



สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษาและการจำแนกพื้นที่ทางเท้าและพื้นที่สาธารณะเพื่อส่งเสริมการเดินในย่านพาณิชย์กรรมอโศก

การศึกษาสภาพโดยทั่วไปของพื้นที่ศึกษา รวมทั้งการวิเคราะห์ลักษณะเชิงสัญญาณของพื้นที่สาธารณะส่งเสริมการเดินเท้าย่านธุรกิจในพื้นที่ศึกษา การศึกษาสภาพโดยทั่วไปของพื้นที่ศึกษา ทำการจำแนกพื้นที่ออกเป็นกลุ่มตามลักษณะเฉพาะโดยการรวบรวมเพื่อข้อมูลสถิติภูมิ ตลอดจนทำการสำรวจพื้นที่ของผู้วิจัย ทั้งนี้มีรายละเอียด ดังนี้

- 3.1 ประวัติความเป็นมาของพื้นที่ย่านอโศก
- 3.2 สภาพทางด้านกายภาพของพื้นที่ย่านพาณิชย์กรรมอโศก
 - 3.2.1 ที่ตั้ง อาณาเขต และสภาพทั่วไป
 - 3.2.2 ลักษณะทางกายภาพ
 - 3.2.3 สภาพเศรษฐกิจและสังคมย่านอโศก
 - 3.2.4 จำนวนประชากร
 - 3.2.5 การใช้ประโยชน์ที่ดิน
 - 3.2.6 กรรมสิทธิ์ที่ดินของภาครัฐฯ และเอกชน
 - 3.2.7 แผนพัฒนาและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่
- 3.3 ลักษณะเชิงสัญญาณของพื้นที่สาธารณะเพื่อส่งเสริมการเดินเท้าในพื้นที่ย่านอโศก
 - 3.3.1 การสำรวจภาคสนาม
 - 3.3.2 ลักษณะกิจกรรมและปัญหาที่พบบนพื้นที่ทางเท้า
 - 3.3.3 การจำแนกขนาดทางเท้าและพื้นที่สาธารณะ (ระยะถอยร่นหน้าอาคาร)
- 3.4 ลักษณะโครงการที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ทางเท้าในอนาคต
 - 3.4.1 โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
 - 3.4.2 เส้นทางที่เชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ศึกษากับโครงการในอนาคต

ย่านพาณิชย์กรรมอโศกตั้ง อยู่ในเขตพื้นที่เมืองชั้นใน ถือเป็นใจกลางเมืองที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งของกรุงเทพมหานคร เป็นย่านพาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมือง CBD (แผนที่ประกอบ 3.1) พื้นที่ย่านอโศกมีการเปลี่ยนแปลง และพัฒนาอย่างต่อเนื่องถึงปัจจุบันปี พ.ศ.2551 ที่เห็นได้ชัดโดยเฉพาะการคมนาคมที่มีบทบาทต่อการเจริญเติบโตของเมือง อาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่ ซึ่งสามารถสังเกตเห็นการเปลี่ยนแปลงได้จากแผนที่โครงการ (ดูแผนที่ 3.2 – 3.3) ประกอบ



แผนที่ 3.1 แสดงเขตที่ตั้งของพื้นที่ศึกษาในเขตกรุงเทพมหานคร



แผนที่3.2 แสดงภาพถ่ายทางอากาศปีพ.ศ.2524



แผนที่ 3.3 แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษา

3.1 ประวัติความเป็นมาของถนนอโศก

ถนนอโศกมนตรี (Thanon Asok Montri) เดิมมีชื่อเรียกว่า "ซอยสุขุมวิท 21 (ซอยอโศก)" และ "ถนนอโศก" โดยกรุงเทพมหานครได้เปลี่ยนชื่อเป็น ถนนอโศกมนตรี เมื่อวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2547 ตามข้อเสนอของ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นเกียรติประวัติแก่พระอโศกมนตรี (เรียม เศวตเศรณี) ซึ่งเป็นข้าราชการใน พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ถนนอโศกมนตรี เป็นถนนสายสั้น ๆ ในกรุงเทพมหานคร มีความยาว ประมาณ 1.3 กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นที่แยกอโศกซึ่งเป็นจุดตัดระหว่างถนนสุขุมวิทกับถนนรัชดาภิเษก (ที่มุ่งหน้ามาจากเขตคลองเตย) มุ่งไปทางทิศเหนือในพื้นที่แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา ข้ามคลองแสนแสบ เข้าพื้นที่แขวง มักกะสัน เขตราชเทวี ไปสิ้นสุดที่แยกอโศก-เพชรบุรีซึ่งเป็นจุดตัดกับถนนเพชรบุรี และได้อุทิศที่ดินร่วมกับเจ้าของ ที่ดินรายอื่นและซื้อที่ดินที่เป็นตลาดเดิมมอบให้เทศบาลนครกรุงเทพสร้างถนนสายนี้ สถานที่ที่สำคัญบนถนนสายนี้ มีโรงพยาบาลจักรุติณีน มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ (ประสานมิตร) โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร ตึกจีเอ็มเอ็ม แกรมมี่ (อาคารโรจนะ ทาวเวอร์) และสยามสมาคมในพระบรมราชูปถัมภ์ แต่เดิมนั้นถนนสายนี้ เป็นเพียงถนนซอยภายในชุมชนย่านสุขุมวิทมี 4 ช่องการจราจร พื้นที่สองข้างทางมีลักษณะเป็น บ้านพักอาศัยคุณภาพดี มีตลาดอโศกตั้งอยู่บริเวณทางแยกจุดตัดระหว่างถนนอโศกกับถนนสุขุมวิท ภายหลังพื้นที่เมืองเจริญเติบโตขึ้นลักษณะของการใช้ประโยชน์ที่ดินจึงเปลี่ยนแปลงเป็นลักษณะการใช้ที่ดินแบบผสม คือ เป็นพื้นที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมรวมอยู่ด้วยกัน ตลอดสองข้างทางของถนนของอโศก นับได้ว่าถนนอโศกมี บทบาทของความเป็นถนนเศรษฐกิจมาแต่ดั้งเดิม เมื่อเมืองได้รับการพัฒนาขึ้นเปลี่ยนแปลงของอาคารประเภท พาณิชยกรรมเริ่มมีบทบาทที่ชัดเจนมากขึ้น สังเกตได้จากการสร้างอาคารขนาดใหญ่เพื่อการพาณิชย์และอาคาร ประเภทที่พักอาศัยตลอดสองข้างทางส่งผลให้ราคาที่ดินมีมูลค่าสูงขึ้น นอกจากช่วงเวลากลางวันย่านอโศกจะมี บทบาทเป็นย่านพาณิชยกรรมแห่งหนึ่งที่สำคัญแล้ว ในช่วงเวลากลางคืนยังมีแหล่งสถานบันเทิงที่น่าสนใจ คือ ซอยคาวบอย (ซอยสุขุมวิท 23) ที่เป็นแหล่งสถานบันเทิง ทำให้ช่วงกลางคืนยังคงมีชีวิตชีวา นับได้ว่าเป็นแหล่ง ท่องเที่ยวยามค่ำคืนรองมาจากซอยนานา



ภาพที่ 3.1 สภาพทั่วไปบนถนนอโศก
(ที่มา: จากการสำรวจของผู้วิจัย)

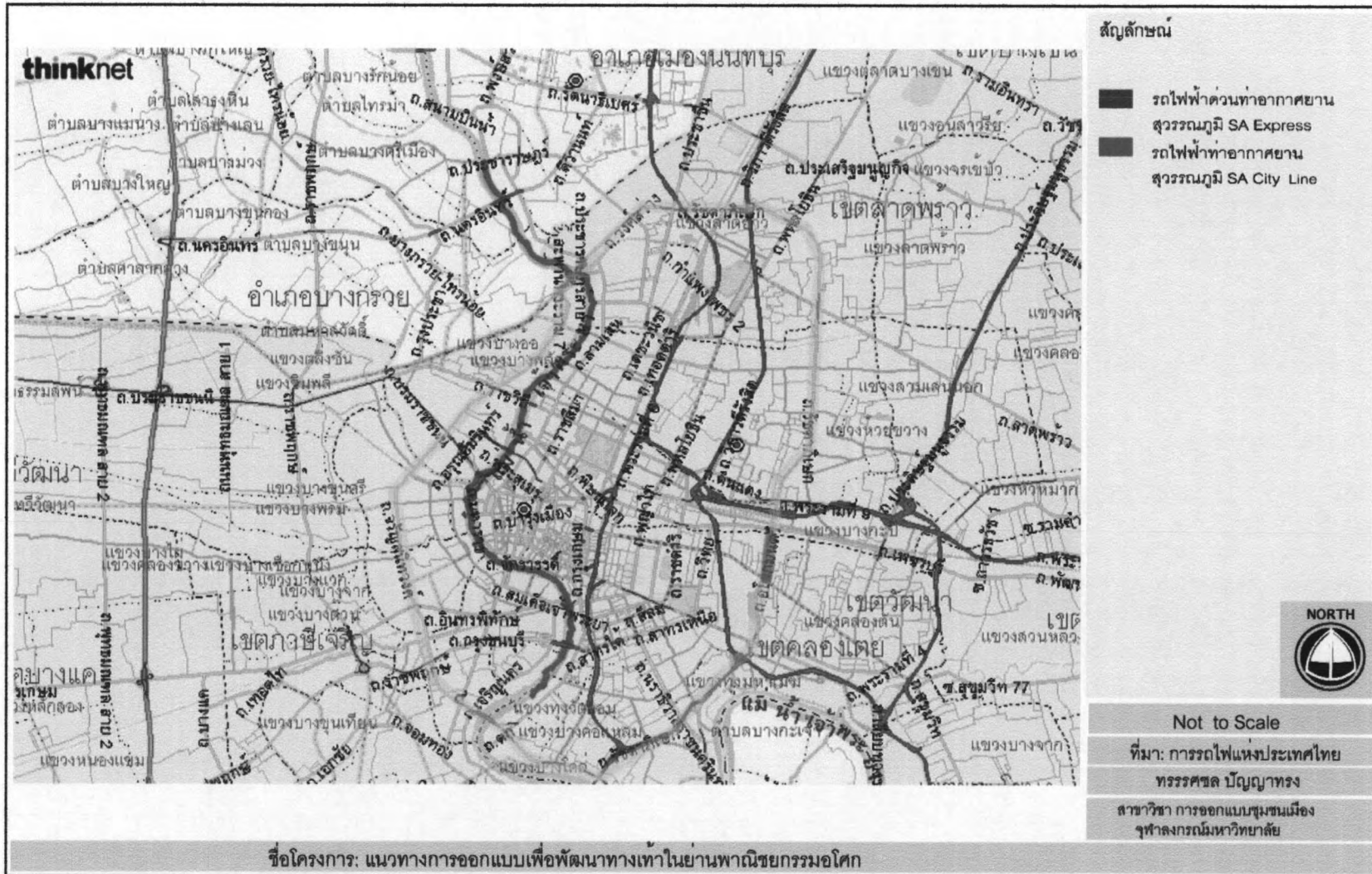
3.2 สภาพทางด้านกายภาพของพื้นที่ย่านพาณิชย์กรมอโศก

3.2.1 ที่ตั้ง อาณาเขต และสภาพทั่วไปย่านอโศก

ตำแหน่งที่ตั้งย่านพาณิชย์กรมอโศก ตั้งอยู่ในพื้นที่แขวงคลองตัน เขตวัฒนา ซึ่งเป็นเขตที่มีพื้นที่การปกครองออกเป็น 3 แขวง แขวงคลองเตยเหนือ, แขวงคลองตันเหนือ, แขวงพระโขนงเหนือมีพื้นที่ 12.565 ตารางกิโลเมตร (แผนที่ประกอบ 3.5) โดยมีแนวเขตติดต่อเขตอื่นดังนี้

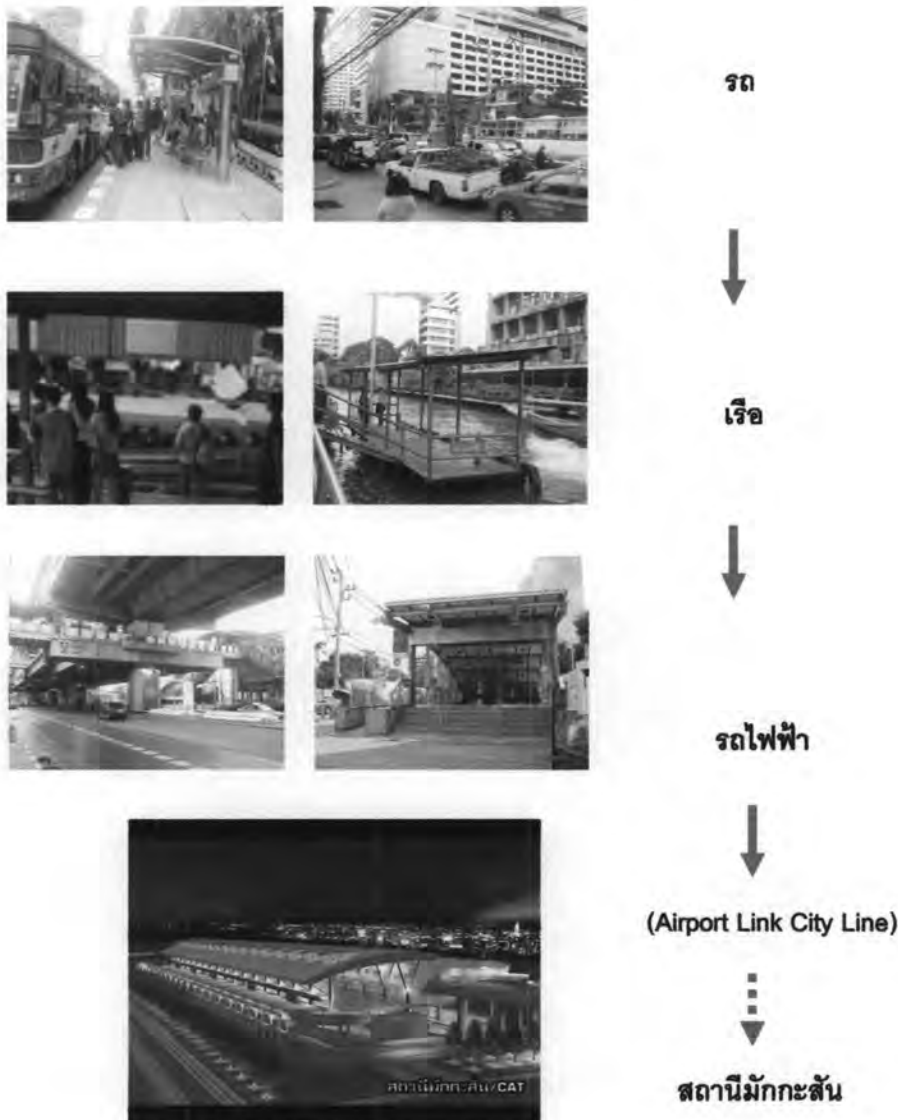
แนวเขตติดต่อด้านทิศเหนือ	ติดต่อกับ	เขตราชเทวีและเขตห้วยขวาง
แนวเขตติดต่อด้านทิศตะวันออก	ติดต่อกับ	เขตสวนหลวงและเขตพระโขนง
แนวเขตติดต่อด้านทิศใต้	ติดต่อกับ	เขตคลองเตย
แนวเขตติดต่อด้านทิศตะวันตก	ติดต่อกับ	เขตปทุมวัน

เขตวัฒนา นับเป็นเขตที่มีความเจริญเติบโตทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม ที่ขยายตัวอย่างรวดเร็ว เนื่องจากพื้นที่เขตวัฒนาตั้งอยู่บริเวณพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร มีความสะดวกในการคมนาคมเชื่อมโยงกับแหล่งธุรกิจ บ้านพัก และอุตสาหกรรม ทั้งในกรุงเทพและต่างจังหวัด โดยมีถนนสุขุมวิท ถนนปรีดีพนมยงค์ ถนนอโศกมนตรี ซอยทองหล่อและซอยเอกมัยเป็นเส้นทางคมนาคมสายหลัก สถานที่สำคัญ แหล่งพักอาศัย สถานบริการ แหล่งพาณิชย์กรรม ในพื้นที่เป็นที่รู้จักกันอย่างแพร่หลาย และได้รับการยอมรับจากนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติโดยต่อเนื่อง



3.2.2 ระบบโครงข่ายสัญจร

ระบบโครงข่ายสัญจร ภายในพื้นที่ศึกษามีระบบขนส่งมวลชนประเภทต่าง ๆ รวมทั้งสิ้น 3 ประเภท ที่มีความน่าสนใจอยู่ในพื้นที่ศึกษา คือ (รถ - เรือ - รถไฟฟ้า BTS และ MRT) ภาพประกอบที่ 3.4 ซึ่งเป็นโครงการการเดินทางเชื่อมระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ (นโยบายของภาครัฐ) ระบบหลักที่ใช้เป็นระบบรถของพื้นที่ศึกษา คือ รถเมล์ รถจักรยานยนต์รับจ้าง และการใช้การเดินทางเท้า เรือ การใช้เส้นทางน้ำระบบเรือภายในพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วยท่าเรือจำนวน 3 ท่า คือ ท่านานาชาติ ท่าอโศก และท่ามศว.ประสานมิตร (มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรจน์). ระบบรถไฟฟ้าประกอบด้วยจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรระหว่างรถไฟฟ้าสายเฉลิมพระเกียรติ (BTS) กับ รถไฟฟ้าใต้ดินมหานครสายเฉลิมรัชมงคล (MRT) บริเวณแยกสุขุมวิท เชื่อมมายังรถไฟฟ้าใต้ดินเพชรบุรี บริเวณแยกเพชรบุรี ซึ่งสามารถเดินทางไปยังจุดเชื่อมต่อ Airport Link สถานีมักกะสัน สถานีย่อยอโศก (แผนที่ประกอบ 3.5) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่มุ่งไปสู่สนามบินสุวรรณภูมิได้อีกด้วย ซึ่งสามารถรองรับผู้คนที่จากภายในพื้นที่ศึกษา นักศึกษาและบุคคลากรของมศว.ประสานมิตร นักเรียนโรงเรียน พนักงานลูกจ้างทั้งประจำและชั่วคราว และผู้ที่พักอาศัยภายในพื้นที่ศึกษาเกิดขึ้นในพื้นที่ทำให้การเจริญเติบโตของถนนอโศกมีมากขึ้นตามลำดับ สามารถรองรับผู้ที่เดินทางจากระบบขนส่งมวลชนประเภทต่าง ๆ ที่เข้ามาภายในพื้นที่ศึกษาได้อย่างมีประสิทธิภาพ



ภาพที่ 3.2 แสดงระบบขนส่งมวลชนสาธารณะแต่ละประเภท

(ที่มา: จากการสำรวจของผู้วิจัย)

3.2.3 สภาพเศรษฐกิจและสังคมย่านอโศก

ด้านเศรษฐกิจ

ย่านพาณิชย์กรรมอโศกเป็นเขตเศรษฐกิจ และแหล่งธุรกิจเอกชนที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร มีแหล่งการค้า อาคารพาณิชย์ อาคารสูงขนาดใหญ่ สถานบันเทิง โรงแรม ร้านอาหารนานาชาติ ร้านธุรกิจการแต่งงาน ร้านนวดเพื่อสุขภาพ ร้านตัดสูท ศูนย์การค้าขนาดใหญ่เป็นจำนวนมาก สามารถสร้างรายได้ให้ประชากรและท้องถิ่นเพิ่มขึ้น การบริการพื้นฐานทั้งภาครัฐและเอกชนมีมาตรฐานสากล ทำให้มีนักท่องเที่ยว นักธุรกิจ ทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติหลั่งไหลเข้ามาในพื้นที่มากยิ่งขึ้น ซึ่งมีสถานบริการและสถานประกอบการในพื้นที่ ได้แก่

- โรงแรม
- โรงพยาบาล
- ธนาคารและสถาบันการเงิน
- สถานบันเทิง
- ร้านอาหารนานาชาติ
- ร้านนวดเพื่อสุขภาพ
- ร้านตัดสูท
- ร้านธุรกิจการแต่งงาน
- สถาบันการศึกษา

นอกจากนี้ยังมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญในพื้นที่ ได้แก่

พิพิธภัณฑ์ชาติพันธุ์วิทยา จัดแสดงลักษณะทางวัฒนธรรมของชุมชนต่าง ๆ ตั้งอยู่ที่สยามสมาคม ในพระบรมราชูปถัมภ์ ซอยสุขุมวิท 21

สวนพฤกษศาสตร์วัฒนาวิทยาลัย เป็นสวนพักผ่อนหย่อนใจ และให้ความรู้เรื่องพันธุ์ไม้ต่าง ๆ ตั้งอยู่ที่โรงเรียนวัฒนาวิทยาลัย ซอยสุขุมวิท 19

สถานบันเทิงในยามค่ำคีน บริเวณ ซอยสุขุมวิท 21 (ซอยคาวบอย)

องค์ประกอบต่าง ๆ ดังกล่าวจึงเป็นผลทำให้การจัดเก็บภาษีในพื้นที่เขตวัฒนามีปริมาณสูงขึ้น ในแต่ละปี โดยมีสถิติการจัดเก็บภาษีในปี 2547 ดังนี้

ภาษีโรงเรือนและที่ดิน	305,647.587.80 บาท
ภาษีบำรุงท้องที่	4,073,840.86 บาท
รวม	325,606.996.15 บาท

ด้านสังคม

สภาพสังคมมีลักษณะผสมผสานในด้านเชื้อชาติ วัฒนธรรม และความเชื่อทางศาสนา ประกอบด้วยศาสนสถาน จำนวน 9 แห่ง ได้แก่ วัด จำนวน 2 แห่ง มัสยิด จำนวน 6 แห่ง โบสถ์คริสต์ จำนวน 1 แห่ง ประชากรส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ อิสลาม และ คริสต์ และอื่น ๆ ตามลำดับ มีชุมชนดั้งเดิมในพื้นที่อาศัยอยู่ร่วมกันกับผู้ย้ายถิ่นฐานเข้ามาใหม่ตามแนวความเจริญของถนนสายหลัก แหล่งพักอาศัยสำคัญ สถานทูต และหน่วยงานระหว่างประเทศในพื้นที่ จำนวน 18 แห่ง ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเป็นหลักแหล่ง มีฐานะทางสังคมและพื้นฐานทางการศึกษาในระดับปานกลางถึงระดับสูง โดยมีสถาบันการศึกษาทั้งของรัฐ เอกชน และโรงเรียนนานาชาติ รวมกว่า 30 แห่งในพื้นที่ ประชากรมีส่วนร่วมอนุรักษ์ฟื้นฟูวัฒนธรรม ร่วมกันจัดกิจกรรมตามเทศกาลสำคัญต่าง ๆ เป็นประจำ รวมทั้งมีการจัดตั้งเป็นกลุ่มชมรม สมาคม ชุมชน เพื่อดำเนินการตามวัตถุประสงค์โดยสันติ และเข้าร่วมกิจกรรมของทางราชการด้วยดี

3.2.4 จำนวนประชากร

ประชากรของเขตวัฒนาตามหลักฐานทางทะเบียนราษฎรมี จำนวน 83,063 คน เป็นชาย 39,573 คนเป็นหญิง 43,490 คน ที่พักอาศัยประเภทต่าง ๆ 42,242 หลังคาเรือน และมีชาวต่างชาติอีกกว่า คน นอกจากนี้ยังมีประชากรแฝง ซึ่งไม่ได้ย้ายชื่อตามหลักฐานทางทะเบียนราษฎรอีกกว่า 70,000 คน ส่วนใหญ่เป็นที่เข้ามาพำนักอาศัยชั่วคราว ประกอบอาชีพ ศึกษาต่อเนื่อง นักท่องเที่ยว และคนต่างชาติ

เดือน/พ.ศ.2550	ชาย	หญิง	รวม
มกราคม	38,100	42,483	80,583
กุมภาพันธ์	38,067	42,479	80,564
มีนาคม	38,074	42,488	80,547
เมษายน	38,094	42,466	80,610
พฤษภาคม	38,094	42,466	80,560
มิถุนายน	38,100	42,447	80,547
กรกฎาคม	38,145	42,465	80,610
สิงหาคม	38,079	42,417	80,496
กันยายน	38,047	42,444	80,491
ตุลาคม	38,094	42,451	80,345
พฤศจิกายน	38,160	42,558	80,178
ธันวาคม	38,189	42,555	80,744

ตารางที่ 3.1 แสดงจำนวนประชากรแยกเป็นรายเดือนของเขตวัฒนา

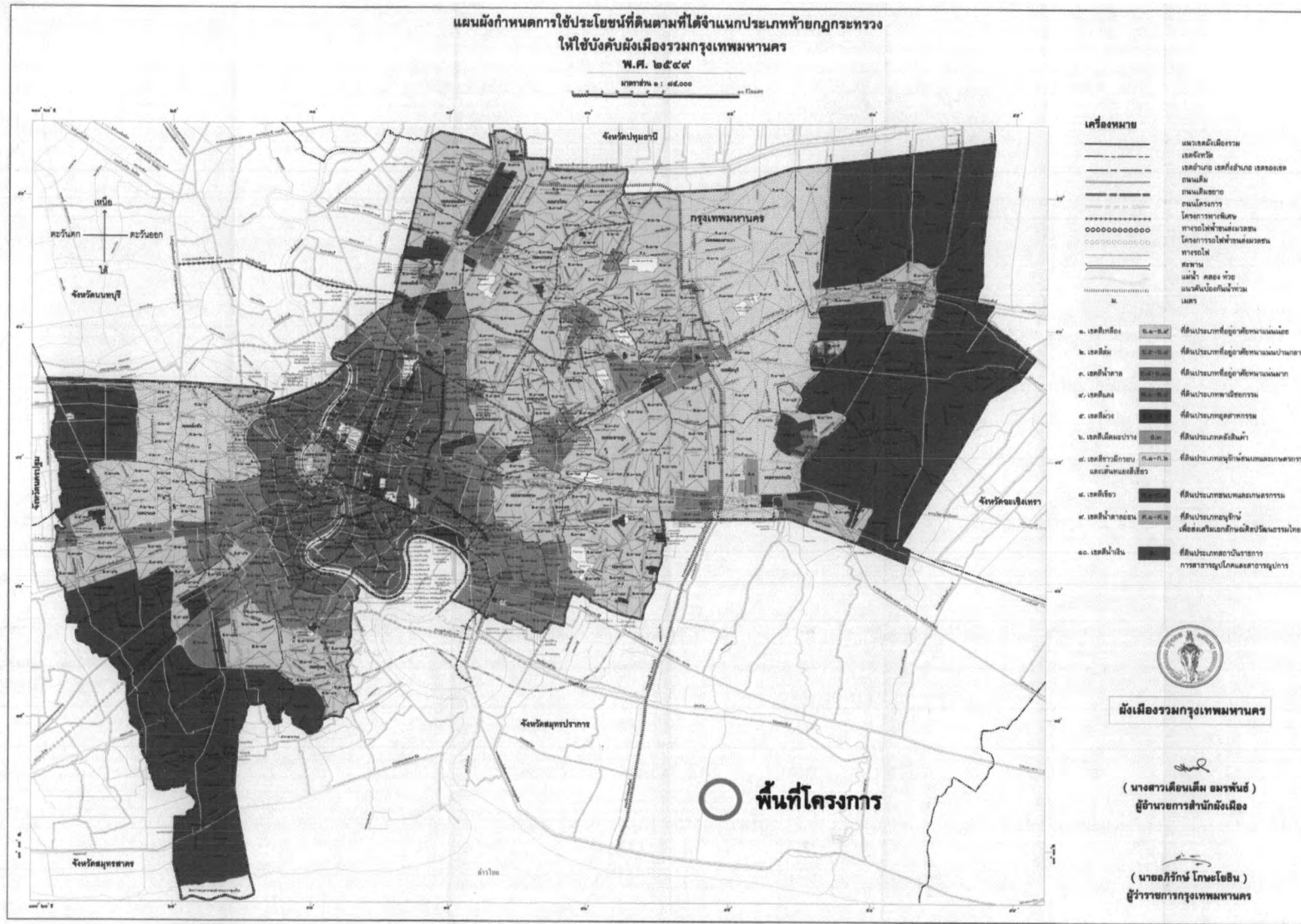
จำนวนประชากร/คน	ชาย	หญิง	ชาวต่างชาติ	ประชากรแฝง
83,063	39,573	43,490	7,000	70,000
			รวม	153,063

ตารางที่ 3.2 แสดงจำนวนประชากรของเขตวัฒนา

ที่มา: สำนักงานเขตวัฒนา ปี 5551

3.2.5 การใช้ประโยชน์ที่ดิน

ลักษณะการตั้งถิ่นฐานและการใช้ประโยชน์ที่ดิน กลุ่มลุมพินี มีลักษณะเป็นศูนย์รวมของแหล่งงานด้านพาณิชยกรรม การค้า บริการ สถาบันราชการ และสถาบันการศึกษา เป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมือง (CBD) แนวโน้มการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตจะเปลี่ยนแปลงไปในแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินให้คุ้มค่าทางเศรษฐกิจมากยิ่งขึ้น เช่น การสร้างอาคารสำนักงาน เพื่อการพาณิชย์ประเภทอาคารสูง ที่อยู่อาศัย ก็จะมีลักษณะใช้อยู่อาศัยพร้อมประกอบธุรกิจได้ บ้านเดี่ยวที่มีพื้นที่มากจะมีจำนวนลดลง โดยเปลี่ยนเป็นทาวน์เฮาส์ หรืออาคารพักอาศัย ประเภทคอนโดมิเนียม หรือห้องพักให้เช่า เนื่องจากราคาที่ดินสูงมากเกินไปเหมาะสมกับพาณิชยกรรมมากกว่าการเป็นอยู่อาศัย แผนที่ประกอบที่ 3.6-3.7 จะเห็นว่าลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินตลอดสองข้างถนนอโศก ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เพื่อการพาณิชยกรรมมากกว่าการเป็นอยู่อาศัย และมีแนวโน้มที่จะพัฒนากลายเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมที่เป็นลักษณะผสม (mixed use) คือด้านล่างใช้เป็นพื้นที่ให้เช่าสำหรับ สำนักงาน บริเวณด้านบนจะเป็นพื้นที่สำหรับอยู่อาศัย



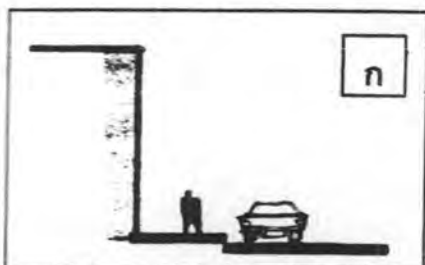
แผนที่ 3.5 แสดงผังการใช้ประโยชน์ที่ดินพื้นที่โครงการ (เขตวัฒนา)

ที่มา: สำนักผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

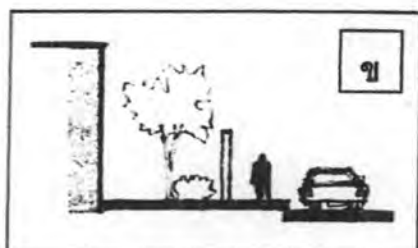


3.2.6 กรรมสิทธิ์ที่ดิน

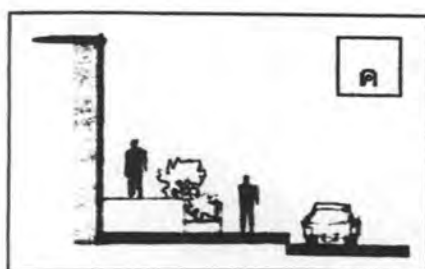
กรรมสิทธิ์ที่ดินตลอดริมสองข้างทางส่วนมากเป็นพื้นที่เอกชนพื้นที่ศึกษาและออกแบบ คือ บริเวณพื้นที่ด้านหน้าอาคารหรือระยะถอยร่นในแต่ละอาคาร จากการสำรวจพบว่าระยะถอยร่นด้านหน้าอาคารบริเวณถนนอโศก มีระยะตั้งแต่ 2-8 เมตรและพื้นที่ศึกษาออกแบบ ซึ่งพื้นที่ระยะถอยร่นหน้าอาคารมีผลต่อการพัฒนาพื้นที่ทางเท้าและพื้นที่ว่างสาธารณะมีผลโดยตรงต่อพื้นที่ศึกษา



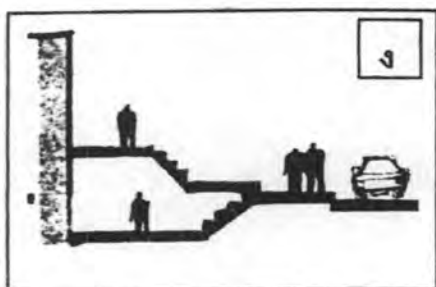
แบบ ก. เป็นที่ว่างระดับเดียวกับทางเดินด้านหน้าตึกแถวหรืออาคาร ในยุคเก่าที่ยังไม่มีกฎหมายบังคับ โดยมากจะเล็กแคบ ได้บริเวณหน้าตึกแถวเก่า บริเวณต้นถนนอโศกและบริเวณกลางซอย ซึ่งยังมีอยู่ ปะปนกันไป ในเกือบทุกช่วงถนน



แบบ ข. เป็นที่ว่างในลักษณะที่มีรั้วกัน เป็นพื้นที่ ที่มีผลต่อสัดส่วนที่ว่างของพื้นที่ แต่แทบได้ใช้ประโยชน์ พบบริเวณบ้านพักอาศัยประเภทบ้านเดี่ยวในพื้นที่ และบริเวณที่พักอาศัยประเภทคอนโดมิเนียม ที่สร้างแนวเขตรั้ว เพื่อสร้างความเป็นส่วนตัว



แบบ ค. เป็นที่ว่างด้านหน้าอาคารที่มีการประดับตกแต่งบริเวณด้านหน้าอาคารเพื่อส่งเสริมความสง่างามของอาคาร และเป็นพื้นที่ระยะถอยร่นที่สร้างให้เกิดภูมิทัศน์ ที่ดีแก่บริเวณใกล้เคียงและความสวยงามทางตา แก่ผู้ใช้ทางเท้า



แบบ ง. เป็นที่ว่างที่มีการเล่นระดับ ทั้งลงด้านล่างและขึ้นด้านบน โดยใช้พื้นที่ถอยร่นด้านหน้าอาคาร ที่มีขนาดกว้างพอสมควร และมีความต่อเนื่องทางเท้าค่อนข้างมาก โดยมากจะพบ บริเวณอาคารพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่ เช่น อาคารพีเอสทาวเวอร์ และอาคารลุมพินี

3.2.7 แผนพัฒนาและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่

วิสัยทัศน์ “เมืองนานาชาติที่น่าอยู่ นำทำงาน และมีความสุข”

Vadhana “International Hometown a better place to live, work, and play”

ในการศึกษาแผนพัฒนาเขตเพื่อนำมาใช้ประกอบกับการพัฒนาพื้นที่โครงการ ควรทราบข้อมูลพื้นฐานของกลุ่มในเขตต่าง ๆ เพื่อนำมาใช้ประกอบกับการพัฒนาพื้นที่โครงการ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ลักษณะทางกายภาพ

ที่ตั้ง กลุ่มชุมชน กลุ่มเขตที่ตั้งอยู่ในเขตเมืองชั้นใน ซึ่งเป็นใจกลางของกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยเขตต่าง ๆ รวมกัน 4 เขต คือ เขตปทุมวัน เขตสาทร เขตวัฒนา และเขตบางรัก

- ระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่ง

เป็นกลุ่มเขตที่มีปัญหาการจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก ไม่สามารถทำถนนเพิ่มได้ ทำได้เพียงขยายความกว้างของถนน หรือขอย เพื่อทำหน้าที่เป็นถนนสายรอง และกระจายการจราจร พร้อมตัดถนนช่วงใหม่สั้น ๆ เชื่อมต่อระหว่างขอย และยังเป็นศูนย์กลางการบริการระบบขนส่งมวลชนทั้งรถไฟฟ้า รถไฟชานเมือง เนื่องจากธุรกิจการค้าและสถานศึกษาในกรุงเทพมหานครจะอยู่ในเขตชั้นใน จึงมีปริมาณการเดินทางเข้า-ออกนแต่ละวันสูงมาก โดยเฉพาะช่วงเช้า และช่วงเย็น

ยุทธศาสตร์ด้านการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับกรุงเทพมหานคร

วาระแห่งกรุงเทพมหานคร (Bangkok Agenda) พ.ศ.2545-2564 เป็นแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ในระยะยาว ซึ่งเป็นกรอบการดำเนินงานและสำนักงานเขตต้องปฏิบัติตามแผนและกิจกรรมประกอบด้วย (เฉพาะแผนงานที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการ)

- การวางผังเมืองเพื่อปรับปรุงคุณภาพชีวิต โดยการจัดทำผังข้อมูลกรุงเทพมหานคร (Bangkok Master Catalogue) เพื่อประสานและเชื่อมโยงการบริการและโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ของเมือง เพื่อใช้ในการพัฒนาและฟื้นฟูเมือง การจัดภูมิทัศน์เมือง การสร้างพื้นที่สีเขียว และการแก้ไขปัญหาการลู่ล้าพื้นที่สาธารณะ

- การปรับปรุงการจราจรและขนส่งเพื่อรักษาคุณภาพอากาศ โดยการจัดทำแผนแม่บทเชิงยุทธศาสตร์สำหรับพัฒนาระบบการจราจรของกรุงเทพฯ ในอนาคต เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ถนน การจัดทำแผนเพื่อประสานระบบขนส่งมวลชน

- การพัฒนาพื้นที่สีเขียวในกรุงเทพมหานคร โดยการจัดสร้างสวนสาธารณะ การพัฒนาพื้นที่ว่างสาธารณะให้เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ การสร้างสวนหย่อม การปลูกต้นไม้ริมถนน การสร้างลานสาธารณะในเมือง (Public Square) ตลอดจนการจัดทำแนวทางข้อกำหนดพื้นที่สีเขียวในโครงการพัฒนา

ของภาครัฐและเอกชน การปรับปรุงกฎหมายและการใช้บังคับ รวมทั้งการเชิญชวนให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการสร้างกรุงเทพฯ ให้เป็นเมืองสีเขียว

- สร้างกรุงเทพฯ ให้เป็นเมืองสะอาด โดยการสร้างจิตสำนึกให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมอย่างจริงจัง

แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 6 (พ.ศ.2545-2549) (เฉพาะแผนงานที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการ)

- การสร้างระบบคมนาคมขนส่ง ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ที่มีประสิทธิภาพและสนับสนุนแนวทางการพัฒนาเมือง

- มุ่งหวังให้กรุงเทพมหานครมีระบบการจราจร การขนส่งและสาธารณูปโภคที่มีประสิทธิภาพ ระบบโครงข่ายคมนาคมเชื่อมต่อสมบูรณ์ มีระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ในเส้นทางหลัก การบริหารขนส่งสาธารณะทั่วถึง การก่อสร้างสาธารณูปโภค และอาคารมีความปลอดภัย มั่นคง ส่งเสริมเศรษฐกิจและสังคม

นโยบายผู้บริหารกรุงเทพมหานคร (เฉพาะแผนงานที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการ)

- การวางระบบท่อสายไฟฟ้าและสายโทรศัพท์ใต้ดิน

วางและจัดทำร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2)

- พาณิชยกรรมศูนย์กลางเมือง ได้แก่ บริเวณในพื้นที่ของเขตบางรัก สาทร และเขตปทุมวัน ซึ่งเป็นย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมืองในปัจจุบันที่มีกิจกรรมและมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงที่สุด และบริเวณถนนเพลินจิตต่อเนื่องไปตามถนนสุขุมวิทจนถึงถนนอโศก ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพจากการพัฒนาในปัจจุบัน ทั้งกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีความหนาแน่นสูง และระบบขนส่งมวลชนซึ่งเป็นการสนองนโยบายและฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศด้านการค้าและด้านธุรกิจการท่องเที่ยว

สรุปแผนงานโครงการพัฒนาจากข้อเสนอแนะของโครงการแผนผังพัฒนาเขตพื้นที่กลุ่มลุมพินี

- แผนงานด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่ง

ตัดถนนเพิ่มและเชื่อมต่อถนนซอยเดิม (ซอยสุขุมวิท 39 ที่ตัดเชื่อมกับถนนรัชดาภิเษกตอนบน)

- โครงการวางผังปรับปรุงฟื้นฟูเมืองบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล

รฟม. และ สจร. ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกและการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลและส่วนต่อขยายในอนาคต โดยได้มีการคัดเลือกสถานี สุขุมวิท และ เพชรบุรี

- รูปแบบและบทบาทของโครงการ

เป็นการพัฒนาพื้นที่เฉพาะแห่งในลักษณะการปรับปรุงฟื้นฟูโดยรอบสถานี ในลักษณะการค้า การบริการ ที่พักอาศัย และการปรับปรุงบริการชุมชนในบางจุด รวมถึงการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกในการ

เชื่อมต่อการเดินทาง (ITF: Intermodal Transfer Facilities) ภายในพื้นที่ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1 กิโลเมตร รอบสถานี หรือในระยะทาง 500 เมตร หรือใช้เวลาเดินประมาณ 10 นาที จากสถานีรถไฟฟ้า โดยใช้หลักการ พัฒนาเมืองอิงกับระบบขนส่งมวลชนเป็นหลัก (Transit Oriented Development: TOD)

- ข้อเสนอแนะ สำหรับเขตพัฒนา ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการ

สร้างสะพานข้ามคลองแสนแสบบริเวณใกล้ มศว.ประสานมิตร (ซอยสุขุมวิท 31) (ภาพประกอบที่3.8) เพื่อระบาย การจราจรบริเวณซอยอโศก

3.3 ลักษณะเชิงสัณฐานของพื้นที่สาธารณะเพื่อส่งเสริมการเดินทางในพื้นที่ย่านอโศก

3.3.1 การสำรวจภาคสนาม

-พื้นที่ทางเท้า

การสำรวจภาคสนาม พบว่ามีพื้นที่ทางเท้าและพื้นที่ว่างสาธารณะ ตลอดแนวถนนอโศกตั้งแต่แยก อโศก พื้นที่ทางเท้าตลอด 2 ฝั่งของถนนอโศกมีการประกอบธุรกิจในเชิงพาณิชย์กรรม สังเกตได้จากอาคารขนาดใหญ่ที่มีพื้นที่ว่างด้านหน้าอาคาร ได้แก่ ดิจิเอ็มเอ็ม แกรมมี่ (อาคารโรจนะ ทาวเวอร์) อาคารอโศกทาวเวอร์ และ อาคารซีที เป็นต้น พื้นที่ทางเท้าถูกเชื่อมต่อไปเข้าด้วยกันด้วยตลอดทั้งถนน แต่มีขนาดไม่เท่ากันในช่วงของ ถนน

-พื้นที่ว่างสาธารณะ

ลักษณะของพื้นที่ว่างสาธารณะพื้นที่ว่างของสำนักงานพัฒนาพื้นที่กทท.ฯ

คือ ถนน ทางเท้า ท่าเรือ ทางข้ามและเลียบบคลองแสนแสบ พื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟลอยฟ้าและ รถไฟใต้ดิน ลานจอดรถของการทางรถไฟฯ

ลักษณะของพื้นที่ว่างของหน่วยงานภาคเอกชน

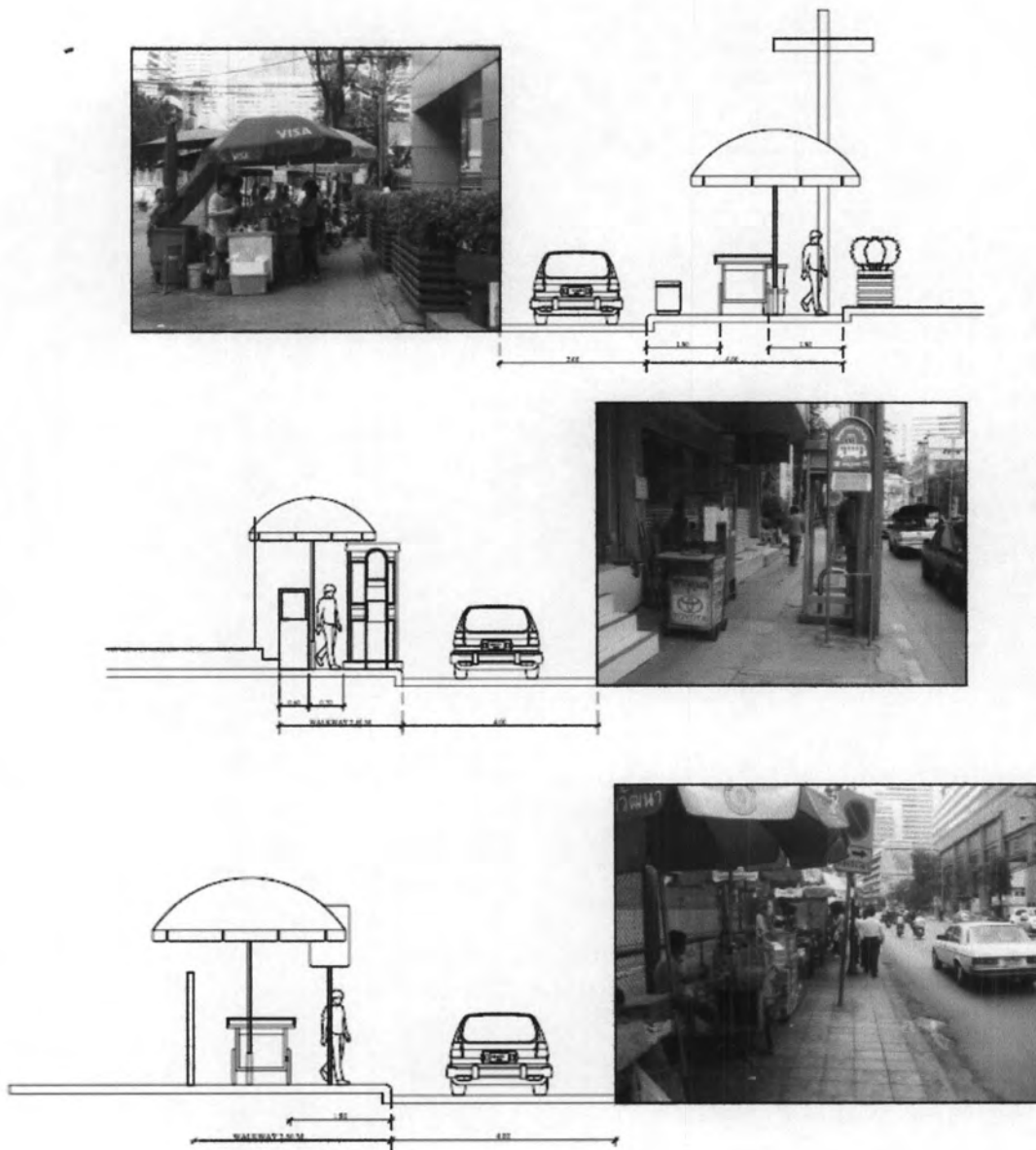
ระยะถอยร่นพื้นที่ว่างด้านหน้าอาคาร ซึ่งอยู่ในระยะ ไม่น้อยกว่า 6 เมตร

มีความแตกต่างกันไปตามลักษณะของสภาพแวดล้อมทางกายภาพและกิจกรรมของพื้นที่ด้านหน้าอาคารที่เชื่อม กับชั้นพื้นที่ชั้น 1 ของอาคารนั้น ๆ ซึ่งมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการและเกิดโครงการใหม่ ๆ ขึ้นเสมอ เนื่องมาจากการขยายตัวของธุรกิจขยายตัวมากยิ่งขึ้น ทำให้ถนนอโศกมีการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างด้าน หน้าอาคารมากขึ้น หรือการสร้างภูมิทัศน์ด้านหน้าอาคารที่สวยงาม

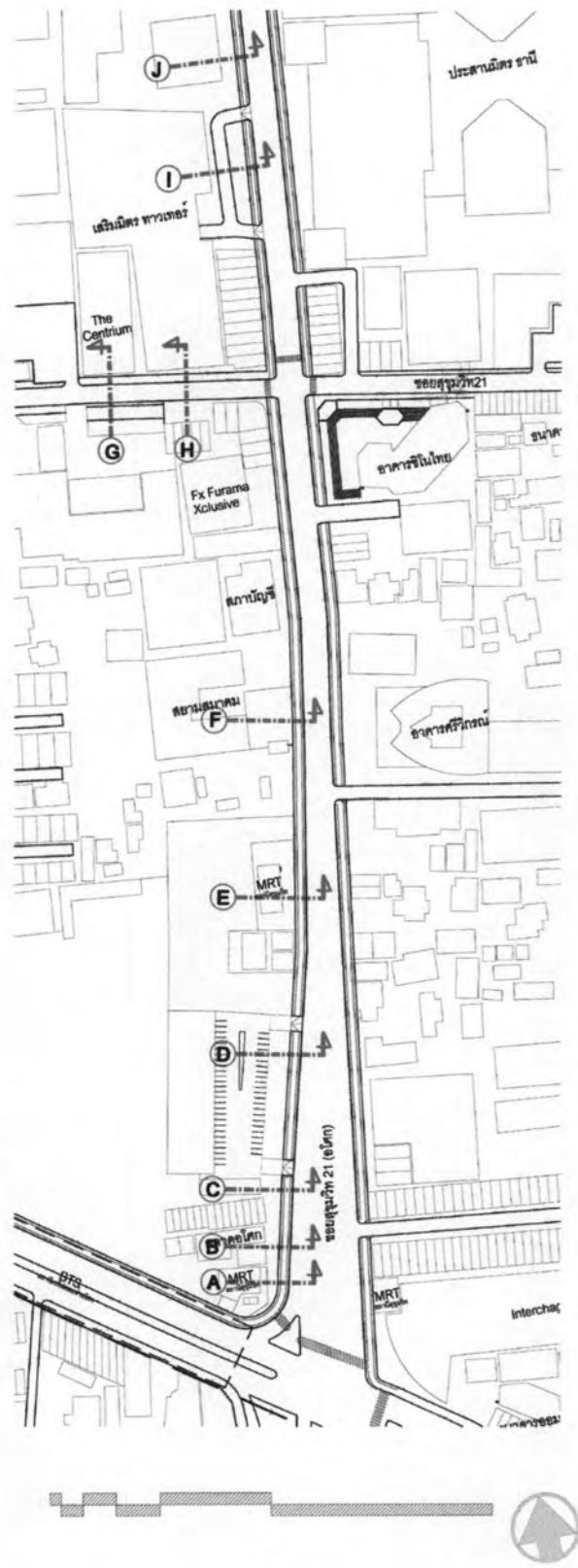
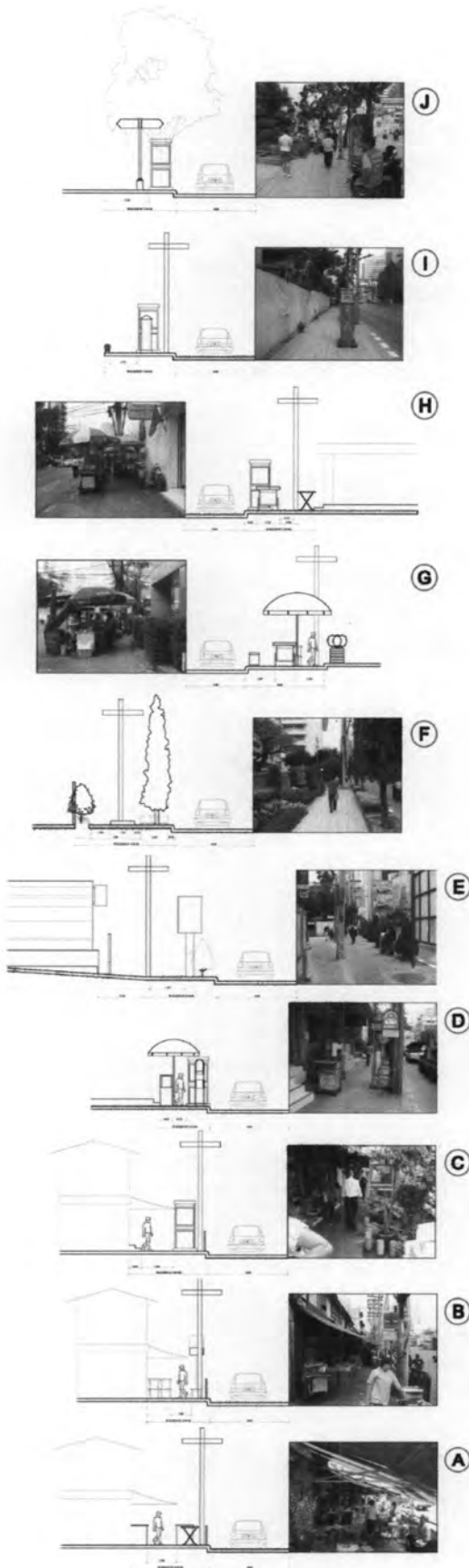
สรุปสภาพของพื้นที่ทางเท้าและพื้นที่ว่างด้านหน้าอาคารที่มีปฏิสัมพันธ์กันส่งผลโดยตรงต่อการใช้พื้นที่ ทางเท้า จะเห็นได้ว่ามีกิจกรรมและปัญหาที่พบบนพื้นที่ทางเท้าตลอดเส้นทางและสภาพของอุปกรณ์ประกอบ ถนนที่แสดงดังภาพเป็นบริเวณต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

3.3.2 ลักษณะกิจกรรมและปัญหาที่พบบนพื้นที่ทางเท้า

ลักษณะกิจกรรมที่พบบนพื้นที่ทางเท้าส่วนมากเป็นกิจกรรมประเภทการค้าขาย เช่น การตั้งวาง
 หาบเร่ แผงลอย ลูกค้าน้ำที่ทางเท้า และอุปกรณ์ประกอบถนนที่ขาดการจัดการให้เป็นระบบระเบียบ ใน
 บางส่วนพบมีกิจกรรมทั้งสองประเภทซ้อนทับกันบนพื้นที่ทางเท้า ทำให้ทางสัญจรแคบลง

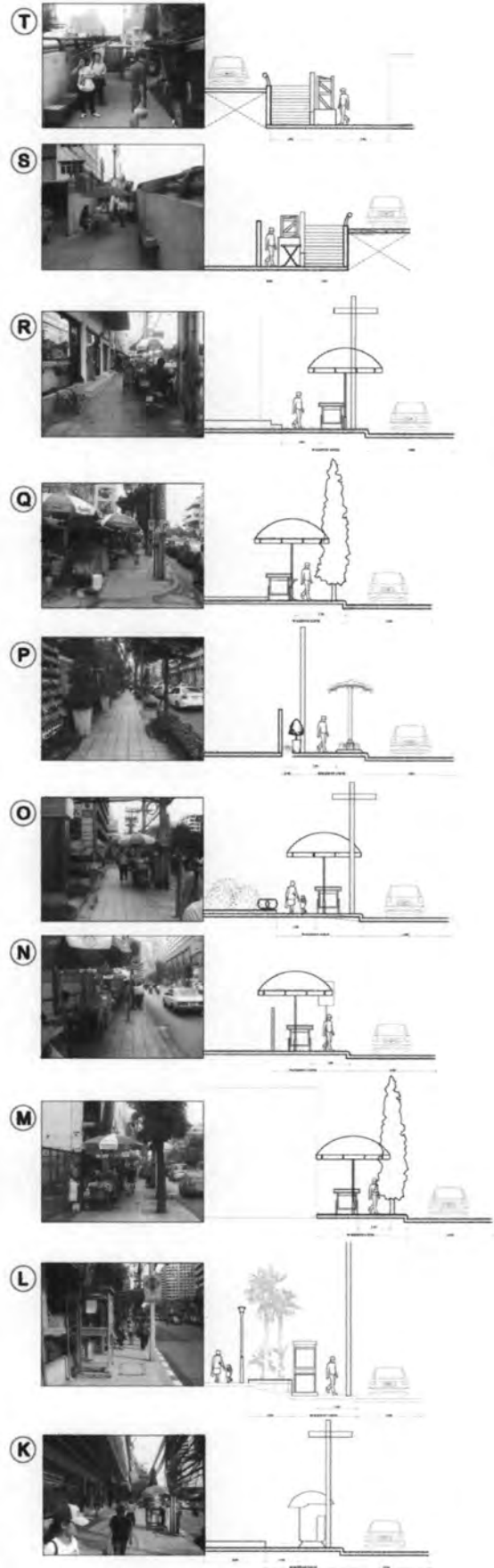


ภาพที่ 3.3 ลักษณะกิจกรรมและปัญหาที่พบบนพื้นที่ทางเท้า



แผนที่ 3.7 แสดงภาพตัดและบริเวณที่มีกิจกรรมการค้าขายลูกค้าพื้นที่ทางเท้าส่วนที่ 1

ที่มา: จากการสำรวจของผู้วิจัย



แผนที่ 3.8 แสดงภาพตัดและบริเวณที่มีกิจกรรมการค้าขายลูกล่ำพื้นที่ทางเท้าส่วนที่ 2

ที่มา: จากการสำรวจของผู้วิจัย

3.3.3 การจำแนกขนาดทางเท้าและพื้นที่สาธารณะ(ระยะถอยร่นหน้าอาคาร)

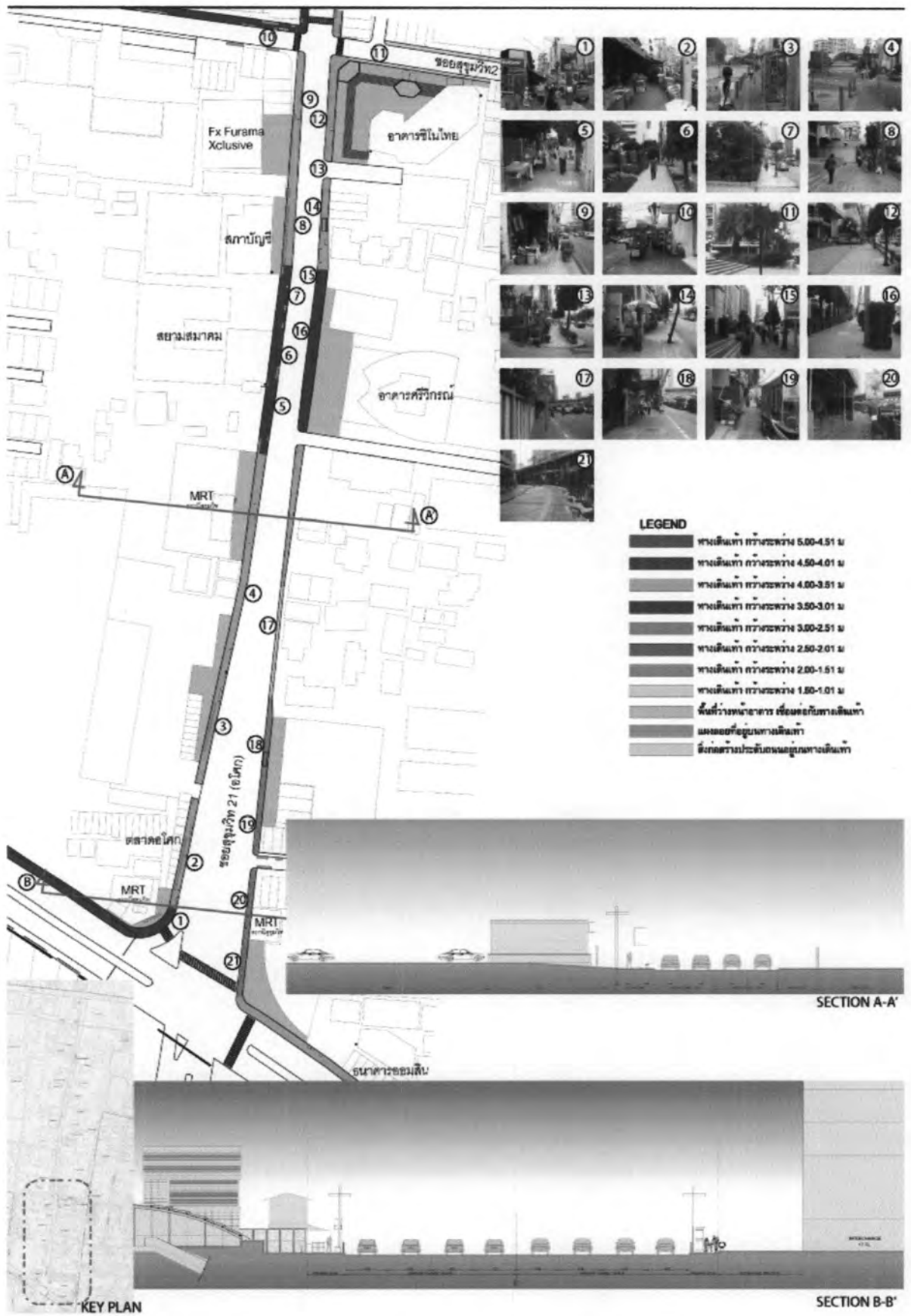
จากการสำรวจพื้นที่โครงการสามารถจำแนกออกเป็น 4 ส่วน คือ

พื้นที่ส่วนที่1 (โซน A) บริเวณ ส่วนต้นของถนนอโศกติดกับแยกอโศก-สุขุมวิท ที่มีจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร 2 ระบบคือ รถไฟฟ้า BTS และรถไฟฟ้า MRT มีลักษณะความกว้างของถนนในช่วงต้น 8 ช่องการจราจร ถัดจากต้นถนนอโศกเข้ามาประมาณ200เมตร ช่องทางการสัญจรลดลงเหลือเพียง 4 ช่องการจราจร ลักษณะความกว้างทางเท้าที่มีขนาดใหญ่โดยเฉลี่ยอยู่ทางด้านซ้ายฝั่งเดียวกับทางออกรถไฟฟ้าทั้ง 2 ระบบและมีขนาดช่วง 3.5-5 เมตร บริเวณฝั่งตรงข้าม มีลักษณะของทางเท้าขนาดเล็กที่ติดกับ อาคารแบบเก่า เช่นตึกแถว และบ้านพักอาศัยขนาดไม่เกิน 3 ชั้น มีขนาดทางเท้าอยู่ในช่วง 1.5-5.0 เมตร พื้นที่สาธารณะ (ระยะถอยร่นหน้าอาคาร) มีปริมาณน้อย เนื่องจากพื้นที่ส่วนมากยังคงเป็นอาคารรูปแบบเก่า ตั้งอยู่ชิดทางเท้า

พื้นที่ส่วนที่2 (โซน B) บริเวณ จากแยกอโศกมนตรี ถึง แยกโอเรียนทาวเวอร์ เป็นพื้นที่ส่วนกลางของถนนอโศก ตลอดสองข้างทางประกอบไปด้วยอาคารขนาดใหญ่ ตายังคงมีส่วนของอาคารห้องแถวอยู่ในบางช่วง ลักษณะของทางเท้า ขนาดความกว้างทางเท้าขนาด เท่า ๆ กันทั้ง 2 ฝั่ง คือ 3.0-3.5 เมตร พื้นที่สาธารณะ (ระยะถอยร่นหน้าอาคาร) มีปริมาณน้อย คือบริเวณชวงหน้าอาคารเสริมมิตรและพีเอสทาวเวอร์

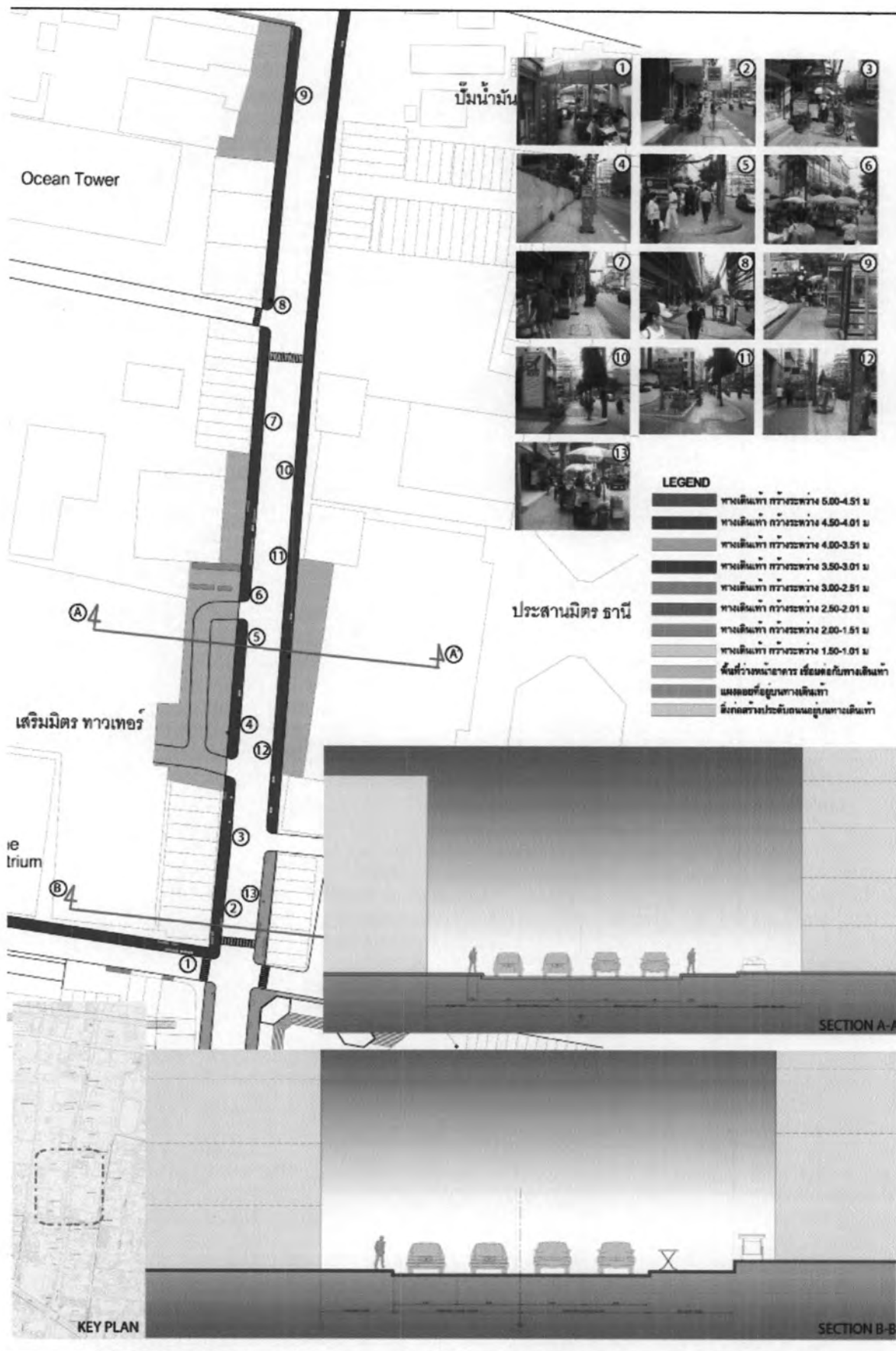
พื้นที่ส่วนที่3 (โซน C) บริเวณช่วงแยกเสริมโอเรียนทาวเวอร์ ถึง ซอยทางเข้าด้านข้างของอาคาร คิวเฮ้าส์ ลักษณะของทางเท้า มีความกว้างเท่า ๆ กันทั้ง 2 ฝั่ง คือ อยู่ในช่วง 3.0-4.0 เมตร พื้นที่สาธารณะ (ระยะถอยร่นหน้าอาคาร) มีขนาดใหญ่ที่สุดบริเวณ อาคารลุมพินีพลาซ่าและอาคารจีเอ็มเอ็มแกรมมี บริเวณอื่นยังคงมีอาคารเดิมขนาดเล็ก

พื้นที่ส่วนที่4 (โซน D) บริเวณช่วงซอยทางเข้าด้านข้างของอาคาร คิวเฮ้าส์ ถึงแยกเพชรบุรี ซึ่งมีลักษณะของพื้นที่คล้ายกับโซนที่ 1 ที่มีการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน ระหว่าง ระบบเรือดกับรถไฟฟ้า MRTลักษณะของทางเท้า มีความกว้างทางเท้าขนาดแต่ละฝั่งไม่เท่ากันคือ ฝั่งซ้ายจะมีความกว้างอยู่ในช่วง 1.5-4.5 เมตร ฝั่งขวามีลักษณะความกว้างทางเท้า อยู่ในช่วง 2.0-4.0 เมตรพื้นที่สาธารณะ (ระยะถอยร่นหน้าอาคาร) ปัจจุบันยังไม่มีพื้นที่ถอยร่นมากนัก เนื่องจาก เป็นอาคารเก่า รอเพียงโครงการในอนาคต ที่คาดว่าจะมีพื้นที่ถอยร่นเพิ่มขึ้น (แผนประกอบ 3.11



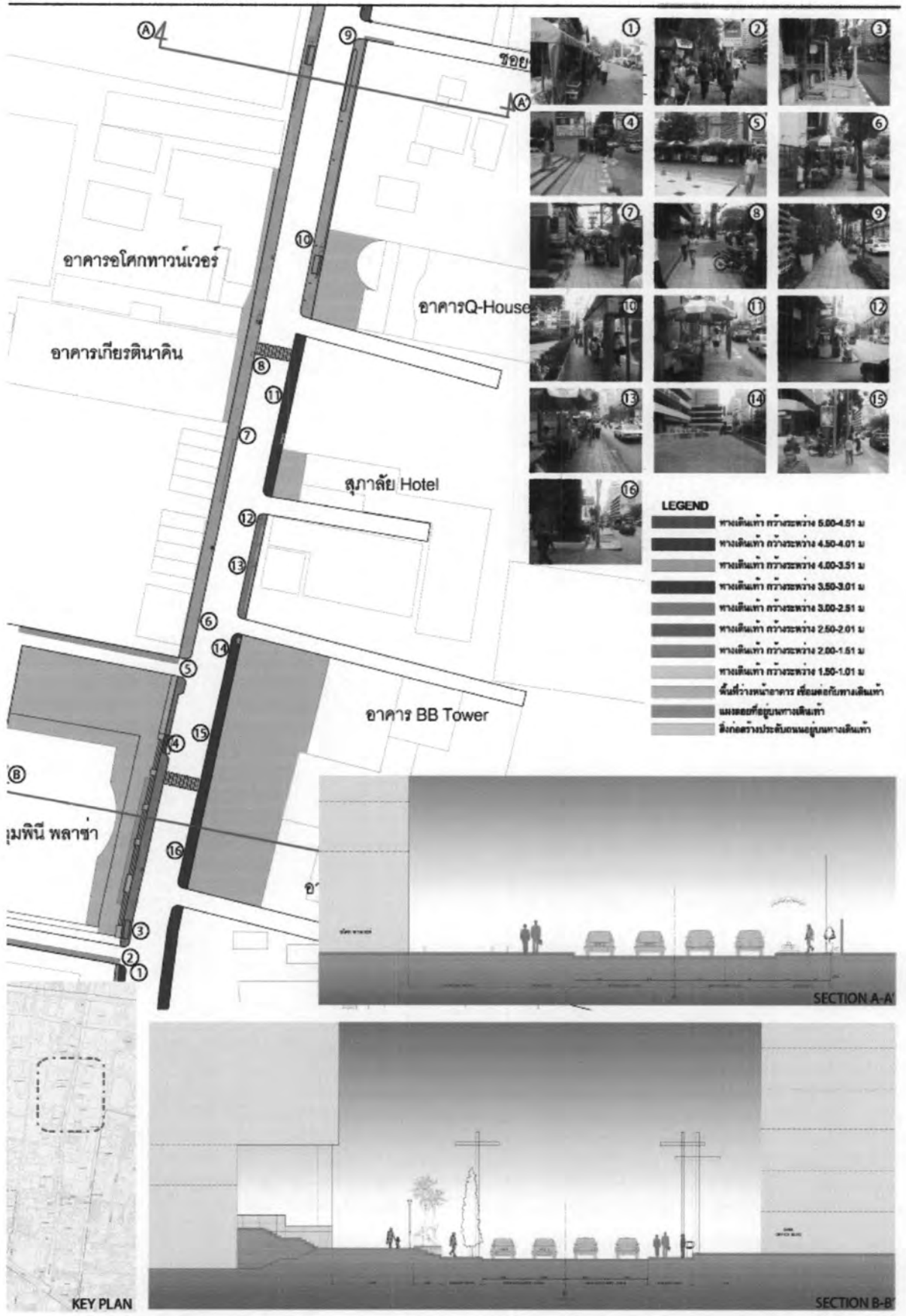
แผนที่ 3.9 แสดงสภาพขนาดพื้นที่ทางเท้าและกิจกรรมต่าง ๆ ในแต่ละส่วนของถนนอโศก (Zone A)

(ที่มา: จากการสำรวจของผู้วิจัย)



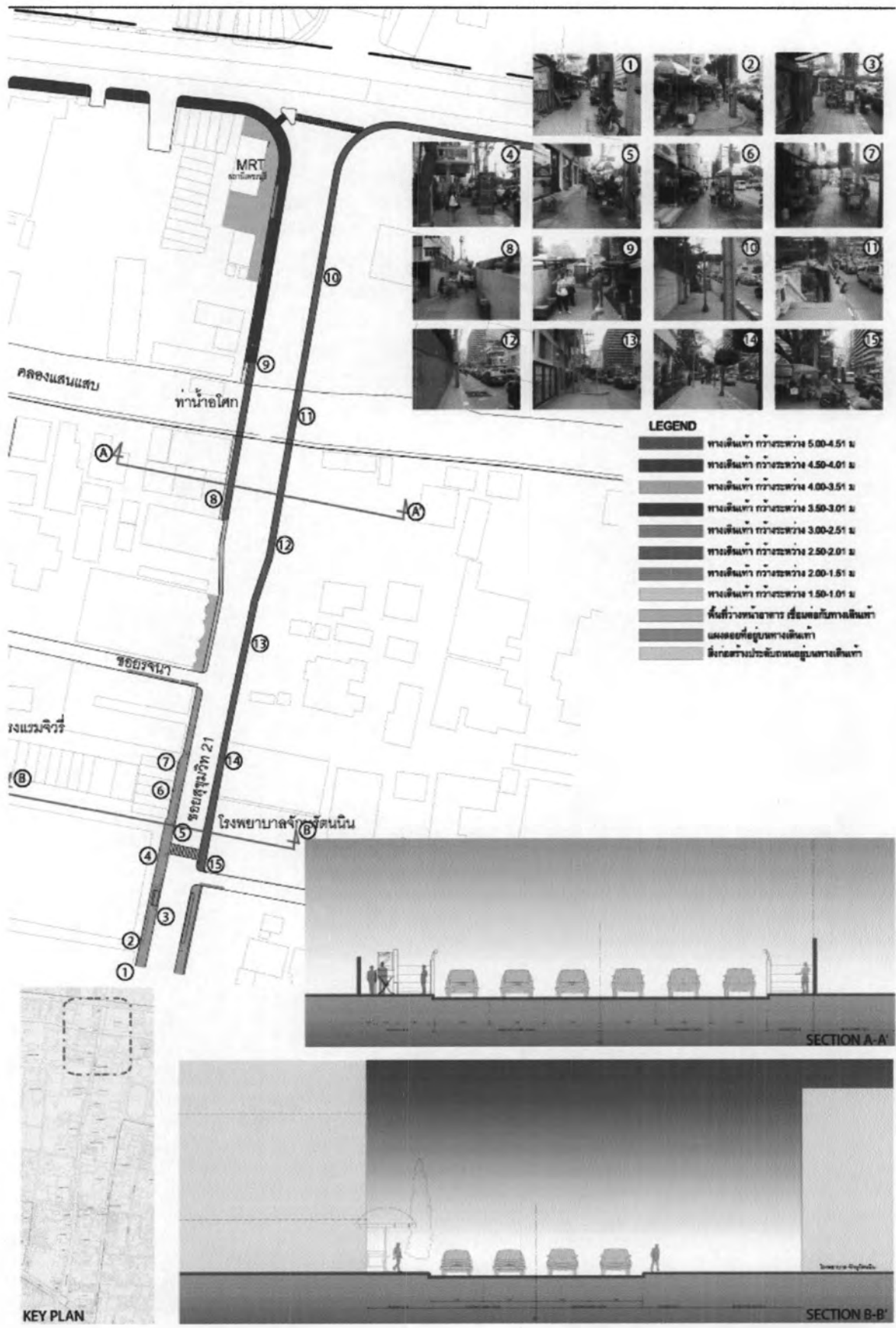
แผนที่ 3.10 แสดงสภาพขนาดพื้นที่ทางเท้าและกิจกรรมต่าง ๆ ในแต่ละส่วนของถนนอภิโชค (Zone B)

(ที่มา:จากการสำรวจของผู้วิจัย)



แผนที่ 3.11 แสดงสภาพขนาดพื้นที่ทางเท้าและกิจกรรมต่างๆ ในแต่ละส่วนของถนนอโศก (Zone C)

(ที่มา: จากการสำรวจของผู้วิจัย)



แผนที่ 3.12 แสดงสภาพ ขนาดพื้นที่ทางเท้าและกิจกรรมต่าง ๆ ในแต่ละส่วนของถนนอโศก (Zone D)

(ที่มา:จากการสำรวจของผู้วิจัย)

3.3 ลักษณะโครงการที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ทางเท้าในอนาคต

3.4.1 โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสาร หรือเรียกว่า "Airport link" รถไฟฟ้า Airport Link ให้รางมาตรฐานขนาด 1,435 มม. เป็นแบบ Double Track เหมือนโครงการรถไฟฟ้า BTS และรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ลักษณะการเดินทาง จะวิ่งไป-กลับคนละวงสวนกัน

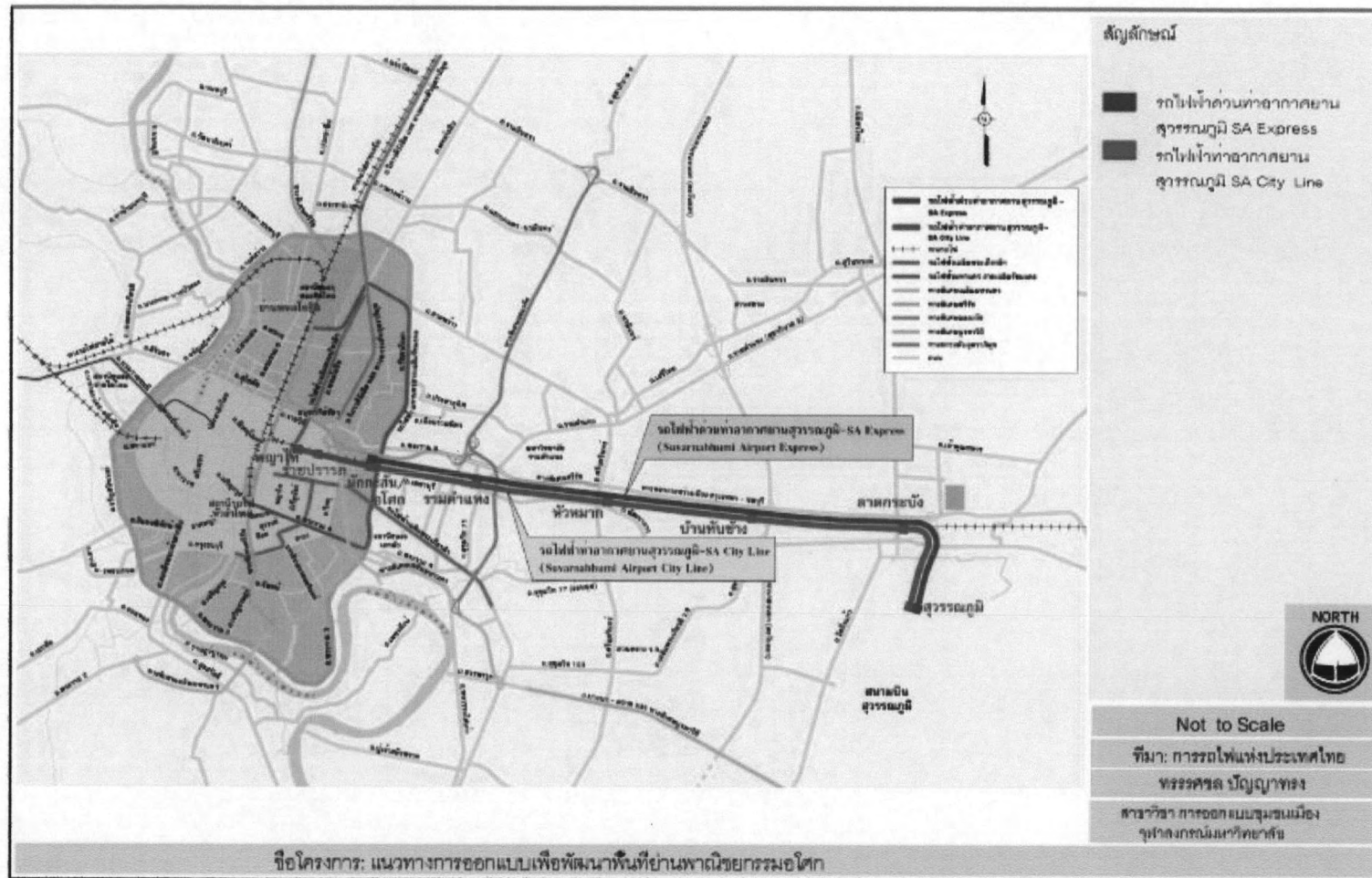
โครงการนี้ มีระบบขนส่ง 2 แบบ คือ

1. สายรถไฟฟ้าส่วนท่าอากาศยาน หรือ Express Line (สายสีม่วง) มีชื่อเรียกเป็นทางการว่า "City Air Terminal (CAT)" จะวิ่งรับส่ง จากสถานีมักกะสัน สู่อากาศยานสุวรรณภูมิ รวมระยะทาง 25.7 กิโลเมตร จำนวน 4 ขบวน 1 ขบวน มี 4 โบกี้ เป็นโบกี้สำหรับผู้โดยสาร 3 โบกี้ โดย 1 โบกี้ จุผู้โดยสาร 170 ที่นั่ง ไม่รับผู้โดยสารระหว่างทาง ให้บริการเวลา 05.00-01.00 น. ค่าโดยสาร 150 บาท
2. สายรถไฟฟ้าท่าอากาศยาน หรือ City Line (สายสีแดง) มีต้นทางอยู่ที่สถานีพญาไท ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้า BTS พญาไท จุดหมายปลายทางเดียวกันคือที่สถานีสุวรรณภูมิ แต่จะจอดรับผู้โดยสารที่สถานีระหว่างทาง ซึ่งมีทั้งหมด 8 สถานี คือ สถานีพญาไท, สถานีราชปรารภ, สถานีมักกะสัน (CAT), สถานีรามคำแหง, สถานีหัวหมาก, สถานีทับช้าง, สถานีลาดกระบัง และสถานีสุวรรณภูมิ รวมระยะทาง 28.5 กิโลเมตร มีจำนวน 5 ขบวน 1 ขบวน มี 3 โบกี้ อัตราค่าบริการ เริ่มต้นที่ 30 บาท ตลอดสายไม่เกิน 50 บาท (แผนที่ประกอบ 3.6) และ (ภาพประกอบที่ 3.2-3.3)

ความสัมพันธ์ของโครงการ Airport Link สถานีมักกะสัน สถานีย่อยออก/ มักกะสัน เป็นสถานีแห่งเดียวที่ผู้โดยสารนำสัมภาระมา Check-in เข้าสู่บริการขนถ่ายสัมภาระไปยังสนามบินสุวรรณภูมิได้

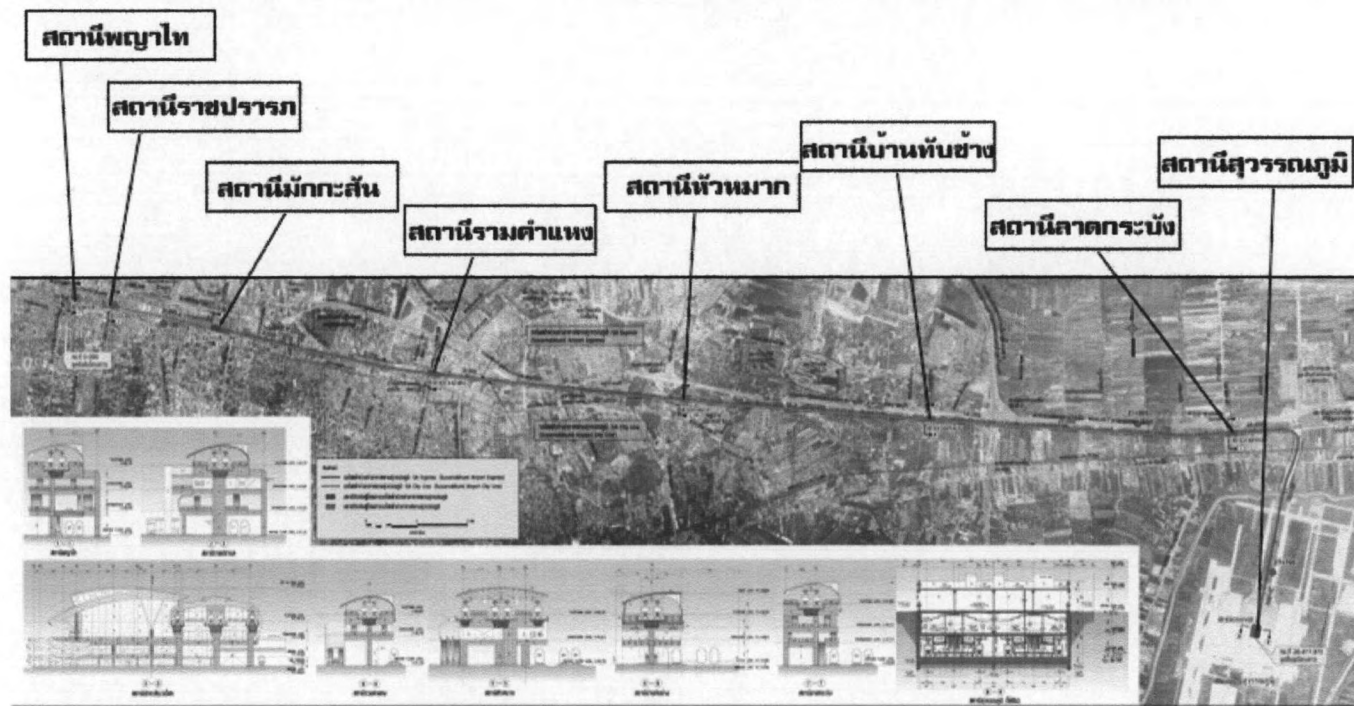
ระบบขนส่งที่มีภายในพื้นที่ศึกษา คือ สามารถเชื่อมต่อได้โดยตรงและรองรับผู้ที่ต้องการใช้ระบบเชื่อมต่ออื่นๆ ภายในพื้นที่ศึกษา ซึ่งแสดงรายละเอียดต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1. ระบบรถไฟฟ้าส่วนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Express Line) ให้บริการระหว่างสถานีรับส่งผู้โดยสาร อากาศยานในเมืองที่มักกะสัน (CAT) ถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิใช้เวลาไม่เกิน 15 นาที โดยจอดรับส่งผู้โดยสารเฉพาะสถานีต้นทางและปลายทาง มีจำนวน 4 ขบวน ขบวนละ 3 ตู้โดยสาร และ 1 ตู้สัมภาระขนกระเป๋าเดินทางระบบรถไฟฟ้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (City Line) ให้บริการระหว่าง สถานีพญาไท ถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิใช้เวลาไม่เกิน 30 นาที โดย จอดรับส่งผู้โดยสารระหว่างทางอีก 6 สถานี มีจำนวน 5 ขบวน ขบวนละ 3 ตู้โดยสาร (แผนที่ประกอบ 3.6) และ (ภาพประกอบที่ 3.4-3.5)



แผนที่ 3.14 แสดงตำแหน่งสถานีของโครงการ Airport Link
 (ที่มา: โครงการระบบขนส่งมวลชนเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ)

แนวเส้นทางโครงการ รวมระยะทางประมาณ 28 กิโลเมตร



ภาพที่ 3.4 แสดงตำแหน่งสถานีของโครงการ Airport Link

(ที่มา: โครงการระบบขนส่งมวลชนเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ)

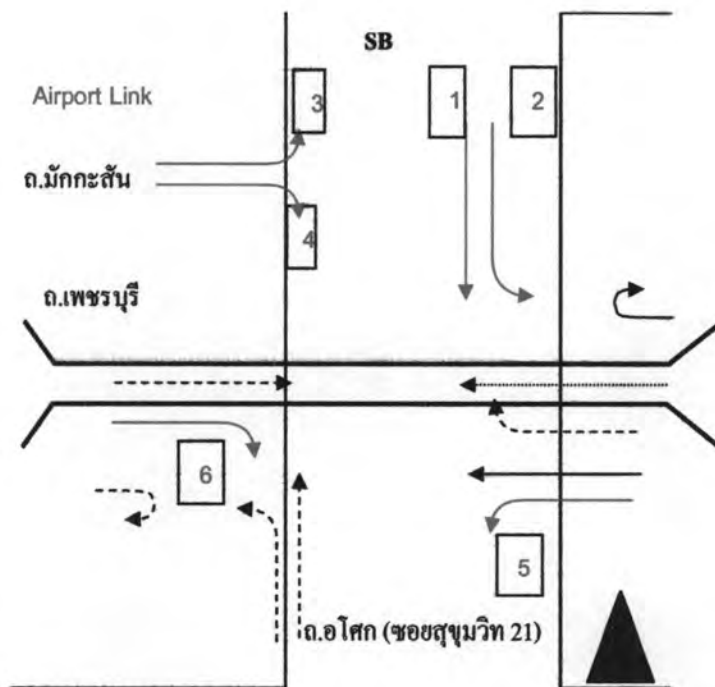


ภาพที่3.5 แสดงทัศนียภาพจำลองของสถานีมักกะสัน สถานีย่อยโตก

(ที่มา: โครงการระบบขนส่งมวลชนเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ)

1.ระบบรถไฟฟ้าส่วนทำอากาศยานสุวรรณภูมิ (Express Line) ให้บริการระหว่างสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองที่มีกาะสัน (CAT) ถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิใช้เวลาไม่เกิน 15 นาที โดยจอดรับส่งผู้โดยสารเฉพาะสถานีต้นทางและปลายทาง มีจำนวน 4 ขบวน ขบวนละ 3 ตู้โดยสาร และ 1 ตู้สัมภาระขนกระเป๋าเดินทางระบบรถไฟฟ้าทำอากาศยานสุวรรณภูมิ (City Line) ให้บริการระหว่าง สถานีพญาไท ถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิใช้เวลาไม่เกิน 30 นาที โดยจอดรับส่งผู้โดยสารระหว่างทางอีก 6 สถานี มีจำนวน 5 ขบวน ขบวนละ 3 ตู้โดยสาร

ความสัมพันธ์ของโครงการ Airport Link สถานีมีกาะสัน สถานีย่อยอโศก ระบบขนส่งที่มีภายในพื้นที่ศึกษา คือสามารถเชื่อมต่อได้โดยตรงและรองรับผู้ที่ต้องการใช้ระบบเชื่อมต่ออื่นๆ ภายในพื้นที่ศึกษา ซึ่งแสดงรายละเอียดต่าง ๆ ดังต่อไปนี้



แผนที่ 3.14 แสดงเส้นทางเข้า-ออกที่เชื่อมต่อกับโครงการ Air port Link มี 6 เส้นทาง

(ที่มา: ปริมาณการจราจร ของกรุงเทพฯ, 2546)

เส้นทางเข้า-ออกที่เชื่อมต่อกับโครงการ Air port Link มี 6 เส้นทาง ดังนี้

- 1.จากสถานีมีกาะสันไปถนนอโศก
- 2.จากสถานีมีกาะสันไปแยกคลองตัน
- 3.จากสถานีมีกาะสันไปถนนรัชดา (จากถนนเพชรบุรีเข้าถนนรัชดา)

4. จากสถานีมีกกะสันไปถนนรัชดา (จากแยกคลองตันเข้าถนนรัชดา)
5. จากแยกคลองตันเข้าถนนอโศก
6. จากถนนเพชรบุรีเข้าถนนอโศก.



ภาพที่ 3.6 แสดงลักษณะทางลงที่เชื่อมต่อเข้าสู่พื้นที่โครงการได้
(ที่มา: โครงการระบบขนส่งมวลชนเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ)