



การจัดทำฐานข้อมูลจุดเชื่อมต่อท่าเรือโดยสารกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

จัดทำโดย

นางสาวกะชามาศ กลั่นเสนาะ
นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ชำนาญการ

กลุ่มแผนการลงทุน
สำนักแผนงาน

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

คำนำ

การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพและยั่งยืน จำเป็นต้องอาศัยการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างรูปแบบการขนส่งที่หลากหลายให้สามารถใช้งานร่วมกันได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย โดยเฉพาะในพื้นที่ กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ซึ่งมีบทบาทเป็น ศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจ สังคม และการคมนาคมของประเทศ การพัฒนาการเชื่อมต่อระหว่าง การขนส่งทางน้ำกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นจึงเป็นองค์ประกอบสำคัญของการพัฒนาระบบขนส่งแบบบูรณาการ

การจัดทำฐานข้อมูลจุดเชื่อมต่อท่าเรือโดยสารกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น จัดทำขึ้นเพื่อรวบรวมและพัฒนาข้อมูลด้านการเชื่อมต่อการเดินทางให้มีความเป็นระบบ ครบถ้วน และเป็นปัจจุบัน เพื่อสนับสนุนการวางแผน การบริหารจัดการ และการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งให้สามารถเชื่อมต่อได้อย่างมีประสิทธิภาพ ข้อมูลดังกล่าวจะเป็นเครื่องมือสำคัญในการยกระดับความสะดวกในการเดินทางของประชาชน สนับสนุนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะอย่างต่อเนื่อง และส่งเสริมการพัฒนาเมืองที่มีความยั่งยืนในระยะยาว

สารบัญ

	หน้า
๑. หลักการและเหตุผล	๑
๒. วัตถุประสงค์	๒
๓. ขอบเขตการดำเนินงาน	๒
๔. ผลการดำเนินการจัดทำฐานข้อมูลจุดเชื่อมต่อท่าเรือโดยสาร กับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น	๒
๔.๑ การรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง	๒
๔.๒ การจัดทำฐานข้อมูลจุดเชื่อมต่อท่าเรือโดยสารกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	๖

การจัดทำฐานข้อมูลจุดเชื่อมต่อท่าเรือโดยสารกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๑. หลักการและเหตุผล

ปัจจุบันประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีรูปแบบการเดินทางที่หลากหลาย ทั้งรถยนต์ส่วนบุคคลและระบบขนส่งสาธารณะหลายประเภท เช่น เรือโดยสาร รถไฟฟ้า รถไฟและรถโดยสารประจำทาง อย่างไรก็ตาม จากการส่งเสริมและพัฒนาระบบรถไฟฟ้าให้เป็นระบบขนส่งสาธารณะหลัก ส่งผลให้มีโครงข่ายเส้นทางรถไฟฟ้าที่ครอบคลุมการให้บริการในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งการปรับปรุงการให้บริการรถโดยสารประจำทางให้มีความสะดวกสบายต่อการใช้บริการของประชาชนมากขึ้น ทำให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางที่หลากหลาย ตลอดจนสภาพปัญหาในการเดินทางทางน้ำ เช่น ปัญหาการเข้าถึงท่าเรือโดยสารและการเชื่อมต่อการเดินทางกับการเดินทางรูปแบบอื่น ปัญหาลักษณะทางกายภาพของท่าเรือโดยสารที่ไม่เหมาะสมต่อการใช้งาน ส่งผลให้การใช้บริการเรือโดยสารในการเดินทางมีแนวโน้มลดลง ดังนั้น เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ และการพัฒนาการเดินทางทางน้ำให้มีความสะดวก ปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมด้วยการส่งเสริมการเปลี่ยนมาใช้เทคโนโลยีเรือโดยสารพลังงานไฟฟ้า เพื่อเป็นการเดินทางสำหรับคนทุกกลุ่ม ตลอดจนการสนับสนุนการเดินทางทางน้ำให้เป็นระบบขนส่งเสริม (Feeder) สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้า รวมทั้งส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่นแบบไร้รอยต่อ (Seamless Transport) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร จึงได้จัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๕ เพื่อใช้เป็นกรอบการพัฒนาการเดินทางทางน้ำ และเพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติจึงได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๗ ซึ่งได้กำหนดแนวทางพัฒนาการเดินทางทางน้ำให้มีความสะดวก ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งส่งเสริมให้ระบบขนส่งทางน้ำทำหน้าที่เป็นระบบขนส่งเสริมเชื่อมต่อกับระบบขนส่งหลัก และสนับสนุนการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างรูปแบบการขนส่งต่าง ๆ อย่างไร้รอยต่อ ซึ่งหากมีการพัฒนาเส้นทางเดินทางทางน้ำตามแผนปฏิบัติการดังกล่าว จะส่งผลให้ในอนาคตจะมีจุดเชื่อมต่อการเดินทางทางน้ำกับการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นเพิ่มมากขึ้น

ทั้งนี้ จากการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบต่าง ๆ ทำให้เกิดจุดเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างท่าเรือโดยสารกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นในรูปแบบล้อ - ราง - เรือเพิ่มขึ้น แต่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังขาดการรวบรวมและจัดทำฐานข้อมูลจุดเชื่อมต่ออย่างเป็นระบบ อีกทั้งในบางจุดเชื่อมต่อการเดินทางยังมีปัญหาในการด้านโครงสร้างพื้นฐานและสภาพแวดล้อมที่ไม่เอื้อต่อการเดินทางเพื่อใช้บริการเรือโดยสาร ส่งผลให้หน่วยงานขาดข้อมูลสำหรับการพัฒนาปรับปรุงจุดเชื่อมต่อการเดินทางที่ครบถ้วนและเป็นปัจจุบัน ดังนั้น การจัดทำฐานข้อมูลจุดเชื่อมต่อท่าเรือโดยสารกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น จึงมีความจำเป็นในการสนับสนุนการวางแผนและพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางอย่างเป็นระบบ ช่วยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถเข้าถึงและสืบค้นข้อมูล ตลอดจนสามารถพัฒนาปรับปรุงข้อมูลให้เป็นปัจจุบัน เพื่อให้สามารถนำข้อมูลไปใช้ในการจัดทำแผนและดำเนินการปรับปรุงจุดเชื่อมการเดินทางระหว่างท่าเรือโดยสารกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางเข้าถึงท่าเรือโดยสารได้สะดวก ปลอดภัย เหมาะสมต่อการเดินทางเข้าถึงและใช้งานของประชาชนทุกกลุ่ม อันจะเป็นการส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาประสิทธิภาพของการเดินทางด้วยเรือโดยสาร และระบบขนส่งสาธารณะโดยรวมต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

๒.๑ เพื่อจัดทำฐานข้อมูลจุดเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือโดยสารกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้มีความครบถ้วน ถูกต้อง และเป็นปัจจุบัน โดยใช้เป็นฐานข้อมูลกลางสำหรับการวางแผนและพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งแบบบูรณาการ

๒.๒ เพื่อรวบรวมและวิเคราะห์สภาพปัญหาบริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือโดยสารกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น พร้อมทั้งเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงและพัฒนา เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้ประกอบการวางแผนและดำเนินการพัฒนาจุดเชื่อมต่อได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓. ขอบเขตการดำเนินงาน

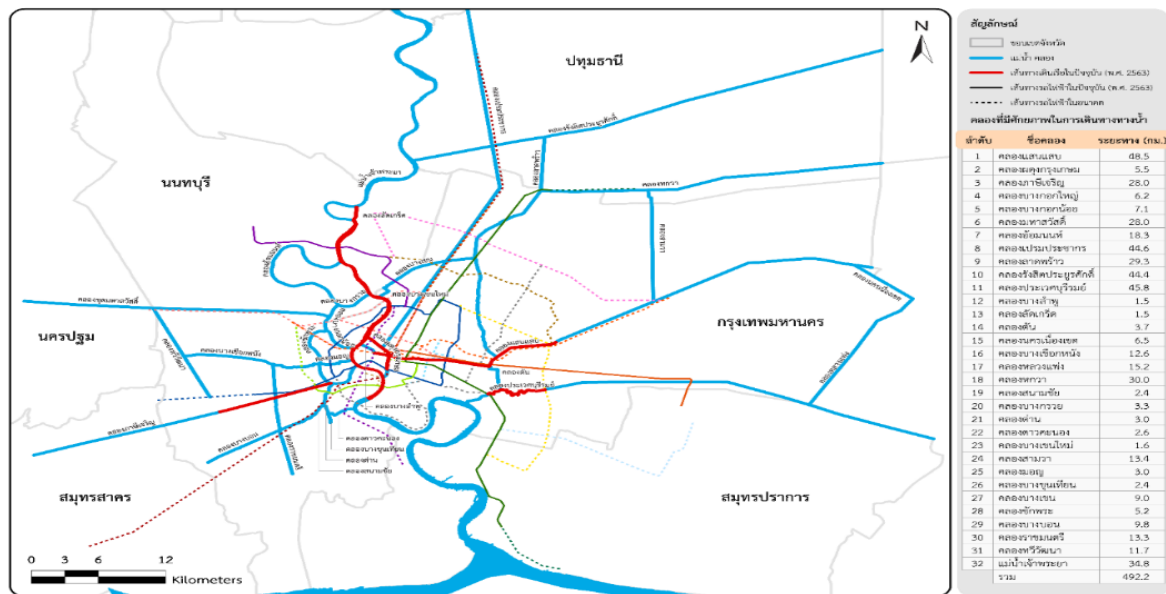
การจัดทำฐานข้อมูลจุดเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือโดยสารกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จะดำเนินการโดยการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลแนวเส้นทางคมนาคมทางน้ำที่มีศักยภาพในการพัฒนา รวมทั้งจุดเชื่อมต่อระหว่างการเดินทางทางน้ำกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ รถไฟฟ้า รถไฟ และรถโดยสารประจำทาง โดยครอบคลุมการศึกษาสภาพปัญหาด้านกายภาพของท่าเรือโดยสาร ปัญหาการเข้าถึง และการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างท่าเรือโดยสารกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ตลอดจนการจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการเชื่อมต่อ เพื่อสนับสนุนการพัฒนา ระบบคมนาคมขนส่งแบบบูรณาการอย่างมีประสิทธิภาพ

๔. ผลการดำเนินการจัดทำฐานข้อมูลจุดเชื่อมต่อท่าเรือโดยสารกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นๆ

๔.๑ การรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

๔.๑.๑ แผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๕

แผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๕ ได้กำหนดเส้นทางเดินเรือที่มีศักยภาพในเบื้องต้นที่สามารถส่งเสริมให้มีการบริการเดินเรือสัญจร เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน ๓๒ เส้นทาง ประกอบด้วย คลอง ๓๑ เส้นทาง และแม่น้ำ ๑ เส้นทาง คือ แม่น้ำเจ้าพระยา ระยะทางรวม ๔๙๒ กิโลเมตร ทำให้เกิดการเชื่อมต่อคลองสายต่าง ๆ กับแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นโครงข่ายการเดินทางทางน้ำที่ครอบคลุมการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในแนวเหนือ - ใต้ ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา คลองรังสิตประยูรศักดิ์ คลองเปรมประชากร คลองลาดพร้าว และแนวตะวันออก - ตะวันตก ได้แก่ คลองขุดมหาสวัสดิ์ คลองภาษีเจริญ คลองแสนแสบ คลองประเวศบุรีรมย์ รวมทั้งการเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้า รถไฟและรถโดยสารประจำทางในลักษณะ ล้อ - ราง - เรือ



ภาพที่ ๑ โครงข่ายการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ที่มา : รายงานแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๔.๑.๒ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๗

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๗ เป็นการนำเส้นทางทางน้ำที่มีศักยภาพในเบื้องต้นจากแผนพัฒนาฯ มาคัดเลือกเส้นทางทางน้ำที่มีศักยภาพในการพัฒนา โดยพิจารณาจากปัจจัยต่าง ๆ ได้แก่ การขนานกับเส้นทางที่มีปัญหาจราจร ลักษณะทางกายภาพคลอง การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบ การเชื่อมต่อเป็นโครงข่ายทางน้ำ ปริมาณผู้โดยสารที่คาดการณ์ในอนาคต ซึ่งจะได้เส้นทางทางน้ำที่มีศักยภาพในการพัฒนา ๗ เส้นทาง โดยแผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าว แบ่งระยะเวลาพัฒนาเป็น ๒ ระยะ ดังนี้

๑) เส้นทางตามระยะสั้น (พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๒) พัฒนาให้มีบริการเดินเรือ ๔ เส้นทาง ระยะทางเพิ่มขึ้น ๕๖.๒ กิโลเมตร จำนวน ๔ เส้นทาง ได้แก่

- S1 : คลองลาดพร้าว ช่วงสายไหมถึงพระโขนง ระยะทาง ๒๕.๗ กิโลเมตร ๒๓ ท่าเรือ
- S2 : คลองแสนแสบ ช่วงวัดศรีบุญเรืองถึงวัดบางเพ็งใต้ ระยะทาง ๖.๘ กิโลเมตร ๑๑ ท่าเรือ
- S3 : คลองขุดมหาสวัสดิ์ - คลองบางกอกน้อย ช่วงประตูน้ำฉิมพลีถึงศิริราช ระยะทาง ๑๗.๑ กิโลเมตร ๑๘ ท่าเรือ
- S4 : คลองเปรมประชากร ช่วงท่า SCG ถึงท่าสวนสาธารณะ ปตท. ระยะทาง ๖.๖ กิโลเมตร ๗ ท่าเรือ

๒) เส้นทางตามระยะยาว (พ.ศ. ๒๕๗๓ - ๒๕๗๗) พัฒนาให้มีบริการเดินเรือ ๓ เส้นทาง ระยะทางเพิ่มขึ้น ๕๖.๗ กิโลเมตร ได้แก่

- L1 : คลองเปรมประชากร ช่วงท่าสวนสาธารณะ ปตท. ถึงวัดรังสิต ระยะทาง ๑๓.๗ กิโลเมตร ๑๒ ท่าเรือ
- L2 : แม่น้ำเจ้าพระยา ช่วงปากเกร็ดถึงที่ว่าการอำเภอเมืองจังหวัดปทุมธานี ระยะทาง ๑๕.๐ กิโลเมตร ๓ ท่าเรือ
- L3 : คลองขุดมหาสวัสดิ์ ช่วงวัดชัยฤทธกุลมาลาธาราวรวิหารถึงประตูน้ำมหาสวัสดิ์ ระยะทาง ๒๘.๐ กิโลเมตร ๑๓ ท่าเรือ

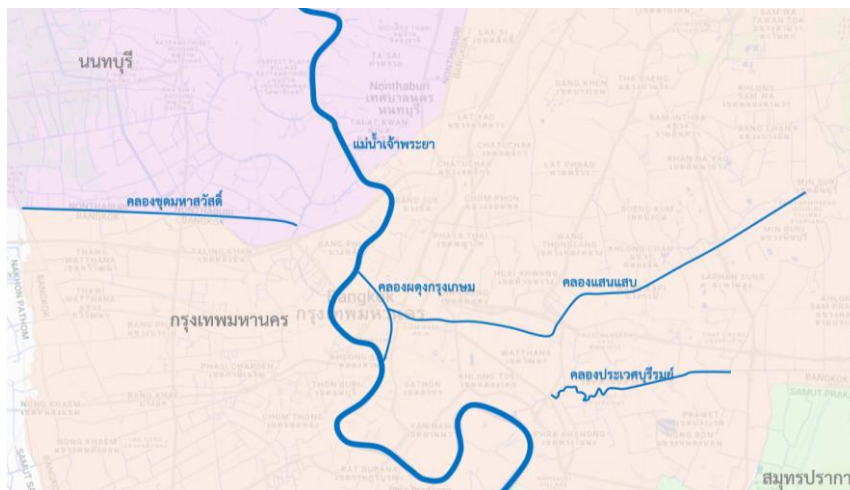


ภาพที่ ๒ โครงข่ายเส้นทางการเดินทางทางน้ำ

ที่มา : แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๔.๑.๓ เส้นทางเดินเรือโดยสารในปัจจุบัน

ปัจจุบันพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีการให้บริการเรือโดยสารสำหรับการเดินทางสัญจร ๓ เส้นทาง ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา ช่วงนนทบุรี - วัดราชสิงขร ระยะทาง ๓๔.๕ กิโลเมตร คลองผดุงกรุงเกษม ช่วงตลาดเทวราช - สถานีรถไฟหัวลำโพง ระยะทาง ๔.๔ กิโลเมตร คลองแสนแสบ ช่วงวัดศรีบุญเรือง - สะพานผ่านฟ้าลีลาศ ระยะทาง ๑๗.๒ กิโลเมตร นอกจากนี้ยังมีการให้บริการเดินเรือเพื่อการท่องเที่ยวในชุมชน ซึ่งไม่ใช่ลักษณะของเรือโดยสารเพื่อการสัญจร ๒ เส้นทาง ได้แก่ คลองประเวศบุรีรมย์ (คลองพระโขนง) ช่วงคลองพระโขนง - คลองประเวศบุรีรมย์ ระยะทาง ๑๐.๓ กิโลเมตร และคลองขุดมหาสวัสดิ์ ช่วงคลองขุดมหาสวัสดิ์ - คลองบางกอกน้อย ระยะทาง ๒๖.๐ กิโลเมตร



ภาพที่ ๓ เส้นทางเดินเรือโดยสาร และเส้นทางเดินเรือสัญจรและท่องเที่ยวในปัจจุบัน

๔.๑.๔ สถานะการพัฒนาระบบรถไฟฟ้า

แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้กำหนดให้ระบบขนส่งมวลชนทางรางเป็นโครงข่ายหลักในการรองรับการเดินทางของประชาชน โดยมุ่งเน้นการพัฒนาเส้นทางรถไฟฟ้าให้มีความครอบคลุม สอดคล้องกับการขยายตัวของเมือง และสามารถรองรับความต้องการเดินทางที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยแผนแม่บทดังกล่าว ได้กำหนดโครงข่ายเส้นทางรถไฟฟ้าจำนวน ๑๔ เส้นทาง รวมระยะทางทั้งสิ้น ๕๕๓.๔๑ กิโลเมตร สรุปสถานะการดำเนินโครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟฟ้าในปัจจุบันได้ ดังนี้

ตารางที่ ๑ สถานะการดำเนินโครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟฟ้าในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

โครงการ			หมายเหตุ
โครงการที่เปิดให้บริการแล้ว ๑๔ โครงการ ระยะทาง ๒๗๙.๘๔ กิโลเมตร			
๑.	สายสีเขียว (สุขุมวิท)	ช่วงหมอชิต - สมุทรปราการ	
๒.		ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต	
๓.	สายสีเขียวเข้ม (สีลม)	ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ - บางหว้า	
๔.	สายสีน้ำเงิน	ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง	
๕.		ช่วงหัวลำโพง - บางแค	
๖.		ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ	
๗.	แอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (Airport Rail Link : ARL)		พญาไท - สนามบินสุวรรณภูมิ
๘.	สายสีม่วง	คลองบางไผ่ - เตาปูน	
๙.	สายสีทอง	กรุงธนบุรี - คลองสาน	
๑๐.	สายสีแดง (เหนือ)	บางซื่อ - รังสิต	
๑๑.	สายสีแดง (ตะวันตก)	บางซื่อ - ดิเลชั่น	
๑๒.	สายสีเหลือง	ลาดพร้าว - สำโรง	
๑๓.	สายสีชมพู	แคราย - มีนบุรี	
๑๔.		ส่วนต่อขยายช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี	
โครงการที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง ๒ เส้นทาง ระยะทาง ๓๑.๘ กิโลเมตร			
๑.	สายสีส้ม	ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - บางขุนนนท์	เปิดให้บริการปี พ.ศ. ๒๕๗๓
๒.	สายสีม่วง	เตาปูน - ราษฎร์บูรณะ	เปิดให้บริการปี พ.ศ. ๒๕๗๒
โครงการที่ก่อสร้างแล้วเสร็จและอยู่ระหว่างเตรียมเปิดให้บริการ ๑ เส้นทาง ระยะทาง ๒๒.๕ กิโลเมตร			
๑.	สายสีส้ม	ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี	เปิดให้บริการปี พ.ศ. ๒๕๗๑

ที่มา : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

๔.๑.๕ จุดเชื่อมต่อท่าเรือโดยสารกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น

การพัฒนาเส้นทางเดินเรือโดยสารตามแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาการเดินทางทางน้ำฯ ทำให้เกิดจุดเชื่อมต่อการเดินทางของท่าเรือโดยสารกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นลักษณะล้อ - ราง - เรือ รวมทั้งสิ้น ๔๗ จุด แบ่งเป็นจุดเชื่อมต่อตามแผนระยะสั้น ๒๙ จุด และจุดเชื่อมต่อตามแผนระยะยาว ๑๘ จุด ทั้งนี้ จากเส้นทางเดินเรือโดยสาร และเส้นทางรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน ส่งผลให้เกิดจุดเชื่อมต่อ ๑๒ จุด ทั้งนี้ จากการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี ที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และหากในอนาคตมีการเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๗๑ จะส่งผลให้มีจุดเชื่อมต่อเพิ่มขึ้น ๗ จุด รวมเป็น ๑๙ จุดเชื่อมต่อ ดังนี้

จุดเชื่อมต่อ ที่	เส้นทางเดินเรือ	ท่าเรือ	สายรถไฟฟ้า	สถานีรถไฟฟ้า
จุดเชื่อมต่อตามแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล				
๑	คลองแสนแสบ	ท่าเรือสะพานหัวช้าง	เขียวอ่อน/เขียวเข้ม/ส้ม	ราชเทวี/สนามกีฬาแห่งชาติ
๒	คลองแสนแสบ	ท่าเรือโศก	น้ำเงิน/ ARL/ฟ้า	เพชรบุรี/มักกะสัน
๓	คลองแสนแสบ	ท่าเรือรามหนึ่ง	ARL	รามคำแหง
๔	คลองแสนแสบ	ท่าเรือบางกะปิ	ส้ม/เหลือง/น้ำตาล	แยกลำสาดี
๕	คลองแสนแสบ	ท่าเรือตลาดมีนบุรี	ส้ม/ชมพู	มีนบุรี/ตลาดมีนบุรี
๖	แม่น้ำเจ้าพระยา	ท่าสะพานพระนั่งเกล้า	ม่วง	สะพานพระนั่งเกล้า
๗	แม่น้ำเจ้าพระยา	ท่าบางโพ	น้ำเงิน	บางโพ
๘	แม่น้ำเจ้าพระยา	ท่าราชินี	น้ำเงิน	สนามไชย
๙	แม่น้ำเจ้าพระยา	ท่าไคคอนสยาม	ทอง	เจริญนคร
๑๐	แม่น้ำเจ้าพระยา	ท่าสาทร	เขียวเข้ม	สะพานตากสิน
๑๑	ผดุงกรุงเกษม	ท่าสถานีรถไฟหัวลำโพง	น้ำเงิน	หัวลำโพง
๑๒	ประเวศบุรีรัมย์ (คลองพระโขนง)	ท่าตลาดเอี่ยมสมบัติ	เหลือง	ศรีนคร
จุดเชื่อมต่อเพิ่มเติมจากการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี				
๑๓	คลองแสนแสบ	ท่าเรือเดอะมอลล์ ๓	ส้ม	รามคำแหง ๑๒
๑๔	คลองแสนแสบ	ท่าเรือ ม. รามคำแหง	ส้ม	ม.รามคำแหง
๑๕	คลองแสนแสบ	ท่าเรือสะพาน มิตรมาตไทย	ส้ม	การกีฬาแห่ง ประเทศไทย (กกท.)
๑๖	คลองแสนแสบ	ท่าเรือวัดกลาง	ส้ม	รามคำแหง ๓๔
๑๗	คลองแสนแสบ	ท่าเรือวัดศรีบุญเรือง	ส้ม	ศรีบูรพา
๑๘	คลองแสนแสบ	ท่าเรือพาชีไ้	ส้ม	คลองบ้านม้า

๔.๒ การจัดทำฐานข้อมูลจุดเชื่อมต่อท่าเรือโดยสารกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

การจัดทำฐานข้อมูลจุดเชื่อมต่อท่าเรือโดยสารกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เป็นการจัดทำข้อมูลจุดเชื่อมต่อและข้อเสนอแนะการพัฒนาในรูปแบบฐานข้อมูลตาราง (Spreadsheets) และตำแหน่งท่าเรือโดยสารในรูปแบบฐานข้อมูลเชิงพื้นที่ โดยแสดงผลข้อมูลเชิงแผนที่ด้วยโปรแกรม Google Earth มีรายละเอียดการดำเนินการ ดังนี้

๔.๒.๑ การจัดทำฐานข้อมูลจุดเชื่อมต่อและข้อเสนอแนะการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ

การจัดทำฐานข้อมูลจุดเชื่อมต่อและข้อเสนอแนะการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ แบ่งข้อมูลได้เป็น ๒ ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ ๑ ข้อมูลจุดเชื่อมต่อ และส่วนที่ ๒ ข้อเสนอแนะการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ส่วนที่ ๑ ข้อมูลจุดเชื่อมต่อ เป็นการรวบรวมข้อมูลระบบขนส่งสาธารณะ ได้แก่ ท่าเรือโดยสาร สถานีรถไฟ สถานีรถไฟฟ้า และป้ายรถโดยสารประจำทาง มาจัดเรียงและจัดทำให้เป็นระบบ พร้อมทั้งระบุสถานะการเปิดให้บริการ และระยะทางการเดินเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือโดยสารกับระบบขนส่งสาธารณะ รูปแบบอื่น โดยกำหนดเกณฑ์ระยะการเดินเชื่อมต่อที่เหมาะสมไม่เกิน ๘๐๐ เมตร อ้างอิงตาม Transit Capacity and Quality of Service Manual (TCQSM) ทั้งนี้ สำหรับจุดเชื่อมต่อที่มีระยะทางการเดินเชื่อมต่อเกินกว่า ๕๐๐ เมตร ควรพิจารณาจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทางในตำแหน่งที่เหมาะสม เช่น การจัดทำหลังคาคลุมทางเดิน การปลูกต้นไม้เพื่อให้ร่มเงา และการจัดให้มีจุดพักคอย เพื่อให้เกิดความสะดวกสบายในการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ

ส่วนที่ ๒ ข้อเสนอแนะการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ เป็นการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลสภาพปัญหาของท่าเรือโดยสาร และภาพตัวอย่างสภาพปัญหาบริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือโดยสารกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นในปัจจุบัน จำนวน ๑๒ จุดเชื่อมต่อ ตามที่กำหนดไว้ในแผนปฏิบัติการฯ พร้อมทั้งจัดทำข้อเสนอแนะการพัฒนาปรับปรุงจุดเชื่อมต่อนี้ดังกล่าว และภาพตัวอย่างภายหลังการพัฒนาปรับปรุง โดยข้อเสนอแนะการพัฒนาปรับปรุงจุดเชื่อมต่อ แบ่งได้เป็น ๒ ด้าน ได้แก่ (๑) ข้อเสนอแนะด้านการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น การติดตั้งป้ายแนะนำเส้นทางเชื่อมต่อ การติดตั้งไฟส่องสว่าง และการติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) และ (๒) ข้อเสนอแนะด้านการปรับปรุงกายภาพของเส้นทางเดินเชื่อมต่อ เช่น การปรับปรุงพื้นผิวทางเดินให้มีความปลอดภัย การทำสีเครื่องหมายทางข้ามถนน และการจัดทำทางลาดหรือแผ่นนำทางสำหรับผู้พิการ (Guiding Block)

[illegible]

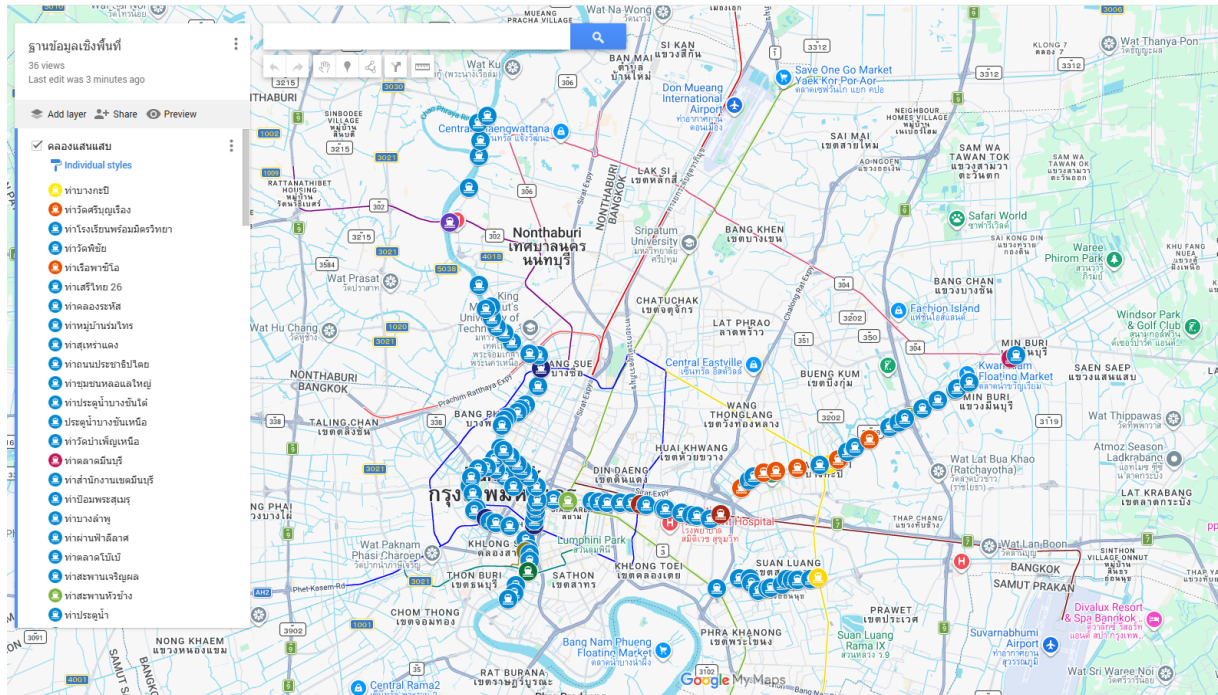
ภาพที่ ๔ ข้อมูลจุดเชื่อมต่อในฐานข้อมูล

ลำดับที่	ปัญหา	ภาพตัวอย่างปัญหา	ข้อเสนอแนะการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ										ภาพตัวอย่างการพัฒนา
			ติดตั้งป้ายบอกเส้นทาง	ติดตั้งป้ายบอกเส้นทาง	ติดตั้งกล้อง CCTV	ติดตั้งป้ายบอกเส้นทาง	ติดตั้งป้ายบอกเส้นทาง	ปรับปรุงพื้นที่ทางเดิน	ปรับปรุงพื้นที่ทางเดิน	ปรับปรุงพื้นที่ทางเดิน	ปรับปรุงพื้นที่ทางเดิน	ปรับปรุงพื้นที่ทางเดิน	
1	การเดินเท้า												
2	การเดินเท้า												
3	การเดินเท้า												
4	การเดินเท้า												
5	การเดินเท้า												
6	การเดินเท้า												
7	การเดินเท้า												
8	การเดินเท้า												
9	การเดินเท้า												
10	การเดินเท้า												
11	การเดินเท้า												
12	การเดินเท้า												
13	การเดินเท้า												
14	การเดินเท้า												
15	การเดินเท้า												
16	การเดินเท้า												
17	การเดินเท้า												
18	การเดินเท้า												
19	การเดินเท้า												
20	การเดินเท้า												
21	การเดินเท้า												
22	การเดินเท้า												
23	การเดินเท้า												
24	การเดินเท้า												
25	การเดินเท้า												

ภาพที่ ๕ ข้อเสนอแนะการพัฒนาจุดเชื่อมต่อในฐานข้อมูล

๔.๒.๒ การจัดทำฐานข้อมูลเชิงพื้นที่

การจัดทำฐานข้อมูลเชิงพื้นที่ เป็นการแสดงตำแหน่งท่าเรือโดยสารของเส้นทางเดินเรือโดยสารที่มีการให้บริการในปัจจุบัน รวมถึงการระบุตำแหน่งท่าเรือโดยสารที่เป็นจุดเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้า เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการวิเคราะห์เชิงพื้นที่และสนับสนุนการวางแผนพัฒนาการเดินทางเดินเรือโดยสารและระบบขนส่งสาธารณะอย่างเป็นระบบ นอกจากนี้ ข้อมูลดังกล่าวยังสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและแอปพลิเคชันด้านการขนส่งสาธารณะ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนต่อไป



ภาพที่ ๖ ฐานข้อมูลเชิงพื้นที่

ทั้งนี้ สามารถดาวน์โหลดและเข้าถึงฐานข้อมูลจุดเชื่อมต่อและข้อเสนอแนะการพัฒนา และฐานข้อมูลเชิงพื้นที่ได้ตาม QR Code ที่ปรากฏด้านล่างนี้



ฐานข้อมูลจุดเชื่อมต่อ
และข้อเสนอแนะการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ



ฐานข้อมูลเชิงพื้นที่