของจังหวัด-เทศบาลเมืองสระบุรี

ปริมาณผู้โดยสารในเส้นทางดังกล่าวจะเพิ่มจำนวนมากขึ้น ซึ่งควรได้รับการปรับปรุงอย่างเร่งด่วน

การปรับปรุงเส้นทางรถไฟชุมชนชานเมืองด้วยการเพิ่มโบกี้รถโดยสารตามความต้องการของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น พร้อมปรับปรุงการบริการให้ดีขึ้น ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อประชาชนผู้โดยสารในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า-เย็นที่มีผู้ใช้บริการมาก เนื่องจากรถไฟจะสามารถขนส่งผู้โดยสารได้คราวละจำนวนมาก

- สายชุมชนบ้านภาชี หนองแขง-เทศบาลเมืองสระบุรี
- สายชุมชนมวกเหล็ก ทับทิมทอง แก่งคอย-เทศบาลเมืองสระบุรี

การเพิ่มเส้นทางรถขนส่งผู้โดยสารทางน้ำโดยใช้แม่น้ำป่าสักเป็นเส้นทางคมนาคม ซึ่งเชื่อมโยงระหว่างชุมชนรอบนอกกับเทศบาลเมืองได้อีกทางหนึ่ง โดยการปรับปรุงทำนน้ำสำหรับขึ้น-ลงเรือให้สะดวกขึ้น การจัดหาเรือโดยสารมาให้บริการ ซึ่งจะทำให้สามารถเดินทางได้ภายในระยะเวลาอันรวดเร็ว และจะช่วยลดปริมาณการสัญจรทางบกได้อีกด้วย สำหรับเส้นทางที่สามารถพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำได้ก็คือ

- สายชุมชนเส้าไห้-เทศบาลเมืองสระบุรี
- สายชุมชนแก่งคอย-เทศบาลเมืองสระบุรี

2.4 ศึกษาศักยภาพความเหมาะสมในการขนส่งตามลำคลองชลประทานที่พัฒนาและคลองชลประทานชยันตา-ป่าสัก (คลองอนุศาสนนันท์) เพื่อใช้เป็นทางเลือกเส้นทางหนึ่งในการขนส่งเชื่อมโยงสินค้าภายในจังหวัด และสามารถเชื่อมโยงกับจังหวัดอื่น ๆ ในภาคกลางตอนบน

3. ในระดับเมือง

จากการวิเคราะห์พื้นที่ การเติบโตของเมือง และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากการเติบโตทางกายภาพ เศรษฐกิจและการขนส่งในเขตเมืองสระบุรีในบทที่ 5 แล้วพบว่าพื้นที่หลายบริเวณที่เข้าถึงได้ยากลำบากและมีอุปสรรคมาก ดังนั้น จึงขอเสนอแนะการพัฒนาการเชื่อมโยงในระดับเมือง ซึ่งจะสามารถแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในเทศบาลเมืองสระบุรี โดยเฉพาะปัญหาด้านการจราจร การขนส่ง และปัญหาความเสื่อมโทรมของสิ่งแวดล้อมได้เป็นอย่างดี ซึ่งจะช่วยให้การพัฒนาเมืองสระบุรีเป็นไปอย่างยั่งยืนดังมีข้อเสนอแนะต่อไปนี้ (ดูแผนที่ 6.8 ประกอบ)

3.1 สร้างสะพานข้ามแม่น้ำป่าสักแห่งใหม่ทางด้านตะวันออกของเทศบาล

โดยเชื่อมโยงระหว่างถนนอดิเรกสารกับถนนพิชัยณรงค์สงคราม ทำให้ประสิทธิภาพการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ตอนเหนือกับตอนใต้ของเทศบาลสามารถติดต่อกันได้สะดวก โดยเป็นการลดปริมาณการจราจรในเส้นทางถนนพหลโยธินและสะพานอำนวยสงคราม อีกทั้งเป็นการเปิดพื้นที่ทางด้านตะวันออกของเมืองซึ่งมีการเติบโตช้าและเสื่อมโทรม ให้สามารถพัฒนาสอดคล้องกับสภาพการเติบโตของเมืองโดยรวมได้ดียิ่งขึ้น

3.2 เร่งก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ เชื่อมโยงระหว่างถนนพหลโยธิน

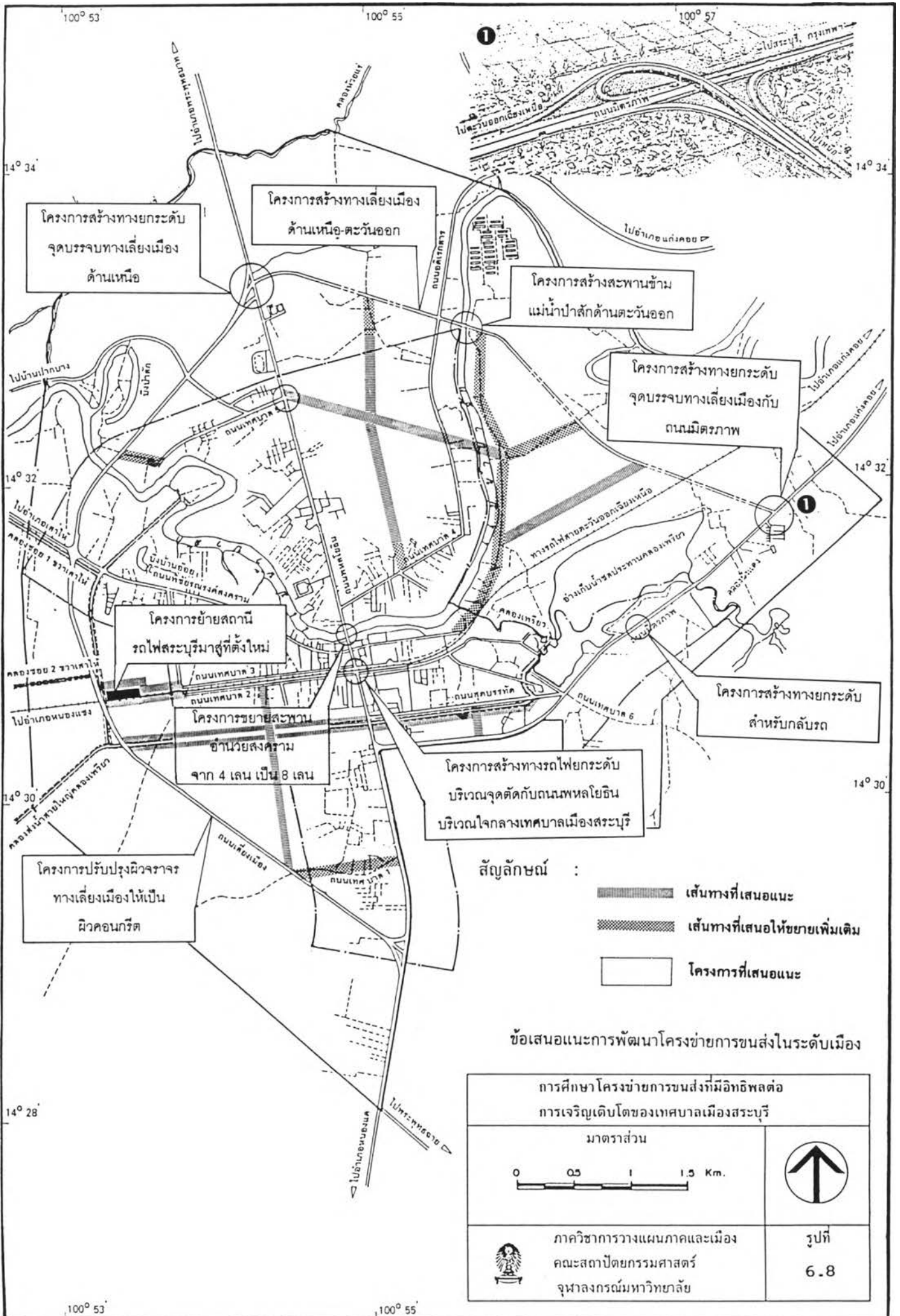
กับถนนมิตรภาพ ทั้งนี้เพื่อให้รถบรรทุกที่ขนส่งระหว่างภาคเหนือกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือซึ่งเป็นรถในลักษณะผ่านเมืองได้ใช้เส้นทางนี้ โดยไม่ต้องวกมาใช้เส้นทางเลี่ยงเมืองทางด้านตะวันตก อันจะทำให้เกิดปัญหาความคับคั่งของปริมาณการจราจรทางด้านใต้ของเทศบาล โดยเฉพาะช่วงจุดบรรจบทางเลี่ยงเมืองด้านใต้บรรเทาลงไป โดยบริเวณตัดกับทางรถไฟควรทำเป็นทางยกระดับ และมีสะพานข้ามแม่น้ำป่าสักอีก 1 แห่งด้วย




3.3 สร้างทางยกระดับบริเวณจุดบรรจบทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ ข้ามถนน

พหลโยธิน เพื่อเชื่อมโยงกับทางเลี่ยงเมืองสายใหม่ที่จะก่อสร้างขึ้น ซึ่งช่วยลดปัญหาจุดตัดบริเวณดังกล่าวที่จะเกิดขึ้นในอนาคต




3.4 ปรับปรุงถนนสายรอง-สายย่อยให้เชื่อมโยงกันเป็นระบบ สามารถ

ติดต่อกันระหว่างพื้นที่ส่วนต่าง ๆ ของเมืองได้สะดวกโดยไม่จำเป็นต้องพึ่งถนนพหลโยธินมากนัก



- สัญลักษณ์ :
-  เส้นทางที่เสนอแนะ
 -  เส้นทางที่เสนอให้ขยายเพิ่มเติม
 -  โครงการที่เสนอแนะ

ข้อเสนอแนะการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งในระดับเมือง

การศึกษาโครงข่ายการขนส่งที่มีอิทธิพลต่อ การเจริญเติบโตของเทศบาลเมืองสระบุรี	
มาตราส่วน	
	
	
 ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	รูปที่ 6.8

3.5 ปรับปรุงผิวจราจรที่ขรุขระ หินคลุก ลูกรัง ภายในเขตเทศบาลเมือง
สระบุรีให้เป็นคอนกรีตหรือลาดยาง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้งานของถนนและทำให้การ
เชื่อมโยงติดต่อเข้าถึงทำได้สะดวก และยังช่วยลดปัญหามลพิษทางอากาศได้อีกด้วย

3.6 ปรับปรุงจุดตัดทางแยกสำคัญ ๆ ได้แก่ สามแยกทางเข้าโรงพยาบาล
(ถนนพหลโยธิน-เทศบาล 4) แยกหอนาฬิกา (ระหว่างถนนพหลโยธิน-พิชัยณรงค์สงคราม)
สามแยกเกี่ยวอัน (ถนนพหลโยธิน-สุตบรรทัด) สามแยกอ่างเก็บน้ำเพ็ญ (ถนนสุตบรรทัด-
มิตรภาพ) โดยการปรับปรุงสัญญาณไฟในระยยะแรก ส่วนในระยยะยาวควรปรับปรุงให้เป็นทาง
แยกรถยนต์ต่างระดับ เพื่อลดปัญหาการรอสัญญาณไฟ ซึ่งบริเวณทางแยกดังกล่าวมีปัญหาด้านมลพิษ
ไม่มากนัก ยกเว้นสามแยกเข้าโรงพยาบาลที่อยู่ใกล้วัดทองพุ่มพวง และสถานศึกษาหลายแห่ง

3.7 ขยายสะพานอำนวยการจาก 4 ช่องทางจราจรให้เป็น 8 ช่อง
ทางจราจร เนื่องจากเป็นสะพานหลักเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ตอนเหนือของเมือง และทางใต้
ของเมืองเข้าไว้ด้วยกัน ซึ่งสะพานแห่งนี้เปิดใช้ตั้งแต่ก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 และมีการปรับ
ปรุงมาเป็นระยยะ ๆ ปัจจุบันอยู่ในสภาพใช้การได้ดี แต่มีปัญหาคือมีสภาพแคบเป็นลักษณะคอขวด
ไม่สัมพันธ์กับถนนพหลโยธินที่มีช่องการจราจรกว้างกว่าตัวสะพาน ทำให้เกิดปัญหาการจราจร
ติดขัดบริเวณคอสะพานเสมอ ๆ

3.8 ปรับปรุงจุดจอดรถโดยสารบริเวณริมถนนพหลโยธินทั้งสองฝั่ง ซึ่งมีรถ
โดยสารระหว่างภูมิภาคที่มีขนาดใหญ่กินผิวจราจรมาก มักจอดขวางการจราจร ประกอบกับอยู่
ใกล้กับจุดตัดกับทางรถไฟและใกล้กับสี่แยกหอนาฬิกา และสามแยกเกี่ยวอัน ซึ่งปกติมีปริมาณการ
จราจรหนาแน่นอยู่แล้ว เมื่อมีขบวนรถไฟผ่านยังทำให้การจราจรบริเวณนี้ติดขัดมากขึ้นไปอีก
นอกจากนั้นยังควรปรับปรุงที่จอดรถโดยสารตามถนนซอยในเขตเทศบาลให้มาอยู่บริเวณสถานี
ขนส่งส่วนหนึ่ง และอีกส่วนหนึ่งบริเวณใกล้สถานีรถไฟ ซึ่งมีที่ว่างอยู่มากเพียงพอที่จะทำเป็น
สถานที่จอดรถระหว่างเทศบาลเมืองสระบุรีและชุมชนโดยรอบได้หลายสาย ทำให้มีพื้นที่ผิวการ
จราจรภายในเมืองมากขึ้น อันจะช่วยบรรเทาปัญหาความไม่ระเบียบของจุดจอดรถโดยสาร
ได้มาก ซึ่งปัจจุบันเป็นปัญหามาก

3.9 ปรับปรุงเส้นทางรถโดยสารภายในเมืองให้มีความสบายยิ่งขึ้น ซึ่งปัจจุบันมีเพียง 3 สาย ให้บริการไม่ทั่วถึง สภาพรถโดยสารก็เก่ามาก ควรมีการปรับปรุงใหม่และขยายเขตการให้บริการไปสู่พื้นที่ชานเมือง ซึ่งมีประชากรและสิ่งปลูกสร้างขยายไปอยู่มากขึ้นด้วย เพราะถ้าระบบการขนส่งผู้โดยสารในเมืองมีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น จะช่วยลดจำนวนรถยนต์ที่แล่นอยู่ภายในเมืองลดได้ส่วนหนึ่ง และช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดลงได้

3.10 ตัดถนนสายรอง เชื่อมโยงกับถนนเลียบ เมืองให้มากขึ้น เพื่อให้โครงข่ายการขนส่งของเมือง เชื่อมโยงเป็นระบบ

3.11 ทำทางแยกต่างระดับ ได้แก่ จุดบรรจบระหว่างทางเลียบเมืองสายใหม่กับถนนมิตรภาพ ควรทำเป็นทางแยกต่างระดับเพื่อลดปัญหาการจราจรบริเวณนี้ และควรทำทางแยกต่างระดับบริเวณทางเลียบเมืองสายตะวันตกตัดกับถนนพิชัยณรงค์สงคราม เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเป็นประจำ แทนการใช้สัญญาณไฟจราจร และจะช่วยให้อัตราการจราจรที่แล่นผ่านเมืองสามารถเดินทางได้รวดเร็วยิ่งขึ้น

3.12 ปรับปรุงทางเท้า ได้แก่ทางเท้าตามถนนสายต่าง ๆ ให้ดีขึ้น และเพิ่มทางเท้าในถนนที่ยังไม่มีทางเท้า ซึ่งจะทำให้ผู้เดินถนนปลอดภัยจากอุบัติเหตุมากขึ้น

3.13 แก้ปัญหาจุดตัดถนนพลโยธินกับทางรถไฟด้วยการสร้างทางรถไฟยก ระดับ ซึ่งในอนาคตจะมีปริมาณขบวนรถไฟเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะเมื่อมีการสร้างทางรถไฟทางคู่แล้วเสร็จ แต่ติดปัญหาที่ว่าสถานีรถไฟอยู่ใกล้กับถนนพลโยธิน หากมีการสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณนี้ก็จำเป็นต้องย้ายสถานีรถไฟสะพานบุรีออกไป สำหรับจุดที่เหมาะสมสำหรับสร้างสถานีรถไฟใหม่คือ บริเวณด้านตะวันตกซึ่งห่างจากจุดตัดกับถนนพลโยธินไปประมาณ 3 กิโลเมตรตามถนนเทศบาล 3 ปัจจุบันเป็นที่ว่างอยู่และเป็นจุดที่เหมาะสมมากกว่าสถานีที่ปัจจุบัน

3.14 ปรับปรุงผิวการจราจรถนนเลียบเมืองสายตะวันตก โดยปรับปรุงผิวลาดยางแอสฟัลติกเป็นผิวคอนกรีต เนื่องจากรถที่ใช้เส้นทางเลียบเมืองส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุกที่มีน้ำหนักมาก โดยเฉพาะรถขนส่งปูนซีเมนต์ เหล็กก่อสร้าง หินก่อสร้าง และวัสดุก่อสร้าง รวมถึงรถบรรทุกผลผลิตทางการเกษตร ทำให้ผิวจราจรปัจจุบันซึ่งเป็นแอสฟัลติกชำรุดอย่างรวดเร็ว สภาพผิวถนนขรุขระเป็นหลุมเป็นบ่อ แม้ว่าเพิ่งเปิดให้บริการได้เพียงปีเดียวก็ตาม จึงเห็นสมควรให้ปรับปรุงผิวการจราจรใหม่เป็นคอนกรีตสามารถรองรับน้ำหนักรถยนต์ที่แล่นผ่านได้ดี

3.15 เสนอแนะให้ใช้มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งด้านการส่งเสริมให้กิจกรรมต่าง ๆ ในเมืองสระบุรีให้มาช่วยลดปัญหามลพิษในเมือง รวมทั้งใช้มาตรการควบคุมผู้ฝ่าฝืนเทศบัญญัติและกฎหมายสิ่งแวดล้อมให้หันมาปฏิบัติตามให้ถูกต้อง พร้อมทั้งให้มีการศึกษาจัดลำดับความสำคัญของปัญหาสิ่งแวดล้อม และแนวทางแก้ไขในระดับเทศบาลเมืองสระบุรีไว้เป็นแนวทางปฏิบัติเฉพาะของพื้นที่ต่อไป ทั้งนี้เพื่อช่วยลดปัญหาสิ่งแวดล้อมในเมือง และเป็นการสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาเมืองแบบยั่งยืน โดยที่ปัญหาสิ่งแวดล้อมไม่เป็นที่ปัจจัยอุปสรรคในการทำลายความเจริญเติบโตของเมือง

1.16 ข้อเสนอแนะในการแก้ปัญหาบริการสาธารณะที่เกิดขึ้นในเทศบาลเมืองสระบุรี คือ เร่งศึกษาเพื่อแก้ปัญหาขาดแคลนน้ำประปาสำหรับปรับปรุงขยายกำลังผลิตให้พอเพียงต่อความต้องการ ปรับปรุงระบบการระบายและบำบัดน้ำเสีย โดยก่อสร้างท่อระบายน้ำให้ครบทุกเส้นถนน พร้อมกับก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียรวมขึ้น ส่วนปัญหาขยะตกค้าง แก้ไขโดยหาที่ทิ้งขยะกลบฝังหรือสถานที่เผาขยะใหม่ และจัดหาอุปกรณ์ ยานพาหนะ เพิ่มบุคลากรสำหรับการจัดเก็บขยะ นอกจากนี้ยังควรเคร่งครัดในการตรวจสอบผู้ฝ่าฝืนเทศบัญญัติ ทั้งนี้เพื่อลดปัญหาสิ่งแวดล้อมและบริการสาธารณะที่เกิดขึ้นในเทศบาลเมืองสระบุรี

ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนารูปแบบการขยายตัวของเทศบาลเมืองสระบุรี

เทศบาลเมืองสระบุรีประสบปัญหาในเรื่องรูปแบบการขยายตัวของเมืองที่เติบโตอย่างรวดเร็วไปตามถนน เนื่องจากอิทธิพลของโครงข่ายคมนาคม-ขนส่ง และการขาดมาตรการควบคุมด้านการใช้ที่ดินที่ดี ผังเมืองรวมเมืองสระบุรีซึ่งศึกษาและจัดทำโดยสำนักผังเมือง และประกาศใช้เป็นกฎหมายในปัจจุบันก็ไม่มีผลโดยตรงต่อการควบคุมการใช้ที่ดิน อีกทั้งผังเมืองรวมเมืองสระบุรีปัจจุบัน ซึ่งเป็นฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1 มีเนื้อที่ 52.41 ตารางกิโลเมตร (ดูรายละเอียดในภาคผนวก ณ.) ยังขาดความชัดเจนในเรื่องการพัฒนารูปแบบเมืองอยู่มาก อีกทั้งโครงข่ายคมนาคมที่เสนอแนะก็ไม่ได้รับการนำมาปฏิบัติ เนื่องจากมาตรการและข้อกำหนดในการวางผังเมืองมักไม่เปลี่ยนแปลงไปตามการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ และสังคม ทำให้ผังเมืองที่จัดทำขึ้นไม่มีประสิทธิภาพในการบังคับใช้เท่าที่ควร และไม่คล่องตัวในการปฏิบัติ จึงไม่ได้รับการนำมาปฏิบัติอย่างจริงจัง และข้อกำหนดผังเมืองมักได้รับการต่อต้านจากผู้เสียประโยชน์ ดังนั้น จึงมีแนวความคิดที่จะเสนอผังเป็นลักษณะการขึ้นการพัฒนาการใช้ที่ดิน ดังนี้

การพัฒนาตัดถนนตามโครงการทางเลี่ยงเมือง (By pass) ของกรมทางหลวง ทั้งด้านตะวันตกและตะวันออกของเทศบาลเมืองสระบุรี ถนนทางเลี่ยงเมืองจึงเป็นสิ่งบังคับทำให้เมืองถูกปิดล้อมด้วยถนนวงแหวน ซึ่งจะนำไปสู่การเป็น Mono Concentric ในอนาคต อันจะก่อให้เกิดปัญหาความหนาแน่นย่านใจกลางเมืองของชุมชนเมืองสระบุรี ซึ่งจะมีความหนาแน่นกิจกรรมต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น ตลอดจนปัญหาการจราจรแออัด และจะเป็นอุปสรรคต่อการเข้ามาใช้บริการของผู้ที่อยู่ในเขตชานเมืองและชุมชนย่านอุตสาหกรรมรอบนอกในที่สุด

ดังนั้นในการศึกษานี้จึงมีแนวความคิดเสนอศูนย์กลางรอง หรือ Sub Center เพื่อเป็นบริเวณที่สำหรับให้บริการแก่ชุมชนและย่านอุตสาหกรรมรอบนอก โดย Sub Center จะช่วยแบ่งเบาหน้าที่การให้บริการของศูนย์กลางหลักในเขตเทศบาลเมืองสระบุรี ทำเลที่เหมาะสมคือตั้งอยู่บริเวณระหว่างเมืองกับย่านอุตสาหกรรมรอบนอก โดยบริเวณที่ 1 ตั้งอยู่ทางด้านเหนือค่อนไปทางตะวันออกเฉียงเหนือของเมือง ในตำบลห้วยบง-บ้านแก้ง (ดูแผนภาพแสดงแนวความคิดในการเชื่อมโยงการติดต่อระหว่างชุมชนและย่านอุตสาหกรรมรอบนอกกับเทศบาลเมืองสระบุรี และ Sub Center ทั้ง 2 แห่ง ในรูปที่ 5.9 ประกอบ) ซึ่ง Sub Center แห่งนี้จะให้บริการแก่ชุมชนและย่านอุตสาหกรรมแก่งคอยที่อยู่ด้านตะวันออกเฉียงเหนือของศูนย์กลางหลัก โดยสามารถเชื่อมโยงไปใช้บริการยัง Sub Center ด้วยถนนอติเรกสาร ถนนมิตรภาพ ทางเลี่ยงเมือง และเส้นทางที่เสนอให้ตัดเชื่อมโยงระหว่างชุมชนแก่งคอยเชื่อมมายังถนนพหลโยธินที่ผ่านบริเวณ Sub Center นี้ ชุมชนพระพุทธบาทและย่านอุตสาหกรรมหน้าพระลานและโรงงานโดยรอบที่อยู่ด้านเหนือของศูนย์กลางหลักก็สามารถใช้บริการยัง Sub Center แห่งนี้ได้สะดวกด้วยถนนพหลโยธิน ชุมชนและย่านอุตสาหกรรมด้านตะวันตกของจังหวัดโดยเฉพาะท่าลาน-ท่าหลวง-บ้านหมอ ก็สามารถใช้บริการ Sub Center แห่งนี้ได้คล่องตัวเช่นกัน โดยที่ไม่ต้องเข้าไปใช้บริการในเทศบาลเมืองสระบุรีซึ่งเป็นศูนย์กลางหลักหากเป็นบริการที่ไม่จำเป็น

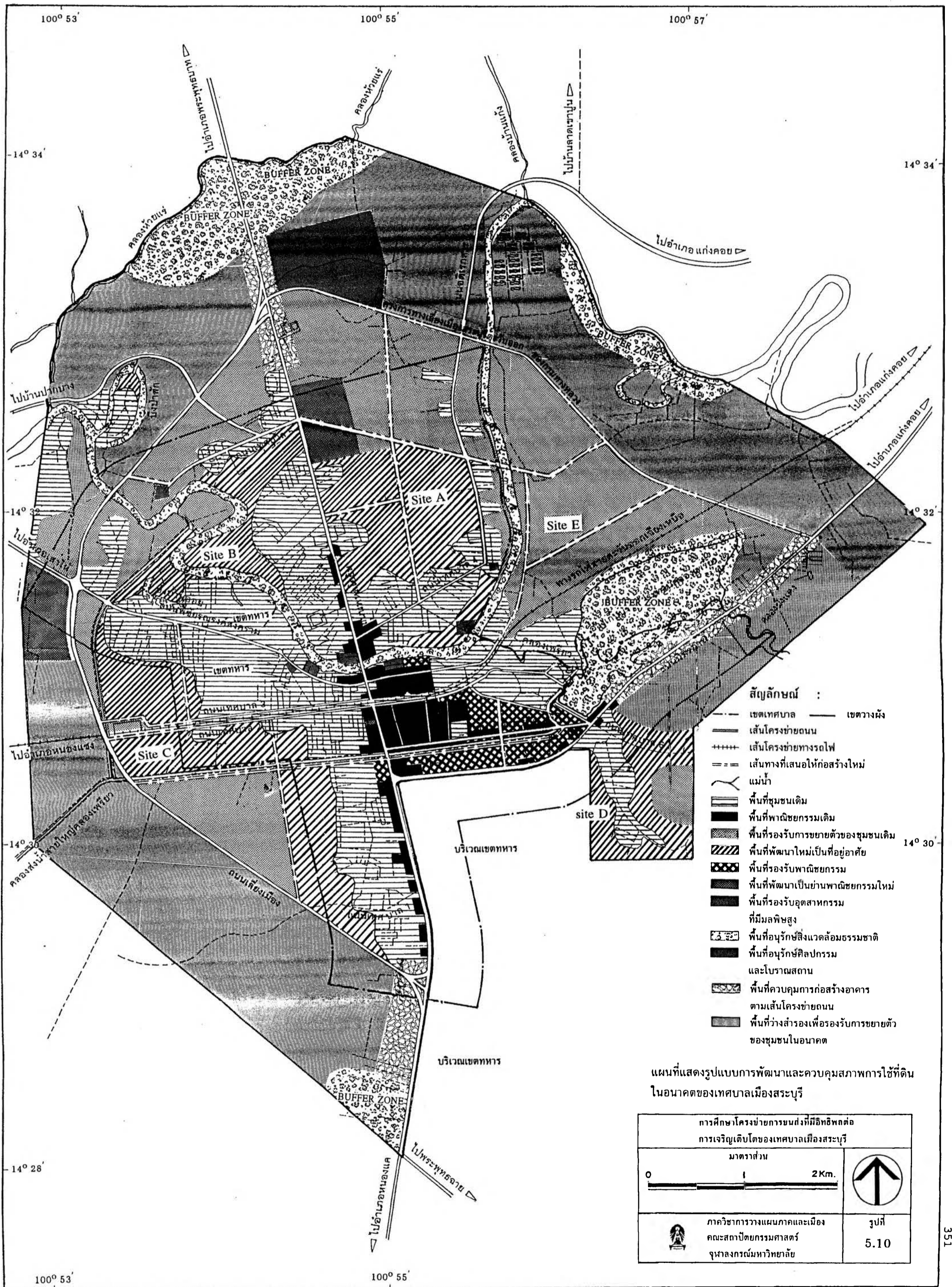
ส่วน Sub Center แห่งที่ 2 เสนอให้ตั้งอยู่ห่างจากวงแหวนเลี่ยงเมืองมาทางตะวันตกเฉียงใต้ของศูนย์กลางหลัก (ดูรูปที่ 5.9 ประกอบ) อยู่ระหว่างเทศบาลเมืองสระบุรีกับชุมชนและย่านอุตสาหกรรมด้านตะวันตก-ด้านใต้ ซึ่ง Sub Center แห่งนี้ตั้งอยู่ที่ตำบลโคกสว่าง-หนองโน บริเวณนี้สามารถให้บริการชุมชนและย่านอุตสาหกรรมด้านตะวันตกคือ เสาไห้-ท่าเรือ-หนองแขง และชุมชน/ย่านอุตสาหกรรมด้านใต้คือ วิหารแดง-หินกอง-หนองแค ก็สามารถเชื่อมโยงเข้ามาใช้บริการยังศูนย์กลางรองแห่งนี้โดยไม่ต้องเข้าไปใช้บริการในศูนย์กลางหลักในเทศบาลเมืองสระบุรี

การเสนอ Sub Center ทั้ง 2 แห่งที่เสนอแนะนั้นจะเป็นบริเวณที่ให้บริการแก่ผู้คนที่อาศัยอยู่ในเขตชุมชนย่านอุตสาหกรรมรอบนอก รวมถึงชุมชนชานเมืองของเทศบาลเมืองสระบุรี ที่คาดว่าจะมีการขยายตัวมากในอนาคตอันใกล้นี้ ซึ่ง Sub Center จะช่วยแบ่งเบาภาระในการบริการของศูนย์กลางหลักในเขตเทศบาลเมืองสระบุรีได้ส่วนหนึ่ง และศูนย์กลางรองจะไม่เพิ่มภาระด้านการจราจรแก่การเชื่อมโยงรถยนต์ที่ผ่านเมืองซึ่งใช้เส้นทางเลี่ยงเมืองแต่อย่างใด

สำหรับแผนที่ในรูปที่ 6.10 แสดงผังชี้นำการพัฒนาการใช้ที่ดินในอนาคตของเทศบาลเมืองสระบุรี พร้อมกับเสนอแนะมาตรการควบคุมสภาพการใช้ที่ดิน




ในขณะที่เทศบาลเมืองสระบุรียังประสบปัญหาเขตที่อยู่อาศัยปะปนกับเขตพาณิชยกรรม อีกทั้งยังมีโรงงานอุตสาหกรรมขนาดเล็กแทรกตัวอยู่ ซึ่งเป็นการใช้ที่ดินอย่างสับสน รวมถึงปัญหามลพิษทางสิ่งแวดล้อมด้วย หากยังไม่ปล่อยทิ้งไว้ให้การพัฒนาเป็นไปแบบธรรมชาติ โดยขาดนโยบายควบคุมจะทำให้เมืองพัฒนาได้ไม่ยั่งยืน เพราะปัญหาสิ่งแวดล้อมและมลพิษจะกลายเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาเมืองในที่สุด จนกระทั่งไม่สามารถพัฒนาด้านอื่น ๆ ได้อีกต่อไป นอกจากนี้จะต้องเร่งแก้ไขปัญหามลพิษก่อน ดังนั้น ควรมีแนวทางในการจัดระเบียบการใช้ที่ดินมากขึ้น ซึ่งในการศึกษานี้ได้เสนอแนะแนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของเมืองที่มีผลเกี่ยวกับการขยายตัวของเทศบาลเมืองสระบุรี ซึ่งมีโครงการถนน By pass กำหนดให้เมืองไปตามรูปแบบ Ring Settlement และเสนอแนะให้ตัดโครงข่ายถนนและบริการสาธารณะไปยังพื้นที่ว่างที่มีอยู่ในเมือง ซึ่งจะช่วยเปิดพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงในการรองรับการขยายตัวของเมือง อันส่งผลให้พื้นที่ว่างที่อยู่ภายในเทศบาลได้รับการพัฒนามากขึ้นในอนาคต โดยจะเป็นที่ว่างสำหรับรองรับการกระจายตัวของสิ่งปลูกสร้างและประชากรที่เพิ่มมากขึ้นได้

สำหรับพื้นที่ว่างทางด้านตอนเหนือของเมือง ระหว่างถนนพหลโยธินกับถนนอดิเรกสาร (Site A) มีพื้นที่อยู่ประมาณ 5,000 ไร่ คาดว่าจะสามารถรองรับย่านที่อยู่อาศัยที่มีประชากรประมาณ 20,000 คน ส่วนที่ว่างระหว่างทางเลี้ยวเมืองตะวันตก, ถนนพิชัยณรงค์สงครามกับถนนพหลโยธินที่ยังเหลืออยู่ (Site B) มีพื้นที่อยู่ประมาณ 1,300 ไร่ คาดว่าจะสามารถรองรับการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยที่มีประชากรประมาณ 10,000 คน พื้นที่ว่างทางด้านถนนเลี้ยวเมืองกับถนนพหลโยธิน ทางด้านตะวันตกที่ยังเหลืออยู่ (Site C) มีพื้นที่ประมาณ 7,500 ไร่ คาดว่าจะสามารถรองรับการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยประชากรได้ถึง 30,000 คน และที่ว่างซึ่งอยู่ทางด้านตะวันออกเฉียงใต้ของเทศบาล (Site D) มีพื้นที่ประมาณ 600 ไร่ คาดว่าจะสามารถรองรับประชากรได้ 3,000 คน ส่วนที่ว่างด้านตะวันออกของเทศบาล (Site E) มีพื้นที่ประมาณ 5,500 ไร่ คาดว่าจะสามารถรองรับประชากรได้ถึง 22,000 คน ซึ่งเมื่อรวมกับประชากรในปัจจุบัน (64,000 คน) จะเท่ากับ 149,000 คน ซึ่งสามารถรองรับได้มากกว่า 20 ปี ในอนาคต ส่วนบริเวณที่ใช้เป็นพื้นที่รองรับพาณิชยกรรม ได้แก่ บริเวณที่ว่างสองฝั่งถนนสุขบรรทัด และบริเวณศูนย์กลางย่อยด้านตะวันตก และด้านเหนือของเมืองติดกับถนนเลี้ยวเมือง



- สัญลักษณ์ :**
- เขตเทศบาล --- เขตวางผัง
 - เส้นโครงข่ายถนน
 - +++++ เส้นโครงข่ายทางรถไฟ
 - === เส้นทางที่เสนอให้ก่อสร้างใหม่
 - ~ แม่น้ำ
 - ▨ พื้นที่ชุมชนเดิม
 - ▩ พื้นที่พาณิชย์กรรมเดิม
 - ▧ พื้นที่รองรับการขยายตัวของชุมชนเดิม
 - ▦ พื้นที่พัฒนาใหม่เป็นที่อยู่อาศัย
 - ▥ พื้นที่รองรับพาณิชย์กรรม
 - ▤ พื้นที่พัฒนาเป็นย่านพาณิชย์กรรมใหม่
 - ▣ พื้นที่รองรับอุตสาหกรรมที่มีมลพิษสูง
 - ▢ พื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อมธรรมชาติและโบราณสถาน
 - พื้นที่ควบคุมการก่อสร้างอาคารตามเส้นโครงข่ายถนน
 - พื้นที่ว่างสำรองเพื่อรองรับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต

แผนที่แสดงรูปแบบการพัฒนาและควบคุมสภาพการใช้ที่ดินในอนาคตของเทศบาลเมืองสระบุรี

การศึกษาโครงการขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการเจริญเติบโตของเทศบาลเมืองสระบุรี	
มาตราส่วน	
	
 ภาควิชาการวางผังเมืองและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	รูปที่ 5.10

ย่านที่อยู่อาศัยที่เสนอแนะดังกล่าวจะเป็นส่วนสำคัญที่ช่วยกระจายการใช้ที่ดินของชุมชนเมืองสระบุรีให้เกิดความสมดุลและเป็นบริเวณที่มีศักยภาพในการพัฒนาให้เป็นย่านพักอาศัยที่มีคุณภาพ เพราะมีสภาพแวดล้อมที่ดี โดยที่อยู่อาศัยในย่านดังกล่าวยังสามารถเชื่อมโยงการติดต่อกับย่านกลางเมือง และชุมชนรอบนอก กับอุตสาหกรรมต่าง ๆ ของจังหวัดได้ดี การพัฒนาดังกล่าวจะช่วยทำให้เกิดการใช้ที่ดินในเมืองอย่างคุ้มค่า และเกิดผลประโยชน์สูงสุด ลดการเก็งกำไรในที่ดิน และไม่ก่อให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อม อันจัดว่าเป็นแนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืน

นอกจากนี้ยังจัดเตรียมพื้นที่ว่างสำรองที่เหมาะสมแก่การขยายตัวของเมืองในอนาคต หลังจากที่มีการใช้ที่ว่างภายในเมืองเต็มที่แล้ว และในย่านกลางใจเมืองก็มีความหนาแน่นของตัวอาคารสูง ที่ว่างสำรองส่วนนี้ก็คือพื้นที่ที่มีศักยภาพในการรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคต บริเวณที่เหมาะสมได้แก่ที่ดินเกษตรกรรม ซึ่งอยู่ทางด้านตะวันตกของถนนเลี้ยวเมืองในปัจจุบัน

นอกจากนี้ตามแนวความคิดยังเสนอให้มีศูนย์ให้บริการแก่รถบรรทุก เช่น สถานีบริการน้ำมัน ศูนย์ซ่อมรถบรรทุก ร้านอาหาร ที่พักชั่วคราว บริเวณถนนทางเลี้ยวเมืองทั้งทางด้านฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก

มาตรการอื่น ๆ ที่สำคัญ ซึ่งควรนำมาใช้ในการปฏิบัติก็คือ

- มาตรการทางด้านภาษี ชี้นำการพัฒนา เช่น หากปล่อยที่ว่างไว้โดยไม่ทำประโยชน์เพื่อลดการกักตุนที่ดิน เพิ่มภาษี หรือโรงงานอุตสาหกรรมที่ก่อมลพิษ ให้เก็บภาษีแพงกว่าปกติ เพื่อลดความเสี่ยงของสิ่งแวดล้อมในเมือง หรือลดภาษีให้กับการลงทุนในบริเวณที่ว่างตามผังชี้นำการพัฒนา เป็นต้น
- มาตรการกำหนดเขตห้ามปลูกสร้างริมถนน และใช้มาตรการควบคุมระยะการถอยร่นอาคาร ให้ห่างจากเขตทาง พร้อมทั้งกำหนดเขตกันชน (Buffer Zone) บริเวณที่ดินตามริมแม่น้ำป่าสัก อ่างเก็บน้ำคลองเพรียว และลำคลองต่าง ๆ โดยไม่ให้มีสิ่งก่อสร้างเพิ่มขึ้น และเพื่อควบคุมไม่ให้เมืองเติบโตเป็นลักษณะ Ribbon Development ไปตามถนน ซึ่งจะก่อให้เกิดปัญหาของเมืองที่มีอยู่ในปัจจุบันเพิ่มภาระขึ้นอีกเป็นทวีคูณ ทั้งปัญหาสิ่งแวดล้อมและการบริการสาธารณะที่ต้องสิ้นเปลืองงบประมาณมาก

แนวความคิดในการเชื่อมโยงการขนส่งเข้าใช้บริการในเทศบาลเมืองสระบุรีและการเชื่อมโยงรถผ่านเมืองสระบุรีด้วยทางเลี้ยวเมืองมีดังนี้

1. การเชื่อมโยงรถผ่านเมือง

ส่วนการเชื่อมโยงรถยนต์โดยเฉพาะรถบรรทุกที่มีลักษณะเป็นรถผ่านเมือง ตามแนวความคิดนี้สามารถเชื่อมโยง โดยใช้ทางเลี้ยวเมือง ซึ่งไม่ต้องเข้าสู่ย่านใจกลางเทศบาลเมืองสระบุรีได้ดังนี้

1.1 เส้นทางระหว่าง BMR และ ESB กับภาคเหนือ จะต้องใช้เส้นทางเลี้ยวเมืองด้านตะวันตก

1.2 เส้นทางระหว่าง BMR กับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จะต้องใช้เส้นทางถนนพหลโยธิน 10 ช่องจราจร ถนนมิตรภาพ 8 ช่องจราจรช่วงผ่านเทศบาลเมืองสระบุรี (หรือใช้เส้นทางรอบนอกคือถนนสุวรรณศร และสายแก่งคอย-บ้านนาได้อีกเส้นทางหนึ่ง ซึ่งอยู่นอกผังชั้นนำ)

1.3 เส้นทางระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับภาคเหนือ จะต้องใช้เส้นทางเลี้ยวเมืองด้านตะวันออก

2. การเชื่อมโยงรถที่เข้ามาให้บริการในเมือง

สำหรับการเชื่อมโยงการให้บริการของประชากรที่อาศัยอยู่ในเขตชานเมือง ชุมชนและย่านอุตสาหกรรมรอบนอกมีดังนี้

2.1 ชุมชนด้านทิศเหนือ ย่านชุมชนพระพุทธบาท หน้าพระลาน บ้านหม้อ ท่าหลวง ท่าลาน และย่านอุตสาหกรรมตอนเหนือของจังหวัด สามารถเชื่อมโยงเข้าให้บริการยังเทศบาลเมืองสระบุรี และ Sub Center ด้านเหนือ ด้วยเส้นทางถนนพหลโยธินที่มีโครงการขยายช่องจราจร

2.2 ชุมชนด้านทิศตะวันออก ย่านชุมชนแก่งคอย ทับทวน มวกเหล็ก และย่านอุตสาหกรรมบริเวณนี้ สามารถเชื่อมโยงเข้าให้บริการในเทศบาลเมืองสระบุรี หรือ Sub Center ด้านเหนือเมืองได้จากทางรถยนต์ด้วยเส้นทางมิตรภาพ ถนนอดิเรกสาร และทางเลี้ยวเมือง รถโดยสาร ทางรถไฟ และลำน้ำป่าสัก

2.3 ชุมชนด้านทิศตะวันตก ย่านชุมชนเสาไห้ หนองแขง ท่าเรือ สามารถเชื่อมโยงมาให้บริการยังเทศบาลเมืองสระบุรี หรือ Sub Center ทั้ง 2 แห่งด้วยเส้นทางถนนพิชยณรงค์สงคราม ทางเลี้ยวเมือง เส้นทางรถไฟ และลำน้ำป่าสัก

2.4 ชุมชนด้านทิศใต้ ย่านชุมชนหนองแค หินกอง วิหารแดง และย่านอุตสาหกรรมด้านใต้ของจังหวัด สามารถเชื่อมโยงมาให้บริการยังเทศบาลเมืองสระบุรีด้วยเส้นทางถนนพหลโยธินได้อย่างคล่องตัว

สรุปการเสนอแนวความคิดในการพัฒนาเทศบาลเมืองสระบุรี

โครงการถนนวงแหวนเลี้ยวเมืองล้อมรอบชุมชนเมืองสระบุรีของกรมทางหลวง เป็นโครงการที่บังคับให้เทศบาลเมืองสระบุรีมีรูปแบบเป็น Mono Concentric ซึ่งต่อไปจะมีปัญหาด้านความหนาแน่นด้านการใช้ที่ดินและกิจกรรมต่าง ๆ ภายในเมือง รวมทั้งปัญหาจราจร และปัญหาสิ่งแวดล้อมมาก หากปล่อยให้เมืองพัฒนาไปตามแนวทางเดิม และขาดการวางแผนใหม่ที่เหมาะสมแล้วย่อมส่งผลเสียที่เรียกว่าการพัฒนาที่ทำลายหรือไม่ยั่งยืน ซึ่งนำไปสู่จุดจบของการพัฒนาเมือง

ดังนั้นจึงเสนอแนะให้มี Sub Center 2 แห่ง ทางด้านเหนือและด้านตะวันตกเฉียงใต้ของเมือง ซึ่งขอเสนอ Sub Center ทั้ง 2 แห่งดังกล่าวจะไม่เพิ่มภาระด้านการจราจรให้แก่โครงข่ายในเทศบาลเมืองสระบุรีและเส้นทางเลี้ยวเมืองแต่อย่างใด โดยที่ Sub Center ที่เสนอจะเป็นบริเวณที่มีหน้าที่ให้บริการแก่กับชุมชนและย่านอุตสาหกรรมรอบนอก รวมทั้งเขตชุมชนชานเมืองที่มีการขยายตัวมากในอนาคต โดยย่านชุมชนเหล่านี้ไม่จำเป็นต้องเข้ามาใช้บริการในเทศบาลเมืองสระบุรีจนเกิดขีดความสามารถในการรองรับ ทั้งนี้ทั้งนั้นได้ตระหนักถึงความสำคัญต่อปัญหาสิ่งแวดล้อม โดยเสนอให้มีมาตรการการป้องกันบำบัดมลพิษต่าง ๆ ในเขตเทศบาลเมืองสระบุรี ซึ่งเชื่อแน่ว่าแนวทางดังกล่าวมีแนวโน้มของความสำเร็จในการพัฒนาสูง

ฉะนั้นจึงเชื่อมั่นว่าในแนวการพัฒนาตามแนวความคิดที่เสนอแนะจะช่วยให้มีการใช้ทรัพยากรที่ดินของเมืองที่มีคุณค่าให้เกิดการใช้ประโยชน์อย่างคุ้มค่า และเขตการตั้งถิ่นฐานในเมืองเกิดการกระจายประชากรและกิจกรรมได้อย่างสมดุล และช่วยลดปัญหาการจราจรภายในเมืองและการเชื่อมโยงผ่านเมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพ และยังเกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด นำมาซึ่งความมีคุณภาพชีวิตที่ดีของประชากรในชุมชนเมืองสระบุรี ซึ่งเป็นเหตุผลสนับสนุนการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน