

บทคัดย่อ

ในปัจจุบันภาครัฐบาลได้มีนโยบายทั้งการรณรงค์ให้ใช้ระบบขนส่งมวลชน และมีโครงการในการสร้างและขยายระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ทั้งรถไฟฟ้าและรถไฟฟ้่าใต้ดินโดยขยายเส้นทางให้มีเส้นทางมากขึ้นเพื่อรองรับการเดินทางในอนาคต โดยมีการตัดเส้นทางการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ที่มีความแตกต่างกัน อย่างไรก็ตาม สถานะทางกายภาพของตัวสถานีนั้นมีลักษณะเหมือนกันทั้งหมด โดยมีได้ให้ความสำคัญถึงความสัมพันธ์ต่อบริบทโดยรอบ ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาต่อผู้ใช้งานที่ต้องการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากรถไฟลอยฟ้ามายังรถไฟฟ้่าใต้ดิน รถแท็กซี่ รถประจำทาง รถตู้โดยสาร รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถยนต์ส่วนบุคคล รวมถึงสถานะทางกายภาพของบริบทรอบ บริเวณสถานี จากการศึกษาจากทฤษฎี งานวิจัยวารสาร ข้อมูลที่เกี่ยวข้องรวมทั้ง การลงพื้นที่สำรวจ แล้วพบว่า มีปัญหาเกิดขึ้นจากระบบการเดินทาง 2 ระบบ คือ ระบบการสัญจรทางเท้าและระบบการสัญจรทางถนน โดยบริเวณ 1) สถานีหมอชิต พบว่ามีปัญหาช่วงเข้าและช่วงเย็น ของการเดินทางเข้าออกบริเวณสถานี 2) สถานีศาลาแดง พบว่ามีปัญหาในช่วงเช้า เที่ยง และเย็น เนื่องจากการเดินทางเข้า-ออกจากที่ทำงานและช่วงพักเที่ยงในย่านสีลม และการสัญจรทางถนน จะมีปัญหามากในช่วงเวลาเช้าและเย็น เนื่องจากการเดินทางออก-เข้าพื้นที่ 3) สถานีอโศก มีความหนาแน่นในการเดินทางสัญจรช่วงเช้าและเย็น เนื่องจากการเปลี่ยนเส้นทางเดินทางจากรถไฟฟ้่าใต้ดินกับรถไฟลอยฟ้า และการเดินทางเข้ามาทำงานในย่านสุขุมวิทและอโศก ในส่วนของการสัญจรทางถนนจะมีความหนาแน่นในช่วงเช้าและเย็น เนื่องจากการเดินทางด้วยรถยนต์เข้าถนนสุขุมวิทและถนนอโศก จากปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นพบว่าเกิดจากการออกแบบสถานีมิได้มีความสัมพันธ์กับบริบทโดยรอบ ทำให้เกิดความไม่เชื่อมต่อระหว่างการเดินทางของผู้เดินทาง จากรูปแบบการเดินทางหลัก ซึ่งได้แก่ รถไฟฟ้่าบีทีเอสมายังรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ ดังนั้นจึงได้ออกแบบ จุดเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้่าบีทีเอสขึ้นมาใหม่ทั้ง 3 จุด ได้แก่ สถานีหมอชิต สถานีศาลาแดงและสถานีอโศก

สถานีหมอชิตออกแบบโดยใช้แนวคิดแบบ Intermodal ซึ่งเป็นแนวคิดในการรวมรูปแบบการเดินทางไว้ในพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้่า และเชื่อมต่อกันโดยระบบการสัญจรทางเท้าที่เหมาะสม ลักษณะการออกแบบเป็นอาคารจอดรถขนาดใหญ่ฝั่งหมอชิตเก่า มีช่องทางที่รองรับรถแท็กซี่ รถตู้ รถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่เข้ามารับส่งผู้โดยสารและเชื่อมต่อกับสถานีหมอชิตโดยทางเชื่อมลอยฟ้ากับอาคารจอดรถ และอาคารฝั่งสวนจตุจักรมีช่องทางที่รองรับรถตู้ รถแท็กซี่ และรถจักรยานยนต์รับจ้างที่เข้ามารับส่งผู้โดยสาร บริเวณเหนือสถานีรถไฟฟ้่าใต้ดิน และมีการเชื่อมต่องานทั้งหมด

โดยทางเดินเท้าลอยฟ้า ซึ่งยังมีการออกแบบให้เชื่อมต่อไปถึงตลาดนัดสวนจตุจักรอีกด้วย ส่วนสถานีรถไฟ และสถานีศาลาแดง มีการออกแบบโดยใช้แนวคิดแบบอาคารเป็นศูนย์กลาง มีรูปแบบการเดินทางแบบต่าง ๆ โดยการใช้ทางเดินลอยฟ้าเชื่อมต่อกับอาคารขนาดใหญ่บริเวณรอบ ๆ สถานี และออกแบบจุดจอดรับส่งผู้โดยสารบริเวณด้านหน้าหรือภายในอาคารที่มีพื้นที่เอื้ออำนวย

การออกแบบได้ประเมินโดยผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับรถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งได้ให้ความเห็นว่า สถานีหมอชิตสามารถสร้างเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางเนื่องจากมีพื้นที่ในการสร้างและเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางรอบนอกศูนย์กลางเมือง สำหรับสถานีรถไฟ ผู้เชี่ยวชาญได้ให้ความเห็นว่าเหมาะสม กับการสร้างจุดเชื่อมต่อเนื่องจากมีพื้นที่บริเวณด้านหน้าของ อาคารต่าง ๆ สามารถสร้างจุดจอดรับส่งผู้โดยสารได้ ส่วนสถานีศาลาแดง ไม่เหมาะสมเนื่องจากถนนแคบ และไม่มีพื้นที่บริเวณทางเท้าเพียงพอ และมีท่อสายไฟสายโทรศัพท์บริเวณใต้ทางเท้า ทำให้ไม่สามารถสร้างจุดจอดรับส่งผู้โดยสารได้ และผู้เชี่ยวชาญยังได้ให้ความเห็นในเรื่องของการเชื่อมต่อกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง เนื่องจากว่ามีปริมาณของรถจักรยานยนต์รับจ้างกระจายอยู่มาก และไม่สามารถทำงานได้ในช่วงเวลาฝนตกบริเวณสถานีศาลาแดง และสถานีรถไฟ