

บทที่ 1

บทนำ



ความเฝ้าระวังและความสำคัญของปัญหา

ความพยายามในการพัฒนาประเทศเพื่อให้เกิดความเจริญรุ่งเรืองตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาด้วยการพัฒนาไปตามทิศทางของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2504-2509) จนถึงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535-2539) ในปัจจุบัน นับว่าประเทศประสบความสำเร็จเป็นที่น่าพอใจ โดยเฉพาะในเรื่องการเพิ่มผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ นับตั้งแต่ พ.ศ. 2529 เป็นต้นมา ประเทศไทยได้กลายเป็นประเทศหนึ่งที่มีเศรษฐกิจขยายตัวเร็วที่สุดแห่งหนึ่งในโลก ถือเป็นสัญญาณเริ่มต้นทะยานไปสู่การพัฒนาเป็นประเทศอุตสาหกรรมใหม่ (Newly Industrialized Countries : NICs) หรือเป็นเสือตัวใหม่ เป็น 1 ใน 6 ของเอเชีย (ตามการจัดขององค์การเพื่อความร่วมมือและพัฒนาทางเศรษฐกิจ (OECD.) ซึ่งจัดประเทศนิคมสี่ในเอเชีย ปี 2535 เป็น 6 ประเทศ ประกอบด้วย ฮองกง เกาหลีใต้ ไต้หวัน สิงคโปร์ มาเลเซีย และไทย) ทั้งนี้เป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างเศรษฐกิจของประเทศ จากเดิมที่มีภาคเกษตรเป็นหลัก ไปสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมเป็นแกนหลัก ประกอบกับราคาสินค้าเกษตรที่ปรับตัวสูงขึ้น การขยายตัวของการส่งออกของสินค้าอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว การค้าและการบริการได้ขยายตัวตามไปด้วย พร้อม ๆ กับมีเงินทุนจากต่างประเทศหลั่งไหลมาสู่ประเทศไทย

แต่อย่างไรก็ตาม การขยายตัวของเศรษฐกิจตลอดช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา ส่วนใหญ่ยังคงกระจุกตัวอยู่แต่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Metropolis Regional : BMR.) ส่งผลให้การพัฒนาประเทศขาดความสมดุล กรุงเทพฯ กลายเป็นเมืองโดดเดี่ยวที่มีอิทธิพลมากขึ้นทุกขณะ แต่เต็มไปด้วยปัญหาความแออัดของกิจกรรมต่าง ๆ ขาดแคลนบริการพื้นฐาน เช่น ถนน โทรคมนาคม ประปา ระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบขนส่งมวลชน และปัญหาที่สำคัญ คือ ปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นมลพิษ อันเป็นผลมาจากการอพยพของผู้คนจากชนบทภูมิภาคต่าง ๆ ที่เป็นพื้นที่ส่วนใหญ่ของประเทศซึ่งมีแต่ความยากจน

เมื่อประเทศไทยขาดความสมดุลในการพัฒนา รัฐบาลจึงได้ดำเนินกลยุทธ์ในการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ทั้งในรูปแบบการสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจเฉพาะ อย่างเช่น โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก (Eastern Seaboard : ESB.) พร้อม ๆ กลยุทธ์ในการพัฒนาเมืองหลักในภูมิภาค ซึ่งประเทศไทยได้ดำเนินการพัฒนาเมืองหลักให้เป็นศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาคอย่างจริงจังในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525-2529) โดยพิจารณาถึงศักยภาพของการขยายตัว และบทบาทในการเป็นศูนย์กลางรองรับความเจริญ เป็นศูนย์กลางการให้บริการและเป็นแหล่งงานให้กับพื้นที่โดยรวม ซึ่งตามแผนพัฒนาฯ ฉบับนี้ไม่ได้กำหนดให้มีเมืองศูนย์กลางในเขตภาคกลาง ต่อมาในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2530-2534) ได้ให้ความสำคัญแก่จังหวัดสระบุรีและกำหนดให้จังหวัดสระบุรีเป็นเมืองศูนย์กลางความเจริญในเขตภาคกลางตอนบน เนื่องจากเป็นพื้นที่ซึ่งมีศักยภาพในการพัฒนาสูง มีระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่เอื้ออำนวยสามารถเชื่อมโยงไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศได้อย่างสะดวก และจังหวัดสระบุรียังมีความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจต่อเนื่องมาโดยตลอด มีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (Gross Provincial Product : GPP.) สูงที่สุด เมื่อเทียบกับจังหวัดในภาคกลางตอนบน ที่ประกอบด้วย 6 จังหวัด แล้วพบว่า จังหวัดสระบุรีมีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดสูงที่สุด โดยใน ปี พ.ศ. 2535 มี GPP. ถึง 41,537,209 ล้านบาท อันดับรองลงมา ได้แก่ พระนครศรีอยุธยา ลพบุรี ชัยนาท อ่างทอง และสิงห์บุรี ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาถึงด้านรายได้ต่อหัวประชากรแล้ว พบว่าจังหวัดสระบุรีมีระดับรายได้เฉลี่ยต่อคนต่อปีสูงกว่าระดับค่าเฉลี่ยของประเทศ ในปี พ.ศ. 2535 พบว่ามีรายได้เฉลี่ยต่อคน 59,553 บาทต่อปี ในขณะที่ปี พ.ศ. 2525 มีรายได้เฉลี่ยต่อคน 10,988 บาทต่อปี นับว่าในช่วงระยะเวลา 10 ปี มีอัตราเติบโตถึง 5.42 เท่า ในขณะที่ภาคกลางตอนบนมีระดับการเติบโตของรายได้ต่อคนต่อปีเฉลี่ยตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาเพิ่มขึ้นน้อยกว่าจังหวัดสระบุรีอยู่มาก ทั้งนี้เพราะสระบุรีมีทำเลที่ตั้งได้เปรียบในด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีระบบโครงข่ายการเชื่อมโยงโดยเฉพาะทางรถยนต์และรถไฟสนับสนุนเป็นอย่างดี จนทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการผลิตของจังหวัด ซึ่งแต่เดิมมีภาคเกษตร เป็นหลักก็ได้เปลี่ยนแปลง เป็นภาค

อุตสาหกรรมเข้ามามีบทบาททดแทน ส่วนจังหวัดอื่น ๆ ในภาคกลางตอนบน ยังคงมีโครงสร้างการผลิตในภาคเกษตรเป็นหลักเช่นเดิม โครงสร้างเศรษฐกิจของจังหวัดสระบุรีในปี พ.ศ. 2535 พบว่าเป็นการผลิตในภาคอุตสาหกรรมถึงร้อยละ 66.50 และมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้นทุกปี ส่วนภาคเกษตรกรรมมีส่วนแบ่งการผลิตเพียงร้อยละ 9.33 เท่านั้น ส่วนที่เหลือเป็นภาคการค้าและบริการร้อยละ 24.17

สภาพเศรษฐกิจของจังหวัดสระบุรี ที่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว นั้น ล้วนเกิดจากปัจจัยต่าง ๆ ที่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนา คือมีทรัพยากรธรรมชาติที่เป็นภูเขาหินปูน มีแหล่งดินมาร์ล มีบ่อลูกรังคุณภาพดี และพื้นที่ส่วนใหญ่สามารถรองรับปัญหาสิ่งแวดล้อมได้ดี คือมีเพียงพื้นที่ส่วนน้อยเท่านั้นที่อ่อนไหว (Sensitive) ต่อปัญหาสิ่งแวดล้อม ประกอบกับการมีทำเลที่ตั้งเหมาะสม คือตั้งอยู่ไม่ใกล้และไม่ไกลจากกรุงเทพมหานครมากนัก โดยเทศบาลเมืองสระบุรีห่างจากกรุงเทพมหานคร เป็นระยะทาง 108 กิโลเมตร จึงไม่ตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของการพัฒนากรุงเทพฯโดยสิ้นเชิง ดังนั้นเทศบาลเมืองสระบุรีจึงสามารถพัฒนาเป็นเมืองศูนย์กลางหลักได้ ซึ่งแตกต่างจากเมืองอื่น ๆ ในเขตปริมณฑลที่ถูกครอบงำโดยอิทธิพลของกรุงเทพมหานคร

นอกจากนี้การขยายตัวของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลรวมทั้งพื้นที่พัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกในช่วงที่ผ่านมา ทำให้ธุรกิจการก่อสร้างขยายตัวอย่างมาก จังหวัดสระบุรีในฐานะที่เป็นแหล่งผลิตสินค้าวัสดุก่อสร้าง จึงเติบโตอย่างรวดเร็วด้วยเช่นกัน เพราะอาศัยความได้เปรียบในที่ตั้งที่สามารถเชื่อมโยงกับกรุงเทพฯ พื้นที่พัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก รวมไปถึงภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือได้โดยสะดวก จนสามารถทำให้อุตสาหกรรมในจังหวัดให้เจริญเติบโตแล้ว ในภาคเกษตรก็ยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยใช้เทคโนโลยีในการผลิตมากขึ้น เช่นเดียวกับการขยายตัวด้านการค้าและบริการ การท่องเที่ยวมีการขยายตัวมาก รวมไปถึงการใช้จ่ายในการบริหารราชการและรัฐวิสาหกิจด้วย ที่ส่งผลให้เทศบาลเมืองสระบุรีและพื้นที่โดยรอบเติบโตอย่างรวดเร็ว

การที่จังหวัดสระบุรีและพื้นที่เทศบาลเมืองมีความเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วนั้นเกิดจากปัจจัยหลายประการดังกล่าว โดยมีระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเป็นตัวเชื่อมโยงกิจกรรมต่าง ๆ สามารถเชื่อมโยงผ่านไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ได้โดยสะดวก โดยมีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) เป็นเส้นทางที่สำคัญ และยังมีทางรถไฟซึ่งมีสถานีอยู่ในเขตเทศบาลเมือง สามารถเชื่อมโยงการขนส่งติดต่อกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และกรุงเทพมหานคร สำหรับการคมนาคมทางน้ำได้ใช้แม่น้ำป่าสักและลำน้ำสาขา ในปัจจุบันการคมนาคมทางน้ำได้ลดบทบาทลงเป็นอย่างมาก เป็นเพียงเส้นทางลำเลียงสินค้าเกษตรเท่านั้น ปัจจัยทางด้านขนส่งได้ส่งผลกระทบต่อกระบวนการพัฒนาเมือง ส่งผลให้เทศบาลเมืองสระบุรี ที่เป็นศูนย์กลางความเจริญเติบโตของจังหวัด มีพื้นที่ 20.13 ตารางกิโลเมตร ตั้งอยู่ในทำเลที่มีการเข้าถึงสูงสุด จึงเป็นชุมทางที่สำคัญในการขนส่ง เนื่องจากเป็นจุดผ่านและจุดแวะพักของบรรดารถบรรทุกสินค้าและรถโดยสาร และมีความสำคัญแห่งของศูนย์กลางการให้บริการในทุก ๆ ด้านของจังหวัด และยังเป็นศูนย์กลางที่สำคัญที่สุดแห่งหนึ่งในเขตภาคกลางตอนบน

ปัจจุบันเทศบาลเมืองสระบุรีกำลังมีความเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว ทั้งทางด้านกายภาพที่มีการขยายตัวของสิ่งก่อสร้างออกไปสู่เขตชานเมืองในทุก ๆ ด้านและกำลังขยายออกไปนอกเขตบริหารของเทศบาลเมือง เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่มีการค้าบริการ การธนาคาร การเงิน การประกันภัย ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ และโทรคมนาคม ตลอดจนการเพิ่มขึ้นของกิจการร้านค้า และห้างสรรพสินค้าต่าง ๆ เกิดการเปลี่ยนแปลงทางสังคม มีค่านิยมใหม่เกิดขึ้นในเมือง การขยายตัวของประชากรเมืองเพิ่มขึ้น ทั้งโดยธรรมชาติและการอพยพ เพื่อเข้ามาตั้งถิ่นฐานประกอบอาชีพ ทำให้เทศบาลเมืองสระบุรี มีความหนาแน่นมากขึ้น ทั้งในย่านใจกลางเมืองไปจนถึงพื้นที่เขตนอกบริหารเทศบาลเมือง และก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ติดตามมา เช่น ปัญหาการขาดแคลนบริการพื้นฐานที่ไม่สามารถขยายได้ทันกับความต้องการ ปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมือง ปัญหาสภาพแวดล้อมเป็นมลพิษ ไม่ว่าจะเป็นปัญหาน้ำเสีย อากาศเสีย เสียงดัง ปัญหาการขาดแคลนสาธารณสุขโรคที่ขาดการวางโครงข่ายบริการให้สอดคล้องกับสภาพการใช้ที่ดิน ปัญหาการขาดแคลนน้ำประปา โรคสัตว์ กระแสไฟฟ้าตก ปัญหาชุมชนขยายตัวอย่างไม่เป็นระบบ คือขยายตัวแผ่กว้างกระจุกกระจายไร้ทิศทาง ขาดความเชื่อมโยง

เกิดปัญหาการบุกรุกพื้นที่เกษตรกรรมชานเมือง ซึ่งถูกเปลี่ยนเป็นบ้านจัดสรร ส่งผลให้รัฐและท้องถิ่นต้องลงทุนเป็นจำนวนมากเพื่อจัดบริการพื้นฐานให้เพียงพอ นอกจากนี้ยังเกิดปัญหาสังคมต่าง ๆ เช่น อาชญากรรม ยาเสพติด อุบัติภัย ค่านิยมทางฟุ่มเฟือย เป็นต้น

ดังนั้น การที่เทศบาลเมืองสระบุรีมีความเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วจากการขนส่งและปัจจัยอื่น ๆ เป็นผลดีต่อเศรษฐกิจและสังคมของเมือง แต่ก็เกิดผลเสียนับการเช่นกัน หากมีการศึกษาเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเทศบาลเมืองสระบุรีให้มีประสิทธิภาพในการเป็นศูนย์กลางความเจริญ โดยการวิเคราะห์หากกลยุทธ์เพื่อเชื่อมโยงกับชุมชนศูนย์กลางรองของจังหวัด ซึ่งเป็นที่ตั้งของศูนย์อุตสาหกรรม เทศบาลเมืองสระบุรีจึงจำเป็นต้องจัดหาบริการพื้นฐานที่มีคุณภาพ ไม่ว่าจะเป็นระบบโครงข่าย ถนน น้ำประปา ไฟฟ้า โทรศัพท์ ที่อำนวยความสะดวกต่าง ๆ รวมถึงโรงเรียน วิทยาลัย มหาวิทยาลัย โรงพยาบาล แหล่งพักผ่อนหย่อนใจ นับเป็นแนวทางแก้ปัญหาสังคมและสภาพแวดล้อมของเมือง ควบคู่ไปกับแนวทางการแก้ปัญหาการไร้ที่ดิน และปัญหาอื่น ๆ ของเทศบาลเมืองสระบุรี และที่สำคัญคือการวิเคราะห์หากกลยุทธ์ในการขยายปรับปรุงระบบโครงข่ายเส้นทางคมนาคม-ขนส่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเชื่อมโยงให้สระบุรีเป็นเมืองศูนย์กลางที่สำคัญ พร้อมกับกำหนดนโยบายในการพัฒนาเทศบาลเมืองสระบุรีให้มีบทบาทสอดคล้องกับระบบชุมชน แหล่งผลิตทางอุตสาหกรรม เกษตรกรรม ซึ่งจะส่งผลดีต่อการพัฒนาภูมิภาคโดยรวมในที่สุด

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

วัตถุประสงค์ของการศึกษานี้สามารถจำแนกออกได้ดังนี้

1. เพื่อศึกษาถึงภาพรวมของความเจริญเติบโตทางด้านสภาพกายภาพ เศรษฐกิจสังคม ประชากรของเทศบาลเมืองสระบุรี
2. เพื่อศึกษาถึงโครงข่ายการขนส่งและปัจจัยอื่น ๆ ที่มีผลต่อการเจริญเติบโตของเทศบาลเมืองสระบุรี
3. เพื่อศึกษาถึงสภาพปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการเติบโตอย่างรวดเร็วของเทศบาลเมืองสระบุรี

4. เพื่อเสนอแนะนโยบายการพัฒนาเทศบาลเมืองสระบุรีให้มีรูปแบบและมีบทบาทเหมาะสมกับทำเลที่ตั้ง ที่ถูกกำหนดให้เป็นเมืองหลัก มีลักษณะกายภาพที่เหมาะสมและสอดคล้องกับโครงข่ายการคมนาคม-ขนส่ง และมีปัจจัยอื่น ๆ ที่สามารถกระจายการพัฒนาออกไปในโครงข่ายของภูมิภาคและเชื่อมโยงกับประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ขอบเขตการศึกษา

โครงข่ายการขนส่งที่มีผลต่อการเจริญเติบโตของเมืองในการศึกษาครั้งนี้ ในส่วนของโครงข่ายการขนส่ง หมายถึง เส้นทางคมนาคมที่มนุษย์สร้างขึ้นอย่างเป็นระบบ โดยมีจุดประสงค์หลักในการใช้เป็นเครื่องมือเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมของประชากรที่อยู่ ณ จุดต่าง ๆ ที่ห่างกันออกไปด้วยการเคลื่อนย้ายสิ่งของหรือประชากรเป็นจำนวนมาก ๆ จากสถานที่แห่งหนึ่งไปยังสถานที่อีกแห่งหนึ่ง โดยวิธีการบรรทุก โดยสาร ส่งตามท่อ หรือด้วยวิธีการอื่น ๆ ทั้งนี้เพื่อให้การขนส่งสิ่งของไปถึงยังผู้รับซึ่งเป็นเป้าหมาย หรือขนส่งผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทางด้วยวิธีการขนส่งดังกล่าวนั่นเอง ในพื้นที่ศึกษามีเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงที่สำคัญ ได้แก่ เส้นทางรถยนต์ ทางหลวงแผ่นดินสายต่าง ๆ เส้นทางรถไฟ รวมไปถึงเส้นทางคมนาคมทางน้ำ ขอบเขตการศึกษาครั้งนี้นอกจากจะพิจารณาในเรื่องโครงข่ายการขนส่งแล้ว ยังพิจารณาถึงปัจจัยอื่น ๆ ที่มนุษย์สร้างขึ้น รวมไปถึงปัจจัยที่มีอยู่หรือเกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ ซึ่งได้แก่ลักษณะกายภาพ ทำเลที่ตั้ง ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

สำหรับคำว่าอิทธิพลในการศึกษาครั้งนี้ หมายถึง สิ่งที่เกิดขึ้นจากปัจจัยต่าง ๆ โดยเฉพาะปัจจัยทางด้านการขนส่ง ทั้งที่เกิดจากการกระทำของการขนส่งโดยตรงและโดยอ้อมแล้วทำให้เกิดการเจริญเติบโตของกิจกรรมต่าง ๆ ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม ประชากร ตลอดจนก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพ-สิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ ภายในพื้นที่ศึกษาแล้วส่งผลดีที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาพื้นที่ให้เจริญก้าวหน้าขึ้น และรวมไปถึงผลกระทบที่เป็นทางด้านลบด้วย

เมืองศูนย์กลางหลัก หมายถึง เมืองที่มีความสำคัญและได้ถูกกำหนดขึ้นเป็นเมืองศูนย์กลางการพัฒนา ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยเป็นเมืองที่มีศักยภาพในการขยายตัวสูง และมีบทบาทสำคัญในการเป็นศูนย์กลางให้บริการแก่ประชากรและชุมชนต่าง ๆ ในพื้นที่โดยรอบ

ส่วนคำว่าเทศบาลเมืองสระบุรี หมายถึง บริเวณในเขตเทศบาลเมืองสระบุรีที่มีพื้นที่ทั้งหมด 20.13 ตารางกิโลเมตร เป็นบริเวณที่มีเส้นทางตัดผ่านหลายสาย ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีการเข้าถึงมากที่สุด (Maximum accessibility) ของจังหวัด โดยเป็นพื้นที่ศูนย์รวมกิจกรรมต่าง ๆ มากมายที่เกี่ยวข้องสัมพันธ์กันอย่างสลับซับซ้อน แสดงออกมาในรูปแบบการใช้ที่ดินหลากหลาย และมีประชากรตั้งถิ่นฐานอาศัยรวมตัวอยู่อย่างหนาแน่น ประชากรประกอบอาชีพแตกต่างกัน ส่วนใหญ่เป็นอาชีพนอกภาคเกษตรกรรม และเป็นบริเวณที่มีการให้บริการแบบเมือง โดยมีหน้าที่เป็นศูนย์กลางด้านการบริการการปกครอง เศรษฐกิจการค้า การผลิต การขนส่ง ตลอดจนมีบทบาทหน้าที่ในการเป็นศูนย์กลางทางด้านสังคมและวัฒนธรรม และเทศบาลเมืองสระบุรีนี้มีความสัมพันธ์อย่างมากกับชุมชนใกล้เคียงโดยรอบ รวมไปถึงชุมชนเมืองในอำเภออื่น ๆ ของจังหวัดจนถึงระดับภาคและพื้นที่ต่อเนื่อง

วิธีการศึกษา

การกำหนดกรอบแนวความคิดและความสำคัญของการวิเคราะห์ในครั้งนี้จะพิจารณาถึงปัจจัยทางด้านโครงข่ายการขนส่งที่มีผลต่อการเจริญเติบโตของเทศบาลเมืองสระบุรี โดยเฉพาะเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สังคม ตลอดจนประชากร ที่ผ่านเข้า-ออกเทศบาลเมืองสระบุรี ควบคู่กับการพิจารณาถึงนโยบายการพัฒนาตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและแผนยุทธศาสตร์ในการพัฒนาจังหวัด ทั้งนี้ได้พิจารณาศึกษาวิเคราะห์ถึงปัจจัยและกลยุทธในการพัฒนาที่เป็นลักษณะ เฉพาะหรือเป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่ศึกษาประกอบด้วย เนื่องจากต้องการให้ได้ผลการศึกษาที่ถูกต้องกับข้อเท็จจริงของเมือง อันจะนำไปสู่การเสนอแนะแนวทางปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ

และเพื่อเป็นการทำความเข้าใจถึงปัจจัยที่มีผลต่อการเจริญเติบโตของเทศบาลเมืองสระบุรี โดยดำเนินการวิเคราะห์เชิงปริมาณด้วยการใช้เทคนิคต่าง ๆ ในทางเศรษฐศาสตร์ และเทคนิคในการวิเคราะห์พื้นที่ รวมถึงระเบียบวิธีทางสถิติเข้ามาคำนวณ ทั้งนี้เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างการเจริญเติบโตของเมืองสระบุรีกับปัจจัยต่าง ๆ เช่น รายได้ การจ้างงาน ปริมาณสินค้า ปริมาณการจราจร และการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานประชากร เป็นต้น ซึ่งทำให้เห็นภาพได้ชัดเจนว่าปัจจัยใดบ้างที่ช่วยส่งเสริมให้เกิดความเจริญเติบโต มีปัจจัยใดบ้างที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาเทศบาลเมืองสระบุรี

จากการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณจากข้อมูลทุติยภูมิที่ได้จากแหล่งต่าง ๆ แล้ว จะทำให้ทราบว่า สภาพและการพัฒนาโครงสร้างการขนส่งมีความสัมพันธ์กับความเจริญเติบโตของเทศบาลเมืองสระบุรีอย่างไร ทำให้สามารถประเมินนโยบายและการดำเนินการพัฒนาเทศบาลเมืองสระบุรีของรัฐตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันว่า ได้มีการนำกลยุทธ์การพัฒนาโครงสร้างการขนส่งมาให้เป็นเครื่องมือพัฒนาเทศบาลอย่างไร และเป็นผลดี หรือผลเสียอย่างไร

การดำเนินการศึกษาและสำรวจข้อเท็จจริงต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับระบบโครงข่ายเส้นทางคมนาคมขนส่ง และการสื่อสาร โทรคมนาคมเชื่อมโยงเข้า-ออกเทศบาลเมืองสระบุรี พร้อม ๆ กับสำรวจทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม ประชากร ในเขตการตั้งถิ่นฐานที่เป็นชุมชนเทศบาลเมืองสระบุรี ตลอดจนพื้นที่เชื่อมโยงโดยรอบ และวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ข้อมูลจากแผนที่ภูมิ ในการสำรวจการตั้งถิ่นฐานเป็นหลัก ประกอบกับข้อมูลที่ได้จากการสำรวจพื้นที่คือข้อมูลจากการสังเกต สอบถาม และสัมภาษณ์ถึงความคิดเห็นของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเขตเทศบาลเมืองสระบุรี และประชากรที่อยู่ในขอบเขตพื้นที่ศึกษา ดำเนินการจนถึงขั้นตอนสุดท้ายคือนำผลการวิเคราะห์ที่ได้ทั้งหมดแสดงในลักษณะการพรรณนา ประกอบตาราง แผนภูมิ และแผนที่

แหล่งที่มาของข้อมูล

การศึกษาครั้งนี้ได้รวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานรัฐและ เอกชนหลายแห่งด้วยกัน ดังนี้

1. หน่วยงานส่วนกลางและรัฐวิสาหกิจ ประกอบด้วยหน่วยงานต่าง ๆ ดังนี้
 - สำนักงานกลางทะเบียนราษฎร กรมการปกครอง
 - สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
 - สำนักผังเมือง
 - สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
 - การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
 - การรถไฟแห่งประเทศไทย
 - สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม
 - กรมควบคุมมลพิษ
 - สำนักงานสถิติแห่งชาติ
 - กรมการขนส่งทางบก
 - กรมทางหลวง
 - กรมเจ้าท่า
 - บริษัทขนส่ง จำกัด
 - กรมพัฒนาที่ดิน
 - กรมชลประทาน
 - กรมทรัพยากรธรณี
 - กรมการคำภายใน
2. หน่วยงานในส่วนท้องถิ่น ประกอบด้วยหน่วยงานต่าง ๆ ดังนี้
 - สำนักงานจังหวัดสระบุรี
 - สำนักงานขนส่งจังหวัดสระบุรี
 - สำนักงานพาณิชย์จังหวัดสระบุรี
 - สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดสระบุรี
 - สำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัดสระบุรี

- สำนักงานการคลังจังหวัดสระบุรี
- แขวงทางจังหวัดสระบุรี
- สำนักงานสถิติจังหวัดสระบุรี
- สำนักงานเทศบาลเมืองสระบุรี
- ที่ทำการอำเภอเมืองสระบุรี

เป็นต้น

3. เอกสาร หนังสือ บทความ สิ่งตีพิมพ์ จากห้องสมุดต่าง ๆ ดังนี้

- ห้องสมุดคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หอสมุดสถาบันพัฒนาเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (เอ.ไอ.ที.)
- หอสมุดมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- หอสมุดมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ห้องสมุดสถาบันประชากรศาสตร์

4. ข้อมูลภาคสนาม ซึ่งเป็นข้อมูลปฐมภูมิที่ได้จากการสำรวจชุมชนเทศบาลเมืองสระบุรี และสภาพปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ จากการสังเกตพร้อมกับสัมภาษณ์ความคิดเห็นจากประชากรที่อยู่ในพื้นที่และผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมืองสระบุรี

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

1. ทำให้ทราบถึงพัฒนาการของโครงการข่ายการคมนาคมขนส่งในพื้นที่เทศบาลเมืองสระบุรี และพื้นที่เกี่ยวเนื่องโดยรอบ
2. ทำให้ทราบถึงโครงการคมนาคมที่มีผลต่อความเจริญเติบโตของเทศบาลเมืองสระบุรี รวมทั้งปัจจัยที่ส่งเสริมและปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาเทศบาลเมืองสระบุรี
3. ผลการศึกษานี้เป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานราชการทั้งในส่วนกลางและส่วนท้องถิ่นในส่วนกลางได้แก่ สำนักผังเมือง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นต้น สำหรับหน่วยงานในส่วนท้องถิ่น ได้แก่ สำนักงานจังหวัด องค์การบริหารส่วนจังหวัด สำนักงานเทศบาลเมืองสระบุรี และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนเป็นประโยชน์แก่

ผู้บริหารที่มีอำนาจตัดสินใจ เกี่ยวกับการพัฒนาและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในเทศบาลเมืองสระบุรี นอกจากนั้นยังเป็นประโยชน์แก่ผู้ท้าวิจัยที่เกี่ยวข้อง เนื่องกับการศึกษานี้ครั้งนี้

4. ทำให้ได้แนวความคิดและกลยุทธ์ในการพัฒนาเมือง มีมาตรการพัฒนาเมือง สระบุรีที่มีประสิทธิภาพ อันจะส่งผลให้เกิดการขยายตัว เป็นศูนย์กลางหลักอย่างต่อเนื่องที่มั่นคง ทำให้พื้นที่และชุมชนต่าง ๆ โดยรอบได้รับการพัฒนาไปด้วย อีกทั้งยังช่วยประหยัดงบประมาณ จำนวนมหาศาลที่จะสูญเสียไปกับการแก้ไขปัญหาความแออัด

ข้อจำกัดในการศึกษา

1. ด้วยข้อจำกัดทางด้านเวลาและงบประมาณทำให้ต้องใช้ข้อมูลจากแหล่งทุติยภูมิ (Secondary Data) เป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากการออกเก็บข้อมูลข้อเท็จจริงในพื้นที่บริเวณกว้างทำได้ไม่เต็มที่นัก
2. ความคลาดเคลื่อนของข้อมูลทุติยภูมิที่ได้จากหน่วยราชการหลายแห่งที่ข้อมูลไม่ตรงกัน และไม่สามารถตรวจสอบเพื่อยืนยันการแก้ไขได้ การนำมาใช้จึงต้องมีการปรับข้อมูลจากหลาย ๆ แหล่งใหม่ให้สอดคล้องกัน ซึ่งอาจทำให้ผลที่ได้รับจากการศึกษาวิเคราะห์คลาดเคลื่อนไปบ้างในรายละเอียด
3. ข้อมูลสถิติที่จัดเก็บโดยหน่วยราชการต่าง ๆ ไม่สอดคล้องกับสภาพข้อเท็จจริง ซึ่งมีการเคลื่อนไหวตลอดเวลา โดยเฉพาะข้อมูลด้านการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ ข้อมูลทางด้านประชากร แรงงาน และการย้ายถิ่น และข้อมูลทางด้านการจราจรและการขนส่ง ตลอดจนโครงการพัฒนาต่าง ๆ เป็นต้น ทำให้คลาดเคลื่อนในรายละเอียดบ้าง อย่างไรก็ตามหลักการแล้วเชื่อมั่นว่าผลการวิเคราะห์ถูกต้อง