

บทที่ 6

การคมนาคม



6.1 บทนำ

การให้บริการทางด้านการคมนาคมที่ดี จะเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้การพัฒนาการท่องเที่ยวประสบผลสำเร็จ เพราะการบริการทางด้านการคมนาคม จะเป็นสื่อที่นำนักท่องเที่ยวให้เข้าไปสู่แหล่งทรัพยากรการท่องเที่ยว ดังนั้นการพัฒนาการท่องเที่ยวจะได้รับผลกระทบอย่างมาก กับการให้บริการทางด้านการคมนาคม

การศึกษาครั้งนี้ได้สำรวจสภาพของการคมนาคมในเขตพื้นที่โครงการที่มีอยู่ในปัจจุบัน โดยมีวัตถุประสงค์คือ

1. ประเมินขอบเขตความสามารถและคุณภาพในการให้บริการในปัจจุบัน
2. แยกแยะปัญหาและข้อจำกัดต่าง ๆ ในการให้บริการที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวในเขตพื้นที่โครงการ

ในบทที่ 2 ที่ว่าด้วยสภาพกายภาพในเขตพื้นที่โครงการ ได้กล่าวสรุปได้ว่า ลักษณะภูมิประเทศโดยทั่วไป ของเขตพื้นที่โครงการเป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำ ที่มีแม่น้ำหลายสายไหลผ่าน เช่น แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำสุพรรณ เป็นต้น ดังนั้นเส้นทางคมนาคมหลักของประชากรในอดีต จึงได้แก่เส้นทางแม่น้ำ โดยอาศัยลำคลองต่าง ๆ เชื่อมประสานระหว่างแม่น้ำ การตั้งถิ่นฐานของชุมชนจึงอยู่บริเวณริมแม่น้ำหรือริมคลอง จากการตั้งถิ่นฐานในลักษณะเช่นนี้จึงทำให้เกิดอารยธรรมขึ้นมา โบราณสถานต่าง ๆ ก็เป็นส่วนหนึ่งซึ่งจะเห็นได้ว่า โบราณสถานในเขตพื้นที่โครงการจะอยู่ริมแม่น้ำหรือลำคลองเป็นจำนวนมาก ต่อมาเมื่อมีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบกขึ้นมาอันได้แก่ เส้นทางรถยนต์ และรถไฟ ซึ่งสะดวกและรวดเร็วกว่า ทำให้การคมนาคมทางน้ำลดความสำคัญลงไป

เมื่อพิจารณาที่ตั้งของจังหวัดในพื้นที่โครงการจะเห็นได้ว่า อยู่ใกล้กับกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นศูนย์กลางการคมนาคมของประเทศ ดังนั้นการเดินทางจากกรุงเทพมหานครจึงทำได้สะดวกทั้งทางรถยนต์ รถไฟ และเรือ ตามลำดับ

6.2 รถไฟ

6.2.1 การใช้บริการในปัจจุบัน (ดูตารางที่ 6.1 แผนที่แผนที่ 6.1)

ระยะทางทางรถไฟเมื่อเปรียบเทียบกับทางบกและทางน้ำจะสั้นกว่า แต่ระยะเวลาในการเดินทางโดยทางรถไฟโดยเฉลี่ย จะมากกว่าทางรถยนต์ และน้อยกว่าทางเรือ ทั้งนี้เนื่องจากรถไฟมีรางวิ่งที่จำกัด ต้องมีการรอหลักขบวนรถที่วิ่งสวนทางมาในเส้นทางเดียวกัน

จังหวัดพระนครศรีอยุธยาเป็นทางผ่านของรถไฟ ที่วิ่งขึ้นสู่ภาคเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือ ดังนั้นรถไฟที่วิ่งผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยาจึงมีถึง 54 ขบวนต่อวัน ซึ่งผ่านอำเภอบางปะอิน ซึ่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญด้วย

จังหวัดนครปฐมเป็นทางผ่านของรถไฟที่วิ่งลงสู่ภาคใต้ของประเทศ ปริมาณรถไฟที่วิ่งผ่านจังหวัดนครปฐมมี 34 ขบวนต่อวัน

6.2.2 การใช้บริการ (ดูตารางที่ 6.2)

ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้บริการรถไฟที่รวบรวมได้มา มีเพียง 3 ปี คือตั้งแต่ปี 2518-2520 แต่เมื่อเปรียบเทียบจำนวนผู้ใช้บริการรถไฟของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา สุพรรณบุรี และนครปฐม ในช่วงปี 2518-2520 จะเห็นได้ว่ามีแนวโน้มลดลง ทั้งนี้เนื่องจากการบริการของรถไฟ ไม่สามารถแข่งขันกับรถยนต์โดยสาร และรถยนต์โดยสารปรับอากาศ ได้ทั้งคุณภาพและเวลา ประชาชนจึงหันไปใช้บริการทางรถยนต์ซึ่งสะดวกและรวดเร็วกว่า จากการสำรวจพบว่าผู้ใช้บริการของรถไฟในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และนครปฐม จะหนาแน่นในตอนเช้าและตอนเย็น ทั้งนี้เนื่องจากในช่วงระยะเวลาดังกล่าว ผู้โดยสารส่วนมากจะเป็นผู้ที่มิมีแหล่งงานอยู่ในจังหวัดใกล้เคียง ทั้งข้าราชการ ลูกจ้าง และพ่อค้าแม่ค้า ที่นำผลผลิตมาจำหน่ายที่กรุงเทพมหานคร หรือนำสินค้าจากกรุงเทพมหานครออกไป ดังนั้นลักษณะการเดินทางประเภทนี้จึงเหมือนกับการโดยสารรถเมล์ประจำทางเข้าไป-เย็นกลับ

ตารางที่ 6.1 แสดงประเภทและระยะทางการคมนาคมในพื้นที่โครงการจากกรุงเทพมหานคร

ประเภทการคมนาคม	ระยะทางจาก กทม. (กม.)		
	พระนครศรีอยุธยา	สระบุรี	ลพบุรี
รถไฟ	72	53	13.1
รถยนต์	75	56	158
เรือ	137	ไม่มีทางน้ำไหลผ่านเมือง	223

ที่มา . สำนักงานจังหวัด "ข้อมูลจังหวัดพระนครศรีอยุธยา นครปฐม สุพรรณบุรี"

ตารางที่ 6.2 แสดงจำนวนผู้โดยสารรถไฟที่ขึ้นลงสถานีต่าง ๆ ในพื้นที่โครงการ

ปี	พระนครศรีอยุธยา			นครปฐม			สุพรรณบุรี		
	จำนวน คน/วัน	เปลี่ยนแปลง คน/วัน	%	จำนวน คน/วัน	เปลี่ยนแปลง คน/วัน	%	จำนวน คน/วัน	เปลี่ยนแปลง คน/วัน	%
2518	2,250	—	—	3,426	—	—	ไม่มีข้อมูล		
2519	2,480	230	10.2	3,280	-146	-4.26			
2520	2,400	-80	-3.23	3,120	-160	-4.88			

6.2.3 ความต้องการในอนาคต

เนื่องจากปริมาณความต้องการใช้บริการรถไฟฟ้ามีแนวโน้มลดลง เพราะประชาชนและนักท่องเที่ยวที่จะไปยังจังหวัดในพื้นที่โครงการ นิยมใช้บริการของรถขนส่ง (บ.ข.ส.) และรถโดยสารปรับอากาศ เพราะสะดวกและรวดเร็วกว่า

เมื่อเปรียบเทียบอัตราค่าโดยสารโดยเฉลี่ยแล้ว จะเห็นว่าการเดินทางโดยทางรถไฟจะถูกกว่าทางรถยนต์ อาทิเช่นอัตราค่าโดยสารรถไฟชั้นที่ 3 จากกรุงเทพมหานคร - พระนครศรีอยุธยา เป็นเงิน 11 บาท ค่าโดยสารรถ บ.ข.ส. 14 บาท และค่าโดยสารรถปรับอากาศ 20 บาท เป็นต้น ราคาโดยสารที่แตกต่างกันเล็กน้อย แต่ระยะเวลาเดินทางแตกต่างกันมาก เพราะรถไฟใช้เวลาเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง 45 นาที ในขณะที่รถยนต์ใช้เวลาเดินทางเพียง 1 ชั่วโมง (ดูตารางที่ 6.1) ประชาชนจึงนิยมที่จะเดินทางด้วยรถยนต์โดยสารมากกว่า

ดังนั้นจึงคาดว่าความต้องการการใช้บริการรถไฟฟ้าในอนาคต จะยังคงพอเพียงสำหรับประชาชนทั่ว ๆ ไป และนักท่องเที่ยวที่จะไปยังพื้นที่โครงการจนถึงปี 2531 ทั้งนี้หมายความว่าบริการรถไฟฟ้าจะต้องปรับปรุงให้ดีขึ้น เพื่อที่จะดึงดูดให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวมาใช้บริการรถไฟฟ้ามากขึ้น โดยคาดว่าในอนาคตเมื่อราคาน้ำมันเปลี่ยนแปลงในทางสูงขึ้น อัตราค่าโดยสารของรถไฟจะเปลี่ยนแปลงน้อยกว่ารถยนต์โดยสาร

6.2.4 ปัญหาที่ควรปรับปรุงแก้ไข

6.2.4.1 การให้บริการด้านสุขภัณฑ์ และความสะอาดของตัวรถ เนื่องจากน้ำใช้ และการดูแลรักษาความสะอาดไม่ดีพอ

6.2.4.2 ระยะเวลาในการเดินทางที่นานเกินไป การแก้ไขปัญหานี้ในเรื่องนี้ทำได้ยาก และต้องลงทุนสูงมาก อาจจะไม่คุ้มกับการลงทุน ทั้งนี้เนื่องจากทางวิ่งของรถไฟฟ้ามีจำกัดจึงจะต้องศึกษาเรื่องนี้โดยละเอียด เพื่อวางแผนแก้ไขให้ถูกต้องตามหลักวิชาการต่อไป

6.3 รถโดยสารปรับอากาศ (รถทัวร์)

6.3.1 การบริการในปัจจุบัน (ดูตารางที่ 6.3, 6.4)

ตารางที่ 6.3 บริการรถโดยสารปรับอากาศที่มีอยู่ในปัจจุบัน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

บริษัท	จำนวนรถ	เวลาเดินรถ		จำนวนเที่ยว/วัน		ขีดความสามารถในการขนส่งคน/ปี	เปิดบริการ
		เที่ยวแรก	เที่ยวสุดท้าย	ไป	กลับ		
1. สุกิตทัวร์	12	7.00	18.00	18	18	394,200	ปี 2522
2. (ไม่มีชื่อ)	8	7.00	19.00	12	12	262,800	ปี 2522
รถ บขส.	51	6.00	19.30	23	23	427,050	

หมายเหตุ ขีดความสามารถรับผู้โดยสาร 15 คน/เที่ยว

ขีดความสามารถรับผู้โดยสาร 45 คน/เที่ยว

ที่มา: สัมภาษณ์ ข้อมูลบริษัทฯ

ตารางที่ 6.4 บริการรถโดยสารปรับอากาศที่มีอยู่ในปัจจุบัน จังหวัดนครปฐม

บริษัท	จำนวนรถ	เวลาเดินรถ		จำนวนเที่ยว/วัน		ขีดความสามารถ
		เที่ยวแรก	เที่ยวสุดท้าย	ไป	กลับ	
1. บขส.	—	6.00	20.00	28	28	858,480

หมายเหตุ ขีดความสามารถรับผู้โดยสาร 42 คน/เที่ยว

ที่มา: สัมภาษณ์ ข้อมูลบริษัทฯ

บริการรถยนต์โดยสารประเภทปรับอากาศ (รถทัวร์) ได้รับความนิยมมากทั่วทุกภูมิภาค
 ของประเทศ รวมทั้งในเขตพื้นที่โครงการด้วย ทั้งนี้เนื่องจากความสะดวกสบายของพาหนะ บริการ
 และอัตราค่าโดยสารที่ไม่สูงนัก อาทิเช่น จากกรุงเทพฯ ไปจังหวัดพระนครศรีอยุธยา 20 บาท และ
 จากกรุงเทพฯ ไปจังหวัดนครปฐม ²⁴ 79 บาท เวลาเดินทางจากกรุงเทพฯ ถึงจังหวัดพระนครศรีอยุธยา
 และนครปฐมประมาณ 1 ชั่วโมง และ 2 ชั่วโมง ถึงจังหวัดสุพรรณบุรี

ปัจจุบันกิจการรถปรับอากาศดำเนินการโดยเอกชน ซึ่งอาจจะเป็นแบบเอกเทศ อยู่ใน
 จังหวัดพระนครศรีอยุธยา หรือเป็นแบบร่วมนับกับบริษัทขนส่ง อย่างเช่นในจังหวัดนครปฐมและสุพรรณบุรี

จังหวัดพระนครศรีอยุธยามี 2 บริษัท คือสุกิตทัวร์ มีรถจำนวน 12 คัน ชีตความสามารถ
 ในการขนส่งคน 394,200 คน : ปี หรือ 1,080 คน : วัน รถรวม บ.ช.ส. มีรถจำนวน 8 คัน
 ชีตความสามารถในการขนส่ง 262,800 คน : ปี หรือ 720 คน : วัน

จังหวัดนครปฐมมี 1 บริษัท คือรถรวม บ.ช.ส. หมายเลข 83 มีรถจำนวน
 ชีตความสามารถในการขนส่งคน 858,480 คน : ปี หรือ 2,352 คน : วัน



6.3.2 การให้บริการ

จากการสัมภาษณ์กับเจ้าของกิจการและพนักงานของบริษัทขนส่ง คาดประมาณว่า จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยของรถโดยสารปรับอากาศ ในเขตพื้นที่โครงการทั้ง 3 จังหวัด เป็นประมาณ 80 % เมื่อคิดจากจำนวนที่นั่งในแต่ละเที่ยว ตัวเลขที่แท้จริงไม่ได้มีการทำสถิติไว้ ซึ่งอาจจะสูงหรือต่ำกว่า การคาดประมาณการ อีกประการหนึ่งกิจการโดยสารรถยนต์ปรับอากาศ สามารถยืดหยุ่นได้ตามปริมาณความต้องการของผู้ใช้บริการ คืออาจจะเลิกกิจการหรือเปิดกิจการใหม่ได้สะดวก เพราะระยะทางจากกรุงเทพฯ ไปยังพื้นที่โครงการเป็นระยะทางช่วงสั้น

6.3.3 ความต้องการในอนาคต

จากข้อ 6.3.2 อัตราส่วนของผู้ใช้บริการต่อเที่ยว ประมาณ 80 % เป็นผลทำให้มีที่ว่าง 20 % โดยเฉลี่ย (ไม่นับช่วงเทศกาลสำคัญ ๆ ที่มีผู้โดยสารมาก) จึงอาจกล่าวได้ว่าจำนวนที่ว่าง 20 % ต่อเที่ยว จะสามารถตอบสนองบริการประชาชนและนักท่องเที่ยวที่จะเพิ่มขึ้นได้จนถึงปี 2526 โดยมีต้องมีการเพิ่มจำนวนรถ

6.3.4 ปัญหาที่ควรปรับปรุงแก้ไข

ปัญหาเกี่ยวกับรถโดยสารปรับอากาศที่มีอยู่ในปัจจุบัน ส่วนใหญ่แล้วเป็นปัญหาในเรื่องของนโยบายของรัฐบาล เช่นการรวมรถโดยสารปรับอากาศเป็นบริษัทเดียวกันกับรถขนส่ง หรือปัญหาเรื่องราคาน้ำมัน ที่จะส่งผลให้อัตราค่าโดยสารมีแนวโน้มสูงขึ้นเรื่อย ๆ อันจะเป็นผลกระทบต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวในอนาคตได้ ปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้เป็นเรื่องที่รัฐบาลจะต้องวางมาตรการแก้ไขต่อไป

6.4 รถโดยสารของบริษัทขนส่ง จำกัด (บ.ข.ส.)

6.4.1 การบริการในปัจจุบัน

บริเวณพื้นที่โครงการอยู่ไม่ไกลจากกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะอย่างยิ่งจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งเป็นทางผ่านที่จะไปยังจังหวัดทางภาคเหนือตามเส้นทางพหลโยธิน และจังหวัดนครปฐม ซึ่งเป็นทางผ่านที่จะไปยังจังหวัดทางภาคเหนือและภาคตะวันตกของประเทศ ส่วนจังหวัดสุพรรณบุรีก็มีรถบขส.ที่วิ่งผ่านจากกรุงเทพมหานครโดยตรง และผ่านทางจังหวัดนครปฐม ซึ่งจะเห็นได้ว่าการให้บริการ

ตารางที่ 6.5 แสดงจำนวนผู้โดยสารรถ บ.ช.ส. ที่ขึ้นลงสถานีต่าง ๆ ในพื้นที่โครงการ

ปี	พระนครศรีอยุธยา			นครปฐม			สุพรรณบุรี		
	จำนวน คน/วัน	เปลี่ยนแปลง คน/วัน	%	จำนวน คน/วัน	เปลี่ยนแปลง คน/วัน	%	จำนวน	เปลี่ยนแปลง คน/วัน	%
2520	480	-	-		-	-		-	-
2522		-	-		8,400	-		-	-

หมายเหตุ ไม่มีข้อมูล

ที่มา : กองวิจัย "รายงานวิจัยเมืองพระนครศรีอยุธยา นครปฐม"

สำนักผังเมืองกระทรวงมหาดไทย

ตารางที่ 6.6 บริการรถความเร็วพิเศษ บ.ช.ส. ที่มีอยู่ในปัจจุบัน พื้นที่โครงการ

เส้นทาง	เวลาเดินทาง		จำนวนเที่ยว/วัน		ขีดความสามารถ ในการขนส่ง คน/ปี
	เที่ยวแรก	เที่ยวสุดท้าย	ไป	กลับ	
กรุงเทพ-นครปฐม	5.40	21.00	70	70	3,066,000

หมายเหตุ ขีดความสามารถรับผู้โดยสาร 60 คน/คัน

ที่มา : สถานีขนส่งสายใต้

สำหรับรถ บขส. นับเป็นจำนวนมาก

จากตารางที่ 6.5 ซึ่งแสดงจำนวนผู้โดยสารที่ขึ้นลง ณ สถานีต่าง ๆ ในเขตพื้นที่โครงการ โดยข้อมูลเท่าที่สามารถรวบรวมได้ จำนวนผู้โดยสารที่ขึ้นลง:วัน ที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยาจำนวนเฉลี่ย 480 คนต่อวัน เมื่อเปรียบเทียบกับผู้โดยสารที่ขึ้นลง ที่จังหวัดนครปฐม ซึ่งมีถึง 8,400 คน:วัน จะเป็นจำนวนที่น้อยมาก ทั้งนี้เป็นเพราะสภาพจราจรที่ติดขัดของจังหวัด จังหวัดพระนครศรีอยุธยาไม่ได้อยู่ในเส้นทางผ่านไปยังภูมิภาคอื่น อย่างเช่นจังหวัดนครปฐม

บริการรถ บ.ข.ส. อีกประเภทหนึ่งที่ได้รับคามนิยมมากคือ รถด้วยพิเศษ บ.ข.ส. ซึ่งจะจอดแวะตามสถานีที่สำคัญ ๆ เท่านั้น

6.4.2 การให้บริการ (ดูตารางที่ 6.6)

รถด้วยพิเศษที่วิ่งบริการในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาและสุพรรณบุรีไม่มี ส่วนในจังหวัดนครปฐม มีขีดความสามารถในการบริการ 3,066,000 คน:ปี หรือ 4,200 คน:วัน

6.4.3 ความต้องการในอนาคต

ความต้องการให้บริการในอนาคต ของรถด้วยพิเศษ บ.ข.ส. คาดว่าจะเพียงพอต่อไป ทั้งนี้เพราะกิจการประเภทนี้มีความยืดหยุ่นและความคล่องตัว

6.3.4 ปัญหาที่ควรปรับปรุงแก้ไข

ปัญหาที่ควรปรับปรุงแก้ไข คือปัญหาเรื่องสภาพของตัวรถ การจัดที่นั่งภายในค่อนข้างจะยัดเยียดเกินไป ทำให้ผู้โดยสารนั่งไม่สบาย ปัญหาการขาดแคลนน้ำมัน ปัญหาที่จอดรถในกรุงเทพมหานคร

6.5 เรือโดยสาร

6.5.1 การบริการในปัจจุบัน

ในปัจจุบันการบริการทางเรือลดความสำคัญลงไปมาก เพราะถนนถูกพัฒนาขึ้นมา อาทิเช่น ทางหลวงในระดับภาคที่ผ่านจังหวัดในโครงการ ทางหลวงหมายเลข 32 (สายเอเชีย) หมายเลข 1 (พหลโยธิน) หมายเลข 4 (เพชรเกษม) เป็นต้น

ตารางที่ 6.7 | เรือบริการท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการ

เส้นทางเดินเรือ	จำนวนที่นั่ง	จำนวนเรือ	เวลาเดินเรือ		จำนวนเที่ยว/วัน		หมายเหตุ
			ไป	กลับ	ไป	กลับ	
1. ท่าเตียน(กทม.)-วัดไผ่ล้อม(อยุธยา)-วัดไผ่โรงวัว (สุพรรณบุรี)	60	4	7.00	14.15	1	1	บริการเฉพาะวันเสาร์-อาทิตย์
บ.ส่งเสริมบริการเรือชาว							
2. วัดไผ่โรงวัว(สุพรรณบุรี)	60	2	7.00	14.15	1	1	บริการเฉพาะวันเสาร์-อาทิตย์
บ.เรือควนเจาพระยา							
3. กทม.-บางปะอิน-อยุธยา	45-50	5	บริการตั้งแต่เวลา 6.00 น.-20.00 น.				บริการเช่าเหมาลำ บริการทุกวัน
บ.สุภัทรา จำกัด							
4. กทม.(ท่าเรือโอเรียนเต็ล)-บางปะอิน	120	1	8.00	13.30	1	1	บริการทุกวัน
บ.โรงแรมโอเรียนเต็ล จำกัด	-150						
5. เรือหางยาวบริการบริเวณท่าช้าง ท่าเตียน	24	ไม่มี	บริการตั้งแต่เวลา 6.00-20.00 น.				บริการทุกวัน เช่าเหมาลำ
ท่าพระจันทร์ ทาสพาน	-30	ข้อมูล					เป็นเรือบริการส่วนบุคคล
พุทธ							

ที่มา : สัมภาษณ์บริษัทฯ

เรือโดยสารบ้านแพน (สุพรรณบุรี) - ท่าเตียน (กทม.) เลิกไปแล้ว

นอกจากนี้การเดินทางโดยทางเรือ ยังกินเวลานานกว่าการเดินทางด้วยทางรถยนต์ อาทิเช่น การเดินทางทางเรือ จากกรุงเทพฯ ไปยังจังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยทางเรือจะเป็นระยะทางประมาณ 137 กิโลเมตร ซึ่งต้องใช้เวลาเดินทาง 4-5 ชั่วโมง ในขณะที่เดินทางด้วยรถยนต์จะใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมงเท่านั้น

6.5.2 การใช้บริการ (ดูตารางที่ 6.7)

ปัจจุบันการเดินทางเรือโดยสาร ซึ่งได้แก่ในบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา และแม่น้ำสุพรรณบุรี ไคลมเล็กกิจการไปหมดแล้ว เหลือแต่เรือสำหรับเช่าท่องเที่ยวโดยเฉพาะ ซึ่งจัดในรูปของบริษัทซึ่งในเขตพื้นที่โครงการมีอยู่ 4 บริษัท และเรือบริการทั่วไป 1 ประเภท ซึ่งมีจุดเริ่มต้นอยู่ที่กรุงเทพมหานคร เรือบริการเหล่านี้ส่วนใหญ่บริการในวันเสาร์-อาทิตย์ เพราะมีนักท่องเที่ยวมากพอ ยกเว้นบริษัทสุดท้ายกับบริษัทโอเรียนเต็ล ซึ่งมีบริการทุกวัน สำหรับเรือโอเรียนเต็ลบริการนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศเป็นส่วนมาก

จำนวนผู้ใช้บริการทางเรือจะไม่มีไ้ม่มากนัก จากการสำรวจจำนวนผู้ใช้บริการทางเรือโอเรียนเต็ล มีผู้ให้บริการเพียงประมาณครึ่งหนึ่งเท่านั้น ส่วนบริษัทอื่น ๆ ก็มีลักษณะเดียวกัน

อนึ่งการเดินทางเรือเพื่อท่องเที่ยวจังหวัดสุพรรณบุรี มิได้มีการสำรวจโดยละเอียด ทราบว่าลักษณะการท่องเที่ยวคือไปชมวัดไผ่ล้อม จังหวัดปทุมธานี และวัดไผ่โรงวัว จังหวัดสุพรรณบุรี แล้วก็เดินทางกลับ โดยเริ่มเดินทางตั้งแต่เช้า 7.00 นาฬิกา เพราะต้องไปคอยให้ประตูน้ำเปิดที่คลองเจ้าเจ็ด ซึ่งเชื่อมแม่น้ำสุพรรณบุรีกับแม่น้ำเจ้าพระยา ตอน 14.15 นาฬิกา ก็เดินทางกลับกรุงเทพมหานคร

6.5.3 ความต้องการในอนาคต

คาดว่าความต้องการใช้บริการในอนาคต จะเพิ่มขึ้นในอัตราที่ไม่สูงนัก หรืออาจจะลดลง ทั้งนี้พิจารณาจากจำนวนผู้ให้บริการในปัจจุบันซึ่งมีประมาณ 50 % ดังนั้นความต้องการในอนาคตของการใช้บริการทางเรือ จึงคงจะเพียงพอกับปริมาณความต้องการในอนาคต

แต่อย่างไรก็ตาม การท่องเที่ยวทางเรือ จะให้ทัศนียภาพสองฝั่งแม่น้ำได้ดีกว่า และบรรยากาศก็ปลอดโปร่งกว่า จึงทำให้นักท่องเที่ยวนิยมที่จะท่องเที่ยวทางเรือกันมาก โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

6.5.4 สภาพลำน้ำที่ใช้เดินทาง

ในบทที่ 2 ที่ว่าด้วยสภาพกายภาพในเขตพื้นที่โครงการ ที่ว่าด้วยแม่น้ำ ซึ่งแบ่งเป็น 2 ส่วนใหญ่ ๆ คือ แม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งสามารถเดินเรือได้ตลอดทั้งปี ในช่วงตั้งแต่กรุงเทพมหานคร ถึงจังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยเฉพาะเรือใหญ่ขนาดเรือโอเรียนเต็ล และในช่วงบริเวณเกาะเมือง ในบริเวณคลองเมือง หรือแม่น้ำลพบุรีเก่า เดินเรือได้บางฤดูกาลที่น้ำมาก เพราะวาบริเวณคลองตันเขิน เพราะไม่ได้มีการขุดลอกปรับปรุง โดยปกติการเดินทางทางเรือรอบเกาะเมืองใช้เรือหางยาว ดังนั้นเพื่อให้การเดินทางทางเรือรอบเกาะเมืองทำได้สะดวก ควรจะมีการปรับปรุงคลองเมือง เพื่อส่งเสริมให้มีการเดินทางท่องเที่ยวรอบเกาะเมืองเพิ่มขึ้นอีก

6.6 ถนน

หน่วยงานรับผิดชอบ จำแนกตามหน้าที่ของถนน และวัตถุประสงค์ได้แก่

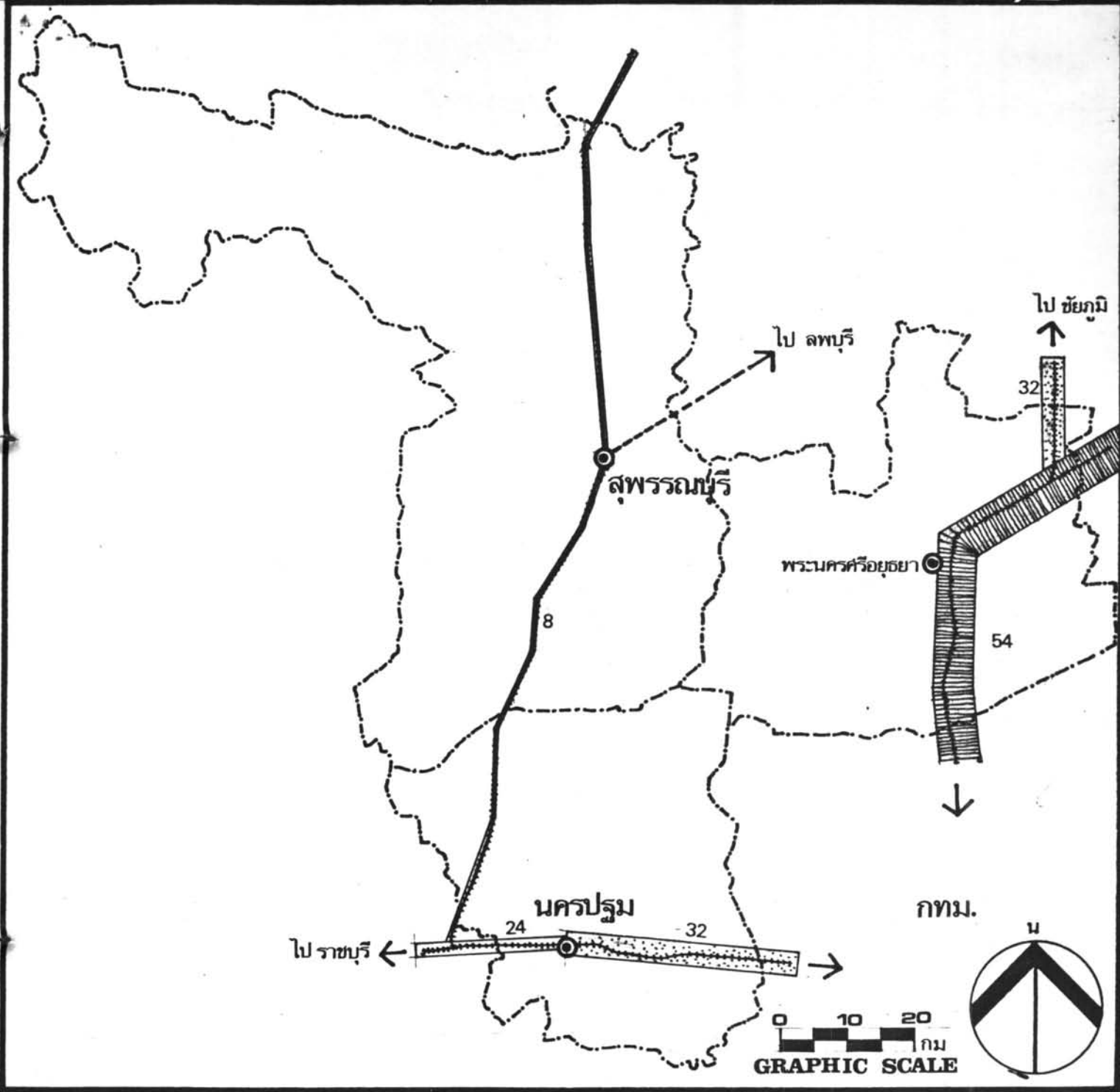
1. กรมทางหลวงแผ่นดิน รับผิดชอบในการซ่อม สร้างถนนที่เป็นทางหลวงสายประธาน และสายรอง ซึ่งเชื่อมระหว่างจังหวัด และอำเภอที่สำคัญ สภาพถนนส่วนมากเดินทางได้ทุกฤดูกาลมีปริมาณการจราจรสูง
2. องค์การบริหารส่วนจังหวัด ส่วนใหญ่เป็นถนนขนาด 2 ช่องทางที่เชื่อมโยงตัวจังหวัด และชุมชนรอบนอก สภาพถนนเป็นถนนลาดยางแอสฟัลท์ หรือถนนลูกรัง
3. กรมชลประทาน ถนนส่วนใหญ่เป็นถนนลูกรังหรือถนนดิน ขนาด 2 ช่องทาง โดยที่ถนนสร้างขนานไปกับคลองส่งน้ำชลประทานเข้าสู่ชนบท

การคมนาคมในเขตพื้นที่โครงการ สรุปได้เป็น 2 ลักษณะคือ

1. การคมนาคมทางบก ได้แก่เส้นทางรถยนต์และเส้นทางรถไฟ รวมไปถึงบริการทางคานารถโดยสารและรถไฟ ซึ่งโดยเฉลี่ยแล้วผู้ใช้บริการรถยนต์โดยสารมีมากกว่ารถไฟ เพราะสะดวกและรวดเร็วกว่ารถไฟ และความต้องการการใช้บริการในอนาคตก็คาดว่าจะยังพอเพียงพออย่างน้อยก็ถึงปี 2526 ดังโลกกล่าวมาแล้ว ทางคานารถไฟควรจะปรับปรุงทางคานบริการ เพื่อให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวใช้บริการมากขึ้น

2. การคมนาคมทางน้ำ และบริการเรือโดยสาร ซึ่งในปัจจุบันเรือที่เดินประจำในลักษณะของเรือเมล์ ทั้งในแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำสุพรรณได้เลิกกิจการไปแล้ว เหลือแต่เรือซึ่งรับจ้างเหมาลำในลักษณะของการท่องเที่ยว และเรือหางยาวบริการที่รับจ้างทั่วไป การปรับปรุงควรจะปรับปรุงคลองเมือง หรือแม่น้ำลพบุรีเก่า เพื่อให้สามารถเดินทางท่องเที่ยวได้รอบเกาะเมืองได้ทุกฤดูกาล ซึ่งจะเอื้ออำนวยต่อการท่องเที่ยวรอบเกาะเมือง ซึ่งจะไดกล่าวโดยละเอียดในบทที่ 8

โครงการพัฒนาเส้นทางคมนาคม ที่จะเอื้ออำนวยผลดีต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวคือ โครงการสร้างทางรถไฟจากสุพรรณบุรีไปยังลพบุรี ซึ่งจะช่วยให้การเดินทางลงรอบในเขตพื้นที่โครงการทั้ง 5 จังหวัด คือ พระนครศรีอยุธยา สระบุรี ลพบุรี สุพรรณบุรี และนครปฐม ทำได้สะดวกขึ้น อีกโครงการหนึ่งคือการสร้างเส้นทางถนนจากพระนครศรีอยุธยา ไปยังอำเภอบ้านสาถึ (จังหวัดสุพรรณบุรี) ระยะทางประมาณ 32 กม. เริ่มต้นจาก วัดกษัตราธิราช ผ่านอำเภอสนาไปยังบ้านสาถึ ซึ่งจะช่วยระยะทางจากจังหวัดพระนครศรีอยุธยาไปยังจังหวัดสุพรรณบุรี โดยไม่ต้องไปจังหวัดอ่างทอง เช่นในปัจจุบัน แต่ถนนเส้นนี้ตรงช่วงที่ผ่านบริเวณทุ่งประเชษฐ์ ในเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยา แนวเขตทางสร้างประชิดโบราณสถานมาก ซึ่งอาจจะทำให้ทัศนียภาพของโบราณสถานเสียไป และอาจจะทำให้โบราณสถานชำรุดเนื่องจากการจราจรบนทางถนนได้



การศึกษาเบื้องต้นเพื่อวางแผนพัฒนาการทองเที่ยว
จังหวัดพระนครศรีอยุธยาและจังหวัดใกล้เคียง

แสดง เส้นทาง, จำนวนขบวนรถไฟ

สัญลักษณ์ ----- เส้นทางที่กำลัง
ดำเนินการ

● จังหวัด
- - - - - เขตจังหวัด
..... ทางรถไฟ

8 15 24 32 40 54 จำนวนขบวน
รถไฟทุกประเภท
ต่อ วัน

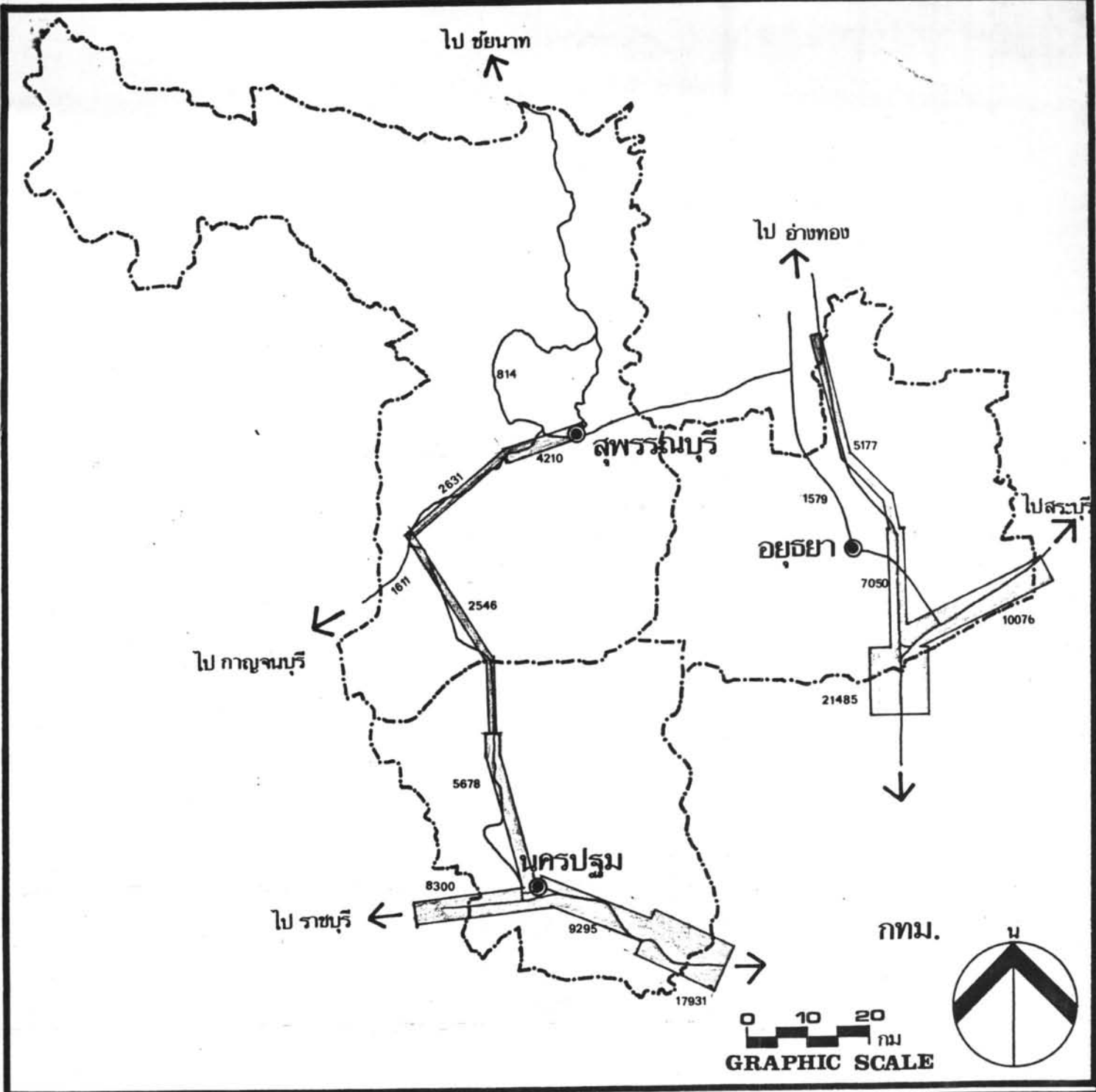
ผู้ทำการศึกษา

นายพรพจน์ สุขเกษม
สาขาผังเมือง แผนกวิชาผังเมือง
บัณฑิตวิทยาลัย
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ที่มา การรถไฟฯ พ.ศ. 2522

วันที่ 26 มีนาคม 2523

แผ่นที่ 6.1 รวม 3 แผ่น



การศึกษาเบื้องต้นเพื่อวางแผนพัฒนาการท่องเที่ยว
จังหวัดพระนครศรีอยุธยาและจังหวัดใกล้เคียง

แสดง ปริมาณการจราจร ปี 2519

สัญลักษณ์

- จังหวัด
- เขตจังหวัด
- ถนน

2000 5000 10000 คัน / วัน

ผู้ทำการศึกษา

นายพรพจน์ สุขเกษม
สาขาผังเมือง แผนกวิชาผังเมือง
บัณฑิตวิทยาลัย
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ที่มา

กรมทางหลวง

พ.ศ. 2520

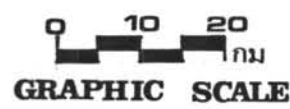
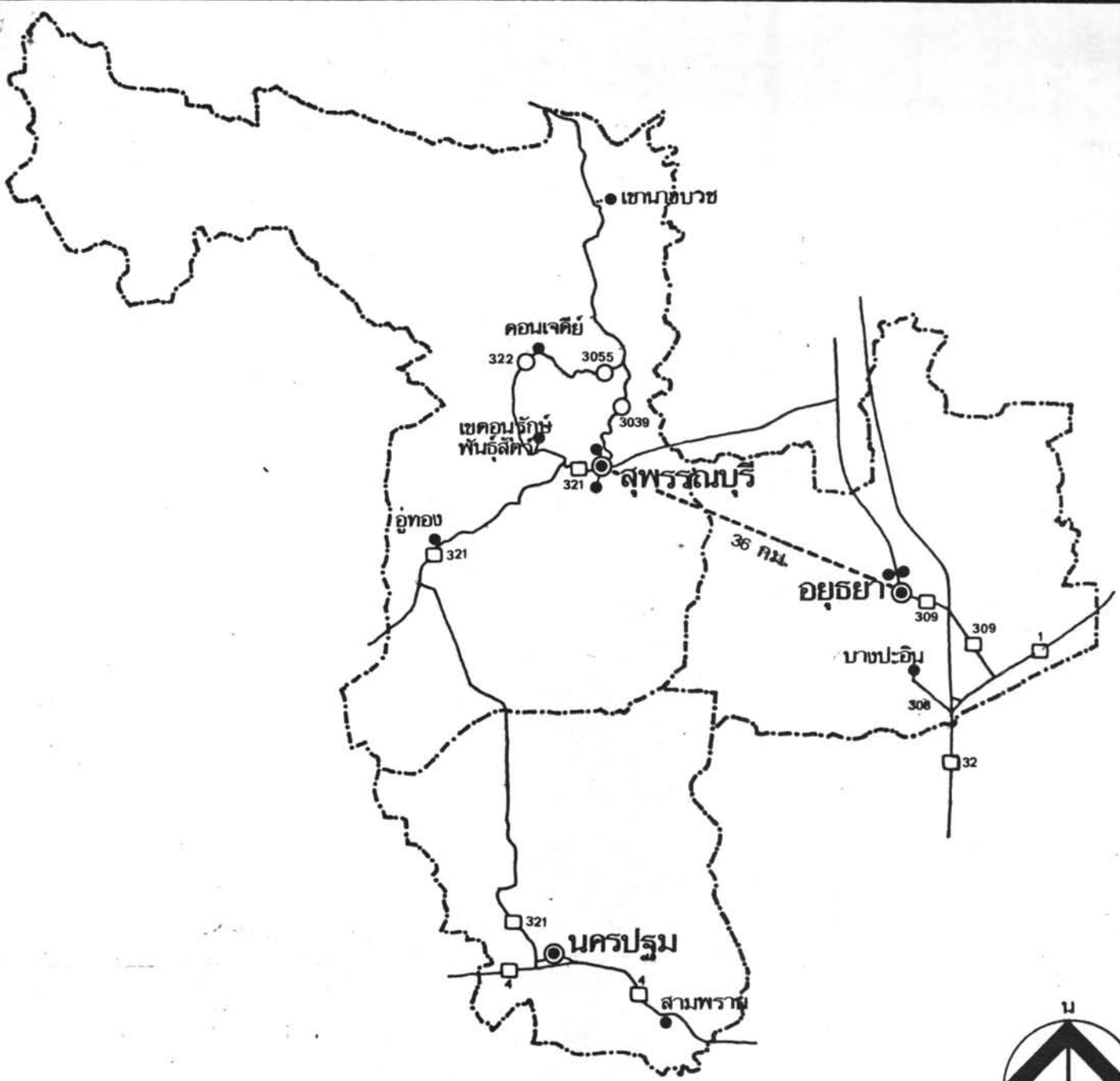
วันที่

27 มีนาคม 2523

แผ่นที่

62 รวม 3 แผ่น





การศึกษาเบื้องต้นเพื่อวางแผนพัฒนาการท่องเที่ยว
จังหวัดพระนครศรีอยุธยาและจังหวัดใกล้เคียง



แสดง	เส้นทางคมนาคม
สัญลักษณ์	เส้นทางที่กำลัง ดำเนินการสร้าง
□	ทางหลวงแผ่นดิน
○	ทางหลวงจังหวัด
●	สถานที่ท่องเที่ยว
◎	จังหวัด

ผู้ทำการศึกษา	นายพรพจน์ สุขเกษม สาขาผังเมือง แผนกวิชาผังเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
---------------	---

ที่มา	กรมการท่องเที่ยว	พ.ศ. 2520
วันที่	27 มีนาคม 2523	แผ่นที่ 6.3 รวม 3 แผ่น