

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

กรองทิพย์ สังขปริษา. รูปแบบการกระจายตัวของกิจกรรมท่าเรือและคลังสินค้าบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532.

กมลชนก สุทธิวาหนฤพุดิและสุมาลี อแคงบุ. การบริหารท่าเรือ. กรุงเทพมหานคร: สถาบันธุรกิจพาณิชยนาวิ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2533.

กมลศักดิ์ ตรีครุภักดิ์. ศึกษาแนวทางการพัฒนาท่าเรือขนส่งสินค้าแบบคอนเทนเนอร์ กรณีศึกษา : ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัดระยอง. สารนิพนธ์ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2546.

กิตติ ลิ้มสกุล. การศึกษาเปรียบเทียบศักยภาพของท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพ.

กรุงเทพมหานคร : สถาบันธุรกิจพาณิชยนาวิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.

กฤษณาทิพย์ พานิชย์ภักดิ์. พัฒนาการตามแนวแกนระหว่างเมืองในภาคมหานคร : กรณีศึกษา

แนวแกนด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543.

กฤษณาทิพย์ พานิชย์ภักดิ์. อาจารย์ประจำภาควิชาเคหการ. สัมภาษณ์, 9 พฤศจิกายน 2550.

การทำเรือแห่งประเทศไทย. ผังการใช้ที่ดินการทำเรือแห่งประเทศไทย. กรุงเทพมหานคร : การทำเรือแห่งประเทศไทย, 2535.

การทำเรือแห่งประเทศไทย. แผนการดำเนินงานของการทำเรือแห่งประเทศไทย. กรุงเทพมหานคร : การทำเรือแห่งประเทศไทย, 2535.

การทำเรือแห่งประเทศไทย. แผนวิสาหกิจการทำเรือแห่งประเทศไทย. แหล่งที่มา :

<http://www.port.co.th> (23 พฤษภาคม 2550)

คณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ,สำนักงาน. แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ฉบับที่ 1 ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2504 – 2506). กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2507.

คณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ,สำนักงาน. แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ฉบับที่ 1 ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2507 – 2509). กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2507.

คณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ,สำนักงาน. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2510 – 2514). กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2514.

คณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ,สำนักงาน. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2515 – 2519). กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2520.

คณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ,สำนักงาน. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2520 – 2524). กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2526.

คณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ,สำนักงาน. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525 – 2529). กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2530.

คณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ,สำนักงาน. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2530 – 2534). กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2532.

คณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ,สำนักงาน. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535 – 2539). กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2530.

คณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ,สำนักงาน. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540 – 2544). กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2540.

คณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ,สำนักงาน. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545 – 2549). กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2545.

คณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ,สำนักงาน. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2535 – 2539). กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2550.

คาถานัน คุ่มเปลี่ยน. เจ้าหน้าที่วางแผนและการตลาด. สัมภาษณ์, 6 ธันวาคม 2550

ชมภู กาญจนาท. การศึกษาและเปรียบเทียบการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมทางทะเล ระหว่างระบบบรรจุตู้และระบบไม่บรรจุตู้. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาพาณิชยศาสตร์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2528.

ชนกนุช จินดาวัฒนานนท์. การศึกษาการมีส่วนร่วมของชุมชนในการกำหนดนโยบายและวางแผน
ตอบสนองฉุกเฉินในพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากสารเคมีและวัตถุอันตราย : กรณีศึกษา
ชุมชนบริเวณรอบท่าเรือกรุงเทพ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชาการวางแผน
ชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า
เจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2545.

ชรัตน์ รุ่งเรืองศิลป์. ความรู้เบื้องต้นเรื่องท่าเรือ. กรุงเทพมหานคร : พี เอ ลีฟวิ่ง, 2534.

ถึงคิวลอกกราบการทำเรือแห่งประเทศไทย ทูม 2 หมิ่นถัน-โละพันคนงาน. สยามธุรกิจ. (26-29
 พฤษภาคม 2550) : หน้า 1

ทางหลวงชนบท,กรม. โครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม. แหล่งที่มา :

http://www.geocities.com/irr_123/ (15 เมษายน 2550)

ท่าเรือกรุงเทพ. ลักษณะทั่วไปของท่าเรือกรุงเทพ การให้บริการขนถ่ายสินค้าของท่าเรือกรุงเทพ.

แหล่งที่มา : <http://www.bkp.port.go.th> (16 ตุลาคม 2549)

เทคโนโลยีพระจอมเกล้า เจ้าคุณทหาร ลาดกระบัง,มหาวิทยาลัย. ถนนวงแหวนอุตสาหกรรม.

แหล่งที่มา : <http://www.kmitl.ac.th/civil/researchpaper/transport/transport4806.pdf> (15
 เมษายน 2550)

เทสโก้, บริษัท จำกัด และแพนโปร, บริษัท จำกัด. รายงานฉบับสุดท้าย บทสรุปผู้บริหาร
โครงการพระราชดำริ โครงการศึกษาและวางแผนแม่บทการพัฒนาเมืองพื้นที่โดยรอบ
โครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม. (ม.ป.ท.), 2546.

ธงชัย สุปรการ. นักวิชาการด้านสิ่งแวดล้อม. สัมภาษณ์, 6 ธันวาคม 2550

ธนัช สุขวิมลเสรี. รูปแบบการใช้ที่ดินที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการขนส่งสินค้าทางน้ำบริเวณริมแม่น้ำ
เจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและสมุทรปราการ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาค
วิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547.

ธราธิป พวงจันทร์หอม. การวิเคราะห์เปรียบเทียบประสิทธิภาพการดำเนินงานของท่าเรือรัฐวิสาหกิจ
และท่าเรือเอกชน. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาเศรษฐศาสตร์ คณะ
เศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2544.

ธีรภรณ์ รักชอบสันติ. การศึกษาเปรียบเทียบความพึงพอใจของบริษัทตัวแทนเรือที่มีต่อการให้บริการ
ของท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง. งานวิจัยศึกษาอิสระปริญญาโทมหาบัณฑิต
ภาควิชารัฐประศาสนศาสตร์ คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2546.

ธีรวิทย์ นิลสุก. สถาปนิกผังเมือง. สัมภาษณ์, 23 พฤศจิกายน 2550

นิมิตชัย สนิทพันธ์ และคณะ. แผนหลักการขนส่ง พ.ศ. 2542-2549. กรุงเทพมหานคร :
สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2542.

- นโยบายและแผนกรุงเทพมหานคร, สำนัก. แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2525 – 2529). กรุงเทพมหานคร : สำนักนโยบายและแผนกรุงเทพมหานคร, 2525.
- นโยบายและแผนกรุงเทพมหานคร, สำนัก. แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2530 – 2534). กรุงเทพมหานคร : สำนักนโยบายและแผนกรุงเทพมหานคร, 2530.
- นโยบายและแผนกรุงเทพมหานคร, สำนัก. แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2535 – 2539). กรุงเทพมหานคร : สำนักนโยบายและแผนกรุงเทพมหานคร, 2535.
- นโยบายและแผนกรุงเทพมหานคร, สำนัก. แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2540 – 2544). กรุงเทพมหานคร : สำนักนโยบายและแผนกรุงเทพมหานคร, 2540.
- นโยบายและแผนกรุงเทพมหานคร, สำนัก. แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2545 – 2549). กรุงเทพมหานคร : สำนักนโยบายและแผนกรุงเทพมหานคร, 2545.
- ผังเมืองกรุงเทพมหานคร, สำนัก. ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 1). กรุงเทพมหานคร : สำนักผังเมือง, 2542.
- ผังเมืองกรุงเทพมหานคร, สำนัก. ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 2). กรุงเทพมหานคร : สำนักผังเมือง, 2547.
- เพิ่มศักยภาพท่าเรือกรุงเทพเล็งผ่อนปรนมาตรการจำกัดตู้. ทรานสปอร์ตเจอร์นัล. (29 มกราคม – 4 กุมภาพันธ์ 2550) : หน้า 8.
- ระหัตร์ โรจนประดิษฐ์. เอกสารประกอบการสอนวิชาการจัดการโครงสร้างพื้นฐานของเมือง. คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2549.
- โรงงานอุตสาหกรรม, กรม. จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดสมุทรปราการ. แหล่งที่มา : <http://www.diw.go.th> (17 เมษายน 2550)
- ยงยุทธ แซ่มซ้อย. หัวหน้าส่วนงานแผนกที่ดิน. สัมภาษณ์, 6 ธันวาคม 2550
- สิน พันธุ์พินิจ. เทคนิคการวิจัยทางสังคมศาสตร์. กรุงเทพมหานคร : วิจัยพัฒนา, 2549
- สุภัทรา โล่ห์วีระกุล และคณะ. รายงานการวิจัยเรื่องท่าเรือและการใช้ท่าเรือของประเทศไทย. กรุงเทพมหานคร : สถาบันธุรกิจพาณิชยนาวิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532.
- วสันต์ สว่างวงศ์. การศึกษาประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟ ระหว่าง ICD ลาดกระบังและท่าเรือแหลมฉบัง. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาการจัดการขนส่งและโลจิสติกส์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยบูรพา, 2549.
- วีรจิตต์ จังหวะเลิศ. เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป. สัมภาษณ์, 6 ธันวาคม 2550
- อรษา วราเกษม. นายช่างสำรวจ. สัมภาษณ์, 28 พฤศจิกายน 2550
- อุไร อร่ามวงศ์ตระกูล และคณะ. รายงานผลขั้นสุดท้าย : โครงการบูรณาการแผนผังพัฒนาเขตเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ กลุ่มเจ้าพระยา. กรุงเทพมหานคร : สำนักผังเมือง, 2548.

ภาษาอังกฤษ

Han Agerchou. Access Channels and Port Basins, Planning and Design of Ports and Marine Terminals. New York : John Willey And Sons Ltd. 1983.

David A. Hensher. Urban Transport Economics. London. : Cambridge University. Press. 1977.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก
ทฤษฎีและแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม

1. ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมท่าเรือ

ปกติการนำเรือเข้าออกจากท่าเรือ รวมทั้งรูปแบบของตัวท่าเรือเองมักจะไม่มีความผลกระทบต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญมากนัก แต่เมื่อพิจารณาลักษณะในการขนถ่ายสินค้าผ่านท่าเรือ การเก็บรักษาสินค้าในพื้นที่หลังท่าเรือ ตลอดจนกิจกรรมที่เกี่ยวข้องที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่ท่าเรือแล้ว ผลกระทบของสิ่งแวดล้อมต่างๆ ย่อมอาจเกิดขึ้นได้จากการดำเนินกิจกรรมของแต่ละประเภทดังที่ได้กล่าวมา อย่างไรก็ตาม หากท่าเรือได้รับการวางแผนและมีมาตรการที่จะควบคุมมิให้เกิดการรั่วไหลของสินค้า การเกิดอุบัติเหตุต่างๆ ทั้งในขั้นตอนการขนถ่ายและการเก็บรักษาสินค้า รวมทั้งมีอุปกรณ์ที่จะคอยบำบัดและกำจัดของเสียต่างๆ ที่เกิดขึ้น จากการดำเนินกิจกรรมทุกประเภทภายในพื้นที่โครงการท่าเรืออย่างมีประสิทธิภาพแล้ว ผลกระทบของสิ่งแวดล้อมในด้านต่างๆ ก็อาจเกิดขึ้นในระดับที่ไม่รุนแรงจนก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อมโดยรอบพื้นที่ท่าเรือ (ชรัตน์ รุ่งเรืองศิลป์, 2535 : 7-1)

ในการประเมินผลกระทบของสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือในงานวิจัยครั้งนี้ จะพิจารณาชนิดของผลกระทบตามลักษณะของการเกิดกิจกรรมในการดำเนินการของการท่าเรือ โดยจะประเมินผลกระทบในด้านการดำเนินการ คือ (ชรัตน์ รุ่งเรืองศิลป์, 2535 : 7-1-7-19)

ขั้นตอนการดำเนินงาน ในขั้นตอนการดำเนินงานในการขนถ่ายสินค้าแต่ละประเภทย่อมมีลักษณะและรูปแบบในการดำเนินงานที่มีความแตกต่างกัน เช่น การขนถ่ายสินค้าเกษตรแบบเทกอง (Bulk) มักมีการขนถ่ายสินค้าด้วยระบบสายพานลำเลียง การขนถ่ายสินค้าเหลวจำพวกน้ำมัน สารเคมี จะขนถ่ายสินค้าด้วยระบบท่อลำเลียง เป็นต้น ดังนั้นการที่จะประเมินว่าการดำเนินงานของท่าเรือมีผลกระทบต่อทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมอย่างใดบ้าง ควรพิจารณาจากประเภทของสินค้า ลักษณะในการขนถ่ายสินค้าและการเก็บรักษาสินค้าเป็นสำคัญ นอกจากนี้สิ่งที่ไม่ควรที่จะมองข้ามคือ การผลิตของเสียจำพวก ขยะ สิ่งปฏิกูล และน้ำเสียต่างๆ ของพนักงาน / คนงาน / เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานภายในพื้นที่ท่าเรือก็ควรนำมาพิจารณาว่ามีการจัดการของเสียเหล่านี้ อย่างมีประสิทธิภาพหรือไม่

สำหรับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดจากการดำเนินงานของท่าเรือ นั้น พอจะอธิบายแยกตามประเภทของสินค้าที่ขนถ่ายได้ดังต่อไปนี้

1. ท่าเรือสินค้าทั่วไป ซึ่งสินค้าในส่วนนี้จะหมายถึง สินค้าที่ได้รับการบรรจุหีบห่อ หรือสินค้าที่มีรูปทรงที่แน่นอนไม่แปรเปลี่ยนไปตามสภาพของพื้นที่ เช่น เหล็ก ไม้ซุง เฟอร์นิเจอร์ เป็นต้น ผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินกิจกรรมในการขนถ่ายสินค้าประเภทนี้จึงน้อยและไม่เด่นชัด เนื่องจากคุณสมบัติของสินค้าจำพวกเหล็ก ไม้ซุง เฟอร์นิเจอร์และอื่นๆ เมื่อสัมผัสกับสภาพแวดล้อม จะไม่ทำปฏิกิริยาหรือแพร่กระจายไปในอากาศ อย่างไรก็ตามสินค้าจำพวก

เหล็กและโลหะบางประเภทเมื่อถูกทิ้งไว้เป็นเวลานาน จะทำปฏิกิริยากับออกซิเจนในอากาศ เกิดเป็นสารออกไซด์ต่างๆ และเมื่อถูกชะล้างลงสู่แหล่งน้ำแล้วจะทำให้มีผลกระทบต่อคุณภาพน้ำของแหล่งน้ำนั้นๆ ได้

สำหรับสินค้าที่บรรจุแบบหีบห่อ หากภาชนะที่บรรจุสินค้า เช่น กล่อง กระสอบ ถังเหล็ก ถังพลาสติก เป็นต้น เกิดชำรุดหรือได้รับการกระแทกจนเสียหาย อาจทำให้เกิดสินค้ารั่วไหลหรือตกหล่นจากภาชนะที่บรรจุ เมื่อสินค้าเหล่านี้ถูกชะล้างลงสู่แหล่งน้ำ ก็จะมีผลกระทบต่อคุณภาพของน้ำและสิ่งมีชีวิตในน้ำ แต่ระดับความรุนแรงของผลกระทบขึ้นอยู่กับชนิดของสินค้าและปริมาณสินค้าที่ถูกชะล้างลงสู่แหล่งน้ำ เช่น สินค้าที่มีสารอินทรีย์เป็นองค์ประกอบ เมื่อรั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำในปริมาณเท่ากับสินค้าที่มีสารอินทรีย์เป็นองค์ประกอบ สารอินทรีย์จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำและสิ่งมีชีวิตในน้ำ ทั้งระดับความรุนแรงและระยะเวลาที่เกิดผลกระทบต่ำกว่าสารอินทรีย์ เป็นต้น นอกจากนี้สินค้าบางชนิดเมื่อรั่วไหลจากภาชนะที่บรรจุ ก็อาจจะแพร่กระจายได้ในอากาศและมีผลกระทบต่อสุขภาพและความปลอดภัยในการดำรงชีวิตของมนุษย์เมื่อได้รับหรือสูดดมเข้าไปเป็นจำนวนมาก สินค้าดังกล่าวมักมีสารอินทรีย์หรือแร่ธาตุเป็นองค์ประกอบ เช่น แร่ใยหิน เคมีภัณฑ์ต่างๆ เป็นต้น

กล่าวโดยสรุป การดำเนินการขนถ่ายสินค้าทั่วไปผ่านท่าเรือมักจะมีผลกระทบไม่เด่นชัดมากนัก เนื่องจากสินค้าจะถูกบรรจุในหีบห่อ ถุงหรือภาชนะประเภทถังเป็นอย่างไรก็ตาม หากภาชนะที่บรรจุเกิดการชำรุดหรือเสียหาย อาจจะทำให้สินค้ารั่วไหลออกมา ซึ่งประเภทของผลกระทบสามารถสรุปได้ดังตารางดังต่อไปนี้

ตารางที่ 1 : ตารางแสดงผลกระทบต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการรั่วไหลของสินค้าทั่วไปและสินค้าเทกองที่ท่าเรือ

ข้อที่	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการรั่วไหลของสินค้าที่ท่าเรือ	
		สินค้าทั่วไป ¹	สินค้าเทกอง
	ทรัพยากรทางกายภาพ		
1.	คุณภาพอากาศ	1. คุณภาพอากาศเปลี่ยนแปลง มีกลิ่น ฝุ่นละอองเจือปน ²	1. คุณภาพอากาศเปลี่ยนแปลง มีฝุ่นละอองเจือปน
2.	การใช้ที่ดิน	-	2. รูปแบบการใช้ที่ดินจะมีการเปลี่ยนแปลง อันเนื่องมาจากผลกระทบในข้อที่ 1

หมายเหตุ : 1. ผลกระทบของสิ่งแวดล้อมที่ยกตัวอย่างมานี้ ไม่รวมถึงสินค้าทั่วไปที่ไม่ได้บรรจุหีบห่อ เช่น ไม้ซุง เหล็ก เฟอร์นิเจอร์ เป็นต้น
2. ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในด้านกลิ่นหรือฝุ่นละออง ซึ่งขึ้นอยู่กับประเภทของสินค้าที่ขนถ่าย

3. ลักษณะของผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ยกตัวอย่างมานี้ จะเกิดขึ้นหรือไม่ขึ้นอยู่กับ
ชนิดของสินค้า ระบบการขนถ่ายสินค้า และการเก็บรักษาสินค้า

2. กิจกรรมต่อเนื่อง เช่น การผลิตของเสียต่างๆ ของคนงาน / พนักงาน
รวมทั้งกิจกรรมที่ตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่หลังท่าเรือ หรือบางครั้งเราเรียกว่ากิจกรรมต่อเนื่อง ก็ควรได้รับการพิจารณาว่าจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมากน้อยเพียงใดด้วย

(1) ของเสียต่างๆ เช่น

- มูลฝอย จำพวกขยะและเศษอาหารที่เกิดจากการผลิต
ของคนงาน / พนักงาน ขยะและเศษกระดาษจากอาคารสำนักงานและกระบวนการผลิตอื่นๆ ที่มี
ภาชนะรองรับขยะหรือที่เรียกว่า "ถังขยะ" ที่ตั้งตามจุดต่างๆ ที่มีการผลิตมูลฝอย เช่น ร้านอาหาร
อาคารสำนักงาน บริเวณท่าเรือ โรงพักสินค้า เป็นต้น ซึ่งในบริเวณดังกล่าวจะมีถังขยะอย่าง
เพียงพอหรือไม่ และการกำจัดมูลฝอยเหล่านี้ถูกต้องตามหลักวิธีหรือไม่ หากการจัดการมูลฝอยทั้งใน
ด้านการจัดเก็บและการกำจัดที่ไม่ดีพอแล้ว ก็อาจจะทำให้มูลฝอยที่ถูกทิ้งนั้นก่อให้เกิดปัญหาต่อ
สภาพแวดล้อม เช่น น้ำเน่าเสีย (คุณภาพน้ำ) ที่ส่งกลิ่นเหม็น (คุณภาพอากาศ) กระจาย
ตามพื้นที่ต่างๆ (ทัศนียภาพและแหล่งท่องเที่ยว) การแพร่ระบาดของเชื้อโรค (อาชีวอนามัยและ
ความปลอดภัย) ลำน้ำตื้นเขิน (การคมนาคมขนส่งทางน้ำ) สัตว์น้ำไม่สามารถอาศัยอยู่ได้
(ทรัพยากรสัตว์น้ำและการประมง) น้ำไม่เหมาะสมต่อการนำมาใช้ในการอุปโภคและบริโภค (การใช้น้ำ
น้ำ)

- ของเสียจากพนักงาน / คนงาน จำพวกอุจจาระ ปัสสาวะ
และน้ำเสียที่เกิดจากการชำระล้างร่างกาย การซักผ้าและการทำอาหาร โดยของเสียเหล่านี้หากไม่ได้
รับการบำบัดที่ดีพอ เมื่อปล่อยทิ้งลงสู่สภาพแวดล้อมในปริมาณมากโดยเฉพาะในบริเวณแม่น้ำแล้ว
ก็จะมีผลกระทบต่อคุณภาพของน้ำ สิ่งมีชีวิตในน้ำ การแพร่ระบาดของเชื้อโรค ส่งกลิ่นอันไม่พึง
ปรารถนา และอาจจะมีผลกระทบต่อการใช้ น้ำของชุมชนด้วย

(2) กิจกรรมต่อเนื่อง ซึ่งผลกระทบของสิ่งแวดล้อมที่เกิดจาก
กิจกรรมต่อเนื่องที่ตั้งอยู่ในพื้นที่หลังท่าเรือมีหลายลักษณะด้วยกัน ซึ่งขึ้นอยู่กับประเภทของกิจกรรม
ต่อเนื่องนั้นๆ เช่น กิจกรรมต่อเนื่องของท่าเรือขนสินค้าเหลวจำพวกน้ำมัน คือ คลังเก็บน้ำมัน สถานี
บรรจุและขนถ่ายน้ำมัน ซึ่งของเสียที่เกิดขึ้นได้แก่ ตะกอนน้ำมัน คราบน้ำมัน ซึ่งเมื่อรั่วไหลลงสู่แหล่ง
น้ำก็จะมีผลทำให้คุณภาพของน้ำเสื่อมลง เป็นต้น ดังนั้น การพิจารณาว่ากิจกรรมต่อเนื่องจะมี
ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในด้านใดบ้างก็ต้องดูจากลักษณะของการดำเนินงานของกิจกรรม รวมทั้ง
ของเสียที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจกรรมด้วย

ภาคผนวก ข

ตารางแสดงการเติบโตทางเศรษฐกิจของพื้นที่ศึกษา

ตารางที่ 1 : อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของผลิตภัณฑ์มวลรวมของกรุงเทพมหานคร (ณ ระดับราคาคงที่ปี 2531) ปี พ.ศ. 2541 – 2549

ปี	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549
สาขาการผลิต									
ภาคการเกษตรกรรม	962	939	1,052	1,191	1,339	1,513	1,173	1,148	1,272
การเกษตรกรรม, การล่าสัตว์และการป่าไม้	783	768	873	974	1,108	1,313	964	952	1,080
การประมง	179	171	179	217	231	200	209	196	192
ภาคนอกการเกษตรกรรม	774,311	855,126	899,242	925,580	936,102	967,887	1,031,649	1,072,543	1,110,210
การทำเหมืองแร่	0	0	0	0	0	0	0	0	0
การผลิตภาคอุตสาหกรรม	186,964	197,560	207,618	215,489	202,707	210,157	218,745	225,300	228,220
การไฟฟ้า, แก๊ส และการประปา	18,982	18,571	21,813	21,002	22,145	22,162	23,070	23,144	24,149
การก่อสร้าง	38,392	29,550	23,859	25,923	23,096	22,240	23,371	28,982	30,026
การค้าปลีกและค้าส่ง	146,301	214,080	224,156	222,248	220,917	225,092	237,164	245,069	249,558
การโรงแรมและภัตตาคาร	64,078	65,903	70,971	74,974	75,902	72,041	79,936	82,589	91,713
การขนส่ง, การเก็บรักษาสินค้าและการสื่อสาร	145,524	158,393	169,810	178,325	191,732	191,406	204,998	209,886	221,041
การเงินและการธนาคาร	55,269	45,647	44,313	45,965	52,304	66,154	73,098	78,551	79,775
การอสังหาริมทรัพย์	36,702	37,633	38,675	39,122	41,750	44,299	46,660	48,180	49,276
การบริหารราชการแผ่นดินและบริการสังคม	28,082	27,635	34,562	37,370	38,317	40,712	41,889	43,220	44,621
การศึกษา	11,161	12,439	13,241	13,491	12,138	11,530	13,769	13,308	14,414
การรักษาสุขภาพและสังคมสงเคราะห์	8,424	8,910	9,231	9,930	9,662	10,470	10,724	11,500	12,665
กิจกรรมการให้บริการแก่บุคคล, สังคมและชุมชน	32,488	36,882	39,074	39,783	43,472	49,607	56,140	60,727	62,719
ถูกจ้างตามครัวเรือน	1,944	1,923	1,919	1,958	1,960	2,017	2,085	2,087	2,033
ผลิตภัณฑ์มวลรวมของกรุงเทพมหานคร (GPP)	775,273	856,065	900,294	926,771	937,441	969,400	1,032,822	1,073,691	1,111,482

ตารางที่ 2 : อัตราการเติบโตร้อยละทางเศรษฐกิจของผลิตภัณฑ์มวลรวมของกรุงเทพมหานคร (ณ ระดับราคาของปี 2531) ปี พ.ศ. 2541 – 2549

ปี	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549
สาขาการผลิต									
ภาคการเกษตรกรรม	0.12	0.11	0.12	0.13	0.14	0.16	0.11	0.11	0.11
การเกษตรกรรม, การล่าสัตว์และการป่าไม้	0.10	0.09	0.10	0.11	0.12	0.14	0.09	0.09	0.10
การประมง	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02
ภาคนอกการเกษตรกรรม	99.88	99.89	99.88	99.87	99.86	99.84	99.89	99.89	99.89
การทำเหมืองแร่	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
การผลิตภาคอุตสาหกรรม	24.12	23.08	23.06	23.25	21.62	21.68	21.18	20.98	20.53
การไฟฟ้า, แก๊ส และการประปา	2.45	2.17	2.42	2.27	2.36	2.29	2.23	2.16	2.17
การก่อสร้าง	4.95	3.45	2.65	2.80	2.46	2.29	2.26	2.70	2.70
การค้าปลีกและค้าส่ง	18.87	25.01	24.90	23.98	23.57	23.22	22.96	22.82	22.45
การโรงแรมและภัตตาคาร	8.27	7.70	7.88	8.09	8.10	7.43	7.74	7.69	8.25
การขนส่ง, การเก็บรักษาสินค้าและการสื่อสาร	18.77	18.50	18.86	19.24	20.45	19.74	19.85	19.55	19.89
การเงินและการธนาคาร	7.13	5.33	4.92	4.96	5.58	6.82	7.08	7.32	7.18
การอสังหาริมทรัพย์	4.73	4.40	4.30	4.22	4.45	4.57	4.52	4.49	4.43
การบริหารราชการแผ่นดินและบริการสังคม	3.62	3.23	3.84	4.03	4.09	4.20	4.06	4.03	4.01
การศึกษา	1.44	1.45	1.47	1.46	1.29	1.19	1.33	1.24	1.30
การรักษาสุขภาพและสังคมสงเคราะห์	1.09	1.04	1.03	1.07	1.03	1.08	1.04	1.07	1.14
กิจกรรมการให้บริการแก่บุคคล, สังคมและชุมชน	4.19	4.31	4.34	4.29	4.64	5.12	5.44	5.66	5.64
ถูกข้างตามครัวเรือน	0.25	0.22	0.21	0.21	0.21	0.21	0.20	0.19	0.18
ผลิตภัณฑ์มวลรวมของกรุงเทพมหานคร (GPP)	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ตารางที่ 3 : อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของผลิตภัณฑ์มวลรวมของกรุงเทพมหานคร (ณ ระดับราคาคงที่ปี 2531) ปี พ.ศ. 2541 – 2549

ปี	2541- 2545	2545 - 2549
สาขาการผลิต		
ภาคการเกษตรกรรม	39	-5
การเกษตรกรรม, การล่าสัตว์และการป่าไม้	42	-3
การประมง	29	-17
ภาคนอกการเกษตรกรรม	21	19
การทำเหมืองแร่	0	0
การผลิตภาคอุตสาหกรรม	8	13
การไฟฟ้า, แก๊ส และการประปา	17	9
การก่อสร้าง	-40	30
การค้าปลีกและค้าส่ง	51	13
การโรงแรมและภัตตาคาร	18	21
การขนส่ง, การเก็บรักษาสินค้าและการสื่อสาร	32	15
การเงินและการธนาคาร	-5	53
การอสังหาริมทรัพย์	14	18
การบริหารราชการแผ่นดินและบริการสังคม	36	16
การศึกษา	9	19
การรักษาสุขภาพและสังคมสงเคราะห์	15	31
กิจกรรมการให้บริการแก่บุคคล, สังคมและชุมชน	34	44
ถูกจ้างตามครัวเรือน	1	4
ผลิตภัณฑ์มวลรวมของกรุงเทพมหานคร (GPP)	21	19

ตารางที่ 4 : อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดสมุทรปราการ (ณ ระดับราคาคงที่ปี 2531) ปี พ.ศ. 2541 – 2549

ปี	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549
สาขาการผลิต									
ภาคการเกษตรกรรม	4,523	4,965	5,214	5,399	5,750	5,397	3,766	3,457	3,593
การเกษตรกรรม, การล่าสัตว์และการป่าไม้	329	334	289	329	324	298	285	244	296
การประมง	4,194	4,631	4,925	5,070	5,426	5,099	3,481	3,213	3,297
ภาคนอกการเกษตรกรรม	162,893	197,703	207,508	217,101	226,745	232,570	249,466	284,017	307,763
การทำเหมืองแร่	0	0	0	0	0	3	7	9	11
การผลิตภาคอุตสาหกรรม	126,967	165,943	175,143	181,728	187,773	191,610	205,539	238,086	260,784
การไฟฟ้า, แก๊ส และการประปา	5,878	5,884	4,838	6,259	6,533	6,784	7,315	7,146	6,964
การก่อสร้าง	1,818	1,729	1,866	1,654	1,871	2,132	2,682	2,988	3,561
การค้าปลีกและค้าส่ง	10,619	7,955	8,986	9,415	11,140	11,448	12,310	11,700	12,146
การโรงแรมและภัตตาคาร	1,754	1,780	1,886	2,001	2,420	2,300	2,356	2,575	2,736
การขนส่ง, การเก็บรักษาสินค้าและการสื่อสาร	5,508	5,688	6,135	6,980	7,073	7,947	7,994	8,988	8,710
การเงินและการธนาคาร	4,524	2,773	2,599	2,684	2,885	3,133	3,630	4,059	4,169
การอสังหาริมทรัพย์	2,812	2,879	2,934	2,977	3,089	3,263	3,590	3,920	4,045
การบริหารราชการแผ่นดินและบริการสังคม	510	524	506	571	634	646	640	828	856
การศึกษา	792	790	805	870	904	939	910	1,047	1,018
การรักษาสุขภาพและสังคมสงเคราะห์	848	860	946	1,020	1,168	1,126	1,142	1,245	1,364
กิจกรรมการให้บริการแก่บุคคล, สังคมและชุมชน	775	813	781	859	1,174	1,157	1,269	1,346	1,322
ถูกจ้างตามครัวเรือน	88	85	83	83	81	82	82	80	77
ผลิตภัณฑ์มวลรวมของกรุงเทพมหานคร (GPP)	167,416	202,668	212,722	222,500	232,495	237,967	253,232	287,474	311,356

ตารางที่ 5 : อัตราการเติบโตร้อยละทางเศรษฐกิจของผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดสมุทรปราการ (ณ ราคาคงที่ปี 2531) ปี พ.ศ. 2541 – 2549

ปี	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549
สาขาการผลิต									
ภาคการเกษตรกรรม	2.70	2.45	2.45	2.43	2.47	2.27	1.49	1.20	1.15
การเกษตรกรรม, การล่าสัตว์และการป่าไม้	0.20	0.16	0.14	0.15	0.14	0.13	0.11	0.08	0.10
การประมง	2.51	2.29	2.32	2.28	2.33	2.14	1.37	1.12	1.06
ภาคนอกการเกษตรกรรม	97.30	97.55	97.55	97.57	97.53	97.73	98.51	98.80	98.85
การทำเหมืองแร่	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
การผลิตภาคอุตสาหกรรม	75.84	81.88	82.33	81.68	80.76	80.52	81.17	82.82	83.76
การไฟฟ้า, แก๊ส และการประปา	3.51	2.90	2.27	2.81	2.81	2.85	2.89	2.49	2.24
การก่อสร้าง	1.09	0.85	0.88	0.74	0.80	0.90	1.06	1.04	1.14
การค้าปลีกและค้าส่ง	6.34	3.93	4.22	4.23	4.79	4.81	4.86	4.07	3.90
การโรงแรมและภัตตาคาร	1.05	0.88	0.89	0.90	1.04	0.97	0.93	0.90	0.88
การขนส่ง, การเก็บรักษาสินค้าและการสื่อสาร	3.29	2.81	2.88	3.14	3.04	3.34	3.16	3.13	2.80
การเงินและการธนาคาร	2.70	1.37	1.22	1.21	1.24	1.32	1.43	1.41	1.34
การอสังหาริมทรัพย์	1.68	1.42	1.38	1.34	1.33	1.37	1.42	1.36	1.30
การบริหารราชการแผ่นดินและบริการสังคม	0.30	0.26	0.24	0.26	0.27	0.27	0.25	0.29	0.27
การศึกษา	0.47	0.39	0.38	0.39	0.39	0.39	0.36	0.36	0.33
การรักษาสุขภาพและสังคมสงเคราะห์	0.51	0.42	0.44	0.46	0.50	0.47	0.45	0.43	0.44
กิจกรรมการให้บริการแก่บุคคล, สังคมและชุมชน	0.46	0.40	0.37	0.39	0.50	0.49	0.50	0.47	0.42
ลูกจ้างตามครัวเรือน	0.05	0.04	0.04	0.04	0.03	0.03	0.03	0.03	0.02
ผลิตภัณฑ์มวลรวมของกรุงเทพมหานคร (GPP)	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ตารางที่ 6 : อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดสมุทรปราการ (ณ ระดับราคาคงที่ปี 2531) ปี พ.ศ. 2541 – 2549

ปี	2541 - 2545	2545 - 2549
สาขาการผลิต		
ภาคการเกษตรกรรม	27	-38
การเกษตรกรรม, การล่าสัตว์ และการป่าไม้	-2	-9
การประมง	29	-39
ภาคนอกการเกษตรกรรม	39	36
การทำเหมืองแร่	0	267
การผลิตภาคอุตสาหกรรม	48	39
การไฟฟ้า, แก๊ส และการประปา	11	7
การก่อสร้าง	3	90
การค้าปลีกและค้าส่ง	5	9
การโรงแรมและภัตตาคาร	38	13
การขนส่ง, การเก็บรักษาสินค้าและการสื่อสาร	28	23
การเงินและการธนาคาร	-36	45
การอสังหาริมทรัพย์	10	31
การบริหารราชการแผ่นดินและบริการสังคม	24	35
การศึกษา	14	13
การรักษาสุขภาพและสังคมสงเคราะห์	38	17
กิจกรรมการให้บริการแก่บุคคล, สังคมและชุมชน	51	13
ถูกจ้างตามครัวเรือน	-8	-5
ผลิตภัณฑ์มวลรวมของกรุงเทพมหานคร (GPP)	39	34

ภาคผนวก ค
ตารางแสดงการเติบโตของประชากรในพื้นที่ที่ศึกษา

ตารางที่ 1 : จำนวนประชากรในพื้นที่ที่ศึกษา

พื้นที่ที่ศึกษา	พื้นที่ (ตร.กม.)	จำนวนประชากร									
		2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549
กรุงเทพมหานคร											
1. เขตคลองเตย	12.316	147,855	144,595	142,029	138,803	136,467	134,802	133,131	125,254	122,919	121,504
- แขวงคลองเตย	7.069	97,911	95,677	93,995	91,788	90,239	89,095	87,894	84,022	82,473	81,459
- แขวงคลองตัน	1.728	17,835	17,583	17,335	17,023	16,783	16,639	16,327	13,648	13,439	13,252
- แขวงพระโขนง	3.519	32,109	31,335	30,699	29,992	29,445	29,068	28,910	27,584	27,007	26,793
2. เขตบางนา*	19.583	97,005	99,312	100,201	100,312	100,854	102,125	102,777	101,737	101,667	101,695
- แขวงบางนา	19.583	97,005	99,312	100,201	100,312	100,854	102,125	102,777	101,737	101,667	101,695
3. เขตพระโขนง*	13.064	103,688	101,757	100,071	100,481	100,497	100,878	101,370	98,957	98,564	98,096
- แขวงบางจาก	13.064	103,688	101,757	100,071	100,481	100,497	100,878	101,370	98,957	98,564	98,096
4. เขตยานนาวา	16.662	94,223	94,019	93,774	93,403	93,032	92,649	92,110	88,986	88,556	88,383
- แขวงช่องนนทรี	6.678	54,858	54,820	54,629	54,452	54,356	54,185	54,076	52,486	52,321	52,247
- แขวงบางโพงพาง	9.984	39,365	39,199	39,145	38,951	38,676	38,464	38,034	36,500	36,235	36,136

พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ (ตร.กม.)	จำนวนประชากร									
		2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549
จังหวัดสมุทรปราการ											
5. อำเภอพระประแดง	66.78	202,587	201,600	199,615	200,154	202,107	203,427	205,539	206,400	207,141	207,374
- ตำบลบางหญ้าแพรก	6.50	24,572	24,316	23,590	23,824	24,263	24,257	24,314	24,490	24,506	24,463
- ตำบลบางยอ	3.76	9,908	9,928	10,062	10,284	10,410	10,596	10,637	10,817	10,860	10,943
- ตำบลบางกะเจ้า	3.60	5,088	5,084	5,110	5,162	5,168	5,194	5,268	5,292	5,342	5,304
- ตำบลบางน้ำผึ้ง	4.18	4,440	4,430	4,476	4,536	4,583	4,606	4,611	4,610	4,636	4,693
- ตำบลบางกระสอบ	2.22	2,328	2,299	2,315	2,339	2,333	2,402	2,373	2,407	2,402	2,442
- ตำบลบางกอบัว	2.90	7,422	7,394	7,369	7,378	7,415	7,443	7,405	7,311	7,184	7,125
- ตำบลทรงคนอง	2.25	9,940	9,878	9,789	9,766	9,807	9,387	8,855	8,554	8,505	8,478
- ตำบลบางหัวเสือ	7.75	9,493	9,639	9,647	9,811	10,250	10,455	10,820	11,100	11,367	11,562
- ตำบลลำโรงใต้	7.23	15,210	14,737	15,328	15,023	15,221	15,374	15,536	14,858	14,850	14,849
- ตำบลลำโรง	3.32	16,239	16,195	15,734	15,759	15,742	15,797	15,834	16,008	15,936	15,740
- ตำบลลำโรงกลาง	3.61	14,964	14,601	13,758	13,620	13,770	13,750	13,783	13,993	13,879	13,718
- ตำบลบางพิง	5.25	28,497	28,355	27,898	27,926	27,960	27,696	26,662	26,452	26,420	26,278
- ตำบลบางจาก	6.10	20,146	20,265	20,029	20,333	20,631	21,179	21,443	21,890	22,079	22,326
- ตำบลบางครุ	7.50	24,466	24,808	24,713	25,119	25,490	26,085	26,617	27,092	27,311	27,538
- ตำบลตลาด	0.61	9,874	9,671	9,797	9,274	9,064	9,206	11,381	11,526	11,864	11,915

* หมายถึง พื้นที่ที่ได้แยกออกมาใหม่ในปี พ.ศ. 2541

ตารางที่ 2 : ความหนาแน่นของประชากรในพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ (ตร.กม.)	ความหนาแน่นของประชากรต่อพื้นที่									
		2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549
กรุงเทพมหานคร											
1. เขตคลองเตย	12.316	12,005	11,740	11,532	11,270	11,080	10,945	10,810	10,170	9,980	9,866
- แขวงคลองเตย	7.069	13,851	13,535	13,297	12,985	12,765	12,604	12,434	11,886	11,667	11,523
- แขวงคลองตัน	1.728	10,321	10,175	10,032	9,851	9,712	9,629	9,448	7,898	7,777	7,669
- แขวงพระโขนง	3.519	9,124	8,905	8,724	8,523	8,367	8,260	8,215	7,839	7,675	7,614
2. เขตบางนา*	19.583	4,954	5,071	5,117	5,122	5,150	5,215	5,248	5,195	5,192	5,193
- แขวงบางนา	19.583	4,954	5,071	5,117	5,122	5,150	5,215	5,248	5,195	5,192	5,193
3. เขตพระโขนง*	13.064	7,937	7,789	7,660	7,691	7,693	7,722	7,759	7,575	7,545	7,509
- แขวงบางจาก	13.064	7,937	7,789	7,660	7,691	7,693	7,722	7,759	7,575	7,545	7,509
4. เขตยานนาวา	16.662	5,655	5,643	5,628	5,606	5,583	5,560	5,528	5,341	5,315	5,304
- แขวงช่องนนทรี	6.678	8,215	8,209	8,180	8,154	8,140	8,114	8,098	7,860	7,835	7,824
- แขวงบางโพงพาง	9.984	3,943	3,926	3,921	3,901	3,874	3,853	3,809	3,656	3,629	3,619

พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ (ตร.กม.)	ความหนาแน่นของประชากรต่อพื้นที่									
		2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549
จังหวัดสมุทรปราการ											
5. อำเภอพระประแดง	66.78	3,034	3,019	2,989	2,997	3,026	3,046	3,078	3,091	3,102	3,105
- ตำบลบางหญ้าแพรก	6.50	3,780	3,741	3,629	3,665	3,733	3,732	3,741	3,768	3,770	3,764
- ตำบลบางยอ	3.76	2,635	2,640	2,676	2,735	2,769	2,818	2,829	2,877	2,888	2,910
- ตำบลบางกะเจ้า	3.60	1,413	1,412	1,419	1,434	1,436	1,443	1,463	1,470	1,484	1,473
- ตำบลบางน้ำผึ้ง	4.18	1,062	1,060	1,071	1,085	1,096	1,102	1,103	1,103	1,109	1,123
- ตำบลบางกระสอบ	2.22	1,049	1,036	1,043	1,054	1,051	1,082	1,069	1,084	1,082	1,100
- ตำบลบางกอบัว	2.90	2,559	2,550	2,541	2,544	2,557	2,567	2,553	2,521	2,477	2,457
- ตำบลทรงคนอง	2.25	4,418	4,390	4,351	4,340	4,359	4,172	3,936	3,802	3,780	3,768
- ตำบลบางหัวเสือ	7.75	1,225	1,244	1,245	1,266	1,323	1,349	1,396	1,432	1,467	1,492
- ตำบลลำโรงใต้	7.23	2,104	2,038	2,120	2,078	2,105	2,126	2,149	2,055	2,054	2,054
- ตำบลลำโรง	3.32	4,891	4,878	4,739	4,747	4,742	4,758	4,769	4,822	4,800	4,741
- ตำบลลำโรงกลาง	3.61	4,145	4,045	3,811	3,773	3,814	3,809	3,818	3,876	3,845	3,800
- ตำบลบางพิง	5.25	5,428	5,401	5,314	5,319	5,326	5,275	5,078	5,038	5,032	5,005
- ตำบลบางจาก	6.10	3,303	3,322	3,283	3,333	3,382	3,472	3,515	3,589	3,620	3,660
- ตำบลบางครุ	7.50	3,262	3,308	3,295	3,349	3,399	3,478	3,549	3,612	3,641	3,672
- ตำบลตลาด	0.61	16,187	15,854	16,061	15,203	14,859	15,092	18,657	18,895	19,449	19,533

ตารางที่ 3 : ตารางแสดงการเติบโตของประชากรเป็นรายปี

พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ (ตร.กม.)	การเติบโตของประชากรในพื้นที่										
		2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	
กรุงเทพมหานคร												
1. เขตคลองเตย	12.316	0.00	-2.20	-3.94	-6.12	-7.70	-8.83	-9.96	-15.29	-16.87	-17.82	
- แขวงคลองเตย	7.069	0.00	-2.28	-4.00	-6.25	-7.84	-9.00	-10.23	-14.19	-15.77	-16.80	
- แขวงคลองตัน	1.728	0.00	-1.41	-2.80	-4.55	-5.90	-6.71	-8.46	-23.48	-24.65	-25.70	
- แขวงพระขนิงค์	3.519	0.00	-2.41	-4.39	-6.59	-8.30	-9.47	-9.96	-14.09	-15.89	-16.56	
2. เขตบางนา*	19.583	0.00	2.38	3.29	3.41	3.97	5.28	5.95	4.88	4.81	4.83	
- แขวงบางนา	19.583	0.00	2.38	3.29	3.41	3.97	5.28	5.95	4.88	4.81	4.83	
3. เขตพระขนิงค์*	13.064	0.00	-1.86	-3.49	-3.09	-3.08	-2.71	-2.24	-4.56	-4.94	-5.39	
- แขวงบางจาก	13.064	0.00	-1.86	-3.49	-3.09	-3.08	-2.71	-2.24	-4.56	-4.94	-5.39	
4. เขตยานนาวา	16.662	0.00	-0.22	-0.48	-0.87	-1.26	-1.67	-2.24	-5.56	-6.01	-6.20	
- แขวงช่องนนทรี	6.678	0.00	-0.07	-0.42	-0.74	-0.92	-1.23	-1.43	-4.32	-4.62	-4.76	
- แขวงบางโพงพาง	9.984	0.00	-0.42	-0.56	-1.05	-1.75	-2.29	-3.38	-7.28	-7.95	-8.20	

พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ (ตร.กม.)	การเติบโตของประชากรในพื้นที่									
		2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549
จังหวัดสมุทรปราการ											
5. อำเภอพระประแดง	66.78	0.00	-0.49	-1.47	-1.20	-0.24	0.41	1.46	1.88	2.25	2.36
- ตำบลบางหญ้าแพรก	6.50	0.00	-1.04	-4.00	-3.04	-1.26	-1.28	-1.05	-0.33	-0.27	-0.44
- ตำบลบางยอ	3.76	0.00	0.20	1.55	3.79	5.07	6.94	7.36	9.17	9.61	10.45
- ตำบลบางกะเจ้า	3.60	0.00	-0.08	0.43	1.45	1.57	2.08	3.54	4.01	4.99	4.25
- ตำบลบางน้ำผึ้ง	4.18	0.00	-0.23	0.81	2.16	3.22	3.74	3.85	3.83	4.41	5.70
- ตำบลบางกระสอบ	2.22	0.00	-1.25	-0.56	0.47	0.21	3.18	1.93	3.39	3.18	4.90
- ตำบลบางกอบัว	2.90	0.00	-0.38	-0.71	-0.59	-0.09	0.28	-0.23	-1.50	-3.21	-4.00
- ตำบลทรงคนอง	2.25	0.00	-0.62	-1.52	-1.75	-1.34	-5.56	-10.92	-13.94	-14.44	-14.71
- ตำบลบางหัวเสือ	7.75	0.00	1.54	1.62	3.35	7.97	10.13	13.98	16.93	19.74	21.80
- ตำบลลำโรงใต้	7.23	0.00	-3.11	0.78	-1.23	0.07	1.08	2.14	-2.31	-2.37	-2.37
- ตำบลลำโรง	3.32	0.00	-0.27	-3.11	-2.96	-3.06	-2.72	-2.49	-1.42	-1.87	-3.07
- ตำบลลำโรงกลาง	3.61	0.00	-2.43	-8.06	-8.98	-7.98	-8.11	-7.89	-6.49	-7.25	-8.33
- ตำบลบางพิง	5.25	0.00	-0.50	-2.10	-2.00	-1.88	-2.81	-6.44	-7.18	-7.29	-7.79
- ตำบลบางจาก	6.10	0.00	0.59	-0.58	0.93	2.41	5.13	6.44	8.66	9.59	10.82
- ตำบลบางครุ	7.50	0.00	1.40	1.01	2.67	4.19	6.62	8.79	10.73	11.63	12.56
- ตำบลตลาด	0.61	0.00	-2.06	-0.78	-6.08	-8.20	-6.77	15.26	16.73	20.15	20.67

ตารางที่ 4 : ตารางเปรียบเทียบลักษณะของประชากรในพื้นที่ที่ศึกษา

พื้นที่ที่ศึกษา	พื้นที่ (ตร.กม.)	ความหนาแน่นของประชากรต่อพื้นที่			การเปลี่ยนแปลงของประชากรในแต่ละช่วงปี	
		2540	2545	2549	2540 - 2545	2545 - 2549
กรุงเทพมหานคร						
1. เขตคลองเตย	12.316	12,005	10,945	9,866	-8.83	-9.86
- แขวงคลองเตย	7.069	13,851	12,604	11,523	-9.00	-8.57
- แขวงคลองตัน	1.728	10,321	9,629	7,669	-6.71	-20.36
- แขวงพระขนิษฐ	3.519	9,124	8,260	7,614	-9.47	-7.83
2. เขตบางนา*	19.583	4,954	5,215	5,193	5.28	-0.42
- แขวงบางนา	19.583	4,954	5,215	5,193	5.28	-0.42
3. เขตพระขนิษฐ*	13.064	7,937	7,722	7,509	-2.71	-2.76
- แขวงบางจาก	13.064	7,937	7,722	7,509	-2.71	-2.76
4. เขตยานนาวา	16.662	5,655	5,560	5,304	-1.67	-4.60
- แขวงช่องนนทรี	6.678	8,215	8,114	7,824	-1.23	-3.58
- แขวงบางโพธิ์	9.984	3,943	3,853	3,619	-2.29	-6.05

พื้นที่ที่ศึกษา	พื้นที่ (ตร.กม.)	ความหนาแน่นของประชากรต่อพื้นที่			การเปลี่ยนแปลงของประชากรในแต่ละช่วงปี	
		2540	2545	2549	2540 - 2545	2545 - 2549
จังหวัดสมุทรปราการ						
5. อำเภอพระประแดง	66.78	3,034	3,046	3,105	0.41	1.94
- ตำบลบางหญ้าแพรก	6.5	3,780	3,732	3,764	-1.28	0.85
- ตำบลบางยอ	3.76	2,635	2,818	2,910	6.94	3.27
- ตำบลบางกะเจ้า	3.6	1,413	1,443	1,473	2.08	2.12
- ตำบลบางน้ำผึ้ง	4.18	1,062	1,102	1,123	3.74	1.89
- ตำบลบางกระสอบ	2.22	1,049	1,082	1,100	3.18	1.67
- ตำบลบางกอบัว	2.9	2,559	2,567	2,457	0.28	-4.27
- ตำบลทรงคนอง	2.25	4,418	4,172	3,768	-5.56	-9.68
- ตำบลบางหัวเสือ	7.75	1,225	1,349	1,492	10.13	10.59
- ตำบลสำโรงใต้	7.23	2,104	2,126	2,054	1.08	-3.41
- ตำบลสำโรง	3.32	4,891	4,758	4,741	-2.72	-0.36
- ตำบลสำโรงกลาง	3.61	4,145	3,809	3,800	-8.11	-0.23
- ตำบลบางพิง	5.25	5,428	5,275	5,005	-2.81	-5.12
- ตำบลบางจาก	6.1	3,303	3,472	3,660	5.13	5.42
- ตำบลบางครุ	7.5	3,262	3,478	3,672	6.62	5.57
- ตำบลตลาด	0.61	16,187	15,092	19,533	-6.77	29.43

ภาคผนวก ง

ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง

ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง

ในส่วนของผลกระทบด้านการขนส่งที่มีผลต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพจากการสัมภาษณ์จากบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนการพัฒนาของพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ เช่น พนักงานรัฐวิสาหกิจการทำเรือแห่งประเทศไทย และบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนในการพัฒนาเมืองในด้านต่างๆ นั้น ผู้วิจัยได้ผลสรุปจากกลุ่มประชากรตัวอย่างที่ได้ดำเนินการสัมภาษณ์เพื่อการวิจัย ดังต่อไปนี้

1. กลุ่มพนักงานรัฐวิสาหกิจการทำเรือแห่งประเทศไทย โดยกลุ่มตัวอย่างได้ให้ความคิดเห็นในเรื่องต่างๆ ดังต่อไปนี้

1.1 คุณธงชัย สุปรภากร ซึ่งเป็นนักวิชาการด้านสิ่งแวดล้อมของท่าเรือกรุงเทพ ได้มีความคิดเห็นในเรื่องของผลกระทบด้านการขนส่งที่มีผลต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพ ดังต่อไปนี้

1) ด้านมลภาวะที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ สามารถแบ่งความคิดเห็นของผลกระทบด้านสภาพแวดล้อมออกเป็นกลุ่มต่างๆ คือ

-ด้านขยะมูลฝอย นั้นเห็นว่าไม่มีผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบ เนื่องจากมีการดำเนินการจัดเก็บขยะที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพทุกวัน เพื่อส่งไปกำจัดต่อไป

-ด้านน้ำมันที่เกิดการรั่วไหลจากเรือและอุบัติเหตุที่เกิดจากการรั่วของน้ำมันที่มาจากเรือบรรทุกสินค้า นั้น โดยจากสถิติจะเกิดการรั่วของน้ำมันจากเรือหลายๆ ครั้ง และไม่มีความรุนแรงมากนัก

-ด้านน้ำเสียที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือ นั้น ส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมน้อย เนื่องจากน้ำเสียนั้นอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

2) เรื่องของสภาพสิ่งแวดล้อมที่จะมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของพื้นที่กรุงเทพมหานครจากการพัฒนาทางด้านการขนส่งของท่าเรือกรุงเทพนั้น สามารถจำแนกออกเป็น

-ด้านสภาพแวดล้อมทางอากาศ โดยสภาพแวดล้อมดังกล่าวมีผลกระทบบ้าง ถ้าหากมีการพัฒนาจะส่งผลกระทบต่อเกิดมลพิษทางอากาศของพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมทางการขนส่งสินค้า

-การใช้ที่ดินประเภทต่างๆ ที่เกิดจากการพัฒนาการขนส่งนั้น ก็จะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาทางด้านการขนส่งบ้างแต่ไม่มากนัก

-ด้านของเสียที่เกิดจากเรือ นั้น ก็มีบ้างแต่ไม่มาก เนื่องจากท่าเรือกรุงเทพได้มีมาตรการในการควบคุมของเสียที่เกิดจากเรือเป็นอย่างดี

-ด้านผลกระทบของสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือ เช่น ผลกระทบของสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการขับเคลื่อนของรถบรรทุก การรั่วไหลของสารเคมีนั้น ทาง

ท่าเรือกรุงเทพได้มีมาตรการในการควบคุมผลกระทบของสิ่งแวดล้อมโดยใช้หลัก IMDG CODE ในการควบคุมผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือและที่เกี่ยวข้อง

1.2 **คุณยงยุทธ แซ่มช้อย** ตำแหน่งหัวหน้าส่วนงานแผนกที่ดิน ที่ทำหน้าที่ดูแลพื้นที่นอกเขตรั้วศุลกากร ของท่าเรือกรุงเทพ ได้มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบด้านการขนส่งที่มีผลต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพ ดังต่อไปนี้

1) ผลกระทบด้านมลภาวะที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ โดยสามารถแบ่งความคิดเห็นของผลกระทบด้านสภาพแวดล้อมออกเป็นกลุ่มต่างๆ คือ

-ขยะมูลฝอย ซึ่งท่าเรือกรุงเทพมีมาตรการในการจัดเก็บและการจัดการ กำจัดขยะที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพเป็นอย่างดี

-น้ำมันจากเรือและอุบัติเหตุที่เกิดจากการรั่วของน้ำมันที่มาจากเรือบรรทุกสินค้า ซึ่งท่าเรือกรุงเทพยังไม่เคยมี แม้แต่ในบริเวณของ บริษัท ปตท (มหาชน) จำกัด .ยังไม่มีปัญหาในเรื่องของการรั่วของน้ำมันและอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนถ่ายน้ำมัน เพราะท่าเรือกรุงเทพมีการวาง มาตรการในการป้องกันปัญหาที่อาจเกิดขึ้นอย่างรัดกุม

-น้ำเสียที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ นั้นเห็นว่าท่าเรือกรุงเทพไม่มีปัญหาในเรื่องของน้ำเสียที่อาจจะส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมของเมืองในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ หากมีการระบายน้ำเสียเกิดขึ้น ท่าเรือกรุงเทพจะดำเนินการให้มีการระบายน้ำเสียโดยใช้คลองหัวลำโพงเป็นที่ระบายน้ำเสียลงสู่แม่น้ำ เพราะคลองหัวลำโพงมีสำนักระบายน้ำของกรุงเทพมหานครได้ดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาน้ำเสียอยู่แล้ว

(2) สภาพสิ่งแวดล้อมที่จะมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของพื้นที่กรุงเทพมหานครจากการพัฒนาทางด้านการขนส่งของท่าเรือกรุงเทพนั้น สามารถจำแนกออกเป็น

-สภาพแวดล้อมทางอากาศ เช่น ควันเสียที่เกิดจากปัญหาการจราจรภายในบริเวณเส้นทางการขนส่งสินค้าที่ออกจากท่าเรือกรุงเทพ เนื่องจากถนนภายในบริเวณดังกล่าวมีความคับแคบ เช่น บริเวณถนนพระรามที่ 4 และบริเวณศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ เป็นต้น ซึ่งสภาพปัญหาการจราจรดังกล่าวจะทำให้เกิดเสียงรบกวนของรถบรรทุก ควันพิษที่ถูกปล่อยออกมาจากรถบรรทุก รวมทั้งแรงสั่นสะเทือนที่เกิดจากการวิ่งของรถบรรทุกสินค้า

-การใช้ที่ดินประเภทต่างๆ นั้นอาจจะไม่มี แต่ท่าเรือกรุงเทพได้มีการวางแผนเพื่อปรับปรุงการใช้ที่ดินด้านการอยู่อาศัยให้อยู่ในรูปของอาคารสูงหรือแฟลตสำหรับเป็นที่อยู่อาศัยของประชาชนที่อยู่ในชุมชนต่างๆ ภายในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบ และสามารถนำที่ดินไปพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าและการพัฒนาในด้านอื่นๆ เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบการขนส่งของเมืองในอนาคต เช่น การสร้างลานวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ เป็นต้น โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทยมีแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่โดยการสร้างอาคารในรูปตึกสูง โดยการ

เวนคืนอาคารที่มีอายุเก่าแก่และหมดสภาพการใช้งานภายในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ เพื่อพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยและที่ดินเพื่อกิจกรรมการพาณิชย์กรรม ในส่วนการดำเนินกิจกรรมด้านอุตสาหกรรมนั้น ทางหน่วยงานภาคเอกชนได้ขอใช้พื้นที่ในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพมาใช้ประโยชน์เพื่อดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการขนส่งสินค้าที่ขนส่งที่มาจากท่าเรือกรุงเทพ เช่น การปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่เป็นลานวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ของบริษัทเอกชน การพัฒนาพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า เป็นต้น

-ด้านของเสียที่เกิดจากเรือ เช่น น้ำมัน น้ำเสียที่เกิดจากเรือนั้น ท่าเรือกรุงเทพเห็นว่าไม่มีผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมและชุมชนเมืองในพื้นที่โดยรอบ เพราะท่าเรือกรุงเทพมีมาตรการในการกำจัดของเสียที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพเป็นอย่างดี และท่าเรือกรุงเทพมีระบบการจับเก็บและการทำลายขยะที่ไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของชุมชนเมืองในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ

-ด้านผลกระทบของสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ นั้น ท่าเรือกรุงเทพมีมาตรการในการควบคุมรถบรรทุกสินค้าที่อาจเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมของเมือง เช่น รถบรรทุกสารเคมี นั้น ท่าเรือกรุงเทพให้รถขนส่งสินค้าที่อาจเกิดอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมทำการขนถ่ายสินค้าอันตรายแล้วให้ออกจากท่าเรือกรุงเทพและพื้นที่โดยรอบทันที โดยไม่อนุญาตให้รถบรรทุกสินค้าอันตรายเข้ามาจอดหลังจากที่ได้บรรทุกสินค้าอันตรายเหล่านี้แล้ว ทั้งนี้เพื่อป้องกันปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นจากการรั่วไหลของสารเคมีดังที่เคยเกิดมาแล้วในอดีต

(3) ปัญหาในการดำเนินการของท่าเรือกรุงเทพนั้น ท่าเรือกรุงเทพมีปัญหาเกี่ยวกับประชาชนที่เข้ามาบุกรุกที่ดินของการท่าเรือแห่งประเทศไทยเพื่อเข้ามาตั้งถิ่นฐาน โดยท่าเรือกรุงเทพและการท่าเรือแห่งประเทศไทยจัดหาสถานที่เพื่อการอยู่อาศัยสำหรับประชาชนในกลุ่มดังกล่าว แต่ในการดำเนินการกลับมีปัญหาตรงที่ประชาชนที่เข้ามาบุกรุกในที่ดินของการท่าเรือแห่งประเทศไทยไม่ยอมย้ายออกไป ทั้งนี้เพราะประชาชนในกลุ่มดังกล่าวเป็นแรงงานที่ทำงานในบริเวณท่าเรือและพื้นที่โดยรอบท่าเรือซึ่งเป็นสถานประกอบการของหน่วยงานต่างๆ ทั้งของภาครัฐและภาคเอกชน เช่น คลังสินค้าที่อยู่ในบริเวณท่าเรือกรุงเทพและพื้นที่ใกล้เคียง นอกจากนั้นประชาชนที่เข้ามาบุกรุกเหล่านี้ไม่ต้องการที่จะออกจากพื้นที่บริเวณท่าเรือกรุงเทพและต้องการรูปแบบที่อยู่อาศัยแบบเดิม รวมทั้งไม่ต้องการที่อยู่อาศัยที่เป็นตึกสูงหรือแฟลต สาเหตุเพราะประชาชนเหล่านี้บางส่วนเป็นประชาชนที่ติดยาเสพติด และมีการมั่วสุม จึงทำให้บริเวณท่าเรือกรุงเทพมีความเสื่อมโทรมและการค้าขายสิ่งผิดกฎหมาย เป็นต้น

(4) ความต้องการในการใช้ท่าเรือกรุงเทพของผู้ประกอบการมีเพิ่มมากขึ้น เพราะว่าพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพอยู่ใกล้กับโรงงานอุตสาหกรรม เช่น พื้นที่ในบริเวณจังหวัดสมุทรปราการ พื้นที่ในบริเวณถนนพระรามที่ 3 เป็นต้น จึงทำให้เกิดความสะดวกและลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า

จากท่าเรือกรุงเทพไปยังสถานประกอบการ นอกจากนั้น การที่ภาครัฐได้ดำเนินการสร้างถนนวงแหวน
อุตสาหกรรม จึงทำให้เกิดความสะดวกในการขนส่งสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพไปยังสถานประกอบการที่
อยู่ในบริเวณโดยรอบ แต่ในปัจจุบันภาครัฐกำหนดให้มีสินค้าผ่านหน้าท่าของท่าเรือกรุงเทพได้ไม่เกิน
1 ล้าน ที่จึงทำให้เกิดอุปสรรคในการนำสินค้าเข้ามา .ยู.อี. ังบริเวณท่าเรือกรุงเทพ เพราะถ้าหากมี
สินค้าผ่านท่าเข้ามาเกิน 1 ล้าน ที่จะทำให้ภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง .ยู.อี. กำหนดมาตรการ
ในการลงโทษการทำเรือแห่งประเทศไทยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น การตั้งงบประมาณ จึงทำให้
เกิดปัญหาตรงที่ผู้ประกอบการหรือบริษัทขนส่งสินค้าต้องการนำสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพเพื่อขนส่ง
สินค้าไปยังสถานประกอบการ และทำให้สินค้าผ่านเข้าท่าเรือกรุงเทพมากกว่า 1 ล้าน ที่ต่อปี .ยู.อี.
พบว่า ท่าเรือกรุงเทพสามารถรองรับการขนส่งสินค้าได้แต่เมื่อมองศักยภาพของท่าเรือกรุงเทพ พ
มากกว่า 1 ล้าน ที่ต่อปี .ยู.อี.

(5) ในปัจจุบันปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพที่มีมากกว่า 1 ล้าน ที่.อี.
.ยู.จากการสัมภาษณ์ พบว่า ท่าเรือกรุงเทพต้องการให้มีสินค้าผ่านหน้าท่าเรือกรุงเทพมากกว่า 1
ล้าน ที่เพราะ .ยู.อี. ท่าเรือกรุงเทพมีพื้นที่รองรับการขยายตัวในการขนส่งสินค้าได้มากกว่าเมื่อก่อน
และท่าเรือกรุงเทพมีแผนขยายพื้นที่ลานวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์เพิ่มเติม แต่จากการที่ภาครัฐ
ต้องการที่จะลดปริมาณสินค้าลงและให้ผู้ประกอบการไปใช้บริการที่ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังแทน ทั้งนี้
เพราะภาครัฐต้องการแก้ปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครที่เกิดจากการวิ่งของรถบรรทุกสินค้า
และรถยนต์ส่วนบุคคลของประชาชนให้ลดลง และตามความคิดเห็นของตัวอย่าง เห็นว่าหากมีการ
ขนส่งสินค้าเข้ามายังท่าเรือกรุงเทพมากขึ้นจะส่งผลทำให้ท่าเรือกรุงเทพมีรายได้จากการให้บริการที่
เพิ่มมากขึ้น

(6) หากท่าเรือกรุงเทพมีการลดบทบาทลงเป็นท่าเรือในระดับท้องถิ่น โดยมี
สินค้าที่ผ่านมายังท่าเรือลงกรุงเทพฯต่ำกว่า 1 ล้าน ที่ตามความคิดเห็นของตัวอย่างเห็นว่าท่าเรือ .ยู.อี.
ขนส่งสินค้าต่อไปกรุงเทพฯอาจจะปิดตัวหรือไม่มีการดำเนินการในการข

(7) ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงเพื่อที่จะพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบท่าเรือ
กรุงเทพต่อไปในอนาคตนั้น สามารถที่จะจำแนกแนวทางในการปรับปรุงได้ดังต่อไปนี้

-การใช้ที่ดินเพื่อดำเนินกิจกรรมพาณิชยกรรมนั้น ตัวอย่างเห็นว่า ควรมี
โครงการในการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นศูนย์การค้า และธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการ เช่น โรงแรม
ภัตตาคาร และอื่นๆ แต่การพัฒนาดังกล่าวอาจทำให้เกิดการต่อต้านจากชุมชนที่อยู่ในบริเวณ
โดยรอบท่าเรือกรุงเทพ

-การใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยนั้น เห็นว่า ควรก่อสร้างอาคารสูง เพื่อ
เคลื่อนย้ายประชาชนที่อาศัยอยู่ในชุมชนแออัดให้เข้ามาอยู่ภายในอาคารดังกล่าว เพื่อให้ทำ
อสังหาริมทรัพย์ที่อยู่ในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพมีราคาที่สูงขึ้น แต่การดำเนินการดังกล่าวนี้

ชุมชนแออัดที่อยู่ในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพไม่ยอมให้ความร่วมมือ และมีปัญหาที่ภาครัฐต้องใช้เงินในการลงทุนเป็นจำนวนมากในการปรับปรุงที่อยู่อาศัยภายในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ

-การใช้ที่ดินเพื่อกิจกรรมการอุตสาหกรรมนั้นควรดำเนินการเพื่อขยายคลังสินค้าและพื้นที่วางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ เพื่อให้มีศักยภาพในการวางตู้สินค้าเพิ่มขึ้น โดยท่าเรือกรุงเทพและการท่าเรือแห่งประเทศไทยควรจัดระเบียบชุมชนที่อยู่โดยรอบ รวมทั้งดำเนินการประสานความร่วมมือกับชุมชนโดยรอบการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยอาจจะให้ชุมชนบางส่วนเข้ามาอยู่อาศัยภายในบริเวณพื้นที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ทั้งนี้เพื่อให้แรงงานที่เข้ามาทำงานในบริเวณท่าเรือมีความสะดวกในการเดินทางมากขึ้น

-การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหรือระบบสาธารณูปโภค โดยถนนั้นการท่าเรือแห่งประเทศไทยให้เขตคลองเตยทำหน้าที่ในการดูแล รักษา และปรับปรุงถนนเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพไปยังบริเวณอื่นๆ เช่น การปรับปรุงขยายพื้นผิวการจราจรให้กว้างเพื่อที่จะอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ

-การพัฒนาสาธารณูปการแก่ชุมชนเมืองซึ่งภาครัฐควรดำเนินการปรับปรุงและพัฒนาสิ่งต่างๆ เพื่อให้บริการแก่ชุมชนเมืองในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ เช่น การสร้างสนามเด็กเล่นและสวนหย่อม การสร้างสถานที่พักผ่อนหย่อนใจและการนันทนาการแก่ชุมชนเมืองในเขตคลองเตย เป็นต้น

- การให้บริการอื่นๆ ที่เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าของในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ โดยท่าเรือกรุงเทพมีแผนในการสร้างและขยายลานวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์จำนวน 45 ไร่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและพื้นที่ในการวางตู้สินค้า นอกจากนี้การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีแผนในการขอลงการจราจรโดยการขยายถนนในบริเวณร้านขายไม้และสถานีดับเพลิงเก่า ในบริเวณถนนเลียบทางรถไฟสายปากน้ำเก่าเพื่อแก้ปัญหาการจราจรในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ นอกจากนี้ การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีแนวคิดในการขยายถนนในบริเวณถนนพระรามที่ 4 เพื่อทำให้รถบรรทุกสินค้าที่เข้ามาในบริเวณถนนพระรามที่ 4 สามารถเข้ามาได้อย่างสะดวก ในส่วนของอุตสาหกรรมไม้จำค่าที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ 45 ไร่ ซึ่งอยู่ในบริเวณการเวนคืนเพื่อขยายถนนนั้น การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีแผนในการย้ายอุตสาหกรรมนี้เข้าไปอยู่ใกล้ๆ ทางด่วนแทน

1.3 คุณวีรจิตต์ จังหวะเลิศ ตำแหน่งเจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป ทำหน้าที่ในการให้ข้อมูลข่าวสารและการดำเนินการจัดการเอกสาร การท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบด้านการขนส่งที่มีผลต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพดังต่อไปนี้

1) ผลกระทบด้านมลภาวะที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ โดยสามารถแบ่งความคิดเห็นของผลกระทบด้านสภาพแวดล้อมออกเป็นกลุ่มต่างๆ คือ

-ขยะมูลฝอย โดยท่าเรือกรุงเทพมีการจัดเก็บขยะที่เกิดจากกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพทุกครั้ง เพราะการทำเรือแห่งประเทศไทยได้จ้างบริษัทเอกชนเข้ามาทำหน้าที่ในการจัดเก็บขยะและของเสียเหล่านี้ไปจัดการต่อไป ทั้งนี้เพื่อป้องกันปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากกิจกรรมของการท่าเรือกรุงเทพ

-น้ำมันจากเรือและอุบัติเหตุที่เกิดจากการรั่วไหลของน้ำมันที่เกิดจากเรือบรรทุกสินค้า การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีการจัดหาอุปกรณ์ในการดับจับน้ำมันและได้มีการป้องกันปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นไว้แล้ว ซึ่งปัญหานี้มีโอกาสเกิดผลกระทบต่อชุมชนเมืองในบริเวณนี้น้อยมาก

น้ำเสียที่จากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ โดยกฎของกรมการขนส่งทางน้ำนั้นได้มีข้อกำหนดและบทลงโทษในการปล่อยน้ำเสียลงสู่น้ำที่ค่อนข้างเข้มงวด จึงทำให้เรือขนส่งสินค้าไม่มีการปล่อยน้ำเสียที่เกิดขึ้นลงมาสู่น้ำโดยตรง และท่าเรือกรุงเทพมีเรือในการรับน้ำเสียของเรือบรรทุกสินค้าโดยตรง โดยเรือที่รับน้ำเสียจากเรือบรรทุกสินค้าจะนำน้ำเสียจากเรือดังกล่าวไปบำบัดก่อน จึงจะปล่อยลงแม่น้ำต่อไป

(2) สภาพสิ่งแวดล้อมที่จะมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของพื้นที่กรุงเทพมหานครจากการพัฒนาทางด้านการขนส่งของท่าเรือกรุงเทพนั้น สามารถจำแนกออกเป็น

-ด้านสภาพแวดล้อมทางอากาศนั้น อาจเกิดจากควันจากท่อไอเสียของรถบรรทุกสินค้าที่เข้า – ออกจากท่าเรือกรุงเทพ

-การใช้ที่ดินประเภทต่างๆ โดยท่าเรือกรุงเทพถูกประชาชนที่เป็นแรงงานในท่าเรือกรุงเทพและสถานประกอบการในบริเวณโดยรอบบุกเบิกเพื่อตั้งถิ่นฐานเป็นชุมชนแออัดในบริเวณโดยรอบท่าเรือ

-ของเสียที่เกิดจากเรือนั้น มีอยู่บ้างแต่น้อยมาก โดยของเสียที่เกิดจากเรือบรรทุกสินค้า การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีระบบการบำบัดของเสียอยู่แล้ว โดยท่าเรือกรุงเทพทำหน้าที่รับของเสียจากเรือบรรทุกสินค้าเพื่อนำมาบำบัดแล้วจึงปล่อยลงสู่น้ำต่อไป

-ด้านผลกระทบของสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือ นั้น มีบ้างแต่เกิดขึ้นนานๆ ครั้ง คือ ท่าเรือกรุงเทพเคยเกิดปัญหาของสารเคมีระเบิดภายในพื้นที่ของท่าเรือกรุงเทพ โดยสมัยก่อนท่าเรือกรุงเทพยังไม่มีกระบวนการควบคุมสินค้าประเภทนี้ จึงทำให้ปัญหาดังกล่าวมีความรุนแรง แต่ในปัจจุบัน ท่าเรือกรุงเทพมีระบบการควบคุมสินค้าอันตรายที่ดี จึงมีโอกาสเกิดปัญหาดังกล่าวน้อยมาก โดยรถบรรทุกที่ทำการขนถ่ายสารเคมีที่อาจเกิดอันตรายนั้น เมื่อทำการขนถ่ายแล้วเสร็จรถบรรทุกสินค้าคันนั้นจะต้องออกจากบริเวณท่าเรือกรุงเทพทันที โดยท่าเรือกรุงเทพจะไม่อนุญาตให้จอดภายในพื้นที่ของท่าเรือ นอกจากนั้นท่าเรือกรุงเทพยังกำหนดให้รถบรรทุกสินค้าจะต้องล็อคประตูตู้สินค้าให้หมดก่อนจะออกจากพื้นที่ของท่าเรือกรุงเทพ ทั้งนี้เพื่อป้องกันปัญหา

สินค้าที่อาจจะตกลงบนถนน ซึ่งอาจจะเป็นอันตรายต่อจรรยาบรรณท้องถนน โดยรถบรรทุกคันใดที่ไม่ปฏิบัติตามกฎที่ท่าเรือกรุงเทพได้กำหนดแล้ว ท่าเรือกรุงเทพจะมีมาตรการในการลงโทษรถบรรทุกสินค้าคันดังกล่าว

(3) ปัญหาในการดำเนินงานของท่าเรือกรุงเทพ คือ ท่าเรือกรุงเทพมีเครื่องมือในการยกขนสินค้าที่ไม่เพียงพอต่อความต้องการในการใช้บริการของรถบรรทุกสินค้า นอกจากนั้นท่าเรือกรุงเทพมีปัญหาในเรื่องของการถูกบุกรุกเพื่อการตั้งถิ่นฐานของประชาชนภายนอกเขตรัฐสภากร และเมื่อการบุกรุกพื้นที่มีการขยายตัวขึ้นทำให้ท่าเรือกรุงเทพมีปัญหาในการขับไล่ประชาชนเหล่านั้นออกไปจากพื้นที่ของท่าเรือกรุงเทพ จึงทำให้ท่าเรือกรุงเทพเกิดปัญหาในการพัฒนาและขยายพื้นที่เพื่อรองรับระบบการขนส่งสินค้าต่อไป

(4) ความต้องการในการใช้ท่าเรือกรุงเทพของผู้ประกอบการ พบว่าผู้ประกอบการมีความต้องการใช้บริการของท่าเรือกรุงเทพเพิ่มมากขึ้น โดยเทียบจากปริมาณตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ 1 ล้าน ทีที่ภาครัฐ .ยู.อี.กำหนดให้ผ่านหน้าท่าได้ในแต่ละปี แต่เมื่อดำเนินการจริงพบว่าท่าเรือกรุงเทพมีปริมาณสินค้าผ่านหน้าท่าในแต่ละปีเกิน 1.5 ล้าน ที .ยู.อี.ซึ่งเห็นได้ว่าผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรมการผลิตมีความต้องการใช้บริการที่ท่าเรือกรุงเทพ ทั้งนี้เพราะเหตุผลในด้านต้นทุนและเวลาในการขนส่งสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพไปยังโรงงานอุตสาหกรรมในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ

(5) ในปัจจุบันปริมาณสินค้าหน้าท่าของท่าเรือกรุงเทพที่มีมากกว่า 1 ล้าน ที นั้น .ยู.อี.ซึ่งเห็นว่า ปริมาณสินค้าที่ผ่านหน้าท่าของท่าเรือกรุงเทพมีประมาณ 1.5 ล้าน ที .ยู.อี. และในปัจจุบันมีปริมาณสินค้าที่ผ่านหน้าท่าจำนวน 1.3 ล้าน ที แต่การขนถ่ายจริงอยู่ที่ .ยู.อี.1.5 ล้าน ทีซึ่ง .ยู.อี.มีปริมาณสินค้าที่ผ่านหน้าท่าเกินกว่าที่ภาครัฐกำหนด และจากศักยภาพของท่าเรือกรุงเทพที่สามารถขยายปริมาณตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ที่ผ่านเข้ามายังหน้าท่าได้อีก แต่ภาครัฐได้จำกัดปริมาณตู้สินค้าเอาไว้ด้วยด้วยเหตุผลของปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งในปัจจุบันกรุงเทพมหานครมีระบบทางด่วนถนนวงแหวนอุตสาหกรรมใน ,การแก้ไขปัญหาการจราจรแล้ว จึงทำให้ปัญหาการจราจรที่เกิดจากการขนส่งสินค้าที่มาจากท่าเรือกรุงเทพนั้นมีน้อยลง

(6) หากท่าเรือกรุงเทพถูกลดบทบาทลงเป็นท่าเรือในระดับท้องถิ่น โดยมีตู้สินค้าที่ผ่านเข้ามายังท่าเรือกรุงเทพที่น้อยกว่า 1 ล้าน ทีนั้น เห็นว่า .ยู.อี. ท่าเรือกรุงเทพไม่สามารถลดปริมาณตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ลงได้ เพราะว่า หากมีการลดบทบาทของท่าเรือกรุงเทพลง ภาครัฐดำเนินการแก้ปัญหาที่ต้นเหตุ คือ การย้ายอุตสาหกรรมการผลิตทั้งหมดออกไปจากกรุงเทพมหานครและบริเวณใกล้เคียงออกไปยังบริเวณท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง แต่ปัจจุบันอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ยังมีการกระจุกตัวอยู่ในกรุงเทพมหานครและจังหวัดสมุทรปราการ รวมทั้งการลดบทบาทของท่าเรือกรุงเทพให้เป็นท่าเรือในระดับท้องถิ่นจะทำให้ต้นทุนในการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการภายในพื้นที่

กรุงเทพมหานครและจังหวัดสมุทรปราการเพิ่มขึ้น แต่ถ้าหากให้มีการจำกัดประเภทของสินค้าผ่านเข้ามายังท่าเรือกรุงเทพนั้น ภาครัฐควรจำกัดปริมาณสินค้าอันตรายที่อาจจะส่งผลกระทบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อมในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ เช่น สินค้าประเภทสารเคมี สินค้าประเภทน้ำมัน เป็นต้น

(7) ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงเพื่อที่จะพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพต่อไปในอนาคตนั้น สามารถที่จะจำแนกแนวทางในการปรับปรุงได้ดังต่อไปนี้

การใช้ที่ดิน -ด้านการพาณิชย์กรรม ควรเน้นการพัฒนาาระบบลอจิสติกส์เพื่อลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า นอกจากนั้นควรปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่ของท่าเรือกรุงเทพบางส่วนเป็นศูนย์การค้า เพื่อรองรับการเติบโตของเมืองและตลาดการค้าของเมืองในอนาคต

-การใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย ควรจัดโซนการใช้ที่ดินในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพให้ชัดเจน เพื่อป้องกันการบุกรุกเพื่อเข้ามาตั้งถิ่นฐานของประชาชนในอนาคต นอกจากนั้นท่าเรือกรุงเทพยังมีศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ให้สามารถรองรับกิจกรรมด้านการขนส่งสินค้าที่มีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นในอนาคต เช่น การปรับปรุงลานวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ การสร้างสวนสาธารณะ เป็นต้น

-การใช้ที่ดินเพื่อการอุตสาหกรรม ควรวางแผนในการพัฒนาพื้นที่สำหรับสร้างคลังสินค้าภายในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ โดยการพัฒนาดังกล่าวควรเป็นการพัฒนาในเชิงบูรณาการ เช่น การตั้งศูนย์ล้างตู้สินค้าโดยเฉพาะ การควบคุมน้ำเสียที่ปล่อยลงสู่น้ำเจ้าพระยา โดยต้องมีการบำบัดน้ำเสียเหล่านั้นก่อน เป็นต้น

-การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหรือระบบสาธารณูปโภคนั้น ควรมีการพัฒนาเส้นทางการขนส่งทางรถไฟ เพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการ เช่น การพัฒนาระบบการขนส่งจากเรือเพื่อขนถ่ายสินค้าไปยังรถไฟ เพื่อขนส่งสินค้า / ตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ไปยังโรงงานอุตสาหกรรมในบริเวณโดยรอบต่อไป

การพัฒนาด้านสาธารณูปการหรือการให้บริการพื้นฐานแก่ชุมชนเมือง - โดยการพัฒนาดังกล่าวควรดำเนินการสร้างสวนสาธารณะ โดยวางแผนการจัดรูปที่ดินภายในบริเวณท่าเรือกรุงเทพและการท่าเรือแห่งประเทศไทยให้มีสภาพแวดล้อมที่ดี เช่น การสร้างสวนสาธารณะในระดับชุมชนเมือง เป็นต้น

-การให้บริการด้านอื่นๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าภายในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ ควรจัดทำ E - Port เพื่อใช้ในการสนับสนุนกิจกรรมการขนส่งสินค้าของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งทำให้ผู้ประกอบการไม่ต้องเดินทางมายังการท่าเรือแห่งประเทศไทยเพื่อมาติดต่อในเรื่องเอกสารด้านการขนส่งสินค้า ทั้งนี้เพื่อลดปัญหาการจราจรที่เกิดจากรถยนต์ส่วนบุคคลภายในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ

1.4 คุณค่าน้ำมัน คัมเปเลียน ตำแหน่งเจ้าหน้าที่ในการวางแผนและการตลาด การท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบด้านการขนส่งที่มีผลต่อการพัฒนา เมืองในพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพ ดังต่อไปนี้

(1) ผลกระทบด้านมลภาวะที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ โดยสามารถแบ่งความคิดเห็นของผลกระทบด้านสภาพแวดล้อมออกเป็นกลุ่มต่างๆ คือ

- ชยะมูลฝอย โดยท่าเรือกรุงเทพไม่มีปัญหาในเรื่องนี้ เพราะสินค้าโดยส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่บรรจุตู้คอนเทนเนอร์เพื่อใช้ในการขนส่งมายังผู้ประกอบการอุตสาหกรรม จึงทำให้ ชยะมูลฝอยที่เกิดจากกิจกรรมการขนส่งมีน้อย ในส่วนของชยะมูลฝอยที่อยู่บนเรือนั้น การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้มีการให้บริการในการจัดท่าเรือเพื่อใช้ในการรองรับชยะที่มาจากเรือบรรทุกสินค้าอยู่แล้ว จึงทำให้เรือสินค้าที่เข้ามาจอดเทียบท่าที่ท่าเรือกรุงเทพนั้นต้องขนถ่ายชยะลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา หรือในพื้นที่บริเวณท่าเรือกรุงเทพ

- น้ำมันจากเรือและอุบัติเหตุที่เกิดจากการรั่วของน้ำมันจากเรือบรรทุกสินค้า นั้น ในส่วนของพื้นที่หน้าของท่าเรือกรุงเทพมีปัญหาน้อยมาก เพราะท่าเรือกรุงเทพไม่อนุญาตให้ทำการเติมน้ำมันในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ ทั้งนี้เพื่อลดปัญหาการรั่วไหลของน้ำมันลงไปสู่แม่น้ำเจ้าพระยา โดยเรือบรรทุกสินค้าเข้ามายังท่าเรือกรุงเทพส่วนใหญ่จะเติมน้ำมันมาก่อนหน้าแล้ว

น้ำเสียที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพนั้น ตัวอย่างกล่าว - ว่าท่าเรือกรุงเทพมีเรือที่ทำหน้าที่ในการรับน้ำเสีย โดยเรือสินค้าที่เข้ามาในบริเวณท่าเรือกรุงเทพจะ ไม่ได้รับการอนุญาตให้ปล่อยน้ำเสียลงไปแม่น้ำเจ้าพระยา จึงทำให้ไม่มีน้ำเสียจากเรือบรรทุกสินค้าใน บริเวณนี้

(2) สภาพสิ่งแวดล้อมที่จะมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของพื้นที่ กรุงเทพมหานครจากการพัฒนาทางด้านการขนส่งของท่าเรือกรุงเทพนั้น สามารถจำแนกออกเป็น

ด้านสภาพแวดล้อม -ทางอากาศ เห็นว่าควรมองไปที่สินค้าที่อาจก่อให้เกิด อันตรายต่อสิ่งแวดล้อม เช่น สารเคมี โดยท่าเรือกรุงเทพให้รถบรรทุกสินค้าที่อาจจะเป็นอันตรายต่อ สภาพแวดล้อมเมือง ทำการขนย้ายสินค้าดังกล่าวออกไปจากบริเวณท่าเรือกรุงเทพ โดยไม่อนุญาตให้ รถบรรทุกสินค้านี้จอดในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ นอกจากนั้นท่าเรือกรุงเทพไม่อนุญาต / ไม่มีการ ให้บริการ ในการจัดเก็บสินค้าที่อันตรายภายในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ ด้วยเหตุผลในด้านความ ปลอดภัยของสภาพแวดล้อมในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ

- การใช้ที่ดินประเภทต่างๆ นั้น เห็นว่าในการใช้ที่ดินด้านการอยู่อาศัยใน บริเวณท่าเรือกรุงเทพส่วนใหญ่เป็นที่ดินจากการบุกรุกของประชาชนซึ่งอยู่ในรูปของชุมชนแออัด ใน ส่วนอุตสาหกรรมการผลิตนั้น การท่าเรือแห่งประเทศไทยให้เอกชนเข้ามาเช่าพื้นที่เพื่อประกอบ กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า เช่น ลานวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ของภาคเอกชน บริษัทที่

เกี่ยวข้องกับการขนส่ง เป็นต้น ส่วนของการใช้ที่ดินด้านการพาณิชย์กรรมนั้น จะพบในบริเวณตลาดท่าเรือคลองเตยดำเนินกิจกรรมในการขายสินค้าเพื่อการอุปโภคและบริโภคแก่ประชาชนภายในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ

(3) ปัญหาในการดำเนินงานของท่าเรือกรุงเทพนั้น ท่าเรือกรุงเทพมีปัญหาด้านการขาดเครื่องมือทุนแรงในการยกขนสินค้าที่ไม่เพียงพอต่อความต้องการในการใช้บริการของผู้ประกอบการด้านการขนส่งสินค้า แต่การทำเรือแห่งประเทศไทยใช้วิธีการจัดซื้อเครื่องมือเหล่านี้เพิ่มขึ้นเพื่อลดปัญหาในการดำเนินงานลง ทั้งนี้เพื่อลดเวลาในการรอของรถบรรทุกสินค้าให้เหลือน้อยที่สุด ในส่วนของการใช้ที่ดินของท่าเรือกรุงเทพนั้น การทำเรือแห่งประเทศไทยมีโครงการสร้างลานวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ในพื้นที่ 45 ไร่เพื่อสร้างลานบรรจุและวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ โดยท่าเรือกรุงเทพได้ใช้ที่ดินในบริเวณที่ชุมชนได้เข้ามาบุกรุก แต่ทำให้เกิดปัญหาการต่อต้านของประชาชนในชุมชนเหล่านั้นในเวลาต่อมา

จากการพิจารณาของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เห็นว่า เมื่อมีการสร้างลานวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์แล้วเสร็จจะทำให้ท่าเรือกรุงเทพมีความแออัดในการใช้ที่ดินน้อยลง รวมทั้งทำให้เกิดการใช้ที่ดินที่เป็นระเบียบเพิ่มมากขึ้น

(4) ความต้องการใช้ท่าเรือกรุงเทพของผู้ประกอบการนั้น ตัวอย่างเห็นว่ามี ความต้องการใช้บริการที่เพิ่มมากขึ้น เพราะในปัจจุบันท่าเรือกรุงเทพมีปริมาณตู้สินค้าผ่านเข้ามาถึงพื้นที่หน้าท่ามากถึง 1.3 ล้าน ที .ยู.อี. ทั้งนี้เพราะผู้ใช้บริการส่วนใหญ่อยู่ในบริเวณกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ซึ่งผู้ประกอบการเหล่านี้มีโอกาสในการใช้บริการของท่าเรือกรุงเทพอยู่ตลอดเวลา ด้วยเหตุผลในเรื่องการประหยัดต้นทุนและเวลาในการขนส่งสินค้าจากท่าเรือไปยังโรงงานอุตสาหกรรมการผลิต ยกเว้น จะมีการย้ายเมืองและอุตสาหกรรมไปยังบริเวณท่าเรื่อน้ำลึกแหลมฉบัง จึงทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในการใช้บริการของผู้ประกอบการขึ้น

(5) ในปัจจุบันปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพที่มีมากกว่า 1 ล้าน ที.อี. นั้น เห็นว่า .ยู.อี. สินค้าที่ผ่านมายังหน้าท่าที่ 1 ล้าน ที.อี. นั้นเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นมาในอดีต .ยู.อี. ซึ่งเกิดจากนโยบายการจำกัดปริมาณสินค้าที่ผ่านหน้าท่าของภาครัฐ เนื่องจากภาครัฐต้องการแก้ไขปัญหาการจราจรภายในบริเวณกรุงเทพมหานครที่เกิดจากการขนส่งสินค้าของรถบรรทุก แต่ในปัจจุบันท่าเรือกรุงเทพมีปริมาณสินค้าที่ผ่านหน้าท่ามากถึง 1.3 ล้าน ที.อี. ปริมาณการจราจรในบริเวณกรุงเทพมหานครมีความคล่องตัวเพิ่มขึ้นจากการสร้างถนนวงแหวนอุตสาหกรรมนั้น ส่งผลทำให้ปัญหาการจราจรในบริเวณกรุงเทพมหานครนั้นลดน้อยลงไป ซึ่งส่งผลทำให้ภาครัฐสามารถเพิ่มปริมาณตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ที่ผ่านหน้าท่าได้เพิ่มขึ้น แต่ปริมาณตู้สินค้าที่เพิ่มมากขึ้นต้องไม่เพิ่มมากเกินไปจนก่อให้เกิดปัญหาการจราจรในบริเวณกรุงเทพมหานคร

(6) หากทำเรือกรุงเทพถูกลดบทบาทลงเป็นท่าเรือในระดับท้องถิ่น โดยมีผู้สินค้าที่ผ่านเข้ามายังท่าเรือกรุงเทพที่น้อยกว่า 1 ล้าน ทีน่าจะมีระยะเวลาในการนั้น เห็นว่า ยู.อี. จำกัดปริมาณสินค้าที่ผ่านมายังหน้าท่า ซึ่งท่าเรือกรุงเทพอาจถูกลดบทบาทในด้านการเป็นที่ขนถ่ายสินค้า แต่อาจเพิ่มบทบาทการเป็นศูนย์การค้า ศูนย์กระจายสินค้า หรือสถานที่ให้บริการสนับสนุนการขนส่งสินค้าแทน และสินค้าที่น่าจะมีปริมาณที่ลดลง คือ สินค้าประเภทเหล็ก เพราะสินค้าประเภทนี้ถูกขนส่งไปยังเขตอุตสาหกรรมโดยตรง เช่น นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด หรือท่าเรือในบริเวณศรีราชา เป็นต้น

(7) ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงเพื่อที่จะพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพต่อไปในอนาคตนั้น สามารถที่จะจำแนกแนวทางในการปรับปรุงได้ดังต่อไปนี้

การใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรม เห็นว่าท่าเรือกรุงเทพควรพัฒนาพื้นที่ในเชิงสูงมากขึ้น ซึ่งทำให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดิน (การสร้างตึกสูง) ที่เพิ่มมากขึ้น และส่งผลต่อกิจกรรมกรรมการขนส่งและท่าเรือให้มีประสิทธิภาพที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งส่งผลต่อกิจกรรมกรรมการขนส่งสินค้า และเกิดระบบการขนส่งสินค้าแบบครบวงจรในจุดๆ เดียว หรือ One – Stop – Service เป็นต้น

-การใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย โดยตัวอย่างเห็นว่าชุมชนนั้นเป็นส่วนหนึ่งกับท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งท่าเรือกรุงเทพจะดึงดูดชุมชนที่อยู่อาศัยโดยรอบไม่ได้ แต่การทำเรือแห่งประเทศไทยควรจัดหาพื้นที่เพื่อให้ประชาชนที่อยู่ในชุมชนแออัดที่อยู่ในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพได้อยู่อาศัย เช่น การจ่ายค่าเวนคืนที่ดินเมื่อเกิดการไล่รื้อชุมชน โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทยควรดำเนินการประสานความร่วมมือกับการเคหะแห่งชาติเพื่อจัดหาที่อยู่อาศัยให้แก่ประชาชนในชุมชนเหล่านั้น เช่น การสร้างตึกสูง เป็นต้น

-การใช้ที่ดินเพื่อกิจกรรมอุตสาหกรรม เห็นว่าควรใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์เพิ่มมากขึ้น โดยควรพัฒนาพื้นที่ให้มีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมของท่าเรือ ซึ่งทำให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินในกิจกรรมด้านการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น

-การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหรือระบบสาธารณูปโภค โดยภาครัฐควรพัฒนาระบบทางด่วนลงในบริเวณพื้นที่ของท่าเรือกรุงเทพโดยตรง เพื่อลดปัญหาการจราจรที่เกิดจากการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกสินค้าให้น้อยลง และทำให้เกิดความคล่องตัวในการขนส่งที่เพิ่มขึ้น แต่ในการดำเนินการดังกล่าวอาจจะใช้งบประมาณในการพัฒนาที่ค่อนข้างสูง แต่เมื่อมองในระยะยาวแล้วจะเป็นผลดีต่อระบบการขนส่งสินค้าในอนาคต ซึ่งทำให้เกิดการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพสามารถลดต้นทุนและเวลาในการขนส่งสินค้าลงได้

-การพัฒนาด้านสาธารณูปการหรือด้านการให้บริการพื้นฐาน ในปัจจุบันบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพมีโรงพยาบาลที่ให้บริการแก่พนักงานและประชาชนในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพอยู่แล้ว

-การให้บริการด้านอื่นๆ ที่จะเพิ่มประสิทธิภาพทางการขนส่งของพื้นที่เมืองที่อยู่ในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพนั้น ตัวอย่างเห็นว่าสามารถที่จะแยกออกได้เป็น 2 ประเด็น คือ

ประเด็นแรก ควรปรับปรุงการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยการขยายประตูในด้านการขนส่งออกเป็น 2 ประตู เพื่อรองรับปริมาณสินค้าที่ผ่านทางรถไฟให้มีปริมาณที่เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นการลดต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อไป

ประเด็นที่สอง ควรมีท่าเรือเทียบเรือในการขนส่งทางน้ำ เช่น การขนส่งตู้สินค้าจากทางรถยนต์ไปทางน้ำหรือการเชื่อมต่อระบบการขนส่งสินค้าระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดสุราษฎร์ธานี พื้นที่แหลมฉบัง โดย /มีสถานีในการรับขนถ่ายสินค้าตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทางน้ำ ซึ่งทำให้สามารถลดต้นทุนในด้านการขนส่ง รวมทั้งเกิดการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าในอนาคต และทำให้ระบบการขนส่งสินค้าในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพมีความแออัดลดน้อยลงไป

2. กลุ่มนักวิชาการและบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนพัฒนาพื้นที่ โดยกลุ่มตัวอย่างนั้นได้ให้ความคิดเห็นในเรื่องต่างๆ ดังต่อไปนี้

2.1 คุณอรษา วราเกษม ตำแหน่งนายช่างสำรวจ หัวหน้ากลุ่มแผนงานสำนักงานเขตคลองเตย ได้มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบด้านการขนส่งที่มีผลต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพ ดังต่อไปนี้

(1) ผลกระทบด้านมลภาวะที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ โดยสามารถแบ่งความคิดเห็นของผลกระทบด้านสภาพแวดล้อมออกเป็นกลุ่มต่างๆ คือ

-ขยะมูลฝอย โดยตัวอย่างเห็นว่าผลกระทบมาก เนื่องจากไม่สามารถควบคุมผลกระทบของขยะที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมในบริเวณท่าเรือกรุงเทพได้

-น้ำมันจากเรือและอุบัติเหตุที่เกิดจากการรั่วของน้ำมันที่มาจากเรือบรรทุกสินค้า นั้น เห็นว่ามีผลส่วนน้อย เนื่องจากการประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางเรือ จะได้รับการตรวจสอบจากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม

-น้ำเสียที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือนั้น ตัวอย่างเห็นว่าอาจจะมีผลกระทบ เนื่องมาจากขยะมูลฝอยที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพอาจจะตกลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือความตั้งใจของพนักงานที่ทำการขนถ่ายสินค้าเอง

(2) สภาพสิ่งแวดล้อมที่จะมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของพื้นที่กรุงเทพมหานครจากการพัฒนาทางด้านการขนส่งของท่าเรือกรุงเทพนั้น สามารถจำแนกออกเป็น

-ด้านสภาพแวดล้อมทางอากาศ จะเห็นว่าอาจจะก่อให้เกิดมลพิษที่เกิดจากท่อไอเสียของรถบรรทุกสินค้าและเครื่องจักรกลจากเรือขนส่งสินค้า

-ด้านการใช้ที่ดินประเภทต่างๆ เห็นว่าการใช้ที่ดินในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ มีการควบคุมการใช้ที่ดินตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 และบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการใช้ที่ดินของพื้นที่ตามกฎหมายผังเมือง พ.ศ. 2518

-ด้านของเสียที่เกิดจากเรือนั้นเห็นว่ามีผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยจะมีผลกระทบต่อวงจรชีวิตของพืช สัตว์ที่อยู่ในแม่น้ำเจ้าพระยา แต่ของเสียที่เกิดจากเรือนี้ก็ได้รับการควบคุมจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อมเช่นกัน

-ด้านผลกระทบของสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ นั้นมีผลกระทบต่อสังคมเมือง โดยจะส่งผลกระทบโดยตรงต่อสภาพปัญหาด้านการจราจร และการเกิดมลพิษทางอากาศจากควันของท่อไอเสียของรถบรรทุกสินค้าในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ

(3) ลักษณะความสัมพันธ์ของท่าเรือกรุงเทพกับพื้นที่แนวหลังของท่าเรือกรุงเทพในบริเวณโดยรอบ เห็นว่าควรกำหนดแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นกลุ่ม เช่น การกำหนดพื้นที่เพื่อการใช้ที่ดินสำหรับกิจกรรมทางด้านการศึกษา การอุตสาหกรรม และการอยู่อาศัย ทั้งนี้เพื่อที่จะทำการควบคุมและพัฒนาได้ง่ายและแก้ไขปัญหาได้ตรงกับปัญหาที่เกิดขึ้น

(4) รูปแบบอุตสาหกรรมในบริเวณพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพนั้นควรจัดการในด้านสิ่งแวดล้อม โดยการปลูกต้นไม้เพื่อลดปัญหามลพิษจากการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับขนส่งสินค้า และจัดให้มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนภายในพื้นที่ในบริเวณโดยรอบให้มีความรู้และรักษาสิ่งแวดล้อมภายในบริเวณชุมชนเมืองที่ตนอยู่อาศัย

(5) รูปแบบพาณิชยกรรมในพื้นที่บริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพนั้น เห็นว่าควรจัดให้มีกิจกรรมพาณิชยกรรมย่อย เช่น การพาณิชยกรรมชุมชนเมือง โดยมีการดำเนินการในการจัดจำหน่ายสินค้าที่มีลักษณะที่ครบวงจรในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ หรือ One - Stop - Service เพื่อลดปัญหาการจราจรภายในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพให้ลดลง

(6) รูปแบบที่อยู่อาศัยในพื้นที่บริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพนั้น เห็นว่าภาครัฐและเอกชนพัฒนาที่อยู่อาศัยภายในบริเวณนี้ในรูปของอาคารสูง เนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีการใช้เครื่องจักรที่มีขนาดใหญ่ ซึ่งทำให้เกิดความสั่นสะเทือนของพื้นดิน นอกจากนั้นภาครัฐควรมีการวางแผนพัฒนาที่อยู่อาศัยในบริเวณชุมชนแออัดให้เป็นอาคารสูงเพื่อรองรับการอพยพประชาชนและแรงงานที่เข้ามาทำงานภายในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ

(7) ปัจจัยหรือเหตุผลที่มีความสำคัญที่ทำให้ผู้ประกอบการเลือกที่จะดำเนินกิจกรรมทางด้านการผลิตและการขนส่งสินค้าในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพนั้น สามารถที่จะจำแนกปัจจัยต่างๆ คือ

-เป็นที่ตั้งที่อยู่ในบริเวณที่มีการคมนาคมและมีการขนส่งที่มีความสะดวกรวดเร็ว รวมทั้งมีแรงงานรับจ้างภายในพื้นที่ ซึ่งส่งผลต่อการหมุนเวียนของเงินที่เพิ่มมากขึ้น และเป็น การลดต้นทุนด้านการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการ

-ราคาที่ดินที่ไม่แพงมากในอดีต และกิจการอุตสาหกรรมก็ได้มีการดำเนินกิจการอยู่แล้วในอดีต ซึ่งทำให้เกิดการลงทุนในกิจกรรมทางอุตสาหกรรมที่ใช้ต้นทุนที่ไม่สูงมาก ซึ่งทำให้เกิดประโยชน์ต่อผู้ประกอบการในด้านการผลิตและการขนส่งสินค้าบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพต่อไป

-การมีโรงงานตั้งอยู่มาก่อน และต่อมามีการพัฒนากระบวนการขนส่งสินค้าให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น เช่น การสร้างถนนวงแหวนอุตสาหกรรม การสร้างระบบทางด่วน รวมทั้งภาครัฐได้พัฒนาระบบการจราจรและการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ จึงทำให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินกิจกรรมการผลิตและการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าจากท่าเรือไปยังโรงงานอุตสาหกรรมการผลิตได้โดยมีต้นทุนการดำเนินงานที่ไม่สูง

-ตั้งอยู่ใกล้กับโรงงานที่ผลิตสินค้าหรือรับสินค้าที่เป็นวัตถุดิบมาจากท่าเรือกรุงเทพ จึงทำให้เกิดความสะดวกในการขนส่งสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพไปยังโรงงานอุตสาหกรรมการผลิต

ต้นทุนการขนส่งสินค้าที่ไม่สูง เพราะ -บริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการผลิต จึงทำให้เกิดความสะดวกและรวดเร็วในการขนถ่ายสินค้า

(8) ในเรื่องของแนวทางการพัฒนาของหน่วยงานภาครัฐในส่วนของ การพัฒนาในบริเวณพื้นที่แนวหลังของท่าเรือกรุงเทพนั้น เห็นว่า ภาครัฐควรเข้าไปสำรวจพื้นที่อย่างต่อเนื่อง และจัดระบบภายในบริเวณนี้ให้เป็นระเบียบ มีการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมของเมืองในบริเวณนี้ อย่างต่อเนื่อง

(9) ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงเพื่อที่จะพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพต่อไปในอนาคตนั้น สามารถที่จะจำแนกแนวทางในการปรับปรุงได้ดังต่อไปนี้

-ด้านการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรมนั้น ตัวอย่างเห็นว่าภาครัฐควรดำเนินการจัดระบบการขนส่งมวลชนภายในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ รวมทั้งพัฒนาพื้นที่เพื่อ กิจกรรมการ พาณิชยกรรมที่มีความสอดคล้องกับการขนส่งสินค้าของท่าเรือกรุงเทพ

-ด้านการใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย เห็นว่า ควรจัดระบบการอยู่อาศัยอย่างเป็นระบบ เช่น การจัดรูปที่ดินภายในบริเวณชุมชนแออัดให้มีความเป็นระเบียบเพื่อลดปัญหาแหล่งเสื่อมโทรมภายในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ

-การใช้ที่ดินเพื่อการอุตสาหกรรม เห็นว่า ภาครัฐควรจัดรูปที่ดินเพื่อเป็นโซนพื้นที่เดียวกันเพื่อความสะดวกในการขนส่งสินค้า และเป็นการลดต้นทุนการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการ

-การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหรือระบบสาธารณูปโภค เห็นว่า ควรสร้างถนนที่มีความแข็งแรงเพื่อรองรับกิจกรรมขนส่งสินค้าภายในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ พัฒนาระบบการไฟฟ้า การประปา และการโทรคมนาคมเพื่อรองรับการเติบโตของเมืองบริเวณนี้

การพัฒนาระบบสาธารณูปโภค หรือการพัฒนาระบบการให้บริการ - พื้นฐานควรจัดให้มีสถานที่สำหรับการศึกษาแก่ประชากรในวัยเด็ก รวมทั้งจัดให้มีสถานพยาบาล และสถานที่สำหรับการพักผ่อนหย่อนใจสำหรับประชากรที่พักอาศัยในบริเวณนี้

-การให้บริการในด้านอื่นๆ ที่เพิ่มประสิทธิภาพทางการขนส่งของพื้นที่เมืองในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพในอนาคต เห็นว่า ควรจัดให้มีระบบการขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพเพื่อลดปัญหาการจราจรให้ลดน้อยลง รวมทั้งการขยายพื้นที่ถนนเพื่อรองรับกิจกรรมการขนส่งสินค้าในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ

2.2 คุณธีรวิทย์ นิลสุก ตำแหน่งสถาปนิก ซึ่งทำหน้าที่ในการออกแบบและวางแผนทางกายภาพ สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร ได้มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบด้านการขนส่งที่มีผลต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพ ดังต่อไปนี้

(1) ผลกระทบด้านมลภาวะที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ โดยสามารถแบ่งความคิดเห็นของผลกระทบด้านสภาพแวดล้อมออกเป็นกลุ่มต่างๆ คือ

- ขยะมูลฝอย เห็นว่า ปัญหาขยะที่เกิดจากท่าเรือนั้นก็ยังมีมาก เพราะในการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือย่อมส่งผลกระทบต่อปริมาณขยะที่เกิดกิจกรรมต่างๆ เหล่านี้เพิ่มมากขึ้น และปัญหาดังกล่าวส่งผลกระทบต่อชุมชนเมืองในอนาคต

- น้ำมันจากเรือและอุบัติเหตุที่เกิดจากการรั่วของน้ำมันที่มาจากเรือบรรทุกสินค้า นั้น มีผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมของเมืองในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ ถึงแม้ว่าหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องมีการวางมาตรการที่ดีเพียงใด แต่อาจจะมีน้ำมันที่รั่วไหลออกมาจากเรือบรรทุกสินค้าบ้าง ซึ่งการรั่วไหลดังกล่าวส่งผลกระทบต่อคุณภาพของน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา

- น้ำเสียที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือ เห็นว่า มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมภายในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ เพราะในการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพนั้นมี

กิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือกรุงเทพ เช่น อุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมปิโตรเคมี เป็นต้น ซึ่งกิจกรรมต่างๆ เหล่านี้ส่งผลทำให้เกิดปัญหาน้ำเสียซึ่งเป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรม

(2) สิ่งแวดล้อมที่จะมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของพื้นที่กรุงเทพมหานครจากการพัฒนาทางด้านการขนส่งของท่าเรือกรุงเทพนั้น สามารถจำแนกออกเป็น

- สภาพแวดล้อมทางอากาศ ซึ่งมีผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมของเมืองในกรณีที่มีการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าของท่าเรือกรุงเทพ เช่น คิว้นเสียจากรถบรรทุก ฝุ่นละอองที่เกิดจากการขนถ่ายสินค้า เป็นต้น

-การใช้ที่ดิน ตัวอย่างเห็นว่าจะมีผลกระทบในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ

-ของเสียที่เกิดจากเรือ เห็นว่า มีผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมมากเนื่องจากกิจกรรมของท่าเรือและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

-ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพนั้น จะส่งผลกระทบเป็นอย่างมากจากการพัฒนาการขนส่ง เช่น การเกิดปัญหาทางด้านการจราจรและการขนส่ง การเกิดปัญหามลภาวะของสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

(3) ลักษณะความสัมพันธ์ของท่าเรือกรุงเทพกับพื้นที่แนวหลังของท่าเรือกรุงเทพ นั้น ความความคิดเห็นของตัวอย่างเห็นว่าการพัฒนาในด้านต่างๆ ดังต่อไปนี้

-ด้านการขนส่งและเส้นทางคมนาคม ควรนำระบบลอจิสติกส์มาใช้ เช่น การปรับปรุงระบบการขนส่งขนส่งมวลชนในระบบราง เพื่อที่จะลดปัญหาการจราจรให้มากที่สุด นอกจากนั้นภาครัฐควรขยายเส้นทางขนส่งทางถนนให้มีความกว้างเพื่อรองรับกับการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าภายในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ

-การใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งภาครัฐควรดำเนินการดังต่อไปนี้

1. ควรจัดการพัฒนาออกเป็นเขต เพื่อแบ่งประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มีความชัดเจน โดยเฉพาะพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าของท่าเรือกรุงเทพ

2. ควรมีการพัฒนาและปรับปรุงการใช้ที่ดินเพื่อป้องกันปัญหาที่อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมภายในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ

3. ควรมีการนำแนวคิด Buffer Zone เพื่อแบ่งเขตอุตสาหกรรมกับพื้นที่สีเขียวหรือพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยที่มีความชัดเจน ทั้งนี้เพื่อจำกัดการเติบโตของเมืองอุตสาหกรรมในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ

(4) รูปแบบอุตสาหกรรมในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพนั้น เห็นว่า ภาครัฐควรดำเนินการดังต่อไปนี้ คือ

-การพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าที่มีความต่อเนื่อง เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าและเป็นการลดต้นทุนการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมภายในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ

-ควรแบ่งเขตการใช้ที่ดินอย่างเป็นระบบ เพื่อป้องกันปัญหาความขัดแย้งในการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ

(5) รูปแบบพาณิชยกรรมในพื้นที่บริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพนั้น เห็นว่ามีแนวทางในการพัฒนาดังต่อไปนี้

-ควรพัฒนาระบบการขนส่งสินค้า เพื่อให้ย่านการค้าที่อยู่ในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพได้ประโยชน์จากการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าของท่าเรือกรุงเทพ นอกจากนั้นทำให้เกิดการประหยัดต้นทุนการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมและกิจการพาณิชยกรรม

-ควรแบ่งเขตการใช้ที่ดินอย่างเป็นระบบ เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาพื้นที่ด้านการพาณิชยกรรมในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพในอนาคต

(6) รูปแบบที่อยู่อาศัยในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ เห็นว่า ควรจัดเขตที่อยู่อาศัยของประชากรที่อยู่ในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพให้อยู่ในรัศมีรอบนอก ทั้งนี้เพื่อให้ประชากรที่อยู่ภายในบริเวณดังกล่าวได้รับผลกระทบจากการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าของท่าเรือกรุงเทพให้น้อยที่สุด รวมทั้งภาครัฐควรพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชากรที่อยู่ภายในบริเวณโดยรอบ เช่น การสร้างสวนสาธารณะ การสร้างศูนย์บริการสุขภาพ สถานที่เพื่อการนันทนาการ เป็นต้น

(7) ปัจจัยหรือเหตุผลที่ทำให้ผู้ประกอบการเลือกที่จะมาดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจในการผลิตและการขนส่งสินค้าภายในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ และในบริเวณถนนวงแหวนอุตสาหกรรม นั้น ตัวอย่างเห็นว่า

-อยู่ในบริเวณที่การคมนาคมที่มีความสะดวก รวดเร็ว และมีระบบการขนส่งทางน้ำที่ดี จึงทำให้มีการตั้งกิจกรรมต่างๆ ทั้งนี้เพื่อลดต้นทุนและเวลาในการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการอุตสาหกรรม

-ราคาที่ดินที่ไม่แพงมากในอดีต และอุตสาหกรรมการผลิตได้ดำเนินการมาตั้งนานแล้ว

-มีโรงงานตั้งอยู่ก่อนแล้ว และต่อมาได้มีการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น เช่น มีการสร้างระบบทางด่วน ถนนวงแหวนอุตสาหกรรม จึงทำให้บริเวณดังกล่าวมีความสะดวกจากการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้า

- อยู่ใกล้โรงงานที่ผลิตสินค้า หรือรับสินค้าที่เป็นวัตถุดิบจากท่าเรือกรุงเทพ จึงทำให้เกิดการลดต้นทุนและเวลาในด้านการขนส่งสินค้า และทำให้เกิดการประหยัดจากการรวมกลุ่มของผู้ประกอบการอุตสาหกรรม

- ต้นทุนการขนส่งสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพไปยังโรงงานอุตสาหกรรมไม่สูงมาก

(8) ภาครัฐควรดำเนินการพัฒนาพื้นที่แนวหลังของท่าเรือกรุงเทพ โดยการประสานความผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดทำแผนการพัฒนาเมืองบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ เพื่อให้การพัฒนามีความสอดคล้องกับความต้องการของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องจากการพัฒนาพื้นที่

(9) ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงเพื่อที่จะพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพต่อไปในอนาคตนั้น สามารถที่จะจำแนกแนวทางในการปรับปรุงได้ดังต่อไปนี้

- การใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรม โดยควรมีการจัดเขตในการดำเนินกิจกรรมด้านการพาณิชย์กรรมให้อยู่ในพื้นที่ที่มีศักยภาพในการประกอบกิจกรรมทางด้านการพาณิชย์กรรม รวมทั้งมีการวางแผนเพื่อพัฒนาพื้นที่ในอนาคตอย่างเป็นระบบ

- การใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย โดยการพัฒนารูปแบบที่อยู่อาศัยของประชาชนภายในบริเวณดังกล่าวให้อยู่ห่างไกลจากย่านอุตสาหกรรม ในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงจากผลกระทบของสภาพแวดล้อมที่เกิดจากการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าของท่าเรือกรุงเทพ

- การใช้ที่ดินเพื่อการอุตสาหกรรม โดยกำหนดกลุ่มพื้นที่อุตสาหกรรมที่มีลักษณะเดียวกันให้อยู่ในบริเวณเดียวกัน โดยภาครัฐอาจจัดทำผังเมืองเฉพาะในการพัฒนาพื้นที่ รวมทั้งการจัดแบ่ง เขตอุตสาหกรรมออกเป็นเขตอุตสาหกรรมแต่ละประเภท เพื่อประโยชน์ในการควบคุมและพัฒนากิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า

- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เห็นว่า ควรแยกระบบโครงสร้างพื้นฐานออกเป็น เขตในแต่ละพื้นที่เพื่อทำให้เกิดการพัฒนาที่มีความสอดคล้องกันพื้นที่ นอกจากนั้นภาครัฐควรพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าเพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองที่เกิดจากการพัฒนาของท่าเรือกรุงเทพเพื่อสนับสนุนกิจกรรมด้านอุตสาหกรรมในอนาคต เช่น การขยายพื้นที่ผิวดินให้มีความกว้างขึ้น การพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางราง และนอกจากนั้นควรนำเอาระบบ One – Stop – Service มาใช้ในการควบคุมระบบท่าเรือ เป็นต้น

- การพัฒนาระบบสาธารณูปการ โดยการพัฒนาสวนสาธารณะและสถานที่พักผ่อนหย่อนใจในการให้บริการแก่ประชาชน เช่น โรงพยาบาล สวนสาธารณะ เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองต่อไปในอนาคต

- การให้บริการในด้านอื่นๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในด้านการขนส่งสินค้าของเมืองในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ เห็นว่า ควรพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าเพื่อรองรับการ

พัฒนาของเมืองท่าเรือให้มากขึ้น โดยการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางที่สามารถเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งทางน้ำ เพื่อที่จะทำให้เกิดการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพและเป็นการลดต้นทุนการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ

2.3 ร.ศ.กฤษณทศทิพย์ พานิชภักดิ์ ตำแหน่งรองศาสตราจารย์ ซึ่งทำ.ดร.หน้าที่ในการออกแบบและวางแผนทางกายภาพ สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร ได้มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบด้านการขนส่งที่มีผลต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพ ดังต่อไปนี้

(1) สิ่งแวดล้อมที่จะมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของพื้นที่กรุงเทพมหานครจากการพัฒนาทางด้านการขนส่งของท่าเรือกรุงเทพนั้น สามารถจำแนกออกเป็น

การใช้ที่ดินประเภทต่างๆ -โดยเห็นว่าแรงงานที่เข้ามาทำงานภายในบริเวณท่าเรือและใกล้เคียง ส่วนใหญ่เข้ามาพักอาศัยอยู่ภายในบริเวณท่าเรือ จึงทำให้เกิดปัญหาสลัมขึ้น ดังนั้น หากภาครัฐไม่มีการวางแผนเตรียมการเพื่อรองรับแรงงานที่เข้ามาทำงานภายในบริเวณท่าเรือเหล่านี้ จะทำให้เกิดปัญหาชุมชนแออัดหรือสลัมขึ้นมาภายในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ และปัญหาดังกล่าวจะทำให้เกิดปัญหาของเมืองในด้านอื่นๆ ตามมา เช่น ปัญหาอาชญากรรม ปัญหาที่อยู่อาศัยเสื่อมโทรม เป็นต้น

-ด้านผลกระทบของสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือเห็นว่าทำให้เกิดการใช้ที่ดินที่ไม่เป็นระเบียบในบริเวณจังหวัดสมุทรปราการ จึงทำให้คุณภาพชีวิตของประชาชนในบริเวณดังกล่าวไม่มีมาตรฐาน รวมทั้งภายในบริเวณดังกล่าวมีระบบการคมนาคมที่ไม่ดี โดยเฉพาะในบริเวณถนนทางรถไฟสายปากน้ำเก่าที่แคบและเป็นคอขวดจึงทำให้เกิดปัญหาการจราจรที่ติดขัดในบริเวณดังกล่าวขึ้น

(2) ลักษณะความสัมพันธ์ของท่าเรือกรุงเทพกับพื้นที่แนวหลังของท่าเรือกรุงเทพเห็นว่า ควรมีการพัฒนาดังต่อไปนี้

-การพัฒนาความเชื่อมโยงที่เกิดจากการประกอบกิจกรรม คือ การเกิดกิจกรรมทางด้านการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการของบริษัทต่างๆ เป็นผลทำให้เกิดการประกอบการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจของพื้นที่

-ที่อยู่อาศัย โดยประชากรที่อยู่อาศัยโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ คือ ประชากรที่ทำงานภายในบริเวณพื้นที่รัศมีโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ และจะอยู่ในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ

การดำเนินกิจกรรมทางอุตสาหกรรม -นั้น จะเห็นว่าอุตสาหกรรมจะอยู่ระหว่างท่าเรือกรุงเทพและท่าเรื่อน้ำลึกแหลมฉบัง ซึ่งอุตสาหกรรมดังกล่าวจะอยู่ในบริเวณจังหวัดสมุทรปราการเป็นส่วนใหญ่ นอกจากนั้นผู้ประกอบการทางอุตสาหกรรมเหล่านี้ส่วนใหญ่มีความต้องการที่จะตั้งกิจกรรมอุตสาหกรรมของตนเองในบริเวณที่อยู่ใกล้ท่าเรือกรุงเทพและกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในด้านการขนส่งสินค้าและอยู่ใกล้ตลาดสินค้าของอุตสาหกรรมมากที่สุด

(3) รูปแบบอุตสาหกรรมในพื้นที่บริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพนั้น เห็นว่า อุตสาหกรรมนั้นจะตั้งอยู่ในบริเวณถนนบางนา – ตราด และถนนเทพารักษ์ ซึ่งอุตสาหกรรมเหล่านี้มีความสัมพันธ์กับท่าเรือกรุงเทพ ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ทางด้านการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการจากท่าเรือกรุงเทพไปยังโรงงานอุตสาหกรรมของตนเอง

(4) รูปแบบพาณิชยกรรมในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพนั้น เห็นว่า ในปัจจุบันกิจกรรมการพาณิชยกรรมในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพนั้นส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขายสินค้าที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมท่าเรือกรุงเทพหรือการพาณิชยกรรมที่ต่อเนื่องจากกิจกรรมทางด้านการขนส่งสินค้า

(5) รูปแบบที่อยู่อาศัยในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพนั้น เห็นว่าภาครัฐควรมีการจัดความสมดุลระหว่างแหล่งงานกับแหล่งที่อยู่อาศัยให้มีความสอดคล้องกัน เช่น การพัฒนาที่อยู่อาศัยสำหรับคนงานที่ทำงานภายในบริเวณท่าเรือให้มีสภาพแวดล้อมที่ดี และนอกจากนั้น ควรดูความต้องการที่อยู่อาศัยของประชาชนในพื้นที่บริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพว่ามีความต้องการมากน้อยเพียงใด รวมทั้งในการพัฒนาที่อยู่อาศัยควรมีระดับรายได้ของบุคคลที่มีความต้องการที่อยู่อาศัยว่ามีความสามารถในการจ่ายได้มากน้อยเพียงใด

(6) ปัจจัยหรือเหตุผลที่ทำให้ผู้ประกอบการเลือกที่จะมาดำเนินกิจกรรมทางด้านการผลิตและการขนส่งสินค้าในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพนั้น ตัวอย่างเห็นว่ามีปัจจัยต่างๆ เหล่านี้ คือ

-ในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพมีระบบการคมนาคมขนส่งที่มีความสะดวก รวดเร็ว

-ราคาที่ดินภายในบริเวณดังกล่าวไม่มีราคาที่สูงมากในอดีต และจากเหตุผลดังกล่าวจึงทำให้กิจการเหล่านี้มีการตั้งกิจกรรมอุตสาหกรรมภายในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ ด้วยเหตุผลด้านต้นทุนการขนส่งสินค้าและต้นทุนในการดำเนินการของผู้ประกอบการ

-มีโรงงานตั้งมาก่อน แล้วจึงมีการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าเพื่อให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เช่น การพัฒนาระบบทางด่วน การสร้างถนนวงแหวนอุตสาหกรรม ซึ่งทำให้เกิดการประหยัดจากการกระจุกตัว เป็นผลทำให้เกิดการทำงานที่มีความสะดวกระหว่างผู้ประกอบการและส่งผลทำให้เกิดการรวมกันของผู้ประกอบการในแต่ละกลุ่มอุตสาหกรรม

-อยู่ใกล้โรงงานที่ผลิตสินค้า หรือรับสินค้าที่เป็นวัตถุดิบจากท่าเรือกรุงเทพ

-ทำให้เกิดการลดต้นทุนทางด้านการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการอันเกิดจากการรวมกลุ่มของผู้ประกอบการภายในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ

(7) ข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงแนวทางในการพัฒนาเมืองในพื้นที่บริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพต่อไปในอนาคต นั้นตัวอย่างเห็นว่ามีแนวทางในการพัฒนาดังต่อไปนี้

-การปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค ควรมีการปรับปรุงและพัฒนาทางรถไฟ
สำหรับการดำเนินการเพื่อขนส่งสินค้า โดยการใช้รถไฟในทางรถไฟสายปากน้ำเก่า

-การอุตสาหกรรม ควรมีการปรับปรุงอุตสาหกรรมในเขตจังหวัด
สมุทรปราการ โดยภาครัฐควรมีการศึกษาดูว่ามีอุตสาหกรรมประเภทใดที่มีความสัมพันธ์กับท่าเรือ
กรุงเทพ และนอกจากนั้นควรมีการฟื้นฟูระบบการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำลำคลองให้มีประสิทธิภาพ
มากขึ้น เพื่อที่จะลดปัญหาทางด้านการจราจรและการขนส่งในบริเวณถนนให้ลดน้อยลงและยังเป็นการ
ลดต้นทุนและเวลาในการบรรทุกสินค้าประเภทวัตถุดิบที่มีน้ำหนักมากไปยังโรงงานอุตสาหกรรม

ภาคผนวก ๑

ตารางแสดงลักษณะทางประชากรในพื้นที่ที่ศึกษา

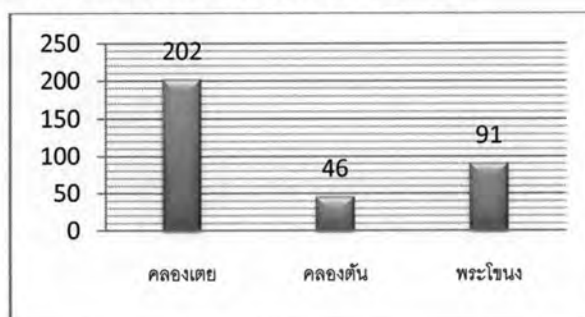
ตารางแสดงลักษณะทางประชากรในพื้นที่ที่ศึกษา

1. ประชากรตัวอย่างในการศึกษา

ตารางที่ 1 : ประชากรตัวอย่างแยกตามแขวงในเขตคลองเตย

	จำนวนตัวอย่าง	ร้อยละ
คลองเตย	202	59.6
คลองตัน	46	13.6
พระโขนง	91	26.8
รวม	339	100.0

แผนภาพที่ 1 : กราฟแสดงจำนวนประชากรตัวอย่างเป็นรายแขวง

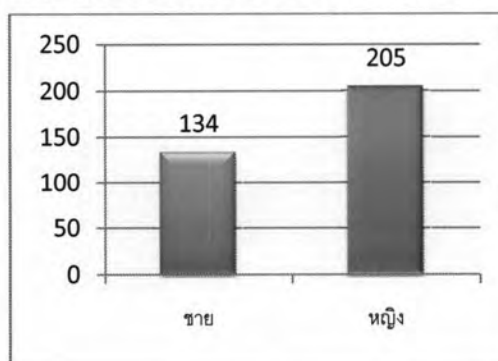


กลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้ เป็นประชากรในแขวงคลองเตยจำนวน 202 คน คิดเป็นร้อยละ 59.60 รองลงมาคือ ประชากรในแขวงพระโขนงจำนวน 91 คน คิดเป็นร้อยละ 26.8 และประชากรในแขวงคลองตันจำนวน 46 คน คิดเป็นร้อยละ 13.6

ตารางที่ 2 : กลุ่มประชากรตัวอย่างแยกตามเพศในเขตคลองเตย

	จำนวนตัวอย่าง	ร้อยละ
ชาย	134	39.5
หญิง	205	60.5
รวม	339	100.0

แผนภาพที่ 2 : กราฟแสดงจำนวนประชากรตัวอย่างจำแนกตามเพศ

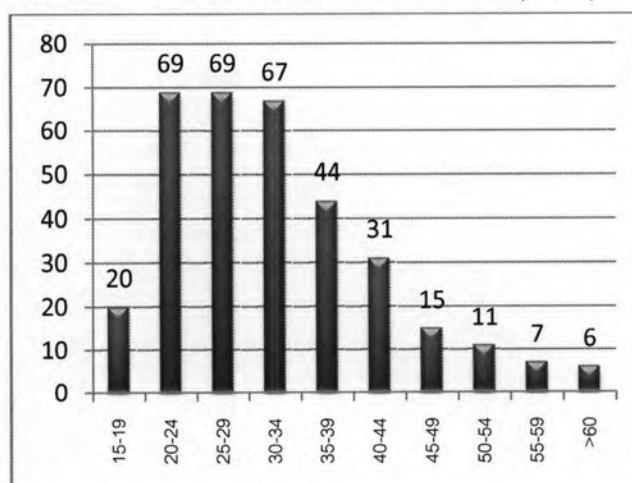


กลุ่มตัวอย่างที่แยกตามเพศในการศึกษาในครั้งนี้ เป็นประชากรเพศหญิงจำนวน 205 คน คิดเป็นร้อยละ 60.5 และประชากรเพศชาย 134 คน คิดเป็นร้อยละ 39.5

ตารางที่ 3 : กลุ่มอายุของกลุ่มประชากรตัวอย่างในเขตคลองเตย

	จำนวนตัวอย่าง	ร้อยละ
15-19	20	5.9
20-24	69	20.4
25-29	69	20.4
30-34	67	19.8
35-39	44	13.0
40-44	31	9.1
45-49	15	4.4
50-54	11	3.2
55-59	7	2.1
>60	6	1.8
รวม	339	100.0

แผนภาพที่ 3 : กราฟแสดงจำนวนประชากรตัวอย่างจำแนกตามกลุ่มอายุ

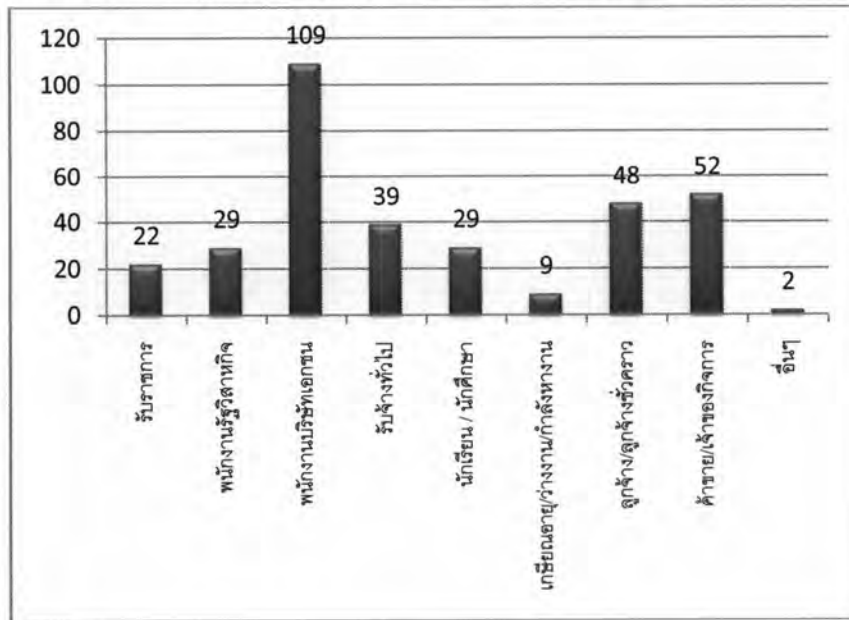


กลุ่มประชากรตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถาม เป็นประชากรในกลุ่มอายุ 20 – 24 ปี และ 24 – 29 ปีมากที่สุด คือ มีสัดส่วนร้อยละ 20.4 รองลงมาคือประชากรในกลุ่มอายุ 30 – 39 ปี คิดเป็นร้อยละ 19.8

ตารางที่ 4 : กลุ่มอาชีพของกลุ่มประชากรตัวอย่างในเขตคลองเตย

	จำนวนตัวอย่าง	ร้อยละ
รับราชการ	22	6.5
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	29	8.6
พนักงานบริษัทเอกชน	109	32.2
รับจ้างทั่วไป	39	11.5
นักเรียน / นักศึกษา	29	8.6
เกษียณอายุ/ว่างงาน/กำลังหางาน	9	2.7
ลูกจ้าง/ลูกจ้างชั่วคราว	48	14.2
ค้าขาย/เจ้าของกิจการ	52	15.3
อื่นๆ	2	0.6
รวม	339	100.0

แผนภาพที่ 4 : กราฟแสดงกลุ่มประชากรตัวอย่าง จำแนกตามกลุ่มอาชีพ



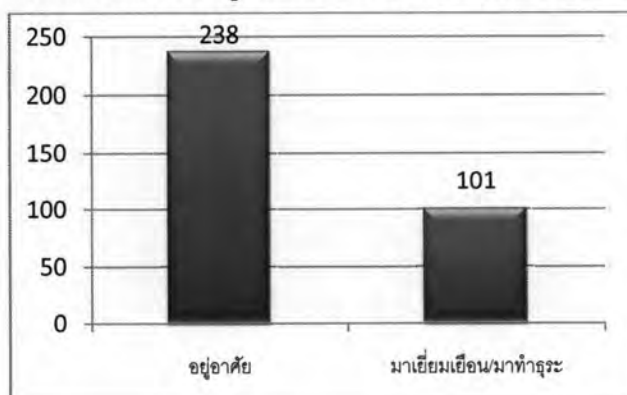
กลุ่มประชากรตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามในครั้งนี้ เมื่อแบ่งออกเป็นกลุ่มอาชีพ พบว่าประชากรกลุ่มตัวอย่างที่เป็นพนักงานบริษัทเอกชนร้อยละ 32.2 รองลงมาคือ ค้าขาย / เจ้าของกิจการร้อยละ 15.3 และประชากรที่เป็นลูกจ้าง / ลูกจ้างชั่วคราว ร้อยละ 14.2

เวลาโดยเฉลี่ยที่ประชากรกลุ่มตัวอย่างใช้ในการเดินทางระหว่างสถานที่พักอาศัยของตนไปยังที่ทำงานและระหว่างสถานที่ทำงานมายังสถานที่พักอาศัย หรือเวลาเฉลี่ยในการเดินทางเข้ามาถึงพื้นที่เขตคลองเตย คือ 44 นาที โดยประชากรตัวอย่างที่ใช้เวลาในการเดินทางมากที่สุด คือ 2 ชั่วโมง 30 นาที และประชากรตัวอย่างที่ใช้เวลาในการเดินทางน้อยที่สุด คือ 0 นาที โดยตัวอย่างที่ใช้เวลาในการเดินทาง 0 นาที ส่วนใหญ่เป็นประชากรที่พักอาศัยอยู่ในสถานประกอบการ หรือทำงานและอาศัยอยู่ในสถานที่ประกอบการของตนเอง

ตารางที่ 5 : ลักษณะของกลุ่มประชากรตัวอย่างในด้านการอยู่อาศัยและการเข้ามาทำกิจกรรมภายในพื้นที่

	จำนวนตัวอย่าง	ร้อยละ
อยู่อาศัย	238	70.2
มาเยี่ยมเยือน/มาทำธุระ	101	29.8
รวม	339	100.0

แผนภาพที่ 5 : กราฟแสดงลักษณะการอยู่อาศัยและการเข้ามาทำกิจกรรมภายในพื้นที่

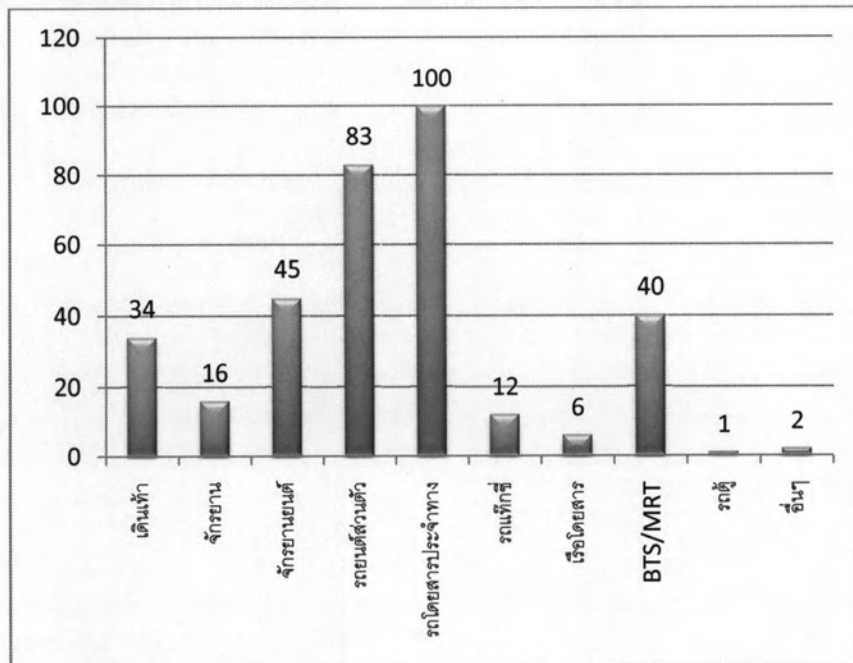


ลักษณะของกิจกรรมของประชากรในด้านการอยู่อาศัย โดยส่วนใหญ่ประชากรที่ตอบแบบสอบถามเป็นประชากรที่พักอาศัยภายในเขตคลองเตยเป็นสัดส่วนร้อยละ 70.2 ในส่วนของประชากรที่เข้ามาเยี่ยมเยียน หรือเข้ามาทำธุระในพื้นที่ ส่วนใหญ่เป็นประชากรที่อาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครแต่มีสถานที่ทำงานอยู่ใกล้กับเขตคลองเตยและใกล้เคียง

ตารางที่ 6 : พาหนะหลักที่ใช้ในการเดินทางของประชากรกลุ่มตัวอย่างในเขตคลองเตย

	จำนวนตัวอย่าง	ร้อยละ
เดินเท้า	34	10.0
จักรยาน	16	4.7
จักรยานยนต์	45	13.3
รถยนต์ส่วนตัว	83	24.5
รถโดยสารประจำทาง	100	29.5
รถแท็กซี่	12	3.5
เรือโดยสาร	6	1.8
BTS/MRT	40	11.8
รถตู้	1	0.3
อื่นๆ	2	0.6
รวม	339	100.0

แผนภาพที่ 6 : กราฟแสดงลักษณะการเดินทางของประชากรกลุ่มตัวอย่าง



พาหนะหลักที่ใช้ในการเดินทางของประชากรกลุ่มตัวอย่าง โดยส่วนใหญ่ประชากรที่ตอบแบบสอบถามจะใช้รถเมล์หรือรถโดยสารประจำทางเป็นพาหนะหลักในการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ มากถึงร้อยละ 29.5 รองลงมา เป็นการใช้รถยนต์ส่วนตัวเป็นพาหนะในการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ ร้อยละ 24.5

ภาคผนวก จ

แบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ในงานวิจัย

แบบสอบถาม

เรื่อง ผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบ

คำชี้แจง :

1. แบบสอบถามนี้เป็นแบบสอบถามเพื่อการศึกษาถึงผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบ เพื่อใช้ในการดำเนินการศึกษาวิจัยในเรื่องผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาในระดับปริญญาโท สาขาวิชา การวางแผนที่ดินและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เพื่อใช้ในการทำวิทยานิพนธ์เท่านั้น

2. ประโยชน์ที่ได้เป็นไปเพื่อการวิจัยเพื่อที่จะศึกษาถึงผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบ โดยข้อมูลที่ได้ ผู้วิจัยจะเก็บเอาไว้เป็นความลับ มิได้นำข้อมูลที่ได้รับเพื่อเป็นประโยชน์อื่นใดทั้งสิ้น และผู้วิจัยจะเก็บข้อมูลที่ได้นี้เป็นความลับ

3. แบบสอบถามชุดนี้มีจำนวน 9 หน้า (รวมหน้าปก) มีคำถามอยู่ 3 ตอน และมีคำถามจำนวน 15 ข้อ

เนื้อหาของแบบสอบถามแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ :

1. ลักษณะทั่วไปของตัวท่าน
2. ข้อมูลในด้านการเดินทางของตัวท่าน
3. ผลกระทบทางด้านการขนส่งที่มีผลต่อการใช้ที่ดินในพื้นที่

ส่วนที่ 2 : ข้อมูลในด้านการเดินทางของตัวท่าน

6. ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางจากบ้านของท่านมายังที่ทำงานของท่านในเขตพื้นที่นี้ โดยใช้เวลาในการเดินทางทั้งหมด.....ชั่วโมง.....นาที

7. ท่านเดินทางเข้ามาในพื้นที่นี้โดยวิธีการใด (พาหนะหลักที่ใช้ในการเดินทางเพื่อเข้ามายังพื้นที่เขตคลองเตย)

- | | |
|------------------------------|------------------|
| 1. เดินเท้า | 2. จักรยาน |
| 3. จักรยานยนต์ / มอเตอร์ไซด์ | 4. รถยนต์ส่วนตัว |
| 5. รถเมล์ / รถโดยสารประจำทาง | 6. รถแท็กซี่ |
| 7. เรือโดยสาร | 8. BTS / MRT |
| 9. อื่นๆ (โปรดระบุ.....) | |

8. ท่านเดินทางมาในพื้นที่บริเวณเขตคลองเตย / บริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ เพื่อ

- | | |
|----------------------------|---------------------------|
| 1. เข้ามาทำงาน | 2. กลับมายังที่พักของท่าน |
| 3. มาหาเพื่อน / เยี่ยมญาติ | 4. มาซื้อของ |
| 5. อื่นๆ (โปรดระบุ.....) | |

9. ในช่วงเวลาเช้า และช่วงเวลาเย็น ของทุกวันนี้ ท่านคิดว่าพื้นที่ในบริเวณนี้มีปัญหาทางด้านการจราจรหรือไม่

คำตอบ	ปัญหาทางด้านการจราจร	ช่วงเวลาเช้า	ช่วงเวลาเย็น
1	มีปัญหาทางด้านการจราจรมากที่สุด		
2	มีปัญหาทางด้านการจราจรมาก		
3	มีปัญหาทางด้านการจราจรปานกลาง		
4	มีปัญหาทางด้านการจราจรน้อย		
5	ไม่มีปัญหาทางด้านการจราจร		

ส่วนที่ 3 : ผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบ

10. ตามความคิดเห็นของท่านที่มีต่อท่าเรือกรุงเทพและพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพ เช่น ชุมชนในพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพ / พื้นที่เมืองในพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพในปัจจุบัน ท่านคิดว่าพื้นที่ในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพมีความแออัดมากน้อยเพียงใด (ในด้านการใช้ที่ดินในเขตคลองเตย)

คำตอบ	ลักษณะความแออัดของท่าเรือกรุงเทพ
1	แออัดมากที่สุด
2	แออัดมาก
3	แออัดปานกลาง
4	แออัดน้อย
5	ไม่แออัด

11. ความสำคัญในความคิดของท่านต่อสภาพแวดล้อมของท่าเรือที่มีต่อพื้นที่เขตคลองเตย ว่าข้อต่อไปนี้มีมีความสำคัญมากน้อยเพียงใด (โปรดทำเครื่องหมาย X ลงในข้อที่ท่านเห็นว่าตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด)

- 5 มีความสำคัญมากที่สุด
4 มีความสำคัญมาก
3 มีความสำคัญปานกลาง
2 มีความสำคัญน้อย
1 มีความสำคัญน้อยที่สุด

ข้อที่	ความสำคัญต่อสภาพแวดล้อมของท่าเรือที่มีต่อพื้นที่เขตคลองเตย	ระดับความสำคัญ				
		5	4	3	2	1
1.	การกำจัดขยะในบริเวณท่าเรือ					
2.	การขุดลอกและการกำจัดของเสียจากการขุดลอก					
3.	ฝุ่นละออง					
4.	เสียงที่เกิดจากกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ เช่น เสียงจากการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า เสียงที่เกิดจากเครื่องจักรกลในบริเวณท่าเรือ					
5.	คุณภาพอากาศที่เกิดจากการเคลื่อนย้ายสินค้าหรือวัตถุขี้เถ้าในบริเวณท่าเรือ					
6.	การป้อนเชื้อเพลิง เช่น การป้อนเชื้อเพลิงเข้าไปในเรือบรรทุกสินค้า หรือการป้อนน้ำมันในบริเวณท่าเรือ					

ข้อที่	ความสำคัญต่อสภาพแวดล้อมของท่าเรือที่มีต่อพื้นที่เขต คลองเตย	ระดับความสำคัญ				
		5	4	3	2	1
7.	การเก็บสินค้าเสี่ยงที่อาจจะเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อม					
8.	การพัฒนาท่าเรือ เพื่อทำให้เกิดการเพิ่มขึ้นของพื้นที่ว่างหรือพื้นที่ของอุตสาหกรรมซึ่งส่งผลทำให้เกิดการขยายตัวของอุตสาหกรรมในบริเวณโดยรอบท่าเอ					
9.	การปล่อยของเสียออกจากเรือ เช่น น้ำเสียที่ออกจากห้องเรือ, น้ำมัน, สารเคมี เป็นต้น					

12. ตามความคิดเห็นของท่าน ท่านคิดว่าปัญหาต่อไปนี้จะส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม โดยรอบในบริเวณพื้นที่ที่อยู่อาศัย / สถานที่ทำงานของท่านมากน้อยเพียงใด (โปรดทำเครื่องหมาย X ลงในข้อที่ท่านเห็นว่าตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด)

โดยที่

- 5 มีผลกระทบต่อตัวท่านมากที่สุด
 4 มีผลกระทบต่อตัวท่านมาก
 3 มีผลกระทบต่อตัวท่านปานกลาง
 2 มีผลกระทบต่อตัวท่านน้อย
 1 มีผลกระทบต่อตัวท่านน้อยที่สุด

ข้อที่	ผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่ โดยรอบ	ระดับของผลกระทบต่อตัวท่าน				
		5	4	3	2	1
	ด้านสิ่งแวดล้อม					
1.	ขยะมูลฝอยที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ					
2.	น้ำมันจากเรือและอุบัติเหตุที่เกิดจากการรั่วของน้ำมันที่มาจากเรือบรรทุกสินค้าที่เข้าเทียบท่าที่ท่าเรือกรุงเทพ รวมถึงของเสียที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพอื่นๆ เช่น การรั่วไหลของสารเคมี ฟุ้งละอองที่เกิดจากรถบรรทุก เป็นต้น					
3.	น้ำเสียที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ					
4.	สภาพแวดล้อมของอากาศที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพทางด้านการขนส่งสินค้า เช่น ฟุ้งละออง ควันทันเสียที่เกิดจากรถบรรทุกสินค้า เป็นต้น					

ข้อที่	ผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่ โดยรอบ	ระดับของผลกระทบต่อตัวท่าน				
		5	4	3	2	1
5.	การเกิดความแออัดของที่อยู่อาศัยในบริเวณโดยรอบบริเวณท่าเรือกรุงเทพและพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง					
6.	ผลกระทบจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ เช่น ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรที่ติดขัด อุบัติเหตุ เป็นต้น					
ด้านการขนส่งในพื้นที่และพื้นที่โดยรอบ						
7.	เกิดการเดินทางที่มีความสะดวกและรวดเร็วจากโครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีอยู่ มีการเข้าถึงพื้นที่โดยง่าย เช่น ถนนที่มีสภาพดี เป็นต้น					
8.	มีความสะดวกในการติดต่อทางด้านการค้าและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการค้ารวมถึงการเดินทางเพื่อมาทำงานภายในพื้นที่					
9.	การรบกวนของรถบรรทุกสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพที่มาใช้พื้นที่บริเวณทางวิ่งของรถยนต์ส่วนบุคคล					
10.	เกิดเสียงดังรบกวนจากการที่รถบรรทุกได้ขับผ่านหรือเดินทางไปยังสถานที่อื่นๆ					
11.	เกิดการชำรุดของถนนภายในพื้นที่บริเวณที่ท่านอยู่อาศัย / มาเกี่ยวข้องกับพื้นที่ อันเนื่องมาจากการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก					
12.	เกิดการเข้าถึงพื้นที่ ทำให้เกิดการเดินทางเข้ามายังพื้นที่ได้อย่างสะดวก เช่น การมีระบบการขนส่งมวลชนที่ดี เป็นต้น					
13.	เกิดการสร้างระบบการขนส่งที่มีลักษณะพิเศษขึ้นเพื่อที่จะลดผลกระทบที่เกิดจากการขนส่งสินค้า เช่น การสร้างรระบบทางด่วน การสร้างถนนวงแหวนอุตสาหกรรม					
เศรษฐกิจ						
14.	เกิดการจ้างงานของประชาชนภายในพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพ เพื่อดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือกรุงเทพ เช่น บริษัทที่ทำหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า บริษัทที่เกี่ยวข้องกับนำเข้าและส่งออก การดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือกรุงเทพ (เกิดการจ้างงานในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ)					
15.	มีการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพและมีความหลากหลายของการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เช่น การเกิดร้านค้าขึ้นในพื้นที่บริเวณท่าเรือกรุงเทพ เกิดกิจกรรมทางการพาณิชย์กรรมอุตสาหกรรม เพื่อสนับสนุนกิจกรรมของท่าเรือ เป็นต้น					

ข้อที่	ผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่ โดยรอบ	ระดับของผลกระทบต่อตัวท่าน				
		5	4	3	2	1
16.	เกิดความหลากหลายของอาชีพภายในบริเวณพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพ					
17.	เกิดธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนย้ายสินค้าไปยังสถานที่อื่นๆ ทั้งภายในประเทศและส่งออกไปยังต่างประเทศ					
	การใช้ที่ดิน					
18.	เกิดการใช้ที่ดินที่ไม่เป็นระเบียบ เช่น การมีโรงงานอุตสาหกรรมตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ที่อยู่อาศัย / ที่ทำงานของท่าน					
19.	ก่อให้เกิดการรบกวนของกิจกรรมทางด้านการขนส่งที่มีต่อกิจกรรมการดำเนินชีวิตของท่าน เช่น แรงสั่นสะเทือนของถนนอันเนื่องมาจากการขนส่งของรถบรรทุก ซึ่งก่อให้เกิดความรำคาญในด้านการอยู่อาศัย / การทำงานของท่าน					
20.	เกิดการรบกวนของกิจกรรมทางในด้านที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการขนส่งที่มีผลต่อการอยู่อาศัย / การทำงานของท่าน เช่น เกิดเสียงรบกวนอันเกิดจากการขนถ่ายสินค้าในบริเวณพื้นที่ที่ท่านอยู่อาศัย / ที่ทำงาน เป็นต้น					
21.	เกิดการพัฒนาพื้นที่ในบริเวณที่ท่านอยู่อาศัย / ที่ทำงาน เพื่ออำนวยความสะดวกทางด้านคมนาคมและการขนส่งสินค้า เช่น เกิดการสร้างถนนที่กว้างขึ้น เพื่อให้การจราจรและการขนส่งมีความสะดวกมากขึ้น					
22.	เกิดการใช้พื้นที่เพื่อดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจหรือกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับด้านการขนส่ง เช่น คลังสินค้าอุตสาหกรรมที่มีขนาดเล็กที่ดำเนินกิจกรรมที่ต่อเนื่องจากท่าเรือกรุงเทพ					
23.	เกิดการพัฒนาพื้นที่เพื่อสร้างที่อยู่อาศัยสำหรับรองรับประชากรที่จะเข้ามาอยู่อาศัยและทำงานในพื้นที่บริเวณนี้ เช่น การเกิดคอนโดมิเนียม หอพัก บ้านเช่า เป็นต้น					
	สังคม					
23.	เกิดความหลากหลายของคนภายในพื้นที่ อันเนื่องมาจากการอยู่อาศัยและการทำงานภายในพื้นที่ในบริเวณนี้					
24.	เกิดปัญหาทางด้านสังคมภายในพื้นที่ เช่น ชุมชนที่แออัด ความเสื่อมโทรมของที่อยู่อาศัย					

ข้อที่	ผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบ	ระดับของผลกระทบต่อตัวท่าน				
		5	4	3	2	1
25.	เกิดปัญหาทางด้านสังคมภายในพื้นที่ที่อยู่อาศัยขึ้น เช่น ปัญหาอาชญากรรม เป็นต้น					
26.	เกิดการพัฒนาในพื้นที่อันเนื่องมาจากแนวนโยบายของภาครัฐ เช่น แนวทางในการพัฒนาพื้นที่ต่างๆ เพื่อที่จะทำให้สภาพความเป็นอยู่ของประชาชนภายในพื้นที่นั้นดีขึ้น (การพัฒนาที่อยู่อาศัย การพัฒนาทางด้านสิ่งแวดล้อม)					

13. ตามความคิดเห็นของท่าน ท่านคิดว่าภาครัฐควรจะมีการดำเนินการปรับปรุงพื้นที่บริเวณท่าเรือกรุงเทพและพื้นที่บริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพในด้านใดบ้าง โปรดให้ค่าน้ำหนักคะแนนดังต่อไปนี้

โดยที่

- 5 ต้องการให้ปรับปรุงมากที่สุด
- 4 ต้องการให้ปรับปรุงมาก
- 3 ต้องการให้ปรับปรุงปานกลาง
- 2 ต้องการให้ปรับปรุงน้อย
- 1 ต้องการให้ปรับปรุงน้อยที่สุด

ข้อที่	สิ่งที่ต้องการที่จะดำเนินการปรับปรุง	ระดับความต้องการในการปรับปรุงพื้นที่				
		5	4	3	2	1
1.	ด้านการคมนาคมและการขนส่งและการเข้าถึงในพื้นที่ เช่น การขยายพื้นที่ของถนน การปรับปรุงเส้นทางในการเดินทางให้เกิดการเดินทางที่สะดวก					
2.	ด้านการพัฒนาที่อยู่อาศัยในพื้นที่ของท่าน ให้มีความน่าอยู่และปลอดภัย เช่น การคิดไฟฟ้าในบริเวณเกาะกลางถนน การปรับปรุงเส้นทางเดินเท้าให้สามารถใช้งานได้ เป็นต้น					
3.	ด้านสิ่งแวดล้อมและความสะอาด เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา ระบบโทรศัพท์ การปรับปรุงถนนให้มีสภาพที่ดีขึ้น รวมถึงการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ให้ครอบคลุมพื้นที่ที่ท่านอยู่อาศัย					
4.	ด้านสภาพแวดล้อมที่อยู่อาศัย เช่น การปรับปรุงให้มีพื้นที่สีเขียว การปรับปรุงให้พื้นที่มีสวนหย่อมและสวนสาธารณะ เป็นต้น					
5.	อื่นๆ (โปรดระบุ.....)					

14. หากมีการลดบทบาทท่าเรือกรุงเทพในด้านการขนส่งสินค้าและบริการในอนาคต ท่านคิดว่าจะมีผลกระทบต่อพื้นที่ที่ท่านอยู่ / ที่ท่านทำงาน ในด้านต่างๆ มากน้อยเพียงใด

โดยที่

- 5 มีผลกระทบต่อท่านมากที่สุด
 4 มีผลกระทบต่อท่านมาก
 3 มีผลกระทบต่อท่านปานกลาง
 2 มีผลกระทบต่อท่านน้อย
 1 มีผลกระทบต่อท่านน้อยที่สุด

ข้อที่	ผลกระทบต่อท่าเรือกรุงเทพ	ระดับของผลกระทบ				
		5	4	3	2	1
1.	การเปลี่ยนแปลงการดำเนินกิจกรรมทางด้านสังคมและการดำเนินชีวิตมีการเปลี่ยนแปลงไป					
2.	การเปลี่ยนแปลงกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจ เช่น การเปลี่ยนสถานที่ในการค้าขาย, การเปลี่ยนแปลงในด้านอาชีพที่ท่านดำเนินกิจกรรมอยู่เป็นประจำ					
3.	เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านการขนส่งและการจราจรของพื้นที่ เช่น การจราจรที่ไม่ติดขัด					
4.	เกิดการเปลี่ยนแปลงทางการใช้ที่ดินเพื่อกิจกรรมอย่างอื่น เช่น การใช้ที่ดินเพื่อดำเนินกิจกรรมทางการค้าขาย การเป็นศูนย์การค้า การเปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่สวนสาธารณะหรือการเปลี่ยนแปลงเป็นโรงแรมและเพื่อการท่องเที่ยว					
5.	อื่นๆ (โปรดระบุ.....)					

15. ข้อเสนอแนะอื่นๆ เพื่อกำหนดแนวทางในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพและพื้นที่ที่ต่อเนื่องจากท่าเรือกรุงเทพ ต่อไปในอนาคต.....

.....

.....

.....

.....

ขอขอบคุณที่กรุณาเสียสละเวลาอันมีค่าของท่านในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

แบบสัมภาษณ์

เรื่อง ผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบ

คำชี้แจง :

1. แบบสัมภาษณ์นี้เป็นแบบสัมภาษณ์เพื่อศึกษาถึงผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบ เพื่อใช้ในการดำเนินการศึกษาในงานวิจัยเรื่องผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบ
2. ประโยชน์ที่ได้เป็นไปเพื่อการวิจัยเพื่อที่จะศึกษาถึงผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบ โดยข้อมูลที่ได้จะถือเป็นความลับ มิได้นำมาใช้เพื่อเป็นประโยชน์อื่นใด

ผู้ให้สัมภาษณ์

ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์..... นามสกุล.....

ตำแหน่ง.....

ลักษณะของงาน.....

ชื่อกิจการ.....

สถานที่ทำงาน.....

.....

.....




.....

เบอร์โทรศัพท์ที่สะดวก.....

ผู้สัมภาษณ์.....วันที่.....เดือน.....พ.ศ.

คำชี้แจงในการใช้แบบสัมภาษณ์

สัญลักษณ์ที่ใช้ในการพิจารณาเพื่อการสัมภาษณ์ในงานวิจัยเรื่อง ผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบ สำหรับการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างในงานวิจัยครั้งนี้

สัญลักษณ์ในการเลือกใช้ในการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างในงานวิจัย		
สัญลักษณ์ที่	สัญลักษณ์	คำอธิบายรายละเอียด
1.		ใช้ถามได้กับทุกกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา
2.		กลุ่มการทำเรือแห่งประเทศไทย
3.		กลุ่มนักวิชาการและบุคคลที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ที่ศึกษา เช่น สำนักงานเขต กรุงเทพมหานคร และอื่นๆ

แบบสัมภาษณ์นี้มีคำถามเพื่อใช้ในการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างในงานวิจัยในครั้งนี้จำนวน 16 ข้อ ซึ่งในการใช้แบบสัมภาษณ์ในครั้งนี้ผู้สัมภาษณ์จะสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างต่างๆ ในงานวิจัยในครั้งนี้ตามสัญลักษณ์ของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มต่างๆ ที่ผู้วิจัยได้กำหนดเอาไว้

.....

 5. ปัญหาของเสียในบริเวณท่าเรือ โดยเฉลี่ยเกิดขึ้นวันละ.....กิโลกรัม / ตัน

6. มลภาวะที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ ท่านคิดว่ามลภาวะต่อไปนี้มีผลกระทบ
 ต่อ

สภาพแวดล้อมโดยรอบท่าเรือกรุงเทพมากน้อยเพียงใด โดยแบ่งออกเป็นมลภาวะในด้านต่างๆ
 ดังต่อไปนี้

- ขยะมูลฝอย.....

- น้ำมันจากเรือและอุบัติเหตุที่เกิดจากการรั่วของน้ำมันที่มาจากเรือบรรทุกสินค้า

- น้ำเสียที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือ.....

7. สภาพสิ่งแวดล้อมในด้านใดที่ท่านคิดว่าจะมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของพื้นที่กรุงเทพมหานคร
 จาก

ผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพบ้าง

- ด้านสภาพแวดล้อมทางอากาศ.....

- การใช้ที่ดินประเภทต่างๆ เช่น พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม ที่อยู่อาศัย.....

- ด้านของเสียที่เกิดจากเรือ เช่น น้ำมัน น้ำเสียที่เกิดจากเรือ.....

- ด้านผลกระทบของสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือ เช่น รถบรรทุก สาร
 เคมี.....

14. ท่านคิดว่า ปัจจัยหรือเหตุผลใดที่มีความสำคัญที่ทำให้ผู้ประกอบการเลือกที่จะมาดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจในด้านการผลิตและการขนส่งสินค้าในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ และในบริเวณถนนวงแหวนอุตสาหกรรม โปรดอธิบายอย่างละเอียด

- เป็นที่ตั้งที่อยู่ในบริเวณที่มีการคมนาคมและการขนส่งที่มีความสะดวก รวดเร็ว ทั้งทางน้ำและทางบก อาจจะรวมถึงทางรถไฟ.....

.....

- ราคาที่ดินที่ไม่แพงมากในอดีต และกิจการก็ได้มีการดำเนินการอยู่แล้วในอดีต.....

.....

- มีโรงงานตั้งอยู่มาก่อนแล้ว และต่อมีการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น เช่น การสร้างระบบทางด่วน การสร้างถนนวงแหวนอุตสาหกรรม.....

.....

- อยู่ใกล้โรงงานที่ผลิตสินค้า หรือรับสินค้าที่เป็นวัตถุดิบมาจากท่าเรือกรุงเทพ.....

.....

- ดัชนีทางด้าน การขนส่งสินค้าที่ไม่สูง.....

.....

- อื่นๆ (โปรดระบุ).....

.....

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นายปริทรรศน์ ไกรทัศน์ เกิดที่อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม พ.ศ. 2524 จบชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่ โรงเรียนภูเก็ตวิทยาลัย จังหวัดภูเก็ต ได้เข้ารับการศึกษาระดับปริญญาตรีที่คณะบริหารศาสตร์ สาขาการจัดการทั่วไป มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี เมื่อปี พ.ศ. 2543 และได้รับปริญญาบริหารธุรกิจบัณฑิต (บธ.บ. , การจัดการทั่วไป) เมื่อปี พ.ศ. 2547 หลังสำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาบัณฑิตแล้ว ก็ได้เข้ารับการศึกษาระดับปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาการวางแผนภาคและเมือง สาขการวางแผนผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในปี พ.ศ. 2548 และปัจจุบัน ได้เข้าทำงานเป็น เจ้าหน้าที่พัฒนาและปรับปรุงช่องทางสาขา (เจ้าหน้าที่ชั้นสูง (ชส.)) สำนักพัฒนาช่องทางธุรกิจ ธนาคารธนชาติ จำกัด (มหาชน) สำนักงานใหญ่ (สาขารัชดาภิเษก)