

ลักษณะการเดินทางและการขนส่งผู้โดยสาร

ในการศึกษาเพื่อให้เข้าใจสภาพการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำและทางบก จำเป็นที่จะต้องทราบถึง ลักษณะการเดินทางของผู้โดยสารในเรื่องพฤติกรรมการเดินทาง การเลือกใช้วิธีการเดินทางจากท่าเรือไปยังจุดหมายปลายทาง รวมทั้งมีการศึกษาสภาพปัญหาและอุปสรรคต่อการขนส่งและการส่งต่อผู้โดยสารทั้งที่บริเวณท่าเรือและการเดินทางไปยังจุดหมายเพื่อให้ทราบว่าการขนส่งในปัจจุบันมีปัญหาอย่างไร อะไรเป็นสาเหตุของปัญหา โดยผลที่ได้จะนำไปประมวล วิเคราะห์ และ เป็นแนวทางประกอบในการพัฒนาการขนส่งให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

4.1 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา

4.1.1 กลุ่มตัวอย่าง

ในการศึกษาครั้งนั้นนอกจากจะศึกษาลักษณะการเดินทางและการขนส่งผู้โดยสาร ตลอดจนศึกษาปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งผู้โดยสารแล้ว ยังนำผลที่ได้มาประมวลเพื่อหาแนวทางในการพัฒนาปรับปรุงจุดเชื่อมต่อของการขนส่งผู้โดยสาร ดังนั้นจึงใช้ท่าเรือซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางทางน้ำและทางบก เป็นจุดเริ่มต้นในการศึกษา แต่ด้วยระยะเวลาและงบประมาณที่มีจำกัด จึงจำเป็นต้องคัดเลือกท่าเรือขึ้นมาเป็นตัวแทน

ในการคัดเลือกท่าเรือจะพิจารณาจากขนาดของผู้ใช้บริการเป็นหลักเนื่องจากจำนวนคนที่ใช้บริการเป็นปัจจัยสำคัญ เนื่องจากจากจำนวนผู้โดยสารที่แตกต่างกันที่ก่อให้เกิดวิธีการการเดินทาง การขนส่งผู้โดยสาร สภาพปัญหาการเดินทาง ตลอดจนจำนวนคนจะสะท้อนให้เห็นถึงขนาดทางกายภาพของท่าเรือที่ต่างกัน นอกจากนี้ยังพิจารณาถึงที่ตั้งของท่าเรือซึ่งเป็นจุดที่ผู้คนเข้ามาใช้บริการ นำมาประกอบในการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งที่ตั้งนี้จะสัมพันธ์กับลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในแต่ละบริเวณ การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างเพื่อให้กลุ่มตัวอย่างมีการกระจายครอบคลุมพื้นที่ศึกษา และ มีความหลากหลายมากขึ้น จากข้อมูลเบื้องต้นในบทที่ผ่านมา สามารถจำแนกกลุ่มของท่าเรือได้ดังนี้คือ

-กลุ่มท่าเรือที่มีจำนวนผู้ใช้บริการขนาดใหญ่แบ่งออกเป็นท่าเรือที่อยู่ในพื้นที่ชั้นใน ชั้นกลาง และชั้นนอก

-กลุ่มท่าเรือที่มีจำนวนผู้ใช้บริการขนาดกลางแบ่งออกเป็นท่าเรือที่อยู่ในพื้นที่ชั้นใน ชั้นกลาง และชั้นนอก

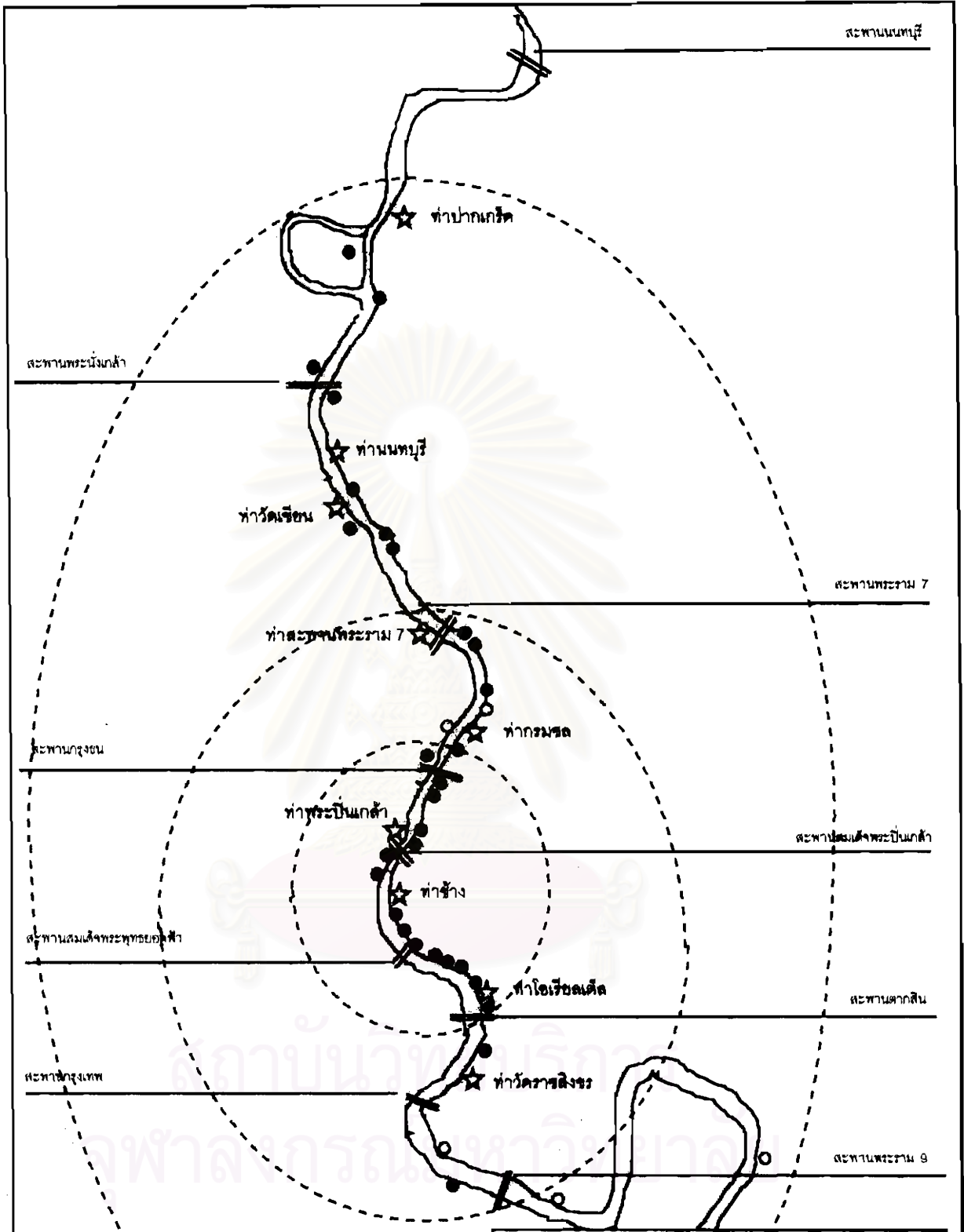
-กลุ่มท่าเรือที่มีจำนวนผู้ใช้บริการขนาดเล็กแบ่งออกเป็นท่าเรือที่ตั้งในพื้นที่ชั้นใน ชั้นกลาง และชั้นนอก

ดังนั้นการคัดเลือกท่าเรือขึ้นมาเป็นตัวอย่างในการศึกษาจึงใช้วิธีการดึงเอาตัวแทนของกลุ่มท่าเรือที่ต่างกันออกมาโดยนำ คุณลักษณะของท่าเรือดังกล่าวข้างต้นเป็นหลักในการตัดสินใจเพื่อให้ได้ท่าเรือที่ใกล้เคียงพอที่จะเป็นตัวแทนของท่าเรือตัวอย่างได้

โดยท่าเรือที่ได้รับการคัดเลือกเป็นตัวแทนของท่าเรือแต่ละกลุ่มในการศึกษารุ่นนี้ (โปรดพิจารณาจากแผนที่ 4.1 ประกอบ) คือ

- ท่าช้างเป็นตัวแทนของท่าเรือที่มีจำนวนผู้ใช้บริการขนาดใหญ่ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ชั้นใน
- ท่าพระราม7 เป็นตัวแทนของท่าเรือที่มีจำนวนผู้ใช้บริการขนาดใหญ่ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ชั้นกลาง
- ท่านนทบุรี เป็นตัวแทนของท่าเรือที่มีจำนวนผู้ใช้บริการขนาดใหญ่ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ชั้นนอก
- ท่าพระปิ่นเกล้าเป็นตัวแทนของท่าที่มีจำนวนผู้ใช้บริการขนาดกลางที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ชั้นใน
- ท่าวัดราชสิงขรเป็นตัวแทนของท่าที่มีจำนวนผู้ใช้บริการขนาดกลางที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ชั้นกลาง
- ท่าปากเกร็ดเป็นตัวแทนของท่าที่มีจำนวนผู้ใช้บริการขนาดกลางที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ชั้นนอก
- ท่าโอเรียนเต็ลเป็นตัวแทนของท่าที่มีจำนวนผู้ใช้บริการขนาดเล็กที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ชั้นใน
- ท่ากรมชลประทานเป็นตัวแทนของท่าที่มีจำนวนผู้ใช้บริการขนาดเล็กที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ชั้นกลาง
- ท่าวัดเขียนเป็นตัวแทนของท่าที่มีจำนวนผู้ใช้บริการขนาดเล็กที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ชั้นนอก

ท่าเรือที่ได้จะนำไปศึกษาเกี่ยวลักษณะการเดินทาง การขนส่งผู้โดยสารสภาพปัญหาที่สามารถสำรวจได้ทางกายภาพ และจะนำไปศึกษาเกี่ยวพฤติกรรมการเดินทางตลอดจนความคิดเห็นของประชาชนในการปรับปรุงแก้ไข ซึ่งในส่วนนี้จะต้องอาศัยแบบสอบถามเพื่อศึกษาในรายละเอียดต่อไป



สัญลักษณ์

- ★ ท่าเรือตัวอย่าง
- จุดที่ตั้งท่าเรือที่เปิดบริการในปัจจุบัน
- จุดที่ตั้งท่าเรือที่ยกเลิกการให้บริการ

จุดที่ตั้งท่าเรือตัวอย่าง	
	<p>Scale</p>
แผนที่ 4.1	แนวทางการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำและทางบก ตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร
ที่มา: จากการศึกษา เดือนกุมภาพันธ์ 2542	

4.1.2 วิธีการและจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา

ประชากรหรือหน่วยที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้ใช้บริการเรือด่วนเทียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาโดยขนาดจำนวนกลุ่มตัวอย่างได้จากการคำนวณจากสูตร Taro Yamane¹

$$n = \frac{N}{1+Ne^2}$$

n = กลุ่มตัวอย่าง

N = ประชากร

e = ระดับนัยสำคัญทางสังคมศาสตร์กำหนดที่ 0.05

แทนค่า n=111,337คน จากสถิติปี พ.ศ. 2539 จำนวนผู้ใช้บริการเรือด่วนต่อวัน

$$\begin{aligned} n &= \frac{111,337}{1+111,337(0.05)^2} \\ &= 399 \end{aligned}$$

จากขนาดกลุ่มตัวอย่างที่ได้ เนื่องจากข้อจำกัดในด้านเวลาและงบประมาณทำให้มีความจำเป็นในการลดจำนวนกลุ่มตัวอย่างลง แต่อย่างไรก็ตามผู้ศึกษาวิจัย ได้ใช้สัดส่วนมากกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนที่ได้ คือ 270 ชุดเป็นจำนวนที่ใช้ในการศึกษาคั้งนี้

วิธีการแจกแบบสอบถาม ได้ทำการแจกแบบสอบถามผู้ใช้บริการเรือด่วนในช่วงวันธรรมดา ในช่วงเวลา 6.00-18.30 น. ซึ่งเป็นเวลาให้บริการของเรือด่วน โดยใช้วิธีสุ่มตัวอย่างจากท่าเรือที่ได้รับคัดเลือกเป็นตัวแทนทั้ง 9 ท่า และแจกแบบสอบถามท่าละ 30 ชุด

4.1.3 สภาพทั่วไปของท่าเรือที่ใช้ศึกษา

ท่าเรือที่ใช้ศึกษามีลักษณะดังนี้

-ท่าปากเกร็ด

ที่ตั้ง ตั้งอยู่ในพื้นที่อำเภอปากเกร็ดจังหวัดนนทบุรี ท่าเรืออยู่สุดถนนแจ้งวัฒนะลักษณะทาง

เข้าเป็นถนนคอนกรีตกว้าง 5 เมตร

สภาพทั่วไปและลักษณะกิจกรรม มีการใช้ที่ดินส่วนใหญ่เป็นประเภทพาณิชยกรรม

¹Taro Yamane, *Statistic: An Introductory Analysis* (Newyork : Harper & Row,1973).

ท่าเรือตัวอย่างที่ทำการศึกษา



ท่าปากเกร็ด



ท่านนทบุรี



ท่าวัดเขียน

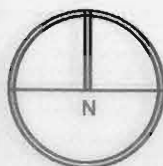


ท่าพระราม 7



ท่ากรมชล(สามเสน)

ภาพท่าเรือตัวอย่างที่ทำการศึกษา



แนวทางการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ
การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำและทางบก
ตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร

ภาพที่ 4.1

ที่มา : จากการศึกษา

ทำเรือตัวอย่างที่ทำการศึกษา(ต่อ)



ทำพระปิ่นเกล้า



ทำข้าง



ทำโอเรียลเต็ล



ทำวัดราชสิงขร

ภาพทำเรือตัวอย่างที่ทำการศึกษา	
<p>ภาพที่ 4.1(ต่อ)</p>	<p>แนวทางการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำและทางบก ตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร</p>
<p>ที่มา: จากการศึกษา</p>	

สายรถที่ผ่าน 7 สาย ได้แก่ สาย 32, 51, 52, 104, 356, ปอ.5, ปอ. 6
 บริการสาธารณะอื่นๆ ได้แก่ มอเตอร์ไซด์รับจ้าง สามล้อเครื่อง แท็กซี่

-ท่านนทบุรี

ที่ตั้ง ตั้งอยู่ในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรีลักษณะทางเข้าท่าเรือสุดถนนประชากรราษฎร์
 บริเวณหน้าพิก้า จังหวัดนนทบุรี เป็นถนนคอนกรีตกว้าง 20 เมตร

สภาพทั่วไปและลักษณะกิจกรรม มีการใช้ที่ดินส่วนใหญ่เป็นประเภทพาณิชย์กรรม

สายรถที่ผ่าน 14 สาย ได้แก่สาย 30, 31, 32, 33, 63, 64, 97, 114, 203, 356, ปอ.6, ปอ. 9
 ปอ.126

บริการสาธารณะอื่นๆ ได้แก่ รถสามล้อถีบ สามล้อเครื่อง รถสองแถวเล็ก รถตู้ รถ
 มอเตอร์ไซด์รับจ้าง รถแท็กซี่

-ท่าวัดเขียน

ที่ตั้ง ตั้งอยู่ในเขตอำเภอเมือง นนทบุรี ทางเข้าท่าเรืออยู่ในซอยวัดสังฆทานต่อเชื่อมกับทาง
 วัดรวก-บางกรวย มีระยะห่างจากถนนใหญ่ คือถนนนนทบุรี-บางบัวทองประมาณ 3 กิโลเมตร
 ลักษณะทางเข้าท่าเรือเป็นถนนคอนกรีตกว้าง 6 เมตร

สภาพทั่วไป และ ลักษณะกิจกรรม เป็น แหล่งพักอาศัยแถบชานเมือง

เป็นพื้นที่ที่ไม่มีรถประจำทางผ่าน

-ท่าพระราม 7

ที่ตั้ง ตั้งอยู่ในพื้นที่ใต้สะพานพระราม 7 ลักษณะทางเข้าท่าเรือเป็นเส้นทาง(U-TERN) ใต้
 สะพานกว้าง 12 เมตร

สภาพทั่วไปและลักษณะกิจกรรม มีการใช้ที่ดินส่วนใหญ่เป็นประเภทพาณิชย์กรรม และพัก
 อาศัย

สายรถที่ผ่าน 4 สาย ได้แก่ 18, 20, 11, ปอ.18

บริการสาธารณะอื่นๆ ได้แก่ มอเตอร์ไซด์รับจ้าง สามล้อเครื่อง แท็กซี่

-ท่ากรมชลประทาน(ตามเสน)

ที่ตั้ง ตั้งอยู่ในภายในพื้นที่กรมชลประทาน

สภาพทั่วไปและลักษณะกิจกรรม มีการใช้ที่ดินส่วนใหญ่เป็นประเภทพาณิชย์กรรม และ
 สถาบันราชการ เป็นย่านการค้าเก่าซึ่งการค้าส่วนใหญ่อยู่ในรูปห้องแถวทางเข้าท่าเรือแยกจากถนน
 ตามเสน ประมาณ 400 เมตรเป็นถนนคอนกรีตกว้าง 6 เมตร

สายรถที่ผ่าน 11 สาย ได้แก่ สาย 3,16,30,33,49,51,64,66,117, ปอ.5,ปอ.6
บริการสาธารณะอื่นๆ ได้แก่ มอเตอร์ไซด์รับจ้าง(บริเวณหน้ากรมชล)

-ทำป็นเกล้า(ฝั่งธนบุรี)

ที่ตั้ง ตั้งอยู่ในพื้นที่ใต้สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าลักษณะทางเข้าท่าเรือจากเส้นทางU-TERN
ใต้สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าถึงท่าเรือประมาณ 50 เมตร

สภาพทั่วไปและลักษณะกิจกรรม มีการใช้ที่ดินส่วนใหญ่เป็น ประเภทพาณิชยกรรม สถาบัน
ราชการ และบริเวณพักอาศัย

สายรถที่ผ่าน 14 สาย ได้แก่สาย 30,42,68,79,80,81,91,124,127,203,ปอ. 3, ปอ.7 , ปอ.9
ปอ.11

บริการสาธารณะอื่นๆ ได้แก่ มอเตอร์ไซด์รับจ้าง

-ท่าช้าง

ที่ตั้ง ตั้งอยู่ในพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์เขตพระนคร

สภาพทั่วไปและลักษณะกิจกรรม มีการใช้ที่ดินส่วนใหญ่เป็นประเภทพาณิชยกรรม และ
สถาบันราชการ เป็นย่านการค้าเก่าซึ่งการค้าส่วนใหญ่อยู่ในรูปห้องแถว

ทางเข้าท่าเรืออยู่สุดถนนหน้าพระลานซึ่งแยกจากถนนมหาสารประมาณ 100 เมตร ลักษณะ
ทางเข้าเป็นถนนคอนกรีตกว้าง 15 เมตร

สายรถที่ผ่าน 15 สาย ได้แก่สาย 25,44,47,53,75,82,91,123, 201,203,ปอ.3, ปอ.6
ปอ.8,ปอ. 39, ปอ.44 มีต้นสายรถประจำทางอยู่บริเวณใกล้เคียงได้แก่ สาย 25,91,123, ปอ.8

บริการสาธารณะอื่นๆ ได้แก่ มอเตอร์ไซด์รับจ้าง สามล้อเครื่อง แท็กซี่

-ท่าเรือเรือดัด

ที่ตั้ง ตั้งอยู่ในเขตบางรักทางเข้าท่าเรือแยกจากถนนเจริญกรุง(ซอยเจริญกรุง 40) ระยะห่าง
ประมาณ 300 เมตรลักษณะทางเข้าเป็นถนนคอนกรีตกว้าง 6 เมตร

สภาพทั่วไป และ ลักษณะกิจกรรม ประเภทพาณิชยกรรมโดยเฉพาะโรงแรมและการค้าบริการ
สลักับแหล่งพักอาศัยในเมือง

สายรถที่ผ่าน 3 สาย ได้แก่สาย 1, 35, 75 โดยป้ายรถประจำทางจะห่างจากท่าเรือประมาณ
370 เมตร

บริการสาธารณะอื่นๆ ได้แก่มอเตอร์ไซด์รับจ้าง

-ท่าวีตราขสิงขร

ที่ตั้ง ตั้งอยู่ในพื้นที่ เขตบางคอแหลมทางเข้าท่าเรือแยกจากถนนเจริญกรุง ซอยเจริญกรุง 74 ความยาวประมาณ 200 เมตร ลักษณะทางเข้าเป็นถนนคอนกรีตกว้าง 8 เมตร

สภาพทั่วไปและลักษณะกิจกรรมมีการใช้ที่ดินส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยปะปนกับพาณิชย์กรรม และที่ว่าง

สายรถที่ผ่าน 8 สาย ได้แก่สาย 1,15,17,22,35,75,77,ปอ.4

บริการสาธารณะอื่นๆ ได้แก่ มอเตอร์ไซด์รับจ้าง

4.2 ลักษณะการเดินทางและการขนส่งผู้โดยสาร

จากการศึกษา สภาพการเดินทางของผู้โดยสารที่ใช้การเดินทางทางน้ำ พบว่า จำนวนผู้เดินทางจะหนาแน่นเป็นพิเศษในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า-เย็น คือ ระหว่างเวลา 6.00-10.00น. และ ระหว่างเวลา 15.00-19.00น. ของวันทำงาน เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาอื่นๆ ซึ่งช่วงเวลาที่ มีการเดินทางสูงจะส่งผลให้เกิดการส่งต่อของการเดินทางทางน้ำและทางบกมากขึ้นเช่นเดียวกัน สำหรับการเดินทางของผู้โดยสารมีทั้งที่ใช้การเดินทางทางน้ำเป็นหลัก และ ใช้การเดินทางทางน้ำส่วน หนึ่งของการเดินทาง ซึ่งสามารถสรุปลักษณะของการเดินทางและการขนส่งผู้โดยสารโดยแยกเป็น ประเด็นต่างๆ ได้ดังนี้

4.2.1 เหตุผลของการเดินทางทางน้ำ

จากการสำรวจโดยใช้แบบสอบถามพบว่า ผู้เดินทางส่วนใหญ่จะให้เหตุผลในการเลือกใช้การ เดินทางทางน้ำใน 2 ประเด็นหลักด้วยกัน โดยมีความเห็นว่าการเดินทางทางน้ำสามารถประหยัดเวลา มีสัดส่วนถึงร้อยละ 47.2 ซึ่งการเดินทางทางน้ำจะมีความรวดเร็วมากกว่าทางบก เนื่องจากไม่มี ปัญหาเรื่องการจราจรติดขัด เส้นทางเรือเป็นเส้นตรงทำให้ถึงจุดหมายได้อย่างรวดเร็ว ส่วนเหตุผล รองลงมาได้แก่ ความสะดวกสบาย ซึ่งมีสัดส่วนถึงร้อยละ 36.5 โดยจะให้ความเห็นว่าท่าเรือมีจุดที่ตั้ง ใกล้กับจุดต้นทาง-ปลายทางของการเดินทาง และความแออัดบนเรือมีน้อยกว่าทางบก

สำหรับเหตุผลที่ผู้โดยสารเลือกใช้นี้เนื่องจากความปลอดภัยและประหยัดค่าใช้จ่ายมีเพียงร้อยละ 3.0 และร้อยละ 8.6 ตามลำดับซึ่งเป็นสัดส่วนที่น้อย แสดงว่าปัจจัยดังกล่าวไม่เป็นปัจจัยหลักที่ จะดึงดูด ให้ผู้คนเข้ามาใช้บริการ ส่วนเหตุผลอื่นๆที่ประชาชนมีความคิดเห็นเพิ่มเติมมีเพียง ร้อยละ

4.7 ได้แก่ สภาพแวดล้อมรวมทั้งอากาศดี และ การไม่มีทางเลือกอื่นในกรณีนี้ถือว่าการเดินทางทางน้ำ เป็นสิ่งจำเป็นมากในการเดินทาง

ตารางที่ 4.1 แสดงเหตุผลในการเลือกใช้การเดินทางทางน้ำ

เหตุผล	จำนวน	ร้อยละ
ประหยัดเวลา	203	47.2
ประหยัดค่าใช้จ่าย	37	8.6
สะดวก	157	36.5
ปลอดภัย	13	3
อื่นๆ	20	4.7
รวม	430	100

จากเหตุผลต่างๆดังกล่าวข้างต้น แสดงให้เห็นว่าผู้โดยสารมีความคิดว่าการเดินทางทางน้ำ เป็นทางเลือกหนึ่งที่น่าสนใจประโยชน์ให้กับตนเองมากกว่าการเดินทางประเภทอื่นโดยสิ่งดึงดูดให้ผู้คน เข้ามาใช้บริการที่สำคัญ คือ เวลาและความสะดวกสบายในกรณีที่จุดต้นทางปลายทางใกล้กับท่าเรือ

4.2.2 จุดมุ่งหมาย และ วัตถุประสงค์การเดินทาง

วัตถุประสงค์ของการเดินทางสามารถจำแนกได้จากข้อมูลการเดินทางซึ่งโดยปกติจะสัมพันธ์ กับลักษณะการใช้ที่ดินที่จุดเริ่มต้นและที่จุดปลายทาง เราสามารถแบ่งประเภทการเดินทางเป็น 2 ประเภท คือ การเดินทางที่มีจุดเริ่มหรือจุดสิ้นสุดที่บ้าน(HBT)และการเดินทางที่มีจุดเริ่มหรือจุดสิ้นสุดที่ ไม่ใช่บ้าน (NHB)

จากการสำรวจและวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า การเดินทางที่มีจุดเริ่มหรือจุดสิ้นสุดที่บ้าน(HBT)มี การเดินทางเป็นสัดส่วนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 95.9 ของการเดินทางทั้งหมด ประกอบไปด้วย การ เดินทางระหว่างบ้านและที่ทำงาน (HBW) มีสัดส่วนการเดินทางถึงร้อยละ 63.3 ซึ่งมีสัดส่วนสูงสุด โดยลักษณะการเดินทางเช่นนี้จะมีความต้องการสม่ำเสมอเป็นประจำทุกวัน ส่วนการเดินทางระหว่าง และสถานศึกษา(HBS)จะมีสัดส่วนรองลงมาคือร้อยละ 23.3 และมีการเดินทางระหว่างบ้านไปยังที่

อื่นๆ (HBO) มีผู้ใช้เป็นสัดส่วนร้อยละ 9.3 ส่วนการเดินทางอื่นๆ ที่มีจุดเริ่มหรือจุดสิ้นสุดที่ไม่ใช่บ้าน(NHB) มีสัดส่วนน้อยที่สุดคือร้อยละ 4.1

ตารางที่ 4.2 แสดงวัตถุประสงค์การเดินทางของผู้ใช้การเดินทางทางน้ำ

วัตถุประสงค์ของการเดินทาง	จำนวน(คน)	ร้อยละ
การเดินทางระหว่างที่พักอาศัยและที่ทำงาน(HBW)	171	63.3
การเดินทางระหว่างที่พักอาศัยและสถานศึกษา(HBS)	68	23.3
การเดินทางระหว่างที่พักอาศัยและอื่นๆ(HBO)	25	9.3
การเดินทางประเภทอื่นที่ไม่ใช่ที่พักอาศัย(NHB)	11	4.1
รวม	270	100

จากข้อมูลข้างต้นจะเห็นได้ว่าการเดินทางของคนในเมืองมักมีการเดินทางที่จุดเริ่มหรือจุดสิ้นสุดที่บ้านโดย การเดินทางไปทำงานและกลับที่พักมี ความสำคัญที่เหนือกว่าการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์อื่นซึ่งมักจะเกิดในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น

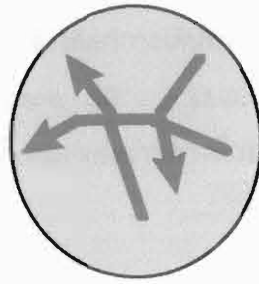
นอกจากนี้ผลของวัตถุประสงค์ของการเดินทางทำให้สามารถแบ่งประเภทผู้ใช้การเดินทางทางน้ำได้เป็น 2กลุ่ม คือ

1).ผู้ใช้ประจำ ได้แก่ ผู้ที่ใช้การเดินทางระหว่างบ้านและที่ทำงาน กับ ผู้ที่ใช้การเดินทางระหว่างบ้านและสถานศึกษา เช่น คนในท้องถิ่น ผู้ที่ทำงานหรือมีที่ตั้งของสถานศึกษาในละแวกที่มีการส่งต่อจากท่าเรือไปยังที่หมายได้

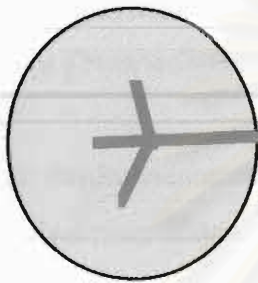
2).ผู้ใช้ชั่วคราว ได้แก่ ผู้ที่ใช้การเดินทางระหว่างบ้านและที่อื่นๆ กับผู้ใช้การเดินทางที่ไม่ใช่จากบ้านไปทำกิจกรรมประเภทอื่น เช่น นักท่องเที่ยว ผู้มาใช้บริการจากบริเวณอื่นหรือชุมชนอื่น

4.2.3 ลักษณะการเดินทาง

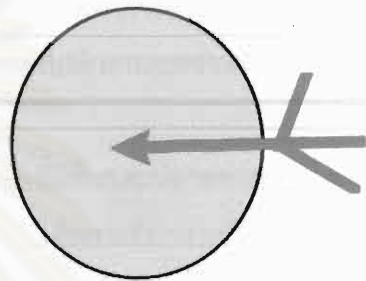
เมื่อพิจารณาถึงพื้นที่ของการเดินทางจากต้นทางถึงปลายทางของผู้ที่ใช้การเดินทางทางน้ำพบว่าลักษณะการเดินทางและการขนส่งผู้โดยสาร มักจะเกิดขึ้นตามลักษณะต่างๆดังต่อไปนี้



การเดินทางภายในเมือง

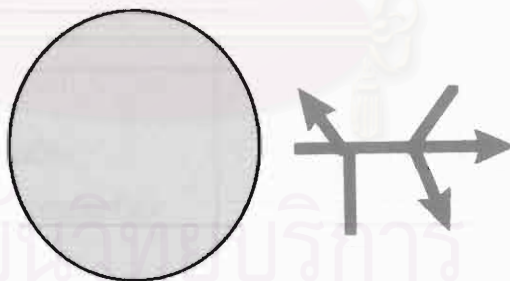


การเดินทางออกจากเมือง



การเดินทางเข้าสู่เมือง

การเดินทางระหว่างพื้นที่ในเมืองกับพื้นที่นอกเมือง



การเดินทางภายนอกเมือง

สัญลักษณ์

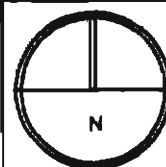


พื้นที่เมือง



ทิศทางการเดินทาง

ลักษณะการเดินทางระหว่างพื้นที่



แนวทางการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ
การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำและทางบก
ตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร

ภาพที่ 4.2

ที่มา : จากการศึกษาวิเคราะห์

1) การเดินทางภายในเมือง ซึ่งได้แก่การเดินทางที่จุดเริ่มต้นและปลายทางอยู่ภายในเมือง การเดินทางในลักษณะนี้มีสัดส่วนถึงร้อยละ 50 ของการเดินทางที่ทำการสำรวจ ซึ่งมีระยะทางการเดินทางทั้งสั้นและยาวโดยมักจะมีจุดหมายปลายทางที่กระจายอยู่ทั่วไปในเมือง การเดินทางมีทั้งไปทำงานและประกอบกิจกรรมอื่นๆ

2) การเดินทางระหว่างพื้นที่ภายในเมืองกับพื้นที่นอกเมือง ซึ่งได้แก่การเดินทางที่จุดเริ่มต้นอยู่นอกเมือง แต่ปลายทางอยู่ภายในเมือง หรือ จุดเริ่มต้นอยู่ภายในเมืองแต่ปลายทางอยู่นอกเมือง การเดินทางในลักษณะนี้มีสัดส่วนร้อยละ 41.1 ของการเดินทางที่ทำการสำรวจ โดยมักจะเป็นการเดินทางไปทำงาน ศูนย์กลางเมืองและการเดินทางของคนในเมืองออกไปทำงานเขตชานเมือง

3) การเดินทางภายนอกเมืองซึ่งได้แก่การเดินทางที่จุดเริ่มต้นและปลายทางอยู่ภายนอกเมือง การเดินทางในลักษณะนี้มีสัดส่วนเพียงร้อยละ 8.9 ของการเดินทางที่ทำการสำรวจซึ่งเป็นสัดส่วนน้อยการเดินทางนี้ส่วนใหญ่มีทั้งไปทำงานและประกอบกิจกรรมอื่นๆในตัวชุมชนนอกเมือง

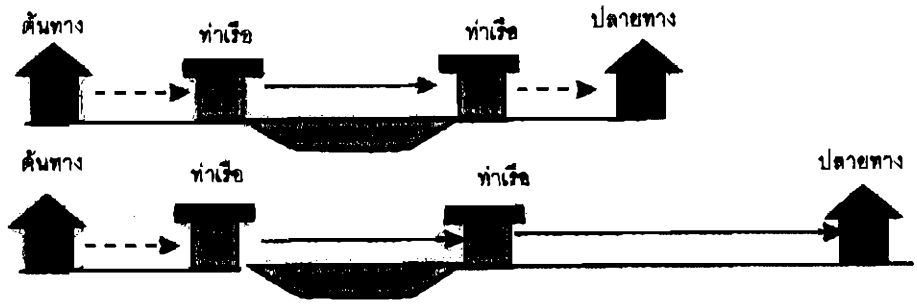
ซึ่งสามารถพิจารณาจากภาพที่ 4.2 ประกอบ

ตารางที่ 4.3 แสดงลักษณะการเดินทางระหว่างพื้นที่ตามจุดต้นทางและปลายทาง

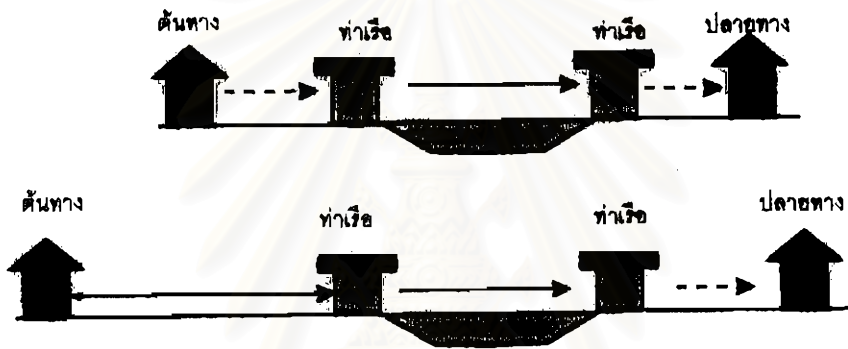
การเดินทาง	จำนวน	ร้อยละ
การเดินทางภายในเมือง	135	50
การเดินทางระหว่างภายในเมือง และพื้นที่นอกเมือง	111	41.1
การเดินทางภายนอกเมือง	24	8.9
รวม	270	100

นอกจากนี้เมื่อพิจารณาถึงระยะทางความใกล้ไกลของจุดต้นทางปลายทางกับเส้นทางน้ำพอจะสรุปได้ว่า การเดินทางระหว่างพื้นที่ที่จะเกิดขึ้นใน 3 ลักษณะ คือ

1) การเดินทางที่มีจุดเริ่มต้นใกล้ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาโดยจุดหมายปลายทางอาจจะอยู่ใกล้หรือไกลจากริมฝั่งออกไป



การเดินทางที่มีจุดเริ่มต้นไกลริมฝั่งแม่น้ำ



การเดินทางที่มีจุดปลายทางไกลริมฝั่งแม่น้ำ



การเดินทางที่มีจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางไกลจากริมฝั่งแม่น้ำ

สัญลักษณ์

- การเดินทางทางน้ำ
- - -> การเดินทางทางบกระยะใกล้
- การเดินทางทางบกระยะไกล

ลักษณะการเดินทางตามระยะทางไกลไกลจากริมฝั่งน้ำ	
ภาพที่ 43	แนวทางการที่สมารถเชื่อมต่อการขนส่งโดยสารทางน้ำและทางบกตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร
ที่มา : จากการศึกษาวิเคราะห์	

2) การเดินทางที่มีจุดหมายปลายทางใกล้ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาโดยจุดต้นทางอาจจะอยู่ใกล้หรือไกลจากริมฝั่งออกไป

3) มีจุดต้นทางหรือปลายทางไกลออกไปจากริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา

ซึ่งสามารถพิจารณาจากแผนภาพที่ 4.3 ประกอบ

โดยการเดินทางส่วนมากคือการเดินทางในลักษณะที่ 1 และ 2 ส่วนการเดินทางแบบที่ 3 นั้นมีอยู่น้อย

4.2.4 เวลาในการเดินทาง

1) เวลาในการเดินทางจากต้นทางไปยังปลายทาง

จากการนำเวลาในการเดินทางจากต้นทางถึงปลายทางที่ได้มาแบ่งกลุ่ม พบว่าผู้ใช้เวลาต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 นาที กับกลุ่มผู้ใช้เวลาระหว่าง 31-60 นาที จะมีสัดส่วนใกล้เคียงกัน โดยมีสัดส่วนของผู้ใช้เวลาดังกล่าวร้อยละ 47.8 และ 41.5 ตามลำดับ ส่วนเวลาอื่นๆคือ ช่วงเวลา 61-90 นาที มีสัดส่วนร้อยละ 7.4 และใช้เวลามากกว่า 90 นาที มีสัดส่วนร้อยละ 3.3 ซึ่งมีเพียงสัดส่วนน้อยแสดงให้เห็นว่าเวลาที่ใช้ในการเดินทางทั้งหมดไม่ว่าจะมีการส่งต่อของการเดินทางที่ทอดกัตามเวลาที่ผู้คน ใช้ส่วนใหญ่จะไม่เกิน 60 นาที โดยเวลาที่ใช้เพิ่มขึ้นส่วนหนึ่งจะขึ้นอยู่กับระยะทางระหว่างจุดเริ่มต้นหรือจุดหมายปลายทาง

ตารางที่ 4.4 แสดงเวลาทั้งหมดที่ใช้ในการเดินทาง

เวลาในการเดินทางรวม	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 นาที	129	47.8
31-60 นาที	112	41.5
61-90 นาที	20	7.4
มากกว่า 90 นาทีขึ้นไป	9	3.3
รวม	270	100

2) เวลาในการรอสับเปลี่ยนทางน้ำ-ทางบก

เวลาในการรอสับเปลี่ยนการเดินทาง จากการสำรวจพบว่าส่วนใหญ่จะอยู่ระหว่าง 6-10 นาที โดยผู้ใช้เวลาดังกล่าวมีสัดส่วน ร้อยละ 45 สำหรับเวลาซึ่งคนมักใช้รองลงมาคือระหว่าง 11-15 นาที มีสัดส่วนร้อยละ 40 ส่วนเวลาอื่น ๆ มีเพียงส่วนน้อย แสดงให้เห็นว่าเวลาที่ผู้คน ส่วนใช้ในกฎในการรอสับเปลี่ยนจะไม่เกิน 15 นาที สำหรับความถี่ของเรือจากการจับเวลาโดยการสังเกตการณ์ และเปรียบเทียบกับ ตารางการเดินทางเรือซึ่งออกทุก 10-15 นาที ในช่วงเวลาเร่งด่วน พบว่า ใกล้เคียงกับเวลาที่กำหนดอาจใช้เวลาเพิ่มขึ้นส่วนใหญ่ไม่เกิน 5 นาที ส่วนช่วงเวลานอกเวลาเร่งด่วนเรือบาง ครั้งจะขาดระยะ สำหรับการเดินทางเข้า-ออกโดยรถจะมีเวลาที่ไม่นแน่นอน

ตารางที่ 4.5 แสดงเวลาที่ใช้ในการสับเปลี่ยนระหว่างพานะทางบกกับเรือ

เวลาสับเปลี่ยน	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 5 นาที	25	20.3
6-10 นาที	42	34.1
11-15 นาที	49	39.8
16-20 นาที	5	4.1
มากกว่า 20 นาที	2	1.6
รวม	123	100.0

จากข้อมูลของเวลาในการเดินทาง ปัจจัยหนึ่งในการเลือกการเดินทางจะขึ้นอยู่กับเวลาที่จำเป็นต้องเสียไปสำหรับการเดินทางทั้งหมด

ดังนั้นหากรักษาระดับเวลาที่คนส่วนใหญ่ยังยอมรับและสามารถลดเวลาให้น้อยลงกว่าเดิมไม่ว่าจะอยู่ในช่วงใด เช่น เวลาในการเดินทางรวมเวลาในการสับเปลี่ยน หรือแม้กระทั่งการเดินทางในส่วนอื่น ๆ ก็ตาม ได้แก่ เวลาบนเรือ เวลาบนรถที่รับช่วงต่อจากเรือ จะเป็นตัวชี้แจงให้คนหันมาใช้บริการเดินทางทางน้ำเป็นส่วนหนึ่งของการเดินทางมากขึ้น

4.2.5 อัตราค่าโดยสารในการเดินทาง

จากการนำอัตราค่าโดยสารในการเดินทางจากต้นทางถึงปลายทางต่อเที่ยวมาแบ่งกลุ่มพบว่า

อัตราค่าโดยสารส่วนใหญ่จะอยู่ระหว่าง 11-20 บาท โดยมีสัดส่วนร้อยละ 45.9 ส่วนอัตราค่าโดยสารรองลงมาคือ ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 10 บาท มีสัดส่วนร้อยละ 40.4 ส่วนอัตราค่าโดยสารอื่นๆมีเพียงสัดส่วนน้อยคือ ระหว่าง 21-30 บาท มีสัดส่วนร้อยละ 10.4 และมากกว่า 30 บาท มีสัดส่วนร้อยละ 3.3

ตารางที่ 4.6 แสดงอัตราค่าโดยสารในการเดินทางรวมต่อเที่ยว

ค่าโดยสารรวม	จำนวน	รวม
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 10 บาท	109	40.4
11-20 บาท	124	45.9
21-30 บาท	28	10.4
มากกว่า 30 บาท	9	3.3
รวม	270	100

สำหรับอัตราค่าโดยสารเป็นอีกปัจจัยหนึ่งในการเลือกการเดินทางหากรักษาระดับราคาที่คุณส่วนใหญ่ยอมรับและสามารถลดราคาให้น้อยลงกว่าเดิมในการเดินทางรวมทั้งทางบกและทางน้ำหรือเฉพาะทางน้ำก็ตาม จะเป็นตัวจูงใจคนหันมาใช้บริการเดินทางทางน้ำเป็นส่วนหนึ่งของการเดินทางมากขึ้น

ข้อสังเกตเกี่ยวกับอัตราค่าโดยสาร คือ ระบบเก็บค่าโดยสารระหว่างการเดินทางทางน้ำและทางบกที่เป็นอยู่ในปัจจุบันมีการแยกส่วนกัน ทำให้ผู้เดินทางต้องจ่ายค่าโดยสารรวมในอัตราที่สูงกว่า การเดินทางโดยทางใดทางเดียว

4.2.6 การเดินทางด้วยการต่อพาทันะ

การเดินทางของผู้คนเท่าที่ทำการสำรวจนั้นมีการต่อพาทันะในการเดินทางต่ำสุดและสูงสุดอยู่ระหว่าง 1-4 ต่อ แต่การเดินทางส่วนใหญ่จะไม่เกิน 3 ต่อ ซึ่งเป็นสัดส่วนรวมถึงร้อยละ 97 แสดงให้เห็นว่าคนเดินทางมักไม่นิยมการต่อหรือการสับเปลี่ยนพาทันะบ่อยครั้ง โดยกลุ่มจำนวนการต่อที่มีผู้ใช้เดินทางมากที่สุดคือ 2 ต่อ คิดเป็นร้อยละ 45.2 ของคนที่เดินทางทั้งหมด ส่วนผู้ที่เดินทาง 1 ต่อและ 3 ต่อ มีสัดส่วนใกล้เคียงกันคิดเป็นร้อยละ 25.2 และ 25.9 ตามลำดับ ขณะที่ผู้เดินทาง 4 ต่อมีเพียงร้อยละ 3.7 การเดินทาง โดยจำนวนการต่อที่มากแสดงให้เห็นว่าระบบการเดินทางที่มารองรับไม่สามารถตอบ

สนองความต้องการได้เต็มที่ในระหว่างจุดต้นทางและปลายทางซึ่งส่วนใหญ่มักจะเกิดกับการเดินทางในระยะไกล โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะแบบกลุ่ม ซึ่งจะมีขอบเขตการบริการในบางเส้นทางที่เข้าถึง แต่ประชาชนจะเดินทางด้วยพาหนะใด ก็ทอดกัตามจะต้องมีการเดินเป็นส่วนประกอบด้วยทุกวิธี²

ตารางที่ 4.7 แสดงจำนวนการส่งต่อการเดินทาง

การเดินทาง(ต่อ)	จำนวน	รวม
1 ต่อ	68	25.2
2 ต่อ	122	45.5
3 ต่อ	70	25.9
4 ต่อ	10	3.7
รวม	270	100

สำหรับการเดินทาง 1 ต่อ จะมีลักษณะการเดินทางที่จุดเริ่มต้นและจุดปลายทางอยู่ใกล้ที่หมายหรือถึงที่หมายได้เลย

การเดินทาง 2 ต่อ จะเป็นการเดินทางใน 2 กรณี คือ

1) กรณีที่จุดเริ่มต้นใกล้กับท่าเรือ ผู้เดินทางมักจะอาศัยอยู่ไม่ห่างจากบริเวณริมฝั่งแม่น้ำมากนักซึ่งสามารถเดินมาท่าเรือได้จากนั้นก็อาศัยเรือเดินทางเข้ามาให้ใกล้เคียงจุดหมายปลายทางที่สุด และต่อรถประจำทางหรือต่อรถประเภทอื่นในเที่ยวสุดท้ายไปสู่จุดหมายปลายทาง

2) กรณีที่จุดปลายทางใกล้กับท่าเรือ ผู้เดินทางอาศัยรถประจำทางหรือต่อรถประเภทอื่นในเที่ยวแรกเดินทาง มายังท่าเรือและอาศัยเรือเดินทางเข้ามาให้ใกล้เคียงจุดหมายปลายทางที่สุด จากนั้นจึงเดินไปสู่จุดหมายปลายทาง

ส่วนการเดินทาง ในลักษณะ 3 ต่อ จะเป็นกรณีที่การเดินทางที่จุดเริ่มต้น และจุดปลายทางที่ไกลจากท่าเรือออกไป โดย ผู้เดินทางอาศัยรถประจำทางหรือต่อรถประเภทอื่นในเที่ยวแรกเดินทาง

²Chodchait Dasnanjak, "Predestrain Traffic And Subran Community" Unpublished Master's Thesis ,Washington University,1975,p.30.

มายังท่าเรือจากนั้นก็อาศัยเรือเดินทางเข้ามาให้ใกล้เคียงจุดหมายที่สุดและต่อรถประจำทางหรือต่อรถประเภทอื่น ในเที่ยวสุดท้ายไปสู่จุดหมายปลายทาง

4.2.7 รูปแบบการติดตามชนิดของพาหนะและประเภทของการขนส่ง

จากการศึกษาและวิเคราะห์รูปแบบการส่งต่อการเดินทางตามชนิดพาหนะจากต้นทางถึงปลายทางดังแผนภาพที่ 4.4 แสดงให้เห็นว่าผู้ใช้รูปแบบการเดินทางนำนั้นจะมีทั้งการเดินทางเท้าและการต่อพาหนะในการเดินทาง สำหรับการเลือกรูปแบบของพาหนะที่ใช้ส่วนใหญ่จะมีทั้งการส่งต่อระหว่างของการขนส่งแบบกลุ่มด้วยกัน เช่น การใช้รถประจำทาง สองแถว และมีทั้งการขนส่งระหว่างกลุ่มกับการขนส่งแบบเดี่ยว เช่น การใช้รถส่วนตัว มอเตอร์ไซด์รับจ้าง แท็กซี่สามล้อเครื่อง ข้อสังเกตเกี่ยวกับการเดินทางจากต้นทางไปยังปลายทางนั้น การส่งต่อตามชนิดพาหนะและประเภทการขนส่งจะไม่แตกต่างกัน แต่ผู้เดินทางสามารถเลือกใช้รถส่วนตัวเข้ามายังท่าเรือในช่วงต้นมากกว่าการเดินทางในช่วงปลาย

4.2.8 การเลือกใช้พาหนะในการเข้า-ออกจากท่าเรือ

ในการเลือกใช้พาหนะในการเข้า-ออกจากท่าเรือโดยใช้แบบสอบถาม สามารถสรุปการเลือกการเดินทางโดยใช้รูปแบบต่างๆ พบว่าการเดินทางที่ผู้คนนิยมใช้ในการเดินทางเข้า-ออกจากท่าเรือ มีอยู่ 2 รูปแบบหลัก คือ การเดินเท้า และการใช้พาหนะส่งต่อในการเดินทางซึ่งมีสัดส่วนใกล้เคียงกัน คือร้อยละ 54.4 และร้อยละ 45.6 ตามลำดับ สำหรับการเลือกใช้พาหนะในการเดินทางนั้นการเลือกใช้รถประจำทางจะมีสัดส่วนสูงสุด โดยมีสัดส่วนร้อยละ 52.8 ของจำนวนการเลือกใช้พาหนะ การเลือกใช้พาหนะรองลงมาได้แก่ มอเตอร์ไซด์รับจ้างคิดเป็นร้อยละ 21.1 รถส่วนตัวคิดเป็นร้อยละ 16.3 รถสองแถวคิดเป็นร้อยละ 5.7 แท็กซี่หรือสามล้อเครื่องคิดเป็นร้อยละ 1.6 ส่วนการเลือกใช้พาหนะรูปแบบอื่น มีเพียง ร้อยละ 2.4 เช่น รถรับจ้างขนาดเล็ก และ รถตู้ ฯลฯ แสดงว่าการขนส่งโดยรถประจำทางมีบทบาทสำคัญต่อการเดินทางที่ต้องใช้พาหนะส่งต่อมากกว่าพาหนะประเภทอื่นๆ

สำหรับการเลือกใช้พาหนะในการเข้า-ออกจากท่าเรือที่มีขนาดต่างกันจะมีลักษณะแตกต่างกัน คือ

ท่าขนาดใหญ่ การเดินเท้ามีสัดส่วนร้อยละ 34.4 ส่วนการเดินทางโดยพาหนะมีร้อยละ 65.6

ท่าขนาดกลาง การเดินเท้ามีส่วนร้อยละ 35 การเดินทางโดยพาหนะมีร้อยละ 55 ซึ่งใกล้เคียงกันกับท่าขนาดใหญ่

ส่วนท่าขนาดเล็ก การเดินเท้ามีส่วนมากถึงร้อยละ 81 ของการเลือกเดินทางทั้งหมดในการเข้า-ออกจากท่าเรือ ขณะที่การเดินทางต่อโดยพาหนะมีเพียงร้อยละ 9 แสดงให้เห็นว่าท่าขนาดเล็กการเดินเท้าจะมีบทบาทสำคัญในการเดินทางมากกว่า

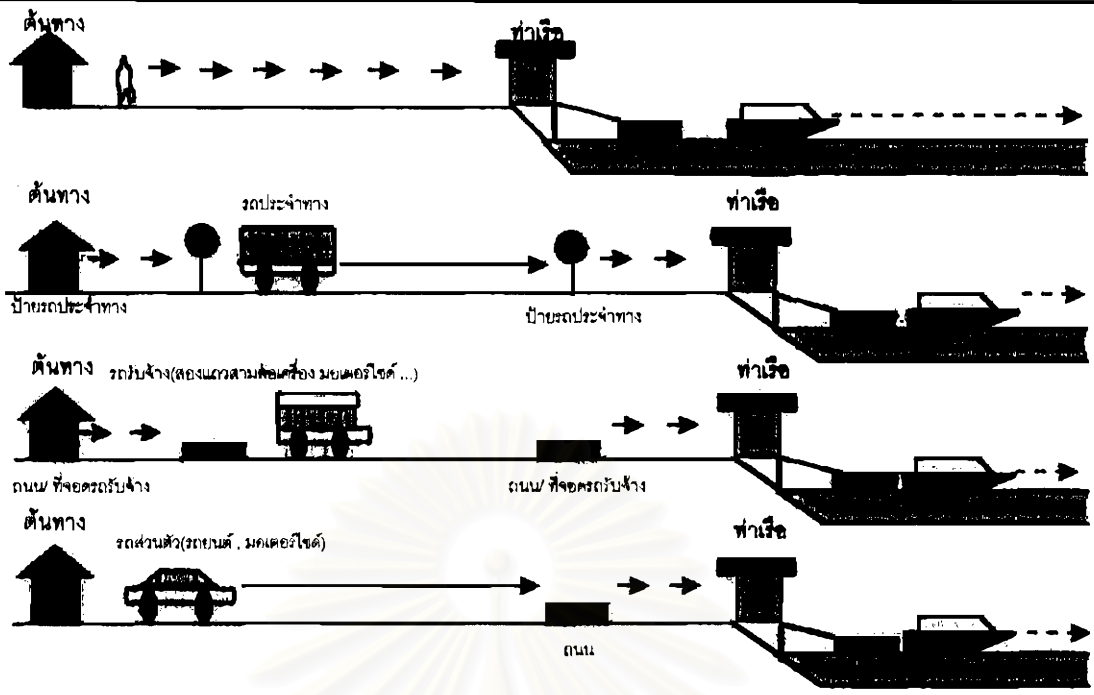
ตารางที่ 4.8 แสดงวิธีการเดินทางเข้าและออกจากท่าเรือ

วิธีการ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ต้องต่อพาหนะ(เดิน)	147	54.4
ต้องต่อพาหนะ	123	45.6
-รถส่วนตัว	20	16.3
-มอเตอร์ไซด์รับจ้าง	26	21.1
-แท็กซี่สามล้อเครื่อง	2	1.6
-สองแถว	7	5.7
-รถประจำทาง	65	52.8
-อื่นๆ	3	2.4
รวม	270	100

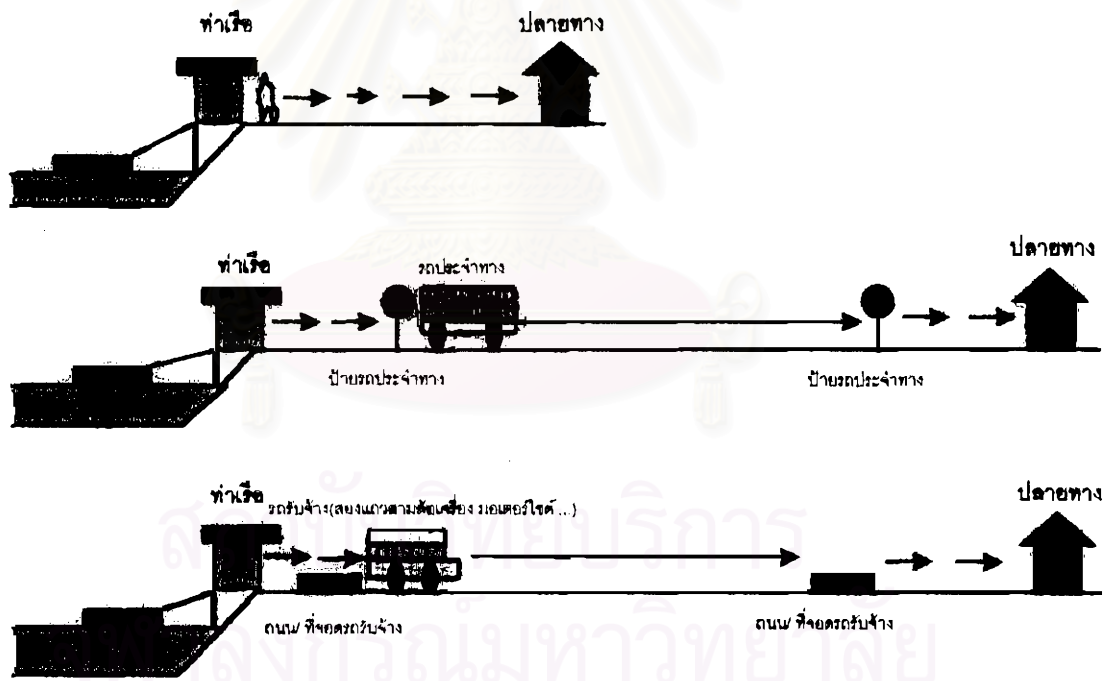
ตารางที่ 4.9 แสดงการเปรียบเทียบวิธีการเดินทางเข้าและออกจากท่าเรือสำหรับท่าขนาดต่าง

กัน

วิธีการ	ท่าขนาดใหญ่	ร้อยละ	ท่าขนาดกลาง	ร้อยละ	ท่าขนาดเล็ก	ร้อยละ
ไม่ต้องต่อพาหนะ(เดิน)	31	34.4	35	38.9	81	90
ต้องต่อพาหนะ	59	65.6	55	61.1	9	10
-รถส่วนตัว	5	8.5	10	18.2	5	55.6
-มอเตอร์ไซด์รับจ้าง	16	27.1	9	16.4	1	11.1
-แท็กซี่สามล้อเครื่อง	2	3.4	0	0.0	0	0.0
-สองแถว	5	8.5	2	3.6	0	0.0
-รถประจำทาง	29	49.2	33	60.0	3	33.3
-อื่นๆ	2	3.4	1	1.8	0	0.0
รวม	90	100	90	100	90	100



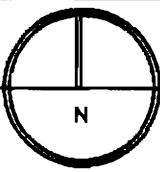
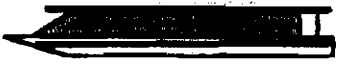
การเดินทางจากจุดต้นทาง



การเดินทางสู่จุดปลายทาง

สัญลักษณ์

- → → การเดินเท้า
- การเดินทางโดยรถ
- - - → การเดินทางโดยเรือ

การต่อพ่วงในการเดินทางจากต้นทางไปปลายทาง	
	
ภาพที่ 4.4	แนวทางการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ การขนส่งโดยสารทางน้ำและทางบก ตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร
ที่มา: จากการศึกษาวิเคราะห์	

ข้อสังเกตเกี่ยวกับการเลือกใช้พาหนะเข้า-ออกจากท่า คือ ท่าแต่ละขนาดมีชนิดและจำนวนของยานพาหนะสาธารณะที่มารองรับตรงท่าแตกต่างกัน โดยท่าขนาดใหญ่กว่าจะมีทั้งชนิดและจำนวนของยานพาหนะมากกว่า ดังนั้นโอกาสในการเลือกใช้จึงมีมากกว่า

นอกจากนี้การเลือกใช้พาหนะและจำนวนการต่อพาหนะขึ้นอยู่กับระยะทางใกล้ไกลระหว่างท่าเรือและจุดต้นทางปลายทาง สำหรับการเดินทางระยะใกล้ผู้เดินทางส่วนใหญ่จะใช้วิธีการเดินเท้า ส่วนการเดินทางระยะไกลผู้เดินทางจะใช้พาหนะในการส่งต่อซึ่งมักนิยมใช้การเดินทางด้วยระบบบริการสาธารณะมากกว่าการใช้รถยนต์ส่วนตัว โดยเฉพาะการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางซึ่งมีส่วนสูง

4.2.9 ขอบเขตอิทธิพลของท่าเรือ

จากการสำรวจจุดต้นทางปลายทางพบว่าระยะทางที่ผู้เดินทางทางน้ำเข้าและออกจากท่าเรือส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 90.5 ของผู้เดินทางทั้งหมดที่ตอบคำถามในเรื่องดังกล่าวจะมีรัศมีการเดินทางไม่เกิน 3 กิโลเมตร โดยรัศมีการเดินทางที่มีความถี่สูงสุดได้แก่ ระยะทางตั้งแต่ 0 ถึง 1 กิโลเมตรมีส่วนถึง ร้อยละ 57.6 ระยะทางมากกว่า 1 กิโลเมตรถึง 2 กิโลเมตรมีส่วนร้อยละ 21.8 และระยะทางมากกว่า 2 กิโลเมตรถึง 3 กิโลเมตรมีส่วนร้อยละ 11.1 แสดงให้เห็นว่าหากผู้ใช้บริการมีจุดหมายปลายทางที่ห่างจากท่าเรือออกไปไกลเท่าไร การเข้ามาใช้ท่าเรือจะลดลง ดังนั้นหากต้องการให้ผู้คนเข้ามาใช้ท่าเรือมากยิ่งขึ้นจำเป็นต้องหาสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงมาช่วยเสริม นอกจากนี้จากการศึกษาพบว่า การใช้การเดินเท้าเข้า-ออกจากท่าเรือ ผู้ที่มาใช้มักจะมีระยะทางในการเดินทาง ไม่เกิน 1 กิโลเมตร ส่วนการใช้พาหนะ ผู้ที่มาใช้มักจะมีระยะการเดินทางได้ไกลกว่าแต่ส่วนใหญ่ ไม่เกิน 3 กิโลเมตรเช่นเดียวกับรัศมีการเดินทาง

สำหรับขอบเขตอิทธิพลหรือรัศมีการให้บริการของท่าขนาดต่างๆจะมีความกว้างต่างกันออกไป โดยท่าขนาดใหญ่กว่าส่วนใหญ่จะมีขอบเขตอิทธิพลกว้างกว่า

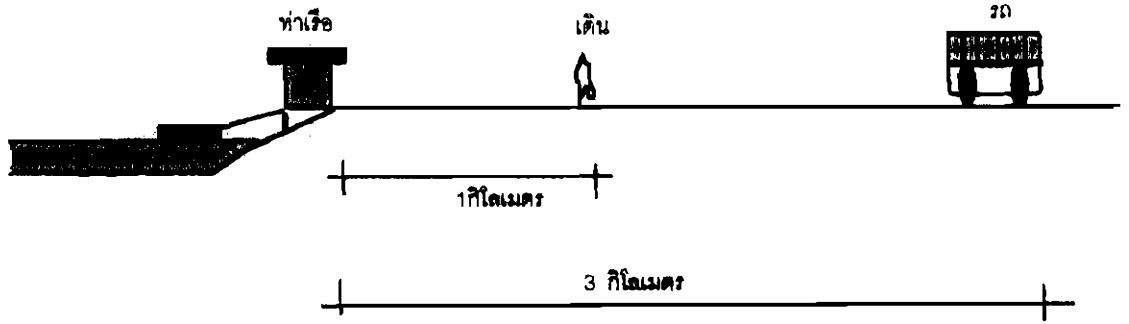
จากข้อมูลที่ได้จากการ O-D Survey พบว่า

ท่าขนาดเล็กรัศมีการส่วนใหญ่ไม่เกิน 1 กิโลเมตร (ร้อยละ 87.8)

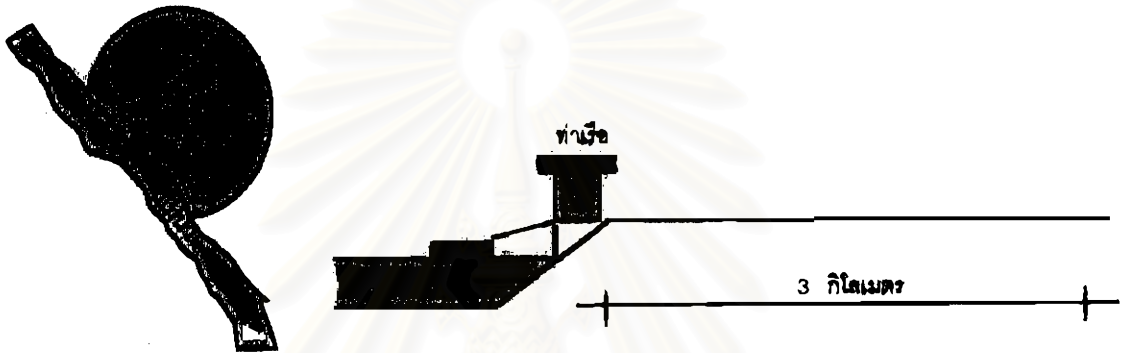
ท่าขนาดกลางรัศมีการส่วนใหญ่ไม่เกิน 3 กิโลเมตร (ร้อยละ 81)

ท่าขนาดใหญ่รัศมีการส่วนใหญ่ไม่เกิน 3 กิโลเมตร (ร้อยละ 90.3)

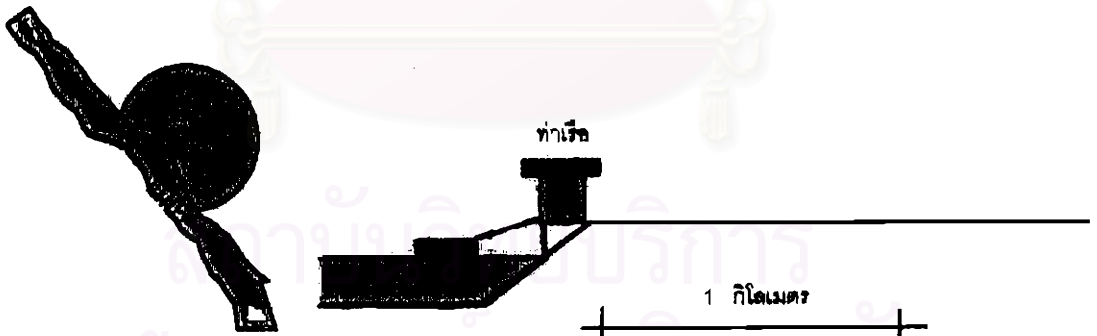
(โปรดพิจารณาภาพที่ 4.5 และตารางที่ 4.10 ระยะทางระหว่างท่าเรือกับจุดต้นทางปลายทางของประกอบ)



ระยะทางที่ผู้โดยสารเดินเท้า หรืออาศัยรถเข้ามาใช้ท่าเรือโดยเฉลี่ย



เขตอิทธิพล(รัศมีบริการ)ส่วนใหญ่ของท่าเรือขนาดใหญ่และขนาดกลาง



เขตอิทธิพล(รัศมีบริการ)ส่วนใหญ่ของท่าเรือขนาดเล็ก

ขอบเขตอิทธิพล(รัศมีบริการ) ของท่าเรือ	
ภาพที่ 4.5	แนวทางการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ การขนส่งโดยสารทางน้ำและทางบก ตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร
ที่มา: จากภาพถ่ายทางอากาศ	

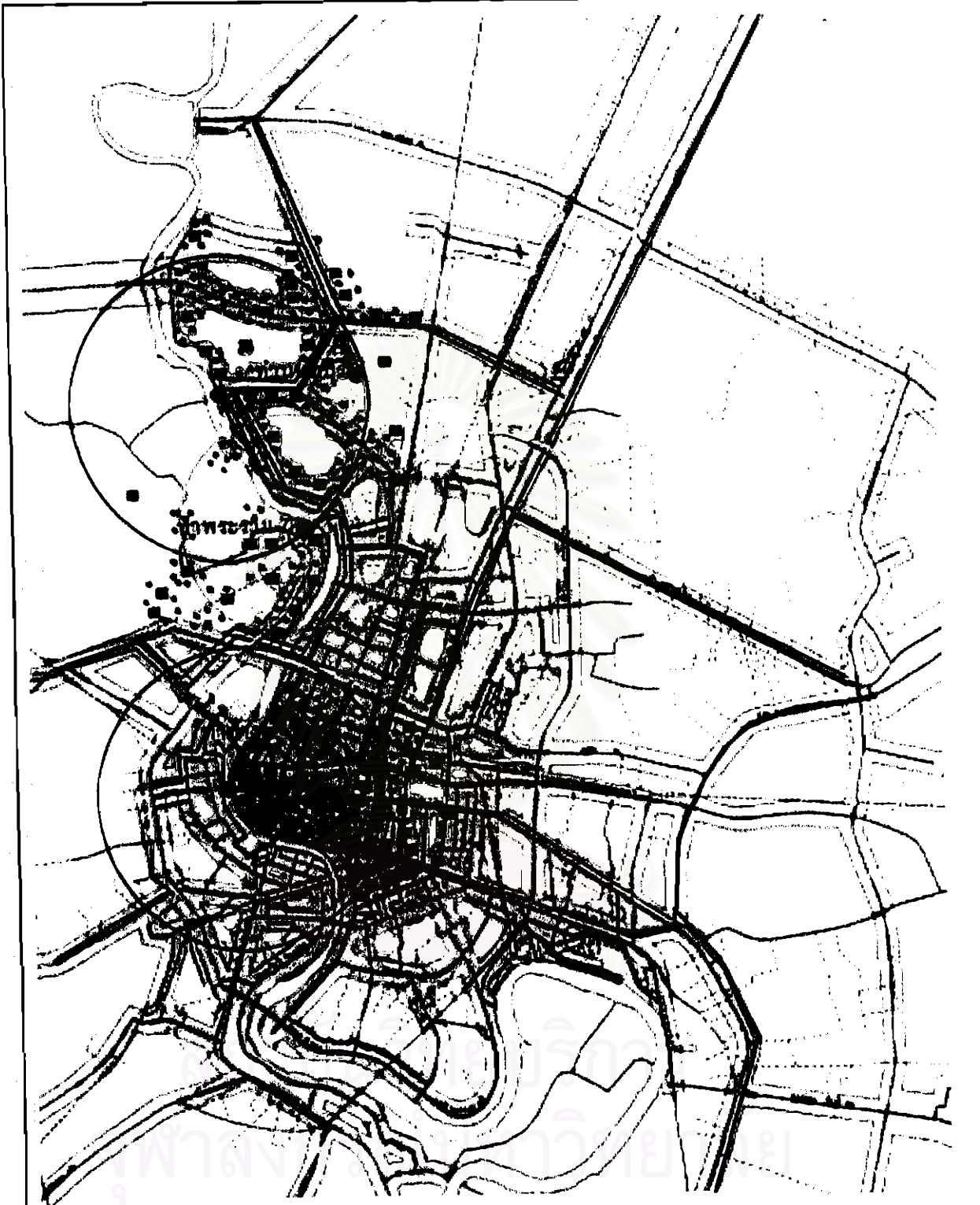
ตารางที่ 4.10 แสดงระยะทางระหว่างท่าเรือกับจุดต้นทางปลายทางของผู้ที่ใช้ท่าเรือ

ระยะทาง	ท่าขนาดใหญ่	ร้อยละ	ท่าขนาดกลาง	ร้อยละ	ท่าขนาดเล็ก	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ
0-1000เมตร	36	43.9	32	40.5	72	87.8	140	57.6
1001-2000เมตร	24	29.3	22	27.8	7	8.5	53	21.8
2001-3000เมตร	14	17.1	10	12.7	3	3.7	27	11.1
3001-4000เมตร	5	6.1	6	7.6	0	0.0	11	4.5
มากกว่า4000เมตร	3	3.7	9	11.4	0	0.0	12	4.9
รวม	82	100	79	100.0	82	100.0	243	100.0
ไม่ระบุ	8	.	11	.	8	.	27	.
รวม	90	.	90	.	90	.	270	.

ซึ่งขอบเขตอิทธิพลจะขึ้นอยู่กับความเป็นศูนย์กลางของท่า ความสามารถในการส่งต่อการเดินทางตลอดจน ความสามารถในการเชื่อมโยงกับบริเวณอื่นๆ ได้สะดวก (โปรดพิจารณาแผนที่ 4.2ประกอบ) โดย

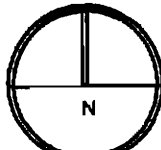
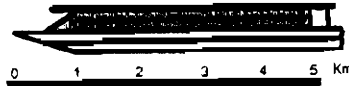
ท่าเรือขนาดใหญ่ และขนาดกลาง จุดที่ตั้งของท่าเรือมักจะเป็นย่านธุรกิจการค้า หรือใกล้กับแหล่งงานที่สำคัญ สภาพแวดล้อมของจุดที่ตั้งท่าเรือเป็นท่าเรือแบบเปิดก่อกว้างคือจะมีลักษณะเป็นชุมทางขนาดใหญ่ ถนนเข้าถึงสะดวก สามารถเดินทางต่อไปยังจุดต่างๆ ได้สะดวก มีรถประจำทางผ่านเข้าออกได้หลายสาย ส่วนมากอยู่ระหว่าง 7-14 สาย บางแห่งเป็นจุดต้นทางปลายทาง ของสายรถ หรือ มีรถประจำทางอยู่ในบริเวณใกล้เคียง รวมทั้งมักจะมีระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ หลายประเภทเข้ามารองรับเป็นประจำเช่น มอเตอร์ไซรับจ้าง สามล้อเครื่อง แท็กซี่ เป็นจำนวนมาก สามารถเชื่อมโยงการเดินทางกับย่านต่างๆ ได้สะดวก ทำให้รัศมีการให้บริการกว้างกว่า

ส่วนท่าเรือขนาดเล็ก ที่ตั้งท่าเรือจะอยู่ในบริเวณแหล่งพักอาศัยชานเมือง และ แทรกตัวอยู่ใจกลางเมือง ท่าเรือจะมีลักษณะเป็นท่าปิด ก่อกว้างคือ จุดที่ตั้งท่าเรือมีถนนเข้าถึงเพียง 1-2 สาย รถประจำทางผ่านเข้าออกส่วนมากอยู่ระหว่าง 2-8 สาย ส่วน ระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ มีเป็นจำนวนน้อยขณะที่บางแห่งไม่มีระบบขนส่งสาธารณะประจำอยู่เลยทำให้รัศมีการให้บริการแคบกว่า






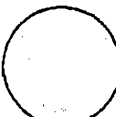
สัญลักษณ์

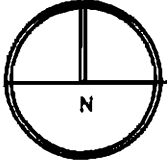
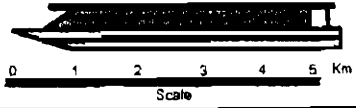
- เส้นทางรถประจำทางที่ผ่านท่าเรือ
- ที่ตั้งหน่วยงาน และสถานศึกษา
- แหล่งพักอาศัย
- รัศมีการบริการของท่าเรือ

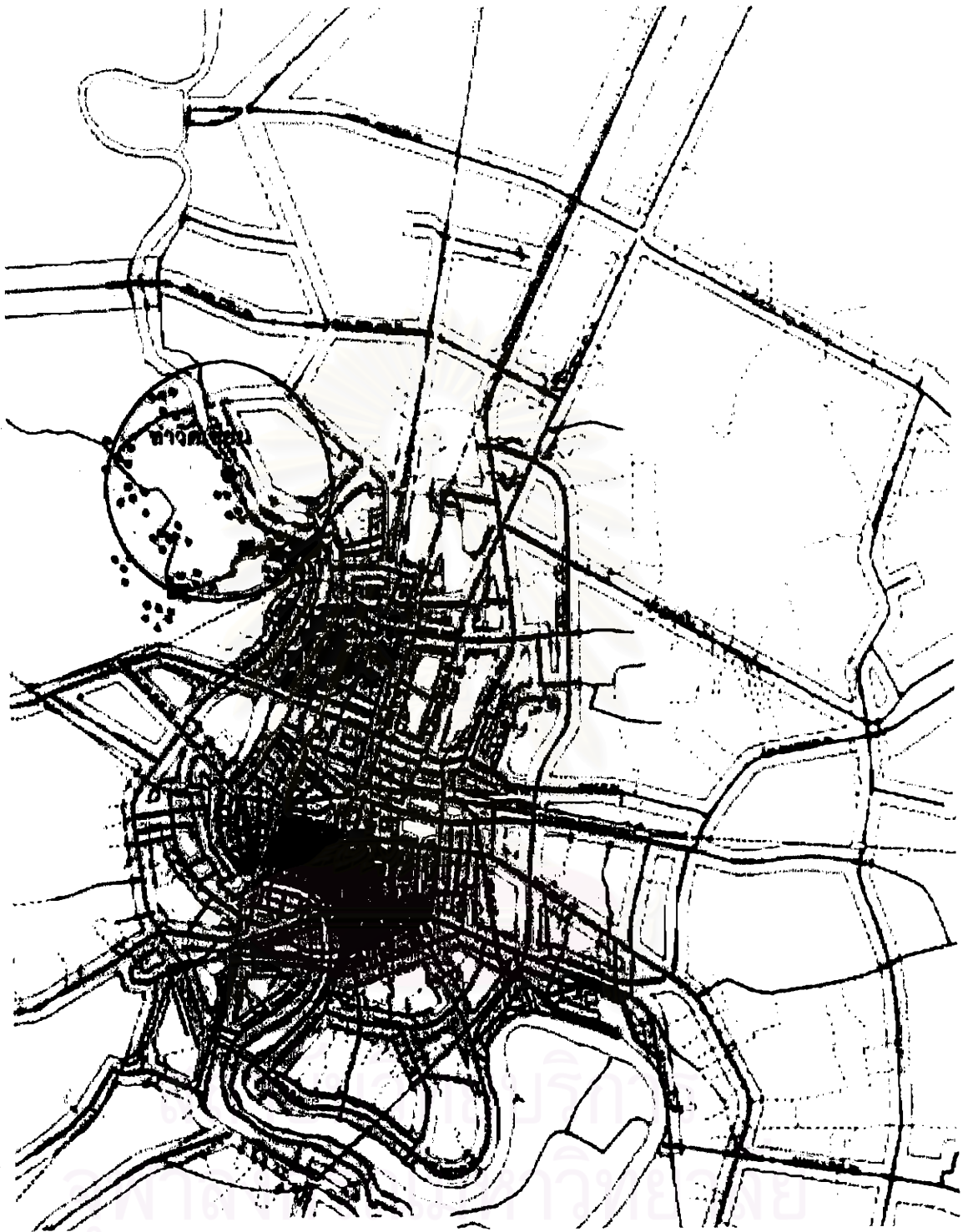
ความสัมพันธ์ของพื้นที่บริการของท่าเรือ เส้นทางรถประจำทาง และสถานที่ 		
แผนที่ 4.2		แนวทางการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำและทางบก ตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร
ที่มา: จากการศึกษาวิเคราะห์		






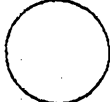
สัญลักษณ์

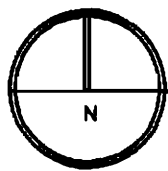
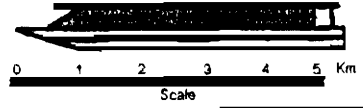
-  เส้นทางรถประจำทางที่ผ่านท่าเรือ
-  ที่ตั้งแหล่งงาน และสถานศึกษา
-  แหล่งพักผ่อนหย่อนใจ
-  รัศมีบริการรถประจำทาง

<p>ความถี่ในชั้นรัศมีบริการรถประจำทาง เส้นทางรถประจำทาง และสถานที่</p>	
	
<p>แนวทางการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ การขนส่งโดยสารทางน้ำและทางบก ตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร แผนที่ 4.2 (ต่อ)</p>	
<p>ที่มา: จากการศึกษาวิจัยเฉพาะ</p>	



สัญลักษณ์

-  เส้นทางรถประจำทางที่ผ่านท่าเรือ
-  ที่ตั้งแหล่งงาน และสถานศึกษา
-  แหล่งพักอาศัย
-  รัศมีการบริหารของท่าเรือ

<p>ความสัมพันธ์ของพื้นที่บริการของท่าเรือ เส้นทางรถประจำทาง และสถานที่</p>	
	
<p>แนวทางการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ การขนส่งโดยสารทางน้ำและทางบก แผนที่ 4.2 (ต่อ)</p>	
<p>ที่มา: จากการทำทราฟฟิกเคาน์เตอร์</p>	

นอกจากนี้ขอบเขตอิทธิพลหรือรัศมีบริการให้บริการจะขึ้นอยู่กับการกระจายตัวและการกระจุกตัวของท่าเรือแต่ละท่า เช่นพื้นที่ในเขตเมือง พื้นที่นอกเมือง รวมทั้งจะขึ้นอยู่กับขอบเขตการให้บริการของการขนส่งสาธารณะ และการเชื่อมโยงสู่แหล่งต่างๆด้วย

4.3 สภาพปัญหาและปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งผู้โดยสาร

ปัจจุบันการขนส่งผู้โดยสารในการเดินทางทางน้ำและทางบกมีปัญหาที่เป็นอุปสรรคอยู่หลายประการด้วยกัน ซึ่งจากการสอบถามผู้เดินทางส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่าการเดินทางที่เป็นอยู่มีปัญหาถึงร้อยละ 65.6 ของผู้เดินทางที่ทำการสำรวจ

สำหรับสภาพปัญหาและปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งต่อนั้นสามารถแยกออกเป็น 2 ประเด็น คือ ปัญหาบริเวณจุดเชื่อมต่อของการสัญจรทางน้ำ-ทางบก และปัญหาอุปสรรคจากจุดต้นทางถึงปลายทาง

4.3.1 ปัญหาบริเวณจุดเชื่อมต่อ

4.3.1.1 ปัญหาที่ได้จากท่าเรือที่ศึกษา

บริเวณจุดเชื่อมต่อของการสัญจรทางน้ำ-ทางบก ได้แก่ พื้นที่ประกอบด้วยท่าเรือ ทางเดิน จากท่าเรือไปยังถนน ป้ายรถประจำทางที่ใกล้ที่สุด จุดจอดรถรับจ้าง และกิจกรรมในพื้นที่ที่ใช้เป็นจุดที่ตั้งท่าเรือ โดยบริเวณดังกล่าวมักเป็นจุดเปลี่ยนเส้นทางซึ่งจะมีการดึงดูดผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก

จากการศึกษา และ จากการสำรวจท่าเรือตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาทั้ง 9 ท่า พบว่าในแต่ละท่ามีทั้งสภาพปัญหาที่คล้ายคลึงกันและแตกต่างกัน

สามารถพิจารณาจากตารางที่ 4.11 ประกอบ ดังนี้

ตารางที่ 4.11 แสดงปัญหาที่พบจากท่าเรือตัวอย่างที่ทำการศึกษา

ท่าเรือ	ปัญหาที่พบ
ท่าปากเกร็ด	<p>ตัวท่าเรือ/ศาลาที่พัก</p> <ul style="list-style-type: none"> -ท่าเรือแออัดในช่วงเช้า-เย็น(เวลาเรือต้นบริการ 6.00-7.45น. และ 17.10-19.16น.) -ขาดแคลนบริการสาธารณะที่จำเป็น ได้แก่ ห้องสุขา ถังขยะ ที่นั่งพักคอย <p>หน้าท่าเรือและทางเข้า</p> <ul style="list-style-type: none"> -การจราจรติดขัดบริเวณสุดถนนแจ้งวัฒนะเนื่องจากเป็นที่กักขังรถและจอดรถรับส่ง -ทางเดินเท้าจากป้ายรถประจำทางไปยังท่าเรือถูกกีดขวางโดยหนาบรณรงคหลอย <p>ทั้ง 2 มุ่งถนน</p> <ul style="list-style-type: none"> -ไม่มีการจัดระเบียบจุดจอดรถรับจ้าง -ขาดแคลนที่จอดรถ
ท่านนทบุรี	<p>ตัวท่าเรือ/ศาลาที่พัก</p> <ul style="list-style-type: none"> -ท่าเรือแออัดในช่วงเช้า-เย็น -ขาดแคลนบริการสาธารณะที่จำเป็น ได้แก่ ห้องสุขา ที่นั่งพักคอย <p>หน้าท่าเรือและทางเข้า</p> <ul style="list-style-type: none"> -การจราจรติดขัดบริเวณถนนนนทบุรีและถนนประชาราษฎร์ 1 -ทางเดินเท้าแคบและถูกกีดขวางโดยหนาบรณรงคหลอยโดยเฉพาะฝั่งตรงข้ามกับศาลากลาง(เก่า) <ul style="list-style-type: none"> -ไม่มีการจัดระเบียบจุดจอดรถรับจ้างโดยเฉพาะบริเวณหน้าพิภพ -ขาดแคลนที่จอดรถ
ท่าวัดเขยีน	<p>ตัวท่าเรือ/ศาลาที่พัก</p> <ul style="list-style-type: none"> -สภาพท่าเรือ และโป๊ะ ทุสดีทรนขาดการบำรุงรักษา -ขาดแคลนบริการสาธารณะที่จำเป็น ได้แก่ ห้องสุขา แผนที่ ตารางเดินเรือ <p>หน้าท่าเรือและทางเข้า</p> <ul style="list-style-type: none"> -ท่าเรือเปลี่ยวไม่ค่อยมีคนใช้ในช่วงเวลาปกติ -ขาดการเข้าถึงโดยท่าเรือจะมีระยะไกลจากถนนใหญ่ถึง 3 กิโลเมตร -ทางเข้าสู่ท่าเรือลำบากโดยมีถนนคอนกรีตที่ต่อจากท่าเรือเพียง 200 เมตรและเป็นถนนลูกรังถึง 2.8 กิโลเมตร -ขาดแคลนบริการรถโดยสารสาธารณะ

ตารางที่ 4.11(ต่อ) แสดงปัญหาที่พบจากท่าเรือตัวอย่างที่ทำการศึกษา

ท่าเรือ	ปัญหาที่พบ
ท่าพระราม 7	<p>ตัวท่าเรือ/ศาลาที่พัก</p> <ul style="list-style-type: none"> -ท่าเรือแออัดในช่วงเช้า-เย็น -ขาดแคลนบริการสาธารณณะที่จำเป็น ได้แก่ ห้องสุขา ที่นั่งพักคอย หน้าท่าเรือและทางเข้า -ไม่มีการจัดระเบียบจุดจอดรถรับจ้าง -ไม่มีการจัดระเบียบหาบแร่แผงลอยบริเวณใต้สะพาน
ท่ากรมชล	<p>ตัวท่าเรือ/ศาลาที่พัก</p> <ul style="list-style-type: none"> -ท่าเรือแออัดในช่วงเช้า-เย็น -สภาพท่าเรือสกปรกขาดการบำรุงรักษา -ขาดแคลนบริการสาธารณณะที่จำเป็น ได้แก่ ห้องสุขา โทรศัพท์ ตารางเวลาเรือ หน้าท่าเรือและทางเข้า -ท่าเรือเปลี่ยวไม่ค่อยมีคนใช้ในช่วงเวลาปกติ -ท่าเรือขาดการมองเห็นจากถนนและไม่มีป้ายบอกชื่อท่าเรือบริเวณทางเข้า -ทางเดินเท้าทรุดในบางช่วงเกิดความไม่ต่อเนื่อง
ท่าพระปิ่นเกล้า	<p>ตัวท่าเรือ/ศาลาที่พัก</p> <ul style="list-style-type: none"> -ท่าเรือแออัดในช่วงเช้า-เย็น -ขาดแคลนบริการสาธารณณะที่จำเป็น ได้แก่ ห้องสุขา ที่นั่งพักคอย หน้าท่าเรือและทางเข้า -การจราจรติดขัดบริเวณถนนกลับรถใต้สะพาน -ทางเดินเท้าแคบระดับสูงต่ำไม่สม่ำเสมอ -ไม่มีการจัดระเบียบหาบแร่แผงลอยและกีดขวางทางเดินเท้าตั้งแต่หัวมุม <p>สำนักงานมหาวิทยาลัยนิคตถึงท่าเรือ</p> <ul style="list-style-type: none"> -ไม่มีการจัดระเบียบจุดจอดรถรับจ้างและการปะปนระหว่างเส้นทางรถและคน -ไม่มีป้ายชื่อท่าเรือจากทางเข้า
ท่าช้าง	<p>ตัวท่าเรือ/ศาลาที่พัก</p> <ul style="list-style-type: none"> -ท่าเรือแออัดในช่วงเช้า-เย็น -ขาดแคลนบริการสาธารณณะที่จำเป็น ได้แก่ ที่นั่งพักคอยที่เพียงพอ, ตารางเวลาเรือ -ปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างผู้ใช้เรือกับผู้ซื้อของในร้านค้าบริเวณในตัวอาคาร

ตารางที่ 4.11(ต่อ) แสดงปัญหาที่พบจากท่าเรือตัวอย่างที่ทำการศึกษา

ท่าเรือ	ปัญหาที่พบ
ท่าช้าง(ต่อ)	<p>หน้าท่าเรือและทางเข้า</p> <ul style="list-style-type: none"> -การจากรวจติดขัดบริเวณถนนงมหารักษ์กับจุดตัดถนนหน้าพระลาน -การติดกันระหว่างคนกับรถโดยเฉพาะบริเวณถนนงมหารักษ์ติดกับหน้าพระลาน -ไม่มีการจัดระเบียบจุดจอดรถกับข้างหน้าทางเข้าท่าเรือ -ขาดแคลนที่จอดรถ
ท่าโอเรียนทัล	<p>ตัวท่าเรือศาลาที่พัก</p> <ul style="list-style-type: none"> -ท่าเรือแออัดในช่วงเช้า-เย็น -ขาดแคลนบริการสาธารณะที่จำเป็น ได้แก่ ห้องสุขา ถังขยะ ตารางเวลาเรือ -ทางเข้าอาคารท่าเรือมีระดับสูงชันไม่สม่ำเสมอ <p>หน้าท่าเรือและทางเข้า</p> <ul style="list-style-type: none"> -ไม่มีทางเดินเท้าและมีจุดจอดตลอดแนวเกิดความไม่ปลอดภัยระหว่างคนกับรถ -ไม่มีการจัดระเบียบจุดจอดรถกับข้างหน้าท่าเรือ -การเกิดขึ้นเองของร้านค้าแผงลอยติดกับท่าเรือ -ไม่มีป้ายชื่อท่าเรือจากทางเข้า
ท่าวัดราชสิงขร	<p>ตัวท่าเรือศาลาที่พัก</p> <ul style="list-style-type: none"> -ท่าเรือแออัดในช่วงเช้า-เย็น -ขาดแคลนบริการสาธารณะที่จำเป็น ได้แก่ ห้องสุขา ที่นั่งพักคอย <p>หน้าท่าเรือและทางเข้า</p> <ul style="list-style-type: none"> -ทางเข้าท่าเรือ ไม่ต่อเนื่อง บางช่วงแคบ คดเคี้ยว เปลี่ยน มองไม่เห็นจากถนนใหญ่(ถนนเจริญกรุง) -ไม่มีการจัดระเบียบจุดจอดรถกับข้างหน้าท่าเรือ -มีพื้นที่จอดรถที่ถูกกำหนดเป็นที่ให้มารถบริเวณลานจอดรถของวัด

ที่มา : จากการศึกษา



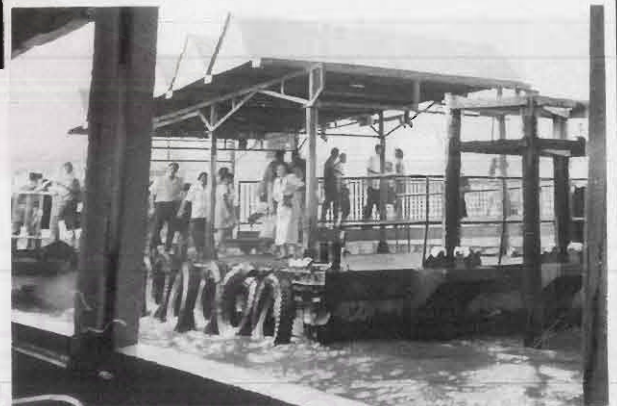
ความไม่สะดวกในการเดินทางจากป้ายรถประจำทางไปขึ้นท่าเรือ(ท่าปากเกร็ด.)



ความสับสนระหว่างคนกับรถบริเวณหน้าทางเข้าท่าเรือ(ท่านนทบุรี)



ท่าเรือไม่มีรถประจำทางเข้าถึงและห่างไกลจากถนนใหญ่(ท่าวัดเขียน)



การขาดที่นั่งพักคอยของผู้โดยสาร(ท่าพระราม 7)



ท่าเรือขาดการมองเห็นจากถนนใหญ่(ท่ากรมพล)

สถาบันวิจัย
สังคม

ภาพตัวอย่างปัญหาที่เกิดขึ้นบริเวณท่าเรือ



แนวทางการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ
การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำและทางบก
ตามแนวม่านน้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร

ภาพที่ 4.6

ที่มา: จากการศึกษา



ปัญหาหาบเร่แผงลอย (ท่าพระปิ่นเกล้าฝั่งธนบุรี)



ท่าเรือแออัดในฝั่งเมืองเก่าสวน (ท่าช้าง)



ความสับสนระหว่างผู้ซื้อสินค้าสองข้างทางและผู้มาใช้ท่าเรือ (ท่าช้าง)



ถนนใช้เป็นที่จอดรถทำให้ทางเข้าท่าเรือแคบและไม่ปลอดภัย (ท่าไอเรียดเต็ล)



ความไม่ต่อเนื่องของทางเดินทางเดินที่แคบแคบมองไม่เห็นท่าเรือจากถนน (ท่าวัดราชสิงขร)

ภาพตัวอย่างปัญหาที่เกิดขึ้นบริเวณท่าเรือ	
<p>ภาพที่ 4.5 (ต่อ)</p>	<p>แนวทางการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำและทางบก ตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร</p>
<p>ที่มา : จากการศึกษา</p>	

4.3.1.2 ปัญหาโดยรวม

เมื่อพิจารณาสภาพปัญหาในแต่ละท่า และนำมาประมวล สามารถสรุปปัญหาที่เกิดขึ้นกับท่าเรือส่วนใหญ่ โดยจะมีสภาพปัญหาทั่วไป มีดังนี้ (พิจารณาภาพที่ 4.7 ประกอบ)

1) สภาพท่าเรือแออัดในเวลาเร่งด่วน

เนื่องจากมีผู้ใช้บริการในการเดินทางเป็นจำนวนมากในเวลาช่วงเร่งด่วน แต่สถานที่ที่มีขีดจำกัดในการรองรับ จากการสำรวจสิ่งที่สะท้อนออกมาให้เห็นคือ ความแออัดหนาแน่นของผู้คนบนท่าเรือและโป๊ะสำหรับขึ้นลงเรือ โดยจะเป็นปัญหาแทบทุกท่าเรือที่ทำการสำรวจ ซึ่งก่อให้เกิดความสับสนในการกระจายคนออกไปยังที่ต่างๆ และการพิจารณาจากแบบสอบถามพบว่าส่วนหนึ่งของปัญหาในการเดินทางคือ ความแออัดของท่าเรือซึ่งมีสัดส่วนถึงร้อยละ 39.4 ของปัญหาทั้งหมด

2) ความไม่สะดวกในการเข้าถึง

ประกอบไปด้วยปัญหาการจราจรคับคั่งบริเวณหน้าท่าเรือ เช่น ที่ท่าปากเกร็ด นนทบุรี ท่าช้าง การขาดการเข้าถึง ท่าเรือบางแห่งไม่มีป้ายบอกชื่อท่าเรือบริเวณทางเข้าจากถนนเช่น ท่าปิ่นเกล้า ท่าวัดเขยีน ท่าโอเรียตเต็ล ท่ากรมชล รวมทั้งปัญหาความไม่สะดวกเนื่องจากทางเดินเท้าไม่สะดวกและไม่มีความสะดวก

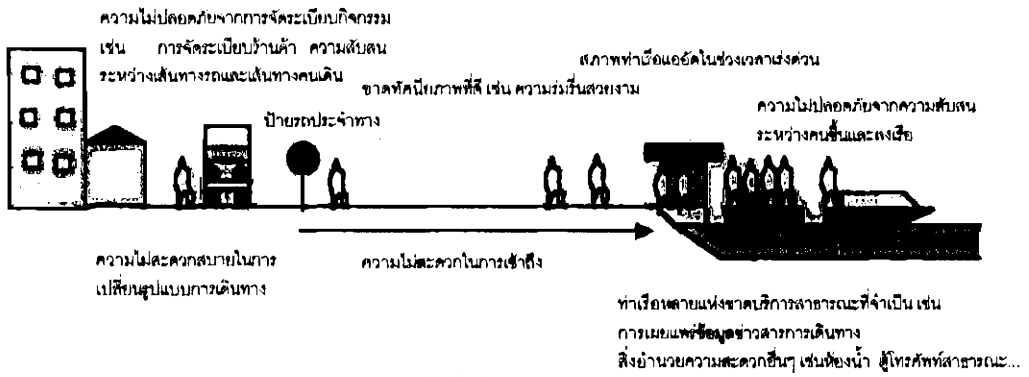
3) ความไม่ปลอดภัยและขาดการจัดระเบียบของกิจกรรม

จากการสังเกตและสำรวจ พบว่าบริเวณท่าเรือส่วนใหญ่จะมีปัญหาได้แก่ การขาดแคลนพื้นที่จอดรถ ปัญหาสภาพการจราจรติดขัดหน้าท่าเรือ การไม่มีการแยกส่วนระหว่างจุดจอดรถประจำทางและจุดจอดรถรับจ้างทำให้มีการจอดปะปนกัน รวมทั้งปัญหาหาบเร่แผงลอยกีดขวางทางเดินเท้า ยิ่งทำให้ผู้คนใช้ถนนเป็นทางเดินแทนทำให้เกิดความสับสนระหว่างเส้นทางรถ และเส้นทางคนเดิน

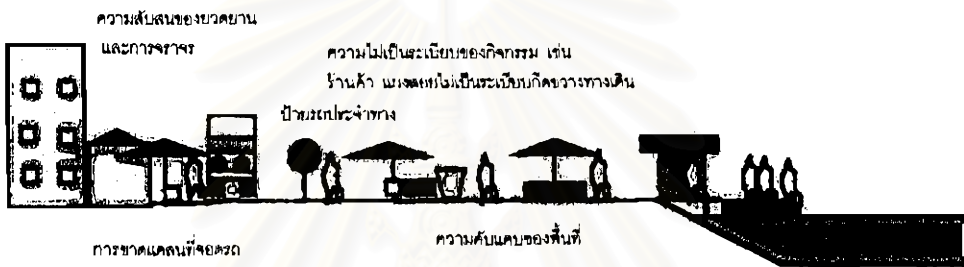
สิ่งต่างๆเหล่านี้ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัย ต่อชีวิตและทรัพย์สิน ของผู้คนที่เดินทาง ซึ่งปัญหานี้มักเกิดกับท่าเรือที่มีจุดที่ตั้งบริเวณแหล่งพาณิชย์กรรมและบริเวณใจกลางเมือง เช่น ท่าช้าง ท่าปิ่นเกล้า ท่าปากเกร็ด ท่านนทบุรี ท่าโอเรียตเต็ล เป็นต้น

4) การขาดบริการสาธารณะ ต่างๆในการอำนวยความสะดวกในการเดินทาง

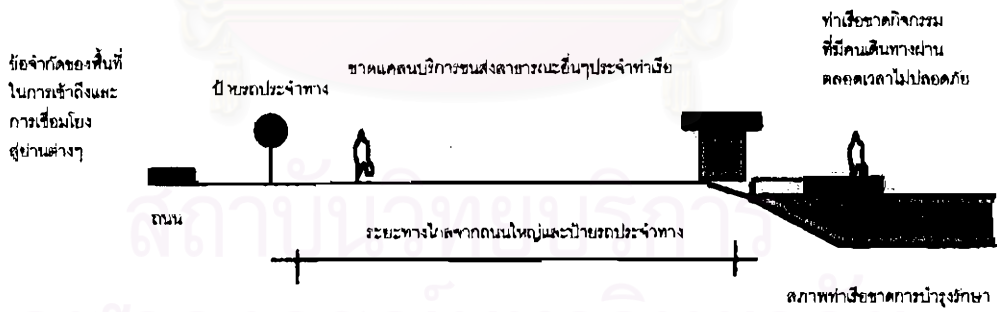
หมายถึงการขาดบริการสาธารณะ ในการอำนวยความสะดวกสบายให้กับผู้ที่เข้ามาใช้และออกจาก ท่าเรือ จากการสังเกตท่าเรือส่วนใหญ่แทบทุกท่าเรือมักจะขาดการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นสำหรับการเดินทาง เช่น ด้านข้อมูลข่าวสาร ได้แก่ แผนที่แสดงสายรถและเส้นทางรถ เส้นทางเรือ ตารางเวลาของการเดินทาง แผนที่แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจุดที่ตั้งท่ารถ-ท่าเรือ



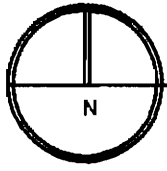

สภาพปัญหาทั่วไปบริเวณจุดต่อ เชื่อม



สภาพปัญหาบริเวณท่าขนาดใหญ่และขนาดกลาง



สภาพปัญหาบริเวณท่าขนาดเล็ก

ภาพสรุปปัญหาบริเวณท่าเรือ	
	
ภาพที่ 4.7	แนวทางการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำและทางบก ตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร
ที่มา: จากภาพสำรวจวิเคราะห์	

ป้ายชื่อท่าเรือ นอกจากนี้ยังขาดบริการอย่างอื่น เช่น บริการที่จอดรถ ห้องสุขา โทรศัพท์สาธารณะ เป็นต้น

5) การขาดทัศนียภาพที่ดีบริเวณท่าเรือ

จากการสำรวจแทบทุกท่าเรือที่ได้ทำการศึกษา มักไม่มีการปรับปรุง การจัดการเพื่อการสร้างบรรยากาศและทัศนียภาพที่ดีเพื่อการดึงดูดใจในการเข้ามาใช้ท่าเรือ มักมีปัญหาเช่น เรื่องความสะอาด ความร่มรื่นสวยงาม เป็นต้น(ขณะทำการสำรวจท่าเรือกำลังอยู่ระหว่างการปรับปรุง)

นอกจากปัญหาที่ได้กล่าวข้างต้น ท่าเรือแทบทุกท่าเรือจะมีปัญหาด้านการจัดการด้านการบริการในเรื่องความไม่สะดวกสบายในการเปลี่ยน หรือ ชนิดารูปแบบของการเดินทาง

ความไม่สะดวกสบายนี้ ได้แก่ การบริการรองปริมาณ รถ เรือ ที่เข้าสู่ท่าเรือไม่เพียงพอกับความต้องการของผู้ใช้บริการ โดยเฉพาะในเวลาเร่งด่วน นอกจากนี้ความสัมพันธ์ของ เวลาเรือและ จอดรถเข้ายังไม่สมดุลกัน จากการสังเกตพบว่าการเดินทางของผู้โดยสารไม่สามารถเดินทางต่อได้ทันทีที่ต้องใช้เวลาส่วนหนึ่งในการรอคอยพาหนะในการส่งต่อของการเดินทางซึ่งมีผู้เห็นว่าเวลาในการรอคอยนานเป็นปัญหาในการเดินทางมีสัดส่วนร้อยละ 29.9 ของปัญหาทั้งหมด

ตารางที่ 4.12 แสดงปัญหาที่พบในการเดินทาง

ปัญหา	จำนวน	ร้อยละ
ท่าเรือแออัด	91	39.4
ต่อหลายต่อ	28	12.1
รอนาน	69	29.9
ค่าโดยสารแพง	23	10.0
อื่นๆ	20	8.7
รวม	231	100.0

สำหรับความต้องการของผู้เดินทางในการปรับปรุงท่าเรือ จากการสอบถาม พบว่ามีผู้ต้องการให้มีการปรับปรุงบริเวณท่าเรือในด้านต่างๆที่มีสัดส่วนความต้องการมาก ได้แก่ การปรับปรุงทางเดินเข้าสู่ท่าเรือ การปรับเวลารถและเรือให้สัมพันธ์กัน การจัดการที่จอดรถรับจ้าง สาธารณะอื่นๆ(มอเตอร์ไซด์รับจ้าง แท็กซี่....) และการจัดระบบการเดินทางที่มีสัดส่วนร้อยละ 27.8,21,13.3 และ10.3 ตามลำดับ ซึ่งความต้องการเหล่านี้มักจะเป็นผลมาจากสภาพปัญหาที่พบและเกิดขึ้นในปัจจุบัน

ตารางที่ 4.13 แสดง ความต้องการในการปรับปรุงบริเวณท่าเรือที่ทำการศึกษา

การปรับปรุง	จำนวน	ร้อยละ
ที่จอดรถส่วนตัว	19	4.4
ที่จอดรถประจำทาง(ตุ๊กต)	39	9.1
จัดที่จอดรถสาธารณะอื่นๆ	57	13.3
ปรับตำแหน่งป้ายรถ	20	4.7
ปรับปรุงทางเดิน	119	27.8
เวลารถ-เรือ	90	21
จัดระบบการเดินรถ	44	10.3
อื่นๆ	40	9.3
รวม	428	100

4.3.1.3 ปัญหาเฉพาะด้านรับท่าขนาดต่างกัน

นอกจากสภาพปัญหาซึ่งในทุกๆท่าเรือจะมีร่วมกันแล้ว ในแต่ละกลุ่มท่าเรือที่มีขนาดต่างๆกัน ยังพบปัญหาที่แตกต่างกันรวมทั้งมีลักษณะปัญหามากน้อยแตกต่างกันออกไป ซึ่งรายละเอียดต่างๆมีดังนี้

1) ปัญหาของท่าขนาดใหญ่ และท่าขนาดกลาง (พิจารณาภาพที่ 4.7ประกอบ)

จากการศึกษาพบว่าท่าขนาดใหญ่ และท่าขนาดกลางจะมีปัญหาคล้ายคลึงกัน โดยปัญหาที่พบมาก จะเป็นปัญหาสืบเนื่องจากข้อจำกัดด้านพื้นที่และกิจกรรมที่เกิดขึ้น โดยปัญหาต่างๆมีลักษณะดังนี้

(1) ที่ตั้งท่าเรือมีความแออัดคับแคบ

เนื่องจากท่าเรือเหล่านี้จะมีจำนวนผู้ใช้บริการสูง ประกอบกับจุดที่ตั้งของท่าเรือจะเป็นบริเวณย่านการค้าของเมืองส่งผลให้ท่าเรือแทบทุกที่มีปัญหาความคับแคบซึ่งจะก่อให้เกิดปัญหาในการรองรับผู้คน ปัญหาที่ประสบอยู่ในปัจจุบัน คือ พื้นที่สำหรับที่พักรถโดยสารและที่นั่งพักรอเรือมีไม่เพียงพอ ทำให้ผู้โดยสาร จำนวนหนึ่งต้องลงไปรอเรือบนท่าเทียบเรือ

(2) ปัญหาการจราจรติดขัดหน้าท่าเรือและความสับสนระหว่างขบวนรถกับการเดินทางของคน เนื่องจากจุดที่ตั้งของท่าเรือจะเป็นบริเวณย่านการค้าของเมืองมีลักษณะเป็นชุมทาง ซึ่งในภาวะปัจจุบันจุดสลับเปลี่ยนเหล่านี้ได้ถูกกำหนดให้เป็นท่าจอดรถแรมล์ (สถานีต้นสาย - ปลายสาย) เพื่อให้บริการ จึงทำให้เกิดสภาพที่สับสน แออัดระหว่าง คน รถประจำทาง เรือโดยสาร รวมทั้งไม่มีการวางแผนการจัดวางพื้นที่จอดรถรับจ้างอย่างเป็นระเบียบประกอบกับการขาดระบบการจัดการที่ดีจึงมีปัญหาการจราจรแออัดคับคั่งตามมา

(3) ปัญหาการขาดแคลนที่จอดรถ

จากการสำรวจท่าเรือขนาดกลางและขนาดใหญ่แทบทุกท่ามักมีปัญหาการขาดแคลนที่จอดรถ ทั้งที่จอดรถส่วนตัว และการจอดรถรับส่งผู้โดยสารมายังท่าเรือ

(4) ปัญหาการไม่เป็นระเบียบของกิจกรรมค้าขายในพื้นที่

ประกอบด้วย การขาดการจัดระเบียบของกิจกรรมค้าขายได้แก่ หาบเร่แผงลอย โดย ท่าขนาดกลางและใหญ่มีคนเข้ามาใช้จำนวนมาก ซึ่งมักจะมีธุรกิจการค้าและบริการ ในรูปแบบของร้านค้าย่อย หาบเร่ แผงลอย เกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก สร้างความสับสนและปัญหาต่อการดูแลรักษาบริเวณดังกล่าว ให้เรียบร้อยสะอาดและเกิดการระบายคนที่สะดวกได้ ตัวอย่างท่าเรือที่มีปัญหาดังกล่าว เช่น ท่าปากเกร็ด ท่านนทบุรี ท่าพระราม 7 ท่าพระปิ่นเกล้า

2) ปัญหาของท่าขนาดเล็ก (พิจารณาภาพที่ 4.7 ประกอบ) ท่าขนาดเล็กจะมีลักษณะเฉพาะปัญหา ได้แก่

(1) สภาพท่าเรือขาดการบำรุงรักษา

ท่าเรือแทบทุกแห่งที่ทำการศึกษามักมีสภาพทรุดโทรมและมักขาดการดูแลรักษาทางด้านความสะอาด

(2) ปัญหาด้านความปลอดภัย

เนื่องจากพื้นที่ที่เป็นที่ตั้งท่าเรือจะมีคนใช้มากเพียงเวลาเช้า-เย็นท่าเรือจะแออัดในช่วงเวลาดังกล่าว แต่เวลาอื่นมักไม่มีคนเข้ามาใช้ประกอบกับการที่ไม่มีกิจกรรมที่มีคนผ่านตลอดเวลา ก่อให้เกิดปัญหาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน รวมทั้งยังขาดแคลน เจ้าหน้าที่ประจำที่ท่าเรือ (เว้นแต่ จะตั้งอยู่ใจกลางเมืองและมีกิจกรรมอื่นๆเสริม เช่น ท่าโอเรียลเต็ลจะมีปัญหาทางด้านนี้น้อยกว่าท่าขนาดเล็กอื่นๆที่ได้ศึกษา)

(3) ปัญหาการเข้าถึง

ท่าเรือมักถูกจำกัดโดยมีถนนเชื่อมโยงได้เพียงบางเส้นทางทำให้มีการเข้าถึงลำบากก่อให้เกิดปัญหาการให้บริการสาธารณะที่ท่าเรือรวมทั้งรถประจำทางที่ผ่านมีน้อย และส่วนใหญ่ท่าขนาดเล็กมักจะมีจุดที่ตั้งระหว่างท่ารถ-ท่าเรือที่มีระยะไกลไป ทำให้การเดินทางไม่สะดวก นอกจากนี้บางท่าเรือยังถูกตัดขาดของระบบขนส่งสาธารณะทางบก เช่น ท่าวัดเขียน ซึ่งมีระยะห่างไกลจากถนนใหญ่ถึง 3 กิโลเมตรและไม่มีรถประจำทางผ่าน

4) การขาดแคลนรถโดยสารประจำทางและ รถรับจ้างสาธารณะ

ท่าเรือขนาดเล็กมักมีรถโดยสารประจำทางที่ผ่านและรถรับจ้างสาธารณะประจำเพียงจำนวนน้อย เนื่องจากข้อจำกัดด้านเส้นทางและเป็นผลสืบเนื่องจากปัญหาการเข้าถึง

ตารางที่ 4.14 แสดงปัญหาในท่าเรือขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก

ปัญหา \ ขนาดท่าเรือ	ขนาดใหญ่	ขนาดกลาง	ขนาดเล็ก
-ท่าเรือแออัดในช่วงเวลาเร่งด่วน	●	●	●
-ที่ตั้งท่าเรือคับแคบ	●	●	○
-สภาพท่าเรือทรุดโทรม	○	○	●
-ความสับสนระหว่างคนกับยวดยาน	●	●	○
-ท่าเรือขาดผู้คนเข้าออก(ไม่ปลอดภัย)	○	○	●
ในช่วงเวลาปกติ			
-ปัญหาการเข้าถึง	○	○	●
-ปัญหาการจราจรติดขัดหน้าท่าเรือ	●	●	○
-ปัญหาทางเดินเท้า(คับแคบ,ไม่ต่อเนื่อง)	●	●	●
-การขาดแคลนที่จอดรถ	●	●	○
-ปัญหาหาบเร่แผงลอย	●	●	○
-ขาดการจัดระเบียบพื้นที่สำหรับรถรับจ้าง	●	●	○
-ขาดแคลนรถโดยสารและรถรับจ้างสาธารณะ	○	○	●
-ขาดบริการสาธารณะที่อำนวยความสะดวก	●	●	●
ในการเดินทาง(แผนที่ , โทรศัพท์ , ห้องน้ำ , ถังขยะ..)			

หมายเหตุ: ● มีปัญหา ○ ไม่มีปัญหา

จากการศึกษาในบทที่ 3 พบท่าขนาดเล็กและท่าขนาดใหญ่มีอยู่เป็นจำนวนมากในเขตเมืองโดยเฉพาะบริเวณใจกลางเมืองปัญหาที่มีเฉพาะท่าขนาดใหญ่และกลางจึงมีเป็นจำนวนมากในพื้นที่ดังกล่าว ส่วนท่าขนาดเล็กแม้ว่าจะมีที่ตั้งกระจายอยู่ทั่วไปก็ตามแต่จะกระจุกตัวอยู่บริเวณเขตนอกเมืองดังนั้นในเขตนี้จึงมีปัญหาล้วนใหญ่ที่มีลักษณะเฉพาะของท่าขนาดเล็ก แต่อย่างไรก็ตามจุดต่อเชื่อมไม่ว่าจะมีขนาดเดียวกัน หรือ แตกต่างกันก็ตาม ท่าเรือแต่ละแห่งจะมีปัญหาเฉพาะที่ต่างกันไปแล้วแต่พื้นที่นั้นๆ

จากการพิจารณาปัญหาที่เกิดขึ้นในบริเวณจุดเชื่อมต่อที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นไม่ว่าจะเป็นปัญหาโดยทั่วไป หรือปัญหาที่เกิดเฉพาะท่าขนาดต่างๆ กับการพิจารณาความต้องการในการปรับปรุง สามารถสรุปได้ คือ ปัญหาและความต้องการด้านความสะดวกสบาย ความปลอดภัย การจัดระเบียบการใช้พื้นที่ และการบริการ การจัดการของระบบขนส่ง

4.3.2 ปัญหาอุปสรรคจากท่าเรือไปยังจุดหมาย

นอกจากปัญหาที่เป็นอุปสรรคในการเดินทางและการส่งต่อการเดินทางที่เกิดขึ้นในบริเวณที่เป็นจุดเชื่อมต่อแล้ว ปัญหาส่วนหนึ่งยังเกิดขึ้นระหว่างการเดินทางตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง ซึ่งจากการศึกษาสามารถแยกได้เป็นปัญหาทางน้ำ และทางบก

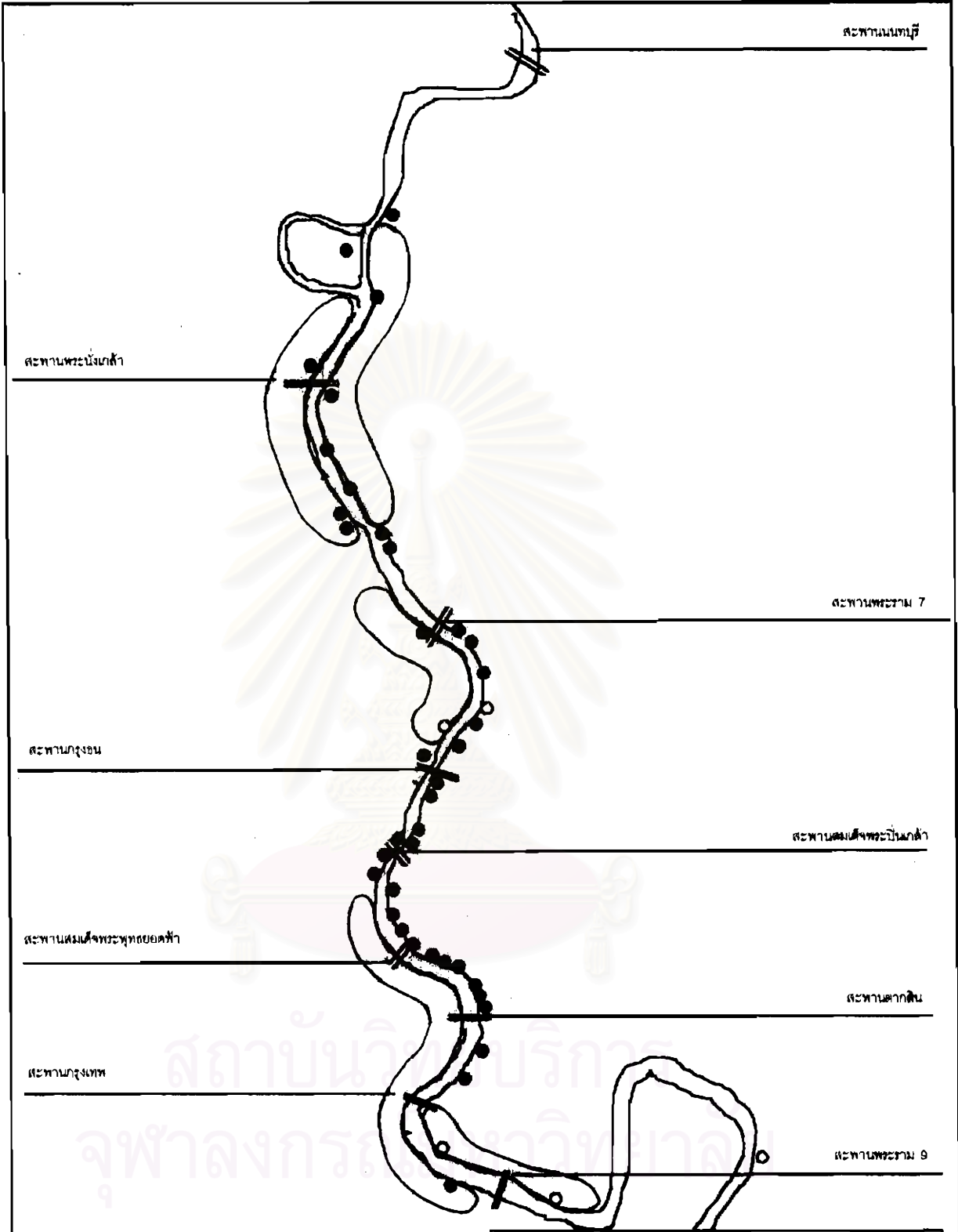
4.3.2.1 ปัญหาในการเดินทางทางน้ำ ได้แก่

1) ปัญหาทางด้านเส้นทางและโครงข่าย ได้แก่

(1) การขาดท่าเรือเพื่อการต่อเชื่อมระหว่างทางบกกับทางน้ำ

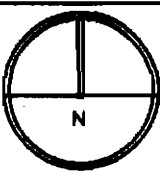
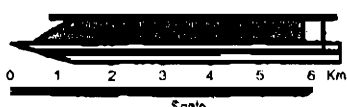
จากการสำรวจพบว่าพื้นที่ที่เป็นจุดตัดระหว่างเส้นทางขนส่งผู้โดยสารทางบกติดกับเส้นทางขนส่งผู้โดยสารทางน้ำ หรือตำแหน่งเส้นทางขนส่งผู้โดยสารทางน้ำที่มีเส้นทางขนส่งทางบกเข้าถึงหลายแห่งยังขาดท่าเรือเพื่อการต่อเชื่อมซึ่งได้แก่พื้นที่ทางฝั่งซ้ายแม่น้ำเจ้าพระยา(ฝั่งธนบุรี) โดยเฉพาะการขาดแคลนท่าเรือด่วน(โปรดพิจารณาแผนที่ 4.3 ประกอบ)

(2) การขาดโอกาสการประสานกันในด้านโครงข่าย และ เส้นทางการสัญจรทางน้ำระหว่างกัน ถึงแม้ว่ากรุงเทพมหานครจะมีเส้นทางน้ำเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายเหมือนกับถนน แต่เส้นทางคลองที่ใช้



สัญลักษณ์

- พื้นที่ขาดแคลนท่าเรือ (ท่าเรือด่วน)
- จุดที่ตั้งท่าเรือที่เปิดบริการในปัจจุบัน
- จุดที่ตั้งท่าเรือที่ยกเลิกการให้บริการ

พื้นที่ขาดแคลนท่าเรือ (ท่าเรือด่วน)	
	
แผนที่ 4.3	แนวทางการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ การขนส่งโดยสารทางน้ำและทางบก ตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร
ที่มา: จากการศึกษา เดือนกุมภาพันธ์ 2542	

สัญจรกลับลดน้อยลง อันเป็นผลสืบเนื่องจาก อุปสรรคการขนส่งทางน้ำในอดีต³ ได้แก่ การถมคูคลอง คำนิยมของการใช้พาหนะในการเดินทาง การก่อสร้างเขื่อน ประตูน้ำ เพื่อเป็นระบบป้องกันน้ำท่วม ของกรุงเทพมหานครจนเกิดการบล็อกเส้นทางคมนาคม รวมถึงสภาพปัจจุบันที่เส้นทางน้ำส่วนหนึ่ง ตื้นเขินแคบลงอันเป็นผลมาจากการรुक้ำที่ดิน การทิ้งสิ่งปฏิกูลลงในแหล่งน้ำ สิ่งต่างๆเหล่านี้เป็น อุปสรรคในการประสานโครงข่ายทางน้ำระหว่างกันซึ่งปัญหาดังกล่าวได้เกิดขึ้นระหว่างแม่น้ำกับคลอง เช่นเดียวกัน

2) ปัญหาทางด้านพาหนะในการรองรับการขนส่ง

ปัญหาทางด้านพาหนะในการรองรับการขนส่งทางกายภาพจากการสำรวจ พบว่าเรือที่ใช้รับ ส่งผู้โดยสารบางลำมีสภาพทรุดโทรม ขนาดที่นั่งไม่เพียงพอ ทางขึ้นลงในเรือแคบ และเรือส่วนใหญ่ มักจะมีระบบเครื่องยนต์ที่ก่อให้เกิดมลภาวะทางอากาศและเสียง

3) ปัญหาทางการบริการ การจัดการ ของระบบขนส่งสาธารณะ

ปัญหาทางด้านนี้ ได้แก่ ความถี่ และจำนวนเรือมีไม่เพียงพอในช่วงเวลาเร่งด่วน จากการสังเกตพบว่าเป็นช่วงเวลาดังกล่าวบริเวณท่าเรือจะหนาแน่นไปด้วยผู้โดยสารที่ต้องรอเรือพบว่า ผู้โดยสารที่อยู่ในเรือมีจำนวนมากบางครั้งไม่มีที่นั่งต้องยืนที่ท้ายเรือทำให้เกิด ความแออัดบนเรือ และ จากความต้องการที่จะขึ้นและลงเรืออย่างรวดเร็วเวลาที่เรือเทียบท่า ทำให้เกิดการแย่งกันขึ้นลงเรือก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัย อัตราค่าโดยสารที่สูงก็เป็นปัญหาหนึ่งของผู้ใช้บริการ อีกทั้งยังขาดการ ประชาสัมพันธ์ด้านข้อมูลข่าวสาร การเดินทางทางน้ำ โดยข้อมูลที่เผยแพร่จะมีเพียงบางท่าเรือซึ่งมี จำนวนน้อยมากและข้อมูลที่ให้ไม่ละเอียด คลาดเคลื่อนจากความเป็นจริงนอกจากนี้ยังไม่มี การประชาสัมพันธ์ตามแหล่งต่างๆ รวมทั้งตารางเดินเรือที่มีอยู่ยังไม่ครบสมบูรณ์

สำหรับความต้องการของผู้ใช้บริการเกี่ยวกับการปรับปรุงการเดินทางทางน้ำนั้นพบว่าความต้องการที่มีสัดส่วนมากที่สุด คือ ความต้องการในการเพิ่มจำนวนเรือในช่วงเวลาเร่งด่วนซึ่งมีถึงร้อยละ 35.9 ส่วนการเพิ่มจุดที่ตั้งท่าเรือโดยสารให้มากขึ้นมีร้อยละ 27.7 ความต้องการด้านขยายระยะเวลาการให้บริการของเรือโดยสารมีร้อยละ 15.5 การเพิ่มเส้นทางการเดินทางเรือใหม่ๆในการเข้าถึงพื้นที่ต่างๆ มีร้อยละ 14.0 สำหรับความคิดเห็นอื่นๆมีเพียงร้อยละ 6.8 ได้แก่ ความต้องการในการปรับปรุงตัวเรือ เพิ่มบริการเรือด่วนพิเศษที่มีอยู่ในปัจจุบัน และขยายเวลาเดินเรือในแต่ละวัน เป็นต้น

³ มาณ พงศ์จิต และ กิ่งเพชร ศิษะหาวิระ , การขนส่งทางน้ำของกรุงเทพมหานคร , หน้า 2.

ตารางที่ 4.15 แสดงความต้องการในการปรับปรุงการเดินทางทางน้ำ

การปรับปรุง	จำนวน	ร้อยละ
ขยายระยะทาง	84	15.5
เพิ่มเส้นทางเรือใหม่	76	14.0
เพิ่มจำนวนเรือ	194	35.9
เพิ่มท่าเรือ	150	27.7
อื่นๆ	37	6.8
รวม	541	100.0

4.3.2.2 ปัญหาในการเดินทางทางบกที่เกิดขึ้น ได้แก่

1) ปัญหาทางด้านเส้นทางและโครงข่าย

เนื่องจากโครงข่ายถนนของกทม. ที่มีอยู่ยังไม่สมบูรณ์และขาดการเชื่อมโยงอย่างเป็นระบบ⁴ จึงมักก่อให้เกิดปัญหาการเดินทางและการจราจร ซึ่งพื้นที่ริมน้ำบางแห่งได้ประสบกับปัญหานี้เช่นเดียวกันโดยมีปัญหาด้านการขาดแคลนโครงข่ายถนนหรือช่องทางที่จะเข้ามายังพื้นที่ริมน้ำ โดยเฉพาะพื้นที่ทางฝั่งธนบุรี(โปรดพิจารณาแผนที่ 4.4 ประกอบ)

2) ปัญหาทางด้านพาหนะในการรองรับการขนส่ง

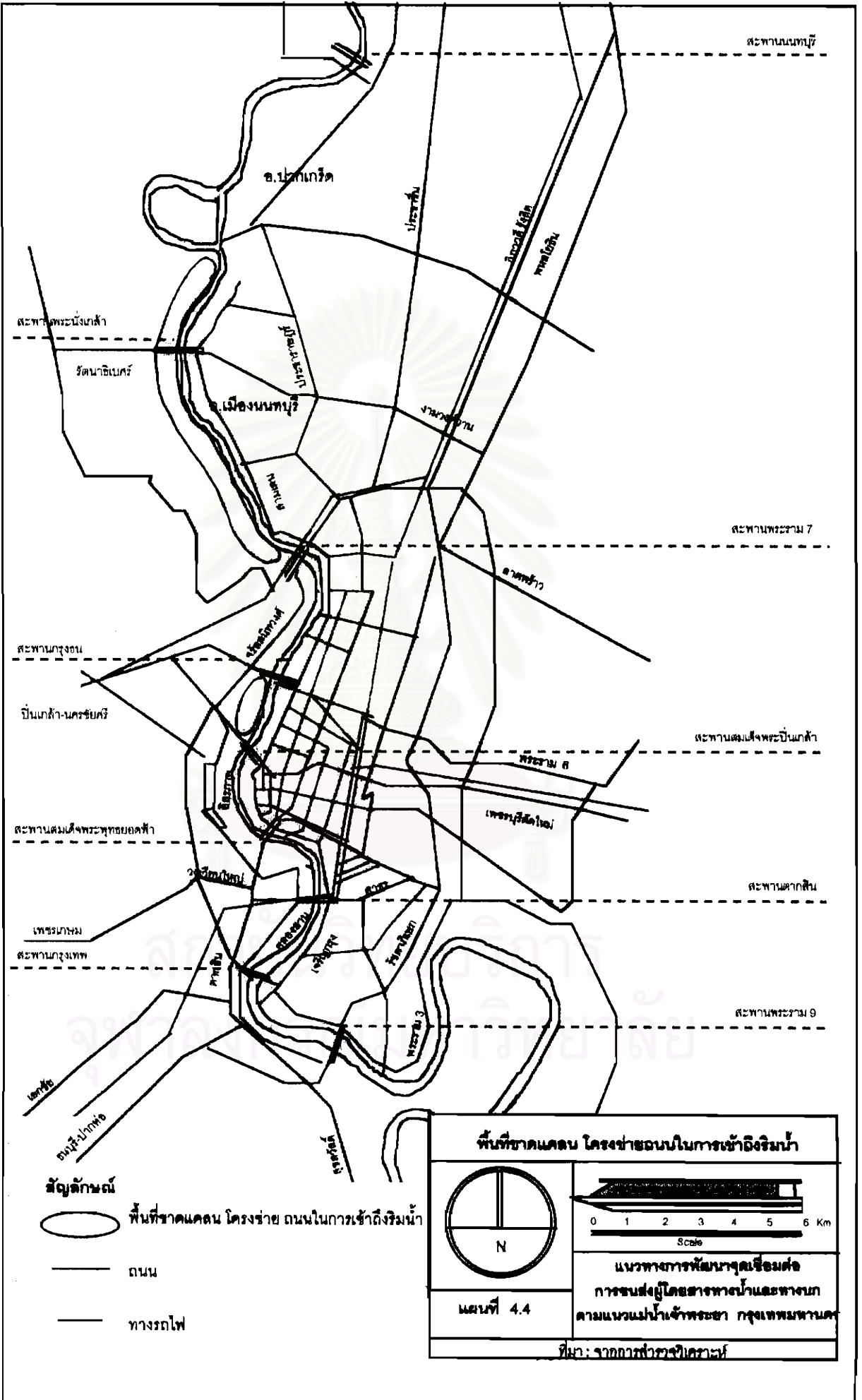
จากการสำรวจ พบว่า สภาพรถโดยสารบางคันทรุดโทรมขาดการดูแลรักษาด้านความปลอดภัยของตัวรถ และ ความสะอาดโดยเฉพาะระบบรถโดยสารประจำทางธรรมดา ซึ่งระบบรถโดยสารส่วนใหญ่มักจะมีระบบเครื่องยนต์ที่ก่อให้เกิดมลภาวะทางอากาศและเสียง

3) ปัญหาทางด้านบริการ ของระบบขนส่งสาธารณะ ได้แก่


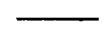
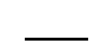
(1) จำนวนรถและระบบบริการขนส่งสาธารณะที่ไม่พอเพียงในช่วงเวลาเร่งด่วน จะเห็นได้จำนวนผู้โดยสารที่รอคอยที่ป้ายรถประจำทาง และจากสภาพการบรรทุกผู้โดยสารที่แออัด ในช่วงเช้าและเย็นของวันทำงาน

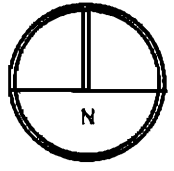

(2) ปัญหาทางด้านขอบเขตบริการของการขนส่งสาธารณะทางบกซึ่งไม่ทั่วถึงโดยเฉพาะรถโดยสารประจำทางที่เข้าถึงท่าเรือซึ่งจากการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างขอบเขตบริการและผู้ใช้บริการ พบว่าการเดินทางของรถประจำทางไม่สามารถให้บริการในการติดต่อให้บริการสู่ชุมชนต่างๆได้

⁴ นโยบายและแผนกรุงเทพมหานคร, สำนัก แอมพลีฟายด์การขนส่งมวลชนฉบับที่ 5 (2540-2544) (กรุงเทพมหานคร: สำนักนโยบายและแผน, 2540), หน้า 44.



สัญลักษณ์

-  พื้นที่ขาดแคลน โครงการขนำถนนในการเข้าถึงริมน้ำ
-  ถนน
-  ทางรถไฟ

พื้นที่ขาดแคลน โครงการขนำถนนในการเข้าถึงริมน้ำ	
	 Scale
แนวทางการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ การขนส่งโดยสายพาดน้ำและจากภาค ตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร	
แผนที่ 4.4	
ที่มา: จากภาพสำรวจปี ๒๕๖๖	

ครอบคลุมทั่วถึงเขตอิทธิพลของคนที่เข้ามาใช้ท่าเรือ ดังนั้นพฤติกรรมการเดินทางที่สะท้อนออกมาให้เห็น คือการเดินทาง ต้องใช้พาหนะหลายต่อ เนื่องจาก การจัดเส้นทางและระยะทางเดินรถที่ไม่สามารถตอบสนองความต้องการของการเดินทางในทิศทางที่เหมาะสมได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจากตารางที่ 4.10 มีผู้ให้ความเห็นว่าการเดินทางที่ต้องต่อพาหนะหลายต่อเป็นปัญหาเป็นสัดส่วนร้อยละ 12.1 ของปัญหาทั้งหมด นอกจากนี้รัศมีบริการให้บริการของรถโดยสารประจำทางที่เชื่อมโดยตรงกับท่าเรือยังขาดการประสานกับแหล่งงาน หรือ แหล่งพักอาศัยที่ใกล้เคียง

(3) การขาดการประสานกันระหว่างการเดินทางขนส่งสาธารณะทางบกในรูปแบบต่างๆ เข้าด้วยกัน จากการสังเกตและการสำรวจทั่วไป พบว่า การขนส่งสาธารณะทางบกมักขาดการประสานกัน โดยเฉพาะในเรื่องของเส้นทาง สำหรับการประสานการขนส่งมายังท่าเรือมักจะเป็นการดำเนินการกันเองและการหาหนทางเข้ามาใช้บริการของผู้โดยสาร รวมถึงการเกิดขึ้นเองของกลุ่มรถรับจ้างสาธารณะในการรับช่วงต่อจากรถประจำทาง โดยไม่มีระบบการจัดการที่แน่นอน

สำหรับความต้องการของประชาชนในการปรับปรุงการส่งต่อทางบกจากการสอบถาม พบว่า ผู้ใช้บริการต้องการให้เพิ่มจำนวนรถประจำทางในช่วงเวลาเร่งด่วนสูงถึงร้อยละ 41.4 รองลงมาได้แก่ ความต้องการให้เพิ่มเส้นทางรถประจำทางใหม่ๆ ในการเข้าถึงท่าเรือคิดเป็นร้อยละ 24.1 การขยายระยะทางการให้บริการของรถประจำทางเดิม มีสัดส่วนร้อยละ 16.2 และให้เพิ่มโครงข่ายถนนเข้า-ออกจากท่าเรือคิดเป็นร้อยละ 14.9 ส่วนความต้องการด้านอื่น ๆ มีเพียงร้อยละ 3.4 เช่น ความปลอดภัย การบริการ ฯลฯ สิ่งต่างๆ เหล่านี้แสดงให้เห็นถึงระบบบริการสาธารณะที่เป็นอยู่ในปัจจุบันไม่เพียงพอต่อความต้องการ

ตารางที่ 4.16 แสดงความต้องการในการปรับปรุงการเดินทางทางบก

การปรับปรุง	จำนวน	ร้อยละ
ขยายระยะทางเดิม	61	16.2
เพิ่มเส้นทางใหม่	91	24.1
เพิ่มจำนวนรถ	156	41.4
เพิ่มโครงข่ายถนน	56	14.9
อื่นๆ	13	3.4
รวม	377	100

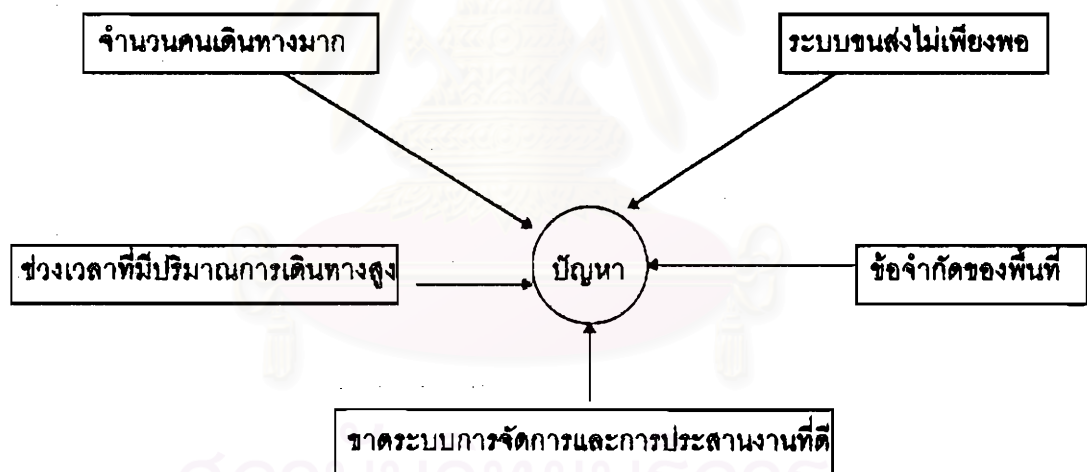
ปัญหาทั้งหมดที่ได้นำเสนอมาไม่ว่าจะเกิดขึ้นในส่วนใดก็ตามที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง และการส่งต่อการเดินทาง สามารถแสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาที่เกิดขึ้นกับองค์ประกอบการส่งต่อประกอบได้ดังตารางที่ 4.17

ตารางที่ 4.17 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาที่เกิดขึ้นกับองค์ประกอบการส่งต่อที่สำคัญ
กับสาเหตุของปัญหา

ปัญหาที่เกิดขึ้นกับองค์ประกอบการส่งต่อ	สาเหตุ	จำนวนคน	ช่วงเวลา เร่งด่วน	ข้อจำกัด ของพื้นที่	การ จัดการ	ระบบขนส่ง ที่รองรับ
ปัญหาที่ทำเรือ -ทำเรือแออัดในช่วงเวลาเร่งด่วน -ความสัมพันธ์ระหว่างคนกับยวดยาน -ปัญหาการจลาจลระดับต้นน้ำท่าเรือ -ปัญหาทางเดินเท้า(คับแคบ, ไม่ต่อเนื่อง) -การขาดแคลนที่จอดรถ -ปัญหาหาบเร่แผงลอย -ขาดการจัดระเบียบพื้นที่สำหรับรถรับจ้าง -ขาดบริการสาธารณะที่อำนวยความสะดวก ในการเดินทาง(แผนที่, โทรศัพท์, ห้องน้ำ, ถึงขยะ...)						
ปัญหาที่ระบบเรือโดยสาร -ปัญหาเกี่ยวกับเรือ(สภาพเรือ/การบรรทุก ...) -ปัญหาด้านเส้นทาง -ปัญหาการให้บริการ						
ปัญหาที่ระบบขนส่งทางบก -ปัญหาเกี่ยวกับรถโดยสาร(สภาพรถ/การ บรรทุก...) -ปัญหาด้านเส้นทาง -ปัญหาการให้บริการ						

หมายเหตุ: ● มีปัญหา ○ ไม่มีปัญหา

จากการพิจารณาจะเห็นได้ว่า ปัจจัยหลักที่เป็นสาเหตุก่อให้เกิดปัญหา คือความต้องการ ของ การเดินทางมีเป็นจำนวนมากเกินขีดความสามารถของระบบให้บริการการเดินทางที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน จะรองรับได้ โดยปัญหาที่สะท้อนออกมาจะแสดงให้เห็นทั้งด้านกายภาพและในลักษณะที่ไม่ใช่ทาง กายภาพ เช่น การบริหารจัดการ สำหรับความต้องการของคนในการเดินทาง Demand จะสะท้อนออก มาให้เห็นในด้านจำนวนคนและช่วงเวลาที่มีการเดินทางเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน ส่วนความสามารถของระบบให้บริการ Supply ซึ่งมีไม่เพียงพอจะประกอบไปด้วยข้อจำกัดของพื้นที่ ระบบการบริการที่มีไม่เพียงพอ และระบบการจัดการที่เป็นผลมาจากการขาดการวางแผนด้านการ เดินทางและการขนส่งที่เหมาะสม ซึ่งปัญหาต่างๆเหล่านี้สมควรที่จะได้รับการปรับปรุงแก้ไขอย่าง จริงจังและควรพิจารณาควบคู่กับสาเหตุที่ก่อให้เกิดปัญหา ซึ่งหากปัญหาไม่ได้รับการปรับปรุง แก้ไข หรือความต้องการไม่ได้รับการตอบสนอง สภาพปัญหาจะทวีความรุนแรงขึ้นในอนาคตจะทำให้ ความนิยมในการเดินทางทางน้ำที่มีอยู่เดิมลดลง และไม่สามารถดึงดูดคนเข้ามาใช้บริการเพิ่มขึ้น อัน จะส่งผลต่อระบบของการเดินทางของเมืองโดยรวมและสร้างปัญหาการจราจรซึ่งเป็นปัญหาลึกของ เมืองให้ทวีความรุนแรงขึ้น



4.4 สรุป

จากการศึกษา ลักษณะการเดินทางและการขนส่งผู้โดยสาร พบว่า การเดินทางส่วนใหญ่เกิด จากวัตถุประสงค์การเดินทางจากบ้านเพื่อไปทำงาน โดย จำนวนผู้เดินทางจะหนาแน่นเป็นพิเศษใน ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า-เย็นของวันทำงาน การเดินทางส่วนใหญ่จะมีจุดเริ่มต้น หรือจุดปลายทางของ การเดินทางใกล้กับเส้นทางน้ำในเขตติดต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยา ลักษณะการเดินทางมีทั้งภายในเมือง และระหว่างเมืองกับชานเมือง ซึ่งการเดินทางระหว่างทางน้ำและทางบกคนส่วนใหญ่มักจะเลือกใช้ ระบบขนส่งสาธารณะด้วยกัน การเลือกใช้พาหนะและจำนวนการต่อพาหนะขึ้นอยู่กับระยะทางใกล้

ไกลระหว่างท่าเรือและจุดต้นทางปลายทาง ส่วนเวลาในการเดินทางและอัตราค่าโดยสารจะขึ้นอยู่กับระยะทางในการเดินทาง และการเลือกประเภทของพาหนะในการขนส่งระหว่างท่าเรือและจุดต้นทางปลายทาง ส่วนรัศมีบริการของท่าเรือจะขึ้นอยู่กับเส้นทางบริการของขนส่งสาธารณะและความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่โดยโครงข่ายถนน

สำหรับปัญหาที่เกิดขึ้นนั้นมีทั้งปัญหาที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทางและปัญหาที่เกิดบริเวณท่าเรือ โดย ซึ่งปัญหาที่ท่าเรือนี้สามารถสรุปปัญหาโดยทั่วไป และปัญหาสำหรับท่าเรือแต่ละขนาด ปัญหาที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่จะสะท้อนให้เห็นทั้งทางด้านกายภาพและระดับการบริหารจัดการ ปัญหาต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นเกิดที่ใดก็ตามส่วนใหญ่จะขึ้นอยู่กับ ประสิทธิภาพในการขนส่งซึ่งเป็นปัจจัยที่ตอบสนองของการเลือกใช้บริการขนส่งของคน ได้แก่ ขีดความสามารถในการเดินทาง ความน่าเชื่อถือของระบบขนส่ง ความสะดวกสบาย ความปลอดภัย การประหยัดเวลา และค่าโดยสาร ฯลฯ โดยสาเหตุของปัญหาเป็นผลมาจากการขาดการวางแผนด้านการเดินทางและการขนส่งที่เหมาะสม

ข้อมูลต่างๆที่ได้จากการศึกษาเหล่านี้จะนำมาประกอบเป็นแนวทางในการพัฒนาการขนส่งผู้โดยสาร โดยเฉพาะอย่างยิ่งการนำมาเป็นแนวทางในการพัฒนาปรับปรุงจุดเชื่อมต่อการเดินทาง โดยจะต้องรักษาระดับการเดินทางที่ประชาชนสามารถยอมรับได้ในปัจจุบันและพยายามลดปัญหาอุปสรรคในการเดินทางลง รวมทั้งตอบสนองความต้องการที่เกิดขึ้น ทั้งนี้เพื่อนำไปแก้ไขปัญหในปัจจุบันและ ป้องกันที่เกิดขึ้นในอนาคตเพื่อส่งเสริมระบบการขนส่งการเดินทางให้มีประสิทธิภาพต่อไป

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย