



### 6.1 บทนำ

การบริการในด้านการคมนาคมมีความสำคัญต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวบริเวณพื้นที่โครงการ ทั้งนี้การคมนาคมจะเป็นสิ่งที่จะพานักท่องเที่ยวเข้าไปสู่แหล่งทรัพยากรการท่องเที่ยว ดังนั้นการพัฒนาการท่องเที่ยวจะมีผลกระทบอย่างมาก ถ้าการคมนาคมไม่สามารถที่จะตอบสนองในด้านการให้บริการแก่นักท่องเที่ยวได้

จากลักษณะพื้นที่โครงการที่ได้อธิบายในบทที่ 2 ว่าควยสภาพกายภาพของพื้นที่โครงการ จะเห็นว่าประกอบด้วยพื้นที่ที่เป็นที่ราบลุ่ม และที่ราบลอนสลับภูเขาเป็นส่วนใหญ่ โดยเฉพาะที่ราบลุ่ม ซึ่งมีแม่น้ำหลายสายไหลผ่าน ดังนั้นการตั้งถิ่นฐานชุมชนในพื้นที่โครงการ จะตั้งอยู่บริเวณริมแม่น้ำสายสำคัญ โดยอาศัยการคมนาคมทางน้ำเป็นประการหนึ่งในเหตุผลหลาย ๆ ประการในการตั้งถิ่นฐาน ดังนั้นรูปแบบการคมนาคมในอดีตของพื้นที่โครงการ จึงอาศัยการคมนาคมทางน้ำเป็นหลักสำคัญในเมื่อการคมนาคมทางบกยังไม่สะดวก แหล่งทรัพยากรการท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการส่วนใหญ่จึงอยู่ในบริเวณริมแม่น้ำสายสำคัญ โดยเฉพาะสถานที่ท่องเที่ยวประเภทโบราณสถานและศาสนสถาน ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดลพบุรี

ในการศึกษานี้ได้ทำการสำรวจสภาพของการคมนาคมที่มีอยู่ในปัจจุบัน โดยมีวัตถุประสงค์คือ

1. ประเมินข้อดีความสามารถในการให้บริการและคุณภาพของการบริการด้านการคมนาคมในปัจจุบัน
2. บ่งชี้ปัญหาหรือข้อจำกัดต่าง ๆ ในการให้บริการที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการ

ตารางที่ 6.1 แสดงประเภทและระยะทางการคมนาคมในพื้นที่โครงการ จากกรุงเทพมหานคร

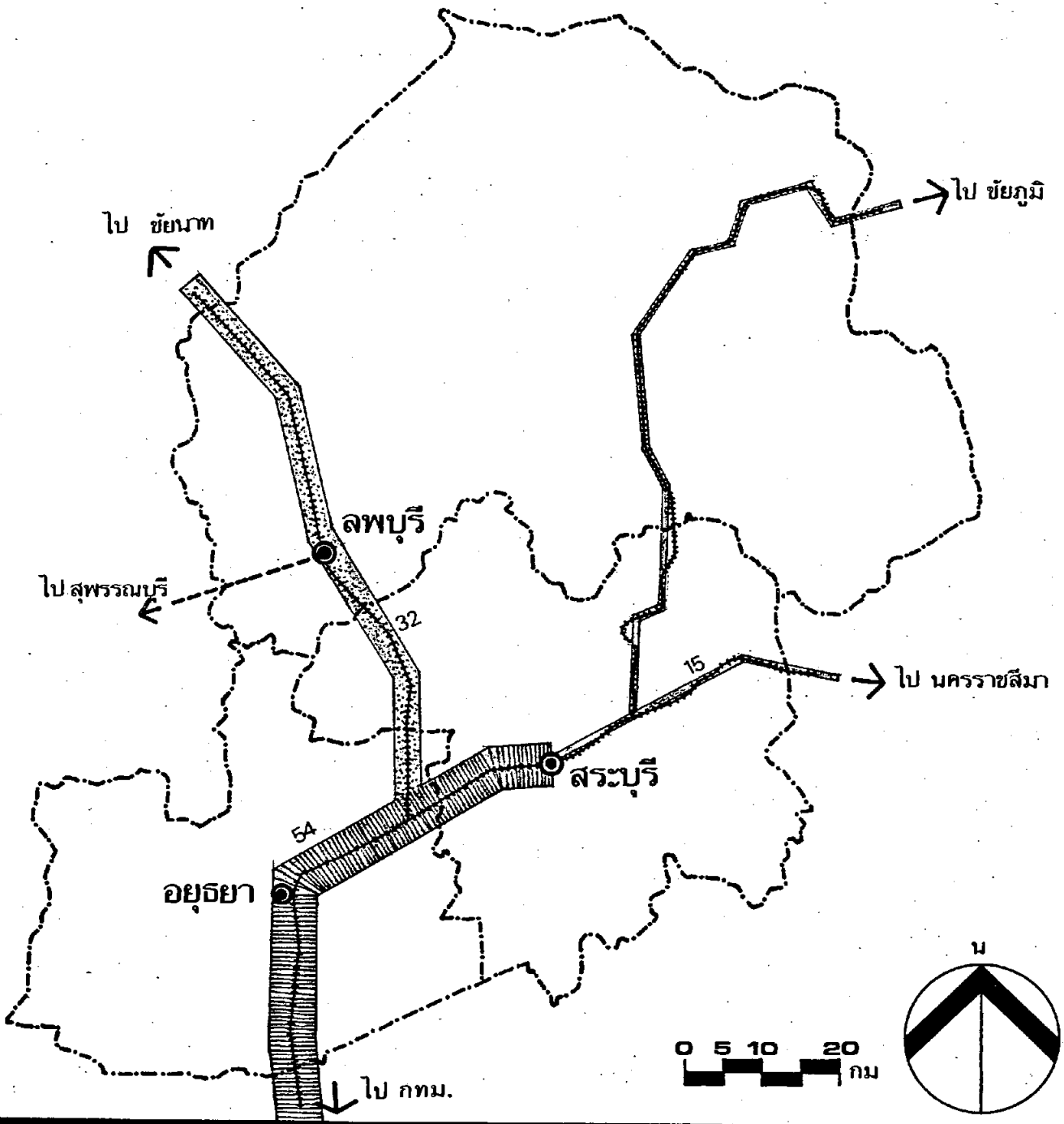
ประเภทการคมนาคม	ระยะทางจาก กทม. (กม.)		
	พระนครศรีอยุธยา	สระบุรี	ลพบุรี
รถไฟ	72	113	133
รถยนต์	75	108	154
เรือ	137	165	150

ที่มา : สำนักงานจังหวัด "ข้อมูลจังหวัดพระนครศรีอยุธยา สระบุรี ลพบุรี"

ตารางที่ 6.2 แสดงจำนวนผู้โดยสารรถไฟที่ขึ้นลงสถานีต่าง ๆ ในพื้นที่โครงการ

ปี	พระนครศรีอยุธยา			สระบุรี			ลพบุรี		
	จำนวน คน/วัน	เปลี่ยนแปลง คน/วัน	%	จำนวน คน/วัน	เปลี่ยนแปลง คน/วัน	%	จำนวน คน/วัน	เปลี่ยนแปลง คน/วัน	%
2518	2,250	—	—	790	—	—	ไม่มี ข้อมูล	—	—
2519	2,480	230	10.2	838	48	6.07	1,980	—	—
2520	2,400	-80	-3.23	888	50	5.97	2,000	20	1.01

ที่มา : กองวิจัย "รายงานวิจัยเมืองพระนครศรีอยุธยา สระบุรี ลพบุรี" สำนักผังเมือง  
กระทรวงมหาดไทย



**การศึกษาเบื้องต้นเพื่อวางแผนพัฒนาการท่องเที่ยว  
จังหวัดพระนครศรีอยุธยาและจังหวัดใกล้เคียง**

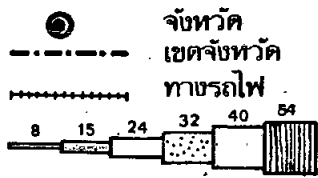
**แสดง** เส้นทาง, จำนวนขบวนรถไฟ

**ผู้ทำการศึกษา**

ร.อ.พิชิต แรกชำนาญ

**สัญลักษณ์**

..... เส้นทางที่กำลัง  
ดำเนินการ



จำนวนขบวน  
รถไฟทุกประเภท  
ต่อวัน

สาขาผังเมือง แผนกวิชาผังเมือง  
บัณฑิตวิทยาลัย  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**ที่มา** การรถไฟ

พ.ศ. 2522

**วันที่** 14 / 4 / 23

**แผ่นที่** 6, รวม 3 แผ่น



## 6.2 รถไฟ

### 6.2.1 การบริการในปัจจุบัน

เนื่องจากพื้นที่โครงการอยู่ในบริเวณภาคกลาง และใกล้กรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นศูนย์กลางการคมนาคมของประเทศ ดังนั้นการคมนาคมในพื้นที่โครงการจึงสะดวก เนื่องจากมีระยะทางห่างจากกรุงเทพมหานครไม่มากนัก จากตารางที่ 6.1 จะพบว่าการโดยสารรถไฟจะใช้ระยะทางในการเดินทางน้อยกว่าทางอื่น ๆ นอกจากจังหวัดสระบุรี ที่ระยะทางทางรถไฟยาวกว่าทางรถยนต์คือ 113 กิโลเมตร และทางรถยนต์ 108 กิโลเมตร แม้ว่าการเดินทางโดยรถไฟจากกรุงเทพมหานคร ไปยังจังหวัดต่าง ๆ ในพื้นที่โครงการจะใช้ระยะทางน้อยกว่าทางรถยนต์ โดยเฉพาะจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ระยะทางรถไฟสั้นกว่าทางรถยนต์ 3 กิโลเมตร และจังหวัดลพบุรีระยะทางสั้นกว่า 21 กิโลเมตร ก็ตาม ปรากฏว่าระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางจากกรุงเทพมหานครไปสู่จังหวัดต่าง ๆ ในพื้นที่โครงการต้องเสียเวลามากกว่าการเดินทางโดยทางรถยนต์ ทั้งนี้เนื่องจากต้องคอยรอรถบรรทุกที่วิ่งสวนทางมาในเส้นทางเดียวกัน

ตามที่กล่าวมาข้างต้นแล้วว่าพื้นที่โครงการอยู่ใกล้กับกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นศูนย์กลางการคมนาคมโดยเฉพาะทางรถไฟ ดังนั้นจึงมีรถไฟผ่านพื้นที่โครงการ โดยเฉพาะจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ถึง 54 ขบวน โดยแยกเป็น 2 สายคือ

ขบวนรถไฟสายเหนือ จากกรุงเทพมหานคร ผ่านอำเภอบางปะอิน อำเภอพระนครศรีอยุธยา เข้ามุมทางบ้านภาชี แยกเข้าเส้นทางสายเหนือ ผ่านอำเภอบ้านหม้อ จังหวัดสระบุรี อำเภอเมืองลพบุรี อำเภอบ้านหมี่ จังหวัดลพบุรี เข้าสู่จังหวัดชัยนาท และวิ่งสู่ภาคเหนือของประเทศ คูแผนที่แผ่นที่ 6.1

ขบวนรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ จากกรุงเทพมหานคร ผ่านอำเภอบางปะอิน อำเภอพระนครศรีอยุธยา ผ่านชุมทางบ้านภาชี เข้าสู่อำเภอเมืองสระบุรี แล้วแยกเป็น 2 สาย คือสายหนึ่งแยกเข้าจังหวัดลพบุรีที่อำเภอดอนจาน เข้าสู่อำเภอชัยบาดาล และไปยังจังหวัดชัยภูมิ สายสองเข้าอำเภอมวกเหล็ก อำเภอเมืองนครราชสีมา และวิ่งสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศ

6.2.2 การใช้บริการ ตารางที่ 6.2 แสดงจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้าออกจังหวัดต่าง ๆ ในพื้นที่โครงการ

จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ช่วงปี พ.ศ. 2518-2519 มีผู้โดยสารเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น 10.2% ในขณะที่ 2519-2520 มีผู้โดยสารเปลี่ยนแปลงลดลงเป็น 3.23 % อาจหมายถึงว่าในจำนวนผู้โดยสารส่วนหนึ่งเป็นผู้อพยพเข้าหรือออกจากเทศบาลเมือง หรืออำเภอเมืองพระนครศรีอยุธยา

จังหวัดลพบุรีในช่วงปี 2519-2520 มีผู้โดยสารเปลี่ยนแปลง 1.01 % สำหรับจังหวัดสระบุรี ถ้าพิจารณาจำนวนผู้โดยสาร จะเห็นว่าน้อยกว่าจังหวัดอื่น ๆ แม้ว่าจะเป็นทางผ่านของผู้โดยสารที่เดินทางเข้าออกระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือทั้งภาคกับภาคกลาง แต่มิได้ใช้บริการรถไฟกลับหันไปใช้รถยนต์โดยสารเป็นส่วนมาก

การใช้บริการในช่วง 3 ปี จะเห็นว่าจังหวัดสระบุรีมีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลง จังหวัดพระนครศรีอยุธยามีผู้โดยสารลดลง และจังหวัดลพบุรีมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่น้อยมาก อาจหมายถึงว่าการใช้บริการทางรถยนต์สะดวก และรวดเร็วกว่า ประชากรจึงหันไปใช้เส้นทางรถยนต์มากขึ้น ทำให้จำนวนผู้โดยสารรถไฟมีแนวโน้มที่ลดลง และจากการสำรวจพบว่าผู้ใช้บริการจากสถานีรถไฟอยุธยา และสถานีรถไฟลพบุรี จะมีผู้โดยสารหนาแน่น เฉพาะช่วงเช้าและเย็น ผู้โดยสารส่วนมากจะเป็นผู้ที่เดินทางไปทำงานที่กรุงเทพมหานคร และพื้นที่ใกล้เคียง หรือจากกรุงเทพมหานครมาทำงานที่พระนครศรีอยุธยา แต่มีจำนวนน้อยกว่าที่ไปทำงานที่กรุงเทพมหานคร

6.2.3 ความต้องการในอนาคต จากตารางที่ 6.2 จะเห็นว่าจำนวนผู้โดยสารมีแนวโน้มที่ลดลง ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ทั้งนี้เนื่องจากถนนสายเอเชียหมายเลข 32 สามารถเดินทางได้สะดวกรวดเร็ว และมีการบริการรถยนต์โดยสารเพิ่มขึ้น ประชากรจึงหันไปใช้การเดินทางด้วยรถยนต์มากขึ้น จากเหตุผลดังกล่าวพออนุมานได้ว่า ความต้องการในอนาคตของการโดยสารรถไฟจะยังคงเพียงพอสำหรับรองรับนักท่องเที่ยวและนักธุรกิจ ในพื้นที่โครงการจนถึงปี พ.ศ. 2531 อย่างไรก็ตาม ในอนาคตการบริการรถไฟจะเพิ่มขึ้นหรือลดลงย่อมขึ้นกับเงื่อนไขหลายประการ ที่สำคัญได้แก่ความสามารถในการตอบสนองความต้องการ บริการ คุณภาพ และราคาของบริการ เมื่อเปรียบเทียบกับบริการรถโดยสารปรับอากาศ (รถทัวร์) และรถโดยสาร บ.ข.ส. ซึ่งเป็นคู่แข่งที่สำคัญของบริการรถไฟ แต่ปัญหาความขาดแคลนและราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้นในอนาคต จะทำให้ค่าโดยสารรถไฟเพิ่มในอัตราต่ำกว่า การเพิ่มค่าโดยสารรถปรับอากาศ (รถทัวร์) และรถ บ.ข.ส.

#### 6.2.4 ปัญหาที่ควรปรับปรุงแก้ไข

## ปัญหาที่ควรปรับปรุงแก้ไขในการให้บริการได้แก่

6.2.4.1 ความสกปรกของห้องน้ำ พื้นตุรุดโดยสาร และเบาะที่นั่ง เนื่องจากน้ำใช้ และพนักงานทำความสะอาดไม่เพียงพอ

6.2.4.2 การเสียเวลาเนื่องจากการรอสัมภาระรถขบวนอื่น หรือสาเหตุขัดข้องอื่น ๆ ทางเทคนิค

6.2.4.3 เวลาที่เดินทางนานเกินไป ตัวอย่าง จากกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดพระนครศรีอยุธยาใช้เวลา 1 ชั่วโมง 45 นาที ถึงจังหวัดลพบุรีใช้เวลา 3 ชั่วโมง เมื่อเปรียบเทียบกับรถปรับอากาศ (รถทัวร์) และรถ บ.ข.ส. ซึ่งใช้เวลา 1 ชั่วโมงถึงพระนครศรีอยุธยา และ 2 ชั่วโมงถึงจังหวัดลพบุรี

## 6.3 รถโดยสารปรับอากาศ (รถทัวร์)

### 6.3.1 การบริการในปัจจุบัน ตารางที่ 6.3, 6.4

บริการรถยนต์โดยสารปรับอากาศ หรือที่เรียกว่ารถทัวร์ เป็นบริการที่กำลังได้รับความนิยมมากในพื้นที่โครงการ ทั้งนี้เพราะความสะดวกสบายของพาหนะที่ใช้ ราคาค่าโดยสารไม่สูงนัก ประมาณ 20 บาท ถึงจังหวัดพระนครศรีอยุธยา 40 บาทถึงจังหวัดลพบุรี และจังหวัดสระบุรี 30 บาท และใช้เวลาเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมงถึงพระนครศรีอยุธยา 1 ชั่วโมง 10 นาทีถึงสระบุรี และ 2 ชั่วโมงถึงจังหวัดลพบุรี ซึ่งใช้เวลาน้อยกว่าการเดินทางด้วยรถไฟมาก

กิจการรถปรับอากาศในปัจจุบันดำเนินการโดยบริษัทเอกชน ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เป็นบริษัทขนาดเล็ก ใช้รถปรับอากาศขนาดเล็กที่นั่งประมาณ 30 ที่นั่งต่อคัน ส่วนในจังหวัดลพบุรีเป็นกิจการบริษัทที่มีขนาดใหญ่กว่า คือมีรถปรับอากาศขนาดใหญ่ที่นั่งประมาณ 42 คนต่อคัน

จังหวัดพระนครศรีอยุธยามี 2 บริษัท คือ สุกิตทัวร์ มีรถจำนวน 12 คัน ซึ่งความสามารถในการขนส่ง 394,200 คนต่อปี หรือ 1,080 คนต่อวัน เจ้าพรหมทรานสปอร์ตมีรถจำนวน 8 คัน ซึ่งความสามารถในการขนส่ง 262,800 คนต่อปี หรือ 720 คนต่อวัน

จังหวัดสระบุรีและลพบุรีมี 2 บริษัท คือลพบุรีสิ่งทอทรานสปอร์ต มีรถจำนวน 30 คัน ชี้ดความสามารถในการขนส่ง 1,179,360 คนต่อปี บริษัทชินรินทร์ทัวร์ มีรถจำนวน 22 คัน ชี้ดความสามารถในการขนส่ง 907,200 คนต่อปี รถทั้งสองบริษัทจอดแวะรับผู้โดยสารบริเวณอำเภอเมืองและอำเภอพระพุทธบาทสระบุรี

### 6.3.2 การให้บริการ

ตารางที่ 6.3, 6.4 แสดงชี้ดความสามารถในการขนส่งผู้โดยสารได้เพิ่มจาก 1,179,360 คนต่อปี ในปี พ.ศ. 2520 เป็น 2,086,560 คนต่อปี ในปี พ.ศ. 2522 หรือประมาณ 76.92 % เฉพาะรถปรับอากาศที่บริการผู้โดยสารเส้นทางจังหวัดลพบุรี และสระบุรี เส้นทางพระนครศรีอยุธยา ชี้ดความสามารถในการขนส่งผู้โดยสาร 657,000 คนต่อปี สำหรับจำนวนผู้โดยสารบริษัทไม่ได้ทำการเก็บข้อมูลผู้โดยสารไว้ แต่จากการคาดคะเนจากเจ้าของกิจการ ประมาณว่ามีผู้โดยสารเฉลี่ย 80 % ต่อเที่ยว ตัวเลขที่แท้จริงของแต่ละบริษัทอาจจะสูงหรือต่ำกว่านี้มาก ในการศึกษาไม่ได้วิเคราะห์ถึงลงไปถึง เพราะคาดว่าไม่มีผลต่อบริการรถปรับอากาศโดยส่วนรวม เนื่องจากกิจการประเภทนี้มีความคล่องตัวสูง สามารถเลิกหรือเปิดกิจการได้ง่าย โดยเฉลี่ยในระยะการเดินทางจากกรุงเทพมหานครไปสู่จังหวัดต่าง ๆ ในพื้นที่โครงการที่มีระยะทางสั้น ๆ

### 6.3.3 ความต้องการในอนาคต

ความต้องการรถปรับอากาศนั้นย่อมขึ้นกับจำนวนนักท่องเที่ยวและนักธุรกิจ โดยที่กิจการประเภทนี้มีความคล่องตัวสูง คือขยายกิจการได้ง่ายและเร็วกว่ารถไฟ เมื่อพิจารณาแง่ปรับปรับอากาศจะได้เปรียบ แต่อย่างไรก็ตาม แนวโน้มราคาน้ำมันที่สูงขึ้นทำให้เสียเปรียบรถไฟ ในด้านค่าโดยสารในการให้บริการแก่นักท่องเที่ยวในอนาคต จากผู้โดยสารเฉลี่ย 80 % ต่อเที่ยวแล้ว ตามข้อ

6.3.2 คาดว่าจะเพียงพอสำหรับบริการนักท่องเที่ยวในอนาคตจนถึงปี 2526

### 6.3.4 ปัญหาที่ควรปรับปรุงแก้ไข

ปัญหาที่ควรปรับปรุงแก้ไข คือการที่บริษัทรถโดยสารปรับอากาศต่าง ๆ จะต้องร่วมกิจการกับบริษัทขนส่ง จำกัด ซึ่งอาจทำให้คุณภาพของการให้บริการด้อยลง ปัญหาการขาดแคลนน้ำมัน ปัญหาที่จอดรถในกรุงเทพมหานคร คาดว่าบริษัทรถโดยสารปรับอากาศและรัฐบาลสามารถที่จะแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ เพื่อรับผู้โดยสารจากการพัฒนาการท่องเที่ยว

ตารางที่ 6.3 บริการรถโดยสารปรับอากาศที่มีอยู่ในปัจจุบัน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

บริษัท	จำนวนรถ	เวลาเดินรถ		จำนวนเที่ยว/วัน		ขีดความสามารถในการขนส่งคน/ปี	เปิดบริการปี
		เที่ยวแรก	เที่ยวสุดท้าย	ไป	กลับ		
1. สุกิตทัวร์	12	07.00	18.00	18	18	394,200	2522
2. เจ้าพรหม ทรานสปอร์ต	8	07.00	19.00	12	12	262,800	2522

หมายเหตุ ขีดความสามารถรับผู้โดยสาร 30 คน/เที่ยว

ที่มา : สัมภาษณ์ ข้อมูลบริษัทฯ

ตารางที่ 6.4 บริการรถโดยสารปรับอากาศที่มีอยู่ในปัจจุบัน จังหวัดลพบุรี

บริษัท	จำนวนรถ	เวลาเดินรถ		จำนวนเที่ยว/วัน		ขีดความสามารถในการขนส่งคน/ปี	เปิดบริการปี
		เที่ยวแรก	เที่ยวสุดท้าย	ไป	กลับ		
1. ลพบุรีสิงห์ ทรานสปอร์ต กทม.-ลพบุรี กทม.-ลพบุรี- บ้านหมี่	30	06.00	20.30	32	32	1,179,360	2521
		06.00	17.30	7	7		
2. วิษรินทร์ทัวร์	22	05.00	19.30	30	30	907,200	2522

หมายเหตุ ขีดความสามารถรับผู้โดยสาร 42 คน/เที่ยว

ที่มา : สัมภาษณ์ ข้อมูลบริษัทฯ



## 6.4 รถโดยสารของบริษัทขนส่ง จำกัด (บ.ข.ส.)

### 6.4.1 การบริการในปัจจุบัน

เนื่องจากบริเวณพื้นที่โครงการอยู่ใกล้กรุงเทพมหานคร จึงมีรถโดยสารของบริษัทขนส่ง จำกัด ที่วิ่งสู่ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านพื้นที่โครงการ จึงมีบริการในพื้นที่จำนวนมาก ในพื้นที่จะกล่าวเฉพาะรถด่วนพิเศษ บ.ข.ส. ซึ่งเป็นรถโดยสารที่จอดเฉพาะชุมชนใหญ่ ๆ เช่น จากกรุงเทพมหานคร วังน้อย หินกอง สระบุรี พระพุทธบาท ลพบุรี เป็นต้น

### 6.4.2 การใช้บริการ

เฉพาะรถด่วนพิเศษ บ.ข.ส. วิ่งสู่ จังหวัดพระนครศรีอยุธยาไม่มี จากตารางที่ 6.6 แสดงขีดความสามารถในการขนส่ง ในจังหวัดสระบุรี 1,226,400 คนต่อปี และจังหวัดลพบุรี 219,000 คนต่อปี จากการสำรวจพบว่า รถโดยสารด่วนพิเศษ บ.ข.ส. จะมีผู้โดยสารเต็มทุกเที่ยว

### 6.4.3 ความต้องการในอนาคต

ความต้องการในรถโดยสารด่วนพิเศษ บ.ข.ส. ย่อมขึ้นกับจำนวนนักท่องเที่ยว และนักธุรกิจ โดยที่กิจการนี้มีความคล่องตัวสูง คือขยายกิจการได้ง่าย และเร็วกว่ารถไฟ ตัวอย่างเช่น เทศกาลนมัสการพระพุทธบาทสระบุรี บ.ข.ส. สามารถเพิ่มจำนวนรถโดยสารได้จำนวนมาก ซึ่งเพียงพอต่อการบริการนักท่องเที่ยวที่เดินทาง และคาดว่าจะเพียงพอสำหรับบริการนักท่องเที่ยวในอนาคต และจากตารางที่ 6.5 จะเห็นว่าจำนวนผู้โดยสารในจังหวัดลพบุรี มีปริมาณคงที่ในปี 2519-2520 อาจเป็นไปได้ว่าจำนวนผู้โดยสารส่วนหนึ่งหันไปใช้บริการรถปรับอากาศ (รถทัวร์)

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

ปี	พระนครศรีอยุธยา			สระบุรี			ลพบุรี		
	จำนวน* คน/วัน	เปลี่ยนแปลง คน/วัน	%	จำนวน** คน/วัน	เปลี่ยนแปลง คน/วัน	%	จำนวน* คน/วัน	เปลี่ยนแปลง คน/วัน	%
2518	N	-	-	N	-	-	12,500	-	-
2519	N	-	-	N	-	-	16,000	3,500	28
2520	480	-	-	3,500	-	-	16,000	0	0

หมายเหตุ N = ไม่มีข้อมูล

ที่มา : \* กองวิจัย "รายงานวิจัยเมืองสระบุรี ลพบุรี" สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย

\*\* กองสถิติ "รายงานตลาดการท่องเที่ยวจังหวัดพระนครศรีอยุธยา" การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักนายกรัชมมนตรี

ตารางที่ 6.6 บริการรถควานพิเศษ บ.ช.ส. ที่มีอยู่ในปัจจุบันพื้นที่โครงการ

เส้นทาง	เวลาเดินทาง		จำนวนเที่ยว/วัน		ขีดความสามารถ ในการขนส่ง คน/ปี
	เที่ยวแรก	เที่ยวสุดท้าย	ไป	กลับ	
กรุงเทพฯ - สระบุรี	5.50	18.00	28	28	1,226,400
กรุงเทพฯ - ลพบุรี - สิงห์บุรี	6.03	18.00	5	5	219,000

หมายเหตุ ขีดความสามารถรับผู้โดยสาร 60 คน/คัน

ที่มา : สถานี บ.ช.ส. สายเหนือ

#### 6.4.4 ปัญหาที่ควรปรับปรุง

ปัญหาที่ควรปรับปรุงแก้ไข คือสภาพของสถานีที่ค่อนข้างสกปรก และที่พักของผู้โดยสารไม่เพียงพอ ทางด้านรถส่วนใหญ่สกปรก ขาดการบำรุงรักษา การบริการของพนักงานไม่มีระเบียบ รถส่วนมากจัดที่นั่งมากเกินไปและแคบ ทำให้เบียดเสียดไม่มีความสะดวก ดังนั้นเมื่อมีรถปรับอากาศ (รถทัวร์) ของเอกชนเข้ามาวิ่งแข่งขัน ผู้โดยสารจึงหันไปใช้บริการรถปรับอากาศของเอกชน ทำให้รถของบริษัทขนส่งจำกัด พยายามที่จะหาผู้โดยสารระหว่างทางมากขึ้น ในบางครั้งก็พยายามที่จะรอผู้โดยสารในระหว่างสถานี อันทำให้ล่าช้าและผิดเวลาเสมอ เป็นที่น่าเบื่อหน่ายแก่ผู้โดยสารทั่วไป ดังนั้นหากบริษัทขนส่งจำกัด ปรับปรุงบริการต่าง ๆ ให้ดีกว่าเดิม แม้จะมีการขึ้นค่าโดยสารบ้าง ก็เชื่อแน่ว่าจะมีผู้โดยสารมากขึ้น

### 6.5 เรือโดยสาร

#### 6.5.1 การบริการในปัจจุบัน

จากสภาพกายภาพของพื้นที่โครงการ จะพบว่าส่วนใหญ่ประกอบด้วยพื้นที่ราบลุ่ม ซึ่งมีแม่น้ำหลายสายไหลผ่าน ดังนั้นการตั้งชุมชนในบริเวณพื้นที่โครงการจะต้องอยู่บริเวณริมแม่น้ำสายสำคัญ โดยอาศัยการคมนาคมทางน้ำเป็นหลัก แต่ในปัจจุบันได้มีการพัฒนาการเส้นทางคมนาคมทางบกสายสำคัญคือทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 32 และหมายเลข 1 ทำให้การเดินทางจากกรุงเทพมหานครไปยังพื้นที่โครงการโดยทางเรือลมเล็กกิจการไป เปลี่ยนรูปแบบการคมนาคมมาเป็นทางรถยนต์ เนื่องจากระยะทางสั้นกว่า และรวดเร็วกว่าทางเรือ จากตารางที่ 6.1 พบว่าการคมนาคมทางเรือไปยังจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ต้องเดินทางถึง 137 กิโลเมตร ในขณะที่ทางรถยนต์เพียง 72 กิโลเมตร และต้องเสียเวลาประมาณ 4-5 ชั่วโมง

#### 6.5.2 การใช้บริการ

จากข้อ 6.5.1 กิจการเดินเรือโดยสารโคลมเล็กกิจการไปตั้งเหตุผลที่กล่าวมา ปัจจุบันจะมีเรือสำหรับการท่องเที่ยวโดยเฉพาะในรูปแบบบริษัทเป็นของเอกชน ซึ่งจัดเฉพาะวันเสาร์-อาทิตย์ 2 บริษัท ดังตารางที่ 6.7 สำหรับบริษัท โอเรียนเต็ล จำกัด จัดบริการนำเที่ยวทุกวัน วันละ 1 เที่ยว เดินทางจากท่าเรือโอเรียนเต็ลถึงพระราชวังบางปะอิน และกลับ 1 เที่ยว โดยใช้เรือลำ

ตารางที่ 6.7 เรือบริการท่องเที่ยว ในพื้นที่โครงการ

เส้นทางเดินเรือ	จำนวนที่นั่ง	จำนวนเรือ	เวลาเดินเรือ		จำนวนเที่ยว/วัน		หมายเหตุ
			ไป	กลับ	ไป	กลับ	
1. ท่าเตียน(กทม.)-วัดไผ่ ลอม(อยุธยา)-วัดไผ่ โรงวัว(สุพรรณบุรี) บ.ส่งเสริมบริการเรือ ชาวจำกัด	60	4	07.00	14.15	1	1	บริการเฉพาะ วันเสาร์-อาทิตย์
2. กทม.-บางปะอิน- อยุธยา บ.สุภัทรา จำกัด	45-50	5	บริการตั้งแต่เวลา 06.00- 20.00 น.				บริการเช่าเหมาลำ บริการทุกวัน
3. กทม.(ท่าโอเรียนเต็ล) -บางปะอิน บ.โรงแรมโอเรียนเต็ล จำกัด	120- 150	1	08.00	13.30	1	1	บริการทุกวัน
4. เรือหางยาวบริการ บริเวณท่าช้าง ท่าเตียน ท่าพระจันทร์ ทิวสะพาน- พุทธ	24- 30	ไม่มี ข้อมูล	บริการตั้งแต่เวลา 06.00- 20.00 น.				บริการทุกวัน เช่าเหมาลำ เป็นเรือบริการ ส่วนบุคคล

ที่มา : สัมภาษณ์ บริษัทฯ

เดียวกัน เป็นเรือปรับอากาศ สามารถนั่งท่องเที่ยวได้ 120-150 คน แต่จากการสำรวจพบว่าในปัจจุบันมีผู้ใช้บริการประมาณ 50 % เท่านั้น คือประมาณ 60-70 คน<sup>1</sup> ซึ่งเป็นนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศทั้งหมด สำหรับเรือบริการท่องเที่ยวบริษัทอื่น ๆ ก็มีลักษณะการใช้บริการเช่นเดียวกัน

### 6.5.3 ความต้องการในอนาคต

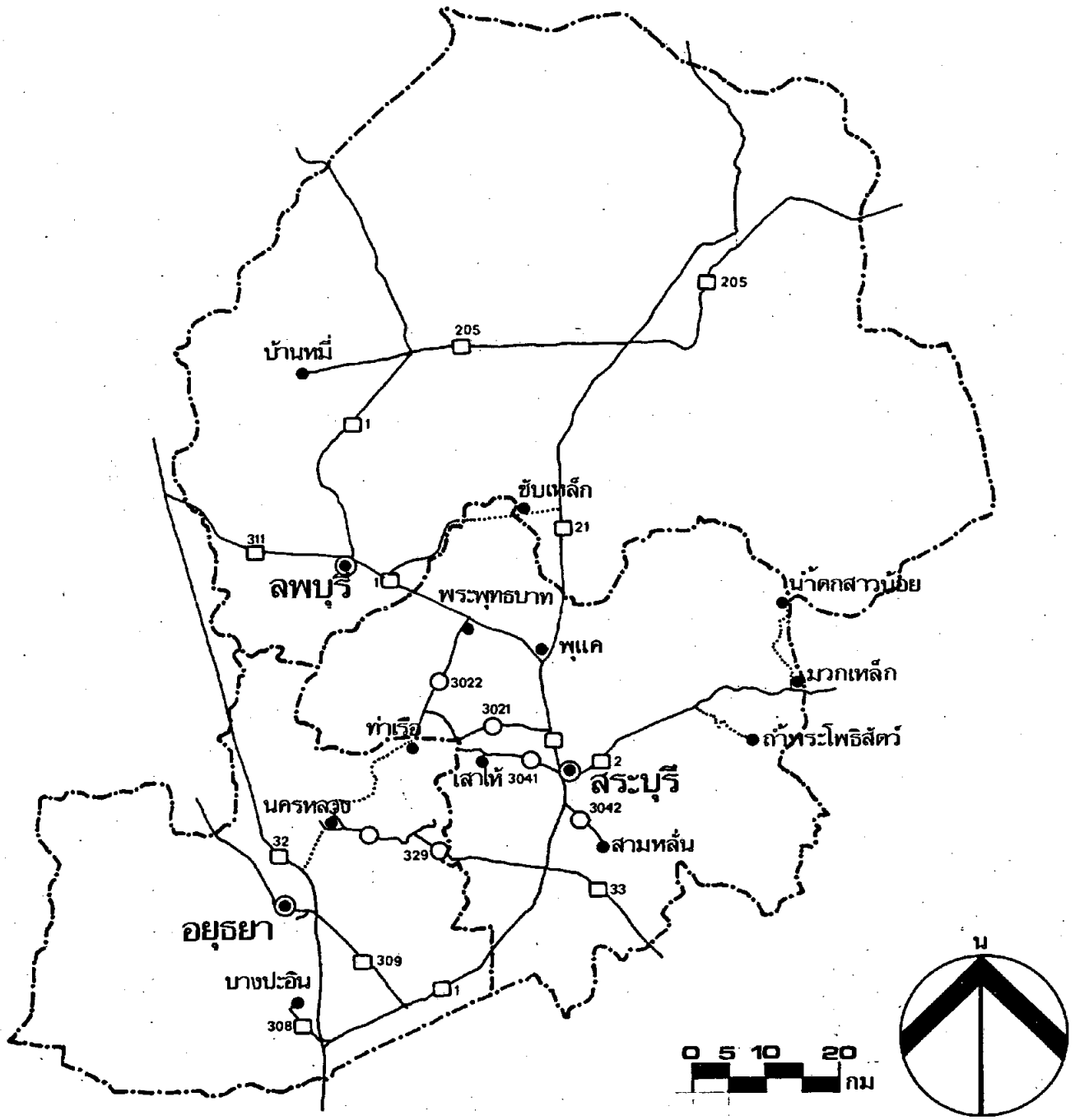
จากข้อ 6.5.2 ปรากฏว่ามีผู้ใช้บริการในปัจจุบันประมาณ 50 % ของจำนวนที่นั่งในเรือ คาดว่าในอนาคตการบริการจะเพิ่มขึ้นหรือลดลง ย่อมขึ้นอยู่กับเงื่อนไขหลายประการ ที่สำคัญได้แก่ ค่าบริการ เช่นเรือโอเรียนเต็ล มีราคาสูงมาก เมื่อเปรียบเทียบกับบริการรถโดยสาร ซึ่งเป็นคู่แข่งที่สำคัญของการบริการทางเรือ ซึ่งค่าโดยสารถูกกว่าทางเรือมาก แต่ทางเรือในแง่ที่ได้เปรียบคือทัศนียภาพที่ปรากฏตามริมน้ำ และอากาศที่บริสุทธิ์ อุณหภูมิที่ต่ำกว่า ทำให้นักท่องเที่ยวหันมาใช้บริการค่านี้นี้มาก โดยเฉพาะการเดินทางไปสู่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ จากจำนวนผู้ใช้บริการในปัจจุบันคาดว่าจะเพียงพอสำหรับบริการนักท่องเที่ยวในช่วงปี พ.ศ. 2526

### 6.5.4 สภาพลำน้ำที่ใช้เดินทาง

จากบทที่ 2 ในเรื่องกายภาพของพื้นที่โครงการ ได้กล่าวไว้แล้วว่า สภาพลำน้ำต่าง ๆ ที่จะสามารถใช้ในการเดินเรือในปัจจุบัน จะใช้ได้ทุกฤดูกาล ในช่วงจากกรุงเทพมหานครถึงพระราชวังบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา สำหรับเรือใหญ่ที่ท่องเที่ยวกินน้ำลึก เช่น เรือโอเรียนเต็ล ในช่วงต่อไปยังเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา จะต้องอาศัยเรือที่ท่องเที่ยวกินน้ำตื้น เช่น เรือหางยาว เป็นต้น

บริเวณเกาะเมืองคานเหนือ ที่เรียกว่าคูเมืองนั้น จะต้องคอยเวลาน้ำขึ้นจึงจะสามารถเดินเรือได้ สำหรับภายในเกาะเมืองควรจะได้มีการบูรณะซุศลอกคลองเมืองในบริเวณเกาะทั้งหมด เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้เข้าไปชมสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ โดยทางเรือ และยังช่วยในการระบายน้ำสำหรับตัวเมืองอีกด้วย จะได้ทำการวิเคราะห์ในบทที่ว่าด้วย ความพร้อมของเมืองต่อไป

<sup>1</sup> กองสถิติและวิจัย "รายงานการสำรวนักท่องเที่ยวจังหวัดพระนครศรีอยุธยา" การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย หน้า 35



**การศึกษาเบื้องต้นเพื่อวางแผนพัฒนาการท่องเที่ยว  
จังหวัดพระนครศรีอยุธยาและจังหวัดใกล้เคียง**

<p>แสดง ถนน</p>	<p>ผู้ทำการศึกษา</p>	<p>ร.อ.พิชิต แรกชำนาญ</p>
<p>สัญลักษณ์ .....</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□- ทางหลวงแผ่นดิน</li> <li>○- ทางหลวงจังหวัด</li> <li>●- สถานที่ท่องเที่ยว</li> <li>◎- จังหวัด</li> </ul>	<p>เส้นทางที่เสนอให้ปรับปรุง</p>	<p>สาขาผังเมือง แผนกวิชาผังเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>
<p>ที่มา กรมทางหลวง</p>		<p>พ.ศ. 2522</p>
<p>วันที่ 14/4/23</p>		<p>แผนที่ 6.2 รวม 3 แผ่น</p>



## 6.6 ถนน

หน่วยงานรับผิดชอบ จำแนกตามหน้าที่ของถนน และวัตถุประสงค์ ได้แก่

1. กรมทางหลวงแผ่นดิน รับผิดชอบในการซ่อมสร้างถนนที่เป็นทางหลวงสายประธานและทางหลวงสายรอง ซึ่งเชื่อมระหว่างจังหวัดและอำเภอที่สำคัญ สภาพถนนส่วนมากสามารถเดินทางได้ทุกฤดูกาล มีปริมาณการจราจรสูง
2. องค์การบริหารส่วนจังหวัด ส่วนใหญ่เป็นถนนขนาด 2 ช่องทาง ที่เชื่อมโยงตัวจังหวัดกับชุมชนรอบนอก มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อการคมนาคม ถนนอาจลาดยางแอสฟัลท์หรือถนนลูกรัง
3. กรมชลประทาน ส่วนใหญ่เป็นถนนลูกรัง ถนนดิน 2 ช่องทาง ที่สร้างขนานไปกับคลองส่งน้ำชลประทานเข้าสู่ชนบท

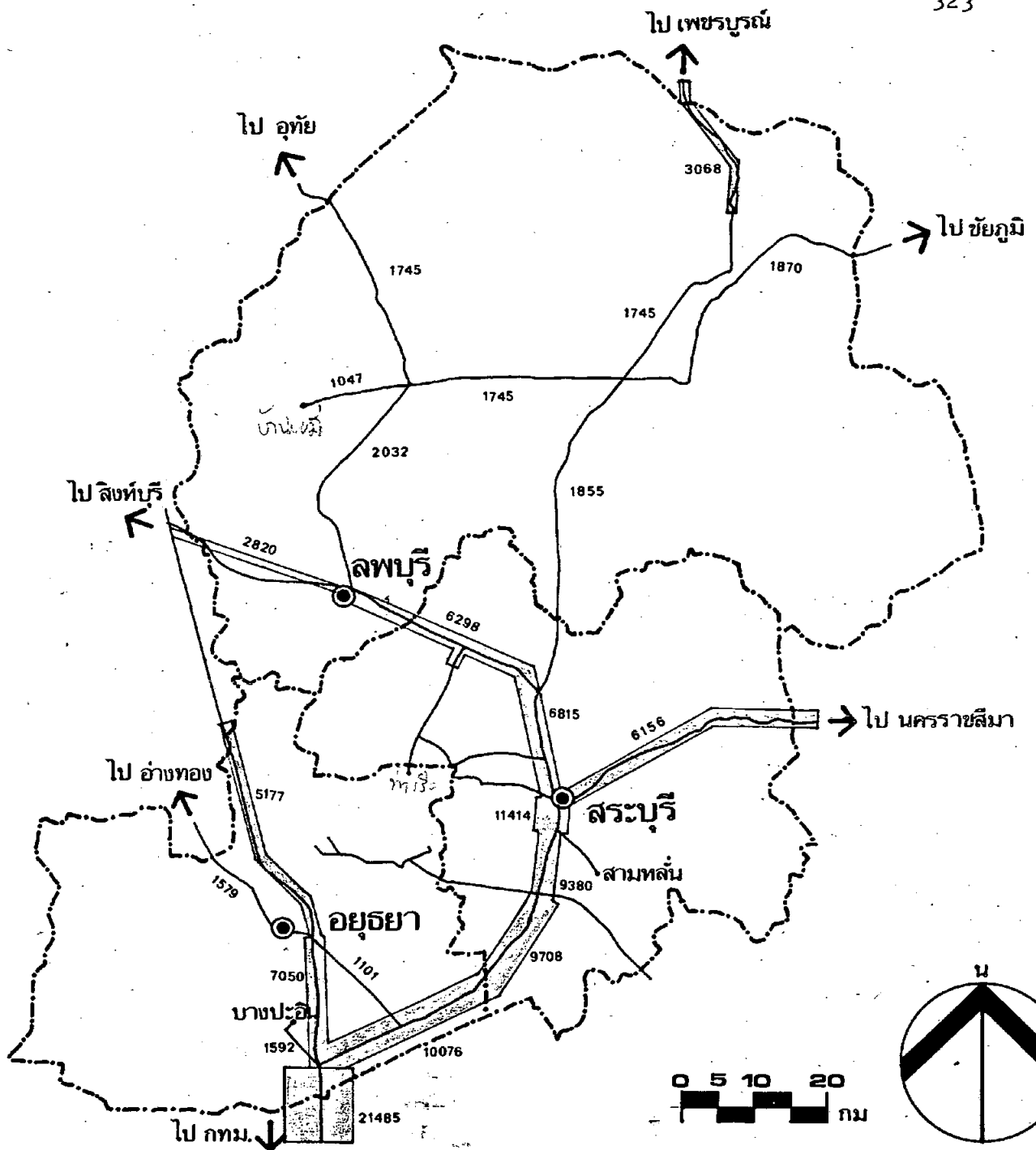
### 6.6.1 โครงข่ายถนนในปัจจุบัน แผนที่แผนที่ 6.2, 6.3

ถนนในเส้นทางที่สำคัญ ๆ ในพื้นที่โครงการที่ได้จากการสำรวจ ในด้านที่มีผลกระทบต่อการท่องเที่ยว สรุปได้ดังนี้

6.6.1.1 ถนนที่เป็นทางหลวงแผ่นดินสายประธาน ส่วนใหญ่อยู่ในสภาพดี ผิวจราจรส่วนมาเป็นแอสฟัลท์คอนกรีต รถวิ่งได้ทุกฤดูกาล คือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 ช่วง กทม.-อยุธยา - ทางแยกสิงห์บุรีเข้าสู่จังหวัดลพบุรี ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ช่วงวังน้อย - สระบุรี - พุแค

6.6.1.2 จุดตัดกันของถนน ทางแยก รัศมีมีความโค้ง และการวางแผนถนนส่วนมากได้ตามมาตรฐาน AASHO มีบางส่วนที่ควรปรับปรุงเพื่อให้ได้มาตรฐาน เช่นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 311 ระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร ซึ่งมีไหล่ทางสูงมาก

6.6.1.3 ขอบขีดความสามารถของถนนที่ออกแบบไว้ กรมทางหลวงได้ออกแบบไว้สามารถรับสภาวะการจราจรได้อย่างน้อย 7 ปี และอย่างมาก 15 ปีในอนาคต ปัจจุบันปริมาณการจราจรยังมีไม่มากนัก โดยเฉลี่ยจะมากที่สุดคือช่วงกรุงเทพมหานครถึงวังน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา คาดว่าถนนสายต่าง ๆ ในพื้นที่โครงการจะสามารถรับปริมาณการจราจรในช่วงปี 2531 ได้



**การศึกษาเบื้องต้นเพื่อวางแผนพัฒนาการท่องเที่ยว  
จังหวัดพระนครศรีอยุธยาและจังหวัดใกล้เคียง**

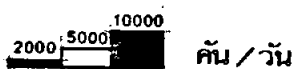
แสดง ปริมาณการจราจร ปี 2519

ผู้ทำการศึกษา

ร.อ.พิชิต แรกชำนาญ

**สัญลักษณ์**

- จังหวัด
- เขตจังหวัด
- ถนน



สาขาผังเมือง แผนกวิชาผังเมือง  
บัณฑิตวิทยาลัย  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ที่มา กรมทางหลวง

พ.ศ. 2519

วันที่ 14/4/23

แผนที่ 6.3 รวม 3 แผ่น



6.6.1.4 จุดอ่อนของโครงข่ายถนนที่มีอยู่ในปัจจุบัน เป็นรูปตัว U เช่นจะเดินทางไปพระพุทธบาท จากอยุธยาจะต้องเดินทางโดยทางหลวงหมายเลข 309 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 1 ผ่านจังหวัดสระบุรี พุแค จนถึงพระพุทธบาท ซึ่งทำให้สิ้นเปลืองทั้งเวลาและค่าใช้จ่าย

6.6.1.5 ขาดถนนที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดต่อจังหวัดโดยตรง บางช่วงที่เป็นทางเชื่อมระหว่างจังหวัดต่อจังหวัด ที่เป็นทางลัด ก็มีสภาพถนนที่ไม่ดีเป็นถนนลูกรัง เช่น ช่วงอยุธยาท่าเรือ เรียบไปตามริมคลองชลประทาน (แสดงด้วยเส้นประในแผนที่แผ่นที่ 6.2) และช่วงทางแยกจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 เข้าสู่อ่างเก็บน้ำห้วยขี้เหล็ก จะมีช่วงถนนเป็นแอสฟัลท์คอนกรีตประมาณ 20 กิโลเมตร ต่อจากนั้นเข้าสู่ห้วยขี้เหล็กเป็นถนนลูกรัง (แสดงเส้นประ) และควรที่จะเชื่อมต่อถนนสายนี้กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 21 ซึ่งมีระยะทางประมาณ 6 กิโลเมตร จะทำให้เกิดวงรอบในการเดินทาง ถนนที่เสนอแนะให้ปรับปรุง ดังแสดงในแผนที่แผ่นที่ 6.2 (เส้นประ)

### สรุป

จากลักษณะภูมิประเทศที่เป็นที่ราบลุ่มส่วนใหญ่ของพื้นที่โครงการ ทำให้การคมนาคมทางน้ำมีความสำคัญในอดีต แต่ในปัจจุบันได้มีการพัฒนาการคมนาคมทางบก คือทางรถยนต์ที่มีสภาพดี และในระยะทาง ระยะเวลาดังกล่าว ประชาชนจึงหันมาใช้เส้นทางคมนาคมทางรถยนต์มากขึ้น การคมนาคมทางน้ำจึงเกือบหมดความสำคัญลงไปในด้านการเดินทาง จะเหลือเฉพาะการท่องเที่ยวที่ไม่รีบร้อนเท่านั้น นอกจากนี้การพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบก ยังทำให้รูปแบบการตั้งถิ่นฐาน รูปแบบวัฒนธรรม ประเพณี เปลี่ยนไปเช่น เมืองเริ่มหันความเจริญเข้าสู่ถนนแทนที่ การเดินทางด้วยเรือลดลง วัฒนธรรมที่เกี่ยวข้องกับทางน้ำหมดไป เช่น ตลาดน้ำบริเวณเกาะลอย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ต้องล้มเลิกไป เพราะทางรถยนต์สะดวกกว่า ดังนั้นการพัฒนาการท่องเที่ยวในด้านเส้นทางคมนาคม จะมีผลกระทบต่อรูปแบบการดำรงชีวิตของประชากร และจะกระทบถึงแหล่งทรัพยากรการท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก จึงควรมีการศึกษาอย่างละเอียดเฉพาะกรณีไป

การคมนาคมนอกจากจะเป็นวิธีหรือตัวกลาง (Mode) เชื่อมระหว่างจุด 2 จุด คือ กรุงเทพมหานคร และแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการแล้ว ลักษณะหรือรูปแบบในการเดินทางยังเป็น "การท่องเที่ยว" ชนิดหนึ่ง

พื้นที่โครงการนับว่ามีพื้นฐานที่มั่นคงอยู่แล้ว ในเรื่องของการเดินทางที่มีลักษณะเป็นการท่องเที่ยว และการพักผ่อนได้แก่ ทางน้ำ ทางรถไฟ แต่เมื่อเมื่อในระยะเวลาต่อมา การวางแผนพัฒนาการท่องเที่ยวที่เหมาะสม จึงควรนำพื้นฐานซึ่งมีศักยภาพสูงในด้านการเดินทางที่มีหลาย ๆ รูปแบบมาผสมผสานกันเพื่อให้นักท่องเที่ยวได้เปลี่ยนความรู้สึก และไม่เกิดการเบื่อหน่ายในการเดินทาง การวางแผนการท่องเที่ยวที่เหมาะสมจึงควรนำพื้นฐานเหล่านี้มาใช้ให้เต็มที่ ส่วนการคมนาคมจากเส้นทางหลักดังที่กล่าวมาในบทนี้ เข้าไปสู่สถานที่ท่องเที่ยวแต่ละแห่งนั้น จะพิจารณาในบทที่ว่าด้วยทรัพยากรการท่องเที่ยว.