



บทที่ 4

การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อกำหนดโปรแกรมการออกแบบ

จากการศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา และการทบทวนแนวความคิด ทฤษฎี ทำให้ทราบถึงลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม ของพื้นที่ศึกษา การวิเคราะห์ในบทนี้เน้นถึงการหาสภาพปัญหา และศักยภาพในการพัฒนาเพื่อรองรับการเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมที่สำคัญในอนาคต โดยการวิเคราะห์จะกล่าวถึงข้อมูลทางด้าน ประชากร เศรษฐกิจ และสังคม, โครงสร้างพื้นฐานของพื้นที่, จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาสในการพัฒนา และข้อจำกัดของพื้นที่ศึกษา เพื่อทำการสร้างแนวความคิดในการออกแบบพัฒนาพื้นที่ และกำหนดโปรแกรมในการออกแบบ โดยรายละเอียดในการวิเคราะห์มีดังนี้

4.1 การบูรณาการผลการศึกษาด้านต่าง ๆ เพื่อการนำไปสู่การพัฒนาพื้นที่

4.1.1 แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอนาคต

4.1.2 ข้อเสนอแนะในการพัฒนา

4.2 การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ในการพัฒนา

4.3 แนวความคิดหลักในการพัฒนาพื้นที่

4.4 การกำหนดโปรแกรมในการออกแบบ

4.4.1 เขตพื้นที่ในการออกแบบ

4.4.2 รายละเอียดในเขตพื้นที่การออกแบบ

4.1 การบูรณาการผลการศึกษาด้านต่าง ๆ เพื่อการนำไปสู่การพัฒนาพื้นที่

4.1.1 แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอนาคต

แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงศักยภาพพื้นที่ในอนาคต มีการวิเคราะห์จากการประเมินสถานการณ์ในการพัฒนาพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน และสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต รวมถึงการวิเคราะห์แผนงานและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ทั้งในระดับย่าน และในระดับเมืองที่มีผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่บริเวณแยกบางกะปิ โดยรายละเอียดการประเมินจุดเด่นของพื้นที่ศึกษาดังกล่าว มีดังนี้

1) การประเมินสถานการณ์ในการพัฒนาพื้นที่ในปัจจุบัน

สภาวการณ์บริบทแวดล้อมของพื้นที่ศึกษา สามารถแบ่งเป็น 2 สภาวการณ์บริบทอันเป็น ปัจจัยสร้างความได้เปรียบ และสภาวการณ์บริบทที่สร้างความเสียเปรียบของพื้นที่ โดยรายละเอียด ดังกล่าวมีดังนี้

สภาพการณ์บริบทแวดล้อมและองค์ประกอบของพื้นที่ศึกษาที่เป็นปัจจัยสร้างความได้เปรียบสูง (Opportunities) ที่จะนำมาใช้ในการดำเนินการวิเคราะห์โครงการ ได้แก่

- พื้นที่ศึกษาเป็นศูนย์กลางพาณิชย์กรรมที่มีห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่รวมกลุ่มกันในพื้นที่ มีประชาชนเข้ามาใช้บริการค่อนข้างมาก เช่น เดอะมอลล์บางกะปิ ศูนย์การค้าจอมจิต
- พื้นที่ศึกษามีจุดเชื่อมต่อกับคมนาคมที่สำคัญ มีศักยภาพสูงในอนาคตที่จะพัฒนาเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายระบบคมนาคม จากการมีระบบการคมนาคมที่หลากหลาย และระบบขนส่งมวลชนได้ดี กล่าวคือ มีเส้นทางคมนาคมทางน้ำที่มีศักยภาพ คือคลองแสนแสบที่เชื่อมโยงชุมชนในพื้นที่เขตบางกะปิกับเขตเมืองชั้นในได้อย่างรวดเร็ว มีระบบโครงข่ายถนน และระบบการคมนาคมขนส่งสาธารณะที่ครอบคลุม
- ทำเลที่ตั้งของพื้นที่ศึกษาเป็นข้อได้เปรียบ เนื่องจากอยู่ในพื้นที่ศูนย์กลางการในกิจกรรมด้านต่างๆ เช่น การคมนาคม การพาณิชย์กรรม และบริเวณอยู่อาศัย สถานที่ทำงาน สถานศึกษา ทำให้ในพื้นที่มีองค์ประกอบกิจกรรมที่สมบูรณ์ผู้มาใช้บริการไม่ต้องเดินทางไกล

สภาพการณ์บริบทแวดล้อมและองค์ประกอบของพื้นที่ศึกษาที่เป็นปัจจัยที่สร้างความเสียเปรียบ (Weakness) ที่นำมาใช้ในวิเคราะห์การดำเนินการวิเคราะห์โครงการ ได้แก่

- โครงข่ายการคมนาคมขาดความเชื่อมต่อที่สมบูรณ์ กิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมในพื้นที่จึงขาดความต่อเนื่อง และใช้งานได้อย่างไม่เต็มประสิทธิภาพ
- สภาพอาคาร และพื้นที่โดยรอบมีความเสื่อมโทรมจากระยะเวลาการใช้งาน และขาดการซ่อมแซมอย่างต่อเนื่อง เสียประโยชน์ในการใช้งานอย่างเต็มประสิทธิภาพ
- การรुक้าทางเท้าจากกิจกรรมการค้าขายเร็วและแผงลอย และขาดความสะดวกในการใช้งาน และขาดความงดงามของภูมิทัศน์

2) แผนงานและโครงการในอนาคต

โครงการพัฒนาและปรับปรุงศูนย์พาณิชย์กรรมชุมชนบางกะปิ

โครงการพัฒนาและปรับปรุงศูนย์พาณิชย์กรรมชุมชนบางกะปิ มีความสอดคล้องและเชื่อมโยงกับแผนพัฒนาเขตบางกะปิ ของกรุงเทพมหานคร โดยรายละเอียดของแผนนโยบายมีดังต่อไปนี้

1. การเสริมสร้างบทบาทความเป็นศูนย์กลางพาณิชย์กรรม จากการพัฒนาที่อยู่อาศัยในบริเวณชานเมืองตะวันออกของกรุงเทพฯ ประกอบกับการเป็นศูนย์รวมเส้นทางคมนาคมและการเป็นที่ตั้งของสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาและสถานนันทนาการขนาดใหญ่ในเขตบางกะปิ ทำให้พื้นที่บางกะปิมีบทบาทเป็นศูนย์กลางพาณิชย์กรรมที่สำคัญ
2. การสร้างเสริมสภาพการเป็นศูนย์รวมของสถาบันการศึกษาและสถานนันทนาการ
3. จำเป็นต้องมีการวางแผนและจัดทำผังพัฒนาพื้นที่เฉพาะร่วมกับการพัฒนาย่านพาณิชย์กรรมหัวหมาก ทั้งนี้การปรับปรุงโครงข่ายการคมนาคมและการขนส่งสาธารณะ เพื่อสร้างเสริมประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณการจราจร การปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ตลอดจนการปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์เพื่อส่งเสริมสภาพความเป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่

4. การสร้างเสริมบทบาทการเป็นศูนย์กลางรวมและการส่งถ่ายการจราจร โดยการพัฒนาระบบโครงข่ายถนนสายรอง (Secondary หรือ Collector-Distributor Road) เพื่อการถ่ายเทปริมาณการจราจรจากถนนสายหลักไปยังถนนสายย่อยหรือถนนซอย (Local Road) การพัฒนาโครงข่ายการสัญจรรูปแบบอื่นๆ เช่น การสัญจรทางน้ำในคลองแสนแสบและการพัฒนาทางจักรยานริมถนนบางสายใยเขตบางกะปิ การเชื่อมโยงโครงข่ายการสัญจรเสริมและการเชื่อมโยงกับระบบขนส่งสาธารณะ ตลอดจนการขนส่งมวลชน ที่มีผลต่อการพัฒนาในอนาคต

5. การพัฒนาระบบชุมชนของย่านที่อยู่อาศัย เน้นการพัฒนาย่านที่อยู่อาศัยที่มีคุณภาพตามแนวคิด Neighborhood Concept เพื่อให้เกิดพื้นที่ย่อยของการพัฒนาระบบสาธารณูปการที่ก่อให้เกิดลักษณะของการอยู่อาศัยร่วมกัน และการพัฒนาระบบสัญจรภายในเขตชุมชนจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการใช้ประโยชน์จากสาธารณูปการของชุมชนร่วมกัน และย่อมมีผลต่อการลดปริมาณและบรรเทาปัญหาจราจรของถนนสายหลักและถนนสายรองภายนอกโดยรอบชุมชน

6. การแก้ไขปรับปรุงสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ นอกเหนือจากการดำเนินการด้านสาธารณูปโภคแล้ว การปรับปรุงแหล่งเสื่อมโทรมโดยเทคนิควิธีที่มีความเหมาะสมตามเงื่อนไขทางด้านกรรมสิทธิ์ที่ดินและศักยภาพในการพัฒนาโดยตำแหน่งที่ตั้งและสภาพการใช้ที่ดินของบริเวณพื้นที่โดยรอบย่อมเป็นสิ่งจำเป็นต่อความสำเร็จในการพัฒนาระบบชุมชนของย่านที่อยู่อาศัยที่ซึ่งชุมชนแออัดหรือแหล่งเสื่อมโทรม

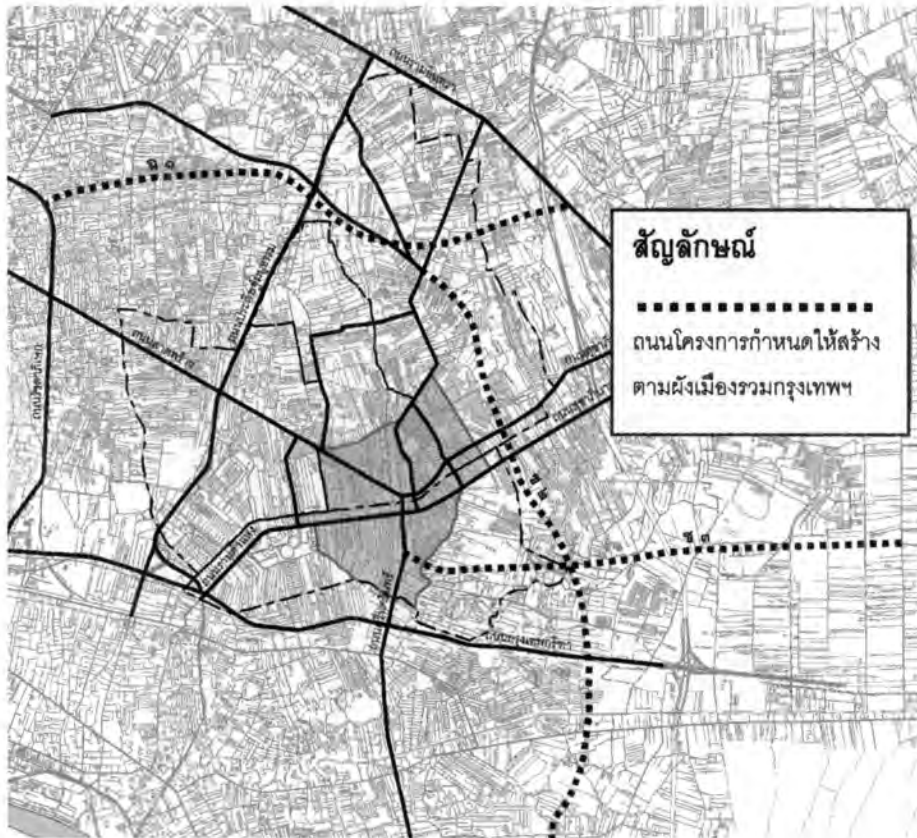
โครงการคมนาคมและขนส่งในพื้นที่ศึกษา

1. โครงการก่อสร้างถนนผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2)

ตามกฎหมายกระทรวงประกาศใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 2) ได้กำหนดแผนผังโครงข่ายคมนาคมและขนส่งกำหนดถนนโครงการ ประกอบด้วย ถนนสายหลัก และถนนสายรอง จำนวน 25 สาย ที่สมควรให้มีการดำเนินการก่อสร้าง โดยมีเจตนารมณ์เพื่อพัฒนาเป็นโครงข่ายการเชื่อมโยงอย่างเป็นระบบและเป็นไปตามมาตรฐานทางผังเมือง ในพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ต่อเนื่องมี 3 สาย ได้แก่ ถนนสาย ข 1 สาย ข 2 และ สาย ข 3 (รูปภาพที่ 4.1)

2. โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

โครงการดังกล่าวได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ลาดพร้าว – สำโรง) และโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม (บางกะปิ – บางบำหรุ) ซึ่งทั้งสองโครงการอยู่ในความรับผิดชอบของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย โดยโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองยังเป็นแนวคิดเบื้องต้นอยู่ระหว่างทำการศึกษาในรายละเอียดความเหมาะสมของแนวเส้นทางที่ชัดเจน, จำนวนผู้โดยสารที่แน่นอนความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ, ราคาค่าก่อสร้างที่แน่ชัด, ระบบการเดินรถที่จะต้องใช้ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนแม่บทโดยรวมที่มีอยู่ ต้องทำการศึกษาคความเหมาะสมของโครงการ เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรี และโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ได้มีการรับอนุมัติหลักการจากคณะรัฐมนตรีแล้ว และอยู่ระหว่างการดำเนินงานตามแผนงานต่อไป



รูปภาพที่ 4.1 แสดงถนนโครงการกำหนดให้สร้างตามผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2)

จากโครงการที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษาดังกล่าวมาข้างต้น จะส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ทั้งทางตรง เช่นการพัฒนาของอาคาร และที่ดินในพื้นที่ศึกษา หรือจากทางอ้อมที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาดังกล่าว ที่จะส่งผลให้ปริมาณประชากรในพื้นที่มีเพิ่มมากขึ้น โดยจากข้อมูลดังกล่าวสามารถวิเคราะห์และสรุปเป็นประเด็นต่างๆ ถึงแนวโน้มในการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ในด้านต่างๆ ได้ดังนี้

ด้านสังคม และประชากร

- มีการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรในพื้นที่รวมถึงที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้นจากการคาดการณ์อัตราการเพิ่มประชากรร้อยละ 0.962 ต่อปี
- มีแนวโน้มในการปรับเปลี่ยนรูปแบบการอยู่อาศัยจากการอยู่อาศัยในแนวราบเป็นการอยู่อาศัยในแนวสูงมากขึ้น เช่นการเปลี่ยนจากบ้านเดี่ยว ทาวน์เฮาส์ เป็นอพาร์ทเมนต์ และคอนโดมิเนียม โดยเฉพาะบริเวณโดยรอบพื้นที่พาณิชย์กรรม

ด้านเศรษฐกิจ

- จำนวนประชากรที่จะเข้ามาใช้พื้นที่พาณิชย์กรรมในบริเวณพื้นที่ศึกษามีจำนวนเพิ่มขึ้น เนื่องจากความสะดวกในการเดินทางถึงพื้นที่ในรูปแบบการคมนาคมในระบบใหม่
- มีการพัฒนาพื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรมแห่งใหม่ เพื่อรองรับกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการคมนาคม และเกิดการขยายตัวของพื้นที่การค้าเดิมให้มีเขตการให้บริการกว้างมากขึ้น
- เกิดพื้นที่สถานประกอบการ และรูปแบบการประกอบการ พื้นที่พาณิชย์กรรมใหม่จากการกระจายตัวของพื้นที่เดิม เพื่อรองรับกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายคมนาคม เช่น พื้นที่อาคารสำนักงานให้เข้า พื้นที่พาณิชย์กรรมแบบ Neighborhood Commercial

ด้านการคมนาคมขนส่ง และการสัญจรทางเท้า

- ระบบการคมนาคมในรูปแบบรถไฟฟ้าจะเป็นรูปแบบการเดินทางในรูปแบบใหม่ในพื้นที่ มีการใช้งานจากประชาชนเป็นจำนวนมากในพื้นที่ โดยเฉพาะในสถานีรถไฟฟ้าลำสาละจะมีความสำคัญหลักในการเข้าถึงพื้นที่
- ระบบการคมนาคมในรูปแบบเรือโดยสารมีการขยายเส้นทางบริการให้บริการไปยังพื้นที่มีนบุรี รวมถึงมีการจัดสร้างท่าเรือในจุดต่างๆ เป็นระยะในเส้นทางเดินทางเดินเรือโดยสาร
- มีการพัฒนาเส้นทางเดินเท้าทั้งในระบบบาทวิถี ทางเท้าเลียบบคลองแสนแสบ และทางเดินเท้ายกระดับเหนือพื้น มีคุณภาพทางเดินเท้าที่ดีขึ้น มีความสะดวกในการใช้งานจากขนาดความกว้างของทางเดิน และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในทางเดินที่เหมาะสม
- มีการเชื่อมโยงเส้นทางสัญจรทางเท้าเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้า และเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่กิจกรรมที่สำคัญต่างๆ เช่น พื้นที่พาณิชย์กรรม พื้นที่ศูนย์ราชการ พื้นที่เปลี่ยนถ่ายคมนาคม และพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัย
- มีการพัฒนาพื้นที่จอดรถโดยสาร และจุดเปลี่ยนถ่ายคมนาคมรูปแบบอื่นๆในพื้นที่ เช่น ป้ายหยุดรถประจำทาง ท่าเรือ และท่ารถตู้ให้สามารถรองรับปริมาณการใช้งานของผู้คนที่มากขึ้น และมีการเชื่อมโยงเข้ากับระบบรถไฟฟ้าเพื่ออำนวยความสะดวกสบายในการคมนาคมแบบต่อเนื่อง
- มีการพัฒนาพื้นที่เพื่อการจัดสร้างพื้นที่จอดแล้วจร (Park & Ride) เพื่อรองรับกิจกรรมการคมนาคมในรูปแบบรถไฟฟ้า เป็นการอำนวยความสะดวกสำหรับประชาชนผู้ใช้การคมนาคมโดยรูปแบบการจอดแบบลานโล่ง และการสร้างอาคารจอดรถเฉพาะ

ด้านการใช้ประโยชน์อาคาร และที่ดิน

- พื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า มีการพัฒนาปรับปรุงอาคารพาณิชย์ขึ้นใหม่ อาคารโดยมากจะมีกิจกรรมเพื่อการพาณิชย์มากขึ้นเพื่อรองรับกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายระบบคมนาคม
- มีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของราคาที่ดินที่สูงขึ้น ซึ่งจะส่งผลถึงการใช้จ่ายประโยชน์อาคาร และที่ดินให้คุ้มค่างับราคาที่สูงขึ้น

ด้านอาคาร และสิ่งปลูกสร้าง

- อาคารในบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าลำสาส์ บางอาคารได้มีการถูกกำหนดให้ รื้อถอนเพื่อก่อสร้างทางขึ้นลงสถานีรถไฟฟ้า และพื้นที่จอดแล้วจร (Park & Ride) ในตามแผนโครงการการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้า
- อาคารในบริเวณโดยรอบพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าได้รับการพัฒนาและปรับเปลี่ยน การใช้งานเพื่อรองรับกิจกรรมเปลี่ยนถ่ายคมนาคมระบบรถไฟฟ้ามากขึ้น เช่นห้างสรรพสินค้า สถาน ประกอบการ รวมถึงที่อยู่อาศัยในรูปแบบคอนโดมิเนียม เนื่องจากการปรับเปลี่ยน รื้อถอนอาคารที่ขาดการ ใช้งาน และมีสภาพเสื่อมโทรม รวมถึงในพื้นที่ยังมีพื้นที่ว่างอีกหลายแปลงที่มีศักยภาพในการพัฒนา
- ขนาดและรูปแบบอาคารจะมีการเปลี่ยนแปลงเป็นอาคารที่มีขนาดใหญ่ขึ้น มี จำนวนชั้นมากขึ้น ตามศักยภาพของพื้นที่ที่มีประโยชน์ใช้สอยที่เพิ่มมากขึ้น

ด้านพื้นที่ว่าง และที่รกร้าง

- มีปริมาณพื้นที่ว่าง และพื้นที่รกร้างในพื้นที่ศึกษาลดลงจากการพัฒนาพื้นที่ให้ เกิดประสิทธิภาพการใช้งานรวมถึงมีความสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต

ด้านสภาพภูมิทัศน์ และสิ่งแวดล้อม

- มีการจัดระเบียบการค้าในพื้นที่ โดยเฉพาะการค้าในรูปแบบหาบเร่ และแผง ลอยให้มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย
- มีการปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์ในพื้นที่ให้มีความสวยงาม โดยเฉพาะมีการ ปรับปรุงสภาพอาคารที่เสื่อมโทรม และอาคารที่ถูกทิ้งรกร้างให้มีสภาพที่ดีขึ้น

4.1.2 ข้อเสนอแนะในการพัฒนา

จากการศึกษาถึงสภาพปัญหาในพื้นที่ และการศึกษาแนวโน้มการพัฒนาพื้นที่ศึกษาในอนาคต ทำให้เกิดแนวคิดในการพัฒนาสภาพพื้นที่ศึกษาให้มีความเหมาะสมกับสภาพการณ์ในอนาคต โดยมี ข้อเสนอแนะจากแนวคิด ทฤษฎี ในการออกแบบพัฒนาพื้นที่บริเวณจุดตัดระบบคมนาคม โดยข้อเสนอแนะ ดังกล่าวสามารถแยกเป็นประเด็นต่างๆ และมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ด้านสังคม และประชากร

พื้นที่ศึกษามีชุมชนในพื้นที่รัศมีของการพัฒนามีหลายชุมชน และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจาก การคาดการณ์ประชากรในพื้นที่ศึกษา จากรูปแบบประชากรแฝงที่เพิ่มเข้ามาในพื้นที่ ดังนั้นการมีจำนวน ปริมาณประชากรที่สูงขึ้นอาจมีผลนำมาซึ่งปัญหาหลายๆด้าน เช่น ปัญหาการจัดการระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่ไม่พอเพียง และยังเกิดปัญหาความแออัดของพื้นที่ เนื่องจากการไม่ร่วมมือในการดูแล ชุมชน เนื่องจากขาดจิตสำนึกในการเป็นเจ้าของพื้นที่ ดังนั้นการสร้างคุณภาพสังคม และชุมชน จะเกิดขึ้น จากการสร้างความสัมพันธ์กันภายในชุมชน และระหว่างชุมชน จากระบบการปฏิสัมพันธ์กันเป็นเครือข่าย กิจกรรม ดังนั้นการแนวทางในการพัฒนาคุณภาพสังคม และประชากรจึงมีการเสนอแนะแนวทางได้ดังนี้

- มีพื้นที่สาธารณะและลานกิจกรรมร่วมกัน รวมไปถึงการมีการเชื่อมต่อกันระหว่างชุมชน สามารถสร้างความแข็งแกร่ง และมีความพร้อมในการร่วมเครือข่ายพัฒนาสังคมในบทบาทด้านต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา
- มีการพัฒนาโครงการที่พักอาศัยรองรับประชากรที่สูงขึ้น โดยมีการจัดสร้างระบบสาธารณูปโภค สภาพแวดล้อม รวมไปถึงระบบจราจร และพื้นที่จอดรถในพื้นที่ที่มีความสมบูรณ์

ด้านสภาพเศรษฐกิจ

ในพื้นที่ศึกษา มีระบบการพาณิชย์กรรมที่ค่อนข้างสมบูรณ์ เนื่องมาจากการมีรูปแบบทางธุรกิจการค้า และการให้บริการที่หลากหลายในพื้นที่การค้าต่างๆในพื้นที่ ทั้งการพาณิชย์กรรมสมัยใหม่ ในลักษณะของห้างสรรพสินค้า เช่นห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางกะปิ ห้างสรรพสินค้าน้ำอมจิตต์ ศูนย์การค้าตะวันนา และการพาณิชย์กรรมในรูปแบบตลาดสด และตลาดค้าปลีก ธุรกิจทางด้านการคมนาคมขนส่ง ตลอดจนการค้าขายนอกระบบ เช่นการค้าขายแบบหาบเร่ แผงลอย

ในอนาคตจะมีรูปแบบการคมนาคมในระบบรางเกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษา จึงเป็นผลทำให้การพัฒนาศักยภาพทางเศรษฐกิจของพื้นที่เป็นไปได้อย่างรวดเร็ว จากการมีจำนวนประชากรเข้าใช้พื้นที่ที่เพิ่มขึ้น จึงได้เกิดแนวความคิดในการเพิ่มพื้นที่พาณิชย์กรรมเพื่อรองรับกิจกรรมการค้าที่มีแนวโน้มการขยายตัวขึ้นในอนาคต อีกทั้งยัง ทั้งยังเป็นการขยายเขตพื้นที่พาณิชย์กรรมให้กระจายไปในพื้นที่ส่วนอื่นๆ โดยมีการเพิ่มศักยภาพการให้บริการด้วยการเชื่อมโยงพื้นที่การค้าในย่านต่างๆเข้าด้วยกัน

- เพิ่มพื้นที่พาณิชย์กรรมใหม่ ให้มีสามารถรองรับการเพิ่มขึ้นของประชาชนที่เดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าเข้ามาในพื้นที่ และการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีในอนาคต
- เชื่อมต่อพื้นที่พาณิชย์กรรมในจุดต่างๆ ภายในพื้นที่ศึกษาให้มีความเชื่อมโยงด้วยทางเดินเท้าในระบบต่างๆ เช่นระบบทางเท้าลอยฟ้า ระบบทางเท้าริมน้ำ

ด้านโครงข่ายคมนาคม และการสัญจรทางเท้า

การพัฒนาด้านโครงข่ายคมนาคม ควรมีการรอบแนวคิดเพื่อเป็นเป้าหมายในการวางแผนงานโครงการเพื่อพัฒนาด้านการคมนาคมขนส่งโดยมีการจัดลำดับความสำคัญของเป้าหมายแตกต่างกัน ทั้งรูปแบบการเดินทางการคมนาคมขนส่งภายในพื้นที่ และการเชื่อมโยงกับภายนอกพื้นที่โครงการ กล่าวคือ ในการพัฒนาระบบการจราจรภายในพื้นที่โครงการบริเวณที่พักอาศัย ย่านชุมชนและย่านธุรกิจการค้าจะเน้นที่ความปลอดภัย ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง เรียงตามลำดับ แต่ในขณะที่การจัดระบบคมนาคมขนส่งเชื่อมต่อกับภายนอกพื้นที่โครงการ จะเน้นที่ความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง ความปลอดภัย และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เรียงตามลำดับ

1) แนวทางการปรับปรุงระบบโครงข่ายถนน

การปรับปรุงระบบโครงข่ายถนนจะนำระบบการจัดลำดับชั้นของถนนมาประยุกต์ใช้ในการวางแผนโครงการ ซึ่งตามปกติการจัดชั้นลำดับความสำคัญของถนนแต่ละประเภทจะจัดเป็นลำดับตามหน้าที่การใช้งานถนนและความสอดคล้องเชื่อมโยงกันระหว่างถนนแต่ละประเภท รวมถึงความสอดคล้องกับการใช้พื้นที่โดยรอบ

2) แนวทางการปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะ

การปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะจะมุ่งเน้นส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชน โดยจะจัดให้มีบริการที่ครอบคลุมและประสานเป็นโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ ตามแนวทางต่อไปนี้ คือ

- ประสานการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะให้เป็นโครงข่ายที่สมบูรณ์ ผู้เดินทางสามารถใช้ระบบขนส่งสาธารณะเดินทางทั้งภายในพื้นที่โดยรอบโครงการ และเดินทางต่อเชื่อมกับพื้นที่ภายนอกได้อย่างสะดวกรวดเร็ว
- จัดให้มีบริการระบบขนส่งสาธารณะที่สามารถเข้าถึงได้ครอบคลุมบริเวณพื้นที่โดยรอบโครงการ
- มีมาตรการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะการต่อเชื่อมกับโครงข่ายระบบรางในพื้นที่โครงการ
- มีพื้นที่จอดรถในระบบและรูปแบบต่างๆ เช่นลานจอดรถ อาคารจอดรถ รองรับในจุดต่างๆโดยรอบพื้นที่ เพื่อลดปริมาณการใช้รถเข้ามาในพื้นที่

ด้านการใช้ประโยชน์อาคารและที่ดิน

จากสภาพปัญหาด้านการใช้ประโยชน์อาคารและที่ดินที่กล่าวมาแล้วข้างต้น จึงมีแนวคิดในการปรับปรุงสภาพอาคาร รวมถึงการเปลี่ยนแปลงการใช้งานอาคาร และที่ดินเพื่อการใช้ประโยชน์ที่เต็มศักยภาพจากแนวโน้มการพัฒนา รวมไปถึงเพื่อความสวยงามของภูมิทัศน์ โดยในเบื้องต้นสามารถกำหนดแนวทางการแก้ปัญหาการใช้ประโยชน์อาคารและที่ดินได้ดังนี้

- กำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่เฉพาะ เพื่อความชัดเจนในทิศทางการพัฒนา และส่งเสริมกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สังคม และดึงดูดให้มีการลงทุนในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น ทั้งที่เป็นการบูรณะฟื้นฟูเมืองและการใช้ประโยชน์แบบใหม่ที่อาจจะเข้ามาแทนที่อาคารที่อยู่ในสภาพหมดอายุการใช้งาน
- ปรับปรุงอาคาร และที่ดินที่ถูกทิ้งร้างในพื้นที่ศึกษา ให้มีการใช้สอยอย่างเหมาะสมกับศักยภาพ โดยพิจารณากิจกรรมที่เหมาะสมกับสภาพที่ตั้งทำเล

4.2 การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ในการพัฒนา

การวิเคราะห์ศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ ได้ทำการวิเคราะห์จากแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงศักยภาพของการใช้ประโยชน์อาคารและที่ดินในพื้นที่ศึกษาจากสภาพพื้นที่ในปัจจุบัน โดยมีการหาศักยภาพพื้นที่จากปัจจัยที่เกิดขึ้นของแผนพัฒนาการคมนาคมขนส่งระบบรางที่เข้ามาในพื้นที่ศึกษา และการศึกษาแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่บริเวณจุดตัดการคมนาคม (Transit Oriented Development)

โดยจากการศึกษาและวิเคราะห์พบว่าพื้นที่ที่จะเกิดการเปลี่ยนแปลงศักยภาพสูงคือ บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในรัศมี 500 เมตรจากตัวสถานี เนื่องจากจำนวนประชากรกลุ่มผู้ใช้กิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายคมนาคมระบบรถไฟฟ้าที่มีปริมาณค่อนข้างสูงในแต่ละวัน โดยประชาชนผู้ใช้กิจกรรมดังกล่าวสามารถสัญจรด้วยทางเดินเท้าไปยังจุดต่างๆได้ในระยะที่เหมาะสม จึงสามารถสร้างพื้นที่ศูนย์กลางกิจกรรมที่เกิดจากการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่สำคัญ และพื้นที่รองรับกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายดังกล่าว เช่น พาณิชยกรรม พื้นที่สำนักงานรวมถึงพื้นที่อยู่อาศัยแบบชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ซึ่งจากการวิเคราะห์ดังกล่าว สามารถสรุปศักยภาพการพัฒนาขององค์ประกอบต่างๆในพื้นที่ โดยแยกได้ดังนี้

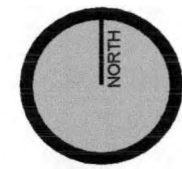
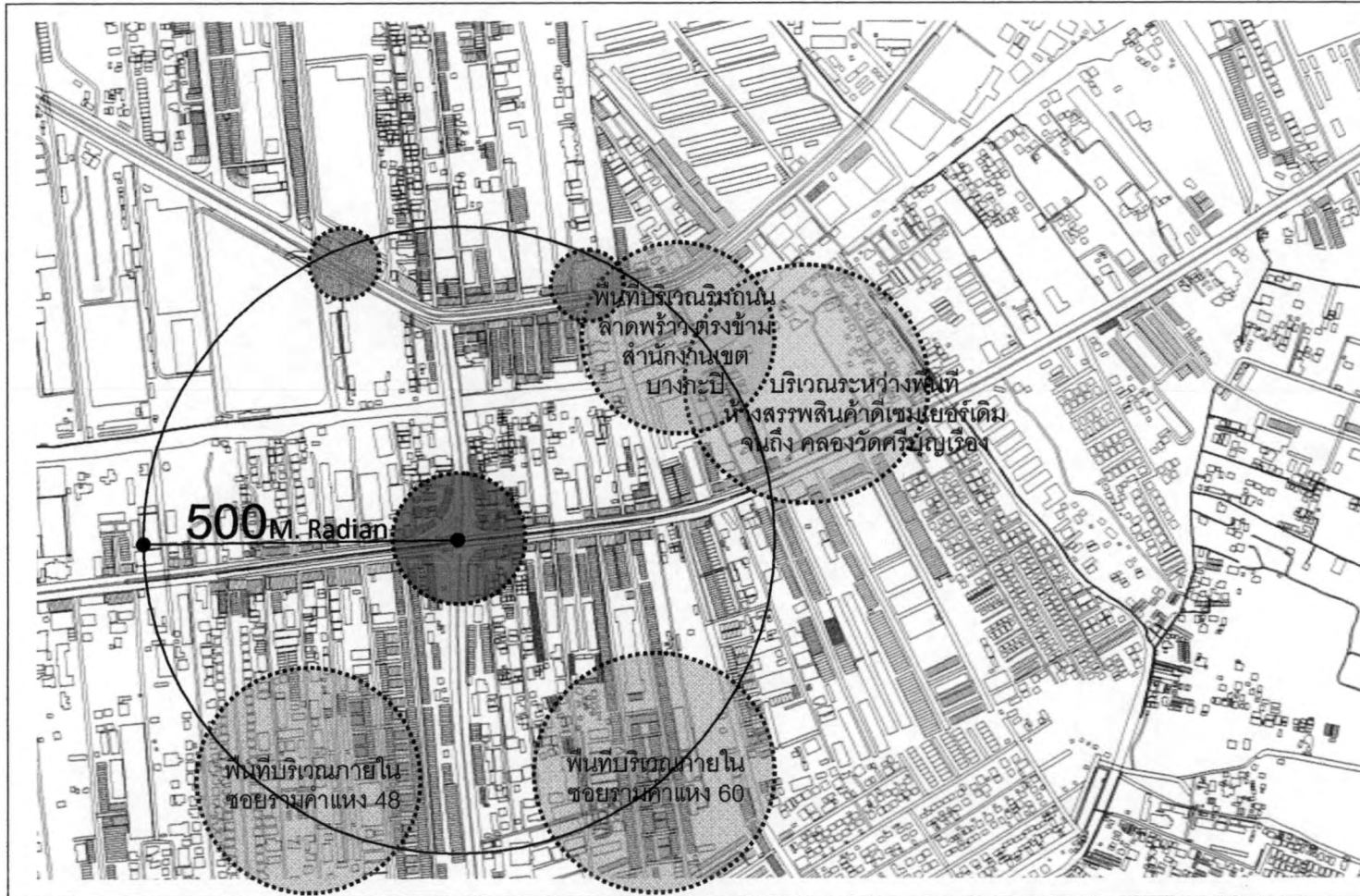
4.2.1 การพัฒนาด้านคุณภาพสังคม และประชากร

จากแนวคิดในการพัฒนาคุณภาพสังคม และประชากรในพื้นที่จากการมีพื้นที่โครงการที่พักอาศัยที่มีความเหมาะสมกับศักยภาพในอนาคต รวมถึงพื้นที่สาธารณะและลานกิจกรรม รวมถึงมีพื้นที่เพื่อเชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนจะสามารถสร้างความแข็งแกร่ง และมีความพร้อมในการร่วมเครือข่ายพัฒนาสังคมในบทบาทด้านต่างๆในพื้นที่ โดยจากการสำรวจวิเคราะห์พื้นที่ศึกษา พบจุดพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเป็นพื้นที่ในการพัฒนาด้านคุณภาพสังคม และประชากรต่างๆ จากกิจกรรมต่างๆดังนี้ (แผนที่ 4.1)

- พื้นที่สวนสาธารณะ และลานกิจกรรม
- พื้นที่โครงการที่พักอาศัยตามแนวความคิด Neighborhood Concept

ตารางที่ 4.1 การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ในการพัฒนาคุณภาพสังคม และประชากร

จุดแข็ง STRENGTH	เงื่อนไขทางกายภาพ CONDITIONS	ศักยภาพ OPPORTUNITIES
พื้นที่สวนสาธารณะ และลานกิจกรรม		
พื้นที่ที่ 1 : บริเวณริมถนนลาดพร้าว ตรงข้ามสำนักงานเขตบางกะปิ		
พื้นที่อยู่ในรัศมีโดยรอบ 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้า ที่มีการใช้งานกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายสูง	พื้นที่ดิน และอาคารส่วนใหญ่ถือครองโดยเอกชน	พัฒนาเพื่อเป็นพื้นที่โล่งประเภทสวนสาธารณะชุมชน ลานกิจกรรม และพื้นที่จอดรถ
มีชุมชนโดยรอบพื้นที่ที่พักอาศัยจากการเป็นพื้นที่ชุมชนและหมู่บ้าน		
มีขนาดพื้นที่ค่อนข้างกว้างขวาง และมีการเชื่อมต่อสู่พื้นที่เปิดโล่งริมน้ำ บริเวณศูนย์ราชการแห่งใหม่		



NORTH : ทิศเหนือ

สัญลักษณ์

- พื้นที่สวนสาธารณะเดิม
- พื้นที่เสนอแนะในการพัฒนาเพื่อสวนสาธารณะ
- พื้นที่เสนอแนะในการพัฒนาโครงการที่พักอาศัยคุณภาพดี
- จุดเปลี่ยนถ่ายคมนาคมระบบรถไฟฟ้า

แนวทางการออกแบบเพื่อการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมบริเวณแยกบางกะปิ

แผนที่ 4.1
พื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเพื่อพัฒนาคุณภาพสังคม ประชากร

ที่มา
จากการสำรวจ และการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ศึกษา

SCALE



ตารางที่ 4.1 (ต่อ) การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ในการพัฒนาคุณภาพสังคม และประชากร

จุดแข็ง STRENGTH	เงื่อนไขทางกายภาพ CONDITIONS	ศักยภาพ OPPORTUNITIES
พื้นที่สวนสาธารณะ และลานกิจกรรม		
พื้นที่ที่ 2 : บริเวณพื้นที่ภายในซอยรามคำแหง 60		
พื้นที่อยู่ในรัศมีโดยรอบ 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้า ที่มีการใช้งาน กิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายสูง	พื้นที่ดิน และอาคารส่วนใหญ่ถือครอง โดยเอกชน	พัฒนาเพื่อเป็นพื้นที่โล่งประเภท สวนสาธารณะชุมชน ลานกิจกรรม และพื้นที่จอดรถ
มีชุมชนโดยรอบพื้นที่ที่พักอาศัยจากการเป็นพื้นที่ชุมชนและหมู่บ้าน		
มีเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมไปยังพื้นที่ อื่นๆอย่างครอบคลุม ทั้งในรูปแบบ ถนนหลัก ถนนรอง และเส้นทางเดินเท้า		
พื้นที่ที่ 3 : บริเวณพื้นที่ภายในซอยรามคำแหง 48		
พื้นที่อยู่ในรัศมีโดยรอบ 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้า ที่มีการใช้งาน กิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายสูง	พื้นที่ดิน และอาคารส่วนใหญ่ถือครอง โดยเอกชน	พัฒนาเพื่อเป็นพื้นที่โล่งประเภท สวนสาธารณะชุมชน ลานกิจกรรม และพื้นที่จอดรถ
มีชุมชนโดยรอบพื้นที่ที่พักอาศัยจากการเป็นพื้นที่ชุมชนและหมู่บ้าน		
มีเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมไปยังพื้นที่ อื่นๆอย่างครอบคลุม ทั้งในรูปแบบ ถนนหลัก ถนนรอง และเส้นทางเดินเท้า		
พื้นที่โครงการที่พักอาศัยตามแนวความคิด Neighborhood Concept		
พื้นที่ที่ 1 : บริเวณระหว่างพื้นที่ห้างสรรพสินค้าดิเอ็มโพเรียมจนถึง คลองวัดศรีบุญเรือง		
พื้นที่อยู่ติดรัศมี 500 เมตรโดยรอบ สถานีรถไฟฟ้าสถานีลำสาลี	พื้นที่ดิน และอาคารส่วนใหญ่ถือครอง โดยเอกชน	พัฒนาเพื่อใช้เป็นพื้นที่พักอาศัย คุณภาพดี มีความหนาแน่นปานกลาง ถึงสูง รวมถึงพื้นที่โครงการอาคาร สำนักงานต่างๆ พื้นที่สาธารณะ อาคารจอดรถ และพื้นที่เปิดโล่งริมน้ำ
พื้นที่อยู่ริมถนนรามคำแหง สามารถเดินทางเข้าถึงพื้นที่ได้สะดวก		
มีขนาดพื้นที่กว้าง สามารถพัฒนาพื้นที่ได้ทั้งรูปแบบอาคารสูง และ อาคารขนาดใหญ่ รวมถึงมีพื้นที่ริมน้ำ สามารถพัฒนาเชื่อมต่อระบบทางเดิน ริมน้ำ และพื้นที่เปิดโล่งริมน้ำ		

4.2.2 ด้านเศรษฐกิจ และการพาณิชย์กรรม

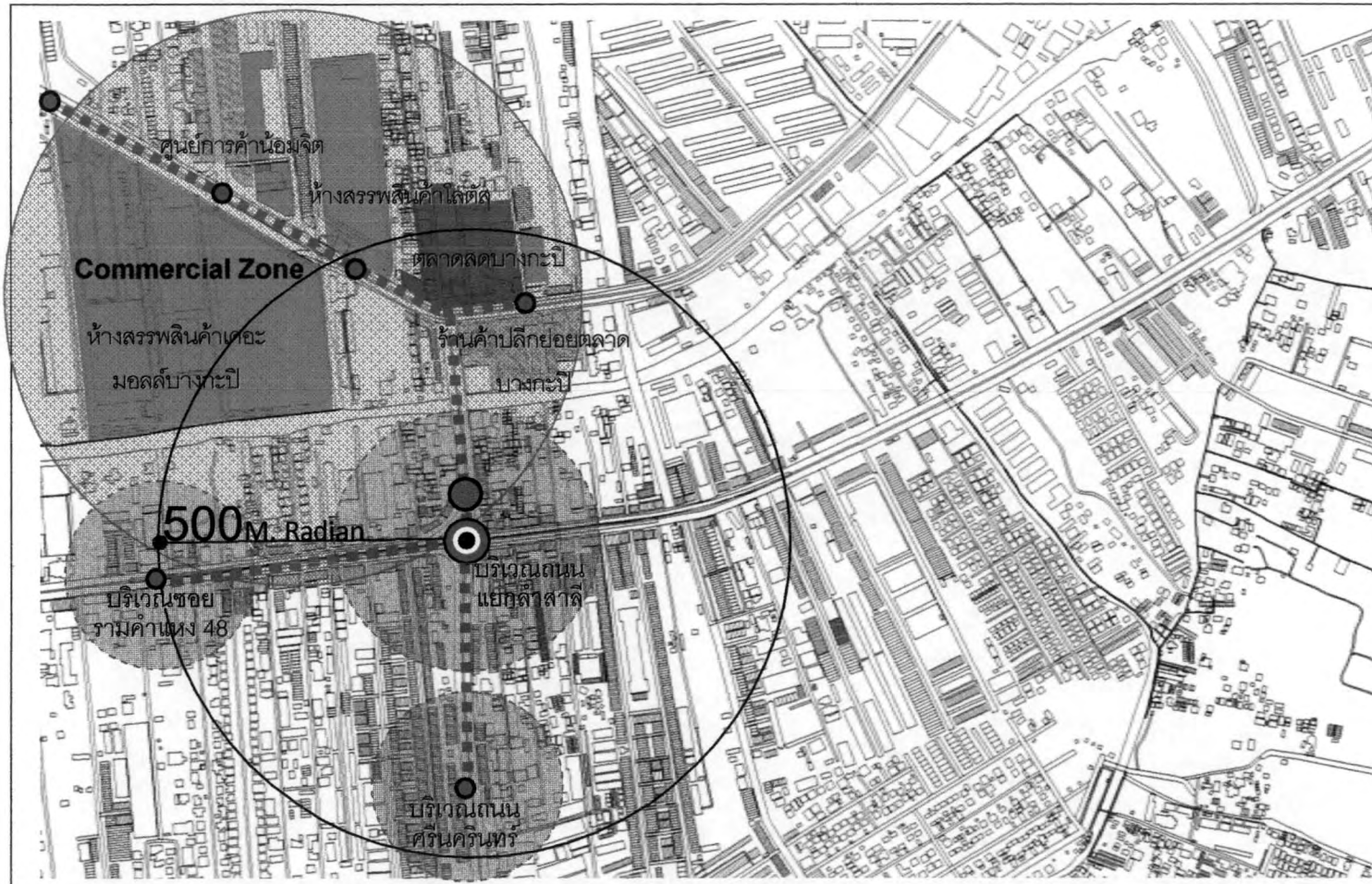
ในพื้นที่ศึกษา มีระบบการพาณิชย์กรรมที่ค่อนข้างสมบูรณ์ เนื่องมาจากการมีรูปแบบทางธุรกิจการค้า และการให้บริการที่หลากหลายในพื้นที่การค้าต่างๆในพื้นที่ ทั้งการพาณิชย์กรรมสมัยใหม่ในลักษณะของห้างสรรพสินค้า เช่นห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางกะปิ ห้างสรรพสินค้าน้ำอมจิตต์ ศูนย์การค้าตะวันนา และการพาณิชย์กรรมในรูปแบบตลาดสด และตลาดค้าปลีก ธุรกิจทางด้านคมนาคมขนส่ง ตลอดจนการค้าขายนอกระบบ เช่นการค้าขายแบบหาบเร่ แผงลอย

ในอนาคตจะมีรูปแบบการคมนาคมในระบบรางเกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษา จึงเป็นผลทำให้การพัฒนาศักยภาพทางเศรษฐกิจของพื้นที่เป็นไปได้อย่างรวดเร็ว จากการมีจำนวนประชากรเข้าใช้พื้นที่ที่เพิ่มขึ้น จึงได้เกิดแนวความคิดในการเพิ่มพื้นที่พาณิชย์กรรมเพื่อรองรับกิจกรรมการค้าที่มีแนวโน้มการขยายตัวขึ้นในอนาคต อีกทั้งยังทั้งยังเป็น การขยายเขตพื้นที่พาณิชย์กรรมให้กระจายไปในพื้นที่ส่วนอื่นๆ โดยมีการเพิ่มศักยภาพการให้บริการด้วยการเชื่อมโยงพื้นที่การค้าในย่านต่างๆเข้าด้วยกัน จากการสัญจรที่สะดวกและมีการเชื่อมต่อกันในหลายๆรูปแบบ ซึ่งจะทำให้การใช้บริการพื้นที่พาณิชย์กรรมเป็นไปได้ในลักษณะต่อเนื่อง สามารถเลือกใช้บริการได้หลากหลาย ในขณะเดียวกันก็มีการเชื่อมโยงพื้นที่การค้าดังกล่าวไปยังพื้นที่สำคัญอื่นๆด้วย โดยจากการสำรวจพื้นที่ศึกษาจะพบพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเพื่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และการพาณิชย์กรรมดังนี้ (แผนที่ 4.2)

- พัฒนาพื้นที่พาณิชย์กรรมเพื่อรองรับการขยายตัวของพื้นที่พาณิชย์กรรมเดิม จากแนวโน้มการพัฒนาหลังจากเกิดระบบรถไฟฟ้าเข้ามาในพื้นที่

- เชื่อมต่อพื้นที่พาณิชย์กรรม และห้างสรรพสินค้าที่สำคัญในพื้นที่ให้มีความต่อเนื่อง และสร้างอิทธิพลทางการค้าให้ขยายพื้นที่การบริการที่กว้างขวางขึ้น โดยพื้นที่พาณิชย์กรรมที่มีการเสนอแนะในการเชื่อมโยงดังกล่าว ได้แก่

- 1) ศูนย์การค้าตะวันนา
- 2) ห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางกะปิ
- 3) ห้างสรรพสินค้าน้ำอมจิตต์
- 4) ห้างสรรพสินค้าไอทีพลาซ่า
- 5) ห้างสรรพสินค้าโลตัส
- 6) ตลาดสดบางกะปิ



NORTH : ทิศเหนือ

สัญลักษณ์

- พื้นที่ตลาดสด
- พื้นที่พาณิชย์กรรมสมัยใหม่
- พื้นที่ร้านค้าปลีกส่ง
- จุดพื้นที่กิจกรรมพาณิชย์ที่มีศักยภาพในการเชื่อมต่อกิจกรรม
- พื้นที่พาณิชย์กรรมเสนอแนะ

แนวทางการออกแบบเพื่อการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ้าการคมนาคมบริเวณแยกบางกะปิ

แผนที่ 4.2

พื้นที่พาณิชย์กรรมที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยง และพื้นที่เสนอแนะ

ที่มา

จากการสำรวจ และการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ศึกษา

SCALE



ตารางที่ 4.2 การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ในการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ และการพาณิชย์กรรม

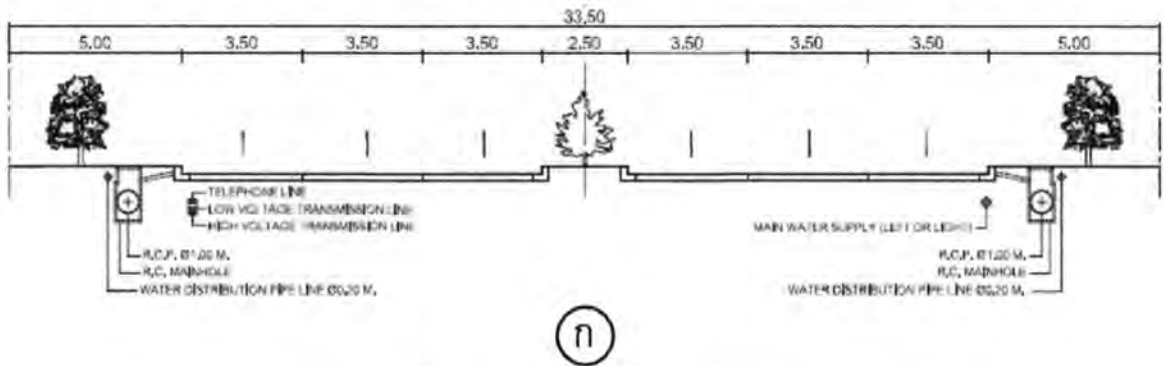
จุดแข็ง STRENGTH	เงื่อนไขทางกายภาพ CONDITIONS	ศักยภาพ OPPORTUNITIES
พื้นที่พาณิชย์กรรมเพื่อรองรับการขยายตัว		
พื้นที่ที่ 1 : บริเวณแยกลำซาลี		
พื้นที่อยู่ในรัศมี 500 เมตรโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า เป็นระยะที่สามารถเดินทางเข้าสู่พื้นที่ได้สะดวก	พื้นที่ดิน และอาคารส่วนใหญ่ถือครองโดยเอกชน	พัฒนาเพื่อเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมรองรับการขยายตัวพื้นที่เศรษฐกิจ และศักยภาพของพื้นที่จากการตัดถนนผ่านเข้าสู่พื้นที่
มีเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมไปยังพื้นที่อื่น และพื้นที่พาณิชย์กรรมในระแวกใกล้เคียงทั้งในรูปแบบถนนหลัก ถนนรอง และเส้นทางเดินเท้า		
พื้นที่อยู่ใกล้พื้นที่พาณิชย์กรรมขนาดใหญ่ สามารถพัฒนาระบบการสัญจรเชื่อมต่อได้ในระยะเดินเท้า และสามารถพัฒนาขยายพื้นที่เพื่อพาณิชย์กรรมตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าได้		
พื้นที่ที่ 2 : บริเวณถนนศรีนครินทร์		
พื้นที่อยู่ในรัศมี 500 เมตรโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า เป็นระยะที่สามารถเดินทางเข้าสู่พื้นที่ได้สะดวก	พื้นที่ดิน และอาคารส่วนใหญ่ถือครองโดยเอกชน	พัฒนาเพื่อเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมรองรับกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการคมนาคม และมีการจัดบริการพื้นที่จอดรถสำหรับกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายคมนาคมในรูปแบบ PARK & RIDE
มีเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมไปยังพื้นที่อื่น และพื้นที่พาณิชย์กรรมในระแวกใกล้เคียงทั้งในรูปแบบถนนหลัก ถนนรอง และเส้นทางเดินเท้า		
อยู่ในแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสีเหลือง ซึ่งทำให้พื้นที่มีโอกาสในการขยายตัวของพื้นที่พาณิชย์กรรมไปในแนวเส้นทางรถไฟฟ้าได้อย่างต่อเนื่อง		
พื้นที่ที่ 3 : บริเวณถนนรามคำแหงช่วงซอย รามคำแหง 48		
พื้นที่อยู่ในรัศมี 500 เมตรโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า เป็นระยะที่สามารถเดินทางเข้าสู่พื้นที่ได้สะดวก	พื้นที่ดิน และอาคารส่วนใหญ่ถือครองโดยเอกชน	พัฒนาเพื่อเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมรองรับกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการคมนาคม และมีการจัดบริการพื้นที่จอดรถสำหรับกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายคมนาคมในรูปแบบ PARK & RIDE
มีเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมไปยังพื้นที่อื่น และพื้นที่พาณิชย์กรรมในระแวกใกล้เคียงทั้งในรูปแบบถนนหลัก ถนนรอง และเส้นทางเดินเท้า		
อยู่ในแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสีส้ม ซึ่งทำให้พื้นที่มีโอกาสในการขยายตัวของพื้นที่พาณิชย์กรรมไปในแนวเส้นทางรถไฟฟ้าได้อย่างต่อเนื่อง		

4.2.3 การพัฒนาด้านโครงข่ายคมนาคม และการสัญจรทางเท้า

1) เพิ่มโครงข่ายถนนให้มีความสมบูรณ์ จากแนวความคิดในการวางผังโครงข่ายถนนภายในเขตพื้นที่ในถนน โดยมีการกำหนดรูปแบบเส้นทางคมนาคมเป็น 2 ประเภท ซึ่งสามารถสรุปรูปแบบถนนและเส้นทางได้ดังนี้ (แผนที่ 4.3)

- ถนนประเภท ก

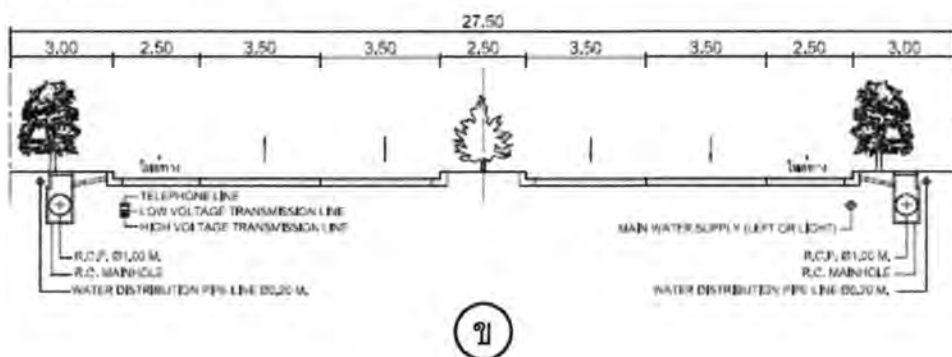
ถนนประเภทนี้มีขนาด 6 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร มีเกาะกลางถนนกว้าง 2.50 เมตร ทางเท้ากว้างข้างละ 5 เมตร แนวเขตทางกว้าง 40 เมตร จำนวน 1 เส้นทาง ถนนประเภทนี้เป็นถนนสายหลักที่เสนอขึ้นใหม่ โดยมีการปรับปรุงถนนเดิมที่มีอยู่ให้มีระดับการให้บริการเพิ่มขึ้น ได้แก่ ถนนรามคำแหง พวงศิริ และถนนซอยรามคำแหง 60 เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการจราจรไปยังถนนกรุงเทพมหานคร



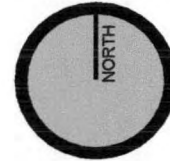
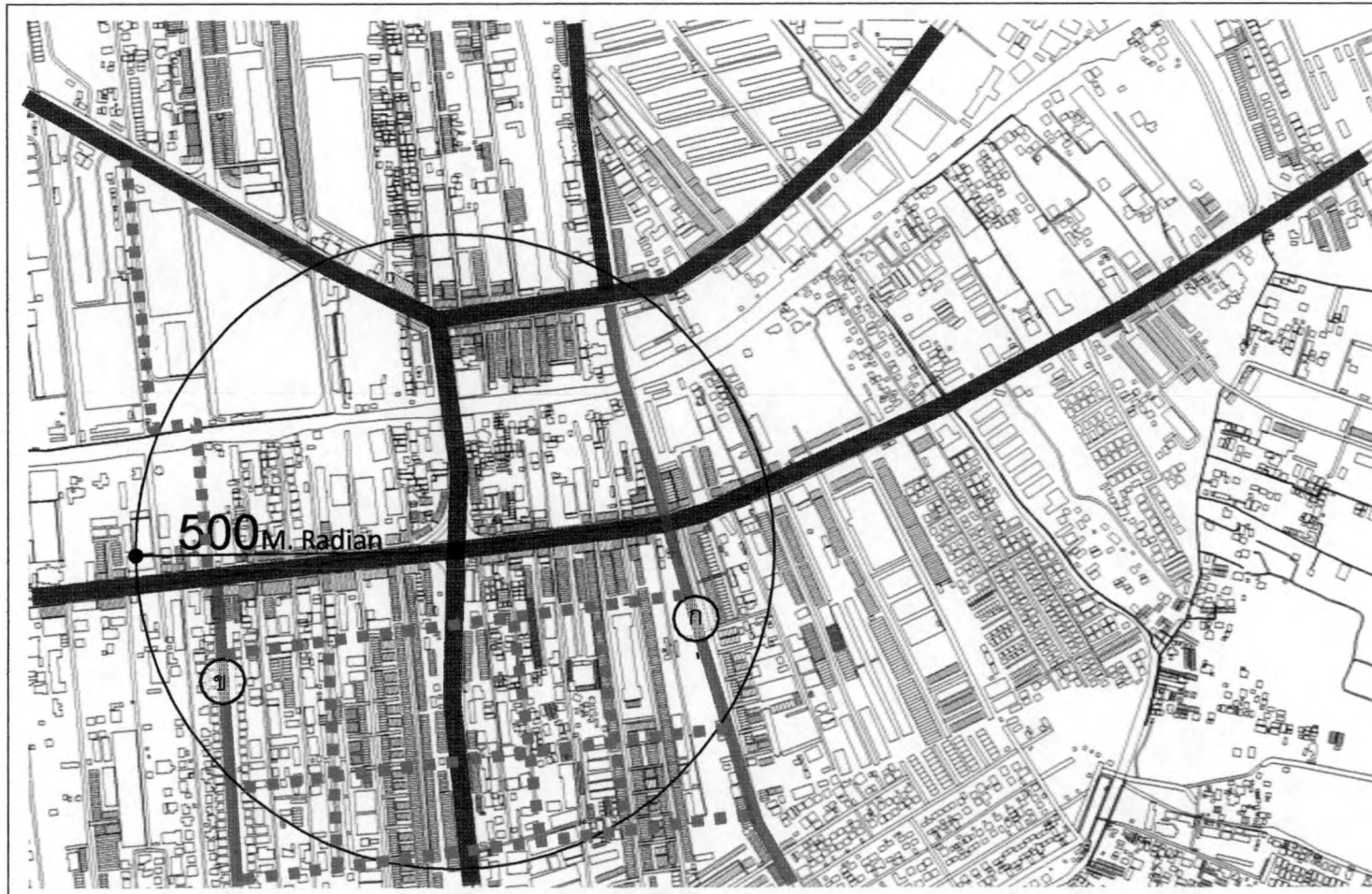
รูปภาพที่ 4.2 : แสดงภาพตัดถนนประเภท ก

- ถนนประเภท ข

ถนนประเภทนี้มีขนาด 4 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร มีเกาะกลางถนนกว้าง 2.50 เมตร มีไหล่ทางกว้างด้านละ 2.50 เมตร ทางเท้ากว้างข้างละ 3 เมตร แนวเขตทางกว้างประมาณ 30 เมตร จำนวน 4 เส้นทาง ถนนประเภทนี้เป็นถนนสายรอง ซึ่งมีการเสนอปรับปรุงเส้นทางถนนเดิมเพื่อเป็นถนนที่ใช้รับรองการกระจายการเดินทางในพื้นที่ ได้แก่ ถนนซอยรามคำแหง 48 เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการจราจรไปยังถนนรามคำแหง 24



รูปภาพที่ 4.3 : แสดงภาพตัดถนนประเภท ข



NORTH : ทิศเหนือ

สัญลักษณ์

- โครงข่ายถนนในพื้นที่
- เส้นทางถนนที่เสนอแนะให้ทำการขยาย
- โครงข่ายถนนขอยเสนอแนะเพื่อความสมบูรณ์ของโครงข่ายสัญญา

แนวทางการออกแบบเพื่อการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมบริเวณแยกบางกะปิ

แผนที่ 4.3

แสดงตำแหน่งถนนที่มีศักยภาพในการขยายช่องทางจราจร

ที่มา

จากการสำรวจ และการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ศึกษา

SCALE



นอกจากนี้จากโครงข่ายถนนสายหลักและถนนสายรองที่ได้เสนอมาแล้วตามข้างต้น ยังมีการพิจารณาถึงโครงข่ายถนนซอยต่างๆ เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางภายในพื้นที่ ซึ่งจากสภาพทางกายภาพของพื้นที่ศึกษาที่มีความถี่ของถนนซอยเป็นจำนวนมากบนถนนสายหลัก โดยโครงข่ายถนนดังกล่าวเป็นถนนสำหรับเข้า-ออกพื้นที่อยู่อาศัยบริเวณสองข้างฝั่งถนน โดยมีระยะทางระหว่างซอยโดยเฉลี่ยประมาณ 50 เมตร ทั้งนี้ซอยดังกล่าวโดยมากจะมีลักษณะเป็นถนนซอย 2 ช่องจราจร มีขนาดช่องจราจรแคบและยังเป็นซอยตัน ดังนั้นจึงได้มีการเสนอแนวคิดในการพัฒนาถนนซอย และตัดเชื่อมถนนซอยย่อยต่างๆ เพื่อให้เกิดการเดินทางที่สะดวกขึ้น

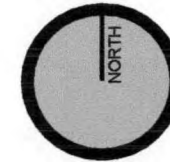
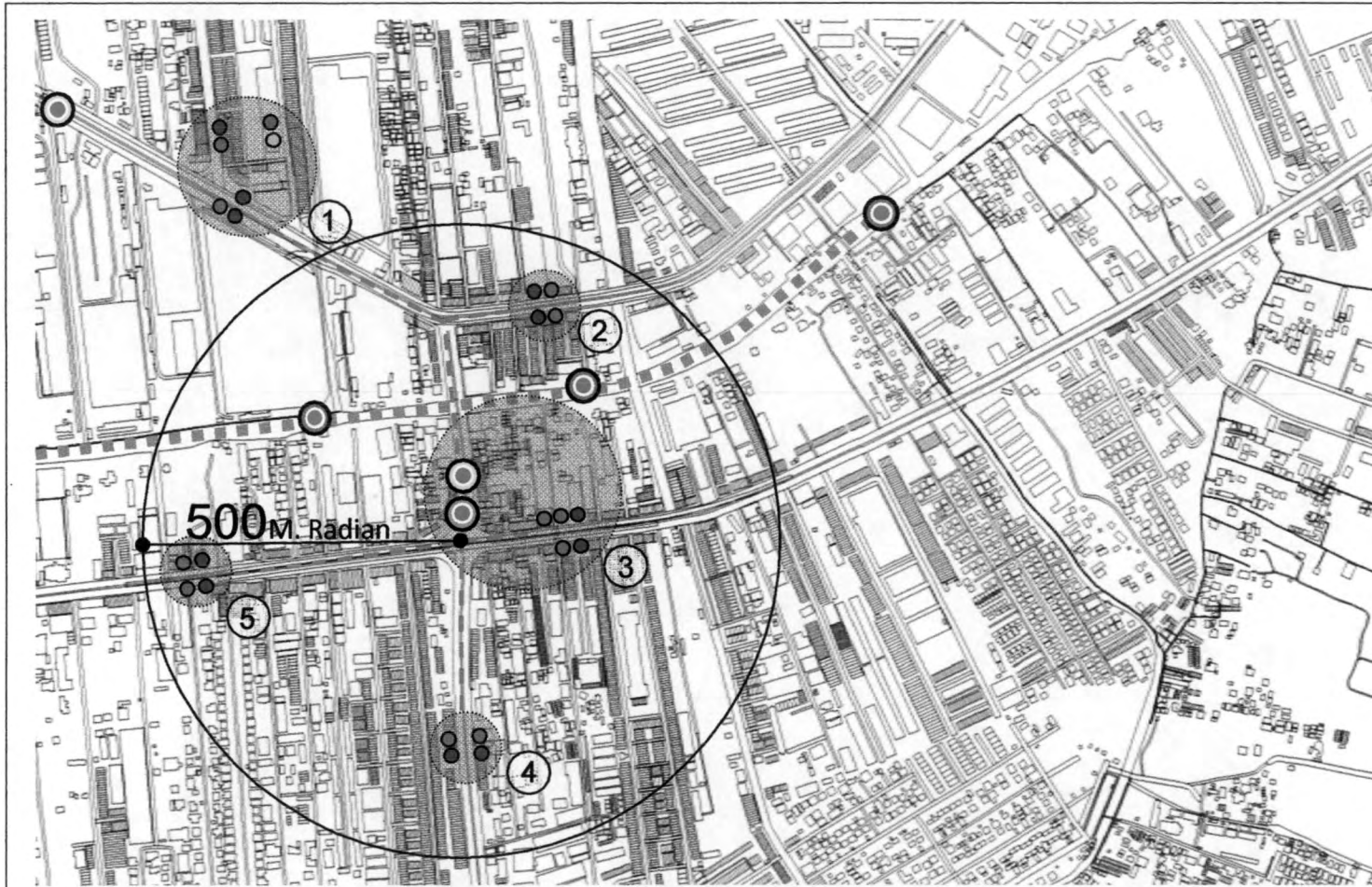
2) การพัฒนาพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการคมนาคมในปัจจุบัน ให้มีรูปแบบและตำแหน่งที่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในอนาคต รวมถึงและมีการเชื่อมโยงจุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมที่มีความสำคัญในพื้นที่ใกล้เคียงให้มีความสัมพันธ์กับระบบคมนาคมในรูปแบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการการคมนาคม โดยจุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมที่มีความสำคัญ และมีศักยภาพในการเชื่อมต่อให้เกิดระบบการเปลี่ยนถ่ายที่ต่อเนื่องได้แก่ (แผนที่ 4.4)

- **บริเวณที่ 1** บริเวณเดอะมอลล์บางกะปิ พื้นที่ดังกล่าวมีกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมที่ประกอบไปด้วยจุดการเปลี่ยนเส้นทางสัญจร และการเปลี่ยนรูปแบบโดยสาร โดยกิจกรรมการคมนาคมในพื้นที่ได้แก่ ป้ายหยุดรถโดยสาร ท่าเรือ ท่ารถตู้และรถสองแถว, ศิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง มีปริมาณคนเข้ามาใช้งานเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะเวลาเร่งด่วน จึงทำให้ขาดพื้นที่รองรับที่เพียงพอ และขาดความสะดวกในการใช้งาน อีกทั้งยังมีระยะที่ใกล้กับแยกไฟแดง ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด

แนวทางเสนอแนะการออกแบบคือ การปรับเปลี่ยนที่ตำแหน่งพื้นที่จอดรถโดยสารประจำทาง จากการรื้อถอนอาคารเก่าและจัดสร้างอาคารที่เหมาะสมกับศักยภาพพื้นที่ ที่มีการออกแบบให้ผลานพื้นที่จอดรถโดยสารที่มีขนาดเหมาะสม มีการจัดสร้างพื้นที่จอดรถสำหรับกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมในพื้นที่ และกิจกรรมพาณิชย์กรรม รวมถึงสร้างบรรยากาศที่ร่มรื่น และสิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้งาน

- **บริเวณที่ 2** บริเวณตลาดสดบางกะปิ พื้นที่ดังกล่าวมีกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมที่สำคัญเนื่องจากการเชื่อมต่อรูปแบบการโดยสารระหว่างการโดยสารโดยเรือ และการโดยสารในรูปแบบรถประจำทาง ในบริเวณพื้นที่ดังกล่าวมีประชาชนใช้งานในพื้นที่ค่อนข้างมากต่อวัน โดยเฉพาะในเวลาเร่งด่วน ปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่คือการขาดสิ่งอำนวยความสะดวกในการจอดรถประจำทางท่าเรือ ปัญหาการขาดพื้นที่จอดรถผู้โดยสารของรถประจำทาง จึงทำให้เกิดความไม่เป็นระเบียบในกิจกรรมการคมนาคม เกิดปัญหาสภาพการจราจรที่ติดขัด ดังนั้นการพัฒนาพื้นที่ป้ายจอดรถประจำทางและพื้นที่ท่าเรือในบริเวณนี้จึงมีจำเป็นอย่างยิ่งในการปรับปรุงเพื่อแก้ปัญหาดังกล่าว

แนวทางเสนอแนะการออกแบบคือ การปรับเปลี่ยนที่ตำแหน่งพื้นที่จอดรถโดยสารประจำทาง ท่าเรือ ให้มีขนาดที่เหมาะสมสอดคล้องกับปริมาณการใช้งาน มีการรื้อถอนอาคารเก่าเพื่อการสร้างอาคารที่มีความเหมาะสมกับแนวโน้มศักยภาพพื้นที่ในอนาคต โดยพื้นที่อาคารมีจุดพื้นที่จอดรถโดยสาร



NORTH : ทิศเหนือ

สัญลักษณ์

- ◎ สถานีรถไฟฟ้าสายสีส้ม
- ◎ สถานีรถไฟฟ้าสายสีเหลือง
- ◎ ท่าเรือคลองแสนแสบ
- ท่ารถตู้ประจำทางสาธารณะ
- ป้ายจอดรถประจำทาง
- คิวจักรยานยนต์รับจ้าง
- ท่ารองสองแถวประจำทาง
- ▨ จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคม
- ▬ เส้นทางทำรมน้ำ

แนวทางการออกแบบเพื่อการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมบริเวณแยกบางกะปิ

แผนที่ 4.4

ตำแหน่งพื้นที่ที่มีศักยภาพการเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคม

ที่มา

จากการสำรวจ และการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ศึกษา

SCALE



ที่ชัดเจน และป้ายแผนที่เพื่อแสดงข้อมูลในการเดินทาง พื้นที่จอดรถ รวมถึงสร้างบรรยากาศที่ร่มรื่น และสิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้งาน

- **บริเวณที่ 3** บริเวณสี่แยกกล้าสาตี พื้นที่ดังกล่าวมีกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมที่สำคัญเนื่องจากพื้นที่ดังกล่าว มีตำแหน่งป้ายหยุดรถประจำทางที่เชื่อมต่อกันในแต่ละเส้นทางของถนน ในอนาคตพื้นที่นี้จะเป็นพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าที่เชื่อมต่อกันระหว่างสองสาย ซึ่งจะเพิ่มศักยภาพในการเป็นจุดเปลี่ยนถ่าย และมีรูปแบบการเปลี่ยนถ่ายรวมถึงรูปแบบการเข้าถึงพื้นที่ในรูปแบบใหม่เกิดขึ้น ดังนั้นการพัฒนาพื้นที่เพื่อให้สามารถรองรับการเปลี่ยนถ่ายในรูปแบบการคมนาคมใหม่ในพื้นที่ และเชื่อมต่อกับระบบเดิม จึงเป็นการส่งเสริมการคมนาคมในบริเวณนี้เป็นรูปแบบการคมนาคมที่ต่อเนื่องเป็นระบบ มีความสะดวกสบายในการคมนาคม

แนวทางเสนอแนะในการออกแบบได้มีการปรับเปลี่ยนที่ตำแหน่งพื้นที่จอดรถโดยสารประจำทาง และขนาดที่เหมาะสมสอดคล้องกับปริมาณการใช้งาน มีการรื้อถอนอาคารเก่าเพื่อสร้างอาคารที่มีความเหมาะสมกับแนวโน้มศักยภาพพื้นที่ในอนาคตเช่น อาคารจุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมต่อเนื่อง โดยพื้นที่อาคารมีจุดพื้นที่จอดรถโดยสารในรูปแบบต่างๆที่ชัดเจน มีพื้นที่กิจกรรมการบริการอำนวยความสะดวกต่างๆ อาคารและพื้นที่จอดรถ รวมถึงสร้างบรรยากาศที่ร่มรื่น และสิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้งาน

- **บริเวณที่ 4** บริเวณถนนศรีนครินทร์ พื้นที่ดังกล่าวมีกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมที่สำคัญเนื่องจากพื้นที่ดังกล่าว เนื่องจากในปัจจุบันมีประชากรใช้พื้นที่ดังกล่าวในปริมาณมากต่อวัน ซึ่งโดยส่วนมากจะเป็นเส้นทางการสัญจรที่มีเส้นทางที่เชื่อมต่อไปยังพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายคมนาคมที่สำคัญอื่นๆ ในถนนศรีนครินทร์ เช่นบริเวณแยกพัฒนาการ บริเวณแยกอ่อนนุช ในปัจจุบันปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่คือ การขาดพื้นที่จอดรถโดยสารประจำทางที่ชัดเจน และขาดอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆในการจอดรถ และเนื่องจากมีปริมาณการใช้งานของประชากรค่อนข้างสูง จึงเกิดความไม่เป็นระเบียบของการจอดรถโดยสารเกิดขึ้น

แนวทางเสนอแนะในการออกแบบได้มีการปรับเปลี่ยนที่ตำแหน่งพื้นที่จอดรถโดยสารประจำทาง และขนาดที่เหมาะสมสอดคล้องกับปริมาณการใช้งาน มีการรื้อถอนอาคารเก่าเพื่อการสร้างอาคารที่มีความเหมาะสมกับแนวโน้มศักยภาพพื้นที่ในอนาคตเช่น อาคารจุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมต่อเนื่อง และอาคารห้างพาณิชย์กรรมรองรับที่มีพื้นที่กิจกรรมต่างๆเพื่อบริการอำนวยความสะดวกในชีวิตประจำวัน รวมถึงอาคารและพื้นที่จอดรถ และสิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้งานกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายดังกล่าว

- **บริเวณที่ 5** บริเวณถนนรามคำแหงช่วงบริเวณซอยรามคำแหง 48 พื้นที่ดังกล่าวมีกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมที่สำคัญเนื่องจากพื้นที่ดังกล่าว มีตำแหน่งป้ายหยุดรถประจำทางที่เชื่อมต่อไปยังพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายคมนาคมที่สำคัญอื่นๆ เช่นบริเวณพื้นที่มหาวิทยาลัยรามคำแหง และยังเป็นพื้นที่ที่อยู่ในตำแหน่งใกล้เคียงกับพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสถานีรามคำแหงซึ่งจะมีปริมาณผู้ใช้ค่อนข้างสูงในกิจกรรมการเดินทาง

แนวทางเสนอแนะในการออกแบบได้มีการปรับเปลี่ยนที่ตำแหน่งพื้นที่จอดรถโดยสารประจำทาง และขนาดที่เหมาะสมสอดคล้องกับปริมาณการใช้งาน มีการรื้อถอนอาคารเก่าเพื่อการ

สร้างอาคารที่มีความเหมาะสมกับแนวโน้มศักยภาพพื้นที่ในอนาคตเช่น อาคารจุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคม ต่อเนื่อง และอาคารห้างพาณิชย์กรรมรองรับที่มีพื้นที่กิจกรรมต่างๆ เพื่อบริการอำนวยความสะดวกในชีวิตประจำวัน รวมถึงอาคารและพื้นที่จอดรถ และสิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้งานกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายดังกล่าว

นอกเหนือจากการออกแบบพื้นที่เพื่อสร้างความสะดวกสบายในการรองรับการใช้งานกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายแล้ว แนวทางการออกแบบยังมีแนวความคิดในการการเชื่อมโยงจุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมต่างๆในพื้นที่ เพื่อให้เกิดระบบการเดินทางที่สมบูรณ์ มีความเหมาะสมกับสภาพกิจกรรมของการเชื่อมโยงจุดเปลี่ยนถ่าย และจุดกิจกรรมต่างๆ เข้าไว้ด้วยกัน นั่นคือระบบการสัญจรด้วยเส้นทางเดินยกระดับ เนื่องจากมีความสะดวกในการสัญจรเชื่อมโยง มีสภาพแวดล้อมในการเดินทางที่มีความคุ้นเคยกับ ความเคยชินของประชากร และสามารถเชื่อมโยงเข้าสู่อาคาร และเส้นทางเดินเท้ายกระดับได้อย่างสะดวก รวมถึงมีระบบการก่อสร้างที่ง่าย โดยการออกแบบเส้นทาง มีการกำหนดจุดขึ้นลง และเชื่อมต่ออาคารที่เหมาะสมและสะดวกต่อการใช้งานในจุดกิจกรรมต่างๆ รวมถึงใช้เส้นทางเพื่อการข้ามถนน

3) การสร้างระบบการสัญจรทางเท้าให้มีความสมบูรณ์ สะดวกสบายและมีความปลอดภัยในการใช้งานด้วยอุปกรณ์อำนวยความสะดวกพื้นฐานบนพื้นที่ทางเท้า รวมถึงการสร้างทางข้ามเฉพาะจุดตัดระหว่างระบบทางเดินเท้าและเส้นทางรถยนต์ โดยบริเวณที่ศึกษา มีพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาระบบการสัญจรเท้าเพื่อให้เกิดความสะดวกในการใช้งาน ได้แก่

- **บริเวณที่ 1** พื้นที่ทางเท้าในถนนหลักของพื้นที่ ที่มีปริมาณการใช้งานสูง เนื่องจากเป็นพื้นที่เชื่อมโยงระหว่างกิจกรรมที่สำคัญ ได้แก่เส้นทางเดินเท้าในถนนลาดพร้าว ถนนรามคำแหง ซึ่งมีการเชื่อมโยงจุดกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการคมนาคม กิจกรรมการค้าในย่านต่างๆ และสำนักงานเขตบางกะปิ จากปริมาณผู้คนจำนวนมากดังกล่าว และปัญหาเรื่องความแคบของเส้นทางเท้า จึงมีแนวความคิดในการเชื่อมโยงพื้นที่กิจกรรมที่สำคัญโดยการสร้างความเชื่อมต่อการสัญจรทางเท้าในระดับเดียวกับพื้นดินในจุดที่มีความกว้างของพื้นที่ทางเท้าที่มีระยะกว้าง และการสร้างความเชื่อมต่อการสัญจรทางเท้าในรูปแบบทางเดินเท้ายกระดับจากพื้นดิน ซึ่งจะมีการรวมและเชื่อมต่อกับอาคารที่มีความสำคัญในพื้นที่ และสะพานลอยข้ามถนน

- **บริเวณที่ 2** พื้นที่ทางเท้าบริเวณ 2 ฝั่งริมคลองแสนแสบ ในบริเวณดังกล่าว เป็นพื้นที่การสัญจรทางเท้ามีความสำคัญมาก เนื่องจากเป็นเส้นทางเชื่อมโยงพื้นที่ระหว่างท่าเรือในพื้นที่ศึกษา และใช้เป็นเส้นทางเดินเท้าที่หลีกเลี่ยงการเดินเท้าในพื้นที่ริมถนนสายหลัก มีส่วนในการช่วยลดจำนวนประชากร และกิจกรรมในถนนสายหลักได้เป็นอย่างดี แต่ในปัจจุบันมีประชากรจำนวนน้อยที่เข้ามาใช้พื้นที่ดังกล่าวในการสัญจรทางเท้า เนื่องจากสภาพทางเดินมีการขาดขาดอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่างๆ ขาดจุดพักผ่อนริมทาง รวมถึงขาดบรรยากาศอันร่มรื่นในการสัญจร ดังนั้นการพัฒนาพื้นที่ทางสัญจรบริเวณนี้จึงเป็นการดำเนินการแก้ปัญหาปริมาณการสัญจรในเส้นทางเท้าในถนนสายหลัก และยังเป็นการเชื่อมโยงพื้นที่ท่าเรือ และพื้นที่กิจกรรมริมน้ำให้มีความสัมพันธ์กันมากขึ้น

ตารางที่ 4.3 การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ด้านการพัฒนาด้านโครงข่ายคมนาคม

จุดแข็ง STRENGTH	เงื่อนไขทางกายภาพ CONDITIONS	ศักยภาพ OPPORTUNITIES
การเพิ่มโครงข่ายถนนให้มีความสมบูรณ์		
พื้นที่ที่ 1 : ซอยรามคำแหง 48		
พื้นที่อยู่ในรัศมีโดยรอบ 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้า ที่มีการใช้งาน กิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายสูง	พื้นที่ดิน และอาคารส่วนใหญ่ถือครอง โดยเอกชน	ขยายช่องทางจราจรเพื่อเพิ่มระดับ การให้บริการเป็น 4 ช่องจราจร เชื่อมโยงระหว่างถนนรามคำแหง ไปยังซอยรามคำแหง 24 ซึ่งเป็นถนน ขนาดใหญ่ และเชื่อมโยงในระดับ พื้นที่เขต
สามารถถ่ายปริมาณการจราจรจาก ถนนลาดช้างเดอะมอลล์บางกะปิ และ พื้นที่เสนอนะ โครงการจุดแล้วจร และรวมไปถึงถนนรามคำแหงได้ โดยตรง		
พื้นที่ที่ 2 : ซอยรามคำแหง 60		
พื้นที่อยู่ในรัศมีโดยรอบ 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้า ที่มีการใช้งาน กิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายสูง เป็น เส้นทางถนนหลักที่เชื่อมสู่พื้นที่ โครงการจุดเปลี่ยนถ่ายระบบรถไฟฟ้า บริเวณแยกลำสาลี	พื้นที่ดิน และอาคารส่วนใหญ่ถือครอง โดยเอกชน	ขยายช่องทางจราจรเพื่อเพิ่มระดับ การให้บริการเป็น 6 ช่องจราจร เชื่อมโยงระหว่างถนนรามคำแหง ช่วง แยกพวงศิริ ไปยังถนนกรุงเทพกรีฑา
สามารถถ่ายปริมาณการจราจรจาก ถนนนวมินทร์ และถนนรามคำแหงได้ โดยตรง		
การพัฒนาพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการคมนาคม		
พื้นที่ที่ 1 : บริเวณเดอะมอลล์บางกะปิ		
พื้นที่อยู่ในรัศมีใกล้เคียง 500 เมตร โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ที่มีการใช้งาน กิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายสูง	พื้นที่ดิน และอาคารส่วนใหญ่ถือครอง โดยเอกชน	พัฒนาเพื่อเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่าย การคมนาคม และพื้นที่จุดแล้วจร ที่รองรับการใช้งานกิจกรรมการเปลี่ยน ถ่ายการคมนาคม และสามารถ เชื่อมโยงไปยังจุดเปลี่ยนถ่ายอื่นๆได้ อย่างสะดวก
มีประชากรใช้พื้นที่ในปริมาณมาก จากการเป็นพื้นที่กลุ่มห้างสรรพสินค้า		
มีรูปแบบการให้บริการที่หลากหลาย เช่น การเปลี่ยนถ่ายการสัญจรจาก ท่าเรือ ท่ารถตู้ รถสองแถว คิว จักรยานยนต์รับจ้าง และรถประจำ ทาง		

ตารางที่ 4.3 (ต่อ) การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ด้านการพัฒนาด้านโครงข่ายคมนาคม

จุดแข็ง STRENGTH	เงื่อนไขทางกายภาพ CONDITIONS	ศักยภาพ OPPORTUNITIES
การพัฒนาพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการคมนาคม		
พื้นที่ที่ 2 : บริเวณตลาดสดบางกะปิ		
พื้นที่อยู่ในรัศมี 500 เมตรโดยรอบ สถานีรถไฟฟ้า ที่มีการใช้งานกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายสูง	พื้นที่ดิน และอาคารส่วนใหญ่ถือครองโดยเอกชน	พัฒนาเพื่อเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมที่สามารถเชื่อมโยงไปยังจุดเปลี่ยนถ่ายอื่นๆได้อย่างสะดวก
มีประชากรใช้พื้นที่ในปริมาณมากจากการเป็นพื้นที่ตลาดสด		
มีรูปแบบการให้บริการที่หลากหลาย เช่น ท่าเรือ คิวจักรยานยนต์รับจ้าง ป้ายหยุดรถประจำทาง		
พื้นที่ที่ 3 : บริเวณแยกกล้าสาส์		
เป็นพื้นที่ศูนย์กลางระบบการคมนาคมที่สำคัญเนื่องจากในพื้นที่มีสถานีรถไฟฟ้าทั้งสองเส้นทางเชื่อมต่อกัน	พื้นที่ดิน และอาคารส่วนใหญ่ถือครองโดยเอกชน	พัฒนาเพื่อเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมที่สามารถเชื่อมโยงไปยังจุดเปลี่ยนถ่ายอื่นๆได้อย่างสะดวก มีพื้นที่รองรับกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายของรถไฟฟ้า เช่นพื้นที่โล่งสาธารณะพื้นที่พาณิชย์กรรม
เป็นพื้นที่จุดรวมของเส้นทางถนนไปยังพื้นที่ในพื้นที่ต่างๆโดยรอบ		
พื้นที่ที่ 4 : บริเวณถนนศรีนครินทร์		
พื้นที่อยู่ในรัศมี 500 เมตรโดยรอบ สถานีรถไฟฟ้า ที่มีการใช้งานกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายสูง	พื้นที่ดิน และอาคารส่วนใหญ่ถือครองโดยเอกชน	พัฒนาเพื่อเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมที่สามารถเชื่อมโยงไปยังจุดเปลี่ยนถ่ายอื่นๆได้อย่างสะดวก มีพื้นที่รองรับกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายของรถไฟฟ้า เช่นพื้นที่โล่งสาธารณะพื้นที่พาณิชย์กรรม
เป็นพื้นที่จุดรวมของเส้นทางถนนไปยังพื้นที่ในพื้นที่ในเส้นทางถนนศรีนครินทร์		
พื้นที่ที่ 5 : บริเวณถนนรามคำแหงช่วงบริเวณซอยรามคำแหง 48		
พื้นที่อยู่ในรัศมี 500 เมตรโดยรอบ สถานีรถไฟฟ้า ที่มีการใช้งานกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายสูง	พื้นที่ดิน และอาคารส่วนใหญ่ถือครองโดยเอกชน	พัฒนาเพื่อเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมที่สามารถเชื่อมโยงไปยังจุดเปลี่ยนถ่ายอื่นๆได้อย่างสะดวก มีพื้นที่รองรับกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายของรถไฟฟ้า เช่นพื้นที่โล่งสาธารณะพื้นที่พาณิชย์กรรม
เป็นพื้นที่จุดรวมของเส้นทางถนนไปยังพื้นที่ในพื้นที่ในเส้นทางถนนรามคำแหง		

ตารางที่ 4.3 (ต่อ) การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ด้านการพัฒนาด้านโครงข่ายคมนาคม

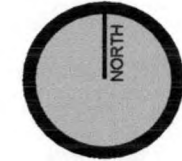
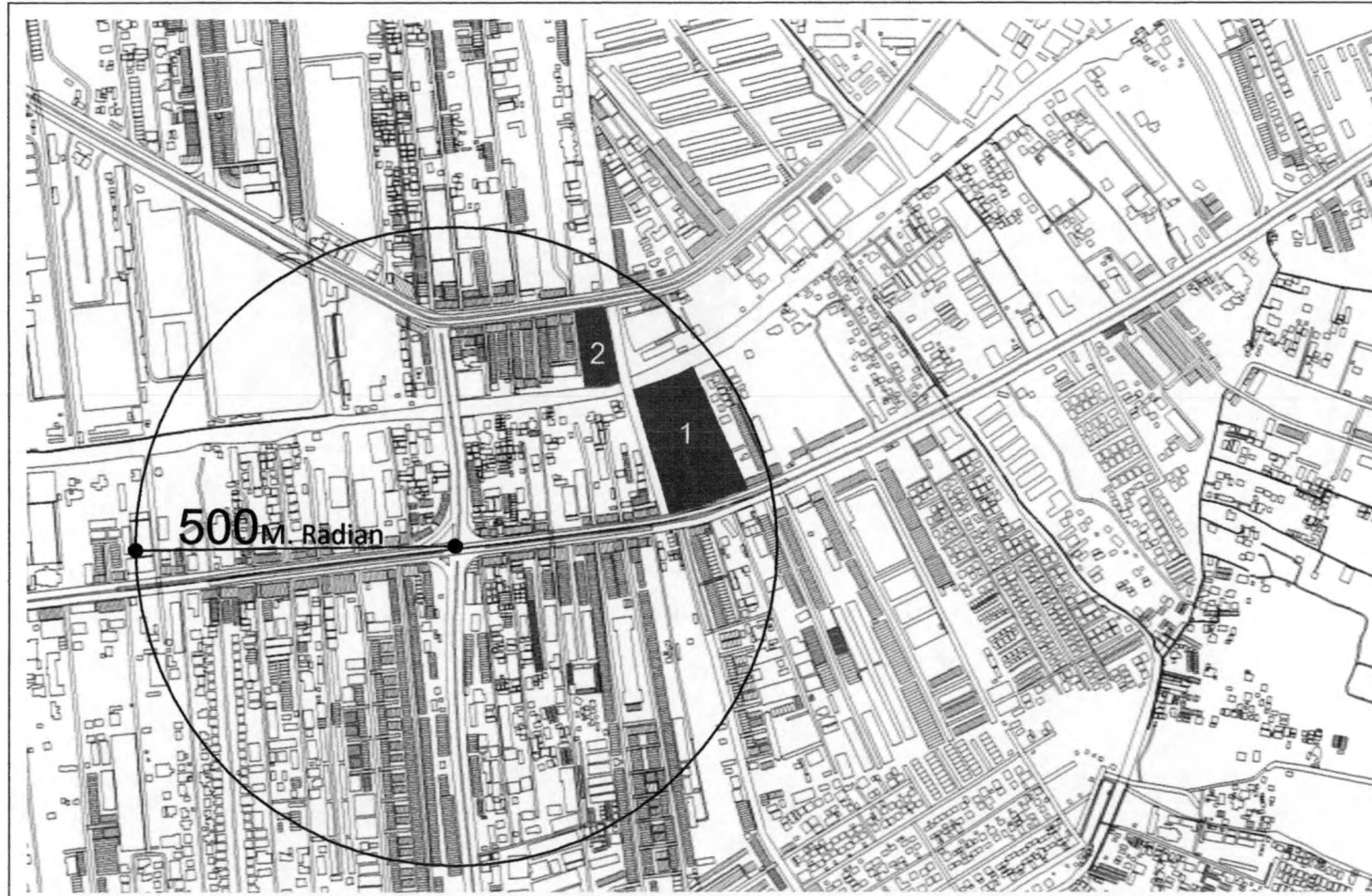
จุดแข็ง STRENGTH	เงื่อนไขทางกายภาพ CONDITIONS	ศักยภาพ OPPORTUNITIES
การพัฒนาเส้นทางสัญจรเท้า		
พื้นที่ที่ 1 : พื้นที่ทางเท้าในถนนหลักของพื้นที่		
พื้นที่อยู่ในรัศมี 500 เมตรโดยรอบ สถานีรถไฟฟ้าปลายสาย	มีทางยกระดับที่มีระดับความสูงไม่พอ ในพื้นที่บางจุด	สร้างความเชื่อมโยงพื้นที่กิจกรรมใน จุดต่างๆ ด้วยระบบการสัญจรเท้า และระบบทางเท้าลอยฟ้า
เป็นพื้นที่ในการเชื่อมโยงกิจกรรมใน จุดพื้นที่ต่างๆ ด้วยระบบสัญจรเท้า		
พื้นที่ที่ 2 : พื้นที่ทางเท้าบริเวณ 2 ฝั่งริมคลองแสนแสบ		
พื้นที่อยู่ในรัศมี 500 เมตรโดยรอบ สถานีรถไฟฟ้า ที่มีแนวโน้มการใช้งาน กิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายสูง		พัฒนาเพื่อเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่าย การคมนาคมที่สามารถเชื่อมโยงไปยัง จุดเปลี่ยนถ่ายอื่นๆ ได้อย่างสะดวก
เป็นพื้นที่จุดรวมของเส้นทางถนนไป ยังพื้นที่ในพื้นที่ต่างๆโดยรอบ		

4.2.4 ด้านการใช้ประโยชน์อาคารและที่ดิน

จากการวิเคราะห์แนวโน้มศักยภาพในการพัฒนา ในระยะรัศมี 500 เมตรจากสถานีรถไฟฟ้า เมื่อนำมาวิเคราะห์ร่วมกับการศึกษาสภาพทางกายภาพ และปัญหาของพื้นที่ในด้านต่างๆ โดยพบว่า การใช้ประโยชน์อาคารและที่ดินในสภาพปัจจุบันมีการใช้งานอย่างไม่เต็มศักยภาพในด้านการรองรับกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายคมนาคมในพื้นที่โดยรอบสถานี โดยจากการศึกษาแนวโน้มในการพัฒนาของพื้นที่ดังกล่าว สามารถพัฒนาเพื่อเป็นพื้นที่รองรับกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายคมนาคมแบบต่อเนื่องที่สมบูรณ์แบบ ผนวกกับการศึกษาสภาพพื้นที่ จะพบอาคารที่มีศักยภาพในการปรับเปลี่ยนประโยชน์ใช้สอยให้เกิดศักยภาพ ได้แก่ (แผนที่ 4.5)

- **บริเวณที่ 1** อาคารพื้นที่ห้างสรรพสินค้าดิเอ็มเบอร์เก่า บริเวณริมถนนรามคำแหง อาคารดังกล่าวในปัจจุบันเป็นอาคารรกร้างที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ใช้สอย แต่จากการสำรวจพบว่า โครงสร้างอาคารยังมีความสมบูรณ์ จึงมีศักยภาพในการปรับเปลี่ยนการใช้งานเพื่อการเป็นศูนย์ราชการแห่งใหม่ของเขตบางกะปิ เนื่องจากมีความพร้อมในด้านปริมาณพื้นที่ใช้สอย และพื้นที่จอดรถ รวมถึงยังสามารถพัฒนาพื้นที่เปิดโล่งริมน้ำ เชื่อมโยงทัศนียภาพต่อเนื่องกับลานกิจกรรมของพื้นที่ได้ในอนาคต

- **บริเวณที่ 2** อาคารสำนักงานเขตบางกะปิเดิม เนื่องจากการเติบโตของพื้นที่เขตบางกะปิทำให้จำนวนประชากรในพื้นที่มีจำนวนเพิ่มขึ้น ส่งผลให้สำนักงานเขตในปัจจุบัน มีความไม่สะดวกในการให้บริการประชาชน ทั้งในด้านขนาดพื้นที่อาคารที่ค่อนข้างน้อย คือมีพื้นที่ 3.5 ไร่ และมีจำนวนอาคารหลายอาคารจึงขาดความคล่องตัวในการบริหารงาน รวมไปถึงพื้นที่จอดรถที่มีปริมาณพื้นที่



NORTH : ทิศเหนือ

สัญลักษณ์

■ อาคารและที่ดินที่มีศักยภาพ
ในการปรับเปลี่ยนการใช้งาน

แนวทางการออกแบบเพื่อการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมบริเวณแยกบางกะปิ

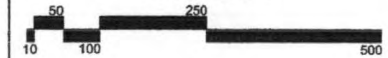
แผนที่ 4.5

แสดงอาคารและที่ดินที่มีศักยภาพการปรับเปลี่ยนการใช้งาน

ที่มา

จากการสำรวจ และการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ศึกษา

SCALE



ไม่เพียงพอ จึงมีการเสนอแนวทางในการย้ายไปยังพื้นที่ใหม่ และทำการพัฒนาพื้นที่เดิมให้เป็นศูนย์เยาวชน ศูนย์บริการห้องสมุดประชาชน และศูนย์พัฒนาฝีมือแรงงานชุมชน เพื่อสร้างคุณภาพชีวิตชุมชนให้ดีขึ้น

ตารางที่ 4.4 การวิเคราะห์ศักยภาพอาคารที่สามารถปรับเปลี่ยนการใช้งาน

จุดแข็ง STRENGTH	เงื่อนไขทางกายภาพ CONDITIONS	ศักยภาพ OPPORTUNITIES
พื้นที่ที่ 1 : อาคารพื้นที่ห้างสรรพสินค้าดิเอ็มเบอ์เก่า บริเวณริมถนนรามคำแหง		
พื้นที่อยู่ในรัศมี 500 เมตรโดยรอบ สถานีรถไฟฟ้า เป็นระยะที่สามารถเดินทางเข้าสู่พื้นที่ได้สะดวก	พื้นที่ดิน และอาคารส่วนใหญ่ถือครองโดยเอกชน	พัฒนาเพื่อใช้เป็นศูนย์ราชการแห่งใหม่ ของพื้นที่ บางกะปิ ซึ่งประกอบด้วยหน่วยงานราชการต่างๆ ที่สำคัญในให้บริการประชาชน ทำให้เกิดความสะดวกในการติดต่อราชการ ในหน่วยงานต่างๆ ที่ในปัจจุบันมีการกระจายกระจายในพื้นที่ต่างๆ
เป็นแผนนโยบายในการพัฒนาพื้นที่เขตบางกะปิ		
มีโครงสร้างค่อนข้างสมบูรณ์ และมีพื้นที่การใช้สอยอาคารที่กว้างขวาง สามารถปรับเปลี่ยนเพื่อการใช้งานได้อย่างหลากหลาย		
มีพื้นที่อยู่ในกลุ่มพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินด้านสถาบันราชการ ทำให้มีความเชื่อมโยงด้านการบริหาร และการจัดการทรัพยากรร่วม		
มีพื้นที่อยู่ในบริเวณจุดตัดของถนน ทำให้มีเส้นทางในการเข้าถึงพื้นที่ที่หลากหลาย		
พื้นที่ที่ 2 : อาคารสำนักงานเขตบางกะปิเดิม		
พื้นที่อยู่ในรัศมี 500 เมตรโดยรอบ สถานีรถไฟฟ้า เป็นระยะที่สามารถเดินทางเข้าสู่พื้นที่ได้สะดวก	พื้นที่ดิน และอาคารส่วนใหญ่ถือครองโดยเอกชน	พัฒนาเพื่อเป็นพื้นที่การให้บริการประชาชนในด้านการพัฒนาสังคม และชุมชน เช่นศูนย์ฝึกอาชีพชุมชน ห้องสมุดชุมชน และศูนย์เยาวชนของพื้นที่เขต
เป็นแผนนโยบายในการพัฒนาพื้นที่เขตบางกะปิ		
มีโครงสร้างค่อนข้างสมบูรณ์ และพื้นที่การใช้สอยอาคารที่กว้างขวาง สามารถปรับเปลี่ยนเพื่อการใช้งานได้อย่างหลากหลาย		
มีพื้นที่อยู่ในบริเวณจุดตัดของถนน ทำให้มีเส้นทางในการเข้าถึงพื้นที่ที่หลากหลาย		

4.2.5 การพัฒนาด้านสภาพภูมิทัศน์ และสิ่งแวดล้อม

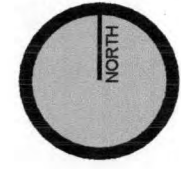
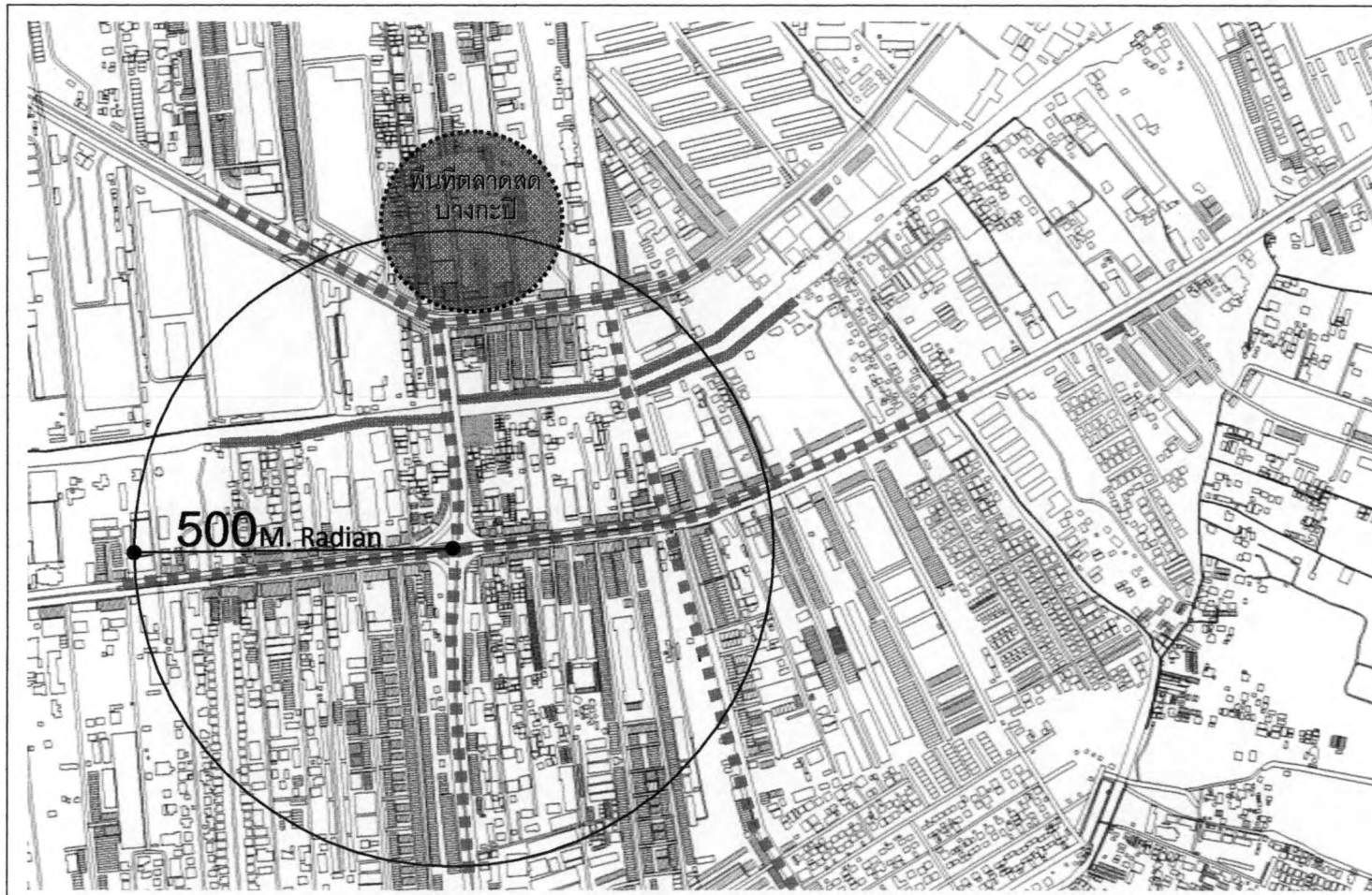
สภาพภูมิทัศน์ในพื้นที่ศึกษาบริเวณแยกบางกะปิมีจุดหมายตา และพื้นที่ที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ สภาพแวดล้อม และการเป็นศาสนสถาน แต่เนื่องจากในสภาพพื้นที่ปัจจุบันพื้นที่ดังกล่าวเกิดปัญหาด้านภูมิทัศน์จากกิจกรรมต่างๆที่ทับซ้อนในพื้นที่ หรือเกิดจากการบดบังทัศนียภาพจากอาคาร ความเสื่อมโทรมของอาคาร และระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ ระบบอุปกรณ์อำนวยความสะดวกบนถนน โดยในพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาด้านสภาพภูมิทัศน์ และสิ่งแวดล้อมเพื่อให้มีทัศนียภาพที่สวยงาม และเรียบร้อย ได้แก่ (แผนที่ 4.6)

- **บริเวณที่ 1** พื้นที่มัสยิดพัศฎ์ลารี โดยพื้นที่ดังกล่าว มีความสำคัญในด้านการเป็นศาสนสถานที่สำคัญภายในพื้นที่ศึกษา โดยมีการใช้พื้นที่ในการประกอบศาสนพิธีทางศาสนาอิสลาม ในพื้นที่มีอาคารโบสถ์อิสลามที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรม และมีชาวมุสลิมที่อยู่ในบริเวณชุมชนโดยรอบ เข้ามาใช้พื้นที่ในการประกอบกิจกรรมทางศาสนาเป็นจำนวนมาก แต่ในปัจจุบันพื้นที่ถูกชุมชน และพื้นที่ทางการค้าจากการก่อสร้างเพิงไม้และสังกะสี เพื่อประกอบกิจกรรมการค้า ในบริเวณรอบมัสยิด ทำให้พื้นที่ดังกล่าวเกิดปัญหาด้านทัศนียภาพ ขาดการรับรู้จากภายนอกพื้นที่

- **บริเวณที่ 2** พื้นที่ริมคลองแสนแสบในบริเวณพื้นที่ด้านหลังสำนักงานเขต บางกะปิ โดยพื้นที่ดังกล่าว มีบทบาทที่สำคัญในการเป็นพื้นที่เปิดโล่งริมน้ำในพื้นที่ศึกษา เนื่องจากเป็นพื้นที่บริเวณริมคลองแสนแสบมีสภาพภูมิทัศน์ที่สวยงาม และมีคุณค่าทางประวัติศาสตร์จากภูมิทัศน์ของ คลองแสนแสบ และทัศนียภาพมัสยิดบริเวณฝั่งตรงข้าม แต่ในปัจจุบันพื้นที่ดังกล่าวยังขาดการพัฒนา เพื่อให้มีศักยภาพในการเป็นพื้นที่เปิดโล่ง และสวนสาธารณะริมน้ำที่มีความสมบูรณ์

- **บริเวณที่ 3** พื้นที่บริเวณตลาดสดบางกะปิ ปัจจุบันพื้นที่บริเวณตลาดสดบางกะปิ มีสภาพความเสื่อมโทรมสูง เนื่องจากกิจกรรมการค้าที่มีประชาชนเข้ามาใช้พื้นที่ในปริมาณมากต่อวัน รวมถึงกับอาคารในบริเวณตลาดดังกล่าวมีการใช้งานมานาน ขาดการปรับปรุง ทำให้สภาพภูมิทัศน์มีความเสื่อมโทรม แต่เนื่องด้วยในอนาคตพื้นที่ตลาดสดบางกะปิ จะเป็นพื้นที่ในบริเวณจุดเปลี่ยนถ้ายคมนาคมที่มีความสำคัญ ดังนั้นการปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์ อาคาร รวมถึงเส้นทางการสัญจรภายใน ให้มีสภาพที่มีความเหมาะสม จะช่วยทำให้ภูมิทัศน์ของพื้นที่ มีความสวยงาม มีความน่าใช้บริการพื้นที่มากขึ้น

- **บริเวณที่ 4** พื้นที่ทางเดินเท้าบริเวณถนนหลักในบริเวณพื้นที่ศึกษา ประกอบไปด้วยพื้นที่บริเวณในทางเดินเท้าและอาคารริมถนน โดยพื้นที่ทางเดินเท้าเป็นพื้นที่สาธารณะที่มีการใช้งาน และรับรู้ถึงสภาพแวดล้อมค่อนข้างง่าย เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีการใช้งานจากการเดินทางสัญจร แนวทางในการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าว คือการสร้างมีสภาพแวดล้อมในการเดินเท้าให้มีความสวยงามเรียบร้อย มีสภาพอาคาร และอุปกรณ์ถนนที่อยู่ในสภาพสะอาด เรียบร้อย และสะดวกในการใช้งาน



NORTH : ทิศเหนือ

สัญลักษณ์

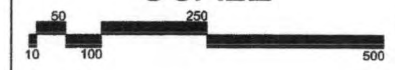
- พื้นที่มัสยิดยิดพัศผู้ลบาร์
- พื้นที่รมน้ำ
- พื้นที่บริเวณถนนหลัก
- พื้นที่ตลาดสดบางกะปิ

แนวทางการออกแบบเพื่อการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมบริเวณแยกบางกะปิ

แผนที่ 4.6
แสดงตำแหน่งพื้นที่ที่มีศักยภาพทางการพัฒนามุมทัศน์

ที่มา
จากการสำรวจ และการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ศึกษา

SCALE



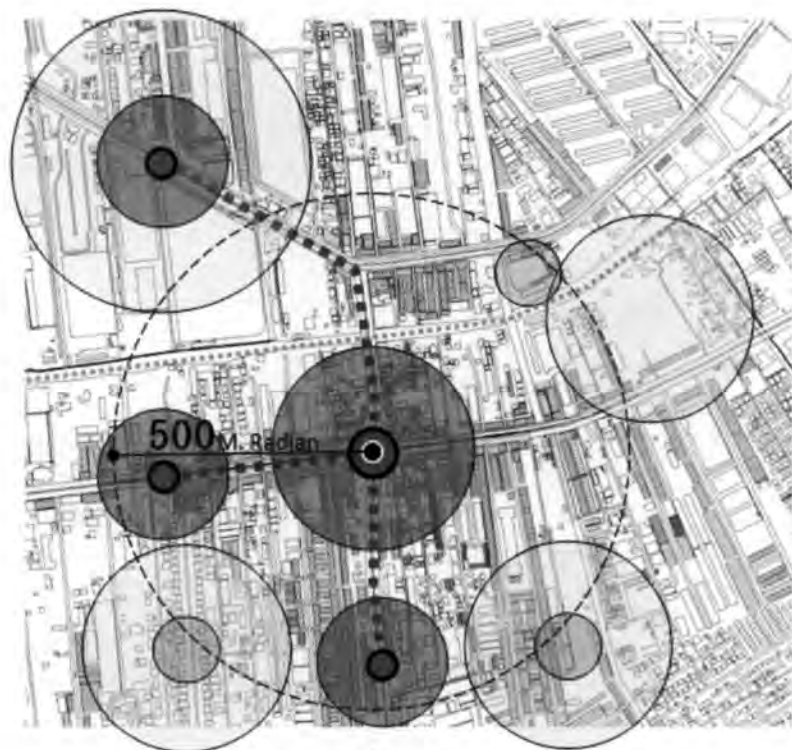
ตารางที่ 4.5 การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่การพัฒนาสภาพภูมิทัศน์ และสิ่งแวดล้อม

จุดแข็ง STRENGTH	เงื่อนไขทางกายภาพ CONDITIONS	ศักยภาพ OPPORTUNITIES
พื้นที่ที่ 1 : บริเวณมัสยิดพัทธอุบลารีย์		
พื้นที่อยู่ในรัศมี 500 เมตรโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบางกะปิ ซึ่งเป็นสถานีปลายทางสายสีส้ม เชื่อมต่อกับต้นสถานีต้นเส้นทางสายสีน้ำตาล		พัฒนาเพื่อใช้เป็นพื้นที่จอดรถ Park & Ride เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า รวมถึงการคมนาคมต่อเนื่องอันประกอบไปด้วยสถานีรถตู้ บัณฑิตยุดรถประจำทางท่าเรือ รวมถึงพัฒนาพื้นที่เปิดโล่งเพื่อเป็นสวนสาธารณะรองรับจำนวนประชาชนที่เข้ามาใช้กิจกรรมในการเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมดังกล่าว
พื้นที่อยู่บริเวณริมถนน และริมน้ำ สามารถมองเห็นจากมุมมองภายนอก		
พื้นที่มีความสำคัญทางศาสนา มีสถาปัตยกรรมศาสนาอิสลามที่สวยงาม เป็นจุดหมายตา		
พื้นที่ที่ 2 : บริเวณริมคลองแสนแสบในบริเวณพื้นที่ศึกษา		
พื้นที่อยู่ในรัศมี 500 เมตรโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า เป็นระยะที่สามารถเดินทางเข้าสู่พื้นที่ได้สะดวก	พื้นที่ดิน และอาคารส่วนใหญ่ถือครองโดยเอกชน	พัฒนาพื้นที่เปิดโล่งริมน้ำ สร้างภูมิทัศน์ที่สวยงามกับพื้นที่ และทำให้การถ่ายเท, ระบายอากาศภายในชุมชนริมน้ำ
พื้นที่มีความสัมพันธ์กับจุดกิจกรรมต่างๆของพื้นที่		
มีพื้นที่ว่างในการพัฒนาสภาพแวดล้อม และภูมิทัศน์		
พื้นที่ที่ 3 : บริเวณตลาดสดบางกะปิ		
พื้นที่อยู่ในรัศมี 500 เมตรโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า เป็นระยะที่สามารถเดินทางเข้าสู่พื้นที่ได้สะดวก		พัฒนาพื้นที่บริเวณตลาดบางกะปิ ให้เกิดภูมิทัศน์ที่สวยงามกับพื้นที่ มีความเรียบร้อยจากการปรับปรุง และมีความสะดวกในการใช้งาน
พื้นที่มีความสัมพันธ์กับจุดกิจกรรมของพื้นที่ และสามารถรับรู้ได้จากระบบเส้นทางการคมนาคมชัดเจน		
พื้นที่ที่ 4 : บริเวณทางเดินเท้าบริเวณถนนหลักในบริเวณพื้นที่ศึกษา		
พื้นที่อยู่ในรัศมี 500 เมตรโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า เป็นระยะที่สามารถเดินทางเข้าสู่พื้นที่ได้สะดวก		พัฒนาพื้นที่บริเวณถนนสายหลัก ให้เกิดภูมิทัศน์ที่สวยงามกับพื้นที่ มีความเรียบร้อยจากการปรับปรุง และมีความสะดวกในการใช้งาน
พื้นที่มีความสัมพันธ์กับจุดกิจกรรมของพื้นที่ และสามารถรับรู้ได้จากระบบเส้นทางการคมนาคมชัดเจน		

4.3 แนวความคิดหลักในการพัฒนา

การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม ผสานกับการทบทวนแนวความคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ ทำให้เห็นถึงบทบาทในการเป็นพื้นที่เชื่อมต่อโครงข่ายการคมนาคม และพื้นที่พาณิชย์กรรมที่สำคัญ จึงเกิดแนวความคิดหลักในการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคม (Transit Oriented Development) ซึ่งเป็นแนวคิดที่มีการสนับสนุนการใช้พื้นที่ซึ่งมีลักษณะเฉพาะ และพัฒนาพื้นที่ต่อเนื่องโดยรอบให้สอดคล้องกับการพัฒนา ซึ่งสามารถอธิบายได้ดังนี้

- 1) เพิ่มศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่เพื่อการขนส่งต่อเนื่อง ระหว่างการขนส่งทางบกกับการขนส่งทางน้ำ และรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เพื่อให้การเดินทางมีความคล่องตัวและต่อเนื่องยิ่งขึ้น
- 2) พัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า จากแนวโน้มในการเป็นพื้นที่อยู่อาศัยมีความหนาแน่นสูงขึ้นในขณะเดียวกันมีการเพิ่มศักยภาพในการปรับเปลี่ยนพื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรม และการใช้พื้นที่แบบผสมผสานจากแนวความคิดในการออกแบบพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายระบบคมนาคม
- 3) การพัฒนาสภาพแวดล้อมด้านภูมิทัศน์ในพื้นที่ เพื่อการเป็นพื้นที่เปิดโล่งและพื้นที่สีเขียว เพื่อลดความแออัดในพื้นที่ ในขณะเดียวกันเป็นที่รวมของกิจกรรมต่างๆ ในการสานสัมพันธ์ของคนในชุมชน และระหว่างชุมชน เช่น ลานการกีฬา วัฒนธรรม ศาสนา ศิลปะและการแสดงต่างๆ
- 4) สร้างความเชื่อมโยงของกิจกรรมในพื้นที่ต่างๆ โดยมีความสัมพันธ์กับทางเดินเท้า ทางจักรยาน และการเดินรถเพื่อสนับสนุนการใช้งานพื้นที่กิจกรรมในพื้นที่อย่างเต็มประสิทธิภาพ เช่น สำนักงาน ศูนย์ราชการ พื้นที่พาณิชย์กรรม ลานกิจกรรม และจุดเปลี่ยนถ่ายคมนาคม (แผนภูมิ 4.1)



สัญลักษณ์

- พื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคม
- พื้นที่พาณิชย์กรรมรองรับกิจกรรมการเปลี่ยนถ่าย
- พื้นที่อยู่อาศัยตามแนวความคิดชุมชนระวางบ้าน
- พื้นที่สวนเปิดโล่งสีเขียว
- ● เส้นทาง SKY WALK เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่
- ● เส้นทางเดินริมน้ำ
- พื้นที่ที่มีแนวโน้มการพัฒนาในระยะรัศมี 500 เมตร

แผนภูมิที่ 4.1 แสดงผังแสดงแนวความคิดหลักในการออกแบบ

4.4 การกำหนดโปรแกรมในการออกแบบ

การกำหนดโปรแกรมในการออกแบบ มีการกำหนดจากการสรุปสภาพปัญหา และพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาจุดต่างๆ เพื่อการแก้ไขปัญหาและปรับปรุงคุณภาพของพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมบริเวณแยกบางกะปิ เพื่อให้สอดคล้องกับผลวิเคราะห์จากแนวความคิด โดยพื้นที่ในการออกแบบชุมชนเมืองในบริเวณดังกล่าว สามารถสรุปเป็นหัวข้อในด้านต่างๆ ได้ดังนี้

ด้านการพัฒนาพื้นที่เพื่อคุณภาพสังคม และประชากร

- 1) พื้นที่สวนสาธารณะ และลานกิจกรรม
 - บริเวณริมถนนลาดพร้าวตรงข้ามสำนักงานเขตบางกะปิ
 - บริเวณภายในซอยรามคำแหง 48
 - บริเวณภายในซอยรามคำแหง 60
- 2) พื้นที่โครงการที่ทักอาศัยตามแนวความคิด Neighborhood Concept

ด้านการคมนาคมขนส่ง และการสัญจรทางเท้า

- 1) การพัฒนาถนน และขยายช่องทางการจราจร
 - บริเวณซอยรามคำแหง 48 (เพื่อเป็นถนน 4 ช่องทางจราจร)
 - บริเวณซอยรามคำแหง 60 (เพื่อเป็นถนน 6 ช่องทางจราจร)
- 2) พื้นที่จอดแล้วจร (Park & Ride) และพื้นที่การคมนาคมต่อเนื่อง
 - พื้นที่การคมนาคมต่อเนื่องบริเวณถนนแฮปปี้แลนด์
 - พื้นที่จอดแล้วจร และพื้นที่การคมนาคมต่อเนื่องบริเวณสี่แยกลำสาลี
 - พื้นที่การคมนาคมต่อเนื่องบริเวณถนนศรีนครินทร์
 - พื้นที่การคมนาคมต่อเนื่องบริเวณถนนรามคำแหง ช่วงซอยรามคำแหง 48
- 2) การปรับปรุงระบบทางสัญจรทางเท้าภายในพื้นที่
 - สร้างทางเดินยกระดับ Sky-Walk เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่กิจกรรมย่านต่างๆ
 - สร้างทางเดินเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่สองฝั่งคลองแสนแสบ
 - ปรับปรุงสภาพทางเดินเท้าภายในพื้นที่ และทางเท้าริมคลองแสนแสบ
- 3) การปรับปรุงรูปแบบพื้นที่หยุดรถประจำทาง และท่าเรือ

ด้านการพัฒนาพื้นที่ใช้ประโยชน์อาคาร และที่ดิน

- 1) ปรับปรุงอาคารห้างสรรพสินค้าดีเอ็มซีเดิม เพื่อใช้เป็นอาคารศูนย์ราชการ และสำนักงานเขตบางกะปิแห่งใหม่
- 2) ปรับปรุงสำนักเขตบางกะปิเดิม เพื่อใช้เป็นอาคารศูนย์บริการประชาชน และพัฒนาชุมชน

ด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพ

- 1) การปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์บริเวณตลาดสดบางกะปิ
- 2) การปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์ตามแนวถนนสายหลัก
- 3) การปรับปรุงสภาพแวดล้อมริมน้ำ
- 4) ปรับปรุงสภาพแวดล้อมริมน้ำบริเวณมัสยิดพัศผู้ลพบุรี