

ภาพที่ 4.83

ทัศนียภาพภายในจุดเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส หมอชิต 2



4.2.2 การออกแบบจุดเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีอโศก

จากการรวบรวมข้อมูลลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา พื้นที่ส่วนใหญ่บริเวณสถานีเป็นพื้นที่อาคารสูงมีพื้นที่กิจกรรมหนาแน่น มีพื้นที่เพื่อใช้ในการพัฒนาจุดเชื่อมต่อค่อนข้างน้อย แต่ยังสามารถใช้พื้นที่เพื่อที่จะพัฒนาโดยใช้แนวคิดในการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณจุดเชื่อมต่อแบบใช้อาคารเป็นศูนย์กลางการเดินทางได้ ซึ่งในบริเวณพื้นที่สถานีอโศก มีชนิดของการเดินทางที่หลากหลายทั้ง รถไฟฟ้าบีทีเอส รถไฟฟ้าใต้ดิน รถประจำทาง รถแท็กซี่ และรถจักรยานยนต์รับจ้าง และมีการใช้งานหนาแน่นในช่วงเวลาเช้าจนถึงเย็น เนื่องจากการเดินทางเข้า และออกจากแหล่งทำงานในเมือง รวมถึงเพื่อเปลี่ยนเส้นทางการเดินทางระหว่างรถไฟฟ้าใต้ดินและรถไฟฟ้าบีทีเอส ดังนั้นเพื่อการสร้างจุดเชื่อมต่อที่สมบูรณ์ จึงต้องมีการสร้างให้มีการเกิดจุดเชื่อมต่อทั้ง 2 ฝั่งถนน โดยใช้อาคารสูงหรืออาคารที่มีกิจกรรมหลากหลาย เพื่อเป็น

ที่จอดรถของผู้ใช้งานรถไฟฟ้า และยังสามารถใช้เป็นจุดรับส่งผู้โดยสารของแต่ละรูปแบบการเดินทางที่มีอยู่ในพื้นที่ โดยมีแนวคิดในการออกแบบดังนี้

- ศึกษาพื้นที่ของที่จอดรถวินจักรยานยนต์เดิมที่มีอยู่อย่างหลากหลาย ตามบริเวณปากซอยต่าง ๆ นำมาวิเคราะห์และจัดให้มีรูปแบบของจุด drop-off ที่เหมาะสมและสามารถเข้าถึงได้ง่ายจากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส
- จัดหาพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับจุด drop-off ผู้โดยสารรถแท็กซี่ให้แยกออกจากบริเวณรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ
- ศึกษาพื้นที่จอดรถประจำทางเดิมและจัดการออกแบบป้ายรถประจำทางที่เหมาะสมโดยแยกออกจากบริเวณรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ
- ศึกษารูปแบบที่เหมาะสมต่อทางเดินลอยฟ้าบริเวณสถานีที่เชื่อมต่อกับอาคารหรือแหล่งกิจกรรมต่าง ๆ
- จัดทำทางเดินเชื่อมต่อไปยังอาคารต่างๆบริเวณสถานีที่มีพื้นที่จอดรถยนต์

รายละเอียดโครงการ

องค์ประกอบหลักของจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส อโศก ประกอบไปด้วย

1. ส่วนของสถานีของแต่ละรูปแบบการเดินทาง
2. ส่วนของพื้นที่บริการสาธารณะ
3. ส่วนบริการการออกแบบจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสอโศก

จุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส อโศกถูกออกแบบให้สามารถเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างรถไฟฟ้าบีทีเอส รถไฟฟ้าใต้ดิน รถแท็กซี่ รถประจำทาง ที่จอดรถยนต์ และรถจักรยานยนต์รับจ้างได้อย่างเป็นระบบ มีการออกแบบที่สะดวกตาเพื่อให้เห็นที่สังเกตเห็นได้ง่าย มีความโดดเด่นภายใน และภายนอก โดยเน้นที่ระบบของการเดินถ่ายเทผู้โดยสารให้เดินทางเชื่อมต่อไปยังรูปแบบการเดินทางต่าง ๆ โดยเข้าถึงได้โดยตรงบริเวณจุดเชื่อมต่อเป็นสำคัญ

ส่วนประกอบของการใช้งาน

จากการออกแบบทางสถาปัตยกรรมของจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าอโศกต้นแบบประกอบด้วยตำแหน่งที่ตั้งของจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าอโศก ภาพถ่ายจากการสำรวจจุดจอดของรูปแบบการเดินทางต่าง ๆ เดิมและการออกแบบทางสถาปัตยกรรมของจุดจอดรับส่งผู้โดยสารของรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ ขึ้นมาใหม่

ตารางที่ 4.2
รายละเอียดโครงการจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟ

พื้นที่กิจกรรม	กิจกรรม	ช่วงเวลา	ขนาดพื้นที่		รายการความต้องการเฉพาะ		
			จำนวน หน่วย	พื้นที่ ต่อ หน่วย	ความต้องการเฉพาะด้าน กิจกรรม	อุปกรณ์	ระบบควบคุม สภาพแวดล้อม
1. ส่วนของสถานีของแต่ละรูปแบบการเดินทาง							
รถประจำทาง	ชานชาลาจอดรถประจำทาง	ตลอดทั้งวัน	2	20	จุดนั่งพักรอรถ มีหลังคา ป้ายข้อมูลการเดินทาง	-	ระบบแสงสว่าง
รถแท็กซี่	ชานชาลาจอดรถแท็กซี่	ตลอดทั้งวัน	2	20	ช่องจอดรถรอผู้โดยสาร มีการใช้งานรองจากรถประจำ ทางจัดให้อยู่เลนถัดมา	-	ระบบแสงสว่าง
รถจักรยานยนต์ รับจ้าง	จุดจอดจักรยานยนต์ รับจ้าง	ตลอดทั้งวัน	2	15	ช่องจอดรถรอผู้โดยสาร	-	ระบบแสงสว่าง
ทางเดินมีหลังคา	ทางเดินลอยฟ้าเชื่อมต่อไป ยังแต่ละรูปแบบการ เดินทางและบริบทโดยรอบ	05.00-01.00	2	-	ทางเลื่อนอัตโนมัติ บันไดเลื่อน บันได	-	ระบบปรับอากาศ ระบบแสงสว่าง

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

พื้นที่กิจกรรม	กิจกรรม	ช่วงเวลา	ขนาดพื้นที่		รายการความต้องการเฉพาะ		
			จำนวน หน่วย	พื้นที่ต่อ หน่วย	ความต้องการ เฉพาะด้าน กิจกรรม	อุปกรณ์	ระบบควบคุม สภาพแวดล้อม
2. ส่วนของพื้นที่บริการสาธารณะ							
ที่จำหน่ายบัตร	ตู้จำหน่ายตั๋วอัตโนมัติ ทั้งรถไฟฟ้าบีทีเอส และรถไฟฟ้าใต้ดิน	05.00-01.00	8	1.5	อยู่บริเวณโถง มองเห็นได้ง่าย	ตู้ขายตั๋วอัตโนมัติ ป้ายเส้นทางขนาด ใหญ่	ระบบปรับอากาศ ระบบแสงสว่าง
3. ส่วนบริการ							
ห้องงานระบบ ไฟฟ้า	ควบคุมการเปิดปิดไฟ	05.00-01.00	1	25	จัดแยกออกเป็น สัดส่วนใกล้ ทางออก	แผงควบคุมระบบ ไฟฟ้า ตู้ไฟ คอมพิวเตอร์	ระบบแสงสว่าง

การจัดวางตำแหน่งของกรไ้ใช้งานต่าง ๆ

ส่วนสำคัญของจุดเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส คือ การสร้างพื้นที่ให้ผู้เดินทางได้เดินทางไปยังรูปแบบการเดินทางชนิดอื่นได้อย่างสะดวกสบาย จึงต้องการให้ทางเดินทำมีขนาดใหญ่ เพื่อให้เกิดการถ่ายผู้โดยสารออกจากบริเวณสถานีให้รวดเร็วที่สุด จำเป็นต้องสร้างทางเดินลอยฟ้าให้เชื่อมต่ออาคารต่าง ๆ บริเวณสถานีได้โดยตรง เพื่อการเข้าถึงแหล่งกิจกรรมแหล่งการทำงานของผู้เดินทางส่วนใหญ่ที่เข้ามาทำกิจกรรมในพื้นที่ย่านนอศอก และยังคงเชื่อมต่อไปยังรูปแบบการเดินทางต่าง ๆ ได้ไม่ปะปนกัน โดยจัดให้แต่ละรูปแบบการเดินทางอยู่บริเวณพื้นที่ลานพลาซ่าหรือว่าพื้นที่ว่างที่สามารถรองรับปริมาณผู้เดินทางได้เป็นจำนวนมาก

ส่วนบริการสาธารณะนั้นถูกจัดให้อยู่บริเวณทางเดินลอยฟ้าซึ่งมีการปรับอากาศภายใน และยังมีผู้ขายตั๋วรถไฟฟ้าบีทีเอส รวมถึงพื้นที่นั่งพักคอยด้วยเพื่อให้เกิดความสะดวกในการเข้าถึงตัวสถานีในการต่อคิวซื้อบัตรโดยสาร

ส่วนบริการก็จะถูกรวมไว้กับบริเวณสถานี เนื่องจากใช้พื้นที่น้อยเป็นเพียงตู้แผงไฟฟ้าเพื่อเปิด-ปิดระบบแสงสว่างและเครื่องปรับอากาศภายในทางเดินลอยฟ้าเท่านั้น

ส่วนอาคารจอดรถจะเป็นการขอความร่วมมือกับอาคารต่าง ๆ บริเวณสถานี โดยการสร้างทางเดินเท้าเชื่อมต่อ ซึ่งปัจจุบันมีการเชื่อมต่อกับตัวสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสทุกอาคาร

การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าบีทีเอสกับรถไฟฟ้าใต้ดิน

ปัจจุบันได้สร้างเป็นอาคารเชื่อมต่อเฉพาะผู้เดินทางที่ต้องการเปลี่ยนเส้นทางจากรถไฟฟ้าบีทีเอสกับรถไฟฟ้าใต้ดินเท่านั้นซึ่งปัญหาหลัก ๆ เป็นการเดินทางเข้าสู่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินเท่านั้น เนื่องจากว่าจะต้องมีการตรวจกระเป๋าถือ ก่อนเข้าสู่บริเวณภายในสถานี ในช่วงเวลาเร่งด่วนนั้นทำให้เสียเวลาในการรอเข้าสถานี

การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าบีทีเอสกับรถประจำทาง

บริเวณป้ายรถประจำทางเดิมจะอยู่บริเวณหน้าห้างโรบินสันและโรงแรม The Westin ซึ่งถูกสร้างทางเดินลอยฟ้าเชื่อมต่อจากบริเวณสถานีลงมายังป้ายรถประจำทางโดยตรงซึ่งบริเวณป้ายรถประจำทางนั้นไม่ได้ถูกสร้างให้เป็น พื้นที่นั่งพักคอยมีหลังคา และมีสิ่งกีดขวาง เช่น ตู้โทรศัพท์ และต้นไม้บังทัศนียภาพในการมอง ซึ่งทางศักยภาพในการสร้างป้ายรถประจำทางสามารถทำได้เนื่องจากมีขนาดทางเท้าที่กว้าง (3.75 เมตร) ความพิที่ 4.85

ป้ายรถประจำทางอีกฝั่งที่ตั้งอยู่ถัดจากอาคาร Time Square นั้นจัดไว้ได้อย่างเหมาะสมแล้วโดยสามารถเข้าถึงได้จากการเดินทางผ่านทางเดินลอยฟ้ามายังสะพานลอยที่อยู่บริเวณป้ายรถประจำทางที่อยู่ถัดจากอาคาร Time Square

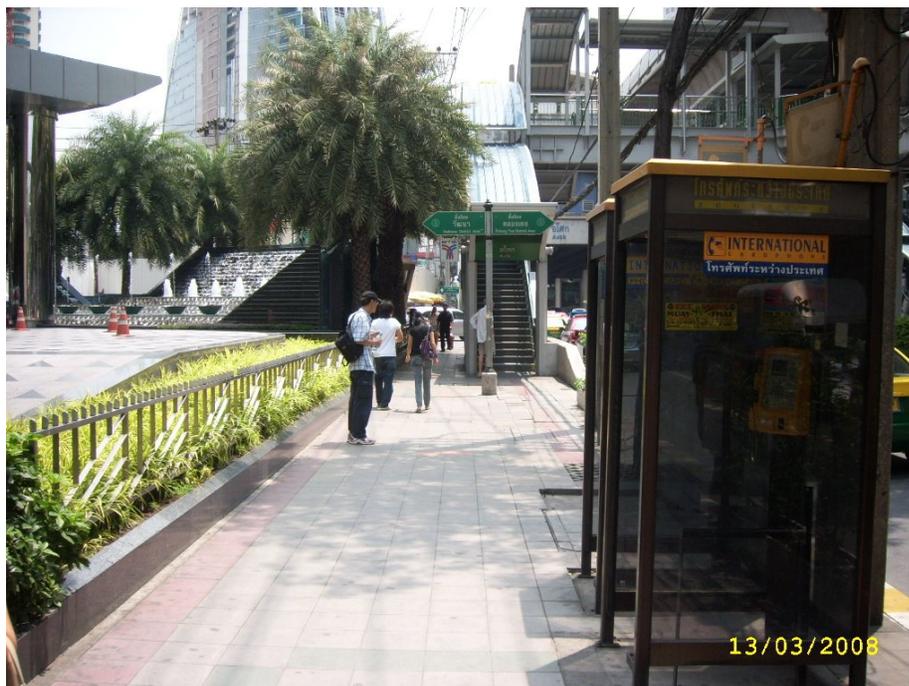
ส่วนป้ายรถประจำทางที่อยู่บริเวณถนนอโศกมีพื้นที่ว่างอยู่ใกล้กับป้ายรถประจำทางเดิมซึ่งมีเพียงตัวป้ายรถประจำทางเท่านั้น อยู่บริเวณทางออกและที่จอดรถของรถไฟฟ้าใต้ดิน รวมถึงยังมีจุดที่จักรยานยนต์รับจ้างมาอยู่ด้วย จึงทำการพัฒนาพื้นที่ให้เกิดความสัมพันธ์ร่วมกันระหว่างรถประจำทางและจักรยานยนต์รับจ้าง

การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าบีทีเอสกับรถแท็กซี่

รถแท็กซี่มีป้ายจอดรถอยู่บริเวณแยกอโศก-สุขุมวิท อาคาร Time Square ด้านข้างห้างโรบินสัน และบริเวณก่อนถึงอาคารเชื่อมต่อของรถไฟฟ้าใต้ดินกับรถไฟฟ้าบีทีเอส

ภาพที่ 4.85

ทางเท้าบริเวณหน้าห้างโรบินสันและโรงแรม The Westin



หมายเหตุ: ภาพถ่ายจากการสำรวจ โดยผู้วิจัย, เดือนกุมภาพันธ์ 2551.

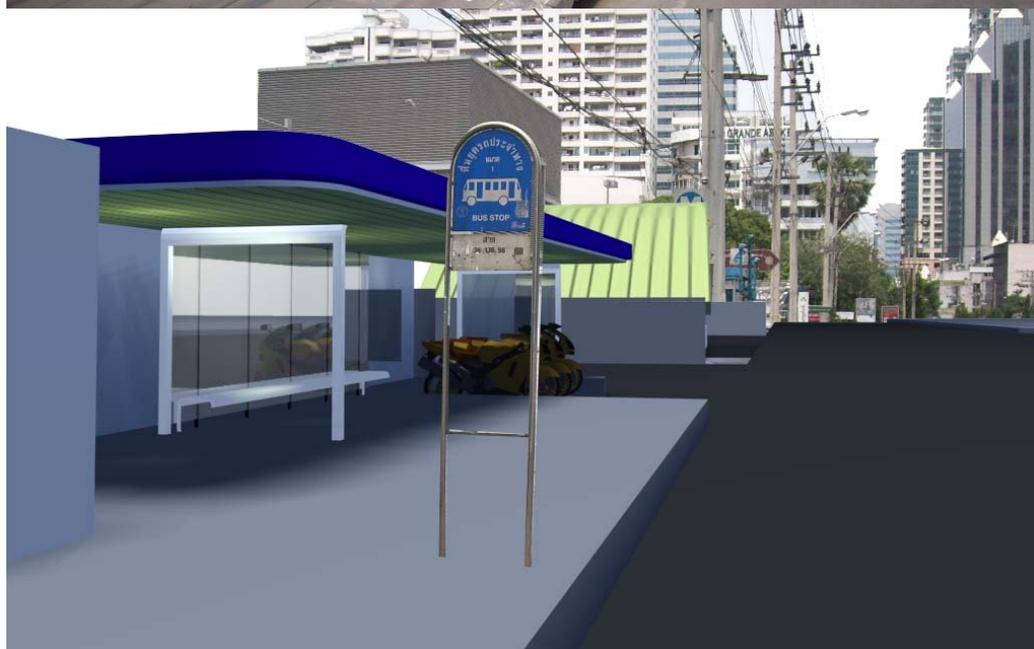
ภาพที่ 4.86

ทัศนียภาพบริเวณหน้าห้างโรบินสันและโรงแรม The Westin
และการออกแบบป้ายรถประจำทาง



ภาพที่ 4.87

ทัศนียภาพบริเวณถนนอโศก และการออกแบบป้ายรถประจำทางร่วมกับจุดจอดจักรยานยนต์



จากความเหมาะสมในการพัฒนาพื้นที่เพื่อจัดให้เป็นจุดรับส่งผู้โดยสารของรถแท็กซี่ของแต่ละจุดนั้นบริเวณห้างโรบินสันเหมาะสมที่สุด เนื่องจากการที่มีพื้นที่และจุดจอดรับส่งผู้โดยสารนั้นอยู่บริเวณจุด drop-off หน้าห้างซึ่งอยู่เลยออกมาจากบริเวณถนนการจราจร มีการสร้างทางเดินลอยฟ้าเชื่อมต่อกับบริเวณห้างแล้วด้วย ทำให้สามารถเดินทางเชื่อมต่อกันได้โดยตรง

บริเวณอาคาร Time Square มีพื้นที่บริเวณลานหน้าอาคารและมีทางเดินเชื่อมต่อกันจากรถไฟฟ้ามายังอาคารแล้วด้วยนั้นสามารถพัฒนาเป็นจุด drop-off หน้าอาคารได้

ส่วนบริเวณจุดจอดรับส่งผู้โดยสารแท็กซี่ที่เดิมอยู่บริเวณแยกอโศก-สุขุมวิทได้สถานีไม่มีพื้นที่สำหรับให้เป็นจุด drop-off ได้ ดังนั้นจึงได้ทำการสำรวจพื้นที่ใกล้เคียงที่อยู่ทางเลี้ยวไปศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ ซึ่งบริเวณทางเท้าฝั่งนี้มีการใช้งานน้อยเป็นพื้นที่ที่ขาดการเชื่อมต่อกับแหล่งกิจกรรมจากบริเวณใกล้เคียง ทำให้คาดว่าจะสามารถสร้างจุด drop-off สำหรับรถแท็กซี่ได้ เพื่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่บริเวณนี้และก่อให้เกิดการใช้งานมากขึ้น ซึ่งสามารถเดินทางเชื่อมต่อกันจากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ได้โดยตรง

การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าบีทีเอสกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง

วินมอเตอร์ไซค์รับจ้างที่อยู่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส นั้นมีอยู่หน้าปากซอยสุขุมวิท 19 บริเวณทางเลี้ยวหน้าตลาดอโศก บริเวณทางออกของรถไฟฟ้าใต้ดินที่อยู่ติดกับที่จอดรถยนต์ที่ได้กล่าวไปแล้ว และบริเวณตามปากซอยต่าง ๆ ซึ่งควรออกแบบให้มีการมารวมรถจักรยานยนต์รับจ้างมาอยู่ที่จุดเดียวสำหรับบริการผู้เดินทางรถไฟฟ้า เพื่อให้ผู้โดยสารรถไฟฟ้าสามารถเดินทางมาใช้งานได้ง่ายเข้าถึงจุดจอดจักรยานยนต์รับจ้างที่จัดพื้นที่จุดจอดรับส่งผู้โดยสารได้โดยตรง โดยพื้นที่บริเวณทางเท้าจะมีร้านค้าแผงลอยเข้ามาตั้งแผงทำให้ขัดขวางการเดินทาง

การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าบีทีเอสกับบริบทโดยรอบ

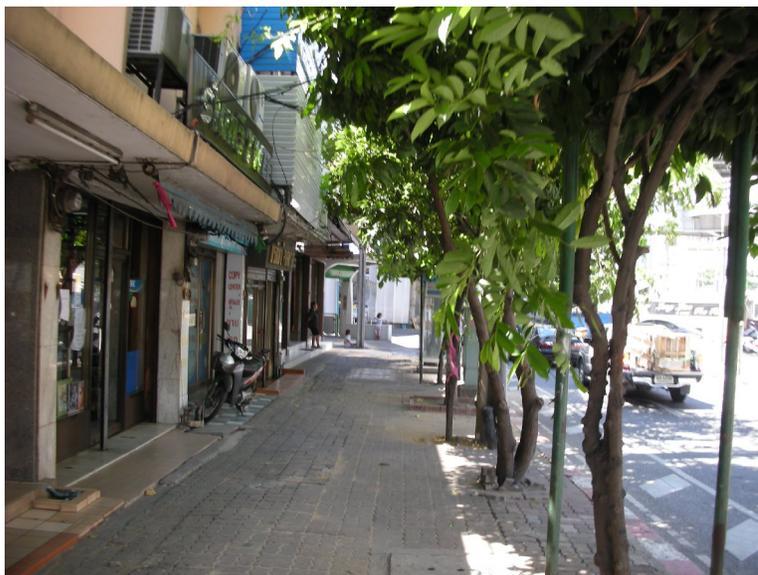
การเชื่อมต่อกับบริบทโดยรอบนั้นบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส อโศกมีการเชื่อมต่อกับอาคารแหล่งกิจกรรมและที่จอดรถยนต์โดยรอบแล้ว ซึ่งสิ่งที่ต้องแก้ไขคือทางเท้าลอยฟ้าที่ยังขาดการ สร้างทัศนียภาพ และสร้างให้เกิดกิจกรรมที่นอกเหนือจากการเดินทางเชื่อมต่อกับอาคาร อาทิ ตู้ขายตั๋วรถไฟฟ้าอัตโนมัติซึ่งจะช่วยลดการใช้งานตู้บริเวณสถานีรถไฟฟ้าได้ หรือการจัดให้มีพื้นที่พักผ่อน เป็นจุดนัดพบของผู้เดินทาง และยังขาดการป้องกันจากมลภาวะ เป็นพิษบนท้องถนน

ภาพที่ 4.88
จุดรับส่งผู้โดยสารบริเวณหน้าอาคาร Time Square และ
การออกแบบจุด drop-off หน้าอาคาร



ภาพที่ 4.89

พื้นที่ทางเท้าที่จะตรงไปศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์



ภาพที่ 4.90

จุดจอดรับผู้โดยสารบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสอโศก



หมายเหตุ: ภาพถ่ายจากการสำรวจ โดยผู้วิจัย, เดือนกุมภาพันธ์ 2551.

ภาพที่ 4.91

ทัศนียภาพของพื้นที่ออกแบบจุดdrop-off รถแท็กซี่บริเวณแยกอโศก



ภาพที่ 4.92

ทัศนียภาพของพื้นที่ออกแบบจุด drop-off รถแท็กซี่บริเวณแยกอโศก 2



ภาพที่ 4.93

ทัศนียภาพของพื้นที่ออกแบบจุดจอดจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณปากซอยสุขุมวิท 19

