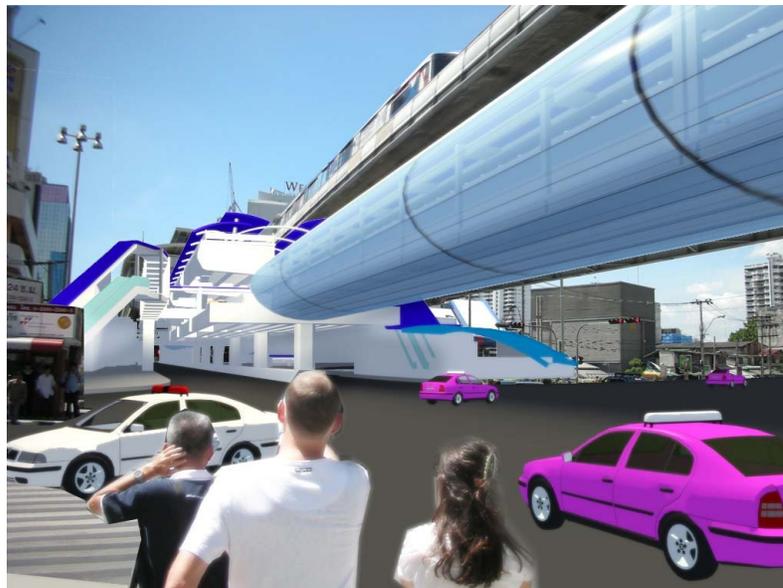


ภาพที่ 4.94
จุดรับส่งผู้โดยสารบริเวณหน้าห้างโรบินสัน



ภาพที่ 4.95
ทัศนียภาพของSkywalkของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสอโศก



ภาพที่ 4.96

ทัศนียภาพภายในของทางเดินลอยฟ้าสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสสถานีเอสโค



4.2.3 การออกแบบจุดเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสศาลาแดง

จากการรวบรวมข้อมูลลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา พื้นที่ส่วนใหญ่บริเวณสถานีเป็น พื้นที่อาคารสูงมีพื้นที่กิจกรรมหนาแน่นเช่นเดียวกับสถานีเอสโค มีการใช้งานในพื้นที่ที่หนาแน่นมากกว่า มีพื้นที่เพื่อใช้ในการพัฒนาจุดเชื่อมต่อแต่ยังสามารถใช้พื้นที่เพื่อที่จะพัฒนาโดยใช้แนวคิดในการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณจุดเชื่อมต่อแบบใช้อาคารเป็นศูนย์กลางการเดินทางได้ ในบริเวณพื้นที่สถานีศาลาแดงมีรูปแบบการเดินทางที่หลากหลายทั้ง รถไฟฟ้าบีทีเอส รถไฟฟ้าใต้ดิน รถประจำทาง รถแท็กซี่ และรถจักรยานยนต์รับจ้าง และมีการใช้งานอย่างหนาแน่นในช่วงเวลาเช้าจนถึงเย็น เนื่องจากการเดินทางเข้าและออกจากแหล่งทำงานในเมืองซึ่งเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ ดังนั้นเพื่อการสร้างจุดเชื่อมต่อที่สมบูรณ์จึงต้องมีการสร้างให้มีการเกิดจุดเชื่อมต่อทั้ง 2 ฝั่งถนน โดยใช้อาคารสูงหรืออาคารที่มีกิจกรรมหลากหลายใช้เพื่อเป็นที่จอดรถของผู้ใช้งานรถไฟฟ้าและยังสามารถใช้เป็นจุดรับส่งผู้โดยสารของแต่ละรูปแบบการเดินทางที่มีอยู่ในพื้นที่ โดยมีแนวคิด ดังนี้

- ศึกษาพื้นที่ของที่จอดจักรยานยนต์รับจ้างเดิมที่มีอยู่อย่างหลากหลายตามบริเวณปากซอยต่าง ๆ นำมาวิเคราะห์และจัดให้มีรูปแบบของจุด drop-off ที่เหมาะสมและสามารถเข้าถึงได้ง่ายจาก สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส
 - จัดหาพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับจุด drop-off ผู้โดยสารรถแท็กซี่ให้แยกออกจากระบบการขนส่งรองชนิดอื่น
 - ศึกษาพื้นที่จอดรับส่งผู้โดยสารของรถประจำทางที่หลากหลายในพื้นที่ จากนั้นจัดหาพื้นที่ที่เหมาะสมและทำการออกแบบป้ายรถประจำทางที่เหมาะสมโดยแยกออกจากบริเวณรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ
 - ศึกษาพื้นที่จอดรถตู้และจัดการออกแบบจุด drop-off ที่เหมาะสมโดยให้มีเส้นทางแยกออกจากรูปแบบการเดินทางชนิดอื่น ๆ
 - ศึกษารูปแบบที่เหมาะสมต่อทางเดินลอยฟ้าบริเวณสถานี ที่เชื่อมต่อกับอาคารหรือแหล่งกิจกรรมต่าง ๆ
 - จัดทำทางเดินเชื่อมต่อไปยังอาคารต่าง ๆ บริเวณสถานีที่มีพื้นที่จอดรถยนต์
- รายละเอียดโครงการ
- องค์ประกอบหลักของจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสศาลาแดง ประกอบไปด้วย
1. ส่วนของสถานีของแต่ละรูปแบบการเดินทาง
 2. ส่วนของพื้นที่บริการสาธารณะ
 3. ส่วนบริการ

ตารางที่ 4.3

รายละเอียดโครงการจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีศาลาแดง

พื้นที่กิจกรรม	กิจกรรม	ช่วงเวลา	ขนาดพื้นที่		รายการความต้องการเฉพาะ		
			จำนวน หน่วย	พื้นที่ ต่อ หน่วย	ความต้องการเฉพาะด้าน กิจกรรม	อุปกรณ์	ระบบควบคุม สภาพแวดล้อม
1. ส่วนของสถานีของแต่ละรูปแบบการเดินทาง							
รถประจำทาง	ชานชาลาจอดรถประจำทาง	ตลอดทั้งวัน	2	15	จุดนั่งพักรอรถ มีหลังคา ป้าย ข้อมูลการเดินทาง	-	ระบบแสงสว่าง
รถแท็กซี่	ชานชาลาจอดรถแท็กซี่	ตลอดทั้งวัน	2	15	ช่องจอดรถรอผู้โดยสาร มีการใช้งานรองจากรถประจำ ทางจัดให้อยู่เลนถัดมา	-	ระบบแสงสว่าง
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	จุดจอดจักรยานยนต์ รับจ้าง	ตลอดทั้งวัน	1	15	ช่องจอดรถรอผู้โดยสาร	-	ระบบแสงสว่าง
ทางเดินมีหลังคา	ทางเดินลอยฟ้าเชื่อม ต่อไปยังแต่ละรูปแบบ การเดินทาง	05.00- 01.00	2	-	ทางเลื่อนอัตโนมัติ บันไดเลื่อน บันได	-	ระบบปรับอากาศ ระบบแสงสว่าง

ตารางที่ 4.3 (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	1	15	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

การออกแบบจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสศาลาแดง

จุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสศาลาแดงถูกออกแบบให้สามารถเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างรถไฟฟ้าบีทีเอส รถไฟฟ้าใต้ดิน รถแท็กซี่ รถประจำทาง ที่จอดรถยนต์ รถตู้ และรถจักรยานยนต์รับจ้างได้อย่างเป็นระบบ มีการออกแบบที่สะดวกตาเพื่อให้เป็นที่สังเกตเห็นได้ง่าย มีความโดดเด่นภายนอกและภายใน โดยเน้นที่ระบบของการเดินถ่ายเทผู้โดยสารให้เดินทางเชื่อมต่อ ไปยังรูปแบบการเดินทางต่าง ๆ โดยเข้าถึงได้โดยตรงบริเวณจุดเชื่อมต่อเป็นสำคัญซึ่งการเชื่อมต่อนั้นจะใช้วิธีคล้ายกับสถานีอโศกเนื่องจากเป็นพื้นที่เมืองชั้นใน เป็นแหล่งเศรษฐกิจและแหล่งกิจกรรมต่าง ๆ อย่างหนาแน่น จึงทำให้มีพื้นที่ว่างในการสร้างจุดเชื่อมต่อเป็นอาคารน้อย ทำให้ต้องใช้แนวคิดแบบใช้อาคารเป็นศูนย์กลางของรูปแบบการเดินทางต่าง ๆ เนื่องจากข้อได้เปรียบของการที่อาคารเป็นแหล่งกิจกรรม และเป็นจุดนัดพบที่ดี

ส่วนประกอบของการใช้งาน

จากการออกแบบทางสถาปัตยกรรมของจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าศาลาแดง ต้นแบบ ประกอบด้วยตำแหน่งที่ตั้งของจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าศาลาแดง ภาพถ่ายจากการสำรวจจุดจอดของรูปแบบการเดินทางต่าง ๆ เดิมและการออกแบบทางสถาปัตยกรรมของจุดจอดรับส่งผู้โดยสารของรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ ขึ้นมาใหม่

การจัดวางตำแหน่งของการใช้งานต่าง ๆ

ส่วนสำคัญของจุดเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสนั้น การสร้างพื้นที่ให้ผู้เดินทางได้เดินทางไปยังรูปแบบการเดินทางชนิดอื่นได้อย่างสะดวกสบาย จึงต้องการให้ทางเดินทำมีขนาดใหญ่ เพื่อให้เกิดการถ่ายเทผู้โดยสารออกจากบริเวณสถานีให้รวดเร็วที่สุด จำเป็นต้องสร้างทางเดินลอยฟ้าให้เชื่อมต่ออาคารต่าง ๆ บริเวณสถานีได้โดยตรง เพื่อการเข้าถึงแหล่งกิจกรรมแหล่งการทำงานของผู้เดินทางส่วนใหญ่ ที่เข้ามาทำกิจกรรมในพื้นที่ย่านอโศกและยังต้องเชื่อมต่อไปยังรูปแบบการเดินทางต่าง ๆ ได้โดยไม่ปะปนกัน โดยจัดให้แต่ละระบบขนส่งรอนั้นอยู่บริเวณพื้นที่ลานพลาซ่าหรือว่าพื้นที่ว่างที่สามารถรองรับปริมาณผู้เดินทางได้เป็นจำนวนมาก

ส่วนบริการสาธารณะนั้นถูกจัดให้อยู่บริเวณทางเดินลอยฟ้าซึ่งมีการปรับอากาศภายในและยังมีตู้ขายตั๋วรถไฟฟ้าบีทีเอส รวมถึงพื้นที่นั่งพักคอยด้วยเพื่อให้เกิดความสะดวกในการเข้าถึงตัวสถานีในการต่อคิวซื้อบัตรโดยสาร

ส่วนบริการก็จะถูกรวมไว้กับบริเวณสถานี เนื่องจากใช้พื้นที่น้อยเป็นเพียงตู้แผงไฟฟ้าเพื่อเปิด-ปิดระบบแสงสว่างและเครื่องปรับอากาศภายในทางเดินลอยฟ้าเท่านั้น

ส่วนอาคารจอดรถเป็นการขอความร่วมมือกับอาคารต่าง ๆ บริเวณสถานี โดยการสร้างทางเดินเท้าเชื่อมต่อ ซึ่งปัจจุบันมีการเชื่อมต่อกับตัวสถานีรถไฟฟ้าแล้ว

การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าบีทีเอสกับรถไฟฟ้าใต้ดิน

ปัจจุบันได้สร้างเป็นทางเดินลอยฟ้าเชื่อมต่อเฉพาะผู้เดินทางที่ต้องการเปลี่ยนเส้นทางจากรถไฟฟ้าบีทีเอสกับรถไฟฟ้าใต้ดินแต่ปัญหาหลัก ๆ ของการเดินทางเชื่อมต่อ ได้แก่ ความสะดวกสบายในการถ่ายเทผู้โดยสารระหว่างสถานี เนื่องจากการออกแบบให้มีบันไดเลื่อนเพียงตัวเดียว และไม่เปิดให้บริการทำให้ผู้เดินทางนิยมใช้ลิฟท์ในการเดินทางเชื่อมต่อ ปัจจุบันเนื่องจากต้องเดินทางผ่านการตรวจกระเป๋า จึงไม่สามารถใช้ลิฟท์ได้ ทำให้ควรจะต้องเพิ่มเติมบันไดเลื่อนให้มีทั้งขึ้นและลงบริเวณอาคารเชื่อมต่อเพื่อทำให้คนนิยมมาใช้ทางเดินลอยฟ้ามากขึ้น

การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าบีทีเอสกับรถประจำทาง

จุดที่เป็นป้ายรถประจำทางอยู่บริเวณช่วงห้องแถวระหว่างซอยศาลาแดงกับอาคารสีลมคอมเพล็กซ์ ซึ่งทางเท้าบริเวณนั้นมีขนาดเล็กและมีสิ่งกีดขวางเยอะรวมถึงอยู่ไกลจากบริเวณสถานีรถไฟฟ้า จุดที่ 2 คือ หน้าอาคาร CP Tower และอาคารสีลม 64 และยังมีการเรียกรถประจำทางนอกป้ายรถประจำทางที่กล่าวมาแล้ว โดยสามารถเรียกได้ตามจุดเด่น ๆ บริเวณถนนสีลม ซึ่งแต่ละจุดที่กล่าวมานั้นไม่มีคุณลักษณะของป้ายรถประจำทางที่ดี คือไม่มีพื้นที่พักของผู้โดยสารที่มีหลังคาและถูกร้านค้าแผงลอยเข้ามาบดบังพื้นที่รอผู้โดยสารของป้ายรถประจำทาง ดังนั้นได้ออกแบบให้มีป้ายรถประจำทางอยู่บริเวณหน้าอาคาร Zuellig House ซึ่งอยู่ใกล้กับอาคารเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าใต้ดิน และมีพื้นที่ทางเท้าเพียงพอในการตั้งป้ายรถประจำทาง ส่วนจุดที่อยู่หน้าอาคาร CP Tower นั้นเป็นลานพลาซ่าด้านหน้าอยู่แล้วซึ่งมีพื้นที่เพียงพอรองรับผู้เดินทางได้เป็นจำนวนมาก ขาดเพียงการสร้างจุดที่นั่งพักคอยรถโดยสาร เช่นเดียวกับจุดที่อยู่หน้าอาคารสีลม 64 ซึ่งอยู่ติดกับทางลงของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส แต่ว่าพื้นที่ป้ายรถประจำทางถูกบดบังโดยร้านค้าแผงลอยที่มาตั้งแผงเต็มพื้นที่ทางเท้าที่มีขนาดกว้างเหลือทางเดินเท้าแคบลง

การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าบีทีเอสกับรถแท็กซี่

บริเวณถนนสีลมนั้นมีการจัดพื้นที่สำหรับรถแท็กซี่เพื่อเป็นจุด drop-off แต่ว่าไม่มีป้ายบอกให้ชัดเจน ว่าเป็นจุดรับส่งผู้โดยสารของรถแท็กซี่ทำให้รถแท็กซี่ต้องจอดรอผู้โดยสารบริเวณริมถนนซึ่งทำให้เลนการจราจรลดลง

โดยจัดให้มีจุด drop-off ที่มีหลังคาบริเวณหน้าอาคารสีลมคอมเพล็กซ์ เนื่องจากเป็นอาคาร ที่มีพื้นที่หน้าอาคารขนาดใหญ่และอยู่ใกล้กับทางขึ้น-ลงรถไฟฟ้าใต้ดินทำให้สามารถเดินทางถึงได้โดยตรง

และบริเวณทางขึ้น-ลงของรถไฟฟ้าฝั่งตรงข้ามอาคารสีลมคอมเพล็กซ์ซึ่งบริเวณนี้มีการเดินเท้าไม่มากนักสามารถจัดให้เป็นจุด drop-off สำหรับรถแท็กซี่ได้

การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าบีทีเอสกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง

บริเวณถนนสีลมนี้มีจุดจอดจักรยานยนต์รับจ้างอยู่ตามปากซอยต่าง ๆ ซึ่งมีอยู่ทั่วไป จุดที่สำคัญต่อการเดินทางเชื่อมต่อของรถไฟฟ้าบีทีเอส คือ จุดที่อยู่หน้าอาคารสีลมคอมเพล็กซ์ได้มีการจัดจุด drop-off สำหรับรถจักรยานยนต์รับจ้างไว้อย่างเป็นทางการ เป็นสัดส่วน สามารถเดินทางมาใช้งานได้จากการเดินทางลงมาจากทางลงบริเวณสถานีรถไฟฟ้าได้โดยตรง

จุดต่อมาคือบริเวณหน้าปากซอยธนนิยะ ซึ่งรถจักรยานยนต์รับจ้างจอดไว้อยู่กลางของปากซอยซึ่งดูก็ดขวางการจราจรเวลามีรถเข้า-ออกและกีดขวางผู้เดินทางผ่านซอยธนนิยะด้วย ได้ทำการออกแบบให้มีการจัดพื้นที่จอดรถไว้อยู่ด้านข้างของปากซอยแทน

การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าบีทีเอสกับรถตู้

รถตู้ มีการขับเข้ามาภายในบริเวณถนนสีลม แต่ไม่มีการจอดรับ-ส่งผู้โดยสารบริเวณหน้าห้างโรบินสันฝั่งถนนพระราม 4 ซึ่งเป็นถนนกว้างแต่อย่างไรก็ยังไม่มีการสร้างจุด drop-off และพื้นที่พักคอยผู้โดยสารขึ้นมา โดยการเดินทางเข้าถึงจากผู้เดินทางรถไฟฟ้าหรือเดินทางมาจากถนนสีลมนั้นสามารถเดินทางตัดเข้ามาในห้างโรบินสันแล้วออกมาบริเวณหน้าห้างฝั่งพระราม 4 ได้

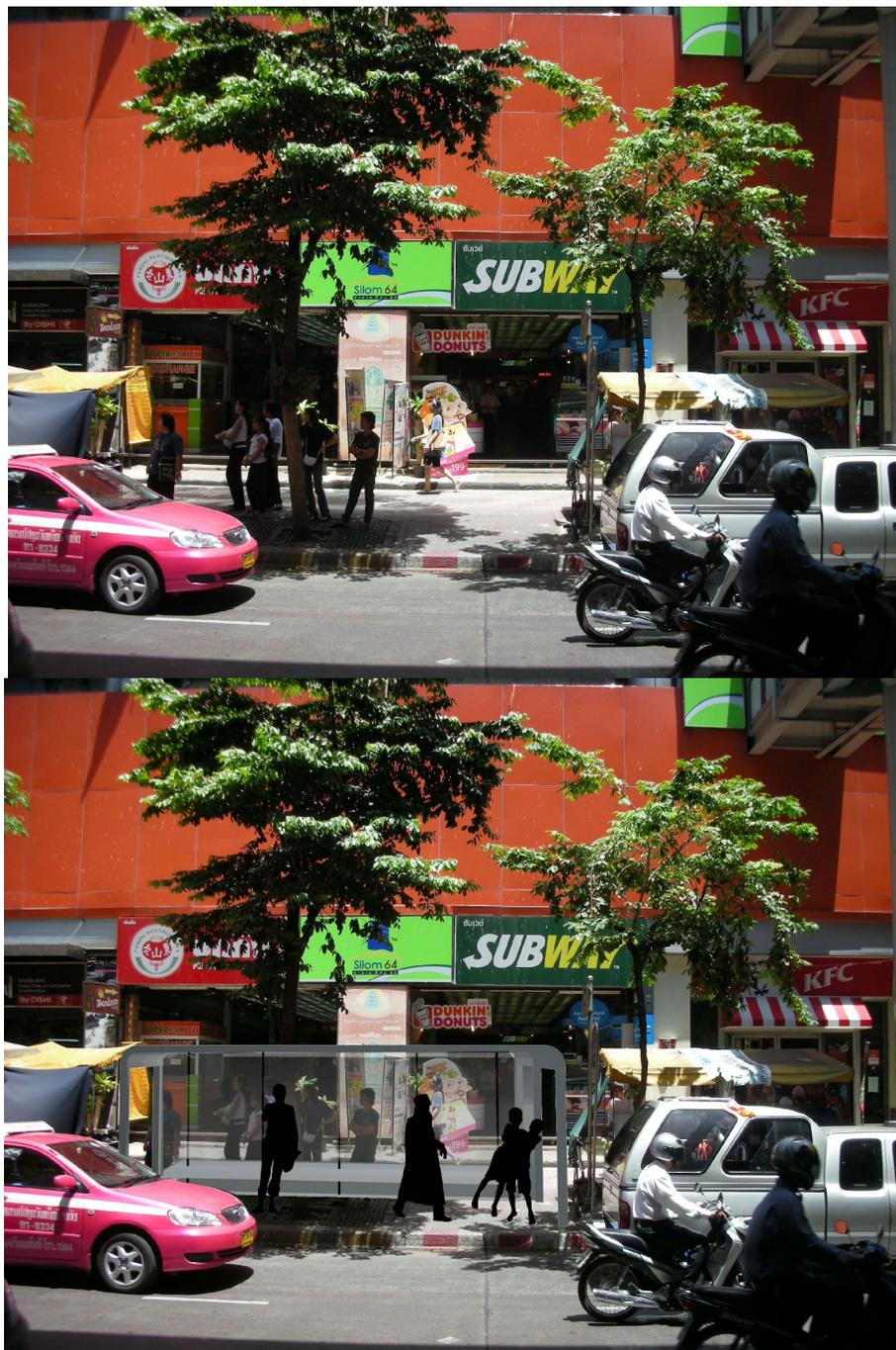
การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าบีทีเอสกับบริบทโดยรอบ

บริเวณถนนสีลมนั้นมีปริมาณของอาคารสูงเป็นจำนวนมากซึ่งปัจจุบันมีเพียง 3 อาคารเท่านั้นที่มีการสร้างทางเดินเชื่อมต่อ ได้แก่ อาคารสีลมคอมเพล็กซ์ อาคารธนนิยะพลาซ่า และอาคารสีลม 64 แต่ว่าอาคารหลังจากนี้ไปด้านในของถนนยังไม่ถูกเชื่อมต่อโดยทางเดินลอยฟ้า ซึ่งมีทั้งอาคารที่เป็นสำนักงาน รวมไปถึงอาคารที่มีแหล่งกิจกรรมที่หนาแน่นอยู่อีกหลายอาคาร จึงออกแบบให้มีการสร้างทางเดินเชื่อมต่อไปยังอาคารต่าง ๆ เพื่อที่จะลดปริมาณผู้เดินทางบนทางเท้าที่คับคั่งบริเวณถนนสีลมให้น้อยลง เป็นการเชื่อมต่อไปยังระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ ที่ถูกออกแบบให้อยู่ตามหน้าอาคารขนาดใหญ่ของถนนสีลม และยังเป็น การเชื่อมต่อไปยังอาคารจอดรถยนต์ของอาคารต่าง ๆ อีกด้วยโดย อาคารที่มีศักยภาพในการเชื่อมต่อนั้นมี ดังนี้ ห้างโรบินสันสีลม (เชื่อมต่อกับจุด drop-off ของรถตู้) อาคาร Zuellig House (เชื่อมต่อกับป้ายรถประจำทาง) อาคาร CP tower (เชื่อมต่อกับป้ายรถประจำทาง) อาคาร United Center (เชื่อมต่อทางเดินลอยฟ้า)

ภาพที่ 4.98
ทัศนียภาพของป้ายรถประจำทางที่ถูกจัดวางและออกแบบ
ขึ้นมาใหม่หน้าอาคาร Zuellig House



ภาพที่ 4.99
ทัศนียภาพของป้ายรถประจำทางหน้าอาคารสีลม64



ภาพที่ 4.100
ทัศนียภาพของป้ายรถประจำทางหน้าอาคาร CP Tower



ภาพที่ 4.101

ทัศนียภาพของจุด drop-off หน้าอาคารสีลมคอมเพล็กซ์

