

บทที่ 4

การวิเคราะห์พื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช

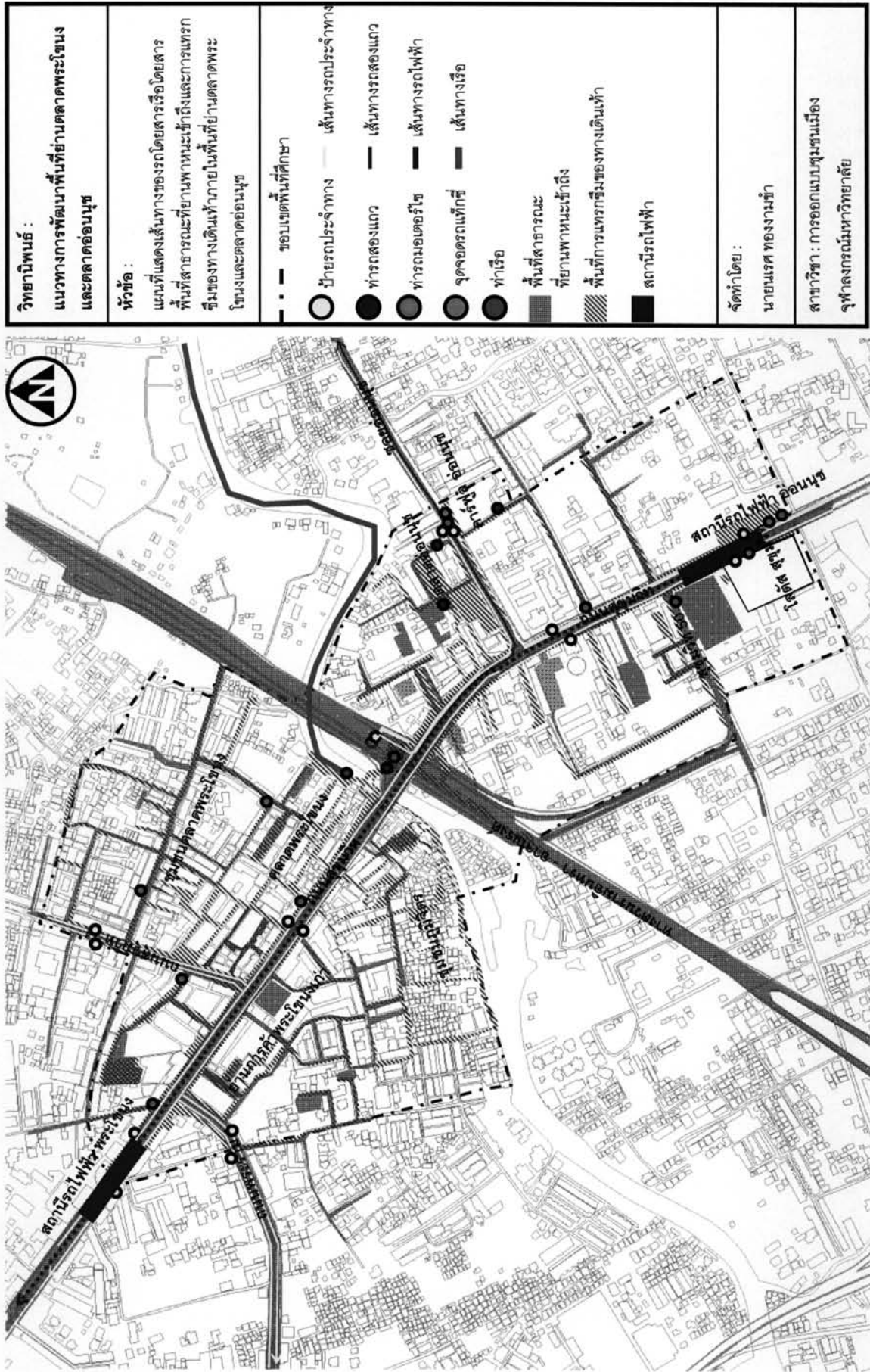
4.1 การวิเคราะห์ความเป็นสถานที่ของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช

จากการทบทวนวรรณกรรมในบทที่ 2 ทำให้เราสรุปได้ถึงปัจจัยในการเป็นสถานที่ที่ดี (A good place) มาแล้ว การวิเคราะห์ในบทนี้จะเป็นการนำข้อสรุปในบทที่ 2 มาตั้งกรอบในการวิเคราะห์เพื่อหาว่า พื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชมีคุณสมบัติในการเป็นสถานที่ (Place) อย่างไรบ้าง โดยกรอบในการวิเคราะห์พื้นที่ ที่ดีต้องประกอบด้วยปัจจัยดังต่อไปนี้

- ก. มีการเข้าถึงพื้นที่อย่างสะดวก และประสิทธิภาพจากการสัญจรหลายประเภท
- ข. มีการใช้ประโยชน์ที่ดิน-อาคารอย่างหลากหลายในบริเวณเดียวกัน
- ค. เป็นพื้นที่ที่พบความหลากหลายของกลุ่มคนหลายประเภท หลายช่วงเวลา หลายกิจกรรม
- ง. มีสภาพภูมิทัศน์อาคาร (สภาพ / รูปแบบ / ความสูง / ขนาด) ที่เหมาะสมกับประโยชน์ใช้สอย
- จ. มีจุดหมายที่น่าสนใจในแต่ละพื้นที่
- ฉ. พื้นที่สาธารณะที่สำคัญของย่านมีการกำหนดขอบเขตทางการรับรู้ที่ชัดเจน
- ช. มีพื้นที่สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะเพื่อรองรับบริเวณต่างๆ อย่างมีประสิทธิภาพ

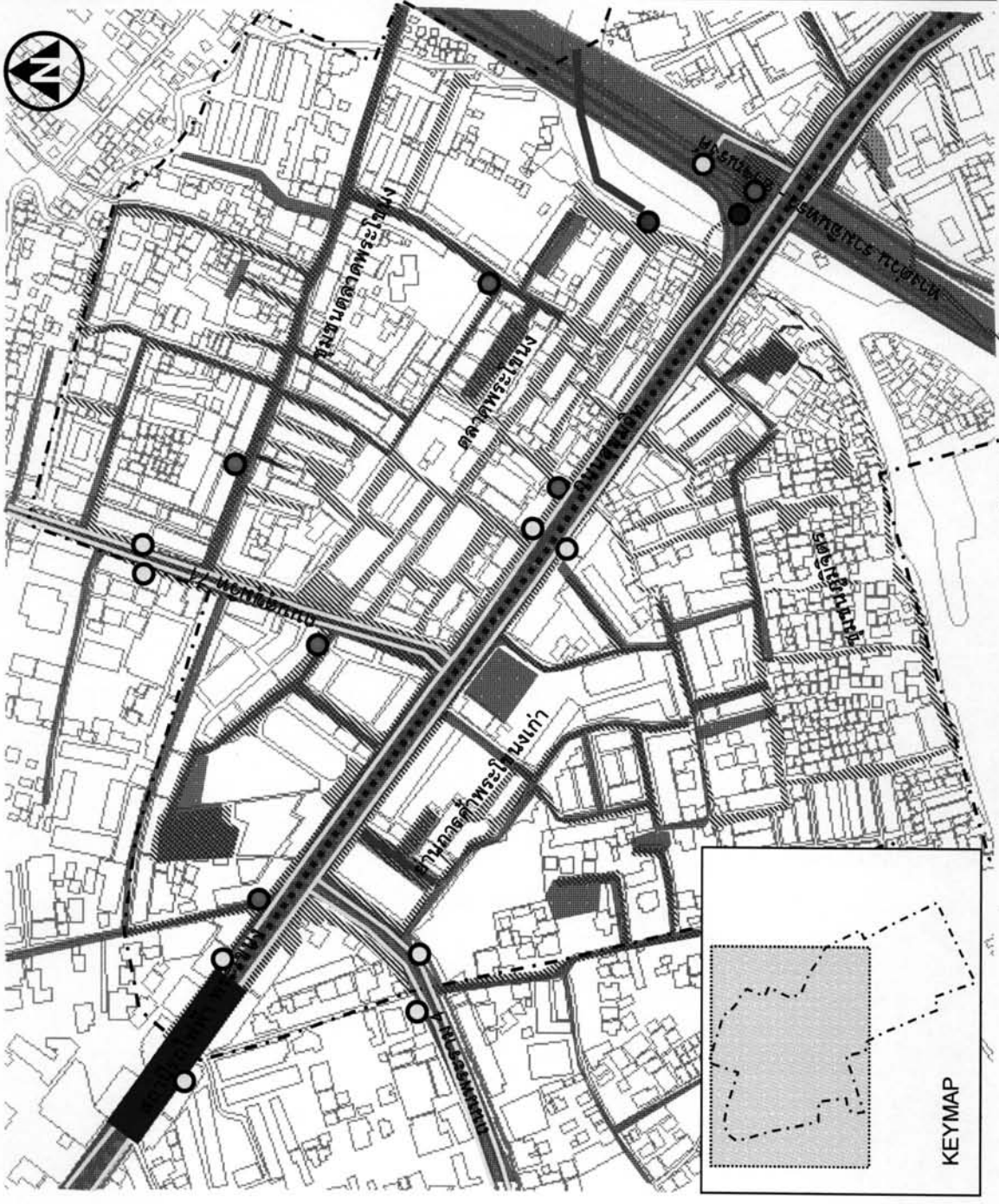
4.1.1 การวิเคราะห์การเข้าถึงพื้นที่ และประสิทธิภาพจากการสัญจรหลายประเภท (ก.)

การเป็นสถานที่ที่ดี (A good place) ประการหนึ่งคือต้องเป็นพื้นที่ที่มีการเข้าถึงได้อย่างสะดวก มีประสิทธิภาพจากการสัญจรหลากหลายประเภท หรือมีการคมนาคมเข้าถึงได้อย่างสะดวกจากระบบขนส่งที่หลากหลาย โดยการเข้าถึงพื้นที่ สามารถวิเคราะห์ได้จากโครงข่ายการสัญจรหลากหลายประเภทและการแทรกซึมของยานพาหนะและทางเดินเท้าภายในพื้นที่



แผนที่ 4.1 แผนที่แสดงเส้นทางของรถโดยสาร เร็วโดยสาร พื้นที่สาธารณะที่ยานพาหนะเข้าถึง และการแทรกซึมของทางเดินเท้า

(ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

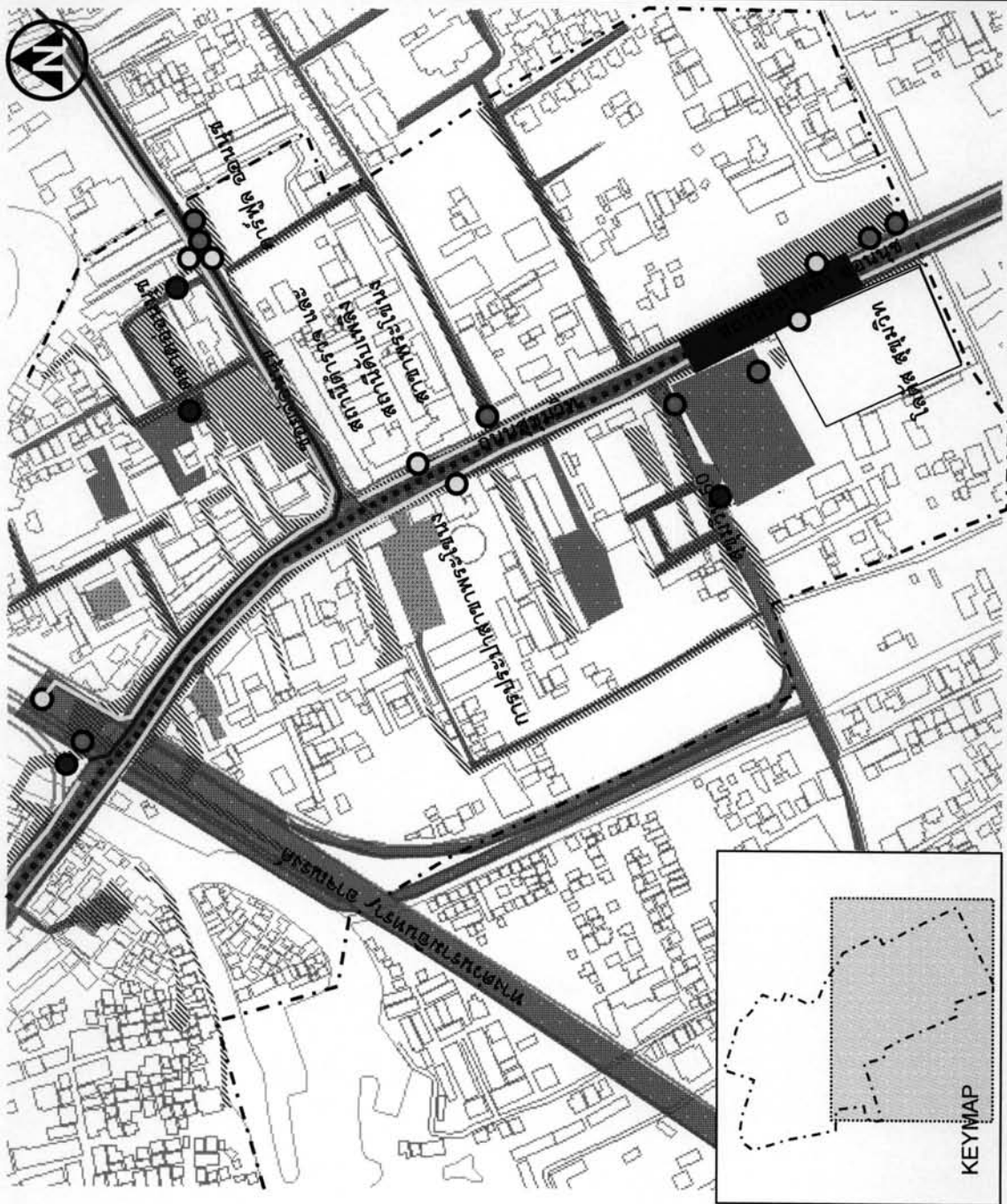


<p>วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอโณนุช</p>
<p>หัวข้อ : แผนที่แสดงเส้นทางของรถโดยสารเร็วโดยสารพื้นที่สาธารณะที่ย่านพานะเชิงถึงและการแทรกซึมของทางเดินเท้าภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอโณนุช (พื้นที่ด้านเหนือ)</p>
<ul style="list-style-type: none"> --- ขอบเขตพื้นที่ศึกษา ○ ป้ายรถประจำทาง ● ทางรถสองแถว ● ทางรถมอเตอร์ไซค์ ● จุดจอดรถแท็กซี่ ● ท่าเรือ ■ พื้นที่สาธารณะที่ย่านพานะเชิงถึง ▨ พื้นที่การแทรกซึมของทางเดินเท้า ■ สถานีรถไฟฟ้า
<p>เส้นทางรถประจำทาง</p> <p>เส้นทางรถสองแถว</p> <p>เส้นทางรถมอเตอร์ไซค์</p> <p>เส้นทางรถไฟฟ้า</p> <p>เส้นทางเรือ</p>
<p>จัดทำโดย : นายมนตรี ทองงามขำ</p>
<p>สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>

แผนที่ 4.2 แผนที่แสดงเส้นทางของรถโดยสาร เร็วโดยสาร พื้นที่สาธารณะที่ย่านพานะเชิงถึง และการแทรกซึมของทางเดินเท้า (พื้นที่ด้านเหนือ)

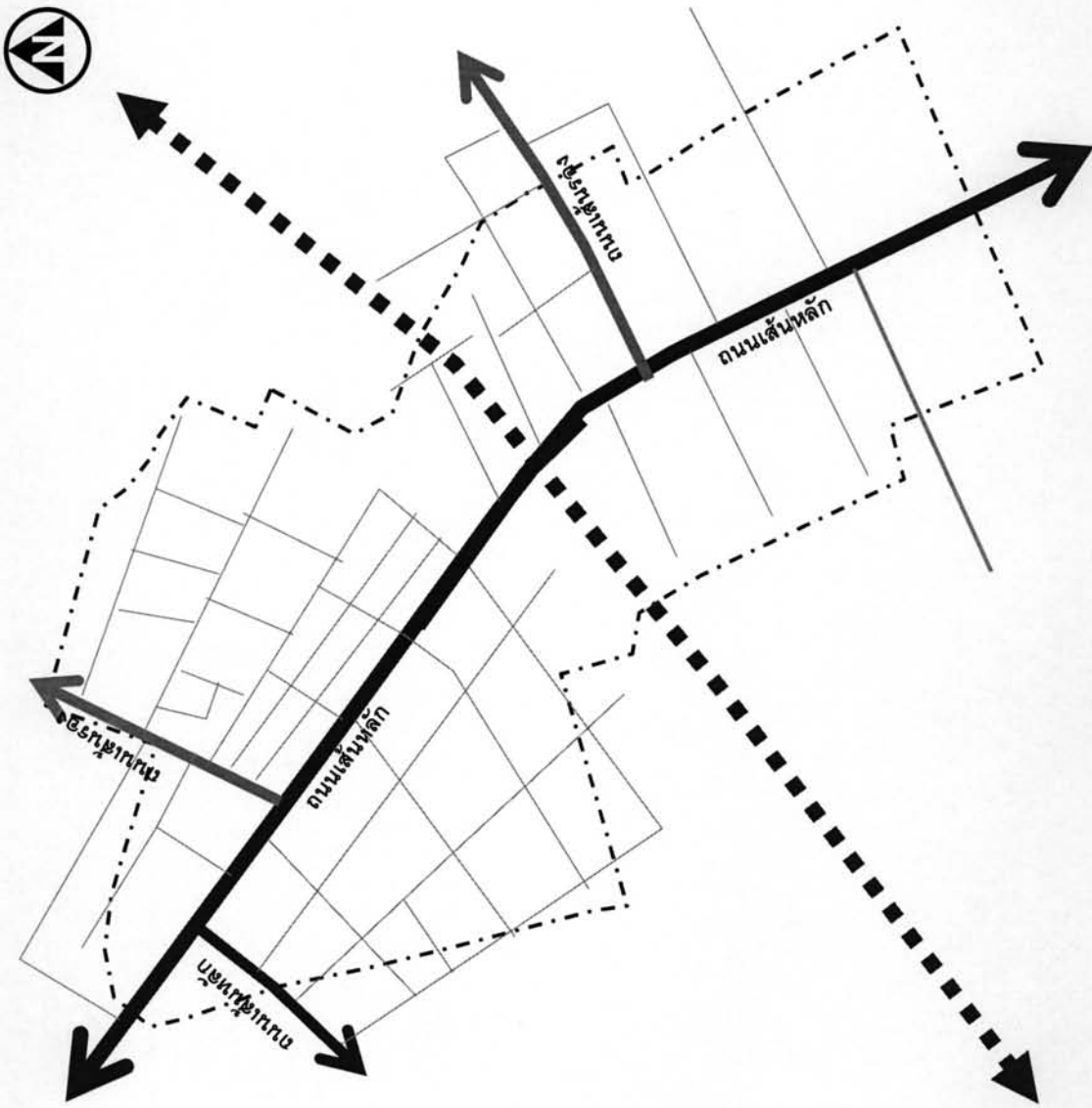
(ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช
หัวข้อ : แผนที่แสดงเส้นทางของรถโดยสารเร็วโดยสารพื้นที่สาธารณะที่ยานพาหนะเข้าถึงและการแทรกซึมของทางเดินเท้าภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช (พื้นที่ด้านใต้)
<ul style="list-style-type: none"> - - - ขอบเขตพื้นที่ศึกษา ○ ป้ายรถประจำทาง ● ทางรถสองแถว ● ทางรถมอเตอร์ไซด์ ● จุดจอดรถแท็กซี่ ● ท่าเรือ ■ พื้นที่สาธารณะที่ยานพาหนะเข้าถึง ■ พื้นที่การแทรกซึมของทางเดินเท้า ■ สถานีรถไฟ
<ul style="list-style-type: none"> — เส้นทางรถประจำทาง — เส้นทางรถสองแถว — เส้นทางมอเตอร์ไซด์ — เส้นทางรถไฟ — เส้นทางเรือ
จัดทำโดย : นายณรงค์ ทองงามช้า
สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

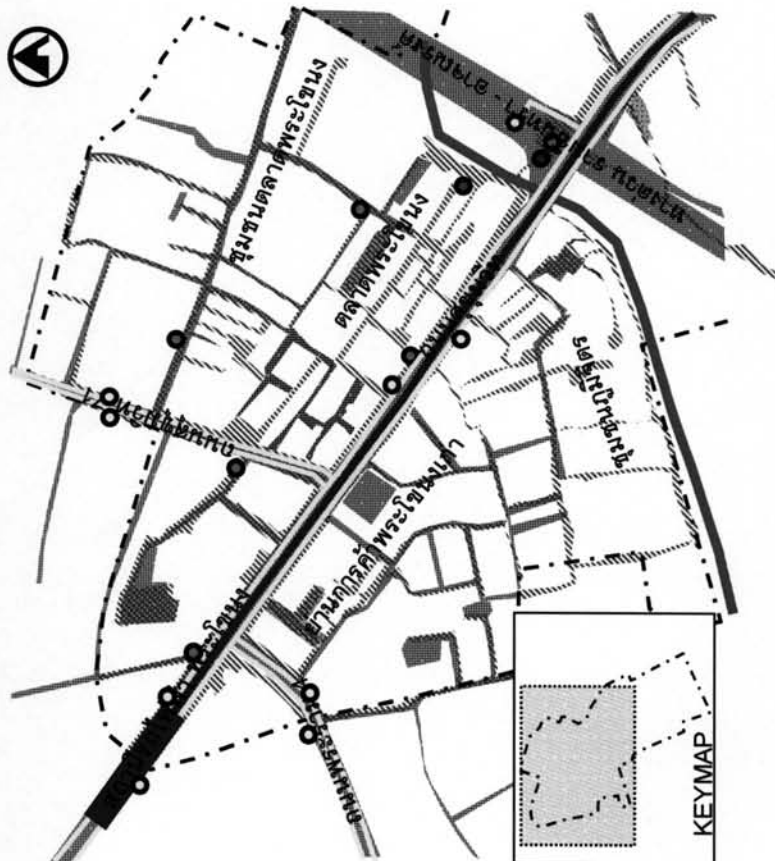
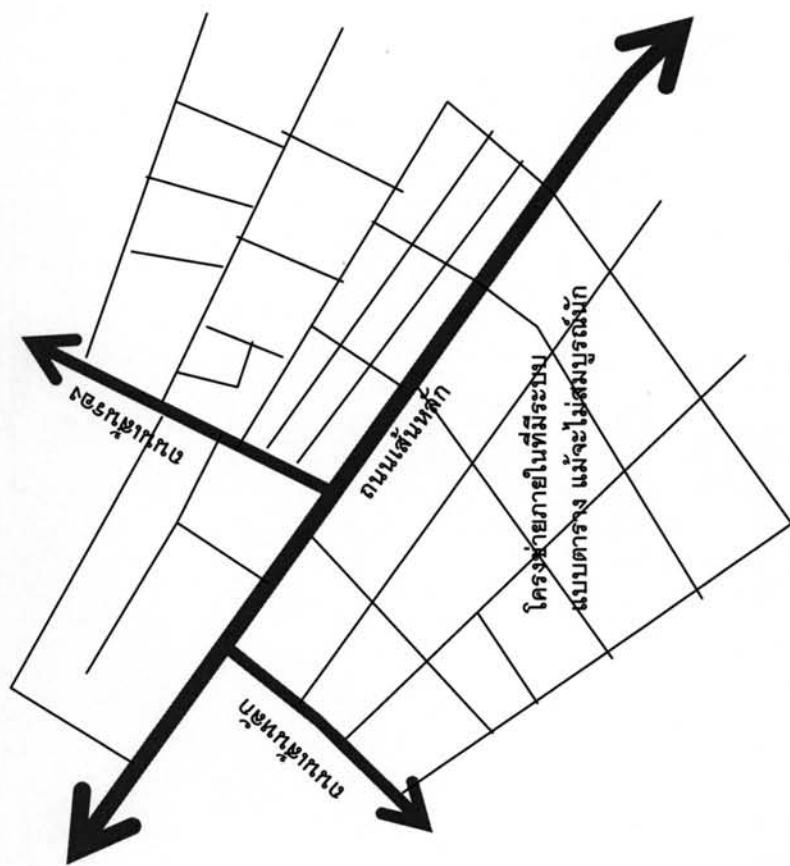


แผนที่ 4.3 แผนที่แสดงเส้นทางของรถโดยสาร เร็วโดยสาร พื้นที่สาธารณะที่ยานพาหนะเข้าถึง และการแทรกซึมของทางเดินเท้า (พื้นที่ด้านใต้) (ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระ โชนงและตลาดอ่อนนุช
หัวข้อ : แผนที่แสดงโครงข่ายการสัญจรภายในพื้นที่ ย่านตลาดพระโชนงและตลาดอ่อนนุช
--- ขอบเขตพื้นที่ศึกษา
— เส้นแสดงโครงข่ายการสัญจร สายหลัก
— เส้นแสดงโครงข่ายการสัญจร สายรอง
— เส้นแสดงโครงข่ายการสัญจร สายย่อย
— เส้นทางทางด่วนยกระดับ
จัดทำโดย : นายเรศ ทองงามข้า
สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 4.4 แผนที่แสดงโครงข่ายการสัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโชนงและตลาดอ่อนนุช
(ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)



แผนภาพ แสดงลักษณะโครงสร้างของระบบการสัญจรบริเวณพื้นที่ด้านเหนือของตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช

แผนที่ 4.5 แผนภาพแสดงระบบโครงข่ายการสัญจรบริเวณพื้นที่ด้านเหนือของตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช (ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

จากแผนที่แสดงเส้นทางของรถโดยสาร เรือโดยสาร พื้นที่สาธารณะที่ยานพาหนะเข้าถึง และการแทรกซึมของแผนที่ 4.1 – 4.3 พบว่า พื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช ประกอบด้วยประเภทของการสัญจรที่หลากหลาย และโครงข่ายการสัญจรทั้งยานพาหนะ และการเดินเท้า แทรกซึมเข้าสู่พื้นที่ย่าน โดยการแทรกซึมเหล่านี้สามารถวิเคราะห์ให้เห็นถึงความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่ได้เป็นอย่างดี โดยพื้นที่ที่มีโครงข่ายแทรกซึมเข้าไปอย่างมีระบบ หมายถึงการเข้าถึงที่ง่ายและรวดเร็ว ในขณะที่ บางพื้นที่ที่โครงข่ายยังไม่ปรากฏให้เห็นรูปแบบที่ชัดเจนนัก

แผนที่ 4.4 แสดงให้เห็นถึงโครงข่ายการสัญจรของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช จะเห็นได้ว่าโครงข่ายการสัญจรของพื้นที่ถูกแบ่งออกเป็น 2 ส่วน โดยการตัดผ่านของ คลองพระโขนง และทางด่วนรามอินทรา – อารณรังค์ การตัดผ่านของ 2 สิ่งนี้ทำให้โครงข่ายการสัญจรขาดออกจากกัน เส้นทางการเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ด้านเหนือ และพื้นที่ด้านใต้ถูกเชื่อมต่อกับถนนสุขุมวิทเพียงอย่างเดียว นอกจากนี้พื้นที่ที่ถูกตัดขาดจากกันแล้ว จะเห็นได้ว่าการพัฒนาของพื้นที่ มีความแตกต่างกัน จากแผนที่ 4.4 จะเห็นได้ว่า โครงข่ายการสัญจรของพื้นที่ด้านเหนือ และพื้นที่ด้านใต้ มีความแตกต่างกัน โดยภาพรวม พื้นที่ทางด้านเหนือมีโครงข่ายการสัญจร แบบตาราง (Grid System) ส่วนพื้นที่ทางด้านใต้มีระบบโครงข่ายการสัญจร แบบเส้นเดียว แยกแขนงออกจากถนนเส้นหลัก

จากการวิเคราะห์แผนที่ 4.5 บริเวณพื้นที่ด้านเหนือของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช จะเห็นได้ว่าการเข้าถึงด้วยทางเดินเท้าและยานพาหนะ มีระบบโครงข่ายที่ครอบคลุมพื้นที่เป็นอย่างดี สามารถแทรกซึมได้ทั่วทั้งพื้นที่ บริเวณย่านการค้าพระโขนงเก่าก็มีโครงข่ายการสัญจร เข้าถึงอยู่ในระดับที่ดี หากสังเกตก็จะพบว่า การเข้าถึงและการสัญจรทั้ง 2 บริเวณนี้มีโครงข่ายเป็นรูปตาราง (Grid system) ซึ่งโครงข่ายในรูปแบบนี้ทำให้การเข้าถึงเป็นไปได้โดยง่าย และไม่ซับซ้อนจนเกินไป ส่วนพื้นที่ที่มองเห็นปัญหาได้อย่างชัดเจน คือพื้นที่ชุมชนภูมิจิต ระบบโครงข่ายทางเท้าสามารถเข้าถึงชุมชน แต่โครงข่ายยานพาหนะเข้าถึงชุมชนไม่ดีเท่าที่ควร ชุมชนมีความแออัดเกินไปทำให้โครงข่ายแทรกตัวเข้าไปไม่ถึง ยานพาหนะต้องจอดอยู่ภายนอก แล้วใช้การเดินเท้าเข้าไป ซึ่งโครงข่ายของการเดินเท้าก็ไม่ค่อยประสบความสำเร็จ เส้นทางเดินส่วนมากไม่ใช่พื้นที่สาธารณะ เป็นพื้นที่ส่วนบุคคล แคบๆ ใช้สอยได้เพียงแค่ว่าเป็นทางสัญจรชั่วคราว มีเพียงคนในชุมชนใช้งาน ทางเดินริมน้ำที่เป็นทางเดินสาธารณะ ก็ถูกรุกล้ำพื้นที่ทำให้ไม่สามารถใช้งานได้อย่างสะดวกนัก

จากการวิเคราะห์แผนที่ 4.6 จะเห็นว่าพื้นที่ส่วนใต้ของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช โครงข่ายของทางเท้าสาธารณะ และถนน จะขาดช่วงและแยกแขนงออกไปน้อยมากเส้นทางการสัญจรหลักก็อยู่ที่ถนนสุขุมวิท สาเหตุเนื่องมาจาก พื้นที่บริเวณนี้ที่อยู่ติดถนนสุขุมวิท เป็นพื้นที่เอกชนแปลงใหญ่ ไม่มีชุมชน หรือกลุ่มอาคารให้เห็นมากนัก จึงไม่มีการแตกแขนงของโครงข่ายการสัญจรให้เห็นเท่าที่ควร และเส้นทางที่แยกแขนงออกไปก็ไม่มีการใช้งานในการสัญจรผ่านเท่าไรนัก เนื่องจาก ไม่ได้เชื่อมต่อกับจุดหมายปลายทางที่สำคัญอื่นๆ จะเห็นได้ว่าในแง่ของการเข้าถึงพื้นที่ พื้นที่ด้านใต้มีจุดด้อยในเรื่องของการเข้าถึงพื้นที่ อันเนื่องมาจากระบบโครงข่ายการสัญจรที่ไม่ดี ซึ่งหากมีการแก้ไข ก็จะส่งผลให้มีการพัฒนาทางด้านอื่นตามมา เนื่องจากการพัฒนามักจะเริ่มจากพื้นที่ที่มีการเข้าถึงได้ดีก่อนเสมอ

จากการวิเคราะห์การเข้าถึงพื้นที่และประสิทธิภาพการสัญจรของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนง และตลาดอ่อนนุช สรุปได้ว่า พื้นที่ที่มีการเข้าถึงได้ง่ายและสะดวก โดยระบบโครงข่ายมีถนนสุขุมวิทเป็นเส้นทางหลัก และมีการแตกแขนงออกไปทั้ง 2 ข้างของถนน พื้นที่บริเวณตลาดพระโขนง ย่านการค้าพระโขนงเก่า และตลาดอ่อนนุช มีการเข้าถึงและประสิทธิภาพของการสัญจร อยู่ในเกณฑ์ที่ดี ส่วนพื้นที่ที่มีปัญหาได้แก่ พื้นที่ชุมชนภูมิจิต พื้นที่บริเวณด้านใต้ของตลาดอ่อนนุชจนถึงสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช โดยพื้นที่ดังกล่าวมีการเข้าถึงที่ไม่ดีนัก โครงข่ายการสัญจรยังไม่สามารถแทรกซึมเข้าไปได้ ด้านระบบขนส่งมวลชนต่างๆสามารถเข้าถึงภายในพื้นที่ได้เป็นอย่างดี มีประเภทการสัญจรที่หลากหลายให้เลือกใช้

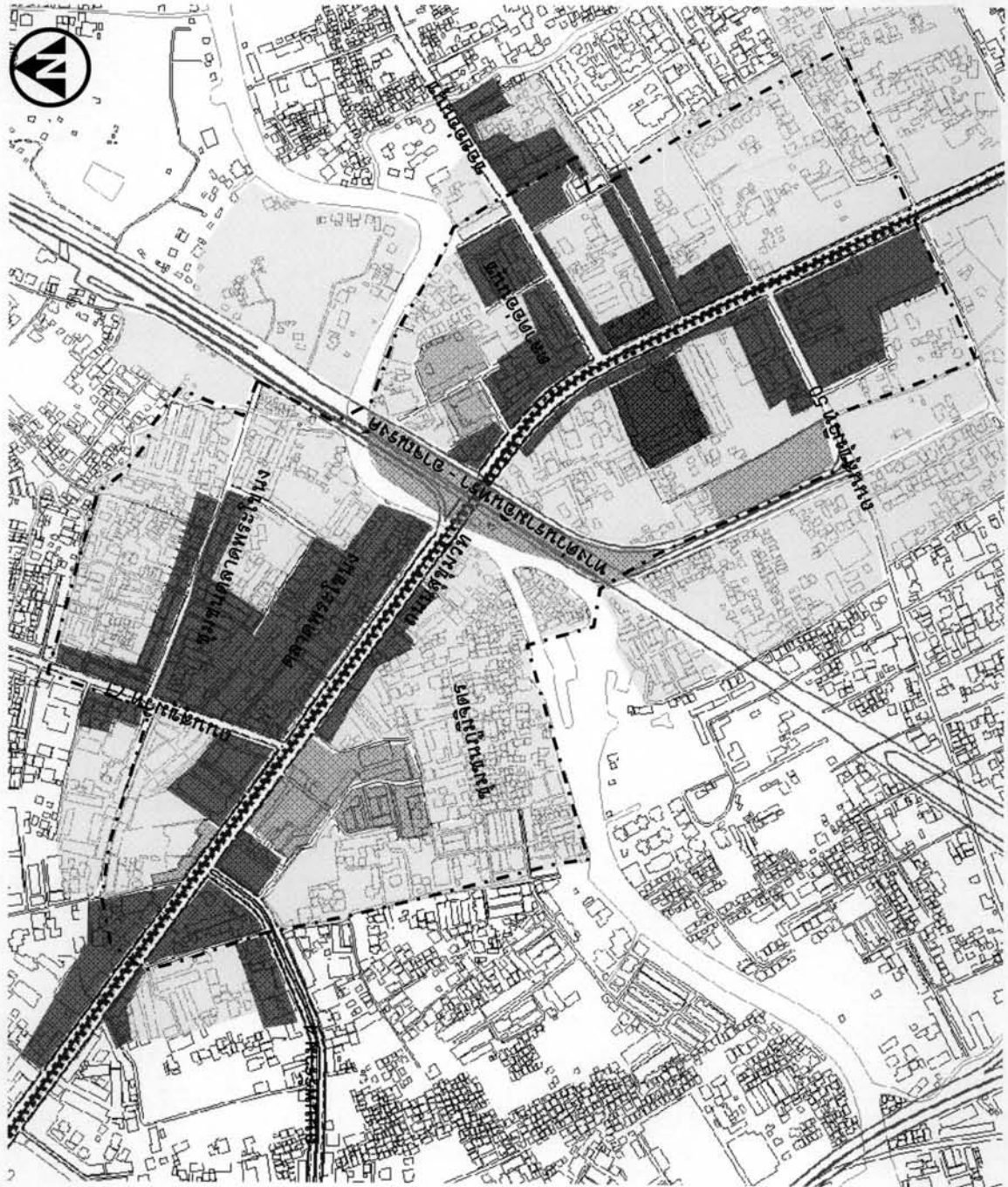
การพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ควรแก้ไขโครงข่ายการสัญจรโดยพื้นที่ด้านเหนือของพื้นที่ศึกษา ควรพัฒนาโครงข่ายการสัญจรที่มีรูปแบบตาราง (Grid System) ที่มีอยู่เดิม ให้มีความสมบูรณ์มากขึ้น และแทรกซึมเข้าไปในพื้นที่ให้มากกว่าเดิม โดยเฉพาะชุมชนภูมิจิตฯ ส่วนพื้นที่ด้านใต้ของพื้นที่ศึกษา อาจต้องมีการจัดรูปที่ดินใหม่ เพื่อให้โครงข่ายการสัญจร สามารถมีพื้นที่ที่จะแทรกซึมเข้าไปภายในได้

4.1.2 การวิเคราะห์การมีการใช้ประโยชน์ที่ดินและการใช้ประโยชน์อาคาร (ข.)

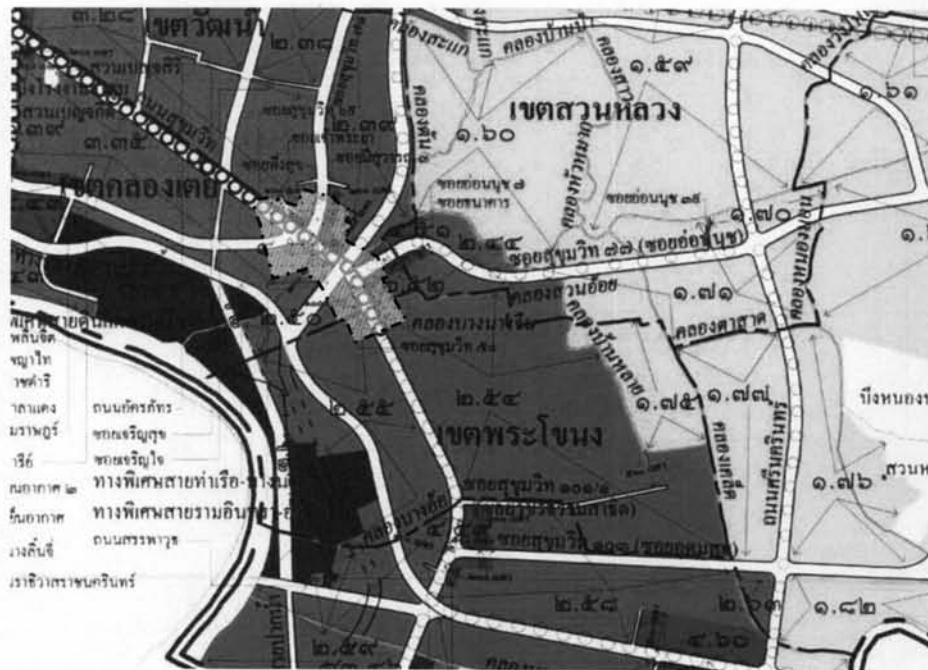
การเป็นสถานที่ที่ดี (A good place) ประการหนึ่งคือต้องเป็นพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่หลากหลายและ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความสัมพันธ์กับนโยบายของภาครัฐและเหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่ การใช้ประโยชน์ที่ดินที่หลากหลายในที่นี้หมายถึงการ พื้นที่ที่มีรูปแบบการใช้ที่ดินที่ครบถ้วนเหมาะสม อันได้แก่ ที่อยู่อาศัย พื้นที่พาณิชย์กรรม พื้นที่ธุรกิจ พื้นที่อุตสาหกรรม พื้นที่สถานศึกษา ศาสนสถาน เป็นต้น โดยการมีองค์ประกอบทางการใช้ที่ดินที่หลากหลายมารวมอยู่ในพื้นที่เดียวกันแสดงให้เห็นถึงว่า พื้นที่มีศักยภาพที่สามารถพึ่งพาตนเอง และมีระบบที่สมบูรณ์

การใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความสัมพันธ์กับนโยบายของภาครัฐและเหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่ จะต้องพิจารณาจากนโยบายของภาครัฐอันได้แก่ผังแสดงประโยชน์การใช้ที่ดินในอนาคต และนโยบายการพัฒนาอื่นของภาครัฐมาผสมผสานกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสภาวะปัจจุบัน การขยายตัวของกรุงเทพมหานครเป็นไปอย่างรวดเร็ว เนื่องด้วยการพัฒนาในหลายๆด้าน ดังนั้นพื้นที่ภายในกรุงเทพมหานครจึงมีราคาที่ดินสูงขึ้นอย่างมาก ดังนั้นการวางแผนการพัฒนาการใช้ที่ดินจึงต้องคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดที่จะได้รับโดยต้องเหมาะสมกับศักยภาพที่เป็นอยู่

วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช	
หัวข้อ : แผนที่แสดงการใช้ที่ดินในปัจจุบันของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช	- - - ขอบเขตพื้นที่ศึกษา ■ พื้นที่พาณิชย์ยกรรม ■ พื้นที่พักอาศัย ■ พื้นที่ไม่มีการใช้งาน ■ สถานที่ราชการ ■ สถานศึกษา
จัดทำโดย : นายณเรศ ทองงามขำ สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	



แผนที่ 4.7 แผนที่แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ย่านพระโขนงและตลาดอ่อนนุช
 (ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)



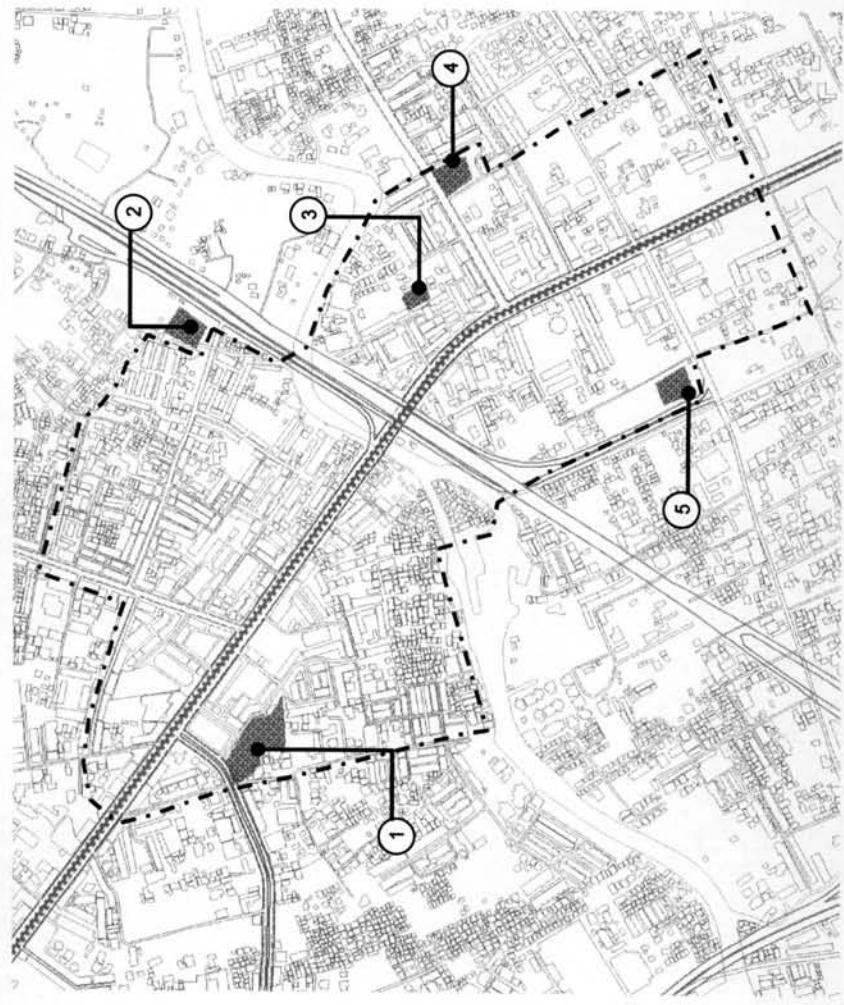
แผนผังกำหนดการใช้ที่ดินฉบับที่ 414 (พ.ศ. 2542) โดยกรมโยธาธิการและผังเมือง



แผนที่ 4.8 แผนผังกำหนดการใช้ที่ดินฉบับที่ 44 (พ.ศ. 2542) โดยกรมโยธาธิการและผังเมือง
(ที่มา : กรมโยธาธิการและผังเมือง)

จากแผนที่ 4.7 และแผนที่ 4.8 แสดงการใช้ที่ดินของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช จะเห็นว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ประกอบไปด้วย ที่พักอาศัย ย่านพานิชยกรรม สถานที่ราชการ สถานศึกษา และพื้นที่ที่ไม่มีการใช้งาน ซึ่งความหลากหลายของการใช้ประโยชน์ที่ดินก็นับว่ายังไม่หลากหลายมากเท่าไร แต่หากวิเคราะห์ควบคู่กับแผนที่แสดงการวางแผนการใช้ที่ดินซึ่งมีแนวโน้มกำหนดให้พื้นที่บริเวณนี้เป็นพื้นที่สำหรับย่านพานิชยกรรม ก็เรียกได้ว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชก็มีความหลากหลายเพียงพอสำหรับการเป็นย่านพานิชยกรรมอยู่แล้ว แต่สัดส่วนของพื้นที่พานิชยกรรมต่อพื้นที่พักอาศัยยังมีอยู่น้อย ควรมีการเพิ่มสัดส่วนของพื้นที่พานิชยกรรมให้มากกว่านี้ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาที่มีอยู่

<p>วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช</p>
<p>หัวข้อ : แผนที่แสดงตำแหน่งห้างสรรพสินค้าและที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียมขึ้นมาในปี 2549</p>
<p>--- --- --- ขอบเขตพื้นที่ศึกษา</p>
<p>จัดทำโดย : นายเนรศ ทองงามขำ</p>
<p>สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>

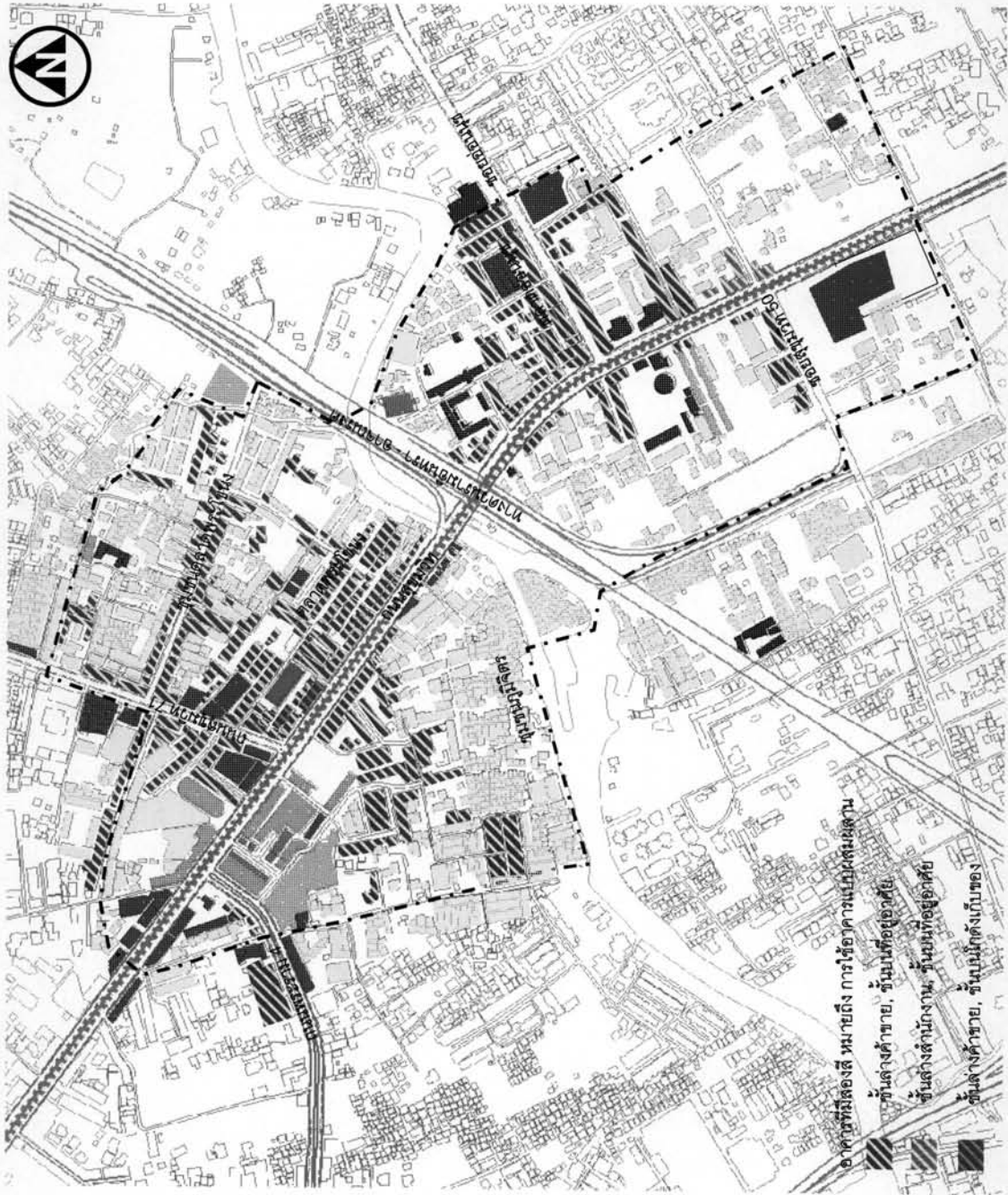


มีสภาพเป็นโครงการ (5)

แผนที่ 4.9 แผนที่แสดงอาคารประเภทคอนโดมิเนียมและห้างสรรพสินค้าที่ขึ้นในปี 2549 (ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)

ด้านศักยภาพของพื้นที่พบว่า พื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชในปัจจุบัน กำลังมีการปรับตัวเป็นย่านพานิชยกรรมและย่านที่อยู่อาศัยที่หนาแน่นขึ้น สังเกตได้จากการการเพิ่มของห้างสรรพสินค้า และคอนโดมิเนียมจำนวนมาก (แผนที่ 4.9) เนื่องจาก การคมนาคมของพื้นที่มีประสิทธิภาพสูงและสามารถเข้าถึงเขตเศรษฐกิจในตัวเมืองได้ดีขึ้น ประกอบกับความต้องการของคนเมืองที่มีการต้องการที่พักอาศัย และพื้นที่สำหรับธุรกิจมากขึ้น ทำให้พื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชเป็นพื้นที่เป้าหมายในการพัฒนา

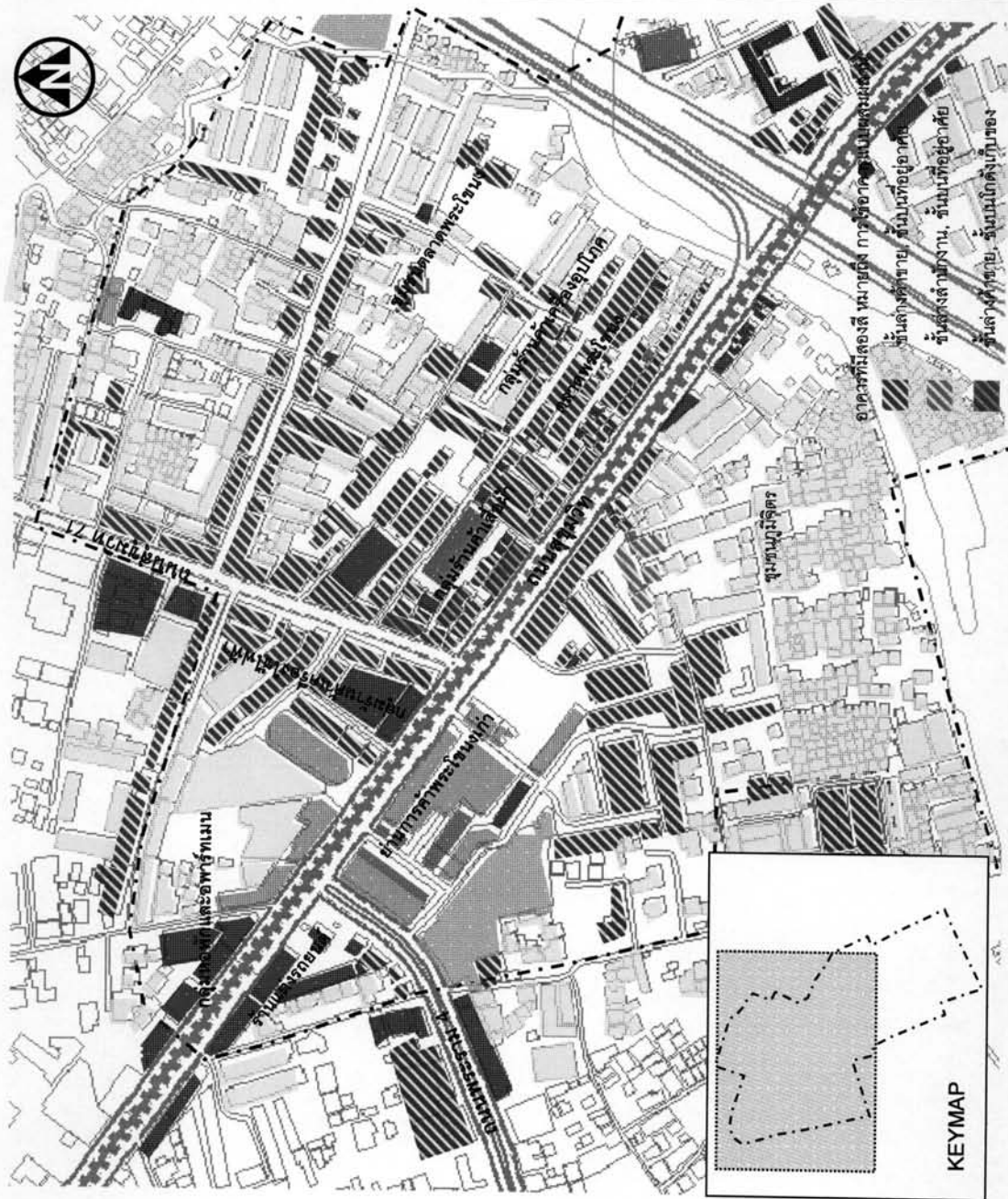
วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช	
หัวข้อ : แผนที่แสดงการใช้การในปัจจุบันภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช	- - - ขอบเขตพื้นที่ศึกษา ■ ค้าขาย ■ สำนักงาน ■ หักอาศัย ■ สถานที่ราชการ ■ สถานศึกษา ■ ศาสนสถาน ■ โบตังสินค้า ■ ไม่มีการใช้งาน ■ กำลังก่อสร้างหรือปรับปรุง
จัดทำโดย : นายเมธ ทองงามธีา	สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 4.10 แผนที่แสดงการใช้การในปัจจุบันภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช

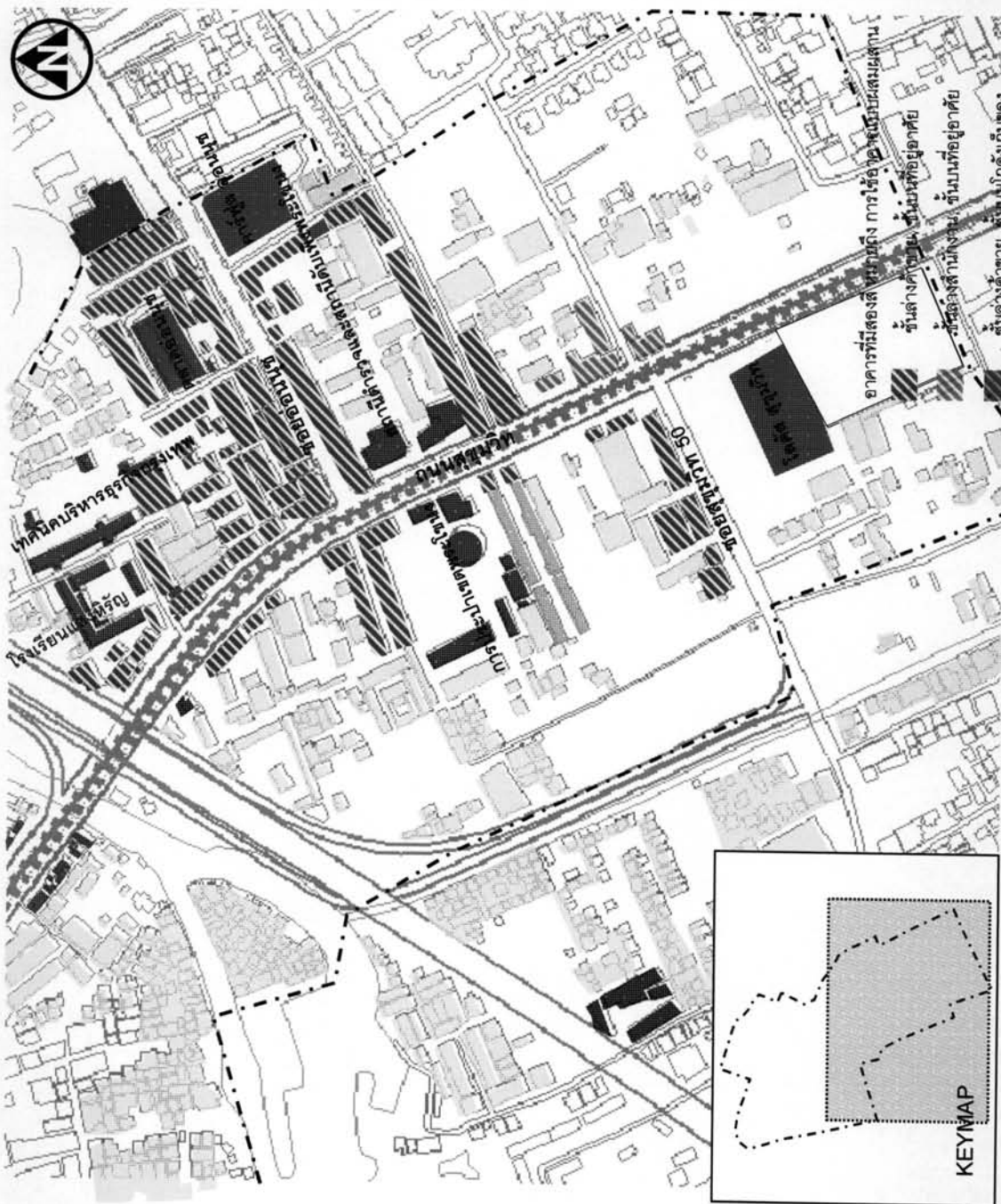
(ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

<p>วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช</p>	<p>หัวข้อ : แผนที่แสดงรายละเอียดของการใช้อาคารภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช (แผนที่ 1)</p>	<p>ขอบเขตพื้นที่ศึกษา</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ค้าขาย ■ สำนักงาน ■ พักอาศัย ■ สถานที่ราชการ ■ สถานศึกษา ■ ศาสนสถาน ■ โบตังสินค้า ■ ไม่มีการใช้งาน 	<p>จัดทำโดย : นายเมศ ทองงามช้ำ</p> <p>สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>
--	---	---	--



แผนที่ 4.11 แผนที่แสดงการใช้อาคารในปัจจุบันภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช (พื้นที่ด้านเหนือ)
(ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

<p>วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช</p>	<p>หัวข้อ : แผนที่แสดงรายละเอียดของการใช้อาคารภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช (แผนที่ 2)</p>	<p>ขอบเขตพื้นที่ศึกษา</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ คำชาย ■ สำนักงาน ■ พักอาศัย ■ สถานที่ราชการ ■ สถานศึกษา 	<p>จัดทำโดย : นายเนตร ทองงามจ้า</p> <p>สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>
--	--	--	---



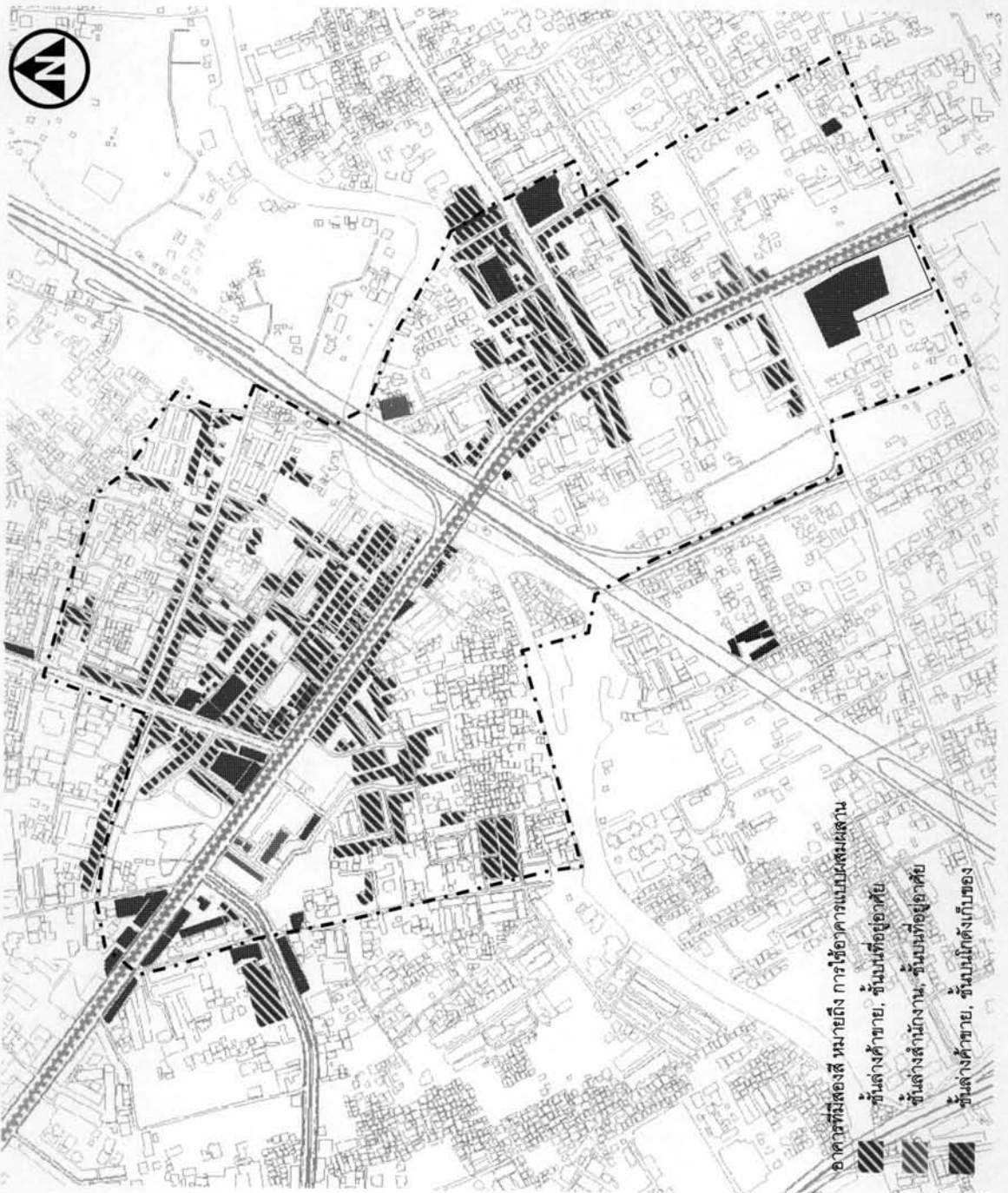
แผนที่ 4.12 แผนที่แสดงการใช้อาคารในมีจุดเป้าหมายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช (พื้นที่ด้านใต้)

(ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

จากแผนที่ 4.11 แสดงการใช้อาคารช่วงพื้นที่ด้านเหนือของพื้นที่ย่านจะเห็นได้ว่าบริเวณตลาดพระโขนงและพื้นที่โดยรอบประกอบด้วยอาคารที่มีการใช้งานแบบผสมผสาน (Mixed Used) เป็นส่วนใหญ่ ซึ่งเป็นลักษณะตามธรรมชาติของย่านการค้าโดยทั่วไปจะสังเกตเห็นว่าถึงแม้จะเป็นย่านการค้าที่ไม่เป็นระเบียบนัก แต่ลักษณะของกิจกรรมการค้าที่เกิดขึ้นในบริเวณนี้ มีการแบ่งแยกประเภทโดยสินค้าและบริการประเภทเดียวกันจะมารวมกลุ่มอยู่ในบริเวณเดียวกัน ซึ่งตรงกับทฤษฎี การเชื่อมโยงเชิงแข่งขันกัน (Competitive Linkage) หมายถึง ธุรกิจร้านค้าประเภทเดียวกันรวมกลุ่มกันเพื่อประโยชน์ร่วมกัน คือ การดึงดูดลูกค้าให้ได้มากที่สุด เพิ่มยอดขายให้สูงสุด โดยเปิดโอกาสให้ลูกค้าเปรียบเทียบคุณภาพ ราคา ความหลากหลาย ฯลฯ ของสินค้า จึงนับได้ว่าบริเวณย่านตลาดพระโขนงมีการใช้อาคารที่หลากหลายทางด้านกิจกรรมถึงแม้ภาพรวมจะเป็นการใช้อาคารเพื่อการพาณิชย์กรรมเหมือนกันก็ตาม

บริเวณย่านตลาดพระโขนงเก่า ในการวิเคราะห์เรื่องของความหลากหลายของการใช้ที่ดิน ต้องถือว่าเป็นพื้นที่ที่ประสบปัญหา เนื่องจากพื้นที่โดยรวม มีการใช้งานอาคารเพียงเล็กน้อยเพื่อการค้าขายและสำนักงานบางส่วน อาคารส่วนใหญ่เป็นอาคารร้างไม่มีการใช้งาน ทำให้ไม่มีความหลากหลายของการใช้ที่ดิน เห็นได้ชัดว่าพื้นที่ย่านการค้าพระโขนงเก่านอกจากประสบปัญหาภายในตัวเองแล้วยังสร้างให้เกิดข้อขัดแย้งกับพื้นที่ย่านอีกด้วย

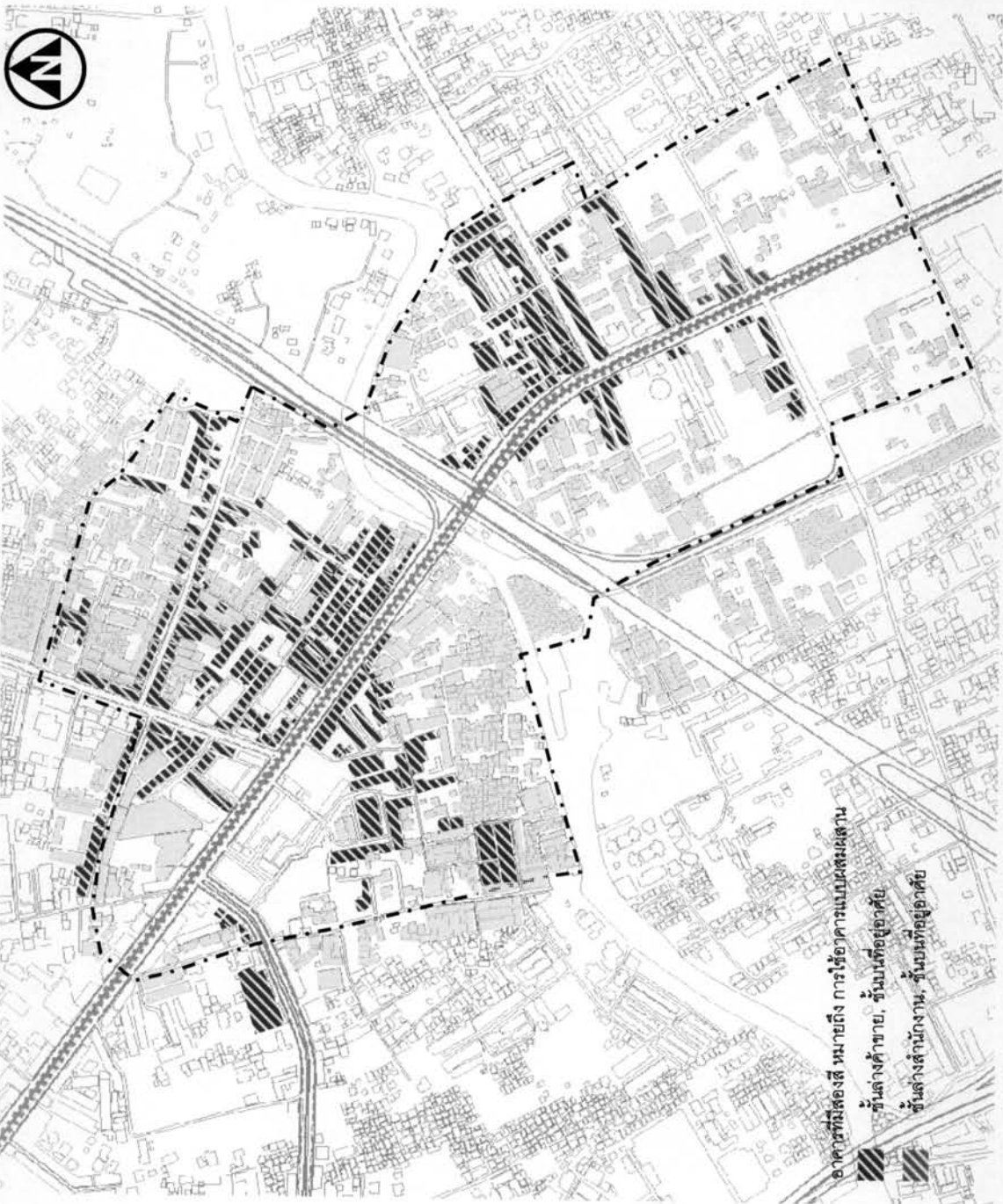
แผนที่ 4.12 แสดงการใช้อาคารบริเวณพื้นที่ด้านใต้ จะเห็นได้ว่าบริเวณโดยรอบตลาดอ่อนนุชพบความหลากหลายของการใช้ที่ดินและการใช้อาคารมากขึ้น มีสถานศึกษา สถานที่ราชการ อุตสาหกรรม เข้ามาเพื่อเติม ทำให้รูปแบบของการใช้อาคารหลากหลายมากขึ้น ซึ่งส่งผลให้ พื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช มีความเป็นสถานที่ที่ดีสูงขึ้น



<p>วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระ โขนงและตลาดอ่อนนุช</p>
<p>หัวข้อ : แผนที่แสดงการใช้อาคารที่เกี่ยวข้องกับ การค้า ธุรกิจ และอุตสาหกรรมภายในพื้นที่ ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช</p>
<p>ขอบเขตพื้นที่ศึกษา</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ค้าขาย ■ สำนักงาน ■ โกดังสินค้า
<p>จัดทำโดย : นายเบศร ทองงามเจ้า</p>
<p>สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>

อาคารที่ไม่แสดงสี หมายถึง การใช้อาคารแบบผสมผสาน
 ■ ชั้นล่างค้าขาย, ชั้นบนที่อยู่อาศัย
 ■ ชั้นล่างสำนักงาน, ชั้นบนที่อยู่อาศัย
 ■ ชั้นล่างค้าขาย, ชั้นบนใต้ดินเก็บของ

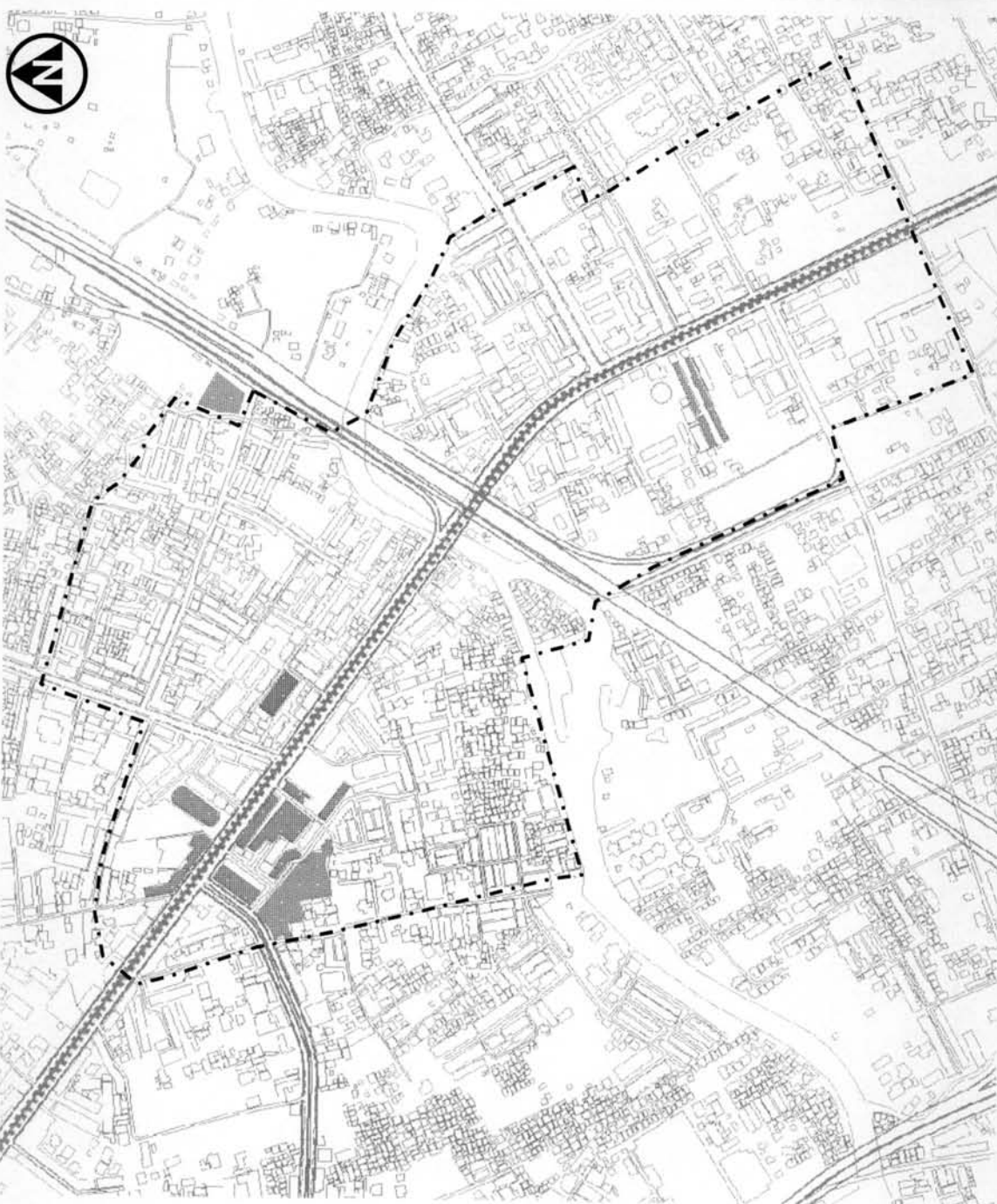
แผนที่ 4.13 แผนที่แสดงการใช้อาคารที่เกี่ยวข้องกับการค้า ธุรกิจ และอุตสาหกรรมภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช
 (ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)



วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช	
หัวข้อ : แผนที่แสดงการใช้อาคารที่เกี่ยวข้องกับการพักอาศัยภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช	- - - - - ขอบเขตพื้นที่ศึกษา ■ พักอาศัย
จัดทำโดย : นายเนตร ทองงามร่ำ	สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

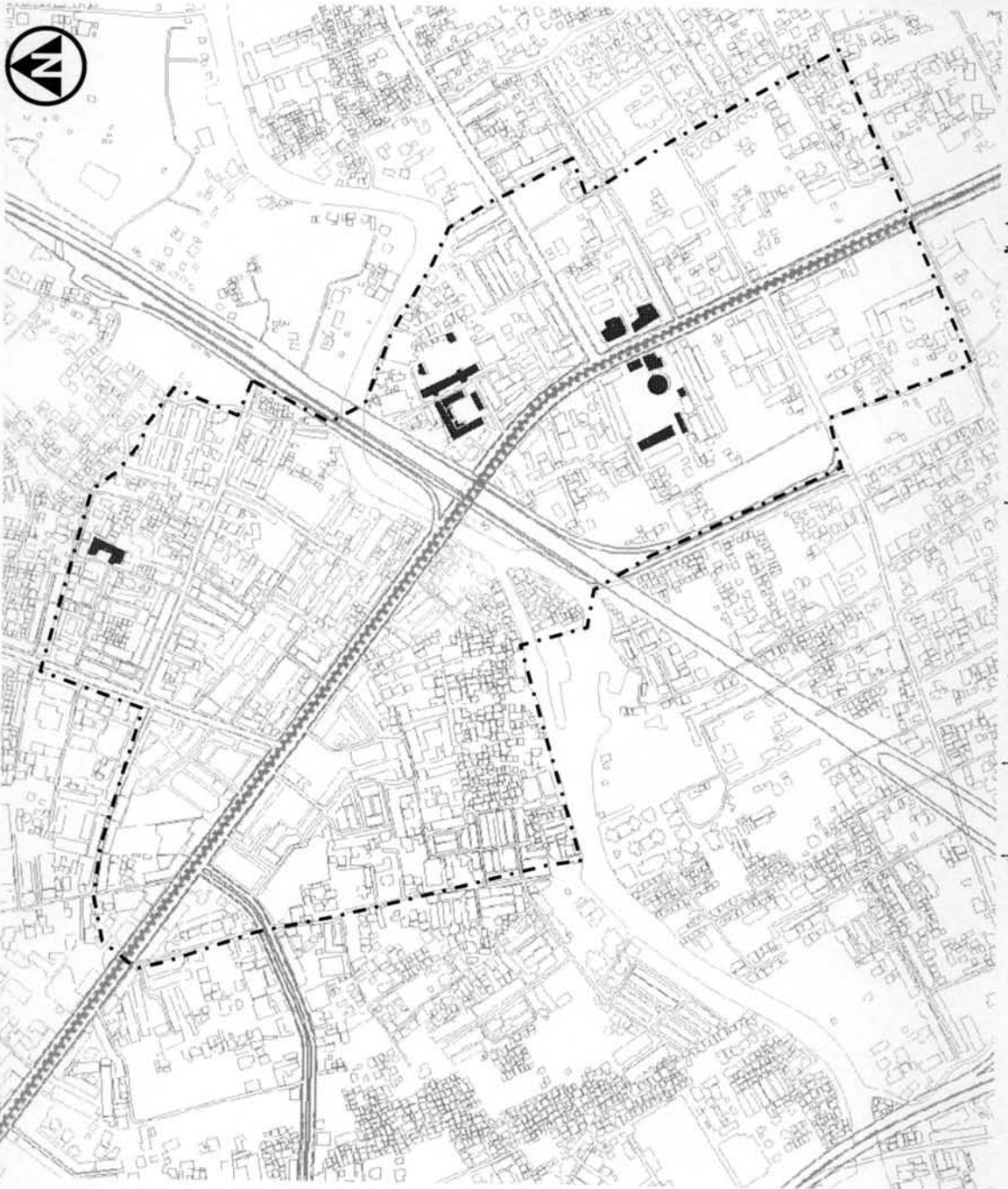
แผนที่ 4.14 แผนที่แสดงการใช้อาคารที่เกี่ยวข้องกับการพักอาศัยภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช (ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

อาคารที่มีสองสี หมายถึง การใช้อาคารแบบผสมผสาน
 ชั้นล่างค้าขาย, ชั้นบนที่อยู่อาศัย
 ชั้นล่างสำนักงาน, ชั้นบนที่อยู่อาศัย



วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระ โขนงและตลาดอ่อนนุช	
หัวข้อ : แผนที่แสดงการใช้อาคารที่ไม่มีการใช้งาน และอาคารที่กำลังก่อสร้างหรือปรับปรุง ภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาด อ่อนนุช	ขอบเขตพื้นที่ศึกษา ■ ไม่มีการใช้งาน ■ กำลังก่อสร้างหรือปรับปรุง
จัดทำโดย : นายเศรษฐ ทองงามเข้า	
สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	

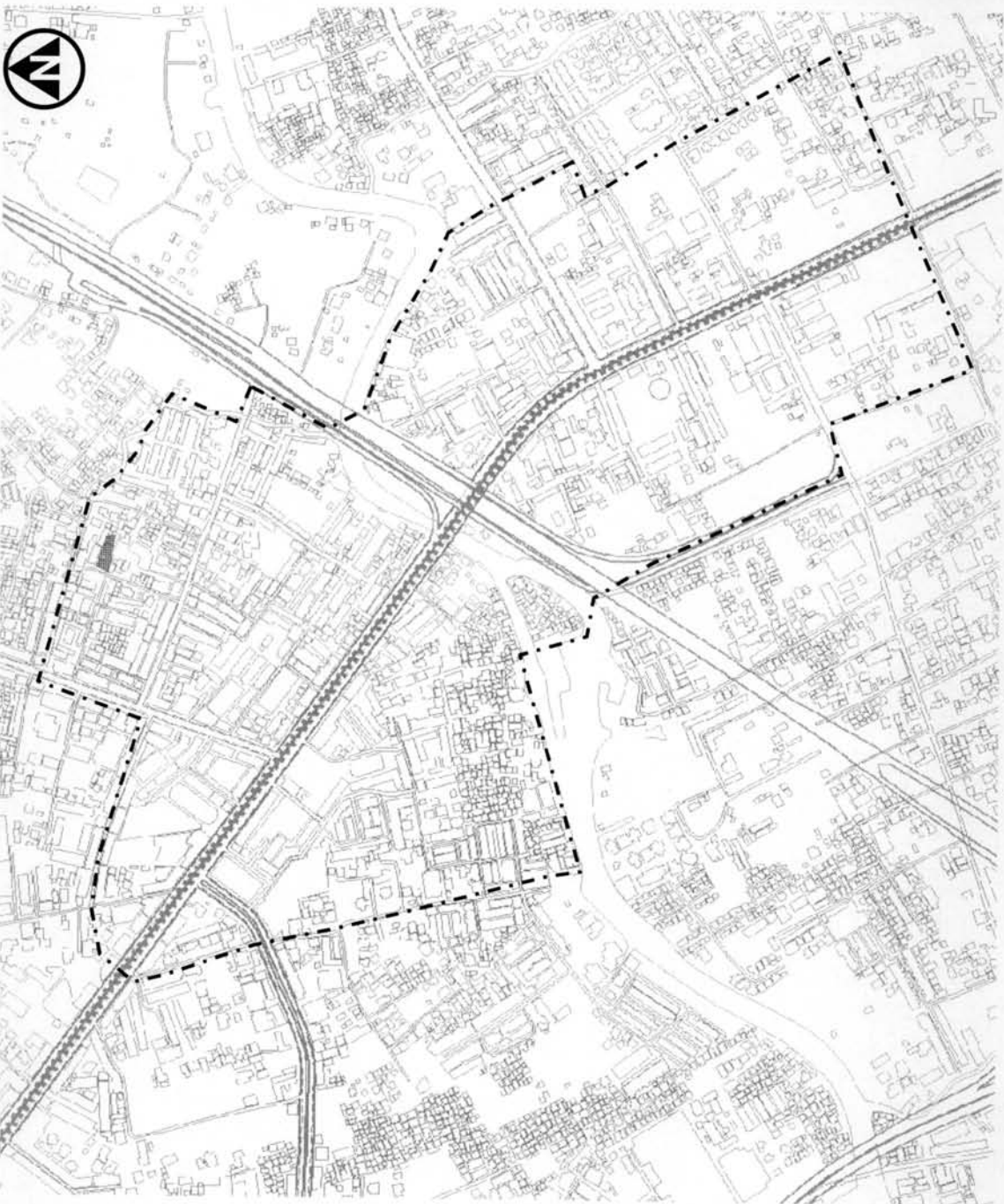
แผนที่ 4.15 แผนที่แสดงการใช้อาคารที่ไม่มีการใช้งาน และอาคารที่กำลังก่อสร้างหรือปรับปรุง ภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช
 (ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)



วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช
หัวข้อ : แผนที่แสดงการใช้อาคารประเภทสถานที่ราชการและสถานศึกษาในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช
--- ขอบเขตพื้นที่ศึกษา ■ สถานที่ราชการ ■ สถานศึกษา
จัดทำโดย : นายนเรศ ทองงามช้ำ
สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 4.16 แผนที่แสดงการใช้อาคารประเภทสถานที่ราชการและสถานศึกษา ภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช

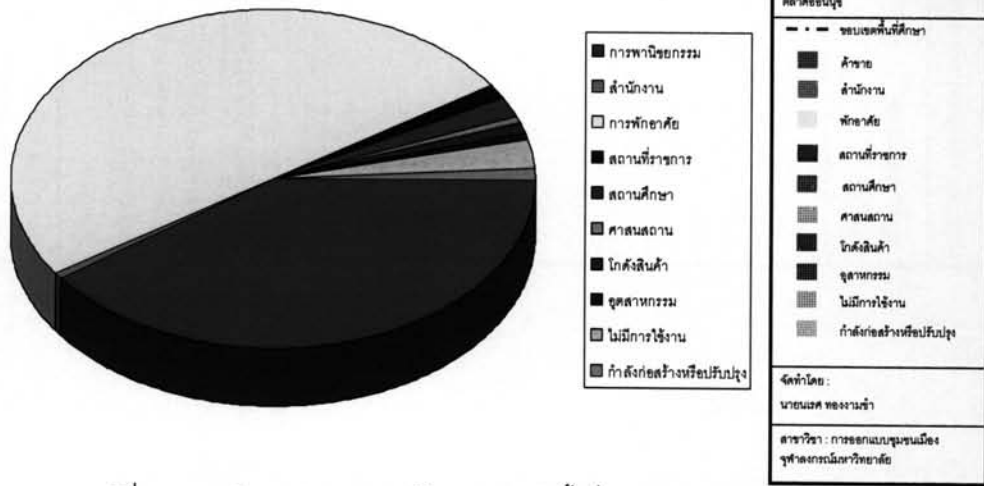
(ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)



<p>วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดออ่อนนุช</p>
<p>หัวข้อ : แผนที่แสดงการใช้อาคารประเภทศาสนสถานภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดออ่อนนุช</p>
<p>--- ขอบเขตพื้นที่ศึกษา</p> <p>■ ศาสนสถาน</p>
<p>จัดทำโดย : นายมนตรี ทองงามร่ำ</p>
<p>สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>

แผนที่ 4.17 แผนที่แสดงการใช้อาคารประเภทศาสนสถาน ภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดออ่อนนุช (ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

อัตราส่วนการใช้อาคารของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช



แผนภูมิที่ 4.1 แผนภูมิแสดงอัตราส่วนการใช้อาคาร ภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช (ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

แผนที่ 4.13 – 4.17 เป็นการแยกการใช้อาคารออกเป็นส่วนๆ ตามลักษณะการใช้งาน โดยมีการสรุปอัตราส่วนการใช้งานอาคาร ตามแผนภูมิที่ 4.1 จะเห็นได้ว่าการใช้งานอาคารโดยส่วนใหญ่ของพื้นที่ย่านยังเป็นการใช้งานเพื่อการพักอาศัย รองลงมาคือการใช้งานเพื่อการพาณิชย์กรรม โดยจะสังเกตเห็นว่าการใช้อาคารเพื่อการพาณิชย์กรรมจะอยู่บริเวณริมถนนสายหลัก ถนนสายรอง และรวมกันอยู่บริเวณ ตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชโดยมีตลาดเป็นศูนย์กลาง แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของตลาดที่มีอิทธิพลต่อการพาณิชย์กรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ ในด้านการพักอาศัย จะเห็นว่าอาคารพักอาศัย จะกระจายตัวถัดออกมาจากถนนสายหลัก ส่วนที่อยู่ติดถนนสายหลักและถนนสายรอง ก็จะมีการใช้อาคารแบบผสม กับการพาณิชย์กรรมควบคู่กันไป ซึ่งปรากฏการณ์การใช้อาคารดังกล่าว เป็นสิ่งที่พบเห็นได้ปรกติตามเมืองใหญ่ทั่วไป แสดงให้เห็นถึงความเหมาะสมของการใช้อาคารกับสภาวะการที่เป็นอยู่

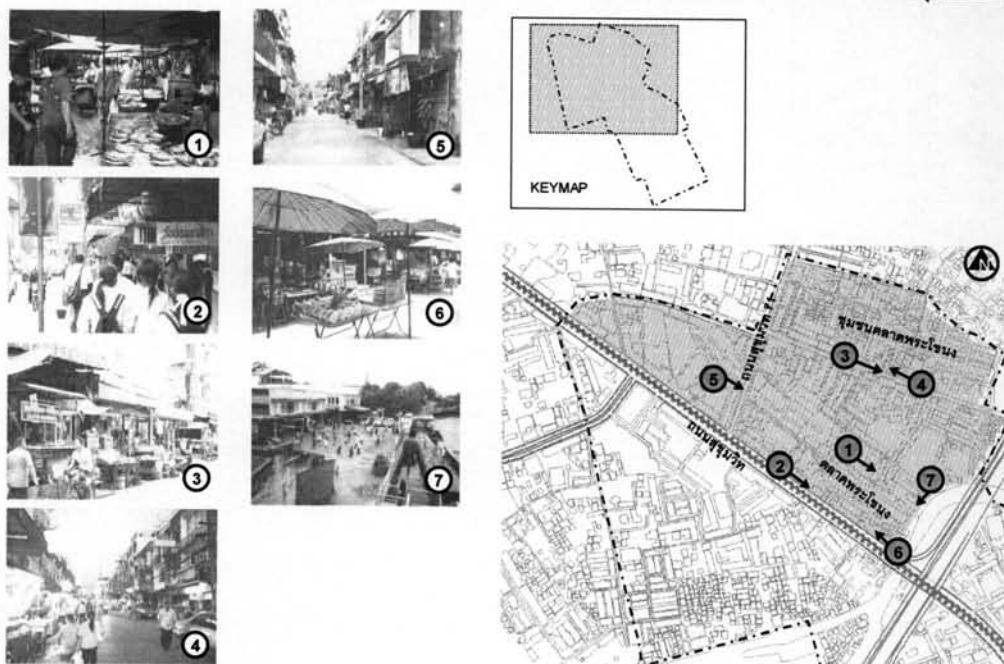
ด้านปัญหาที่พบก็จะพบว่าพื้นที่ย่านยังมีพื้นที่ที่ไม่มีการใช้งานอยู่มาก ซึ่งเป็นจุดด้อยของพื้นที่ และการขาดพื้นที่บางประเภท เช่น ศาสนสถานและพื้นที่สาธารณะสำหรับการพักผ่อนหย่อนใจของชุมชนที่อยู่โดยรอบ

จากการวิเคราะห์ประโยชน์ที่ดินและการใช้ประโยชน์อาคารของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชจึงสรุปได้ว่า พื้นที่ที่มีการใช้ที่ดิน และการใช้อาคาร อย่างหลากหลายและเหมาะสม แต่ยังมีสัดส่วนต้องปรับปรุงแก้ไข ในเรื่องของการรองรับการขยายตัวของที่อยู่อาศัยและอาคารพาณิชย์กรรมที่มีความหนาแน่นสูง ที่จะเข้ามาในอนาคต และการขาดแคลนพื้นที่ว่างสาธารณะที่จะเป็นศูนย์กลางและที่พักผ่อนของชุมชนที่อยู่รอบพื้นที่

4.1.3 การวิเคราะห์การเป็นพื้นที่ที่พบความหลากหลายของกลุ่มคนหลายประเภท หลายช่วงเวลา หลายกิจกรรม (ค.)

การเป็นสถานที่ที่ดี (A good place) ประการหนึ่งคือ ต้องมีความหลากหลายของกลุ่มผู้ใช้ และกิจกรรมในพื้นที่ ความหลากหลายของกลุ่มคนในที่นี้หมายถึง พื้นที่ควรประกอบไปด้วยผู้ใช้หลากหลายเพศ หลายวัย และหลากหลายเชื้อชาติและศาสนา ส่วนความหลากหลายของกิจกรรมในพื้นที่นี้หมายถึง พื้นที่ควรประกอบไปด้วยกิจกรรมที่ต่างกัน เช่นมีกิจกรรมการค้า การพักผ่อน กิจกรรมพักผ่อนหย่อนใจ การกีฬา หรือกิจกรรมสาธารณะอื่นๆ ฯลฯ ซึ่งกิจกรรมที่หลากหลายอาจปรากฏในช่วงเวลาที่ต่างกันแต่อยู่บนพื้นที่เดียวกัน การมีกิจกรรมที่หลากหลายจะทำให้พื้นที่มีชีวิตอยู่ตลอดเวลา มีคนเข้ามาใช้งานตลอดเวลา ทำให้พื้นที่มีความปลอดภัย และได้รับการดูแล

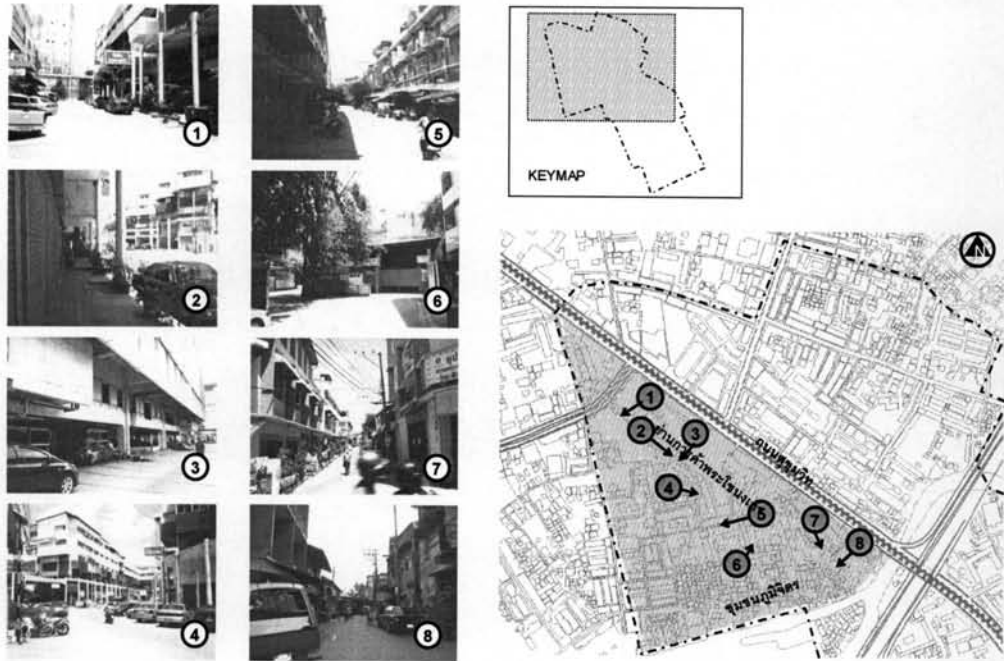
แผนที่แสดงกลุ่มคน และกิจกรรมที่พบภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช(ส่วนที่ 1)



แผนที่ 4.18 แผนที่แสดงกลุ่มคนและกิจกรรมที่พบภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช (ส่วนที่ 1)
(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)

แผนที่ 4.18 แสดงให้เห็นถึงกลุ่มคนและกิจกรรมบริเวณพื้นที่ตลาดอ่อนนุชและชุมชนโดยรอบ จากภาพจะเห็นได้ว่าตลาดอ่อนนุชและชุมชนโดยรอบ มีกลุ่มคนที่เข้ามาใช้งาน และกลุ่มคนที่อาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก และมีความหลากหลายของกลุ่มคนทั้งด้านเพศ วัย อาชีพ ส่วนด้านกิจกรรม จะเห็นได้ว่า มีความหลากหลายทางกิจกรรมอยู่ภายในบริเวณพื้นที่ เช่น กิจกรรมการค้าที่เป็นกิจกรรมหลัก การพักผ่อน กิจกรรมสันทนาการอื่นๆ เช่นลานกิจกรรมสำหรับออกกำลังกาย

แผนที่แสดงกลุ่มคนและกิจกรรมที่พบภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช(ส่วนที่ 2)

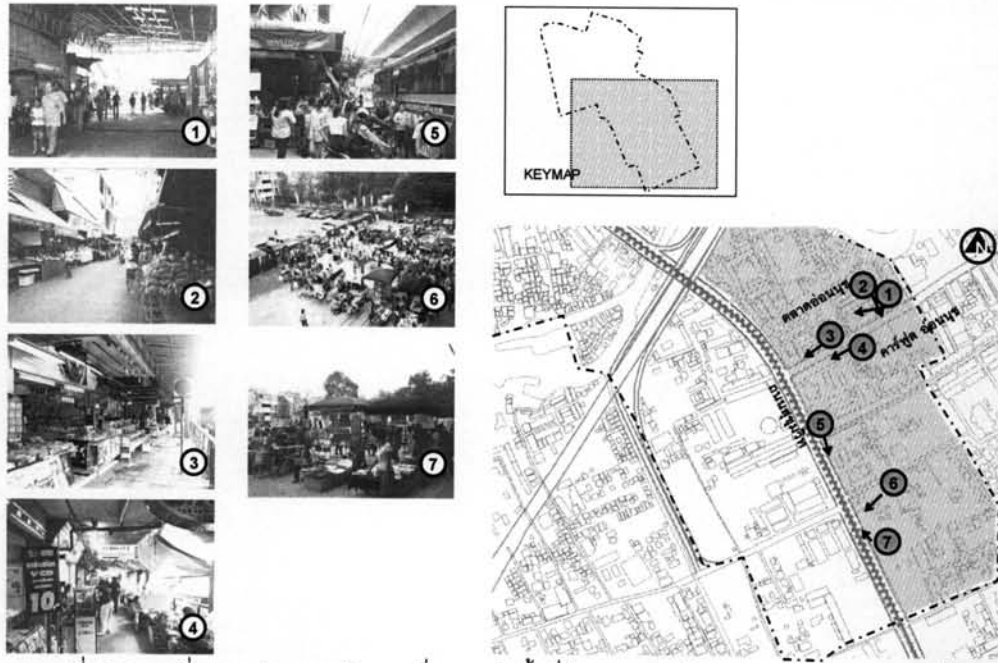


แผนที่ 4.19 แผนที่แสดงกลุ่มคนและกิจกรรมที่พบภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช (ส่วนที่ 2)
(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)

แผนที่ 4.19 แสดงกลุ่มคนและกิจกรรมที่พบเห็นบริเวณพื้นที่ ย่านการค้าพระโขนงเก่า และชุมชนภูมิจิต จะเห็นว่าพื้นที่นี้ไม่มีการใช้งานเนื่องจาก พื้นที่ส่วนใหญ่บริเวณย่านการค้าพระโขนงเก่า เป็นพื้นที่อาคารร้างไม่มีการใช้งาน ทำให้ไม่พบเห็นกิจกรรมและกลุ่มคนเข้ามาใช้พื้นที่บริเวณนี้เท่าที่ควร ซึ่งถือได้ว่าเป็นปัญหา ทางด้านกิจกรรมของพื้นที่ย่านโดยรวม จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาพื้นที่เพื่อเร่งสร้างให้เกิดการใช้งานพื้นที่ และสร้างให้พื้นที่มีกิจกรรม เพื่อเพิ่มควมมีชีวิตชีวาให้กับพื้นที่ย่าน และเพิ่มศักยภาพในการใช้งานของพื้นที่ย่าน

ส่วนชุมชนภูมิจิต มีความหนาแน่นของกลุ่มคนภายในพื้นที่สูง และกลุ่มคนมีความหลากหลาย เนื่องจากเป็นชุมชนพักอาศัย แต่กลับไม่พบเห็นกิจกรรมภายในชุมชน ซึ่งสาเหตุหลักเกิดจากชุมชนมีความแออัดสูง ขาดพื้นที่ว่างสาธารณะที่จะรองรับกิจกรรมของคนในชุมชน ทำให้คนในชุมชนขาดปฏิสัมพันธ์ต่อกัน

แผนที่แสดงกลุ่มคน และกิจกรรมที่พบภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช(ส่วนที่ 3)

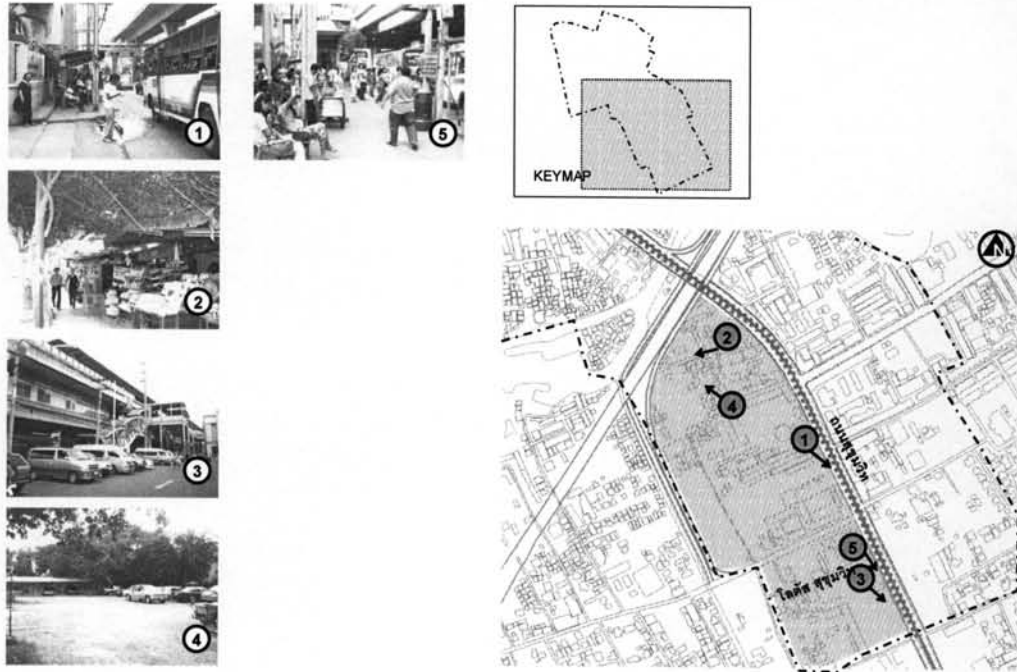


แผนที่ 4.20 แผนที่แสดงกลุ่มคนและกิจกรรมที่พบภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช (ส่วนที่ 3)
(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)

แผนที่ 4.20 แสดงกลุ่มคนและกิจกรรมบริเวณพื้นที่ ตลาดอ่อนนุช เรื่อยลงมาจนถึงพื้นที่ สถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุชบริเวณตลาดอ่อนนุชพบว่ามีความหลากหลายของผู้ใช้ค่อนข้างมาก เนื่องจากเป็นตลาดที่รองรับผู้ใช้งานทุกเพศทุกวัย นอกจากนี้การที่มีคาร์พูลสาขาอ่อนนุชมาเปิดกิจการทำให้กลุ่มของลูกค้ามีความหลากหลายมากขึ้นไปด้วย ด้านของกิจกรรมพบว่านอกจากกิจกรรมการค้า พื้นที่บริเวณตลาดอ่อนนุชยังมีสถานศึกษา และสถานที่ราชการ ทำให้มีกิจกรรมอื่นๆเข้ามาแทรกบ้าง แต่กิจกรรมหลักของพื้นที่ก็ยังเป็นกิจกรรมการค้า

พื้นที่ตอนล่างจากตลาดอ่อนนุชเรื่อยไปจนถึงสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช ไม่พบกิจกรรมหรือกลุ่มผู้ใช้ที่หลากหลายมากนัก เนื่องจากพื้นที่ที่เป็นพื้นที่สาธารณะ มีพื้นที่จำกัดอยู่บริเวณทางเดินเท้าริมถนน นอกนั้นจะเป็นพื้นที่เอกชนที่มีการล้อมรั้ว ส่วนบริเวณพื้นที่ได้สถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช พบกิจกรรมที่หลากหลาย และกลุ่มคนที่หลากหลาย เนื่องจากมีการจัดพื้นที่เป็นตลาดนัด ศูนย์อาหารและมีลานที่ปรับเปลี่ยนกิจกรรมไปเรื่อยๆ เช่นมีการแสดงดนตรี หรือในบางโอกาส ก็ใช้เป็นลานเปียร์

แผนที่แสดงกลุ่มคน และกิจกรรมที่พบภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช(ส่วนที่ 4)



แผนที่ 4.21 แผนที่แสดงกลุ่มคนและกิจกรรมที่พบภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช (ส่วนที่ 4)
(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)

แผนที่ 4.21 แสดงกลุ่มคนและกิจกรรมบริเวณพื้นที่ฝั่งตะวันตกเฉียงใต้ของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช พื้นที่ส่วนใหญ่มีลักษณะเดียวกับพื้นที่ฝั่งตรงข้ามของถนนสุขุมวิท คือมีพื้นที่สาธารณะเฉพาะบริเวณทางเดินเท้าริมถนนสุขุมวิทเท่านั้น นอกจากนั้นจะเป็นพื้นที่เอกชนที่ไม่สามารถเข้าถึงได้ จะพบกลุ่มคน และความหลากหลายของกิจกรรมอีกที่บริเวณพื้นที่โลดส์สุขุมวิท ซึ่งบริเวณนี้จะมีกิจกรรมและกลุ่มคนที่หลากหลายซึ่งเนื่องจาก เป็นสถานีรถไฟฟ้า และมีการจัดตลาดนัดร้านอาหาร มามายบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้า

สรุปการวิเคราะห์ทางด้านความหลากหลายของกิจกรรมพบว่า พื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชมีกิจกรรมและ กลุ่มคนที่หลากหลายรวมอยู่ในพื้นที่ โดยเฉพาะกิจกรรมด้านการค้าจะพบมากในพื้นที่ และความหลากหลายของกลุ่มคน ก็จะพบในบริเวณที่เป็นย่านการค้าเสียเป็นส่วนใหญ่

ในหลายๆพื้นที่ของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช บางครั้งจะพบกับรูปแบบของกิจกรรมที่เปลี่ยนไปเช่นตามถนนหนทางของชุมชน ซึ่งในเวลากลางวันจะเป็นทางสัญจรอย่างเดียว แต่เวลากลางคืนจะปรับเปลี่ยนเป็นตลาดขายอาหาร หรือลานกิจกรรมของชุมชนที่ทำหน้าที่หลากหลาย ตั้งแต่เป็นเวทีการแสดง เป็นสถานที่ออกกำลังกาย หรือ เป็นที่ชุมนุมของคนในพื้นที่

จากการวิเคราะห์ทั้งความหลากหลายของกิจกรรมและความหลากหลายของกลุ่มผู้ใช้ ก็สามารถสรุปได้ว่าพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช มีความหลากหลายพอที่จะเรียกได้ว่าเป็นสถานที่ที่ดี

4.1.4 การวิเคราะห์การมีสภาพภูมิทัศน์อาคารที่เหมาะสมกับประโยชน์ใช้สอย (ง.)

การเป็นสถานที่ที่ดี (A good place) ต้องมีสภาพภูมิทัศน์อาคาร (สภาพ / รูปแบบ / ความสูง / ขนาด) ที่เหมาะสมกับประโยชน์ใช้สอย โดยการวิเคราะห์จะพิจารณาจากการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช ซึ่งเป็นย่านพาณิชยกรรม และที่อยู่อาศัยเป็นหลักตั้งนั้น สภาพภูมิทัศน์อาคาร นอกจากจะต้องมีความสวยงามทางสายตา ยังต้องก่อให้เกิดการส่งเสริม ให้เกื้อหนุนประโยชน์ทางการค้า และความน่าอยู่ของชุมชนอีกด้วย

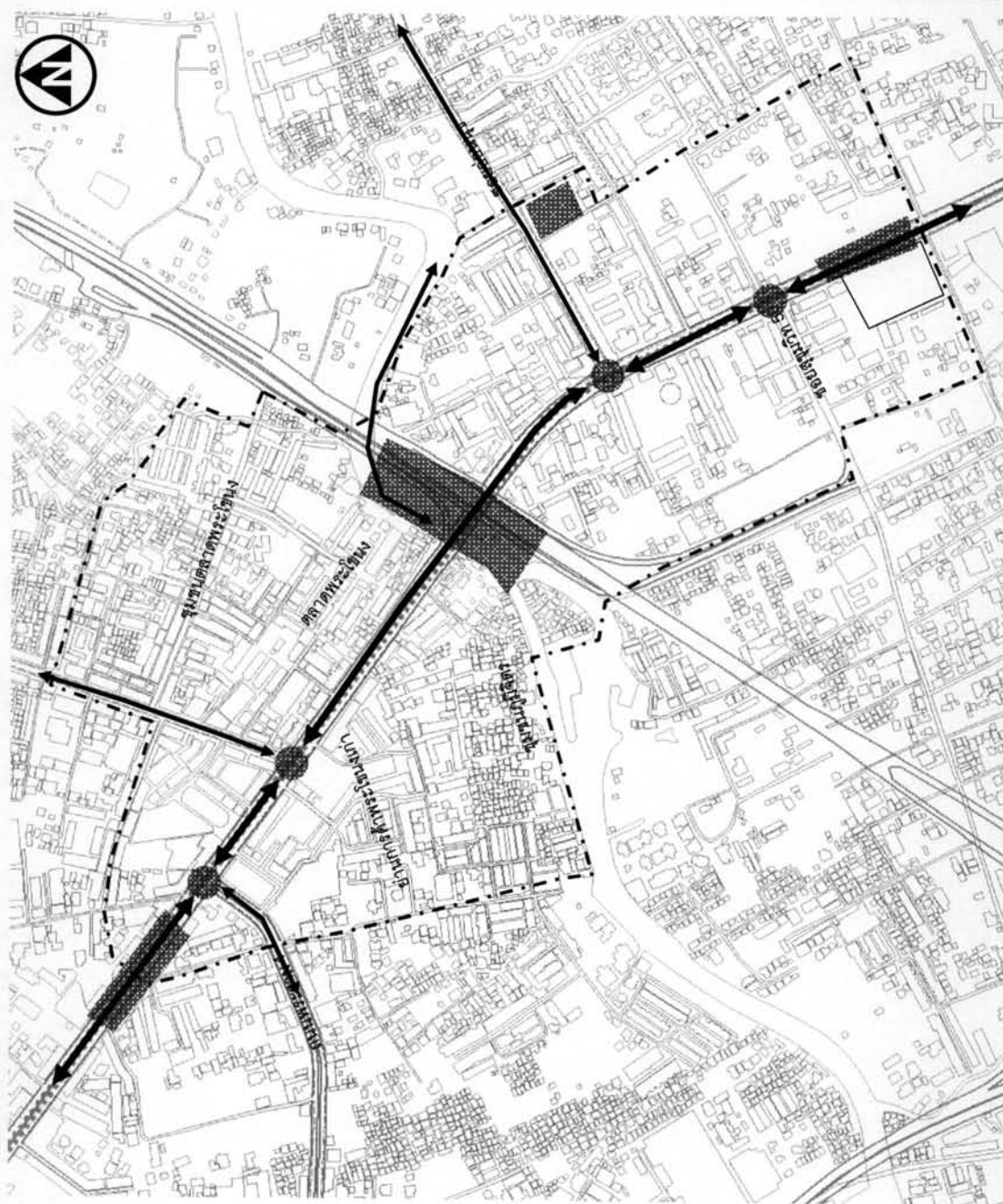
การวิเคราะห์เรื่องของภูมิทัศน์อาคารในแง่ของการออกแบบชุมชนเมืองสามารถกระทำได้หลากหลายวิธีด้วยกัน ผู้วิจัย ได้เลือกหัวข้อหลักๆที่จะสะท้อนลักษณะภูมิทัศน์อาคารของพื้นที่ย่านออกมาได้ ตามหัวข้อดังต่อไปนี้

- การวิเคราะห์มุมมอง (View Analysis)
- การวิเคราะห์ลวดลายของกลุ่มอาคาร (Block Pattern Analysis)
- การวิเคราะห์หุ่นจำลอง 3 มิติ (3D Analysis)
- การวิเคราะห์สภาพของอาคาร (Building Condition Analysis)

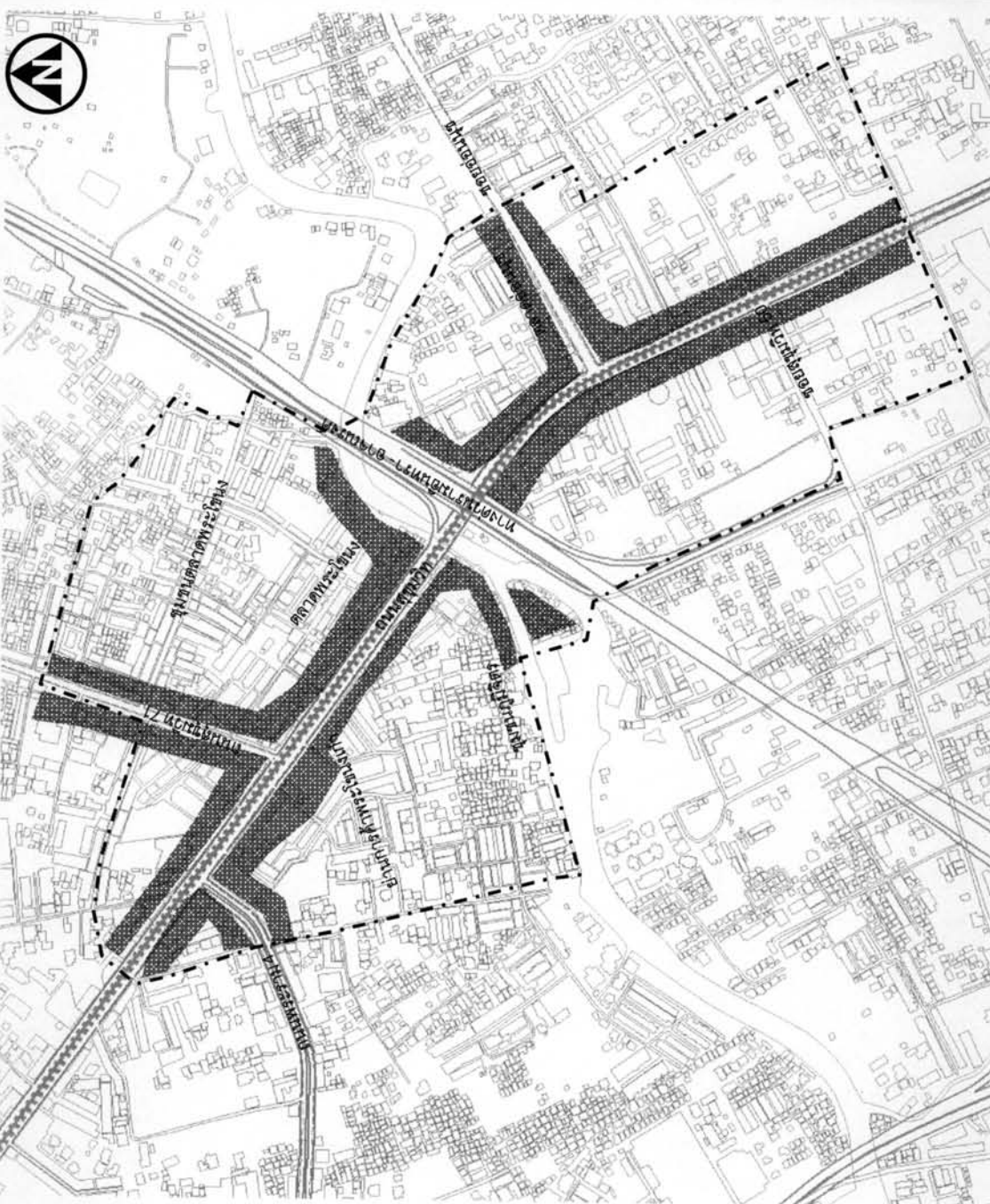
การวิเคราะห์มุมมอง (View Analysis)

พื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชเป็นพื้นที่ที่มีขนาดใหญ่ และมีทัศนียภาพที่กลมกลืนไปกับทัศนียภาพทั่วไปของเมือง ดังนั้นมุมมองที่สำคัญของพื้นที่ย่านโดยส่วนมากจึงเป็นมุมมองที่สามารถมองเห็นได้จาก การใช้ยานพาหนะสัญจรผ่านเข้ามาในพื้นที่ ทำให้ภาพการวิเคราะห์มุมมองที่สำคัญของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช (ภาพที่ 4.24) จะเห็นได้ว่า มุมมองที่มองเห็นจะเป็นเส้นทางตามเส้นถนนสายหลัก และถนนสายรองของพื้นที่ย่านโดยจะมีบริเวณ แยกต่างๆที่เป็นพื้นที่ที่จะเป็นมุมมองเปิดกว้างมากขึ้น และเป็นที่ยกมาได้ใน การรับรู้ตำแหน่งภายในพื้นที่ย่าน

วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช	หัวข้อ : แผนที่วิเคราะห์มุมมองที่สำคัญของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช	- - - ขอบเขตพื้นที่ศึกษา ↑ มุมมองที่สำคัญ ● พื้นที่ที่เป็นมุมมองที่สำคัญ	จัดทำโดย : นายณเรศ ทองงามมณี
			สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 4.22 แผนที่วิเคราะห์มุมมองที่สำคัญของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช
 (ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)



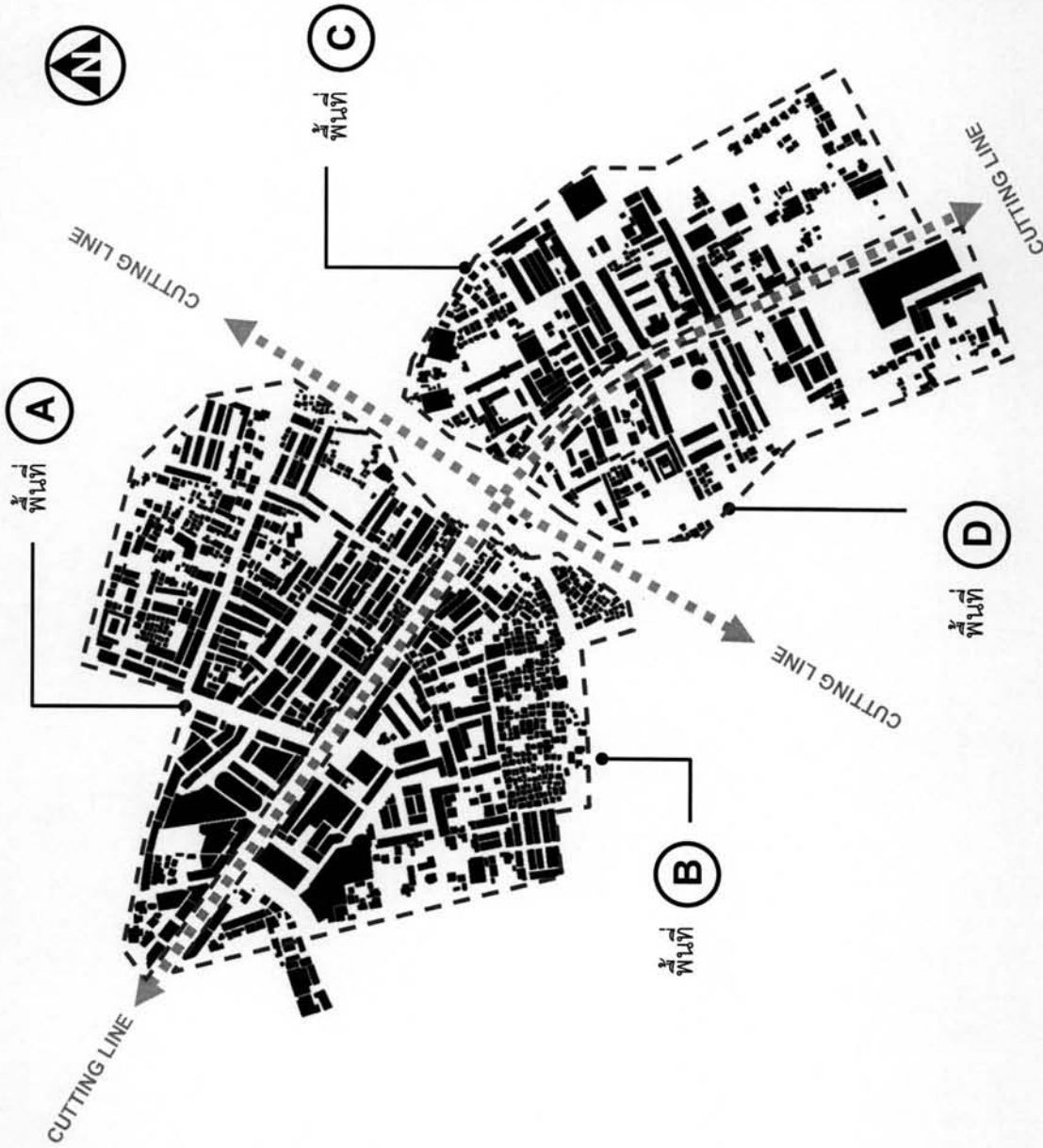
<p>วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช</p>
<p>หัวข้อ : แผนที่แสดงพื้นที่ที่เป็นมุมมองที่สำคัญของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช</p>
<p>--- ขอบเขตพื้นที่ศึกษา</p> <p>▨ พื้นที่ที่เป็นมุมมองที่สำคัญ</p>
<p>จัดทำโดย : นายเกรศ ทองงามขำ</p>
<p>สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>

แผนที่ 4.23 แผนที่วิเคราะห์พื้นที่ที่เป็นมุมมองที่สำคัญของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช (ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

แผนที่ 4.23 แสดงพื้นที่ที่เป็นมุมมองที่สำคัญของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช
สรุปภาพรวมในเรื่องมุมมองออกมาได้ว่า มุมมองที่สำคัญของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อน
นุชคือ พื้นที่สองข้างทางของถนนสายหลักและถนนสายรอง อันได้แก่ ถนนสุขุมวิท ถนนพระราม 4
ถนนซอยสุขุมวิท 71 และถนนซอยอ่อนนุช

การวิเคราะห์ลวดลายของกลุ่มอาคาร (Block Pattern Analysis)

การวิเคราะห์ลวดลายของกลุ่มอาคาร จะแสดงให้เห็นถึง ความหนาแน่นของอาคาร ลักษณะ
การเรียงตัวของกลุ่มอาคาร พื้นที่ว่างระหว่างอาคาร และข้อมูลเหล่านี้จะสามารถบ่งบอกถึงความ
เหมาะสมทางด้านทัศนียภาพของอาคารได้



วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระ โขนและตลาดอ่อนนุช	หัวข้อ : แผนที่วิเคราะห์ ลวดลายของกลุ่มอาคาร (Block Pattern) ภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนง และตลาดอ่อนนุช
จัดทำโดย : นายเกรศ ทองงามช้า	
สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	

แผนที่ 4.24 แผนที่วิเคราะห์ ลวดลายของกลุ่มอาคาร (Block Pattern) ภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช
 (ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)



ชุมชนตลาดพระโขนง



ตลาดพระโขนง

พื้นที่ A

วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช	หัวข้อ : แผนที่วิเคราะห์ลวดลายของกลุ่มอาคาร (Block Pattern) ภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช พื้นที่ A
จัดทำโดย : นายณรงค์ ทองงามขำ	
สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง	จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 4.25 แผนที่วิเคราะห์ ลวดลายของกลุ่มอาคาร (Block Pattern) ภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช พื้นที่ A

(ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)



พื้นที่ B

<p>วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช</p>	<p>หัวข้อ : แผนที่วิเคราะห์ สวดลายของกลุ่มอาคาร (Block Pattern) ภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช พื้นที่ B</p>	<p>จัดทำโดย : นายเกรก ทองงามท่า</p>
		<p>สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>

แผนที่ 4.26 แผนที่วิเคราะห์ สวดลายของกลุ่มอาคาร (Block Pattern) ภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช พื้นที่ B (ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)



ตลาดอ่อนนุช

สถานีตำรวจ
และสถานีดับเพลิง พระโขนง

พื้นที่ C

วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช	หัวข้อ : แผนที่วิเคราะห์ ลวดลายของอาคาร (Block Pattern) ภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช พื้นที่ C
จัดทำโดย : นายณเรศ ทองงามร่ำ	สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 4.27 แผนที่วิเคราะห์ ลวดลายของกลุ่มอาคาร (Block Pattern) ภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช พื้นที่ C (ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)



วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระ โขนงและตลาดอ่อนนุช	หัวข้อ : แผนที่วิเคราะห์ ลวดลายของอาคาร (Block Pattern) ภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนง และตลาดอ่อนนุช พื้นที่ D
จัดทำโดย : นายเกรต ทองงามคำ	สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



พื้นที่ D

แผนที่ 4.28 แผนที่วิเคราะห์ ลวดลายของกลุ่มอาคาร (Block Pattern) ภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช พื้นที่ D
 (ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

จากแผนที่ 4.24 แสดงลวดลายของกลุ่มอาคารภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช จะเห็นได้ว่า พื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช ถูกแบ่งออกเป็น 4 ส่วนใหญ่ จากระบบการสัญจรที่พาดผ่าน และพื้นที่ที่ถูกแยกออกเป็น 4 ส่วนก็มีลักษณะลวดลายที่แตกต่างกันออกไปตามลักษณะการใช้งานกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่

พื้นที่ A พื้นที่บริเวณตลาดพระโขนงและชุมชนตลาดพระโขนง การวางตัวของกลุ่มอาคารโดยรวม พื้นผิวมีลักษณะเป็นกลุ่มอาคารขนาดกลาง อันเนื่องมาจากอาคารส่วนมากเป็นอาคารตึกแถว การวางตัวของอาคารวางตัวโดยมีโครงสร้างแบบตาราง ซึ่งลักษณะลวดลายแบบนี้เป็นลักษณะที่ปรากฏให้เห็นทั่วไปในเขตเมือง และเป็นรูปแบบที่ใช้กับย่านพาณิชย์กรรมโดยทั่วไป ส่วนด้านชุมชนตลาดพระโขนงกลุ่มก้อนของอาคารจะเป็นก้อนที่มีขนาดเล็กผสมผสานไปกับกลุ่มก้อนที่มีขนาดกลาง เป็นลักษณะของชุมชนทั่วไปที่พบมากในเขตเมือง เป็นอาคารตึกแถว ผสมผสานกับบ้านพักอาศัย จากการสังเกตพบว่า ลักษณะลวดลายของกลุ่มอาคาร ไม่พบช่องว่างที่เกิดจากลักษณะของทางเข้าออก ซึ่งเป็นแกนหลักในการเข้าถึงพื้นที่ส่วนต่างๆซึ่งตรงกับปัญหาของย่านตลาดพระโขนงที่ไม่มีแกนทางเข้าหลัก ถนนสายหลัก หรือ ประตูทางเข้าหลักที่จะเป็นที่หมายตา หรือที่จดจำสำหรับพื้นที่ย่านการค้าเลย

พื้นที่ B มีลวดลายอาคาร 2 แบบอยู่ในพื้นที่ บริเวณย่านการค้าพระโขนงเก่า จะมีลวดลายอาคารขนาดใหญ่ ซึ่งเกิดจากการที่เคยเป็นย่านพาณิชย์กรรมที่มีการวางผังการออกแบบมาก่อน อาคารจะมีขนาดเท่าๆกันเป็นส่วนมาก ช่องว่างระหว่างอาคารที่เป็นถนนจะเห็นว่าขนาดกว้างกว่าพื้นที่อื่นๆ แสดงให้เห็นถึงการเข้าถึงที่สะดวกกว่า ส่วนบริเวณชุมชนภูมิฉัตรจะมีลวดลายอาคาร เป็นอาคารขนาดเล็กเรียงตัวเบียดกันจำนวนมาก โดยส่วนมากลักษณะของกลุ่มอาคารลักษณะนี้ที่พบในเขตเมืองมักจะเป็นพื้นที่ชุมชนที่ตั้งรกรากอยู่มานาน จะเห็นว่าความแออัดของอาคารมีมาก เนื่องจากขอบเขตโดยรอบของชุมชนไม่สามารถขยายตัวออกได้มากกว่านี้แล้ว

พื้นที่ C บริเวณตลาดอ่อนนุชและพื้นที่โดยรอบ ลักษณะของอาคารมีขนาดใหญ่กว่า 2 พื้นที่ที่ผ่านมา เนื่องจากอาคารส่วนมากเป็นอาคารตึกแถว และไม่ปรากฏความเป็นชุมชนใดๆบนพื้นที่ จะเห็นว่าพื้นที่ว่างระหว่างอาคารมีพื้นที่ว่างอยู่มาก ถึงแม้ว่าการมีพื้นที่ว่างมาก จะเป็นสิ่งที่ดี แต่ในมุมมองกลับกัน พื้นที่บริเวณนี้มีศักยภาพในการพัฒนาสูงมาก การที่มีพื้นที่ว่างที่ไม่ได้ก่อให้เกิดประโยชน์อันใดก็แสดงถึงความไม่เหมาะสมของการใช้ที่ดินนั่นเอง

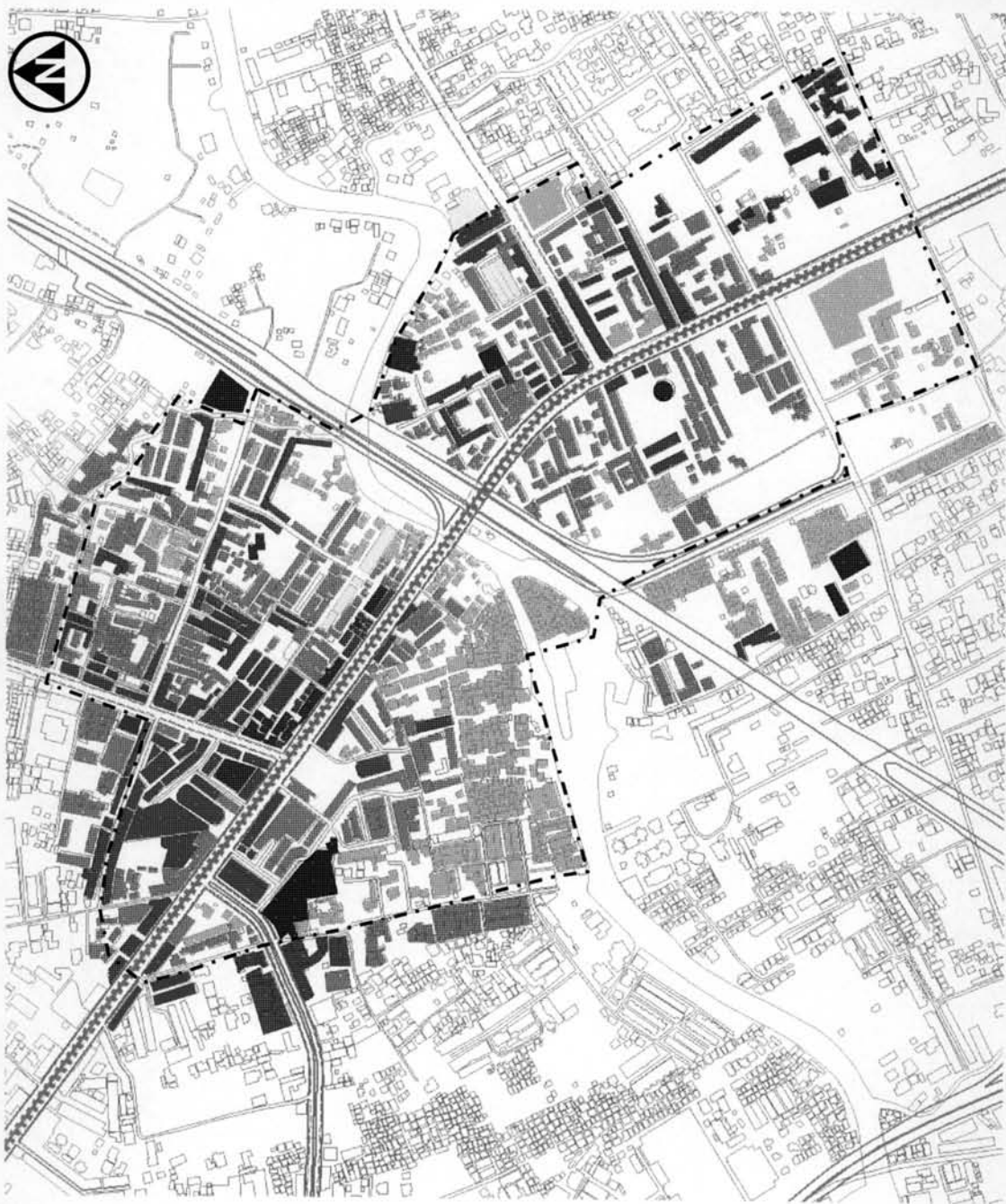
พื้นที่ D พื้นที่บริเวณการประปาสาขาพระโขนง พบว่า อาคารมีขนาดใหญ่ที่สุด ใน 4 พื้นที่ที่ผ่านมา สาเหตุเนื่องจากว่า พื้นที่นี้เป็นของหน่วยงานราชการอาคารส่วนใหญ่ก็เป็นอาคารราชการไม่ได้เป็นอาคารพักอาศัย และรูปแบบของอาคารพักอาศัยบริเวณนี้ทั้งหมดก็เป็นตึกแถว จะเห็นว่าพื้นที่ว่างเป็นจำนวนมาก ซึ่งเป็นปัญหาเช่นเดียวกับพื้นที่ C ที่ได้กล่าวมาแล้วในช่วงต้น

จากการวิเคราะห์ลวดลายของกลุ่มอาคาร (Block Pattern) ทำให้มองเห็นปัญหาของทัศนียภาพอาคารของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชว่า พื้นที่ A และพื้นที่ B มีความหนาแน่นของกลุ่มอาคารมากเกินไป เกิดความแออัด และไม่มอง ส่วนพื้นที่ C และพื้นที่ D มีความหนาแน่นของกลุ่มอาคารน้อยเกินไปเกิดพื้นที่ว่างมาก แสดงถึงภูมิทัศน์อาคารที่ไม่เหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่

การวิเคราะห์หุ่นจำลอง 3 มิติ (3D Model Analysis)

จากแผนที่ 4.29 แผนที่แสดงจำนวนชั้นของอาคารภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช ข้อมูลในแผนที่ชุดนี้สามารถนำมาแปรเป็นแบบจำลอง 3 มิติสำหรับพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชได้ ซึ่งเมื่อได้แบบจำลอง 3 มิติ ออกมาแล้ว การวิเคราะห์ในเรื่องของมุมมองและทัศนียภาพอาคารจะมีความชัดเจนมากขึ้น

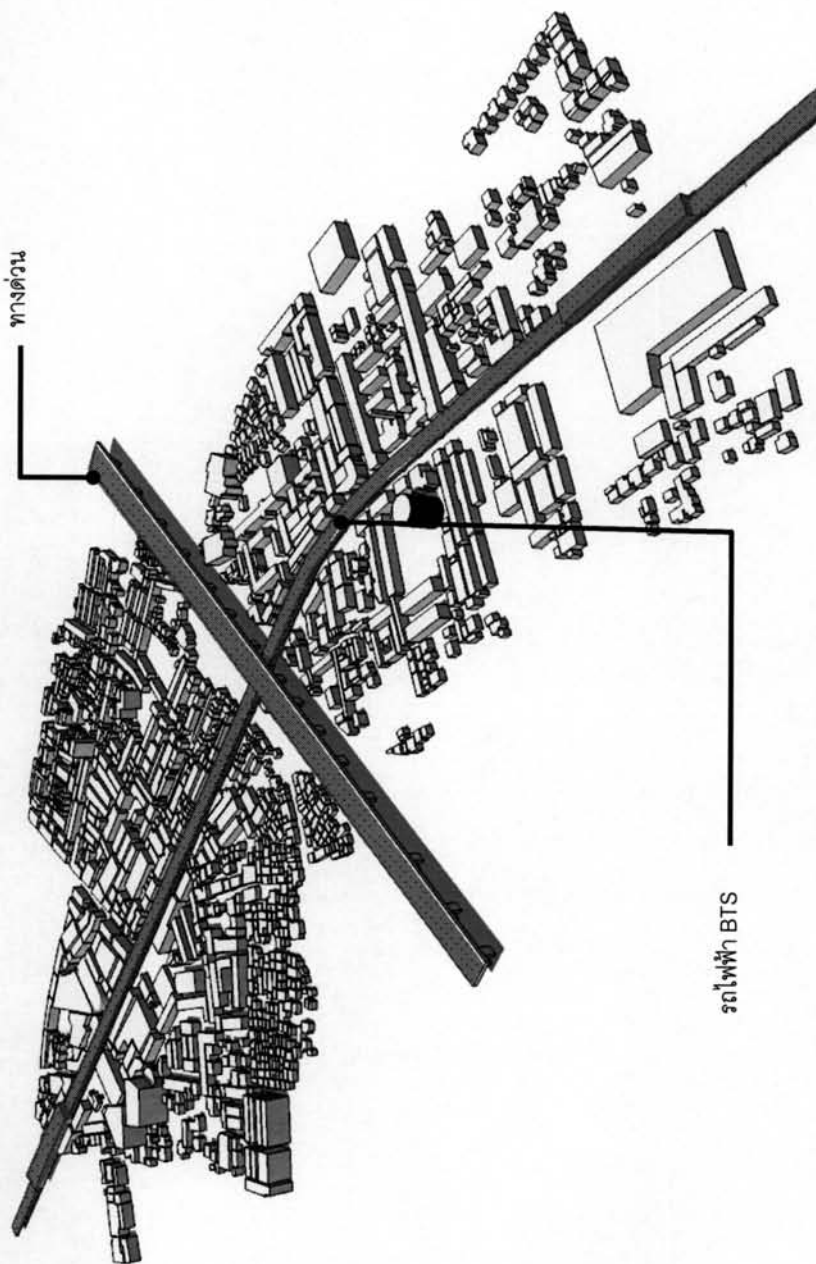
<p>วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช</p>
<p>หัวข้อ : แผนที่แสดงจำนวนชั้นของอาคารภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช</p>
<p>--- ขอบเขตพื้นที่ศึกษา</p> <p>■ ความสูง 1 ชั้น</p> <p>■ ความสูง 2 ชั้น</p> <p>■ ความสูง 3 ชั้น</p> <p>■ ความสูง 4 ชั้น</p> <p>■ ความสูง 5 ชั้น</p> <p>■ ความสูง 6 ชั้น</p> <p>■ ความสูงมากกว่า 6 ชั้น</p>
<p>จัดทำโดย : นายเกรศ ทองงามข้า</p>
<p>สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>




แผนที่ 4.29 แผนที่แสดงจำนวนชั้นของอาคารภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช

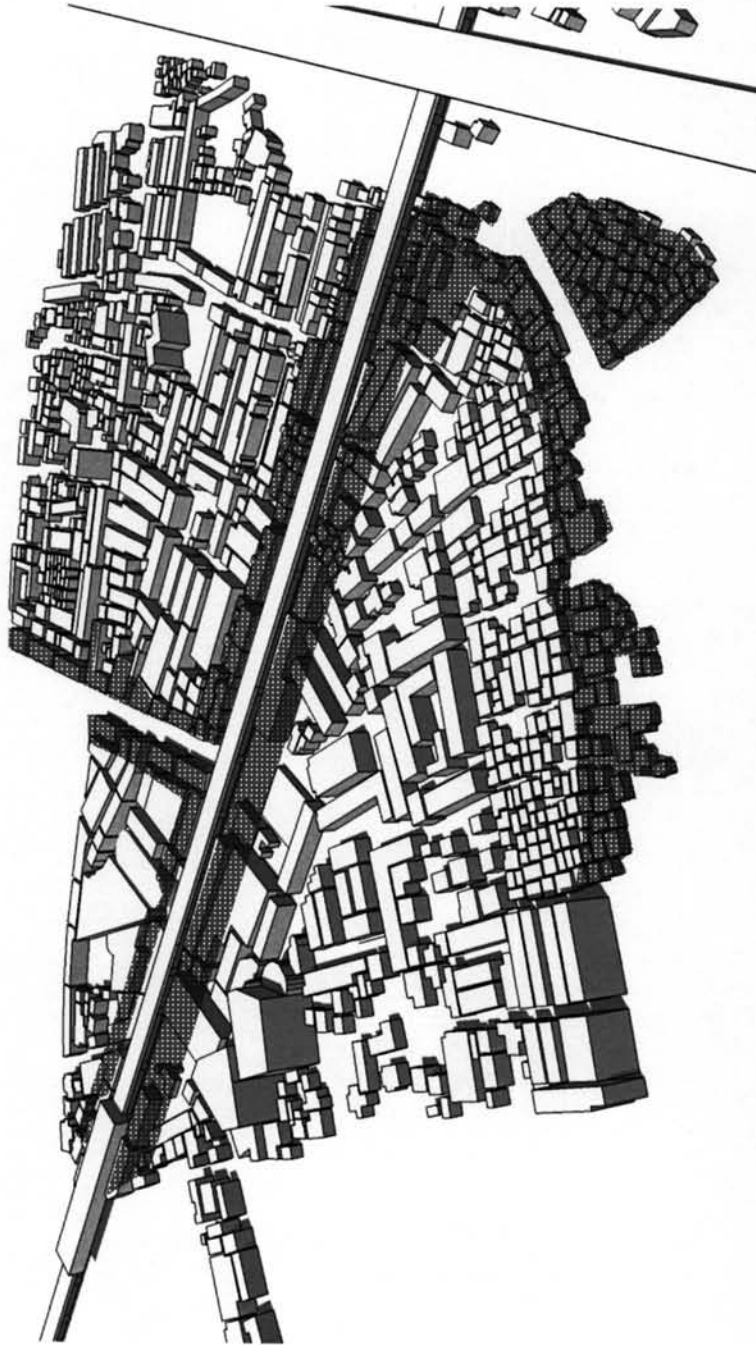
(ที่มา : จากการศึกษาจ. 2549)

<p>วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระ โขนงและตลาดอ่อนนุช</p>	<p>หัวข้อ : แผนทิวทัศน์ระยะที่ศูนย์จำลอง 3 มิติ ของพื้นที่ ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช</p>	<p>จัดทำโดย : นายเบรศ ทองงามข้า</p>
<p>สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>		

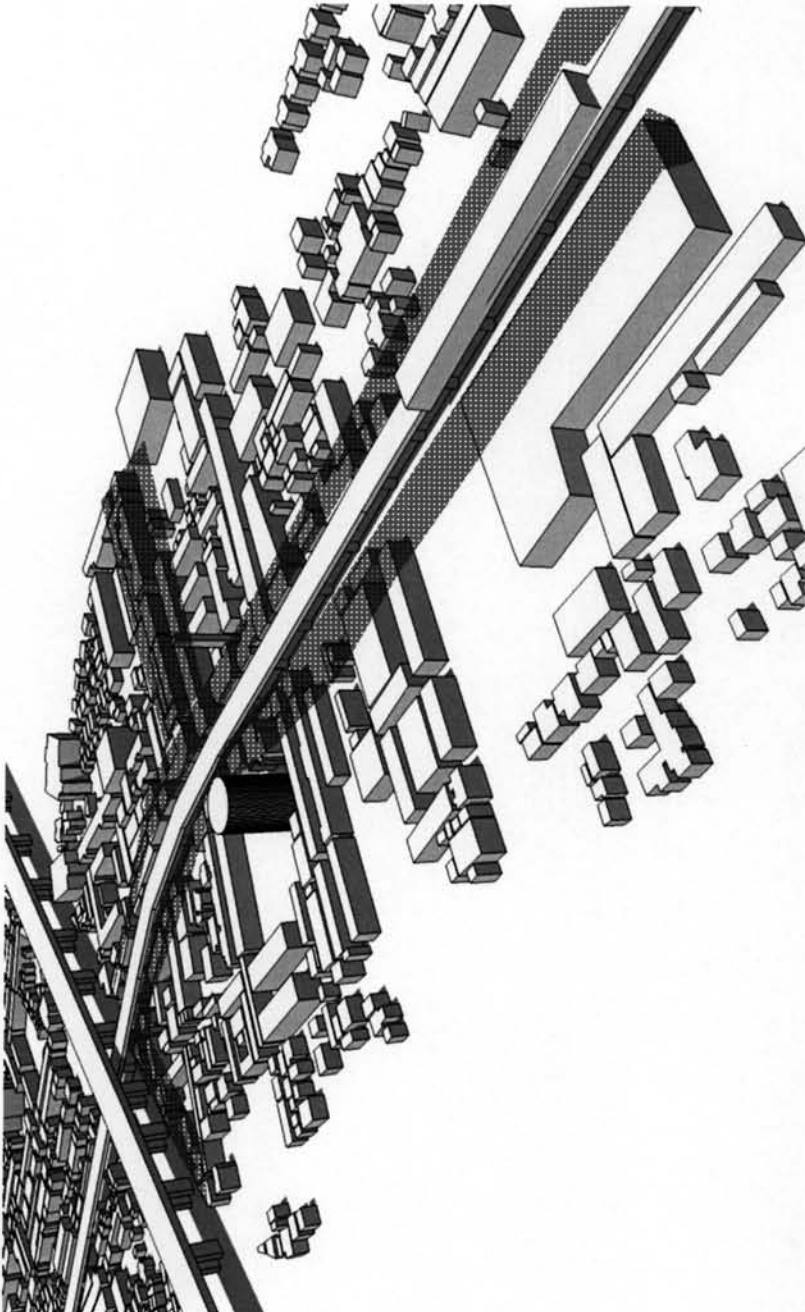


แผนที่ 4.30 แผนทิวทัศน์ระยะที่ศูนย์จำลอง 3 มิติของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช
(ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช	หัวข้อ : แผนที่วิเคราะห์พื้นที่ขนาด 3 มิติ ของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช	 พื้นที่ที่เป็นมุมมองที่สำคัญ	จัดทำโดย : นายเนตร ทองงามช้ำ	สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
---	---	---	---	---

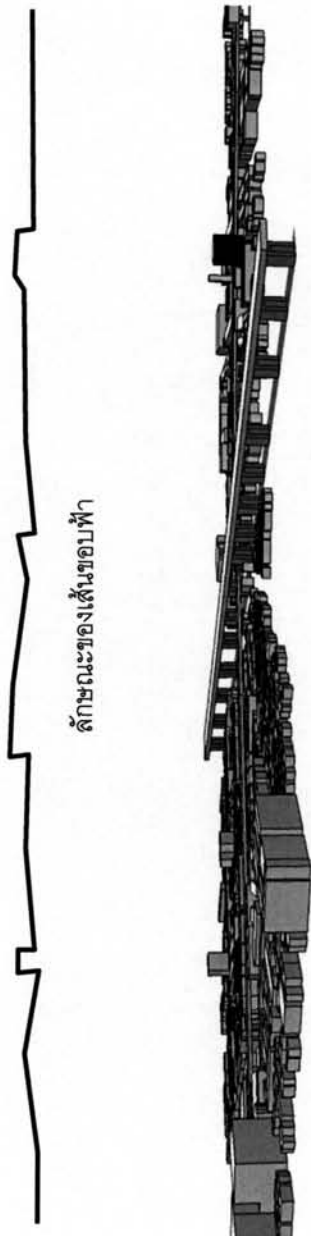


แผนที่ 4.31 แผนที่วิเคราะห์พื้นที่ขนาด 3 มิติของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช
 (ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระ โขนงและตลาดอ่อนนุช	หัวข้อ : แผนที่วิเคราะห์พื้นที่จำนวน 3 มิติ ของพื้นที่ ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช	 <p>พื้นที่ที่เป็นมุมมองที่สำคัญ</p>	จัดทำโดย : นายบรรด ทองงามคำ	สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
---	--	---	--	---

แผนที่ 4.32 แผนที่วิเคราะห์พื้นที่จำนวน 3 มิติของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช
 (ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

<p>วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระ โขนงและตลาดอ่อนนุช</p>
<p>หัวข้อ : แผนที่วิเคราะห์พื้นที่จำนวน 3 มิติ ของพื้นที่ ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช</p>
<p>จัดทำโดย : นายนเรศ ทองงามขำ</p>
<p>สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>



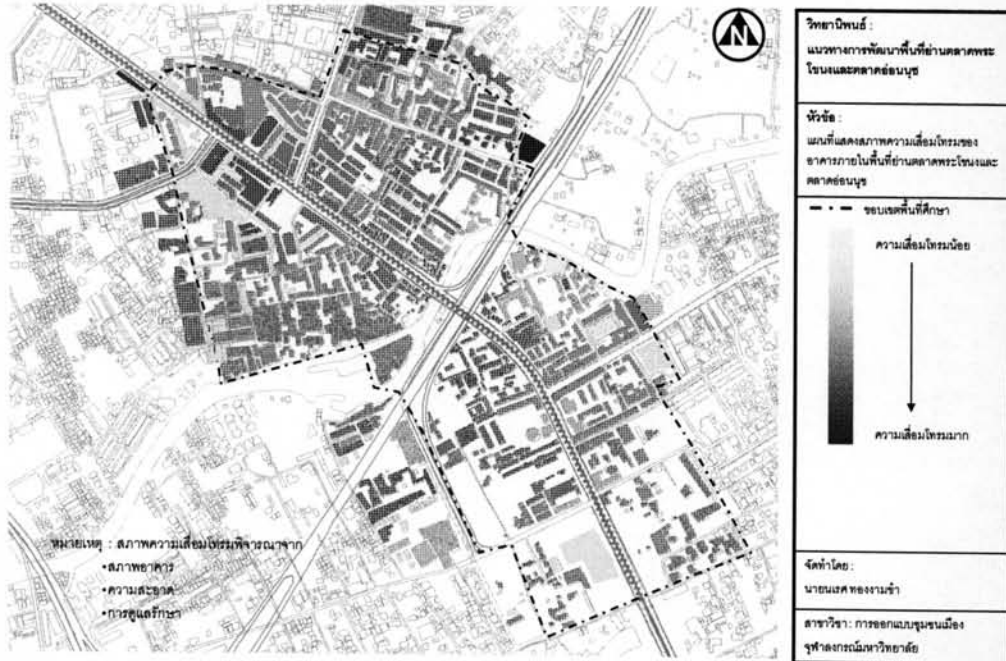
ลักษณะของเส้นขอบฟ้า

แผนที่ 4.33 แผนที่วิเคราะห์พื้นที่จำนวน 3 มิติของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช
(ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

จากการวิเคราะห์หุ่นจำลอง 3 มิติ แผนที่ 4.30 – 4.33 พบว่าลักษณะฐานฐาน 3 มิติโดยทั่วไปของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช เป็นอาคารตึกแถว สูง 3 – 5 ชั้น ลักษณะของเส้นขอบฟ้าอยู่ในแนวที่สม่ำเสมอ มีอาคารและสิ่งก่อสร้างที่สูงเด่นขึ้นมาบ้างแต่ไม่มากนัก สิ่งก่อสร้างที่มีลักษณะเด่นของพื้นที่ย่านได้แก่ รถไฟฟ้า และทางด่วนรามอินทรา - อารณรังค์ สิ่งก่อสร้างทั้งสองอย่างนี้ เมื่อเทียบขนาดและความสูง กับสิ่งก่อสร้างที่มีอยู่ทั่วไปในพื้นที่นับได้ว่ามีความใหญ่โตและมีความโดดเด่น เป็นโครงสร้างที่มีขนาดใหญ่ (Mega Structure) ที่ไม่กลมกลืนกับ ขนาด และสัดส่วนของสิ่งปลูกสร้างอื่นๆที่อยู่ภายในย่าน ทำให้ทัศนียภาพของเมืองขาดความสวยงาม

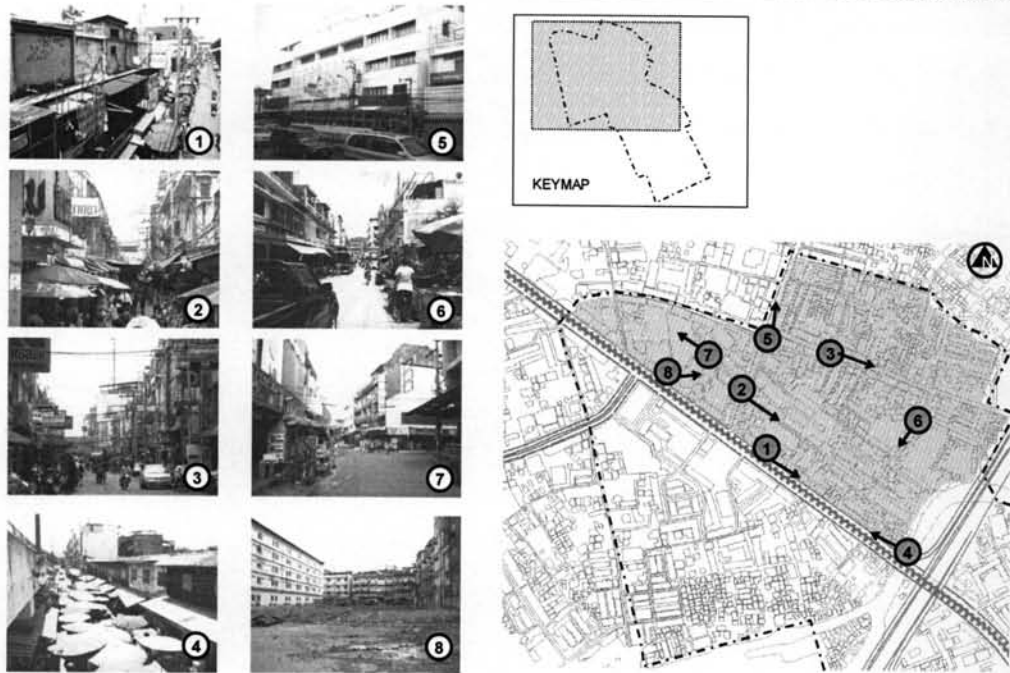
แผนที่ 4.31 แสดงแบบจำลอง 3 มิติบริเวณพื้นที่ด้านเหนือของพื้นที่ย่าน จะเห็นว่ามีกลุ่มอาคารขนาดเล็ก และกลุ่มอาคารขนาดใหญ่อยู่ปะปนกันไป โดยส่วนที่เป็นอาคารขนาดใหญ่จะเป็นอาคารพาณิชย์ที่มีการใช้งานอาคารแบบผสมผสาน (Mixed Used) ส่วนกลุ่มอาคารที่มีขนาดเล็กมักจะเป็นชุมชนที่พักอาศัย ตามที่สังเกตจะพบว่าบริเวณสองข้างทางของถนนสายหลักและถนนสายรองอาคารส่วนมากอาคารที่มีขนาดใหญ่และมีความสูงอยู่ที่ 4-5 ส่วนอาคารที่มีความสูงน้อยกว่านั้นมักจะกระจายตัวอยู่ด้านในของพื้นที่ ทำให้ไม่สามารถมองเห็นได้จากถนนสายหลัก ซึ่งสรุปได้หากผู้ใช้ภายนอกที่เข้ามาใช้งานพื้นที่ ส่วนที่สามารถมองเห็นได้ง่าย และเป็นทัศนียภาพที่สำคัญของพื้นที่ คือ บริเวณ สองข้างทางของถนนสายหลักและถนนสายรอง

การวิเคราะห์สภาพของอาคาร (Building Condition Analysis)



แผนที่ 4.34 แผนที่แสดงสภาพความเสื่อมโทรมของอาคารภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช (ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)

แผนที่แสดงทัศนียภาพอาคารภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช (ส่วนที่ 1)

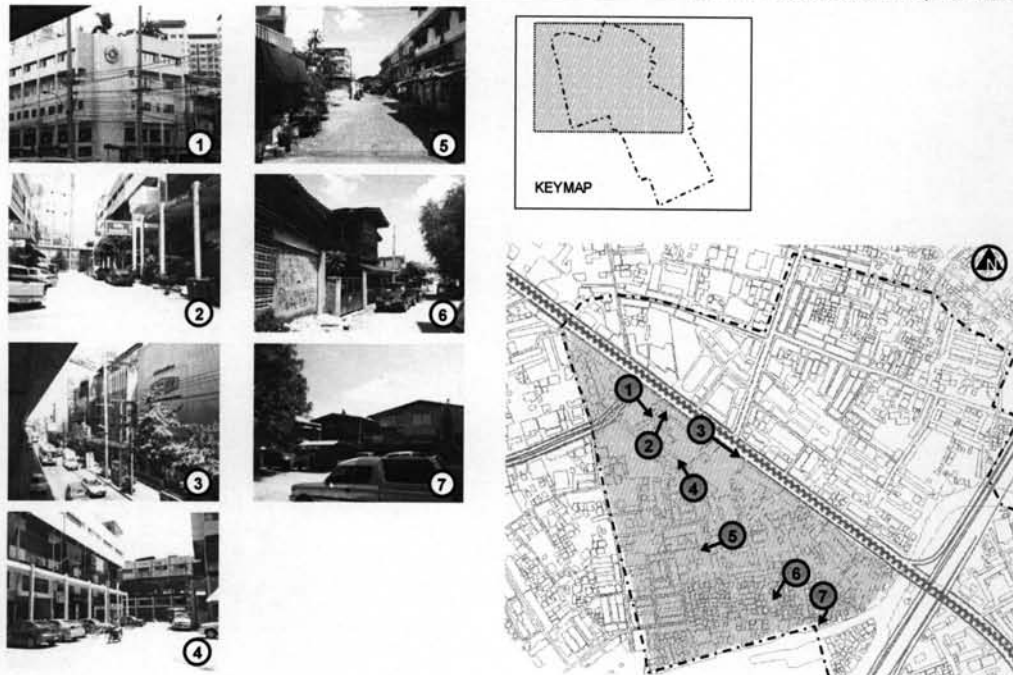


แผนที่ 4.35 แผนที่แสดงทัศนียภาพอาคารภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช (ส่วนที่ 1)
(ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

แผนที่ 4.35 แสดงทัศนียภาพอาคารบริเวณพื้นที่ตลาดพระโขนง ทัศนียภาพอาคารโดยทั่วไปเป็นอาคารตึกแถวความสูง 4-5 ชั้นเป็นอาคารพาณิชย์กรรมเป็นส่วนใหญ่ สภาพอาคารมีสภาพทรุดโทรม สกปรก ขาดการดูแล อาคารอยู่เรียงชิดติดกันมากเกินไป เนื่องจากการต่อเติมอาคาร มีสภาพแออัด ไม่น่ามอง นอกจากนี้ ยังมีสายไฟฟ้าที่มีสภาพไม่เรียบร้อย พาดผ่านไปมาทั่วทั้งพื้นที่

ทัศนียภาพอาคารโดยรวม มีความไม่น่ามองเป็นอย่างมาก ขาดระเบียบ ขาดการดูแล และมีความไม่ปลอดภัยต่อผู้ใช้งาน ทำให้กลายเป็นปัญหาของพื้นที่ย่าน ซึ่งส่งผลให้ภาพลักษณ์ของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช กลายสภาพเป็นเหมือนสลัม เห็นได้ชัดว่าควรริบมีการแก้ไขด้านภูมิทัศน์อาคารบริเวณพื้นที่ตลาดพระโขนงโดยเร่งด่วน เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีขึ้นมาใหม่อีกครั้ง

แผนที่แสดงทัศนียภาพอาคารภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช (ส่วนที่ 2)

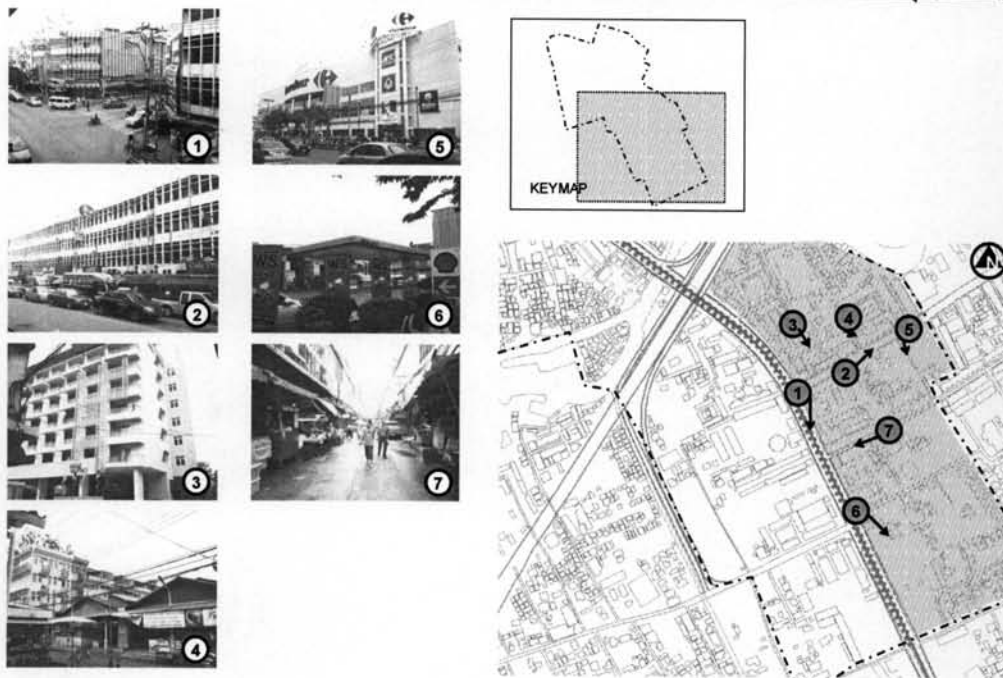


แผนที่ 4.36 แผนที่แสดงทัศนียภาพอาคารภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช (ส่วนที่ 2)
(ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

แผนที่ 4.36 แสดงทัศนียภาพอาคารบริเวณพื้นที่ย่านการค้าพระโขนงเก่า ทัศนียภาพอาคารขาดการดูแล เนื่องจากไม่มีผู้ใช้งาน อาคารมีสภาพทรุดโทรมไม่น่ามองอย่างมาก อย่างไรก็ตาม พื้นที่ยังไม่ประสบปัญหาความแออัด หรือไม่มีระเบียบ เนื่องจากไม่ค่อยพบเห็นการต่อเติมอาคารหรือสายไฟที่ไม่เป็นระเบียบ

ส่วนด้านทิศใต้ซึ่งเป็นชุมชนภูมิฉัตร ทัศนียภาพอาคารโดยทั่วไปเป็นอาคารไม้พักอาศัย สูง 1-2 ชั้น สภาพอาคารมีความเก่า แต่ก็ยังมีการดูแลรักษาที่ดีอยู่บ้าง หากแต่ มีการต่อเติมขยายอาคารเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จนในปัจจุบันสภาพของชุมชนมีอาคารเรียงกันอย่างไม่เป็นระเบียบ ไม่เป็นระบบ ขาดความสวยงาม ซึ่งส่งผลให้สภาพของชุมชนไม่น่าอยู่เท่าที่ควรนัก จึงควรเร่งแก้ไขปัญหาเหล่านี้ เพื่อสร้างคุณภาพชีวิตให้กับชุมชน

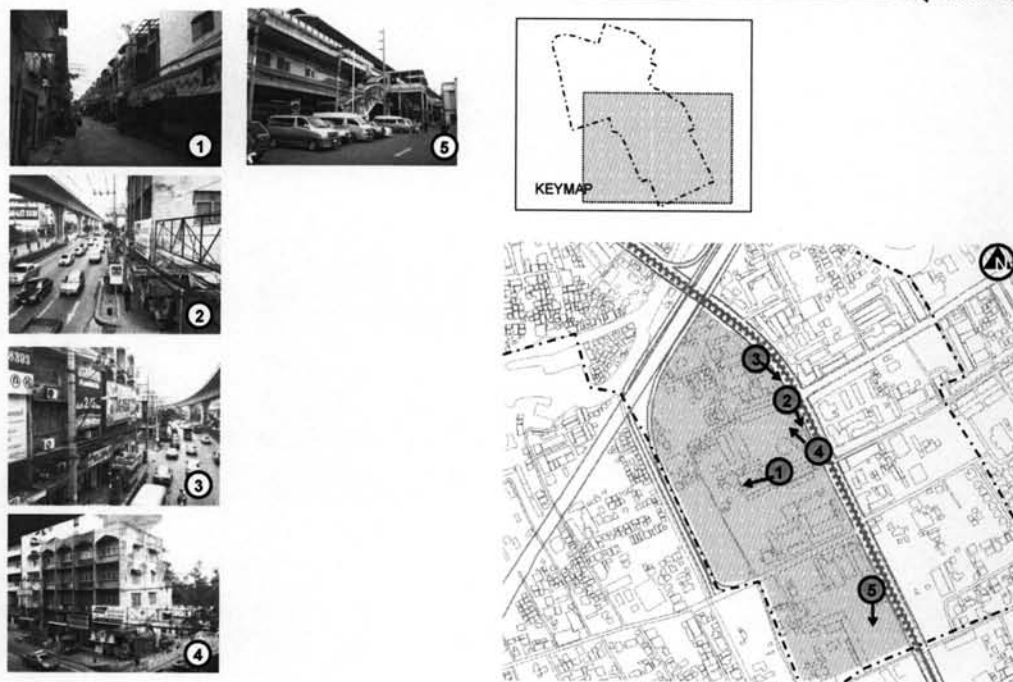
แผนที่แสดงทัศนียภาพอาคารภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช (ส่วนที่ 3)



แผนที่ 4.37 แผนที่แสดงทัศนียภาพอาคารภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช (ส่วนที่ 3)
(ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

ภาพที่ 4.37 แสดงทัศนียภาพอาคารบริเวณพื้นที่ตลาดอ่อนนุช และพื้นที่ฝั่งขวาของถนนสุขุมวิท ทัศนียภาพอาคารบริเวณพื้นที่ตลาดพระโขนงมีสภาพดีกว่าตลาดอ่อนนุชมาก ถึงแม้จะยังมีความแออัด แต่ก็ยังมีสภาพที่มีระเบียบ และมีการดูแลมากกว่า ทัศนียภาพอาคารที่เห็น แม้จะเก่า และสกปรก แต่ลักษณะหน้าตาและความสูงของอาคารมีความกลมกลืนกัน ซึ่งทำให้เกิดความน่ามอง ปัญหาที่ควรแก้ไขคือควรมีการพัฒนาด้านความสะอาด ความมีระเบียบ ของพื้นที่ด้านฝั่งขวาของถนนสุขุมวิท มีอาคารอยู่ไม่มากนัก เพราะส่วนมากเป็นพื้นที่เอกชน ทำให้ไม่มีทัศนียภาพอาคารที่สะดุดตาแต่อย่างใด

แผนที่แสดงทัศนียภาพอาคารภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช (ส่วนที่ 4)



แผนที่ 4.38 แผนที่แสดงทัศนียภาพอาคารภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช (ส่วนที่ 4)
(ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

แผนที่ 4.38 แสดงทัศนียภาพอาคารบริเวณฝั่งซ้ายของถนนสุขุมวิท จะพบเห็นอาคารพานิชบริเวณปากซอย อ่อนนุช ถัดจากนั้นมา จะไม่ค่อยพบอาคารมากเท่าที่ควร จะเป็นพื้นที่โล่ง และมีอาคารชั่วคราวตั้งอยู่ ทัศนียภาพอาคารจึงไม่มีอะไรน่าสนใจ แต่ก็ควรวางแผนสำหรับอาคารที่จะขึ้นมาอีกในอนาคต เพื่อจะได้ไม่ประสบกับสภาพปัญหา เรื่องของทัศนียภาพอาคาร อย่างบริเวณพื้นที่ตลาดพระโขนง

จากการสำรวจทัศนียภาพอาคาร สรุปได้ว่าอาคารในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชเป็นอาคารประเภท อาคารพานิชยกรรม (ตึกแถว) เป็นส่วนมาก โดยมีความสูงโดยเฉลี่ยภายในพื้นที่ย่านอยู่ที่ 4-5 ชั้น สภาพภูมิทัศน์อาคารโดยส่วนใหญ่อยู่ในสภาพ ทรุดโทรม สกปรก และมีการต่อเติมจนก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยและความไม่งาม ซึ่ง เป็นปัญหาหลักที่สำคัญของพื้นที่ ปัญหาภูมิทัศน์อาคารที่ไม่งามองนี้ นอกจากส่งผลทางด้านความรู้สึก ยังส่งผลต่อการค้าและคุณภาพชีวิตของผู้อยู่อาศัยอีกด้วย และเมื่อพิจารณาร่วมกับประโยชน์การใช้ที่ดินของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช ซึ่งเป็นพื้นที่พานิชยกรรม และมีแนวโน้มที่จะเป็นพื้นที่พานิชยกรรมที่มีศักยภาพมากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน การแก้ไขปัญหาด้านภูมิทัศน์อาคารเพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์ของพื้นที่ให้ดีขึ้น จะทำให้เศรษฐกิจทางการค้าของพื้นที่ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่

พื้นที่ที่ประสบปัญหาด้านภูมิทัศน์อาคารมากที่สุด คือพื้นที่ตลาดพระโขนงและพื้นที่ย่านการค้าพระโขนงเก่า เนื่องจากมีสภาพทรุดโทรมมาก แออัด สกปรก และบางพื้นที่เป็นพื้นที่รกร้าง ซึ่ง

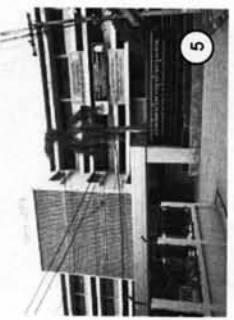
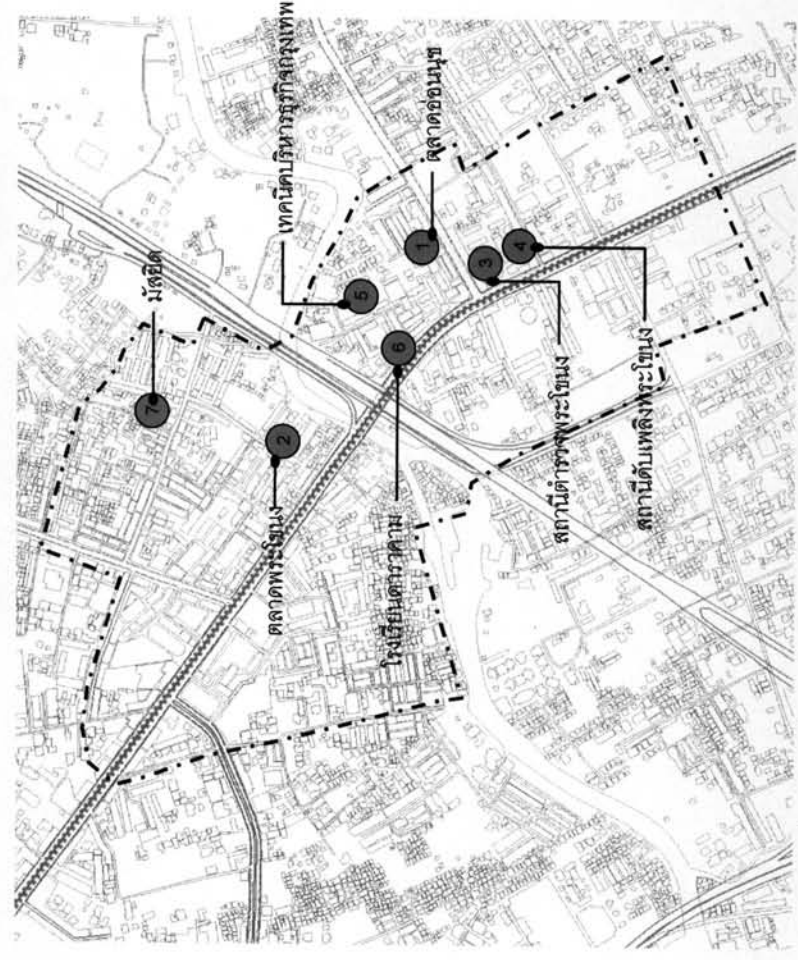
หากมองถึงศักยภาพของพื้นที่แล้วก็พบว่า พื้นที่นี้สามารถเป็นพื้นที่การพาณิชย์กรรมที่สำคัญของเมืองได้เลยทีเดียว ดังนั้นการเร่งปรับปรุงภูมิทัศน์ของอาคาร ตลอดจน บรรยากาศในการสัญจรภายในให้ดีขึ้นก็จะกระตุ้นให้เกิดกำลังซื้อมากขึ้น สินค้าและบริการต่างๆก็จะมีมูลค่าเพิ่มตามศักยภาพของพื้นที่ การแก้ไขปัญหาภูมิทัศน์อาคาร ของพื้นที่จำเป็นต้องแก้ไขเร่งด่วน โดยใช้อาจมีการวางแผน กำหนด ข้อบังคับ หรือข้อตกลงเกี่ยวกับอาคารและสภาพสถาปัตยกรรมภายในพื้นที่ย่านร่วมกัน การแก้ปัญหา เรื่องของภูมิทัศน์อาคารนอกจาก จะส่งเสริมเรื่องการค้าให้กับพื้นที่ย่านได้แล้ว ยังสามารถทำให้ร้านค้าปลีกย่อยๆที่มีอยู่มากในพื้นที่สามารถ ต่อสู้ทางเศรษฐกิจกับห้างสรรพสินค้าใหญ่ๆ อย่างโลดัลส และคาร์ฟูลได้อีกด้วย

การแก้ไขปัญหภูมิทัศน์อาคาร ของพื้นที่จำเป็นต้องแก้ไขเร่งด่วน โดยใช้อาจมีการวางแผน กำหนดข้อบังคับ หรือข้อตกลงเกี่ยวกับอาคารและสภาพสถาปัตยกรรมภายในพื้นที่ย่านร่วมกัน การ แก้ปัญหาเรื่องของภูมิทัศน์อาคารนอกจาก จะส่งเสริมเรื่องการค้าให้กับพื้นที่ย่านได้แล้ว ยังสามารถทำให้ร้านค้าปลีกย่อยๆที่มีอยู่มากในพื้นที่สามารถ ต่อสู้ทางเศรษฐกิจกับห้างสรรพสินค้าใหญ่ๆ อย่าง โลดัลส และคาร์ฟูลได้อีกด้วย

4.1.5 การวิเคราะห์การมีจุดหมายตา และอาคารที่น่าสนใจในพื้นที่ (จ.)

การเป็นสถานที่ที่ดี (A good place) ควรมีจุดหมายตาและอาคารที่น่าสนใจอยู่ในพื้นที่ เพราะการมีจุดหมายตา ทำให้ผู้ใช้ สามารถจดจำพื้นที่ย่านได้ และผู้ใช้ที่เข้ามาในพื้นที่ย่านเป็นครั้งแรก สามารถรับรู้ถึงการเข้าถึงพื้นที่ นอกจากนี้การมีจุดหมายตา ทำให้เกิดเอกลักษณ์ของพื้นที่ที่ยังหากมีจุดหมายตาหรืออาคารที่น่าสนใจในระดับเมืองก็สามารถทำให้พื้นที่ย่านเป็นที่รู้จักกว้างขึ้น

วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอโณนุช
หัวข้อ : ภาพถ่ายแสดงสภาพทั่วไปของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอโณนุช (ส่วนที่ 1)
- - - - - ขอบเขตพื้นที่ศึกษา
จัดทำโดย : นายเบเรศ ทองงามช้ำ
สาขา : ออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 4.39 แผนที่แสดงตำแหน่งอาคารสำคัญภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอโณนุช (ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)

จากการสำรวจจุดหมายตาและอาคารสำคัญภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช (แผนที่ 4.39) พบว่า ภายในพื้นที่มีอาคารที่สำคัญอยู่ไม่กี่แห่ง และอาคารสำคัญเหล่านี้ ก็ไม่ได้มีเอกลักษณ์ทางสถาปัตยกรรม หรือมีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ แต่อย่างใด ซึ่งไม่สามารถจะเป็นจุดหมายตาให้กับพื้นที่ได้ จากการสำรวจยังพบว่า พื้นที่ย่านอ่อนนุชไม่มีรูปปั้น อนุสาวรีย์ น้ำพุ หรือวงเวียนใดๆ ที่พอจะเป็นจุดหมายตา ทั้งในระดับย่านและระดับเมือง

จากการวิเคราะห์การมีจุดหมายตาและอาคารที่น่าสนใจในพื้นที่ จึงสามารถสรุปได้ว่าพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช ไม่มีจุดหมายตาหรืออาคารที่น่าสนใจใดๆเลย ซึ่งเป็นปัญหาของพื้นที่ที่ต้องแก้ไข เพื่อสร้างให้พื้นที่มีความน่าจดจำ และเป็นที่ยอมรับมากกว่านี้

4.1.6 การวิเคราะห์การกำหนดเขตของพื้นที่สาธารณะ (จ.)

การเป็นสถานที่ที่ดี (A good place) ควรมีการกำหนดเขตของพื้นที่สาธารณะที่ดี พื้นที่สาธารณะในความหมายทางด้านการออกแบบชุมชนเมือง นอกจากสวนสาธารณะและลานอเนกประสงค์ต่างๆยังหมายความรวมถึง ถนน และทางเท้า ด้วย ซึ่งหากมีการกำหนดขอบเขต การปิดล้อมพื้นที่สาธารณะเหล่านี้ได้อย่างชัดเจน ก็จะสามารถกำจัดปัญหาการบุกรุกพื้นที่สาธารณะได้



ภาพที่ 4.1 - 4.2 การบุกรุกพื้นที่ริมน้ำสาธารณะ
(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)



ภาพที่ 4.3 - 4.4 การบุกรุกพื้นที่ทางเท้า
(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)

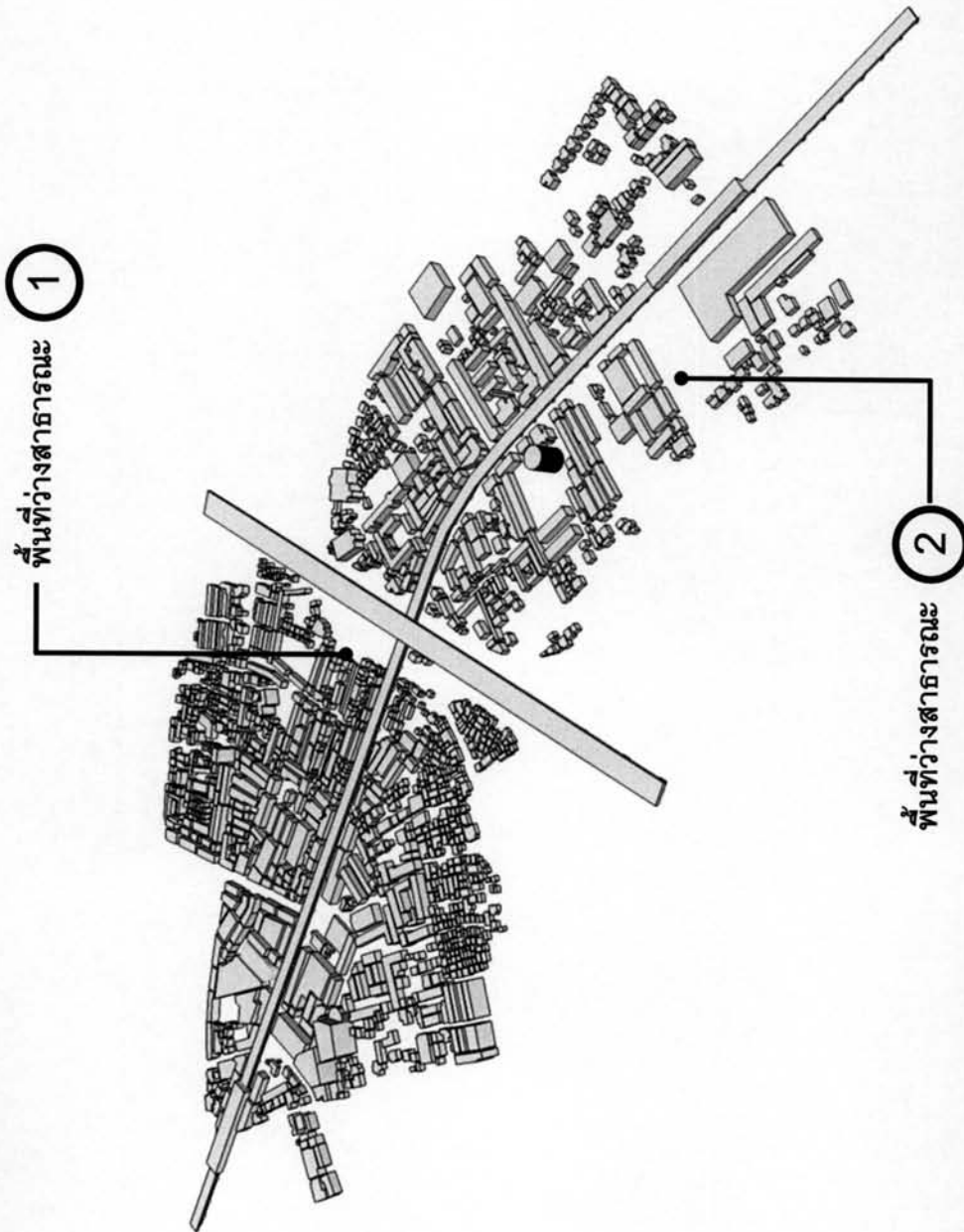
จากการสำรวจพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชพบว่า พื้นที่สาธารณะประเภททางเท้าและถนน การกำหนดขอบเขตและพื้นที่ของทางเท้าและถนนต่างๆ มีขอบเขตที่ชัดเจน ยกเว้นในซอยเล็กซอยน้อยที่ไม่มีการกำหนดขอบเขตทางเท้าและทางยานพาหนะที่ชัดเจนทำให้เกิดอันตรายได้

แต่ปัญหาหลักที่สำคัญกว่าคือ ทางเดินเท้าเส้นหลักต่างๆและพื้นที่ริมน้ำถึงแม้จะมีขอบเขตและการปิดล้อมที่ชัดเจนแล้ว แต่มีการบุกรุกพื้นที่เหล่านี้อย่างชัดเจนโดยเฉพาะหาบเร่แผงลอยและอาคารร้านค้าตึกแถว ซึ่งทำให้เกิดปัญหากับผู้ใช้งานทางเท้าเหล่านี้ ทำให้ไม่ได้รับความสะดวก และในบางครั้งอาจก่อให้เกิดอันตรายในการสัญจร โดยปัญหาเหล่านี้เป็นปัญหาที่เรื้อรังมานานของพื้นที่ และปัญหาเหล่านี้ก็พบมากโดยทั่วไปในพื้นที่กรุงเทพฯ

พื้นที่ทางเท้าและพื้นที่ถนน ซึ่งเป็นพื้นที่สาธารณะจะมีการกำหนดขอบเขตที่ชัดเจนเพียงไร ปัญหาการบุกรุกพื้นที่สาธารณะเหล่านี้ก็ยังคงอยู่ เนื่องจากเป็นปัญหาที่ต้องแก้ด้วยการจัดการและการดูแลของภาครัฐ แต่ถึงอย่างไร การแก้ปัญหาโดยการออกแบบชุมชนเมืองก็ยังคงเป็นทางเลือกที่จะช่วยผ่อนคลายปัญหาเหล่านี้ได้

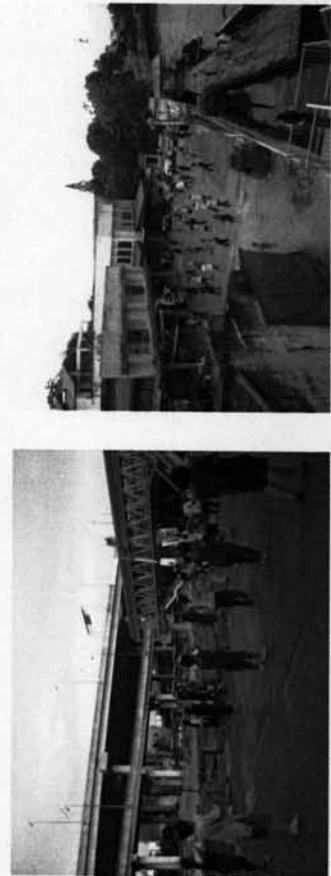
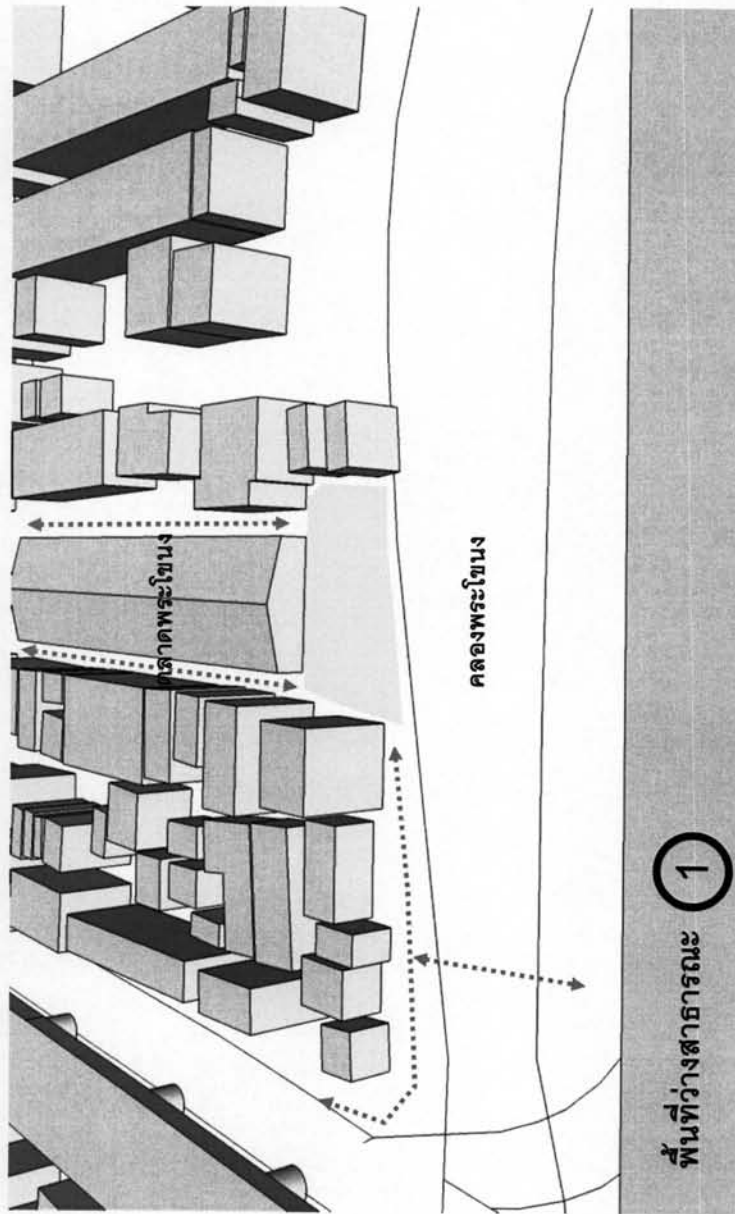
ส่วนพื้นที่สาธารณะอีกประเภทหนึ่ง อันได้แก่ลานเอนกประสงค์ต่างๆ เท่าที่ทำการสำรวจในพื้นที่พบเพียง 2 จุด จุดแรกคือบริเวณ หลังตลาดสดพระโขนง ตัดริมคลองพระโขนง จุดที่ 2 คือบริเวณ ลานจอดรถโลตัสสุขุมวิท

<p>วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช</p>	<p>หัวข้อ : แผนที่แสดงตำแหน่งพื้นที่ว่างสาธารณะที่พบภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช</p>	<p>จัดทำโดย : นายแอสท ทองงามเจ้า</p>	<p>สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>
---	---	--	---

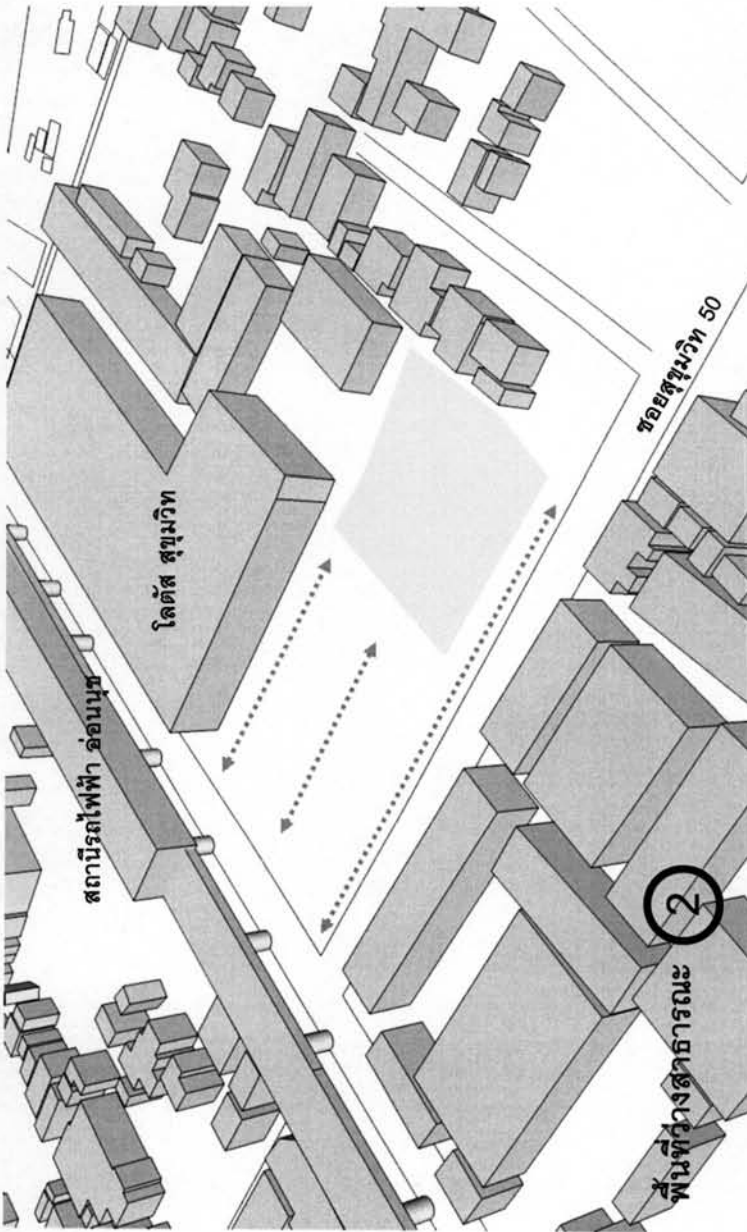


แผนที่ 4.40 แผนที่แสดงตำแหน่งพื้นที่ว่างสาธารณะที่พบภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช (ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

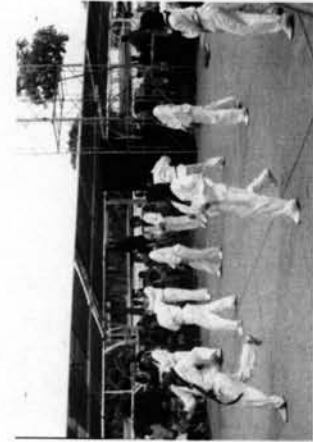
<p>วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช</p>	<p>หัวข้อ : แผนที่วิเคราะห์พื้นที่ว่างสาธารณะ (พื้นที่ 1) ภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช</p>	<p>● พื้นที่ว่างสาธารณะ</p> <p>←.....→ การเข้าถึงพื้นที่สาธารณะ</p>	<p>จัดทำโดย : นายเรศ ทองงามขำ</p> <p>สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>
--	--	---	---



แผนที่ 4.41 แผนที่วิเคราะห์พื้นที่ว่างสาธารณะ (พื้นที่ 1) ภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช (ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)



<p>วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช</p>
<p>หัวข้อ : แผนที่วิเคราะห์พื้นที่ว่างสาธารณะ (พื้นที่ 2) ภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช</p>
<p>● พื้นที่ว่างสาธารณะ ↳.....↳ การเข้าถึงพื้นที่สาธารณะ</p>
<p>จัดทำโดย : นายมนตรี ทองงามงำ</p>
<p>สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>



แผนที่ 4.42 แผนที่วิเคราะห์พื้นที่ว่างสาธารณะ (พื้นที่ 2) ภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช (ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

แผนที่ 4.41 แสดงให้เห็นถึงการปิดล้อมพื้นที่ว่างสาธารณะพื้นที่ที่ 1 ซึ่งเป็นพื้นที่ลานเอนกประสงค์บริเวณหลังตลาดสดพระโขนง นับได้ว่าเป็นพื้นที่สาธารณะที่สำคัญของชุมชน เนื่องจากเป็นพื้นที่กิจกรรม ที่รวมตัว และที่พักผ่อนหย่อนใจของคนในชุมชนโดยรอบ หากดูจากภาพตามที่จะเห็นก็จะพบว่า พื้นที่ที่ถูกปิดล้อมด้วยอาคารโดยรอบ และคลองพระโขนง ถึงแม้จะมีการปิดล้อม มีขอบเขตชัดเจน และมีทัศนียภาพที่ดีเนื่องจากมีด้านเปิดที่ติดกับคลอง การเข้าถึงพื้นที่ทำได้ยาก มีเส้นทางที่จะเข้าถึงได้เพียง 3 เส้นทาง และเส้นทางเหล่านี้ก็เป็นเส้นทางแคบๆที่ต้องเลาะผ่านมาจาก ซอก หลืบ ของอาคาร ทำให้พื้นที่สาธารณะแห่งนี้ไม่เป็นที่รู้จักเท่าที่ควร จะรู้จักกันดีเฉพาะผู้ที่อยู่ในชุมชนที่ใกล้เคียงเท่านั้น ทำให้ระดับความเป็นสาธารณะของพื้นที่สูญเสียไป อย่างไรก็ตามถึงสภาพของพื้นที่สาธารณะแห่งนี้จะไม่สวยงามหรือไม่ดีเท่าที่ควร แต่ก็ยังเป็นพื้นที่สำคัญและมีความผูกพันกับชุมชนเป็นอย่างมาก จึงเห็นว่าการปรับปรุงพื้นที่นี้ให้มีความน่าใช้งาน มีของเขตที่ชัดเจน และอาจเป็นที่หมายตาที่สำคัญของพื้นที่ตลาดพระโขนงได้เป็นอย่างดี

แผนที่ 4.42 แสดงให้เห็นถึงการปิดล้อมพื้นที่ว่างสาธารณะพื้นที่ที่ 2 พื้นที่ลานเอนกประสงค์บริเวณลานจอดรถโลตัสสุขุมวิท ถึงแม้พื้นที่นี้จะเป็นพื้นที่เอกชนโดยตรง แต่ตามกิจกรรมสาธารณะที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งบริเวณพื้นที่นี้ทำให้ พื้นที่กลายเป็นพื้นที่สาธารณะไปในตัว พื้นที่เป็นลานกิจกรรมออกกำลังกายในช่วงเย็น เป็นสถานที่เดินเล่นของคนในชุมชนโดยรอบ และถึงแม้ว่าห้างจะปิดทำการในตอนกลางวัน พื้นที่นี้ก็ยังสามารถเข้ามาใช้งานได้ตามสมควร

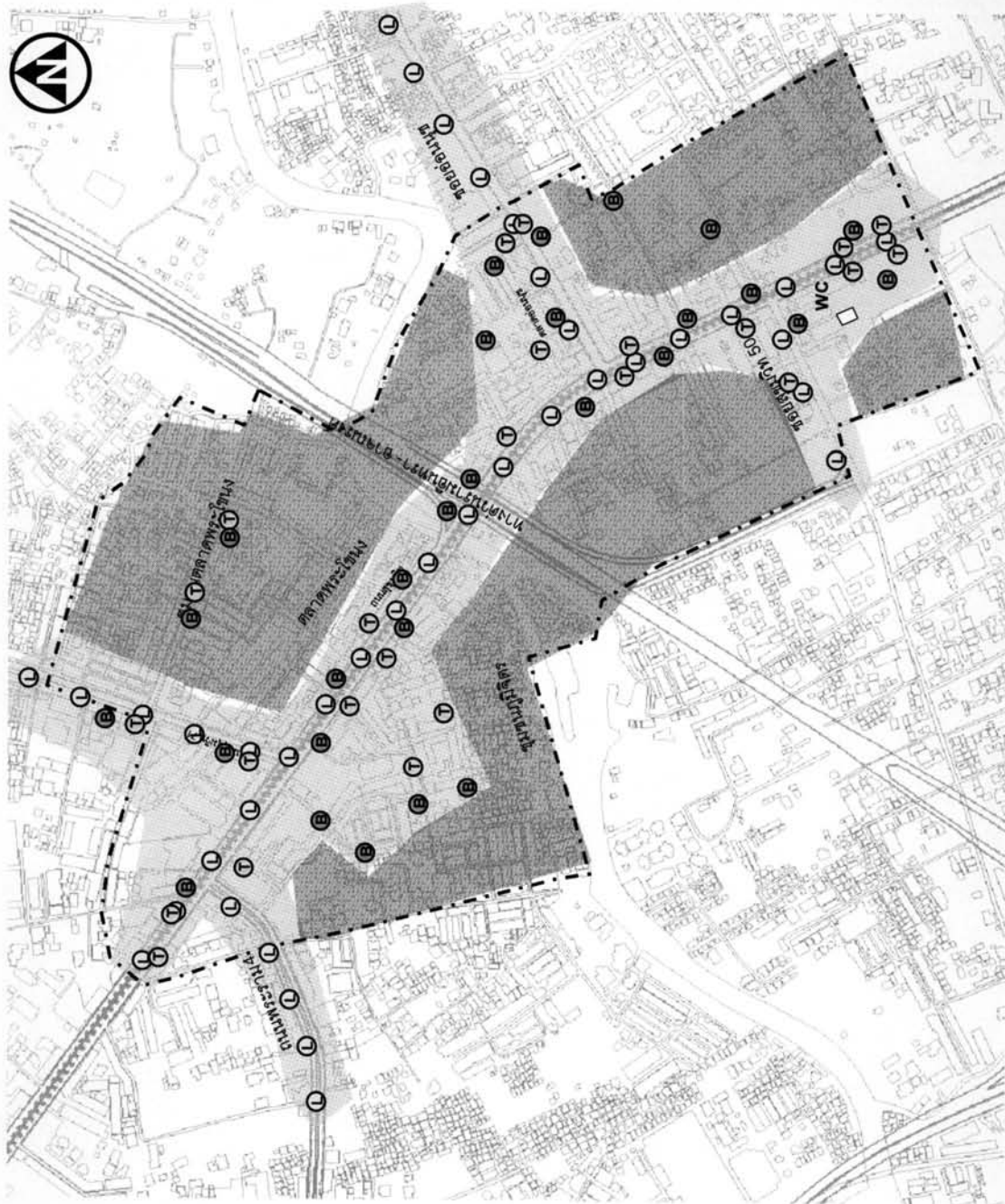
การปิดล้อมพื้นที่ทำได้เป็นอย่างดี มีรั้วกันอย่างเห็นได้ชัด การบุกรุกพื้นที่จึงเป็นไปได้ยาก การเข้าถึงพื้นที่ทำได้โดยง่ายเนื่องจากอยู่ในพื้นที่ที่เปิดโล่งสามารถมองเห็นกิจกรรมในพื้นที่ได้จากระยะไกล และสามารถมองเห็นได้จากมุมสูง ของสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช ข้อดีอีกอย่างของพื้นที่นี้คือพื้นที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ดี มีแสงสว่าง มีพื้นผิวที่มีการดูแลรักษา และมีความปลอดภัยสูงในตอนกลางวัน แต่ข้อด้อยของพื้นที่ก็คือความเป็นสาธารณะ และความผูกพันกับคนในพื้นที่น้อยกว่าพื้นที่แรกมาก

แนวทางในการแก้ปัญหาสำหรับ 2 พื้นที่นี้จะต่างกันไป โดยลานเอนกประสงค์หลังตลาดสดพระโขนง ต้องการสิ่งอำนวยความสะดวก แสงสว่าง และการดูแลที่ดี เพิ่มขึ้น ส่วนพื้นที่ลานจอดรถโลตัสสุขุมวิท ต้องการความเป็นสาธารณะและต้องสร้างให้เกิดความสัมพันธ์กับคนในพื้นที่มากขึ้น อย่างไรก็ตามสิ่งที่จำเป็นที่สุดของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชคือต้องเพิ่มพื้นที่สาธารณะที่มีคุณภาพ ลงในพื้นที่ย่านให้มากขึ้น

4.1.7 การวิเคราะห์สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆภายในพื้นที่ (ช.)

การเป็นสถานที่ที่ดี (A good place) ควรมีสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะต่างๆภายในพื้นที่ อย่างเหมาะสมและพอเพียง สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะขั้นพื้นฐานที่เราพบได้โดยทั่วไปในเมือง โดยส่วนมาก ได้แก่ โทรศัพท์สาธารณะ ป้ายรถประจำทาง แสงส่องสว่าง ห้องน้ำ ม้านั่ง ถึงขยะ ฯลฯ

วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช	
หัวข้อ : แผนที่แสดงสิ่งอำนวยความสะดวกภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช	- - - ขอบเขตพื้นที่ศึกษา (T) โทรศัทพ์สาธารณะ (L) โคมไฟส่องสว่าง WC ห้องน้ำสาธารณะ (E) ถังขยะ ■■■■■ พื้นที่ที่มีพบสิ่งอำนวยความสะดวก ■■■■■ พื้นที่ที่ขาดสิ่งอำนวยความสะดวก
จัดทำโดย : นายสมรศ ทองงามข้า	
สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	



แผนที่ 4.43 แผนที่แสดงสิ่งอำนวยความสะดวกภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช
 (ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

จากการสำรวจพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชพบว่า ประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะที่พบได้ในพื้นที่ มีไม่มากนัก ได้แก่ โทรศัพท์สาธารณะ ป้ายรถประจำทาง แสงส่องสว่าง ห้องน้ำ ม้านั่ง โดยในการวิเคราะห์ในหัวข้อนี้ จะขอตัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องกับเรื่องของพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรออกไปก่อน เช่น ม้านั่ง และป้ายรถประจำทาง โดยสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องกับเรื่องของพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร จะมีการวิเคราะห์อยู่ในหัวข้อที่ 4.2.5 ต่อไป

จากแผนที่ 4.43 แสดงให้เห็นถึงสิ่งอำนวยความสะดวกที่พบในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช พบว่าสิ่งอำนวยความสะดวกที่พบภายในพื้นที่มีเพียง ตู้โทรศัพท์สาธารณะ ห้องน้ำสาธารณะ ถังขยะ และโคมไฟส่องสว่าง



ภาพที่ 4.5 โทรศัพท์สาธารณะที่พบได้ทั่วไป แต่มักจะใช้งานไม่ได้ ภาพที่ 4.6 ถังขยะที่เต็มแล้วก็ไม่มีการเก็บทิ้ง
(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)

ตู้โทรศัพท์สาธารณะและถังขยะในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช จะเห็นได้ว่าจะมีมากบริเวณถนนสายหลัก และบริเวณที่เป็นป้ายรถประจำทาง ส่วนพื้นที่ที่อยู่ถัดจากถนนเส้นหลักเข้าไปก็จะมีสิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้ให้เห็นอยู่บ้างตามพื้นที่ที่เป็นชุมชนต่างๆ ซึ่งพิจารณาแล้วอาจเห็นได้ว่ามีสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะอยู่อย่างเพียงพอและเหมาะสมกับการใช้งานภายในพื้นที่ แต่ในความเป็นจริงสิ่งอำนวยความสะดวกภายในพื้นที่ย่านเหล่านี้ได้กล่าวมากกว่า 40 เปอร์เซ็นต์ อยู่ในสภาพทรุดโทรม และไม่สามารถใช้งานได้ เนื่องจากขาดการดูแลรักษา ถังขยะที่มีอยู่ก็อยู่ในสภาพที่เต็มไม่สามารถทิ้งขยะลงไปได้อีก

ส่วนเรื่องของโคมไฟส่องสว่าง จะเห็นว่า โคมไฟส่องสว่างจะมีเฉพาะถนนสายหลัก และถนนสายรอง อันได้แก่ ถนนสุขุมวิท ถนนพระราม 4 ซอยอ่อนนุช และซอยสุขุมวิท 71 เท่านั้น เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับยานพาหนะที่สัญจรในเวลากลางคืน แต่ในพื้นที่อื่นๆเช่นถนนในชุมชน ซอยต่างๆ ไม่ปรากฏให้เห็นโคมไฟส่องสว่างเลย ซึ่งก่อให้เกิดอันตรายและความไม่ปลอดภัยของผู้ที่พักอาศัยอยู่ในพื้นที่ย่าน

จึงสรุปได้ว่าพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช ควรมีการแก้ไขปัญหาเรื่องสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ โดยการเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะลงไปอีกหลายประเภท โดยเฉพาะในเรื่องของแสงสว่างเนื่องจากเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของผู้ใช้พื้นที่ และต้องมีการบำรุงรักษา ดูแล สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะอยู่ตลอดเวลา เพื่อความสะดวกในการใช้งาน

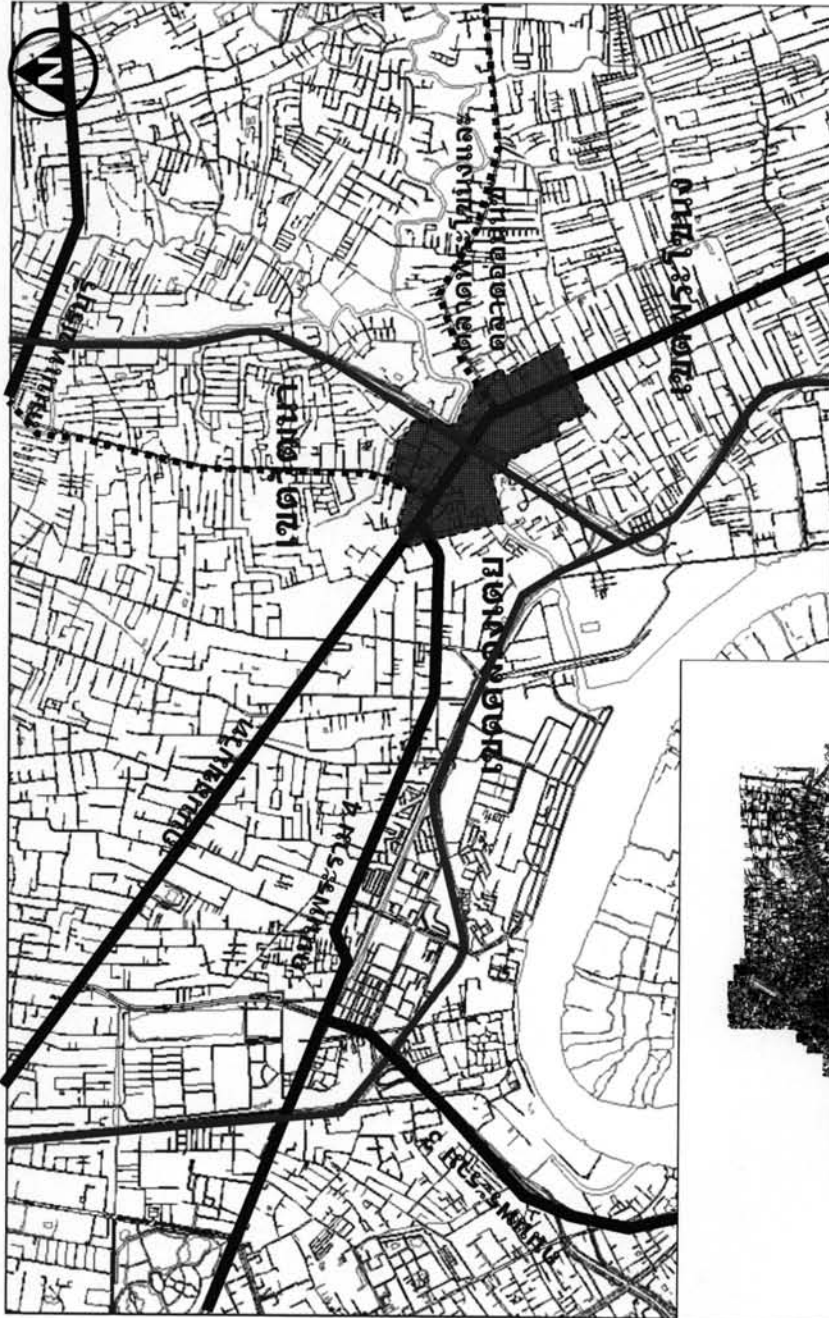
4.2 การวิเคราะห์ความเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช

จากการทบทวนวรรณกรรมในบทที่ 2 ทำให้เราสรุปได้ถึงปัจจัยในการเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Node of transportation) ที่ดีมาแล้ว การวิเคราะห์ในบทนี้จะเป็นการนำข้อสรุปในบทที่ 2 มาตั้งกรอบในการวิเคราะห์เพื่อหาว่า พื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชมีคุณสมบัติในการเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรอย่างไรบ้างโดยกรอบในการวิเคราะห์พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีต้องประกอบด้วยปัจจัยดังต่อไปนี้

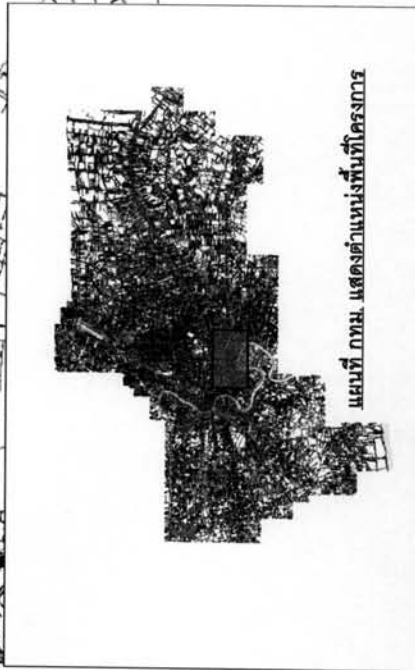
- ก. มีโครงข่ายการสัญจรที่ครอบคลุมจุดหมายปลายทางอย่างหลากหลาย
- ข. ประกอบไปด้วยประเภทของการสัญจรอย่างหลากหลาย
- ค. อยู่ในตำแหน่งที่เป็นจุดสังเกตหรือมองเห็นได้ง่ายจากหลายทิศทาง มีป้ายสัญลักษณ์ด้านการจราจรที่ชัดเจน
- ง. มีพื้นที่เพียงพอสำหรับรองรับเส้นทางการสัญจรและพื้นที่เปลี่ยนการสัญจรอย่างมีประสิทธิภาพ (มีพื้นที่เพียงพอ มีการสัญจรทุกประเภทสะดวก มีการเชื่อมต่อการสัญจรทุกประเภทสะดวก)และมีความปลอดภัย
- จ. มีสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะเพื่อรองรับบริเวณจุดเปลี่ยนการสัญจร
- ฉ. มีอาคารที่เอื้อให้เกิดประโยชน์ใช้สอยอย่างหลากหลายอยู่ในบริเวณจุดเปลี่ยนการสัญจร

4.2.1 การวิเคราะห์การมีโครงข่ายการสัญจรที่ครอบคลุมจุดหมายปลายทางอย่างหลากหลาย (ก.)

การเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดี (A good node) ต้องมีโครงข่ายการสัญจรที่ครอบคลุมจุดหมายปลายทางอย่างหลากหลาย เราจึงต้องทำการวิเคราะห์โครงข่ายและการเชื่อมต่อของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช ว่ามีโครงข่ายอย่างไรบ้างและสามารถไปถึงจุดหมายปลายทางได้บ้าง



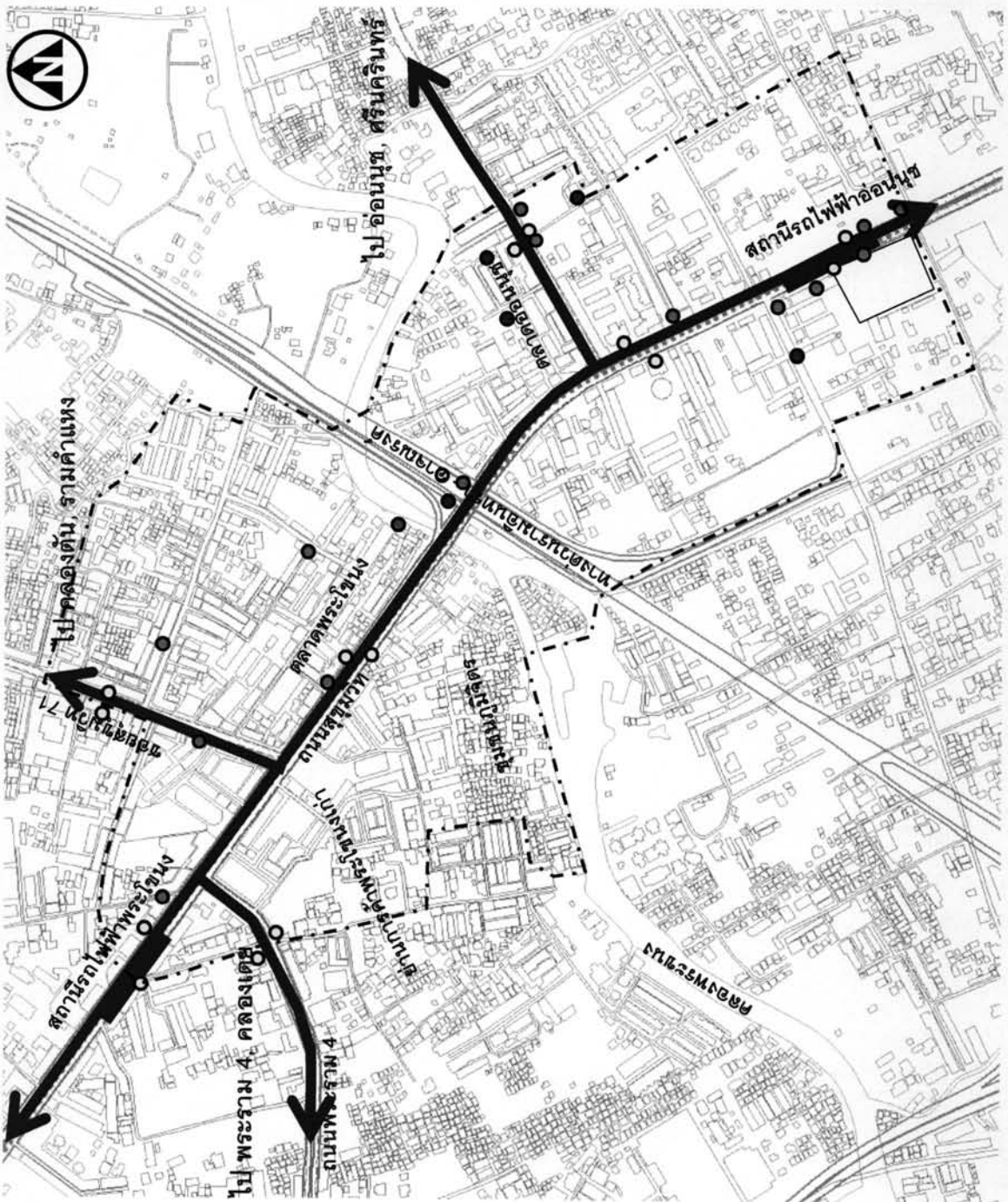
แผนที่แสดงที่ตั้งโครงการและถนนเส้นสำคัญของกรุงเทพมหานคร



พื้นที่ กทม. แสดงตำแหน่งพื้นที่โครงการ

<p>วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดคลองตัน</p>	<p>หัวข้อ : แผนที่แสดงถนนเส้นสำคัญของกรุงเทพมหานครที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ตลาดพระโขนงและตลาดคลองตัน</p>
<p>--- --- --- ขอบเขตพื้นที่ศึกษา</p>	<p>————— ถนนสายหลักของเมือง</p>
<p>..... ถนนสายรองของเมือง</p>	<p>————— ทางด่วน</p>
<p>จัดทำโดย : นายเมธ ทองงามวิชา</p>	<p>สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>

แผนที่ 4.44 แผนที่แสดงถนนเส้นสำคัญของกรุงเทพฯที่พาดผ่านพื้นที่ศึกษา (ที่มา : จากการศึกษาจ. 2549)



แผนที่ 4.45 แผนที่แสดงตำแหน่งท่ารถและท่าเรือโดยสารและเส้นทางที่เชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่น

(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)

จากแผนที่ 4.44 จะเห็นได้ว่าพื้นที่ย่านตลาดอ่อนนุชและตลาดพระโขนงมีเป็นพื้นที่รอยต่อที่อยู่ใกล้กับถนนสายสำคัญของกรุงเทพมหานคร อันได้แก่ ถนนสุขุมวิท ถนนพระราม 4 และถนนเพชรบุรี ซึ่งถนนเส้นสำคัญที่กล่าวมานี้สามารถเชื่อมโยงไปยังพื้นที่อื่นๆของกรุงเทพมหานครได้หลายพื้นที่ แสดงให้เห็นว่าการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ณ บริเวณนี้มีจุดหมายปลายทางที่หลากหลายสามารถเลือกเส้นทางและจุดหมายได้มาก นอกจากนี้จุดหมายปลายทางและเส้นทางอื่นๆที่พื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชสามารถเชื่อมโยงไปถึงนั้น ยังเป็นพื้นที่และที่มีความสำคัญอยู่ในระดับเมือง อันได้แก่ การเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ บางนา ลำโพง คลองเตย อ่อนนุช ศรีนครินทร์ เป็นต้น

ในเรื่องของประเภทการสัญจรที่จะมารองรับการเชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่นๆ ก็จะได้เห็นได้จากแผนที่ 4.45 ว่าในบริเวณแยกสำคัญและถนนสายหลักของพื้นที่ย่านที่จะเชื่อมไปยังพื้นที่สำคัญอื่นๆ จะมีประเภทของการสัญจรหลากหลายประเภทมารวมกันอยู่ เพื่อรองรับผู้โดยสารที่จะมาเปลี่ยนการสัญจรซึ่งถือได้ว่าเป็นข้อดีของพื้นที่ เนื่องจากการไป ณ จุดใดจุดหนึ่ง ผู้ใช้จะสามารถเลือกประเภทการสัญจรได้หลากหลายมากขึ้น สามารถเลือกให้เหมาะสมกับความต้องการในแต่ละโอกาสได้



แผนที่ 4.46 พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรบริเวณสถานีรถไฟฟ้าพระโขนง

(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)

แต่ในบางพื้นที่ก็ยังประสบกับปัญหาในเรื่องของการเชื่อมต่อและความหลากหลายของประเภทการสัญจร เช่น บริเวณสถานีรถไฟฟ้าพระโขนง และบริเวณแยกถนนสุขุมวิทตัดกับถนนพระรามที่ 4 (แผนที่ 4.46) ซึ่งเป็นบริเวณที่ควรจะมีประเภทการสัญจรหลากหลายมารองรับ เนื่องจากเป็นพื้นที่ต่อเนื่องกับรถไฟฟ้า และเป็นพื้นที่ที่เชื่อมต่อไปยังถนนพระราม 4 กลับมีเพียงป้ายรถโดยสารประจำทางและรถจักรยานยนต์รับจ้างเท่านั้น ส่วนป้ายรถโดยสารประจำทางที่อยู่บนถนนพระราม 4 อยู่ห่างกันเพียงไม่กี่ไกล ซึ่งหากสามารถสร้างพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรบริเวณนี้ ให้มีความกระชับมาก

กว่าเดิม และมีประเภทการสัญจรเข้ามาเพิ่มมากกว่าเดิมก็จะสามารถเพิ่มศักยภาพในการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรและความสะดวกของผู้ใช้งานให้มากขึ้นตามมา

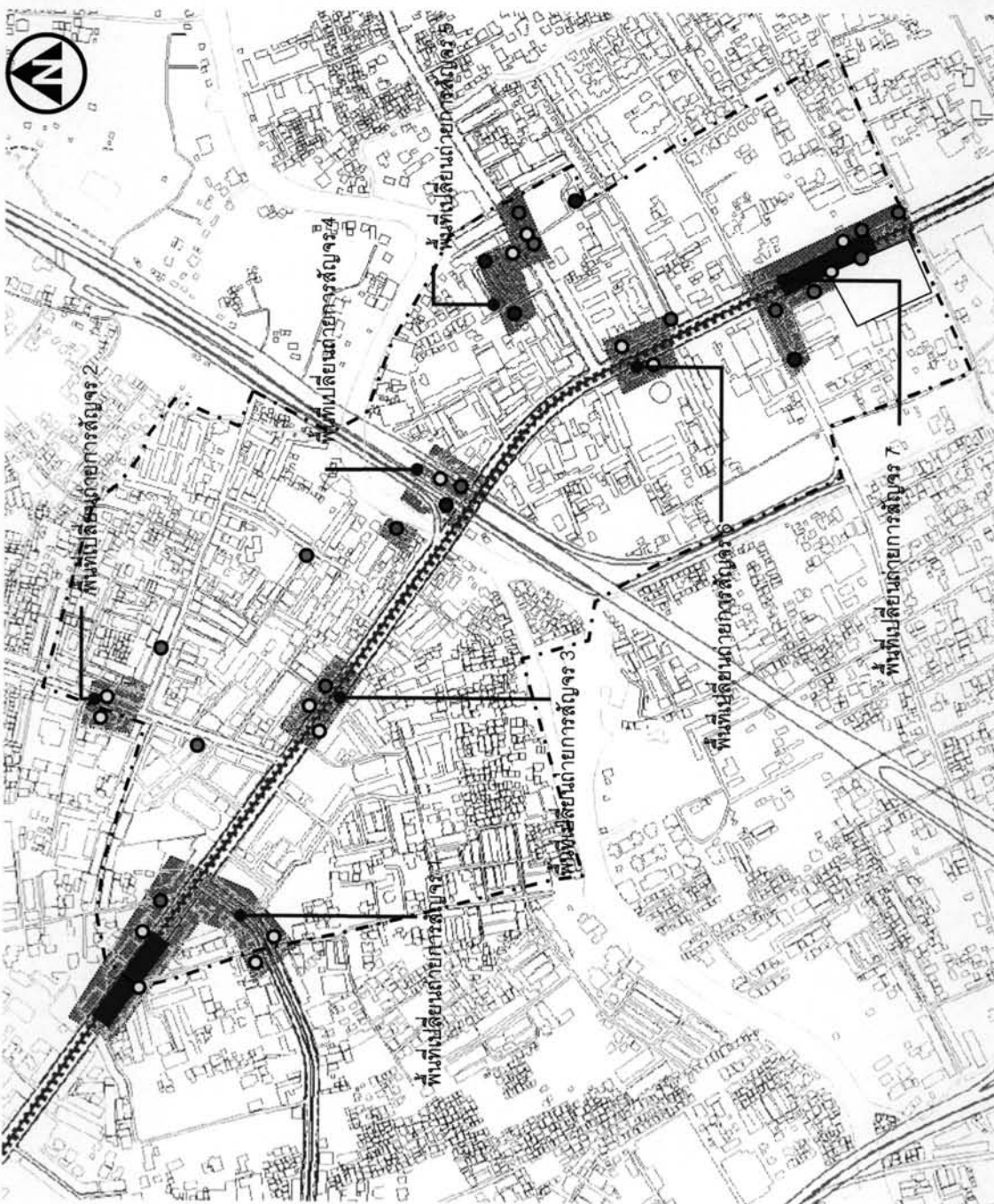
ในการวิเคราะห์โครงข่ายการสัญจรของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช จึงสรุปได้ว่าพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช มีเส้นทางเชื่อมต่อและจุดหมายปลายทางที่หลากหลายเหมาะสมกับการเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีในระดับเมืองและระดับย่าน หากแต่ในเส้นทางหลักบางเส้นทางที่เชื่อมไปสู่เส้นทางสายสำคัญยังไม่มี การจัดให้เกิดพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดี และยังมีประเภทของการสัญจร ยังไม่กระจายตัวอย่างทั่วถึงในทุกพื้นที่ของย่าน

4.2.2 การวิเคราะห์การประกอบไปด้วยการสัญจรอย่างหลากหลาย (ข.)

การเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดี (A good node) ต้องมีประเภทของการสัญจรที่หลากหลายอยู่ในพื้นที่ เพื่อผู้ใช้งานจะสามารถเลือกประเภทการสัญจรที่เหมาะสมกับความต้องการในแต่ละโอกาส และสถานการณ์ ตัวอย่างเช่น ในวันที่ฝนตก ผู้ใช้งานมักจะเลือกใช้รถแท็กซี่มากกว่าพาหนะอื่นๆ หรือในกรณีที่ต้องการความเร่งด่วนผู้ใช้งานมักเลือกใช้บริการ รถจักรยานยนต์รับจ้างมากกว่าที่ได้กล่าวมานี้แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของการมีประเภทของการสัญจรที่หลากหลายภายในพื้นที่ เพื่อความสะดวกสบายของผู้ใช้งานเป็นสำคัญ

จากแผนที่แสดงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่เกิดจากการรวมตัวของประเภทการสัญจร (แผนที่ 4.47) จะเห็นว่าพื้นที่ที่มีการรวมตัวกันของท่ารถและท่าเรือต่างๆจะมีอยู่ 7 ตำแหน่ง ซึ่งจะแสดงให้เห็นตามภาพ การรวมตัวกันของประเภทของการสัญจรเหล่านี้เนื่องจากพื้นที่ทั้ง 7 เป็นบริเวณที่มีความต้องการรถโดยสารมารับ และการรวมตัวกันของประเภทการสัญจรก็ก่อให้เกิดความสะดวกสบายต่อผู้ใช้งานอีกด้วย

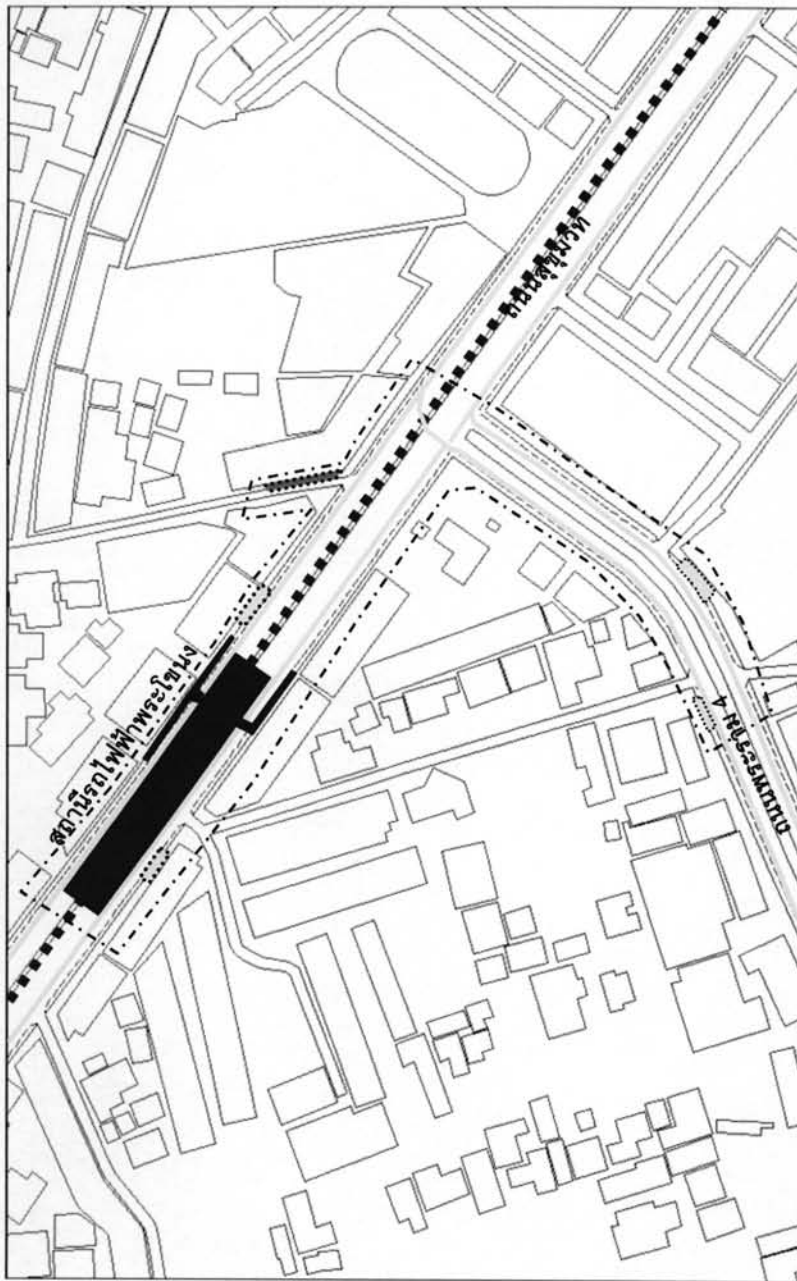
จากที่กล่าวมาจึงเห็นว่า ในการวิเคราะห์การประกอบไปด้วยการสัญจรอย่างหลากหลาย จะแยกการวิเคราะห์พื้นที่ย่อยๆออกเป็น 7 พื้นที่ โดยเรียกพื้นที่เหล่านี้ว่า พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร



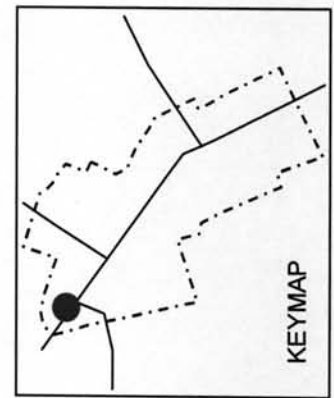
<p>วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช</p>	<p>หัวข้อ : แผนที่แสดงพื้นที่การรวมตัวของประเภทการสัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช</p>	<ul style="list-style-type: none"> --- ขอบเขตพื้นที่ศึกษา ○ ป้ายรถประจำทาง ● ท่ารถสองแถว ● ท่ารถจักรยานยนต์รับจ้าง ● จุดจอดรถแท็กซี่ ● ท่าเรือ ■ สถานีรถไฟ ● พื้นที่รวมตัวของประเภทการสัญจร
<p>จัดทำโดย : นายเบศร ทองงามข้า</p>		<p>สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>

แผนที่ที่ 4.47 แสดงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่เกิดจากการรวมตัวของประเภทการสัญจร

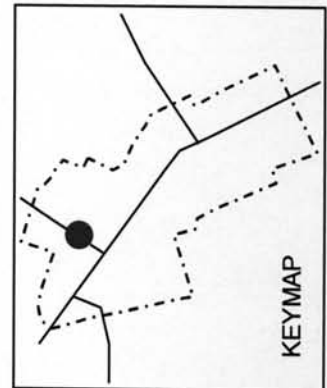
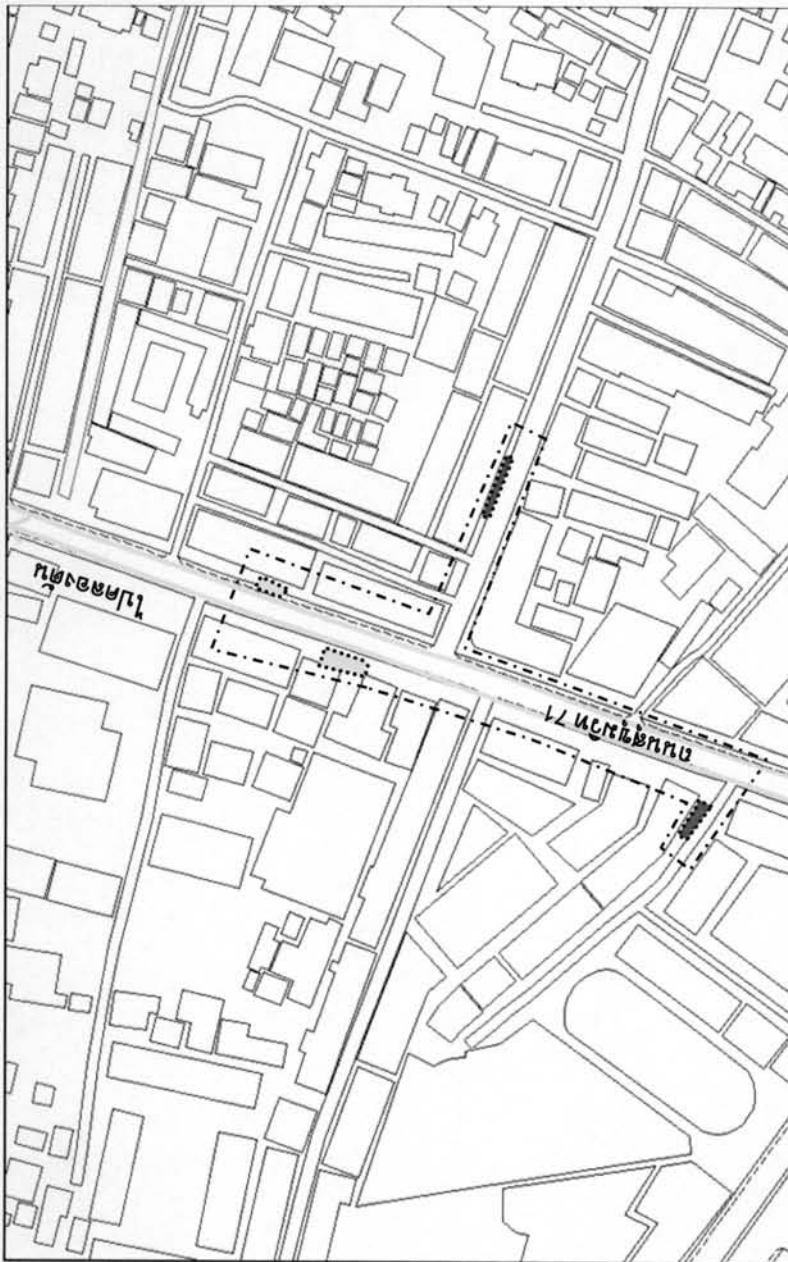
(ที่มา : จากการศึกษาจ. 2549)



วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนง และตลาดอ่อนนุช
หัวข้อ : แผนที่วิเคราะห์ประเภทของการสัญจรบริเวณพื้นที่ เปลี่ยนถ่ายการสัญจร 1
- - - ขอบเขตพื้นที่ศึกษา ● ป้ายรถประจำทาง ■ ทำรถสองแถว ■ ทำรถจักรยานยนต์ ■ ทำเร็ว ■ สถานีรถไฟ
- - - เส้นทางรถประจำทาง ■ เส้นทางรถไฟ ■ เส้นทางจักรยานยนต์ ■ เส้นทางเร็ว
จัดทำโดย : นายเรศ ทองงามขำ สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



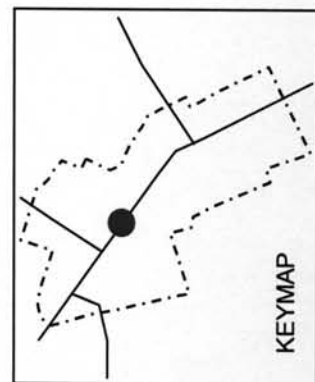
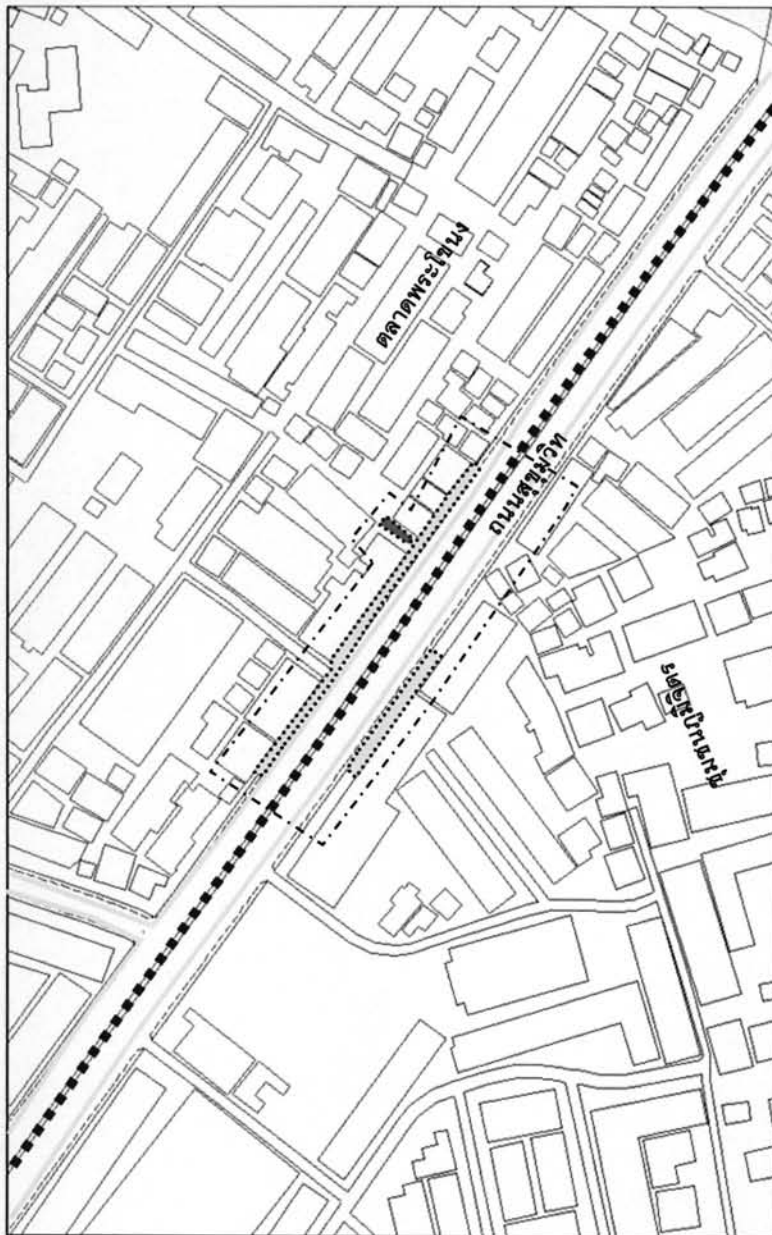
แผนที่ 4.48 แผนที่วิเคราะห์ประเภทของการสัญจรบริเวณพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร 1
 (ที่มา : จากการศึกษา ร.จ. 2549)



<p>วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช</p>
<p>หัวข้อ : แผนที่วิเคราะห์ประเภทของการสัญจรบริเวณพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร 2</p>
<p> - - - - - ขอบเขตพื้นที่ศึกษา ● ป้ายรถประจำทาง ■ ทำรถจักรยานยนต์ ———— เส้นทางรถประจำทาง </p>
<p>จัดทำโดย : นายนคร ทองงามเช้า</p>
<p>สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>

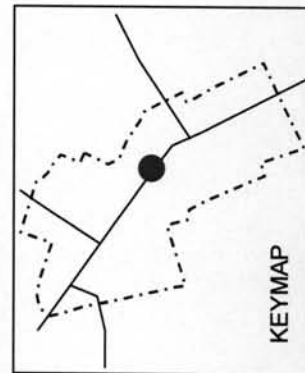
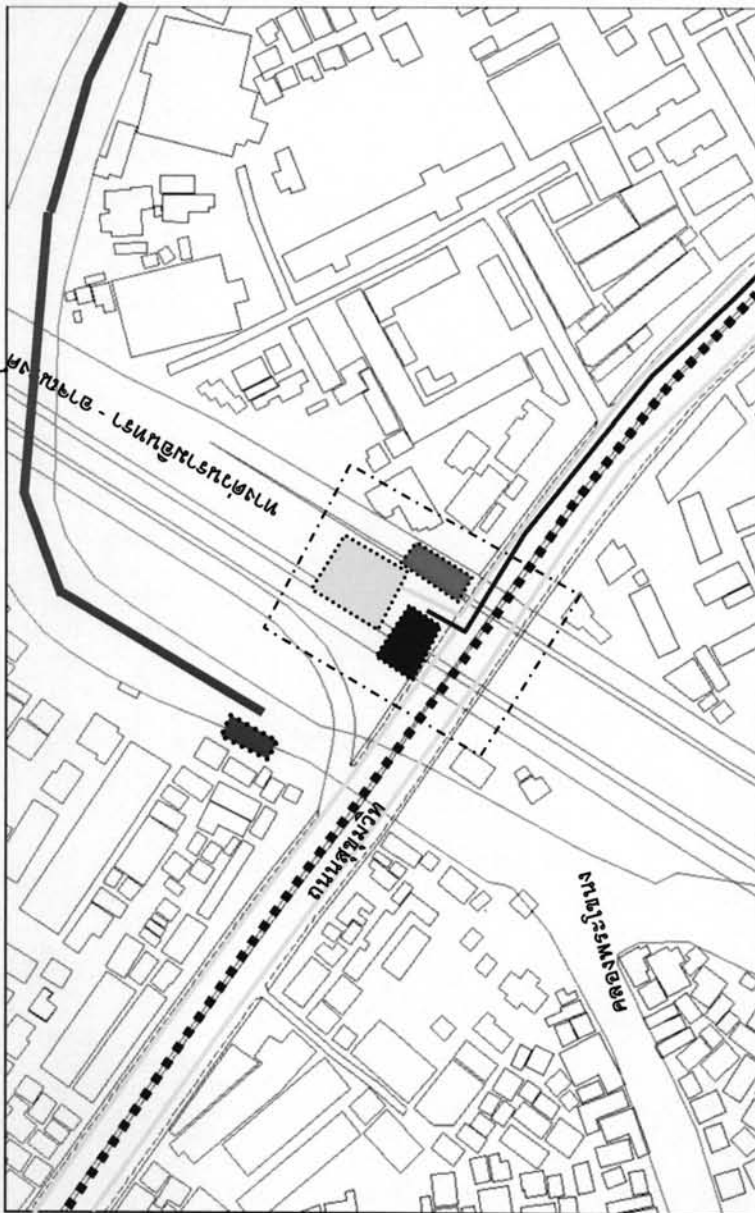
แผนที่ 4.49 แผนที่วิเคราะห์ประเภทของการสัญจรบริเวณพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร 2
(ที่มา : จากการสำรวจจ. 2549)

วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนง และตลาดอโณนุช	
หัวข้อ : แผนที่วิเคราะห์ประเภทของการสัญจรบริเวณพื้นที่ เปลี่ยนถ่ายการสัญจร 3	- - - - - ขอบเขตพื้นที่ศึกษา ● - - - - - ป้ายรถประจำทาง - - - - - เส้นทางรถประจำทาง ● - - - - - ทำรถจักรยานยนต์ ■ - - - - - เส้นทางรถไฟฟ้า ■ - - - - - สถานีรถไฟฟ้า
จัดทำโดย : นายเนตร ทองงามมา	สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



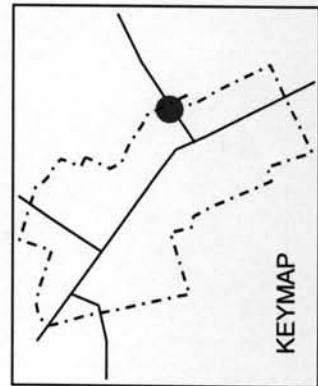
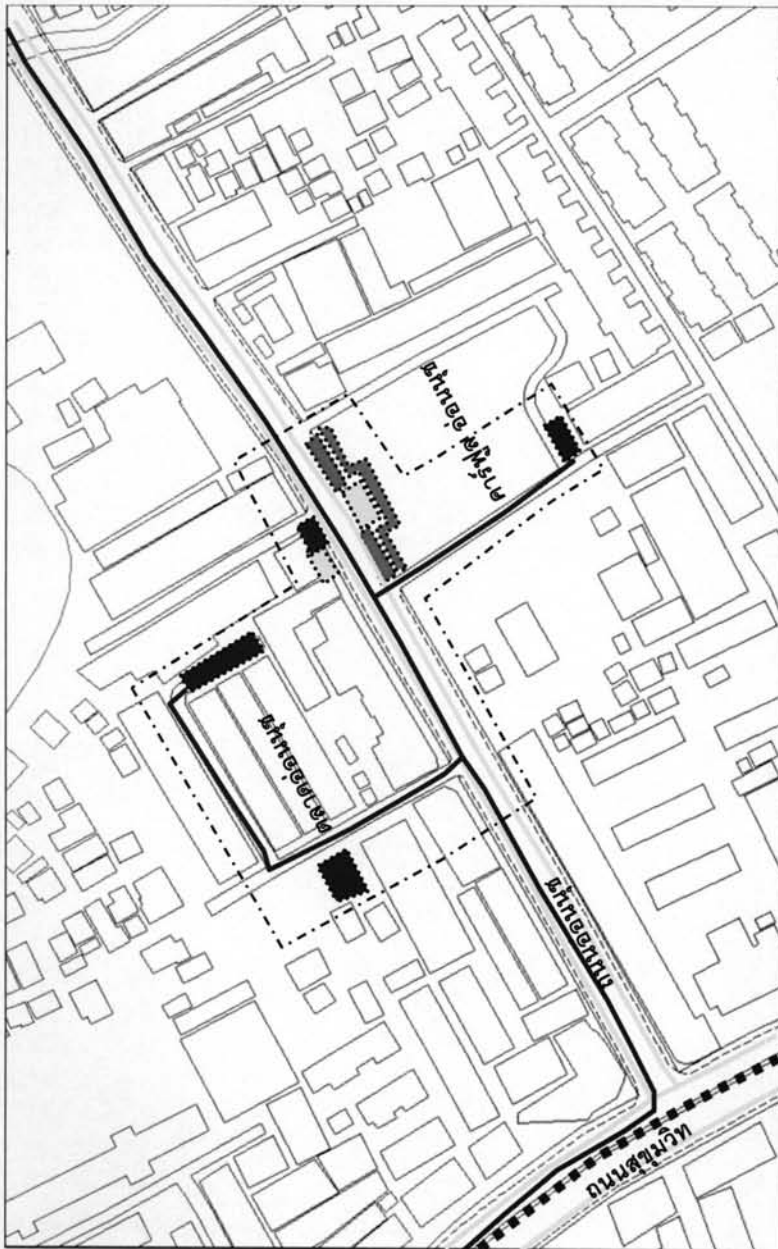
แผนที่ 4.50 แผนที่วิเคราะห์ประเภทของการสัญจรบริเวณพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร 3
 (ที่มา : จากการศึกษาฯ, 2549)

<p>วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช</p>	<p>หัวข้อ : แผนที่วิเคราะห์ประเภทของการสัญจรบริเวณพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร 4</p>	<p>--- ขอบเขตพื้นที่ศึกษา</p> <p>● บ้ายรถประจำทาง</p> <p>● ทำรถสองแถว</p> <p>● ทำรถจักรยานยนต์</p> <p>● ทำเรือ</p> <p>— เส้นทางรถประจำทาง</p> <p>— เส้นทางสองแถว</p> <p>■ เส้นทางรถไฟฟ้า</p> <p>■ เส้นทางเรือ</p>	<p>จัดทำโดย :</p> <p>นายเกรศ ทองงามขำ</p> <p>สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง</p> <p>จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>
--	---	---	--



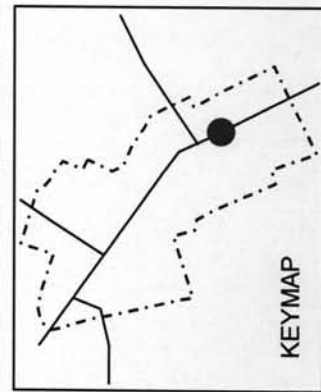
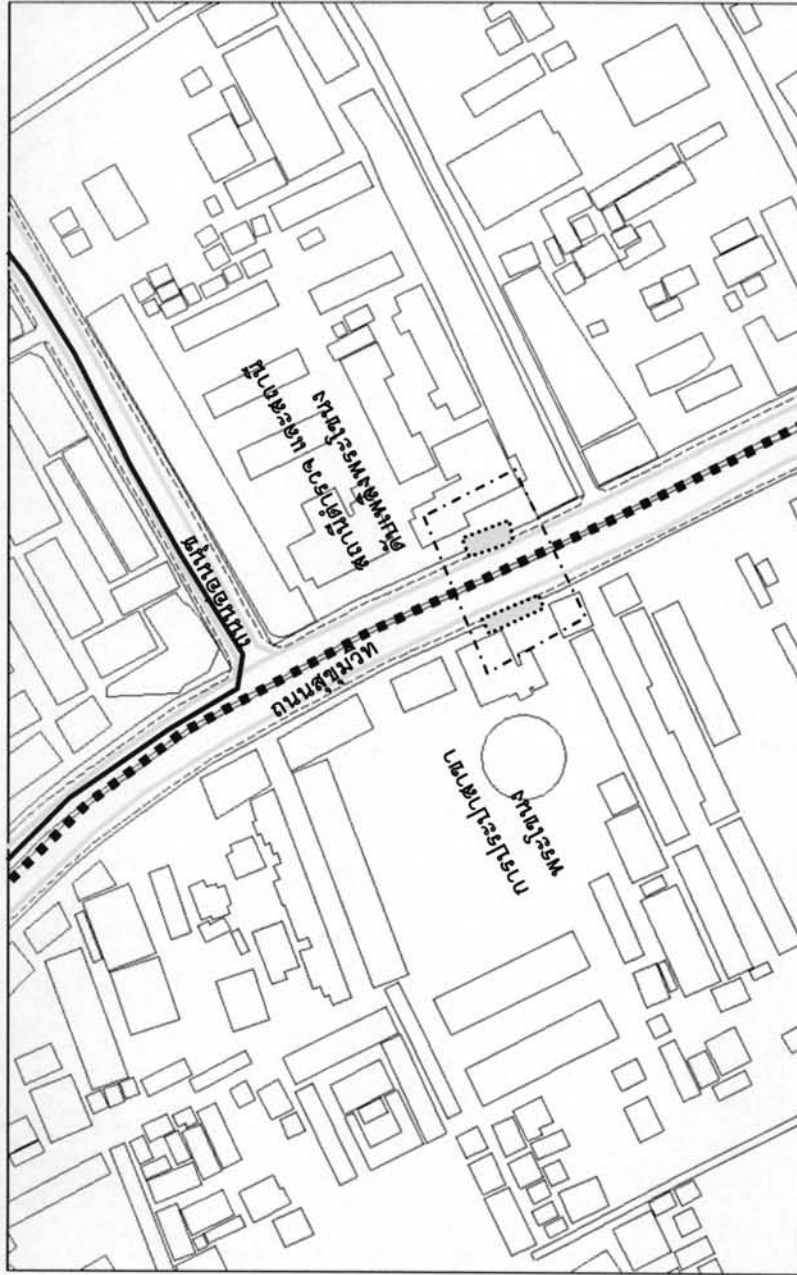
แผนที่ 4.51 แผนที่วิเคราะห์ประเภทของการสัญจรบริเวณพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร 4 (ที่มา : จากการศึกษาฯ, 2549)

<p>วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช</p>
<p>หัวข้อ : แผนที่วิเคราะห์ประเภทของการสัญจรบริเวณพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร 5</p>
<p> - - - - - ขอบเขตพื้นที่ศึกษา ● ป้ายรถประจำทาง — เส้นทางรถประจำทาง ■ ทางรถสองแถว — เส้นทางรถสองแถว ■ ทางรถจักรยานยนต์ ■ เส้นทางรถไฟฟ้า ■ จุดจอดรถแท็กซี่ </p>
<p>จัดทำโดย :</p> <p>นายมนตรี ทองงามขำ</p>
<p>สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>



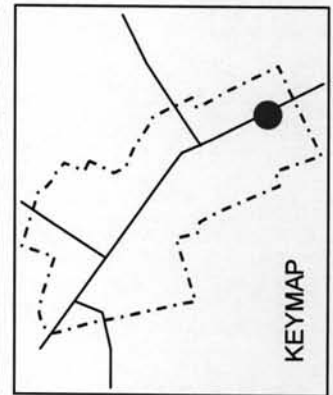
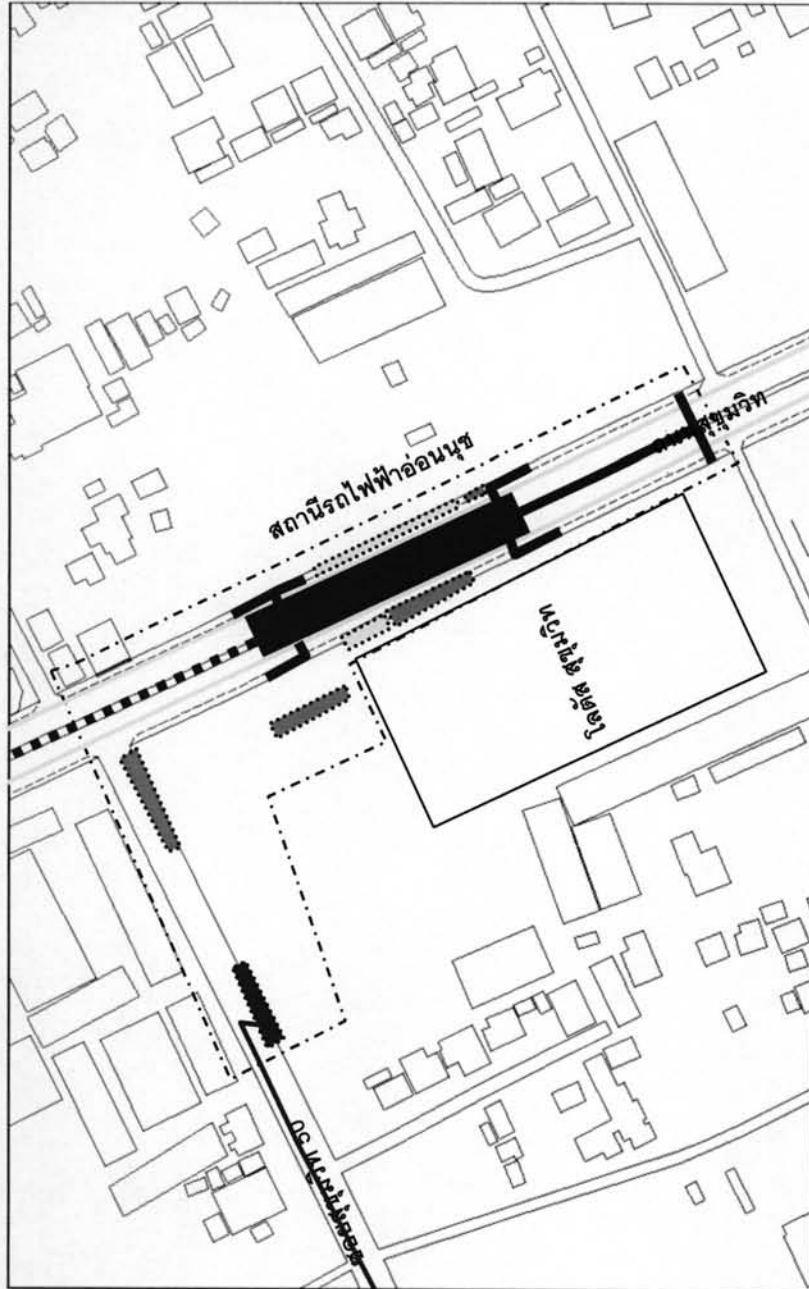
แผนที่ 4.52 แผนที่วิเคราะห์ประเภทของการสัญจรบริเวณพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร 5
(ที่มา : จากการศึกษาจ. 2549)

<p>วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนง และตลาดอโศกนุช</p>
<p>หัวข้อ : แผนที่วิเคราะห์ประเภทของการสัญจรบริเวณพื้นที่ เปลี่ยนถ่ายการสัญจร 6</p>
<p>--- ขอบเขตพื้นที่ศึกษา ● ป้ายรถประจำทาง --- เส้นทางรถประจำทาง — เส้นทางรถสองแถว ■ ■ เส้นทางรถไฟฟ้า</p>
<p>จัดทำโดย : นายมนตรี ทองงามช้ำ</p>
<p>สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>



แผนที่ 4.53 แผนที่วิเคราะห์ประเภทของการสัญจรบริเวณพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร 6
(ที่มา : จากการศึกษาจ. 2549)

<p>วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช</p>	<p>หัวข้อ : แผนที่วิเคราะห์ประเภทของการสัญจรบริเวณพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร 7</p>	<p> - - - - - ขอบเขตพื้นที่ศึกษา ● ป้ายรถประจำทาง - - - - - เส้นทางรถประจำทาง ● ทำรถสองแถว - - - - - เส้นทางรถสองแถว ● ทำรถจักรยานยนต์ - - - - - เส้นทางรถไฟฟ้า ● จุดจอดรถแท็กซี่ ■ สถานีรถไฟฟ้า </p>	<p>จัดทำโดย : นายเนเรศ ทองงามวิชา</p>	<p>สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>
--	---	---	---	---



แผนที่ 4.54 แผนที่วิเคราะห์ประเภทของการสัญจรบริเวณพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร 7
(ที่มา : จากการศึกษาจ. 2549)



ภาพที่ 4.7- ภาพที่ 4.8 สภาพทั่วไปของพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร พื้นที่ 1
(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)

พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรบริเวณที่ 1 (แผนที่ 4.48) มีประเภทของการสัญจรที่ผ่านได้แก่ รถโดยสารประจำทาง รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนรถแท็กซี่ที่มีการสัญจรผ่านแต่ไม่สามารถจอดรับผู้โดยสารได้ เนื่องจากถนนสุขุมวิทอนุญาตให้รถแท็กซี่จอดรับผู้โดยสารได้เฉพาะจุดที่ได้รับอนุญาต

พื้นที่ที่ 1 เป็นสถานีรถไฟฟ้าพระโขนงซึ่งเป็นระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ควรที่จะมีประเภทของการสัญจรที่หลากหลายกว่านี้มารองรับจำนวนผู้ใช้ที่มีจำนวนมาก กลับมีประเภทของการสัญจรอยู่น้อยมาก อีกทั้งพื้นที่บริเวณปากถนนพระรามที่ 4 ที่มีป้ายรถประจำทางก็อยู่ห่างจากสถานีรถไฟฟ้าซึ่งหากนำมารวมกันได้ก็จะเพิ่มความสะดวกสบายให้กับผู้ใช้ได้อีก



ภาพที่ 4.9 - ภาพที่ 4.10 สภาพทั่วไปของพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร พื้นที่ 2
(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)

พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรบริเวณที่ 2 (แผนที่ 4.49) พื้นที่บริเวณที่ 2 เป็นพื้นที่ต่อเนื่องเพื่อจะเปลี่ยนถ่ายการสัญจร จากถนนสุขุมวิท ไปยังเส้นถนน สุขุมวิท 71 ซึ่งเป็นถนนเส้นรองของถนนสุขุมวิท ประเภทการสัญจรที่มีได้แก่ รถโดยสารประจำทาง รถจักรยานยนต์รับจ้าง และรถแท็กซี่ ซึ่งในด้านของประเภทและปริมาณ ถือได้ว่าอยู่ในระดับที่พอเพียงเหมาะสมกับจำนวนผู้ใช้และประเภทของถนน



ภาพที่ 4.11 - ภาพที่ 4.12 สภาพทั่วไปของพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร พื้นที่ 3

(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)

พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรบริเวณที่ 3 (แผนที่ 4.50) พื้นที่บริเวณที่ 3 เป็นพื้นที่ด้านหน้าตลาดพระโขนงมีมีป้ายรถโดยสารประจำทาง และท่ารถจักรยานยนต์รับจ้าง แต่ไม่มีที่จอดรถแท็กซี่ เนื่องจากผิวการจราจรมีพื้นที่จำกัด แม้จะมีความต้องการรถแท็กซี่มาก แต่ก็ไม่มี การจัดพื้นที่ไว้ให้ ซึ่งทำให้ไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้



ภาพที่ 4.13 - ภาพที่ 4.14 สภาพทั่วไปของพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร พื้นที่ 4

(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)

พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรบริเวณที่ 4 (แผนที่ 4.51) พื้นที่บริเวณที่ 4 เป็นพื้นที่ท่ารถโดยสารสาธารณะ ต่างๆ เช่นรถเมล์และรถสองแถว จักรยานยนต์และรถแท็กซี่สามารถเข้ามาจอดได้บ้าง ถึงแม้บริเวณนี้จะเป็นจุดที่มีประเภทของการสัญจรอยู่หลากหลาย แต่เมื่อเทียบกับการที่มีผู้ใช้ไม่มากนัก ก็เรียกได้ว่าประเภทของการสัญจรที่มียังไม่เหมาะสมกับปริมาณผู้ใช้



ภาพที่ 4.15 - ภาพที่ 4.16 สภาพทั่วไปของพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร พื้นที่ 5

(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)

พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรบริเวณที่ 5 (แผนที่ 4.52) พื้นที่บริเวณที่ 5 เป็นบริเวณด้านหน้า ตลาดอ่อนนุชและหน้าห้างคาร์ฟูล สาขาอ่อนนุช จะมีประเภทของการสัญจรอยู่เป็นจำนวนมาก ได้แก่ ป้ายรถประจำทาง ทารดจักรยานยนต์รับจ้าง ทารดแท็กซี่สาเหตุเนื่องมาจากบริเวณนี้อยู่ติดกับตลาด และห้างสรรพสินค้า ทำให้มีผู้ใช้เป็นจำนวนมาก และห้างคาร์ฟูลสาขาอ่อนนุช ก็มีพื้นที่ให้สำหรับ บริการเป็นจุดจอดแท็กซี่และจุดจอดจักรยานยนต์รับจ้างทำให้บริเวณนี้มีประเภทของการสัญจรให้ผู้ใช้ได้เลือกอย่างหลากหลาย



ภาพที่ 4.17 - ภาพที่ 4.18 สภาพทั่วไปของพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร พื้นที่ 6
(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)

พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรบริเวณที่ 6 (แผนที่ 4.53) บริเวณที่ 6 อยู่ด้านหน้า สถานีตำรวจ พระโขนงสถานีดับเพลิงพระโขนง และการประปาพระโขนงซึ่งเป็นสถานที่ราชการที่สำคัญระดับย่าน ประเภทของการสัญจรที่มีมีเพียงป้ายรถประจำทางเท่านั้น เนื่องมาจากบริเวณนี้ไม่ค่อยมีผู้ใช้งานมากเท่าไร และอยู่ใกล้กับทางแยกหากปล่อยให้มีการจราจรอื่น ๆ ก็อาจทำให้การจราจรติดขัด หากผู้ใช้ต้องการใช้ประเภทการสัญจรอื่น ๆ เช่น แท็กซี่หรือ จักรยานยนต์รับจ้างก็สามารถเดินทางไปยังพื้นที่บริเวณที่ 7 ได้ซึ่งมีระยะทางใกล้กัน



ภาพที่ 4.19 - ภาพที่ 4.20 สภาพทั่วไปของพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร พื้นที่ 7
(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)

พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรบริเวณที่ 7 (แผนที่ 4.54) บริเวณที่ 7 บริเวณสถานีรถไฟฟ้าพื้นที่ บริเวณนี้จะมีประเภทการสัญจรที่หลากหลาย และมีปริมาณมาก เนื่องจากเป็นสถานีปลายทางของ รถไฟฟ้า และมีห้างสรรพสินค้าโลตัส ตั้งอยู่ ซึ่งทำให้เกิดผู้ใช้จำนวนมากในพื้นที่นี้และผู้ใช้ก็มีความ

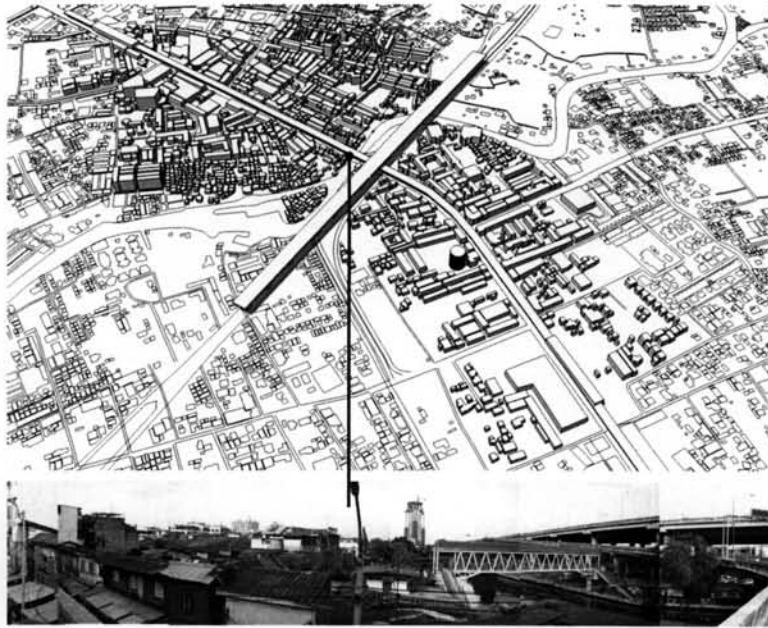
ต้องการประเภทของการสัญจรมารองรับจำนวนมาก ในปัจจุบันบริเวณนี้กำลังประสบปัญหาเนื่องมาจากจำนวนของรถโดยสารประเภทต่างๆไม่เพียงพอถึงแม้จะมีจำนวนมากแล้วแต่ก็ยังไม่รองรับจำนวนผู้ใช้ได้ไม่ทั่วถึง อีกทั้งจำนวนรถโดยสารที่มีมากแต่พื้นที่รองรับมีขนาดเล็ก ทำให้การจราจรติดขัดมาก

จากการวิเคราะห์ประเภทของการสัญจรสรุปได้ว่า พื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชมีประเภทของการสัญจรที่หลากหลายเพียงพอที่จะทำให้พื้นที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรหากแต่ยังมีปัญหาที่ต้องแก้ไขอยู่ 2 ข้อใหญ่ๆเกี่ยวกับประเภทของการสัญจร คือ ประเภทของการสัญจรที่มีหลากหลายภายในพื้นที่ยังไม่กระจายตัวครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดแต่กลับมารวมกันอยู่บริเวณพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่ง อีกประการหนึ่งคือ ในบางพื้นที่ที่มีความต้องการปริมาณรถโดยสารมาก กลับมีจำนวนรถโดยสารมารองรับไม่เพียงพอ (พื้นที่ 7, พื้นที่ 5) ซึ่งหากมีการแก้ไขปัญหาหลักๆทั้งสองประเด็นนี้แล้วก็จะทำให้พื้นที่มีความเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีมากขึ้น

4.2.3 การวิเคราะห์ความเป็นตำแหน่งที่เป็นจุดสังเกตหรือมองเห็นได้ง่ายจากหลายทิศทาง (ค.)

การเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดี (A good node) จำเป็นต้องมีจุดสังเกตสำหรับพื้นที่ที่เด่นชัด เพื่อให้ผู้มาใช้งาน เกิดการรับรู้ว่าได้เข้ามาถึงพื้นที่แล้ว และจุดสังเกตที่ดีควรมองเห็นได้จากหลากหลายทิศทาง โดยเฉพาะพื้นที่ที่มีขนาดใหญ่

ในพื้นที่ที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในบางครั้งเป็นพื้นที่ที่มีขนาดใหญ่ การสร้างจุดสังเกตบางครั้งไม่สามารถทำได้ง่ายนัก แต่บางพื้นที่ก็สามารถทำให้ผู้ใช้งานสามารถรับรู้ถึงการเข้าถึงพื้นที่ได้ โดยการใช้ความโดดเด่นของลักษณะของสถาปัตยกรรม ที่แตกต่างจากพื้นที่โดยรอบ ทำให้ผู้ใช้งานเมื่อเข้ามาในพื้นที่สามารถรับรู้ได้เองจากบรรยากาศที่เปลี่ยนไป ตัวอย่างพื้นที่ที่กล่าวมาเช่น พื้นที่บริเวณสยามแสควร์ พื้นที่บริเวณตลาดนัดจตุจักร



วิชาปีพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระ โขนและตลาดอ่อนนุช
หัวข้อ : แผนที่วิเคราะห์หุ่นจำลอง 3 มิติ ของพื้นที่ ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช ด้าน การเป็นจุดหมายตา
จัดทำโดย : นายณศ ท่องงามเช้า
สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 4.55 แผนที่วิเคราะห์หุ่นจำลอง 3 มิติ ของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช ด้านการเป็นจุดหมายตา
(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)



ภาพที่ 4.21 ภาพถ่ายมุมสูงจากสะพานลอย
(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)

เมื่อพิจารณาจากภาพถ่าย และหุ่นจำลอง 3 มิติ ของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช พบว่าพื้นที่ที่ยังไม่ค่อยเป็นจุดสังเกตได้ง่ายเท่าไร อันเนื่องมาจากพื้นที่ที่มีขนาดใหญ่ มีสภาพแวดล้อมที่กลมกลืนกับสภาพแวดล้อมของเมือง ไม่มีขอบเขตของพื้นที่ที่สามารถมองเห็นได้ชัด และไม่มีอาคารสำคัญหรือสถานที่สำคัญที่มีลักษณะเด่นทางสถาปัตยกรรมที่จะสามารถมาเป็นจุดสังเกตให้กับพื้นที่ได้ ทำให้ผู้ใช้ขาดการรับรู้ในเมื่อเข้าถึงพื้นที่ ดังนั้นในการวิเคราะห์ความเป็นตำแหน่ง

ที่เป็นจุดสังเกตของพื้นที่ย่านจึงทำให้ ความเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดี มีคะแนนตกลงไปอย่างมาก

แนวทางการแก้ไขในหัวข้อนี้ คือควรสร้าง จุดสังเกตหรือจุดหมายตา (Landmark) ลงในพื้นที่ โดยอาจจะเป็นอาคารที่มีความโดดเด่นทางสถาปัตยกรรมและมีขนาดที่ค่อนข้างใหญ่ เพื่อจะได้สามารถรับรู้และมองเห็นได้จากหลายทิศทาง เพราะพื้นที่มีขนาดค่อนข้างใหญ่

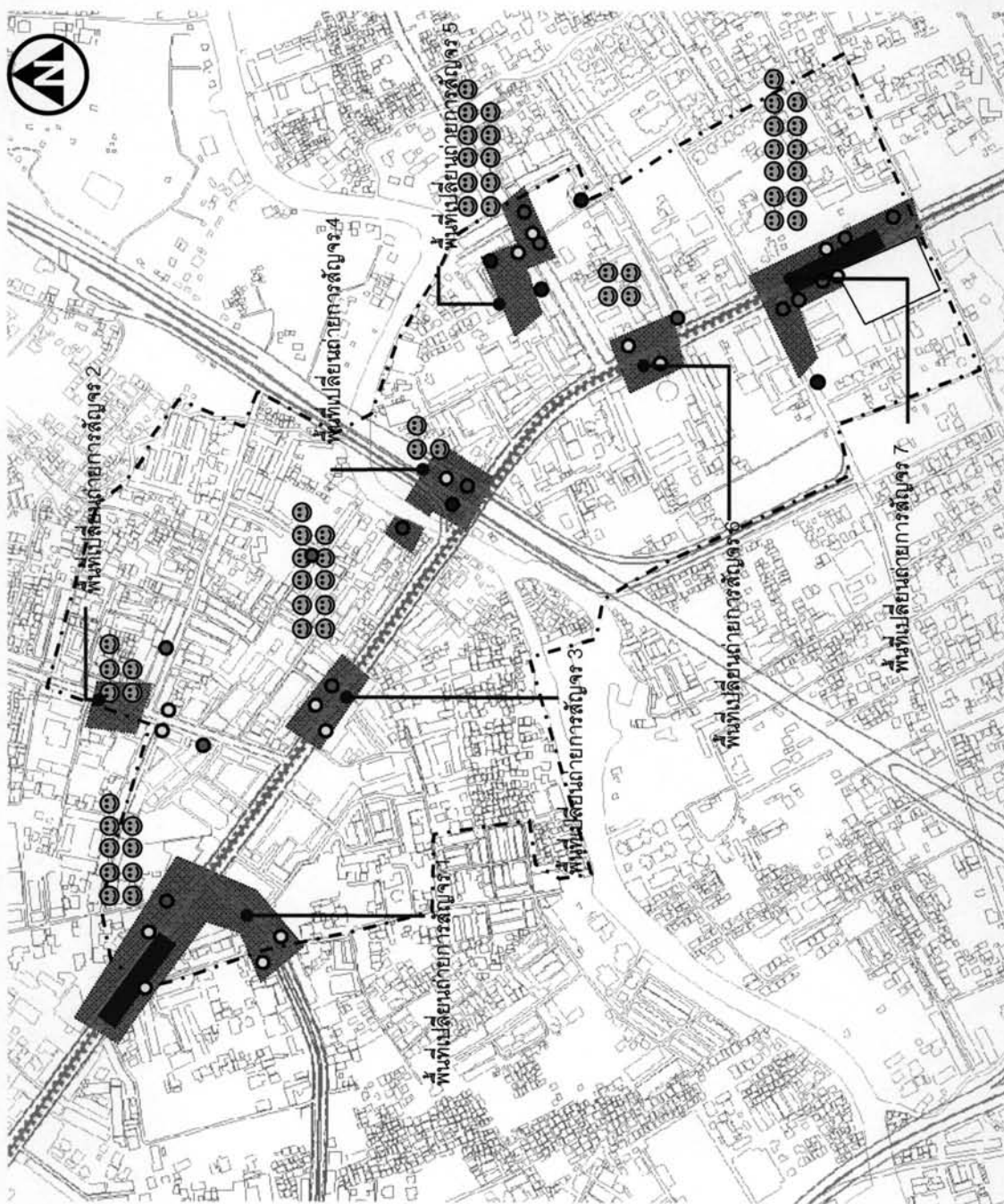
4.2.4 การวิเคราะห์การมีพื้นที่เพียงพอสำหรับรองรับเส้นทางการสัญจรและพื้นที่เปลี่ยนการสัญจรที่มีประสิทธิภาพ และปลอดภัย (ง.)

การเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดี (A good node) จำเป็นต้องมีพื้นที่เพียงพอสำหรับรองรับเส้นทางการสัญจร และพื้นที่เปลี่ยนการสัญจรที่มีประสิทธิภาพและความปลอดภัย

พื้นที่ที่เพียงพอหมายถึง บริเวณพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร ต้องมีขนาดของพื้นที่ที่เหมาะสมกับจำนวนผู้ใช้งานและจำนวนยานพาหนะ พื้นที่สำหรับยานพาหนะหรือประเภทการสัญจรต่างควรมีพื้นที่สำหรับจอดรอเฉพาะ ที่ไม่ไปกีดขวางเส้นทางการจราจรหลัก ส่วนพื้นที่สำหรับผู้ใช้งาน ต้องมีขนาดเหมาะสมกับจำนวนผู้ใช้ มีความสะดวกสบายในการใช้ และการใช้งานพื้นที่ก็ต้องไม่กีดขวางเส้นทางของคนเดินเท้าที่สัญจรป่าน

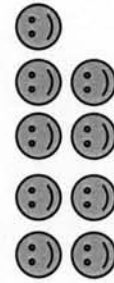
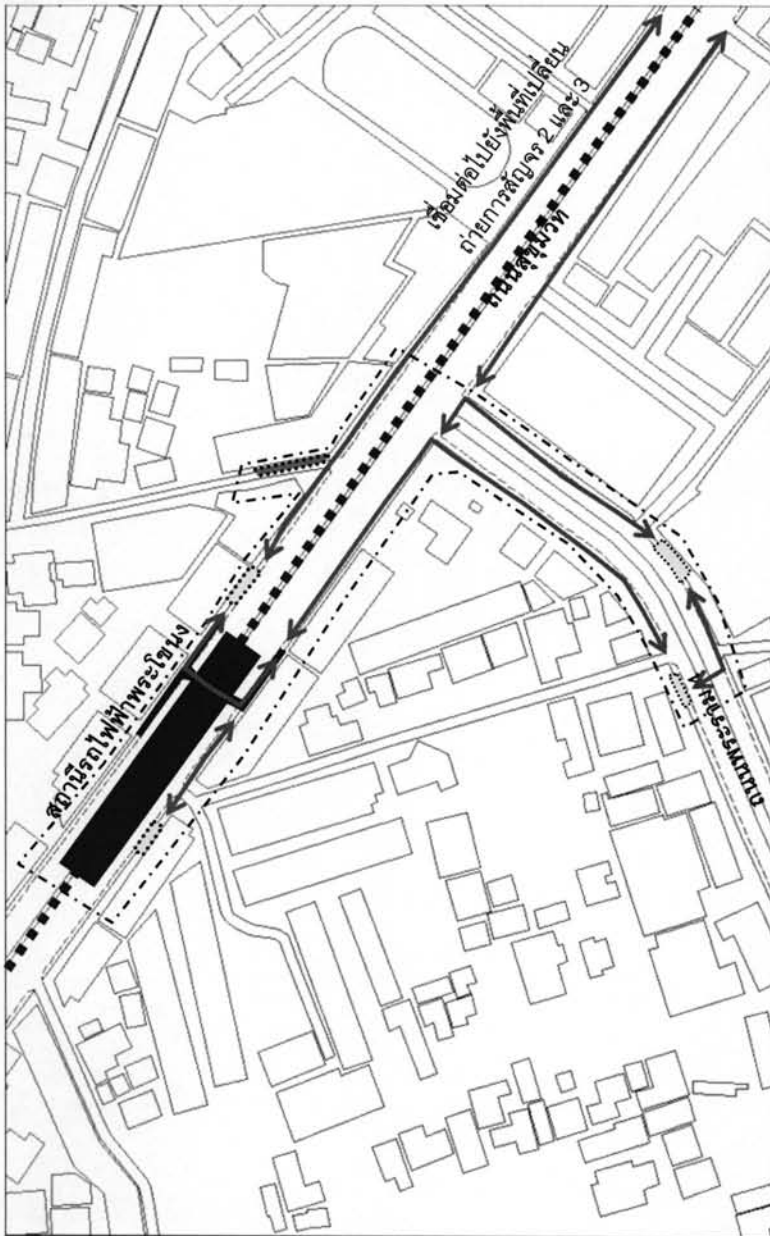
เรื่องของประสิทธิภาพหมายถึง การสัญจรทุกประเภทภายในพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรต้องสะดวกมีระบบการจราจรที่ดีเส้นทางไม่ติดกันจนเกินไป เส้นทางเดินเท้าที่เชื่อมต่อระหว่างการสัญจรประเภทหนึ่งไปยังอีกประเภทหนึ่งสามารถทำได้สะดวก และสุดท้ายการใช้งานพื้นที่เปลี่ยนถ่ายต้องมีความปลอดภัยสำหรับผู้ใช้งานและยานพาหนะทุกประเภท

วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช	หัวข้อ : แผนที่แสดงปริมาณผู้ใช้งานสูงสุดในแต่ละพื้นที่ที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช	- - - ขอบเขตพื้นที่ศึกษา ☺ จำนวนผู้ใช้งาน (200คน) ○ ป้ายรถประจำทาง ● ทำรถสองแถว ● ทำรถจักรยานยนต์รับจ้าง ● จุดจอดรถแท็กซี่ ● ท่าเรือ ■ สถานีรถไฟฟ้า
จัดทำโดย : นายเกรก ทองงานเข้า		สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

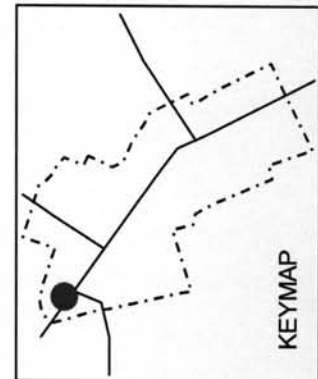


แผนที่ 4.56 แผนที่แสดงปริมาณผู้ใช้งานสูงสุดในแต่ละพื้นที่ที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช (ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

<p>วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนง และตลาดอ่อนนุช</p>	<p>หัวข้อ : แผนที่วิเคราะห์ขนาดของพื้นที่และการเชื่อมต่อ ของทางเดินเท้าภายในพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร พื้นที่ 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> --- ขอบเขตพื้นที่ศึกษา ● ป้ายรถประจำทาง ● ทารดสองแถว ● ทารดจักรยานยนต์รับจ้าง ● จุดจอดรถแท็กซี่ ■ สถานีรถไฟฟ้า — เส้นทางเดินเท้า — เชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่น
<p>จัดทำโดย : นายเศรษฐ ทองงามธา</p>	<p>สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	

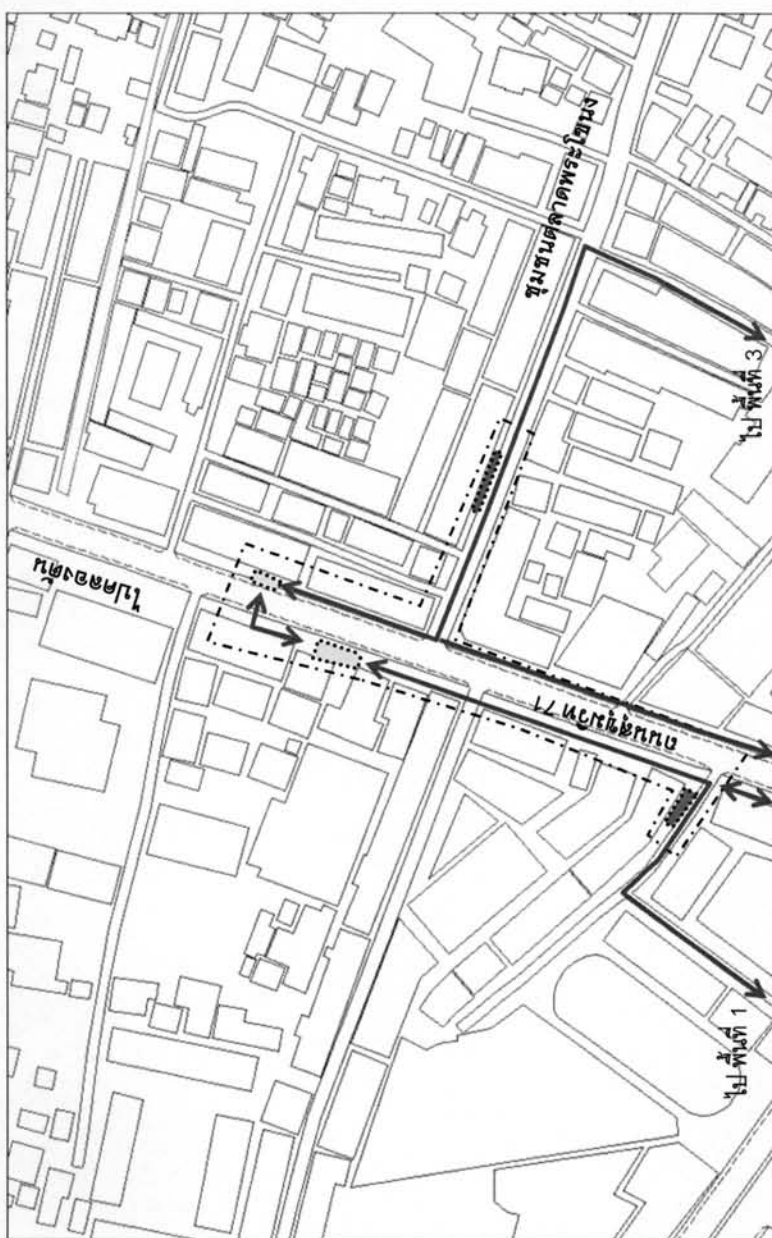


ปริมาณเฉลี่ยผู้ใช้งานพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร
 ☺ = จำนวนผู้ใช้งาน (200คน) / 1 ชั่วโมง

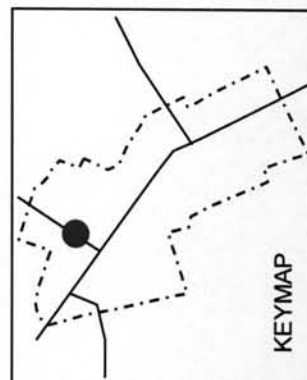


แผนที่ 4.57 แผนที่วิเคราะห์ขนาดของพื้นที่และการเชื่อมต่อของทางเดินเท้าภายในพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร พื้นที่ 1
 (ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนง และตลาดอ่อนนุช	หัวข้อ : แผนทั่ววิเคราะห์ขนาดของพื้นที่และการเชื่อมต่อ ของทางเดินเท้าภายในพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร พื้นที่ 2	- - - - - ขอบเขตพื้นที่ศึกษา ☼ ป้ายรถประจำทาง ⚙ ทำรถจักรยานยนต์รับจ้าง ⚙ จุดจอดรถแท็กซี่ — เส้นทางเดินเท้า — เชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่น	จัดทำโดย : นายเนศ ทองงามคำ สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
--	--	---	--

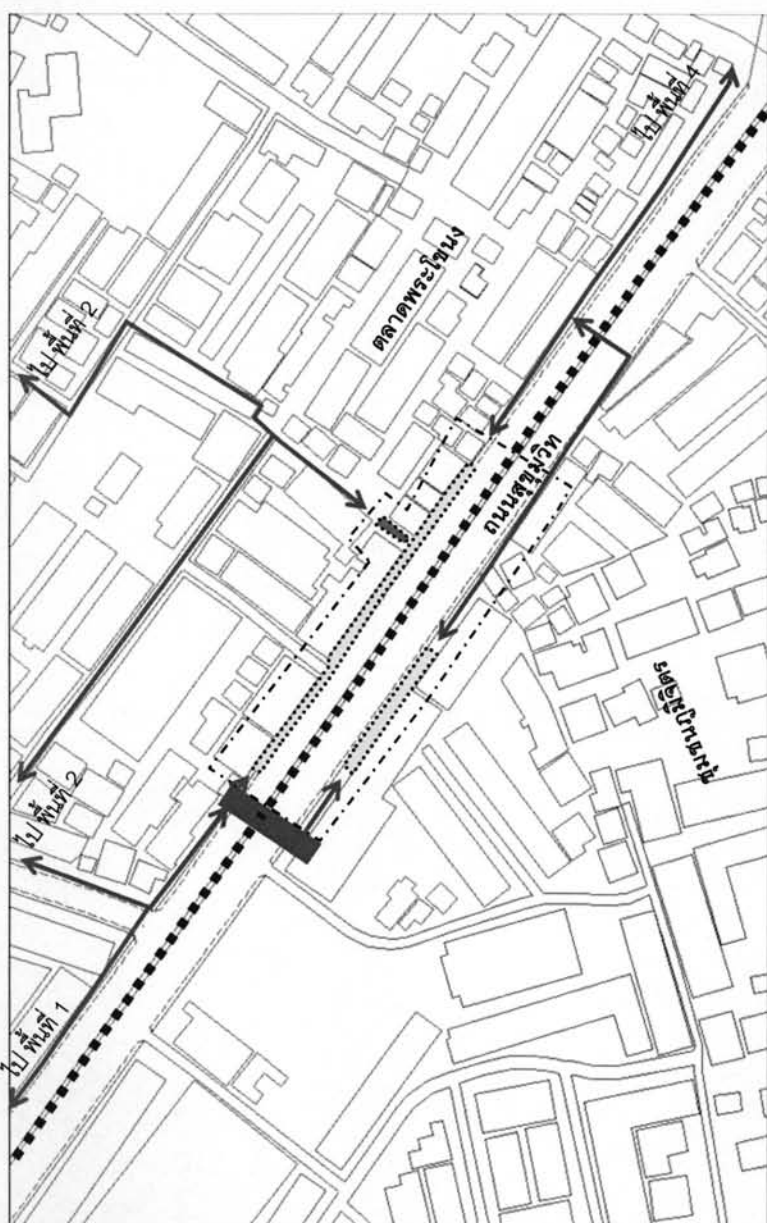


ปริมาณเฉลี่ยผู้ใช้งานพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร
 ☺ = จำนวนผู้ใช้งาน (200คน) / 1 ชั่วโมง



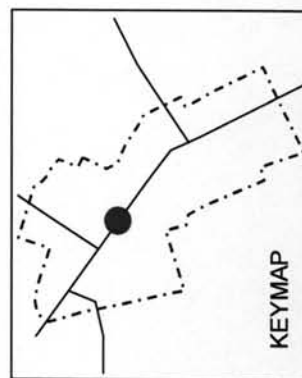
แผนที่ 4.58 แผนทั่ววิเคราะห์ขนาดของพื้นที่และการเชื่อมต่อของทางเดินเท้าภายในพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร พื้นที่ 2
 (ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนง และตลาดอ่อนนุช	หัวข้อ : แผนที่วิเคราะห์ขนาดของพื้นที่และการเชื่อมต่อ ของทางเดินเท้าภายในพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร พื้นที่ 3	- - - - - ขอบเขตพื้นที่ศึกษา ☼ ป้ายรถประจำทาง ⚙️ ท่ารถจักรยานยนต์รับจ้าง ⚙️ จุดจอดรถแท็กซี่ — เส้นทางเดินเท้า — เชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่น	จัดทำโดย : นายนเรศ ทองงามข้า สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
--	---	--	---



ปริมาณคนเฉลี่ยผู้ใช้งานพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร

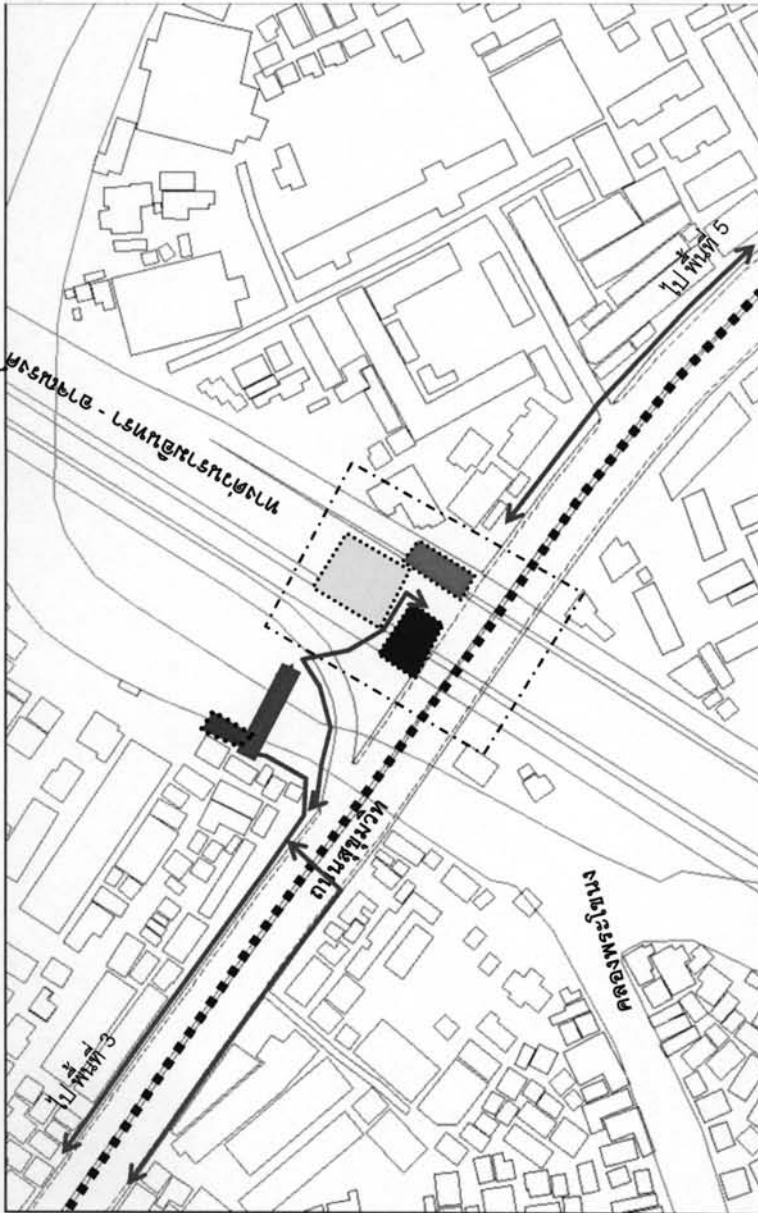
☺️ = จำนวนผู้ใช้งาน (200คน) / 1 ชั่วโมง



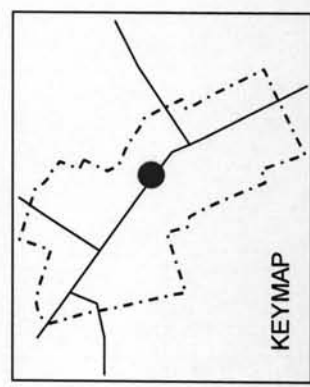
แผนที่ 4.59 แผนที่วิเคราะห์ขนาดของพื้นที่และการเชื่อมต่อของทางเดินเท้าภายในพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร พื้นที่ 3

(ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

<p>วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช</p>	<p>หัวข้อ : แผนทิวทัศน์ระยะห้วงขนาดของพื้นที่และการเชื่อมต่อของทางเดินเท้าภายในพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรพื้นที่ 4</p>	<ul style="list-style-type: none"> --- รอบเขตพื้นที่ศึกษา ☼ ป้ายรถประจำทาง ☼ ทำรถสองแถว ☼ ทำรถจักรยานยนต์รับจ้าง ☼ ทำเรือ — เส้นทางเดินเท้า — เชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่น
<p>จัดทำโดย : นายเรศศ ทองงามขำ</p>		<p>สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>

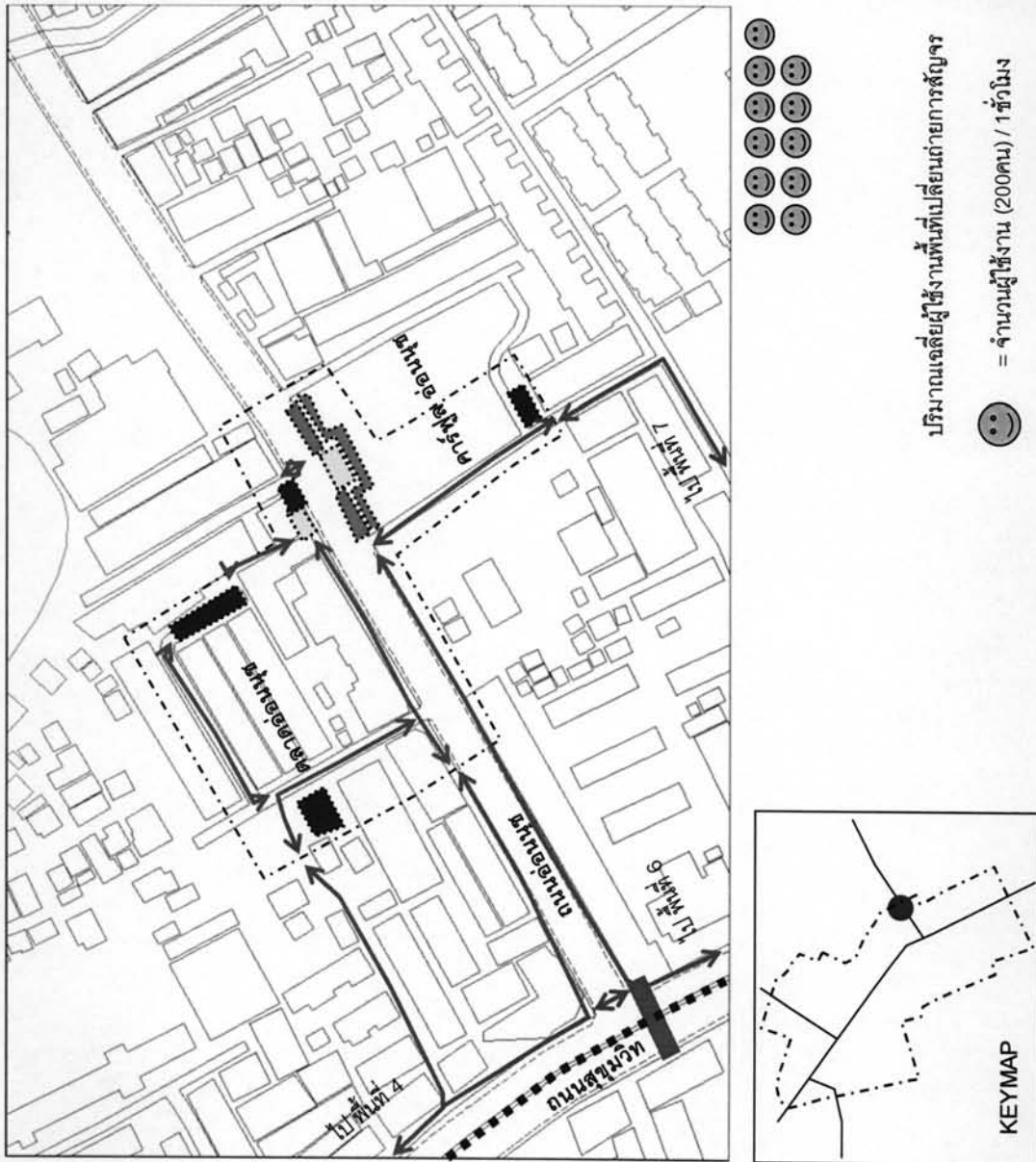


ปริมาณเฉลี่ยผู้ใช้งานพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร
☺ = จำนวนผู้ใช้แรงงาน (200คน) / 1 ชั่วโมง



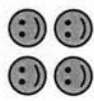
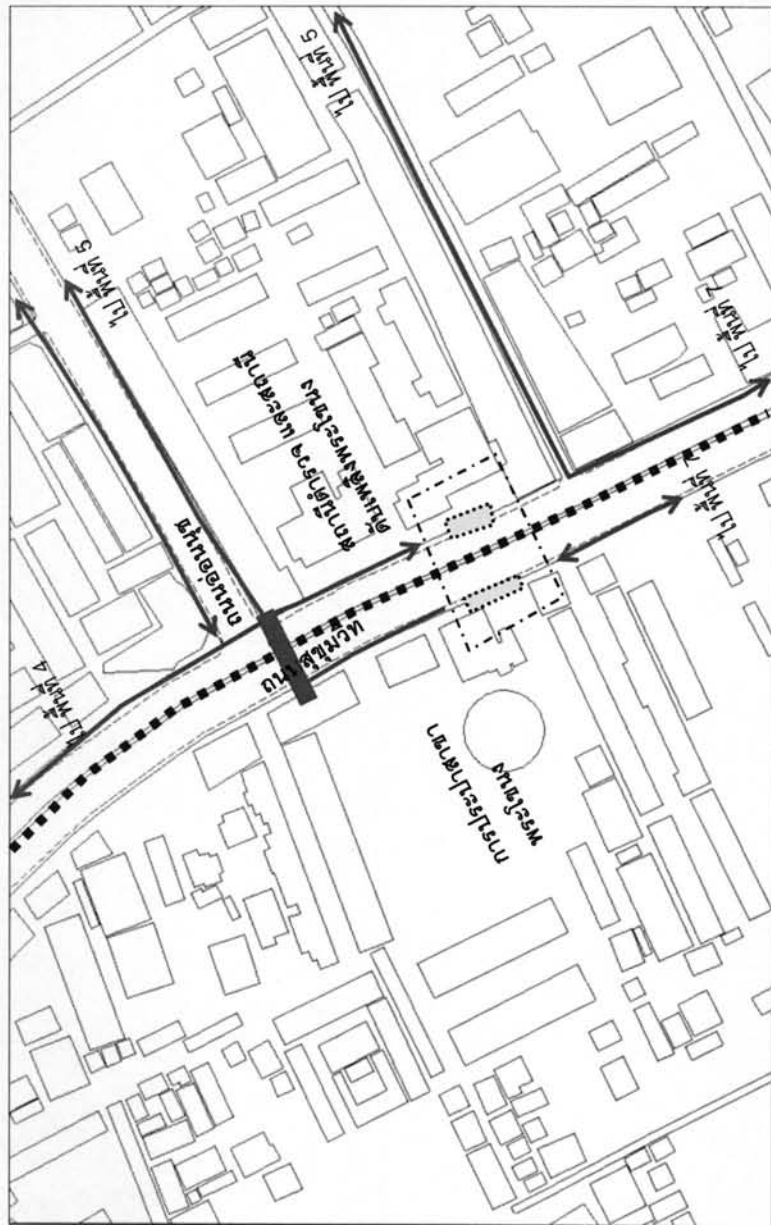
แผนที่ 4.60 แผนทิวทัศน์ระยะห้วงขนาดของพื้นที่และการเชื่อมต่อของทางเดินเท้าภายในพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร พื้นที่ 4 (ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

<p>วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช</p>	<p>หัวข้อ : แผนที่วิเคราะห์ขนาดของพื้นที่และการเชื่อมต่อของทางเดินเท้าภายในพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรพื้นที่ 5</p>	<ul style="list-style-type: none"> --- ขอบเขตพื้นที่ศึกษา ☉ ป้ายรถประจำทาง ⊙ ทารรถสองแถว ⊙ ทำรถจักรยานยนต์รับจ้าง ⊙ จุดจอดรถแท็กซี่ — เส้นทางเดินเท้า — เชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่น
<p>จัดทำโดย : นายเรศ ทองงามช้ำ</p>		<p>สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>



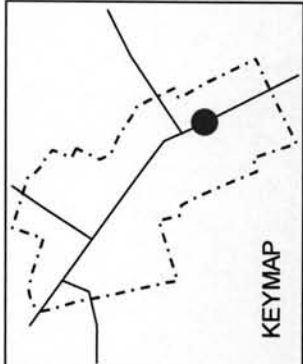
แผนที่ 4.61 แผนที่วิเคราะห์ขนาดของพื้นที่และการเชื่อมต่อของทางเดินเท้าภายในพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร พื้นที่ 5 (ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

<p>วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดค้ออนุช</p>	<p>หัวข้อ : แผนที่วิเคราะห์ขนาดของพื้นที่และการเชื่อมต่อของทางเดินเท้าภายในพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรพื้นที่ 6</p>	<ul style="list-style-type: none"> --- ขอบเขตพื้นที่ศึกษา ⊙ ป้ายรถประจำทาง ⊙ ทำรถจักรยานยนต์รับจ้าง ⊙ จุดจอดรถแท็กซี่ — เส้นทางเดินเท้า — เชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่น 	<p>จัดทำโดย : นายณเรศ ทองงามขำ</p> <p>สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>
--	---	---	--



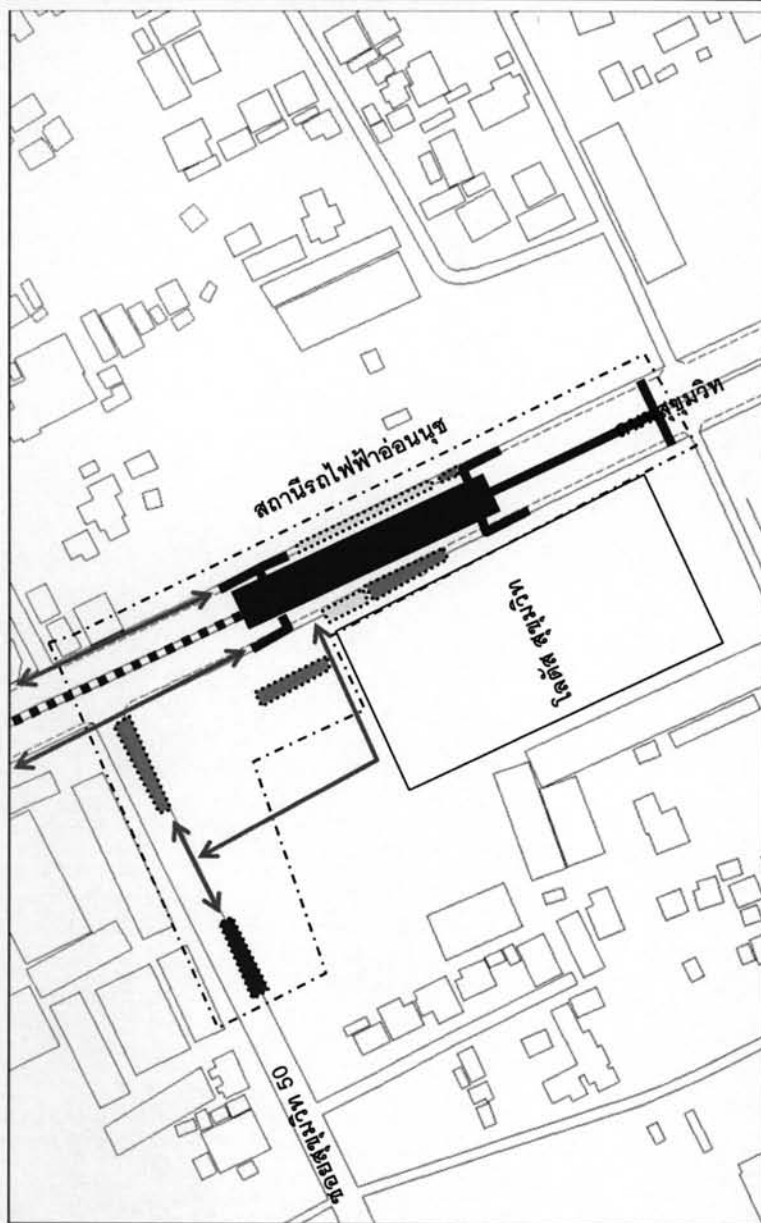
ปริมาณเฉลี่ยผู้ใช้งานพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร

☺ = จำนวนผู้ใช้งาน (200คน) / 1 ชั่วโมง

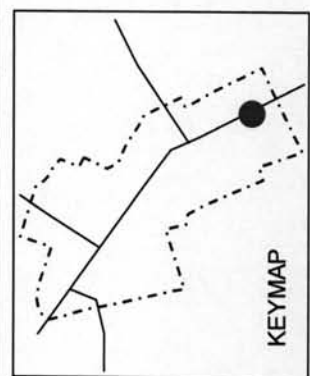


แผนที่ 4.62 แผนที่วิเคราะห์ขนาดของพื้นที่และการเชื่อมต่อของทางเดินเท้าภายในพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร พื้นที่ 6 (ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

<p>วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนง และตลาดอ่อนนุช</p>	<p>หัวข้อ : แผนที่วิเคราะห์ขนาดของพื้นที่และการเชื่อมต่อ ของทางเดินเท้าภายในพื้นที่เปลี่ยนแปลงการสัญจร พื้นที่ 7</p>	<ul style="list-style-type: none"> - - - - - ขอบเขตพื้นที่ศึกษา ⊙ ป้ายรถประจำทาง ⊙ ทำรถสองแถว ⊙ ทำรถจักรยานยนต์รับจ้าง ⊙ จุดจอดรถแท็กซี่ ■ สถานีรถไฟฟ้า — เส้นทางเดินเท้า — เชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่น 	<p>จัดทำโดย : นายมนตรี ทองงามษา</p>	<p>สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>
--	--	---	---	---



ปริมาณเฉลี่ยผู้ใช้งานที่เปลี่ยนแปลงการสัญจร
☺ = จำนวนผู้ใช้งาน (200คน) / 1 ชั่วโมง



แผนที่ 4.63 แผนที่วิเคราะห์ขนาดของพื้นที่และการเชื่อมต่อของทางเดินเท้าภายในพื้นที่เปลี่ยนแปลงการสัญจร พื้นที่ 7
(ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)



ภาพที่ 4.22 ขนาดพื้นที่ป้ายรถประจำทางพื้นที่ 1

(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)



ภาพที่ 4.23 สภาพผิวทางเดินเท้าของพื้นที่ 1

(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)

พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรบริเวณที่ 1 (แผนที่ 4.57) การเชื่อมต่อระหว่างป้ายรถประจำทาง ภายในพื้นที่จะเห็นได้ว่า มีระยะทางที่ค่อยข้ามไกลกัน ทำให้เกิดความไม่สะดวกในการใช้งาน ควรมีการบีบอัดพื้นที่เข้าด้วยกันให้มีความกระชับมากขึ้น สำหรับผู้ใช้งาน พื้นที่รองรับผู้ใช้งานมีขนาดเพียงพอกับปริมาณผู้ใช้งาน ประสิทธิภาพของการเข้าถึงพื้นที่ไม่สะดวกนักเนื่องจากสภาพพื้นผิวทางเดินเท้าชำรุดทรุดโทรมมาก ความปลอดภัยในการใช้พื้นที่ยังไม่ปลอดภัยนัก เนื่องจากพื้นที่อยู่ใกล้ทางแยกที่มีการจราจรหนาแน่น และไม่มีพื้นที่ จอดเฉพาะสำหรับรถโดยสาร ทำให้การจอดและไปทำอย่างเร่งรีบ จนอาจเกิดอันตรายกับผู้ใช้งานได้

สำหรับยานพาหนะ การสัญจรในพื้นที่ 1 ไม่สะดวกเท่าที่ควร ผิวจราจรจรรยา และ การจราจรค่อนข้างหนาแน่น ไม่มีพื้นที่เฉพาะในการจอดรับผู้โดยสาร ข้อเด่นของพื้นที่บริเวณนี้คือ มีสถานีรถไฟฟ้าวอยู่ในพื้นที่



ภาพที่ 4.24 ขนาดพื้นที่ป้ายรถประจำทางพื้นที่ 2

(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)



ภาพที่ 4.25 สภาพผิวทางเดินเท้าของพื้นที่ 2

(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)

พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรบริเวณที่ 2 (แผนที่ 4.58) พื้นที่บริเวณที่ 2 การเชื่อมต่อทางเท้า ภายในพื้นที่มีระยะทางที่สั้น แต่การเชื่อมต่อไปยังพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอื่นยังมีระยะการเดินค่อนข้างไกล ควรมีการขยับพื้นที่มาทางด้านถนนสุขุมวิท ด้านปริมาณผู้โดยสารและพื้นที่รองรับมีขนาดเหมาะสม สภาพทางเดินเท้า และการเข้าถึงด้วยเท้า สามารถทำได้เป็นอย่างดี ความปลอดภัยอยู่ในระดับดี การจราจรไม่ติดขัดเนื่องจากอยู่ห่างจากถนนสายหลักพอสมควร ถึงแม้จะไม่มีพื้นที่เฉพาะสำหรับท่ารถต่างๆ แต่ก็ไม่ประสบปัญหาเท่าใด เนื่องจาก การจราจรยังไม่หนาแน่น และ

จำนวนของรถโดยสารก็ไม่มากจนเกินไป แต่พื้นที่ยังประสบปัญหาเรื่องการเชื่อมต่อไปยังพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอื่นๆยังมีระยะทางที่ไกลเกินไป



ภาพที่ 4.26 ขนาดพื้นที่ป้ายรถประจำทางพื้นที่ 3
(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)



ภาพที่ 4.27 พื้นที่ทางเท้ามีขนาดแคบ
(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)

พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรบริเวณที่ 3 (ภาพที่ 4.59) การเชื่อมต่อทางเท้าภายในพื้นที่และการเชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่นๆมีระยะทางที่เหมาะสมและมีโครงข่ายการเชื่อมต่อที่หลากหลาย ด้านความปลอดภัยของพื้นที่พื้นที่ประสบปัญหาคล้ายคลึงกับพื้นที่ที่ 1 คือมีผู้ใช้งานมารอ รถโดยสารจำนวนมาก แต่พื้นที่ที่ยืนรอมีขนาดไม่เพียงพอ เพราะเป็นพื้นที่ทางเท้าที่มีขนาดเล็ก และยังมีที่ตั้งหาบเร่แผงลอยจำนวนมาก นอกจากความไม่สะดวกในการใช้งานและขนาดพื้นที่ที่ไม่เหมาะสมแล้ว ความปลอดภัยยังไม่เพียงพอ เพราะมีการความไม่มีระเบียบผู้ใช้ต้องลงมาเดินบนผิวจราจร และแย่งกันขึ้นรถโดยสาร การจราจรก็เป็นปัญหาอย่างมาก เนื่องจาก รถโดยสารที่เข้ารับผู้โดยสารแล้ว ต้องเบี่ยงออกทางด้านขวา เพื่อขึ้นสะพานพระโขนง ที่มีขนาดแคบเป็นคอขวด



ภาพที่ 4.28 ทางเท้าที่ทรุดโทรมและไม่มีความปลอดภัย
(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)



ภาพที่ 4.29 สภาพพื้นที่บริเวณที่ 4
(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)

พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรบริเวณที่ 4 (แผนที่ 4.60) เป็นพื้นที่ทำรถโดยสารสาธารณะ ต่างๆ พื้นที่บริเวณนี้ขาดประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการใช้งานอย่างมาก เนื่องจากการเข้าถึงจากทางเท้าทำได้ยาก ทางเท้าอยู่ในสภาพทรุดโทรม มีการก่อสร้างตลอด และไม่มีกิจกรรมอื่นๆอยู่โดยรอบที่จะดึงดูดผู้ใช้ ทำให้บริเวณนี้เป็นเพียงท่ารถขนาดใหญ่ ที่คอยพักรถ แต่ไม่มีผู้ใช้งานหากมีการพัฒนา

ให้พื้นที่ที่มีการเข้าถึงโดยทางเท้าที่ดีขึ้น และมีกิจกรรมอื่นๆโดยรอบมากขึ้นก็จะสร้างให้เกิดเป็นพื้นที่ที่น่าใช้งานมากกว่านี้



ภาพที่ 4.30 ความไม่ปลอดภัยของผู้ใช้งาน
(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)



ภาพที่ 4.31 สภาพทางเดินเท้า พื้นที่ 5
(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)

พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรบริเวณที่ 5 (แผนที่ 4.61) เป็นบริเวณด้านหน้าตลาดอ่อนนุชและหน้าห้างสรรพสินค้าคาร์ฟูล สาขาอ่อนนุช มีประเภทของการสัญจรและปริมาณให้เลือกใช้อย่างหลากหลาย เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้งานในพื้นที่ การเดินทางเข้าถึงจากทางเท้าสามารถทำได้โดยง่ายและมีเส้นทางเชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่นๆได้อย่างหลากหลาย แต่การจราจรยังติดขัดอยู่บ้างในบางช่วงเวลาเนื่องจากผิวจราจรมีขนาดเล็ก และยังมีการใช้ ผิวจราจรเป็นท่ารถ ด้านความปลอดภัยไม่ดีเท่าที่ควรเนื่องจาก เส้นทางเดินเท้าเชื่อมต่อภายในพื้นที่ และเส้นทางรถมีการตัดกัน



ภาพที่ 4.32 ผู้ใช้บางครั้งลงมาเดินบนผิวจราจร
(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)



ภาพที่ 4.33 สภาพพื้นที่ที่มีขนาดเล็ก
(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)

พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรบริเวณที่ 6 (แผนที่ 4.62) พื้นที่บริเวณที่ 6 ประสบปัญหา พื้นที่มีขนาดไม่เพียงพอที่จะรองรับผู้ใช้งาน ถึงแม้จะมีผู้ใช้งานจำนวนไม่มาก แต่พื้นที่ที่รองรับก็มีขนาดเล็กเกินไป หากช่วงเวลาที่ผู้ใช้งานมากก็จะทำให้ผู้ที่สัญจรผ่านทางเท้าไม่สามารถสัญจรได้โดยสะดวก จนต้องลงมาเดินที่ผิวจราจร ซึ่งส่งผลต่อปัญหาความปลอดภัยด้วย ยานพาหนะต่างๆถึงแม้ยังไม่มีที่จอดเฉพาะ แต่ก็ยังสามารถสัญจรผ่านได้อย่างสะดวก มีการจราจรที่ติดขัดบ้างแต่ก็เป็นเฉพาะบางช่วงเวลา ประเภทของการสัญจรถึงแม้พื้นที่บริเวณนี้จะมีไม่มากนัก แต่ก็เรียกได้ว่าเพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้งาน



ภาพที่ 4.34 พื้นที่ 7 ผู้ใช้มีปริมาณมากในช่วงเย็น
(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)



ภาพที่ 4.35 ประเภทการสัญจรที่หลากหลายบริเวณพื้นที่ 7
(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)

พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรบริเวณที่ 7 (แผนที่ 4.63) การเข้าถึงพื้นที่สามารถทำได้ง่ายทั้งจากทางเดินเท้า และยานพาหนะ สภาพผิวการจราจรและผิวทางเท้า อยู่ในเกณฑ์ที่ดี พื้นที่สำหรับรองรับผู้ใช้งานมีขนาดใหญ่ แต่ในช่วงเวลาเร่งด่วนบางครั้งก็ไม่สามารถรองรับได้เพียงพอ

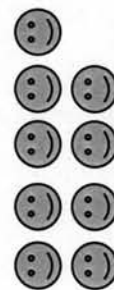
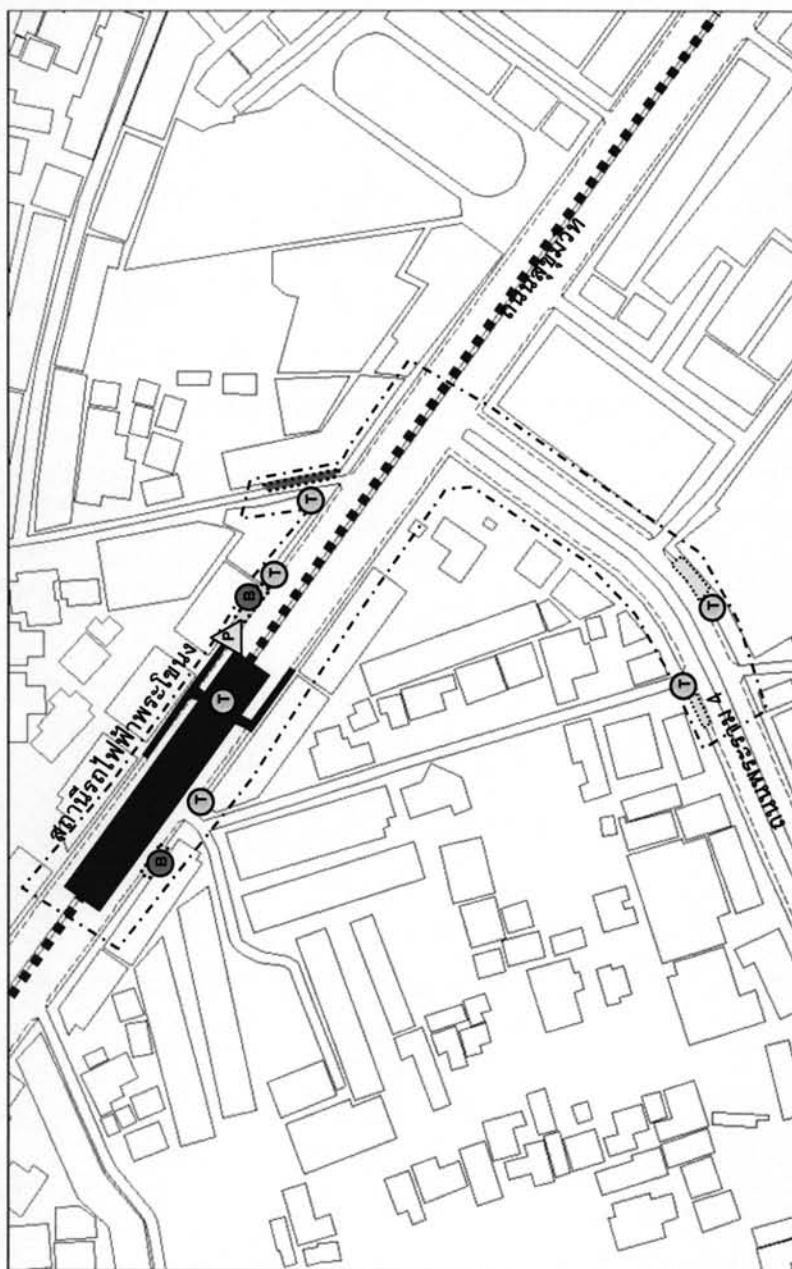
ประเภทของการสัญจร ณ พื้นที่บริเวณนี้ มีหลากหลาย และมีปริมาณมาก แต่ในบางช่วงเวลา ก็ไม่สามารถรองรับผู้โดยสารได้เพียงพอ โดยเฉพาะช่วงเวลาเย็น เนื่องจากผู้โดยสารจะมีปริมาณสูงมากพื้นที่สำหรับรองรับประเภทการสัญจรต่างๆก็ไม่มีพื้นที่เฉพาะ ยังใช้พื้นที่ผิวจราจรอยู่ ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดอย่างมาก

จากการวิเคราะห์การมีพื้นที่เพียงพอสำหรับรองรับเส้นทางการสัญจรและพื้นที่เปลี่ยนการสัญจรที่มีประสิทธิภาพ และปลอดภัยพบว่าพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่อยู่ ภายในย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช ประสบกับปัญหาหลักๆที่เหมือนกัน ได้แก่ ปัญหาพื้นที่รองรับจำนวนผู้ใช้ไม่เพียงพอ ทางเดินเท้ามีสภาพเสื่อมโทรม จำนวนประเภทของการสัญจรไม่สัมพันธ์กับปริมาณของผู้ใช้งาน และการจราจรที่ติดขัดอันมีสาเหตุมาจากการที่ไม่มีพื้นที่สำหรับจอดรถโดยสารโดยเฉพาะ ซึ่งปัญหาเหล่านี้สะท้อนให้เห็นว่าพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชในแง่ของประสิทธิภาพและความปลอดภัย ยังไม่ดีพอ

4.2.5 การวิเคราะห์การมีสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะเพื่อรองรับบริเวณจุดเปลี่ยนการสัญจร (จ.)

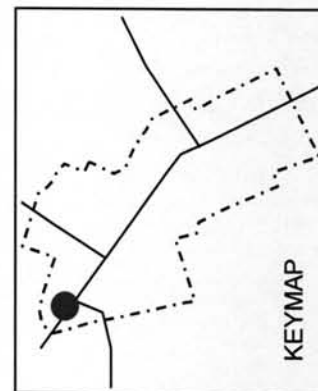
การเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดี (A good node) ต้องมีพื้นที่สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะเพื่อรองรับให้เกิดความสะดวกสบายสำหรับผู้ใช้งานบริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร การวิเคราะห์ในหัวข้อนี้ ยังใช้การแบ่งการวิเคราะห์ตามพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร ซึ่งแบ่งเป็น 7 พื้นที่ตามการวิเคราะห์ในหัวข้อที่ผ่านมา

วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอโณนุช	หัวข้อ : แผนที่แสดงสิ่งอำนวยความสะดวกภายในพื้นที่เปลี่ยนแปลงการสัญจร พื้นที่ 1	- - - - - ขอบเขตพื้นที่เปลี่ยนแปลงการสัญจร ••••• ป้ายรถประจำทาง (T) โจรตัดทรัพย์สิน [Icon] ทหารสองแถว (A) ที่จอดรถจักรยาน [Icon] ที่จอดรถจักรยานยนต์ (B) ที่นั่ง [Icon] จุดจอดรถแท็กซี่ [Icon] ท่าเรือ [Icon] สถานีรถไฟ [Icon] เส้นทางเดินเท้า [Icon] เชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่น
จัดทำโดย: นายมนตรี ทองงามท่า	สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	



ปริมาณเฉลี่ยผู้ใช้งานพื้นที่เปลี่ยนแปลงการสัญจร

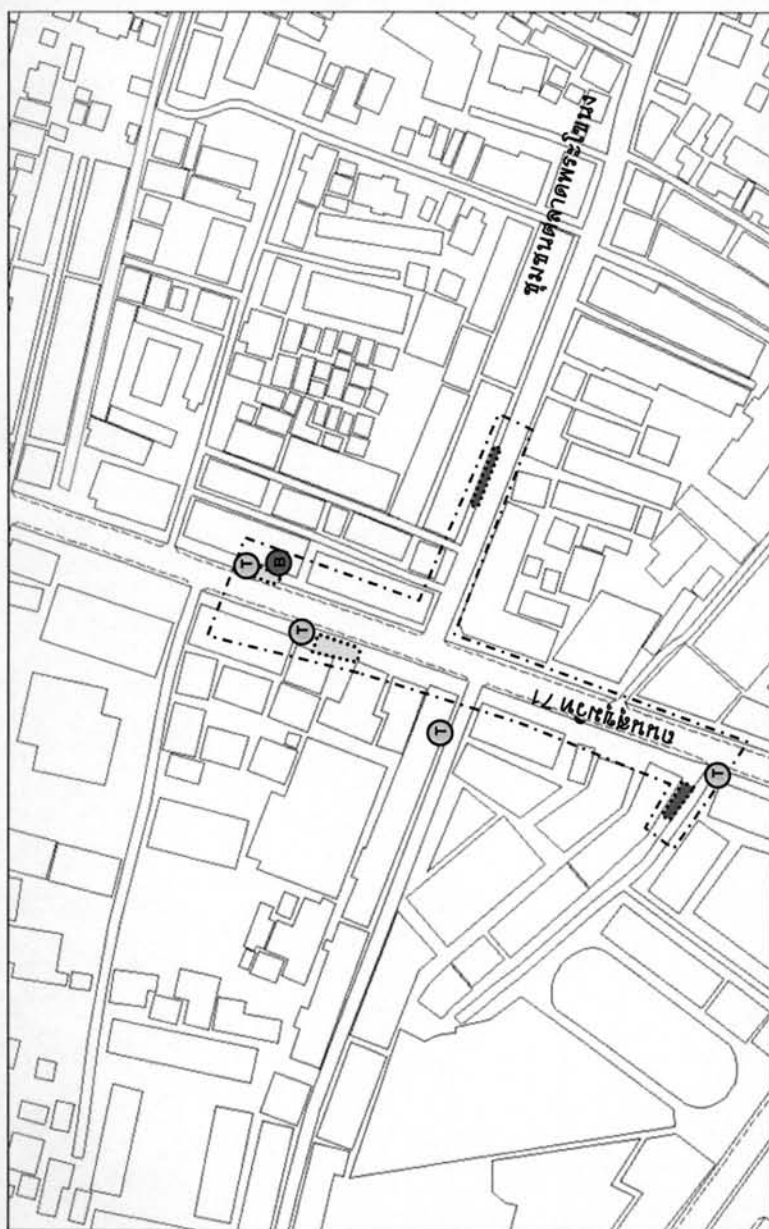
☺ = จำนวนผู้ใช้งาน (200คน) / 1 ชั่วโมง



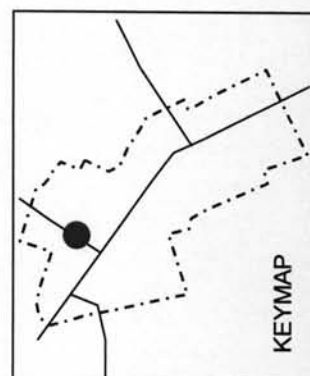
KEYMAP

แผนที่ 4.64 แผนที่แสดงสิ่งอำนวยความสะดวกภายในพื้นที่เปลี่ยนแปลงการสัญจร พื้นที่ 1 (ที่มา : จากการศึกษาฯ, 2549)

วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนง และตลาดอ่อนนุช	หัวข้อ : แผนที่แสดงสิ่งอำนวยความสะดวกภายในพื้นที่ เปลี่ยนถ่ายการสัญจร พื้นที่ 2	- - - - - ขอบเขตพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร ☼ ป้ายจราจรทาง T โทลล์ที่สถานีรถไฟ ☼ ทำรถสองแถว B ที่นั่ง ☼ ทำรถจักรยานยนต์	จัดทำโดย : นายณรงค์ ทองงามคำ สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
---	---	---	---

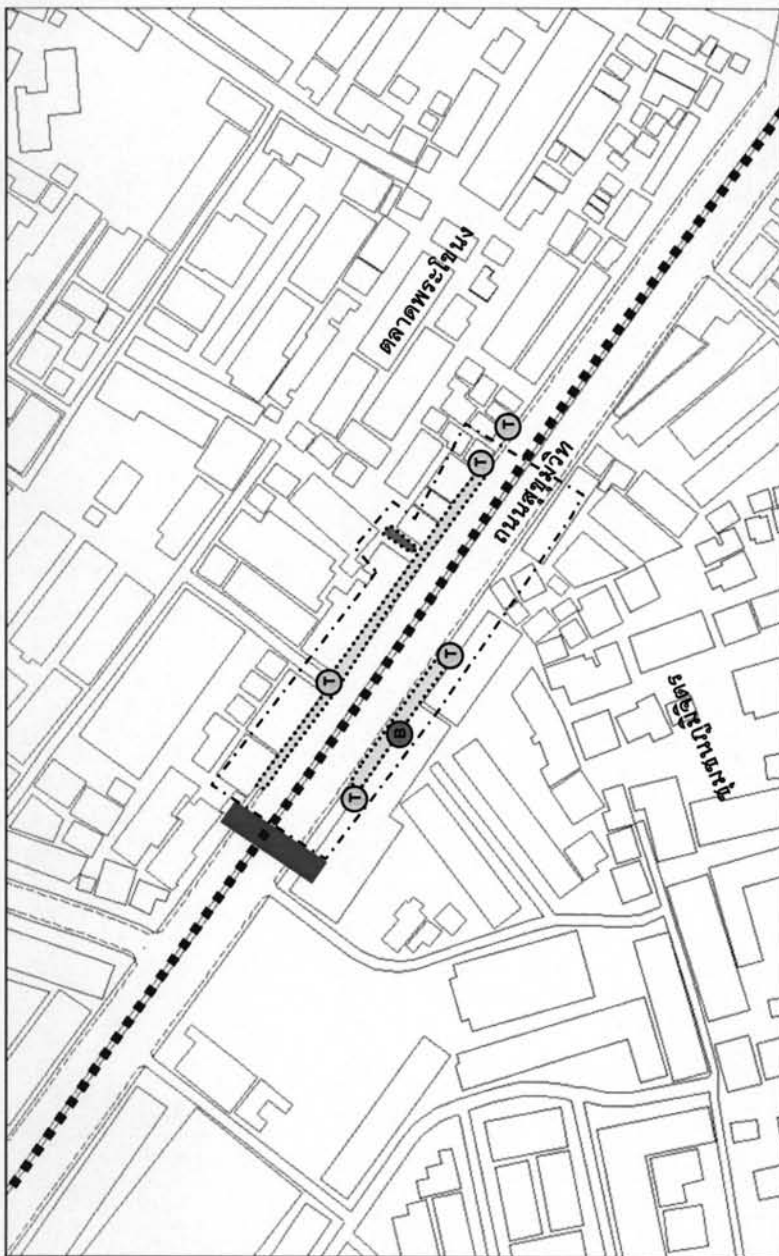


ปริมาณเฉลี่ยผู้ใช้งานพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร
 ☺ = จำนวนผู้ใช้งาน (200คน) / 1 ชั่วโมง



แผนที่ 4.65 แผนที่แสดงสิ่งอำนวยความสะดวกภายในพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร พื้นที่ 2 (ที่มา : จากการทำวิจัย, 2549)

วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนง และตลาดอ่อนนุช	หัวข้อ : แผนที่แสดงสิ่งอำนวยความสะดวกภายในพื้นที่ เปลี่ยนถ่ายการสัญจร พื้นที่ 3	- - - - - ขอบเขตพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร ● ป้ายรถประจำทาง T โทรศัพท์สาธารณะ ● ท่ารถสองแถว B ที่นั่ง ● ท่ารถจักรยานยนต์	จัดทำโดย : นายเกรศ ทองงามช้ำ สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
--	--	---	--



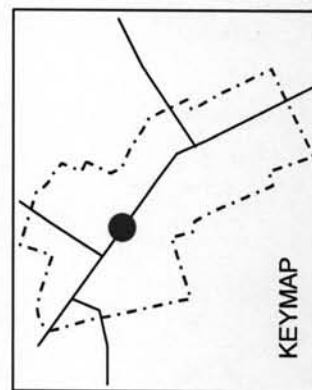
ปริมาณเฉลี่ยผู้ใช้งานพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร



= จำนวนผู้ใช้งาน (200คน) / 1 ชั่วโมง

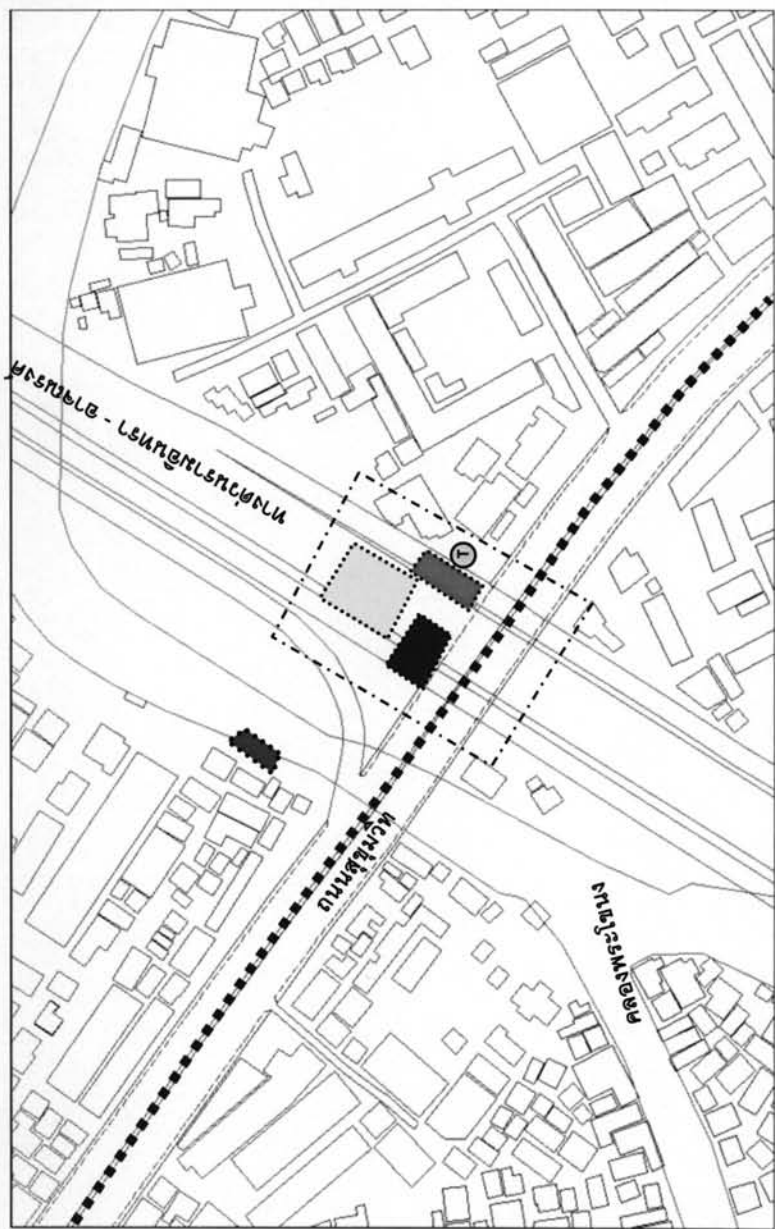
แผนที่ 4.66 แผนที่แสดงสิ่งอำนวยความสะดวกภายในพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร พื้นที่ 3

(ที่มา : จากการทำวิจัย, 2549)

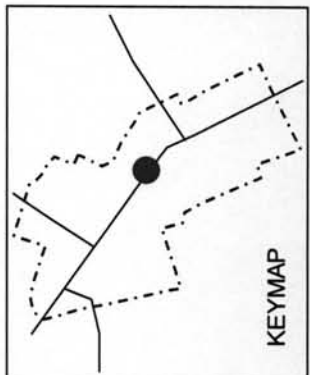


KEYMAP

วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนง และตลาดอ่อนนุช
หัวข้อ : แผนที่แสดงสิ่งอำนวยความสะดวกภายในพื้นที่ เปลี่ยนถ่ายการสัญจร พื้นที่ 4
- - - - - ขอบเขตพื้นที่ไม่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร ☼ ป้ายรถประจำทาง (T) โทรศัพท์สาธารณะ ☼ ท่ารถสองแถว ☼ ท่ารถจักรยานยนต์ ☼ ท่าเรือ
จัดทำโดย : นายเนรศ ทองงามคำ
สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

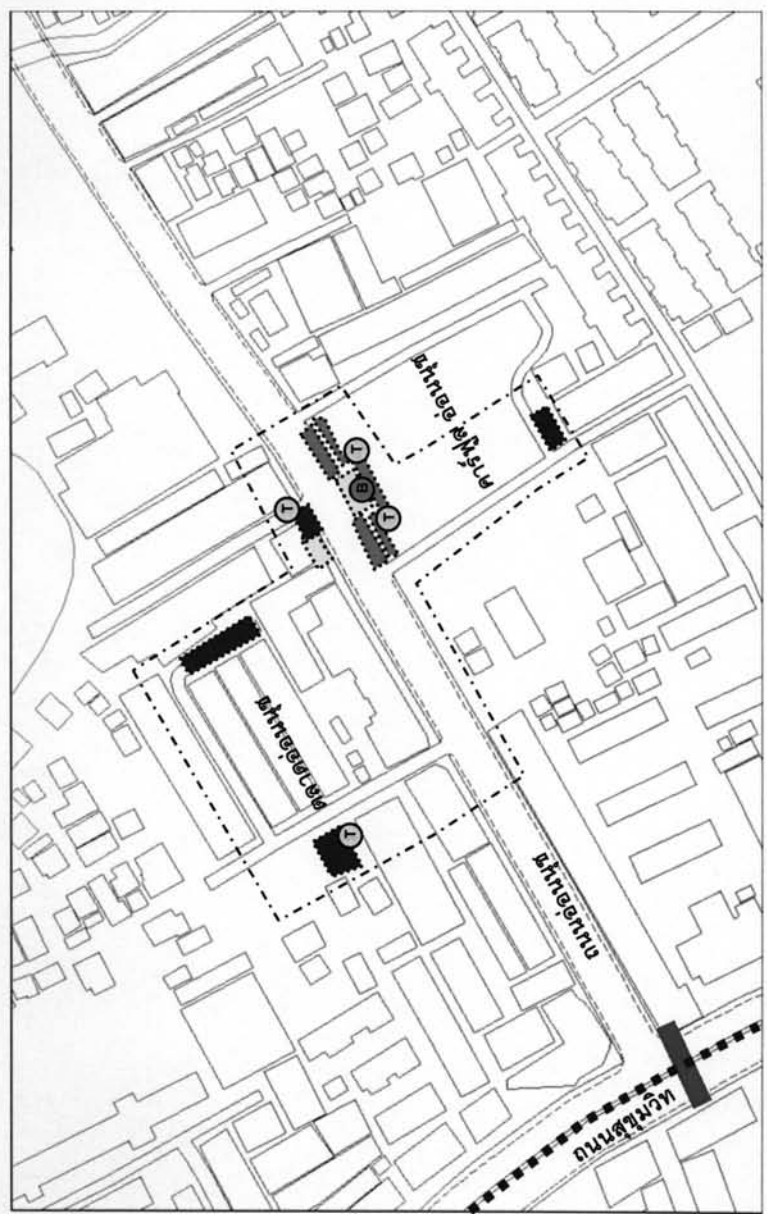


ปริมาณเฉลี่ยผู้ใช้งานพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร
 ☺ = จำนวนผู้ใช้งาน (200คน) / 1 ชั่วโมง

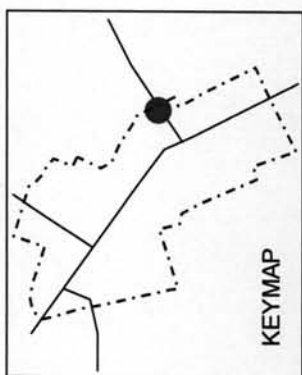


แผนที่ 4.67 แผนที่แสดงสิ่งอำนวยความสะดวกภายในพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร พื้นที่ 4
 (ที่มา : จากการทำวิจัย, 2549)

วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนง และตลาดอ่อนนุช
หัวข้อ : แผนที่แสดงสิ่งอำนวยความสะดวกภายในพื้นที่ เปลี่ยนถ่ายการสัญจร พื้นที่ 5
- - - - - ขอบเขตพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร ● ป้ายรถประจำทาง (T) โทริศัพท์สาธารณะ ● ทำรถสองแถว (B) ที่นั่ง ● ทำรถจักรยานยนต์ ● จุดจอดรถแท็กซี่
จัดทำโดย : นายเมศ ทองงามขำ
สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

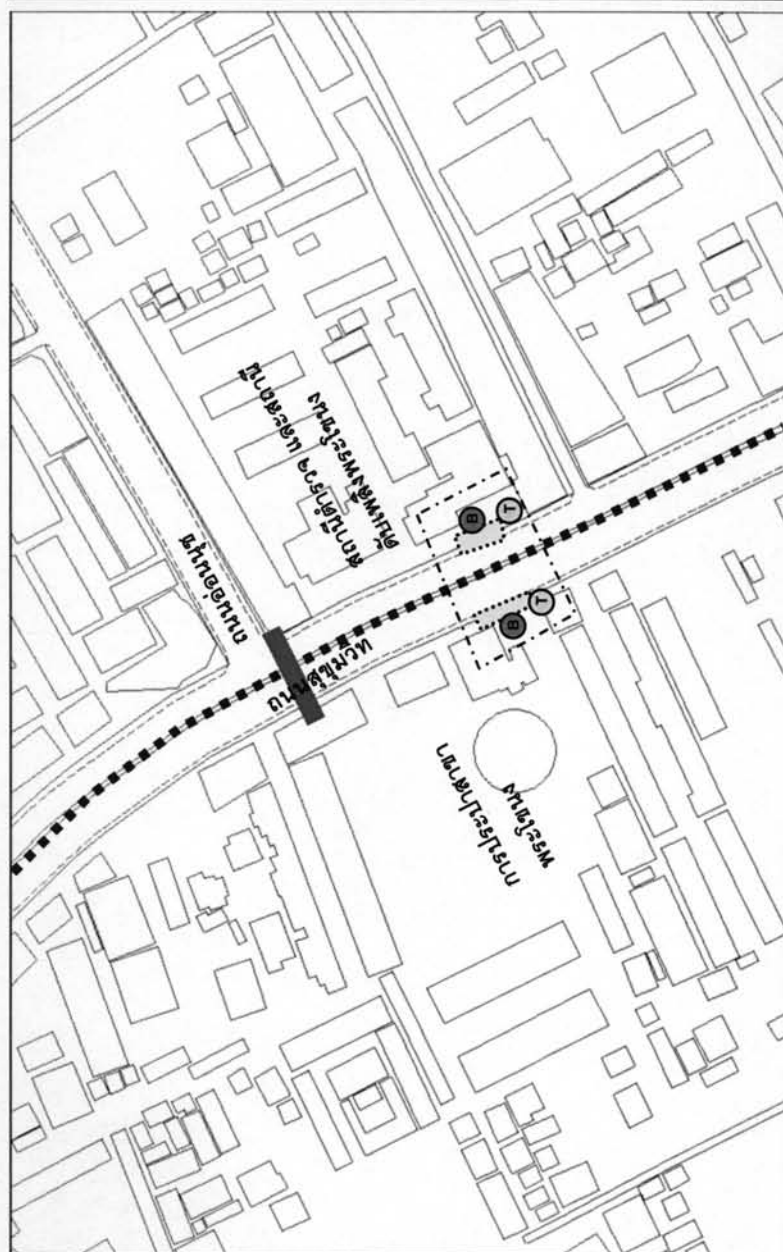


ปริมาณเฉลี่ยผู้ใช้งานพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร
 ☺ = จำนวนผู้ใช้งาน (200คน) / 1 ชั่วโมง



แผนที่ 4.68 แผนที่แสดงสิ่งอำนวยความสะดวกภายในพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร พื้นที่ 5
 (ที่มา : จากการศึกษาจ. 2549)

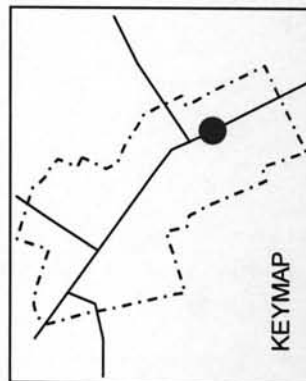
วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนง และตลาดอ่อนนุช
หัวข้อ : แผนที่แสดงสิ่งอำนวยความสะดวกภายในพื้นที่ เปลี่ยนถ่ายการสัญจร พื้นที่ 6
- - - - - ขอบเขตพื้นที่เปลี่ยนแปลงถ่ายการสัญจร ☼ ป้ายรถประจำทาง (T) โทรศัพทสาธารณะ ☼ ท่ารถสองแถว (B) ที่นั่ง ☼ ท่ารถจักรยานยนต์ ☼ จุดจอดรถแท็กซี่
จัดทำโดย : นายเรศ ทองงามคำ สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ปริมาณเฉลี่ยผู้ใช้งานพื้นที่เปลี่ยนแปลงถ่ายการสัญจร

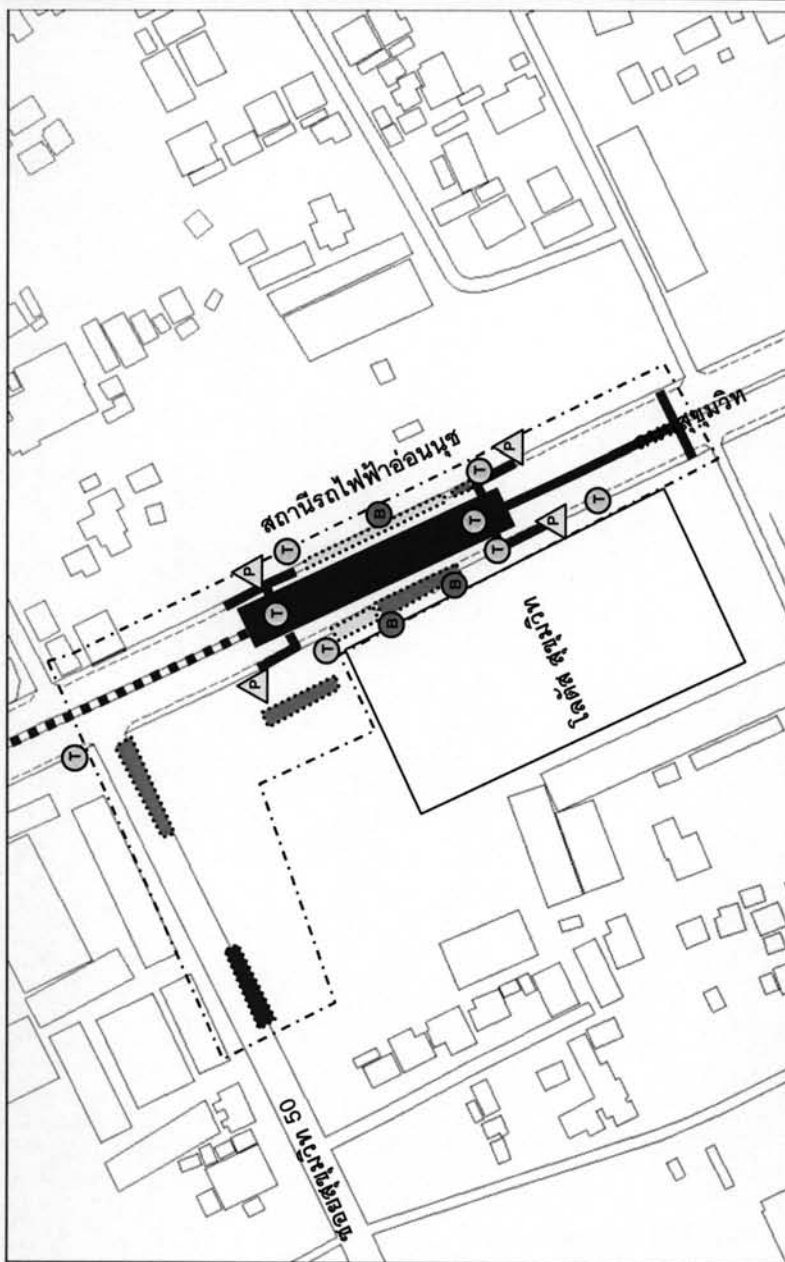


= จำนวนผู้ใช้งาน (200คน) / 1 ชั่วโมง



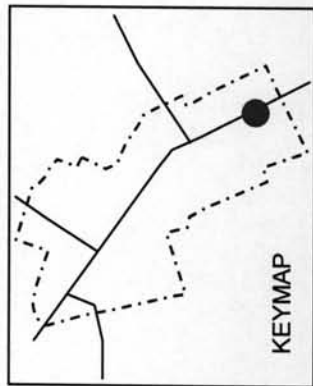
แผนที่ 4.69 แผนที่แสดงสิ่งอำนวยความสะดวกภายในพื้นที่เปลี่ยนแปลงถ่ายการสัญจร พื้นที่ 6
 (ที่มา : จากการศึกษาจ. 2549)

วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระเช็งเม้ง และตลาดอ่อนนุช	หัวข้อ : แผนที่แสดงสิ่งอำนวยความสะดวกภายในพื้นที่ เปลี่ยนถ่ายการสัญจร พื้นที่ 7	- - - - - เขตพื้นที่ที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร ● บำบัดประจุทาง (T) โทรทัศน์สาธารณะ ● ทารดสองแถว (P) ที่จอดรถจักรยาน ● ทารดจักรยานยนต์ (WC) ห้องน้ำสาธารณะ ● จุดจอดรถแท็กซี่ (B) ที่นั่ง ■ สถานีรถไฟฟ้า	จัดทำโดย : นายมนตรี ทองงามงา สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
--	--	---	--



ปริมาณเฉลี่ยผู้ใช้งานพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร

☺ = จำนวนผู้ใช้งาน (200คน) / 1 ชั่วโมง



แผนที่ 4.70 แผนที่แสดงสิ่งอำนวยความสะดวกภายในพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร พื้นที่ 7
 (ที่มา : จากการศึกษาจ. 2549)



ภาพที่ 4.36 ที่จอดจักรยานและจักรยานยนต์บริเวณ
พื้นที่ 1



ภาพที่ 4.37 ป้ายรถประจำทางมีหลังคาคลุม และมีที่
พักคอย บริเวณพื้นที่ 1

(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)

พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรพื้นที่ 1 (แผนที่ 4.64) พบว่ามีสิ่งอำนวยความสะดวกได้แก่ ป้ายรถประจำทางที่มีหลังคาคลุม มีที่นั่งพักคอย มีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆที่จำเป็น เช่น โทรศัพท์สาธารณะ ที่จอดรถจักรยานและจักรยานยนต์ โดยสิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้อยู่ในสภาพที่ยังสามารถใช้งานได้ดี และมีเพียงพอต่อการใช้งาน มีเพียงป้ายรถประจำทางที่ยังมีความต้องการพื้นที่ที่มีหลังคาคลุมมากกว่านี้เนื่องจาก ยังมีปริมาณผู้ใช้ที่มาก และจะเป็นปัญหาในช่วงที่มีฝนตก



ภาพที่ 4.38 โทรศัพท์สาธารณะบริเวณพื้นที่ 2

(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)

พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรพื้นที่ 2 (แผนที่ 4.65)พบว่ามีสิ่งอำนวยความสะดวกได้แก่ ป้ายรถประจำทางที่มีหลังคาคลุม มีที่นั่งพักคอย แต่มีเฉพาะฝั่งที่อยู่ติดกับตลาดพระโขนง ส่วนฝั่งตรงข้ามกันไม่มีพื้นที่พักคอย และไม่มีพื้นที่ที่มีหลังคาคลุม มีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆที่จำเป็นในพื้นที่ เช่น โทรศัพท์สาธารณะ สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆอยู่ในสภาพที่สามารถใช้งานได้ดี แต่ก็พบปัญหาเหมือนกับพื้นที่ที่ 2 เนื่องจากปริมาณผู้ใช้งานมีจำนวนมากกว่า ปริมาณของสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีจะรองรับได้



ภาพที่ 4.39 ป้ายรถประจำทางฝั่งตลาดพระโขนง ไม่มีที่นั่งคอย และไม่มีพื้นที่หลังคาคลุม



ภาพที่ 4.40 โทรศัพท์สาธารณะสามารถพบได้มาก บริเวณพื้นที่ 3 แต่ไม่สามารถใช้งานได้

(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)

พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรพื้นที่ 3 (แผนที่ 4.66) ด้านฝั่งที่อยู่ติดกับตลาดพระโขนงพบว่าขาดสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นอยู่มาก ไม่มีที่นั่งพักคอย และไม่มีพื้นที่ที่มีหลังคาคลุม ทั้งที่ปริมาณผู้ใช้ค่อนข้างสูง ฝั่งกลับกัน มีที่นั่งพักคอยและมีพื้นที่ที่มีหลังคาคลุม สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะอื่นๆ แทบจะไม่มีเลย มีตู้โทรศัพท์สาธารณะให้เห็นเป็นจำนวนมาก แต่ก็ไม่สามารถใช้งานได้ เป็นปัญหาที่ต้องแก้ไขโดยเร่งด่วน



ภาพที่ 4.41 ผู้ใช้งาน ต้องนั่งรอรถโดยสาร ตามรั้วที่พัง บริเวณพื้นที่ 4

(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)

พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรพื้นที่ 4 (แผนที่ 4.67) ถึงแม้จะเป็นท่ารถขนาดใหญ่แต่ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกใดๆเลย ไม่มีที่นั่งคอย และไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆเลย ซึ่งหากวิเคราะห์เชื่อมโยงกับหัวข้ออื่นก็จะเห็นได้ว่า ผลจากการไม่มีการอำนวยความสะดวกใดๆทำให้ผู้ใช้งานไม่ยอมเข้ามาใช้งานในพื้นที่



ภาพที่ 4.42 พื้นที่พักคอยรถที่เป็นสัดส่วนและ
สะอาด บริเวณพื้นที่ 5



ภาพที่ 4.43 ที่นั่งรอรถที่มีปริมาณพอเพียง
บริเวณพื้นที่ 5

(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)

พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรพื้นที่ 5 (แผนที่ 4.68) พบว่าฝั่งคาร์พูลสาขาอ่อนนุชเป็นพื้นที่ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกค่อนข้างครบครัน ทั้งพื้นที่นั่งพักคอยโทรศัพท์สาธารณะ โดยสามารถรองรับผู้ใช้ได้อย่างพอเพียง ส่วนในฝั่งกลับกัน ด้านหน้าตลาดอ่อนนุช ไม่มีพื้นที่นั่งคอย และพื้นที่ที่สามารถกันแดดกันฝนได้ ทั้งที่มีปริมาณผู้ใช้มากพอๆกัน สิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆเช่นโทรศัพท์สาธารณะก็มีพอเพียงในพื้นที่และสามารถใช้งานได้



ภาพที่ 4.44 สิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน
บริเวณพื้นที่ 6

(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)

พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรพื้นที่ 6 (แผนที่ 4.69) พบว่า มีป้ายรถประจำทางที่มีที่นั่งพักคอยและมีหลังคาคลุม พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆครบครัน และเพียงพอต่อจำนวนผู้ใช้งาน เนื่องจาก เป็นพื้นที่ที่มีผู้ใช้งานไม่มากนัก ทำให้ความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกไม่สูงตามไปด้วย



ภาพที่ 4.45 ห้องน้ำสาธารณะและโทรศัพท์
สาธารณะบริเวณพื้นที่ 7



ภาพที่ 4.46 ที่จอดรถจักรยานและจักรยานยนต์
บริเวณพื้นที่ 7

(ที่มา : จากการสำรวจ, 2549)

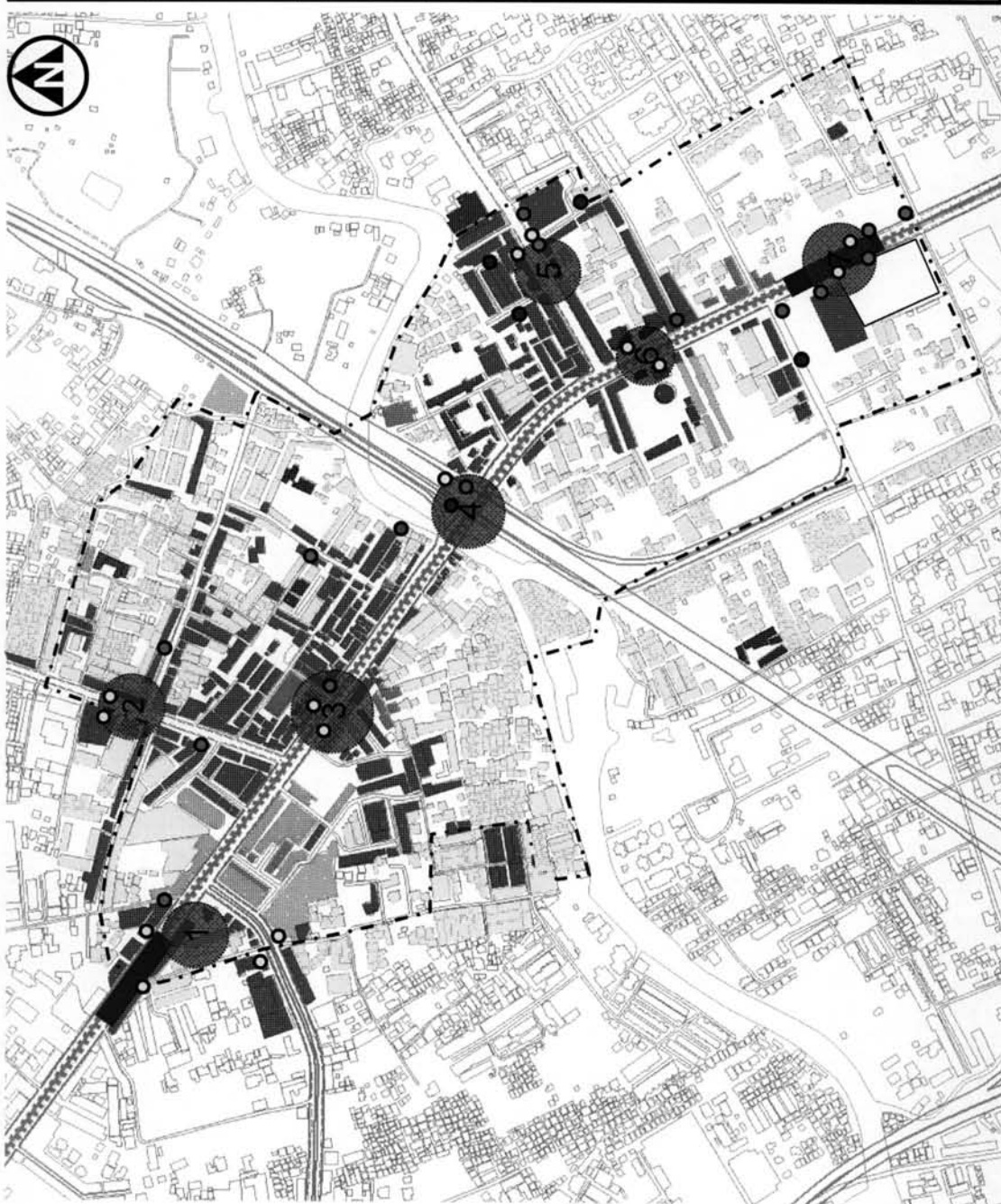
พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรพื้นที่ 7 (แผนที่ 4.70) พบว่าเป็นพื้นที่ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน มีป้ายรถประจำทาง พื้นที่พักผ่อน พื้นที่ในร่ม โทรศัพท์สาธารณะ และการจอดรถโดยสาร เช่น รถแท็กซี่ ยังมีการจัดระเบียบในการเข้าแถวอีกด้วย จำนวนสิ่งอำนวยความสะดวกมีจำนวนมาก แต่ในช่วงเร่งด่วนก็ยังไม่พอเพียงต่อความต้องการเท่าที่ควร เนื่องจากผู้ใช้มีจำนวนมาก การเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกลงบนพื้นที่ก็ไม่สามารถทำได้เนื่องจาก ข้อจำกัดในเรื่องของพื้นที่

จากการวิเคราะห์พื้นที่ทั้ง 7 ในหัวข้อการวิเคราะห์มีพื้นที่สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะเพื่อรองรับบริเวณจุดเปลี่ยนการสัญจรพบว่า พื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชในภาพรวมมีสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ รองรับด้านการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร อยู่ในเกณฑ์ที่ต้องปรับปรุง โดยเฉพาะในบางพื้นที่เช่น หน้าตลาดอ่อนนุช และหน้าตลาดพระโขนง ซึ่งปัญหาที่ทำให้ไม่สามารถมีสิ่งอำนวยความสะดวกได้อย่างเพียงพอ เนื่องจาก พื้นที่สาธารณะในบริเวณดังกล่าวมีขนาดเล็ก (พื้นที่ทางเท้า) ทำให้การใส่สิ่งอำนวยความสะดวกลงไปไม่สามารถทำได้ จึงควรแก้ไขโดยการเพิ่มพื้นที่บริเวณพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรให้มีขนาดเหมาะสมกับจำนวนผู้ใช้ก่อนแล้วค่อยพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติม

4.2.6 การวิเคราะห์การใช้อาคารที่อยู่โดยรอบในบริเวณจุดเปลี่ยนการสัญจร (จ.)

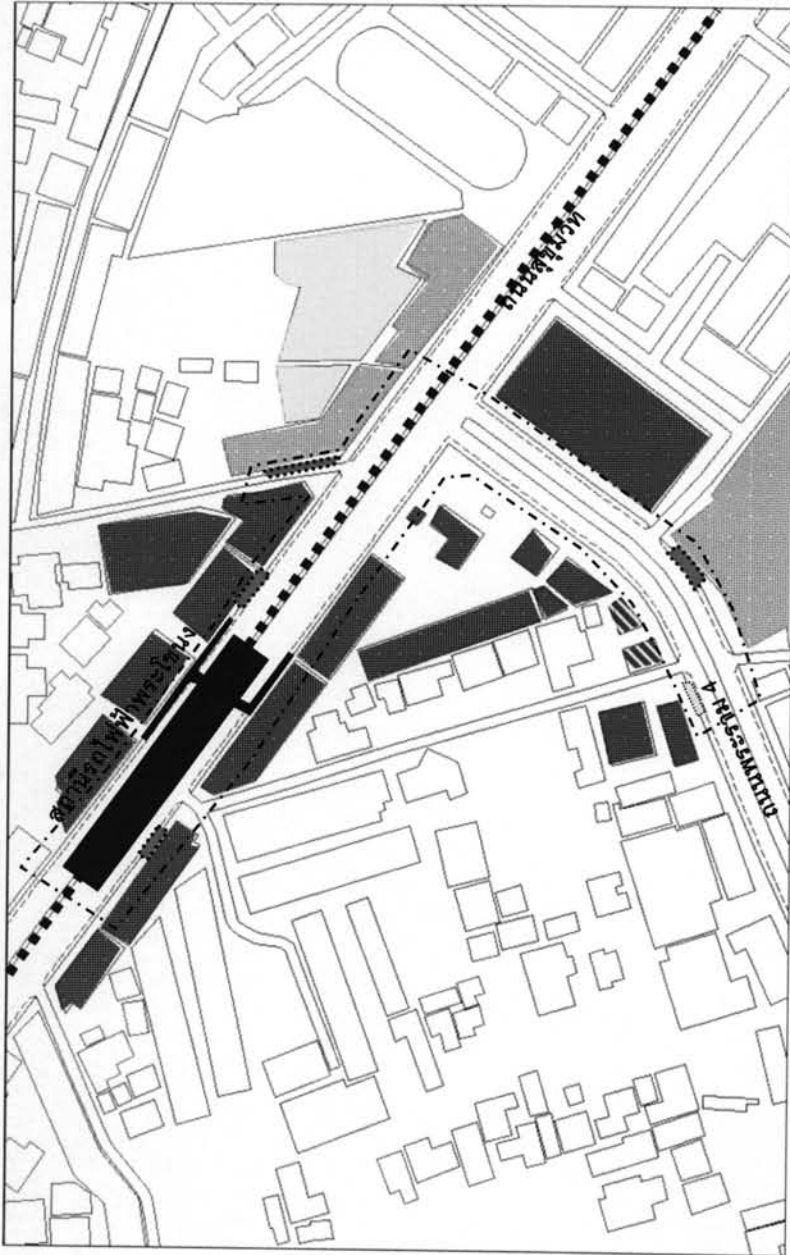
การเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดี (A good node) ต้องมีประเภทของกิจกรรมที่หลากหลายอยู่โดยรอบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรนั้นๆ เพราะกิจกรรมที่หลากหลายจะทำให้จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรนั้นมีความคึกคัก และมีการใช้งานอยู่ตลอดเวลา นอกจากนี้ยังทำให้ ผู้ที่มีใช้จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรสามารถทำกิจกรรมที่จำเป็นโดยไม่ต้องเสียเวลาไปที่อื่นและใช้ช่วงเวลาในการรอรถให้เป็นประโยชน์มากขึ้น กิจกรรมดังกล่าวส่วนมากเป็นกิจกรรมในชีวิตประจำวันเช่น การเลือกซื้ออาหาร เข้าไปรับประทานก่อนกลับบ้าน การทำธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวกับธนาคาร การเลือกซื้อเครื่องอุปโภคที่จำเป็นเช่น สบู่ ยาสระผม ฯลฯ ตัวอย่างที่กล่าวมาข้างต้นนี้แสดงให้เห็นถึงความจำเป็นในการมีกิจกรรมที่หลากหลายอยู่ภายในและโดยรอบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากวิเคราะห์ถึงพฤติกรรมของผู้ใช้งานก็จะพบว่ากิจกรรมที่จำเป็นที่สุด คือกิจกรรมที่เกี่ยวกับการค้า

วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช	
หัวข้อ : แผนที่แสดงการใช้อาคารโดยรอบพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร พื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช	- - - ขอบเขตพื้นที่ศึกษา ● ป้ายรถประจำทาง - - - เส้นทางรถประจำทาง ● ทำรถสองแถว - - - เส้นทางรถสองแถว ● ทำรถจักรยานยนต์ - - - เส้นทางรถไฟฟ้า ● จุดจอดรถแท็กซี่ - - - เส้นทางเรือ ● ทำเรือ - - - เส้นทางเดินเท้า ■ สถานีรถไฟฟ้า - - - เชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่น
จัดทำโดย : นายเมธศ ทองงามคำ	สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



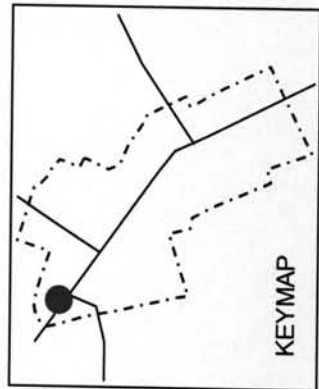
แผนที่ 4.71 แผนที่แสดงการใช้อาคารโดยรอบพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร พื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช (ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช	
หัวข้อ : แผนที่วิเคราะห์การใช้อาคารโดยรอบพื้นที่เปลี่ยนแปลงถาวรพื้นที่ 1	- - - ขอบเขตพื้นที่ศึกษา ■ คำขาย ■ สำนักงาน ■ พักอาศัย ■ ไม่มีการใช้งาน ■ กำลังก่อสร้างหรือปรับปรุง ●●●●●●●● ป้ายรถประจำทาง ■ ทำธุรกิจยานยนต์ ■ สถานีรถไฟฟ้า
จัดทำโดย : นายเรศ ทองงามวิภา	สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



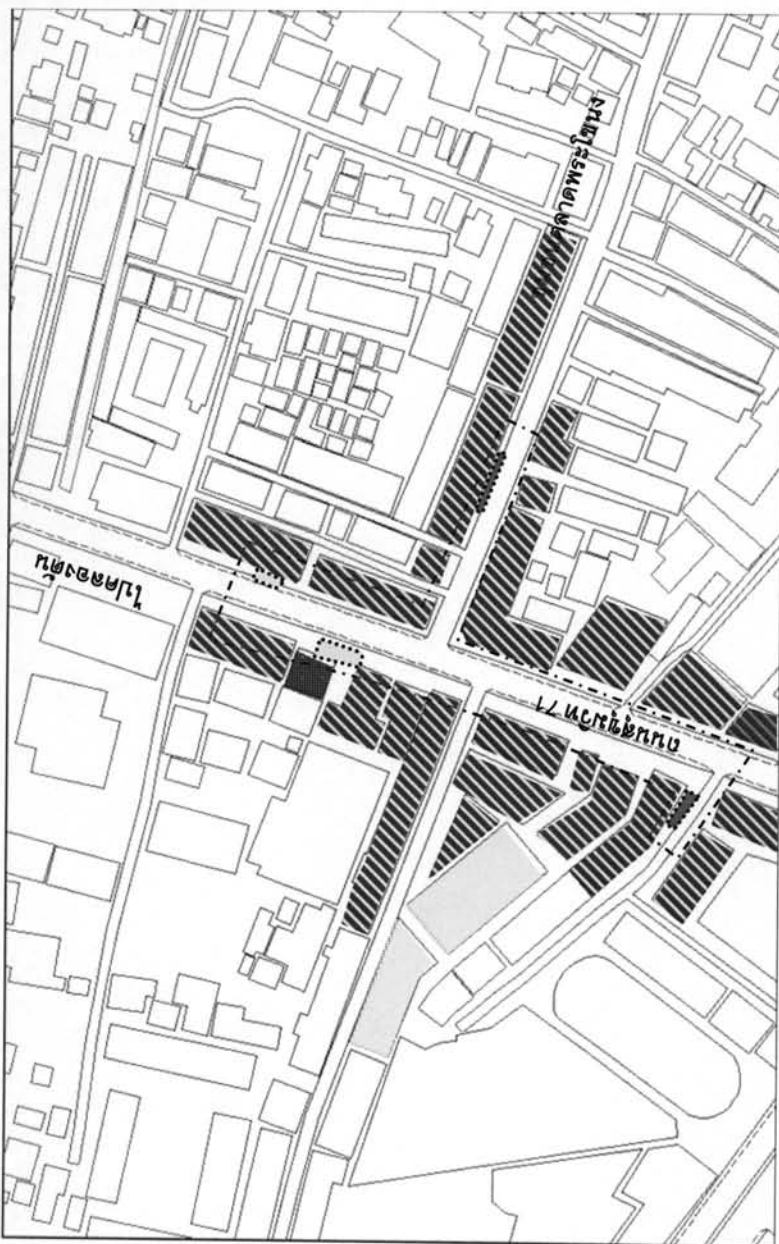
อาคารที่มีสองสี หมายถึง การใช้อาคารแบบผสมผสาน

- ▨ ชั้นล่างคำขาย, ชั้นบนที่อยู่อาศัย
- ▨ ชั้นล่างสำนักงาน, ชั้นบนที่อยู่อาศัย
- ▨ ชั้นล่างคำขาย, ชั้นบนโกดังเก็บของ

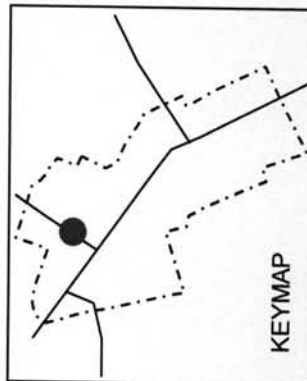


แผนที่ 4.72 แผนที่วิเคราะห์การใช้อาคารโดยรอบพื้นที่เปลี่ยนแปลงถาวรพื้นที่ 1 (ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

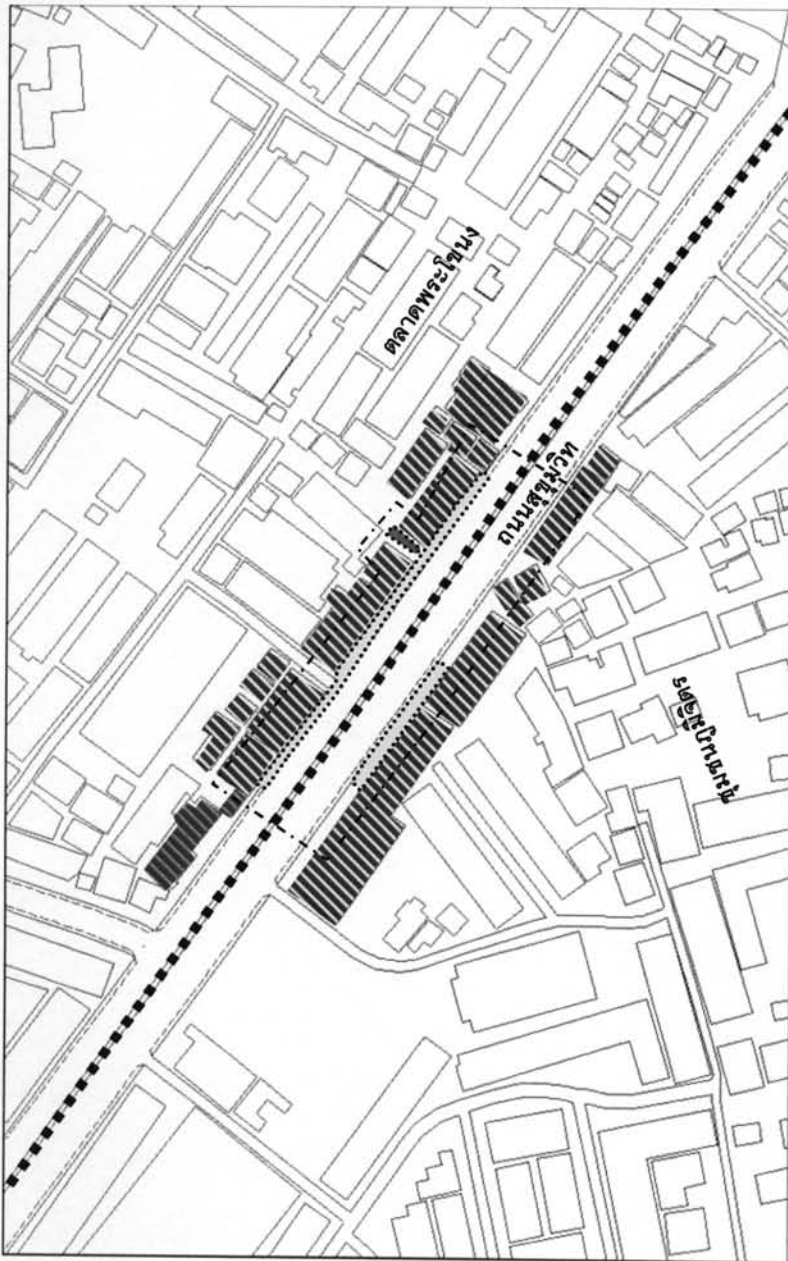
วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนง และตลาดอ่อนนุช	
หัวข้อ : แผนที่วิเคราะห์การใช้อาคารโดยรอบพื้นที่เปลี่ยนแปลง ถ่ายการสำรวจพื้นที่ 2	- - - ขอบเขตพื้นที่ศึกษา ■ คำชาย ● ป้ายรถประจำทาง ■ สำนักงาน ■ ทำรถจักรยานยนต์ ■ พักอาศัย
จัดทำโดย : นายเมธ ทองงามข้า	สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



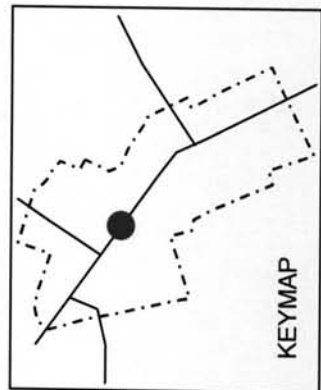
- อาคารที่มีสองสี หมายถึง การใช้อาคารแบบผสมผสาน
- ▨ ชั้นล่างคำชาย, ชั้นบนที่อยู่อาศัย
 - ▨ ชั้นล่างสำนักงาน, ชั้นบนที่อยู่อาศัย
 - ▨ ชั้นล่างคำชาย, ชั้นบนใกล้เคียงกับของ



แผนที่ 4.73 แผนที่วิเคราะห์การใช้อาคารโดยรอบพื้นที่เปลี่ยนแปลงการสำรวจ พื้นที่ 2
 (ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)



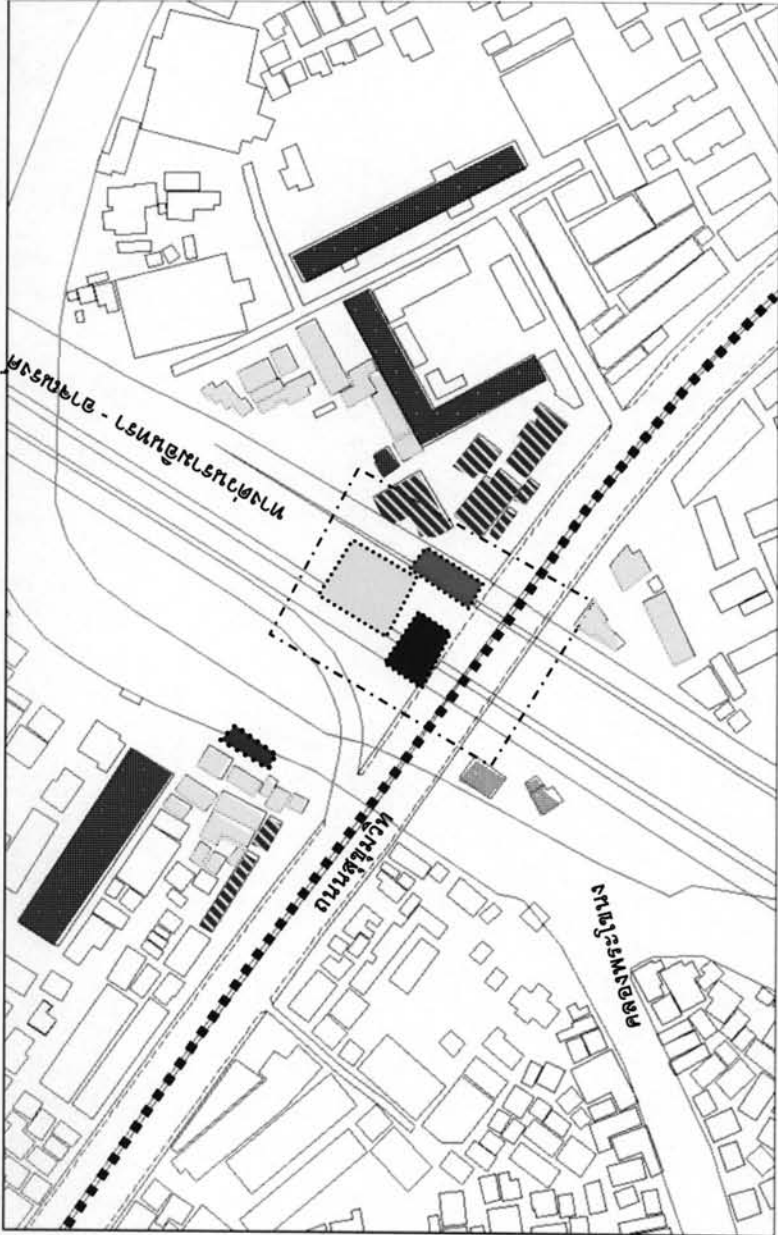
- อาคารที่มีสองสี หมายถึง อาคารใช้อาคารแบบผสมผสาน
- ชั้นล่างค้ำขาย, ชั้นบนที่อยู่อาศัย
 - ชั้นล่างสำนักงาน, ชั้นบนที่อยู่อาศัย
 - ชั้นล่างค้ำขาย, ชั้นบนปิดตั้งเก็บของ



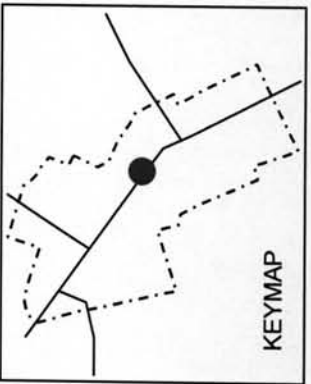
<p>วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช</p>	<p>หัวข้อ : แผนที่วิเคราะห์การใช้อาคารโดยรอบพื้นที่เปลี่ยนแปลงด้านการสัญจร พื้นที่ 3</p>	<p>ขอบเขตพื้นที่ศึกษา</p> <p>ค้ำขาย ป้ายรถประจำทาง</p> <p>สำนักงาน ทำธุรกิจรายวัน</p> <p>พักอาศัย</p>	<p>จัดทำโดย :</p> <p>นายณเรศ ทองงามข้า</p>
<p>สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง</p> <p>จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>			

แผนที่ 4.74 แผนที่วิเคราะห์การใช้อาคารโดยรอบพื้นที่เปลี่ยนแปลงด้านการสัญจร พื้นที่ 3 (ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

<p>วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช</p>	<p>หัวข้อ : แผนที่วิเคราะห์การใช้อาคารโดยรอบพื้นที่เปลี่ยนแปลงกายภาพสัญญา พื้นที่ 4</p>	<p>ขอบเขตพื้นที่ศึกษา</p> <p>ค้าขาย</p> <p>พักอาศัย</p> <p>สถานที่ราชการ</p> <p>สถานศึกษา</p> <p>ไม่มีการใช้งาน</p> <p>ป้ายรถประจำทาง</p> <p>ท่ารถสองแถว</p> <p>ท่ารถจักรยานยนต์</p> <p>ท่าเรือ</p>
<p>จัดทำโดย :</p> <p>นายเกรท ทองงามขำ</p>		<p>สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง</p> <p>จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>

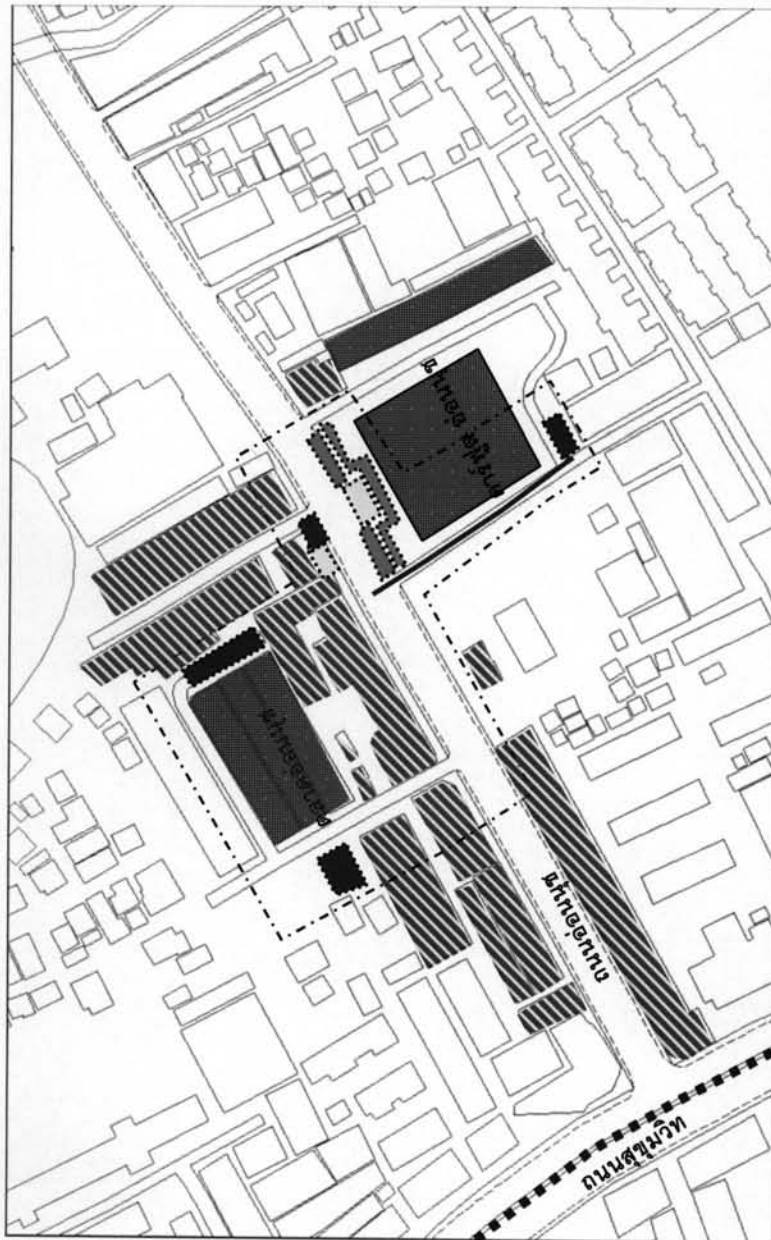


- อาคารที่มีสองสี หมายถึง การใช้อาคารแบบผสมผสาน
- ชั้นล่างค้าขาย, ชั้นบนที่อยู่อาศัย
 - ชั้นล่างสำนักงาน, ชั้นบนที่อยู่อาศัย
 - ชั้นล่างค้าขาย, ชั้นบนติดตั้งกับของ






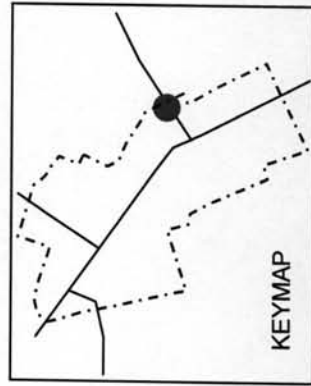
แผนที่ 4.75 แผนที่วิเคราะห์การใช้อาคารโดยรอบพื้นที่เปลี่ยนแปลงกายภาพสัญญา พื้นที่ 4 (ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช	หัวข้อ : แผนที่วิเคราะห์การใช้อาคารโดยรอบพื้นที่เปลี่ยนแปลงด้านการสัญจรพื้นที่ 5	ขอบเขตพื้นที่ศึกษา ค้าขาย สำนักงาน พักอาศัย ป้ายรถประจำทาง ทำรถสองแถว ทำรถจักรยานยนต์ จุดจอดรถแท็กซี่
จัดทำโดย : นายเมธศ ทองงามจ้า		สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



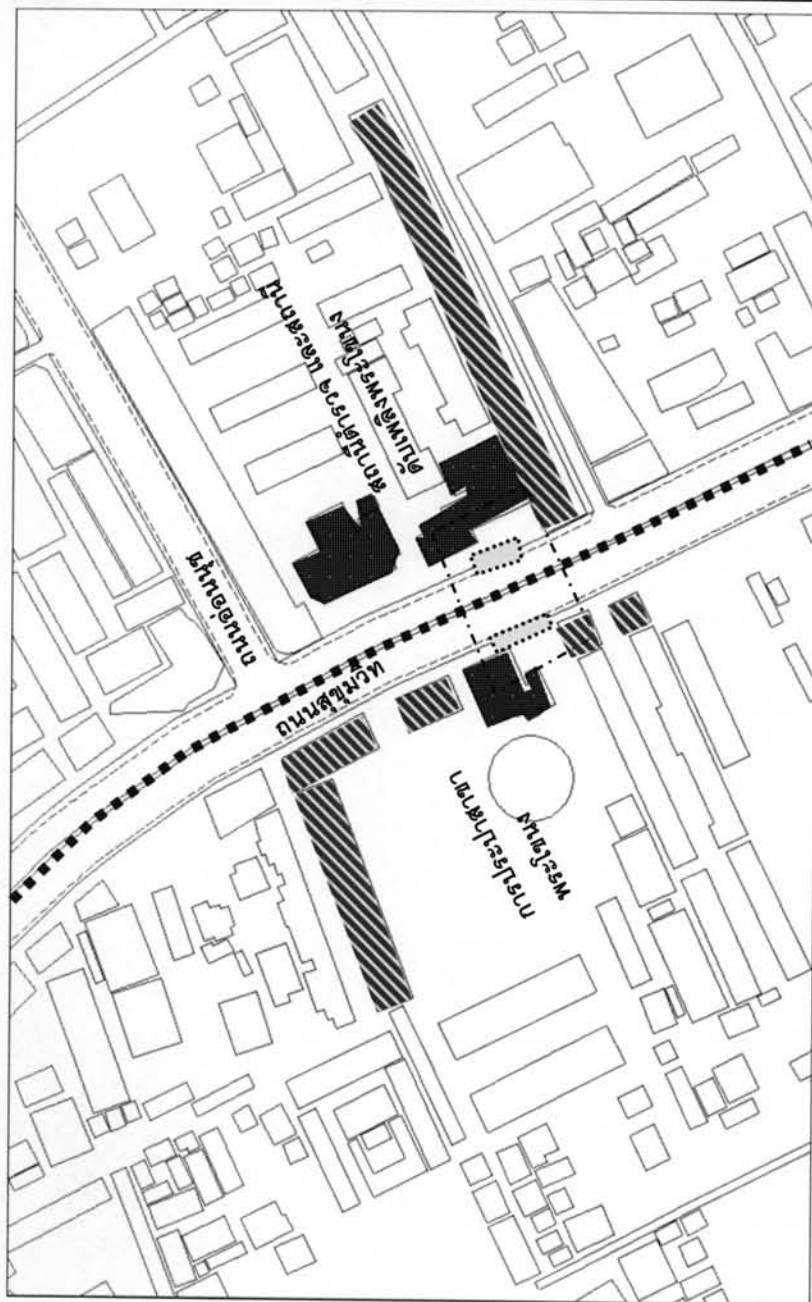
อาคารที่มีสองสี หมายถึง การใช้อาคารแบบผสมผสาน

-  ชั้นล่างค้าขาย, ชั้นบนที่อยู่อาศัย
-  ชั้นล่างสำนักงาน, ชั้นบนที่อยู่อาศัย
-  ชั้นล่างค้าขาย, ชั้นบนใกล้เคียงกับของ

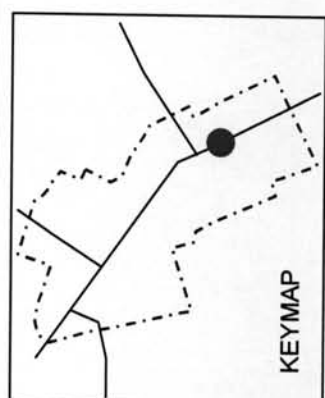


แผนที่ 4.76 แผนที่วิเคราะห์การใช้อาคารโดยรอบพื้นที่เปลี่ยนแปลงด้านการสัญจร พื้นที่ 5 (ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช	
หัวข้อ : แผนที่วิเคราะห์การใช้อาคารโดยรอบพื้นที่เปลี่ยนแปลงถ่ายการสัญจรพื้นที่ 6	- - - - - ขอบเขตพื้นที่ศึกษา ■ ค้าขาย ● ป้ายรถประจำทาง ■ สำนักงาน ● ทารวจจักรยานยนต์ ■ พักอาศัย ■ สถานีวิทยุกระจายเสียง ■ สถานที่ราชการ
จัดทำโดย : นายณรงค์ ทองงามข้า	
สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	

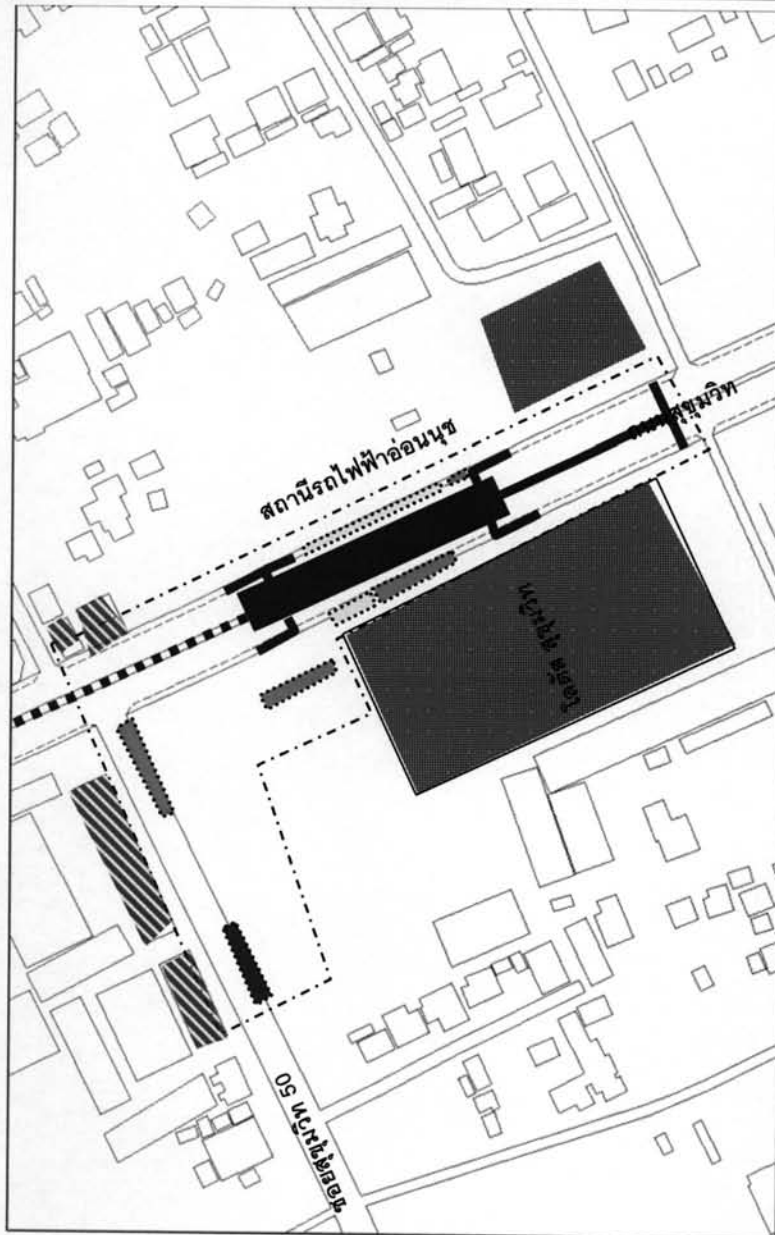


อาคารที่มีสองสี หมายถึง การใช้อาคารแบบผสมผสาน
 ■■■■■ ชั้นล่างค้าขาย, ชั้นบนที่อยู่อาศัย
 ■■■■■ ชั้นล่างสำนักงาน, ชั้นบนที่อยู่อาศัย
 ■■■■■ ชั้นล่างค้าขาย, ชั้นบนโกดังเก็บของ

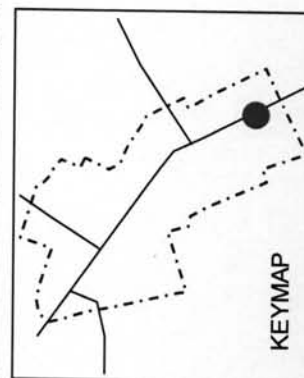


แผนที่ 4.77 แผนที่วิเคราะห์การใช้อาคารโดยรอบพื้นที่เปลี่ยนแปลงถ่ายการสัญจร พื้นที่ 6 (ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

วิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนง และตลาดอ่อนนุช	
หัวข้อ : แผนที่วิเคราะห์การใช้อาคารโดยรอบพื้นที่เปลี่ยนแปลง ถ่ายภาพการสำรวจ พื้นที่ 7	
- - - ขอบเขตพื้นที่ศึกษา ■ คำชาย ■ สำนักงาน ■ หักอาศัย	● บ้ายรถประจำทาง ■ ทำรถสองแถว ■ ทำรถจักรยานยนต์ ■ จุดจอดรถแท็กซี่
จัดทำโดย : นายเบศร ทองงามช้ำ	
สาขาวิชา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	



- อาคารที่มีสองสี หมายถึง การใช้อาคารแบบผสมผสาน
- ▨ ชั้นล่างคำชาย, ชั้นบนที่อยู่อาศัย
 - ▨ ชั้นล่างสำนักงาน, ชั้นบนที่อยู่อาศัย
 - ▨ ชั้นล่างคำชาย, ชั้นบนติดตั้งเก็บของ



แผนที่ 4.78 แผนที่วิเคราะห์การใช้อาคารโดยรอบพื้นที่เปลี่ยนแปลงถ่ายภาพการสำรวจ พื้นที่ 7
 (ที่มา : เขียนโดยผู้วิจัย, 2549)

พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรพื้นที่ 1 (แผนที่ 4.72) จะเห็นว่ามีการใช้อาคารโดยรอบเป็นอาคารพาณิชย์กรรม เกือบทั้งหมด มีอาคารบางส่วนเป็นอาคารที่ไม่มีการใช้งาน โดยศักยภาพของพื้นที่แล้วจะสังเกตเห็นได้ว่าพื้นที่มีศักยภาพสูงเนื่องจากมีสถานีรถไฟ อยู่ในพื้นที่ ดังนั้นพื้นที่จึงเหมาะสมที่จะเป็นให้มีอาคารประเภทพาณิชย์กรรมอยู่โดยรอบ ดังนั้นจุดอ่อนของพื้นที่คือการมีอยู่ของอาคารที่ไม่มีการใช้งาน ซึ่งเป็นปัญหาที่ต้องแก้ไข

พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรพื้นที่ 2 (แผนที่ 4.73) จะเห็นว่า อาคารที่อยู่โดยรอบมีการใช้งานเชิงพาณิชย์กรรม และมีอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งเหมาะสมกับการเป็นพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีเป็นอย่างมาก อาคารพาณิชย์กรรมเหล่านี้จะช่วยกระตุ้นให้เกิดกิจกรรมโดยรอบพื้นที่และทำให้พื้นที่นำใช้งานมากขึ้น

พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรพื้นที่ 3 (แผนที่ 4.74) พื้นที่ 3 มีลักษณะการใช้งานอาคารเหมือนกับพื้นที่ที่ 2 คือเป็นอาคารพาณิชย์กรรมที่หลากหลาย เหมาะสมกับการเป็นพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดี

พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรพื้นที่ 4 (แผนที่ 4.75) พื้นที่ที่ 4 นับว่าประสบกับปัญหาด้านการใช้อาคารโดยรอบพื้นที่ จะสังเกตเห็นว่า มีอาคารอยู่รอบพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรน้อยมาก ดังนั้นความหลากหลายของกิจกรรมการใช้อาคารก็มีน้อยตามไปด้วย ทั้งที่พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรมีขนาดใหญ่ สาเหตุดังกล่าวมีผลมาจาก พื้นที่นี้อยู่ใต้ ทางด่วน ทำให้ไม่มีอาคารโดยรอบอยู่มากนัก เนื่องจากปัญหาทางเสียงและมลภาวะ ทำให้พื้นที่นี้เป็นจุดอ่อนในเรื่องการวิเคราะห์กิจกรรมการใช้อาคารเป็นอย่างสูง

พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรพื้นที่ 5 (แผนที่ 4.76) พื้นที่ที่ 5 นับว่ามีกิจกรรมการใช้อาคารที่หลากหลาย มีตลาดอ่อนนุช และคาร์ฟูล อ่อนนุช ตั้งอยู่บริเวณโดยรอบของพื้นที่ ก่อให้เกิดกิจกรรมการค้าที่หลากหลาย สร้างความน่าสนใจและนำใช้งานกับตัวพื้นที่เป็นอย่างสูง ถือว่าเป็นพื้นที่ที่มีจุดแข็งมากที่สุดใน พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรทั้ง 7 พื้นที่

พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรพื้นที่ 6 (แผนที่ 4.77) พื้นที่ที่ 6 มีกิจกรรมการใช้อาคารโดยรอบเป็นอาคารพาณิชย์และอาคารสถานที่ราชการ ประกอบด้วย สถานีตำรวจ สถานีดับเพลิง และการประชาสัมพันธ์ฯ ถึงแม้ความหลากหลายทางด้านกิจกรรมการค้าจะไม่มากเท่าที่ควร แต่เมื่อเทียบกับขนาด ของพื้นที่ และทำเลที่ตั้งที่ดีของพื้นที่ ซึ่งตั้งอยู่บนถนนสายหลักของพื้นที่ย่าน ก็เรียกได้ว่ามีความเหมาะสมอยู่ในระดับหนึ่ง หากสามารถเพิ่มอาคารพาณิชย์กรรมลงไปได้ก็จะเพิ่มความน่าสนใจและนำใช้งานให้กับพื้นที่นี้ได้เป็นอย่างดี

พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรพื้นที่ 7 (แผนที่ 4.78) พื้นที่ที่ 7 นับได้ว่าเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพสูง เนื่องจากมีสถานีรถไฟท่าอยู่ในพื้นที่ รูปแบบการใช้อาคารมีเพียงโลตัส สาขาอ่อนนุชตั้งอยู่เพียงอย่างเดียวซึ่งทำให้เกิดกิจกรรมที่หลากหลายขึ้นเพียงด้านเดียวของถนนสุขุมวิท ดังนั้นหากมีการแก้ปัญหา โดยเพิ่มการใช้งานอื่นๆลงในพื้นว่างด้านฝั่งตรงข้าม ก็จะสร้างให้เกิดความน่าใช้งานของพื้นที่ได้ และจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้งาน ที่ในปัจจุบันมีปริมาณมาก

4.3 การวิเคราะห์ จุดเด่น จุดด้อย ศักยภาพในการพัฒนา และอุปสรรคในการพัฒนา ของพื้นที่ย่าน ตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช (S.W.O.T Analysis)

การวิเคราะห์ จุดเด่น จุดด้อย ศักยภาพในการพัฒนา และอุปสรรคในการพัฒนา ของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช เพื่อเป็นข้อสรุปให้เห็นภาพรวมของการวิเคราะห์พื้นที่ที่ผ่านมา และการวิเคราะห์ในหัวข้อนี้ก็จะหัวข้อสำคัญสำหรับนำไปกำหนดแนวทางการออกแบบ และโปรแกรมในการออกแบบพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชต่อไป

4.3.1 การวิเคราะห์ จุดเด่น จุดด้อย ศักยภาพในการพัฒนา และอุปสรรคในการพัฒนา ด้านการเป็นสถานที่

จุดเด่นด้านการเป็นสถานที่

- การเชื่อมต่อเข้าสู่พื้นที่ตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชสามารถเข้าถึงได้ง่าย จากถนนเส้นหลักของกรุงเทพมหานคร และโครงข่ายการเชื่อมโยงกันภายในพื้นที่ก็มีเส้นทางและประเภทของการสัญจรให้เลือกอย่างมากมาย
- มีการใช้ที่ดินหลากหลายประเภท เช่น การพักอาศัย การพาณิชย์กรรม สถานศึกษา สถานที่ราชการ ซึ่งความหลากหลายเหล่านี้แสดงให้เห็นว่าพื้นที่มีองค์ประกอบของการใช้ที่ดินครบถ้วนพร้อมที่จะรอการพัฒนาได้เลย
- มีประเภทของประชากรที่แตกต่างกันอย่างหลากหลายภายในพื้นที่ ทั้งเรื่องของ เพศ วัย ศาสนา เชื้อชาติ และอาชีพ

จุดด้อยด้านการเป็นสถานที่

- การใช้ที่ดินของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช ถึงแม้ว่าจะเป็นการใช้ที่ดินที่ถูกต้องประสงค์ กล่าวคือเป็นการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรมและการพักอาศัย แต่ยังไม่คุ้มกับศักยภาพของพื้นที่เท่าที่ควร เนื่องจากพื้นที่ตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชหากมองในด้านทำเลที่ตั้ง ระบบขนส่งมวลชน ระบบสาธารณูปโภค และระบบสาธารณูปการแล้ว พื้นที่ที่มีศักยภาพพอที่จะพัฒนาย่านการค้าให้มีประสิทธิภาพสูงกว่านี้ และด้านที่อยู่อาศัยก็มีแนวโน้มที่น่าจะพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นสูง

- การใช้ที่ดินของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช ยังขาดพื้นที่ว่างที่ใช้เป็นศูนย์รวม หรือพื้นที่สำหรับการทำกิจกรรมร่วมกันของชุมชน และยังคงขาดพื้นที่ที่เป็นศาสนสถาน
- พื้นที่บางส่วนไม่มีการนำมาใช้งาน เช่นพื้นที่ใต้ทางด่วน ถูกปล่อยให้พื้นที่ว่าง รกร้าง และไม่สามารถเข้าไปพัฒนาได้ เนื่องจากติดปัญหาเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ของที่ดิน
- อาคารภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชที่เป็นอาคารตึกแถว โดยส่วนมากจะทรุดโทรม ไม่มีการซ่อมแซม ทำให้เกิดความไม่น่ามอง
- ตึกแถวโดยส่วนมากขาดความกลมกลืนกันในด้านของสถาปัตยกรรม เนื่องจากไม่มีการควบคุมลักษณะหน้าตาหรือความสูงของอาคารไว้ล่วงหน้า
- การต่อเติมอาคารภายในพื้นที่ย่าน ไม่ค่อยมีการคำนึงถึงความสวยงามของอาคาร หรือความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อม ทำให้เกิดทัศนียภาพที่ไม่น่ามอง
- พื้นที่ย่านย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชขาด จุดหมายตา ทั้งในระดับย่าน หรือระดับชุมชนทำให้ไม่สามารถรับรู้และไม่สามารถเป็นที่จดจำของผู้มาใช้งานได้

ศักยภาพในการพัฒนาด้านการเป็นสถานที่

- โดยส่วนมากอาคารที่อยู่ในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช มักเป็นอาคารที่เสื่อมโทรมและมีอายุมาก จึงเป็นเรื่องง่ายที่จะทำการรื้อถอนเพื่อปรับปรุงพัฒนาพื้นที่ต่อไป
- แนวโน้มในอนาคตของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช จากการวิเคราะห์ทั้งหมด บ่งชี้ชัดว่า มีความต้องการที่จะพัฒนาการใช้ที่ดินให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นอยู่แล้ว ดังนั้นหากปล่อยทิ้งไว้พื้นที่ก็จะมีการพัฒนาตัวเองในอนาคตอยู่แล้ว หากเพียงแต่การวางแนวโน้มในการพัฒนาก็จะช่วยสร้างแนวทางที่ถูกต้องให้เกิดการพัฒนาที่เป็นระบบ
- ความต้องการที่อยู่อาศัยและยานพาหนะขงกรุงเทพมหานคร ในอนาคตจะเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาโดยเร็ว

- พื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช ยังมีส่วนที่เป็นพื้นที่ว่างอยู่อีกมาก ทำให้เกิดโอกาสในการพัฒนาการใช้ที่ดินได้อีก

อุปสรรคในการพัฒนาด้านการเป็นสถานที่

- พื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชยังขาดพื้นที่จำพวก ศาสนสถาน ซึ่งเป็นพื้นที่สำคัญของชุมชนโดยทั่วไปเพราะเป็นพื้นที่ศูนย์รวม และศูนย์กลางของชุมชน แต่ในปัจจุบัน ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ไม่มีการให้สร้างวัดขึ้นมาใหม่ ทำให้โอกาสในการพัฒนาให้เกิดศาสนสถานขึ้นเป็นไปได้ยาก
- ปัญหาเรื่องของกรรมสิทธิ์ที่ดินทำให้ไม่สามารถเข้าไปพัฒนาได้ในบางพื้นที่

4.3.2 การวิเคราะห์ จุดเด่น จุดด้อย ศักยภาพในการพัฒนา และอุปสรรคในการพัฒนา ด้านการเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร

จุดเด่นด้านการเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร

- มีเส้นทางเชื่อมต่อและจุดหมายปลายทางที่หลากหลาย เหมาะสมกับการเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีในระดับเมืองและระดับย่าน การมีเส้นทางเชื่อมต่อไปยังพื้นที่สำคัญต่างๆของเมืองดังที่ได้กล่าวมา ทำให้การเดินทางเชื่อมต่อจากพื้นที่ตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชไปยังพื้นที่ต่างๆของเมืองทำได้อย่างสะดวกสบาย
- มีประเภทการสัญจร เป็นจำนวนมาก อันได้แก่ รถไฟฟ้า BTS รถโดยสารประจำทางของ ข.ส.ม.ก. รถร่วมบริการสาธารณะ รถสองแถว เรือโดยสาร รถแท็กซี่ และรถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง การที่มีประเภทของการสัญจรเป็นจำนวนมากทำให้ผู้ใช้งานมีทางเลือกในการใช้บริการได้มากขึ้น สามารถเลือกการบริการที่เหมาะสมกับระยะทาง สภาพราคา และความเร่งด่วน
- ทางเดินเท้าภายในย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชมีระบบโครงข่ายที่ค่อนข้างจะครอบคลุมและเข้าถึงทุกพื้นที่ในพื้นที่ย่านได้ดี การเดินภายในพื้นที่สามารถเดินได้โดยไม่ต้องติดกับทางเดินของรถได้
- มีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) ตัดผ่านภายในพื้นที่ศึกษา ซึ่งถือได้ว่าระบบรถไฟฟ้าในปัจจุบันนี้เป็นระบบขนส่งมวลชนที่รวดเร็ว สะดวก และ

ทันสมัยมากที่สุด ทำให้พื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชมีจุดเด่นใน
ด้านระบบขนส่งมวลชน

- มีกิจกรรมหลากหลายอยู่รอบพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร ทำให้เกิดความไม่น่า
เบื่อในการใช้งานพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร

จุดด้อยด้านการเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร

- พื้นที่ขาดจุดสังเกตในการเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ทำให้ไม่สามารถรับรู้
ได้จากระยะไกล หรือไม่สามารถรับรู้เมื่อเข้าถึงพื้นที่
- ในบริเวณพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรบางพื้นที่ยังมีประเภทของการสัญจรน้อย
เกินไปไม่สามารถรองรับปริมาณผู้ใช้งานได้
- พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรบางพื้นที่ มีพื้นที่ไม่เพียงพอสำหรับรองรับจำนวน
ผู้ใช้งาน
- สภาพเส้นทางและทางเท้าที่เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ทรุด
โทรมและไม่ปลอดภัยต่อการใช้งาน
- ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการใช้งานพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร เช่น
ป้ายรถประจำทางที่มีหลังคาปกคลุม โทรศัพท์สาธารณะ ที่นั่งพักรอรถ
- จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรใหญ่ของพื้นที่ย่าน โดยเฉพาะบนถนนสุขุมวิท มี
การจราจรติดขัดมากเนื่องจากการชะลอความเร็วรถเพื่อจอดรับส่งผู้โดยสาร
บริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ทำให้ผิวจราจรแคบลงส่งผลให้การจราจร
ในช่วงเวลาเร่งด่วนไม่คล่องตัวเท่าที่ควร
- มีการใช้พื้นที่ผิวจราจรบางส่วนเป็นจุดจอดรถโดยเฉพาะรถแท็กซี่จะมา
จอดรอผู้โดยสาร บริเวณหน้าโลตัส และห้างคาร์ฟูล ซึ่งมีการพยายาม
แก้ปัญหาโดยการสร้างพื้นที่สำหรับหยุดรอรับผู้โดยสาร แต่ก็ไม่สามารถ
แก้ปัญหาได้ เนื่องจากปริมาณรถแท็กซี่ที่มาจอดรอมีปริมาณมากเกินไปและ
การขาดวินัยในการเคารพกฎจราจร ทำให้มีการจอดรอซ้อนคัน หรือมีการจอด
รถในบริเวณที่เป็นป้ายรถประจำทาง ส่งผลให้รถประจำทางต้องปล่อย
ผู้โดยสารลงกลางถนน ก่อให้เกิดอันตรายและสร้างปัญหาจราจรเป็นอย่างมาก

ศักยภาพในการพัฒนาด้านการเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร

- มีระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่อย่างรถไฟฟ้าผ่านทำให้มีปริมาณผู้ใช้จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรมาก และจะทำให้โอกาสในการพัฒนาพื้นที่มีสูง
- การพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร และระบบการจราจรให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น จะก่อให้เกิดประโยชน์ ต่อหลายฝ่าย ไม่ว่าจะเป็นผู้ใช้ยานการค้า หรือระบบขนส่งสาธารณะ ดังนั้น จึงมีความเป็นไปได้สูงที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และภาคเอกชนจะให้ความสนับสนุนและร่วมมือกันเป็นอย่างดี
- แนวโน้มในอนาคตของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช มีแนวโน้มที่จะมีการพัฒนาเรื่องของที่อยู่อาศัย เป็นที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นสูงและย่านการค้าต่างๆก็จะมีแนวโน้มที่จะปรับปรุงรูปแบบทางการค้าให้ดีขึ้นในอนาคตด้วย ดังนั้น การพัฒนาเรื่องของจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรและระบบการจราจร ก็ควรเป็นสิ่งแรกในการพัฒนาเพื่อรองรับการขยายตัวในอนาคต

อุปสรรคในการพัฒนาด้านการเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร

- การขยายพื้นที่ทางเดินเท้าหรือพื้นที่ผิวจราจร ทำได้ยากเนื่องจากไม่มีพื้นที่มากพอที่จะขยายทางเดินเท้า ดังนั้นอาจจะแก้โดยการควบคุมในเรื่องของหาบเร่ แผงลอย ทดแทน
- ที่ดินของเอกชนก็ดราวง ทำให้การต่อเชื่อมเส้นทางของทางเดินเท้าให้ได้ระบบโครงข่ายที่สมบูรณ์เป็นไปได้ยาก

4.4 โปรแกรมในการออกแบบพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช

จากการวิเคราะห์ปัจจัยบวกและลบภายในพื้นที่ศึกษา ทำให้ได้แนวทางการพัฒนาพื้นที่ในภาพรวม ดังนั้น การกำหนดกรอบในการพัฒนา และแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ด้านต่าง ๆ จะทำให้เห็นถึงทิศทางในการพัฒนาได้อย่างชัดเจนมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ เพื่อนำไปสู่การกำหนดโปรแกรมในการพัฒนาซึ่งเป็นรายละเอียดในการปรับปรุงพื้นที่ได้อย่างครอบคลุมมากขึ้น

4.4.1 การกำหนดกรอบในการพัฒนาพื้นที่

จากการวิเคราะห์พื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช เพื่อกำหนดกรอบในการพัฒนาพื้นที่ ทำให้ทราบถึงเป้าหมายในการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชอย่างชัดเจน โดยมีแนวทางในการพัฒนาให้พื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชมีความเป็นสถานที่ที่ดี (A good place) และมีความเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีด้วย (A good node)

ดังนั้น กรอบในการพัฒนาพื้นที่จะมุ่งเน้นเพื่อหาแนวทางในการพัฒนาเพื่อเพิ่มศักยภาพในการเป็นสถานที่ที่ดี และในการเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดี และยังคงเสริมให้คงลักษณะ รูปแบบ และเอกลักษณ์ของพื้นที่ไว้ในแบบเดิม รวมถึงการพัฒนาทางด้านการค้าและเศรษฐกิจที่จะทำให้พื้นที่สามารถรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้นของกรุงเทพมหานคร และมีความสามารถแข่งขันในด้านการค้า เพื่อให้ก้าวทันความเปลี่ยนแปลงของความต้องการของผู้ใช้งานต่อไปในอนาคต

4.4.2 แนวทางในการพัฒนาพื้นที่

การกำหนดกรอบในการพัฒนาซึ่งกำหนดแนวทางการพัฒนาออกเป็น 2 แนวทางคือ แนวทางการพัฒนาเพื่อให้พื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชเป็นสถานที่ที่ดี และแนวทางการพัฒนาเพื่อให้ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดี แต่อย่างไรก็ตาม การพัฒนาในสองส่วนนี้จำเป็นต้องพัฒนาไปควบคู่กัน เนื่องจากในความเป็นจริงแล้ว จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดี ก็ควรเป็นสถานที่ที่ดี และสถานที่ที่ดีก็ควรเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีอยู่แล้ว

แนวทางการพัฒนาให้มีความเป็นสถานที่ที่ดี

จากการที่ได้วิเคราะห์

- การเป็นสถานที่ที่ดีต้องมีการเข้าถึงพื้นที่อย่างสะดวก ประสิทธิภาพจากการสัญจรหลายประเภท
- การเป็นสถานที่ที่ดีต้องมีการใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้อาคารอาคารอย่างหลากหลายในพื้นที่บริเวณเดียวกัน
- การเป็นสถานที่ที่ดีต้องเป็นพื้นที่ที่พบความหลากหลายของกลุ่มคนหลายประเภท หลายช่วงเวลา หลายกิจกรรม
- การเป็นสถานที่ที่ดีต้องมีสภาพภูมิทัศน์อาคาร (สภาพ / รูปแบบ / ความสูง / ขนาด) ที่เหมาะสมกับประโยชน์ใช้สอย
- การเป็นสถานที่ที่ดีต้องมีจุดหมายที่น่าสนใจในแต่ละพื้นที่
- การเป็นสถานที่ที่ดีพื้นที่สาธารณะที่สำคัญของย่านต้องมีการกำหนดขอบเขตทางการรับรู้ที่ชัดเจน
- การเป็นสถานที่ที่ดีต้องมีพื้นที่สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะเพื่อรองรับบริเวณต่างๆ อย่างมีประสิทธิภาพ

แนวทางการพัฒนาให้มีความเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร

จากการที่ได้วิเคราะห์

- จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีต้องประกอบไปด้วยประเภทของการสัญจรอย่างหลากหลาย
- จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีต้องมีโครงข่ายการสัญจรที่ครอบคลุมจุดหมายปลายทางอย่างหลากหลาย
- จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีต้องอยู่ในตำแหน่งที่เป็นจุดสังเกตหรือมองเห็นได้ง่ายจากหลายทิศทาง มีป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน

- จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีต้องมีพื้นที่เพียงพอสำหรับรองรับเส้นทางการสัญจรและพื้นที่เปลี่ยนการสัญจรอย่างมีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย (พื้นที่เพียงพอ – การสัญจรทุกประเภท สะดวก - การเชื่อมต่อการสัญจรทุกประเภทสะดวก)
- จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีต้องมีพื้นที่สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะเพื่อรองรับบริเวณจุดเปลี่ยนการสัญจร
- จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีต้องมีอาคารที่เอื้อให้เกิดประโยชน์ใช้สอยอย่างหลากหลายอยู่ในบริเวณจุดเปลี่ยนการสัญจร

4.4.3 โปรแกรมในการออกแบบพื้นที่

จากแนวทางการพัฒนาพื้นที่ สามารถนำมากำหนดรายละเอียดในการกำหนดโปรแกรมในการออกแบบเพื่อพัฒนาปรับปรุงพื้นที่ ซึ่งสามารถจำแนกออกได้ ดังนี้

แนวทางการพัฒนาให้มีความเป็นสถานที่ที่ดี

แนวทางในการพัฒนาเพื่อให้มีความเป็นสถานที่ที่ดี สำหรับพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช มีปัญหาที่ต้องแก้ไขในหลายๆด้าน เนื่องจากเมื่อนำพื้นที่มาเปรียบเทียบกับแนวความคิดในการพัฒนา จะพบว่ายังมีหลายประเด็นที่พื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชยังขาดไป

จุดมุ่งหมาย

จุดมุ่งหมายในการพัฒนาเพื่อให้ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช เกิดความสะดวกสบายในการใช้งาน และในการอยู่อาศัย โดยมีคุณภาพชีวิตที่ดีและมีความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น ช่วยสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับพื้นที่ย่านเพื่อสามารถแข่งขันทางการค้ากับพื้นที่การค้าอื่นในกรุงเทพมหานคร ที่ในปัจจุบันมีการแข่งขันกันสูงและมีการปรับรูปแบบการค้าใหม่ๆอยู่เรื่อยๆ อีกประการหนึ่งเพื่อเป็นการนำพื้นที่ที่ขาดการใช้งานหรือมีการใช้งานอย่างไม่เต็มศักยภาพของพื้นที่ มาพัฒนาเพื่อให้เกิดการใช้งานใหม่อีกครั้ง และเป็นการเพิ่มพื้นที่การใช้งานเพื่อรองรับการขยายตัวของกรุงเทพมหานครอีกทางหนึ่ง

การดำเนินการพัฒนา

- พื้นที่ตลาดพระโขนง ดำเนินการพัฒนาโดยจัดรูปแบบพื้นที่ใหม่แต่ยังคงลักษณะการค้าขายแบบตึกแถวไว้เหมือนเดิม จัดรูปแบบของกลุ่มอาคารใหม่ให้มีสวยงาม สอดคล้อง กลมกลืน และสามารถเข้าไปใช้งานได้ง่ายกว่าในปัจจุบันที่เป็นอยู่
- พื้นที่ตลาดอ่อนนุช ดำเนินการพัฒนาโดยจัดรูปแบบพื้นที่ใหม่แต่ยังคงลักษณะการค้าขายแบบตึกแถวไว้เหมือนเดิม จัดรูปแบบของกลุ่มอาคารใหม่ให้มีสวยงาม สอดคล้อง กลมกลืน และสามารถเข้าไปใช้งานได้ง่ายกว่าในปัจจุบันที่เป็นอยู่ โดยยังรักษาพื้นที่สำคัญของย่านไว้

อันได้แก่ โรงเรียนดาราคาม สถานีตำรวจพระโขนง สถานีดับเพลิงพระโขนงและการประปาพระโขนง

- พื้นที่ย่านการค้าพระโขนงเก่า ดำเนินการพัฒนาโดยการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นย่านการค้าใหม่ และย่านอาคารสำนักงานใหม่ โดยสร้างเส้นทางเชื่อมต่อมาจากรถไฟฟ้าสถานีพระโขนง เพื่อให้เกิดการเข้าถึงที่ง่ายขึ้น โดยการพัฒนาจะคงรูปแบบของมวลของอาคารให้สอดคล้องกับของเดิมที่เป็นอยู่ คือ เป็นอาคารตึกแถวและอาคารที่มีขนาดกลาง
- พื้นที่ชุมชนตลาดพระโขนง โขนง ดำเนินการพัฒนาโดยจัดรูปแบบพื้นที่ใหม่แต่ยังคงลักษณะอาคารแบบตึกแถวไว้เหมือนเดิม จัดรูปแบบของกลุ่มอาคารใหม่ให้มีสวยงาม สอดคล้องกลมกลืน และสามารถเข้าไปใช้งานได้ง่ายกว่าในปัจจุบันที่เป็นอยู่
- พื้นที่ชุมชนภูมิบุตร ดำเนินการพัฒนาโดยจัดรูปแบบพื้นที่ใหม่ และพัฒนาพื้นที่ให้เป็นพื้นที่พักอาศัยที่มีความหนาแน่นมากยิ่งขึ้นเพื่อให้เหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่ และมีลักษณะกลุ่มอาคารที่สอดคล้องกับของเดิมที่มีอยู่แล้ว จัดรูปแบบของกลุ่มอาคารใหม่ให้มีสวยงาม สอดคล้องกลมกลืน และสามารถเข้าไปใช้งานได้ง่ายกว่าในปัจจุบันที่เป็นอยู่
- พื้นที่ใต้ทางด่วนและชุมชนริมน้ำ ดำเนินการพัฒนาโดย นำพื้นที่ใต้ทางด่วนมาพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะ และจัดพื้นที่ริมน้ำให้มีภูมิทัศน์ที่สวยงามขึ้น และมีพื้นที่รองรับกิจกรรมของชุมชนที่อยู่บริเวณโดยรอบ
- พื้นที่บริเวณรถไฟฟ้าสถานีอ่อนนุช พื้นที่ต่อเนื่องจากสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุชไปยังตลาดอ่อนนุช ดำเนินการพัฒนาโดย สร้างเป็นพื้นที่การค้าใหม่ที่มีรูปแบบและลักษณะใกล้เคียงกับย่านการค้าที่มีอยู่ภายในพื้นที่ เป็นการนำที่ดินมาใช้ให้เกิดประสิทธิภาพ และเป็นการสร้างกิจกรรมลงไปในพื้นที่เพื่อผู้ใช้งานพื้นที่และผู้พักอาศัยอยู่ในพื้นที่

แนวทางการพัฒนาให้มีความเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร

แนวทางในการพัฒนาเพื่อให้มีความเป็นสถานที่ที่ดี สำหรับพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช มีปัญหาที่ต้องแก้ไขในหลายด้าน เนื่องจากเมื่อนำพื้นที่มาเปรียบเทียบกับแนวความคิดในการพัฒนา จะพบว่า มีหลายประเด็นที่พื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชยังขาดไป

จุดมุ่งหมาย

แนวทางในการพัฒนาพื้นที่ให้มีความเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดี เพื่อให้ผู้ใช้งานรู้สึกสะดวกสบายในการใช้งานมากกว่าเดิม เพื่อลดปัญหาการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และหันมาใช้ระบบ

ขนส่งมวลชน และการเดินเท้ามากขึ้น อีกทั้งจะเป็นการช่วยแก้ปัญหาการจราจร และช่วยให้สภาพแวดล้อมดีขึ้น

อีกทั้งในปัจจุบันการขยายตัวของรถไฟฟ้าเริ่มมีมากขึ้นในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งแนวทางการพัฒนานี้ อาจเป็นต้นแบบในการศึกษาพื้นที่อื่นๆที่จะมีลักษณะเหมือนกัน

การดำเนินการในการพัฒนา

- เพิ่มประเภทของการสัญจรที่หลากหลาย โดยการเพิ่มประเภทของการสัญจรให้มากขึ้นบนพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรต่างๆ เพื่อให้ผู้ใช้มีทางเลือกมากขึ้น
- ลดจำนวนพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร เนื่องจากในปัจจุบัน พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่มีสามารถครอบคลุมโครงข่ายการเชื่อมต่อไปสู่พื้นที่สำคัญต่างๆของกรุงเทพมหานครได้เพียงพอ โดยมีบางพื้นที่ มีความซับซ้อนในเรื่องของเส้นทางและความจำเป็น จึงควรมีการลดจำนวนพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ไม่จำเป็นลง
- สร้างให้พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร มีมุมมองที่สามารถมองเห็นได้ง่าย และจดจำได้ง่าย
- สร้างให้เกิดพื้นที่เพียงพอสำหรับรองรับเส้นทางการสัญจรและพื้นที่เปลี่ยนการสัญจรอย่างมีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย (พื้นที่เพียงพอ - การสัญจรทุกประเภทสะดวก - การเชื่อมต่อการสัญจรทุกประเภทสะดวก)
- เพิ่มพื้นที่สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะเพื่อรองรับบริเวณจุดเปลี่ยนการสัญจร