

ภาคผนวก

### ก. แนวความคิดการพัฒนาจังหวัดสระบุรีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและพัฒนาเมือง

จังหวัดสระบุรีได้ถูกกำหนดเป็นพื้นที่สำคัญในการพัฒนาในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535-2539) จากการศึกษาของศูนย์พัฒนาภาคกลาง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ร่วมกับองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (ไจก้า) ได้กำหนดให้จังหวัดสระบุรีเป็นเมืองศูนย์กลางการพัฒนาอุตสาหกรรมของภาคกลางตอนบน นอกจากนี้ ทางจังหวัดสระบุรียังได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดโดยพิจารณาจากสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ สภาพปัญหาที่สำคัญ ศักยภาพในการพัฒนา และสอดคล้องกับกลยุทธ์การพัฒนาภาคกลางตอนบนในแผนระดับชาติ แล้วจึงกำหนดวัตถุประสงค์คือ

- เพื่อให้พื้นที่จังหวัดสระบุรีกลายเป็นฐานในการสนับสนุนกิจกรรมอุตสาหกรรมในเขตพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก และรองรับอุตสาหกรรมที่ย้ายออกมาจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- เพื่อให้การผลิตภาคเกษตรในเขตชานเมือง-ชนบทของจังหวัดมีความสัมพันธ์กับตลาดผู้บริโภคในเมืองมากยิ่งขึ้น
- เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งของกิจกรรมในเขตเมือง
- เพื่อสนับสนุนศักยภาพการขยายตัวทางเศรษฐกิจในเขตเมือง
- เพื่อจัดหาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นในศูนย์กลางความเจริญที่มีขีดความสามารถที่จะมีบทบาทสนับสนุนกิจกรรมการพัฒนา

กลยุทธ์ในการพัฒนา : เพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ดังกล่าว แผนยุทธศาสตร์จังหวัดสระบุรีจึงกำหนดกลยุทธ์/แนวทางการพัฒนาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง การพัฒนาเมือง และการตั้งถิ่นฐาน ตลอดจนการพัฒนาอุตสาหกรรมของจังหวัด ซึ่งมีกลยุทธ์ในการพัฒนาโดยสรุปดังนี้

- ต้องเสริมสร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจสาขาบริการให้เป็นประเด็นสำคัญในการพัฒนาเมืองของจังหวัดสระบุรี เนื่องจากเศรษฐกิจของจังหวัดสระบุรีต้องพึ่งพิงเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ เป็นอย่างมาก เพราะตั้งอยู่ต่อเนื่องกัน แต่ยังไม่มีการพัฒนาภาคบริการของตัวเอง

- กระตุ้นเศรษฐกิจที่รวมตัวกันอยู่ในเขตเมืองให้มากยิ่งขึ้น เพราะ เป็นแหล่งที่มาของการขยายตัวทางเศรษฐกิจ สาขาเศรษฐกิจที่จะต้องให้ความสำคัญ ได้แก่ เหมืองแร่และย่อยหิน สาขาอุตสาหกรรม และสาขาไฟฟ้าและน้ำประปา
- จะต้องทำให้มีการเกิดโอกาสทางธุรกิจ ทั้งนี้เนื่องจากจังหวัดสระบุรีเป็นจังหวัดหนึ่งในภาคกลางตอนบน ซึ่งเป็นแหล่งที่มีการออมทรัพย์ แต่เงินออมไม่ได้ถูกนำมาลงทุน เงินฝากในภาคกลางตอนบนจึงไหลออกไปภายนอกและถูกนำไปใช้ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- จัดให้มีสิ่งสนับสนุนการเกษตร เนื่องจากจังหวัดสระบุรีมีพื้นฐานทางเกษตร เขตเมืองจึงมีหน้าที่หลักในการทำให้การจำหน่ายผลผลิตทางการเกษตรมีประสิทธิภาพ โดยการเสริมสร้างความเข้มแข็งของศูนย์กลางตลาดที่จังหวัดสระบุรี
- งานเมืองจำเป็นต้องพิจารณาถึงความต้องการในการทำงานเพื่อชดเชย การว่างงานตามฤดูกาลในภาคเกษตรด้วย ถ้าหากเมืองไม่สามารถรองรับความต้องการเหล่านี้ได้ การอพยพเข้าสู่กรุงเทพฯ จะยังคงมีอยู่ต่อไป ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการสร้างงานเพิ่มขึ้นในสาขาบริการ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการสร้างงานในเขตเมือง
- เมื่อพิจารณาถึงความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างภาค โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าจากภาคกลางไปยังกรุงเทพมหานครมากกว่าร้อยละ 85 ของสินค้าทั้งหมดของภาค ในขณะที่เดียวกันสินค้าสำคัญที่ส่งจากกรุงเทพมหานครไปยังภาคกลางตอนบน ประกอบด้วย ผลิตภัณฑ์น้ำมัน และสินค้าอุตสาหกรรม ดังนั้นภาคกลางตอนบนเป็นภาคที่ส่งวัสดุที่เกี่ยวกับแร่ซึ่งจำกัด จึงจำเป็นต้องมีการกระจายความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจกับกรุงเทพมหานครให้กว้างขวางยิ่งขึ้น
- เพื่อสนองความจำเป็นทางด้านเศรษฐกิจ จะต้องมีการจัดหาบริการสังคมต่าง ๆ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า การรักษาความสงบเรียบร้อยในสังคม การแพทย์ การศึกษา การพักผ่อนหย่อนใจ เพื่อสนองความต้องการทางด้านธุรกิจและอุตสาหกรรม การพัฒนาให้จังหวัดสระบุรีเป็นศูนย์กลางความเจริญของภาคกลางตอนบน จึงจำเป็นต้องคำนึงถึงการจัดหาบริการสังคมเหล่านี้ให้มีมาตรฐานสูง
- พัฒนาและจัดการนิคมอุตสาหกรรมอย่างเหมาะสม เพื่อป้องกันปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อม
- กำหนดเขตอุตสาหกรรมตามเค้าโครงการใช้ที่ดินส่วนรวมของภาคกลางตอนบน เพื่อก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการจัดหาบริการต่าง ๆ และสาธารณูปการในเขตเมือง



## ข. ระบบทางหลวงของประเทศ

### 1. ประเภททางหลวง

ทางหลวงในประเทศไทย แบ่งออกเป็น 6 ประเภท ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ได้แก่

1.1 ทางหลวงพิเศษ คือ ทางหลวงที่ได้ออกแบบเพื่อให้การจราจรผ่านได้ตลอดรวดเร็วเป็นพิเศษ ซึ่งรัฐมนตรีได้ประกาศกำหนดให้เป็นทางหลวงพิเศษ และกรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงพิเศษ

1.2 ทางหลวงแผ่นดิน คือ ทางหลวงสายหลักที่เป็นโครงข่ายเชื่อมระหว่างภาค จังหวัด อำเภอ ตลอดจนสถานที่สำคัญ ที่กรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงแผ่นดิน

1.3 ทางหลวงชนบท คือ ทางหลวงนอกเขตเทศบาลและเขตสุขาภิบาล ที่องค์การบริหารส่วนจังหวัด กรมโยธาธิการ หรือสำนักงานเร่งรัดพัฒนาชนบทเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงชนบท

1.4 ทางหลวงเทศบาล คือ ทางหลวงในเขตเทศบาล ที่เทศบาลเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงเทศบาล

1.5 ทางหลวงสุขาภิบาล คือ ทางหลวงในเขตสุขาภิบาลที่สุขาภิบาลเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงสุขาภิบาล

1.6 ทางหลวงสัมปทาน คือ ทางหลวงที่รัฐบาลได้ให้สัมปทานตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงสัมปทาน ปัจจุบันมีโครงการทางหลวงสัมปทาน 1 สาย คือ ทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ ในถนนวิภาวดีรังสิต

ทางหลวงประเภทต่าง ๆ ได้ลงทะเบียนไว้ดังต่อไปนี้

(1) ทางหลวงพิเศษและทางหลวงแผ่นดิน อธิบดีกรมทางหลวงเป็นผู้จัดให้ลงทะเบียนไว้ ณ กรมทางหลวง โดยอนุมัติรัฐมนตรี

- (2) ทางหลวงสัมปทาน อธิบดีกรมทางหลวงเป็นผู้จัดให้ลงทะเบียนไว้ ณ กรมทางหลวง
- (3) ทางหลวงชนบท ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นผู้จัดให้ลงทะเบียนไว้ ณ ศาลากลางจังหวัด เมื่อได้รับความยินยอมจากอธิบดีกรมโยธาธิการหรือเลขาธิการเร่งรัดพัฒนาชนบท แล้วแต่กรณี
- (4) ทางหลวงเทศบาล นายกเทศมนตรีเป็นผู้จัดให้ลงทะเบียนไว้ ณ สำนักงานเทศบาล โดยอนุมัติผู้ว่าราชการจังหวัด
- (5) ทางหลวงสุขาภิบาล ประธานกรรมการสุขาภิบาลเป็นผู้จัดให้ลงทะเบียนไว้ ณ สำนักงานสุขาภิบาล โดยอนุมัติอธิบดีกรมโยธาธิการ
- กรมทางหลวงรับผิดชอบดูแล 3 ประเภท คือ ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน

## 2. ระบบหมายเลขทางหลวง

ในอดีต ชื่อทางหลวงใช้ชื่อสกุลของบุคคลที่มีความสำคัญในสายทางนั้น ๆ เช่น ผู้บุกเบิก ผู้ก่อสร้าง เป็นชื่อสายทาง ต่อมาได้มีการก่อสร้างทางมากขึ้น การใช้ชื่อก่อให้เกิดความสับสนและไม่สามารถทราบได้ว่าทางสายนั้นตั้งอยู่ ณ ที่ใด จึงได้มีการนำระบบหมายเลขทางหลวงมาใช้กำกับทางหลวงพิเศษทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงจังหวัด หมายเลขที่กำกับไว้มีความหมายดังนี้

### 2.1 แสดงที่ตั้งของทางหลวง

- 2.1.1 ทางสายใด ที่ขึ้นต้นด้วยหมายเลข 1 แสดงว่าทางนั้นอยู่ในภาคเหนือ
- 2.1.2 ทางสายใด ที่ขึ้นต้นด้วยหมายเลข 2 แสดงว่าทางหลวงสายนั้นอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
- 2.1.3 ทางสายใด ที่ขึ้นต้นด้วยหมายเลข 3 แสดงว่าทางสายนั้นอยู่ในภาคกลาง และภาคตะวันออก

2.1.4 ทางสายใด ที่ขึ้นต้นด้วยหมายเลข 4 แสดงว่าทางสายนั้นอยู่ในภาคใต้

### 3. ประเภททางหลวงในสระบุรี

สำหรับประเภทของทางหลวงในจังหวัดสระบุรี และพื้นที่เชื่อมโยงมีดังต่อไปนี้

- 3.1 ทางหลวงที่มีหมายเลขตัวเดียว หมายถึงทางหลวงแผ่นดินสายประธาน เชื่อมการจราจรระหว่างภาคต่อภาค ในจังหวัดสระบุรีมีอยู่ 2 สาย คือ
- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) จากกรุงเทพฯ- เชียงราย โดยตัดผ่านจังหวัดสระบุรีระหว่างกิโลเมตรที่ 79+655 ถึงกิโลเมตรที่ 144+550
  - ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) จากสระบุรี-หนองคาย จนไปถึงสิ้นสุดที่สะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำโขง เชื่อมโยงกับถนนในประเทศลาว จนถึงเวียงจันทน์ ได้ เส้นทางสายมิตรภาพนี้ตัดผ่านจังหวัดสระบุรีโดยเริ่มต้นที่หลักกิโลเมตรที่ 107+350 ถึงหลักกิโลเมตรที่ 143+350
- 3.2 ทางหลวงที่มีหมายเลขสองตัว หมายถึง ทางหลวงแผ่นดินสายประธาน ตามภาค ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินสายประธานหมายเลข 21 เป็นทางหลวงแผ่นดินสายประธานจากสระบุรีเชื่อมโยงไปถึงพื้นที่ภาคเหนือ สายพุกแค-หล่มสัก ซึ่งสามารถเชื่อมโยงไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้อีกเส้นทางหนึ่งด้วย และยังมีทางหลวงแผ่นดินสายประธานหมายเลข 33 (ถนนสุวรรณศร) จากสระบุรีเชื่อมโยงไปถึงพื้นที่ตอนบนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จากหินกอง จังหวัดสระบุรี-อรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว
- 3.3 ทางหลวงที่มีหมายเลขสามตัว หมายถึงทางหลวงแผ่นดินสายรอง เช่น ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 329 เป็นทางหลวงแผ่นดินสายรองในภาคกลางตอนบน สายหินกอง-บ้านภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 310 แยกเจ้าพระพุทธบาท
- 3.4 ทางหลวงที่มีหมายเลขสี่ตัว หมายถึงทางหลวงแผ่นดินที่เชื่อมโยงระหว่างจังหวัดกับอำเภอหรือสถานที่สำคัญ, ชุมชนของจังหวัดนั้น เช่น ทางหลวงหมายเลข 3041 (ถนนพิชัยณรงค์สงคราม) เชื่อมโยงระหว่างเทศบาลเมืองสระบุรีกับอำเภอเสาไห้ อำเภอหนองแซง ทางหลวงหมายเลข 3048 แยกสาย 1 ห้วยบง-ท่าลาน เชื่อมโยง

ก. ทางหลวงแผ่นดินสายประธาน

ชั้นทาง	PD	P1	P2	P3
ปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวัน	มากกว่า 8,000	4,000-8,000	2,000-4,000	< 2,000
ประเภทผิวทางจราจรที่เสนอแนะ	ชั้นสูง	ชั้นสูง	ชั้นกลาง	ชั้นกลาง
ความกว้างของผิวทางจราจร ม.	ทางที่แบ่งแยกการจราจรไป-กลับข้างละ 7.00 ม.	7.00	6.50	6.00
ความกว้างของไหล่ทาง ม.	2.50	2.50	2.25	2.00

ข. ทางหลวงแผ่นดินสายรอง

ชั้นทาง (5)	S <sub>D</sub>	S <sub>1</sub>	S <sub>2</sub>	S <sub>3</sub>	S <sub>4</sub>	S <sub>5</sub>
ปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวัน (5)	มากกว่า 8,000	4,000-8,000	2,000-4,000	1,000-2,000	300-1,000	น้อยกว่า 300
ประเภทผิวทางจราจรที่เสนอแนะ	ชั้นสูง	ชั้นสูง	ชั้นกลาง	ชั้นกลาง	ชั้นกลาง - ต่ำ	ลูกรัง
ความกว้างของผิวทางจราจร ม.	ทางที่แบ่งแยกการจราจรไป-กลับข้างละ 7.00ม.	7.00	6.50	6.00	5.50	คั่นทาง
ความกว้างของไหล่ทาง ม.	2.50	2.50	2.25	2.00	1.75	9.00

ค. ทางหลวงจังหวัด

ชั้นทาง	FD	F1	F2	F3	F4	F5	F6
ปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวัน	มากกว่า 8,000	4,000-8,000	2,000-4,000	1,000-2,000	300-1,000	< 300	< 300
ประเภทผิวทางจราจรที่เสนอแนะ	ชั้นสูง	ชั้นสูง	ชั้นกลาง	ชั้นกลาง	ชั้นต่ำ	ลูกรัง	ชั้นสูง
ความกว้างของผิวทางจราจร ม.	ข้างละ 7.00 ม.	7.00	6.50	6.00	5.50	คั่นทาง	คั่นทาง
ความกว้างของไหล่ทาง ม.	2.50	2.50	2.25	2.00	1.75	9.00	6.00

ที่มา : กรมทางหลวงปี, 2536

หมายเหตุ : ผิวจราจรชั้นสูง = ผิวจราจรคอนกรีตเสริมเหล็ก, แอสฟัลติกคอนกรีต

ผิวจราจรชั้นกลาง = ผิวจราจร Penetration Macadam, Double Surface Treatment

ผิวจราจรชั้นต่ำ = ผิวจราจร Single Surface Treatment

ถนนพหลโยธินกับโรงงานปูนซีเมนต์ไทยที่ท่าลาน-ท่าหลวง ทางหลวงหมายเลข 3188  
 แยกมิตรภาพ-แก่งคอย-บรรจิมทางหลวงหมายเลข 2 ทางหลวงหมายเลข 3222 แก่งคอย-  
 บ้านนา เป็นต้น

### ค. โครงการพัฒนาทางหลวงในอดีต

ในระยะก่อนมีแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ การพัฒนาเส้นทางคมนาคม  
 ไม่ได้มีการวางแผนล่วงหน้า การวางแผนเพื่อก่อสร้างและบูรณะทางหลวงได้ดำเนินงานไปปี  
 หนึ่ง ๆ ขึ้นอยู่กับงบประมาณที่ได้รับในแต่ละปี เป็นสำคัญ โดยเสนอข้อสายทางที่จะก่อสร้างและ  
 บูรณะไปยังกระทรวงคมนาคม หรือสำนักงานงบประมาณเพื่อขออนุมัติ

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้เริ่มมีบทบาทสำคัญ  
 ในการกำหนดนโยบายการลงทุนและการพัฒนาในแต่ละสาขาดังแต่ พ.ศ. 2505 โดยกำหนด  
 แผนพัฒนาฯไว้ทุก ๆ 5 ปี ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2505-2509) ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2510-2514)  
 ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2515-2519) ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2520-2524) ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525-  
 2529) ฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2530-2534) และฉบับที่ 7 ซึ่งกำลังดำเนินการอยู่ในขณะนี้ (พ.ศ.  
 2535-2539)

การพัฒนาเส้นทางคมนาคมซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาด้านสาธารณสุขโรคตามแผน  
 พัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติตั้งแต่ปี พ.ศ. 2508 โดยวางโครงการก่อสร้างและบูรณะ  
 เส้นทางดังต่อไปนี้

1. โครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวง 7 ปี (พ.ศ. 2508-2514) ตามแผน  
 พัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2505-2509) และฉบับ  
 ที่ 2 (พ.ศ. 2510-2514)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2505-2509)  
 และฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2510-2514) ได้กำหนดนโยบายในส่วนที่เกี่ยวกับการพัฒนาทางหลวงไว้  
 ว่าให้ดำเนินการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงสายประธานก่อน โดยเริ่มจากกรุงเทพมหานคร



ไปยังภูมิภาคต่าง ๆ และให้เชื่อมโยงติดต่อกันได้ระหว่างภาคต่อภาค เพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาสาขาอื่น ๆ ที่ต้องการทางหลวงในการขนส่งจากจุดสำคัญในแต่ละภาคทั่วประเทศ

กรมทางหลวงได้จัดทำโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงแผ่นดิน 7 ปี (พ.ศ. 2508-2514) บรรลุไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1 และฉบับที่ 2 และได้เสนอโครงการให้คณะกรรมการปรับปรุงและประสานงานการก่อสร้างทางหลวงเพื่อพิจารณาและนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีซึ่งก็มีมติเห็นชอบด้วย โครงการนี้มีเป้าหมายที่จะบูรณะทางหลวงแผ่นดิน 2,711 กิโลเมตร และก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินสายใหม่อีก 4,000 กิโลเมตร รวมเป็นระยะทาง 6,711 กิโลเมตร ในวงเงิน 8,439 ล้านบาท

นอกจากนี้ยังมีโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงจังหวัด พ.ศ. 2508-2514 ซึ่งมีความสำคัญเป็นอันดับรอง โดยเป็นโครงการที่เสริมแผนแม่บทเดิม คือสนับสนุนแผนก่อสร้างและบูรณะทางหลวงแผ่นดินนั่นเอง โครงการนี้ไม่ได้รับการพิจารณาจากคณะกรรมการปรับปรุงและประสานงานการก่อสร้างทางหลวง เพียงแต่กรมทางหลวงได้จัดทำขึ้นมีเป้าหมายที่จะก่อสร้างและบูรณะทางหลวงจังหวัดทั้งสิ้น 5,953 กิโลเมตร ในวงเงิน 3,526 ล้านบาท ในจำนวนนี้จะดำเนินการจนถึงขั้นเป็นเส้นทางลาดยาง 1,400 กิโลเมตร

## 2. โครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวง 5 ปี (พ.ศ. 2515-2519) ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2515-2519)

โครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวง 5 ปี (พ.ศ. 2515-2519) ได้ดำเนินการตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2515-2519) ซึ่งทางด้านสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติใช้เป็นแผนแม่บทเพื่อให้การดำเนินงานในทุกสาขาของการพัฒนาประเทศเป็นไปตามเป้าหมายและสอดคล้องซึ่งกันและกัน โดยได้กำหนดให้ดำเนินการก่อสร้างและพัฒนาทางหลวงสายประธานและสายรองให้ต่อเนื่องกับโครงการทางหลวง 7 ปี (พ.ศ. 2508-2514) ที่ได้ดำเนินการไปแล้ว ให้พิจารณาก่อสร้างทางสายย่อยคือทางหลวงจังหวัดและทางหลวงชนบทให้เสริมกับทางหลวงสายประธานต่าง ๆ ที่มีอยู่ เพื่อให้ผลผลิตจากพื้นที่แหล่งผลิตสามารถขนส่งเข้าสู่ตลาดได้โดยสะดวก

นอกจากนี้ให้พัฒนาทางหลวงในชนบทเพื่อให้อำเภอทุกอำเภอมีทางหลวงเชื่อม  
กับทางหลวงสายหลัก และพิจารณาก่อสร้างทางเข้าไปยังหมู่บ้านและตำบลชายแดนที่อยู่ห่าง  
ไกลอำเภอ ตลอดจนให้ปรับปรุงการขนส่งย่านชานเมืองหลวงให้มากขึ้นเพื่อบรรเทาความคับคั่ง  
ของการจราจรในกรุงเทพมหานคร

ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงจังหวัดรวมเข้าด้วยกันแล้ว ตามโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวง พ.ศ. 2515-2519 ฉบับนี้จะก่อสร้างทางยาวทั้งสิ้น 9,053 กิโลเมตร  
ในวงเงิน 10,009 ล้านบาท และบูรณะทางยาวทั้งสิ้น 4,681 กิโลเมตร ในวงเงิน 3,449  
ล้านบาท รวมระยะทางที่จะดำเนินการทั้งสิ้น 13,441 กิโลเมตร ในวงเงิน 13,604 ล้านบาท  
ในจำนวนนี้เป็นเงินกู้จากต่างประเทศส่วนหนึ่ง

ต่อมามีการแก้ไขโครงการ 5 ปี ขึ้นใหม่ เพื่อให้เหมาะสมกับเหตุการณ์และ  
สถานะทางการเงินของประเทศ จึงได้ตัดทอนยอดเงินงบประมาณลงและลดจำนวนสายทางและ  
ระยะทางที่จะก่อสร้างหรือบูรณะให้น้อยลงไป เพื่อให้เหมาะสมกับเงินงบประมาณที่คาดว่าจะได้  
รับดังกล่าว

### 3. โครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวง 5 ปี (พ.ศ. 2520-2524) ตามแผน พัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2520-2524)

โครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงนี้ ได้ยึดถือตามเป้าหมายของแผนพัฒนา  
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2520-2524) เป็นหลักในการดำเนินงาน โดยมี  
วัตถุประสงค์เพื่อให้การทำงานของทุกหน่วยงานสอดคล้องกันอันจะก่อให้เกิดผลประโยชน์สูงสุด  
แก่ประเทศชาติ จากแผนดังกล่าวกระทรวงคมนาคมได้นำมาแจกแจงรายละเอียดออกมาอีกชั้น  
ตอนหนึ่ง เพื่อเป็นแนวทางสำหรับการทำแผนงาน 5 ปี ของกรมต่าง ๆ ในกระทรวงต่อไป  
โดยใช้ชื่อแผนของกระทรวงฉบับนี้ว่า "แผนหลักการคมนาคมและการขนส่งของชาติ" และได้  
แจกแจงออกเป็น "แผนหลักการขนส่งทางบก" สำหรับการขนส่งทางรถไฟและรถยนต์อีกด้านหนึ่ง

เป้าหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับงานทางหลวงตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและ  
สังคมแห่งชาติฉบับที่ 4 ได้เน้นถึงความสำคัญของการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในการพัฒนา  
ชนบท เพื่อเร่งการกระจายรายได้และความเจริญไปสู่ประชากรในชนบท โดยกำหนดสาระ

สำคัญไว้ว่า "ก่อสร้างระบบทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงจังหวัดให้สมบูรณ์ เพื่อให้มีแนว  
ทางขนส่งหลักระหว่างแหล่งผลิตและแหล่งจำหน่ายและเพื่อกระจายความเจริญไปสู่ท้องถิ่น โดย  
จะก่อสร้างและบูรณะทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงจังหวัดเป็นระยะทาง 10,408 กิโลเมตร  
วงเงินประมาณ 16,549 ล้านบาท

สาระสำคัญของแผนหลักการขนส่งทางบกนี้ คือ ดำเนินการให้มีระบบ  
การขนส่งทางบกที่ดี สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยและเพียงพอ และเพื่อให้มีการประสานงาน  
ระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกไม่ให้เกิดการดำเนินงานซ้ำซ้อนกันอัน  
เป็นการลงทุนที่ไม่คุ้มค่าและสิ้นเปลืองทรัพยากรของชาติ ระบบการขนส่งทางบกที่สมบูรณ์ย่อม  
เป็นปัจจัยขั้นพื้นฐานที่สำคัญประการหนึ่งในการพัฒนาประเทศ ทั้งด้านเศรษฐกิจ การปกครอง  
และการเมือง ตลอดจนเพื่อรักษาความมั่นคงของประเทศ

กรมทางหลวงได้ตั้งเป้าหมายที่จะก่อสร้างและบูรณะทางหลวงแผ่นดินและทาง  
หลวงจังหวัด ครั้งแรกในวงเงินประมาณ 22,000 ล้านบาท กรมทางหลวงได้จัดส่งร่างโครง  
การทางหลวง 5 ปี (พ.ศ. 2520-2524) ให้คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม  
แห่งชาติพิจารณาเมื่อเดือนมกราคม 2519 และได้ขอให้กรมทางหลวงลดวงเงินของโครงการนี้  
ลงมาเหลือประมาณ 16,549 ล้านบาท กรมทางหลวงจึงได้พิจารณาทำร่างโครงการทางหลวง  
ใหม่ โดยให้สอดคล้องกับเงินงบประมาณที่คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
ได้ให้ไว้ เนื่องจากประเทศได้ประสบกับปัญหาทางภาวะเศรษฐกิจ ทั้งนี้ สาเหตุใหญ่มาจากการ  
ขึ้นราคामลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมของกลุ่มผู้ผลิตน้ำมันเป็นสินค้าออก ทำให้ราคาสินค้าและวัสดุก่อสร้างต่าง ๆ  
สูงตามไปด้วยทุก ๆ ปี เป็นเหตุให้มีการเรียกร้องเพิ่มเงินค่างานขึ้น เงินส่วนที่  
เพิ่มนี้ในระยะที่ผ่านมาทำให้กรมทางหลวงต้องตัดสายทางที่มีความสำคัญลำดับรอง ๆ ออกเสีย  
ดังนั้นจึงได้ปรับปรุงและร่างโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงจังหวัด  
ขึ้นมาใหม่

4. โครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวง 5 ปี (พ.ศ. 2525-2529) ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525-2529)

โครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงจะยึดถือนโยบายของรัฐบาลที่จะมุ่งพัฒนาการขนส่งทางบกของประเทศเพื่อให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525-2529) เพื่อให้การพัฒนาการเศรษฐกิจได้กระจายไปยังท้องถิ่นที่ห่างไกลโดยทั่วถึงและทัดเทียมกัน ดังนั้นจึงจำเป็นต้องดำเนินการให้ระบบการขนส่งทางบกที่ดี และมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ประหยัด และเพียงพอ กระทรวงคมนาคมจึงได้จัดทำ "แผนหลักการขนส่งทางบก" เพื่อเป็นแนวทางในการประสานงานการวางแผนการคมนาคมแต่ละประเภทว่าสมควรจะพัฒนาแต่ละด้านเพียงใด จึงจำเป็นที่จะต้องให้มีการประสานงานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกเพื่อป้องกันการดำเนินงานที่ซ้ำซ้อนกัน และให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับสถานการณ์ด้านพลังงาน และฐานะทางด้านเศรษฐกิจการเงินของประเทศด้วย

5. โครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวง 5 ปี (พ.ศ. 2530-2534) หรือแผนงานทางหลวงในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2530-2534)

การวางแผนงานทางหลวงในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2530-2534) กรมทางหลวงได้ดำเนินนโยบาย เพื่อให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 เช่นเดียวกับการวางแผนโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวง 5 ปี ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติทั้ง 5 ฉบับที่ผ่านมา นั่นคือ ได้ถือเอานโยบายของ "แผนพัฒนาการขนส่งและแผนพัฒนาการสื่อสาร ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6" ซึ่งจัดทำโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นหลักในการกำหนดแนวทางการดำเนินงาน ซึ่งได้เน้นหนักเรื่องการบูรณะทางลาดยางเดิมที่หมดอายุและการเพิ่มมาตรฐานทางหลวงที่มีปริมาณการจราจรสูง ทั้งนี้เพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เพียงพอและปลอดภัย

ต้นฉบับ หน้าขาดหาย

แผนพัฒนาเส้นทางคมนาคม พ.ศ. 2530-2534 ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 ซึ่งสิ้นสุดลงในปี 2534 นั้น นับได้ว่าเป็นแผนพัฒนาเส้นทางคมนาคมที่มีการใช้เงินลงทุนสูงกว่าเป้าหมายของแผนที่กำหนดไว้ เมื่อเทียบกับแผนพัฒนาฯ ทุกฉบับที่ผ่านมา ซึ่งจะได้รับงบประมาณต่ำกว่าเป้าหมาย ทั้งนี้เนื่องจากเศรษฐกิจของประเทศไทยขยายตัวอย่างรวดเร็ว และมีอัตราสูงเกินกว่าที่คาดการณ์เอาไว้มาก คือมีอัตราการขยายตัวถึงร้อยละ 11 ต่อปี จากที่ประมาณเอาไว้เพียงร้อยละ 5 ต่อปี การขยายตัวอย่างรวดเร็วนี้ เนื่องมาจากการลงทุนภาคเอกชนและการส่งออกได้เพิ่มขึ้นอย่างมากเป็นสาเหตุทำให้บริการขั้นพื้นฐานไม่พอแก่ความต้องการ ทำให้เกิดปัญหาและอุปสรรคต่อการส่งออก การลงทุน และการท่องเที่ยว นอกจากนี้รัฐบาลโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้ดำเนินการปรับแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 ในกลางปี 2532 เพื่อให้รองรับอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่เพิ่มสูงอย่างผิดปกตินี้ การปรับแผนฯ ครั้งนี้มีผลกระทบต่อแผนพัฒนาเส้นทางคมนาคมเป็นอย่างมาก เพราะมีโครงการทางหลวงสำคัญ ๆ หลายโครงการที่ต้องดำเนินการก่อสร้างและปรับปรุงโครงการเหล่านี้ทั้งหมดเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเพื่อส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกในด้านการลงทุนและการส่งออก ตลอดจนการเพิ่มมาตรฐานทางหรือเพิ่มช่องจราจรและก่อสร้างทางใหม่ ๆ หลายสาย เพื่ออำนวยความสะดวกและรวดเร็วในการขนส่ง และคมนาคม

#### 6. โครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวง 5 ปี (พ.ศ. 2535-2539) ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535-2539)

นอกจากแนวนโยบายและวัตถุประสงค์ของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7 ในการพัฒนาทางหลวงเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และเพื่อกระจายรายได้และความเจริญไปสู่ภูมิภาค ซึ่งถือเป็นแนวทางหลักในการจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงแล้ว ยังได้พิจารณาถึงความเติบโตของการจราจร ซึ่งเป็นข้อมูลที่สำคัญในการกำหนดมาตรฐานของโครงการ ตลอดจนสถานะทางการเงิน และปัญหาของระบบทางหลวง ตลอดจนผลกระทบที่จะเกิดแก่ประชาชนโดยรวม การเจริญเติบโตของประเทศที่ผ่านมาในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 ทำให้การพัฒนาทางหลวงจะต้องเน้นหนักในการสนองความต้องการในระดับภูมิภาค เนื่องจาก

ตาราง ค-1 สรุปผลการดำเนินงานของโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงจังหวัด

โครงการ/แผนพัฒนา ฯ *	ระยะทางตามเป้าหมาย (กม.)	ระยะทางที่สำเร็จ (กม.)	% ของระยะทางที่สำเร็จตามสัดส่วนของเป้าหมาย	ค่าใช้จ่ายตามเป้าหมาย (ล้านบาท)	ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริง (ล้านบาท)	% ของค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงตามสัดส่วนของเป้าหมาย
<b>แผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 1-2</b> โครงการ 7 ปี (2508-14)						
ทางหลวงแผ่นดิน	6,711	5,849	87	8,439	N.A.	N.A.
ทางหลวงจังหวัด	5,953	4,500	76	3,526	N.A.	N.A.
<b>รวม</b>	<b>12,664</b>	<b>10,349</b>	<b>82</b>	<b>11,965</b>	<b>10,020</b>	<b>84</b>
<b>แผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 3</b> โครงการ 5 ปี (2515-19)						
ทางหลวงแผ่นดิน	3,827	2,839	74	5,607	4,953	88
ทางหลวงจังหวัด	5,226	3,627	69	4,402	4,004	91
<b>รวม</b>	<b>9,053</b>	<b>6,466</b>	<b>71</b>	<b>10,009</b>	<b>8,957</b>	<b>89</b>
<b>แผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 4</b> โครงการ 5 ปี (2520-24)						
ทางหลวงแผ่นดิน	2,519	2,081	83	7,519	6,900	92
ทางหลวงจังหวัด	7,889	4,219	53	9,030	5,537	61
<b>รวม</b>	<b>10,408</b>	<b>6,300</b>	<b>61</b>	<b>16,549</b>	<b>12,437</b>	<b>75</b>
<b>แผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 5</b> โครงการ 5 ปี (2525-29)						
ทางหลวงแผ่นดิน	3,182	2,105	66	9,583	7,219	75
ทางหลวงจังหวัด	7,229	5,307	73	13,227	9,457	71
<b>รวม</b>	<b>10,411</b>	<b>7,303</b>	<b>70</b>	<b>22,810</b>	<b>16,676</b>	<b>73</b>

ที่มา : กรมทางหลวง

หมายเหตุ : \* แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ระบบเศรษฐกิจจะเป็นการผลิตเพื่อการส่งออก เพื่อนำรายได้เข้าประเทศ ซึ่งต้องอาศัยความสะดวก รวดเร็วในการขนส่งสินค้าให้ทันเวลา ดังนั้น ระบบทางหลวงในอนาคตจึงต้องพัฒนาให้เป็นทางหลวงที่มีมาตรฐานสูง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางและขนส่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางหลวงที่ไปสู่พื้นที่เฉพาะตามนโยบายของรัฐบาล

ตารางที่ ค-2 สรุปโครงการในจังหวัดสระบุรี ปีงบประมาณ 2537

ลำดับที่	หมายเลข หางหลวง	มาตรา ฐานทาง	ช่องทาง		ชื่อสายทาง	เริ่มจาก กม-กม.	ระยะทาง (กม.)	ค่าตาม ตามสัญญา/ ประมาณราคา ค่าก่อสร้าง	ก่อสร้างโดย	วันเริ่ม สัญญา	วันสิ้นสุด สัญญา/ แล้วเสร็จ	หมายเหตุ
			เดิม	ใหม่								
1	2	D	2	4	สระบุรี-นครราชสีมา ตอน. สระบุรี-มากเหล็ก (รวมทางแยกต่างระดับมากเหล็ก -รังสิต-สระบุรี)	107+45-143+77	36.320	597,874	บ. สีแดงการโยธา จำกัด	19 ต.ค. 33	15 ต.ค. 36	แล้วเสร็จ ต.ค. 2536
2	1	D	4	10	ตอน. 8 อ. หินกอง-สระบุรี (รวมทางแยกต่างระดับที่ จ. สระบุรี)	97+500-103+86	9.835	519,132	บ. ซีวิลเอ็นจิเนียริง จำกัด	1 ต.ค. 35	10 ต.ค. 37	
3	-	P 1	-	4	ทางเชื่อมมือสระบุรี (ทะเขินออก)	105+32-105+65	6.000	210,000	ศูนย์ฯ กัญจนบุรี	ต.ค. 35	ก.ย. 37	ผลงานนี้โครงการ
4*	1	-	ร	4 A	ทางแยกต่างระดับที่ อ. หินกอง	0+000-9+640	-	408,518	บ. สีแดงการโยธา จำกัด	21 เม.ย. 37	9 เม.ย. 39	
5*	1	-	ร	3 A	ทางแยกต่างระดับที่ทางเชื่อมมือสระบุรี	ทางแยกต่างระดับ	-	127,531	พจก. ดิเรกทัศน์ก่อสร้าง	5 ก.พ. 37	27 ก.ย. 38	
6	3224	4	2	2	อ. เก่งคอย-บ. แสงหิน	ทางแยกต่างระดับ	31.011	68,140	บ. LCC. สิมเจริญ จำกัด	2 พ.ย. 35	22 ก.ย. 37	
7	3041	2	2	2	สระบุรี-อ. เสาไห้	0+000-31+012	6.984	25,525	บ. สิ้นเขาแก้ว จำกัด		ปี 2537	กำลังขออนุมัติรับราคา
8	33	D	2	4	ต. หินกอง-อ. บ้านนา	3+316-10+300	26.000	570,000	-		ปี 2539	คาดว่าจะประกาศราคา ต.ค. 2537
9	1	D	2	4	ต. พุแค-ลพบุรี	-	30.000	645,000	-		ปี 2539	คาดว่าจะประกาศราคา ก.พ. 2538
10	-	1	-	2	อ. ภาชี-สระบุรี	-	20.000	120,000	-		ปี 2539	คาดว่าจะประกาศราคา มี.ค. 2538
11	329	2	2	2	ต. หินกอง-อ. ภาชี	-	19.000	93,000	-		ปี 2539	คาดว่าจะประกาศราคา ต.ค. 2537
12	3043	2	2	2	บ. หัวบอง-บ. หัวพระลาน	-	14.000	40,000	-		ปี 2539	คาดว่าจะประกาศราคา ก.ค. 2537
รวมทั้งสิ้น 12 โครงการ							199.150	3,424,720				

หมายเหตุ : \* = โครงการสะพานทางแยกต่างระดับ



## ง. โครงการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางรถยนต์ในพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

ปัจจุบันสระบุรีมีทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงจังหวัด สามารถติดต่อกับจังหวัดต่อเนื่องใกล้เคียง คือติดต่อกลพบุรี พระนครศรีอยุธยา อ่างทอง ในภาคกลางตอนบน ได้สะดวกพอสมควร นอกจากนี้ยังสามารถติดต่อกับจังหวัดนครราชสีมา ชัยภูมิ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จังหวัดนครนายก ปราจีนบุรี และสระแก้ว ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน จังหวัดปทุมธานี กรุงเทพมหานครและปริมณฑลอื่น ๆ รวมถึงจังหวัดตามโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งตะวันออก (ESB) ได้โดยสะดวกเช่นกัน (ดูรายละเอียดในหัวข้อทางหลวงแผ่นดิน-ทางหลวงจังหวัด) ทั้งนี้เนื่องจากจังหวัดสระบุรีมีเครื่องเชื่อมโยงและมีระบบโครงข่ายการขนส่งที่สามารถต่อเชื่อมกับพื้นที่ดังกล่าวได้เป็นอย่างดี ทำให้การคมนาคม-ขนส่งทางบกของจังหวัดสระบุรีมีความคล่องตัวสูงมาก ซึ่งมีเส้นทางสายสำคัญที่กำลังดำเนินการปรับปรุงและก่อสร้างใหม่แล้วส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่จังหวัดสระบุรีโดยตรง ส่วนใหญ่เป็นโครงการปรับปรุงเส้นทางเชื่อมโยงด้านทิศเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือของ BMR โครงการที่สำคัญได้แก่โครงการดังต่อไปนี้

### 1. โครงการก่อสร้างทางยกระดับในถนนวิภาวดีรังสิต ก่อสร้างเป็นทาง

ยกระดับสูง 14 เมตรจากระดับผิวจราจรเดิมจำนวน 6 ช่องจราจรรวมความกว้าง 25.30 เมตร มีแนวทางไปตามเกาะกลางถนน และจะก่อสร้างสะพานลอยใหม่ในแนวขวางข้ามถนนวิภาวดีรังสิต และข้ามทางรถไฟที่บริเวณทางแยกบางเขนและหลักสี่ วงเงินค่าก่อสร้างประมาณ 10,000 ล้านบาท โดยมีบริษัทดอนเมืองโกลด์เวย์ เป็นผู้รับสัมปทาน คาดว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จประมาณปี 2538 เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะเป็นเส้นทางที่แก้ปัญหาการจราจรติดขัดในถนนวิภาวดีรังสิตซึ่งมีปริมาณการจราจรสูงประมาณ 200,000 คันต่อวัน และยังอัตราการจราจรเพิ่มขึ้นร้อยละ 8-12 ต่อปี

### 2. โครงการดอนเมือง-รังสิต-สระบุรี โครงการนี้มีจุดเริ่มต้นจากถนนวิภาวดีรังสิต

บริเวณหน้าท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง โดยมีแนวตัดผ่านมาทางทิศเหนือจนถึงทางแยกต่างระดับบริเวณอนุสรณ์สถานแห่งชาติที่หลักกิโลเมตรที่ 28 ซึ่งเป็นทางแยกต่างระดับจุดสิ้นสุดถนนวิภาวดีรังสิตที่ไปบรรจบกับเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) เดิม 4 ช่องจราจร ขยายเพิ่มเป็น 10 ช่องจราจร จากทางแยกนี้แล้วตัดผ่านขึ้นไปทางทิศเหนือผ่านขึ้นมาถึงบริเวณทางแยกต่างระดับที่รังสิต ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นโครงการขยายถนนพหลโยธินระหว่างรังสิต-สระบุรี

จาก 4 ช่องจราจรเป็น 10 ช่องจราจร แบ่งเป็น 8 ช่วงตอน รวมระยะทางทั้งสิ้น 67 กิโลเมตร (ดูรายละเอียดในตาราง ง-1) ขณะเดียวกันก็มีโครงการทางแยกต่างระดับอีก 5 แห่ง ที่ตัดกับแนวโครงการรังสิต-สระบุรี เพื่อให้การจราจรสามารถผ่านบริเวณทางแยกทั้ง 5 แห่งได้โดยสะดวกรวดเร็ว และมีความปลอดภัยสูงสอดคล้องกับการขยายช่องทางจราจร ทางแยกต่างระดับเหล่านี้คือบริเวณบางขัน บางปะอินวังน้อย หินกอง และทางแยกต่างระดับบริเวณจุดบรรจบทางเลี่ยงเมืองด้านใต้ของเมืองสระบุรีจนกระทั่งทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 เชื่อมโยงจนถึงจุดสิ้นสุดโครงการที่ทางแยกต่างระดับสระบุรี หลักกิโลเมตรที่ 107+350 เมื่อเส้นทางช่วงนี้แล้วเสร็จจะช่วยแก้ปัญหาการจราจรที่หนาแน่นในปัจจุบันให้มีความคล่องตัวขึ้น รวมทั้งสามารถรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคตได้

3. โครงการสระบุรี-นครราชสีมา นอกจากโครงการดอนเมือง-รังสิต-สระบุรีแล้ว ยังมีโครงการทางหลวงแผ่นดินจากสระบุรีไปสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่โครงการขยายทางหลวงสายสระบุรี-นครราชสีมา ซึ่งแบ่งออกเป็น 4 ตอน โดยมีจุดเริ่มต้นที่จุดแยกจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ที่เทศบาลเมืองสระบุรี (กิโลเมตรที่ 107+390) จนถึงทางแยกเข้าอำเภอบักธงชัย จังหวัดนครราชสีมา รวมระยะทาง 141 กิโลเมตร คือ สระบุรี-มวกเหล็ก ระยะทาง 36 กิโลเมตร มวกเหล็ก-ลำตะคอง ตอน 2 A รวมระยะทาง 30 กิโลเมตร มวกเหล็ก-ลำตะคองตอน 2 B รวมระยะทาง 32 กิโลเมตร และลำตะคอง-บักธงชัยระยะทาง 43 กิโลเมตร โดยผิวจราจรจากเดิม 2 ช่องจราจรขยายเป็น 4 ช่องจราจร ก่อสร้างเป็นทางผิวจราจรคอนกรีต กว้างข้างละ 7.00 เมตร ไหล่ทางแอสฟัลต์คอนกรีตกว้างข้างละ 2.50 เมตร ขณะเดียวกันได้มีโครงการทางแยกต่างระดับอีก 5 แห่งที่จะต้องตัดกับโครงการสระบุรี-นครราชสีมา ซึ่งเป็นบริเวณที่ตัดกับเส้นทางหลวงสายอื่น ๆ ได้ออกแบบก่อสร้างให้เป็นทางแยกต่างระดับเพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงในการขนส่ง-เดินทาง การก่อสร้างทางแยกดังกล่าวได้แก่ ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการที่สระบุรี แก่งคอย ปากช่อง(ตะวันตก) ปากช่อง(ตะวันออก) และทางแยกต่างระดับแห่งสุดท้ายที่สี่คิ้ว ดูรายละเอียดได้จากตารางที่ ง-2

ปัจจุบันการก่อสร้างได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และเปิดการใช้แล้วช่วยแก้ปัญหาการจราจรคับคั่งติดขัดในเส้นทางที่เป็นประตูเชื่อมโยงสู่ภาคอีสานสายนี้ ซึ่งมีปริมาณการจราจรสูงมากให้สามารถเดินทางได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น รวมทั้งการเดินทาง-ขนส่งสินค้าโดยรถยนต์จาก BMR ผ่านมายังจังหวัดสระบุรี ทั้งนี้เพื่อไปยังจังหวัดต่าง ๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยขึ้น

ตารางที่ ง-1 โครงการทางหลวงแผ่นดินจากกรุงเทพฯ ไปสู่พื้นที่สระบุรี

ลำดับ	ชื่อโครงการ	ระยะ ทาง (ก.ม.)	ช่องจราจร		ค่า ก่อสร้าง (ลบ.)
			เดิม	ใหม่	
ตอนเมือง-รังสิต-สระบุรี					
1	ทางแยกต่างระดับที่ ก.ม.28	-	-	-	59
2	ทางแยกต่างระดับที่รังสิต	-	-	-	388
3	รังสิต-สระบุรี ตอน 1	6	4	10	481
4	รังสิต-สระบุรี ตอน 2	7	4	10	402
5	รังสิต-สระบุรี ตอน 3	10	4	10	793
6	รังสิต-สระบุรี ตอน 4	10	4	10	543
7	รังสิต-สระบุรี ตอน 5	8	4	10	450
8	รังสิต-สระบุรี ตอน 6	8	4	10	510
9	รังสิต-สระบุรี ตอน 7	10	4	10	504
10	รังสิต-สระบุรี ตอน 8	8	4	10	460
11	ทางแยกต่างระดับที่คลองหลวง	-	-	-	200
12	ทางแยกต่างระดับที่บางปะอิน	-	-	-	1,300
13	ทางแยกต่างระดับที่วังน้อย	-	-	-	250
14	ทางแยกต่างระดับที่หินกอง	-	-	-	250
15	ทางแยกต่างระดับที่ทางเลี่ยงเมืองสระบุรี	-	-	-	250
รวม 15 โครงการ		67	4	10	6,840

ที่มา : กรมทางหลวง, กระทรวงคมนาคม, 2535.

ตารางที่ ง-2 โครงการทางหลวงแผ่นดินจากสระบุรีไปสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ลำดับ	ชื่อโครงการ	ระยะทาง (ก.ม.)	ช่องจราจร		ค่าก่อสร้าง (ลบ.)
			เดิม	ใหม่	
สระบุรี-นครราชสีมา					
1	ตอน สระบุรี-มวกเหล็ก	36	2	4	597
2	ตอน มวกเหล็ก-ลำตะคอง ตอน 2 A	30	2	4	453
3	ตอน มวกเหล็ก-ลำตะคอง ตอน 2 B	32	2	4	522
4	ตอน ลำตะคอง-อ.ปักธงชัย	43	2	4	500
5	ทางแยกต่างระดับที่สระบุรี	-	-	-	352
6	ทางแยกต่างระดับที่แก่งคอย	-	-	-	190
7	ทางแยกต่างระดับที่ปากช่อง (ตะวันตก)	-	-	-	459
8	ทางแยกต่างระดับที่ปากช่อง (ตะวันออก)	-	-	-	111
9	ทางแยกต่างระดับที่สีคิ้ว	-	-	-	255
รวม 9 โครงการ		141	2	4	3,379

ที่มา : กรมทางหลวง. กระทรวงคมนาคม. 2535.

สรุปว่า เส้นทางตามโครงการตอนเมือง-รังสิต-สระบุรี และโครงการ สระบุรี-นครราชสีมา พร้อมทางแยกต่างระดับรวม 13 แห่ง แล้วเสร็จสมบูรณ์ในปี พ.ศ. 2537 ซึ่งเมื่อเสร็จเรียบร้อยแล้วจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคม-ขนส่ง เพื่อเชื่อมโยงปริมาณ การจราจรที่หนาแน่นมากในเส้นทางสายหลักทั้ง 2 ซึ่งเชื่อมโยงติดต่อกันระหว่างกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล กับภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ให้มีความสามารถในการรองรับ ปริมาณการจราจรที่ขยายตัวอย่างรวดเร็วได้ไปอีกเป็นระยะเวลาอันยาวนาน อันเป็นการสนับสนุนการ พัฒนาภูมิภาค และการกระจายความเจริญออกจากส่วนกลาง และยังส่งผลอย่างยิ่งต่อการพัฒนา พื้นที่จังหวัดสระบุรี

สำหรับโครงการอื่น ๆ ที่สำคัญ ได้แก่การขยายเส้นทางหมายเลข 32 หรือถนนสายเอเชียที่ตัดผ่านพื้นที่ด้านตะวันตกของภาคกลางตอนบน ซึ่งเส้นทางดังกล่าวสามารถ เชื่อมโยงกับเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 เพื่อเชื่อมโยงไปสู่ภาคเหนือได้ นอกจากนี้ยังมี โครงการทางหลวงวงแหวนรอบนอก BMR และโครงการก่อสร้างทางด่วนพิเศษระหว่างเมือง ในเส้นทางกรุงเทพฯ-ชลบุรีสายใหม่ ซึ่งเชื่อมโยงกับเส้นทางถนนพหลโยธินที่มาจากจังหวัด สระบุรีได้โดยสะดวก ทำให้สระบุรีสามารถติดต่อเชื่อมโยงกับพื้นที่ฐานเศรษฐกิจในพื้นที่ชายฝั่ง ทะเลตะวันออก (ESB) และสนามบินหนองงูเห่าที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้อย่างสะดวก โดย ไม่ต้องผ่านเข้าสู่กรุงเทพมหานคร

นอกจากนี้ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ยังเสนอให้มีการพัฒนาเส้นทางสายหลักที่เกี่ยวข้องกับระบบโครงข่ายในจังหวัดสระบุรี ได้แก่ เส้นทางหลักดังนี้

เส้นทางที่ 1 เชื่อมนครราชสีมา-สระบุรี-พระนครศรีอยุธยา-สุพรรณบุรี โดยตัดถนนเพิ่มเติมในแนวตะวันออก-ตะวันตก เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลางตอนบน และภาคตะวันตกตอนบนให้ได้รับความสะดวกยิ่งขึ้น

เส้นทางที่ 2 เชื่อมชัยนาท-ลพบุรี-สระบุรี-นครนายก-ปราจีนบุรี- สระแก้ว-อรัญประเทศ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างภาคเหนือ ภาคกลางตอนบน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ไปยังชายแดนที่ติดต่อกับประเทศกัมพูชา

เส้นทางที่ 3 เชื่อมเส้นทางที่ 2 ที่จังหวัดนครนายก-ฉะเชิงเทรา-มาบตาพุด-ระยอง เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน นอกเขต ESB และตอนล่างในเขต ESB เข้าด้วยกัน

เส้นทางที่เสนอทั้ง 3 โครงการ ส่งผลให้สระบุรีกลายเป็นชุมทางที่มีบทบาทสำคัญในการเชื่อมภูมิภาคต่าง ๆ เข้าด้วยกัน ซึ่งนอกจากในปัจจุบันมีบทบาทในการเป็นประตูเข้า-ออกของภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือไปสู่ BMR แล้ว ต่อไปจะเป็นชุมทางที่สำคัญที่สุดแห่งหนึ่งในการเชื่อมโยงระหว่าง BMR ESB ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือ และภาคตะวันตก เข้าไว้ด้วยกัน รวมถึงการเชื่อมโยงติดต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้านในอินโดจีน และพม่าได้เป็นอย่างดีในอนาคต

## จ. โครงการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางรถไฟในพื้นที่ศึกษาและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

1. โครงการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมระหว่างชุมทางแก่งคอย-สถานีรถไฟคลองสีบกแก้ว เป็นโครงการใหม่ที่ได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีแล้ว โดยเป็นเส้นทางรถไฟสายใหม่ที่เชื่อมโยงจากชุมทางแก่งคอย จังหวัดสระบุรี ในเขตภาคกลางตอนบน ที่เป็นเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ เชื่อมโยงไปยังทิศใต้จนถึงสถานีคลองสีบกแก้ว จังหวัดฉะเชิงเทราที่เป็นเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือที่มีอยู่เดิม รวมระยะทาง 82 กิโลเมตร สำหรับเป้าหมายของโครงการนี้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้า-ผู้โดยสารโดยทางรถไฟ จากพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ไปสู่ประตูที่เปิดสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วโลกแห่งใหม่ คือพื้นที่พัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกที่มีระบบโครงข่ายเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงไปถึงท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ และสนามบินอู่ตะเภา ท่าเรือพาณิชย์มาบตาพุด โครงการนี้มีช่องทางต้องผ่านบริเวณเขาพระพุทธราย และเขาสามหลัน จึงต้องเจาะทำเป็นอุโมงค์รูปเกือกม้า ซึ่งเป็นอุโมงค์ที่ยาวที่สุดในประเทศไทย และดำเนินการขุดเจาะเสร็จเรียบร้อยแล้ว ทางรถไฟสายนี้ก่อสร้างแล้วเสร็จจะใช้ประโยชน์เพื่อการพัฒนาพื้นที่ศูนย์อุตสาหกรรมสระบุรี และพื้นที่ต่อเนื่องได้ โดยช่วยลดและแบ่งเบาภาระการขนส่งทางรถไฟในบริเวณที่เชื่อมโยงจากชุมทางแก่งคอย ไปสู่กรุงเทพมหานครได้มาก กล่าวคือสามารถใช้เส้นทางรถไฟเพื่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารไปยังกรุงเทพมหานคร และไปยังพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกอีกเส้นทางหนึ่งโดยตรง โดยไม่ต้องอ้อมเข้าสู่ BMR

## 2. โครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ โครงการนี้ได้รับการอนุมัติจาก

คณะรัฐมนตรีแล้ว และเริ่มดำเนินการก่อสร้างเมื่อเดือนเมษายน พ.ศ. 2536 ทั้งนี้เนื่องจาก ปัจจุบันมีขบวนรถไฟวิ่งบริการทั้งด้านการโดยสาร และขนส่งสินค้าวันละกว่า 400 ขบวน และมีแนวโน้มที่จะมีการใช้บริการรถไฟเพิ่มสูงขึ้นเรื่อย ๆ รัฐบาลจึงกำหนดเป็นนโยบายให้มีการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ (Double Rail Track) ทั่วประเทศ ซึ่งปัจจุบันมีเส้นทางรถไฟที่ยังคงใช้อยู่ทั้งสิ้น 3,956 กิโลเมตร ส่วนใหญ่เป็นทางเดี่ยวถึง 3,866 กิโลเมตร มีทางคู่เฉพาะ ช่วงกรุงเทพมหานคร-ชุมทางบ้านภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา คือเป็นเพียงระยะทาง 90 กิโลเมตรเท่านั้น ซึ่งเปิดเดินรถมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2485 หลังจากนั้นก็ไม่มีการสร้างทางคู่เพิ่มขึ้นอีกเลย จากการที่รถไฟยังเป็นระบบทางเดี่ยวอยู่ถึงร้อยละ 98 จึงไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ได้อย่างสมบูรณ์ เพราะขบวนรถไฟขึ้น-ลง ต้องรอหลีกที่สถานี ทำให้ขบวนรถไฟแล่นช้าเสียเวลา และไม่มีรางสำรองเพียงพอ นับเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนากิจการรถไฟ

ข้อดีของการสร้างรถไฟทางคู่ก็คือ เพื่อสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ ซึ่งขณะนั้นเกินขบวนแล้ว ช่วยเพิ่มความเร็วของขบวนรถไฟ ทำให้ทันเวลาเนื่องจากไม่ต้องรอหลีกกัน การลงทุนต่ำกว่าการสร้างถนน และให้ความมั่นใจในเรื่องความปลอดภัย โดยที่ไม่ต้องเวนคืนที่ดินของประชาชนแต่อย่างใด เพราะการรถไฟฯ มีที่ดินเองตลอดเขตทางที่จะสร้างทางคู่ อีกทั้งยังเป็นการสร้างงานจำนวนมากในช่วงที่ดำเนินโครงการก่อสร้าง เพราะการสร้างทางรถไฟต้องใช้แรงงานมาก นอกจากนั้นยังช่วยลดความคับคั่งของการจราจรทางถนน และเส้นทางรถไฟทางคู่สามารถซ่อมบำรุงได้ง่าย

รายละเอียดของการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ในทางประชาชนสายต่าง ๆ ทั่วประเทศ เป็นระยะทางรวม 2,774 กิโลเมตรนั้น เป็นช่วงที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาจังหวัดสระบุรี และพื้นที่ต่อเนื่องในเส้นทางต่อไปนี้

สายเหนือ ในระยะแรก รวมระยะทาง 104 กิโลเมตร คือช่วยสถานีรังสิต-สพบุรี ซึ่งผ่านท้องที่จังหวัดสระบุรี ในเขตอำเภอบ้านหมอ และอำเภอหนองโดน โดยเป็นการปรับปรุงขยายระบบทางคู่ที่มีอยู่เดิมจากสถานีรังสิต-ชุมทางบ้านภาชี และในระยะทางจาก

ชุมทางบ้านภาชี-สถานีลพบุรี ได้ขยายการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ขึ้นมาจากเดิมที่เป็นเส้นทางรถไฟทางเดี่ยว

สายตะวันออกเฉียงเหนือ ในระยะแรกกรรมระยะทาง 44 กิโลเมตร คือช่วงสถานีชุมทางบ้านภาชี-มาบกะเบา ในอำเภอแก่งคอย ซึ่งผ่านท้องที่อำเภอต่าง ๆ ของจังหวัดสระบุรี ตามลำดับดังนี้ คือ อำเภอหนองแซง เสาไห้ เมืองสระบุรี และแก่งคอย จากเดิมเป็นเส้นทางรถไฟทางเดี่ยวที่มีการเดินรถหนาแน่นขยายเป็นเส้นทางรถไฟสายคู่

การก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ในระยะแรกของสายเหนือ และสายตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งผ่านพื้นที่จังหวัดสระบุรี คาดว่าจะเสร็จสมบูรณ์เปิดการเดินรถได้ในปี พ.ศ. 2539 และก่อให้เกิดผลประโยชน์เมื่อสร้างทางรถไฟทางคู่แล้วเสร็จตามโครงการก็คือ จะเป็นประโยชน์ต่อผู้โดยสาร และผู้ใช้บริการรถไฟในการขนส่งสินค้า เพราะสามารถเพิ่มขบวนรถไฟเพื่อตอบสนองความต้องการได้อย่างเพียงพอ ช่วยลดระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง เพิ่มความเร็วของขบวนรถไฟสูงขึ้นได้ และเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง

นอกจากโครงการขนาดใหญ่ 2 โครงการดังกล่าวแล้วยังมีโครงการขนาดเล็ก ซึ่งได้การปรับปรุงระบบสัญญาณต่าง ๆ กำลังอยู่ในระหว่างการดำเนินการในพื้นที่จังหวัดสระบุรี ทำให้ช่วยลดปัญหาทางรถไฟเสียเวลาได้ในอนาคต

ข้อสังเกตประการสำคัญก็คือ โครงการรถไฟสายใหม่ระหว่างชุมทางแก่งคอย-คลองสิบเก้า นั้น จะสามารถเชื่อมโยงการขนส่งที่เอื้อระหว่างพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-ภาคกลางตอนบนในท้องที่สระบุรีกับพื้นที่พัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกเท่านั้น แต่ไม่สะดวกต่อการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ภาคเหนือกับพื้นที่พัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก ทำให้การขนส่งทางรถไฟจากภาคเหนือยังคงอยู่ภายใต้อิทธิพลของกรุงเทพฯ อยู่เช่นเดิม ดังนั้นควรมีการศึกษาแนวทางการเหมาะสมในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายใหม่เพิ่มเติมจากสถานีท่าเรือ หรือชุมทางบ้านภาชี ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ตัดผ่านลงมาในทิศตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านท้องที่ตอนใต้ของจังหวัดสระบุรี จนไปบรรจบทางรถไฟสายชุมทางแก่งคอย-คลองสิบเก้าที่กำลังก่อสร้างอยู่ อาจกำหนดให้บรรจบในบริเวณอำเภอวิหารแดง จังหวัดสระบุรี หรือพื้นที่ต่อเนื่องในอำเภอบ้านนา จังหวัดนครนายก อันจะเป็นการลดระยะทางจากเส้นทางภาคเหนือไปสู่พื้นที่พัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยที่ไม่ต้องวกขึ้นไปถึงชุมทางแก่งคอย หรือต้องเชื่อมโยงสู่กรุงเทพมหานคร



ก่อน ทำให้เกิดประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานในการเชื่อมโยงด้วยระบบโครงข่ายการขนส่งทางรถไฟมากยิ่งขึ้น เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาพื้นที่ภูมิภาคมากขึ้น

เนื่องจากจังหวัดสระบุรีได้รับการส่งเสริมให้พัฒนาเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรม เพราะเป็นพื้นที่ที่มีอุตสาหกรรมอยู่เดิมมากมาย ประกอบกับเป็นพื้นที่มีศักยภาพและมีความได้เปรียบในการพัฒนาทางด้านอุตสาหกรรม จึงมีผู้ประกอบการเข้ามาตั้งโรงงานต่าง ๆ มาก โดยเฉพาะโรงงานปูนซีเมนต์ และวัสดุก่อสร้างอื่น ๆ ประกอบการกับการมีโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถเชื่อมโยงไปสู่ภูมิภาคสำคัญของประเทศ คือสามารถเชื่อมโยงนำเอาวัตถุดิบ ทุน แรงงาน และผู้ประกอบการ มาผลิตในพื้นที่แล้วสามารถกระจายผลผลิตไปจำหน่ายยังภูมิภาคต่าง ๆ ได้โดยสะดวก จึงเกิดโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ขึ้นมากมาย แหล่งอุตสาหกรรมที่สำคัญ ได้แก่ แก่งคอย ท่าหลวง-ท่าลาน หน้าพระลาน-เขาวง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมปูนซีเมนต์ วัสดุก่อสร้าง ผลิตภัณฑ์ต่อเนื่อง โรงโม่และย่อยหิน โรงงานแปรรูปหินอ่อน โดยโรงงานเหล่านี้จำเป็นต้องใช้วัสดุที่มีน้ำหนักมาก ใช้เชื้อเพลิงมาก และผลผลิตที่ได้ก็มีน้ำหนักมากด้วยเช่นกัน ประกอบกับมีโครงการตั้งคลังน้ำมันและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมขึ้นท้องถิ่นที่บ้านป้อกแป็ก อำเภอเมืองสระบุรี กิจกรรมเหล่านี้ควรมีการขนส่งด้วยทางรถไฟไปรองรับ เพราะย่านโรงงานหลายแห่งยังไม่มีทางรถไฟตัดเข้าไปเชื่อมโยง

ดังนั้นหากมีการสร้างทางรถไฟเชื่อมโยงไปสู่แหล่งผลิตอุตสาหกรรมปูนซีเมนต์ที่พุทรา่ง-เขาวงต่อเนื่องกับแหล่งอุตสาหกรรมโรงโม่และย่อยหิน โรงงานหินอ่อนที่หน้าพระลาน รวมถึงการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟไปยังศูนย์กลางคลังผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่กำลังดำเนินการก่อสร้าง ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในการกระจายผลผลิตที่ได้จากโรงงานและเชื้อเพลิงจากคลังปิโตรเลียมให้สามารถกระจายเชื่อมโยงไปสู่ผู้บริโภคในทุก ๆ ภูมิภาคของประเทศ รวมถึงประเทศเพื่อนบ้าน ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้เพราะการขนส่งทางรถไฟสามารถขนส่งวัตถุดิบผลผลิตและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมได้ดี ปลอดภัย ค่าขนส่งถูก โดยเฉพาะการขนส่งในระยะทางไกล ซึ่งจะถูกกว่าการขนส่งด้วยรถบรรทุกไปตามถนน

เส้นทางรถไฟที่ตัดผ่านท้องถิ่นที่จังหวัดสระบุรีหลายแห่ง เป็นเส้นทางเก่า เช่นเดียวกับระบบทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัดที่มีอยู่เดิม และสร้างขึ้นใหม่ ด้วยข้อจำกัดด้านงบประมาณ ทำให้เกิดจุดตัดระหว่างถนนกับทางรถไฟหลายแห่ง ทำให้เกิดอุปสรรคใน

การขนส่งทั้งทางรถยนต์ไปบนถนน และขบวนรถไฟที่ตัดผ่านที่นอกจากต้องระมัดระวังการเกิดอุบัติเหตุแล้ว ยังทำให้เกิดความล่าช้าในการเดินทางและการขนส่ง คือต่างฝ่ายต่างต้องหยุดและชะลอความเร็วในการเดินทาง ทำให้เกิดความสูญเสียเวลา และเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก ดังนั้นจึงเสนอให้สร้างเส้นทางถนน-หรือทางรถไฟต่างระดับในจุดที่เหมาะสม โดยเฉพาะจุดที่มีความจำเป็นเร่งด่วนที่ตัดผ่านชุมชน เช่น จุดตัดทางรถไฟบริเวณกลางเทศบาลเมืองสระบุรี ระหว่างทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือกับพหลโยธิน จุดตัดทางหลวงจังหวัดหลายแห่งในอำเภอแก่งคอยกับทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือที่มักเกิดอุบัติเหตุเป็นประจำ เป็นต้น

และขอเสนอเกี่ยวข้องกับการพัฒนาการขนส่งโดยทางรถไฟ คือ ขบวนรถไฟเพื่อการท่องเที่ยว เช่น การจัดขบวนรถไฟท่องเที่ยวในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์จากกรุงเทพมหานครสู่แหล่งท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติน้ำตก-ชื่อของท้องถิ่นในอำเภอมวกเหล็ก การจัดขบวนรถไฟสำราญเชื่อมโยงผ่านเส้นทางสายเหนือ โดยอาจเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน-กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ทั้งไปและกลับ หรือในเส้นทางอีสานเหนือที่เชื่อมโยงกับกรุงเทพมหานครสู่จังหวัดหนองคาย ซึ่งในอนาคตอาจเชื่อมโยงไปถึงเวียงจันทน์ ในประเทศลาว สายอีสานใต้ที่มีทรัพยากรท่องเที่ยวประเภทประสาหิน และมีทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรมอยู่มาก อาจจัดเป็นลักษณะทัวร์วัฒนธรรม โดยเฉพาะในช่วงงานประเพณีต่าง ๆ เป็นต้น

**ฉ. โครงการพัฒนาทรัพยากรก๊าซธรรมชาติบนบกที่แหล่งน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น และสร้างระบบท่อส่งก๊าซที่เชื่อมโยงระหว่าง ESB-BMR มาสู่แหล่งอุตสาหกรรมของจังหวัดสระบุรีในเขตภาคกลางตอนบน**

ขณะนี้การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) กำลังก่อสร้างโรงไฟฟ้าขนาด 355 เมกะวัตต์ที่น้ำพอง จังหวัดขอนแก่น โดยใช้ก๊าซธรรมชาติจากแหล่งน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น ซึ่งจะมีความพร้อมที่จะผลิตก๊าซได้ในปริมาณ 40-60 ล้านคิวบิกฟุตต่อวัน เมื่อพิจารณาในแง่ก๊าซสำรองที่พิสูจน์ได้ในอนาคต แหล่งก๊าซธรรมชาติน้ำพองจะมีขีดความสามารถในการผลิตท่อส่งก๊าซไปยังแหล่งที่ใช้ก๊าซสำคัญ ๆ เป็นที่ทราบว่าการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยมีทางเลือกอยู่สองทางในการพัฒนาท่อส่งก๊าซธรรมชาติ คือ

1. การก่อสร้างท่อส่งน้ำมันปิโตรเลียมโดยตรงระหว่างน้ำพองกับโรงไฟฟ้าบางปะกง
2. การก่อสร้างท่อส่งน้ำมันระหว่างน้ำพองกับท่อส่งก๊าซที่มีอยู่แล้วที่สระบุรี

เมื่อพิจารณาทางการพัฒนาพื้นที่สระบุรีแล้ว คาดว่ามีความต้องการใช้พลังงานเพิ่มขึ้นอีกหลายเท่าตัว ดังนั้นจึงควรกำหนดเส้นทางในการก่อสร้างท่อส่งก๊าซเชื่อมติดต่อกับท่อส่งเดิมที่มีอยู่แล้ว พร้อมด้วยระบบโครงข่ายการจำหน่ายก๊าซ โครงการนี้จะทำให้จังหวัดสระบุรีมีความได้เปรียบในการพัฒนาพื้นที่มากขึ้น เนื่องจากมีแหล่งเชื้อเพลิงที่มั่นคงสามารถควบคุมได้ง่าย และก๊าซธรรมชาติที่ขนส่งโดยท่อยังมีมลพิษน้อย และเมื่อคำนึงถึงข้อเท็จจริงความได้เปรียบแล้ว จึงเห็นสมควรให้มีการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่อส่งก๊าซธรรมชาติจากน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น มายังระบบท่อส่งก๊าซที่มีอยู่ และระบบการจำหน่ายก๊าซธรรมชาติสำหรับพื้นที่ศูนย์กลางอุตสาหกรรมสระบุรี การศึกษาดังกล่าวมีความสำคัญต่อการพัฒนาจังหวัดสระบุรีและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

และเมื่อพิจารณาทั้งจากในแง่ของประสิทธิภาพทางด้านพลังงานในระดับชาติ และในแง่ของสิ่งแวดล้อมนอกจากการนำก๊าซธรรมชาติมาใช้เพื่องานในระดับชาติ นอกจากการนำก๊าซธรรมชาติมาใช้เพื่อการอุตสาหกรรมแล้ว ควรให้ความสนใจกับการหาทางนำก๊าซธรรมชาติมาใช้ภายในเมืองด้วย โดยเฉพาะชุมชนเมืองในจังหวัดสระบุรีและในพื้นที่ภาคกลางตอนบน รวมไปถึงเมืองในพื้นที่เกี่ยวเนื่องด้วย เพราะศักยภาพทางด้านตลาดของก๊าซธรรมชาติในอนาคตนั้นยังสามารถขยายตัวออกไปได้อีกมาก และในการนำก๊าซธรรมชาติมาใช้จึงจะเป็นการช่วยเสริมการใช้เชื้อเพลิงประเภทน้ำมัน ไฟฟ้า และก๊าซแอลพีจีได้

## ข. รายละเอียดทางหลวงจังหวัดในพื้นที่ศึกษาและถนนเทศบาลเมืองสระบุรี

สำหรับรายละเอียดเส้นทางหลวงจังหวัดสายสำคัญในเขตจังหวัดสระบุรี มีดังนี้ (ดูตาราง ข-1 )

- ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3067 เป็นเส้นทางหลวงที่เริ่มต้นจากบ้านท่าลาน เป็นที่ตั้งของโรงงานปูนซิเมนต์ไทย อำเภอบ้านหมอ ผ่านกิ่งอำเภอดอนพุด มุ่งสู่อำเภอเมืองอ่างทอง
- ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3222 เป็นทางหลวงที่แยกจากถนนมิตรภาพในอำเภอแก่งคอย บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 119 มุ่งสู่อำเภอบ้านนา จังหวัดนครนายก ซึ่งกำลังเป็นเส้นทางที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่นมากขึ้นในปัจจุบัน
- ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3020 เป็นเส้นทางหลวงที่แยกจากถนนพหลโยธินที่อำเภอพระพุทธบาท บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 138 สู่บ้านโคกตูม อำเภอเมืองลพบุรี

- ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3022 เป็นเส้นทางหลวงที่แยกจากถนนพหลโยธินที่ตัวอำเภอพระพุทธบาท มุ่งสู่อำเภอบ้านหมอ แล้วเชื่อมไปยังอำเภอกำแพงเมืองฟ้าเมืองชัย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
- ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3034 เป็นเส้นทางหลวงที่แยกจากถนนพหลโยธินที่บ้านหน้าพระลาน อำเภอเมืองสระบุรี บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 126 ผ่านโรงงานปูนซีเมนต์ไทยเขาวง โรงงานปูนซีเมนต์เอเชียพุทรา่ง สู่บ้านครัว อำเภอบ้านหมอ
- ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3041 เป็นเส้นทางหลวงที่แยกจากถนนพหลโยธินที่บ้านหนองครก อำเภอหนองแค บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 98 สู่อำเภอหนองแซง
- ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3048 เป็นเส้นทางหลวงที่แยกจากถนนพหลโยธินที่บ้านห้วยบง อำเภอเมืองสระบุรี บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 114 ไปยังโรงงานปูนซีเมนต์ไทยท่าลาน-ท่าหลวง สู่อำเภอบ้านหมอ
- ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 2089 เป็นทางหลวงที่แยกจากถนนมิตรภาพที่ฟาร์มเลี้ยงโคนม อำเภอมวกเหล็ก บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 143 ผ่านตัวอำเภอมวกเหล็ก และแหล่งท่องเที่ยวประเภทน้ำตกหลายแห่ง สู่บ้านวังม่วง กิ่งอำเภอวังม่วง ถึงอำเภอชัยบาดาล จังหวัดลพบุรี
- ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 2273 เป็นทางหลวงที่แยกจากทางหลวงหมายเลข 2089 บริเวณบ้านหมาก อำเภอมวกเหล็ก ผ่านบ้านเหวลาด บ้านสาวน้อย ถึงบ้านสวนมะเดื่อ กิ่งอำเภอวังม่วง
- ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 2224 เป็นทางหลวงที่แยกจากทางหลวงหมายเลข 2273 บริเวณบ้านหมาก อำเภอมวกเหล็ก ผ่านน้ำตกสาวน้อย บ้านชันบอน จนถึงบ้านชันน้อยเหนือ กิ่งอำเภอวังม่วง
- ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3224 เป็นทางหลวงที่เริ่มต้นจากตัวอำเภอกำแพงเมืองฟ้าเมืองชัย มุ่งสู่อำเภอวังม่วง กิ่งอำเภอวังม่วง
- ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 2247 เป็นทางหลวงที่ต่อจากทางหลวงหมายเลข 2224 บริเวณบ้านชันน้อยเหนือ ผ่านบ้านลำสมพุง กิ่งอำเภอวังม่วง สู่อำเภอชัยบาดาล

ส่วนตาราง ข-2 เป็นรายละเอียดของถนนในเทศบาลเมืองสระบุรี

ตารางที่ ช-1 เส้นทางหลวงจังหวัดในพื้นที่จังหวัดสระบุรี ปี 2535

ลำดับ	เส้นทางหลวงจังหวัด	หมายเลข ทางหลวง	จุดเริ่มต้น	ปลายทาง	ความยาว ก.ม.	ความกว้าง ม.	ลักษณะผิวทาง	
							คอนกรีต ลาดยาง	ลูกรัง
1.	ส.วังม่วง-บ.น้ำสต	2089	กิ่ง อ.วังม่วง	บ้านน้ำสต	10+425	5-6	-	10+425
2.	ส.มวกเหล็ก-แสงพัน-ส.วังม่วง	2089	ทล.2,กม.143+000	กิ่ง อ.วังม่วง	20+250	5-6	20+250	-
3.	ส.มวกเหล็ก-บ.ชัยบอน-บ.ชัยน้อยเหนือ	2224	ทล.2,กม.142+500	บ้านชัยน้อยเหนือ	48+111	5-6	16+011	32+100
4.	บ.อีเหลอ-บ.คลองห้วยไทย	2243	บ้านอีเหลอ	บ้านคลองห้วยไทย [เขตกิ่ง อ.วังม่วง]	16+304	5	3+258	13+046
5.	ส.มวกเหล็ก-บ.สาวน้อย-ชัยบอน- บ.สวนมะเดื่อ	2273	อ.มวกเหล็ก	บ้านสวนมะเดื่อ [เขตกิ่ง อ.วังม่วง]	30+078	5	2+500	27+578
6.	บ.คลองไทร-บ.อีเหลอ	2274	บ้านคลองไทร [เขต อ.มวกเหล็ก]	บ้านอีเหลอ	18+089	5	1+200	16+889
7.	เขต อ.เมืองลพบุรี-พระพุทธบาท- เขต อ.พระพุทธบาท-พัฒนานิคม	3017	จุดตัดเขต อ.เมืองลพบุรี- อ.พระพุทธบาท	จุดตัดเขต อ.พระพุทธบาท- อ.พัฒนานิคม	16+259	5	16+259	-
8.	ทต.พระพุทธบาท-สถานีรถไฟ หนองโดน	3020	บ้านห้วยพิบูล [เขต อ.พระพุทธบาท]	สถานีรถไฟหนองโดน	9+600	5	9+600	-
9.	แยกทางหลวงจังหวัด 3022-ส.บ้านหมอ	3021	ทจ.3022,กม.17+100	อ.บ้านหมอ	1+980	6	1+980	-
10.	ทต.พระพุทธบาท-บ้านหมอ- ทต.ท่าเรือ	3022	อ.พระพุทธบาท	อ.ท่าเรือ	19+560	6	19+560	-
11.	ส.ท่าลาน-ทต.ท่าเรือ	3023	บ้านท่าลาน	อ.ท่าเรือ	5+500	6	5+500	-
12.	ส.หน้าพระลาน-เขาวง-พุกร่าง- บ.บ้านคร้ว	3034	ทล.1	บ้านคร้ว	16+440	6	16+440	-
13.	ทม.สระบุรี-ส.เสาไห้	3041	อ.เมืองสระบุรี	อ.เสาไห้	8+500	6-8	8+500	-
14.	ส.เสาไห้-ส.หนองแขง	3041	อ.เสาไห้	อ.หนองแขง	7+124	5-6	7+124	-
15.	ส.หนองแขง-บ.เขาขาด	3041	อ.หนองแขง	ทล.1,กม.98+500	14+825	5	14+825	-
16.	บ.หนองปรือ-บ.พระพุทธฉาย	3042	ทล.1,กม.101+612	บ้านพระพุทธฉาย [เขต อ.เมืองสระบุรี]	5+175	5	5+175	-
17.	สุวรรณคร-บ.หนองตาโล้	3043	ทล.329,กม.9+000	บ้านหนองตาโล้ [เขต อ.หนองแค]	3+000	5	3+000	-

ลำดับ	เส้นทางหลวงจังหวัด	หมายเลข ทางหลวง	จุดเริ่มต้น	ปลายทาง	ความยาว ก.ม.	ความกว้าง ม.	ลักษณะผิวทาง	
							คอนกรีต ลาดยาง	ลูกรัง
18.	วิหารแดง-ส.หนองหมู	3045	ทล.33,กม.107+192	บ้านหนองหมู [เขต อ.วิหารแดง]	6+600	5	6+600	-
19.	บ.พระพุทธฉาย-น้ำตกสามหลั่น	3046	บ้านพระพุทธฉาย [เขต อ.เมืองสระบุรี]	อุทยานแห่งชาติ น้ำตกสามหลั่น	3+315	5	3+315	-
20.	บ.ห้วยบง-ส.ท่าลาน	3048	ทล.1,กม.114+725	บ้านท่าลาน [เขต อ.บ้านหมอ]	14+668	5-6	14+668	-
21.	มิตรภาพ [ทล.2] ทต.แก่งคอย-บ.รรจบ ทล.2	3188	ทล.2,กม.115+100 [เขต อ.เมืองสระบุรี]	ทล.2,กม.120+750 [เขต อ.แก่งคอย]	7+859	5-6	7+859	-
22.	ทต.แก่งคอย-ส.บ้านนา	3222	ทล.2,กม.119+300	ทล.33,กม.119+300	39+700	6	39+700	-
23.	บ.แก่งเสือเต้น-บ.ซับสนุ่น	3223	บ้านแก่งเสือเต้น [เขต อ.พัฒนานิคม]	บ้านซับสนุ่น [เขต กิ่ง อ.วังม่วง]	41+993	5	-	41+993
24.	ทต.แก่งคอย-บ.ทับทิม-บ.แสงสี	3224	ทต.แก่งคอย	บ.แสงสี	30+864	5-6	3+200	27+664
25.	แยก ทล.1-บ.ดาวเรือง-ท่าช้าง บ.ปางบาง	3225	ทล.1,กม.109+070	บ.ปางบาง	9+100	6	9+100	-
26.	แยก ทล.1-หนองปลาหมอ-หินกอง	3226	แยกพหลโยธิน	ส.หินกอง	8+400	6	1+500	6+900
27.	บ.บ้านครัว-ส.บ้านหมอ	3267	บ้านบ้านครัว	อ.บ้านหมอ	4+494	6	4+494	-
28.	ทต.พระพุทธบาท-บ.โคกตูม	3302	ทล.1,กม.140	บ้านโคกตูม [เขต อ.เมืองลพบุรี]	9+915	6	9+915	-
29.	บ้านปางบาง-วัดสมุหประดิษฐาราม- บ้านปอกรับ	3314	บ้านปางบาง [เขต อ.เสาไห้]	สุชาภิบาลปอกรับ	12+025	5	12+025	-
30.	แยกสาย 3302-4 ขวา-สถานีเขาสูง	3334	ทจ.3302,กม.7+000	จุดตัดเขต อ.พระพุทธบาท อ.พัฒนานิคม	29+002	5	-	29+002
31.	แยกสาย 1 ส.หน้าพระลาน-บ.หนองจาน	3385	แยกพหลโยธิน บ้านหน้าพระลาน	บ้านหนองจาน [เขต อ.เมืองสระบุรี]	10+662	5-6	4+814	5+848
32.	แยกมิตรภาพ-อ่างเก็บน้ำคลองเพรียว	-	แยกมิตรภาพ	อ่างเก็บน้ำคลองเพรียว	0+350	6	0+350	-
33.	แยกเข้าพระพุทธบาทสระบุรี	310	ทล. 1	บ.ท้ายพิบูล	4+069	6	4+069	-
34.	แยกสาย 3022 หนองคณทิ-ห้วยบง	3250	ทจ.3022	บ.ห้วยบง	8+000	5	8+000	-
รวม	เส้นทางหลวงจังหวัดในพื้นที่จังหวัดสระบุรี	34 สาย			492+236	5-8	280+792	211+445

ที่มา : แผนงานทางสระบุรี เขตการทางลพบุรี

ตารางที่ ช-2 รายละเอียดถนน - ซอยในเขตเทศบาลเมืองสระบุรีในปัจจุบัน

ลำดับที่	ชื่อถนน, ซอย	รายละเอียด	ความยาว (ม.)	ความกว้าง (ม.)			ผิวจราจร ชนิด
				เขตทาง	ผิวจราจร	ทางเท้า	
1	ถ.พหลโยธิน	หน้าสนามยิงปืน - สนามกีฬา	5,000.00	75.00	20.00	3.50	ลาดยางแอสฟัลท์
2	ถ.พหลโยธิน ซอย 1	ถ.พหลโยธิน - สุดซอย	590.00	5.90	3.50	1.20	ลูกรัง
3	ถ.พหลโยธิน ซอย 2	ถ.พหลโยธิน - ถ.สุดบรรทัด ซอย 1	16.20	9.00	5.00	2.00	ค.ส.ล.
4	ถ.พหลโยธิน ซอย 4	ถ.พหลโยธิน - ถ.สุดบรรทัด ซอย 1	160.20	8.00	5.00	1.50	ค.ส.ล.
5	ถ.พหลโยธิน ซอย 5	ถ.พหลโยธิน - สุดซอย	521.00	9.70	3.70	2.00	ลูกรัง
6	ถ.พหลโยธิน ซอย 6	ถ.พหลโยธิน - สุดซอย	370.00	17.60	12.60	2.50	ลาดยางแอสฟัลท์
7	ถ.พหลโยธิน ซอย 7	ถ.พหลโยธิน - สุดซอย	413.00	6.00	3.00	1.50	ลาดยางแอสฟัลท์
8	ถ.พหลโยธิน ซอย 8	ถ.พหลโยธิน - ถ.พิชัยฯ 11	68.00	12.40	6.00	3.40	ค.ส.ล.
9	ถ.พหลโยธิน ซอย 9	ถ.พหลโยธิน - สุดซอย	148.00	5.00	3.00	1.00	ลาดยางแอสฟัลท์
10	ถ.พหลโยธิน ซอย 10	ถ.พหลโยธิน - ถ.พิชัยฯ ซอย 8	210.00	6.00	4.00	2.00	ลาดยางแอสฟัลท์
11	ถ.พหลโยธิน ซอย 11	ถ.พหลโยธิน - สุดซอย	361.10	7.00	7.00	1.00	ลาดยางแอสฟัลท์/ค.ส.ล.
12	ถ.พหลโยธิน ซอย 13	ถ.พหลโยธิน - สุดซอย	187.00	5.00	3.00	1.00	ลาดยางแอสฟัลท์
13	ถ.พหลโยธิน ซอย 15	ถ.พหลโยธิน - สุดซอย	133.00	4.00	4.00	-	ลาดยางแอสฟัลท์
14	ถ.พหลโยธิน ซอย 17	ถ.พหลโยธิน ซอย 17 - เรือนจำ	250.00	4.00	4.00	-	หินคลุก
15	ถ.พหลโยธิน ซอย 12	ถ.พหลโยธิน - สุดซอย	620.00	7.50	4.50	1.50	ลาดยางแอสฟัลท์
16	ถ.พหลโยธิน ซอย 23	ถ.พหลโยธิน - สุดซอย	719.00	4.00	4.00	-	ลาดยางแอสฟัลท์
17	ถ.พิชัยฯ	สี่แยกไฟแดง - ที่ทำการประปาด้านทิศตะวันออก	2,000.00	13.50	8.50	2.50	ลาดยางแอสฟัลท์
18	ถนนพิชัยฯ ซอย 1	ถ.พิชัยฯ - สุดบรรทัด ซอย 15	1,059.00	10.00	6.00	2.00	คอนกรีต
19	ถ.พิชัยฯ ซอย 2	ถ.พิชัยฯ - วัดศรีบุรีรัตนาราม	183.40	7.50	4.50	1.50	ลาดยางแอสฟัลท์
20	ถ.พิชัยฯ ซอย 3	ถ.พิชัยฯ - ถ.ริมทางรถไฟด้านทิศตะวันออก	236.00	5.20	3.00	1.10	ลูกรัง

ตารางที่ ช-2 (ต่อ)

ลำดับที่	ชื่อถนน, ซอย	รายละเอียด	ความยาว (ม.)	ความกว้าง (ม.)			ผิวจราจร ชนิด
				เขตทาง	ผิวจราจร	ทางเท้า	
21	ถ.พิชัยฯ ซอย 5	ถ.พิชัยฯ - ถ.ริมทางรถไฟทิศตะวันออก	217.00	7.50	4.50	1.00	ลูกรัง
22	ถ.พิชัยฯ ซอย 6	ถ.พิชัยฯ - วัดศรีบูรรัตนาราม	92.00	7.60	4.00	1.80	ลาดยางแอสฟัลท์
23	ถ.พิชัยฯ ซอย 7	ถ.พิชัยฯ - ถ.พหลโยธิน ซอย 6	219.00	14.60	10.60	2.00	ลาดยางแอสฟัลท์
24	ถ.พิชัยฯ ซอย 8	ถ.พิชัยฯ - ถ.ริมแม่น้ำป่าสัก	210.00	16.00	7.00	1.80	ลาดยางแอสฟัลท์
25	ถ.พิชัยฯ ซอย 9	ถ.พิชัยฯ - ถ.ตลาดใน	45.00	8.40	4.80	1.80	คอนกรีต
26	ถ.พิชัยฯ ซอย 10	ถ.พิชัยฯ - ถ.พหลโยธิน ซอย 10	55.00	9.80	6.80	1.50	ลาดยางแอสฟัลท์
27	ถ.พิชัยฯ ซอย 11	ถ.พิชัยฯ ซอย 6	185.00	11.60	7.00	2.30	ลาดยางแอสฟัลท์
28	ถ.พิชัยฯ ซอย 12	ถ.พิชัยฯ - ถ.พหลโยธิน	55.00	12.80	9.80	1.50	ลาดยางแอสฟัลท์
29	ถ.สุขุมวิท	ถ.พหลโยธิน - ถ.มิตรภาพ	2,189.00	24.20	20.20	2.00	ลาดยางแอสฟัลท์
30	ถ.สุขุมวิท ซอย 1	ถ.สุขุมวิท - ถ.เทศบาล 8	406.80	7.80	5.00	1.40	ลาดยางแอสฟัลท์
31	ถ.สุขุมวิท ซอย 3	ถ.สุขุมวิท - ถ.สุขุมวิท ซอย 1	88.00	8.00	5.20	1.40	ลาดยางแอสฟัลท์
32	ถ.สุขุมวิท ซอย 5	ถ.สุขุมวิท - สุขุมวิท	247.00	6.00	4.00	1.00	ลาดยางแอสฟัลท์
33	ถ.สุขุมวิท ซอย 7	ถ.สุขุมวิท - ถ.สุขุมวิท ซอย 1	200.00	4.80	2.80	1.00	คอนกรีต
34	ถ.สุขุมวิท ซอย 9	ถ.สุขุมวิท - ถ.เทศบาล 8	410.00	10.80	5.00	2.90	ลาดยางแอสฟัลท์
35	ถ.สุขุมวิท ซอย 11	ถ.สุขุมวิท - ถ.พิชัยฯ ซอย 11	589.00	6.50	3.50	1.50	ลาดยางแอสฟัลท์
36	ถ.สุขุมวิท ซอย 13	ถ.สุขุมวิท - ถ.พิชัยฯ ซอย 1	321.00	28.30	7.00	10.50	ลูกรัง
37	ถ.สุขุมวิท ซอย 15	ถ.สุขุมวิท - ถ.พิชัยฯ ซอย 1	1,070.00	9.90	5.00	2.00	ลาดยางแอสฟัลท์
38	ถ.พิชัยฯ สายหลัก	สี่แยกไฟแดง - สุดเขตเทศบาลไป อ.เสาไห้	3,525.00	6.00	12.50	2.00	ลาดยางแอสฟัลท์
39	ถ.พิชัยฯ ซอย 13	ถ.พิชัยฯ - ถ.เทศบาล 3	118.00	10.60	6.00	2.30	ลาดยางแอสฟัลท์



ตารางที่ ช-1 (ต่อ)

ลำดับที่	ชื่อถนน, ซอย	รายละเอียด	ความยาว (ม.)	ความกว้าง (ม.)			ผิวจราจร ชนิด
				เขตทาง	ผิวจราจร	ทางเท้า	
40	ถ.พิชัยฯ ซอย 14	ถ.พิชัยฯ - ถ.พหลโยธิน ซอย 13	80.00	3.00	3.00	-	ลาดยางแอสฟัลท์
41	ถ.พิชัยฯ ซอย 15	ถ.พิชัยฯ - ถ.เทศบาล 3	216.00	14.20	9.00	2.60	ลาดยางแอสฟัลท์
42	ถ.พิชัยฯ ซอย 16	ถ.พิชัยฯ - ถ.พหลโยธิน ซอย 13	85.00	2.50	2.50	-	ลาดยางแอสฟัลท์
43	ถ.พิชัยฯ ซอย 17	ถ.พิชัยฯ - ถ.เทศบาล 3	583.00	6.00	5.00	0.50	ลาดยางแอสฟัลท์
44	ถ.พิชัยฯ ซอย 19	ถ.พิชัยฯ - ถ.พิชัยฯ ซอย 17	219.00	5.00	3.00	1.00	ลูกรัง
45	ถ.พิชัยฯ ซอย 20	ถ.พิชัยฯ - สุดซอย	82.00	7.00	3.00	2.00	ลูกรัง
46	ถ.พิชัยฯ ซอย 21/1	ถ.พิชัยฯ - สุดซอย	325.00	5.50	3.00	1.00	ลูกรัง
47	ถ.พิชัยฯ ซอย 23	ถ.พิชัยฯ - สุดซอย	545.00	9.50	3.50	3.00	ลูกรัง
48	ถ.พิชัยฯ ซอย 24	ถ.พิชัยฯ - สุดซอย	98.00	4.60	3.00	1.80	ลูกรัง
49	ถ.พิชัยฯ ซอย 26	ถ.พิชัยฯ - สุดซอย	85.00	3.50	3.50	-	ลูกรัง
50	ถ.พิชัยฯ ซอย 27	ถ.พิชัยฯ - สุดซอย	150.00	3.00	3.00	-	ลูกรัง
51	ถ.พิชัยฯ ซอย 28	ถ.พิชัยฯ - สุดซอย	57.00	4.00	3.00	0.50	ลูกรัง
52	ถ.พิชัยฯ ซอย 29	ถ.พิชัยฯ - สุดซอย	325.00	5.00	3.00	-	ลูกรัง
53	ถ.พิชัยฯ ซอย 30	ถ.พิชัยฯ - สุดซอย	57.00	4.00	3.00	0.50	ลูกรัง
54	ถ.พิชัยฯ ซอย 32	ถ.พิชัยฯ - สุดซอย	70.00	6.00	4.00	1.00	ลูกรัง
55	ถ.พิชัยฯ ซอย 34	ถ.พิชัยฯ - สุดซอย	216.00	6.00	4.00	1.00	ลูกรัง
56	ถ.พิชัยฯ ซอย 36	ถ.พิชัยฯ - สุดซอย	152.00	7.00	4.00	1.50	ลูกรัง
57	ถ.พิชัยฯ ซอย 38	ถ.พิชัยฯ - สุดซอย	100.00	8.00	5.40	1.60	ลูกรัง
58	ถ.พิชัยฯ ซอย 40	ถ.พิชัยฯ - สุดซอย	540.00	5.50	3.00	1.25	ลูกรัง
59	ถ.เทศบาล 1	ถ.พหลโยธิน - สุดเขตเทศบาล	864.00	8.00	3.50	2.50	ลาดยางแอสฟัลท์

ตารางที่ ช-1 (ต่อ)

ลำดับที่	ชื่อถนน, ซอย	รายละเอียด	ความยาว (ม.)	ความกว้าง (ม.)			ผิวจราจร ชนิด
				เขตทาง	ผิวจราจร	ทางเท้า	
60	ถ.เทศบาล 1 ซอย 1	ถ.เทศบาล 1 - สุดซอย	286.00	6.00	3.50	1.25	ลูกรัง
61	ถ.เทศบาล 1 ซอย 3	ถ.เทศบาล 1 - สุดซอย	470.00	4.70	3.00	1.35	ลูกรัง
62	ถ.เทศบาล 1 ซอย 5	ถ.เทศบาล 1 - สุดซอย	212.50	6.00	3.50	1.25	ลูกรัง
63	ถ.เทศบาล 2	ถ.พหลโยธิน - สุดเขตเทศบาล	796.00	8.00	5.00	1.50	ลาดยางแอสฟัลท์
64	ถ.เทศบาล 2 ซอย 1	ถ.เทศบาล 2 - ถ.พหลโยธิน	355.00	5.70	2.70	1.45	คอนกรีต
65	ถ.เทศบาล 2 ซอย 3	ถ.เทศบาล 2 - ถ.พหลโยธิน	474.00	6.30	4.30	1.00	หินคลุก
66	ถ.เทศบาล 2 ซอย 5	ถ.เทศบาล 2 - คลองชลประทาน	618.60	5.80	4.30	0.75	ลาดยางแอสฟัลท์
67	ถ.เทศบาล 3	ถ.พหลโยธิน - สุดเขตเทศบาล	1,689.00	8.30	4.00	2.30	ลาดยางแอสฟัลท์
68	ถ.เทศบาล 3 ซอย 2	ถ.เทศบาล 3 - สุดซอย	432.00	4.90	3.50	0.75	ลูกรัง
69	ถ.เทศบาล 3 ซอย 4	ถ.เทศบาล 3 - สุดซอย	118.20	4.00	3.00	0.50	ลูกรัง
70	ถ.เทศบาล 3 ซอย 6	ถ.เทศบาล 3 - สุดซอย	216.00	4.50	3.50	0.50	ลูกรัง
71	ถ.เทศบาล 3 ซอย 10	ถ.เทศบาล 3 - สุดซอย	715.00	4.50	3.00	0.75	ลาดยางแอสฟัลท์
72	ถ.เทศบาล 3 ซอย 12	ถ.เทศบาล - สุดซอย	324.00	4.80	3.00	0.90	ลูกรัง
73	ถ.เทศบาล 4	ถ.พหลโยธิน - สุดเขตเทศบาล	4,100.00	10.00	6.00	2.00	ลาดยางแอสฟัลท์
74	ถ.เทศบาล 4 ซอย 1	ถ.เทศบาล 4 - สุดเขตซอย	286.00	6.00	3.50	1.25	หินคลุก
75	ถ.เทศบาล 4 ซอย 3	ถ.เทศบาล 4 - ถ.เทศบาล 4 ซอย 5	100.00	6.00	3.50	1.25	ลาดยางแอสฟัลท์
76	ถ.เทศบาล 4 ซอย 5	ถ.เทศบาล 4 - สุดซอย	483.00	5.80	3.50	1.15	ลาดยางแอสฟัลท์
77	ถ.เทศบาล 4 ซอย 6	ถ.เทศบาล 4 - สุดซอย	218.00	5.40	3.00	1.20	ลูกรัง
78	ถ.เทศบาล 4 ซอย 7	ถ.เทศบาล 4 - ถ.เทศบาล 4 ซอย 9	216.00	5.90	3.40	1.25	ลาดยางแอสฟัลท์
79	ถ.เทศบาล 4 ซอย 8	ถ.เทศบาล 4 - สุดซอย	300.00	7.00	3.00	2.00	ลูกรัง

ตารางที่ ช-1 (ต่อ)

ลำดับที่	ชื่อถนน, ซอย	รายละเอียด	ความยาว (ม.)	ความกว้าง (ม.)			ผิวจราจร ชนิด
				เขตทาง	ผิวจราจร	ทางเท้า	
80	ถ.เทศบาล 4 ซอย 9	ถ.เทศบาล 4 - สุดซอย	275.00	6.00	4.00	1.00	ลาดยางแอสฟัลท์
81	ถ.เทศบาล 4 ซอย 10	ถ.เทศบาล 4 - วัดป่าสัก	410.00	7.00	5.00	1.00	ลาดยางแอสฟัลท์
82	ถ.เทศบาล 5	สามแยกปากบาง - วัดดาวเรือง	1,360.50	7.00	4.00	1.50	ลาดยางแอสฟัลท์
83	ถ.เทศบาล 6	ถ.มิตรภาพ - สุดเขตเทศบาล	5.00	9.00	5.50	1.75	ลาดยางแอสฟัลท์
84	ถ.เทศบาล 6 ซอย 1	ถ.เทศบาล - สุดเขตซอย	274.00	9.00	4.00	2.50	ลูกรัง
85	ถ.เทศบาล 6 ซอย 2	ถ.เทศบาล 6 - สุดซอย	279.00	-	4.00	-	ลูกรัง
86	ถ.เทศบาล 7	ถ.พิชัยฯ - วัดบ้านอ้อย	250.00	6.00	4.00	1.00	ลาดยางแอสฟัลท์
87	ถ.เทศบาล 8	ถ.พหลโยธิน - สุดเขตเทศบาล	850.00	10.00	6.00	2.00	ลาดยางแอสฟัลท์
88	ถ.เทศบาล 8 ซอย 1	ถ.เทศบาล 8 - สุดซอย	140.00	13.00	3.00	-	ลูกรัง
89	ถ.เทศบาล 8 ซอย 2	ถ.เทศบาล 8 - สุดซอย	130.00	6.30	3.00	1.65	ลูกรัง
90	ถ.เทศบาล 8 ซอย 3	ถ.เทศบาล 8 - สุดซอย	100.00	5.50	3.50	1.00	ลูกรัง
91	ถ.เทศบาล 8 ซอย 4	ถ.เทศบาล 8 - สุดซอย	113.00	4.00	4.00	-	ลูกรัง
92	ถ.ริมทางรถไฟ ทิศตะวันตก (ฝั่งเหนือ)	ถ.พิชัยฯ ซอย 7 - ถ.พิชัยฯ ซอย 1	820.00	9.00	6.00	1.50	ลูกรัง
93	ถ.ริมทางรถไฟ ทิศตะวันออก (ฝั่งใต้)	ถ.เทศบาล 8 - ถ.พิชัยฯ ซอย 1	967.00	9.00	6.00	1.50	ลาดยางแอสฟัลท์
94	ถ.สายเกาะเย็น	ถ.มิตรภาพ - สุดเขตเทศบาล	366.00	6.50	3.50	1.50	ลูกรัง

ที่มา : รายงานแผนพัฒนาเทศบาลเมืองสระบุรี ระยะปานกลาง 5 ปี พ.ศ. 2535-2539  
และข้อมูลด้านวิศวกรรม ผังเมืองรวมเมืองสระบุรี (ปรับปรุงครั้งที่ 1) ปี 2534 สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย

ช. รายละเอียดโครงข่ายและสถานะการให้บริการของระบบการสื่อสารและโทรคมนาคม  
ในพื้นที่ศึกษา

ตารางที่ ช-1 จำนวนที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขในอำเภอต่าง ๆ ของจังหวัดสระบุรี ปี 2535

อำเภอ	ชื่อที่ทำการ	รหัสไปรษณีย์
อ. เมืองสระบุรี	ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขสระบุรี	18000
	ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขปากเพรียว	18000
	ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขพุดแค	18240
อ.หนองแค	ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขหินกอง	18230
	ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขหนองแค	18140
	ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขคชสิทธิ์	18250
อ.แก่งคอย	ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขแก่งคอย	18110
	ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขทับกวาง	18260
อ.พระพุทธบาท	ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขพระพุทธบาท	18120
อ.บ้านหมอ	ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขบ้านหมอ	18130
	ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขท่าลาน	18270
อ.วิหารแดง	ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขวิหารแดง	18150
อ.เสาไห้	ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขเสาไห้	18160
อ.หนองแซง	ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขหนองแซง	18170
อ.มวกเหล็ก	ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขมวกเหล็ก	18180
อ.หนองโดน	ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขหนองโดน	18190
กิ่ง อ.ดอนพุด	ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขดอนพุด	18210
กิ่ง อ.วังม่วง	ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขวังม่วง	18220

ที่มา : การสื่อสารแห่งประเทศไทย

ตารางที่ ข-2 สถานะการให้บริการและรายได้ของศูนย์โทรคมนาคมสระบุรี ปี 2535

ลำดับที่	ประเภทบริการ	ผู้เช่า (ราย)	รายได้ (บาท)
1	เทเล็กซ์	9	457,676
2	โทรศัพท์ระหว่างประเทศ	-	9,308,227
3	วิทยุคมนาคมระบบ VHF	70	1,232,178
4	วิทยุคมนาคมระบบ UHF	12	453,044
5	วิทยุคมนาคมระบบ CELLULAR	123	3,539,681
6	บริการวิทยุคมนาคมเฉพาะกิจแบบมือถือ	295	2,020,939
7	โทรสาร	-	130,875
8	THAIPAK	2	91,195
9	TELEBOY	1	-
รวม		512	17,404,713

ที่มา : ศูนย์โทรคมนาคมสระบุรี

ส่วนโทรคมนาคมในการส่งข้อมูลข่าวสารทางโทรศัพท์นั้น เดิมในปี 2530 จังหวัดสระบุรี มีชุมสายหรือสำนักงานบริการโทรศัพท์เพียง 5 แห่ง มีจำนวนเลขหมายที่เปิดให้บริการเพียง 5.448 เลขหมาย และมีโทรศัพท์ทางไกลชนบทในท้องที่อำเภอต่าง ๆ อีก 6 แห่ง ให้บริการเลขหมายรวมเพียง 23 เลขหมายเท่านั้น ต่อมาได้มีการพัฒนาระบบการสื่อสารทางโทรศัพท์มากขึ้น จนในปี 2535 พบว่า จังหวัดสระบุรีมีชุมสายโทรศัพท์ทั้งหมด 14 แห่ง โดยมีเลขหมายเต็ม 13.065 เลขหมาย เป็นส่วนที่เปิดให้บริการ 11,599 เลขหมาย คิดเป็นร้อยละ 88.78 ของเลขหมายเต็ม ส่วนที่เหลือเป็นเลขหมายเหลือทั้งหมดอีก 1.466 เลขหมาย ดังปรากฏรายละเอียดในตารางที่ ข-3

ตารางที่ ช-3 สำนักงานบริการโทรศัพท์ในจังหวัดสระบุรีที่เปิดบริการในปี 2535

ลำดับที่	สำนักงานบริการโทรศัพท์	เลขหมายเต็ม	เลขหมายเปิดใช้	เหลือ
1	สระบุรี	5,061	4,852	209
2	แก่งจอย	1,284	1,252	32
3	มวกเหล็ก	1,024	676	348
4	พระพุทธบาท	1,200	1,200	-
5	บ้านหมอ	400	392	8
6	หนองโดน	256	208	48
7	หนองแค	1,024	938	86
8	วิหารแดง	1,024	785	239
9	เสาไห้	256	247	9
10	ท่าลาน	512	481	31
11	หนองแซง	256	215	41
12	ดอนพุด	256	62	194
13	หน้าพระลาน	256	169	87
14	วังม่วง	256	122	134
	รวม	13,065	11,599	1,466

ที่มา : สำนักงานเขตโทรศัพท์ภูมิภาค เขต 9

ในปี 2536 มีการขยายเลขหมายโทรศัพท์ และตั้งสำนักงานบริการโทรศัพท์เพิ่มอีก 6 แห่งในจังหวัดสระบุรี โดยมีเลขหมายเพิ่มเติมอีก 6,184 เลขหมาย ดังปรากฏรายละเอียดในตารางที่ ซ-4 ซึ่งทำให้การบริการทางโทรศัพท์ให้แก่ประชาชนได้มากขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากการได้รับการแบ่งสรรโควตาเลขหมายจากโครงการโทรศัพท์ส่วนภูมิภาคหนึ่ง ล้านเลขหมาย เพื่อให้เพียงพอต่อความต้องการของประชากรที่เพิ่มขึ้น ซึ่งทำให้จังหวัดสระบุรี สามารถบริการเลขหมายโทรศัพท์ได้เพิ่มเป็น 1.5 เท่าจากเดิม

ตารางที่ ซ-4 การขยายสำนักงานบริการ และเลขหมายโทรศัพท์ ในปี 2536

ลำดับที่	สำนักงานบริการโทรศัพท์	เลขหมายเต็ม
1	สยามซีเมนต์	1,024
2	แก่งคอย	1,024
3	หินกอง	512
4	ทับทิม	512
5	คชสิทธิ์	256
6	หนองหมู	256
7	สระบุรี (ขยาย)	600
8	บ้านหมอ (ขยาย)	600
9	พระพุทธบาท (ขยาย)	800
10	หนองแค (ขยาย)	600
	รวม	6,184

ที่มา : สำนักงานบริการโทรศัพท์จังหวัดสระบุรี

## ณ. ประเภทรถยนต์ ลักษณะการใช้งาน และรายละเอียดเรื่องจำนวนรถยนต์ในพื้นที่ศึกษา และพื้นที่เกี่ยวเนื่องเชื่อมโยง

ในการพิจารณาถึงจำนวนผู้เป็นเจ้าของรถยนต์ (Vehicle Ownership Inventory) ที่มีอยู่ในพื้นที่ศึกษา ทำให้ทราบถึงจำนวนรถยนต์ที่มีอยู่ โดยดูถึงจำนวนรถยนต์ตามการจดทะเบียนในพื้นที่จังหวัดสระบุรี และภูมิภาคเกี่ยวเนื่องที่มีการขนส่งเชื่อมโยงกับสระบุรี รถยนต์ในแต่ละประเภทตามการจดทะเบียนนั้น มีลักษณะการใช้งานตามการถือครองมีแตกต่างกันออกไป สามารถสรุปได้ดังตารางที่ ณ-1

ตารางที่ ณ-1 ประเภทและลักษณะการใช้งานรถยนต์ที่ใช้ในกิจการขนส่ง

ประเภทของรถยนต์	ลักษณะการใช้งาน
รถยนต์นั่ง, รถจักรยานยนต์	การใช้ส่วนตัว, การใช้ในบริษัทห้างร้าน การใช้ในกิจการของรัฐ
รถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิกอัพ), กลาง, ใหญ่ และรถพ่วง	บริษัท ห้างร้าน, ใช้ในกิจการของรัฐ
รถยนต์นั่งบริการ (แท็กซี่) และรถตู้บริการ	ใช้ในการค้า
รถประจำทาง รถรับส่งผู้โดยสารขนาดเล็ก	ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร รถโรงเรียน เป็นต้น



จำนวนรถยนต์ในพื้นที่เชื่อมโยง จากการจดทะเบียนรถยนต์โดยกรมการขนส่งทางบก ในปี 2535 พบว่ามีจำนวนรถยนต์ทั่วประเทศ รวมทั้งสิ้น 9,595,191 คัน จำแนกเป็นรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ 9,057,741 คัน คิดเป็นร้อยละ 94.40 ของจำนวนรถยนต์ทั่วประเทศ เป็นรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก 500,150 คัน คิดเป็นร้อยละ 5.21 ส่วนที่เหลือเป็นรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อนอีก 37,300 คัน

หากพิจารณาถึงการกระจายรถยนต์ในระดับประเทศแล้ว พบว่า กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีจำนวนรถยนต์ถึง 2,572,678 คัน คิดเป็นร้อยละ 26.81 ของจำนวนรถยนต์ทั่วประเทศ ที่เหลือเป็นรถที่อยู่ในส่วนภูมิภาคกระจายอยู่ตามภาคต่าง ๆ ของประเทศ โดยในภาคที่มีความเชื่อมโยงใกล้ชิดกับจังหวัดสระบุรีนอกจาก BMR แล้ว ภาคที่มีจำนวนรถยนต์มากตามลำดับ ได้แก่ ภาคเหนือ (1,983,827 คัน) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (1,511,490 คัน) ภาคตะวันตก (923,714 คัน) และภาคตะวันออก (756,256 คัน) ดูรายละเอียดจำนวนรถยนต์ในแต่ละประเภท จำแนกตามภูมิภาคที่เชื่อมโยงใกล้ชิดกับจังหวัดสระบุรีตามตารางที่ ณ-2 ทั้งนี้ส่งผลให้มีการขนส่งเชื่อมโยงและการไหลเวียนของรถยนต์ตามแรงดึงดูดระหว่างภูมิภาค กล่าวคือภูมิภาคที่มีจำนวนรถยนต์มากจะมีโอกาสในการติดต่อคมนาคมขนส่งกับภูมิภาคอื่น ๆ ได้มาก หากพิจารณาถึงโอกาสการเชื่อมโยงการขนส่งและการไหลเวียนของรถยนต์ระหว่างจังหวัดสระบุรีกับภูมิภาคที่เกี่ยวข้องเชื่อมโยงแล้ว พบว่าจังหวัดสระบุรีมีการเชื่อมโยงกับกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมากที่สุด รองลงมาเป็นการเชื่อมโยงกับภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันตก และภาคตะวันออกตามลำดับ

แต่เมื่อพิจารณาถึงทำเลที่ตั้งและเครื่องเชื่อมโยงที่มีอยู่แล้ว จะพบว่าปริมาณการเชื่อมโยงโดยรถยนต์ระหว่างสระบุรีกับกรุงเทพมหานครและปริมณฑลยังคงมากที่สุด รองลงมาก็เป็นภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพราะมีเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 เชื่อมโยงได้สะดวกจากถนนพหลโยธิน และจังหวัดต่าง ๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ยังจำเป็นต้องเชื่อมโยงเข้าสู่จังหวัดสระบุรี เนื่องจากเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดในการเชื่อมโยงระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับ BMR ในขณะที่ภาคเหนือจะมีจำนวนรถยนต์มากกว่า แต่มีทางเลือกที่จะเชื่อมโยงสู่ BMR โดยที่วิ่งผ่านจังหวัดสระบุรีได้ โดยเส้นทางสายเอเชีย (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32) เชื่อมโยงกับ BMR ได้โดยตรง แต่อย่างไรก็ตาม บางจังหวัดในภาค

เหนือบางส่วนก็ยังจำเป็นต้องเชื่อมโยงเข้าจังหวัดสระบุรีเพื่อเชื่อมโยงไปสู่ BMR เช่น จังหวัดเพชรบูรณ์ เป็นต้น นอกจากนี้ยังต้องเชื่อมโยงเข้าสู่จังหวัดสระบุรีเพื่อไปสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคตะวันออกด้วย

สำหรับภาคกลางตอนบนพบว่ามีจำนวนรถยนต์ทั้งสิ้น 488,219 คัน คิดเป็นร้อยละ 5.09 ของจำนวนรถยนต์ทั่วประเทศ จากตารางที่ 4.12 แสดงจำนวนรถยนต์จดทะเบียน พบว่าจังหวัดสระบุรีมีจำนวนรถยนต์มากที่สุด จำนวน 101,576 คัน หากรวมกับสาขาพระพุทธบาทที่มีรถยนต์ 26,148 คันแล้ว มีจำนวนรวมถึง 127,724 คัน คิดเป็นร้อยละ 26.16 ของจำนวนรถยนต์ในภาคกลางตอนบน ส่วนจังหวัดที่มีปริมาณรถยนต์รองลงมา ได้แก่ ลพบุรี (108,920 คัน) พระนครศรีอยุธยา (85,751 คัน) สิงห์บุรี (61,450 คัน) ชัยนาท (54,139) และอ่างทอง (50,235 คัน) ตามลำดับ

จากสถิติจำนวนรถยนต์แต่ละจังหวัดดังกล่าว ทำให้เห็นภาพรวมของการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดต่าง ๆ ได้ว่า จังหวัดสระบุรีกับลพบุรีนั้นมีความสัมพันธ์ทางด้านการขนส่งมากที่สุด มากกว่าความสัมพันธ์ระหว่างจังหวัดสระบุรีกับจังหวัดอื่น ๆ ในภาคกลางตอนบน ทั้งนี้เนื่องมาจากมีพื้นที่เกี่ยวเนื่องอยู่ในแนวแกน (Corridor) เดียวกัน มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจหลายสาขาการผลิตที่เกี่ยวข้องสัมพันธ์กัน ผลผลิตหลายอย่างคล้ายคลึงกัน ส่งผลให้มีการขนส่งเพื่อรวบรวมผลผลิตเข้าไว้ด้วยกัน ประกอบกับมีเส้นทางคมนาคมทางรถยนต์สายหลักเชื่อมโยงกันถึง 2 สาย ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 หรือถนนพหลโยธิน กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 21 จึงทำให้จังหวัดสระบุรีมีความสัมพันธ์กับจังหวัดลพบุรีมากกว่าจังหวัดอื่น ๆ ในภาคเดียวกัน

เนื่องจากจังหวัดพระนครศรีอยุธยา อ่างทอง สิงห์บุรี และชัยนาท มีจำนวนรถยนต์น้อย และตั้งอยู่ในแนวแกนทางด้านตะวันตกของภาค โดยมีเส้นทางคมนาคมทางรถยนต์สายหลัก คือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 หรือถนนสายเอเชียเป็นหลัก ซึ่งไม่ตัดผ่านพื้นที่จังหวัดสระบุรี และลพบุรี แต่อย่างใด และเส้นทางที่เชื่อมโยงระหว่างแนวแกนพหลโยธินทางด้านตะวันออกของภาคกับแนวแกนถนนสายเอเชียนั้นเป็นเพียงถนนสายย่อยเท่านั้น ซึ่งไม่ใช่เส้นทางที่มีรถบรรทุกผ่านหรือเป็นเส้นทางสายหลัก ประกอบกับมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจ

ที่เชื่อมโยงกันอยู่ไม่มากนัก ทำให้การติดต่อระหว่างจังหวัดสระบุรี ซึ่งอยู่ในแนวแกนทางด้านตะวันออกของภาคกับจังหวัดที่อยู่ในแนวแกนทางด้านตะวันตกของภาคนั้นไม่สะดวกเท่าที่ควร ดังนั้น ควรมีการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงในแนวตะวันออก-ตะวันตกให้มากขึ้น เพื่อทำให้การติดต่อภายในภาคมีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น อีกทั้งยังเป็นการสนับสนุนการเชื่อมโยงระหว่างภาคตะวันตก ภาคเหนือ กับภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคตะวันออกเข้าไว้ด้วยกัน โดยมีภาคกลางตอนบนเป็นเขตชุมทางสำคัญในการเชื่อมโยงมากกว่าสภาพการเชื่อมโยงที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

ตารางที่ ณ-2 จำนวนรถยนต์จำแนกประเภทภูมิภาคเชื่อมโยงติดต่อกับจังหวัดสระบุรี ปี 2535

ประเภทรถ	รวมทั้งประเทศ	กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล	หน่วย : คัน					
			ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	ภาคเหนือ	ภาคตะวันออก	ภาคตะวันตก	ภาคกลางตอนบน	สระบุรี
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	9,595,191	2,572,678	1,511,490	1,983,827	756,256	923,714	488,219	127,724
<b>ก. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์</b>	9,057,741	2,439,409	1,387,630	1,903,926	709,288	850,009	456,143	116,223
1. รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	890,821	682,835	34,379	62,180	28,620	26,135	15,449	3,336
2. รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน	505,756	365,094	26,791	28,722	24,617	26,396	17,536	4,469
3. รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล	1,119,727	235,499	180,349	243,058	129,717	131,813	49,862	15,360
4. รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล	2,878	1,371	1,057	99	33	231	9	0
5. รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด	635	367	7	37	0	18	0	0
6. รถยนต์รับจ้างบรรทุกโดยสารไม่เกิน 7 คน	21,472	19,087	161	478	140	74	47	0
7. รถลือเล็กรับจ้าง	9,055	8,386	0	105	9	5	0	0
8. รถยนต์รับจ้างสามล้อ	32,660	11,029	11,281	3,152	2,635	1,429	2,588	20
9. รถยนต์บริการธุรกิจ	675	493	0	0	3	0	0	0
10. รถยนต์บริการหัตถการ	716	706	0	0	0	0	0	0
11. รถยนต์บริการให้เช่า	495	485	0	0	0	0	0	0
12. รถจักรยานยนต์	6,307,800	1,098,068	1,073,501	1,515,376	515,619	656,840	351,431	87,778
13. รถแทรกเตอร์	77,917	13,124	13,084	20,416	6,209	6,480	15,760	3,046
14. รถบดถนน	3,012	2,062	288	222	122	153	53	23
15. รถใช้ตามเกษตรกรรม	80,433	38	46,433	29,268	1,277	179	3,057	1,998
16. รถพ่วง	3,689	746	299	813	287	256	351	193
<b>ข. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก</b>	500,150	130,344	101,617	71,891	46,958	73,705	29,862	9,665
1. รวมรถโดยสาร	78,786	27,490	17,037	9,894	6,092	5,222	3,712	624
แยกเป็น - รถประจำทาง	59,332	16,814	16,513	9,045	4,615	4,363	2,899	497
- รถไม่ประจำทาง	13,229	6,022	344	601	1,221	397	618	88
- รถส่วนบุคคล	6,225	4,654	180	248	256	462	195	39
2. รวมรถบรรทุก	397,640	102,408	80,839	53,611	38,494	66,849	25,108	8,876
แยกเป็น - รถไม่ประจำทาง	46,928	25,170	3,122	4,936	1,603	5,221	1,212	634
- รถส่วนบุคคล	350,712	77,238	77,717	48,675	36,891	61,628	23,896	8,242
3. รถขนาดเล็ก	23,724	446	3,741	8,386	2,372	1,634	1,042	165
<b>ค. รถตามกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน</b>	37,300	2,925	22,243	8,010	10	0	2,214	1,836

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก, กระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ : ภาคเหนือได้แก่ภาคเหนือตอนล่างรวมกับภาคเหนือตอนบน

ตารางที่ ณ-3 จำนวนรถแยกตามประเภทที่จดทะเบียนในภาคกลางตอนบน สิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2535

ประเภทรถ	ชั้นนาท	สาขา			สาขา			อ่างทอง	พระนครศรีอยุธยา	สาขา			รวมภาคกลางตอนบน
		อ.หันคา	สิงห์บุรี	ลพบุรี	อ.ชัยบาดาล	อ.โคกสำโรง	อ.นครหลวง			สระบุรี	อ.พระพุทธบาท		
รวมทั้งสิ้น	40,965	13,174	61,450	81,049	12,831	15,040	50,235	69,294	16,457	101,576	26,148	488,219	
ก. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	39,273	12,463	58,675	76,726	11,822	13,548	47,734	64,372	15,307	92,464	23,759	456,143	
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	980	101	1,343	4,634	171	303	1,188	2,773	620	2,722	614	15,440	
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน	746	136	1,942	3,135	376	384	1,284	4,118	946	3,779	690	17,536	
รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล	4,471	823	4,884	10,178	1,140	1,297	4,675	5,951	1,083	13,060	2,300	49,862	
รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล	0	0	0	0	0	0	2	7	0	0	0	9	
รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน	9	0	0	6	2	1	29	0	0	0	0	47	
รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
รถยนต์รับจ้างสามล้อ	64	0	0	0	31	0	102	2,320	51	20	0	2,588	
รถยนต์บริการธุรกิจ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
รถยนต์บริการทัศนาจร	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
รถยนต์บริการให้เช่า	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
รถจักรยานยนต์	32,337	10,942	49,847	55,279	7,455	9,557	39,875	46,267	12,094	68,873	18,905	351,431	
รถแทรกเตอร์	600	219	644	3,459	2,472	2,004	534	2,588	194	2,241	805	15,760	
รถบดถนน	5	0	0	18	7	0	0	0	0	21	2	53	
รถใช้งานเกษตรกรรม	20	242	15	17	168	2	0	276	319	1,566	432	3,057	
รถพ่วง	41	0	0	0	0	0	45	72	0	182	11	351	
ข. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก	1,692	711	2,435	4,323	1,009	1,492	2,463	4,922	1,150	7,308	2,357	29,862	
รวมรถโดยสาร	158	63	369	826	40	152	592	768	120	493	131	3,712	
แยกเป็น -ประจำทาง	130	53	337	623	33	135	453	533	105	385	112	2,899	
-ไม่ประจำทาง	21	8	21	162	0	0	129	185	4	80	8	618	
-ส่วนบุคคล	7	2	11	41	7	17	10	50	11	28	11	195	
รวมบรรทุก	1,422	638	1,980	3,365	933	1,280	1,829	3,755	1,030	6,661	2,215	25,108	
แยกเป็น -ไม่ประจำทาง	22	0	202	132	0	0	72	88	62	581	53	1,212	
-ส่วนบุคคล	1,400	638	1,778	3,233	933	1,280	1,757	3,667	968	6,080	2,162	23,896	
รถขนาดเล็ก	112	10	86	132	36	60	42	399	0	154	11	1,042	
ค. รถตามกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน	0	0	340	0	0	0	38	0	0	1,804	32	2,214	

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก, กระทรวงคมนาคม.

ตาราง ณ-4 จำนวนรถจดทะเบียนจังหวัดสระบุรี ปีพุทธศักราช 2525-2535

หน่วย : คัน

ประเภทรถ	2525	2526	2527	2528	2529	2530	2531	2532	2533	2534	2535
รวมทั้งสิ้น	27,609	28,515	36,576	30,847	33,512	38,587	42,932	47,599	87,962	106,185	127,724
ก. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	22,591	23,325	31,580	26,565	29,368	35,014	38,543	41,409	77,628	94,507	116,223
1. รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	1,788	1,892	2,052	2,092	2,127	2,245	2,368	2,423	2,951	2,781	3,336
2. รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน	715	1,154	1,262	1,475	1,602	2,128	2,529	2,929	3,323	4,039	4,469
3. รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล	3,967	4,485	4,739	4,948	5,130	5,489	5,689	5,377	8,296	12,000	15,360
4. รถจักรยานยนต์	14,730	14,285	21,863	16,109	18,133	21,954	24,937	27,088	58,381	70,693	88,779
5. รถอื่น ๆ	1,391	1,509	1,664	1,941	2,376	3,198	3,020	3,092	4,677	4,994	4,280
ข. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก	5,018	5,190	4,996	4,282	4,144	3,573	4,389	6,190	8,339	9,586	9,665
รวมรถโดยสาร	513	362	544	318	445	428	470	534	566	609	624
แยกเป็น - ประจำทาง	475	327	499	304	399	384	421	479	481	508	497
- ไม่ประจำทาง	0	0	0	0	0	2	8	12	39	60	88
- ส่วนบุคคล	38	35	45	14	46	42	41	43	46	41	39
รวมรถบรรทุก	4,267	4,708	4,180	3,867	3,554	2,996	3,760	5,524	7,654	8,838	8,876
แยกเป็น - ไม่ประจำทาง	203	175	199	62	135	149	196	290	462	509	634
- ส่วนบุคคล	4,064	4,528	3,981	3,805	3,419	2,847	3,564	5,234	7,192	8,329	8,242
รวมรถขนาดเล็ก	238	125	272	97	145	149	159	132	119	139	165
ค. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน	0	0	0	0	0	0	0	0	1,995	2,092	1,836

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

หมายเหตุ : ในปีพุทธศักราช 2525 - 2532 รถตามกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อนรวมอยู่ใน 5. รถอื่น ๆ

ตารางที่ ๓-5 จำนวนรถจดทะเบียนเป็นจังหวัดสระบุรี ปี 2535

ยานพาหนะ	สาขา สระบุรี	สาขา พระพุทธบาท	จำนวนรวม	สัดส่วนรถประเภท เดียวกันในภาค (ร้อยละ)
<u>รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์</u>	92,464 คัน	26,148 คัน	116,223 คัน	25.48
แบ่งเป็น รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	2,722 คัน	614 คัน	3,336 คัน	21.59
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน	3,779 คัน	690 คัน	4,469 คัน	25.48
รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล	13,060 คัน	2,300 คัน	15,862 คัน	30.81
รถยนต์รับจ้างสามล้อ	20 คัน	- คัน	20 คัน	0.77
รถจักรยานยนต์	68,873 คัน	18,905 คัน	87,778 คัน	24.98
รถแทรกเตอร์	2,241 คัน	805 คัน	3,046 คัน	19.33
รถบดถนน	21 คัน	2 คัน	23 คัน	43.40
รถใช้งานเกษตรกรรม	1,566 คัน	432 คัน	1,998 คัน	65.36
รถพ่วง	182 คัน	11 คัน	193 คัน	54.99
<u>รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก</u>	7,308 คัน	2,357 คัน	9,665 คัน	32.37
-รถโดยสาร	493 คัน	131 คัน	624 คัน	16.81
แบ่งเป็น รถโดยสารประจำทาง	385 คัน	112 คัน	497 คัน	17.14
รถโดยสารไม่ประจำทาง	80 คัน	8 คัน	88 คัน	14.24
รถโดยสารส่วนบุคคล	28 คัน	11 คัน	39 คัน	20.00
-รถบรรทุก	6,661 คัน	2,215 คัน	8,876 คัน	35.35
แบ่งเป็น ไม่ประจำทาง	581 คัน	53 คัน	634 คัน	52.31
ส่วนบุคคล	6,081 คัน	2,162 คัน	6,242 คัน	34.49
-รถขนาดเล็ก	154 คัน	11 คัน	165 คัน	15.83
<u>รถตามกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน</u>	1,804 คัน	32 คัน	1,836 คัน	82.93

### ญ. ปริมาณความหนาแน่นของการจราจรในเส้นทางต่าง ๆ ในพื้นที่ศึกษา

ปริมาณจราจรเป็นข้อมูลปริมาณการจราจรของรถยนต์ประเภทต่าง ๆ ที่ได้จากสถิติย้อนหลัง 10 ปี ของกรมทางหลวง โดยการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (Annual Average Daily Traffic Volumes : AADT ) กรมทางหลวง โดยกองวิศวกรรมจราจร ได้ดำเนินการสำรวจปริมาณจราจรบนทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงจังหวัดทั่วประเทศ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนงาน โดยแบ่งพาหนะออกเป็น 7 ประเภท ดังนี้

- MC = จักรยานยนต์ และสามล้อเครื่อง
- C = รถยนต์นั่ง
- LB = รถยนต์โดยสาร 4 ล้อ
- HB = รถยนต์โดยสารตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป
- LT = รถยนต์บรรทุก 4 ล้อ
- MT = รถยนต์บรรทุก 6 ล้อ
- HT = รถยนต์บรรทุก 10 ล้อ หรือรถพ่วง

ในการศึกษาถึงอัตราการเพิ่มโดยเฉลี่ยของปริมาณการจราจร (Average Traffic Growth Rate) นั้นเป็นการวิเคราะห์ที่ใช้คาดการณ์แนวโน้มการเจริญเติบโตของปริมาณจราจรในอนาคต โดยการหาอัตราการเพิ่มดังกล่าวจะใช้ข้อมูลปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT.) จากปีที่มีข้อมูลอยู่ย้อนหลังไป 10 ปี เป็นฐานโดยคำนวณตามสมการดังนี้

$$y = a(1+R)^x$$

เมื่อ  $y$  = AADT ของปีถัดไป

$a$  = ปริมาณจราจรในพื้นฐาน

$R$  = อัตราเพิ่มปริมาณจราจรเฉลี่ย

$x$  = จำนวนปีที่พิจารณา

ตารางที่ ญ-1 ปริมาณการจราจรในเส้นทางหลวงแผ่นดินที่เชื่อมโยงกับพื้นที่จังหวัดสระบุรี ปี 2536

ทางหลวงแผ่นดิน	ช่วงระหว่าง	ปริมาณการจราจรของรถยนต์ในแต่ละประเภทเฉลี่ยต่อวัน ปี 2536								ปริมาณรถอื่นาเฉลี่ยต่อวัน	
		สถานี สำรวจ	รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคล แท็กซี่	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถโดยสาร ขนาดใหญ่	รถยนต์ กระบะ	รถบรรทุก ขนาดกลาง	รถบรรทุก ขนาดใหญ่ พ่วง	รวม	รถจักรยาน สามล้อ	รถ จักรยานยนต์
ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน)	กม. 16+441-รัถสิต	24+685	38,197	1,661	4,072	6,382	1,452	1,053	52,817	114	8,088
	รัถสิต-บาทปะอิน	35+550	25,372	7,940	8,989	10,484	9,302	8,338	70,425	267	4,891
	บาทปะอิน-กม. 49+600	48+100	17,300	6,522	5,107	14,684	4,447	9,055	57,115	45	3,388
	กม. 49+600-วิชน้อย	60+800	8,005	1,837	1,980	2,546	1,714	8,233	24,315	27	1,060
	วิชน้อย-กม. 80+100	67+900	4,567	193	1,814	12,466	2,535	8,972	30,547	11	1,141
	กม. 80+000-สระบุรี	88+100	10,760	602	2,402	1,786	2,849	13,692	32,091	315	2,360
	สระบุรี-พุแค	121+000	11,832	180	679	4,445	14,978	10,600	42,714	9	1,020
	พุแค-ลพบุรี	142+000	3,102	330	523	3,155	888	2,142	10,140	24	1,076
ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ)	สระบุรี-มวกเหล็ก	129+100	5,478	978	1,643	5,421	2,314	5,626	21,461	147	2,527
	มวกเหล็ก-ปากช่อง	181+800	3,056	451	1,250	4,436	1,218	3,221	13,630	5	741
	ปากช่อง-ลำตะคอง	223+300	3,281	980	1,463	6,865	1,368	3,620	17,533	164	1,317
	ลำตะคอง-สีคิ้ว	252+125	12,544	1,862	3,368	20,093	3,614	3,353	44,834	324	12,244
ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 21 (ถนนสายพุแค-หล่มสัก)	พุแค-ทางแยกหน้าพระลาน	115+300	3,240	318	284	937	722	2,240	7,741	2	401
	ทางแยกหน้าพระลาน-ชอย 12 (เขต อ.พัฒนานิคม)	118+550	3,120	149	297	1,819	1,138	2,131	8,454	7	487
ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 33	พีนกอง-บ้านนา	108+000	3,861	103	495	770	683	1,592	7,504	61	2,113
	บ้านนา-นครนายก	120+400	4,341	1,431	885	2,945	1,186	2,065	12,853	486	3,438

ที่มา : กองวิศวกรรมจราจร, กรมทางหลวง, กระทรวงคมนาคม



ตาราง ญ-2 การเปลี่ยนแปลงปริมาณการจราจรในเส้นทางต่าง ๆ ของจังหวัดสระบุรี ระหว่าง ปี 2526,2530,2535

หมายเลข	ตอน	จุดสำรวจ [กม.]	ปริมาณการจราจร[คัน/วัน]			การเปลี่ยนแปลง	
			2526	2530	2535	2536-2535 [คัน/วัน]	อัตราเฉลี่ย ต่อปี[ร้อยละ]
ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 1 [พหลโยธิน]	วังน้อย-หนองแค	67+900	11,473	24,263	41,431	2,994	29.14
	หนองแค-พินทอง	85+000	12,875	21,572	33,219	20,344	17.56
	พินทอง-สระบุรี	96+840	14,311	19,112	26,223	19,912	15.46
	สระบุรี-ห้วยบง	111+070	11,822	11,637	23,406	11,584	10.89
	ห้วยบง-พุนค	115+500	10,101	9,758	19,801	9,700	10.67
	พุนค-พระพุทธบาท	130+500	7,117	6,152	14,743	7,626	11.91
	พระพุทธบาท-ลพบุรี	240+000	3,631	4,587	9,732	6,101	18.67
ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 2 [มิตรภาพ]	สระบุรี-แก่งคอย	111+500	6,957	10,953	18,235	11,278	18.01
	แก่งคอย-มวกเหล็ก	129+000	6,731	10,060	17,923	11,192	18.48
	มวกเหล็ก-ปากช่อง	145+000	6,853	9,852	13,525	6,672	10.82
ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 21 [พุนค-หสมธัก]	พุนค-ชอย 12 พัฒนาการ	0+300	2,019	2,915	5,746	3,727	20.51
	ชอย 12 พัฒนาการ-สำราญ	20+450	1,302	1,321	2,496	1,194	10.19
ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 33 [สุวรรณศร]	พินทอง-วิหารแดง	94+100	2,571	3,872	5,214	2,643	11.42
	วิหารแดง-บ้านนา	104+000	2,397	3,507	4,718	2,321	10.76
	บ้านนา-นครนายก	120+000	3,003	3,743	5,742	2,739	10.13
ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 329	พินทอง-ชุมทางบ้านภาชี	5+000	1,012	1,232	1,468	456	5.01
ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 310	แยกเข้าพระพุทธบาทสระบุรี	3+500	3,420	3,951	4,572	1,152	3.74
ทางหลวงจังหวัด หมายเลข 2089	วังม่วง-บ้านน้ำใส	2+000	111	717	506	395	39.54
2089	มวกเหล็ก-วังม่วง	6+500	350	1,162	1,798	1,448	45.97
2220	แยกมิตรภาพ-วัดเทพพิทักษ์	1+100	99	132	153	54	6.06
2224	By Pass มวกเหล็ก	2+100	410	672	791	381	10.33
2224	มวกเหล็ก-ชัยน้อยเหนือ	7+300	109	155	1,835	1,726	187.05
2273	บ้านหมาก-สวนมะเดื่อ	4+200	846	1,681	1,808	962	12.63
2274	อี่เหลอ-คลองไทร	17+900	621	645	1,652	1,031	18.45
3017	แยกสาย1-นิคมลพบุรี-ส.แก่งเสือเต้น	14+000	1,665	1,866	4,015	2,350	15.68
3017	แก่งเสือเต้น-วังม่วง	2+000	982	1,121	1,322	340	3.85
3020	พระพุทธบาท-หนองโดน	1+000	491	566	1,483	992	22.45
3021	แยกสาย 3022-อ.บ้านหมอ	0+500	1,354	1,752	3,077	1,723	14.14
3022	พระพุทธบาท-อ.ท่าเรือ	5+000	1,935	2,786	3,790	1,855	10.65
3023	บ.ท่าลาน-อ.ท่าเรือ	2+100	1,942	2,020	3,484	1,542	8.82
3034	หน้าพระลาน-บ้านคริว	5+000	1,026	1,691	2,312	1,286	13.83
3041	สระบุรี-เสาไห้	7+500	1,433	2,373	2,134	701	5.44
3041	เสาไห้-หนองแขง	4+400	836	695	1,206	370	4.92

## ตาราง ญ-2 (ต่อ)

หมายเลข	ตอน	จุดสำรวจ [กม.]	ปริมาณการจราจร(คัน/วัน)			การเปลี่ยนแปลง	
			2528	2530	2535	2536-2535 [คัน/วัน]	อัตราเฉลี่ย ต่อปี[ร้อยละ]
ทางหลวงจังหวัด หมายเลข 3041	เขาขาด-หนองแขง	6+000	375	308	1,358	983	29.13
3041	หนองปรือ-พระพุทธฉาย	1+000	352	390	427	75	2.37
3043	สุวรรณศร-หนองคาใต้	1+000	584	599	623	39	0.74
3045	วิหารแดง-หนองหญ่	3+000	617	653	792	176	28.36
3046	พระพุทธฉาย-น้ำตกสามหลั่น	1+000	58	77	88	30	5.75
3048	ห้วยบง-ท่าลาน	7+400	1,721	1,879	3,605	1,884	12.16
3188	แยกมิตรภาพ-แก่งค้อย	1+500	261	375	3,282	3,021	128.61
3222	แก่งค้อย-บ้านนา	15+000	445	2,530	4,405	3,980	98.88
3223	แก่งเสือเต้น-ซับสนุ่น	1+000	67	25	1,043	976	161.86
3224	แก่งค้อย-แสงพัน	8+500	152	184	499	347	25.37
3225	แยกพหลโยธิน-ดาวเรือง- ท่าช้าง-ป่ากบ่าง	1+500	725	789	826	101	1.55
3226	แยกพหลโยธิน-หนอง ปลาหมอ-หินกอง	7+500	201	209	253	52	2.87
3250	บ.หนองคณที-ต.ห้วยป่าหวาย	0+500	150	230	321	171	12.67
3267	ท่าเรือ-บ้านหม้อ	27+000	1,241	1,691	4,062	2,821	25.26
3302	แยกสาย 1-ต.โคกสูง	8+000	1,341	1,207	2,521	1,181	9.78
3314	วัดสมุหะ-บ้านปอแก้ว	3+000	239	404	957	718	33.38
3334	แยกสาย3302-สถานีรถไฟเขาสูง	10+500	80	173	237	167	21.81
3365	หน้าพระลาน-หนองจาน แยกมิตรภาพ-อ่างเก็บน้ำ คลองเพรีย	13+000	834	1,350	3,811	2,977	39.67
		0+100	1,715	2,350	3,421	1,706	99.48

ที่มา : กองวิศวกรรมจราจร, กรมทางหลวง, กระทรวงคมนาคม

## ฎ. เส้นทางขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารประจำทางและจำนวนผู้โดยสาร

การขนส่งผู้โดยสารตามเส้นทางรถโดยสารประจำทาง แบ่งออกเป็น 4 หมวด

หมวดที่ 1 (ม 1) เส้นทางโดยสารประจำทางภายในจังหวัด

หมวดที่ 2 (ม 2) เส้นทางเดินรถโดยสารระหว่างกรุงเทพฯ-จังหวัดต่าง ๆ

หมวดที่ 3 (ม 3) เส้นทางเดินรถโดยสารระหว่างจังหวัด-จังหวัด

หมวดที่ 4 (ม 4) เส้นทางเดินรถโดยสารระหว่างชุมชน-ชุมชน

การจัดการเดินรถ ในปี พ.ศ. 2535 บริษัทขนส่ง จำกัด (บ.ข.ส.) เป็นเจ้าของสัมปทานเส้นทางรถโดยสารในหมวดต่าง ๆ ทั่วประเทศ รวมทั้งสิ้น 300 เส้นทาง กล่าวคือ ในเส้นทางรถโดยสารหมวด 2 ซึ่งเป็นเส้นทางขนส่งผู้โดยสารระหว่างกรุงเทพมหานครเชื่อมโยงไปสู่จังหวัดต่าง ๆ ในส่วนภูมิภาค โดย บ.ข.ส. ได้รับสัมปทานแต่เพียงผู้เดียว สำหรับในส่วนของเส้นทางรถโดยสารหมวด 3 ซึ่งเป็นเส้นทางรถโดยสารระหว่างจังหวัดต่าง ๆ ในภูมิภาคนั้น บ.ข.ส. ได้รับสัมปทาน 96 เส้นทาง สำหรับเส้นทางรถโดยสารหมวด 4 ซึ่งเป็นทางขนส่งผู้โดยสารระหว่างชุมชน บ.ข.ส. ได้รับสัมปทานจำนวน 16 เส้นทาง การจัดการเดินรถนั้นมี บ.ข.ส. เป็นแกนกลางในการประกอบการขนส่งระหว่างจังหวัด โดยจะไม่มีบทบาทมากนักในการให้การขนส่งผู้โดยสารระหว่างชุมชน

ส่วนในเส้นทางรถโดยสารทางกรุงเทพฯ-สระบุรี มีจำนวนรถยนต์โดยสารประเภทรถธรรมดา (ม 3) จำนวน 22 คัน รถปรับอากาศ (ม 2) จำนวน รวม 8 คัน สำหรับความถี่ในการปล่อยรถในเส้นทางนี้ เริ่มตั้งแต่เวลา 05.00 น.-19.00 น. ทุกวัน โดยมีรถออกทุก ๆ 20 นาที

ในส่วนภาพรวมของการเดินรถโดยสารตามสภาพข้อเท็จจริงปรากฏว่า จำนวนเป็นรถโดยสารของ บ.ข.ส. กับบริษัทเอกชนรถร่วม บ.ข.ส. รวมกันมีจำนวนรวมทั้งสิ้น 7,315 คัน ในปี 2536 โดยมีอัตราส่วนระหว่างรถโดยสารของ บ.ข.ส. ต่อรถร่วม บ.ข.ส. เท่ากับ 1 : 7.36 โดยจำนวนการโดยสารได้มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นมาโดยตลอด ดูรายละเอียดได้จากตารางที่ ฎ-1

ตารางที่ ฎ-1 จำนวนรถโดยสารของบริษัทขนส่ง จำกัด และรถร่วม ปี 2525-2536

ปี	รถบริษัทขนส่ง จำกัด		รถร่วม		รวม	อัตราส่วน รถ บ.ข.ส. :รถร่วม
	จำนวน(คัน)	ร้อยละ	จำนวน(คัน)	ร้อยละ		
2525	519	9.23	5,109	99.77	5,628	1 : 9.84
2526	586	10.28	5,109	89.72	5,659	1 : 8.72
2527	559	9.86	5,109	90.14	5,664	1 : 9.13
2528	436	7.86	5,109	92.14	5,545	1 : 11.72
2529	467	8.13	5,278	91.87	5,755	1 : 11.30
2530	503	8.36	5,510	91.64	6,013	1 : 10.95
2531	585	9.36	5,663	90.63	6,248	1 : 9.68
2532	592	9.34	5,742	90.65	6,334	1 : 9.69
2533	758	10.98	6,143	89.02	6,901	1 : 8.10
2534	758	10.92	6,186	89.08	6,944	1 : 8.16
2535	776	11.05	6,246	88.95	7,022	1 : 8.05
2536	875	11.96	6,440	88.04	7,315	1 : 7.36

ที่มา : บริษัทขนส่ง จำกัด

สำหรับเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางในจังหวัดสระบุรีมีจำนวน 55

เส้นทาง จำนวนได้ดังนี้

เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง หมวด 1 จำนวน 2 เส้นทาง

เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง หมวด 2 จำนวน 1 เส้นทาง

เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง หมวด 3 จำนวน 15 เส้นทาง

เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง หมวด 4 จำนวน 19 เส้นทาง  
 เส้นทางเดินรถขนาดเล็ก จำนวน 18 เส้นทาง  
 รายละเอียดในเส้นทางเดินรถโดยสารในแต่ละหมวดปรากฏตามตาราง

ที่ ฎ-2 ถึง ฎ-6

ตารางที่ ฎ-2 เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง ในจังหวัดสระบุรี หมวด 1

ลำดับที่	สายที่	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	จำนวนรถ (คัน)	จำนวนเที่ยว	ค่าโดยสาร ตลอดสาย (บาท)
1	2	ชลประทานบ้านบึง- วัดหนองบัว	18	20-21	230	3
2	3	โรงเรียนบ้านปากข้าวสาร โรงเรียนวัดท่าวีว	14	20-23	230	3

ที่มา : สำนักงานขนส่งจังหวัดสระบุรี, 2536.

ตารางที่ ฎ-3 เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง หมวด 2 ระหว่างกรุงเทพฯ- สระบุรี

ลำดับที่	สายที่	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	จำนวนรถ (คัน)	จำนวนเที่ยว	ค่าโดยสาร ตลอดสาย (บาท)
1	940	ระหว่างสระบุรี-กรุงเทพฯ	180	22-28	98-118	30

ที่มา : สำนักงานขนส่งจังหวัดสระบุรี, 2536.

ตารางที่ ๓-4 เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง หมวด 3 ระหว่างจังหวัด-จังหวัด

ลำดับที่	สายที่	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	จำนวนรถ (คัน)	จำนวนเที่ยว	ค่าโดยสาร ตลอดสาย (บาท)
1	102	สระบุรี-ปราจีนบุรี	90	16-20	70	25
2	104	สระบุรี-ลพบุรี	49	13-18	90-108	13
3	156	หินกอง-นครหลวง	41	7-30	34-40	9
4	161	สระบุรี-บ้านหันฉนวน	180	16-23	34-44	37.50
5	162	สระบุรี-หล่มสัก (ช)	285	12-18	12-14	56.50
6	176	วิหารแดง-ชะอม	17	5-13	16-20	3.50
7	200	พระพุทธบาทอ่างทอง	50	12-30	66-80	13
8	202	มวกเหล็ก-ปากช่อง	29	10-18	38-46	8
9	323	สระบุรี - นครนายก	57	6-14	22-26	13
10	341	สระบุรี-จันทบุรี	339	42-62	44-54	66
11	342	สระบุรี-ปากค้อลอง 13	51	13-25	76-92	11.50
12	358	สระบุรี-พระนครศรีอยุธยา	67	4-6	12-24	15
13	464	สระบุรี-สุพรรณบุรี	112	21-43	92-112	25
		ช่วงสระบุรี-บ้านท่าหลวง	18	2-4	10-128	10
14	601	ลพบุรี-บ้านซับสนั่น	84	22-55	88-104	20
15	603	พระพุทธบาท-วังม่วง	102	24-52	70-848	25
		-ลำน้ำรายศ				
		ช่วงพระพุทธบาท-บ้าน	24	3	6	5.50
		ชลประทาน				

ที่มา : สำนักงานขนส่งจังหวัดสระบุรี, 2536.

ตารางที่ ๕-5 เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง หมวด 4 ระหว่างชุมชน-ชุมชน

ลำดับที่	สายที่	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	จำนวนรถ (คัน)	จำนวนเที่ยว	ค่าโดยสาร ตลอดสาย (บาท)
1	1021	สระบุรี-มวกเหล็ก	38	15-18	62	10
2	1022	สระบุรี-แก่งคอย	15	5-6	48	4
3	1023	สระบุรี-หนองแซง (ข)	18	6-8	30-36	4.50
		ช่วงสระบุรี-รง. ทอกระสอบ	4	27	70	1
4	1024	สระบุรี-ท่าลาน-บ้านหมอ	25	25-27	54	9.50
5	1028	สระบุรี-หนองแซง (ก)	24	8-10	40	6.50
6	1029	สระบุรี-วิหารแดง	28	19	74	7.50
7	1030	พระพุทธบาท-หนองโดน	10	5-12	46	3
8	2150	สระบุรี- บ้านโคกกรุง	13	12-17	36	3.50
9	2155	แก่งคอย-ชะอม	24	19-21	30	6.50
		ช่วงแก่งคอย-บ้านชำผักแพว	16	10	30	4.50
10	2156	มวกเหล็ก-พรวนชนะ	35	8-10	44-48	9.50
11	2161	สระบุรี-วัดปากบาง	13	8-10	40	3.50
12	2181	หน้าพระลาน-ดอนพุด	36	12-8	56	7
13	2211	สระบุรี-แก่งคอย (ข)	15	8-10	66	4
14	2214	วิหารแดง-หนองหมู	6	4	26	1.50
15	2230	สระบุรี-หน้าพระลาน	20	25-43	68	5
16	2287	แก่งคอย-มวกเหล็ก	25	8-10	62	6.50
17	6149	สระบุรี-วัดบัวลอย	28	12-15	40	7.50
		ช่วงสระบุรี-หนองโน- หนองแซง	31	5	16	8
18	6156	พระพุทธบาท-พแค	12	40-47	146	3
19	6166	แก่งคอย-บ้านท่าสบก	13	15-18	44	4

ที่มา : สำนักงานขนส่งจังหวัดสระบุรี, 2536.

ตารางที่ ๖-6 เส้นทางเดินรถขนาดเล็กในจังหวัดสระบุรี

ลำดับที่	สายที่	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	จำนวนรถ (คัน)	จำนวนเที่ยว	ค่าโดยสาร ตลอดสาย (บาท)
1	14029	แก่งคอย-ท่าโพธิ์สัตว์	18	2	50	5.50
2	14032	แก่งคอย-ส่วนป่าโป่งก้อนเส้า	18	5	50	5.50
3	14034	ตลาดนิคมพระพุทธบาท- สถานีรถไฟเขาสูง	40	36	76	13
4	14035	กองรักษาการ ต.ม.-วัดบ้านบึง	8	12	76	3
5	14036	จทบ.สระบุรี-วัดบ้านบึง	8	36	76	3
6	14038	แก่งคอย-หินซ้อน	30	14	50	9
7	14039	แก่งคอย-เตาปูน	6	7	76	1.50
8	14041	สระบุรี-บ้านแก่ง	10	3	76	2.50
9	14042	ตลาดนิคม-บ้านเขาวง	15	3	76	4.50
10	14045	บ้านหมอ-ท่าลาน	8	4-10	46	2.50
11	14046	สถานีรถไฟหินลาด-ตลาด หน้าพระลาน	25	19	76	11.50
12	14049	หน้ากรมทหารม้าที่4-เคหะ ชุมชน	8	10-15	100	3
13	14050	หมู่บ้านจัดสรรหมู่ 3-วัดป่าสัก	11	4-6	38	4
14	14051	ตลาดสี่เป็ดศิริ-พระพุทธราย -หมู่บ้านป่าไม้	19	13	76	5.50
15	14052	วัดแก่งคอย-สามแยกบ้านป่าไผ่	13	16	80	3.50
16	14053	ตลาดหนองโดน-ตลาดคอนนุด	23	5	46	7.50
17	14055	สถานีขนส่งสระบุรี-หมู่บ้านท่า เยี่ยม	18	4-6	22	6
18	14056	แก่งคอย-วัดเขาชู้ย	14	5-8	48	4.50

ที่มา : สำนักงานขนส่งจังหวัดสระบุรี, 2536



ตารางที่ ๗-7 รายงานการใช้สถานีขนส่งผู้โดยสาร จังหวัดสระบุรี ปี 2535

หมวดรถ,มาตรฐาน	จำนวน			เที่ยวไป			เที่ยวกลับ		
	จำนวน เดินทาง	จำนวนรถ เดินในเส้นทาง	ที่นั่งเฉลี่ย ต่อคัน(คน)	จำนวนเที่ยว	จำนวน ผู้โดยสาร	จำนวน เงินค่าบริการ	จำนวนเที่ยว	จำนวน ผู้โดยสาร	จำนวน เงินค่าบริการ
หมวด 2 ม.1	16	298	42	30,073	946,037	601,460	27,285	862,897	545,700
ม.2	9	34	63	6,880	222,039	124,920	7,961	256,963	156,120
ม.3	40	807	69	163,947	6,822,470	1,598,390	169,882	6,974,483	1,689,120
หมวด 3 ม.1	2	9	42	1,510	49,082	29,143	1,523	47,780	30,480
ม.2	1	4	63	709	24,821	14,180	712	22,880	14,240
ม.3	14	259	60	81,395	1,580,053	400,042	80,178	1,508,286	137,576
หมวด 4 ม.3	13	162	25	119,417	1,890,647	338,254	119,417	1,749,684	-
รวม	95	1,573	364	403,931	11,535,149	3,106,389	406,958	11,422,973	2,573,236

ที่มา : สำนักงานขนส่งจังหวัดสระบุรี

ตารางที่ ฏ-8 จำนวนผู้โดยสารที่ใช้การบริการของบริษัทขนส่ง จำกัด ปี 2525 - 2535

พ.ศ.	ภาคการเดินรถ										รวมผู้โดยสาร (คน)	การเปลี่ยนแปลงต่อปี (ร้อยละ)
	ภาคเหนือ		ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ		ภาคตะวันออก		ภาคใต้		รถปรับอากาศ			
	ผู้โดยสาร(คน)	ร้อยละ	ผู้โดยสาร(คน)	ร้อยละ	ผู้โดยสาร(คน)	ร้อยละ	ผู้โดยสาร(คน)	ร้อยละ	ผู้โดยสาร(คน)	ร้อยละ		
2525	2,280,473	20.15	6,282,065	55.15	316,682	2.80	2,292,939	20.26	144,533	1.28	11,316,690	-
2526	2,307,405	20.69	5,695,081	51.08	317,630	2.85	2,680,590	24.04	148,772	1.34	11,149,470	-1.48
2527	2,591,952	18.77	6,345,462	45.95	346,790	2.51	4,355,368	31.54	169,056	1.23	13,808,690	23.85
2528	2,380,949	16.57	6,458,343	44.94	371,315	2.58	4,883,789	33.98	276,476	1.93	14,370,870	4.07
2529	3,986,822	24.62	6,711,057	41.46	382,965	2.37	4,706,609	29.08	400,049	2.47	16,187,500	12.64
2530	2,699,337	17.03	7,535,473	47.55	398,225	2.51	4,778,120	30.15	436,900	2.76	15,848,060	-2.10
2531	2,746,485	16.67	7,761,718	47.10	476,933	2.90	5,012,655	30.42	479,822	2.91	16,477,610	3.97
2532	3,317,760	18.59	7,721,120	43.26	478,323	2.69	5,817,828	32.60	509,953	2.86	17,844,980	8.30
2533	3,043,881	21.18	6,540,992	45.51	746,136	5.19	3,385,836	23.56	655,507	4.56	14,372,350	-19.46
2534	3,140,600	17.70	9,218,880	51.97	946,176	5.33	2,556,348	14.41	1,879,444	10.59	17,741,450	23.44
2535	4,454,898	29.35	5,843,876	38.50	500,657	3.33	3,038,685	20.02	1,339,452	8.83	15,177,540	-14.45

ที่มา : สำนักงานวิชาการและแผน บริษัทขนส่ง จำกัด

ฎ. ตารางกำหนดเวลาเดินรถไฟโดยสารที่สถานีสระบุรี

ตารางที่ ฎ-1 กำหนดเวลาเดินรถไฟสถานีสระบุรีขบวนรถล่อง

ขบวนรถที่	ต้นทาง	ถึงสถานีสระบุรี	ถึงปลายทาง	ประเภท
210	แก่งคอย	05.24 น.	กรุงเทพฯ 08.15 น.	ดีเซลราง*
250	แก่งคอย	05.24 น.	กรุงเทพฯ 08.15 น.	ดีเซลราง**
208	แก่งคอย	08.42 น.	กรุงเทพฯ 11.15 น.	ดีเซลราง*
66	อุบลราชธานี	09.13 น.	กรุงเทพฯ 12.00 น.	ธรรมดา
214	สุรินทร์	11.54 น.	กรุงเทพฯ 14.05 น.	ดีเซลราง
946	อุดรธานี	14.44 น.	กรุงเทพฯ 16.30 น.	รถปรับอากาศ
32	อุบลราชธานี	15.13 น.	กรุงเทพฯ 17.25 น.	รถเร็ว
34	หนองคาย	16.29 น.	กรุงเทพฯ 18.40 น.	รถเร็ว
62	อุบลราชธานี	17.05 น.	กรุงเทพฯ 19.40 น.	ธรรมดา
212	นครราชสีมา	18.37 น.	กรุงเทพฯ 20.50 น.	ดีเซลราง
64	อุบลราชธานี	00.10 น.	กรุงเทพฯ 03.00 น.	ธรรมดา
52	อุบลราชธานี	01.19 น.	กรุงเทพฯ 03.30 น.	รถเร็ว
40	อุบลราชธานี	02.30 น.	กรุงเทพฯ 04.35 น.	รถเร็ว
30	หนองคาย	02.52 น.	กรุงเทพฯ 05.00 น.	รถเร็ว
2	อุบลราชธานี	03.09 น.	กรุงเทพฯ 05.20 น.	รถด่วน
948	อุดรธานี	03.45 น.	กรุงเทพฯ 05.40 น.	รถปรับอากาศ
4	หนองคาย	03.56 น.	กรุงเทพฯ 06.00 น.	รถด่วน

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย 2536

หมายเหตุ : \*มีเดินรถไฟ จันทร์ - ศุกร์ \*\*มีเดินรถไฟ เสาร์ - อาทิตย์

ตารางที่ ฎ-2 กำหนดเวลาเดินรถไฟสถานีสระบุรีขบวนรถขึ้น

ขบวนรถที่	ต้นทาง	ถึงสถานีสระบุรี	ถึงปลายทาง	ประเภท
207	กรุงเทพฯ	07.46 น.	แก่งคอย 08.00 น.	ดีเซลราง*
205	สระบุรี	08.05 น.	แก่งคอย 08.18 น.	ดีเซลราง
33	กรุงเทพฯ	08.13 น.	หนองคาย 16.50 น.	รถเร็ว
31	กรุงเทพฯ	08.56 น.	อุบลราชธานี 16.45 น.	รถเร็ว
61	กรุงเทพฯ	09.58 น.	อุบลราชธานี 20.35 น.	ธรรมดา
945	กรุงเทพฯ	10.05 น.	อุดรธานี 17.05 น.	รถปรับอากาศ
211	กรุงเทพฯ	11.19 น.	นครราชสีมา 14.50 น.	ดีเซลราง
213	กรุงเทพฯ	13.59 น.	สุรินทร์ 21.10 น.	ดีเซลราง
63	กรุงเทพฯ	17.57 น.	อุบลราชธานี 04.20 น.	ธรรมดา
209	กรุงเทพฯ	20.04 น.	แก่งคอย 20.19 น.	ดีเซลราง
249	กรุงเทพฯ	20.04 น.	แก่งคอย 20.19 น.	ดีเซลราง
39	กรุงเทพฯ	21.51 น.	อุบลราชธานี 05.20 น.	รถเร็ว
29	กรุงเทพฯ	21.00 น.	หนองคาย 06.15 น.	รถเร็ว
3	กรุงเทพฯ	22.35 น.	หนองคาย 07.30 น.	รถด่วน
1	กรุงเทพฯ	23.05 น.	อุบลราชธานี 07.05 น.	รถด่วน
947	กรุงเทพฯ	00.08 น.	อุดรธานี 05.40 น.	รถปรับอากาศ
51	กรุงเทพฯ	00.47 น.	อุดรธานี 09.35 น.	รถเร็ว
65	กรุงเทพฯ	01.53 น.	อุบลราชธานี 12.20 น.	รถธรรมดา

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย 2536

หมายเหตุ : \*มีเดินรถไฟ จันทร์ - ศุกร์

## ฐ. รายละเอียดเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าโดยทางรถยนต์

ประเภทสินค้า	รายละเอียด
1. ข้าว	ข้าวสาร ข้าวเหนียว ข้าวเปลือก ข้าวหนึ่ง ข้าวอื่น ๆ
2. หิน ดิน ทราย	ดิน ลูกกรัง ชี้เถ้า ดินขาว หิน กรวด ทราย
3. ซีเมนต์และผลิตภัณฑ์	ปูนซีเมนต์ กระเบื้อง ปูนขาว หินสำลี ปูนเม็ด หินผง หินแบ่ง ผลิตภัณฑ์ซีเมนต์อื่น ๆ
4. โลหะก่อสร้าง	เหล็ก โครงเหล็ก เหล็กเส้น เศษเหล็ก แกนเหล็ก สังกะสี โลหะก่อสร้างอื่น ๆ
5. วัสดุก่อสร้างอื่น ๆ	ยางมะตอย อิฐมอญ อิฐแดง จาก ตับจาก อื่น ๆ เช่น กระจก ศิลาแลง สี ปาเก้ เครื่องสุขภัณฑ์ เป็นต้น
6. ไม้	ไม้ซุง รวมต้นตาล ต้นมะพร้าว ต้นหมาก ไม้แปรรูป ไม้อัด ไม้แกะสลัก ไม้ไผ่ ไม้รวก ไม้เสาเข็ม ไม้เก่า ไม้อื่น ๆ
7. เชื้อเพลิงไม้	ถ่านไม้ ฟืน เศษไม้ ชี้เลื่อย ชักบ แกลบ เชื้อเพลิงอื่น ๆ
8. น้ำมันเชื้อเพลิง	น้ำมันเบนซิน ดีเซล น้ำมันเตา น้ำมันเครื่อง น้ำมันหล่อลื่น น้ำมันก๊าด ก๊าซ น้ำมันเชื้อเพลิงอื่น ๆ
9. แร่	ถ่านหิน ดีบุก ลิไนต์ แร่อื่น ๆ
10. พักและผลไม้	ลำไย เงาะ กล้วยทุกชนิด แตงโรม สับปะรด ส้มทุกชนิด มะพร้าว มะนาว อ้อย พักสดทุกชนิด มะละกอ มันเทศ ผลไม้อื่น ๆ
11. มันสำปะหลัง	มันสำปะหลัง(หัว) มันเม็ด มันเส้น
12. ข้าวโพด	ข้าวโพด
13. น้ำตาล	น้ำตาลทราย น้ำตาลปีบ น้ำเชื่อม น้ำตาลอื่น ๆ
14. ถั่ว	ถั่วเขียว ถั่วเหลือง ถั่วลิสง ถั่วอื่น ๆ
15. ปอ	ปอ กระสอบ

## ประเภทสินค้า

## รายละเอียด

16. เครื่องดื่ม น้ำอัดลม น้ำหวาน ไซดา ยาชูกำลัง น้ำแข็ง ไอศกรีม น้ำจืด น้ำกลั่น สรา และเบียร์ทุกชนิด นมทุกชนิด ยาคุลท์ ชา กาแฟ ใบชา หัวเซอผลไม้
17. ของชำ เกลือ กะปิ ปลา ปลา ซิว หอม กระเทียม พริกแห้ง พริกไทยแห้ง ปลาแห้งทุกชนิด รวมทั้งปลาหมึกแห้ง ปลาเค็ม ปลานึ่ง ปลาจืด ปลาต้ม ปลาต้ม เนื้อเค็ม กุ้งแห้ง อาหารกระป๋องทุกชนิด ไข่ทุกชนิด อื่น ๆ เช่น น้ำส้ม ผงชูรส วุ้นเส้น เส้นหมี่ สาอุ มะขามเปียก แป้งมัน ขนมห พุทราแห้ง น้ำมันหมู
18. สัตว์บก ไข่ เบ็ด ไข่ กล้วย หมู อื่น ๆ
19. สัตว์น้ำ ปลาสดทุกชนิด กุ้ง หอย ปู สัตว์น้ำอื่น ๆ
20. บัญและอาหารสัตว์ บัญทุกชนิด สิ่งที่ทำมาทำบูน เช่น กากน้ำปลา กากถั่ว อาหารสัตว์ทุกชนิด และสิ่งที่ทำมาทำเป็นอาหารสัตว์ เช่น ปลาเน่า ใบกระถิน ปลาน้ำจืด ไข่ ฟาง กากมัน กากมะพร้าว
21. เครื่องใช้สอยในครัวเรือน เครื่องแต่งกายทุกประเภท เครื่องสำอางทุกชนิด เช่น น้ำมันใส่ผม น้ำหอม แป้งทุกชนิด ยารักษาโรค เครื่องเวชภัณฑ์ทุกชนิด เครื่องเรือนทุกประเภท เช่น โต๊ะ เก้าอี้ เตียง ตู้ ฝ้าห่ม ที่นอน เสื้อ มุ้ง ร้อง ไห ตู้เหล็ก หม้อ จาน ชาม ตะกร้า ถัง และเครื่องเงิน ไม้กวาด เครื่องจักรสาน ฯลฯ อุปกรณ์ไฟฟ้าทุกชนิด เช่น วิทยุ โทรทัศน์ ตู้เย็น พัดลม เตารีด หลอดไฟฟ้า เครื่องโทรศัพท์ ถ่านไฟฉาย ฯลฯ เครื่องเขียนทุกชนิด เช่น สมุด กระดาษ (และวัสดุที่ใช้ทำกระดาษ) ปากกา ดินสอ น้ำหมึก ฯลฯ เครื่องใช้ในบ้านอื่น ๆ เช่น สารส้ม ดีดตี ไม้ขีดไฟ สายยาง จักร ยาสีพื้น ผงซักฟอก ฝ้าน้ำมันย ฯลฯ

สำหรับประเภทสินค้าที่มีการขนส่งเข้า-ออก ระหว่างกรุงเทพฯกับจังหวัด  
สระบุรี เป็นปริมาณมากกว่า 5 หมื่นตัน เรียงตามลำดับดังนี้

1. ประเภทหิน ดิน ทราย มีการขนส่งสินค้าประเภทนี้มากที่สุด เป็น  
ปริมาณทั้งสิ้น 10,217,025 ตัน หรือร้อยละ 67.92 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทุกประเภทมี  
ปริมาณการขนส่งเที่ยวเข้าไปยัง BMR มากกว่าเที่ยวออกมายังสระบุรี คือแยกเป็น  
การขนส่งปริมาณสินค้า
  - เที่ยวเข้า 10,214,865 ตัน หรือร้อยละ 71.28 ของ  
ปริมาณการขนส่งสินค้าเที่ยวเข้า
  - เที่ยวออก 2,160 ตัน หรือร้อยละ 0.30 ของปริมาณ  
การขนส่งสินค้าเที่ยวออก
2. ประเภทซีเมนต์และผลิตภัณฑ์ มีการขนส่งสินค้าประเภทนี้เป็นปริมาณรอง  
ลงมาจากประเภทหิน ดิน ทราย รวมเป็นปริมาณทั้งสิ้น 3,488,130 ตัน หรือร้อยละ 23.19  
ของปริมาณการขนส่งสินค้าทุกประเภท มีปริมาณการขนส่งเที่ยวเข้าไป BMR มากกว่าเที่ยว  
ออกมายังสระบุรี คือแยกเป็นการขนส่งปริมาณสินค้า
  - เที่ยวเข้า 3,443,850 ตัน หรือร้อยละ 24.30 ของปริมาณ  
การขนส่งสินค้าเที่ยวเข้า
  - เที่ยวออก 44,280 ตัน หรือร้อยละ 6.42 ของปริมาณ  
การขนส่งสินค้าเที่ยวออก
3. ประเภทโลหะก่อสร้าง มีการขนส่งสินค้าประเภทนี้เป็นปริมาณ  
ทั้งสิ้น 274,680 ตัน คิดเป็นร้อยละ 1.83 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทุกประเภท โดยมี  
ปริมาณการขนส่งเที่ยวออกมายังสระบุรีมากกว่าเที่ยวเข้าไปยัง BMR คือแยกเป็นการขนส่ง  
ปริมาณสินค้า
  - เที่ยวเข้า 142,920 ตัน หรือร้อยละ 1.00 ของปริมาณ  
การขนส่งสินค้าเที่ยวเข้า
  - เที่ยวออก 131,760 ตัน หรือร้อยละ 18.47 ของปริมาณ  
การขนส่งสินค้าเที่ยวออก

4. ประเภทน้ำมันเชื้อเพลิง มีการขนส่งสินค้าประเภทนี้เป็นปริมาณทั้งสิ้น 227,880 ตัน คิดเป็นร้อยละ 1.51 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทุกประเภท โดยมีปริมาณการขนส่งที่เยวออกมายังสระบุรีมากกว่าเที่ยวเข้าไปยัง BMR คือแยกเป็นการขนส่งปริมาณสินค้า

- เที่ยวเข้า 11,880 ตัน หรือร้อยละ 0.08 ของปริมาณการขนส่งสินค้าเพื่อเข้า

- เที่ยวออก 216,000 ตัน หรือร้อยละ 30.28 ของปริมาณการขนส่งสินค้าเพื่อออก

5. ประเภทข้าว มีการขนส่งสินค้าประเภทนี้เป็นปริมาณทั้งสิ้น 184,725 ตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 1.23 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทุกประเภท โดยมีปริมาณการขนส่งที่เข้าไปยัง BMR มากกว่าเที่ยวออกมายังสระบุรี คือ แยกเป็นการขนส่งปริมาณสินค้า

- เที่ยวเข้า 180,315 ตัน หรือร้อยละ 1.26 ของปริมาณการขนส่งสินค้าเที่ยวเข้า

- เที่ยวออก 4,410 ตัน หรือร้อยละ 0.62 ของปริมาณการขนส่งสินค้าเที่ยวออก

6. ประเภทปุ๋ยและอาหารสัตว์ มีการขนส่งสินค้าประเภทนี้เป็นปริมาณทั้งสิ้น 104,400 ตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 0.69 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทุกประเภท โดยมีปริมาณการขนส่งที่เยวออกมายังสระบุรีมากกว่าเที่ยวเข้าไปยัง BMR คือแยกเป็นการขนส่งปริมาณสินค้า

- เที่ยวเข้า 5,130 ตัน หรือร้อยละ 0.03 ของปริมาณการขนส่งสินค้าเที่ยวเข้า

- เที่ยวออก 99,270 ตัน หรือร้อยละ 13.92 ของปริมาณการขนส่งสินค้าเที่ยวออก

7. ประเภทวัสดุก่อสร้างอื่น ๆ มีการขนส่งสินค้าประเภทนี้เป็นปริมาณทั้งสิ้น 100,260 ตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 0.67 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทุกประเภท โดยมีปริมาณการขนส่งที่เข้าไปยัง BMR มากกว่าเที่ยวออกมายังสระบุรี คือแยกเป็นการขนส่งปริมาณสินค้า



- เที้ยวเข้า 93,600 ตัน หรือร้อยละ 0.65 ของปริมาณ  
การขนส่งสินค้าเที้ยวเข้า

- เที้ยวออก 6,660 ตัน หรือร้อยละ 0.93 ของปริมาณ  
การขนส่งสินค้าเที้ยวออก

8. ประเภทสินค้าเบ็ดเตล็ด มีการขนส่งสินค้าประเภทนี้เป็นปริมาณ  
ทั้งสิ้น 99,810 ตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 0.66 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทุกประเภท โดยมี  
ปริมาณการขนส่งเที้ยวออกมายังสระบุรีมากกว่าเที้ยวเข้าไปยัง BMR คือแยกเป็นการขนส่ง  
ปริมาณสินค้า

- เที้ยวเข้า 24,300 ตัน หรือร้อยละ 0.17 ของปริมาณ  
การขนส่งสินค้าเที้ยวเข้า

- เที้ยวออก 75,510 ตัน หรือร้อยละ 10.58 ของปริมาณ  
การขนส่งสินค้าเที้ยวออก

9. ประเภทเครื่องดัด มีการขนส่งสินค้าประเภทนี้เป็นปริมาณทั้งสิ้น  
52,875 ตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 0.35 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทุกประเภท โดยมีปริมาณ  
การขนส่งเที้ยวออกมายังสระบุรีมากกว่าเที้ยวเข้าไปยัง BMR คือแยกเป็นการขนส่งปริมาณสินค้า

- เที้ยวเข้า 41,085 ตัน หรือร้อยละ 0.29 ของปริมาณ  
การขนส่งสินค้าเที้ยวเข้า

- เที้ยวออก 11,790 ตัน หรือร้อยละ 1.65 ของปริมาณ  
การขนส่งสินค้าเที้ยวออก

10. ประเภทเครื่องใช้สอย ได้แก่สินค้าเครื่องอุปโภคบริโภคต่าง ๆ  
มีการขนส่งสินค้าประเภทนี้เป็นปริมาณทั้งสิ้น 50,535 ตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 0.34 ของ  
ปริมาณการขนส่งสินค้าทุกประเภท โดยมีปริมาณการขนส่งเที้ยวออกมายังสระบุรีมากกว่าเที้ยว  
เข้าไปยัง BMR คือแยกเป็นการขนส่งปริมาณสินค้า

- เที้ยวเข้า 24,300 ตัน หรือร้อยละ 0.17 ของปริมาณ  
การขนส่งสินค้าเที้ยวเข้า

- เทียวออก 33,030 ตัน หรือร้อยละ 4.63 ของปริมาณ  
การขนส่งสินค้า เทียวออก

11. ประเภทสินค้าอื่น ๆ มีการขนส่งสินค้าประเภทนี้เป็นปริมาณทั้งสิ้น  
108,360 ตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 0.72 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทุกประเภท โดยมีปริมาณ  
การขนส่งเทียวออกมายังสระบุรีมากกว่าเทียวเข้าไปยัง BMR คือแยกเป็นการขนส่งปริมาณสินค้า

- เทียวเข้า 51,750 ตัน หรือร้อยละ 0.36 ของปริมาณ  
การขนส่งสินค้า เทียวเข้า

- เทียวออก 56,110 ตัน หรือร้อยละ 7.94 ของปริมาณ  
การขนส่งสินค้า เทียวออก

ผลการสำรวจปริมาณและประเภทของสินค้าระหว่างปี พ.ศ. 2527-2534 ปรากฏผล  
ดังต่อไปนี้

ตารางที่ ฐ-1 แสดงปริมาณสินค้าที่ขนส่งเข้า-ออก ระหว่างกรุงเทพมหานคร-สระบุรี  
ตั้งแต่ปี 2527-2534 พบว่ามีปริมาณสินค้าทั้งเข้าและออกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยในปี 2534 มีปริมาณ  
สินค้านำเข้ารวมเพื่อการขนส่งจากจังหวัดสระบุรีเข้าไปยังกรุงเทพมหานครทั้งสิ้น 14,329,890 ตัน  
คิดเป็นร้อยละ 95.36 ของปริมาณสินค้าทั้งหมดเป็นเทียวออกจากกรุงเทพฯไปยังจังหวัดสระบุรีรวม  
713,385 ตัน คิดเป็นร้อยละ 4.74 ของปริมาณสินค้าทั้งหมด แสดงว่าเป็นปริมาณสินค้าที่ขนส่งออก  
มากกว่าเข้าถึง 20 เท่าตัว

สำหรับประเภทสินค้าที่มีการขนส่งไปสู่กรุงเทพฯมาก ได้แก่ หิน ดิน ทราซีที่มีการ  
ผลิตออกมากที่สุดมาโดยตลอด ในปี 2534 มีการขนส่งออกทั้งสิ้น 10,214,865 ตัน คิดเป็นร้อยละ  
71.28 ของปริมาณสินค้าส่งออกทั้งหมด รองลงมาได้แก่ ซีเมนต์และผลิตภัณฑ์ส่งไปยังกรุงเทพฯ  
รวม 3,443,850 ตัน คิดเป็นร้อยละ 24.03 ของปริมาณสินค้าส่งออกทั้งหมด สินค้าที่ส่งมากอื่น ๆ  
ได้แก่ วัสดุก่อสร้าง และโลหะก่อสร้าง ส่วนสินค้าผลิตทางการเกษตรมีการส่งมายัง  
กรุงเทพมหานครไม่มากเมื่อเทียบกับสินค้าประเภทปูนซีเมนต์ และวัสดุก่อสร้างต่าง ๆ ข้างต้น  
ซึ่งนอกจากจะส่งไปยังกรุงเทพมหานครและปริมณฑลแล้ว สินค้าจากจังหวัดสระบุรีเหล่านี้ยังถูก  
ขนส่งไปจำหน่ายยังภูมิภาคอื่น ๆ ทั่วประเทศ รวมไปถึงประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะในแถบ  
อินโดจีนที่กำลังมีการบูรณะประเทศ และมีการขยายตัวทางด้านก่อสร้างอีกด้วย

สินค้านำเข้าจังหวัดสระบุรีที่สำคัญ ได้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิง และผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่นำมาใช้เป็นเชื้อเพลิงสำหรับการขนส่งและใช้ในกระบวนการผลิตทางอุตสาหกรรม โดยเฉพาะอุตสาหกรรมซีเมนต์ที่กระจายอยู่ทั่วไปในจังหวัด ซึ่งมีปริมาณการขนส่งเข้าสระบุรีสูงสุดมาโดยตลอด โดยในปี 2534 มีปริมาณการขนส่งถึง 216,000 ตัน คิดเป็นร้อยละ 30.28 ของปริมาณสินค้านำเข้าทั้งหมด สินค้าที่มีปริมาณนำเข้ารองลงมาได้แก่ โลหะก่อสร้าง 131,760 ตัน (ร้อยละ 18.47) ปุ๋ยและอาหารสัตว์ 75,510 ตัน (ร้อยละ 10.58) สินค้าเบ็ดเตล็ด 75,510 ตัน (ร้อยละ 10.58)

ตารางที่ รุ-1 ปริมาณการขนส่งสินค้าเข้า - ออกระหว่างกรุงเทพมหานคร - สระบุรี ปี 2527 - 2534

หน่วย : ตัน

ประเภทสินค้า		พ.ศ.	ปี							
			2527	2528	2529	2530	2531	2532	2533	2534
ข้าว	เข้า		274,599	260,754	349,570	403,897	239,174	259,740	211,740	180,315
	ออก		6,071	2,912	4,186	1,859	4,056	4,264	6,720	4,410
หิน ดิน ทราย	เข้า		2,397,733	2,023,321	2,382,224	3,201,809	6,239,480	4,325,282	8,009,460	10,214,865
	ออก		4,303	4,888	2,028	4,238	5,148	5,486	2,400	2,160
ซีเมนต์และผลิตภัณฑ์	เข้า		749,190	982,605	1,097,018	1,333,904	1,457,508	1,602,094	2,921,130	3,443,850
	ออก		36,803	37,362	46,839	49,712	47,502	39,364	83,340	44,280
โลหะก่อสร้าง	เข้า		72,332	68,016	89,388	87,334	88,374	73,814	100,470	142,920
	ออก		79,105	94,263	101,413	97,240	68,458	66,638	122,820	131,760
วัสดุก่อสร้างอื่น ๆ	เข้า		15,223	31,629	35,828	39,377	46,150	75,400	56,700	931,600
	ออก		7,462	6,721	4,537	3,744	6,136	6,058	11,760	6,660
ไม้	เข้า		6,578	5,200	6,890	11,375	16,458	15,418	12,780	3,960
	ออก		9,217	7,462	7,332	12,610	10,166	13,702	16,380	16,020
เชื้อเพลิงไม้	เข้า		2,106	2,340	4,693	2,418	2,964	1,976	3,120	0
	ออก		858	572	702	767	1,300	1,430	0	180
น้ำมันเชื้อเพลิง	เข้า		988	1,014	468	723	2,184	2,106	5,280	11,880
	ออก		125,125	104,136	234,732	142,831	143,754	153,088	296,880	216,000
แร่	เข้า		3,276	4,576	2,717	624	3,692	4,238	2,640	5,400
	ออก		3,562	9,057	9,711	5,863	10,556	32,240	2,400	0
ผักและผลไม้	เข้า		17,459	19,214	23,946	14,313	20,774	8,372	18,990	15,615
	ออก		5,772	3,809	4,199	4,537	3,900	9,776	11,580	585
มันสำปะหลัง	เข้า		36,777	39,234	18,174	27,385	35,490	23,582	8,880	6,660
	ออก		143	39	78	26	0	520	0	0
ข้าวโพด	เข้า		93,093	79,430	72,631	62,473	77,376	19,786	39,870	9,900
	ออก		260	182	156	0	312	312	0	0

ตารางที่ ๑-1(ต่อ)

หน่วย : คัน

ประเภทสินค้า	พ.ศ.	2527	2528	2529	2530	2531	2532	2533	2534
		น้ำตาล	เข้า	4,082	1,833	1,170	325	4,472	1,872
	ออก	1,040	936	949	182	936	2,158	3,000	0
ถั่ว	เข้า	6,435	7,072	8,125	4,407	9,620	1,378	8,730	5,760
	ออก	546	442	468	156	520	884	0	360
ปอ	เข้า	17,485	9,490	17,589	17,173	16,952	16,042	6,480	5,400
	ออก	3,913	3,367	2,925	2,405	676	2,418	1,200	1,080
เครื่องดื่ม	เข้า	8,996	8,385	16,055	23,400	20,150	27,066	33,990	41,085
	ออก	21,814	29,588	21,619	24,297	16,224	25,194	29,670	11,790
ของชำ	เข้า	18,980	14,893	16,783	18,603	15,132	26,674	35,820	25,425
	ออก	6,331	3,692	4,706	5,187	3,952	9,258	3,360	5,400
สัตว์บก	เข้า	7,241	8,294	11,830	10,231	11,674	10,062	20,940	12,510
	ออก	1,989	481	429	130	1,040	2,080	1,440	7,920
สัตว์น้ำ	เข้า	624	637	347	923	338	572	1,440	90
	ออก	2,691	767	3,237	4,628	3,016	3,770	3,600	360
ปุ๋ยและอาหารสัตว์	เข้า	17,264	14,391	13,182	14,133	19,344	24,960	11,940	5,130
	ออก	45,071	47,762	73,203	91,520	67,990	89,102	112,020	99,270
เครื่องใช้สอย	เข้า	5,083	4,966	3,575	6,123	7,384	12,324	10,230	17,505
	ออก	15,795	13,845	22,035	14,417	11,492	34,580	53,490	33,030
เบ็ดเตล็ด	เข้า	24,479	17,849	16,003	11,336	10,942	18,148	13,080	24,300
	ออก	111,150	72,852	75,855	55,770	84,370	96,304	189,690	75,510
สินค้าอื่น ๆ	เข้า	26,481	26,286	33,332	23,829	28,302	17,628	24,630	51,750
	ออก	33,358	31,642	38,025	36,972	38,558	67,730	87,840	56,810
รวมทั้งสิ้น	เข้า	3,806,504	3,631,134	4,221,438	5,316,675	8,374,834	6,568,536	11,562,360	14,329,890
	ออก	522,379	476,827	559,364	559,091	530,062	666,354	1,039,590	713,385

ที่มา : รายงานการสำรวจปริมาณการขนส่งทางถนน กรมการขนส่งทางบก, กระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ : เข้าหมายถึง ที่ขบวนเข้าจากจังหวัดสระบุรีมากรุงเทพฯ ออก หมายถึง ที่ขบวนออกจากกรุงเทพฯมายังจังหวัดสระบุรี

ตารางที่ ๒-2 จำนวนเที่ยวการขนส่งสินค้าเข้า-ออก ระหว่างกรุงเทพมหานคร-สระบุรี ปี 2527-2534

หน่วย : เที่ยว

ประเภทสินค้า		พ.ศ.	2527	2528	2529	2530	2531	2532	2533	2534
ข้าว	เข้า		23,582	22,303	29,900	33,982	20,020	23,318	17,850	15,795
	ออก		585	260	442	182	390	468	600	405
หิน ดิน ทราย	เข้า		200,629	165,529	193,700	253,292	484,952	327,256	578,070	769,905
	ออก		273	871	182	351	416	474	240	180
ซีเมนต์และผลิตภัณฑ์	เข้า		50,531	64,714	72,657	36,801	94,250	113,906	182,850	227,655
	ออก		2,444	2,288	2,873	3,133	2,938	3,172	5,670	2,655
โลหะก่อสร้าง	เข้า		5,603	4,953	6,461	6,656	6,812	5,824	6,510	8,685
	ออก		6,201	7,111	8,294	7,852	5,590	6,526	10,950	10,260
วัสดุก่อสร้างอื่น ๆ	เข้า		1,625	3,965	5,083	5,213	5,694	7,930	6,450	11,610
	ออก		702	650	429	455	572	676	960	900
ไม้	เข้า		663	507	728	1,079	1,456	1,196	930	540
	ออก		1,014	845	858	1,352	1,092	1,534	1,350	1,710
เชื้อเพลิงไม้	เข้า		299	234	546	286	286	182	360	0
	ออก		91	65	52	130	208	156	0	45
น้ำมันเชื้อเพลิง	เข้า		130	156	130	91	208	260	240	1,080
	ออก		10,673	8,905	11,713	12,142	11,934	13,494	24,060	15,795
แร่	เข้า		273	273	273	39	312	236	240	360
	ออก		286	533	546	390	988	2,158	120	0
ผักและผลไม้	เข้า		5,655	7,241	9,269	6,448	6,942	2,080	4,080	3,555
	ออก		1,391	1,027	1,456	1,586	1,092	2,132	2,220	135
มันสำปะหลัง	เข้า		3,172	3,263	1,547	2,184	2,860	2,106	840	585
	ออก		13	13	26	13	0	52	0	0
ข้าวโพด	เข้า		7,982	6,747	6,032	5,252	6,370	2,002	3,030	1,080
	ออก		92	26	13	0	26	52	0	0

ตารางที่ จู-2 (ต่อ)

หน่วย : เท้า

ประเภทสินค้า		พ.ค.								
			2527	2528	2529	2530	2531	2532	2533	2534
น้ำตาล	เข้า		4,082	130	78	26	333	182	270	765
	ออก		182	91	104	26	78	260	360	0
ถั่ว	เข้า		6,435	728	819	442	910	156	870	540
	ออก		52	52	39	13	52	78	0	180
ปอ	เข้า		17,485	949	1,872	1,820	2,030	1,560	720	360
	ออก		484	455	455	351	130	442	120	180
เครื่องมือ	เข้า		8,996	858	1,729	2,431	1,898	3,198	4,320	5,040
	ออก		1,937	2,405	2,288	2,626	1,612	3,120	3,390	1,350
ของชำ	เข้า		18,980	1,833	2,275	2,249	1,898	3,226	3,750	2,925
	ออก		1,001	1,053	1,027	1,417	962	1,636	600	900
สัตว์บก	เข้า		7,241	2,067	3,302	3,887	3,900	3,276	4,740	3,375
	ออก		468	208	182	117	364	598	480	1,845
สัตว์น้ำ	เข้า		17,264	52	78	156	78	78	120	45
	ออก		624	286	1,118	1,261	1,118	598	720	180
ปุ๋ยและอาหารสัตว์	เข้า		5,083	1,690	1,482	1,664	2,132	2,496	1,380	585
	ออก		4,628	4,719	7,124	8,632	6,474	8,788	10,440	8,730
เครื่องใช้สอย	เข้า		24,479	780	780	1,094	1,144	1,534	1,560	3,870
	ออก		2,561	2,236	3,315	3,315	2,028	5,564	6,990	4,410
เบ็ดเตล็ด	เข้า		26,481	3,601	3,848	2,847	2,756	3,874	3,300	4,545
	ออก		13,715	8,898	9,139	6,929	9,568	12,298	21,960	10,665
สินค้าอื่น ๆ	เข้า		26,481	2,964	4,381	3,237	3,692	2,054	3,240	4,950
	ออก		3,653	3,692	4,069	4,719	3,926	7,358	9,030	5,805
รวมทั้งสิ้น	เข้า		3,806,504	295,542	346,970	421,174	650,988	507,858	825,720	1,067,850
	ออก		53,040	46,189	55,744	56,992	51,558	71,656	100,260	66,330

ที่มา : รายงานการสำรวจปริมาณการขนส่งทางถนน กรมการขนส่งทางบก, กระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ : เข้าหมายถึง เท้าเข้าจากจังหวัดสระบุรีมากรุงเทพฯ ออก หมายถึงเท้าออกจากกรุงเทพฯมายังจังหวัดสระบุรี

ตารางที่ 3-3 ปริมาณการขนส่งสินค้าเข้า-ออก ระหว่างกรุงเทพมหานคร-สระบุรี ปี 2527-2534

หน่วย : ตัน-กม.

ประเภทสินค้า		พ.ศ.	2527	2528	2529	2530	2531	2532	2533	2534
ข้าว	เข้า		29,656,692	28,161,432	37,753,560	43,620,876	25,830,792	28,051,920	22,867,920	19,474,020
	ออก		655,668	314,496	452,088	200,772	433,048	46,051	725,760	476,280
หิน ดิน ททราย	เข้า		258,955,164	218,436,268	257,280,192	345,795,372	673,863,840	487,130,456	865,021,680	1,103,205,420
	ออก		464,724	527,904	219,024	457,704	55,984	592,488	259,200	233,280
ซีเมนต์และผลิตภัณฑ์	เข้า		80,912,520	106,121,340	118,477,944	144,061,632	157,410,864	173,026,152	315,482,040	371,935,800
	ออก		3,974,724	4,065,096	5,058,612	5,368,896	5,130,216	4,251,308	9,000,720	4,782,240
โลหะก่อสร้าง	เข้า		7,811,856	7,345,728	9,653,904	9,432,072	9,544,392	7,971,912	10,850,760	15,435,360
	ออก		8,543,340	10,180,404	10,952,604	10,501,920	7,393,464	7,196,904	13,264,560	14,230,080
วัสดุก่อสร้างอื่น ๆ	เข้า		1,644,084	3,415,932	3,869,424	4,252,716	4,984,200	5,143,700	6,123,600	10,108,800
	ออก		805,896	425,868	489,996	404,352	662,686	654,264	1,270,080	719,280
ไม้	เข้า		710,424	561,600	744,120	1,228,500	1,777,464	1,665,144	1,380,240	427,680
	ออก		995,436	805,896	791,856	1,361,830	1,097,928	1,479,816	1,769,040	1,730,160
เชื้อเพลิง	เข้า		227,448	252,720	506,844	261,144	320,112	213,408	336,960	0
	ออก		92,664	61,776	75,816	82,836	140,400	154,440	0	19,440
น้ำมันเชื้อเพลิง	เข้า		106,704	109,512	50,544	78,624	235,872	227,448	570,240	1,283,040
	ออก		13,513,500	11,248,848	14,551,056	15,425,748	15,525,432	16,533,504	32,063,040	23,328,000
แร่	เข้า		353,808	494,208	293,436	67,392	398,736	457,704	285,120	583,200
	ออก		384,696	981,396	1,048,788	633,204	1,140,048	3,481,920	259,200	0
ผักและผลไม้	เข้า		1,885,572	2,075,112	2,586,168	1,545,804	2,243,592	904,176	2,050,920	1,686,420
	ออก		623,376	411,872	453,492	489,996	421,200	1,055,808	1,250,640	63,180
มันสำปะหลัง	เข้า		3,971,916	4,237,272	1,962,792	301,158	3,832,920	2,546,856	959,040	719,280
	ออก		15,444	4,212	8,424	2,808	0	56,160	0	0
ข้าวโพด	เข้า		10,054,044	8,633,530	7,844,148	6,747,624	8,356,608	2,136,888	4,305,960	1,069,200
	ออก		28,080	19,148	16,848	0	33,696	33,696	0	0
น้ำตาล	เข้า		440,856	197,964	126,360	35,100	482,976	202,276	434,160	1,292,760
	ออก		112,320	101,088	102,492	19,656	101,088	233,064	324,000	0



ตารางที่ รุ-3 (ต่อ)

หน่วย : ตัน-กม.

ประเภทสินค้า		พ.ศ.		2527	2528	2529	2530	2531	2532	2533	2534
		พ.ศ.	พ.ศ.								
ถั่ว	เข้า			694,980	763,776	877,500	475,956	1,038,960	148,824	942,840	622,080
	ออก			58,968	47,746	50,544	16,843	56,160	95,472	0	38,880
ปอ	เข้า			1,888,380	1,024,920	1,899,612	1,854,684	1,830,816	1,732,536	699,840	583,200
	ออก			422,604	363,636	315,900	259,740	73,008	261,144	129,600	116,640
เครื่องตี	เข้า			971,568	905,580	1,733,940	2,527,200	2,176,200	2,923,128	3,670,920	4,437,180
	ออก			2,355,912	3,195,504	2,334,852	2,624,076	1,752,192	2,720,952	3,204,360	1,273,320
ของชำ	เข้า			2,049,840	1,608,984	1,812,564	2,009,124	1,634,256	2,881,008	3,868,560	2,745,900
	ออก			683,748	398,736	508,248	560,076	426,816	999,648	362,880	583,200
สัตว์บก	เข้า			782,028	895,752	1,277,640	1,104,948	1,260,792	1,086,696	2,261,520	1,351,080
	ออก			214,812	51,948	46,332	14,040	112,320	224,640	155,520	855,360
สัตว์น้ำ	เข้า			67,392	63,796	26,676	99,684	36,504	61,776	155,520	9,720
	ออก			290,628	82,836	349,596	499,824	325,728	407,160	388,800	38,880
ปุ๋ยและอาหารสัตว์	เข้า			1,864,512	1,554,228	1,423,656	1,531,764	2,089,152	2,695,680	1,289,520	554,040
	ออก			4,867,668	5,158,296	7,905,924	9,884,160	7,342,920	9,623,016	12,098,160	10,721,160
เครื่องใช้สอย	เข้า			548,964	536,328	386,100	611,284	797,472	1,330,992	1,104,840	1,890,540
	ออก			1,705,860	1,495,260	2,379,780	1,557,036	4,244,436	3,734,640	5,776,920	3,567,240
เบ็ดเตล็ด	เข้า			2,643,732	1,927,602	1,728,324	1,224,238	1,170,936	1,959,984	1,412,640	2,624,400
	ออก			12,004,200	7,868,016	8,192,340	6,023,160	9,111,960	10,400,832	20,486,520	8,155,080
สินค้าอื่น ๆ	เข้า			2,859,948	2,838,888	3,599,856	2,573,532	3,164,616	1,903,824	2,660,040	5,589,000
	ออก			3,602,664	3,417,336	4,106,700	3,992,976	4,164,264	7,314,840	9,486,720	6,113,880
รวมทั้งสิ้น	เข้า			411,102,432	392,162,472	455,915,304	574,200,900	904,482,072	709,401,888	1,248,734,880	1,547,628,120
	ออก			56,416,932	51,497,316	60,411,312	60,381,628	57,246,696	71,966,232	112,275,720	77,045,580

ที่มา : รายงานการสำรวจปริมาณการขนส่งทางถนน กรมการขนส่งทางบก, กระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ : เข้าหมายถึง เที่ยวเข้าจากจังหวัดสระบุรีมากรุงเทพฯ ออก หมายถึง เที่ยวออกจากกรุงเทพฯมายังจังหวัดสระบุรี

ท. ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดสระบุรี

ตารางที่ ท-1 โครงสร้างเศรษฐกิจจังหวัดสระบุรีในราคาประจำปี

สาขาการผลิต	(ล้านบาท)										
	2524	2525	2526	2527	2528	2529	2530	2531	2532	2533	2534
1. การเกษตร	2,125,480	1,747,021	2,207,648	2,098,675	2,058,320	1,934,743	1,968,433	2,817,041	3,298,497	2,359,343	2,798,867
– กสิกรรม	1,477,485	1,109,075	1,391,833	1,330,368	1,253,106	1,120,066	1,150,717	1,920,427	2,044,277	1,135,959	1,588,954
– ปศุสัตว์	382,658	370,594	560,602	488,607	510,207	522,992	516,046	565,510	935,825	898,508	895,974
– ประมง	6,943	11,288	7,102	8,440	6,987	6,283	12,241	16,377	16,573	21,920	21,474
– ป่าไม้	192	21	0	4,825	2,017	7,918	0	26	0	0	0
– บริการทางการเกษตร	170,555	174,791	181,236	196,547	211,761	201,423	197,911	217,867	203,700	190,001	169,254
– การแปรรูปการเกษตรอย่างง่าย	87,649	81,274	66,875	69,888	74,262	76,061	91,528	96,834	98,120	112,955	123,211
2.เหมืองแร่และขุดหิน	437,847	565,519	632,070	633,202	750,199	994,480	712,102	1,375,403	2,212,392	2,300,455	2,008,217
3. อุตสาหกรรม	3,159,083	4,052,178	4,488,549	5,773,011	5,712,080	5,668,315	6,952,731	8,411,698	11,282,050	16,230,140	20,401,673
4. การก่อสร้าง	211,274	224,660	279,430	414,981	406,217	413,225	488,060	553,908	478,969	639,392	690,562
5. ไฟฟ้าและประปา	299,604	433,121	519,425	538,874	642,975	950,206	892,198	1,119,211	1,534,399	1,939,919	1,883,591
6. การคมนาคมขนส่ง	273,424	357,498	715,158	850,181	308,823	417,377	515,669	625,303	824,016	1,020,883	1,106,436
7. การค้าส่งและค้าปลีก	1,129,909	1,357,376	1,252,139	1,579,770	1,402,663	1,392,922	1,618,041	1,965,937	2,215,835	2,667,270	3,010,430
8. การธนาคาร ประกันภัยและอสังหาริมทรัพย์	128,984	200,045	204,740	289,100	590,055	268,500	322,170	607,059	491,351	670,239	1,430,430
9. ที่อยู่อาศัย	334,341	374,277	419,614	451,779	487,998	520,293	551,850	587,160	638,586	694,682	744,476
10. การบริหารและป้องกันประเทศ	370,809	451,912	546,782	496,741	543,134	567,132	582,506	628,706	713,483	847,638	975,429
11. การบริการ	819,287	957,782	1,024,070	1,053,067	1,136,902	1,272,888	1,446,429	1,470,334	1,743,642	2,139,465	2,532,064
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด	9,327,842	10,721,387	12,289,625	14,179,381	14,039,364	14,399,061	16,050,199	20,159,760	25,433,220	31,309,536	37,582,175
ผลิตภัณฑ์ต่อหัว (บาท)	20,190	22,811	25,764	29,789	29,188	29,628	32,490	40,239	49,967	60,327	71,722
ประชากร (พันคน)	462	470	477	476	481	486	494	501	509	519	524

ที่มา : กองบัญชีประชาชาติ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ตารางที่ ท-2 โครงสร้างเศรษฐกิจจังหวัดสระบุรีในราคาคงที่ปี 2531

สาขาการผลิต	(พันบาท)										
	2524	2525	2526	2527	2528	2529	2530	2531	2532	2533	2534
1. การเกษตร	2,364,272	2,147,227	2,348,094	2,484,423	2,808,498	2,673,710	2,175,958	2,817,041	3,115,404	2,113,093	2,399,054
– กสิกรรม	1,654,172	1,410,521	1,501,888	1,635,521	1,826,389	1,794,361	1,350,740	1,920,427	1,941,408	1,146,844	1,430,488
– ปศุสัตว์	383,346	431,433	548,228	538,769	654,006	558,192	511,898	565,510	866,184	682,159	704,091
– ประมง	6,575	6,745	5,954	7,946	6,382	6,295	11,646	16,377	15,755	17,106	20,901
– ป่าไม้	243	22	0	57,060	2,450	9,516	0	26	0	0	0
– บริการทางการเกษตร	218,580	214,655	210,810	216,830	229,350	218,881	207,690	217,887	195,929	171,481	147,076
– การแปรรูปการเกษตรอย่างง่าย	101,356	83,851	81,216	79,597	89,941	86,465	93,984	96,834	96,128	95,503	96,498
2.เหมืองแร่และย่อยหิน	532,631	789,958	768,285	859,484	1,107,496	1,596,889	856,916	1,375,403	1,768,851	2,066,941	1,645,949
3. อุตสาหกรรม	3,994,807	4,480,041	4,926,179	5,719,247	5,547,852	5,732,069	7,236,948	8,411,698	10,986,014	13,018,693	14,043,679
4. การก่อสร้าง	270,993	269,881	322,510	471,191	447,526	446,617	514,955	553,908	448,156	550,457	551,327
5. ไฟฟ้าและประปา	414,261	524,648	568,067	600,508	666,180	917,072	862,524	1,119,211	1,542,932	1,795,591	1,814,138
6. การคมนาคมขนส่ง	442,018	477,133	846,805	978,560	329,311	418,343	517,041	625,303	771,042	981,510	1,034,588
7. การค้าส่งและค้าปลีก	1,457,671	1,557,531	1,489,333	1,716,070	1,442,575	1,526,189	1,670,748	1,965,937	2,140,811	2,420,663	2,557,519
8. การธนาคาร ประกันภัยและอสังหาริมทรัพย์	156,584	232,912	229,826	320,955	838,135	283,034	334,121	607,059	466,735	601,075	1,213,344
9. ที่อยู่อาศัย	503,074	508,171	514,448	528,478	539,784	543,200	559,325	587,160	613,907	642,571	688,326
10. การบริหารและป้องกันประเทศ	460,515	483,897	588,001	522,718	568,060	585,573	593,455	626,706	632,398	679,417	732,302
11. การบริการ	989,088	1,055,723	1,084,549	1,097,717	1,205,566	1,353,094	1,507,157	1,470,334	1,569,281	1,746,432	1,927,138
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด	11,585,914	12,537,122	13,686,097	15,299,351	15,300,983	16,075,790	16,929,148	20,159,760	24,055,531	26,616,443	28,587,360

ที่มา : กองบัญชีประชาชาติ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

### ณ. สถานะสถานที่ท่องเที่ยว

ตารางที่ ณ-1 จำนวนที่ตั้งและประเภทของแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดสระบุรี

หมายเลข	ชื่อแหล่งท่องเที่ยว	ที่ตั้ง	ระยะทาง จากจังหวัด	ประเภทแหล่งท่องเที่ยว	ระดับความ น่าสนใจ	การเข้าถึงโดย รถโดยสาร
<b>แหล่งท่องเที่ยวในเขตอำเภอพระพุทธบาท</b>						
1	รอยพระพุทธบาท	ต.จุนโจลม	28	ประวัติศาสตร์และศาสนสถาน	สูง	สะดวก
2	พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ	ต.จุนโจลม	28	ประวัติศาสตร์และศาสนสถาน	สูง	สะดวก
3	บ่อน้ำร้อนลำน้ำเฒ่า	ต.จุนโจลม	28	ประวัติศาสตร์และศาสนสถาน	สูง	สะดวก
4	สำนักสงฆ์น้ำกระบอก	ต.จุนโจลม	25	วัฒนธรรมประเพณี	สูง	ไม่สะดวก
5	น้ำประจูน	ต.จุนโจลม	28	ธรรมชาติและการพักผ่อน	ต่ำ	ไม่สะดวก
6	ประเพณีตักบาตรดอกไม้มัน	ต.จุนโจลม	36	วัฒนธรรมประเพณี	ปานกลาง	สะดวก
7	ประเพณีแห่พระเจ้าเขมรแก้ว	ต.จุนโจลม	28	วัฒนธรรมประเพณี	ต่ำ	สะดวก
8	ประเพณีเจ้าพ่อเขาตก	ต.จุนโจลม	28	วัฒนธรรมประเพณี	ต่ำ	สะดวก
<b>แหล่งท่องเที่ยวในเขตอำเภอบ้านหมอ</b>						
9	เมืองเข็ลขิน	ต.บ้านหมอ	33	ประวัติศาสตร์และศาสนสถาน	ต่ำ	ไม่สะดวก
<b>แหล่งท่องเที่ยวในเขต กิ่ง อ.คอนสาร</b>						
10	การค้าง	ต.คอนสาร		วัฒนธรรมประเพณี	ต่ำ	ไม่สะดวก

ตารางที่ ๑๓-๖ (ต่อ)

หมายเลข	ชื่อแหล่งท่องเที่ยว	ที่ตั้ง	ระยะทาง จากจังหวัด	ประเภทแหล่งท่องเที่ยว	ระดับความ น่าสนใจ	การเข้าถึงโดย รถยนต์ฮาร์
<b>แหล่งท่องเที่ยวในเขตอำเภอเสนาไห้</b>						
11	เขาร่องไห้	ต.เสนาไห้	8	ประวัติศาสตร์และศาสนสถาน	ปานกลาง	สะดวก
12	วัดสมุทประดิษฐาราม	ต.เสนาไห้	10	ประวัติศาสตร์และศาสนสถาน	ต่ำ	สะดวก
13	การทอผ้าพื้นเมือง	ต.คันคาบ	5-7	วัฒนธรรมประเพณี	ปานกลาง	สะดวก
14	บึงโรงง	ต.เมืองเก่า	12	ธรรมชาติและ การพักผ่อน	ต่ำ	ไม่สะดวก
<b>แหล่งท่องเที่ยวในเขตอำเภอเมืองสระบุรี</b>						
15	เจ้าศรีวิภา	ต.หน้าพระลาน	22	ธรรมชาติและ การพักผ่อน	ต่ำ	ไม่สะดวก
16	เจ้าพระธาตุ	ต.หน้าพระลาน	22	ธรรมชาติและ การพักผ่อน	ต่ำ	ไม่สะดวก
17	สวนพฤกษศาสตร์พันด	ต.พันด	17	ธรรมชาติและ การพักผ่อน	ปานกลาง	สะดวก
18	วัดป่าสัก	ต.ควาเรือง	2	ประวัติศาสตร์และศาสนสถาน	ต่ำ	สะดวก
19	วัดศาอาตดง	ต.ปากเพรือว	-	ประวัติศาสตร์และศาสนสถาน	ต่ำ	สะดวก
20	ศาลเจ้าพ่อหลักเมือง	ต.ปากเพรือว	-	ประวัติศาสตร์และศาสนสถาน	ต่ำ	สะดวก
21	อ่างเก็บน้ำคองเพรือว	ต.ปากเพรือว	-	ธรรมชาติและ การพักผ่อน	ปานกลาง	สะดวก
22	วัดพระพุทธธลาอ	ต.หนองปลาไหล	12	ประวัติศาสตร์และศาสนสถาน	สูง	สะดวก
23	พาริมจอมมิ่ง	ต.หนองปลาไหล	13	ธรรมชาติและ การพักผ่อน	ปานกลาง	สะดวก
24	อุทยานแห่งชาติเขา สามหมื่น	ต.หนองปลาไหล	16	ธรรมชาติและ การพักผ่อน	ปานกลาง	ไม่สะดวก

ตารางที่ ๑-1 (ต่อ)

หมายเลข	ชื่อห้องท่องเที่ยว	ผู้จัด	ระยะทาง จากจังหวัด	ประเภทห้องท่องเที่ยว	ระดับความ น่าสนใจ	การเข้าถึงโดย รถโดยสาร
แหล่งท่องเที่ยวในเขตอำเภอวิหารแดง						
25	เจดีย์พระปฐม	ค.หนองพูน	42	วัฒนธรรมประเพณี	ต่ำ	ไม่สะดวก
แหล่งท่องเที่ยวในเขตอำเภอแก่งคอย						
26	พระพุทธบาทน้อย	ค.สองคอน	28	ประวัติศาสตร์และศาสนสถาน	ปานกลาง	สะดวก
27	น้ำพุร้อนเจ็ดสี	ค.สองคอน		วัฒนธรรมประเพณี	สูง	ไม่สะดวก
28	การส่องแก่งแม่น้ำป่าสัก	ค.ท่าค้อ	15	ธรรมชาติและการท่องเที่ยว	สูง	ไม่สะดวก
29	ผาเสด็จ	ค.พิบกวาง		ประวัติศาสตร์และศาสนสถาน	ต่ำ	ไม่สะดวก
แหล่งท่องเที่ยวในเขตอำเภอผักไห่-วังม่วง						
30	น้ำพุร้อนสีตี	ค.พิบกวาง	32	ประวัติศาสตร์และศาสนสถาน	ปานกลาง	สะดวก
31	น้ำตกภูเขา	ค.วังม่วง	53	ธรรมชาติและการท่องเที่ยว	ต่ำ	ไม่สะดวก
32	น้ำตกเขาแก้ว	ค.ลำพูนกลาง	75	ธรรมชาติและการท่องเที่ยว	ต่ำ	ไม่สะดวก
33	น้ำตกปากคลอง	ค.ลำพูนกลาง	80	ธรรมชาติและการท่องเที่ยว	ต่ำ	ไม่สะดวก
34	น้ำตกเจ็ดสาวน้อย	ค.ม่วงเหล็ก	45	ธรรมชาติและการท่องเที่ยว	ปานกลาง	สะดวก
35	ไร่กุสุมา	ค.ม่วงเหล็ก	42	ธรรมชาติและการท่องเที่ยว	ปานกลาง	สะดวก
36	สวนรุกขชาติม่วงเหล็ก	ค.ม่วงเหล็ก	37	ธรรมชาติและการท่องเที่ยว	ปานกลาง	สะดวก

ที่มา : สำนักงานจังหวัดสระบุรี และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

### ณ. ผังเมืองรวมเมืองสระบุรี (ปรับปรุงครั้งที่ 1)

เขตผังเมืองรวมสระบุรี (ปรับปรุงครั้งที่ 1) มีเนื้อที่ 52.41 ตร.กม. ซึ่งปรับปรุงจากผังเมืองรวมเมืองสระบุรี ที่ประกาศกฎกระทรวง ฉบับที่ 48 ใช้บังคับเมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2531 (เนื้อที่ 39.27 ตร.กม.) โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาฉบับพิเศษเล่มที่ 105 ตอนที่ 185 ซึ่งได้หมดอายุลงในวันที่ 10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2536 นี้ ดังนั้นผังเมืองรวมปรับปรุงครั้งที่ 1 จึงใช้สำหรับรองรับการพัฒนาในระยะ 20 ปี ต่อไป หรือถึงปี 2556

#### แนวความคิดในการวางผังเมือง

(1) วัตถุประสงค์ : แนวความคิดในการวางผังเมืองมีวัตถุประสงค์ดังนี้

1. พัฒนาชุมชนเมืองให้ดียิ่งขึ้น ซึ่งมีสัญลักษณ์ ความสะอาดสวยงาม ระเบียบและสวยงาม
2. ส่งเสริมเศรษฐกิจสังคมและสภาพแวดล้อมของเมือง ซึ่งเป็นศูนย์กลางการบริหารและการปกครองของจังหวัดสระบุรี
3. ควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินในชุมชนเมืองให้มีประสิทธิภาพ รวมทั้งพัฒนาโครงการคมนาคม-ขนส่ง การสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการ เพื่อแก้ไขปัญหาที่มีอยู่ในปัจจุบัน และรองรับการเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมและบริการที่สำคัญแห่งหนึ่งของภาคกลางตอนบน
4. เพื่อบำรุงรักษาทรัพยากรธรรมชาติและควบคุมสภาพแวดล้อมให้เหมาะสม



(2) นโยบายและมาตรการ : เพื่อจัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับและสอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต รวมทั้งส่งเสริมและพัฒนา เศรษฐกิจและโครงการบริการสาธารณะ นโยบายและมาตรการที่สำคัญมีดังนี้

1. ส่งเสริมชุมชนเมืองสระบุรีให้เป็นศูนย์กลางการบริหารและปกครองในระดับแนวหน้า
2. ส่งเสริมการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจของจังหวัดและ บริการสังคมแก่พื้นที่โดยรวม
3. ส่งเสริมการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจและสังคมโดยการ พัฒาระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการให้เพียงพอและได้มาตรฐาน
4. อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

(3) แนวความคิดในการวางผัง : การวางผังนี้เป็นการปรับปรุงครั้งที่ 1 ซึ่ง สำนักผังเมือง (สผม.) ได้มีการปรับปรุงผังให้สอดคล้องกับสภาพข้อเท็จจริงที่เปลี่ยนแปลงไป ประกอบกับแนวนโยบายเป้าหมายของรัฐ ความต้องการของท้องถิ่น รวมทั้งโครงการในอนาคต ศักยภาพในการพัฒนาและความเป็นไปได้ของพื้นที่จึงกำหนดให้เป็นดังนี้

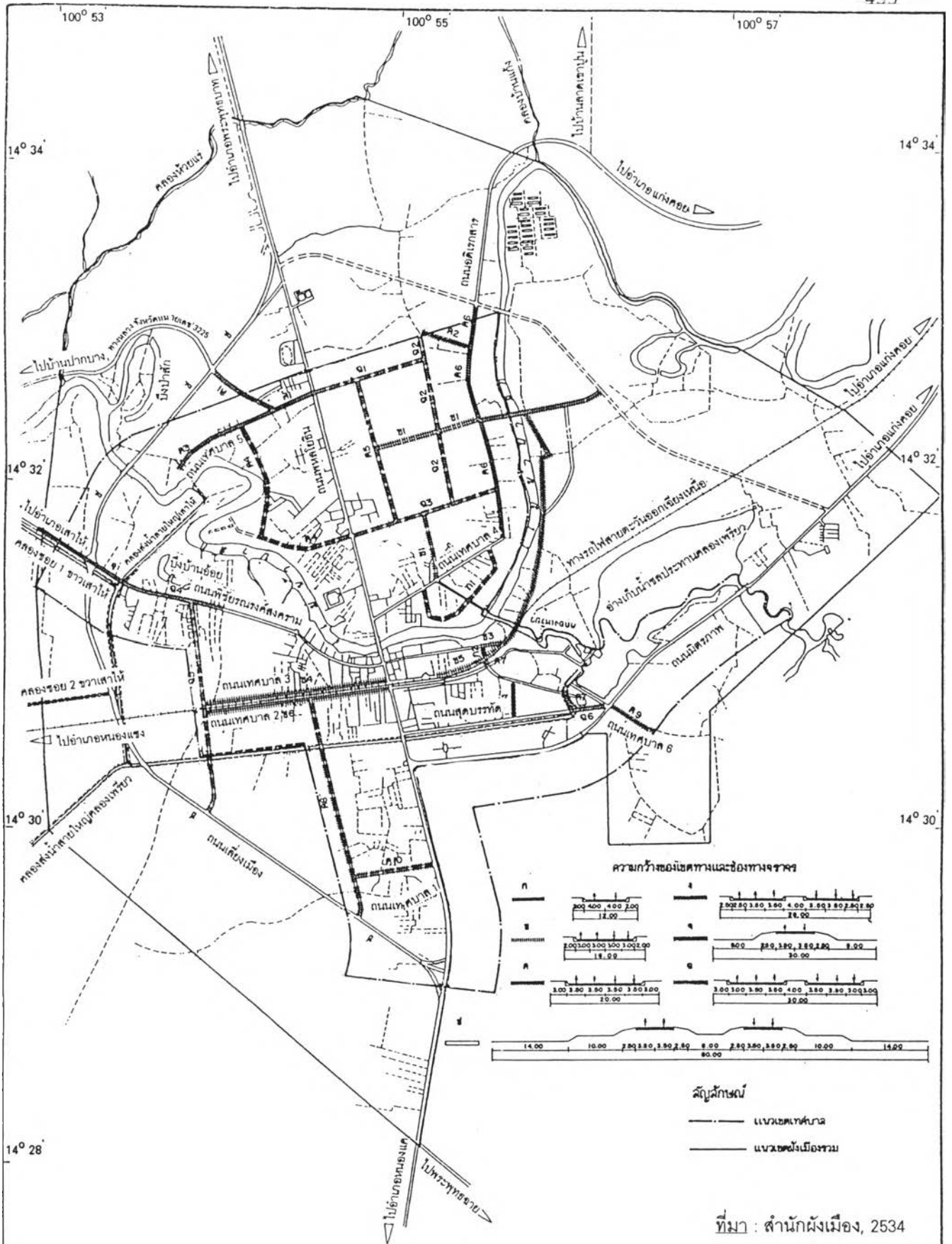
1. มีศูนย์กลางพาณิชย์กรรม 2 บริเวณ ได้แก่ ศูนย์กลางการบริการ และ ย่านการค้า เดิมบริเวณถนนพหลโยธินช่วงตอนใต้แม่น้ำป่าสักจนถึงถนนสุทธบรรทัด บริเวณสถานีขนส่ง ส่วนศูนย์กลางย่อยกำหนดไว้ทางด้านเหนือของเมืองใกล้โรงเรียนสระบุรีวิทยาคม โดยจะ ให้เป็นศูนย์กลางการบริการแก่ย่านที่พักอาศัย
2. ย่านที่พักอาศัยจะเป็นพื้นที่ล้อมรอบศูนย์กลางแบ่งออกไปโดยมีถนนเป็นแกนนำ
3. เพื่อควบคุมมลภาวะได้กำหนดให้มีพื้นที่อุตสาหกรรมเฉพาะกิจ (บริการ) 2 แห่งบนถนนพหลโยธิน ใกล้กับถนนเลี้ยวเมืองทั้งด้านเหนือและด้านใต้ พื้นที่คลังสินค้า 2 แห่ง บริเวณถนนเทศบาล 2 ใกล้ทางรถไฟ และระหว่างถนนมิตรภาพกับถนนเทศบาล 6
4. เสนอแนะให้สร้างสะพานเชื่อมระหว่าง 2 ฟังแม่น้ำป่าสัก เพิ่มขึ้นด้าน ตะวันออกต่อเนื่องกับถนนโครงการผ่านถนนอดิเรกสารไปต่อกับถนนเลี้ยวเมืองสายใหม่ที่อยู่ อ้อม เมือง จบกับถนนมิตรภาพ






## โครงการข้ายการคมนาคมตามผังเมืองรวม

ผังเมืองรวมปรับปรุงครั้งที่ 1 ได้ยึดผังโครงการคมนาคมและขนส่งตามผังเมืองรวมเดิม คือ

- (1) ตัดถนนเลี้ยวเมืองด้านตะวันตกจากถนนพหลโยธินบริเวณสุดเขตเทศบาลตอนใต้ไปออกถนนพหลโยธินตอนเหนือใกล้สนามกีฬาจังหวัด ซึ่งปัจจุบันเปิดใช้แล้ว
- (2) ขยายถนนเทศบาล 2 และ 3 ถนนพิชัยณรงค์สงครามด้านตะวันตกตัดกับถนนเลี้ยวเมืองไปจนสุดเขตผังเมืองรวม
- (3) ขยายถนนเทศบาล 5 และถนนเชื่อมถนนเลี้ยวเมือง ถนนอดิเรกสาร ถนนเลียบทางรถไฟ จากสถานีรถไฟไปบรรจบปลายถนนพิชัยณรงค์สงคราม ถนนสุดบรรทัดซอย 13 ถนนเทศบาล 6 ถนนสุดบรรทัดตอนบนบรรจบถนนมิตรภาพ และถนนพิชัยณรงค์สงครามซอย 1
- (4) ตัดถนนใหม่ เพื่อให้พื้นที่ว่างผังมีลักษณะเป็นโครงข่ายแบบตาตาราง ได้แก่
  1. ถนนเชื่อมเลี้ยวเมืองกับพิชัยณรงค์สงครามตัดทางรถไฟตรงปลายสุดถนนเทศบาล 2 และ 3
  2. ถนนเชื่อมเลี้ยวเมืองกับเทศบาล 2 ขนานเขตเทศบาลเมืองสระบุรี
  3. ถนนเทศบาล 1 สายใหม่ เชื่อมถนนสายเลี้ยวเมืองเทศบาล 2 กับพหลโยธิน
  4. ถนนเชื่อมเทศบาล 5 ผ่านพื้นที่ข้างแม่น้ำป่าสักออกพหลโยธิน ต่อไปถึงถนนอดิเรกสาร
  5. ชูถนนตาตารางบริเวณพื้นที่เกษตรกรรมระหว่างถนนอดิเรกสารกับถนนพหลโยธินอีก 5 สาย
  6. ถนนขนานแม่น้ำป่าสักแยกจากถนนเทศบาล 4 สองจุด (เป็นรูปตัว C)
- (5) เมื่อมีการขยายผังจึงได้มีการเสนอแนวถนนเพิ่มเติมด้านตะวันตกของพื้นที่ คือ
  1. วางแนวถนนเลี้ยวเมืองจากถนนพหลโยธินตอนเหนือไปออกถนนมิตรภาพ
  2. เพิ่มถนนเลี้ยวเมืองใหม่ไว้ข้ามแม่น้ำป่าสักไปยังพื้นที่ขยายใหม่ ชูถนนตาตารางในข้อ (4)
  3. ขยายถนนเลียบแม่น้ำป่าสักจากปลายถนนสุดบรรทัดมาจนถึงถนนใหม่ในตำบลตะกุด พร้อมทั้งถนนเปิดพื้นที่เพิ่มขึ้น



แผนที่แสดงผังโครงข่ายคมนาคมตามผังเมืองรวมสระบุรี  
ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1 ปี 2534

การศึกษาโครงข่ายการขนส่งที่มีอิทธิพลต่อ การเจริญเติบโตของเทศบาลเมืองสระบุรี	
มาตราส่วน	
	
	ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
	รูปที่ ณ-1

จากลักษณะถนนโครงการเหล่านี้ สำนักผังเมืองคาดว่าจะทำให้สามารถแก้ไขปัญห  
การจราจรและรองรับการขยายตัวของการใช้ที่ดินตามผังเมืองรวมได้

### การใช้ที่ดินในผังเมืองรวมปรับปรุงครั้งที่ 1

การใช้ที่ดินในอนาคตตามผังเมืองรวมปรับปรุงครั้งที่ 1 นอกจากได้เพิ่มเติมส่วนที่  
ขยายผังแล้ว ยังได้แก้ไขการใช้ที่ดินโดยให้มีความเป็นชุมชนหนาแน่นมากขึ้น คือเพิ่มพื้นที่  
พาณิชยกรรม เปลี่ยนการใช้ที่ดินและพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยเป็นปานกลาง

(1) เขตพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก มีพื้นที่รวมประมาณ 462.50 ไร่  
เป็นบริเวณที่ใช้ประโยชน์เพื่อการพาณิชย์และที่อยู่อาศัยเป็นส่วนใหญ่ ศูนย์การค้าหลักของชุมชน  
กำหนดไว้บริเวณเดิมทั้ง 2 แห่ง คือกลุ่มพื้นที่บริเวณใกล้ศาลากลางจังหวัด ตลาดเทศบาล  
สถานีรถไฟ และบางส่วนของสองฟากถนนพหลโยธินจนถึงถนนสุทธบรรทัดซอย 9 ใกล้สถานีขนส่ง  
และกลุ่มพื้นที่ระหว่างแขวงการทางและโรงเรียนสระบุรีวิทยาคม และได้เพิ่มพื้นที่ขึ้นใหม่ใน  
บริเวณด้านตะวันออกของถนนสุทธบรรทัดซอย 9 โดยขยายต่อเนื่องจากบริเวณเดิม เพื่อรองรับ  
การขยายตัวในอนาคต

(2) เขตที่อยู่อาศัย การใช้ประโยชน์ที่ดินได้กำหนดไว้ 2 ประเภท คือ เขตที่อยู่  
อาศัยหนาแน่นปานกลาง และเขตที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย

1. เขตที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง มีพื้นที่ประมาณ 2,560.00 ไร่ มีที่ตั้ง  
อยู่รอบบริเวณที่เป็นศูนย์กลางชุมชน โดยกำหนดให้ขยายต่อเนื่องจากเขตพาณิชยกรรม และที่  
อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ซึ่งกำหนดไว้ในบริเวณเดิมส่วนหนึ่งและเพิ่มขึ้นในบริเวณชุมชนด้านเหนือ  
ช่วงระหว่างแนวถนนโครงการด้านใต้กับถนนพหลโยธิน และบริเวณโดยรอบโรงเรียนสระบุรี-  
วิทยาคม

2. เขตที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย มีพื้นที่ประมาณ 4,730.00 ไร่ เป็นเขตที่  
ขยายต่อเนื่องจากเขตที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง ซึ่งกำหนดไว้ในบริเวณเดิมส่วนหนึ่ง และเพิ่ม  
ขึ้นในพื้นที่เลียบแนวถนนโครงการ ชุมชนเขาคุบา นอกจากนี้ยังมีการเพิ่มพื้นที่ขึ้นในบริเวณที่เขต  
ผังขยายครอบคลุมออกไป โดยเพิ่มขึ้นในแนวต่อเนื่องจากบริเวณเดิมทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำ

ป่าสักด้านเหนือทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ โดยได้กำหนดแนวถนนโครงการให้สอดคล้องกับการใช้ที่ดินด้วย

(3) เขตอุตสาหกรรมและคลังสินค้า มีพื้นที่ประมาณ 100.00 ไร่ กำหนดไว้ในบริเวณเดิมทั้งหมด คือบริเวณโรงงานกระสอบสหกรณ์พืชจำกัด โดยมีอาณาเขตที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมเล็กน้อย

(4) เขตอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ มีพื้นที่ประมาณ 212.50 ไร่ กำหนดไว้บริเวณริมถนนพหลโยธินด้านตะวันออกใกล้สนามกีฬาจังหวัดสระบุรีซึ่งอยู่ทางด้านทิศเหนือของเมือง และบริเวณริมถนนพหลโยธินด้านตะวันตกใกล้ถนนเลี้ยวเมืองทางด้านทิศใต้ของเมือง

(5) เขตคลังสินค้า มีพื้นที่ 287.50 ไร่ ได้แก่บริเวณที่กำหนดไว้ในด้านทิศตะวันตกและตะวันออกของเมือง ทางด้านตะวันตกอยู่ใกล้ทางรถไฟในบริเวณบางส่วนของถนนเทศบาล 2 ด้านใต้ ส่วนทางด้านทิศตะวันออกอยู่ในบริเวณระหว่างเขตทหาร (จังหวัดทหารบกสระบุรี ศูนย์การทหารม้า) และถนนเทศบาล 6 ด้านใต้ จนสุดเขตเทศบาลเมืองสระบุรี

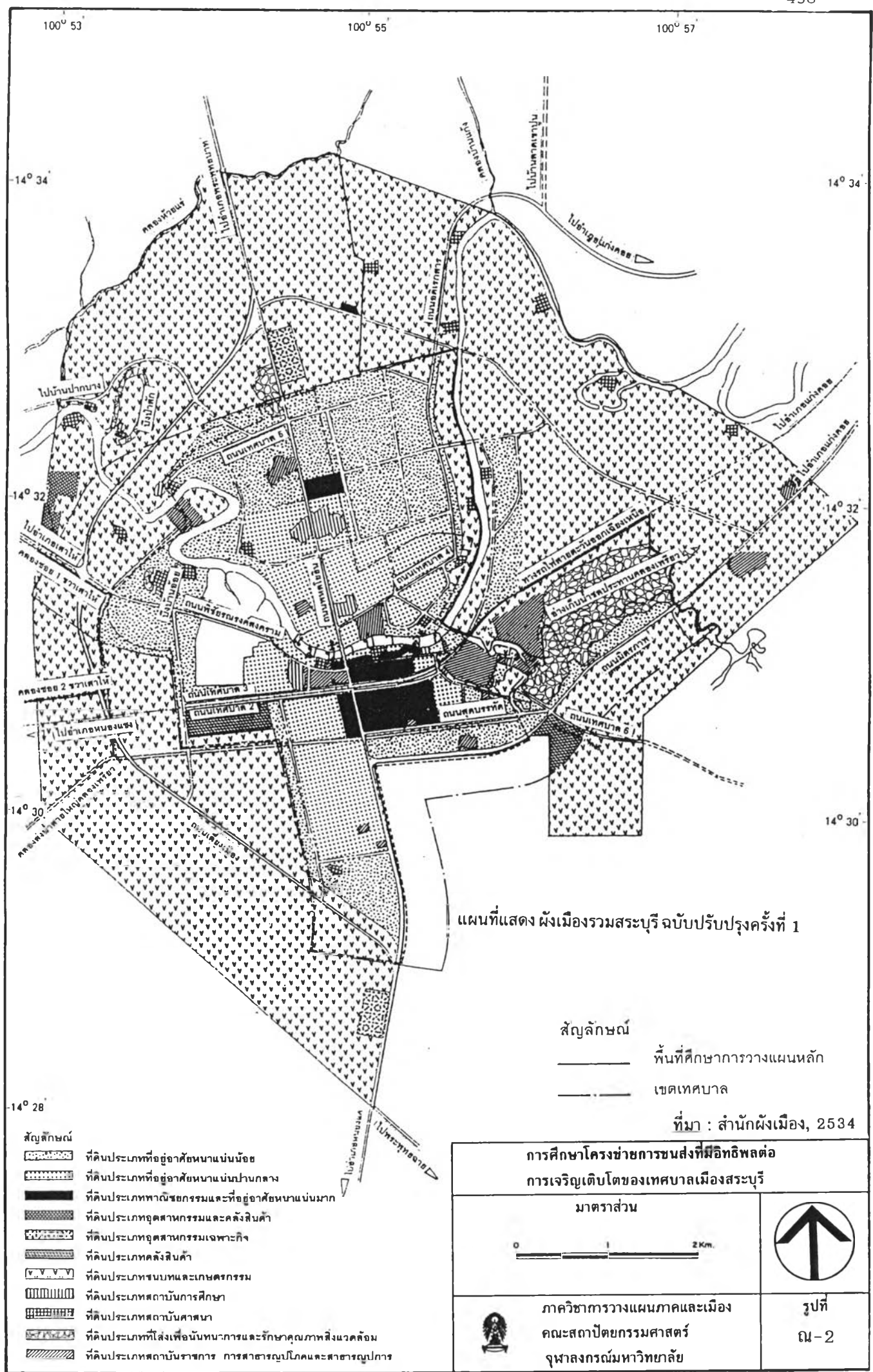
(6) เขตชนบทและเกษตรกรรมโดยส่วนใหญ่อยู่ด้านตะวันตก ด้านเหนือและด้านตะวันออกของผังเมืองและได้เพิ่มพื้นที่ขึ้นใหม่ในบริเวณด้านตะวันออกเฉียงเหนือของผังเมืองเพื่อควบคุมและเสริมสร้างสภาพสิ่งแวดล้อมให้แก่ชุมชนเมือง และป้องกันภาวะมลพิษ

(7) เขตที่โล่งเพื่อการนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม มีพื้นที่ประมาณ 1,034.38 ไร่ กำหนดไว้ได้แก่ สนามกีฬาจังหวัดสระบุรี ที่สาธารณประโยชน์บึงบ้านอ้อย บึงป่าสัก และอ่างเก็บน้ำโครงการส่งน้ำและบำรุงรักษาคลองเพรียว

(8) เขตสถาบันการศึกษา เป็นสถาบันการศึกษาของรัฐทั้งสิ้น ซึ่งมีพื้นที่ประมาณ 250.00 ไร่ โรงเรียนที่สำคัญในชุมชนได้แก่ โรงเรียนสระบุรีวิทยาคม วิทยาลัยพยาบาลสระบุรี วิทยาลัยเทคนิคสระบุรี โรงเรียนเทคโนโลยีพระนครสระบุรี วิทยาลัยอาชีวศึกษาสระบุรี โรงเรียนอนุบาลบิย์พร โรงเรียนเพิ่มวิทยา โรงเรียนเทศบาลวัดเขาคุงา โรงเรียนวัดพะโคก โรงเรียนวัดท่าวีว โรงเรียนวัดตะกุด โรงเรียนวัดบ้านกล้วย และโรงเรียนวัดหนองบัว

(9) เขตสถานับศาสนา มีพื้นที่ประมาณ 223.75 ไร่ ได้แก่ วัดป่าสัก วัดโตนด วัดทองพุ่มพวง วัดศรีบุรีรัตนาราม และวัดศาลาแดง เป็นต้น นอกจากนี้ยังรวมถึงวัดด้านตะวันออก ได้แก่ วัดบ้านกล้วย วัดท่าวีว วัดสะตือ วัดตะกุด วัดพะโคก และวัดหนองวีว

(10) เขตสถานับราชการ การสาธารณสุขโรค สาธารณูปการ เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินเกี่ยวกับสถานับราชการ สถานที่บริการสาธารณะต่าง ๆ มีพื้นที่ประมาณ 225.02 ไร่



แผนที่แสดง ผังเมืองรวมสระบุรี ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1

สัญลักษณ์  
 \_\_\_\_\_ พื้นที่ศึกษาการวางแผนหลัก  
 \_\_\_\_\_ เขตเทศบาล

ที่มา : สำนักผังเมือง, 2534

- สัญลักษณ์
- ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
  - ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
  - ที่ดินประเภทพาณิชย์ยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
  - ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า
  - ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ
  - ที่ดินประเภทคลังสินค้า
  - ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม
  - ที่ดินประเภทสถานับการศึกษา
  - ที่ดินประเภทสถานับศาสนา
  - ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม
  - ที่ดินประเภทสถานับราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

การศึกษาโครงการขนส่งที่มีอิทธิพลต่อ การเจริญเติบโตของเทศบาลเมืองสระบุรี	
มาตราส่วน	
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	รูปที่ ณ-2

ตารางที่ ณ-1 การใช้จ่ายประโยชน์ที่ดินในอนาคตผังเมืองรวมเมืองสระบุรี

ประเภทการใช้ที่ดิน	2548		2556(ปรับปรุงครั้งที่ 1)	
	พื้นที่ (ไร่)	ร้อยละ	พื้นที่ (ไร่)	ร้อยละ
1. ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย	4,741.25	19.32	4,723.55	14.42
2. ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง	2,308.75	9.41	2,556.51	7.80
3. พาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก	370.00	1.51	461.87	1.41
4. อุตสาหกรรมและคลังสินค้า	-	-	99.86	0.30
5. อุตสาหกรรมเฉพาะกิจ	212.50	0.86	212.21	0.65
6. คลังสินค้า	287.50	1.17	287.11	0.88
7. ชนบทและเกษตรกรรม	12,340.70	50.28	19,148.69	58.45
8. ที่รสงเพื่อนันทนาการและการรักษา คุณภาพสิ่งแวดล้อม	1,034.38	4.21	1,032.97	3.15
9. สถาบันการศึกษา	167.50	0.68	249.66	0.76
10. สถาบันศาสนา	180.62	0.74	223.44	0.68
11. สถาบันราชการ การสาธารณูปโภค สาธารณูปการ	165.62	0.68	224.71	0.69
12. ถนน ขอย	853.67	3.48	1,045.57	3.19
13. แม่น้ำ ลำคลอง	1,291.26	5.26	1,908.39	5.82
14. เขตทหาร	588.75	2.40	587.95	1.79
รวม	24,542.50	100.00	32,762.50	100.00

ที่มา : สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย

ด. ราคาที่ดินตามราคาประเมินในเขตจังหวัดสระบุรี ปี 2535 และราคาที่ดินตามราคาประเมินในเขตเทศบาลเมืองสระบุรี ปี 2535 และสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบัน

ตารางที่ ด-1 ที่ดินตามราคาประเมินตามแนวดถนน, ซอย ในจังหวัดสระบุรี ปี 2535

ลำดับที่	บริเวณที่ดิน	ราคา (บาท/ตารางวา)
<b>เทศบาลเมืองสระบุรี</b>		
1	ติดถนนพหลโยธิน	30,000-60,000
2	ติดถนนสุขุมวิท	30,000-40,000
3	ติดถนนพิจัยธรรมรังศ์สงคราม	20,000-40,000
4	ติดถนนมิตรภาพ	10,000-30,000
5	ติดถนนเทศบาล 1-4	3,000-15,000
6	ติดถนนเทศบาล 5-8	2,000-10,000
7	ติดถนนสระบุรี-ปากบาง	8,000
8	ติดซอยในหมู่บ้านการเคหะฯ	5,000
9	ติดถนน, ซอย, ทาง	1,500-10,000
10	ติดแม่น้ำป่าสัก	2,000- 3,000
หมายเหตุ : ระยะ 40 เมตร		
<b>อำเภอเมืองสระบุรี</b>		
1	ติดถนนพหลโยธิน	2,500-15,000
2	ติดถนนหน้าพระลาน-หนองจวน	2,500- 5,000
3	ติดถนนสระบุรี-เสาไห้	5,000
4	ติดถนนหน้าพระลาน-บ้านครัว	2,500-10,000
	ติดถนนสระบุรี-หนองโธ	
	ติดถนนบายพาส	
5	ติดถนนสายสระบุรี-หล่มสัก	2,500- 7,500

ตารางที่ ด-1 (ต่อ)

ลำดับที่	บริเวณที่ดิน	ราคา (บาท/ตารางวา)
6	ติดถนนสายพุด-พระพุทธบาทน้อย ติดถนนสายสระบุรี-ท่าลาน ติดถนนสายหนองบัว-ห้วยลี	1,250
7	ติดถนนสายพระพุทธฉาย	1,000- 1,250
8	ติดถนนสายฝั่งรวง-ท่าลาน ติดถนนสายสระบุรี-บ้านแก้ว ติดถนนสายสระบุรี-ต้นตาล	500
9	ติดซอย, ซอง, ทาง	125-5,000
10	นอกเหนือ หมายเหตุ : ระยะ 40 เมตร	100-375
	อำเภอหนองแค (เทศบาลตำบลหนองแค)	
1	ติดถนนพหลโยธิน	13,750-25,000
2	ติดถนนเศรษฐกิจสัมพันธ์	2,000- 8,000
3	ติดซอยชูสกุล 1-4, ถนนเทศบาล 1-5	10,000
4	ติดถนนรพทพัฒนาฝั่งซ้าย, ฝั่งขวา	1,000-10,000
5	ติดซอยชูสกุล 5	6,540
6	ติดถนนพาณิชย์ 1-6 ถนนรังษิวงษ์, ถนนเศรษฐกิจสัมพันธ์	5,000
7	ติดถนนเศรษฐกิจบำรุง, ถนนเจริญทรัพย์	2,000- 5,000



ตารางที่ ด-1 (ต่อ)

ลำดับที่	บริเวณที่ดิน	ราคา (บาท/ตารางวา)
8	ติดถนนพหลโยธินสายเก่า, ติดถนนโสมภพธรรมประชา	2,000- 3,750
9	ติดถนนหนองปลากระดี	1,250- 1,500
10	ติดถนนเศรษฐสมบูรณ์, ติดถนนหนองก้าง, ถนนแก้วอุทิศ ,ติดถนนจันทวงศ์อุทิศ, ซอยสุขสำราญ	1,000
11	ติดถนนลาโยอุทิศ	875
12	ติดถนนเกาะแก้ว	750
13	ติดถนน, ซอย, ทาง	500-1,125
14	นอกเหนือ หมายเหตุ : ระยะ 40 เมตร  (นอกเขตเทศบาลตำบลหนองแค)	
1	ติดถนนสุวรรณศร	1,000- 3,750
2	ติดถนนพหลโยธิน	1,250- 5,000
3	ติดถนนสายบัวลอย-ป๊อแกบีก	500- 3,750
4	ติดคลองรพีพัฒน์	875- 2,500
5	ติดถนนพหลโยธินสายเก่า	2,000
6	ติดถนนหนองจร๊ะเข้-โคกแย้	625
7	ติดถนน, ซอย, ทาง	200-1,250
8	นอกเหนือ	100-750

ตารางที่ ด-1 (ต่อ)

ลำดับที่	บริเวณที่ดิน	ราคา (บาท/ตารางวา)
	อำเภอแก่งคอย เทศบาลตำบลแก่งคอย	
1	ที่ดินนาคบุตรทด	4,900-18,000
2	ที่ดินนาคพะพายับ	5,300-12,000
3	ที่ดินนาคเศวิวัฒน์	8,000-9,000
4	ที่ดินนาคไรรัตน์	7,800
5	ที่ดินนาคินนรลักษณ์	7,000-7,700
6	ที่ดินนาควิวัฒนา	5,300-5,600
7	ที่ดินนาครสวัสดิ์	6,300
	(นอกเขตเทศบาลตำบลแก่งคอย)	
1	ที่ดินนาคมิตรภาพ	1,750-4,500
2	ที่ดินนาคดิเรกสาร	1,500-2,250
3	ที่ดินนาคแก่งคอย-หินซ้อน	700-1,000
4	ที่ดินนาคแก่งคอย-บ้านนา	450-1,250
5	ที่ดินนาค, ซอย, ทาง	300-1,625
6	นอกเหนือ	175-1,250
	อำเภอพระพุทธบาท (เทศบาลตำบลพระพุทธบาท)	625
1	ที่ดินนาคพหลโยธิน	2,500-3,750
2	ที่ดินนาคสายตรี, ที่ดินนาคสายเอก	1,250

ตารางที่ ด-1 (ต่อ)

ลำดับที่	บริเวณที่ดิน	ราคา (บาท/ตารางวา)
3	ติดถนนสายโฑ	500
4	ติดถนนสายพระพุทธบาท-หนองโดน	625
5	ติดถนนสายพระพุทธบาท-ท่าเรือ	500
6	ติดถนน, ซอย, ทาง	250-450
7	นอกเหนือ	200-375
	(นอกเทศบาลตำบลพระพุทธบาท)	
1	ติดถนนพหลโยธิน	1,000
2	ติดถนนหน้าพระลาน-บ้านครัว	500
3	ติดถนนพระพุทธบาท-ท่าเรือ	375-500
4	ติดถนนพระพุทธบาท-หนองโดน	375
5	ติดถนน, ซอย, ทาง	150-200
	อำเภอมวกเหล็ก	
	(สุขาภิบาลมวกเหล็ก)	
1	ติดถนนมิตรภาพ, ติดทางหลวงจังหวัดสาย 2089	7,000
2	ติดถนนสุขาภิบาล	6,000-7,000
3	ติดถนน, ซอย, ทาง	5,000-6,000
4	นอกเหนือ	4,000-5,000

ตารางที่ ๑-1 (ต่อ)

ลำดับที่	บริเวณที่ดิน	ราคา (บาท/ตารางวา)
	(นอกเขตสุขาภิบาลมวกเหล็ก)	
1	ที่ดินนิคมอุตสาหกรรม	4,000
2	ที่ดินอุตสาหกรรม	2,000
3	ที่ดินมวกเหล็ก-ชัยน้อยเหนือ, ถนนมวกเหล็ก-วังม่วง	1,000-1,750
4	ที่ดินหลวงจังหวัด หมายเลข 2243, 2224, 2247	50-100
5	ที่ดินสายวังม่วง-วังยาง-ชัยสนุ่น	100
6	ที่ดิน, ขอย, ทาง	50-1,500
7	นอกเหนือ	37.50-1,000
	กิ่งอำเภอวังม่วง (สุขาภิบาลวังม่วง)	
1	ที่ดินสายวังม่วง-วังยาง	2,500-5,000
2	ที่ดินสายวังม่วง-พัฒนานิคม ที่ดินสายวังม่วง-มวกเหล็ก	1,250-5,000
3	ที่ดิน, ขอย, ทาง	250-1,250
4	นอกเหนือ	125-750

ตารางที่ ด-1 (ต่อ)

ลำดับที่	บริเวณที่ดิน	ราคา (บาท/ตารางวา)
	(นอกเขตสุขาภิบาลวังม่วง)	
1	ติดถนนสายวังม่วง-พัฒนานิคม	500
2	ติดถนนสายวังม่วง-มวกเหล็ก	1,000-1,250
3	ติดถนนสายวังม่วง-วังยาง	200
4	ติดถนนทางหลวงจังหวัดสายวังม่วง-น้ำสุค (2089)	500
5	ติดถนน, ซอย, ทาง	100-250
6	นอกเหนือ	75-125
	อำเภอบ้านหมอ	
	(สุขาภิบาลท่าลาน)	
1	ติดถนนผ่านโรงงานปูนซิเมนต์ไทย	1,500
2	ติดถนนคลองชลประทานชัยนาท-ป่าสัก	875-1,375
3	ติดถนนสายท่าลาน-พหลโยธิน	1,250
4	ติดถนนบริเวณตลาดสุขาภิบาลท่าลาน	1,075
5	ติดถนนสายบ้านครัว-หน้าพระลาน	500-625
6	ติดถนน, ซอย, ทาง	200-750
7	นอกเหนือ	75-500
	(สุขาภิบาลบ้านหมอ)	
1	ติดถนนบริเวณตลาดบ้านหมอ	1,250
2	ติดถนนสายสะพานช้าง-บ้านหมอ	1,125

ตารางที่ ๑-1 (ต่อ)

ลำดับที่	บริเวณที่ดิน	ราคา (บาท/ตารางวา)
3	ติดถนนริมทางรถไฟ	1,000
4	ติดถนน, ซอย, ทาง	875
5	นอกเหนือ	650-750
อำเภอบ้านหมอ		
(นอกเขตสุขาภิบาลท่าลาน/บ้านหมอ)		
1	ติดถนนสายท่าลาน-พหลโยธิน (3048)	1,250
2	ติดถนนสายท่าเรือ-หน้าพระลาน (3034)	500-625
3	ติดถนนสายท่าเรือ-พระพุทธรบาท (3022)	500-625
4	ติดถนนสายบ้านครัว-โพธิ์พญา (3267)	500
5	ติดถนน, ซอย, ทาง	175-200
6	นอกเหนือ	75-100
อำเภอเสายี่		
1	ติดแม่น้ำป่าสัก	250-900
2	ติดถนนสายสระบุรี-เสายี่	250-900
3	ติดถนนสายวัดสมุหะ-ป้อมเปี้ยก (3314)	375
4	ติดถนนห้วยบง-ท่าลาน	375
ติดถนนสายดาวเรือง-ปากบาง		
5	ติดถนนสายบ้านยาง-สันประดู่	375

ตารางที่ ด-1 (ต่อ)

ลำดับที่	บริเวณที่ดิน	ราคา (บาท/ตารางวา)
6	ติดถนน, ซอย, ทาง	75-125
7	นอกเหนือ	75-125
อำเภอหนองโดน		
1	ติดถนนสายหนองโดน-พระพุทธบาท	200-325
2	ติดถนนสายบ้านกล้วย-พหลโยธิน	150
3	ติดถนนโคกสะอาด	125
4	ติดถนน, ซอย, ทาง	70-87.5
5	นอกเหนือ	50-75
กิ่งอำเภอคอนสาร		
1	ติดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3267 (โพธิ์พระยา-ท่าเรือ)	200-500
2	ติดถนน, ซอย, ทาง	150
3	นอกเหนือ	75-100

ที่มา : สำนักงานกลางประเมินราคาทรัพย์สิน กรมที่ดิน, กระทรวงมหาดไทย.

ตารางที่ ๑-2 ราคาที่ดินในเขตเทศบาลเมืองสระบุรี ปี 2535 และสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบัน

ลำดับที่	บริเวณที่ดิน	ราคาประเมินปี 2535 (บาท/ตารางวา)	สภาพการใช้ประโยชน์ปัจจุบัน (2537)
1	ที่ดินนันทอุทยาน	30,000 - 60,000	อาคารพาณิชย์, สำนักงาน, สถานที่ราชการ, เขตทหาร, ที่อยู่อาศัย, โรงงานอุตสาหกรรม, ที่ว่าง
1.1	ช่วงเขตใต้สุดของเทศบาล- ทางแยกถนนมิตรภาพ	50,000	- <u>ฝั่งตะวันตก</u> เป็นสำนักงานชาย, สถานที่ราชการ อาคารพาณิชย์, โรงงานอุตสาหกรรม (ผลิตวัสดุก่อสร้าง), ที่อยู่อาศัย, โรงเรียน, สถานีบริการน้ำมัน, หมู่บ้านจัดสรร, ที่ว่าง
1.2	ช่วงทางแยกถนนมิตรภาพ- สะพานอำนวยการสงคราม	60,000	- <u>ฝั่งตะวันตก</u> เป็นโรงพยาบาลศูนย์ โรงงานอุตสาหกรรม, โรงแรม, อาคารพาณิชย์, ห้างสรรพสินค้า, อาคารสำนักงาน, เขตทางรถไฟและสถานที่ราชการ
1.3	ช่วงสะพานอำนวยการสงคราม- หมู่บ้านการเคหะแห่งชาติ	40,000	- <u>ฝั่งตะวันออก</u> เป็นอาคารพาณิชย์, สำนักงาน, โรงแรม, เขตทางรถไฟ, ตลาดสด และสถานที่ราชการ
			- <u>ฝั่งตะวันตก</u> เป็นวัด, โรงแรม, อาคารพาณิชย์, สถานศึกษา, อาคารสำนักงาน, สถานีบริการน้ำมัน, สถานที่ราชการ ที่อยู่อาศัย และที่ว่าง
			- <u>ฝั่งตะวันออก</u> เป็นอาคารพาณิชย์, ห้างสรรพสินค้า อาคารสำนักงาน, สถานศึกษา, ที่อยู่อาศัย, ที่งนา และที่ว่าง



ตารางที่ ๑-2 (ต่อ)

ลำดับที่	บริเวณที่ดิน	ราคาประเมินปี 2535 (บาท/ตารางวา)	สภาพการใช้ประโยชน์ปัจจุบัน (2537)
1.4	ช่วงหมู่บ้านการเคหะแห่งชาติ- สด เขตเทศบาลตำบลเหนือ	30,000	<p>- <u>ฝั่งตะวันตก</u> อาคารสำนักงาน, อู่ซ่อมรถยนต์ สถานีบริการน้ำมัน, สถานีที่ราชการ ที่อยู่อาศัย, สนามกีฬาากลางจังหวัด ส่วนที่เหลือเป็นทุ่งนาและที่ว่าง โดย มีพื้นที่ต่อเนื่องเป็นโรงงานอุตสาหกรรม การผลิตอาหารสัตว์</p> <p>- <u>ฝั่งตะวันออก</u> โรงงานอุตสาหกรรม(ทำยางรถยนต์) สถานีบริการน้ำมัน, อู่ซ่อมรถยนต์ ร้านค้าบริการรถบรรทุก, ที่อยู่อาศัย ที่ดินเตรียมการพัฒนา(ถมดินแล้ว) ส่วนที่เหลือเป็นทุ่งนาและที่ว่าง โดย มีพื้นที่ต่อเนื่องเป็นโรงงานอุตสาหกรรม ผลิตปูนซีเมนต์ขาว และมีสถานี บริการน้ำมันอีกหลายแห่ง</p>
2	ที่ดินนสขบรรัต	30,000 - 40,000	- <u>ฝั่งด้านเหนือ</u> เป็นอาคารพาณิชย์, ตลาดสดสี่วิ-
2.1	ช่วงแยกโรงแรมเกษวอัน- สถานี บ.ช.ส. สระบุรี	40,000	<p>อาคารสำนักงาน, ตลาดค้าส่งผลิตทางการ เกษตร, ห้างสรรพสินค้าและสถานขนส่งผู้โดยสาร</p> <p>- <u>ฝั่งด้านใต้</u> เป็นอาคารพาณิชย์, อาคารสำนักงาน ที่อยู่อาศัย, และโรงแรม</p>

ตารางที่ ต-2 (ต่อ)

ลำดับที่	บริเวณที่ดิน	ราคาประเมินปี 2535 (บาท/ตารางวา)	สภาพการใช้ประโยชน์ปัจจุบัน (2537)
2.2	ช่วงสถานี บ.ช.ส.สระบุรี- ทางแยกบรรจบกับถนนมิตรภาพ	30,000	- <u>ฝั่งด้านเหนือ</u> เป็นอาคารพาณิชย์, อาคารสำนักงาน ร้านอาหาร, แนวคลองชลประทาน ส่วนที่เหลือเป็นที่ว่าง - <u>ฝั่งด้านใต้</u> เป็นอาคารพาณิชย์, สถาบันเทิง เริงรัมย์, ร้านอาหาร, บังกะโล โรงงานขนาดเล็ก, แนวคลองชล ประทานและอ่างเก็บน้ำคลองเพ็ญ ส่วนที่เหลือเป็นที่ว่าง
3	ที่ดินพาณิชย์รังค์สงคราม	20,000 - 40,000	
3.1	ช่วงสะพานอศิเรกสาร(ข้าม คลองเพ็ญ)-หน้าวัดศรีบุรี รัตนาราม(วัดปากเพ็ญ)	20,000	- <u>ฝั่งด้านเหนือ</u> เป็นที่อยู่อาศัย, ร้านค้า, อาคาร พาณิชย์, สถานศึกษา และสถานที่ ราชการ - <u>ฝั่งด้านใต้</u> เป็นที่อยู่อาศัย, ร้านค้า, อาคาร พาณิชย์ และสถานศึกษา
3.2	ช่วงหน้าวัดศรีบุรีรัตนาราม- สี่แยกหนองน้ำ	40,000	- <u>ฝั่งด้านเหนือ</u> เป็นอาคารพาณิชย์, สำนักงาน ที่อยู่อาศัย - <u>ฝั่งด้านใต้</u> เป็นอาคารพาณิชย์, ตลาดสด สหมาลัย และสถานที่ราชการ
3.3	ช่วงสี่แยกหนองน้ำ- วิทยาลัยอาชีวศึกษา	30,000	- <u>ฝั่งด้านเหนือ</u> เป็นอาคารพาณิชย์, ที่อยู่อาศัย บ้านพักราชการ และวัด

## ตารางที่ ๓-2 (ต่อ)

ลำดับที่	บริเวณที่ดิน	ราคาประเมินปี 2535 (บาท/ตารางวา)	สภาพการใช้ประโยชน์ปัจจุบัน (2537)
3.4	วิทยาลัยอาชีวศึกษา- สุดเขตเทศบาลตำบลวันตก	20,000	<p>- <u>ฝั่งด้านใต้</u> เป็นศูนย์ราชการ ประกอบด้วย สถานีตำรวจภูธร สำนักงานเทศบาล ศาลากลางจังหวัด สำนักงานที่ดิน จังหวัด ศาลหลักเมือง บ้านพัก ราชการ วิทยาลัยอาชีวศึกษา อาคารพาณิชย์ และที่อยู่อาศัย</p> <p>- <u>ฝั่งด้านเหนือ</u> เป็นอาคารพาณิชย์, ที่อยู่อาศัย, บ้านพักราชการทหาร, บึงบ้านอ้อย, เขตคลองชลประทาน, เขตทาง Bypass, ท่งนาและที่ว่าง โดยมี พื้นที่ต่อเนื่องเป็นวัดและโรงงาน อุตสาหกรรมทอกระสอบ</p> <p>- <u>ฝั่งตะวันออก</u> เป็นอาคารพาณิชย์, ที่อยู่อาศัย, ที่ดินศูนย์ราชการทหารม้าบ้านอ้อย, เขตคลองชลประทาน, เขตทาง Bypass, ท่งนา และที่ว่าง</p>
4	ติดถนนมิตรภาพ	30,000	<p>- <u>ฝั่งด้านเหนือ</u> เป็นอาคารพาณิชย์, โรงพยาบาล เอกชน, อู่ซ่อมรถยนต์และอะไหล่ เครื่องยนต์, อาคารสำนักงาน, ที่พักอาศัย, ที่ว่าง และพื้นที่อ่างเก็บ น้ำคลองเพ็ญ</p>

ตารางที่ ๑-2 (ต่อ)

ลำดับที่	บริเวณที่ดิน	ราคาประเมินปี 2535 (บาท/ตารางวา)	สภาพการใช้ประโยชน์ปัจจุบัน (2537)
5	ที่ดินเทศบาล 1-3	8,000	<p>- <u>ฝั่งด้านใต้</u> เป็นที่ดินในราชการทหารศูนย์การทหารม้าค่ายอติสร ถัดไปเป็นสถานีบริการน้ำมัน, สถานีตรวจความดันท่อส่งก๊าซธรรมชาติ เขตที่ปกอาศัย สถานที่ราชการ ส่วนที่เหลือเป็นที่ดินว่าง</p> <p>- <u>ทั้งสองฝั่งของถนนเทศบาล 1</u> เป็นเขตที่อยู่อาศัย</p> <p>- <u>ฝั่งด้านเหนือถนนเทศบาล 2</u> เป็นแนวทางรถไฟ</p> <p>- <u>ส่วนด้านใต้</u> เป็นเขตที่อยู่อาศัย</p> <p>- <u>ฝั่งด้านเหนือถนนเทศบาล 3</u> เป็นสถานที่ราชการและบ้านพัก</p> <p>- <u>ส่วนด้านใต้</u> เป็นแนวทางรถไฟ</p>
6	ที่ดินเทศบาล 4 (ถนนอติเรกสาร)	15,000	<p>- <u>ฝั่งด้านเหนือ</u> เป็นอาคารพาณิชย์ และเขตที่อยู่อาศัย บางแห่งเป็นที่ว่าง</p> <p>- <u>ฝั่งด้านใต้</u> เป็นอาคารพาณิชย์, วิทยาลัยพยาบาล ถัดไปเป็นเขตที่อยู่อาศัย วัด และที่ว่างรอกการนิคมฯ</p>
7	ที่ดินเทศบาล 5-8	5,000	<p>- <u>ทั้งสองฝั่งของถนนเทศบาล 5-8</u> เป็นเขตที่อยู่อาศัย และที่ว่าง</p>

ตารางที่ ด-2 (ต่อ)

ลำดับที่	บริเวณที่ดิน	ราคาประเมินปี 2535 (บาท/ตารางวา)	สภาพการใช้ประโยชน์ปัจจุบัน (2537)
8	ที่ดินนสรบุรี - ปากบาง	8,000	- <u>ฝั่งสองฝั่งถนนสรบุรี - ปากบาง</u> เป็นเขตที่อยู่อาศัย มีหมู่บ้านจัดสรรเกิดขึ้นหลายแห่ง และที่เหลือเป็นทุ่งนาและที่ว่าง
9	ที่ดินชอในหมู่บ้านการเคหะฯ	5,000	- เป็นเขตที่อยู่อาศัย
10	ที่ดินน, ชอ, ทาง	5,000	- ฝั่งสองฝั่งของถนนชอต่าง ๆ ส่วนใหญ่เป็นที่ว่าง และเป็นบริเวณที่มีที่อยู่อาศัยไม่หนาแน่น
11	ที่ดินน้ำป่าสัก	2,500	- เป็นบริเวณที่มีที่อยู่อาศัยดั้งเดิมตั้งอยู่ ปัจจุบันเข้าออกลำบาก มีเพียงถนนชอเข้าถึง และไม่มีการเดินทางนำ ส่วนใหญ่ใช้เส้นทางถนนในการติดต่อ

ที่มา : 1 ที่ดินราคาประเมิน ปี 2535 จากสำนักงานกลางประเมินราคาทรัพย์สิน (สปก.) กรมที่ดิน

2 สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบันปี 2537 ได้จากการสำรวจ

ต. สรุปสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นในเทศบาลเมืองสระบุรี

ตารางที่ ต-1 สรุปปัญหาที่เกิดขึ้นในเทศบาลเมืองสระบุรี

ปัญหา	สภาพปัญหาในปัจจุบัน	สาเหตุ	ระดับความรุนแรงของปัญหา		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
1. ปัญหาการจราจร	1.1 ระบบถนนในเมืองไม่สัมพันธ์กัน ฟังถนนพหลโยธินเป็นสายหลัก	- ขาดการวางแผนระยะยาว - ขาดงบประมาณในการซ่อมบำรุงรักษาถนน	✓		
	1.2 ขาดแคลนถนนสาทรอง	- ปริมาณรถยนต์เพิ่มขึ้น	✓		
	1.3 มีจุดตัดทางแยกหลายแห่งและอยู่ใกล้ชิดกัน	อย่างรวดเร็วจน - มีการตัดถนน-ซอยในเขตเทศบาลเพิ่มขึ้นน้อยมาก	✓		
	1.4 สภาพสะพานหลักเชื่อมพื้นที่เมืองด้านเหนือ-ใต้เป็นลักษณะคอขวด	ถนนคับแคบ - สัดส่วนรถยนต์ ปริมาณ	✓		
	1.5 มีรถโดยสารขนาดใหญ่/รถบรรทุกยังคงแล่นผ่านเมือง	การจราจรไม่สอดคล้องกับถนนที่มีอยู่ - ผู้ใช้รถใช้ถนนขาดระเบียบวินัย		✓	
	1.6 จุดจอดรถโดยสารไม่เป็นระเบียบกระจายอยู่ทั่วเมือง และกินพื้นที่จราจรมาก		✓		
	1.7 สภาพผิวถนนทรุดระ			✓	

ตารางที่ ต-1 (ต่อ)

ปัญหา	สภาพปัญหาในปัจจุบัน	สาเหตุ	ระดับความรุนแรงของปัญหา		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
2. ปัญหาการขาดแคลน บริการสาธารณะ	2.1 ขาดระบบระบายน้ำ และขาดโรงบำบัด น้ำเสีย	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กิจกรรมการใช้น้ำเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้มีน้ำเสียเพิ่มขึ้นมาก</li> <li>- มีการทิ้งขยะลงในท่อระบายน้ำ</li> <li>- ระบบท่อระบายน้ำเก่าและมีขนาดไม่ได้ตามมาตรฐาน</li> <li>- ไม่มีระบบกำจัดน้ำเสีย</li> <li>- ขาดการลอกร่องท่อระบายน้ำ</li> </ul>	✓		
	2.2 การบริการน้ำประปา ไม่เพียงพอ น้ำประปา คือคุณภาพ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประชากรและกิจกรรมการใช้น้ำเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว</li> <li>- คุณภาพน้ำดิบไม่เพียงพอ</li> <li>- ปริมาณน้ำดิบมีน้อย</li> </ul>	✓		

ตารางที่ ต-1 (ต่อ)

ปัญหา	สภาพปัญหาในปัจจุบัน	สาเหตุ	ระดับความรุนแรงของปัญหา		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- ระบบผลิตน้ำประปาอยู่ในสภาพเก่า และคือยประสิทธิภาพ</li> <li>- ระบบท่อจ่ายน้ำเก่าชำรุด มีน้ำสูญเสียจากระบบจ่ายมากกว่าร้อยละ 35</li> </ul>			
	2.3 ชาดแคนสถานที่กำจัดขยะและมีขยะตกค้าง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีบุคลากรและรถเก็บขนขยะไม่เพียงพอ</li> <li>- ชาดแคนที่กำจัดขยะ</li> <li>- ชาดแคนระบบกำจัดขยะด้วยเตาเผา</li> </ul>		✓	
	2.4 บริการไฟฟ้าสาธารณะไม่เพียงพอ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สภาพการให้บริการปัจจุบันค่อนข้างเก่ามีอายุใช้งานนาน</li> <li>- ชาดงงบประมาณและอุปกรณ์</li> </ul>		✓	



ตารางที่ ๓-1 (ต่อ)

ปัญหา	สภาพปัญหาในปัจจุบัน	สาเหตุ	ระดับความรุนแรงของปัญหา		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
3. ปัญหาสิ่งแวดล้อม และมลพิษ	3.1 มลพิษทางน้ำ	- แม่น้ำป่าสักเน่าเสีย โดย เฉพาะในช่วงหน้าแล้ง เนื่องจากการระบายน้ำ เสียจากแหล่งชุมชน เทศบาลลงไป รวมทั้ง แหล่งน้ำสาธารณะอื่น ๆ ด้วย	✓		
	3.2 มลพิษทางอากาศ	- เกิดอากาศเสียเนื่องจาก สภาพการจราจรติดขัด และฝุ่นละอองจากเศษ วัสดุจากรถบรรทุกและผิว การจราจรที่ไม่เรียบร้อย	✓		
	3.3 มลพิษจากขยะมูลฝอย	- มีปริมาณขยะตกค้างอยู่ ตามที่สาธารณะ โดย เฉพาะบริเวณตลาดสด มาก สังกนเหม็น และ เป็นแหล่งแพร่เชื้อโรค		✓	

ตารางที่ ต-1 (ต่อ)

ปัญหา	สภาพปัญหาในปัจจุบัน	สาเหตุ	ระดับความรุนแรงของปัญหา		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
	3.4 มลทิน	- เกิดความขัดแย้งระหว่าง สิ่งปลูกสร้างใหม่กับ โบราณสถานเดิม		✓	
4. ปัญหาสังคมและ อุบัติภัย	4.1 ปัญหาการอพยพ ประชากรและแรงงาน	- ประชากรเมืองเพิ่มขึ้น อย่างรวดเร็ว	✓		
	4.2 ปัญหาอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น อย่างรวดเร็ว	- การเติบโตอย่างรวดเร็ว ของการขนส่ง	✓		
	4.3 ปัญหาเกษตรกรเปลี่ยน อาชีพเป็นอุตสาหกรรม และบริการ	- การขาดแคลนแรงงาน ฯลฯ	✓		
	4.4 ปัญหาหยาฆ่า		✓		
	4.5 ปัญหาอาชญากรรม และยาเสพติด			✓	
	4.6 ปัญหาสุขภาพอนามัย ของประชากร				✓
	4.7 ปัญหาชุมชนแออัด ฯลฯ			✓	

### ณ. ผลการวิเคราะห์ลำดับอิทธิพลของโครงข่ายการคมนาคม-ขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการเติบโตของชุมชนเมืองสระบุรี

การเติบโตจากการขยายตัวของการใช้ที่ดินตามโครงข่ายคมนาคม-ขนส่งไปสู่พื้นที่โดยรอบเทศบาลเมืองสระบุรี และการเติบโตอันเนื่องมาจากการเพิ่มความหนาแน่นในกิจกรรมการใช้ที่ดินตามโครงข่ายคมนาคม-ขนส่งภายในเมืองขึ้นอยู่กับปัจจัยชี้วัดอิทธิพลหลาย ๆ ด้าน ซึ่งลำดับความสำคัญของแต่ละปัจจัยที่มีน้ำหนักในการให้คะแนนเป็นค่าคงที่ดังนี้

ปัจจัยที่ 1	ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้าง	ค่าคะแนน = 4
ปัจจัยที่ 2	ความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่	ค่าคะแนน = 4
ปัจจัยที่ 3	ราคาที่ดิน	ค่าคะแนน = 3
ปัจจัยที่ 4	การรับบริการสาธารณสุข	ค่าคะแนน = 3
ปัจจัยที่ 5	ระยะห่างจากย่านใจกลางเมือง	ค่าคะแนน = 2
ปัจจัยที่ 6	ระยะห่างจากถนนสายหลัก	ค่าคะแนน = 2
ปัจจัยที่ 7	การรับบริการทางสังคม	ค่าคะแนน = 1
ปัจจัยที่ 8	การรับบริการสถานบริการเอกชน	ค่าคะแนน = 1

ส่วนน้ำหนักในการให้คะแนนแต่ละปัจจัยที่ชี้วัดอิทธิพลของโครงข่ายคมนาคม-ขนส่งที่มีต่อการเติบโตของพื้นที่ปลูกสร้างมากน้อยเพียงใดนั้น มีค่าคะแนนปรากฏในตารางที่ ณ-1

ค่าคะแนนรวมของระดับอิทธิพล = ผลรวมของปัจจัยที่ 1 ถึง 8 x ค่าคงที่ของแต่ละปัจจัยของเส้นทางคมนาคม

ค่าคะแนนเต็ม คือ 100 คะแนน

แต่จากการศึกษาพบว่า ถนนพหลโยธินช่วงทางแยกต่างระดับสระบุรี-สะพานอำนวยการ สงคราม กับถนนพิจัยณรงค์สงครามช่วงวัดศรีบุรีรัตนาราม-สี่แยกหอนาฬิกา มีค่าคะแนนสูงที่สุดเท่ากับ 99 คะแนน รองลงมาเป็นถนนสุคนธ์รัตช่วงแยกโรงแรมเกี้ยวอัน-สถานี.ช.ส.สระบุรี มีค่าคะแนนระดับอิทธิพลเท่ากับ 94 คะแนน และมีคะแนนลดหลั่นกันลงไปในแต่ละเส้นทางดังตารางที่ ณ-2

เมื่อพิจารณาถึงอิทธิพลแต่ละเส้นทางโดยเฉลี่ยแล้ว พบว่าเส้นทางที่มีอิทธิพลต่อการเติบโตของเมือง คือ ถนนพหลโยธิน สุคนธ์รัต มิตรภาพ พิจัยณรงค์สงคราม เทศบาล 3 เทศบาล 4 และทางเลี่ยงเมืองสายตะวันตก ตามลำดับ

ตารางที่ ๓-1 ค่าคะแนนของแต่ละปัจจัยที่มีอิทธิพลของโครงข่ายที่ต่อการเติบโตของเมือง

ปัจจัยที่ 1 (F1)	ค่าคะแนน	ปัจจัยที่ 5 (F5)	ค่าคะแนน
สิ่งปลูกสร้างหนาแน่นสูงมาก	5	ระยะห่างจากย่านใจกลางเมืองน้อยมาก	5
สิ่งปลูกสร้างหนาแน่นสูง	4	ระยะห่างจากย่านใจกลางเมืองน้อย	4
สิ่งปลูกสร้างหนาแน่นปานกลาง	3	ระยะห่างจากย่านใจกลางเมืองปานกลาง	3
สิ่งปลูกสร้างหนาแน่นน้อย	2	ระยะห่างจากย่านใจกลางเมืองมาก	2
สิ่งปลูกสร้างหนาแน่นน้อยมาก	1	ระยะห่างจากย่านใจกลางเมืองมากที่สุด	1
ปัจจัยที่ 2 (F2)	ค่าคะแนน	ปัจจัยที่ 6 (F6)	ค่าคะแนน
ความสะดวกในการเข้าถึงสูงมาก	5	ระยะห่างจากถนนสายหลักน้อยมาก	5
ความสะดวกในการเข้าถึงสูง	4	ระยะห่างจากถนนสายหลักน้อย	4
ความสะดวกในการเข้าถึงปานกลาง	3	ระยะห่างจากถนนสายหลักปานกลาง	3
ความสะดวกในการเข้าถึงน้อย	2	ระยะห่างจากถนนสายหลักมาก	2
ความสะดวกในการเข้าถึงน้อยมาก	1	ระยะห่างจากถนนสายหลักมากที่สุด	1
ปัจจัยที่ 3 (F3)	ค่าคะแนน	ปัจจัยที่ 7 (F7)	ค่าคะแนน
ราคาที่ดินสูงมาก	5	การรับบริการทางสังคมได้สูงมาก	5
ราคาที่ดินสูง	4	การรับบริการทางสังคมได้สูง	4
ราคาที่ดินปานกลาง	3	การรับบริการทางสังคมได้ปานกลาง	3
ราคาที่ดินต่ำ	2	การรับบริการทางสังคมได้ต่ำ	2
ราคาที่ดินต่ำมาก	1	การรับบริการทางสังคมได้ต่ำมาก	1
ปัจจัยที่ 4 (F4)	ค่าคะแนน	ปัจจัยที่ 8 (F8)	ค่าคะแนน
การรับบริการสาธารณสุขได้สูงมาก	5	การรับบริการสถานบริการเอกชนได้สูงมาก	5
การรับบริการสาธารณสุขได้สูง	4	การรับบริการสถานบริการเอกชนได้สูง	4
การรับบริการสาธารณสุขได้ปานกลาง	3	การรับบริการสถานบริการเอกชนได้ปานกลาง	3
การรับบริการสาธารณสุขได้ต่ำ	2	การรับบริการสถานบริการเอกชนได้ต่ำ	2
การรับบริการสาธารณสุขได้ต่ำมาก	1	การรับบริการสถานบริการเอกชนได้ต่ำมาก	1

ในการศึกษาถึงอิทธิพลโครงการข่ายคมนาคม-ขนส่งที่มีต่อการเติบโตของเทศบาลเมือง  
สระบุรีนี้ ได้พิจารณาจำแนกตามเส้นทางการขนส่ง ซึ่งมีค่าคะแนนชีวิตในแต่ละเส้นทางที่สำคัญ  
ตามตารางที่ ๓-2 (ดูแผนที่ในรูปที่ ๓-1 - ๓-8 ประกอบ)

ตารางที่ ๓-2 ระดับอิทธิพลของโครงการข่ายการขนส่งที่ส่งผลต่อการเติบโตของเทศบาลเมืองสระบุรี

โครงการข่ายการขนส่ง	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8	ค่าคะแนนรวม ระดับอิทธิพล
	ค่า $K_1=4$	ค่า $K_2=4$	ค่า $K_3=3$	ค่า $K_4=3$	ค่า $K_5=2$	ค่า $K_6=2$	ค่า $K_7=1$	ค่า $K_8=1$	
<b>1. ถนนพลไฮธ</b>									
1.1 ช่วงสุดเขตเทศบาลด้านใต้ -ทางแยกต่างระดับสระบุรี	4x3	4x4	3x4	3x4	2x4	2x3	1x3	1x4	73
1.2 ช่วงแยกต่างระดับสระบุรี- สะพานอ่าววงศสงคราม	4x5	4x5	3x5	3x5	2x5	2x5	1x4	1x5	99
1.3 ช่วงสะพานอ่าววงศสงคราม -หมู่บ้านการเคหะแห่งชาติ	4x4	4x5	3x4	3x5	2x4	2x4	1x5	1x4	88
1.4 ช่วงหมู่บ้านการเคหะฯ- สุดเขตเทศบาลด้านเหนือ	4x3	4x4	3x4	3x4	2x4	2x3	1x4	1x4	74
- ค่าเฉลี่ย	4x3.75	4x4.5	3x4.25	3x4.5	2x4.25	2x3.75	1x4	1x4.25	83.5
<b>2. ถนนสศบรรทัด</b>									
2.1 ช่วงแยกโรงแรมเกษวิอัน- สถานี บ.ช.ส.สระบุรี	4x5	4x5	5x5	3x5	2x4	2x4	1x4	1x4	94
2.2 ช่วงสถานี บ.ช.ส.สระบุรี -ทางแยกบรรจบกับ ถนนมิตรภาพ	4x3	4x4	3x4	3x4	2x4	2x3	1x3	1x3	72
- ค่าเฉลี่ย	4x4	4x4.5	3x4.5	3x4.5	2x4	2x3.5	1x3.5	1x3.5	83

ตารางที่ ๓-2 (ต่อ)

โครงการขนส่ง	F1 ค่า $K_1=4$	F2 ค่า $K_2=4$	F3 ค่า $K_3=3$	F4 ค่า $K_4=3$	F5 ค่า $K_5=2$	F6 ค่า $K_6=2$	F7 ค่า $K_7=1$	F8 ค่า $K_8=1$	ค่าคะแนนรวม ระดับอิทธิพล
3. ถนนพืชรวงคังคราม									
3.1 ช่วงสะพานลัดเรกสาร- วัดศรีบริรัตนาราม	4x4	4x4	3x3	3x4	2x4	2x4	1x4	1x4	77
3.2 ช่วงวัดศรีบริรัตนาราม- สี่แยกหนองน้ำกา	4x5	4x5	3x5	3x5	2x5	2x5	1x4	1x5	99
3.3 ช่วงสี่แยกหนองน้ำกา- วิทยาลัยอาชีวศึกษา	4x4	4x5	3x4	3x5	2x4	2x5	1x4	1x5	82
3.4 วิทยาลัยอาชีวศึกษา- สุคเขตเทศบาลด้านตะวันตก	4x3	4x4	3x3	3x3	2x2	2x3	1x2	1x3	61
- ค่าเฉลี่ย	4x4	4x4.5	3x3.75	3x4.25	2x3.75	2x4.25	1x3.5	1x4.25	79.75
4. ถนนมิตรภาพ									
4.1 ช่วงทางแยกต่างระดับ สระบุรี-ทางแยกบรรจบ ถนนสุคบรรทัด	4x4	4x4	3x4	3x5	2x4	2x3	1x4	1x3	80
4.2 ช่วงทางแยกบรรจบถนน สุคบรรทัด-สุคเขตเทศบาล ด้านตะวันออก	4x4	4x4	3x4	3x4	2x4	2x4	1x4	1x4	80
- ค่าเฉลี่ย	4x4	4x4	3x4	3x4.5	2x4	2x3.5	1x4	1x3.5	80
5. ถนนเทศบาล 1	4x2	4x2	3x3	3x3	2x3	2x2	1x3	1x2	51

ตารางที่ ๓-2 (ต่อ)

โครงการขนส่ง	F1 ค่า $K_1=4$	F2 ค่า $K_2=4$	F3 ค่า $K_3=3$	F4 ค่า $K_4=3$	F5 ค่า $K_5=2$	F6 ค่า $K_6=2$	F7 ค่า $K_7=1$	F8 ค่า $K_8=1$	ค่าคะแนนรวม ระดับอิทธิพล
6. ถนนเทศบาล 2	4x2	4x3	3x3	3x3	2x5	2x4	1x3	1x3	64
7. ถนนเทศบาล 3	4x3	4x4	3x3	3x4	2x5	2x5	1x4	1x2	78
8. ถนนเทศบาล 4 (ถนนอติเรกสาร)									
8.1 ช่วงสัดเขตเทศบาลด้าน เหนือ-วัดแก่งขนุน	4x2	4x2	3x2	3x1	2x1	2x2	1x1	1x2	34
8.2 ช่วงวัดแก่งขนุน- โรงพยาบาลสระบุรี	4x3	4x3	3x3	3x3	2x3	2x3	1x2	1x3	59
8.3 ช่วงโรงพยาบาลสระบุรี- ทางแยกบรรจบกับถนน พหลโยธิน	4x5	4x4	3x4	3x3	2x4	2x4	1x4	1x5	82
- ค่าเฉลี่ย	4x3.33	4x3	3x3	3x2.33	2x2.67	2x3	1x2.33	1x2.67	58.33
9. ถนนเทศบาล 5	4x3	4x3	3x3	3x3	2x2	2x4	1x2	1x3	59
10. ถนนเทศบาล 6	4x2	4x2	3x2	3x2	2x3	2x2	1x2	1x2	42
11. ถนนเทศบาล 7	4x3	4x3	3x3	3x3	2x3	2x3	1x3	1x2	59

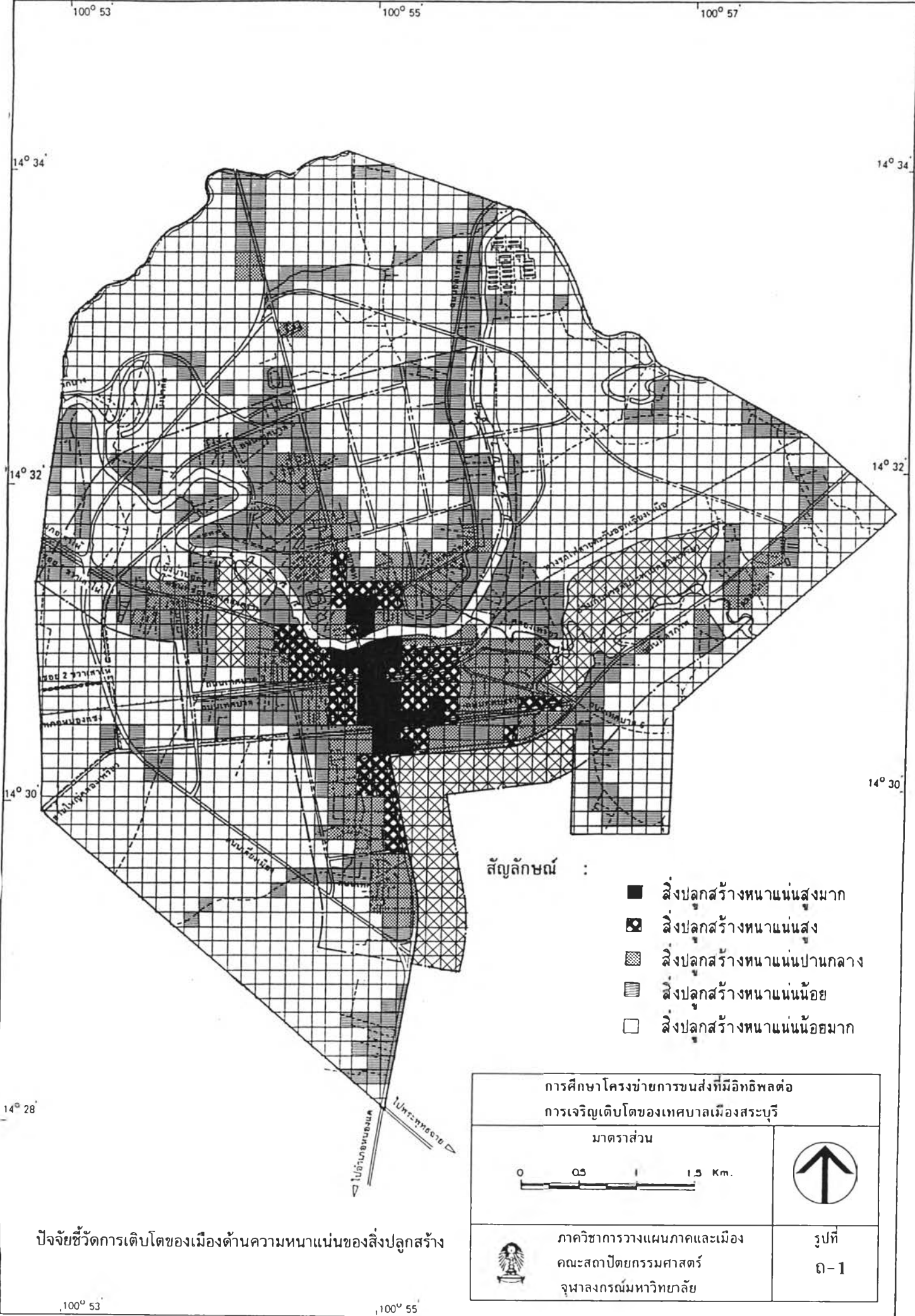
ตารางที่ ๓-2 (ต่อ)

โครงการขนส่ง	F1 ค่า $K_1=4$	F2 ค่า $K_2=4$	F3 ค่า $K_3=3$	F4 ค่า $K_4=3$	F5 ค่า $K_5=2$	F6 ค่า $K_6=2$	F7 ค่า $K_7=1$	F8 ค่า $K_8=1$	ค่าคะแนนรวม ระดับอิทธิพล
12. ถนนเทศบาล 8	4x3	4x3	3x3	3x2	2x3	2x2	1x3	1x3	55
13. ถนนสระบุรี-ปากบาง									
13.1 ช่วงจุดบรรจบด.พหลโยธิน- ทางเลี้ยวเมืองตะวันตก	4x2	4x3	3x3	3x1	2x2	2x2	1x2	1x2	44
13.2 ช่วงทางเลี้ยวเมือง ตะวันตก-สุดเขตเทศบาล ด้านตะวันตก	4x2	4x3	3x2	3x1	2x1	2x1	1x1	1x2	36
- ค่าเฉลี่ย	4x2	4x3	3x2.5	3x1	2x1.5	2x1.5	1x1.5	1x2	40
14. ทางเลี้ยวเมืองตะวันตก									
14.1 ช่วงจุดบรรจบด้านใต้- สะพานข้ามแม่น้ำป่าสัก	4x2	4x4	3x3	3x2	2x3	2x2	1x1	1x2	52
14.2 ช่วงสะพานข้ามแม่น้ำ ป่าสัก-จุดบรรจบด้านเหนือ	4x2	4x4	3x3	3x1	2x2	2x2	1x2	1x2	48
- ค่าเฉลี่ย	4x2	4x4	3x3	3x1.5	2x2.5	2x2	1x1.5	1x2	50
15. ถนน, ซอย, ทางอื่น ๆ	4x2	4x2	3x2	3x3	2x2	2x2	1x2	1x3	44



ตารางที่ ๓-2 (ต่อ)

โครงการขนส่ง	F1 ค่า $K_1=4$	F2 ค่า $K_2=4$	F3 ค่า $K_3=3$	F4 ค่า $K_4=3$	F5 ค่า $K_5=2$	F6 ค่า $K_6=2$	F7 ค่า $K_7=1$	F8 ค่า $K_8=1$	ค่าคะแนนรวม ระดับอิทธิพล
16. ทางรถไฟสายอีสาน									
16.1 ช่วงสุดเขตเทศบาลด้าน ตะวันตก-จุดตัดกับ ถนนพหลโยธิน	4x1	4x2	3x2	3x3	2x3	2x3	1x2	1x2	43
16.2 ช่วงจุดตัดกับถ.พหลโยธิน- สุดเขตเทศบาลด้าน ตะวันออก	4x2	4x2	3x2	3x3	2x3	2x3	1x2	1x2	47
- ค่าเฉลี่ย	4x1.5	4x2	3x2	3x3	2x3	2x3	1x2	1x2	45
17. แม่น้ำป่าสัก	4x2	4x1	3x1	3x2	2x3	2x1	1x2	1x3	34

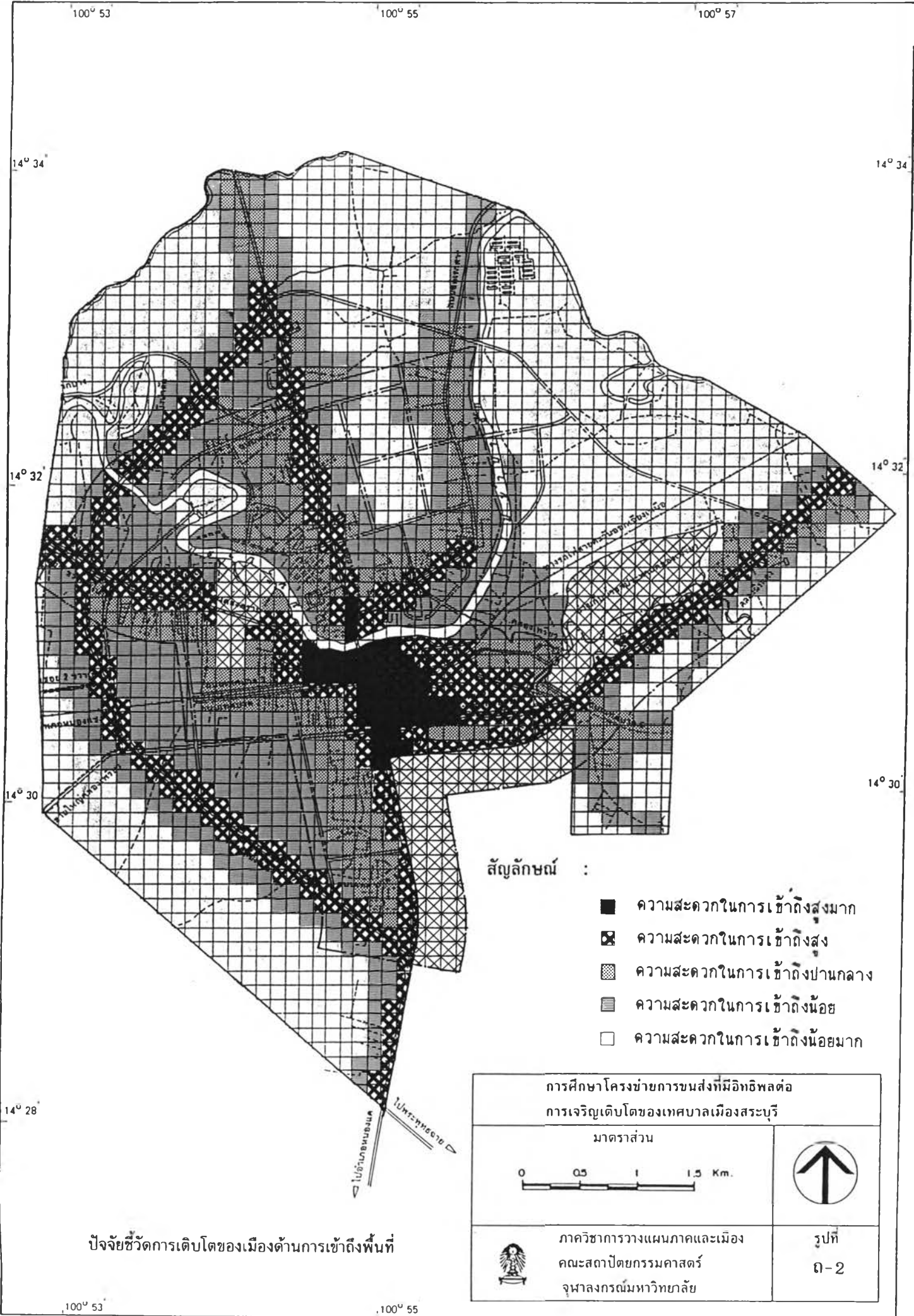


สัญลักษณ์ :

- สิ่งปลูกสร้างหนาแน่นสูงมาก
- ▣ สิ่งปลูกสร้างหนาแน่นสูง
- ▤ สิ่งปลูกสร้างหนาแน่นปานกลาง
- ▥ สิ่งปลูกสร้างหนาแน่นน้อย
- สิ่งปลูกสร้างหนาแน่นน้อยมาก


การศึกษาโครงการขนส่งที่มีอิทธิพลต่อ การเจริญเติบโตของเทศบาลเมืองสระบุรี	
มาตราส่วน	
0 0.5 1 1.5 Km.	
↑	
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	รูปที่ ถ-1

ปัจจัยชีวิตการเติบโตของเมืองด้านความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้าง

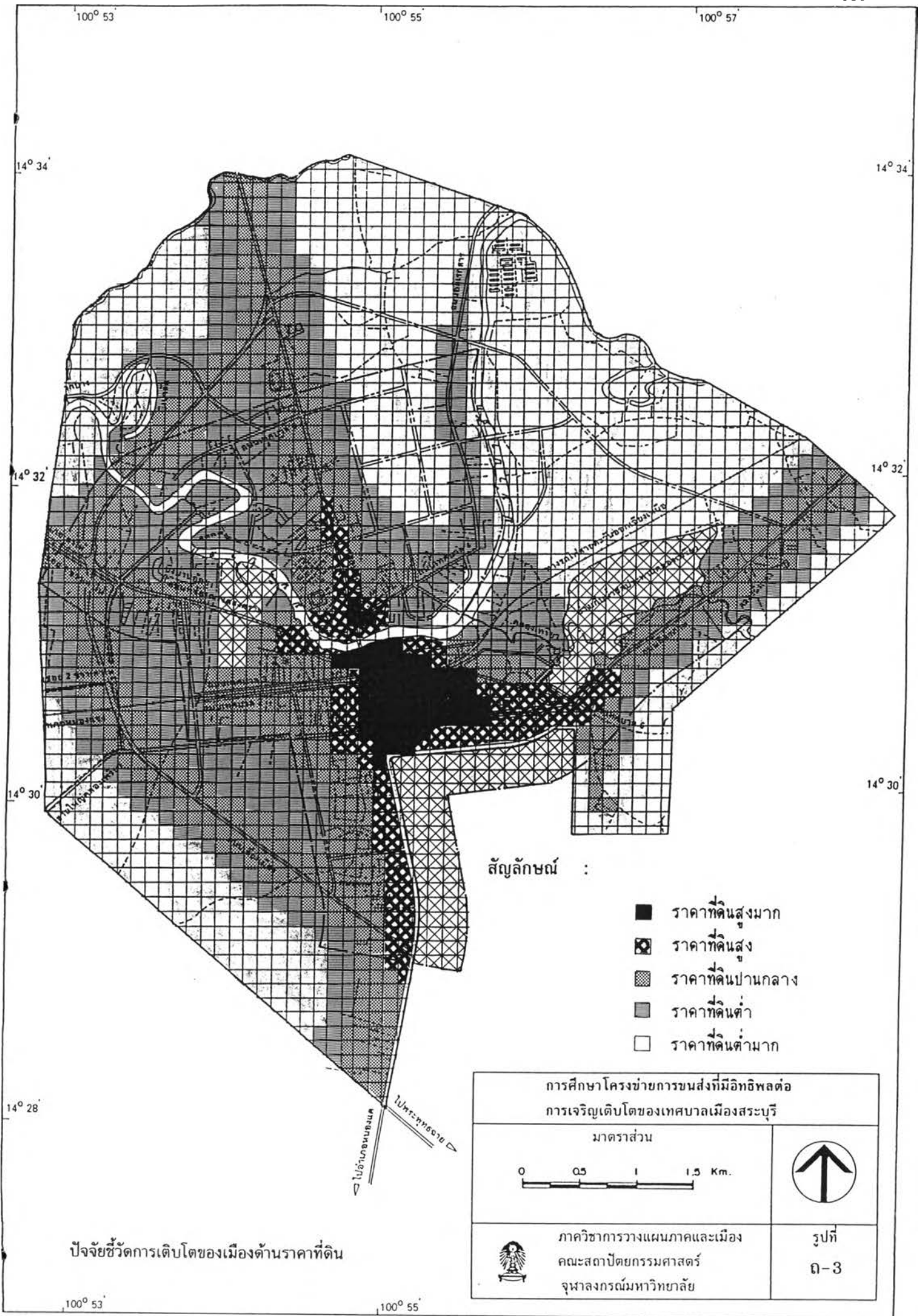


สัญลักษณ์ :

- ความสะดวกในการเข้าถึงสูงมาก
- ▣ ความสะดวกในการเข้าถึงสูง
- ▤ ความสะดวกในการเข้าถึงปานกลาง
- ▥ ความสะดวกในการเข้าถึงน้อย
- ความสะดวกในการเข้าถึงน้อยมาก

การศึกษาโครงการขนส่งที่มีอิทธิพลต่อ การเจริญเติบโตของเทศบาลเมืองสระบุรี	
มาตราส่วน 0 0.5 1 1.5 Km.	↑
 ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	รูปที่ ถ-2

ปัจจัยชี้วัดการเติบโตของเมืองด้านการเข้าถึงพื้นที่



สัญลักษณ์ :

- ราคาที่ดินสูงมาก
- ▣ ราคาที่ดินสูง
- ▤ ราคาที่ดินปานกลาง
- ▥ ราคาที่ดินต่ำ
- ราคาที่ดินต่ำมาก

การศึกษาโครงข่ายการขนส่งที่มีอิทธิพลต่อ การเจริญเติบโตของเทศบาลเมืองสระบุรี	
มาตราส่วน 0      0.5      1      1.5 Km.	
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	รูปที่ ถ-3

100° 53

100° 55

100° 57

14° 34

14° 34

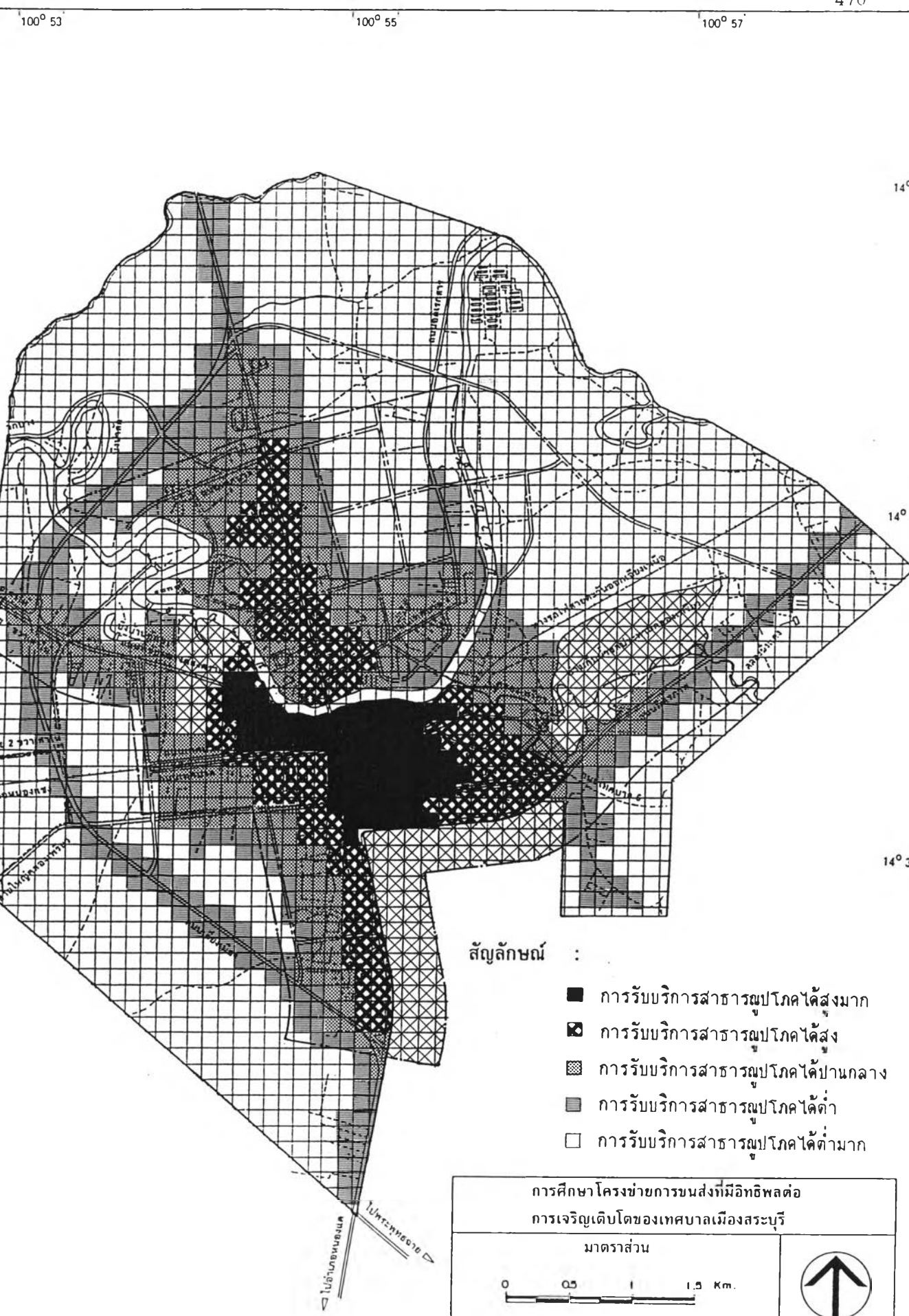
14° 32

14° 32

14° 30

14° 30

14° 28



สัญลักษณ์ :

- การรับบริการสาธารณสุขประเภทได้สูงมาก
- ▣ การรับบริการสาธารณสุขประเภทได้สูง
- ▤ การรับบริการสาธารณสุขประเภทได้ปานกลาง
- ▥ การรับบริการสาธารณสุขประเภทได้ต่ำ
- การรับบริการสาธารณสุขประเภทได้ต่ำมาก

การศึกษาโครงข่ายการขนส่งที่มีอิทธิพลต่อ การเจริญเติบโตของเทศบาลเมืองสระบุรี	
มาตราส่วน 0 0.5 1 1.5 Km.	
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	รูปที่ ถ-4

ปัจจัยชี้วัดการเติบโตของเมืองด้านการรับบริการสาธารณสุข

100° 53

100° 55



สัญลักษณ์ :

- ระยะห่างจากย่านใจกลางเมืองน้อยมาก
- ▣ ระยะห่างจากย่านใจกลางเมืองน้อย
- ▤ ระยะห่างจากย่านใจกลางเมืองปานกลาง
- ▥ ระยะห่างจากย่านใจกลางเมืองมาก
- ระยะห่างจากย่านใจกลางเมืองมากที่สุด

การศึกษาโครงการขนส่งที่มีอิทธิพลต่อ การเจริญเติบโตของเทศบาลเมืองสระบุรี	
มาตราส่วน 0 0.5 1 1.5 Km.	
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	รูปที่ ถ-5

ปัจจัยชี้วัดการเติบโตของเมืองด้านระยะห่างจากย่านใจกลางเมือง

100° 53

100° 55

100° 57

14° 34

14° 34

14° 32

14° 32

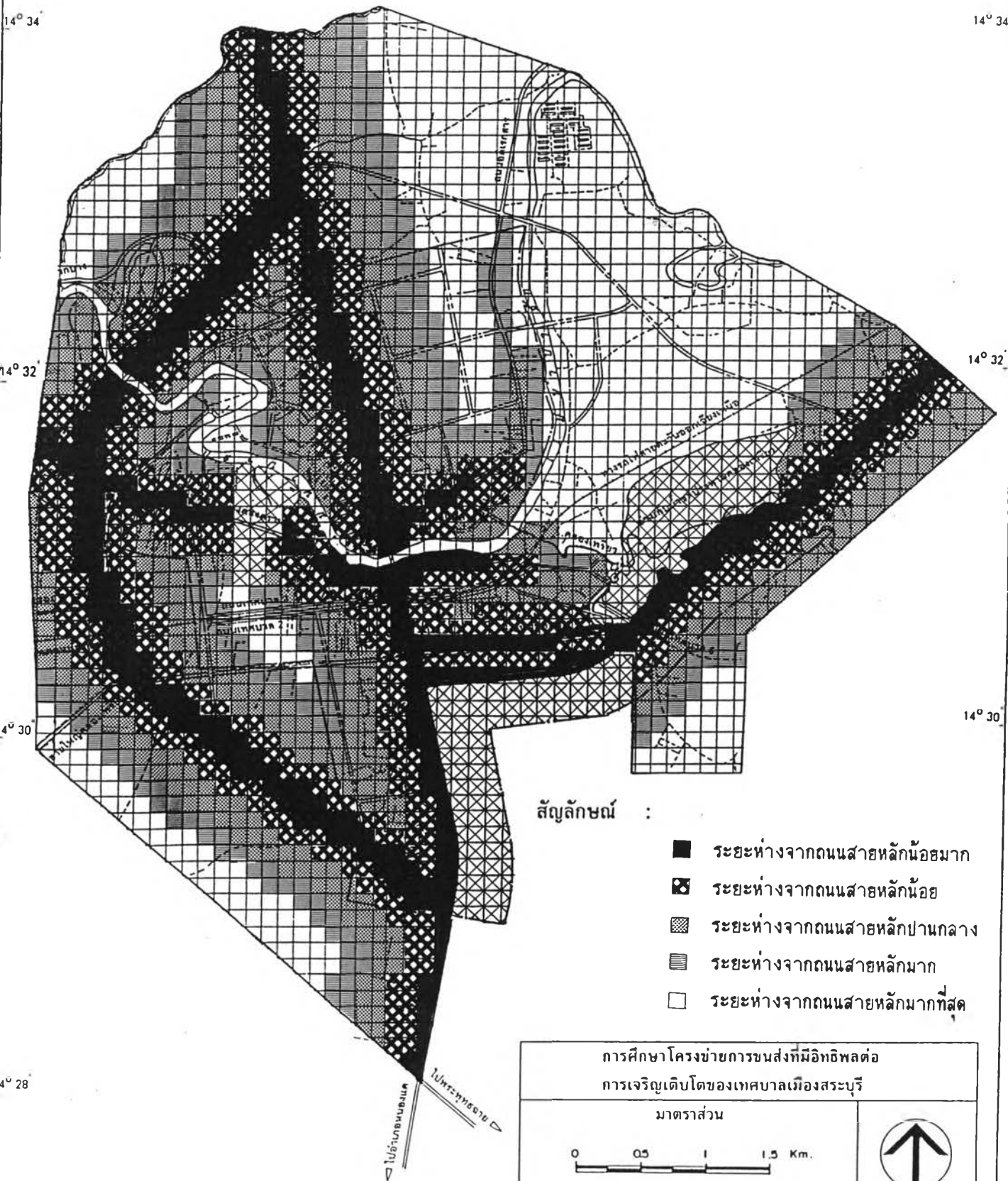
14° 30

14° 30

14° 28

100° 53

100° 55



สัญลักษณ์ :

- ระยะห่างจากถนนสายหลักน้อยมาก
- ▣ ระยะห่างจากถนนสายหลักน้อย
- ▤ ระยะห่างจากถนนสายหลักปานกลาง
- ▥ ระยะห่างจากถนนสายหลักมาก
- ระยะห่างจากถนนสายหลักมากที่สุด

การศึกษาโครงข่ายการขนส่งที่มีอิทธิพลต่อ การเจริญเติบโตของเทศบาลเมืองสระบุรี	
มาตราส่วน 0 0.5 1 1.5 Km.	
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	รูปที่ ถ-6

ปัจจัยชี้วัดการเติบโตของเมืองด้านระยะห่างจากถนนสายหลัก

100° 53'

100° 55'

100° 57'

14° 34'

14° 34'

14° 32'

14° 32'

14° 30'

14° 30'

14° 28'

100° 53'

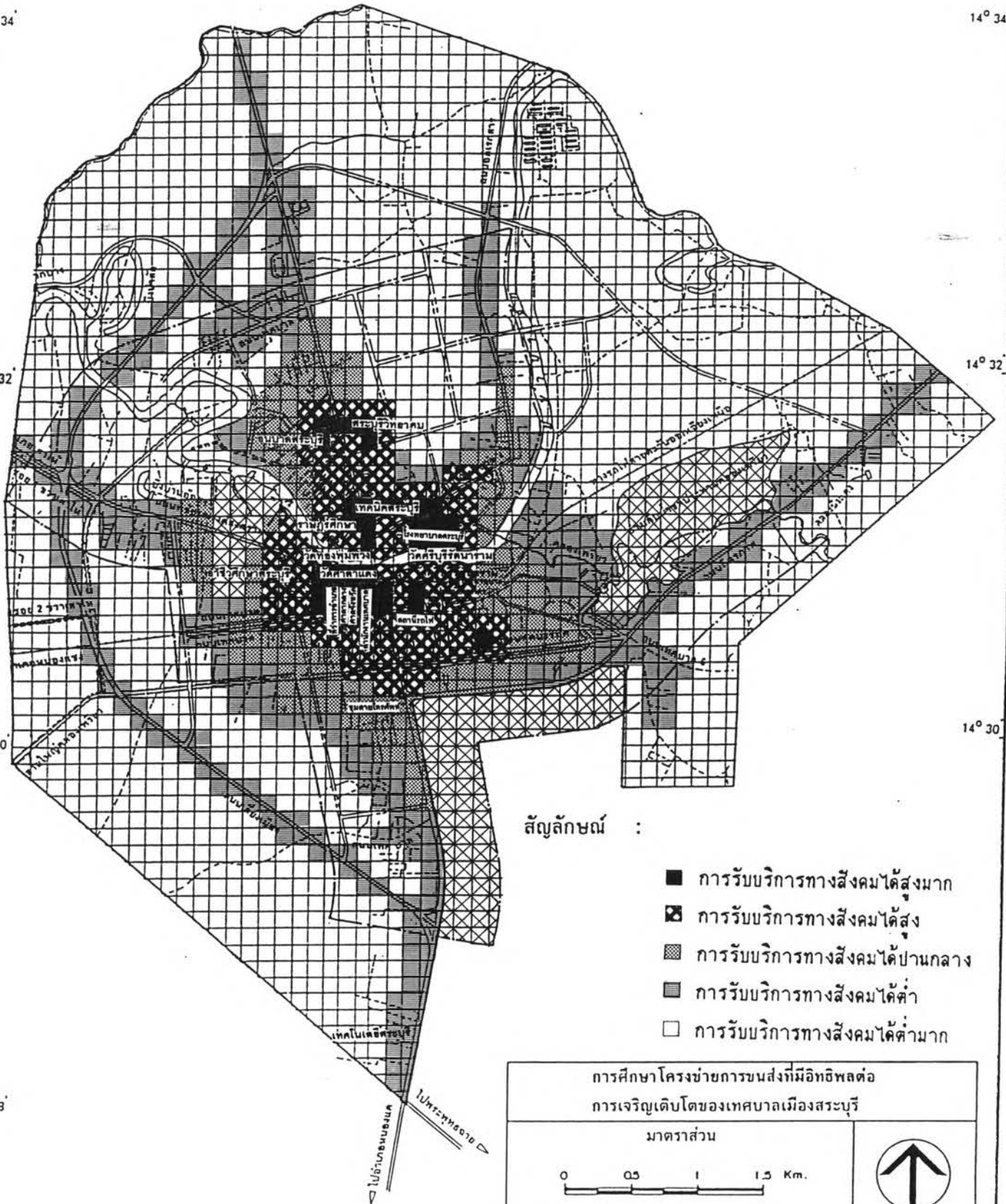
100° 55'

100° 57'

ปัจจัยชีวิตการเติบโตของเมืองด้านการรับบริการทางสังคม

100° 53'

100° 55'



สัญลักษณ์ :

- การรับบริการทางสังคมได้สูงมาก
- ▣ การรับบริการทางสังคมได้สูง
- ▤ การรับบริการทางสังคมได้ปานกลาง
- ▥ การรับบริการทางสังคมได้ต่ำ
- การรับบริการทางสังคมได้ต่ำมาก

การศึกษาโครงข่ายการขนส่งที่มีอิทธิพลต่อ การเจริญเติบโตของเทศบาลเมืองสระบุรี	
มาตราส่วน 0 0.5 1 1.5 Km.	
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	รูปที่ ถ-7



100° 53

100° 55

100° 57

14° 34

14° 34

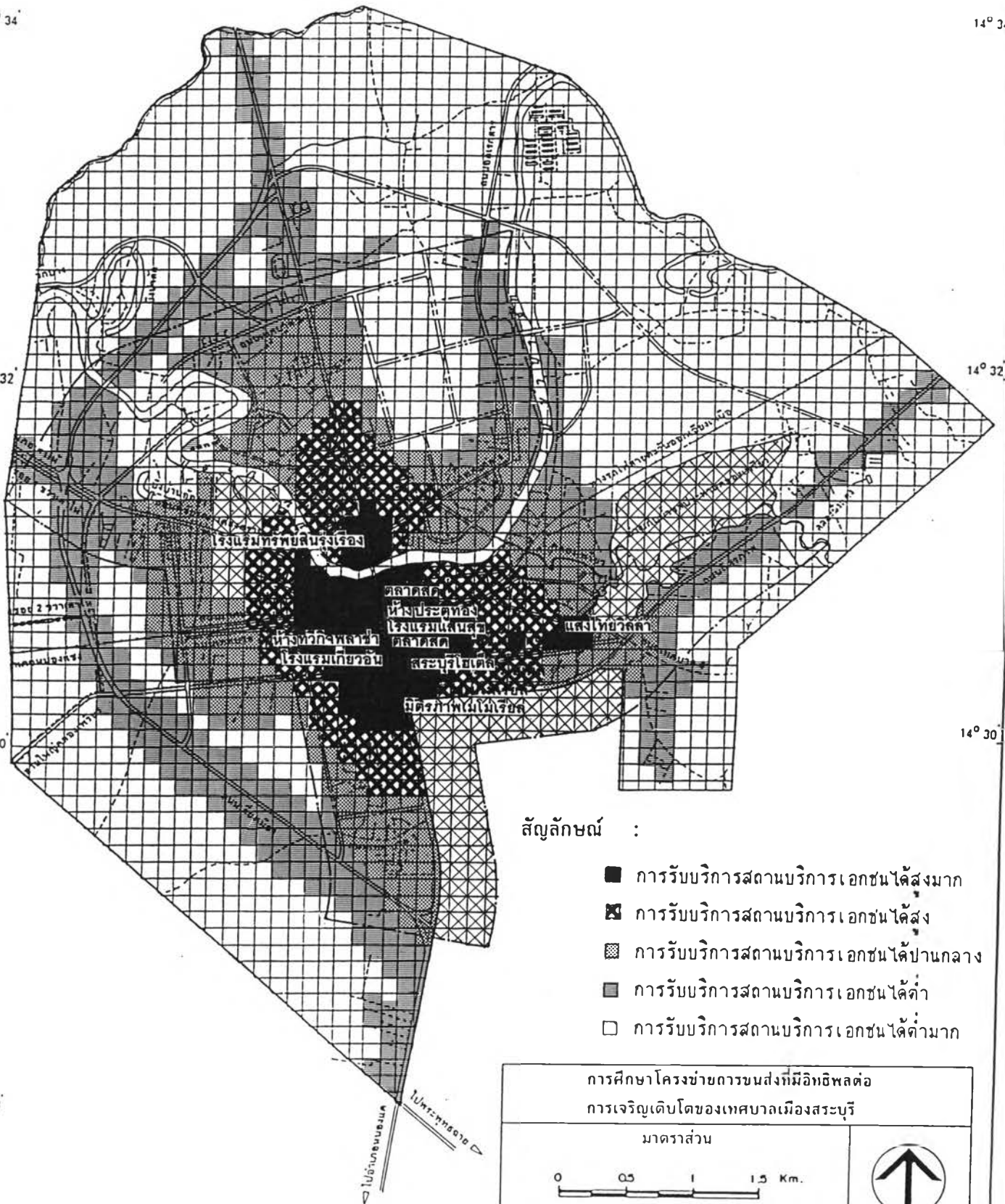
14° 32

14° 32

14° 30

14° 30

14° 28



สัญลักษณ์ :

- การรับบริการสถานบริการเอกชนได้สูงมาก
- ▣ การรับบริการสถานบริการเอกชนได้สูง
- ▤ การรับบริการสถานบริการเอกชนได้ปานกลาง
- ▥ การรับบริการสถานบริการเอกชนได้ต่ำ
- การรับบริการสถานบริการเอกชนได้ต่ำมาก

การศึกษาโครงการขนส่งที่มีอิทธิพลต่อ  
การเจริญเติบโตของเทศบาลเมืองสระบุรี

มาตราส่วน

0 0.5 1 1.5 Km.

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รูปที่  
ถ-8

ปัจจัยชี้วัดการเติบโตของเมืองด้านการรับบริการสถานบริการเอกชน

100° 53

100° 55

**รายการอ้างอิง**

รายการอ้างอิง



ภาษาไทย

การขนส่งทางบก, กรม. รายงานการสำรวจปริมาณการขนส่งทางถนน. กรุงเทพฯ; 2527-2534.

\_\_\_\_. สำนักงานขนส่งจังหวัดสระบุรี. ฝ่ายวิชาการขนส่ง. บรรยายสรุปสำนักงานขนส่งจังหวัดสระบุรี ปีงบประมาณ 2535. สระบุรี; 2535.

\_\_\_\_. รายงานประจำปีของสำนักงานขนส่งจังหวัดสระบุรี ปีงบประมาณ 2535. สระบุรี; 2535.

เกียรติ จิวะกุล. การศึกษาความเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่และการใช้ประโยชน์. สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย และโครงการความร่วมมือทางวิชาการไทย-เยอรมัน, 2531. (เอกสารอัดสำเนา)

\_\_\_\_. ดารณี ถวิลพิพัฒน์กุล และจารุวรรณ ลิมปเสนีย์. โครงการที่ 1.2 แผนพัฒนาภูมิภาคและเมืองหลัก : ศักยภาพของเมืองศูนย์กลางจังหวัดและภาคต่อการพัฒนาอุดมศึกษา รายงานฉบับสมบูรณ์. กรุงเทพฯ; สำนักบริการวิชาการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532. (โครงการวางแผนอุดมศึกษาระยะยาว 15 ปี (2531-2545) โครงการวิจัยที่ 1 การศึกษาสภาพแวดล้อมของอุดมศึกษา ทบวงมหาวิทยาลัย).

เกษตรและสหกรณ์, กระทรวง. กรมชลประทาน. กองวิทยาการธรณี. ฝ่ายสำรวจบดพิ-  
กลศาสตร์. จังหวัดสระบุรี (งานสำรวจแหล่งบ่อขุดดิน). กรุงเทพฯ; 2536.

\_\_\_\_. สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร. แผนแม่บทพัฒนาการเกษตรและสหกรณ์ระดับจังหวัด 2535-2529 จังหวัดสระบุรี. กรุงเทพฯ; 2532.

\_\_\_\_. สถิติการเกษตรประเทศไทย ปีการเพาะปลูก 2534/35. กรุงเทพฯ; 2536.

ขนส่ง จำกัด, บริษัท. หนังสือที่ระลึกครบรอบ 63 ปี แห่งวันสถาปนาบริษัทขนส่ง จำกัด. กรุงเทพฯ: พริกหวานกราฟฟิค, 2536.

- \_\_\_\_. ฝ่ายนโยบายและแผน. สถิติผู้โดยสารทั่วประเทศ ปี 2529-2535.
- ขวัญชัย กลั่นประยูร. การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.  
 วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534.
- คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2535-2539. กรุงเทพฯ.
- \_\_\_\_. กองบัญชาประชาชนชาติ. ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดในภาคกลางตอนบนและประเทศ พ.ศ. 2524-2534. กรุงเทพฯ.
- ความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น(ไจก้า), องค์การ. การศึกษาเพื่อพัฒนาภาคกลางตอนบน: แผนแม่บท. กรุงเทพฯ; 2533. (เสนอต่อสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ)
- จารุวรรณ ลิมปเสนีย์. เอกสารคำสอนวิชา 363-652 การขนส่ง, ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ดวงพร อ้นสุวรรณ. การศึกษารูปแบบการกระจายตัวของโรงงานอุตสาหกรรมวัสดุก่อสร้างในจังหวัดสระบุรี สาขาการวางแผนภาค ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2533.
- ทางหลวง, กรม. ทางหลวงในประเทศไทย 2530. กรุงเทพฯ. มุลนิธิกรมทางหลวง, 2531.
- \_\_\_\_. ทางหลวงในประเทศไทย 2535. กรุงเทพฯ. มุลนิธิกรมทางหลวง, 2536.
- \_\_\_\_. สำนักวิศวกรรมจราจร. งานสำรวจ. ปริมาณการจราจรบนทางหลวงทั่วประเทศ ปี 2525-2535. กรุงเทพฯ; 2536.
- ธงชัย วิจารณ์นท์. ทฤษฎีเมืองหลักกับการกระจายความเจริญ : ประสพการณ์การพัฒนาเมือง ประเทศไทย. กรุงเทพฯ: สำนักผังเมือง, 2534.

- นริสา โภธิเดช. อิทธิพลของถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ต่อเขตตลิ่งชัน และพื้นที่เกี่ยวเนื่อง  
สาขาการวางผังเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,  
วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2533.
- เบญจวรรณ อารีสมาน. การปรับปรุงชุมชนในเขตเทศบาล. กรุงเทพฯ: สำนักผังเมือง,  
 2534.
- ประจักษ์ สุกนตะลักษณ์. เศรษฐศาสตร์การขนส่ง. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,  
 2529.
- ประพันธ์ เสวตน์นที. เศรษฐศาสตร์ภูมิภาค. กรุงเทพฯ: ดวงกมล, 2520.
- ปรีชา รัตทราย. การศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางการวางแผนพัฒนาจังหวัดสระบุรี ภาควิชา  
การวางแผนภาคและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2533.
- ผังเมือง, สำนัก. ผังโครงสร้างจังหวัดสระบุรี. กรุงเทพฯ; 2530.
- \_\_\_\_\_. ผังภาคกลาง. กรุงเทพฯ; 2531.
- พัฒนาที่ดิน, กรม. กองวางแผนการใช้ที่ดิน. ฝ่ายนโยบายและแผนการใช้ที่ดิน. แผนการใช้  
ที่ดินจังหวัดสระบุรี. กรุงเทพฯ; 2532.
- \_\_\_\_\_. กองสำรวจและจำแนกดิน. รายงานการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการปลูกพืช  
เศรษฐกิจจังหวัดสระบุรี. กรุงเทพฯ; 2533. (เอกสารวิชาการเล่มที่ 138)
- พาณิชย์, กระทรวง. สำนักงานพาณิชย์จังหวัดสระบุรี. ข้อมูลการตลาดจังหวัดสระบุรี ประจำปี  
2530.
- \_\_\_\_\_. ข้อมูลการตลาดจังหวัดสระบุรี ประจำปี 2532.
- \_\_\_\_\_. ข้อมูลการตลาดจังหวัดสระบุรี ประจำปี 2533.
- \_\_\_\_\_. ข้อมูลการตลาดจังหวัดสระบุรี ประจำปี 2534.
- \_\_\_\_\_. ข้อมูลการตลาดจังหวัดสระบุรี ประจำปี 2535.
- มหาดไทย, กระทรวง. สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย. สำนักงานนโยบายและแผน.  
คู่มือแนวทางการ... 32.

- \_\_\_\_. สำนักผังเมือง และสำนักงานความร่วมมือทางวิชาการแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน (จีทีแซต.). คู่มือการวางผังเล่ม 1 : ผังโครงสร้างจังหวัด. กรุงเทพฯ; 2536. (โครงการความร่วมมือทางวิชาการไทย-เยอรมัน และโครงการผสมผสานด้านการวางแผนกายภาพในระดับอนุภาค/จังหวัด)
- \_\_\_\_. คู่มือการวางผังเล่ม 2 : ผังโครงสร้างอำเภอ. กรุงเทพฯ; 2536. (โครงการความร่วมมือทางวิชาการไทย-เยอรมัน และโครงการผสมผสานด้านการวางแผนกายภาพในระดับอนุภาค/จังหวัด)
- \_\_\_\_. คู่มือการวางผังเล่ม 3 : ผังพัฒนาชุมชนสุขาภิบาล. กรุงเทพฯ; 2536. (โครงการความร่วมมือทางวิชาการไทย-เยอรมัน และโครงการผสมผสานด้านการวางแผนกายภาพในระดับอนุภาค/จังหวัด)
- วรรณศิลป์ พีรพันธ์. ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการขนส่งต่อเทศบาลเมืองสมุทรสงคราม ภาควิชาผังเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2522.
- วินิจ รั้งผึ้ง. สุดสัปดาห์ที่สระบุรี. อสท. 34 (กันยายน 2536) : 80-91.
- สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ.), มุลนิธิ. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและปัจจัยสนับสนุน และควบคุมมลพิษและสิ่งแวดล้อมเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรม, เล่ม 1 (งานศึกษาวิจัยเพื่อประกอบการจัดทำแผนพัฒนาอุตสาหกรรมและการค้าในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535-2539)). กรุงเทพฯ.
- \_\_\_\_. การศึกษายุทธศาสตร์รายสาขา และการกระจายอุตสาหกรรมไปสู่ต่างจังหวัด, เล่ม 1-2 (งานศึกษาวิจัยเพื่อประกอบการจัดทำแผนพัฒนาอุตสาหกรรม และการค้าในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535-2539)). กรุงเทพฯ.
- สถิติแห่งชาติ, สำนักงาน. สำมะโนประชากรและเคหะ พ.ศ. 2523 จังหวัดสระบุรี. กรุงเทพฯ.
- \_\_\_\_. สำมะโนประชากรและเคหะ พ.ศ. 2533 จังหวัดสระบุรี. กรุงเทพฯ.

- สมชาย งามกะและ. ผลกระทบของเส้นทางคมนาคมที่มีผลต่อการใช้ที่ดินของเมืองนครสวรรค์  
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. วิทยานิพนธ์ปริญญา  
มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2525.
- สระบุรี, จังหวัด, สำนักงานจังหวัดสระบุรี. บรรยายสรุปจังหวัดสระบุรี. สระบุรี; 2536.  
 (เอกสารโรเนียว)
- \_\_\_\_. สรุปแผนงานและโครงการพัฒนาจังหวัดในอนาคต และรายงานประจำปี  
2535 ของจังหวัดสระบุรี.
- สระบุรี, เทศบาลเมือง. แผนพัฒนาเทศบาลสระบุรีระยะปานกลาง พ.ศ. 2525-2539.  
 แห่งประเทศไทย, ธนาคาร. หน่วยภาวะเศรษฐกิจทั่วไป. ฝ่ายวิชาการ. ภาวะเศรษฐกิจ  
ภาคกลางประจำปี 2535 ของจังหวัดสระบุรี.
- \_\_\_\_. รายงานเบื้องต้นการสำรวจภาวะธุรกิจภาคอุตสาหกรรม การค้าและก่อสร้าง  
งวดต้นปี 2536.
- อุตสาหกรรม, กระทรวง. สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดสระบุรี. ทำเนียบโรงงาน  
อุตสาหกรรมจังหวัดสระบุรี ปี 2532. สระบุรี: สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัด,  
 2533.
- \_\_\_\_. ทำเนียบโรงงานอุตสาหกรรมจังหวัด ปี 2533. สระบุรี: สำนักงานอุตสาหกรรม  
จังหวัด, 2534.
- \_\_\_\_. ทำเนียบโรงงานอุตสาหกรรมจังหวัด ปี 2534. สระบุรี: สำนักงานอุตสาหกรรม  
จังหวัด, 2535.
- \_\_\_\_. ทำเนียบโรงงานอุตสาหกรรมจังหวัด ปี 2535. สระบุรี: สำนักงานอุตสาหกรรม  
จังหวัด, 2536.
- อุตสาหกรรม, กระทรวง. สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดสระบุรี และสำนักงานปลัดกระทรวง  
 อุตสาหกรรม. ภาวะเศรษฐกิจอุตสาหกรรมจังหวัดสระบุรี ปี 2533.

## ภาษาอังกฤษ

- A World Bank Policy Study. Urban Transport. Washington, D.C., U.S.A.: The World Bank, 1986.
- Alexander, Jehn W. Economic Geography. New Jersey: Prentice Hall, 1963.
- Barrie Needham. How Cities Work : An Introduction. Oxford: Pergamon Press, 1971.
- Blunder, W.R., and Black, JA. The Land-Use/Transport System. Oxford: Pergamon Press, 1971.
- Burgess, E.W. The City. Chicago : University of Chicago Press, 1925.
- Carruthers, N. Central Place Theory and the Problem of Aggregating Individual Location choices. "Journal of Regional".
- Francois Perroux. Economic Policy for Development. London: Penguin Press, 1971.
- Freidmann, John and Miller, John. The Urban Field. The Institute of American Planner, 1965.
- Garrison, William L., and Marts, marison E. Influence of Highway Improvement on Urban Land : A Graphic Summary. Washington: University of Washington, 1958.
- Harris, C.D. and Ullman, E. The Nature of Cities; 1945.
- Hoover, Edgar M. An Introduction to Regional Economics. 2nd ed., New York : Alfred A. Knopf, Inc., 1971.
- Hoyt, H. The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities. Washington, D.C. : Federal Housing Administration, 1939.



- Jefferson, Mark. The Law of the Primate City. Geography Review, Vol. 29, 1939.
- Johnson, Jame H. Urban Geography : An Introduction Analysis. Oxford: Pergamon Press, 1972.
- Joseph De Chiara and Lee Koppelman. Urban Planning and Design Criteria. 2nd. ed., New York : Van Nortrand Reinhold Company, 1975.
- Lynch, Kevin. The Future Metropolis in Daedalus; 1961.
- \_\_\_\_\_. The Possible City. Oxford : The Oxford University Press, 1968.
- Mayer, H.M. Reading in Geography. Chicago : The University of Chicago Press, 1959.
- \_\_\_\_\_. The Spatial Expression of Urban Growth. Washigton, D.C. : Association of American Geographers, 1969.
- Melville C. Branch ed. Urban Planning Theory, CDS/15. Stroudsburg : Dowden, Hutchinson & Ross, Inc., 1975.
- Northam, R.M. Urban Geography. New York : Wiley, 1979.
- Nourse, H.O. Regional Economics. New York : Mc.Graw-Hill, 1968.
- Owen, Wilfred. The Accessible City. The Bookings Institution, 1972.
- Raymond, Murphy E. The American City : An Urban Geography. New York : Mc.Graw-Hill book Company, 1966.
- Smith M.D. Industrial Location : An Economic Geographical Analysis. New York : John Witey & Sons. Inc., 1971.
- Zipf, G.K. Human Behavior and The Principle of Least Effort. Cambridge : Addison Wesley Press, Inc., 1949.

## ประวัติการศึกษา



นายอาษา ทองธรรมชาติ เกิดเมื่อวันที่ 10 สิงหาคม พ.ศ. 2510 ที่อำเภอ  
พระพุทธบาท จังหวัดสระบุรี สำเร็จการศึกษาปริญญาศิลปศาสตรบัณฑิต (ภูมิศาสตร์) เกียรตินิยม  
อันดับสอง จากคณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ในปี 2533 จากนั้นจึงเข้าทำงาน  
ในตำแหน่งนักวิชาการสังคม บริษัทอักษรเจริญทัศน์ จำกัด และเข้าศึกษาต่อที่ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในปี 2534 พร้อมไปกับการทำงานที่บริษัทมติชน  
จำกัด ปัจจุบันทำงานในตำแหน่งนักผังเมือง บริษัทพอลคอนซัลแตนท์ จำกัด