บทที่6

แนวความคิดในการออกแบบผังแม่บท

6.1 แนวความคิดในการออกแบบผังแม่บท

6.1.1 แนวความคิดในการออกแบบขนาดทางเท้า

แนวความคิดในการออกแบบขนาดทางเท้า จากการคำนวณ ตามทฤษฎี การเก็บข้อมูลเชิงประจักษ์ โดยการนับคน ตามด่าน (Gate Method) และนำผลลัพธ์ที่ได้ในแต่ละด่านมาคำนวณหา ความต้องการทางเท้า (Pedestrian Volume) ได้ผลลัพธ์ดังนี้

พื้นที่ส่วนที่ 1(Zone A) เท่ากับ 6.0 เมตร

พื้นที่ส่วนที่ 2(Zone B) เท่ากับ 5.1 เมตร

พื้นที่ส่วนที่ 3(Zone C) เท่ากับ 5.1 เมตร

พื้นที่ส่วนที่ 4(Zone D) เท่ากับ 4.2 เมตร

6.1.2 แนวความคิดในการออกแบบที่ตั้งระบบขนส่งมวลชน

แนวความคิดในการออกแบบที่ตั้งระบบขนส่งมวลชน ประกอบด้วยตำแหน่งที่ตั้งป้ายรอรถประจำทาง ที่ออกแบบตามระยะมาตรฐานเลยทางแยก24.5 เมตร ก่อนถึงทางแยก 33.5 เมตร และ ตำแหน่งจุดรอมอเตอร์ไซด์รับจ้าง จัดให้อยู่บริเวณตั้งขอยระยะห่าง 5 เมตร และแสดงตำแหน่งที่ตั้งของระบบอื่นๆในพื้นที่ศึกษา เช่น รถไฟฟ้าBTS รถไฟฟ้าMRT และระบบเรือ

6.1.3 แนวความคิดในการออกแบบพื้นที่พิเศษ (คนพิการ) คนชรา

แนวความคิดในการออกแบบพื้นที่พิเศษ (คนพิการ) คนชรา ออกแบบให้มีเส้นทางและพื้นที่เฉพาะ สำหรับคนพิการขนาด 1.2 เมตร ทางลาดขึ้น-ลงบริเวณทางแยก อุปกรณ์ประกอบถนนประเภทต่าง ๆ เช่นตู้โทรศัพท์ สัญญาณไฟทางข้าม น้ำดื่ม ห้องน้ำสาธารณะขนาดที่ผู้พิการที่ใช้รถเข็นใช้ มีพื้นผิวพิเศษสำหรับบอกเส้นทางสำหรับผู้พิการทางสายตา และมีลิฟต์บริเวณสะพาน เป็นต้น

6.1.4 แนวความคิดในการออกแบบพื้นที่สีเขียว

แนวความคิดในการออกแบบพื้นที่สีเขียว ออกแบบให้มีแนวต้นไม้ตลอดถนนอโศก เพื่อให้ร่มเงา และสร้างพื้นที่สีเขียวตลอดเส้นทาง ยกเว้นบริเวณทางโค้งเพื่อเปิดมุมมอง โดยการใช้ไม้พุ่มเตี้ย และมีไม้ยืนต้นเพื่อ

สร้างการรับรู้บริเวณแยกอโศกและแยกเพชรบุรี ใช้ไม้ยืนต้นทรงพุ่ม ขนาด 6 เมตร เว้นช่วงระยะ 12 เมตร และช่วงกลาง มีระยะห่าง 16 เมตร โดยใช้ต้นไม้ทรงพุ่ม ขนาด 6 เมตร ตลอดเส้นทาง

6.1.5 แนวความคิดในการออกแบบพื้นที่ระยะถอยร่น

แนวความคิดในการออกแบบพื้นที่ระยะถอยร่น จัดให้มีระยะการใช้ระยะถอยร่นด้านหน้าอาคาร 6 เมตร ตามกฎหมายควบคุมอาคาร ซึ่งขนาดทางเท้าที่จำเป็นต้องขยายให้เพียงพอกับปริมาณคนในพื้นที่ศึกษา มีการออกแบบพิเศษให้ใช้พื้นที่ซ้อนทับร่วมกันกับพื้นที่ระยะถอยร่นของเอกชน ทั้งนี้จะกำหนดให้เป็นพื้นที่ออกแบบพิเศษสำหรับเฉพาะถนนอโศก

6.1.6 แนวความคิดในการออกแบบอุปกรณ์ประกอบถนน

แนวความคิดในการออกแบบอุปกรณ์ถนน จัดให้อยู่บริเวณถัดจากพื้นที่ทางเท้า ระหว่างคนปกติและพื้นที่พิเศษสำหรับคนพิการซึ่งพื้นที่ทางเท้าจะมีขนาดตามแนวความคิดในการออกแบบ ตามข้อ 6.1.1 และขนาดของระยะอุปกรณ์ประกอบถนน กำหนดให้มีขนาด 1 เมตร เท่ากันทั้งสองฝั่ง ประกอบด้วยสองรูปแบบ คือ บริเวณที่มีการใช้งานของผู้คนหนาแน่น และบริเวณที่มีการใช้งานของผู้คนเบาบาง

6.1.7 สรุปแนวความคิดในการออกแบบพื้นที่ทางเท้าบริเวณถนนอโศก

สรุปแนวความคิดในการออกแบบพื้นที่ทางเท้าบริเวณถนนอโศก ทำการออกแบบพัฒนาเพื่อรองรับความต้องการการใช้พื้นที่ทางเท้าในอนาคตของคนจากทั้งในและนอกพื้นที่ศึกษา ซึ่งจะเป็นการออกแบบพิเศษเฉพาะช่วงถนนอโศก เนื่องจาก เป็นย่านพาณิชยกรรมหลักแห่งหนึ่งของกรุงเทพมหานคร ที่ถูกเชื่อมโยงกับโครงการ Airport Link ซึ่งตอบรับและได้มาตรฐานสากล

สัญลักษณ์

ทางเดินท้ากว้าง 6.00 เมตร

ทางเดินท้ากว้าง 5.10 เมตร

ที่มา: ผังเมืองกรุงเทพฯ

ทรรศชล ปัญญาทรง

สาขาวิชา การออกแบบชุมชนเมือง
รุ่นที่ลงทะเบียนมหาวิทยาลัย

NORTH

ชื่อโครงการ: แนวทางการออกแบบเพื่อพัฒนาทางเท้าในย่านพาณิชยกรรมอโศก

แผนที่ 6.1 แนวความคิดในการออกแบบขนาดทางเท้า

สัญลักษณ์

- สถานีรถไฟฟ้า BTS
- สถานีรถไฟฟ้า MRT
- ป้ายรถเมล์
- ท่าน้ำสัญจร
- รถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง

ที่มา: ผังเมืองกรุงเทพฯ

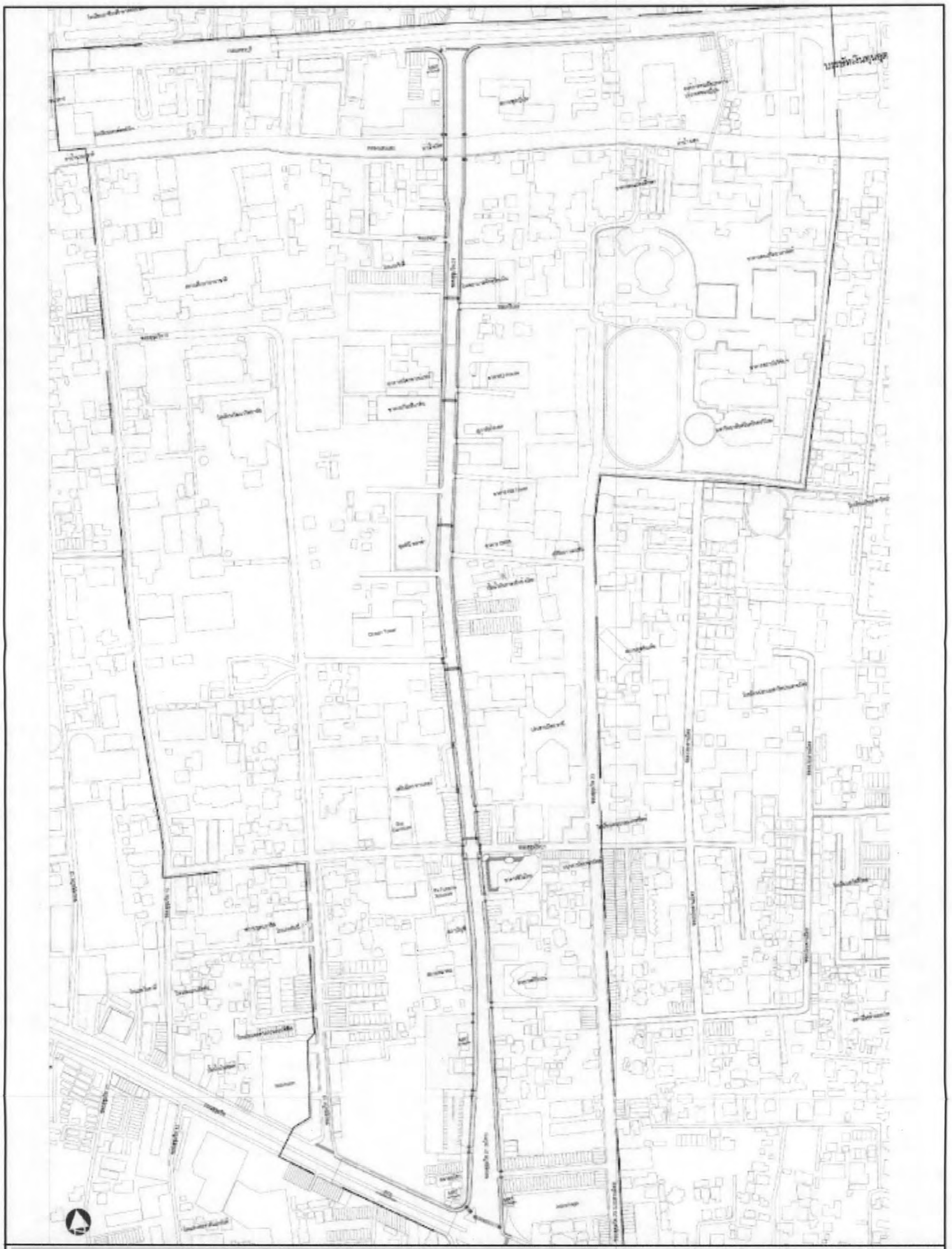
ทรรศชล ปัญญาทรง

สาขาวิชา การออกแบบชุมชนเมือง
รุ่นที่ลงทะเบียนมหาวิทยาลัย

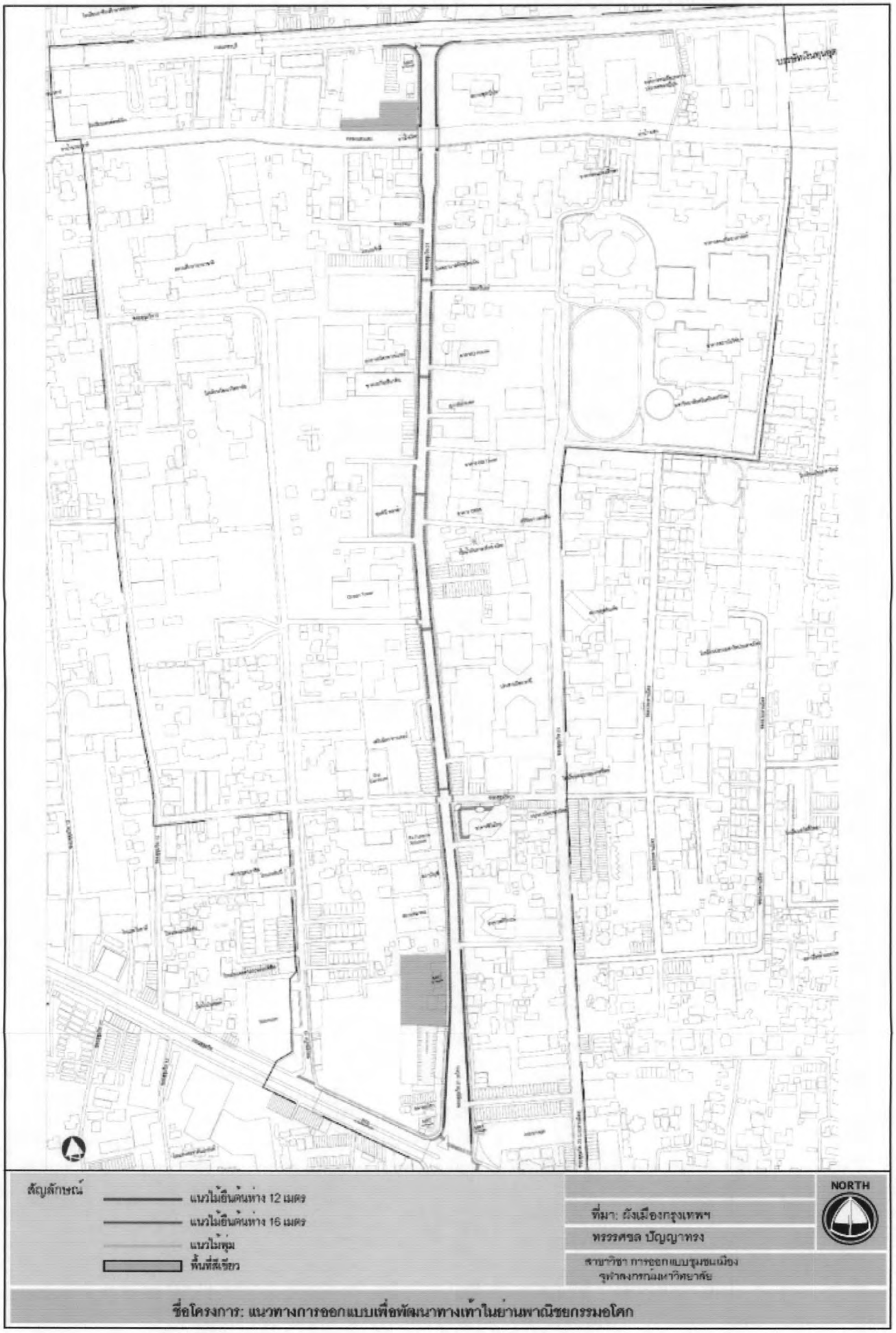
NORTH

ชื่อโครงการ: แนวทางการออกแบบเพื่อพัฒนาทางเท้าในย่านพาณิชยกรรมอโศก

แผนที่ 6.2 แนวความคิดในการออกแบบระบบขนส่งมวลชนประเภทต่างๆ



แผนที่ 6.3 แนวความคิดในการออกแบบเพื่อคนพิการ



แผนที่ 6.4 แนวความคิดในการออกแบบพื้นที่สีเขียว

สัญลักษณ์

พื้นที่ระยะถอยร่นอาคาร ที่มีอยู่ในปัจจุบัน

พื้นที่ระยะถอยร่นอาคาร ที่จะมีเพิ่มเติมในอนาคต

ที่มา: ผังเมืองกรุงเทพฯ

ทรรศชล ปัญญาทรง

สาขาวิชา การออกแบบชุมชนเมือง
รุ่นที่ลงทะเบียนมหาวิทยาลัย

NORTH

ชื่อโครงการ: แนวทางการออกแบบเพื่อพัฒนาทางเท้าในย่านพาณิชยกรรมอโศก

แผนที่ 6.5 แนวความคิดในการออกแบบระยะถอยร่น

สัญลักษณ์

บริเวณที่มีอุปกรณ์ประกอบถนนปริมาณมาก

บริเวณที่มีอุปกรณ์ประกอบถนนปริมาณน้อย

ที่มา: ผังเมืองกรุงเทพฯ

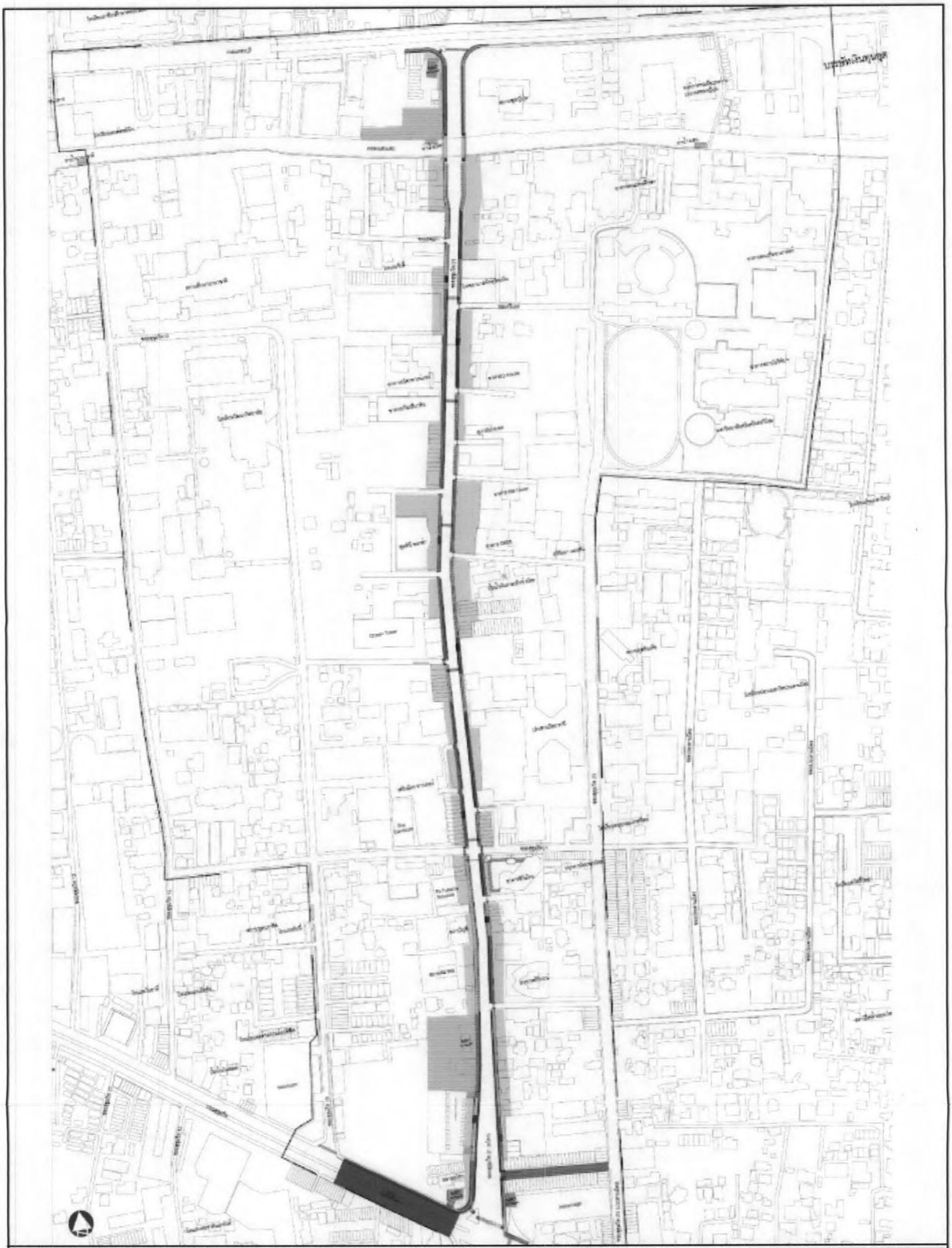
ทรรศชล ปัญญาทรง

สาขาวิชา การออกแบบชุมชนเมือง
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

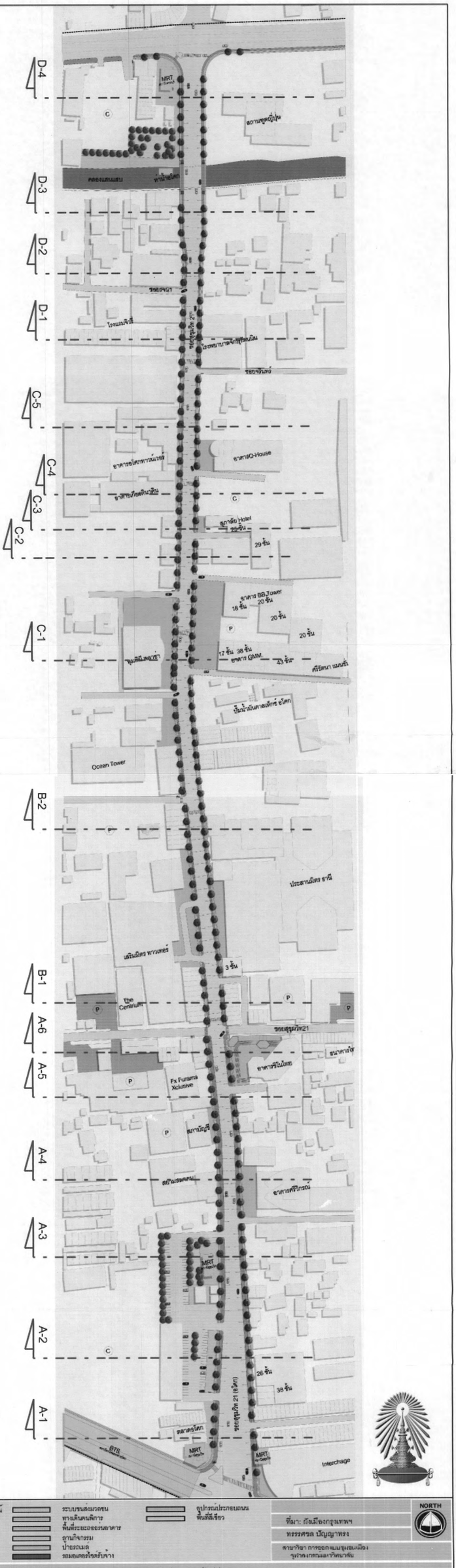
NORTH

ชื่อโครงการ: แนวทางการออกแบบเพื่อพัฒนาทางเท้าในย่านพาณิชยกรรมอโศก

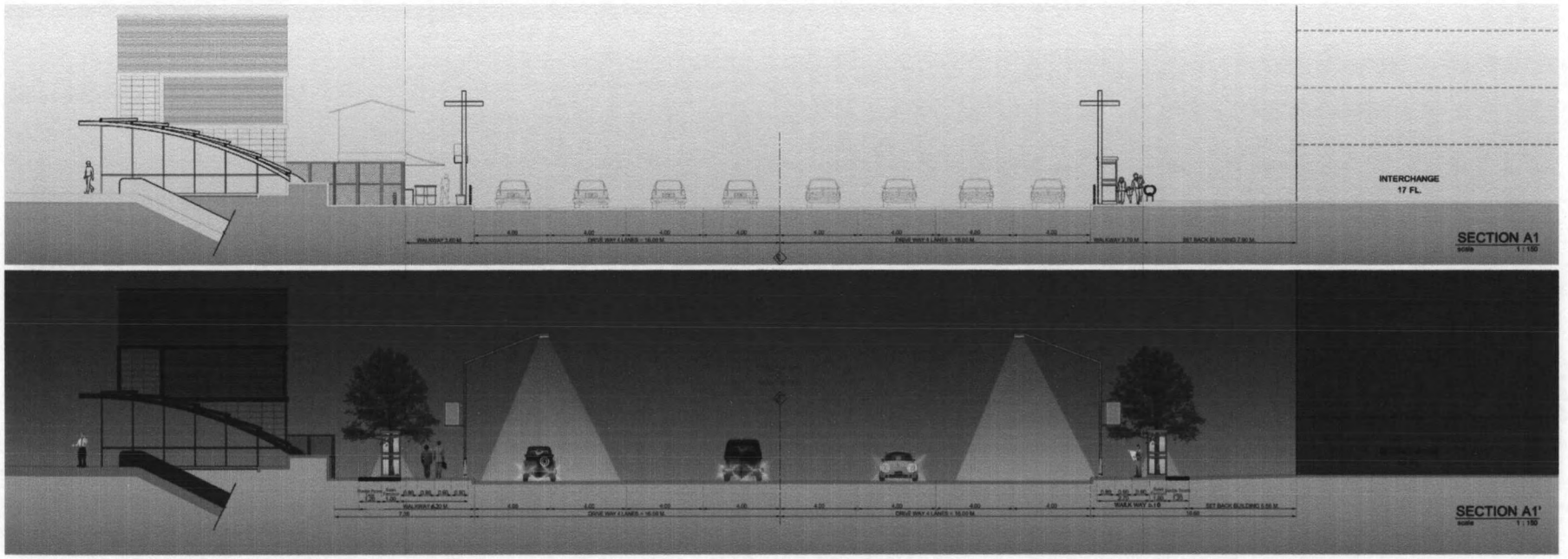
แผนที่ 6.6 แนวความคิดในการออกแบบอุปกรณ์ประกอบถนน

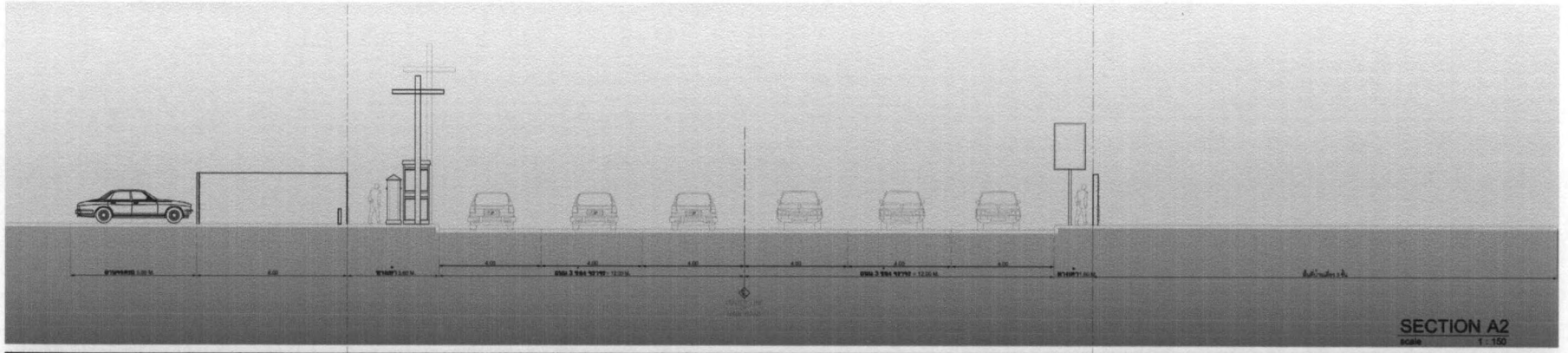


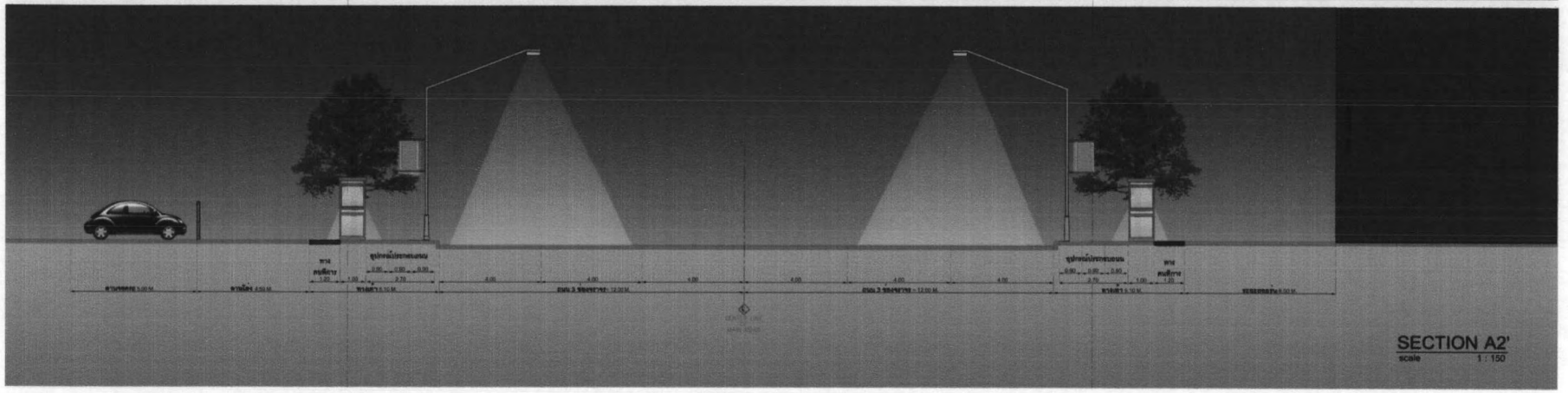
แผนที่ 6.7 แนวความคิดในการออกแบบผังแม่แบบ

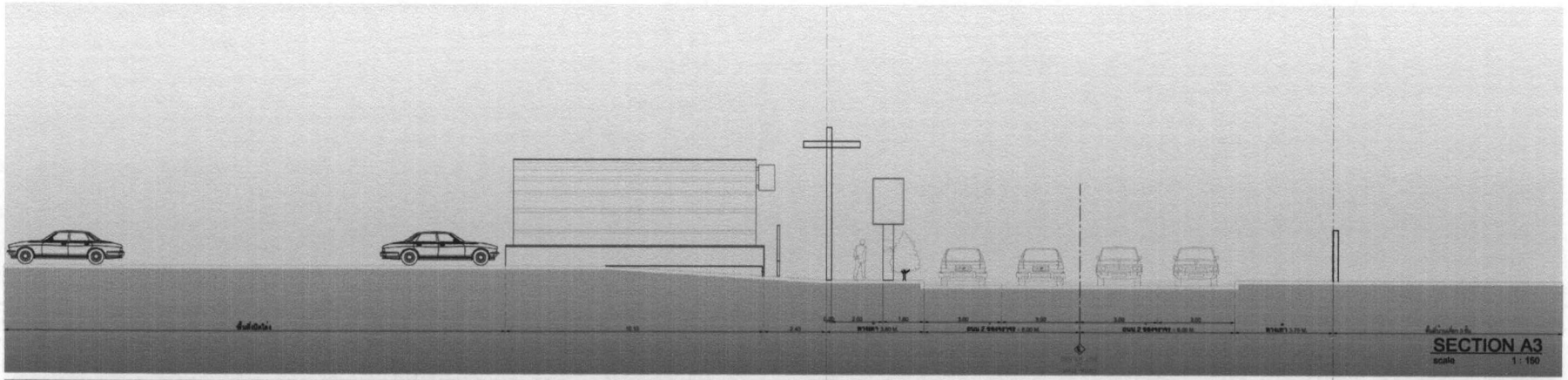


แผนที่ 6.8 ผังแม่บท

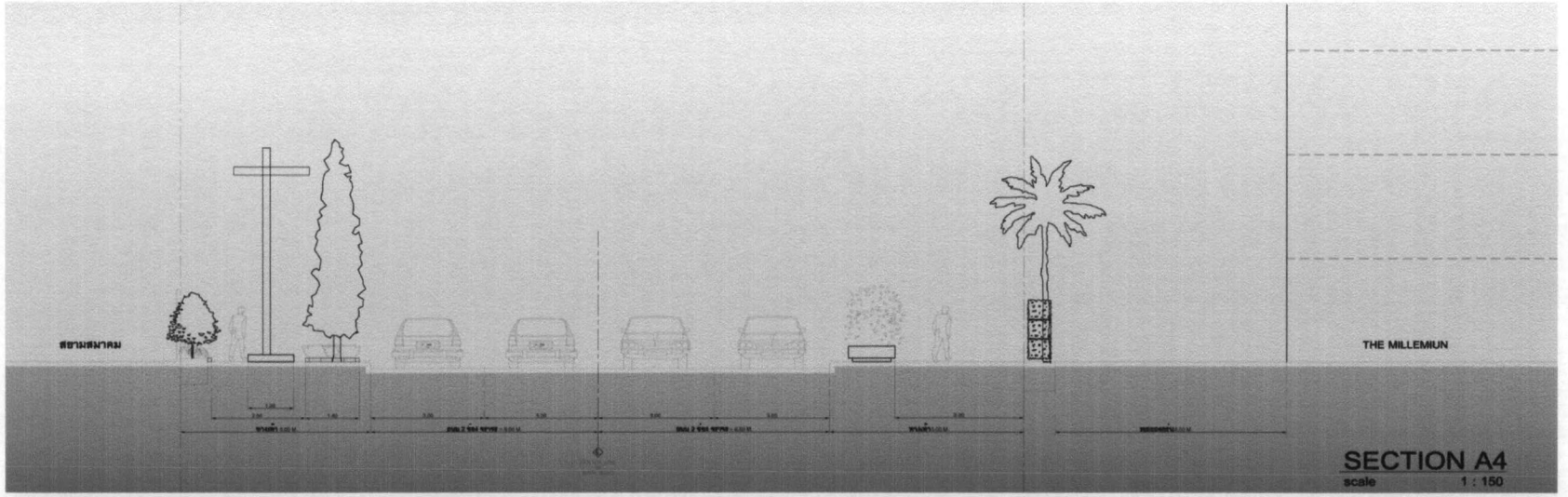

INTERCHANGE
17 FL.
SECTION A1
scale 1 : 150
SECTION A1'
scale 1 : 150


SECTION A2
scale 1 : 150

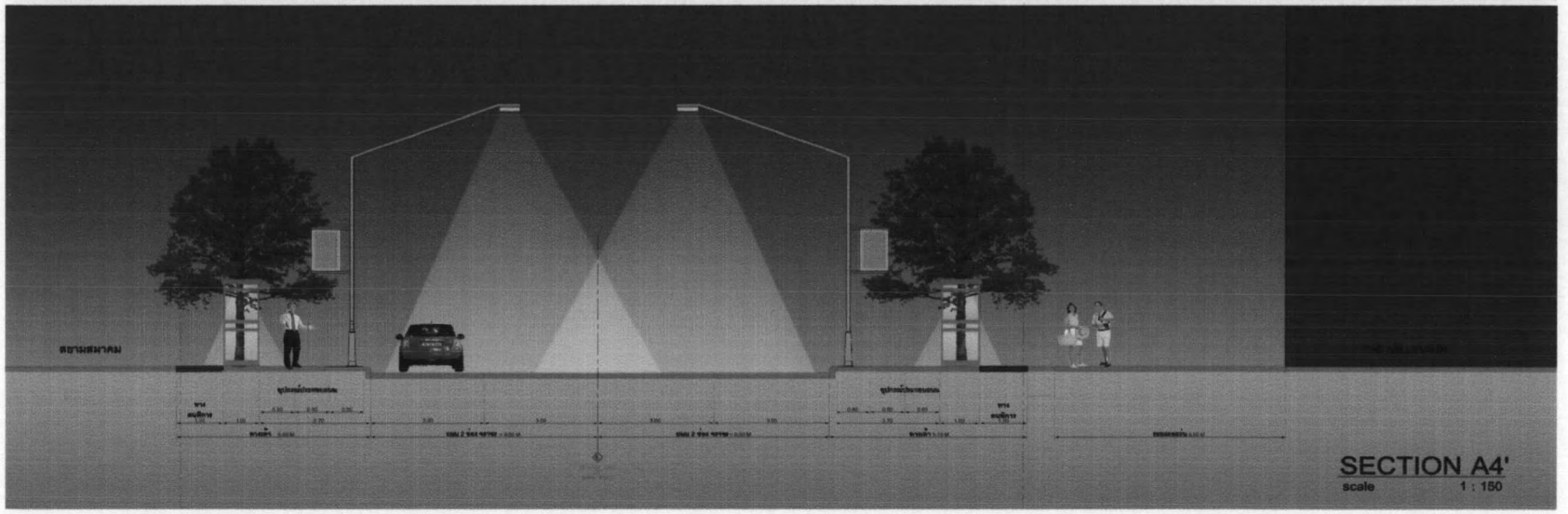

SECTION A2'
scale 1 : 150


SECTION A3
scale 1 : 150

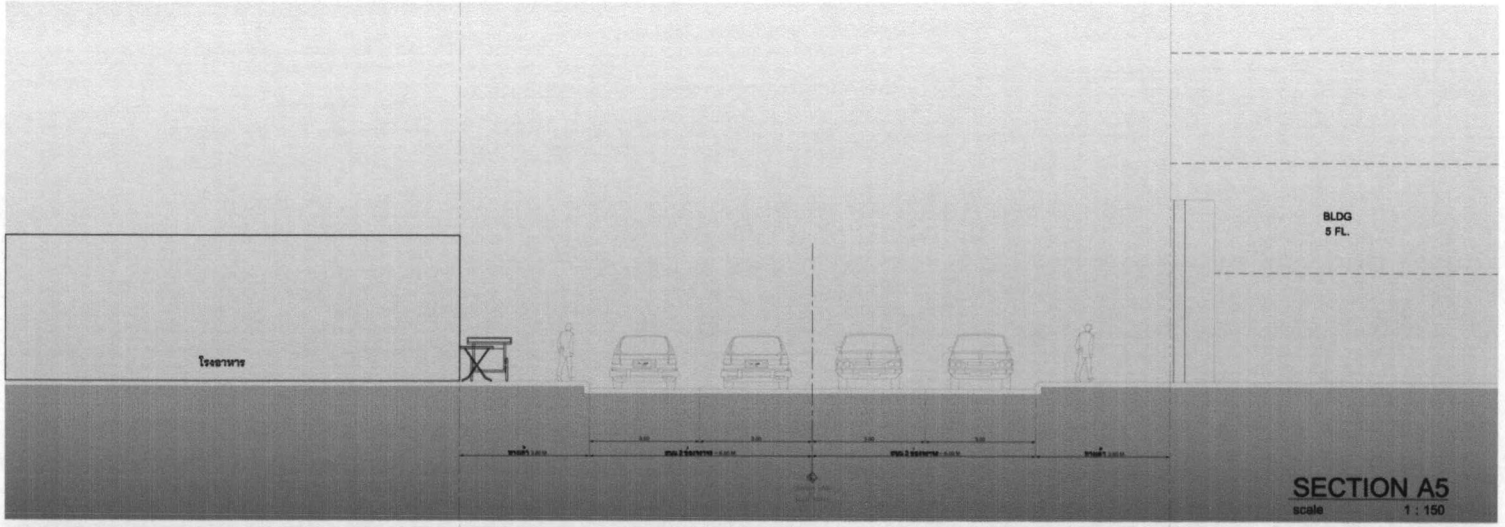
SECTION A3'
scale 1 : 150



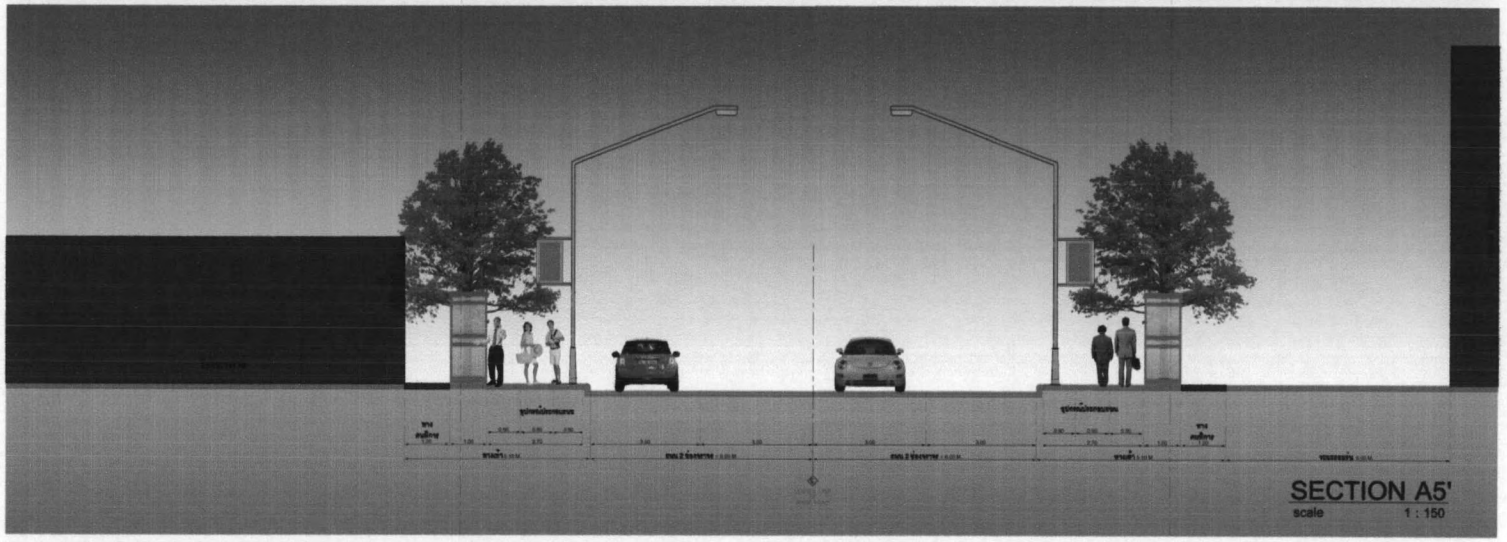
SECTION A4
scale 1 : 150



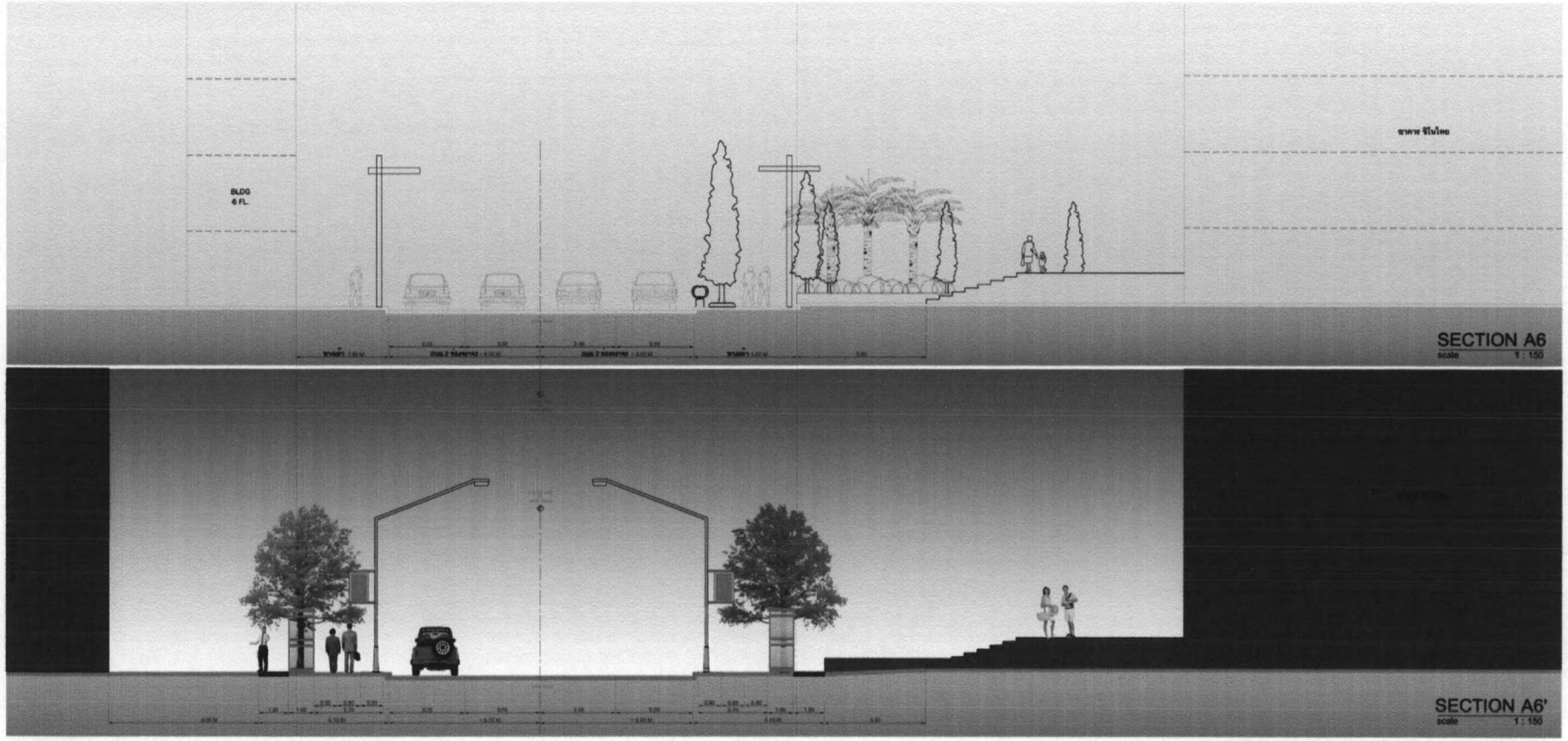
SECTION A4'
scale 1 : 150

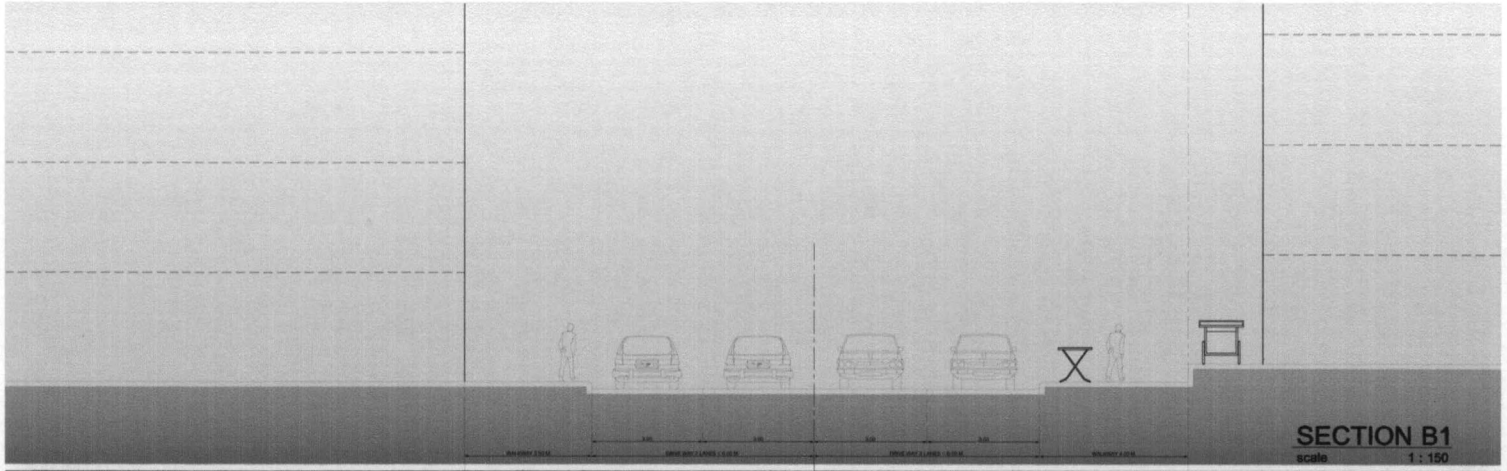


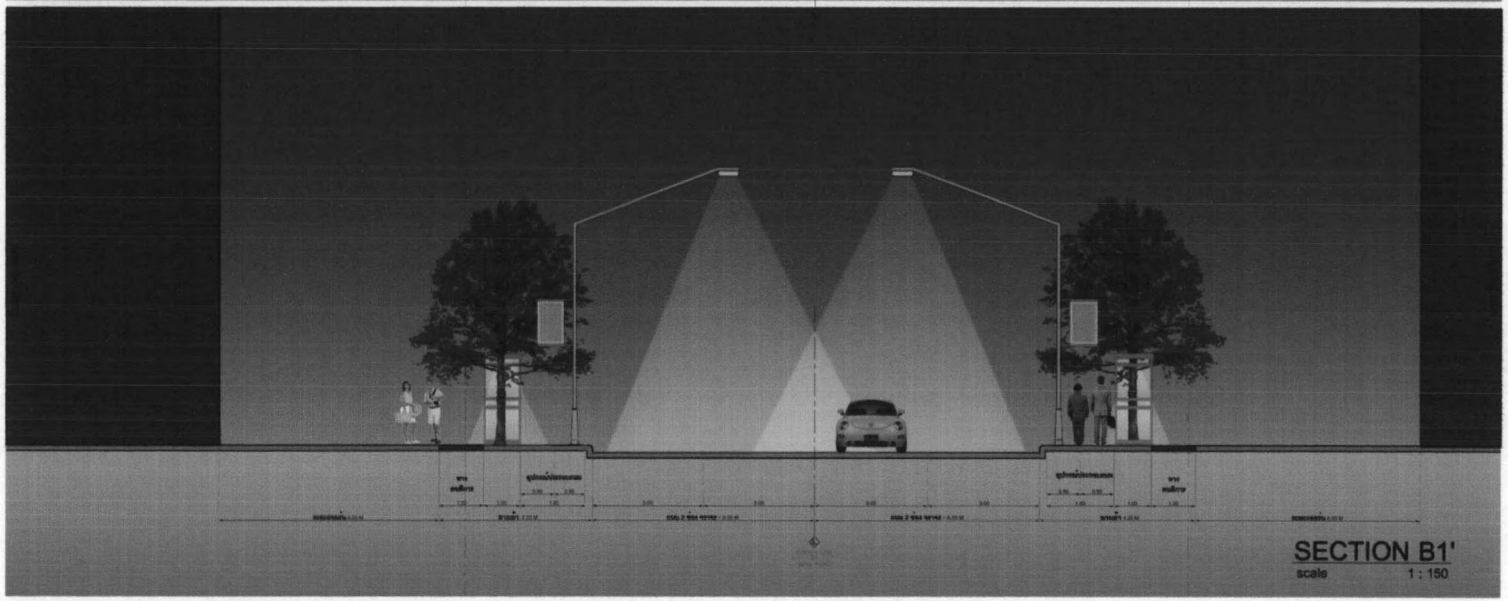
SECTION A5
scale 1 : 150



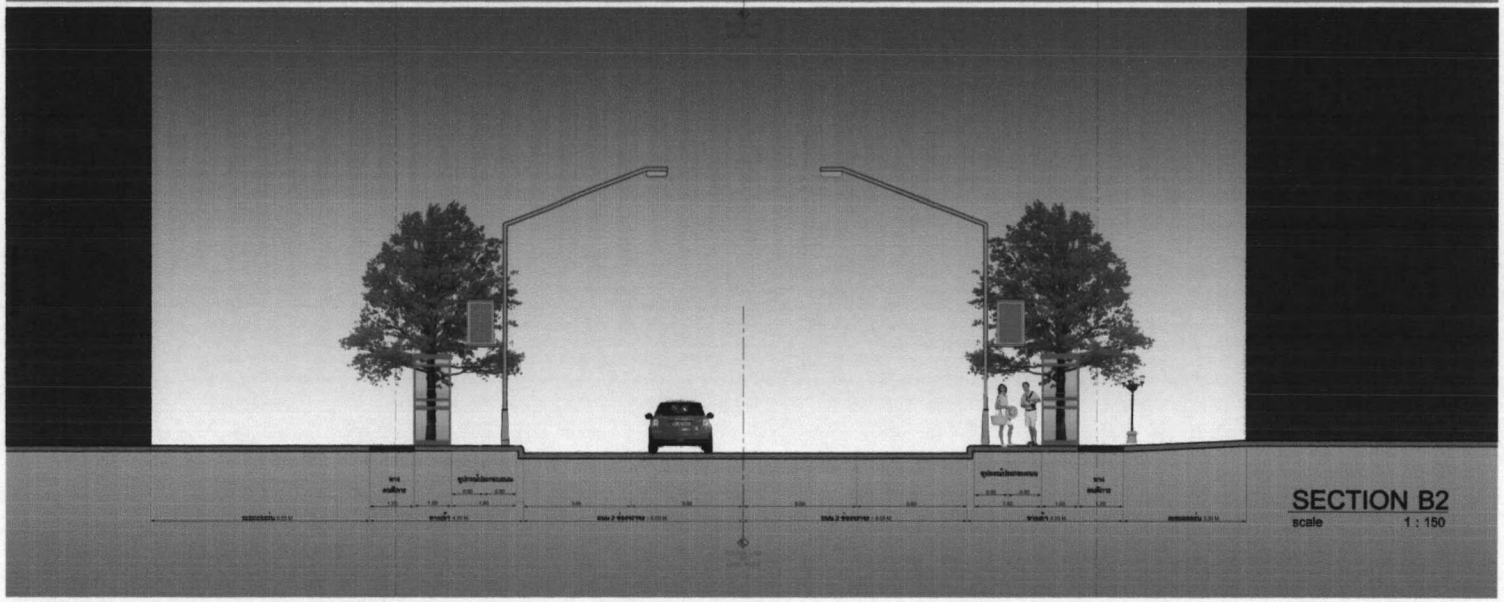
SECTION A5'
scale 1 : 150

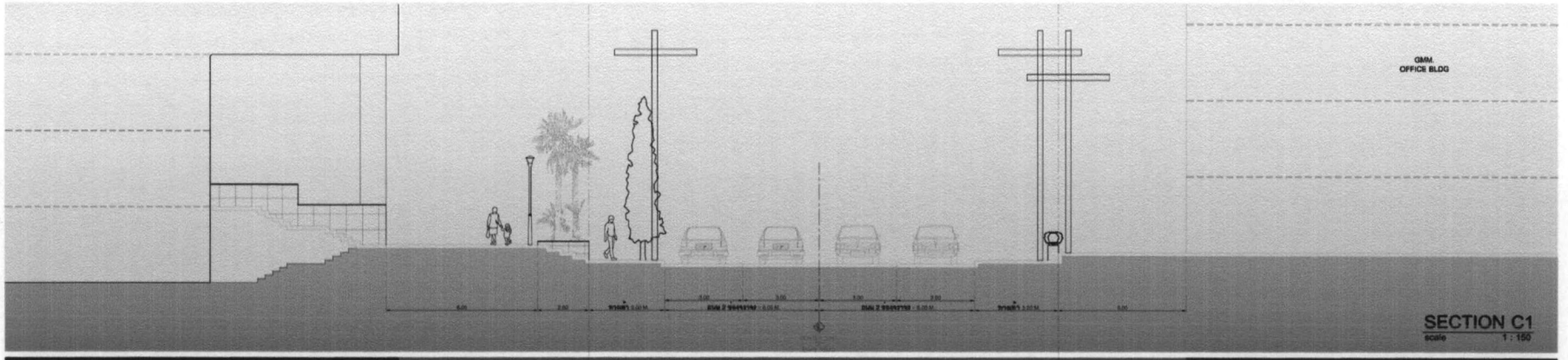

BLDG
6 FL.
SECTION A6
scale 1 : 150
SECTION A6'
scale 1 : 150


SECTION B1
scale 1 : 150

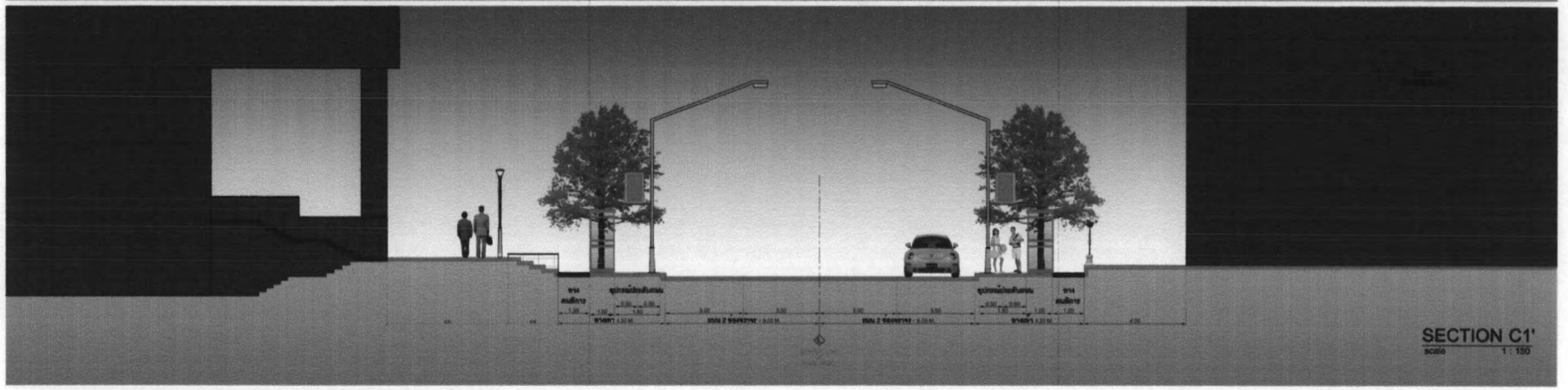

SECTION B1'
scale 1 : 150

SECTION B2
scale 1 : 150

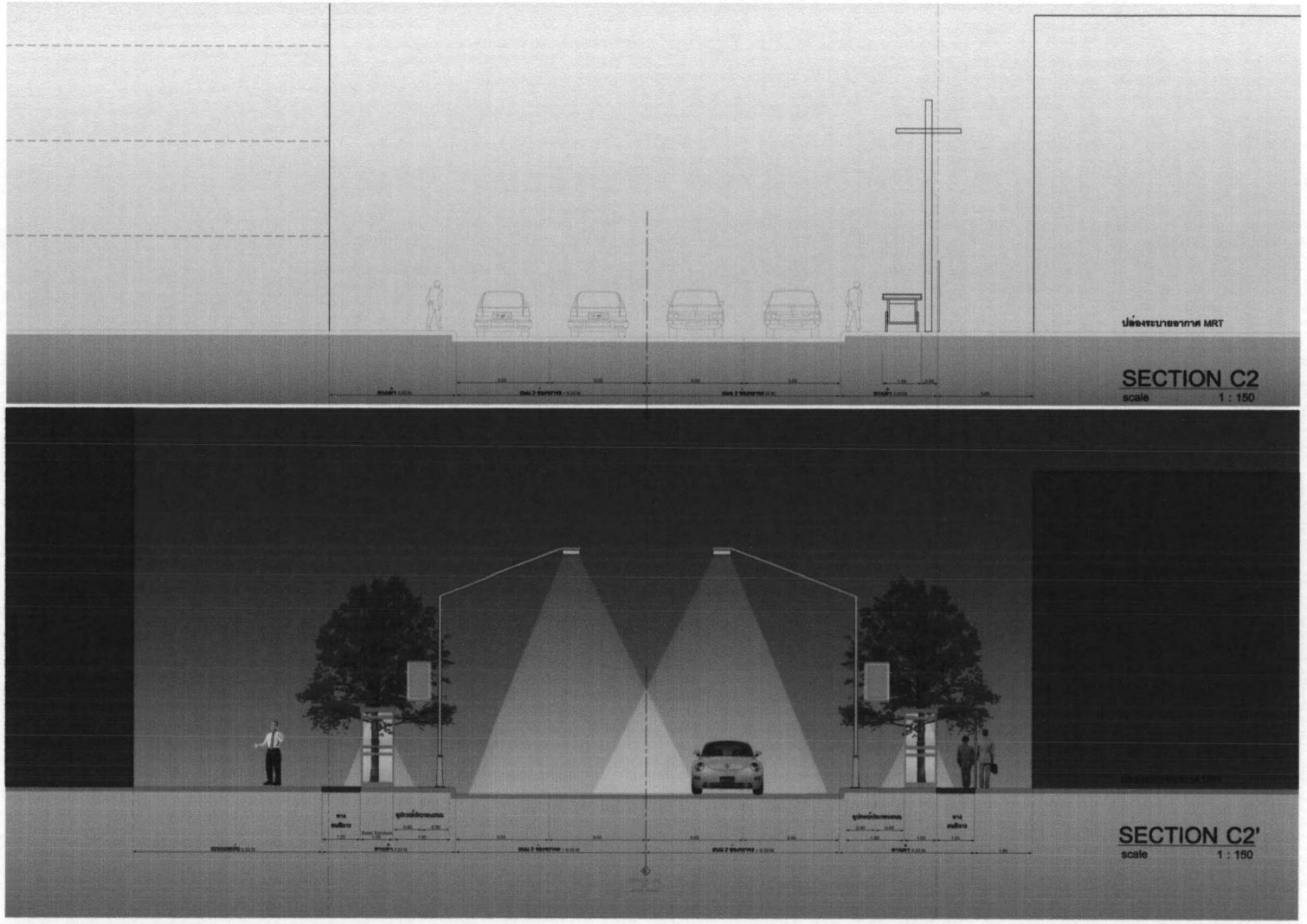

SECTION B2
scale 1 : 150

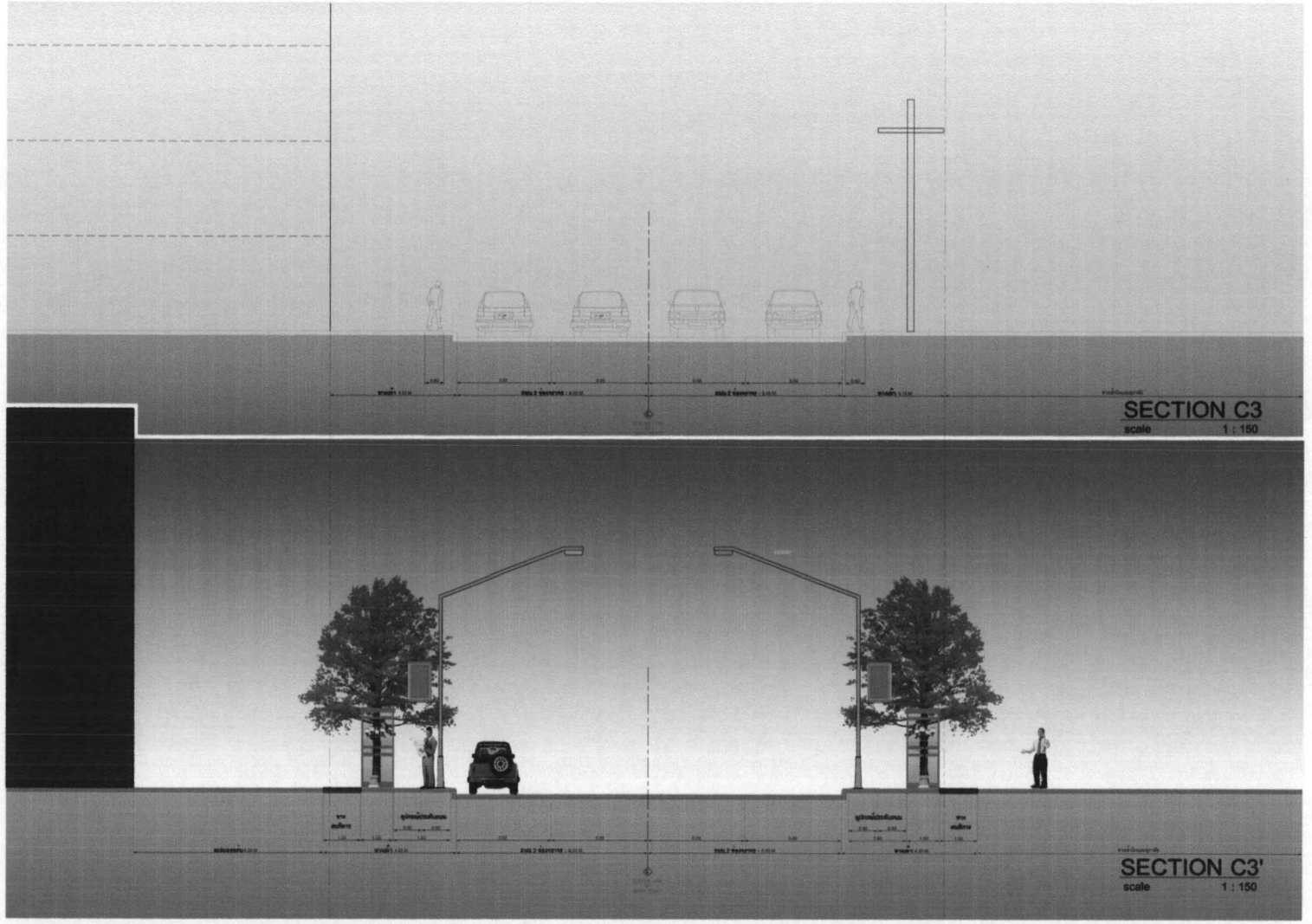


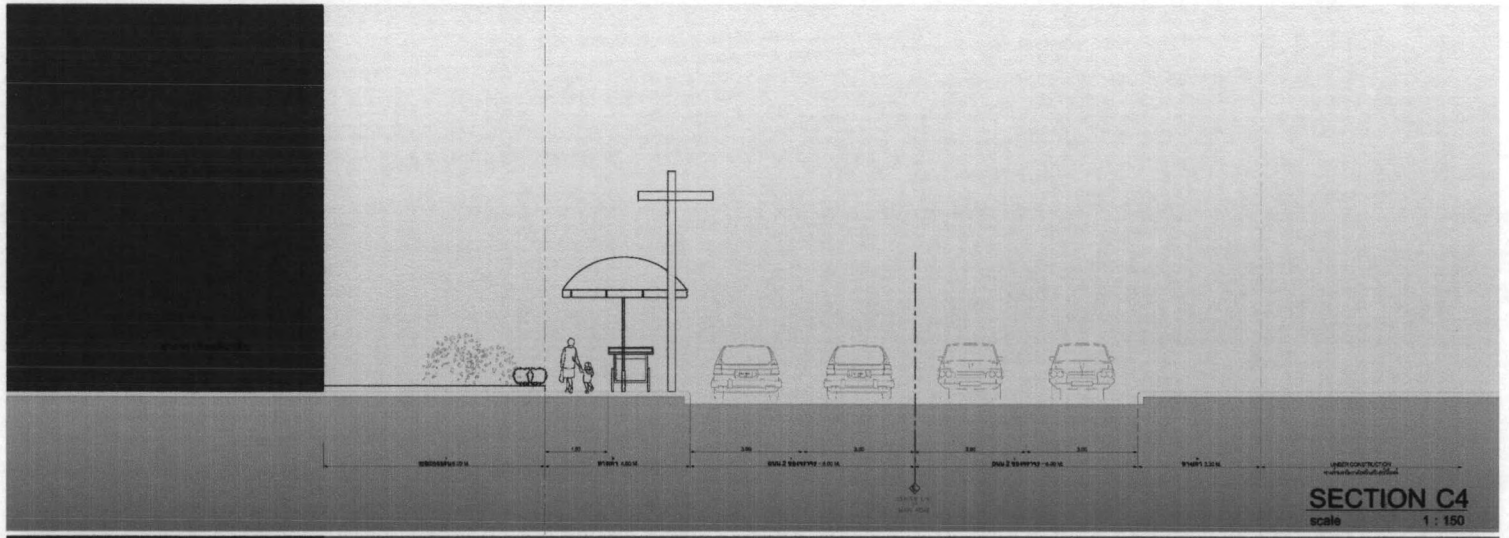
SECTION C1
scale 1 : 150



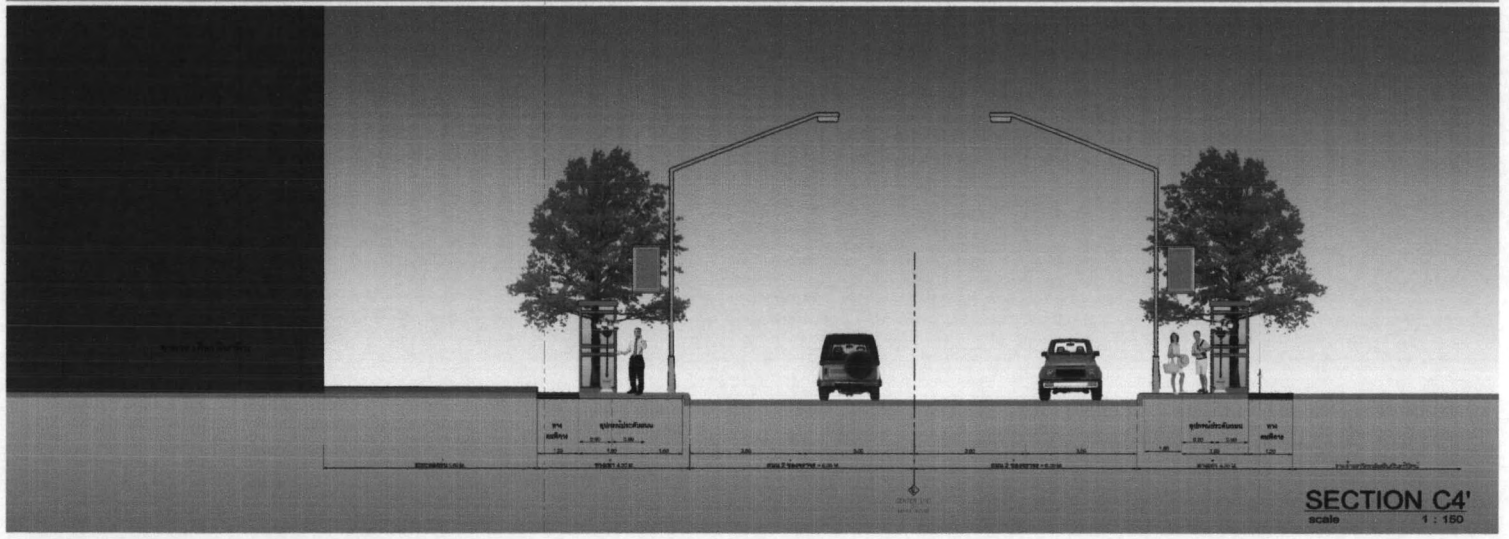
SECTION C1'
scale 1 : 150


ปล่องระบายอากาศ MRT
SECTION C2
scale 1 : 150
SECTION C2'
scale 1 : 150


SECTION C3
scale 1 : 150
SECTION C3'
scale 1 : 150

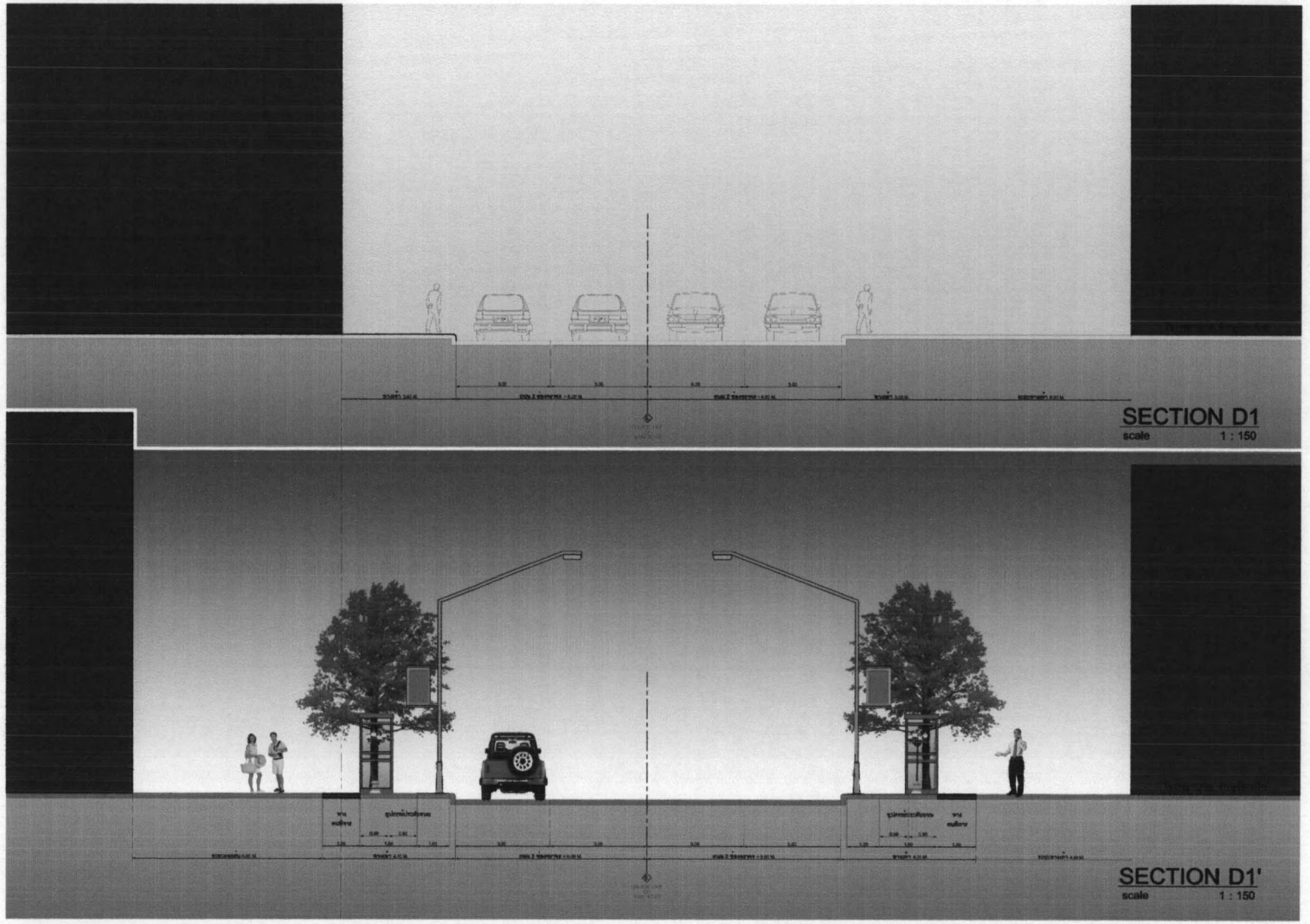


SECTION C4
scale 1 : 150



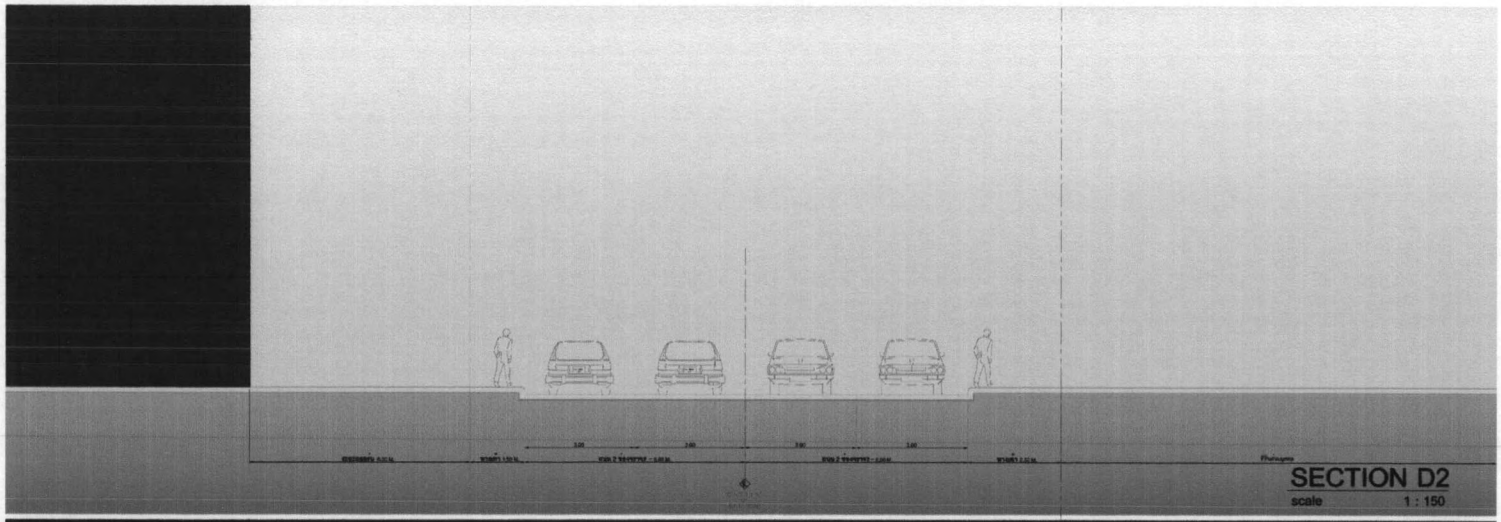
SECTION C4'
scale 1 : 150

SECTION C5
scale 1 : 150
SECTION C5'
scale 1 : 150

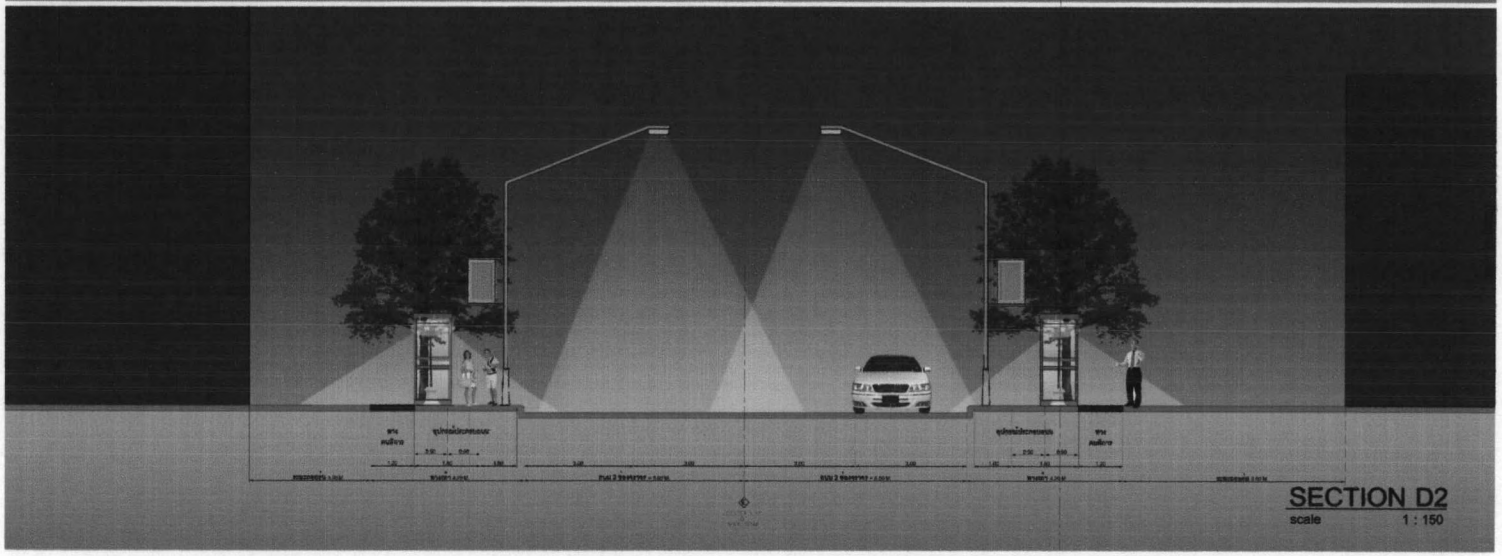


SECTION D1
scale 1 : 150

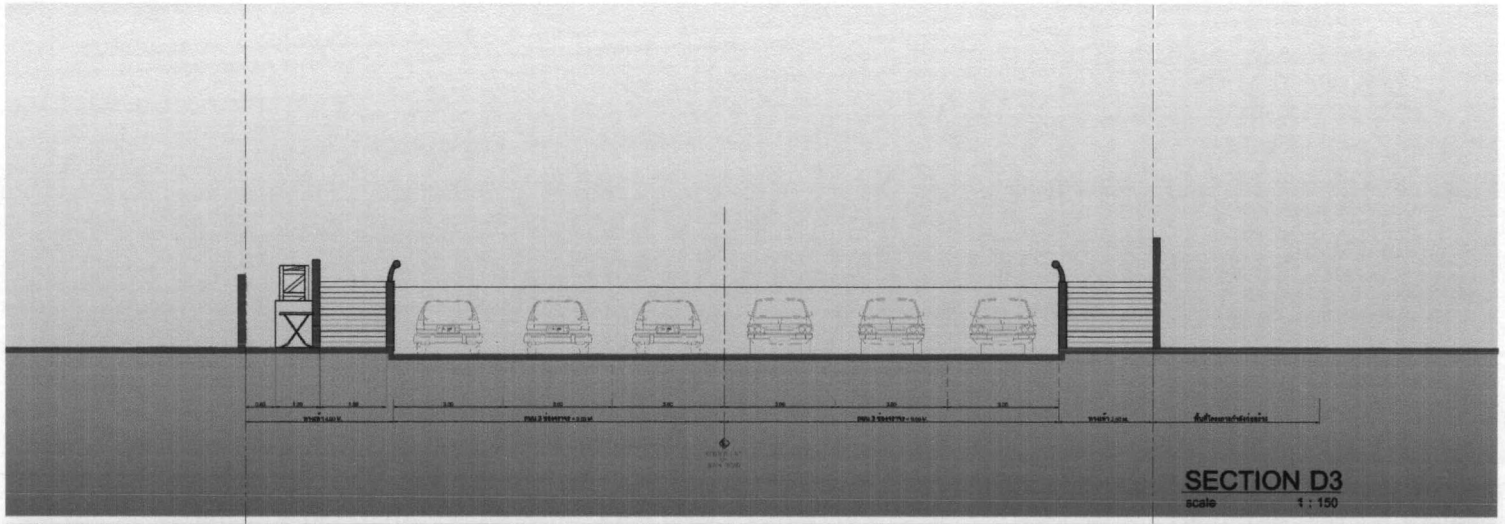
SECTION D1'
scale 1 : 150

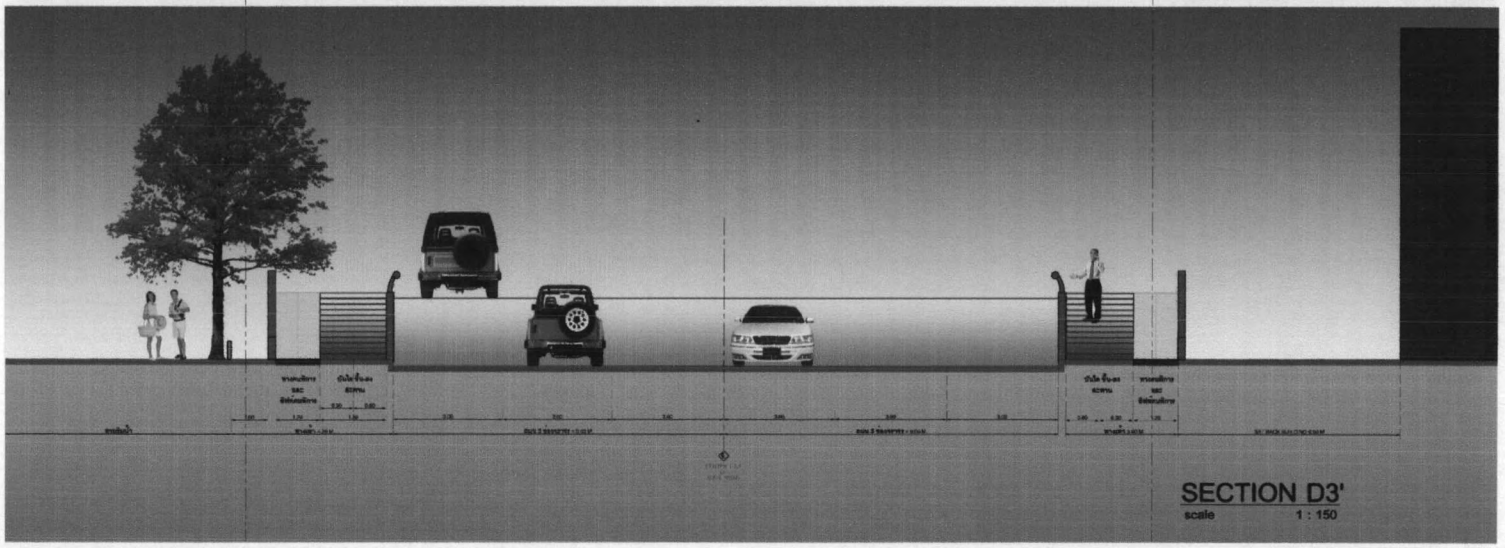


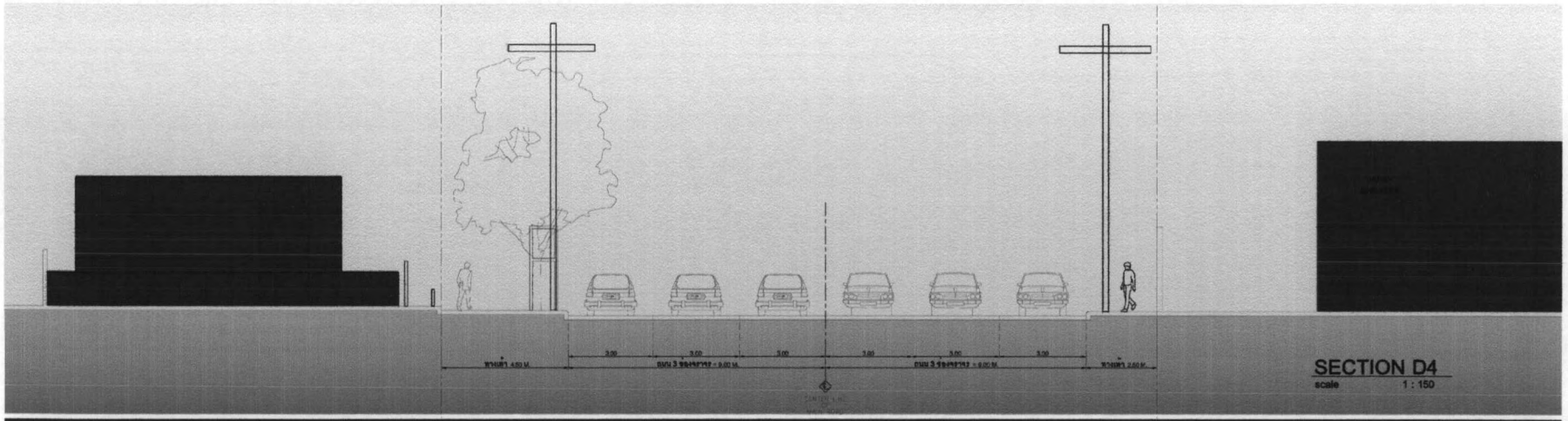
SECTION D2
scale 1 : 150



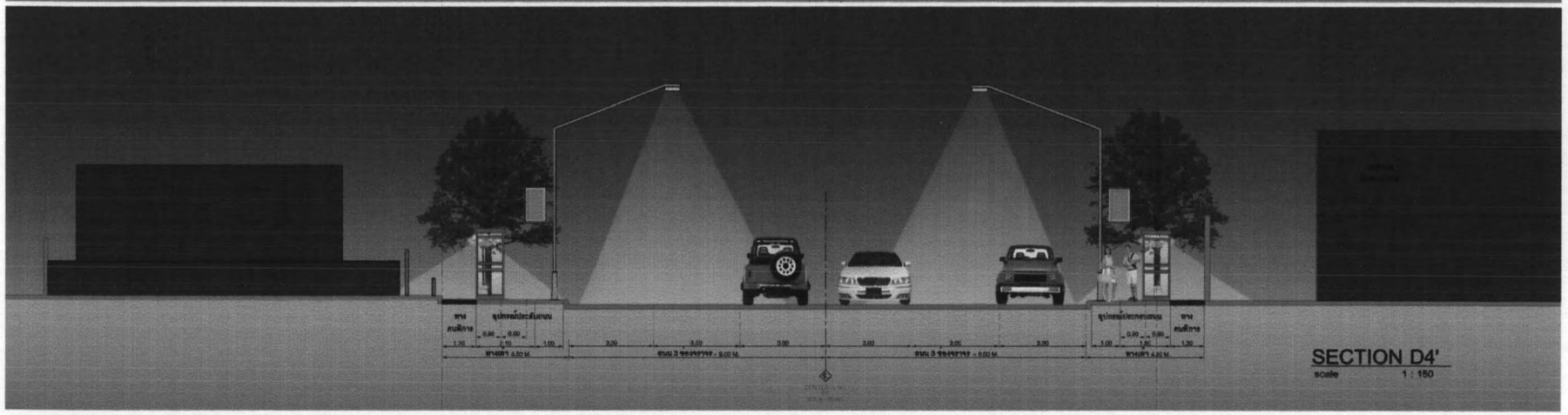
SECTION D2
scale 1 : 150


SECTION D3
scale 1 : 150


SECTION D3'
scale 1 : 150



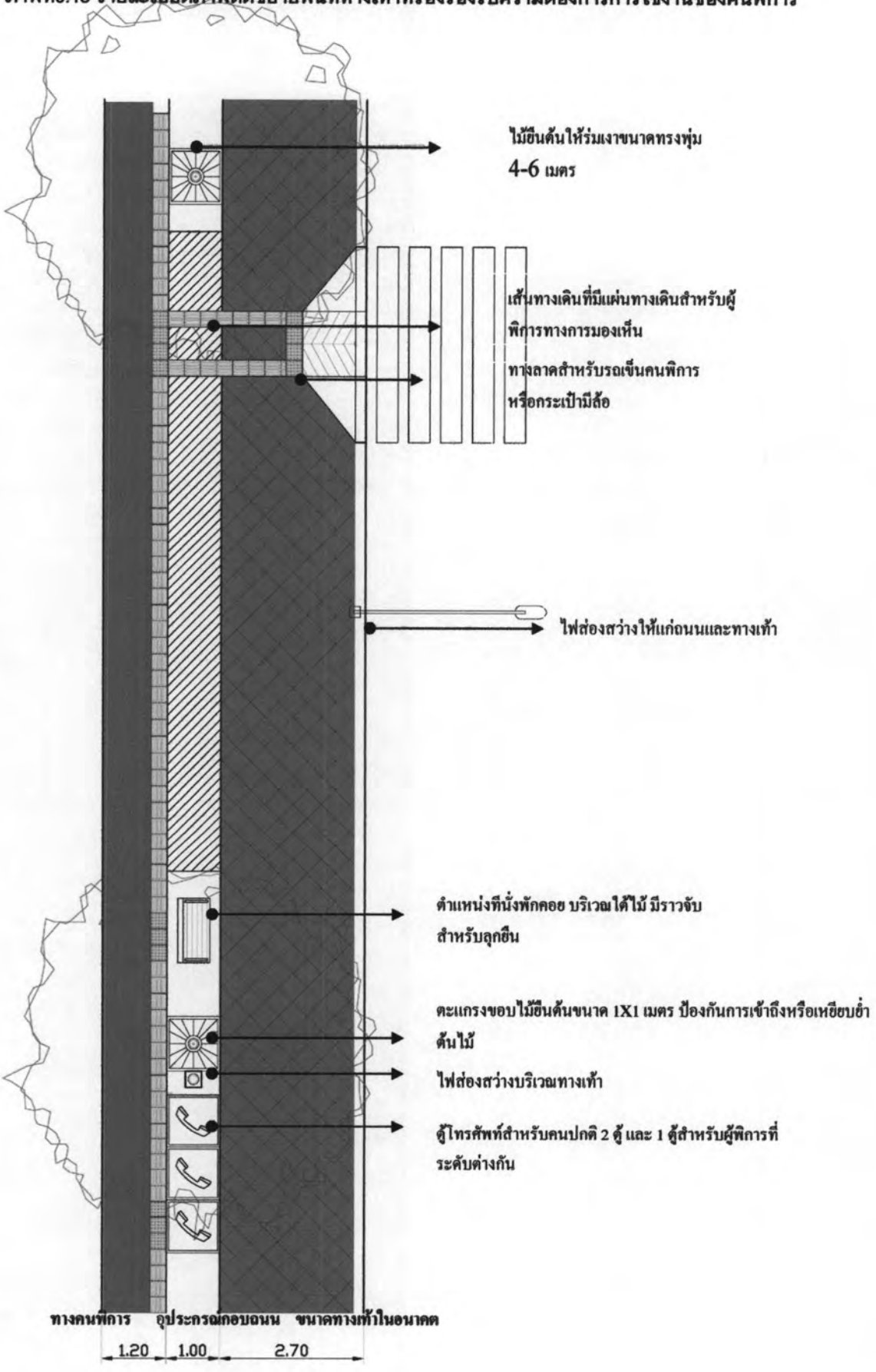
SECTION D4
scale 1 : 150



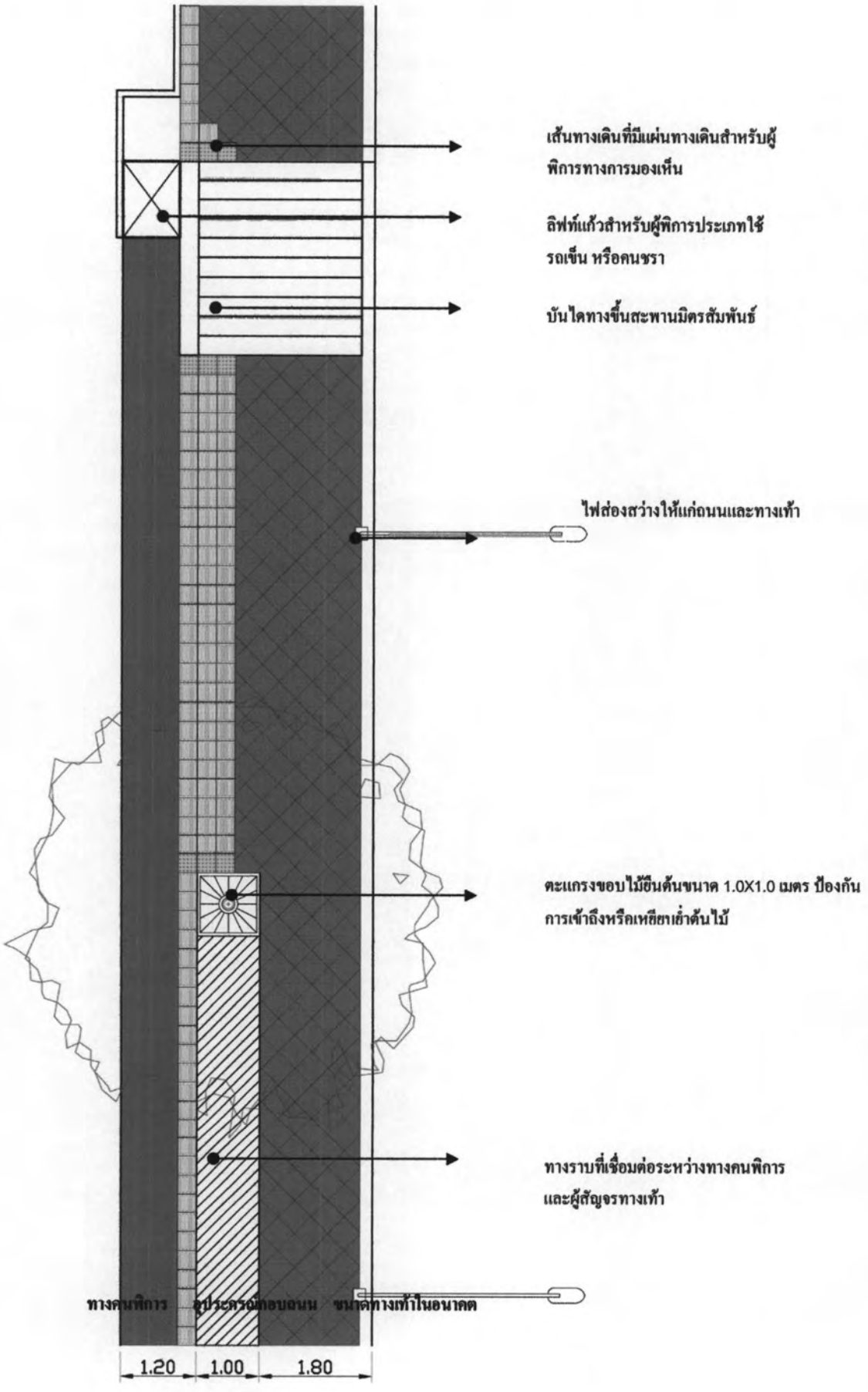
SECTION D4'
scale 1 : 150

6.3 ภาพตัดขยายบริเวณช่วงต่าง ๆ

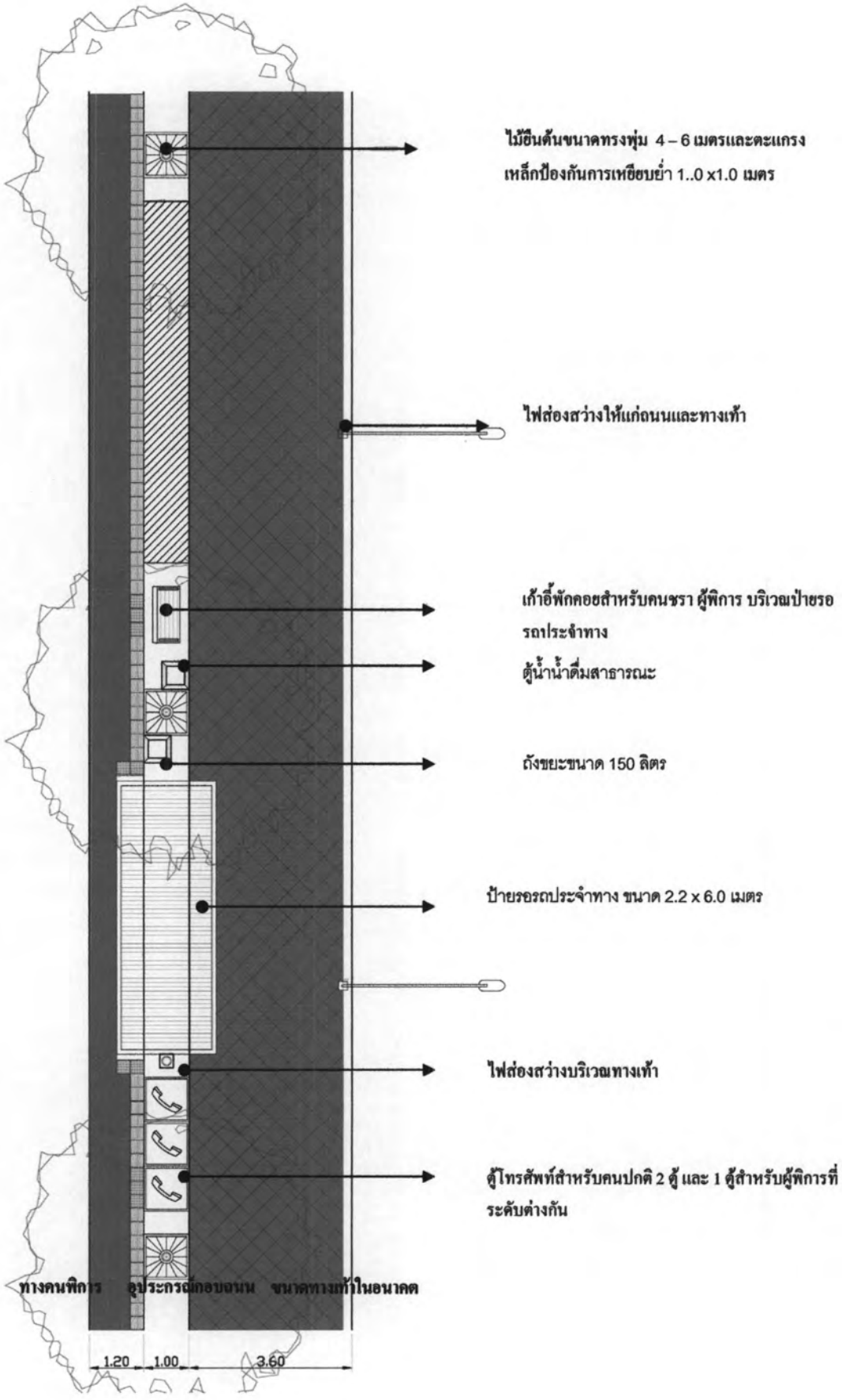
ภาพที่6.18 รายละเอียดภาพตัดขยายพื้นที่ทางเท้าที่รองรับความต้องการการใช้งานของคนพิการ

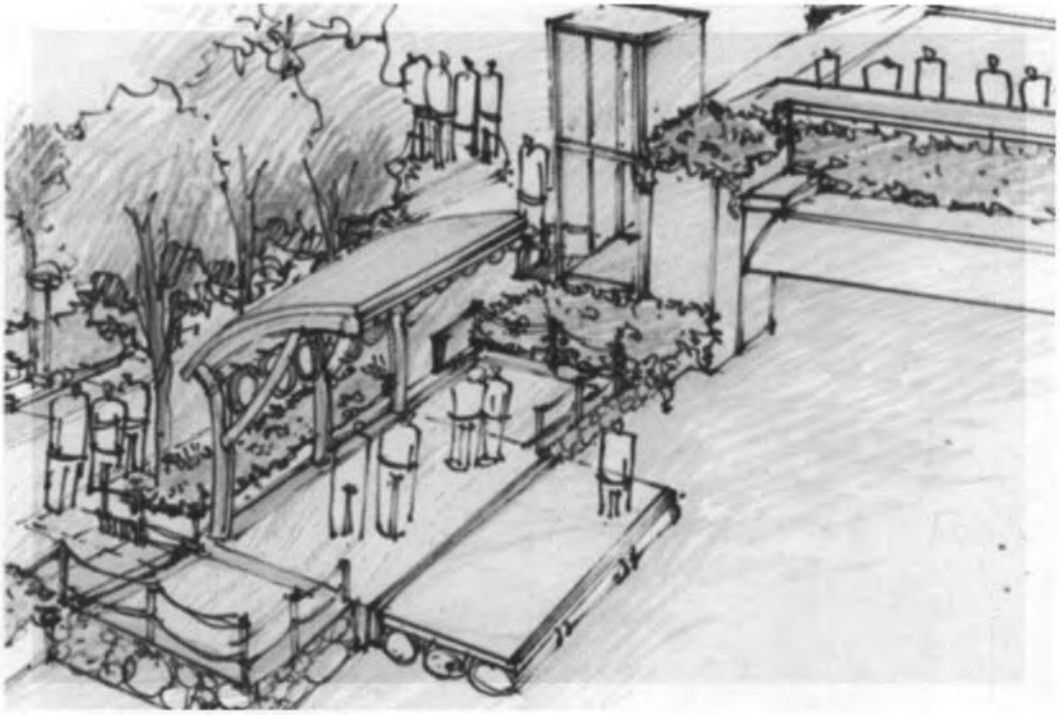


ภาพที่ 6.19 รายละเอียดภาพตัดขยายพื้นที่ทางเท้าที่บริเวณทางขึ้นสะพานมิตรสัมพันธ์

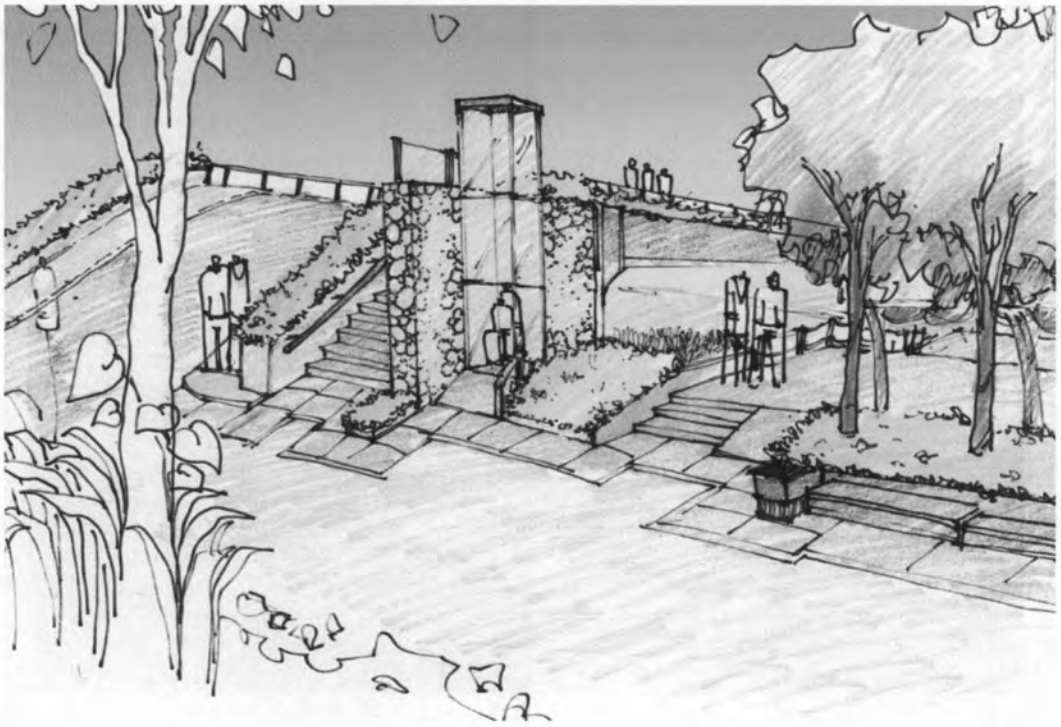


ภาพที่ 6.20 รายละเอียดภาพตัดขยายพื้นที่ทางเท้าที่รองรองรับความต้องการการบริเวณป้ายรอรอประจำทาง





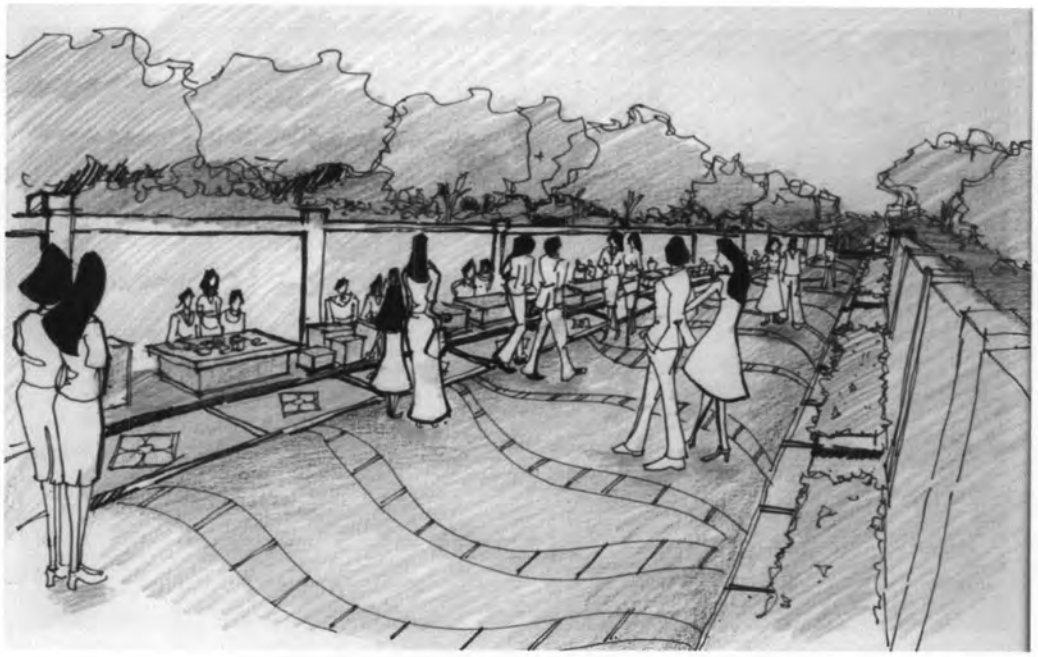
ภาพที่ 6.22 ทัศนียภาพบริเวณท่าเรืออโศกที่แสดงให้เห็นถึงพื้นที่สีเขียวและมีลิฟต์รองรับการใช้งานสำหรับคนพิการ ซึ่งเว้นระยะถอยร่นพื้นที่ริมน้ำตามกฎกระทรวงระยะ 6 เมตร ตลอดริมฝั่งคลอง



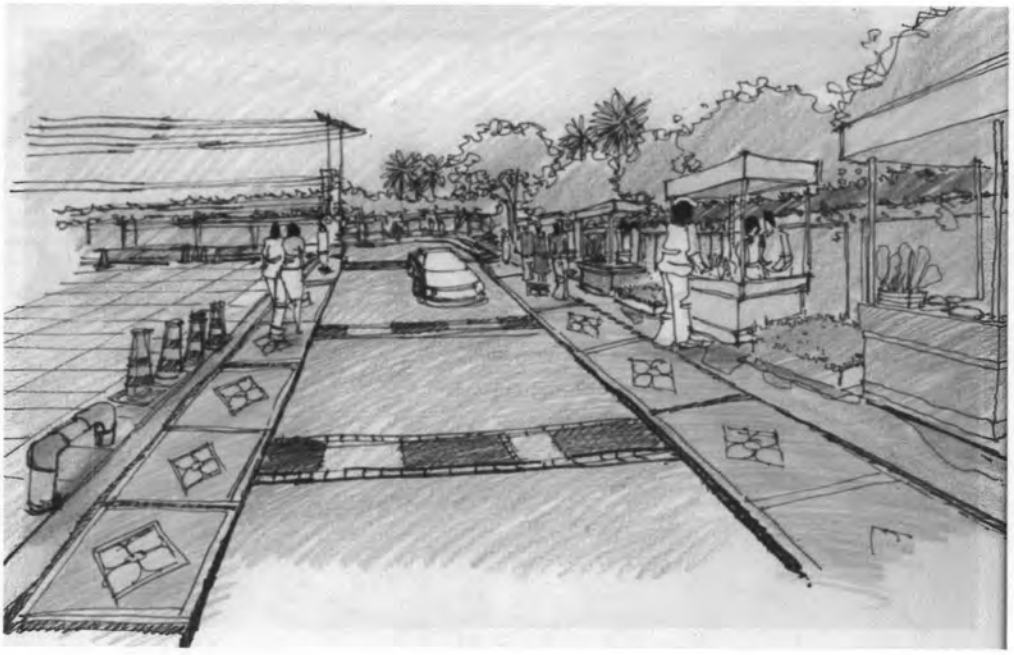
ภาพที่ 6.23 ทัศนียภาพของสะพานมิตรสัมพันธ์ ที่มีลิฟต์สำหรับคนพิการและที่พักผ่อนริมน้ำ

ภาพที่ 6.24 ทัศนียภาพบริเวณป้ายรอรถประจำทาง ที่มีพื้นที่พักคอย สำหรับผู้โดยสารขนาด 2.2 x 6 เมตร ตามมาตรฐาน มีอุปกรณ์ประกอบถนน ไว้รองรับการใช้งานเมื่อมีปริมาณผู้ใช้จำนวนมาก

ภาพที่ 6.25แสดงทัศนียภาพบริเวณทางเท้าตลอดแนวถนนอโศก ที่สร้างบรรยากาศของแนวต้นไม้ซึ่งให้ร่มเงา และมีขนาดความกว้างทางเท้าจากการคำนวณในแต่ละพื้นที่ ของถนนอโศก และประกอบด้วยพื้นที่คนพิการบริเวณถัดจากแนวตำแหน่งอุปกรณ์ประกอบถนน ซึ่งสามารถเข้ามาใช้งานได้ร่วมกัน



ภาพที่ 6.26 แสดงทัศนียภาพบริเวณซอยจรินทร์ ที่มีกิจกรรมการขายของ นำเสนอให้มีการตั้งวางหาบเร่แผงลอยที่มีรูปแบบเดียวกัน และสร้างบรรยากาศให้เป็นลักษณะของถนนคนเดิน



ภาพที่ 6.27 แสดงทัศนียภาพบริเวณด้านข้างของอาคารพาณิชย์ ที่จัดพื้นที่สำหรับหาบเร่ แผงลอย ควรออกข้อกำหนดให้มีการค้าขายลักษณะร้านค้า หรือซุ้มขายของ (Kiosk) ที่มีรูปแบบและลักษณะที่เป็นรูปแบบเดียวกัน