# บทที่ 1

# บทนำ

## 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การคมนาคมขนส่งภายในเมืองเป็นปัจจัยที่สำคัญก่อให้เกิดการเคลื่อนไหวในการดำเนินกิจกรรมต่างๆของเมือง ระบบการขนส่งภายในเมืองมีหลายแบบ ในบางกรณีระบบการขนส่งอย่างหนึ่งช่วยเสริมอีกระบบได้[1] โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งในเมือง มักเป็นการขนส่งคนเพื่อการสัญจร

สำหรับกรุงเทพมหานครระบบการสัญจรแบ่งได้เป็น 2 ระบบใหญ่ๆคือ ระบบการสัญจรทางบกกับระบบการสัญจรทางน้ำ ซึ่งระบบการสัญจรทั่วไปจะพึ่งพาการสัญจรทางบกเป็นหลัก แม้ว่าการสัญจรทางบกยังคงมีบทบาทสำคัญสำหรับการเดินทางในปัจจุบัน แต่สภาพการจราจรทางบกที่ติดขัดเนื่องจากโครงข่ายของการขนส่งทางบกไม่สามารถรองรับ และ แก้ปัญหาการขยายตัวของชุมชนได้เพียงพอ โดยพื้นที่ถนนของกรุงเทพมหานครมีประมาณ 140 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นเพียงร้อยละ 9 ของพื้นที่ทั้งหมด[2] ในขณะที่พื้นที่ถนนสำหรับเมืองในประเทศที่พัฒนาแล้วจะมีถึงร้อยละ 20-25 ของพื้นที่เมือง[3] ทำให้ประชาชนบางส่วนได้ปรับตัวหันกลับมาใช้การสัญจรทางน้ำเพิ่มขึ้น และหน่วยงานของรัฐได้ให้ความสนใจระบบขนส่งมวลชนทางน้ำเพิ่มมากขึ้น การเดินทางทางน้ำนี้มีส่วนช่วยบรรเทาความแออัดคับคั่งของการจราจรทางบก[4] นอกจากนี้การส่งเสริมทางน้ำยังคงเป็นส่วนเสริมที่สำคัญของระบบขนส่งอื่นๆในกรุงเทพมหานคร[5] แต่การเดินทางทางน้ำยังคงเป็นสัดส่วนที่ต่ำเมื่อเทียบกับการเดินทางรูปแบบอื่น เช่น ปี พ.ศ. 2538 ระบบเรือโดยสารมีปริมาณผู้ใช้บริการ ร้อยละ 1.8 ของการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะทั้งหมด[6] ดังนั้น การสัญจรทางน้ำจึงเป็นสิ่งจำเป็นและควรที่จะได้

---

[1] ชัดชัย พงศ์ประยูร ,ภูมิศาสตร์เมือง (กรุงเทพฯ :ไทยวัฒนาพานิช, 2527),หน้า 143.

[2] คณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ,สำนักงาน,แถลงนโยบายการพัฒนากรุงเทพมหานครและปริมณฑลตามแผนพัฒนาฉบับที่ 6(กรุงเทพมหานคร:สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ,2529), หน้า2-1.

[3] พิษณุโจจน์ พลับปุ่การ,การจราจรและการขนส่ง (กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2530),หน้า 22.

[4] นายกรัฐมนตรี ,สำนัก,รวมบทความคำปาฐกถาเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาการจราจรสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก(ตุลาคม35-มิถุนายน38) (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี ,2538), หน้า 18.

[5] กรุงเทพมหานคร, คณะที่ปรึกษา MIT และคณะที่ปรึกษา EC,แผนแม่บทกรุงเทพมหานคร:วิสัยทัศน์สำหรับกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2538-2548 (กรุงเทพมหานคร : ม.ป.พ.,2539), หน้า 192 .

[6] บริษัทพาดีโก้(ไทยแลนด์)จำกัด และ บริษัทดีวีลอปเมนท์แอนด์แพลนนิ่งคอนซัลแตนท์,โครงการศึกษาระบบบริหารบริการร่วมของระบบขนส่งสาธารณะ ระยะที่ 2(รายงานฉบับสมบูรณ์),(2541),หน้า 3-2.

รับการพัฒนา เล็งเห็นความสำคัญให้เข้ามามีส่วนร่วมมากขึ้นในการบรรเทาปัญหาการจราจรตลอดจนเป็นส่วนประกอบหลักที่จะรองรับความต้องการการเดินทางส่วนหนึ่งเพื่อแบ่งเบาภาระความต้องการเดินทางโดยทางบกได้

อย่างไรก็ตามการส่งเสริมระบบการสัญจรทางน้ำ โดยมุ่งเน้นเฉพาะการขนส่งมวลชนทางน้ำอย่างเดียวย่อมไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ที่สมบูรณ์ ถ้าไม่มีการพิจารณาถึงประสิทธิภาพการขนส่งจนถึงจุดหมายปลายทางของผู้โดยสาร โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณจุดต่อเชื่อมของการเดินทางทางน้ำ และทางบก ซึ่งเป็นทั้งแหล่งรวมรวบและกระจายผู้โดยสารทางน้ำไปยังจุดหมายต่างๆ จึงเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของการขนส่งผู้โดยสาร ดังนั้นหากได้ทำการศึกษาการขนส่งผู้โดยสารที่เป็นอยู่ในปัจจุบันทั้งในบริเวณท่าเรือและกิจกรรมการขนส่งในลักษณะต่างๆ จะทำให้รับทราบข้อเท็จจริง ตลอดจนปัญหา อุปสรรคที่เกิดขึ้นในระหว่างการเดินทาง นำไปสู่ข้อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาปรับปรุงที่เหมาะสมมีประสิทธิภาพ สามารถตอบสนองกับผู้ใช้บริการทางน้ำที่มีอยู่เดิม นอกจากนี้ยังเป็นการเพิ่มทางเลือกสำหรับผู้เดินทาง สามารถดึงดูดผู้โดยสารให้มาใช้บริการการเดินทางทางน้ำเพิ่มขึ้น อันจะเป็นการบรรเทาปัญหาการจราจรทางบก และ ช่วยเสริมระบบการสัญจรในเมือง

ดังนั้นการศึกษานี้จึงมีความมุ่งหมายที่จะแสดงให้เห็นถึงความสำคัญสามารถนำเสนอข้อเท็จจริง และชี้ให้เห็นถึงปัญหาที่เกิดขึ้นระหว่างการขนส่งผู้โดยสารของการเดินทางเพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาจุดเชื่อมต่อการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำและทางบก ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมการพัฒนาการส่งต่อผู้โดยสารให้มีประสิทธิภาพต่อไป ตลอดจน เป็นส่วนหนึ่งในการส่งเสริมการพัฒนาเมืองโดยรวม จึงนับว่าเป็นสิ่งที่น่าสนใจอย่างยิ่งที่จะทำการศึกษาในเรื่องดังกล่าว

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.เพื่อศึกษาลักษณะการขนส่งผู้โดยสาร ณ. ท่าเรือริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานครไปยังจุดหมายปลายทาง

2.เพื่อศึกษาถึงสภาพปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งผู้โดยสาร

3.เพื่อประมาณการแนวโน้มการขนส่งผู้โดยสารในอนาคต

4.เพื่อเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนาจุดเชื่อมต่อการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำกับทางบกให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

ขอบเขตของพื้นที่

พื้นที่ศึกษาคือ พื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาทั้ง 2 ฝั่งในเขตกรุงเทพมหานคร และ บริเวณเกี่ยวเนื่องกับระบบการสัญจรทางน้ำของเมือง ซึ่งจะเป็นพื้นที่ต่อเนื่องทางด้านเหนือกับจังหวัดนนทบุรี โดยท่าเรือที่ใช้เป็นจุดเริ่มต้นของการศึกษาจะทำการศึกษาและคัดเลือกจากท่าปากเกร็ด ถึงท่าราชฎร์บูรณะ ซึ่งเป็นท่าเรือด่วนที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบัน (พ.ศ.2540- 2542 )

ขอบเขตด้านเนื้อหา

ขอบเขตของเนื้อหาจะทำการศึกษาและพิจารณาเกี่ยวกับลักษณะการขนส่งผู้โดยสาร โดยเน้นบริเวณจุดเชื่อมต่อเป็นสำคัญซึ่งจะศึกษาทั้งทางด้านกายภาพ ได้แก่ ท่าเรือ จุดที่ตั้ง จำนวนผู้ใช้บริการ และ ด้านที่เกี่ยวกับกิจกรรมการเดินทางของผู้โดยสาร ได้แก่ พฤติกรรม รูปแบบ และ วิธีการเดินทาง สำหรับแนวทางในการปรับปรุงการจะเสนอแนะในระดับการจัดการพื้นฐานทั่วไป ไม่เน้นการเสนอแนะในเชิงวิศวกรรม

1.4 วิธีการ และขั้นตอนในการศึกษา

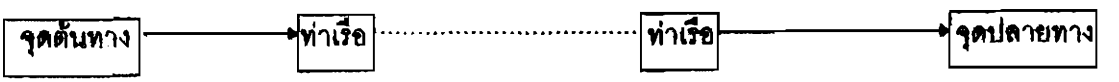
ขั้นตอนและวิธีการในการศึกษาวิจัย แบ่งออกเป็น ขั้นตอนต่างๆ ดังนี้

1.ศึกษาในแง่ทฤษฎี แนวคิดเกี่ยวกับระบบสัญจรภายในเมืองรวมถึงประสิทธิภาพของการขนส่ง

2.ศึกษาลักษณะ สภาพทั่วไปภายในบริเวณพื้นที่ศึกษาได้แก่ ลักษณะกายภาพ โครงข่ายถนน เส้นทาง จุดที่ตั้งของท่าเรือ จำนวนผู้ใช้บริการ เป็นต้น จากการสำรวจและข้อมูลด้านเอกสาร

3.พิจารณาข้อมูลเพื่อทำการคัดเลือกพื้นที่ตัวอย่างขึ้นมาเป็นตัวแทนในการศึกษาในรายละเอียด

4.ศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับลักษณะการเดินทางของผู้โดยสารจากท่าเรือตัวอย่างริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา โดยรวบรวมข้อมูลจากการสำรวจ แจกแบบสอบถาม ศึกษาทั้งองค์ประกอบทางด้านกายภาพ ได้แก่ ลักษณะสภาพทั่วไปของ ท่าเรือ จำนวนผู้ใช้บริการ จุดต้นทาง ปลายทาง และด้านที่เกี่ยวกับกิจกรรมการส่งต่อของผู้โดยสาร เช่น พฤติกรรม รูปแบบ และ วิธีการเดินทาง ตลอดจนสภาพปัญหา อุปสรรคต่อการขนส่งผู้โดยสารไซึ่งจะทำการศึกษาทั้งการเดินทางเข้า - ออก จากท่าเรือ ในระหว่างจุดต้นทางถึงปลายทาง



5.นำข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวมมาสรุปลักษณะการขนส่งผู้โดยสารตลอดจนสภาพปัญหาและปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งผู้โดยสารไปยังปลายทาง

6. ประมาณการแนวโน้มการขนส่งผู้โดยสารในอนาคตโดยศึกษาจาก แนวโน้มการขยายตัวของการใช้ที่ดิน โครงการการขนส่งมวลชนในอนาคต แนวโน้มปริมาณของผู้เดินทางทางน้ำ ตลอดจนนโยบายในการสนับสนุน รวมทั้งโอกาสในการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำ มาประกอบการพิจารณาร่วมกัน

7. พิจารณาจากข้อมูลที่ได้ ตามขั้นตอน 1-6มาสรุปผลและเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงพัฒนาจุดต่อเชื่อมของการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำกับทางบกให้มีประสิทธิภาพ

1.5 แหล่งที่มาของข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้ ในการวิจัยครั้งนี้ สามารถจำแนกออกตามแหล่งที่มาได้เป็น 3 ประเภท คือ

1.ข้อมูลสถิติ เอกสารจากหน่วยงานราชการและสถาบันต่างๆ เช่น

สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม

2.แผนที่

สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม

3.ข้อมูลสำรวจภาคสนาม

การสำรวจ และ ออกแบบสอบถาม

1.6 ข้อตกลงเบื้องต้น

ในการศึกษาครั้งนี้ มุ่งที่จะทำการศึกษาเฉพาะระบบเรือด่วนเลียบแม่น้ำเจ้าพระยา เนื่องจากระบบเรือด่วน มีอัตราการเติบโตของผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งจากสถิติจำนวนผู้โดยสารตั้งแต่

หอสมุดกลาง สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ปี พ.ศ.2531 - 2539 พบว่า เรือด่วนมีอัตราการเติบโตถึงร้อยละ106 ต่อปี ขณะที่ระบบเรือยนต์เพลาใบจักรยาว และ เรือโดยสารข้ามฟากมีอัตราการเติบโตเพียงร้อยละ 2 ต่อปี ประกอบกับหน่วยงานของรัฐได้หันมาให้ความสนใจ เพื่อนำมาแบ่งเบาภาระการจราจรทางบก จึงมีแนวโน้มที่จะมีความเป็นไปได้ในการพัฒนาจุดต่อเชื่อมการขนส่งผู้โดยสารของระบบดังกล่าวในทางปฏิบัติจริง

1.7 ข้อจำกัดในการศึกษา

-ข้อจำกัดในส่วนการวิจัยภาคสนาม

เนื่องจากการศึกษาครั้งนี้มีข้อจำกัดในของเวลา งบประมาณ และบุคลากร จึงทำให้ไม่สามารถสามารถดำเนินการศึกษาได้อย่างละเอียดทั่วถึงทุกบริเวณ

-ข้อจำกัดในส่วนของเนื้อหา

เนื่องจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาครั้งนี้มีอยู่น้อยประกอบกับการขาดความสมบูรณ์ของข้อมูลทุติยภูมิ โดยเฉพาะข้อมูลทางด้านตัวเลขที่ได้จากหน่วยงานต่างๆ ทำให้ข้อมูลที่ได้เป็นไปตามช่วงเวลาที่ทำการศึกษา

แต่อย่างไรก็ตามในการศึกษาครั้งนี้พยายามที่จะหาตัวแทนของท่าเรือมาทำการศึกษาเพื่อให้ครอบคลุมท่าเรือต่างๆในพื้นที่ศึกษาให้มากที่สุด และในส่วนของเนื้อหายังคงมีความสมบูรณ์ครอบคลุมในวัตถุประสงค์ของการวิจัยอย่างครบถ้วน

1.8 คำจำกัดความ

การส่งต่อทางน้ำและทางบก หมายถึง การนำพาผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทาง โดยอาศัยการเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารระหว่าง เรือโดยสาร กับ ระบบการขนส่งทางบกเป็นส่วนประกอบในการเดินทาง ซึ่งการส่งต่อทางน้ำและทางบกจะประกอบด้วย ท่าเรือ จุดต้นทาง ปลายทาง ระบบขนส่งทางน้ำ ( เรือ ) และ ระบบการขนส่งทางบก โดยมีผู้ใช้บริการเป็นตัวเชื่อมก่อให้เกิดกิจกรรมการส่งต่อในลักษณะต่างๆ ได้แก่ พฤติกรรม รูปแบบ และ วิธีการเดินทาง

จุดเชื่อมต่อการขนส่งทางน้ำและทางบก หมายถึง บริเวณที่ระบบขนส่งทางน้ำและระบบขนส่งทางบกมาบรรจบกัน โดยใช้เป็นศูนย์กลางรวบรวมผู้โดยสารที่จะขึ้นลงเรือ ซึ่งบริเวณนี้ประกอบ

ด้วยท่าเรือ ทางเดินจากท่าเรือไปยังถนน ป้ายรถประจำทางที่ใกล้ที่สุด จุดจอดรถรับจ้าง

1.9 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

จากการศึกษาวิจัยในเรื่องนี้ จะได้รับประโยชน์ กล่าวคือ

1.แสดงให้เห็นลักษณะการขนส่งผู้โดยสาร ณ.ท่าเรือริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร ไปยังจุดหมายปลายทาง

2. เพื่อให้ทราบถึงสภาพปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งผู้โดยสาร

3. แสดงให้เห็นแนวโน้มการขนส่งผู้โดยสารในอนาคต

4.แสดงข้อเสนอแนะแนวทางที่มีประสิทธิภาพในการปรับปรุงและพัฒนาจุดต่อเชื่อมการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำกับทางบก

5.ผลของการศึกษาวิจัย จะช่วยให้ผู้วางผัง หรือเจ้าหน้าที่,หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สามารถนำผลที่ได้ไปใช้เป็นแนวทางประกอบการพิจารณาเพื่อวางแผนพัฒนาในเรื่องที่เกี่ยวข้องต่อไป

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย