

### บทที่ 3

## นโยบาย แผน และโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่

สภาพของพื้นที่ นโยบาย แผน และโครงการที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ที่ศึกษา แบ่งออกเป็น นโยบายในระดับประเทศ แผน และโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ของเมือง ระบบการจราจรและการขนส่ง รวมถึงท่าเรือ ซึ่งสามารถจำแนกรายละเอียดได้ดังต่อไปนี้

### นโยบายในระดับประเทศ แผน และโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ของเมือง

แผนและนโยบายในการพัฒนาเมืองที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย สามารถจำแนกออกเป็นแผนต่างๆ ได้ดังต่อไปนี้

1. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 – 10
2. แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 2 – 6
3. ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร
4. แผนงานโครงการการพัฒนาในระดับกลุ่มเขตการปกครองของกรุงเทพมหานคร
5. ผังเมืองรวมจังหวัดสมุทรปราการ
6. โครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม
7. นโยบายและการจัดการท่าเรือแห่งประเทศไทย

#### 3.1. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้กำหนดแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติขึ้น โดยได้กำหนดแนวทางในการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ เพื่อให้เป็นท่าเรือสำหรับใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยในแผนพัฒนาดังกล่าวนั้นมีรายละเอียดในการพัฒนาพื้นที่ ดังต่อไปนี้ (ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 – 10)

ตารางที่ 3.1 : แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 - 10

ฉบับที่	ช่วงปี	นโยบายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมืองหรือท่าเรือกรุงเทพ
1	2504 – 2509	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ</li> <li>- กำหนดแนวทางการประสานการจัดการการใช้ประโยชน์ที่ดิน</li> <li>- การพัฒนาท่าเรือกรุงเทพให้เรือเดินสมุทรที่มีขนาดใหญ่สามารถเข้ามาเทียบท่าได้สะดวก</li> </ul>
2	2510 – 2514	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กำหนดโครงการสำรวจและการก่อสร้างท่าเรือแห่งที่สอง</li> <li>- กำหนดโครงการขยายเขื่อนเทียบเรือและที่จอดเรือที่ทำเรือกรุงเทพ</li> </ul>
3	2515 – 2519	<ul style="list-style-type: none"> <li>- โครงการปรับปรุงการบริการในการขนถ่ายสินค้าและขยายเขื่อนเทียบเรือที่ทำเรือกรุงเทพโดยทำการก่อสร้างเขื่อนเทียบเรือด้านตะวันออก รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ</li> </ul>
4	2520 – 2524	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สนับสนุนให้มีท่าเทียบเรือพาณิชย์ระหว่างประเทศที่มีความทันสมัย พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก และบริการสนับสนุนทางการคมนาคมและการขนส่ง ตลอดจนปัจจัยอื่นๆ ที่จำเป็น</li> </ul>
5	2525 – 2529	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การกระจายความเจริญออกไปสู่ภูมิภาค โดยการวางแผนการพัฒนาและสร้างท่าเรือน้ำลึกแห่งใหม่ ซึ่งส่งผลต่อการลดความแออัดของท่าเรือกรุงเทพลง</li> </ul>
6	2530 – 2534	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การพัฒนาระบบการเชื่อมโยงในการขนส่งสินค้าภายในบริเวณท่าเรือกรุงเทพให้มีประสิทธิภาพ การก่อสร้างเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งสินค้าเฉพาะ</li> </ul>
7	2535 – 2539	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การก่อสร้างถนนวงแหวนรอบเมืองสำหรับเขตชุมชนที่มีขนาดใหญ่ เพื่อลดปัญหาความแออัดของการจราจรในเมือง</li> <li>- ปรับปรุงงานด้านการวางแผน ประสานนโยบายและการดำเนินงาน เรื่องที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาท่าเรือ การประสาน โครงข่ายในระบบการขนส่งและบริการที่ต่อเนื่องจากท่าเรือ เพื่อให้การขนส่งสินค้า เข้า – ออก ที่บริเวณท่าเรือเป็นไปอย่างมีระบบและมีประสิทธิภาพ</li> <li>- พัฒนาท่าเรือระหว่างประเทศให้สามารถใช้งานได้อย่างเต็มที่ โดยการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานต่อเนื่อง</li> </ul>

ฉบับที่	ช่วงปี	นโยบายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมืองหรือท่าเรือกรุงเทพ
8	2540 – 2544	- พัฒนาท่าเรือพาณิชย์และท่าเรืออุตสาหกรรมในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกให้เป็นท่าเรือพาณิชย์หลักของประเทศแทนท่าเรือกรุงเทพ ทั้งนี้เพื่อเป็นฐานเศรษฐกิจหลักที่รองรับการจ้างงานของประชากรในพื้นที่ ควบคู่ไปกับการรักษาสภาพแวดล้อมที่ดีให้คงไว้
9	2545 – 2549	- การเพิ่มประสิทธิภาพและการยกระดับคุณภาพทางด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งด้านระบบการขนส่ง การสื่อสารโทรคมนาคม พลังงาน และ สาธารณูปการเพื่อสนับสนุนการเพิ่มสมรรถนะภาคการผลิต
10	2550 – 2554	- พัฒนาเครือข่ายการขนส่งสินค้าในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการ ทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมโยงไปสู่ต่างประเทศ โดยการพัฒนา ระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมทั้งศูนย์รวบรวมและกระจาย สินค้าตามจุดยุทธศาสตร์ฐานการผลิตของประเทศ

จากการศึกษาแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สามารถสรุปได้ว่า ในแผนพัฒนาฉบับดังกล่าวข้างต้น ได้กล่าวถึงแนวทางการพัฒนาพื้นที่ในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ ดังนี้

1. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 – 4 เน้นหนักในด้านการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งอยู่ในรูปแบบของการก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ การก่อสร้างเขื่อนเทียบเรือและที่จอดเรือในท่าเรือกรุงเทพ

2. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 – 10 เน้นหนักในด้านการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค โดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลทางด้านตะวันออก เพราะพื้นที่ในบริเวณดังกล่าวอยู่ใกล้กับกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นแหล่งศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ ทั้งนี้เพื่อลดความแออัดของพื้นที่กรุงเทพมหานครและลดความแออัดที่เกิดจากการขนส่งสินค้าในท่าเรือกรุงเทพ รวมทั้งเป็นการวางแผนในการกระจายอุตสาหกรรมการผลิตที่สำคัญให้ออกจากเขตกรุงเทพมหานคร โดยการวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น เพื่อทำให้เกิดความสะดวกและรวดเร็ว เช่น การก่อสร้างถนนวงแหวน การพัฒนาโครงสร้างการขนส่งหลายรูปแบบ เพื่อเพิ่มสมรรถนะให้แก่ภาคการผลิตในการแข่งขันต่อไป

### 3.2. แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานครซึ่งเป็นหน่วยงานการปกครองส่วนท้องถิ่นของภาครัฐ ได้กำหนดแผนพัฒนาพื้นที่กรุงเทพมหานคร ไว้เพื่อรองรับการพัฒนาและการเติบโตของเมืองในเขต

กรุงเทพมหานคร โดยแผนดังกล่าวนี้เกี่ยวข้องกับงานวิจัยดังต่อไปนี้ (สำนักนโยบายและแผน กรุงเทพมหานคร, แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 2 – 6)

ตารางที่ 3.2 : แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 2 – 6

ฉบับที่	ช่วงปี	นโยบายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนากรุงเทพมหานคร
2	2525 – 2529	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กำหนดแนวทางการใช้ที่ดิน โดยเน้นการควบคุมกิจกรรมและการใช้ประโยชน์ที่ดินในด้านต่างๆ</li> <li>- พัฒนาระบบการจราจร โดยศึกษาแนวทางในการลดปริมาณการจราจร อันเนื่องจากการใช้รถยนต์เป็นจำนวนมาก การสนับสนุนให้มีการก่อสร้างถนนต่างๆ และประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางได้อย่างคล่องตัวยิ่งขึ้น</li> </ul>
3	2530 – 2534	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กำหนดการใช้ที่ดินประเภทต่างๆ ให้สอดคล้องกับผังเมืองรวม</li> <li>- กำหนดมาตรการการควบคุมการใช้ที่ดินให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง</li> <li>- การก่อสร้างปรับปรุงระบบถนนสายหลัก – ถนนสายรอง ถนนตัดใหม่</li> </ul>
4	2535 – 2539	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สนับสนุนการกำหนดและการออกมาตรการทางผังเมือง เพื่อกำหนดการใช้ที่ดินประเภทต่างๆ อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ</li> <li>- สนับสนุนภาคเอกชนให้มีส่วนร่วมในการกำหนดแนวทางการปรับปรุงและบริหารจัดการประสานโครงข่ายพื้นฐานระหว่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑล</li> <li>- พัฒนาโครงข่ายถนนให้เชื่อมโยงเป็นระบบเพื่อลดปัญหาการจราจรและก่อสร้างพื้นผิวการจราจรให้อยู่ในสภาพดี</li> </ul>
5	2540 – 2544	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ปรับปรุงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครฉบับใหม่</li> <li>- วางผังท้องถิ่นและผังเฉพาะ รวมถึงกำหนดการใช้ที่ดินให้มีความสอดคล้องกับรูปแบบการพัฒนาเมือง</li> <li>- วางผังระบบการคมนาคมขนส่ง และระบบโครงข่ายถนนสายหลักและถนนสายรองให้มีการเชื่อมโยงกัน</li> </ul>
6	2545 – 2549	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การสร้างระบบการคมนาคมขนส่ง ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่มีประสิทธิภาพและสนับสนุนแนวทางการพัฒนาเมือง</li> <li>- การเพิ่มศักยภาพของผังเมืองให้เป็นเครื่องชี้นำและสนับสนุนการพัฒนาเมืองอย่างมีประสิทธิภาพ โดยไม่ก่อให้เกิดความขัดแย้งหรือเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาในด้านอื่นๆ</li> </ul>



จากการศึกษาแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 2 – 6 สามารถสรุปได้ว่า แผนพัฒนาดังกล่าว ดังต่อไปนี้

**1. การใช้ที่ดิน** การกำหนดแนวทางการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตเมืองของ กรุงเทพมหานคร ซึ่งนำไปสู่การกำหนดแนวทางการพัฒนาเมืองในระดับกลุ่มเขตต่างๆ ทั้งนี้เพื่อทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ในเชิงบูรณาการ แต่ในแผนพัฒนากรุงเทพมหานครกลับไม่ได้กำหนดรูปแบบการใช้ที่ดินภายในแต่ละกลุ่มเขตที่มีความชัดเจน จึงทำให้เกิดปัญหาการใช้ที่ดินที่มีความขัดแย้งกันในบริเวณพื้นที่ที่ศึกษา เกิดการใช้ที่ดินที่ไม่เป็นระเบียบขึ้นภายในเขตกรุงเทพมหานคร รวมทั้งแผนดังกล่าวไม่ได้กำหนดแนวทางหรือมาตรการในการพัฒนาที่มีความชัดเจน

**2. การจราจรและระบบการขนส่ง** ในแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ได้กล่าวถึงแนวคิดในการแก้ปัญหาการจราจรภายในเขตกรุงเทพมหานคร โดยอาศัยแนวทางด้านกายภาพในการแก้ปัญหา คือ ก่อสร้างพื้นผิวการจราจรเพื่อลดปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นในเขตเมืองกรุงเทพมหานคร ซึ่งแผนดังกล่าวไม่ได้เสนอแนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งในแต่ละพื้นที่ที่ชัดเจน เช่น การพัฒนาระบบการจราจรและการขนส่งในบริเวณถนนเลียบทางรถไฟสายปากน้ำเก่า ซึ่งถนนดังกล่าวมีลักษณะที่แคบและมีปัญหาการจราจรมากในช่วงเวลาระหว่างวัน ทั้งนี้เพราะถนนสายดังกล่าวเป็นเส้นทางในการเดินทางของรถบรรทุกสินค้าที่วิ่งระหว่างพื้นที่บริเวณท่าเรือกรุงเทพและย่านอุตสาหกรรมในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ

สรุปได้ว่า แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 2-6 ได้กล่าวถึงแนวทางการพัฒนาเพียงกว้างๆ แต่ไม่ได้ระบุแนวทางการพัฒนาพื้นที่ที่ศึกษาไว้อย่างชัดเจน ซึ่งทำให้แนวทางการพัฒนาดังกล่าวไม่มีความสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงของพื้นที่เท่าที่ควร และแนวทางการพัฒนานี้ยังไม่คิดถึงแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งเป็นบริเวณที่มีความสำคัญต่อรูปแบบของระบบการจราจรและการขนส่งและรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน ทั้งนี้เพราะท่าเรือกรุงเทพมีผลกระทบต่อระบบการจราจรและการขนส่งต่อพื้นที่ในบริเวณโดยรอบ อันเนื่องมาจากกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพในการขนย้ายสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพไปยังโรงงานอุตสาหกรรมในบริเวณโดยรอบ นอกจากนั้นกิจกรรมต่างๆ ในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพก็มีผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ เช่น การพัฒนารูปแบบการใช้ที่ดินเป็นคลังสินค้าของภาคเอกชน การใช้ที่ดินที่เป็นคลังสินค้าอันตราย เป็นต้น

### 3.3. ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครเป็นแนวนโยบายที่ใช้ในการควบคุมรูปแบบการใช้ที่ดินภายในเขตกรุงเทพมหานครให้มีความเป็นระเบียบ และรองรับการเติบโตของเมืองของกรุงเทพมหานครต่อไปในอนาคต โดยกรุงเทพมหานครได้กำหนดแนวทางต่างๆ ลงในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครเพื่อรองรับการเติบโตของเมืองในเขตกรุงเทพมหานคร ดังต่อไปนี้

### 3.3.1 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1) พ.ศ. 2542

การวางและจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร โดยกรุงเทพมหานครได้กำหนดวิสัยทัศน์ เป้าหมาย และนโยบายในการพัฒนาเมืองกรุงเทพมหานคร ดังรายละเอียดต่อไปนี้ (ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร)

ในผังเมืองรวมฉบับนี้ได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาพื้นที่ คือ การพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและชุมชนเมืองโดยความร่วมมือของภาครัฐและเอกชน คือ พื้นที่เขตเศรษฐกิจใหม่บริเวณถนนพระรามที่ 3 และย่านอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ โดยกำหนดมาตรการในการพัฒนา คือ การกำหนดประเภทพาณิชยกรรมและอุตสาหกรรมที่จำเป็นในทำเลที่ตั้งของกรุงเทพมหานครให้มีความเหมาะสม

การพัฒนาระบบการคมนาคมนั้น ผังเมืองรวมฉบับนี้ได้กำหนดให้มีการจัดวางโครงข่ายทางด่วนพิเศษ ถนนสายหลักและถนนสายรอง ให้เป็นระบบที่มีความสัมพันธ์กันอย่างทั่วถึง และการจัดวางโครงสร้างของเมืองให้มีทิศทางเจริญเติบโตให้มีความสอดคล้องกับระบบการคมนาคมการขนส่งและสร้างความสมดุลของแหล่งงานและที่อยู่อาศัย

#### แนวคิดในการวางผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน

แนวคิดในการวางผังการใช้ประโยชน์ที่ดินของการวางผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1) ได้กำหนดแนวคิดในการกำหนดพื้นที่พัฒนาพิเศษ เพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจในพื้นที่ที่มีความคล่องตัวสูงในการเดินทาง เช่น พื้นที่พัฒนาพิเศษถนนพระรามที่ 3 ที่เป็นพื้นที่ที่เป็นแหล่งการทำงานและย่านอุตสาหกรรมการผลิตที่สำคัญในเขตยานนาวา ซึ่งย่านดังกล่าวมีความสะดวกในด้านการคมนาคม อีกทั้งอยู่ใกล้กับถนนวงแหวนอุตสาหกรรม โดยถนนดังกล่าวเป็นเส้นทางที่ใช้สำหรับการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกสินค้าที่มาจากโรงงานอุตสาหกรรมในบริเวณเขตยานนาวา เพื่อขนส่งสินค้าไปยังบริเวณอื่นต่อไป

#### หลักการและรายละเอียดของผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน

กิจกรรมหลักที่กำหนดไว้ในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครนั้น กรุงเทพมหานครได้กำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ ซึ่งมีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ที่ศึกษา คือ (ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร)

การกำหนดพื้นที่พัฒนาพิเศษ เป็นการกระจายกิจกรรมที่เป็นแหล่งงาน ย่านธุรกิจและอาคารสำนักงานออกไปยังพื้นที่รอบนอก เพื่อลดอิทธิพลย่านธุรกิจการค้าบริเวณศูนย์กลางเมือง และจัดระเบียบการใช้ประโยชน์ที่ดินให้สอดคล้องกับระบบโครงข่ายการคมนาคมและการขนส่ง ซึ่งแนวทางการพัฒนาพื้นที่พัฒนาพิเศษมีพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย คือ

1. พื้นที่บริเวณถนนพระรามที่ 3 โดยพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจใหม่ ศูนย์กลางทางการเงินและการธนาคาร

2. พื้นที่บริเวณบางนา – ศรีนครินทร์ พัฒนาเป็นย่านการค้า อาคารสำนักงาน ที่พักอาศัย และที่พักอาศัยที่มีความหนาแน่นที่สูง

### โครงการคมนาคมขนส่งในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 1)

#### แนวคิดหลักในการพัฒนาระบบถนน

แนวคิดในการพัฒนาระบบถนน คือ การทำให้เกิดการเดินทางเข้า – ออก ระหว่างพื้นที่เขตชั้นนอกและเขตชั้นในของกรุงเทพมหานครเป็นไปได้ด้วยความสะดวก เพิ่มทางเลือกในการเดินทางมากขึ้น โดยกำหนดถนนสายหลัก ถนนสายรอง ในผังเพิ่มขึ้น ดังต่อไปนี้ (ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร)

โดยผังโครงการพัฒนาพื้นที่ในพื้นที่ของงานวิจัยในครั้งนี้พบว่า แผนพัฒนาการคมนาคมขนส่งนั้น ได้กำหนดโครงการก่อสร้าง ถนนแบบ ฉ. (ถนนพระรามที่ 2 – เขตจังหวัดสมุทรปราการ) เป็นถนนสายหลักที่สามารถที่จะระบายรถบรรทุกในการขนส่งสินค้าจำนวนมากให้มุ่งสู่ย่านอุตสาหกรรมและคลังสินค้า (ถนนพระรามที่ 3) ได้โดยไม่ต้องผ่านชุมชนที่หนาแน่น โดยกรมโยธาธิการมีโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาและทางยกระดับซึ่งเป็นถนนสายหลักต่อเนื่องจากถนนสุขสวัสดิ์ ไปสู่โครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม คือ ถนนสาย ง.3 (ถนนและสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา พร้อมทางยกระดับและเชิงลาด)

### โครงการระบบคมนาคมขนส่งในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

#### ระบบถนน (แผนที่ที่ 3.1)

- โครงการถนนสายหลักในพื้นที่ที่ศึกษาและใกล้เคียง มีทั้งหมด 2 สาย คือ

(1) ถนนสาย ข.2 ถนนปรับปรุงทางรถไฟสายเก่า (สายปากน้ำ) ระยะทาง 7.5 กิโลเมตร

(2) ถนนสาย ฉ.3 ถนนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (พร้อมทางยกระดับและเชิงลาด) ระยะทาง 4.7 กิโลเมตร

#### 2. ระบบทางด่วน (แผนที่ที่ 3.1)

ระบบทางด่วนที่กำลังดำเนินการก่อสร้างและมีความสำคัญในการแก้ไขปัญหาความคับคั่งของการจราจรของกรุงเทพมหานครในพื้นที่ที่ศึกษา ในสายที่คาดว่าจะแล้วเสร็จก่อนปี พ.ศ. 2545 ได้แก่

1. โครงการระบบทางด่วนสายบางนา – ชลบุรี

2. โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ (อาจนรงค์ – บางนา)

จากการศึกษาถึงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1) นั้น พบว่า คือ การกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของชุมชนเมือง โดยอาศัยความร่วมมือระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชนในการกำหนดแนวทางการพัฒนาร่วมกัน โดยในผังเมืองรวมได้กำหนดพื้นที่ในการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ คือ การ

กำหนดแนวทางการพัฒนาในพื้นที่เขตเศรษฐกิจใหม่ในบริเวณถนนพระรามที่ 3 และย่านอุตสาหกรรมเฉพาะกิจในบริเวณดังกล่าว ทั้งนี้เพื่อพัฒนาพื้นที่ในบริเวณนี้ให้กลายเป็นแหล่งการทำงานทางอุตสาหกรรมการผลิตที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งของกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้เพราะในบริเวณนี้มีระบบการคมนาคมที่มีความสะดวก และถนนมีพื้นที่ผิวที่กว้างเพียงพอต่อการเดินทางของรถบรรทุกสินค้าที่เข้า-ออกจากพื้นที่

นอกจากนี้ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครฉบับนี้ยังได้กล่าวถึงการพัฒนาพื้นที่ในบริเวณที่เกี่ยวข้องกับบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ โดยกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ในบริเวณถนนสายหลักที่มีการคมนาคมที่มีความสะดวก เพื่อพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินในด้านกิจกรรมการพาณิชย์กรรมในบริเวณถนนสายหลัก ทั้งนี้เพื่อกระจายแหล่งงาน ย่านธุรกิจออกไปยังพื้นที่รอบนอก ทั้งนี้เพื่อลดความแออัดของเมืองในบริเวณเขตศูนย์กลางเมืองของกรุงเทพมหานครให้ลดน้อยลง

ในส่วนการกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบการคมนาคมในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1) นั้น ในแผนดังกล่าวได้กำหนดให้มีการพัฒนาระบบทางด่วน ถนนสายหลักและถนนสายรอง เพื่อให้มีความสัมพันธ์กับปริมาณการจราจรและการขนส่งในเขตเมืองกรุงเทพมหานคร รวมทั้งในแผนดังกล่าวได้กำหนดแนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งในบริเวณพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพ โดยการสร้างถนนสายหลักที่สามารถใช้ในการระบายปริมาณการจราจรที่เกิดจากรถบรรทุกสินค้าที่เกินทางเข้ามายังในบริเวณพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพ โดยไม่ต้องผ่านชุมชนเมืองในบริเวณศูนย์กลางเมืองอีกต่อไป ซึ่งนำไปสู่การพัฒนาถนนวงแหวนอุตสาหกรรม



แผนที่ที่ 3.1 : ฟังแสดงระบบการคมนาคม  
ในเขตผังเมืองรวม ฉบับที่ 1



เครื่องหมาย	
	แนวเขตผังเมืองรวม
	เขตจังหวัด
	เขตของเขต
	แนวคันเมืองกับน้ำท่วม
	ทางหลวง ถนน
	ทางด่วนพิเศษ
	ถนนเดิมขยาย
	ถนนโครงการ
	โครงการทางด่วนพิเศษ
	โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
	แนวทางการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
	โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนาดรอง
	แนวทางการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนาดรอง
	ทางรถไฟ
	แม่น้ำ

ความกว้างของเขตทาง	
	ขนาดเขตทาง ๑๒ เมตร
	ขนาดเขตทาง ๒๐ เมตร
	ขนาดเขตทาง ๓๐ เมตร
	ขนาดเขตทาง ๓๕ เมตร
	ขนาดเขตทาง ๔๐ เมตร
	ขนาดเขตทาง ๕๐ เมตร
	ขนาดเขตทาง ๖๐ เมตร
	ขนาดเขตทาง ๘๐ เมตร

ที่มา : สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### 3.3.2 แนวคิดในการวางผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2) พ.ศ.

2547

แนวคิดในการวางผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2) ได้กำหนดกรอบแนวทางในการพัฒนาพื้นที่เมืองในบริเวณกรุงเทพมหานครและบริเวณที่เกี่ยวข้อง โดยทางกรุงเทพมหานคร โดยสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานครได้กำหนดแนวทางการพัฒนาเมือง เอาไว้ดังต่อไปนี้ (ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร)

#### แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินของกรุงเทพมหานครในอนาคต

แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร เป็นแผนผังแสดงกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดิน ภายใต้กรอบการพัฒนากรุงเทพมหานคร โดยมีความสัมพันธ์กับการกระจายตัวของประชากรและการจ้างงาน ที่มีความสอดคล้องกับแผนงานและการดำเนินการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งตลอดจนการให้บริการในด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (แผนที่ที่ 3.3)

จากสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันและสภาพทางเศรษฐกิจที่มีความแตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ ประกอบกับเงื่อนไขในด้านข้อจำกัดของการพัฒนาทางด้านกายภาพ ซึ่งสามารถที่จะกำหนดประเภทและการกระจายตัวของการใช้ประโยชน์ที่ดินของกรุงเทพมหานครในพื้นที่ที่ศึกษาได้ดังต่อไปนี้ (ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร)

**การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม** เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งได้แก่ การค้า การบริการและธุรกิจสำนักงาน กำหนดให้มีการกระจายตัวอยู่ในบริเวณต่างๆ ดังต่อไปนี้ คือ

1. พาณิชยกรรมศูนย์กลางรอง เป็นบริเวณที่มีศักยภาพต่อการพัฒนาเป็นย่านธุรกิจแห่งใหม่ โดยการกำหนดที่บริเวณพื้นที่พัฒนาพิเศษในเขตเศรษฐกิจใหม่พระรามที่ 3 ให้เป็นศูนย์กลางการพาณิชยกรรมแห่งใหม่ของเมืองเพื่อรองรับการเติบโตของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมของประเทศในอนาคต

2. พาณิชยกรรมศูนย์กลางชุมชนเมือง ได้แก่ พื้นที่พาณิชยกรรมในย่านชานเมืองเพื่อการให้บริการแก่ชุมชนและพื้นที่โดยรอบ ซึ่งกำหนดให้อยู่ในบริเวณ ถนนบางนา-ตราด

**การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก** เป็นการใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยเป็นส่วนใหญ่ โดยมีรูปแบบของการพัฒนาและกิจกรรมการใช้ที่ดินที่มีความหนาแน่นและมีจำนวนผู้พักอาศัยมาก โดยกำหนดให้อยู่ในพื้นที่ที่มีศักยภาพต่อการรองรับการพัฒนาที่มีความหนาแน่นสูงด้วยโครงข่ายระบบการขนส่งมวลชนและความพร้อมด้านบริการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ และบริเวณในปัจจุบันที่มีการพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นสูงอันเนื่องมาจากมูลค่าทางเศรษฐกิจ ได้แก่ บริเวณพื้นที่ส่วนใหญ่ในบริเวณถนนสุขุมวิท ในเขตคลองเตย

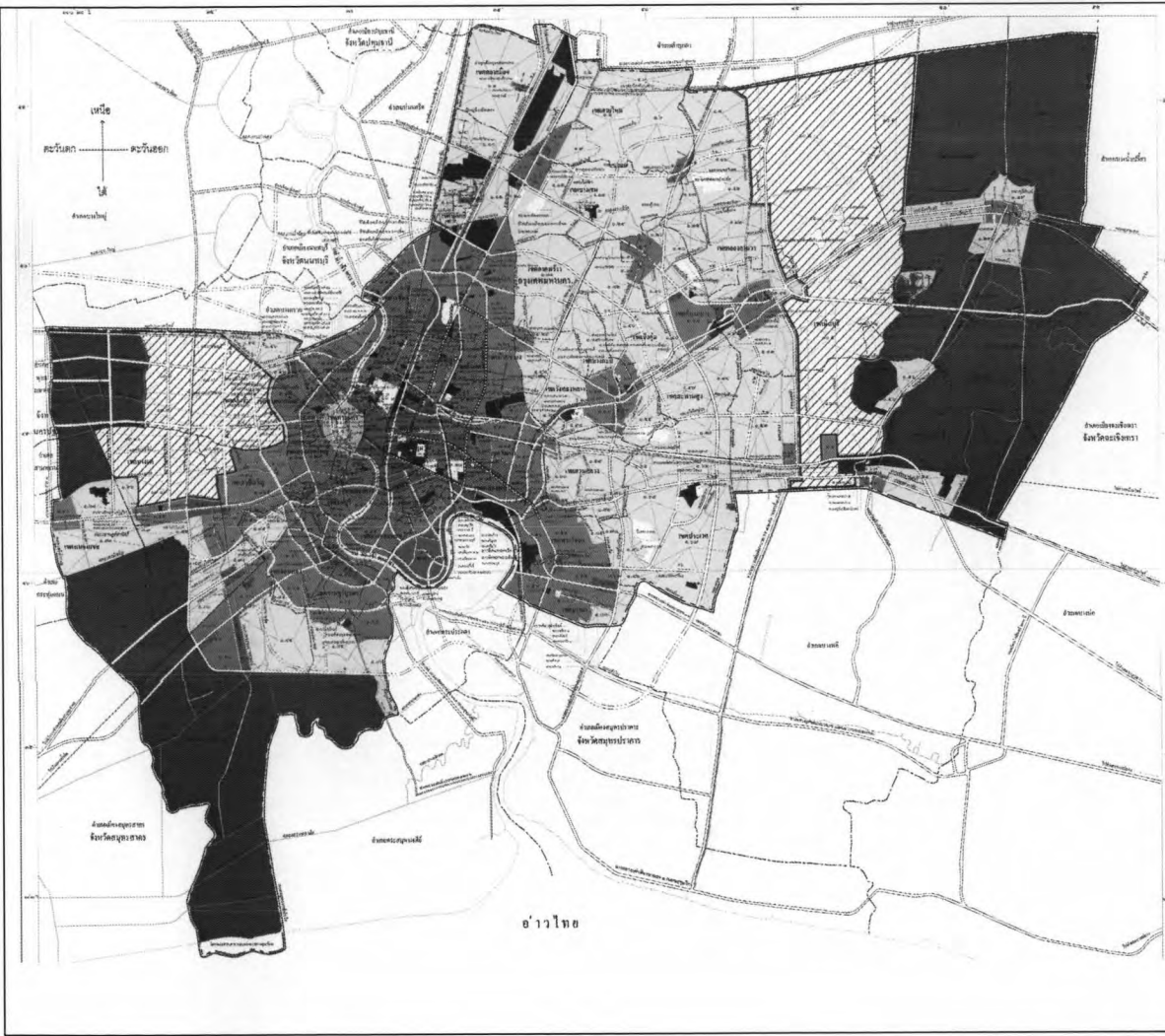
**การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม** เป็นการใช้ที่ดินเพื่อการอุตสาหกรรมเพื่อรองรับอุตสาหกรรมการผลิตที่อาจก่อปัญหามลภาวะหรือความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งไม่อนุญาตให้มีการปลูกสร้างในบริเวณการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอื่นๆ ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในการกำหนดมาตรการในการควบคุมและป้องกัน โดยการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมกำหนดให้อยู่ในพื้นที่ชานเมืองตามนโยบายการควบคุมและการขยายตัวของอุตสาหกรรมการผลิตให้ออกสู่บริเวณชานเมืองและพื้นที่ในเขตปริมณฑล โดยบริเวณที่มีการดำเนินกิจกรรมทางด้านการอุตสาหกรรมในพื้นที่ที่ศึกษาจะอยู่ในบริเวณถนนพระรามที่ 3 ซึ่งมีการดำเนินกิจกรรมทางอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องหรือเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งที่มาจากท่าเรือกรุงเทพ

จากการศึกษาถึงแนวคิดในการวางผังเมือง (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2) นั้นเห็นว่าสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานครได้วางแนวคิดการแบ่งประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความชัดเจนมากขึ้น โดยในผังเมืองรวมฉบับนี้ได้กล่าวถึงแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ศึกษาในด้านการพาณิชย์กรรมและการอุตสาหกรรม รวมทั้งที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นมาก โดยมีรายละเอียดคือ

1. การพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินในด้านการพาณิชย์กรรม โดยในแผนการใช้ที่ดินได้กำหนดให้พัฒนาพื้นที่พาณิชย์กรรมศูนย์กลางรองและศูนย์ชุมชนชานเมืองในบริเวณเขตยานนาวาและเขตบางนา ซึ่งกิจกรรมการพาณิชย์กรรมดังกล่าวเป็นกิจกรรมเพื่อรองรับกับการพัฒนาในด้านการขนส่งสินค้าที่เกิดจากท่าเรือกรุงเทพ ทั้งนี้เพื่อกระจายกิจกรรมการอยู่อาศัยและแหล่งการจ้างงานของประชากรให้ออกไปสู่ชานเมืองที่เพิ่มมากขึ้นตามเส้นทางการพัฒนาในด้านการขนส่งสินค้าที่มาจากท่าเรือกรุงเทพ

2. การพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินในด้านการอยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นมาก โดยได้กำหนดให้มีการพัฒนาโครงการอาคารพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพในด้านการขนส่งสินค้ามาเป็นแกนหลักในการพัฒนาพื้นที่ ทั้งนี้เพื่อทำให้เกิดการพัฒนาที่มีการเกาะกลุ่มกันภายในพื้นที่

3. การพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินในด้านอุตสาหกรรม โดยกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ให้มีความเชื่อมโยงกับกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือกรุงเทพ โดยกิจกรรมการใช้ที่ดินในด้านนี้ส่วนใหญ่ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครกำหนดให้มีการใช้ที่ดินในอุตสาหกรรมที่ไม่เป็นอันตรายหรือมีผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมของเมือง เช่น การใช้ที่ดินในด้านคลังสินค้า การใช้ที่ดินในด้านอุตสาหกรรมการผลิตเสื้อผ้าสำเร็จรูป เป็นต้น




แผนที่ที่ 3.2 :ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร  
(ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2)

- เครื่องหมาย**
- ๑. เขตสีเหลือง
  - ๒. เขตสีส้ม
  - ๓. เขตสีน้ำตาล
  - ๔. เขตสีแดง
  - ๕. เขตสีม่วง
  - ๖. เขตสีเมืงประปราย
  - ๗. เขตสีม่วงอ่อน
  - ๘. เขตสีเขียว
  - ๙. เขตสีเขียวอมออก
  - ๑๐. เขตสีขาวมีกรอบ
  - ๑๑. เขตสีน้ำตาลอ่อน
  - ๑๒. เขตสีเทาอ่อน
  - ๑๓. เขตสีน้ำเงิน
- ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
  - ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
  - ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
  - ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม
  - ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า
  - ที่ดินประเภทคลังสินค้า
  - ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ
  - ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม
  - ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา
  - ที่ดินประเภทอนุรักษ์ธรรมชาติและเกษตรกรรม
  - ที่ดินประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย
  - ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา
  - ที่ดินประเภทสถาบันราชการ
  - การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

- แนวเขตผังเมืองรวม
- เขตจังหวัด
- เขตอำเภอ เขตของเขต
- เขตของแขวง
- ทางหลวง ถนน
- ถนนโครงการ
- โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
- แนวทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
- โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนาดรอง
- แนวทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนาดรอง
- ทางรถไฟ
- แม่น้ำ คลอง
- แนวคันป้องกันน้ำท่วม

ที่มา : กรมโยธาธิการและผังเมือง



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



### 3.3.3 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2549 – 2554) พ.ศ. 2549

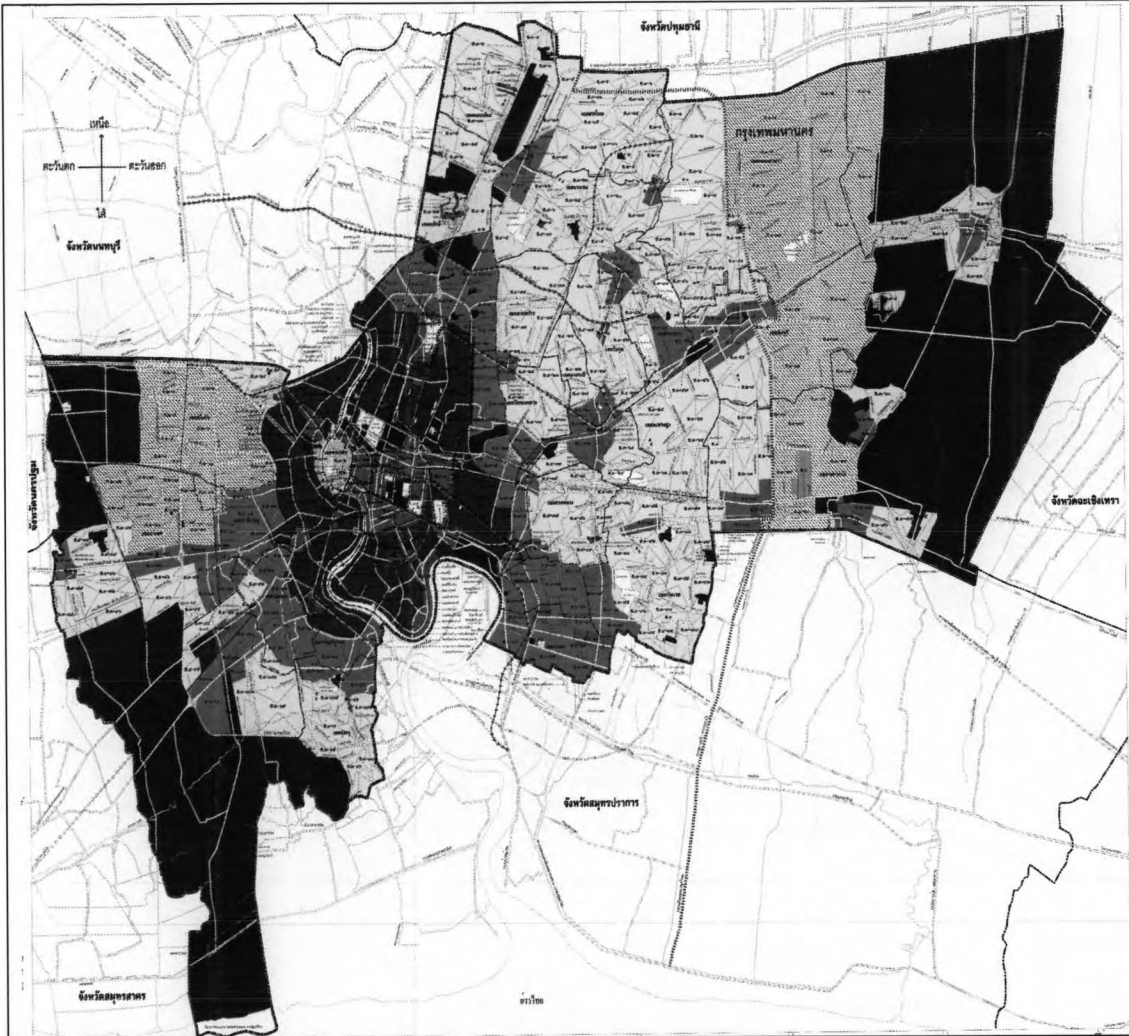
#### ผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน

การกำหนดและจัดทำแผนผังตามลำดับการพัฒนาได้มีการพิจารณาความสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของประชากร การขยายตัวและสภาพทางเศรษฐกิจ ตลอดจนนโยบายและแผนงานทางด้านสาธาณูปโภคและสาธารณูปการของภาครัฐในอนาคต ทั้งนี้แผนผังลำดับการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินได้กำหนดทิศทางและลักษณะความหนาแน่นของการพัฒนาให้มีความสัมพันธ์กับโครงการลงทุนทางด้านโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง และระบบสาธาณูปโภค โดยให้การขยายตัวของที่อยู่อาศัยมีระดับความหนาแน่นที่มีความแตกต่างกันตามศักยภาพในการให้บริการ นอกจากนี้การใช้ที่ดินเพื่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจได้แก่ การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม และการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมได้กำหนดขอบเขตของการขยายตัวของพื้นที่ตามการเปลี่ยนแปลงของจำนวนการจ้างงาน โดยการกำหนดให้มีการพัฒนาที่ต่อเนื่องกับบริเวณการใช้ที่ดินพาณิชยกรรม และประเภทอุตสาหกรรมในปัจจุบัน (ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร)

ในการดำเนินการเพื่อให้กรุงเทพมหานครมีการพัฒนาอย่างเป็นลำดับและเป็นไปตามแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน จึงมีความจำเป็นต่อการมีมาตรการในการใช้บังคับตามพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 โดยการจัดทำแผนผังข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินภายใต้กรอบและรูปแบบของแผนผังลำดับการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินพร้อมด้วยข้อกำหนด โดยแผนผังข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินได้จำแนกการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็น 6 ประเภท ซึ่งประกอบด้วย การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทหลัก 4 ประเภท ได้แก่ ที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม และเกษตรกรรม และการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่ออนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมในบริเวณกรุงรัตนโกสินทร์ และ การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถาบันราชการ สาธาณูปโภคและสาธารณูปการ ซึ่งมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจกรรมต่างๆ ของภาครัฐ โดยที่กรุงเทพมหานครได้จำแนกย่อยการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทหลักเพื่อให้มีความเหมาะสมและมีความสอดคล้องกับสภาพพื้นที่และการพัฒนา (แผนที่ที่ 3.4)

จากการศึกษาถึงผังเมืองรวม ฉบับที่ 2 ได้แบ่งประเภทของการใช้ประโยชน์ที่ดินออกเป็นกลุ่มๆ อย่างชัดเจน เพื่อทำให้เกิดการพัฒนาที่เป็นกลุ่มๆ เพื่อทำให้ง่ายต่อการกำหนดความหนาแน่นในการพัฒนาต่อไป โดยพื้นที่ที่ศึกษาอยู่ในกลุ่มเขตเจ้าพระยา ซึ่งท่าเรือกรุงเทพมีอิทธิพลต่อการพัฒนาและเป็นแกนหลักในการพัฒนาพื้นที่ของบริเวณที่ศึกษา ทั้งในด้านกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการขนส่งสินค้า และกิจกรรมการอยู่อาศัย





แผนที่ที่ 3.3 :ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ฉบับที่ 2)

**เครื่องหมาย**

- แนวเขตผังเมืองรวม
- เขตจังหวัด
- เขตอำเภอ เขตกิ่งอำเภอ เขตของเขต
- ถนนเดิม
- ถนนเดิมขยาย
- ถนนโครงการ
- โครงการทางพิเศษ
- ทางรถไฟผ่านส่งมวลชน
- โครงการรถไฟผ่านส่งมวลชน
- ทางรถไฟ
- สะพาน
- แม่น้ำ คลอง ห้วย
- แนวคันป้องกันน้ำท่วม
- เมตร

- ๑. เขตสีเหลือง   ๒.๑-๒.๔ ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
- ๒. เขตสีส้ม   ๒.๕-๒.๘ ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
- ๓. เขตสีน้ำตาล   ๒.๙-๓.๕ ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
- ๔. เขตสีแดง   ๓.๖-๓.๘ ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม
- ๕. เขตสีม่วง   ๓.๙-๔.๑ ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม
- ๖. เขตสีน้ำเงินประปราย   ๔.๒-๔.๓ ที่ดินประเภทคลังสินค้า
- ๗. เขตสีเขียวก่อนขอบและเส้นแวงสีเขียว   ๔.๔-๔.๖ ที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม
- ๘. เขตสีเขียว   ๔.๗-๔.๘ ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม
- ๙. เขตสีน้ำตาลอ่อน   ๕.๑-๕.๒ ที่ดินประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย
- ๑๐. เขตสีน้ำเงิน   ๕.๓-๕.๕ ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

ที่มา : กรมโยธาธิการและผังเมือง



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### 3.3.4 แผนผังโครงการคมนาคมขนส่งในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 2

ในแผนผังโครงการคมนาคมขนส่งที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยนั้น ได้กำหนดแผนผังโครงข่ายการคมนาคมซึ่งประกอบด้วย โครงข่ายถนนสายหลัก ถนนสายรอง ดังต่อไปนี้ (ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร)

1. ถนนแบบ ค ซึ่งมีขนาดเขตทาง 30 เมตร จำนวน 1 สาย ได้แก่ ถนนสาย ค 4 ซึ่งเป็นถนนที่เชื่อม ถนนสาทรประดิษฐ์ – พระรามที่ 3 โดยมีระยะประมาณ 1,620 เมตร
3. ถนนแบบ ฉ มีขนาดทาง 50 เมตร จำนวน 1 สาย ได้แก่ ถนนสาย ฉ.3 ซึ่งเป็นโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทางยกระดับและเชิงลาด โดยมีระยะประมาณ 2,800 เมตร

จากการศึกษาถึงแผนผังโครงการคมนาคมขนส่งในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 2 นั้น พบว่า แผนผังการพัฒนาการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ที่ศึกษาไม่มีความแตกต่างจากผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 1 ทั้งนี้เพราะเส้นทางการขนส่งที่เสนอแนะในผังเมืองรวมฉบับที่แล้วยังไม่ได้เกิดการก่อสร้างขึ้นมาในช่วงของผังเมืองฉบับที่ 1 แต่เส้นทางการดังกล่าวมีความจำเป็นที่จะต้องมีการพัฒนาเพื่อใช้ในการระบายการจราจรของรถบรรทุกสินค้าที่มาจากท่าเรือกรุงเทพและโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือกรุงเทพ จึงทำให้แผนผังโครงการคมนาคมขนส่งในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 2 ต้องกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งที่ต่อมาจากผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 1 นอกจากนี้จากการพัฒนาระบบการขนส่งดังกล่าวตามแผนผังโครงการดังกล่าวทำให้เกิดการขนส่งของรถบรรทุกสินค้าที่มีความสะดวกที่เพิ่มมากขึ้น และรถบรรทุกสินค้าดังกล่าวไม่ต้องเดินทางผ่านเข้าไปยังเขตเมืองของกรุงเทพมหานครอีกต่อไป จึงทำให้เส้นทางการดังกล่าวสามารถลดปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าของรถบรรทุกลงไปได้ และนอกจากนั้นยังทำให้เกิดการขนส่งสินค้าที่มีความสะดวกและรวดเร็วระหว่างท่าเรือกรุงเทพและโรงงานอุตสาหกรรมในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ







จากแผนงานในการพัฒนาระดับกลุ่มเขตของกรุงเทพมหานครของพื้นที่ที่ศึกษานั้น พบว่ากลุ่มเจ้าพระยามีบทบาทเป็นเขตเศรษฐกิจใหม่ที่อยู่ในบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นพื้นที่ที่รองรับการขยายตัวของเมืองเดิมและวงแหวนอุตสาหกรรม โดยกรุงเทพมหานครมีการวางแผนที่จะพัฒนา เขตคลองเตยเพื่อเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจและการท่องเที่ยว การพาณิชย์กรรม การค้า เพื่อรองรับการเติบโตของเมืองในบริเวณศูนย์กลางการพาณิชย์กรรมเดิม, เขตยานนาวาเป็นพื้นที่ที่พัฒนาเพื่อรองรับการเป็นแหล่งเศรษฐกิจใหม่ของกรุงเทพมหานคร ทั้งในด้านการพาณิชย์กรรมและอุตสาหกรรมการผลิตที่ไม่ก่อให้เกิดปัญหามลพิษในเขตเมือง เพื่อรองรับการเติบโตของเมืองในบริเวณตอนใต้ของศูนย์กลางการพาณิชย์กรรมเดิม, เขตบางนาและเขตพระโขนงเป็นพื้นที่การพัฒนาตามโครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม โดยมีวัตถุประสงค์ของการพัฒนาเพื่อเป็นศูนย์กลางการพาณิชย์กรรมชุมชนเมืองเพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองด้านตะวันตก และแหล่งที่อยู่อาศัยที่มีสภาพแวดล้อมที่ดี ตามลำดับ ทั้งนี้เพื่อทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่เป็นกลุ่ม โดยมีเขตคลองเตยและเขตยานนาวาเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม รวมทั้งเป็นแหล่งการจ้างงานทางอุตสาหกรรมในกรุงเทพมหานคร ส่วนเขตบางนาและเขตพระโขนงนั้นมีแนวทางในการพัฒนาให้เป็นพื้นที่เพื่อกิจกรรมการพาณิชย์กรรมของชุมชนเมือง ในบริเวณถนนสายสำคัญต่างๆ และพื้นที่ที่เป็นที่อยู่อาศัยเพื่อรองรับการขยายตัวของเมือง

### 3.5. ผังเมืองรวมจังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. 2544

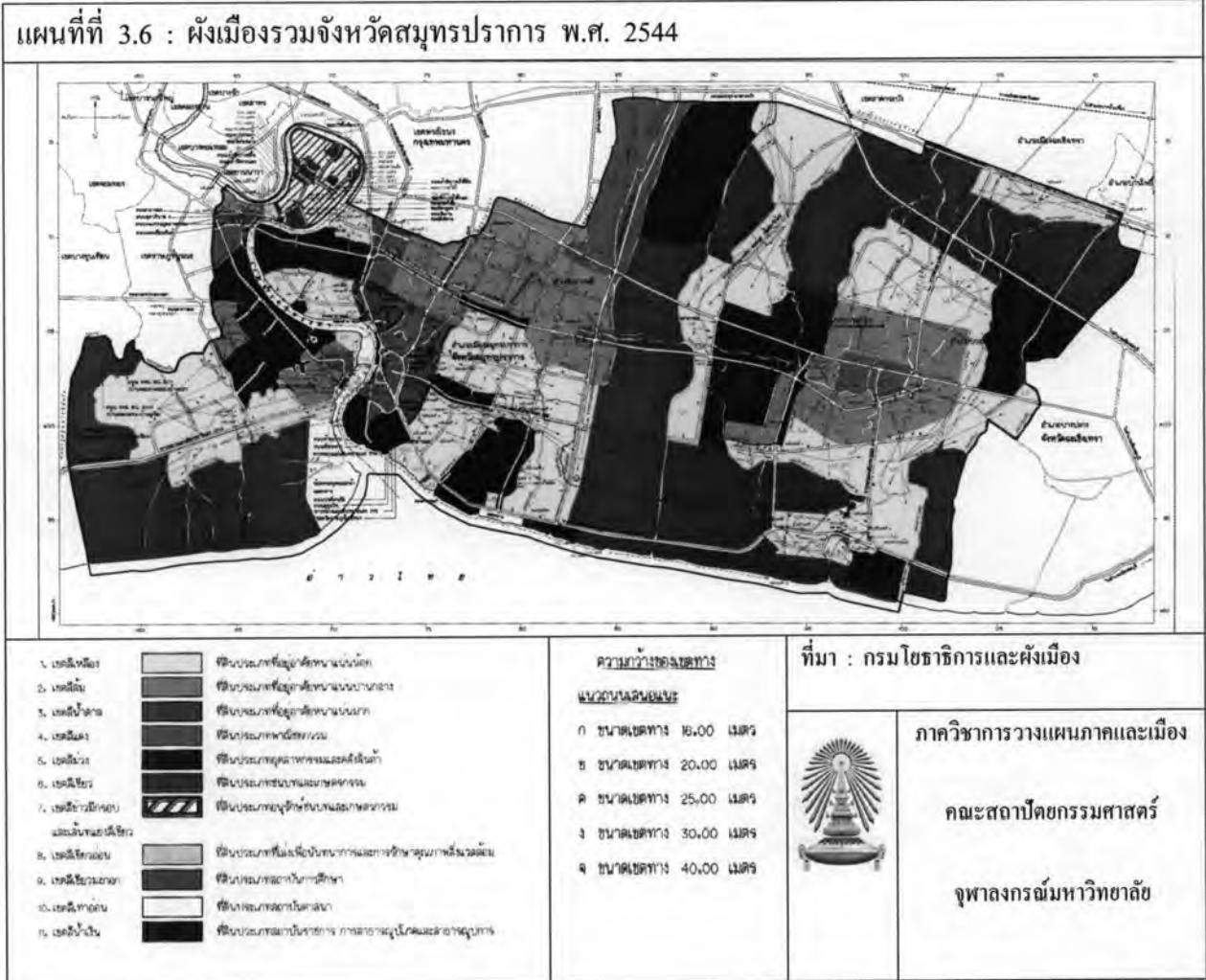
การวางและจัดทำผังเมืองรวมจังหวัดสมุทรปราการ มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนา และการดำรงรักษาเมืองและในบริเวณที่เกี่ยวข้องหรือชนบท ด้านการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน การคมนาคมและการขนส่ง การสาธารณสุขปโภค การให้บริการสาธารณะและสภาพแวดล้อมของจังหวัดสมุทรปราการ ให้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาระบบเมืองในเขตปริมณฑลตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ที่มา : ธนัช สุขวิมลเสรี, 2547 : 48 – 56)

ผังเมืองรวมจังหวัดสมุทรปราการ มีนโยบายและมาตรการเพื่อใช้ในการจัดระบบการใช้ประโยชน์ในที่ดินให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต รวมถึงการส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจรวมถึงโครงข่ายในการให้บริการสาธารณะ โดยมีสาระที่สำคัญดังต่อไปนี้

1. ส่งเสริมและพัฒนาชุมชนเมืองให้เป็นศูนย์กลางทางด้านการค้า การให้บริการ การบริหาร และการปกครอง
2. ส่งเสริมการพัฒนาที่อยู่อาศัย การพาณิชย์กรรม และการอุตสาหกรรม ให้มีความสอดคล้องกับการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจและสังคมของชุมชน
3. พัฒนาการให้บริการทางสังคม การสาธารณสุขปโภคและสาธารณสุขการให้เพียงพอ และได้มาตรฐาน



4. อนุรักษ์ทรัพยากรทางธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม





3.6. โครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม

โครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม เป็นโครงการพัฒนาการขนส่งตามแนวพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ในรัชกาลปัจจุบัน เพื่อเป็นโครงการในการลดปัญหาทางด้านการจราจรในเขตเมือง โดยเป็นเส้นทางในการเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่อุตสาหกรรมของจังหวัดสมุทรปราการกับพื้นที่ภายนอก เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าของรถบรรทุกที่มีขนาดใหญ่ โดยรถขนส่งสินค้าดังกล่าวไม่ต้องวิ่งผ่านตัวเมือง ซึ่งเป็นการช่วยบรรเทาปัญหาทางด้านการจราจรลงไปได้ (ที่มา : กรมทางหลวงชนบท)

โครงการดังกล่าวเป็นการสร้างถนนวงแหวนผ่านโรงงานอุตสาหกรรมฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาไปยังท่าเรือกรุงเทพ โดยรถบรรทุกจะวิ่งบนถนนวงแหวนต่อเนื่องระหว่างพื้นที่ย่านอุตสาหกรรมได้โดยสะดวก คือ จากท่าเรือกรุงเทพไปปู่เจ้าสมิงพราย โดยขึ้นสะพานแม่น้ำเจ้าพระยา มาถนนพระรามที่ 3 ได้ รวมทั้งสามารถที่จะเชื่อมกับเส้นทางหลักที่จะเข้ามาในถนนวงแหวนอุตสาหกรรมได้ทุกทิศทาง คือ เชื่อมต่อกับทางด่วนชั้นที่ 1, เชื่อมต่อกับถนน

สุขสวัสดิ์ต่อไปถนนพระรามที่ 2 , เชื่อมต่อกับถนนบางนา-ตราด , เชื่อมต่อกับถนนสุขุมวิท และเชื่อมต่อกับถนนวงแหวนรอบนอกทางด้านใต้ ดังแผนที่ที่ 3.8

	<p>แผนที่ที่ 3.7 : พื้นที่บริเวณโครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม</p>
	<p>ที่มา : กรมทางหลวงชนบท</p>
	<p>              คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์            ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง            จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย         </p>

นอกจากนั้นโครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม มีลักษณะเป็นถนนที่ต่อเนื่องเชื่อมโยงพื้นที่ย่านอุตสาหกรรมและท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งทำให้เกิดเป็นโครงข่ายถนนที่ครอบคลุมเขตอุตสาหกรรมทางตอนใต้ของกรุงเทพมหานครระหว่างเขตอุตสาหกรรมพระประแดง เขตอุตสาหกรรมปู่เจ้าสมิงพราย และท่าเรือกรุงเทพ

#### วัตถุประสงค์ของโครงการ

กรมโยธาธิการได้รับมอบหมายให้ดำเนินงานโครงการก่อสร้างถนนวงแหวนอุตสาหกรรมตามมติคณะรัฐมนตรี โดยโครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรมนั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อ

1. รองรับการค้าขนถ่ายสินค้าและลำเลียงสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพและรองรับการค้าลำเลียงสินค้าจากโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ในแถบจังหวัดสมุทรปราการ
2. เสริมโครงข่ายถนนและแบ่งเบาปริมาณการจราจรในพื้นที่บริเวณโครงการ
3. เป็นโครงข่ายสำหรับการขนถ่ายและลำเลียงสินค้าในพื้นที่โครงการไปยังส่วนต่างๆ ของประเทศ เช่น ออกสู่ถนนสุขสวัสดิ์ ถนนพระรามที่ 2 ทางด้านทิศตะวันตก หรือออกสู่ถนนพระรามที่ 3 ทางด่วนขั้นที่ 1 ทางด้านทิศเหนือ เพื่อออกสู่ถนนบางนา-ตราด เป็นต้น

#### ประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เป็นถนนวงแหวนที่เชื่อมต่อเขตอุตสาหกรรมทางตอนใต้ของกรุงเทพมหานครเพื่อประโยชน์ในการรองรับรถบรรทุกที่วิ่งขนถ่าย และลำเลียงสินค้าจากท่าเรือคลองเตยไปยังโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ที่อยู่ในพื้นที่โครงการ โดยไม่ต้องใช้เส้นทางเข้าไปในตัวเมืองของกรุงเทพมหานคร

2. รถบรรทุกจากทั่วประเทศที่ต้องการวิ่งมาสู่ท่าเรือคลองเตยและโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ในเขตพื้นที่โครงการนี้ สามารถที่จะใช้วงแหวนเป็นเส้นทางขนส่งที่ลดระยะทางและเวลาได้เป็นอย่างมาก โดยรถไม่ต้องวิ่งอ้อมไปยังเส้นทางอื่นที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด

3. เป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรที่แออัดในบริเวณปลายถนนปู้เจ้าสมิงพราย และบริเวณพระประแดง อันเนื่องมาจากการขนส่งของรถบรรทุกและยานพาหนะทั่วไป

4. ทำให้การขนส่งสินค้าระหว่างบริเวณปลายถนนปู้เจ้าสมิงพราย บริเวณถนนสุขสวัสดิ์ บริเวณถนนพระราม 3 และท่าเรือกรุงเทพ ทำได้อย่างรวดเร็ว สะดวก ไม่ต้องรอการใช้เวลานานยนต์ข้ามฟากแม่น้ำเจ้าพระยา

5. เป็นโครงข่ายที่เสริมโครงข่ายถนนของกรุงเทพมหานคร และจังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งเป็นแนวถนนตามที่ระบุไว้ในผังเมืองรวมของกรุงเทพมหานคร

6. เพิ่มพื้นที่ถนนเพื่อแบ่งเบาปัญหาการจราจร

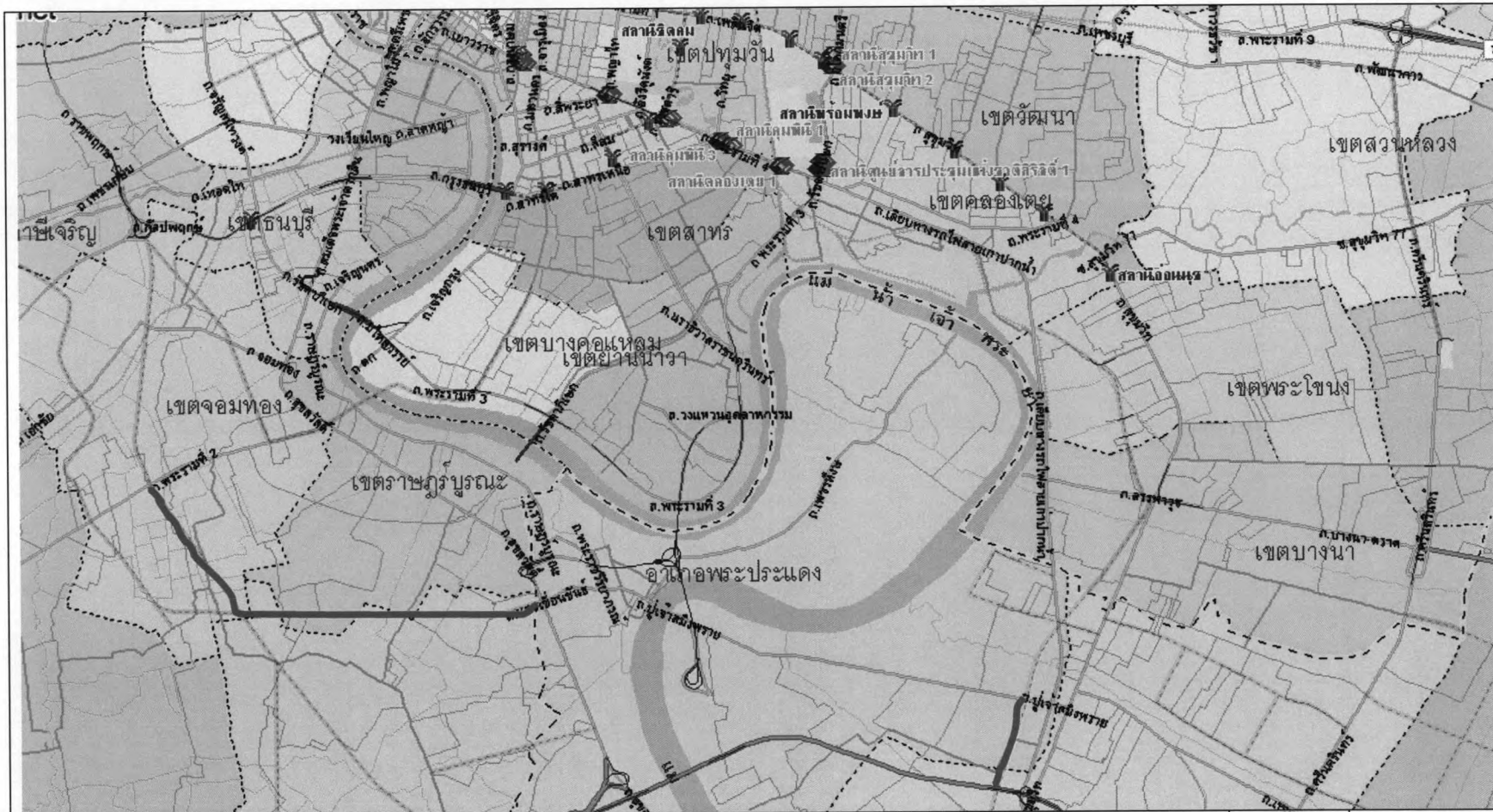
7. มีถนนภายใต้ทางยกระดับ เพื่อแบ่งเบาปัญหาการจราจรในพื้นที่ที่โครงการพาดผ่าน

*โครงการถนนต่อเชื่อมกับโครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรมในอนาคต*

เพื่อให้โครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรมสามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายหลักในด้านทิศตะวันตกและทางด้านทิศใต้ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับโครงข่ายถนนในภาพรวม จึงมีโครงการถนนต่อเชื่อมกับถนนโครงข่ายหลัก ซึ่งประกอบด้วย

1. โครงการถนนพระรามที่ 2 – สุขสวัสดิ์ โดยถนนดังกล่าวจะต่อเชื่อมกับโครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรมที่ส่วนต่อขยายจากทางแยกต่างระดับสุขสวัสดิ์ มีจำนวนช่องการจราจรทั้งหมด 6 ช่องการจราจรมีเขตทางกว้างประมาณ 40 เมตร ความยาวถนนรวมทั้งสิ้นประมาณ 7.8 กิโลเมตร

2. โครงการถนนเชื่อมต่อกับถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้ เป็นโครงการส่วนต่อขยายจากด้านใต้ของโครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม เพื่อไปเชื่อมต่อกับถนนวงแหวนรอบนอกทางด้านใต้ของกรมทางหลวง ที่ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา ในแต่ละทิศทางที่ต่อเชื่อมกับทางแยกต่างระดับปู้เจ้าสมิงพรายในโครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม โดยทางยกระดับมีความสูงประมาณ 11.0 เมตร มีเขตทางกว้างประมาณ 40 เมตร ความยาวประมาณ 1 กิโลเมตร



แผนที่ที่ 3.8 : แผนที่แสดงโครงการถนนเชื่อมต่อกับโครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรมในอนาคต

ที่มา : ThinkNet - Mapmagic



คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



### แนวคิดในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบโครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม

แนวคิดในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบโครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรมนั้นจะมีแนวคิดหลักๆ ดังต่อไปนี้ (บริษัท เทสโก้ จำกัด บริษัท ศรีเอทีพี ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด ที่ปรึกษาสมาคมนักผังเมืองไทย. เอกสารประกอบการศึกษาและสำรวจโครงการศึกษาและวางแผนแม่บทการพัฒนาเมืองพื้นที่โดยรอบโครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม , 27 ธันวาคม 2542 : 2)

1. การลดระยะเดินทางและปลายทาง โดยการกำหนดย่านที่พักอาศัย และแหล่งงานในบริเวณพื้นที่ถนนพระรามที่ 3 , ชุมชนพระประแดง และพื้นที่อื่นๆ ที่จะเกิดขึ้นจากการมีโครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม โดยให้มีความเชื่อมโยงกันด้วยระบบถนน ระบบการขนส่งมวลชน และระบบการขนส่งสาธารณะ

2. การย้ายท่าเรือกรุงเทพไปยังท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง พร้อมทั้งกำหนดที่ตั้งของท่าเรือขนาดเล็กเป็นจุดๆ เพื่อใช้ในการรับ และส่งสินค้า

3. การย้ายชุมชนคลองเตยไปตั้งในบริเวณทิศตะวันตกของอำเภอพระประแดง ซึ่งเป็นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมบริเวณพระประแดง และปู่เจ้าสมิงพราย เพื่อที่ชุมชนจะสามารถประกอบอาชีพการรับจ้างในโรงงานได้ และคนในชุมชนจะไม่รู้สึกว่ตนเองได้ถูกย้ายไกลจากพื้นที่เดิมมากนัก รวมทั้งการสนับสนุนอุตสาหกรรมที่มีการจ้างงานเป็นจำนวนมาก เพื่อรองรับชุมชนที่จะเข้ามาอาศัยในบริเวณดังกล่าว

4. การอนุรักษ์พื้นที่บางกระเจ้าให้เป็นพื้นที่สีเขียว มีการควบคุมการเจริญเติบโตของพื้นที่ รวมถึงการกำหนดโครงการหรือกิจกรรมที่จะมีในพื้นที่ รวมทั้งการปรับปรุงระบบการคมนาคมให้เป็นระบบ

5. การพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีแม่น้ำของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจริมแม่น้ำที่สามารถเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งทางรถไฟไปมาระหว่างคลองเตย มักกะสัน และพหลโยธิน

6. การพัฒนาพื้นที่พิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่พระรามที่ 3 เพื่อให้เป็นศูนย์กลางทางธุรกิจ การเงิน และการธนาคารในระดับประเทศ และนานาชาติ ให้เป็นพื้นที่ศูนย์กลางทางธุรกิจ (CBD) ใหม่แห่งหนึ่งของกรุงเทพมหานคร

7. กำหนดประเภทอุตสาหกรรมในบริเวณอำเภอพระประแดง และพื้นที่โดยรอบให้เป็นอุตสาหกรรมประเภทที่ไม่ก่อมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม (Light and Clean Industry)

8. การอนุรักษ์พื้นที่กรุงเทพมหานครและสมุทรปราการตอนล่างให้เป็นพื้นที่สีเขียว ตลอดจนการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการควบคุมการเจริญเติบโตของพื้นที่ เพื่อให้พื้นที่ดังกล่าวแหล่งผลิตออกซิเจนแหล่งหนึ่งของกรุงเทพมหานคร และจังหวัดสมุทรปราการ โดยการส่งเสริมพื้นที่บางกระเจ้า



จากการศึกษาถึงโครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม ทำให้ทราบถึงแนวคิดในการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือกรุงเทพและโรงงานอุตสาหกรรมในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ โดยโครงการดังกล่าวทำให้สามารถลดปริมาณการจราจรจรทุกที่ต้องวิ่งผ่านในเขตใจกลางเมืองให้ลดน้อยลง รวมทั้งเป็นการเพิ่มพื้นที่ผิวการจราจรภายในพื้นที่บริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพให้เพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ยังเป็นโครงข่ายในการรองรับการขนส่งสินค้าที่มาจากท่าเรือกรุงเทพเพื่อขนส่งสินค้าดังกล่าวไปยังโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่โดยรอบ รวมทั้งเป็นเส้นทางที่สำคัญที่ใช้ในการเดินทางเพื่อขนส่งสินค้าไปยังพื้นที่อื่นๆ ของประเทศต่อไป เช่น การเดินทางไปยังภาคตะวันตกของประเทศ โคนเชื่อมต่อกับถนนพระรามที่ 2, การเดินทางไปยังภาคตะวันออกของประเทศโดยใช้ถนนบางนา-ตราด เป็นต้น ซึ่งจะเห็นว่าเส้นทางดังกล่าวทำให้เกิดการลำเลียงสินค้าที่มาจากท่าเรือกรุงเทพได้อย่างสะดวก รวมทั้งเป็นการลดระยะทางและเวลาในการขนส่งสินค้าลง ซึ่งทำให้พื้นที่ในบริเวณโดยรอบมีศักยภาพในการพัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อรองรับการขยายตัวในด้านการขนส่งสินค้าของท่าเรือกรุงเทพ โดยท่าเรือกรุงเทพอาจจะเพิ่มขีดความสามารถในการรับตู้สินค้าที่มาจากต่างประเทศได้มากกว่า 1 ล้าน ที.อี.ยู. ทั้งนี้เพื่อสนับสนุนกิจกรรมอุตสาหกรรมการผลิตที่ต้องนำวัตถุดิบหรือสินค้าที่มาจากต่างประเทศได้ ทั้งนี้เพราะระบบถนนวงแหวนอุตสาหกรรมได้ลดปัญหาการจราจรที่เกิดจากการขนส่งสินค้าที่มาจากท่าเรือกรุงเทพลงได้

ในส่วน of ข้อเสนอนี้ในการพัฒนาระบบถนนวงแหวนอุตสาหกรรมนั้น ผู้วิจัยเห็นว่าภาครัฐควรพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าในบริเวณถนนวงแหวนอุตสาหกรรมให้มีประสิทธิภาพ และควรปรับปรุงและพัฒนาเส้นทางขนส่งสินค้าที่อยู่ในถนนวงแหวนอุตสาหกรรม โดยเฉพาะถนนทางรถไฟสายปากน้ำเก่าที่มีลักษณะที่ค่อนข้างแคบให้มีพื้นที่ผิวถนนที่กว้างขึ้น ทั้งนี้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือกรุงเทพและบริเวณโรงงานอุตสาหกรรมการผลิต รวมทั้งเป็นการลดเวลาและต้นทุนค่าขนส่งสินค้าที่เกิดจากปัญหาคอขวดในบริเวณถนนสายดังกล่าวได้

### 3.7 การศึกษานโยบายและการจัดการท่าเรือแห่งประเทศไทย

#### 3.7.1 กลยุทธ์การขนส่งของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

##### การพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ

การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีกลยุทธ์ในการพัฒนาการขนส่งสินค้าของท่าเรือกรุงเทพที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย คือ การควบคุมปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพให้อยู่ภายในเป้าหมายและระยะเวลาที่กำหนด โดยมีการเร่งรัดให้มีการใช้ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้ได้มีการพิจารณาใช้มาตรการต่างๆ เช่น การจำกัดจำนวนเรือสินค้าของผู้ที่เข้ามาให้บริการรายเดิมไม่ให้มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นและงดให้บริการแก่ผู้ใช้บริการรายใหม่ การแก้ไขข้อดกของใช้ท่าเรือเป็นการเฉพาะกับกลุ่มสายการเดินเรือ อีกทั้งจำกัดจำนวนตู้เปล่าที่กองเก็บในท่าเรือกรุงเทพ

### 3.7.2 แผนวิสาหกิจการทำเรือแห่งประเทศไทยที่มีต่อท่าเรือกรุงเทพ

ในส่วนของแผนวิสาหกิจการทำเรือแห่งประเทศไทยนั้น แผนวิสาหกิจการทำเรือแห่งประเทศไทยได้กำหนดแนวทางการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ เพื่อให้มีความสอดคล้องกับสภาพของเมืองรวมทั้งเป็นการลดบทบาทของท่าเรือกรุงเทพในด้านการขนส่งสินค้าเพื่อให้ผู้ประกอบการด้านการขนส่งสินค้าหันไปใช้บริการที่ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังแทน ทั้งนี้เพื่อลดปัญหาการจราจรภายในเขตกรุงเทพมหานคร โดยแผนการใช้ที่ดินท่าเรือได้มีแนวทางการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ เป็น 2 ระยะดังต่อไปนี้ (ที่มา : [www.port.co.th](http://www.port.co.th))

ระยะสั้น ท่าเรือกรุงเทพยังคงบทบาทในการรับเรือ feeder จากต่างประเทศตลอดช่วงระยะเวลาที่เตรียมการ เพื่อรองรับบทบาทใหม่ โดยจำกัดจำนวนตู้สินค้าไม่ให้เกิน 1 ล้าน T.E.U. และค่อยๆ ลดจำนวนลงตามแผนการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพในระยะยาวต่อไป

ระยะยาว ท่าเรือกรุงเทพควรจำกัดบทบาทให้เป็นท่าเรือเพื่อการลำเลียง การขนส่ง และการกระจายสินค้าทางน้ำภายในประเทศ หรือเป็นท่าเรือเฉพาะสำหรับสินค้าบางประเภท เช่น สินค้าอุปโภคบริโภค โดยให้สินค้าระหว่างประเทศทั่วไปไปใช้ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง และใช้ท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือ feeder ของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง โดยการจัดเส้นทางเดินเรือให้เชื่อมโยงกัน และท่าเรือกรุงเทพจะต้องปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ทางการตลาด โดยท่าเรือกรุงเทพอาจทำหน้าที่เป็น Landlord โดยการจัดหาและปรับปรุงพื้นที่ แล้วให้สัมปทานกับเอกชนให้เป็นผู้ดำเนินการ และการท่าเรือแห่งประเทศไทยจะต้องปรับปรุงแผนวิสาหกิจและแผนการใช้พื้นที่ ซึ่งจะเกี่ยวข้องถึงการพัฒนาและจัดที่ดินใหม่ กำหนดแผนพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสินค้าทั่วไปให้สามารถใช้ประโยชน์ทางด้านอื่นๆ การใช้พื้นที่เพื่อกิจการท่าเรือจะเน้นไว้เฉพาะท่าเรือที่เป็นท่าเรือคอนเทนเนอร์ มีแผนที่จะก่อสร้างลานจอดรถบรรทุก อาคารและลานสำหรับบรรจุสินค้าเพื่อการส่งออก การจัดสร้างศูนย์การค้าบนพื้นที่ที่เป็นตลาดคลองเตยในปัจจุบัน การจัดสร้างศูนย์ราชการที่เกี่ยวข้องกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย และการขยายถนนในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพให้มีพื้นผิวถนนที่กว้างขึ้น เพื่อทำให้เกิดการขนส่งและกระจายสินค้าที่มาจากท่าเรือกรุงเทพได้อย่างสะดวกและลดปัญหาการจราจรที่เกิดจากการขนส่งสินค้าในบริเวณท่าเรือกรุงเทพให้ลดลง

### 3.7.3 แผนการดำเนินงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

การทำเรือแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการกำกับดูแลท่าเรือกรุงเทพ โดยตรงได้กำหนดนโยบายและแผนในการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าของท่าเรือกรุงเทพ และการพัฒนาพื้นที่ของท่าเรือกรุงเทพในด้านการใช้ที่ดินต่างๆ โดยแผนการดำเนินงานดังกล่าวมีรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย ดังต่อไปนี้ (ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย)

#### นโยบายและเป้าหมายของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

เพื่อให้การดำเนินงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เป็นไปตามแนวนโยบายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และมีความสอดคล้องกันนโยบายอื่นๆ ในการพัฒนาประเทศ

ซึ่งมีผลต่อการวางแผนผังแม่บทของการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาดังต่อไปนี้ (ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย)

1. ให้ปริมาณตู้สินค้าที่ขนถ่ายที่ท่าเรือกรุงเทพ มีจำนวน 1 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี
2. ให้แยกระบบการบริการตู้สินค้าและสินค้าทั่วไปออกจากกัน
3. พัฒนาระบบการให้บริการท่าเรือและบริการสินค้า ให้มีประสิทธิภาพได้มาตรฐานสากล โดยมีเป้าหมายให้สามารถที่จะให้บริการเรือตู้สินค้าได้อย่างครบวงจร มีผลงานเฉลี่ยไม่ต่ำกว่า 25 ที.อี.ยู. / สาย / ชั่วโมง

4. สนับสนุนให้มีบริการ ณ สถานที่แห่งเดียวกัน (One – Stop – Service)

5. ดำเนินการควบคุมคุณภาพของสิ่งแวดล้อมให้เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

#### โครงการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีโครงการที่จะนำพื้นที่นอกเขตรั้วศุลกากรมาใช้ประโยชน์ในด้านต่างๆ ดังต่อไปนี้

1. โครงการคลองเตยคอมเพล็กซ์ เป็นโครงการนำดีกแถว อาคารพาณิชย์ และตลาดบริเวณคลองเตย ซึ่งมีเนื้อที่ประมาณ 133 ไร่ มาพัฒนาเป็นย่านธุรกิจเพื่อจัดหาผลประโยชน์ให้การท่าเรือแห่งประเทศไทย เนื่องจากท่าเรือกรุงเทพมีนโยบายที่จะจำกัดปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือและจะไม่ขยายพื้นที่เพื่อที่จะรองรับสินค้าเพิ่มขึ้น

2. โครงการสร้างสำนักงานใหญ่การท่าเรือแห่งประเทศไทย เป็นโครงการที่จะสร้างอาคารสำนักงานใหญ่ให้อยู่ภายนอกรั้วเขตศุลกากร พร้อมทั้งทำการย้ายหน่วยงานที่ไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการปฏิบัติการขนถ่ายสินค้าออกนอกเขตรั้วศุลกากร และจัดทำระบบ One – Stop – Service ด้วย

3. โครงการ Truck Terminal Centre เป็นโครงการที่จะนำพื้นที่ที่เป็นโรงฆ่าสัตว์ในกล้วยน้ำไทเดิม มาปรับปรุงเป็น Truck Terminal โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดระบบการจราจรของรถบรรทุกต่างๆ ให้มีความเป็นระเบียบ เพื่อลดปัญหาทางด้านการจราจรและการเพิ่มความสะดวกในการขนส่งสินค้า

4. โครงการคลังสินค้าอันตราย เป็นโครงการที่การท่าเรือแห่งประเทศไทยจะสร้างคลังสินค้าอันตรายแห่งใหม่ ที่มีระบบการควบคุมที่มีประสิทธิภาพและมีมาตรฐานตามมาตรฐานสากล ซึ่งมีเนื้อที่ประมาณ 50 ไร่

5. โครงการพัฒนาเคหะชุมชนคลองเตย ระยะที่ 3 ซึ่งเป็นโครงการจัดหาที่อยู่อาศัยให้แก่ชุมชนแออัด บริเวณโซนที่ 1, โซนที่ 2 และโซนที่ 3 โดยการสร้างแฟลตจำนวน 1,680 หน่วย ในพื้นที่โซนที่ 2 และโซนที่ 3 รวมทั้งที่กรุงเทพมหานคร ที่ส่งคืนจากที่ใช้เกินสัญญาเช่า และจัดหาที่ดินแปลงโล่ง จำนวน 2,520 แปลง นอกเขตท่าเรือกรุงเทพ เพื่อพัฒนาให้เป็นที่อยู่อาศัยแก่ประชาชนที่อยู่ในบริเวณโดยรอบพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ

6. โครงการอพยพชาวชุมชนแออัด บริเวณลีสกที่ 7 – 12 เป็นโครงการจัดหาที่อยู่อาศัยให้แก่ชาวชุมชนแออัดบริเวณลีสกที่ 7 – 12 เป็นจำนวน 600 หลังคาเรือน โดยดำเนินการจัดหาที่ดินแปลงโล่งภายนอกเขตท่าเรือ ทั้งนี้เพื่อพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวเป็นลานวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ เพื่อขยายขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าของท่าเรือกรุงเทพต่อไป

#### 3.7.4 แผนการใช้ที่ดินของท่าเรือกรุงเทพ

จากแผนการพัฒนาดังกล่าวข้างต้นนั้น การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้กำหนดแผนพัฒนาการใช้ที่ดินในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ เพื่อสนับสนุนกิจกรรมด้านการขนส่งสินค้าและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าของประเทศ โดยในแผนการใช้ที่ดินดังกล่าวได้กำหนดแผนแม่บทที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการใช้ที่ดินในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ เอาไว้ดังต่อไปนี้

แผนแม่บทในการใช้ที่ดินของท่าเรือกรุงเทพนั้น การท่าเรือแห่งประเทศไทยกำหนดแผนแม่บทของการใช้ที่ดินของท่าเรือกรุงเทพออกเป็น 3 ระยะ ดังต่อไปนี้ (ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย)

1. ระยะที่ 1 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538 – 2541 (ผังหมายเลข 1)
2. ระยะที่ 2 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 – 2547 (ผังหมายเลข 2)
3. ระยะที่ 3 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 – 2555 (ผังหมายเลข 3)

จากผังหมายเลข 1 ในแผนพัฒนาพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพในระยะที่ 1 นั้น การท่าเรือแห่งประเทศไทยเห็นควรเปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่ ดังต่อไปนี้

1. พื้นที่ IL<sub>10</sub>, IL<sub>11</sub> และ IL<sub>12</sub> ควรเปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่สำหรับการวางสินค้า
2. พื้นที่ IL<sub>15</sub> ควรเปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่สำหรับ Truck Terminal สำหรับรถบรรทุกทางด้านเขื่อนตะวันออก
3. พื้นที่ IL<sub>6</sub> ควรเปลี่ยนเป็นการสร้างที่ทำการของการท่าเรือแห่งประเทศไทยแห่งใหม่ โดยดำเนินการย้ายหน่วยงานที่ไม่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการขนถ่ายสินค้ามาอยู่ด้วยกัน พร้อมทั้งดำเนินการจัดตั้ง One – Stop – Service รวมทั้งพัฒนาเป็น Truck Terminal สำหรับรถบรรทุกทางด้านเขื่อนตะวันตก
4. พื้นที่ในบริเวณ IL<sub>5</sub> และ IL<sub>6</sub> ควรพัฒนาเป็นถนนเพื่อเชื่อมต่อกับถนน ๓ ระบาย เพื่อแก้ปัญหาการจราจรสำหรับรถที่เข้ามาในที่ทำการของการท่าเรือแห่งประเทศไทยแห่งใหม่ ตลอดจนรถบรรทุกในบริเวณ Truck Terminal ในบริเวณเขื่อนตะวันตก
5. ดำเนินการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ IL<sub>3</sub> เป็นสโมสรของการท่าเรือแห่งประเทศไทย
6. ดำเนินการพัฒนาพื้นที่บริเวณ IL<sub>1</sub> และ IL<sub>2</sub> ซึ่งในปัจจุบันเป็นตลาดคลองเตย คึกแฉว และพื้นที่ในบางส่วนของเอกชนเช่าในเชิงพาณิชย์ให้มีความสอดคล้องกับภาวะทางเศรษฐกิจ และมูลค่าของที่ดินในปัจจุบัน



7. พัฒนาพื้นที่ในบริเวณ IL<sub>9</sub> ซึ่งในปัจจุบันได้มีการดำเนินการใช้เอกชนเช่าและเป็น ที่ทำการของโรงพยาบาลท่าเรือในเชิงพาณิชย์ให้มีความสอดคล้องกับภาวะทางเศรษฐกิจและมูลค่า ที่ดินในปัจจุบัน

8. ในการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ดังกล่าวในข้อที่ 5 และข้อที่ 6 ควรขยายพื้นที่ถนน และทางรถไฟสายปากน้ำเก่า โดยใช้พื้นที่บริเวณ IL<sub>17</sub>

9. ดำเนินการปรับเปลี่ยนพื้นที่บริเวณ IL<sub>4</sub> ให้เป็นพื้นที่สำหรับให้เอกชนเช่า

10. ในการดำเนินการจัดทำ Truck Terminal ควรต้องศึกษาถึงพฤติกรรมของรถที่จะ เข้ามาใช้งานในแต่ละแห่ง พร้อมทั้งดำเนินการศึกษาทางด้าน Geometric Design ที่อาจจะเชื่อมต่อกับ ทางด่วนได้โดยตรง

ผังหมายเลข 2 ในแผนพัฒนาพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพในระยะที่ 2 นั้น การท่าเรือแห่ง ประเทศไทยเห็นควรให้มีการเปลี่ยนแปลงลักษณะการใช้งานของพื้นที่ ดังแนวทางต่อไปนี้

1. พื้นที่ IL<sub>1/1</sub> IL<sub>2/1</sub> ควรพัฒนาโครงการในพื้นที่เดียวกันกับโครงการพัฒนาที่ดินใน เชิงพาณิชย์ของ IL<sub>1</sub> และ IL<sub>2</sub>

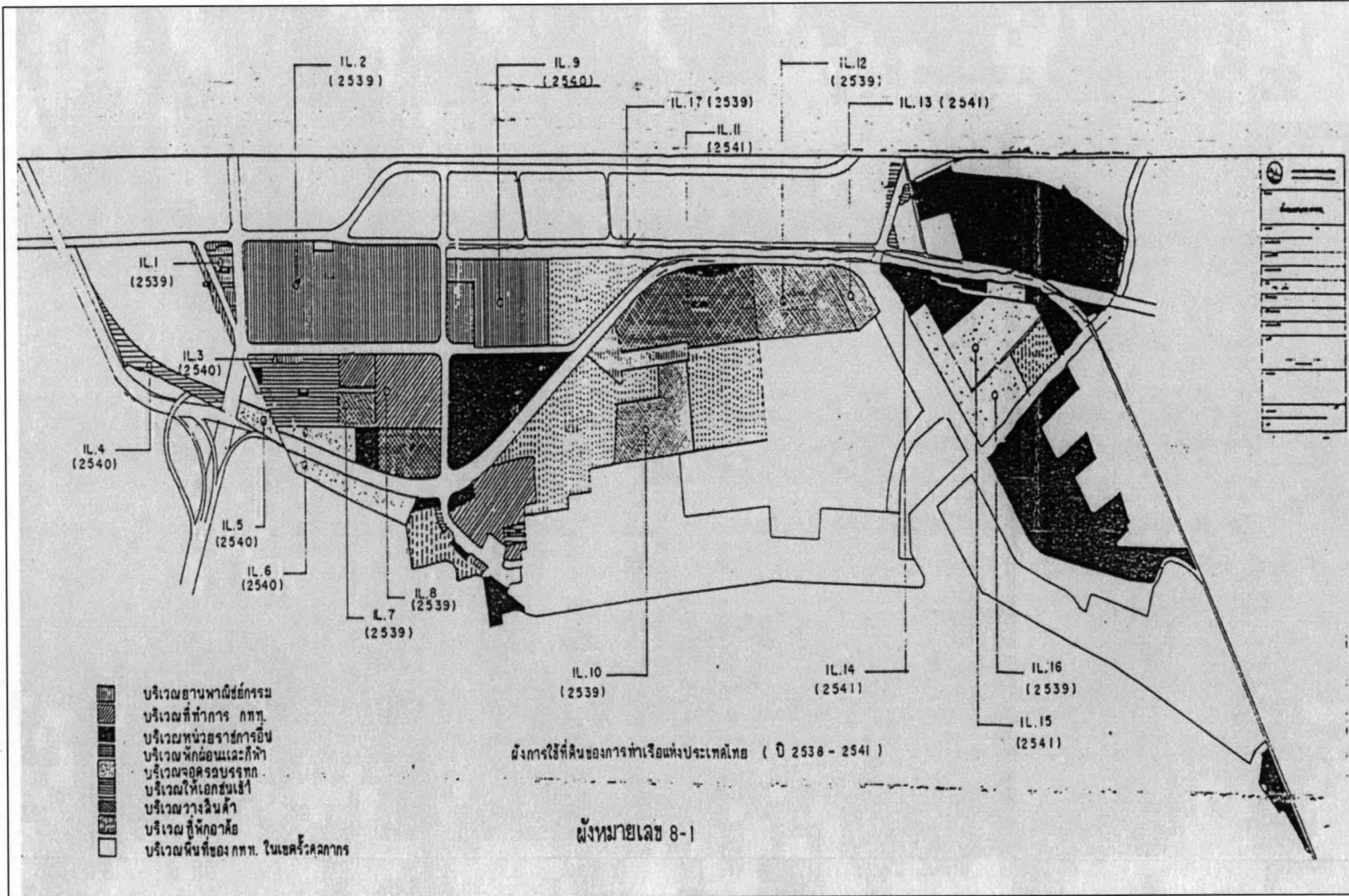
2. พื้นที่ IL<sub>7/1</sub> ควรเปลี่ยนเป็นส่วนขยายของสโมสรการท่าเรือแห่งประเทศไทย แล้วย้ายคลังเหล็กมาเก็บภายในเขตรั้วศุลกากร

ผังหมายเลข 3 ในแผนพัฒนาพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพในระยะที่ 3 นั้น การท่าเรือแห่ง ประเทศไทยเห็นควรให้มีการเปลี่ยนแปลงลักษณะการใช้งานของพื้นที่ ดังแนวทางต่อไปนี้

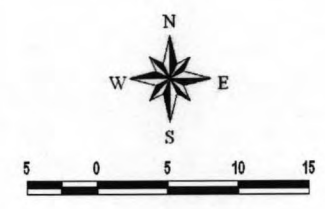
1. บริเวณ IL<sub>10/2</sub> IL<sub>11/2</sub> โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทยควรเปลี่ยนการใช้พื้นที่มา เป็นการใช้งานในกิจการวางสินค้าของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

2. บริเวณ IL<sub>6/2</sub> ในปัจจุบันเป็นพื้นที่ที่อยู่อาศัยของชุมชนในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ ให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยเปลี่ยนมาเป็นส่วนขยายของ Truck Terminal



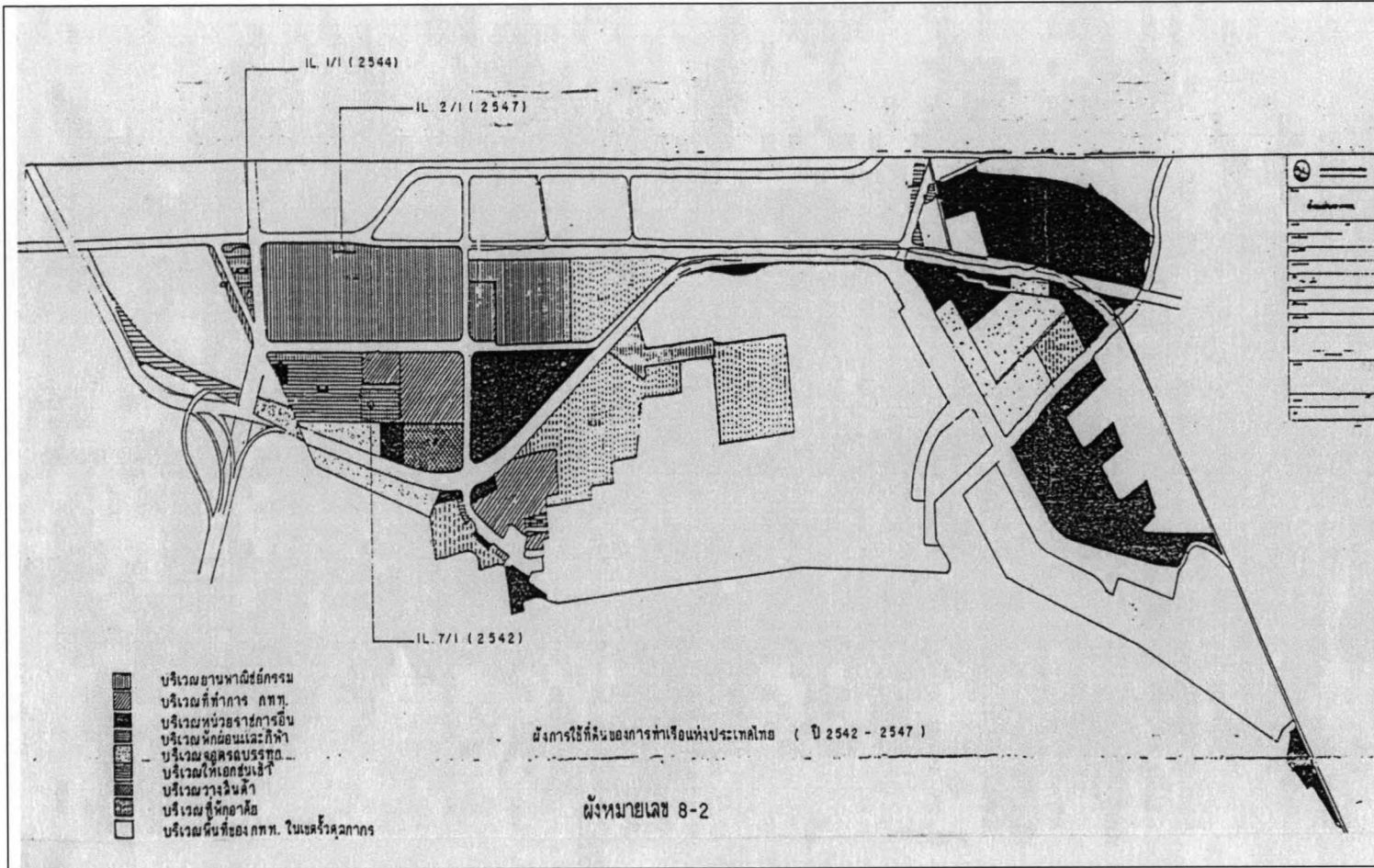


แผนที่ที่ 3.9 : ผังท่าเรือ  
 กรุงเทพมหานครหมายเลข 1

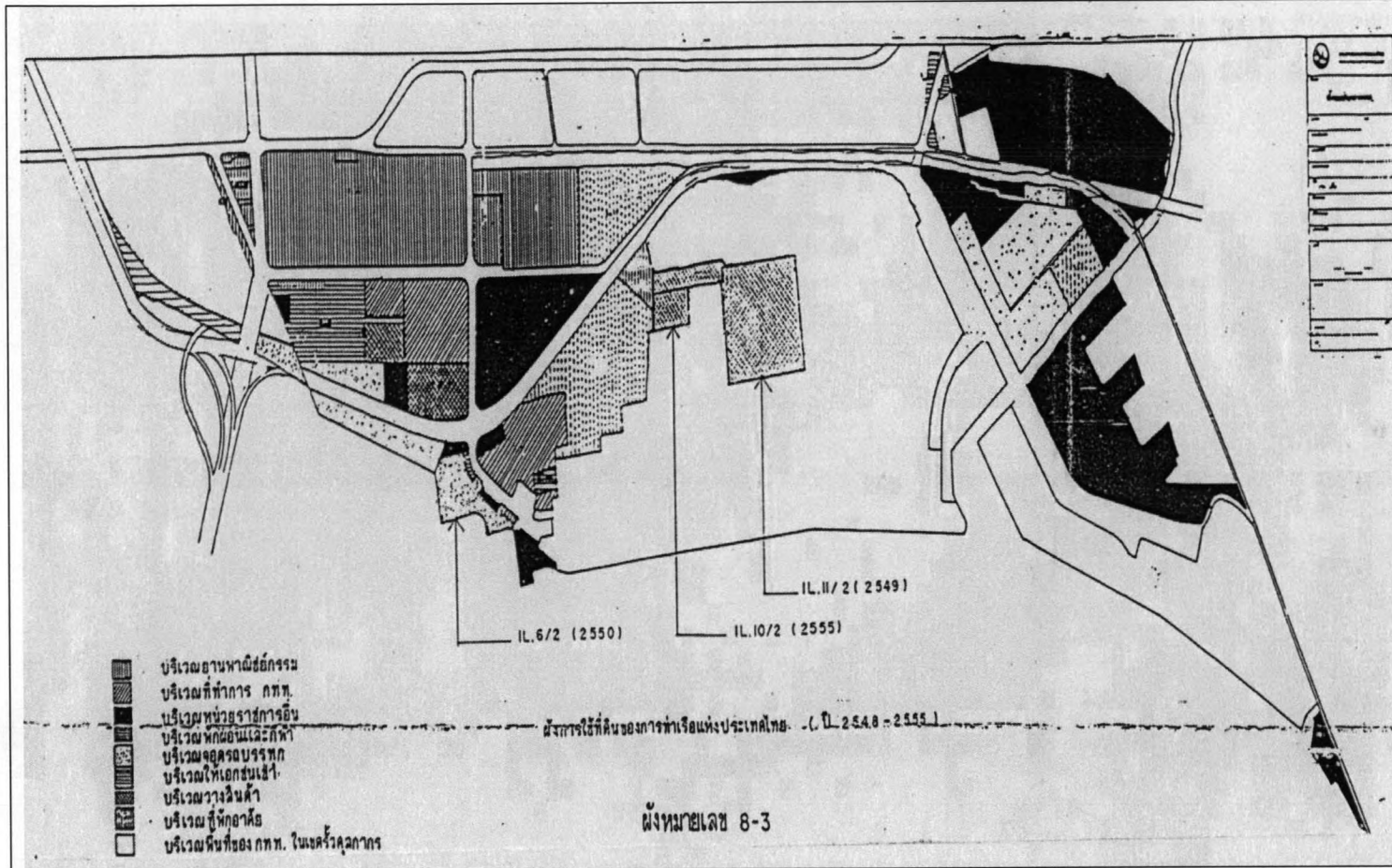


ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

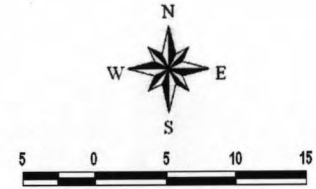
แผนที่ที่ 3.10 : ผังท่าเรือ  
กรุงเทพมหานครหมายเลข 2



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ที่ 3.11 : ผังท่าเรือ  
กรุงเทพมหานครหมายเลข 3



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### 3.8 ภาพรวมนโยบายของพื้นที่ศึกษา

จากการศึกษาถึงภาพรวมและนโยบายในระดับประเทศ, นโยบายในระดับท้องถิ่น และ นโยบายของการท่าเรือแห่งประเทศไทยนั้น พบว่า

1. นโยบายระดับประเทศ ต้องการที่จะพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางเรือโดยอาศัยท่าเรือเป็นประตูด้านการค้าระหว่างประเทศ โดยนโยบายดังกล่าวต้องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศในระดับภาพรวม รวมทั้งกำหนดนโยบายในการกระจายความเจริญออกไปสู่ภูมิภาค ทั้งนี้เนื่องจากปัญหาการจราจรและปัญหาความแออัดของเมืองในกรุงเทพมหานคร จึงทำให้ภาครัฐมีความจำเป็นที่จะกำหนดแนวทางในการลดบทบาททางเศรษฐกิจของพื้นที่กรุงเทพมหานคร รวมทั้งการจำกัดการเติบโตของเมืองในกรุงเทพมหานคร เพื่อไม่ให้กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่โตเดี่ยว
2. นโยบายระดับท้องถิ่น เป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ในด้านการประสานการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในบริเวณกรุงเทพมหานคร รวมทั้งกำหนดแนวทางการพัฒนาของเมืองเพื่อเป็นแนวทางในการวางผังเมืองของพื้นที่ที่ศึกษาต่อไปในอนาคต นอกจากนี้ในนโยบายการพัฒนาดังกล่าวยังได้กำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตเมือง ทั้งนี้เพื่อลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจในพื้นที่
3. ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครและผังเมืองรวมจังหวัดสมุทรปราการ เป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ โดยผังเมืองรวมดังกล่าวได้กำหนดแนวทางการพัฒนาและการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในพื้นที่ที่ศึกษา โดยการจัดกลุ่มการใช้ที่ดินภายในพื้นที่ที่ศึกษา ทั้งนี้เพื่อเป็นประโยชน์ในการกำหนดแนวทางและโครงการพัฒนาในระดับพื้นที่ต่อไป โดยในแผนดังกล่าวยังได้กำหนดแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่ที่ศึกษา ให้เป็นอุตสาหกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดปัญหามลภาวะในเขตเมือง ทั้งนี้เพื่อไม่ทำให้เกิดความขัดแย้งในการใช้ที่ดินของพื้นที่ในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ
4. นโยบายและแผนของการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทยได้กำหนดแนวทางการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในพื้นที่ที่ศึกษา โดยในแผนการพัฒนาดังกล่าวนั้นจะเน้นในการลดปริมาณสินค้าที่ผ่านหน้าท่าเรือกรุงเทพไม่ให้เกิน 1 ล้าน ที.อี.ยู. ทั้งนี้เพื่อป้องกันและเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรอันเกิดจากการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกสินค้า รวมทั้งกำหนดแนวทางการใช้ที่ดินของท่าเรือกรุงเทพในอนาคต โดยท่าเรือกรุงเทพจะมีการใช้ประโยชน์ในด้านการพาณิชย์กรรมแทนกิจกรรมด้านการขนส่งสินค้าหลังจากลดปริมาณผู้สินค้าที่ผ่านหน้าท่าเรือลงมาได้
5. โครงการพัฒนาพื้นที่ที่ศึกษา ซึ่งอยู่ในรูปของการพัฒนาเป็นถนนวงแหวนอุตสาหกรรม เพื่อลดปัญหาการจราจรที่เกิดจากการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกสินค้า โดยรถบรรทุกสินค้าเหล่านั้นไม่ต้องวิ่งผ่านในเขตใจกลางเมืองอีกต่อไป ทั้งนี้เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นในเขตเมือง อีกทั้งเป็นการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือกรุงเทพกับ



บริเวณย่านอุตสาหกรรมในบริเวณพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพ นอกจากนั้นในโครงการดังกล่าวยังได้กำหนดให้มีการจำกัดการขยายตัวของท่าเรือกรุงเทพ เพื่อให้ผู้ประกอบการด้านการขนส่งสินค้าและอุตสาหกรรมการผลิตหันไปใช้บริการที่ทำเรือน้ำลึกแหลมฉบังแทน รวมทั้งการกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ในบริเวณ โดยรอบท่าเรือกรุงเทพให้เป็นพื้นที่ที่เป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรมรองที่อยู่ใกล้กับศูนย์กลางการพาณิชยกรรมหลักในเขตเมือง