การศึกษาระบบเรือโดยสารเฉียบพลังแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษาในการเชื่อมโยงระบบคมนาคมอื่นในกรุงเทพมหานครเพื่อการประหยัดพลังงาน

THE LINKAGE OF PUBLIC BOAT TRANSPORTATION IN CHAOPRAYA RIVER WITH OTHER NETWORK IN BANGKOK TOWARD ENERGY CONSERVATION

เพ็ญศรี เหลืองอร่ามศรี
PENSRI LUANGARAMSRI

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนอาคนครเมืองมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม
บัณฑิตวิทยาลัย
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
พ.ศ. 2545
ISBN 974-648-643-9

สำนักหอสมุดกลาง พระจอมเกล้าลาดกระบัง

การศึกษาระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษาในการเชื่อมโยงระบบคมนาคมอื่นในกรุงเทพมหานครเพื่อการประหยัดพลังงาน

THE LINKAGE OF PUBLIC BOAT TRANSPORTATION IN CHAOPRAYA RIVER WITH OTHER NETWORK IN BANGKOK TOWARD ENERGY CONSERVATION

เพ็ญศรี เหลืองอร่ามศรี
PENSRI LUANGARAMSRI

เลขหมู่.....
เลขทะเบียน 44007
วัน, เดือน, ปี 21 ต.ค. 2545

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม
บัณฑิตวิทยาลัย
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
พ.ศ. 2545

ISBN 974-648-648-9

THE LINKAGE OF PUBLIC BOAT TRANSPORTATION IN CHAOPRAYA RIVER WITH OTHER NETWORK IN BANGKOK TOWARD ENERGY CONSERVATION

PENSRI LUANGARAMSRI

A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF
THE REQUIREMENTS FOR THE DEGREE OF
MASTER OF URBAN AND REGINAL PLANNING IN URBAN AND ENVIRONMENTAL PLANNING
SCHOOL OF GRADUATE STUDIES
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG
2002

ISBN 974-648-648-9

COPYRIGHT 2002
SCHOOL OF GRADUATE STUDIES
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

หัวข้อวิทยานิพนธ์	การศึกษาระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษาในการเชื่อมโยงระบบคมนาคมอื่นในกรุงเทพมหานครเพื่อการประหยัดพลังงาน
นักศึกษา	นางสาว เพ็ญศรี เหลืองอร่ามศรี
รหัสประจำตัว	41063004
ปริญญา	การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต
สาขาวิชา	การวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม
	สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
พ.ศ.	2545
อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์	ผศ.ดร. นพดล สหชัยเสรี

บทคัดย่อ

ระบบการสัญจรทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาและคูคลองต่างๆที่เชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นรูปแบบการเดินทางอย่างหนึ่งที่สามารถพัฒนาให้เป็นรูปแบบการเดินทางที่มีประสิทธิภาพสามารถรองรับการใช้บริการของผู้เดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษา โดยอาศัยข้อมูลเอกสารต่างๆประกอบการสำรวจภาคสนามและการสัมภาษณ์โดยสุ่มตัวอย่างจากผู้ใช้บริการระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษาทั้งหมดจำนวน 300 ตัวอย่าง โดยมีประเด็นศึกษาเกี่ยวกับสภาพทางกายภาพ ระบบโครงข่ายการให้บริการ พฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้บริการ ตลอดจนทัศนคติความคิดเห็นของผู้ใช้บริการที่มีต่อระบบ เพื่อสรุปถึงความต้องการในการเดินทางทางน้ำและเพื่อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาระบบให้เป็นทางเลือกในการเดินทางที่มีประสิทธิภาพสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ

จากการศึกษาจะพบว่า ผู้ใช้บริการส่วนมากเป็นกลุ่มคนทำงานซึ่งลักษณะการเดินทางจะเป็นการเดินทางประจำ ระหว่างบ้านกับที่ทำงาน โดยการเดินทางด้วยเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นวิธีการที่มีความสะดวก รวดเร็ว แต่ก็ยังมีผู้ใช้บริการอยู่ในวงจำกัดโดยผู้ใช้บริการส่วนมากจะเป็นผู้ที่มีที่พัก (จุดเริ่มต้น) หรือสถานที่ทำงาน (ปลายทาง) อยู่ใกล้ท่าเรือตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งบ่งบอกได้ว่าปัญหาความไม่สะดวกในการเข้าถึงท่านั้น เป็นอุปสรรคสำคัญในการใช้บริการ นอกจากนี้ระบบก็ยังมีความด้อยประสิทธิภาพอีกหลายด้าน ซึ่งส่งผลให้เกิดทัศนคติเชิงลบต่อการใช้บริการและทำให้มีผู้ใช้บริการไม่มากเมื่อเทียบกับการเดินทางรูปแบบอื่น ยกตัวอย่าง

เช่น ปัญหาการมีเส้นทางหรือรอบเรือที่ให้บริการไม่เหมาะสมเพียงพอ ปัญหาความไม่สะดวกสบายเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ปัญหาความปลอดภัย ปัญหาด้านราคาค่าโดยสาร เป็นต้น ปัญหาต่างๆเหล่านี้ สามารถปรับปรุงแก้ไขพร้อมทั้งพัฒนาระบบให้มีศักยภาพสูงขึ้นและเชื่อมโยงเข้ากับระบบขนส่งรูปแบบอื่น เพื่อเป็นการสนับสนุนให้ประชาชนหันมานิยมใช้บริการในวงกว้าง ซึ่งจะเป็นการพลิกฟื้นบทบาทการสัญจรทางน้ำในกรุงเทพมหานครให้มีความสำคัญช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรทางบกและส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน

Thesis Title	The Linkage of Public Boat Transportation in Chaopraya River with Other Network in Bangkok Toward Energy Conservation
Student	Miss Pensri Luangaramsri
Student ID	41063004
Degree	Master of Urban and Regional Planning
Programme	Urban and Environmental Planning
	King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang
Year	2002
Thesis Advisor	Mr. Noppadol Sahachaiseree

ABSTRACT

The water transportation via Chao Praya River and its linkage canals is an alternative service, which can be developed efficiently to support an increasing demand of the commuters in Bangkok and circumference. In this study, the researcher studied the public boat system in Chao Praya River by gathering data from documentary researches, field survey and random interview 300 passengers. Considering not only in the existing physical condition of the system such as route network, service and facilities but also the behavior of boat commuters and their attitude toward the public boat system. Therefore, the findings can identify the need of boat commuters in the study area and propose the strategy to improve the public boat system in Chao Praya River and make it an efficient mode of transportation.

According to this study, majority of the public boat commuters are working people who usually make a routine trip between their home and office. They choose to commute to work by boat because of its fast and convenience features. The study also showed that the service is only available to limited groups of commuters who live or work near by service piers along Chao Praya River, which implies that poor accessibility to piers is the important hindrance for commuters to use the service. Moreover, there are issues with efficiency that can create negative attitude toward the boat service and

therefore the boat service has fewer commuters than other transportation modes. Issues are range from impropriety to insufficiency of service, inadequate routes and trips, inconvenient facilities, lack of proper safety procedure, and overcharged fares. These problems can be improved by implementing a more efficient public water transit system which can be connected to other transportation networks. Therefore, it will attract more users and promote the use of water public transit. Finally, it will be the useful system for alleviating the road traffic congestion and saving energy in transportation.

กิตติกรรมประกาศ

ในการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จนสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี ผู้วิจัยต้องขอขอบพระคุณ ผศ.ดร. นพดล สหชัยเสรี อาจารย์ที่ปรึกษา เป็นอย่างยิ่ง ที่คอยให้ความช่วยเหลือ คำแนะนำและชี้แนะเพื่อให้ได้ผลงานที่มีคุณภาพแก่ผู้วิจัยมาโดยตลอด ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งในความอนุเคราะห์จากท่านและขอกราบขอบพระคุณอย่างสูง

พร้อมกันนี้ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ ผศ.ดร.ยงค์ธนิศ พิมลเสถียร และ ผศ.มณี พนิชการ กรรมการตรวจวิทยานิพนธ์เป็นอย่างสูงที่กรุณาสละเวลาและให้คำปรึกษาชี้แนะในข้อบกพร่องต่างๆเพื่อให้งานวิจัยนี้มีความสมบูรณ์

ขอขอบพระคุณหน่วยงานต่างๆ อันได้แก่ กรมเจ้าท่า, บริษัทเรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด, สำนักงานคณะกรรมการพลังงานแห่งชาติและสำนักงานคณะกรรมการการจัดระบบการจราจรทางบก ที่ให้ความอนุเคราะห์ด้านข้อมูลต่างๆที่เกี่ยวข้องและคอยให้ความสะดวกมาโดยตลอด

ขอขอบคุณพี่ๆ น้องๆ และเพื่อนๆ ผังเมือง ลาดกระบัง และที่ไม่ใช่ผังเมือง ลาดกระบังทุกคน ที่ให้ความช่วยเหลือและให้กำลังใจอย่างดีเยี่ยมแก่ผู้วิจัยจนสามารถดำเนินงานจนสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

และที่สำคัญอย่างยิ่งผู้วิจัยใคร่ขอขอบพระคุณ สำนักงานคณะกรรมการพลังงานแห่งชาติ (สพช.) ที่ได้มอบทุนสนับสนุนแก่ผู้วิจัยในการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

เพ็ญศรี เหลืองอร่ามศรี

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย..... I

บทคัดย่อภาษาอังกฤษ..... III

กิตติกรรมประกาศ..... V

สารบัญ..... VI

สารบัญรูป..... X

สารบัญตาราง..... XI

บทที่ 1. บทนำ..... 1

1.1 ประเด็นปัญหาและความเป็นมา..... 1

1.2 วัตถุประสงค์ในการวิจัย..... 3

1.3 กรอบของการวิจัย..... 3

1.4 ขอบเขตของการศึกษา..... 6

1.5 ผลที่คาดว่าจะได้รับ..... 6

บทที่ 2. ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง..... 7

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งภายในเมือง..... 7

2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการทำนายความต้องการเดินทาง..... 9

2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการคมนาคมในบริบทกรุงเทพมหานคร..... 12

2.4 ทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับการบริการสาธารณะ..... 15

2.5 ทฤษฎีและแนวคิดแนวคิดเรื่องความพึงพอใจ..... 16

2.6 แนวคิดเกี่ยวกับการอนุรักษ์พลังงานและการขนส่ง..... 17

บทที่ 3. ระเบียบวิธีดำเนินการวิจัย..... 23

3.1 การกำหนดพื้นที่ศึกษา..... 23

3.2 ตัวแปรและการเชื่อมโยงตัวแปร..... 24

3.3 การเก็บข้อมูลและเครื่องมือในการวิจัย..... 29

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล..... 32

3.5 ข้อจำกัดในการวิจัย..... 32

บทที่ 4. สภาพพื้นที่ศึกษา..... 33

4.1 ระบบขนส่งสาธารณะทางน้ำในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล..... 33

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

4.1.1. เรือยนต์ข้ามฟาก..... 33

4.1.2. เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา.....37

4.1.3. เรือยนต์เพลาใบจักรยาว (เรือหางยาว)..... 43

4.1.4. เรือโดยสารประจำทางในคลอง 4 เส้นทาง.....46

4.1.5. เรือท่องเที่ยวหรือเรือทัวร์..... 55

4.2 สภาพทางกายภาพของท่าเรือกรณีศึกษาทั้ง 5 ท่า.....55

4.2.1. ท่านนทบุรี.....55

4.2.2. ท่าเทเวศร์.....56

4.2.3. ท่าวังหลัง (พรานนก)..... 61

4.2.4. ท่าราชวงศ์.....62

4.2.5. ท่าสาทร..... 66

บทที่ 5. ลักษณะประชากร,พฤติกรรมการเดินทาง,ทัศนคติและความต้องการเดินทางโดย-
ระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาของผู้ใช้บริการในพื้นที่ศึกษา..... 71

5.1 ลักษณะประชากร..... 71

5.1.1. เพศ..... 71

5.1.2. อายุ..... 72

5.1.3. อาชีพ..... 73

5.1.4. รายได้..... 74

5.1.5. ระดับการศึกษา.....75

5.2 ลักษณะและพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้บริการ..... 76

5.2.1. เหตุผลที่เลือกใช้เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในการเดินทาง.....76

5.2.2. วัตถุประสงค์ในการเดินทางของผู้ใช้บริการ.....78

5.2.3. ความถี่ในการใช้บริการ.....78

5.2.4. จำนวนต่อในการเดินทางและอันดับในการใช้เรือ..... 80

5.2.5. เวลาที่ใช้ในการเดินทางทั้งขาไปและขากลับ..... 85

5.2.6. จุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางในการเดินทางของผู้ใช้บริการเรือ-
โดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษา.....87

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

5.2.7. ระยะทางและรัศมีบริการของท่าเรือ..... 103
5.2.8. ปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้..... 105
5.2.9. การเปรียบเทียบปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงระหว่างเรือโดยสารเลียบ-ฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาและรถยนต์ส่วนตัว..... 108
5.3 ทัศนคติและความพึงพอใจต่อระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา..... 110
5.3.1. ทัศนคติต่อสภาพท่าเรือ,สภาพที่พักคอยและที่นั่งพักคอย..... 110
5.3.2. ทัศนคติต่อเรือโดยสาร..... 112
5.3.3. ทัศนคติต่อพนักงานที่ให้บริการ..... 115
5.3.4. ทัศนคติต่อโครงข่ายเส้นทางเดินเรือ..... 116
5.3.5. ทัศนคติต่อประสิทธิภาพความปลอดภัยในการเดินทาง..... 119
5.3.6. ทัศนคติต่อความสะดวกในการขึ้นลงเรือ..... 119
5.3.7. ทัศนคติต่ออัตราค่าโดยสาร..... 121
5.3.8. ทัศนคติต่อความตรงเวลาและความรวดเร็วในการเดินทาง..... 121
5.3.9. ทัศนคติต่อทางเท้าและความสะดวกในการเข้าถึงท่าเรือ..... 123
5.3.10. ทัศนคติต่อการลดรอบเรือที่ให้บริการต่อวัน..... 124
5.3.11. ทัศนคติต่อสัญลักษณ์,แผนที่หรือป้ายแสดงรายละเอียดต่างๆ 125
5.4 ความต้องการในการเดินทางของผู้ใช้บริการระบบเรือโดยสารเลียบฝั่ง-แม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษา..... 131
บทที่ 6. สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะและแนวทางปรับปรุง..... 133
6.1 การประหยัดพลังงานในการเดินทางด้วยระบบเรือโดยสารเลียบฝั่ง-แม่น้ำเจ้าพระยา..... 133
6.2 สรุปผลการศึกษา..... 135
6.2.1. ด้านกายภาพ..... 135
6.2.2. ด้านโครงข่ายเส้นทางและการบริการ..... 137
6.2.3. นโยบายของภาครัฐและปัญหาผู้ประกอบการ..... 140
6.3 ข้อเสนอแนะและแนวทางการปรับปรุง..... 142
6.3.1. ภาครัฐ..... 143

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

6.3.2. การปรับปรุงระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาด้านกายภาพ..... 144
6.3.3. พนักงานหรือบุคลากรที่ปฏิบัติงานทั้งที่ท่าเรือและในเรือโดยสาร..... 146
6.3.4. ปรับปรุงระบบโครงข่ายเส้นทาง,การบริการและตารางการเดินเรือ.....146
6.3.5. ส่งเสริมการประสานงานของระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา กับระบบขนส่งแบบอื่น.....148
6.3.6. ส่งเสริมการประชาสัมพันธ์และจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้บริการ..... 150
บรรณานุกรม..... 152
ภาคผนวก ก : ตัวอย่างแบบสอบถาม.....156
ภาคผนวก ข : รูปแบบเรือด่วนเจ้าพระยาและเรือยนต์เพลาใบจักรยาว.....160
ประวัติผู้เขียน..... 162

สารบัญรูป

หน้า

รูปที่

1.1. กรอบแนวคิดหลักในการวิจัย..... 5

3.1. กรอบการเชื่อมโยงตัวแปร..... 27

3.2. กรอบแนวคิดในการวิจัย..... 28

4.1. แผนที่แสดงท่าเรือข้ามฟากในแม่น้ำเจ้าพระยา..... 36

4.2. แผนที่แสดงท่าเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาของบริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา-
จำกัด..... 42

4.3. แผนที่แสดงท่าเรือโดยสารเพลาใบจักรยาว (เรือหางยาว) ในแม่น้ำเจ้าพระยา..... 45

4.4. แผนที่ท่าเรือโดยสารคลองแสนแสบ..... 49

4.5. แสดงแผนที่ท่าเรือโดยสารในคลองลาดพร้าว..... 50

4.6. แผนที่แสดงท่าเรือโดยสารในคลองพระโขนง..... 52

4.7. แผนที่แสดงท่าเรือโดยสารในคลองผดุงกรุงเกษม..... 54

4.8. สภาพปัจจุบันของท่านนทบุรีและบริเวณโดยรอบท่า..... 58

4.9. สภาพปัจจุบันของท่าเทเวศร์และบริเวณโดยรอบท่า..... 59

4.10. สภาพปัจจุบันของท่าเทเวศร์และบริเวณโดยรอบท่า..... 60

4.11. สภาพปัจจุบันของท่าวังหลังและบริเวณโดยรอบท่า..... 64

4.12. สภาพปัจจุบันของท่าราชวงศ์และบริเวณโดยรอบท่า..... 65

4.13. สภาพปัจจุบันของท่าสาทรและบริเวณโดยรอบท่า..... 68

5.1. แผนภูมิแสดงเวลาที่ใช้ในการเดินทางของผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่ง-
แม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษา..... 86

5.2. แผนที่แสดงจุดเริ่มต้นหรือจุดหมายปลายทางของผู้เดินทางด้วยเรือโดยสารเลียบฝั่ง
แม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษา..... 102

5.3. ความถี่ของการใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษาโดย-
จำแนกตามลักษณะระยะทางในการเดินทาง..... 105

5.4. ลัษณะของป้ายแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับเส้นทางและเวลาการบริการของเรือโดยสาร
เลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษา..... 129

5.5. สภาพเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาของบริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด..... 130

สารบัญรูป (ต่อ)

หน้า

รูปที่

6.1. แผนที่แสดงแนวทางเสนอแนะในการเชื่อมโยงเส้นทางสัญจรในแม่น้ำเจ้าพระยาและ-คลองบางเส้น..... 151

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่

2.1. ความต้องการพลังงานจำแนกตามสาขาเศรษฐกิจ..... 20

3.1. เกณฑ์ในการเลือกท่าเรือกรณีศึกษา..... 24

3.2. ตัวแปรและเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูลการวิจัย..... 30

4.1. จำนวนผู้โดยสารเรือยนต์ข้ามฟากปี 2540..... 34

4.2. รายชื่อท่าเทียบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาที่ยังคงให้บริการ-
ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปัจจุบัน..... 39

4.3. เวลาให้บริการของเรือด่วนประเภทต่างๆ ปี 2544..... 41

4.4. เส้นทางการให้บริการเรือหางยาว..... 44

4.5. ช่วงเวลาการให้บริการและความถี่ในการปล่อยเรือ..... 46

4.6. ช่วงเวลาการให้บริการและความถี่ในการปล่อยเรือ..... 48

4.7. ช่วงเวลาในการให้บริการเรือโดยสารในคลองพระโขนง..... 51

4.8. ประเภทพาหนะในการเดินทางที่สามารถใช้บริการได้บริเวณท่าเรือ-
กรณีศึกษา..... 67

5.1. การแจกแจงเพศผู้มาใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาใน-
พื้นที่ศึกษาจำแนกตามท่าเรือ..... 71

5.2. การแจกแจงช่วงอายุผู้มาใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา-
ในพื้นที่ศึกษาจำแนกตามท่า..... 72

5.3. ประเภทอาชีพของผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาใน-
พื้นที่ศึกษาจำแนกตามท่า..... 73

5.4. ระดับรายได้ของผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาใน-
พื้นที่ศึกษาจำแนกตามท่า..... 75

5.5. ระดับการศึกษาผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาใน-
พื้นที่ศึกษาจำแนกตามท่า..... 75

5.6. ค่าเฉลี่ยอันดับของเหตุผลในการเลือกใช้เรือโดยสารเลียบฝั่ง-
แม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษาเป็นวิธีการเดินทาง..... 77

5.7. วัตถุประสงค์ในการเดินทางของผู้ใช้เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำ-
เจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษา..... 78

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่

5.8. ความถี่ต่อหนึ่งสัปดาห์ในการใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่-ศึกษา..... 80

5.9. จำนวนต่อทั้งหมดในการเดินทางขาไปของผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษา..... 82

5.10. ค่าเฉลี่ยอันดับในการใช้เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในการเดินทางและจำนวนการเดินทางที่ไม่ใช้เรือโดยสารขาไปและขากลับ..... 83

5.11. เวลาที่ใช้ในการเดินทางของผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษา..... 85

5.12. จุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางของการเดินทางของผู้ใช้บริการ ณ ท่านนทบุรี : กรณีเป็นท่าต้นทาง..... 88

5.13. จุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางของการเดินทางของผู้ใช้บริการ ณ ท่านนทบุรี : กรณีเป็นท่าปลายทาง..... 89

5.14. จำนวนการเดินทางและรัศมีการบริการของท่านนทบุรี..... 89

5.15. จุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางของการเดินทางของผู้ใช้บริการ ณ ท่าเทเวศร์ : กรณีเป็นท่าต้นทาง..... 91

5.16. จุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางของการเดินทางของผู้ใช้บริการ ณ ท่าเทเวศร์ : กรณีเป็นท่าปลายทาง..... 91

5.17. จำนวนการเดินทางและรัศมีการบริการของท่าเทเวศร์..... 92

5.18. จุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางของการเดินทางของผู้ใช้บริการ ณ ท่าวังหลัง : กรณีเป็นท่าต้นทาง..... 93

5.19. จุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางของการเดินทางของผู้ใช้บริการ ณ ท่าวังหลัง : กรณีเป็นท่าปลายทาง..... 94

5.20. จำนวนการเดินทางและรัศมีการบริการของท่าวังหลัง..... 94

5.21. จุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางของการเดินทางของผู้ใช้บริการ ณ ท่าราชวงศ์ : กรณีเป็นท่าต้นทาง..... 96

5.22. จุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางของการเดินทางของผู้ใช้บริการ ณ ท่าราชวงศ์ :

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่

กรณีเป็นท่าปลายทาง..... 97

5.23. จำนวนการเดินทางและรัศมีการบริการของท่าราชวงศ์..... 97

5.24. จุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางของการเดินทางของผู้ใช้บริการ ณ ท่าสาทร : กรณีเป็นท่าต้นทาง..... 99

5.25. จุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางของการเดินทางของผู้ใช้บริการ ณ ท่าสาทร : กรณีเป็นท่าปลายทาง.....100

5.26. จำนวนการเดินทางและรัศมีการบริการของท่าสาทร..... 100

5.27. ความถี่ของการใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษาโดยจำแนกตามลักษณะระยะทางในการเดินทาง..... 104

5.28. รัศมีบริการของท่าเรือกรณีศึกษา..... 105

5.29. การสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงของเรือด่วนเจ้าพระยาประเภทต่างๆ..... 107

5.30. การเปรียบเทียบปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงและเวลาที่ใช้ในการเดินทางระหว่างเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาและรถยนต์ส่วนตัว.....109

5.31. ทัศนคติของผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาที่มีต่อสภาพท่าเรือและบริเวณที่พักคอย.....111

5.32. ทัศนคติของผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาที่มีต่อเรือโดยสารในเรื่องต่างๆ 113

5.33. ทัศนคติของผู้ใช้บริการต่อจำนวนและมารยาทของพนักงานของบริษัทเดินเรือ..... 116

5.34. ทัศนคติของผู้ใช้บริการที่มีต่อเส้นทางเดินเรือและจำนวนท่าเทียบเรือ..... 118

5.35. ทัศนคติของผู้ใช้บริการต่อความปลอดภัยในการเดินทางโดยเรือโดยสารเลียบฝั่ง-แม่น้ำเจ้าพระยา..... 120

5.36. ทัศนคติของผู้ใช้บริการต่อความสะดวกในการขึ้นลงเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำ-เจ้าพระยา..... 120

5.37. ทัศนคติของผู้ใช้บริการที่มีต่ออัตราค่าโดยสารเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา... 121

5.38. ทัศนคติของผู้ใช้บริการที่มีต่อความตรงเวลาและความรวดเร็วในการเดินทาง..... 122

5.39. ทัศนคติของผู้ใช้บริการที่มีต่อทางเท้าที่เชื่อมต่อท่าเรือกับการเดินทางรูปแบบอื่น..... 123

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่

5.40. เหตุผลของผู้ใช้บริการที่มีรู้สึกไม่สะดวกในการเดินเท้าเพื่อเข้าถึงท่าเรือ..... 124
5.41. ทัศนคติของผู้ใช้บริการต่อการลดจำนวนรอบเรือต่อวันของบริษัท เรือด่วน-เจ้าพระยา..... 125
5.42. เหตุผลของผู้ใช้บริการที่ตอบ "ไม่เห็นด้วย" เกี่ยวกับการลดเที่ยวบริการ-เรือด่วนเจ้าพระยา..... 125
5.43. ทัศนคติของผู้ใช้บริการต่อป้ายแสดงรายละเอียดเส้นทางและตารางเวลาเดินเรือ..... 127
5.44. ทัศนคติของผู้ใช้บริการต่อสัญลักษณ์ธงสี..... 128

บทที่ 1
บทนำ

1.1 ประเด็นปัญหาและความเป็นมาในการวิจัย

การสัญจรทางน้ำนั้นเป็นวิธีการเดินทางหลักที่อยู่คู่วิถีชีวิตของชาวกรุงเทพมหานครมาตั้งแต่อดีตถึงขนาดได้ชื่อว่าเป็นเวนิชตะวันออก แต่การสัญจรทางน้ำของเราก็ได้มีวิวัฒนาการเปลี่ยนแปลงไปตามยุคสมัยโดยได้รับอิทธิพลความเจริญแบบตะวันตกและถูกแทนที่โดยระบบการคมนาคมทางบก โดยจะเห็นได้จากนโยบายในการพัฒนาประเทศตั้งแต่ปี พ.ศ. 2500 เป็นต้นมาได้หันมาให้ความสนใจด้านการคมนาคมทางบกเป็นหลัก มีการพัฒนาตัดถนนต่างๆมากมาย จนละเลยความสำคัญของการคมนาคมทางน้ำที่มีอยู่เดิม คูคลองต่างๆ ถูกเสนอให้ถมเพื่อทำเป็นถนน ละทิ้งวิถีชีวิตพื้นที่ลุ่มน้ำไป ซึ่งปรากฏผลกระทบชัดเจนขึ้น เช่น ปัญหาน้ำท่วม ปัญหาความเน่าเสียในแม่น้ำลำคลอง ปัญหามลพิษ เป็นต้น และในปัจจุบันจากแนวทางพัฒนาประเทศแบบตะวันตกก่อให้เกิดการกระจุกตัวทางกิจกรรมต่างๆในตัวเมือง แรงงานจำนวนมากหลั่งไหลเข้ามายังกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทำให้ประชากรในพื้นที่ดังกล่าวมีความหนาแน่นสูงขึ้น ความต้องการในการเดินทางเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ในช่วง 20 ปีที่ผ่านมาอัตราการเพิ่มขึ้นของผิวถนนจากการตัดเส้นทางใหม่สามารถดำเนินการได้เพียงร้อยละ 1.5 ต่อปี ซึ่งต่ำกว่าอัตราการเพิ่มของความต้องการในการเดินทาง(สุวัฒน์ วาณีสุบุตร:2541:2-23) อีกทั้งการปรับสภาพถนนหรือการตัดถนนใหม่ต้องใช้งบประมาณมหาศาลขัดต่อสภาพเศรษฐกิจของประเทศในปัจจุบัน และต้องเวนคืนที่ดินซึ่งกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ ทั้งในขั้นตอนดำเนินการก่อสร้างก็มักยืดเยื้อยาวนานก่อปัญหาความไม่สะดวกและความลำบากแก่ผู้คนในพื้นที่หรือผู้ที่สัญจรผ่าน

การลงทุนในระบบคมนาคมทางน้ำก็นับว่าเป็นการลงทุนที่ใช้ค่าใช้จ่ายไม่มากเมื่อเทียบกับการลงทุนในระบบขนส่งมวลชนอื่น เช่น รถไฟฟ้าหรือรถไฟใต้ดิน เนื่องจากไม่จำเป็นต้องใช้เทคโนโลยีที่ซับซ้อนราคาแพงจากต่างประเทศ สามารถใช้ภูมิปัญญาความสามารถของเราในการพัฒนาระบบอีกทั้งเรามีทรัพยากรทุน คือ แม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งทอดยาวจากเหนือลงมาใต้และมีลำคลองที่เชื่อมต่อถึงกันตลอด ประมาณ 151 สาย ระยะทางประมาณ 593 กิโลเมตร มีคลองขุดเพื่อการชลประทานซึ่งผ่านบริเวณการจราจรทางบกที่ติดขัดรุนแรงหลายเส้นทาง(กรมเจ้าท่า:2540) หากจะลงทุนก็เพียงในด้านเทคนิค บุคลากร ค่าบำรุงรักษาเท่านั้น

จากลักษณะการเดินทางและการใช้ที่ดินของประชาชนระหว่างแหล่งที่พักอาศัยซึ่งมักอยู่ชานเมืองกับแหล่งงานหรือแหล่งการศึกษาซึ่งอยู่กลางเมืองมีแนวโน้มในความต้องการการเดินทางที่สูงขึ้น ส่วนระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาก็มีเส้นทางบริการเป็นแนวเหนือถึงใต้พาดผ่านกลางเมืองทำหน้าที่เป็นเส้นทางขนถ่ายผู้คนระหว่างแหล่งที่พักอาศัยกับแหล่งงานและแหล่งการศึกษาได้อย่างดี ปัจจุบันจากความจำเป็นในการเดินทางและสภาพปัญหาจราจรทางบกที่ติดขัดรุนแรงขึ้น ระบบคมนาคมทางน้ำจึงเป็นทางเลือกหนึ่งที่ประชาชนหันมาใช้ แม้ว่าจำนวนผู้ใช้บริการจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นแต่ยังเป็นตัวเลขที่น้อยเมื่อเทียบกับจำนวนผู้ใช้บริการระบบรถโดยสารประจำทางคือคิดเป็นเพียงร้อยละ 1 เท่านั้น โดยพบว่ามีประชาชนในกรุงเทพฯและปริมณฑลที่ใช้บริการเรือโดยสารทั้งสิ้น ประมาณ 424,380 คนต่อวัน (กรมเจ้าท่า:2540)

การที่มีผู้ใช้บริการไม่มากนี้ก่อให้เกิดปัญหาการขาดทุนของผู้ประกอบการ ทำให้ไม่คุ้มทุนในการจะปรับปรุงและบำรุงรักษา ตัวเรือ,ท่า,ศาลาพักคอยหรือโป๊ะเรือตลอดจนการปรับปรุงด้านบริการ มาตรฐาน ความปลอดภัย ฯลฯ การขาดการประชาสัมพันธ์ที่ดีพอ เกี่ยวกับเส้นทาง, ตำแหน่งท่าเรือ,ตารางเวลา หรือการเข้าถึงท่าเรือจากถนนหรือระบบคมนาคมอื่นอย่างลำบาก ตลอดจนปัญหาการมีผู้ประกอบการผูกขาดสัมปทานเดินเรือเพียงเจ้าเดียวทำให้ขาดการแข่งขันในการพัฒนาประสิทธิภาพของระบบการให้บริการและโครงข่ายของเรือโดยสารให้ดีขึ้น ทำให้ประชาชนมีเส้นทางและช่วงเวลาที่สามารถเลือกใช้บริการได้จำกัด จึงเป็นเหตุให้มีผู้นิยมใช้บริการอยู่เพียงส่วนน้อยหากเทียบกับการเดินทางสาธารณะรูปแบบอื่น และผู้ใช้บริการก็จำต้องประสบกับความบกพร่อง ไม่สมบูรณ์ของระบบหรือการเสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางน้ำเพื่อแลกกับความสะดวกรวดเร็วกว่าการเดินทางทางบกอื่นๆซึ่งประสบปัญหาการจราจรติดขัดอย่างหนักในช่วงเวลาเร่งด่วน ทั้งนี้หากสามารถปรับปรุงพัฒนาระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาให้มีศักยภาพสูงขึ้น สามารถรองรับรองความต้องการเดินทางของผู้ใช้บริการตลอดจนสามารถเชื่อมโยงเข้ากับระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ เช่น รถประจำทางหรือรถไฟฟ้าหรือเชื่อมโยงกันในระบบเรือโดยสารประเภทต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพแล้วย่อมเป็นการยกระดับระบบขนส่งมวลชนของเมือง ส่งผลให้ประชาชนหันมานิยมใช้บริการเพิ่มขึ้นซึ่งจะช่วยลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ลดปัญหาการสิ้นเปลืองพลังงานและค่าใช้จ่ายอันมาจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและปัญหาการจราจรติดขัด หรืออย่างน้อยก็เป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตและอำนวยความสะดวกในการเดินทางของผู้ใช้บริการทั้งระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาและระบบขนส่งมวลชนรูปแบบอื่นที่ใช้ร่วมกันในการเดินทาง

ดังนั้นหากได้มีการศึกษาวิจัยระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อหาแนวทางในการปรับปรุงพัฒนาให้เป็นระบบขนส่งที่มีศักยภาพสามารถเชื่อมโยงกับระบบคมนาคมอื่นๆ และสนับสนุนให้ประชาชนหันมานิยมใช้ก็นับเป็นหนทางหนึ่งที่จะบรรเทาปัญหาจราจรติดขัด ลด

การสูญเสียพลังงาน เงินตราและเวลา อีกทั้งเป็นการฟื้นฟูวิถีชีวิต วัฒนธรรมของเราซึ่งพึ่งพาการเดินทางทางน้ำมาตั้งแต่อดีต ควรแก่การดำรงรักษาและพัฒนาให้เป็นระบบสากลที่มีประสิทธิภาพ

1.2 วัตถุประสงค์ในการวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษาความต้องการในการเดินทางสัญจรทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาปัจจุบัน ในฐานะที่เป็นทางเลือกในการเดินทางของประชาชน

1.2.2 เพื่อศึกษาโครงข่ายและรูปแบบการเดินทางของผู้ใช้บริการระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ในพื้นที่ศึกษา

1.2.3 เพื่อเสนอแนวทางในการปรับปรุงระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ให้เป็นระบบที่มีประสิทธิภาพ เชื่อมโยงกับระบบคมนาคมอื่น

1.3 กรอบของการวิจัย

จากหัวข้อ 1.1 พอสรุปถึงประเด็นปัญหาหรือความจำเป็นในการวิจัยได้เป็นหัวข้อ ดังนี้

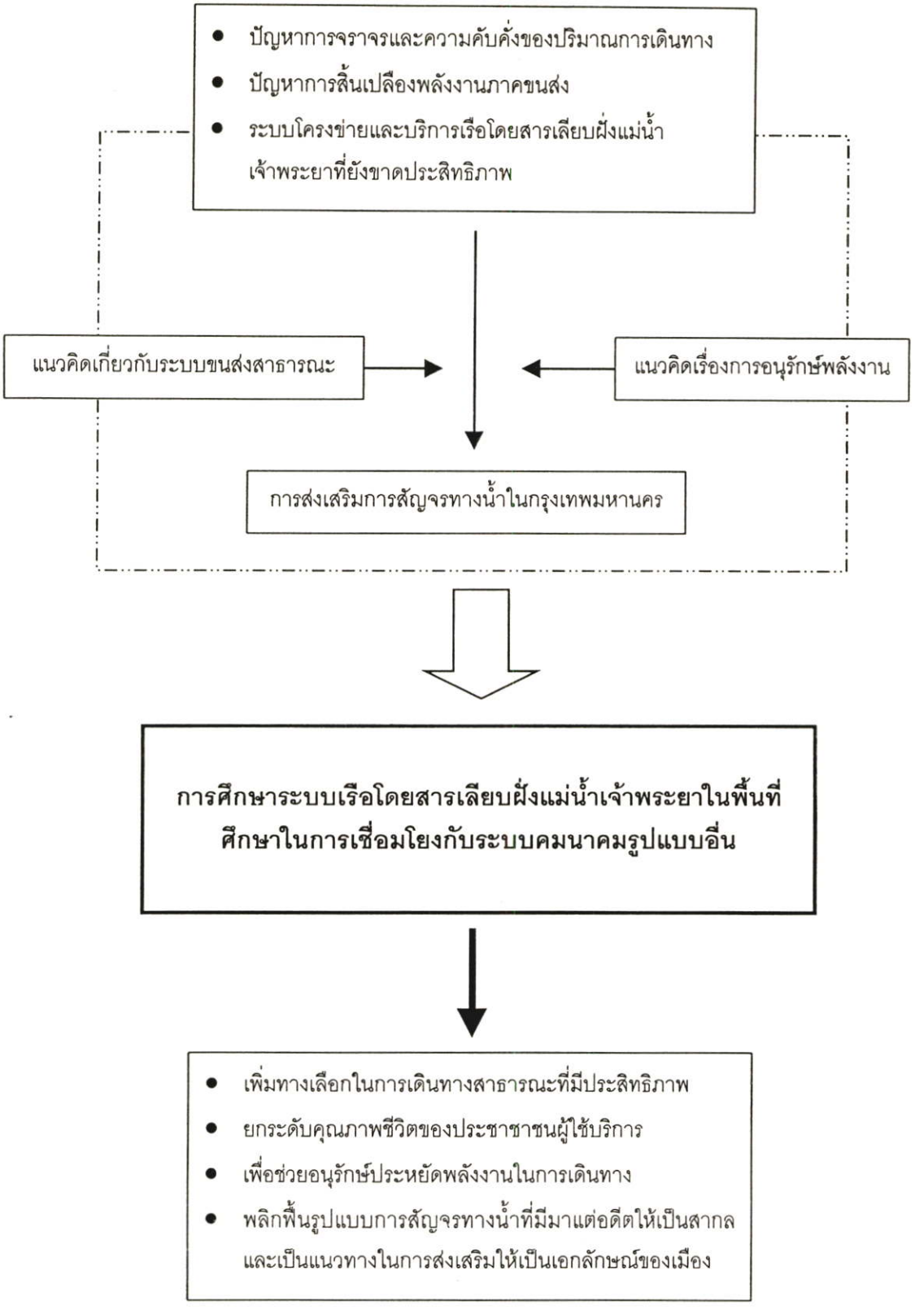
1. ปัญหาการจราจรและความคับคั่งของปริมาณการเดินทาง
2. ปัญหาการสิ้นเปลืองพลังงานภาคขนส่ง
3. ระบบโครงข่ายและบริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาที่ยังขาดประสิทธิภาพ

ในการการวิจัยศึกษาเพื่อหาหนทางแก้ไขปัญหาเหล่านี้ผู้วิจัยมีมุมมองคำตอบบนพื้นฐานแนวคิดเรื่องการอนุรักษ์พลังงานและการขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ โดยใช้เป็นแนวคิดหลักในการศึกษาวิจัยเพื่อให้บรรลุซึ่งเป้าหมายหรือผลลัพธ์สุดท้าย 4 ประการ คือ

1. เพิ่มทางเลือกในการเดินทางสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ
2. ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนผู้ใช้บริการ
3. เพื่อช่วยอนุรักษ์ประหยัดพลังงานในการเดินทาง
4. พลิกฟื้นรูปแบบการสัญจรทางน้ำที่มีมาแต่อดีตให้เป็นสากลและเป็นแนวทางในการส่งเสริมให้เป็นเอกลักษณ์ของเมือง

โดยผู้วิจัยเสนอประเด็นในการส่งเสริมสนับสนุนการเดินทางสัญจรทางน้ำเนื่องด้วยกรุงเทพมหานครมีความพร้อมทางปัจจัยพื้นฐานอยู่แล้ว เช่น มีสภาพทางกายภาพที่เอื้ออำนวย กล่าวคือ มีแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแกนหลักตัดผ่านกลางเมืองซึ่งเชื่อมโยงกับคูคลองอื่นๆครอบคลุมพื้นที่ทั้งเมืองหากแต่ว่ายังขาดการพัฒนาให้สามารถเชื่อมต่อเป็นเส้นทางสัญจรได้ อีกทั้งมีระบบขนส่งขนาดรองและขนาดใหญ่ เช่น รถตู้ รถสองแถว รถประจำทาง รถไฟฟ้า เป็นต้น ซึ่งสามารถผลักดันให้มีเส้นทางโครงข่ายการบริการที่เชื่อมโยงส่งเสริมเกื้อหนุนกันกับระบบการสัญจรทางน้ำ นอกจากนี้การสัญจรทางน้ำก็ยังเป็นระบบการเดินทางที่ไม่ต้องใช้เทคโนโลยีระดับสูงหรือราคาแพงเมื่อเทียบกับระบบขนส่งสาธารณะบางระบบสามารถใช้ภูมิปัญญาและเทคโนโลยีตลอดจนบุคลากรภายในประเทศในการพัฒนา ดังนั้นจึงเป็นการสอดคล้องต่อสภาพเศรษฐกิจสังคมของชาติในปัจจุบันลดการพึ่งพาเทคโนโลยีและเงินทุนจากต่างชาติและสามารถส่งเสริมให้เป็นรูปแบบการเดินทางที่เป็นเอกลักษณ์ของเมืองเหมือนดั่งการเป็นเวนิชตะวันออกในอดีต ส่วนรูปแบบของเรือโดยสาร เช่น เรือด่วน หรือเรือหางยาว ก็สามารถส่งเสริมและอนุรักษ์ให้เป็นรูปแบบที่มีเอกลักษณ์เป็นสัญลักษณ์ของเมือง สามารถใช้เป็นจุดดึงดูดสร้างความสนใจแก่นักท่องเที่ยว เช่นเดียวกับสามล้อของไทยที่เป็นที่รู้จักในนานาประเทศ

กรอบของการวิจัยครั้งนี้สามารถกล่าวโดยสรุปได้ดังรูปที่ 1.1



รูปที่ 1.1 กรอบแนวคิดหลักในการวิจัย

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

การวิจัยครั้งนี้มีขอบเขตในการศึกษาโครงข่ายระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษาในฐานะที่เป็นทางเลือกหนึ่งในการเดินทางของประชาชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลซึ่งการเดินทางส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์เพื่อไปทำงานและไปศึกษาเล่าเรียนเป็นประจำ โดยสถานที่ปลายทางเหล่านั้นกระจุกตัวอยู่ใจกลางเมืองเสียส่วนมาก เป็นเหตุให้เกิดปัญหาการจราจรที่คับคั่งอย่างมากในช่วงเช้าและช่วงเย็น ในการวิจัยครั้งนี้จึงมีประเด็นที่มุ่งศึกษาด้านต่างๆ ได้แก่ สภาพทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา,รูปแบบการเดินทางของผู้ใช้บริการ,สภาพปัญหา และทัศนคติของผู้ใช้บริการตลอดจนการเชื่อมโยงกับระบบคมนาคมรูปแบบอื่น เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาให้มีศักยภาพและสามารถรองรับปริมาณการเดินทางจำนวนมากโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน

1.5 ผลที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 เพื่อเข้าใจสภาพปัญหาและประเด็นต่างๆในพื้นที่ศึกษาทั้งทางด้านกายภาพ,รูปแบบและพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้บริการตลอดจนทัศนคติของผู้ใช้บริการที่มีต่อระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษา

1.5.2 สามารถเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงระบบโครงข่ายเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษาให้มีศักยภาพและสามารถเชื่อมโยงเข้าถึงระบบคมนาคมอื่นๆได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.5.3 เพื่อนำผลที่ได้จากการศึกษามาประยุกต์ใช้กับระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งเจ้าพระยาในบริเวณอื่นๆ เพื่อส่งเสริมการเดินทางทางน้ำและสนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะกันเพิ่มขึ้น ช่วยลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เพื่อเป็นการประหยัดพลังงาน

บทที่ 2
วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาวรรณกรรม ทฤษฎีและแนวคิดต่างๆซึ่งมีประเด็นที่เชื่อมโยง หรือเป็นพื้นฐานในการทำวิจัยครั้งนี้ โดยพิจารณาในมุมกว้างๆเกี่ยวกับลักษณะการเดินทางสัญจรในเมืองซึ่งมีความสัมพันธ์กับรูปแบบกิจกรรมและลักษณะการใช้ที่ดินของเมือง และพิจารณาเจาะจงในกรณีการเดินทางสัญจรในกรุงเทพมหานคร โดยให้ความสำคัญกับระบบการเดินทางทางน้ำโดยเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในการทำหน้าที่ขนถ่ายผู้คนระหว่างย่านพักอาศัยซึ่งอยู่รอบนอกเมืองกับย่านธุรกิจหรือย่านพาณิชยกรรมซึ่งอยู่ใจกลางเมือง

ในการวิจัยครั้งนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาให้มีศักยภาพ สามารถบรรเทาปัญหาการคับคั่งของปริมาณการเดินทางทางบกและให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีพื้นฐานแนวคิดหลักในการส่งเสริมการขนส่งมวลชนสาธารณะของเมืองเพื่อการอนุรักษ์และประหยัดพลังงานในการเดินทางของประเทศ ดังนั้นจึงขอสรุปเกี่ยวกับการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องเป็นหัวข้อ ดังต่อไปนี้

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งภายในเมือง
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการทำนายความต้องการเดินทาง
2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการคมนาคมในบริบทกรุงเทพมหานคร
2.4 ทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับการบริการสาธารณะ
2.5 ทฤษฎีและแนวคิดเรื่องความพึงพอใจ
2.6 แนวคิดเกี่ยวกับการอนุรักษ์พลังงานและการขนส่ง

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งภายในเมือง

การเดินทางของคนภายในเมืองเป็นประจำไปยังจุดต่างๆ เป็นการเชื่อมโยงกิจกรรมต่างๆในการดำรงชีวิต (Kaisar et.al.:1995:368-397) การขนส่งในเมืองเป็นการขนส่งคนหรือมวลชนมากกว่าสินค้าโดยมักจะมีจุดเริ่มต้นและสิ้นสุดอยู่ที่บ้าน โดยการเดินทางจะมีลักษณะแผ่กระจายออกไปทุกทิศทางทำให้มีจุดหมายปลายทางมากมายยากแก่การกำหนดเส้นทางที่ครอบคลุมเส้นทางการเดินทาง จากแนวคิดของ Vance (1960:189-200) จะแบ่งทิศทางการกระจาย

ของการเดินทางเป็น 2 แบบ ตามประเภทการใช้ที่ดิน คือ ย่านที่อยู่อาศัยเป็นเขตที่มีการเดินทางแบบกระจาย และย่านศูนย์กลางการค้าและสถานที่ราชการเป็นเขตที่มีการเดินทางเข้ามารวมกัน หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งว่าศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของเมืองจะเป็นแม่เหล็กดึงดูดให้ผู้คนเดินทางโดยวัตถุประสงค์ของการเดินทางที่แตกต่างกันออกไป และความแตกต่างของจุดมุ่งหมายของการเดินทางทำให้การเลือกพาหนะที่ใช้เดินทางแตกต่างกันด้วย การขนส่งวัตถุดิบ,สินค้า ย่อมต้องใช้รถไฟหรือรถบรรทุกในขณะที่การเดินทางไปทำงานหรือเรียนจะเลือกใช้รถยนต์ส่วนตัวหรือรถประจำทาง และเนื่องจากเขตศูนย์กลางเมืองเป็นย่านการค้าและศูนย์ราชการที่ตั้งของแหล่งงาน สถานศึกษาหรือตลาดการจ้างงานส่วนวงแหวนรอบนอกเป็นย่านที่อยู่อาศัยของประชากรที่ต้องเดินทางเข้ามาทำงานดังนั้นจึงมีระบบการขนส่งเพื่อตอบสนองการเดินทางระหว่างสองบริเวณนี้ซึ่งเป็นการสัญจรหลักของเมืองและเป็นเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในตอนเช้าและตอนเย็นมากที่สุด (Group:1963:33-38) ซึ่งแนวคิดที่กล่าวมานี้ก็สนับสนุนกับแนวคิดของ Needham (131-165) ที่ระบุเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ที่ดินกับระบบขนส่งว่ามีผลซึ่งกันและกัน ดังนั้นจึงสามารถคาดคะเนการเดินทางของประชาชนจากการใช้ที่ดินหรือคาดคะเนการใช้ที่ดินจากระบบคมนาคมขนส่งได้

นอกจากนี้องค์ประกอบสำคัญที่ทำให้เกิดการเดินทางในเมืองก็คือวัตถุประสงค์ของการเดินทาง ซึ่ง Vance (1960) ได้สรุปเกี่ยวกับการเดินทางของประชากรในเมืองว่ามักมีพื้นฐานมาจากจุดประสงค์ในการเดินทาง โดยแบ่งเป็น 2 รูปแบบคือ

1 จุดประสงค์เดี่ยว (Single Purpose Trip) เป็นการเดินทางที่มีจุดประสงค์ของการเดินทางเพียงประการเดียว ได้แก่ การเดินทางเพื่อไปศึกษา ไปทำงาน ไปสถานพยาบาล ไปซื้อของ ไปพักผ่อน เป็นต้น

2 หลายจุดประสงค์ (Multiple Purpose Trip) เป็นการเดินทางที่มีจุดประสงค์มากกว่าหนึ่งอย่างขึ้นไป โดยมีจุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางเช่นเดียวกับแบบจุดประสงค์เดียว แต่มีการหยุดระหว่างทางเนื่องจากมีหลายจุดประสงค์

ในการศึกษาระหว่างจุดประสงค์ของการเดินทางกับการเชื่อมต่อกิจกรรมในเมือง พบว่าการเดินทางแบบจุดประสงค์เดี่ยวมักเกิดจากรูปแบบที่ตั้งของกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่กระจัดกระจาย ส่วนการเดินทางแบบหลายจุดประสงค์พบในย่านที่รวมกิจกรรมทางเศรษฐกิจหลายอย่างเข้าด้วยกัน เช่น ศูนย์การค้าในย่านกลางเมืองหรือย่านศูนย์การค้าย่อยในเขตชานเมือง (Wheeler:1972:641-654) และมีความแตกต่างกันของการเดินทางไปตามลักษณะฐานะทางเศรษฐกิจ, ครอบครัว,เพศและเชื้อชาติของกลุ่มชนในย่านที่พักอาศัย (Kaiser et.al.: 1995:368-397)

จากการทบทวนแนวคิดทฤษฎีที่กล่าวข้างต้นย่อมช่วยให้เข้าใจในธรรมชาติของการเดินทางภายในเมืองเพื่อเป็นพื้นฐานในการศึกษาวิจัยครั้งนี้โดยช่วยให้เข้าใจถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเดินทางของคน เช่น สภาพการใช้ที่ดินของเมือง,วัตถุประสงค์ของการเดินทาง เป็นต้น ในกรอบการวิจัยครั้งนี้ ตำแหน่งท่าเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาจะอยู่ในจุดที่สอดคล้องกับทิศทางการเดินทางของคนในเมือง คือจะกระจุกตัวค่อนข้างถี่ในย่านศูนย์กลางเมืองซึ่งมีย่านการค้าและธุรกิจซึ่งเป็นแหล่งดึงดูดการเดินทางและจะอยู่กระจาย เบาบางลงไปตามรอบนอกของเมืองซึ่งเป็นย่านพักอาศัย กลุ่มผู้ใช้บริการส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มคนทำงานและนักเรียนนักศึกษาซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการเดินทางส่วนมากเป็นแบบจุดประสงค์เดียวเป็นประจำ เช่น ไปทำงาน ไปเรียน จะมีกลุ่มผู้เดินทางที่มีหลายจุดประสงค์เพียงจำนวนน้อยมากหรือไม่ใช้เป็นผู้ใช้บริการขาประจำ ให้การศึกษาวิจัยครั้งนี้จึงให้น้ำหนักในการศึกษาเก็บข้อมูลไปยังกลุ่มผู้เดินทางประจำอันเป็นกลุ่มเป้าหมายหลักเพื่อกำหนดแนวทางปรับปรุงระบบให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทางจริงของผู้ใช้บริการ

2.2 แนวคิดในการทำนายความต้องการเดินทาง

ในการวางแผนการขนส่งภายในเมืองสิ่งที่ต้องคำนึงถึงหรือเป็นปัจจัยสำคัญในการกำหนดแผนนโยบาย คือ ความต้องการเดินทางของประชากรในเมืองนั้น ซึ่งจะต้องประมาณหรือคาดคะเนให้ได้ใกล้เคียงความจริงเพื่อให้ได้ซึ่งแผนนโยบายที่สมบูรณ์ ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ในการประมาณการเดินทางเพื่อเป็นแนวทางในกระบวนการทำนายความต้องการเดินทางของประชากร ได้แก่

1. การเกิดการเดินทาง (Trip Generation) โดยมีตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อการเดินทาง เช่น ตัวแปรด้านกายทางของพื้นที่ ได้แก่ การใช้ที่ดิน,ที่ตั้ง,ความหนาแน่น ซึ่งลักษณะการใช้ที่ดิน,การกระจายการใช้ที่ดินลักษณะต่างๆ นั้นจะมีผลทำให้เกิดการเดินทางที่ต่างกันด้วย ส่วนความหนาแน่นของการใช้ที่ดินแต่ละประเภทซึ่งมักแสดงในหน่วยของที่อยู่อาศัยต่อพื้นที่ จะมีความสัมพันธ์กับจำนวนการเกิดการเดินทาง (Number of Trip Produced) นอกจากนี้ตัวแปรที่มีอิทธิพลนอกจากตัวแปรด้านกายภาพก็เช่น ตัวแปรทางลักษณะเศรษฐกิจและสังคมของประชากรในพื้นที่นั้น (Social and Economic Characteristics), ชนิดและขอบเขตสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งในพื้นที่นั้น(Type and Extent of The Transportation Facilities)

2. การกระจายการเดินทาง (Trip Distribution) ซึ่งเกี่ยวข้องกับการเชื่อมโยงจุดกำเนิดการเดินทางกับจุดดึงดูดการเดินทาง เป็นการกระจายการเดินทางจากโซนหนึ่งไปยังโซนอื่นๆ

3. รูปแบบการเดินทาง (Modal Split) ได้มีการพยายามจัดสรรรูปแบบการเดินทางในอนาคตว่าผู้เดินทางแต่ละคนจะเลือกวิธีใด โดยทั่วไปผู้เดินทางจะเลือกทางเลือกซึ่งให้ประโยชน์แก่ตนสูงสุด มีข้อเสียน้อยสุด

4. การเลือกเส้นทางการเดินทาง (Network Assignment) เป็นการกำหนดโครงข่ายหรือเส้นทางการเดินทางที่ผู้เดินทางจะเลือก โดยการเดินทางถูกกำหนดโดยรูปแบบการเชื่อมโยงระบบคมนาคมกับย่าน (Node) เนื่องจากผู้เดินทางมักจะเลือกเส้นทางที่ประหยัดเวลา นักวางผังจึงมักใช้เส้นทางที่ย่นเวลาที่สุดในการกำหนดการเดินทางในระบบ วิธีที่นิยมใช้ในการอธิบาย Network Assignment มี 2 แบบ (อ้างใน Catanese and Snyder :1984:306-325) คือ

4.1 The All-or-Nothing Method เป็นการคิดโดยใช้เส้นทางที่ใช้เวลาน้อยสุดระหว่างจุด 2 จุด

4.2 Diversion-Curve Assignment คิดโดยทั้งเส้นทางที่ใช้เวลาน้อยสุดและเส้นทางอื่นที่ใช้เวลามากถัดมา ซึ่งมักเป็นกรณีที่การเดินทางระหว่างจุด 2 จุดมีมากกว่า 1 เส้นทาง ในการคิดต้องมั่นใจว่าโครงข่ายต่างๆ ไม่ได้ดำเนินการเกินความสามารถของมัน

ในการทำนายความต้องการเดินทางของผู้เดินทางโดยหลักทั่วไปจะใช้การลดทางเลือกเชิงลบ หรือก็คือการตัดเส้นทางที่ไปถึงจุดหมายโดยยากไม่สะดวกออกตามเหตุผลที่แตกต่างกันไปในแต่ละบุคคล ซึ่งผู้คนส่วนมากมักจะเลือกเส้นทางที่เสียเวลาน้อยที่สุดหรือระยะทางที่สั้นที่สุด แต่ก็ยังมีเหตุผลในการเลือกเส้นทางอื่นๆด้วย เช่น เส้นทางที่ค่าใช้จ่ายต่ำ,มีความสะดวกสบายในการเดินทางฯลฯ ดังนั้นจึงเป็นการยากในการคาดเดารูปแบบการเดินทางของแต่ละบุคคล (อ้างใน Catanese and Snyder :1984:306-325) ในการวางแผนการขนส่งในเมืองให้มีประสิทธิภาพนั้นจำเป็นอย่างยิ่งในการค้นหาความต้องการในการเดินทางของประชากรของเมือง เพื่อให้ได้บทสรุปซึ่งแผนนโยบายด้านระบบขนส่งที่ตอบสนองประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนและคุ้มค่าการลงทุน ด้วยเหตุนี้จึงได้มีความพยายามศึกษาและกำหนดเป็นแนวคิดในการทำนายความต้องการการเดินทางอย่างเป็นระบบโดยจากงานวิจัยของ Ross (n.d.:306-325) กำหนดเป็นแนวทางไว้ 5 ขั้นตอน คือ

1. กำหนดประเด็นปัญหา (Problem Definition) ปัญหามักเกิดจากความแตกต่างระหว่างความต้องการและสภาพปัจจุบันของพื้นที่ ปัญหาความไม่เหมาะสมของศักยภาพ ความปลอดภัย มลภาวะ การใช้ที่ดิน ผลกระทบแก่ผู้ใช้หรือบุคคลอื่น ๆ ฯลฯ ยกตัวอย่างประเด็นปัญหา เช่น

- ปัญหาด้านความปลอดภัยในระบบคมนาคมก่อให้เกิดผลกำไรได้ การลดจำนวนการตายโดยใช้การพัฒนาทางเทคโนโลยี บทบังคับ กฎหมาย ความเอาใจใส่ของประชาชน การปรับปรุงพื้นที่บริการหรือเส้นทาง เป็นต้น
- ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ผลกระทบ มักเกิดจากความขัดแย้งระหว่างพลเมืองกับหน่วยงานรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบแก้ปัญหาด้านนี้ได้ด้วยการลดผลกระทบเชิงลบของระบบคมนาคมที่มีต่อสิ่งแวดล้อมและการประนีประนอมของแต่ละฝ่ายเพื่อหาทางออก
- ปัญหาด้านการเงิน มักเกิดจากการขาดแคลนเงินทุน เป็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยต่างๆ เช่น โครงสร้างราคา ค่าโดยสาร ค่าบริการ เงินสนับสนุน และภาษี

2. พัฒนาเป้าหมายและวัตถุประสงค์ (Development of Goal and Objective) กำหนดเป้าหมายและวัตถุประสงค์โดยมีที่มาจากประเด็นปัญหาที่ต้องการแก้ไข

3. เก็บข้อมูล (Data Collection) แบ่งเป็นประเภทต่างๆ คือ

- ด้านการใช้ที่ดิน (Land Use Inventory) เช่น พื้นฐานการใช้ที่ดิน (Land Use Base), การเกิดการเดินทาง (Trip Generation), การกำหนดกลุ่มที่อยู่อาศัย (Designate Dwelling Units) และการประสานสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมโยงกิจกรรมการใช้ที่ดินอื่น ๆ
- การสำรวจจุดเริ่มต้นและปลายทาง (Origin and Destination Surveys) ได้แก่ การศึกษาเกี่ยวกับจุดเริ่มต้น,จุดหมายปลายทาง,จุดประสงค์การเดินทาง,พาหนะที่ใช้,เวลาการเดินทาง,ระยะทาง เป็นต้น โดยเก็บข้อมูลด้วยวิธี Postcard Survey, การสัมภาษณ์ ฯลฯ
- สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคม (Transportation Facilities) ช่วยชี้ชัดถึงความสามารถของระบบ ปัญหาและการเชื่อมโยงกับโครงข่าย

4. สร้างแบบจำลอง (Forecasting Models) คือ การคาดการณ์สภาพการณ์ในอนาคตโดยใช้พื้นฐานจากสภาพปัจจุบัน โดยทดสอบกับแบบจำลองต่างๆ ซึ่งเป็นการประหยัดกว่าการทดสอบสมมติฐานนั้นกับเมืองจริงๆ ช่วยทำให้เข้าใจการดำเนินไปของระบบ เพื่อนักวางผังจะได้กลั่นกรองให้สมเหตุสมผล มีความเป็นไปได้มากสุด แต่ในบางงานวิจัยแบบจำลองไม่อาจจะเหมาะสมกับสภาพจริง เพราะไม่มีแบบจำลองใดที่จะมีความเหมือนจริงทุกด้าน จึงเป็นเพียงการประมาณและสามารถเป็นจริงในบริบทที่มีพื้นฐานเดียวกัน

แบบจำลองการใช้ที่ดิน (Land Use Model) ต้องทำนายความต้องการเดินทางในอนาคต ซึ่งขึ้นกับแนวโน้มการใช้ที่ดิน อันถูกกำหนดด้วยทำเลที่ตั้ง ระบบสาธารณูปการต่างๆ และ

การใช้ที่ดินอื่นที่อยู่ใกล้ๆ อันเป็นความสัมพันธ์ที่ซับซ้อน และระบบคมนาคมเป็นเพียงหนึ่งในหลายๆ ปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาที่ดิน

5. ประเมินผลและพัฒนาผังทางเลือก (Development and Evaluation of Alternative) เป็นหน้าที่หลักของนักวางผังในการประเมินผลที่ตามมาของแต่ละผังทางเลือกทั้งในระยะสั้นและระยะยาว โดยมีวิธี เช่น

- เรทติ้งสครีม (Rating Schemes) โดยการให้น้ำหนักแก่ปัจจัยผลกระทบด้านต่างๆ คำนวณคะแนนแต่ละปัจจัย ปัจจัยใดได้คะแนนสูงหมายถึงอันดับแรกๆ ที่ควรพิจารณา
- การวิเคราะห์ค่าผลกำไร (Cost-Benefit Analysis) เป็นการพิจารณาอัตราส่วนระหว่างค่าผลกระทบต่างๆ กับค่าประโยชน์ที่ได้รับ (Cost-Impact Units / Benefit-Impact Units) เป็นวิธีที่ต้องแจกแจงผลกระทบต่างๆ ทั้งในระยะยาวและแสดงในเชิงปริมาณ
- การวิเคราะห์ค่าประสิทธิผล (Cost Effectiveness) เป็นวิธีที่ใช้อธิบายว่าทางเลือกต่างๆ มีประสิทธิภาพประสิทธิผลสามารถบรรลุเป้าหมายและวัตถุประสงค์อย่างไร ใช้สำหรับผลที่ตามมาในระยะสั้นของการวิเคราะห์ค่าผลกำไร (Cost-Benefit Analysis) ไม่ค่อยอธิบายเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดแก่ผู้ใช้ บุคคลอื่นหรือผู้ที่เสียค่าใช้จ่าย

ในงานวิจัยครั้งนี้จึงได้เชื่อมโยงแนวคิดในบางประเด็นของ Ross เพื่อเป็นพื้นฐานในกระบวนการวิจัย เช่น ในแง่การกำหนดแนวทางการวิจัย,การเก็บข้อมูลและการวิเคราะห์ประเมินผลเพื่อให้ได้ซึ่งบทสรุปโดยจะปรับเพื่อนำมาใช้ให้เข้ากับขั้นตอนและกรอบการวิจัยซึ่งเป็นบริบทเฉพาะ

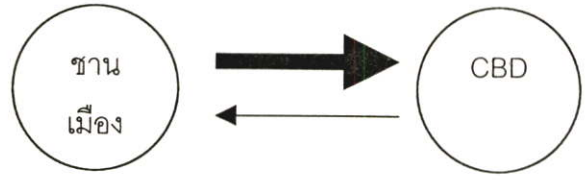
2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการคมนาคมในบริบทกรุงเทพมหานคร

ในการวิจัยครั้งนี้เนื่องจากมีที่มาในการวิจัยและเป้าหมายในการนำผลการศึกษาที่ได้เพื่อใช้ในการส่งเสริมการเดินทางสาธารณะทางน้ำและแบ่งเบาปริมาณการจราจรที่ติดขัดในบริบทของกรุงเทพมหานคร ดังนั้นจึงได้ศึกษาเกี่ยวกับลักษณะการคมนาคมของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและลักษณะการเดินทางสาธารณะทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อให้เข้าใจในประเด็นปัญหาต่างๆ ที่มีความสัมพันธ์ต่อสภาพพื้นที่ศึกษา

2.3.1. ลักษณะการเดินทางของคนในกรุงเทพมหานคร

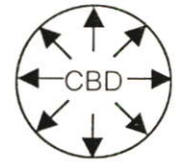
จากการศึกษาการเดินทางของประชากรในกรุงเทพมหานครโดย มานพ พงศทัต (1973:44) จะสรุปเกี่ยวกับลักษณะในการเดินทางของคนในกรุงเทพมหานครได้ ดังนี้

1. มีการเคลื่อนที่จากนอกเมืองเข้ามายัง CBD (Central Business District) ในระหว่างชั่วโมงเร่งด่วน (Rush Hour) คิดแล้วประมาณร้อยละ 60 ของการเดินทางในเมืองระหว่างชั่วโมงเร่งด่วนตอนเช้า



การเดินทางตอนเช้า

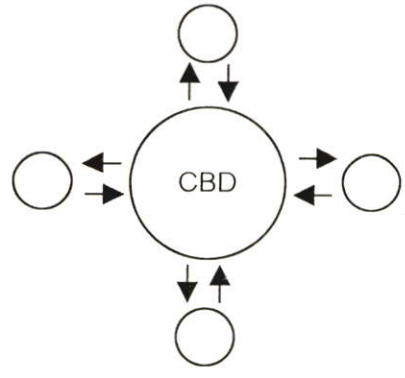
2. มีการเคลื่อนที่ใน CBD กระทำโดยประชาชนที่อาศัยอยู่ใน CBD หรือใกล้ที่ทำงาน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ที่มีรายได้ต่ำและรายได้ปานกลางที่อยู่ในเขต CBD ปริมาณการเคลื่อนที่ประเภทนี้ ประมาณร้อยละ 20 ของการเดินทางตอนเช้า



การเดินทางตอนเช้า

3. เคลื่อนที่จาก CBD ไปนอกเมืองในตอนเช้ามีน้อยมาก เมื่อเทียบกับการเดินทางเข้าสู่เมือง คือร้อยละ 15 การเดินทางประเภทนี้จะเกิดขึ้นในตอนเย็นเพราะต่างก็เลิกงานเพื่อกลับบ้าน

4. เคลื่อนที่จากนอกเมืองแห่งหนึ่งไปยังนอกเมืองอีกแห่งหนึ่ง การเคลื่อนที่ของประชากรในลักษณะนี้ จำกัดอยู่ในกลุ่มเล็กๆ เนื่องจากไม่มีเส้นทางเชื่อมระหว่างนอกเมือง ดังนั้นจำเป็นที่จะต้องเดินทางผ่านเข้ามาในเมือง ซึ่งเป็นการเพิ่มภาระการจราจรในเขต CBD



การเดินทางตอนเช้า

2.3.2. ลักษณะการเดินทางสาธารณะทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา

จากงานวิจัยที่เกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำของกรุงเทพมหานคร ดังต่อไปนี้

1. มาณพ พงศทัต และ กิ่งเพชร ลีพัหาชีวะ (2525) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับปริมาณของผู้โดยสารเรือทั้ง 3 ประเภท คือ ระบบเรือหางยาว ระบบเรือข้ามฟาก และระบบเรือด่วนเลียบแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อที่จะสร้างเป็นแผนที่ปริมาณการไหลของผู้โดยสารทางน้ำ (Waterway Traffic Volume) ใน 3 รูปแบบ คือ

1. ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำตลอดปี
2. ปริมาณคนโดยสารเฉลี่ยในวันธรรมดา
3. ปริมาณคนโดยสารเฉลี่ยในวันหยุดราชการ

ผลการศึกษาพบว่า ปริมาณผู้โดยสารในวันธรรมดาจะมากกว่าในวันหยุดราชการ โดยเฉพาะในเวลาชั่วโมงเร่งด่วนจะมีปริมาณผู้โดยสารมากที่สุด และระบบเรือข้ามฟากจะเป็นที่ต้องการของประชาชนมากที่สุด

2. หน่วยวิจัยการจราจรและการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2534:1-196) ได้ศึกษารวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งสาธารณะทางน้ำ โดยมีขอบเขตการศึกษา เป็น 3 ข้อ ดังนี้

1. พื้นที่ศึกษา แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ พื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา จากปากเกร็ด-บางนาและพื้นที่บริเวณถนนรามคำแหง
2. ศึกษาสภาพปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะต่าง ๆ
3. คาดคะเนรูปแบบการเดินทางในอนาคต ด้วยแบบจำลองทางสถิติ

จากการสำรวจแบบสอบถามความคิดเห็นผู้ใช้บริการ ซึ่งมีเพียง 60 ชุด สรุปผลได้ว่า ร้อยละ 95 ของผู้ใช้บริการเรือด่วนเลียบแม่น้ำเจ้าพระยา สามารถเลือกที่จะเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ ได้ และร้อยละ 70 ไม่ได้มีที่พักอาศัยริมน้ำแต่ก็ไม่ไกลนักสามารถเข้าถึงท่าเรือได้ และมีสถานที่ทำงานอยู่ใกล้ริมแม่น้ำหรือต้องต่อรถประจำทางต่อไป ส่วนเหตุผลที่เลือกใช้บริการ ร้อยละ 75 ตอบว่า เพราะความรวดเร็วกว่าการเดินทางแบบอื่นแต่มีทัศนคติในด้านลบ คือ ต้องการให้ปรับปรุงเรื่องความปลอดภัย ความถี่ในการปล่อยเรือจากท่า

3. Supornchai Utainarumol (1992:12-74) ได้ศึกษาเรื่อง การเชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะทางน้ำกับระบบรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร พบว่าผู้ใช้บริการเรือด่วนเลียบแม่น้ำเจ้าพระยาร้อยละ 83.2 มีอายุระหว่าง 21-40 ปี สัดส่วนผู้ใช้บริการที่สูงอายุมีอัตราต่ำกว่าเมื่อเทียบในระบบรถโดยสารประจำทาง โดยให้เหตุผลที่ว่าผู้สูงอายุไม่นิยมใช้เรือเพราะ ไม่ปลอดภัยหรือไม่สะดวก และพบว่าผู้ใช้บริการเรือด่วนเลียบแม่น้ำเจ้าพระยาส่วนมากมีรายได้ต่ำกว่าผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง แม้ว่าค่าโดยสารเรือเรือด่วนเลียบแม่น้ำเจ้าพระยาจะสูงกว่า

ค่าโดยสารรถประจำทาง ดังนั้นจะเห็นได้ว่าการที่คนไม่นิยมใช้เรือด่วนฯจึงไม่น่าเกิดจากค่าโดยสารที่แพง ส่วนเหตุผลที่เลือกใช้บริการเรือ เพราะมีความรวดเร็วกว่า (ร้อยละ 82.3) และผู้ที่หันไปใช้รถโดยสารประจำทางแทน ให้เหตุผลว่า เรือด่วนเลียบแม่น้ำเจ้าพระยาไม่สะดวก (ร้อยละ 48), ไม่ปลอดภัย (ร้อยละ 12.4), รอเรือนาน (ร้อยละ 12.2) และแพง (ร้อยละ 5.3)

จากงานวิจัยต่างๆที่กล่าวมาข้างต้นทำให้ทราบข้อมูลในอดีตเกี่ยวกับระบบการสัญจรทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่กรุงเทพมหานคร เช่น ปริมาณผู้โดยสารในการใช้บริการซึ่งมีจำนวนมากในช่วงเร่งด่วนของวันธรรมดา และผู้ใช้บริการส่วนมากจะต้องใช้ระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ ประกอบในการเดินทางเชื่อมโยงกับสถานที่ปลายทางหรือที่พักอาศัยตลอดจนทราบทัศนคติทั้งเชิงบวก เช่น การเลือกใช้บริการส่วนมากให้เหตุผลในเรื่องความรวดเร็วในการเดินทางหรือทัศนคติเชิงลบ เช่น ข้อบกพร่องในด้านความปลอดภัย ความไม่สะดวกในการใช้บริการ เป็นต้น ซึ่งข้อมูลดังกล่าวนี้ใช้เป็นพื้นฐานในการศึกษาและเปรียบเทียบให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงของระบบโครงข่ายและการให้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาและผลกระทบที่มีต่อประชาชนที่ใช้บริการในปัจจุบัน เพื่อเชื่อมโยงสู่การหาแนวทางพัฒนาปรับปรุงระบบให้ดียิ่งขึ้นในอนาคต

2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการให้บริการสาธารณะ

เนื่องจากระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นรูปแบบการบริการสาธารณะชนิดหนึ่งและจากวัตถุประสงค์ในการวิจัยซึ่งมีความต้องการเสนอแนะแนวทางพัฒนาให้เป็นระบบการเดินทางสาธารณะที่มีประสิทธิภาพดังนั้นขออธิบายเกี่ยวกับแนวคิดในการบริการสาธารณะดังนี้

การบริการสาธารณะ หมายถึง การที่บุคคล กลุ่มบุคคลหรือหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการสาธารณะ ซึ่งอาจจะเป็นของรัฐหรือเอกชน มีหน้าที่ในการส่งต่อการให้บริการสาธารณะแก่ประชาชน โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อสนองต่อความต้องการของประชาชนโดยส่วนรวม (เทพศักดิ์ บุณยรัตพันธุ์:2535:13)

องค์ประกอบสำคัญในการให้บริการสาธารณะมี 4 ข้อ ดังนี้ (Lucy:et.al.:1997:988)

1. ปัจจัยนำเข้า (Inputs) หรือทรัพยากร อันได้แก่ บุคลากร ค่าใช้จ่าย อุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวก
2. กิจกรรม (Activities) หรือกระบวนการ (Process) ซึ่งหมายถึง วิธีการที่จะใช้ทรัพยากร

3. ผล (Results) หรือผลผลิต (Outputs) ซึ่งหมายถึง สิ่งที่เกิดขึ้นหลังสิ่งที่เกิดขึ้นหลังจากมีการใช้ทรัพยากร
4. ความคิดเห็น (Opinions) ต่อผลกระทบ (Impacts) ซึ่งหมายถึง ความคิดเป็นของประชาชนที่มีต่อบริการที่ได้รับ

ในบริบทของงานวิจัยครั้งนี้จะหมายถึง การนำทรัพยากรทั้งทรัพยากรบุคคล เช่น เจ้าหน้าที่,พนักงานในบริการ,วัตถุดิบต่างๆ เช่น เรือ,ท่า,อุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ตลอดจนเงินทุนที่ต้องใช้ในการบริหารระบบมาจัดการวางแผนอย่างเป็นระบบเพื่อให้ได้ซึ่งรูปแบบการขนส่งสาธารณะทางน้ำโดยเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาที่มีประสิทธิภาพและตอบสนองความต้องการของประชาชนผู้ใช้บริการได้อย่างดีโดยสามารถก่อให้เกิดความพึงพอใจในการใช้บริการซึ่งนับเป็นเป้าหมายสูงสุดในการให้บริการสาธารณะ และเนื่องจากการสร้างความพอใจแก่ผู้รับบริการเป็นจุดมุ่งหมายสำคัญของการให้บริการสาธารณะ ดังนั้นการจะวัดว่าการให้บริการสาธารณะใดบรรลุเป้าหมายหรือไม่ วิธีหนึ่งก็คือการวัดความพึงพอใจของประชาชนผู้รับบริการนั้นเพื่อเป็นการประเมินผลการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่มีหน้าที่ให้บริการ เพราะการวัดความพึงพอใจนี้เป็นการตอบคำถามว่าหน่วยงานที่มีหน้าที่ให้บริการมีความสามารถสนองตอบความต้องการของประชาชนได้หรือไม่เพียงใดและอย่างไร(เทพศักดิ์ บุณยรัตพันธุ์:2535:13) ด้วยเหตุดังกล่าวในการวิจัยครั้งนี้จึงได้กล่าวถึงคำจำกัดความของความพึงพอใจและแนวคิดที่เกี่ยวข้องไว้ด้วยเพื่อเป็นตัวเชื่อมโยงถึงระบบการเดินทางโดยเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาที่มีประสิทธิภาพ

2.5 แนวคิดเรื่องความพึงพอใจ

ความพึงพอใจ หมายถึง ความรู้สึกมีความสุขเมื่อคนได้รับผลสำเร็จตามจุดมุ่งหมายตามความต้องการหรือแรงจูงใจ (Wolman:1973:384) ซึ่งความพึงพอใจเป็นแรงจูงใจของมนุษย์ที่ตั้งอยู่บนความต้องการขั้นพื้นฐาน(Basic Needs) โดยพยายามหลีกเลี่ยงสิ่งที่ไม่ต้องการ (Mccormick and Danial:1980:306)

ความพึงพอใจในสิ่งใดสิ่งหนึ่งมีความสัมพันธ์กับทัศนคติต่อสิ่งนั้นๆ โดยสามารถใช้แทนกันได้ เพราะทั้ง 2 คำนี้ หมายถึงผลที่ได้รับจากการที่บุคคลเข้าไปมีส่วนร่วมในสิ่งนั้นโดยทัศนคติด้านบวกจะแสดงให้เห็นสภาพความพึงพอใจในสิ่งนั้นและทัศนคติด้านลบจะแสดงให้เห็นสภาพความไม่พึงพอใจ (Vroom:1964:328) ดังนั้นในการวัดทัศนคติของคนที่มีต่อบริการสาธารณะที่ใช้ย่อมหมายถึง การวัดระดับความพึงพอใจและทำให้ทราบถึงระดับมาตรฐานหรือประสิทธิภาพของ

สำนักหอสมุดกลาง พระจอมเกล้าลาดกระบัง

บริการว่าตอบสนองความต้องการประชาชนได้เพียงไร Rosenberg และ Horland (1960:1)ได้แบ่งองค์ประกอบที่ใช้วัดทัศนคติออกเป็น 3 ส่วน คือ

1. องค์ประกอบด้านความรู้สึก (Affective Component) เป็นลักษณะทางความรู้สึกหรืออารมณ์ของบุคคล มี 2 ลักษณะ คือ ความรู้สึกทางบวก ได้แก่ ชอบ, พอใจ, เห็นใจ และความรู้สึกทางลบ ได้แก่ ไม่ชอบ, ไม่พอใจ กลัว, รังเกียจ เป็นต้น
2. องค์ประกอบด้านความคิด (Cognitive Component) เป็นเรื่องของการใช้เหตุผลของบุคคลในการแยกความแตกต่างของสิ่งต่างๆ ซึ่งจะมีเหตุผลที่แตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับปัจจัยที่หลากหลาย เช่น การอบรมสั่งสอน,ประสบการณ์,สิ่งแวดล้อมของแต่ละบุคคล
3. องค์ประกอบด้านพฤติกรรม (Behavioral Component) หมายถึง แนวโน้มของการที่จะกระทำการเมื่อมีสิ่งเร้าที่แสดงออกมาในลักษณะของผลลัพธ์สุดท้าย (Final Out-Come)ของกระบวนการประเมินโดยบ่งบอกถึงทิศทางของผลการประเมินว่าเป็นไปในลักษณะทิศทางบวกหรือทิศทางลบหรือไม่มีปฏิกริยา คือ เฉยๆ ต่อสิ่งเร้าหรือสิ่งกระตุ้นนั้นก็ได้

ในงานวิจัยครั้งนี้ได้แบ่งระดับการวัดทัศนคติและความพึงพอใจในด้านต่างๆในการเดินทางโดยเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษา เป็น 3 ระดับ คือ ทัศนคติเชิงบวก คือ พอใจ ทัศนคติเชิงลบ คือ ไม่พอใจ และทัศนคติเป็นกลาง คือ เฉยๆ เพื่อศึกษาทิศทางของระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการโดยรวมและได้ศึกษาเกี่ยวกับทัศนคติที่มีต่อระบบโดยเน้นที่องค์ประกอบด้านความคิดโดยเปิดโอกาสให้ผู้ใช้บริการที่ทำการสุ่มตัวอย่างได้แสดงความคิดเห็นที่มีต่อระบบในแง่ต่างๆ ได้อย่างอิสระโดยจะเป็นคำถามเปิดให้บรรยายความคิดเห็น แล้วจึงนำข้อคิดเห็นส่วนนี้ประกอบกับข้อคิดเห็นในส่วนอื่นๆเพื่อให้ได้ข้อมูลในเชิงคุณภาพและมีน้ำหนักยิ่งขึ้น

2.6 แนวคิดเกี่ยวกับการอนุรักษ์พลังงานกับการขนส่ง

2.6.1 คำจำกัดความ

คำจำกัดความตามพระราชบัญญัติ การส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน พ.ศ. 2535 (http//berc.dedp.go.th.:2543) ได้กำหนดความหมาย คำดังต่อไปนี้ว่า

พลังงาน หมายถึง ความสามารถในการทำงานซึ่งมีอยู่ในตัวของสิ่งที่อาจให้งานได้ ได้แก่ พลังงานหมุนและพลังงานสิ้นเปลือง และให้หมายรวมถึงสิ่งที่อาจให้งานได้ เช่น เชื้อเพลิง, ความร้อน และไฟฟ้า เป็นต้น

น้ำมันเชื้อเพลิง หมายถึง ก๊าซ,น้ำมันเบนซิน,น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน,น้ำมันก๊าด,น้ำมันดีเซล,น้ำมันเตา,น้ำมันอื่นๆที่คล้ายกับน้ำมันที่ได้ออกชื่อมาแล้ว และผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมอื่น ตามที่คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

อนุรักษ์พลังงาน หมายถึง ผลิตและใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและประหยัด

2.6.2 สถานการณ์พลังงาน

จากสถานการณ์พลังงานโลกและของประเทศไทย ซึ่งพลังงานอันเป็นสิ่งสำคัญจำเป็นต่อมนุษย์กำลังลดน้อยอยู่ในภาวะวิกฤต หากไม่มีการอนุรักษ์หรือหาแหล่งพลังงานทดแทนใดๆ โดยพบว่าสัดส่วนการใช้เชื้อเพลิงของโลกอีก 20 ปีข้างหน้ามีดังนี้

- นิวเคลียร์ 3 เปอร์เซ็นต์
- พลังงานหมุนเวียน 8 เปอร์เซ็นต์
- ถ่านหิน 25 เปอร์เซ็นต์
- น้ำมัน 37 เปอร์เซ็นต์

และพลังงานสำรองของโลกมีเพียง

- น้ำมัน 42 ปี
- ก๊าซธรรมชาติ 64 ปี
- ถ่านหิน 220 ปี

วิกฤตการณ์น้ำมันเมื่อปี พ.ศ. 2522-2523 ส่งผลต่อเสถียรภาพทางเศรษฐกิจของประเทศอย่างรุนแรง รัฐบาลจึงได้เร่งรัดปรับลดอัตราการใช้พลังงานอย่างจริงจัง โดยใช้มาตรการการอนุรักษ์พลังงาน เช่น การจัดตั้งโครงการประหยัดพลังงานของประเทศ ส่งเสริมให้เกิดการประหยัดพลังงาน และลดการพึ่งพาพลังงานจากต่างประเทศ กำหนดนโยบายและแนวทางอนุรักษ์ส่งเสริมลงในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ.2525-2529) เป็นครั้งแรกและต่อเนื่องมาจนถึงฉบับที่ 8 (พ.ศ.2540-2544) ซึ่งใช้อยู่ในปัจจุบัน

พ.ศ.2540 ประเทศไทยมีการใช้พลังงานเพิ่มจากปีก่อนร้อยละ 0.4 โดยใช้พลังงานสมัยใหม่อันประกอบด้วย น้ำมันสำเร็จรูป,ก๊าซธรรมชาติ,คอนเดนเสท,ถ่านหิน(ลิกไนต์),พลังน้ำและอื่นๆ เพิ่มขึ้นร้อยละ1.4 และใช้พลังงานหมุนเวียนลดลงร้อยละ 2.8 ความต้องการใช้พลังงานมีจำนวนรวมทั้งสิ้นเทียบเท่าน้ำมันดิบ 53.1 ล้านตัน น้ำมันเป็นรูปแบบพลังงานที่มีสัดส่วนการใช้สูงสุดทั้งในประเทศไทยและโลกโดยมักใช้ในภาคการคมนาคมขนส่งมากที่สุด ในประเทศไทยมีสัดส่วนการใช้สูงถึงร้อยละ 42 ของพลังงานทั้งหมดและหากจำแนกตามสาขาเศรษฐกิจจะพบว่าภาคคมนาคมขนส่งเป็นภาคที่ใช้พลังงานสิ้นเปลืองมากที่สุดอีกด้วย คือร้อยละ 40.3 ของความ

ต้องการรวมในประเทศ ส่วนพลังงานสำรองในประเทศเรา พบว่ามีอยู่ไม่มากนัก ต้องนำเข้าจากต่างประเทศถึงร้อยละ 60 ซึ่งหากไม่มีการหาแหล่งพลังงานเพิ่มเติมและยังคงมีอัตราการใช้เท่าเดิม เราจะไม่มีพลังงานเหลือเพื่อใช้ในประเทศในอีกไม่ช้า

2.6.3 แนวดำเนินการเพื่ออนุรักษ์พลังงานในภาคขนส่ง

นโยบายพลังงานไทย ที่เกี่ยวข้องกับภาคคมนาคมขนส่ง คือ ส่งเสริมการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพในการขนส่ง(www.nepo.go.th.:2543) ได้มีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้มีศักยภาพรองรับความต้องการเดินทางที่สูงขึ้น เช่น ระบบรถไฟฟ้า ระบบรถไฟใต้ดิน ระบบรถประจำทาง ระบบตู้มวลชน ฯลฯ เพื่อเน้นการขนส่งคนแทนที่จะเป็นการขนส่งรถยนต์ การปรับปรุงส่งเสริมให้คนนิยมใช้ระบบขนส่งสาธารณะแทนที่จะใช้รถยนต์ส่วนตัว ตลอดจนการพัฒนาเครื่องยนต์พาหนะให้ปลอดมลพิษหรือใช้น้ำมันน้อย

ในต่างประเทศ ยกตัวอย่างในกลุ่มประเทศยุโรป นอกจากการเน้นให้มีการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและประหยัด แล้วยังมีแนวคิดสำคัญเพื่อการอนุรักษ์พลังงานและสิ่งแวดล้อมให้เกิดผลในวงกว้างคือ "การเปลี่ยนวัฒนธรรมในการเดินทางของประชาชน" โดยมีเป้าหมาย เพื่อให้ประชาชนมีสำนึกและมีส่วนร่วม ในการก่อให้เกิดนโยบายการขนส่งที่ยั่งยืน ให้ใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและลดมลภาวะทั้งในอากาศและมลพิษทางเสียงเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิต โดยได้คิดโครงการนำร่องคือ โครงการ "In Town Without My Car" ขึ้น มีชื่อเรียกต่างกันไปในแต่ละประเทศ ทั้งในประเทศ อังกฤษ, ฝรั่งเศส, อิตาลี, สเปน, เบลเยี่ยม, เยอรมัน ฯลฯ วิธีการดำเนินโครงการ ก็โดยการกำหนดพื้นที่ต่าง ๆ ในเมืองหรือชุมชนบางจุดให้ 1 วันใน 1 สัปดาห์ ห้ามให้รถยนต์ส่วนตัว,รถยนต์อื่นๆ เข้าพื้นที่ แต่จะอนุญาตให้ใช้เพียง การเดินเท้า,จักรยาน,พาหนะปลอดมลพิษ (Clean Vehicles) และระบบขนส่งสาธารณะเท่านั้น ซึ่งเป็นการรณรงค์ปรับเปลี่ยนอุปนิสัยการใช้รถส่วนตัวและจำกัดปริมาณรถยนต์ส่วนตัวในเมืองลงด้วยการมีส่วนร่วมของประชาชนในการปฏิบัติและนโยบายของภาครัฐ (www.Energie-cites.org:1999)

ในประเทศไทยเนื่องจากปริมาณพลังงานที่ต้องการอันจำแนกตามสาขาการผลิตโดยเทียบกับปริมาณน้ำมันดิบ จะพบว่าในด้านการคมนาคมขนส่งนั้นมีอัตราความต้องการพลังงานเป็นสัดส่วนที่มากที่สุด คือ คิดเป็นร้อยละ 40.3 โดยใช้เป็นน้ำมันสำเร็จรูปเกือบทั้งหมด เช่น น้ำมันเบนซิน,น้ำมันดีเซล,น้ำมันเครื่องบิน,ก๊าซปิโตรเลียม เป็นต้น ส่วนในสาขาการผลิตอื่นๆ เช่นในภาคอุตสาหกรรมมีอัตราความต้องการพลังงานเพียง ร้อยละ 31.5 หรือในภาคเกษตรกรรมเพียงร้อยละ 2.8 (สำนักกำกับและอนุรักษ์พลังงาน:2543) (ดูตารางที่ 2.1) ดังนั้นจึงควรเร่งหาแนวทางลดปริมาณความต้องการพลังงานในภาคคมนาคมขนส่งลงเพื่อเป็นการอนุรักษ์ประหยัดพลังงานภายในประเทศ

ตารางที่ 2.1 ความต้องการพลังงานจำแนกตามสาขาเศรษฐกิจ

สาขาการผลิต	พลังงานที่ต้องการเทียบกับน้ำมันดิบ	สัดส่วนความต้องการ (ร้อยละ)	หมายเหตุ
เกษตรกรรม	1.5 ล้านตัน	2.8	ใช้น้ำมันสำเร็จรูปถึง 99.1%
เหมืองแร่	0.05 ล้านตัน	0.1	ใช้เฉพาะน้ำมันสำเร็จรูป
อุตสาหกรรม	16.7 ล้านตัน	31.5	ใช้พลังงานหลายประเภท
การก่อสร้าง	0.4 ล้านตัน	0.7	ใช้น้ำมันสำเร็จรูป
ที่อยู่อาศัย,ธุรกิจ,การค้า,บริการ,ราชการ	13 ล้านตัน	24.6	ใช้เป็นพลังงานหมุนเวียน 57.2%,ไฟฟ้า 31.2%, น้ำมันสำเร็จรูป 11.6%
คมนาคมขนส่ง	21.4 ล้านตัน	40.3	ใช้น้ำมันสำเร็จรูปเกือบทั้งหมด ประกอบด้วย ดีเซล 57.3% ,เบนซิน 25.2%,น้ำมันเครื่องบิน 13.6%,น้ำมันเตา3.3%, ก๊าซปิโตรเลียม 0.6 %
รวม		100	

(สำนักกำกับและอนุรักษ์พลังงาน:2543)

ระบบขนส่งสาธารณะเป็นการบรรทุกผู้โดยสารคราวละมากๆ เป็นการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและมักจะถูกใช้ในการจัดการแก้ไขปัญหาจราจรในเมืองควบคู่ไปกับมาตรการการแก้ไขอื่นๆ รถยนต์ส่วนตัวแม้ว่าจะสามารถเลือกเส้นทางปลายทางได้ตามต้องการ ไม่ต้องเสียเวลารอ สะดวกสบาย มีความเป็นส่วนตัวสูง แต่ก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงและอากาศสูงกว่าอีกทั้งค่าใช้จ่ายต่อบุคคลก็สูงกว่า (Wright and Turkienice:1988) สำหรับกรุงเทพมหานครซึ่งเป็นเมืองที่ประสบปัญหาความคับคั่งของการจราจรอย่างมากและยังขาดระบบขนส่งมวลชนสาธารณะที่มีประสิทธิภาพอีกทั้งระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ก็มักมีปัญหา คือ ไม่สามารถเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายถึงกันได้อย่างมีคุณภาพ ผู้คนที่มีโอกาสมักจะเลือกใช้รถยนต์ส่วนตัวในการเดินทางซึ่งทำให้ยิ่งเพิ่มปัญหาการจราจรติดขัดในเมืองและเป็นการสิ้นเปลืองพลังงานและค่าใช้จ่ายขึ้นอีก

ดังนั้นการเร่งพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพจึงเป็นหนทางหนึ่งที่ใช้ในการอนุรักษ์พลังงานและสิ่งแวดล้อม (ธรรมนูญ ลัตพลี:2506) โดยระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพนั้นจะต้องมีองค์ประกอบสำคัญ เช่น จะต้องมีความรวดเร็ว อัตราค่าขนส่งที่เหมาะสม มีความปลอดภัย ความสม่ำเสมอและความเพียงพอของบริการ มีตารางเวลาที่เหมาะแน่นอน มีความสะดวกในการใช้บริการ ประหยัดค่าใช้จ่ายและเวลา มีการประกันภัยต่ออุบัติเหตุหรือความ

เสียหายต่างๆ ที่เกิดจากการขนส่งและต้องก่อให้เกิดความสบายในการเดินทางของผู้โดยสาร (Soberman and Hazard:1980)

จากจุดมุ่งหมายในการวิจัยเพื่อการปรับปรุงระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในกรุงเทพมหานครจากรูปแบบการเดินทางสาธารณะที่มีผู้ใช้บริการเป็นประจำอยู่ในวงจำกัดให้เป็นทางเลือกในการเดินทางที่มีมาตรฐานยิ่งขึ้นสามารถรองรับปริมาณการเดินทางจำนวนมากขึ้นและมีผู้ใช้บริการในวงกว้างขึ้นโดยสามารถใช้เชื่อมโยงเข้ากับการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งทั้งนี้จำต้องมีนโยบายอื่นๆในการสนับสนุนและควบคุมให้สัมฤทธิผลก็จะเป็นหนทางที่จะสามารถทำให้ประชาชนหันมานิยมเดินทางโดยการใช้ระบบขนส่งสาธารณะแทนการใช้รถยนต์ส่วนตัว และส่งผลให้ลดการสิ้นเปลืองพลังงานและค่าใช้จ่ายต่างๆอันเนื่องจากปัญหาการใช้รถยนต์ส่วนตัวในการเดินทางหรือปัญหาการจราจรทางบกที่ติดขัด

2.6.4 การประมาณการใช้พลังงาน

เนื่องจากในงานวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยมีความต้องการที่จะศึกษาและเปรียบเทียบถึง พลังงานเชื้อเพลิงและเวลาที่ใช้ในการเดินทางระหว่างการใช้เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยากับการใช้รถยนต์เพื่อให้เห็นเป็นรูปธรรมถึงข้อได้เปรียบเสียเปรียบและความสิ้นเปลืองพลังงานที่เกิดขึ้นจากการเดินทางทั้ง 2 แบบ จึงได้ทำการทดลองเปรียบเทียบการเดินทางทั้ง 2 แบบนี้ ณ ตำแหน่งต้นทางและปลายทางเดียวกัน (อ้างอิงตำแหน่งการเดินทางโดยรถยนต์ ณ ตำแหน่งใกล้ท่าเรือ) โดยศึกษาเกี่ยวกับ เวลา,ระยะทาง,อัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงต่อคนต่อเที่ยวของการเดินทางทั้ง 2 แบบ ดังนั้นจึงจำต้องมีการทบทวนวรรณกรรมในเรื่องการประมาณการใช้พลังงาน ดังจะกล่าวต่อไปนี้ เพื่อเป็นมาตรวัดในการเปรียบเทียบปริมาณพลังงานในการทดลองของการวิจัยครั้งนี้

ข้อมูลพื้นฐานที่เกี่ยวข้องในการประมาณการใช้พลังงานในการขนส่ง (คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก:2541)

1. ความเร็วเฉลี่ยของการจราจร
   - ในสภาพที่ไม่มีการจราจรติดขัด ความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์จะเป็น 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง
   - ความเร็วเฉลี่ยของจราจรทั่วไปเป็น 10 กิโลเมตร/ชั่วโมง
2. ต้นทุนทางเศรษฐกิจในด้านต่างๆ
   2.1 ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง
   - ที่ความเร็วเฉลี่ย 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ใช้น้ำมัน 0.299 ลิตร/กิโลเมตร
   - ที่ความเร็วเฉลี่ย 10 กิโลเมตร/ชั่วโมง ใช้น้ำมัน 0.598 ลิตร/ชั่วโมง

   2.2 ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง +หล่อลื่น+ค่าเสื่อม+บำรุงรักษา (Vehicle Operating Cost)

- ที่ความเร็วเฉลี่ย 40 กิโลเมตร/ชั่วโมงมีค่า V.O.C. 3.27 บาท/กิโลเมตร
- ที่ความเร็วเฉลี่ย 10 กิโลเมตร/ชั่วโมงมีค่า V.O.C. 5.06 บาท/กิโลเมตร

2.2 ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงของรถประจำทาง

- ที่ความเร็วเฉลี่ย 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เป็นมูลค่า 0.93 บาท/กิโลเมตร
- ที่ความเร็วเฉลี่ย 10 กิโลเมตร/ชั่วโมง เป็นมูลค่า 2.13 บาท/กิโลเมตร

2.3 ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง +หล่อลื่น+ค่าเสื่อม+บำรุงรักษา (Bus Operating Cost)

- ที่ความเร็วเฉลี่ย 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง มีค่า B.O.C. 5.75 บาท/กิโลเมตร
- ที่ความเร็วเฉลี่ย 10 กิโลเมตร/ชั่วโมง มีค่า B.O.C. 10.13 บาท/กิโลเมตร

2.4 ความสูญเสียในรูปของเวลา

- มูลค่าที่เสียไปของรถยนต์ 1 คัน เป็นเงิน 153.50 บาท/ชั่วโมง
- มูลค่าที่เสียไปของรถประจำทาง 1 คัน เป็นเงิน 645.11บาท/ชั่วโมง

3. การคำนวณความสูญเสียทางเศรษฐกิจด้านต่างๆ สามารถหาได้จาก

3.1 ค่าความสูญเสียน้ำมันเชื้อเพลิง

รถยนต์ = 0.8 * ระยะทาง * จำนวนเที่ยวรถยนต์ * น้ำมันเชื้อเพลิงที่สูญเปล่า

รถประจำทาง = 0.8 * ระยะทาง * จำนวนเที่ยวรถประจำทาง * น้ำมันเชื้อเพลิงที่สูญเปล่า

3.2 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ (Operating Cost)

รถยนต์ = 0.8 * ระยะทาง * จำนวนเที่ยวรถยนต์ * ค่า Operating Cost ที่เพิ่มขึ้น

รถประจำทาง = 0.8 * ระยะทาง * จำนวนเที่ยวรถยนต์ * ค่า Operating Cost ที่เพิ่มขึ้น

3.3 ค่าความสูญเปล่าด้านเวลาเมื่อประเมินเป็นมูลค่าทางเศรษฐกิจ

รถยนต์ = 0.31 * ระยะทาง * เวลาที่เพิ่มขึ้นใน 1 กม.* จำนวนเที่ยวรถใน 1 วัน* มูลค่าเวลาที่เสียไป

รถประจำทาง = 0.31 * ระยะทาง * เวลาที่เพิ่มขึ้นใน 1 กม. * จำนวนเที่ยวรถใน 1 วัน * มูลค่าเวลาที่เสียไป

จากความเป็นมาและวัตถุประสงค์ในการวิจัยที่กล่าวในบทที่ 1 อันเป็นที่มาในการกำหนดกรอบของการวิจัย (รูปที่ 1 หน้า 5) ครั้งนี้ บนพื้นฐานของแนวคิดทฤษฎีต่างๆที่กล่าวมาแล้วข้างต้นทั้ง 6 ข้อ ทำให้สามารถสรุปถึงกรอบทฤษฎีในการวิจัย รวมถึงความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มตัวแปรต่างๆในขอบเขตการวิจัยและวิธีการเก็บข้อมูล ตลอดไปจนถึงแนวทางการวิเคราะห์ข้อมูลอย่างเป็นระบบโดยจะมีรายละเอียดกล่าวต่อไปในบทที่ 3

บทที่ 3
ระเบียบวิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ เป็นงานวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยมุ่งใช้สถิติ ตัวเลข มาตรวัดในการอธิบายตัวแปรต่างๆ เพื่อให้งานวิจัยมีเหตุผลมีน้ำหนัก สามารถอธิบายได้ในทางตรรกะ

โดยรายละเอียดของระเบียบวิธีดำเนินการวิจัย แบ่งเป็น 5 หัวข้อดังนี้

1. การกำหนดพื้นที่ศึกษา
2. ตัวแปรและการเชื่อมโยงตัวแปร
3. การเก็บข้อมูลและเครื่องมือในการวิจัย
4. การวิเคราะห์ข้อมูล
5. ข้อจำกัดในการวิจัย

3.1 การกำหนดพื้นที่ศึกษา

ผู้วิจัยได้ทำการสำรวจเส้นทางของระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ณ ท่าเทียบเรือที่มีอยู่ในปัจจุบันเพื่อทำการเลือกท่าเรือกรณีศึกษาสำหรับงานวิจัยนี้โดยมีเกณฑ์ในการพิจารณา เพื่อให้ผลการศึกษาสามารถใช้วางนัยและตอบวัตถุประสงค์ของการวิจัยได้อย่างสมเหตุสมผล ดังนี้

3.1.1 อยู่ใกล้หรือสามารถเชื่อมต่อกับแหล่งดึงดูดการเดินทางของเมือง เช่น ใกล้แหล่งงาน,ย่านการค้า,ย่านธุรกิจหรือใกล้ย่านสถานศึกษา

3.1.2 มีจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการขึ้น-ลง ที่ท่าเฉลี่ยต่อวันอยู่ในเกณฑ์สูง

3.1.3 เป็นท่าที่มีประเด็นปัญหา เช่น มีความแออัดในการใช้บริการ,เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่สำคัญหรือเป็นท่าที่มักเกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น

จากเกณฑ์ดังกล่างสามารถเลือกท่าเรือเพื่อใช้เป็นกรณีศึกษาในงานวิจัยนี้จำนวน 5 ท่า คือ ท่าสาทร,ท่าราชวงศ์,ท่าวังหลัง(พรานนก),ท่าเทเวศร์ และท่านนทบุรี (ตารางที่ 3.1)

ตารางที่ 3.1 เกณฑ์ในการเลือกท่าเรือกรณีศึกษา

เกณฑ์ที่ใช้พิจารณา	ท่าเรือที่อยู่ในเกณฑ์
ใกล้แหล่งดึงดูดการเดินทาง	จำนวน 14 ท่า ท่านนทบุรี, ท่าเทเวศร์, ท่าพระอาทิตย์, ท่าสะพานพระปิ่นเกล้า(ฝั่งตะวันตก), ท่าสถานีรถไฟธนบุรี, ท่าวังหลัง(พรานนก), ท่าช้าง, ท่าเตียน, ท่าราชินี, ท่าสะพานพุทธ, ท่าราชวงศ์, ท่ากรมเจ้าท่า, ท่าสี่พระยา, ท่าสาทร
ผู้โดยสารเฉลี่ยจำนวนมาก	จำนวน 7 ท่า ท่านนทบุรี, ท่าวังหลัง(พรานนก), ท่าสาทร, ท่าเทเวศร์, ท่าราชวงศ์, ท่าสี่พระยา, ท่าช้าง
เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางและมักมีอุบัติเหตุ	จำนวน 5 ท่า ท่าวังหลัง(พรานนก), ท่าสาทร, ท่าราชวงศ์, ท่าเทเวศร์, ท่านนทบุรี
สรุปได้ท่าเรือกรณีศึกษาทั้งหมด	5 ท่า ได้แก่ ท่าวังหลัง(พรานนก), ท่าสาทร, ท่าราชวงศ์, ท่าเทเวศร์, ท่านนทบุรี

3.2 ตัวแปรและการเชื่อมโยงตัวแปร

ในงานวิจัยฉบับนี้ สามารถจำแนกตัวแปรตามและตัวแปรอิสระ โดยตัวตัวตามซึ่งเป็นตัวแปรที่มุ่งศึกษาได้แบ่งออกเป็น 3 กลุ่มหลัก ๆ คือ

1. พฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในการเดินทาง โดยพิจารณาในประเด็นดังนี้
    - ลักษณะการเดินทางโดยใช้เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา เช่น จำนวนต่อในการเดินทาง,พาหนะที่ใช้ร่วมในการเดินทาง,ระยะทางและระยะเวลาในการเดินทาง เป็นต้น โดยจะศึกษาทั้งการเดินทางขาไปและขากลับ
    - จุดเริ่มต้นในการเดินทาง ได้แก่ ที่พักอาศัย และจุดหมายปลายทางซึ่งได้แก่ สถานที่ทำงาน สถานศึกษา
    - ระยะทางในการใช้เรือและรัศมีการบริการของท่าเรือกรณีศึกษา

2. เหตุผลหรือความจำเป็นในการเลือกเดินทางโดยเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งอาจจะเป็นออกได้เป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่ให้เหตุผลในเชิงบวกซึ่งได้แก่ ผู้ที่เห็นว่าการเดินทางโดยเรือ

โดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นทางเลือกในการเดินทางที่ให้ประโยชน์แก่ตนจึงตัดสินใจเลือกใช้ และอีกกลุ่มหนึ่งคือกลุ่มที่ให้เหตุผลในเชิงลบ ได้แก่ผู้ที่จำต้องเลือกใช้ระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในการเดินทางโดยที่คิดว่าโครงข่ายเส้นทางหรือการบริการด้านต่างๆของระบบยังไม่เป็นที่น่าพึงพอใจแต่จำเป็นต้องใช้บริการเพราะไม่มีทางเลือกที่ดีกว่า

3. ทัศนคติและความพึงพอใจของผู้ใช้บริการที่มีต่อระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา โดยต้องการทราบถึงประเด็นปัญหาและอุปสรรคที่มีในการใช้บริการตลอดจนความคิดเห็นต่อระบบในด้านต่างๆ ดังนี้

    - สภาพตัวท่า,บริเวณพักคอย,ที่นั่งคอยและสภาพเรือที่ให้บริการตลอดจนจำนวนที่นั่งโดยสาร
    - ความหนาแน่นในเรือโดยสาร
    - ระดับเสียงเครื่องยนต์
    - อุปกรณ์กู้ชีพทั้งในเรือและ ณ ท่าเรือ
    - จำนวนพนักงานและการบริการของพนักงาน
    - โครงข่าย,เส้นทางของเรือที่ให้บริการ
    - จำนวนท่าเรือที่แวะเทียบและรัศมีบริการ
    - รอบเรือที่มีให้บริการใน 1 วัน
    - ความปลอดภัย
    - ความสะดวกในการขึ้นหรือลงเรือ
    - อัตราค่าโดยสาร
    - ความตรงเวลาและความรวดเร็วในการเดินทาง
    - ความสะดวกในการเข้าถึงท่าเรือและสภาพทางเท้าที่เชื่อมต่อท่าเรือกับการเดินทางรูปแบบอื่น
    - สัญลักษณ์ธงสีที่แบ่งประเภทเรือ,แผนที่และป้ายแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับเส้นทาง, เวลาออกเรือ,ค่าบริการ

โดยในการพิจารณาถึงทัศนคติของผู้ใช้บริการที่มีต่อระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยานั้นจะแบ่งระดับของทัศนคติเป็น 3 ระดับ คือ ทัศนคติเชิงบวก,ทัศนคติเชิงลบและไม่มีปฏิกิริยา เพื่อหาแนวโน้มของระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการที่มีต่อการเดินทางและประเด็น

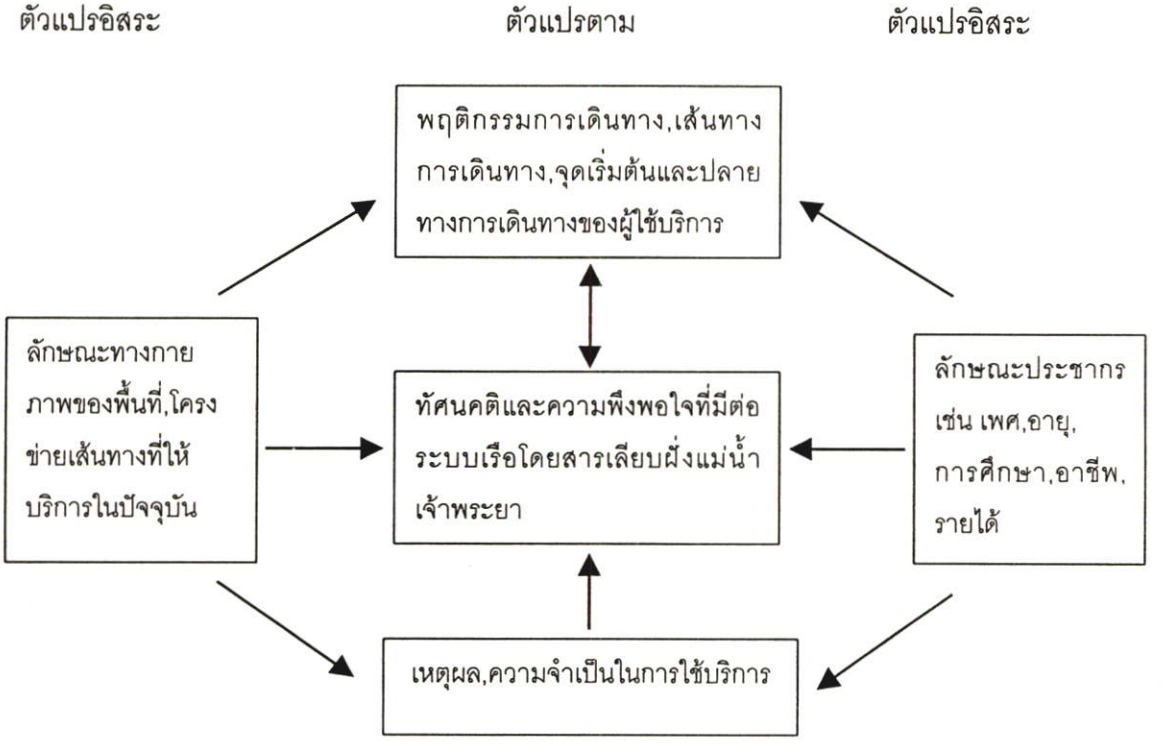
ข้อบกพร่องของระบบที่ก่อให้เกิดทัศนคติเชิงลบ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงระบบให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

ตัวแปรตามทั้ง 3 กลุ่มที่กล่าวมานี้มีความสัมพันธ์กับตัวแปรอิสระ 2 กลุ่ม ได้แก่

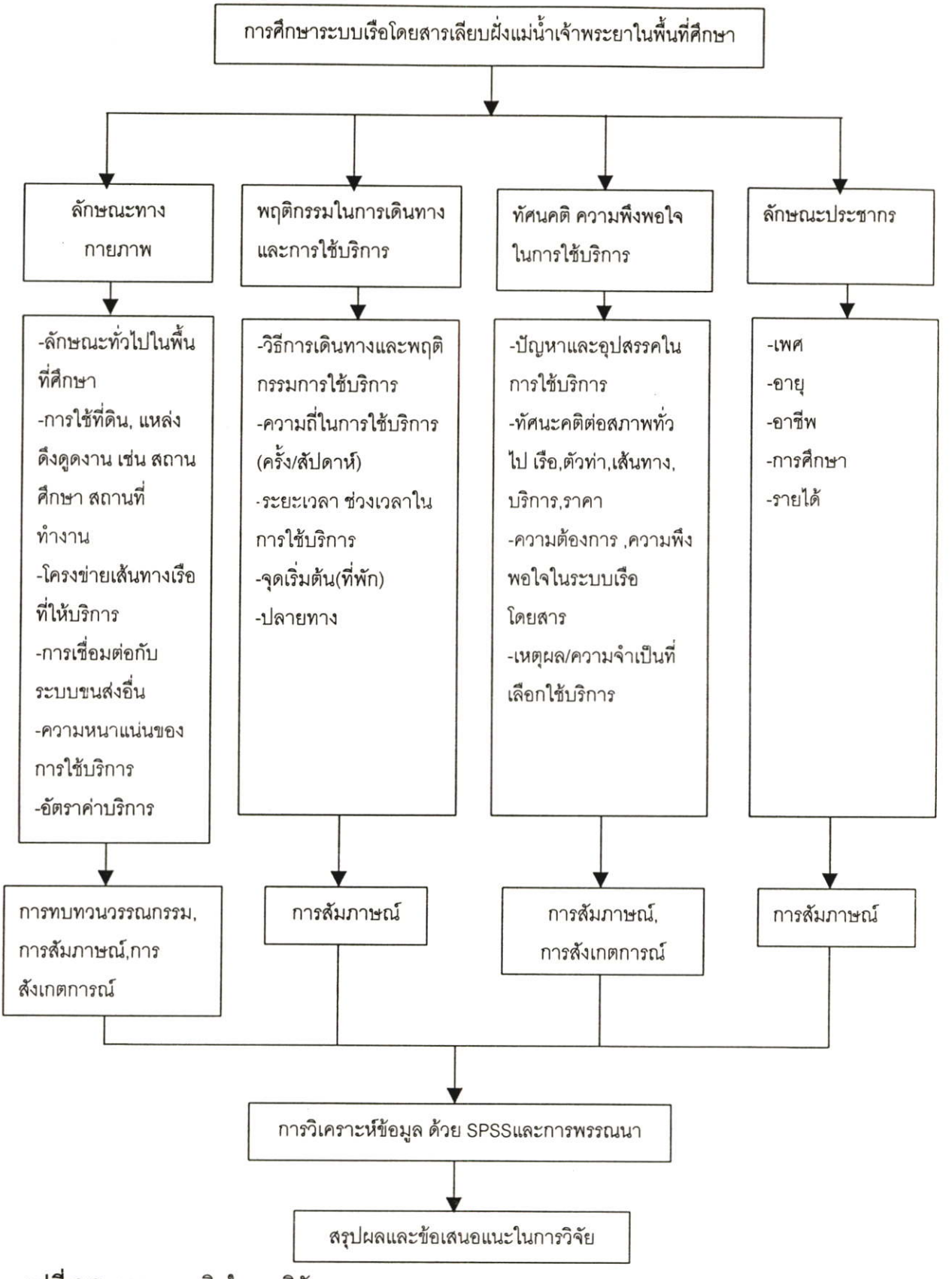
1. ลักษณะของประชากรผู้ใช้บริการ ได้แก่ เพศ,อายุ,อาชีพ,การศึกษาและรายได้ โดยลักษณะประชากรที่แตกต่างกันย่อมมีผลให้ผู้ใช้บริการแต่ละคนมีพฤติกรรมการเดินทางที่แตกต่างกันไป เช่น กลุ่มคนที่มีอาชีพพนักงานประจำทั้งรัฐหรือเอกชน ย่อมใช้บริการเรือโดยสารในช่วงเช้าและเย็น ระหว่างวันจันทร์ถึงวันศุกร์ ส่วนกลุ่มอาชีพอิสระ,ค้าขายหรือนักท่องเที่ยวย่อมมีช่วงเวลาและความถี่ในการใช้บริการที่แตกต่างออกไป ลักษณะรายได้และอาชีพก็เป็นตัวกำหนดแหล่งที่พักอาศัยและแหล่งงานซึ่งหมายถึงจุดเริ่มต้นและปลายทางของการเดินทางของผู้ใช้บริการที่แตกต่างกันและลักษณะการเดินทางรูปแบบต่างกัน นอกจากนี้ผู้ใช้บริการที่มี เพศ, วัย,อาชีพ,การศึกษาหรือรายได้ที่ต่างกันย่อมมีทัศนคติ ความคิดเห็นต่อระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาได้หลากหลายต่างกันไปด้วย

2. ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่และโครงข่ายเส้นทางที่ให้บริการในปัจจุบัน ได้แก่ ลักษณะทั่วไปในพื้นที่ศึกษา เช่น โครงข่ายเส้นทางการบริการของเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาทั้ง 3 ประเภท คือ เรือด่วนพิเศษธงเหลือง เรือด่วนธรรมดาและเรือด่วน 2 ธง ช่วงเวลาที่ให้บริการ ตำแหน่งท่าเรือที่เทียบจอด สภาพการใช้ที่ดินและทางเท้าบริเวณท่าเรือ ความหนาแน่นของผู้ใช้บริการแต่ละท่า การเข้าถึงท่าเรือและการเชื่อมต่อระบบขนส่งรูปแบบอื่น เป็นต้น ลักษณะเส้นทางของเรือด่วนทั้ง 3 ประเภท ซึ่งมีตารางเวลาการปล่อยจากท่า อัตราค่าบริการ จำนวนท่าที่แวะเทียบตลอดจนความรวดเร็วในการเดินทางที่แตกต่างกัน ลักษณะการกระจายหรือกระจุกตัวของท่าเรือตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยาและการเชื่อมโยงกับถนนใหญ่หรือการขนส่งรูปแบบอื่นเป็นปัจจัยที่ส่งผลทำให้ผู้ใช้บริการตัดสินใจเลือกใช้บริการด้วยเหตุผลต่างๆ ตามความสะดวกเหมาะสมหรือความจำเป็นในการเดินทางของแต่ละคน โดยผู้ใช้บริการย่อมเลือกใช้บริการในท่าเรือที่ใกล้หรือเข้าถึงได้ง่ายหรือสะดวกที่สุดเพื่อเดินทางไปให้ถึงจุดหมายปลายทางให้ได้ใกล้มากที่สุดซึ่งมีปัจจัยอื่นๆที่เข้ามามีอิทธิพลในการตัดสินใจด้วย เช่น ระยะเวลาการเดินทาง,อัตราค่าบริการ,จำนวนต่อหรือพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง,ความสะดวกสบาย เป็นต้น และลักษณะทางกายภาพในพื้นที่ศึกษาและโครงข่ายเส้นทางที่ให้บริการนี้ย่อมมีผลต่อทัศนคติความพึงพอใจของผู้ใช้บริการที่มีต่อการเดินทาง

พิจารณาในกลุ่มตัวแปรตามทั้ง 3 กลุ่มที่กล่าวไว้ข้างต้นจะพบว่าระหว่างกลุ่มตัวแปรทั้งสามก็มีความสัมพันธ์กันเองด้วย ในกรณีพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้บริการจะมีผลก่อให้เกิดทัศนคติต่อระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งในเชิงบวกและเชิงลบ ในขณะเดียวกันการเกิดทัศนคติความพึงพอใจหรือไม่พึงพอใจในโครงข่าย,การบริการหรือสิ่งอำนวยความสะดวกใดของระบบย่อมส่งผลต่อพฤติกรรมการใช้บริการด้วย และสัมพันธ์อีกกรณีคือเหตุผลในการเลือกใช้บริการหรือความจำเป็นในการจำต้องใช้บริการที่มีอยู่ในปัจจุบันย่อมมีผลก่อให้เกิดทัศนคติในระดับต่างๆเกี่ยวกับระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา



รูปที่ 3.1 กรอบการเชื่อมโยงตัวแปร



รูปที่ 3.2 กรอบแนวคิดในการวิจัย

3.3 การเก็บข้อมูลและเครื่องมือการวิจัย

การเก็บข้อมูลต่างๆ เพื่อนำมาประมวลวิเคราะห์ตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย แบ่งเป็นประเภทดังนี้

3.3.1 ข้อมูลปฐมภูมิ ได้แก่ ข้อมูลที่เก็บได้จากกลุ่มประชากรและพื้นที่ศึกษาโดยตรง โดยจะใช้วิธีการสัมภาษณ์ ซึ่งแบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ณ ท่าเรือกรณีศึกษาทั้ง 5 ท่า และกลุ่มผู้ประกอบการหรือพนักงานที่ปฏิบัติงาน กับการเก็บข้อมูลโดยวิธีการสังเกตการณ์ภาคสนาม

การสัมภาษณ์

การสัมภาษณ์จะแบ่งเป็นสองวิธีคือ การใช้แบบสอบถามเพื่อเก็บข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการเดินทางและทัศนคติข้อคิดเห็นต่างๆที่มีต่อการใช้บริการของผู้เดินทางโดยระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา และการสัมภาษณ์เชิงลึกในประเด็นเกี่ยวกับทัศนคติความพึงพอใจตลอดจนปัญหาในการใช้บริการเพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงคุณภาพ การสุ่มตัวอย่างเพื่อเก็บข้อมูลจากกลุ่มผู้ใช้บริการจะสุ่มแบบไม่เจาะจง จากผู้โดยสารที่ขึ้นหรือลงเรือด่วนเจ้าพระยา ณ ท่าเรือกรณีศึกษา ทั้ง 5 ท่า ในช่วงเช้าตั้งแต่งเวลา 7.00-10.00 น.หรือในช่วงเย็นตั้งแต่เวลา 16.00-19.00 น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่มีคนทำงานหรือนักเรียนนักศึกษาใช้บริการเป็นจำนวนมากและเป็นช่วงที่มีเรือโดยสารให้บริการครบทั้ง 3 ประเภท (เรือด่วนธรรมดา,เรือด่วนพิเศษ 2 ธงและเรือด่วนพิเศษธงเหลือง)

การสัมภาษณ์จะใช้แบบสอบถาม โดยจะเก็บข้อมูลทั้งหมด 300 ชุด โดยแบ่งเก็บจากท่าสาทร,ท่าราชวงศ์,ท่าวังหลัง(พรานนก)และท่าเทเวศร์ จำนวนท่าละ 50 ชุด ส่วนท่านนทบุรีจะเก็บ 100 ชุด เนื่องจากสถิติผู้ใช้บริการเฉลี่ยต่อวันของกรมเจ้าท่า ปี 2540 พบว่า เป็นท่าเรือที่มีปริมาณผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาสูงที่สุด และมากกว่าท่ากรณีศึกษาอื่นๆ ถึง 2-4 เท่า จึงให้สัดส่วนในการเก็บแบบสอบถามกว่าท่าอื่นๆ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่สมบูรณ์

การสัมภาษณ์เชิงลึกนั้นจะใช้เก็บข้อมูลจากกลุ่มผู้ประกอบการและพนักงาน เช่น พนักงานขายตั๋ว,พนักงานขับเรือ,พนักงานท้ายเรือ เจ้าหน้าที่บริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด ในข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติ ข้อคิดเห็น ปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานหรือในการให้บริการ เป็นต้น โดยจะนัดหมายจะเกริ่นประเด็นคำถามไว้ล่วงหน้าและในการซักถามจะถามเป็นคำถามเปิดเพื่อให้ได้คำตอบในเชิงคุณภาพตามความคิดเห็นแต่ละบุคคล และในการสัมภาษณ์ผู้ใช้บริการโดยใช้แบบสอบถามผู้วิจัยก็จะทำการสัมภาษณ์เชิงลึกประกอบด้วยเพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงคุณภาพที่ชัดเจนเพิ่มขึ้นในเรื่องทัศนคติ ความคิดเห็นและสภาพปัญหา เป็นต้น

การสังเกตการณ์

ใช้การสังเกตการณ์แบบมีส่วนร่วม โดยผู้วิจัยจะทำการสำรวจพื้นที่ศึกษาทั้ง 5 ท่าเรือ และร่วมใช้บริการโดยเดินทางด้วยเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อเก็บข้อมูลเกี่ยวกับสภาพทางกายภาพ,โครงข่ายเส้นทางที่ให้บริการ,พฤติกรรมการใช้บริการตลอดจนรับรู้ประเด็นปัญหาและทัศนคติต่างๆในมุมมองของผู้เดินทางที่ใช้บริการ และเนื่องจากการเดินทางโดยอาศัยระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยานั้นเป็นวิธีการเดินทางที่ผู้วิจัยมักใช้อยู่เป็นประจำจึงเป็นการง่ายต่อการทำความเข้าใจถึงประเด็นปัญหา ทัศนคติต่างๆ ในฐานะที่เป็นผู้ใช้บริการเช่นกัน

3.3.2 ข้อมูลทุติยภูมิ การเก็บข้อมูลที่มีจุดมุ่งหมายเพื่อใช้เป็นทฤษฎีแนวคิดที่ใช้เชื่อมโยงกับงานวิจัย เป็นข้อมูลพื้นฐานในการศึกษาและวิเคราะห์ โดยได้แก่ ข้อมูล,แนวคิดหรืองานวิจัยที่ได้มีมาก่อน จากเอกสาร,หนังสือ,บทความ,งานวิจัยหรือสิ่งพิมพ์ต่างๆ ที่ได้จากการค้นคว้าในห้องสมุดหรือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมเจ้าท่า, สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก เป็นต้น

ตารางเครื่องมือในการวิจัย

สามารถสรุปเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเพื่อเก็บข้อมูลเกี่ยวกับตัวแปรต่างๆได้ดังตารางที่ 3.2

ตารางที่ 3.2 ตัวแปรและเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูลการวิจัย

ตัวแปร	รายละเอียด	เครื่องมือการวิจัย				
		Literature Research	Focused Interview	Structured Interview	Questionnaire	Field Observation
ตัวแปรอิสระ	<u>ลักษณะประชากร</u> -เพศ -อาชีพ -อายุ -รายได้ -การศึกษา				●	
	<u>ลักษณะกายภาพของพื้นที่</u> -ลักษณะทั่วไป,การใช้ที่ดิน, แหล่งดึงดูดการเดิน ทาง	●				●
	-โครงข่ายเส้นทางเดินเรือ	●				●

ตารางที่ 3.2 **(ต่อ)**

ตัวแปร	รายละเอียด	เครื่องมือการวิจัย				
		Literature Research	Focused Interview	Structured Interview	Questionnaire	Field Observation
ตัวแปรอิสระ	-การเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่น	●				●
	-ความหนาแน่นการใช้บริการ (คน/วัน)	●				●
	-อัตราค่าบริการ		●			●
ตัวแปรตาม	<u>พฤติกรรมการใช้บริการ</u> -วิธีการเดินทางและพฤติกรรมการใช้บริการ			●	●	●
	-ความถี่ในการใช้บริการ (ครั้ง/สัปดาห์)				●	
	-ช่วงเวลาการใช้บริการ	●			●	
	-จุดเริ่มต้น -สถานที่ปลายทาง				●	
ตัวแปรตาม	<u>ทัศนคติ,ความพึงพอใจ</u> -ปัญหา,อุปสรรคในการใช้บริการ		●	●	●	●
	-ทัศนคติต่อสภาพทั่วไป, เรือ,ตัวท่า,บริการ,ราคา, เส้นทาง ฯลฯ		●	●	●	
	-ความต้องการ,ความพึงพอใจในระบบเรือโดยสารต่างๆ และการบริการ		●	●	●	
	-เหตุผล/ความจำเป็นในการเลือกใช้บริการ			●	●	

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิจัยครั้งนี้ใช้โปรแกรม SPSS for Windows ในการบันทึกและประมวลผลข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ด้วยแบบสอบถาม พร้อมทั้งนำมาประกอบกับข้อมูลที่ได้จากการสังเกตการณ์ การสัมภาษณ์เชิงลึกและจากข้อมูลเอกสารต่างๆ โดยผู้วิจัยจะทำการวิเคราะห์ ตีความและประมวลผลภายใต้กรอบทฤษฎีการวิจัยเพื่อให้ได้มาซึ่งบทสรุปและบรรลุผลตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย

3.5 ข้อจำกัดในการวิจัย

ในการสัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถามหรือการสัมภาษณ์เชิงลึก ณ จุดเทียบเรือต่างๆ เป็นช่วงเวลาและสถานที่ที่ผู้คนเร่งรีบ การให้คำตอบหรือข้อมูลต่างๆอาจไม่สามารถให้ได้ในเชิงลึกหรือเกิดการไม่อยากตอบตลอดจนการให้คำตอบที่ไม่จริง จำเป็นต้องอาศัยการสำรวจภาคสนามและการสังเกตการณ์แบบมีส่วนร่วมของผู้วิจัยในการประเมินวิเคราะห์ตัวแปรด้วย และเนื่องจากภาวะเศรษฐกิจและราคาน้ำมันที่มีความเปลี่ยนแปลงตลอดเวลาและประกอบกับการผูกขาดการประกอบการโดยบริษัทเอกชนรายเดียวทำให้รายละเอียดข้อมูลในเรื่องเส้นทาง,ท่าเรือที่เทียบจอด, ตารางเวลาการให้บริการของเรือโดยสารมักมีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ ในการวิจัยครั้งนี้จึงได้พยายามเก็บข้อมูลตามสภาพจริงที่ปรากฏและมีการ Update ข้อมูลโดยตลอด แต่ทั้งนี้ในการวิเคราะห์และประเมินผลการวิจัยเพื่อเสนอแนะแนวทางพัฒนาและปรับปรุงระบบซึ่งจะต้องใช้ข้อมูลปัจจุบันของพื้นที่ศึกษาประกอบนั้นจะหมายถึงข้อมูลในช่วงระยะเวลาที่ได้ดำเนินการศึกษาวิจัย

บทที่ 4
สภาพพื้นที่ศึกษา

4.1 ระบบขนส่งสาธารณะทางน้ำในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ปัจจุบันโครงข่ายการให้บริการของเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองบางเส้นในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลแบ่งได้เป็น 3 ประเภทใหญ่ๆ ดังนี้

1. เรือยนต์ข้ามฟากระหว่าง 2 ฝั่งของแม่น้ำเจ้าพระยา
2. เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา
3. เรือเพลาใบจักรยาวหรือเรือหางยาวในแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองต่างๆ
4. เรือโดยสารประจำทางในคลอง 4 เส้นทาง ได้แก่ คลองแสนแสบ,คลองลาวพร้าว, คลองผดุงกรุงเกษมและคลองพระโขนง
5. เรือท่องเที่ยวหรือเรือทัวร์ของร้านอาหารหรือโรงแรมที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา

4.1.1 เรือยนต์ข้ามฟาก

เป็นรูปแบบการเดินทางทางน้ำสำหรับผู้โดยสารที่ต้องเดินทางข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแต่ไม่สะดวกที่จะข้ามสะพานเนื่องจากการจราจรที่ติดขัด เป็นวิธีการสัญจรทางน้ำที่มีผู้นิยมใช้บริการสูงสุดจากทั้ง 5 ประเภท คือ มีผู้ใช้บริการเรือข้ามฟากประมาณ 255,040 คนต่อวันในวันจันทร์ถึงวันศุกร์ และประมาณ 199,588 คนต่อวันในวันหยุดราชการ (กรมเจ้าท่า:2540)

ปัจจุบันบริษัทของเอกชนเป็นผู้ประกอบการ มีจำนวนท่าเรือทั้งหมด 34 ท่า โดยท่าเรือจะตั้งกระจายอยู่ตลอดแนวแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล รายชื่อท่าเรือที่ให้บริการและจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันแสดงตามตารางที่ 4.1

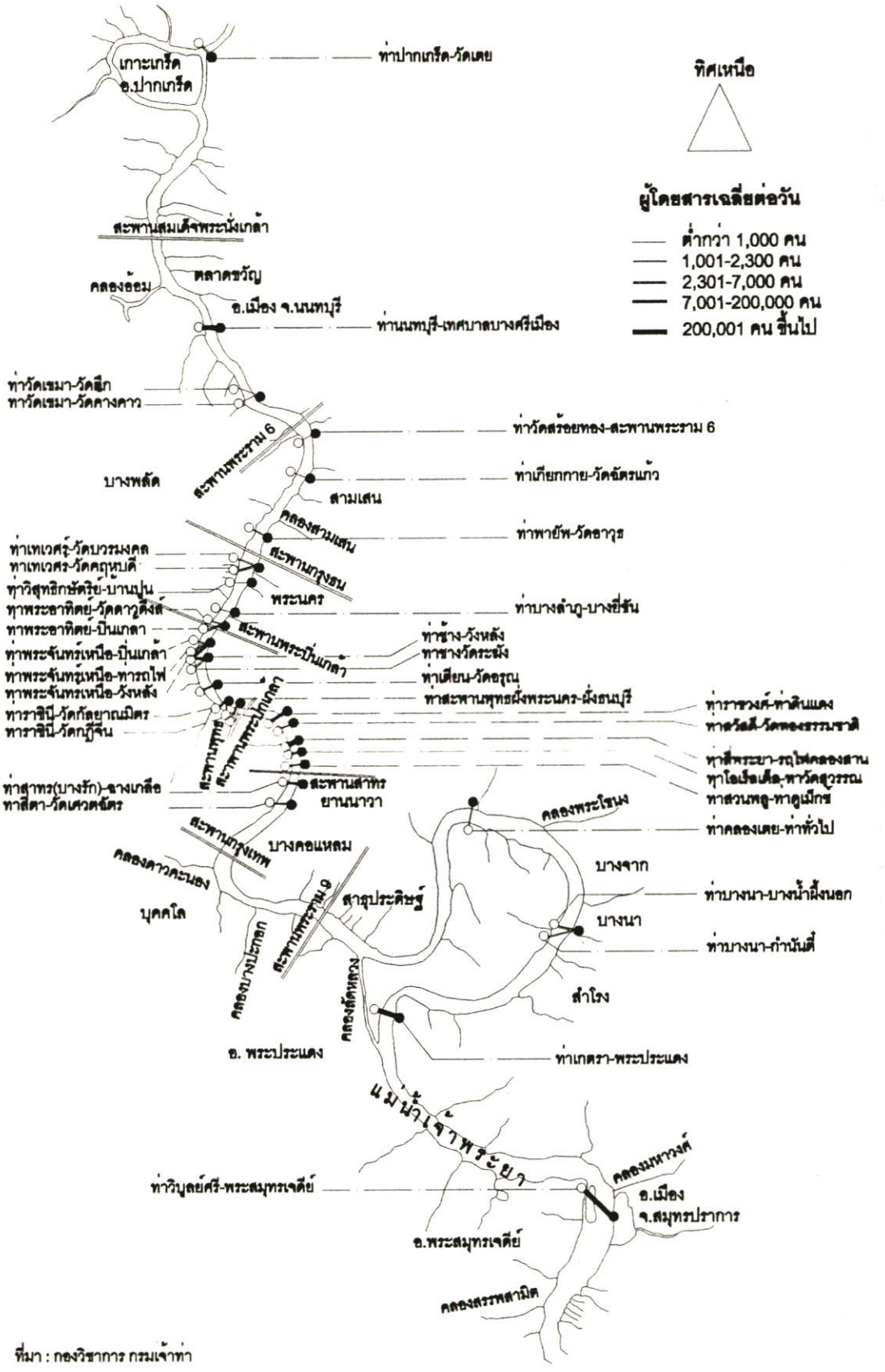
ตารางที่ 4.1 จำนวนผู้โดยสารเรือยนต์ข้ามฟากปี 2540 (กรมเจ้าท่า: 2540)

ลำดับ	ชื่อท่าเทียบเรือต้นทาง-ปลายทาง	ผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน (คน)	ร้อยละ
1	ท่านนทบุรี–ท่าสุขาภิบาลบางศรีเมือง	40,531	17.28
2	ท่าสี่พระยา–ท่ารถไฟคลองสาน	31,126	13.27
3	ท่าเภตรา–ท่าพระประแดง	29,164	12.44
4	ท่าวิบูลย์ศรี–ท่าพระสมุทรเจดีย์	22,556	9.62
5	ท่าพระจันทร์เหนือ-ท่าวังหลัง	16,663	7.11
6	ท่าราชวงศ์-ท่าดินแดง	15,502	6.61
7	ท่าช้าง-ท่าวังหลัง	14,523	6.19
8	ท่าโอเรียนเต็ล-ท่าวัดสุวรรณ	6,329	2.70
9	ท่าพระจันทร์เหนือ-ท่ารถไฟ	5,958	2.54
10	ท่าเตียน-ท่าวัดอรุณ	5,689	2.43
11	ท่าสาทร(บางรัก)-ท่าฉางเกลือ	4,978	2.12
12	ท่าปากเกร็ด-ท่าวัดเตย	4,849	2.07
13	ท่าช้าง-ท่าวัดระฆัง	3,634	1.55
14	ท่าพระอาทิตย์-ท่าปิ่นเกล้า	3,169	1.35
15	ท่าราชินี-ท่าวัดกัลยาณมิตร	2,777	1.18
16	ท่าบางนา-ท่าบางน้ำผึ้งนอก	2,707	1.15
17	ท่าเทเวศร์-ท่าวัดคฤหบดี	2,474	1.05
18	ท่าพระจันทร์เหนือ-ท่าปิ่นเกล้า	2,296	0.98
19	ท่าเทเวศร์-ท่าวัดบวรมงคล	2,083	0.89
20	ท่าสะพานพุทธ(ฝั่งพระนคร)-ท่าสะพานพุทธ(ฝั่งธนบุรี)	1,930	0.82
21	ท่าพายัพ-ท่าวัดอาวุธ	1,887	0.81
22	ท่าสี่ตา-ท่าวัดเศวตฉัตร	1,706	0.73
23	ท่าสวัสดี-ท่าวัดทองธรรมชาติ	1,661	0.71
24	ท่าพระอาทิตย์-ท่าวัดดาวดึงษ์	1,543	0.66
25	ท่าคลองเตย-ท่าทั่วไป	1,504	0.64
26	ท่าสวนพลู-ท่าดูแม็กซ์	1,483	0.63
27	ท่าราชินี-ท่าวัดกุฎีจีน	1,390	0.59

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ลำดับ	ชื่อท่าเทียบเรือต้นทาง-ปลายทาง	ผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน (คน)	ร้อยละ
27	ท่าราชินี-ท่าวัดกุฎีจีน	1,390	0.59
28	ท่าบางนา-ท่ากำนันตี๋	1,193	0.51
29	ท่าวัดเขมา-ท่าด่านพงษ์สุวรรณ	940	0.40
30	ท่าวัดเขมา-ท่าวัดค้างคาว	680	0.29
31	ท่าเกียกกาย-ท่าวัดฉัตรแก้ว	572	0.24
32	ท่าวิสุทธิกษัตริย์-ท่าบ้านปูน	392	0.17
33	ท่าบางลำภู-ท่าบางยี่ขัน	350	0.15
34	ท่าวัดสร้อยทอง-ท่าสะพานพระราม 6	280	0.12
	รวม	234,519	100

จากตารางที่ 4 ท่านนทบุรี-ท่าสุขาภิบาลบางศรีเมืองเป็นท่าที่มีผู้โดยสารใช้บริการมากที่สุด คือเฉลี่ยประมาณ 40,531 คนต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 17.28 ท่าเทียบเรือที่มีผู้โดยสารใช้บริการมากรองลงมา ได้แก่ ท่าสี่พระยา-ท่ารถไฟคลองสาน มีผู้ใช้บริการเฉลี่ยประมาณ 31,126 คนต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 13.27 ท่าเภตรา-ท่าพระประแดง มีผู้ใช้บริการเฉลี่ยประมาณ 29,164 คนต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 12.44 ตามลำดับ



ที่มา : กองวิชาการ กรมเจ้าท่า

รูปที่ 4.1 แผนที่แสดงท่าเรือข้ามฟากในแม่น้ำเจ้าพระยา

4.1.2 เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา

เป็นทางเลือกในการเดินทางทางน้ำที่คนนิยมรองจากเรือยนต์ข้ามฟาก โดยอาศัยแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งพาดผ่านพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลจากเหนือลงมาใต้เป็นเส้นทางการเดินทางระหว่างแหล่งที่พักอาศัยซึ่งอยู่รอบนอกของกรุงเทพมหานครกับแหล่งงานและแหล่งการศึกษาซึ่งอยู่กลางเมือง อันเป็นการเดินทางในระยะขจัดของประชาชนเพื่อให้เข้าถึงจุดหมายปลายทางให้ใกล้ที่สุด เพื่อลดเวลาในการเดินทางและเลี่ยงปัญหาการจราจรทางบกที่ติดขัด

ในวันทำงานจะมีผู้ใช้บริการเฉลี่ยประมาณ 68,525 คนต่อวัน ส่วนในวันหยุดราชการจะมีผู้ใช้บริการน้อยลงประมาณครึ่งหนึ่ง ซึ่งส่วนหนึ่งอาจเป็นเพราะผู้ใช้บริการส่วนใหญ่เป็นคนทำงานและนักเรียน,นักศึกษา จำนวนเที่ยวเรือในวันหยุดราชการจึงมีน้อยกว่าในวันทำงานและท่าเทียบเรือบางแห่งจะงดเดินเรือในวันหยุดด้วย

ปัจจุบันเนื่องจากปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจและปัญหาราคาน้ำมันทำให้บริษัทเรือด่วนแหลมทองได้ยกเลิกการทางเรือไป เหลือเพียงบริษัทเอกชนเพียงรายเดียวที่เป็นผู้ประกอบการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา คือ บริษัทเรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทเดินเรือโดยสารที่เก่าแก่ ตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ.2514 เดิมทีให้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาจากจังหวัดนนทบุรีลงมาถึงบริเวณถนนตก ต่อมาได้ขยายเส้นทางบริการโดยรับส่งผู้โดยสารจากท่าเรือปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรีถึงท่าเรือบางนา และตลอดระยะเวลาที่ดำเนินกิจการก็ได้มีการปรับเปลี่ยนเส้นทางการเดินเรือตลอด ซึ่งปัจจุบันนี้เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาของบริษัทเรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด หรือที่เรียกว่า เรือด่วนเจ้าพระยา มีขอบเขตพื้นที่บริการในแม่น้ำเจ้าพระยาจากท่านนทบุรีถึงท่าราชภูร์(ท่าบิ๊กซี) รวมระยะทางทั้งสิ้น 34.75 กิโลเมตร มีท่าเรือที่แวะจอด 30 ท่า (กรมเจ้าท่า:2542) มีเรือที่ให้บริการจริง 47 ลำจากเรือทั้งหมด 67 ลำ (บริษัทเรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด : 2544) โดยจะจำแนกประเภทเรือได้ 3 ลักษณะตามตำแหน่งท่าเรือที่แวะจอด ดังนี้

4.1.2.1 เรือด่วนธรรมดา

มีเรือให้บริการทั้งหมด 16 ลำ เป็นเรือขนาดเล็กจุคนได้ 93 คนต่อลำ (60ที่นั่ง) เส้นทางเดินเรือแล่นจากท่านนทบุรีถึงท่าวัดราชสิงขร ระยะทางประมาณ 21 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาเดินทางทั้งหมดประมาณ 1 ชั่วโมง 15 นาทีถึง 1 ชั่วโมง 20 นาที โดยแวะจอดรับ-ส่งผู้โดยสารทุกท่าตลอดเส้นทางรวมทั้งหมด 30 ท่า เนื่องจากเป็นเรือขนาดเล็กขนาด 1 เครื่องยนต์และแวะจอดถี่จึงเป็นเรือที่แล่นค่อนข้างช้า เวลาเจอคลื่นแรงจะมีอาการโคลงเคลง การขับเคลื่อนและการจอดเทียบจะไม่นุ่มนวล ปลอดภัยเท่าเรือขนาดใหญ่ชนิด 2 เครื่องยนต์

ค่าโดยสารมีแบ่งเป็น 6 บาท, 8 บาทและ 10 บาทตามระยะทาง ซึ่งราคาถูกกว่าเรือด่วนชนิดอื่น ผู้ใช้บริการเรือด่วนธรรมดาจึงมักได้แก่ผู้ที่ต้องการประหยัดและไม่เร่งรีบหรือผู้ที่ต้องการไปยังท่าเรือซึ่งเรือด่วนอีกสองประเภทไม่แวะจอดจึงจำเป็นต้องใช้เรือด่วนธรรมดาเท่านั้น

ปัจจุบันมีการปรับเปลี่ยนเวลาการปล่อยเรือด่วนธรรมดาที่ท่าเป็น 20 นาทีต่อลำ โดยจะให้บริการทุกวันตั้งแต่ 05.50 น. ถึง 18.40 น. (นับจากการปล่อยเรือที่ท่านนทบุรี ซึ่งเป็นท่าต้นทาง)

4.1.2.2 เรือด่วนพิเศษ 2 ธง (ธงแสดแดง)

มีเรือให้บริการทั้งหมด 16 ลำ เป็นเรือขนาดเล็กชนิด 1 เครื่องยนต์ จุคนได้ 93 คนต่อลำ (60 ที่นั่ง) มีความถี่ในการแวะจอดรับ-ส่งผู้โดยสารน้อยท่ากว่าเรือด่วนธรรมดา โดยมีท่าที่แวะจอดทั้งหมด 17 ท่า จากท่านนทบุรีท่าต้นทางไปยังท่าเรือวัดราชสิงขรท่าปลายทาง รวมระยะทางทั้งสิ้น 21 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางทั้งหมด 1 ชั่วโมง 5 นาทีถึง 1 ชั่วโมง 15 นาที ค่าบริการ 10 บาทตลอดเส้นทาง ปัจจุบันจะบริการเดินเรือเฉพาะวันจันทร์ถึงวันศุกร์เว้นวันหยุดราชการแบ่งช่วงเวลาเป็น 2 ช่วง คือ ช่วงเช้าตั้งแต่ 6.00-9.00 น. และช่วงเย็นตั้งแต่ 15.00-18.00 น

4.1.2.3 เรือด่วนพิเศษธงเหลือง

มีเรือให้บริการทั้งหมด 15 ลำ เป็นเรือขนาดใหญ่ชนิด 2 เครื่องยนต์ จุคนได้ 193 คนต่อลำ (120 ที่นั่ง) เป็นเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาที่มีความถี่ในการแวะจอดรับ-ส่งผู้โดยสารน้อยท่า โดยจะจอดเทียบที่ท่าที่มีผู้ใช้บริการค่อนข้างมาก เน้นการให้บริการเดินเรือเฉพาะช่วงเช้าและช่วงเย็นในวันจันทร์ถึงวันศุกร์ซึ่งมีคนทำงาน,นักเรียน,นักศึกษาเดินทางจำนวนมาก ส่วนในวันเสาร์-อาทิตย์และวันหยุดนักขัตฤกษ์จะงดบริการเพราะมีผู้ใช้บริการน้อยไม่คุ้มดำเนินการ

เส้นทางเดินเรือเริ่มจากต้นทางที่ท่านนทบุรีลงมาถึงปลายทางที่ท่าราษฎร์บูรณะ(บิ๊กซี) มีระยะทางประมาณ 25.35 กิโลเมตร โดยมีท่าแวะจอดทั้งหมด 11 ท่า มีเส้นทางการให้บริการแยกย่อยถึง 4 เส้นทาง ดังนี้

1. เส้นทางจากท่านนทบุรีถึงท่าราษฎร์บูรณะ ใช้เวลาเดินทางทั้งสิ้นประมาณ 1 ชั่วโมง 10 นาที ค่าบริการแบ่งเป็น 15 บาทและ 25 บาท ตามระยะทาง
2. เส้นทางจากท่านนทบุรีถึงท่าสาทร ใช้เวลาเดินทางทั้งสิ้นประมาณ 50 นาที ค่าบริการ 15 บาทตลอดทาง
3. เส้นทางจากท่าราษฎร์บูรณะถึงท่าวังหลัง(พรานนก) ใช้เวลาเดินทางทั้งสิ้นประมาณ 25 นาที ค่าบริการแบ่งเป็น 15 บาทและ 25 บาท ตามระยะทาง
4. เส้นทางจากท่านนทบุรีถึงท่าวัดราชสิงขร ใช้เวลาเดินทางทั้งสิ้นประมาณ 55 นาทีถึง 1 ชั่วโมง ค่าบริการแบ่งเป็น 15 บาทและ 25 บาท ตามระยะทาง

ความถี่ในการปล่อยเรือจากท่าของเรือด่วนประเภทต่างๆ ทั้งในวันทำงานและวันหยุดราชการ มักมีการปรับเปลี่ยนให้น้อยลงยิ่งเมื่อปัจจุบันประสบกับปัญหาราคาน้ำมันที่สูงขึ้น โดยเรือ

ด่วนธรรมดาจะปล่อย 20 นาทีต่อลำในวันทำงานและ 20-30 นาทีต่อลำในวันหยุดราชการ เรือด่วนพิเศษ 2 ธงและเรือด่วนพิเศษธงเหลืองจะมีตารางเวลาการปล่อยเรือที่แน่นอนโดยระบุไว้ที่บริเวณท่าเรือแต่ก็พบว่าจะมีการเปลี่ยงแปลงเวลาเสมอ โดยมากจะมีการเปลี่ยนเวลาตามช่วงปิดเทอมและเปิดเทอมของสถานศึกษา อีกทั้งการงดรอบในวันหยุดเทศกาลยาวๆ ติดต่อกันซึ่งบางวันก็เป็นวันทำงานหรือวันเรียนของประชาชนส่วนใหญ่ การงดเดินเรือในวันดังกล่าวจึงเป็นการตัดทางเลือกในการเดินทางของประชาชน สร้างความสับสนและไม่สะดวกในการใช้บริการ ส่งผลให้คนไม่นิยมใช้บริการเนื่องเพราะขาดระบบระเบียบและตารางเวลาในการเดินเรือที่แน่นอน ผู้ใช้บริการต้องคอยดูป้ายประกาศตารางการเดินเรือของบริษัทผู้ประกอบการ ซึ่งมักประกาศอย่างกระชั้นชิดหรือติดไว้ยากแก่การสังเกตเห็น

ตารางที่ 4.2 รายชื่อท่าเทียบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาที่ยังคงให้บริการ ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปัจจุบัน (กรมเจ้าท่า:2540)

ลำดับ	ชื่อท่าเรือ	ชนิดเรือด่วนที่ให้บริการ			ผู้โดยสารเฉลี่ยในวันทำงาน (คน/วัน)
		เรือด่วนธรรมดา	เรือด่วนพิเศษ 2 ธง	เรือด่วนพิเศษธงเหลือง	
1	ท่านนทบุรี	✓	✓	✓	21,641
2	ท่าพิบูลย์สงคราม 2	✓	✗	✗	302
3	ท่าวัดเขียน	✓	✗	✗	469
4	ท่าวัดเขมา	✓	✗	✗	345
5	ท่าพิบูลย์สงคราม 1	✓	✗	✗	519
6	ท่าสะพานพระราม 7	✓	✓	✓	5,680
7	ท่าวัดสร้อยทอง	✓	✗	✗	904
8	ท่าบางโพ	✓	✓	✓	5,706
9	ท่าเกียกกาย	✓	✓	✗	3,054
10	ท่ากรมชลประทานสามเสน	✓	✗	✗	778
11	ท่าพายัพ	✓	✓	✗	4,234
12	ท่าสะพานกรุงธน	✓	✓	✗	4,403
13	ท่าเทเวศร์	✓	✓	✓	6,623
14	ท่าวิสุทธิกษัตริย์	✓	✗	✗	2,468
15	ท่าพระอาทิตย์	✓	✗	✗	2,009

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

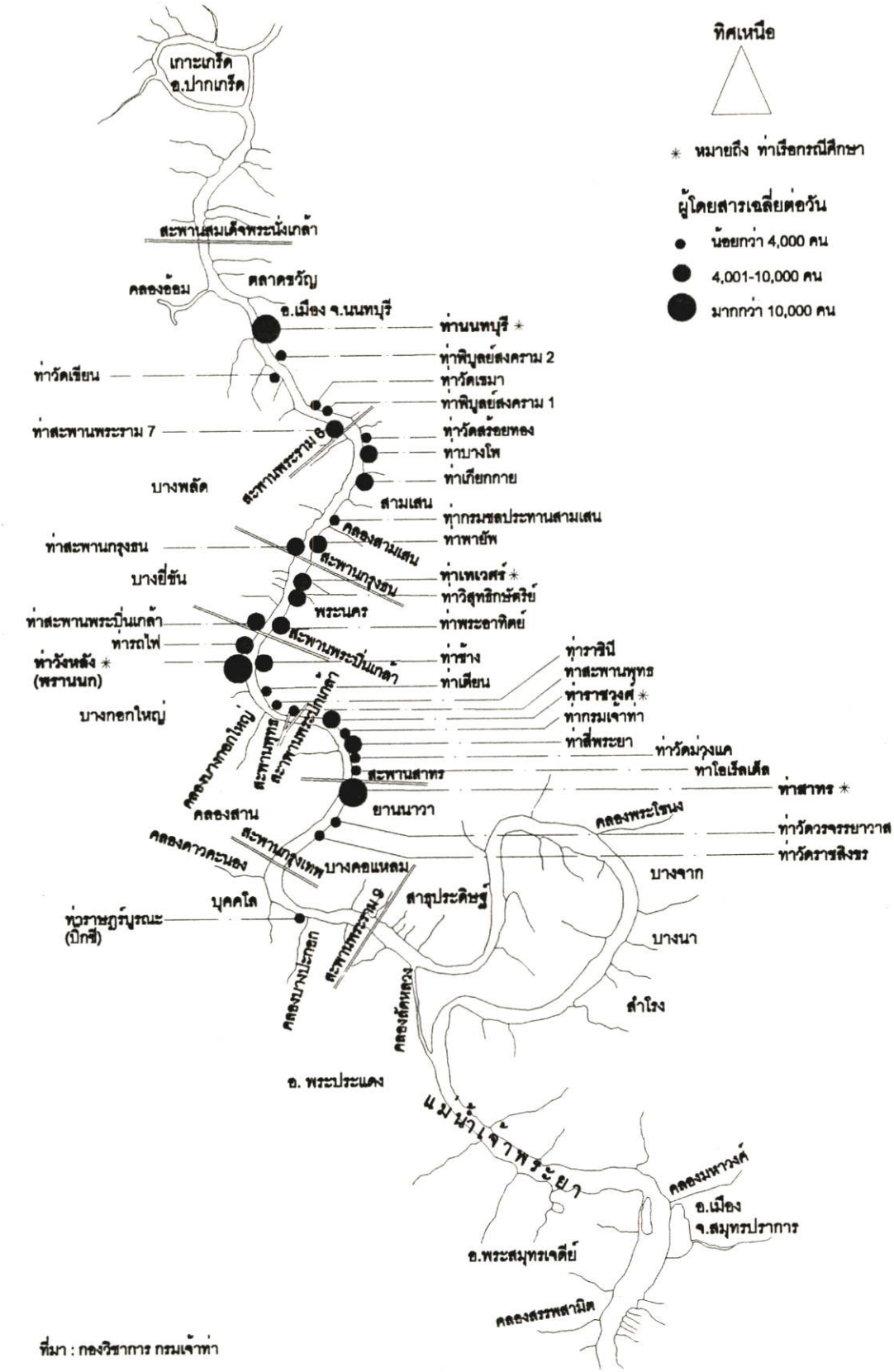
ลำดับ	ชื่อท่าเรือ	ชนิดเรือด่วนที่ให้บริการ			ผู้โดยสารเฉลี่ยในวันทำงาน (คน/วัน)
		เรือด่วนธรรมดา	เรือด่วนพิเศษ 2 ธง	เรือด่วนพิเศษธงเหลือง	
16	ท่าพระปิ่นเกล้า	✓	✓	✓	9,343
17	ท่ารถไฟ	✓	✗	✗	ไม่ระบุ
18	ท่าวังหลัง(พรานนก)	✓	✓	✓	32,094
19	ท่าช้าง	✓	✓	✗	7,662
20	ท่าเตียน	✓	✗	✗	1,120
21	ท่าราชินี	✓	✗	✗	1,542
22	ท่าสะพานพุทธ	✓	✓	✗	6,980
23	ท่าราชวงศ์	✓	✓	✓	5,877
24	ท่ากรมเจ้าท่า	✓	✗	✗	775
25	ท่าสี่พระยา	✓	✓	✓	7,381
26	ท่าวัดม่วงแค	✓	✗	✗	547
27	ท่าโอเรียนเต็ล	✓	✓	✗	1,894
28	ท่าสาทร	✓	✓	✓	11,245
29	ท่าวัดวรจรรยาวาส	✓	✓	✗	2,159
30	ท่าวัดราชสิงขร	✓	✓	✓	3,132
31	ท่าราษฎร์บูรณะ(บิ๊กซี)	✗	✗	✓	2,336
	รวม	30 ท่า	17 ท่า	11 ท่า	

ตารางที่ 4.3 เวลาให้บริการของเรือด่วนประเภทต่างๆ ปี 2544

ชนิดเรือ	เส้นทาง	ช่วง	วันทำงาน(จันทร์-ศุกร์)		วันหยุดราชการ	
			เวลาเที่ยวแรก	เวลาเที่ยวสุดท้าย	เวลาเที่ยวแรก	เวลาเที่ยวสุดท้าย
เรือด่วนธงเหลือง	ท่านนทบุรี-ท่าราษฎร์บูรณะ	เช้า	6.25	8.20	-	-
		เย็น	16.40	18.20	-	-
	ท่าราษฎร์บูรณะ-ท่านนทบุรี	เช้า	6.45	8.30	-	-
		เย็น	16.10	18.20*	-	-
	ท่าสาทร-ท่านนทบุรี	เช้า	7.00	7.45	-	-
		เย็น	15.45	7.30	-	-
	ท่านนทบุรี-ท่าสาทร	เช้า	6.10	6.35	-	-
		เย็น	18.20	18.40	-	-
เรือด่วน 2 ธง	ท่านนทบุรี-ท่าวัดราชสิงขร	เช้า	5.50	9.10	-	-
		เย็น	17.50**	-	-	-
	ท่าวัดราชสิงขร-ท่านนทบุรี	เช้า	6.40	8.40	-	-
		เย็น	16.10	18.40	-	-
เรือด่วนธรรมดา	ท่านนทบุรี-ท่าวัดราชสิงขร		5.50	18.40	6.00	18.15
	ท่าวัดราชสิงขร-ท่านนทบุรี		6.00	18.40	6.00	18.15

* หลังเวลา 18.20 น. เรือจะแล่นถึงแค่ท่าวัดราชสิงขร ลำสุดท้ายเวลา 19.15 น

** มีเที่ยวเดียว



ที่มา : กองวิชาการ กรมเจ้าท่า

รูปที่ 4.2 แผนที่แสดงท่าเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาของบริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด

4.1.3 เรือยนต์เพลาใบจักรยาว (เรือหางยาว)

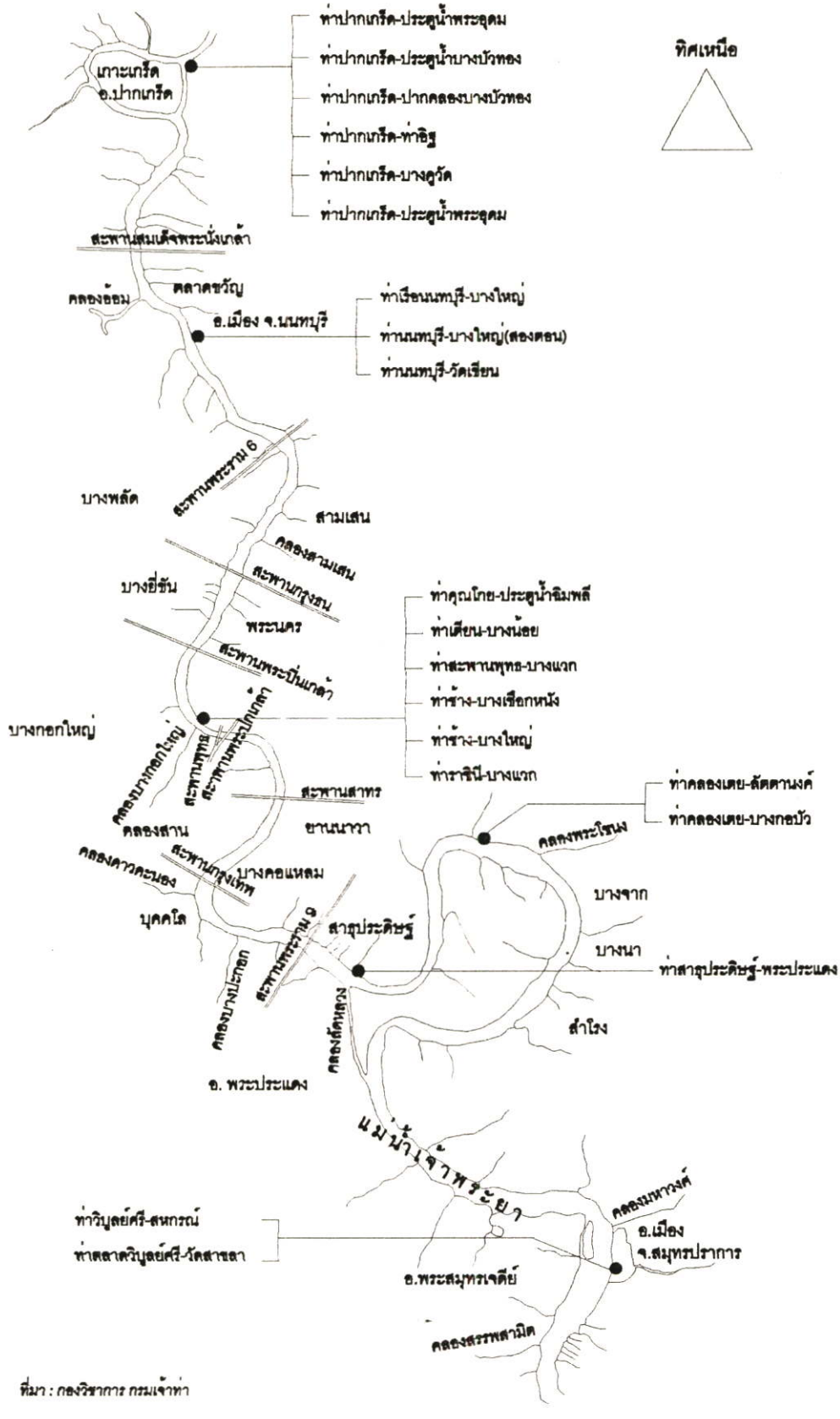
เรือยนต์เพลาใบจักรยาวหรือที่นิยมเรียกว่าเรือหางยาว ส่วนมากเป็นที่นิยมใช้ของประชาชนซึ่งอาศัยอยู่ในพื้นที่ที่ระบบคมนาคมทางบกยังไม่สะดวก หรือในพื้นที่ติดคลองต่างๆในฝั่งธนบุรี ซึ่งเข้าถึงทางบกไม่สะดวก เช่น คลองบางขุนเทียน,คลองสนามชัย,คลองภาษีเจริญ ฯลฯ ซึ่งชาวบ้านยังคงชินกับสภาพชีวิตที่พึ่งพาอาศัยแม่น้ำลำคลองโดยใช้เรือในการสัญจร นอกจากนี้เรือหางยาวก็ได้เริ่มมีบทบาทในฐานะทางเลือกในการเดินทางของประชาชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางที่แตกต่างกัน เช่น เพื่อไปทำงาน,เพื่อไปศึกษาเล่าเรียน หรือเพื่อการท่องเที่ยวพักผ่อน

เส้นทางการให้บริการของเรือหางยาวในปัจจุบันที่มีการเดินเรือเป็นประจำมี 19 เส้นทาง โดยให้บริการระหว่างคลองเชื่อมต่าง ๆ กับแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งท่าเรือหางยาวมักจะตั้งอยู่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา ปริมาณผู้โดยสารในวันทำงานประมาณ 41,488 คนต่อวัน ในวันหยุดราชการประมาณ 23,350 คนต่อวัน ท่าเรือหางยาวที่มีคนใช้บริการเป็นจำนวนมาก ได้แก่ ท่านนทบุรี, ท่าช้าง,ท่าบางกอกน้อย,ท่าสะพานพุทธ (กรมเจ้าท่า:2541)

ช่วงเวลาการปล่อยเรือที่ท่าจะไม่มีตารางเวลาที่แน่นอนแบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา โดยหากมีผู้โดยสารก็จะออกเรือ ปัจจุบันในเส้นทางที่เดินเรือหางยาวเป็นประจำจะมีอัตราค่าโดยสารต่อคนที่แน่นอน คือประมาณ 5-25 บาทต่อคนแล้วแต่เส้นทาง ส่วนเรือหางยาวที่วิ่งแบบไม่ประจำทางซึ่งสามารถว่าจ้างได้ตามท่าเรือหางยาวประจำทางทั้ง 19 เส้นทางหรือตามคลองบางสายจะมีการเก็บอัตราค่าโดยสารแบบเหมาจ่ายตามแต่จะตกลงกัน ซึ่งจะมีราคาแพงกว่ามากเทียบได้กับการจ้างรถแท็กซี่

ตารางที่ 4.4 เส้นทางการให้บริการเรือหางยาว (กรมเจ้าท่า:2541)

ลำดับ	ท่าต้นทาง – ท่าปลายทาง	เส้นทาง
1	ท่าปากเกร็ด-ท่าบางคูวัด	แม่น้ำเจ้าพระยา
2	ท่าปากเกร็ด-ท่าอิฐ	แม่น้ำเจ้าพระยา(อ้อมเกาะเกร็ด)
3	ท่าปากเกร็ด-ท่าปากคลองบางบัวทอง	คลองบางบัวทอง
4	ท่าปากเกร็ด-ท่าประตูน้ำบางบัวทอง	คลองบางบัวทอง
5	ท่าปากเกร็ด-ท่าประตูน้ำพระอุดม	คลองพระอุดม
6	ท่านนทบุรี-ท่าบางใหญ่(สองตอน)	คลองอ้อม
7	ท่านนทบุรี-ท่าบางใหญ่	คลองอ้อม
8	ท่านนทบุรี-ท่าวัดเขียน	แม่น้ำเจ้าพระยา
9	ท่าคุณโกย-ท่าประตูน้ำฉิมพลี	แม่น้ำเจ้าพระยา-คลองบางกอกน้อย-คลองขุดชัยพฤกษ์
10	ท่าช้าง-ท่าบางใหญ่	แม่น้ำเจ้าพระยา-คลองมอญ-คลองบางเชือกหนัง
11	ท่าช้าง-ท่าบางเชือกหนัง	แม่น้ำเจ้าพระยา-คลองมอญ-คลองบางเชือกหนัง
12	ท่าเตียน-ท่าบางน้อย	แม่น้ำเจ้าพระยา-คลองมอญ-คลองบางน้อย
13	ท่าราชินี-ท่าบางแวก	แม่น้ำเจ้าพระยา-คลองบางกอกใหญ่-คลองบางแวก
14	ท่าสะพานพุทธ-ท่าบางแวก	แม่น้ำเจ้าพระยา-คลองบางกอกใหญ่-คลองบางแวก
15	ท่าสาธุประดิษฐ์-ท่าพระประแดง	แม่น้ำเจ้าพระยา-คลองขุดลัดหลวง
16	ท่าคลองเตย-ท่าลัดตานงค์	แม่น้ำเจ้าพระยา
17	ท่าคลองเตย-ท่าบางกอกบัว	แม่น้ำเจ้าพระยา
18	ท่าตลาดวิบูลย์ศรี-ท่าสหกรณ์	แม่น้ำเจ้าพระยา-คลองสรรพสามิต
19	ท่าตลาดวิบูลย์ศรี-ท่าสาขลา	แม่น้ำเจ้าพระยา-คลองสรรพสามิต-คลองสาขลา



รูปที่ 4.3 แผนที่แสดงท่าเรือโดยสารเพลาใบจักรยาว (เรือหางยาว) ในแม่น้ำเจ้าพระยา

4.1.4 เรือโดยสารประจำทางในคลอง 4 เส้นทาง

ปัจจุบันมีเรือโดยสารของบริษัทเอกชนที่เปิดบริการขนส่งผู้คนในคลองสำคัญ 4 เส้นทาง ซึ่งมีประชาชนนิยมใช้บริการจำนวนมากเพื่อเลี่ยงปัญหาการจราจรทางบกที่ติดขัดอย่างหนัก เนื่องจากคลองเหล่านั้นมีเส้นทางขนานกับถนนสายหลักสำคัญๆ ที่ใช้เป็นเส้นทางเข้ามายังพื้นที่เมืองชั้นในอันเป็นแหล่งดึงดูดการเดินทาง เส้นทางเดินเรือโดยสารในคลองทั้ง 4 เส้นทาง มีดังนี้

4.1.4.1 เรือโดยสารในคลองแสนแสบ

ห้างหุ้นส่วนจำกัด ครอบครัวขนส่ง เป็นผู้ดำเนินกิจการ ตั้งแต่ ปี พ.ศ.2533 ปัจจุบันมีเรือให้บริการจริง 100 ลำจากทั้งหมด 120 ลำ มีเส้นทางให้บริการจากต้นทางที่ท่าวัดศรีบุญเรืองถึงปลายทางที่ท่าสะพานผ่านฟ้า เป็นระยะทางทั้งสิ้น 17.24 กิโลเมตร มีท่าที่แวะจอดเทียบทั้งหมด 27 ท่า ใช้ระยะเวลาในการเดินทางตลอดเส้นทางประมาณ 45 นาทีถึง 1 ชั่วโมง อัตราค่าโดยสารตั้งแต่ 5-15 บาท ตามระยะทาง ช่วงเวลาที่ให้บริการตั้งแต่ 05.30 น.ถึง 20.30 น. (ดูตารางที่ 4.5) มีผู้ใช้บริการในวันทำงานประมาณ 42,988 คนต่อวัน และในวันหยุดราชการประมาณ 15,384 คนต่อวัน ท่าที่มีคนใช้บริการมาก ได้แก่ ท่าประตูน้ำ,ท่าวัดศรีบุญเรือง,ท่าผ่านฟ้าลีลาศ, ท่าบางกะปิ ตามลำดับ (กรมเจ้าท่า:2542)

ตารางที่ 4.5 ช่วงเวลาการให้บริการและความถี่ในการปล่อยเรือโดยสารในคลองแสนแสบ-(กรมเจ้าท่า:2542)

ท่าเทียบเรือ	วันจันทร์-วันศุกร์		วันหยุดราชการ	
	เวลา	ความถี่ในการปล่อยเรือ	เวลา	ความถี่ในการปล่อยเรือ
ท่าวัดศรีบุญเรือง (ขาล่อง)	05.30-09.00 09.00-16.00 16.00-19.00	2-5 นาที/ลำ 5-10 นาที/ลำ 2-5 นาที/ลำ	06.00-18.30	7-10 นาที/ลำ
ท่าผ่านฟ้าลีลาศ (ขาขึ้น)	06.00-09.00 09.00-16.00 16.00-19.00	2-4 นาที/ลำ 5-10 นาท/ลำ 2-4 นาที/ลำ	06.30-19.00	5-10 นาที/ลำ

รายชื่อท่าเทียบเรือโดยสารในคลองแสนแสบ ทั้ง 27 ท่า

1. ท่าวัดศรีบุญเรือง
2. ท่าบางกะปิ
3. ท่าเดอะมอลล์บางกะปิ
4. ท่าวัดกลาง
5. ท่ามหาดไทย
6. ท่ามหาวิทยาลัยรามคำแหง
7. ท่าวัดเทพลีลา
8. ท่ารามคำแหง 29
9. ท่าเดอะมอลล์ 3
10. ท่าสะพานคลองตัน
11. ท่าซาญอิสระ
12. ท่าซอยทองหล่อ
13. ท่าจุฬาราชมนตรี
14. ท่าวัดใหม่ช่องลม
15. ท่ามศว. ประสานมิตร
16. ท่าสะพานมิตรสัมพันธ์(อโศก)
17. ท่านานาชาติ
18. ท่านานาเหนือ
19. ท่าสะพานวิทยุ
20. ท่าสะพานชิดลม
21. ท่าประตูน้ำ
22. ท่าสะพานหัวช้าง
23. ท่าชุมชนบ้านครัวเหนือ
24. ท่าสะพานเจริญผล
25. ท่าสะพานพระยายัง
26. ท่าตลาดโบ๊เบ๊
27. ท่าผ่านฟ้าลีลาศ

4.1.4.2 เรือโดยสารในคลองลาดพร้าว

บริษัท นาวานำโชค จำกัด เป็นผู้ดำเนินกิจการ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 ปัจจุบันมีเรือให้บริการทั้งหมด 40 ลำ มีเส้นทางให้บริการจากต้นทางที่ท่าสะพานใหม่(ตลาดยิ่งเจริญ) ถึงปลายทางที่ท่าสะพานพระโขนงเป็นระยะทางทั้งสิ้น 23.91 กิโลเมตร มีท่าเรือที่แวะจอดเทียบทั้งหมด 15 ท่า ใช้เวลาในการเดินทางตลอดเส้นทางประมาณ 1 ชั่วโมง 20 นาที อัตราค่าโดยสาร 10-18 บาท ช่วงเวลาให้บริการตั้งแต่เวลา 06.00 - 19.00 น.ในวันจันทร์ถึงวันศุกร์ และในเวลา 06.00-18.00 น.ในวันเสาร์ ส่วนในวันอาทิตย์จะงดเดินเรือ การปล่อยเรือในช่วงเร่งด่วนเช้าและเย็นจะปล่อยถี่ คือ ปล่อยทุกๆ 3-5 นาทีต่อลำ และในช่วงนอกเวลาเร่งด่วนจะปล่อยเรือประมาณ 20 นาทีต่อลำ (ดูตารางที่ 4.6)

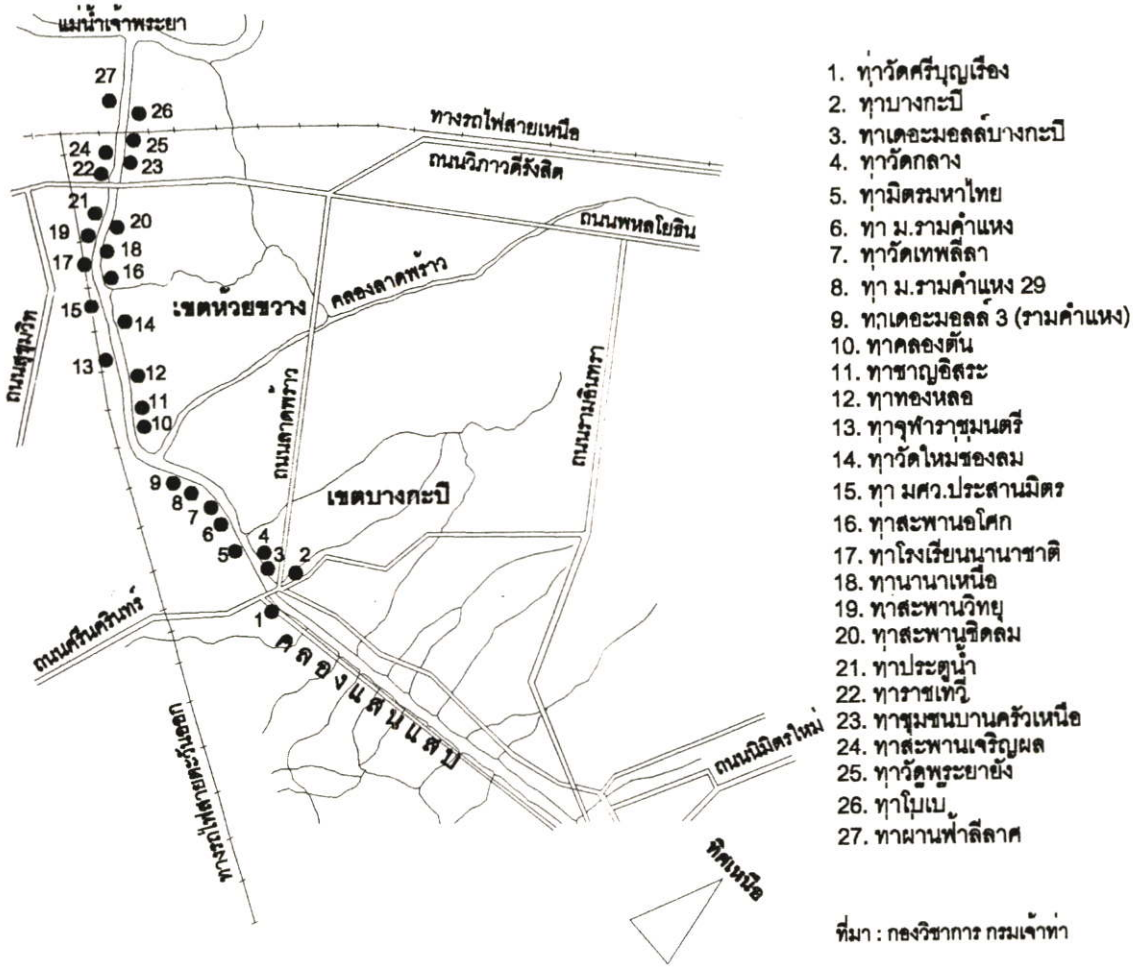
จำนวนผู้ใช้บริการทั้งขาขึ้นและขาล่องเฉลี่ยในวันจันทร์ถึงวันศุกร์ประมาณ 3,855 คนต่อวันและในวันเสาร์ประมาณ 2,214 คนต่อวัน ท่าเรือที่มีคนใช้บริการมาก ได้แก่ ท่าสะพานใหม่ (ตลาดยิ่งเจริญ),ท่าสะพานพระโขนง,ท่าคลองตัน,ท่าซอยเสนานิคม ตามลำดับ (กรมเจ้าท่า:2541)

ตารางที่ 4.6 ช่วงเวลาการให้บริการและความถี่ในการปล่อยเรือโดยสารในคลองลาดพร้าว(กรมเจ้าท่า:2541)

ท่าเทียบเรือ	วันจันทร์-วันศุกร์		วันเสาร์	
	เวลา	ความถี่ในการปล่อยเรือ	เวลา	ความถี่ในการปล่อยเรือ
ท่าสะพานใหม่ (ตลาดยิ่งเจริญ) (ขาล่อง)	05.40-09.00 09.00-16.00 16.00-18.00 18.00-19.00	3-5 นาที/ลำ 20 นาที/ลำ 3-5 นาที/ลำ 20 นาที/ลำ	06.00-18.00	15 นาที/ลำ
ท่าสะพานพระโขนง (ขาขึ้น)	05-40-09.00 09.00-16.00 16.00-18.00 18.00-19.00	3-5 นาที/ลำ 21 นาที/ลำ 3-5 นาที/ลำ 20 นาที/ลำ	06.00-18.00	15 นาที/ลำ

รายชื่อท่าเทียบเรือโดยสารในคลองลาดพร้าว ทั้ง 15 ท่า

1. ท่าสะพานใหม่ (ตลาดยิ่งเจริญ)
2. ท่าสะพานแจ้งวัฒนะ
3. ท่าวัดบางบัว
4. ท่าซอยเสนานิคม
5. ท่าอาภาภิรมย์
6. ท่าวัดลาดพร้าว
7. ท่าลาดพร้าว (สะพาน 2)
8. ท่าสุทธิสารวินิจฉัย
9. ท่าซอยลาดพร้าว 80
10. ท่าประชาอุทิศ
11. ท่าไทย-ญี่ปุ่น
12. ท่าคลองตัน
13. ท่าสะพานสุขุมวิท 71
14. ท่าวัดมหาบุศย์
15. ท่าสะพานพระโขนง



รูปที่ 4.4 แผนที่แสดงท่าเรือโดยสารในคลองแสนแสบ

รูปที่ 4.5 แผนที่แสดงท่าเรือโดยสารในคลองลาดพร้าว

4.1.4.3 เรือโดยสารในคลองพระโขนง

ดำเนินกิจการโดยกลุ่มชาวเรือเพลาใบจักรยาวคลองพระโขนง ตั้งแต่ พ.ศ. 2534 ปัจจุบันมีเรือให้บริการทั้งหมด 30 ลำ ให้บริการในวันจันทร์ถึงวันศุกร์ประมาณ 11-13 ลำ และในวันหยุดราชการ 7-9 ลำ เส้นทางที่ให้บริการมีต้นทางจากท่าสะพานพระโขนงไปยังปลายทางที่ท่าตลาดเอี่ยมสมบัติเป็นระยะทางทั้งสิ้น 6.68 กิโลเมตร ท่าที่แวะจอดเทียบทั้งหมด 10 ท่า ใช้เวลาในการเดินทางตลอดเส้นทางประมาณ 30 นาที อัตราค่าโดยสาร 5 บาทตลอดเส้นทาง ช่วงเวลาการให้บริการตั้งแต่ 05.30-21.00 น.ในวันจันทร์ถึงวันศุกร์ และในเวลา 06.30-20.00 น.ในวันหยุดราชการ ในวันทำงานความถี่ในการปล่อยเรือในช่วง 06.30-08.00น.จะปล่อยถี่คือประมาณ 10 นาทีต่อลำและในช่วง 08.00-09.00น.จะปล่อยประมาณ 20 นาทีต่อลำ นอกนั้นในระหว่างวันจะปล่อยเรือประมาณ 30 นาทีต่อลำ ส่วนในวันหยุดราชการจะปล่อยเรือค่อนข้างช้า คือประมาณ 15-30 นาทีต่อลำ (ดูตารางที่ 4.7)

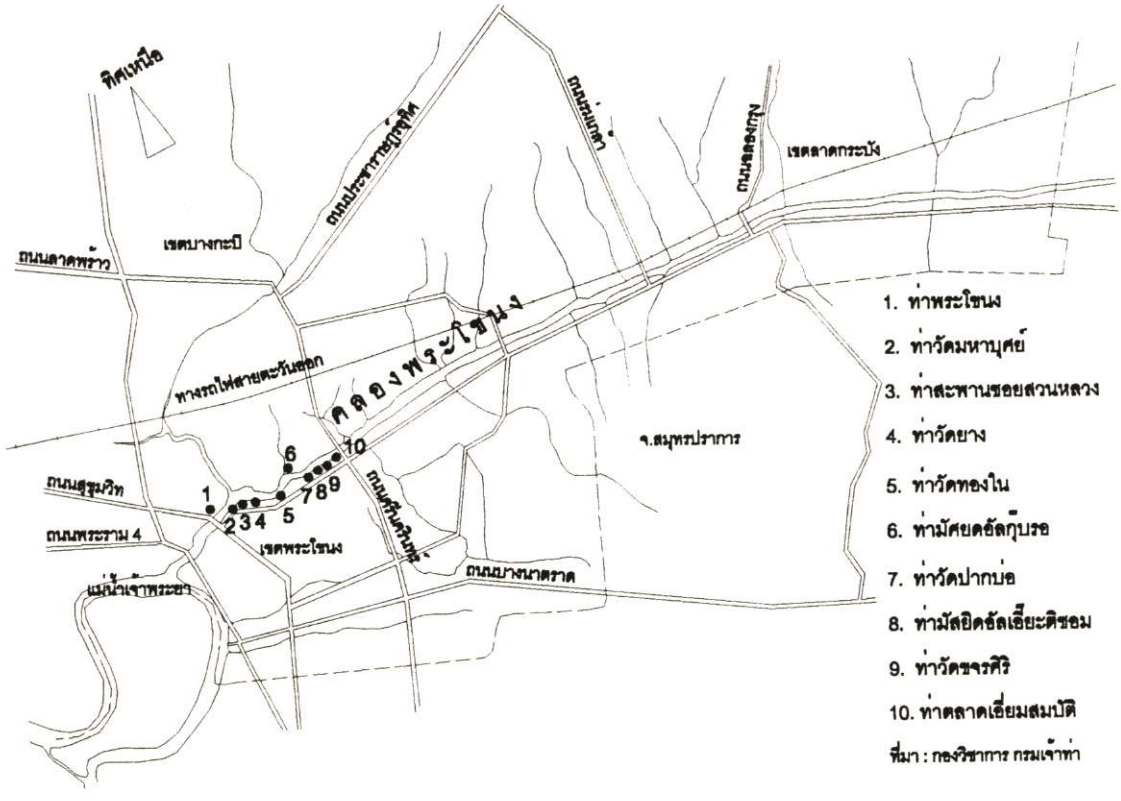
ปริมาณผู้ใช้บริการเฉลี่ยประมาณ 1,285 คนต่อวันในวันทำงานและประมาณ 978 คนต่อวันในวันหยุดราชการ (กรมเจ้าท่า:2541)

ตารางที่ 4.7 ช่วงเวลาในการให้บริการเรือโดยสารในคลองพระโขนง (กรมเจ้าท่า:2541)

ท่าเรือ	วันจันทร์-วันศุกร์	วันหยุดราชการ
	เที่ยวแรก - เที่ยวสุดท้าย	เที่ยวแรก - เที่ยวสุดท้าย
ท่าตลาดเอี่ยมสมบัติ	05.30 น. - 18.30 น.	06.30 น. – 18.30 น.
ท่าสะพานพรโขนง	06.00 น. – 21.00 น.	07.00 น. – 20.00 น.

รายชื่อท่าเทียบเรือโดยสารในคลองพระโขนง ทั้ง 10 ท่า

1. ท่าตลาดเอี่ยมสมบัติ
2. ท่าวัดขจรศิริ
3. ท่ามัสยิดอัลเอี๊ยะติซอม
4. ท่าวัดปากบ่อ
5. ท่ามัสยิดอัลกุ๊กรอ
6. ท่าวัดทองใน
7. ท่าวัดยาง
8. ท่าสะพานซอยสวนหลวง
9. ท่าวัดมหาบุศย์
10. ท่าสะพานพระโขนง



รูปที่ 4.6 แผนที่แสดงท่าเรือโดยสารในคลองพระโขนง

4.1.4.4 เรือโดยสารในคลองผดุงกรุงเกษม

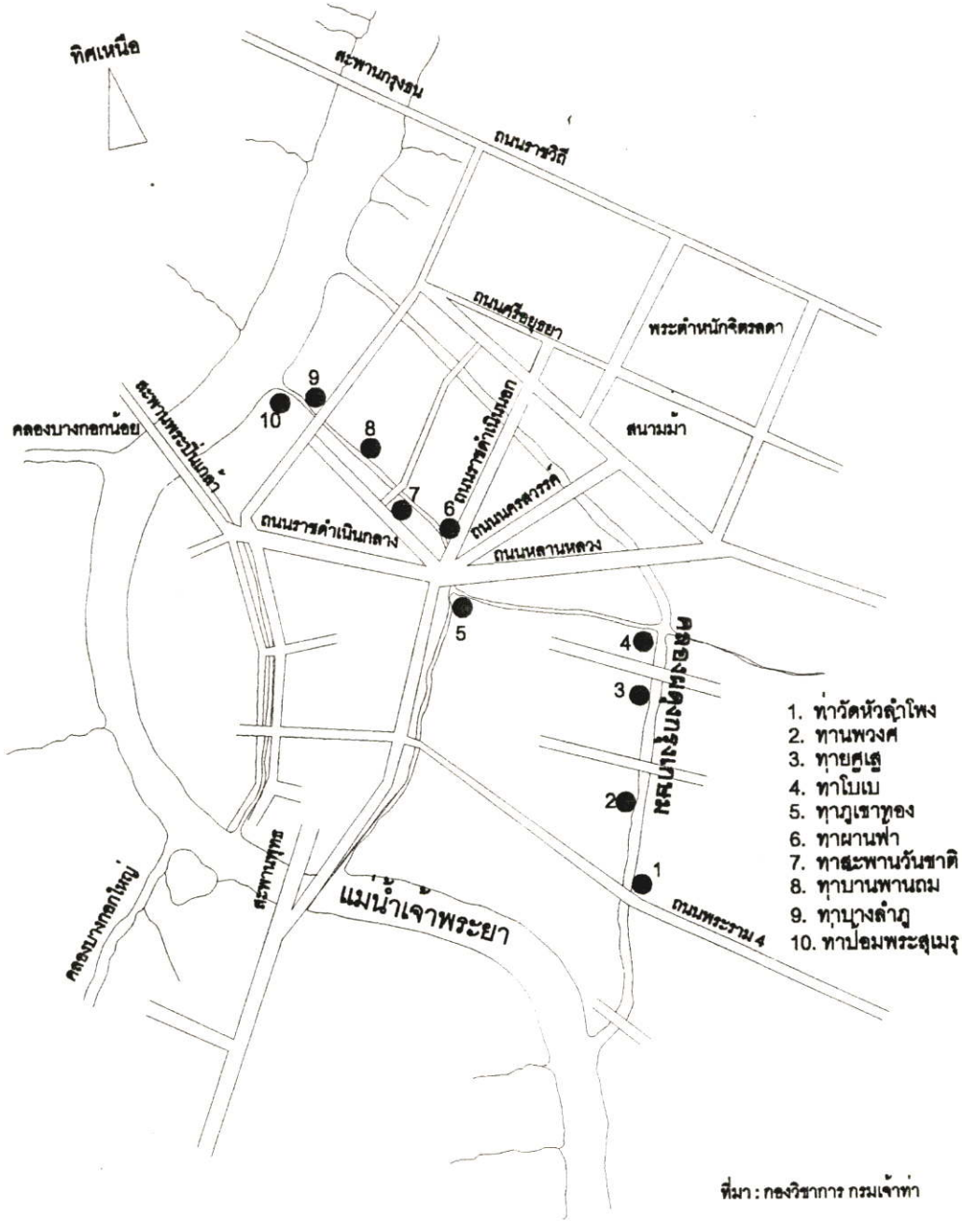
บริษัท คอมเมอร์เชียลแอร์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินกิจการ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2536 ปัจจุบันมีเรือให้บริการทั้งหมด 3 ลำ เส้นทางการให้บริการต้นทางที่ท่าพระสุเมรุไปยังปลายทางที่ท่าหัวลำโพง เป็นระยะทางทั้งสิ้น 4.40 กิโลเมตร มีท่าแวะจอดเทียบทั้งหมด 10 ท่า ใช้เวลาในการเดินทางตลอดเส้นทางประมาณ 15 นาที อัตราค่าโดยสาร 6 บาทตลอดเส้นทาง

ในวันจันทร์ถึงวันศุกร์จะให้บริการตั้งแต่ 06.30-19.00 น. โดยในช่วง 06.30-09.59 น.จะปล่อยเรือทุกๆ ประมาณ 15 นาที หลังจากนั้นจะปล่อยประมาณ 20 นาทีต่อลำ ส่วนในวันเสาร์และวันอาทิตย์จะให้บริการตั้งแต่ 06.30-18.30 น. โดยจะปล่อยเรือประมาณ 30 นาทีต่อลำ (คิดจากการปล่อยเรือที่ท่าป้อมพระสุเมรุซึ่งเป็นท่าต้นทาง) ,

ปริมาณผู้ใช้บริการเฉลี่ยประมาณ 1,271 คนต่อวันในวันทำงานและประมาณ 639 คนต่อวันในวันหยุดราชการ (กรมเจ้าท่า:2541)

รายชื่อท่าเทียบเรือในคลองผดุงกรุงเกษม ทั้ง 10 ท่า

1. ท่าป้อมพระสุเมรุ
2. ท่าบางลำภู
3. ท่าบ้านพานถม
4. ท่าสะพานวันชาติ
5. ท่าผ่านฟ้า
6. ท่าภูเขาทอง
7. ท่าโบ๊เบ๊
8. ท่ายศเส
9. ท่านพวงศ์
10. ท่าหัวลำโพง



รูปที่ 4.7 แผนที่แสดงท่าเรือโดยสารในคลองผดุงกรุงเกษม

4.1.5 เรือท่องเที่ยวหรือเรือทัวร์

เป็นเรือของโรงแรมหรือร้านอาหารต่างๆ ที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา โดยให้บริการรับส่งนักท่องเที่ยวหรือลูกค้าเพื่อชมทัศนียภาพตามแม่น้ำเจ้าพระยาหรือคลองต่างๆ เช่น คลองมอญ, คลองชักพระ,คลองบางขวาง เป็นต้น ท่าเรือที่ให้บริการเรือประเภทนี้ ได้แก่ ท่าช้าง,ท่าโอเรียนเต็ล, ท่าวัดอรุณราชวราราม และท่าตามโรงแรมหรือร้านอาหารที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา

มีผู้ใช้บริการไม่มากในแต่ละวันซึ่งจะผันแปรไปตามฤดูกาลท่องเที่ยว เป็นเรือโดยสารที่มีกลุ่มผู้ใช้บริการจำนวนไม่มากจึงยังไม่มีการจัดระบบการให้บริการและการเดินเรือที่เหมาะสม

4.2 สภาพทางกายภาพของท่าเรือกรณีศึกษา ทั้ง 5 ท่า

ระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาที่แวะเทียบในท่าเทียบเรือกรณีศึกษาทั้ง 5 ท่า ได้แก่ ท่านนทบุรี,ท่าเทเวศร์,ท่าวังหลังหรือพรานนก,ท่าราชวงศ์และท่าสาทร ท่าเรือเหล่านี้เป็นท่าเรือที่มีความหนาแน่นในการใช้บริการสูงและเป็นท่าที่อยู่ใกล้แหล่งดึงดูดการเดินทางที่สำคัญของเมือง สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

4.2.1 ท่านนทบุรี

1. ที่ตั้ง

ตั้งอยู่ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา บนถนนประชาราษฎร์สายที่ 1 บริเวณหน้าที่ว่าการอำเภอเมืองนนทบุรี(เก่า) ใกล้กับสถานีตำรวจภูธรเมืองนนทบุรี

2. ชนิดของท่าเรือ

เป็นท่าเรือเทศบาลสำหรับเรือด่วนเจ้าพระยา

3. เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาที่ให้บริการ

เรือด่วนธรรมดา,เรือด่วนพิเศษ 2 ธง,เรือด่วนพิเศษธงเหลือง

4. ท่าเทียบเรือ

- โป๊ะโครงเหล็กไม่มีหลังคา ขนาด 4.0 x 8.0 เมตร 2 ตัว แต่ละโป๊ะรับน้ำหนักได้ 60 คน
- สะพานทางเดิน ขนาด 10.0 x 2.0 เมตร 2 ตัว เป็นโครงเหล็กเชื่อมต่อกับศาลาที่พักผู้โดยสาร

- ศาลาพักคอย เป็นโครงคอนกรีตเสริมเหล็กฉาบปูน มีหลังคาคลุม สภาพโดยรวมยังใช้การได้ดีแต่ที่นั่งพักคอยสำหรับผู้โดยสารจะมีหาบเร่แผงลอยวางสินค้าต่างๆ อยู่จนเต็มศาลา ผู้โดยสารไม่สามารถนั่งคอยได้สะดวกอีกทั้งพื้นศาลาก็มีของวางกีดขวางทางเดินทำให้มีความแออัดพลุกพล่านตลอดเวลา

5. การเชื่อมโยงระบบคมนาคมอื่น

เชื่อมต่อกับถนนประชาราษฎร์ ป้ายรถประจำทางที่ใกล้ท่าเรือที่สุดอยู่ห่างประมาณ 180 เมตร มีรถประจำทางที่ผ่านทั้งหมด 13 สาย มีพื้นที่บริการประมาณ 186.40 ตารางกิโลเมตรภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้แก่สาย 30, 32, 33, 63, 64, 65, 90, 97, 114, 203, 506, 509 และสาย 521 มีรถตู้เอกชน,รถสองแถว,สามล้อถีบและสามล้อรับจ้าง,แท็กซี่,มอเตอร์ไซด์รับจ้างอยู่บริเวณหน้าท่าเรือ

นอกจากนี้ท่าเรือก็อยู่ติดกับท่าเรือยนต์ข้ามฟากเส้นทางนนทบุรี–บางศรีเมืองและท่าเรือหางยาวเส้นทางนนทบุรี – วัดเขียน

6. สภาพทางเท้า

ถนนใหญ่ที่เชื่อมโยงตัวท่าเป็นถนนคอนกรีต มีขนาดความกว้างประมาณ 10 เมตร มีทางเท้าขนานกับถนนทั้ง 2 ฝั่ง โดยแต่ละฝั่งกว้างประมาณ 2 เมตร สภาพทางเท้าจะมีหาบเร่แผงลอยกีดขวางทางเท้าตั้งแต่หน้าท่าเรือจนถึงป้ายรถประจำทางทำให้เดินได้ลำบาก ประชาชนบางส่วนจำต้องเดินบนถนนแทน ซึ่งจะกีดขวางการจราจรและเป็นอันตรายอีกด้วย

7. จำนวนผู้ใช้บริการเฉลี่ย

มีผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาที่ท่านนทบุรีนี้ในวันทำงานเฉลี่ยประมาณ 21,641 คนต่อวัน โดยในช่วงเวลาเร่งด่วนเฉลี่ยประมาณ 3,158 คนต่อชั่วโมง และในวันหยุดราชการเฉลี่ยประมาณ 8,898 คนต่อวัน (กรมเจ้าท่า:2540)

4.2.2 ท่าเทเวศร์

1. ที่ตั้ง

ตั้งอยู่ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาบนถนนกรุงเกษม ใกล้วัดเทวราช เขตพระนคร

2. ชนิดของท่าเรือ

เป็นท่าเรือสาธารณะสำหรับเรือด่วนและท่าเรือสาธารณะสำหรับเรือยนต์ข้ามฟากท่าเทเวศร์-วัดคฤหบดี

3. เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาที่ให้บริการ

เรือด่วนธรรมดา,เรือด่วนพิเศษ 2 ธง ,เรือด่วนพิเศษธงเหลือง

4. ท่าเทียบเรือ

- โป๊ะ เป็นโครงเหล็กไม่มีหลังคา มี 2 โป๊ะ แต่ละโป๊ะรับน้ำหนักได้ 60 คน โป๊ะแรก ขนาด 6.0 x 12.0 เมตร โป๊ะที่สองขนาด 4.0 x 10.0 เมตร
- สะพานทางเดินที่เชื่อมกับโป๊ะแรก ขนาด 8.8 x 2.0 เมตร และสะพานทางเดินทีเชื่อมโป๊ะอีกตัว ขนาด 8.0 x 2.0 เมตร โครงสะพานทำด้วยเหล็ก
- ศาลาพักคอยสำหรับผู้โดยสารโครงคอนกรีตเสริมเหล็กฉาบปูน มีหลังคาคลุม สภาพมั่นคงแข็งแรงดีและไม่มีสิ่งกีดขวางทางเดินและที่นั่ง

5. การเชื่อมโยงกับระบบคมนาคมอื่น

สามารถเชื่อมต่อกับถนนสามเสนซึ่งป้ายรถประจำทางที่อยู่ใกล้สุดอยู่ห่างจากท่าเรือประมาณ 350 เมตร มีรถประจำทางผ่านทั้งหมด 15 สาย โดยมีพื้นที่บริการประมาณ 561.67 ตารางกิโลเมตรครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้แก่สาย 3 , 9, 16, 19, 30, 32, 33, 43, 49, 53, 65, 521, 506, 516 และปอ.พ.8 บริเวณหน้าท่าเรือมีอู่มอเตอร์ไซด์รับจ้าง

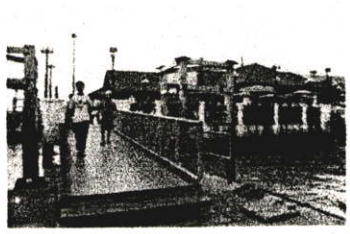
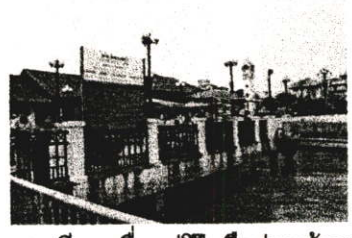
นอกจากนี้มีท่าเรือยนต์ข้ามฟากถึง 2 เส้นทาง ได้แก่ เรือยนต์ข้ามฟากท่าเทเวศร์-วัดบวรมงคลซึ่งตั้งอยู่ใกล้ๆ โดยมีทางเดินเล็กๆ เชื่อมถึง และเรือยนต์ข้ามฟากเส้นทางเทเวศร์-วัดคฤหบดี ซึ่งใช้ท่าเทียบร่วมกันกับท่าเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาท่าเทเวศร์ ข้ามไปยังท่าวัดคฤหบดี ซึ่งเป็นย่านชุมชนพักอาศัยและมีเส้นทางเชื่อมโยงสู่ถนนจรัลสนิทวงศ์ ฝั่งธนบุรี

6. สภาพทางเท้า

ถนนซอยซึ่งเชื่อมท่าเรือสู่ถนนสามเสน เป็นถนนคอนกรีตกว้างประมาณ 4 เมตร ระยะทางจากท่าเรือไปถึงถนนประมาณ 300 เมตร มีทางเท้าขนานกับถนนเพียงด้านเดียวที่สามารถเดินได้มีขนาดกว้างประมาณ 3 เมตร สภาพพื้นผิวของทางเท้าเป็นอิฐปูถนน บางจุดมีสภาพขรุขระ ไม่สม่ำเสมอและมีกองขยะเลอะเทอะขวางทางเท้า ทำให้เดินได้ไม่สะดวก ส่วนอีกฝั่งของถนนเป็นร้านขายต้นไม้เกือบตลอดทั้งแนว มีการวางต้นไม้บนทางเท้าและมีรถจอดตลอดแนวถนน ทำให้ทางเท้าฝั่งนี้ไม่สามารถใช้การได้เลย ผู้คนบางส่วนก็ลงมาเดินบนถนนแทนแม้จะเป็นบริเวณที่ไม่มีรถพลุกพล่านแต่ก็เสี่ยงต่ออุบัติเหตุและไม่เป็นระเบียบ

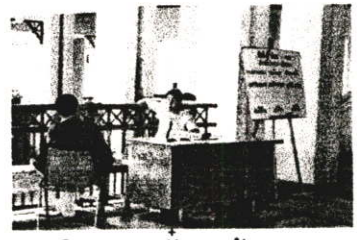
7. จำนวนผู้ใช้บริการเฉลี่ย

คิดเฉพาะผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ในวันทำงานจะมีเฉลี่ยประมาณ 6,623 คนต่อวัน ในช่วงเวลาเร่งด่วนเฉลี่ยประมาณ 1,111 คนต่อชั่วโมง และในวันหยุดราชการเฉลี่ยประมาณ 1,630 คนต่อวัน (กรมเจ้าท่า:2540)

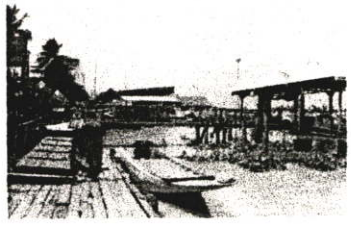
สภาพอาคารพักคอยผู้โดยสารมีทางเชื่อมสู่โป๊ะเรือด่วนเจ้าพระยาและโป๊ะเรือข้ามฟาก ซึ่งอยู่คนละด้านของตัวอาคาร

ภายในอาคารพักคอยผู้โดยสาร



บริเวณขายตั๋วและป้ายบอกเวลาปล่อยเรือจากท่า

ป้ายประชาสัมพันธ์เรือนำเที่ยว ซึ่งมีท่าต้นทางที่ท่านนทบุรี

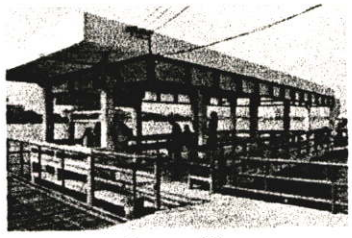


ท่าเรือหางยาวเชื่อมต่อกับอาคารพักคอยผู้โดยสารท่านนทบุรีด้วยสะพานไม้

สภาพด้านหน้าท่านนทบุรีซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางหลายรูปแบบ เช่น รถประจำทาง,รถสองแถว,รถตู้,สามล้อ,สามล้อถีบ และมอเตอร์ไซต์รับจ้าง และเป็นย่านการค้า,ย่านพักอาศัยและสถานที่ราชการที่สำคัญ

สภาพทางเท้าบริเวณท่านนทบุรี

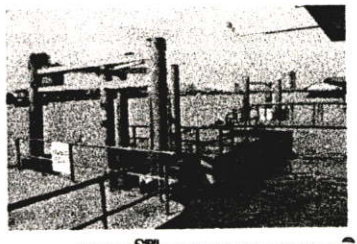
รูปที่ 4.8 สภาพปัจจุบันของท่านนทบุรีและบริเวณโดยรอบท่า

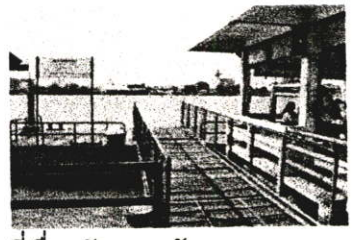


ศาลาพักคอยผู้โดยสาร

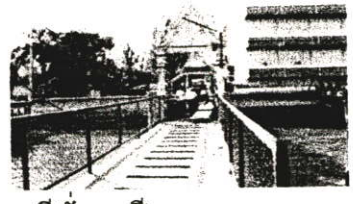
โถงพักคอยด้านหน้าร้านค้า

ศาลาพักคอยผู้โดยสารซึ่งอยู่ติดกับร้านค้าและร้านอาหารโดยเชื่อมถึงกันด้วยโถงทางเดินที่สามารถเข้าถึงท่าเรือด่วนเจ้าพระยาและท่าเรือข้ามฟากท่าเทเวศร์-วัดคฤหบดีซึ่งใช้ท่าร่วมกัน และสามารถเข้าถึงท่าเรือข้ามฟากท่าเทเวศร์-วัดบวรมงคลที่อยู่ใกล้ๆ กันได้





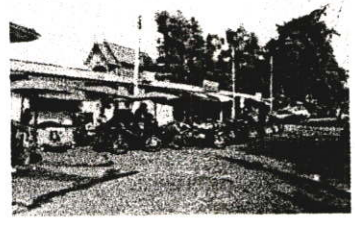
สภาพโป๊ะและสะพานทางเดินที่เชื่อมกับศาลาพักคอย



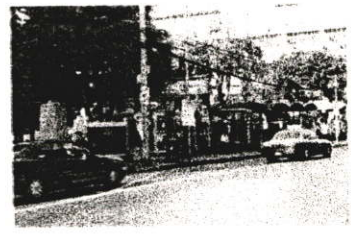
ท่าเรือข้ามฟากวัดคฤหบดี(ฝั่งธนบุรี)

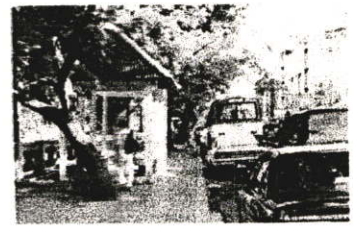
ท่าเรือข้ามฟากเทเวศร์-วัดบวรมงคล

สามล้อรับจ้าง



มอเตอร์ไซด์รับจ้าง

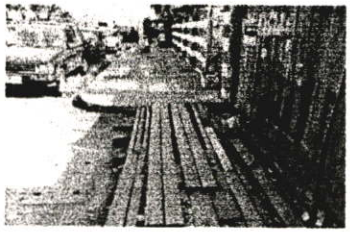




รถโดยสารประจำทาง

การเชื่อมต่อรูปแบบการเดินทางอื่นใกล้ท่าเทเวศร์ เช่น รถประจำทางที่ถนนใหญ่,สามล้อรับจ้างหน้าตลาดเทเวศร์,มอเตอร์ไซด์รับจ้างหน้าท่าเรือและเรือยนต์ข้ามฟาก

รูปที่ 4.9 สภาพปัจจุบันของท่าเทเวศร์และบริเวณโดยรอบท่า



สภาพทางเท้าบริเวณถนนซอยหน้าท่าเทเวศร์ซึ่งเชื่อมต่อกับถนนสามเสน

สภาพทางเท้าที่เชื่อมออกถนนใหญ่บริเวณท่าเรือข้ามฟากวัดคฤหบดี(ฝั่งพระนคร)

รูปที่ 4.10 สภาพปัจจุบันของท่าเทเวศร์และบริเวณโดยรอบท่า

4.2.3 ท่าวังหลัง (พรานนก)

1. ที่ตั้ง

ตั้งอยู่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา บนถนนพรานนก ใกล้กับโรงพยาบาลศิริราชและโรงเรียนสตรีวัดระฆัง เขตบางกอกน้อย

2. ชนิดของท่าเรือ

เป็นท่าเรือเอกชนของบริษัทเรือด่วนเจ้าพระยา

3. เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาที่ให้บริการ

เรือด่วนธรรมดา,เรือด่วนพิเศษ 2 ธง,เรือด่วนพิเศษธงเหลือง

4. ท่าเทียบเรือ

- โป๊ะ โครงเหล็กไม่มีหลังคา 2 โป๊ะติดกัน ขนาด 6.0 x 12.0 เมตร ความจุ 60 คนต่อโป๊ะ
- สะพานทางเดินขนาด 7.0 x 2.0 เมตรและขนาด 6.0 x 2.0 เมตร ขนานกันเชื่อมต่อกับตัวโป๊ะ โครงสะพานเป็นเหล็ก
- ส่วนพักคอยสำหรับผู้โดยสาร เป็นอาคารมีหลังคาคลุม โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก ภายในประกอบด้วยส่วนขายตั๋วโดยสาร,ม้านั่งพักคอยและร้านค้าต่างๆ สภาพโดยรวมยังใหม่และแข็งแรงดี

5. การเชื่อมโยงกับระบบคมนาคมอื่น

สามารถเชื่อมต่อกับถนนอรุณอัมรินทร์ โดยทางเท้าซึ่งระยะทางจากตัวท่าถึงป้ายรถประจำทางที่ใกล้ที่สุดบนถนนใหญ่อยู่ห่างประมาณ 200 เมตร มีรถประจำทางผ่านทั้งหมด 9 สาย เป็นพื้นที่บริการประมาณ 149.85 ตารางกิโลเมตรภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้แก่ สาย 19, 40, 56, 57, 81, 83, 91, 149, 591 นอกจากนี้บริเวณหน้าท่าเรือก็มีอู่รถตู้เอกชน,รถสามล้อรับจ้าง,รถตุ๊กตุ๊กและมอเตอร์ไซด์รับจ้างให้บริการด้วย

บริเวณท่าเรือวังหลังนี้ยังเป็นท่าร่วมสำหรับเรือยนต์ข้ามฟากถึง 2 เส้นทาง คือ เส้นทางท่าพระจันทร์เหนือ-วังหลัง และเส้นทางท่าช้าง-วังหลัง ส่วนทางด้านข้างของท่าเรือก็มีทางเดินเชื่อมไปยังท่าเรือวัดระฆังบริเวณหน้าโรงเรียนสตรีวัดระฆัง ซึ่งให้บริการเรือยนต์ข้ามฟากเส้นทางท่าวัดระฆัง-ท่าช้าง ระยะทางจากท่าวังหลังไปยังท่าวัดระฆังประมาณ 350 เมตร

6. สภาพทางเท้า

ถนนหน้าท่าเรือเป็นถนนยางมะตอยขนาด 4 เลน กว้างประมาณ 14 เมตร มีทางเท้ากว้างประมาณ 1.5 เมตร ขนานทั้ง 2 ฝั่งถนน ทางเท้าฝั่งตรงข้ามโรงพยาบาลศิริราชจะมีความคับคั่งแออัดของร้านค้า,หาบเร่แผงลอยต่างๆ ซึ่งวางของขายตลอดแนว ทำให้คนเดินทางไม่สามารถ

สัญจรได้สะดวกต้องลงไปเดินบนถนน ส่วนทางเท้าฝั่งโรงพยาบาลศิริราชก็มีแผงลอยอยู่เป็นระยะๆ แต่มีจำนวนน้อยกว่า

สภาพถนนบริเวณนี้ค่อนข้างแออัด พลุกพล่านอยู่ตลอดเวลา เพราะเป็นที่ตั้งของโรงพยาบาล มหาวิทยาลัย โรงเรียนระดับมัธยมศึกษาและประถมศึกษาที่สำคัญ มีรถตู้เอกชน,รถสามล้อและมอเตอร์ไซด์รับจ้าง จอดอยู่ทั้ง 2 ข้างถนนอีกทั้งด้านหน้าท่าเรือก็เป็นจุดกลับรถเหล่านี้อีกด้วยซึ่งเป็นเหตุให้การจราจรติดขัดเกือบทั้งวัน

ด้านข้างท่าเรืออยู่ติดกับย่านพาณิชยกรรมและย่านพักอาศัยของชุมชนโดยมีถนนตรอกและซอยเชื่อมทะลุถึงกันและสามารถเชื่อมสู่ถนนใหญ่ ทางเท้าบริเวณนี้ไม่ค่อยต่อเนื่อง สม่ำเสมอ บางจุดก็ไม่มีทางเท้า เป็นเพียงถนนซอยที่คนต้องเดินบนถนนเบียดเสียดกับรถที่แล่นผ่านประกอบกับมีร้านขายของและแผงลอยอยู่เกือบตลอดทาง พื้นผิวทางเดินบางแห่งมีสภาพขรุขระเป็นหลุมหรือสกปรก บางแห่งมีสภาพเป็นมุมอับ เปลี่ยว ไม่มีแสงไฟส่องสว่างในตอนกลางคืน ซึ่งบริเวณดังกล่าวผู้คนจะไม่นิยมเดินผ่านโดยจะเลี่ยงใช้ทางอื่นแทน

ถนนตรอกซึ่งเชื่อมต่อกับท่าเรือยนต์ข้ามฟากวัดระฆัง ระยะทางประมาณ 350 กว้างประมาณ 3 เมตร ไม่มีทางเท้า ในเวลานอกชั่วโมงเร่งด่วนและหลัง 18.00 น.จะค่อนข้างเปลี่ยว และเนื่องจากเป็นเส้นทางเชื่อมสู่ถนนใหญ่ได้จึงมักมีมอเตอร์ไซด์หรือสามล้อรับจ้างใช้เป็นเส้นทางลัดสู่ถนนด้านนอก ทำให้ไม่ปลอดภัยนักสำหรับคนเดินถนน

7. จำนวนผู้ใช้บริการเฉลี่ย

ในวันทำงานมีผู้ใช้บริการเฉลี่ยประมาณ 10,835 คนต่อวัน และในวันหยุดราชการเฉลี่ยประมาณ 1,669 คนต่อวัน (กรมเจ้าท่า:2540)

4.2.4 ท่าราชวงศ์

1. ที่ตั้ง

ตั้งอยู่ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณปลายถนนราชวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์ ติดกับธนาคารกรุงไทย สาขาทรงวาด

2. ชนิดของท่าเรือ

เป็นท่าเรือสาธารณะสำหรับบริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด (แต่เดิมจะมีเรือของบริษัทแหลมทอง เทียบอยู่ท่านี้ด้วย)

3. เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาที่ให้บริการ

เรือด่วนธรรมดา,เรือด่วนพิเศษ 2 ธง,เรือด่วนพิเศษธงเหลือง

4. ท่าเทียบเรือ

- โป๊ะ โครงเหล็กไม่มีหลังคาคลุม ตัวโป๊ะขนาด 6.0 x 12.0 เมตร จุคนได้ 60 คน
- สะพานทางเดิน โครงเหล็ก ขนาดสะพาน 9.0 x 2.0 เมตร
- ศาลาที่พักผู้โดยสาร โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็กฉาบปูน มีหลังคาคลุม ภายในมีที่นั่งสำหรับผู้โดยสาร สภาพโดยรวมแข็งแรงมั่นคงดี

5. การเชื่อมโยงกับระบบคมนาคมอื่น

ด้านหน้าท่าเรือมีอู่รถประจำทางสาย 204 ซึ่งมีพื้นที่บริการประมาณ 11.25 ตารางกิโลเมตรภายในกรุงเทพมหานคร มีท่ารถมอเตอร์ไซด์รับจ้างและสามล้ออยู่บริเวณด้านหน้าท่า

นอกจากนี้ท่าเรือยนต์ข้ามฟากเส้นทางท่าราชวงศ์-ท่าดินแดง ก็ตั้งอยู่ภายในอาคารเดียวกัน ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมต่อไปยังฝั่งธนบุรี บริเวณตลาดท่าดินแดง เขตคลองสาน บริเวณหน้าท่าดินแดงมีอู่รถประจำทางสาย 20 ,รถสองแถว,รถตู้และสามล้อรับจ้าง

6. สภาพทางเท้า

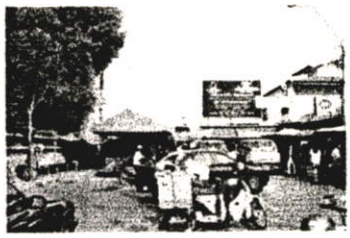
ถนนราชวงศ์ด้านหน้าท่าเรือเป็นถนนลาดยางขนาด 4 เลน มีทางเท้าขนานทั้ง 2 ฝั่ง ทางเท้ากว้างประมาณ 2 เมตรและค่อยๆ กว้างออกโดยบริเวณถนนเยาวราชจะมีความกว้าของทางเท้ามากขึ้น ตลอดทางมีสิ่งกีดขวาง เช่น แผงลอย,รถเข็นขายอาหาร ฯลฯ วางล้ำพื้นที่ทางเท้าอยู่ทั่วไป ทำให้เหลือพื้นที่สำหรับคนเดินไม่มาก บางช่วงต้องลงมาเดินบนถนนแทน สภาพพื้นผิวเรียบร้อยสม่ำเสมอดี

บริเวณทางเข้าออกของท่ามี 2 ทาง ทางเข้าใหญ่เป็นทางเข้าที่ใช้ร่วมกับท่าเรือยนต์ข้ามฟากซึ่งอาจทำให้สับสนและแออัดกันในช่วงเวลาเร่งด่วนที่มีผู้โดยสารที่ใช้บริการเรือทั้ง 2 ประเภทจำนวนมาก ส่วนทางเข้าอีกทางซึ่งอยู่ด้านข้างเป็นทางเข้าสำหรับผู้โดยสารเรือเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาโดยตรงแต่ป้ายบอกทางเข้ามีขนาดเล็กมาก สังเกตเห็นได้ยาก อีกทั้งทางเจ้ามีลักษณะเป็นตรอกแคบๆ ระหว่างตึกของธนาคารกรุงไทยและตัวอาคารท่าเรือราชวงศ์ ทางเดินเป็นสะพานไม้กว้างประมาณ 1.50 เมตร เดินได้ไม่ค่อยสะดวกหนักและไม่มีไฟส่องสว่างเวลากลางคืน ทำให้คนมักใช้ทางเข้าใหญ่ร่วมกับทางเข้าท่าเรือยนต์ข้ามฟากแทน

ทางเท้าฝั่งท่าเรือท่าดินแดง มีลักษณะเช่นเดียวกับฝั่งท่าราชวงศ์ คือ เป็นถนนลาดยางขนาด 4 เลน มีทางเท้าขนานทั้ง 2 ฝั่ง ความกว้างประมาณ 2 เมตร ตลอดทางมีร้านค้า,หาบเร่แผงลอยวางสิ่งของกีดขวางทางเดินตลอดแนวถนนเนื่องจากเป็นตลาดสดและย่านร้านค้าส่ง-ค้าปลีกของชุมชน สภาพพื้นผิวทางเท้าโดยรวมอยู่ในสภาพสม่ำเสมอ เรียบร้อยดี

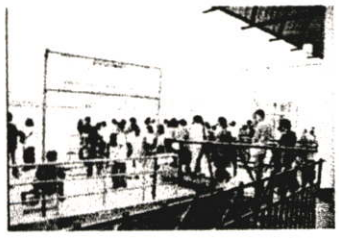
7. จำนวนผู้ใช้บริการเฉลี่ย

มีผู้ใช้บริการในวันทำงานเฉลี่ยประมาณ 5,877 คนต่อวัน ในชั่วโมงเร่งด่วนเฉลี่ยประมาณ 728 คนต่อชั่วโมง และในวันหยุดราชการเฉลี่ยประมาณ 2,250 คนต่อวัน (กรมเจ้าท่า:2540)

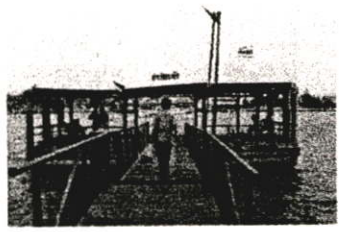


สภาพด้านหน้าท่าวังหลัง

ภายในอาคาร : ที่พักคอย,บริเวณขายตั๋ว,ร้านค้าต่างๆ



สภาพโป๊ะและสะพานทางเดิน
ที่เชื่อมอาคารพักคอย



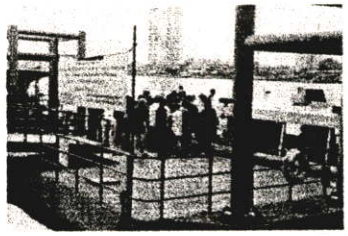
สภาพทางเดินที่เชื่อมระหว่างท่าวังหลังและท่าเรือข้ามฟาก
วัดระฆัง-ท่าช้าง บริเวณหน้าโรงเรียนสตรีวัดระฆัง

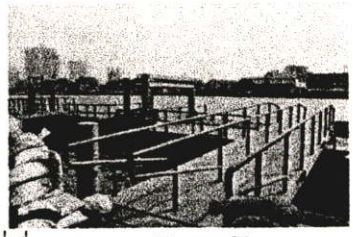
สภาพทางเท้าบริเวณถนนด้านหน้าท่าวังหลัง

สภาพถนนซอยที่เชื่อมท่าวังหลังกับถนนใหญ่และชุมชนที่อยู่ใกล้ๆ ท่า

รูปที่ 4.11 สภาพปัจจุบันของท่าวังหลังและบริเวณโดยรอบท่า

ท่าราชวงศ์

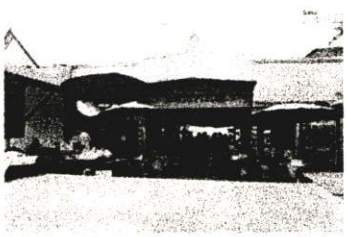




สภาพโป๊ะและสะพานทางเดินที่เชื่อมกับศาลาพักคอยผู้โดยสาร

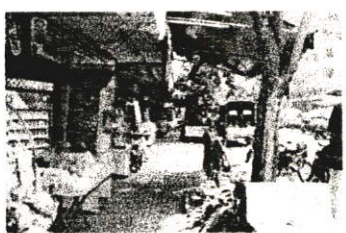
ภายในศาลาพักคอย

สภาพทางเดินร่วมกันของผู้โดยสารเรือข้ามฟากและผู้โดยสารเรือด่วนเจ้าพระยาภายในท่าราชวงศ์ซึ่งมีลักษณะเป็นคอขวด



ทางเข้าท่าเรือข้ามฟาก
ท่าราชวงศ์-ท่าดินแดง

ทางเข้าท่าเรือด่วนเจ้าพระยาท่าราชวงศ์ซึ่งเป็นทางเดินแคบๆสู่ศาลาพักคอยผู้โดยสาร



สภาพด้านหน้าท่าราชวงศ์ซึ่งมีอู่รถประจำทาง,มอเตอร์ไซด์รับจ้าง,สามล้อ และทางเท้าทั้งสองฟากถนนเต็มไปด้วยสิ่งกีดขวาง,ร้านค้า-แผงลอยต่างๆ

สภาพด้านหน้าท่าเรือข้ามฟากท่าดินแดง (ฝั่งธนบุรี) ซึ่งมีอู่รถประจำทางสาย 20, รถสองแถว, รถตู้, สามล้อ และมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ให้บริการ

รูปที่ 4.12 สภาพปัจจุบันของท่าราชวงศ์และบริเวณโดยรอบท่า

4.2.5 ท่าสาทร

1. ที่ตั้ง

ตั้งอยู่ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณเชิงสะพานตากสิน เขตบางรัก

2. ชนิดของท่าเรือ

เป็นท่าเรือสาธารณะสำหรับเรือด่วน บริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด

3. เรือที่ให้บริการ

เรือด่วนธรรมดา,เรือด่วนพิเศษ 2 ธง,เรือด่วนพิเศษธงเหลือง

4. ท่าเทียบเรือ

- โป๊ะ โครงเหล็ก ขนาด 4.0 x 15.6 เมตร ไม่มีหลังคาคลุม โป๊ะรับน้ำหนักได้ 60 คน
- สะพานทางเดิน ขนาด 8.0 x 1.75 เมตร โครงเหล็กพื้นสะพานปูด้วยไม้
- ไม่มีศาลาพักคอยสำหรับผู้โดยสาร มีเพียงม้านั่งไม่กี่ตัววางกลางแจ้งไม่มีที่กันแดด-ฝน สภาพค่อนข้างเก่า กับตู้ขายตั๋วเล็ก ๆ โครงเหล็กหลังคาสังกะสีตั้งอยู่ริมท่าเรือ

5. การเชื่อมโยงกับระบบคมนาคมอื่น

จากท่าเรือมีถนนซอยและทางเดินเชื่อมต่อไปยังถนนเจริญกรุง ระยะห่างจากท่าไปยังป้ายรถประจำทางบนถนนเจริญกรุงประมาณ 350 เมตร มีรถประจำทางผ่านทั้งหมด 11 สาย เป็นพื้นที่บริการประมาณ 179.45 ตารางกิโลเมตรครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพและปริมณฑล ได้แก่สาย 1, 15, 17, 22, 35, 47, 75, 115, 504, ปอ.พ.20, ปอ.A1-Airport บริเวณปากถนนซึ่งตัดกับถนนเจริญกรุงมีอู่รถสองแถวสายบางรัก-เซนต์หลุยส์และสายวัดดอน-บางรักและมอเตอร์ไซด์รับจ้าง

บริเวณด้านหน้าท่าเรือเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้าตากสินและทางด้านข้างของท่าเรือก็มีทางสะพานทางเดินเชื่อมต่อกับท่าเรือยนต์ข้าฟากท่าตากสิน-สาทร ซึ่งใช้เป็นเส้นทางข้ามไปยังฝั่งธนบุรีบริเวณถนนเจริญนคร ป้ายรถประจำทางบนถนนเจริญนครอยู่ห่างจากท่าเรือยนต์ข้ามฟากนี้ประมาณ 650 เมตร(จากหน้าท่าเรือออกสู่ถนนใหญ่ระยะประมาณ 200 เมตร) ซึ่งเป็นระยะทางที่ไกลมาก มีรถประจำทางสาย 3, 6, 84, 88, 89, 105, 111, 149, 584, ปอ.พ.12 แล่นผ่าน และบริเวณหน้าท่าเรือยนต์ข้ามฟากก็มีอยู่รถมอเตอร์ไซด์รับจ้างและสามล้อรับจ้างให้บริการรับส่งผู้โดยสารจากท่าเรือออกสู่ถนนใหญ่

6. สภาพทางเท้า

ทางเท้าระหว่างท่าเรือไปยังถนนเจริญกรุงมี 2 ส่วน คือ ส่วนแรกคือทางเท้าซึ่งขนานแนวถนนซอยที่มีอาคารพาณิชย์ตลอดแนวเป็นทางเท้ากว้างประมาณ 1.20 เมตร มีของกีดขวางบนทางเท้าประปราย ทางเท้าอีกด้านกว้างประมาณ 2.70 เมตร ซึ่งเป็นทางเข้าสถานีรถไฟฟ้าตากสินด้วย บริเวณตลอดแนวถนนเส้นนี้จะมีรถสองแถว,มอเตอร์ไซด์รับจ้างจอดอยู่ตลอดทำให้เดินผ่าน

ได้ไม่สะดวก ส่วนที่สองเป็นทางเท้าขนาดใหญ่จากหน้าท่าเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาไปสู่ถนนเจริญกรุง ซึ่งจะเดินผ่านสวนสาธารณะใต้สะพานตากสินและสามารถเข้าตัวสถานีรถไฟฟ้าตากสินได้ด้วย ทางเท้าด้านนี้จะโล่งและสามารถรองรับคนเดินเท้าได้จำนวนมาก สภาพพื้นผิวทางเท้าทั้งสองด้านอยู่ในสภาพเรียบร้อย สม่ำเสมอดี

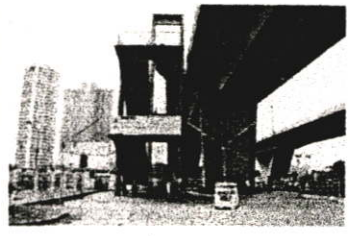
เส้นทางจากท่าเรือยนต์ข้ามฟากท่าตากสินไปยังถนนเจริญนคร มีลักษณะเป็นถนนซอยขนาด 2 เลน ไม่มีทางเท้า มีเพียงทางเดินไม้ยกระดับสูงประมาณ 20 เซนติเมตรจากพื้น ความกว้างสะพานประมาณ 1 เมตร ทางเดินยาวประมาณ 70 เมตรจากหน้าท่าเรือ ซึ่งระยะที่เหลืออีกประมาณ 150 เมตร จึงจะถึงถนนใหญ่จะไม่มีทางเท้า คนจะต้องเดินบนถนนเสี่ยงต่ออุบัติเหตุจากรถสามล้อและมอเตอร์ไซด์ที่เข้า-ออกเพื่อรับส่งผู้โดยสารที่ใช้บริการเรือยนต์ข้ามฟาก

7. จำนวนผู้ใช้บริการเฉลี่ย

มีผู้ใช้บริการในวันทำงานเฉลี่ยประมาณ 11,245 คนต่อวัน ช่วงเวลาเร่งด่วนเฉลี่ยประมาณ 1,622 คนต่อวัน และในวันหยุดราชการเฉลี่ยประมาณ 3,691 คนต่อวัน (กรมเจ้าท่า:2540)

ตารางที่ 4.8 ประเภทพาหนะในการเดินทางที่สามารถใช้บริการได้บริเวณท่าเรือกรณีศึกษา

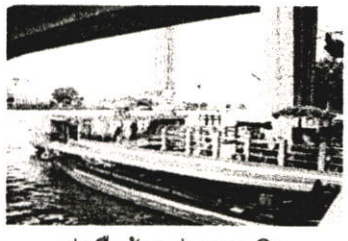
ประเภทพาหนะในการเดินทาง		สาทร	ราชวงศ์	วังหลัง	เทเวศร์	นนทบุรี
รถประจำทาง	จำนวนสาย	11	1	9	15	13
	พื้นที่บริการ(km^2)	179.45	11.25	157.84	561.66	186.40
เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา	เรือด่วนธรรมดา	✓	✓	✓	✓	✓
	เรือด่วนพิเศษ 2 ธง	✓	✓	✓	✓	✓
	เรือด่วนพิเศษธงเหลือง	✓	✓	✓	✓	✓
รถตู้		✗	✓	✓	✗	✓
รถสองแถว		✓	✓	✓	✓	✓
รถไฟฟ้า		✓	✗	✗	✗	✗
เรือยนต์ข้ามฟาก		✓	✓	✓	✓	✓
เรือหางยาว		✗	✗	✗	✗	✓
มอเตอร์ไซด์รับจ้าง		✓	✓	✓	✓	✓
รถสามล้อ		✓	✓	✓	✗	✓
รถแท็กซี่		✓	✓	✓	✗	✓



ท่าสาทร

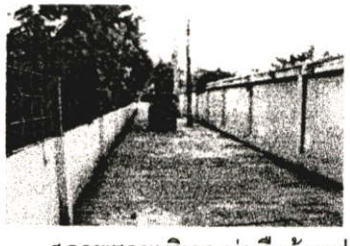
บริเวณที่นั่งพักคอย

สภาพโป๊ะ,สะพานและที่ขายตั๋ว

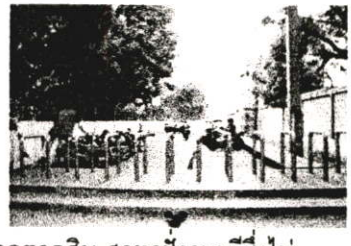


ท่าเรือข้ามฟากตากสิน-สาทร

สภาพทางเท้าหน้าท่าสาทรใต้สะพานตากสิน



สภาพชอยบริเวณท่าเรือข้ามฟากตากสิน-สาทรฝั่งธนบุรีซึ่งไม่มีทางเท้า และไฟส่องสว่างตอนกลางคืน



สถานีรถไฟฟ้าตากสินซึ่งอยู่ใกล้กับท่าสาทร

รูปที่ 4.13 สภาพปัจจุบันของท่าสาทรและบริเวณโดยรอบท่า

จากที่กล่าวมาทั้งหมดในบทที่ 4 เป็นข้อมูลซึ่งเกี่ยวกับระบบการสัญจรทางน้ำประเภทต่างๆ ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลและสภาพทางกายภาพของท่าเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษา โดยอาศัยการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสำรวจภาคสนามด้วยวิธีการสังเกตการณ์อย่างมีส่วนร่วมประกอบกับข้อมูลทุติยภูมิจากเอกสาร,สถิติจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ประเด็นที่มุ่งกล่าวในบทนี้จะเน้นเกี่ยวกับลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา โครงข่ายเส้นทางที่ให้บริการของระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในปัจจุบันและอธิบายถึงสภาพโดยรวมของระบบการสัญจรทางน้ำรูปแบบอื่นที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนาแต่ละรูปแบบการสัญจรทางน้ำให้เป็นระบบคมนาคมที่มีประสิทธิภาพสามารถเชื่อมโยงกันได้

จากผลการศึกษาจะเห็นได้ว่าลักษณะทางกายภาพและโครงข่ายเส้นทางที่ให้บริการของระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาและของระบบเรือโดยสารชนิดอื่นๆ เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้บริการ อีกทั้งสามารถก่อให้เกิดทัศนคติทั้งเชิงบวกและเชิงลบต่อระบบการเดินทางที่เลือกใช้

ในปัจจุบันนอกจากระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยากับระบบเรือยนต์ข้ามฟากซึ่งมักมีโป๊ะหรือท่าเรือร่วมกัน สามารถใช้บริการเชื่อมต่อกันได้ ระบบเรือโดยสารรูปแบบอื่นๆ ไม่ว่าจะเป็นระบบเรือโดยสารในคลองแสนแสบ,คลองลาดพร้าว,คลองผดุงกรุงเกษม,คลองพระโขนงหรือระบบเรือหางยาวเส้นทางต่างๆ ล้วนแต่มีโครงข่ายและเส้นทางการบริการที่แยกจากกันเพราะดำเนินกิจการโดยผู้ประกอบการเอกชนต่างๆกัน โดยขาดการประสานเชื่อมโยงกันของเส้นทางทำให้แต่ละระบบมีรัศมีบริการในระยะจำกัดและไม่เกื้อหนุนกัน ไม่สามารถเอื้อประโยชน์ในการเดินทางแก่ผู้ใช้บริการในวงกว้าง ผู้เดินทางมีทางเลือกจำกัดในการเลือกใช้บริการเรือโดยสารแต่ละชนิดส่งผลให้เกิดทัศนคติต่างๆต่อการเดินทางทางน้ำและเป็นตัวกำหนดลักษณะพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้บริการ

ในกรณีของระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาและระบบเรือยนต์ข้ามฟากซึ่งมีท่าเรืออยู่กระจายไปตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยาจะสังเกตได้ว่าเป็นระบบซึ่งมีลักษณะการสนับสนุนซึ่งกันและกัน อันเนื่องมาจากพฤติกรรมการเดินทางและความต้องการในการเดินทางของผู้ใช้บริการโดยผู้เดินทางอาจจะใช้บริการทั้งสองระบบร่วมกันได้ ยกตัวอย่างเช่น ใช้เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาไปยังท่าปลายทางแล้วต่อเรือยนต์ข้ามฟากไปยังอีกฝั่งของแม่น้ำเพื่อเดินทางไปยังสถานที่ปลายทาง เป็นต้น ดังนั้นจึงมักจะพบเสมอว่าท่าเรือทั้ง 2 ชนิดนี้มักตั้งอยู่ในบริเวณเดียวกันหรืออยู่ใกล้ๆกันโดยเดินถึงกันได้ แต่ในกรณีของเส้นทางเดินเรือโดยสารในคลองแสนแสบ,คลองลาดพร้าวและคลองพระโขนงนั้น แม้ว่าจะเป็นคลองที่มีการเชื่อมถึงกันได้แต่ก็มีท่าเรือบริการที่แยกจากกัน ผู้ใช้บริการเรือโดยสารในคลองแต่ละชนิดจะไม่สามารถเดินทางเชื่อมต่อเส้นทางใน

คลองอื่นจากทางน้ำได้ทำให้มีผู้ใช้บริการในกลุ่มจำกัดและเฉพาะเส้นทางของแต่ละคลองเท่านั้น ในกรณีที่ผู้เดินทางต้องการเดินทางโดยใช้บริการมากกว่าหนึ่งระบบทำได้โดยผู้เดินทางอาจจะใช้การโดยสารเรือจากคลองหนึ่งไปยังท่าปลายทางเพื่อเดินทางไปต่อรถ เช่น รถประจำทาง มอเตอร์ไซด์รับจ้าง ฯลฯ ไปยังท่าเรือโดยสารในคลองอีกชนิด ซึ่งเป็นการยุ่งยาก,เสียเวลาและค่าใช้จ่ายโดยไม่คุ้มค่าเพราะต้องต่อหลายต่อเพียงเพื่อโดยสารเรือในระยะสั้นๆ มีผู้เดินทางที่เลือกเดินทางในวิธีที่ยกตัวอย่างมานี้น้อยมากโดยจะใช้ในกรณีที่สภาพการจราจรทางบกติดขัดอย่างมากหรือมีจุดเริ่มต้นหรือปลายทางการเดินทางที่เข้าถึงได้สะดวกโดยการใช้เรือเท่านั้น ในกรณีนี้หากมีการปรับปรุงให้มีการประสานกันของเส้นทางโดยจัดให้มีท่าเรือร่วมกันหรือสามารถเดินถึงกันได้สะดวกเพื่อใช้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารของเรือโดยสารแต่ละคลอง ก็จะเป็นการขยายรัศมีบริการให้กว้างขึ้น เพิ่มทางเลือกในการเดินทางและเป็นการส่งเสริมให้คนมาใช้บริการเพิ่มขึ้น อีกทั้งยังช่วยลดการขาดทุนของผู้ประกอบเนื่องจากแนวโน้มการใช้บริการที่ลดลงในเรือโดยสารในคลองบางเส้น (โดยเฉพาะเรือโดยสารในคลองพระโขนงและคลองลาดพร้าวซึ่งมีจำนวนผู้ใช้บริการจำนวนน้อยและมีระยะทางการเดินเรือเพียงระยะสั้นๆ ไม่คุ้มค่าในการเลือกใช้บริการเพราะเสียเวลาในการเดินทางเข้าถึงและรอเรือ แต่โดยสารเรือเพียงไม่กี่ท่า)

นอกจากนี้ลักษณะของปัญหาที่คล้ายกันก็พบในการเชื่อมต่อระหว่างการเดินทางโดยระบบเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยากับระบบเรือโดยสารในคลองทั้ง 4 เส้นทาง กล่าวคือผู้ใช้บริการเดินทางโดยระบบใดระบบหนึ่งที่มีความต้องการเดินทางเชื่อมต่อกับอีกระบบหนึ่งจะไม่สามารถทำได้โดยสะดวก จะต้องอาศัยการโดยสารระบบขนส่งทางบก เช่น รถประจำทาง ฯลฯ ไปยังท่าเรือของอีกระบบแล้วจึงต่อเรือโดยสารนั้นไปยังปลายทางซึ่งสิ้นเปลืองเวลาและค่าใช้จ่ายและเป็นการสร้างทัศนคติที่ไม่ดีในการสัญจรทางน้ำเพียงเพราะข้อจำกัดในเส้นทางการเดินทาง ดังนั้นหากปรับปรุงให้มีการเชื่อมต่อกันระหว่างระบบเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยากับระบบเรือโดยสารในคลองทั้ง 4 เส้นรวมทั้งระบบเรือหางยาว พร้อมทั้งส่งเสริมพัฒนาให้มีเส้นทางเดินเรือใหม่ๆเพิ่มขึ้นในอนาคต ย่อมเป็นการตอบสนองความต้องการในการเดินทางของผู้ใช้บริการระบบการสัญจรทางน้ำในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้มีความสะดวกสบายและมีทางเลือกที่หลากหลายยิ่งขึ้น

บทที่ 5
ลักษณะประชากร,พฤติกรรมการเดินทาง,ทัศนคติและความต้องการในการเดินทางโดยระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาของผู้ใช้บริการในพื้นที่ศึกษา

5.1 ลักษณะประชากรในพื้นที่ศึกษา

จากการสุ่มตัวอย่างเพื่อสำรวจแบบสอบถามจากประชาชนผู้ใช้บริการระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ณ ท่าเรือกรณีศึกษา ทั้ง 5 ท่า จำนวน 300 ชุด สรุปรายละเอียดเกี่ยวกับประชากรในพื้นที่ศึกษาได้ดังนี้

5.1.1 เพศ

จากการสุ่มตัวอย่างแบบไม่เจาะจง ณ ท่ากรณีศึกษาทั้ง 5 ท่า จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด 300 คน แบ่งเป็นเพศชาย 109 คน (ร้อยละ 36.3) และเพศหญิง 191 คน (ร้อยละ 63.7) รายละเอียดดังตารางที่ 5.1

ตารางที่ 5.1 การแจกแจงเพศผู้มาที่ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษา จำแนกตามท่าเรือ

ท่าเรือ	จำนวนผู้ใช้บริการเรือด่วนเจ้าพระยา					
	ชาย	ร้อยละ	หญิง	ร้อยละ	ทั้งหมด	ร้อยละ
สาทร	21	42.0	29	58.0	50	100
ราชวงศ์	14	28.0	36	72	50	100
วังหลัง	11	22.0	39	78	50	100
เทเวศร์	19	38.0	31	62	50	100
นนทบุรี	44	44	56	56	100	100
ทั้งหมด	109	36.3	191	63.7	300	100

จากการสุ่มตัวอย่างแบบไม่เจาะจงจะพบว่าในทุกท่ากรณีศึกษาจะมีสัดส่วนของผู้ใช้บริการที่เป็นเพศหญิงสูงกว่าผู้ใช้บริการที่เป็นเพศชายหรือมีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกันเช่นในท่านนทบุรี ดังนั้นจะเห็นว่าการเดินทางโดยเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งแม้ว่าจะจำกัดอยู่ในกลุ่มผู้

เดินทางจำนวนไม่มากแต่ก็เป็นที่นิยมใช้บริการทั้งสองเพศ แม้ว่าลักษณะการเดินทางซึ่งต้องก้าวขึ้นหรือลงเรือหรือบางครั้งต้องเดินข้ามเรือหลายลำที่เทียบติดกันไปยังเรือที่จะออกท่าซึ่งอยู่ลำนอกสุด สร้างความลำบากในการใช้บริการโดยเฉพาะต่อผู้ใช้บริการเพศหญิงซึ่งนุ่งกระโปรงหรือสวมรองเท้าส้นสูงแต่ก็ไม่ได้เป็นอุปสรรคที่จะทำให้มีจำนวนผู้ใช้บริการเพศหญิงมีปริมาณที่น้อยกว่าผู้ใช้บริการเพศชายแต่อย่างใด ทั้งๆที่น่าจะมีความลำบากหรือไม่สะดวกในการใช้บริการมากกว่า

5.1.2 อายุ

จากผู้ตอบแบบสอบถามทั้งสิ้น 300 คน สามารถแจกแจงช่วงอายุของผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ได้ตามตารางที่ 5.2 จะเห็นว่าผู้ใช้บริการส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วงอายุ 25-45 ปี (ร้อยละ 50.7) รองลงมาคือ ช่วงอายุ 5-24 ปี (ร้อยละ 38) ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นช่วงอายุของคนทำงาน,นิสิตนักศึกษา,นักเรียน ตามลำดับ ส่วนผู้ใช้บริการที่มีอายุ 46-55 ปี มีเพียงร้อยละ 10.3 และอายุ 56 ปีขึ้นไปมีเพียงร้อยละ1 ซึ่งจะเห็นได้ว่าผู้สูงอายุมักไม่นิยมเลือกวิธีเดินทางโดยเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งอาจจะเนื่องจากความไม่สะดวกในการขึ้นลงเรือและการออกแบบท่าเรือที่ไม่ได้คำนึงถึงผู้ใช้บริการที่สูงอายุ (รวมทั้งคนพิการด้วย)

ตาราง 5.2 การแจกแจงช่วงอายุผู้มาใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษา จำแนกตามท่า

ท่าเรือ	อายุ				ทั้งหมด
	5-24 ปี	25-45 ปี	46-55 ปี	56 ปีขึ้นไป	
สาทร	23 (46%)	20 (40%)	7 (14%)	0 (0%)	50 (100%)
ราชวงศ์	11 (22%)	36 (72%)	3 (6%)	0 (0%)	50 (100%)
วังหลัง	23 (46%)	21 (42%)	5 (10%)	1 (2%)	50 (100%)
เทเวศร์	12 (24%)	33 (66%)	5 (10%)	0 (.0%)	50 (100%)
ทั้งหมด	114 (38%)	152 (50.7%)	31 (10.3%)	3 (1%)	300 (100%)

5.1.3 **อาชีพ**

จากผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด 300 คน แจกแจงสถานะอาชีพได้ดังตารางที่ 5.3

ตารางที่ 5.3 ประเภทอาชีพของผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษา จำแนกตามท่า

ท่าเรือ	สถานะอาชีพ							รวม
	พนักงานรัฐ/รัฐวิสาหกิจ	พนักงานเอกชน	ค้าขาย	รับจ้าง	ธุรกิจส่วนตัว	นักเรียน/นักศึกษา	ว่างงาน	
สาทร	16 (32%)	11 (22%)	0 (.0%)	4 (8%)	2 (4%)	16 (32%)	1 (2%)	50 (100%)
ราชวงศ์	10 (20%)	18 (36%)	0 (.0%)	6 (12%)	4 (8%)	8 (16%)	4 (8%)	50 (100%)
วังหลัง	22 (44%)	12 (24%)	0 (.0%)	3 (6.0%)	0 (.0%)	11 (22%)	2 (4%)	50 (100%)
เทเวศร์	10 (20%)	21 (42%)	3 (6%)	3 (6%)	2 (4%)	10 (20%)	1 (2%)	50 (100%)
นนทบุรี	18 (18%)	22 (22%)	4 (4%)	5 (5%)	5 (5.0%)	38 (38%)	8 (8%)	100 (100)
รวม	76 (25%)	84 (28%)	7 (2.3%)	21 (7%)	13 (4.3%)	83 (27.7%)	16 (5.3%)	300 (100%)

จากตารางที่ 5.3 สามารถแจกแจงผู้ใช้บริการตามสถานะอาชีพได้ 2 กลุ่มใหญ่ คือ

1. กลุ่มคนทำงาน ซึ่งมีจำนวนมากสุดคือ ร้อยละ 66.9 ประกอบด้วยอาชีพต่างๆ เช่น เป็นพนักงานบริษัทเอกชนถึงร้อยละ 28 เป็นลูกจ้างรัฐ/รัฐวิสาหกิจร้อยละ25.3 อาชีพรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 7 ประกอบธุรกิจส่วนตัวร้อยละ 4 และอาชีพค้าขายร้อยละ 2.3 ตามลำดับ

2. กลุ่มนักเรียนนักศึกษาและว่างงาน ซึ่งมีจำนวนน้อยกว่า คือ ร้อยละ 33 แต่หากพิจารณาในแต่ละท่าเรือจะเห็นว่าสัดส่วนของผู้ใช้บริการที่เป็นนักเรียนนักศึกษาจะมีจำนวนมากอยู่ในอันดับต้นๆ เช่น ในท่านนทบุรีมีผู้ใช้บริการส่วนมากเป็นนักเรียนนักศึกษาถึงร้อยละ 38

และหากพิจารณาผู้ใช้บริการโดยจำแนกตามรูปแบบการเดินทางจะแบ่งกลุ่มผู้ใช้บริการได้เป็น 2 ประเภท คือ

1. กลุ่มผู้ใช้บริการเป็นประจำ ได้แก่ กลุ่มอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน กลุ่มอาชีพพนักงานรัฐ/รัฐวิสาหกิจ และกลุ่มนักเรียนนักศึกษา รวมเป็นจำนวนร้อยละ 80.7 ผู้ใช้บริการเป็น

ประจำเป็นกลุ่มที่ต้องเดินทางเพื่อทำงานหรือเรียน ในวันและเวลาที่แน่นอนและเป็นประจำ คือช่วงเช้าและเย็นในวันจันทร์ถึงศุกร์ ซึ่งเป็นกลุ่มหลักที่ก่อให้เกิดปริมาณการเดินทางที่คับคั่งในช่วงเวลาเร่งด่วน

2. กลุ่มผู้ใช้บริการไม่ประจำ ได้แก่ กลุ่มอาชีพค้าขาย,รับจ้างทั่วไป,ธุรกิจส่วนตัวและว่างงาน รวมเป็นจำนวนเพียงร้อยละ 18.9 กลุ่มนี้เป็นกลุ่มที่ใช้บริการไม่สม่ำเสมอและไม่มีเวลาที่แน่นอนและอาจใช้บริการในช่วงนอกเวลาเร่งด่วนแล้ว ซึ่งจากสัดส่วนผู้ใช้บริการที่มีจำนวนไม่มากและมีช่วงเวลาการเดินทางเพื่อประกอบกิจกรรมตามสถานะอาชีพที่หยืดหยุ่น การเดินทางของผู้ใช้บริการแบบไม่ประจำจึงไม่ก่อให้เกิดความคับคั่งของปริมาณการเดินทางในช่วงเร่งด่วนเท่ากลุ่มผู้ใช้บริการเป็นประจำ

กลุ่มผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาส่วนมากก็คือ ผู้ใช้บริการประจำนั่นเองโดยมีสัดส่วนของกลุ่มคนทำงานบริษัทเอกชนและรัฐ/รัฐวิสาหกิจเป็นอันดับที่ 1 (ร้อยละ 53) รองลงมาคือกลุ่ม นักเรียนนักศึกษา (ร้อยละ 27.7)

5.1.4 รายได้

จากผู้ตอบแบบสอบถามทั้ง 300 คน สามารถแบ่งกลุ่มตามเกณฑ์รายได้ ตามตารางที่ 5.4 จะเห็นว่าผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาส่วนมากมีรายได้ระดับปานกลาง คือระหว่าง 5,000-10,000 บาทต่อเดือนคิดเป็นร้อยละ 35.2 รองลงมาคือกลุ่มที่มีรายได้ประมาณ 10,001-20,000 บาทต่อเดือนคิดเป็นร้อยละ 27.5 และกลุ่มที่มีรายได้น้อย คือต่ำกว่า 5,000 บาทต่อเดือนคิดเป็นร้อยละ 25.8

ท่าสาทร,ท่าวังหลังและท่าเทเวศร์ ผู้ใช้บริการส่วนมากจะอยู่ในกลุ่มผู้มีรายได้ระดับปานกลาง คือ ระหว่าง 5,000-10,000 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 34.7, 40 และ 44.9 ตามลำดับ ส่วนท่าราชวงศ์ ผู้ใช้บริการส่วนมากจะเป็นกลุ่มผู้มีรายได้ค่อนข้างสูง คือระหว่าง 10,001-20,000 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 36 แต่ท่านนทบุรีผู้ใช้บริการส่วนมากจะเป็นกลุ่มผู้มีรายได้น้อย คือต่ำกว่า 5,000 บาทต่อเดือนคิดเป็นร้อยละ 41

ตารางที่ 5.4 ระดับรายได้ของผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษา จำแนกตามท่า

ท่าเรือ	รายได้ต่อเดือน (บาท)				รวม
	ต่ำกว่า 5,000	5,000-10,000	10,001-20,000	มากกว่า 20,000	
สาทร	14 (28.6%)	17 (34.7%)	14 (28.6%)	4 (8.2%)	49 (100%)
ราชวงศ์	8 (16%)	14 (28%)	18 (36%)	10 (20%)	50 (100%)
วังหลัง	8 (16%)	20 (40%)	16 (32%)	6 (12%)	50 (100%)
เทเวศร์	6 (12.2%)	22 (44.9%)	16 (32.7%)	5 (10.2)	49 (100%)
นนทบุรี	41 (41%)	32 (32%)	18 (18%)	9 (9%)	100 (100%)
รวม	77 (25.8%)	105 (35.2%)	82 (27.5%)	34 (11.4%)	298 (100%)

5.1.5 ระดับการศึกษา

จากผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด 300 คน สามารถจำแนกกลุ่มผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ตามระดับการศึกษาได้ตามตารางที่ 5.5

ตารางที่ 5.5 ระดับการศึกษาผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษา จำแนกตามท่า

ท่าเรือ	ระดับการศึกษา					รวม
	ประถม	มัธยม	ป.ว.ช./ ป.ว.ส.	ปริญญาตรี	สูงกว่าปริญญาตรี	
สาทร	3 (6%)	12 (24%)	14 (28%)	17 (34%)	4 (8%)	50 (100%)
ราชวงศ์	1 (2%)	7 (14%)	7 (14%)	32 (64%)	3 (6%)	50 (100%)
วังหลัง	1 (2%)	6 (12%)	7 (14%)	31 (62%)	5 (10%)	50 (100%)

ตารางที่ 5.5 (ต่อ)

ท่าเรือ	ระดับการศึกษา					รวม
	ประถม	มัธยม	ป.ว.ช./ ป.ว.ส.	ปริญญาตรี	สูงกว่าปริญญาตรี	
เทเวศร์	1 (2%)	5 (10%)	21 (42%)	19 (38%)	4 (8.0%)	50 (100%)
นนทบุรี	11 (11%)	24 (24%)	22 (22%)	37 (37%)	6 (6%)	100 (100%)
รวม	17 (5.7%)	54 (18%)	71 (23.7%)	136 (45.3%)	22 (7.3%)	300 (100%)

จะเห็นว่าระดับการศึกษาของผู้ใช้บริการส่วนมากอยู่ในระดับปริญญาตรีโดยเกือบทุกท่าคิดเป็นร้อยละ 45.3 เช่น ท่าสาทร ผู้ใช้บริการส่วนมากมีการศึกษาระดับปริญญาตรีถึงร้อยละ 34, ท่าราชวงศ์มีร้อยละ 64, ท่าวังหลังมีร้อยละ 62, ท่านนทบุรีมีร้อยละ 37 ยกเว้นท่าเทเวศร์ ซึ่งผู้ใช้บริการส่วนมากมีการศึกษาระดับ ปวส. คิดเป็นร้อยละ 42 รองลงมาเป็นกลุ่มผู้มีการศึกษาระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 38 ซึ่งค่อนข้างเป็นสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน

5.2 ลักษณะและพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้บริการระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษา

จากการสำรวจแบบสอบถามแบบไม่เจาะจง ณ.ท่าเรือกรณีศึกษาทั้ง 5 ท่า จำนวน 300 ชุด สามารถสรุปเกี่ยวกับรูปแบบการเดินทางและพฤติกรรมการใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษาได้ดังนี้

5.2.1 เหตุผลที่เลือกใช้เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในการเดินทาง

เหตุผลของผู้เดินทางที่เลือกใช้เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในการเดินทางมีด้วยกันหลายเหตุผลและแต่ละเหตุผลก็มีน้ำหนัก ความสำคัญแตกต่างกันตามความคิดเห็นของแต่ละบุคคล จากการหาค่าเฉลี่ยอันดับของแต่ละเหตุผลที่เลือกใช้บริการ (ตารางที่ 5.6) สามารถจัดอันดับความสำคัญของเหตุผลที่ผู้ใช้บริการเลือกเดินทางโดยเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาจากอันดับแรกไปยังอันดับสุดท้ายได้ดังนี้

อันดับที่ 1 ความรวดเร็วในการเดินทาง (ค่าเฉลี่ยอันดับ 1.25)

อันดับที่ 2 ผู้ใช้บริการอยู่ใกล้ท่าเรือหรือเข้าถึงท่าเรือได้สะดวก(ค่าเฉลี่ยอันดับ 1.81)

อันดับที่ 3 ไม่มีทางเลือกอื่นที่ดีกว่า จำเป็นต้องใช้บริการ (ค่าเฉลี่ยอันดับ 2.17)

อันดับที่ 4 ชอบในบรรยากาศหรือวิวในการเดินทาง โดยคิดว่ามีบรรยากาศที่ดีกว่าการเดินทางทางบก เช่น รถประจำทาง (ค่าเฉลี่ยอันดับ 2.45)

อันดับที่ 5 เป็นการเดินทางที่มีมลภาวะ ฝุ่น ควัน ที่น้อยกว่าการเดินทางทางบก เช่น โดยรถประจำทาง (ค่าเฉลี่ยอันดับ 2.48)

อันดับที่ 6 มีค่าโดยสารราคาถูกและมีการบริการที่ดี (ค่าเฉลี่ยอันดับ 2.75)

จากตารางที่ 5.6 จะเห็นว่าเหตุผลเรื่องความรวดเร็วในการเดินทางเป็นเหตุผลที่มีผู้ตอบอยู่ในอันดับที่ 1 เหมือนกันทั้ง 5 ท่ากรณีศึกษา ส่วนอันดับรองๆ ลงมาจะมีความแตกต่างกันบ้างในแต่ละท่า เช่น อยู่ใกล้ท่าเรือหรือมีบรรยากาศในการเดินทางที่ดีกว่าการเดินทางทางบก เป็นต้น ซึ่งเป็นเหตุผลในทางบวก แต่จะเห็นว่ามีผู้ให้เหตุผลว่าเลือกใช้บริการเพราะไม่มีทางเลือกอื่นที่ดีกว่า จำเป็นต้องใช้บริการซึ่งอยู่ในอันดับที่ 3 และหากพิจารณาในแต่ละท่าจะพบว่าในท่านนทบุรีและท่าราชวงศ์จะเป็นเหตุผลในอันดับที่ 2 ซึ่งบ่งบอกให้เห็นว่าผู้เดินทางโดยเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาเหล่านี้ยังไม่พึงพอใจในประสิทธิภาพของระบบหรือระบบยังคงมีข้อบกพร่องอยู่ แม้จะคิดว่าจะมีข้อดีคือเป็นการเดินทางที่รวดเร็วหากเทียบกับการเดินทางสาธารณะรูปแบบอื่น

ตารางที่ 5.6 ค่าเฉลี่ยอันดับของเหตุผลในการเลือกใช้เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษาเป็นวิธีการเดินทาง

เหตุผล	ค่าเฉลี่ยอันดับ					
	สาทร	ราชวงศ์	วังหลัง	เทเวศร์	นนทบุรี	รวม
รวดเร็ว	1.27	1.23	1.22	1.25	1.27	1.25
อยู่ใกล้ท่าเรือ,เข้าถึงสะดวก	1.87	1.87	1.77	1.82	1.75	1.81
ค่าโดยสารราคาถูก	2.57	2.75	2.83	2.67	2.79	2.75
การบริการของพนักงานดี	2.00	3.00	-	3.00	-	2.75
มลพิษ,ฝุ่น,ควัน ฯลฯ ต่ำ	2.11	2.30	2.67	2.91	2.43	2.48
บรรยากาศ,วิวดี	2.56	2.50	2.58	2.67	2.31	2.45
ไม่มีทางเลือกที่ดีกว่า,จำเป็นต้องใช้	2.25	1.50	3.00	2.40	1.63	2.17

หมายเหตุ : ค่าเฉลี่ยจำนวนน้อย หมายถึงอันดับเหตุผลอันดับต้น และค่าเฉลี่ยจำนวนมาก หมายถึงอันดับเหตุผลอันดับท้ายๆ

5.2.2 วัตถุประสงค์ในการเดินทางของผู้ใช้บริการ

ผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาส่วนใหญ่เดินทางโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อไปทำงาน (ร้อยละ 56.3) รองลงมาคือเพื่อไปเรียน (ร้อยละ 24) และเมื่อประกอบกับข้อมูลในเรื่องอาชีพของผู้ใช้บริการสามารถสรุปได้ว่า การเดินทางของผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยามีวัตถุประสงค์เพื่อไปทำงานเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากผู้ใช้บริการเหล่านั้นเป็นกลุ่มคนทำงาน มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน พนักงานรัฐ/รัฐวิสาหกิจ และวัตถุประสงค์การเดินทางรองลงมาคือเป็นการเดินทางเพื่อไปเรียน เพราะผู้ใช้บริการกลุ่มที่มีสัดส่วนรองลงมาก็คือ กลุ่มนักเรียนนักศึกษา นั่นเอง ส่วนการเดินทางโดยวัตถุประสงค์อื่นๆ เช่น ไปธุระ ,การท่องเที่ยว ฯลฯ เป็นการเดินทางที่มีจำนวนน้อยสุด เพราะเป็นกลุ่มผู้ใช้บริการแบบไม่ประจำ

ตารางที่ 5.7 วัตถุประสงค์ในการเดินทางของผู้ใช้เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษา

ท่าเรือ	วัตถุประสงค์ในการเดินทาง			รวม
	ไปทำงาน	ไปศึกษา	อื่นๆ เช่น ไปธุระ, ท่องเที่ยว ฯลฯ	
สาทร	26 (52%)	14 (28%)	10 (20%)	50 (100%)
ราชวงศ์	35 (70%)	8 (16%)	7 (14%)	50 (100%)
วังหลัง	31 (62%)	10 (20%)	9 (18%)	50 (100%)
เทเวศร์	36 (72%)	10 (20%)	4 (8%)	50 (100%)
นนทบุรี	41 (41%)	30 (30%)	29 (29%)	100 (100%)
รวม	169 (56.3%)	72 (24%)	59 (19.7%)	300 (100%)

5.2.3 ความถี่ในการใช้บริการ

ความถี่ในการใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาสามารถแบ่งกลุ่มผู้ใช้บริการได้เป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มผู้ใช้บริการเป็นประจำและกลุ่มผู้ใช้บริการไม่ประจำ

กลุ่มผู้ใช้บริการเป็นประจำ ได้แก่ ผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในการเดินทางทุกวันหรือวันจันทร์ถึงวันศุกร์ หรือเฉพาะวันเสาร์-อาทิตย์ ส่วนกลุ่มผู้ใช้บริการไม่ประจำ ได้แก่ ผู้ที่ไม่ค่อยใช้บริการหรือใช้เพียงบางวันในช่วงวันจันทร์ถึงวันศุกร์ จากตารางที่ 5.8 สรุปได้ว่าผู้ใช้บริการส่วนมากจะใช้บริการในช่วงวันจันทร์ถึงวันศุกร์ (ร้อยละ 43.3) ซึ่งประกอบกับข้อมูลเรื่องวัตถุประสงค์การเดินทางและอาชีพของผู้ใช้บริการจะพบว่ามีความสอดคล้องกันคือ ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่ซึ่งได้แก่ กลุ่มอาชีพพนักงานเอกชนหรือรัฐ/รัฐวิสาหกิจ และกลุ่มนักเรียนนักศึกษา ซึ่งมีวัตถุประสงค์การเดินทางเพื่อทำงานหรือเพื่อเรียน ซึ่งก่อให้เกิดรูปแบบการเดินทางประจำในวันและเวลาที่แน่นอนในวันจันทร์ถึงวันศุกร์ (อาจรวมถึงวันเสาร์ด้วย) ดังนั้นความถี่ในการใช้บริการส่วนมากจึงอยู่ในช่วงวันจันทร์ถึงวันศุกร์ โดยผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาเหล่านี้มักจะใช้การเดินทางทางวิธีอื่นประกอบ เช่น การใช้รถยนต์ส่วนบุคคลหรือระบบขนส่งสาธารณะแบบอื่นแทน ส่วนในวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ จะไม่ค่อยมีผู้ใช้บริการเท่าไรนักมีเพียงร้อยละ 0.7 เท่านั้น (มักเป็นกลุ่มผู้ใช้บริการที่มีอาชีพอิสระหรือค้าขาย)

ในบางวันผู้ใช้บริการเป็นประจำอาจจะไม่ได้เดินทางโดยใช้เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา โดยผู้ตอบให้เหตุผลที่ไม่เลือกใช้ เช่น จุดหมายปลายทางที่จะไปนั้นไม่สามารถใช้เรือในการเดินทางได้ หรือไม่สะดวกในการเข้าใช้บริการได้ทันเวลาเรือที่ให้บริการซึ่งอาจต้องเสียเวลารอเรือรอบต่อไปเป็นเวลานานหรืออาจจะไม่มีเรือที่จะบริการอีก โดยจะต้องใช้การเดินทางแบบอื่นแทน (ในกรณีนี้จะเห็นว่าแม้ว่าผู้ตอบจะตอบว่าการใช้เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นวิธีเดินทางที่รวดเร็ว ประหยัดเวลาที่สุดในการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทาง แต่ก็ยังไม่มีความสะดวกที่จะใช้บริการได้เป็นประจำ เนื่องจากตารางเวลาในการปล่อยเรือที่จำกัด มีช่วงเวลาที่ให้เลือกน้อยและไม่แน่นอน หากพลาดเรือในเที่ยวใดเที่ยวหนึ่งก็จะต้องเสียเวลารอเรือลำต่อไปเป็นเวลานานมากถึงประมาณ 20-30 นาที หรือในฤดูฝนซึ่งผู้ใช้บริการคิดว่าไม่สะดวกและปลอดภัยพอในการใช้บริการ ทำให้ต้องใช้การเดินทางโดยวิธีอื่นแทน เช่น การใช้รถยนต์ส่วนบุคคล,การพึ่งพาระบบขนส่งสาธารณะแบบอื่นๆ เป็นต้น

ตารางที่ 5.8 ความถี่ต่อหนึ่งสัปดาห์ในการใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษา

ท่าเรือ	ความถี่ในการใช้บริการ					รวม
	ผู้ใช้บริการไม่ประจำ		ผู้ใช้บริการเป็นประจำ			
	ไม่ค่อยใช้บริการ	บางวันในช่วงจันทร์-ศุกร์	เฉพาะเสาร์-อาทิตย์	ทุกวันตั้งแต่จันทร์-ศุกร์	ทุกวันใน 1สัปดาห์	
สาทร	6 (12%)	16 (32%)	-	24 (48%)	4 (8%)	50 (100%)
ราชวงศ์	11 (22%)	8 (16%)	-	22 (44%)	9 (18%)	50 (100%)
วังหลัง	15 (30%)	6 (12%)	1 (2%)	22 (44%)	6 (12%)	50 (100%)
เทเวศร์	5 (10%)	11 (22%)	-	24 (48%)	10 (20%)	50 (100%)
นนทบุรี	24 (24%)	20 (20%)	1 (1%)	38 (38%)	17 (17%)	100 (100%)
รวม	61 (20.3%)	61 (20.3%)	2 (.7%)	130 (43.3%)	46 (15.3%)	300 (100%)
รวม	122 (40.6%)		178 (59.3%)			300 (100%)

5.2.4 จำนวนต่อในการเดินทางและอันดับในการใช้เรือ

ในการศึกษาเกี่ยวกับข้อมูลเรื่องจำนวนต่อในการเดินทางและอันดับในการใช้เรือของผู้ใช้บริการในพื้นที่ศึกษาเพื่อให้ทราบถึงพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้บริการและเชื่อมโยงถึงความสะดวกในการเข้าถึงโดยใช้ค่าเฉลี่ยและร้อยละในการบ่งชี้ เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของจำนวนต่อการเดินทางหรือค่าเฉลี่ยของอันดับในการใช้เรือทั้ง 5 ท่า ท่าใดมีค่าน้อยย่อมแสดงว่ามีความสะดวกในการเดินทางและการเข้าถึงท่าเรือเป็นอย่างดี ในทางกลับกันหากค่าเฉลี่ยเหล่านั้นมีค่ามากย่อมแสดงถึงความไม่สะดวกในการเดินทาง เพราะจะต้องต่อพาหนะหลายต่อในการเดินทางหรือการเข้าถึงท่า

ลักษณะการเดินทางของผู้ใช้บริการในพื้นที่ศึกษาระหว่างจุดเริ่มต้นกับปลายทางจะมีต่อในการเดินทางตั้งแต่ 1 ต่อ ถึง 4 ต่อ ด้วยกัน ทั้งขาไปและขากลับ โดยส่วนมากคนจะนิยมเดินทางโดยใช้จำนวนต่อ 2 ต่อ (ร้อยละ 46.6 ในการเดินทางขาไป และร้อยละ 43.9 ในการเดินทาง

ขากลับ) รองลงมาคือ ใช้ต่อเดียว ส่วนการเดินทางหลายๆต่อ เช่น 3-4 ต่อ จะมีจำนวนน้อย (ดูตารางที่ 5.9) ผู้ใช้บริการบางคนไม่ได้ใช้เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งขาไปและขากลับแต่จะใช้บริการแบบใดแบบหนึ่งเท่านั้น จากการสำรวจจะพบว่าการเดินทางขาไปในช่วงเช้านั้นมีผู้ที่ไม่ได้ใช้เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในการเดินทางจำนวนมากกว่าการเดินทางขากลับในตอนเย็นประมาณเท่าตัว โดยขาไปผู้เดินทางจะที่ใช้พาหนะอื่นๆแทน เช่น การใช้รถยนต์ส่วนบุคคลแบบ Car Pool หรือการใช้การขนส่งสาธารณะแบบอื่นแทน คิดเป็นร้อยละ 21.5 ส่วนการเดินทางขากลับในตอนเย็นมีผู้ใช้บริการที่เดินทางกลับที่พักหรือแวะสถานที่อื่นก่อนกลับโดยไม่ได้เลือกใช้เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในการเดินทางคิดเป็นร้อยละ 11.1

พิจารณาเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของจำนวนต่อทั้งหมดของการเดินในท่าเรือพื้นที่ศึกษาทั้ง 5 ท่า พบว่าในการเดินทางขาไปนั้นท่าสาทรเป็นท่าที่มีผู้ใช้บริการเดินทางโดยใช้จำนวนต่อของการเดินทางน้อยที่สุด (Mean = 1.84) รองลงมาได้แก่ ท่าราชวงศ์ (Mean = 1.96) ท่านนทบุรี (Mean = 2.02) ท่าวังหลัง (Mean = 2.12) และท่าเทเวศร์ (Mean = 2.29) ตามลำดับ ส่วนในการเดินทางขากลับนั้นท่านนทบุรีจะเป็นท่าที่ผู้ใช้บริการเดินทางโดยใช้ต่อของการเดินทางน้อยที่สุดแทน (Mean = 1.97) รองลงมาได้แก่ ท่าสาทร (Mean = 2.04) ท่าวังหลัง (Mean = 2.06) ท่าราชวงศ์ (Mean = 2.08) และท่าเทเวศร์ (Mean = 2.17) ตามลำดับ (ดูตารางที่ 5.9)

และเมื่อพิจารณาในเรื่องอันดับของการใช้เรือในการเดินทางโดยใช้การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของอันดับในการใช้เรือ จะพบว่าในการเดินทางขาไปท่าราชวงศ์จะมีผู้ใช้บริการใช้เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นอันดับต้นๆ (Mean =1.22) รองลงมาได้แก่ ท่าสาทร (Mean =1.24) ท่าวังหลัง (Mean =1.48) และอันดับท้ายคือท่าเทเวศร์กับท่านนทบุรีซึ่งมีค่าเฉลี่ยอันดับการใช้เรือเท่ากัน (Mean =1.56) ส่วนในการเดินทางขากลับสามารถจัดอันดับท่าเรือที่ผู้ใช้บริการมีอันดับการใช้เรือจากอันดับต้นๆไปถึงอันดับท้าย คือ ท่าวังหลัง (Mean =1.10) ท่านนทบุรี (Mean = 1.14) ท่าสาทร (Mean =1.30) ท่าราชวงศ์ (Mean =1.36) และท่าเทเวศร์ (Mean =1.37) ตามลำดับ (ดูตารางที่ 5.10)

จากการเปรียบเทียบภายในกรณีศึกษาทั้ง 5 ท่าดังกล่าวจะเห็นว่าท่าเทเวศร์นั้นเป็นท่าที่ผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในการเดินทางทั้งขาไปและขากลับโดยมีจำนวนต่อการเดินทางโดยเฉลี่ยมากที่สุดอีกทั้งมีค่าเฉลี่ยของอันดับในการใช้เรือมากที่สุด ซึ่งหมายความว่าในการเดินทางทั้งขาไปและขากลับของผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาที่ท่าเทเวศร์นั้นจะต้องใช้พาหนะอื่นอีกหลายต่อในการเดินทางก่อนที่จะใช้เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาและทำให้มีจำนวนต่อในการเดินทางที่มากกว่าท่ากรณีศึกษาอื่น ซึ่งบ่งชี้ได้ว่าท่าเทเวศร์นั้นมีความสะดวกในการเข้าถึงท่าน้อยกว่าท่ากรณีศึกษาอีก 4 ท่า

ตารางที่ 5.9 จำนวนต่อทั้งหมดในการเดินทางขาไปของผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษา

ท่าเรือ	จำนวนต่อในการเดินทางขาไป					จำนวนต่อในการเดินทางขากลับ					ค่าเฉลี่ยจำนวนต่อ	
	จำนวน Trip	1 ต่อ	2 ต่อ	3 ต่อ	4 ต่อ	จำนวน Trip	1 ต่อ	2 ต่อ	3 ต่อ	4 ต่อ	ขาไป	ขากลับ
สาทร	50 (100%)	19 (38%)	20 (40%)	11 (22%)	0 (0%)	50 (100%)	14 (28%)	22 (44%)	12 (24%)	2 (4%)	1.84	2.04
ราชวงศ์	50 (100%)	20 (40%)	16 (32%)	10 (20%)	4 (8%)	50 (100%)	18 (36%)	15 (30%)	12 (24%)	5 (10%)	1.96	2.08
วังหลัง	50 (100%)	9 (18%)	27 (54%)	13 (26%)	1 (2%)	50 (100%)	12 (24%)	24 (48%)	13 (26%)	1 (2%)	2.12	2.06
เทเวศร์	48 (100%)	10 (20.8%)	17 (35.4%)	18 (37.5%)	3 (6.3%)	46 (100%)	12 (26.1%)	17 (37%)	14 (30.4%)	3 (6.5%)	2.29	2.17
นนทบุรี	100 (100%)	21 (21%)	59 (59%)	17 (17%)	3 (3%)	100 (100%)	27 (27%)	52 (52%)	18 (18%)	3 (3%)	2.02	1.97
รวม	298 (100%)	79 (26.5%)	139 (46.6%)	69 (23.2%)	11 (3.7%)	296 (100%)	83 (28%)	130 (43.9%)	69 (23.3%)	14 (4.7%)	2.04	2.05

ตารางที่ 5.10 ค่าเฉลี่ยอันดับในการใช้เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในการเดินทางและจำนวนการเดินทางที่ไม่ใช้เรือโดยสาขาไปและขากลับ

ท่า	การเดินทางขาไป					การเดินทางขากลับ				
	จำนวน Trip	ค่าเฉลี่ยอันดับการใช้เรือ	อันดับที่		จำนวนการเดินทางที่ไม่ใช้เรือ (หน่วย:Trip)	จำนวน Trip	ค่าเฉลี่ยอันดับการใช้เรือ	อันดับที่		จำนวนการเดินทางที่ไม่ใช้เรือ (หน่วย:Trip)
			Min.	Max.				Min.	Max.	
สาทร	50	1.24	1st	3rd	15 (30%)	50	1.30	1st	3rd	2 (4%)
ราชวงศ์	50	1.22	1st	4th	16 (32%)	50	1.36	1st	3rd	2 (4%)
วังหลัง	50	1.48	1st	3rd	12 (24%)	50	1.10	1st	2nd	9 (18%)
เทเวศร์	48	1.56	1st	3rd	8 (16.7%)	46	1.37	1st	3rd	5 (10.9%)
นนทบุรี	100	1.56	1st	4th	13 (13%)	100	1.14	1st	4th	15 (15%)
รวม	298	1.44			64 (21.5%)	296	1.23			33 (11.1%)

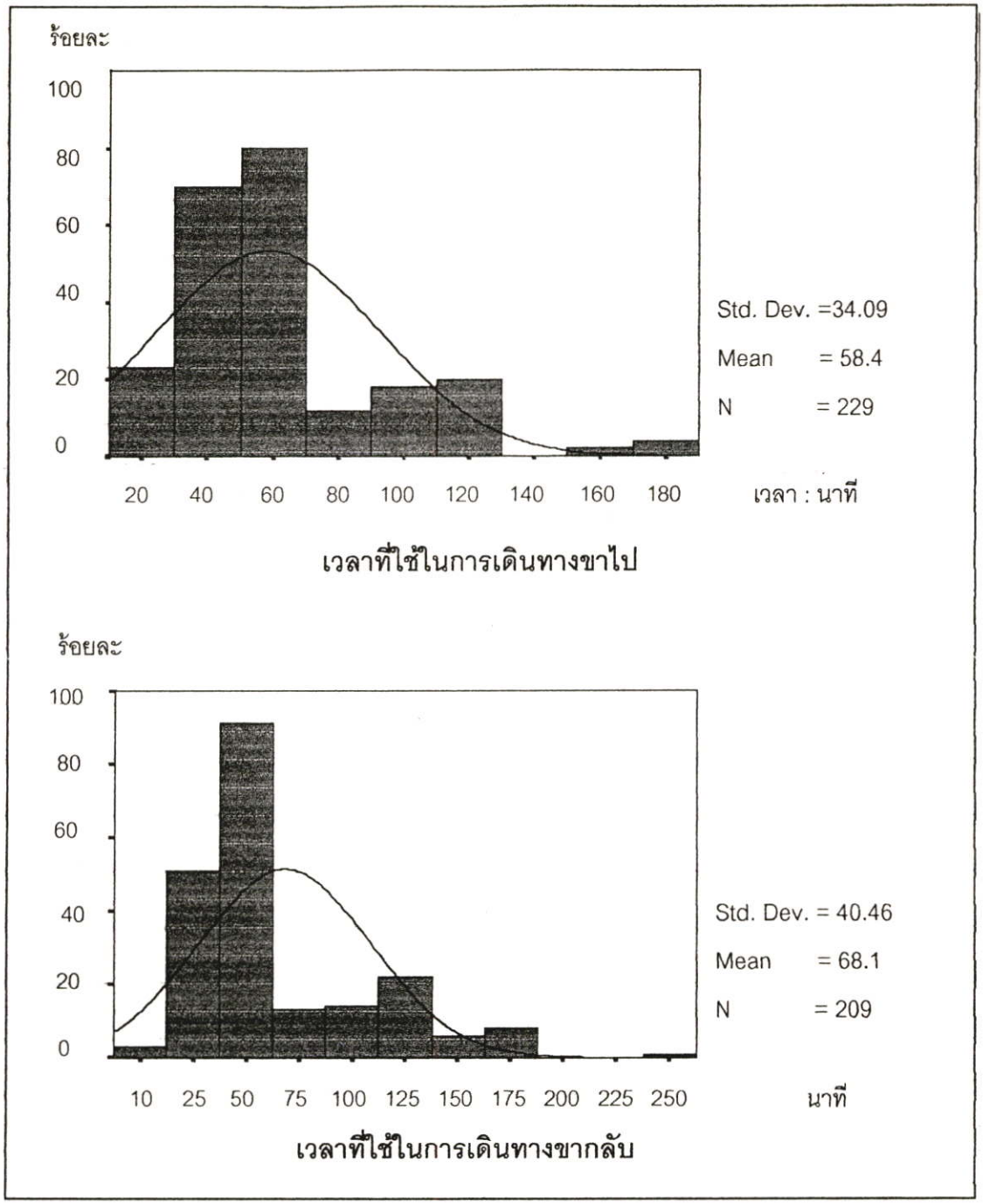
หน้านี้ไม่มีในต้นฉบับ

5.2.5 เวลาที่ใช้ในการเดินทางทั้งขาไปและขากลับ

รายละเอียดของเวลาที่ใช้ในการเดินทางของผู้ใช้บริการแสดงตามตารางที่ 5.11 ดังนี้

ตารางที่ 5.11 เวลาที่ใช้ในการเดินทางของผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษา

ท่าเรือ		เวลาขาไป (นาที)	เวลาขากลับ (นาที)
สาทร	Mean	61.32	70.95
	N	34	37
	Minimum Time	10	10
	Maximum Time	180	180
ราชวงศ์	Mean	56.49	65.37
	N	37	41
	Minimum Time	10	10
	Maximum Time	120	180
วังหลัง	Mean	57.56	60
	N	39	34
	Minimum Time	10	30
	Maximum Time	120	150
เทเวศร์	Mean	57.67	67.57
	N	43	37
	Minimum Time	15	20
	Maximum Time	180	180
นนทบุรี	Mean	59.01	73.25
	N	76	60
	Minimum Time	15	20
	Maximum Time	180	240
รวม	Mean	58.45	68.13
	N	229	209
	Minimum Time	10	10
	Maximum Time	180	240



รูปที่ 5.1 แผนภูมิแสดงเวลาที่ใช้ในการเดินทางของผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษา

จากตารางที่ 5.11 สรุปได้ว่าผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษาจะใช้เวลาในการเดินทางโดยเฉลี่ย 58.45 นาทีในขาไปและ 68.13 นาทีในขากลับ เวลาที่น้อยที่สุดในการเดินทางคือ 10 นาทีและเวลาที่มากที่สุดในการเดินทางคือ 240 นาทีหรือ 4 ชั่วโมง ซึ่งมีจำนวนไม่มาก (ดูจากแผนภูมิจะเห็นว่าผู้เดินทางจะใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมงเป็นส่วนมาก ผู้เดินทางที่ใช้เวลาเดินทางมากๆ เช่น ประมาณ 2 ชั่วโมงขึ้นไปจะมีจำนวนน้อยมาก) หาก

พิจารณาเปรียบเทียบเวลาในการเดินทางขาไปและขากลับของทั้ง 5 ท่าจะเห็นว่าในการเดินทางขากลับนั้นจะใช้เวลาเดินทางโดยเฉลี่ยมากกว่าประมาณ 10 นาที ซึ่งอาจเป็นเพราะว่า ในการเดินทางกลับบ้านในช่วงเย็นผู้เดินทางมีความเร่งรีบน้อยกว่าในช่วงเช้าและอาจแวะทำธุระต่างๆก่อนไม่ได้เดินทางกลับบ้านโดยตรงจึงทำให้ใช้เวลาเดินทางกลับโดยเฉลี่ยมากขึ้น

5.2.6 จุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางในการเดินทางของผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษา

ศึกษาจากท่าเรือทั้ง 5 ท่า โดยแต่ละท่าจะสอบถามจากผู้ใช้บริการที่มาขึ้นหรือลงเรือ ณ ท่าเรือนั้น ดังนั้น ผลการศึกษาจะแบ่งเป็น 2 กรณี คือ กรณีที่ใช้ท่าเรือนั้นเป็นท่าต้นทางเพื่อโดยสารไปขึ้นที่ท่าปลายทาง และกรณีที่ใช้ท่าเรือนั้นเป็นท่าปลายทางโดยมีท่าต้นทางจากท่าอื่น

1 ท่านนทบุรี

กรณีที่เป็นท่าต้นทาง

พบว่าผู้ใช้บริการส่วนใหญ่จะมีที่พักหรือจุดเริ่มต้นการเดินทางอยู่ใกล้ท่าในบริเวณต่างๆ เช่น อำเภอเมือง, บางบัวทอง เป็นต้น รองลงมาจะอยู่ไม่ไกลบริเวณท่าเรือนักโดยสามารถเดินทางเข้าถึงท่าได้สะดวกและใช้เวลาไม่นานโดยมีเพียง 7 Trip หรือ ร้อยละ 9.21 ได้แก่ จุดเริ่มต้นการเดินทางที่อยู่ในเขตสายไหม, เขตดอนเมือง, เขตบางเขน, เขตจตุจักรและจังหวัดปทุมธานี มีเพียง 2 Trip หรือร้อยละ 2.63 เท่านั้นที่มีจุดเริ่มต้นการเดินทางอยู่ไกลจากท่าเรือมากโดยอยู่ในเขตบางกะปิและจังหวัดสมุทรปราการ ผู้ใช้บริการเหล่านี้ส่วนมากลงเรือ ณ ท่านนทบุรีเพื่อเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางที่อยู่ไกลจากท่านนทบุรีมากโดยมีถึง 43 Trip คิดเป็นร้อยละ 56.58 จุดหมายปลายทางส่วนมากอยู่ในเขตพระนคร, เขตสัมพันธวงศ์, เขตบางรัก เป็นต้น ซึ่งเป็นแหล่งงาน แหล่งการศึกษาย่านใจกลางเมือง มี 20 Trip หรือร้อยละ 26.32 ที่มีจุดหมายปลายทางอยู่ไม่ไกลท่านนทบุรีเท่าไรนัก ได้แก่ จุดหมายปลายทางที่อยู่ในเขตบางกอกน้อย, เขตดุสิต, เขตจตุจักร, เขตบางซื่อ และมี 13 Trip หรือร้อยละ 17.11 ที่มีจุดหมายปลายทางอยู่ใกล้กับท่านนทบุรี ได้แก่จุดหมายปลายทางที่อยู่ในจังหวัดนนทบุรี เช่น บริเวณตลาดขวัญ, วัดเขียน, วัดเขมา, สวนใหญ่ ซึ่งเป็นการเดินทางภายในพื้นที่จังหวัดเดียวกันเพื่อไปเรียนหรือไปทำงาน

กรณีที่เป็นท่าปลายทาง

พบว่าผู้ใช้บริการส่วนมากเดินทางมาจากจุดเริ่มต้นที่อยู่ไกลท่านนทบุรีมาก เช่น อยู่ในเขตพระโขนง, เขตบางคอแหลม, เขตราษฎร์บูรณะ, เขตพระประแดง, เขตบางบอน ฯลฯ โดยมีจำนวนทั้งหมด 12 Trip คิดเป็นร้อยละ 50 รองลงมามีจุดเริ่มต้นอยู่ไม่ไกลท่านนทบุรีจำนวน 6

Trip คิดเป็นร้อยละ 25 และมีจำนวนเท่ากับจุดเริ่มต้นที่อยู่ใกล้ท่านนทบุรีซึ่งมีจำนวน 6 Trip คิดเป็นร้อยละ 25 เช่นกัน จุดเริ่มต้นที่อยู่ไม่ไกลท่า ได้แก่ จุดเริ่มต้นในเขตบางพลัด, เขตบางกอกน้อย, เขตหลักสี่, เขตบางเขน ส่วนจุดเริ่มต้นที่อยู่ใกล้ท่าได้แก่ จุดเริ่มต้นในเขตนนทบุรีเอง ผู้เดินทางที่มายังท่านนทบุรีจะมีจุดหมายปลายทางเกือบทั้งหมดอยู่ในบริเวณใกล้ท่านนทบุรีถึง 22 Trip หรือคิดเป็นร้อยละ 91.67 นอกนั้นจะมีจุดหมายปลายทางที่อยู่ไม่ไกลจากท่านนทบุรีนัก เช่น อยู่ในเขตดุสิตและเขตบางซื่อ แต่ก็มีเพียง 2 Trip หรือร้อยละ 8.33 เท่านั้น ในกรณีที่ท่านนทบุรีเป็นท่าปลายทางสถานที่ปลายทางของการเดินทางมักอยู่ใกล้ๆกับท่าเรือไม่ต้องต่อพาหนะอื่นอีก

ตารางที่ 5.12 จุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางของการเดินทางของผู้ใช้บริการ ณ ท่านนทบุรี : กรณีที่เป็นท่าต้นทาง

ท่านนทบุรี : กรณีที่เป็นท่าต้นทาง					
จุดเริ่มต้นการเดินทาง (ตำแหน่ง / จำนวน Trip)			จุดหมายปลายทางการเดินทาง (ตำแหน่ง / จำนวน Trip)		
ใกล้ท่า	อยู่ไม่ไกลท่านัก	ไกลท่า	ใกล้ท่า	อยู่ไม่ไกลท่านัก	ไกลท่า
อำเภอเมือง 64	สายไหม 1	บางกะปิ 1	ตลาดขวัญ 1	บางซื่อ 1	ตลิ่งชัน 1
(นนทบุรี)	ดอนเมือง 2	สมุทรปราการ 1	วัดเขียน 1	จตุจักร 1	คลองสาน 1
บางบัวทอง 3	บางเขน 1		วัดเขมา 1	บางกอกน้อย 10	พระนคร 17
	จตุจักร 1		อำเภอเมือง 7	ดุสิต 8	ปทุมวัน 1
	ปทุมธานี 2		(นนทบุรี)		สัมพันธวงศ์ 5
			บางกรวย 1		บางกอกใหญ่ 1
			สวนใหญ่ 2		หนองแขม 1
					บางรัก 7
					สาทร 3
					พญาไท 2
					ราชเทวี 2
					ยานนาวา 2
รวม 67	รวม 7	รวม 2	รวม 13	รวม 20	รวม 43

ตารางที่ 5.13 จุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางของการเดินทางของผู้ใช้บริการ ณ ท่านนทบุรี : กรณีที่เป็นท่าปลายทางทาง

ท่านนทบุรี : กรณีที่เป็นท่าปลายทาง					
จุดเริ่มต้นการเดินทาง (ตำแหน่ง / จำนวน Trip)			จุดหมายปลายทางการเดินทาง (ตำแหน่ง / จำนวน Trip)		
ใกล้ท่า	อยู่ไม่ไกลท่านัก	ไกลท่า	ใกล้ท่า	อยู่ไม่ไกลท่านัก	ไกลท่า
บางบัวทอง 1	บางพลัด 1	พระนคร 2	อำเภอเมือง 22	ดุสิต 1	-
บางกรวย 1	หลักสี่ 1	บางคอแหลม 2		บางซื่อ 1	
วัดเขียน 2	บางเขน 1	ธนบุรี 1			
อำเภอเมือง 2	บางกอกน้อย 3	ราษฎร์บูรณะ 1			
		ตลิ่งชัน 1			
		พระโขนง 1			
		บางบอน 1			
		ทวีวัฒนา 1			
		ทุ่งครุ 1			
		พระประแดง 1			
รวม 6	รวม 6	รวม 12	รวม 22	รวม 2	รวม 0

ตารางที่ 5.14 จำนวนการเดินทางและรัศมีการบริการของท่านนทบุรี

ระยะห่างจากท่าเรือ	เมื่อเป็นท่าต้นทาง				เมื่อเป็นท่าปลายทาง			
	จุดเริ่มต้น	ร้อยละ	จุดหมาย	ร้อยละ	จุดเริ่มต้น	ร้อยละ	จุดหมาย	ร้อยละ
ใกล้ท่า	67	88.16	13	17.11	6	25	22	91.67
ไม่ไกลนัก	7	9.21	20	26.32	6	25	2	8.33
ไกลท่า	2	2.63	43	56.58	12	50	0	0
รวม	76	100	76	100	24	100	24	100

สรุป

ผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาที่ท่านนทบุรีมักจะมีจุดเริ่มต้นหรือจุดหมายปลายทางการเดินทางอยู่ใกล้ๆ ท่านนทบุรี โดยหากว่าท่านนทบุรีเป็นท่าต้นทางส่วนใหญ่ผู้ใช้บริการมักจะมีที่พักหรือจุดเริ่มต้นการเดินทางอยู่ใกล้ๆ บริเวณท่านนทบุรีและเดินทางไปยังสถานที่ปลายทางในพื้นที่ใจกลางเมือหรือแหล่งดึงดูดการเดินทางซึ่งอยู่ห่างไกลจากท่านนทบุรี ส่วนกรณีถ้าเป็นท่าปลายทางก็จะมีจุดหมายปลายทางซึ่งเป็นสถานที่ทำงานหรือสถานศึกษาอยู่

ใกล้ๆ ท่านนทบุรีหรืออยู่ในจังหวัดนนทบุรี โดยจะเป็นการเดินทางระยะไกลจากจุดเริ่มต้นการเดินทางที่กระจายอยู่ทั่วไปในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

2 ท่าเทเวศร์

กรณีที่เป็นท่าต้นทาง

พบว่าผู้ใช้บริการส่วนใหญ่จะมีที่พักหรือจุดเริ่มต้นการเดินทางอยู่ไม่ไกลจากบริเวณท่าเทเวศร์นักโดยสามาถเดินทางเข้าถึงท่าเทเวศร์ได้สะดวกและใช้เวลาเพียงเล็กน้อย มีจำนวน 21 Trip หรือคิดเป็นร้อยละ 80.77 ได้แก่ จุดเริ่มต้นการเดินทางที่อยู่ในเขตบางพลัด, เขตบางกอกน้อย, เขตพญาไท,จังหวัดนนทบุรีในพื้นที่บางกรวย เป็นต้น รองลงมามีจุดเริ่มต้นการเดินทางอยู่ใกล้ท่าเทเวศร์มีจำนวนเพียง 3 Trip หรือคิดเป็นร้อยละ 11.54 ได้แก่ จุดเริ่มต้นการเดินทางที่อยู่ในเขตดุสิต และมี 2 Trip หรือร้อยละ 7.69 ที่มีจุดเริ่มต้นอยู่ไกลจากท่าเทเวศร์มาก ได้แก่ จุดเริ่มต้นการเดินทางที่อยู่ในเขตบางเขนและเขตตลิ่งชัน ผู้เดินทางเหล่านี้จะเดินทางจากท่าต้นทางคือ ท่าเทเวศร์ ไปยังท่าอื่นๆ ที่อยู่ใกล้สถานที่ปลายทาง ซึ่งส่วนมากจุดหมายปลายทางจะอยู่ไกลจากท่าเทเวศร์ ได้แก่ จุดหมายปลายทางที่อยู่ในเขตบางรัก, เขตสาทร, เขตสัมพันธวงศ์, เขตพระโขนง, เขตคลองเตย, เขตยานนาวา ฯลฯ โดยมีจำนวนถึง 23 Trip หรือคิดเป็นร้อยละ 88.46 รองลงมาจะมีจุดหมายปลายทางที่อยู่ไม่ไกลจากท่าเทเวศร์มากนัก เช่น อยู่ในเขตบางซื่อและเขตบางกอกน้อย มีจำนวน 3 Trip หรือร้อยละ 3 เท่านั้น และไม่พบว่าผู้เดินทางที่ใช้ท่าเทเวศร์เป็นท่าต้นทางจะมีจุดหมายปลายการเดินทางอยู่ใกล้ท่าเทเวศร์เลย

กรณีที่เป็นท่าปลายทาง

พบว่าผู้ใช้บริการส่วนมากจะมีจุดเริ่มต้นการเดินทางที่อยู่ไกลจากท่าเทเวศร์มาก เช่น อยู่ในจังหวัดนนทบุรี, จังหวัดสมุทรปราการ, เขตบางรัก, เขตดอนเมือง, เขตราษฎร์บูรณะ โดยมีจำนวน 15 Trip หรือร้อยละ 62.5 รองลงมาจะมีจุดเริ่มต้นทางเดินทางอยู่ไม่ไกลจากท่าเทเวศร์นัก เช่น อยู่ในเขต บางพลัด, เขตบางกอกน้อย เป็นต้น มีจำนวน 9 Trip หรือร้อยละ 37.5 และจะพบว่าไม่มีจุดเริ่มต้นการเดินทางที่อยู่ใกล้ท่าเทเวศร์เลย ส่วนจุดหมายปลายทางของผู้เดินทางที่ขึ้นฝั่ง ณ ท่าเทเวศร์นี้ส่วนมากจะอยู่ไม่ไกลจากท่าเทเวศร์นักโดยจะต้องเดินทางต่อโดยพาหนะอื่นอีกจุดหมายปลายทางเหล่านั้น ได้แก่ จุดหมายปลายทางที่อยู่ในเขตพระนคร, เขตปทุมวัน, เขตบางกอกน้อย, เขตดินแดงและจังหวัดนนทบุรี มีจำนวน 13 Trip หรือร้อยละ 54.17 รองลงมาจะมีจุดหมายปลายทางของการเดินทางอยู่ใกล้ท่าเทเวศร์ คือ อยู่ในเขตดุสิต จำนวน 11 Trip หรือร้อยละ 45.83 และจะไม่มีจุดหมายปลายทางการเดินทางที่อยู่ไกลท่าเทเวศร์เลย

ตารางที่ 5.15 จุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางของการเดินทางของผู้ใช้บริการ ณ ท่าเทเวศร์ : กรณีที่เป็นท่าต้นทาง

ท่าเทเวศร์ : กรณีที่เป็นท่าต้นทาง											
จุดเริ่มต้นการเดินทาง (ตำแหน่ง / จำนวน Trip)						จุดหมายปลายทางการเดินทาง (ตำแหน่ง / จำนวน Trip)					
ใกล้ท่า		อยู่ไม่ไกลท่านัก		ไกลท่า		ใกล้ท่า		อยู่ไม่ไกลท่านัก		ไกลท่า	
ดุสิต	3	จตุจักร	1	บางเขน	1	-		บางซื่อ	2	สาทร	6
		พญาไท	1	ตลิ่งชัน	1			บางกอกน้อย	1	บางรัก	7
		บางกอกน้อย	1							สัมพันธวงศ์	3
		บางกรวย (นนทบุรี)	2							บางคอแหลม	1
										พระนคร	2
		บางพลัด	16							ยานนาวา	1
										ภาษีเจริญ	1
										พระโขนง	1
										คลองเตย	1
รวม	3	รวม	21	รวม	2	รวม	0	รวม	3	รวม	23

ตารางที่ 5.16 จุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางของการเดินทางของผู้ใช้บริการ ณ ท่าเทเวศร์ : กรณีที่เป็นท่าปลายทาง

ท่าเทเวศร์ : กรณีที่เป็นท่าปลายทาง											
จุดเริ่มต้นการเดินทาง (ตำแหน่ง / จำนวน Trip)						จุดหมายปลายทางการเดินทาง (ตำแหน่ง / จำนวน Trip)					
ใกล้ท่า		อยู่ไม่ไกลท่านัก		ไกลท่า		ใกล้ท่า		อยู่ไม่ไกลท่านัก		ไกลท่า	
-		บางกอกน้อย	1	สมุทรปราการ	1	ดุสิต	11	บางกระบือ (นนทบุรี)	1	-	
		บางกรวย (นนทบุรี)	1	บางรัก	1			พระนคร	7		
				ดอนเมือง	1			ราชเทวี	1		
		บางพลัด	7	ราษฎร์บูรณะ	1			บางกอกน้อย	1		
				นนทบุรี	11			ดินแดง	1		
								ปทุมวัน	2		
รวม	0	รวม	9	รวม	15	รวม	11	รวม	13	รวม	0

ตารางที่ 5.17 จำนวนการเดินทางและรัศมีการบริการของท่าเทเวศร์

ระยะห่างจากท่าเรือ	เมื่อเป็นท่าต้นทาง				เมื่อเป็นท่าปลายทาง			
	จุดเริ่มต้น	%	จุดหมาย	%	จุดเริ่มต้น	%	จุดหมาย	%
ใกล้ท่า	3	11.54	0	0	0	0	11	45.83
ไม่ไกลนัก	21	80.77	3	11.54	9	37.5	13	54.17
ไกลท่า	2	7.69	23	88.46	15	62.5	0	0
รวม	26	100	26	100	24	100	24	100

สรุป

การเดินทางโดยเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาของผู้ใช้บริการ ณ ท่าเทเวศร์นั้นพบว่าส่วนมากจุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางของการเดินทางไม่ได้อยู่ใกล้กับบริเวณท่าเทเวศร์แต่จะอยู่บริเวณเขตโดยรอบเขตดุสิต โดยหากเป็นกรณีที่ท่าเทเวศร์เป็นท่าต้นทาง จุดเริ่มต้นการเดินทางหรือที่พักของผู้เดินทางส่วนมากจะอยู่ในเขตบางพลัด และจะเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางที่อยู่ไกลท่าเทเวศร์โดยกระจุกอยู่ใจกลางเมืองในแหล่งศูนย์กลางการค้า ธุรกิจหรือการศึกษา เช่น อยู่ในเขตบางรัก, เขตสาทร, เขตสัมพันธวงศ์, เขตพระนคร เป็นต้น หากเป็นกรณีที่ท่าเทเวศร์เป็นท่าปลายทางผู้เดินทางจะมีจุดเริ่มต้นการเดินทางหรือที่พักอยู่ไกลท่าเทเวศร์กระจายอยู่รอบนอกเมืองและจุดหมายปลายทางการเดินทางส่วนหนึ่งจะอยู่ไม่ไกลจากท่าเทเวศร์นักโดยเมื่อขึ้นฝั่งที่ท่าเทเวศร์แล้วยังคงต้องเดินทางด้วยรูปแบบการเดินทางอื่นเพื่อไปยังสถานที่ปลายทางซึ่งได้แก่จุดหมายปลายทางที่อยู่รอบๆ เขตดุสิต เช่น เขตพระนคร, เขตบางกอกน้อย, เขตดินแดง, เขตปทุมวัน, เขตราชเทวี เป็นต้น อีกส่วนหนึ่งจะมีจุดหมายปลายทางที่อยู่ใกล้ท่าเทเวศร์คืออยู่ในพื้นที่เขตดุสิต

3 **ท่าวังหลัง(พรานนก)**

กรณีที่เป็นท่าต้นทาง

พบว่าผู้ใช้บริการส่วนมากมีที่พักหรือจุดเริ่มต้นการเดินทางอยู่ใกล้ท่าวังหลัง คืออยู่ในเขตบางกอกน้อย เป็นจำนวน 14 Trip หรือคิดเป็นร้อยละ 56 รองลงมาจะอยู่ไม่ไกลจากท่าวังหลังนักโดยอยู่ในเขตรอบๆ เขตบางกอกน้อย เช่น เขตบางกอกใหญ่, เขตตลิ่งชัน, เขตบางพลัด, เขตธนบุรี มีจำนวน 8 Trip หรือร้อยละ 32 มีเพียง 3 Trip หรือร้อยละ 12 เท่านั้นที่มีจุดเริ่มต้นการเดินทางอยู่ไกลจากท่าวังหลังมาก เช่น อยู่ในจังหวัดนนทบุรี ส่วนจุดหมายปลายทางของการเดินทางนั้นส่วนมากจะอยู่ในเขตที่ไกลท่าวังหลัง เช่น เขตบางรัก, เขตสาทร, เขตบางเขน ฯลฯ และส่วน

หนึ่งก็อยู่ในเขตรอบๆเขตบางกอกน้อยซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับท่าเรือได้สะดวก เช่นอยู่ในเขตพระนคร เขตสัมพันธวงศ์ เขตดุสิต โดยมีจำนวน 16 Trip หรือร้อยละ 64 และจำนวน 9 Trip หรือร้อยละ 36 ตามลำดับ และไม่พบว่ามีจุดหมายปลายทางของการเดินทางที่อยู่ใกล้ท่าวังหลังหรือเป็นการเดินทางระยะใกล้ๆ ภายในเขตบางกอกน้อย

กรณีที่เป็นท่าปลายทาง

พบว่าผู้ใช้บริการส่วนมากเดินทางมาจากจุดเริ่มต้นที่อยู่ไกลจากท่าวังหลังมากโดยอยู่ในพื้นที่รอบนอกของกรุงเทพและบางส่วนอยู่ในเมือง เช่น มีจุดเริ่มต้นการเดินทางอยู่ในจังหวัดนนทบุรี, เขตพระโขนง,เขตลาดพร้าว,เขตสาทร,เขตราษฎร์บูรณะ เป็นต้น โดยมีจำนวน 16 Trip หรือร้อยละ 64 รองลงมาจะมีจุดเริ่มต้นการเดินทางที่อยู่ไม่ไกลจะท่าวังหลังนัก โดยอยู่ในเขตต่างๆ รอบเขตบางกอกน้อย เช่น เขตดุสิต, เขตบางพลัด, เขตคลองสาน, เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย จำนวน 7 Trip หรือร้อยละ 28 และมีเพียง 2 Trip หรือร้อยละ 8 เท่านั้นที่มีจุดเริ่มต้นการเดินทางที่อยู่ใกล้ท่าวังหลังคืออยู่ในเขตบางกอกน้อย ผู้เดินทางที่ขึ้นฝั่ง ณ ท่าวังหลังจะมีจุดหมายปลายทางส่วนมากอยู่ใกล้ๆท่า คืออยู่ในเขตบางกอกน้อยถึง 19 Trip คิดเป็นร้อยละ 76 หรืออาจมีจุดหมายปลายทางที่อยู่ไม่ไกลจากท่านัก เช่น อยู่ในเขตดุสิต เขตพระนคร และเขตสัมพันธวงศ์ โดยมีจำนวน 5 Trip หรือร้อยละ 20 และมีเพียง 1 Trip หรือร้อยละ 4 เท่านั้นที่มีจุดหมายปลายทางอยู่ไกลท่าวังหลังมาก คือ อยู่ในเขตราษฎร์บูรณะ

ตารางที่ 5.18 จุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางของการเดินทางของผู้ใช้บริการ ณ ท่าวังหลัง : กรณีที่เป็นท่าต้นทาง

ท่าวังหลัง : กรณีที่เป็นท่าต้นทาง					
จุดเริ่มต้นการเดินทาง (ตำแหน่ง / จำนวน Trip)			จุดหมายปลายทางการเดินทาง (ตำแหน่ง / จำนวน Trip)		
ใกล้ท่า	อยู่ไม่ไกลท่านัก	ไกลท่า	ใกล้ท่า	อยู่ไม่ไกลท่านัก	ไกลท่า
บางกอกน้อย 14	ตลิ่งชัน 2	นนทบุรี 3	-	พระนคร 4	บางรัก 4
	บางพลัด 2			สัมพันธวงศ์ 3	บางเขน 2
	บางกอกใหญ่ 3			ดุสิต 2	สาทร 5
	ธนบุรี 1				พญาไท 2
					นนทบุรี 1
					ยานนาวา 1
					บางซื่อ 1
รวม 14	รวม 8	รวม 3	รวม 0	รวม 9	รวม 16

ตารางที่ 5.19 จุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางของการเดินทางของผู้ใช้บริการ ณ ท่าวังหลัง : กรณีที่เป็นท่าปลายทาง

ท่าวังหลัง : กรณีที่เป็นท่าปลายทาง					
จุดเริ่มต้นการเดินทาง (ตำแหน่ง / จำนวน Trip)			จุดหมายปลายทางการเดินทาง (ตำแหน่ง / จำนวน Trip)		
ใกล้ท่า	อยู่ไม่ไกลท่านัก	ไกลท่า	ใกล้ท่า	อยู่ไม่ไกลท่านัก	ไกลท่า
บางกอกน้อย 2	ดุสิต 3	พระโขนง 1	บางกอกน้อย 19	ดุสิต 2	ราษฎร์บูรณะ 1
	คลองสาน 1	นนทบุรี 5		พระนคร 2	
	บางพลัด 2	บางซื่อ 2		สัมพันธวงศ์ 1	
	ป้อมปราบ 1	สาทร 2			
		ลาดพร้าว 1			
		จตุจักร 1			
		ราษฎร์บูรณะ 1			
		ดินแดง 1			
		ยานนาวา 1			
		บางรัก 1			
รวม 2	รวม 7	รวม 16	รวม 19	รวม 5	รวม 1

ตารางที่ 5.20 จำนวนการเดินทางและรัศมีการบริการของท่าวังหลัง

ระยะห่างจากท่า	เมื่อเป็นท่าต้นทาง				เมื่อเป็นท่าปลายทาง			
	จุดเริ่มต้น	%	จุดหมาย	%	จุดเริ่มต้น	%	จุดหมาย	%
ใกล้ท่า	14	56	0	0	2	8	19	76
ไม่ไกลนัก	8	32	9	36	7	28	5	20
ไกลท่า	3	12	16	64	16	64	1	4
รวม	25	100	25	100	25	100	25	100

สรุป

การเดินทางโดยเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาของผู้ใช้บริการ ณ ท่าวังหลังนั้นพบว่าโดยส่วนใหญ่จะมีจุดเริ่มต้นหรือจุดหมายปลายทางของการเดินทางจะอยู่ใกล้ท่าวังหลัง โดยหากว่าท่าวังหลังเป็นท่าต้นทางผู้ใช้บริการมักจะมีที่พักหรือจุดเริ่มต้นการเดินทางอยู่ใกล้ๆ คืออยู่

ในเขตบางกอกน้อย หรืออาจจะอยู่เขตที่ติดกับเขตบางกอกน้อยและเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางที่อยู่ไกลท่าวังหลัง ส่วนในกรณีที่ท่าวังหลังเป็นท่าปลายทางก็จะมีจุดหมายปลายทางซึ่งเป็นสถานที่ทำงานหรือสถานศึกษาอยู่ในเขตบางกอกน้อยเป็นส่วนใหญ่หรือมีบางส่วนที่อยู่ในเขตใกล้ๆ เช่น เขตพระนครหรือเขตดุสิต เป็นต้น โดยจะมีจุดเริ่มต้นการเดินทางที่มาจากพื้นที่รอบนอกเมืองและอยู่ไกลจากท่าวังหลังมาก

4 ท่าราชวงศ์

กรณีที่เป็นท่าต้นทาง

พบว่าผู้ใช้บริการมักจะมีที่พักหรือจุดเริ่มต้นการเดินทางอยู่ใกล้ท่าราชวงศ์ คือ อยู่ในเขตสัมพันธวงศ์โดยมีจำนวน 7 Trip หรือร้อยละ 46.67 หรืออยู่ไม่ไกลจากท่าราชวงศ์นัก เช่น จุดเริ่มต้นการเดินทางที่อยู่ในเขตคลองสานและเขตธนบุรี จำนวน 6 Trip หรือคิดเป็นร้อยละ 40 และมีเพียง 2 Trip หรือร้อยละ 13.33 เท่านั้นที่มีจุดเริ่มต้นการเดินทางอยู่ห่างจากท่าราชวงศ์มาก เช่น อยู่ในเขตสวนหลวงและเขตประเวศ ผู้เดินทางซึ่งใช้ท่าราชวงศ์เป็นท่าต้นทางจะเดินทางไปยังสถานที่ปลายทางซึ่งโดยส่วนมากมักอยู่ห่างไกลจากท่าราชวงศ์ เช่น จุดหมายปลายทางที่อยู่ในจังหวัดนนทบุรี, เขตบางกอกน้อย, เขตบางคอแหลม,เขตราษฎร์บูรณะ คิดเป็นจำนวน 10 Trip หรือร้อยละ 66.67 รองลงมาเป็นจุดหมายปลายทางที่อยู่ไม่ไกลจากท่าราชวงศ์นัก เช่น อยู่ในเขตพระนคร, เขตบางรักและเขตปทุมวัน มีจำนวน 5 Trip หรือร้อยละ 33.33 แต่ไม่พบว่ามีจุดหมายปลายทางที่อยู่ใกล้ท่าหรืออยู่ในเขตสัมพันธวงศ์เลย

กรณีที่เป็นท่าปลายทาง

พบว่าผู้ใช้บริการส่วนมากเดินทางมาจากจุดเริ่มต้นที่อยู่ไกลจากท่าราชวงศ์และค่อนข้างกระจายทั่วกรุงเทพมหานครทั้งพื้นที่ชั้นในและบริเวณชานเมืองโดยเฉพาะในพื้นฝั่งธนบุรี และปริมณฑล เช่น นนทบุรี โดยมีจำนวน 30 Trip หรือร้อยละ 85.71 มีจุดเริ่มต้นการเดินทางอยู่ในพื้นที่ซึ่งห่างจากท่าราชวงศ์มาก เช่น เขตราษฎร์บูรณะ,จังหวัดนนทบุรี, เขตทุ่งครุ, เขตบางซื่อ, เขตบางขุนเทียน, เขตภาษีเจริญ, เขตวังทองหลาง, เขตบางพลัด, เขตยานนาวา ฯลฯ รองลงมามีจำนวน 4 Trip หรือร้อยละ 11.43 มีจุดเริ่มต้นการเดินทางที่อยู่ไม่ไกลจากท่าราชวงศ์นักโดยจะอยู่ในเขตรอบๆ เขตสัมพันธวงศ์ เช่น เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย, เขตบางกอกใหญ่และเขตคลองสาน และมีเพียง 1 Trip หรือร้อยละ 2.86 เท่านั้นที่มีจุดเริ่มต้นการเดินทางที่อยู่ในใกล้ท่าราชวงศ์ คืออยู่ในเขตสัมพันธวงศ์ ผู้เดินทางที่มาขึ้นฝั่ง ณ ท่าราชวงศ์เหล่านี้โดยมากจะมีจุดหมายปลายทางอยู่ในเขตสัมพันธวงศ์ถึง 18 Trip หรือคิดเป็นร้อยละ 51.43 รองลงมาจะมีจุดหมายปลายทางอยู่

ในใกล้ๆ เขตสัมพันธวงศ์หรืออยู่ไม่ไกลจากท่าราชวงศ์นัก เช่น อยู่ในเขตป้อมปราบศัตรูพ่าย, เขตพระนคร, เขตบางรัก, เขตดุสิต,เขตบางกอกน้อย, เขตราชเทวี,เขตคลองสานและเขตปทุมวัน มีจำนวน 16 Trip หรือร้อยละ 45.71 และมีเพียง 1 Trip หรือร้อยละ 2.86 เท่านั้นที่มีจุดหมายปลายทางอยู่ไกลจากท่าราชวงศ์มาก คือ เขตบางกะปิ

ตารางที่ 5.21 จุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางของการเดินทางของผู้ใช้บริการ ณ ท่าราชวงศ์ : กรณีที่เป็นท่าต้นทาง

ท่าราชวงศ์ : กรณีที่เป็นท่าต้นทาง											
จุดเริ่มต้นการเดินทาง (ตำแหน่ง / จำนวน Trip)						จุดหมายปลายทางการเดินทาง (ตำแหน่ง / จำนวน Trip)					
ใกล้ท่า		อยู่ไม่ไกลท่านัก		ไกลท่า		ใกล้ท่า		อยู่ไม่ไกลท่านัก		ไกลท่า	
สัมพันธวงศ์	7	คลองสาน	4	สวนหลวง	1	-		พระนคร	2	นนทบุรี	6
		ธนบุรี	2	ประเวศ	1			บางรัก	2	บางคอแหลม	1
								ปทุมวัน	1	ราษฎร์บูรณะ	1
										บางกอกน้อย	2
รวม	7	รวม	6	รวม	2	รวม	0	รวม	5	รวม	10

ตารางที่ 5.22 จุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางของการเดินทางของผู้ใช้บริการ ณ ท่าราชวงศ์ : กรณีที่เป็นท่าปลายทาง

ท่าราชวงศ์ : กรณีที่เป็นท่าปลายทาง					
จุดเริ่มต้นการเดินทาง (ตำแหน่ง / จำนวน Trip)			จุดหมายปลายทางการเดินทาง (ตำแหน่ง / จำนวน Trip)		
ใกล้ท่า	อยู่ไม่ไกลท่านัก	ไกลท่า	ใกล้ท่า	อยู่ไม่ไกลท่านัก	ไกลท่า
สัมพันธวงศ์ 1	คลองสาน 1	บางกอกน้อย 2	สัมพันธวงศ์ 18	ป้อมปราบศัตรู-พ่าย 6	บางกะปิ 1
	บางกอกใหญ่ 1	บางพลัด 1		บางกอกน้อย 1	
	ป้อมปราบศัตรู-พ่าย 2	ยานนาวา 1		บางรัก 1	
		วังทองหลาง 1		พระนคร 4	
		ราษฎร์บูรณะ 7		ดุสิต 1	
		บางคอแหลม 2		ราชเทวี 1	
		บางซื่อ 3		คลองสาน 1	
		ทุ่งครุ 2		ปทุมวัน 1	
		นนทบุรี 7			
		บางขุนเทียน 1			
		ตลิ่งชัน 1			
		ทวีวัฒนา 1			
		ภาษีเจริญ 1			
รวม 1	รวม 4	รวม 30	รวม 18	รวม 16	รวม 1

ตารางที่ 5.23 จำนวนการเดินทางและรัศมีการบริการของท่าราชวงศ์

ระยะห่างจากท่า	เมื่อเป็นท่าต้นทาง				เมื่อเป็นท่าปลายทาง			
	จุดเริ่มต้น	%	จุดหมาย	%	จุดเริ่มต้น	%	จุดหมาย	%
ใกล้ท่า	7	46.67	0	0	1	2.86	18	51.43
ไม่ไกลนัก	6	40.00	5	33.33	4	11.43	16	45.71
ไกลท่า	2	13.33	10	66.67	30	85.71	1	2.86
รวม	15	100	15	100	35	100	35	100

สรุป

การเดินทางโดยเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาของผู้ใช้บริการ ณ ท่าราชวงศ์นั้น พบว่าโดยส่วนใหญ่จะมีจุดเริ่มต้นหรือจุดหมายปลายทางของการเดินทางจะอยู่ใกล้ท่าราชวงศ์ โดยหากว่าท่าราชวงศ์เป็นท่าต้นทางผู้ใช้บริการมักจะมีที่พักหรือจุดเริ่มต้นการเดินทางอยู่ใกล้หรือสามารถเข้าถึงท่าราชวงศ์ได้ง่าย เช่น อยู่ในเขตสัมพันธวงศ์, เขตคลองสานและเขตธนบุรี และจะเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางที่อยู่ไกลท่าในลักษณะกระจายออกนอกของเมือง เช่น จุดหมายปลายทางในจังหวัดนนทบุรี, เขตราษฎร์บูรณะ, เขตบางคอแหลมเป็นต้น หรือเป็นจุดหมายปลายทางที่อยู่ในย่านใจกลางเมืองซึ่งอยู่ไม่ไกลจากเขตสัมพันธวงศ์นัก เช่น เขตพระนคร, เขตบางรักเป็นต้น ส่วนในกรณีที่ท่าราชวงศ์เป็นท่าปลายทาง ผู้เดินทางจะมีจุดเริ่มต้นการเดินทางหรือที่พักส่วนใหญ่อยู่ไกลจากท่าราชวงศ์โดยจะกระจายอยู่ในพื้นที่รอบนอกเมืองโดยเฉพาะในฝั่งธนบุรี เช่น เขตราษฎร์บูรณะ, เขตทุ่งครุ, เขตบางกอกน้อย,เขตบางขุนเทียน ,เขตภาษีเจริญ ฯลฯ หรือในปริมณฑล เช่น จังหวัดนนทบุรี และเดินทางมาขึ้นฝั่งที่ท่าราชวงศ์โดยมีจุดหมายปลายทางส่วนใหญ่อยู่ที่ใกล้ท่าราชวงศ์ คืออยู่ในเขตสัมพันธวงศ์หรืออาจจะในเขตที่ติดกัน เช่น อยู่ในเขตป้อมปราบศัตรูพ่าย,เขตพระนคร ฯลฯ

5 **ท่าสาทร**

กรณีที่เป็นท่าต้นทาง

พบว่าผู้ใช้บริการส่วนมากจะมีที่พักหรือจุดเริ่มต้นการเดินทางอยู่ใกล้ท่าสาทร จำนวน 4 Trip หรือคิดเป็นร้อยละ 50 รองลงมาจะมีจุดเริ่มต้นการเดินทางอยู่ไม่ไกลจากเขตสาทรนักโดยสามารเข้าถึงท่าสาทรได้สะดวก เช่น อยู่ในเขตบางคอแหลม,เขตคลองสานและเขตบางกอกน้อย จำนวน 3 Trip หรือร้อยละ 37.5 และมีเพียง 1 Trip หรือร้อยละ 12.5 เท่านั้นที่มีจุดเริ่มต้นการเดินทางอยู่ไกลท่าสาทรมาก คือ อยู่ในเขตบางกะปิ ส่วนจุดหมายปลายทางการเดินทางจะอยู่ไกลท่าสาทร เช่น อยู่ในเขตพระนคร, เขตดุสิต, จังหวัดนนทบุรี มีจำนวน 4 Trip หรือร้อยละ 50 หรืออยู่ไม่ไกลจากเขตสาทรนัก เช่น อยู่ในเขตสัมพันธวงศ์, เขตบางคอแหลม, เขตบางกอกน้อย มีจำนวน 4 Trip หรือร้อยละ 50 เช่นกัน และไม่พบว่ามีจุดหมายปลายทางที่อยู่ใกล้ท่าสาทรเลย

กรณีที่เป็นท่าปลายทาง

พบว่าผู้ใช้บริการส่วนมากเดินทางมาจากจุดเริ่มต้นที่อยู่ไกลจากท่าสาทรมากโดยกระจายอยู่ทั้งในพื้นที่กลางเมืองและบริเวณรอบนอกรวมถึงพื้นที่ในปริมณฑลต่างๆ ได้แก่ จุดเริ่มต้นการเดินทางที่อยู่ในจังหวัดนนทบุรี, เขตตลิ่งชัน, เขตบางพลัด, เขตราษฎร์บูรณะ, เขตทุ่งครุ,

เขตบางซื่อ, เขตบางเขน, เขตดุสิต, เขตพระนคร ฯลฯ มีจำนวน 34 Trip หรือร้อยละ 80.95 รองลงมามีจุดเริ่มต้นอยู่ไม่ไกลจากเขตสาทรนัก เช่น อยู่ในเขตบางคอแหลม, เขตคลองสาน, เขตสัมพันธวงศ์, เขตบางกอกน้อยและเขตยานนาวา มีจำนวน 8 Trip หรือร้อยละ 19.05 และไม่พบว่ามีจุดเริ่มต้นการเดินทางที่อยู่ในเขตสาทรหรืออยู่ใกล้ท่าสาทรเลย ผู้เดินทางจากจุดเริ่มต้นการเดินทางเหล่านี้เดินทางมาขึ้นฝั่ง ณ ท่าสาทรโดยมีจุดหมายปลายทางการเดินทางส่วนมากอยู่ใกล้ท่าสาทร คือ อยู่ในเขตสาทร หรืออยู่ไม่ไกลจากเขตสาทรนัก เช่น อยู่ในเขตบางรัก, เขตยานนาวา, เขตสัมพันธวงศ์ เป็นต้น โดยมีจำนวน 12 Trip หรือร้อยละ 28.57 และจำนวน 24 Trip หรือร้อยละ 57.14 ตามลำดับ มีบางส่วนที่มีจุดหมายปลายทางอยู่ไกลจากท่าสาทร ได้แก่ จุดหมายปลายทางที่อยู่ในเขตพระนครและเขตคลองเตย จำนวน 6 Trip หรือร้อยละ 14.29

ตารางที่ 5.24 จุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางของการเดินทางของผู้ใช้บริการ ณ ท่าสาทร : กรณีที่เป็นท่าต้นทาง

ท่าสาทร : กรณีที่เป็นท่าต้นทาง					
จุดเริ่มต้นการเดินทาง (ตำแหน่ง / จำนวน TRIP)			จุดหมายปลายทางการเดินทาง (ตำแหน่ง / จำนวน TRIP)		
ใกล้ท่า	อยู่ไม่ไกลท่านัก	ไกลท่า	ใกล้ท่า	อยู่ไม่ไกลท่านัก	ไกลท่า
สาทร 4	บางคอแหลม 1	บางกะปิ 1	-	บางคอแหลม 1	พระนคร 2
	บางกอกน้อย 1			บางกอกน้อย 1	นนทบุรี 1
	คลองสาน 1			สัมพันธวงศ์ 2	ดุสิต 1
รวม 4	รวม 3	รวม 1	รวม 0	รวม 4	รวม 4

ตารางที่ 5.25 จุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางของการเดินทางของผู้ใช้บริการ ณ ท่าสาทร : กรณีที่เป็นท่าปลายทาง

ท่าสาทร : กรณีที่เป็นท่าปลายทาง						
จุดเริ่มต้นการเดินทาง (ตำแหน่ง / จำนวน Trip)			จุดหมายปลายทางการเดินทาง (ตำแหน่ง / จำนวน Trip)		
ใกล้ท่า	อยู่ไม่ไกลท่านัก	ไกลท่า	ใกล้ท่า	อยู่ไม่ไกลท่านัก	ไกลท่า
-	บางคอแหลม 2	ราษฎร์บูรณะ 2	สาทร 12	สัมพันธวงศ์ 2	พระนคร 5
	คลองสาน 2	ตลิ่งชัน 3		ยานนาวา 3	คลองเตย 1
	สัมพันธวงศ์ 1	พญาไท 1		คลองสาน 1	
	บางกอกน้อย 2	ทุ่งครุ 2		บางรัก 14	
	ยานนาวา 1	บางเขน 1		บางคอแหลม 4	
		บางซื่อ 2			
		พระนคร 2			
		หนองแขม 1			
		ดุสิต 2			
		บางพลัด 3			
		ปทุมธานี 1			
		นครปฐม 1			
		สมุทรปราการ 2			
		นนทบุรี 10			
		สมุทรสาคร 1			
รวม 0	รวม 8	รวม 34	รวม 12	รวม 24	รวม 6

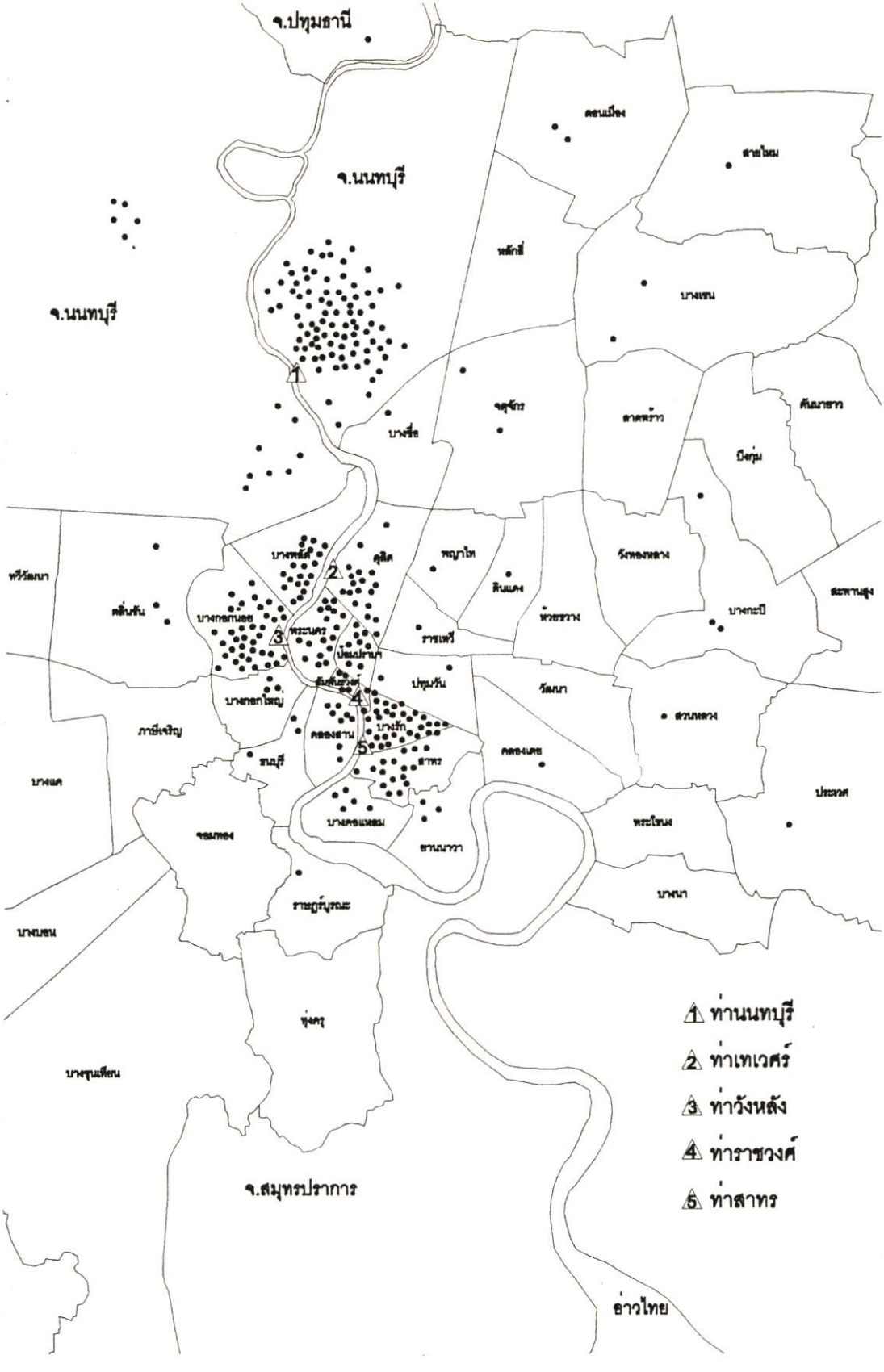
ตารางที่ 5.26 จำนวนการเดินทางและรัศมีการบริการของท่าสาทร

ระยะห่างจากท่า	เมื่อเป็นท่าต้นทาง				เมื่อเป็นท่าปลายทาง			
	จุดเริ่มต้น	%	จุดหมาย	%	จุดเริ่มต้น	%	จุดหมาย	%
ใกล้ท่า	4	50.00	0	0	0	0.00	12	28.57
ไม่ไกลนัก	3	37.50	4	50.00	8	19.05	24	57.14
ไกลท่า	1	12.50	4	50.00	34	80.95	6	14.29
รวม	8	100	8	100	42	100	42	100

สรุป

การเดินทางโดยเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาของผู้ใช้บริการ ณ ท่าสาทรนั้นพบว่าในกรณีที่ท่าสาทรเป็นท่าต้นทางผู้เดินทางมักจะมีจุดเริ่มต้นทางเดินทางหรือที่พักอยู่ใกล้หรืออยู่ไม่ไกลจากท่าสาทรนักโดยสามารถเข้าถึงท่าสาทรได้โดยง่าย เช่น อยู่ในเขตสาทร, เขตบางคอแหลม, เขตคลองสาน เป็นต้น และจะเดินทางไม่ยังจุดหมายปลายทางที่ค่อนข้างไกลจากท่าสาทรซึ่งอยู่ในพื้นที่ย่านกลางเมือง เช่น เขตพระนคร, เขตสัมพันธวงศ์ เป็นต้น ส่วนในกรณีที่ท่าสาทรเป็นท่าปลายทางผู้เดินทางจะเดินทางมาจากจุดเริ่มต้นการเดินทางหรือที่พักที่หลากหลายโดยมักอยู่ในพื้นที่รอบนอกของเมืองหรือในปริมณฑล เช่น ในจังหวัดนนทบุรี, เขตต่างๆ ในพื้นที่ฝั่งธนบุรี,เขตพระนคร, เขตบางซื่อ ฯลฯ และมีจุดหมายปลายทางที่อยู่ใกล้หรือไม่ไกลจากท่าสาทรนัก เช่น อยู่ในเขตสาทร, เขตบางรัก,เขตยานนาวา เป็นต้น

จากผลการศึกษาเกี่ยวกับจุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางของการเดินทางของผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษาทั้ง 5 ท่า สามารถสรุปถึงลักษณะการเดินทางของผู้ใช้บริการได้ว่ามีรูปแบบเดียวกัน คือ ผู้เดินทางมักจะมีจุดเริ่มต้น (ที่พักอาศัย) อยู่ใกล้ท่าหรือสามารถเข้าถึงท่าได้สะดวก และผู้เดินทางเหล่านั้นก็จะมีจุดหมายปลายทางที่อยู่ใกล้กับท่าเรือปลายทางอีกด้วย ส่วนผู้เดินทางที่มีที่พักอาศัยหรือสถานที่ปลายทางอยู่ห่างไกลจากท่าเรือออกไป จะต้องต่อพาหนะรูปแบบอื่นเข้ามาที่ท่าเรือซึ่งส่งผลให้ไม่นิยมใช้บริการเนื่องจากปัญหาเรื่องความไม่สะดวกในการเข้าถึงท่า ส่วนระยะทางในการโดยสารเรือจะมีแนวโน้มเดียวกันคือเป็นการเดินทางระยะไกลโดยผู้เดินทางมักจะใช้เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อเดินทางจากท่าต้นทางไปยังท่าปลายทางเป็นระยะทางไกลๆ เพื่อไปยังท่าเรือปลายทางที่อยู่ใกล้สถานที่ปลายทางมากที่สุด โดยอาจมีการใช้พาหนะอื่นประกอบการเดินทางแต่มักเป็นต่อสั้นๆ ดังนั้นจะเห็นได้ว่ากลุ่มผู้ใช้บริการหลักของระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยานั้นมักจะเป็นกลุ่มที่สามารถเข้าถึงท่าเรือได้ง่าย กล่าวคือมีที่พักหรือสถานที่ปลายทางใกล้ท่าเรือ เกาะไปตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา หากต้องการส่งเสริมให้ประชาชนหันมานิยมใช้บริการกันมากขึ้นจึงจำเป็นต้องคำนึงถึงปัจจัยด้านความสะดวกในการเข้าถึงและการส่งเสริมให้มีการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งประเภทต่างๆบริเวณหน้าท่าเรือเพื่อที่จะอำนวยความสะดวกในการเดินทางของผู้ใช้บริการและเพื่อกระจายรัศมีการบริการให้มีระยะไกลออกไปจากแนวแม่น้ำเจ้าพระยา (ดูรูปที่ 5.2)



รูปที่ 5.2 แผนที่แสดงจุดเริ่มต้นและปลายทางการเดินทางของผู้ใช้บริการระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษา

5.2.7 ระยะทางและรัศมีบริการท่าเรือ

จากการสัมภาษณ์ผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษาจำนวน 300 ท่าน เกี่ยวกับท่าต้นทางและท่าปลายทางในการเดินทางเพื่อสรุปถึงลักษณะของระยะทางในการเดินทางโดยเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาและรัศมีบริการของท่าเรือกรณีศึกษา

จากตารางที่ 5.27 แสดงความถี่ของการใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษาโดยจำแนกตามลักษณะระยะทางในการเดินทาง สามารถแบ่งได้เป็น 3 แบบ คือ ระยะทางตั้งแต่ 0-2.55 กิโลเมตร หรือเป็นการโดยสารเรือในช่วง 2-3 ท่าเรือ , ระยะทางตั้งแต่ 2.56-6.00 กิโลเมตร หรือเป็นการโดยสารเรือในระยะปานกลาง ประมาณ 4 ท่าเรือ (สำหรับท่าเรือบริเวณชานเมือง) หรือ 10 ท่าเรือ (สำหรับท่าเรือบริเวณใจกลางเมือง) และแบบสุดท้ายคือระยะทางมากกว่า 6 กิโลเมตร ซึ่งเป็นการเดินทางระยะไกล หรือประมาณ 8-10 ท่าเรือขึ้นไป

ผลการศึกษาพบว่าการกระจายความถี่ของผู้เดินทางตามลักษณะระยะทางทั้ง 3 แบบ จะมีรูปแบบคล้ายกันทั้ง 5 ท่าเรือ กล่าวคือ การเดินทางส่วนมากของผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาจะเป็นการโดยสารเรือเป็นระยะทางไกลๆ ตั้งแต่ 6.01 กิโลเมตรขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 69.3 รองลงมาจะเป็นการเดินทางระยะปานกลางประมาณ 2.56-6.00 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 22.3 และมีผู้ใช้บริการในสัดส่วนที่น้อยที่สุดเพียงร้อยละ 8.4 ที่ใช้เรือในระยะทางใกล้ๆหรือระยะทางไม่เกิน 2.55 กิโลเมตร

จากระยะทางการโดยสารเรือของผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษาซึ่งมีตั้งแต่การเดินทางระยะสั้นๆ โดยระยะทางที่น้อยที่สุดที่สำรวจได้ประมาณ 0.30 กิโลเมตร) ไปจนถึงระยะทางไกล ซึ่งระยะทางที่มากที่สุดที่สำรวจได้ประมาณ 25.70 กิโลเมตร สามารถสรุปถึงรัศมีการบริการของท่าเรือกรณีศึกษาทั้ง 5 ท่า ซึ่งคิดโดยรวมจะพบว่ามีรัศมีบริการเฉลี่ยประมาณ 18.65 กิโลเมตรโดยรอบท่า หากพิจารณาที่จะท่าเรือ ท่าที่มีรัศมีบริการมากที่สุดได้แก่ ท่านนทบุรี มีรัศมีบริการประมาณ 19.90 กิโลเมตรโดยรอบท่า รองลงมาคือท่าเทเวศร์ มีรัศมีบริการประมาณ 16.12 กิโลเมตรโดยรอบท่า, ท่าราชวงศ์ มีรัศมีบริการประมาณ 15.40 กิโลเมตรโดยรอบท่า,ท่าวังหลัง มีรัศมีบริการประมาณ 13.94 กิโลเมตรโดยรอบท่า ตามลำดับ และท่าที่มีรัศมีบริการน้อยที่สุดคือ ท่าสาทร ซึ่งมีรัศมีบริการประมาณ 13.68 กิโลเมตรโดยรอบท่า (ดูตารางที่ 5.28)

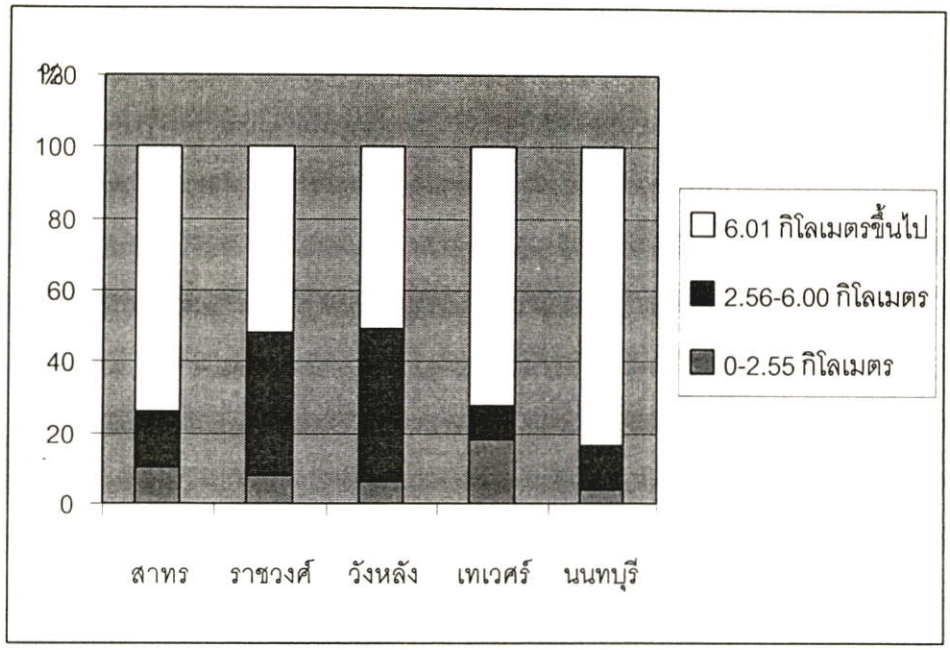
แม้ว่ารัศมีบริการเฉลี่ยของท่าเรือ (ประมาณ 18.65 กิโลเมตร) จะมีระยะทางครอบคลุมสอดคล้องกับระยะทางส่วนใหญ่ในการเดินทางของผู้ใช้บริการ ซึ่งมักเป็นการเดินทางระยะไกล (ประมาณ 6 กิโลเมตร) แต่หากได้มีการขยายขอบเขตเส้นทางการเดินเรือให้มีท่าแวะเทียบในระยะทางที่ไกลขึ้น ทั้งแนวตั้งทางทิศเหนือและทิศใต้ของแม่น้ำเจ้าพระยา และแนวนอนโดยขยายเส้นทางเดินเรือโดยใช้เรือขนาดเล็กบริการเส้นทางตามคลองสำคัญที่เชื่อมกับแม่น้ำเจ้าพระยาได้ เช่น

คลองแสนแสบ คลองภาษีเจริญ เป็นต้น เพื่อเป็นการขยายรัศมีบริการออกไปทั้งฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา จะทำให้ผู้ใช้บริการมีทางเลือกในการเดินทางเพิ่มขึ้น มีความสะดวกสบายยิ่งขึ้นเนื่องจากสามารถโดยสารเรือเข้าถึงหรือใกล้สถานที่ปลายทางได้มากขึ้นไม่ต้องต่อพาหนะอื่นๆ เช่น เรือหางยาว,สองแถว หรือมอเตอร์ไซด์รับจ้าง เพื่อไปต่อเรือ เป็นการประหยัดเงินและเวลาในการเดินทาง นอกจากนี้ยังสามารถดึงดูดให้คนอื่นๆได้หันมาใช้บริการเพิ่มขึ้น เพราะมีประชาชนจำนวนไม่น้อยที่มีทัศนคติที่ดีและต้องการใช้บริการระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาแต่ไม่มีโอกาสที่จะใช้ได้เนื่องจากไม่มีท่าเรืออยู่ใกล้ที่จะสะดวกเข้าใช้บริการ

จะเห็นได้ว่าผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในการเดินทางซึ่งส่วนมากมีวัตถุประสงค์เพื่อไปทำงานหรือไปเรียน อันเป็นการเดินทางประจำในช่วงเช้าและเย็นซึ่งเป็นช่วงที่มีความคับคั่งของปริมาณการเดินทางสูงและมีความเร่งรีบ จึงเป็นเหตุให้ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่นิยมโดยสารเรือเป็นระยะทางไกลๆ เพื่อเข้าถึงหรือให้ใกล้จุดหมายปลายทางให้มากที่สุดโดยอาจจะมีการต่อระบบการเดินทางรูปแบบอื่นเป็นต่อสั้นๆ หรือใช้การเดินเท้าเชื่อมต่อไปยังสถานที่ปลายทาง ทั้งนี้เพื่อเป็นการเลี่ยงสภาพการจราจรทางบกที่ติดขัดในช่วงเร่งด่วนอีกทั้งการใช้เรือก็เป็นย่นเวลาการเดินทางได้มากเพราะเป็นการเดินทางระยะขจัดจากนอกเมืองสู่ใจกลางเมืองและมีติดสัญญาณจราจรบนถนน ดังนั้นในการเพิ่มรัศมีการบริการและการขยายขอบเขตเส้นทางเดินเรือให้คลอบคลุมทั่วพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลยิ่งขึ้นย่อมเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบและสอดคล้องกับความต้องการในการเดินทางโดยเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาของผู้ใช้บริการซึ่งมักโดยสารเรือเป็นระยะทางไกลๆ ช่วยให้มีความสะดวกโดยย่นระยะเวลาการเดินทางไม่ต้องต่อหลายต่อและช่วยบรรเทาปริมาณจราจรทางบกยิ่งขึ้น

ตารางที่ 5.27 ความถี่ของการใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษาโดย-จำแนกตามลักษณะระยะทางในการเดินทาง

ระยะทาง		สาทร	ราชวงศ์	วังหลัง	เทเวศร์	นนทบุรี	รวม
0-2.55 กม.	จำนวน Trip	5	4	3	9	4	25
	ร้อยละ	10.0	8.0	6.1	18.0	4.1	8.4
2.56-6.00 กม.	จำนวน Trip	8	20	21	5	12	65
	ร้อยละ	16.0	40.0	42.9	10.0	12.4	22.3
6.01 กม.ขึ้นไป	จำนวน Trip	37	26	25	36	81	205
	ร้อยละ	74.0	52.0	51.0	72.0	83.5	69.3
รวม	จำนวน Trip	50	50	49	50	97	296
	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100



รูปที่ 5.3 ความถี่ของการใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษาโดยจำแนกตามลักษณะระยะทางในการเดินทาง

ตารางที่ 5.28 รัศมีบริการของท่าเรือกรณีศึกษา (หน่วย: กิโลเมตร)

ท่าเรือ	รัศมีบริการ	ระยะทางที่น้อยที่สุด	ระยะทางที่มากที่สุด
สาทร	13.68	0.85	19.25
วังหลัง	13.94	0.30	20.15
ราชวงศ์	15.40	1.55	25.70
เทเวศร์	16.12	1.45	14.40
นนทบุรี	19.90	1.95	25.35
รวม	18.65	0.30	25.70

5.2.8 ปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้

น้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ในเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นน้ำมันดีเซลมีอัตราการสิ้นเปลืองที่แตกต่างกันไปตามชนิดของเรือ โดยเรือชนิด 2 เครื่องยนต์ อันได้แก่ เรือด่วนพิเศษธงเหลือง จะมีอัตราการใช้น้ำมันเฉลี่ยประมาณ 3.73 ลิตรต่อกิโลเมตร ส่วนเรือชนิด 1 เครื่องยนต์ อันได้แก่ เรือด่วนพิเศษ 2 ธง และเรือด่วนธรรมดาจะมีอัตราการใช้น้ำมันเฉลี่ยประมาณ 1.98 ลิตรต่อกิโลเมตร

ในกรณีที่มีผู้โดยสารอยู่เต็มอัตราบรรทุกปกติ (193 คนสำหรับเรือ 2 เครื่องยนต์และ 93 คน สำหรับเรือ 1 เครื่องยนต์) ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงต่อผู้โดยสาร 1 คน จะมีค่าประมาณ 0.39-0.47 ลิตรต่อคนต่อเที่ยว ใช้เวลาเดินทางแตกต่างกันไปตามระยะทางและจำนวนท่าที่แวะจอดของเรือแต่ละเส้นทาง เวลาที่ใช้ในการเดินทางมีตั้งแต่ 50 นาทีโดยเรือด่วนพิเศษธงเหลืองเส้นทางนนทบุรี-สาทร จนถึงใช้เวลานานสุดคือ 1 ชั่วโมง 20 นาที โดยเรือด่วนธรรมดาเส้นทางนนทบุรี-วัดราชสิงขร ส่วนเรือด่วนพิเศษธงเหลืองเส้นทางนนทบุรี-ราษฎร์บูรณะแม้ว่าจะเป็นเส้นทางที่มีระยะทางไกลที่สุด คือ 25.30 กิโลเมตร แต่เนื่องจากเป็นเรือขนาดใหญ่ที่มีอัตราการแล่นสูงกว่าและมีจำนวนท่าเรือที่แวะจอดน้อยกว่าเรือด่วนธรรมดาและเรือด่วนพิเศษ 2 ธง จึงทำให้ใช้เวลาเดินทางตลอดเส้นทางน้อยกว่า คือใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง10 นาทีเท่านั้น

ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของเรือในแต่ละเส้นทางจะแตกต่างกันไปตามระยะทางที่แล่น, จำนวนรอบทั้งหมดที่แล่นต่อวัน และชนิดของเรือ เรือด่วนพิเศษธงเหลืองซึ่งเป็นเรือ 2 เครื่องยนต์จะมีอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันต่อเที่ยวสูง กล่าวคือ ในเส้นทางนนทบุรี-สาทรจะต้องเติมน้ำมันประมาณ 300 ลิตรต่อวัน เพื่อใช้แล่นวันละประมาณ 3-4 รอบ และในเส้นทางนนทบุรี-ราษฎร์บูรณะจะเติมน้ำมันประมาณ 360 ลิตรต่อวัน เพื่อใช้แล่นวันละประมาณ 3-4 รอบ คิดเป็นปริมาณน้ำมันที่ใช้ต่อเที่ยวของเรือด่วนพิเศษธงเหลืองมีค่าประมาณ 75 ลิตรถึง 90 ลิตร ส่วนเรือด่วน 2 ธงและเรือด่วนธรรมดาซึ่งเป็นเรือ 1 เครื่องยนต์มีอัตราการแล่นประมาณวันละ 4-6 เที่ยว ต้องเติมน้ำมันประมาณวันละ 200-250 ลิตรตามแต่ชนิดเรือ ดังนั้นปริมาณการใช้น้ำมันต่อเที่ยวมีค่าประมาณ 41.67 ลิตร ซึ่งมีค่าน้อยกว่าอัตราการใช้น้ำมันต่อเที่ยวในเรือด่วนพิเศษธงเหลืองเกือบเท่าตัว (น้ำมันที่เติมจะใช้สำหรับการบริการตามเส้นทางและเผื่อสำหรับการแล่นกลับไปจอดเทียบที่อู่บริเวณท่าเทเวศร์หรือที่ท่านนทบุรีด้วย)

ตารางที่ 5.29 การสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงของเรือด่วนเจ้าพระยาประเภทต่างๆ (บริษัทเรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด :2544.; กรมเจ้าท่า :2539)

เส้นทาง	เวลาที่ใช้ (นาที)	ระยะทาง (กม.)	จำนวนรอบต่อวัน(รอบ)	อัตราบรรทุก (คน/ลำ)	ปริมาณน้ำมันที่เติมต่อวัน(ลิตร)	ปริมาณน้ำมันต่อเที่ยว(ลิตร)	การใช้น้ำมันเฉลี่ย (ลิตร/กม.)	ปริมาณการใช้น้ำมันเฉลี่ยต่อคนต่อเที่ยว
<u>เรือด่วนพิเศษธงเหลือง</u>								
นนทบุรี-สาทร	50	19.25	3-4	193	300	75	3.90	0.39
นนทบุรี-ราษฎร์บูรณะ	70	25.30	3-4	193	360	90	3.55	0.47
<u>เรือด่วนพิเศษ 2 ธง</u> นนทบุรี-วัดราชสิงขร	65-75	21	4-6	93	200	33.33-50 หรือเฉลี่ย 41.67	1.98	0.45
<u>เรือด่วนธรรมดา</u> นนทบุรี-วัดราชสิงขร	75-80	21	6	93	250	41.67	1.98	0.45

หมายเหตุ : ปัจจุบันเรือด่วนพิเศษธงเหลืองเป็นเรือชนิด 2 เครื่องยนต์ ส่วนเรือด่วนพิเศษ 2 ธงและเรือด่วนธรรมดาเป็นเรือชนิด 1 เครื่องยนต์

5.2.9 การเปรียบเทียบปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงระหว่างเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาและรถยนต์

ผู้วิจัยได้ทำการทดลองเพื่อเปรียบเทียบปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิง, ระยะทางและเวลาที่ใช้ในการเดินทางระหว่างเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาและรถยนต์เพื่ออ้างอิงถึงการประหยัดพลังงานและเวลาที่ได้จากการเดินทางโดยระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา โดยกำหนดเส้นทางเพื่อทดสอบเป็น 3 เส้นทาง คือ

1. เส้นทางจากท่าสาทรถึงท่าราษฎร์บูรณะ
2. เส้นทางจากท่าสี่พระยาถึงท่านนทบุรี
3. เส้นทางจากท่าวัดราชสิงขรถึงท่าราชวงศ์

โดยในการทดลองนี้ เรือที่ใช้เปรียบเทียบคือเรือด่วนพิเศษธงเหลือง ซึ่งเป็นเรือชนิด 2 เครื่องยนต์ ความจุผู้โดยสารปกติ 193 คนต่อลำ มีอัตราการใช้น้ำมันเฉลี่ย 3.73 ลิตรต่อกิโลเมตร (จากตารางที่ 5.29) และรถยนต์ที่ใช้หมายถึงรถยนต์ทั่วไป ซึ่งมีอัตราการใช้น้ำมันเฉลี่ย 0.598 ลิตรต่อกิโลเมตรที่ความเร็วบนถนนทั่วไปเฉลี่ย 10 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และเปรียบเทียบที่ปริมาณผู้โดยสารเต็มคันรถ คือ 5 คนต่อคัน

เส้นทางการเดินทางโดยรถยนต์จะใช้ตำแหน่งถนนจุดที่ใกล้ท่าเรือแล่นไปตามเส้นทางถนนตามแนวขนานแม่น้ำเจ้าพระยาโดยไม่ขึ้นทางด่วน โดยจะทำการทดลองในช่วงเวลาเร่งด่วน (เพราะเป็นช่วงเวลาที่มีปริมาณการเดินทางสูงสุดและมีปัญหาการจราจรติดขัด) คือจะเริ่มออกเดินทางจากจุดเริ่มต้นในเวลาประมาณ 17.20-17.40 น.ในเส้นทางสาทรถึงราษฎร์บูรณะและเส้นทางสี่พระยาถึงนนทบุรี ส่วนเส้นทางวัดราชสิงขรถึงราชวงศ์ได้ออกเดินทางจากจุดเริ่มต้นในเวลาประมาณ 08.00 น.

ในการเดินทางโดยใช้เรือด่วนเจ้าพระยานั้นจะเริ่มนับเวลาตั้งแต่ปล่อยเรือออกจากท่าต้นทางจนถึงท่าปลายทางซึ่งจะไม่รวมเวลาในการรอเรือที่ท่า และจะทำการทดลองในช่วงเวลาเร่งด่วนเช่นกันเพื่อใช้เปรียบเทียบกับการเดินทางโดยรถยนต์ในช่วงเวลาใกล้เคียงกัน โดยการลงเรือที่ท่าสาทรและท่าสี่พระยา ในเวลาประมาณ 17.30 น. และที่ท่าวัดราชสิงขรในเวลาประมาณ 08.50 น. รายละเอียดของผลการทดลองแสดงดังตารางที่ 5.30

ตารางที่ 5.30 การเปรียบเทียบปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงและเวลาที่ใช้ในการเดินทางระหว่างเรือ-โดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาและรถยนต์ส่วนตัว

เส้นทาง	พาหนะ	ระยะทาง* (กิโลเมตร)	เวลาที่ใช้เดินทาง	ปริมาณน้ำมันที่ใช้ (ลิตร/เที่ยว)	ปริมาณน้ำมันเฉลี่ยต่อคน (ลิตร/คน/เที่ยว)	ผลต่างปริมาณน้ำมัน (ลิตร/คน/เที่ยว)
ท่าสาทรถึงท่าราษฎร์บูรณะ	รถยนต์	9.5	35-55 นาที	5.68	1.136	1.018
	เรือ	6.1	10 นาที	22.75	0.118	
ท่าสี่พระยาถึงท่านนทบุรี	รถยนต์	21.3	1 ชั่วโมงครึ่ง - 2 ชั่วโมง	12.74	2.548	2.203
	เรือ	17.85	47 นาที	66.58	0.345	
ท่าวัดราชสิงขรถึงท่าราชวงศ์	รถยนต์	5.3	35-45 นาที	3.17	0.634	0.543
	เรือ	4.7	12 นาที	17.53	0.091	

* ระยะทางการเดินทางโดยเรือจากใช้ข้อมูลจากการสำรวจของ กรมเจ้าท่า (2539)

จากผลการทดลองตามตารางที่ 5.30 สรุปได้ดังต่อไปนี้

1. ในการเดินทางโดยใช้เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาจะมีระยะทางที่สั้นกว่าการใช้รถยนต์ในเส้นทางที่เทียบเท่ากัน
2. ในการเดินทางโดยใช้เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาจะใช้เวลาการเดินทางจากจุดเริ่มต้นไปยังปลายทางสั้นกว่าการใช้รถยนต์ค่อนข้างมากและเวลาที่ใช้จะมีความคลาดเคลื่อนล่าช้าน้อยมากเมื่อเทียบกับการใช้รถยนต์ซึ่งจะมีปัญหาการจราจรติดขัดทำให้ใช้เวลาในการเดินทางไม่แน่นอน
3. ปริมาณการใช้น้ำมันตลอดเส้นทางของเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาจะมีค่าสูงกว่าของรถยนต์แต่เมื่อเปรียบเทียบเป็นปริมาณการใช้น้ำมันต่อผู้โดยสารต่อเที่ยวในกรณีที่มีผู้โดยสารเต็มอัตราบรรทุกปกติในพาหนะทั้งสองประเภทนี้ จะพบว่าการใช้เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาจะมีอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันต่อคนต่อเที่ยวน้อยกว่าการใช้รถยนต์มาก โดยคิดเป็นส่วนต่างของปริมาณน้ำมันที่ประหยัดได้ถึงประมาณ 0.543-1.018 ลิตรต่อคนต่อเที่ยวตามแต่ละเส้นทาง

5.3 ทัศนคติและความพึงพอใจต่อระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา

จากการสำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ณ.ท่าเรือกรณีศึกษาทั้ง 5 ท่า จำนวน 300 ท่าน เกี่ยวกับทัศนคติและความพึงพอใจที่มีต่อระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในด้านต่างๆ ได้ผลสรุปดังต่อไปนี้

5.3.1 ทัศนคติต่อสภาพท่าเรือ, สภาพที่พักคอยและที่นั่งพักคอย

ผู้ใช้บริการโดยรวมจะพอใจในสภาพท่าเรือ (ร้อยละ 46.25) โดยให้เหตุผลว่าโป๊ะและสะพานทางเดินมีความแข็งแรงปลอดภัยดี มีผู้ใช้บริการเพียงส่วนน้อยที่ไม่พอใจ (ร้อยละ 19.7) โดยคิดว่าโป๊ะมีขนาดเล็กหรือพื้นโป๊ะเป็นเหล็กซึ่งลื่นเดินได้ไม่สะดวก เป็นต้น

บริเวณพักคอยสำหรับผู้โดยสารนั้นโดยรวมจะมีจำนวนผู้ใช้บริการที่พอใจในสภาพพอๆ กับจำนวนผู้ที่ไม่พอใจ คือ ประมาณ ร้อยละ 39.3 และร้อยละ 37.7 ตามลำดับ หากพิจารณาแยกที่ละท่าเรือจะพบว่า ท่าสาทรจะมีผู้ใช้บริการส่วนมาก (ร้อยละ 80) ตอบไม่พอใจ โดยจะสอดคล้องกับทัศนคติที่มีต่อที่นั่งพักคอยซึ่งตอบว่าไม่พอใจถึงร้อยละ 74 ส่วนในท่าเรืออื่นๆ อีก 4 ท่า ผู้ใช้บริการจะตอบพอใจในบริเวณที่พักคอยและที่นั่งพักคอยเป็นส่วนใหญ่ แต่ในท่าวังหลังและท่านนทบุรีจะมีสัดส่วนผู้ที่ตอบไม่พอใจ, พอใจและเฉยๆ ในเรื่องนี้ใกล้เคียงกัน

เหตุผลที่ผู้ใช้บริการในท่าสาทรรู้สึกไม่พอใจเกี่ยวกับบริเวณที่พักคอยและที่นั่งพักคอยเนื่องจากว่าสภาพที่พักคอยสำหรับผู้โดยสารในท่านี้เป็นเพียงที่นั่งไม่กี่ตัวและมีสภาพเก่าวางอยู่กลางแจ้งไม่มีอาคารสำหรับบังแดดฝน ส่วนในท่าวังหลังและท่านนทบุรีซึ่งมีผู้ตอบไม่พอใจจำนวนไม่น้อยโดยส่วนมากจะให้เหตุผลว่าแม้จะมีบริเวณพักคอยที่เป็นอาคาร มีความแข็งแรงดีแต่จะมีสิ่งของวางขายหรือกีดขวางอยู่จนไม่มีที่นั่งพักคอย หรือบริเวณที่พักคอยและเก้าอี้พักคอยมีสภาพสกปรก เป็นต้น

ในท่าราชวงศ์จะพบว่าผู้ใช้บริการมีความพอใจเกี่ยวกับที่นั่งพักคอยถึงร้อยละ 70 และมีผู้ตอบไม่พอใจเพียงร้อยละ 1 โดยให้เหตุผลว่าเป็นท่าเรือที่มีที่นั่งพักคอยมาก สภาพสะอาดและแข็งแรงดี ซึ่งจะเห็นว่าศาลาพักคอยสำหรับผู้โดยสารในท่านี้จะมีความกว้างขวาง โล่งและสะอาดกว่าหากจะเทียบกับท่าอื่นๆ เช่น ท่านนทบุรีหรือท่าสาทร

ตารางที่ 5.31 ทัศนคติของผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาที่มีต่อสภาพท่าเรือและ บริเวณพักคอย

สภาพท่าเรือ	พอใจ	เฉย ๆ	ไม่พอใจ
ท่าสาทร	21 (42.9%)	19 (38.8%)	9 (18.4%)
ท่าราชวงศ์	21 (42%)	18 (36%)	11 (22%)
ท่าวังหลัง	20 (40%)	17 (34%)	13 (26%)
ท่าเทเวศร์	29 (58%)	14 (28%)	7 (14%)
ท่านนทบุรี	47 (47%)	34 (34%)	19 (19%)
รวม	138 (46.25%)	102 (34.1%)	59 (19.7%)
บริเวณพักคอย	พอใจ	เฉย ๆ	ไม่พอใจ
ท่าสาทร	7 (14%)	3 (6%)	40 (80%)
ท่าราชวงศ์	29 (58%)	10 (20%)	11 (22%)
ท่าวังหลัง	20 (40%)	10 (20%)	20 (40%)
ท่าเทเวศร์	25 (50%)	13 (26%)	12 (24%)
ท่านนทบุรี	37 (37%)	33 (33%)	30 (30%)
รวม	118 (39.3%)	69 (23%)	113 (37.7%)

ตารางที่ 5.31 **(ต่อ)**

ที่นั่งพักคอย	พอใจ	เฉย ๆ	ไม่พอใจ
ท่าสาทร	12 (24%)	1 (2%)	37 (74%)
ท่าราชวงศ์	35 (70%)	9 (18%)	6 (12%)
ท่าวังหลัง	19 (38%)	16 (32%)	15 (30%)
ท่าเทเวศร์	25 (50%)	16 (32%)	9 (18%)
ท่านนทบุรี	29 (29%)	38 (38%)	33 (33%)
รวม	120 (40%)	80 (26.7%)	100 (33.3%)

5.3.2 **ทัศนคติต่อเรือโดยสาร**

ผู้ใช้บริการส่วนมากจะตอบว่าไม่พอใจต่อสภาพเรือโดยสารเหมือนกันในทุกท่า รวมคิดเป็นร้อยละ 38.4 มีผู้ตอบว่ารู้สึกเฉยๆ ร้อยละ 34.7 และมีผู้ตอบว่าพอใจ ร้อยละ 26.9 โดยส่วนใหญ่จะพอใจในจำนวนที่นั่งในเรือ (ร้อยละ44) แต่จะไม่พอใจในเรื่องความหนาแน่นในเรือ (ร้อยละ 42.8) ด้วยเหตุผลว่ามีผู้โดยสารหนาแน่นและต้องเบียดเสียดกันในช่วงเวลาเร่งด่วน

ผู้ใช้บริการส่วนมาก ร้อยละ 40.9 จะมีทัศนคติที่ไม่พอใจต่ออุปกรณ์กู้ชีพต่างๆ ในเรือโดยสาร โดยให้เหตุผลว่ามีสภาพชำรุด เก่า ให้ความรู้สึกไม่ปลอดภัยหรือไม่น่าจะใช้งานได้ในยามฉุกเฉิน, อุปกรณ์ต่างๆ เช่น เสื้อชูชีพ ห่วงยาง มักผูกติดไว้ภายในห้องโดยสารหรือแขวนอยู่บนเพดานเป็นปมแน่นซึ่งยากต่อการหยิบใช้งานจริงๆ หรือในบางลำก็มีอุปกรณ์กู้ชีพเหล่านี้น้อยมาก เป็นต้น ส่วนผู้ใช้บริการบางกลุ่มที่ตอบพอใจ (ร้อยละ 26) และเฉยๆ (ร้อยละ 33)ในอุปกรณ์กู้ชีพต่างๆ ให้เหตุผลว่ารู้สึกเคยชินหรือตอบว่าว่ายน้ำเป็น และบางส่วนก็คิดว่ามีความมั่นใจในความปลอดภัยในการเดินเรือไม่น่าจะเกิดอุบัติเหตุใดๆ เป็นต้น

ทัศนคติในเรื่องระดับเสียงของเครื่องยนต์ ผู้ใช้บริการส่วนมาก (ร้อยละ 48.4) จะรู้สึกไม่พอใจโดยให้เหตุผลว่ามีระดับเสียงดังเกินไป อยากให้แก้ไขให้มีเสียงเบาลง รองลงมาร้อยละ 38.6 ตอบว่าเฉยๆ เพราะชินแล้ว และมีเพียงร้อยละ 13.1 ที่พอใจในระดับเสียงของเครื่องยนต์โดยคิดว่าเสียงไม่ได้ดังหรือหนวกหูเท่าไรนัก

ตารางที่ 5.32 ทัศนคติของผู้ใช้บริการที่มีต่อเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในเรื่องต่างๆ

สภาพเรือ	พอใจ	เฉย ๆ	ไม่พอใจ
ท่าสาทร	12 (24.5%)	17 (34.7%)	20 (40.8%)
ท่าราชวงศ์	10 (20.4%)	16 (32.7)	23 (46.9%)
ท่าวังหลัง	11 (22%)	11 (22%)	28 (56%)
ท่าเทเวศร์	16 (32.7%)	18 (36.7%)	15 (30.6%)
ท่านนทบุรี	31 (31%)	41 (41%)	28 (28%)
รวม	80 (26.9%)	103(34.7%)	114(38.4%)
จำนวนที่นั่งในเรือ	พอใจ	เฉย ๆ	ไม่พอใจ
ท่าสาทร	25 (51%)	11 (22.4%)	13 (26.5%)
ท่าราชวงศ์	20 (40%)	20 (40%)	10 (20%)
ท่าวังหลัง	24 (48%)	14 (28%)	12 (24%)
ท่าเทเวศร์	26 (53.1%)	16 (32.7%)	7 (14.3%)
ท่านนทบุรี	36 (36%)	41 (41%)	23 (23%)
รวม	131 (44%)	102 (34.2%)	65 (21.8%)

ตารางที่ 5.32 **(ต่อ)**

ความหนาแน่นในเรือ	พอใจ	เฉย ๆ	ไม่พอใจ
ท่าสาทร	12 (24%)	23 (46%)	15 (30%)
ท่าราชวงศ์	10 (20%)	20 (40%)	20 (40%)
ท่าวังหลัง	7 (14%)	12 (24%)	31 (62%)
ท่าเทเวศร์	14 (28.6%)	19 (38.8%)	16 (32.7%)
ท่านนทบุรี	15 (15%)	39 (39%)	46 (46%)
รวม	58 (19.4%)	113 (37.8%)	128 (42.8%)
เสียงเครื่องยนต์	พอใจ	เฉย ๆ	ไม่พอใจ
ท่าสาทร	5 (10%)	24 (48%)	21 (42%)
ท่าราชวงศ์	6 (12.2%)	22 (44.9%)	21 (42.9%)
ท่าวังหลัง	5 (10%)	17 (34%)	28 (56%)
ท่าเทเวศร์	8 (16.3%)	18 (36.7%)	22 (47%)
ท่านนทบุรี	15 (15%)	34 (34%)	51 (51%)
รวม	39 (13.1%)	115 (38.6%)	144 (48.4%)

ตารางที่ 5.32 **(ต่อ)**

อุปกรณ์กู้ชีพต่าง ๆ	พอใจ	เฉย ๆ	ไม่พอใจ
ท่าสาทร	14 (28%)	16 (32%)	20 (40%)
ท่าราชวงศ์	8 (16%)	18 (36%)	24 (48%)
ท่าวังหลัง	10 (20%)	14 (28%)	26 (52%)
ท่าเทเวศร์	16 (32%)	18 (36%)	16 (32%)
ท่านนทบุรี	30 (30%)	33 (33%)	39 (39%)
รวม	78 (26%)	99 (33%)	123 (40.9%)

5.3.3 **ทัศนคติต่อพนักงานที่ให้บริการ**

เกี่ยวกับทัศนคติที่มีต่อจำนวนพนักงานที่ให้บริการที่ท่าเรือ ผู้ใช้บริการส่วนมากจะตอบเหมือนกันทั้ง 5 ท่ากรณีศึกษาว่า เฉยๆ (ร้อยละ 51.3) รองลงมาตอบว่าพอใจ (ร้อยละ 39.6) มีเพียงร้อยละ 9 ที่ตอบว่าไม่พอใจ โดยอยากให้มีพนักงานที่คอยดูแลเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยในการขึ้นหรือลงเรือของผู้โดยสาร หรือให้มีพนักงานคอยให้คำแนะนำเกี่ยวกับเส้นทางแก่ประชาชนและชาวต่างชาติประจำตามท่าเรือต่างๆ

ส่วนทัศนคติในเรื่องมารยาทการบริการของพนักงาน ผู้ใช้บริการในทุกท่ากรณีศึกษาตอบว่าเฉยๆ คิดเป็นร้อยละ 54 รองลงมาตอบว่าพอใจ ร้อยละ 25.3 ซึ่งมีจำนวนใกล้เคียงกับผู้ที่ตอบไม่พอใจ (ร้อยละ 20.6) ซึ่งผู้ที่ตอบว่าไม่พอใจได้ให้เหตุผลว่าพนักงานบางคนมีกิริยามารยาทการพูดจาต่อผู้โดยสารไม่สุภาพเหมาะสม หรือบางคนก็แต่งกายไม่เรียบร้อย เป็นต้น

ตารางที่ 5.33 ทัศนคติของผู้ใช้บริการต่อจำนวนและมารยาทของพนักงานของบริษัทเดินเรือ

จำนวนพนักงาน	พอใจ	เฉย ๆ	ไม่พอใจ
ท่าสาทร	19 (38%)	25 (50%)	6 (12%)
ท่าราชวงศ์	19 (38.8%)	26 (53.1%)	4 (8%)
ท่าวังหลัง	17 (34%)	23 (46%)	10 (20%)
ท่าเทเวศร์	19 (38.8%)	26 (53.1%)	4 (8.2%)
ท่านนทบุรี	44 (44%)	53 (53%)	3 (3%)
รวม	118 (39.6%)	153 (51.3%)	27 (9%)
มารยาทและบริการ	พอใจ	เฉย ๆ	ไม่พอใจ
ท่าสาทร	17 (34%)	24 (48%)	9 (18%)
ท่าราชวงศ์	15 (30%)	24 (48%)	11 (22%)
ท่าวังหลัง	8 (16%)	29 (58%)	13 (26%)
ท่าเทเวศร์	12 (24%)	22 (44%)	16 (32%)
ท่านนทบุรี	24 (24%)	63 (63%)	13 (13%)
รวม	76 (25.3%)	162 (54%)	62 (20.6%)

5.3.4 ทัศนคติต่อโครงข่ายเส้นทางเดินเรือ

ผู้ใช้บริการส่วนมากมีความพอใจในเส้นทางเดินเรือของบริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา โดยคิดเป็นร้อยละ 49 รองลงมาจะไม่พอใจ ร้อยละ 33.7 ซึ่งหากพิจารณาในแต่ละท่าเรือจะพบว่าท่าสาทรจะมีผู้ตอบว่าพอใจ เท่าๆ กับผู้ที่ตอบไม่พอใจ คือ ร้อยละ 44 ส่วนในท่านนทบุรีจะมีสัดส่วนผู้ตอบไม่พอใจ พอใจ และเฉยๆ ใกล้เคียงกัน โดยผู้ตอบไม่พอใจในทั้ง 5 ท่าเรือ จะให้เหตุผลคล้าย

กันว่า เส้นทางเดินเรือที่ให้บริการในปัจจุบันมีแนวโน้มที่จะน้อยลง เช่น เรือด่วนธงเขียวที่เคยมีให้บริการไปจนถึงปากเกร็ดก็งดลงและช่วงเวลาที่ให้บริการเรือด่วนประเภทต่างๆ ก็มีให้เลือกใช้บริการได้จำกัดขึ้น ทำให้ผู้ใช้บริการโดยรวมได้รับผลกระทบ

แต่ในข้อคิดเห็นเกี่ยวกับจำนวนท่าเรือที่แวะจอดเทียบนั้น ผู้ใช้บริการส่วนมากจะตอบว่าพอใจแล้ว (ร้อยละ 57.4) เช่นเดียวกันทั้ง 5 ท่าเรือ โดยให้เหตุผลว่าจำนวนท่าเรือที่แวะจอดเทียบในท่าเรือที่แตกต่างกันไปตามประเภทเรือด่วนเจ้าพระยาแต่ละชนิดมีความเหมาะ สามารถให้เลือกโดยสารได้ตามความต้องการเดินทางของตน ไม่จำเป็นต้องเพิ่มจำนวนท่าที่แวะจอด เพราะหากเรือต้องจอดเทียบให้ท่าเรือตลอดเส้นทางถี่เกินไป จะทำให้เสียเวลาในการเดินทางมากขึ้นและเรือจะไม่สามารถแล่นได้เร็วนัก มีผู้ตอบเฉยๆ ร้อยละ 34.1 และตอบว่าไม่พอใจ ร้อยละ 8.5 ซึ่งให้เหตุผลว่าน่าจะเพิ่มตำแหน่งท่าเรือที่แวะจอดให้มากขึ้นในบางแห่ง เพื่อที่อำนวยความสะดวกแก่ผู้เดินทางไม่ต้องเดินทางหลายต่อ ตำแหน่งที่น่าจะเพิ่ม เช่น บริเวณสะพานกรุงเทพในฝั่งธนบุรี บริเวณปากเกร็ด เป็นต้น รายละเอียดดังตารางที่ 45

พอจะสรุปเกี่ยวกับกลุ่มผู้ให้ทัศนคติเรื่องโครงข่ายและเส้นทางเดินเรือเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มผู้ที่เสียประโยชน์และกลุ่มที่ไม่ได้รับผลกระทบ กลุ่มที่เสียประโยชน์ หมายถึง กลุ่มผู้ใช้บริการที่ได้รับผลกระทบจากการลดเส้นทางเดินเรือหรือท่าเทียบเรือบางแห่งซึ่งทำให้ต้องเดินทางหลายต่อขึ้นหรืออาจจะไม่สามารถใช้เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในการเดินทางได้ต้องหันไปใช้พาหนะอื่นหรือมีช่วงเวลาในการใช้บริการได้จำกัดขึ้น เป็นต้น คนกลุ่มนี้จะเลือกตอบไม่พอใจเกี่ยวกับเส้นทางเดินเรือเป็นส่วนใหญ่ ส่วนจำนวนท่าเทียบเรืออาจะตอบพอใจและไม่ต้องการให้เพิ่มความถี่ในการแวะเทียบท่า เพราะหากปรับลดระยะทางเดินเรือซึ่งมักจะตัดเส้นทางที่อยู่รอบนอกในแนวเหนือและใต้ของแม่น้ำเจ้าพระยา โดยคงเส้นทางที่แล่นในพื้นที่เมืองชั้นในไว้ แต่แวะเทียบท่าถี่เกินไป ผู้เดินทางซึ่งต้องต่อพาหนะอื่นเข้ามาบริเวณท่าเรือซึ่งเป็นการเสียเวลาเพิ่มขึ้นแล้วกลับต้องเสียเวลานานขึ้นกับการโดยสารเรือที่มีการแวะเทียบท่าบ่อยๆ จะส่งผลให้เวลาที่ใช้เดินทางทั้งหมดกินเวลานาน ไม่สะดวกรวดเร็ว และเป็นเหตุให้ผู้เดินทางเลิกใช้บริการโดยหันไปใช้พาหนะอื่นที่มีจำนวนต่อเดินทางน้อยกว่าหรือสะดวกรวดเร็วกว่าแทน ส่วนกลุ่มที่ไม่ได้รับผลกระทบ กลุ่มนี้ได้แก่ ผู้ที่ยังคงมีจุดขึ้นหรือลงเรือ ณ ท่าเรือ ตามเส้นทางเดินเรือที่ปรับเปลี่ยนแล้ว โดยมากจะเป็นกลุ่มที่มีจุดเริ่มต้นและปลายทางที่อยู่ใกล้ท่าเรือหลักๆ ซึ่งมีเรือด่วนทั้ง 3 ประเภทบริการ คนกลุ่มนี้มักมีความพอใจในเส้นทางและท่าเทียบ มีบางส่วนที่มีความต้องการให้เพิ่มท่าเรือหรือขยายเส้นทางเพื่อให้มีความหลากหลายในเส้นทางและบริการให้เลือกเดินทางมากขึ้น

ความคิดเห็นที่แยกออกเป็น 2 กลุ่มนี้ล้วนมีสาเหตุสำคัญจากการที่มีรูปแบบเส้นทางและบริการที่จำกัดและไม่เหมาะสม โดยจะดูได้จากการที่เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยามีเส้นทางหลักเพียงเส้นทางเดียวโดยแบ่งย่อยประเภทการบริการเป็น 3 ประเภท ตามความถี่ในการแวะ

เทียบท่า เรือด่วนธรรมดาซึ่งมีความถี่ในการเทียบท่ามากที่สุดกลับเป็นเรือขนาดเล็กที่มีความเร็วต่ำและระยะทางเดินเรือน้อย แต่เรือด่วนพิเศษธงเหลืองซึ่งมีท่าเทียบน้อยจะเป็นเรือขนาดใหญ่มีความเร็วสูงและมีความปลอดภัยกว่า ซึ่งทำให้ผู้เดินทางที่จำเป็นต้องใช้เรือธรรมดาในการเดินทางเพื่อขึ้น-ลงในท่าเรือที่เรือประเภทอื่นไม่ได้แวะเทียบจำต้องทนต่อสภาพความไม่สะดวก ไม่ปลอดภัยและเสียเวลาเดินทางมากกว่า ในการสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับจำนวนท่าเรือที่ให้บริการผู้ใช้บริการเรือด่วนธรรมดาหลายคนจะตอบว่าไม่ต้องการให้มีความถี่ในการแวะเทียบเรือด่วนธรรมดาเพิ่มขึ้นอีกเพราะจะทำให้เสียเวลายิ่งขึ้น และมีความต้องการให้เรือแล่นด้วยอัตราเร็วที่สูงขึ้น (แต่ก็เกรงเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัย) ดังนั้นในการแบ่งเส้นทางการบริการทั้ง 3 ประเภทตามความถี่ในการแวะเทียบท่าจึงไม่น่าที่จะใช้ลักษณะเรือเป็นตัวแบ่ง แต่ควรที่จะจัดให้มีทั้งเรือเล็กและเรือใหญ่คละกันในทุกเส้นทาง โดยในช่วงเร่งด่วนทั้งเช้าและเย็นให้ใช้เรือใหญ่เพราะมีความเร็วมากกว่าและจุคนได้มากกว่า ส่วนในช่วงนอกเวลาเร่งด่วนให้ใช้เรือเล็กแทน เพราะมีคนน้อยกว่าและประหยัดน้ำมันกว่า

ตารางที่ 5.34 ทัศนคติของผู้ใช้บริการที่มีต่อเส้นทางเดินเรือและจำนวนท่าเทียบเรือ

เส้นทางเดินเรือ	พอใจ	เฉย ๆ	ไม่พอใจ
ท่าสาทร	22 (44%)	6 (12%)	22 (44%)
ท่าราชวงศ์	26 (52%)	2 (4%)	22 (44%)
ท่าวังหลัง	28 (56%)	5 (10%)	17 (34%)
ท่าเทเวศร์	32 (64%)	5 (10%)	13 (26%)
ท่านนทบุรี	39 (39%)	34 (34%)	27 (27%)
รวม	147 (49%)	52 (17.3%)	101 (33.7%)

ตารางที่ 5.34 **(ต่อ)**

จำนวนท่าเรือที่แวะจอด	พอใจ	เฉย ๆ	ไม่พอใจ
ท่าสาทร	26 (53.1%)	18 (36.7%)	5 (10.2%)
ท่าราชวงศ์	25 (51%)	20 (40.8%)	4 (8.2)
ท่าวังหลัง	34 (68%)	9 (18%)	7 (14%)
ท่าเทเวศร์	33 (68.8%)	13 (27.1%)	2 (4.2%)
ท่านนทบุรี	52 (52%)	41 (41%)	7 (7%)
รวม	170 (57.4%)	101 (34.1%)	25 (8.5%)

5.3.5 **ทัศนคติต่อประสิทธิภาพความปลอดภัยในการเดินทาง**

ผู้ใช้บริการทุกท่าเรือจะตอบว่าไม่พอใจ คิดเป็นร้อยละ 45.3 เป็นอันดับหนึ่ง ยกเว้นในท่านนทบุรีซึ่งจะตอบว่าพอใจเป็นส่วนมาก คิดเป็นร้อยละ 38 โดยผู้ที่ตอบไม่พอใจส่วนมากให้เหตุผลว่าเป็นการเดินทางที่ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น เรือล่ม เรือชนกัน สาเหตุทั้งจากความประมาทของพนักงานขับเรือและอาจเกิดจากสภาพคลื่นลมตามธรรมชาติ ส่วนผู้ตอบว่าพอใจ ซึ่งมีจำนวนร้อยละ 33 ได้ให้เหตุผลว่ามีความปลอดภัยหรือความเสี่ยงในการเดินทางพอๆ กับการเดินทางในรูปแบบอื่น (ดูตารางที่ 5.35)

5.3.6 **ทัศนคติต่อความสะดวกในการขึ้นลงเรือ**

ความคิดเห็นของผู้ใช้บริการที่มีต่อความสะดวกในการขึ้นลงเรือโดยรวมจะตอบว่าไม่พอใจ คิดเป็นร้อยละ 38.3 โดยให้เหตุผลว่าเรือมักจอดเทียบที่ท่าเพียง 1-2 นาทีและจอดไม่นิ่งแต่มีผู้ใช้บริการจำนวนมาก จำต้องเร่งรีบหรือแย่งกันขึ้น-ลงเรือ อีกทั้งบริเวณทางขึ้นลงก็มักมีผู้โดยสารยืนออกันกีดขวางทางขึ้นลงด้วย หากพิจารณาแยกทีละท่าเรือจะมีเพียงท่านนทบุรีเท่านั้นที่มีผู้ตอบส่วนมากตอบว่า เฉยๆ ร้อยละ 38 รองลงมาตอบว่าพอใจ ร้อยละ 36 และไม่พอใจ ร้อยละ 26 ซึ่งอาจจะเนื่องด้วยเหตุที่ท่านนทบุรีเป็นท่าต้นทาง มีเรือจอดเทียบคอยผู้โดยสารก่อนออกเดินทางค่อนข้างนานจึงไม่ค่อยมีปัญหาความไม่สะดวกหรือการแย่งกันขึ้นลงเรือในเวลาจำกัดแบบท่าเรืออื่น (ดูตารางที่ 5.36)

ตารางที่ 5.35 ทัศนคติของผู้ใช้บริการต่อความปลอดภัยในการเดินทางโดยเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา

ความปลอดภัย	พอใจ	เฉย ๆ	ไม่พอใจ
ท่าสาทร	17 (34%)	8 (16%)	25 (50%)
ท่าราชวงศ์	18 (36%)	10 (20%)	22 (44%)
ท่าวังหลัง	12 (24%)	9 (18%)	29 (58%)
ท่าเทเวศร์	14 (28%)	9 (18%)	27 (54%)
ท่านนทบุรี	38 (38%)	29 (29%)	33 (33%)
รวม	99 (33%)	65 (21.7%)	136 (45.3%)

ตารางที่ 5.36 ทัศนคติของผู้ใช้บริการต่อความสะดวกในการขึ้นลงเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำ-เจ้าพระยา

ความสะดวกในการขึ้นลงเรือ	พอใจ	เฉย ๆ	ไม่พอใจ
ท่าสาทร	17 (34%)	11 (22%)	22 (44%)
ท่าราชวงศ์	16 (32%)	11 (22%)	23 (46%)
ท่าวังหลัง	15 (30%)	13 (26%)	22 (44%)
ท่าเทเวศร์	21 (42%)	7 (14%)	22 (44%)
ท่านนทบุรี	36 (36%)	38 (38%)	26 (26%)
รวม	105 (35%)	80 (26.7%)	115 (38.3%)

5.3.7 ทัศนคติต่ออัตราค่าโดยสาร

ผู้ใช้บริการส่วนมากจะตอบว่าพอใจในอัตราค่าโดยสารของเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา คิดเป็นร้อยละ 56.9 รองลงมาจะตอบว่าเฉยๆ คิดเป็นร้อยละ 30.6 และมีเพียงร้อยละ 12.5 ที่บอกว่าไม่พอใจโดยกล่าวว่า เรือด่วนพิเศษธงเหลืองซึ่งมีค่าบริการ 25 บาทตลอดเส้นทาง และเรือด่วนพิเศษ 2 ธง ซึ่งมีค่าบริการ 10 บาทตลอดเส้นทาง มีอัตราค่าโดยสารที่แพงไป น่าจะมีการปรับปรุงแบ่งเก็บค่าโดยสารตามระยะทาง เพื่อความยุติธรรมแก่ผู้โดยสารที่เดินทางในระยะสั้นๆ แต่ต้องการใช้บริการเพราะมีความสะดวกรวดเร็วกว่าเรือด่วนธรรมดา

ตารางที่ 5.37 ทัศนคติของผู้ใช้บริการที่มีต่ออัตราค่าโดยสารเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำ-เจ้าพระยา

อัตราค่าโดยสาร	พอใจ	เฉย ๆ	ไม่พอใจ
ท่าสาทร	30 (60%)	15 (30%)	5 (10%)
ท่าราชวงศ์	20 (40.8%)	20 (40.8%)	9 (18.4%)
ท่าวังหลัง	24 (49%)	15 (30.6%)	10 (20.4%)
ท่าเทเวศร์	30 (61.2%)	15 (30.6%)	4 (8.2%)
ท่านนทบุรี	65 (65%)	26 (26%)	9 (9%)
รวม	169 (56.9%)	91 (30.6%)	37 (12.5%)

5.3.8 ทัศนคติต่อความตรงเวลาและความรวดเร็วในการเดินทาง

ผู้ใช้บริการส่วนมากจะให้คำตอบเดียวกันทุกท่าเรือว่าพอใจในความตรงเวลาในการปล่อยเรือจากท่า มีจำนวนคิดเป็นร้อยละ 46.8 และพอใจในความรวดเร็วของการเดินทางโดยเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา มีจำนวนถึงร้อยละ 72.1 โดยผู้ที่ตอบพอใจในเรื่อดังกล่าวให้เหตุผลว่าเป็นการเดินทางที่มีความสะดวกรวดเร็วกว่าและใช้เวลาเดินทางที่แน่นอน มีความคลาดเคลื่อนน้อยกว่าการใช้รถยนต์ อีกทั้งไม่ต้องเสียเวลาคอยเรือที่ท่านานๆ เหมือนกับการคอยรถโดยสารที่ป้ายรถประจำทางเพราะมีตารางเวลาการเทียบท่าที่แน่นอนและมีความตรงเวลาในระดับที่น่าพอใจ แต่ก็มีผู้ใช้บริการส่วนน้อยที่ตอบไม่พอใจในการปล่อยเรือจากท่า (ร้อยละ 24.4)

และไม่พอใจในประสิทธิภาพความรวดเร็วในการเดินเรือ(ร้อยละ 6.7) โดยกล่าวว่าในบางครั้งมีความล่าช้าไม่ตรงเวลาในการปล่อยเรือที่ท่าโดยมักจะจอดเรือรับผู้โดยสารให้ได้จำนวนมากๆ แล้วจึงออกเรือทำให้เสียเวลา มักเกิดในท่าต้นทาง เช่น ท่านนทบุรี,ท่าสาทร,ท่าราษฎร์บูรณะ,ท่าวัดราชสิงขร หรือบางส่วนก็มีความเห็นว่าเรือน่าจะแล่นในอัตราเร็วที่สูงขึ้นอีกเพื่อความรวดเร็วยิ่งขึ้น

ตารางที่ 5.38 ทัศนคติของผู้ใช้บริการที่มีต่อความตรงเวลาและความรวดเร็วในการเดินทาง

การตรงเวลาในการปล่อยเรือ	พอใจ	เฉย ๆ	ไม่พอใจ
ท่าสาทร	27 (54%)	10 (20%)	13 (26%)
ท่าราชวงศ์	23 (46%)	12 (24%)	15 (30%)
ท่าวังหลัง	23 (46%)	14 (28%)	13 (26%)
ท่าเทเวศร์	29 (59.2%)	10 (20.4%)	10 (20.4%)
ท่านนทบุรี	38 (38%)	40 (40%)	22 (22%)
รวม	140 (46.8%)	86 (28.8%)	73 (24.4%)
ความรวดเร็ว	พอใจ	เฉย ๆ	ไม่พอใจ
ท่าสาทร	34 (68%)	9 (18%)	7 (14%)
ท่าราชวงศ์	38 (77.6%)	9 (18.4%)	2 (4.1%)
ท่าวังหลัง	37 (75.5%)	10 (20.4%)	2 (4.1%)
ท่าเทเวศร์	35 (71.4%)	12 (24.5%)	2 (4.1%)
ท่านนทบุรี	70 (70%)	23 (23%)	7 (7%)
รวม	214 (72.1%)	63 (21.2%)	20 (6.7%)

5.3.9 ทัศนคติต่อทางเท้าและความสะดวกในการเข้าถึงท่าเรือ

ผู้ใช้บริการร้อยละ 51.3 จะตอบว่าทางเท้ามีความสะดวกในการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือกับการเดินทางรูปแบบอื่นในระดับที่น่าพอใจ รองลงมาร้อยละ 32.7 จะตอบว่าไม่สะดวก และมีร้อยละ 16 ที่ไม่มีความเห็น

หากพิจารณาในแต่ละท่าเรือจะพบว่าบางแห่งมีจำนวนผู้ที่ตอบว่าสะดวกเท่ากันหรือใกล้เคียงกับผู้ตอบว่าไม่สะดวก เช่น ท่าวังหลัง มีผู้ตอบไม่สะดวกร้อยละ 48 ผู้ตอบไม่สะดวกร้อยละ 48 ท่าราชวงศ์มีผู้ตอบสะดวก ร้อยละ 50 ผู้ตอบไม่สะดวก ร้อยละ 34 เป็นต้น

เมื่อพิจารณาเฉพาะกรณีที่ผู้ตอบในแต่ละท่าเรือที่คิดว่าทางเท้าในการเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางนั้นไม่สะดวกพอ จะได้ความคิดเห็นเรียงจากความถี่มากไปน้อยดังนี้ เช่น คิดว่าทางเท้าแคบ แออัด ไม่สามารถรองรับคนเดินทางที่มีจำนวนมากในช่วงเวลาเดียวกันได้, มีสิ่งกีดขวางบนทางเท้า เช่น หาบเร่, แผงลอย, ตลาดนัดขายสินค้าอาหาร ฯลฯ, ระยะทางระหว่าท่าเรือกับรูปแบบการเดินทางอื่นไกลไป, สภาพพื้นผิวทางเท้าไม่เรียบร้อย ขรุขระหรือไม่ต่อเนื่องไม่สะดวกในการเดินทาง, ขาดสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ไฟส่องทาง, ถังขยะ, หรือมีสภาพสกปรก และในบางแห่งจะไม่มีทางเท้าให้เดินจนต้องเดินบนถนนเสี่ยงต่อรถชน (ดูตารางที่ 5.40)

ตารางที่ 5.39 ทัศนคติของผู้ใช้บริการที่มีต่อทางเท้าที่เชื่อมต่อท่าเรือกับการเดินทางรูปแบบอื่น

ทางเท้าที่เชื่อมต่อท่าเรือกับการเดินทางรูปแบบอื่น	สะดวก	ไม่สะดวก	ไม่มีความเห็น
ท่าสาทร	26 (52%)	15 (30%)	9 (18%)
ท่าราชวงศ์	25 (50%)	17 (34%)	8 (16%)
ท่าวังหลัง	24 (48%)	24 (48%)	2 (4%)
ท่าเทเวศร์	22 (44%)	12 (24%)	16 (32%)
ท่านนทบุรี	57 (57%)	30 (30%)	13 (13%)
รวม	154 (51.3%)	98 (32.7%)	48 (16%)

ตารางที่ 5.40 เหตุผลของผู้ใช้บริการที่รู้สึกไม่สะดวกในการเดินเท้าเพื่อเข้าถึงท่าเรือ

เหตุผลในความไม่สะดวกของทางเท้า	ความถี่ (คะแนน)
ระยะทางระหว่าง Mode ไกลไป	40
พื้นผิวทางเท้าไม่เรียบร้อย ไม่สม่ำเสมอ	25
ทางเท้าแคบ,แออัดไม่สามารถรองรับคนจำนวนมาก	44
มีสิ่งกีดขวางบนทางเท้า เช่น หาบเร่,แผงลอย ฯลฯ	42
ไม่มีทางเท้าระหว่างท่าเรือกับการเดินทางรูปแบบอื่น	4
เหตุผลอื่นๆ เช่น สกปรก,ขาดไฟส่องสว่างทางเดิน ฯลฯ	5
รวม	160

5.3.10 ทัศนคติต่อการลดรอบเรือที่ให้บริการต่อวัน

ผู้ใช้บริการส่วนมากจะตอบเหมือนกันในทุกท่าเรือว่าไม่พอใจต่อการลดรอบเรือที่ให้บริการต่อวันของบริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา โดยคิดเป็นร้อยละ 72.1 รองลงมารู้สึกเฉยๆ เพราะไม่ได้รับผลกระทบต่อการเดินทางของตน คิดเป็นร้อยละ 21.8 และมีเพียงร้อยละ 6 ที่เห็นด้วยเพราะคิดว่าผู้ประกอบการจำเป็นต้องลดต้นทุน

ในกรณีที่ผู้ตอบไม่พอใจในการลดรอบเรือนี้จะให้เหตุผลต่างๆ กัน เช่น เหตุผลอันดับที่ 1 คือทำให้ต้องรอเรือนานขึ้นกว่าเดิม (ร้อยละ 40.96) อันดับที่ 2 คือ ทำให้เรือมีผู้โดยสารหนาแน่นมากขึ้นและเสี่ยงต่ออุบัติเหตุมากขึ้น (ร้อยละ 29.75) อันดับที่ 3 คือ ทำให้ผู้เดินทางต้องเปลี่ยนไปใช้รูปแบบการเดินทางอื่น เช่น รถยนต์ส่วนตัวหรือรถประจำทาง เพราะมีช่วงเวลาหรือเส้นทางการแวะจอดเทียบท่าที่เปลี่ยนไป (ร้อยละ 16.93) นอกจากนี้ก็มีบางส่วนที่ให้เหตุผลว่าช่วงเวลาและเส้นทางการเดินเรือที่มีให้เลือกใช้น้อยลงนี้เป็นการจำกัดทางเลือกในการเดินทางของตน แม้ว่ายังคงต้องใช้บริการต่อไป แต่ก็มีความสะดวกสบายลดลง และการลดรอบเรือที่ให้บริการลงก็ก่อให้เกิดทัศนคติที่ไม่ดีต่อบริษัทผู้ประกอบการโดยเห็นว่าเป็นการเอาเปรียบผู้บริโภคอีกด้วย

ตารางที่ 5.41 ทัศนคติของผู้ใช้บริการต่อการลดจำนวนรอบเรือต่อวันของบริษัทเรือด่วน-เจ้าพระยา

การลดจำนวนรอบเรือต่อวัน	พอใจ	เฉย ๆ	ไม่พอใจ
ท่าสาทร	3 (6%)	11 (22%)	36 (72%)
ท่าราชวงศ์	2 (4.1%)	7 (14.3%)	40 (81.6%)
ท่าวังหลัง	3 (6%)	6 (12%)	41 (82%)
ท่าเทเวศร์	3 (6.1%)	9 (18.4%)	37 (75.5%)
ท่านนทบุรี	7 (7%)	32 (32%)	61 (61%)
รวม	18 (6%)	65 (21.8%)	215 (72.1%)

ตารางที่ 5.42 เหตุผลของผู้ใช้บริการที่ตอบ "ไม่เห็นด้วย" เกี่ยวกับการลดเที่ยวเรือด่วนเจ้าพระยา

อันดับ	เหตุผล	ความถี่(คะแนน)
1	ต้องรอเรือนานขึ้นกว่าเดิม	179
2	ทำให้เรือมีผู้โดยสารแน่นยิ่งขึ้น,อันตราย	130
3	ทำให้ต้องเปลี่ยนไปใช้เส้นทางอื่นในการเดินทางแทนการใช้เรือ	74
4	มีช่วงเวลาที่สามารถใช้เรือได้น้อยลง เป็นการลดทางเลือกในการเดินทาง	49
5	อื่นๆ เช่น เป็นการเอาเปรียบผู้ใช้บริการ สร้างทัศนคติเชิงลบในการใช้เรือด่วนเจ้าพระยา	5
	รวม	437

5.3.11 ทัศนคติต่อสัญลักษณ์, แผนที่หรือป้ายแสดงรายละเอียดต่างๆ

ผู้ใช้บริการส่วนมากตอบว่าป้ายแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับเส้นทางเดินเรือ ค่าโดยสาร และตารางเวลาเรือตลอดจนป้ายบอกตำแหน่งท่าเรือ มีจำนวนไม่เพียงพอ ยกเว้นเพียงในท่าเทเวศร์ที่ผู้ตอบส่วนมากตอบว่ามีจำนวนเพียงพอแล้ว คิดเป็นร้อยละ 44 ซึ่งใกล้เคียงกับผู้ตอบว่าไม่เพียงพอ ซึ่งมีร้อยละ 36

เหตุผลที่ผู้ตอบว่าไม่เพียงพอ ซึ่งมีจำนวนถึงร้อยละ 37.7 กล่าวว่า น่าจะมีป้ายแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับตารางเวลาเรือในแต่ละวันหรือแผนที่เส้นทางที่จอดเทียบ ติดไว้ตามจุดต่างๆ เพิ่มขึ้น เช่น บริเวณหน้าท่าเรือและบริเวณที่พักคอยผู้โดยสาร หรือใกล้จุดขายตั๋วโดยสาร ให้ผู้ใช้บริการสามารถดูรายละเอียดได้โดยง่าย

รองลงมาร้อยละ 32 จะมีความเห็นว่าป้ายแสดงรายละเอียดต่างๆ ที่มีอยู่ปัจจุบันมีจำนวนหรือวางในตำแหน่งที่เหมาะสม เพียงพอแล้วไม่ต้องเพิ่มหรือลดจำนวนป้ายเหล่านี้ แต่ก็มีผู้ใช้บริการส่วนหนึ่งคือ ร้อยละ 15.3 ที่ให้เหตุผลว่าแม้ว่าป้ายเหล่านี้มีจำนวนที่เพียงพอแล้วแต่ก็อยู่ในสภาพที่เก่า ข้อมูลที่แสดงในป้ายก็ไม่ตรงกับเส้นทางและตารางเวลาเดินเรือที่ให้บริการอยู่จริง และมีความคลุมเครือไม่ชัดเจน ยากแก่การเข้าใจ น่าจะมีการปรับปรุงแก้ไขให้ถูกต้องและอ่านเข้าใจง่าย อีกทั้งควรจัดทำให้ตัวอักษรในป้ายต่างๆ มีขนาดที่ใหญ่พอที่จะอ่านหรือมองเห็นได้ง่ายและมีความเป็นสากล

นอกจากนี้จะเห็นว่าป้ายแสดงรายละเอียดเส้นทางและตารางเวลาเดินเรือในแต่ละท่าเรือในปัจจุบัน จะเขียนไว้บนกระดานขนาดเล็กด้วยลายมืออย่างง่ายๆ และวางในตำแหน่งที่สังเกตเห็นได้ยาก โดยมักจะเขียนเฉพาะรอบเรือไม่กี่เที่ยวในช่วงเวลานั้น เช่น ในช่วงเช้าก็จะเขียนไว้ในกระดานเพียง 2-3 รอบ ซึ่งมีกำหนดออกจากท่าติดๆ กัน โดยจะไม่ได้แสดงตารางเวลาเรือในรอบอื่นๆ ของทั้งวัน และตารางเวลาที่เขียนไว้นี้ก็มักมีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอหรืออาจไม่ตรงกับเวลาปล่อยเรือจากท่าจริง ปัญหาเหล่านี้ทำให้ผู้เดินทางโดยเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งแม้จะเป็นผู้ใช้บริการอยู่ประจำก็ไม่สามารถทราบเวลาเดินเรือในเที่ยวต่างๆของทั้งวันได้อย่างถูกต้อง จำเป็นต้องอาศัยการสอบถามความเปลี่ยนแปลงของเวลาเทียบท่าของเรือจากพนักงานหรือคอยอ่านจากกระดานนั้น ส่วนป้ายแสดงรายละเอียดเส้นทางและตารางเวลาเดินเรือที่ทางบริษัท เรือด่วนเจ้าพระยาได้จัดวางไว้ในทุกท่าเรือซึ่งจะมีรูปแบบและรายละเอียดเดียวกัน และเป็นรายละเอียดที่ล้าสมัยไม่ตรงกับสภาพจริงในปัจจุบัน ผู้ใช้บริการที่ท่าเรือเป็นประจำส่วนมากจะทราบว่าไม่สามารถดูรายละเอียดจากป้ายเหล่านี้ แต่ก็สร้างความสับสนอย่างมากแก่ผู้ที่ใช้บริการรายอื่นๆ โดยเฉพาะผู้ที่ไม่ได้ใช้บริการเป็นประจำหรือผู้ใช้บริการขาจร เช่น นักท่องเที่ยว เป็นต้น

จากการสัมภาษณ์ผู้ใช้บริการ ณ ท่าเรือในพื้นที่ศึกษา จะพบว่าผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาที่ใช้บริการเป็นประจำตั้งแต่วันจันทร์ถึงวันศุกร์ หลายรายทราบเวลาเทียบท่าของเรือที่ให้บริการที่ท่าเรือนั้นเพียงไม่กี่รอบ โดยจะทราบเฉพาะช่วงที่ใช้ประจำ เช่น ช่วงเย็นหลังเลิกงานหรือเลิกเรียนซึ่งผู้ใช้บริการจะมารอที่ท่าเรือนั้นเป็นเวลาเดิมเป็นประจำ แต่หากมีการเปลี่ยนแปลงเวลาโดยต้องกลับเร็วขึ้นหรือช้าลงจากปกติก็จะไม่สามารถทราบได้ว่ามีเรือที่เทียบท่าเรือนั้นในเวลาใดอีก ซึ่งบางรายจะเปลี่ยนไปใช้การเดินทางรูปแบบอื่นแทน หรืออาจจะมารอเรือที่ท่าโดยไม่ทราบเวลาเทียบเรือที่แน่นอนทำให้เสียเวลาและไม่สะดวกอย่างยิ่ง

เกี่ยวกับทัศนคติที่มีต่อสัญลักษณ์ธงสีต่างๆ เช่น สีเหลือง, สีแสดและสีแดง ที่ทางบริษัทเรือด่วนเจ้าพระยา ติดไว้ที่เรือเพื่อทำหน้าที่แบ่งประเภทหรือเส้นทางที่แวะเทียบของเรือโดยสารของบริษัทนั้น จากการศึกษาจะพบว่าบางครั้งก็สร้างความสับสนแก่ผู้ใช้บริการ โดยเฉพาะในรายที่เพิ่งเริ่มใช้บริการหรือเป็นผู้ใช้บริการขาจร ที่จะเกิดความสับสน ไม่เข้าใจในในความแตกต่างของเรือแต่ละธงสี โดยอาจจะไม่ทราบว่ามีเส้นทางที่จอดเทียบในท่าเรือใดบ้างหรือแต่ละธงสีมีเส้นทาง, ท่าเทียบ,อัตราค่าโดยสารและความสะดวกรวดเร็วแตกต่างกันอย่างไร เป็นต้น พบว่ามีผู้ใช้บริการร้อยละ 43.7 ที่ตอบว่าเคยสับสนหรือไม่เข้าใจเกี่ยวกับสัญลักษณ์ธงสีเหล่านั้น และมีร้อยละ 12 ที่ไม่แน่ใจนักว่าเคยสับสนหรือไม่ แต่ก็มีร้อยละ 44.3 ที่ตอบว่าไม่เคยสับสนในเรื่องนี้

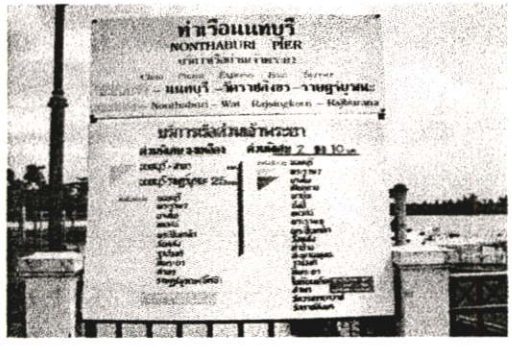
อย่างไรก็ตาม จะเห็นว่าการสร้างความเข้าใจแก่ผู้โดยสารเกี่ยวกับระบบเส้นทางและตารางเวลาเดินเรือที่ให้บริการ น่าจะมีการปรับปรุงเพื่อลดความสับสน ทำให้ประชาชนสามารถเข้าใจระบบเส้นทางการบริการที่มีอยู่เพื่อสามารถเลือกใช้บริการได้อย่างสะดวกเหมาะสมกับความต้องการเดินทางของตน และเพื่อเป็นการยกระดับมาตรฐานการบริการของระบบในดีขึ้น ก่อให้เกิดทัศนคติที่ดีต่อการเดินทางโดยระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา

ตารางที่ 5.43 ทัศนคติของผู้ใช้บริการต่อป้ายแสดงรายละเอียดเส้นทางและตารางเวลาเดินเรือ

เหตุผล	ท่าเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษา					รวม
	สาทร	ราชวงศ์	วังหลัง	เทเวศร์	นนทบุรี	
มีจำนวนมากเกินไป	1 (2%)	1 (2%)	0 (0%)	1 (2%)	2 (2%)	5 (1.7%)
มีเพียงพอแล้ว	14 (28%)	16 (32%)	14 (28%)	22 (44%)	30 (30%)	96 (32%)
มีจำนวนเพียงพอแต่ยากในการเข้าใจ	7 (14%)	13 (26%)	6 (12%)	4 (8%)	16 (16%)	46 (15.3%)
มีจำนวนไม่เพียงพอ	21 (42%)	13 (26%)	23 (46%)	18 (36%)	33 (33%)	113 (37.7%)
ไม่มีความเห็น	7 (14%)	18 (36%)	7 (14%)	5 (10%)	19 (19%)	40 (13.3%)
รวม	50 (100%)	2 (4%)	50 (100%)	50 (100%)	100 (100%)	300 (100%)

ตารางที่ 5.44 ทัศนคติของผู้ใช้บริการต่อสัญลักษณ์ธงสี

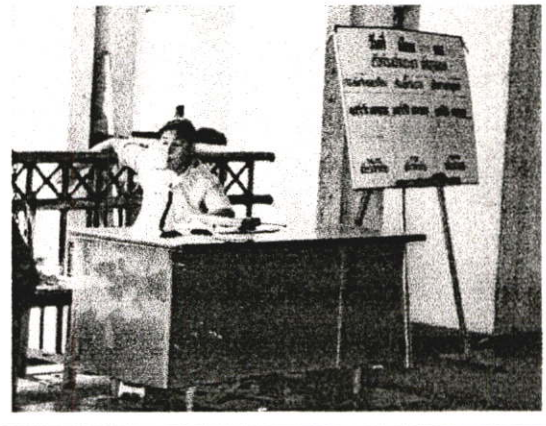
ท่าเรือ	ความสับสนเกี่ยวกับสัญลักษณ์ธงสีที่ติดที่เรือด่วนเจ้าพระยา			รวม
	เคยสับสน	ไม่เคยสับสน	ไม่แน่ใจ	
สาทร	21 (42%)	21 (42%)	8 (16%)	50 (100%)
ราชวงศ์	23 (46%)	25 (50%)	2 (4%)	50 (100%)
วังหลัง	25 (50%)	24 (48%)	1 (2%)	50 (100%)
เทเวศร์	26 (52%)	24 (48%)	0 (0%)	50 (100%)
นนทบุรี	36 (36%)	39 (39%)	25 (25%)	100 (100%)
รวม	131 (43.7%)	133 (44.3%)	36 (12%)	300 (100%)



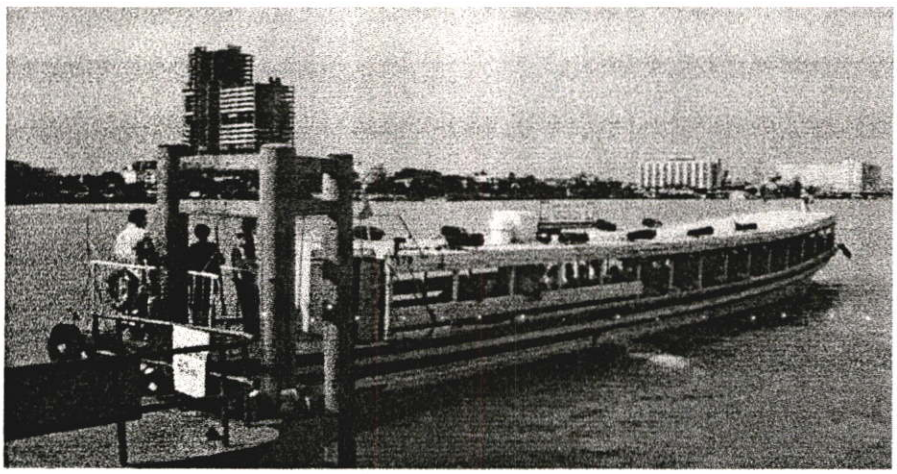
ลักษณะป้ายแสดงรายละเอียดเส้นทางบริการหรือตารางเวลาของเรือด่วนเจ้าพระยาซึ่งมักวางในบริเวณใกล้ทางขึ้นลงเรือหรือในศาลาพักคอยผู้โดยสาร

ตารางเวลาเดินเรือและเส้นทางที่แวะเทียบที่แสดงไว้ในป้ายดังกล่าวมักเป็นรายละเอียดที่ไม่ตรงกับการให้บริการจริงในปัจจุบันเพราะมีการเปลี่ยนแปลงเวลาการปล่อยเรือหรือเส้นทางการบริการอยู่เสมอ ป้ายเหล่านี้บางครั้งจึงสร้างความสับสนแก่ผู้ใช้บริการเรือด่วนเจ้าพระยาโดยเฉพาะผู้ที่ไม่ได้ใช้บริการเป็นประจำและผู้ใช้บริการโดยรวมก็ไม่สามารถทราบรายละเอียดเส้นทางเดินเรือหรือตารางเวลาการปล่อยเรือที่แน่นอนได้จากป้ายเหล่านี้

เวลาการปล่อยเรือที่ท่าในปัจจุบันจะแสดงไว้ในกระดานขนาดเล็กดังรูปโดยพนักงานจะคอยเขียนเวลาการปล่อยเรือด่วนเจ้าพระยาประมาณ 2-3 รอบ ที่ออกแล่นจากท่าในช่วงเวลานั้นๆ ป้ายดังกล่าวมักวางไว้ใกล้บริเวณจำหน่ายตั๋วโดยสารมักไม่ค่อยเป็นที่สังเกตเพราะมีขนาดเล็กและเขียนรายละเอียดด้วยมือ



รูปที่ 5.4 ลักษณะของป้ายแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับเส้นทางและเวลาการบริการของเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษา



สภาพเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาของบริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด
ซึ่งจะติดธงสีที่หัวและท้ายเรือเพื่อแบ่งประเภทเรือที่ให้บริการ

สภาพภายในห้องโดยสารซึ่งในช่วงเวลาเร่งด่วนมักจะมีผู้
โดยสารหนาแน่นและบรรทุกเกินอัตรา

รูปที่ 5.5 สภาพเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาของบริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด

5.4 ความต้องการในการเดินทางของผู้ใช้บริการระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษา

ในการยกระดับระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาให้มีประสิทธิภาพจะต้องคำนึงถึงความต้องการเดินทางของผู้ใช้บริการเป็นสำคัญเพื่อที่จะใช้ในการกำหนดแนวทางการปรับปรุงให้สามารถตอบสนองการใช้งานของประชาชนผู้เดินทางได้อย่างเหมาะสม ความต้องการในการเดินทางของผู้ใช้บริการระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยานั้นมีปัจจัยสำคัญเนื่องมาจากพฤติกรรมการเดินทางและลักษณะการใช้บริการของผู้เดินทางซึ่งก่อให้เกิดทัศนคติความคิดเห็นเกี่ยวกับคุณภาพมาตรฐานของระบบเส้นทางและการบริการ ในกรณีที่เกิดความไม่พึงพอใจใดๆต่อการใช้บริการระบบเรือโดยสาร ย่อมก่อให้เกิดความต้องการในรูปแบบการบริการที่แตกต่างออกไปเพื่อสนองตอบต่อพฤติกรรมการใช้บริการหรือเติมเต็มความต้องการเพื่อบรรลุความพึงพอใจสูงสุดในการใช้บริการของผู้เดินทางจากการวิจัยครั้งนี้สามารถสรุปถึงความต้องการเดินทางโดยระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาของผู้ใช้บริการในพื้นที่ศึกษาได้ดังนี้

5.4.1. สภาพท่าเรือ บริเวณพักคอยและเรือที่ให้บริการ โดยรวมจะต้องมีสภาพแข็งแรงทนทาน เหมาะสมกับสภาพการใช้งานไม่เก่าทรุดโทรมจนเกิดอันตรายหรือแลดูไม่เรียบร้อย บริเวณที่พักคอยสำหรับผู้โดยสารควรเป็นอาคารที่มีหลังคาคลุม มีที่นั่งพักคอยที่สะอาดและจำนวนเพียงพอกับการใช้งาน เรือที่ให้บริการน่าจะจัดให้เป็นเรือขนาดใหญ่ (เรือชนิด 2 เครื่องยนต์) เพราะมีสภาพแข็งแรงปลอดภัยและมีที่นั่งโดยสารมากกว่า ตัวเรือทั้งเรือขนาดใหญ่และเรือขนาดเล็ก (เรือชนิด 1 เครื่องยนต์) จะต้องมีการดูแล บำรุงรักษาและตรวจสภาพอยู่เสมอเพื่อความปลอดภัย ส่วนเรือที่มีสภาพเก่า ชำรุด ไม่ควรนำมาให้บริการอีก

5.4.2. ความสะดวกรวดเร็วและความตรงเวลาในการเดินทาง ซึ่งเป็นเหตุผลหลักที่ทำให้กลุ่มผู้ใช้บริการส่วนมากเลือกเป็นวิธีการเดินทาง เพราะมีความสะดวกรวดเร็วและไม่ต้องเสียเวลารอนานเมื่อเทียบกับรถประจำทาง ผู้ใช้บริการส่วนมากมีความต้องการให้เรือมีอัตราเร็วที่เร็วขึ้นหรือใช้เรือที่มีกำลังขับเคลื่อนสูงขึ้น ทั้งนี้จะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยด้วย เพื่อย่นระยะเวลาในการเดินทางยิ่งขึ้น นอกจากนี้จะต้องปรับปรุงและควบคุมการเข้าเทียบและออกจากท่าของเรือโดยสารให้ตรงตามตารางเวลาเพื่อความสะดวกในการวางแผนการเดินทางของผู้เดินทาง

5.4.3. ความปลอดภัย เป็นปัญหาหลักที่ผู้ใช้บริการกังวลในการเดินทางโดยเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งผู้ใช้บริการส่วนมากยังมีทัศนคติที่ว่าการใช้เรือในการเดินทางยังมีความเสี่ยงมีมาตรฐานความปลอดภัยต่ำ ในการยกระดับความปลอดภัยในการเดินทางนี้จะต้องปรับปรุงตัวเรือและท่าเรือให้มีสภาพแข็งแรงสมบูรณ์และเหมาะสมกับปริมาณผู้โดยสารที่มาใช้

บริการ จัดให้มีอุปกรณ์ช่วยชีวิต เช่น ห่วงหรือเสื้อชูชีพ วางในตำแหน่งที่สะดวกในการใช้งานทั้งในเรือโดยสารและท่าเรือ และจะต้องมีจำนวนเพียงพอเหมาะสมกับจำนวนผู้โดยสารตลอดจนมีการตรวจสภาพความสมบูรณ์ของอุปกรณ์ให้อยู่ในสภาพใช้งานได้อยู่เสมอ นอกจากนี้ควรจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยกำกับดูแลในเรื่องความปลอดภัยในการขึ้นลงเรือประจำอยู่ทุกท่าเรือและควรมีการจัดระบบการขึ้นหรือลงเรือหรือการโดยสารเรือให้มีระเบียบลดการแออัด เบียดเสียด ขาดวินัยในการใช้บริการ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุต่างๆที่อาจเกิดขึ้นได้

5.4.4. ต้องการให้ขยายโครงข่ายเส้นทางการเดินเรือให้ครอบคลุมทั้วพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลโดยแบ่งประเภทเรือที่บริการให้หลากหลายยิ่งขึ้น ควรจัดให้มีรอบเรือบริการทุกวันและตลอดวัน ไม่ควรงดบริการในวันหยุด เพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มทางเลือกแก่ผู้เดินทาง

5.4.5. การเชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่นและการเข้าถึงท่าเรือควรมีความสะดวกสบาย โดยทางเท้าควรมีความเรียบร้อย ระยะทางไม่ไกลและเปลี่ยวเกินไป มีสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ร่มเงา ที่กันแดดกันฝน ไฟส่องสว่าง ตู้โทรศัพท์สาธารณะ ฯลฯ และควรมีระบบขนส่งรูปแบบอื่นอยู่ใกล้ท่าเรือเพื่อให้เลือกใช้บริการได้สะดวกและมีค่าโดยสารไม่แพงนัก เพราะจะทำให้ค่าใช้จ่ายในการเดินทางโดยรวมแพงเกินไป

5.4.6. ค่าโดยสาร ควรมีความเหมาะสมกับระยะทางเดินเรือและราคาย่อมเยา โดยน่าจะมีระบบการเก็บค่าโดยสารตามระยะทางแทนการเก็บอัตราเดียวตลอดเส้นทางเพื่อความยุติธรรมแก่ผู้ใช้บริการและเพื่อจูงใจให้มาใช้บริการ

5.4.7. ควรอบรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในทำงานของพนักงาน โดยเฉพาะในหน้าที่การให้คำแนะนำเกี่ยวกับข้อมูลรายละเอียดของเส้นทางตารางเวลาเรือและการดูแลความสะดวกปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการตลอดจนการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความสุภาพเรียบร้อย เพื่อสร้างความพึงพอใจในการเดินทางของผู้ใช้บริการ

5.4.8. ควรเป็นรูปแบบการเดินทางสาธารณะที่ไม่ก่อมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมหรือสร้างความเดือดร้อนรำคาญแก่ประชาชน จึงควรปรับปรุงและดูแลรักษาเครื่องยนต์ให้มีสภาพดีอยู่เสมอไม่ก่อมลพิษ เช่น น้ำมันรั่วไหล ขยะ ควัน ฯลฯ แก่สภาพแวดล้อมและควรปรับลดระดับเสียงของเครื่องยนต์ไม่ให้ดังเกินไปซึ่งเป็นปัญหาสำคัญที่ประชาชนผู้ใช้บริการเกือบทั้งหมดรู้สึกไม่พอใจ

บทที่ 6
สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะแนวทางปรับปรุง

6.1 การประหยัดพลังงานในการเดินทางด้วยระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา

ในปัจจุบันเนื่องจากความต้องการเดินทาง (Demand) ที่สูงกว่าความสามารถรองรับการเดินทาง (Supply) จนก่อให้เกิดความไม่สมดุลกัน ระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ก็ไม่เพียงพอและอยู่ในสภาพล้าสมัย ขาดประสิทธิภาพในการตอบสนองการเดินทางของประชาชน ทำให้ประชาชนบางกลุ่มที่พอมีโอกาสหรือฐานะจึงหันไปใช้รถยนต์ส่วนตัวซึ่งยิ่งสร้างปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหาสิ่งแวดล้อมและเป็นการสิ้นเปลืองพลังงาน ค่าใช้จ่ายต่างๆ ยิ่งขึ้น ในขณะที่ประชาชนส่วนใหญ่ที่ยังคงต้องอาศัยระบบขนส่งสาธารณะต่างๆ เช่น รถประจำทาง,รถไฟ ฯลฯ ในการเดินทางจำต้องทนต่อสภาพความไม่สะดวกสบาย ความไม่สมบูรณ์ต่างๆ ของระบบ

แม้ว่าจะเริ่มนำระบบขนส่งมวลชนแบบ Mass Transit เข้ามาใช้เพื่อแก้ปัญหานี้ โดยเน้นการขนส่งคนได้คราวละมากๆและใช้เวลาน้อย แต่โครงการดังกล่าวก็ยังมีพื้นที่ให้บริการไม่สมบูรณ์ เส้นทางที่ให้บริการอยู่ในช่วงสั้นๆภายในตัวเมืองและไปไม่ถึงย่านพักอาศัยของประชาชนอันเป็นแหล่งกำเนิดการเดินทางจึงเป็นรูปแบบการเดินทางที่อำนวยประโยชน์แก่ผู้ที่อยู่ใกล้หรือเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าได้ง่ายเท่านั้น

ระบบรถประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯและรถร่วมบริการต่างๆซึ่งมีผู้ใช้บริการมากสุดจากรูปแบบการเดินทางสาธารณะอื่นๆ ตอบสนองความต้องการเดินทางของประชาชนได้ไม่สมบูรณ์นักอันมีสาเหตุหนึ่งเนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด ทำให้รถประจำทางมีสถิติรอบต่อวัน (Turn Over) ต่ำมาก เพียง 2-3 รอบต่อวันเท่านั้น (การุณ จันทรางศุ: 1995:40) อีกทั้งการเพิ่มปริมาณถนนให้เพียงพอกับปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นก็ไม่สามารถทำได้ เพราะต้องใช้ทุนมหาศาลและใช้เวลานาน (ในแต่ละวันมีรถยนต์เพิ่มขึ้นถึงประมาณ 400 คัน รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น 450 คัน ซึ่งต้องใช้พื้นที่ถนนประมาณไม่น้อยกว่า 3 กิโลเมตรเพื่อรองรับ (ส.จ.ร. อ้างใน สล้าง บุนนาค:1995:14) แต่ก็นั่นก็เป็นเพียงการแก้ไขปัญหาที่ปลายเหตุ ไม่เหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ

เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นทางเลือกอย่างหนึ่งในการเดินทางของประชาชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ที่ต้องการเลี่ยงจากปัญหาการจราจรทางบก แม้ปริมาณผู้

ใช้บริการจะยังค่อนข้างต่ำเมื่อเทียบกับปริมาณการเดินทางตลอดวันในกรุงเทพมหานคร แต่ก็สามารถปรับปรุงเพื่อยกระดับให้มีประสิทธิภาพและมาตรฐานเพื่อรองรับปริมาณการเดินทางจำนวนมากขึ้นได้

จากผลการศึกษาในหัวข้อ 5.2.8 และ 5.2.9 (เปรียบเทียบปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิง,เวลาและระยะทางในการเดินทางระหว่างเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยากับรถยนต์ คิดกรณีที่มีผู้โดยสารเต็มอัตราบรรทุกปกติของพาหนะทั้งสองชนิด) สามารถสรุปถึงข้อดีในการใช้เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในการเดินทางได้ คือ ช่วยประหยัดเวลาในการเดินทางได้มากกว่า หากเทียบกับการใช้รถยนต์ในเส้นทางเทียบเท่ากัน อีกทั้งเวลาที่ใช้เดินทางก็มีความแน่นอนมากกว่าการใช้รถยนต์ซึ่งมีความคลาดเคลื่อนสูงเนื่องจากความไม่แน่นอนของสภาพการจราจรในแต่ละช่วง และเป็นการเดินทางที่ใช้ระยะทางสั้นกว่าการใช้รถยนต์เพราะเป็นการเดินทางระยะขจัด ไม่ต้องติดปัญหาจราจรซึ่งจะทำให้เรือแต่ละลำที่แล่นสามารถแล่นได้หลายรอบใน 1 วัน ไม่จำเป็นต้องลงทุนในการใช้เรือเป็นจำนวนมากในการบริการเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายในการลงทุนและบำรุงรักษา ปริมาณการใช้น้ำมันต่อคนต่อเที่ยวของผู้โดยสารเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยานั้นจะมีค่าน้อยกว่าเมื่อเทียบกับการใช้รถยนต์

จากผลการศึกษาเกี่ยวกับทัศนคติของผู้ใช้บริการที่มีต่อระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาจะเห็นว่าผู้ใช้บริการยังคงยอมรับหรือพอใจต่อระบบในหลายด้านแม้ว่าจะยังขาดประสิทธิภาพมาตรฐานที่ควรเป็น ทั้งนี้สาเหตุจากความเคยชินและไม่มีทางเลือกที่ดีกว่าจึงจำเป็นต้องเลือกใช้ โดยผู้ใช้บริการส่วนใหญ่จะยอมรับต่อสภาพท่าเรือ ที่พักคอยหรือสิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการต่างๆ ในปัจจุบันแต่จะไม่พอใจอย่างยิ่งเกี่ยวกับปัญหาความปลอดภัยและความหนาแน่นในการโดยสารตลอดจนปัญหามลพิษและเสียงเครื่องยนต์ดังนั้นเมื่อมีการปรับปรุงระบบให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เพิ่มศักยภาพการบริการให้รองรับปริมาณการเดินทางจำนวนมากขึ้น จะสามารถแบ่งเบาปริมาณการเดินทางทางบกลงได้ ซึ่งจะช่วยลดค่าใช้จ่าย ความสูญเสียต่างๆอันเกิดจากปัญหารถติดและปัญหามลพิษและส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะของเมือง อันจะเป็นการก่อให้เกิดการอนุรักษ์และประหยัดพลังงานอย่างสัมฤทธิ์ผล

นอกจากนี้ในการลงทุนพัฒนาระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาหรือเรือโดยสารรูปแบบอื่น เช่น เรือหางยาว ยังเป็นการลงทุนที่ใช้ทุนไม่มากเมื่อเทียบกับระบบอื่น อีกทั้งยังสามารถใช้ภูมิปัญญาท้องถิ่น ตลอดจนเทคโนโลยีภายในประเทศมาใช้ในการดำเนินการซึ่งจะเป็นการลดการพึ่งพาต่างชาติและก่อให้เกิดการพัฒนาอันเป็นเอกลักษณ์เหมาะสมกับบริบทของเมือง โดยสามารถส่งเสริมอนุรักษ์ระบบการสัญจรทางน้ำซึ่งเป็นวิธีการเดินทางที่อยู่คู่วิถีชีวิตชาวเมืองมานานให้เป็นเอกลักษณ์ของเมืองสมกับคำว่าเวนิซตะวันออก พร้อมทั้งใช้เป็นจุดเด่นในการดึงดูดนักท่องเที่ยว เช่น อาจจัดให้มีระบบการสัญจรทางน้ำที่มีประสิทธิภาพกว่าเดิมเพื่อการท่องเที่ยวใน

เมืองตามแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองสำคัญเพื่อเลี่ยงกับปัญหาการจราจรทางบกและเพื่อชมทัศนียภาพของเมืองหรือวิถีชีวิตของคนไทย ซึ่งจะเป็นหนทางในการสร้างรายได้แก่ประเทศอีกทางหนึ่ง

6.2 สรุปผลการศึกษา

จากการวิจัยพอจะสรุปผลการศึกษาและประเด็นปัญหาต่างๆ ของระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาระบบให้เป็นทางเลือกในการเดินทางที่มีประสิทธิภาพแก่ประชาชน ได้ดังนี้

6.2.1 ด้านกายภาพ

โดยแบ่งพิจารณาเป็น 3 ส่วน คือ เรือ,ท่าเรือ และทางเท้าในการเชื่อมต่อการเดินทาง

1. **เรือ**

เรือของบริษัทเรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด ที่ใช้บริการรับส่งผู้โดยสารในปัจจุบัน ทั้งชนิด 2 เครื่องยนต์ที่ใช้เป็นเรือด่วนพิเศษธงเหลืองและชนิดเรือ 1 เครื่องยนต์ที่ใช้เป็นเรือด่วนพิเศษ 2 ธง และเรือด่วนธรรมดานั้น โดยรวมอยู่ในสภาพที่มีความแข็งแรงดี แต่จะพบว่าใช้บรรทุกผู้โดยสารเกินอัตราที่กำหนดเสมอ ไม่มีการควบคุมดูแลเรื่องจำนวนผู้โดยสารเลย แม้ว่าจะมีเจ้าหน้าที่ของกรมเจ้าท่าและของบริษัทเรือด่วนเจ้าพระยาประจำอยู่ที่ท่าเรือ ยิ่งไปกว่านั้นเจ้าหน้าที่เหล่านั้นจะพยายามให้ผู้โดยสารลงเรือไปให้ได้มากที่สุด ผู้โดยสารจึงต้องยืนเบียดเสียดและมักออกันหนาแน่นบริเวณท้ายเรือซึ่งเป็นทางขึ้นลงเรือสร้างความไม่สะดวกแก่ผู้โดยสารที่จะขึ้นลง ส่วนเรือที่บรรทุกเกินอัตราโดยมากมักจะเป็นในช่วงเร่งด่วนทั้งเช้าและเย็น จะแล่นตัดคลื่นลมได้อย่างลำบากเสี่ยงต่ออุบัติเหตุอย่างยิ่งโดยเฉพาะเรือชนิด 1 เครื่องยนต์ แต่ในช่วงนอกเวลาเร่งด่วนในตอนกลางวันจะมีผู้ใช้บริการน้อยเรือจะโล่ง บางครั้งมีผู้โดยสารต่ำกว่าเกณฑ์บรรทุกมากแต่เรือที่ให้บริการก็จะใช้ทั้งเรือ 2 เครื่องยนต์ที่เป็นเรือใหญ่และเรือ 1 เครื่องยนต์ที่มีขนาดเล็กกว่า

อุปกรณ์ช่วยชีวิต เช่น เสื้อชูชีพหรือห่วงชูชีพ ที่มีอยู่บนเรือจะมีพอดีกับจำนวนบรรทุกปกติคือมีพอดีกับจำนวนที่นั่งบนเรือ โดยวางอยู่ใต้เก้าอี้ผู้โดยสาร หรือแขวนอยู่ตามเพดานเหนือเก้าอี้ ซึ่งหากเกิดเหตุคับขันต้องใช้อุปกรณ์เหล่านี้ก็จะไม่สามารถมีเพียงพอกับผู้โดยสารจริงซึ่งมีมากกว่าเกือบเท่าตัว นอกจากนี้การที่เรือบางลำวางอุปกรณ์ช่วยชีวิตให้ยากแก่การหยิบใช้ได้ทัน

ท่วงที เช่น ผูกเงื่อนตายแขวนไว้บนเพดานเรือ หรือการที่มีอุปกรณ์ช่วยชีวิตที่อยู่ในสภาพเก่าชำรุดขาดการบำรุงรักษา ซึ่งหากเกิดเหตุเรือล่มขึ้นจะสร้างความเสียหายแก่ชีวิตอย่างมาก

ระดับเสียงของเครื่องยนต์เป็นปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อทัศนคติในการใช้บริการ โดยผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่จะไม่พอใจในระดับเสียงของเครื่องยนต์โดยให้ความเห็นว่ามีเสียงดังเกินไป สร้างความรำคาญเช่นกันซึ่งน่าจะมีการปรับปรุงแก้ไขให้มีระดับเสียงที่ลดลงมากกว่านี้

2. **ท่าเรือ**

โป๊ะและสะพานที่เชื่อมติดกับท่าโดยส่วนใหญ่อยู่ในสภาพที่แข็งแรงดีแต่สะพานทางเดินไม่ได้มีการแบ่งทางขึ้นและทางลงเป็นสัดส่วนแยกกัน ผู้โดยสารจะแย่งกันขึ้นลงเรือสวนกันบริเวณสะพานซึ่งมีขนาดแคบหากต้องเดินสวนกันจำนวนมากๆ ทำให้ไม่เป็นระเบียบและยิ่งเสียเวลา ส่วนโป๊ะไม่ว่าจะเป็นโป๊ะคู่หรือโป๊ะเดี่ยวก็ไม่ได้แยกประเภทเรือที่แวะเทียบ โดยจะใช้เป็นที่จอดเทียบเรือหลายประเภท เช่น เรือด่วนเจ้าพระยา, เรือยนต์ข้ามฟาก, เรือท่องเที่ยวของโรงแรมหรือร้านอาหาร เป็นต้น ซึ่งพฤติกรรมตามธรรมชาตินั้นผู้โดยสารเรือแต่ละประเภทจะมายืนรอเรือบนโป๊ะทำให้มีการเบียดเสียดแย่งกันขึ้นลงเรือ เพราะจะมีการจอดเทียบเรือในเวลาใกล้เคียงกันมาก แม้ว่าทางกรมเจ้าท่าจะเคยมีนโยบายที่พยายามไม่ให้ผู้โดยสารยืนรอเรือที่โป๊ะโดยให้รอที่บนท่าก่อน เมื่อเรือเทียบแล้วจึงให้ลงที่โป๊ะได้ซึ่งจะทำให้ยิ่งเสียเวลาอย่างมากและเป็นการฝืนพฤติกรรมการใช้บริการจึงไม่มีการบังคับใช้กฎนี้ และให้มีเจ้าหน้าที่จากกรมเจ้าท่าคอยประจำที่ท่าเรือแทน เพื่อควบคุมดูแลความเป็นระเบียบในการขึ้นลงเรือและกำหนดให้บริษัทเรือด่วนเจ้าพระยาจัดเจ้าหน้าที่อีก 1 นาย คอยประจำที่โป๊ะเพื่อทำหน้าที่ดูแลผู้โดยสารที่จะขึ้นลงเรือให้เป็นระเบียบปลอดภัย แต่ปัญหาการยืนออกันที่โป๊ะมากจนเกินไปก็ยังคงมีอยู่เสมอโดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วนและท่าเรือที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางสำคัญ นอกจากนี้ในหลายๆท่าเรือก็ไม่มีเจ้าหน้าที่คอยทำหน้าที่ดูแลตามที่ได้มีนโยบายไว้

ศาลาพักคอยในจำนวนท่าเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งหมด 30 ท่า มักจะมีรูปแบบหน้าตาที่แตกต่างกันไป ขาดความเป็นเอกภาพและในบางท่าก็ไม่มีศักยภาพพอ แม้แต่ในท่าเรือกรณีศึกษาซึ่งจัดว่าเป็นท่าที่มีผู้ใช้บริการต่อวันจำนวนมากและเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่สำคัญก็ยังมีรูปแบบที่แตกต่างกันและบางแห่งไม่มีแม้หลังคากันแดด กันฝน สภาพที่นั่งพักคอยเก่าชำรุดหรือมีจำนวนไม่เพียงพอต่อปริมาณผู้ใช้บริการ (ที่ท่าสาทร)

บริเวณจำหน่ายตั๋วโดยสารไม่มีรูปแบบมาตรฐานเดียวกัน บางท่าเป็นตู้มีพนักงานนั่งขายตั๋วโดยสาร บางท่าเป็นเพียงโต๊ะเล็กๆมีพนักงานนั่งขาย โดยไม่มีป้ายบอกตำแหน่งจำหน่ายตั๋วแสดงให้ชัดเจน นอกจากนี้ในบางเส้นทางก็ไม่สามารถซื้อตั๋วโดยสารบนท่าได้โดยผู้โดยสารจะ

ชำระเงินค่าโดยสารในเรือแทน เช่น เรือด่วนพิเศษธงเหลืองเส้นทางท่าสาทรกับท่าราชฎร์บูรณะ ซึ่งการขาดระเบียบแบบแผนที่แน่นอน สร้างความสับสน ไม่สะดวกในการใช้บริการ

โทรศัพท์สาธารณะและอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเป็นสิ่งจำเป็นที่น่าจะจัดให้มีในทุกท่า แต่ปัจจุบันจะเห็นว่ามีเพียงตู้โทรศัพท์ในบางท่าเรือสำคัญๆ เช่น ท่านนทบุรี,ท่าวังหลัง เท่านั้น ส่วนอุปกรณ์ปฐมพยาบาลก็ไม่ได้มีเตรียมไว้ในยามฉุกเฉินซึ่งมักถูกมองข้ามเช่นเดียวกันกับอุปกรณ์ช่วยชีวิตต่างๆ

นอกจากนี้สิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้บริการอื่นๆ เช่น ป้ายบอกรายละเอียดตารางเวลาเรือหรือแผนที่เส้นทางต่างๆ มักขาดการดูแลปรับปรุง มีจำนวนไม่เพียงพอหรือไม่ชัดเจนไม่ได้มาตรฐาน เช่น ป้ายแสดงรายละเอียดเส้นทางหรือตารางเวลาเก่าที่มีการยกเลิกเปลี่ยนแปลงแล้ว บางท่าไม่มีป้ายแสดงรายละเอียดเส้นทางหรือตารางเวลา บางท่าติดไว้ในตำแหน่งที่สังเกตเห็นยากหรือมีขนาดเล็กดูไม่เป็นทางการและเขียนอย่างสับสน เข้าใจยาก เป็นต้น

3. **ทางเท้าในการเชื่อมต่อระบบขนส่งรูปแบบอื่น**

การเดินเท้าเป็นส่วนสำคัญในการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะและจะเห็นได้ว่าผู้ใช้เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาจะต้องพึ่งพาการเดินเท้าเพื่อไปยังจุดหมายหรือเพื่อต่อระบบการขนส่งแบบอื่นเป็นจำนวนมาก ดังนั้นทางเท้าจึงเป็นได้ทั้งปัจจัยเกื้อหนุนการใช้บริการหรืออุปสรรคที่สำคัญในการใช้บริการ

แม้ว่าผลการสำรวจแบบสอบถามพบว่าผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาส่วนใหญ่จะคิดว่าการเข้าถึงท่าเรือมีความสะดวกน่าพอใจถึงร้อยละ 63.4 และคิดว่าทางเท้าระหว่างท่าเรือกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นมีความสะดวกแล้วร้อยละ 51.3 แต่จากการสำรวจพื้นที่ศึกษาผู้วิจัยพบว่าสภาพทางเท้าในการเชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นหลายแห่งมีสภาพไม่สมบูรณ์นัก มักมีพื้นผิวไม่เรียบ มีทางเท้าไม่สม่ำเสมอต่อเนื่องตลอดเส้นทาง หรือมีสิ่งกีดขวางบนทางเท้าทำให้ต้องเดินบนถนนแทน บางแห่งก็ไม่มีไฟส่องสว่างเวลามืดและบางแห่งก็มีระยะทางจากท่าเรือไปยังป้ายรถประจำทางที่ถนนใหญ่ไกลมาก ปัญหาเหล่านี้สร้างความยากลำบากในการเดินทางและทัศนคติในแง่ลบต่อการใช้เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา

6.2.2 ด้านโครงข่ายเส้นทางและการบริการ

เกี่ยวกับประเด็นด้านโครงข่ายเส้นทางและการบริการสามารถสรุปได้ดังนี้

1. แม้ว่าผู้เดินทางโดยระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยามักจะมีจุดเริ่มต้นและปลายทางอยู่ใกล้ท่าเรือแต่ก็ยังคงมีผู้ใช้บริการอีกไม่น้อยที่มีจุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางของผู้เดินทางบางส่วนไม่ได้อยู่ใกล้บริเวณรัศมีการให้บริการของท่าเรือ ผู้เดินทางจะต้องเดินทางโดยรูปแบบการขนส่งอื่นก่อนหรือหลังการใช้เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา โดยพบว่าจำนวนผู้เดินทางลักษณะดังกล่าวมีมากถึงร้อยละ 70 และเนื่องจากการประสานระหว่างระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาและระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ ทางด้านกายภาพนั้นยังไม่มีประสิทธิภาพพอทำให้ผู้โดยสารที่ต้องเดินทางหลายต่อไม่สะดวกนัก ส่วนอัตราค่าโดยสารตลอดเส้นทางจากจุดเริ่มต้นไปยังจุดหมายปลายทางหรือในทางกลับกันของผู้เดินทางโดยใช้ระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาก็มีแนวโน้มค่อนข้างสูงกว่าค่าโดยสารของผู้ที่เดินทางโดยใช้ระบบขนส่งรูปแบบอื่นในลักษณะต่อเดียว ทำให้ผู้เดินทางบางกลุ่มอาจเลือกที่จะประหยัดค่าใช้จ่ายและยอมเสียเวลานานกว่าในการเลือกเดินทางแบบต่อเดียว โดยยืนยันได้จากงานวิจัยของหน่วยวิจัยการจราจรและขนส่ง คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ซึ่งได้เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินทางของผู้ที่ใช้เรือด่วนเจ้าพระยากับผู้ที่เดินทางโดยรถประจำทางแบบต่อเดียวในเส้นทางใกล้เคียงกันว่าการที่ผู้เดินทางที่ใช้เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาจะต้องเดินทางหลายต่อขึ้นกว่าการเดินทางทางบกแบบเดิมๆ ซึ่งอาจไม่สะดวกในการเชื่อมต่อระบบขนส่งอื่นๆ และต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มขึ้นแลกกับการเดินทางที่รวดเร็วกว่าซึ่งจะชี้ให้เห็นว่าในการเลือกใช้วิธีการเดินทางของประชาชนในกรุงเทพมหานครบางกลุ่มได้ให้ความสำคัญต่อเรื่องค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากกว่าความสะดวก รวดเร็วในการเดินทาง ในกรณีที่เปรียบเทียบค่าโดยสารในการเดินทางด้วยเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยากับค่าโดยสารในการเดินทางด้วยรถประจำทางของ ขสมก. (รถประจำทางแบบไม่ปรับอากาศ) นั้นจะพบว่าการเดินทางด้วยใช้รถประจำทางในลักษณะต่อเดียวย่อมมีราคาค่าโดยสารที่ถูกกว่า เนื่องจากเป็นระบบขนส่งที่ได้รับการสนับสนุนด้านเงินทุนจากภาครัฐ ดังนั้นหากเปิดโอกาสให้มีการแข่งขันอย่างเสรีระหว่างผู้ประกอบการระบบขนส่งรูปแบบต่างๆ (ทั้งการขนส่งทางบกและการขนส่งทางน้ำ) และปราศจากการตรึงราคาค่าโดยสารของรถประจำทาง ตลอดจนสนับสนุนให้มีผู้ประกอบการเอกชนรายใหม่ๆเข้ามาลงทุนในกิจการการขนส่งทางน้ำเพิ่มขึ้นย่อมจะทำให้ราคาค่าโดยสารของเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยามีแนวโน้มลดลงอย่างเป็นธรรมและอยู่ในระดับที่ไม่แตกต่างกันมากนักกับราคาค่าโดยสารรถประจำทาง เป็นการลดข้อเปรียบเทียบด้านราคาซึ่งจะสามารถจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้บริการระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยามากขึ้น

2. เส้นทางเดินเรือ จำนวนรอบเรือที่ให้บริการต่อวันและความถี่ในการปล่อยเรือที่ท่า มีแนวโน้มลดลงเรื่อยๆ ทำให้ช่วงเวลาที่สามารถเข้าใช้บริการได้มีให้เลือกน้อยลง

แต่เดิมเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาจะมีบริษัทที่ดำเนินกิจการอยู่ 2 บริษัทหลัก คือ บริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด โดยเริ่มตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2514 และบริษัท แหลมทอง จำกัด ซึ่งตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2535 เส้นทางและตารางเวลาที่ให้บริการของทั้งสองบริษัทมีแนวโน้มลดน้อยลงเรื่อยๆ จนในปัจจุบันเรือโดยสารภายใต้การดำเนินการของบริษัท แหลมทอง จำกัด ที่ให้บริการเส้นทางระหว่างปากเกร็ดและสาทร ก็ได้ยกเลิกไป เหลือเพียงเรือของบริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด เท่านั้น

เส้นทางเดินเรือของบริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด เริ่มตั้งแต่ พ.ศ. 2514 ที่ให้บริการระหว่างนนทบุรีถึงถนนตก ต่อมาได้ขยายเป็นจากปากเกร็ดถึงบางนาแล้วก็ลดลงเป็นจากปากเกร็ดถึงราชฎร์บูรณะ และมาในช่วงปี พ.ศ. 2543 ก็ได้ยกเลิกเส้นทางปากเกร็ดถึงนนทบุรีลง ในปัจจุบันเส้นทางหลักจะบริการจากนนทบุรีถึงวัดราชสิงขรส่วนเส้นทางนนทบุรีถึงราชฎร์บูรณะจะมีเพียงบางเวลาในวันทำงานเท่านั้น จะเห็นได้ว่าในช่วง 30 ปีที่ผ่านมา มีการลดเส้นทางการบริการลดมาโดยตลอด นอกจากนี้ช่วงเวลาที่ปล่อยเรือจากเดิมที่มีเรือบริการจากเช้าถึงเย็นตลอดวันและมีความถี่เฉลี่ยประมาณ 15 นาทีต่อลำและในชั่วโมงเร่งด่วนความถี่เฉลี่ยประมาณ 4-5 นาทีต่อลำ ก็เปลี่ยนแปลงเป็นให้บริการเฉพาะช่วงเช้าไม่กี่รอบและช่วงเย็นไม่กี่รอบ ส่วนในช่วงกลางวันซึ่งมีผู้ใช้บริการน้อยกว่าก็จะไม่ค่อยมีเรือให้บริการ มีเพียงเรือด่วนธรรมดาซึ่งเป็นเรือเล็กและแล่นช้าเพราะแวะจอดเทียบทุกท่าตลอดเส้นทาง คนบางกลุ่มจะไม่นิยมใช้เพราะไม่สะดวกรวดเร็ว การปล่อยเรือเฉลี่ยในปัจจุบันประมาณ 20-30 นาทีต่อลำซึ่งค่อนข้างนานและมักจอดรอให้คนขึ้นให้ได้มากแล้วจึงออกเรือซึ่งทำให้เสียเวลา เกิดความล่าช้ากว่าตารางเวลาที่กำหนด แต่ในชั่วโมงเร่งด่วนท่าเรือที่มีผู้ใช้บริการหนาแน่นจะปล่อยเรือถี่กว่า คือประมาณ 3-5 นาทีต่อลำ

แนวโน้มการลดลงของรัศมีบริการและการจำกัดช่วงเวลาในการใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาของบริษัทผู้ประกอบการเป็นนโยบายที่ไม่สอดคล้องกับความต้องการเดินทางของผู้ใช้บริการซึ่งมีพฤติกรรมการใช้เรือเพื่อเดินทางเป็นระยะทางไกลๆ เส้นทางที่ถูกยกเลิกบริการมักเป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อกับบริเวณที่เป็นย่านพักอาศัยของเมืองทางทิศเหนือและทิศใต้ ดังนั้นจึงเป็นการตัดหนทางการเดินทางเชื่อมโยงระหว่างย่านพักอาศัยซึ่งอยู่รอบนอกกับย่านการค้าและธุรกิจซึ่งอยู่ใจกลางเมือง ลดทางเลือกในการเดินทางของประชาชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและเป็นการผลักดันให้ผู้เดินทางโดยเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาต้องหันไปพึ่งพาระบบขนส่งสาธารณะแบบอื่นมากขึ้น หรืออาจจะไม่เลือกใช้บริการในที่สุด

3. ความไม่ตรงต่อเวลาในการปล่อยเรือจากท่าและในการเข้าเทียบตามท่าต่างๆ ในบางครั้ง ซึ่งแม้ว่าระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางโดยเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาจะได้เปรียบกว่าในการเดินทางโดยใช้รถประจำทางตามแนวขนานกับแม่น้ำ แต่จะพบว่าการปล่อยเรือจากท่าล่าช้า

กว่ากำหนดเวลาส่งผลทำให้เข้าเทียบจอดในท่าต่างๆ ถัดไปคลาดเคลื่อนจากตารางเวลา และทำให้ใช้เวลาในการเดินทางรวมมากขึ้นกว่าเดิม

สาเหตุเนื่องจากปัญหาราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น,ปัญหาเศรษฐกิจในปัจจุบันและการผูกขาดสัมปทานเพียงรายเดียวของบริษัทเรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด ทำให้ผู้ประกอบการมีนโยบายในการลดต้นทุนโดยการประหยัดน้ำมันและมีแนวทางปฏิบัติหลายอย่างซึ่งส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการบริการในขณะที่ประชาชนผู้ใช้บริการอยู่ในฐานะที่ไม่มีทางเลือกจำต้องทนต่อสภาพปัญหาในการใช้บริการ เช่น ปัญหาการไม่ตรงต่อเวลาในการปล่อยเรือและการเทียบท่า กล่าวคือ บริษัทผู้ประกอบการมีนโยบายให้จำกัดความเร็วในการเดินเรือไม่ให้เร่งเครื่องบ่อยและการให้เรือบรรทุกผู้โดยสารแต่ละเที่ยวให้ได้มากที่สุด จึงพบว่าบางครั้งเรือโดยเฉพาะตามท่าต้นทางต่างๆ เช่น ท่านนทบุรี,ท่าวัดราชสิงขร,ท่าสาทรและท่าราษฎร์บูรณะมักจะจอดรอรับผู้โดยสารให้ได้มากที่สุดจนออกเรือล่าช้ากว่ากำหนด และในกรณีเมื่อเรือออกจากท่าช้ากว่ากำหนดนั้นพนักงานขับเรือก็ไม่ได้เร่งความเร็วในการเดินเรือเพื่อให้ถึงท่าถัดไปทันกำหนดเวลาเพราะเกรงว่าจะผิดนโยบายบริษัท ทำให้ระยะเวลาที่ให้ในการเดินทางต้องเพิ่มขึ้นจากเดิมประมาณ 5-10 นาที (คิดเฉพาะการใช้เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาโดยยังไม่ได้เดินทางต่อด้วยระบบขนส่งแบบอื่น) ซึ่งแม้เวลาที่เสียไปนี้จะดูไม่มากเมื่อเทียบกับการเดินทางทางบก เช่น รถประจำทาง,รถไฟ แต่การเดินทางโดยเรือ เวลา 5-10 นาที หมายถึงเวลาที่สามารถใช้เดินทางจากรอบนอกเมืองเข้ามายังย่านใจกลางเมืองได้ เช่น การโดยสารเรือด่วนเจ้าพระยาที่ออกเรือตรงเวลาจากท่าราษฎร์บูรณะมายังท่าสาทรหรือท่าราชวงศ์ ใช้เวลาเพียง 8-10 นาที และเวลาที่ล่าช้าไป 5-10 นาทีนี้หากผู้เดินทางต้องต่อระบบขนส่งอื่นที่มีเวลาแน่นอน เช่น รถไฟ ย่อมมีโอกาสพลาดเที่ยวโดยสารและเสียเวลาในการเดินทางรวมเพิ่มขึ้นเป็นชั่วโมง

4. ความหนาแน่นของผู้โดยสารบนเรือในช่วงเวลาเร่งด่วนจะมีสูงมากแต่ในช่วงนอกเวลาเร่งด่วน เช่น ตอนกลางวัน จะมีผู้โดยสารเบาบาง ซึ่งที่กล่าวมานี้อาจเป็นเหตุผลหนึ่งที่ทำให้บริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด ซึ่งอยู่ในตลาดที่ไม่มีคู่แข่งขัน เลือกที่จะงดรอบเรือด่วนพิเศษธงเหลืองและเรือด่วนพิเศษ 2 ธงในช่วงกลางวัน ส่วนผู้ที่ได้รับผลกระทบก็คือประชาชนผู้เดินทางที่ต้องเป็นฝ่ายได้รับความไม่สะดวกเพราะถูกจำกัดทางเลือกในการเดินทางลง

6.2.3 นโยบายของภาครัฐและปัญหาผู้ประกอบการ

เนื่องด้วยแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 และแผนพัฒนาภาคมหานครได้มีเป้าหมายที่จะจัดระเบียบการขยายตัวของชุมชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจ, การเงิน, การค้าและศูนย์กลางข่าวสารข้อมูลที่มีประสิทธิภาพโดย

พัฒนาให้เป็นมหานครที่มีหลายศูนย์กลาง กระจายอยู่ในบริเวณใจกลางเมือง ชานเมืองและพื้นที่รอบนอกมหานคร โดยแต่ละชุมชนมีบทบาทและหน้าที่แตกต่างกันและเกื้อหนุนซึ่งกันและกันด้วยเหตุนี้จึงมุ่งเน้นให้ใช้โครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน,โครงข่ายทางด่วน,ถนนวงแหวนและรถไฟเป็นตัวเชื่อมโยงพื้นที่แต่ละส่วน (สำนักผังเมือง:2534) โครงการด้านการคมนาคมขนส่งต่างๆ นี้ล้วนเป็นโครงการที่ต้องใช้เงินทุนมหาศาลและระยะเวลานานทั้งสิ้น ทั้งยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการเดินทางของประชาชนได้ในระยะสั้นและค่อนข้างไม่สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจของประเทศในปัจจุบัน

แผนนโยบายด้านการคมนาคมขนส่งของภาครัฐในอดีตมักไม่ได้ให้ความสำคัญเท่าใดนักในเรื่องการสัญจรทางน้ำซึ่งเคยเป็นรูปแบบการเดินทางที่มีความสำคัญมากโดยอาศัยสภาพทางภูมิศาสตร์ของเมืองที่มีแม่น้ำ ลำคลองหลายสายเชื่อมต่อเป็นโครงข่ายทั่วเมือง แม้ว่าปัจจุบันได้เริ่มมีการให้ความสำคัญกับการสัญจรทางน้ำและได้มีนโยบายที่กล่าวถึงการส่งเสริมการคมนาคมทางน้ำในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลบ้าง เช่น ในแผนพัฒนากรุงเทพมหานครฉบับที่ 5 (กรุงเทพมหานคร:2540-2544:47-50) เนื้อหาในส่วนแผนงานพัฒนาระบบจราจรและการขนส่งที่สนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะทุกรูปแบบทั้งทางบกและทางน้ำ ภายในกรอบและอำนาจหน้าที่ของกรุงเทพมหานคร การพัฒนาจุดเชื่อมต่อระบบจราจรและขนส่งในรูปแบบต่างๆของกรุงเทพมหานครและหน่วยงานอื่นๆ ให้สามารถเชื่อมโยงต่อกันเป็นระบบ มีโครงการที่เกียวข้องกับการขนส่งทางน้ำอันเนื่องจากแผนนโยบายเหล่านี้ เช่น โครงการพัฒนาการขนส่งทางน้ำเพื่อเปิดและขยายเส้นทางเดินเรือโดยสารในคลองต่างๆ และปรับปรุงเรือ, ท่าเทียบเรือ ให้มีมาตรฐานและปลอดภัย แต่นโยบายหรือโครงการต่างๆนี้ก็ไม่ได้ทำให้ระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีประสิทธิภาพหรือพัฒนาศักยภาพให้เพิ่มขึ้นเลยแต่กลับมีแนวโน้มของโครงข่ายเส้นทางและเที่ยวเรือที่ให้บริการลดลงเรื่อยมา อีกทั้งการปรับปรุงสภาพท่าเรือหรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ก็มีน้อยมาก ขาดการดูแลเอาใจใส่อย่างจริงจังจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้หากมองเป็นภาพรวมแล้ว ระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยานั้นเป็นเพียงหนึ่งในหลายๆวิธีการเดินทางสัญจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งการที่ระบบขนส่งชนิดต่างๆจะสามารถทำหน้าที่สนองตอบความต้องการเดินทางของประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพและบรรเทาปัญหาการจราจรนั้น แต่ละระบบจะต้องมีโครงข่ายเชื่อมโยงถึงกันได้อย่างสะดวกเป็นระบบ ครอบคลุมทั่วพื้นที่ แต่ปัญหาอย่างหนึ่งที่เป็นอุปสรรคต่อการแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลคือ ปัญหาการขาดการประสานงานระหว่างองค์กรหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบและการขาดเอกภาพในการบริการการจัดการ เพราะมีหน่วยงานรับผิดชอบหลายหน่วยแต่ละหน่วยต่างก็มีอำนาจโดยอิสระต่างฝ่ายต่างวางแผนหรือดำเนินงานโดยไม่ประสาน

สอดคล้องกัน (วีริยา วิชา:2542:46-53) หน่วยงานที่สำคัญ เช่น สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก หรือ ส.จ.ร. ซึ่งมีหน้าที่ในการกำหนดนโยบายแผนงาน กำกับดูแลและประสานงานแต่ก็ไม่มีอำนาจบังคับ และมุ่งเน้นเพียงขอบเขตของการจราจรทางบก ส่วนการคมนาคมทางน้ำจะอยู่ในความดูแลของกรมเจ้าท่าซึ่งต่างก็มีอำนาจอิสระต่อกันในการกำหนดแผนและดำเนินการ อีกทั้งบางหน่วยงานด้านการจราจรก็สามารถเสนอแผนงานโครงการต่อคณะรัฐมนตรีโดยตรงไม่ได้เสนอต่อคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก ทำให้แผนงานหรือโครงการแก้ไขปัญหาการจราจรต่างๆเป็นไปอย่างไม่มีระบบ เกิดปัญหาการซ้ำซ้อน ไม่ต่อเนื่อง ไม่ประสานสอดคล้องกันและไม่สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรได้อย่างสัมฤทธิผล

การขาดแนวนโยบายที่ชัดเจนของภาครัฐในการสนับสนุนส่งเสริมการลงทุนของภาคเอกชนในกิจการขนส่งทางสาธารณะทางน้ำ ทำให้ปัจจุบันเหลือผู้ประกอบการเพียงรายเดียวที่ยังสามารถดำรงกิจการอยู่ได้และให้บริการในลักษณะผูกขาด เนื่องจากปัจจัยด้านราคาน้ำมันที่พุ่งสูงขึ้นและปัญหาเศรษฐกิจตกต่ำ จึงส่งผลให้มีการลดโครงข่ายเส้นทางการบริการและจำนวนเที่ยวเรือต่อวันลง เน้นการเดินเรือเฉพาะช่วงที่มีผู้ใช้บริการมากๆเท่านั้น เป็นการจำกัดทางเลือกในการเดินทางของประชาชนและสร้างทัศนคติที่ไม่ดีต่อการใช้บริการ ซึ่งหากเป็นเช่นนี้ต่อไปในระยะยาวน่าจะมีผลให้ผู้ใช้บริการลดลงโดยหันไปพึ่งการขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นหรือการใช้รถยนต์ส่วนตัวแทนและก่อให้เกิดการขาดทุนแก่ผู้ประกอบการยิ่งขึ้นด้วย ส่วนการสัญจรทางน้ำโดยเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลก็คงจะหมดบทบาทไปในที่สุด

6.3 ข้อเสนอแนะและแนวทางปรับปรุง

จากผลการวิจัยที่เกี่ยวกับการศึกษาระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษาดังรายละเอียดในบทที่ 4 ทำให้เข้าใจถึงประเด็นปัญหา ข้อบกพร่องต่างๆของระบบซึ่งส่งผลให้ระบบขาดประสิทธิภาพและสามารถดึงดูดผู้ใช้บริการได้ไม่มากหากเทียบกับการเดินทางรูปแบบอื่น ตัวอย่างปัญหาเหล่านั้น เช่น ความบกพร่องทางด้านกายภาพของท่าเรือ,ที่พักคอย,เรือโดยสารหรือสิ่งอำนวยความสะดวกความปลอดภัยและบุคลากรที่ให้บริการ, ระบบโครงข่ายเส้นทางที่ให้บริการที่ไม่เหมาะสมกับความต้องการในการใช้บริการจริง ตลอดจนปัญหาการผูกขาดของผู้ประกอบการเพียงรายเดียวจนทำให้ขาดการแข่งขันพัฒนาระดับคุณภาพของระบบ และส่วนรายละเอียดในบทที่ 5 ซึ่งเกี่ยวกับผู้ใช้บริการในประเด็นของลักษณะและพฤติกรรมในการเดินทาง ทัศนคติข้อคิดเห็นต่างๆที่มีต่อการเดินทางด้วยเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งทำให้

สามารถสรุปถึงความต้องการในการเดินทางด้วยระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาของประชาชน

ด้วยข้อมูลเหล่านี้ย่อมสามารถใช้กำหนดเป็นแนวทางในการปรับปรุงพัฒนาระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาตลอดจนแนวทางในการประสานเชื่อมโยงกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นในกรุงเทพมหานครอย่างมีประสิทธิภาพ โดยท้ายสุดนี้ผู้วิจัยจึงขอเสนอแนวทางในการปรับปรุงพัฒนาระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิตามวัตถุประสงค์ข้างต้น ดังต่อไปนี้

6.3.1 ภาครัฐ

ควรกำหนดแนวทางที่แน่นอนในการพัฒนาเกี่ยวกับระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา โดยกำหนดเป้าหมายและนโยบายที่ชัดเจน ตลอดจนจัดแบ่งอำนาจหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ชัดเจนเป็นระบบ พร้อมทั้งให้มีการประสานงานระหว่างหน่วยงานในทุกขั้นตอนตั้งแต่การศึกษาวางแผนนโยบายและขั้นตอนการปฏิบัติบังคับให้เป็นตามแผน เพื่อให้การแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นไปอย่างมีเอกภาพและสัมฤทธิผล พร้อมทั้งเป็นการสร้างความมั่นใจแก่เอกชนในกิจการการขนส่งทางน้ำหรือกิจการที่เกี่ยวข้อง โดยช่วยให้เห็นลู่ทางในการลงทุนที่ชัดเจน

กรมเจ้าท่าควรส่งเสริมและสนับสนุนให้ภาคเอกชนได้เข้ามาลงทุนและดำเนินกิจการด้านการขนส่งสาธารณะทางน้ำให้มากขึ้นเพื่อลดการผูกขาดและเกิดการแข่งขันทางตลาดเพื่อส่งผลให้มีการพัฒนาระดับคุณภาพของระบบเส้นทางและการบริการอีกทั้งเป็นทำให้ค่าโดยสารในการเดินทางด้วยเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาลดลงเอื้อประโยชน์แก่ผู้ใช้บริการ โดยกรมเจ้าท่าควรเป็นผู้กำหนดแนวทางหรือมาตรฐาน เช่น รูปแบบท่าเรือ เรือโดยสาร อุปกรณ์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยต่างๆ ฯลฯ ให้ถูกต้องเป็นแบบแผนเดียวกัน และเป็นฝ่ายควบคุมดูแลหรือช่วยเหลือให้เอกชนผู้ประกอบการดำเนินกิจการให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน พร้อมทั้งเป็นตัวกลางคอยประสานระหว่างกลุ่มผู้ประกอบการหรือหน่วยงานรัฐอื่นๆ ในการพัฒนาระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาให้มีศักยภาพเพิ่มขึ้นและเชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นได้สะดวกขึ้น

ในกรณีที่มีเอกชนหลายรายมาลงทุนดำเนินกิจการการเดินเรือนี้ กรมเจ้าท่าต้องเป็นฝ่ายที่คอยดูแลให้เกิดการแข่งขันอย่างเสรีและมีความเป็นกลางให้การกำกับดูแลให้ผู้ประกอบการแต่ละรายดำเนินกิจการอยู่ในกรอบในระเบียบไม่ให้มีปัญหากัน เช่น การแย่งสัมปทานเส้นทางเดินเรือ การแย่งการเข้าจอดเทียบท่าหรือการแย่งผู้โดยสาร โดยจัดให้แบ่งสัมปทานกันไปตามเส้นทางหรือท่าเทียบอย่างเหมาะสมและยุติธรรม และควรเลี่ยงไม่ให้เรือของผู้ประกอบการต่างบริษัทกัน

จอดเทียบในโป๊ะเดียวกันอันจะก่อให้เกิดการกระทบกระทั่งกันได้ซึ่งจะส่งผลเสียแก่ประชาชนผู้ใช้บริการ

6.3.2 การปรับปรุงระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาด้านกายภาพ

1. **ท่าเรือ**

1.1 สภาพโป๊ะและสะพานทางเดิน

ปรับปรุงโป๊ะและสะพานทางเดินให้มีขนาดเหมาะสมกับปริมาณผู้โดยสารที่มาใช้บริการจริง โดยควรจัดโป๊ะแยกตามประเภทเรือขาขึ้นและเรือขาล่อง หรือในกรณีที่มีผู้ประกอบการเดินเรือเพิ่มขึ้น และมีท่าที่แวะจอดท่าเดียวกันก็ควรให้ทำโป๊ะแยกจากกันแต่ยังอยู่ใกล้โดยให้มีทางเดินเชื่อมถึงกันได้อย่างสะดวกเพื่อป้องกันปัญหาการแออัดของผู้ยืนคอยเรือที่โป๊ะ ลดปัญหาการแย่งผู้โดยสารหรือการแย่งกันเทียบท่าในเวลาเดียวกัน ซึ่งจะก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้โดยสาร ส่วนสะพานทางเดินที่เชื่อมโป๊ะและท่าควรเป็นสะพานคู่โดยแยกทางขึ้นและทางลงเป็นสัดส่วน เพื่อไม่ให้ผู้โดยสารเดินสวนกันซึ่งไม่เป็นระเบียบ เสียเวลาและอาจเกิดอุบัติเหตุได้

นอกจากนี้ที่โป๊ะควรมีป้ายบอกชื่อท่าเรือในขนาดและระดับที่สามารถสังเกตเห็นได้ชัดเจนจากในเรือและมีไฟส่องสว่างในตอนกลางคืนและเช้ามืด เพื่อให้ผู้โดยสารในเรือเห็นได้ง่าย

1.2 ท่าที่พักคอยหรือศาลาพักคอย

ปรับปรุงท่าที่พักคอยหรือศาลาพักคอยให้เป็นอาคารที่มีความแข็งแรงมั่นคงและสามารถกันแดดกันฝนได้ดี ภายในอาคารควรแบ่งพื้นที่ใช้สอยหลักๆ เป็น 2 ส่วน คือ ส่วนพักคอยสำหรับผู้โดยสารและส่วนจำหน่ายตั๋วโดยสาร

ส่วนพักคอยควรมีเก้าอี้สำหรับผู้โดยสารที่จะรอลงเรือให้มีจำนวนที่เหมาะสมสอดคล้องกับปริมาณผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการในแต่ละรอบเรือและควรมีการดูแลซ่อมแซมสภาพให้แข็งแรงและสะอาดอยู่เสมอ

ส่วนจำหน่ายตั๋วโดยสาร ควรจัดให้มีรูปแบบเดียวกันทุกท่าเรือ และจัดวางในตำแหน่งที่สังเกตเห็นได้ง่ายและมีพื้นที่สำหรับยืนต่อคิวเพื่อซื้อตั๋วพอสมควรโดยไม่กีดขวางผู้อื่นที่เข้าใช้บริการ ควรมีป้ายบอกตำแหน่งที่จำหน่ายตั๋วติดตามตำแหน่งที่เหมาะสมเพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถเห็นและใช้บริการได้โดยง่าย

ในกรณีที่มีผู้ประกอบการเพียงรายเดียวเช่นในปัจจุบัน ส่วนจำหน่ายตั๋วอาจจัดเป็นคอกขายตั๋วเพียงตำแหน่งเดียว แต่เมื่อมีผู้ประกอบการเพิ่มขึ้น ท่าที่พักคอยหรือศาลาพักคอยควรเป็นอาคารที่มีขนาดใหญ่ขึ้นเพื่อรองรับการใช้งานที่มากขึ้น ส่วนจำหน่ายตั๋วควรเป็นสัดส่วนแยกตามบริษัทผู้ประกอบการโดยให้คอกขายตั๋วตั้งอยู่ติดๆกัน และเปิดพื้นที่ว่างสำหรับผู้โดยสารที่ยืนเข้า

แถวเพื่อซื้อตั๋ว ส่วนที่นั่งพักคอยก็ให้ใช้พื้นที่ร่วมกันสำหรับผู้โดยสารทุกเส้นทาง โดยจะต้องมีจำนวนเพียงพอเหมาะสมกับจำนวนผู้ใช้บริการในแต่ละรอบเรือ

ควรจัดให้มีตู้จำหน่ายตั๋วอัตโนมัติเพื่อเพิ่มความสะดวกคล่องตัวในการใช้บริการ ตลอดจนจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ที่จำเป็น เช่น โทรศัพท์สาธารณะ, อุปกรณ์ปฐมพยาบาล, ร้านค้าอาหารเครื่องดื่ม, ร้านหนังสือ, ห้องน้ำ ฯลฯ เพื่อให้บริการแก่ผู้มาใช้บริการ

นอกจากนี้ป้ายสัญลักษณ์,ป้ายบอกทาง,ป้ายแสดงรายละเอียดเส้นทางและเวลาการปล่อยเรือ ควรจัดวางในตำแหน่งและระดับความสูงที่เหมาะสม แลเห็นง่าย และมีจำนวนเพียงพอ หรืออาจจัดทำเป็นแผ่นพับเพื่อเผยแพร่แก่ผู้โดยสารที่มาใช้บริการ เพื่อสร้างความเข้าใจ ลดความสับสนในการใช้บริการ ควรจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์ในทุกท่าเรือเพื่อคอยให้คำตอบหรือคำแนะนำแก่ผู้มาใช้บริการโดยเฉพาะผู้โดยสารขาจรที่อาจสับสนเกี่ยวกับเส้นทาง,สัญลักษณ์ธงสี ฯลฯ ได้ และควรเพิ่มป้ายบอกทางเข้าถึงท่าเรือตามป้ายรถประจำทาง สถานีรถไฟฟ้าหรือบริเวณถนนใหญ่ใกล้ๆท่าเรือ เพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์และอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงท่าเรือ

2. **เรือ**

ขนาดในการบรรทุกผู้โดยสารควรจัดให้เหมาะสมกับปริมาณผู้โดยสาร เช่น ช่วงเช้าและเย็นจะมีผู้ใช้บริการต่อเที่ยวสูง ควรใช้เรือชนิด 2 เครื่องยนต์ซึ่งเป็นเรือขนาดใหญ่ ในการบริการทุกเส้นทางไม่ว่าจะเป็นเส้นทางของเรือด่วนพิเศษธงเหลือง เรือด่วนพิเศษ 2 ธง หรือเรือด่วนธรรมดา และควรจัดให้มีรอบเรือค่อนข้างถี่กว่าช่วงอื่น ส่วนในเวลากลางวันซึ่งมีผู้ใช้บริการน้อยควรใช้เรือเล็กขนาด 1 เครื่องยนต์ในการบริการทุกเส้นทางแทน และอาจจะมีรอบเรือไม่ถี่นัก แต่ไม่ควรงดบริการ

ควรปรับปรุงดูแลสภาพเรือทั้งตัวเรือ เครื่องยนต์ อุปกรณ์ช่วยชีวิต ฯลฯ ภายในเรือให้อยู่ในสภาพใช้การได้ดี โดยเฉพาะอุปกรณ์ช่วยชีวิต เช่น เสื้อชูชีพและห่วงชูชีพ ควรดูแลให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์พร้อมใช้และมีจำนวนเพียงพอกับจำนวนผู้โดยสาร

ควรปรับปรุงระดับเสียงเครื่องยนต์ให้เบาลง โดยปรับแก้ที่ตัวเครื่องยนต์หรือการใช้วัสดุดูดซับเสียงปิดครอบตัวเครื่องยนต์ภายในเรือ เพื่อลดระดับเสียงภายในห้องโดยสาร และควรจัดให้มีการตรวจสภาพเรือเป็นประจำเพื่อป้องกันปัญหาควันดำและคราบน้ำมันอันส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม อีกทั้งเป็นการควบคุมระดับมาตรฐานของเรือให้อยู่ในเกณฑ์ เพื่อความสะดวกและปลอดภัยของผู้โดยสาร

ควบคุมไม่ให้เรือบรรทุกเกินอัตราเพื่อป้องกันอันตรายที่จะเกิดแก่ผู้โดยสารและเพื่อความสะดวกในการขึ้นลงเรืออย่างไม่เบียดเสียดแออัด โดยกรมเจ้าท่าต้องเป็นผู้กวดขันดูแลและกำหนดบทลงโทษที่เด็ดขาดสำหรับผู้ละเมิด เพื่อให้ผู้ประกอบการเคร่งครัดและปฏิบัติตาม

สัญลักษณ์ธงสีซึ่งใช้แยกประเภทเส้นทางที่แวะเทียบของเรือเส้นทางต่างๆ บางครั้งสร้างความสับสนและไม่เข้าใจในการเดินทางแก่ผู้โดยสารบางส่วน จึงน่าจะมีการแสดงรายละเอียดของชื่อท่าต้นทาง-ท่าปลายทาง รวมจนถึงชื่อท่าเรือที่แวะจอดติดไว้ที่ตัวเรือด้านนอกเพื่อให้ผู้โดยสารที่โป๊ะสังเกตเห็นได้สะดวก เช่น ระบุว่า "ท่านนทบุรี-วัดราชสิงขร ขาขึ้น" เป็นต้น ส่วนภายในเรือควรแสดงแผนที่ตำแหน่งท่าเรือที่แวะจอดตลอดเส้นทางเพื่อให้ผู้โดยสารทราบและเตรียมตัวทัน

6.3.3 พนักงานหรือบุคลากรที่ปฏิบัติงานทั้งที่ท่าเรือและในเรือโดยสาร

พนักงานหรือบุคลากรเหล่านี้ ได้แก่ พนักงานขับเรือ พนักงานคุมท้ายเรือ พนักงานจำหน่ายตั๋วโดยสาร พนักงานดูแลความปลอดภัยที่ประจำอยู่ที่โป๊ะ พนักงานประชาสัมพันธ์ เป็นต้น ส่วนพนักงานเก็บค่าโดยสารในเรือซึ่งในปัจจุบันจะมีประจำอยู่ในเรือลำละหนึ่งคนคอยเก็บค่าโดยสารในเรือจากผู้โดยสาร แต่ในงานวิจัยนี้เสนอแนะให้จัดระบบการซื้อและชำระเงินค่าโดยสารตั้งแต่บนท่าที่บริเวณจำหน่ายตั๋วหรือตู้จำหน่ายตั๋วอัตโนมัติเพื่อความสะดวกเป็นระเบียบลดความซ้ำซ้อนและสิ้นเปลืองจำนวนพนักงาน ดังนั้นจะไม่มีพนักงานเก็บค่าโดยสารในเรืออีก บริษัทผู้ประกอบการควรจัดให้มีการฝึกอบรมให้พนักงานมีทักษะ ความรู้ ความชำนาญในหน้าที่ที่รับผิดชอบ ประกอบกับอบรมให้มีมารยาทในการบริการประชาชน ตลอดจนการจัดให้พนักงานแต่งเครื่องแบบมาตรฐาน ที่มีความเรียบร้อย และคล่องตัวในการปฏิบัติงานตามตำแหน่งหน้าที่ของตน โดยจัดในมีรูปแบบเดียวกันทุกท่าเรือ เพื่อยกระดับการบริการให้เป็นระเบียบสากล สร้างทัศนคติที่ดีแก่ผู้โดยสารที่มาใช้บริการ

6.3.4 ปรับปรุงระบบโครงข่ายเส้นทาง,การบริการและตารางการเดินเรือ

ในเบื้องต้นควรจัดให้มีจำนวนเที่ยวเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาบริการตลอดวัน ตั้งแต่ 05.00 น. ถึง 21.00 น. และมีตารางเวลาการปล่อยเรือที่แน่นอนตรงเวลา ในช่วงเวลาเร่งด่วนควรจัดให้มีการปล่อยเรือถี่ คือ ควรปล่อยเรือทุกๆ 3-4 นาที และมีเรือให้บริการหลายรอบ ส่วนในช่วงนอกเวลาเร่งด่วนอาจปล่อยเรือให้น้อยลงประมาณ 15-30 นาทีต่อลำ หรือ 1 ชั่วโมงต่อลำ หรืออาจปล่อยตามตารางเวลาที่เหมาะสม แต่ไม่ควรงดรอบเรือในช่วงใดลงทั้งหมด เพราะเป็นการตัดทางเลือกในการเดินทางของประชาชน พร้อมกันนั้นขอเสนอให้มีการขยายเส้นทางการเดินเรือในปัจจุบันให้มีขอบเขตเพิ่มขึ้นตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา โดยทางทิศเหนือควรขยายเส้นทางไปจนถึงปากเกร็ด ส่วนทางทิศใต้ควรขยายให้ลงไปจนถึงพระประแดงและบางนา โดยรัฐควรเป็นผู้ผลักดันส่งเสริมให้มีเอกชนมาลงทุนเพิ่ม

ในระยะยาวควรเร่งศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการขยายเส้นทางเพื่อเชื่อมโยงระบบการเดินเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยาและในคลองบางเส้นที่มีศักยภาพพอ คือ มีขนาดความลึกความกว้างของลำคลองพอที่จะเดินเรือโดยสารหรือเป็นเส้นทางที่สามารถเข้าถึงพื้นที่แหล่งดึงดูดหรือแหล่งกำเนิดการเดินทาง ซึ่งตามงานวิจัยของมานพ พงศทัตและกิ่งเพชร ลีฬะหาชีวะ (2525: 147-168) พบว่ามีคลองที่มีศักยภาพเหมาะกับการส่งเสริมด้านการคมนาคมทางน้ำดังกล่าวหลายเส้น ได้แก่ คลองมหานาค, คลองแสนแสบ, คลองพระโขนง/ประเวศ, คลองลาดพร้าว, คลองตัน, คลองผดุงกรุงเกษม, คลองสามวา, คลองพระมหาสุเรนต์, คลองสำโรง, คลองบางลำภู, คลองโอ่งอ่าง, คลองบางกอกน้อยและคลองบางกอกใหญ่ แต่ติดในเรื่องระบบประตูกั้นน้ำเพื่อป้องกันน้ำท่วม ดังนั้นจึงควรเร่งศึกษาวิจัยถึงความเป็นไปได้และการพัฒนาออกแบบประตูกั้นน้ำตามคูคลองให้ใช้ประโยชน์ในการเป็นระบบป้องกันน้ำท่วมแต่ไม่เป็นอุปสรรคกีดขวางในการสัญจรทางน้ำ เพื่อเชื่อมต่อโครงข่ายการสัญจรทางน้ำให้เป็นระบบที่สมบูรณ์ มีเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อกันระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยาและคูคลองต่างๆ ได้โดยไม่ต้องต่อระบบขนส่งทางบกให้เสียเวลาและค่าใช้จ่าย เพราะการเดินทางโดยเรือตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นการเดินทางในแนวตั้งระหว่างทิศเหนือและทิศใต้ตามแนวแม่น้ำ หากสามารถเชื่อมโยงโครงข่ายไปตามแนวคลองต่างๆในกรุงเทพมหานครซึ่งหลายเส้นมีลักษณะพาดตัวตามแนวนอนทั้งฝั่งตะวันตกและตะวันออกเข้าหาแม่น้ำเจ้าพระยาในแนวกลาง ย่อมเป็นการขยายศักยภาพการคมนาคมทางน้ำให้ครอบคลุมทั่วพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลยิ่งขึ้นอีกทั้งเป็นแนวทางในการพลิกฟื้นเวนิซตะวันออกให้กลับคืนมาเป็นเอกลักษณ์ของเมืองอีกครั้ง

จากแนวคิดในการขยายเส้นทางการบริการของระบบการสัญจรทางน้ำดังที่กล่าวมาข้างต้น สามารถแสดงเป็นแผนที่เสนะแนะโครงข่ายเส้นทางการสัญจรสาธารณะทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองบางเส้นตามรูปที่ 6.1 ซึ่งเป็นการเสนอแนะให้มีการเชื่อมโยงระบบการเดินทางสาธารณะทางน้ำในคลองที่มีการเดินเรือโดยสารสาธารณะอยู่ในปัจจุบันอันได้แก่ คลองแสนแสบ,คลองลาดพร้าว,คลองพระโขนงและคลองผดุงกรุงเกษม กับคลองอื่นๆบางคลอง ซึ่งมีเส้นทางเชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งการประสานเชื่อมโยงกันของเส้นทางการบริการดังกล่าวจะเป็นการเพิ่มศักยภาพของระบบการเดินทางทางน้ำให้มีรัศมีการบริการครอบคลุมทั่วพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลยิ่งขึ้นและรองรับการเดินทางได้มากและสะดวกยิ่งขึ้น โดยแนวทางในการขยายเส้นทางเดินเรืออาจแบ่งเป็น 2 แนวทาง คือ

1. ขยายเส้นทางการบริการของเรือโดยสารในคลองต่างๆ เช่น คลองแสนแสบ คลองผดุงกรุงเกษม ฯลฯ ให้มีเส้นทางถึงแม่น้ำเจ้าพระยาโดยมีท่าเรือเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารร่วมกับท่าเรือของระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา โดยจะต้องมีโป๊ะแยกจากกันแต่ให้ทำทางเชื่อมไปยังโป๊ะของเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาได้สะดวก

2. ขยายเส้นทางการบริการการเดินเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาให้แล่นเข้าไปยังคลองต่างๆ โดยให้ใช้เรือขนาดเล็ก และจัดให้มีท่าเรือเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารร่วมกับท่าเรือโดยสารในคลองโดยจะต้องแยกโป๊ะกันแต่มีทางเชื่อมถึงกันได้สะดวก

ในการขยายเส้นทางการบริการของระบบการสัญจรทางน้ำเพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทางของประชาชนยังมีแนวทางในการสนับสนุนให้การเชื่อมโยงประสานกันของแต่ละรูปแบบการเดินทางเหล่านี้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การประสานกันทางด้านสัมปทาน,การประสานกันทางด้านราคาค่าโดยสาร ฯลฯ โดยจะมีรายละเอียดอยู่ในข้อ 6.3.5 ซึ่งกล่าวเกี่ยวกับแนวทางการส่งเสริมการประสานกันของระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยากับระบบขนส่งรูปแบบอื่น

6.3.5 ส่งเสริมการประสานของระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยากับระบบขนส่งแบบอื่น

จากปัญหาการขาดประสิทธิภาพในการเชื่อมโยงถึงกันระหว่างระบบเรือโดยสารชนิดต่างๆ หรือระหว่างเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยากับระบบคมนาคมรูปแบบอื่น ตามที่เคยกล่าวในบทที่ 4 นั้น นับเป็นอุปสรรคในการเดินทางของผู้ใช้บริการส่วนมาก ดังนั้นเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้เดินทางและเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะทางน้ำของเมือง จึงควรส่งเสริมให้มีการประสานกันของระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยากับระบบขนส่งรูปแบบอื่น โดยมีลักษณะที่เป็นไปได้ใน 4 ลักษณะดังนี้

1. การประสานระบบสัมปทานเข้าด้วยกันระหว่างบริษัทเดินเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยากับผู้ประกอบการระบบขนส่งรูปแบบอื่น
2. การใช้ระบบตั๋วต่อ (Through Ticket)
3. การจัดให้มีระบบขนถ่ายผู้โดยสารขนาดย่อมบริการแก่ผู้โดยสาร
4. การปรับปรุงการประสานเชื่อมโยงกับระบบขนส่งรูปแบบอื่นทางกายภาพ

1. การประสานระบบสัมปทานเข้าด้วยกันระหว่างบริษัทเดินเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยากับผู้ประกอบการระบบขนส่งรูปแบบอื่น

บริษัทผู้ประกอบการเดินเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาอาจได้สัมปทานเส้นทางในระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นๆ เช่น สัมปทานเดินรถโดยสารประจำทาง หรือสัมปทานเดินเรือโดยสารในคลองต่างๆ ในทางกลับกันผู้ประกอบการในระบบขนส่งสาธารณะต่างๆ อาจได้สัมปทานเดินเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาด้วย หรือให้มีการร่วมลงทุนระหว่างผู้ประกอบ

การระบบขนส่งสาธารณะต่างๆ เช่น องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ, องค์การรถไฟฟ้ามหานคร เป็นต้น เพื่อขยายเส้นทางการให้บริการหรือประสานเชื่อมต่อของเส้นทางการเดินทางรูปแบบต่างๆ ให้มีความสะดวก เกื้อหนุนกันและมีรัศมีบริการกว้างขวาง ครอบคลุมพื้นที่มากขึ้น สามารถรองรับความต้องการเดินทางของประชาชนได้มากขึ้นและอย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

2. **การใช้ระบบตั๋วต่อ** (Through Ticket)

การจัดให้มีระบบตั๋วต่อ (Through Ticket) เพื่อช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายของผู้เดินทางโดยเรือเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งมักต้องต่อหลายต่อและมีแนวโน้มต้องเสียค่าโดยสารรวมตลอดการเดินทางแพงกว่าการเดินทางแบบต่อเดียว โดยจัดทำตั๋วต่อระหว่างเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยากับเรือโดยสารในคลองต่างๆ, รถประจำทางของ ข.ส.ม.ก. , รถไมโครบัส, หรือระบบรถไฟฟ้า BTS ฯลฯ โดยจัดแบ่งรายได้จากตั๋วโดยสารกันระหว่างผู้ประกอบการต่างๆ ตามความเหมาะสมซึ่งจำเป็นต้องมีการศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการแบ่งสรรผลกำไรต่อไป

ลักษณะของตั๋วต่อจะต้องมีราคาถูกกว่าการซื้อตั๋วที่ขายโดยระบบขนส่งอย่างใดอย่างหนึ่งเดี่ยวๆ โดยให้จัดทำเป็นตั๋วเดือนหรือตั๋วใช้งานในระยะยาวมากกว่าที่จะเป็นตั๋วเดินทางเพียงไม่กี่เที่ยว เพื่อเอื้อประโยชน์สำหรับผู้เดินทางเป็นประจำ อันได้แก่ คนทำงานและนักเรียนนักศึกษาซึ่งเป็นกลุ่มผู้เดินทางหลัก และเพื่อช่วยดึงดูดคนกลุ่มนี้ให้มาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น ควบคู่ไปกับการลดภาระค่าเดินทางไปพร้อมๆ กัน

3. **การจัดให้มีระบบขนถ่ายผู้โดยสารขนาดย่อมบริการแก่ผู้โดยสาร**

เสนอให้มีรถโดยสารสาธารณะขนาดเล็ก, Shuttle Bus หรือแม้กระทั่งเรือหางยาวบริการขนถ่ายผู้โดยสารระหว่างท่าเรือกับป้ายรถประจำทางที่ถนนใหญ่ หรือจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางอื่น หรืออาจให้มีเส้นทางบริการไปยังปลายทางที่มีผู้ต้องการเดินทางไปจำนวนมาก เนื่องจากในบางท่าเรือมีระยะห่างตัวท่าไปเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่นค่อนข้างไกลอีกทั้งในบางท่าก็ไม่มีระบบขนส่ง เช่น รถสองแถว รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ฯลฯ ให้บริการที่หน้าท่าเรือ ซึ่งผู้ใช้บริการจะเดินทางได้อย่างไม่สะดวกนัก

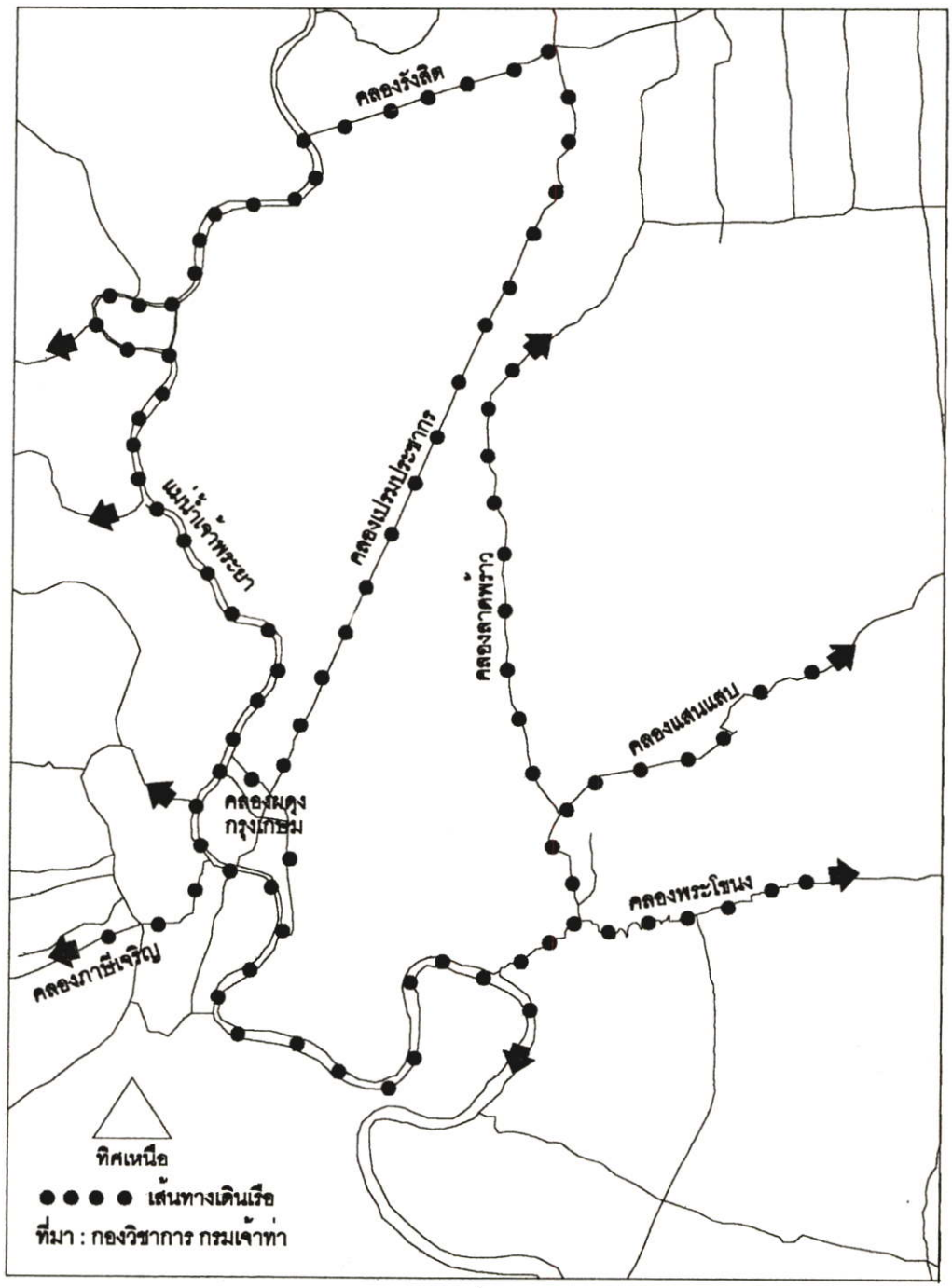
ในการจัดให้มีระบบขนถ่ายผู้โดยสารนี้ผู้ประกอบการเดินเรืออาจจะเป็นผู้จัดดำเนินการเอง โดยเก็บค่าบริการตามความเหมาะสมหรือเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ลูกค้าของตนโดยไม่คิดค่าบริการ หรือให้เอกชนรายอื่นๆ มาลงทุนดำเนินการโดยเก็บค่าโดยสารแก่ผู้ใช้บริการต่างหาก หรืออาจจะประสานราคาค่าโดยสารในรูปแบบตั๋วต่อกับบริษัทเดินเรือโดยตกลงแบ่งกำไรกันระหว่างผู้ประกอบการทั้งสองฝ่าย

4. การปรับปรุงการประสานเชื่อมโยงกับระบบขนส่งรูปแบบอื่นทางกายภาพ

เนื่องด้วยความบกพร่องทางกายภาพของทางเท้าในการเชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่น ทำให้ผู้ใช้บริการเดินทางเข้าถึงท่าเรือได้ไม่สะดวกอันส่งผลให้เกิดทัศนคติในแง่ลบต่อการใช้บริการ (ดังรายละเอียดในบทที่ 5 หัวข้อ 5.3.9) ดังนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องเร่งปรับปรุงสภาพทางเท้าระหว่างท่าเรือกับระบบขนส่งรูปแบบอื่น เช่น ทางเท้าที่เชื่อมสู่ถนนใหญ่,ป้ายรถประจำทางหรือสถานีรถไฟฟ้า เป็นต้น โดยจัดให้มีทางเท้าอยู่ในสภาพที่สามารถใช้งานได้โดยสะดวกสบาย ปลอดภัย อาจจัดให้มีบรรยากาศร่มรื่น น่าใช้งาน และจัดให้มีไฟส่องสว่างในเวลาเช้ามืดและเวลากลางคืนซึ่งยังมีผู้เดินทางใช้บริการ นอกจากนี้จัดให้มีการปรับเปลี่ยนตำแหน่งที่ตั้งของป้ายรถประจำทาง ท่าจอดรถตู้ รถสองแถวหรือท่าเรือหางยาว รวมไปถึงท่ารถมอเตอร์ไซด์หรือสามล้อรับจ้างให้เข้าใกล้ท่าเรือมากที่สุดตามความเหมาะสมเพื่อให้ผู้ใช้เรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาสามารถเข้าใช้บริการได้โดยง่าย เพื่อลดระยะทางการเดินเท้าลง ซึ่งเป็นการประหยัดเวลาการเดินทางรวมและเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้เดินทางให้มากที่สุด

6.3.6 ส่งเสริมการประชาสัมพันธ์และจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้บริการ

จากการสัมภาษณ์ผู้ใช้บริการเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษาจะพบว่ายังคงมีผู้ใช้บริการจำนวนไม่น้อยที่ยังไม่เข้าใจ ไม่ทราบในรายละเอียดต่างๆเกี่ยวกับเส้นทาง ตารางเวลาและชนิดเรือที่ให้บริการตลอดจนสัญลักษณ์ธงสีต่างๆที่ใช้แบ่งประเภทเรือ ซึ่งส่งผลให้ผู้ใช้บริการเกิดความไม่สะดวกสบายในการเดินทางหรือไม่นิยมใช้บริการ ดังนั้นจึงควรจัดให้มีการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับระบบเรือโดยสารเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาโดยการร่วมมือกันทั้งภาครัฐและบริษัทเอกชนผู้ประกอบการเดินเรือในการจัดเผยแพร่โฆษณาประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับ เส้นทาง โครงข่ายบริการ การบริการ ราคาค่าโดยสาร ฯลฯ และจัดให้มีแผนส่งเสริมการตลาดต่างๆ เช่น ตั๋วเดือน การลดค่าโดยสารสำหรับนักเรียน เป็นต้น เพื่อเป็นการสร้างทัศนคติในการเดินทางแบบใหม่โดยการใช้เรือในฐานะทางเลือกอีกทางหนึ่งในการเดินทางที่มีความสะดวกสบาย รวดเร็ว ไม่ด้อยไม่กว่าการเดินทางรูปแบบอื่น เพราะยังมีประชาชนส่วนมากที่ยังคงชินกับรูปแบบการเดินทางเดิมๆ คือการคมนาคมทางบกโดยใช้รถประจำทางหรือหากต้องการความสะดวกสบายก็จะนึกถึงการใช้รถส่วนตัว การประชาสัมพันธ์จูงใจเหล่านี้จะเป็นปัจจัยที่ผลักดันให้เกิดทัศนคติที่ดีต่อการใช้บริการและช่วยให้ประชาชนหันมาใช้บริการเพิ่มมากขึ้น



รูปที่ 6.1 แผนที่แสดงแนวทางเสนอแนะในการเชื่อมโยงเส้นทางสัญจรในแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองบางเส้น

บรรณานุกรม

ก.ท.ม. 2543. แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร(พ.ศ. 2540-2544). ฉบับที่ 5. กรุงเทพฯ : ม.ป.ท.

กองบรรณาธิการ. 2531. "เรือหางยาง สิ่งที่ไทยควรภาคภูมิใจ". วารสาร: สารคดี. ปีที่ 4. ฉบับที่ 68(เมษายน 2531) : 112-115.

การุณ จันทรางศุ. 1995. "รถเมล์รางและช่องทางเดินรถพิเศษ". รายงานการสัมมนาเรื่องปัญหารถติด..ต้องช่วยกันคิดช่วยกันแก้ ครั้งที่ 2. กรุงเทพ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย.

กิ่งเพชร ลีพัหาชีวะ. 2529. การศึกษาศักยภาพของคลองเพื่อการแก้ไขปัญหาทางผังเมืองของกทม. วิทยานิพนธ์. บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก. 2541. ยุทธศาสตร์ด้านการจราจร:ยุคIMF (เอกสารประกอบการสัมมนา 30 มกราคม 2541).

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย. 1995. เอกสารสัมมนาเรื่อง "ปัญหารถติด..ต้องช่วยกันคิดช่วยกันแก้" ครั้งที่ 2. ม.ป.ท.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2534. รายงานการประสานระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล. กรุงเทพฯ : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.

กรมเจ้าท่า. 2541. การสำรวจข้อมูลความหนาแน่นคนโดยสารเรือยนต์เพลาใบจักรยาว ช่วงสำรวจ วันที่ 5-9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2540. กรุงเทพฯ : กรมเจ้าท่า.

กรมเจ้าท่า. 2541. บทสรุปการสำรวจความหนาแน่นคนโดยสารเรือโดยสารในคลองผดุงกรุงเกษม ช่วงสำรวจวันที่ 14-18 มกราคม 2541. กรุงเทพฯ : กรมเจ้าท่า.

กรมเจ้าท่า. 2541. บทสรุปความหนาแน่นคนโดยสารเรือยนต์ข้ามฟากช่วงสำรวจวันที่ 12-30 พฤศจิกายน 2540. กรุงเทพฯ : กรมเจ้าท่า.

กรมเจ้าท่า. 2539. แผนที่เส้นทางคมนาคมของเรือโดยสารประเภทต่าง ในแม่น้ำเจ้าพระยาและคลอง 4 เส้น. กรุงเทพฯ : กรมเจ้าท่า.

กรมเจ้าท่า. 2541. รายงานการสำรวจความหนาแน่นคนโดยสารเรือยนต์เพลาใบจักรยาวในคลองลาดพร้าวและคลองพระโขนง ช่วงสำรวจวันที่ 7-18 มกราคม 2541. กรุงเทพฯ : กรมเจ้าท่า.

กรมเจ้าท่า. 2542. รายงานการสำรวจจำนวนคนโดยสารเรือโดยสารในคลองแสนแสบ ช่วงสำรวจวันที่ 10-14 กุมภาพันธ์ 2542. กรุงเทพฯ : กรมเจ้าท่า.

กรมเจ้าท่า. 2540. สรุปแผนการปรับปรุงการเดินเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยาและคลอง 4 เส้นทาง (แสนแสบ ,พระโขนง ,ผดุงกรุงเกษม ,ลาดพร้าว). เล่มที่1-4. กรุงเทพฯ : กรมเจ้าท่า

กรมเจ้าท่า. 2542. รายงานการสำรวจจำนวนคนโดยสารเรือโดยสารเรือด่วนเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาและเรือโดยสารประเภทอื่น(ช่วงปี พ.ศ.2539-2542). กรุงเทพฯ : กรมเจ้าท่า.

ฉัตรชัย พงศ์ประยูร. 2527. ภูมิศาสตร์เมือง. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช.

เทพศักดิ์ บุณยรัตพันธุ์. 2535. ปัจจัยที่ส่งผลต่อการสร้างประสิทธิผลของการนำนโยบายการให้บริการแก่ประชาชนไปปฏิบัติ : กรณีศึกษาสำนักงานเขตของกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาพัฒนบริหารศาสตร์ดุษฎีบัณฑิต(การบริหารและการพัฒนา). กรุงเทพฯ : สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

ธรรมนูญ ลัตพลี. 2506. เศรษฐกิจขนส่ง. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพฯ : อักษรสาสน์.

ปิยนาค บุนนาค, ดวงพร นพคุณและสุวัฒนา ธาดานิติ. 2525. คลองในกรุงเทพมหานคร : ความเป็นมา การเปลี่ยนแปลงและผลกระทบต่อกรุงเทพมหานครในรอบ 200 ปี (พ.ศ. 2325-2525). กรุงเทพฯ : ฝ่ายวิจัยจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร. 2543. รายงานผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 1). กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์สำนักผังเมือง.

มานพ พงศทัต. 1973. การวิเคราะห์ระบบคมนาคมในกรุงเทพมหานครฝั่งธนบุรี. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ธีระ.

มานพ พงศทัตและกิ่งเพชร ลีฬหาชีวะ. 2525. รายงานวิจัย "การขนส่งทางน้ำของกรุงเทพมหานคร". กรุงเทพฯ : สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

วีรียา วิชา. 2542. "ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร สภาพปัญหา สาเหตุ การแก้ไขและอนาคต". วารสารวิชาการสภาอาจารย์ สถาบันบัณฑิตพัฒนาบริหารศาสตร์. ปีที่ 4 ฉบับที่ 1 (มกราคม 2542) : 46-53.

สุวัฒน์ วาณีสุบุตร. 2541. "วิสัยทัศน์ด้านการจราจรและขนส่ง". วิสัยทัศน์ประเทศไทยการจราจรและขนส่ง. กรุงเทพฯ : สมาคมนักเรียนทุนรัฐบาลไทย 2540.

สำนักกำกับและอนุรักษ์พลังงาน. พระราชบัญญัติการส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน พ.ศ.2535. Website : http//berc.dedp.go.th. 2 เมษายน 2543.

สำนักกำกับและอนุรักษ์พลังงาน. "สถานการณ์พลังงานของประเทศไทยปี 2540". รายงานพลังงาน. Website : http//berc.dedp.go.th. 1 เมษายน 2543.

สำนักกำกับและอนุรักษ์พลังงาน. "สถานการณ์น้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศไทยปี 2540". รายงานน้ำมันเชื้อเพลิง. Website : http//berc.dedp.go.th. 1 เมษายน 2543.

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ. ข้อมูลการอนุรักษ์พลังงาน,สถานการณ์พลังงาน,นโยบาย. Website : http//www.nepo.go.th. 3 เมษายน 2543.

หน่วยวิจัยการจราจรและการขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2534. รายงานการประสานงานระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล. เล่มที่ 1. กรุงเทพฯ : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.

เจ้าหน้าที่ฝ่ายบุคคล บริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด. สัมภาษณ์ 30 มิถุนายน 2544.

Anthony J. Catanese and Jame C. Snyder. 1984. Urban Planning. Second Edition. New York : Mcgraw-Hill.

Barrie Needham. 1997. How Cities Work : An Introduction. Pergamon : Oxford.

Catherine L. Ross. n.d. Urban Transportation Planning. copy.

Edward J. Kaiser, David R. Godschalk and F. Stuart Chapin,Jr. 1995. Urban Land Use Planning. Forth Edition. University of Illinois.

Ernest J. Mccormick and Ilgen R. Danial . 1980. Industrial Psychology. Englewood Cliff, N.J. : Prentice-Hall.

Rosenberg, milton J. and Hovland, Carl I. 1960. Attitude Organization and Change. New Haven : Yale University Press

Shelly, Maynard W. 1975. Responding to Social Change. Dowden, Pennsylvania : Hutchison Press.

Soberman R. and Hazard H. 1980. Canadian Transit Handbook. University of Toronto-York University Joint Program in Transportation.

Steering Group. 1963. Traffic in Town. London : Waterlon and Son.

Supornchai Utainarumol. 1992. Integration of Public Water Transportation and Bus Transit System in Bangkok . Thesis. Bangkok. Asian Institute Of Technology.

Vance,Jane E. 1960. "Labor Shed . Employment Field". Economic Geography. n.p.

Vroom, Victor H. 1964. Work and Motivation. New York : John Wiley and Sons.

Wheeler, Jame O. 1972. "Trip Purpose and Urban Activity Linkage" Annals of The Association of American Geographer. n.p.

William H. Lucy. 1997. Dennis Gilbert and Guterie Birkhead. Equity in Local Service Distribution. Public Administration Review. n.p

Wolman, Benjamin B. 1973. Dictionary of Behavioral Science. Van Nostrand : Reinhold.

Wright , Charles L. and Benamy Turkienice. 1988. Brasilia and The Aging of Modernism. n.p.,

www.energie-cites.org. In Town without my Car Energie-cites1997-99. Last modified : 28/10/99.

ภาคผนวก ก.

ตัวอย่างแบบสอบถาม

(เฉพาะผู้สัมภาษณ์) วันที่..... เวลา.....น.

ท่าเรือ..... ☐ขาขึ้น ☐ขาล่อง

แบบสอบถาม

แบบสอบถามฉบับทำขึ้นเพื่อประกอบการทำวิทยานิพนธ์ ระดับปริญญาโท สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าฯลาดกระบัง เรื่อง ระบบเรือโดยสารเลียบฝั่ง น. เจ้าพระยาฯ จึงขอความอนุเคราะห์ในการตอบ

โปรดขีดถูกในช่องที่เลือก

1. เพศ ☐ชาย ☐หญิง

2. อายุ.....ปี

3. จุดประสงค์ในการเดินทางของท่าน คือ ☐ไปทำงาน ☐ไปศึกษา ☐อื่นๆ ระบุ.....

(ถ้าตอบกำลังศึกษา) ☐ศึกษาอยู่ ที่สถานศึกษาชื่อ.....เขต.....

(ถ้าตอบกำลังทำงาน)☐ทำงาน สถานที่ทำงานอยู่ เขต.....

(ถ้าตอบอื่นๆ) ☐ระบุ เขต.....

4. ที่อยู่อาศัย/ที่พัก เขต.....

5. วุฒิการศึกษาสูงสุด ☐ประถม ☐มัธยม ☐ อาชีวะ(ปวช.-ปวส.)
☐ปริญญาตรี ☐สูงกว่า ป.ตรี ☐ ไม่ได้เข้าเรียน

6. อาชีพ ☐รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ ☐ลูกจ้างบริษัทเอกชน ☐ค้าขาย
☐รับจ้างทั่วไป ☐ธุรกิจส่วนตัว ☐นักเรียน/นักศึกษา
☐อื่นๆ ระบุ.....

7. รายได้ต่อเดือน ☐ต่ำกว่า 5,000 บ. ☐5,000-10,000 บ.
☐10,000-20,000 บ. ☐มากกว่า 20,000 บ

8. ปกติท่านเคยใช้บริการเรือโดยสารประเภทใดบ้าง

	บ่อยมาก	บ่อย	บางครั้ง	แทบจะไม่ใช้	ไม่เคยใช้
☐เรือข้ามฟาก	☐	☐	☐	☐	☐
☐เรือด่วนเจ้าพระยา ธงเหลือง	☐	☐	☐	☐	☐
☐เรือด่วนเจ้าพระยา ธงแดงส้ม	☐	☐	☐	☐	☐
☐เรือด่วนเจ้าพระยา ธงเขียว	☐	☐	☐	☐	☐
☐เรือด่วนเจ้าพระยา ธรรมดา	☐	☐	☐	☐	☐
☐เรือโดยสารในคลองแสนแสบ	☐	☐	☐	☐	☐
☐เรือโดยสารในคลองลาดพร้าว	☐	☐	☐	☐	☐
☐เรือโดยสารในคลองพระโขนง	☐	☐	☐	☐	☐
☐เรือโดยสารในคลองผดุงกรุงเกษม	☐	☐	☐	☐	☐
☐เรือหางยาว	☐	☐	☐	☐	☐

☐ไม่ค่อยใช้ ใช้พาหนะอื่น

โปรดระบุพาหนะและเหตุผลที่ใช้.....

.....

9.ความถี่ในการใช้บริการเรือด่วนเลียบฝั่ง น.เจ้าพระยา

☐ทุกวัน ☐ 5 วัน จันทร์-ศุกร์ ☐ เฉพาะช่วงวันหยุด,เสาร์-อาทิตย์

☐บางวัน ช่วงจันทร์-ศุกร์ ☐ นาน ๆครั้ง

10. ท่านใช้วิธีใดบ้างในการเดินทาง จากจุดเริ่มต้นไปยังสถานที่ปลายทาง(โปรดเรียงลำดับ1,2,3,4,....)

ขาไป ช่วงเวลา.....น.ถึง.....น.	ขากลับ ช่วงเวลา.....น.ถึง.....น
☐รถเมล์ ,ปอ. ,ไมโครบัส	☐รถเมล์ ,ปอ. ,ไมโครบัส
☐รถตู้	☐รถตู้
☐สองแถว	☐สองแถว
☐มอเตอร์ไซด์รับจ้าง	☐มอเตอร์ไซด์รับจ้าง
☐รถไฟฟ้า	☐รถไฟฟ้า
☐เรือด่วนเจ้าพระยา	☐เรือด่วนเจ้าพระยา
จากท่า.....ไปท่า.....	จากท่า.....ไปท่า.....
☐เรือข้ามฟาก	☐เรือข้ามฟาก
☐อื่นๆ ระบุ.....	☐อื่นๆ ระบุ.....

11. ท่านเลือกใช้บริการเรือด่วนฯเพราะอะไร (โปรดเรียงอันดับ 1,2,3, ตอบได้ไม่เกิน 3 ข้อ)

☐ประหยัดเวลา รวดเร็ว ☐ความสะดวก อยู่ใกล้ท่าเรือ ☐ราคาย่อมเยาว์

☐บริการของพนักงาน ☐มลพิษทางอากาศ,ฝุ่นน้อยกว่าบนถนน

☐บรรยากาศ,วิวดีกว่า ☐ไม่มีทางเลือกที่ดีกว่า /เป็นทางเดียวที่ต้องใช้เดินทาง

☐เหตุผลอื่นๆ โปรดระบุ.....

ทัศนคติความพอใจในด้านต่าง ๆ	พอใจ	เฉยๆ	ไม่พอใจ (ให้เหตุผลด้วย)
12. สภาพเรือ (ขนาด,ความแข็งแรงฯลฯ)			
13.สภาพโป๊ะ ,สะพาน(ความแข็งแรง ฯลฯ)			
14.สภาพศาลา ที่นั่งคอย หรือกันแดด-ฝน			
15. จำนวนที่นั่งพักคอย			
16.จำนวนพนักงานที่ให้บริการ			
17.การบริการ,มารยาทพนักงาน			
18.เส้นทางเดินเรือ			
19.ค่าโดยสาร			
20.ความสะดวกในการเดินทางเข้าถึงท่าเรือ			
21.จำนวนท่า			
22.จำนวนที่นั่งในเรือ			
23.ความหนาแน่นของผู้โดยสารในเรือ			
24.ความถี่ในการปล่อยเรือจากท่า			

ทัศนคติความพอใจในด้านต่าง ๆ	พอใจ	เฉยๆ	ไม่พอใจ (ให้เหตุผลด้วย)
25.ความตรงเวลาในการออกเรือหรือถึงที่หมาย			
26.ความรวดเร็ว			
27.ความปลอดภัยในการโดยสารและขึ้น-ลงเรือ			
28.เครื่องมือช่วยชีวิต เช่น ห่วง เสื้อชูชีพ			
29.ระดับเสียงของเครื่องยนต์			
30.ความสะดวกในการขึ้น-ลงเรือ			

31.สัญลักษณ์,ป้ายชี้ตำแหน่งท่าเรือจากถนน ,หรือแผนที่เส้นทางเดินเรือ,ตารางเวลามีความเพียงพอหรือไม่

☐มีมากไปเกินจำเป็น ☐พอดีและเข้าใจง่าย

☐มีจำนวนพอแต่ดูไม่เข้าใจ,สับสน ☐น้อยไปควรเพิ่ม ☐ไม่มีความเห็น

32.ท่านเคยสับสนกับสัญลักษณ์ธงสีที่เรือ ซึ่งแสดงเส้นทางเดินเรือหรือไม่

☐เคย (ไม่เข้าใจความหมาย,สับสนเส้นทาง) ☐ไม่เคย(เข้าใจความหมาย เส้นทางจากสีธงดี)

☐ไม่แน่ใจ/ไม่ทราบ

33.ทางเท้าระหว่างท่าเรือกับ ถนน ,ป้ายรถเมล์หรือท่ารถประเภทอื่นซึ่งท่านต้องใช้ในการเดินทาง มีความสะดวกหรือไม่

☐สะดวกแล้ว ☐ไม่สะดวก ☐ไม่มีความเห็น

ถ้าตอบไม่สะดวก เพราะ ☐ไกลไป ☐ทางเท้าไม่เรียบร้อย ไม่ต่อเนื่องเดินได้ลำบาก

(ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) ☐ไม่มีทางเท้า ☐ทางเท้าแคบ คนแออัด ☐มีสิ่งกีดขวางทางเดิน

อื่นๆ.....

34.ท่านมีคิดเห็นอย่างไรกรณีที่เรือด่วน ลดจำนวนเที่ยวเรือ งดบริการบางเส้นทาง หรือช่วงเวลาปล่อยเรือต่อลำนานขึ้น (20นาทีปล่อย 1 ลำ)

☐ เห็นด้วย ☐ เฉย ☐ ไม่เห็นด้วย

35.ถ้าไม่เห็นด้วย เพราะ ☐ เดินทางได้ลำบากขึ้นเส้นทางน้อยลงต้องเปลี่ยนไปใช้ทางอื่น

(ตอบได้มากกว่า1ข้อ) ☐ เสียเวลารอเรือนานขึ้นไม่สะดวก

☐ช่วงเวลาที่ใช้บริการน้อยลง

☐คนแออัดยิ่งขึ้น

☐อื่นๆเพราะ.....

35.ปัญหาที่ท่านพบในการใช้บริการเรือด่วนฯ หรือสิ่งที่อยากให้ปรับปรุง.....

.....

.....

.....

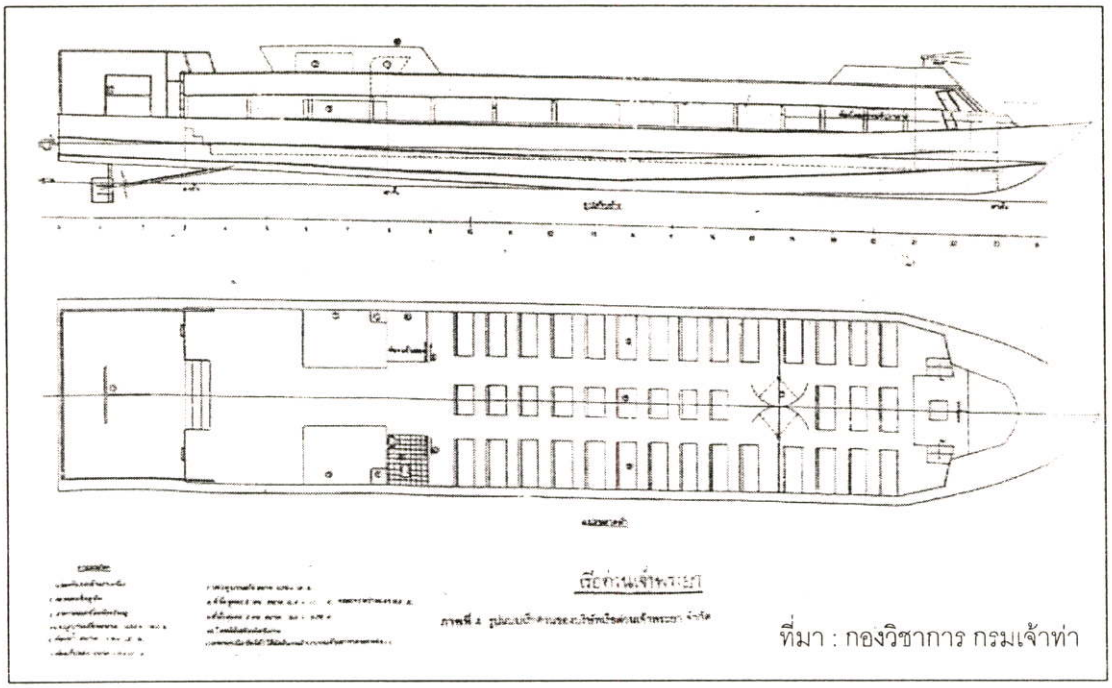
.....

.....

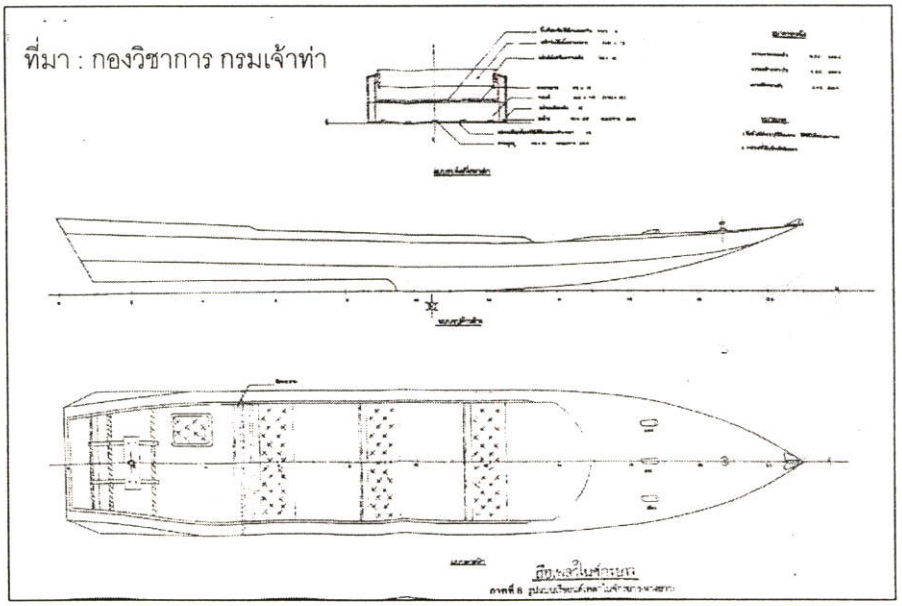
จบการสัมภาษณ์ ขอขอบพระคุณอย่างยิ่งที่สละเวลา

ภาคผนวก ข.

รูปแบบเรือด่วนเจ้าพระยาและเรือยนต์เพลาใบจักรยาว



รูปแบบเรือด่วนเจ้าพระยา



รูปแบบเรือยนต์เพลาใบจักรยาว (เรือหางยาว)

ประวัติผู้เขียน

นางสาวเพ็ญศรี เหลืองอร่ามศรี เกิดวันที่ 13 มกราคม พ.ศ. 2518 ที่จังหวัดกรุงเทพมหานคร สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีที่สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ ภาควิชาสถาปัตยกรรมภายใน ปีการศึกษา 2539 และเข้าศึกษาต่อในระดับปริญญาโทที่สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง สาขาวิชาการวางผังชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม ในปีการศึกษา 2541 โดยในการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้รับทุนสนับสนุนการวิจัยจากสำนักคณะกรรมการพลังงานแห่งชาติ (สพช.)