

## บทที่ 1

### บทนำ

#### ที่มาความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบันเมืองสำคัญ ๆ ของแต่ละประเทศรวมทั้งกรุงเทพมหานคร ต่างประสบปัญหาเกี่ยวกับการจราจรเพิ่มมากขึ้นในทุกขณะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปัญหาเกี่ยวกับการจราจรติดขัดได้กลายเป็นปัญหาสำคัญของประเทศอย่างยิ่ง ในแต่ละปีรัฐบาลได้ทุ่มเทงบประมาณเพื่อจัดสรรให้หน่วยงานราชการต่าง ๆ ในส่วนกลางพยายามดำเนินการก่อสร้างระบบโครงข่ายถนนสายหลักและสายรองต่าง ๆ เป็นจำนวนมาก เพื่อที่จะให้ปัญหาการจราจรในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้บรรเทาเบาบางลง เช่น แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535 - 2539) ได้กำหนดเงินงบประมาณ สำหรับเป็นค่าใช้จ่ายในการแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑล รวม 180 โครงการ เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 416,432 ล้านบาท โดยสรุปวงเงินลงทุนตามสัดส่วนของโครงการแก้ไขปัญหารถจราจรใหญ่ ๆ ได้ 4 โครงการ ดังนี้

ลำดับ	โครงการ	จำนวนโครงการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	ร้อยละ
1	ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ	3	143,426	34.44
2	ระบบทางด่วน	5	139,897	33.59
3	ระบบโครงข่ายถนน สายหลัก สายรอง และสะพาน	159	127,777	30.68
4	การจัดระบบการจราจร	13	5,332	1.28
	<b>รวม</b>		<b>416,432</b>	<b>100.00</b>

แหล่งข้อมูล : ข้อมูลของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

จากสัดส่วนของวงเงินการลงทุนในการแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร จะเห็นว่าอัตรา ส่วนของโครงการแก้ไขปัญหาการจราจรที่ได้รับวงเงินในการลงทุนอันดับสูงสุด ได้แก่ โครงการจัด หาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะทั้งนี้เนื่องด้วยเพราะรัฐบาลได้มีวัตถุประสงค์ประการหนึ่ง ได้แก่ การเพิ่มทางเลือกให้แก่ประชาชนเพื่อจูงใจให้ประชาชนได้หันมาใช้บริการขนส่งสาธารณะแทน การใช้รถยนต์ส่วนตัวให้มากที่สุด เพื่อให้ความคับคั่งบนท้องถนนได้บรรเทาเบาบางลง เพราะ จำนวนประชากรและจำนวนยานพาหนะในกรุงเทพมหานครได้มีการเพิ่มจำนวนมากขึ้นในแต่ละ ปีโดยเมื่อปี 2537 กรุงเทพมหานครมีจำนวนประชากรถึง 5,584,226 คน และในเขตปริมณฑลมี จำนวนประชากร 3,266,954 คน ( สถิติกรุงเทพมหานครประจำปี 2537 สำนักนโยบาย และ แผนกรุงเทพมหานคร) และเมื่อรวมกับประชากรที่เดินทางเข้ามาติดต่อใช้บริการในเขตกรุงเทพฯ ชั่วคราว คาดว่าในแต่ละปี จะมีประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร และเขตปริมณฑลไม่น้อยกว่า 10 ล้านคน/ปี (สำนักงานกลางทะเบียนราษฎร กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย) และ จำนวนรถประเภทต่าง ๆ ที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานคร ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2536 มีจำนวน รถทุกประเภท รวมประมาณ 2,656,107 คัน (ฝ่ายสถิติการขนส่ง กองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม) โดยมีพื้นที่ถนนอยู่เพียง 38.5 ตารางกิโลเมตร อีกทั้ง จำนวนอาคารที่พักอาศัยที่เพิ่งได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้างเพิ่มมากขึ้นในปี 2537 รวม 2008 อาคาร ( ฝ่ายข้อมูลและประเมินผล กองสารสนเทศที่ดิน ) ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นอาคารที่สูงเกินกว่า 5 ชั้น ทั้งสิ้น เพื่อจะใช้ประโยชน์ในที่ดินอย่างเต็มที่ตามสภาพความเจริญของเมืองหลวงในปัจจุบัน อันได้แก่ กรุงเทพมหานคร ที่เป็นเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ สังคม การบริหาร การปกครอง การศึกษา การคมนาคมขนส่งต่าง ๆ ซึ่งการขยายตัวอย่างรวดเร็วของเมืองหลวง ได้ก่อให้เกิด ปัญหาต่าง ๆ ติดตามมามากมาย เช่น ปัญหาการจราจร การขนส่ง การใช้ที่ดินไม่เป็นระเบียบ เรียบร้อย ปัญหาสิ่งแวดล้อม การจัดบริการด้านสาธารณะไม่เพียงพอและที่สำคัญที่เห็นได้ชัด เจนและมีปัญหามากที่สุดได้แก่ ปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งสาเหตุของปัญหาการจราจรได้เกิด มาจากสาเหตุใหญ่ ๆ หลายประการ ดังนี้

1. ปัญหาการใช้ที่ดินไม่เป็นระเบียบ และการขยายตัวของชุมชน อันได้แก่ การใช้ประโยชน์ในที่ดินไม่เป็นระเบียบ ไม่มีการวางผังเมืองให้เหมาะสมตั้งแต่ต้น

2. ปัญหาของระบบโครงข่ายถนน ระบบถนน และปริมาณการจราจร ที่ไม่เชื่อมต่อประสานกันอย่างสมบูรณ์ ระหว่างถนนสายหลักกับถนนสายรอง รวมทั้งระบบถนนไม่สอดคล้องกัน เช่น ระบบการคมนาคมขนส่งทางบกโดยรถไฟ ได้มีเส้นทางตัดกับถนนหลักสายสำคัญจำนวนมาก ทำให้นานพาหนะต่าง ๆ ต้องหยุดรอให้รถไฟวิ่งผ่านก่อน และจำนวนรถไฟในแต่ละวันมีเป็นจำนวนมากจุดตัดระหว่างถนนและรถไฟ จึงก่อให้เกิดผลกระทบต่อปัญหาการจราจรไม่น้อย

3. ขาดแคลนระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม ในปัจจุบันแม้จะมีรถยนต์สาธารณะประเภทต่าง ๆ ให้บริการในเขตกรุงเทพมหานคร แต่ก็ยังไม่เป็นที่เพียงพอต่อความต้องการของประชากรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร องค์การหลักในการให้บริการจึงได้แก่ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ (ขสมก.) แต่อยู่ในสภาพที่ประสบกับการขาดทุนจำนวนมากและไม่สามารถดำเนินการให้รถโดยสารประจำทางเลื่อนไปด้วยความรวดเร็วได้ ประชาชนจึงไม่หันมานิยมแทนการใช้รถยนต์ส่วนตัว รวมทั้งที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้เพิ่มขบวนรถ เพื่อขยายการให้บริการแก่ผู้โดยสารในช่วงเวลาเร่งด่วน เนื่องจากมีจุดตัดกับถนนสำคัญต่าง ๆ หลายจุด ทำให้นานพาหนะบนพื้นผิวถนนต้องสิ้นเปลืองเวลาในการหยุดให้รถไฟวิ่งผ่าน รวมทั้งระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ เช่น รถแท็กซี่ รถสามล้อเครื่อง ที่มีการเปิดให้มีการจดทะเบียนเพิ่มขึ้น ต่างก็ยังไม่สามารถทำให้ประชาชนหันมานิยมแทนการใช้รถส่วนตัวได้ แต่กลับได้ส่งผลให้จำนวนยานพาหนะบนท้องถนนได้เพิ่มจำนวนขึ้นไปอีก

4. ผู้ขับขี่ยานพาหนะต่าง ๆ ในเส้นทางจราจรขาดความรู้ ความเข้าใจ และระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนนจะเห็นได้ว่าในปี 2537 มีสถิติการจับกุมผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับการจราจร ของกองบัญชาการตำรวจนครบาล รวมรถทุกประเภท จำนวน 1,199,275 คัน (แผนกสถิติและข้อมูล กองกำกับการชาว กองบัญชาการตำรวจนครบาล)

5. องค์การบริหารจราจรในกรุงเทพมหานคร มีหลายหน่วยงานทั้งระดับนโยบาย และระดับปฏิบัติรวมทั้งงบประมาณในการดำเนินการด้านจราจร ไม่ประสานสัมพันธ์อย่างเหมาะสม เช่นองค์การระดับนโยบาย ได้แก่

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีอำนาจ เกี่ยวกับการ  
เสนอแนะนโยบาย การจัดทำแผนพัฒนาประเทศ รวมทั้งการเสนอแนะงบประมาณรายจ่าย  
ประจำปี เพื่อการพัฒนาประเทศ

คณะกรรมการพัฒนากรุงเทพมหานครและปริมณฑลดำเนินการเกี่ยวกับการเสนอแนะ  
นโยบาย แผนงาน มาตรการในการป้องกันและแก้ไขน้ำท่วม การขนส่ง และการจราจร รวมทั้ง  
เรื่องที่อยู่อาศัยต่อคณะรัฐมนตรี

คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ทำหน้าที่เสนอแนะนโยบายแผนหลัก มาตรการ  
งบประมาณ เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบก และการเสนอแนะการปรับปรุงแก้ไข  
กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบกต่อคณะรัฐมนตรี

สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก อันเป็นสำนักงานของคณะกรรมการ  
จัดระบบการจราจรทางบก ทำหน้าที่ ในการศึกษาวิเคราะห์สภาพการจราจร เพื่อเสนอ  
คณะกรรมการ

คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการแห่งชาติ ในการแก้ไขปัญหาการจราจร ทำหน้าที่  
เสนอแนะ นโยบาย แผนและมาตรการแก้ไขปัญหาการจราจร

คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก ทำหน้าที่เสนอแนะนโยบาย แผนและมาตรการการ  
พัฒนาการขนส่งทางบกต่อคณะรัฐมนตรี

สำนักนโยบายและแผนกรุงเทพมหานคร มีหน้าที่ดำเนินการจัดทำแผนพัฒนากรุงเทพฯ  
ด้านต่าง ๆ

องค์กรระดับปฏิบัติ มี 2 กระทรวงหลัก ที่มีอำนาจหน้าที่ เกี่ยวกับการจราจรและขนส่ง  
ได้แก่

กระทรวงมหาดไทยมีอำนาจหน้าที่ ด้านการจัดให้มีการบำรุงรักษา และวางแผนการ สาธารณูปโภคการจราจรทางบก อำนวยความสะดวก และรักษาความปลอดภัยทางการจราจร ทางบก หน่วยงานรับผิดชอบ ได้แก่ กรมโยธาธิการ สำนักผังเมือง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรมตำรวจและ กรุงเทพมหานคร

กระทรวงคมนาคม มีอำนาจหน้าที่ในการวางแผนพัฒนาก่อสร้าง บำรุงรักษาเส้นทาง คมนาคมและขนส่ง โดยรถไฟ รถยนต์และรถโดยสารประจำทาง ได้แก่ กรมทางหลวง กรมการขนส่งทางบก องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ การรถไฟแห่งประเทศไทย บริษัทขนส่ง จำกัด

6. ปัญหาการขยายงานสาธารณูปโภค ซึ่งจากการที่กรุงเทพมหานคร มีการขยายตัวทาง เศรษฐกิจ ความต้องการด้านสาธารณูปโภคจึงติดตามมา และการขยายงานด้านสาธารณูปโภค จำเป็นต้องมีการเปิดผิวการจราจร เพื่อดำเนินงานทำให้สภาพการจราจรได้รับผลกระทบติดตาม จากสาเหตุต่าง ๆ ดังกล่าวที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร และได้ส่งผลกระทบ ให้เกิดปัญหาในด้านอื่น ๆ ติดตามมาจนกลายเป็นปัญหาระดับชาติ ซึ่งรัฐบาลทุกยุคสมัย ต่างได้พยายามที่จะแก้ไขปัญหานี้ให้บรรเทาเบาบางลง โดยได้จัดทำโครงการแก้ไขปัญหาการ จราจรในหลายรูปแบบ เช่น การพัฒนาระบบถนนและโครงข่ายถนน โดยก่อสร้างระบบโครงข่าย ถนนที่เพิ่มมากขึ้น และให้ประสานสอดคล้องต่อกัน หรือใช้เครื่องมืออุปกรณ์ที่ทันสมัยเข้ามา ช่วยในการควบคุมสั่งการจราจร รวมไปถึงมาตรการที่ส่งเสริมให้ประชาชนได้มีทางเลือกในการ เดินทางที่เพิ่มมากขึ้น อันได้แก่ เพิ่มระบบการขนส่งสาธารณะต่าง ๆ เช่น โครงการรถไฟฟ้า โครงการรถแท็กซี่มีเตอร์ โครงการรถโดยสารปรับอากาศพิเศษ เป็นต้น เพื่อที่จะได้ชักจูงให้ ประชาชนได้ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัวลง อันจะส่งผลให้เป็นการลดความคับคั่งบนพื้นผิวการ จราจรลงได้ในระดับหนึ่ง



ซึ่งลักษณะทางภูมิศาสตร์ของกรุงเทพฯ จะเห็นได้ว่า เป็นพื้นที่ราบลุ่มมีแม่น้ำเจ้าพระยาไหลผ่านตรงกลาง จึงมีลำคลองแยกจากแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นจำนวนมากทั้งสองฝั่งแม่น้ำ ซึ่งเป็นคลองที่เป็นธรรมชาติ และคลองที่ขุดขึ้นมาตั้งแต่สมัยอยุธยา เพื่อใช้เป็นเส้นทางคมนาคมค้าขาย และเอื้ออำนวยต่อการปกครอง คลองในอดีตมีน้ำสะอาด ร่มรื่น และมีการเชื่อมโยงต่อกันเป็นโครงข่ายในทุกตารางเมตรของพื้นที่กรุงเทพฯ จึงมีคำกล่าวที่ว่า กรุงเทพฯ คือ เวนิสตะวันออก อันเป็นการชี้ให้เห็นถึงสภาพความเป็นอยู่ ขนบธรรมเนียมประเพณีของคนกรุงเทพฯ ซึ่งมีการอาศัยเส้นทางน้ำ ลำคลอง เป็นแกนกลางในการดำรงชีพ ทั้งการตั้งถิ่นฐานและการคมนาคมขนส่งมาตั้งแต่สมัยแรกเริ่มกรุงเทพฯ จนกระทั่งสมัยต่อ ๆ มาเมื่อมีการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับแรกเริ่ม พ.ศ. 2504 - 2509 มีการหันทิศทางการพัฒนาจากภาคเกษตรกรรมมาเป็นอุตสาหกรรม กรุงเทพฯ มีผู้อพยพเข้ามามาก และในช่วงสมัย จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ มีการจัดทำแผนพัฒนากรุงเทพฯ ในปี 2500 ได้เสนอการปรับปรุงระบบสัญจรให้ทันสมัยมีการถมคูคลองหลายสาย แล้ววางท่อระบายน้ำลงไปแทนคลอง เช่น คลองสี่ลม ถูกถมสร้างเป็นถนนสี่ลม คลองอรชร ถูกถมเป็นถนนอังรีดูนังต์ คลองหัวลำโพงถูกถมเป็นถนนพระรามที่ 4 เมื่อระยะเวลาได้ผ่านไป แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมหลายฉบับ ได้ส่งผลทำให้กรุงเทพฯ กลายเป็นเมืองศูนย์รวมของเศรษฐกิจ การปกครอง การศึกษา ฯลฯ จึงเป็นที่ดึงดูดผู้คนให้อพยพหลังไหลเข้ามาในกรุงเทพฯ และการคมนาคมทางบกได้มีบทบาทเป็นที่นิยมเพิ่มมากขึ้นในทุกขณะจนกลายเป็นปัญหาที่ยากต่อการแก้ไขในปัจจุบัน ขณะเดียวกันการเดินทางทางน้ำของคนกรุงเทพฯมหานคร แม้จะมีบทบาทที่น้อยลงแต่ว่าการคมนาคมทางน้ำก็ยังมีประชาชนบางกลุ่ม ที่ยังใช้ในการสัญจรทั้งที่เป็นในลักษณะส่วนตัวโดยใช้ เรือแจว เรือยนต์ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเรือหางยาว และการขนส่งสาธารณะที่รับส่งผู้โดยสารในลักษณะจ้างเหมา และวิ่งประจำเส้นทางในแม่น้ำเจ้าพระยา

จนกระทั่งต่อมาเมื่อ พลตรีจำลอง ศรีเมือง เมื่อครั้งดำรงตำแหน่งผู้ว่าราชการกรุงเทพฯ ได้พยายามแก้ไขปัญหาการจราจร และความคับคั่งบนท้องถนนลง ได้มีการนำเอาสภาพภูมิประเทศ เข้ามามีบทบาทในการพิจารณาจัดทำโครงการแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ โดยได้จัดทำโครงการสนับสนุน การเดินเรือโดยสารประจำทางในคลองต่าง ๆ ของกรุงเทพฯ ขึ้น

มีการประกาศเชิญชวนให้เอกชนได้เข้ามาดำเนินกิจการเดินเรือโดยสาร ตามรายละเอียดที่ กรุงเทพมหานครได้กำหนดไว้ โดยมีการพิจารณาจากคณะกรรมการพิจารณาการทดลองเดินเรือที่ประกอบด้วย กรุงเทพมหานคร กรมชลประทาน กรมธนารักษ์ และกรมเจ้าท่าเป็น คณะกรรมการพิจารณาให้สิทธิในการเดินเรือแก่ผู้ที่สนใจจะดำเนินกิจการ โดยกรุงเทพมหานคร ได้มีวัตถุประสงค์ที่จะให้การเดินเรือมีการคิดอัตราค่าโดยสารที่ถูกที่สุด และให้บริการที่ดีที่สุด ในระยะแรกเป็นการให้ทดลองเดินเรือก่อน แล้วคณะกรรมการพิจารณาการทดลองเดินเรือ จึงจะ พิจารณาวาผลเป็นประการใด โดยจะพิจารณาให้สิทธิดำเนินกิจการคราวละ 3 ปี และเส้นทาง การเดินเรือที่เปิดดำเนินการแล้ว ได้แก่

1. **คลองแสนแสบ** ดำเนินการเดินเรือโดย ห้างหุ้นส่วนจำกัดครอบครัวขนส่ง เริ่มให้ บริการ เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2533

2. **คลองพระโขนง** ดำเนินการเดินเรือโดยกลุ่มเดินเรือคลองพระโขนง เริ่มให้บริการเมื่อ วันที่ 20 สิงหาคม 2534

3. **คลองลาดพร้าว** ดำเนินการเดินเรือโดย ร.ส.พ. เริ่มให้บริการเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2534

4. **คลองภาษีเจริญ** ดำเนินการเดินเรือโดย บริษัทไซตानी คอร์ปอเรชั่นจำกัด เริ่มให้ บริการเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2538

5. **คลองเปรมประชากร** ดำเนินการเดินเรือโดย บริษัท โจนาส์ จำกัด เริ่มให้บริการเมื่อ วันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2539

6. **คลองผดุงกรุงเกษม** ดำเนินการเดินเรือโดย บริษัท คอมเมอร์เชียลแอร์ จำกัด เริ่ม ให้บริการเมื่อวันที่ 8 กันยายน 2535

ซึ่งการเปิดเส้นทางสัญจรทางน้ำในคลองต่าง ๆ นั้น กรุงเทพมหานคร ได้คาดหวังว่า จากสภาพภูมิประเทศที่มีลำคลองหลายสาย และเป็นที่ยืนเคยของประชาชน จะสามารถบรรเทา ปัญหาการจราจรได้อีกทางหนึ่ง โดยไม่เพิ่มภาระความคับคั่งให้แก่พื้นผิวการจราจรบนถนนแต่อย่างใด และหากประชาชนมีความพึงพอใจ หันมาใช้การเดินทางทางน้ำแทนการใช้รถยนต์ได้ ปัญหาการจราจรติดขัดของกรุงเทพมหานครก็จะบรรเทาลงได้ในระดับหนึ่ง

ดังนั้น จากสภาพปัญหาดังกล่าว ผู้ศึกษาจึงสนใจที่จะศึกษา พฤติกรรมการขับเรือของผู้ขับเรือโดยสาร ว่ามีผลต่อการช่วยแก้ปัญหาการจราจรทางน้ำหรือไม่ อย่างไร

### วัตถุประสงค์ในการศึกษา

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมของคนขับเรือโดยสารว่ามีผลกับการจราจรทางน้ำอย่างไร
2. เพื่อศึกษาว่ามีปัจจัยทางสังคมและเศรษฐกิจอะไรบ้าง ที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมที่ช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรทางน้ำ
3. เพื่อศึกษาแนวความคิดของคนขับเรือโดยสาร ต่อการจราจรทางน้ำ และทางแก้ไข
4. เพื่อศึกษาสภาพการจราจรทางน้ำทั่วไปในเส้นทางเดินเรือ จำนวน 4 คลอง

### ขอบเขตการศึกษา

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตของการวิจัย ดังต่อไปนี้

1. ในส่วนของแบบสอบถาม
  - ได้ศึกษาจากคนขับเรือโดยสารในคลองต่าง ๆ ในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 4 คลอง ได้แก่
    - 1.คลองแสนแสบ
    - 2.คลองพระโขนง
    - 3.คลองลาดพร้าว
    - 4.คลองผดุงกรุงเกษม



2. ในส่วนของการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก

- ได้สุ่มคัดเลือกจากผู้มีอาชีพขับเรือโดยสาร ในเส้นทางคลองต่าง ๆ ที่อยู่ในเขต กรุงเทพมหานคร จำนวน 4 คลอง จำนวน 20 คน

3. ในส่วนของการสังเกตทั่วไป

- ได้สังเกตสภาพการจราจร ในเส้นทางเดินเรือ จำนวน 4 เส้นทาง ระหว่างวันที่ 15 พฤศจิกายน 2539 ถึงวันที่ 15 มกราคม 2540

**ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ**

1. ทำให้ทราบพฤติกรรมของคนขับเรือโดยสารว่า มีผลกับปัญหาการจราจรทางน้ำอย่างไร
2. ทราบถึงปัจจัยทางสังคม และเศรษฐกิจ ที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมที่ช่วยแก้ปัญหาการจราจรทางน้ำ
3. ทำให้ทราบถึงสภาพการจราจรทั่วไป ในเส้นทางเดินเรือ จำนวน 4 คลอง
4. นำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาเป็นแนวทางป้องกันแก้ไขปัญหาการจราจรทางน้ำต่อไป