

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์เรื่องการใช้งานพื้นที่เชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส เพื่อนำมาปรับปรุงและแนะแนวทางการสร้างจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ในการดำเนินการศึกษาแบ่งการศึกษาโดยการเก็บข้อมูลทางด้านกายภาพของพื้นที่บริเวณสถานีหมอชิต สถานีอโศก และสถานีศาลาแดง ข้อมูลการสัญจรทางเท้าและถนน โดยการเก็บข้อมูลทางกายภาพใช้การสำรวจสภาพพื้นที่กายภาพ และจากเอกสาร เพื่อให้เกิดความสัมพันธ์และสร้างความน่าเชื่อถือให้กับงานวิจัย

แผนการนำเสนอผลการวิเคราะห์

1. การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปและลักษณะทางกายภาพของบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อของสถานีหมอชิต สถานีอโศก และสถานีศาลาแดง
 - 1) ลักษณะทางภาพของสถานี และรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ
 - 2) การเชื่อมต่อระหว่างสถานีกับรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ
 - 3) การเชื่อมต่อระหว่างสถานีกับบริบทรอบ ๆ สถานี
2. การออกแบบจุดเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ต้นแบบบริเวณสถานีหมอชิต สถานีอโศก และสถานีศาลาแดง
 - 1) รายละเอียดโครงการ
 - 2) แนวความคิดในการออกแบบ
 - 3) การออกแบบจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสหมอชิตต้นแบบ
 - 4) ส่วนประกอบของการใช้งานในอาคาร
3. ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมของการออกแบบจุดเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย 3 ประเด็น ได้แก่
 - 1) งานสถาปัตยกรรมของรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ
 - 2) ทางเชื่อมต่อระหว่างสถานีกับรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ
 - 3) การเชื่อมต่อระหว่างสถานีกับบริบทรอบ ๆ สถานี

4.1 การวิเคราะห์ลักษณะทางกายภาพของบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อของ สถานีหมอชิต สถานีอโศก และสถานีศาลาแดง

4.1.1 ลักษณะทางกายภาพของสถานี และรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ บริเวณสถานีหมอชิต

1. สภาพปัจจุบันของบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสหมอชิต

การจากสำรวจและข้อมูลจากเอกสารบริเวณสถานีหมอชิต มีกิจกรรมในช่วงวันหยุดเสาร์-อาทิตย์บริเวณตลาดนัดสวนจตุจักร รวมถึงตลาดใกล้เคียง ซึ่งเกิดความต่อเนื่องกันของพื้นที่ค้าขายไปจนถึงบริเวณสถานีซึ่งเกิดเป็นแผงลอยและรถเข็น ทำให้ลักษณะของทางเท้าบริเวณสถานีหมอชิตด้านสวนจตุจักรเกิดเป็นคอกขวิดที่ถูกบีบทางสัญจรทางเท้าจากกำแพงของสวนจตุจักรและถนน และขนาดทางเท้าที่มีขนาดเล็ก ทำให้เห็นว่าพื้นที่ขนาดเล็กเมื่อเทียบกับปริมาณคนที่เข้ามาใช้งาน ประกอบด้วยเป็นทางเข้า-ออกของผู้โดยสารทั้งรถไฟฟ้าบีทีเอส รถไฟฟ้าใต้ดิน และท่าเทียบรถแท็กซี่ รถประจำทาง รถตู้ ทำให้เกิดความแออัดซึ่งส่งผลกระทบต่อความสะดวกในการเดินทาง

สถานที่สำคัญบนถนน ได้แก่ ตลาดนัดจตุจักร สวนจตุจักร กรมขนส่งทางบก ที่จอดรถขนาดใหญ่ข้างอาคารบีทีเอส โดยทั้งหมดมีทางเดินเท้าเชื่อมต่อทุกส่วนเข้าด้วยกัน ทางเท้าของถนนพหลโยธิน จะแบ่งตามการใช้งานออกเป็น 2 ฝั่ง คือ ฝั่งหมอชิตเก่าและฝั่งสวนจตุจักร

1) ลักษณะการใช้ที่ดิน

ในพื้นที่ศึกษา ซึ่งเป็นพื้นที่ย่านชานเมือง ดังนั้นจึงมีการใช้ที่ดินส่วนใหญ่เป็นที่พักอาศัยและที่พักอาศัยกึ่งพาณิชยกรรม ส่วนอาคารพาณิชยกรรม สถานที่ราชการและโรงเรียน มีการขยายตัวตามถนน และเส้นทางหลักซึ่งในซอยต่าง ๆ จะเป็นพื้นที่พักอาศัย เป็นพื้นที่ที่มีสวนสาธารณะขนาดใหญ่ ได้แก่ สวนจตุจักร สวนรถไฟ และสวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ และมีตลาดนัดสวนจตุจักรที่มีคนเข้ามาใช้งานหลายนแสนคนในช่วงวันหยุดราชการ

2) ประเภทของอาคาร

อาคารในพื้นที่ศึกษาเป็นตึกแถว ที่จอดรถ สถานที่ราชการ สถาบันการศึกษา สำนักงานอาคารพาณิชย์ ด้านตะวันตกเป็นอาคารทางราชการและอาคารพาณิชย์ เช่น สถาบันการบินพลเรือน กรมขนส่งทางบก ธนาคารทหารไทย อาคารบีทีเอส อุซุ่มบำรุงและจอดรถไฟฟ้า ส่วนตลอดทั้งฝั่งของถนนด้านตะวันออกเป็นสวนสาธารณะ และตลาดนัดซึ่งเป็นส่วนที่ประชาชนนิยมเข้ามาพักผ่อน ได้แก่ สวนจตุจักร ตลาดนัดจตุจักร สวนรถไฟ พิพิธภัณฑ์เด็ก สวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์

3) สภาพการจราจรของทางสัญจร

เนื่องจากพื้นที่ศึกษาอยู่ระหว่างพื้นที่การจราจรชั้นในและชั้นนอก มีถนนเป็นถนนเส้นหลักของกรุงเทพมหานคร และมีการเชื่อมต่อโดยตรงไปสู่กลางเมือง จึงได้รับผลของการจราจรจากเมืองชั้นใน ในการเดินทางเข้า-ออกโดยตรง

ช่วงกลางวันธรรมดา การจราจรจะคับคั่งในช่วงเวลาเร่งด่วนโดยเฉพาะขาเข้าเมือง เนื่องจากว่า การเดินทางประชาชนที่ต้องการเดินทางเข้าเมืองเพื่อไปทำงาน เรียน หรือไปทำกิจกรรมในเมืองเข้ามาใช้บริการ รถไฟฟ้าบีทีเอส และรถไฟฟ้าใต้ดินเป็นจำนวนมาก และมีปริมาณของรถส่วนตัวในปริมาณมาก ติดไฟสัญญาณจราจรอยู่ และปริมาณ รถประจำทาง รถแท็กซี่และรถรับจ้างอื่น ๆ เข้ามาหยุดจอดกันบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งพื้นที่บริการให้จอด ไม่เพียงพอ ทำให้การจราจรติดขัด

เวลากลางวันการจราจรค่อนข้างสะดวก เนื่องจากรถส่วนตัวส่วนใหญ่จอดไว้ที่จอดรถด้านข้างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสจนถึงเวลากลับบ้าน ทำให้ในช่วงเวลาเร่งด่วนตอนเย็นการจราจรเกิดความคับคั่ง โดยเฉพาะฝั่งขาออกจากเมือง

ส่วนในวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ การจราจรค่อนข้างติดขัดอย่างต่อเนื่อง ในช่วงเวลาเช้าถึงเย็น เนื่องจากเป็นวันเปิดบริการของตลาดนัดจตุจักร มีปริมาณการเดินทางเข้า-ออกในพื้นที่บริเวณนี้เป็นจำนวนมาก

โดยมีเส้นทางคมนาคมในการเข้าถึง ดังนี้

ถนนเส้นหลัก ได้แก่ ถนนพหลโยธิน และถนนวิภาวดีรังสิต และถนนลาดพร้าว

ถนนเส้นรอง ได้แก่ ถนนกำแพงเพชร 3 ซอยพหลโยธิน 18, 18/1 -2 ซอยวิภาวดี 3, 5, 7, 9

4) รูปแบบการเดินทางอื่น ๆ

รถประจำทาง

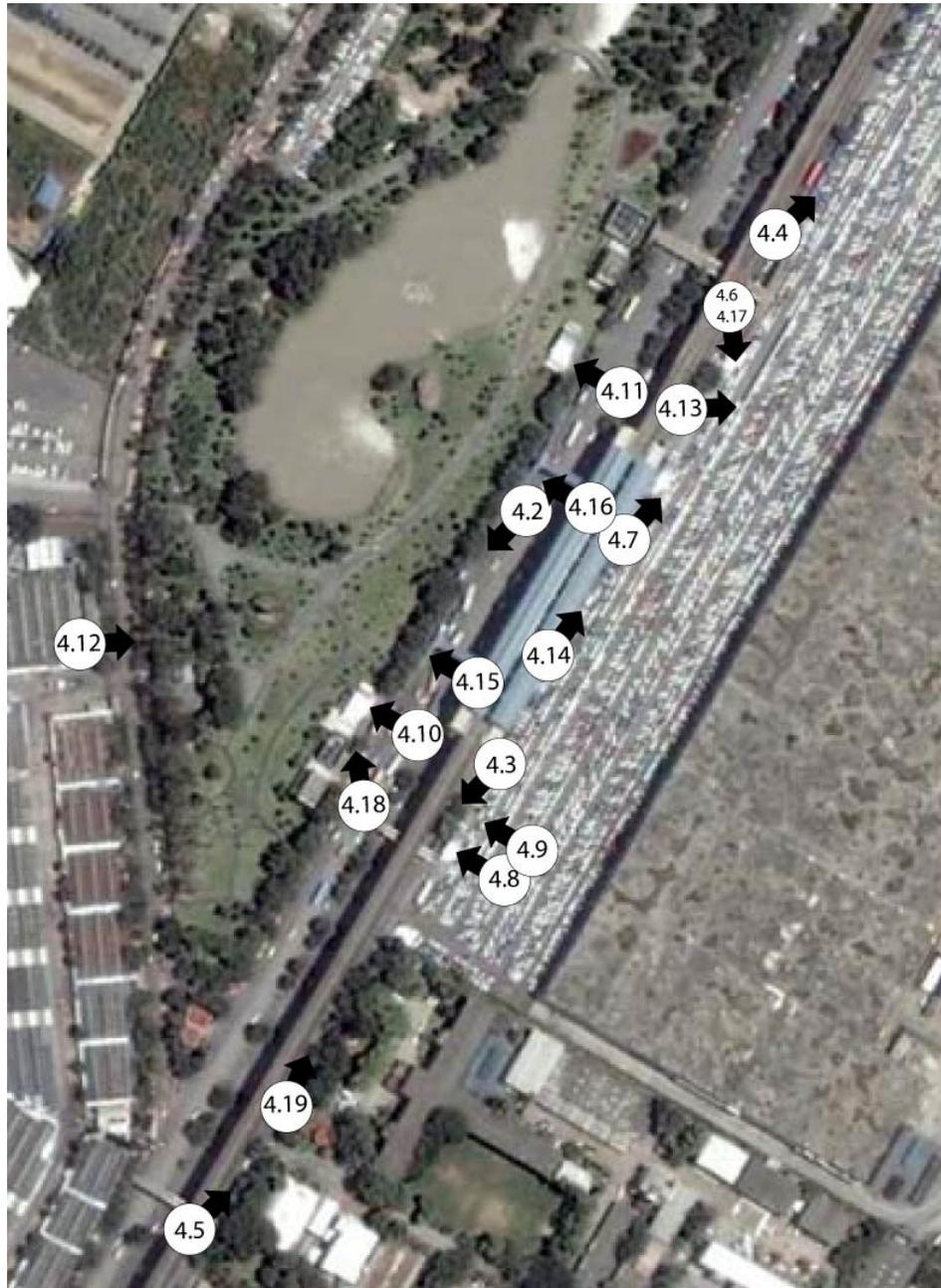
ลักษณะทางกายภาพของรถประจำทางตำแหน่งป้ายรถประจำทางอยู่หน้าทางเข้าสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินทั้ง 4 ทางขึ้น-ลง และหน้าโรงเรียนการบินพลเรือน

ที่ตั้ง บางจุดอยู่ไกลจากสถานีมากทำให้ต้องเดินเท้าเข้าถึงสถานีค่อนข้างไกล เช่น ป้ายรถประจำทางฝั่งที่จอดรถยนต์ใกล้กับอาคารสำนักงานบีทีเอส (ภาพที่ 4.4) และมีป้ายรถประจำทางซ้ำซ้อนเกินไปทำให้ต้องจอดรถเพื่อรับผู้โดยสารบ่อยครั้ง เช่น ป้ายรถประจำทางฝั่งที่จอดรถยนต์ติดกับโรงเรียนการบินพลเรือนกับป้ายรถประจำทางที่อยู่หน้าโรงเรียนการบินพลเรือน

การออกแบบ เป็นมาตรฐานของป้ายรถประจำทางทั่ว ๆ ไป มีหลังคา ที่นั่งพักคอย แสงสว่างจากหลอดไฟ ป้ายข้อมูลที่บอกสายรถประจำทางที่ผ่าน รวมถึงป้ายโฆษณาด้านหลัง

ภาพที่ 4.1

ผังภาพและตำแหน่งของรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ บริเวณสถานีหมอชิต



ที่มา: แผนผัง สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, 2545

ความปลอดภัย ยังมีบางจุดของป้ายรถประจำทางที่ขาดความปลอดภัยเนื่องจากไม่มีแสงสว่างจากไฟฟ้า หลังคาชั้นสภาพภูมิอากาศ ระยะทางที่ไกลจากสถานีรถไฟ ทำให้การรักษาความปลอดภัยดูแลไม่ทั่วถึง เช่น ป้ายรถประจำทางฝั่งที่จอดรถยนต์ติดกับโรงเรียนการบินพลเรือน (ภาพที่4.3) ป้ายรถประจำทางฝั่งที่จอดรถยนต์ใกล้กับอาคารสำนักงานบีทีเอส (ภาพที่4.4)

การเข้าถึงของรถประจำทาง ค่อนข้างมีปัญหาทางฝั่งที่จอดรถยนต์ เนื่องจากริมถนนมักจะมีรถแท็กซี่จอดรอรับผู้โดยสารเกินจากจุดรับส่งผู้โดยสารที่ได้จัดเอาไว้ รวมถึงรถยนต์ทั่วไปที่มักจะมาจอดรอได้สถานีเพื่อรอญาติ ทำให้ช่องทางเดินรถประจำทางเต็ม รถประจำทางจึงต้องใช้ช่องทางอื่นในการเดินทาง ส่วนฝั่งสวนจตุจักรได้มีการจัดช่องทางไว้ชั่วคราว แต่ทางเข้าช่องทางรถประจำทางก็ยังติดกับช่องทางออกของรถแท็กซี่และรถตู้ทำให้มีปัญหาในการเข้าจอดบริเวณป้ายรถประจำทาง

รถไฟฟ้าใต้ดิน สถานีสวนจตุจักร

โครงสร้างสถานีมี 3 ชั้น ตั้งอยู่ใต้สวนจตุจักรมีทางขึ้น-ลงดังนี้

1. บริเวณใกล้ทางขึ้น-ลง ของสถานีหมอชิต ฝั่งที่จอดรถยนต์ใกล้อาคารบีทีเอส
2. บริเวณใกล้ทางขึ้น-ลง ของสถานีหมอชิต ฝั่งที่จอดรถยนต์ใกล้โรงเรียนการบินพลเรือน
3. บริเวณใกล้ทางขึ้น-ลง ของสถานีหมอชิต ฝั่งสวนจตุจักร
4. บริเวณใกล้ทางขึ้น-ลง กับสถานีหมอชิต ฝั่งสวนจตุจักรใกล้ตลาดนัดสวนจตุจักร

ความปลอดภัย มีหน่วยรักษาความปลอดภัยดูแลและอยู่ทั้ง 4 จุดทางเข้า-ออกมีการตรวจค้นกระเป๋าเพื่อความปลอดภัยอีกชั้นหนึ่ง รวมถึงกล้องวงจรปิดทุกจุดของสถานี

การเข้าถึง ไม่มีการเข้าถึงได้โดยตรงจากรถไฟฟ้าบีทีเอส เนื่องจากไม่ได้ออกแบบไว้ให้มีทางขึ้น-ลงที่ตรงกัน ทำให้ผู้โดยสารต้องเดินทางร่วมเส้นทางกับผู้เดินทางบนทางเท้าทั่วไป บางจุดมีทางเท้าขนาดเล็ก รวมถึงการที่มีร้านค้าร้านต่าง ๆ ที่อยู่ตามทางเท้าทำให้เกิดจุด node ที่แออัด เช่น ทางขึ้น-ลงของสถานีสวนจตุจักรฝั่งสวนจตุจักรใกล้ตลาดนัดสวนจตุจักร (ภาพที่4.10) ทางขึ้น-ลง ของสถานีสวนจตุจักรฝั่งสวนจตุจักร (ภาพที่4.11) และทางขึ้น-ลง ของสถานี สวนจตุจักรฝั่งที่จอดรถยนต์ใกล้อาคารบีทีเอส ทางลงที่ 2 ซึ่งปัจจุบันได้ปิดไว้ไม่ให้ใช้เนื่องจากการออกแบบที่ผิดพลาดทำให้ไม่มีคนนิยมใช้งานเพราะว่าไม่ได้ออกแบบให้เป็นบันไดเลื่อน

ภาพที่ 4.2
ป้ายรถประจำทางฝั่งสวนจตุจักร



ภาพที่ 4.3
ป้ายรถประจำทางฝั่งที่จอดรถยนต์



หมายเหตุ: ภาพถ่ายจากการสำรวจ โดยผู้วิจัย, 2551.

ภาพที่ 4.4

ป้ายรถประจำทางฝั่งที่จอดรถยนต์ใกล้กับอาคารสำนักงานบีทีเอส



ภาพที่ 4.5

ป้ายรถประจำทางหน้าโรงเรียนการบินพลเรือน



หมายเหตุ: ภาพถ่ายจากการสำรวจ โดยผู้วิจัย, เดือนกุมภาพันธ์ 2551.

ภาพที่ 4.6

ทางขึ้น-ลง ของสถานีสวนจตุจักรฝั่งที่จอดรถยนต์ใกล้อาคารบีทีเอส ทางลงที่ 1



ภาพที่ 4.7

ทางขึ้น-ลง ของสถานีสวนจตุจักรฝั่งที่จอดรถยนต์ใกล้อาคารบีทีเอส ทางลงที่ 2



หมายเหตุ: ภาพถ่ายจากการสำรวจ โดยผู้วิจัย, เดือนกุมภาพันธ์ 2551.

ภาพที่ 4.8

ทางขึ้น-ลง ของสถานีสวนจตุจักรฝั่งที่จอดรถยนต์ใกล้โรงเรียนการบินพลเรือน



ภาพที่ 4.9

ทางขึ้น-ลง ของสถานีสวนจตุจักรฝั่งที่จอดรถยนต์ใกล้โรงเรียนการบินพลเรือน 2



หมายเหตุ: ภาพถ่ายจากการสำรวจ โดยผู้วิจัย, เดือนกุมภาพันธ์ 2551.

ภาพที่ 4.10

ทางขึ้น-ลง ของสถานีสวนจตุจักรฝั่งสวนจตุจักรใกล้ตลาดนัดสวนจตุจักร



ภาพที่ 4.11

ทางขึ้น-ลง ของสถานีสวนจตุจักรฝั่งสวนจตุจักร



หมายเหตุ: ภาพถ่ายจากการสำรวจ โดยผู้วิจัย, เดือนกุมภาพันธ์ 2551.

รถตู้บริการ

ตำแหน่ง สถานีรถตู้จอดด้านหน้าถนนกำแพงเพชร 3 และบริเวณลานจอดรถยนต์ด้านข้างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส รวมถึงรถตู้ขจรที่จอดตามป้ายรถประจำทาง

ที่ตั้ง จุดที่เป็นสถานีรถตู้บริเวณถนนกำแพงเพชร 3 อยู่ค่อนข้างไกลจากสถานีทำให้ต้องเดินทางไกล แต่มีเส้นทางที่สามารถลัดออกถนนวิภาวดีได้ง่ายทำให้คนนิยมใช้เนื่องจากออกเดินทางได้อย่างสะดวก

การออกแบบ สถานีรถตู้บริเวณที่จอดรถยนต์อยู่ร่วมกับลานจอดรถยนต์ทำให้ต้องจัดพื้นที่ส่วนหนึ่งให้กับการจอดรถตู้ ซึ่งเดิมนั้นได้ถูกออกแบบไว้รองรับรถประจำทาง ซึ่งออกแบบไว้เพียงทางเดินมีหลังคาขนาดเล็ก และขนาดการออกแบบให้มีที่นั่งพักคอย แสงสว่างจากไฟฟ้า เช่นเดียวกับสถานีรถตู้บริเวณถนนกำแพงเพชร 3 ซึ่งไม่ได้มีการออกแบบให้เห็นว่าเป็นสถานีของรถตู้เลย นอกจากนี้มีจุดรับส่งผู้โดยสารแยกออกจากช่องทางปกติ ส่วนรถตู้ขจรก็ใช้สถานีเดียวกับรถประจำทาง

ความปลอดภัย สถานีรถตู้บริเวณที่จอดรถยนต์อยู่ร่วมกับลานจอดรถยนต์ค่อนข้างมีดีทำให้เกิดปัญหาทางด้านความปลอดภัยได้ในตอนกลางคืน เช่นเดียวกับบริเวณถนนกำแพงเพชร 3 ซึ่งอยู่ไกลและทางค่อนข้างเปลี่ยวในเวลากลางคืน

การเข้าถึงของรถตู้ เป็นรถที่ขับชอกแซกได้อย่างรวดเร็วแต่ก็จะมีปัญหาในการเข้าถึงสถานีเนื่องจากวิธีการขับรถของคนขับรถตู้เช่นการขับรถปาดหน้า ขับแซง การเข้าจอดอย่างรวดเร็ว

ภาพที่ 4.12

จุดจอดรถตู้บริการหลังสวนจตุจักร



หมายเหตุ: ภาพถ่ายจากการสำรวจ โดยผู้วิจัย, เดือนกุมภาพันธ์ 2551.

ภาพที่ 4.13
จุดจอดรถตู้บริเวณลานจอดรถ



หมายเหตุ: ภาพถ่ายจากการสำรวจ โดยผู้วิจัย, เดือนกุมภาพันธ์ 2551.

รถจักรยานยนต์รับจ้าง

ตำแหน่ง บริเวณทางขึ้น-ลงของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ทั้ง 4 จุดหรือใกล้เคียงที่ตั้ง สามารถเดินทางมาเรียกรถได้ง่ายเพราะว่าอยู่บริเวณใกล้ทางขึ้นลงของสถานีแต่ไม่ค่อยมีหลักแหล่งที่แน่นอน

การออกแบบ จุดจอดจักรยานยนต์รับจ้างจะจอดอยู่บนทางเท้าโดยไม่มีกรอกแบบสถานีสำหรับรถจักรยานยนต์รับจ้าง ทำให้ค่อนข้างกีดขวางการจราจรบนทางเท้าเป็นอย่างมากแต่มีการใช้งานรถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นจำนวนมากเช่นกัน

ความปลอดภัย ไม่มีเนื่องจากการที่ไม่มีจุดที่แน่นอน รวมไปถึงสถานีเฉพาะสำหรับรถจักรยานยนต์รับจ้าง แต่มีการจอดในบริเวณที่มีชุมชนทำให้ไม่อยู่ในพื้นที่ปลอดภัย

การเข้าถึง รถจักรยานยนต์รับจ้างสามารถลัดเลาะ ซอยได้ง่ายและเข้าถึงที่หมายได้มากที่สุด รวดเร็ว ส่วนมากจะใช้งานในการเดินทางระยะสั้น ราคาในการเดินทางค่อนข้างสูงเมื่อเปรียบเทียบกับรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ เนื่องจากเป็นการให้บริการของเอกชน ซึ่งมีปัจจัยอื่น ๆ เข้ามาทำให้มีการปรับราคาโดยสารถี่สูงกว่ารูปแบบอื่น ๆ

ภาพที่ 4.14

จุดจอดรถจักรยานยนต์รับจ้างหน้าลานจอดรถ



ภาพที่ 4.15

จุดจอดรถจักรยานยนต์รับจ้างหน้าสวนจตุจักร



หมายเหตุ: ภาพถ่ายจากการสำรวจ โดยผู้วิจัย, เดือนกุมภาพันธ์ 2551.

ภาพที่ 4.16

จุดจอดรถจักรยานยนต์รับจ้างใต้ทางลงรถไฟฟ้าบีทีเอส



หมายเหตุ: ภาพถ่ายจากการสำรวจ โดยผู้วิจัย, เดือนกุมภาพันธ์ 2551.

รถแท็กซี่

ตำแหน่ง มีจุดรับส่งผู้โดยสารบริเวณทางขึ้น-ลงของสถานีสวนจตุจักรฝั่งที่จอดรถยนต์ใกล้อาคารสำนักงานบีทีเอส บริเวณทางลงที่ 1 และทางขึ้น-ลงของสถานีสวนจตุจักรฝั่งสวนจตุจักรใกล้ตลาดนัดสวนจตุจักร

ที่ตั้ง บริเวณทางขึ้น-ลงของสถานีสวนจตุจักรฝั่งที่จอดรถยนต์ใกล้อาคารบีทีเอสทางลงที่ 1 อยู่ในตำแหน่งที่ใกล้กับทางขึ้น-ลงบริเวณสถานี ทั้งรถไฟฟ้าบีทีเอส และรถไฟฟ้าใต้ดิน ทำให้มีการเข้าถึงได้ง่ายแต่ยังไม่ค่อยได้รับความนิยมในการใช้งาน เนื่องจากเป็นจุดที่ผู้เดินทางใช้เส้นทางนี้ในการเดินทางเข้าสู่รถไฟฟ้าบีทีเอส และรถไฟฟ้าใต้ดินมากกว่า และไม่ใช่ว่าจุดที่อยู่ใกล้กับทางออกหลักของสถานีทั้ง 2 ทำให้คนไม่นิยมใช้ในการจอดรถแท็กซี่ ส่วนจุดรับส่งใกล้กับทางขึ้น-ลงของสถานีสวนจตุจักรฝั่งสวนจตุจักรใกล้ตลาดนัดสวนจตุจักรนั้นอยู่บริเวณทางออกของสถานีทั้ง 2 ทำให้มีความนิยมในการใช้งานสูงมาก ทำให้มีรถแท็กซี่จอดอยู่มากเกินกว่าที่รองรับไว้

การออกแบบ จุดรับส่งผู้โดยสารรถแท็กซี่อัจฉริยะ ถูกออกแบบไว้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งหมด โดยมีโครงสร้างหลังคา มีเก้าอี้ 3 ที่นั่ง มีแสงสว่างจากไฟฟ้า และจอที่ให้ข้อมูลเกี่ยวกับรถแท็กซี่สามารถกดปุ่มเพื่อเรียกรถได้

การเข้าถึง รถแท็กซี่จอดรอบริเวณริมถนนเป็นจำนวนมาก ทำให้รถที่จะเข้าจอดรับส่งค่อนข้างลำบากบางครั้งต้องส่งในเลนถัดไปทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก ในช่วงเวลาเร่งด่วน จะทำให้การจราจรติดขัดเนื่องจากรถแท็กซี่จอดขวางการเข้า-ออกของรถประจำทาง

ที่จอดรถยนต์

ที่จอดรถบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส เป็นของกรุงเทพมหานคร เดิมเป็นพื้นที่สถานีขนส่งสายเหนือ(หมอชิต) หลังจากการสร้างรถไฟฟ้าบีทีเอสเสร็จเรียบร้อยแล้ว ก็ได้มีการใช้พื้นที่บริเวณนี้จอดรถยนต์ ต่อมา มีการปรับปรุงที่จอดรถสามารถจอดรถได้ฟรี รวมทั้งสิ้น 1,764 คัน แบ่งเป็นประเภท ๆ ดังนี้ รถยนต์ประมาณ 1,500 คัน รถจักรยานประมาณ 120 คัน รถจักรยานยนต์ประมาณ 100 คัน รถแท็กซี่ประมาณ 22 คัน รถประจำทางประมาณ 22 คัน ในปัจจุบันมีปริมาณรถยนต์เข้ามาจอดมากกว่าจำนวนพื้นที่จอดรถได้จัดไว้ ทำให้พื้นที่จอดรถไม่เพียงพอ ไม่เสียค่าจอดรถ มีรปภ. ดูแลและมีการนำรถตู้เข้ามาจอดในพื้นที่ เปิดให้บริการตั้งแต่ 5.30 น.-01.00 น.

ที่ตั้ง อยู่ใกล้ทั้งรถไฟฟ้าใต้ดินและรถไฟฟ้าบีทีเอส รวมถึงป้ายรถประจำทาง และรถแท็กซี่สามารถเดินทางเพื่อเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางได้ง่าย แต่ส่วนใหญ่เป็นทางราบซึ่งทำให้ต้องเดินทางไกล

การออกแบบ ออกแบบให้เป็นลานจอดรถยนต์ลักษณะการจอดแบบเฉียง มีเส้นแบ่งช่องการจอด มีทางเดินมีหลังคา แต่ปัจจุบันมีรถในปริมาณมาก ไม่มีเพียงพอต่อการใช้งานในปัจจุบันทำให้รถจอดซ้อนคันอย่างหนาแน่น

ความปลอดภัย มีหน่วยรักษาความปลอดภัยดูแลตลอด แต่เนื่องจากระยะทางไกลจากบริเวณลานจอดรถยนต์อาจทำให้ดูแลได้ไม่ทั่วถึง ไม่มีไฟฟ้าทั้งลานจอดรถ ทำให้ช่วงกลางคืนก่อให้เกิดอาชญากรรมได้ ไม่มีการตรวจรับบัตรจอดรถหรือการป้องกันอื่น ๆ ที่ทำให้เกิดการตรวจสอบใด ๆ ได้เลย อาจทำให้เกิดการโจรกรรมรถยนต์บริเวณนี้ได้ง่าย

2. การเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสหมอชิต กับรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ

โดยแยกเป็นลักษณะการเชื่อมต่อของแต่ละรูปแบบการเดินทางที่มีอยู่ ในบริเวณพื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสหมอชิต

ภาพที่ 4.17
จุดจอดรถแท็กซี่หน้าลานจอดรถยนต์



ภาพที่ 4.18
จุดจอดรถแท็กซี่หน้าสวนจตุจักร



หมายเหตุ: ภาพถ่ายจากการสำรวจ โดยผู้วิจัย, เดือนกุมภาพันธ์ 2551.

ภาพที่ 4.19
จุดจอดรถแท็กซี่หน้าโรงเรียนการบินพลเรือน



ภาพที่ 4.20
ที่จอดรถบริเวณข้างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสหมอชิตมุมกว้าง



หมายเหตุ: ภาพถ่ายจากการสำรวจ โดยผู้วิจัย, เดือนกุมภาพันธ์ 2551.

ภาพที่ 4.21

ภาพการใช้ทางเท้าบริเวณถนนพหลโยธินทั้ง 2 ฝั่ง



ภาพที่ 4.22

ภาพทางเท้าบริเวณถนนกำแพงเพชร 1 และ 3



หมายเหตุ: ภาพถ่ายจากการสำรวจ โดยผู้วิจัย, เดือนกุมภาพันธ์ 2551.

1) จุดเชื่อมต่อของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส กับป้ายรถประจำทาง

สามารถเดินทางจากป้ายรถประจำทางได้ง่ายบริเวณป้ายรถประจำทางฝั่งสวนจตุจักร แต่ต้องเดินทางไกลบริเวณที่จอดรถและทางเท้าระหว่างทางมีสิ่งกีดขวางรวมถึงขนาดทางเท้าที่มีขนาดไม่สม่ำเสมอและไม่ได้แยกทางเท้าของคนใช้รถประจำทางเฉพาะออกมา

พื้นที่บริเวณป้ายรถเมล์มีปริมาณการใช้งานเป็นจำนวนมาก ซึ่งในระบบการเชื่อมต่อนั้นไม่มีการขยายตัวออกเพื่อรองรับปริมาณของคนและรถที่เพิ่มขึ้น หมายถึงว่า ในช่วงเวลาเร่งด่วนที่มีคนเข้ามาใช้งานรถประจำทาง ทั้งที่เดินทางมาจากพื้นที่ใกล้เคียงที่สำคัญ ๆ และมาจาก

ระบบขนส่งมวลชนระบบอื่น ๆ เพื่อที่จะเข้ามาต่อรถโดยสารที่บริเวณนี้ จะทำให้เกิดความแออัดของปริมาณคนที่มาขึ้นรถ และการสัญจรทางเท้า

- บ้ายรถเมล์ 2 บ้ายบริเวณสถานีอยู่ใกล้กันมาก ทำให้รถประจำทางต้องจอดบ่อย
- บ้ายรถประจำทางบริเวณหน้าที่จอดรถ ด้านข้างสถานีหมอชิตมีพื้นที่ drop-off สำหรับที่จอดรถประจำทาง และรถโดยสารอื่น ๆ ไม่เพียงพอ

ในช่วงเช้าเวลาเร่งด่วนของทุก ๆ วัน มีการเดินทางเข้าเมืองเพื่อไปทำงานในเขตเมือง ซึ่งขนาดของถนนที่ไม่มีช่องทางที่เพียงพอแล้ว ยังมีรถประจำทางและรถรับจ้างต่าง ๆ มารับ-ส่งผู้โดยสารที่บริเวณป้ายรถประจำทาง จนเมื่อไม่เพียงพอแล้วก็มีการเคลื่อนตัวไปตามเส้นทางริมทางเท้ายาวไปเรื่อย ๆ ทำให้ช่องการจราจรหายไป 1 ช่องทาง ตรงกับแนวคิดของลักษณะการเดินทางของเมืองที่จะเข้าสู่เมืองในช่วงเช้าเพื่อไปทำงานหรือไปทำกิจกรรมต่าง ๆ และออกจากเมืองเพื่อกลับไปยังที่พักในช่วงเย็น

- บ้ายรถประจำทางบริเวณสวนจตุจักรหน้าสถานีจตุจักรมีพื้นที่ drop-off สำหรับที่จอดรถประจำทาง และรถโดยสารอื่น ๆ ไม่เพียงพอ

ช่วงเวลาเร่งด่วนในช่วงเย็นเท่านั้นที่จะมีการคับคั่งจนมีพื้นที่ในการจอดรถรับผู้โดยสารไม่เพียงพอ เนื่องจากการเดินทางกลับบ้านในช่วงเย็นจากผู้เดินทางด้วยรถไฟฟ้าใต้ดินมาต่อรถที่สถานีจตุจักร การเดินทางด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอสหรือการเดินทางกลับบ้านของผู้ที่ทำงานอยู่ในบริเวณนี้ ซึ่งเป็นแนวคิดของลักษณะของการเดินทาง

- บ้ายรถประจำทางบริเวณหน้าที่จอดรถฝั่งหมอชิต (เก่า) หน้าสถานีจตุจักร มีขนาดทางเท้าไม่เพียงพอให้คนขึ้นรถ

เนื่องจากเป็นจุดที่มีการสัญจรผ่านไปมาอย่างคับคั่งในช่วงเวลาเร่งด่วน จึงทำให้ขนาดของทางเท้าต้องมีการรองรับปริมาณที่จะเพิ่มขึ้นตาม และเป็นการสัญจรที่รองรับการสัญจรบนถนนซึ่งตามแนวคิดของการเชื่อมต่อแล้วต้องให้การสัญจรทางเท้าเป็นการสัญจรในการเชื่อมต่อรูปแบบการเดินทางต่าง ๆ ดังนั้นจึงต้องมีการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อบนทางสัญจรทางเท้าเป็นหลัก

- บ้ายรถประจำทางบริเวณสวนจตุจักรหน้าสถานีจตุจักร มีขนาดทางเท้าไม่เพียงพอสำหรับผู้โดยสารที่มาขึ้นรถ

เช่นเดียวกันนั้น ขนาดของทางเท้าฝั่งสวนจตุจักรมีขนาดเล็กกว่า แต่ว่าจะต้องรองรับการเดินทางที่มีมากกว่าในช่วงเวลาเช้า และในวันเสาร์-อาทิตย์ที่มีตลาดนัด และมีปริมาณการใช้งานเป็นแสนคนต่อวันทำให้ต้องมีการพัฒนาพื้นที่รองรับการสัญจรทางเท้าที่สามารถเชื่อมต่อ

รูปแบบการเดินทางรูปแบบอื่น ๆ ได้สะดวก ในปัจจุบันมีการปรับปรุงขนาดของทางเท้าบางส่วนแต่ก็ยังไม่เพียงพอและเป็นการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าเท่านั้น

2) จุดเชื่อมต่อของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส กับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน

สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินไม่มีทางเดินเชื่อมต่อโดยตรงกับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ทำให้ใช้ทางเดินเท้าร่วมกับผู้สัญจรบริเวณทางเท้า ในการเชื่อมต่อ

3) จุดเชื่อมต่อของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส กับแท็กซี่

จุด drop-off ยังไม่ค่อยได้รับความนิยมในการใช้บริการเนื่องจากอยู่ห่างจากทางออกของรถไฟฟ้าบีทีเอส และผู้เดินทางจากรถไฟฟ้าเรียกใช้บริการรถแท็กซี่บริเวณริมถนนซึ่งไม่ใช่จุดจอดเฉพาะรถแท็กซี่ และไม่มีทางเท้าแยกจากรถประเภทอื่น ๆ ทำให้ต้องใช้ทางเท้าร่วมกัน

4) จุดเชื่อมต่อของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส กับรถยนต์ส่วนบุคคล

ที่จอดรถอยู่ใกล้เข้าถึงง่ายแต่มีพื้นที่จอดรถไม่เพียงพอต่อการใช้งาน การจอดรถยนต์ถูกจอดอย่างไม่ดีสัดส่วน และไม่มีความปลอดภัยต่อรถยนต์ที่เข้ามาจอด

5) จุดเชื่อมต่อของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสกับรถตู้

บริเวณรับ-ส่งอยู่ในบริเวณเดียวกับรถประจำทางและรถแท็กซี่บริเวณฝั่งสวนจตุจักรฝั่งที่จอดรถยนต์มีการแยกสัดส่วนของรถตู้ออกมาจากการจราจรปกติสามารถเดินทางเข้าถึงได้ง่ายเนื่องจากอยู่ใกล้กับทางขึ้น-ลงของรถไฟฟ้าบีทีเอส และรถไฟฟ้าใต้ดินแต่อย่างไร้ไม่ได้จัดให้เป็นสถานีอย่างเหมาะสม

6) จุดเชื่อมต่อของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส กับรถจักรยานยนต์รับจ้าง

จุดจอดวินจักรยานยนต์รับจ้างอยู่อย่างกระจัดกระจายตามทางเท้าบริเวณรอบ ๆ สถานีสามารถเรียกใช้บริการได้ง่ายแต่ยังไม่มีจุดพักคอยที่เหมาะสม

3. การเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสหมอซิดกับบริบทรอบ ๆ สถานี

จากการศึกษาบริบทรอบ ๆ สถานี พบว่า พื้นที่นี้ไม่ได้เป็นแหล่งศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ ไม่มีอาคารสูงอยู่บริเวณใกล้เคียงที่สามารถเดินทางด้วยเท้า ส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่โล่งสีเขียว อาทิเช่น สวนจตุจักร ซึ่งเชื่อมต่อกับอีก 2 สวนสาธารณะ ได้แก่ สวนรถไฟ สวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ และรวมไปถึงแหล่งกิจกรรมอื่น ๆ เช่น ตลาดนัดจตุจักร พิพิธภัณฑ์เด็ก โรงเรียนการบิน พลเรือนและกรมขนส่งทางบก ทำให้การเดินทางด้วยระบบทางเท้าในทางราบเป็นการเดินทางหลักที่ใช้ในการเดินทางเชื่อมต่อกัน แต่ว่าการเดินทางหลักด้วยเท้าจากสถานีหมอซิดไปยังตลาดนัดสวนจตุจักร ซึ่งมีการเดินทางในปริมาณมาก ระยะทางไกล แต่ขนาดทางเท้ามีขนาดเล็ก มีสิ่งกีดขวางตาม ทางเท้าและไม่เพียงพอต่อการใช้งาน ทำให้มีการเดินทางตัดพื้นที่สวนจตุจักรแทน

การที่ไม่มีทางเดินจากสวนสาธารณะด้านหลังสวนจตุจักรมาถึงสถานีรถไฟฟ้า ทำให้ไม่สามารถสร้างโครงข่ายในการเดินทางที่มีความกระชับ ให้มีการเข้าถึงและสร้างให้เกิดการเดินทางที่มีปริมาณมากขึ้น ผู้เดินทางส่วนมากในวันธรรมดาที่เดินทางมาบริเวณนี้จะมาสวนสาธารณะบริเวณนี้ ซึ่งส่วนใหญ่ก็จะเดินทางมาสวนจตุจักรมากที่สุด รองลงมาเป็นส่วนรถไฟฟ้า และสวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ ซึ่งการเดินทางเข้าถึงส่วนใหญ่จะเดินทางด้วยรถยนต์ไปตามถนนกำแพงเพชร 3 เพื่อที่จะเข้าถึง ส่วนการเดินทางเข้านั้นไม่ค่อยมีการเดินมากเท่าที่ควร

ในขณะที่ตลาดนัดสวนจตุจักรไม่มีทางเดินเท้ามาถึงสถานีรถไฟฟ้าได้ดิน การเดินทางจากตลาดนัดซึ่งมีคนเข้าออกเป็นแสนคนต่อวันแต่ว่าทางเท้ามีขนาดไม่เพียงพอทำให้การเดินทางเท้าจากตลาดนัดมาถึงสถานีนั้นจะต้องเดินบนพื้นถนนเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งเป็นปัญหาของพื้นที่ที่สำคัญ ในขณะนี้มีการปรับปรุงพื้นที่ทางเท้าบริเวณรอบสวนจตุจักรแล้ว ทำให้มีความสะดวกมากขึ้นแต่ก็ยังไม่มีการสร้างทางเชื่อมต่อโดยตรงระหว่างรูปแบบการเดินทางกับตลาดนัดสวนจตุจักร

4.1.2 ลักษณะทางกายภาพของสถานี และรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ บริเวณสถานีอโศก

1. สภาพปัจจุบันของบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสอโศก

การจากสำรวจและจากเอกสารบริเวณสถานีอโศก มีกิจกรรมปกติในวันธรรมดาดังเนื่องจากว่าเป็นแหล่งธุรกิจที่หลากหลายและมีชาวต่างชาติอาศัยอยู่โรงแรมหรืออพาร์ทเมนท์ ช่วงวันธรรมดาก็จะมีผู้โดยสารเข้ามาใช้งานในการเดินทางมาเพื่อทำงาน และนักเรียน นักศึกษาที่ต้องการเดินทางไปยังสถานีศึกษาทั้งอยู่บริเวณนั้น

1) ลักษณะการใช้ที่ดิน

ในพื้นที่ศึกษา ซึ่งเป็นพื้นที่เมืองชั้นในที่เป็นแหล่งเศรษฐกิจที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร ดังนั้นจึงมีการใช้ที่ดินส่วนใหญ่เป็นแหล่งพาณิชยกรรมหนาแน่น ซึ่งทำให้เกิดอาคารสูง เช่น โรงแรม อาคารสำนักงาน คอนโดมิเนียม เป็นจำนวนมาก และมีราคาแพง ซึ่งในบริเวณสถานีนั้นจะมีประชาชนที่เป็นชาวต่างชาติอาศัยอยู่ในพื้นที่นี้เป็นจำนวนมาก

2) ประเภทของอาคาร

อาคารในพื้นที่ศึกษาเป็นอาคารสูง และตึกแถวที่เกาะอยู่ตามริมถนน 2 ข้างทาง ได้แก่ ห้างสรรพสินค้า โรงเรียน โรงแรม อาคารสำนักงาน รวมไปถึงสวนเบญจกิติ และศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ บนถนนอโศก

3) สภาพการจราจรของทางสัญจร

พื้นที่ในการศึกษาอยู่บนถนนเส้นหลักของกรุงเทพมหานคร ซึ่งก็คือ ถนนสุขุมวิท ที่มีการจราจรคับคั่งอย่างมาก เนื่องจากเป็นถนนเส้นธุรกิจหนาแน่นที่สำคัญ มีคนเดินทางเข้า-ออกบนถนนเส้นนี้เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะชาวต่างชาติที่เป็นนักธุรกิจ และชาวต่างชาติที่มาท่องเที่ยวและมาพักในกรุงเทพฯ เนื่องจากมีโรงแรมที่มีชื่อเสียงอยู่บนถนนเส้นนี้

ช่วงกลางวันธรรมดา การจราจรจะคับคั่งในช่วงเวลาเร่งด่วน เนื่องจากว่า ประชาชนต้องการเดินทางเพื่อไปทำงาน ไปเรียนเข้ามาใช้บริการ รถไฟฟ้าบีทีเอส และรถไฟฟ้าใต้ดินเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ยังมีปริมาณของประชาชนโดยรอบที่อาศัยอยู่บริเวณสถานีมาใช้บริการขนส่งมวลชนในการเดินทางอีกด้วย ส่วนการสัญจรบนท้องถนนนั้นมีการใช้รถส่วนตัว และรถแท็กซี่ในปริมาณมาก โดยเฉพาะบริเวณหน้าโรงแรม The Westin ซึ่งมีป้ายรถประจำทาง และชอยด์้านข้างคือ ชอยด์สุสุขุมวิท 19 มีปริมาณรถที่เดินทางเข้าออกเป็นจำนวนมาก เนื่องจากมีโรงเรียนวัฒนาวิทยาลัยอยู่ และเป็นทางลัดสามารถไปทะเลถนนอโศก

ในวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ การจราจรจะมีความติดขัดน้อยกว่าในช่วงวันธรรมดา เนื่องจากมีปริมาณของคนที่เข้ามาทำงาน มาโรงเรียนในบริเวณนี้ลดลง

บริเวณสถานีอโศกอยู่ใกล้กับศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิตต์ ซึ่งมีการจัดงานกิจกรรมนิทรรศการตลอดทั้งปี ทำให้ช่วงเวลา วันเสาร์-อาทิตย์ หรือช่วงวันหยุดที่มีการจัดงาน มีปริมาณของคนเดินทางโดยใช้ระบบขนส่งมวลชนเป็นจำนวนมากกว่าปกติ โดยเฉพาะรถไฟฟ้าใต้ดิน เพราะสามารถเดินทางไปลงหน้าศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิตต์ได้เลย แต่มีประชาชนส่วนหนึ่งเดินทางมาเปลี่ยนเส้นทางมาใช้รถไฟฟ้าบีทีเอส

เส้นทางคมนาคมในการเข้าถึง

ถนนเส้นหลัก ได้แก่ ถนนสุขุมวิท ถนนอโศก-รัชดาภิเษก

ถนนเส้นรอง ได้แก่ ชอยด์สุสุขุมวิท 19

4) รูปแบบการเดินทางอื่น ๆ

รถประจำทาง

ตำแหน่งป้ายรถประจำทาง อยู่หน้าโรงแรม The Westin สะพานลอยใกล้กับอาคาร Time square และใกล้กับที่จอดรถบริเวณทางขึ้น-ลงรถไฟฟ้าใต้ดิน

ที่ตั้ง ป้ายรถประจำทางฝั่งสะพานลอยใกล้กับอาคาร Time Square อยู่ค่อนข้างไกลจากสถานี แต่มีทางเดินจากรถไฟฟ้าทำให้ผู้เดินทางสามารถเดินทางแยกออกจากทางเท้าทั่วไป โดยผ่านเข้าสู่ทางเชื่อมต่ออาคาร Time Square ไปยังป้ายรถประจำทางด้านข้างอาคารแห่งนี้ สำหรับ

ภาพที่ 4.23

ภาพถ่ายทางอากาศและตำแหน่งของรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ บริเวณสถานีไอศก



ที่มา: แผนผัง สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, ปี 2545

ป้ายรถประจำทาง บริเวณที่จอดรถยนต์ของรถไฟฟ้าใต้ดินจะอยู่ไกลจากรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยที่รถประจำทางมุ่งหน้าเข้าถนนอโศก ส่วนป้ายรถประจำทางบริเวณหน้าโรงแรม The Westin สามารถเข้าถึงได้ง่ายเนื่องจากมีทางเดินลอยฟ้าเชื่อมต่อมายังป้ายรถประจำทางโดยตรง

การออกแบบ เป็นมาตรฐานของป้ายรถประจำทางทั่วไป มีเพียงแต่บริเวณหน้าโรงแรม The Westin และป้ายรถประจำทางบริเวณที่จอดรถยนต์ของรถไฟฟ้าใต้ดินนั้นมีเพียงป้ายรถประจำทางเท่านั้นโดยไม่มีองค์ประกอบพื้นฐานของป้ายรถประจำทาง

ความปลอดภัย บริเวณป้ายรถประจำทางบริเวณที่จอดรถยนต์ของรถไฟฟ้าใต้ดินค่อนข้างอยู่ในทางเปลี่ยว ห่างไกลจากชุมชนและไม่มียุติบัตรประกอบของป้ายรถประจำทาง

การเข้าถึง รถประจำทางสามารถเข้าถึงได้ง่ายเนื่องจากถนนบริเวณนี้ไม่มีการจอดรถบริเวณริมถนนให้เกะกะเกิดปัญหาการนอกจากบางครั้งของรถแท็กซี่ที่จะจอดรอผู้โดยสารบริเวณริมถนน

ภาพที่ 4.24

ป้ายรถประจำทางบริเวณหน้าโรงแรม The westin



หมายเหตุ: ภาพถ่ายจากการสำรวจ โดยผู้วิจัย, เดือนกุมภาพันธ์ 2551.

ภาพที่ 4.25

ป้ายรถประจำทางบริเวณใกล้กับอาคาร Time square



ภาพที่ 4.26

ป้ายรถประจำทางบริเวณใกล้กับที่จอดรถยนต์ของรถไฟฟ้าใต้ดิน



หมายเหตุ: ภาพถ่ายจากการสำรวจ โดยผู้วิจัย, เดือนกุมภาพันธ์ 2551.

รถไฟฟ้าใต้ดิน สถานีสุขุมวิท

โครงสร้างสถานีมี 3 ชั้น ตั้งอยู่บนถนนอโศกมีทางขึ้น-ลงดังนี้

1. อยู่ติดกับสยามสมาคม
2. อยู่บริเวณสี่แยกอโศก
3. เชื่อมกับทางขึ้น-ลง ของสถานีหมอชิตของบีทีเอส ทางออกที่ 3

ที่ตั้ง บริเวณสถานีวางตั้งฉากกับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสมีเพียงทางออกที่ 3 เพียงจุดเดียวที่เชื่อมต่อทางเข้า-ออกถึงกัน แต่มีความสะดวกสบายเนื่องจากมีอาคารเชื่อมต่อที่ใช้ระบบบันไดเลื่อนเพื่อความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง

การออกแบบเป็นลักษณะทั่วไปของทางขึ้น-ลงของสถานี มีลิฟท์บริการรองรับผู้พิการ มีอาคารรองรับการเดินทางเชื่อมต่อไปยังรถไฟฟ้าบีทีเอส

ความปลอดภัย มีหน่วยรักษาความปลอดภัยดูแลทุกทางเข้า-ออกและยังมีกล้องวงจรปิดอยู่ทุกจุดของสถานี

การเข้าถึง สามารถจอดรถยนต์บริเวณที่จอดรถยนต์ใกล้กับสยามสมาคมแล้วเข้าทางเข้า-ออกที่ 1

ภาพที่ 4.27

ทางเข้า-ออกสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบริเวณที่จอดรถยนต์ใกล้สยามสมาคม



หมายเหตุ: ภาพถ่ายจากการสำรวจ โดยผู้วิจัย, เดือนกุมภาพันธ์ 2551.

ภาพที่ 4.28
ทางเข้า-ออกสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบริเวณสี่แยกอโศก



ภาพที่ 4.29
ทางเข้า-ออกสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบริเวณอาคารเชื่อมต่อน



หมายเหตุ: ภาพถ่ายจากการสำรวจ โดยผู้วิจัย, เดือนกุมภาพันธ์ 2551.

รถจักรยานยนต์รับจ้าง

ตำแหน่ง จอดอยู่บริเวณอยู่ปากซอยสุขุมวิท 19 ข้างห้างโรบินสัน และหน้าตลาดอโศก และบริเวณทางออกที่ 1 ของรถไฟฟ้าใต้ดิน ปริมาณของจุดจอดจักรยานยนต์รับจ้างมีอยู่มากตาม บริเวณปากซอยต่าง ๆ ของถนนสุขุมวิท จะจอดอยู่ริมถนน

ที่ตั้ง อยู่ใกล้กับทางเข้าออกของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส และรถไฟฟ้าใต้ดิน ทำให้ สามารถเรียกใช้บริการได้ง่าย

การออกแบบ ไม่มีการออกแบบเฉพาะของสถานีรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ความปลอดภัย เนื่องจากไม่มีการออกแบบเฉพาะของสถานีและไม่ได้อยู่ในจุดที่มี ชุมชนทำให้ขาดความปลอดภัยในช่วงกลางคืน

การเข้าถึง สามารถเดินทางเข้าถึงได้ง่ายแต่การจอดรถอยู่บนถนนซึ่งกีดขวาง การจราจรทำให้เกิดความไม่สะดวก

ภาพที่ 4.30

จุดจอดรถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณสี่แยกอโศก



หมายเหตุ: ภาพถ่ายจากการสำรวจ โดยผู้วิจัย, เดือนกุมภาพันธ์ 2551.

ภาพที่ 4.31

จุดจอดรถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณปากซอยสุขุมวิท 19



ภาพที่ 4.32

จุดจอดรถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณที่จอดรถยนต์ของรถไฟฟ้าใต้ดิน



หมายเหตุ: ภาพถ่ายจากการสำรวจ โดยผู้วิจัย, เดือนกุมภาพันธ์ 2551.