

วิเคราะห์ระบบการสัญจรทางน้ำในกรุงเทพมหานคร

แม่น้ำเจ้าพระยา เป็นเส้นทางหลักของการคมนาคมทางน้ำในกรุงเทพมหานคร โดยมีระบบการขนส่งเฉพาะผู้โดยสาร 3 ระบบคือ

1. ระบบเรือข้ามฟากแม่น้ำเจ้าพระยา
2. ระบบเรือคาน เลียบแม่น้ำเจ้าพระยา
3. ระบบเรือหางยาว

ระบบการสัญจรทั้ง 3 นี้ยังคงมีบทบาทสำคัญและเป็นทางเลือกหนึ่งของการเดินทางสำหรับประชาชนของกรุงเทพมหานคร ดังนั้น เพื่อให้เห็นถึงบทบาทและประสิทธิภาพของการให้บริการ จึงได้ทำการวิเคราะห์ระบบการสัญจรทั้ง 3 ระบบนั้น พร้อมทั้งศึกษาพฤติกรรมของผู้โดยสารเรือประกอบระบบต่าง ๆ ดังนี้

1. ระบบเรือโดยสารข้ามฟากแม่น้ำเจ้าพระยา

ระบบเรือโดยสารข้ามฟากแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นระบบการขนส่งมวลชนทางน้ำ ซึ่งเป็นที่นิยมมากที่สุดในปี 2526 มีผู้ใช้บริการเรือประเภทนี้ทั้งหมด 60,753,885 คน คิดเป็นร้อยละ 82 ของผู้โดยสารเรือทุกประเภท ทั้งนี้ เพราะผู้โดยสารเรือข้ามฟาก ไม่ได้จำกัดเฉพาะผู้ที่อาศัยอยู่ใกล้แม่น้ำหรือคลองเท่านั้น แต่รัศมีของการให้บริการผู้โดยสาร เป็นไปโดยรอบ เพราะเป็นการเดินทางระหว่างพื้นที่ของ 2ฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา จุดหมายปลายทางของผู้เดินทางอาจอยู่ในบริเวณใกล้แม่น้ำเจ้าพระยา หรือผู้เดินทางใช้บริการเรือข้ามฟากเพื่อเป็นส่วนหนึ่งของช่วงการเดินทาง ดังนั้นระบบเรือข้ามฟากจึงสามารถช่วยลดความคับคั่งของการจราจรบนสะพานข้ามแม่น้ำได้ และยังเป็นระบบขนส่งมวลชนที่ช่วยให้ประชาชนเดินทางได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น

ปัจจุบันเรือข้ามฟากในเขตกรุงเทพมหานคร มีทั้งหมด 33 เส้นทาง โดยมีท่าเรืออยู่ทางฝั่งพระนครทั้งหมด 22 ท่า และทางฝั่งธนบุรี 32 ท่า ท่าเรือเหล่านี้กระจุกตัวอยู่บริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ ๙ ท่า และบริเวณปากน้ำ ๑๑ ท่า

เกาะรัตนโกสินทร์ 9 ท่า ที่เชื่อมต่อกับฝั่งธนบุรี 11 ท่า ท่าเรือบางท่าเป็นท่าเรือเฉพาะเรือข้ามฟาก แต่บางท่ามีบริการของเรือด่วน เลียบแม่น้ำเจ้าพระยารวมด้วย

1.1 ลักษณะการดำเนินกิจการของเรือข้ามฟาก

การดำเนินกิจการของเรือข้ามฟาก ส่วนใหญ่เอกชน เป็นผู้ดำเนินการในรูปของบริษัท ซึ่งมีหลายบริษัทด้วยกัน บริษัทที่ใหญ่ที่สุดที่มีการดำเนินกิจการเดินเรือข้ามฟากมากที่สุดคือบริษัทสุภัทรา คือเป็นเจ้าของเส้นทางประมาณ 10 เส้นทาง ส่วนบริษัทอื่น ๆ ต่างก็มีสัมปทานในการเดินเรือในแต่ละเส้นทาง การที่มีผู้ประกอบการหลายบริษัทนี้เอง ทำให้เกิดการแข่งขันกันคือ เส้นทางใดที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงกัน การแข่งขันในด้านการให้บริการก็ย่อมมีมากกว่า เส้นทางที่ไม่ต้องแข่งขันกับเส้นทางอื่น ทั้งนี้ เพื่อดึงดูดประชาชนให้มาใช้บริการเส้นทางเรือข้ามฟากของตนให้มากที่สุด บางบริษัทดำเนินการให้บริการ โดยอนุญาตให้มีรถสองแถว เข้าถึงท่าเรือ ซึ่งเป็นการอำนวยความสะดวกในการสับเปลี่ยนพาหนะทางบกกับทางน้ำ บางบริษัทก็ดำเนินการโดยการปรับปรุงในด้านความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ

ปัจจุบัน มีหลายบริษัทที่เปลี่ยนเรือจากลักษณะเดิม คือทำด้วยไม้มาเป็นแบบที่ให้ความปลอดภัยมากกว่า และสะดวกในการขึ้นลง แต่ส่วนใหญ่แล้วก็ยังมีการใช้แบบเก่าอยู่ในอนาคตถ้ามีการเปลี่ยนแปลงแบบเรือให้ทันสมัยขึ้น คือมีระบบความปลอดภัย จุฬุโดยสารได้มาก พร้อมทั้งปรับปรุงบริเวณท่าเรือให้มีการเข้าถึงที่สะดวกยิ่งขึ้น ก็จะเป็นเส้นทางคมนาคมที่มีประชาชนนิยม เลือกใช้มาก เส้นทางหนึ่ง

1.2 เส้นทางเรือข้ามฟาก

จากข้อมูลของกรมเจ้าท่าในปี 2526 พบว่ามีเส้นทางเรือข้ามฟากในเขตกรุงเทพมหานครทั้งหมด 33 เส้นทาง โดยมีท่าเรือกระจายอยู่บริเวณฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาทั้ง 2 ด้าน ตั้งแต่บริเวณเกียกกายซึ่งติดต่อกับท่าวัดจักรแก้วในเขตบางกอกน้อย บริเวณทางตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร เรือลงมาจากทางตอนใต้ของแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณคลองเตยในเขตพระโขนง กับพื้นที่ด้านตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา และกระจุกตัวอยู่ในบริเวณตั้งแต่สะพานพระปิ่นเกล้าจนถึงสะพานตากสินมากที่สุด

มีท่าเรือทางฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี ดังนี้

<u>ท่าทางฝั่งพระนคร</u>	<u>ท่าทางฝั่งธนบุรี</u>
1. ท่าเกียกกาย	ท่าวัดฉัตรแก้ว
2. ท่าวัดจันทร์สโมสร	ท่าสุเทหรัฯแบก
3. ท่าพายัพ	ท่าวัดอาวุธ
4. ท่าสะพานแดง	ท่าวัด เทพนารี
5. ท่าเทเวศน์	ท่า ส.ภ.
6. ท่าเทเวศน์	ท่าวัดบวรมงคล
7. ท่าเทเวศน์	ท่าบางจาก
8. ท่าเทเวศน์	ท่าวัดคฤหบดี
9. ท่าวิสุทธิกษัตริย์	ท่าบ้านปูน
10. ท่าพระอาทิตย์	ท่าวัดดาวดึงส์
11. ท่าพระจันทร์เหนือ	ท่ารถไฟ
12. ท่าพระจันทร์เหนือ	ท่าพรานนก
13. ท่าพระจันทร์กลาง	ท่าศิริราช
14. ท่าช้าง	ท่าวังหลัง
15. ท่าช้าง	ท่าวัดระฆัง
16. ท่าเตียน	ท่าวัดอรุณ
17. ท่าปากคลองตลาด	ท่ากัญจีน
18. ท่าปากคลองตลาด	ท่าวัดกัลยาณี
19. ท่าสะพานพุทธ	ท่าธนบุรี
20. ท่าราชวงศ์	ท่าดินแดง
21. ท่าสวัสดิ์	ท่าวัดทองธรรมชาติ
22. ท่าสวัสดิ์	ท่าวัดทองนพคุณ
23. ท่ากรมเจ้าท่า	ท่าคลองสาม
24. ท่าวัดกัลหว่า	ท่าคลองสาม
25. ท่าไปรษณีย์	ท่าคลองสาม
26. ท่าสี่พระยา	ท่าวีระ

ท่าทางฝั่งพระนคร

27. ท่าสี่พระยา
28. ท่าโอเรียลเต็ล
29. ท่าสวนพลู
30. ท่าบางรัก
31. ท่าเรือสีดา
32. ท่าวัดบางนานอก
33. ท่าคลองเตย

ท่าทางฝั่งธนบุรี

- ท่ารถไฟ
- ท่าวัดสุวรรณ
- ท่าดูเม็กซ์
- ท่าฉางเกลือ
- ท่าวัดเศวตฉัตร
- ท่าบางน้ำผึ้ง
- ท่าทั่วไป



หมายเหตุ ปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงโดยยกเลิกท่าพระจันทร์เหนือ-พราณนก เป็นท่าพระจันทร์เหนือ-ท่าวังหลังใหม่ซึ่งอยู่ใกล้กับท่าพราณนก. สำหรับท่าพราณนกใช้เป็นท่าเรือสำหรับเรือด่วน

1.3 การกระจายตัวของผู้ใช้โดยสารเรือข้ามฟากเฉลี่ยต่อวัน

ในปี 2526 จากเส้นทางของเรือข้ามฟากในเขตกรุงเทพมหานครทั้งหมด 93 เส้นทาง มีผู้ใช้โดยสารที่ใช้บริการเฉลี่ยวันละ 166,449 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 82.5 ของผู้เดินทางโดยทางเรือทั้งหมด เมื่อจัดกลุ่มของเส้นทางตามปริมาณผู้ใช้โดยสาร สามารถจำแนกได้เป็น 5 กลุ่มดังนี้ (ตารางที่ 4.1 และแผนที่ 4.1)

กลุ่มที่ 1 คือกลุ่มเส้นทางที่มีผู้ใช้โดยสารเฉลี่ยต่อวันตั้งแต่ 10,000 คนขึ้นไป มีทั้งหมด 5 เส้นทาง เส้นทางที่มีผู้ใช้โดยสารหนาแน่นมากที่สุด คือท่าราชวงศ์-ท่าดินแดง มีผู้ใช้บริการ 24,828 คนต่อวัน หรือร้อยละ 14.92 ของผู้ใช้โดยสารเรือข้ามฟากทั้งหมด รองลงมาคือ ท่าช้าง-ท่าวังหลัง มีผู้ใช้บริการ 16,983 คน คิดเป็นร้อยละ 10.20 ของผู้ใช้บริการเรือข้ามฟากทั้งหมด อันดับสามคือ ท่าพระจันทร์-ท่าพรานนก, ท่าสี่พระยา-ท่ารถไฟคลองสาน และท่าสวนพลู-คูเม็กซ์ ซึ่งมีผู้ใช้โดยสารคิดเป็นร้อยละ 8.81, 8.78 และ 7.50 ตามลำดับ

ในกลุ่มเส้นทางที่มีผู้ใช้บริการสูงสุดนี้ มีผู้ใช้บริการมากถึงร้อยละ 50.20 ของผู้ใช้บริการเรือข้ามฟากทั้งหมด ซึ่งจะขอแยกพิจารณาแต่ละเส้นทาง เพื่อชี้ให้เห็นถึงปัจจัยที่มีส่วนทำให้เส้นทางนั้น ๆ มีประชาชนมาใช้บริการมาก ดังนี้

1. ท่าราชวงศ์-ท่าดินแดง เป็นเส้นทางที่มีผู้ใช้โดยสารสูงสุด เพราะเป็นเส้นทางที่ติดต่อระหว่างย่านพาณิชย์กรรมกับย่านที่พักอาศัย โดยมีท่าราชวงศ์เป็นท่าทางฝั่งพระนครที่มีท่าเลที่ตั้งอยู่ปลายถนนราชวงศ์ ในเขตสัมพันธวงศ์ ซึ่งบริเวณนี้จัดเป็นแหล่งชุมชนใหญ่ชุมชนหนึ่งของกรุงเทพมหานคร เป็นย่านธุรกิจการค้าที่สำคัญ นอกจากนั้นบริเวณท่าเรือยังมีถนนเข้าถึง และมีรถประจำทางคือสาย 204 เข้าถึงบริเวณท่าด้วย

ท่าดินแดง เป็นท่าที่อยู่ทางฝั่งธนบุรี อยู่ปลายถนนดินแดงในเขตคลองสาน ซึ่งเป็นเขตที่มีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่นเขตหนึ่งในฝั่งธนบุรี และเป็นเขตที่อยู่ในบริเวณที่สามารถจะติดต่อกับเขตอื่น ๆ ได้สะดวก โดยเฉพาะชุมชนใหญ่ เช่น บริเวณวงเวียนใหญ่ ดาวคะนอง ท่าพระ เป็นต้น นอกจากนั้นยังมีรถประจำทางหลายสายวิ่งผ่านและเข้าถึงท่าคือ สาย 20 พร้อมทั้งมีรถสองแถวให้บริการรับส่งผู้ใช้โดยสารถึงท่าเรือด้วย

2. ท่าช้าง-ท่าวังหลัง เป็นเส้นทางที่มีจำนวนผู้โดยสารมากเป็นอันดับสอง เนื่องจากท่าเรือของเส้นทางนี้ตั้งอยู่ในบริเวณที่เป็นย่านใจกลางเมือง ระหว่างเขตพระนคร และเขตบางกอกน้อยทางฝั่งพระนคร มีท่าช้างอยู่ปลายถนนหน้าพระลานในเกาะรัตนโกสินทร์ ซึ่งเป็นที่ตั้งของแหล่งงานราชการที่สำคัญ คือกระทรวงทบวงกรมต่าง ๆ ได้แก่ กระทรวงยุติธรรม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงกลาโหม และสถานศึกษาคือ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และมหาวิทยาลัยศิลปากร ดังนั้นในบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์จึงเป็นแหล่งดึงดูดประชากรจากพื้นที่อื่น ๆ ให้เข้ามาทำงาน หรือ เรียนหนังสือมากแห่งหนึ่ง

ส่วนทางฝั่งธนบุรี มีท่าวังหลังอยู่ในบริเวณเขตบางกอกน้อย ซึ่งมีการใช้ที่ดินเป็นที่อยู่อาศัยปนกับสถานที่ราชการ และสถานศึกษา ท่าเลที่ตั้งของท่าอยู่ปลายถนนพระนคร ใกล้กับโรงพยาบาลศิริราช และกองทัพเรือ เป็นจุดต้นทางของรถประจำทางสาย 81 รถสองแถว และรถสองแถวเล็ก (รถตุ๊ก ๆ) ที่รับส่งผู้โดยสารจากย่านอื่น ๆ เช่น บางแค ท่าพระ บางขุนนนท์ บางพรหม ในเขตภาษีเจริญ และเขตตลิ่งชัน มาสู่ย่านใจกลางเมือง

แม้ว่าในพื้นที่นี้จะมีระบบการคมนาคมทางบกที่สมบูรณ์ คือมีสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าเป็นสะพานข้ามแม่น้ำก็ตาม แต่ก็ยังมีประชาชนนิยมมาใช้บริการเรือข้ามฟากในปริมาณที่สูง ทั้งนี้นอกจากเหตุผลในด้านความสะดวกในการต่อพาหนะทางบกแล้ว เหตุผลส่วนหนึ่งคือ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรทางบกบนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาด้วย

3. ท่าพระจันทร์-ท่าพรานนก ท่าเรือของเส้นทางนี้ตั้งอยู่ในบริเวณเดียวกันกับท่าช้าง-ท่าวังหลัง คือท่าพรานนกกับท่าวังหลัง ส่วนท่าทางฝั่งพระนคร คือท่าพระจันทร์กับท่าช้างนั้นอยู่ใกล้กันประมาณ 300 เมตร เส้นทางนี้มีผู้ใช้บริการมากเป็นอันดับสาม

4. ท่าสี่พระยา-ท่ารถไฟคลองสาน ท่าทางฝั่งพระนครคือ ท่าสี่พระยา เป็นท่าเรือที่ตั้งอยู่บริเวณสี่พระยา ปากคลองผดุงกรุงเกษม ถนนเจริญกรุง ในบริเวณนี้เป็นย่านธุรกิจที่สำคัญอีกย่านหนึ่ง ทั้งยังสามารถติดต่อกับย่านอื่น ๆ ได้สะดวก เช่น สีลม บางรัก ทรงวาด เป็นต้น ที่บริเวณท่าเรือนี้เป็นจุดต้นทางของรถประจำทางหลายสาย เช่น 18, 36,

ส่วนท่าทางฝั่งธนบุรี คือท่ารถไฟคลองสาน เป็นท่าที่อยู่ในเขตคลองสาน บริเวณถนนเจริญนคร ซึ่งเป็นถนนที่มีรถประจำทางผ่านหลายสาย ประชาชนที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงและบริเวณอื่น ๆ เช่น เขตธนบุรี บางกอกน้อย บางขุนเทียน ราษฎร์บูรณะ ภาษีเจริญ ก็มักจะใช้บริการของเรือข้ามฟากในเส้นทางนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงจากความคับคั่งของจราจรทางบก และเป็นเส้นทางลัดในการเดินทางไปยังฝั่งพระนคร โดยไม่ต้องอ้อมด้วย

5. ท่าสวนพลู-ท่าดู เม็กซ์ เส้นทางนี้มีท่าเรืออยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับท่าสี่พระยา-ท่ารถไฟคลองสาน บริเวณการใช้ที่ดินของทั้ง 2 ท่า จึงคล้ายคลึงกัน คือท่าสวนพลูอยู่ในเขตบางรัก ส่วนท่าดู เม็กซ์อยู่ในเขตคลองสาน การเลือกเส้นทางของผู้โดยสารจึงขึ้นอยู่กับจุดหมายปลายทาง และความสะดวกที่จะได้รับจากบริเวณท่าเรือดังกล่าว อาทิเช่น การต่อพาหนะทางบกได้สะดวก เป็นต้น

กลุ่มที่ 2 คือกลุ่มที่มีผู้โดยสารตั้งแต่ 6001-10,000 คน มีทั้งหมด 4 เส้นทาง เส้นทางที่มีผู้ใช้บริการมากที่สุดในกลุ่มนี้ คือเส้นทางท่าพระจันทร์เหนือ-ท่ารถไฟบางกอกน้อย มีผู้ใช้บริการคิดเป็นร้อยละ 4.84 ของผู้ใช้บริการทั้งหมด รองลงมา คือเส้นทางท่าเตียน-ท่าวัดอรุณ เส้นทางสี่พระยา-ท่าวีระ และเส้นทางสวัสดี-วัดทองธรรมชาติ มีจำนวนผู้ใช้บริการดังนี้ 7498, 7480 และ 6905 คน คิดเป็นร้อยละ 4.50, 4.49 และ 4.15 ตามลำดับ

ท่าเรือในกลุ่มนี้ เป็นท่าเรือที่อยู่ในเกาะรัตนโกสินทร์ที่ติดต่อกับฝั่งธนบุรี 2 ท่า คือท่าพระจันทร์เหนือ-ท่ารถไฟบางกอกน้อย และท่าเตียน-ท่าวัดอรุณ ส่วนท่าสี่พระยา-ท่าวีระอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับท่าสี่พระยา-ท่ารถไฟ ท่าสวัสดี-วัดทองธรรมชาติอยู่ใกล้กับท่าราชวงศ์-ดินแดง ซึ่งมีการใช้ที่ดินและความสะดวกในเข้าถึง ดังได้กล่าวมาแล้วในท่าเรือกลุ่มที่ 1

กลุ่มที่ 3 กลุ่มนี้ประกอบด้วยเส้นทางทั้งหมด 10 เส้นทาง มีผู้ใช้บริการตั้งแต่ 2,500-6,000 คน เส้นทางเหล่านี้มีท่าเรือกระจายอยู่ตามพื้นที่ต่าง ๆ เส้นทางที่มีผู้ใช้บริการมากที่สุด คือท่าไปรษณีย์-คลองสาน คือมีผู้ใช้บริการจำนวน 5,497 คน เส้นทางที่มีผู้ใช้บริการน้อยที่สุดในกลุ่มนี้ คือท่าพระอาทิตย์-ดาวดึงส์ มีจำนวนผู้ใช้บริการ 2,890 คน จำนวนผู้ใช้บริการในกลุ่มนี้คิดเป็นทั้งหมด 38,140 คน หรือร้อยละ 22.91 ของผู้ใช้บริการ

เรือข้ามฟากทั้งหมด ซึ่งมีเส้นทางท่าช้าง-วัดระฆัง, ท่าปากคลองตลาด-วัดกัลยาณิ,
ท่าพระจันทร์กลาง-ศิริราช, ท่าเทเวศน์-วัดคฤหิ์ส, ท่าปากคลองตลาด-กุฎิ์จีน, ท่าสีดา-
เสวตฉัตร, ท่าโอเรียลเต็ล-วัดสุวรรณ และท่าสะพานพุทธ-ธนบุรี ท่าเรือในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่
จะอยู่ในบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ที่ติดต่อกับฝั่งธนบุรี บริเวณเขตบางกอกน้อยและบางกอกใหญ่
ยกเว้นท่าเทเวศน์-วัดคฤหิ์ส, ท่าสีดา-เสวตฉัตร และท่าโอเรียลเต็ล-วัดสุวรรณ ท่าที่อยู่ทาง
ฝั่งธนบุรีนั้นจะอยู่ในบริเวณที่เป็นเขตพักอาศัย ในเขตบางกอกน้อยและคลองสาน ส่วนท่าที่อยู่
ทางฝั่งพระนครอยู่ในบริเวณที่เป็นย่านพาณิชยกรรม ในเขตดุสิต บางรัก

กลุ่มที่ 4 คือกลุ่มที่มีผู้โดยสารตั้งแต่ 1,000-2,500 คน กลุ่มนี้ประกอบด้วย
ด้วยเส้นทาง บางนาออก-บางน้ำผึ้ง เป็นท่าที่มีผู้โดยสารสูงที่สุดในกลุ่มคือ 2,079 คนต่อวัน
ท่านี้อยู่ในบริเวณบางนา เขตพระโขนง ที่ติดต่อกับฝั่งตะวันตก ย่านพระประแดง จังหวัด
สมุทรปราการ ส่วนท่าอื่น ๆ มีท่าคลองเตย-ทั่วไป, ท่าบางรัก-ฉางเกลือ, ท่ากัลหว้า-
คลองสาน, ท่าเทเวศน์-วัดบวรเมงค, ท่าเทเวศน์-สภ. และท่าวิสุทธิกษัตริย์-บางปูน มีผู้ใช้
บริการน้อยที่สุดในกลุ่มคือ 1,164 คนต่อวัน เส้นทางในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่อยู่ในบริเวณบ้านเมือง
ซึ่งมีความหนาแน่นประชากรปานกลาง กลุ่มนี้มีผู้ใช้บริการทั้งหมดคิดเป็นร้อยละ 7.00 ของ
ผู้ใช้บริการทั้งหมด

กลุ่มที่ 5 กลุ่มที่มีจำนวนผู้โดยสารน้อยที่สุด คือตั้งแต่ 100-1,000 คน
ประกอบด้วยเส้นทางทั้งหมด 7 เส้นทาง คือเส้นทางสวัสดิ์-วัดทองนพคุณ, ท่ากรมเจ้าท่า-
คลองสาน, ท่าพายัพ-อาวุธ, ท่าเกียกกาย-วัดฉัตรแก้ว, ท่าวัดจันทร์-สุเหร่าแขก,
ท่าเทเวศน์-บางจาก และท่าสะพานแดง-วัดเทพนารี ซึ่งมีผู้ใช้บริการน้อยที่สุดเพียง 157 คน
ต่อวัน ในกลุ่มนี้มีผู้ใช้บริการคิดเป็นร้อยละ 2.30 ของผู้ใช้บริการทั้งหมด เหตุที่เส้นทาง
เหล่านี้มีผู้ใช้บริการน้อยมากก็เพราะท่าเรืออยู่ในบริเวณที่มีประชากรอาศัยอยู่ปานกลาง และ
ไม่ได้เป็นศูนย์กลางของการคมนาคมทางบกเหมือนบริเวณอื่น ๆ บางท่าแม้จะอยู่ในบริเวณที่เป็น
แหล่งงานและย่านที่อยู่อาศัยหนาแน่น เช่นท่ากรมเจ้าท่า-คลองสาน แต่ก็มีท่าเรืออื่นที่อยู่ใน
บริเวณใกล้เคียงที่มีความสะดวกมากกว่า จึงมีผู้โดยสารน้อยกว่าท่าดังกล่าว

1.4 ปริมาณ ผู้โดยสาร เรือข้ามฟากในวันธรรมดาและวันหยุดราชการ

ประชาชนที่มาใช้บริการของเรือข้ามฟากนั้น จะใช้บริการทั้งในวันธรรมดาและวันหยุดราชการ คือเสาร์และอาทิตย์ ซึ่งในแต่ละเส้นทางจะมีปริมาณผู้โดยสารแตกต่างกันไป คือบางเส้นทางจะมีปริมาณผู้โดยสารมากเฉพาะวันธรรมดา ส่วนวันหยุดราชการมีปริมาณผู้โดยสารน้อย แต่บางเส้นทางอาจจะมีปริมาณผู้โดยสารในวันหยุดราชการมากกว่าวันธรรมดา ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับทำเลที่ตั้งของท่าเรือว่าอยู่บริเวณใด

จากตารางที่ 4.1 พบว่ามีปริมาณผู้โดยสารในวันธรรมดาเฉลี่ยแล้วรวมทั้งสิ้น 181,817 คน และปริมาณผู้โดยสารในวันหยุดราชการจำนวน 191,429 คน จากเส้นทางทั้งหมด 33 เส้นทาง

เส้นทางที่มีผู้โดยสารมาใช้บริการในวันธรรมดามากที่สุดคือ ท่าราชวงศ์-ท่าดินแดง คิดเป็นร้อยละ 14.60 ของผู้โดยสารเรือข้ามฟากในวันธรรมดา รองลงมาคือ ท่าช้าง-ท่าวังหลัง ส่วนเส้นทางที่มีผู้โดยสารน้อยที่สุดในวันธรรมดาคือ ท่าสะพานแดง-ท่าวัด เทพนารี มีผู้โดยสารเพียงร้อยละ 0.08 ซึ่งน้อยกว่าท่าที่มีผู้โดยสารมากที่สุดคือ ท่าราชวงศ์-ท่าดินแดง

ในวันหยุดราชการ เส้นทางที่มีผู้โดยสารมากที่สุดคือ ท่าราชวงศ์-ท่าดินแดง ซึ่งมีจำนวนผู้โดยสารน้อยกว่าวันธรรมดา 6,016 คน รองลงมาคือ ท่าสี่พระยา-ท่ารถไฟ-คลองสาน มีปริมาณผู้โดยสารในวันหยุดน้อยกว่าวันธรรมดา 2,731 คน เส้นทางที่มีผู้โดยสารน้อยที่สุดคือ ท่าสะพานแดง-ท่าวัด เทพนารี มีจำนวนผู้โดยสารในวันหยุดเฉลี่ยเพียง 152 คน ไม่แตกต่างจากวันธรรมดาที่มีจำนวน 159 คน

เส้นทางที่มีปริมาณผู้โดยสารแตกต่างกันระหว่างวันหยุดราชการและวันธรรมดาอย่างเห็นได้ชัดคือ ท่ากรมเจ้าท่า-ท่าคลองสาน ในวันหยุดราชการเฉลี่ยแล้วในช่วงที่ทำการสำรวจไม่มีผู้โดยสารเลย ในขณะที่วันธรรมดามีจำนวนผู้โดยสาร 1,049 คน ทั้งนี้เป็นเพราะท่ากรมเจ้าท่า เป็นท่าเรือที่อยู่ในบริเวณสถานที่ราชการคือกรมเจ้าท่า และในบริเวณนั้นมีแหล่งงานที่สำคัญคือ ธนาคารไทยพาณิชย์ สาขาสัมพันธ์วงศ์ ที่ว่าการเขตสัมพันธวงศ์ ดังนั้น เส้นทางนี้จึงมีผู้ใช้บริการเฉพาะในวันราชการเท่านั้น ส่วนในวันหยุดประชาชนอาจไปใช้บริการเรือในเส้นทางอื่นที่ใกล้เคียงกันได้ เช่น ท่าสี่พระยา-ท่ารถไฟคลองสาน เป็นต้น

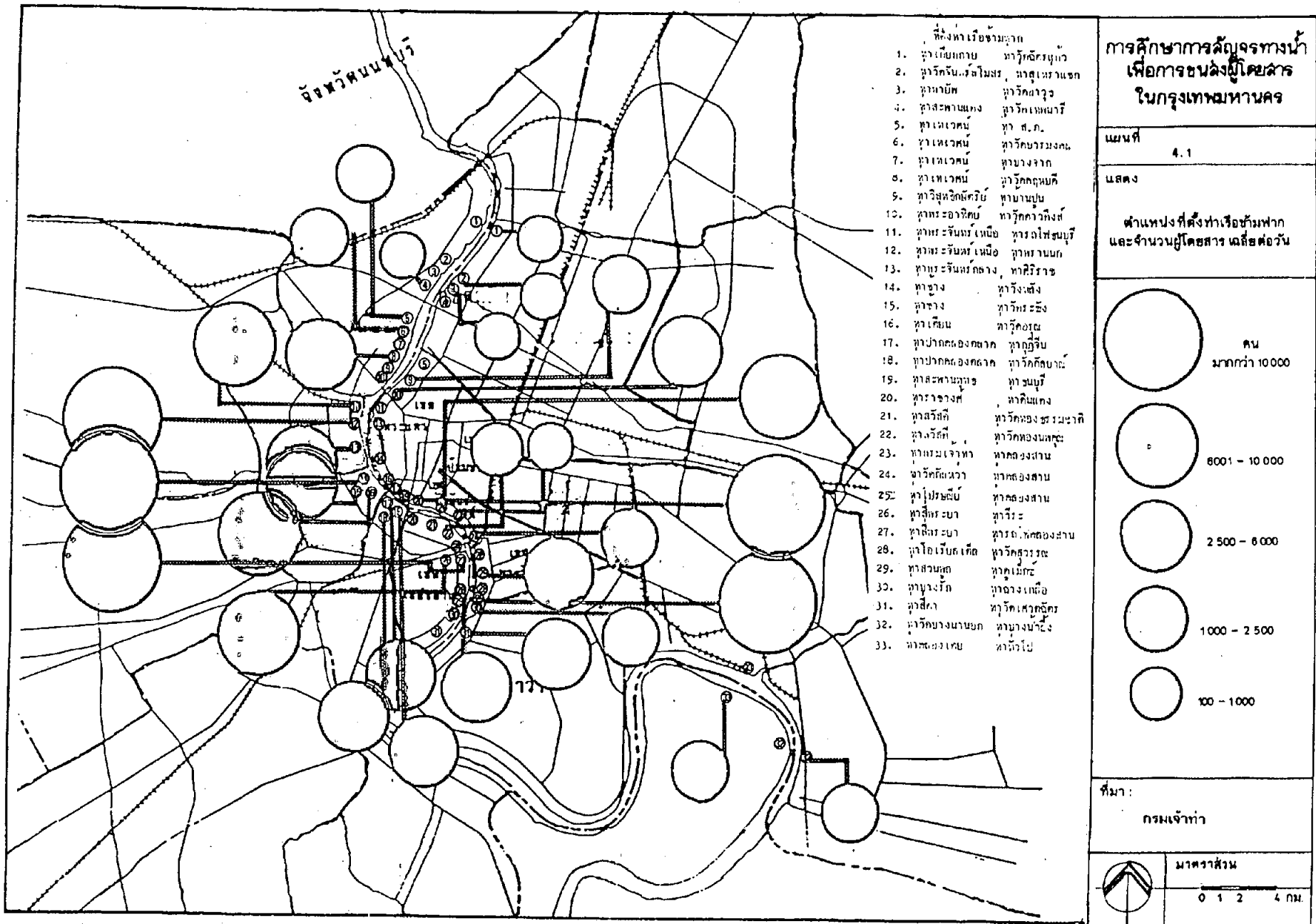
ตารางที่ 4.1 แสดงปริมาณผู้โดยสารเรือข้ามฟากเฉลี่ยต่อวัน วันธรรมดา และวันหยุดราชการ ปี 2526

เส้นทางเรือข้ามฟาก	เฉลี่ย/วัน 2526 (คน)	ร้อยละ	วันหยุด ราชการ	ร้อยละ	วันธรรมดา	ร้อยละ
1. ท่าเทียบกาย-ท่าวัดฉัตรแก้ว	584	0.34	398	0.30	631	0.34
2. ท่าวัดจันทร์สโมสร-ท่าสุเทรวาแขก	395	0.24	350	0.27	412	0.22
3. ท่าหายท-ท่าวัดอาวธ	684	0.41	582	0.44	725	0.40
4. ท่าสะพานแคว-ท่าวัดนารี	157	0.09	152	0.12	159	0.08
5. ท่าเทเวศน์-ท่าส.ภ.	1,234	0.74	1,057	0.80	1,305	0.71
6. ท่าเทเวศน์-ท่าวัดบวรมงคล	1,320	0.79	1,139	0.87	1,393	0.77
7. ท่าเทเวศน์-ท่าบางจาก	380	0.23	366	0.28	386	0.21
8. ท่าเทเวศน์-ท่าวัดกฤษภูมิ	3,799	2.28	3,247	2.47	4,020	2.21
9. ท่าวิสุทธิกษัตริย์-ท่าบ้านปูน	1,184	0.70	920	0.70	1,261	0.69
10. ท่าพระอาทิตย์-ท่าวัดดาวดึงส์	2,890	1.74	2,431	1.85	3,074	1.69
11. ท่าพระจันทร์เหนือ-ท่ารถไฟ	6,062	4.84	7,630	5.81	8,235	4.53
12. ท่าพระจันทร์เหนือ-ท่าพรานนก	14,659	8.81	10,962	8.34	16,683	9.18
13. ท่าพระจันทร์กลาง-ท่าศิริราช	4,042	2.43	3,209	2.44	5,179	2.85
14. ท่าช้าง-ท่าวังหลัง	16,983	10.20	12,478	9.49	18,786	10.33
15. ท่าช้าง-ท่าวัดระฆัง	4,333	2.60	3,608	2.67	4,663	2.56
16. ท่าเตียน-ท่าวัดอรุณ	7,498	4.50	5,936	4.52	8,122	4.47
17. ท่าปากคลองตลาด-ท่ากุฎีจีน	3,609	2.17	2,591	1.97	4,016	2.21
18. ท่าปากคลองตลาด-ท่าวัดกัลยาณี	4,244	2.55	3,856	2.93	4,399	2.42
19. ท่าสะพานพุทธ-ท่าธนบุรี	2,943	1.77	2,594	1.97	3,082	1.70
20. ท่าราชวงศ์-ท่าดินแดง	24,828	14.92	20,531	15.62	26,547	14.60
21. ท่าสวัสดิ์-ท่าวัดทองธรรมชาติ	6,905	4.15	4,689	3.57	7,791	4.29
22. ท่าสวัสดิ์-ท่าวัดทองนพคุณ	901	0.54	738	0.56	967	0.53
23. ท่ากรมเจ้าท่า-ท่าคลองสาน	749	0.45	-	-	1,049	0.58

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

เส้นทางเรือข้ามฟาก	เฉลี่ย/วัน 2526 (คน)	ร้อยละ	วันหยุด ราชการ	ร้อยละ	วันธรรมดา	ร้อยละ
24. ท่าวัดกัลหว่า-ท่าคลองसान	1,559	0.93	936	0.71	1,805	0.99
25. ท่าไปรษณีย์-ท่าคลองसान	5,497	3.30	2,639	2.00	6,640	3.65
26. ท่าสี่พระยา-ท่าวิระ	7,480	4.49	5,437	4.14	8,306	4.57
27. ท่าสี่พระยา-ท่ารถไฟ	14,608	8.78	12,657	9.63	15,388	8.46
28. ท่าโอ เรียบเค็ด-ท่าวัดสุวรรณ	3,277	1.97	2,840	2.16	3,452	1.80
29. ท่าสวนพลู-ท่าดูเม็ทซ์	12,484	7.50	9,562	7.28	13,653	7.51
30. ท่าบางรัก-ท่าฉางเกลือ	1,720	1.03	1,492	1.14	1,811	1.00
31. ท่าเรือสีดา-ท่าวัดเศวตฉัตร	3,506	2.11	3,223	2.45	3,619	2.00
32. ท่าวัดบางนาคอก-ท่าบางน้ำผึ้ง	2,079	1.25	1,932	1.47	2,138	1.18
33. ท่าคลองเตย-ท่าทั่วไป	1,899	1.14	1,347	1.02	2,120	1.17
รวมทั้งสิ้น	166,449	100.00	131,429	100.00	181,817	100.00

ที่มา : กรมเจ้าท่า



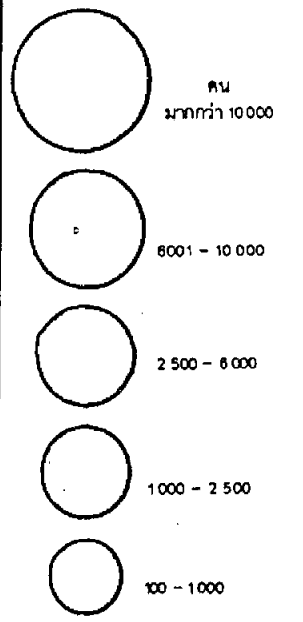
จังหวัดนนทบุรี

- ที่ตั้งหาเรือข้ามฟาก
1. ท่าเทียบถาย ท่าเรือวัดบางหว้า
 2. ท่าเรือวัดจันทรมาน, ท่าเรือวัดบางหว้า
 3. ท่าเรือวัดท่าเรือ ท่าเรือวัดบางหว้า
 4. ท่าเรือวัดท่าเรือ ท่าเรือวัดบางหว้า
 5. ท่าเรือวัดท่าเรือ ท่าเรือวัดบางหว้า
 6. ท่าเรือวัดท่าเรือ ท่าเรือวัดบางหว้า
 7. ท่าเรือวัดท่าเรือ ท่าเรือวัดบางหว้า
 8. ท่าเรือวัดท่าเรือ ท่าเรือวัดบางหว้า
 9. ท่าเรือวัดท่าเรือ ท่าเรือวัดบางหว้า
 10. ท่าเรือวัดท่าเรือ ท่าเรือวัดบางหว้า
 11. ท่าเรือวัดท่าเรือ ท่าเรือวัดบางหว้า
 12. ท่าเรือวัดท่าเรือ ท่าเรือวัดบางหว้า
 13. ท่าเรือวัดท่าเรือ ท่าเรือวัดบางหว้า
 14. ท่าเรือวัดท่าเรือ ท่าเรือวัดบางหว้า
 15. ท่าเรือวัดท่าเรือ ท่าเรือวัดบางหว้า
 16. ท่าเรือวัดท่าเรือ ท่าเรือวัดบางหว้า
 17. ท่าเรือวัดท่าเรือ ท่าเรือวัดบางหว้า
 18. ท่าเรือวัดท่าเรือ ท่าเรือวัดบางหว้า
 19. ท่าเรือวัดท่าเรือ ท่าเรือวัดบางหว้า
 20. ท่าเรือวัดท่าเรือ ท่าเรือวัดบางหว้า
 21. ท่าเรือวัดท่าเรือ ท่าเรือวัดบางหว้า
 22. ท่าเรือวัดท่าเรือ ท่าเรือวัดบางหว้า
 23. ท่าเรือวัดท่าเรือ ท่าเรือวัดบางหว้า
 24. ท่าเรือวัดท่าเรือ ท่าเรือวัดบางหว้า
 25. ท่าเรือวัดท่าเรือ ท่าเรือวัดบางหว้า
 26. ท่าเรือวัดท่าเรือ ท่าเรือวัดบางหว้า
 27. ท่าเรือวัดท่าเรือ ท่าเรือวัดบางหว้า
 28. ท่าเรือวัดท่าเรือ ท่าเรือวัดบางหว้า
 29. ท่าเรือวัดท่าเรือ ท่าเรือวัดบางหว้า
 30. ท่าเรือวัดท่าเรือ ท่าเรือวัดบางหว้า
 31. ท่าเรือวัดท่าเรือ ท่าเรือวัดบางหว้า
 32. ท่าเรือวัดท่าเรือ ท่าเรือวัดบางหว้า
 33. ท่าเรือวัดท่าเรือ ท่าเรือวัดบางหว้า

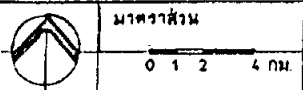
**การศึกษาศูนย์จรรยาตงน้า
เพื่อการอนล่งผู้โดยลาร
ในกรุงเทวมหานคร**

แผนที่ 4.1

แสดง
ตำแหน่งที่ตั้งท่าเรือข้ามฟาก
และจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน



ที่มา :
กรมเจ้าท่า



การเดินทางของผู้โดยสารเรือข้ามฟาก เป็นการเดินทางติดต่อระหว่างพื้นที่ทางฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี ทั้งในบริเวณที่มีสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และบริเวณที่ไม่มีสะพานข้ามแม่น้ำ ในการเลือกใช้บริการเรือข้ามฟาก ส่วนใหญ่เพื่อหลีกเลี่ยงจากความคับคั่งของการจราจรทางบก เมื่อพิจารณาปริมาณผู้โดยสารเรือข้ามฟาก ซึ่งสำรวจโดยกรมเจ้าท่า ปรากฏว่าในช่วงที่มีผู้โดยสารหนาแน่น คือช่วง 7.00-9.00 น. และช่วง 17.00-19.00 น. เป็นช่วงเร่งรีบของการเดินทางไปทำงานและกลับบ้าน

จากตารางที่ 4.2 พบว่าในชั่วโมงเร่งรีบตอนเช้าจะมีผู้โดยสารที่เดินทางจากฝั่งธนบุรีมาทางฝั่งพระนคร โดยเรือข้ามฟากมากกว่าผู้โดยสารจากฝั่งพระนครมายังฝั่งธนบุรี ถึง 20,407 คน โดยเฉพาะบริเวณที่มีความคับคั่งของการจราจรบนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เช่น ท่าพระจันทร์เหนือ-รถไฟบางกอกน้อย, พระจันทร์เหนือ-พรานนก และท่าช้าง-วังหลัง ถึงแม้จะมีสะพานพระปิ่นเกล้า แต่ท่าเรือทั้ง 3 ก็มีผู้ใช้บริการในชั่วโมงเร่งรีบเข้ามากกว่า 1,000 คน ผู้ที่มาใช้บริการจากท่าเรือนี้อาจมีจุดหมายปลายทางอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าเรือ เพราะเป็นบริเวณที่มีสถาบันการศึกษา และสถานที่ราชการหลายแห่ง หรือเดินทางเพื่อไปสับเปลี่ยนพาหนะอื่น เพราะเป็นศูนย์กลางของรถประจำทาง (ปริมาณผู้โดยสารบริเวณสนามหลวงได้กล่าวแล้วในเรื่องขนส่งมวลชน)

ในชั่วโมงเร่งรีบตอนเย็น ประชาชนก็จะใช้บริการเรือข้ามฟากเป็นเส้นทางเดินทางกลับที่พักอาศัย ปรากฏว่ามีปริมาณผู้โดยสารขาออกจากท่าทางฝั่งพระนครถึง 25,642 คน มากกว่าขาเข้าคือจากฝั่งธนบุรีจำนวน 16,112 คน จากจำนวนผู้โดยสารในชั่วโมงเร่งรีบเช้าและเย็นที่มีปริมาณใกล้เคียงกัน แสดงให้เห็นถึงลักษณะการเดินทางแบบเข้าไปเย็นกลับได้อย่างดี (ตารางที่ 4.2)

สรุปเส้นทางของเรือข้ามฟาก ปรากฏว่าเส้นทางที่มีผู้โดยสารมากจะอยู่ในช่วงบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ ตั้งแต่บริเวณท่าพระจันทร์ ไปจนถึงท่าสะพานพุทธ-ธนบุรี และช่วงสะพานพุทธ ไปจนถึงบริเวณบางรัก คือท่าราชวงศ์-ดินแดง ถึงท่าสวนพลู-คูเม็กซ์ แม้ว่าในบริเวณดังกล่าวจะมีสะพานข้ามแม่น้ำถึง 4 สะพาน คือสะพานพระปิ่นเกล้า, สะพานพุทธฯ, สะพานพระปกเกล้า และสะพานจากลिनก็ตาม เมื่อพิจารณาจากการใช้ที่ดินบริเวณริมแม่น้ำ

ตารางที่ 4.2 แสดงปริมาณผู้โดยสารเรือข้ามฟากในชั่วโมงเร่งด่วน เข้า-เย็น แยกตามเรือเข้าและออก

เส้นทางเรือข้ามฟาก	ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า				ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น			
	เข้า	ร้อยละ	ออก	ร้อยละ	เข้า	ร้อยละ	ออก	ร้อยละ
1. ท่าเทียบกาย-ท่าวัดฉัตรแก้ว	114	0.40	28	0.35	36	0.38	83	0.32
2. ท่าวัดจันทร์สโมสร-ท่าสุเหว่า แยก	59	0.21	44	0.55	30	0.31	54	0.21
3. ท่าพาณิชย์-ท่าวัดอาวุธ	150	0.53	33	0.41	36	0.38	105	0.41
4. ท่าสะพานแดง-ท่าวัดนารี	19	0.07	15	0.19	8	0.08	16	0.08
5. ท่าเทเวศน์-ท่าส.ภ.	196	0.69	59	0.73	63	0.66	141	0.55
6. ท่าเทเวศน์-ท่าวัดบวรมงคล	218	0.78	108	1.31	80	0.84	155	0.60
7. ท่าเทเวศน์-ท่าบางจาก	67	0.24	24	0.30	22	0.23	46	0.18
8. ท่าเทเวศน์-ท่าวัดคฤหบดี	540	1.89	174	2.16	163	1.71	73	0.28
9. ท่าวิสุทธิกษัตริย์-ท่าบ้านปูน	209	0.73	49	0.61	68	0.71	97	0.38
10. ท่าพระอาทิตย์-ท่าวัดดาวดึงส์	48	0.16	71	0.88	150	1.57	341	1.33
11. ท่าพระจันทร์เหนือ-ท่ารถไฟ	1,204	4.22	591	7.33	589	6.18	879	3.43
12. ท่าพระจันทร์เหนือ-ท่าพรานนก	1,836	5.74	524	6.50	943	9.90	1,709	6.66
13. ท่าพระจันทร์กลาง-ท่าศิริราช	111	0.38	589	7.05	486	5.10	315	1.23
14. ท่าช้าง-ท่าวังหน้า	1,922	6.75	967	11.99	1,304	13.68	8,836	34.46
15. ท่าช้าง-ท่าวัดระฆัง	488	1.70	358	4.44	260	2.73	427	1.67
16. ท่าเดียน-ท่าวัดอู่หม	1,263	4.43	550	6.82	339	3.56	542	2.11
17. ท่าปากคลองตลาด-ท่าภูมิเงิน	503	1.76	380	4.71	263	2.76	336	1.31
18. ท่าปากคลองตลาด-ท่าวัด กัลยาณี	547	1.92	342	4.24	199	2.09	239	0.93
19. ท่าสะพานพุทธ-ท่าธนบุรี	375	1.31	239	2.90	244	2.56	295	1.15
20. ท่าราชวงศ์-ท่าดินแดง	4,845	17.01	476	5.90	1,436	15.07	2,764	10.78
21. ท่าสวัสดิ์-ท่าวัดทองธรรมชาติ	1,831	5.72	232	2.87	357	3.75	863	3.37

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

เส้นทางเรือข้ามฟาก	ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า				ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น			
	เข้า	ร้อยละ	ออก	ร้อยละ	เข้า	ร้อยละ	ออก	ร้อยละ
22. ท่าสวัสดิ์-ท่าวัดทองนพคุณ	137	0.48	40	0.50	77	0.81	100	0.39
23. ท่ากรมเจ้าท่า-ท่าคลองสาน	188	0.66	31	0.38	16	0.17	76	0.29
24. ท่าวัดกัลหว่า-ท่าคลองสาน	300	1.05	166	2.05	55	0.58	195	0.76
25. ท่าไปรษณีย์-ท่าคลองสาน	1,349	4.73	135	1.67	142	1.49	1,046	4.08
26. ท่าสี่พระยา-ท่าวิระ	1,767	6.21	283	3.50	266	2.79	1,067	4.16
27. ท่าสี่พระยา-ท่ารถไฟ	3,286	11.54	385	4.77	671	7.04	1,548	6.04
28. ท่าโอเรียนเต็ล-ท่าวิเศษ	799	2.80	99	1.23	160	1.68	408	1.59
29. ท่าสวนพฤกษ-ท่าตึกเม็กซิ	2,614	9.18	370	4.59	556	5.83	1,600	6.24
30. ท่าบางรัก-ท่าฉางเกลือ	349	1.22	124	1.54	91	0.95	185	0.72
31. ท่าเรือสีดา-ท่าวัดเศวตฉัตร	828	2.80	328	4.07	163	1.71	366	1.43
32. ท่าวัดบางนานอก-ท่าบาง- น้ำผึ้ง	424	1.48	162	2.01	139	1.46	388	1.51
33. ท่าคลองเตย-ท่าทั่วไป	321	1.12	112	1.39	118	1.24	347	1.35
รวม	28,473	100.00	8,066	100.00	9,530	100.00	25,642	100.00

ที่มา : กรมเจ้าท่า



เจ้าพระยาทั้ง 2 สิ่งจะพบว่าพื้นที่ทางฝั่งพระนครในบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ บริเวณเขต สัมพันธวงศ์ และ เขตบางรัก เป็น เขตเมืองที่มีการใช้ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม, สถาบันราชการ และสถานศึกษาหนาแน่น ส่วนพื้นที่ทางฝั่งธนบุรี คือบริเวณบางกอกน้อย คลองสาน บางกอกใหญ่ มีการใช้ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การค้า และที่อยู่อาศัยหนาแน่น ดังนั้นจึงมีความต้องการ ในการเดินทางติดต่อระหว่าง 2 ฝั่ง การบริการของเรือข้ามฟาก จึงเป็นการแบ่งเบาภาระ ปัญหาความคับคั่งของการจราจรทางบกได้เป็นอย่างดี และเป็นทางเลือกหนึ่งสำหรับการเดินทางของประชาชน

ส่วนท่าที่อยู่กระจายออกไปจากศูนย์กลางเมือง ก็จะเป็นท่าที่ติดต่อระหว่างพื้นที่ของ ทั้ง 2 ฝั่ง ในบริเวณที่ไม่มีสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เรือข้ามฟากจึงมีบทบาทสำคัญมากใน บริเวณนี้ ในการช่วยลดระยะทางของการเดินทางที่จะต้องเดินทางอ้อม เพื่อไปยังพื้นที่ที่มี สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

A. ระบบ เรือด่วน เลียบแม่น้ำเจ้าพระยา

เรือด่วน เป็นระบบการขนส่งมวลชนทางน้ำชนิดหนึ่งที่มีลักษณะ เส้นทางแล่นแตกต่างไปจากการขนส่งทางน้ำชนิดอื่น คือแล่นเลียบแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่ท่าบ้านนนทบุรี ในเขต จังหวัดนนทบุรี ถึงท่าเรือวัดพระยาไกร ในกรุงเทพมหานคร การโดยสารเรือด่วนมีความ คล่องตัวกว่าการโดยสารเรือข้ามฟาก ในด้านที่สามารถติดต่อได้ทุกเขตในเส้นทาง มีการรับ ส่งผู้โดยสารตามจุดท่าเรือที่กำหนดให้ของทั้ง 2 ฝั่งแม่น้ำ ซึ่งท่าเรือด่วนบางท่าเป็นท่าที่ใช้ ร่วมกับการขนส่งทางน้ำประเภทอื่น คือเรือข้ามฟาก และเรือหางยาว ท่าเรือที่เรือด่วนจอด มีทั้งหมด 34 ท่า

2.1 ลักษณะของเรือด่วน

เรือด่วน เป็น เรือยนต์ ที่มีขนาดความกว้าง 2.50-3.00 เมตร ความยาว 16.50-23.40 เมตร ความลึก 0.80-1.20 เมตร และขนาดตันกรอส 10.52-24.40 ตันกรอส ผู้โดยสารได้ประมาณ 70 คน

2.2 ลักษณะการ เป็น เจ้าของและการบริการ

เรือด่วน เป็นกิจการของ เอกชนในรูปของบริษัท ดำเนินงานโดยบริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด โดยได้รับสัมปทานจากรัฐบาลในอดีต เส้นทางวิ่งของเรือด่วน เริ่มต้นจากท่าบ้านนทพรี จนถึงถนนตก แต่ต้องประสบกับปัญหาที่มีผู้โดยสารใช้บริการท่าดาวคะนอง และท่าถนนตกน้อย จึงตัดเส้นทางเหลือเพียงท่าวัดพระยาไกร เท่านั้น

2.2.1 เวลาของการบริการ

การบริการของเรือด่วน เริ่มให้บริการตั้งแต่เวลา 6.00-19.00 น. โดยมีระยะเวลาออกจากสถานีดังนี้

- (1) เวลา 6.00-7.00 น. ออกทุก 15 นาที
- (2) เวลา 7.00-8.00 น. ออกทุก 8-15 นาที
- (3) เวลา 8.00-15.00 น. ออกทุก 30 นาที
- (4) เวลา 15.00-18.00 น. ออกทุก 15 นาที

ระยะเวลาที่ใช้วิ่งจากท่าบ้านนทพรีถึงวัดพระยาไกร ใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง 15 นาที โดยแบ่งระยะเวลาการวิ่งเป็นช่วง ๆ คือ

ท่าบ้านนทพรี-ท่าเกียกกาย	ใช้เวลา 20 นาที
ท่าเกียกกาย-ท่าเทเวศน์	ใช้เวลา 10 นาที
ท่าเทเวศน์-ท่าพรานนก	ใช้เวลา 10 นาที
ท่าพรานนก-ท่าราชวงศ์	ใช้เวลา 15 นาที
ท่าราชวงศ์-ท่าวัดพระยาไกร	ใช้เวลา 20 นาที

ที่ทำเรือด่วนแต่ละท่า จะมีตารางเวลาการวิ่งของเรือบอกให้

ผู้โดยสารทราบ

2.2.2 อัตราค่าโดยสาร อัตราค่าโดยสารคิดตามระยะทางดังนี้

ระยะที่ 1 ราคา 3 บาท (วัดพระยาไกร-ราชินี, ท่าบ้านนทพรี-ท่าเกียกกาย)

ระยะที่ 2 ราคา 5 บาท (ท่านนทบุรี-ท่าราชวงศ์,
ท่าวัดพระยาไกร-ท่าพายัพ)

ระยะที่ 3 ราคา 7 บาท (ท่านนทบุรี-วัดพระยาไกร,
ท่าวัดพระยาไกร-ท่านนทบุรี)

2.2.3 จำนวนเรือที่ให้บริการ

เรือที่ใช้วิ่งมีทั้งหมด 23 ลำ โดยเรือแต่ละลำจะมีพนักงานประจำเรือ 3 คน คือนายท้าย 1 คน กลาสี 1 คน และพนักงานเก็บค่าโดยสาร 1 คน จำนวนเที่ยวหรือที่วิ่งในแต่ละวันเฉลี่ยประมาณวันละ 66 เที่ยวต่อผู้โดยสารประมาณ 4,970 คน คือเที่ยวละ 75 คน

2.3 เส้นทางเรือด่วนเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา

เรือด่วนเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยามีลักษณะเส้นทางแล่นแตกต่างไปจากการขนส่งประเภทเรือข้ามฟาก และเรือหางยาว กล่าวคือเรือด่วนแล่นเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา รับส่งผู้โดยสารจากทั้ง 2 ฝั่งของแม่น้ำ โดยมีลักษณะการแล่น 2 ลักษณะคือ

1. แล่นจากท่าน้ำนนทบุรี ซึ่งเป็นจุดต้นทาง อยู่ในจังหวัดนนทบุรี เลียบมาตามท่าเรือต่าง ๆ ทางตอนใต้ของแม่น้ำ สิ้นสุดที่ท่าวัดพระยาไกร ในเขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร ลักษณะการแล่นแบบนี้เรียกว่าชาล่อง

2. แล่นจากท่าวัดพระยาไกร ซึ่งเป็นจุดต้นทางขึ้นไปทางเหนือของแม่น้ำเจ้าพระยา ไปสิ้นสุดที่ท่าน้ำนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี ลักษณะการแล่นนี้เรียกว่า ชาขึ้น

เรือด่วนที่แล่นเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยานี้จะออกรับส่งผู้โดยสารตามท่าเรือต่าง ๆ ซึ่งมีที่ตั้งอยู่บน 2 ฝั่งแม่น้ำ ในบริเวณเขตต่าง ๆ ดังนี้

ท่าเรือในเขตจังหวัดนนทบุรี มี

- ท่านนทบุรี
- ท่าพิบูลย์สงคราม 2
- ท่าวัดเขียน
- ท่าวัดศาลารี
- ท่าวัดค้างคาว
- ท่าวัดเขมาภิมิตราราม
- ท่าพิบูลย์สงคราม 1
- ท่าเรือการไฟฟ้า

ท่าเรือในเขตดุสิต

- ท่าเรือบางโพ
- ท่าเกียกกาย
- ท่าชลประทาน
- ท่าพ้ายพ

ท่าเรือในเขตพระนคร

- ท่าเทเวศน์
- ท่าวิสุทธิกษัตริย์
- ท่าวัดสามพระยา
- ท่าพระอาทิตย์
- ท่ามหาราช
- ท่าช้าง
- ท่าเดียน
- ท่าราชินี

ท่าเรือในเขตสัมพันธวงศ์

- ท่าราชวงศ์
- ท่ากรมเจ้าท่า

ท่าเรือในเขตบางรัก

- ท่าสี่พระยา
- ท่าวัดม่วงแค
- ท่าโอเรียลเต็ล

ท่าที่อยู่ในเขตยานนาวา

- ท่าวัดจรรยาवास
- ท่าวัดพระยาไกร

ส่วนท่าที่อยู่ทางฝั่งธนบุรี มีดังนี้

ในเขตบางกอกน้อย

- ท่าวัดวิมิตยาราม
- ท่าวัดเทพนารี
- ท่าวัดดาวดึงส์
- ท่ารถไฟธนบุรี
- ท่าพรานนก

ในเขตธนบุรี

- ท่าสะพานพุทธ

ในเขตคลองสาน

- ท่าวัดเศวตฉัตร

2.4 การกระจายตัวของผู้โดยสารเรือด่วนเฉลี่ยต่อวัน

ในปี พ.ศ. 2526 มีปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ยทั้งสิ้น 9,944 คนต่อวัน หรือคิดเป็นร้อยละ 4.93 ของจำนวนผู้โดยสารเรือทั้ง 3 ประเภท จากท่าเรือทั้งหมด 34 ท่า โดยแบ่งเป็นจำนวนผู้โดยสารชาล่อง 5,354 คน และผู้โดยสารเที่ยวขาขึ้น 4,590 คน

จากข้อมูลที่ทำการศึกษาของกรมเจ้าท่า พบว่าจำนวนผู้โดยสารชาล่องคือเรือที่วิ่งจากท่าถนนทพบุรี ถึงท่าวัดพระยาไกรเฉลี่ยต่อวันมีจำนวนทั้งสิ้น 5,354 คน มีผู้โดยสารซึ่งลงจากท่าถนนทพบุรีมากที่สุดเฉลี่ยประมาณ 912 คนต่อวัน ส่วนขาขึ้น คือเรือที่วิ่งจากท่าวัดพระยาไกร ถึงท่าถนนทพบุรี มีจำนวนทั้งสิ้น 4,590 คน ส่งผู้โดยสารขึ้นที่ท่าถนนทพบุรีมากที่สุดเช่นเดียวกัน

ในการศึกษาระบบเรือด่วน เมื่อทำการศึกษาปริมาณของผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันตามท่าเรือต่าง ๆ ในลักษณะของเรือขาขึ้น และเรือชาล่องแล้ว พบว่าท่าที่มีผู้โดยสารขึ้นลงมากที่สุด คือท่าเรือนนทพบุรี มีจำนวน 1,714 คน คิดเป็นร้อยละ 17.24 ของผู้โดยสารเรือด่วนทั้งหมด ส่วนท่าที่มีผู้โดยสารน้อยที่สุด คือท่าการไฟฟ้า มีผู้โดยสารเฉลี่ยเพียง 1 คนเท่านั้น เมื่อจัดกลุ่มปริมาณจะได้ทั้งหมด 6 กลุ่ม ดังนี้ (ตารางที่ 4.3 และแผนที่ 4.2)

กลุ่มที่ 1 คือกลุ่มที่มีผู้โดยสารมากกว่า 1,000 คนขึ้นไป ได้แก่ ท่าถนนทพบุรี มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยประมาณ 1,714 คนต่อวัน รองลงมา คือท่าพรานนกมีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 1,064 คนต่อวัน

กลุ่มที่ 2 คือกลุ่มที่มีผู้โดยสารตั้งแต่ 300-1,000 คน มีทั้งหมด 9 ท่า คือ ท่ารถไฟธนบุรี, ท่าเทเวศน์, ท่าวัดพระยาไกร, ท่าราชินี, ท่าราชวงศ์, ท่าวัดจรรยาवास, ท่าช้าง, ท่าสะพานพุทธ และท่าโอเรียลเต็ล โดยมีจำนวนผู้โดยสาร 551, 507, 449, 441, 438, 414, 395, 362 และ 346 คนตามลำดับ

กลุ่มที่ 3 เป็นกลุ่มที่มีจำนวนผู้โดยสารตั้งแต่ 200-300 คน คือท่าวัดเทพนารี, ท่าวัดดาวดึงส์, ท่าพายัพ, ท่าวัดเสวตฉัตร, ท่ากรมเจ้าท่า, ท่าเกียกกาย

กลุ่มที่ 4 กลุ่มที่มีผู้โดยสารตั้งแต่ 120-200 คน มีทั้งหมด 7 ท่า คือ ท่าสี่พระยา, ท่าพระอาทิตย์, ท่าวิสุทธิกษัตริย์, ท่าเดียน, ท่าวัดม่วงแค, ท่าบางโพ, ท่ามหาธาตุ

กลุ่มที่ 5 มีผู้โดยสารตั้งแต่ 50-120 คน มีทั้งสิ้น 7 ท่า คือ ท่าชลประทาน ท่าวัดเขมา, ท่าวัดสามพระยา, ท่าวัดคางคาว, ท่าวัดศาลาลี้, ท่าพิบูลย์สงคราม 1, และ ท่าพิบูลย์สงคราม 2 ท่าเรือในกลุ่มนี้ ส่วนใหญ่จะอยู่ในเขตจังหวัดนนทบุรี ยกเว้นท่าชลประทาน และท่าวัดสามพระยา ซึ่งอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร

กลุ่มที่ 6 เป็นกลุ่มที่มีผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันแล้วน้อยกว่า 50 คน คือ ท่าวัดวิมุติฯ และท่าการไฟฟ้า

จากการศึกษาจำนวนผู้โดยสารในกลุ่มต่าง ๆ พบว่า

ในกลุ่มที่มีจำนวนผู้โดยสารขึ้นลงมากที่สุด คือท่านนทบุรี และท่าพรานนก เมื่อดูจาก เส้นทางเรือขาล่องและเรือขาขึ้นแล้ว จะเห็นได้ว่ามีปริมาณที่ใกล้เคียงกัน หมายถึงว่าท่าเรื่อนนทบุรีจะเป็นทั้งจุดเริ่มต้น และจุดสุดท้าย ที่มีปริมาณผู้โดยสารมากที่สุดในขณะที่ท่าพรานนกตั้งอยู่ในตำแหน่งกลางใจเมืองที่สามารถจะติดต่อกับบริเวณศูนย์กลางของกรุงเทพมหานครได้สะดวก จึงมีผู้นิยมขึ้นและลงมากกว่าท่าอื่น ๆ และเมื่อพิจารณาจากจำนวนผู้โดยสารขาล่องคือจากท่านนทบุรีมายังท่าวัดพระยาไกร ที่มีจำนวนผู้โดยสารมากกว่าขาขึ้น คือจากท่าวัดพระยาไกรไปยังท่านนทบุรี ถึง 764 คน ทำให้เห็นทิศทางของการเดินทางที่มีการเดินทางจากบริเวณจังหวัดนนทบุรี และชานเมืองของกรุงเทพมหานคร เข้าสู่บริเวณศูนย์กลาง โดยทางเรือค่อนข้างมากเช่นกัน

ตารางที่ 4.3 แสดงปริมาณผู้โดยสารเรือคว้นเล็บแม่น้ำเจ้าพระยาเฉลี่ยต่อวัน ปี 2526 จำแนก

ตามประเภทเรือล่องและเรือขึ้น

ท่าเรือ	ปริมาณผู้โดยสารเรือล่อง		ปริมาณผู้โดยสารเรือขึ้น		รวม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. ท่ามทบุรี	912	17.03	802	17.47	1,714	17.24
2. ท่าพิบูลสงคราม 2	37	0.69	35	0.76	72	0.73
3. ท่าวัดเขยิบ	99	1.85	64	1.40	163	1.64
4. ท่าวัดศาลา	58	1.08	35	0.76	93	0.94
5. ท่าวัดค่างคาว	65	1.21	37	0.81	102	1.03
6. ท่าวัดเขมาภิรตาราม	78	1.42	32	0.40	108	1.09
7. ท่าพิบูลสงคราม 1	54	1.01	35	0.76	89	0.89
8. ท่าการไฟฟ้า	1	0.03	-	-	1	0.01
9. ท่าวัดวิมุติหาราม	25	0.47	21	0.46	46	0.46
10. ท่าบางโพ	82	1.53	54	1.18	136	1.37
11. ท่าเกียกกาย	121	2.26	79	1.72	200	2.01
12. ท่าชลประทาน	61	1.41	58	1.26	119	1.20
13. ท่าท้ายทิม	120	2.24	99	2.16	219	2.20
14. ท่าวัดเทพนารี	122	2.28	131	2.86	253	2.54
15. ท่าเทเวศน์	269	5.02	238	5.19	507	5.10
16. ท่าวิสุทธิกษัตริย์	77	1.44	67	1.46	144	1.46
17. ท่าวัดสามพระยา	57	1.07	47	1.02	104	1.05
18. ท่าวัดดาวดึงส์	137	2.58	115	2.51	252	2.53
19. ท่าพระอาทิตย์	88	1.64	69	1.50	157	1.58
20. ท่ารถไฟธนบุรี	290	5.42	261	5.69	551	5.54
21. ท่าพรานนก	547	10.22	517	11.28	1,064	10.70
22. ท่ามหาราช	80	1.50	55	1.20	135	1.36

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

ท่าเรือ	ปริมาณผู้โดยสารเรือต่อง		ปริมาณผู้โดยสารเรือขึ้น		รวม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
23. ท่าช้าง	209	3.90	186	4.05	395	3.97
24. ท่าเตียน	75	1.40	65	1.41	140	1.41
25. ท่าราชินี	233	4.35	208	4.53	441	4.43
26. ท่าสะพานพุทธ	191	3.57	171	3.72	362	3.64
27. ท่าราชวงศ์	246	4.60	192	4.19	438	4.40
28. ท่ากรมเจ้าท่า	104	1.94	97	2.11	201	2.02
29. ท่าสี่พระยา	104	1.94	85	1.85	189	1.90
30. ท่าวัดม่วงนค	80	1.49	57	1.24	137	1.38
31. ท่าโอเรียนเต็ล	178	3.34	167	3.64	346	3.48
32. ท่าวัดเสด็จ	113	2.11	90	1.96	203	2.04
33. ท่าวัดจรรยาवास	196	3.66	218	4.75	414	4.16
34. ท่าวัดพระยาโกธ	246	4.59	203	4.42	449	4.52
รวม	5,354	100.00	4,590	100.00	9,944	100.00

ที่มา : กรมเจ้าท่า



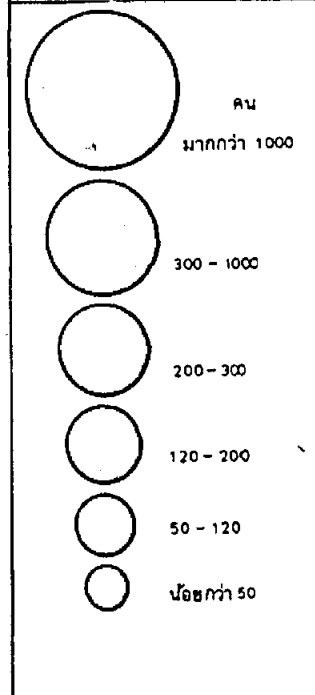
ที่ตั้งท่าเรือควนเจ้าพระยา

1. ท่ามณฑรี
2. ท่าพิบูลสงคราม 2
3. ท่าวิกเข็มน
4. ท่าวิศาจารย์
5. ท่าวิกกวางหว
6. ท่าวิกเขมาภิรตาราม
7. ท่าพิบูลสงคราม 1
8. ท่าการไฟฟ้า
9. ท่าวิกวิมลวิทยาราม
10. ท่าบางโพ
11. ท่าเก็บกัก
12. ท่าชลประทาน
13. ท่าท้ายฝั
14. ท่าวิกเทพนารี
15. ท่าเทเวศน์
16. ท่าวิสุทธิกษัตริย์
17. ท่าวิกสามพระยา
18. ท่าวิกกวางกิ่งสี
19. ท่าพรอาทิตย์
20. ท่ารถไฟธนบุรี
21. ท่าทรานนก
22. ท่ามหาราช
23. ท่าช้าง
24. ท่าเข็มน
25. ท่าราชินี
26. ท่าสะพานพุทธ
27. ท่าราชวงศ์
28. ท่ากรมเจ้าท่า
29. ท่าสี่พระยา
30. ท่าวิกมวงแก
31. ท่าโอเรียนตเทิล
32. ท่าวิกเสวกฉัตร
33. ท่าวิกจรบรรวาส
34. ท่าวิกพระยาไกร

การศึกษาการตั้งเรือทางน้ำ
เพื่อการขนส่งผู้โดยสาร
ในกรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.2

แสดง
ตำแหน่งท่าเรือควน
และจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน



ที่มา :
กรมเจ้าท่า

2.5 ปริมาณผู้โดยสารเรือควนในชั่วโมงเร่งรีบ

เมื่อพิจารณาจากตารางที่ 4.4 และ 4.5 พบว่า

2.5.1 ปริมาณผู้โดยสารในชั่วโมงเร่งรีบเช้า คือเวลา 7.00-9.00 น.

เมื่อเปรียบเทียบระหว่างชาล่อง และขาขึ้น พบว่ามีจำนวนผู้โดยสารชาล่องจากนนทบุรีมากกว่าขาขึ้น จากวัดพระยาไกรโดยมีผู้โดยสารลงเรือที่ท่านนทบุรีมากที่สุดคือ 236 คน คิดเป็นร้อยละ 32.02 ของปริมาณผู้โดยสารชาล่องที่ลงเรือตามท่าต่าง ๆ ทั้งหมด 737 คน รองลงมาคือท่าวัดเทพนารี มีผู้โดยสารลง 44 คน และท่าพรานนกกับท่าดาวดึงส์ 39 คน เท่ากัน ส่วนท่าที่มีผู้โดยสารขึ้นมากที่สุดในช่วงเช้าของเรือชาล่องคือ ท่าพรานนก มีจำนวน 81 คน คิดเป็นร้อยละ 11.44 ของผู้โดยสารชาล่องที่ขึ้นตามท่าต่าง ๆ ทั้งหมด 708 คน รองลงมาคือท่าเทเวศน์ และท่าราชวงศ์

ส่วนเรือเที่ยวขาขึ้น คือจากวัดพระยาไกร มีผู้โดยสารลงที่ท่าวัดจรรยาवास ซึ่งเป็นท่าต้น ๆ ทาง จำนวน 95 คน รองลงมาคือ ท่ารถไฟธนบุรี มีจำนวน 83 คน ผู้โดยสารที่ลงเรือในเที่ยวขาขึ้นนี้ จะมาขึ้นตามท่าเรือต่าง ๆ ดังนี้ ท่าเทเวศน์ จำนวน 46 คน ท่าราชินี 42 คน และท่าราชวงศ์ 39 คน

สรุป ในชั่วโมงเร่งรีบเช้า ช่วง 7.00-9.00 น. มีผู้โดยสารที่ใช้บริการของเรือควนเดินทางในเที่ยวชาล่อง คือจากนนทบุรีมาวัดพระยาไกร มากกว่าเที่ยวขาขึ้น คือจากวัดพระยาไกรไปยังท่านนทบุรี ท่าที่มีผู้โดยสารขึ้นมากที่สุดคือ ท่าพรานนก ท่าเทเวศน์ ท่าราชวงศ์ ท่าราชินี ตามลำดับ ท่าเรือเหล่านี้ อยู่ในตำแหน่งที่สามารถต่อพาหนะทางบกได้สะดวก และยังอยู่ในบริเวณที่ติดต่อกับแหล่งงานได้ง่ายด้วย

2.5.2 ปริมาณผู้โดยสารในชั่วโมงเร่งรีบเย็น คือเวลา 16.00-18.00 น.

เป็นช่วงที่ประชาชนเดินทางกลับที่อยู่อาศัย ปรากฏว่าปริมาณผู้โดยสารในเที่ยวขาขึ้น มีประชาชนลงเรือทั้งหมด 527 คน จากท่าเรือที่ตั้งเรียงรายอยู่ในเขตตั้งแต่ ย่านนาวา, บางรัก, สัมพันธ, พระนคร, บางกอกน้อย ไปขึ้นที่ท่านนทบุรีมากที่สุดคือ 191 คน รองลงมาคือท่าพรานนก 35 คน

ส่วนเที่ยวเรือชาล่อง จากนนทบุรี-ท่าวัดพระยาไกรผู้โดยสารลงเรือที่ทำ
 พรานนกมากที่สุด และขณะเดียวกันก็ขึ้นที่ท่าพรานนกมากที่สุดเช่นกัน (ดูแผนปริมาณผู้โดยสาร)
 ส่วนท่าที่มีคนขึ้นมากเป็นอันดับรองจะอยู่บริเวณเขต บางรัก และยานนาวา คือท่าโอเรียลเต็ล
 ท่าวัดจรรยาवास และท่าวัดพระยาไกร ซึ่งเป็นท่าปลายทาง

สรุป การเดินทางในช่วงชั่วโมงเร่งรีบ โดยเรือค้นพบว่า ประชาชนจะนิยมเดินทางใน
 ช่วงเช้า ซึ่งเป็นเวลาที่รีบเร่งจะไปทำงานมากกว่าในช่วงชั่วโมงเร่งรีบเย็น ทั้งนี้ เพราะเพื่อ
 หลีกเสี่ยงจากการจราจรทางบกติดขัด และความหนาแน่นบนรถประจำทางบนถนนสายเลียบ
 แม่น้ำเจ้าพระยา จากจังหวัดนนทบุรี เข้ามายังบริเวณศูนย์กลาง

ตารางที่ 4.4 แสดงปริมาณผู้โดยสารเรือข้ามเทียบแม่น้ำเจ้าพระยาเฉลี่ยต่อวัน ในช่วงโมงเร่งรีบ เข้าเย็น

จำนวนจากการลงและขึ้นจาก เทียบเรือล่อง

ชื่อท่าเรือ	ช่วงโมงเร่งรีบเช้า				ช่วงโมงเร่งรีบเย็น			
	ลง		ขึ้น		ลง		ขึ้น	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
วัดพระยาไกร	-	-	31	4.42	-	-	54	10.19
วัดวราจรยาवास	-	-	30	4.18	-	-	50	9.51
วัดเสด็จ	1	0.08	21	2.91	2	0.42	30	5.58
คูเม็ทซ์	-	-	-	-	-	-	-	-
โอเรียลเต็ล	-	-	6	0.89	1	0.18	55	10.49
วัดม่วงแค	1	0.06	24	3.39	-	-	11	2.16
สี่พระยา	1	0.06	34	4.77	1	0.16	18	3.40
กรมเจ้าท่า	1	0.14	33	4.64	2	0.39	7	1.40
ราชวงศ์	4	0.55	51	7.19	39	6.15	28	5.28
สะพานพุทธ	6	1.03	30	4.30	10	1.87	23	4.34
ราชินี	21	2.84	36	5.13	24	4.41	19	3.64
ท่าเตียน	4	0.60	13	1.86	8	1.45	6	1.05
ท่าช้าง	16	2.14	33	4.66	24	4.36	18	3.42
มหาราช	3	0.37	6	0.79	12	2.21	13	2.48
หรรณก	38	5.37	81	11.45	45	8.10	73	13.72
รถไฟธนบุรี	41	5.57	45	6.30	22	3.97	32	5.86
พระอาทิตย์	7	0.89	16	2.26	7	1.30	6	1.08
วัดดาวดึงส์	38	5.28	9	1.31	9	1.71	20	3.72
วัดสามพระยา	3	0.45	25	3.53	11	1.97	2	0.43
วิสุทธิกษัตริย์	6	0.76	23	3.19	23	4.23	5	0.97
เทเวศน์	37	5.00	52	7.35	41	7.45	13	2.51
วัดเทพนารี	44	5.97	6	0.79	15	2.67	8	1.48



ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

ชื่อท่าเรือ	ชั่วโมงเร่งรีบเช้า				ชั่วโมงเร่งรีบเย็น			
	ลง		ขึ้น		ลง		ขึ้น	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
พาณิชย์	20	2.89	22	3.07	13	2.31	5	0.99
ชลประทาน	3	0.47	22	3.13	21	3.87	1	0.22
เก็บกัก	37	5.02	11	1.62	21	3.84	2	0.40
บางโพ	28	3.58	17	2.36	9	1.66	3	0.62
วัดธาตุ	4	0.55	2	0.32	4	0.67	1	0.30
การไฟฟ้า	-	0.02	-	0.02	-	-	-	-
ปิยสงคราม 1.	18	2.20	2	0.28	8	1.45	2	0.35
วัดเขมา	27	3.72	10	1.45	4	0.70	3	0.73
วัดค้ำถาด	14	1.83	5	0.73	5	0.93	3	0.62
วัดเขียน	26	3.48	8	0.79	5	0.96	10	2.05
ปิบูลย์ 2	17	2.28	-	0.04	3	0.55	-	-
นนทบุรี	238	32.02	-	-	163	29.61	-	-
รวม	737	100.00	708	99.00	554	99.99	526	100.00

ที่มา : กรมเจ้าท่า

ตารางที่ 4.5 แสดงปริมาณผู้โดยสารเรือข้าม เลียบแม่น้ำเจ้าพระยาเฉลี่ยต่อวัน ในช่วงโมงเร่งรีบเช้าเย็น
 จำนวนตามการลงและขึ้นจากเที่ยวเรือขึ้น

ชื่อท่าเรือ	ช่วงโมงเร่งรีบเช้า				ช่วงโมงเร่งรีบเย็น			
	ลง		ขึ้น		ลง		ขึ้น	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
วัดพระยาไกร	58	11.76	-	-	31	5.89	-	-
วัดวรจรรยาวาส	95	19.19	-	0.03	18	3.53	-	-
วัดเสวตฉัตร	20	4.00	1	0.12	10	1.97	1	0.17
คูเม็กซ์	-	-	-	-	-	-	-	-
โอเรียลเต็ล	7	1.32	-	0.06	35	6.63	-	-
วัดม่วงแค	6	1.24	2	0.46	16	3.01	-	-
สี่พระยา	9	1.78	4	0.87	28	5.45	1	0.09
กรมเจ้าท่า	9	1.81	5	1.11	34	6.44	-	0.03
ราชวงศ์	17	3.34	39	8.38	37	7.01	7	1.37
สะพานพุทธ	22	4.46	12	2.60	18	3.53	8	1.69
ราชินี	16	3.31	42	9.06	28	5.29	13	2.65
ท่าเตียน	4	0.75	8	1.76	11	2.05	3	0.70
ท่าช้าง	4	0.81	10	2.14	32	6.22	21	4.19
มหาราช	2	0.43	4	0.93	13	1.40	7	1.48
หอรามนก	76	15.39	33	7.21	69	13.23	35	7.10
รถไฟธนบุรี	83	16.74	13	2.78	23	4.41	15	3.09
พระอาทิตย์	2	0.40	8	1.78	5	0.99	10	1.95
วัดดาวดึงส์	22	4.43	13	2.82	7	1.42	17	3.38
วัดสามพระยา	2	0.32	17	3.68	10	1.92	2	0.35
วิสุทธิกษัตริย์	3	0.60	31	6.77	6	1.18	5	1.05
เทเวศน์	10	1.93	46	10.02	30	5.87	19	4.80
วัดเทพนารี	5	0.97	24	5.17	5	0.99	28	5.76

ตารางที่ 4.5 (ต่อ)

ชื่อท่าเรือ	ชั่วโมงเร่งรีบเช้า				ชั่วโมงเร่งรีบเย็น			
	ลง		ขึ้น		ลง		ขึ้น	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
หายัพ	4	0.78	17	3.59	15	2.79	5	0.93
ชลประทาน	-	0.03	24	5.20	19	3.72	3	0.67
เกียกกาย	1	0.12	15	3.28	7	1.42	15	3.14
บางโพ	1	0.29	5	1.08	6	1.23	15	3.03
วัดวิมุติ	1	0.12	4	0.80	-	0.05	2	0.47
ถาวไฟฟ้า	-	-	-	-	-	-	-	-
พิบูลสงคราม 1	1	0.09	4	0.80	1	0.11	11	2.27
วัดเขมา	1	0.20	1	0.15	1	0.11	11	2.27
วัดแก้วควา	3	0.66	1	0.19	2	0.44	10	2.04
วัดศาลารี	8	1.15	1	0.09	3	0.55	6	1.31
วัดเขยีน	8	1.55	2	0.53	7	1.34	11	2.50
พิบูลย์ 2	1	0.09	5	1.05	-	-	13	2.73
นนทบุรี	-	-	71	15.47	-	-	191	38.85
รวม	529	100.00	462	99.99	527	99.99	485	100.00

ที่มา : กรมเจ้าท่า



3. ระบบเรือหางยาว

ระบบเรือหางยาว เป็นระบบขนส่งผู้โดยสารทางน้ำระบบหนึ่ง โดยใช้เรือหางยาวเป็นระบบขนส่งสาธารณะสำหรับประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่การคมนาคมทางบกไม่สะดวก และประชาชนที่อาศัยตามริมลำน้ำ ระบบเรือหางยาวนี้เป็นที่นิยมกันมาก ในบริเวณพื้นที่ธนบุรี และเขตชานเมือง ที่ประชาชนยังใช้คลองเป็นเส้นทางสัญจรอยู่ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้.

3.1 ลักษณะของเรือหางยาว.

เรือหางยาว ทำหน้าที่เป็นเรือโดยสารขนาดเล็ก ที่มีกำลังตั้งแต่ 40-120 แรงม้า มีจำนวนที่นั่ง 10-19 แถว ๆ ละ 2 (ในชั่วโมงเร่งด่วน 1 แถวจะนั่งถึง 3 คน) ผู้โดยสารได้ประมาณ 20-38 คน ที่เรียกว่าเรือหางยาว เพราะมีมอเตอร์ติดอยู่ที่ปลายของเพลลาของใบจักร ซึ่งเป็นหางเรือลักษณะเหมือนหอกมีปลายแบน เหมาะสำหรับน้ำตื้น และทางแคบ (กว้าง 15-25 เมตร) จึงสามารถให้บริการได้ทั้งฤดูน้ำมาก และฤดูแล้งลักษณะด้านข้างของเรือเปิด ดังนั้นตลอดความยาวของเรือจึงเป็นทางเข้าออก ซึ่งสามารถให้บริการรับส่งผู้โดยสารได้ทั้ง 2 ฝั่งของคลอง แต่ก็ไม่สามารถป้องกันลมหรือฝน ได้จึง เป็นอุปสรรคสำหรับผู้โดยสารที่เดินทางโดยเรือหางยาว โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน.

3.2 ลักษณะการเป็นเจ้าของและการรวมกลุ่ม.

การประกอบการเรือหางยาว ถือเป็นกิจการขนาดเล็ก ในลักษณะโครงการของทุน มักมีทุนแปรผัน เมื่อเทียบกับทุนคงที่ถ้าผู้ประกอบการสามารถลงทุนซื้อเรือได้ในครั้งแรกก็สามารถประกอบได้หลายปี โดยไม่ต้องเสียค่าก่อสร้างหรือบำรุงรักษาเส้นทาง ทุนแปรผันที่เสียส่วนใหญ่ ได้แก่ทุนค่าอุปกรณ์ ค่าซ่อมแซม ค่าเชื้อเพลิง การประกอบกิจการประเภทนี้มักเป็นกิจการแบบเจ้าของคนเดียว ซึ่งดำเนินกิจการมาช้านาน ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะอาศัยอยู่ในบริเวณเดียวกันมีอาชีพขับเรือเป็นอาชีพรอง โดยมีอาชีพหลักคือการทำกิจกรรมจากการที่มีอาชีพทำกิจกรรมนั่นเอง เจ้าของเรือหางยาวบางคน ก็ได้อาศัยเรือที่ขนส่งผลผลิตของตน นำมาดัดแปลงเป็นเรือโดยสาร ในยามที่ว่างจากการขนส่งผลผลิต.

ในบางกรณีเจ้าของเรืออาจให้ผู้อื่นเช่าเรือของตนเพื่อทำเป็นเรือโดยสาร การเช่าทำได้หลายแบบ มีเช่ากันรายวัน หรือเช่าเป็นรายเดือน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อตกลงระหว่างผู้เช่าและเจ้าของเรือ

ในระหว่างผู้ประกอบการด้วยกัน จะมีการรวมกลุ่มอย่างไม่เป็นทางการในแต่ละเส้นทาง เมื่อกำหนดการทำงานของเรือทางยาว การตัดสินใจเกี่ยวกับตารางเวลา ระบบราคา และระบบการทำงานด้านอื่น ๆ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับผู้ประกอบการ ที่มีอิสระในการจัดการ โดยที่รัฐบาลมีส่วนเกี่ยวข้องเพียงเล็กน้อย จากลักษณะนี้เองที่ก่อให้เกิดปัญหาทางการบริการผู้โดยสาร จากการสัมภาษณ์ผู้โดยสารเรือทางยาวจำนวนทั้งหมด 61 ชุด พบว่าการบริการของเรือทางยาว ยังต้องปรับปรุงถึงร้อยละ 86.9 แม้ว่ารัฐบาลออกพระราชบัญญัติเพื่อควบคุมให้อยู่ภายใต้การดูแลของกรมเจ้าท่าในเรื่องการจดทะเบียนเรือให้ถูกต้องตามกฎหมาย ค่าธรรมเนียมในการลงทะเบียนและคิดค่าธรรมเนียมเรือหรือใบอนุญาต ซึ่งต้องทำใหม่ทุกปี แต่ก็มีการหลีกเลี่ยง การจดทะเบียนเพื่อเป็นเรือโดยสาร ปรากฏว่าไม่สามารถแยกจำนวนเรือที่จดทะเบียนเพื่อเป็นเรือโดยสารเฉพาะกรุงเทพมหานครได้ และผู้ขับขี่บางคนไม่มีทะเบียนในการขับขี่ ดังนั้นจึงยากในการควบคุม.

3.3 ลักษณะและเวลาในการให้บริการ.

เรือทางยาวทำหน้าที่เป็นเรือโดยสาร ที่วิ่งรับส่งผู้โดยสารประจำเส้นทาง โดยกำหนดจุดต้นทางและปลายทางไว้ลักษณะคล้ายประจำทาง แต่ไม่ได้มีป้ายหยุดที่แน่นอนผู้โดยสารส่วนใหญ่ จะอาศัยทำน้าหน้าบ้าน หรือทำส่วนรวม เช่น ทำวัด ทำสาธารณะ เพื่อคอยเรือและขึ้นลง. การเก็บค่าโดยสาร ในบางเส้นทางจะใช้ระบบความเชื่อถือ นั่นคือ มีของพลาสติกติดอยู่ที่พนักของที่นั่งแต่ละที่ เพื่อให้ผู้โดยสารได้จ่ายค่าโดยสาร แต่ในบางเส้นทางจะมีการเก็บค่าโดยสาร ณ. ที่ท่าจอดเรือบริเวณฝั่งกรุงเทพก่อนเรือออก หรือหลังจากส่งผู้โดยสารแล้ว

เวลาการให้บริการ.

เวลาให้บริการ สำหรับเรือทางยาว ปกติจะเป็นช่วง 6.80-19.00 น. ในบเส้นทาง เริ่มตั้งแต่ 5.00-22.00 น. โดยมีระยะห่างในการปล่อยเรือ ในชั่วโมงเร่งรีบ

ล่าช้าประมาณ 15 นาทีนอกเวลาเร่งรีบ ประมาณครึ่งชั่วโมง ยกเว้นบางเส้นทางที่มีผู้โดยสารมาก ก็จะมีการปล่อยเรือเร็วกว่าปกติ เมื่อผู้โดยสารเต็มถ้ำ จากช่วงเวลาการปล่อยเรือประมาณครึ่งชั่วโมงนอกเวลาเร่งรีบนี้ ทำให้เกิดการรอคอยอันยาวนาน ดังนั้นผู้โดยสารที่สามารถเลือกเส้นทางอื่นได้ จึงไม่นิยมเดินทางโดยเรือหางยาว ในช่วงนอกเวลาเร่งรีบ ดังจะเห็นได้ว่าปริมาณผู้โดยสาร นอกเวลาเร่งรีบ มีน้อยกว่าในช่วงเร่งรีบเข้าเย็น เพราะความเบื่อหน่ายจากการรอคอย ในบางครั้งการปล่อยเรือจากต้นสายฝั่งธนบุรี เป็นไปตามความพอใจของผู้ขับขีที่ไม่ได้มีกฎหรือตารางเวลาที่แน่นอน.

3.4 ท่าเรือ.

ท่าเรือที่เป็นจุดต้นทาง (Inbound) หรือเป็นจุดปลายทาง (Outbound) ของเรือหางยาวนั้น ส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณที่สามารถติดต่อกับการคมนาคมทางบกได้สะดวก และอยู่ในระยะที่ใกล้กับคลองของแต่ละเส้นทาง ในกรณีที่เป็น เส้นทางวิ่งระหว่างนั้นที่ด้านในของฝั่งตะวันตก กับท่าเรือริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออก มีท่าเรือต่าง ๆ โดยเรียงจากเหนือแม่น้ำลงไปทางใต้ดังนี้

1. ท่ามหาธาตุ
2. ท่าคุณไถย
3. ท่าช้าง
4. ท่าเตียน
5. ท่าราชินี
6. ท่าสะพานพุทธ
7. ท่าสารุประดิษฐ์
8. ท่าคลองเตย

ในจำนวน 8 ท่านี้มี 6 ท่าที่อยู่ในบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์คือ ท่าเตียน ท่าราชินี ท่าสะพานพุทธ ท่ามหาธาตุ ท่าคุณไถยและท่าช้าง ซึ่งมีเส้นทางเรือที่วิ่งมาจากคลองสายหลักใหญ่ ๆ 3 สาย คือ คลองบางกอกใหญ่ คลองมอญ และคลองบางกอกน้อย. ท่าเรือเหล่านี้ บางท่าอาจใช้ร่วมกับเรือด่วนเลียขแม่น้ำเจ้าพระยา เช่น ท่าเตียน ท่าช้าง ในบางครั้งอาจ

ทำให้เกิดอันตรายจากคลื่นของเรือควั่น หรือ การรอกคอยจากระยะเวลาที่เรือจอดในกรณีเช่น
นี้ จำเป็นต้องมีการแก้ไข เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร

สำหรับท่า คลองเตย เป็นท่าที่อยู่ในเขตพระโขนง และท่าสาธุประดิษฐ์อยู่ในเขต
ยานนาวา ซึ่งเป็นท่าที่อยู่ในบริเวณไม่มีสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา.

3.5 เส้นทางของเรือหางยาว.

เส้นทางวิ่งของเรือหางยาว ในเขตกรุงเทพมหานคร มีเส้นทางวิ่ง 3 ลักษณะ

คือ

1. รุ่งภายในพื้นที่มีฝั่งตะวันออก มี 2 สาย คือ

พระโขนง - บ้านป่า

คลองตัน - ปากคลองลาดพร้าว

2. รุ่งภายในพื้นที่มีฝั่งตะวันตก มี 3 สาย คือ

หนองแขม - กระทุ่มแบน

วัดนิมมานรดี - วัดม่วง

บางแค - บางแวก

3. รุ่งติดต่อระหว่างพื้นที่มีฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยากับท่าเรือบริเวณฝั่งตะวันออก

มี 10 สาย คือ

คลองเตย - วัดบางกอบัว

ท่าเตียน - บางน้อย

ราชินี - บางแวก

สะพานพุทธ - บางแวก

สะพานพุทธ - วัดเลา

สาธุประดิษฐ์ - พระประแดง

มหาธาตุ - บางระมาด

คุมโกย - ประตูน้ำฉิมพลี

ท่าช้าง - บางใหญ่

ท่าช้าง - บางเชือกหนัง

เส้นทางเรือทางยาวที่รุ่งในลักษณะที่ 1 และ 2 นั้นเป็นการรุ่งรับส่งผู้โดยสารที่อาศัยอยู่ตามลำคลองบริเวณที่การคมนาคมทางบกไม่สะดวก ไปสู่ศูนย์ชุมชนในบริเวณเดียวกัน โดยมีระยะทางรุ่งไม่ไกลมากนัก คือประมาณ 15 นาที

ส่วนเส้นทางรุ่งในลักษณะที่ 3 มีเส้นทางรุ่ง 2 แบบ คือ รุ่งติดต่อระหว่างพื้นที่ 2 ฝั่งของแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งได้แก่สายคลองเตย - วัดบางกอบัว และสายสาธุประดิษฐ์

- พระประแดง และ เส้นทางวิ่งจากคลองสายรองที่อยู่ด้านในของพื้นที่ฝั่งตะวันตก ออกสู่ คลองสายหลัก ได้แก่คลองบางกอกน้อย คลองบางกอกใหญ่ และคลองบางกอกใหญ่ เพื่อออกสู่มแม่น้ำ เจ้าพระยา โดยมีจุดมุ่งหมายอยู่ที่ท่าเรือบริเวณฝั่งตะวันออก ซึ่งท่าเรือส่วนใหญ่มีกกระจุก ตัวอยู่ในบริเวณตั้งแต่สะพานพระปิ่นเกล้า จนถึงสะพานพระพุทธยอดฟ้า

3.6 การกระจายตัวของผู้ใช้โดยสารเรือหางยาว เฉลี่ยต่อวัน.

จากตาราง แสดงประมาณของผู้โดยสารเรือหางยาว เฉลี่ยต่อวัน ในปี 2526 พบว่า จากเส้นทางวิ่งของเรือหางยาวทั้งหมด 15 เส้นทาง มีจำนวนผู้ใช้โดยสารทั้งสิ้น 25,243 คนต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 12.5 ของผู้ใช้โดยสารทางน้ำทั้งหมด โดยมีเส้นทางสาธูประติษฐ์ - พระประแดง มีผู้ใช้โดยสารใช้บริการมากที่สุดจำนวน 5719 คนคิดเป็นร้อยละ 22.66 ของผู้ใช้โดยสารที่น้อยที่สุดคือ พระโขนง - บ้านป่า มีผู้ใช้โดยสาร 259 คนต่อวัน หรือร้อยละ 1.03 ของผู้ใช้โดยสารเรือหางยาวเท่านั้น. (ตารางที่ 4.6 และแบบที่ 4.3)

ตารางที่ 4.8 แสดงปริมาณผู้โดยสารเรือทางยาวเฉลี่ยต่อวัน , วันธรรมดา และวันหยุดราชการ

เส้นทาง	ผู้โดยสารเฉลี่ย/วัน จำนวน			วันธรรมดา		วันหยุดราชการ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	เที่ยวเรือ	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. พระโขนง-บ้านป่า	258	1.03	20	311	1.15	131	0.63
2. คลองเตย-วัดบางกอบัว	2,389	9.48	182	2572	9.50	1933	9.24
3. คลองตัน-ปากคลองลาดพร้าว	810	3.80	182	886	3.27	972	4.65
4. ทนงแขม-กระทุ่มแบน	879	3.48	81	870	3.21	904	4.32
5. วัดนิมมานรดี-วัดม่วง	289	1.07	40	297	1.10	201	0.96
6. บางแค-บางขวาง	965	3.82	112	1021	3.77	842	4.03
7. ท่าเตียน-บางน้อย	923	3.66	91	1033	3.82	649	3.10
8. ราชนี-บางขวาง	2,081	8.24	181	2504	9.25	1022	4.89
9. สะพานพุทธ-บางขวาง	1949	7.72	134	2014	7.44	1789	8.98
10. สะพานพุทธ-วัดเลา	363	1.44	22	387	1.43	305	1.46
11. ศาลประดิษฐ์-พระประแดง	6,719	22.88	282	6170	22.79	4594	21.97
12. มหาธาตุ-บางระมาด	834	3.30	84	935	3.45	585	2.80
13. กุญโกลย-ประตู่หน้าฉิมพลี	1,707	6.78	133	1689	6.24	1756	8.40
14. ท่าช้าง-บางใหญ่	5,213	20.85	253	5544	20.48	4587	21.93
15. ท่าช้าง-บางเชือกหนัง	763	3.10	85	840	3.10	642	3.07
รวม	15,243	100.00	1,834	27,074	100.00	20912	100.00

ที่มา: กรมเจ้าท่า



**การศึกษาการกระจายการบริการ
เพื่อการชนชั้นผู้โดยสาร
ในกรุงเทพมหานคร**

แผนที่ 4.3

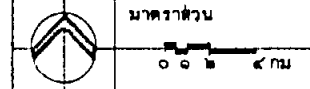
แสดงที่ตั้งและจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันของท่าเรือทางขวา

1. พระโขนง บ้านน้ำ
2. คลองเตย วัดบางคอกบัว
3. คลองตัน ปากคลองลาดพร้าว
4. หนองแขม กระจุกหมื่น
5. วัดปิมมานรดี วัดม่วง
6. ม่วงแก้ว บางแก้ว
7. ท่าเตียน บางน้อย
8. ราชนี บางแก้ว
9. สะพานพุทธ บางแก้ว
10. สะพานพุทธ วัดเลา
11. สำราญราษฎร์ พระประแดง
12. มหาธาตุ บางร่มภาค
13. คู่งโกลน ประตูน้ำอิมหัดี
14. ท่าช้าง บางใหญ่
15. ท่าช้าง บางเข็อกนัง

จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน (คน)

- มากกว่า 4000
- 1000 - 4000
- 500 - 1000
- น้อยกว่า 800

ที่มา กรมเจ้าท่า



จากข้อมูลดังกล่าว สามารถจัดกลุ่มความหนาแน่นของผู้โดยสารได้ 4 กลุ่ม คือ

กลุ่มที่ 1 คือกลุ่มที่มีผู้โดยสารเฉลี่ยตั้งแต่ 4000 คน ขึ้นไป มี 2 เส้นทาง คือ สายสาธุประดิษฐ์ - พระประแดง และสายท่าช้าง - บางใหญ่ โดยมีปริมาณผู้โดยสารคือ 5719 คนและ 2513 คน คิดเป็นร้อยละ 22.66 และ 2065 ของผู้โดยสารเรือทางยาว ตามลำดับ.

ความสำคัญของเส้นทางสายสาธุประดิษฐ์ - พระประแดง เป็นการให้บริการผู้โดยสาร จากฝั่งพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการกับเขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร. เป็นการบริการสาธารณะ เพื่อการเดินทางจากบริเวณที่อยู่อาศัยกับแหล่งงานของบริเวณ 2 ฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ในบริเวณที่ไม่มีสะพานข้ามแม่น้ำ โดยที่ท่าเรือทั้ง 2 ฝั่ง สามารถติดต่อกับการคมนาคมทางบกได้สะดวกสำหรับท่าทางฝั่งพระประแดง มีถนนออกสู่พระประแดง ระยะห่างประมาณ 20 เมตร มีรถประจำทาง 2 สาย คือสาย 82 และสาย 86 ที่วิ่งเข้าสู่ศูนย์กลางชุมชนของกรุงเทพมหานครที่สำคัญได้แก่ บริเวณวงเวียนใหญ่ คลองสาน ปากคลองตลาดและสนามหลวง ส่วนฝั่งสาธุประดิษฐ์ มีถนนออกสู่ถนนรัชดาภิเษก ยาวประมาณ 250 เมตร มีรถประจำทาง 4 สาย ที่ผ่านคือ สาย 62, 35, 89 และ 205

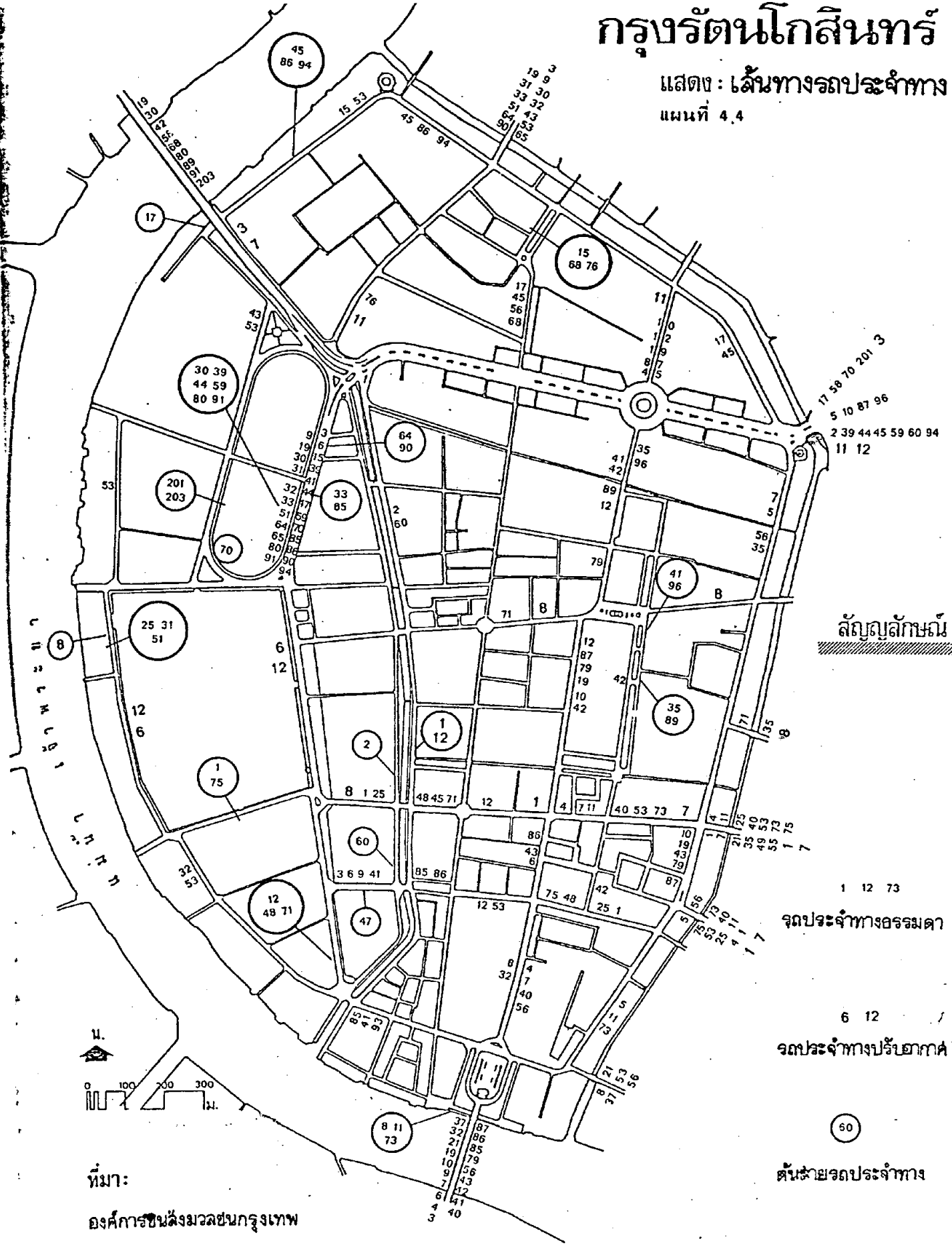
ลักษณะการให้บริการ เริ่มตั้งแต่ 6.00 น.- 24.00 น. มีเรือทั้งสิ้น 46 ลำ รุ่งทั้งหมด 282 เที่ยวต่อวัน เฉลี่ยผู้โดยสารเที่ยวละ 20 คน. ซึ่งในช่วงโมงเร่งด่วน มีจำนวนเรือวิ่งมากกว่าในช่วงเวลาอื่น ๆ ส่วนอัตราค่าโดยสารเก็บตามเวลาคือช่วง 6.00 - 22.00 น. เป็นเงิน 2 บาท เวลา 22.00 - 24.00 น. เป็นเงิน 3 บาท ใช้เวลาวิ่งประมาณ 6 นาที มีนวิ่งสะดวกและวิ่งเร็วมากสำหรับการเดินทางข้ามระหว่าง 2 ฝั่ง.

สายท่าช้าง - บางใหญ่ เป็นสายที่มีจำนวนผู้โดยสารเป็นอันดับที่สอง เป็น การรับส่งผู้โดยสารจากบางกรวยอำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี ย่านคลองบางกอกน้อย มายังท่าช้าง ซึ่งอยู่ในบริเวณที่เป็นศูนย์กลางของสถานีราชการและเป็นศูนย์รวมของ เส้นทางคมนาคมทั้งทางบกและทางน้ำ ตัวเหตุนี้เอง ในบริเวณท่าช้าง จึงมีท่าเรือหลาย ท่า สำหรับเรือด่วน เรือทางยาวเรือสำหรับนักท่องเที่ยว และเรือข้ามฟาก คือ ท่าช้าง

- วังหลัง และท่าช้าง - วัดระฆัง ทำเรือสำหรับเรือทางยาวนั้นในบริเวณนี้มีถึง 2 ท่า คือท่าคูมโกย และท่าช้าง ซึ่งมีเรือจอดประจำ 2 เส้นทาง คือท่าช้าง - บางใหญ่ กับท่าช้าง - บางเชือกหนังในบริเวณที่ตั้งของท่าเรือนี้ นอกจากจะเป็นจุดเปลี่ยนยานพาหนะทางน้ำแล้ว ยังเป็นจุดศูนย์รวมของการคมนาคมทางบก โดยเป็นจุดที่มีรถประจำทางวิ่งย่านหลายสาย เช่น สาย 1, 44, 53, 65, 82 ก, ปอ. 12 , ปอ. 6 และเป็นท่าจอดรถประจำทาง (ต้นสาย - ปลายสาย) ของสาย 25, 31, 90 และ ปอ. 8 ต่วน ซึ่งรถประจำทางสายต่าง ๆ เหล่านี้มีเส้นทางวิ่งติดต่อกันที่กันไปเป็นไปในรัศมีโดยรอบจากเขตชั้นเมืองไปเขตเขตต่อเมือง และเขตชานเมือง จากการมีท่าเรืออยู่ในบริเวณที่เป็นศูนย์กลางของการเดินทาง เพื่อสับเปลี่ยน (Transition) ส่วนของการเดินทาง (Modes) นี้เอง จึงทำให้มีผู้โดยสาร จำนวนมาก นิยมใช้บริการของเรือแม้ว่าจะมีสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา คือสะพานพระปิ่นเกล้า และมีถนนจากย่านที่พักอาศัยมาสู่ศูนย์กลางเมืองก็ตาม เมื่อเปรียบเทียบระยะเวลาการเดินทางแล้วการเดินทางโดยเรือจะเร็วกว่าทางบก โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน นอกจากนั้นยังสะดวกสบายกว่าเพราะไม่ต้องพบกับปัญหาความแออัดบนรถประจำทางด้วย (ดูแผนที่ 4.4)

กรุงเทพมหานคร

แสดง : เส้นทางรถประจำทาง
แผนที่ 4.4



สัญญาณจราจร

จุดประจำทางอรรมดา

จุดประจำทางปรับอากาศ

ต้นสายรถประจำทาง

ที่มา :
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ลักษณะการให้บริการ มีเรือวิ่งระหว่างเวลา 5.00 - 22.00 น. โดยระยะเวลาการปล่อยเรือห่างกัน ช่วงละ 15 นาที ในชั่วโมงเร่งด่วน จากจุดต้นทางถึงปลายทางใช้เวลาวิ่งประมาณ 1 ชั่วโมง โดยมีจุดรับ - ส่งผู้โดยสารตามท่าเรือบริเวณหน้าที่อยู่อาศัย หรือท่าสาธารณะ ท่าที่มีผู้โดยสารขึ้นลงมากได้แก่ ท่าวัดชลอ วัดศีกดิ์ บางอ้อยช้าง วัดแก้วฟ้า วัดจำปา วัดบางไทร วัดโพธิ์เจนและวัดหลวง จะเห็นได้ว่าท่าสาธารณะเหล่านี้ เป็นจุดรวมของประชาชนผู้ซึ่งอาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงโดยไม่ได้มีบ้านอยู่ริมคลอง เพื่อมาใช้บริการของเรือหางยาวท่าเรือนี้มีเรือจำนวนทั้งหมด 81 ลำ มีจำนวนเที่ยวเรือทั้งสิ้น 253 เที่ยวต่อวัน เป็นท่าที่มีเรือมากที่สุด ส่วนอัตราค่าโดยสารคิดตามระยะทาง จากท่าช้างถึงวัดแก้วฟ้า 5 บาทตลอดสาย 6 บาท

กลุ่มที่ 2 คือกลุ่มที่มีผู้โดยสาร 1,000 คนถึง 4,000 คน ประกอบด้วยเส้นทางทั้งหมด 4 เส้นทางคือ สายคลองเตย - วัดบางกอบัว มีผู้ใช้บริการสูงสุดคือ 2,389 คนหรือร้อยละ 9.46 ของผู้ใช้บริการทั้งหมด รองลงมาคือสาย ราชนิ - บางแกว มีผู้ใช้บริการ 2,081 คนหรือร้อยละ 8.24 อันดับสาม คือสายสะพานพุทธ - บางแกว มีผู้ใช้บริการ 1,949 คน คิดเป็นร้อยละ 7.72 ของผู้ใช้บริการเรือหางยาว และสาย คุนไทย - ประตูน้ำฉิมพลี มีผู้ใช้บริการ 1,707 คน หรือร้อยละ 6.76 ของผู้ใช้บริการเรือหางยาวทั้งหมด ในกลุ่มที่มีผู้ใช้บริการรวมทั้งสิ้นร้อยละ 32.19 จากผู้ใช้บริการทุกเส้นทาง

เส้นทางในกลุ่มนี้ มีเส้นทางที่วิ่งระหว่างพื้นที่ส่วนในของฝั่งตะวันตกเชื่อมกับฝั่งตะวันตก 3 เส้นทางคือ ราชนิ - บางแกว สะพานพุทธ - บางแกว และคุนไทย - ประตูน้ำฉิมพลี และเส้นทางที่วิ่งรับส่งผู้โดยสารระหว่าง 2 ฝั่งของแม่น้ำเจ้าพระยาคือสาย คลองเตย - วัดบางกอบัว

เส้นทางสายราชนิ - บางแกว และสะพานพุทธ - บางแกว เป็นเส้นทางเรือหางยาวที่วิ่งกับเส้นทางกับ แต่สายสะพานพุทธ - บางแกว วิ่งในระยะที่ไกลกว่าสาย ราชนิ - บางแกว ทั้ง 2 เส้นทางนี้ รับส่งผู้โดยสารจากคลองบางแกว ซึ่งเป็นคลองสายย่อยเล็ก ๆ ผ่านจุดที่สำคัญคือวัดกำแหง วัดทองศาลางาม ในเขตคลองชั้น ตลาดพลู มาออกคลองบางกอกน้อย ตลอด 2 ฝั่งคลองมีประชาชนอาศัยอยู่ค่อนข้างหนาแน่น และมีศูนย์

ชุมชนเดิมขนาดใหญ่ซึ่งมีมาตั้งแต่อดีต บริเวณชุมชนบางแวกนี้เองเคยเป็นตลาดน้ำ สำหรับแลกเปลี่ยนสินค้า เพราะเป็นจุดเชื่อมของเส้นทางน้ำจากเขตบางกอกน้อย คือคลองบางเชือกหนัง และเขตบางขุนเทียนคือคลองบางขุนเทียนได้นอกจากนั้น ยังมีชุมชนขนาดใหญ่คือตลาดพลู โรงเรียนอีกหลายแห่ง ประกอบกับเส้นทางคมนาคมทางบกในละแวกนี้ยังมีน้อย คือมีถนนสายหลักเพียง 2 สาย คือถนนจรัลสนิทวงศ์และถนนเพชรเกษม ซึ่งในเชิงโม่งเร่งด่วน มีความคับคั่งของการจราจรสูง ประชาชนจึงนิยมใช้ทางน้ำเพื่อความสะดวกและรวดเร็วสำหรับการเดินทางเข้าสู่ย่านการค้า และแหล่งงานในบริเวณฝั่งพระนครนอกจากนั้นการบริการของรถประจำทางก็ยังไม่ทั่วถึงมีแค่เพียงรถสองแถววิ่งภายในซอยเท่านั้น.

สำหรับท่าทางฝั่งพระนคร คือท่าราชินี และท่าสะพานพุทธอยู่ในบริเวณที่เป็นศูนย์รวมของสถานศึกษา สถาบันราชการและตลาดขายส่งที่ใหญ่คือปากคลองตลาด นอกจากนี้ยังมีรถประจำทางผ่านหลายสาย เช่นสาย 8, 53, 47, 12, 73, 65, และ 11 ซึ่งประชาชนสามารถสับเปลี่ยนพาหนะการเดินทางได้สะดวก เช่นเดียวกันกับบริเวณท่าช้าง

ด้านการบริการ สายราชินี - บางแวก เริ่มให้บริการตั้งแต่ 6.00 - 21.00 น. ในอัตราราคา 3 บาท ตลอดสาย ท่าที่มีเรือประจำทั้งสิ้น 20 ลำ มีจำนวนเที่ยวเรือวิ่งต่อวันประมาณ 181 เที่ยว. จุดหรือสถานที่ที่แวะระหว่างทางที่มีผู้โดยสารมาก คือ ท่าเรือตลาดพลู ท่าวัดคูหาสวรรค์โดยมีระยะทางวิ่งจากจุดต้นทางถึงปลายทางประมาณ 40 นาที

สายสะพานพุทธ - บางแวก เริ่มให้บริการตั้งแต่ 05.00 - 21.30 น. ในอัตราค่าโดยสารคือ ระยะตั้งแต่สะพานพุทธถึงตลาดพลู 2 บาท ตลาดพลู - วัดลีนา 3 บาท และตลอดสาย 4 บาท ระยะเวลาที่ใช้วิ่งจากจุดต้นทางถึงปลายทางประมาณ 45 นาที มีเรือทั้งหมด 55 ลำ

ส่วนสายคูมไทย - ประตูน้ำฉิมพลี เป็นบริการที่รับส่งผู้โดยสาร จากนั่นที่อยู่ท่าंगไกลและขาดแคลนการคมนาคมทางบกบริเวณประตูน้ำฉิมพลี คลองมหาสวัสดิ์ ผ่านจุดที่สำคัญคือสถานีรถไฟฉิมพลี วัดศรีประวัดี แล้วออกคลองบางกอกน้อยสิ้นสุดที่ท่าคูมไทย

บริเวณเดียวกับท่าช้าง

ในด้านการบริการ เส้นทางนี้เริ่มบริการตั้งแต่ 6.00 น. - 22.00 น. ในอัตราค่าโดยสารตั้งแต่ท่าคุณไถย ถึงวัดชัยพฤกษ์ 5 บาท และคลองเตย 6 บาท หลังจาก 21.00 น. แล้วอัตราค่าโดยสารเพิ่ม เป็น 7 บาท ระยะเวลาวิ่งจากต้นทางถึงปลายทาง ประมาณ 45 นาที. มีเรือทั้งหมด 25 ลำ วิ่งประมาณวันละ 133 เที่ยว

สำหรับสายคลองเตย - วัดบางกอบัว เป็นการให้บริการผู้โดยสาร ในบริเวณที่ขาดแคลนสะพานข้ามแม่น้ำระหว่างท่าเรือคลองเตย ทางฝั่งพระนคร ถึงท่าวัดบางกอบัว ทางฝั่งพระประแดง เส้นทางนี้สามารถช่วยย่นระยะเวลาการเดินทางระหว่าง 2 ฝั่งของประชาชนได้เป็นอย่างดี.

กลุ่มที่ 3 คือกลุ่มที่มีผู้โดยสารตั้งแต่ 600 คน 1,500 คน ประกอบด้วยเส้นทางทั้งหมด 6 สาย เรียงจากมากไปหาน้อยดังนี้ บางแค - บางแวก 965 คน ท่าเตียน - บางน้อย 923 คน คลองตัน - ปากคลองลาดพร้าว 910 คน หนองแขม - กระทุ่มแบน 829 คน มหาธาตุ - บางระมาด 834 คน และสายท่าช้าง - บางเขือกหนึ่ง 783 คน โดยคิดเป็นอัตราส่วนร้อยละ 3.82 , 3.66, 3.60 , 3.48, 3.30 และ 3.10 ตามลำดับ

เส้นทางในกลุ่มนี้ 3 เส้นทางคือมหาธาตุ - บางระมาด ท่าช้าง - บางเขือกหนึ่ง และท่าเตียน - บางน้อย เป็นการให้บริการแก่ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เขตดลิ่งชั้นภาคี-เจริญ บางกอกน้อย และบางกอกใหญ่ โดยเส้นทาง ท่าช้าง - บางเขือกหนึ่ง มีจุดเริ่มต้นที่ทำเรือวัดมะพร้าวเดี่ยว ในคลองบางเขือกหนึ่ง เบียดคลองสายรอง ออกสู่คลองมอญ ที่เป็นคลองสายหลัก ทับเส้นทางท่าเตียน บางน้อย ซึ่งมีจุดเริ่มจากคลองบางน้อยแล้วออกสู่คลองมอญ เช่นกัน ส่วนสายมหาธาตุ - บางระมาดมีจุดเริ่มต้นจากคลองบางระมาด ออกสู่คลองบางกอกน้อยไปสิ้นสุดที่ท่ามหาธาตุ บริเวณใกล้ท่าพระจันทร์เหตุที่เส้นทางทั้ง 3 มีผู้บริการน้อยกว่าเส้นทางอื่นที่วิ่งในลักษณะเดียวกัน ก็เพราะในพื้นที่นี้มีการคมนาคมทางบกค่อนข้างสะดวกกว่าเส้นทางอื่น ๆ มีถนนสายจรัสสินทวงศ์ สายอิสรภาพ และสายพระปิ่นเกล้า - นครชัยศรี อีกทั้งมีบริการของรถประจำทางและรถสองแถว เข้าถึง ดังนั้นประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณริมคลองเหล่านี้ จึงสามารถเลือกการเดินทางด้วยเส้นทาง

อื่นได้ (Choice Rider) แต่ที่ยังมีผู้นิยมใช้ทางน้ำ ก็เนื่องจากการจราจรติดขัด บริเวณสะพานพระปิ่นเกล้า และแยกบางขุนนนท์

ด้านการบริการ สายมหาธาตุ - บางระมาด เริ่มตั้งแต่ 6.00 น. - 21.00 น. อัตราราคา 4 บาทตลอด สายในเวลา 6.00 - 20.00 หลังจากนั้นเพิ่มเป็น 5 บาท จุดถึงสถานีที่มีผู้โดยสารขึ้นลงที่สำคัญ คือวัดนายโรง วัดชีเหล็ก อำเภอดิ่งชัน สถานีตำรวจดิ่งชัน ศาลเจ้าและวัดมะกอก ระยะเวลาจากต้นทางถึงปลายทางประมาณ 45 นาที มีเรือทั้งหมด 7 ลำ ต้องวิ่งถึง 61 เที่ยวต่อวัน จึงก่อให้เกิดปัญหาการรอคอยและเรือไม่เพียงพอกับผู้โดยสาร ในชั่วโมงเร่งด่วน จะมีการบรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวน อาจเกิดอันตรายได้

สายท่าเตียน - บางน้อย เริ่มให้บริการตั้งแต่ 5.30 - 22.00 น. ช่วงเวลาในการออกจากท่าของเรือแต่ละลำ ในชั่วโมงเร่งด่วน 15 นาที ชั่วโมงปกติชั่วโมงใช้เวลาเร่งต่อเที่ยวประมาณ 35 นาที การเก็บค่าโดยสารคิดเป็นระยะทางต่ำสุด 3 บาท ตลอดสาย 5 บาท มีเรือทั้งหมด 35 ลำ โดยวิ่งวันละ 91 เที่ยว.

สายท่าช้าง - บางเขิน เริ่มให้บริการตั้งแต่ 6.00 น. - 22.00 น. อัตราค่าโดยสารคิดเป็นระยะทางต่ำสุด 3 บาทสูงสุด 5 บาท มีเรือทั้งสิ้น 17 ลำ วิ่งวันละ 65 เที่ยว

ส่วนสายที่วิ่งภายในพื้นที่ คือสายบางแค - บางแวง และสายหนองแขม - กระทุ่มแบน เป็นการให้บริการเฉพาะพื้นที่ภายในของฝั่งตะวันตก บริเวณ เขตภาษีเจริญ หนองแขมกับอำเภอกะทุ่มแบน จังหวัดสมุทรสาคร ส่วนสายคลองตัน - ปากคลองลาดพร้าว ให้บริการในพื้นที่ฝั่งตะวันออก ที่ประชาชนยังต้องอาศัยเส้นทางน้ำ เป็นเส้นทางสัญจรอยู่ การรับส่งผู้โดยสารของทั้ง 3 สาย น้ำส่วนใหญ่ จะไม่มีจุดที่สำคัญซึ่งเป็นศูนย์ชุมชนใหญ่เป็นแต่เพียง รับส่งผู้โดยสารจากหน้าบ้าน มาสู่จุดที่สามารถสลับเปลี่ยนยานพาหนะทางบกได้.

กลุ่มที่ 4 เป็นกลุ่มที่มีผู้โดยสารน้อยที่สุดคือต่ำกว่า 600 คน มีทั้งหมด 3 เส้นทาง คือ (1) สะพานพุทธ - วัดเลา (2) วัดนิมมานรดี - วัดม่วง และ (3) พระโขนง

- บ้านป่า โดยมีจำนวนผู้โดยสาร 363 คน 269, และ 259 คนตามลำดับ เหตุที่มีผู้ใช้บริการเส้นทางในกลุ่มนี้เบาบาง เพราะมีการคมนาคมทางบกสะดวกเข้าถึงพื้นที่ โดยเฉพาะสาย สะพานพุทธ - วัดเลา ที่รับส่งผู้โดยสาร จากท่าวัดเลา ในเขตบางขุนเทียน ผ่านคลองบางขุนเทียน คลองบางกอกใหญ่ ออกสู่แม่น้ำเจ้าพระยา ในบริเวณนี้มีถนนสายธนบุรี - ปากท่อ ถนนสุขสวัสดิ์ ถนนตากสิน และสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาถึง 4 สะพานคือ สะพานกรุงเทพ สะพานพระพุทธยอดฟ้า สะพานพระปกเกล้า และสะพานพระปิ่นเกล้า สาย วัดนิมมานรดี - วัดม่วง เป็นการให้บริการภายในพื้นที่เขตหนองแขม และเขตภาษีเจริญจากศูนย์กลางชุมชน บริเวณย่านตลาดบางแค ไปยังที่อยู่อาศัยของประชาชนตามริมคลอง ใช้เวลาประมาณ 15 นาที หรือ 3 กิโลเมตร เส้นทางนี้มีการคมนาคมทางบกเชื่อมโยงกับคลอง เป็นเส้นทางน้ำที่คู่ขนานกับถนนสายเพชรเกษม โดยจากท่าวัดนิมมานรดีมีถนนยาวประมาณ 500 เมตร ออกสู่ถนนเพชรเกษมบริเวณตลาดบางแค มีรถประจำทางผ่านหลายสาย เช่น 80, 82, 91, 101, 108, 84, และ 7 ส่วนท่าวัดม่วงมีถนนจากท่าถึงถนนเพชรเกษมประมาณ 1 กิโลเมตร มีรถประจำทางสาย 7 และ 41 เข้าถึง ประชาชนจึงสามารถเลือกการเดินทางได้ตามต้องการ

สายที่มีผู้ใช้น้อยที่สุดคือสายพระโขนง - บ้านป่า เป็นการให้บริการที่มีลักษณะคล้ายกับเส้นทางวัดนิมมานรดี - วัดม่วง แต่เป็นการให้บริการเฉพาะพื้นที่ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณคลองพระโขนง ในเขตพระโขนง

3.7 ปริมาณคนโดยสารเรือทางยาวในวันธรรมดา , วันวันหยุดราชการ

ในปี 2526 จากเส้นทางเรือทางยาวทั้งหมด 15 เส้นทาง มีจำนวนผู้โดยสารในวันธรรมดาเฉลี่ยรวม 27,074 คน และวันหยุดราชการ 20,912 คนซึ่งต่างกันเท่ากับ 6,162 คน หรือคิดเป็นอัตราส่วนร้อยละ 22.76

จากที่ตารางที่ 4.6 พบว่าเส้นทางที่มีผู้โดยสารมากที่สุดคือ สาธุประดิษฐ์ - พระประแดง ในวันธรรมดาเฉลี่ย 6170 คน หรือร้อยละ 22.79 วันหยุดราชการ 4594 หรือร้อยละ 21.97 และท่าช้าง - บางใหญ่ วันธรรมดา 5544 คน คิดเป็นร้อยละ 20.48 วันหยุดราชการ 4587 คน หรือร้อยละ 21.93 ทั้ง 2 เส้นทางมีปริมาณคนโดยสารทั้ง

วันธรรมดา และวันหยุดราชการ เกิน 4000 คน.

อีก 6 เส้นทาง มีผู้โดยสารทั้งวันธรรมดา และวันหยุดราชการ เกิน 1500 คน แต่ต่ำกว่า 4000 คน ได้แก่ คลองเตย - วัดบางคอบัว (วันวันธรรมดา 2572 คน , วันหยุดราชการ 1933)คน ราชนี - บางแวก (วันธรรมดา 2505 ,วันหยุดราชการ 1022)สะพานพุทธ - บางแวก (วันธรรมดา 2014 คน, วันหยุดราชการ 1789 คน)ท่าคูมโกย - ประตูน้ำฉิมพลี (วันธรรมดา 1689 คน, วันหยุดราชการ 1756 คน)ท่าเตียน - บางน้อย (วันธรรมดา 1033 คน ,วันหยุดราชการ 649 คน) บางแค - บางแวก (วันธรรมดา 1021 คน , วันหยุดราชการ 842 คน) เป็นที่ย่ำสังเกตว่าท่าคูมโกย - ประตูน้ำฉิมพลี มีผู้โดยสารวันหยุดราชการมากกว่าวันธรรมดา ทั้งนี้อาจมาจากจำนวนผู้โดยสารที่มีจุดมุ่งหมายในการเดินทางเพื่อการสังคัม การพักผ่อน หรือการไปจับจ่ายซื้อของเพิ่มขึ้นจากวันธรรมดา ที่จุดมุ่งหมายส่วนใหญ่เป็นไปเพื่อการทำงานหรือไปโรงเรียน.

และอีก 7 เส้นทางที่มีปริมาณผู้โดยสารต่ำกว่า 1000 คน เป็นเส้นทางที่น้อยที่สุด คือ วัดนิมมานรดี - วัดม่วง มีผู้โดยสารวันธรรมดา 297 คนและวันหยุด 201 คน

3.8 ปริมาณผู้โดยสารสูงสุดในชั่วโมงเร่งรีบ เช้า - เย็น

จากตารางที่ 4.7 ในชั่วโมงเร่งรีบ เช้า - เย็น มีผู้โดยสารช่วงเช้ารวม
ทุกเส้นทาง 6141 คน และในช่วงเย็น 4328 คน ซึ่งจะหนาแน่นในช่วง 7.00 - 8.00 น.
และ 17.00 น. และ 17.00 - 18.00 น.

เส้นทางที่มีผู้โดยสารช่วงเช้า - เย็น มากที่สุดคือ สายรุประดิษฐ์ - พระประแดง
คือ 1,504 คน และ 937 คน รองลงมาคือ ท่าช้างบางใหญ่ จำนวน 1027 คน และ
755 คน .

จากตารางที่ 4.7 จะพบว่าในช่วงเช้ามีปริมาณผู้โดยสารขาเข้า (Inbound Trip)
มากกว่าผู้โดยสารขาออก (Outbound Trip) และในช่วงตอนเย็น มีผู้โดยสารขา
ออกมากกว่าผู้โดยสารขาเข้า ซึ่งแสดงให้เห็นถึงทิศทางของการเดินทาง แบบเดินทาง
เข้าสู่ศูนย์กลาง หรือแหล่งงานจากที่พักอาศัยในตอนเช้า มายังแหล่งงานจากศูนย์กลาง
กลับสู่ที่อยู่อาศัยในตอนเย็น

ตารางที่ 4.7 แสดงปริมาณผู้โดยสารเรือทางยาวเฉลี่ยต่อวันในช่วงเวลาเช้า, เย็น จำแนก

ตามประเภทขาเข้า และขาออก

เส้นทาง ต้นทาง ปลายทาง	ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (7.00-9.00)				ชั่วโมงเร่งด่วน เย็น (16.00-18.00น.)			
	ขาเข้า*	ร้อยละ	ขาออก*	ร้อยละ	ขาเข้า*	ร้อยละ	ขาออก*	ร้อยละ
1. พระโขนง-บ้านป่า	48	0.98	8	0.71	8	0.68	32	1.01
2. คลองเตย-วัดบางกอกบัว	383	7.85	16.2	12.83	167	13.57	338	10.69
3. คลองตัน-ปากคลองลาดพร้าว	136	2.77	63	4.89	31	2.68	86	2.71
4. หมอชည်-กระทุ่มแบน	72	1.48	67	5.30	74	6.40	88	2.76
5. วัดนิมมานรดี-วัดม่วง	37	0.76	10	0.79	27	2.33	52	1.64
6. บางแค-บางแวก	191	3.92	15	1.19	44	3.8	131	4.13
7. ท่าเตียน-บางน้อย	257	5.27	19	1.50	27	2.33	129	4.07
8. ราชนี-บางแวก	838	17.14	29	2.30	42	3.63	379	11.95
9. สะพานพุทธ-บางแวก	447	9.16	68	5.46	64	5.53	233	7.35
10. สะพานพุทธ-วัดเลา	61	1.25	22	1.74	7	0.60	82	2.59
11. สาธุประดิษฐ์-พระประแดง	971	19.19	533	42.20	410	35.44	527	16.62
12. วัดมหาธาตุ-บางระมาด	201	4.12	24	1.90	33	2.85	119	3.75
13. คูยโกย-ประตูน้ำฉิมพลี	229	4.69	83	6.57	76	6.57	200	6.31
14. ท่าช้าง-บางใหญ่	882	18.08	145	11.48	114	9.85	641	20.21
15. ท่าช้าง-บางเชือกหนัง	128	2.62	13	1.03	43	3.72	133	4.19
รวม	4,878	100.00	1,263	100.00	1,357	100.00	3,171	100.00

ขาเข้า : ผู้โดยสารที่เดินทางจากท่าปลายทางเข้าท่าต้นทาง

ขาออก : ผู้โดยสารที่เดินทางออกจากท่าต้นทาง

ที่มา : กรมเจ้าท่า



4. ท่าเรือโดยสาร

ท่าเรือ เป็นส่วนประกอบของระบบการขนส่งทางน้ำที่สำคัญชนิดหนึ่งท่าเรือใดที่สามารถเข้าถึงได้สะดวก และอยู่ในบริเวณที่เป็นเขตที่อยู่อาศัยหนาแน่น ก็จะเป็นท่าเรือที่มีผู้มาใช้บริการมากกว่าท่าเรืออื่น ๆ

4.1 สภาพท่าเรือ

ท่าเรือมีหลายชนิด มีทั้งที่เป็นโป๊ะ เหล็ก โปะซีเมนต์ และแพลูกบวบ ซึ่งมีความกว้างตั้งแต่ 3 เมตร ไปจนถึง 10 เมตร ท่าเรือขนาดใหญ่ จะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 60 คน ท่าเรือที่ดี ต้องมีความแข็งแรง มีความปลอดภัยสูง มีที่พักรอโดยสารและมีทางติดต่อกับการขนส่งทางบกได้สะดวก

4.2 ประเภทของท่าเรือ

ท่าเรือบริเวณริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา มีท่าเรือที่ใช้กับเรือ 3 ระบบ คือ (รายละเอียดได้กล่าวแล้วในการวิเคราะห์แต่ละระบบ)

4.2.1 ท่าเรือโดยสารข้ามฟาก

4.2.2 ท่าเรือด่วน เลียบแม่น้ำเจ้าพระยา

4.2.3 ท่าเรือทางยาว

บางท่าเป็นท่าที่ใช้ร่วมกันระหว่าง เรือด่วนกับ เรือข้ามฟากหรือ เรือด่วนกับ เรือทางยาว ท่าที่ใช้เฉพาะ เป็นท่าเรือด่วนมี ท่าโอ เร็ลส เด็ล ท่าวัดพระยาไกร ท่าวัดจรรยา-วาส ท่าวัดม่วงแค ท่าวัดสามพระยา ท่าชลประทาน ท่าบางโพ

4.3 ลักษณะการประกอบกิจการท่าเรือ ท่าเรือโดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร แบ่งลักษณะการถือครองเป็นเจ้าของ ได้ 3 ประเภท คือ

4.3.1 ท่าเรือของหน่วยราชการ

4.3.2 ท่าเรือของวัด

4.3.3 ท่าเรือของเอกชน

ท่าเรือบางหน่วยราชการส่วนใหญ่เป็นของกรุงเทพมหานคร ท่าเรือทั้ง 3 ประเภท

เกือบทั้งหมด ให้เอกชน เข้าดำเนินการ โดยเสียค่าเช่าเป็นรายเดือน หรือรายปี

5. การขนส่งผู้โดยสารต่อ เนื่องระหว่างทางบกกับทางน้ำ

ในบริเวณที่พื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา ในเขตกรุงเทพมหานคร มีเส้นทาง การขนส่งทางบก คือถนนที่สามารถ เชื่อมต่อการขนส่งทางบกกับการขนส่งทางน้ำได้หลายสาย ได้แก่

ฝั่งพระนคร	ฝั่งธนบุรี
1. ถนนพิบูลสงคราม	1. ถนนจักรีลสนิทวงศ์
2. ถนนพระราชาราชฎรสายที่ 1	2. ถนนอรุณอมรินทร์
3. ถนนบางกระบือ	3. ถนนสมเด็จพระเจ้าพระยา
4. ถนนสามเสน	4. ถนนประชาธิปไตย
5. ถนนราชวิถี	5. ถนนท่าดินแดง
6. ถนนพระอาทิตย์	6. ถนนเจริญกรุง
7. ถนนมหาธาตุ	7. ถนนเจริญนคร
8. ถนนเยาวราช	8. ถนนมหาสุวรงค์
9. ถนนราชวงศ์	9. ถนนราชบูรณะ
10. ถนนทรงวาด	
11. ถนนเจริญกรุง	
12. ถนนรัชดาภิเษก	
13. ถนนสารบุรีประดิษฐ์	
14. ถนนนางลิ้นจี่	
15. ถนนเกษมราษฎร์	



ถ้าแบ่งประเภทของท่าเรือออกตามความสะดวกในการขนส่งผู้โดยสารต่อ เนื่องระหว่างทางน้ำและทางบก สามารถแบ่งได้ดังนี้

5.1 ท่าเรือที่มีรถประจำทางเข้าถึงหรือเดินไปใช้รถประจำทางได้ในระยะ

ใกล้มีดังนี้

ฝั่งพระนคร

1. ทำ เรือนนทบุรี
2. ทำบางโพ
3. ทำพ้ายพ
4. ทำวิสุทธิกษัตริย์
5. ทำพระอาทิตย์
6. ทำพระจันทร์เหนือ
7. ทำพระจันทร์กลาง
8. ทำ เรือมหาธาตุ
9. ทำ เรือมหาธาตุ
10. ทำ เรือคุณไภย
11. ทำช้าง
12. ทำเตียน
13. ทำปากคลองตลาด
14. ทำสะพานพุทธ
15. ทำสี่พระยา
16. ทำราชวงศ์

ฝั่งธนบุรี

1. ทำรถไฟบางกอกน้อย
2. ทำศิริราช
3. ทำพรานนก
4. ทำสะพานพุทธ
5. ทำ เรือดินแดง
6. ทำวังหลัง

5.2 ทำเรือที่มีถนนขนาดปานกลาง ซึ่งรถสองแถวเข้าออกได้ถึงบริเวณท่าเรือ

มีดังนี้

ฝั่งพระนคร

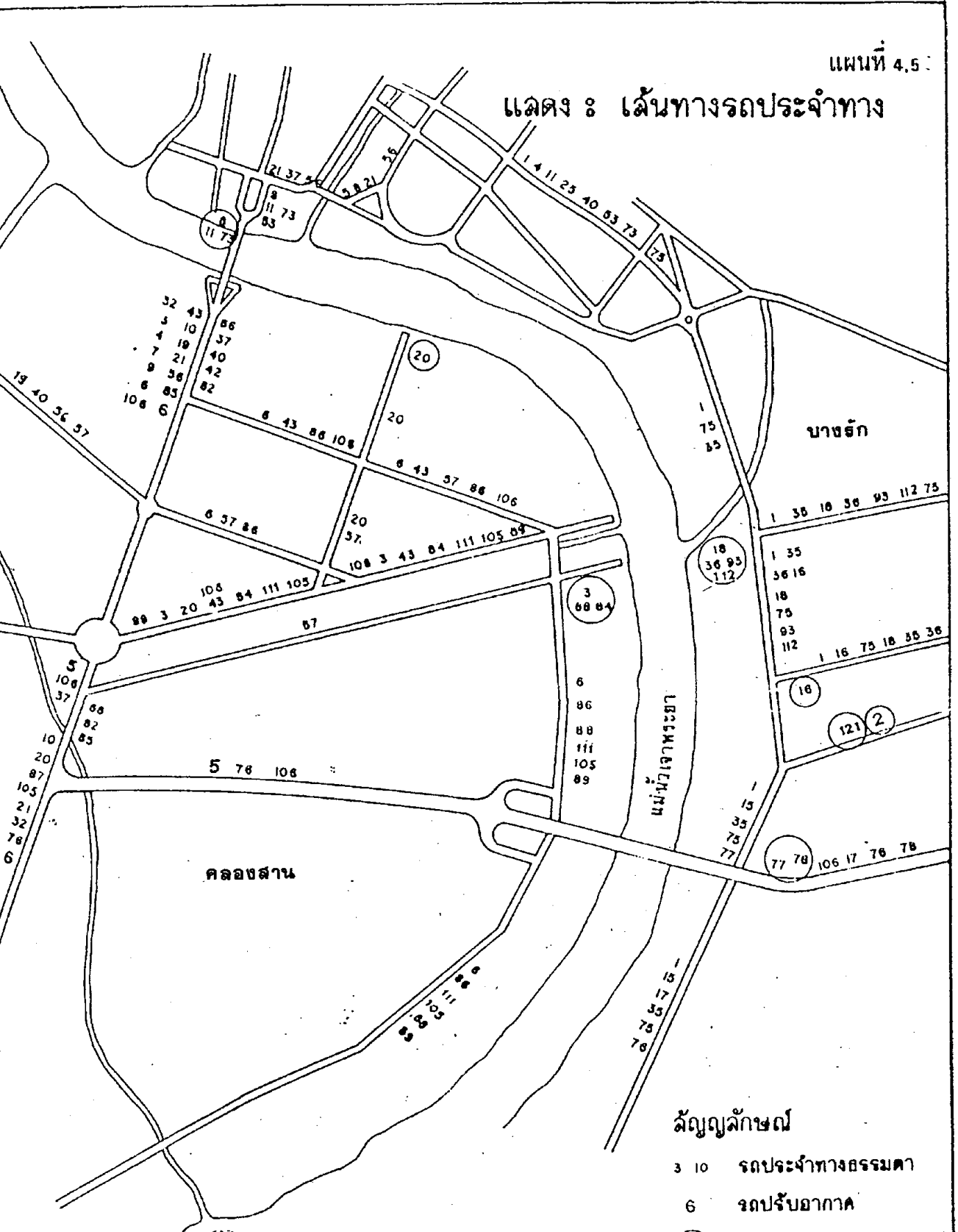
1. ทำวัดจันทร์สโมสร
2. ทำวัดกัลหว่า
3. ทำโอ เรียล เต็ม
4. ทำสวนพลู

ฝั่งธนบุรี

1. ทำอาวุธ
2. ทำวัด เทพนารี
3. ทำบางจาก
4. ทำวัดระฆัง
5. ทำวัดทองนพคุณ
6. ทำวัดกัลยาณ
7. ทำ เรือวีระ

แผนที่ 4.5 :

แสดง : เส้นทางรถประจำทาง



- สัญลักษณ์**
- 3 10 รถประจำทางธรรมดา
 - 6 รถปรับอากาศ
 - 20 ต้นสายรถประจำทาง

0 100 200 500 ม.

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ฝั่งพระนคร

ฝั่งธนบุรี

8. ท่าคูเม็γκซ์
9. ท่าเสด็จฉัตร
10. ท่าฉางเกลือ
11. ท่ารถไฟคลองสาน

5.3 ท่าเรือที่มีถนนขนาดใหญ่ ซึ่งรถประจำทางสามารถเข้าออกได้ แต่ไม่มีรถประจำทางเข้าถึงท่า มีดังนี้

ฝั่งพระนคร

ฝั่งธนบุรี

- | | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. ท่าเรือวัดเขมาภิรตาราม 2. ท่าเกียกกาย 3. ท่าสะพานแดง 4. ท่าเทเวศน์ 5. ท่าวัดสามพระยา 6. ท่าสวัสดิ 7. ท่าสี่ตา | <ol style="list-style-type: none"> 1. ท่าวัดทองธรรมชาติ 2. ท่าคลองสาน |
|--|---|

6. พฤติกรรมของผู้โดยสารเรือทั้ง 3 ระบบ

การวิเคราะห์เกี่ยวกับผู้เดินทาง เป็นการพิจารณาด้านลักษณะและพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารเรือทั้ง 3 ประเภท คือ เรือหางยาว เรือต่วน และเรือข้ามฟาก โดยมีวัตถุประสงค์ของการวิเคราะห์ คือ

1. วิเคราะห์พฤติกรรมในการเดินทาง โดยศึกษาจากวัตถุประสงค์ของการเดินทาง ความถี่ในการเดินทาง เป็นต้น
2. วิเคราะห์ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการบริการ เพื่อหาแนวทางในการปรับปรุงให้ดีขึ้น เพื่อจะได้ช่วยเสริมระบบการคมนาคมทางบกให้สมบูรณ์

ข้อมูลที่น่ามาวิเคราะห์นี้ได้จากการออกแบบสอบถาม ประชาชน 3 กลุ่ม คือกลุ่ม

ผู้เดินทางโดยเรือหางยาว กลุ่มผู้เดินทางโดยเรือข้ามฟาก และกลุ่มผู้เดินทางโดยเรือด่วน จำนวนทั้งสิ้น 207 ชุด โดยทำการสุ่มตัวอย่าง (Random Sampling) ในแต่ละเส้นทาง และแต่ละท่า พร้อมทั้งผู้วิจัย ได้ทำการสำรวจภาคสนาม สภาพการณ์ของพื้นที่ และสอบถาม ผู้ที่เกี่ยวข้อง เช่น เจ้าของเรือ เจ้าหน้าที่ของกรมเจ้าท่า เป็นต้น

ในการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป จะวิเคราะห์ข้อมูลรวมทั้ง 3 ประเภท เพื่อให้เห็น ลักษณะของผู้โดยสารเรือ ดังนี้

เพศ

ผู้ตอบเป็นชาย ร้อยละ 40.58 เป็นหญิงร้อยละ 59.42

ตารางที่ 4.8 จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	84	40.58
หญิง	123	59.42
รวม	207	100.00

อายุ

กลุ่มอายุของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีจำนวนมากที่สุด ได้แก่ช่วง 15 - 29 ปี มีจำนวนร้อยละ 55.55 รองลงมาคือ ช่วงอายุ 30 - 49 ปี มีจำนวนร้อยละ 34.30 ส่วนกลุ่มช่วงอายุ ต่ำกว่า 15 ปี มีน้อยที่สุด คือมีร้อยละ 2.90 ช่วงอายุที่มาก คือ 15 - 49 ปี ส่วนใหญ่เป็นวัยของนักเรียน นักศึกษา ข้าราชการ ลูกจ้าง ที่เดินทางเพื่อไป โรงเรียน หรือไปยังแหล่งงานตามที่ต่าง ๆ

ตารางที่ 4. ๘ จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอายุ

อายุ (ปี)	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 15 ปี	6	2.90
15 - 29 ปี	115	55.55
30 - 49 ปี	71	34.30
50 ปีขึ้นไป	15	7.25
รวม	207	100.00

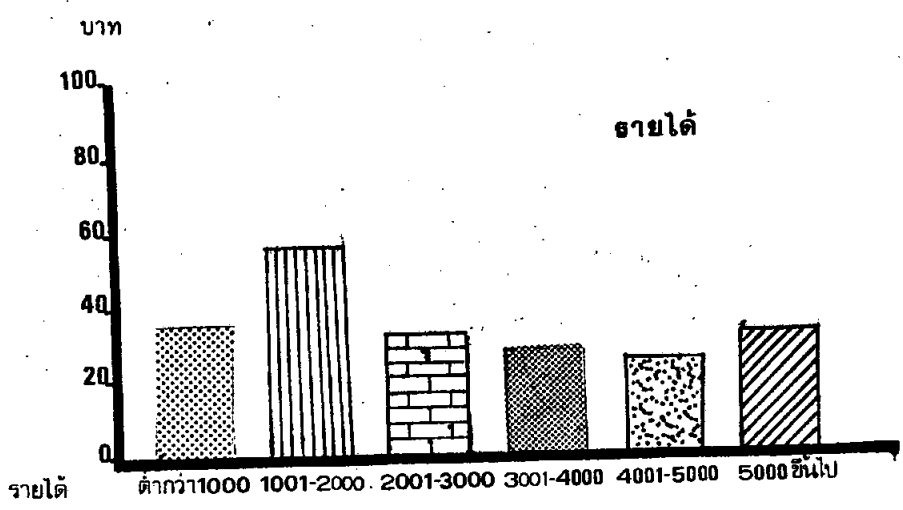
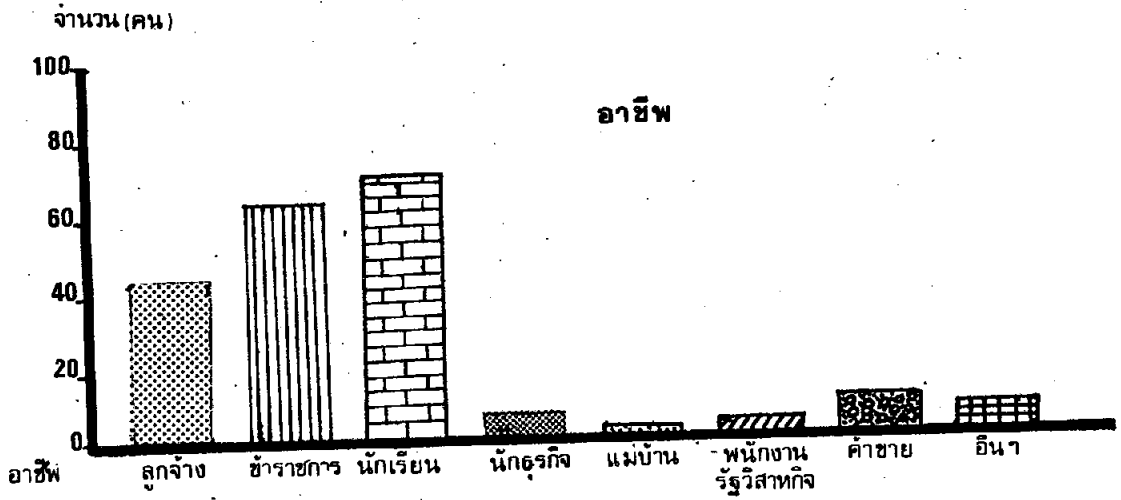
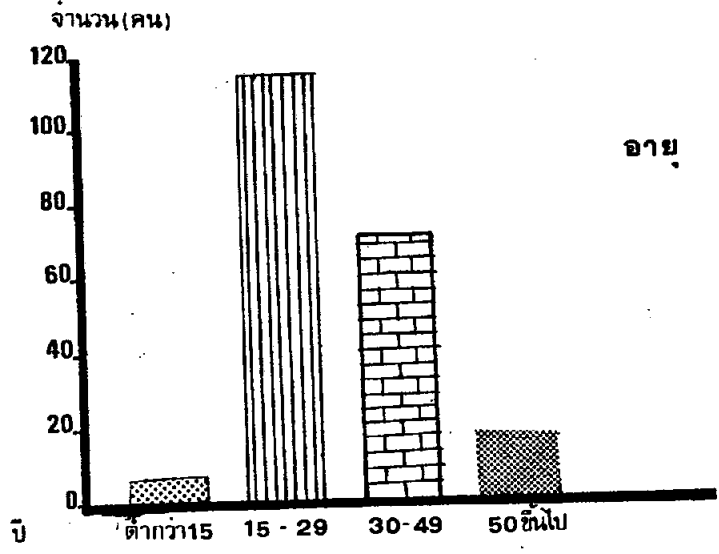
อาชีพ

จากจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด พบว่าผู้ที่เดินทางโดยเรือ เป็นนักเรียน นักศึกษา มากที่สุด คือมีจำนวนร้อยละ 33.82 ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด รองลงมาคือ ข้าราชการ ร้อยละ 30.43 ลูกจ้างร้อยละ 21.26 อาชีพแม่บ้านมีน้อยที่สุดเพียงร้อยละ 1.45

ตารางที่ 4. 10 จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
ลูกจ้าง	44	21.26
ข้าราชการ	63	30.43
นักเรียน, นักศึกษา	70	33.86
นักธุรกิจ	6	2.90
แม่บ้าน	3	1.45
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	4	1.93
ค้าขาย	10	4.83
อื่น ๆ	7	3.38
รวม	207	100.00

แผนภูมิที่ 4.1 แสดงลักษณะของผู้ตอบแบบสอบถาม



รายได้

กลุ่มผู้มีรายได้ต่ำกว่า 2,000 บาทต่อเดือน มีจำนวนร้อยละ 44.44 ซึ่งมากที่สุด สำหรับกลุ่มผู้มีรายได้ 2,001 - 3,000 บาทต่อเดือนมีจำนวน เท่ากับกลุ่มผู้มีรายได้ 5,001 ขึ้นไป คือร้อยละ 15.46 ที่เหลือเป็นกลุ่มผู้มีรายได้ระหว่าง 2,001 - 5,000 บาทต่อเดือน จะเห็นได้ว่าผู้โดยสารเรือส่วนใหญ่ เป็นผู้มีรายได้ต่ำ และรายได้ปานกลาง ที่ต้องอาศัยการขนส่งสาธารณะ เพื่อเดินทาง

ตารางที่ 4.11 จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามรายได้

รายได้ (บาท/เดือน)	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 1,000	36	17.39
1,001 - 2,000	56	27.05
2,001 - 3,000	32	15.46
3,001 - 4,000	27	13.05
4,001 - 5,000	24	11.59
5,001 ขึ้นไป	32	15.46
รวม	207	100.00

การวิเคราะห์พฤติกรรม (Behaviors) ของผู้ตอบแบบสอบถาม

เนื่องจากลักษณะการให้บริการของเรือทั้ง 3 ประเภท แตกต่างกัน จึงขอพิจารณาพฤติกรรมของผู้ตอบแบบสอบถาม แยกตามประเภทดังต่อไปนี้

6.1 ประเภทเรือหางยาว

6.1.1 วัตถุประสงค์ของการเดินทาง การเดินทางของผู้โดยสารเรือหางยาวตามลำคลอง มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางหลายอย่างคือ เพื่อการทำงาน เพื่อการศึกษา เพื่อกิจกรรมทางสังคม เพื่อธุรกิจส่วนตัว และพักผ่อน ช่วงเชิงการเดินทางส่วนใหญ่ จะเป็นเพื่อการทำงาน การศึกษา ช่วงเย็น สำหรับการกลับบ้าน ส่วนการเดินทางเพื่อธุรกิจ

ส่วนตัว เพื่อการสังคม และพักผ่อน จะ เป็นไปในช่วงเวลาไม่เร่งรีบ ตลอดวันทั้งในวันธรรมดา และวันหยุด จากการสำรวจ มีจำนวนร้อยละ 81.96 เป็นการเดินทางเพื่อการทำงานและการศึกษา ที่เหลือร้อยละ 81.04 เป็นการเดินทางเพื่อธุรกิจส่วนตัว เพื่อการสังคมและพักผ่อน ซึ่งสอดคล้องกับอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม คือ นักเรียน นักศึกษา ข้าราชการ ลูกจ้าง ที่มีจำนวนมากที่สุดในบรรดาผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 4.12. จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามประเภทเรือหางยาวจำแนกตามวัตถุประสงค์ในการเดินทาง

วัตถุประสงค์ในการเดินทาง	จำนวน	ร้อยละ
ทำงาน	25	40.98
ไปโรงเรียน	17	27.87
ซื้อของ	5	8.20
ทำธุรกิจ	8	13.11
พักผ่อน	3	4.92
ธุรกิจส่วนตัว	3	4.92
รวม	61	100.00

8.1.2 ความถี่ในการเดินทาง ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยเรือหางยาว มีร้อยละ 37.7 ที่ใช้เรือหางยาวทุกวัน ในวันราชการ มีร้อยละ 23.0 และวันหยุดราชการ มีร้อยละ 9.8 ซึ่งเท่ากับมีผู้โดยสารที่ใช้เรือหางยาวสม่ำเสมอ ถึงร้อยละ 70 ที่เหลือเป็นผู้ที่ใช้เรือหางยาวแบบนาน ๆ ครั้ง หรือ 2 - 3 ครั้งต่อสัปดาห์

ตารางที่ 4.13 จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามประเภทเรือหางยาวจำแนกตามความถี่ในการเดินทาง

ความถี่ในการเดินทาง	จำนวน	ร้อยละ
ทุกวัน	23	37.7
วันราชการ	14	23.0
วันเสาร์และวันอาทิตย์	8	9.8
2 - 3 ครั้งต่อสัปดาห์	8	13.1
นาน ๆ ครั้ง	10	16.4
รวม	61	100.00

6.1.3 การเลือกเส้นทางเดินทาง ผู้ที่เดินทางโดยทางเรือหางยาวสามารถแบ่งออกได้ 3 ประเภท คือ ¹

6.1.3.1 ผู้ที่ไม่สามารถเลือกเส้นทางอื่นได้

6.1.3.2 ผู้ที่สามารถเลือกเส้นทางอื่นได้

6.1.3.3 ผู้ที่สามารถเลือกเส้นทางอื่นได้ แต่ไม่สะดวก

ลักษณะ 3 ประเภท มีรายละเอียด ดังนี้

6.1.3.1 ผู้ที่ไม่สามารถเลือกเส้นทางอื่นได้ (Captive rider)

เป็นผู้ที่อาศัยอยู่ริมคลอง หรือในบริเวณที่การคมนาคมทางบกยังไม่ถึง จึงไม่สามารถใช้บริการทางรถได้ นอกจากทางเรือ

¹ Jocelyn V. Pinijarom, Long - Tailed Boats For Public Transport on The Canal of Thonburi, Bangkok, p. 38

6.1.3.2 ผู้ที่สามารถเลือกเส้นทางอื่นได้ หมายถึงผู้ที่สามารถเลือกพาหนะของการเดินทางได้ ส่วนใหญ่จะเป็นพาหนะประเภทการขนส่งสาธารณะ เช่น รถประจำทาง รถสองแถวเล็ก พวกนี้เป็นผู้ที่อาศัยอยู่ริมคลอง หรือบริเวณใกล้เคียง ที่มีถนนเข้าถึง

6.1.3.3 ผู้ที่ไม่สะดวก หมายถึงผู้ที่อาศัยอยู่ริมคลองที่ไกลจากถนน หรือผู้ที่อาศัยอยู่คลองฝั่งตรงข้ามซึ่งต้องเดินผ่านที่ดินของผู้อื่น หรือนั่งเรือแจวข้ามฝากเพื่อมาใช้บริการจากรถประจำทาง ผู้โดยสารประเภทนี้ ส่วนใหญ่อยู่บริเวณเส้นทางท่าช้าง - บางใหญ่ คูมโกย - ประตูน้ำฉิมพลี

ในประเภทที่ 2 และที่ 3 นี้ จะสามารถเลือกวิธีการเดินทาง เป็นทางอื่นได้ ในระหว่างช่วงเวลาฝนตกหรือน้ำท่วม ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการเดินทางโดยเรือหางยาว เป็นอย่างมาก

จากผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า มีร้อยละ 13.1 เป็นผู้ที่ไม่สามารถเลือกเส้นทางได้ ที่เหลือร้อยละ 86.00 สามารถเลือกเส้นทางอื่นได้ โดยในจำนวนนี้ เลือกใช้รถประจำทาง ร้อยละ 39.3 เลือกรถสองแถว ร้อยละ 26.2 เลือกรถตุ๊ก (สองแถวเล็ก) ร้อยละ 11.5 เลือกได้มากกว่า 1 ประเภท อีกร้อยละ 9.8 จากการสำรวจพื้นที่ พบว่า พื้นที่ส่วนใหญ่มีถนน ซอย ที่ตัดจากถนนใหญ่เข้าสู่ชุมชน ซึ่งมีรถสองแถวและรถตุ๊ก เป็นพาหนะสาธารณะที่รับส่งผู้โดยสาร ในซอยออกสู่ถนนใหญ่ หรือศูนย์ชุมชนบริเวณใกล้เคียง ถ้าผู้โดยสารต้องการการเดินทาง เข้าสู่ศูนย์กลางของเมือง จึงต้องต่อพาหนะหลายทอด ซึ่งไม่สะดวกผิดจากการใช้บริการของเรือ

ตารางที่ 4.14 จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามประเภทเรือหางยาว จำแนกตามความสามารถใน
การเลือกเส้นทาง

การเลือกเส้นทางอื่น	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ได้	8	13.1
รถประจำทาง	24	39.3
รถสองแถว	16	26.2
รถตุ๊ก ๆ	7	11.5
รถประจำทางและรถสองแถว	3	4.9
รถประจำทางและรถตุ๊ก ๆ	3	4.9
รวม	61	100.00

ซึ่งมีเส้นทางเข้าสู่ศูนย์กลางเมือง

6.1.4 เหตุผลสำหรับการเลือกใช้บริการทางเรือ สำหรับผู้ที่ตอบว่า
สามารถเลือกการเดินทางด้วยวิธีอื่นได้เมื่อให้เปรียบเทียบระยะเวลาของการเดินทาง
ระหว่างเรือกับทางบก มีถึงร้อยละ 78.7 ที่ตอบว่าการเดินทางโดยทางเรือเร็วกว่า
ที่เห็นว่าทางน้ำช้ากว่า มีเพียงร้อยละ 3.3 เท่านั้น ทั้งนี้เพราะการจราจรทางน้ำไม่คับคั่ง
เหมือนทางบก ตัวอย่างเส้นทางที่ผู้โดยสารสามารถเดินทางได้ทั้งทางเรือและทางรถ
คือท่าช้าง - บางเขินกษัตริย์ ในกรณีที่ต้องการเดินทางมายังบริเวณสนามหลวงผู้เดินทาง
สามารถเดินทางโดยทางเรือ ภายในระยะเวลา 35 นาที ซึ่งถ้าเดินทางโดยทางรถ
แล้ว ผู้โดยสารจะใช้เวลาอย่างน้อย 1 ชั่วโมง เพื่อเดินทางไปยังจุดหมาย โดยเฉพาะ
ในช่วงเช้าและเย็น ที่มีการจราจรคับคั่ง บริเวณถนนจรัลสนิทวงศ์และสะพานพระปิ่นเกล้า *

* ไสภพรรณ ปานชุ่มฉัตร สสำรวจ

ตารางที่ 4.15 จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามประเภทเรือทางยาว ที่เปรียบเทียบระยะเวลาของการเดินทางระหว่างทางน้ำและทางบก

การเปรียบเทียบ	จำนวน	ร้อยละ
เลือกเป็นทางอื่นไม่ได้	8	13.1
ทางน้ำเร็วกว่า	48	78.7
ทางน้ำช้ากว่า	2	3.3
เวลาพอ ๆ กัน	3	4.9
รวม	61	100.00

จากการสอบถามถึงเหตุผลการเลือกใช้เส้นทางสัญจรทางน้ำ ปรากฏว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ให้เหตุผลหลายเหตุผล แต่เหตุผลสำคัญที่มีผู้ตอบมากที่สุดคือ ความรวดเร็ว มีร้อยละ 49.2 ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด นอกนั้น เป็นเหตุผลในแง่ความสะดวก ไม่มีถนนถึงที่พัก บรรยากาศดี การจราจรไม่ติดขัด หลีกเลี่ยงความหนาแน่นบนรถประจำทางและไม่มีรถประจำทางถึงที่พัก ดังตาราง

ตารางที่ 4.16 เหตุผลการใช้เส้นทางสัญจรทางน้ำ *

เหตุผลการใช้เรือ	จำนวน	ร้อยละ
รวดเร็ว	30	49.2
สามารถไปต่อพาหนะทางบกได้สะดวก	14	23.0
ไม่มีถนนถึงที่พัก	21	34.4
บรรยากาศดี	6	9.8
อื่น ๆ	6	9.8

* ตอบได้หลายเหตุผล

นอกจากนั้น ยังพบว่าในการใช้บริการของเรือหางยาวนั้นผู้ที่ใช้บริการ สามารถเดินทางไปยังท่าเรือ โดยใช้เวลาน้อยกว่า 10 นาที มีร้อยละ 62.3 หมายถึงความสะดวกสบาย ในการบริการทางเรือ และจากตารางที่กล่าวนี้ยังแสดงว่า เรือหางยาวยังให้บริการสำหรับผู้ที่ไม่ได้อาศัยอยู่ริมคลอง แต่สะดวกในการที่จะใช้บริการจากเรือหางยาว จากท่าสาธารณะ เช่น ท่าวัด ท่าที่ศูนย์ชุมชน ซึ่งต้องใช้เวลาเดินทางจากบ้านถึงท่าเรือ มากกว่า 10 นาที

ตารางที่ 4.17 แสดงระยะ เวลาจากที่พักถึงท่าเรือ

ระยะเวลา	จำนวน	ร้อยละ
1 - 10 นาที	38	62.3
11 - 20 นาที	6	9.8
21 - 30 นาที	5	8.2
มากกว่า 30 นาที	2	3.3
ไม่ตอบ	10	16.4
รวม	61	100.00

6.1.6 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เนื่องจากปัจจุบัน เรือหางยาวจำเป็นต้องแข่งขันกับการขนส่งทางบกมากขึ้น มีหลายเส้นทางที่มีผู้โดยสารลดจนถึงต้องเลิกกิจการ ดังนั้นเส้นทางที่มีอยู่ จึงจำเป็นต้องปรับปรุงการบริการให้ดีขึ้น เพราะการขนส่งประเภทนี้ ยังจำเป็นสำหรับประชาชนในบางพื้นที่ที่การคมนาคมทางบกยังไม่สะดวก และยังเป็นที่ต้องการของประชาชนที่สามารถเลือกการเดินทางได้จึงได้มีการสอบถามถึงความคิดเห็นต่อการบริการทางเรือหางยาว พบว่า มีผู้ตอบแบบสอบถาม ว่าการบริการของเรือหางยาว ยังต้องปรับปรุงถึงร้อยละ 86.90 ปัญหาส่วนใหญ่ ได้แก่

6.1.5.1 ต้องรอคอยนาน เนื่องจากไม่มีเวลาออกจากท่าที่แน่นอน มีผู้ตอบ ร้อยละ 57.4 แม้ว่าจะมีการกำหนดเวลาการออกจากท่าแต่ในทางปฏิบัติ ไม่ได้เป็นไปตามข้อตกลง โดยเฉพาะนอกชั่วโมงรีบเร่งอีกทั้งยังไม่มีตารางเวลาที่แน่นอน บอกให้ผู้โดยสารทราบ

6.1.5.2 อัตราค่าโดยสาร มีผู้เห็นว่าค่าโดยสารแพงร้อยละ 85.6 ที่เห็นว่าเหมาะสมนั้นมีร้อยละ 32.8 ค่าโดยสารในแต่ละเส้นทางมักจะเดินตามระยะทาง ต่ำสุดคือราคา 3 บาท สูงสุดคือ ราคา 7 บาท ในบางเส้นทางจะเก็บค่าโดยสารเพิ่มในช่วงหลัง 20.00 บาทเมื่อเทียบกับการขนส่งประเภทประจำทางแล้วเห็นได้ว่า ค่าโดยสารเรือหางยาวแพงมาก โดยเฉพาะผู้ที่เดินทางในระยะไกล แต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความพอใจของผู้โดยสารด้วย แม้ว่าค่าโดยสารเรือจะแพง แต่เรือก็สามารถนำผู้โดยสาร ไปสู่จุดหมายปลายทางได้เร็วกว่ารถยนต์ ทั้งยังไม่ต้องเปิดเสียค่าบริการแอ็ดบนรถประจำทางซึ่งมีผู้โดยสารบางคนเห็นว่าคุ้มค่ากับมูลค่าของเวลาในการเดินทาง

6.1.5.3 ด้านความปลอดภัย มีผู้เห็นว่าในเรื่องความปลอดภัยของเรือหางยาวมีน้อยร้อยละ 69.0 อุบัติเหตุทางน้ำที่เกิดขึ้น แม้ว่าจะมีน้อยและไม่รุนแรงเท่าอุบัติเหตุทางรถยนต์ ก็ตาม แต่การเกิดขึ้นแต่ละครั้งย่อมไม่ปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่มักจะประมาทขับ เรือด้วยความคึกคะนอง การจอดเรือเพื่อรับส่งผู้โดยสารยังไม่ดีพอ การรับผู้โดยสารเกินอัตรา โดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งรีบอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

6.1.5.4 เสียงดัง ปัญหาเรื่องเสียงจากเรือหางยาว เป็นปัญหาที่รัฐบาลได้พยายามแก้ไข โดยมีพระราชบัญญัติเกี่ยวกับเสียงโดยเรือทุกลำจะต้องได้รับการตรวจจากกรมเจ้าท่าในแต่ละปี แต่เนื่องจากกำลังเจ้าหน้าที่มีน้อย การปฏิบัติงานด้านนี้จึงไม่เป็นผล ปัญหาด้านเสียง (Noise Pollution) จึงเป็นปัญหาใหญ่ซึ่งถ้ายังไม่มีการแก้ไขอย่างจริงจัง ก็จะส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของประชาชนที่อาศัยอยู่ตามริมคลองมากขึ้น

6.1.5.5 ปัญหาเรื่องท่าเรือ มีผู้โดยสารเรือร้อยละ 83.6 เห็นว่าท่าเรือส่วนใหญ่อยู่ในสภาพที่ไม่แข็งแรง ท่าเรือในที่นี้หมายถึงท่าเรือ ซึ่งเป็นท่าปลายทาง ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาทางฝั่งพระนคร เนื่องจากท่าเรือส่วนใหญ่เป็นของเอกชน จึงขาดการดูแล

6.1.5.6 สภาพทางกายภาพของลำคลอง ลำคลองที่ใช้เป็นเส้นทางสัญจร ในบางเส้นทางแคบ และคดเคี้ยว อีกทั้งมีฝักคบชวามากจึงเป็นอุปสรรคต่อการวิ่งของเรือ โดยเฉพาะในฤดูน้ำมาก

ในการตอบแบบสอบถาม มีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการบริการดังนี้

1. ควรมีการจัดตั้งเป็นบริษัท มีผู้บริหาร เพื่อสร้างระบบการจัดการให้ดีขึ้น
2. ควรมีการจัดบริการเรือ จนถึง 24.00 น. ในบางเส้นทางที่ไม่มีถนน

เข้าถึง

3. ควรมีเวลาการเข้าออกของเรือจากท่าให้แน่นอน.
4. ควรมีที่พักสำหรับผู้โดยสารที่ท่าเรือ
5. ควรมีการออกแบบเรือใหม่ เพื่อแก้ปัญหาในเรื่องที่ไม่สามารถป้องกันผู้

โดยสาร จากน้ำที่กระเด็น และฝน

6. รัฐบาลควรให้ความสนใจกับ เรื่องความเร็วและ เสียงมากขึ้น

6.2 ประเภทเรือข้ามฟาก

6.2.1 วัตถุประสงค์ของการเดินทาง ผู้โดยสารที่ใช้บริการของเรือข้ามฟากร้อยละ 67.5 เป็นการเดินทางไปทำงาน และไปโรงเรียนหรือกลับบ้านที่เหลืออีกร้อยละ 32.5 เป็นการเดินทางเพื่อธุรกิจส่วนตัว พักผ่อนและไปซื้อของ

ตารางที่ 4.18 จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามประเภทเรือข้ามฟาก จำแนกตามวัตถุประสงค์ของการเดินทาง

วัตถุประสงค์ของการเดินทาง	จำนวน	ร้อยละ
ทำงานหรือกลับบ้าน	29	36.2
ไปโรงเรียน	17	21.2
ซื้อของ	18	22.5
ทำธุรกิจ	8	10.0
ไปพักผ่อน	5	6.3
ธุรกิจส่วนตัว	3	3.7
รวม	80	100.00

6.2.2 ความถี่ในการเดินทาง

ความถี่ในการเดินทางของผู้ใช้บริการเรือข้ามฟาก มีลักษณะผิดไปจากผู้โดยสารที่ใช้บริการเรือทางยาว กล่าวคือ ส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสารที่ใช้บริการแบบ นาน ๆ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 33.7 ของผู้ที่ตอบแบบสอบถาม ส่วนผู้ใช้สม่ำเสมอ คือใช้ทุกวัน มีร้อยละ 28.7 สำหรับผู้ที่เดินทางโดยใช้เรือข้ามฟากในวันราชการ มีจำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 15.0 ซึ่งมีสัดส่วนน้อยกว่าผู้โดยสารที่ใช้บริการของเรือข้ามฟาก แบบ 2 - 3 ครั้งต่อสัปดาห์ที่เป็นดังนี้ อาจเป็นเพราะในการออกแบบสอบถามกระทำตลอดวัน ไม่ได้เลือกเฉพาะเวลาใดเวลาหนึ่ง ดังนั้น สัดส่วนของผู้ใช้บริการแบบนาน ๆ ครั้ง จึงมีมากกว่า ผู้ที่เดินทางโดยเรือข้ามฟากอย่างสม่ำเสมอ

ตารางที่ 4.19 จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามประเภทเรือข้ามฟาก จำแนกตามความถี่ในการเดินทาง

ความถี่ในการเดินทาง	จำนวน	ร้อยละ
ทุกวัน	23	28.7
วันราชการ	12	15.0
วันเสาร์และวันอาทิตย์	1	1.2
2 - 3 ครั้งต่อสัปดาห์	17	21.2
นาน ๆ ครั้ง	27	33.7
รวม	80	100.00

6.2.3 การต่อพาหนะอื่น

เนื่องจากลักษณะการให้บริการของเรือข้ามฟาก เป็นระยะทางสั้น ๆ จากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งของแม่น้ำเจ้าพระยา ดังนั้นจุดต้นทางหรือจุดปลายทางของผู้โดยสาร จึงมีได้จำกัดอยู่เฉพาะตรงบริเวณท่าเรือเท่านั้น แต่อาจเป็นไปโดยรอบ สำหรับผู้ที่ไม่มีจุดหมายปลายทางอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับท่าเรือ ในระยะเดินถึงได้จึงจำเป็นต้องต่อพาหนะอื่น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพาหนะทางบก ประเภทรถประจำทาง รถสองแถว รถตุ๊ก ๆ ในการ

ตอบแบบสอบถาม พบว่าผู้ที่จำเป็นต้องต่อพาหนะอื่น ร้อยละ 42.5 เลือกใช้รถประจำทาง ร้อยละ 12.5 เลือกใช้รถตุ๊ก ๆ (รถสองแถว) นอกนั้นสามารถเลือกใช้ได้หลายประเภท บริเวณท่าเรือข้ามฟากส่วนใหญ่ มักจะมีบริการของรถประจำทาง รถสองแถว และรถตุ๊ก เข้าถึงได้ พาหนะทางบกเหล่านี้ ส่วนใหญ่จะมีจุดต้นทางหรือปลายทางอยู่ในบริเวณท่าเรือ ท่าเรือใดที่สามารถต่อพาหนะทางบกได้สะดวก ก็มักจะมีปริมาณผู้โดยสารมาก เช่น ท่าช้าง ท่าพระจันทร์ เป็นต้น

ตารางที่ 4.20 จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามประเภทเรือข้ามฟาก จำแนกตามประเภทของยานพาหนะที่ต้องต่อ

การต่อพาหนะทางบก	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ต้องต่อ	27	33.7
รถประจำทาง	34	42.5
รถสองแถว	4	8.0
รถสองแถวเล็ก (ตุ๊ก)	10	12.5
รถประจำทางและรถสองแถว	3	13.7
รถประจำทางและรถตุ๊ก	1	11.2
สองแถวและรถตุ๊ก	1	1.2
รวม	80	100.00

สำหรับผู้ที่ตอบว่าไม่ต้องต่อพาหนะอื่น มีร้อยละ 33.7 ผู้เดินทางประเภทนี้ มักจะมีจุดหมายปลายทางอยู่ในระยะใกล้เคียงกับท่าเรือ เพราะท่าเรือส่วนใหญ่จะอยู่ในตำแหน่งที่สามารถติดต่อกับแหล่งงาน คือสถานที่ราชการ สถาบันการศึกษาแหล่งธุรกิจได้ง่าย โดยเฉพาะบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ และฝั่งตรงข้าม คือโรงพยาบาลศิริราช

จุดหมายปลายทาง (Destination) ของผู้ที่ตอบแบบสอบถาม (อาจหมายถึงสถานที่ทำงาน หรือบ้านในกรณีที่เดินทางกลับบ้าน) กระจายอยู่ตามเขตต่าง ๆ ของกรุงเทพมหานคร (ดูตาราง) แต่มากที่สุด อยู่ในเขตพระนคร และเขตบางกอกน้อย

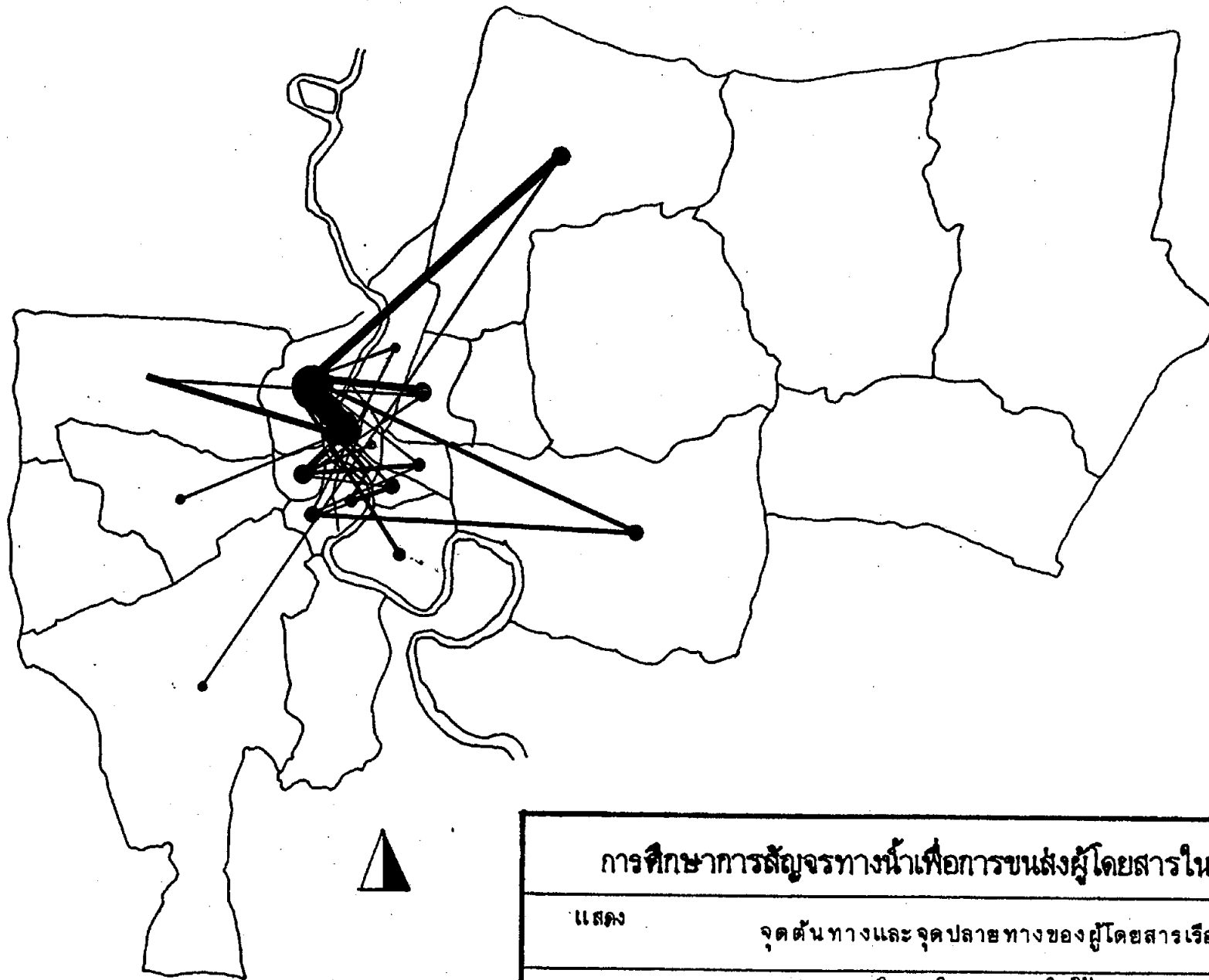
คิดเป็นร้อยละ 28.7 และ 25.0 ของผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้บริการเรือข้ามฟากเพราะ
ใน 2 เขตนี้มีท่าเรือข้ามฟาก กระจายอยู่มากกว่าเขตอื่น ๆ คือมีทั้งหมด 10 ท่า แม้ว่า
ในเขตนี้จะมีสะพานข้ามแม่น้ำถึง 2 สะพานก็ตาม

ตารางที่ 4.21 แสดงจุดหมายปลายทางของผู้ตอบแบบสอบถามประเภทเรือข้ามฟาก

จุดหมายปลายทาง (เขต)	จำนวน	ร้อยละ
พญาไท	4	5.0
ดุสิต	1	1.2
ปทุมวัน	4	5.0
ยานนาวา	1	1.2
พระโขนง	2	2.5
ป้อมปราบ	1	1.2
พระนคร	23	28.7
สัมพันธวงศ์	3	3.7
บางเขน	4	5.0
คลองสาน	1	1.2
บางกอกน้อย	20	25.0
บางรัก	6	7.5
ไม่ตอบ	10	12.5
รวม	80	100.00

6.2.4 การเลือกเส้นทางและเหตุผล

ผู้ที่เดินทางโดยเรือข้ามฟาก ส่วนใหญ่มักจะเลือกเส้นทางอื่นได้
(ร้อยละ 90) แต่ที่เลือกเดินทางโดยเรือข้ามฟาก ก็เพราะท่าเรืออยู่ใกล้ที่ทำงาน ใกล้
บ้านหรือโรงเรียน (ร้อยละ 10) สามารถต่อพาหนะอื่นได้สะดวก (ร้อยละ 10) และ
ยังรวดเร็วกว่าเส้นทางอื่น นอกจากนั้นยังราคาถูกด้วย



การศึกษาการสัญจรทางน้ำเพื่อการขนส่งผู้โดยสารในกรุงเทพมหานคร		
แสดง	จุดต้นทางและจุดปลายทางของผู้โดยสารเรือข้ามฟาก	
มาตราส่วน 1 : 300,000	 0 3 9 กม.	แผนที่ 4.6

ตารางที่ 4.22 แสดง เหตุผลการ เลือก เดินทางโดย เรือข้ามฟาก

เหตุผลที่เลือก	จำนวน	ร้อยละ
รวดเร็ว	16	20.0
ใกล้ที่ทำงาน, บ้าน, โรงเรียน	8	10.0
ราคาถูก	3	3.7
สามารถต่อพาหนะอื่นได้สะดวก	8	10.0
ราคาถูกและต่อพาหนะอื่นได้สะดวก	3	3.7
ราคาถูกและรวดเร็ว	7	8.7
รวดเร็วและใกล้ที่ทำงาน	3	3.7
ใกล้ที่ทำงานและต่อพาหนะอื่นได้สะดวก	1	1.2
รวดเร็วและต่อพาหนะอื่นได้สะดวก	9	11.2
ตอบมากกว่า 2 เหตุผล	17	21.2
สะดวก	5	6.3
รวม	80	100.00

6.2.5 จุดต้นทางของผู้ที่ใช้บริการเรือข้ามฟาก (Origin)

จุดต้นทาง หมายถึง เขตที่เป็นที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า ที่อยู่ของผู้เดินทางโดยเรือข้ามฟาก กระจายอยู่ตามเขตต่าง ๆ ทั้งเขตชั้นใน เขตชั้นนอก และเขตชั้นนอก ทั้งฝั่งพระนคร และฝั่งธนบุรี แสดงว่าในแต่ละวัน จะมีผู้เดินทางติดต่อระหว่าง 2 ฝั่งเมือง ซึ่งการเดินทางติดต่อระหว่าง ฝั่งของ 2 ฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยานั้นสามารถเดินทางได้ ทั้งทางน้ำและทางบก ปัจจุบันมีสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา 7 สะพาน แต่มีผู้เดินทางเป็นจำนวนมาก (ดูปริมาณการเดินทางจากแผนที่) ทำให้เกิดการจราจรติดขัดเสมอ โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งรีบ จึงมีผู้เดินทาง ส่วนหนึ่งเลือกใช้บริการเดินทางโดยเรือข้ามฟาก เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหานี้ ซึ่งสอดคล้องกับเหตุผลในการเลือกเส้นทางในข้อ 4 ที่กล่าวมาแล้ว

ตารางที่ 4.23 แสดงเขตที่เป็นจุดต้นทางของการเดินทางของผู้ตอบแบบสอบถาม ประเภทเรือข้ามฟาก

เขตที่เป็นจุดต้นทาง	จำนวน	ร้อยละ
พญาไท	5	6.3
ดุสิต	2	2.5
ปทุมวัน	1	1.2
ยานนาวา	2	2.5
พระโขนง	2	2.5
พระนคร	1	1.2
บางเขน	5	6.3
บางกะปิ	1	1.2
ธนบุรี	5	6.3
คลองสาน	3	3.7
บางกอกใหญ่	9	11.2
บางกอกน้อย	27	33.7
บางขุนเทียน	1	1.2
ภาษีเจริญ	1	1.2
คลองตัน	4	5.0
บางรัก	1	1.2
ไม่ตอบ	10	12.5
รวม	80	100.00

6.2.6 ความคิดเห็นต่อการบริการของเรือข้ามฝาก

ในด้านการบริการ

1. เรือไม่เพียงพอกับผู้โดยสาร เวลาเร่งด่วน
2. ความถี่ที่หักผู้โดยสารบริเวณท่าเรือ
3. ค่าโดยสารแพงในบางท่าหลังเวลา 2 ทุ่มไปแล้ว
4. ท่าเรือส่วนใหญ่มีปัญหาเวลาน้ำท่วม

ในด้านความปลอดภัย

1. โป๊ะเรือไม่แข็งแรง
2. สภาพเรือทรุดโทรม

บริเวณท่าเรือ

1. ช่องทางขึ้นลงคับแคบ ไม่สะดวก เวลาที่มีผู้โดยสารมาก บางท่าถูกรุกรานจากร้านค้า
2. ท่าเรืออยู่ลึกจากถนนใหญ่ ควรมีระบบการคมนาคมทางบก เชื่อม

6.3 ประเภทเรือด่วน

6.3.1 วัตถุประสงค์ของการเดินทาง ผู้โดยสารที่เดินทางโดยเรือด่วน มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางแตกต่างกัน บางคนเดินทางเพื่อไปทำงาน บางคนเดินทางเพื่อกลับบ้าน หรือไปซื้อของ จากการสำรวจพบว่า ผู้ที่เดินทางโดยเรือด่วนส่วนใหญ่ (ร้อยละ 33.3) เพื่อไปพักผ่อน ทำธุรกิจส่วนตัว ในขณะที่ร้อยละ 21.2 มีวัตถุประสงค์เพื่อไปทำงาน ร้อยละ 4.5 เดินทางเพื่อไปโรงเรียน ร้อยละ 24.2 เดินทางเพื่อทำธุรกิจ และร้อยละ 10.6 เดินทางเพื่อกลับบ้าน

ตาราง 4.24 จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามประเภท เรือด่วนจำแนกตามวัตถุประสงค์ของการ เดินทาง

วัตถุประสงค์ของการ เดินทาง	จำนวน	ร้อยละ
ไปทำงาน	14	21.2
ไปโรงเรียน	3	4.5
ซื้อของ	3	4.5
ทำธุรกิจ	16	4.5
กลับบ้าน	7	10.6
พักผ่อน	22	33.3
อื่น ๆ	1	1.5
รวม	66	100.0

6.3.2 ความถี่ในการเดินทาง

ผู้ที่ใช้บริการของเรือด่วนอย่างสม่ำเสมอ คือ ใช้บริการทุกวัน หรือ เฉพาะวันราชการ มีร้อยละ 21.2 ซึ่งน้อยกว่าผู้โดยสารที่ใช้บริการแบบนาน ๆ ครั้ง มีถึง ร้อยละ 56.1 แสดงให้เห็นว่าผู้โดยสารส่วนใหญ่ที่ใช้บริการของเรือด่วนนั้น ไม่ใช่ผู้โดยสาร ประจำ ที่ใช้เดินทางเพื่อไปทำงาน แต่เป็นผู้โดยสารที่มาใช้บริการเพื่อวัตถุประสงค์อื่น ซึ่ง สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการ เดินทางของผู้ตอบแบบสอบถามในข้อ 1

ตาราง 4.25 จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามประเภท เรือด่วนจำแนกตามความถี่ในการใช้บริการ

ความถี่ในการ เดินทาง	จำนวน	ร้อยละ
ทุกวัน	10	15.2
วันราชการ	4	6.1
เสาร์-อาทิตย์	2	3.0
2-3 ครั้งต่อสัปดาห์	13	19.7
นาน ๆ ครั้ง	37	56.1
รวม	66	100.00

6.3.3 การเลือกเส้นทางอื่นและเหตุผลในการเลือกเดินทางโดยเรือด่วน

ผู้โดยสารส่วนใหญ่ สามารถเลือกเส้นทางอื่นได้ (ร้อยละ 95.4) โดยเลือกเดินทางโดยรถประจำทาง (ร้อยละ 93.9) และรถสองแถว (ร้อยละ 1.5) มีผู้โดยสารเพียงร้อยละ 4.5 ที่ไม่สามารถเลือกเส้นทางอื่นได้ (Captive rider)

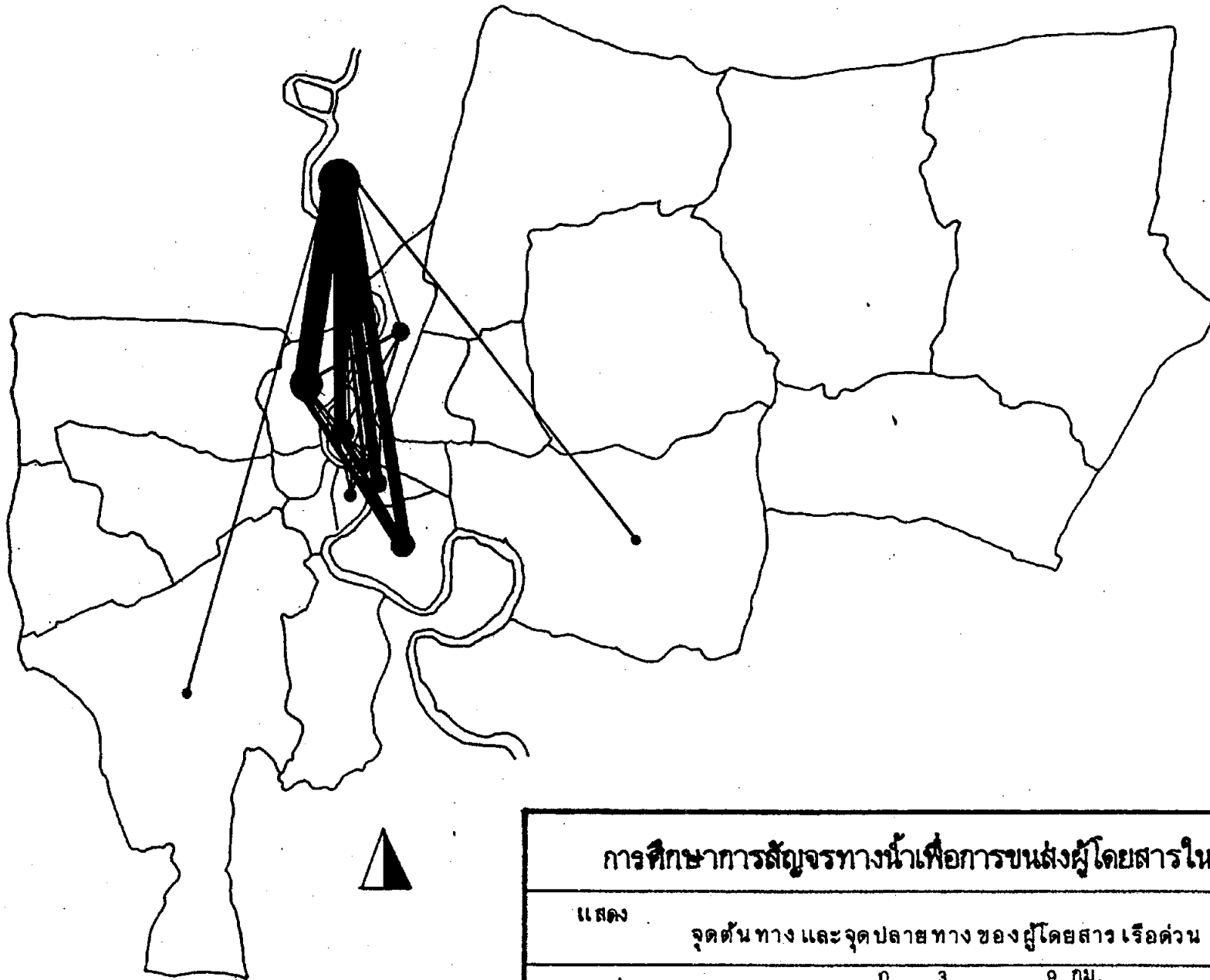
ตาราง 4.26 จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามประเภท เรือด่วนจำแนกตามการเลือกเส้นทางอื่น

พาหนะอื่นที่เลือก	จำนวน	ร้อยละ
เลือกไม่ได้	3	4.5
รถประจำทาง	62	93.5
รถสองแถว	1	1.5
รวม	66	100.0

จากตาราง จะเห็นว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่สามารถเลือกการเดินทางโดยเส้นทางอื่นได้ แต่ที่เลือกเดินทางโดยเรือด่วน ก็เพราะรวดเร็ว ใกล้เคียงที่ทำงานหรือใกล้บ้าน รวมทั้งชอบบรรยากาศ ซึ่งหมายถึง ไม่ต้องพบกับมลพิษที่เกิดจากรถยนต์และภาวะการจราจรติดขัด

6.3.4 การต่อพาหนะอื่น

ผู้โดยสารที่เดินทางโดยเรือด่วน บางคนมีจุดหมายปลายทางอยู่ใกล้กับบริเวณท่าเรือ แต่บางคนจำเป็นต้องต่อพาหนะอื่น เพื่อไปยังจุดหมายปลายทาง จากแบบสอบถามพบว่า เมื่อผู้โดยสารขึ้นจากท่าเรือเมื่อไปทำงานนั้น มีผู้ที่ไม่ต้องต่อพาหนะอื่น คิดเป็นร้อยละ 51.5 ในขณะที่มีผู้ที่ต้องต่อพาหนะอื่นอีกคิดเป็นร้อยละ 34.8 แต่เมื่อเดินทางกลับบ้าน ผู้โดยสารร้อยละ 59.1 จำเป็นต้องต่อพาหนะอื่นเมื่อขึ้นจากเรือแล้ว มีเพียงร้อยละ 27.3 ที่บอกว่าไม่ต้องต่อพาหนะอื่น แสดงให้เห็นว่าผู้โดยสารส่วนใหญ่ จะมีที่อยู่อาศัยไกลจากท่าเรือ จึงจำเป็นต้องต่อพาหนะอื่น เพื่อกลับบ้าน



การศึกษาการสัญจรทางน้ำเพื่อการขนส่งผู้โดยสารในกรุงเทพมหานคร		
แสดง จุดต้นทาง และจุดปลายทาง ของผู้โดยสาร เรือด่วน		
มาตราส่วน 1 : 300,000	0 3 9 กม.	แผนที่ 4.7

6.3.5 ระยะเวลาการเดินทาง

เส้นทางของเรือด่วน เลียบแม่น้ำเจ้าพระยา ตลอดเส้นทางมีระยะเวลาวิ่งประมาณ 1 ชั่วโมง 15 นาที มีผู้โดยสารที่ใช้ระยะเวลาเดินทางจากท่าที่ลง ไปยังปลายทางของตัวเอง ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 42.4) อยู่ในช่วง 15 นาที - 1 ชั่วโมง หมายถึง การเดินทางของผู้โดยสารแต่ละคนต้องใช้เวลานานในการเดินทาง จึงเลือกเดินทางโดยพาหนะที่สะดวก ไม่แออัด

ตารางที่ 4.27 จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามประเภท เรือด่วน จำแนกตามระยะเวลาในการเดินทาง

ระยะเวลาการเดินทาง	จำนวน	ร้อยละ
1-15 นาที	4	6.1
15-30 นาที	28	42.4
31-60 นาที	22	33.3
1 ชั่วโมง	12	18.2
รวม	66	100.0

6.3.6 ความคิดเห็นต่อการบริการเรือด่วน

1. ไปะเรือไม่ปลอดภัย
2. ค่าโดยสารแพงเกินไป
3. เสี่ยงภัย
4. เวลาเร่งด่วน เรือมีน้อย
5. ไม่ควรรับผู้โดยสารแน่นเกินไป
6. การมีท่าเรือด่วนโดยเฉพาะ ไม่ปนกับเรือข้ามฟาก เพราะทำให้ลำช้าและอาจเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย
7. ควรเพิ่มระยะให้ถึงปากเกร็ด
8. สภาพเรือทรุดโทรม
9. ตารางเวลาควรให้เหมาะสม และ เร็วขึ้น
10. การจอดเรือ ยังไม่ปลอดภัย

7. การเปลี่ยนแปลงปริมาณผู้โดยสารเรือ

ในการศึกษาเรื่องการเปลี่ยนแปลงปริมาณผู้โดยสารเรือนี้ ก็เพื่อดูถึงปริมาณการเพิ่มหรือลดของจำนวนผู้โดยสารว่าเป็นไปในลักษณะใด บริเวณไหน และเพราะเหตุใดจึงมีการเปลี่ยนแปลงเช่นนั้น เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาปรับปรุงให้ดีขึ้น

7.1 การเปลี่ยนแปลงปริมาณผู้โดยสารเรือข้ามฟาก

เมื่อพิจารณาจากตาราง 4.28 พบว่าผู้โดยสารที่ใช้บริการเรือข้ามฟากทั้งหมด ในปี 2520 มีจำนวน 30,371,693 คน จากท่าทั้งหมด 29 ท่า และได้เพิ่มขึ้นในปี 2526 จำนวน 60,753,885 คน จากท่าเรือ 33 ท่า คือเพิ่มขึ้น 30,382,192 คน เป็นเท่าตัว ของปี 2520

เส้นทางเรือข้ามฟากที่มีจำนวนผู้โดยสารเปลี่ยนแปลงในทางลดลง มีดังนี้

1. ท่าวัดจันทร์สโมสร-สุเทราแขก ลดลงเฉลี่ยร้อยละ 2.28 ต่อปี
2. ท่าพายัพ-อาวุธ ลดลงเฉลี่ยร้อยละ 2.69 ต่อปี
3. ท่าสะพานแดง-วัดเทพนารี ลดลงเฉลี่ยร้อยละ 9.98 ต่อปี
4. ท่าเทเวศน์-บางจาก ลดลงเฉลี่ยร้อยละ 1.15 ต่อปี
5. ท่าบางรัก-ฉางเกลือ ลดลงเฉลี่ยร้อยละ 11.85 ต่อปี

เส้นทางเรือข้ามฟากที่มีจำนวนผู้โดยสารเปลี่ยนแปลงในทางเพิ่มขึ้น เฉลี่ยร้อยละ

ต่ำกว่า 10 ต่อปี มีดังนี้

1. ท่าเกียกกาย-วัดฉัตรแก้ว เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 2.61 ต่อปี
2. ท่าเทเวศน์-วัดบวรมงคล เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 1.82 ต่อปี
3. ท่าวิสุทธิกษัตริย์-บางปูน เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 6.68 ต่อปี
4. ท่าพระอาทิตย์-ดาวดึงส์ เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 5.99 ต่อปี
5. ท่ากรมเจ้าท่า-คลองสาน เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 2.15 ต่อปี
6. ท่าสี่ตา-เสวตฉัตร เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 6.94 ต่อปี

ตารางที่ 4.28 แสดงปริมาณผู้โดยสารเรือข้ามฟากเฉลี่ยตลอดปี 2520 และ 2526 และการเปลี่ยนแปลง

เส้นทาง	เฉลี่ยตลอดปี				อัตราการเปลี่ยนแปลงต่อปี	
	2520	ร้อยละ	2526	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. ท่าเทียบกาย-ท่าวัดฉัตรแก้ว	177,950	0.59	205,860	0.34	27,910	2.61
2. ท่าวัดจันทร์ผาไมสร-ท่าสุเทวราช	167,024	0.55	144,175	0.24	-22,849	-2.28
3. ท่าพายัพ-ท่าวัดอาวธ	267,587	0.98	249,660	0.41	-47,937	-2.69
4. ท่าสะพานแดง-ท่าวัดเทพนารี	142,837	0.47	67,305	0.08	-65,532	-9.98
5. ท่าเทเวศน์-ท่าส.ภ.	279,517	0.92	450,410	0.74	170,893	10.19
6. ท่าเทเวศน์-ท่าวัดบรมวงศ	434,350	1.43	481,800	0.78	47,450	1.82
7. ท่าเทเวศน์-ท่าบางจาก	143,944	0.49	138,700	0.23	-10,244	-1.15
8. ท่าเทเวศน์-ท่าวัดคฤหบดี	805,579	2.65	1,386,835	2.28	581,056	12.02
9. ท่าวิสุทธิกษัตริย์-ท่าบ้านปูน	303,364	1.00	424,880	0.70	121,496	6.68
10. ท่าพระอาทิตย์-ท่าวัดดาวดึงส์	776,112	2.58	1,054,850	1.74	278,738	5.99
11. ท่าพระจันทร์เหนือ-ท่ารถไฟ	1,378,657	4.54	2,942,630	4.84	1,562,973	18.88
12. ท่าพระจันทร์เหนือ-ท่าพรานนก	2,781,105	9.18	5,350,535	8.81	2,569,430	15.40
13. ท่าพระจันทร์กลาง-ท่าศิริราช	868,109	2.88	1,475,330	2.43	607,221	11.66
14. ท่าช้าง-ท่าวังหลัง	3,457,815	11.38	6,198,795	10.20	2,740,980	13.21
15. ท่าช้าง-ท่าวัดระสัง	801,829	2.64	1,581,545	2.80	779,616	18.20
16. ท่าเตียน-ท่าวัดอรุณ	1,314,487	4.53	2,736,770	4.50	1,422,283	18.03
17. ท่าปากคลองตลาด-ท่ากุฎจีน	540,589	1.78	1,917,285	2.17	776,696	23.95
18. ท่าปากคลองตลาด-ท่าวัดกัลยาณิ	-	-	1,549,060	2.55	1,549,060	-
19. ท่าสะพานพุทธ-ท่าธนบุรี	-	-	1,074,195	1.77	1,074,195	-
20. ท่าราชวงศ์-ท่าดินแดง	5,021,328	18.53	9,082,220	14.92	4,040,891	13.41
21. ท่าสวัสดิ์-ท่าวัดทองธรรมชาติ	1,062,028	3.50	2,520,325	4.15	1,458,297	22.89
22. ท่าสวัสดิ์-ท่าวัดทองนพคุณ	159,408	0.52	328,885	0.54	169,457	17.72
23. ท่ากรมเจ้าท่า-ท่าคลองสาน	242,147	0.80	279,385	0.45	31,238	2.15
24. ท่าวัดกัลหว่า-ท่าคลองสาน	189,044	0.56	567,940	0.93	398,896	39.33



ตารางที่ 4.28 (ต่อ)

เส้นทาง	เฉลี่ยตลอดปี				อัตราการเปลี่ยนแปลงต่อปี	
	2520	ร้อยละ	2528	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
25. ท่าไปรษณีย์-ท่าคลองสาน	-	-	2,006,405	3.30	2,006,405	-
26. ท่าสี่พระยา-ท่าวีระ	1,599,235	6.27	2,730,200	4.49	1,130,965	11.79
27. ท่าสี่พระยา-ท่ารถไฟ	2,629,698	8.33	6,331,920	8.78	2,802,324	18.48
28. ท่าโอเรียนเต็ล-ท่าวัดสุรรณ	-	-	1,196,105	1.97	1,196,105	-
29. ท่าสวนพลู-ท่าคูเม็ทซ์	1,250,860	4.12	4,558,660	7.50	3,308,000	44.05
30. ท่าบางรัก-ท่าฉางเกลือ	2,171,531	7.15	627,800	1.03	-1,543,731	-11.85
31. ท่าเรือสีดา-ท่าวัดเสวตฉัตร	903,649	2.87	1,279,680	2.11	376,141	6.94
32. ท่าวัดบางนามอก-ท่าบางน้ำผึ้ง	401,208	1.32	758,835	1.25	357,627	14.86
33. ท่าคลองเตย-ท่าทั่วไป	184,933	0.60	693,135	1.14	508,202	45.75
รวมทั้งสิ้น	9,037,183		80,753,885		30,382,192	166.72

ที่มา : กรมเจ้าท่า

เส้นทางเรือข้ามฟากที่มีจำนวนผู้โดยสารเปลี่ยนแปลงในทางเพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 10-20 ต่อปี มีดังนี้

1. ท่าเทเวศน์-ส.ภ. เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 10.19 ต่อปี
2. ท่าพระจันทร์กลาง-ศิริราช เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 11.66 ต่อปี
3. ท่าสี่พระยา-วีระ เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 11.79 ต่อปี
4. ท่าเทเวศน์-วัดคฤหบดี เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 12.02 ต่อปี
5. ท่าช้าง-วังหลัง เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 13.21 ต่อปี
6. ท่าราชวงศ์-ดินแดง เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 13.41 ต่อปี
7. ท่าบางนาออก-บางน้ำผึ้ง เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 14.86 ต่อปี
8. ท่าพระจันทร์เหนือ-พรานนก เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 15.40 ต่อปี
9. ท่าช้าง-วัดระฆัง เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 16.20 ต่อปี
10. ท่าสวัสดิ์-วัดทองนพคุณ เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 17.72 ต่อปี
11. ท่าเตียน-วัดอรุณ เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 18.03 ต่อปี
12. ท่าสี่พระยา-รถไฟ เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 18.46 ต่อปี
13. ท่าพระจันทร์เหนือ-รถไฟธนบุรี เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 18.88 ต่อปี

เส้นทางที่มีผู้โดยสารเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น มากกว่าร้อยละ 20 ต่อปี มีดังนี้

1. ท่าสวัสดิ์-วัดทองธรรมชาติ เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 22.89 ต่อปี
2. ปากคลองตลาด-ภูจิ๋ว เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 23.95 ต่อปี
3. ท่ากัลหว่า-คลองสาน เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 39.33 ต่อปี
4. ท่าสวนพลู-ดูเม็กซ์ เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 44.05 ต่อปี
5. ท่าคลองเตย-ท่าหัวไป เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 45.75 ต่อปี

จากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวข้างต้น แม้ว่าการเพิ่มขึ้นจะมีอัตราไม่มากนัก แต่เส้นทางของเรือข้ามฟากส่วนมากก็ยังมีผู้นิยมใช้บริการอยู่ ด้วยเหตุผลดังที่ได้วิเคราะห์แล้วข้างต้น ท่าที่มีอัตราการเปลี่ยนแปลงผู้โดยสารเพิ่มขึ้น สามารถจัดกลุ่มตามตำแหน่งของท่าได้ดังนี้

1. กลุ่มท่าบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ (ตั้งแต่ปากคลองบางลำภูถึงปากคลองโอ่งอ่าง) ท่าทางฝั่งพระนคร จะอยู่ในเขตพระนคร บริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ ส่วนท่าทางฝั่งธนบุรี อยู่ในเขตบางกอกน้อย เขตบางกอกใหญ่ และเกาะธนบุรี ได้แก่

ฝั่งพระนคร

ทำพระอาทิตย์
ทำพระจันทร์เหนือ
ทำพระจันทร์เหนือ
ทำพระจันทร์กลาง
ทำช้าง
ทำเตียน
ทำปากคลองตลาด
ทำปากคลองตลาด
ทำสะพานพุทธ

ฝั่งธนบุรี

ทำดาวดึงส์
ทำรถไฟธนบุรี
ทำพรานนก
ทำศิริราช
ทำวัดระฆัง
ทำวัดอรุณ
ทำกุฎีจีน
ทำวัดกัลยาณ์
ทำธนบุรี

2. กลุ่มย่านบางรัก-สีลม ทำที่อยู่ทางฝั่งพระนคร จะอยู่ในเขตสัมพันธวงศ์ บางรัก ส่วนท่าทางฝั่งธนบุรี อยู่ในเขตคลองสาน ซึ่งได้แก่

ฝั่งพระนคร

ทำราชวงศ์
ทำสวัสดิ์
ทำสวัสดิ์
ทำกรมเจ้าท่า
ทำวัดกัลหว่า
ทำไปรษณีย์
ทำสี่พระยา
ทำไอ เรียบ เต็ม
ทำสวนพลู
ทำสี่ตา

ฝั่งธนบุรี

ทำดินแดง
ทำวัดทองธรรมชาติ
ทำวัดทองนพคุณ
ทำคลองสาน
ทำคลองสาน
ทำคลองสาน
ทำรถไฟ
ทำวัดสุวรรณ
ทำตู เม็กซ์
ทำวัด เศวตฉัตร

ส่วนท่าขางน่านอก-วัดบางน้ำผึ้ง และท่าคลองเตย-ทั่วไป เป็นท่าที่ตั้งอยู่ไกลจาก ศูนย์กลางของกรุงเทพมหานคร แต่อยู่ในบริเวณที่ไม่มีสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

จากการศึกษาเรื่องการเปลี่ยนแปลงของเรือข้ามฟากดังกล่าว พบว่าปริมาณผู้โดยสารจากเส้นทางต่าง ๆ ส่วนใหญ่จะเพิ่มมากขึ้น มีเพียงบางเส้นทางที่มีปริมาณผู้โดยสารลดลง ทั้งนี้เพราะเส้นทางเหล่านั้นอยู่ในบริเวณที่เป็นเขตที่หักภาษีทั้ง 2 ฝ่าย หรือเพราะท่าเรืออยู่ในตำแหน่งที่ไม่สะดวกในการต่อหาหนะทางบก จึงทำให้มีประชาชนมาใช้บริการลดน้อยลง

7.2 การเปลี่ยนแปลงปริมาณผู้โดยสารเรือด่วน

7.2.1 ปริมาณผู้โดยสารเรือด่วนเฉลี่ยต่อปี 2520¹

ในปี 2520 เรือด่วนเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา มีเส้นทางวิ่งตั้งแต่ท่านนทบุรี จังหวัดนนทบุรี จนถึงท่าถนนตึก ในเขตยานนาวา มีท่าขึ้นลงทั้งหมด 32 ท่า ปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ยตลอดปี 2,124,300 คน จากท่าเรือทั้งหมดพบว่าท่าเรือที่มีผู้โดยสารขึ้นลงมากที่สุด คือ ท่าช้าง ท่าราชวงศ์ ท่าเรือสะพานพุทธ และท่าเรือราชินี มีผู้โดยสารใช้บริการรวมทั้งหมด 584,000 คน หรือร้อยละ 27.47 ของผู้โดยสารเรือด่วนเจ้าพระยาทั้งหมด ส่วนท่าที่มีผู้โดยสารอยู่ในระหว่าง 80,000 - 120,000 คน ได้แก่ท่าคูเม็กซ์ ท่านนทบุรี ท่าสี่พระยา ท่าพรานนก ท่าถนนตึก ท่าเตียน และท่าวัดม่วงแค ท่าที่อยู่ในกลุ่มที่มีผู้โดยสารน้อยที่สุดคือ ท่าพิบูลย์สงคราม 2 ท่าวัดเขียน ท่าชลประทาน ท่าพิบูลย์สงคราม 1 ท่าวัดสามพระยา ท่าวัด เขมาภิรตาราม

ท่าวิสุทธิกษัตริย์ มีผู้ใช้บริการเรือด่วนเพียงร้อยละ 7.51 ของผู้ใช้บริการเรือด่วนทั้งหมด ในปี 2520 นี้ มีเรือด่วนวิ่งทั้งหมด 1,348 เที่ยวต่อปี

7.2.2 ปริมาณผู้โดยสารเรือด่วนเฉลี่ยต่อปี 2526

ในปี 2526 ระบบเรือด่วนเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา ได้เปลี่ยนแปลงจุดต้นทางหรือปลายทางที่อยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร ได้เพิ่มและยกเลิกท่าบางท่าเพื่อความเหมาะสมคือ

แต่เดิม เส้นทางวิ่งจะเริ่มตั้งแต่ท่านนทบุรี ถึง ท่าถนนตึก เมื่อมีการเปลี่ยนแปลง ได้มีการยกเลิกท่าเรือต่อไปนี้

1. ท่าเรือถนนตึก
2. ท่าวัดดาวคะนอง
3. ท่าสาทรใต้

¹ มานพ พงศ์ทัต และกึ่งเพชร ลิพะทาชีวะ, การขนส่งทางน้ำของกรุงเทพมหานคร,

4. ทำเรื่อตุลิต
 5. ทำเรื่อบางจาก
- และ 6. ทำตุเม็กซ์

นอกจากนั้น มีการเพิ่มทำเรื่อ เพื่อขยายการบริการให้มากขึ้น คือ

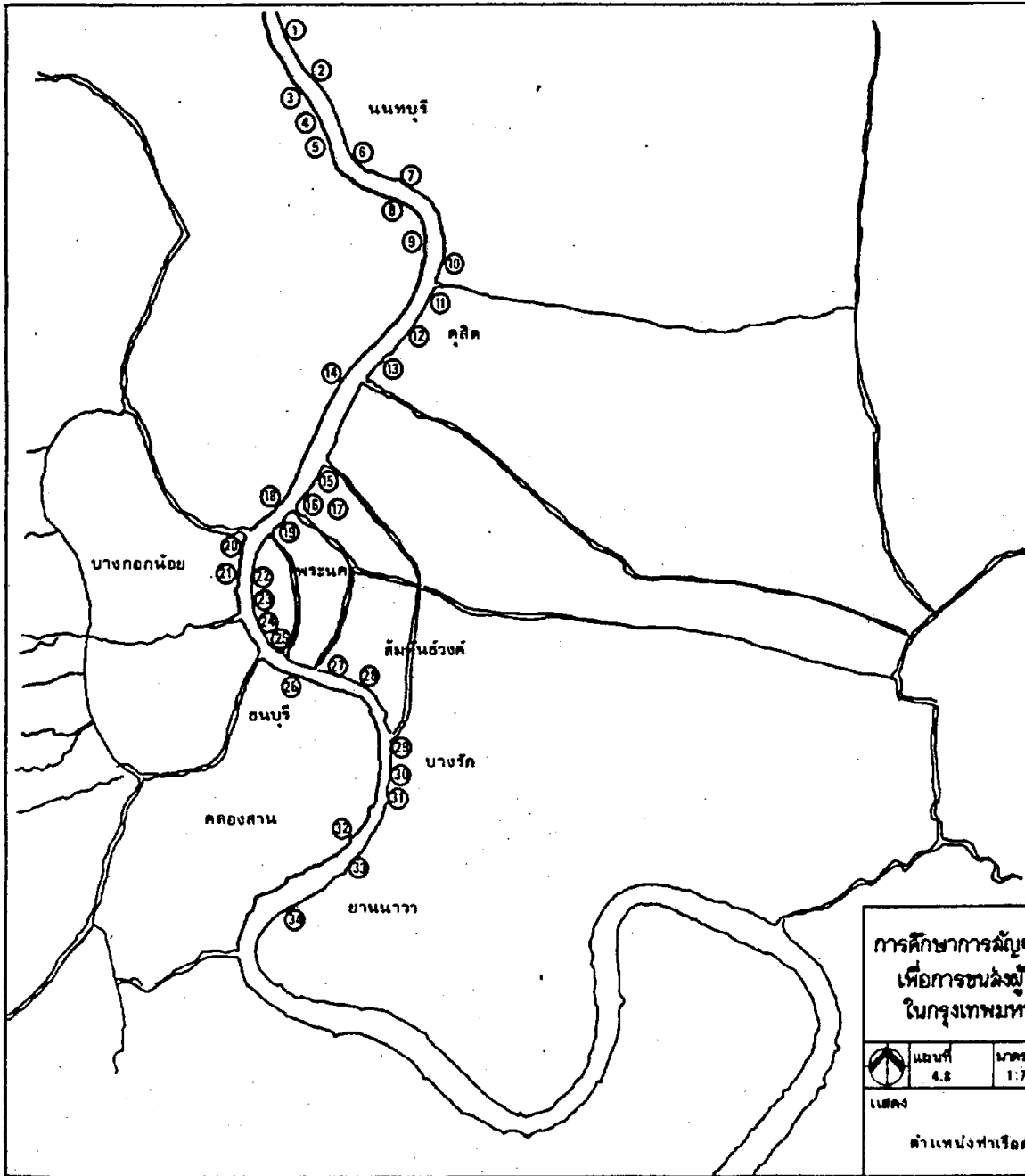
1. ทำวัดพระยาไกร
2. ทำวัดจรรยาวงศ์
3. ทำพระอาทิตย์
4. ทำวัดวิมุติยาราม
5. ทำการไฟฟ้า
6. ทำวัดค่างคาว
7. ทำวัดศาลารี

ดังนั้น เส้นทางที่วิ่ง จึงสั้นกว่าเดิม คือ ถึงแค่วัดพระยาไกร แต่ก็ได้เพิ่มทำเรื่อใน บริเวณจังหวัดนนทบุรี มากขึ้นถึง 4 ทำ คือ ทำวัดวิมุติ ทำการไฟฟ้า ทำวัดค่างคาว และทำวัดศาลารี ปัจจุบันได้ยกเลิกไป แต่มีการเพิ่มทำพระราม 6 และทำชังฮี ขึ้น

7.2.3 การกระจายตัวของผู้โดยสารเรื่อคว่นเลียบแม่น้ำเจ้าพระยา ปี 2526

จากทำเรื่อทั้งหมด 34 ทำ มีทำที่ตั้งอยู่ทางฝั่งตะวันตก 11 ทำ และทางฝั่งตะวันออก 23 ทำ โดยเป็นทำเรื่อที่อยู่ในเขตจังหวัดนนทบุรี 8 ทำ คือทำนนทบุรี ทำพิบูลย์สงคราม 2 ทำวัดเลียบ ทำวัดศาลารี ทำวัดค่างคาว ทำวัดเขมา ทำพิบูลย์สงคราม 1 และทำการไฟฟ้า ที่เหลือเป็นทำที่อยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยกระจายอยู่ตามเขตต่าง ๆ ริมน้ำเจ้าพระยา ทั้ง 2 ฝั่ง (แผนที่ 4.8) เขตพระนครมีทำเรื่อคว่นมากที่สุด คือ 7 ทำ คือในช่วงระยะจากสะพานกรุงธนบุรี ถึงสะพานพุทธฯ

จากสถิติผู้โดยสารเฉลี่ยรวมตลอดปี ณ ทำเรื่อต่าง ๆ ของปี 2526 มีจำนวนทั้งสิ้น 3,629,560 คน ทำที่มีผู้ใช้บริการมากที่สุด คือ ทำเรื่อนนนทบุรี จำนวน 625,610 คน คิดเป็นร้อยละ 17.24 ของผู้โดยสารเรื่อคว่นทั้งหมด เมื่อจัดกลุ่มหาความสัมพันธ์ของปริมาณผู้โดยสาร พบว่าเป็นไปในทิศทางเดียวกันเฉลี่ยต่อวันดังนี้



ที่ตั้งท่าเรือควนเจ้าพระยา

- | | |
|--------------------------|-----------------------|
| 1. ท่านนทบุรี | 18. ท่าวิคควากิ่งส์ |
| 2. ท่าพิบูลสงคราม 2 | 19. ท่าพระอาทิตย์ |
| 3. ท่าวิกเขิมน | 20. ท่ารถไฟธนบุรี |
| 4. ท่าวิคควาถาวรี | 21. ท่าพระยานก |
| 5. ท่าวิคควากวาง | 22. ท่ามหาธาตุ |
| 6. ท่าวิคควาเขมาภิรตาราม | 23. ท่าช้าง |
| 7. ท่าพิบูลสงคราม 1 | 24. ท่าเคียน |
| 8. ท่าการไฟฟ้า | 25. ท่าราชินี |
| 9. ท่าวิคควาวิศิขาราม | 26. ท่าสะพานพุทธ |
| 10. ท่าบางไทร | 27. ท่าราชวงศ์ |
| 11. ท่าเกียกกาย | 28. ท่ากรมเจ้าท่า |
| 12. ท่าชลประทาน | 29. ท่าลิ้นจี่ |
| 13. ท่าสาทร | 30. ท่าวิคความวงแห |
| 14. ท่าวิคควาเทพนารี | 31. ท่าโอเวียตเกิด |
| 15. ท่าเทเวศน์ | 32. ท่าวิคควาเศวตฉัตร |
| 16. ท่าวิคควาวิชัยศิริ | 33. ท่าวิคควาจรยาवास |
| 17. ท่าวิคควาสมาทระยา | 34. ท่าวิคควาพระยาโก |

การศึกษาการมลพิษทางน้ำ
เพื่อการขนส่งโดยฉลาก
ในกรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.8 ขนาดส่วน 1:70,000

ค่าแห่งท่าเรือควน

ที่มา กรมเจ้าท่า

กลุ่มที่ 1 คือกลุ่มที่มีผู้โดยสาร มากกว่า 300,000 คนขึ้นไป ได้แก่ ท่าถนนบุรี และท่าพรานนก มีผู้ใช้บริการมากที่สุด คือ 625,610 และ 388,360 คนคิดเป็นร้อยละ 17.24 และ 10.70 ท่าถนนบุรีมีปริมาณผู้โดยสารมากเป็นเท่าตัวของท่าพรานนก ซึ่งมีผู้โดยสารมากเป็นอันดับสอง แสดงให้เห็นว่ามีประชาชนส่วนหนึ่งที่อาศัยอยู่ในเขตจังหวัดนนทบุรี ได้เลือกการเดินทางโดยทางเรือ เข้าสู่กรุงเทพมหานคร เพื่อหลีกเลี่ยงจากการจราจรทางบก ที่ติดขัด ส่วนท่าพรานนก เป็นท่าที่สามารถติดต่อกับพื้นที่ที่เป็นศูนย์กลางของกรุงเทพได้ง่ายและ อยู่ในพื้นที่ซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานที่ราชการ มหาวิทยาลัย

กลุ่มที่ 2 คือกลุ่มที่มีผู้โดยสารตั้งแต่ 100,000 - 300,000 คน ประกอบด้วย ท่าทั้งหมด 9 ท่าคือ ท่ารถไฟธนบุรี ท่าเทเวศน์ ท่าวัดพระยาไกร ท่าราชินี ท่าราชวงศ์ ท่าวัดจรรยาवास ท่าช้าง ท่าสะพานพุทธ และท่าไอริเอลเตล มีผู้โดยสารรวมกันทั้งสิ้น 1,424,595 คนหรือคิดเป็นร้อยละ 39.25 ของผู้โดยสารเรือทั้งหมด ท่าเรือในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่จะอยู่ทางฝั่งตะวันออก ยกเว้นท่ารถไฟธนบุรี และท่าสะพานพุทธ ที่อยู่ทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าเรือเหล่านี้ เป็นท่าที่ตั้งอยู่ในตำแหน่งที่สามารถต่อยานพาหนะทั้งทางบกและเรือประเภทอื่น ได้สะดวก ส่วนใหญ่เป็นท่าที่มีการเข้าถึงและมีบริการของประจำทาง รถสองแถว โดยเฉพาะ ท่ารถไฟธนบุรี เป็นท่าที่อยู่ในบริเวณสถานีรถไฟบางกอกน้อย ซึ่งมีรถประจำทางสาย 58 และ รถสองแถว ที่ให้บริการแก่ประชาชน ที่อาศัยอยู่ในเขตบางกอกน้อย และเขตคลองสาน ส่วนท่า ไอริเอลเตล เป็นท่าที่อยู่ในเขตบางรัก ซึ่งเป็นเขตที่เป็นย่านธุรกิจที่สำคัญแห่งหนึ่ง ทั้งยังเป็น ท่าที่ใกล้กับโรงแรมชั้นนำของประเทศ ทำให้มีนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ ใช้บริการเรือด่วน เพื่อการท่องเที่ยวริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาด้วย

กลุ่มที่ 3 กลุ่มที่มีผู้โดยสารตั้งแต่ 70,000 - 100,000 คน มีทั้งหมด 6 ท่า คือ ท่าวัดเทพนารี ท่าดาวดึงส์ ท่าพายัพ ท่าวัดเสวตฉัตร ท่ากรมเจ้าท่า และท่าเกียกกาย มีจำนวนผู้โดยสารดังนี้ 91,970, 79,935, 74,095, 73,365 และ 73,000 คน ตามลำดับ ท่าเรือส่วนใหญ่ในกลุ่มนี้ใช้เป็นท่าเรือข้ามฟากด้วย ท่าเรือเหล่านี้จะเริ่มห่างออกมาจากศูนย์กลางของกรุงเทพฯ แต่ตั้งอยู่ในบริเวณที่หักอาศัยเป็นส่วนมาก ยกเว้นท่ากรมเจ้าท่า

กลุ่มที่ 4 คือกลุ่มที่มีผู้โดยสารตั้งแต่ 50,000 - 70,000 คน มีทั้งหมด 6 ท่า คือท่าสี่พระยา ท่าวิสุทธิกษัตริย์ ท่าวัดเขียน ท่าพระอาทิตย์ ท่าเตียน ท่าวัดม่วงแค มีผู้โดยสารใช้บริการรวมทั้งหมด 889,450 คนหรือร้อยละ 24.50 ของผู้ให้บริการเรือด่วน ทั้งหมด

กลุ่มที่ 5 มีผู้โดยสารตั้งแต่ 20,000 - 50,000 กลุ่มนี้มีทั้งหมด 8 ท่า คือท่าบางโพ ท่ามหาราช ท่าชลประทาน ท่าวัดเขมา ท่าสามพระยา ท่าวัดค้างคาว ท่าวัดศาลาลี ท่าพิบูลย์สงคราม 1 และ 2 ท่าเรือในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่จะอยู่ในบริเวณที่เป็นเขตที่อยู่อาศัย ยกเว้นท่ามหาราชตั้งอยู่ในบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ แต่ที่มีผู้นิยมใช้น้อย อาจเป็นเพราะในบริเวณนี้ มีท่าเรือที่สามารถติดต่อกับทางบกได้สะดวกกว่าคือท่าช้าง

กลุ่มที่ 6 กลุ่มนี้มีผู้โดยสารตั้งแต่ 300 - 20,000 คน เป็นกลุ่มที่มีผู้ใช้น้อยมากที่สุด โดยเฉพาะท่าการไฟฟ้า มีเพียง 265 คน (ปัจจุบันได้ยกเลิกแล้ว) ส่วนท่าวิมุติยาราม มีผู้โดยสาร 16,790 คนต่อปี ท่าที่มีผู้ใช้น้อย อาจต้องมีการเปลี่ยนแปลงปรับปรุงใหม่ โดยปรับปรุงท่า หรือยกเลิก

7.2.4 อัตราการเปลี่ยนแปลงปริมาณผู้โดยสาร เรือด่วน เลียบแม่น้ำเจ้าพระยา

จากตาราง 4.29 ปรากฏว่าจำนวนผู้โดยสาร เรือด่วน เลียบแม่น้ำเจ้าพระยา ในปี 2526 เพิ่มขึ้นเป็น 2 เท่าของปี 2520 โดยมีอัตราเพิ่มเฉลี่ยร้อยละ 14.38 ต่อปี ท่าเรือที่มีอัตราการเพิ่มมากที่สุดคือ ท่าวัดจรรยาवास เพิ่มเฉลี่ยร้อยละ 92.86 ต่อปี รองลงมาคือท่าถนนทูลี มีอัตราเพิ่มเฉลี่ยร้อยละ 76.89 ต่อปี สำหรับท่าที่มีอัตราการเพิ่มน้อยที่สุดคือ คือท่าราชวงศ์ มีเพียงร้อยละ 1.81 ต่อปี

จากท่าทั้งหมด 34 ท่า มีเพียง 5 ท่า ที่มีจำนวนผู้โดยสารลดลง คือ

- | | |
|-----------------|---------------------------------|
| 1. ท่ามหาราช | มีอัตราการลดลงร้อยละ 0.24 ต่อปี |
| 2. ท่าช้าง | มีอัตราการลดลงร้อยละ 3.26 ต่อปี |
| 3. ท่าเตียน | มีอัตราการลดลงร้อยละ 7.26 ต่อปี |
| 4. ท่าสี่พระยา | มีอัตราการลดลงร้อยละ 6.57 ต่อปี |
| 5. ท่าวัดม่วงแค | มีอัตราการลดลงร้อยละ 7.42 ต่อปี |

ตารางที่ 4.29 แสดงปริมาณผู้โดยสารเรือควนเจ็ดยี่ต่อปี และการเปลี่ยนแปลง ปี 2520 และ 2526

ชื่อท่าเทียบเรือ	เฉลี่ยรวมตลอดปี (คน)				อัตราการเปลี่ยนแปลง	
	ปี 2520	ร้อยละ	ปี 2526	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ (ต่อปี)
1. ท่าหนนบุรี	111,690	5.73	625,810	17.24	513,920	78.69
2. ท่าพิบูลสงคราม 2	10,685	0.54	26,280	0.72	15,695	24.71
3. ท่าวัดเขยิบ	13,870	0.71	59,495	1.84	45,625	64.82
4. ท่าวัดศาลาธิ	-	-	33,948	0.94	33,948	*
5. ท่าวัดค่างคาว	-	-	37,230	1.03	37,230	*
6. ท่าวัดเขมา	24,090	1.24	39,420	1.09	15,330	10.61
7. ท่าพิบูลสงคราม 1	21,835	1.12	32,485	0.89	10,650	8.13
8. ท่าการไฟฟ้า	-	-	365	0.01	365	*
9. ท่าวัดริมุติ	-	-	18,790	0.46	18,790	*
10. ท่าบางโพ	36,866	1.89	49,640	1.37	12,775	5.78
11. ท่าเกียกกาย	60,370	2.88	73,000	2.01	22,630	7.49
12. ท่าชลประทาน	18,980	0.97	43,435	1.20	24,455	21.47
13. ท่าพายัพ	62,195	2.88	79,935	2.20	27,740	8.86
14. ท่าวัดเทพนารี	32,850	1.69	92,345	2.54	59,495	30.19
15. ท่าเทเวศน์	68,675	2.80	185,055	5.10	128,480	37.85
16. ท่าวิสุทธิกษัตริย์	24,820	1.27	52,580	1.45	27,740	18.63
17. ท่าวัดสามพระยา	22,995	1.18	37,980	1.05	14,985	10.85
18. ท่าวัดคางคังส์	34,310	1.76	91,980	2.53	57,670	28.01
19. ท่าพระอาทิตย์	-	-	57,305	1.58	57,305	*
20. ท่ารถไฟธนบุรี	69,495	3.05	201,115	5.54	141,620	39.67
21. ท่าพรานนก	103,295	5.30	388,360	10.70	285,065	46.00
22. ท่ามหาธาตุ	60,005	2.87	49,275	1.36	-730	-0.24
23. ท่าช้าง	179,215	9.20	144,175	3.97	-35,040	-3.26
24. ท่าเตียน	80,620	4.65	51,100	1.41	-39,420	-7.26

ตารางที่ 4,29 (ต่อ)

ชื่อท่าเทียบเรือ	เฉลี่ยรวมตลอดปี (คน)				อัตราการเปลี่ยนแปลง	
	ปี 2520	ร้อยละ	ปี 2528	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
25. ท่าราชินี	128,480	8.59	160,965	4.43	32,485	4.21
26. ท่าสะพานพุทธ	132,130	8.78	132,130	3.64	-	-
27. ท่าราชวงศ์	144,175	7.40	159,870	4.40	15,695	1.81
28. ท่ากรมเจ้าท่า	64,970	3.33	79,365	2.02	8,395	2.15
29. ท่าสี่พระยา	119,880	6.84	68,985	1.90	-44,895	-6.57
30. ท่าวัดม่วงแค	90,155	4.83	50,005	1.38	-40,150	-7.42
31. ท่าโอเรียนเต็ล	73,000	3.75	128,290	3.48	53,290	12.17
32. ท่าวัดเสนาณรงค์	66,066	3.39	74,095	2.04	8,030	2.03
33. ท่าวัดจรรยาवास	22,985	1.18	151,110	4.16	128,115	92.86
34. ท่าวัดพระยาไกร	-	-	163,885	4.52	163,885	-
รวม	1,948,670	100.00	3,829,560	100.00	1,881,820	14.38

ที่มา : กรมเจ้าท่า

สำหรับท่าที่มีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น มีทั้งหมด 29 ท่า สามารถแบ่งกลุ่มท่าตามอัตราการเพิ่มได้ดังนี้

กลุ่มที่ 1 คือท่าที่มีอัตราเพิ่มตั้งแต่ร้อยละ 50 ขึ้นไป มีทั้งหมด 3 ท่า คือท่าวัดจรรยาवास, ท่านนทบุรี, และท่าวัดเขียน

กลุ่มที่ 2 คือท่าที่มีอัตราเพิ่มตั้งแต่ร้อยละ 20-50 ประกอบด้วยท่า ท่าพรานนก, ท่ารถไฟธนบุรี, ท่าเทเวศน์, ท่าวัดเทพนารี, ท่าวัดดาวดึงส์, ท่าพิบูลย์สงคราม 2 และท่าชลประทาน

กลุ่มที่ 3 คือท่าที่มีอัตราการเพิ่มต่ำกว่าร้อยละ 20 มีทั้งหมด 12 ท่า ดังนี้ ท่าวิสุทธิกษัตริย์, ท่าโอเรียนเต็ล, ท่าวัดเขมาฯ, ท่าพิบูลย์สงคราม 1, ท่าเกียกกาย, ท่าพายัพ, ท่าบางโพ, ท่าวัดสามพระยา, ท่าราชินี, ท่ากรมเจ้าท่า, ท่าวัดเสด็จ, และท่าราชวงศ์

จากการศึกษาในเรื่องการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวข้างต้น แสดงให้เห็นว่า ระบบเรือด่วนมีประชาชนนิยมใช้มากขึ้น โดยเฉพาะประชาชนในเขตจังหวัดนนทบุรี ที่อาศัยเรือด่วนเป็นพาหนะในการเดินทางเข้าสู่กรุงเทพมหานคร ถ้ามีการปรับปรุงให้ดีขึ้น ก็จะมีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้น เพราะการเดินทางโดยเรือด่วน รวดเร็วกว่าการสัญจรทางบก โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งรีบ ในการนี้ทางบริษัทผู้ดำเนินการ¹ มีโครงการที่จะปรับปรุงโดยการเพิ่มเรือจาก 29 ลำ เป็น 33 ลำ เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน โดยจัดเป็นเรือด่วนพิเศษสมทบ ในช่วงเช้าโดยเรือพิเศษนี้จะจอดเฉพาะท่าเรือใหญ่ ๆ และเก็บค่าบริการเพิ่มอีก 1 บาท

¹ สัมภาษณ์ สุภาพรรณ พิชัยรณรงค์ สงคราม, ผู้จัดการบริษัทสุภัทรา,

7.3 การเปลี่ยนแปลงคนโดยสารเรือหางยาว

นับตั้งแต่ พ.ศ. 2515 ย้อนหลังไปการคมนาคมทางน้ำ เป็นหัวใจสำคัญทางหนึ่งที่ประชาชนตามชุมชนในเขตบางกอกน้อย ตลิ่งชัน อำเภอบางกรวย และเขตใกล้เคียงที่ตั้งถิ่นฐานอยู่ริมน้ำจะสามารถเดินทางเข้ามาติดต่อเพื่อทำธุรกิจต่าง ๆ ทางฝั่งพระนคร ยานพาหนะที่ประชาชนใช้ในการสัญจรเปลี่ยนแปลงไปตามความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ในแต่ละยุคสมัย เรือแจวที่ใช้กันมาหมดความสำคัญลง ในช่วงที่มีการประกาศใช้แผนพัฒนาประเทศฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2501-2504) เพราะได้มีผู้สังเคราะห์เครื่องยนต์ประเภทความเร็ว 5 แรงม้า และ 8 แรงม้า มาใช้กับเรือยนต์ชนิดที่เรียกว่าแทกซี ต่อมาประเทศญี่ปุ่นสามารถประดิษฐ์ดัดแปลงเครื่องยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยความเร็ว 45-50 แรงม้า ซึ่งได้มีผู้นำเข้ามาใช้กับเรือที่มีขนาดเบา ลำตัวยาวหรือที่เรียกว่าเรือหางยาว และได้มีการนำมาใช้เป็นเรือรับส่งผู้โดยสารตามแม่น้ำลำคลอง ซึ่งเป็นที่นิยมมาก โดยเฉพาะในพื้นที่ที่การคมนาคมทางบกยังไม่สะดวก เนื่องจากลักษณะของเรือหางยาวเหมาะสมสำหรับการวิ่งในลำคลองที่เล็กและตื้น

เส้นทางเรือหางยาวและการเปลี่ยนแปลง

ในปี พ.ศ. 2520 จากการสำรวจของกรมเจ้าท่า ปรากฏว่ามีเส้นทางของเรือหางยาว ที่เปิดบริการ ทั้งสิ้น 11 เส้นทาง คือ

1. ประตูน้ำฉิมพลี - ท่าพระจันทร์
2. บางพรหม - มหาราช
3. บางระมาด - มหาธาตุ
4. คลองซุด - คูณโกย
5. บางกรวย - ท่าช้าง
6. บางใหญ่ - ท่าช้าง
7. บางเขือกหนึ่ง - ท่าช้าง
8. บางน้อย - ท่าเตียน
9. บางแวก - ปากคลองตลาด
10. บางแวก - สะพานพุทธ
11. ประตูน้ำ - คลองตัน

ข้อมูลที่ปรากฏในปี 2520 นี้ มีเฉพาะเส้นทางเรือหางยาวที่วิ่งระหว่างพื้นที่ด้าน
ในเขตฝั่งธนบุรี กับท่าเรือเขตฝั่งพระนครเท่านั้น ดังนั้นเส้นทางอื่น ๆ นอกเหนือจากนี้
จึงไม่อาจพิจารณาถึงลักษณะการเปลี่ยนแปลงในช่วงนี้ได้

ปัจจุบันเส้นทางที่เลิกกิจการไป คือ เส้นทางมหาราช-บางพรหม เส้นทางประตูน้ำ-
คลองตัน และเส้นทางประตูน้ำ-ฉิมพลี-ท่าพระจันทร์ เนื่องจากประสบกับปัญหาการแข่งขัน
กับการคมนาคมทางบก โดยเฉพาะเส้นทางมหาราช-บางพรหม นั้น ในพื้นที่ที่มีโครงการถนน
ซอยตัดเข้าไป และมีรถสองแถวบริการรับส่งประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ ประชาชนส่วนใหญ่จึง
หันไปใช้เส้นทางคมนาคมทางบกแทน ส่วนเส้นทางประตูน้ำ-คลองตัน ได้ยกเลิกไป เพราะ
การสร้างประตูน้ำในคลองแสนแสบ เพื่อป้องกันน้ำท่วม เรือจึงไม่สามารถเดินทางสัญจรได้

การเปลี่ยนแปลงคนโดยสารเรือทางยาวระหว่างปี พ.ศ. 2520 และ 2526

จากสถิติปริมาณคนโดยสารเรือทางยาวเท่าที่มีอยู่ ปรากฏว่าปริมาณผู้โดยสารลดลงทุกเส้นทาง (ตารางที่ 4.30) เฉลี่ยร้อยละ 4.41 ต่อปี

ในปี พ.ศ. 2520 เส้นทางที่มีผู้โดยสารมากที่สุดคือ ท่าช้าง-บางใหญ่ มีผู้โดยสารจำนวน 2,087,070 คนต่อปี ส่วนท่าอื่น ๆ มีจำนวนผู้โดยสารเกิน 100,000 คนต่อปี เส้นทางที่มีผู้โดยสารน้อยที่สุด คือ ท่าเตียน-บางกอกน้อย มีจำนวนผู้โดยสาร 464,280 คนต่อปี

ในปี 2526 ปรากฏว่าผู้โดยสารเรือทางยาวที่ใช้เส้นทางทั้งหมด 7 เส้นทาง มีปริมาณผู้โดยสารลดลง คือ

- ท่าเตียน - บางน้อย
- ราชินี - บางแวก
- สะพานพุทธ - บางแวก
- วัดมหาธาตุ - บางระมาด
- คุนโกย - ประตูน้ำฉิมพลี
- ท่าช้าง - บางใหญ่
- ท่าช้าง - บางเชือกหนัง

เส้นทางที่มีผู้โดยสารลดลงมากที่สุด คือ ท่าช้าง-บางเชือกหนัง ลดลงในอัตราร้อยละ 15.86 ต่อปี และท่าวัดมหาธาตุ-บางระมาด มีอัตราการลดลงร้อยละ 10.55 ต่อปี ส่วนเส้นทางอื่น ๆ มีอัตราที่ลดลงเฉลี่ยร้อยละ ต่ำกว่า 8 ต่อปี

เส้นทางที่มีผู้โดยสารลดน้อยลงมากคือ ท่าช้าง-บางเชือกหนัง และท่าวัดมหาธาตุ-บางระมาด นั้นมีสาเหตุมาจากการพัฒนาด้านคมนาคมทางบกในพื้นที่ จึงทำให้ประชาชนมีทางเลือกการเดินทางเพิ่มขึ้น การที่ประชาชนจะเลือกใช้นานพาหนะใดในการเดินทางนั้น ขึ้นอยู่กับความพึงพอใจในการบริการ จุดหมายปลายทาง และมูลค่าของเวลาที่เสียไป ซึ่งจากการสอบถามความคิดเห็นของผู้ที่เดินทางโดยเรือพบว่า ส่วนใหญ่ยังต้องการที่จะเดินทางโดยทางเรือ เพราะเร็วกว่าทางบก และเพื่อหลีกเลี่ยงจากความแออัดบนรถประจำทาง ดังนั้นถ้ามีการปรับปรุงบริการของเรือให้ดีขึ้น เส้นทางเหล่านี้ก็จะมีผู้นิยมใช้อยู่ และสามารถช่วยแบ่งเบาภาระการ

ตารางที่ 4.30 ปริมาณผู้โดยสารเรือทางยาวและการเปลี่ยนแปลง ปี 2520 และ 2526

เส้นทางเรือ	เฉลี่ยตลอดปี (คน)				การเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยต่อปี	
	พ.ศ. 2520	ร้อยละ	พ.ศ. 2526	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. พระโขง-บ้านป่า	*	-	94,535	1.06	-	-
2. คลองเคย-วัดบางกอบัว	*	-	871,985	9.80	-	-
3. คลองดิน-ปากคลองลาดพร้าว	*	-	332,150	3.73	-	-
4. ทนงขม-กระทุ่มแบน	*	-	320,835	3.60	-	-
5. วัดนิมมานรดี-วัดม่วง	*	-	98,185	1.10	-	-
6. บางแค-บางแวก	*	-	352,225	3.98	-	-
7. ท่าเตียน-บางน้อย	464,280	7.32	338,895	3.78	-127,385	-4.57
8. ราชินี-บางแวก	869,085	13.70	759,565	8.53	-109,500	-2.10
9. สะพานพุทธ-บางแวก	885,866	13.97	711,385	8.00	-174,470	-3.28
10. สะพานพุทธ-วัดเลา	*	-	132,495	1.49	-	-
11. สาธุประดิษฐ์-พระประแดง	*	-	2,087,435	23.45	-	-
12. วัดมหาธาตุ-บางระมาด	828,918	13.07	304,410	3.42	-524,505	-10.65
13. คูณโกย-ประตูน่านิมหดี	872,895	10.61	623,055	7.00	-49,640	-1.23
14. ท่าช้าง-บางใหญ่	2,087,070	32.80	1,902,745	21.37	-184,325	-1.47
15. ท่าช้าง-บางเชือกหนัง	535,090	8.44	285,795	3.21	-509,285	-15.88
รวม	8,342,970	100.00	9,213,895	100.00	-1,879,120	-4.41

* ไม่มีข้อมูล

ที่มา : กรมเจ้าท่า

จรรยาทางบกได้ รวมทั้งการปรับปรุงท่าเทียบเรือ (สาธารณะ) ที่ติดต่อกับการจราจรทางบก ระหว่างเส้นทางที่วิ่ง เพื่อบริการผู้โดยสารที่ต้องการขึ้นระหว่างทาง มิใช่เฉพาะท่าเทียบเรือ ที่เป็นปลายทาง ที่อยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาด้านพระนครเท่านั้น

จากการเปลี่ยนแปลงจำนวนผู้โดยสารเรือทางยาวในทางลดน้อยลง พอจะสรุปสาเหตุได้ดังนี้

1. มีการตัดถนนซอยสายต่าง ๆ มากขึ้น โดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่เขตดลิ่งชั้น และบริเวณใกล้เคียง คือถนนสายบางขุนนนท์ ที่เชื่อมกับถนนจรัลสนิทวงศ์ ถนนสายปิ่นเกล้า-นครชัยศรี ทำให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณนั้น ซึ่งเดิมเคยอาศัยเรือเส้นทาง มหาราช-บางพรหม, ท่าพระจันทร์-บางระมาด, คู่มือไทย-ประตูน้ำฉิมพลี มีจำนวนลดลง เพราะประชาชนหันไปใช้การคมนาคมทางบกมากขึ้น แต่ก็ต้องประสบกับปัญหาการจราจรคับคั่งในบริเวณแยกบางขุนนนท์ และถนนจรัลสนิทวงศ์ อีกพื้นที่หนึ่งที่มีปัญหา คือ บริเวณซอยพามิซการธนบุรี ในเขตดลิ่งชั้น ซึ่งมีถนนเชื่อมเพิ่มขึ้น แต่เป็นถนนเล็ก ๆ มีเพียงรถสองแถววิ่งประจำ ประชาชนในบริเวณนี้เดิมเคยใช้เส้นทางท่าช้าง-บางเขินกหนึ่ง ปัจจุบันจำนวนผู้โดยสารทางเรือลดลง

2. ด้านเศรษฐกิจ กิจกรรมของเรือทางยาวมีผู้โดยสารลดลงเนื่องจากค่าโดยสารแพง กล่าวคือ ค่าโดยสารในช่วงกลางวันอย่างต่ำ 3 บาท ในขณะที่ค่ารถโดยสาร 2 บาท และในช่วงตั้งแต่ 18.30 - 22.00 น. ค่าโดยสารทางเรือจะเพิ่มขึ้นเป็น 5-6 บาท เหตุที่ค่าโดยสารเรือแพงขึ้น ก็เพราะวิกฤตการณ์น้ำมัน เดิมน้ำมันโซล่าที่ใช้กับเครื่องเรือทางยาว ราคา 15 บาทต่อ 20 ลิตร ปัจจุบันราคา 147 ต่อ 20 ลิตร ราคาเรือ แต่เดิมราคา 10,000 บาท ปัจจุบันราคา 80,000 บาท ดังนั้น การที่ผู้ประกอบการเรือทางยาวที่มีลักษณะ เป็นแบบเอกชนเจ้าของเดียว เมื่อประสบกับภาวะดังกล่าว จึงไม่สามารถเก็บค่าโดยสารให้ถูกได้

3. เมื่อจำนวนผู้โดยสารลดลง ประกอบกับค่าสื้อหุ่ยเพิ่มมากขึ้น ทำให้ปริมาณเรือลดลง บางท่าถึงกับเลิกกิจการ เช่น ท่ามหาราช-บางพรหม เมื่อจำนวนเรือลดลง ก็ไม่สามารถบริการผู้โดยสารได้อย่างเพียงพอ โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งรีบ และเมื่อผู้โดยสารลดลง จึงไม่มีเวลาออกจากท่าที่แน่นอน ก่อให้เกิดการรอคอยที่นานขึ้น ปัญหาเหล่านี้เป็นปัจจัยผลักดันให้ประชาชนหันไปใช้บริการทางบกมากขึ้นด้วย

8. สรุปการสัญจรทางน้ำในกรุงเทพมหานคร

การสัญจรในกรุงเทพมหานคร นอกจากการสัญจรทางบกแล้ว ยังมีการสัญจรทางน้ำ อีกทางหนึ่ง โดยมีแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นทางหลัก เชื่อมโยงกับคลองต่าง ๆ ในพื้นที่ทางฝั่งธนบุรี ซึ่งนับ เป็นระบบการสัญจรที่สามารถ เชื่อมโยงกับระบบการสัญจรทางบกให้เป็นโครงข่ายที่สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

การสัญจรทางน้ำในกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย การสัญจรในรูปแบบ 3 รูปแบบ คือ เรือข้ามฟาก เรือต๋วนเลียบแม่น้ำเจ้าพระยาและเรือหางยาว จากการศึกษาพบว่า มีปริมาณผู้โดยสารของเรือทั้ง 3 ประเภทเฉลี่ยประมาณ 201,636 คนต่อวัน ซึ่งพอจะสรุป บทบาทและพฤติกรรมของผู้โดยสารได้ดังนี้

ตารางที่ 4.31 สรุปบทบาทการสัญจรทางน้ำของเรือทั้ง 3 ประเภท

บทบาทและการให้บริการ ประเภทของระบบ	ประเภทของยาน- พาหนะ	ผู้ประกอบการ	เส้นทางและพื้นที่ การให้บริการ	ปริมาณผู้โดยสาร	บริเวณที่ตัวทำเรือ	การแบ่งเบาภาระ จราจรทางบก
1. เรือข้ามฟากแม่น้ำ เจ้าพระยา	เรือยนต์โดยสาร เครื่อง กลางลำ	เอกชนในรูปของบริษัท เป็นผู้ ดำเนินการตามจำนวนเส้น ทางที่ได้รับสัมปทานจากทาง ราชการ	1. ให้บริการพื้นที่ระหว่าง 2 มิ่ง ของแม่น้ำเจ้าพระยา 2. แม่น้ำเจ้าพระยา เป็นทางสายหลัก 3. มีทั้งหมด 33 เส้นทาง ตั้งแต่ บริเวณเขตคูคดที่ติดต่อกับเขต บางกอกน้อย ทางตอนเหนือ ของแม่น้ำ เรือลงมาทางใต้ จนถึงเขตบางรักที่ติดต่อกับเขต คลองสานทางฝั่งธนบุรี 4. เส้นทางส่วนใหญ่จะจอดำอยู่ ในช่วงตั้งแต่สะพานพระปิ่นเกล้า ถึงสะพานตากสิน	1. มีปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน 166,449 คน หรือร้อยละ 82 ของผู้โดยสารเรือทุกประเภท มากที่สุด 2. กลุ่มเส้นทางที่มีปริมาณผู้โดยสาร สูงสุดคือมากกว่า 10,000 คน ขึ้นไป ทำราชวงศ์-ดินแดง ทำช้าง-วังหลัง ทำพระจันทร์-หรรณภก ทำสี่พระยา-รถไฟคลองสาน ทำสวนหลวง-คูเม็กซ์ 3. ผู้โดยสารหนาแน่นในช่วง เร่ง-รีบ	ทำเรือกระจายอยู่ บนพื้นที่ริม 2 มิ่ง ของแม่น้ำเจ้าพระยา ในบริเวณที่เป็นที่อยู่ อาศัยและแหล่งงาน	ช่วยแบ่งเบาปริมาณ การจราจรบนสะพาน ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

ประเภทและการให้บริการ ประเภทของระบบ	ประเภทของยานพาหนะ	ผู้ประกอบการ	เส้นทางและพื้นที่ การให้บริการ	ปริมาณผู้โดยสาร	บริเวณที่ตัวทำเรือ	การแบ่งเบาภาระ จราจรทางบก
2. เรือค่วนเสียบแม่น้ำ เจ้าพระยา	เรือยนต์โดยสาร	บริษัท เรือค่วนเสียบแม่น้ำ เจ้าพระยา	1. ให้บริการพื้นที่ระหว่าง 2 ฟังของ แม่น้ำเจ้าพระยาดังแต่จังหวัด นนทบุรีถึง เขตนานนาวาในกรุงเทพ มหานคร 2. มีเส้นทางวิ่ง 2 ลักษณะคือ จาก ทำนายนนทบุรีถึงวัดพระยาไกร และ จากวัดพระยาไกร ถึงทำนายนนทบุรี	1. มีปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ยประมาณ 9,944 คนต่อวัน หรือร้อยละ 4.99 ของผู้ใช้เรือทั้งหมด ซึ่ง น้อยที่สุด 2. ผู้โดยสารหนาแน่นในช่วงโมงเร่ง รีบ	ทำเรือกระจายอยู่บน พื้นที่ริม 2 ฟังแม่น้ำ เจ้าพระยา มีทั้งหมด 34 ทำเรือ ทำเรือ ค่วนส่วนใหญ่เป็นทำ ที่ใช้ร่วมกับเรือประ- เภทอื่น	ช่วยแบ่งเบาปริมาณ การจราจรบนถนน สายเสียบแม่น้ำเจ้า- พระยาจากจังหวัด นนทบุรีถึงกรุงเทพ
3. เรือหางยาว	เรือหางยาว	เอกชนเจ้าของเคียวแต่ รวมกลุ่มกันดำเนินงานใน แต่ละ เส้นทาง	1. มีทั้งหมด 15 เส้นทาง 2. เป็นการบริการพื้นที่ภายในเขตและ บริการพื้นที่ระหว่าง เขตตามเส้น- ทางคลองหลัก 3. เส้นทางมีมากในพื้นที่ฝั่งธนบุรี สำหรับพื้นที่ด้านในฝั่งพระนครมี เพียง 2 เส้นทาง 4. บริเวณพื้นที่ที่การคมนาคมทางบก ไม่สะดวก	1. มีผู้โดยสารเฉลี่ยประมาณ 25,243 คน ต่อวัน หรือร้อยละ 12.5 ของผู้สัญจรทางน้ำทั้งหมด 2. ผู้โดยสารหนาแน่นในช่วงโมงเร่ง รีบ	1. ทำเรือตามบ้านหรือ ท่าสาธารณะริมคลอง 2. ทำเรือริมฝั่งพระ- นคร บริเวณเกาะรัตน- โกสินทร์	1. ช่วยแบ่งเบาภาระ จราจรบนถนนสายหลัก และสะพานข้ามแม่น้ำ- เจ้าพระยา 2. เป็นเส้นทางสำคัญ ในพื้นที่ที่ขาดแคลนถนน

สำหรับพฤติกรรมของผู้ที่เดินทางด้วยเรือโดยสาร ส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทาง เพื่อการทำงาน ไปโรงเรียน ผู้โดยสารเหล่านี้เป็นผู้ที่สามารถเลือกการเดินทางได้ทั้งทางน้ำและทางบก แต่ที่เลือกใช้ทางน้ำ ก็เพราะการสัญจรทางน้ำ สะดวก รวดเร็วกว่าทางบก และมีแหล่งงานหลายแห่งที่อยู่ใกล้ทางน้ำ

สำหรับปัญหาในด้านการสัญจรทางน้ำ ส่วนใหญ่เป็นปัญหาด้านบริการ เช่น การเก็บอัตราค่าโดยสาร เวลาในการให้บริการ บริเวณท่าเรือซึ่งถ้ามีการปรับปรุงบริการเหล่านี้ให้ดีย่อมดึงดูดให้ประชาชนมาใช้บริการมากยิ่งขึ้น