

## บทที่ 7

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### 7.1 สรุปผลการศึกษา

##### 7.1.1 สรุปลักษณะการเดินทางและการขนส่งผู้โดยสาร

จากการศึกษาพบว่าสภาพการสัญจรของผู้โดยสารทางน้ำ จะมีจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางของการเดินทางอยู่ระหว่างแหล่งพักอาศัยกับแหล่งกิจกรรมของเมือง ได้แก่ ย่านการค้า แหล่งงาน รวมถึงสถานศึกษา เช่นเดียวกับสภาพการสัญจรของผู้คนในเมือง โดยการเดินทางดังกล่าวจะมีท่าเรือทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการส่งต่อที่สำคัญซึ่งขนาดและลักษณะทางกายภาพ จุดที่ตั้งของท่าเรือจะขึ้นอยู่กับการใช้ที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานของระบบการคมนาคมทางบกเข้ามารองรับ และมีผู้ใช้บริการเป็นปัจจัยทำให้เกิดกิจกรรมการเดินทางและการส่งต่อการเดินทาง

สำหรับช่วงเวลาที่ปริมาณการเดินทางสูงจะอยู่ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า-เย็นของวันทำงาน โดย วัตถุประสงค์ส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางจากบ้านเพื่อไปทำงาน และเดินทางจากบ้านไปยังสถานศึกษา ซึ่งการเดินทางส่วนใหญ่จะมีจุดเริ่มต้น หรือจุดปลายทางของการเดินทางใกล้กับเส้นทางน้ำในเขตติดต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยา ลักษณะการเดินทางมีทั้งภายในเมืองและระหว่างเมืองกับชานเมือง โดยมีเส้นทางน้ำเป็นตัวเชื่อมกิจกรรมต่างๆเข้าด้วยกัน เวลาที่ใช้ในการเดินทางทั้งหมดจะขึ้นอยู่กับระยะทางในการเดินทาง เวลาที่สูญเสียไปในการเดินทางโดยพาหนะต่างๆรวมทั้งเวลาในการรอคอย การสับเปลี่ยนพาหนะ ส่วนอัตราค่าโดยสารจะขึ้นอยู่กับระยะทางในการเดินทาง และการเลือกประเภทของพาหนะในการขนส่ง

ในส่วนของการเดินทางไปยังจุดหมาย จำนวนทอดของการต่อพาหนะส่วนใหญ่จะไม่เกิน 3 ต่อ แสดงให้เห็นว่าคนมักไม่นิยมการต่อพาหนะบ่อยครั้ง สำหรับการเดินทางโดยมีจำนวนการต่อที่มาก ส่วนใหญ่มักจะเกิดกับการเดินทางในระยะไกล โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะแบบกลุ่ม ซึ่งจะมีขอบเขตการบริการในบางเส้นทางหรือเพียงบางจุดที่เข้าถึง

การเลือกใช้พาหนะและจำนวนการต่อพาหนะขึ้นอยู่กับระยะทางใกล้ไกลระหว่างท่าเรือและจุดต้นทางปลายทาง สำหรับการเดินทางระยะใกล้ผู้เดินทางส่วนใหญ่จะใช้วิธีการเดินเท้า ส่วนการเดินทางระยะไกลผู้เดินทางจะใช้พาหนะในการส่งต่อซึ่งมักนิยมใช้การเดินทางด้วยระบบบริการสาธารณะมากกว่าการใช้รถยนต์ส่วนตัว โดยเฉพาะการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางซึ่งมีสัดส่วนสูง นอกจากนี้ยังพบว่า การใช้การเดินเท้าเข้า-ออกจากท่าเรือ ผู้ที่มาใช้มักจะมีระยะทางในการเดินทางไม่เกิน 1 กิโลเมตร ส่วนการใช้พาหนะ ผู้ที่มาใช้มักจะมีระยะการเดินทางได้ไกลกว่า แต่ส่วนใหญ่ผู้ที่เข้ามามีการใช้มักจะมีระยะการเดินทางอยู่ในรัศมี 3 กิโลเมตร การเลือกใช้วิธีการเดินทางเข้า-ออกจากท่าเรือนี้ มักจะสัมพันธ์กับรัศมีการบริการของท่าเรือ เนื่องจากท่าขนาดใหญ่ ท่าขนาดกลาง มีการเข้าถึงของโครงข่ายถนน และระบบบริการการขนส่งสาธารณะรูปแบบต่างๆเป็นจำนวนมาก ทำให้มีสัดส่วนทั้งการเดินทางและการเดินทางโดยพาหนะที่สูง ดังนั้นรัศมีการให้บริการจึงกว้าง ส่วนท่าขนาดเล็ก การเดินเท้าจะมีบทบาทสำคัญดังนั้นรัศมีการบริการจึงแคบกว่า

#### 7.1.2 สรุปสภาพปัญหาปัจจัยที่เป็นอุปสรรค

ปัญหาปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการขนส่งผู้โดยสาร มีทั้งปัญหาที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทาง และปัญหาที่เกิดขึ้นบริเวณท่าเรือโดย ซึ่งปัญหาที่ท่าเรือนี้สามารถสรุปปัญหาโดยทั่วไป และปัญหาสำหรับท่าเรือแต่ละขนาด โดยปัญหาที่เกิดขึ้นกับท่าเรือส่วนใหญ่จะเป็นปัญหาเกี่ยวกับความแออัดของท่าเรือในช่วงเวลาเร่งด่วน ความไม่สะดวกในการเข้าถึง ความไม่ปลอดภัย การขาดระเบียบในการจัดกิจกรรมในพื้นที่ การขาดบริการสาธารณะที่จำเป็นในการเดินทาง ตลอดจนการขาดทัศนียภาพที่ดีบริเวณท่าเรือ

นอกจากนี้ในระหว่างการเดินทางจะมีทั้งปัญหาที่เกิดขึ้นกับระบบขนส่งสาธารณะทางน้ำและทางบกซึ่งได้แก่ ปัญหาทางด้านเส้นทางและโครงข่าย ปัญหาทางด้านพาหนะรองรับการเดินทาง และปัญหาการให้บริการ

จากปัญหาในจุดต่างๆที่ได้นำเสนอสามารถ สะท้อนให้เห็นถึงปัญหาที่เกิดขึ้นทั้งทางกายภาพ และระดับการบริการการจัดการ ซึ่งปัญหาไม่ว่าจะเกิดที่ใดก็ตามส่วนใหญ่จะขึ้นอยู่กับ ประสิทธิภาพในการขนส่งซึ่งเป็นปัจจัยที่ตอบสนองของการเลือกใช้บริการขนส่งของคน ได้แก่ มีขีดความสามารถในการเดินทาง ความน่าเชื่อถือของระบบขนส่ง ความสะดวกสบาย ความปลอดภัย การประหยัดเวลา และ ค่าโดยสาร ฯลฯ โดยสาเหตุของปัญหาเป็นผลมาจากการขาดการวางแผนด้านการเดินทาง และ การขนส่งที่เหมาะสม

### 7.1.3 รูปแนวนโยบายขนส่งผู้โดยสาร

สำหรับแนวนโยบายส่งต่อการเดินทางของผู้โดยสารในอนาคต จากการวิเคราะห์ปัจจัยต่างๆที่ส่งผลกระทบต่อแนวนโยบายส่งต่อการเดินทางทางน้ำและทางบก ได้แก่ แนวนโยบายใช้ที่ดินและการขยายตัวของเมือง การขยายตัวของระบบการขนส่งในอนาคต การเปลี่ยนแปลงปริมาณผู้โดยสารทางน้ำ ตลอดจนนโยบายและในการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำ พบว่า แนวนโยบายเดินทางทางน้ำจะเพิ่มขึ้น

โดยการใช้ที่ดิน การขยายตัวของเมือง รวมทั้งแผนการใช้ที่ดินในอนาคตจะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ริมฝั่งน้ำโดยเขื่อนบริเวณศูนย์กลางเมืองเดิม และศูนย์กลางธุรกิจแห่งใหม่ ซึ่งเป็นแหล่งดึงดูดการเดินทางของคน ยังคงอยู่ใกล้แหล่งน้ำซึ่งสามารถจะพัฒนาระบบเรือโดยสารเข้ามารองรับได้ จึงเป็นการสร้างโอกาสในการดึงดูดจำนวนผู้ใช้บริการเรือโดยสารให้มากขึ้น

ด้านระบบการขนส่งในอนาคตจะส่งผลให้พื้นที่ริมน้ำและท่าเรือบางจุดเกิดการพัฒนาก่อเกิดผลกระทบต่อกิจกรรมต่างๆเป็นแรงดึงดูดให้คนเข้ามาใช้บริการเพิ่มมากขึ้น

ส่วนการเปลี่ยนแปลงปริมาณผู้โดยสารทางน้ำในอนาคตจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเนื่องจากส่วนแบ่งการเดินทางของเมืองที่เพิ่มขึ้น และ นโยบายในการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำจะทำให้เกิดการเพิ่มขึ้นโดยตรงของผู้ใช้การเดินทางทางน้ำ

สำหรับโอกาสการพัฒนาในการสัญจรทางน้ำ จะเห็นได้ชัดจากท่าเรือที่มีการขยายตัวสูงจากโครงการขนส่งมวลชนและการพัฒนาที่ดินในอนาคต จะมีโอกาสการพัฒนามาก ประกอบกับโครงข่ายทางน้ำหากมีการขยายออกไปจะทำให้เกิดการดึงดูดผู้ใช้บริการทางน้ำเพิ่มมากขึ้น

แนวนโยบายเพิ่มขึ้นของผู้ใช้บริการและโอกาสของการเดินทางทางน้ำที่เพิ่มขึ้น ย่อมส่งผลต่อการส่งต่อการเดินทางทางน้ำและทางบกที่ เพิ่มขึ้นตามมา ผลที่สืบเนื่อง คือ ปริมาณการเดินทาง และ ความต้องการในองค์ประกอบที่จำเป็นในการรองรับการเดินทาง ตลอดจนสภาพปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคตย่อมเพิ่มขึ้นตามมา

### 7.1.4 รูปแนวทางการปรับปรุงพัฒนา

แนวทางการปรับปรุงพัฒนามีเป้าหมายที่จะรักษาจำนวนผู้ใช้บริการเดิม และดึงดูดผู้คนเข้ามา

ใช้การเดินทางทางน้ำเพิ่มขึ้น ดังนั้นแนวทางการส่งเสริมคือ ต้องแก้ไขปัญหามีอยู่ ป้องกันปัญหาอื่นที่จะเกิดขึ้น และปรับปรุงพัฒนาระบบต่างๆให้ดีกว่าเดิม

สำหรับแนวทางในการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ มีหลักในการปรับปรุงและพัฒนาโดย จะต้องลดความแออัดของสภาพท่าเรือโดยการจัดระเบียบของกิจกรรมที่เหมาะสม ส่งเสริมให้ผู้โดยสารมีความสะดวกในการเข้าถึง การจัดระเบียบของกิจกรรมในพื้นที่ การเพิ่มความสะดวกสบายความปลอดภัย การจัดบริการสาธารณะในการอำนวยความสะดวกในการเดินทาง และการสร้างทัศนียภาพที่ดึงดูดใจในการเข้ามาใช้ท่าเรือ การนำเสนอตามหลักดังกล่าวจะนำเสนอในด้านการปรับปรุงทางด้านกายภาพ ทั้งการปรับปรุงตำแหน่งที่ตั้งท่าเรือ ตัวท่าเรือ บริเวณหน้าท่าเรือ และทางเข้าท่าเรือ ตลอดจนการเสนอแนะแนวทางการพัฒนาท่าเรือขนาดต่างกัน ส่วนแนวทางในการปรับปรุงจุดเชื่อมต่อด้านการให้บริการและการจัดการ ได้เสนอแนวทางในการปรับปรุงดูแลเกี่ยวกับ การเพิ่มความสะดวกสบาย การเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร การเพิ่มความสามารถในการเดินทางและการเข้าถึงท่าเรือ การเพิ่มความน่าเชื่อถือและไว้ใจได้ของระบบขนส่ง การเพิ่มความปลอดภัย ตลอดจนการปรับปรุงด้านการประชาสัมพันธ์ นอกจากนี้ยังได้เสนอแนะเพิ่มเติมในการปรับปรุงระบบขนส่งที่เกี่ยวข้องของการขนส่งทางน้ำและทางบก ทั้งการปรับปรุงในด้านด้านเส้นทางและโครงข่าย ด้านพาหนะรองรับ และการให้บริการ

## 7.2 ข้อเสนอแนะการดำเนินการ

### 7.2.1 ข้อเสนอแนะในการดำเนินการ

เพื่อเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหามีประสิทธิภาพ และเหมาะสมในเชิงปฏิบัติ ควรมีการวางแผนด้านการพัฒนาจุดเชื่อมต่อการขนส่งผู้โดยสารที่ชัดเจนในแต่ละพื้นที่ รวมทั้งการพัฒนาในด้านอื่นๆที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นระบบขนส่งสาธารณะทางน้ำ และระบบขนส่งสาธารณะทางบก จะต้องมีการประสานแผนการขนส่งให้สอดคล้องกัน

ในระดับนโยบายจะต้องจัดให้มีนโยบายในด้านการส่งเสริม การลงทุนทางด้านการขนส่งรวมทั้งการประสานการวางแผนดังกล่าวกับแผนพัฒนาเมือง และ แผนพัฒนาพื้นที่ริมน้ำในแต่ละแห่งประกอบกัน

จากข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาจุดเชื่อมต่อการขนส่งผู้โดยสารดังที่ได้กล่าวข้างต้น อาจนำมาวิเคราะห์จัดเป็นแนวทางการพัฒนาตามระยะเวลาการดำเนินการ ได้ดังนี้

#### 1) ข้อเสนอแนะการดำเนินการระยะสั้น

สำหรับระยะสั้น จะเป็นการดำเนินการ ที่จะช่วยให้การใช้งานขององค์ประกอบของระบบขนส่งมวลชนที่มีอยู่แล้วให้เกิดประโยชน์มากขึ้น โดยไม่มีการลงทุนเพิ่มเติมหรือมีไม่มากนัก เช่น การซ่อมแซม ปรับปรุงท่าเรือ ทางเดินเท้า ปรับปรุงบริเวณโดยรอบท่าเรือ การจัดให้มีจำนวนรถประจำทางระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ มาเสริมภายในขอบเขตรัศมีบริการของท่าเรือ และการปรับปรุงด้านการประชาสัมพันธ์ ฯลฯ

#### 2) ข้อเสนอแนะการดำเนินการระยะยาว

การวางแผนระยะยาวเป็นการวางแผนเพื่อรับสภาพปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อป้องกันหรือลดขนาดของปัญหาให้น้อยลง การวางแผนในลักษณะนี้ จะส่งผลกระทบต่อไปถึงนโยบายที่ควรมีต่อระบบการคมนาคมขนส่งในอนาคตและต้องเสียค่าใช้จ่าย เวลารวมทั้งบุคลากรเป็นจำนวนมากเพื่อดำเนินการตามแผนที่วางไว้ เช่น การจัดสร้างท่าเรือเพื่อรองรับโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ และสร้างพื้นที่จอดรถสำหรับท่าเรือต้นทาง-ปลายทาง ขยายเส้นทางให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะทั้งทางบกและน้ำ การจัดให้มีการปรับปรุงโครงข่ายระบบขนส่งโดยรวม ฯลฯ

สำหรับเครื่องมือที่ใช้ นอกจากจะมีการจัดทำแผน หรือแนวทางการดำเนินการเป็นอย่างดีแล้ว ยังไม่เพียงพอที่จะทำให้เกิดประสิทธิผลได้จำเป็นต้องมี มาตรการเสริม ในเชิงเศรษฐกิจ ได้แก่ การให้เงินสนับสนุนและการส่งเสริมทางด้านงบประมาณในการจัดสร้างหรือปรับปรุง ในเชิงสังคม ได้แก่ การเอามาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องมาใช้ เช่น การจำกัดเส้นทางเดินรถ การควบคุมการจอดรถ ตลอดจนการดำเนินการด้านการด้านกฎจราจรอย่างเคร่งครัด มาประกอบในการดำเนินการ

#### 7.2.2 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการปรับปรุงพัฒนา

เนื่องจากการพัฒนาปรับปรุงจุดเชื่อมต่อการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำและทางบก เป็นส่วนหนึ่งของการส่งเสริมในการประสานการเดินทางระหว่างทางน้ำและทางบกเข้าด้วยกัน ดังนั้นเพื่อให้การพัฒนาปรับปรุงมีความต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพ นอกเหนือจากหน่วยงานรับผิดชอบในการปรับปรุงท่าเรือซึ่งได้แก่ กรมเจ้าท่าแล้ว ควรที่จะนำหน่วยงานอื่นๆ ทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ และ

การเดินทางเรือโดยสาร หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมทางบก และหน่วยงานควบคุมดูแลส่วนท้องถิ่น เข้ามามีส่วนร่วมในการดูแลและดำเนินการ ซึ่งจะมีผู้เกี่ยวข้องทั้งหน่วยงานราชการและหน่วยงานเอกชน ได้แก่

-หน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องในเรื่องได้แก่ กรมเจ้าท่า สำนักงานคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร กรุงเทพมหานคร (สำนักผังเมือง สำนักการโยธา สำนักการจราจรและการขนส่ง) เทศบาล ฯลฯ

-หน่วยงานเอกชน ได้แก่ ผู้ประกอบการเอกชนซึ่งมีทั้งเจ้าของกิจการเรือโดยสาร เจ้าของและผู้ดำเนินการท่าจอดเรือ

สำหรับการพัฒนาปรับปรุงเพื่อให้แผนการจัดการสามารถดำเนินการได้อย่างเป็นระบบสมบูรณ์ จำเป็นที่จะต้องรวมเอาทุกหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องเข้ามาประสานงานกันทั้งในระดับการกำหนดนโยบายและในระดับปฏิบัติการ การดำเนินการอาจจัดตั้งหน่วยงานกลางหรือคณะกรรมการร่วมให้มีหน่วยงานที่วางแผน โดยตรงเพื่อแก้ไขปัญหาการขนส่งร่วมกันมีการวางแผนและศึกษาข้อมูลต่างๆ รวมทั้งประสานงาน ปฏิบัติงาน ตลอดจนการควบคุมตรวจสอบความต่อเนื่องของแผนงานร่วมกันเพื่อให้แผนงานบรรลุประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ ซึ่งการดำเนินงานเป็นกระบวนการที่หน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนจะต้องประสานงานกันอย่างต่อเนื่องภายใต้การแบ่งสรร บทบาท ภาระกิจ การดำเนินงาน

### 7.3 ข้อเสนอแนะในการวิจัยต่อไป

ข้อเสนอแนะในการจัดทำวิจัยต่อไป สำหรับผู้ที่สนใจสามารถนำมาทำการวิจัยต่อไป ได้แก่

- 1) การวิจัยเพิ่มเติม เช่น การวางแผนการปรับปรุงท่าเรือ การวางแผนโครงข่ายถนนบริเวณพื้นที่ริมน้ำ เป็นต้น นอกจากนี้ผลที่ได้จากการศึกษาสามารถนำไปเป็นส่วนประกอบในงานวิจัยเกี่ยวกับการวางแผนการจัดการพื้นที่ริมน้ำที่มีจุดเชื่อมต่อการเดินทางทางน้ำและทางบกเป็นส่วนประกอบสำคัญ

- 2) การวิจัยในเชิงประยุกต์ เช่น การนำไปเป็นแนวทางการวิจัยแนวทางการพัฒนาจุดต่อเชื่อมการขนส่งผู้โดยสารระหว่างระบบขนส่งรูปแบบอื่น ได้แก่ แนวทางการพัฒนาจุดต่อเชื่อมระหว่างขนส่งทางบกประเภทต่างๆ แนวทางการพัฒนาจุดต่อเชื่อมระหว่างขนส่งทางรางกับการขนส่งทางบก เป็นต้น