



บทที่ 3

การศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

การศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่ศึกษาด้านต่างๆ ของพื้นที่บริเวณแยกบางกะปิ และพื้นที่ที่มีความสัมพันธ์โดยรอบ เพื่อทราบถึงสภาพสังคมและเศรษฐกิจโดยรวม, โครงสร้างทางกายภาพต่างๆ ตลอดจนนโยบายและโครงการพัฒนาพื้นที่ของภาครัฐที่มีความเกี่ยวข้อง เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์สภาพปัญหา จุดเด่นและจุดด้อยของพื้นที่ และวิเคราะห์หาคำกี่ยวภาพในการพัฒนาพื้นที่ด้านต่างๆ ให้สอดคล้องและเหมาะสม โดยในบทนี้จะกล่าวถึงภาพรวมจนกระทั่งจุดย่อยต่างๆ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- 3.1 ประวัติความเป็นมาของพื้นที่ศึกษา
- 3.2 ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่เขตบางกะปิ
 - 3.2.1 ที่ตั้งและอาณาเขตติดต่อ
 - 3.2.2 การศึกษาด้านสภาพสังคม
 - 3.2.3 การศึกษาด้านประชากร
 - 3.2.4 สภาพเศรษฐกิจโดยรวม
- 3.3 การศึกษาโครงสร้างทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา
 - 3.3.1 โครงข่ายคมนาคมขนส่ง
 - 3.3.2 การใช้ประโยชน์อาคาร และที่ดิน
 - 3.3.3 พื้นที่ว่าง และที่รกร้าง
 - 3.3.4 กรรมสิทธิ์ที่ดิน
 - 3.3.5 ภูมิทัศน์และสภาพแวดล้อม
- 3.4 นโยบาย แผนงาน และโครงการที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา
 - 3.4.1 ความสัมพันธ์ระหว่างนโยบาย, แผนงานและโครงการต่างๆของรัฐ และเอกชน
 - 3.4.2 แผนงานพัฒนาพื้นที่
 - 3.4.3 โครงการคมนาคม และการขนส่งในพื้นที่ศึกษา และพื้นที่เกี่ยวเนื่อง
- 3.5 สรุปผลการศึกษา และสภาพปัญหาของพื้นที่
 - 3.5.1 การใช้ประโยชน์อาคารและที่ดิน
 - 3.5.2 การคมนาคมขนส่ง และการสัญจรทางเท้า
 - 3.5.3 สภาพแวดล้อมทางกายภาพ

3.1 ประวัติความเป็นมาของพื้นที่ศึกษา

เขตบางกะปิ ในปัจจุบันตั้งอยู่บริเวณฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร แต่เดิมพื้นที่เขตเป็นป่าทึบ โดยเมื่อราว ปี พ.ศ. 2386 ในรัชสมัยของสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ ๓) เจ้าพระยาบดินทรเดชา (สิงห์ สิงหเสนีย์) ได้เป็นแม่ทัพในการยกทัพไปปราบกบฏที่นครจำปาศักดิ์ และเมืองหลวงพระบาง และได้รับชัยชนะจึงมีการกวาดต้อนครอบครัวหัวเมืองรายทางติดตามมาด้วย และพำนักอยู่ย่านคลองกุ่มในปัจจุบัน ต่อมาเมื่อมีคนอพยพมาตั้งถิ่นฐานและประกอบอาชีพในพื้นที่เพิ่มเติมขึ้นตามลำดับ ทางราชการจึงจัดตั้งเป็นอำเภอโดยใช้ชื่อว่า อำเภอบางกะปิ จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2509 ทางราชการได้แบ่งพื้นที่ตำบล บางกะปิ และตำบลห้วยขวางเพื่อจัดตั้งเป็นอำเภอพญาไทในปัจจุบัน แต่เดิมสถานที่ทำการอำเภอตั้งอยู่ที่ตำบลหัวหมาก ตรงข้ามวัดเทพศิลา ก่อนที่จะย้ายสถานที่ตั้งมาอยู่ ณ ที่ปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นของการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ เกิดขึ้นเมื่อเริ่มมีการตัดถนนใช้เป็นเส้นทางสัญจร แทนการสัญจรทางน้ำ โดยเฉพาะช่วงปลายสงครามโลกครั้งที่ 2 ในปี 2487 ได้มีการตัดถนนลาดพร้าวขึ้น จึงเกิดการอพยพของประชาชนที่หลบภัยจากการทิ้งระเบิดเข้ามาตั้งถิ่นฐานมากในพื้นที่ ปี 2497 ได้มีการสร้างถนนสุขาภิบาล 1 หรือถนนนวมินทร์ในปัจจุบัน ปี 2499 ได้มีการสร้างถนนรามอินทราขึ้น ทำให้มีการกระจายผู้คนออกจากกลางกรุงเทพมหานคร

พ.ศ. 2505 ทางสุขาภิบาลบางกะปิ ได้ทำการจัดสร้างสถานที่ทำการค้าขายขึ้นโดยทางสุขาภิบาลเป็นผู้ลงทุน โดยมีการจัดสร้างตัวอาคารตลาดสาธารณะ และตึกแถวชั้นจำนวน 13 ห้อง บนเนื้อที่ 5 ไร่ 31 ตารางวาในบริเวณแยกบางกะปิ แต่ก็ยังไม่ได้รับความสนใจในการร่วมลงทุนของภาคเอกชนมากนัก จนกระทั่งมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินอย่างรวดเร็วจากการจัดงานแสดงสินค้านานาชาติเอเซียครั้งที่ 1 ในปี พ.ศ. 2509 และจากการที่ประเทศไทยได้รับการเป็นเจ้าภาพเอเชียนเกมส์ เนื่องจากได้มีการปรับปรุงถนนเช่น ถนนลาดพร้าว ถนนรามคำแหง ทำให้เกิดความสะดวกรบายในเส้นทางการคมนาคม ราคาที่ดินในบริเวณบางกะปิจึงมีราคาที่ดินสูงขึ้น และจึงมีเอกชนเข้ามาทำการลงทุนจัดสร้างอาคารพาณิชย์ และหมู่บ้านจัดสรรขึ้นตามถนนสายสำคัญ นอกจากนั้นยังมีโครงการที่พักอาศัยขนาดใหญ่ของรัฐบาลจากการเคหะแห่งชาติ พื้นที่บางกะปิจึงมีการขยายตัวอย่างรวดเร็วตามการเติบโตทางเศรษฐกิจ



รูปภาพที่ 3.1 : แสดงภาพถ่ายทางอากาศบริเวณแยกบางกะปิ ปี พ.ศ. 2524
ที่มา กรมแผนที่ทหาร กองบัญชาการทหารสูงสุด

ในปี พ.ศ.2532 ได้มีการเปลี่ยนแปลงอาณาเขตพื้นที่เขตบางกะปิใหม่ เนื่องด้วยพื้นที่เขตมีอาณาเขตกว้างขวางมากมีพลเมืองอยู่อาศัยเพิ่มมากขึ้น และเพื่อเป็นประโยชน์ในด้านการบริการการปกครองและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน โดยอาศัยอำนาจตามความมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2528 จึงเปลี่ยนแปลงการแบ่งเขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร โดยมีการแบ่งและตั้งเป็นเขตใหม่จำนวน 3 เขต คือ เขตบางกะปิ เขตลาดพร้าว และเขตบึงกุ่ม



รูปภาพที่ 3.2 : แสดงภาพถ่ายทางอากาศบริเวณแยกบางกะปิ ปี พ.ศ. 2546
ที่มา กรมแผนที่ทหาร กองบัญชาการทหารสูงสุด

ปัจจุบันพื้นที่บริเวณแยกบางกะปิ มีความสำคัญในด้านการเป็นย่านพาณิชยกรรม และศูนย์ราชการ เนื่องจากพื้นที่แยกบางกะปิ ตั้งอยู่บริเวณที่เป็นศูนย์รวมของถนนสายหลักหลายสาย และเส้นทางสัญจรทางน้ำ จึงเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางของระบบขนส่งสาธารณะ โดยรถโดยสารประจำทางและเรือโดยสารในคลองแสนแสบ ส่งผลให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมค่อนข้างมาก เพื่อรองรับกิจกรรมด้านธุรกิจการค้าที่เพิ่มขึ้น และกิจกรรมที่กระจุกตัวอยู่ในพื้นที่เป็นจำนวนมาก ในการให้บริการแก่ประชาชนที่ผ่านไปมาในพื้นที่และบริเวณโดยรอบ อันประกอบไปด้วยศูนย์การค้า ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ ตลาดสด อาคารพาณิชย์ สถานประกอบการต่างๆ ที่มีอัตราเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากอย่างต่อเนื่อง

3.2 ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่เขตบางกะปิ

3.2.1 ที่ตั้ง และอาณาเขตติดต่อ

เขตบางกะปิ เป็นหนึ่งในจำนวนเขตทั้งหมด 50 เขตของกรุงเทพมหานคร มีพื้นที่อยู่ในเขตเมืองชั้นกลาง มีพื้นที่ประมาณ 28.523 ตารางกิโลเมตร แบ่งการปกครองพื้นที่ออกเป็น 2 แขวง ตามการแบ่งเขตปกครองพื้นที่เขตบางกะปิ โดยมีประกาศจากกระทรวงมหาดไทย ลงวันที่ 14 พฤศจิกายน 2540 ประกอบด้วย แขวงคลองจั่น มีพื้นที่ 12.700 ตารางกิโลเมตร และแขวงห้วยหมาก มีพื้นที่ 15.823 ตารางกิโลเมตร โดยมีคลองแสนแสบฝั่งเหนือกั้นเขตปกครองระหว่าง 2 แขวงดังกล่าว ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานครฝั่งพระนคร สภาพภูมิประเทศทั่วไปเป็นที่ราบลุ่มมีลำคลองไหลผ่าน ที่ราบค่อนข้างลุ่มมากอยู่บริเวณแขวงคลองจั่น และมีแนวเขตติดต่อกับเขตต่างๆ ดังนี้ (แผนที่ 3.1)

ทิศเหนือ	ติดต่อกับ เขตบึงกุ่ม มีถนนประดิษฐ์มนูธรรม คลองลำเจียก และคลองตาทัน เป็นเส้นแบ่งเขต
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ เขตสะพานสูงและเขตบึงกุ่ม มีคลองตาทัน คลองลำพังพวย ถนนนวมินทร์ ถนนศรีบูรพา ถนนเชื่อมเสรีไทย-รามคำแหง คลองแสนแสบ คลองบ้านม้า และคลองวังใหญ่เป็นเส้นแบ่งเขต
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับ เขตวังทองหลาง เขตลาดพร้าว เขตห้วยขวาง มีลำรางสาธารณะ คลองห้วยหมาก และคลองกะจะ เป็นเส้นแบ่งเขต
ทิศใต้	ติดต่อกับ เขตสวนหลวงและเขตประเวศ มีคลองแสนแสบ คลองจั่น ถนนลาดพร้าว ลาดพร้าว 101 (ซอยวัดบึงทองหลาง) คลองลำพังพวย คลองจั่น และคลองทรงกระเทียม เป็นเส้นแบ่งเขต

3.2.2 การศึกษาด้านสภาพสังคม

พื้นที่เขตบางกะปิประกอบไปด้วยชุมชนจำนวน 25 ชุมชนที่ได้รับการจัดตั้งตามระเบียบกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยกรรมการชุมชน พ.ศ.2543 โดยสามารถแบ่งได้เป็นชุมชนในแขวงคลองจั่น 12 ชุมชน และชุมชนในแขวงหัวหมาก 13 ชุมชน มีครัวเรือนทั้งสิ้น 80,278 ครัวเรือน

3.2.2.1 การรวมกลุ่มของชุมชน

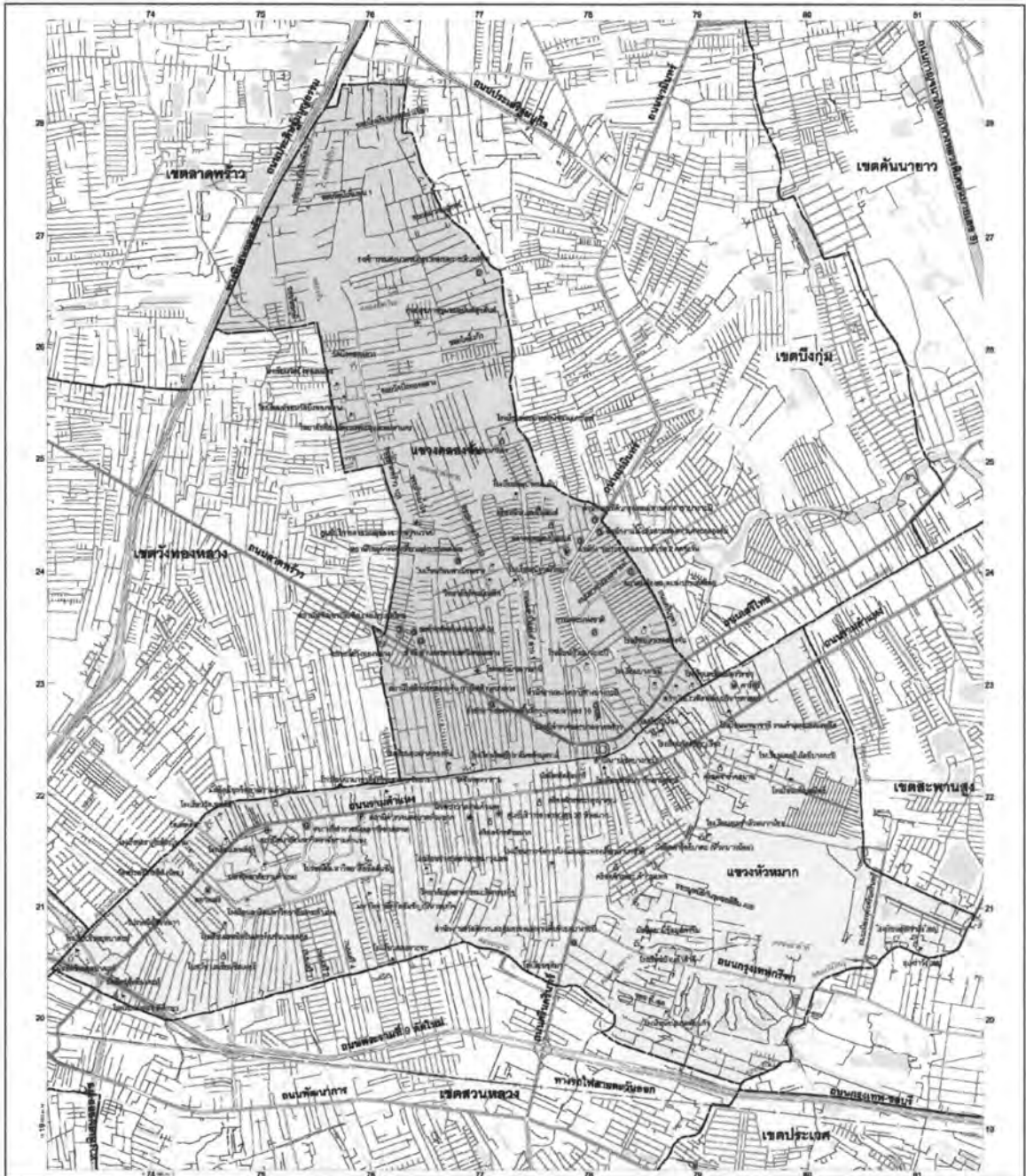
การรวมตัวกันในลักษณะชุมชนจัดตั้งมีทั้งชุมชนดั้งเดิม ชุมชนอิสลาม และชุมชนใหม่ มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจากการที่ประชากรเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูง และมีการรวมตัวตามลักษณะกิจกรรมชุมชนและกลุ่มต่าง ๆ นั้น ต่างก็มีกิจกรรมเฉพาะของตน และโดยส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมที่สอดคล้องกับลักษณะความเป็นอยู่หรือธุรกิจ เช่นพื้นที่ชุมชนย่านตลาดบางกะปิ ซึ่งมีการร่วมกันทำกิจกรรมค่อนข้างน้อย โดยเฉพาะระหว่างกลุ่มต่างๆ หรือระหว่างสำนักงานเขตกับชุมชนหรือกลุ่มต่างๆ สาเหตุส่วนใหญ่ของการขาดการรวมกลุ่มของชุมชนคือ การเชื่อมต่อระหว่างชุมชนเป็นไปได้ลำบาก โดยเฉพาะชุมชนที่แยกกันอยู่ระหว่างสองฝั่งของคลองแสนแสบ และขาดพื้นที่สาธารณะรองรับที่จะทำกิจกรรมร่วมกันด้วย เช่นพื้นที่ลานกีฬา หรือพื้นที่สวนสาธารณะ

3.2.2.2 วิถีชีวิตของชุมชน

เขตบางกะปิเป็นเขตที่มีองค์ประกอบของประชากรที่หลากหลาย ทั้งที่เป็นเจ้าของพื้นที่มีบ้านเรือนอาศัยอยู่ ที่ทำงานอยู่ในพื้นที่และที่ออกไปประกอบอาชีพภายนอก และมีสมาชิกหมุนเวียน เช่นกลุ่มนักศึกษา ที่มาอาศัยในพื้นที่ชั่วคราวระยะหนึ่ง โดยกลุ่มคนชุดใหม่ก็ยังมีแบบแผนพฤติกรรมไม่แตกต่างกันเกินไปนัก และกลุ่มสมาชิกกลุ่มนี้ยังนำมาซึ่งสมาชิกจรที่เป็นญาติพี่น้อง และผู้ค้าขายที่มีกลุ่มเป้าหมายที่นักศึกษา รวมไปถึงผู้ที่มาประกอบอาชีพในพื้นที่ที่ไม่ได้เป็นผู้อยู่อาศัย เนื่องมาจากลักษณะพื้นที่ของเขตบางกะปิมีการกระจุกตัวของกิจกรรมทางธุรกิจ และหน่วยงานภาครัฐ และสถานศึกษาอยู่จำนวนหนึ่ง ความซับซ้อนของสังคมและความหลากหลายของชุมชนและกิจกรรมจึง







3.2.3 การศึกษาด้านประชากร

จำนวนประชากร จากข้อมูลกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย ปีพ.ศ. 2549 เขตบางกะปิ มีครัวเรือนทั้งหมด 80,278 ครัวเรือน โดยมีประชากรทั้งหมดประมาณ 149,860 คน และเมื่อพิจารณาลงไปในพื้นที่รายแขวงจะพบว่าในปี พ.ศ. 2549 แขวงคลองจั่นมีประชากรประมาณ 85,191 คน และแขวงหัวหมากมีประชากรประมาณ 64,669 คน



แนวทางการออกแบบเพื่อการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ้ำการคมนาคมบริเวณแยกบางกะปิ

สัญลักษณ์

-  แนวเส้นเขตพื้นที่เขตบางกะปิ
-  แขวงคลองจั่น
-  แขวงหัวหมาก
-  ถนนซอย
-  ทางพิเศษ
-  แหล่งน้ำ

แผนที่ 3.1

แสดงแผนที่เขตบางกะปิ และอาณาเขตติดต่อ

ที่มา

สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

SCALE



ตารางที่ 3.1 แสดงจำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษาปี พ.ศ. 2540 – 2549 แยกชายหญิง

พ.ศ.	พื้นที่ศึกษา (เขตบางกะปิ)					แขวงคลองจั่น		แขวงหัวหมาก	
	เขตความแออัด			เขตความสงบ		ชาย	หญิง	ชาย	หญิง
	คลองจั่น	หัวหมาก	รวม	ชาย	หญิง				
2540	81 148	58 722	139 870	66 216	73 654	38 613	42 535	66 216	73 654
2541	82 139	59 169	141 308	66 610	74 698	38 944	43 195	27 666	31 503
2542	82 722	59 625	142 347	66 857	75 490	39 065	43 657	27 792	31 833
2543	83 476	59 570	143 046	66 801	76 245	39 135	44 341	27 666	31 904
2544	85 088	59 808	144 896	67 400	77 496	39 644	45 444	27 756	32 052
2545	86 553	60 881	147 434	68 311	79 123	40 149	46 404	28 162	32 719
2546	88 091	61 656	149 747	69 336	80 411	40 820	47 271	28 516	33 140
2547	84 675	63 019	147 694	67 952	79 742	38 865	45 810	29 087	33 932
2548	84 887	64 206	149 093	68 489	80 604	38 845	46 042	29 644	34 562
2549	85 191	64 669	149 860	68 697	81 163	38 955	46 236	29 742	34 927

ที่มา : สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

ความหนาแน่นประชากร จากข้อมูลของกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พ.ศ. 2549 พื้นที่เขตบางกะปิ มีความหนาแน่นของประชากร 5,254 คนต่อตารางกิโลเมตร และเมื่อพิจารณาลงไป ในรายแขวงพบว่าพื้นที่แขวงคลองจั่นมีจำนวนความหนาแน่นของประชากรอยู่ที่ 7,063 คนต่อตารางกิโลเมตร ส่วนแขวงหัวหมากมีความหนาแน่นของประชากร 3,929 คนต่อตารางกิโลเมตร

จากการศึกษาความเป็นมา และพัฒนาการของพื้นที่ จะพบสาเหตุและปัจจัยพื้นฐานต่างๆ ที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของจำนวนประชากรในพื้นที่เขตบางกะปิ โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

- การพัฒนาเส้นทางถนน ทำให้เกิดโครงการหมู่บ้านจัดสรรเกิดชุมชนใหม่ ที่มีผู้คนอพยพย้ายเข้ามาอยู่จำนวนมาก
- การที่มีมหาวิทยาลัยเปิด (มหาวิทยาลัยรามคำแหง) อยู่ในพื้นที่ศึกษาทำให้เกิดหอพักรองรับนักศึกษาจำนวนมากเกิดขึ้นในพื้นที่
- การย้ายถิ่นหรือการมีบ้านหลังที่สองของผู้ที่เคยอาศัยอยู่ในเขตชั้นในของเมือง (เช่น ย่านเยาวราช)
- การอพยพย้ายถิ่นเข้ามาทำงานทำของประชากรจากภาคต่างๆ ที่เข้ามาทำงานใน ศูนย์การค้าตลาด โรงงานขนาดใหญ่ เช่น ห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางกะปิ ตะวันนา แมคโคร บริษัทไฮสตรีกาซ ตลาดบางกะปิ รวมถึงประกอบอาชีพ รับจ้าง ขายของประเภทหาบแร่ แผงลอย ที่ให้บริการกลุ่มคนบริเวณใกล้เคียงกับหน่วยงานขนาดใหญ่ หรือตามตลาด จุดเชื่อมต่อรถประจำทางชุมชนย่อยต่างๆ

การเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นในพื้นที่โครงการได้ส่งผลกระทบทำให้เกิดปัญหาต่างๆ เช่น ปัญหาความแออัดของการใช้พื้นที่ ปัญหาการจราจรปัญหาความเสื่อมโทรมของสภาพแวดล้อม และปัญหาทางสังคม ขณะเดียวกันก็ก่อให้เกิดโครงการพัฒนาที่อยู่อาศัย อาคารสำนักงาน การขยายตัวของย่านการค้าพาณิชยกรรมเพิ่มขึ้น

3.2.4 สภาพทางเศรษฐกิจโดยรวม

สถานประกอบการประเภทพาณิชยกรรมและการบริการ ส่วนใหญ่ในพื้นที่โครงการเป็นสถานประกอบการธุรกิจขนาดเล็ก ได้แก่ ธนาคาร ตลาดสด ร้านอาหาร ร้านของชำ ร้านสะดวกซื้อ กิจกรรมเหล่านี้เป็นกิจการเพื่อรองรับความต้องการของคนในพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียงที่มีโครงข่ายคมนาคมที่สะดวกเชื่อมโยงให้เข้ามาใช้บริการ นอกจากนี้ในพื้นที่โครงการยังมีห้างสรรพสินค้าและร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ ซึ่งมีขอบเขตการให้บริการกว้างขวางออกไปภายนอกพื้นที่

ลักษณะกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญในพื้นที่เขตบางกะปิแบ่งได้ดังนี้ (แผนที่ 3.2)

กิจกรรมด้านพาณิชยกรรม

- ตลาดสด เป็นองค์ประกอบสำคัญที่เป็นตัวกำหนดบทบาทของกิจกรรมทางการค้าของพื้นที่ ปัจจุบันตลาดสดที่สำคัญและมีบทบาทสำคัญในพื้นที่ศึกษา มีอยู่จำนวน 2 พื้นที่ คือ ตลาดสดบางกะปิ และตลาดสดแฮปปี้แลนด์ มีการให้บริการทุกวัน เนื่องจากอยู่ในพื้นที่พาณิชย์ที่สำคัญ



รูปภาพที่ 3.3 : แสดงกิจกรรมการค้าในบริเวณตลาดสดบางกะปิ และตลาดแฮปปี้แลนด์

- ห้างสรรพสินค้า ในพื้นที่ศึกษาและบริเวณใกล้เคียงมีห้างสรรพสินค้า และห้างค้าปลีกค้าส่งหลายแห่ง ได้แก่ ห้างแม็คโค เทสโกโลตัส เดอะมอลล์บางกะปิ เอ็นมาร์คพลาซ่า ศูนย์การค้าแฮปปี้แลนด์ห้างสรรพสินค้าตะวันนา และจากการสำรวจพื้นที่พบว่า ห้างสรรพสินค้าดังกล่าวทั้งหมดมีลักษณะการกระจุกอยู่ในพื้นที่เดียวกัน



รูปภาพที่ 3.4 : แสดงกิจกรรมการค้าในบริเวณพื้นที่พาณิชย์กรรมสมัยใหม่

- ร้านค้าย่อยและร้านค้าปลีกต่างๆ ในบริเวณพื้นที่ศึกษา เป็นอีกหนึ่งรูปแบบการพาณิชย์กรรมในพื้นที่ ประกอบไปด้วยร้านค้าต่างๆ หลายรูปแบบเช่น ร้านขายของชำ ร้านอาหาร ร้านเสื้อผ้า

ร้านเสริมสวย ร้านอินเทอร์เน็ต ฯลฯ การค้าเหล่านี้สนองความต้องการของประชาชนที่เข้ามาใช้บริการพื้นที่ ส่งเสริมให้กิจกรรมการค้ามีความครบถ้วนสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ร้านค้าดังกล่าวมีพื้นที่อยู่รายล้อมพื้นที่การค้า ตลาดสด มีลักษณะเป็นอาคารพาณิชย์ที่มีความสูงตั้งแต่ 2 - 4 ชั้น โดยมากจะใช้พื้นที่ด้านบนเพื่อพักอาศัย และทำการพาณิชย์บริเวณพื้นที่ชั้นล่าง

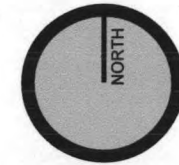


รูปภาพที่ 3.5 : แสดงกิจกรรมการในรูปแบบร้านค้าปลีกย่อยบริเวณริมถนนสายหลัก

- ส่วนพื้นที่บริการทางด้านสาธารณูปการในพื้นที่ประกอบด้วย ทั้งที่เป็นของภาครัฐ และเอกชน ซึ่งการบริการทางการสาธารณูปการเหล่านี้แสดงถึงความเป็นศูนย์กลางชุมชนที่สมบูรณ์ ประกอบด้วย สำนักงานเขตบางกะปิ สถานีตำรวจ, ที่ทำการไปรษณีย์, ธนาคารออมสิน และธนาคารพาณิชย์, สถานศึกษาระดับต่างๆ, ศาสนสถาน และสถานีอนามัย
- ธุรกิจนอกระบบและหาบเร่แผงลอย เป็นเศรษฐกิจนอกระบบ มีความแตกต่างจาก เศรษฐกิจในระบบตรงที่เป็นหน่วยธุรกิจขนาดเล็ก ไม่มีการจัดระบบการเก็บภาษีโดยภาครัฐ โดยกิจกรรมการค้าดังกล่าวมีบทบาทในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในฐานะที่เป็นแหล่งสร้างงานและรายได้ให้แก่แรงงานจำนวนมากที่ขาดการศึกษา มีทักษะน้อย มีทุนน้อย และเป็นแหล่งสินค้าราคาถูกให้กับประชาชน และสามารถซื้อขายได้สะดวก

กิจกรรมด้านการคมนาคมขนส่ง

พื้นที่บางกะปิเป็นจุดรวมของการคมนาคมที่สำคัญแห่งหนึ่ง กล่าวคือมีถนนสายหลักจากหลายๆ เส้นทางเข้ามาเชื่อมต่อกันภายใน นอกจากนี้ยังมีระบบเส้นทางคมนาคมทางน้ำในพื้นที่ ซึ่งเป็นระบบที่สำคัญในการเดินทางของประชาชนในพื้นที่อีกด้วย ธุรกิจทางการการคมนาคมขนส่งจึงมีความสำคัญอย่างมากในพื้นที่ เพราะนอกเหนือจากระบบขนส่งที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ให้บริการแล้ว ยังมีการคมนาคมขนส่งของบริษัทเอกชนต่างๆ ให้บริการในพื้นที่ และหลากหลายรูปแบบ เช่นรถตู้โดยสารประจำทาง รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง รถสองแถวโดยสารประจำทาง และเรือโดยสาร โดยในแต่ละวันจะมีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมากเนื่องจากเป็นศูนย์กลางในการเปลี่ยนถ่ายระบบ หรือเส้นทางจราจรที่สำคัญ



NORTH : ทิศเหนือ

สัญลักษณ์

- พื้นที่ตลาดสด
- พื้นที่พณิชยกรรมสมัยใหม่
- พื้นที่ร้านค้าปลีกส่ง
- พื้นที่ธุรกิจประเภทคมนาคม

แนวทางการออกแบบเพื่อการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมบริเวณแยกบางกะปิ

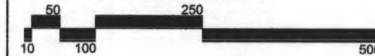
แผนที่ 3.2

แสดงตำแหน่งพื้นที่พณิชยกรรม

ที่มา

จากการสำรวจ และการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ศึกษา

SCALE





รูปภาพที่ 3.6 : แสดงรูปแบบกิจกรรมการคมนาคมในพื้นที่

การศึกษาที่ตั้ง สภาพทางกายภาพของพื้นที่โครงการ รวมถึงโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ ทำให้ทราบว่าปัจจัยหลักที่มีผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของพื้นที่โครงการได้แก่ การมีทำเลที่มีศักยภาพ มีการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ชานเมืองกับพื้นที่เมืองชั้นใน โดยเส้นทางคมนาคมทั้งทางบกและทางน้ำ ปัจจัยดังกล่าวส่งผลให้เกิดการขยายตัวพื้นที่เมือง และการเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจจากศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจของเมืองมายังพื้นที่โครงการ ซึ่งในอนาคตจะการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ที่ในพื้นที่โครงการ ซึ่งได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง สายสีส้มและโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล จึงมีผลโดยตรงต่อการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจของพื้นที่

3.3 การศึกษาโครงสร้างทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา

3.3.1 โครงข่ายการคมนาคม

พื้นที่ศึกษาริเวณแยกบางกะปิ มีการคมนาคมในระบบต่างๆมากมาย มีรถประจำทางผ่านจำนวนหลายสาย แต่ละสายจะมีจุดมุ่งหมายไปในพื้นที่แตกต่างกันทั่วทั้งเมืองชั้นนอกและชั้นใน ระบบการคมนาคมขนส่งที่มีอิทธิพลโดยตรงในพื้นที่ศึกษา และสามารถแบ่งการศึกษาออกได้เป็น 3 ลักษณะ คือ ระบบถนน, การขนส่งสาธารณะ และระบบขนส่งในอนาคต โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้ (แผนที่ 3.3)

3.3.1.1 ระบบถนน

เป็นระบบการคมนาคมขนส่งที่ประชาชนนิยมใช้มากที่สุด มีบทบาทต่อการพัฒนาพื้นที่อย่างมากเพราะมีความเชื่อมโยงไปยังพื้นที่ต่างๆ โดยรอบของกรุงเทพมหานคร ซึ่งจากการสำรวจสามารถแบ่งถนนในพื้นที่ออกได้เป็น 3 ประเภท ตามขนาดและบทบาทหน้าที่ ได้แก่

- ถนนสายประธาน ประกอบด้วย ทางพิเศษฉลองรัช (ทางด่วนสายรามอินทรา-อาจณรงค์) เป็นทางด่วนที่ตัดผ่านพื้นที่ในแนวเหนือ-ใต้ ซึ่งทำหน้าที่เชื่อมโยงพื้นที่ตอนเหนือกับพื้นที่ด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร และทางพิเศษศรีรัช โครงข่ายนอกเมือง (อโศก-ศรีนครินทร์) ซึ่งทำหน้าที่เชื่อมโยงพื้นที่ตอนในกับพื้นที่ด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะเป็นเส้นทางเข้าสู่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (กรุงเทพ-ชลบุรี สายใหม่) ซึ่งสามารถเดินทางเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

- **ถนนสายหลัก** ประกอบด้วย ถนนลาดพร้าว ถนนนวมินทร์ ถนนเสรีไทย ถนนรามคำแหง ถนนศรีนครินทร์ ถนนประดิษฐ์มนูธรรม และถนนพระราม 9 ทั้งนี้บริเวณถนนรามคำแหงหน้ามหาวิทยาลัยรามคำแหงและรัชชมงคลาก็ฟ้าสถาน ยังมีทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร ซึ่งโครงข่ายถนนสายหลักในเขตบางกะปิทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ภายในเขต และเชื่อมโยงกับพื้นที่บริเวณโดยรอบ
- **ถนนสายรอง** เป็นถนนที่เชื่อมโยงระหว่างถนนสายหลัก และเป็นถนนที่ส่งถ่ายการจราจรเข้าสู่เขตพื้นที่ชั้นใน และพื้นที่ปิดล้อม ถนนสายรองที่สำคัญในเขตบางกะปิ ได้แก่ ถนนลาดพร้าว 53 ถนนลาดพร้าว 101 ถนนแฮปปี้แลนด์ ถนนศรีบูรพา ซอยรามคำแหง 65 ซอยรามคำแหง 39 เป็นต้น
- **ถนนย่อย** เป็นถนนภายในพื้นที่ที่มีขนาดไม่เกิน 2 ช่องจราจร ทำหน้าที่กระจายปริมาณจราจรจากจุดต่างๆ ภายในพื้นที่ และเชื่อมเข้าสู่ถนนสายรอง ซึ่งจะเห็นได้ว่าถนนประเภทนี้จะมีข้อจำกัดเรื่องขนาดและความกว้างของช่องจราจร

ตารางที่ 3.2 แสดงลักษณะทางกายภาพของถนนสายหลักและสายรองในพื้นที่ศึกษา

ถนน	จำนวนช่องจราจร	เขตถนน (เมตร)	ผิวจราจร (เมตร)	ลักษณะผิวจราจร	ทางเท้า/ไหล่ทางกว้าง (เมตร)	
					ซ้าย	ขวา
ถนนลาดพร้าว	6	30	19	แอสฟัลต์	4.00	4.00
ถนนนวมินทร์	6	30	19-20	ค.ส.ล.	2.40-3.50	2.40-3.50
ถนนเสรีไทย	6	30	19	ค.ส.ล.	4.00	4.00
ถนนรามคำแหง	6	30	18	ค.ส.ล.	4.00	4.00
ถนนศรีนครินทร์	6	30	18	ค.ส.ล.	4.00	4.00
ถนนศรีบูรพา	4	15-30	19-22	แอสฟัลต์	1.00	2.50

ที่มา : สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

ความเชื่อมโยงของพื้นที่ศึกษาด้านโครงข่ายคมนาคม

พื้นที่ศึกษามีระบบคมนาคมขนส่งทางบกเป็นเส้นทางหลักในการเชื่อมโยงการเดินทางภายในพื้นที่และระหว่างพื้นที่ ได้แก่ ถนนลาดพร้าว ถนนนวมินทร์ (สุขาภิบาล 1) ถนนเสรีไทย (สุขาภิบาล 2) ถนนรามคำแหง (สุขาภิบาล 3) และถนนศรีนครินทร์ ซึ่งมาบรรจบกันบริเวณพื้นที่โครงการในลักษณะถนนรัศมี กลายเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่สำคัญไปสู่พื้นที่โดยรอบ ตั้งแต่ถนนลาดพร้าวที่เชื่อมโยงกับเขตลาดพร้าว และเขตจตุจักรด้านทิศตะวันออก ด้านถนนนวมินทร์ขึ้นไปบรรจบกับถนนรามอินทราทางทิศเหนือซึ่งสามารถเดินทางไปยังเขตบางเขนได้ ส่วนการเชื่อมต่อกับพื้นที่ด้านตะวันออกของกรุงเทพฯด้วยถนนเสรีไทย และรามคำแหง (สุขาภิบาล 3) ซึ่งเป็นเส้นทางไปสิ้นสุดยังพื้นที่เขตมีนบุรีซึ่งเป็นย่านชุมชนสำคัญที่มีความหนาแน่นด้านทิศตะวันออก ส่วนการเชื่อมโยงด้านทิศใต้ด้วยถนนศรีนครินทร์ ซึ่งจะผ่านย่านชุมชนย่อยๆ ตามบริเวณที่เป็นจุดตัด ได้แก่ จุดตัดถนนพัฒนาการ ถนนสุขุมวิท 77 (ซอยอ่อนนุช) ถนนสุขุมวิท 103 (ซอยอุดมสุข) ในพื้นที่เขตสวนหลวง เขตประเวศ และเขตบางนา เรื่อยไปจนบรรจบกับถนนสุขุมวิทที่จังหวัดสมุทรปราการ ส่วนการเชื่อมโยงกับชุมชนด้านทิศตะวันตกของพื้นที่ศึกษาด้วยถนน

รามคำแหงไปยังเขตวัฒนาและเขตห้วยขวางได้ ทั้งนี้สามารถเดินทางได้ด้วยเส้นทางคมนาคมทางน้ำคือคลองแสนแสบ เข้าสู่พื้นที่ใจกลางกรุงเทพมหานครในเขตวัฒนา และเขตราชเทวีได้เช่นกัน ส่วนโครงข่ายทางพิเศษนั้นการก่อสร้างทางด่วนฉลองรัช (อาจนรงค์-รามอินทรา) เพื่อเชื่อมพื้นที่ทางตอนเหนือที่ถนนรามอินทราประมาณกิโลเมตรที่ 5.5 ไปบรรจบกับทางด่วนเฉลิมมหานครสายบางนา-ท่าเรือ ด้านทิศใต้บริเวณอาจนรงค์ (ปลายซอยสุขุมวิท 50) ซึ่งได้พาดผ่านพื้นที่ศึกษาบริเวณจุดตัดกับถนนลาดพร้าวในพื้นที่เขตวังทองหลาง ได้ช่วยแบ่งเบาปริมาณการจราจรและหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรที่ติดขัดบนถนนลาดพร้าว ถนนรามคำแหง และถนนเพชรบุรีได้ ส่วนด้านทิศตะวันออกของพื้นที่ศึกษา มีถนนกาญจนาภิเษก (ถนนวงแหวนรอบนอกช่วงบางปะอิน-บางพลี) เริ่มจากถนนพหลโยธิน กม.55 อำเภอวังน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ตัดผ่านอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานีลงมาทางทิศใต้ ผ่านกรุงเทพมหานคร มาตัดถนนเสรีไทย ถนนรามคำแหงในพื้นที่เขตสะพานสูงด้านทิศตะวันออกของพื้นที่ศึกษา ลงมาสุดที่ถนนบางนา-ตราด อำเภอบางพลีในจังหวัดสมุทรปราการด้านทิศใต้ และขณะนี้กำลังอยู่ในระหว่างการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้ (ช่วงบางพลี-บางขุนเทียน) เพื่อเชื่อมไปบรรจบเป็นวงรอบกับวงแหวนตะวันตก (ช่วงบางปะอิน-บางบัวทอง-บางขุนเทียน) ปัจจุบันเปิดใช้งานแล้วบางส่วน ด้วยระบบโครงข่ายทางพิเศษดังกล่าวจะทำให้พื้นที่ศึกษาสามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่ชุมชนอื่นๆ ในกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียงได้โดยง่าย

การที่พื้นที่มีระบบเส้นทางคมนาคมขนส่งที่หลากหลายและสามารถเชื่อมโยงไปยังพื้นที่ส่วนอื่นๆ ของกรุงเทพมหานครได้เป็นอย่างดี ทำให้ย่านบางกะปิกลายเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่สำคัญ แต่ได้ทำให้เกิดการกระจุกตัวของกิจกรรมการค้า-พาณิชยกรรมและการอยู่อาศัย จึงก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่เป็นอย่างมากโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน ซึ่งปัญหาด้านจราจรมักจะเป็นอุปสรรคที่สำคัญต่อการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมชุมชนย่านบางกะปิเป็นอย่างยิ่ง

3.3.1.2 การขนส่งสาธารณะ

- ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ

สำหรับระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ พบว่ามีการให้บริการของรถประจำทางหลายสาย โดยถือเป็นระบบที่เป็นแกนหลักสำคัญของพื้นที่ มีการให้บริการบนถนนสายหลักไปยังพื้นที่ในจุดต่างๆ และมีท่ารถต้นสายในบริเวณถนนรองข้างศูนย์การค้าแฮปปี้แลนด์

- การขนส่งนอกระบบ

ในพื้นที่ศึกษาบริเวณแยกบางกะปิ มีการให้บริการการขนส่งมวลชนในรูปแบบอื่นๆ นอกเหนือจากระบบขนส่งมวลชน มีการใช้เส้นทางเดียวกับเส้นทางเดินรถยนต์ ได้แก่

การให้บริการรถตู้โดยสาร และสองแถวประจำทาง เป็นการให้บริการโดยสารในระบบย่อย มีการให้บริการค่อนข้างครอบคลุมในจุดต่างๆของกรุงเทพฯ และมีประชาชนนิยมใช้ค่อนข้างมากโดยมีพื้นที่ต้นสายในบริเวณศูนย์การค้าแฮปปี้แลนด์ โดยจะให้บริการไปยังจุดต่างๆอย่างครอบคลุม

รถจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นการให้บริการโดยสารที่มีความสะดวกในการกำหนดเส้นทาง มีประชาชนนิยมใช้เป็นจำนวนมาก เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วในการเรียกใช้บริการ การให้บริการ

รถจักรยานยนต์รับจ้างมีตำแหน่งการให้บริการกระจายตัวในพื้นที่ต่างๆที่มีการรวมตัวของประชากร และจุดเปลี่ยนถ่ายคมนาคมที่สำคัญ

- ระบบเรือโดยสาร

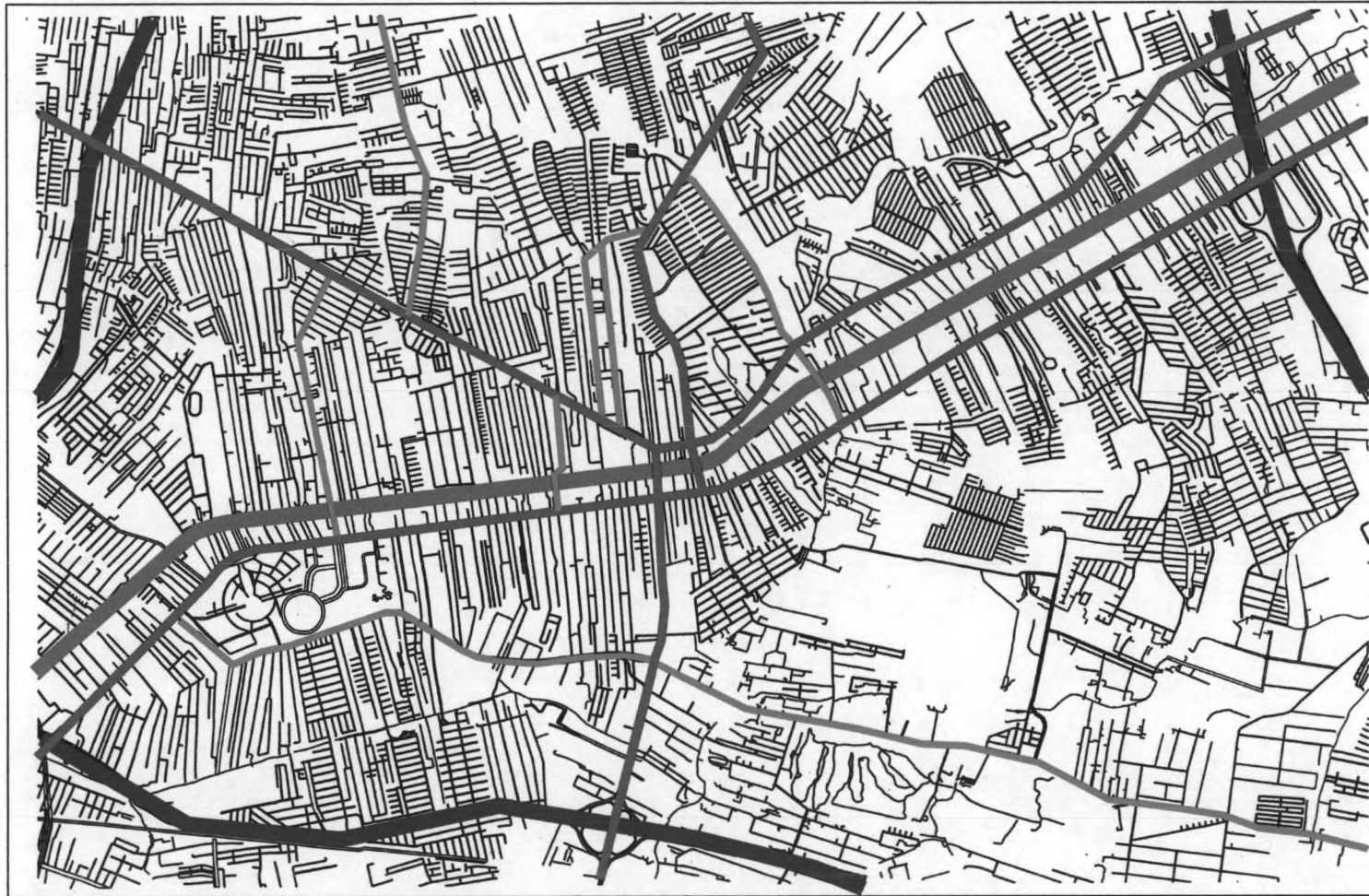
มีการเดินเรือโดยสารระหว่างท่าวัดศรีบุญเรืองกับท่าผ่านฟ้าลีลาศ มีท่าขึ้น-ลง จำนวน 27 ท่า และมีท่าเรืออยู่ในพื้นที่ศึกษาอยู่ 3 ท่า คือ ท่าเรือวัดศรีบุญเรืองซึ่งเป็นต้นสาย ท่าเรือสำนักงานเขตบางกะปิ และท่าเรือเดอะมอลล์บางกะปิ การเดินทางเข้าสู่ตัวเมืองใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง จากระยะทางทั้งหมด 18 กิโลเมตร ให้บริการในเวลา 06.00 – 22.00 น. การคมนาคมทางเรือโดยสารคลองแสนแสบ ถูกเลือกให้บริการจากประชากรโดยเฉพาะของกลุ่มคนทำงานที่ต้องเดินทางเข้าสู่ตัวเมืองชั้นในการให้บริการขนส่งทางน้ำในคลองแสนแสบนี้ กรุงเทพมหานครได้ให้สัมปทานแก่บริษัทเดินเรือเอกชนเป็นผู้ดำเนินการมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2533 จนถึงในปัจจุบัน ในอนาคตทางสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร มีแนวคิดที่จะขยายเส้นทางเดินเรือต่อจากท่าวัดศรีบุญเรืองไปยังสิ้นสุดที่มีนบุรี เพื่อเป็นการบรรเทาปัญหาการจราจรในระดับหนึ่ง



รูปภาพที่ 3.7 : แสดงกิจกรรมการสัญจรในระบบเรือโดยสาร

- ระบบขนส่งมวลชนในอนาคต

จากการศึกษาแผนโครงการขยายโครงข่ายเส้นทางระบบรถไฟฟ้า ของสำนักนโยบายและแผนการขนส่ง (สนข.) ได้ทำการเสนอแผนโครงการขยายโครงข่ายเส้นทางระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2548 จำนวน 10 เส้นทาง โดยในพื้นที่ศึกษาได้มีโครงการรถไฟฟ้าผ่านเข้าสู่พื้นที่ 2 โครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง และรถไฟฟ้าสายสีส้ม และมีสถานีโดยสารในพื้นที่โครงการเป็นสถานีเชื่อมต่อระบบขนส่งหลายรูปแบบ (Intermodal Station) ในพื้นที่บริเวณแยกลำสาละ โดยโครงการสถานีดังกล่าวสามารถเชื่อมโยงระบบคมนาคมในรูปแบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน กับระบบคมนาคมในถนนทั้ง 5 สาย และระบบขนส่งโดยเรือโดยสารอีก 1 เส้นทาง จึงมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายคมนาคมในอนาคตของพื้นที่เนื่องจากเป็นระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่มีปริมาณการใช้งานค่อนข้างสูง (ผลจากการวิเคราะห์แบบจำลอง eBUM 625 Zones) ทั้งด้านการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายบริเวณสถานี ตลอดจนจัดตั้งอำนวยความสะดวกต่างๆในการคมนาคมต่อเนื่อง เช่น จุดจอดรับส่งรถโดยสาร อาคารจอดรถยนต์ ฯลฯ ที่มีมาตรฐานที่จะก่อให้เกิดความสะดวกสบาย และปลอดภัย รวมไปถึงการส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ต่อเนื่องโดยรอบสถานี (แผนที่ 3.4)



NORTH : ทิศเหนือ

สัญลักษณ์

- ถนนสายประธาน
- ถนนสายหลัก
- ถนนสายรอง
- ถนนซอย
- ระบบการคมนาคมทางน้ำ

แนวทางการออกแบบเพื่อการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมบริเวณแยกบางกะปิ

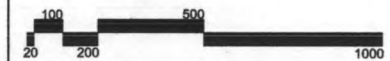
แผนที่ 3.3

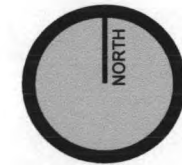
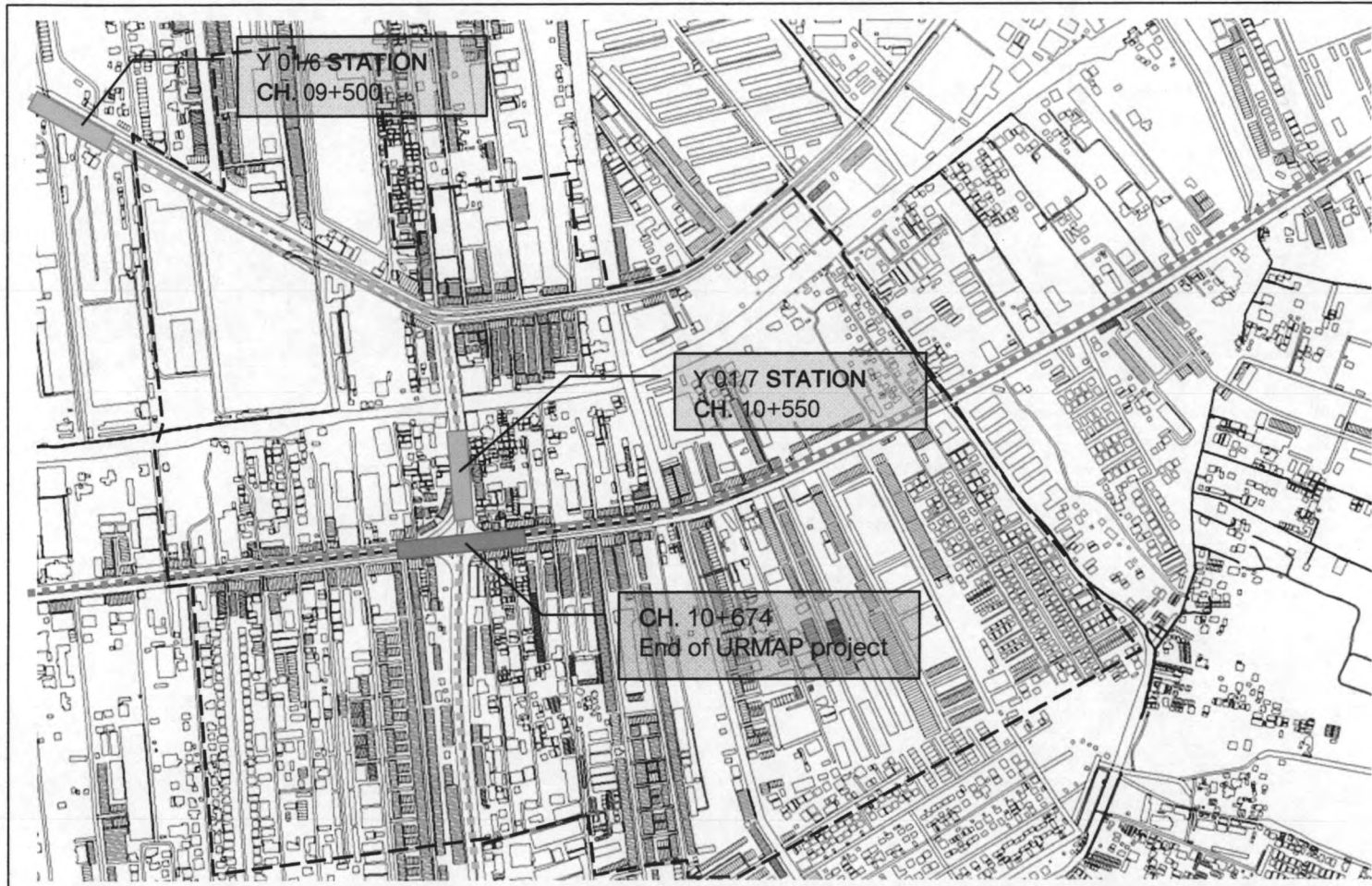
แสดงระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งในพื้นที่เขตบางกะปิ

ที่มา

สำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

SCALE





NORTH : ทิศเหนือ

สัญลักษณ์

- สถานีรถไฟฟ้าสายสีส้ม
- สถานีรถไฟฟ้าสายสีเหลือง

แนวทางการออกแบบเพื่อการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมบริเวณแยกบางกะปิ

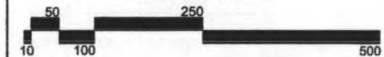
แผนที่ 3.4

แสดงตำแหน่งสถานีรถไฟฟ้าในพื้นที่ศึกษา

ที่มา

สำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

SCALE





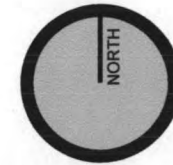
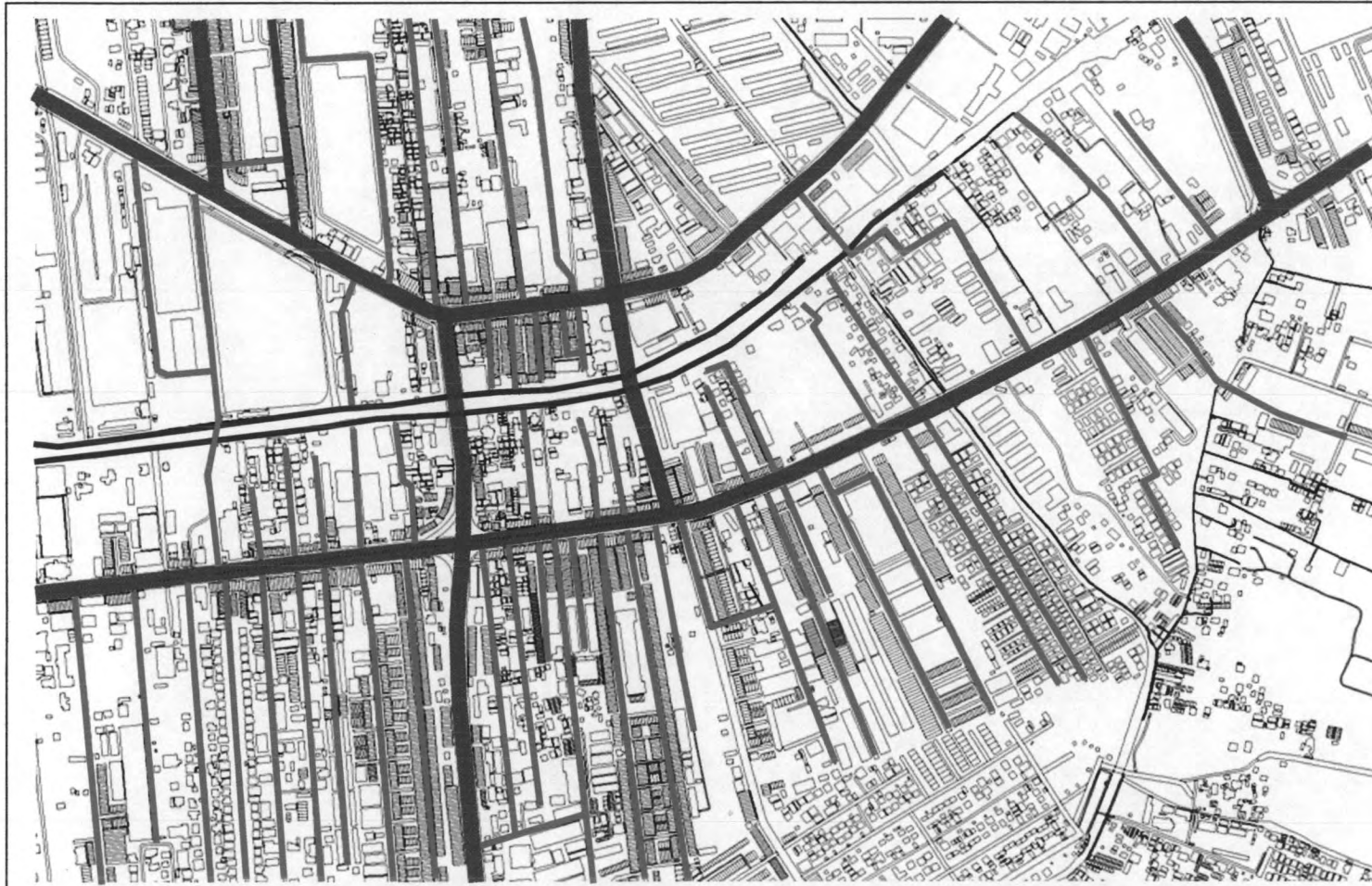
รูปภาพที่ 3.8 : แสดงตำแหน่งสถานีรถไฟฟ้าลำสาลี และตำแหน่งจุดขึ้น-ลง สถานี

การสำรวจด้านการคมนาคมขนส่งในปัจจุบัน พบว่าในพื้นที่ศึกษามีรูปแบบระบบคมนาคมขนส่งที่หลากหลาย ซึ่งเป็นประเด็นหลักในการวางแผนงานโครงการเพื่อพัฒนาด้านการคมนาคมขนส่งโดยมีการจัดลำดับความสำคัญทั้งเพื่อการพัฒนาาระบบการจราจรภายในพื้นที่โครงการบริเวณที่พักอาศัย ย่านชุมชน และย่านธุรกิจการค้าที่มุ่งเน้นด้านความปลอดภัย ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และความต่อเนื่อง และสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง และการจัดระบบคมนาคมขนส่งเชื่อมต่อกับภายนอกพื้นที่โครงการ ที่มุ่งเน้นที่ความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง ความปลอดภัย อีกทั้งในอนาคตพื้นที่ศึกษาจะการคมนาคมระบบรางเกิดขึ้น โดยมีเส้นทางรถไฟฟ้าผ่านพื้นที่ถึง 2 สาย จึงมีแนวโน้มของการปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะเดิมให้มีความเชื่อมต่อกับระบบรางมากขึ้น เพื่อประสานเป็นโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะที่สมบูรณ์

3.3.1.2 การสัญจรทางเท้า

ลักษณะทางเดินเท้าที่สำคัญทั่วไปในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่ เป็นทางเดินเท้าที่ควบคู่ไปกับถนน และเดินข้ามระหว่างถนน มีขนาดความกว้างตั้งแต่ น้อยกว่า 1 เมตร จนถึง 3 ถึง 4 เมตร โดยมีทั้งในแบบทำหน้าเท้าที่เชื่อมต่อรหว่างจุดสำคัญของพื้นที่หนึ่งไปยังอีกพื้นที่หนึ่ง และทางเดินเท้าข้ามถนน ทางเดินเท้าที่สำรวจพบในพื้นที่ศึกษา สามารถแบ่งได้เป็น 3 ประเภทคือ (แผนที่ 3.5)

1) ทางเท้าแบบตามแนวสองฝั่งถนน เป็นเส้นทางเดินเท้าที่อยู่ตามแนวสองฝั่งถนน มีพื้นที่ทางเดินเฉพาะ กล่าวคือ มีการก่อสร้างเป็นทางเท้าบาทวิถีสำหรับเดิน โดยมีการยกกระดပ်ประมาณ 10 เซนติเมตร ทางเท้ารูปแบบนี้จะอยู่บริเวณริมถนนสายหลักและสายรองของพื้นที่ คือ ถนนลาดพร้าว ถนนรามคำแหง ถนนพ่วงศิริ ถนนเสรีไทย และถนนศรีนครินทร์



NORTH : ทิศเหนือ

สัญลักษณ์

- ทางเท้าแบบสองฝั่งถนน
- ทางเท้าแบบคนเดินบนถนน
- ทางเดินริมน้ำ

แนวทางการออกแบบเพื่อการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมบริเวณแยกบางกะปิ

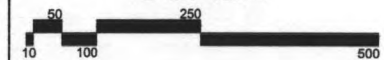
แผนที่ 3.5

แสดงระบบการสัญจรทางเดินเท้าบริเวณพื้นที่ศึกษา

ที่มา

การสำรวจพื้นที่

SCALE



- ความกว้างของไหล่ทาง ไหล่ทางที่พบในพื้นที่ศึกษามีขนาดความกว้างตั้งแต่ น้อยกว่า 1 เมตร จนถึง 3 ถึง 4 เมตร แล้วแต่ประเภทอาคารหรือการใช้งานพื้นที่บริเวณนั้นๆ เช่น ทางเท้า บริเวณหน้าอาคารใหญ่จะมีความกว้างมาก ในขณะที่อาคารประเภทที่ไม่ค่อยมีการใช้งานหนาแน่นจะให้ความสำคัญกับทางเท้าลดน้อยลงตามลำดับ (แผนที่ 3.6)

- ความเรียบของทางเท้า ความเรียบของทางเท้าในพื้นที่ศึกษาขึ้นอยู่กับลักษณะ การก่อสร้าง การใช้งานของพื้นที่และการดูแลรักษา โดยเฉพาะทางเท้าในช่วงที่มีการใช้งานสูง เช่น หน้า ตลาดสดบางกะปิ หรือหน้าอาคารห้างสรรพสินค้าหรูจะมีความเรียบเรียบร้อยค่อนข้างสูง ในขณะที่ ทางเท้าบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าโลตัสจะมีความเรียบเรียบร้อยค่อนข้างสูง

2) ทางเท้าแบบคนเดินบนถนน เป็นลักษณะทางเดินเท้าในระดับเดียวกับถนน โดยไม่มีการก่อสร้างเพื่อทำเป็นทางเท้าโดยเฉพาะ และมีการใช้เส้นทางร่วมกับยานพาหนะอื่นๆ โดยมากจะเป็นเส้นทางเดินเท้าในชุมชน และถนนซอยต่างๆ ด้านระยะความกว้างของรกรการเดินเท้าในลักษณะนี้จะ ขึ้นอยู่กับระยะของเส้นทางถนน

3) ทางยกระดับ คือเส้นทางเท้าที่มีการยกระดับใช้ข้ามถนน เพื่อหลีกเลี่ยงการเดินข้าม ถนนซึ่งมีการสัญจรของรถยนต์ ได้แก่สะพานลอยทั่วไป หรือเส้นทางเดินเท้ายกระดับเพื่อใช้เป็นทางเท้า เชื่อมต่อระหว่างสะพานลอยกับตัวอาคาร และระหว่างตัวอาคารกับตัวอาคาร เช่นห้างสรรพสินค้าเดอะ มอลล์บางกะปิ ห้างสรรพสินค้าจอมจิว และห้างสรรพสินค้าแฮปปี้แลนด์ไอทีมอลล์

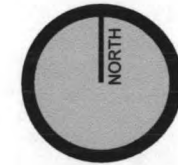
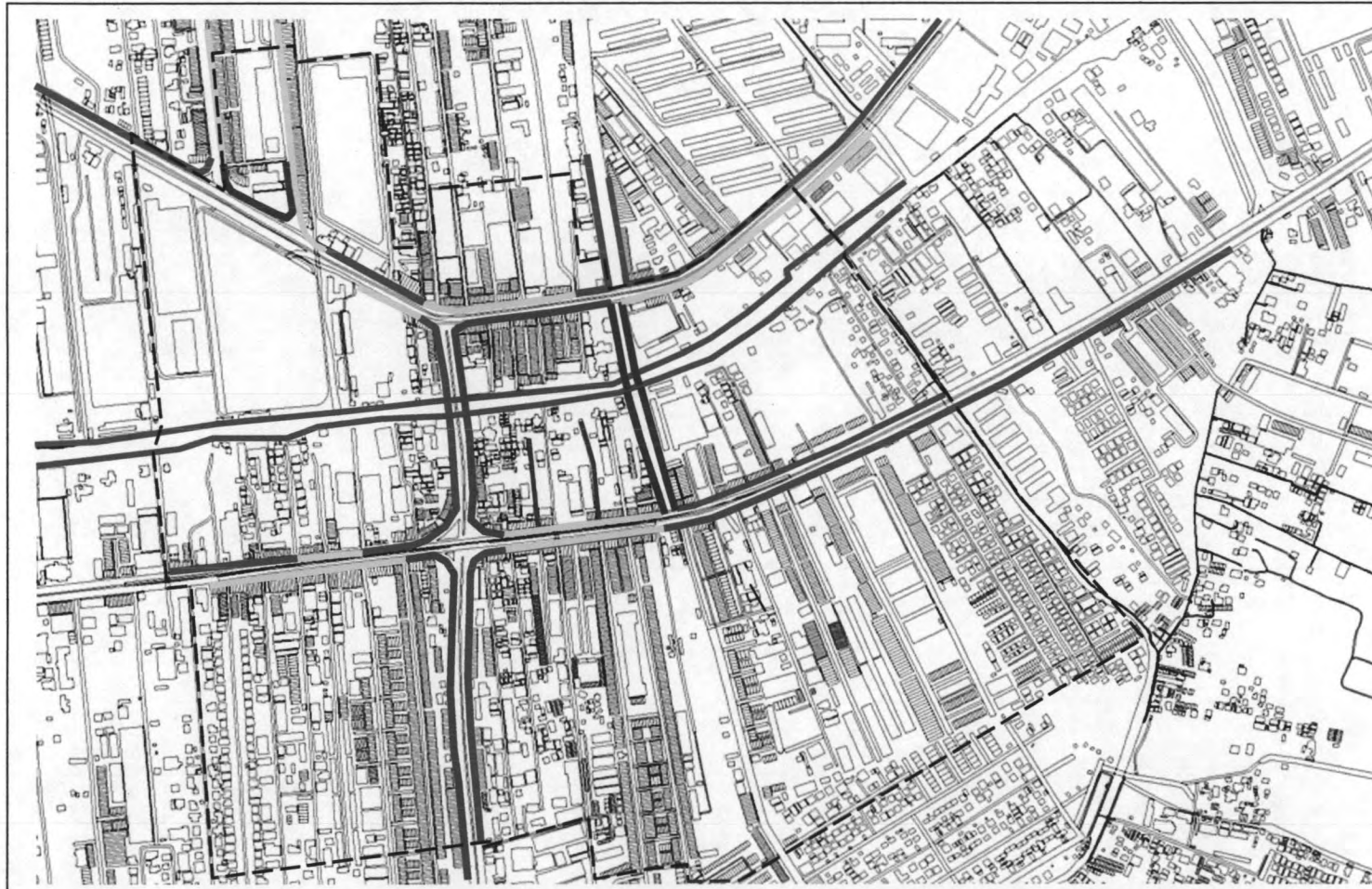
3.3.1.2 จุดเปลี่ยนถ่ายคมนาคมและการสัญจรในพื้นที่

จุดเปลี่ยนการสัญจรมีทั้งจุดเปลี่ยนจากการคมนาคมทางน้ำมาเป็นการคมนาคมทางรถ โดยสารประจำทางและจุดเปลี่ยนเส้นทางการสัญจรระหว่างเส้นทางการคมนาคม ซึ่งจุดเปลี่ยนถ่าย คมนาคมและการสัญจรที่สำคัญในพื้นที่ ได้แก่ บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางกะปิและ ศูนย์การค้าแฮปปี้แลนด์, บริเวณถนนลาดพร้าว หน้าตลาดสดบางกะปิ, บริเวณแพลตฟอร์มคลองจั่น และทางเข้าท่าเรือวัดศรีบุญเรือง, บริเวณถนนศรีนครินทร์ ช่วงแยกลำสาลี

ส่วนโครงการในอนาคตจะทำให้มีระบบขนส่งมวลชนระบบราง ซึ่งเป็นระบบขนส่ง มวลชนที่มีขนาดใหญ่และมีบทบาทความสำคัญผ่านพื้นที่ 2 สาย คือสายสีเหลืองและสายสีส้ม, น้ำตาล มา เชื่อมโยงกัน ณ บริเวณสี่แยกลำสาลี โดยรายละเอียดในแต่ละจุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมในพื้นที่ปัจจุบันมี ดังต่อไปนี้ (แผนที่ 3.7)

1) บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางกะปิ และศูนย์การค้าแฮปปี้แลนด์

จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมบริเวณดังกล่าว อยู่ในเส้นทางการคมนาคมบนถนน ลาดพร้าว ช่วงหน้าห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางกะปิ และตลาดแฮปปี้แลนด์ มีการใช้งานของประชาชน เป็นจำนวนมากต่อวัน และเป็นจุดเชื่อมต่อของระบบคมนาคมทั้ง 2 ลักษณะ คือ โครงข่ายระบบถนน และ เรือโดยสาร โดยรูปแบบการสัญจรต่างๆประกอบไปด้วยรูปแบบดังนี้



NORTH : ทิศเหนือ

สัญลักษณ์

- ความกว้าง 3.00-4.00 เมตร
- ▨ ความกว้าง 1.00-2.50 เมตร
- ▧ ความกว้างน้อยกว่า 1 เมตร

แนวทางการออกแบบเพื่อการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมบริเวณแยกบางกะปิ

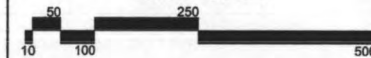
แผนที่ 3.6

แสดงความกว้างทางเดินเท้าบริเวณพื้นที่ศึกษา

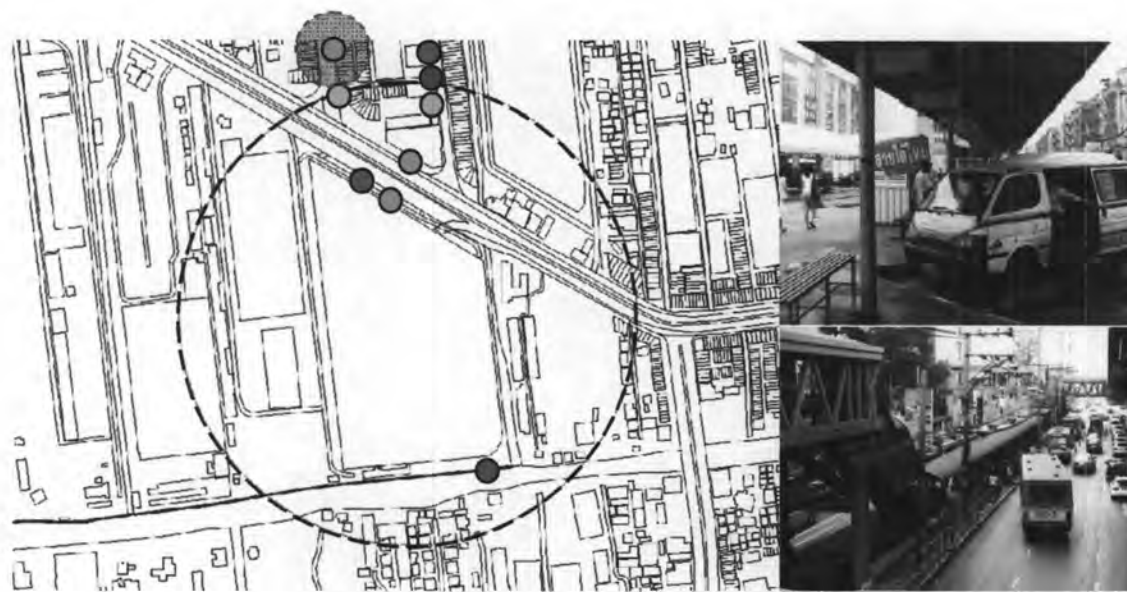
ที่มา

การสำรวจพื้นที่

SCALE



- ป้ายจอดรถโดยสารประจำทางสาธารณะ มีจุดให้บริการอยู่ในสองฝั่งของถนนลาดพร้าว และถนนแฮปปี้แลนด์ มีการให้บริการในรูปแบบที่หลากหลาย เช่น รถประจำทางสาธารณะ รถตู้โดยสารสาธารณะ รถสองแถวประจำทาง รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่)
- ท่าเรือโดยสารคลองแสนแสบ (ท่าเดอะมอลล์บางกะปิ) เป็นท่าเรือโดยสารจากการให้บริการโดยเรือคลองแสนแสบ มีปริมาณผู้คนที่เข้ามาใช้บริการมีจำนวนมากต่อวัน โดยส่วนใหญ่จะเข้ามาใช้บริการมากในเวลา 07.00 – 09.00 และ 18.00 – 20.00 ซึ่งเป็นเวลาเร่งด่วน
- ท่ารถตู้โดยสารสาธารณะ ให้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะไปยังพื้นที่ต่างๆของกรุงเทพมหานคร มีจุดจอดรถซึ่งเป็นชุมทางของรถตู้หลายสายในบริเวณพื้นที่ศูนย์การค้าแฮปปี้แลนด์ และบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางกะปิ
- ท่ารถสองแถวสาธารณะ เป็นระบบการโดยสารในระบบย่อย มีรถมีการให้บริการรับส่งผู้โดยสารในพื้นที่ชุมชนใกล้เคียง มีจุดจอดรถในพื้นที่ศูนย์การค้าแฮปปี้แลนด์
- คิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นการให้บริการระบบการโดยสารสาธารณะระบบย่อยที่มีการให้บริการ ซึ่งให้บริการจากในพื้นที่สุพื้นที่ หรือชุมชนใกล้เคียง หมู่บ้านจัดสรร , คอนโดมิเนียม โดยรอบ และมหาวิทยาลัยรัตนบัณฑิต



สภาพปัญหาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมบริเวณห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางกะปิ และบริเวณแฮปปี้แลนด์ ได้แก่ ปัญหาปริมาณผู้คนที่เข้ามาใช้งานเป็นจำนวนมากในพื้นที่จอดรถโดยสารบริเวณถนนแฮปปี้แลนด์ ทำให้ขาดแคลนพื้นที่ในการจอดรถโดยสาร และเกิดความไม่เป็นระเบียบในการเปลี่ยนถ่ายคมนาคม



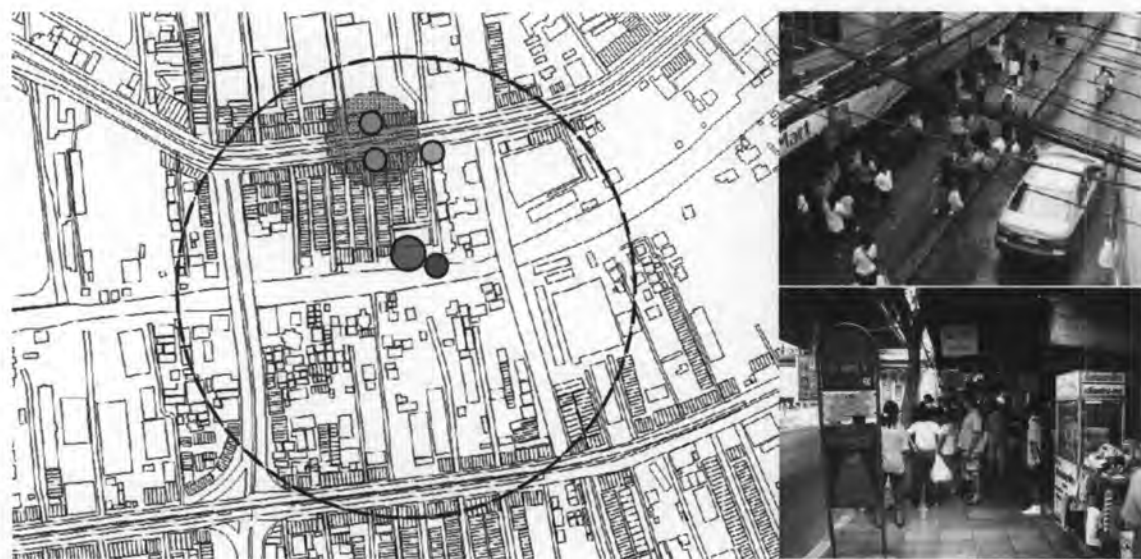
2) บริเวณถนนลาดพร้าว หน้าตลาดสดบางกะปิ

จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมบริเวณดังกล่าว อยู่ในเส้นทางการคมนาคมถนนลาดพร้าว ในช่วงหน้าตลาดสดบางกะปิ เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมที่สำคัญ มีประชากรเข้าใช้บริการค่อนข้างมาก เนื่องจากเป็นพื้นที่ศูนย์กลางทางการค้า ,ตลาดสด และเป็นจุดเชื่อมต่อของระบบคมนาคมทั้ง 2 ลักษณะ คือ โครงข่ายระบบถนน และเรือโดยสาร โดยรูปแบบการสัญจรต่างๆประกอบไปด้วยรูปแบบดังนี้

- ป้ายจอดรถโดยสารประจำทางสาธารณะ มีการให้บริการในระบบการคมนาคมที่หลากหลาย เช่น รถประจำทางสาธารณะ รถตู้โดยสารสาธารณะ รถยนต์รับจ้างสาธารณะ โดยจุดให้บริการจะอยู่ริมถนนลาดพร้าวทั้งสองฝั่ง ช่วงหน้าตลาดสดบางกะปิ

- ท่าเรือโดยสารคลองแสนแสบ (ท่าเรือบางกะปิ) เป็นท่าเรือโดยสารจากการเดินทางโดยเรือคลองแสนแสบ มีจุดให้บริการบริเวณด้านหลังสำนักงานเขตบางกะปิ มีปริมาณผู้คนที่เข้ามาใช้บริการมีจำนวนมากต่อวัน โดยส่วนใหญ่จะเข้ามาใช้บริการมากในเวลา 07.00 – 09.00 และ 18.00 – 20.00 ซึ่งเป็นเวลาเร่งด่วนของวัน ผู้ใช้บริการท่าเรือส่วนใหญ่ จะใช้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายระบบการคมนาคมโครงข่ายถนน และระบบเรือโดยสาร

- คิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นระบบการโดยสารสาธารณะระบบย่อยที่มีการให้บริการในพื้นที่ ซึ่งโดยมากให้บริการจากในพื้นที่สี่พันที่ หรือชุมชนใกล้เคียง เช่นท่าเรือบางกะปิ ไปยังท่ารถโดยสารประจำทาง หรือสำนักงานเขต



สภาพปัญหาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมบริเวณตลาดสดบางกะปิ ได้แก่ปัญหาขาดพื้นที่จอดรถโดยสาร และปัญหาการสัญจรบนทางเท้า จากการหลีกเลี่ยงการข้ามไหล่แฉ่งลอย ทำให้เกิดความลำบากในการเข้าจอดของรถโดยสาร เกิดความไม่เป็นระเบียบในการคมนาคม

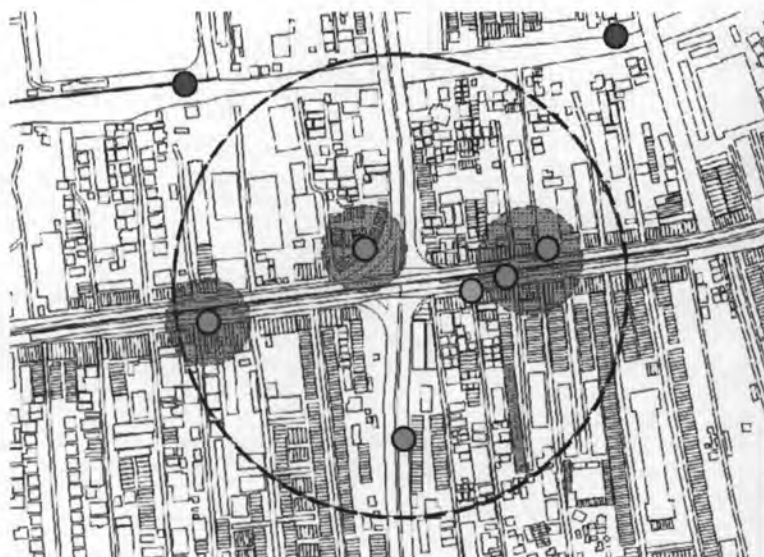


3) บริเวณถนนศรีนครินทร์ ช่วงแยกลำสาลี

จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมบริเวณดังกล่าว อยู่ในเส้นทางถนน รามคำแหง และถนนศรีนครินทร์ ช่วงแยกลำสาลี มีความสำคัญในการเปลี่ยนเส้นทางจราจรที่สำคัญ สู่ถนนต่างๆประกอบด้วย จุดบริการการโดยสารสาธารณะดังนี้

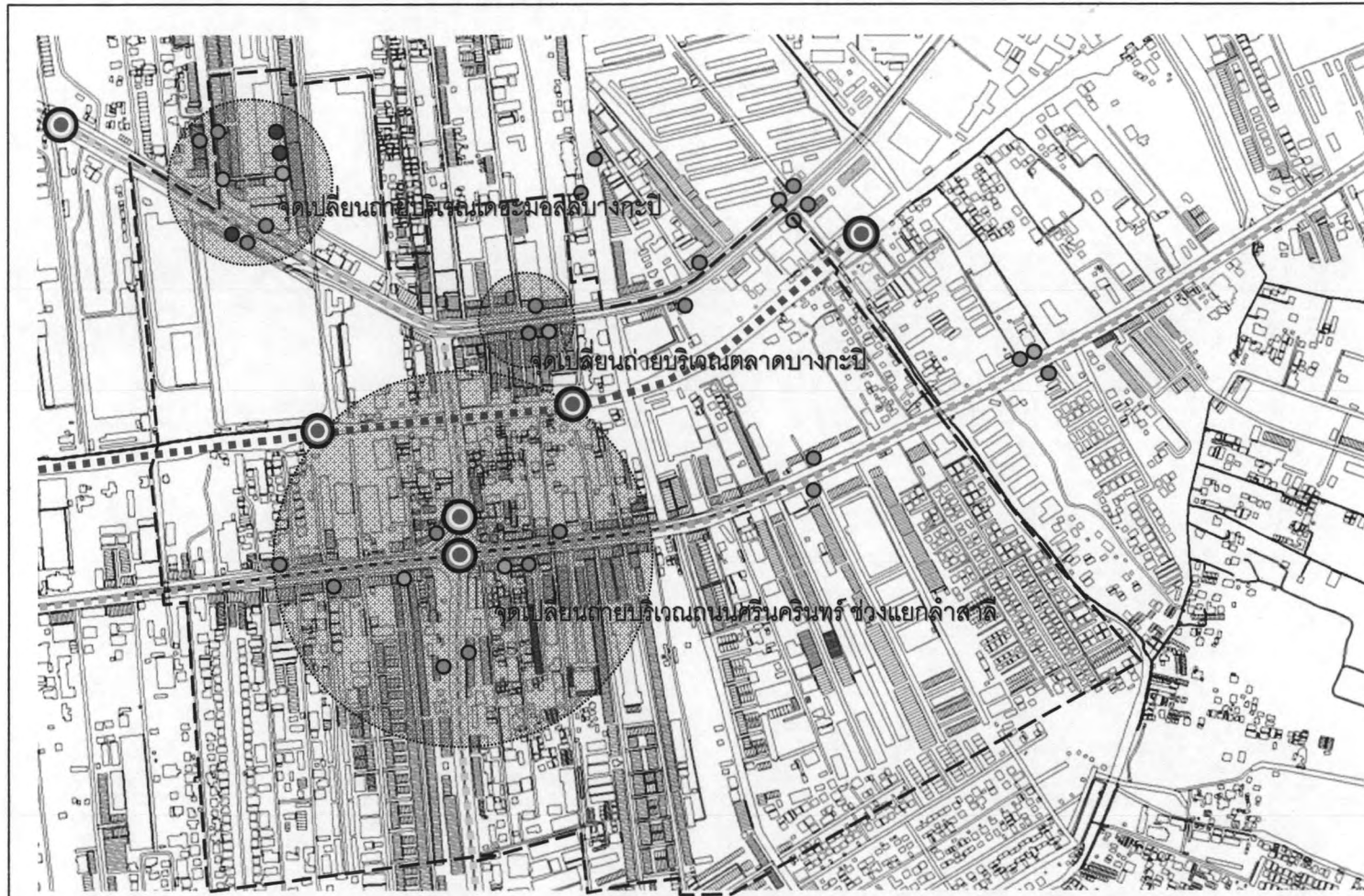
- ป้ายจอดรถโดยสารประจำทางสาธารณะ มีจุดการให้บริการในพื้นที่บริเวณริมถนนสายหลักในพื้นที่โดยรอบบริเวณสี่แยก มีการให้บริการ เช่น รถประจำทางสาธารณะ รถตู้โดยสารสาธารณะ รถยนต์รับจ้างสาธารณะ

- คิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นระบบการโดยสารระบบย่อยมีการให้บริการในพื้นที่ ซึ่งโดยมากให้บริการจากบริเวณหน้าซอยต่างๆ บนถนนรามคำแหงที่มีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่น เช่นพอพัก คอนโดมิเนียม



สภาพปัญหาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมแยกลำสาลี ได้แก่ ปัญหาขาดพื้นที่จอดรถโดยสาร และพื้นที่ในการจอดรถ ปัญหาจากพื้นที่ทางเท้าและถนนมีความแคบ ทำให้การใช้งานมีความลำบากในรถ และการเข้าจอดของรถโดยสาร เกิดความไม่เป็นระเบียบในการคมนาคม และเกิดปัญหาการจราจรติดขัดอันเนื่องมาจากการจอดรับส่งผู้โดยสาร ตลอดจนปัญหาที่เกิดจากจุดตำแหน่งของป้ายจอดรถประจำทาง ที่ขาดความเหมาะสมกับสภาพของถนน





NORTH : ทิศเหนือ

สัญลักษณ์

- ◎ สถานีรถไฟฟ้าสายสีส้ม
- ◎ สถานีรถไฟฟ้าสายสีเหลือง
- ◎ ท่าเรือคลองแสนแสบ
- ท่ารถตู้ประจำทางสาธารณะ
- ป้ายจอดรถประจำทาง
- คิวจักรยานยนต์รับจ้าง
- ท่ารองสองแถวประจำทาง

แนวทางการออกแบบเพื่อการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมบริเวณแยกบางกะปิ

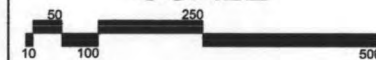
แผนที่ 3.7

แสดงจุดเปลี่ยนถ่ายระบบคมนาคมบริเวณพื้นที่ศึกษา

ที่มา

การสำรวจพื้นที่ศึกษา และข้อมูลจากสำนักการจราจรและขนส่ง

SCALE



3.3.2 การใช้ประโยชน์อาคารและที่ดิน

3.3.2.1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากการศึกษาข้อมูลแผนที่ และการสำรวจพื้นที่พบว่า พื้นที่ศึกษาบริเวณแยกบางกะปิ เป็นพื้นที่ต่อเนื่องกับพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร มีการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างหนาแน่นแบบลักษณะกึ่งผสม (Mix use) โดยพื้นที่ที่มีการกระจุกตัวของกิจกรรมการค้า และที่พักอาศัยเป็นส่วนใหญ่ โดยในสวนรายละเอียดของลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆ ที่สำคัญจำแนกได้ดังนี้ (แผนที่ 3.8)

1) พื้นที่พักอาศัยเพื่อที่พักรักษาตัว ซึ่งมีการใช้ประโยชน์ที่ดินลักษณะนี้ในปริมาณค่อนข้างสูง โดยเป็นการตั้งถิ่นฐานบ้านเดี่ยวในที่ดินของตนเองริมคลองแสนแสบด้านใต้ มีความหนาแน่นน้อย นอกจากนี้ยังมีโครงการคอนโดมิเนียม และอพาร์ทเมนต์กระจายในพื้นที่ ซึ่งก่อให้เกิดความหนาแน่นของประชากรที่สูงในพื้นที่บริเวณวัดศรีบุญเรือง ส่วนบริเวณด้านเหนือของคลองแสนแสบเป็นที่อยู่อาศัยแบบตึกแถวสองชั้นเป็นส่วนใหญ่ และมีการสร้างหอพักสูง 5 และ 7 ชั้นบริเวณริมคลองแสนแสบ

2) พื้นที่การพาณิชย์กรรม เป็นพื้นที่ในการทำการค้าและบริการ เช่นตลาดสด และห้างสรรพสินค้า โดยพื้นที่ศึกษามีการใช้ที่ดินประเภทนี้ในบริเวณห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางกะปิ และจะกระจายตัวริมถนนสายหลักคือถนนลาดพร้าว และพื้นที่ติดกับบริเวณเส้นทางเดินสัญจร อันประกอบด้วยอาคารพาณิชย์ และแผงขายสินค้า

3) พื้นที่สถาบันราชการ ในพื้นที่ศึกษามีการใช้ประโยชน์ที่ดินในลักษณะนี้ ได้แก่ สำนักงานเขตบางกะปิ สำนักงานไปรษณีย์คลองจั่น และอาคารพักอาศัยของกรมตำรวจ

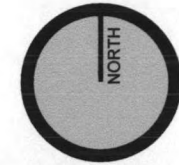
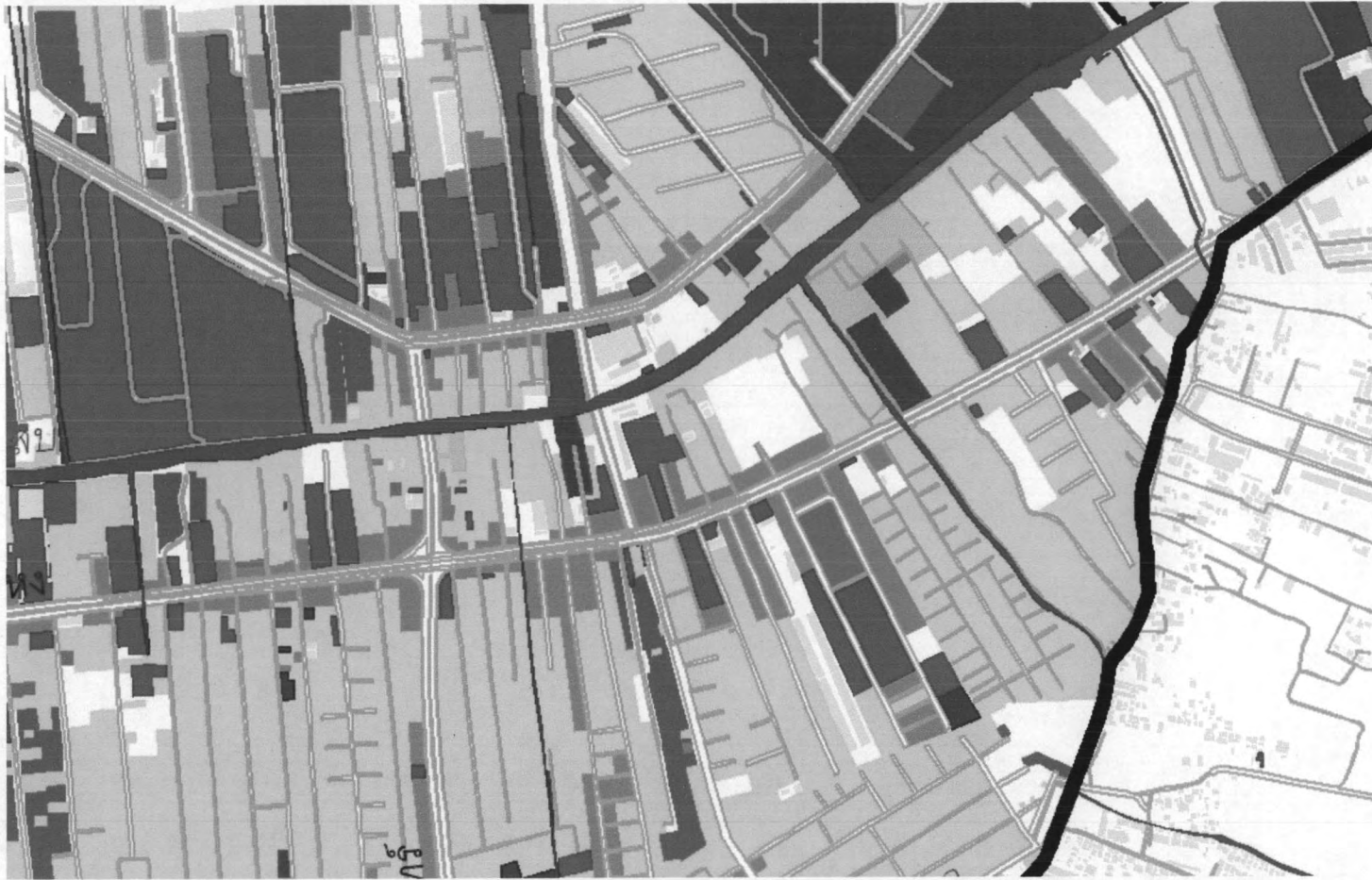
4) พื้นที่สถาบันการศึกษา เป็นพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ในการเป็น สถาบันการศึกษาในระดับต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ โรงเรียนวัดศรีบุญเรือง โรงเรียนอนุบาลหัวหมากศึกษา โรงเรียนถนนอมบุตร และสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (นิด้า)

5) พื้นที่สถานศาสนา เป็นพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ในการเป็นสถานที่ตั้งของ วัดและมัสยิด รวมถึงศาสนสถานต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ วัดศรีบุญเรือง และมัสยิดอัลฟิดฮุลบารี

6) พื้นที่ถนน การใช้ที่ดินเพื่อเป็นเส้นทางสัญจรทางบกในพื้นที่ ประกอบด้วยถนนสายหลักในพื้นที่ นอกจากนี้ยังมีถนนสายรอง และซอยปลายตัน ขนาดความกว้าง 6 - 8 ช่องการจราจรกระจายในพื้นที่

7) พื้นที่คลอง แหล่งน้ำและคลองในพื้นที่ศึกษาได้แก่ คลองแสนแสบ ซึ่งใช้เป็นเส้นทางคมนาคมทางน้ำที่สำคัญ และคลองไต่ะยอ

8) พื้นที่ว่างที่ยังไม่มีการใช้ประโยชน์ เป็นพื้นที่ยังไม่ได้รับการพัฒนา กระจายตัวอยู่ด้านในของพื้นที่หลายแห่ง โดยมากเป็นกรรมสิทธิ์ของเอกชนมีขนาดพื้นที่แตกต่างกันไป โดยมากอยู่ระหว่างที่อยู่อาศัย และชุมชน



NORTH : ทิศเหนือ

สัญลักษณ์

- พื้นที่พักอาศัย
- พื้นที่การพาณิชย์กรรม
- พื้นที่การใช้งานแบบผสม
- พื้นที่สถาบันราชการ
- พื้นที่สถาบันการศึกษา
- พื้นที่สถาบันศาสนา
- พื้นที่นันทนาการ
- พื้นที่คลังสินค้า
- พื้นที่อุตสาหกรรม

แนวทางการออกแบบเพื่อการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมบริเวณแยกบางกะปิ

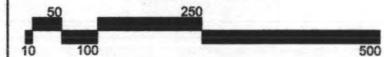
แผนที่ 3.8

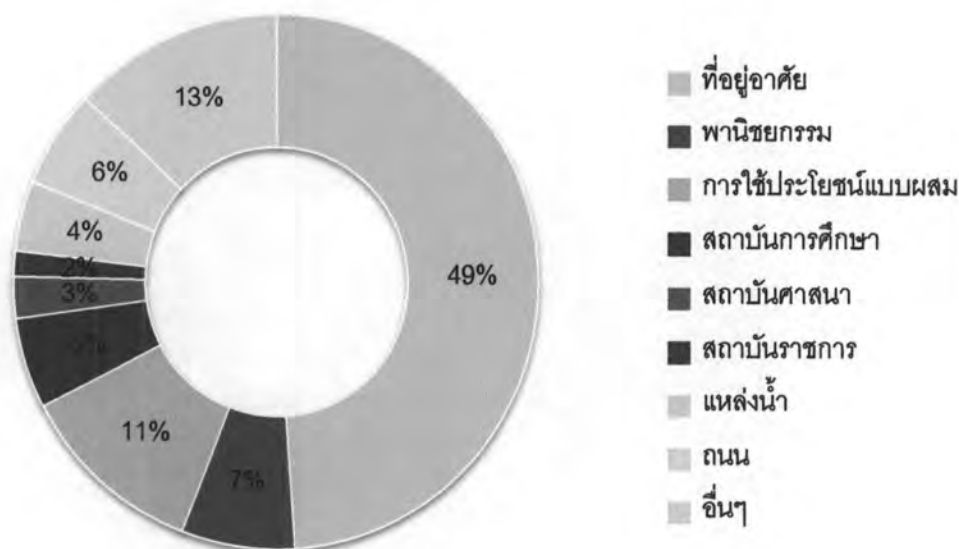
แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา

ที่มา

สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

SCALE





แผนภูมิที่ 3.1 แสดงการจำแนกประเภทการใช้ที่ดินในพื้นที่ศึกษา

ความเชื่อมโยงพื้นที่ศึกษาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน

พื้นที่ศึกษาบริเวณแยกบางกะปิได้มีบทบาททางด้านพาณิชย์กรรมมาเป็นเวลานาน ประกอบกับได้ถูกกำหนดบทบาทในการพัฒนาที่ชัดเจนจากผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549 ให้เป็นศูนย์พาณิชย์กรรม ซึ่งเมื่อพิจารณากับผังเมืองรวมฉบับดังกล่าว พบว่าได้มีการกำหนดพื้นที่กิจกรรมในบริเวณพื้นที่โครงการให้มีลักษณะเป็นศูนย์กลางของย่าน โดยพื้นที่รอบๆ จะมีบทบาทที่เชื่อมโยงถึงกันทั้งทางตรงและทางอ้อม ที่ได้กำหนดพื้นที่พาณิชย์กรรมบริเวณถนนรามคำแหง ให้มีความหนาแน่นในระดับ พ.3 คือบริเวณที่ให้ใช้ประโยชน์เป็นศูนย์พาณิชย์กรรมชุมชนรองและพาณิชย์กรรมชุมชนเมือง เพื่อรองรับการประกอบกิจกรรมทางธุรกิจ การค้า การบริการและนันทนาการ ทำให้เห็นบทบาทและแนวทางการพัฒนาถึงบริเวณโดยรอบพื้นที่ที่จะกระจุกตัวอยู่บริเวณถนนรามคำแหง และมีศูนย์กลางอยู่บริเวณพื้นที่ศึกษา นอกจากนี้ ตำแหน่งที่ตั้งของพื้นที่ศึกษายังมีลักษณะเป็นข้อต่อของศูนย์ชุมชนชานเมืองต่างๆ ซึ่งจะเชื่อมโยงกันโดยระบบโครงข่ายถนนในปัจจุบันเป็นหลัก เช่น ทางด้านทิศเหนือเชื่อมต่อกับศูนย์ชุมชนชานเมืองมีบุรีตามเส้นทางถนนเสรีไทย และถนนรามคำแหง ทางด้านทิศตะวันออกเชื่อมต่อกับศูนย์ชุมชนชานเมืองลาดกระบัง ทางด้านทิศตะวันตกเชื่อมต่อกับย่านพาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมืองและศูนย์คมนาคมระบบขนส่งมวลชนทั้งบริเวณศูนย์คมนาคมมักกะสัน และศูนย์คมนาคมพหลโยธิน

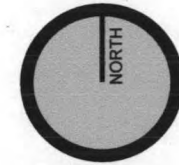


รูปภาพที่ 3.9 แสดงความเชื่อมโยงพื้นที่ศึกษากับพื้นที่โดยรอบด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน

3.3.2.2 การใช้ประโยชน์อาคาร

จากการสำรวจพื้นที่ศึกษาในภาคสนาม พบว่าการใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ศึกษา บริเวณแยกบางกะปิมีอย่างหลากหลายโดยส่วนใหญ่ที่พบเกือบครึ่งหนึ่งของการใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ เป็นการใช้เพื่อการพักอาศัย สัดส่วนรองลงมาคือ การใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสม และพาณิชยกรรม ตามลำดับ โดยรายละเอียดการใช้งานแบบอื่นๆ สามารถแบ่งได้ดังนี้ (แผนที่ 3.9)

จากข้อมูลการสำรวจพบว่า การใช้ประโยชน์ที่ดิน และอาคารในปัจจุบันมีการใช้เป็นที่อยู่อาศัย เกือบครึ่งหนึ่ง และการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านอื่นๆยังมีสัดส่วนค่อนข้างน้อย โดยการใช้ประโยชน์อาคารเพื่อการพาณิชยกรรมโดยมากจะอยู่ในพื้นที่ห้างสรรพสินค้า ตลาดสด และตึกแถวเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งประเด็นหลักที่ทำให้พื้นที่บริเวณนี้ควรได้รับการพัฒนาให้มีการใช้งานในพาณิชยกรรมเพิ่มขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับศักยภาพที่ดินในอนาคต และเพื่อการรองรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต อันเนื่องมาจากการมีคมนาคมขนส่งระบบรางเข้ามาในพื้นที่ ซึ่งจะเป็นระบบการเดินทางหลักในการเข้าถึงพื้นที่ เนื่องจากการมีปริมาณการในการใช้งานค่อนข้างมากในรูปแบบการคมนาคมดังกล่าว



NORTH : ทิศเหนือ

สัญลักษณ์

- พาณิชยกรรม
- ที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชยกรรม
- ที่อยู่อาศัย
- นันทนาการ
- สถาบันการศึกษา
- สถาบันศาสนา
- คลังสินค้า
- อุตสาหกรรม
- สถาบันราชการ

แนวทางการออกแบบเพื่อการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมบริเวณแยกบางกะปิ

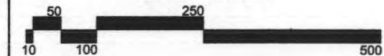
แผนที่ 3.9

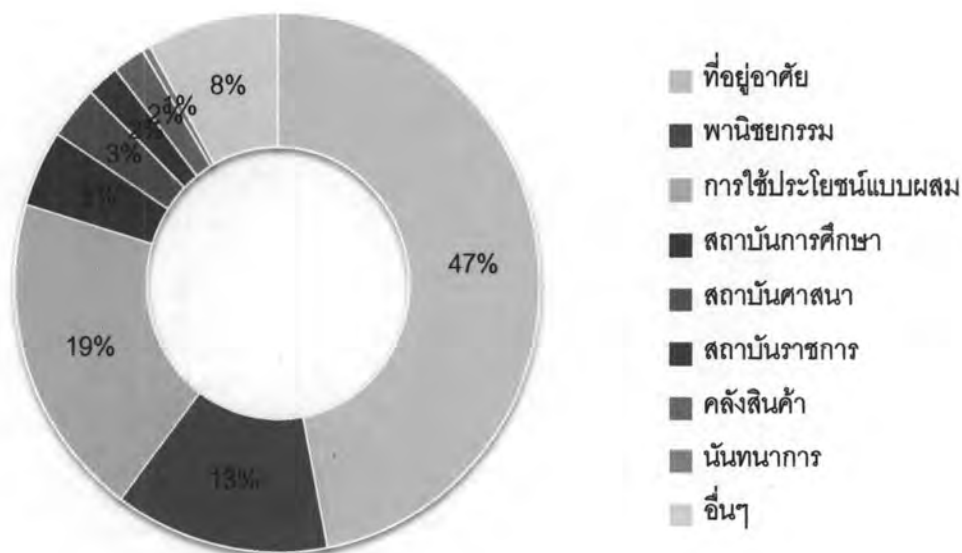
แสดงการใช้ประโยชน์อาคารบริเวณพื้นที่ศึกษา

ที่มา

สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร และการแปลภาพถ่ายทางอากาศ

SCALE





แผนภูมิที่ 3.2 แสดงการจำแนกประเภทการใช้อาคารในพื้นที่ศึกษา

3.3.2.3 ความสูงอาคาร

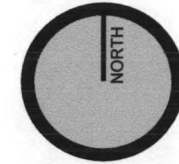
จากการสำรวจความสูงอาคารในพื้นที่ศึกษาบริเวณแยกบางกะปิ พบว่าอาคารในพื้นที่ศึกษาโดยส่วนใหญ่มีความสูงระหว่าง 1 - 2 ชั้น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นอาคารพานิชยกรรมกึ่งพักอาศัย และมักปลูกสร้างเป็นแถวต่อเนื่องกันตามแนวความยาวถนนส่วนอาคารที่มีความสูงมากกว่า 7 ชั้นในพื้นที่ มีปริมาณอยู่เป็นจำนวนไม่มากนัก และส่วนใหญ่เป็นอาคารที่อยู่อาศัยประเภทอพาร์ทเมนต์ คอนโดมิเนียม และสถานศึกษา (แผนที่ 3.10)

3.3.2.4 สภาพทั่วไปของอาคาร และสิ่งก่อสร้าง

จากการสำรวจสภาพอาคารในพื้นที่ศึกษาพบว่า สภาพอาคารในย่านต่างๆ มีลักษณะที่แตกต่างกันไป ทั้งในด้านของลักษณะการก่อสร้าง รูปแบบอาคาร สภาพการใช้งาน โดยการศึกษาสภาพทั่วไปของอาคาร และสิ่งก่อสร้าง ในส่วนพื้นที่ต่างๆ สามารถสรุปได้ดังนี้ (แผนที่ 3.11)

- สภาพทั่วไปของอาคาร และสิ่งก่อสร้าง บริเวณพื้นที่พานิชยกรรมสมัยใหม่

สภาพการใช้งานอาคารบริเวณนี้ มีบริเวณพื้นที่ในสวนถนนลาดพร้าวช่วงบริเวณห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางกะปิ และศูนย์การค้าแฮปปี้แลนด์ จากการสำรวจอาคารในพื้นที่พบว่า มีอาคารคอนกรีตขนาดใหญ่อยู่ 5 อาคาร ส่วนมากเป็นอาคารที่มีการก่อสร้างมาไม่นานนัก จึงมีสภาพค่อนข้างดี มีการใช้งานเพื่อเป็นห้างสรรพสินค้า ที่มีความสูง 3 - 5 ชั้น และคอนโดมิเนียมขนาดความสูง 12 ชั้น อีกลักษณะของอาคารที่เกิดขึ้นในพื้นที่คือ อาคารพักอาศัยกึ่งพานิชยกรรม ซึ่งมีการก่อสร้างมาเป็นเวลานาน จึงมีสภาพค่อนข้างเก่าแะทรุดโทรม โดยมากชั้นล่างใช้เพื่อนพานิชยกรรม และพักอาศัยด้านบน



NORTH : ทิศเหนือ

สัญลักษณ์

- ความสูงระหว่าง 1-2 ชั้น
- ความสูงระหว่าง 3-7 ชั้น
- ความสูงตั้งแต่ 7 ชั้นขึ้นไป

แนวทางการออกแบบเพื่อการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมบริเวณแยกบางกะปิ

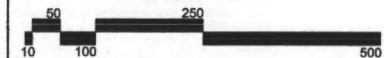
แผนที่ 3.10

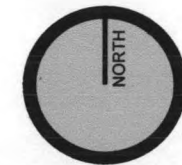
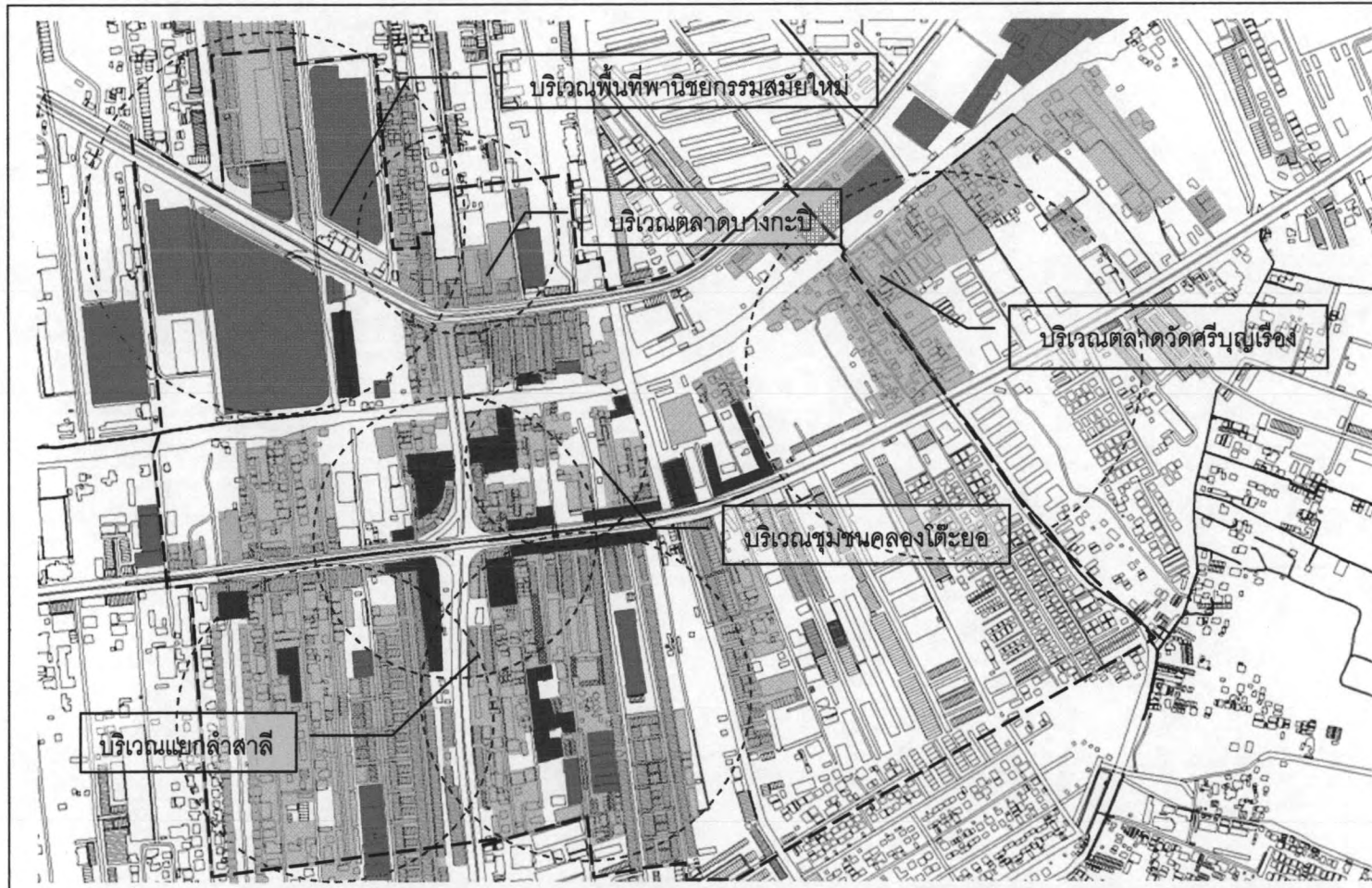
แสดงความสูงอาคารบริเวณพื้นที่ศึกษา

ที่มา

สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

SCALE





NORTH : ทิศเหนือ

สัญลักษณ์

- อาคารสภาพเสื่อมโทรม
- อาคารสภาพปานกลาง
- อาคารสภาพดี

แนวทางการออกแบบเพื่อการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมบริเวณแยกบางกะปิ

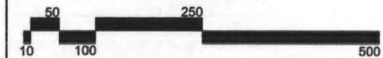
แผนที่ 3.11

แสดงตำแหน่งต่างๆของการสำรวจสภาพอาคาร

ที่มา

การสำรวจพื้นที่

SCALE





รูปภาพที่ 3.10 : แสดงภาพถ่ายสภาพอาคารในบริเวณพื้นที่เดอะมอลล์บางกะปิ

- สภาพทั่วไปของอาคาร และสิ่งก่อสร้าง บริเวณตลาดบางกะปิ

สภาพการใช้งานอาคารบริเวณนี้ มีบริเวณพื้นที่ในส่วนถนนลาดพร้าวช่วงบริเวณสามแยกบางกะปิ จนถึงบริเวณสามแยกสำนักงานเขตบางกะปิ จากการสำรวจอาคารในพื้นที่พบว่า มีอาคารอาคารคอนกรีตขนาดใหญ่ ในพื้นที่มีอาคารลักษณะดังกล่าวอยู่ 2 อาคารคือ อาคารที่เป็นคอนโดมิเนียม บริเวณท่าเรือบางกะปิ และอาคารโรงแรมบางกะปิรอยัลโรส ซึ่งในปัจจุบันได้ปิดกิจการแล้วแต่ยังคงมีสภาพที่ดีอยู่อาคารในอีกลักษณะในพื้นที่คือ กลุ่มอาคารที่เป็นอาคารพาณิชย์กึ่งพักอาศัย ซึ่งมีความสูงอาคารตั้งแต่ 2 ชั้นถึง 5 ชั้น และมีสภาพแตกต่างกันไปตามกลุ่มอาคารในแถวอาคารต่างๆ ตั้งแต่สภาพดีจนถึงสภาพเสื่อมโทรม นอกจากนี้ในพื้นที่ยังมีกลุ่มอาคารราชการขนาดความสูง 2 – 4 ชั้น โดยกลุ่มอาคารดังกล่าว อยู่ในพื้นที่สำนักงานเขตบางกะปิ



รูปภาพที่ 3.11 : แสดงภาพถ่ายสภาพทั่วไปของอาคาร และสิ่งก่อสร้าง บริเวณตลาดบางกะปิ

- สภาพทั่วไปของอาคาร และสิ่งก่อสร้าง บริเวณท่าเรือวัดศรีบุญเรือง

สภาพการใช้งานอาคารบริเวณนี้ มีบริเวณพื้นที่ในส่วนบริเวณท่าเรือวัดศรีบุญเรือง จากการสำรวจอาคารในพื้นที่พบว่า อาคารมีอาคารคอนกรีตที่มีโครงสร้างขนาดใหญ่อยู่หลายอาคาร โดยอาคารส่วนใหญ่ดังกล่าวเป็นคอนโดมิเนียมพักอาศัย อาคารแฟลตคลองจั่น และอาคารในสถาบันจิตพัฒนาบริหารศาสตร์ โดยทั้งหมดมีอาคารที่มีสภาพค่อนข้างดี นอกเหนือจากอาคารในลักษณะดังกล่าว ในพื้นที่ยังพบอาคารที่เป็นอาคารพาณิชย์กึ่งพักอาศัยอยู่เป็นจำนวนหนึ่งแต่ไม่มากนักบริเวณท่าเรือวัดศรีบุญเรืองด้านฝั่งถนนเสรีไท ในส่วนพื้นที่ด้านในจากถนนใหญ่เข้าไปในฝั่งลำคลองพบอาคารพักอาศัยในรูปแบบบ้านพักอาศัยในชุมชนวัดศรีบุญเรือง อาคารทั้งหมดยังอยู่ในสภาพค่อนข้างดี



รูปภาพที่ 3.12 : แสดงภาพถ่ายสภาพทั่วไปของอาคาร และสิ่งก่อสร้าง บริเวณท่าเรือวัดศรีบุญเรือง

- สภาพทั่วไปของอาคาร และสิ่งก่อสร้างบริเวณแยกลำสาลี

สภาพทั่วไปของอาคารบริเวณสี่แยกลำสาลี ส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์กึ่งพักอาศัยที่มีความสูงระหว่าง 3 – 5 ชั้น โดยสภาพอาคารที่พบ มีความแตกต่างกันไปตั้งแต่มีสภาพดี ถึงสภาพเสื่อมโทรม และอาคารร้าง อาคารในพื้นที่ที่พบนอกเหนือจากอาคารพาณิชย์กึ่งพักอาศัยแล้ว ในพื้นที่ยังมีสิ่งปลูกสร้างในรูปแบบอาคารโกดังอยู่ 3 บริเวณ ได้แก่ริมถนนรามคำแหงหน้าซอย 89/2 ที่ใช้เพื่อเป็นร้านอาหาร และอีก 2 แห่งคือบริเวณเชิงสะพานข้ามคลองแสนแสบ ใช้งานเพื่อเป็นโรงกลึง และโกดังสินค้า ซึ่งอาคารดังกล่าวมีสภาพเสื่อมโทรม และบริเวณข้างคลองไต้ะยอ ที่เป็นโกดังร้าง ด้านอาคารที่เป็นที่อยู่อาศัยแบบบ้านเดี่ยวจะพบเห็นในชุมชนมัสยิดพิศุบลารี โดยสภาพที่พบเป็นอาคารไม้ที่มีทั้งชั้นเดียว และ 2 ชั้น



รูปภาพที่ 3.13 : แสดงภาพถ่ายสภาพอาคารในบริเวณพื้นที่บริเวณแยกลำสาลี

- สภาพทั่วไปของอาคาร และสิ่งก่อสร้างบริเวณชุมชนคลองไต้ะยอ

จากการสำรวจสภาพอาคารบริเวณชุมชนไต้ะยอ พบว่าอาคารส่วนใหญ่เป็นกลุ่มอาคารพักอาศัยแบบบ้านเดี่ยวบนพื้นที่ของตนเอง มีพื้นที่บริเวณข้างคลองไต้ะยอ ตั้งแต่ช่วงระหว่างถนนรามคำแหงไปถึงคลองแสนแสบ กลุ่มของอาคารมีลักษณะที่ชิดกันแบบชุมชนแออัดที่มีการก่อสร้างด้วยไม้ โดยมากมีชั้นเดียว และมีสภาพปานกลางถึงทรุดโทรม



รูปภาพที่ 3.14 : แสดงภาพถ่ายสภาพอาคารในบริเวณพื้นที่ย่านชุมชนโต๊ะยอ

3.4.3 พื้นที่ว่าง และที่รกร้าง

การสำรวจพื้นที่ว่าง และที่รกร้างที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาในพื้นที่ศึกษา พบว่าในบริเวณพื้นที่ศึกษามีพื้นที่ว่างกระจายอยู่ในบริเวณต่างๆ ด้านในของพื้นที่ฝั่งใต้ของคลองแสนแสบ ซึ่งเป็นพื้นที่ชุมชนพักอาศัยเดิม และอาคารชุดสร้างใหม่ และอีกพื้นที่หนึ่งอยู่บริเวณด้านเหนือคลองแสนแสบ ช่วงสี่แยกสำนักงานเขตบางกะปิ พื้นที่ทั้งสองแห่งดังกล่าวเป็นพื้นที่ที่โดยมีขนาดใหญ่สามารถพัฒนาเพื่อประโยชน์ในการใช้ที่ดินได้หลากหลาย (แผนที่ 3.12)

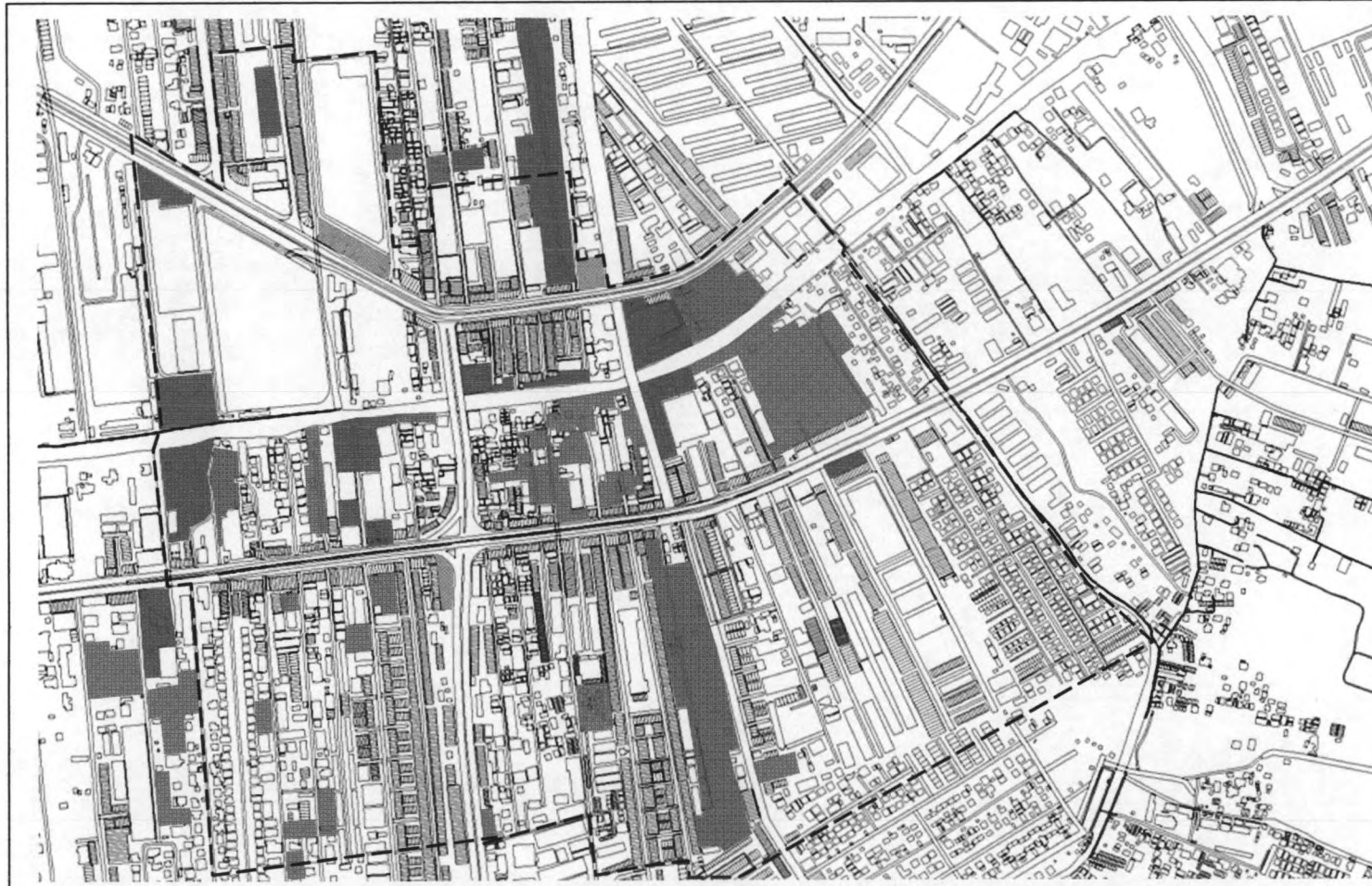
3.4.4 กรรมสิทธิ์ที่ดิน

กรรมสิทธิ์ที่ดินในบริเวณพื้นที่ศึกษาแยกบางกะปิมีอยู่ 3 ประเภท คือกรรมสิทธิ์ที่ดินของภาครัฐ และกรรมสิทธิ์ที่ดินของภาคเอกชนรายใหญ่และรายย่อย และที่ดินกรมศาสนา แต่โดยส่วนใหญ่แล้วพื้นที่ในบริเวณพื้นที่ศึกษาเป็นของภาคเอกชนเกือบทั้งหมด เช่นห้างสรรพสินค้า และตลาดสดต่างๆ รวมไปถึงอาคารพาณิชย์ มีเพียงบางส่วนเท่านั้นที่เป็นของรัฐ ซึ่งดูแลโดยกรมธนารักษ์ ที่ดินหน่วยงานรัฐที่เป็นที่ตั้งของสถานที่ราชการ สถาบันศาสนา สถาบันการศึกษา และถนนสายหลักจะดูแลโดยกรมทางหลวง ถนนสายรอง ถนนซอยซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร คลองสาธารณะ ดูแลโดยกรมการขนส่งทางน้ำ

ลักษณะของแปลงที่ดินในพื้นที่โครงการที่ถือกรรมสิทธิ์ โดยภาคเอกชนนั้นส่วนใหญ่มีการแบ่งแปลงเป็นแปลงเล็กๆ ขนาดของแปลงที่ดินไม่เกิน 1 ไร่ และมีการใช้ประโยชน์ที่ดินแล้วเกือบทั้งหมด ส่วนแปลงที่ดินที่เป็นแปลงพื้นที่ว่าง และมีขนาดพื้นที่มากกว่า 1 ไร่ ขึ้นไปมีจำนวนน้อย ในการพัฒนาพื้นที่และจัดทำโครงการที่มีขนาดใหญ่ค่อนข้างจะเป็นไปได้ยาก เว้นแต่จะรวบรวมแปลงที่ดินรายย่อยที่มีผู้ถือครองกรรมสิทธิ์หลายคนเข้าด้วยกัน (แผนที่ 3.13)

3.4.6 ภูมิทัศน์ และสภาพแวดล้อม

การสำรวจภูมิทัศน์ และสภาพแวดล้อม รวมถึงส่วนประดับทางกายภาพของพื้นที่ ได้ทำการรวบรวมจากบริเวณพื้นที่ศึกษา และพื้นที่ต่อเนื่องโดยรอบ เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีความหลากหลายของกิจกรรม และองค์ประกอบเมือง ส่วนประดับทางกายภาพได้แก่อุปกรณ์ถนน (Street furniture) เช่น ป้ายจราจร แผงป้ายบอกทางและสถานที่ ป้ายห้างร้าน สัญลักษณ์อื่นๆ ป้อมตำรวจ เสาไฟฟ้า-โทรศัพท์ ตู้โทรศัพท์ ตู้ไปรษณีย์ ม้านั่ง ตลอดจนองค์ประกอบทางเท้าและถนนนั้นสำรวจพบว่ามักจะกระจายตัวอยู่ตามถนนสายหลักในย่านการค้า จากการสำรวจผลการสำรวจสามารถสรุปเป็นพื้นที่ได้ดังนี้ (แผนที่ 3.14)



NORTH : ทิศเหนือ

สัญลักษณ์

- พื้นที่ลานโล่ง
- พื้นที่เปิดโล่งสีเขียว
- พื้นที่ว่างเปล่า

แนวทางการออกแบบเพื่อการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมบริเวณแยกบางกะปิ

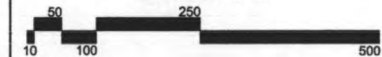
แผนที่ 3.12

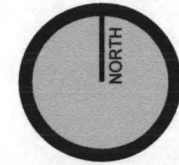
แสดงตำแหน่งพื้นที่เปิดโล่งบริเวณพื้นที่ศึกษา

ที่มา

การสำรวจพื้นที่

SCALE





NORTH : ทิศเหนือ

สัญลักษณ์

- กรรมสิทธิ์ที่ดินเอกชน
- กรรมสิทธิ์ที่ดินภาครัฐ
- กรรมสิทธิ์ที่ดินการศึกษา และพื้นที่ศาสนา

แนวทางการออกแบบเพื่อการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมบริเวณแยกบางกะปิ

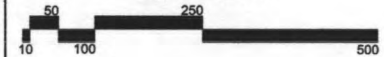
แผนที่ 3.13

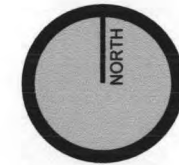
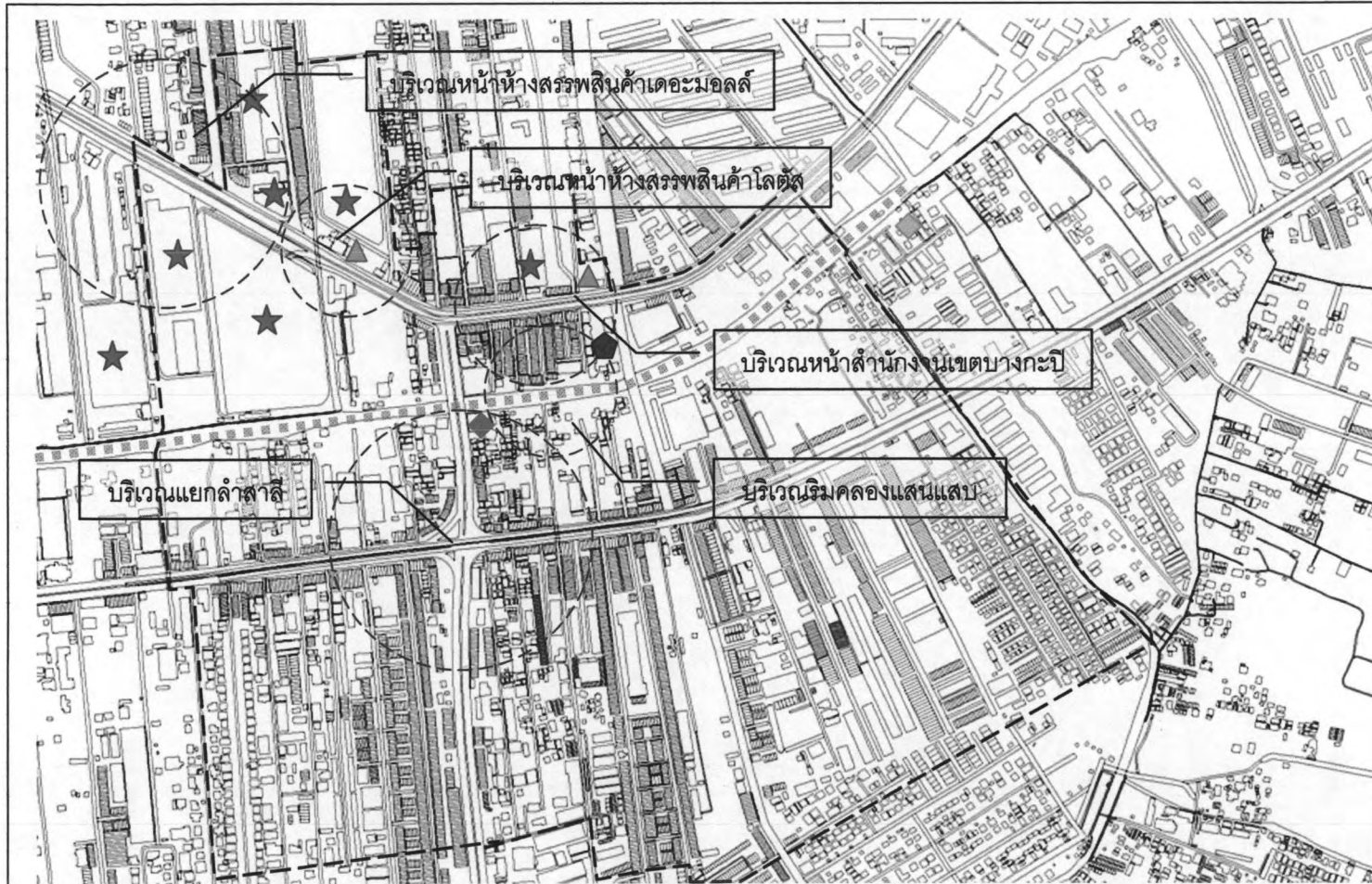
แสดงกรรมสิทธิ์ที่ดิน และการถือครองที่ดินของภาครัฐและเอกชน

ที่มา

สำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานคร สาขาบางกะปิ

SCALE





NORTH : ทิศเหนือ

สัญลักษณ์

- ◆ วัดพุทธศาสนา
- ◆ มัสยิดอิสลาม
- ★ ห้างสรรพสินค้า
- ⬠ สำนักงานเขต
- ▲ สวนสาธารณะ

แนวทางการออกแบบเพื่อการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมบริเวณแยกบางกะปิ

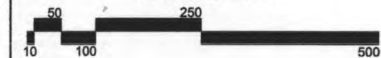
แผนที่ 3.14

แสดงสภาพแวดล้อม, สถานที่สำคัญและจุดหมายตา

ที่มา

จากการสำรวจพื้นที่

SCALE



บริเวณถนนลาดพร้าวมีอุปกรณ์ถนนกระจกตัวอยู่หน้าห้างเดอะมอลล์บางกะปิเป็นแนวยาว และมีสภาพค่อนข้างดี เนื่องจากเป็นพื้นที่เอกชนเพื่อพานิชยกรรม แต่บางจุดมีการวางอุปกรณ์ถนนในตำแหน่งที่กีดขวางการเดินเท้า และบดบังมุมมองไปยังที่โล่งว่าง เช่นจุดขึ้นลงสะพานลอย และห้อมตำรวจ



รูปภาพที่ 3.15 : แสดงภาพถ่ายภูมิทัศน์บริเวณหน้าห้างเดอะมอลล์บางกะปิ และสะพานนา

บริเวณหน้าห้างโลตัสมีการรวมตัวกันของอุปกรณ์ถนนที่มีการจัดวางได้อย่างไม่กีดขวางทางเดิน เนื่องจากมีพื้นที่โล่งเฉพาะ มีบรรยากาศโปร่งโล่งและสวยงาม เน้นองค์ประกอบที่เป็นสวน ต้นไม้ ที่นั่งพักผ่อน น้ำพุ และป้ายโฆษณาที่เป็นระเบียบ จึงทำให้เกิดบรรยากาศเมืองอันเป็นที่นิยมมาใช้กัน



รูปภาพที่ 3.16 : แสดงภาพถ่ายภูมิทัศน์บริเวณหน้าห้างโลตัส

บริเวณย่านการค้าดั้งเดิม ณ ตลาดบางกะปินั้นมีอุปกรณ์ถนนเกือบทุกประเภท ยกเว้นต้นไม้หรือกระถางต้นไม้ที่จะให้ความสดชื่นแก่ผู้เดินผ่านไปมา นอกจากนั้นยังมีหาบเร่ – แผงลอยเป็นอุปกรณ์ถนนเป็นแนวยาวทั้งสองฝั่ง ซึ่งจะกีดขวางทางเดินในส่วนที่ทางเท้าแคบ อุปกรณ์ถนนที่กีดขวางทางเดินอย่างสำคัญอีกประเภทหนึ่งคือทางยกลอยข้ามถนน โดยทั่วไปการตกแต่งส่วนประดับทางกายภาพในบริเวณพื้นที่ออกแบบนี้ค่อนข้างเป็นระเบียบดี แต่ยังมีสภาพทรุดโทรมในบางจุดของพื้นที่เนื่องจากมีการใช้งานมายาวนาน



รูปภาพที่ 3.17: แสดงภาพถ่ายภูมิทัศน์บริเวณถนนลาดพร้าวช่วงสำนักงานเขตบางกะปิ

อุปกรณ์ประดับในทางเดินเท้าริมคลองนั้นมีไม่หลากหลายเหมือนอุปกรณ์ประดับถนน โดยมากในเส้นทางจะขาดจุดพัก และจุดจอดจักรยาน และจุดกิจกรรมทำให้ประชาชนส่วนใหญ่ไม่นิยมเข้าใช้พื้นที่เพื่อการสัญจรมากนัก พื้นที่พักระหว่างการเดินมีเพียงท่าเรือที่อยู่ในสภาพค่อนข้างชั่วคราวทั้งๆ ที่มีการใช้สอยเป็นอย่างมาก อุปกรณ์ประดับคลองอีกอย่างหนึ่งที่มีเป็นระยะๆตามแนวคลองแสนแสบก็คือต้นไม้ที่ให้ความสบายตาเป็นส่วนใหญ่ แต่ไม่ได้ให้ร่มเงา



รูปภาพที่ 3.18 : แสดงภาพถ่ายภูมิทัศน์บริเวณริมคลองแสนแสบ

3.4 นโยบาย, แผนงาน และโครงการที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา

โครงการบูรณาการแผนผังพัฒนากรุงเทพมหานคร เพื่อนำการพัฒนากรุงเทพมหานครให้เป็นไปตามนโยบาย วิสัยทัศน์ แผนผัง และข้อกำหนดของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 2) สอดคล้องกับนโยบายของคณะผู้บริหารกรุงเทพมหานคร ความต้องการของประชาชน และสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม ประกอบด้วยแผนงานโครงการ 3 ส่วน คือ แผนงานพัฒนาพื้นที่ ซึ่งเป็นแผนงานโครงการหลักที่จะนำการพัฒนาเมืองให้เป็นไปในทิศทางที่กำหนดในผังเมืองรวม แผนงานพัฒนาการจราจรขนส่ง เพื่อให้กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่มีความสะดวกสบายในการเดินทาง และแผนงานพัฒนาสิ่งแวดล้อม ที่ต้องการส่งเสริมและรักษาสภาพแวดล้อมของเมือง

3.4.1 ความสัมพันธ์ระหว่างนโยบาย, แผนงานและโครงการต่างๆ ของรัฐและเอกชน

1) ความสัมพันธ์ในระดับการกำหนดนโยบาย

ความสัมพันธ์ระหว่างนโยบาย แผนงานและโครงการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการ นอกจากนโยบายการพัฒนาพื้นที่ของกรุงเทพมหานครที่เกี่ยวข้องโดยตรงแล้ว นโยบายในระดับภาพกว้าง อย่างโครงการวางและจัดทำผังภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในความรับผิดชอบของกรมโยธาธิการ และผังเมืองซึ่งมีบทบาทในการกำหนดแนวทางในการกำหนดนโยบายการจัดพื้นที่มหานคร ปรับปรุงคุณภาพชีวิตของประชาชนและคำนึงถึงปัญหาที่ต้องควบคุมจากการขยายตัวของเมือง โดยมีหลักในการสร้างปัจจัยดึงดูดประชากรออกจากศูนย์กลางประเทศไปยังพื้นที่เป้าหมายอื่นๆ ในภูมิภาค ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาความเชื่อมโยงพื้นที่โดยการพัฒนาโครงข่ายพื้นฐานด้านคมนาคมระหว่างเมืองใช้ระบบทางด่วนระหว่างเมือง และระบบการขนส่งประสิทธิภาพสูง เช่น ระบบรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงภาค กรุงเทพมหานครและปริมณฑลเข้ากับพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ความเกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการ จะไม่ได้เกี่ยวข้องโดยตรง แต่ละมีส่วนทางอ้อมในเรื่องของการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมที่จะได้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภูมิภาคและกรุงเทพมหานครเป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ นโยบายที่มาจากกรุงเทพมหานครในระดับบนอย่างแผนพัฒนา กรุงเทพมหานครซึ่งเป็นแผนที่ใช้เป็นกรอบชี้แนะและควบคุมการดำเนินการพัฒนาและแก้ปัญหาของ กรุงเทพมหานคร ปัจจุบันอยู่ในวาระของแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2545 - 2549) ยังคงยึดหลักการพัฒนาตามแนวทางของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๙ ที่เน้น "คนเป็นศูนย์กลางของการพัฒนา" และ "การมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการพัฒนา" โดยกำหนดวัตถุประสงค์ของแผนเพื่อสร้างสรรค์กรุงเทพมหานครให้เป็นเมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืน ยกกระดับคุณภาพชีวิตประชาชนอย่างเท่าเทียมกัน มีการบริหารจัดการที่ดีในการบริหารราชการกรุงเทพมหานคร และส่งเสริมกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนและสร้างเสถียรภาพทางการเงินการคลังของกรุงเทพมหานครให้มีความมั่นคง ซึ่งมีความสอดคล้องกับวาระแห่งกรุงเทพมหานคร หรือ Bangkok Agenda 21 เป็นการแนวทางการกำหนดแนวทางการพัฒนากรุงเทพมหานคร ไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืนและมีความน่าอยู่ ซึ่งแนวนโยบายหลักๆ ประกอบด้วยการส่งเสริมการพัฒนาในทุกๆ ด้านทั้งเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และทางกายภาพ โดยอาศัยมาตรการทางผังเมือง และกระตุ้นการมีส่วนร่วมของประชาชนและองค์กรในการตัดสินใจเพื่อจัดทำแผนของกรุงเทพมหานคร

สำหรับในส่วนของแผนงานที่มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับการกำหนดทิศทางการพัฒนาพื้นที่ ได้แก่ ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ได้กำหนดวัตถุประสงค์ในการวางและจัดทำผังเมืองรวมให้ กรุงเทพมหานครเป็นเมืองน่าอยู่ มีบริการทางสังคมที่ทั่วถึง และมีความสะดวกสบายในการคมนาคมขนส่ง ซึ่งล้วนเป็นกรอบสำคัญในการกำหนดทิศทางการพัฒนาพื้นที่บริเวณต่างๆ ในกรุงเทพมหานคร และจากมาตรการลดความแออัดของพื้นที่ศูนย์กลางเมือง จึงเป็นที่มาของแนวคิดการพัฒนาพื้นที่ศึกษาย่านบางกะปินี้

2) ความสัมพันธ์จากการควบคุมทางกฎหมาย

เมื่อมาสู่ในระดับปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับมาตรการทางกฎหมายที่มีผลต่อการควบคุมการพัฒนา การที่อยู่ภายใต้ข้อกำหนดตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 2) จะมีความสอดคล้องกับแนวคิดในการกำหนดย่านพาณิชยกรรมในบริเวณต่างๆ โดยการกำหนดย่านการใช้ประโยชน์ที่ดินให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครพ.ศ.2549 ได้กำหนดลักษณะของศูนย์พาณิชยกรรมและย่านที่อยู่อาศัยในพื้นที่โครงการ 2 ประเภท คือ พื้นที่ดินใช้เพื่ออยู่อาศัยประเภท ย.๖ กับพื้นที่พาณิชยกรรมประเภท พ.๓ ซึ่งมีวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกันดังนี้ (แผนที่ 3.15)

ที่ดินประเภท ย.๖ ที่กำหนดไว้เป็นสีส้ม ให้เป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง และมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการอยู่อาศัยใกล้แหล่งงานบริเวณพื้นที่ต่อเนื่องกับศูนย์ชุมชนเมือง ศูนย์พาณิชยกรรมชุมชน และเขตอุตสาหกรรม โดยกำหนดให้มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารต่อพื้นที่ดิน (FAR) เท่ากับ 4.5 : 1 และกำหนดให้มีอัตราส่วนของพื้นที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม (OSR) เท่ากับ ร้อยละ 6.5 ของพื้นที่อาคารรวม

ที่ดินประเภท พ.๓ ที่กำหนดไว้เป็นสีแดง ให้เป็นที่ดินประเภทพาณิชยกรรม มีวัตถุประสงค์ให้ใช้ประโยชน์เป็นศูนย์พาณิชยกรรมชุมชนรองและพาณิชยกรรมเมือง เพื่อรองรับการประกอบกิจกรรมทางธุรกิจการค้าและบริการ รวมทั้งการค้าและบริการเฉพาะประเภทที่ให้แก่ประชาชนโดยทั่วไป โดยกำหนดให้มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารต่อพื้นที่ดิน (FAR) เท่ากับ 7 : 1 และกำหนดให้มีอัตราส่วนของพื้นที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม (OSR) เท่ากับร้อยละ 4.5 ของพื้นที่อาคารรวม

ซึ่งย่านการใช้ประโยชน์ที่ดินแต่ละประเภทจะมีการออกมาตรการการควบคุมรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆ การห้ามใช้ และกำหนดความหนาแน่นที่เหมาะสมกับการพัฒนาในแต่ละพื้นที่ที่แตกต่างกันไป



แนวทางการออกแบบเพื่อการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมบริเวณแยกบางกะปิ	
สัญลักษณ์	แผนที่ 3.15 แสดงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ปี 2549
<ul style="list-style-type: none"> ■ ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ■ ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง ■ ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม ■ ที่ดินประเภทสถาบันราชการ 	ที่มา สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

3.4.2 แผนงานพัฒนาพื้นที่

ในส่วนแผนงานพัฒนาในพื้นที่ศึกษาแยกบางกะปิ ประกอบด้วยแผนงานประเภทต่างๆ ซึ่งเป็นไปตามปฏิญญา นโยบาย และวิสัยทัศน์การพัฒนากรุงเทพมหานครของผู้บริหารกรุงเทพมหานคร โดยจำแนกได้เป็น 3 กลุ่มหลักดังนี้

- แผนงานพัฒนาพื้นที่
- แผนงานพัฒนาการจราจรและการขนส่ง
- แผนงานพัฒนาสิ่งแวดล้อม

โดยรายละเอียด และโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา มีดังนี้

1) โครงการพัฒนาและปรับปรุงศูนย์พณิชยกรรมชุมชนบางกะปิ

โครงการพัฒนาและปรับปรุงศูนย์พณิชยกรรมบางกะปิ ครอบคลุมพื้นที่ 4 ตารางกิโลเมตร บริเวณริมถนนลาดพร้าว ด้านหลังติดคลองแสนแสบ ปัจจุบันบริเวณดังกล่าวประกอบไปด้วยกลุ่มตึกแถวพณิชยกรรมขนาดเล็กที่มีสภาพทรุดโทรม เป็นที่ตั้งของสำนักงานเขตบางกะปิ โดยรอบเป็นย่านสำนักงาน พณิชยกรรมที่มีความหนาแน่นสูง และผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครกำหนดให้เป็นศูนย์พณิชยกรรมบริเวณดังกล่าวนี้ มีศักยภาพในการพัฒนาให้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมทั้งทางบกและทางน้ำ เนื่องจากเป็นพื้นที่ติดคลองแสนแสบ และโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายบางบำหรุ - บางกะปิที่จะเข้ามาในพื้นที่ในอนาคต ดังนั้นควรส่งเสริมให้เป็นพื้นที่รองรับการขยายตัวของเมืองที่มีการจราจรคล่องตัว สะดวกสบาย ด้วยการพัฒนาระบบจุดจอดรถ ย่านพณิชยกรรมและสำนักงานเขตบางกะปิ พัฒนาทางเดินริมคลองและทำเรือบริเวณจุดต่อเรือ เช่นโครงการจัดการที่จอดรถในจุดเชื่อมต่อระหว่างการคมนาคมทางบกและทางน้ำบริเวณแยกบ้านมาครอบคลุมพื้นที่ 5 ไร่ เป็นการก่อสร้างพื้นที่จอดรถในจุดเชื่อมต่อระหว่างการคมนาคมทางน้ำในเส้นทางเดินเรือคลองแสนแสบ และเส้นทางคมนาคมทางบก โครงการประกอบด้วย ที่จอดรถ ที่จอดรถจักรยาน และสิ่งก่อสร้างที่จำเป็นและเกี่ยวเนื่อง รวมทั้งร้านค้าย่อย สวนสาธารณะขนาดเล็กบริเวณริมถนนศรีบูรพาใกล้สามแยกบ้านม้า

นอกจากนี้การพัฒนาและปรับปรุงศูนย์พณิชยกรรมชุมชนบางกะปิ ประกอบด้วยการพัฒนาโครงข่ายถนน การพัฒนาทางเท้าบริเวณสถานีขนส่งมวลชนระบบราง การปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณเส้นทางสัญจรและบริเวณที่โล่งสาธารณะ การพัฒนาระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ การปรับปรุงสภาพแวดล้อม การออกแบบชุมชนเมือง และการกำหนดมาตรการควบคุมการพัฒนาพื้นที่เฉพาะ

ความเชื่อมโยงของแผนการพัฒนาเขตบางกะปิกับพื้นที่ศึกษา

การพิจารณารายละเอียดของแผนพัฒนาเขต เพื่อนำไปเป็นกรอบการพัฒนาพื้นที่โครงการ มีความสอดคล้องที่เกี่ยวเนื่องกับแนวโน้มความเปลี่ยนแปลง และศักยภาพพื้นที่ศึกษาได้จากการเสนอแนวทางการพัฒนาเขตบางกะปิไว้ 5 แนวทาง คือ

1) การเสริมสร้างบทบาทความเป็นศูนย์กลางพณิชยกรรม จากการพัฒนาที่อยู่อาศัยในบริเวณชานเมืองตะวันออกของกรุงเทพฯ ประกอบกับการเป็นศูนย์รวมเส้นทางคมนาคมและการเป็นที่ตั้งของสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาและสถานนันทนาการขนาดใหญ่ในเขตบางกะปิ ทำให้พื้นที่บางกะปิมีบทบาทเป็นศูนย์กลางพณิชยกรรมที่สำคัญ

2) การสร้างเสริมสภาพการเป็นศูนย์รวมของสถาบันการศึกษาและสถานนันทนาการ

3) จำเป็นต้องมีการวางแผนและจัดทำผังพัฒนาพื้นที่เฉพาะร่วมกับการพัฒนาย่านพณิชยกรรมหัวหมาก ทั้งนี้การปรับปรุงโครงข่ายการคมนาคมและการขนส่งสาธารณะ เพื่อสร้างเสริมประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณการจราจร การปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ตลอดจนการปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์เพื่อส่งเสริมสภาพความเป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่

4) การสร้างเสริมบทบาทการเป็นศูนย์รวมและการส่งถ่ายการจราจร โดยการพัฒนา ระบบโครงข่ายถนนสายรอง (Secondary หรือ Collector-Distributor Road) เพื่อการถ่ายเทปริมาณ การจราจรจากถนนสายหลักไปยังถนนสายย่อยหรือถนนซอย (Local Road) การพัฒนาโครงข่ายการสัญจร รูปแบบอื่นๆ เช่น การสัญจรทางน้ำในคลองแสนแสบและการพัฒนาทางจักรยานริมถนนบางสายโยเขตบาง กะปิ การเชื่อมโยงโครงข่ายการสัญจรเสริมและการเชื่อมโยงกับระบบขนส่งสาธารณะ ตลอดจนการขนส่ง มวลชน ที่มีผลต่อการพัฒนาในอนาคต

5) การพัฒนาระบบชุมชนของย่านที่อยู่อาศัย เน้นการพัฒนาย่านที่อยู่อาศัยที่มีคุณภาพ ตามแนวคิด Neighborhood Concept เพื่อให้เกิดพื้นที่ย่อยของการพัฒนาระบบสาธารณูปการที่ก่อให้เกิด ลักษณะของการอยู่อาศัยร่วมกัน และการพัฒนาระบบสัญจรภายในเขตชุมชนจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการ ใช้ประโยชน์จากสาธารณูปการของชุมชนร่วมกัน และย่อมมีผลต่อการลดปริมาณและบรรเทาปัญหาจราจร ของถนนสายหลักและถนนสายรองภายนอกโดยรอบชุมชน

6) การแก้ไขปรับปรุงสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ นอกเหนือจากการดำเนินการ ด้านสาธารณูปโภคแล้ว การปรับปรุงแหล่งเสื่อมโทรมโดยเทคนิควิธีที่มีความเหมาะสมตามเงื่อนไขทางด้าน กรรมสิทธิ์ที่ดินและศักยภาพในการพัฒนาโดยตำแหน่งที่ตั้งและสภาพการใช้ที่ดินของบริเวณพื้นที่โดยรอบ ย่อมเป็นสิ่งจำเป็นต่อความสำเร็จในการพัฒนาระบบชุมชนของย่านที่อยู่อาศัยที่ซึ่งชุมชนแออัดหรือ แหล่งเสื่อมโทรม

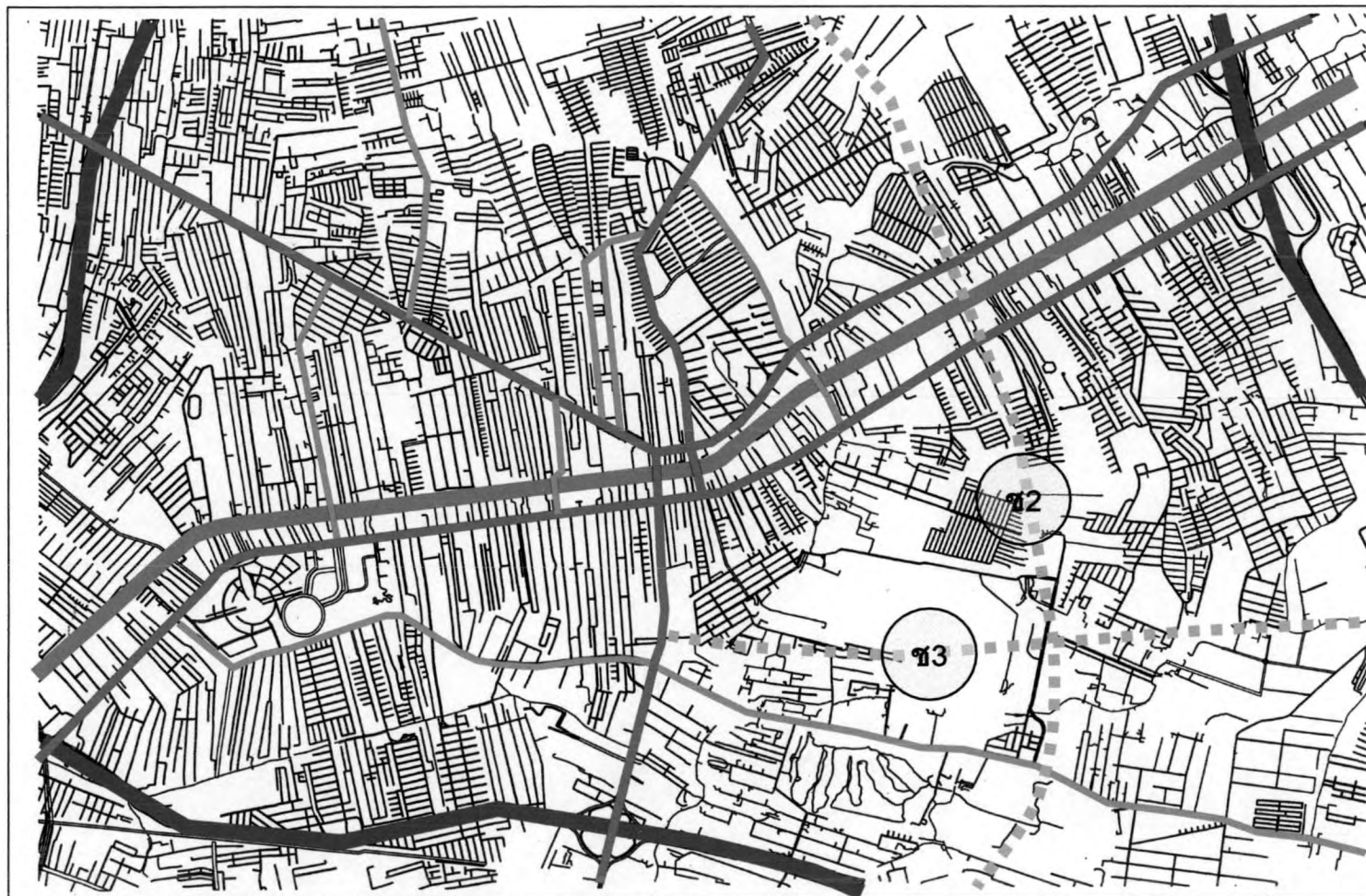
3.4.3 โครงการคมนาคมและการขนส่งในพื้นที่ศึกษา และพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

โครงการคมนาคมขนส่งในอนาคตบริเวณพื้นที่เขตบางกะปิ เขตบึงกุ่ม และเขตวังทองหลาง และ พื้นที่เกี่ยวเนื่อง ส่วนใหญ่จะเป็นโครงการเกี่ยวกับการคมนาคมทางบก เพื่อช่วยในด้านการจราจร โดย โครงการส่วนใหญ่ที่จะเกิดขึ้นเป็นโครงการที่ใช้เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่บริเวณรอยต่อระหว่างเขตซึ่งเป็นโครงการ ที่จะช่วยให้การจราจรเข้าออกในพื้นที่มีความสะดวกและคล่องตัวยิ่งขึ้น ได้แก่

1) โครงการก่อสร้างถนน ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2)

ตามกฎกระทรวงประกาศให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 2) ได้กำหนดแผนผังโครงข่ายคมนาคมและขนส่งกำหนดถนนโครงการ ประกอบด้วย ถนนสายหลัก และถนน สายรอง จำนวน 25 สาย ที่สมควรให้มีการดำเนินการก่อสร้าง โดยมีเจตนารมณ์เพื่อพัฒนาเป็นโครงข่าย การเชื่อมโยงอย่างเป็นระบบและเป็นไปตามมาตรฐานทางผังเมือง ในพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ต่อเนื่องมี 3 สาย ได้แก่ ถนนสาย ฉ 1, สาย ข 2 และ สาย ข 3 (แผนที่ 3.16)

ถนนสาย ฉ 1 เป็นถนนโครงการกำหนดให้สร้างใหม่ คือ ถนนรัชดาภิเษก-รามอินทรา ขนาดเขตทาง 50 เมตร เริ่มจากถนนรัชดาภิเษก ที่บริเวณตัดกับถนนพหลโยธินไปทางทิศตะวันออก เฉียงใต้ตามแนวถนนรัชดาภิเษก ระยะประมาณ 800 เมตร ไปทางทิศตะวันออก ตัดกับถนนโชคชัย 4 ถนน สุขคนธสวัสดิ์ ถนนประดิษฐ์มนูธรรม ตัดถนนเกษตร-นวมินทร์ บรรจบกับถนนรามอินทราที่บริเวณห่างจาก ถนนกาญจนาภิเษกตัดกับถนนรามอินทราไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ตามแนวถนนรามอินทรา ระยะ ประมาณ 1,150 เมตร



NORTH : ทิศเหนือ

สัญลักษณ์

- ถนนสายประธาน
- ถนนสายหลัก
- ถนนสายสีตรง
- ถนนซอย
- ระบบการคมนาคมทางน้ำ
- โครงข่ายถนนใหม่ตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

แนวทางการออกแบบเพื่อการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมบริเวณแยกบางกะปิ

แผนที่ 3.16
แสดงระบบโครงข่ายถนนใหม่ตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

ที่มา
สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

SCALE



ถนนสาย ช 2 เป็นถนนโครงการกำหนดให้สร้างใหม่ คือ ถนนนวมินทร์ – อุดมสุข ขนาดเขตทาง 60 เมตร เริ่มต้นจากถนนนวมินทร์ ที่บริเวณถนนเกษตร-นวมินทร์บรรจบกับถนนนวมินทร์ ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ระยะประมาณ 4,100 เมตร ตัดกับถนนเสรีไทย ถนนรามคำแหง ถนนสาย ช ๓ (กรุงเทพฯ-ร่มเกล้า) ตัดกับซอยสุขุมวิท 77 (ซอยอ่อนนุช) ไปทางทิศใต้ จนบรรจบกับถนนเฉลิมพระเกียรติ ร.9 ที่บริเวณห่างจากถนนเฉลิมพระเกียรติ ร.9 ตัดกับคลองปลัดเปรียง ไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ตามแนวถนนเฉลิมพระเกียรติ ร.9 ระยะประมาณ 160 เมตร

ถนนสาย ช 3 ขนาดเขตทาง 60 เมตร เป็นถนนโครงการกำหนดให้ก่อสร้างใหม่ และถนนเดิมกำหนดให้ขยายเขตทาง คือถนนกรุงเทพฯ-ร่มเกล้า เริ่มต้นจากถนนศรีนครินทร์ ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ตามแนวถนนเดิม ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ตัดกับถนนกาญจนาภิเษก จนบรรจบกับคลองแม่จัน ไปสุดที่ถนนร่มเกล้าที่บริเวณถนนร่มเกล้าบรรจบกับถนนเจ้าคุณทหาร

2) โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

สำนักนโยบายและแผนการขนส่ง (สนข.) ได้ทำการเสนอแผนโครงการขยายโครงข่ายเส้นทางระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2548 จำนวน 10 เส้นทาง โดยในพื้นที่ศึกษาได้มีโครงการรถไฟฟ้าผ่านเข้าสู่พื้นที่ 2 โครงการ ได้แก่ **แผนที่ 3.17**

โครงการรถไฟฟ้า สายสีส้ม (บางกะปิ – บางบำหรุ)

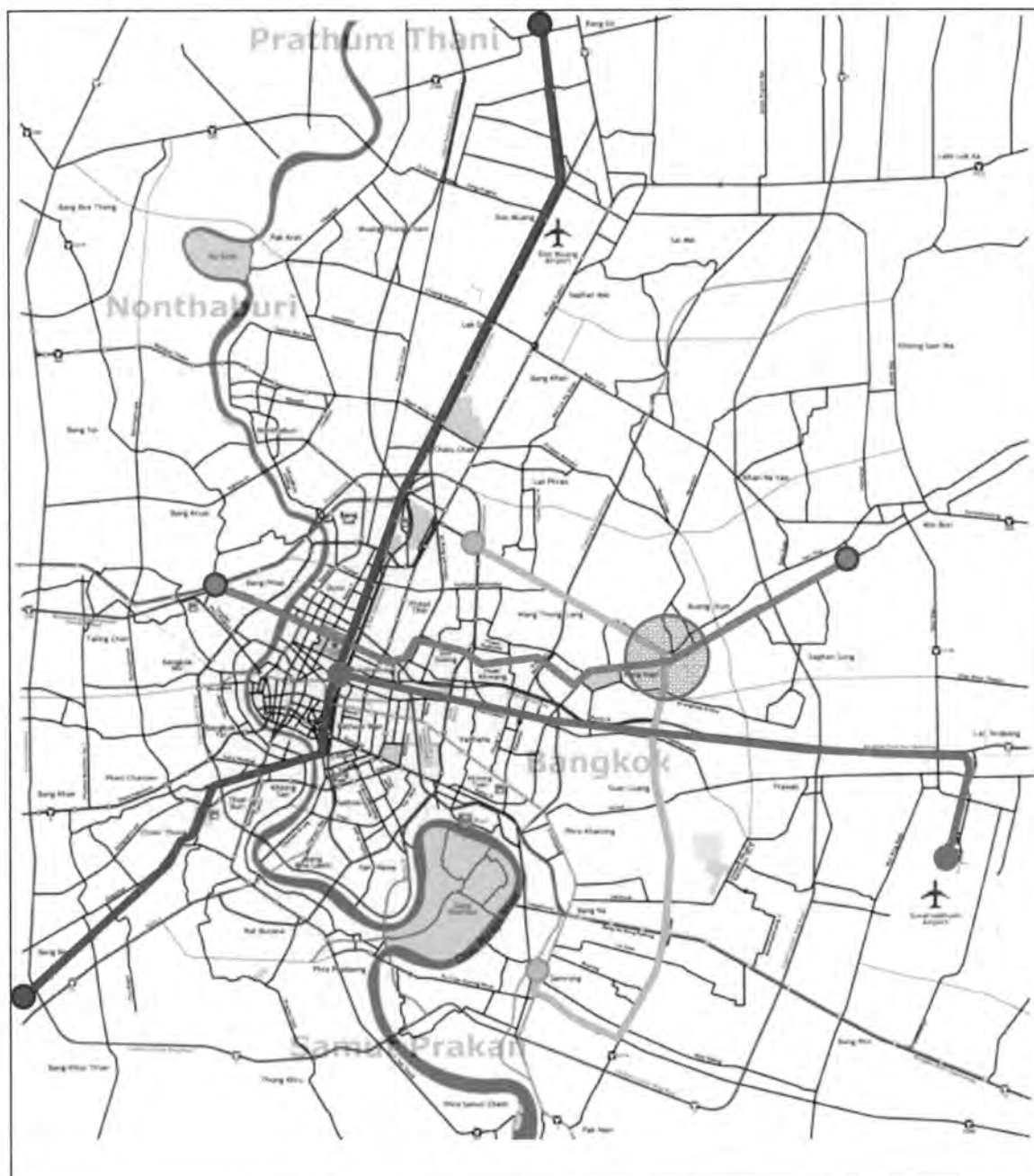
มีระยะทางประมาณ 24 กิโลเมตร (ทางยกระดับ 3 กิโลเมตร และทางใต้ดิน 21 กิโลเมตร) มี 17 สถานี (สถานียกระดับ 2 สถานี และสถานีใต้ดิน 15 สถานี) โดยมีจุดเริ่มต้นสายในบริเวณพื้นที่ศึกษา คือ สถานีบางกะปิ (สถานีลอยฟ้า) และ สถานีแยกลำสาตี (สถานีใต้ดิน) มีจุดปลายทางที่สถานีบางบำหรุ

โครงการรถไฟฟ้า สายสีเหลือง (ลาดพร้าว – ศรีนครินทร์)

มีเส้นทางเริ่มจากแยกลาดพร้าว ถึงแยกสำโรง จำนวน 22 สถานี ซึ่งมีสถานีบริเวณในพื้นที่ศึกษาคือ สถานีแยกลำสาตี (สถานีลอยฟ้า) และ สิ้นสุดที่บริเวณสถานีลาดพร้าวตัดกับถนนรัชดาภิเษก (จุดตัดกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สถานีลาดพร้าว) รวมระยะทาง 32 กิโลเมตร



รูปภาพที่ 3.19 : แสดงรูปแบบการสัญจรในระบบรถไฟฟ้าในสถานียกระดับ และสถานีใต้ดิน



แนวทางการออกแบบเพื่อการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมบริเวณแยกบางกะปิ





แผนที่ 3.17

แสดงแผนที่เส้นทางโครงการรถไฟฟ้า

ที่มา

สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

สัญลักษณ์

-  โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง
-  โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม
-  โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง
-  โครงการรถไฟฟ้าเชื่อมต่осуวรรณภูมิ



3.5 สรุปผลการศึกษา และสภาพปัญหาของพื้นที่

จากการศึกษาข้อมูลและสำรวจภาคสนามบริเวณพื้นที่ศึกษา สามารถสรุปผลการศึกษาเป็นหัวข้อในด้านต่างๆ อันประกอบด้วย ด้านการใช้ประโยชน์อาคาร และที่ดิน, โครงข่ายการคมนาคมขนส่ง, และภูมิทัศน์ สภาพแวดล้อม สามารถสรุปโดยมีรายละเอียดดังนี้

3.5.1 การใช้ประโยชน์อาคารและที่ดิน

การใช้ประโยชน์อาคารและที่ดิน

การใช้ประโยชน์อาคารในปัจจุบัน มีการใช้เป็นอาคารที่พักอาศัยเกือบครึ่งหนึ่ง ได้แก่เป็นบ้านเดี่ยว ตึกแถว หอพักและอาคารชุด การใช้ประโยชน์อาคารเพื่อการพาณิชย์กรรมโดยมากจะอยู่ในตึกแถว สภาพปัญหาในการใช้อาคารที่พบคือ การใช้พื้นที่อาคารไม่เต็มศักยภาพ และอาคารร้างที่เคยใช้เป็นอาคารพาณิชย์กรรมแต่ได้ปิดกิจการลงในปัจจุบัน ส่วนอาคารที่มีความสำคัญในพื้นที่คือ อาคารสำนักงาน เขตบางกะปิ อาคารโรงเรียนอนุบาลหัวหมากศึกษา และอาคารมัสยิดฟัตฮุลบารี ที่ใช้เป็นสถานที่ประกอบกิจกรรมศาสนา

สภาพอาคาร และสถาปัตยกรรม

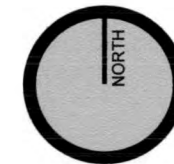
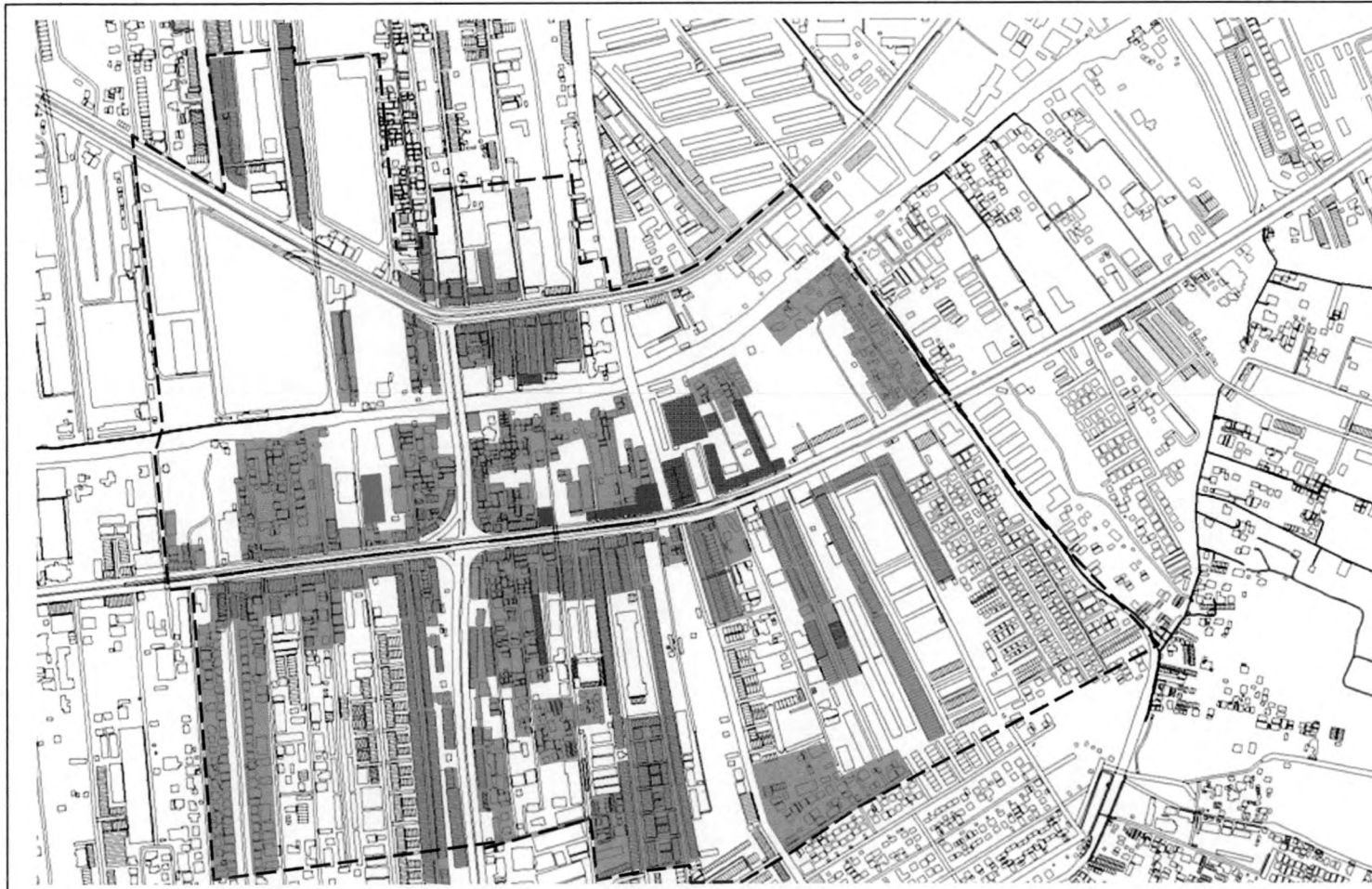
สภาพโดยทั่วไปของอาคารและสิ่งปลูกสร้างในบริเวณพื้นที่ศึกษามีหลายลักษณะ และรูปแบบ รวมไปถึงความสูง ในบริเวณย่านการค้าพาณิชย์กรรมสมัยใหม่อย่างบริเวณศูนย์การค้าเดอะมอลล์บางกะปิ จะพบกลุ่มอาคารที่มีขนาดใหญ่ มีสภาพดีเนื่องจากเป็นอาคารห้างสรรพสินค้า รวมไปถึงอาคารประเภทสถานศึกษา ในส่วนของอาคารที่มีสภาพปานกลางได้แก่อาคารพาณิชย์กึ่งพักอาศัย อาคารบ้านเดี่ยว ที่ทำการเขต และอาคารในพื้นที่ห่างจากถนนหลักซึ่งเป็นกลุ่มอาคารแบบชุมชนเก่า โดยเฉพาะบริเวณริมคลองแสนแสบ ในพื้นที่ศึกษายังพบอาคารที่มีสภาพทรุดโทรม ส่วนมากเป็นอาคารโกดังไม้ และอาคารไม้บริเวณรอบมัสยิด รวมไปถึงอาคารห้างดีเซมเบอร์เก่า และกลุ่มอาคารตึกแถวใกล้เคียง

สภาพปัญหาการใช้ประโยชน์อาคารและที่ดิน (แผนที่ 3.18)

- การใช้ประโยชน์อาคารและที่ดินที่ไม่สอดคล้องกับศักยภาพจากแนวโน้มการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต ส่วนใหญ่เกิดขึ้นกับอาคารพาณิชย์กรรมที่เปลี่ยนการใช้งานเป็นโกดังเก็บของ และอาคารที่พักอาศัยประเภทชุมชนแออัด ที่มีการก่อสร้างในลักษณะเป็นบ้านไม้ชั้นเดียวถึง 2 ชั้น สาเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นจากสัญจรเข้าถึงไม่สะดวกทำให้อาคารไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ



รูปภาพที่ 3.20 : แสดงอาคารที่ไม่สอดคล้องต่อผังเมืองรวม และการพัฒนาศักยภาพพื้นที่



NORTH : ทิศเหนือ

สัญลักษณ์

- การใช้ประโยชน์อาคารไม่เหมาะสมกับศักยภาพ
- อาคารร้าง ขาดการใช้งาน

แนวทางการออกแบบเพื่อการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมบริเวณแยกบางกะปิ

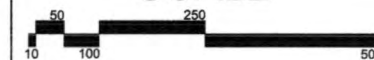
แผนที่ 3.18

แสดงสภาพปัญหาด้านอาคารและที่ดิน

ที่มา

การสำรวจพื้นที่

SCALE



- สภาพอาคารถูกทิ้งร้างไม่เกิดประโยชน์ โดยส่วนใหญ่เกิดกับอาคารที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ แต่เนื่องจากย่านการค้าในพื้นที่เติบโตไม่เท่ากัน ส่งผลให้อาคารส่วนหนึ่งที่อยู่ในย่านที่ถดถอยถูกทิ้งร้างไปและไม่ได้ใช้ประโยชน์ สภาพดังกล่าวนอกจากจะเป็นการสูญเสียทางเศรษฐกิจแล้ว ยังทำให้เป็นพื้นที่เปลี่ยวและเสื่อมโทรม อาจก่อให้เกิดปัญหาอาชญากรรมตามมา



รูปภาพที่ 3.21 : แสดงอาคารที่ไม่มีการใช้สอย และปล่อยทิ้งรกร้าง

3.5.2 การคมนาคมขนส่ง และการสัญจรทางเท้า

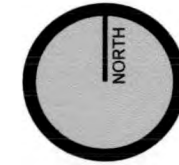
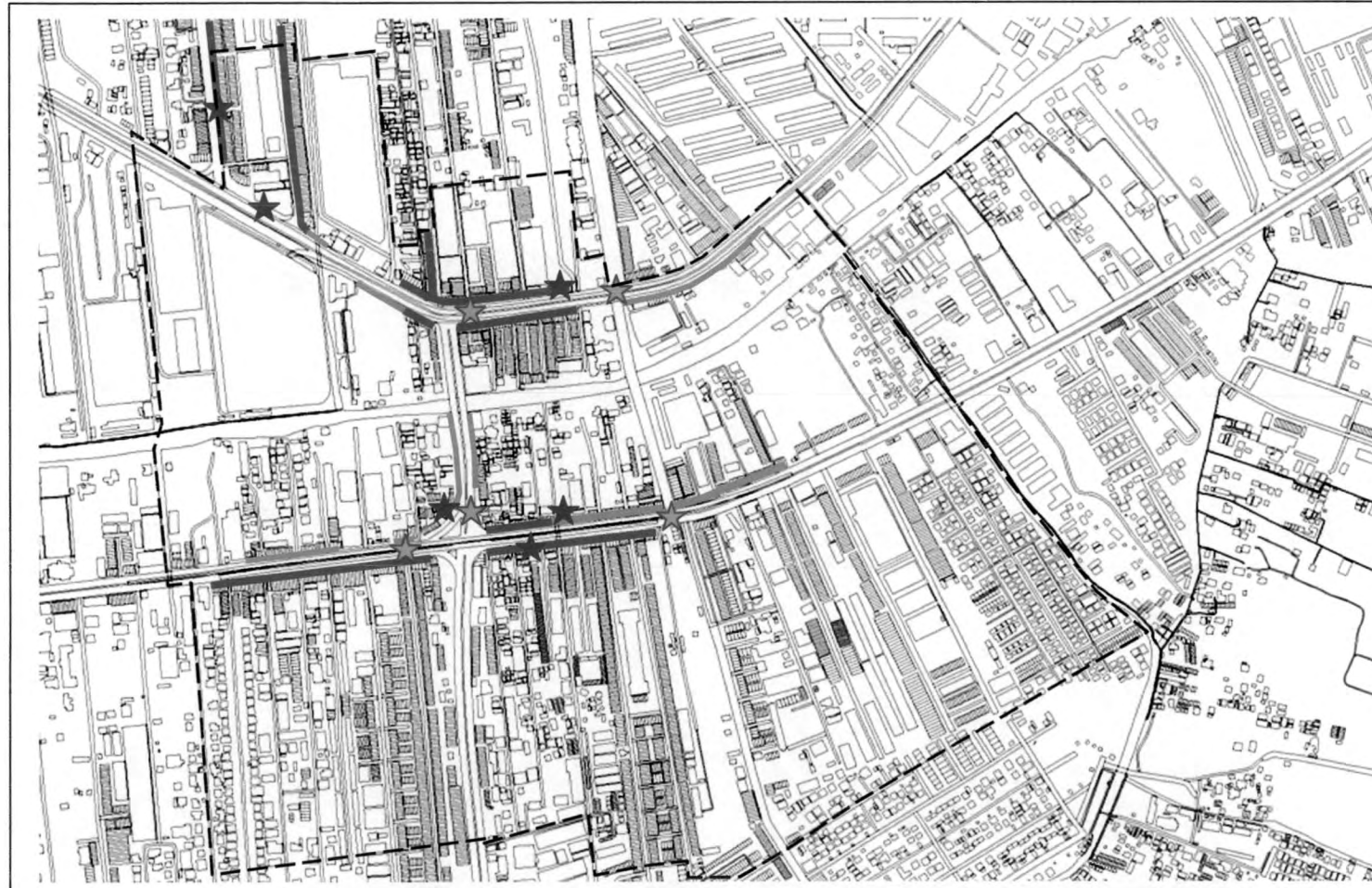
พื้นที่ศึกษามีถนนสายหลักมาเชื่อมต่อกันในพื้นที่ถึง 5 เส้นทาง และการเดินทางโดยเรือโดยสารอีก 1 เส้นทาง จึงทำให้พื้นที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมที่สำคัญ ทั้งในด้านการเปลี่ยนเส้นทาง การสัญจร และการเปลี่ยนระบบการโดยสารระหว่างรถโดยสารและเรือโดยสาร ซึ่งในแต่ละวันจะมีปริมาณผู้เข้ามาใช้งานพื้นที่เป็นจำนวนมากโดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน จนเกิดผลกระทบตามมาหลาย ๆ เช่น ปัญหาการสัญจรทางเท้า การตัดกันของเส้นทางเท้าและถนน และในอนาคตตามแผนแม่บทของสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จะมีแนวเส้นทางรถไฟฟ้าพาดผ่านพื้นที่โครงการคือรถไฟฟ้าสายสีส้ม (บางบำหรุ-บางกะปิ) มาตามแนวถนนรามคำแหง และสายสีเหลือง (ลาดพร้าว-สำโรง) ตามแนวถนนลาดพร้าวและถนนศรีนครินทร์ เกิดเป็นจุดตัดบริเวณแยกลำสาลี ซึ่งจะส่งผลให้พื้นที่นี้มีจำนวนผู้ใช้พื้นที่สูงขึ้น และมีศักยภาพในการเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่สำคัญมากยิ่งขึ้นในอนาคต

สภาพปัญหาการคมนาคมขนส่ง และการสัญจรทางเท้า (แผนที่ 3.19)

- ปัญหาจากการตัดกันของเส้นทางเดินเท้าและรถยนต์ จากการไม่มีเส้นทางข้ามถนนให้กับเส้นทางเท้าโดยเฉพาะ ซึ่งส่งผลให้อาจเกิดอันตรายจากจากรถยนต์ และขาดความสะดวกในสัญจรทั้งในทางผู้ใช้รถ และคนเดินสัญจร



รูปภาพที่ 3.22 : แสดงสภาพปัญหาจากการตัดกันของเส้นทางเท้า และรถยนต์



NORTH : ทิศเหนือ

สัญลักษณ์

- ปัญหาจากกิจกรรมการค้าบนเส้นทางเท้า
- ปัญหาความไม่สะดวกในการเดินเท้า
- ★ ปัญหาการตัดกันของเส้นทางเท้าและรถยนต์
- ★ ปัญหาความไม่สะดวกของพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่าย

แนวทางการออกแบบเพื่อการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมบริเวณแยกบางกะปิ

แผนที่ 3.19

แสดงสภาพปัญหาด้านการคมนาคม และการสัญจรทางเท้า

ที่มา

การสำรวจพื้นที่

SCALE



- ปัญหาจากการรुक้าของกิจกรรมการค้า โดยเฉพาะกลุ่มหาบเร่แผงลอยซึ่งมักจะใช้ทางสาธารณะเป็นพื้นที่ทำการค้า ทำให้ประชาชนที่ใช้ทางเท้าไม่ได้รับความสะดวกในการเดิน



รูปภาพที่ 3.23 : แสดงสภาพปัญหาจากกิจกรรมการค้าบนทางเดินเท้า

- ปัญหาจากความไม่สะดวกของเส้นทางเท้า จากการขาดระยะความกว้างที่เหมาะสม มีสภาพทางเดินเท้าที่เสื่อมโทรม ขาดอุปกรณ์ถนนชั้นพื้นฐาน เช่น ไฟส่องสว่าง รวมไปถึงทัศนียภาพที่ดีในการเดินเท้า



รูปภาพที่ 3.24 : แสดงสภาพความไม่สะดวกการเดินเท้าจากสภาพทางกายภาพของทางเดิน

- ปัญหาความไม่สะดวกของจุดจอดรถโดยสาร ท่ารถ และท่าเรืออันเนื่องมาจากการขาดพื้นที่และการบริการ และตำแหน่งที่เหมาะสม ทำให้เกิดปัญหาในการใช้งานของประชากรที่ใช้ในการเปลี่ยนถ่ายคมนาคม ปัญหาการจอดของรถ และเกิดความไม่เป็นระเบียบในการเปลี่ยนถ่ายคมนาคม



รูปภาพที่ 3.25 : แสดงสภาพความไม่สะดวกของพื้นที่จุดจอดรถโดยสารในจุดต่างๆ

3.5.3 สภาพแวดล้อมทางกายภาพ

จากการที่พื้นที่ศึกษาเป็นตำแหน่งศูนย์รวมกิจกรรมในพื้นที่ที่หลากหลาย เป็นย่านการค้าและที่อยู่อาศัยหนาแน่น ทำให้มีประชาชนเข้ามาใช้พื้นที่เป็นจำนวนมากจนเกิดความคับคั่ง ซึ่งมีผลต่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ และเกิดปัญหาต่าง ๆ นานาตามมา การพัฒนาทัศนียภาพพื้นที่และภูมิทัศน์ในพื้นที่ต่างๆในพื้นที่ จึงเป็นอีกหนึ่งแนวทางในการจัดการฟื้นฟูภูมิทัศน์ให้เกิดความงดงามและมีระเบียบขึ้นในพื้นที่ ซึ่งในพื้นที่ศึกษามีพื้นที่สำคัญทางองค์ประกอบภูมิสัญลักษณ์ หรือจุดหมายตาในระยะไกลที่โดดเด่น คืออาคารมัสยิดฟัตฮุลบารีซึ่งสามารถเห็นได้จากคลองแสนแสบและถนนศรีนครินทร์ และประติมากรรมอันเป็นสัญลักษณ์ของเขต รวมไปถึงภูมิทัศน์ริมน้ำอันเป็นพื้นที่ที่เป็นเอกลักษณ์มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์

สภาพปัญหาสภาพแวดล้อมทางกายภาพ (แผนที่ 3.20)

- ขาดการส่งเสริมเอกลักษณ์ของพื้นที่ และขาดการดูแลรักษาสถานที่ที่มีความสำคัญในพื้นที่ ได้แก่ สวนสาธารณะบางกะปิ และมัสยิดฟัตฮุลบารี โดยการปล่อยให้มีการค้าและกิจกรรมการคมนาคมทับซ้อนในพื้นที่ มีประชาชนใช้พื้นที่ค่อนข้างมาก ทำให้คุณค่าทางสภาพแวดล้อมและเอกลักษณ์ของพื้นที่ถูกบดบัง และมีทัศนียภาพที่เสื่อมโทรมจนเกิดปัญหาดังกล่าว

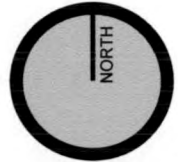
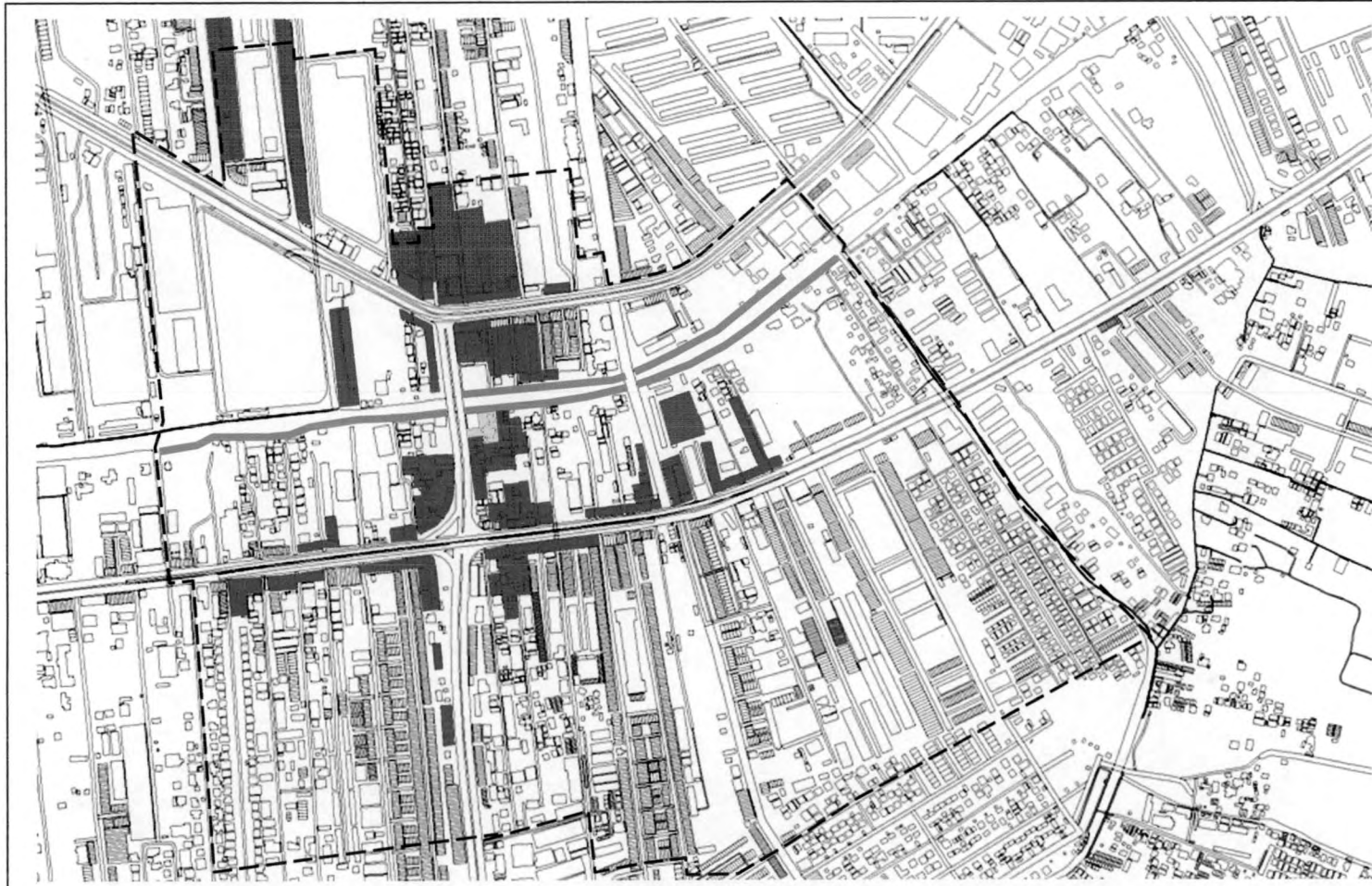


รูปภาพที่ 3.26 : แสดงสภาพปัญหาอาคารทางศาสนาและสถานที่สำคัญถูกบดบัง ขาดการส่งเสริม

- สภาพอาคารเสื่อมโทรมขาดการดูแลรักษา โดยส่วนใหญ่เกิดกับอาคารพาณิชย์ที่ปลูกสร้างมาเป็นเวลานาน ซึ่งส่วนใหญ่มีสภาพภายนอกทรุดโทรม เกิดเขม่าควันดำจับตัวตามอาคาร สภาพสีหลุดร่อน ขาดการดูแลรักษาจากเจ้าของอาคาร ทำให้เกิดภาพรวมพื้นที่ที่ดูไม่สวยงาม



รูปภาพที่ 3.27 : แสดงสภาพปัญหาจากสภาพความเสื่อมโทรมของอาคาร



NORTH : ทิศเหนือ

สัญลักษณ์

- ขาดการส่งเสริมเอกลักษณ์ของพื้นที่
- อาคารมีสภาพเสื่อมโทรม
- ความไม่เป็นระเบียบของย่านการค้า
- สภาพเสื่อมโทรมของภูมิทัศน์ริมน้ำ

แนวทางการออกแบบเพื่อการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมบริเวณแยกบางกะปิ

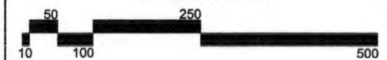
แผนที่ 3.20

แสดงสภาพปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพ

ที่มา

การสำรวจพื้นที่

SCALE



- ความเป็นระเบียบของย่านการค้า จากความหนาแน่นของกิจกรรมการค้า ส่วนหนึ่งเป็นหาบเร่แผงลอยที่ใช้ทางเท้าหน้าอาคารเป็นที่ค้าขาย ซึ่งลักษณะของการจัดร้านค้ายังขาดการจัดระเบียบ ซึ่งนอกจากจะทำให้ดูไม่สวยงาม ส่วนหนึ่งส่งผลกระทบต่อการสัญจรของผู้ใช้ทางเท้า



รูปภาพที่ 3.28 : แสดงสภาพปัญหาจากความไม่เป็นระเบียบของย่านการค้า

- สภาพภูมิทัศน์ริมน้ำส่วนใหญ่มีการบดบังของอาคารพาณิชย์ ทำให้ขาดการรับรู้จากถนนสายหลัก เกิดเป็นพื้นที่ที่ถูกปล่อยทิ้งร้างจากการความไม่สะดวกในการเข้าถึง ขาดความเป็นระเบียบและการพัฒนาให้เกิดศักยภาพ ทำให้พื้นที่กลายเป็นแหล่งเสื่อมโทรม มีความเสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรม



รูปภาพที่ 3.29 : แสดงสภาพปัญหาจากความเสื่อมโทรมของพื้นที่ริมน้ำ และขาดการรับรู้จากพื้นที่ถนน

ตารางที่ 3.3 แสดงการสรุปสภาพปัญหา และแนวทางการพัฒนาพื้นที่

ประเด็นปัญหา PROBLEM	การแก้ไขปัญหา PROBLEM SOLVING	แนวทางการออกแบบ DESIGN GUIDELINES
ด้านสังคม และประชากร		
ขาดศูนย์บริการประชาชน และศูนย์พัฒนาชุมชน เช่น ห้องสมุดประชาชน ศูนย์พัฒนาเยาวชน หรือศูนย์พัฒนาฝีมือแรงงาน	ส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิต ประชากร และชุมชน ด้วยพื้นที่ศูนย์บริการประชาชน	ปรับเปลี่ยนอาคารเก่า และพัฒนาพื้นที่รกร้างไร้ประโยชน์ เพื่อเป็นพื้นที่ศูนย์บริการประชาชน และลานกิจกรรมร่วมกันระหว่างคนในชุมชน และระหว่างชุมชน
ขาดการปฏิสัมพันธ์ ในรูปแบบกิจกรรมร่วมระหว่างชุมชน	ส่งเสริม และสร้างความสัมพันธ์กันระหว่างชุมชนในพื้นที่	สร้างเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างชุมชน ทั้ง 2 ฝั่งของคลองแสนแสบ

ตารางที่ 3.3 (ต่อ) แสดงการสรุปสภาพปัญหา และแนวทางการพัฒนาพื้นที่

ประเด็นปัญหา PROBLEM	การแก้ไขปัญหา PROBLEM SOLVING	แนวทางการออกแบบ DESIGN GUIDELINES
ด้านเศรษฐกิจ		
ขาดการกระจายตัวของพื้นที่การค้าไปในส่วนอื่นๆ ของพื้นที่ศึกษา	เพิ่มพื้นที่พาณิชยกรรมใหม่ และเชื่อมโยงให้เกิดขึ้นกับพื้นที่พาณิชยกรรมจุดต่างๆ และระหว่างอาคาร	สร้างพื้นที่พาณิชยกรรมใหม่ พร้อมทางเชื่อมโยงให้สามารถสัญจรได้อย่างสะดวก ปลอดภัย รวมถึงมีจุดเชื่อมต่อระหว่างอาคาร
การใช้ประโยชน์อาคาร และที่ดิน		
การใช้อาคาร และที่ดินไม่สอดคล้องกับศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่	พัฒนาอาคาร และที่ดินในพื้นที่ให้เกิดการใช้งานที่เป็นประโยชน์ และเต็มศักยภาพ และสอดคล้องกับสภาพการณ์ในอนาคต เพื่อการเป็นพื้นที่บริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมที่สมบูรณ์แบบ	รื้อถอนอาคารที่มีการใช้ประโยชน์ไม่สอดคล้องกับศักยภาพ เพื่อสร้างอาคารใหม่ทดแทน และมีการใช้พื้นที่สอดคล้องกับศักยภาพ
การปล่อยอาคาร และที่ดินรกร้างขาดการใช้งานให้เกิดประโยชน์		นำอาคารที่มีศักยภาพในการปรับเปลี่ยนการใช้งานมาพัฒนาเพื่อใช้ให้เกิดประโยชน์ให้เหมาะสม พัฒนาพื้นที่รกร้างขาดการใช้งาน ให้เกิดประโยชน์ในด้านต่างๆ ที่สอดคล้อง
ด้านการคมนาคมขนส่ง และการสัญจรทางเท้า		
การตัดกันของเส้นทางสัญจรเท้า และเส้นทางจราจรรถยนต์ ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด และอุบัติเหตุ	แก้ไขปัญหาการตัดกันของเส้นทางเท้า	สร้างทางเฉพาะเพื่อการสัญจรเท้า ที่หลีกเลี่ยงการเดินข้ามบนพื้นถนนโดยตรง
กิจกรรมการค้าขายเร็ว แผงลอย ที่กีดขวางเส้นทางสัญจรทางเท้า	แก้ไขปัญหาการรुक้าทางเท้าจากกิจกรรมค้าขาย แผงลอย	จัดระเบียบการค้าขายเร็ว แผงลอย และจัดให้มีพื้นที่การค้าเฉพาะ
ความไม่สะดวก ปลอดภัยในการเดินเท้าจาก สภาพทางกายภาพของเส้นทาง และขาดอุปกรณ์อำนวยความสะดวก	สร้างความสะดวก ปลอดภัยในเส้นทางสัญจรทางเท้า	พัฒนาด้านกายภาพของเส้นทางสัญจรเท้า ระยะเวลา ความเรียบของผิวเส้นทางเท้า รวมถึงอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการเดินเท้า
ความไม่สะดวก และไม่เป็นระเบียบของการเปลี่ยนถ่ายคมนาคม อันเกิดจากสภาพทางกายภาพของพื้นที่หยุดรถประจำทาง และท่าเรือ	จัดระเบียบพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการคมนาคม และพื้นที่หยุดรถโดยสารประจำทาง ท่าเรือโดยสาร	ออกแบบป้ายหยุดรถ และท่าเรือโดยสารให้มีระยะ และขนาดที่เหมาะสม มีความสะดวกในการใช้ และคำนึงถึงการใช้งานของคนพิการ

ตารางที่ 3.3 (ต่อ) แสดงการสรุปสภาพปัญหา และแนวทางการพัฒนาพื้นที่

ประเด็นปัญหา PROBLEM	การแก้ไขปัญหา PROBLEM SOLVING	แนวทางการออกแบบ DESIGN GUIDELINES
ด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพ		
ขาดเอกลักษณ์ของพื้นที่ และขาดการดูแล และส่งเสริม สถาปัตยกรรมของสถานที่สำคัญ	ส่งเสริมเอกลักษณ์, สถาปัตยกรรมที่สำคัญในพื้นที่ให้มีการรับรู้ที่ชัดเจนเป็นจุดหมายตา	เปิดพื้นที่โล่งรอบสถาปัตยกรรม เพื่อเป็นจุดหมายตาที่สำคัญของพื้นที่ รวมถึงพัฒนาสภาพแวดล้อม และทัศนียภาพของพื้นที่
สภาพความเสื่อมโทรมของอาคารพาณิชย์ที่ขาดการดูแลรักษา	พัฒนาสภาพแวดล้อมในพื้นที่ให้มีความสวยงามทางภูมิทัศน์ และสภาพแวดล้อม รวมถึงความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่	ปรับปรุงสภาพอาคารในพื้นที่ จากการทำความสะอาด และทำฟาสดอาคารให้ทันสมัย และรับรู้ถึงเอกลักษณ์ของย่านการค้าที่น่า
สภาพความเสื่อมโทรมของพื้นที่จากกิจกรรมการค้าที่ไม่เป็นระเบียบ		พัฒนาพื้นที่ว่างริมหน้าเพื่อเป็นสวนสาธารณะ และลานกิจกรรม
สภาพความเสื่อมโทรมของภูมิทัศน์ริมน้ำ, ขาดการรับรู้จากพื้นที่ภายนอก		