

บทที่ 5

แนวโน้มการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำและทางบก

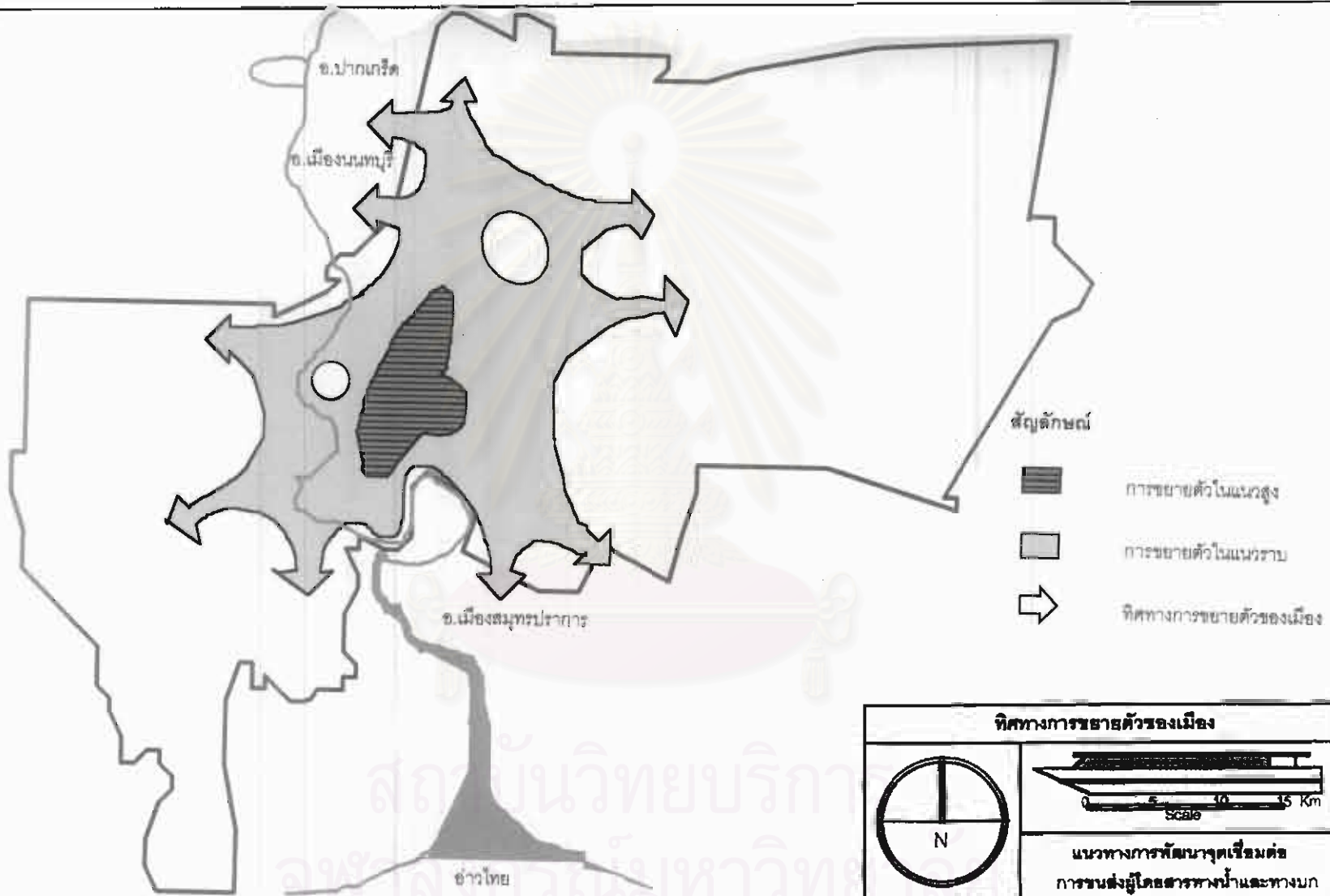
จากการศึกษาในบทต่างๆที่ผ่านมา ช่วยให้มองเห็นความสำคัญและลักษณะการเดินทาง การขนส่งผู้โดยสาร ตลอดจนปัญหาที่เกิดขึ้นในการเดินทาง ซึ่งจะสะท้อนถึงการสภาพการเดินทาง และการขนส่งที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ดังนั้นในบทนี้จึงขอพิจารณาถึงแนวโน้มการขนส่งผู้โดยสารระหว่าง ทางน้ำและทางบกในอนาคต ผลที่ได้จากการศึกษาจะนำไปผลประมวผลกับปัญหาในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อที่จะหาแนวทางในการพัฒนาการขนส่งให้มีประสิทธิภาพและเหมาะสมต่อไป โดยแนวโน้มการขนส่งการเดินทางทางน้ำและทางบก สามารถพิจารณาได้จากปัจจัยต่างๆไม่ว่าจะเป็น แนวโน้มการใช้ที่ดินและการขยายตัวของเมือง การขยายตัวของระบบการขนส่งในอนาคต การเปลี่ยนแปลงปริมาณผู้โดยสารทางน้ำ นโยบายส่งเสริมการเดินทางทางน้ำ ตลอดจนโอกาสในการเพิ่ม ศักยภาพของระบบการสัญจรทางน้ำ โดยมีสาระสำคัญดังนี้

5.1 แนวโน้มการใช้ที่ดินและการขยายตัวของเมือง

5.1.1 แนวโน้มการใช้ที่ดินและการขยายตัวของเมือง

การใช้ที่ดินและการขยายตัวของเมืองในอนาคตส่วนหนึ่งเป็นผลต่อเนื่องมาจากการใช้ที่ดิน และการขยายตัวของเมืองในอดีต อีกส่วนหนึ่งจะอยู่ภายใต้กรอบของแผนตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครและความสามารถในทางปฏิบัติที่จะควบคุมกำหนดทิศทางการพัฒนาการกำหนดพื้นที่ทาง ภายภาพของเมืองในอนาคต

สำหรับทิศทางการขยายตัวของพื้นที่เมืองที่ผ่านมามีการขยายตัวอย่างมากทั้งลักษณะในแนว สูงและแนวราบ(โปรดพิจารณาแผนที่ 5.1 ประกอบ) โดยความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้างอาคารและการขยายตัวในแนวสูงจะอยู่ในบริเวณตอนกลางของเมือง พื้นที่ที่เคยเป็นแหล่งพักอาศัยและอาคาร พาณิชยกรรมขนาดเล็กตามถนนแนวสำคัญ เช่น ถนนสุขุมวิท สีลม สาทร ฯลฯ ได้ถูกแทนที่ด้วยอาคาร สำนักงาน ศูนย์การค้าและกิจกรรมเพื่อพาณิชยกรรมต่างๆ ส่วนการขยายตัวในแนวราบมีการขยายตัว ออกไปตามแนวถนนสายหลักทุกทิศทางที่เชื่อม กรุงเทพมหานคร กับ ปริมณฑล ได้แก่ ถนน บางนา-ตราด ถนนพหลโยธิน ถนนปิ่นเกล้า-นครชัยศรี ถนนศรีนครินทร์ ถนนธนบุรี-ปากท่อ



ทิศทาง การขยายตัวของเมือง	
	<p>แนวทางการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำและทางบก ตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร</p>
<p>แผนที่ 5.1</p>	
<p>ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร</p>	

และถนนอีกหลายสายที่ตัดใหม่ สำหรับพื้นที่รอบนอกเดิมพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมได้ถูกแทนที่ด้วยอาคารพักอาศัย การขยายตัวดังกล่าวนี้ส่งผลให้ใจกลางเมืองเดิมมีความหนาแน่นเพิ่มขึ้นและมีการขยายตัวของเนื้อเมืองออกจากใจกลางเมืองไปเป็นระยะทางไกลมากขึ้น

ส่วนผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2555 ซึ่งเป็นกรอบที่กำหนดทิศทางการพัฒนารูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและการเจริญเติบโตทางกายภาพของเมืองในอนาคตนั้น ในแผนการใช้ที่ดินหลัก 4 ประเภท คือ การใช้ที่ดินเพื่อการพักอาศัย พาณิชยกรรม อุตสาหกรรมและเกษตรกรรม ได้มีการกำหนดไว้ดังนี้

-การใช้ที่ดินเพื่อการพักอาศัย มีการกำหนดบริเวณที่อยู่อาศัยเริ่มจากบริเวณเขตเมืองชั้นในเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากและกระจายออกไปโดยรอบ 3 ลักษณะ คือหนาแน่นปานกลาง หนาแน่นน้อย และเบาบางตามลำดับ

-การใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรม ได้กำหนดบริเวณพาณิชยกรรม แบ่งเป็น 2 ประเภทตามหลักการใช้ประโยชน์ของพื้นที่คือ ศูนย์พาณิชยกรรมและศูนย์กลางธุรกิจใจกลางเมืองเป็นศูนย์รวมธุรกิจใจกลางเมืองเป็นศูนย์รวมของธุรกิจและบริการที่ใหญ่ที่สุด และศูนย์ชุมชนพาณิชยกรรมรอง

นอกจากนี้ยังมีการกำหนดพื้นที่ทางเศรษฐกิจใหม่ บริเวณพื้นที่พิเศษที่จะมีการพัฒนาปรับปรุงพื้นที่ จัดระเบียบการขยายตัวของชุมชนในแนวตั้งเพื่อเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจวิชาการ การบริหารราชการ ธุรกิจการค้า พื้นที่พิเศษได้แก่ เขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3 การพัฒนาศูนย์ราชการแจ้งวัฒนะ การพัฒนาศูนย์กลางคมนาคมขนส่งบริเวณพหลโยธิน การพัฒนาศูนย์ประชุมบริเวณคลองเตย การพัฒนาบริเวณมักกะสัน และ การพัฒนาบริเวณขนส่งมวลชนร่วม















-การใช้ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรม สำหรับอุตสาหกรรมการผลิตและคลังสินค้าที่จะมีขึ้นใหม่ในอนาคตจะกำหนดให้อยู่ในบริเวณที่เหมาะสมเฉพาะกิจ ส่วนอุตสาหกรรมบริการและอุตสาหกรรมขนาดเล็กที่ไม่ก่อมลพิษสามารถอยู่ได้ในย่านพักอาศัยที่กำหนดให้บางบริเวณ

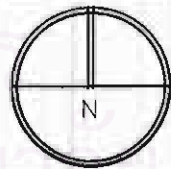

-การใช้ที่ดินเพื่อเกษตรกรรม กำหนดพื้นที่ชานเมืองรอบนอกที่ยังคงเป็นพื้นที่เกษตรกรรม

จากแผนและนโยบายที่กำหนดไว้ในผังเมืองรวมนี้เมื่อพิจารณาประกอบกับผังแสดงการใช้ที่ดิน (โปรดพิจารณา แผนที่ 5.2) จะเห็นได้ว่ากรอบของผังเมืองนั้นมีการใช้พื้นที่เกษตรกรรมเป็นตัวกำหนดขอบเขตการขยายตัวของเมือง การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเป็นการผสมผสานระหว่างผลมา



สัญลักษณ์

-  ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
-  ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
-  ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
-  ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม
-  ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า
-  ที่ดินประเภทคลังสินค้า
-  ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้าเฉพาะกิจ
-  ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม
-  ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อพัฒนาการและรักษาสุนทรียภาพแวดล้อม
-  ที่ดินประเภทสถานประกอบการศึกษา
-  ที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม
-  ที่ดินประเภทอนุรักษ์เพื่อสิ่งแวดล้อมศิลปวัฒนธรรมไทย
-  ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา
-  ที่ดินประเภทสถาบันราชการ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร	
 <p>N</p>	 <p>Scale 0 5 10 15 Km</p>
<p>แนวทางการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำและทางบก ตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร</p>	
<p>แผนที่ 5.2</p>	
<p>ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร</p>	

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากการขยายตัวเมืองกับการพยายามควบคุมการขยายตัวให้เป็นไปตามทิศทางที่ต้องการ สำหรับพื้นที่ชั้นในของเมืองจะถูกกำหนดให้เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยหนาแน่น บริเวณศูนย์กลางเมืองยังคงเป็นแหล่งพาณิชย์ชยกรรมที่สำคัญและมีการขยายตัวของแหล่งพาณิชย์ชยกรรมใหม่ตามแนวดถนนและพื้นที่ที่มีศักยภาพ ดังนั้นบริเวณศูนย์กลางเมืองรวมทั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษต่างๆ จึงเป็นแหล่งงานที่สำคัญ ขณะที่พื้นที่รอบนอกยังคงเป็นแหล่งพักอาศัยและเกษตรกรรมของเมือง

จากการพิจารณาทั้งแนวโน้มการใช้ที่ดินการขยายตัวของเมืองในอดีต และ ผังเมืองรวม จะเห็นได้ว่า การใช้ที่ดินการขยายตัวของเมืองในอนาคตจะมีการขยายตัวในแนวสูงบริเวณพื้นที่ชั้นใน โดยเฉพาะเขตใจกลางเมืองและพื้นที่ชั้นกลางของเมืองซึ่งมักจะมีการใช้ที่ดินในลักษณะแหล่งงานศูนย์กลางกิจกรรมต่างๆ ส่วนการการขยายตัวในแนวราบจะเกิดขึ้นในพื้นที่รอบนอกภายใต้กรอบที่กำหนดของผังเมืองซึ่งมักจะมีการใช้ที่ดินในลักษณะของแหล่งพักอาศัย สิ่งต่างๆเหล่านี้จะส่งผลต่อการเชื่อมโยงกิจกรรมและการเดินทางของเมือง

5.1.2 ผลของการขยายตัวของเมืองและการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ริมน้ำกับการเดินทาง

การขยายตัวของเมืองดังกล่าวก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อพื้นที่ริมน้ำเจ้าพระยาโดยส่งผลให้การใช้ประโยชน์ที่ดินทั้งสองฝั่งแม่น้ำ มีความหนาแน่นของการใช้ที่ดินเพิ่มมากขึ้น โดยพื้นที่ริมน้ำที่อยู่ในพื้นที่ชั้นในและชั้นกลางของเมืองจะเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง บริเวณศูนย์กลางเมืองเดิมยังคงเป็นแหล่งพาณิชย์ชยกรรมที่สำคัญโดยเฉพาะในบริเวณที่ใกล้ชิดกับเกาะรัตนโกสินทร์จะมีการขยายตัวของอาคารสูงเพิ่มมากขึ้น ส่วนพื้นที่ทางตอนล่างของแม่น้ำได้แก่บริเวณถนนพระราม 3 จะเป็นแหล่งพาณิชย์ชยกรรมและศูนย์กลางธุรกิจแห่งใหม่ของเมือง ทำให้พื้นที่ดังกล่าวเป็นแหล่งงานที่ดึงดูดผู้คนให้เข้ามาประกอบกิจการอยู่ตลอดเวลา ขณะที่พื้นที่ริมน้ำรอบนอกซึ่งเคยเป็นแหล่งพักอาศัยเบาบางและเกษตรกรรมมีแนวโน้มที่จะมีการพัฒนาเป็นพักอาศัยหนาแน่นเพิ่มขึ้นและเกิดการขยายวงกว้างออกไป

ดังนั้นตลอดแนวแม่น้ำทั้งสองฝั่งจึงยังคงเป็นที่ตั้งของแหล่งงาน แหล่งกิจกรรม และที่พักอาศัยที่สำคัญของเมืองโดยพื้นที่ที่ดึงดูดการเดินทางมากที่สุดอยู่ที่เขตชั้นใน และพื้นที่ชั้นกลางบริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่ชั้นใน เนื่องจากมีแหล่งงานจำนวนมาก ซึ่งจากการใช้ที่ดินดังกล่าวนี้ย่อมที่จะเกิดความเชื่อมโยงของกิจกรรมกันและด้วยระยะห่างระหว่าง แหล่งงาน แหล่งกิจกรรมกับที่พักอาศัยที่เพิ่มขึ้น ทำให้คาดว่าในอนาคตพื้นที่ริมน้ำจะมีแนวโน้มที่จะเกิดการเดินทางการเดินทางในปริมาณที่สูงขึ้น ซึ่งจะส่งผลถึงการเพิ่มขึ้นของการเดินทางตามแนวแม่น้ำของผู้คนที่อาศัยและประกอบกิจการที่ไม่

ไกลจากริมฝั่งแม่น้ำหรือสามารถเข้ามาใช้ท่าเรือได้สะดวก จึงเป็นการสร้างโอกาสในการดึงดูดจำนวนผู้
ใช้บริการเรือโดยสารให้มากขึ้น

สำหรับบริเวณที่มีโอกาสการเพิ่มขึ้นของท่าเรือ คือ พื้นที่ทางตอนล่างของเมือง ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มี
โครงการศูนย์กลางธุรกิจแห่งใหม่ และมีการใช้ที่ดินหนาแน่น ดังนั้นท่าเรือในบริเวณดังกล่าวที่เปิด
ดำเนินการในปัจจุบัน ได้แก่ ท่าถนนตึก ท่าสาธุประดิษฐ์ และท่าบางนา จะกลับมามีบทบาทใน
อนาคต

5.2 โครงการการขยายตัวของระบบการขนส่งในอนาคต

5.2.1 โครงการการขยายตัวของระบบขนส่งของเมือง

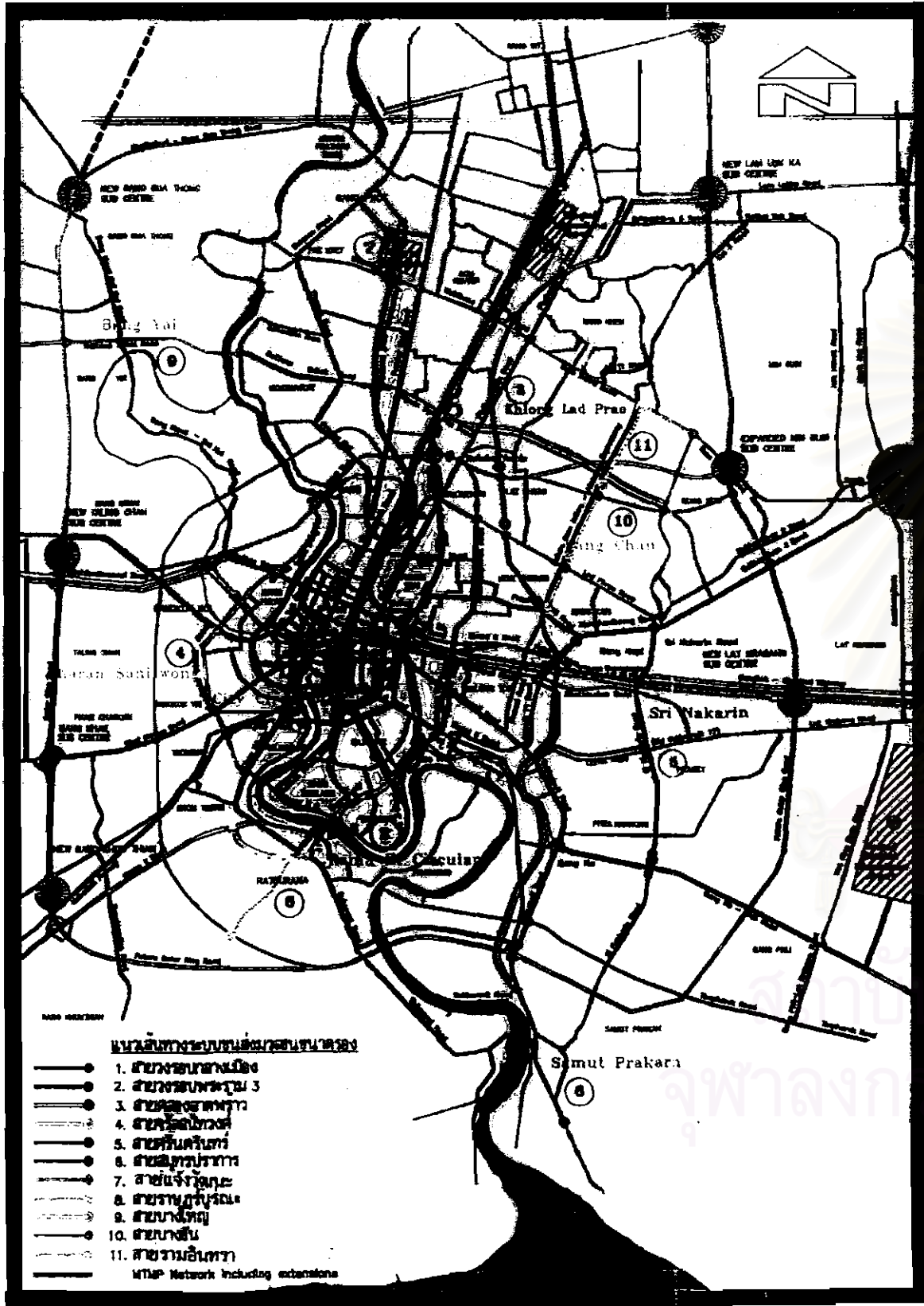
ระบบการขนส่งของเมืองในอนาคตย่อมส่งผลกระทบต่อภาพรวมและรูปแบบการเดินทางของเมือง
ซึ่งจะมีผลต่อการเดินทางทางน้ำ โดยแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครสำหรับอนาคต
ระยะแรก (โปรดพิจารณาแผนที่ 5.3) ประกอบด้วย 5 เส้นทาง ระยะทางรวม 238.1 กิโลเมตร
เป็นระยะทางใต้ดิน 40.5 กิโลเมตร ระยะทางยกระดับ 197.6 กิโลเมตร โครงการระบบขนส่งที่
จะเกิดขึ้น ได้แก่

1)โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร (รฟม.)

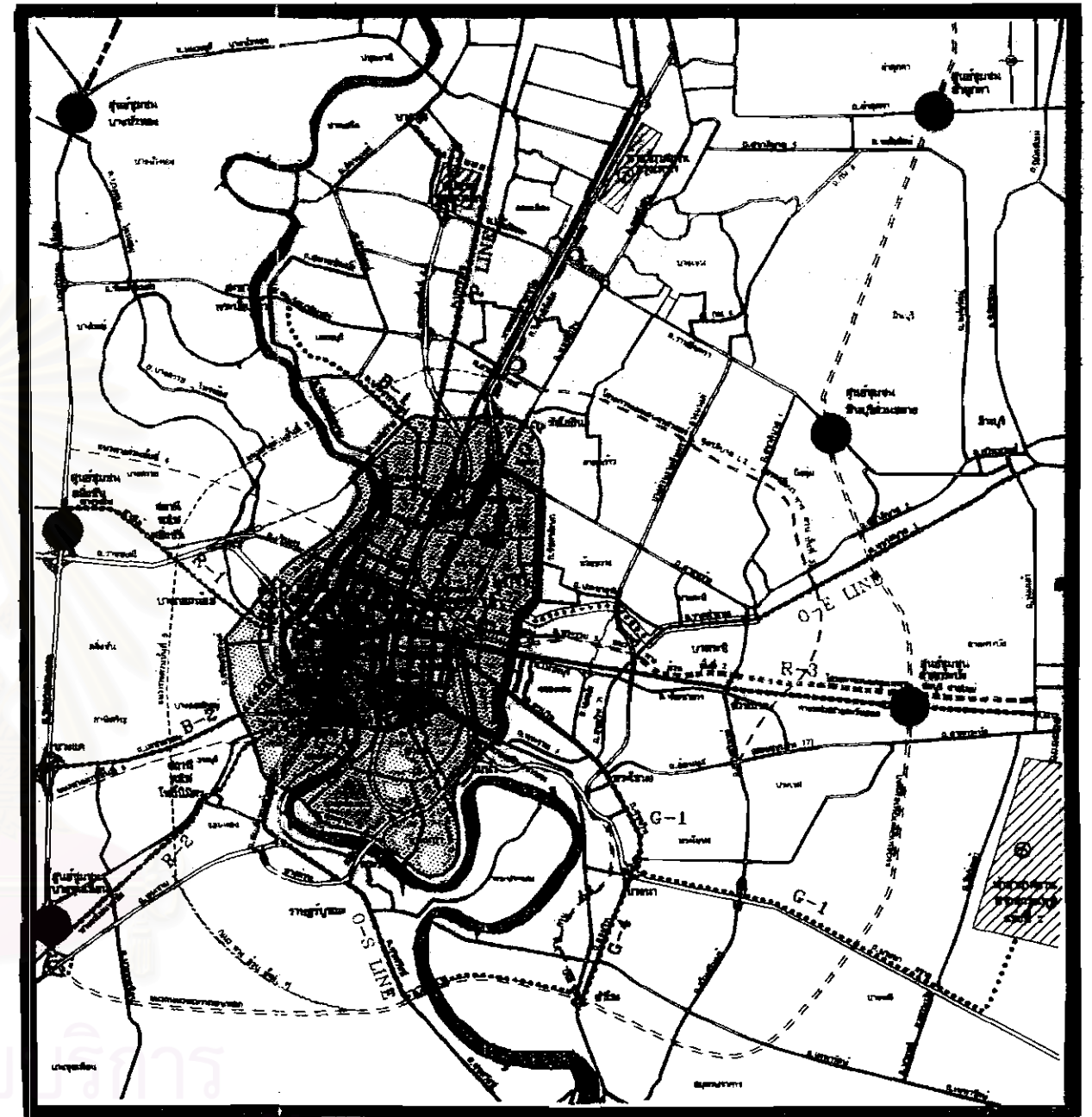
โครงการนี้มีระยะทางทั้งสิ้นระยะทาง 20 กิโลเมตร แนวสายทางมีจุดเริ่มต้นจากบริเวณด้าน
หน้าสถานีรถไฟหัวลำโพงไปตามถนนพระราม 4 ผ่านจุดสำคัญ อาทิ วัดหัวลำโพง โรงพยาบาล
จุฬาลงกรณ์ สวนรมณีนิ โรงเรียนเตรียมทหาร บ่อนไก่ เลี้ยวซ้ายเข้าถนนรัชดาภิเษก บริเวณสี่
แยกคลองเตย ผ่านศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ ผ่านสี่แยกสุขุมวิทที่อโศก และผ่านแยกอโศก
บริเวณติดกับถนนเพชรบุรีตัดใหม่ ผ่านสี่แยกอโศกมท. บริเวณห้างสรรพสินค้าเอชเอ็น ตรงไปแยก
สุทธิสาร เลี้ยวซ้ายเข้าถนนลาดพร้าวที่สี่แยกลาดพร้าว ผ่านห้าแยกลาดพร้าว ผ่านสถานีขนส่งหมอชิต
จากนั้นแนวเส้นทางจะเลี้ยวขวาไปตามถนนกำแพงเพชรบริเวณตลาด อ. ต. ก. และไปสิ้นสุดที่สถานี
บางซื่อ การก่อสร้างแบ่งออกเป็น 2 ช่วง คือ ช่วงที่ 1 หัวลำโพง-หัวขวง และ ช่วงที่ 2
หัวขวง-บางซื่อ

2)โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (รถไฟฟ้าธนายง)

โครงการนี้เป็นโครงการรถไฟฟ้ายกระดับ แบ่งออกเป็น 2 สาย ได้แก่



โครงการขนส่งมวลชนขนาดรอง



โครงการขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

โครงการขนส่งมวลชนขนาดใหญ่และขนาดรองในกรุงเทพมหานคร	
แนวทางการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ การขนส่งโดยสายทางน้ำและทางบก แผนที่ 5.3 ตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก(สจร.)	

สายที่ 1 สายสุขุมวิท เริ่มจากบริเวณซอยสุขุมวิท 77 (ซอยอ่อนนุช) ไปตามแนวถนนสุขุมวิท-เพลินจิต-ถนนพระราม 1 -ถนนพญาไท-อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ-สนามเป้า-สะพานควาย-จตุจักร ไปสิ้นสุดที่สถานีขนส่งหมอชิตระยะทาง 16.5 กิโลเมตร

สายที่ 2 สายสีลม เริ่มจากเชิงสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน ฝั่งพระนคร-ถนนสาทร-ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ (ถนนเลียบบคลองช่องนนทรี) -ถนนสีลม-ถนนราชดำริ-ถนนพระราม 1 ไปสิ้นสุดที่สนามกีฬาแห่งชาติระยะทาง 6.5 กิโลเมตร

นอกจากนี้ยังมีส่วนต่อขยาย ได้แก่

ส่วนที่ 1 ส่วนต่อขยายจากจุดสิ้นสุดโครงการที่ซอยสุขุมวิท 77-สี่แยกบางนาไปตามถนนบางนา-ตราดถึงด้านทิศใต้ของท่าอากาศยานกรุงเทพแห่งที่ 2 มีระยะทาง 21.4 กิโลเมตร

ส่วนที่ 2 ส่วนต่อขยายจากจุดสิ้นสุดโครงการที่สถานีขนส่งหมอชิต-บริเวณสี่แยกรัชโยธิน มีระยะทาง 3.4 กิโลเมตร

ส่วนที่ 3 ส่วนต่อขยายจากสี่แยกบางนา-สำโรงตามแนวถนนสุขุมวิท สิ้นสุดที่ทางแยกต่างระดับของถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้กับทางด่วนชั้นที่ 3 ระยะทาง 5.9 กิโลเมตร

ส่วนที่ 4 ส่วนต่อขยายจากบริเวณเชิงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ แนวเส้นจะยกข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ระยะทาง 2.7 กิโลเมตร

3)โครงการรถไฟและถนนยกระดับในกรุงเทพมหานคร (ไฮโปเวลล์)

ลักษณะโครงการ เป็นโครงข่ายขนส่งขนาดใหญ่ มี 4 ระบบ อยู่ในโครงการเดียวกัน คือ ระบบรถไฟฟ้ามหานคร ระบบรถไฟ ระบบทางด่วน และระบบถนนท้องถนนมีระยะทางทั้งสิ้น 60.1 กิโลเมตร ประกอบด้วย 3 สายหลักดังนี้

สายที่ 1 สายเหนือ-ใต้

เริ่มจากรังสิตผ่านดอนเมืองบางซื่อ ยมราช หัวลำโพง ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาไปวงเวียนใหญ่ และสิ้นสุดโครงการที่โพธิ์นิมิตรระยะทาง 34.2 กิโลเมตร

สายที่ 2 สายตะวันออก-ตะวันตก

เริ่มจากหัวหมากผ่านมักกะสันตัดกับสายเหนือ-ใต้ที่ยมราชข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาไปธนบุรี และสิ้นสุดที่ตลิ่งชันระยะทาง 22.6 กิโลเมตร

สายที่ 3 สายแยก

แยกจากสายตะวันออกและตะวันตกที่มักกะสัน ขนานไปกับทางด่วนชั้นที่ 1 ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ข้ามพระราม 4 และไปสิ้นสุดที่แม่น้ำท่าเรือ ระยะทาง 3.3 กิโลเมตร

โครงการรถไฟและถนนยกระดับในกรุงเทพมหานครนี้ในปัจจุบัน(พ.ศ.2542)ได้ระงับการดำเนินการเนื่องจากการประสบปัญหาเกี่ยวกับการลงทุนและการสัมปทาน

4)โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม

โครงการนี้เป็นโครงการรถไฟฟ้าจากช่วงบางกะปิถึงสะพานพระราม 9 มี ระยะทาง 33.4 กิโลเมตร และประกอบด้วยส่วนต่อขยาย โดยส่วนเหนือ จะต่อขยายจากช่วงบางกะปิถึงมีนบุรีระยะทาง 11.8 กิโลเมตร ส่วนทางใต้จะต่อขยาย ช่วงสะพานพระราม 9 ปลายทางบรรจบกับถนนสุขุมวิท และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายที่สำโรงใต้ระยะทาง 10.4กิโลเมตร

5)โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง

โครงการรถไฟฟ้าจากเทเวศน์ถึงบางซื่อ (ปากเกร็ด)ระยะทาง 21.2 กิโลเมตร เริ่มจากทางใต้ดินหน้าหอสมุดแห่งชาติที่เทเวศน์ไปทางทิศเหนือตามถนนสามเสน ถนนประชากรราษฎร์ แนวทางเปลี่ยนเป็นทางยกระดับที่ ถนนประชากรราษฎร์ และเลียบถนนประชาชื่นข้ามถนนแจ้งวัฒนะแนวทางเปลี่ยนจากทางยกระดับเป็นระดับดินผ่านเมืองทองธานีสิ้นสุดที่จุดตัดกับถนนติวานนท์ที่บางซื่อ

โดยโครงการทั้งหมดที่ได้กล่าวมาข้างต้น จะกำหนดการก่อสร้าง เป็น 3 ระยะ

ระยะที่ 1 ก่อสร้างระหว่าง ปี พ.ศ. 2534-2545 ประกอบด้วย 3 โครงการที่กำลังดำเนินการ คือ โครงการทางรถไฟและถนนยกระดับในเขตกรุงเทพมหานคร(ไฮโปเวลล์)ของทางรถไฟแห่งประเทศไทย (สายสีแดง) โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร(ธนายง)ของกรุงเทพมหานคร(สายสีเขียว) และโครงการรถไฟฟ้ามหานครขององค์การรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน)

ระยะที่ 2 เส้นทางเพิ่มเติมก่อสร้างระหว่าง ปี พ.ศ.2538-2544 ประกอบด้วย โครงการต่อขยายของโครงการในระยะที่ 1 และโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม

ระยะที่ 3 เส้นทางเพิ่มเติมก่อสร้างระหว่าง ปี พ.ศ.2544-2554ประกอบด้วยโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงและโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มส่วนต่อขยาย

นอกจากนี้ยังมีการส่งเสริมโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ด้วยระบบขนส่งมวลชนขนาดรองให้ความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการรวมถึงการช่วยลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล โดยเฉพาะในบริเวณแหล่งงานและแหล่งพักอาศัย

สำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดเบา(โปรดพิจารณาแผนที่ 5.3) ที่ระบุในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครนั้น ได้แก่

- สายบางซื่อ ระยะทาง 35.2 กิโลเมตร
- สายบางใหญ่ ระยะทาง 21.5 กิโลเมตร
- สายแจ้งวัฒนะ ระยะทาง 26.6 กิโลเมตร
- สายจรัญสนิทวงศ์ ระยะทาง 14.95 กิโลเมตร
- สายศูนย์กลางเมือง ระยะทาง 4.9 กิโลเมตร

- สายคลองลาดพร้าว ระยะทาง 25 กิโลเมตร
- สายรามอินทรา-อาจณรงค์ ระยะทาง 10.4 กิโลเมตร
- สายพระราม 3 ระยะทาง 18.6 กิโลเมตร
- สายราษฎร์บูรณะ ระยะทาง 8.6 กิโลเมตร
- สายสมุทรปราการ ระยะทาง 18 กิโลเมตร
- สายศรีนครินทร์ ระยะทาง 23 กิโลเมตร

สำหรับพื้นที่ริมน้ำยังมีโครงการที่สำคัญอีกโครงการหนึ่ง ที่เกิดขึ้นในบริเวณใจกลางเมือง คือ รถมารอบเกาะรัตนโกสินทร์เส้นทางจะมีระยะทางทั้งสิ้น 6.5 กิโลเมตร เริ่มจาก ถนนหน้าพระลาน บริเวณพระบรมมหาราชวัง เข้าถนนเมหาราช ถนนจักรเพชร เลี้ยวเข้าถนนตรีเพชร ถนนบูรพา ถนนตีทอง เลี้ยวเข้าถนนบำรุงเมือง ถนนมหาชัย ถนนราชดำเนินกลาง ถนนราชดำเนินใน สิ้นสุดที่ พระบรมมหาราชวัง

โครงการการขนส่งต่างๆที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นที่เกิดขึ้นในอนาคตจะส่งผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง การส่งต่อ การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ริมน้ำและการเดินทางทางน้ำ

5.2.2 ผลกระทบต่อการเดินทางทางน้ำ

สำหรับการขยายตัวของระบบการขนส่งในอนาคตย่อมส่งผลกระทบต่อการเดินทางของเมือง และรูปแบบการเดินทางทางน้ำ โดยระบบการขนส่งใหม่ๆ ที่เข้ามาจะเป็นทางเลือกที่เพิ่มขึ้นสำหรับผู้นักในการเดินทางและอาจแบ่งส่วนคนใช้บริการทางน้ำไปในอนาคตออกไป แต่เมื่อพิจารณาเส้นทางที่ระบบขนส่งมวลชนพาดผ่านจะพบว่าเส้นทางของระบบ กับเส้นทางเรือตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยามีความแตกต่างกัน โดยที่ระบบขนส่งขนาดใหญ่และขนาดรองมีทั้งเส้นทางที่ขนานกับถนนตามแนวลำน้ำเพียงบางช่วงและบางเส้นทางจะเป็นแนวตะวันออก-ตะวันตก มิได้วิ่งขนานกับลำน้ำโดยตรงรวมทั้งไม่พื้นที่บริการสามารถเข้าถึงได้ทุกจุดที่เข้าถึงทางน้ำได้ จึงพอสรุปได้ว่าระบบขนส่งมวลชนในอนาคตส่วนใหญ่จะให้บริการครอบคลุมพื้นที่คนละส่วนกันกับการให้บริการของเรือส่วนตามลำน้ำเจ้าพระยาและไม่ใช่ว่ารูปแบบการเดินทางที่แข่งขันกับเรือโดยตรง

นอกจากนี้การเกิดขึ้นของเส้นทางและสถานีของระบบขนส่งมวลชนในอนาคต ยังมีผลทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ริมน้ำ และมีผลต่อท่าเรือในบริเวณใกล้เคียง สำหรับท่าเรือที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับสถานีของระบบขนส่งมวลชนที่กล่าวถึงข้างต้น ได้แก่

- ท่าปากเกร็ดจะอยู่ใกล้กับเส้นทางโครงการขนส่งมวลชนขนาดรองสายแจ้งวัฒนะ

- ทำถนนทพริจะอยู่ใกล้กับเส้นทางโครงการขนส่งมวลชนขนาดรองสายบางใหญ่
- ทำเรือรถไฟจะอยู่ใกล้กับสถานีธนบุรี ของเส้นทางโครงการไฮโปเวล
- ทำข้างจะเป็นเส้นทางผ่านและจุดจอดรับของเส้นทางโครงการรถรางรอบเกาะรัตนโกสินทร์
- ทำเตียนจะเป็นเส้นทางผ่านและจุดจอดรับของเส้นทางโครงการรถรางรอบเกาะรัตนโกสินทร์
- ทำสะพานพุทธจะอยู่ใกล้กับสถานี สะพานพระปกเกล้าของเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสี

ส้มและใกล้สถานีร่วมวงเวียนใหญ่

- ทำสาทรจะอยู่ใกล้กับสถานีบางรัก ของเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าธนายง
 - ทำพระราม 7 จะอยู่ใกล้กับเส้นทางโครงการขนส่งมวลชนขนาดรองสายจรัญสนิทวงศ์
 - ทำถนนตกจะอยู่ใกล้กับเส้นทางโครงการขนส่งมวลชนขนาดรองสายพระราม 3
 - ทำราชบุรีบูรณะจะอยู่ใกล้กับเส้นทางโครงการขนส่งมวลชนขนาดรองสายราชบุรีบูรณะ
 - ทำสาธุประดิษฐ์จะอยู่ใกล้กับเส้นทางโครงการขนส่งมวลชนขนาดรองสายพระราม 3
- ทำเรือเหล่านี้จะได้รับผลทั้งทางตรงและทางอ้อมจากโครงการ

ผลทางตรงต่อท่าเรือ ได้แก่ ท่าเรือสามารถเป็นจุดเริ่มต้นที่จะนำพาผู้โดยสารที่ใช้ทางน้ำเข้ามาใช้การเดินทางเข้ามาใช้การเดินทางต่อของระบบขนส่งมวลชนในอนาคต ซึ่งมีความเป็นไปได้สูง หากเป็นการส่งต่อระหว่างการใช้เรือข้ามฟากเพื่อเข้ามาใช้สถานีขนส่งริมน้ำ ส่วนการส่งต่อระหว่างเรือด่วนซึ่งเป็นระบบเรือที่ทำการศึกษาคำนี้จะมีความเป็นไปได้เช่นเดียวกันสำหรับการเดินทางทางน้ำในระยะใกล้ (กล่าวคือเป็นการเดินทางโดยเรือเพียงบางช่วง ไม่ตลอดสาย) แล้วต่อระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่อีกทอดหนึ่ง

ผลทางอ้อมต่อท่าเรือ ได้แก่ ระบบขนส่งมวลชนในอนาคตจะมีผลทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ริมน้ำ ซึ่งอยู่ใกล้สถานีและจุดต้นทางปลายทาง ของระบบขนส่งมวลชน จะมีผู้คนเข้ามาใช้พื้นที่จำนวนมาก ทั้งนี้กิจกรรมต่างๆ ที่สามารถรองรับก็ย่อมปรับเปลี่ยนและมีความหนาแน่นของกิจกรรมมากขึ้น จะมีผลให้บริเวณดังกล่าวกลายเป็นแหล่งรวมกิจกรรมดึงดูดผู้คนเข้ามาในพื้นที่ ในกรณีนี้ ท่าเรือ ในบริเวณใกล้เคียงจะสามารถทำหน้าที่เป็นสื่อกลางในการเดินทางเข้าไปยังแหล่งงานหรือกิจกรรมใหม่ๆ ที่จะเกิดขึ้น และการเปลี่ยนแปลงพื้นที่จะเห็นได้ชัดเจนยิ่งขึ้น ในบริเวณที่เป็นสถานีร่วมขนาดใหญ่ของโครงการ ซึ่งใกล้ริมน้ำ เช่น สถานีหัวลำโพง สถานีวงเวียนใหญ่ จะมีการพัฒนาที่ดินที่เข้มข้นขึ้น

ดังนั้นจากการประมวลทั้งในแง่ลบ และ บวกเกี่ยวกับผลกระทบจากโครงการขนส่งมวลชนในอนาคตที่จะเกิดกับการเดินทางทางน้ำจะเห็นได้ว่ามีแนวโน้มในทางที่ดีและ สามารถส่งเสริมในการเพิ่มเติมของระบบขนส่งในเมือง มากกว่าการแข่งขันกัน

5.3 แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงปริมาณผู้โดยสารทางน้ำในอนาคต

จากการพยากรณ์ภาพรวมการเดินทางในอนาคต จากแบบจำลองเชิงยุทธศาสตร์(Strategic Model)พร้อมด้วยข้อมูลประชากร ข้อมูลการจ้างงาน ผลผลิตมวลรวม มาใช้ในการคาดคะเนการเดินทางของแต่ละพื้นที่ย่อยโดยแบ่งออกเป็น การดึงดูดการเดินทาง(Trip Attraction) ปริมาณการสร้างการเดินทาง(Trip Production) ซึ่งจะสัมพันธ์โดยตรงกับประชากรในพื้นที่ ส่วนปริมาณการดึงดูดการเดินทางจะแปรผันตามการจ้างงานในพื้นที่ ผลการวิเคราะห์แสดงให้เห็นถึงการคาดการณ์การเดินทางในปี พ.ศ. 2544 จะมีการเดินทางทั้งหมด ประมาณ 19.5 ล้านเที่ยวต่อวัน¹

หากนำมาเปรียบเทียบกับข้อมูลในปี 2541 ซึ่งมี 17.1 ล้านเที่ยวต่อวัน แสดงให้เห็นว่าการเดินทางสูงกว่าถึง 2.4 ล้านเที่ยวหรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 14

เมื่อนำมาประมวลกับข้อมูลส่วนแบ่งการเดินทางทางน้ำ ของหน่วยวิจัยการจราจรและการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย² ซึ่งกล่าวถึงการเดินทางทางเรือไม่ว่าจะเป็นรูปแบบหลักหรือการใช้เรือเป็นส่วนหนึ่งของการเดินทางซึ่งรวมถึงจะมีทั้งสิ้น ร้อยละ 1.3 ของการเดินทางทั้งหมด และจากการปรับรูปแบบการเดินทางข้อมูลที่แสดงรูปแบบการเดินทางที่ชัดเจนและเป็นการเดินทางระหว่างพื้นที่ย่อยต่างๆได้ผลลัพธ์เป็นการเลือกรูปแบบการเดินทางทางน้ำประมาณร้อยละ 1.9 ของการเดินทางทั้งหมด ดังนั้นการคาดคะเนแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงปริมาณผู้โดยสารทางน้ำในปี พ.ศ.2544จะมีส่วนแบ่งประมาณ 0.37 ล้านเที่ยวต่อวัน

นอกจากนี้เมื่อพิจารณาถึงแผนและเส้นทางโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนในอนาคตโดยใช้แบบจำลองการเดินทางซึ่งคาดประมาณการเดินทางในปี พ.ศ.2543 2553 และ 2563³ พบว่า การเดินทางในปีพ.ศ.2543 ซึ่งมีโครงข่ายรถไฟฟ้าให้สัมปทานแล้วจะมีประมาณ 18.9 ล้านเที่ยวต่อวัน การเดินทางในปี พ.ศ.2553 หากมีโครงข่ายรถไฟฟ้าเต็มระบบจะมีประมาณ 25.2 ล้านเที่ยวต่อวันและในปี พ.ศ. 2563 จะมีการเดินทางประมาณ 31.1 ล้านเที่ยวต่อวัน ดังนั้นการคาดคะเนแนวโน้มการเปลี่ยนแปลง

¹ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์และ บริษัท สินธุ โยค ในคอน จำกัด, โครงการปรับแผนแม่บทเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานคร มอชและบริษัทอรรถวชิรญาณวิศวกรรมโยธาและโยธา (กรุงเทพมหานคร:สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาระบบการจราจรทางบก,2537), หน้า42-60.

² จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, คณะวิศวกรรมศาสตร์, หน่วยวิจัยการจราจรและการขนส่ง, การประมาณการขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานคร มอชและบริษัทอรรถวชิรญาณ (กรุงเทพมหานคร:สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาระบบการจราจรทางบกและสำนักงานสถิติ, 2534), หน้า 31.

³ บริษัท เอเชียน เอนจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด , Halcrow Asia Ltd.,SOFRETI,สถาบันวิจัยสภาพแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และ บริษัท ทีบี คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง จำกัด, โครงการวางผังเมืองรวมเขตเมืองพิเศษและแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนไปสู่การปฏิรูป(กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาระบบการจราจรทางบก,2539), หน้า 265-268.

แปลงปริมาณผู้โดยสารทางน้ำในปีพ.ศ. 2543 2553 และ 2563 จะมีส่วนแบ่งประมาณ 0.36, 0.48 และ 0.59 ล้านเที่ยวต่อวัน ซึ่งสามารถมองเห็นแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นตามลำดับ

นอกจากนี้จากนโยบายของรัฐเองในการตั้งเป้าหมายจำนวนผู้โดยสารทางน้ำในอนาคตไว้สำหรับการขนส่งทางน้ำในกรุงเทพ และพื้นที่ใกล้เคียงที่จะรองรับความต้องการจะมี ประมาณ 185 ล้าน คนในช่วงแผน 8 เพิ่มขึ้นเป็น 248 ล้านคนในช่วงแผน 9 และ 334 ล้านคนในช่วงแผน 10⁴ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าเป็นเป้าหมายที่ตั้งไว้ล้วนเป็นการสนับสนุนการเพิ่มขึ้นของการโดยสารทางน้ำให้มีบทบาทมากขึ้นในอนาคต

ดังนั้นเมื่อพิจารณาการเปลี่ยนแปลงปริมาณผู้โดยสารทางน้ำจากปริมาณการเดินทางของเมืองที่เพิ่มขึ้นซึ่งจะทำให้ส่วนแบ่งของการเดินทางทางน้ำเพิ่มขึ้น ประกอบกับการวางเป้าหมายปริมาณผู้โดยสารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แสดงให้เห็นว่าในอนาคตปริมาณผู้โดยสารจะมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลถึงการขนส่งระหว่างการเดินทางทางน้ำและทางบกให้เพิ่มมากขึ้น

5.4 นโยบายส่งเสริมการเดินทางทางน้ำ

นโยบายในการส่งเสริมการขนส่งสาธารณะทางน้ำเป็นปัจจัยหนึ่ง ที่มีผลต่อการสนับสนุนในการเดินทางทางน้ำ สำหรับการส่งเสริมทางด้านนี้ หน่วยงานของรัฐได้เล็งเห็นถึงความสำคัญ ไม่ว่าจะหน่วยงานส่วนกลาง ได้แก่ กระทรวงคมนาคมร่วมกับกรมเจ้าท่า และหน่วยงานส่วนท้องถิ่น ได้แก่ กรุงเทพมหานคร ซึ่งได้สนับสนุนมาตลอดโดยเฉพาะอย่างยิ่งในระยะ 4-5 ปีที่ผ่านมา โดยมีการสนับสนุนทางด้านต่างๆดังนี้

ทางด้านกระทรวงคมนาคมมีนโยบายในการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งโดยสารทางน้ำสาธารณะ และได้จัดตั้งโครงการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำเรือโดยสารสาธารณะตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2536 ซึ่งกรมเจ้าท่าเป็นผู้ดำเนินการ เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินการขนส่งทางน้ำ และทำการจัดระเบียบในการบริหารท่าเรือโดยสารสาธารณะเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งนโยบายดังกล่าวได้ดำเนินการสืบเนื่องมาโดยตลอด สำหรับโครงการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำที่เห็นรูปธรรม ได้แก่ การศึกษาจุดก่อสร้าง และสร้างท่าเรือในจุดที่มีศักยภาพในการพัฒนาก่อสร้างท่าเรือ (ได้แก่ มีถนนเข้าถึงพื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำ เป็นบริเวณที่มีความหนาแน่นของชุมชน และ การเดินทางบนฝั่งมีโครงข่ายการเดินทางโดยสารประจำทางใกล้กับบริเวณที่จะก่อสร้างท่าเรือได้สะดวก) รวมทั้งการปรับปรุงสภาพท่าเรือที่มีอยู่เดิม ซึ่งระหว่างปีงบประมาณ 2536-2540

⁴ ข้อมูลพ.ศ. 2540-2549, แผนขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540-2549 บทสรุปส่วนผู้เขียน, หน้า 23.

กรมเจ้าท่าได้ทำการปรับปรุง ก่อสร้างท่าเรือสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยาไปแล้วรวม 39 แห่ง และในคลองต่อเนื่อง ต่างๆ รวม 8 แห่ง⁵ ซึ่งในปีงบประมาณ 2540⁶ มีการก่อสร้างท่าเรือ 12 แห่ง (ปัจจุบันแล้วเสร็จเป็นบางท่า บางท่าอยู่ในระหว่างดำเนินการ) ได้แก่

- ท่าเรือบริเวณศาลาประชาคมอ.เมือง สมุทรปราการ
- ท่าเทียบเรือกองยุทธการ บางนา
- ท่าเรือสะพานพระราม 9
- ท่าสะพานพระปกเกล้าฝั่งกรุงเทพฯ
- บริเวณวัดโพ
- บริเวณปลายถนนไซกา ฝั่งพระนคร
- บริเวณสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าฝั่งธนบุรี
- บริเวณสมเด็จพระเจ้าตากสินฝั่งกรุงเทพฯ
- บริเวณหน้าศาลากลางจังหวัดปทุมธานี
- บริเวณท่าอากาศยานโคก จ.ปทุมธานี
- บริเวณสะพานสมเด็จพระนั่งเกล้า ฝั่ง อ.เมือง จ. นนทบุรี
- บริเวณสะพานกรุงเทพฝั่งพระนคร

และในปีงบประมาณ 2541⁷ กรมเจ้าท่าได้ทำการปรับปรุงท่าเรือโดยสาร ในแม่น้ำเจ้าพระยา อีก 12 แห่ง ได้แก่ ท่าพายัพ วัดไทรมาได้ วัดบางฝ้าย ท่าวัดบางประกอบ ท่าจ.ภ. สมุทรปราการ ท่าเทียบกาย ท่าวัดเศวตฉัตร ท่าสะพานพุทธ ฝั่งพระนคร ด้านเหนือและด้านใต้ ท่าวัดศาลารี ท่าวัดแคนอก ท่าเทเวศน์ ท่าหัวถนนติวานนท์ และทำการปรับปรุงท่าเรือในคลองอีก 8 แห่งในคลองบางกอกน้อยและคลองรังสิต

นอกจากนี้ยังมีการจัดเจ้าหน้าที่หน้าที่รวมทั้งเครื่องมืออุปกรณ์ที่จำเป็นในการดูแลบริหารท่าเรือโดยสารสาธารณะ ซึ่งเป็นการเพิ่มทางเลือกและความสะดวกแก่ผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

⁵ เจ้าท่า, กรม, "ข่าว, "วารสารกรมเจ้าท่า" 1 (พฤษภาคม-กันยายน 25 41): 133.

⁶ คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, สำนักงาน, "สรุปข้อมูลโครงการปฏิรูปโครงสร้าง (กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, 2540), หน้า 26.

⁷ เจ้าท่า, กรม, "ข่าว, "วารสารกรมเจ้าท่า" หน้า 133.

ทางด้านหน่วยงานของกรุงเทพมหานคร ได้มีการริเริ่มสนับสนุนให้มีการส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ เพื่อรองรับความต้องการการเดินทางของประชาชน ตลอดจนพัฒนาระบบเชื่อมต่อการจราจร และการขนส่งที่เกี่ยวข้องในแผนพัฒนากรุงเทพมหานครฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2535-2539) และมีนโยบายมุ่งเน้นการพัฒนาขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ ทั้งทางบกและทางน้ำเพิ่มมากขึ้น ในแผนพัฒนากรุงเทพมหานครฉบับที่ 5(พ.ศ. 2540-2544) และยังได้กำหนดเป้าหมายในวิสัยทัศน์กรุงเทพมหานคร ในศตวรรษที่ 21 ซึ่ง 1 ใน 5 คือการเป็นเมืองที่มีความคล่องตัวและสะดวกสบายในการเดินทาง โดยระบบคมนาคมและขนส่งและโทรคมนาคมติดต่อกับสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งในร่างผังระบบการคมนาคมขนส่งในกฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ได้มีการพิจารณาถึง การประสานโครงข่ายการขนส่งสาธารณะอื่นๆ ได้แก่ ระบบรถประจำทาง ระบบการขนส่งทางน้ำ การเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา เรือข้ามฟาก และระบบเดินเรือในคลอง สำหรับการดำเนินงานที่เป็นรูปธรรม ได้แก่ การพัฒนาการเดินเรือในคลองสายหลัก สำหรับการเดินทางตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา ทางกรุงเทพมหานคร ได้ร่วมกับกระทรวงคมนาคมส่งเสริมโครงการ “จอดรถบ้านโดยสารเรือ”⁸ ซึ่งเป็นความคิดในการปรับปรุงระบบการขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาและคลอง เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนเดินทางโดยรถส่วนตัวหรือรถโดยสารประจำทางแล้วโดยสารเรือต่อไป

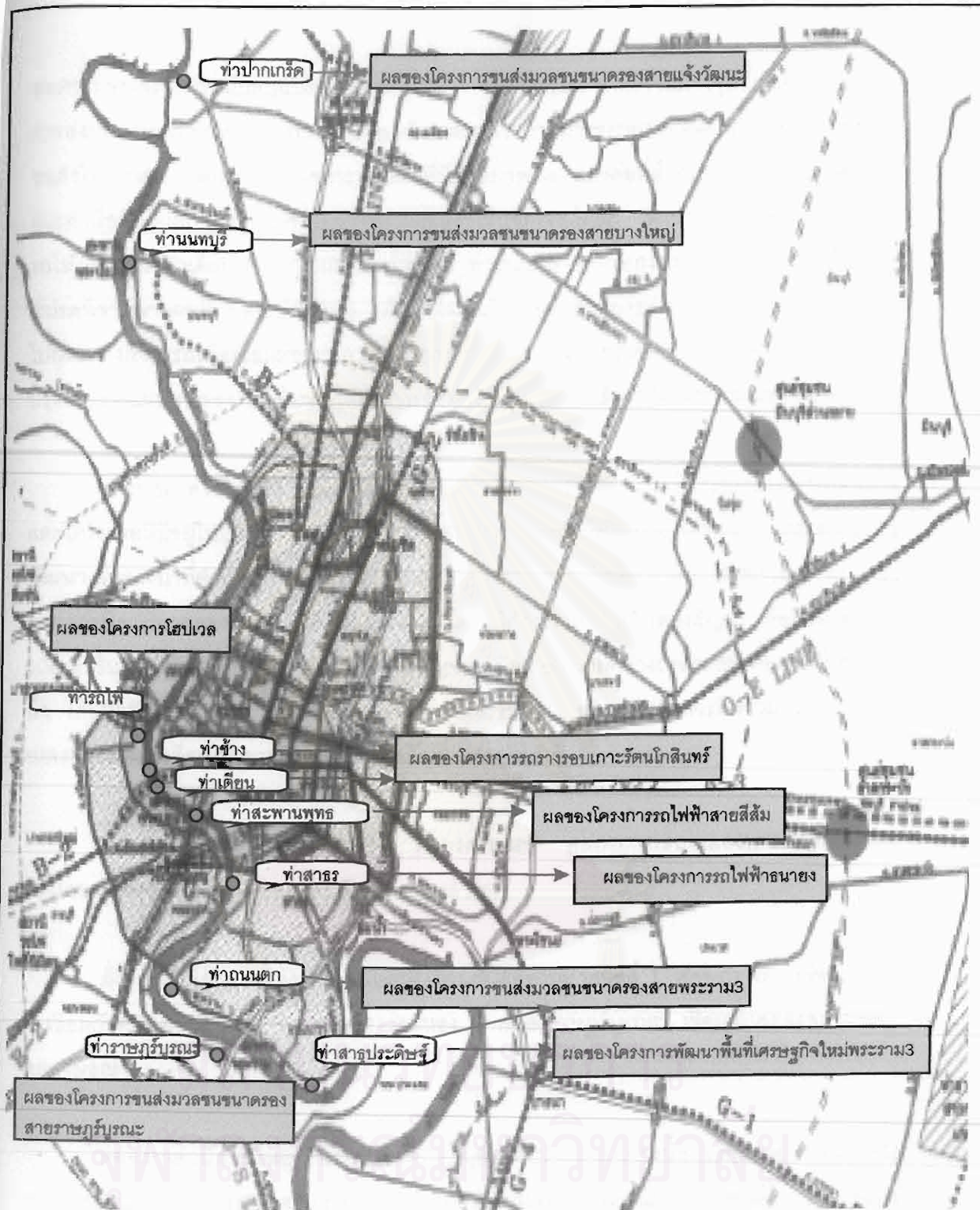
จากแนวคิดในการส่งเสริมสนับสนุนระบบการขนส่งสาธารณะทางน้ำจากหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้องประกอบกับการดำเนินการทางด้านต่างๆ ที่เป็นรูปธรรม จึงนับว่านโยบายที่ดีในการนำระบบการขนส่งสาธารณะทางน้ำมามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาการจราจรเพื่อเสริมระบบการสัญจรในเมือง ซึ่ง คาดว่าจะเป็นโอกาสการพัฒนาการเดินทางและเป็นการดึงดูดให้คนหันมาใช้บริการเดินทางทางน้ำเพิ่มมากขึ้น

5.5 โอกาสในการพัฒนาระบบการสัญจรทางน้ำ

การวิเคราะห์โอกาสการพัฒนาพัฒนาระบบการสัญจรทางน้ำเมื่อมองทางด้านกายภาพสามารถแยกการพิจารณาออกเป็น 2 ประเด็นที่สำคัญ ได้แก่ โอกาสในการพัฒนาท่าเรือซึ่งเป็นจุดศูนย์กลางในการนำผู้คนเข้ามาใช้การเดินทางทางน้ำ และ โอกาสในการพัฒนาด้านเส้นทางและโครงข่าย

สำหรับโอกาสในการพัฒนาท่าเรือ ในส่วนของท่าเรือโดยทั่วไปจะขึ้นอยู่กับกฎและระบบการจัดการที่มีประสิทธิภาพของหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบ ส่วนท่าเรือที่มีความโดดเด่น

⁸ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร, “ข่าวกรมศ.” สัญจร 21 (มีนาคม 2541): 3.



สัญลักษณ์

● ที่ตั้งท่าเรือ

ท่าเรือคั่นที่มีศักยภาพและแนวโน้มการขยายตัวสูงในอนาคต	
แนวทางการพัฒนาจุดเชื่อมต่อการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำและทางบก	
แผนที่ 5.4	
ที่มา: จากการสำรวจวิเคราะห์	

สมควรที่จะได้รับการสนับสนุนในการพัฒนานั้น จากการวิเคราะห์ปัจจัยต่างๆที่ส่งผลต่อแนวโน้ม การส่งต่อของการเดินทางทางน้ำและทางบกโดยเฉพาะในด้านการขยายตัวของการใช้ที่ดิน และการ ขนส่งในอนาคต พบว่าในอนาคตจะมีท่าเรือที่มีศักยภาพในการส่งต่อที่สำคัญๆ อยู่หลายท่าด้วยกัน โดยท่าเรือที่มีศักยภาพและแนวโน้มการขยายตัวสูงที่เห็นชัดเจน ได้แก่ ท่าปากเกร็ด ท่านนทบุรี ท่า รดไฟ ท่าช้าง ท่าเตียน ท่าสะพานพุทธ ท่าสาทร ท่าถนนตก ท่าราชบุรีบูรณะ และ ท่าสาธุประดิษฐ์ (โปรดพิจารณาแผนที่ 5.4 ประกอบ) ดังนั้นจึงเป็นโอกาสอันดีในการพัฒนาการเชื่อมต่อจากท่าเรือ ไปยังแหล่งกิจกรรมหรือเชื่อมต่อกับสถานีของระบบขนส่งมวลชนที่ใกล้เคียง ซึ่งหากได้รับการปรับ ปรุงการวางแผนการรองรับที่ดีจะก่อให้เกิดการดึงดูดให้ผู้คนหันมาใช้บริการเดินทางทางน้ำเพิ่มขึ้น

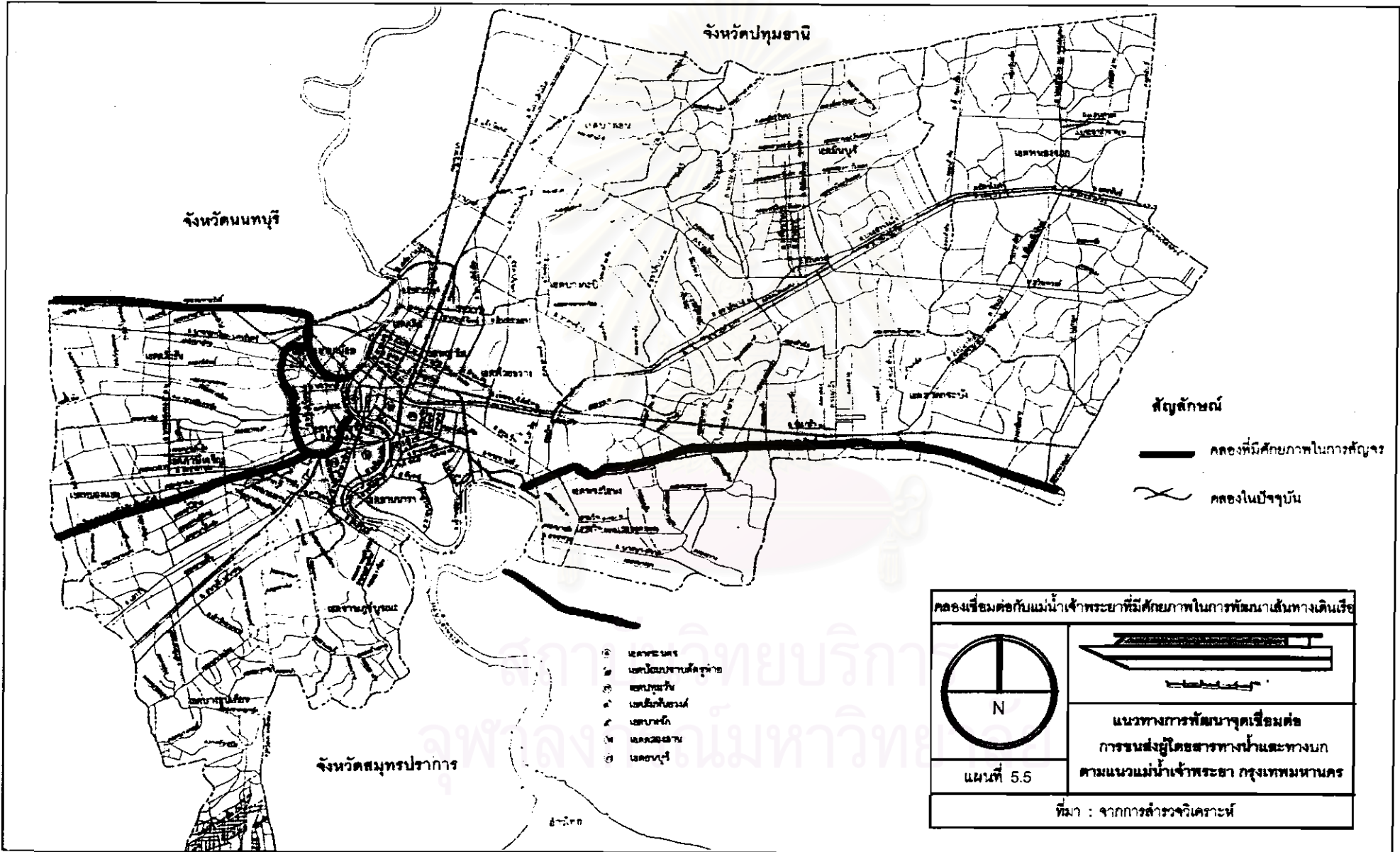
ส่วนโอกาสในการพัฒนาด้านเส้นทางและโครงข่ายทางน้ำนั้น เมื่อพิจารณาในแง่ของเส้นทาง และโครงข่ายที่มีอยู่ในปัจจุบัน จะพบว่า การพัฒนาสามารถทำได้ในบางเส้นทาง โดยเฉพาะการ พัฒนาเส้นทางน้ำที่ต่อเนื่องที่ต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกับแม่น้ำเจ้าพระยาและเส้นทางเรือด่วน ซึ่ง จากการพิจารณาคลองที่ต่อเนื่องกับแม่น้ำเจ้าพระยาที่มีศักยภาพเป็นเส้นทางสัญจร คือมีขนาดกว้าง 10 เมตรขึ้นไป (เส้นทางน้ำที่มีศักยภาพในการสัญจร มีขนาดความกว้างเหมาะสมเพื่อการสัญจรทาง น้ำ เส้นทางที่เป็นหลักควรจะมีมีความกว้าง 15 เมตรขึ้นไป เส้นทางรองควรมีความกว้าง 9-15 เมตร)⁹จะมีคลองที่อยู่ในเกณฑ์ดังกล่าว แยกเป็นฝั่งต่างๆได้ดังนี้

ฝั่งพระนคร ได้แก่ คลองบางซื่อ คลองสามเสน คลองบางเขน คลองบางซื่อ คลองผดุง กรุงเกษม คลองบางลำภู คลองพระโขนง คลองลำโรง

ฝั่งธนบุรี ได้แก่ คลองบางกอกใหญ่ (เชื่อมกับคลองมหาสวัสดิ์) คลองบางกอกน้อย (เชื่อมกับคลองภาษีเจริญ) คลองดาวคะนอง คลองราชบุรีบูรณะ (เชื่อมกับคลองสนามชัย) คลองมอญ

คลองเหล่านี้ส่วนใหญ่สามารถเชื่อมกับศูนย์ชุมชนที่ใกล้เส้นทางน้ำ และแหล่งงานที่สำคัญ ของเมืองได้เป็นอย่างดีโดยพื้นฐานสามารถพัฒนาเป็นเส้นทางสัญจรต่อเนื่องกับแม่น้ำได้ แต่ คลอง ดังกล่าวข้างต้นบางคลองจะมีปัญหาเรื่องประตูระบายน้ำปิดกั้นการสัญจร จากการพิจารณา พบว่า คลองหรือเส้นทางน้ำที่สามารถ พัฒนาเป็นเส้นทางสัญจรต่อเนื่องกับแม่น้ำ ไม่มีปัญหาในเรื่องประตู ระบายน้ำ หรือประตูระบายน้ำที่เรือผ่านได้ (โปรดพิจารณาแผนที่ 5.5 ประกอบ) ได้แก่

⁹ โสภพรรณ ปานสุ่มจิต, "การศึกษาการสัญจรทางน้ำเพื่อการขนส่งในกรุงเทพมหานคร" (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท ปริญญาตรี ภาควิชาการ วางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2529), หน้า 258.



จังหวัดปทุมธานี

จังหวัดนนทบุรี

จังหวัดสมุทรปราการ

- สัญลักษณ์**
- คลองที่มีศักยภาพในการศึกษา
 - X คลองในปัจจุบัน

- ๑ เขตพระนคร
- ๒ เขตปทุมธานี
- ๓ เขตนนทบุรี
- ๔ เขตปทุมธานี
- ๕ เขตสมุทรปราการ
- ๖ เขตพระนคร

คลองเชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยาที่มีศักยภาพในการพัฒนาเส้นทางเดินเรือ

N

5.5

แนวทางการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ
การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำและทางบก
ตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร

ที่มา : จากการศึกษาวิเคราะห์

เส้นทางคลองพระโขนง เป็นเส้นทางที่เชื่อมกับที่อยู่อาศัย และสถานศึกษา

เส้นทางคลองบางกอกใหญ่ (เชื่อมกับคลองมหาสวัสดิ์) เป็นเส้นทางที่เชื่อมกับที่อยู่อาศัย
ของประชาชน

เส้นทางคลองบางกอกน้อย (เชื่อมกับคลองภาษีเจริญ) เป็นเส้นทางที่เชื่อมกับที่อยู่อาศัยของ
ประชาชน

เส้นทางคลองตำโง เป็นเส้นทางที่เชื่อมกับที่อยู่อาศัยของประชาชน

ดังนั้นจึงมีโอกาสดังกล่าวจะมีการพัฒนาเส้นทาง

การพัฒนาเส้นทางสัญจรทางน้ำที่เสนอนี้ จะเป็นการสร้างเส้นทางที่เปิดการเข้าถึงทางบกเพิ่ม
ขึ้น และเป็นปัจจัยที่ช่วยเสริมแนวโน้มการเดินทางทางน้ำให้เพิ่มขึ้นได้อีกทางหนึ่งหากมีการสนับสนุน
ส่งเสริมอย่างจริงจัง

5.6 สรุป

จากการวิเคราะห์ปัจจัยต่างๆที่ส่งผลต่อแนวโน้มการขนส่งการเดินทางทางน้ำและทางบก
ได้แก่ แนวโน้มการใช้ที่ดินและการขยายตัวของเมือง การขยายตัวของระบบการขนส่งในอนาคต การ
เปลี่ยนแปลงปริมาณผู้โดยสารทางน้ำ ตลอดจนนโยบายและในการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำ พบ
ว่า แนวโน้มการเดินทางทางน้ำโดยรวมจะเพิ่มขึ้นโดยแนวโน้มการใช้ที่ดินและการขยายตัวของเมือง
การขยายตัวของระบบการขนส่งในอนาคต จะมีผลทั้งทางตรงและทางอ้อมในการเพิ่มขึ้นของการเดิน
ทางทางน้ำ ส่วนปริมาณผู้โดยสารทางน้ำ และนโยบายและในการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำจะทำให้
เกิดการเพิ่มขึ้นโดยตรงของผู้ใช้การเดินทางทางน้ำ สำหรับโอกาสการพัฒนาในการสัญจรทางน้ำ
เป็นปัจจัยที่ช่วยเสริมแนวโน้มการเดินทางทางน้ำที่เพิ่มขึ้น

แนวโน้มการเพิ่มขึ้นของผู้ใช้บริการและโอกาสของการเดินทางทางน้ำที่เพิ่มขึ้น ย่อมส่งผลต่อ
การขนส่งผู้โดยสารระหว่างการเดินทางทางน้ำและทางบกที่เพิ่มขึ้นตามมา ผลที่สืบเนื่อง คือ ปริมาณ
การเดินทาง และ ความต้องการในองค์ประกอบที่จำเป็นในการรองรับการเดินทาง ตลอดจนสภาพ
ปัญหาที่เป็นอยู่และปัญหาใหม่ๆย่อมเพิ่มมากขึ้นจึงจำเป็นต้องเสนอแนะแนวทางการพัฒนาการ
ขนการเดินทางทางน้ำและทางบก รวมถึงการพัฒนาที่ท่าเรือ เพื่อแก้ไขและป้องกันปัญหาต่างๆที่จะเกิด
ขึ้นต่อไป