

บทที่ 3

สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

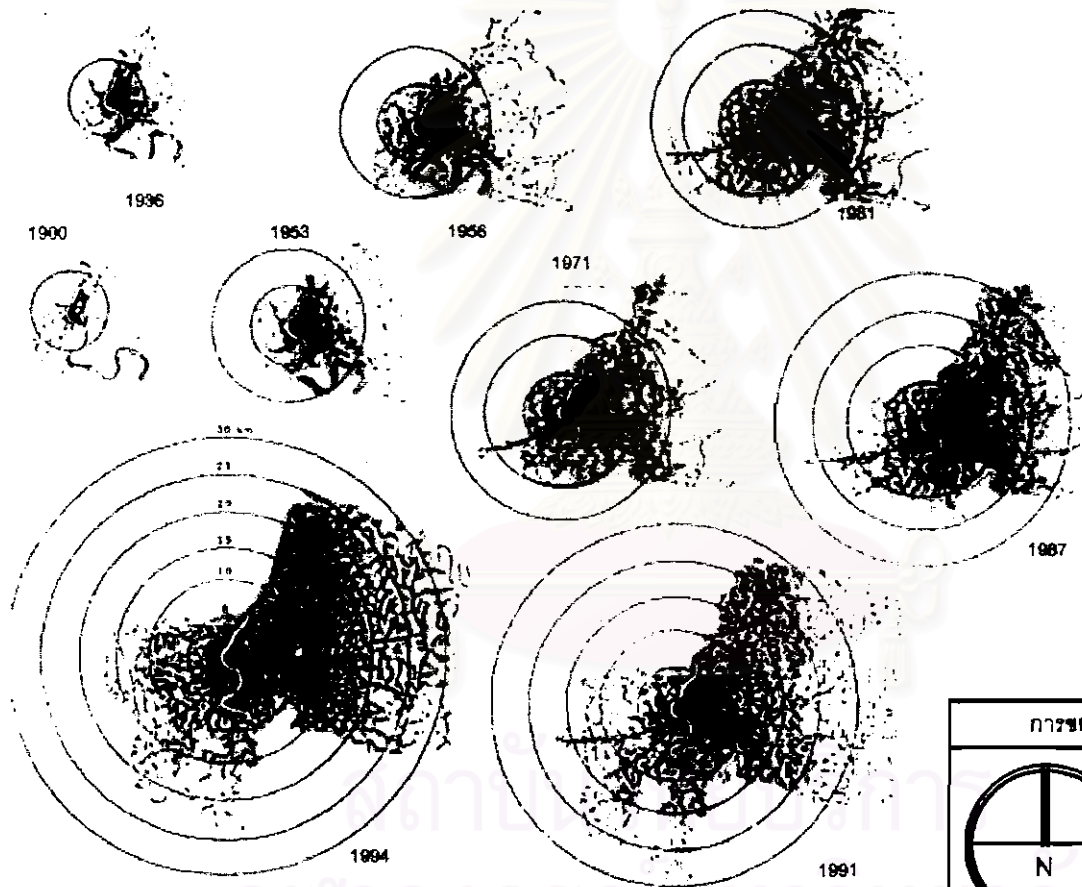
การศึกษาแนวทางการพัฒนาจุดเชื่อมต่อการขนส่งโดยสารทางน้ำและทางบกตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานคร จำเป็นที่จะต้องทราบถึงสภาพการสัญจรของเมือง รวมถึงการเปลี่ยนแปลงระบบการสัญจรกับบทบาทของแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อสร้างความเข้าใจอันนำไปสู่การหาแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสม อีกทั้งยังต้องทราบถึงสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษาได้แก่ ระบบการคมนาคมในพื้นที่ ทั้งทางน้ำและทางบก การใช้ประโยชน์ที่ดินริมฝั่งแม่น้ำ สิ่งที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางไม่ว่าจะเป็นลักษณะทางกายภาพ ลักษณะการกระจายตัวของท่าเรือ จำนวนผู้ใช้บริการ ตลอดจนความสัมพันธ์ต่างๆที่เกิดขึ้น ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความเข้าใจได้ดียิ่งขึ้น และสามารถนำมาผลที่ได้มาวิเคราะห์ในการศึกษาต่อไป


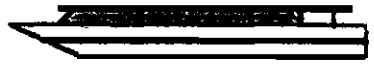
3.1 ภาพรวมการสัญจรของกรุงเทพมหานคร

3.1.1 การเติบโตของเมือง(โปรดพิจารณา แผนที่ 3.1 ประกอบ)

การเจริญเติบโตของชุมชนและการขยายตัวของกรุงเทพมหานครมีการพัฒนาสืบเนื่องนับแต่อดีต แต่เดิมเมืองมีขนาดเล็กกระจุกตัวในพื้นที่ศูนย์กลาง (Concentric Zone) ต่อมาความเจริญได้ขยายตัวอย่างรวดเร็ว ทำให้รูปแบบของเมืองเริ่มเปลี่ยนมาเป็นการพัฒนาแบบแถบ (Ribbon Development) หรือแบบแกนยาว (Axial Development) ซึ่งสืบเนื่องมาจากการพัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐานต่างๆ ทำให้ศูนย์กลางเมืองขยายตัวออกไปตามแนวถนนหลัก ปัจจุบันเมืองมีการขยายตัวออกไปทุกทิศทุกทางโดยพื้นที่ทางฝั่งตะวันออก และทิศเหนือ มีการขยายตัวจนถึงเขตจังหวัดนนทบุรี ทางด้านตะวันตกขยายตัวไปทางถนนบางนา-ตราด จนเลยไปถึงเขตพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ ทางด้านใต้ขยายตามแนวถนนสุขุมวิทไปจนถึงเขตอำเภอเมืองสมุทรปราการ ขณะที่การขยายตัวฝั่งตะวันตกส่วนใหญ่จะมีการก่อสร้างขนานไปตามถนนสายใหญ่ 3 สาย คือ ถนนปิ่นเกล้า-นครชัยศรี ถนนเพชรเกษม และ ถนนบุรี-ปากท่อ เป็นแกนสำคัญ

จากการที่เมืองขยายตัวอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้กรุงเทพมหานครกลายเป็นเมืองที่มีระบบซับซ้อน มีอาณาเขตกว้างขวางมากขึ้น ซึ่งการเติบโตของเมืองนี้จะเกิดขึ้นควบคู่กับการเพิ่มขึ้นของประชากรและ การใช้ที่ดินเพื่อกิจกรรมต่างๆ



การขยายตัวของกรุงเทพมหานครปี พ.ศ. 2443-2537	
	
	แนวทางการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำและทางบก ตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร
แผนที่ 3.1	
ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร	

3.1.2 จำนวนประชากร

เนื่องจากกรุงเทพมหานครเป็นเมืองศูนย์กลางของกิจกรรมเกือบทุกด้านจึงส่งผลให้มีอัตราการเติบโตและมีการขยายตัวของประชากรอย่างรวดเร็ว จากพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 1,568 ตารางกิโลเมตร ต้องรองรับประชากรเป็นจำนวน 5,584,963 คน ในปี พ.ศ. 2539 คิดเป็นความหนาแน่นของประชากรโดยเฉลี่ย 3,560 คนต่อตารางกิโลเมตร เมื่อพิจารณาถึงการเปลี่ยนแปลงของจำนวนประชากรในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา โดยเปรียบเทียบจำนวนประชากรในช่วงปี พ.ศ. 2529 ถึง พ.ศ. 2539 พบว่ามีการเพิ่มขึ้นจาก 5,468,915 คน เป็น 5,584,963 คน อัตราการเติบโตเฉลี่ยประมาณร้อยละ 0.21 ต่อปี ขณะที่อัตราการเพิ่มขึ้นของประชากรทั้งประเทศ ประมาณ 0.35 ต่อปี นับเป็นการเติบโตที่สูงมาก ซึ่งสาเหตุของการเพิ่มขึ้นของประชากรนั้นเกิดจากการเพิ่มขึ้นตามธรรมชาติ และส่วนหนึ่งเนื่องมาจากการอพยพเข้าสู่เมืองเนื่องจากการที่เมืองเป็นศูนย์กลางรวมการบริการด้านต่างๆ และเป็นแหล่งงานที่ใหญ่ที่สุดของประเทศอันเป็นปัจจัยดึงดูดการอพยพของประชากรดังกล่าว

ตารางที่ 3.1 แสดงจำนวนประชากร ความหนาแน่น อัตราการเพิ่มของประชากรระหว่าง พ.ศ. 2529-2539

พ.ศ.	จำนวนประชากร	ความหนาแน่น คน/ตร.กม.	อัตราการเพิ่มเปรียบเทียบในอดีตไป (%)
2529	5,468,915	3,486	1.97
2530	5,609,352	3,576	2.57
2531	5,716,779	3,644	1.92
2532	5,832,843	3,718	2.03
2533	5,546,937	3,536	-4.9
2534	5,620,591	3,583	1.33
2535	5,562,141	3,546	-1.04
2536	5,572,712	3,562	0.19
2537	5,584,226	3,560	0.21
2538	5,570,743	3,561	-0.24
2539	5,584,963	3,560	0.26

ที่มา สำนักทะเบียนกลาง กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

และจากการคาดการณ์จำนวนประชากรในอนาคตของ TDRI เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 8 ปี พ.ศ. 2544 จะมีประชากรในกรุงเทพมหานคร 7.78 ล้านคน และเมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 9 จะมีประชากรในกรุงเทพมหานครถึง 8.53 ล้านคน แสดงให้เห็นแนวโน้มการเติบโตของประชากรที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

3.1.3 การใช้ที่ดิน

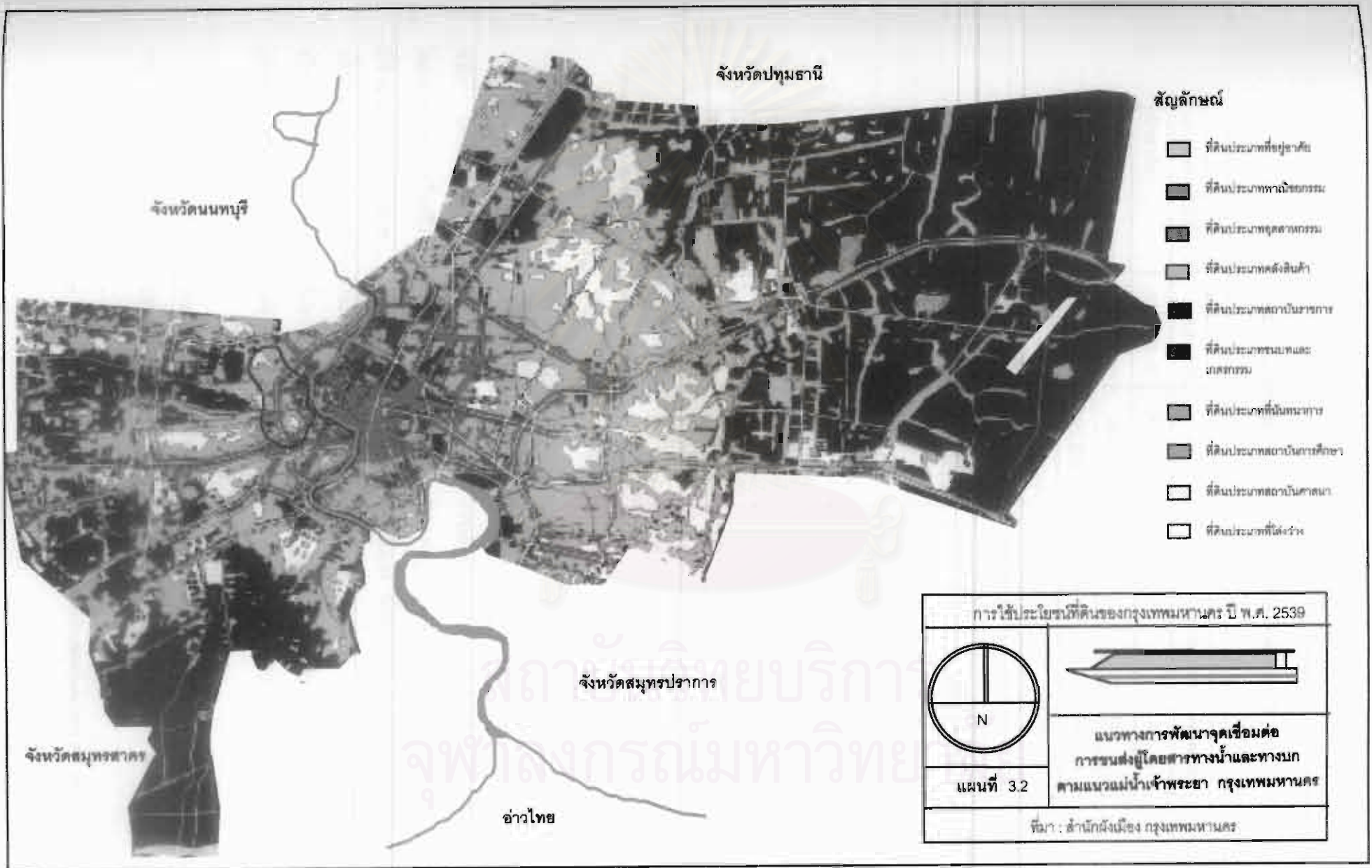
สภาพการใช้ที่ดินของกรุงเทพมหานครมีลักษณะเป็นแบบผสม (Mixed Land Use) สำหรับการ ใช้ที่ดินบริเวณพื้นที่ชั้นในส่วนใหญ่มีการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรม โดยพื้นที่บริเวณกลางเมืองจะเป็นย่านการค้า ศูนย์กลางการปกครอง และเป็นที่ตั้งของศูนย์การศึกษาาระดับต่างๆ พื้นที่ชั้นกลางมีการใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยปะปนกับย่านธุรกิจการค้าที่เกาะตัวออกไปตามถนนสายสำคัญ ส่วนพื้นที่ชั้นนอกเป็นพื้นที่เกษตรกรรมและที่พักอาศัย

ผลการสำรวจการใช้ที่ดิน ปี พ.ศ. 2539 ของสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร (โปรดพิจารณาแผนที่ 3.2 ประกอบ)











จากพื้นที่ทั้งหมดจำนวน 980,460.625 ไร่ เมื่อพิจารณาถึงการใช้ที่ดินหลัก ได้แก่ การใช้ที่ดินเพื่อการพักอาศัย พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม และเกษตรกรรม พบว่า

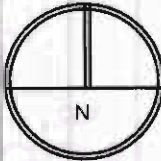

- การใช้ที่ดินเพื่อการพักอาศัยมีจำนวน 307,501.141 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 31 ของพื้นที่ทั้งหมด
- การใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรมมีจำนวน 45,919.612 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 5 ของพื้นที่ทั้งหมด
- การใช้ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรมมีจำนวน 25,284.950 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 3 ของพื้นที่ทั้งหมด
- การใช้ที่ดินเพื่อเกษตรกรรมมีจำนวน 319,075.543 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 33 ของพื้นที่ทั้งหมด

สำหรับการเติบโตของการใช้ที่ดินประเภทต่างๆ นั้น เมื่อนำมาเปรียบเทียบการใช้ที่ดินจากปี พ.ศ. 2529-2539 พบว่า ภายในระยะเวลา 10 ปี การใช้ที่ดินประเภทต่างๆมีการเพิ่มขึ้นและลดลงเป็นอย่างมาก โดยประเภทการใช้ที่ดินที่เพิ่มขึ้น ได้แก่ การใช้ที่ดินเพื่อที่พักอาศัย การพาณิชยกรรม อุตสาหกรรม ที่พักผ่อนหย่อนใจ สถาบันการศึกษา สถาบันราชการ ฯลฯ ขณะที่ประเภทการใช้ที่ดินที่ลดลง ได้แก่ การใช้ที่ดินเพื่อเกษตรกรรม ที่ว่าง และ คลังสินค้า ซึ่งแสดงว่าเมืองมีการขยายตัวของสิ่งปลูกสร้างออกไปอย่างมาก



สัญลักษณ์

-  ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย
-  ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม
-  ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม
-  ที่ดินประเภทคลังสินค้า
-  ที่ดินประเภทสถาบันราชการ
-  ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม
-  ที่ดินประเภทที่ว่างเปล่า
-  ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา
-  ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา
-  ที่ดินประเภทที่ว่างเปล่า

การใช้ประโยชน์ที่ดินของกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2539	
	
แผนที่ 3.2	แนวทางการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำและทางบก ตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร
ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร	

ตารางที่ 3.2 แสดงการเปรียบเทียบการใช้ที่ดินจากปี พ.ศ. 2529-2539

ประเภทการใช้ที่ดิน(ไร่)	พ.ศ.2529	พ.ศ.2539	การเปลี่ยนแปลง	อัตราการเปลี่ยนแปลง
พักอาศัย	112,752.97	307,501.14	194,748.17	1.73
พาณิชย์กรรม	13,726.45	45,919.61	32,193.16	2.35
อุตสาหกรรม	13,726.45	25,284.95	11,558.51	0.84
คลังสินค้า	39,210.84	4,410.50	- 34,800.35	-0.89
สถานที่ราชการ	26,472.44	47,277.87	20,805.44	0.79
สถาบันการศึกษา	7,843.69	10,100.21	2,256.53	0.29
ศาสนสถาน	4,902.30	4,936.28	33.98	0.01
ที่พักผ่อนหย่อนใจ	2,941.38	15,701.26	12,759.88	4.34
ถนน ตรอก ซอย	24,511.52	60,415.45	35,903.93	1.46
เกษตรกรรม	339,239.38	319,075.54	- 20,163.83	-0.06
แม่น้ำ ลำคลอง	34,316.12	36,999.52	2,683.39	0.08
ที่ว่าง	360,809.51	102,088.88	- 258,720.63	-0.72
อื่นๆ	9,804.61	141.64	- 9,662.97	-0.99

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

3.1.4 ระบบการสัญจร

ระบบการสัญจรของกรุงเทพมหานครที่เป็นอยู่ในปัจจุบันนั้น การสัญจรทางบกจะเป็นระบบหลัก โดยการขนส่งทางถนนมีความสำคัญมากที่สุดในการขนส่งทุกประเภท ซึ่งให้บริการขนส่งผู้โดยสารมากกว่าครึ่งหนึ่งของปริมาณการขนส่งทั้งหมด ถนนในเขตกรุงเทพมหานครในปี พ.ศ. 2539 มีจำนวนถึง 1,497 สาย ความยาว 1,082.736 กิโลเมตร พื้นที่ถนนและทางเท้ามีทั้งสิ้น 18,178,941 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 1.15 ของพื้นที่เมือง สำหรับการคมนาคมขนส่งทางรถไฟเป็นการให้บริการผู้โดยสารในระยะทางที่ค่อนข้างไกลและทางไกลเป็นหลัก ส่วนระบบการสัญจรทางน้ำเป็นระบบรอง แต่ยังคงมีความสำคัญอยู่โดยเฉพาะตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยาและฝั่งธนบุรี

สำหรับการบริการทางขนส่งสาธารณะในปัจจุบันมีผู้ใช้บริการมากกว่า 2 ใน 3 ของปริมาณการเดินทางทั้งหมด ระบบขนส่งสาธารณะมี 7 ประเภทด้วยกัน คือ รถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่

สามล้อเครื่อง รถสี่ล้อเล็ก รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถไฟ และเรือโดยสาร ซึ่งระบบรถโดยสารประจำทางเป็นรูปแบบการเดินทางที่มีผู้ใช้บริการมากที่สุดคือร้อยละ 71.69 ในส่วนการให้บริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือ ขสมก. จากข้อมูลเดือนตุลาคม 2541 ซึ่งให้บริการเดินรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้ตอบสนองของจำนวนผู้ใช้บริการ ประมาณ 3 ล้านคนต่อวัน มีจำนวนรถที่วิ่งบริการ 4,100 คัน มีเส้นทางวิ่ง 171 เส้นทาง เป็นเส้นทางธรรมดา 112 เส้นทาง เส้นทางรถปรับอากาศ 59 เส้นทาง ส่วนรถแท็กซี่ปัจจุบันมีแท็กซี่มิเตอร์ทั้งหมดประมาณ 50,000 คัน นอกจากนี้ยังมีรถตู้มวลชน 52 คัน ปัจจุบันมีรถบริการอยู่ 1,800-2,000 คัน สำหรับระบบขนส่งสาธารณะทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีปริมาณการขนส่งคนโดยสารตลอดปีมีประมาณ 130 ล้านคน จากผลการสำรวจปี 2539² มีผู้โดยสารต่อวัน ประมาณ 424,380 คน (ไม่รวมนักท่องเที่ยว) แยกเป็น เรือข้ามฟาก เรือด่วน เรือหางยาว นอกจากนี้ยังมีเรือโดยสารให้บริการในคลองแสนแสบ คลองพระโขนง คลองผดุงกรุงเกษม และคลองลาดพร้าว

3.1.5 ปริมาณการจราจรและการเดินทาง

การเติบโตของกรุงเทพมหานครย่อมส่งผลให้เกิดการเพิ่มขึ้นของประชากร ซึ่งก่อให้เกิดความต้องการในการเดินทางนำไปสู่การเพิ่มขึ้นของจำนวนรถที่มากมาย ในปี พ.ศ. 2539 มีปริมาณยานพาหนะที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร เป็น จำนวน ถึง 3,549,082 คัน ส่งผลให้เกิดการเดินทางที่เพิ่มขึ้น จากการศึกษาของ JICA พบว่า การเดินทางของประชากรในกรุงเทพมหานครมีการเดินทางภายในวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครประมาณ 12 ล้านเที่ยวต่อวัน และ เดินทางเข้ามาในวงแหวนถึง 7.5 แสนเที่ยวต่อวัน ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางในชั่วโมงเร่งด่วนในพื้นที่ธุรกิจชั้นในมีเพียง 13-15 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และจากข้อมูลการเดินทาง โดยโครงการ TDMC ของสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกเกี่ยวกับปริมาณการเดินทางของกรุงเทพฯและปริมณฑล พบว่าปริมาณการเดินทางของคนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในปี 2538 คิดเป็น15,969,496 เที่ยวต่อวัน ความเร็วเฉลี่ยของการเดินทาง มีค่าเท่ากับ 15.12 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และ ปริมาณการเดินทางของคนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในปี 2541 คิดเป็น17,120,132เที่ยวต่อวัน ความเร็วเฉลี่ยของการเดินทาง มีค่าเท่ากับ 14.15 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งจะเห็นได้ว่าปริมาณการเดินทางนั้นนับวันยิ่งจะเพิ่มมากขึ้น

จากข้อความดังกล่าวข้างต้นแสดงให้เห็นว่า การเติบโตของกรุงเทพมหานครกับระบบการสัญจรมีส่วนสัมพันธ์กันโดยระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการสัญจรมักจะเป็นตัวกำหนดรูปร่างการขยาย

² นระ คมนานุกุล, "การจำแนกประเภทระบบขนส่งสาธารณะตามลักษณะเทคโนโลยี," ๑๑๖-๑๓๖ 3 (ธันวาคม 2540) : 17.

ตัวของเมือง และ การที่เมืองมีการขยายตัวเพิ่มมากขึ้นย่อมส่งผลให้เกิดการเพิ่มขึ้นของประชากร ซึ่งก่อให้เกิดความต้องการในด้านการใช้ที่ดิน การเพิ่มขึ้นของยานพาหนะ รวมทั้งความต้องการในการเดินทางเพิ่มสูงขึ้นซึ่งหากไม่มีการวางแผนการรองรับการจัดการที่ดีย่อมจะสร้างและทวีปัญหาการจราจรให้กับเมืองเป็นอย่างมาก

3.2 การเปลี่ยนแปลงระบบการสัญจรกับบทบาทของแม่น้ำเจ้าพระยา

แม่น้ำเจ้าพระยามีความสำคัญต่อเมืองนับแต่อดีต สืบเนื่องจากสภาพการตั้งถิ่นฐานของชุมชนมักจะกระจายตัวตามริมแม่น้ำลำคลอง มีผลทำให้เส้นทางน้ำเป็นส่วนสำคัญในการเดินทางและการขนส่งของเมือง แม่น้ำเจ้าพระยาจึงเป็นเส้นทางสัญจรหลักโดยมีคลองเป็นเส้นทางสัญจรรองประกอบกันเป็นโครงข่ายระบบคมนาคมของเมือง นอกจากนี้ด้านการคมนาคมขนส่งแล้ว แม่น้ำเจ้าพระยายังมีบทบาทที่สำคัญอีกมากมาย ได้แก่ การเป็นแหล่งอาหาร แหล่งน้ำใช้ในการอุปโภคบริโภค อีกทั้งใช้เป็นที่พักผ่อนหย่อนใจ หรือแม้กระทั่งชนบประเพณีบางอย่างก็เกิดขึ้นจากแหล่งน้ำ ดังนั้นแม่น้ำเจ้าพระยาจึงเป็นสายเลือดคนหลักในการดำรงชีวิตของผู้คนในหลายๆ ด้าน

อย่างไรก็ตามสภาพของเมืองที่เปลี่ยนแปลงส่งผลให้บทบาทของแม่น้ำเจ้าพระยาเปลี่ยนแปลงไป โดยเฉพาะบทบาททางด้านการคมนาคมการขนส่งทางน้ำได้ถูกจำกัดลง ระบบคมนาคมได้รับการพัฒนามาสู่เส้นทางบก ได้มีการจัดทำแผนพัฒนากรุงเทพมหานครขึ้นในปี พ.ศ. 2500 โดยบริษัท ลิทซ์ฟิลด์ ไวท์ทิงบาวแอนแอสโซซิเอต (Litchfield Whiting Bowne and Associates) เข้ามาวางแผนการใช้ที่ดินซึ่งได้เสนอผัง Greater Bangkok Plan 2533 มีการตัดถนนเกิดขึ้นมากมาย ละเลยโครงสร้างเก่าคือ ทางน้ำ นักวางแผนรุ่นแรกๆได้รับอิทธิพลความคิดของ "Automobile Age" จากข้อเสนอของบริษัท ลิทซ์ฟิลด์ ทำให้การขนส่งทางน้ำเสมือนถูกลืมไป³ จากแนวความคิดดังกล่าวส่งผลให้การขนส่งทางน้ำโดยเฉพาะการขนส่งผู้โดยสารได้รับความนิยมนลดลงตามลำดับ นับตั้งแต่นั้นมากรุงเทพมหานคร จึงเข้าสู่ยุคการใช้การคมนาคมขนส่งทางบกเป็นระบบหลักในการสัญจรพื้นฐานของเมือง ดังนั้นแม่น้ำลำคลองที่เคยเป็นระบบสัญจรหลักของเมืองจึงต้องเปลี่ยนบทบาทมาเป็นระบบการสัญจรรอง แม่น้ำเจ้าพระยาจึงเป็นเพียงเส้นทางสัญจรเพื่อแบ่งเบาภาระการสัญจรทางบกในการขนส่งคน และ ขนส่งสินค้า ประกอบกับ ปัจจัยอื่นๆ เช่น การให้ความสำคัญของแหล่งน้ำ และ ค่านิยมที่เปลี่ยนแปลงไป มีการใช้แม่น้ำลำคลอง เป็นที่รองรับของเสีย สิ่งปฏิญ์ทำให้ไม่สามารถ

³มานพ พงศทัต และ กิ่งเพชร ลิพะหาชิระ การขนส่งทางน้ำของกรุงเทพมหานคร (กรุงเทพมหานคร:สถาบันวิจัยเฉพาะทางวิศวกรรมจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2525) , หน้า2.

ใช้เป็นแหล่งอาหาร และใช้อุปโภค บริโภคอย่างแต่ก่อน อีกทั้งยังมีผลกระทบทางทัศนียภาพริมฝั่งน้ำ ซึ่งล้วนแต่เป็นปัจจัยที่ช่วยส่งเสริมให้แม่น้ำเจ้าพระยาลดความสำคัญลงจากเดิม

สำหรับบทบาทแม่น้ำเจ้าพระยาที่ยังคงเหลืออยู่ในปัจจุบันคือ การเป็นเส้นทางสำหรับการขนส่งคนและสินค้าโดยการขนส่งสินค้าที่เห็นอยู่จะเป็นรูปแบบของ เรือโยงบรรทุกสินค้า ซึ่งมีเป็นบางช่วงเวลาและไม่มากนักในเขตเมือง ส่วนการขนส่งคนมีทั้งระบบเรือเมล์รับส่งคนโดยสารเป็นประจำ เรือรับจ้างทั่วไป ให้บริการตั้งแต่เช้าถึงค่ำตลอดวัน และ ยังมีรูปแบบใหม่ๆ ในลักษณะของเรือท่องเที่ยว เพื่อทัศนาวจร หรือ เรือสำราญ เกิดขึ้น ให้บริการในช่วงเช้าและเย็น แต่บทบาทหลักที่เด่นชัดของแม่น้ำเจ้าพระยาที่มีอยู่เป็นประจำทุกวันก็คือ การขนส่งคนโดยสาร และสืบเนื่องจากสภาวะการจราจรทางบกที่แออัด คับคั่ง การใช้รถเพิ่มขึ้น ในเขตชุมชนหนาแน่นและย่านธุรกิจการค้า ทำให้การสัญจรทางน้ำเริ่มได้กลับมาได้รับความนิยมและมีบทบาทมากขึ้นเรื่อยๆ เนื่องจากเป็นทางเลือกหนึ่งในการหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรทางบกที่ติดขัดทำให้สูญเสียเวลา สุขภาพ เสียหายต่อการประกอบอาชีพและธุรกิจต่างๆซึ่งสามารถแก้ปัญหาการเดินทางได้บางส่วน การขนส่งทางน้ำจึงเริ่มกลับมามีบทบาทและเห็นถึงความสำคัญอีกครั้งหนึ่ง

ในแต่ละวันแม่น้ำเจ้าพระยาต้องรองรับการเดินทางของผู้คนในการขนส่งสาธารณะทางน้ำหลายรูปแบบด้วยกันไม่ว่าจะเรือด่วนเลียบริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา เรือข้ามฟาก และ เรือหางยาว ถึงแม้ว่าการสัญจรทางน้ำจะลดบทบาทลงกว่าอดีต แต่ ยังคงมีความสำคัญอยู่และจำเป็นต้องพัฒนาต่อไปตราบเท่าการเป็นเมืองของกรุงเทพมหานคร ดังนั้น การส่งเสริมรักษารูปแบบการเดินทางในส่วนนี้ไว้จึงเท่ากับเป็นการใช้ระบบเดิม รวมทั้งใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างคุ้มค่าสอดคล้องกับลักษณะทางกายภาพเดิมของเมือง

3.3 ระบบการคมนาคมในพื้นที่

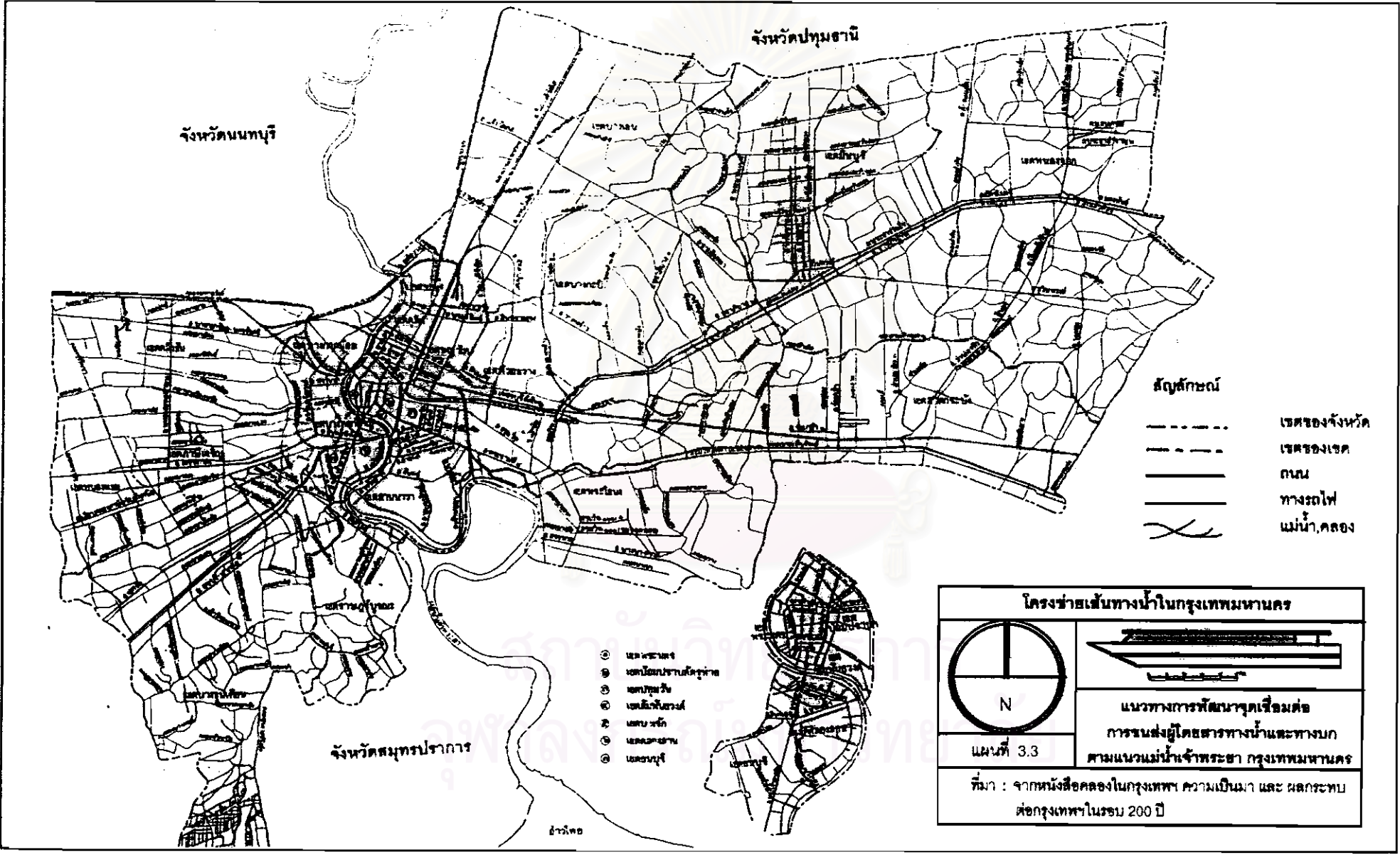
ระบบการคมนาคมในพื้นที่ศึกษามีระบบที่สำคัญอยู่ 2 ระบบหลักด้วยกัน คือ

3.3.1 การคมนาคมทางน้ำ

การคมนาคมทางน้ำประกอบด้วย

1) โครงข่ายการคมนาคมทางน้ำ

โครงข่ายเส้นทางน้ำในพื้นที่ศึกษาเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายเส้นทางน้ำของเมือง โดยมีแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นทางสัญจรหลัก คลองในกรุงเทพมหานครมีจำนวน 254 คลอง แยกเป็นฝั่ง



จังหวัดนนทบุรี

จังหวัดปทุมธานี

จังหวัดสมุทรปราการ

สัญลักษณ์

- เขตของจังหวัด
- เขตของเขต
- ถนน
- ทางรถไฟ
- ~~~~~ แม่น้ำ, คลอง

- ⊙ เขตพระนคร
- ⊙ เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย
- ⊙ เขตดุสิต
- ⊙ เขตวังใหม่
- ⊙ เขตราช
- ⊙ เขตสาทร
- ⊙ เขตธนบุรี

โครงการเส้นทางน้ำในกรุงเทพมหานคร	
แผนที่ 3.3	แนวทางการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ การขนส่งโดยสารทางน้ำและทางบก ตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร
ที่มา : จากหนังสือคลองในกรุงเทพฯ ความเป็นมา และ ผลกระทบ ต่อกรุงเทพฯ ในรอบ 200 ปี	

พระนคร 254 คลอง และ ผังธนบุรี 198 คลอง คลองที่มีการเดินเรือสาธารณะ มีจำนวนจากผังพระนคร-ผังธนบุรีมีจำนวน 20 คลอง (โปรดพิจารณาแผนที่ 3.3 ประกอบ) ส่วนคลองที่เชื่อมต่อโดยตรงกับแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานคร ทาง ผังพระนคร ได้แก่ คลองผดุงกรุงเกษม คลองพระโขนง คลองตำโวง คลองบางลำภู คลองบางเขน บางซื่อ คลองบางซ้อ คลองบางนา ผังธนบุรี ได้แก่ คลองบางกอกใหญ่ คลองบางกอกน้อย คลองดาวคะนอง คลองมอญ คลองราชบุรีบูรณะ คลองบางจาก

2)ระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำ

การคมนาคมโดยระบบขนส่งสาธารณะทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลนี้มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆจากข้อมูลการเดินทางโดยเรือ พบว่า ในปี พ.ศ. 2515 มี 0.18 ล้านเที่ยวต่อวัน พ.ศ. 2532 มี 0.26 ล้านเที่ยวต่อวัน พ.ศ. 2535 มี 0.32 ล้านเที่ยวต่อวัน⁴ สำหรับการให้บริการมีอยู่ 3 ระบบหลัก คือ ระบบเรือยนต์ข้ามฟาก ระบบเรือด่วนเลียบริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา และระบบเรือยนต์เพลอาใบจักรยาว ทั้งสามระบบนี้สามารถแบ่งเบาการเดินทางของคนในเมืองซึ่งข้อมูลการสำรวจของ JICA พบว่าจาก ปริมาณการเดินทางทั้งหมดของประชากรทั้งหมดในกรุงเทพมหานคร ประมาณ 16-17 ล้านเที่ยวต่อวันจะมีผู้ใช้บริการทางน้ำคิดเป็นร้อยละ 0.7 ของการเดินทางทั้งหมด หากคิดเป็นตัวเลขจะประมาณ 1.5-2.0 แสนเที่ยวต่อวันซึ่งนับเป็นปริมาณที่สูงพอสมควร นอกจากนี้ระบบเรือโดยสารยังมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 1.8 ของการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะทั้งหมด⁵

โดยเวลาที่มีปริมาณการเดินทางทางน้ำสูง⁶ จะตรงกับช่วงเวลาเร่งด่วนเช่นเดียวกับการจราจรทางบก คือ ช่วงเช้าระหว่าง 6.00-10.00น. ช่วงเย็นระหว่างเวลา 15.00-19.00น. สำหรับรายละเอียดของการให้บริการเรือโดยสารสาธารณะแต่ละประเภท มีดังนี้ คือ

⁴ สุวัฒน์ วาดินบุตร, "วิจัยค้นคว้า การจราจรและกาขนส่ง" วิจัยค้นคว้าประเทศไทย ส่วน การจราจรและกาขนส่ง (กรุงเทพมหานคร: สมาคมนักเขียนแห่งประเทศไทย, 2540), หน้า 30.

⁵ บริษัทพาคีโก้(ไทยแลนด์) จำกัด และ บริษัทวิศวะแปซิฟิกแอนด์พอนตอนเซ็ดแคเตอร์ จำกัดฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาประเมินการให้บริการร่วมระบบขนส่งสาธารณะระยะที่ 2 (2541), หน้า 3-1.

⁶ เจ้าท่า, กรม, รายงานฉบับสมบูรณ์ แผนการปรับปรุงการเดินเรือด้วยใบไม้ในแม่น้ำเจ้าพระยาและคลอง 4 เส้นทาง(ถนนเดิม พระโขนง ผดุงกรุงเกษมและดาวหัว) (พฤษภาคม, 2540), หน้า 4.

(1) เรือยนต์เพลลาใบจักรยาว(โปรดพิจารณา แผนที่ 3.4 ประกอบ)

เรือยนต์เพลลาใบจักรยาว หรือเรือหางยาว มีเส้นทางเดินเรือโดยเป็นเส้นทางติดต่อระหว่างพื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำและคลองที่อยู่ลึกเข้าไปทางฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาโดยเฉพาะพื้นที่ที่ยังไม่มีระบบถนนที่เข้าถึง จากการสำรวจเส้นทาง¹เมื่อเดือนมีนาคม 2540 การเดินทางมีจำนวนทั้งหมด 37 เส้นทาง โดยมี 21 เส้นทาง จะเป็นเส้นทางติดต่อกับพื้นที่ทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา คลองที่มีเรือโดยสารหนาแน่นในเขตฝั่งตะวันตก ได้แก่ คลองมอญ คลองบางกอกใหญ่ คลองมหาสวัสดิ์ คลองพระอุดม คลองบางใหญ่ คลองบางบัวทอง

เรือหางยาวนี้มีเรือให้บริการ 477 ลำ เปิดบริการระหว่างเวลา 5.00-23.00 น. อัตราค่าโดยสารอยู่ระหว่าง 3-10 บาท จากการสำรวจในปี พ.ศ.2538 เส้นทางที่มีปริมาณผู้โดยสารมากคือ ท่าช้าง-บางใหญ่ ท่าสะพานพุทธ-บางแวก , ท่าปากเกร็ด-ท่าอิฐ , ท่าปากเกร็ด-ท่าปากคลองบางบัวทอง และท่านนทบุรี-บางใหญ่ ลักษณะของเรือโดยเฉลี่ยมีที่นั่ง 20-40 ที่นั่งต่อลำ ขนาดของเรือกว้าง 1.5 เมตร ยาว 14 เมตร ลึก 0.9 เมตร ระบบเรือหางยาวนี้นอกจากจะให้บริการในลักษณะของเรือโดยสารประจำทางแล้วยังให้บริการในลักษณะเป็นเหมือนเรือแท็กซี่ผู้ให้บริการสามารถเหมาเรือเพื่อการเดินทาง ไปตามจุดหมายต่างๆ

(2) เรือยนต์โดยสารข้ามฟาก(โปรดพิจารณา แผนที่ 3.5 ประกอบ)

เป็นกิจการของราชการและเอกชนที่ให้บริการแก่ประชาชนที่เดินทางไปมาระหว่างฝั่งพระนครและธนบุรี และบริเวณต่อเนื่องในเขตจังหวัดนนทบุรีและสมุทรปราการ ซึ่งไม่มีจุดเชื่อมต่อสะพานข้ามแม่น้ำ ในปัจจุบันมีการเพิ่มท่าเรือเพื่อใช้เป็นจุดย่นระยะทางในการเดินทางข้ามขึ้นสะพานที่การจราจรติดขัด จากการสำรวจจำนวนและเส้นทาง²เมื่อเดือนมีนาคม 2540 ท่าเรือข้ามฟากทั้งหมดมี 52 เส้นทาง 34 จุด มีเรือให้บริการ 109 ลำ ระยะเวลาที่ให้บริการอยู่ระหว่างเวลา 5.00-24.00 น. ระยะเวลาในการเดินทางจากท่าต้นทางถึงท่าปลายทางโดยเฉลี่ยแต่ละท่าประมาณ 5-10 นาที. อัตราค่าโดยสาร 1-2 บาทและจากการสำรวจของกรมเจ้าท่า ในปี 2539 เส้นทางเรือที่มีปริมาณผู้โดยสารมาก ได้แก่ ท่านนทบุรี-ท่าสุขาภิบาลบางศรีเมือง , ท่าสี่พระยา-ท่ารถไฟคลองสาน ,ท่าเกตุฯ-ท่าพระประแดง,ท่าวัดวิมุกตย์ศรี-ท่าพระสมุทรเจดีย์ ,ท่าราชวงศ์ -ดินแดง และท่าช้าง-วังหลัง วันราชการจะมีผู้ให้บริการ 32,000-38,000 คนต่อวัน ลักษณะการเดินทางของผู้โดยสารระบบเรือข้ามฟากนี้ใน

¹ เรือเดียวกัน , หน้า 13.

² เรือเดียวกัน , หน้า 12.

เวลาเช้าจะมีจำนวนผู้โดยสารข้ามจากฝั่งธนบุรี เข้ามาฝั่งกรุงเทพฯ มาก และเวลาเย็นจะมีจำนวนผู้ข้ามจากฝั่งกรุงเทพฯ กลับไปฝั่งธนบุรีมาก

(3) เรือด่วนเทียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา(โปรดพิจารณา แผนที่ 3.6 ประกอบ)

มีลักษณะการให้บริการแก่ผู้สัญจรตลอดลำน้ำเจ้าพระยา ปัจจุบันเส้นทางให้บริการจะเริ่มตั้งแต่ท่าปากเกร็ดจังหวัดนนทบุรี ไปสุดสายที่ท่าราชวรภูมิบูรณะ ระบบบริการเรือด่วนเทียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นกิจการของภาคเอกชน โดยขอสัมปทานจากหน่วยงานท้องถิ่น เพื่อเปิดดำเนินการเดินเรือโดยสารสาธารณะ บริษัทเอกชนที่รับสัมปทานดำเนินการบริการเรือด่วนมี 2 บริษัท คือ บริษัทเรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด และ บริษัทเรือด่วนแหลมทอง จำกัด

บริการเรือด่วน^๑แบ่งออกเป็น

-เรือด่วนธรรมดาสายนนทบุรี-วัดราชสิงขร ของบริษัทเรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด(บริการทุกวัน)เดินเรือตลอดวัน ตั้งแต่เวลา 06.00 น. - 18.30 น. เรือออกจากท่าทุก 20 นาที ระยะทางประมาณ 18 กิโลเมตร ใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง 15 นาที อัตราค่าโดยสารมีราคาตั้งแต่ 4-15 บาท ตามระยะทาง

-เรือด่วนสายนนทบุรี-ถนนตก,ปากเกร็ด-ถนนตก ของบริษัทเรือด่วนแหลมทอง จำกัดเดินเรือ 05.30น. - 18.30 น.ระยะทาง 34.1 ก.ม.ใช้เวลาในการเดินทาง 1 ชั่วโมง 30 นาที อัตราค่าโดยสารมีราคาตั้งแต่ 4-15 บาท ตามระยะทาง

นอกจากนี้ยังมีบริการเรือเสริมพิเศษ ของทั้งบริษัทเรือด่วนเจ้าพระยาและ บริษัทเรือด่วนแหลมทอง จำกัด ได้แก่ เรือด่วนพิเศษ

บริการเรือเสริมพิเศษ ของบริษัทเรือด่วนเจ้าพระยา ได้แก่

-สายบางนา-นนทบุรี (ธงเหลือง) มีเรือบริการ 5 ลำ จุด 11 ท่า ระยะทาง 30.4 ก.ม.ใช้เวลาในการเดินทาง 1 ชั่วโมง 50 นาที (ปัจจุบันระงับการเดินเรือจากช่วงท่าราชวรภูมิบูรณะ-บางนา ตั้งแต่วันที่ 14 เดือนมีนาคม พ.ศ. 2541)ค่าโดยสาร อยู่ระหว่าง 15-40 บาทตามระยะทาง

-สายนนทบุรี-สาทร (ธงแสด / แดง) มีเรือบริการ 13 ลำ จุด 10 ท่า ระยะทาง 19.25 ก.ม. ใช้เวลาในการเดินทาง 45 นาที ค่าโดยสาร 10 บาทตลอดสาย

^๑ เรือเดียวกัน , หน้า 9-11.

-สายนนทบุรี-วัดราชสิงขร (ธงแดง) มีเรือบริการ 11 ลำ จอด 25 ท่า ระยะทาง 21 ก.ม. ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง ค่าโดยสารอยู่ระหว่าง 5-9 บาทตามระยะทาง

-สายปากเกร็ด-วัดราชสิงขร (ธงเขียว) มีเรือบริการ 10 ลำ จอด 25 ท่า ระยะทาง 30.4 ก.ม. ใช้เวลาในการเดินทาง 1 ชั่วโมง 30 นาที ค่าโดยสารอยู่ระหว่าง 5-16 บาทตามระยะทาง

บริการเรือเสริมพิเศษ ของบริษัทเรือด่วนแหลมทอง จำกัด ได้แก่

-สายนนทบุรี-ท่าช้าง (ธงฟ้า) มีเรือบริการ 5 ลำ จอด 6 ท่า ระยะทาง 13.25 ก.ม. ใช้เวลาในการเดินทาง 25 นาที ค่าโดยสาร 8 บาท บาทตลอดสาย

-สายนนทบุรี-สาทร(ธงแดง/เหลือง)มีเรือบริการ 11 ลำ จอด 12 ท่า ระยะทาง19.25 ก.ม. ใช้เวลาในการเดินทาง 45 นาที ค่าโดยสาร 10 บาท บาทตลอดสาย

เรือด่วนพิเศษจะเลือกจอดเป็นบางท่าจำนวน 17-20 ท่าและให้บริการวันจันทร์-ศุกร์เฉพาะในช่วงเช้าและช่วงเย็นระหว่างเวลา 06.00 น.- 09.15 น. และ15.15 น. - 19.00 น.

จากสถิติผู้โดยสารเรือด่วนปีพ.ศ. 2539 ท่าเรือที่มีจำนวนผู้โดยสารขึ้นลงมาก ได้แก่ ท่านนทบุรี ท่าพรานนก ท่าสาทร ท่าช้าง ท่าสี่พระยา และท่าสะพานพุทธ

สำหรับเรือด่วนจะมีขนาดเรือกว้าง 2.5-4.50เมตร ยาว 15.14-28.20 เมตร ลึก 0.76-1.65 เมตร ขนาดน้ำหนัก 10.32-35.52 ตันกรอสน้ำหนักบรรทุกผู้โดยสารของเรือประมาณ 80-100คนต่อลำ

เรือโดยสารทั้ง 3 รูปแบบมีความสำคัญในการให้บริการแก่ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครรวมทั้งปริมณฑลเป็นอย่างมาก เส้นทางเรือจะมีลักษณะที่ต่างกันไป โดย เรือหางยาวจะเป็นระบบการสัญจรในลำคลอง และเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างลำคลองกับแม่น้ำ ส่วนใหญ่เป็นการเดินทางเพื่อให้เกิดความคล่องตัวและสามารถเดินทางถึงที่หมายได้รวดเร็วทั้งนี้เพราะเส้นทางการเดินทางเรือจะโยงไปถึงชุมชนอย่างทั่วถึง ขณะที่เรือข้ามฟากและเรือด่วนเป็นระบบการสัญจรในแม่น้ำ สำหรับระบบเรือข้ามฟากเป็นการเดินทางในระยะสั้นติดกับลำน้ำ ข้ามไปมาระหว่างฝั่งพระนครกับฝั่งธนบุรี สามารถช่วยย่นระยะทางในการเดินทางทางบกติดขัด ส่วนระบบเรือด่วนเลียบริมแม่น้ำเจ้าพระยามีการเดินทางในระยะยาวตามแนวเหนือใต้ขนานไปกับลำน้ำ ซึ่งมีบทบาทสำคัญต่อการนำผู้คนเข้า-ออกจากเมืองรวมทั้งกระจายผู้คนเข้าสู่บริเวณพื้นที่ส่วนต่างๆ ของเมืองเชื่อมโยงความสัมพันธ์ของย่านต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกเมือง

เมื่อพิจารณาถึงสัดส่วนและการเปลี่ยนแปลงของผู้โดยสารที่ใช้การเดินทางทางเรือทั้ง 3 รูปแบบดังตารางที่ 3.3 พบว่า สัดส่วนผู้ใช้บริการเรือข้ามฟากมีปริมาณสูงสุด รองลงมาคือเรือด่วนและเรือหางยาว สำหรับปริมาณ การเปลี่ยนแปลงของผู้โดยสารของระบบเรือทั้งสาม เปรียบเทียบกันระหว่างปี 2531-2538 พบว่าอัตราการเติบโตของผู้โดยสารของระบบเรือทั้งสาม เพิ่มขึ้นโดยเฉพาะ

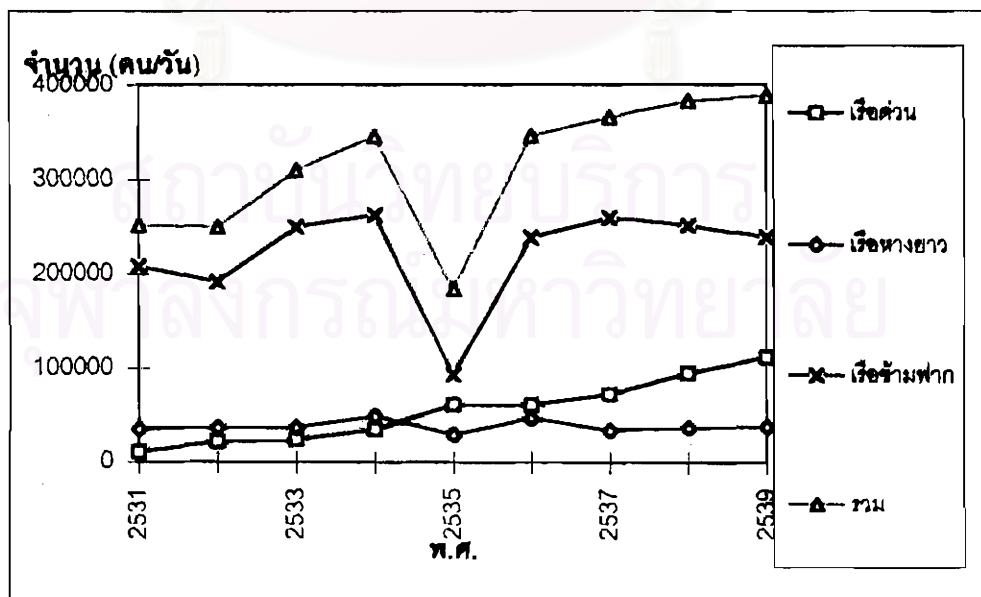
อย่างยิ่ง เรือด่วนมีอัตราเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็นเท่าตัวต่อปีนับเป็นอัตราที่สูง ในขณะที่เรือข้ามฟากและเรือหางยาวเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 2 แสดงให้เห็นว่าเรือด่วนมีผู้คนได้หันมาให้ความสนใจมาใช้บริการเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ และมีบทบาทต่อการเดินทางเพิ่มมากขึ้น

ตารางที่ 3.3 แสดงอัตราการเติบโตของผู้โดยสาร ของระบบเรือด่วนแลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ระบบเรือยนต์เพลาใบจักรยาวและระบบเรือยนต์ข้ามฟาก

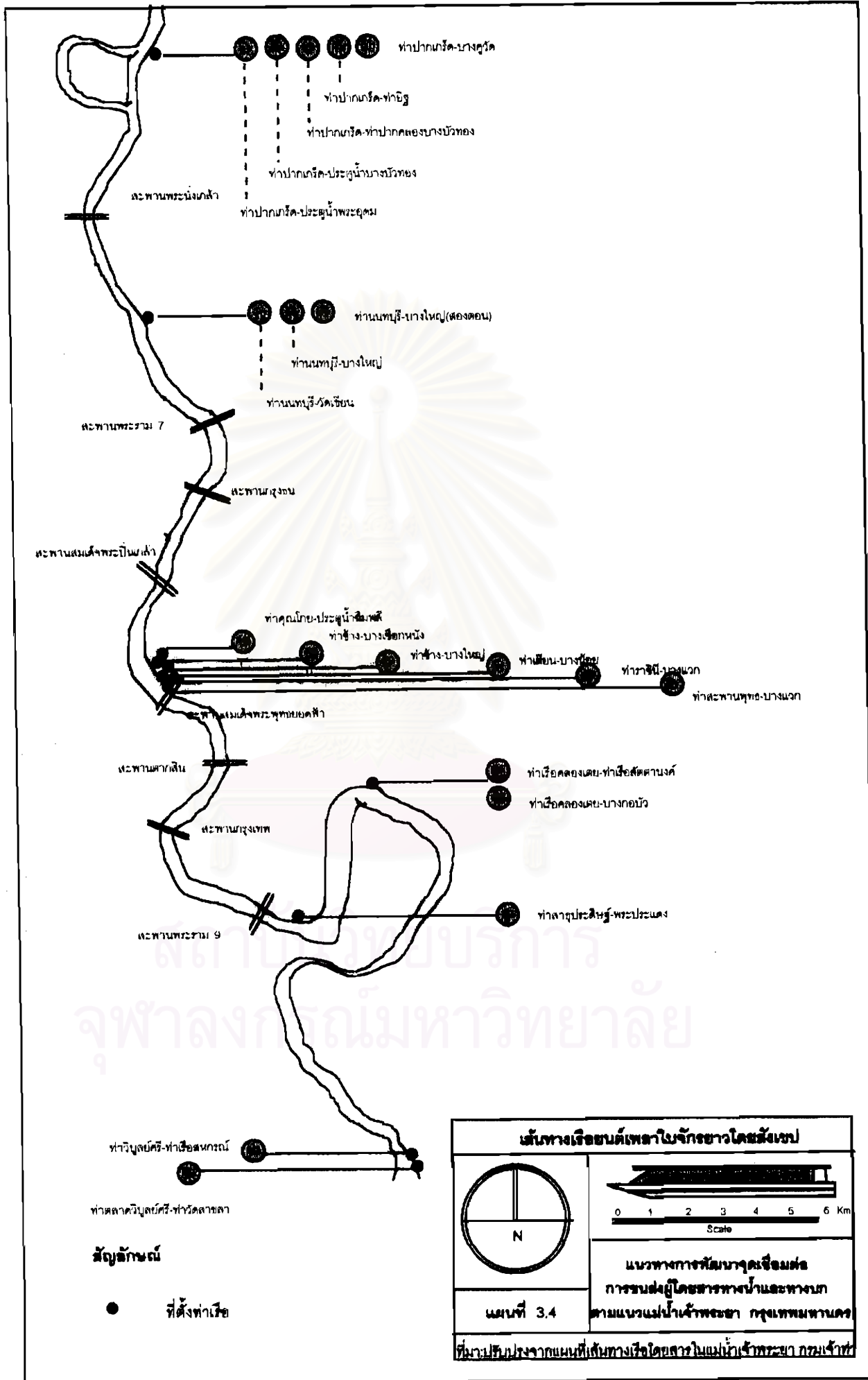
ประเภท	จำนวนผู้โดยสารต่อวัน(คนต่อวัน)									อัตรา เติบโต %ต่อปี
	ปี2531	ปี2532	ปี2533	ปี2534	ปี2535	ปี2536	ปี2537	ปี2538	ปี2539	
เรือด่วน	10,564	20,693	23,203	34,406	61,465	60,400	71,988	95,090	111,337	106
เรือยนต์ ใบจักรยาว	32,352	36,769	36,343	48,597	29,122	46,779	33,633	36,084	37,503	2
เรือยนต์ ข้ามฟาก	208,542	192,044	249,413	262,540	93,571	238,782	259,767	251,814	239,197	2
รวม	251,458	249,506	308,959	345,543	184,158	345,961	365,388	382,988	388,037	6

ที่มา: ฝ่ายข้อมูลสถิติ กรมเจ้าท่า

แผนภูมิที่ 3.1 แสดงการเติบโตของผู้โดยสารจากอดีตถึงปัจจุบัน



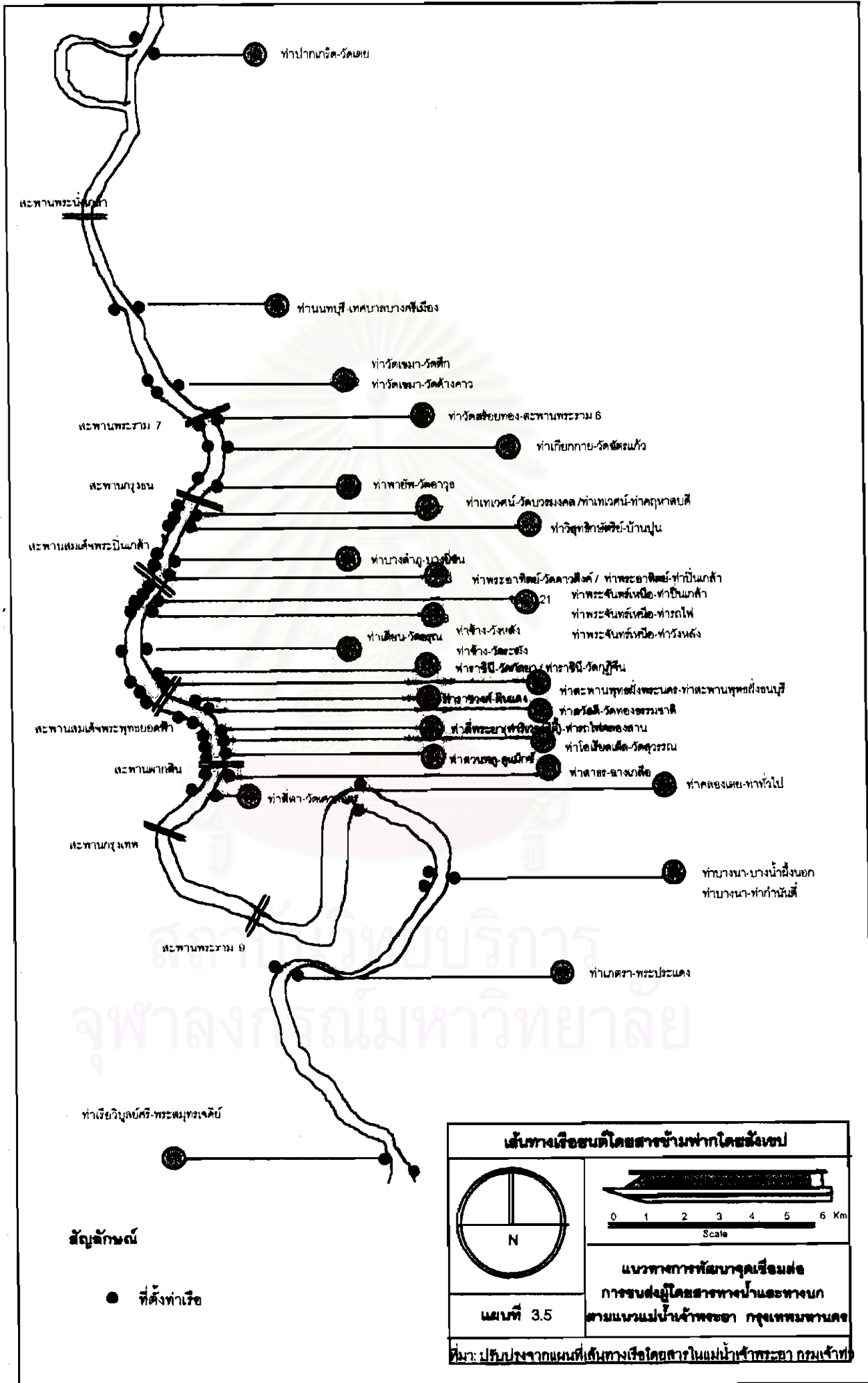
ที่มา: จากการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติจำนวนผู้โดยสารทางน้ำ ปี พ.ศ.2531-2539



เส้นทางเรือชนด์เพลาใบจักรยาวโดยวังหลวง

<p>แนวทางการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ การขนส่งโดยสารทางน้ำและทางบก ตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร</p>	
<p>แผนที่ 3.4</p>	

ที่มา: ปรับปรุงจากแผนที่เส้นทางเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา กรมเจ้าท่า



3.3.2 การคมนาคมทางบก

การคมนาคมทางบกบริเวณริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง(โปรดพิจารณา แผนที่ 3.7 ประกอบ)ประกอบด้วยระบบที่สำคัญ คือ

1) ระบบถนนและสะพาน

ถนนเป็นระบบการคมนาคมขนส่งที่มีบทบาทต่อการพัฒนาเมือง พื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาจากระยะต้น-ปลายของเส้นทางเดินเรือที่สำคัญในปัจจุบัน สามารถเข้าถึงได้โดยทางถนน โดยจำแนกออกเป็น 3 ประเภทตามขนาด บทบาทหน้าที่ คือ

(1) ถนนขนานแม่น้ำ คือถนนเส้นทางหลัก ที่วิ่งขนานกับแม่น้ำ โดยทั่วไปมีความกว้างประมาณ 15-30 เมตร ประกอบด้วย

ฝั่งพระนคร ได้แก่

- ถนนพิบูลสงคราม ขนาด 4 ช่องจราจรผ่านพื้นที่เขตจังหวัดนนทบุรี
- ถนนประชาราษฎร์ ขนาด 4 ช่องจราจร ผ่านพื้นที่เขตดุสิต และเขตบางซื่อ
- ถนนสามเสน ขนาด 4 ช่องจราจรผ่านพื้นที่เขตดุสิต และเขตพระนคร
- ถนนจักรพงษ์ขนาด 4 ช่องจราจรผ่านพื้นที่เขตพระนคร
- ถนนทรงวาดขนาด 4 ช่องจราจรผ่านพื้นที่เขตสัมพันธวงศ์
- ถนนเจริญกรุงขนาด 4 ช่องจราจรผ่านพื้นที่ เขตสัมพันธวงศ์ เขตบางรัก เขตสาทร

เขตบางคอแหลม และ เขตยานนาวา

- ถนนรัชดาภิเษกขนาด 10 ช่องจราจรผ่านพื้นที่ เขตยานนาวา
- ถนนพระราม 3 ขนาด 10 ช่องจราจรผ่านพื้นที่ เขตบางคอแหลม และ เขต

ยานนาวา

- ถนนทางรถไฟสายปากน้ำขนาด 4 ช่องจราจรผ่านพื้นที่ เขตคลองเตย และ เขต

พระโขนง

ฝั่งธนบุรี ได้แก่

-ถนนเจริญนิทวงศ์ขนาด 6 ช่องจราจรผ่านพื้นที่เขตบางพลัด เขตบางกอกน้อย และ เขตบางกอกใหญ่

-ถนนอรุณอมรินทร์ ขนาด 6 ช่องจราจรผ่านพื้นที่เขตบางกอกน้อย และ เขตบางกอกใหญ่

- ถนนสมเด็จพระยาขนาด 4 ช่องจราจรผ่านพื้นที่เขตคลองสาน

-ถนนเจริญนครขนาด 6 ช่องจราจรผ่านพื้นที่เขตคลองสาน และ เขตธนบุรี
 -ถนนราชบุรีบูรณะขนาด 6 ช่องจราจรผ่านพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ
 โดยถนนส่วนใหญ่จะเป็นถนนสายสำคัญเชื่อมโยงติดต่อกับย่านริมแม่น้ำกับแหล่งอื่นๆ

(2) ถนนเข้าสู่พื้นที่ ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ประกอบด้วย

(2.1) ถนนที่ต่อเนื่องกับสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาอันเป็นถนนสายรอง และเป็นถนนที่รองรับปริมาณการจราจรจำนวนมากทำหน้าที่เชื่อมโยงกิจกรรมต่างๆ ระหว่างฝั่งพระนครและธนบุรี นอกจากนี้ยังเชื่อมความสัมพันธ์ด้านต่างๆ ของพื้นที่ริมแม่น้ำของทั้ง 2 ฝั่ง ส่วนมากจะเป็นถนนกว้างประมาณ 30 เมตร ประกอบด้วย

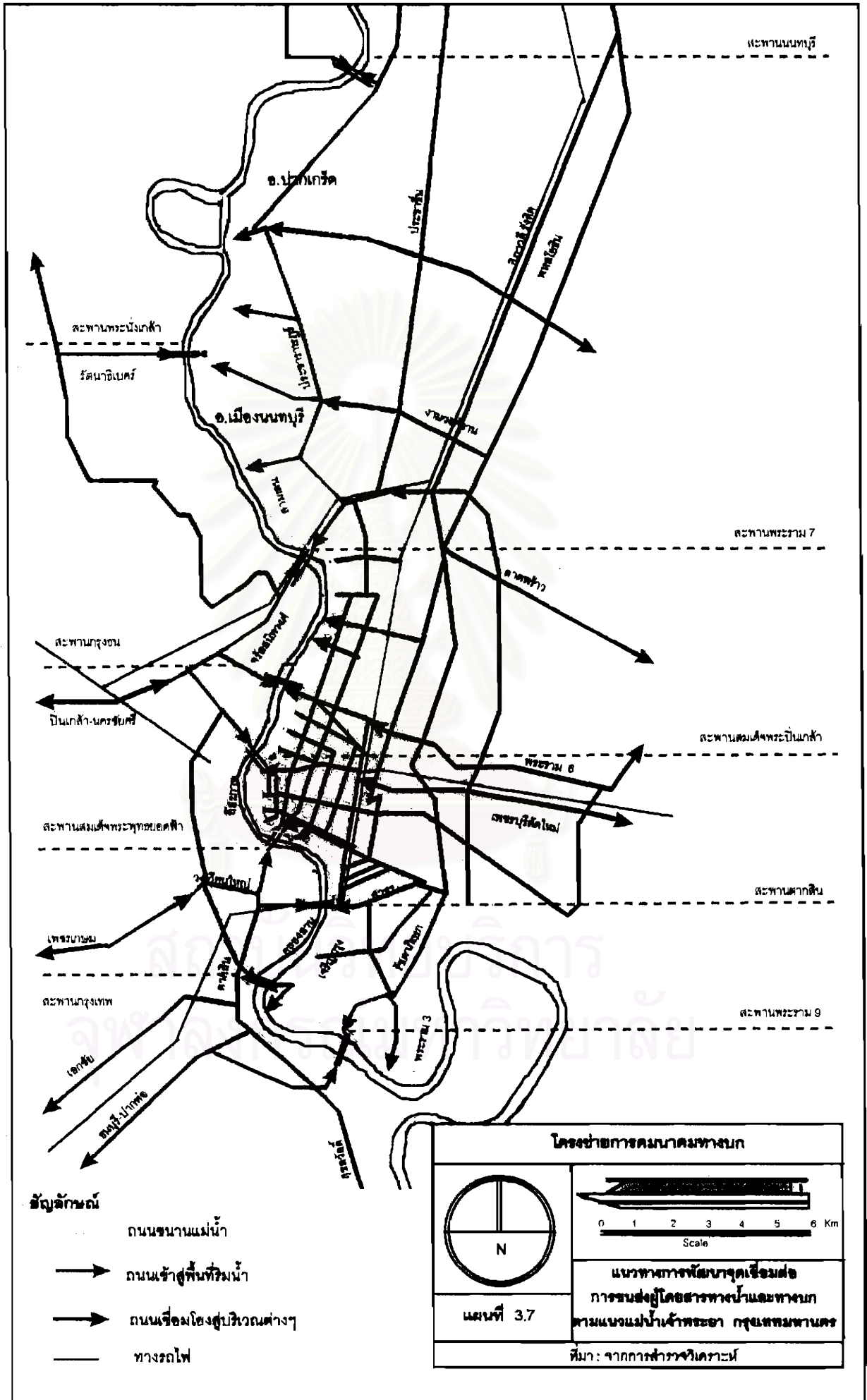
- ถนนรัตนวิบูลย์ (ต่อเนื่องกับสะพานพระนั่งเกล้า)
- ถนนวงศ์สว่าง(ต่อเนื่องกับสะพานพระราม 7)
- ถนน ราชวิถี(ต่อเนื่องกับสะพานสมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรี)
- ถนนสมเด็จพระปิ่นเกล้า (ต่อเนื่องกับสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า)
- ถนนประชาธิปไตย (ต่อเนื่องกับสะพาน สมเด็จพระปกเกล้า)
- ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน และถนนสาทร(ต่อเนื่องกับสะพานตากสิน)
- ถนนรัชดาภิเษก (ต่อเนื่องกับสะพานกรุงเทพ)
- ทางด่วนเฉลิมมหานคร(ต่อเนื่องกับสะพานพระราม 9)

(2.2) ถนนขอยเป็นถนนที่เชื่อมต่อจากถนนสายต่างๆเข้าสู่พื้นที่ริมแม่น้ำ อันเป็นถนนที่เพิ่มความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่ริมน้ำรวมทั้งท่าเรือ โดยทั่วไปมีความกว้างประมาณ 6-10 เมตร





(3) ถนนเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ริมน้ำสุบริเวณต่างๆ ประกอบไปด้วยถนนที่เชื่อมต่อกับถนนขนานแม่น้ำและถนนที่เชื่อมต่อกับถนนเข้าสู่พื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำโดยทั่วไปมีทั้งถนนสายหลักและสายรอง ซึ่งเป็นถนนที่เชื่อมโยงไปยังแหล่งต่างๆของเมือง

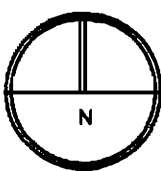
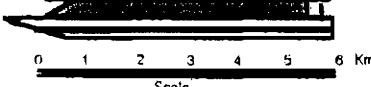
ส่วนสะพานซึ่งเป็นถนนข้ามแม่น้ำนั้นมียุทธศาสตร์ในพื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาและพื้นที่ใกล้เคียงเนื่องจากเป็นตัวเชื่อมโครงข่ายการคมนาคมทางบกของพื้นที่ทั้งสองฝั่ง ก่อให้เกิดการเดินทางติดต่อระหว่างกันสะดวก สำหรับสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่มีในพื้นที่ศึกษา เขตอำเภอเมืองนนทบุรีได้แก่ สะพานพระนั่งเกล้า เขตกรุงเทพมหานคร ได้แก่ สะพานพระราม 7 สะพานกรุงธนบุรี สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า สะพานพุทธ สะพานสมเด็จพระปกเกล้า สะพานตากสิน สะพานกรุงเทพ และ สะพานพระราม 9

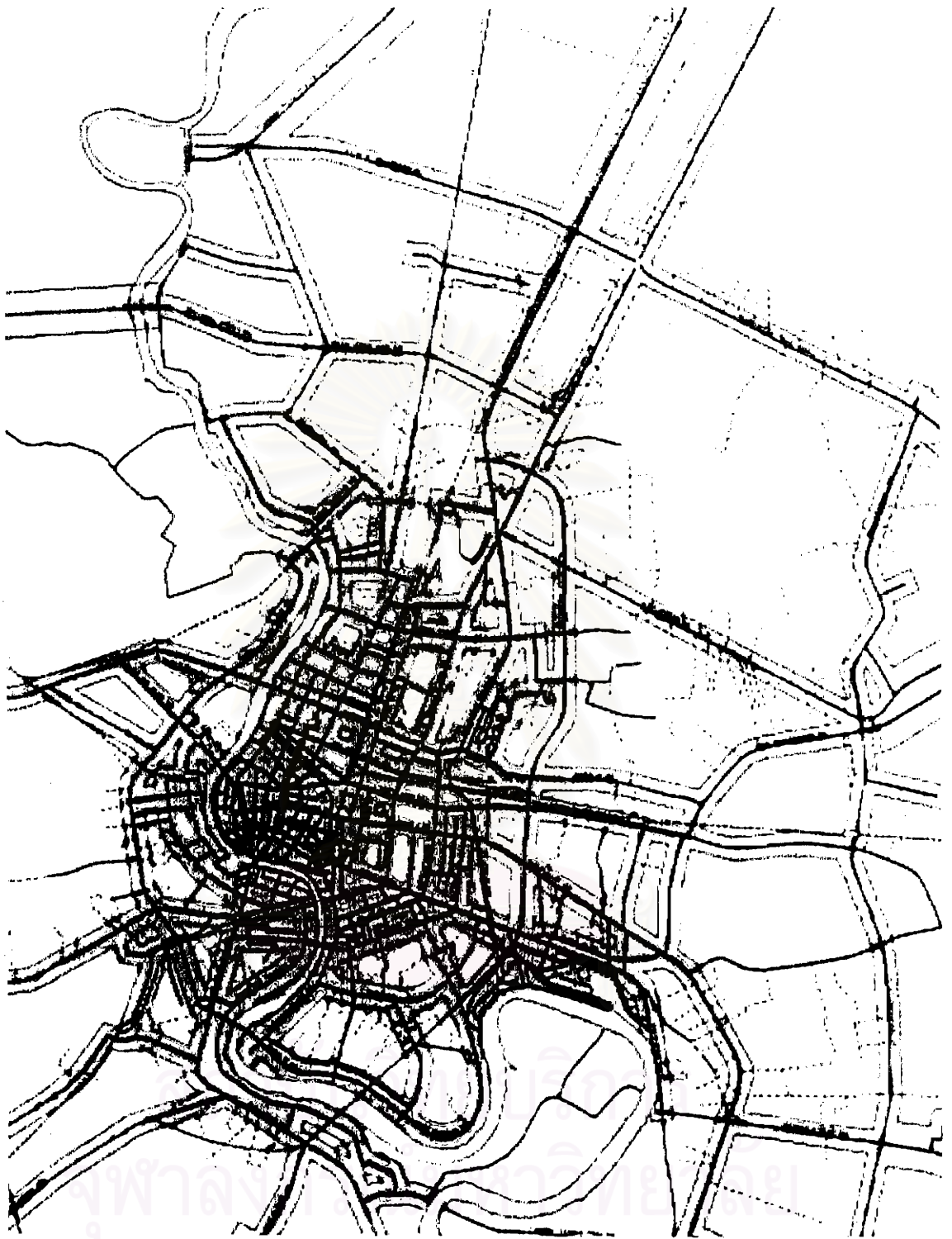
ทั้งระบบถนนและสะพานจะรองรับการเดินทางสำหรับการขนส่งส่วนบุคคลและการขนส่งสาธารณะในการเข้าและออกจากพื้นที่ เพื่อดึงและกระจายผู้คนให้กับพื้นที่ และส่วนต่างๆของเมือง



สัญลักษณ์

-  ถนนขนานแม่น้ำ
-  ถนนเข้าสู่พื้นที่ริมน้ำ
-  ถนนเชื่อมโยงสู่บริเวณต่างๆ
-  ทางรถไฟ

โครงการคมนาคมทางบก	
 N	 0 1 2 3 4 5 6 Km Scale
แผนที่ 3.7 แนวทางการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำและทางบก ตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร	
ที่มา: จากการศึกษาวิเคราะห์	



สัญลักษณ์



Bus Service Area
(Based on bus stop interval)



Hire Motorcycle Service Soi
(Based on DLT Survey)

พื้นที่บริการของทางขนส่งสาธารณะ	
	<p>Scale</p>
<p>แนวทางการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำและทางบก ตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร</p>	
<p>แผนที่ 3.8</p>	
<p>ที่มา: ปรับปรุงจากแผนที่โครงการขนส่งสาธารณะ ของ JICA</p>	

2) ระบบการคมนาคมขนส่งสาธารณะ

การคมนาคมขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ในพื้นที่ศึกษานั้นเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายระบบการให้บริการขนส่งสาธารณะโดยรวมของเมือง (โปรดพิจารณา แผนที่ 3.8 ประกอบ) ซึ่งได้แก่การให้บริการหลักของรถโดยสารประจำทางจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร และ รถรับจ้าง ได้แก่ รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง แท็กซี่ รถสามล้อ รถสี่ล้อเล็ก ฯลฯ นอกจากนี้ยังมีการขนส่งโดยรถไฟ โดยสถานีรถไฟที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ คือ สถานีรถไฟบางกอกน้อยซึ่งจะเป็นการขนส่งและให้บริการระหว่างเมืองรวมทั้งบริการประชาชนในแถบชานเมืองเข้ามาในตัวเมือง

3.4 การใช้ที่ดินริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาและความสัมพันธ์กับย่านต่างๆ

3.4.1 การใช้ที่ดินริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา

ตลอดแนวแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งเป็นเส้นทางเดินเรือในปัจจุบันนั้นครอบคลุมพื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำทั้งในกรุงเทพมหานครและพื้นที่จังหวัดนนทบุรีซึ่งเป็นเขตติดต่อกับชานเมืองทางด้านเหนือ ในเขตกรุงเทพมหานครมีพื้นที่ติดริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ครอบคลุมเขตต่างๆ ทั้งสิ้น 16 เขต ทางฝั่งพระนคร ได้แก่ เขตบางซื่อ เขตดุสิต เขตพระนคร เขตสัมพันธวงศ์ เขตบางรัก เขตสาทร เขตบางคอแหลม เขตยานนาวา เขตคลองเตย เขตพระโขนง ทางฝั่งธนบุรี ได้แก่ เขตบางพลัด เขตบางกอกน้อย เขตบางกอกใหญ่ เขตธนบุรี เขตคลองสาน เขตราชบุรีบูรณะ โดยส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่ที่อยู่ใน เขตชั้นในและชั้นกลางของกรุงเทพมหานคร









จากการพิจารณาถึงการใช้ที่ดินริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา พบว่าเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเมืองเป็นอย่างมาก โดยความเข้มข้นของการใช้ที่ดิน กิจกรรมและรูปแบบการใช้ที่ดินจะแตกต่างกันไป สำหรับการใช้ที่ดินริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในบริเวณดังกล่าว เพื่อให้เห็นความแตกต่างของแต่ละพื้นที่ได้อย่างชัดเจนสามารถอธิบายรายละเอียดการใช้ที่ดินโดยแบ่งตามความเข้มข้นของการใช้ที่ดิน และกิจกรรมได้ดังนี้(โปรดพิจารณา แผนที่ 3.9 และ 3.10 ประกอบ)

บริเวณที่ 1 พื้นที่พาณิชย์กรรมและพักอาศัยหนาแน่นใจกลางเมือง(พื้นที่ชั้นใน)

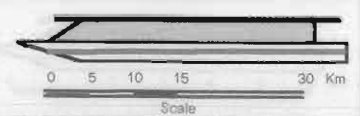
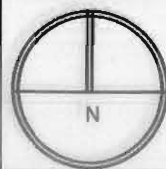
พื้นที่นี้ได้แก่บริเวณเขตชั้นในของเมืองซึ่งเป็นเขตชุมชนหนาแน่นการใช้ที่ดินประกอบไปด้วยที่พักอาศัยหนาแน่นสูง แหล่งพาณิชย์กรรม สถาบันราชการ ตั้งอยู่เรียงรายทั้ง 2 ฝั่งตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา โดยพื้นที่นี้จะครอบคลุมย่านอาคารสถาบันราชการ ย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้าที่สำคัญของเมือง ซึ่งย่านอาคารสถาบันราชการส่วนใหญ่จะกระจุกตัวอยู่บริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ และ พื้นที่



สัญลักษณ์

-  ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย
-  ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม
-  ที่ดินประเภทสถาบัน ,
สถานที่ราชการ
-  ที่ดินประเภทคลังสินค้า
-  ที่ดินประเภทสาธารณูปโภค
-  ที่ดินประเภทที่พักผ่อนหย่อนใจ
-  ที่ดินประเภทเกษตรกรรม
-  ที่ดินประเภทที่ว่าง
ยังไม่มีการพัฒนา

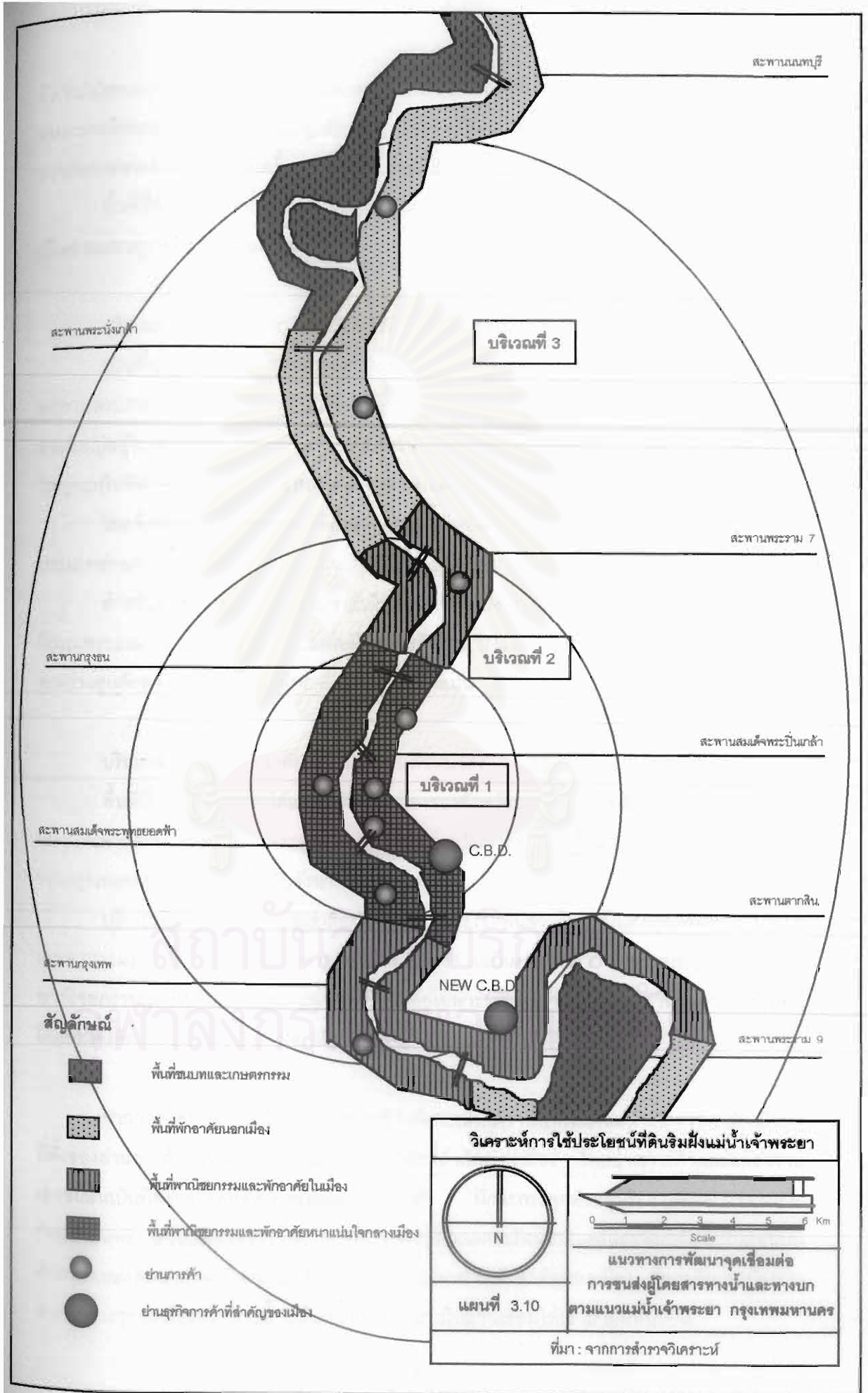
การใช้ประโยชน์ที่ดินริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา พ.ศ.2529



แผนที่ 3.9

แนวทางการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ
การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำและทางบก
ตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร



ถัดขึ้นไปตอนบน สำหรับพื้นที่ตอนล่างถัดจากเกาะรัตนโกสินทร์ลงมาจนถึงสะพานตากสินจะเป็นแหล่งพาณิชย์กรรม ใกล้กับบริเวณศูนย์กลางธุรกิจของเมือง C.B.D. ในช่วงนี้จึงมีอาคารปกคลุมหนาแน่นโดยเฉพาะอาคารสูงจะเกิดขึ้นมากทั้ง 2 ผังแม่น้ำ

พื้นที่นี้จัดเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญทั้งในทางประวัติศาสตร์ เป็นแหล่งงานขนาดใหญ่ และเป็นย่านเศรษฐกิจที่สำคัญของเมือง

บริเวณที่ 2 พื้นที่พาณิชย์กรรมและที่พักอาศัยในเขตเมือง(พื้นที่ชั้นกลาง)

เป็นพื้นที่ถัดจากบริเวณแรกออกไปทั้งทางบริเวณตอนเหนือเลยไปจนถึงบริเวณขอบเมืองตรงสะพานพระรามที่ 7 และบริเวณตอนใต้ซึ่งได้แก่พื้นที่ใต้สะพานตากสินไปจนถึงเขตกรุงเทพมหานครซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในเขตชั้นกลางของเมือง พื้นที่นี้จัดเป็นแหล่งพักอาศัยหนาแน่นในเมือง การใช้ที่ดินส่วนใหญ่จะเป็นที่พักอาศัย ประปนกับแหล่งพาณิชย์กรรมและสถาบันราชการ

โดยพื้นที่ทางด้านเหนือจะมีที่ตั้งของอาคารสถาบันราชการอยู่เป็นจำนวนมากขณะที่กิจกรรมประเภทย่านการค้าจะเกิดบริเวณตามแนวถนนและจุดตัดของถนน

สำหรับพื้นที่ทางด้านใต้โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ทางฝั่งตะวันออกใกล้กับสะพานพระราม 9 ที่มีถนนพระราม 3 เลียบแม่น้ำนั้นเป็นพื้นที่ เขตธุรกิจใหม่ (New CBD) ส่งผลให้มีกิจกรรมผสมผสานระหว่างศูนย์กลางพาณิชย์กรรม กับย่านพักอาศัยหนาแน่น

บริเวณที่ 3 พื้นที่พักอาศัยนอกเมือง(พื้นที่ชั้นนอก)

พื้นที่นี้ ทางด้านเหนือ ได้แก่ พื้นที่เกี่ยวเนื่องของจังหวัดนนทบุรีติดต่อกับชานเมืองของกรุงเทพมหานครจากด้านเหนือสะพานพระราม 7 ขึ้นไป สำหรับทางด้านใต้ ได้แก่ พื้นที่ขอบเมืองตอนล่างของกรุงเทพมหานครเกี่ยวเนื่องกับจังหวัดสมุทรปราการ

บริเวณนี้มีสภาพทางธรรมชาติอยู่มาก การใช้ที่ดินส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยสลับกับพื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่ว่าง นอกจากนี้ยังมีพื้นที่บางส่วนเป็นคลังสินค้า สำหรับบริเวณที่เป็นแหล่งพาณิชย์กรรมและที่พักอาศัยหนาแน่นจะกระจุกอยู่เฉพาะบริเวณตัวอำเภอหรือย่านชุมชน บริเวณนี้โดยรวมจึงจัดเป็นแหล่งพักอาศัยนอกเมือง

จากการพิจารณาการใช้ที่ดินดังกล่าวข้างต้นจะเห็นได้ว่าพื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยามักเป็นทั้งที่ตั้งของย่านการค้า แหล่งงาน และแหล่งพักอาศัยที่สำคัญของเมือง โดยย่านการค้าและแหล่งงานเอกชนอันเป็นที่ตั้งของออฟฟิศเอกชนและศูนย์การค้า มักจะกระจุกตัวอยู่บริเวณตอนล่างของเกาะรัตนโกสินทร์ ส่วนแหล่งงานราชการจะกระจุกตัวบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์และพื้นที่ถัดขึ้นไปตอนบน สำหรับแหล่งพักอาศัยจะมีทั้งแหล่งพักอาศัยในเมืองและย่านพักอาศัยนอกเมือง โดยบริเวณหรือย่านสำคัญต่างๆของเมืองดังกล่าวนี้ จะมีแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแกนเชื่อมโยงให้เข้ามาสัมพันธ์กัน

3.4.2 ความสัมพันธ์ของพื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำกับย่านต่างๆของเมือง

นอกจากพื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาเองจะมีความสำคัญของแหล่งที่ตั้งของย่านต่างๆที่สำคัญของเมืองแล้ว พื้นที่ดังกล่าวยังสามารถเชื่อมต่อกับย่านต่างๆที่สำคัญของเมืองได้โดยอาศัยเส้นทางคมนาคมทางบกที่ต่อเนื่องไปยังแหล่งงาน สถานที่สำคัญต่างๆทั้งในบริเวณใกล้เคียงและที่อยู่ห่างออกไปได้ (โปรดพิจารณาแผนที่ 3.11 ประกอบ) เช่น พื้นที่ริมฝั่งน้ำในเขตใจกลางเมือง จะติดต่อกับแหล่งงานราชการที่ต่อเนื่องจากริมฝั่งน้ำไปยังเขตใจกลางเมือง พื้นที่ที่สำคัญได้แก่ บริเวณเขตพระนคร ปทุมวัน ดุสิต พญาไท ส่วนแหล่งงานเอกชน จำพวกอาคารสำนักงาน แหล่งธุรกิจจะอยู่บริเวณเขตศูนย์กลางธุรกิจของเมือง C.B.D. และ ศูนย์กลางเมืองใหม่ New C.B.D. ที่เห็นได้ชัดได้แก่ บริเวณสีลม สุรวงศ์ ราชประสงค์ พญาไท อโศก นอกจากนี้ย่านการค้าและศูนย์การค้าต่างๆยังกระจายออกไปตามจุดตัดของถนนและตามแหล่งชุมชนหนาแน่นต่างๆ เช่น ประตูน้ำ เพชรบุรี บางลำภู พานhurst วงเวียนใหญ่ สะพานควาย พระโขนง ขณะที่แหล่งพักอาศัยหนาแน่นจะอยู่บริเวณใจกลางเมือง และกระจายไปตามถนนต่างๆ ทั้ง 2 ฝั่ง ฝั่งตะวันตก เช่น ถนนปิ่นเกล้า-นครชัยศรี ถนนเพชรเกษม ถนนเอกชัย ถนนธนบุรี ปากท่อ ฝั่งตะวันออก เช่น ถนนรามอินทรา ถนนลาดพร้าว ถนนรามคำแหง ถนนบางนา-ตราด

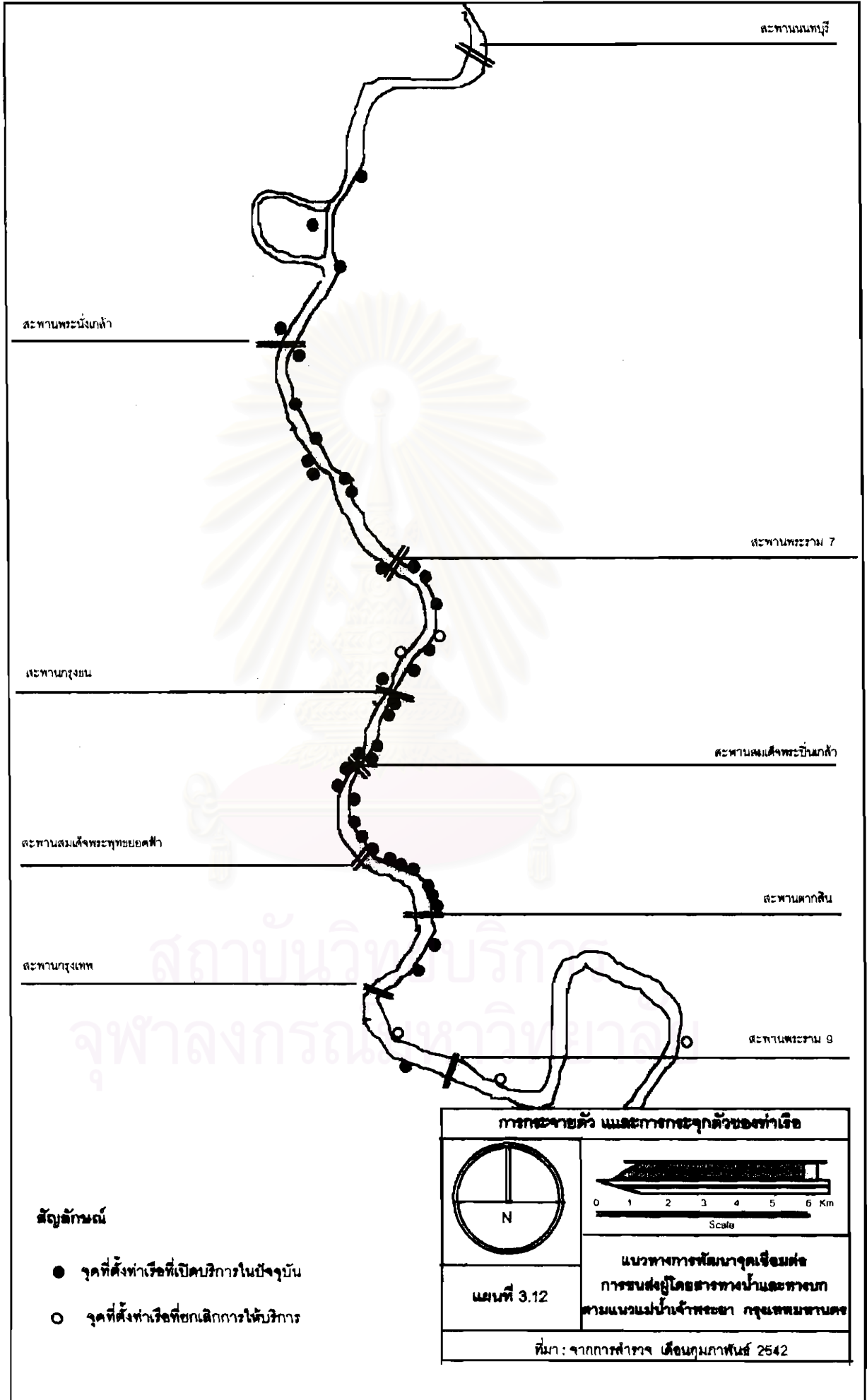
ทั้งแหล่งงานและแหล่งพักอาศัยของเมืองจะมีจุดเชื่อมโยงถนนเป็นแกนสำคัญในการเชื่อมโยงย่านต่างๆกับพื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งบทบาทต่างๆดังที่ได้กล่าวมาข้างต้นยังทำให้พื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยายังคงมีความสำคัญในการสัญจรของผู้คนอยู่ตลอดเวลา

3.5 ลักษณะทางกายภาพของท่าเรือและ จำนวนผู้ใช้บริการ

ท่าเรือ นับเป็นสถานที่สำคัญสำหรับการเดินทางทางน้ำและการส่งต่อการเดินทาง เนื่องจากเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างทางน้ำและทางบก โดยจะทำหน้าที่เป็นศูนย์รวม และศูนย์กลางการสับเปลี่ยนของผู้คนที่เข้ามาใช้การเดินทางทางน้ำ สำหรับลักษณะทางกายภาพ ได้แก่ ลักษณะของท่าเรือ จุดที่ตั้ง การกระจายตัวของท่าเรือ จะมีลักษณะดังนี้

3.5.1 จุดที่ตั้ง การกระจายตัว และ การกระจุกตัวของท่าเรือ (โปรดพิจารณาแผนที่ 3.12 ประกอบ)

ท่าเทียบเรือที่มีอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่เกี่ยวเนื่องมีลักษณะกระจายทั่วไปครอบคลุมพื้นที่ที่เป็นแหล่งชุมชนของเมือง ไม่ว่าจะเป็นแหล่งพักอาศัย ย่านการค้าหรือแหล่งงานที่สำคัญของเมือง โดยจุดที่ตั้งท่าเรือจะเป็นแหล่งการค้า เช่น ร้านค้า ตลาด เป็นอาคารสถาบันราชการ เช่น



วัด สถานที่ราชการ และ พื้นที่สาธารณะต่างๆ โดยท่าเรือนับจาก ท่าปากเกร็ด ถึง ท่าราชวรานุบูรณะ ในปัจจุบันจากการสำรวจ เดือนกุมภาพันธ์พ.ศ.2542 มีทั้งหมด 38 ท่า มีท่าที่ตั้งทางฝั่งพระนคร 28 ท่า และทางฝั่งธนบุรี 10 ท่า ท่าเทียบเรือริมแม่น้ำเจ้าพระยามี 2 ลักษณะ ดังนี้

ลักษณะแรก เป็นท่าเทียบเรือของหน่วยงานของรัฐ บางแห่งอนุญาตให้เรือของเอกชน ทูบบริษัทขอรับ-ส่งผู้โดยสารได้เพื่อเป็นการบริการสาธารณะ เช่น ท่าของกรมโยธาธิการ กรมเจ้าท่า และกรมชลประทาน เป็นต้น

ลักษณะที่สอง เป็นท่าเทียบเรือที่ผู้ประกอบการแต่ละรายได้ไปติดต่อทำสัญญาเช่าไว้ มีทั้ง ท่าของหน่วยงานของรัฐ ของวัด และของเอกชน

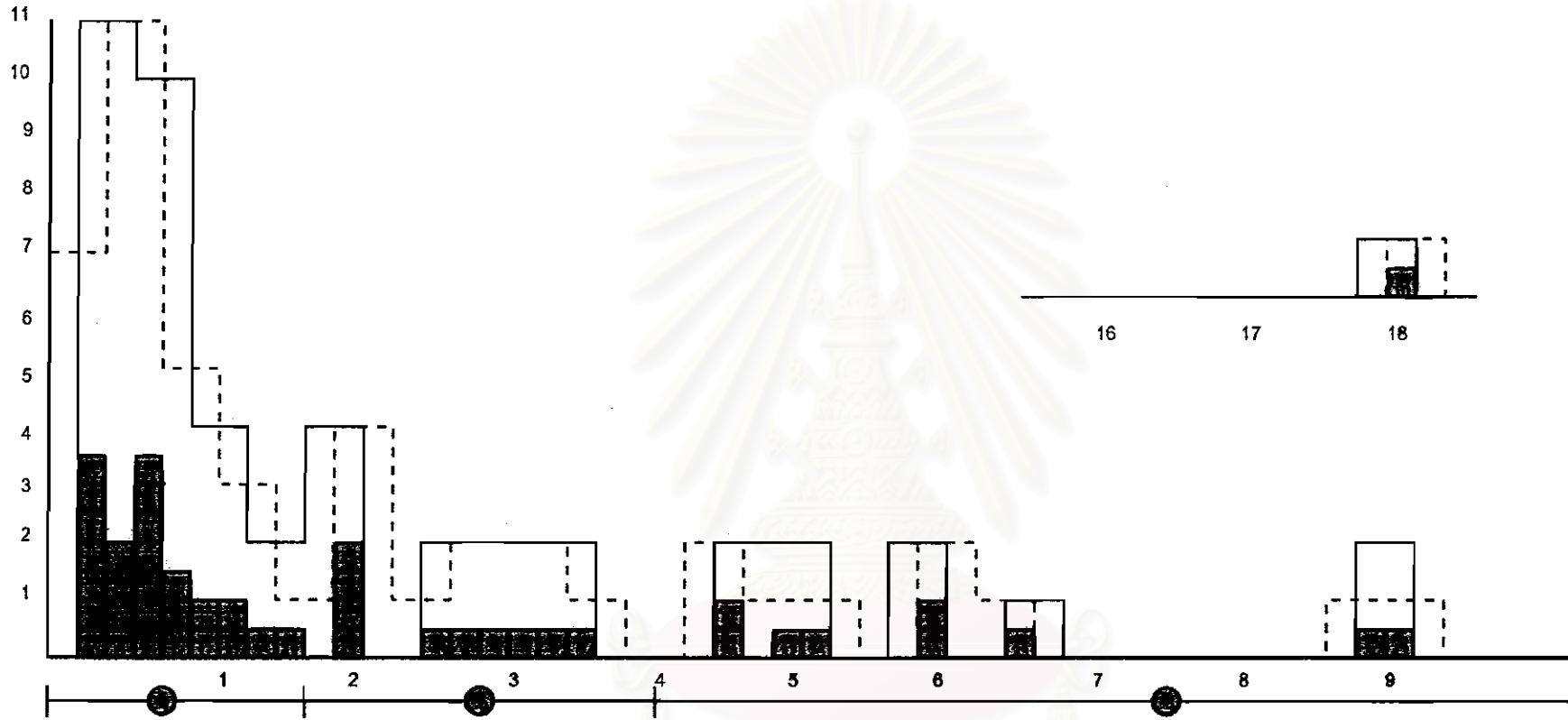
การที่จุดที่ตั้งท่าเทียบเรือเรียงรายอยู่ทางฝั่งพระนครเป็นจำนวนมาก เนื่องจากทางฝั่งพระนคร มีศักยภาพของถนนเข้าถึงพื้นที่ริมน้ำรวมทั้งเป็นที่ตั้งของย่านการค้า หน่วยงานของรัฐ และเอกชนซึ่งเป็นแหล่งงานของเมืองมากกว่าทางฝั่งธนบุรี สำหรับความหนาแน่นของจำนวนท่าเรือและ ระยะห่างระหว่างจุดที่ตั้งของท่าเรือนั้นมักจะสัมพันธ์กับการใช้ที่ดินริมฝั่งแม่น้ำเช่นเดียวกันกล่าวคือ ท่าเทียบเรือในเขตเมืองจะมีการเกาะกลุ่มอยู่ระยะใกล้กัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณที่เข้าเขตใจกลางเมือง ซึ่งเป็นแหล่งชุมชนหนาแน่น ขณะที่บริเวณรอบนอกที่มีระยะห่างจากศูนย์กลางเมืองออกไป ท่าเรือจะเริ่มเบาบาง มีระยะห่างกันออกไป และจำนวนท่าเรือจะเบาบางมากยิ่งขึ้นในแถบพื้นที่ชานเมือง

3.5.2 จำนวนผู้ใช้บริการ

จากการพิจารณาจำนวนผู้ใช้บริการท่าเรือด่วนเฉลี่ยในแต่ละวันจากข้อมูลการสำรวจปี 2539 ดังภาพที่ 3-1 หากแบ่งขนาดของท่าเรือตามจำนวนผู้ใช้บริการจะพบว่า

ท่าเรือที่มีจำนวนผู้ใช้บริการตั้งแต่ 4,000 คนขึ้นไป ได้แก่ ท่านนทบุรี ท่าสาทร ท่าพรานนก ท่าช้าง ท่าสี่พระยา ท่าสะพานพุทธ ท่าเทเวศน์ ท่าราชวงศ์ ท่าสะพานพระราม 7 และ ท่าบางโพ

ท่าเรือที่มีจำนวนผู้ใช้บริการระหว่าง 1,600- 4,000 คน ได้แก่ ท่าสะพานกรุงธน ท่าพายัพ ท่าปิ่นเกล้า ท่าปากเกร็ด ท่าวัดราชสิงขร ท่าเกษกกาย ท่าพระอาทิตย์ ท่าวิสุทธิกษัตริย์ ท่าราชวรานุบูรณะ(บึงกิ้ง) และ ท่าวัดจรรยาวาส



- | | | | | | |
|----------------------|--------------------|--------------------|--------------------|----------------|----------------|
| 1 ท่าปากเกร็ด | 9 พิบูลย์สงคราม | 17 วัดลือหนอง | 25 เพนียด | 33 ท่าช้าง | 41 วัดม่วงแค |
| 2 วัดปรินิคมภิตราราม | 10 นนทบุรี | 18 บางโพ | 26 วิสุทธิกษัตริย์ | 34 ท่าเตียน | 42 โอเรียนเต็ล |
| 3 วัดกลางเกร็ด | 11 พิบูลย์สงคราม 2 | 19 เขียวท่าย | 27 บางค้าง | 35 ท่าราชินี | 43 ศาล |
| 4 กรมชลประทานเกร็ด | 12 วัดเขื่อน | 20 วัดจันทรัศมิ์สร | 28 พระอาทิตย์ | 36 สะพานพุทธ | 44 วัดจรรยาวาส |
| 5 วัดท่าหน้าไม้ | 13 วัดศึก | 21 กรมชลประทาน | 29 พระนิมิตคำมื่น | 37 ราชวงศ์ | 45 วัดราชสิงขร |
| 6 วัดนครเขก | 14 วัดเขมา | 22 พายัพ | 30 พระนิมิตคำ | 38 กรมเจ้าท่า | 46 ถนนตก |
| 7 ท่าพระแม่เกล้า | 15 พิบูลย์สงคราม 1 | 23 เทพนารี | 31 ท่ารถไฟ | 39 สีพระยา | 47 ราษฎร์บูรณะ |
| 8 ท่าวัดโสมนัส | 16 สะพานพระราม 7 | 24 สะพานกรุงธน | 32 พระราม | 40 ไบรอนย์กลาง | |

กลุ่มท่าเรือจำแนกตามปริมาณผู้โดยสารเรือด่วนเฉลี่ยต่อวัน

	แนวทางการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำและทางบก ตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร
ภาพที่ 3.1	
ที่มา: การวิเคราะห์ข้อมูลสถิติผู้โดยสารทางน้ำปี พ.ศ. 2539	

ท่าเรือที่มีขนาดจำนวนผู้ใช้บริการน้อยเฉลี่ยต่ำกว่า 1,600 คนต่อวัน ได้แก่ ท่าเรือเรียดเต็ด ท่าราชินี ท่าเตียน ท่ารถไฟ ท่าปิ่นเกล้าฝั่งพระนคร ท่าวัดสร้อยทอง ท่าถนนตก ท่าวัดเขมา ท่าวัดเขียน ท่ากรมชลประทาน ท่ากรมเจ้าท่า ท่าพระนั่งเกล้า ท่าวัดม่วงแค ท่าพิบูลย์สงคราม 1 ท่าวัดเทพนารี ท่าวัดจันทรัลไมตร ท่าพิบูลย์สงคราม 2 ท่าวัดตึก ท่าวัดไทรมา ท่าบางลำภู ท่าวัดกลางเกร็ด ท่าวัดตำหนักใต้ ท่าวัดแคนอก ท่าพิบูลย์สงคราม 4 ท่าวัดปรมงิยการาม และ ท่าไปรษณีย์กลาง

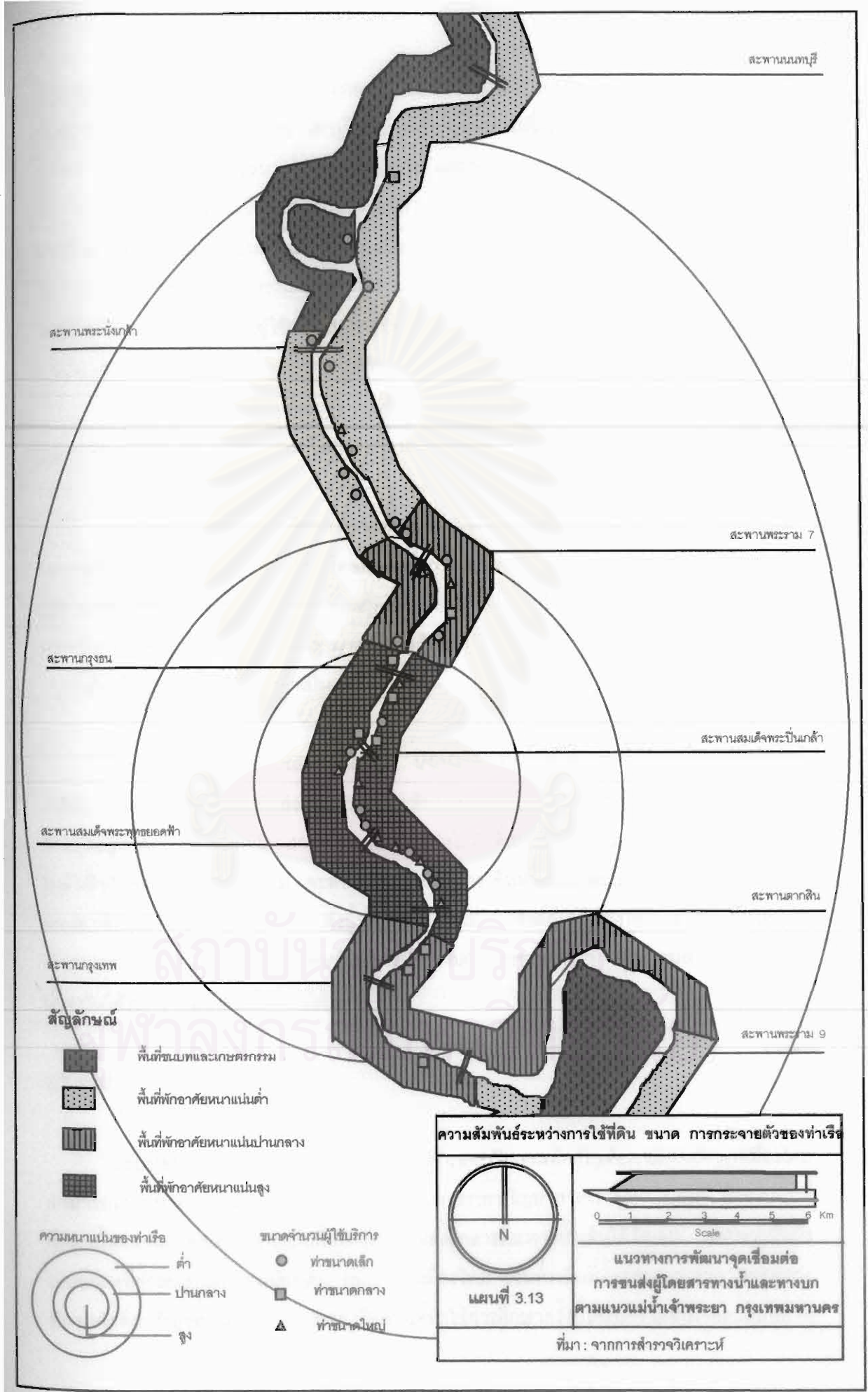
ตารางที่ 3.4 แสดง จำนวนผู้โดยสารเรือต่วนเฉลี่ยต่อวันแยกตามรายท่า ในปี พ.ศ. 2539

ท่าเรือ	จำนวนคน	ท่าเรือ	จำนวนคน	ท่าเรือ	จำนวนคน
ท่าปากเกร็ด	3,017	วัดสร้อยทอง	886	ท่าช้าง	6,435
วัดปรมงิยการาม	59	บางโพ	4,403	ท่าเตียน	1,136
วัดกลางเกร็ด	117	เกียกกาย	2,464	ท่าราชินี	1,290
กรมชลปากเกร็ด	301	วัดจันทรัลไมตร	407	สะพานพุทธ	5,874
วัดตำหนักใต้	87	กรมชล	556	ราชวงศ์	4,841
วัดแคนอก	75	พายัพ	3,355	กรมเจ้าท่า	554
ท่าพระนั่งเกล้า	497	เทพนารี	454	สี่พระยา	5,925
วัดไทรมา	210	สะพานกรุงธน	3,558	ไปรษณีย์กลาง	15
พิบูลย์สงคราม 4	64	เทเวศน์	5,197	วัดม่วงแค	460
นนทบุรี	18,001	วิสุทธิกษัตริย์	1,870	โอเรียดเต็ด	1,576
พิบูลย์สงคราม 2	253	บางลำภู	148	สาทร	9,087
วัดเขียน	641	พระอาทิตย์	1,948	วัดจรรยาวาส	1,828
วัดตึก	245	พระปิ่นเกล้าฝั่งธน	2,884	วัดราชสิงขร	2,681
วัดเขมา	679	พระปิ่นเกล้า	949	ถนนตก	790
พิบูลย์สงคราม 1	457	ท่ารถไฟ	1,021	ราษฎร์บูรณะ	1,852
สะพานพระราม 7	4,510	พรานนก	8,970	(บึงสี)	

ที่มา: ฝ่ายข้อมูล สถิติ กรมเจ้าท่า

3.5.3 ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ที่ดิน จำนวนผู้ใช้บริการ และ การกระจายตัวของท่าเรือ (โปรดพิจารณา แผนที่ 3.13 ประกอบ)

จากการศึกษาต่างๆข้างต้นไม่ว่าจะเป็นการศึกษา การใช้ที่ดิน ลักษณะทางกายภาพของท่าเรือ การกระจายตัวของท่าเรือและจำนวนผู้ใช้บริการ เมื่อนำมาพิจารณาร่วมกันพบว่าปัจจัยต่างๆล้วนมีส่วนสัมพันธ์และส่งผลต่อกัน กล่าวคือ พื้นที่ที่อยู่ในบริเวณการใช้ที่ดินหนาแน่นซึ่งจะอยู่ในเขต



เมืองจะเป็นบริเวณที่คนอยู่อาศัยและประกอบกิจกรรมต่างๆมากมาย ทำให้ผู้มาใช้บริการการเดินทางทางน้ำมีจำนวนมาก ส่งผลให้จำนวนท่าเรือกระจุกตัวอยู่หนาแน่นซึ่งท่าเรือที่ตั้งในบริเวณดังกล่าวจะมีทั้ง ท่าเรือที่มีกลุ่มผู้ใช้บริการขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก แทรกตัวอยู่ปะปนกันในระยะใกล้เคียงกัน ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นท่าที่มีกลุ่มผู้ใช้บริการขนาดใหญ่ และขนาดกลาง อยู่เป็นจำนวนมาก สำหรับและเมื่อเข้าสู่บริเวณรอบนอกแถบชานเมืองซึ่งเป็นแหล่งพักอาศัยจะมีการใช้ที่ดินเบาบางส่งผลให้การกระจายตัวของท่าเรือมีระยะห่างออกไป และ มีคนเข้ามาใช้บริการน้อย จึงส่งผลให้ท่าเรือส่วนใหญ่ในบริเวณเป็นท่าที่มีกลุ่มผู้ใช้บริการขนาดเล็ก ส่วนท่าที่มีกลุ่มผู้ใช้บริการขนาดกลางและขนาดใหญ่จะเกิดขึ้นเฉพาะบริเวณที่มีการรวมตัวเป็นแหล่งชุมชนหนาแน่น

3.6 ความจำเป็นในการส่งต่อการเดินทางทางน้ำและทางบก

การเดินทางประกอบไปด้วยการเคลื่อนที่ จากจุดหนึ่งซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของการเดินทางไปยังอีกจุดหนึ่งซึ่งเป็นจุดหมายปลายทาง โดยปกติแล้วการเดินทางมักจะหลีกเลี่ยงความจำเป็นในการสับเปลี่ยน หรือส่งต่อการเดินทาง แต่ในทางปฏิบัติจริงในเมืองที่มีการใช้การขนส่งมากมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งสาธารณะ ซึ่งไม่สามารถรับส่งผู้โดยสารได้ทั่วถึงที่หมายทุกจุด การส่งต่อการเดินทางจึงมีความสำคัญและเป็นสิ่งจำเป็น

สำหรับการขนส่งสาธารณะทางน้ำนั้น มีข้อจำกัด คือ เส้นทางให้บริการจะเป็นเส้นทางที่มีทางน้ำเท่านั้น ซึ่งการรับส่งผู้โดยสารเป็นเพียงการรับ-ส่ง ผู้โดยสารจากเรือไปยังท่าเรือตามจุดต่างๆที่อยู่ริมฝั่ง จากนั้นผู้โดยสารจะต้องเดินทางต่อไปยังที่หมายที่ต้องการ ไม่ว่าจะที่หมายนั้นจะอยู่ใกล้หรือไกลจากริมฝั่งน้ำก็ตาม จะต้องมีการส่งต่อการเดินทางไม่ว่าจะเป็นการเดินเท้าหรือการใช้พาหนะอื่นๆเข้ามาเกี่ยวข้องเสมอ ดังนั้นการส่งต่อจึงเป็นสิ่งสำคัญประการหนึ่งในการสนับสนุนการขนส่งสาธารณะทางน้ำ เนื่องจากหากไม่มีการประสานกับการขนส่งอื่นๆ ระบบขนส่งสาธารณะทางน้ำจะไม่สามารถได้รับความสนใจและคงอยู่ได้

3.7 สรุป

ระบบขนส่งสาธารณะทางน้ำมีความจำเป็นและมีความสำคัญต่อระบบขนส่งของเมืองโดยสามารถแบ่งเบาการเดินทางของคนในเมืองและช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรทางบกได้ สำหรับพื้นที่ศึกษานั้นมีส่วนสำคัญเนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีการขนส่งสาธารณะทางน้ำเห็นได้ชัดเจน นอกจากนั้นยังเป็นแหล่งที่ตั้งของศูนย์กลางเมืองเดิม ศูนย์กลางเมืองใหม่ รวมทั้งเป็นที่ตั้งของแหล่งงาน และแหล่งพักอาศัยที่สำคัญของเมือง ระบบเรือด่วนที่ทำการศึกษาคั้งนี้ได้รับความสนใจและมีบทบาท

สำคัญต่อการนำผู้คนเข้า-ออกจากเมืองรวมทั้งกระจายผู้คนเข้าสู่บริเวณพื้นที่ส่วนต่างๆ ของเมืองและเชื่อมโยงความสัมพันธ์ทั้งภายในและภายนอกเมือง ซึ่งส่วนประกอบที่สำคัญของการเดินทางทางน้ำ นอกจากระบบเรือแล้วยังประกอบด้วย ท่าเรือ ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อของระบบขนส่งทางน้ำและทางบกมาบรรจบกัน ท่าเรือแต่ละแห่งจะมีลักษณะทางกายภาพ การกระจายตัว การใช้ที่ดิน และจำนวนผู้ใช้บริการที่แตกต่างกัน แต่สามารถแยกประเภทและจัดกลุ่มได้ตามขนาดจำนวนผู้ใช้บริการและจุดที่ตั้ง ซึ่งสัมพันธ์กับการใช้ที่ดิน

ในส่วนของการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ นอกจากจะต้องพัฒนาระบบการให้บริการของระบบเรือเองแล้ว ระบบการส่งต่อการเดินทางกับระบบการขนส่งทางบกก็เป็นสิ่งจำเป็น เนื่องจากระบบเรือต้องอาศัยการขนส่งทางบกในการเดินทางไปยังที่หมาย หากมีการวางแผนหาแนวทางในการพัฒนาการขนส่งผู้โดยสาร ตลอดจนปรับปรุงจุดต่อเชื่อมให้รองรับการเดินทางอย่างเหมาะสม จะสามารถเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในระบบการขนส่งโดยรวมของเมืองได้และสามารถดึงดูดผู้คนให้เข้ามาใช้การขนส่งทางน้ำเพิ่มขึ้น



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย