

ภาพที่ 4.57 ภาพบรรยากาศใต้สถานีศาลาแดง



ภาพที่ 4.58 ภาพบรรยากาศใต้สถานีศาลาแดงฝั่งตรงข้าม



ภาพที่ 4.59 ภาพบรรยากาศหน้าซอยคอนเวนต์



ภาพที่ 4.60 ภาพบรรยากาศหน้าซอยสี่ลม 4



ภาพที่ 4.61 ภาพบรรยากาศทางสัญจรระหว่างซอยสี่ลม 4 กับ ซอยพัฒนาพงษ์



ภาพที่ 4.62 ภาพบรรยากาศหน้าอาคาร CP Tower



ภาพที่ 4.63 ภาพบรรยากาศทางสัญจรระหว่างโรบินสันถึงสถานีรถไฟฟ้า



ภาพที่ 4.64 ภาพบรรยากาศทางสัญจรระหว่างโรงแรมดุสิตถึงสถานีรถไฟฟ้า

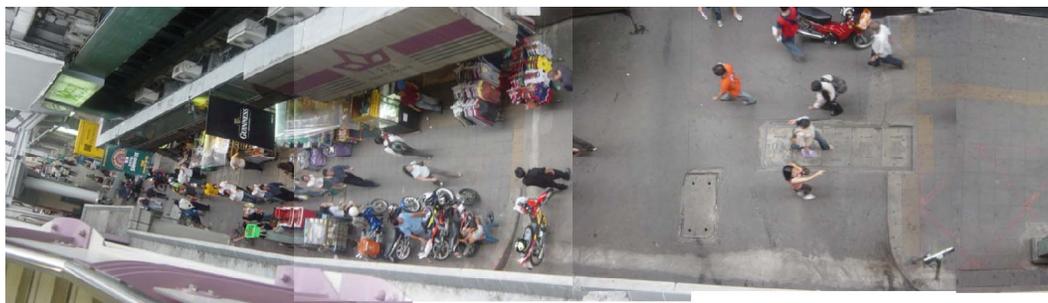


หมายเหตุ: ภาพถ่ายจากการสำรวจ โดยผู้วิจัย, เดือนกุมภาพันธ์ 2551.

ภาพที่ 4.65 ภาพบรรยากาศทางสัญจรระหว่างโรงแรมดุสิตถึงสถานีรถไฟฟ้า(ต่อ)



ภาพที่ 4.66 ภาพบรรยากาศทางสัญจรใต้สถานีรถไฟฟ้า



ภาพที่ 4.67 ภาพบรรยากาศทางสัญจรใต้สถานีรถไฟฟ้า



ภาพที่ 4.68 ภาพบรรยากาศทางสัญจรปากซอยนิยะ



หมายเหตุ: ภาพถ่ายจากการสำรวจ โดยผู้วิจัย, เดือนกุมภาพันธ์ 2551.

ภาพที่ 4.69 ภาพบรรยากาศทางสัญจรใต้สถานีรถไฟฟ้า



หมายเหตุ: ภาพถ่ายจากการสำรวจ โดยผู้วิจัย, เดือนกุมภาพันธ์ 2551.

2. การเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ศาลาแดงกับรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ ปัญหาการเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอสกับรูปแบบการเดินทางชนิดอื่น ๆ ที่มีอยู่ในบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อที่ทำการศึกษาดังนี้

1) จุดเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าบีทีเอสกับรถไฟฟ้าใต้ดิน

ทางเดินเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าบีทีเอสกับ รถไฟฟ้าใต้ดิน มีการสร้างทางเดินเชื่อมต่อลอยฟ้าตั้งแต่บริเวณหน้าโรงแรมดุสิตธานีมาต่อที่สะพานลอยข้ามแยกหน้า โรบินสันสีลม และทางเดินจะอยู่ใต้รางรถไฟฟ้าบีทีเอส ไปจนถึงสถานีศาลาแดง มีการสร้างร้านค้าไว้ 2 ข้างทางบริเวณก่อนถึงสถานีศาลาแดง ส่วนมากคนที่มาจากรถไฟฟ้าใต้ดินใช้ลิฟต์ในการเดินทางขึ้นมาที่ทางเดินลอยฟ้า แต่ก็ยังไม่เกิดความสะดวก เนื่องจากบันไดเลื่อนไม่ได้ถูกให้บริการสำหรับผู้เดินทางทั้งรถไฟฟ้าบีทีเอส และรถไฟฟ้าใต้ดิน

ทางเดินลอยฟ้ามีขนาดเล็ก เนื่องจากรูปแบบทางของทางเดินลอยฟ้าถูกออกแบบให้เหมือนกับทางเดินลอยฟ้าบริเวณสถานีอโศกซึ่งไม่สามารถวางอุปกรณ์หรือสร้างให้เกิดจุดนัดพบหรือก่อให้เกิดกิจกรรมใด ๆ ได้บริเวณทางเดินลอยฟ้า

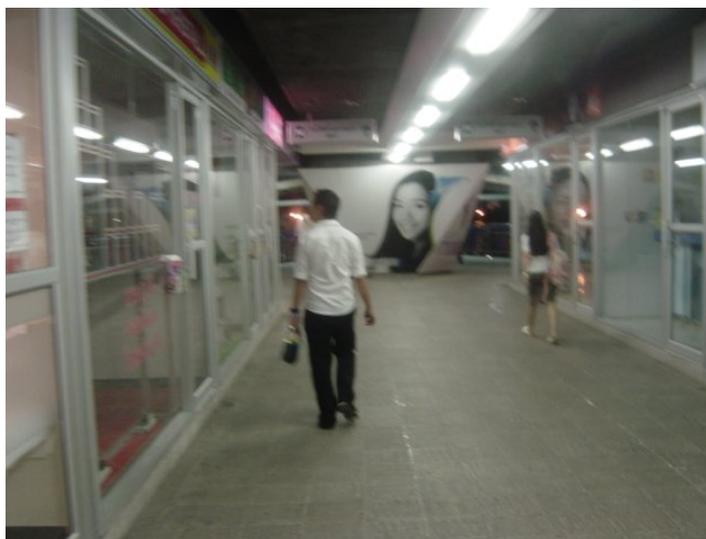
ทางเดินลอยฟ้ายังถูกก่อกวนด้วยมลพิษทางอากาศจากบนท้องถนน เนื่องจากการออกแบบให้เป็นแบบเปิดโล่ง

2) จุดเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าบีทีเอส กับ รถประจำทาง

ในการเดินมาป้ายรถประจำทางจากสถานี สามารถลงมาโดยใช้บันได 2 ข้างทาง ป้ายรถประจำทางอยู่ห่างจากบริเวณสถานีประมาณ 20 เมตร ทางเท้าบริเวณนี้จะเต็มไปด้วยร้านค้าที่มาตั้งอยู่ทำให้เดินทางลำบากและติดขัดอย่างมาก และสามารถเรียกรถประจำทางได้ทุกจุดที่มีแหล่งกิจกรรมหนาแน่นของถนน ซึ่งทำให้ต้องจอดรถบ่อยเกินไป

## ภาพที่ 4.70

บรรยากาศทางเดินเชื่อมต่อของสถานีศาลาแดง



หมายเหตุ: ภาพถ่ายจากการสำรวจ โดยผู้วิจัย, เดือนกุมภาพันธ์ 2551.

ไม่มีพื้นที่สร้างจุดพักคอยของป้ายรถประจำทาง เนื่องจากการตั้งร้านค้าและรถเข็นแผงลอยต่าง ๆ บริเวณทางเท้า ทำให้พื้นที่ของป้ายรถประจำทางถูกใช้เป็นพื้นที่ขายของตลอดทั้งวัน

บริเวณป้ายรถประจำทางนั้นไม่มีจุด drop-off สำหรับรถประจำทางเนื่องจากถนนสี่ลมมีขนาดเล็ก กอปรกับการที่ผู้เดินทางสามารถเรียกรถประจำทางได้ทุกที่บริเวณหน้าอาคารหลัก ๆ ทำให้รถประจำทางต้องหยุดเพื่อรับผู้โดยสารบ่อยครั้งเกินไป

### 3) จุดเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าบีทีเอสกับรถแท็กซี่

ไม่มีจุด drop-off สำหรับที่จอดรถแท็กซี่ของบริเวณนี้ ไม่มีที่จอดตายตัว รถแท็กซี่จะเคลื่อนตัวช้า ๆ บริเวณใต้สถานี บริเวณช่องทางซ้ายสุดของทั้ง 2 ฟากถนน แท็กซี่บางส่วนที่จอดรอผู้โดยสารบริเวณซอยคอนแวนต์บ้าง และบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าก่อนถึงห้างโรบินสัน

เนื่องจากพื้นที่บริเวณถนนสี่ลมมีการใช้งานอย่างหนาแน่นและมีพื้นที่ว่างเหลืออยู่น้อยจึงทำให้ไม่สามารถหาพื้นที่สำหรับจอดพักรอผู้โดยสารได้มากนัก มีจุด drop-off บ้างแต่จะอยู่ไกลจากบริเวณสถานีและไม่มีความสะดวกในการเดินทางเข้าถึง

### 4) จุดเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าบีทีเอส กับ รถจักรยานยนต์รับจ้าง

ไม่มีจุดจอดรถจักรยานยนต์รับจ้างที่เป็นระเบียบ รถจักรยานยนต์รับจ้างจะอยู่บริเวณหน้าปากซอยศาลาแดง ปากซอยธนียะและปากซอยคอนแวนต์ จะต้องเดินจากสถานีลงมาทางบันได

แล้วเดินบริเวณ ทางเท้าที่มีความหนาแน่นของร้านค้าและคนในบริเวณนี้ซึ่งทางเท้าก็มีขนาดไม่กว้างนัก ทำให้การสัญจรทางเท้ามีความติดขัดอยู่ไม่น้อย

จุดจอดรับส่งผู้โดยสารของรถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณหน้าห้างสีลมคอมเพล็กซ์มีพื้นที่ drop-off ที่จุดไว้ให้ได้อย่างเหมาะสมโดยผู้เดินทางสามารถเดินทางมาใช้บริการได้โดยตรงมาบริเวณด้านหน้าห้างจากบันไดทางขึ้น-ลง

จุดจอดรับส่งผู้โดยสารของรถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณหน้าปากซอยถนน อยู่นอกใกล้กับสถานีและเข้าถึงได้ง่าย แต่ว่ายังขาดการจัดระเบียบให้อยู่เป็นสัดส่วน เนื่องจากจอดอยู่กลางถนนบริเวณทางรถเข้า-ออก

#### 5) จุดเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าบีทีเอส กับ ที่จอดรถ

ในบริเวณสถานีนี้เป็นพื้นที่ราคาแพง และอยู่ในบริเวณใจกลางเมืองจึงไม่มีที่ว่างในการสร้างที่จอดรถ จึงต้องใช้การจอดรถตามอาคารต่าง ๆ แล้วเดินมาบริเวณสถานี แต่การเดินทางจากอาคารต่าง ๆ มายังสถานีรถไฟฟ้ายังไม่ได้ถูกเชื่อมต่อโดยตรงด้วยทางเท้าที่จัดไว้เฉพาะมีเพียงอาคารเดียวคือสีลมคอมเพล็กซ์เท่านั้น

### 3. การเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสศาลาแดงกับบริบทรอบ ๆ สถานี

- สถานีศาลาแดงนี้จะมีทางเชื่อมต่อกับอาคารอยู่ 3 แห่ง คือ อาคารสีลมคอมเพล็กซ์ อาคารนิยะพลาซ่า และอาคารสีลม 64 สามารถเดินทางจากทางออกสถานีได้เลย แต่ยังขาดการเชื่อมต่อกับอาคารอื่น ๆ รอบสถานีบนถนนสีลมช่วงหลัง ซึ่งอาคารต่าง ๆ เหล่านี้จะมีพื้นที่ด้านหน้าอาคารเป็นลานพลาซ่า ช่วยในการสร้างจุด node เพื่อเป็นพื้นที่ของการจัดวางชานชาลาของระบบขนส่งรองชนิดต่าง ๆ เพื่อรองรับความต้องการในการเดินทางที่แตกต่างกันไป

อาคารที่อยู่บริเวณถนนสีลมส่วนใหญ่เป็นอาคารสูง จึงประกอบด้วยที่จอดรถยนต์ขณะเดียวกับที่ส่วนใหญ่แล้วพื้นที่บริเวณสีลมนั้นผู้ที่เดินทางโดยรถไฟฟ้ามายังถนนสีลมไม่ว่าจะทำกิจกรรมใดก็ตามจะไม่นิยมในการขับรถเข้ามาจอดภายในพื้นที่ ส่วนใหญ่นิยมใช้งานรถไฟฟ้าเดินทางออกไปยังนอกพื้นที่ เนื่องจากมีความสะดวกในการเดินทางมากกว่า แต่เพื่อการรองรับการเดินทางให้ครบทั้งระบบ จึงต้องมีการสร้างทางเดินเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ จอดรถยนต์ด้วย ดังนั้นจึงหมายความว่าควรจะต้องมีการสร้างทางเดินเชื่อมต่อไปยังอาคารสูงบริเวณถนนสีลม ทั้งเพื่อการเข้าถึงอาคารสำนักงานของพนักงานบริษัทที่เข้ามาในพื้นที่และยังช่วยลดปริมาณผู้เดินทางสัญจรหนาแน่นบริเวณทางเท้าทั้ง 2 ข้างด้วย

ภาพที่ 4.71  
ทางเชื่อมต่อกับอาคารสีลมคอมเพล็กซ์



ภาพที่ 4.72  
ทางเชื่อมต่อกับอาคารสีลม 64



หมายเหตุ: ภาพถ่ายจากการสำรวจ โดยผู้วิจัย, เดือนกุมภาพันธ์ 2551.

ภาพที่ 4.73  
ทางเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าใต้ดินหน้าโรงแรมดุสิตธานี



หมายเหตุ: ภาพถ่ายจากการสำรวจ โดยผู้วิจัย, เดือนกุมภาพันธ์ 2551.

#### 4.1.4 สรุปการเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ทั้ง 3 สถานี

##### 1. สถานีหมอชิต

ป้ายรถประจำทางได้จัดตำแหน่งไว้บริเวณสถานี 3 จุด ได้แก่ 1) ฝั่งลานจอดรถใกล้กับอาคารสำนักงานของบีทีเอส 2) ฝั่งลานจอดรถใกล้กับโรงเรียนการบินพลเรือน 3) ฝั่งสวนจตุจักร ระหว่างทางขึ้น-ลงรถไฟฟ้าบีทีเอสทั้ง 2 ข้าง

รถแท็กซี่ได้จัดจุดจอดรถไว้ 2 จุด ได้แก่ 1) บริเวณฝั่งลานจอดติดกับทางขึ้น-ลงรถไฟฟ้าใต้ดิน 2) บริเวณฝั่งสวนจตุจักรติดกับทางขึ้น-ลงรถไฟฟ้าใต้ดิน

รถตู้ได้จัดตำแหน่งจอดรถไว้ 3 จุด ได้แก่ 1) ด้านหลังสวนจตุจักร 2) บริเวณจุดจอดเดียวกับรถแท็กซี่ฝั่งสวนจตุจักร 3) ภายในลานจอดรถ

รถจักรยานยนต์รับจ้าง มีอยู่รอบสถานี ไม่มีตำแหน่งที่แน่นอนไม่สามารถระบุจำนวนได้ รถยนต์ จอดที่ลานจอดรถยนต์บริเวณหมอชิตเก่า

ทางเดินเชื่อมต่อกับบริบทโดยรอบ ไม่มีทางเดินเชื่อมต่อโดยตรงต้องใช้ร่วมกับทางเท้า

##### 2. สถานีศาลาแดง

ป้ายรถประจำทางได้จัดตำแหน่งไว้ 3 จุด ได้แก่ 1) ระหว่างซอยศาลาแดงและอาคารสีลมคอมเพล็กซ์ 2) หน้าอาคาร CP Tower 3) หน้าอาคารสีลม 64

รถแท็กซี่ ไม่มีจุดจอดรถแท็กซี่

รถจักรยานยนต์รับจ้าง ตำแหน่งการจอดไม่แน่นอนแต่มีจอดอยู่ตามปากซอยต่าง ๆ ซึ่งใกล้กับสถานีได้แก่ 1) ปากซอยธนนิยะ 2) หน้าอาคารสีลมคอมเพล็กซ์

### 3. สถานีอโศก

ป้ายรถประจำทางได้จัดตำแหน่งไว้บริเวณสถานี 3 จุด ได้แก่ 1) บริเวณด้านหน้าของห้างโรบินสัน 2) หน้าตลาดอโศก ใกล้กับทางขึ้น-ลงรถไฟฟ้าใต้ดิน 3) ติดกับอาคาร Time Square

รถแท็กซี่ได้จัดจุดจอดรถไว้ 3 จุด ได้แก่ 1) ภายในห้างโรบินสัน 2) ด้านหน้าของอาคาร Time Square 3) ใต้ทางขึ้น-ลงรถไฟฟ้าบีทีเอสติดกับแยกอโศก

รถจักรยานยนต์รับจ้าง มีอยู่รอบ ๆ สถานีอยู่บริเวณตามปากซอยต่าง ๆ ไม่สามารถระบุจำนวนจุดจอดได้ แต่มีจุดจอดบริเวณที่ใกล้สถานี ได้แก่ 1) ปากซอยสุขุมวิท 19 2) ทางขึ้น-ลงรถไฟฟ้าใต้ดินใกล้กับสยามสมาคม

รถยนต์ จอดบริเวณลานจอดรถยนต์ติดกับสยามสมาคม และตามอาคารขนาดใหญ่ บริเวณรอบ ๆ สถานี

ทางเดินเชื่อมต่อกับบริบทโดยรอบ 1) อาคาร Time Square 2) โรงแรม เซอราตันแกรนด์ 3) ห้างโรบินสัน 4) อาคาร Exchange Tower

## 4.2 การออกแบบจุดเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ต้นแบบ

### บริเวณสถานีหมอชิต สถานีอโศก และสถานีศาลาแดง

การวิเคราะห์แนวคิดในการออกแบบจุดเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส จากการศึกษาข้อมูลทุติยภูมิ ต่อพื้นที่ศึกษาทั้ง 3 สถานี ได้แก่ สถานีหมอชิต สถานีอโศก และ สถานีศาลาแดง โดยแนวความคิดที่ได้รวบรวมมาแล้วสามารถแบ่งออกได้เป็น 5 แนวคิด ได้แก่

1. แนวความคิดการใช้การสัญจรทางเท้าในการเชื่อมต่อ
2. แนวความคิดการเชื่อมต่อระหว่างชานชลา
3. แนวความคิดในการใช้จุดจอดแล้วจร (park & ride)
4. แนวคิดการเชื่อมต่อการเดินทางแบบ Intermodal
5. แนวคิดการเชื่อมต่อการเดินทางโดยใช้อาคารเป็นศูนย์กลางระบบขนส่ง

#### 4.2.1 การออกแบบจุดเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีหมอชิต

จากการรวบรวมข้อมูลลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษาพื้นที่ส่วนใหญ่บริเวณรอบ ๆ สถานีเป็นพื้นที่ว่างไม่มีอาคารสูงหรือเป็นพื้นที่กิจกรรมหนาแน่น สามารถใช้พื้นที่ในการพัฒนาโดยใช้แนวคิดในการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณจุดเชื่อมต่อแบบ Intermodal ได้ ซึ่งในบริเวณพื้นที่สถานีหมอชิตมีรูปแบบการเดินทางที่หลากหลายทั้ง รถไฟฟ้าบีทีเอส รถไฟฟ้าใต้ดิน รถประจำทาง รถแท็กซี่ รถตู้ และรถจักรยานยนต์รับจ้าง และมีการใช้งานหนาแน่นในช่วงเวลาเช้า-เย็น เนื่องจากการเดินทางไปและกลับจากการทำงานในเมือง ดังนั้นเพื่อการสร้างจุดเชื่อมต่อที่สมบูรณ์จึงต้องมีการสร้างให้มีการเกิดจุดเชื่อมต่อทั้ง 2 ฝั่งถนน โดยฝั่งขวาของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสหมอชิต เป็นลานจอดรถของรถไฟฟ้าบีทีเอส และรถไฟฟ้าใต้ดิน ซึ่งปัจจุบันมีการใช้งานอย่างหนาแน่นและไม่เพียงพอต่อความต้องการ ส่วนอีกฝั่งเป็นสวนจตุจักร ซึ่งวางตัวอยู่ด้านซ้ายของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสหมอชิต ซึ่งพื้นที่ทั้ง 2 ฝั่งต้องมีการพัฒนาให้มีการรองรับการเดินทางทั้งขาไป-กลับ โดยมีแนวคิด ดังนี้

- จัดให้ฝั่งลานจอดรถยนต์เป็นอาคารจอดรถยนต์ เนื่องจากต้องการพัฒนาให้มีพื้นที่ของการจอดรถยนต์เพิ่มมากขึ้นเพื่อรองรับการขยายตัวของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส และรถไฟฟ้าใต้ดินเพื่อเป็นการรองรับแนวคิดของ park & ride ที่มีการขยายตัวบริเวณย่านชานเมือง
- จัดให้มีช่องทางรถแท็กซี่และช่องทางรถตู้แยกออกจากช่องทางรถประจำทางเป็นช่องทางเฉพาะไม่ปนกันโดยใช้แนวคิดการเชื่อมต่อระหว่างชานชลา
- จัดทางเดินเท้าลอยฟ้าจากรถไฟฟ้าบีทีเอส ให้เชื่อมต่อลงมายังรถไฟฟ้าใต้ดินได้ โดยตรงบริเวณทางขึ้น-ลงฝั่งสวนจตุจักร เนื่องจากตัวสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินอยู่บริเวณใต้สวนจตุจักรและจัดทางเดินบันไดเลื่อนลงมาที่ช่องทางเฉพาะของรถตู้ รถแท็กซี่ และรถจักรยานยนต์รับจ้าง รวมถึงทางเดินลอยฟ้าไปยังตลาดนัดสวนจตุจักรที่เป็นแหล่งกิจกรรมหลักของพื้นที่บริเวณนี้

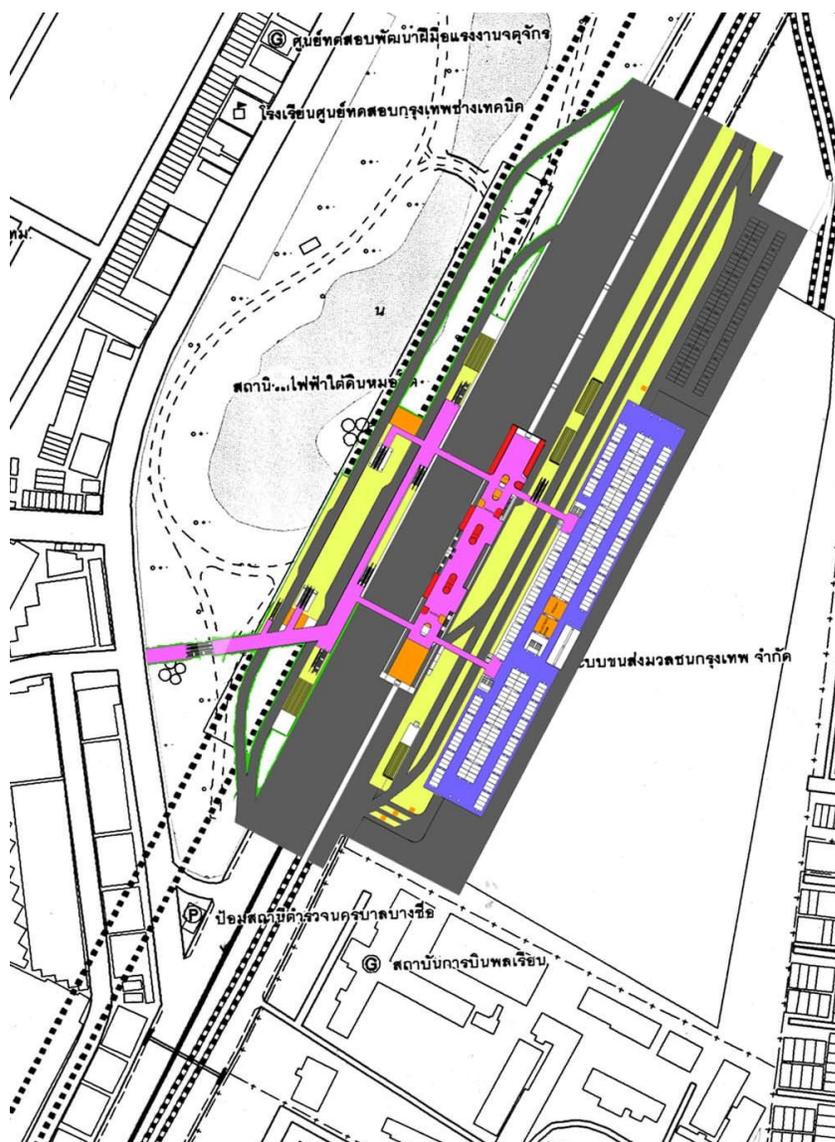
##### รายละเอียดโครงการ

องค์ประกอบหลักของจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบไปด้วย

1. ส่วนของกิจกรรมภายในอาคารเชื่อมต่อฝั่งสวนจตุจักร
2. ส่วนของพื้นที่บริการสาธารณะ
3. ส่วนบริการ
4. ส่วนของกิจกรรมภายในอาคารเชื่อมต่อฝั่งลานจอดรถยนต์
5. ส่วนของพื้นที่บริการสาธารณะ
6. ส่วนบริการ

ภาพที่ 4.74

ผังตำแหน่งพื้นที่ที่ใช้ในการออกแบบจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าหมอชิต



ที่มา: สำนักผังเมือง, 2551 (ดัดแปลง)

ตารางที่ 4.1

รายละเอียดโครงการจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีหมอซิว

พื้นที่กิจกรรม	กิจกรรม	ช่วงเวลา	ขนาดพื้นที่		รายการความต้องการเฉพาะ		
			จำนวน หน่วย	พื้นที่ ต่อ หน่วย	ความต้องการเฉพาะด้าน กิจกรรม	อุปกรณ์	ระบบควบคุม สภาพแวดล้อม
1. ส่วนของกิจกรรมภายในอาคารเชื่อมต่อฝั่งสวนจตุจักร							
รถประจำทาง	ชานชาลาคอย รถประจำทางและ โถงทางเข้า	05.00-01.00	1	30	ช่องทางรับ-ส่งผู้โดยสาร มีการเคลื่อนที่ตลอดเวลาจัดให้ อยู่ด้านในสุด	-	ระบบแสงสว่าง
รถแท็กซี่	ชานชาลาจอดรถแท็กซี่ โถงทางเข้า	05.00-01.00	1	15	ช่องจอดรถรอผู้โดยสาร มีการใช้งานรองจากรถประจำ	-	ระบบแสงสว่าง
รถตู้	ชานชาลาจอดรถตู้	05.00-01.00	1	15	ช่องจอดรถรอผู้โดยสาร	-	ระบบแสงสว่าง
รถจักรยานยนต์ รับจ้าง	ชานชาลา รถจักรยานยนต์รับจ้าง	05.00-01.00	1	1	ช่องจอดรถรอผู้โดยสาร	-	ระบบแสงสว่าง
ทางเดินมีหลังคา	ทางเดินเชื่อมต่อแต่ละ	05.00-01.00	1	6,200	ทางเลื่อนอัตโนมัติ	-	ระบบปรับอากาศ

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

พื้นที่กิจกรรม	กิจกรรม	ช่วงเวลา	ขนาดพื้นที่		รายการความต้องการเฉพาะ		
			จำนวนหน่วย	พื้นที่ต่อหน่วย	ความต้องการเฉพาะด้านกิจกรรม	อุปกรณ์	ระบบควบคุมสภาพแวดล้อม
	รูปแบบการเดินทางและบริบทโดยรอบ				บันไดเลื่อน บันได		ระบบแสงสว่าง
2. ส่วนของพื้นที่บริการสาธารณะ							
ประชาสัมพันธ์	ให้บริการติดต่อสอบถาม	05.00-01.00	1	9	อยู่บริเวณโถงมองเห็นได้ง่าย	เคาเตอร์ แก้ว	ระบบปรับอากาศ ระบบแสงสว่าง
ที่จำหน่ายบัตร	ตู้จำหน่ายตั๋วอัตโนมัติ ทั้งรถไฟฟ้าบีทีเอส และรถไฟฟ้าใต้ดิน	05.00-01.00	1	15	อยู่บริเวณโถงมองเห็นได้ง่าย	ตู้ขายตั๋วอัตโนมัติ ป้ายเส้นทางขนาดใหญ่	ระบบปรับอากาศ ระบบแสงสว่าง
โทรศัพท์	โทรศัพท์	05.00-01.00	1	10	มองเห็นง่าย ไม่มีเสียงรบกวน	ชั้นโทรศัพท์	ระบบปรับอากาศ ระบบแสงสว่าง
ที่พักคอย	ที่นั่งพักคอย จุดนัดพบ นั่งพักคอยรถโดยสาร	05.00-01.00	1	760	บรรยากาศน่าประทับใจสามารถติดต่อ	เก้าอี้พักคอย ต้นไม้ประดับ	ระบบปรับอากาศ ระบบแสงสว่าง

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

พื้นที่กิจกรรม	กิจกรรม	ช่วงเวลา	ขนาดพื้นที่		รายการความต้องการเฉพาะ		
			จำนวนหน่วย	พื้นที่ต่อหน่วย	ความต้องการเฉพาะด้านกิจกรรม	อุปกรณ์	ระบบควบคุมสภาพแวดล้อม
					ประชาสัมพันธ์และที่จำหน่ายบัตร		
ร้านค้า	ร้านขายของ ขายอาหาร	05.00-01.00	4	9	มองเห็นง่ายเป็นสัดส่วน	เคาเตอร์วางสินค้า	ระบบปรับอากาศ ระบบแสงสว่าง

3. ส่วนบริการ

ห้องงานระบบไฟฟ้า	ควบคุมการเปิดปิดไฟ	05.00-01.00	1	25	จัดแยกออกเป็นสัดส่วนใกล้ทางออก	แผงควบคุมระบบไฟฟ้า ตู้ไฟ คอมพิวเตอร์	ระบบปรับอากาศ ระบบแสงสว่าง
ห้องงานระบบเครื่องปรับอากาศ	ควบคุมการเปิดปิดเครื่องปรับอากาศ	05.00-01.00	1	200	จัดแยกออกเป็นสัดส่วนใกล้กับงานระบบไฟฟ้า	เครื่องปรับอากาศ AHU แผงควบคุมระบบคอมพิวเตอร์	ระบบปรับอากาศ ระบบแสงสว่าง
ห้องเก็บอุปกรณ์	เก็บอุปกรณ์	05.00-01.00	1	50	เก็บอุปกรณ์	ตู้เก็บของ	ระบบปรับอากาศ

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

					สามารถนำมาใช้งานได้สะดวก		ระบบแสงสว่าง
4. ส่วนของกิจกรรมภายในอาคารเชื่อมต่อฝั่งลานจอดรถยนต์							
อาคารจอดรถยนต์	จอดรถยนต์	05.00-01.00	1	82200	รองรับปริมาณรถยนต์มากกว่าเดิม	-	ระบบแสงสว่าง
ระบบการสัญจรทางตั้ง	ลิฟท์ บันได	05.00-01.00	1	1150	อยู่บริเวณทางเชื่อมต่อจากรถไฟฟ้าบีทีเอส	-	ระบบแสงสว่าง
จ่ายบัตรจอดรถ	จ่าย-รับบัตรโดยสาร	05.00-01.00	1	5	อยู่บริเวณทางเข้า-ออกของอาคาร	บัตรจอดรถตู้เคาเตอร์	ระบบแสงสว่าง
ห้องน้ำ	ส่วนตัว	05.00-01.00	4	18	มีบริการทุกชั้น	สุขภัณฑ์	ระบบแสงสว่าง

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

พื้นที่กิจกรรม	กิจกรรม	ช่วงเวลา	ขนาดพื้นที่		รายการความต้องการเฉพาะ		
			จำนวน หน่วย	พื้นที่ ต่อ หน่วย	ความต้องการเฉพาะ ด้านกิจกรรม	อุปกรณ์	ระบบควบคุม สภาพแวดล้อม
5. ส่วนของพื้นที่บริการสาธารณะ							
ประชาสัมพันธ์	ให้บริการติดต่อ สอบถาม	05.00-01.00	1	15	อยู่บริเวณโถง มองเห็นได้ง่าย	เคาเตอร์ แก้ว	ระบบแสงสว่าง
ที่จำหน่ายบัตร	ผู้จำหน่ายตั๋วอัตโนมัติ ทั้งรถไฟฟ้าบีทีเอส และรถไฟฟ้าใต้ดิน	05.00-01.00	1	15	ผู้ขายตั๋วอัตโนมัติ ป้ายเส้นทางขนาดใหญ่	ผู้ขายตั๋วอัตโนมัติ ป้ายเส้นทางขนาดใหญ่	ระบบแสงสว่าง
6. ส่วนบริการ							
ห้องงานระบบ ไฟฟ้า	ควบคุมการเปิดปิดไฟ	05.00-01.00	4	25	มีอยู่ควบคุมบริเวณ ชั้นล่างสุดใกล้ ทางออก	แผงควบคุมระบบ ไฟฟ้า ตู้ไฟ	ระบบแสงสว่าง
ห้องเจ้าหน้าที่	ห้องพักเจ้าหน้าที่	05.00-01.00	1	25	อยู่ชั้นล่างสุดใกล้ ทางเข้า-ออก	โต๊ะ แก้ว ลิ้นชักเกอร์	ระบบแสงสว่าง ระบบปรับอากาศ

### ส่วนประกอบของการใช้งานในอาคาร

จากการออกแบบทางสถาปัตยกรรมของจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าหมอชิตต้นแบบ ประกอบด้วยตำแหน่งที่ตั้งของจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าหมอชิต ผังบริเวณรวมผังอาคารทั้ง 2 ชั้นของอาคารฝั่งสวนจตุจักร และ ผังอาคารจอดรถ รูปด้าน และรูปตัดให้เห็นถึงภายในอาคาร

ส่วนประกอบของจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ส่วน ใหญ่ ๆ ได้แก่ อาคารฝั่งสวนจตุจักร และอาคารจอดรถฝั่งลานจอดรถยนต์ของรถไฟฟ้าบีทีเอสและรถไฟฟ้าใต้ดิน โดยแต่ละส่วนประกอบด้วยส่วนของพื้นที่รองรับรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ ระบบสัญญาณทางเท้า ที่จอดรถ ส่วนบริการสาธารณะ และส่วนบริการ

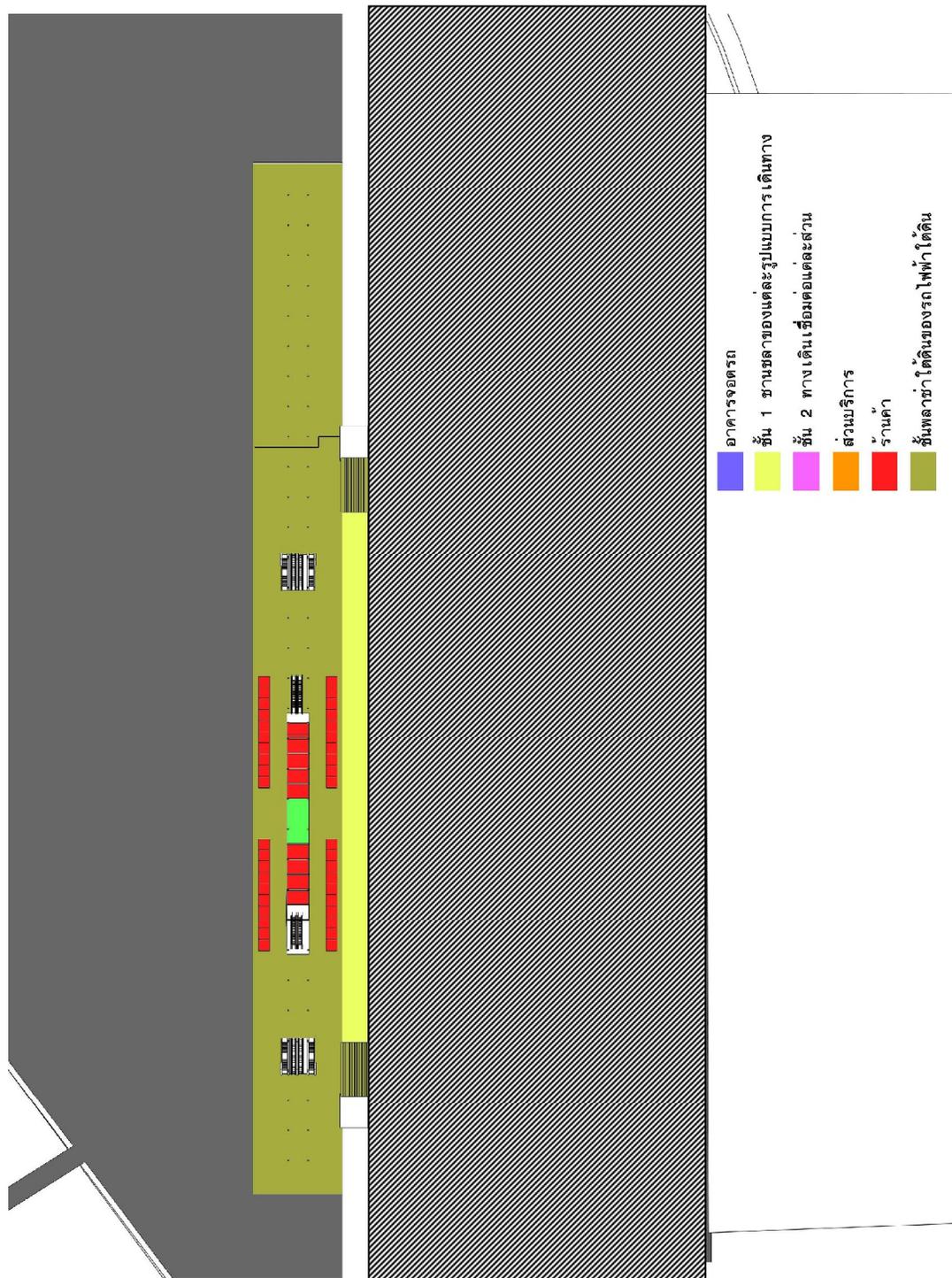
### การจัดวางตำแหน่งของการใช้งานต่าง ๆ

ส่วนสำคัญของจุดเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส นั้น การสร้างพื้นที่ให้ผู้เดินทางได้เดินทางไปยังรูปแบบการเดินทางชนิดอื่นได้อย่างสะดวกสบายนั้นเป็นสิ่งสำคัญที่สุด จึงต้องการให้ทางเดินเท้ามีขนาดใหญ่ และบางส่วนจำเป็นต้องสร้างเป็นทางเลื่อนไฟฟ้า เพื่อให้เกิดการถ่ายผู้โดยสารออกจากบริเวณสถานีให้รวดเร็วที่สุด ซึ่งจำเป็นต้องสร้างทางเดินลอยฟ้าให้เชื่อมต่อกับช่องทางเฉพาะของรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ ได้โดยตรง โดยแต่ละช่องทางนั้นจะจัดตามลำดับตามปริมาณที่มีการใช้งานในพื้นที่มากที่สุดอยู่ใกล้กับทางออกจากรถไฟฟ้าบีทีเอส และไล่ลำดับตามความสำคัญ โดยจัดให้อยู่ระดับพื้นดินชั้นล่าง

ส่วนบริการนั้นจะจัดให้อยู่บริเวณชั้นล่างซึ่งสามารถบำรุงรักษาได้ง่าย รวมไปถึงส่วนที่ให้บริการสาธารณะก็จะอยู่บริเวณโถงกลางชั้นล่าง ซึ่งสามารถเชื่อมต่อโดยตรงได้กับรถไฟฟ้าใต้ดินโดยจะมีบันไดเลื่อนไปยังอันเดอร์กราวด์พลาซ่าบริเวณสถานีรถไฟฟ้าจตุจักร ที่ปัจจุบันมีการจัดกิจกรรมและขายของสำหรับวัยรุ่น

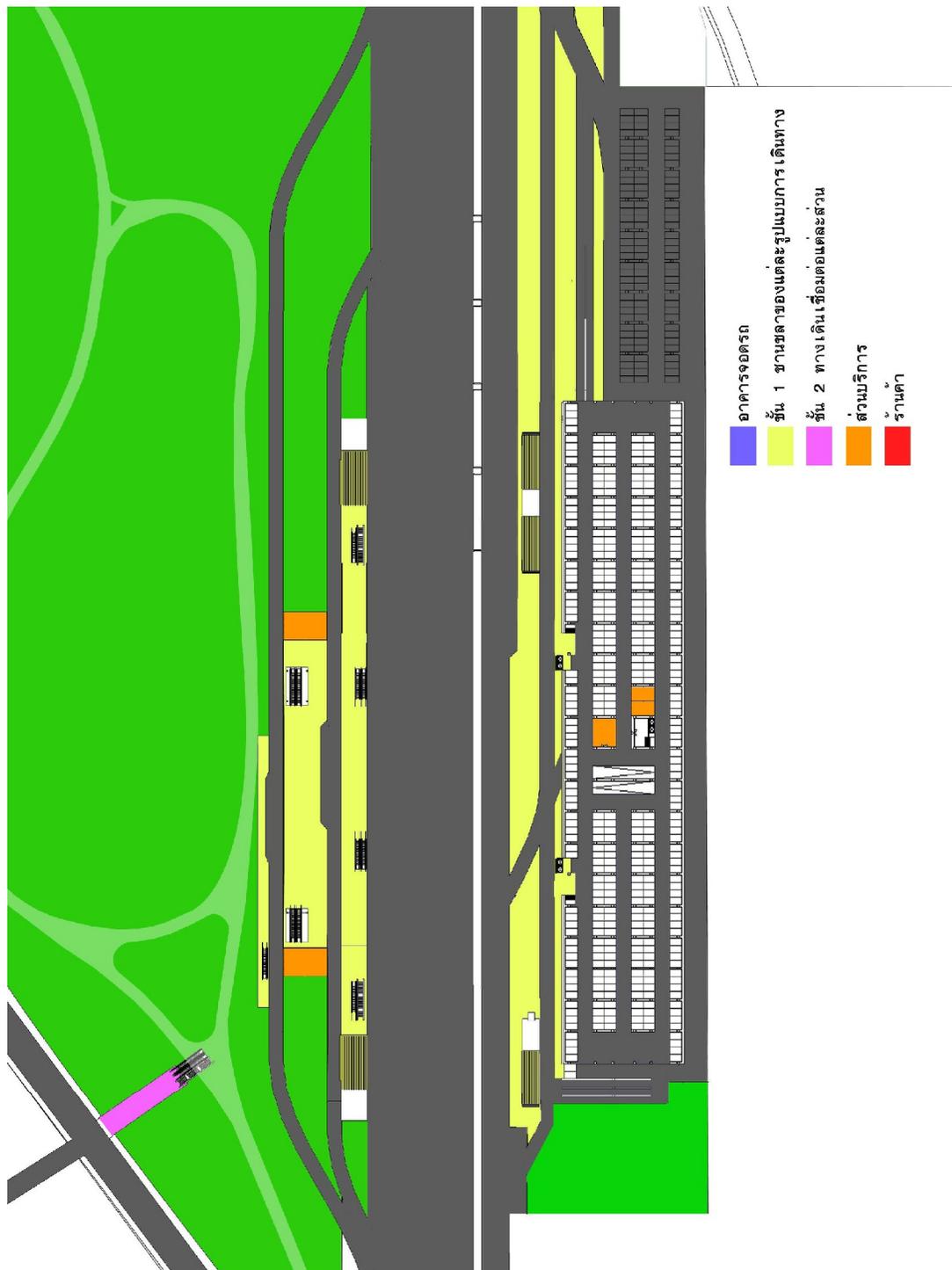
ส่วนอาคารจอดรถถูกจัดไว้ที่ลานจอดรถเดิม โดยพื้นที่ส่วนหนึ่งบริเวณด้านหน้าจัดไว้เป็นลานจอดรถยนต์เพื่อรองรับรถของพนักงานของบีทีเอส และรถไฟฟ้าใต้ดิน เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงรถแท็กซี่หรือรถตู้ที่เข้ามาจอดรถรอผู้โดยสาร ซึ่งจะแยกออกจากอาคาร โดยส่วนของอาคารจะต้องมีการแลกเปลี่ยนจราจรโดยคิดอัตราสำหรับผู้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอส และรถไฟฟ้าใต้ดินเท่านั้นจะได้รับส่วนลดค่าบริการ

ภาพที่ 4.75  
ผังพื้นที่แสดงชั้นใต้ดินบริเวณอาคารเชื่อมต่อ



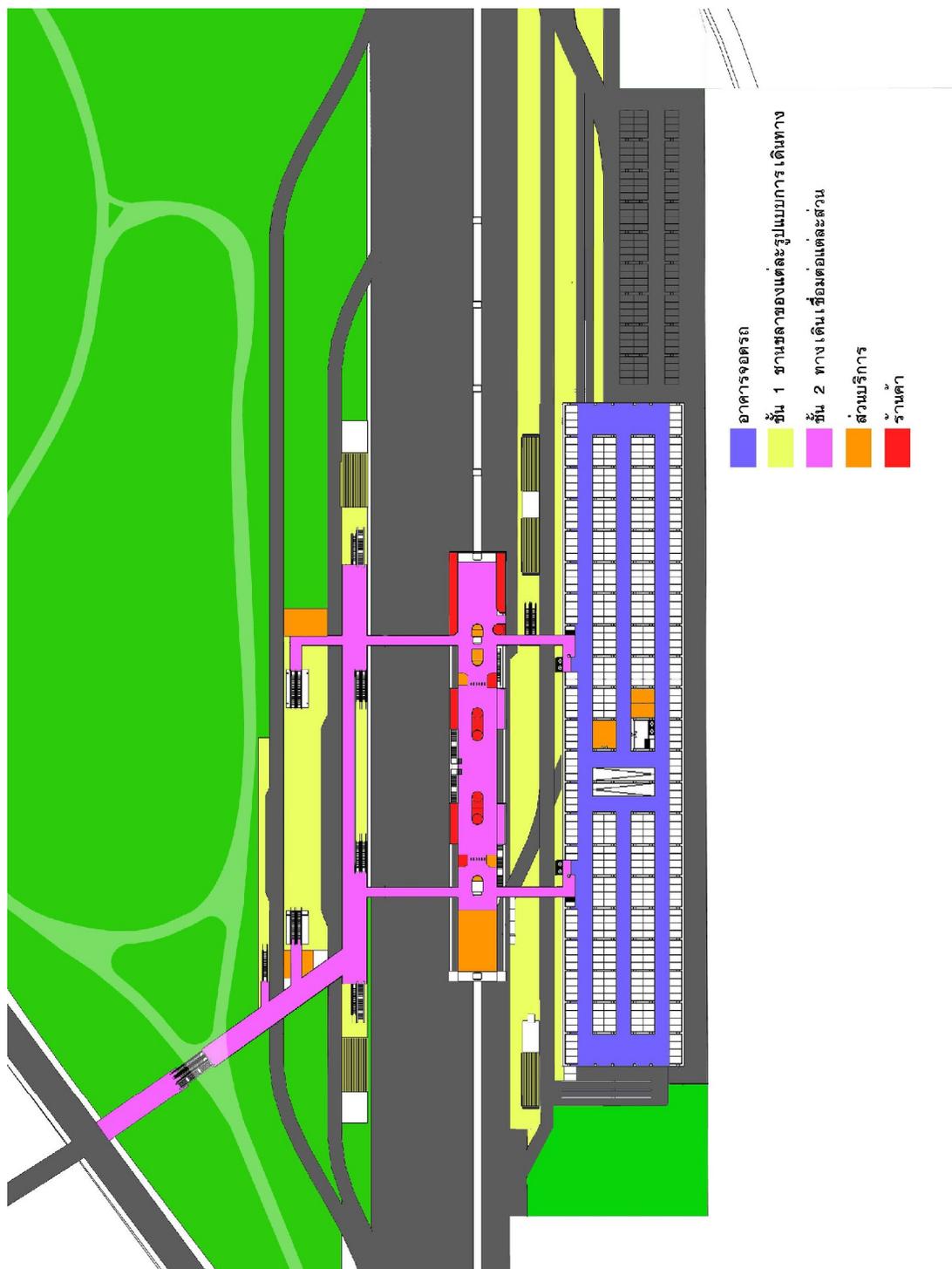
ภาพที่ 4.76

ผังพื้นที่ 1 แสดงระดับพื้นดินบริเวณอาคารเชื่อมต่อ



ภาพที่ 4.77

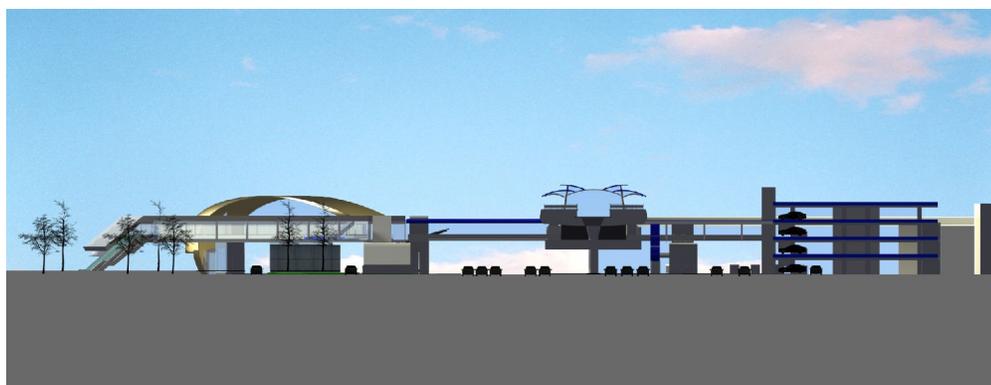
ผังพื้นที่ 2 แสดงระดับทางยกระดับบริเวณอาคารเชื่อมต่อ



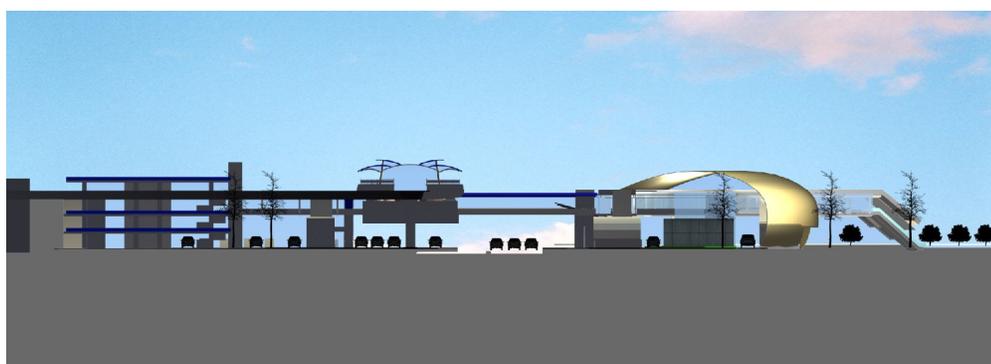
ภาพที่ 4.78 รูปด้าน



ภาพที่ 4.79 รูปด้าน 2



ภาพที่ 4.80 รูปด้าน 3



ภาพที่ 4.81 รูปตัด



ภาพที่ 4.82

ทัศนียภาพภายในจุดเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสหมอชิต

