

บทที่ 4

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์

เมื่อศึกษาองค์ประกอบของพื้นที่ทั้งทางด้านกายภาพ สังคม และกิจกรรม ก็จะสามารถเห็นได้ว่าองค์ประกอบในด้านต่างๆของย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างนั้นมีความสัมพันธ์ที่เชื่อมโยงกัน ซึ่งเป็นสิ่งที่สามารถบ่งชี้ให้เห็นถึงรูปแบบและเอกลักษณ์เฉพาะของพื้นที่ และอีกทั้งยังเป็นแนวทางในการศึกษาถึงแนวโน้มในอนาคตของพื้นที่ได้

การศึกษาในบทนี้ จะเป็นการวิเคราะห์ความสัมพันธ์เชื่อมโยงขององค์ประกอบในด้านต่างๆของพื้นที่ทั้งทางด้านกายภาพเช่น รูปแบบการสัญจรในพื้นที่ทั้งทางบกและทางน้ำ การใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่โดยรอบที่เกี่ยวข้อง และวิเคราะห์ความสัมพันธ์เชื่อมโยงขององค์ประกอบทางด้านกิจกรรมพาณิชยกรรมกับองค์ประกอบทางกายภาพที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการวิเคราะห์ความต้องการพื้นที่พาณิชยกรรมในอนาคต

4.1) การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ขององค์ประกอบทางด้านกายภาพ

4.1.1) การสัญจรทางน้ำ

1) เรือข้ามฟาก

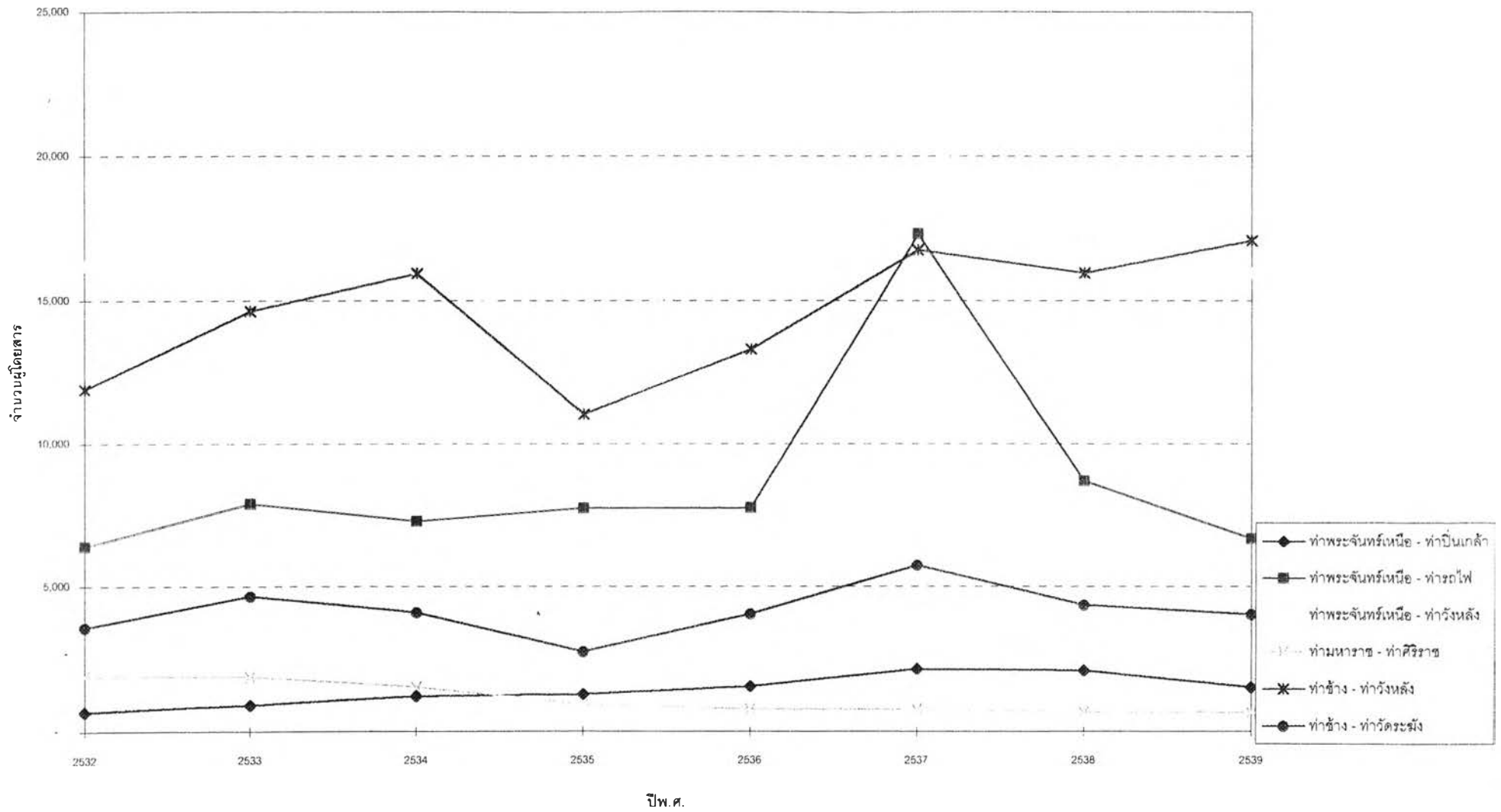
เป็นบริการของทางราชการและเอกชน ที่ให้บริการแก่ประชาชนในการเดินทางไปมาระหว่างฝั่งพระนครกับฝั่งธนบุรี ปัจจุบันในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างมีท่าเรือทั้งสิ้น 6 ท่า คือ ท่าพระจันทร์เหนือ - ท่าปิ่นเกล้า ท่าพระจันทร์เหนือ - ท่ารถไฟ ท่าพระจันทร์เหนือ - ท่าวังหลัง ท่ามหาธาตุ - ท่าศิริราช ท่าช้าง - ท่าวังหลัง และท่าช้าง - ท่าวัดระฆัง ประชาชนที่ใช้บริเวณนี้เป็นทางผ่านมีเป็นจำนวนมาก ในเวลาเช้าและเย็นและมีอัตราเพิ่มขึ้นทุกปี ที่จะใช้ในการเดินทางไปยังแหล่งงานและที่อยู่อาศัย จำนวนผู้ใช้บริการเรือข้ามฟากบริเวณย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างทั้ง 6 ท่า รวมเฉลี่ยรายวันในปีพ.ศ. 2532 มีจำนวนทั้งสิ้น 40,604 คน จนถึงปี พ.ศ. 2539 มีผู้โดยสารเรือข้ามฟากเฉลี่ยรายวันทั้งสิ้น 45,895 คน คิดเป็นอัตราเพิ่มเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 3.78% (ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนคนโดยสารเรือข้ามฟาก เรือด่วน และเรือหางยาว จำแนกตามท่าเทียบเรือต่างๆเฉลี่ยรายวัน ปีพ.ศ. 2532 - 2539 และ แผนภูมิที่ 4.1 แสดงการเปลี่ยนแปลงจำนวนผู้โดยสารเรือข้ามฟาก ปีพ.ศ.2532 - 2539) โดยในปี พ.ศ. 2539 มีจำนวนผู้โดยสารในช่วงเวลาเร่งด่วนวันราชการ (จันทร์ - ศุกร์) ในตอนเช้าเฉลี่ยเป็นจำนวนทั้งสิ้น 8,680 คน และช่วงเวลาเร่งด่วนในตอนเย็นเฉลี่ยเป็นจำนวนทั้งสิ้น 9,295 คน เนื่องจากบริเวณย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างเป็นจุดที่สามารถเชื่อมต่อการคมนาคมทางบกได้สะดวก เพราะใกล้กับบริเวณสนามหลวงซึ่งเป็นสถานีต้นสายของรถโดยสารประจำทางเป็นจำนวนมาก และมีอีกหลายสายที่ผ่านเข้ามาในพื้นที่ (ตารางที่ 4.2 แสดงการเปลี่ยนแปลงจำนวนคนโดยสารเรือข้ามฟาก เฉลี่ยต่อชั่วโมงในวันธรรมดาและวันหยุด ปีพ.ศ. 2535 - 2539) ในปี พ.ศ. 2539 ท่าเรือบริเวณย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างที่มีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมากที่สุดคือ เส้นทางท่าช้าง - ท่าวังหลัง มีผู้โดยสารเฉลี่ย 17,084 คนต่อวัน รองลงมาคือท่าพระจันทร์เหนือ - ท่าวังหลัง มีผู้โดยสารเฉลี่ย 15,951 คนต่อวัน ในขณะที่ท่าเรือที่มีผู้ใช้บริการน้อยที่สุดคือเส้นทาง ท่ามหาธาตุ - ท่าศิริราช ที่มีผู้โดยสารเฉลี่ยเพียง 650 คนต่อวัน (ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนคนโดยสารเรือข้ามฟาก เรือด่วน และเรือหางยาว จำแนกตามท่าเทียบเรือต่างๆเฉลี่ยรายวัน ปีพ.ศ. 2532 - 2539) แสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์เชื่อมโยงที่สำคัญระหว่างย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง กับฝั่งธนบุรีบริเวณท่าวังหลัง ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีผู้เดินทางเชื่อมโยงระหว่าง 2 จุดนี้เป็นจำนวนมากในแต่ละ

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนคนโดยสารเรือข้ามฟาก เรือด่วนและเรือหางยาว จำแนกตามท่าเทียบเรือต่างๆเฉลี่ยรายวัน

ท่าเรือ (ต้นทาง - ปลายทาง)	ปีพ.ศ.							
	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539
เรือข้ามฟาก								
ท่าพระจันทร์เหนือ - ท่าปิ่นเกล้า	662	899	1,210	1,269	1,538	2,144	2,091	1,518
ท่าพระจันทร์เหนือ - ท่ารถไฟ	6,388	7,878	7,270	7,728	7,755	17,312	8,692	6,657
ท่าพระจันทร์เหนือ - ท่าวังหลัง	16,188	15,339	16,083	13,478	16,802	20,283	18,593	15,951
ท่ามหาราช - ท่าศิริราช	1,908	1,880	1,523	938	764	769	679	650
ท่าช้าง - ท่าวังหลัง	11,895	14,638	15,938	11,037	13,315	16,759	15,956	17,084
ท่าช้าง - ท่าวัดระฆัง	3,564	4,656	4,100	2,735	4,044	5,723	4,350	4,035
TOTAL	40,604	45,289	46,123	37,185	44,218	62,990	50,361	45,895
เรือด่วน								
ท่ามหาราช	343	572	3,711	845	1,095	1,066	868	-
ท่าช้าง	827	1,242	10,458	1,515	2,700	3,331	4,342	6,435
TOTAL	1,170	1,814	14,169	2,360	3,794	4,397	5,210	6,435
เรือหางยาว								
ท่าช้าง - ท่าบางใหญ่	5,034	4,798	5,976	5,333	4,584	3,890	4,052	-
ท่าช้าง - ท่าบางเชือกหนัง	273	261	507	515	581	575	744	-
TOTAL	5,307	5,059	6,483	5,848	5,165	4,465	4,796	-

ที่มา : จากการคำนวณ และจากข้อมูลฝ่ายสถิติ กองวิชาการ กรมเจ้าท่า

แผนภูมิที่ 4.1 แสดงการเปลี่ยนแปลงจำนวนผู้โดยสารเรือข้ามฟาก ปีพ.ศ. 2531-2539



ตารางที่ 4.2 แสดงการเปลี่ยนแปลงจำนวนคนโดยสารเรือข้ามฟาก เฉลี่ยต่อชั่วโมงในวันธรรมดาและวันหยุด (รวม) ปีพ.ศ.2535 - 2539

วันธรรมดา (จันทร์ - ศุกร์)															
ชื่อท่าเทียบเรือ	เร่งด่วนตอนเช้า					ตอนกลางวัน					เร่งด่วนตอนเย็น				
	2535	2536	2537	2538	2539	2535	2536	2537	2538	2539	2535	2536	2537	2538	2539
ท่าพระจันทร์เหนือ - ท่าปิ่นเกล้า	515	303	405	463	345	286	304	432	375	272	438	330	709	660	555
ท่าพระจันทร์เหนือ - ทารดไฟ	2,034	1,723	1,957	1,777	1,542	1,024	947	1,052	854	633	2,129	1,534	1,792	1,528	1,317
ท่าพระจันทร์เหนือ - ท่าวังหลัง	3,016	2,317	2,295	2,556	2,190	2,703	2,854	2,846	2,448	2,337	3,727	3,438	3,559	3,065	3,111
ท่ามหาราช - ท่าศิริราช	519	244	220	205	-	533	248	202	167	-	326	124	122	127	-
ท่าเรือท่าช้าง - ท่าวังหลัง	4,453	3,325	3,246	3,625	3,631	2,163	1,979	1,853	1,939	2,019	4,061	2,985	3,082	2,884	3,621
ท่าเรือท่าช้าง - ท่าวัดระฆัง	1,342	653	978	1,049	972	617	673	830	521	451	1,062	739	883	538	692
TOTAL	11,879	8,565	9,100	9,675	8,680	7,326	7,005	7,215	6,305	5,712	11,743	9,150	10,147	8,800	9,295
วันหยุด (เสาร์ - อาทิตย์)															
ชื่อท่าเทียบเรือ	เร่งด่วนตอนเช้า					ตอนกลางวัน					เร่งด่วนตอนเย็น				
	2535	2536	2537	2538	2539	2535	2536	2537	2538	2539	2535	2536	2537	2538	2539
ท่าพระจันทร์เหนือ - ท่าปิ่นเกล้า	76	70	102	84	57	105	137	118	127	84	96	98	132	138	91
ท่าพระจันทร์เหนือ - ทารดไฟ	591	633	570	484	373	439	473	350	349	239	661	600	470	437	354
ท่าพระจันทร์เหนือ - ท่าวังหลัง	617	494	484	404	317	1,187	1,131	910	894	735	1,323	1,239	973	1,007	783
ท่ามหาราช - ท่าศิริราช	43	17	20	7	-	88	40	30	17	-	52	19	14	12	-
ท่าเรือท่าช้าง - ท่าวังหลัง	674	459	537	445	444	825	699	598	612	587	1,036	811	815	688	772
ท่าเรือท่าช้าง - ท่าวัดระฆัง	211	139	158	116	95	317	348	303	251	219	257	311	228	188	183
TOTAL	2,213	1,812	1,871	1,540	1,287	2,961	2,828	2,308	2,249	1,864	3,424	3,078	2,630	2,469	2,184

ที่มา : ฝ่ายสถิติ กองวิชาการ กรมเจ้าท่า

วัน เนื่องจากการเป็นจุดที่มีการเชื่อมต่อการสัญจรทั้งทางบกและทางน้ำที่มีความสะดวกคล่องตัว และเป็นที่ตั้งของพื้นที่ที่มีความสัมพันธ์เชื่อมโยงกับย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง เช่น โรงพยาบาลศิริราช เป็นต้น

เมื่อศึกษาถึงการเปลี่ยนแปลงของอัตราการเปลี่ยนแปลงจำนวนผู้โดยสารเรือข้ามฟากตั้งแต่ช่วงปีพ.ศ. 2532 - 2539 จะเห็นได้ว่าในช่วงปีพ.ศ. 2532 เส้นทางท่าพระจันทร์เหนือ - ท่าวังหลังเป็นท่าเรือที่มีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมากที่สุด โดยมีผู้โดยสารเฉลี่ย 16,188 คนต่อวัน รองลงมาคือท่าช้าง - ท่าวังหลัง มีผู้โดยสารเฉลี่ย 11,895 คนต่อวัน โดยท่าเรือที่มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเป็นอัตราสูงที่สุดคือท่าพระจันทร์เหนือ - ท่าปิ่นเกล้า มีอัตราการเปลี่ยนแปลงในช่วงปีพ.ศ. 2533 - 2539 เฉลี่ยเพิ่มขึ้น 15.15 %ต่อปี รองลงมาคือท่าพระจันทร์เหนือ - ท่ารถไฟ มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยเพิ่มขึ้น 10.33%ต่อปี และท่าเรือที่มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงเป็นอัตราสูงที่สุดคือท่ามหาราช - ท่าศิริราช มีอัตราการเปลี่ยนแปลงในช่วงปีพ.ศ. 2532 - 2539 เฉลี่ยลดลง - 13.25 %ต่อปี (ตารางที่ 4.3 แสดงอัตราการเปลี่ยนแปลงจำนวนคนโดยสารเรือข้ามฟาก เรือด่วน และเรือหางยาว จำแนกตามท่าเทียบเรือต่างๆเฉลี่ยรายวัน ปีพ.ศ. 2532 - 2539) เมื่อศึกษาถึงจำนวนการเปลี่ยนแปลงจำนวนผู้โดยสารเรือข้ามฟากตั้งแต่ช่วงปีพ.ศ. 2532 - 2539 จะเห็นได้ว่าท่าเรือที่มีจำนวนการเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็นอัตราสูงที่สุดคือท่าช้าง - ท่าวังหลัง มีอัตราการเปลี่ยนแปลงในช่วงปีพ.ศ. 2532 - 2539 เฉลี่ยเพิ่มขึ้น 741 คนต่อปี รองลงมาคือท่าพระจันทร์เหนือ - ท่าปิ่นเกล้า มีจำนวนการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยเพิ่มขึ้น 122 คนต่อปี และท่าเรือที่มีจำนวนการเปลี่ยนแปลงลดลงเป็นอัตราสูงที่สุดคือท่ามหาราช - ท่าศิริราช มีอัตราการเปลี่ยนแปลงในช่วงปีพ.ศ. 2532 - 2539 เฉลี่ยลดลง -180 คนต่อปี (ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวนการเปลี่ยนแปลงจำนวนคนโดยสารเรือข้ามฟาก เรือด่วน และเรือหางยาว จำแนกตามท่าเทียบเรือต่างๆเฉลี่ยรายวัน ปีพ.ศ. 2532 - 2539) แสดงให้เห็นว่าแนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการสัญจรของเรือข้ามฟากในแต่ละเส้นทาง โดยส่วนใหญ่แล้วยังมีแนวโน้มที่จะมีการเพิ่มขึ้นอีกของปริมาณการสัญจรในอนาคต

เมื่อศึกษาถึงพฤติกรรมการใช้บริการของผู้โดยสารเรือข้ามฟากในวันธรรมดา ในปีพ.ศ. 2539 จำนวนผู้โดยสารเรือข้ามฟากจะมีเป็นจำนวนมากในช่วงเวลาเร่งด่วนช่วงเช้า และช่วงเย็น และลดลงในช่วงเวลากลางวัน โดยในช่วงเวลาเร่งด่วนช่วงเช้า และช่วงเย็น ท่าเรือที่มีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมากที่สุดคือเส้นทาง ท่าช้าง - ท่าวังหลัง จะใช้บริการมากที่สุดในช่วงเช้าเวลา 7.00น. - 7.59น. คิดเป็นจำนวนทั้งสิ้นเฉลี่ย 4,200 คนต่อชั่วโมง และใช้บริการมากที่สุดในช่วงเย็นเวลา 17.00น. - 17.59น. คิดเป็นจำนวนทั้งสิ้นเฉลี่ย 3,863 คนต่อชั่วโมง ในขณะที่ช่วงกลางวันท่าเรือที่มีผู้ใช้บริการมากที่สุดคือเส้นทาง ท่าพระจันทร์เหนือ - ท่าวังหลัง ซึ่งจะใช้บริการมากที่สุดในช่วงเวลา 12.00น. - 12.59น. คิดเป็นจำนวนทั้งสิ้นเฉลี่ย 2,931 คนต่อชั่วโมง (แผนภูมิที่ 4.2 แสดงจำนวนผู้โดยสารเรือข้ามฟากในแต่ละช่วงเวลา (วันธรรมดา) ปีพ.ศ. 2539) และพฤติกรรมการใช้บริการของผู้โดยสารเรือข้ามฟากในวันหยุด ในปีพ.ศ. 2539 จำนวนผู้โดยสารเรือข้ามฟากจะมีเป็นจำนวนมากในช่วงเวลากลางวันและช่วงเย็น โดยในช่วงกลางวันท่าเรือที่มีผู้ใช้บริการมากที่สุดคือเส้นทาง ท่าพระจันทร์เหนือ - ท่าวังหลัง ซึ่งจะใช้บริการมากที่สุดในช่วงเวลา 15.00น. - 15.59น. คิดเป็นจำนวนทั้งสิ้นเฉลี่ย 869 คนต่อชั่วโมง ในขณะที่ในช่วงเย็น ท่าเรือที่มีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมากที่สุดคือเส้นทาง ท่าช้าง - ท่าวังหลัง จะใช้บริการมากที่สุดในช่วงเช้าเวลา 17.00น. - 17.59น. คิดเป็นจำนวนทั้งสิ้นเฉลี่ย 887 คนต่อชั่วโมง (แผนภูมิที่ 4.3 แสดงจำนวนผู้โดยสารเรือข้ามฟากในแต่ละช่วงเวลา (วันหยุด) ปีพ.ศ. 2539) แสดงให้เห็นถึงการใช้อยู่พื้นที่วากกลุ่มประชากรที่โดยสารเรือข้ามฟากในวันธรรมดาสวนใหญ่จะเป็นกลุ่มคนทำงานที่ใช้ยานท่าพระจันทร์ - ท่าช้างเป็นเส้นทางผ่านไปทำงานยังสถานที่อื่นๆโดยจะสังเกตได้จากปริมาณการสัญจรที่มีเป็นจำนวนมากในช่วงเวลาเร่งด่วนช่วงเช้า และช่วงเย็น และจะมีพฤติกรรมการใช้บริการพื้นที่ที่แตกต่างกับกลุ่มที่ใช้บริการเรือข้ามฟากในช่วงกลางวันในวันธรรมดา

ตารางที่ 4.3 แสดงอัตราการเปลี่ยนแปลงจำนวนคนโดยสารเรือข้ามฟาก เรือด่วนและเรือหางยาว จำแนกตามท่าเทียบเรือต่างๆเฉลี่ยรายวัน ปีพ.ศ. 2532 - 2539

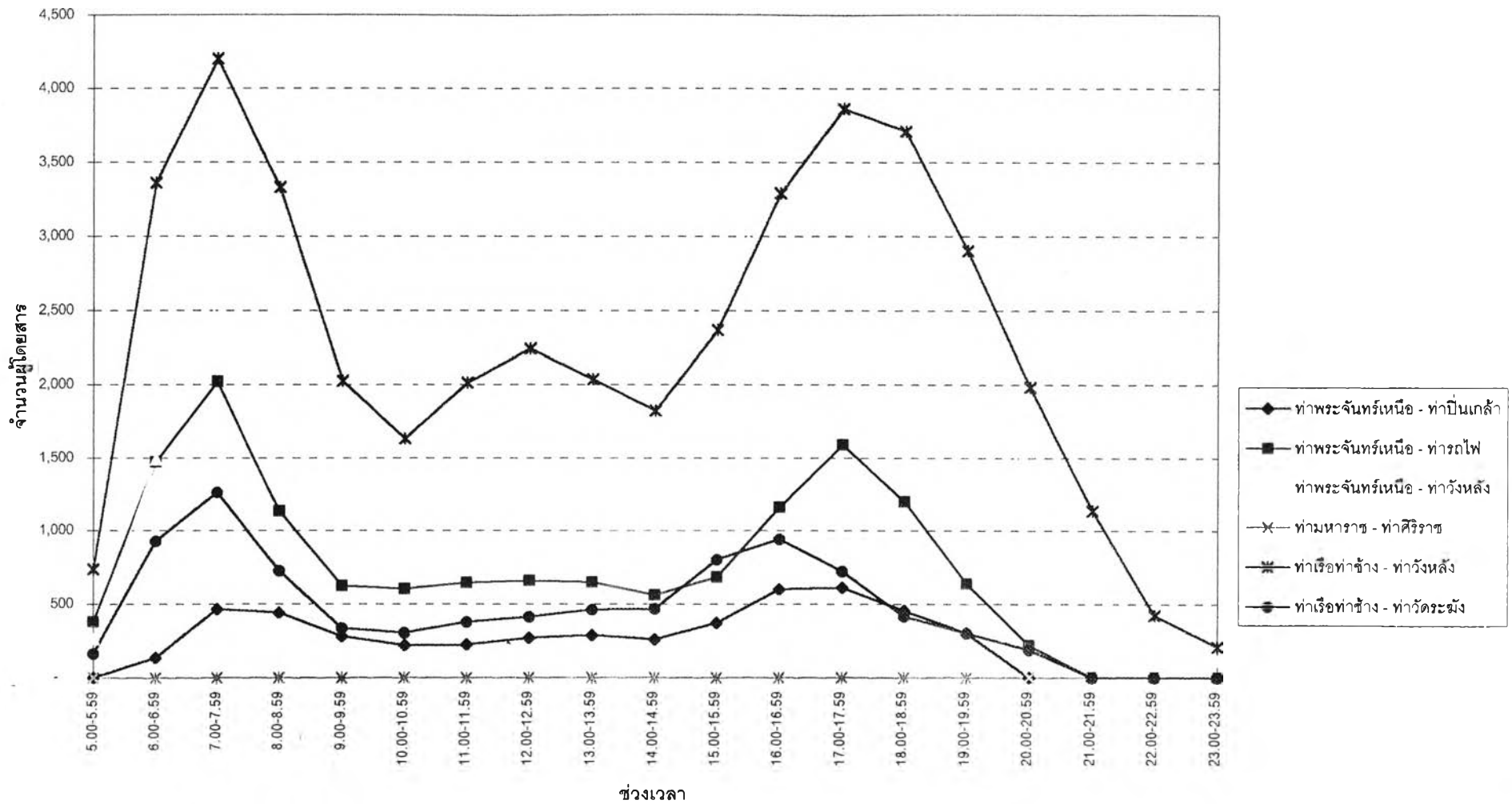
ท่าเรือ (ต้นทาง - ปลายทาง)	2532	2533	Grth rte	2534	Grth rte	2535	Grth rte	2536	Grth rte	2537	Grth rte	2538	Grth rte	2539	Grth rte	Grth rteเฉลี่ย
เรือข้ามฟาก																
ท่าพระจันทร์เหนือ - ท่าปิ่นเกล้า	662	899	35.95	1,210	34.49	1,269	4.92	1,538	21.23	2,144	39.35	2,091	- 2.47	1,518	- 27.40	15.15
ท่าพระจันทร์เหนือ - ท่ารถไฟ	6,388	7,878	23.33	7,270	- 7.72	7,728	6.29	7,755	0.36	17,312	123.23	8,692	- 49.79	6,657	- 23.42	10.33
ท่าพระจันทร์เหนือ - ท่าวังหลัง	16,188	15,339	- 5.25	16,083	4.85	13,478	- 16.19	16,802	24.66	20,283	20.72	18,593	- 8.33	15,951	- 14.21	0.89
ท่ามหาราช - ท่าศิริราช	1,908	1,880	- 1.50	1,523	- 18.97	938	- 38.41	764	- 18.59	769	0.73	679	- 11.77	650	- 4.23	- 13.25
ท่าช้าง - ท่าวังหลัง	11,895	14,638	23.06	15,938	8.89	11,037	- 30.75	13,315	20.64	16,759	25.87	15,956	- 4.79	17,084	7.07	7.14
ท่าช้าง - ท่าวัดระฆัง	3,564	4,656	30.62	4,100	- 11.93	2,735	- 33.29	4,044	47.83	5,723	41.53	4,350	- 23.98	4,035	- 7.24	6.22
TOTAL	40,604	45,289	11.54	46,123	1.84	37,185	- 19.38	44,218	18.91	62,990	42.45	50,361	- 20.05	45,895	- 8.87	3.78
เรือด่วน																
ท่ามหาราช	343	572	66.76	3,711	548.78	845	- 77.24	1,095	29.60	1,066	- 2.60	868	- 18.53	-	- 100.00	83.82
ท่าช้าง	827	1,242	50.23	10,458	741.76	1,515	- 85.51	2,700	78.18	3,331	23.40	4,342	30.33	6,435	48.21	126.66
TOTAL	1,170	1,814	55.08	14,169	680.92	2,360	- 83.35	3,794	60.80	4,397	15.90	5,210	18.49	6,435	23.50	110.19
เรือหางยาว																
ท่าช้าง - ท่าบางใหญ่	5,034	4,798	- 4.69	5,976	24.55	5,333	- 10.76	4,584	- 14.04	3,890	- 15.14	4,052	4.16	-	- 100.00	- 16.56
ท่าช้าง - ท่าบางเชือกหนัง	273	261	- 4.40	507	94.25	515	1.58	581	12.82	575	- 1.03	744	29.39	-	- 100.00	4.66
TOTAL	5,307	5,059	- 4.67	6,483	28.15	5,848	- 9.79	5,165	- 11.68	4,465	- 13.55	4,796	7.41	-	- 100.00	- 14.88

ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวนการเปลี่ยนแปลงจำนวนคนโดยสารเรือข้ามฟาก เรือด่วนและเรือหางยาว จำแนกตามท่าเทียบเรือต่างๆเฉลี่ยรายวัน ปีพ.ศ. 2532 - 2539

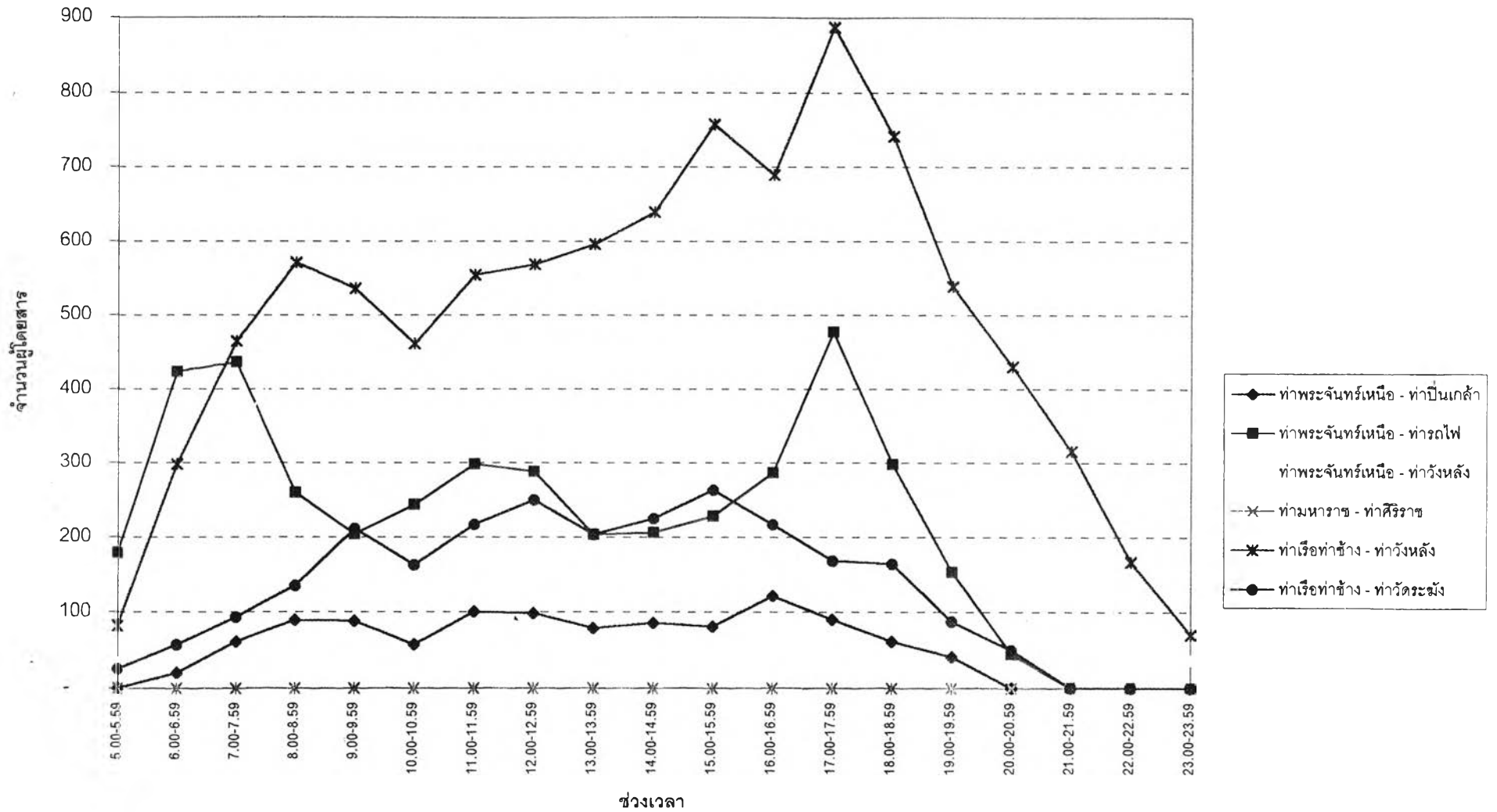
ท่าเรือ (ต้นทาง - ปลายทาง)	2532	2533	Grth rte	2534	Grth rte	2535	Grth rte	2536	Grth rte	2537	Grth rte	2538	Grth rte	2539	Grth rte	Grth rteเฉลี่ย
เรือข้ามฟาก																
ท่าพระจันทร์เหนือ - ท่าปิ่นเกล้า	662	899	238	1,210	310	1,269	60	1,538	269	2,144	605	2,091	- 53	1,518	- 573	122
ท่าพระจันทร์เหนือ - ท่ารถไฟ	6,388	7,878	1,490	7,270	- 608	7,728	458	7,755	28	17,312	9,557	8,692	- 8,620	6,657	- 2,035	38
ท่าพระจันทร์เหนือ - ท่าวังหลัง	16,188	15,339	- 850	16,083	744	13,478	- 2,605	16,802	3,324	20,283	3,481	18,593	- 1,690	15,951	- 2,642	34
ท่ามหาราช - ท่าศิริราช	1,908	1,880	- 29	1,523	- 357	938	- 585	764	- 174	769	6	679	- 91	650	- 29	180
ท่าช้าง - ท่าวังหลัง	11,895	14,638	2,743	15,938	1,301	11,037	- 4,901	13,315	2,278	16,759	3,444	15,956	- 803	17,084	1,128	741
ท่าช้าง - ท่าวัดระฆัง	3,564	4,656	1,091	4,100	- 556	2,735	- 1,365	4,044	1,308	5,723	1,679	4,350	- 1,372	4,035	- 315	67
TOTAL	40,604	45,289	4,684	46,123	835	37,185	- 8,938	44,218	7,033	62,990	18,772	50,361	- 12,629	45,895	- 4,466	756
เรือด่วน																
ท่ามหาราช	343	572	229	3,711	3,139	845	- 2,867	1,095	250	1,066	- 29	868	- 198	-	- 868	49
ท่าช้าง	827	1,242	415	10,458	9,216	1,515	- 8,943	2,700	1,185	3,331	632	4,342	1,010	6,435	2,093	801
TOTAL	1,170	1,814	644	14,169	12,355	2,360	- 11,810	3,794	1,435	4,397	603	5,210	813	6,435	1,225	752
เรือหางยาว																
ท่าช้าง - ท่าบางใหญ่	5,034	4,798	- 236	5,976	1,178	5,333	- 643	4,584	- 749	3,890	- 694	4,052	162	-	- 4,052	- 719
ท่าช้าง - ท่าบางเชือกหนัง	273	261	- 12	507	246	515	8	581	66	575	- 6	744	169	-	- 744	39
TOTAL	5,307	5,059	- 248	6,483	1,424	5,848	- 635	5,165	- 683	4,465	- 700	4,796	331	-	- 4,796	- 758

ที่มา : จากการคำนวณ และจากข้อมูลฝ่ายสถิติ กองวิชาการ กรมเจ้าท่า

แผนภูมิที่ 4.2 แสดงจำนวนผู้โดยสารเรือข้ามฟากในแต่ละช่วงเวลา (วันธรรมดา) ปีพ.ศ.2539



แผนภูมิที่ 4.3 แสดงจำนวนผู้โดยสารเรือข้ามฟากในแต่ละช่วงเวลา (วันหยุด) ปีพ.ศ.2539



ในขณะที่กลุ่มประชากรที่โดยสารเรือข้ามฟากในวันหยุดส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มผู้ใช้เรือข้ามฟากในการเดินทางไปท่องเที่ยว หรือจับจ่ายซื้อสินค้ามากกว่า โดยจะสังเกตได้จากปริมาณการสัญจรที่มีเป็นจำนวนมากในช่วงเวลากลางวัน และช่วงเย็น

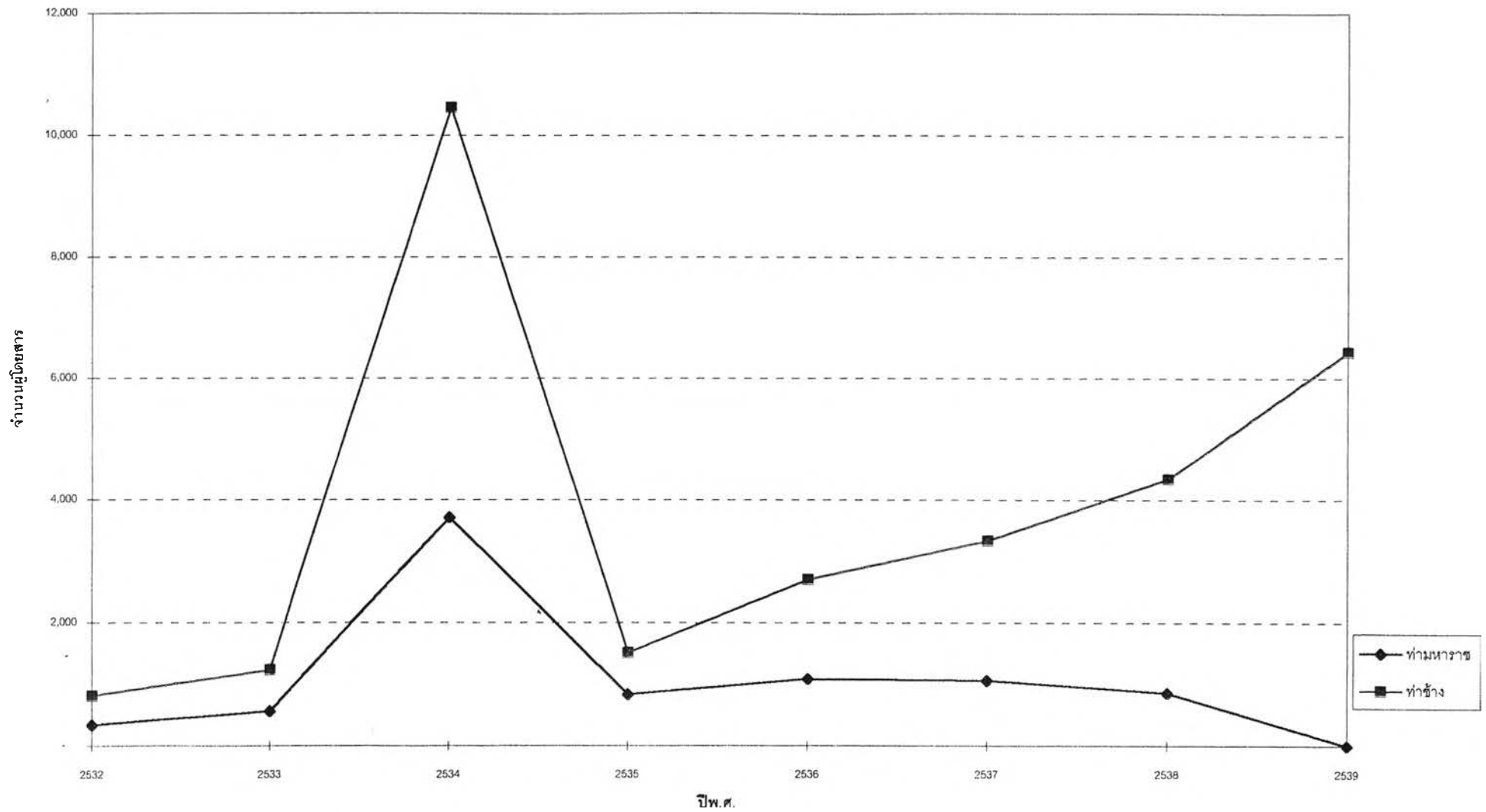
2) เรือด่วนเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา

บริการเรือด่วนเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยารับบริการจากท่าวัดราชสิงขร ถึงท่าบ้านนนทบุรี และท่าปากเกร็ด โดยท่าที่ให้บริการในบริเวณย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง จะมีอยู่ 2 ท่าคือท่าท่ามหาราช และท่าช้าง โดยมีผู้โดยสารเฉลี่ยรายวันในปีพ.ศ. 2532 เป็นจำนวนทั้งสิ้น 1,170 คน จนถึงปี 2539 มีผู้โดยสารเรือด่วนเจ้าพระยาเฉลี่ยรายวันเป็นจำนวนทั้งสิ้น 6,435คน คิดเป็นอัตราเพิ่มเฉลี่ยเท่ากับ 110.19%ต่อปี (ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนคนโดยสารเรือข้ามฟาก เรือด่วน และเรือหางยาว จำแนกตามท่าเทียบเรือต่างๆเฉลี่ยรายวัน ปีพ.ศ. 2531 - 2539 และแผนภูมิที่ 4.4 แสดงการเปลี่ยนแปลงจำนวนผู้ใช้บริการเรือด่วนเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ปีพ.ศ.2532 - 2539) โดยในปีพ.ศ. 2537 มีจำนวนผู้โดยสารในช่วงเวลาเร่งด่วนวันราชการ (จันทร์ - ศุกร์) ในตอนเช้าเฉลี่ยเป็นจำนวนทั้งสิ้น 1,046 คน และช่วงเวลาเร่งด่วนในตอนเย็นเฉลี่ยเป็นจำนวนทั้งสิ้น 1,706 คน (ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวนคนโดยสารเรือด่วนเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา เฉลี่ยต่อชั่วโมง ปีพ.ศ. 2533 - 2537) แสดงว่ามีผู้นิยมใช้บริการเรือด่วนมากขึ้นมาก อันเนื่องมาจากความสะดวกและจำนวนเที่ยวที่มากขึ้น ในปีพ.ศ. 2538 ท่าเรือด่วนเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างที่มีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมากที่สุดคือ ท่าช้าง โดยมีผู้โดยสารเฉลี่ย 4,342 คนต่อวัน รองลงมาคือท่ามหาราช มีผู้โดยสารเฉลี่ย 868 คนต่อวัน (ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนคนโดยสารเรือข้ามฟาก เรือด่วน และเรือหางยาว จำแนกตามท่าเทียบเรือต่างๆเฉลี่ยรายวัน ปีพ.ศ. 2532 - 2539)

เมื่อศึกษาถึงการเปลี่ยนแปลงของอัตราการเปลี่ยนแปลงจำนวนผู้โดยสารเรือด่วนเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่ช่วงปีพ.ศ. 2532 - 2539 จะเห็นได้ว่าท่าช้างเป็นท่าเรือหลักในพื้นที่ย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง สำหรับเรือด่วนเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงในช่วงปีพ.ศ. 2532 - 2539 เพิ่มขึ้นเฉลี่ยประมาณ 126.66 %ต่อปี รองลงมาคือท่ามหาราช มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเฉลี่ยประมาณ 63.82%ต่อปี (ตารางที่ 4.3 แสดงอัตราการเปลี่ยนแปลงจำนวนคนโดยสารเรือข้ามฟาก เรือด่วน และเรือหางยาว จำแนกตามท่าเทียบเรือต่างๆเฉลี่ยรายวัน ปีพ.ศ. 2532 - 2539) เมื่อศึกษาถึงจำนวนการเปลี่ยนแปลงจำนวนผู้โดยสารเรือข้ามฟากตั้งแต่ช่วงปีพ.ศ. 2532 - 2539 จะเห็นได้ว่าท่าช้าง มีอัตราการเปลี่ยนแปลงในช่วงปีพ.ศ. 2532 - 2539 เฉลี่ยเพิ่มขึ้น 801 คนต่อปี รองลงมาคือท่ามหาราช มีจำนวนการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยลดลง -49 คนต่อปี (ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวนการเปลี่ยนแปลงจำนวนคนโดยสารเรือข้ามฟาก เรือด่วน และเรือหางยาว จำแนกตามท่าเทียบเรือต่างๆเฉลี่ยรายวัน ปีพ.ศ. 2532 - 2539) แสดงให้เห็นว่าแนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการสัญจรของเรือด่วนเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา โดยส่วนใหญ่แล้วยังมีแนวโน้มที่จะมีการเพิ่มขึ้นอีกเป็นจำนวนมากของปริมาณการสัญจรในอนาคต

เมื่อศึกษาถึงพฤติกรรมการใช้บริการของผู้โดยสารเรือด่วนเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ในช่วงปี พ.ศ. 2533 - 2537 จะเห็นได้ว่าจำนวนผู้โดยสารเรือด่วนเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาที่ท่าช้าง จะมีเป็นจำนวนมากในช่วงเวลาเร่งด่วนช่วงเช้า และช่วงเย็น และลดลงในช่วงเวลากลางวัน ในขณะที่จำนวนผู้โดยสารเรือด่วนเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาที่ท่ามหาราช จะมีเป็นจำนวนมากในช่วงกลางวัน และช่วงเย็น (ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวนคนโดยสารเรือด่วนเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาเฉลี่ยต่อชั่วโมง ปีพ.ศ. 2533 - 2537 และแผนภูมิที่ 4.5.1 - 4.5.5 แสดงจำนวนผู้โดยสารเรือด่วนแต่ละช่วงเวลา ปีพ.ศ.2533 - 2537) แสดงให้เห็นว่ากลุ่มประชากรที่โดยสารเรือด่วนเลียบฝั่งแม่น้ำ

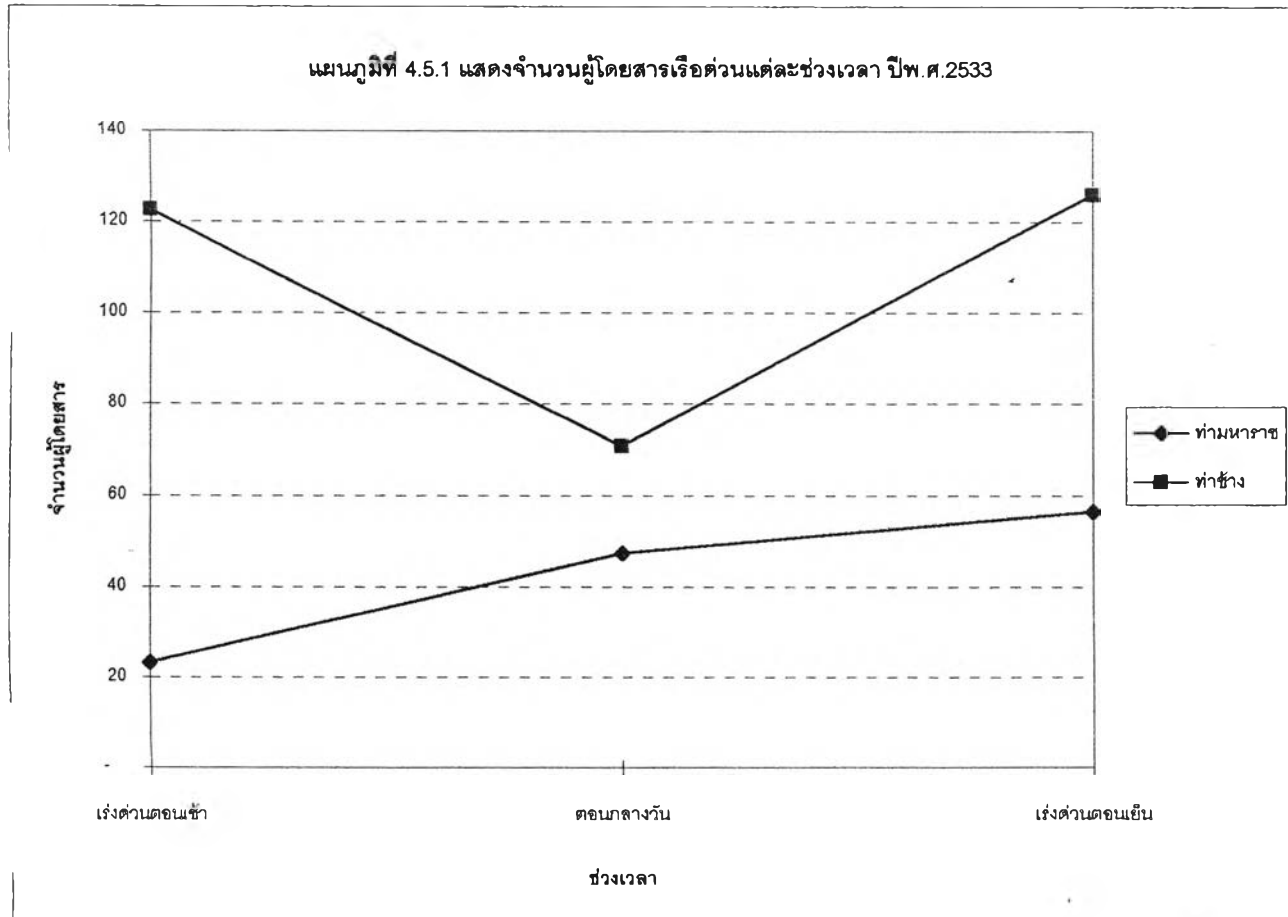
แผนภูมิที่ 4.4 แสดงการเปลี่ยนแปลงจำนวนผู้โดยสารเรือด่วนเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ปีพ.ศ. 2532-2539



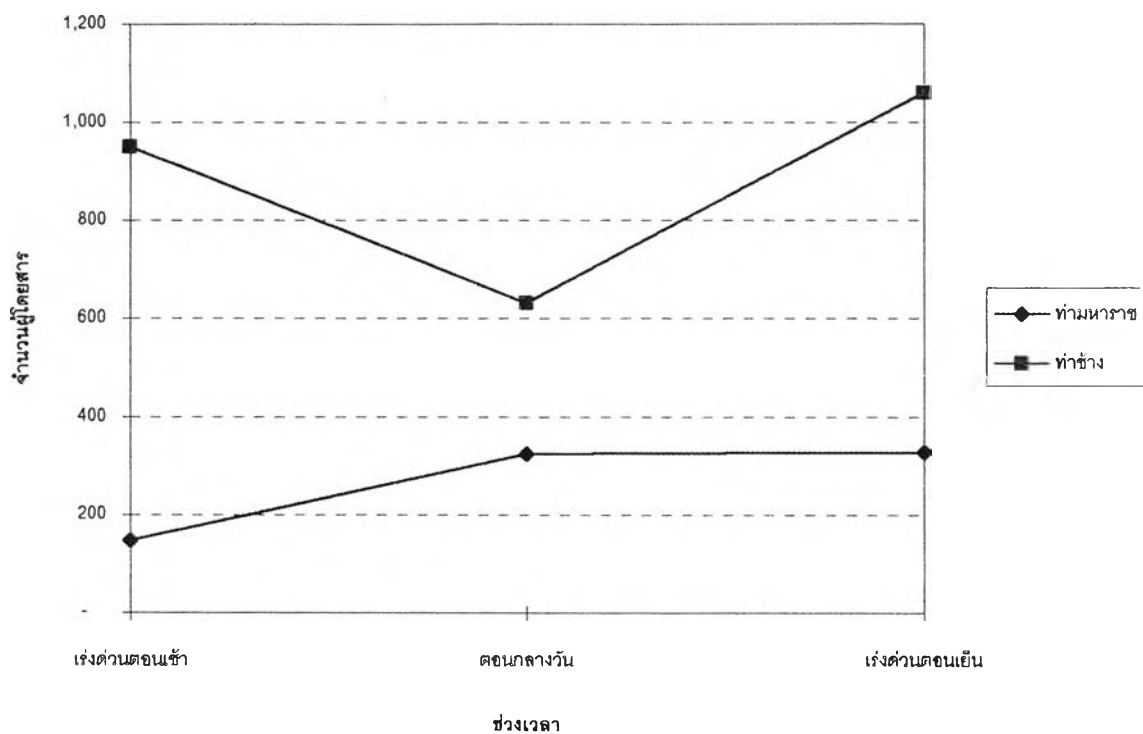
ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวนคนโดยสารเรือด่วนเทียบแม่น้ำเจ้าพระยาเฉลี่ยต่อชั่วโมง ปีพ.ศ. 2533-2537

2533			
ชื่อท่าเทียบเรือ	เร่งด่วนตอนเช้า	ตอนกลางวัน	เร่งด่วนตอนเย็น
	เฉลี่ย/ชั่วโมง	เฉลี่ย/ชั่วโมง	เฉลี่ย/ชั่วโมง
ท่ามหาราช	23	47	57
ท่าช้าง	123	71	126
2534			
ชื่อท่าเทียบเรือ	เร่งด่วนตอนเช้า	ตอนกลางวัน	เร่งด่วนตอนเย็น
	เฉลี่ย/ชั่วโมง	เฉลี่ย/ชั่วโมง	เฉลี่ย/ชั่วโมง
ท่ามหาราช	148	325	330
ท่าช้าง	980	632	1,052
2535			
ชื่อท่าเทียบเรือ	เร่งด่วนตอนเช้า	ตอนกลางวัน	เร่งด่วนตอนเย็น
	เฉลี่ย/ชั่วโมง	เฉลี่ย/ชั่วโมง	เฉลี่ย/ชั่วโมง
ท่ามหาราช	18	86	63
ท่าช้าง	49	102	219
2536			
ชื่อท่าเทียบเรือ	เร่งด่วนตอนเช้า	ตอนกลางวัน	เร่งด่วนตอนเย็น
	เฉลี่ย/ชั่วโมง	เฉลี่ย/ชั่วโมง	เฉลี่ย/ชั่วโมง
ท่ามหาราช	21	103	105
ท่าช้าง	212	194	236
2537			
ชื่อท่าเทียบเรือ	เร่งด่วนตอนเช้า	ตอนกลางวัน	เร่งด่วนตอนเย็น
	เฉลี่ย/ชั่วโมง	เฉลี่ย/ชั่วโมง	เฉลี่ย/ชั่วโมง
ท่ามหาราช	19	398	312
ท่าช้าง	1,027	611	1,294

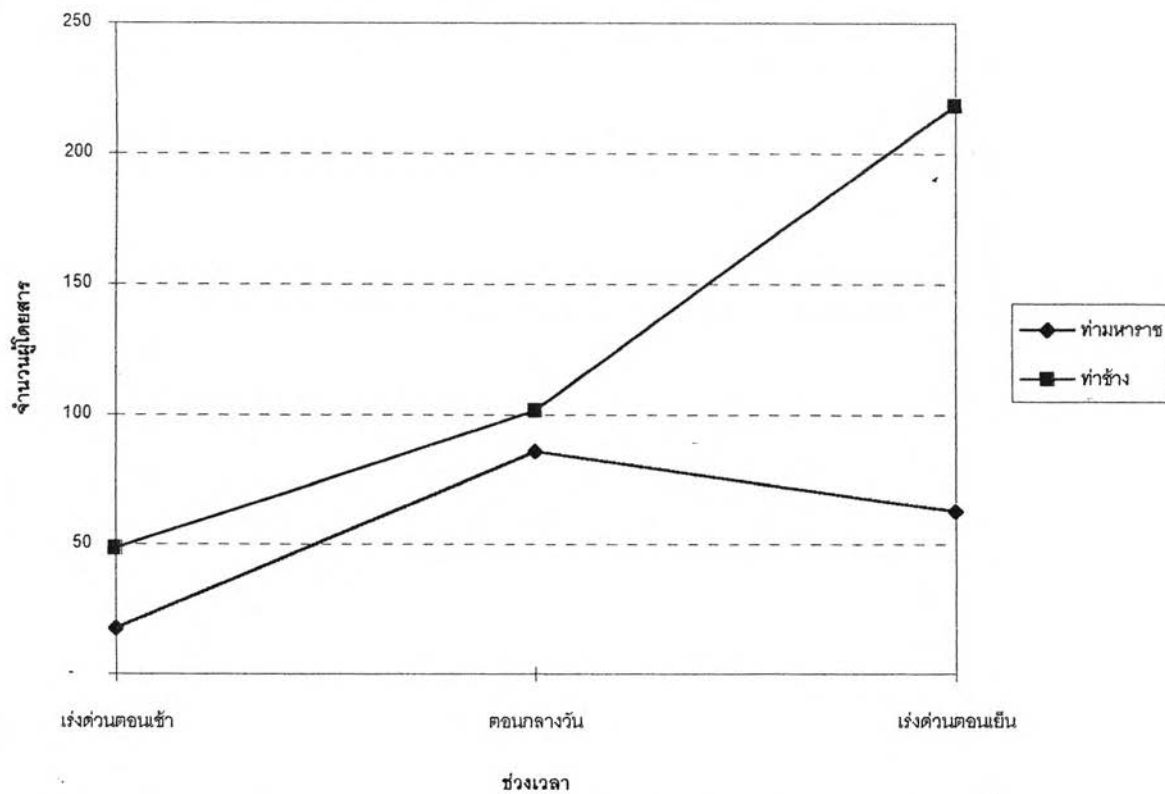
ที่มา : จากกรคำนวณ

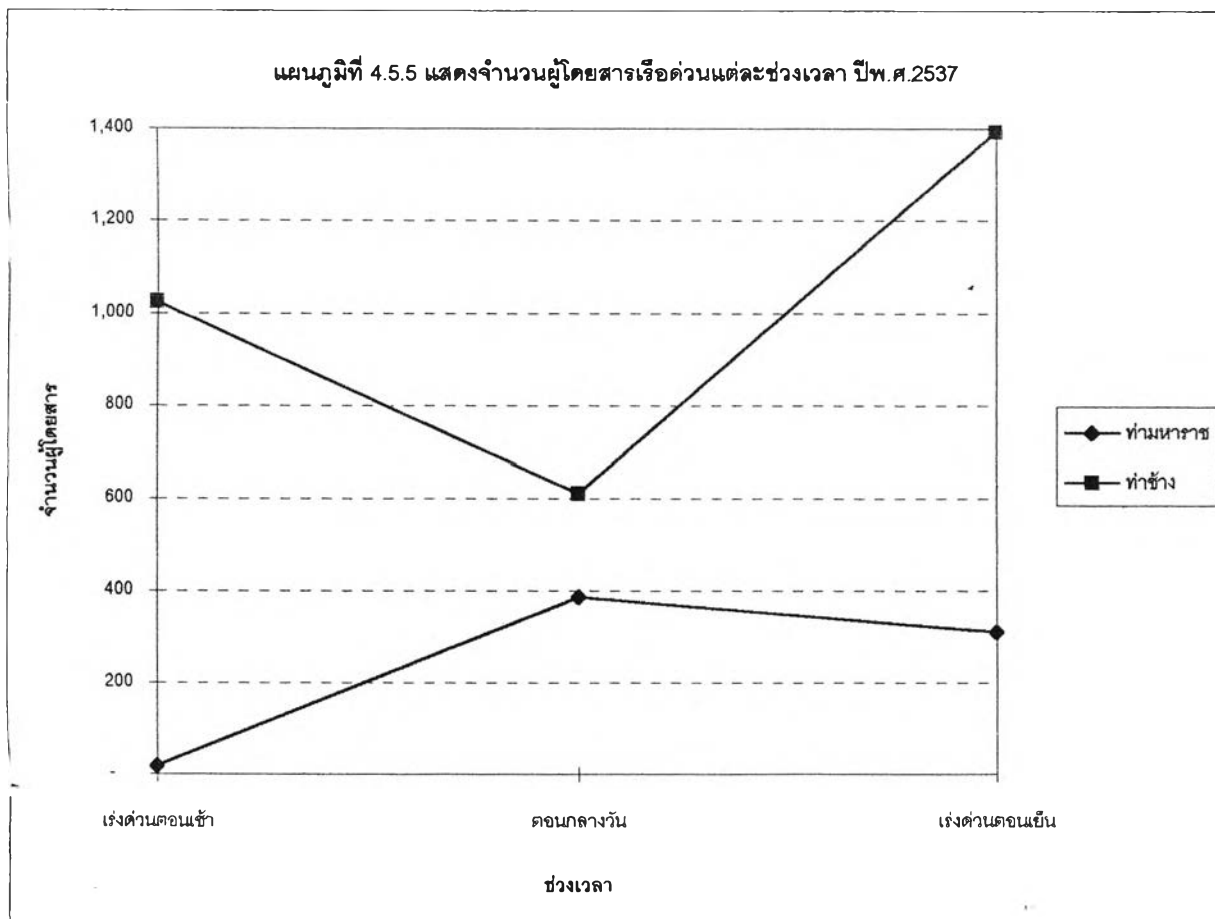
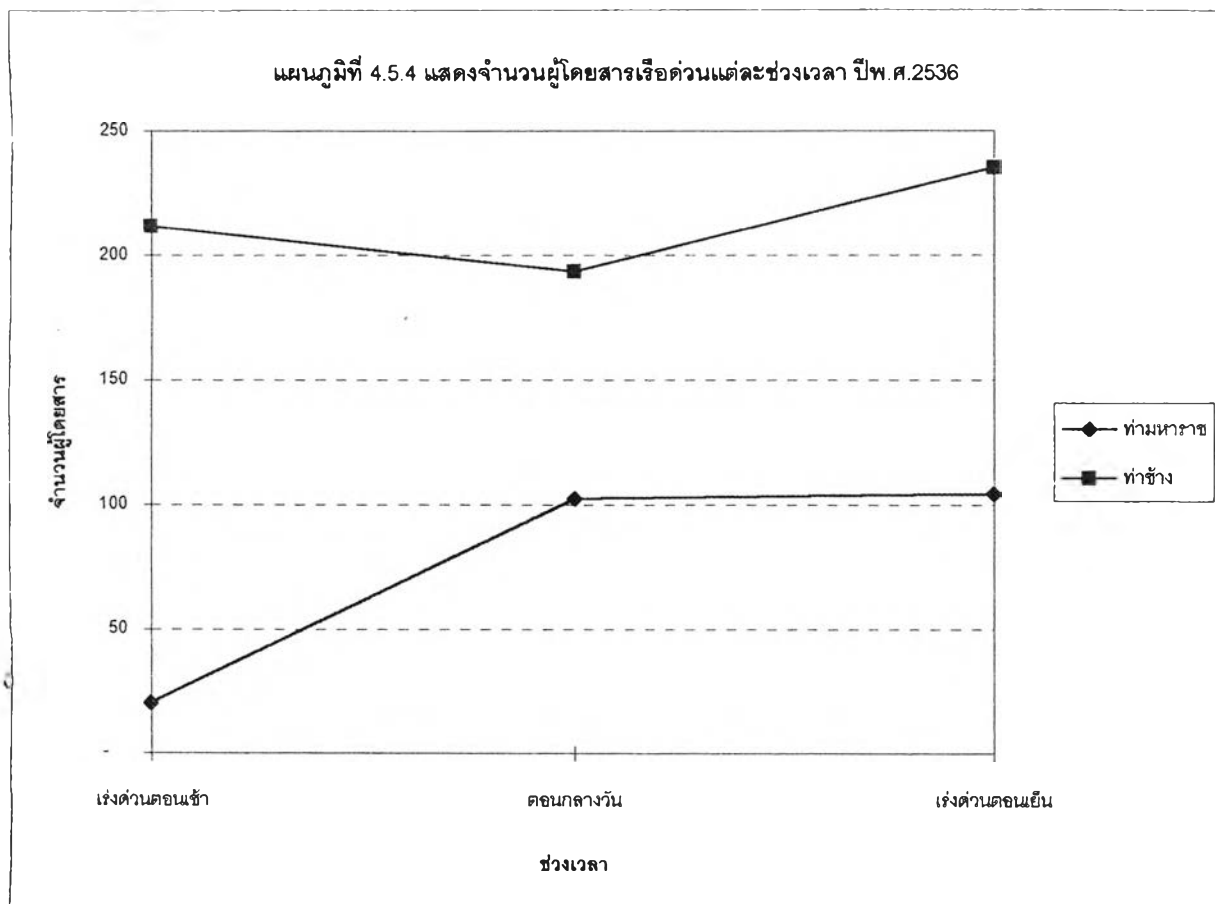


แผนภูมิที่ 4.5.2 แสดงจำนวนผู้โดยสารเรือด่วนแต่ละช่วงเวลา ปีพ.ศ.2534



แผนภูมิที่ 4.5.3 แสดงจำนวนผู้โดยสารเรือด่วนแต่ละช่วงเวลา ปีพ.ศ.2535





น้ำเจ้าพระยาที่ท่าช้าง ส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มคนทำงานที่ใช้ย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างเป็นเส้นทางผ่านไปทำงานยังสถานที่อื่นๆ โดยจะสังเกตได้จากปริมาณการสัญจรที่มีเป็นจำนวนมากในช่วงเวลาเร่งด่วนช่วงเช้า และช่วงเย็น ในขณะที่กลุ่มประชากรที่โดยสารเรือด่วนเลียบบึงแม่น้ำเจ้าพระยาที่ท่ามหาราช ส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มผู้ที่เดินทางมาท่องเที่ยวหรือจับจ่ายซื้อสินค้าในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างมากกว่า โดยจะสังเกตได้จากปริมาณการสัญจรที่มีเป็นจำนวนมากในช่วงเวลากลางวัน และช่วงเย็น

4.1.2) การสัญจรทางบก

การสัญจรทางบกในบริเวณย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง ประกอบไปด้วยถนนสายหลัก ถนนสายรอง และเส้นทางการเดินเท้า ถนนหลักที่จะเข้าสู่แขวงพระบรมมหาราชวัง คือ ถนนราชดำเนิน ในขณะที่พื้นที่บริเวณย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างจะประกอบไปด้วย ถนนสายหลักคือถนนหน้าพระธาตุ และถนนสายรองที่เชื่อมต่อเข้ามาในพื้นที่คือ ถนนพระจันทร์ที่เชื่อมต่อกับถนนมหาราช และถนนหน้าพระลาน ในปัจจุบันมีปัญหาเพราะพื้นที่ถนนมหาราชมีขนาดแคบและมีการจราจรที่หนาแน่น ทำให้รูปแบบการสัญจรทางบกในพื้นที่ค่อนข้างมีปัญหา รวมทั้งที่ปัญหาจลจรในพื้นที่ยังมีไม่เพียงพอทำให้มีการจอดรถผิดกฎจราจรซึ่งทำให้เกิดปัญหาการจราจรในพื้นที่ย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างเพิ่มมากยิ่งขึ้นไปอีก

ในปัจจุบันมีเส้นทางรถโดยสารประจำทางธรรมดาผ่านเข้ามาในพื้นที่ทั้งสิ้น 10 สาย และรถโดยสารประจำทางปรับอากาศทั้งสิ้น 5 สาย โดยมีป้ายรถโดยสารประจำทางในพื้นที่ย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างทั้งสิ้น 6 ป้าย แบ่งเป็นบนถนนมหาราช 3 ป้าย ถนนพระจันทร์ 2 ป้าย และถนนหน้าพระลาน 1 ป้าย คิดเป็นจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 9.7% ของรถโดยสารประจำทางทั้งหมด (ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ปีพ.ศ. 2539) ที่มีรถประจำทางผ่านเข้ามาในพื้นที่เป็นจำนวนมากอันเนื่องมาจาก ลักษณะของพื้นที่ที่เป็นจุดเปลี่ยนรูปแบบการสัญจรทางบกและทางน้ำที่สำคัญของย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง และพื้นที่โดยรอบคือบริเวณสนามหลวงนั่นเอง

4.1.3) สรุปการวิเคราะห์ความสัมพันธ์

ลักษณะการเดินทางของประชาชนที่ใช้การสัญจรทางน้ำ เดินทางผ่านเข้ามาในบริเวณย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างในช่วงโมงเร่งด่วนตอนเช้า ทั้งเรือข้ามฟากและเรือด่วนเลียบบึงแม่น้ำเจ้าพระยาที่มีจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 9,726 คนต่อชั่วโมง ในช่วงโมงเร่งด่วน (ปีพ.ศ.2539) แสดงให้เห็นถึงบทบาทในการเป็นจุดเปลี่ยนรูปแบบการสัญจรของพื้นที่ได้อย่างชัดเจน จากการสำรวจภาคสนามพบว่าจำนวนประชาชนทั้งสิ้นประมาณ 83.1% หรือคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 8,083 คน ที่ใช้การสัญจรทางน้ำผ่านย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างเพื่อเดินทางต่อไปยังที่ทำงานที่อยู่นอกพื้นที่และที่อื่นๆ และมีเพียง 16.9% หรือคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 1,643 คน ที่เดินทางเพื่อเข้ามาใช้บริการในพื้นที่ย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง เช่น มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร และแหล่งงานต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา (ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม , เดือนมกราคม ปีพ.ศ. 2541)

โดยพฤติกรรมการกระจายตัวของผู้ที่เดินทางต่อไปยังที่อื่นๆ จะเป็นการเดินทางต่อโดยรถโดยสารประจำทางเป็นจำนวนมากที่สุดคิดเป็น 76.4% ของประชาชนทั้งหมดที่เดินทางต่อ หรือคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 6,175 คน (ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม , เดือนมกราคม ปีพ.ศ.2541) และมีลักษณะการกระจายตัวของผู้ที่ใช้รถโดยสารประจำทางคือ มีจำนวนทั้งสิ้น 28.3% ที่เดินทางต่อไปยังที่อื่นโดยรถโดยสารประจำทางที่บริเวณป้ายรถบนถนนมหาราชโดยคิดเป็นจำนวนประชาชนทั้งสิ้น 1,748 คน จำนวนทั้งสิ้น 18.6% ที่เดินทางต่อ

ไปยังที่อื่นโดยรถโดยสารประจำทางที่บริเวณป้ายรถบถถนนหน้าพระลานโดยคิดเป็นจำนวนประชาชนทั้งสิ้น 1,148 คน จำนวนทั้งสิ้น 34.5% เดินทางต่อไปยังที่อื่นโดยการเดินเท้าไปต่อรถโดยสารประจำทางที่บริเวณสนามหลวงโดยคิดเป็นจำนวนประชาชนทั้งสิ้น 2,131 คน และอีก 18.6% ที่กระจายตัวไปยังป้ายอื่นๆ เช่น ป้ายท่าราชวรดิษฐ์ ป้ายท่ามหาราช ฯลฯ คิดเป็นจำนวนประชาชนทั้งสิ้น 1,148 คน (แผนผังที่ 4.1 แสดงลักษณะการกระจายตัวของการสัญจรทางน้ำที่เดินทางผ่านบริเวณย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง)

ในขณะที่ลักษณะการเดินทางของประชาชนที่ใช้การสัญจรทางบกเดินทางผ่านเข้ามาในบริเวณย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง ในช่วงโมงเร่งด่วนตอนเช้า จะเป็นการเดินทางเข้ามาโดยรถโดยสารประจำทางเป็นจำนวนมากที่สุดคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 63.9% (ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม , เดือนมกราคม ปีพ.ศ.2541) และมีลักษณะการกระจายตัวของผู้ใช้รถโดยสารประจำทางคือ จำนวนทั้งสิ้น 42.9% ที่เดินทางเพื่อเข้ามาทางรถโดยสารประจำทาง จะเดินทางมาเพื่อใช้บริการในพื้นที่ย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง เช่น มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร และแหล่งงานต่างๆในพื้นที่ศึกษา จำนวนทั้งสิ้น 46.9% ที่เดินทางเข้ามาเพื่อเดินทางต่อด้วยเรือข้ามฟาก จำนวนทั้งสิ้น 2% ที่เดินทางเข้ามาเพื่อเดินทางต่อด้วยเรือด่วนเจ้าพระยา และอีกจำนวนทั้งสิ้น 8.2% ที่เดินทางเข้ามาเพื่อเดินทางต่อด้วยวิธีอื่นๆ เช่น การเดินเท้า มอเตอร์ไซค์รับจ้าง ฯลฯ (แผนผังที่ 4.2 แสดงลักษณะการกระจายตัวของการสัญจรทางบกที่เดินทางผ่านบริเวณย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง)

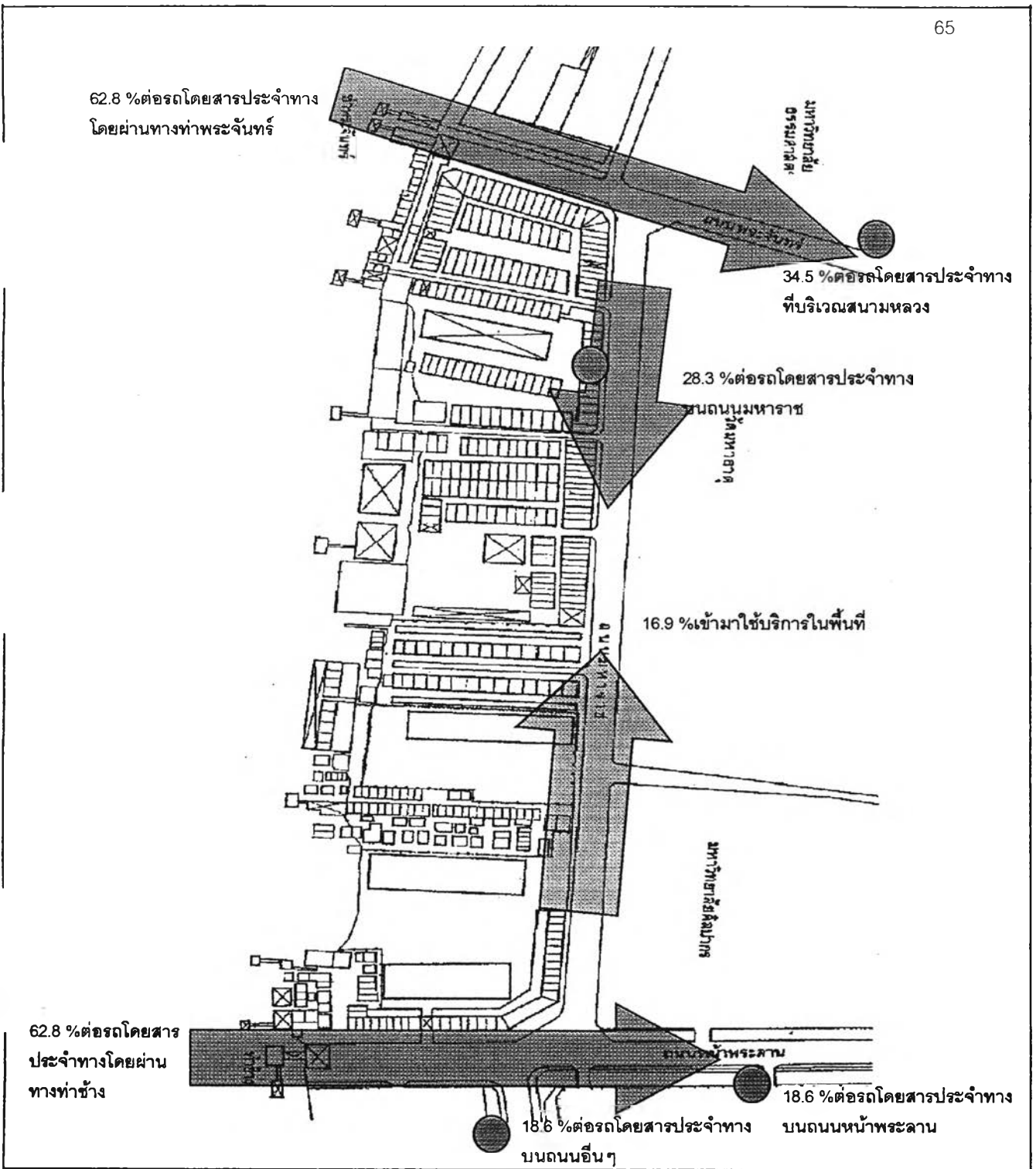
ถ้าศึกษาในรายละเอียดจะพบว่าสำหรับผู้เดินทางเข้ามาโดยรถโดยสารประจำทางที่ลงรถบริเวณท่าพระจันทร์ มีจำนวนทั้งสิ้นถึง 53.6% ที่เดินทางมาเพื่อใช้บริการในพื้นที่ย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง เช่น มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และมีจำนวนทั้งสิ้นเพียง 39.3% ที่เดินทางเข้ามาเพื่อเดินทางต่อด้วยเรือข้ามฟาก และอีกจำนวนทั้งสิ้น 7.1% ที่เดินทางเข้ามาเพื่อเดินทางต่อด้วยวิธีอื่นๆ ในขณะที่สำหรับผู้เดินทางเข้ามาโดยรถโดยสารประจำทางที่ลงรถบริเวณท่าช้าง มีจำนวนทั้งสิ้นเพียง 28.6% ที่เดินทางมาเพื่อใช้บริการในพื้นที่ย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง เช่น มหาวิทยาลัยศิลปากร และแหล่งงานต่างๆในพื้นที่ศึกษา จำนวนทั้งสิ้น 57.1% ที่เดินทางเข้ามาเพื่อเดินทางต่อด้วยเรือข้ามฟาก จำนวนทั้งสิ้น 4.8% ที่เดินทางเข้ามาเพื่อเดินทางต่อด้วยเรือด่วนเจ้าพระยา และอีกจำนวนทั้งสิ้น 9.5% ที่เดินทางเข้ามาเพื่อเดินทางต่อด้วยวิธีอื่นๆ (ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม , เดือนมกราคม ปีพ.ศ.2541)

4.2) การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ขององค์ประกอบทางด้านกิจกรรมพาณิชยกรรม

4.2.1) การวิเคราะห์พาณิชยกรรมในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง

พื้นที่พาณิชยกรรมในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างคิดเป็นพื้นที่ประมาณ 30.88% ของพื้นที่ทั้งหมด ซึ่งประกอบไปด้วยประเภทของพาณิชยกรรมหลักอยู่ 3 ประเภท คือ การค้า การบริการ และสำนักงาน โดยที่พาณิชยกรรมประเภทการค้ามีเป็นจำนวนมากที่สุดคิดเป็น 87.29% ของพาณิชยกรรมทั้งหมดหรือคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 371 ร้านค้า ทั้งที่เป็นร้านค้าอาคารพาณิชย์และทั้งที่เป็นหาบเร่แผงลอย ประเภทการบริการเป็นจำนวนรองลงมาคิดเป็น 10.82% ของพาณิชยกรรมทั้งหมดหรือคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 46 ร้านค้า และที่มีจำนวนน้อยที่สุดคือประเภทสำนักงานซึ่งคิดเป็น 1.88% หรือคิดเป็นจำนวนเพียง 8 ร้านค้าเท่านั้น

จากการศึกษาพบว่าประเภทของพาณิชยกรรมในพาณิชยกรรมประเภทการค้าในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างที่มีเป็นจำนวนมากที่สุดคือ ให้เช่าพระเครื่องและของบูชา คิดเป็น 38.12% ของพาณิชยกรรมทั้งหมด (43.67%ของพาณิชยกรรมประเภทการค้า) หรือคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 162 ร้านค้า รองลงมาคือ ขายอาหารและ



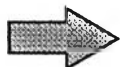
การวางแผนพัฒนาย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง

แสดง : การกระจายตัวของผู้สัญจรทางน้ำที่เดินทางผ่านย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง

สัญลักษณ์ :



เดินทางต่อโดยรถโดยสารประจำทาง



เข้ามาใช้บริการในพื้นที่



ป้ายรถโดยสารประจำทาง

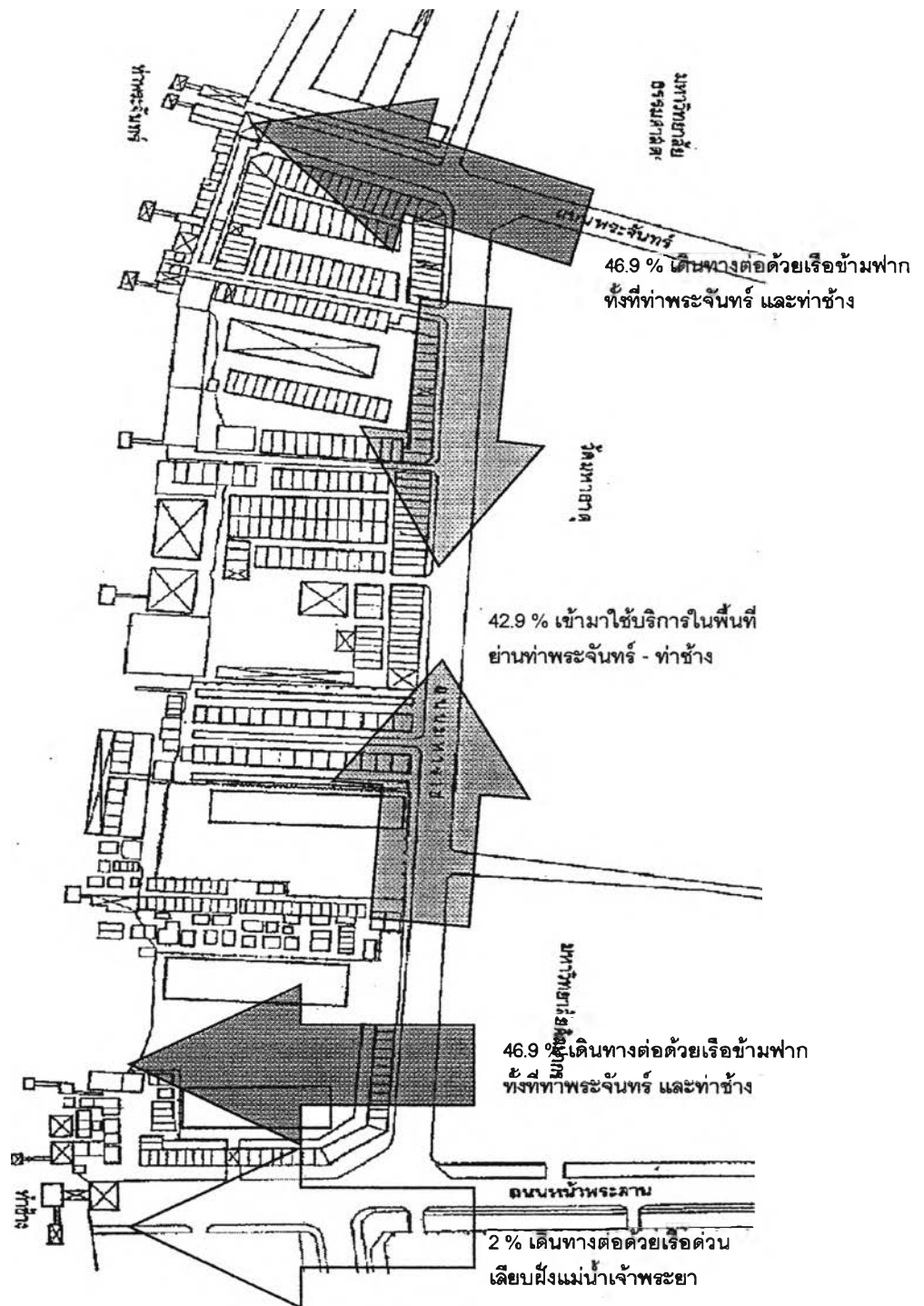


ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

นาย นาวิณ ดันวิฒนประทีป รหัส 3970812425

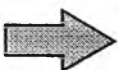
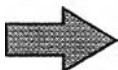
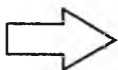
แผนผังที่ 4.1

ที่มาข้อมูล : จากการสำรวจภาคสนาม , มกราคม 2541



การวางแผนพัฒนาย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง

แสดง : การกระจายตัวของผู้สัญจรทางบกที่เดินทางผ่านย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง
สัญลักษณ์ :

-  เข้ามาใช้บริการในพื้นที่
-  เดินทางด้วยเรือข้ามฟาก
-  เดินทางด้วยเรือตวนเลียบบึงแม่น้ำเจ้าพระยา



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

นาย นาวิณ ตันวิณนประทีป รหัส 3970812425

แผนผังที่ 4.2

ที่มาข้อมูล : จากการสำรวจภาคสนาม , มกราคม 2541

ของว่างโดยคิดเป็น 19.53% ของพาณิชยกรรมทั้งหมด (22.37%ของพาณิชยกรรมประเภทการค้า) หรือคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 83 ร้านค้าโดยมีประเภทขายอาหารสำเร็จรูป ประเภทเสื้อผ้าและเครื่องประดับ และประเภทขายยาแผนโบราณเป็นประเภทที่มีจำนวนร้านค้ามากเป็นลำดับต่อมาคิดเป็น 6.35% 5.41% และ 3.06% ตามลำดับ

ในประเภทของพาณิชยกรรมในพาณิชยกรรมประเภทการบริการในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างที่มีเป็นจำนวนมากที่สุดคือ ร้านตัดผมและร้านเสริมสวยโดยคิดเป็น 3.06% ของพาณิชยกรรมทั้งหมด (28.26%ของพาณิชยกรรมประเภทการบริการ) หรือคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 13 ร้านค้า รองลงมาคือ ร้านแว่นตาและนาฬิกา คิดเป็น 3.06% ของพาณิชยกรรมทั้งหมดหรือคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 13 ร้านค้า โดยมีประเภทร้านหมอดู ร้านถ่ายรูป และถ่ายเอกสาร เป็นประเภทที่มีจำนวนร้านค้ามากเป็นลำดับต่อมาคิดเป็น 1.65% และ 1.41% ตามลำดับ และในประเภทของพาณิชยกรรมในพาณิชยกรรมประเภทสำนักงานที่มีเป็นจำนวนมากที่สุดคือ ธนาคารโดยคิดเป็น 0.94% ของพาณิชยกรรมทั้งหมด (50%ของพาณิชยกรรมประเภทสำนักงาน) หรือคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 4 ธนาคาร (ตารางที่ 4.6 และแผนภูมิที่ 4.6 แสดงประเภท จำนวน และร้อยละของพาณิชยกรรมในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง ปีพ.ศ. 2541)

4.2.2) สรุปการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมพาณิชยกรรม

จากการศึกษาถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อที่ตั้งของพาณิชยกรรม ในบทที่ 2 ทำให้สามารถวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อประเภทของพาณิชยกรรม และสามารถวิเคราะห์ความสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมพาณิชยกรรมในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างได้ ดังต่อไปนี้

- **ขายอาหารและของว่าง** ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อประเภทพาณิชยกรรมในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างประเภทนี้คือ การใช้ประโยชน์ที่ดินที่โดยรอบและพฤติกรรมของประชากรในพื้นที่ (ตารางที่ 4.7 แสดงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพาณิชยกรรมประเภทขายอาหารและของว่าง) โดยมีร้านค้าที่ประกอบกิจกรรมพาณิชยกรรมประเภทนี้เป็นจำนวนทั้งสิ้น 83 ร้านซึ่งคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 19.53% ของร้านค้าทั้งหมดในพื้นที่ (ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม , เดือนมกราคม ปีพ.ศ.2541) โดยกิจกรรมประเภทนี้เป็นกิจกรรมที่ให้บริการแก่ประชาชนที่เข้ามาใช้พื้นที่ในช่วงกลางวันและเย็นเป็นหลัก บริเวณที่มีการขายอาหารกลางวันในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง จะมีอยู่ 2 บริเวณหลักๆ คือ

1) บริเวณริมถนนมหาราช ถนนพระจันทร์ และพื้นที่ริมน้ำด้านท่าเรือท่าพระจันทร์ ส่วนใหญ่จะเป็นการให้บริการแก่นักศึกษา อาจารย์และข้าราชการมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และประชาชนที่ทำงานสำนักงานในบริเวณใกล้เคียง จากการสำรวจภาคสนามพบว่า อาจารย์และข้าราชการมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และประชาชนที่ทำงานสำนักงานในบริเวณใกล้เคียงประมาณ 88.6% ที่ใช้บริการในการรับประทานอาหารกลางวันในบริเวณย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างหรือคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 1,727 คนต่อวัน โดยมีนักศึกษาประมาณ 47.7% ที่ใช้บริการรับประทานอาหารกลางวันอยู่เป็นประจำ หรือคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 5,986 คนต่อวัน โดยส่วนใหญ่พฤติกรรมผู้ใช้บริการของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์จะเป็นการใช้บริการในช่วงเวลากลางวันมากกว่าเวลาเย็น ซึ่งจะมากที่สุดในช่วงเวลาประมาณ 12.00 - 13.00 น. (ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม , เดือนมกราคม ปีพ.ศ.2541)

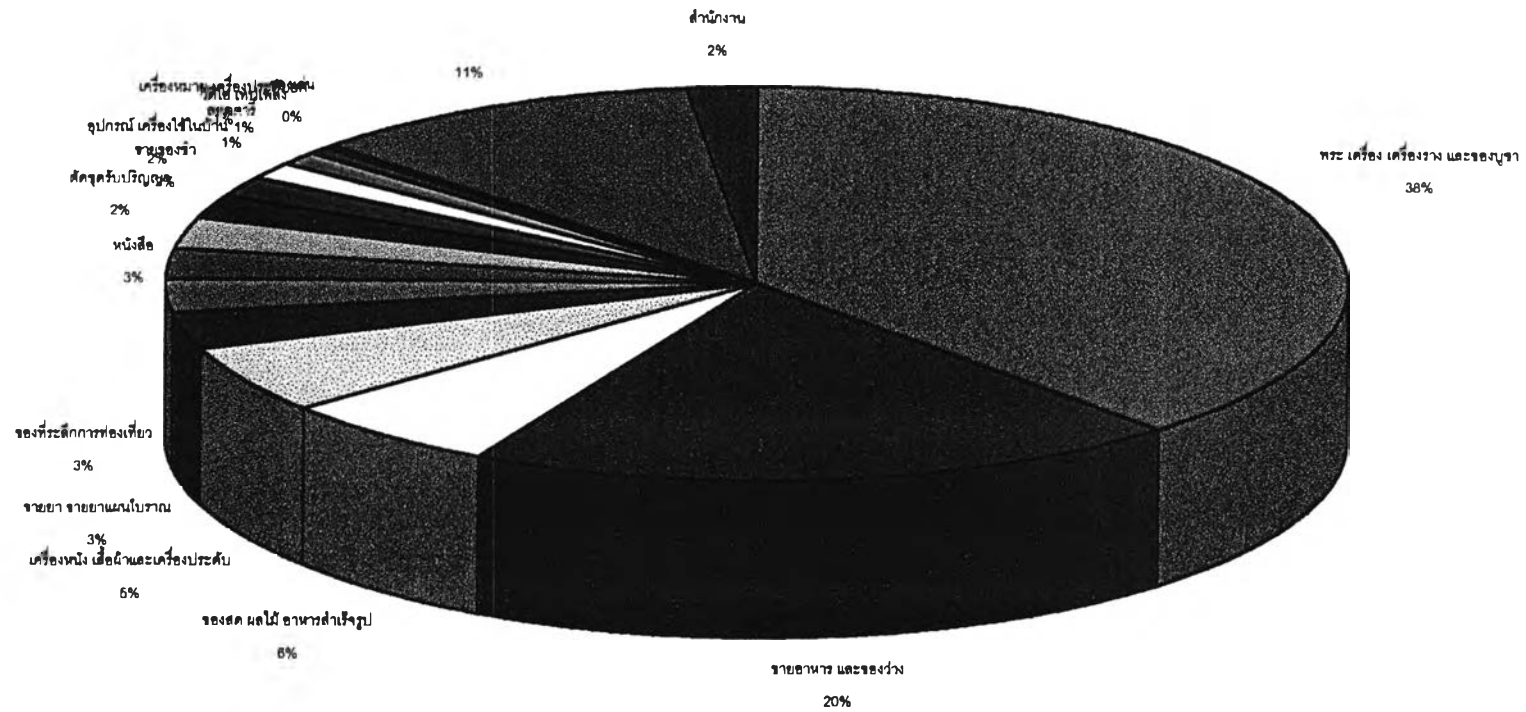
2) บริเวณริมถนนมหาราช ถนนหน้าพระลาน และพื้นที่ริมน้ำด้านท่าเรือท่าช้าง ส่วนใหญ่จะเป็นการให้บริการแก่นักศึกษา อาจารย์และข้าราชการมหาวิทยาลัยศิลปากร และประชาชนที่ทำงานสำนักงานในบริเวณใกล้เคียง จากการสำรวจภาคสนามพบว่า อาจารย์และข้าราชการมหาวิทยาลัยศิลปากร และประชาชนที่ทำงานสำนักงาน

ตารางที่ 4.6 แสดงประเภท จำนวนและร้อยละของประเภทพาณิชย์กรรมในย่านท่าพระจันทร์ท่าช้าง ปีพ.ศ. 2541

ประเภทพาณิชย์กรรม	จำนวน			ร้อยละ	
	ร้านค้า	หาบเร่ แผงลอย	รวม	ร้อยละของประเภท	ร้อยละของทั้งหมด
เครื่องใช้ไฟฟ้า	154	208	371	100.00	87.29
1 พระ เครื่อง เครื่องวาง และของบูชา	12	150	162	43.67	38.12
2 ขยายอาหาร และของว่าง	63	20	83	22.37	19.53
3 ของสด ผลไม้ อาหารสำเร็จรูป	4	23	27	7.28	6.35
4 เครื่องหนัง เสื้อผ้าและเครื่องประดับ	22	1	23	6.20	5.41
5 ขยาย ขยายแผงโบราณ	8	5	13	3.50	3.06
6 ของที่ระลึกการท่องเที่ยว	11	1	12	3.23	2.82
7 หนังสือ	11	-	11	2.96	2.59
8 ดัดชุดรับปริญญา	10	-	10	2.70	2.35
9 ขยายของชำ	8	1	9	2.43	2.12
10 อุปกรณ์ เครื่องใช้ในบ้าน	7	-	7	1.89	1.65
11 ลอตเตอรี่	-	5	5	1.35	1.18
12 วีดีโอ เทปเพลง	4	1	5	1.35	1.18
13 เครื่องหมาย เครื่องประดับยศ	2	1	3	0.81	0.71
14 ของเล่น	1	-	1	0.27	0.24
เครื่องใช้สอย	33	13	46	100.00	10.82
1 ดัดผม และเสริมสวย	13	-	13	28.26	3.06
2 แว่นตา และนาฬิกา	11	2	13	28.26	3.06
3 หมอหู	-	7	7	15.22	1.65
4 ถ่ายรูป และถ่ายเอกสาร	6	-	6	13.04	1.41
5 ซ่อมรองเท้า ทำกุญแจ	-	4	4	8.70	0.94
6 กัดตาขาว	2	-	2	4.35	0.47
7 หมอฟัน	1	-	1	2.17	0.24
บริการ	3	-	3	100.00	0.88
1 ธนาคาร	4	-	4	50.00	0.94
2 โรงพิมพ์	2	-	2	25.00	0.47
3 บริษัททัวร์	1	-	1	12.50	0.24
4 สำนักงาน	1	-	1	12.50	0.24
รวมทั้งหมด	204	221	425		100.00

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม , มกราคม ปีพ.ศ.2541 และจากการคำนวณ

แผนภูมิที่ 4.6 แสดงประเภท จำนวนและร้อยละของประเภทพาณิชย์กรรมในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง ปีพ.ศ.2541

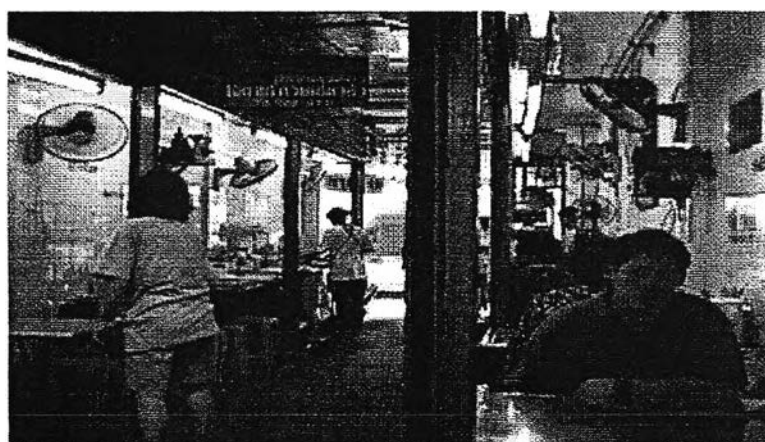


งานในบริเวณใกล้เคียงประมาณ 61.1% ที่ให้บริการในการรับประทานอาหารกลางวันและเย็นในบริเวณย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างหรือคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 373 คนต่อวัน โดยนักศึกษามีประมาณ 22.2% ที่ให้บริการรับประทานอาหารกลางวันอยู่เป็นประจำ หรือคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 442 คนต่อวัน โดยส่วนใหญ่พฤติกรรมผู้ใช้บริการของมหาวิทยาลัยศิลปากร อาจารย์และข้าราชการมักจะใช้บริการในช่วงกลางวัน แต่นักศึกษามักจะใช้บริการในช่วงเวลาเย็นมากกว่า ซึ่งเวลากลางวันส่วนมากจะรับประทานอาหารเช้าในมหาวิทยาลัย (ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม , เดือนมกราคม ปีพ.ศ.2541)

ตารางที่ 4.7 แสดงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการประเภทขายอาหารและของว่าง

ประเภทพาณิชย์กรรม	ปัจจัยที่มีอิทธิพล	หมายเหตุ
ขายอาหารและของว่าง	1) การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบที่สำคัญ	- มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - มหาวิทยาลัยศิลปากร - หน่วยงานราชการ และสำนักงานในพื้นที่โดยรอบ
	2) พฤติกรรมของประชากรในพื้นที่	- รับประทานอาหารเช้าในช่วงกลางวัน และช่วงเย็น

ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม , เดือนมกราคม ปีพ.ศ.2541



ภาพประกอบที่ 4.1 ร้านขายอาหารในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง ที่จะมีผู้ให้บริการเป็นจำนวนมากในช่วงกลางวัน และเย็น

สรุปในปัจจุบันมีจำนวนร้านค้าของกิจกรรมพาณิชย์กรรมประเภทนี้ในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างทั้งที่เป็นร้านค้าและที่เป็นหาบเร่แผงลอยรวมกันเป็นจำนวนทั้งสิ้น 83 ร้านค้า (19.53% ของร้านค้าทั้งหมดในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง) มีจำนวนผู้ใช้บริการเฉลี่ยทั้งสิ้นประมาณ 7,713 คนต่อวัน (ในช่วงเวลากลางวัน 12.00น . - 13.00น.) โดยแบ่งออกเป็น 47.7% ของนักศึกษามหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ที่ให้บริการเป็นประจำหรือคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 5,986 คน 22.2% ของนักศึกษามหาวิทยาลัยศิลปากรที่ให้บริการเป็นประจำหรือคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 442 คน และ 82% ของข้าราชการและผู้ที่ทำงานในพื้นที่ที่ให้บริการเป็นประจำหรือคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 2,100 คน ซึ่งเฉลี่ยแล้วร้านค้าประเภทกิจกรรมขายอาหารและของว่างนี้จะมีผู้ใช้บริการเฉลี่ยประมาณ 103 คนต่อร้านต่อวัน

- ของสด ผลไม้ และอาหารสำเร็จรูป ปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อประเภทพาณิชยกรรมในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างประเภทนี้คือ การเป็นจุดเชื่อมต่อของการเดินทาง ความสะดวกในการเข้าถึงและพฤติกรรมของผู้ใช้บริการ (ตารางที่ 4.8 แสดงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพาณิชยกรรมประเภทของสด ผลไม้และอาหารสำเร็จรูป) ในปัจจุบันมีจำนวนผู้ให้บริการโดยเป็นร้านค้าจำนวนทั้งสิ้น 4 ร้าน และเป็นหาบเร่แผงลอยจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 23 ราย (ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม , เดือนมกราคม ปีพ.ศ.2541) โดยกิจกรรมประเภทนี้เป็นกิจกรรมที่ทำให้บริการแก่ผู้โดยสารเรือข้ามฟากหรือเรือด่วนเป็นส่วนใหญ่ ในการเดินทางไปทำงานหรือเดินทางกลับที่พักอาศัย ในช่วงเช้าและเย็น กิจกรรมขายอาหารเย็นและอาหารสำเร็จรูปนี้ จะคึกคักในช่วงเวลาเร่งด่วนทั้งช่วงเช้าและช่วงเย็น โดยผู้ให้บริการท่าเรือทั้งท่าพระจันทร์ และท่าช้างประมาณ 19% คิดเป็นจำนวนประมาณทั้งสิ้น 1,848 คน จะให้บริการในช่วงเช้า และผู้ให้บริการท่าเรือทั้งท่าพระจันทร์และท่าช้างประมาณ 34.9% คิดเป็นจำนวนประมาณทั้งสิ้น 3,840 คนจะให้บริการในช่วงเย็น

ซึ่งจะเห็นได้ว่าผู้ที่ใช้บริการในตอนเช้ามีจำนวนน้อยกว่าผู้ที่ใช้บริการในช่วงเย็น อันเนื่องมาจาก 85%ของผู้ที่ไม่ได้ใช้บริการในช่วงเช้าได้ให้เหตุผลว่ามีความรีบเร่งเป็นอย่างมาก ในขณะที่ในช่วงเวลาเย็นมีเพียง 13% ที่ให้เหตุผลว่ามีความรีบเร่ง โดยส่วนใหญ่ผู้ที่ไม่ได้ใช้บริการในช่วงเวลาเย็นให้เหตุผลว่าเนื่องจากมีสินค้าให้เลือกน้อยและมีราคาค่อนข้างแพง

ในขณะที่ประชาชนอีกส่วนหนึ่งที่ใช้บริการกิจกรรมประเภทนี้ในช่วงกลางวัน จะเป็นกลุ่มที่ซื้อสินค้าเล็กๆน้อยๆเพื่อนำไปเยี่ยมผู้ป่วยที่โรงพยาบาลศิริราช หรือกลุ่มผู้ที่กำลังจะเดินทางไปเพื่อต่อรถไฟ โดยคิดเป็นจำนวนประมาณ 7.3% ของผู้ที่ใช้บริการการเดินทางทางเรือในช่วงกลางวันที่ไม่ใช่ชั่วโมงเร่งด่วน ซึ่งคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 490 คน (ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม , เดือนมกราคม ปีพ.ศ.2541)

ตารางที่ 4.8 แสดงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพาณิชยกรรมประเภทของสด ผลไม้ และอาหารสำเร็จรูป

ประเภทพาณิชยกรรม	ปัจจัยที่มีอิทธิพล	หมายเหตุ
ของสด ผลไม้ และอาหารสำเร็จรูป	1) การเป็นจุดเชื่อมต่อของการเดินทาง และ ความสะดวกในการเข้าถึง	- การเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางทำให้ผู้เดินทางซื้ออาหารสำเร็จรูปเพราะมีความเร่งรีบในการเดินทางต่อ
	2) พฤติกรรมของผู้ที่ใช้บริการ	- ซื้ออาหารสำเร็จรูปในช่วงเวลาเร่งด่วน ตอนเช้า และตอนเย็น - ซื้ออาหารสำเร็จรูปในช่วงกลางวัน

ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม , เดือนมกราคม ปีพ.ศ.2541



ภาพประกอบที่ 4.2 ร้านขายอาหารสำเร็จรูปที่ให้บริการแก่ผู้โดยสารที่เดินทางโดยเรือข้ามฟากหรือเรือด่วนเป็นส่วนใหญ่

สรุปในปัจจุบันมีจำนวนร้านค้าของกิจกรรมพาดิษยกรรมประเภทนี้ในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างทั้งที่เป็นร้านค้าและที่เป็นหาบเร่แผงลอยรวมกันเป็นจำนวนทั้งสิ้น 27 ร้านค้า (6.35% ของร้านค้าทั้งหมดในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง) มีจำนวนผู้ใช้บริการเฉลี่ยทั้งสิ้นประมาณ 6,178 คนต่อวัน โดยแบ่งออกเป็น 19% ของผู้เดินทางทางเรือในช่วงเร่งด่วนตอนเช้าที่ใช้บริการเป็นประจำหรือคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 1,848 คน 34.9% ของผู้เดินทางทางเรือในช่วงเร่งด่วนตอนเย็นที่ใช้บริการเป็นประจำหรือคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 3,840 คน และ 7.3% ของผู้เดินทางทางเรือในช่วงกลางวันหรือคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 490 คน ซึ่งเฉลี่ยแล้วร้านค้าประเภทกิจกรรมขายของสด ผัก ไม้ และอาหารสำเร็จรูปนี้จะมีผู้ใช้บริการเฉลี่ยประมาณ 229 คนต่อร้านต่อวัน

- **เช่าพระเครื่อง เครื่องราง และของบูชา** เป็นกิจกรรมพาดิษยกรรมแบบพิเศษเฉพาะของพื้นที่ที่มีวิวัฒนาการมายาวนาน ตั้งแต่เป็นกลุ่มร้านค้าเล็กๆ ในกระทรวงยุติธรรม ได้ขยายตัวออกมาบริเวณสนามหลวง วัดมหาธาตุยุวราชรังสฤษฎิ์ จนกระทั่งเป็นหาบเร่แผงลอยในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง ภายหลังจากรื้อย้ายหาบเร่แผงลอยของกรุงเทพมหานคร ทำให้ผู้ค้ามารวมตัวกันอยู่ในตลาดพระในตรอกนครบริเวณท่าพระจันทร์ โดยปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อประเภทพาดิษยกรรมในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างประเภทนี้คือ การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบและพฤติกรรมผู้ใช้บริการ (ตารางที่ 4.9 แสดงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพาดิษยกรรมประเภทเช่าพระเครื่อง เครื่องราง และของบูชา) อันเนื่องมาจากในบริเวณย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างมีวัดมหาธาตุ ซึ่งเป็นมหาวิทยาลัยของสงฆ์ ที่มีชื่อเป็นทางการว่า “ มหาวิทยาลัยจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย ” และมีการสอนการปฏิบัติวิปัสสนากรรมฐาน ทำให้มีประชาชนและพระสงฆ์เป็นจำนวนมากที่เดินทางเข้ามาในพื้นที่ในแต่ละวัน ซึ่งประชากรกลุ่มนี้มีพฤติกรรมในการที่จะเช่าพระเครื่อง เครื่องรางและของบูชา ที่ทำให้เกิดกิจกรรมประเภทนี้ขึ้น ซึ่งนับได้ว่าเป็น “ ตลาดพระ ” ที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย ในปัจจุบันมีจำนวนผู้ให้บริการโดยเป็นร้านค้าจำนวนทั้งสิ้น 12 ร้าน และเป็นหาบเร่แผงลอยจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 150 ราย (ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม , เดือนมกราคม ปีพ.ศ. 2541) และมีประชาชนให้ความสนใจมาใช้บริการตลอดทั้งวัน โดยมีผู้ที่มาใช้บริการเป็นจำนวนทั้งสิ้นประมาณมากกว่า 1,000 คนต่อวัน (ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม , เดือนมกราคม ปีพ.ศ.2541) ซึ่งในปัจจุบันร้านค้าและหาบเร่แผงลอยที่ให้บริการส่วนใหญ่จะอยู่ในบริเวณริมถนนมหาธาตุ ตรอกมหาธาตุ และตรอกนคร

ตารางที่ 4.9 แสดงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพาดิษยกรรมประเภทเช่าพระเครื่อง เครื่องราง และของบูชา

ประเภทพาดิษยกรรม	ปัจจัยที่มีอิทธิพล	หมายเหตุ
เช่าพระเครื่อง เครื่องราง และของบูชา	1) การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบที่สำคัญ	- วัดมหาธาตุยุวราชรังสฤษฎิ์
	2) พฤติกรรมของผู้ที่ใช้บริการ	- เช่าพระเครื่อง เครื่องราง และของบูชา มีเป็นจำนวนมากตลอดทั้งวัน

ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม , เดือนมกราคม ปีพ.ศ.2541



ภาพประกอบที่ 4.3 ตลาดพระในบริเวณตรอกมหาธาตุ และตรอกนครที่มีผู้มาใช้บริการเป็นจำนวนมากในแต่ละวัน

สรุปในปัจจุบันมีจำนวนร้านค้าของกิจกรรมพาณิชยกรรมประเภทนี้ในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างทั้งที่เป็นร้านค้าและที่เป็นหน้าแบงก์แผงลอยรวมกันเป็นจำนวนทั้งสิ้น 162 ร้านค้า (38.12% ของร้านค้าทั้งหมดในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง) มีจำนวนผู้ใช้บริการเฉลี่ยทั้งสิ้นประมาณมากกว่า 1,000 คนต่อวัน โดยจะเป็นผู้ใช้บริการกิจกรรมประเภทนี้เป็นพิเศษเฉพาะ

- **ขายสินค้าและของที่ระลึกการท่องเที่ยว** ปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อประเภทพาณิชยกรรมในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างประเภทนี้คือ ความสะดวกในการเข้าถึงและการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบ (ตารางที่ 4.10 แสดงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพาณิชยกรรมประเภทขายสินค้าและของที่ระลึกการท่องเที่ยว) โดยผู้ที่ให้บริการและร้านค้าส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณริมถนนหน้าพระลาน และในบริเวณท่าเรือท่าช้าง อันเนื่องมาจากท่าเรือท่าช้างเป็นท่าเรือที่สำคัญในการรองรับการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นทั้งท่าเรือข้ามฟาก เรือด่วนเจ้าพระยาและเรือหางยาว ที่นักท่องเที่ยวมักใช้ในการเดินทางเข้ามาเยี่ยมชมแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญต่างๆในเกาะรัตนโกสินทร์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งพระบรมมหาราชวัง และวัดพระศรีรัตนศาสดาราม (วัดพระแก้ว) ในปัจจุบันมีจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาในบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์เฉลี่ยเป็นจำนวนทั้งสิ้น 4,616 คนต่อวัน และประมาณ 72.5% จะใช้บริการซื้อสินค้าที่ระลึกการท่องเที่ยวหรือคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 3,347 คนต่อวัน (ที่มา : ฝ่ายวิชาการ กองสถิติ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย) โดยมีจำนวนประมาณ 32% ที่เดินทางเข้ามาทางเรือผ่านทางท่าช้าง หรือคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 1,477 คนต่อวัน (ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม , เดือนมกราคม ปีพ.ศ.2541) ซึ่งจะมีจำนวนมากที่สุดในช่วงกลางวัน

ตารางที่ 4.10 แสดงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพาณิชยกรรมประเภทขายสินค้าและของที่ระลึกการท่องเที่ยว

ประเภทพาณิชยกรรม	ปัจจัยที่มีอิทธิพล	หมายเหตุ
ขายสินค้าที่ระลึกการท่องเที่ยว	1) การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบที่สำคัญ	- พระบรมมหาราชวัง
	2) พฤติกรรมของผู้ใช้บริการ	- นักท่องเที่ยวซื้อของที่ระลึก เนื่องจากอยู่ใกล้แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ มีมากที่สุดในช่วงกลางวัน

ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม , เดือนมกราคม ปีพ.ศ.2541



ภาพประกอบที่ 4.4 ร้านขายของที่ระลึกที่บริเวณถนนหน้าพระลาน ซึ่งให้บริการแก่นักท่องเที่ยวที่มาเยี่ยมชมพระบรมมหาราชวัง

สรุปในปัจจุบันมีจำนวนร้านค้าของกิจกรรมพาณิชย์กรรมประเภทนี้ในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างทั้งที่เป็นร้านค้าและที่เป็นหาบเร่แผงลอยรวมกันเป็นจำนวนทั้งสิ้น 12 ร้านค้า (2.82% ของร้านค้าทั้งหมดในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง) มีจำนวนผู้ใช้บริการเฉลี่ยทั้งสิ้นประมาณ 3,347 คนต่อวัน (72.5% ของนักท่องเที่ยวในเกาะรัตนโกสินทร์) ซึ่งเฉลี่ยแล้วร้านค้าประเภทกิจกรรมขายของที่ระลึกการท่องเที่ยว นี้จะมีผู้ใช้บริการเฉลี่ยประมาณ 279 คนต่อร้านต่อวัน

- **ตัดชุดรับปริญญา** ปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อประเภทพาณิชย์กรรมในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างประเภทนี้คือ การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบ (ตารางที่ 4.11 แสดงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพาณิชย์กรรมประเภทตัดชุดรับปริญญา) โดยมีร้านค้าที่ประกอบกิจกรรมพาณิชย์กรรมประเภทนี้เป็นจำนวนทั้งสิ้น 10 ร้านซึ่งคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 2.35% ของร้านค้าทั้งหมดในพื้นที่ (ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม , เดือนมกราคม ปีพ.ศ.2541) อันเนื่องมาจากการที่มีมหาวิทยาลัยถึง 4 แห่งในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างและพื้นที่ใกล้เคียง คือมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร มหาวิทยาลัยมหจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย (วัดมหาธาตุยุวราชรังสฤษฎิ์) และมหาวิทยาลัยมหิดล (โรงพยาบาลศิริราช) ซึ่งนักศึกษาส่วนใหญ่ของมหาวิทยาลัยนี้จะใช้บริการตัดชุดรับปริญญาในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง โดยที่มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์จะใช้บริการในช่วงเดือนสิงหาคม จากการสำรวจภาคสนามพบว่า มีนักศึกษามหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ทั้งสิ้นประมาณ 81.8% ที่คาดว่าจะใช้บริการเมื่อสำเร็จการศึกษา คิดเป็นจำนวนนักศึกษาที่ให้บริการเป็นจำนวนประมาณทั้งสิ้น 10,265 คน ในขณะที่มหาวิทยาลัยศิลปากรจะใช้บริการในช่วงเดือนกรกฎาคม และมีนักศึกษามหาวิทยาลัยศิลปากรทั้งสิ้นประมาณ 86.1% ที่คาดว่าจะใช้บริการเมื่อสำเร็จการศึกษา คิดเป็นจำนวนนักศึกษาที่ให้บริการเป็นจำนวนประมาณทั้งสิ้น 1,711 คน และมหาวิทยาลัยมหิดลจะใช้บริการในช่วงปลายเดือนกรกฎาคม และมีนักศึกษามหาวิทยาลัยมหิดลทั้งสิ้นประมาณ 84.4% ที่คาดว่าจะใช้บริการเมื่อสำเร็จการศึกษา คิดเป็นจำนวนนักศึกษาที่ให้บริการเป็นจำนวนประมาณทั้งสิ้น 11,725 คน (ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม , เดือนมกราคม ปีพ.ศ.2541) และในปัจจุบันการให้บริการตัดชุดรับปริญญาในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างยังเป็นการให้บริการแก่นักศึกษาอื่น ๆ ทั่วประเทศอีกด้วย เช่น จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ฯลฯ ซึ่งทำให้บริการตัดชุดรับปริญญาในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างมีความคึกคักอยู่เกือบตลอดทั้งปี

ตารางที่ 4.11 แสดงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพาณิชย์กรรมประเภทตัดชุดรับปริญญา

ประเภทพาณิชย์กรรม	ปัจจัยที่มีอิทธิพล	หมายเหตุ
ตัดชุดรับปริญญา	1) การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบที่สำคัญ	- มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - มหาวิทยาลัยศิลปากร - มหาวิทยาลัยมหิดล - มหาวิทยาลัยอื่นๆทั่วประเทศ

ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม , เดือนมกราคม ปีพ.ศ.2541



ภาพประกอบที่ 4.5 ร้านตัดชุดรับปริญญาที่ให้บริการแก่ทั้งมหาวิทยาลัยในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง และที่อื่นๆทั่วประเทศ

สรุปในปัจจุบันมีจำนวนร้านค้าของกิจกรรมพาณิชย์กรรมประเภทนี้ในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างเป็นจำนวนทั้งสิ้น 10 ร้านค้า (2.35% ของร้านค้าทั้งหมดในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง) มีจำนวนผู้ใช้บริการเฉลี่ยทั้งสิ้นประมาณ 23,701 คน โดยแบ่งออกเป็น

- 81.8% ของนักศึกษามหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ที่ใช้บริการหรือคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 10,265 คน
- 86.1% ของนักศึกษามหาวิทยาลัยศิลปากรที่ใช้บริการหรือคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 1,711 คน
- 84.4% ของนักศึกษามหาวิทยาลัยมหิดลที่ใช้บริการหรือคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 11,725 คน

ซึ่งเฉลี่ยแล้วร้านค้าประเภทกิจกรรมตัดชุดรับปริญญา นี้จะมีผู้ใช้บริการเฉลี่ยประมาณ 2,370 คนต่อร้าน

- ร้านค้าที่ให้บริการโดยทั่วไป ปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อประเภทพาณิชย์กรรมในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างประเภทนี้คือ พฤติกรรมประชากรในพื้นที่ โดยมีร้านค้าที่ประกอบกิจกรรมพาณิชย์กรรมประเภทนี้เป็นจำนวนทั้งสิ้น 46 ร้านซึ่งคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 10.82% ของร้านค้าทั้งหมดในพื้นที่ (ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม , เดือนมกราคม ปีพ.ศ.2541) เช่น ร้านเสริมสวย ร้านตัดผม คลินิกหมอฟัน ฯลฯ ส่วนมากจะเป็นการให้บริการแก่ประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ทั้งเวลากลางวันและกลางคืน โดยในเวลากลางวันจะให้บริการแก่ประชาชนที่เข้ามาใช้บริการในพื้นที่ เช่น พนักงานสำนักงาน นักศึกษาและอาจารย์มหาวิทยาลัย ข้าราชการประจำ ฯลฯ ในขณะที่ช่วงเย็นและกลางคืน ก็จะให้บริการแก่ประชาชนที่อยู่อาศัยในพื้นที่ แต่จะสังเกตได้ว่ากิจกรรมเหล่านี้จะมีน้อย

มากในช่วงกลางคืนโดยส่วนใหญ่จะให้บริการถึงช่วงเวลาที่ยี่สิบห้าเวลาทำการ อันเนื่องมาจากประชากรในช่วงกลางคืนของย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างมีเป็นจำนวนน้อยมากถ้าเทียบกับประชากรกลางวัน

สรุปในปัจจุบันมีจำนวนร้านค้าของกิจกรรมพาณิชยกรรมประเภทนี้ในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างเป็นจำนวนทั้งสิ้น 46 ร้านค้า (10.82% ของร้านค้าทั้งหมดในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง) มีจำนวนผู้ใช้บริการเฉลี่ยทั้งสิ้นประมาณ 10,035 คน โดยแบ่งออกเป็น ประชาชนที่มีที่อยู่อาศัยในพื้นที่คิดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 7,476 คน และ ช่างราชการและผู้ทำงานในพื้นที่คิดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 2,559 คน ซึ่งเฉลี่ยแล้วร้านค้าที่ให้บริการโดยทั่วไป นี้จะมีผู้ใช้บริการเฉลี่ยประมาณ 218 คนต่อร้าน

4.3) การวิเคราะห์ความต้องการพื้นที่ในอนาคต (Landuse Programming)

การวิเคราะห์ความต้องการพื้นที่พาณิชยกรรมของย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างในอนาคต (Landuse Programming) นั้นสามารถวิเคราะห์ได้ดังต่อไปนี้

ขั้นตอน 1) การวิเคราะห์ค่ามาตรฐาน (Standard) โดยจะเปรียบเทียบจากมาตรฐานการวิเคราะห์พื้นที่พาณิชยกรรมต่อจำนวนผู้ใช้บริการ ดังตารางที่ 4.12

ตารางที่ 4.12 แสดงค่ามาตรฐานการวิเคราะห์ พื้นที่พาณิชยกรรมต่อจำนวนผู้ใช้บริการ

จำนวนของผู้ใช้บริการ	พื้นที่พาณิชยกรรม (ตรม.)	เพิ่มขึ้นคนละ (ตรม.)	ระยะเดินเฉลี่ย (เมตร)
มากกว่า 2,500 คน	6,500	2.60	400
มากกว่า 5,000 คน	11,000	2.20	800
มากกว่า 40,000 คน	46,000	1.15	1,600
มากกว่า 100,000 คน	90,000	0.90	2,400

ที่มา : Planning Design Criteria , Joseph De Chiara - Lee Koppelman , NewYork . 1969 .

ขั้นตอนที่ 2) การวิเคราะห์จำนวนผู้ใช้บริการจากเอกลักษณ์ของพื้นที่ คือการเป็นย่านพาณิชยกรรมที่เชื่อมโยงกับการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่โดยรอบ และบทบาทในการเป็นจุดเชื่อมต่อของระบบการสัญจร โดยสามารถวิเคราะห์ได้ดังต่อไปนี้

1) คำนวณจำนวนผู้ใช้บริการจากการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่โดยรอบ ซึ่งประกอบด้วยผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่ที่อยู่อาศัยแรงงาน แม่บ้านและผู้ว่างงานซึ่งอยู่ในวัยแรงงาน 366 คน อาจารย์และข้าราชการ 2,100 คน และนักศึกษาของมหาวิทยาลัยต่างๆในพื้นที่ 6,428 คน รวมเป็นจำนวนผู้ใช้บริการจากการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่โดยรอบทั้งสิ้น 8,894 คน

2) คำนวณจำนวนผู้ใช้บริการจากการเป็นจุดเชื่อมต่อของระบบการสัญจร

$$\begin{aligned}
 2.1) \text{ คิดปริมาณคนที่สัญจรทางน้ำผ่านพื้นที่ในช่วงเวลาเร่งด่วน} &= (\text{จำนวนผู้โดยสารเรือ} \\
 \text{ข้ามฟาก} + \text{จำนวนผู้โดยสารเรือด่วน}) & \\
 &= (8,680 + 1,046) \\
 &= 9,726 \text{ คนต่อชั่วโมง} \\
 &= 162 \text{ คนต่อนาที}
 \end{aligned}$$

2.2) คิดปริมาณคนที่สัญจรทางบกผ่านพื้นที่ในช่วงเวลาเร่งด่วน = จำนวนผู้โดยสารรถ
ประจำทาง = 730 คนต่อชั่วโมง
= 12 คนต่อนาที

2.3) วิเคราะห์ปริมาณผู้โดยสารทั้งหมดที่จะอยู่ในพื้นที่เฉลี่ยประมาณ 10 นาที ซึ่งคือเวลาในการกระจายตัวเฉลี่ย (ดร.อภิชาติ วงษ์แก้ว , 2527) จะได้จำนวนคนที่สัญจรผ่านพื้นที่ทางน้ำเท่ากับ 1,620 คน และจำนวนคนที่สัญจรผ่านพื้นที่ทางบกเท่ากับ 120 คน

2.4) ซึ่งผู้โดยสารที่สัญจรผ่านพื้นที่ทางน้ำประมาณ 16.9% จะเข้ามาใช้บริการในพื้นที่ หรือคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 274 คน (แผนผังที่ 4.1) และผู้โดยสารที่สัญจรผ่านพื้นที่ทางบกประมาณ 42.9% จะเข้ามาใช้บริการในพื้นที่ หรือคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 52 คน (แผนผังที่ 4.2)

จะได้จำนวนผู้ที่ใช้บริการที่มีอิทธิพลต่อพาณิชยกรรมของย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างมีจำนวนทั้งสิ้น 9,220 คน ซึ่งถ้าวิเคราะห์จากค่ามาตรฐานในการวิเคราะห์พื้นที่พาณิชยกรรมต่อจำนวนผู้บริการดังตารางที่ 4.12 จะพบว่าพื้นที่พาณิชยกรรมในอนาคตของย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างต้องการพื้นที่ทั้งสิ้น 20,284 ตารางเมตรหรือเท่ากับ 12.6 ไร่ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับปัจจุบันที่มีพื้นที่พาณิชยกรรมประมาณ 11,000 ตารางเมตรหรือเท่ากับ 6.88 ไร่ แสดงให้เห็นว่ายังต้องมีการวางแผนพัฒนาเพื่อเพิ่มขึ้นอีกเป็นจำนวนมากในอนาคต แต่ผลของการวิเคราะห์ความต้องการพื้นที่พาณิชยกรรมในอนาคต (Landuse Programming) ที่ได้นั้น จะต้องมีการประยุกต์ในการนำมาใช้กับพื้นที่ศึกษา เนื่องจากเป็นผลที่ได้มาจากมาตรฐานการวิเคราะห์พื้นที่พาณิชยกรรมต่อจำนวนผู้บริการที่ศึกษาถึงพื้นที่ย่านพาณิชยกรรมโดยทั่วไป ในขณะที่ย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างนั้นจะแตกต่างออกไป เนื่องจากการเป็นย่านพาณิชยกรรมที่อยู่ภายใต้กรอบของการอนุรักษ์เกาะรัตนโกสินทร์อีกด้วย

4.4) สรุป

ความสัมพันธ์ทางด้านองค์ประกอบทางกายภาพของพื้นที่ที่เห็นได้อย่างชัดเจนคือ การเชื่อมโยงและสอดคล้องระหว่างรูปแบบการสัญจรทางน้ำและทางบก โดยรูปแบบการสัญจรทางน้ำในบริเวณย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างนั้นยังคงมีความสำคัญเพิ่มมากขึ้นจากในอดีตที่ผ่านมา ทั้งเรือข้ามฟาก และเรือสวนเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา จะเห็นได้จากการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารที่มีมากขึ้นในทุกๆปี ในขณะที่รูปแบบการสัญจรทางบกในพื้นที่ที่มีความสำคัญคือการขนส่งสาธารณะ ที่เป็นจุดเปลี่ยนรูปแบบการสัญจรต่อจากทางน้ำที่สำคัญของย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง และพื้นที่โดยรอบคือบริเวณสนามหลวงนั่นเอง ดังนั้นในการพัฒนาพื้นที่บริเวณย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างจึงจำเป็นต้องคำนึงถึงรูปแบบการสัญจรที่เป็นจุดเชื่อมต่อของการสัญจรรูปแบบต่างๆ ให้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาทางด้านกายภาพ และทางด้านกิจกรรมในอนาคต

ในขณะที่ความสัมพันธ์ขององค์ประกอบทางด้านกิจกรรมพาณิชยกรรม จะเห็นได้ว่ากิจกรรมทางด้านพาณิชยกรรมของย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง โดยส่วนใหญ่แล้วขึ้นอยู่กับบทบาทการเป็นจุดเชื่อมต่อการสัญจรทางน้ำและทางบกที่สำคัญที่ทำให้พื้นที่มีการเข้าถึงที่สะดวก และความสัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบที่มีความสำคัญกับพื้นที่ย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างเป็นอย่างมาก ซึ่งประกอบไปด้วยทั้ง มหาวิทยาลัย แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ ฯลฯ ดังแสดงในตารางที่ (ตารางที่ 4.13 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยและองค์ประกอบที่มีอิทธิพล กับกิจกรรมพาณิชยกรรมในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง)

และเมื่อศึกษาถึงความต้องการพื้นที่พาณิชยกรรมของย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างในอนาคต (Landuse Programming) จากผลของการวิเคราะห์จะเห็นว่าพื้นที่ย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างยังมีความต้องการในการขยายตัวของพื้นที่พาณิชยกรรมในอนาคตอีกเป็นจำนวนมาก แต่ผลของการวิเคราะห์ความต้องการพื้นที่พาณิชยกรรมในอนาคต (Landuse Programming) ที่ได้นั้น จะต้องมีการประยุกต์ในการนำมาใช้กับพื้นที่ศึกษา เนื่องจากเป็นผลที่ได้มาจากมาตรฐานการวิเคราะห์พื้นที่พาณิชยกรรมต่อจำนวนผู้ใช้บริการที่ศึกษาถึงพื้นที่ย่านพาณิชยกรรมโดยทั่วไป ในขณะที่ย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างนั้นจะแตกต่างออกไป เนื่องจากการเป็นย่านพาณิชยกรรมที่อยู่ภายใต้กรอบของการอนุรักษ์เกาะรัตนโกสินทร์อีกด้วย

ตารางที่ 4.13 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยและองค์ประกอบที่มีอิทธิพล กับกิจกรรมพาณิชยกรรมในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง

กิจกรรมพาณิชยกรรม		ปัจจัยและองค์ประกอบที่มีอิทธิพล			การวิเคราะห์ความสัมพันธ์
ประเภท	จำนวน (ร้าน)	ปัจจัย	จำนวน (คน)	หมายเหตุ	จำนวน (คนต่อร้าน)
ขายอาหาร และของว่าง	83	ม.ธรรมศาสตร์	5,986	47.7%ของนักศึกษาธรรมศาสตร์	103
		ม.ศิลปากร	442	22.2%ของนักศึกษาศิลปากร	
		ข้าราชการ และผู้ทำงานในพื้นที่	2,100	82%ของข้าราชการ และผู้ทำงานในพื้นที่	
		รวม	8,528	ช่วงกลางวัน (12.00น. - 13.00น.)	
ขายของสด ผลไม้ และอาหารสำเร็จรูป	27	ผู้เดินทางทางเรือในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า - เย็น	1,848	19%ของผู้เดินทางทางเรือในช่วงเช้า	229
			3,840	34.9%ของผู้เดินทางทางเรือในช่วงเย็น	
			490	7.3%ของผู้เดินทางทางเรือในช่วงกลางวัน	
		รวม	6,178	ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า - เย็น	
เช่าพระเครื่อง เครื่องราง ของงูชา	162	ผู้ใช้บริการพิเศษเฉพาะประเภท	1,000		6
ขายของที่ระลึกการท่องเที่ยว	12	นักท่องเที่ยวในเกาะรัตนโกสินทร์	3,347	72.5%ของนักท่องเที่ยวในเกาะรัตนโกสินทร์	279
ตัดชุดรับปริญญา	10	ม.ธรรมศาสตร์	10,265	81.8%ของนักศึกษา	2,370
		ม.ศิลปากร	1,711	86.1%ของนักศึกษา	
		ม.มหิดล	11,725	84.4% ของนักศึกษา	
		รวม	23,701		
ร้านค้าที่ให้บริการโดยทั่วไป	46	ประชาชนที่มีที่อยู่อาศัยในพื้นที่	7,476		218
		ข้าราชการ และผู้ทำงานในพื้นที่	2,559		
		รวม	10,035		

ที่มา : จากการคำนวณ