



บทที่ 5

แผนงาน โครงการ และการออกแบบ

จากการวิเคราะห์ในบทที่ผ่านมาโดยการนำปัญหาศักยภาพ และแนวคิดนำมาสู่กระบวนการวิเคราะห์เพื่อหาทางออกในการแก้ไขปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่บริเวณจุดเปลี่ยนการสัญจรสี่แยกบางนาและนำไปสู่กระบวนการออกแบบและการกำหนดแผนงานในการพัฒนาพื้นที่โครงการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

5.1 แผนงานแก้ไขปัญหาทางเดินเท้า

5.2 แผนงานแก้ไขปัญหาทางเดินรถโดยสารสาธารณะ

5.3 ผังแม่บทโครงการ

5.3.1 แผนผังพื้นที่การออกแบบบริเวณที่ 1 พื้นที่บริเวณริมถนนบางนา-ตราด ด้านทิศเหนือ

5.3.2 แผนผังพื้นที่การออกแบบบริเวณที่ 2 พื้นที่บริเวณริมถนนบางนา-ตราด ด้านทิศใต้

5.3.3 แผนผังพื้นที่การออกแบบบริเวณที่ 3 พื้นที่บริเวณริมถนนสุขุมวิท ด้านทิศใต้

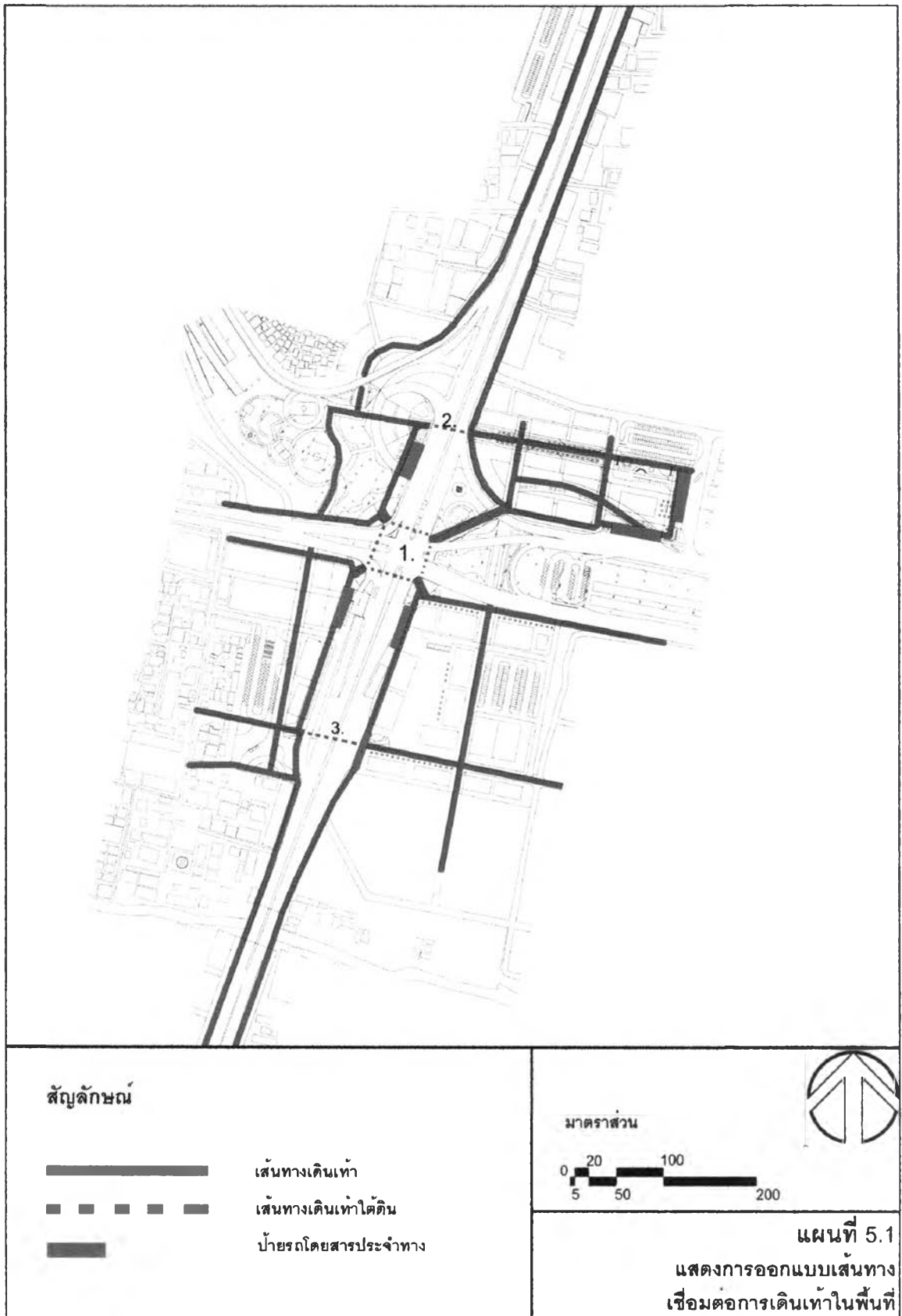
5.3.4 แผนผังพื้นที่การออกแบบบริเวณที่ 4 พื้นที่บริเวณริมถนนสุขุมวิท ด้านทิศเหนือ

5.1 แผนงานแก้ไขปัญหาทางเดินเท้า

การเดินเท้าในบริเวณพื้นที่จุดเปลี่ยนการสัญจรสี่แยกบางนาที่มีสภาพการจราจรที่หนาแน่นมีจำนวนรถผ่านไปมาเป็นจำนวนมากตลอดทั้งวัน อีกทั้งขนาดความกว้างของถนนที่มีขนาดใหญ่ยากต่อการข้ามถนนของคนเดินเท้าและจักรยาน เป็นอันตรายและเป็นปัญหาหลักของผู้ที่เข้ามาใช้งานและประกอบกิจกรรมต่างๆโดยรอบสี่แยกบางนา การพัฒนาระบบทางเดินเท้าเพื่อสร้างความปลอดภัยและความต่อเนื่องในการเดินเท้าโดยการแยกเส้นทางเดินรถและเส้นทางเดินเท้าบริเวณจุดตัดระหว่าง2เส้นทางนี้ออกจากกันเพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในบริเวณสี่แยกบางนา โดยให้การเดินเท้าเพื่อเปลี่ยนเส้นทางไปสู่บริเวณต่างๆ จุดหลักคือบริเวณจุดตัดสี่แยกบางนา เป็นลักษณะของการเดินลอดข้ามถนนใต้ดิน โดยเชื่อมทั้ง4ด้านของสี่แยกบางนาเข้าด้วยกัน

ในพื้นที่จุดเปลี่ยนการสัญจรสี่แยกบางนามีเส้นทางเดินลอดข้ามถนนใต้ดินมีด้วยกัน3จุด คือ

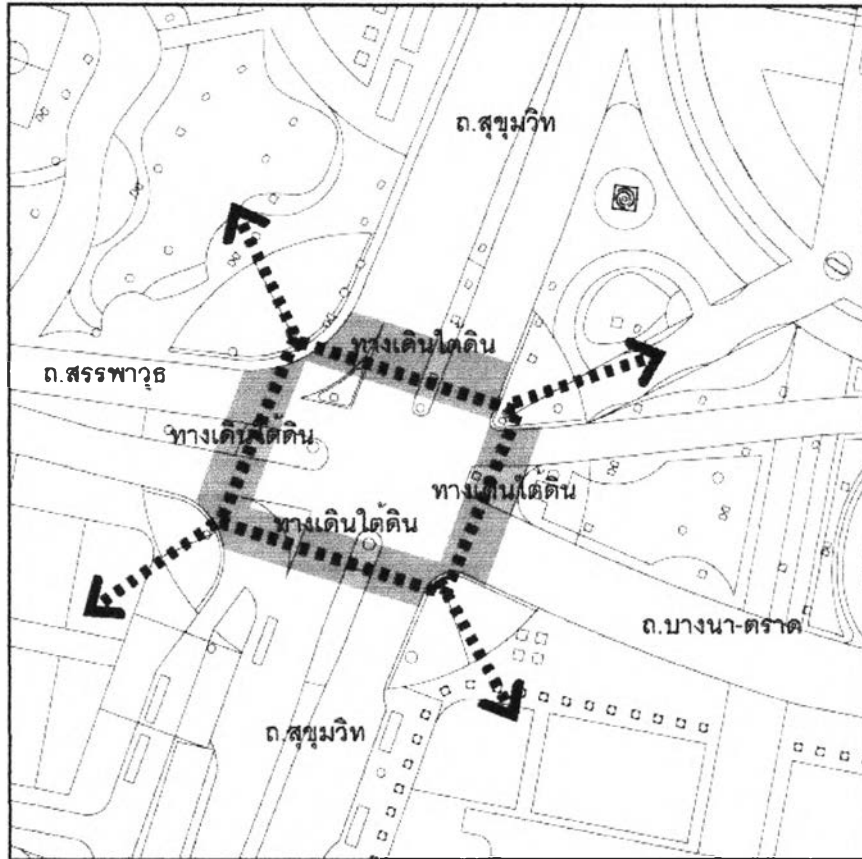
1. บริเวณจุดตัดของสี่แยกบางนา
2. บริเวณถนนสุขุมวิทด้านทิศเหนือ
3. บริเวณถนนสุขุมวิทด้านทิศใต้



แผนที่ 5.1 แสดงการออกแบบเส้นทางเชื่อมต่อการเดินเท้าในพื้นที่

1.บริเวณจุดตัดของสี่แยกบางนา

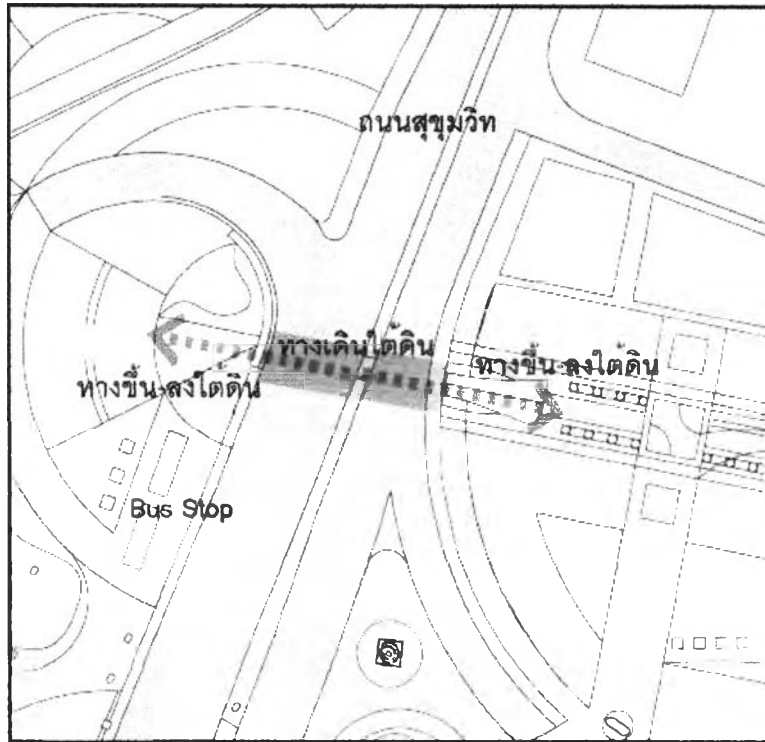
เป็นลักษณะทางเดินลอดใต้ดินที่เชื่อมต่อกันระหว่าง4ด้านของสี่แยกบางนา เป็นจุดศูนย์กลางการเดินทางเพื่อเปลี่ยนการสัญจรในพื้นที่ มีจุดขึ้น ลง อยู่บริเวณของมุมถนนในแต่ละด้านของพื้นที่ มีระยะของทางลาด 24เมตร และลึกจากระดับพื้นถนน3เมตร ความระยะทางยาวประมาณ 40-50เมตร



รูปที่ 5.1 แสดงตำแหน่งทางเดินลอดใต้ดินบริเวณจุดตัดสี่แยกบางนา

2.บริเวณถนนสุขุมวิทด้านทิศเหนือ

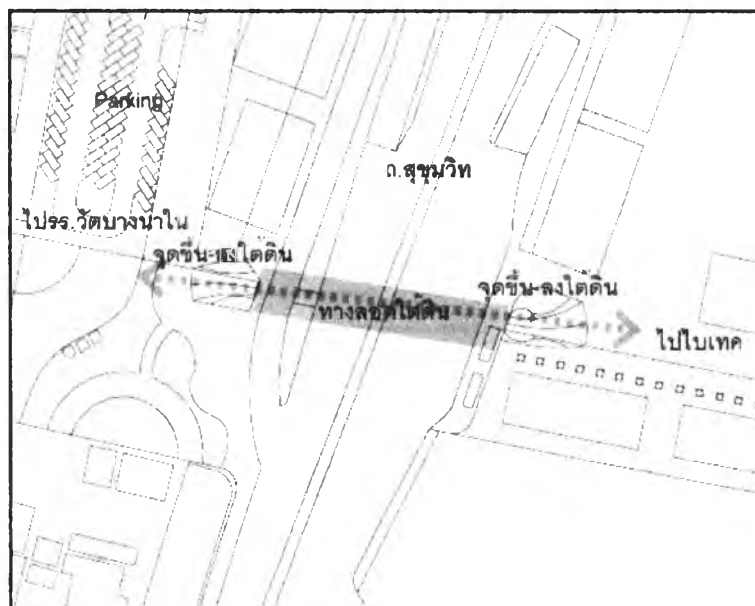
เป็นทางเดินใต้ดินมีความยาวประมาณ40เมตร เป็นเส้นทางเดินเท้าเชื่อมระหว่างป้ายอรรถประจำทางฝั่งถนนสุขุมวิท และอาคารพาณิชย์กรมมถนนสุขุมวิทและเชื่อมต่อไปยังป้ายอรรถประจำทางฝั่งถนนบางนา-ตราด



รูปที่ 5.2 แสดงตำแหน่งทางเดินลอดใต้ดินบริเวณถนนสุขุมวิทด้านทิศเหนือ

3.บริเวณถนนสุขุมวิทด้านทิศใต้

เป็นทางเดินใต้ดินมีความยาวประมาณ40เมตร เป็นเส้นทางเดินเท้าเชื่อมต่อระหว่าง ชุมชนบางนาในและศูนย์แสดงสินค้าไบเทค



รูปที่ 5.3 แสดงตำแหน่งทางเดินลอดใต้ดินบริเวณถนนสุขุมวิทด้านทิศใต้

5.2 แผนงานแก้ไขปัญหาทางเดินรถโดยสารสาธารณะ

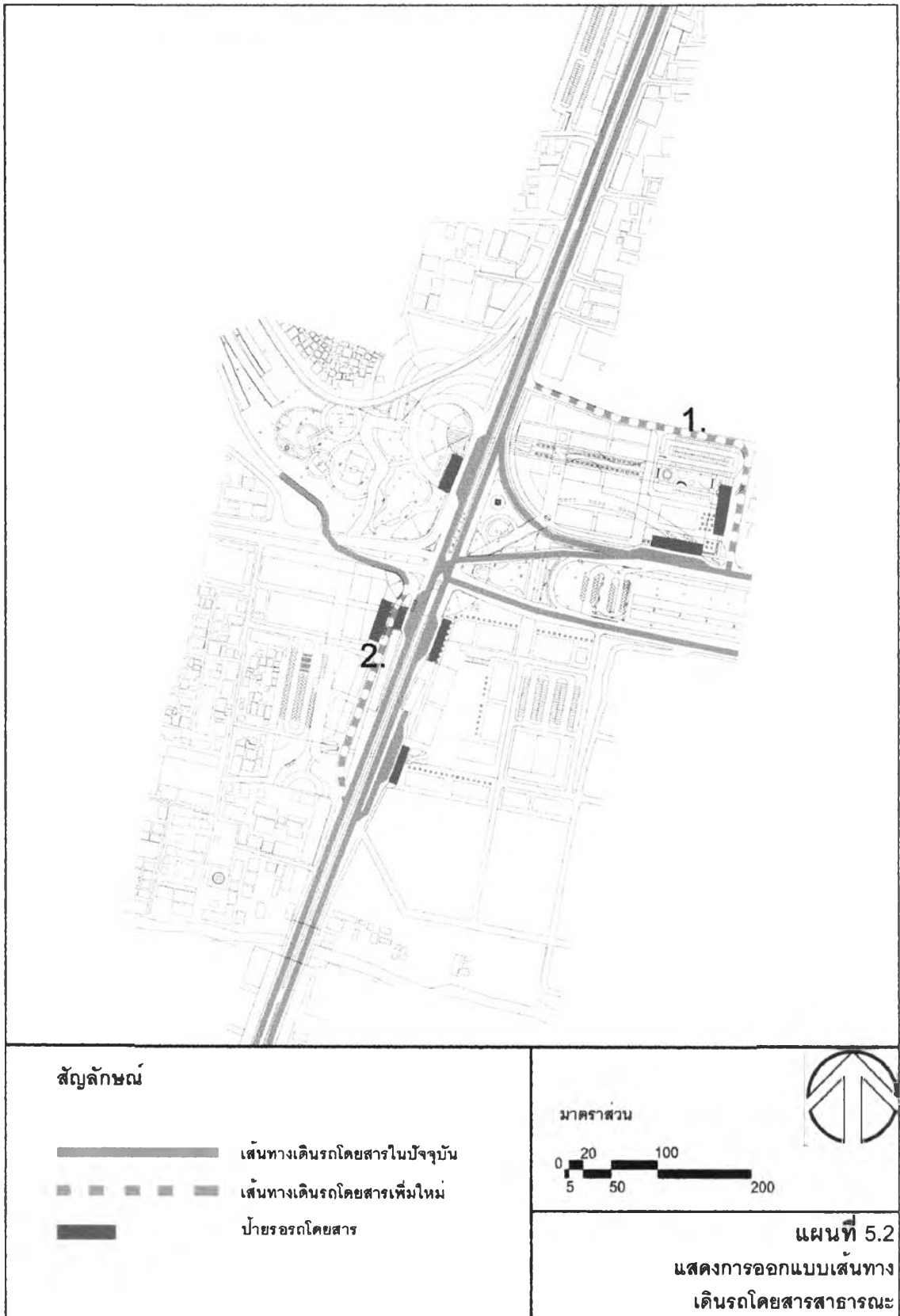
การแก้ไขปัญหาเส้นทางเดินรถสาธารณะเพื่อลดปัญหาการติดบริเวณสี่แยกบางนาโดยการแยกเส้นทางเดินรถประจำทางออกจากเส้นทางเดินรถส่วนบุคคล โดยมีพื้นที่ทำการแบ่งเป็น 2 จุดได้แก่ บริเวณถนนสุขุมวิทด้านทิศเหนือ และถนนสุขุมวิทด้านทิศใต้ มีรายละเอียดดังนี้

5.2.1 เส้นทางเดินรถประจำทางบริเวณถนนสุขุมวิทด้านทิศเหนือ

ใช้เป็นเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัดเพื่อช่วยลดปริมาณการสัญจรของรถโดยสารสาธารณะที่ผ่านสี่แยกบางนาเพื่อจอดรับคนบริเวณริมถนนบางนา-ตราด โดยทางเข้าอยู่บริเวณปากซอยสุขุมวิท 103/3 เข้ามาและจอดรับผู้โดยสารบริเวณพื้นที่รอรับผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางต่อไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

5.2.2 เส้นทางเดินรถประจำทางบริเวณถนนสุขุมวิทด้านทิศใต้

ใช้เป็นเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางที่เดินทางเข้าสู่ภายในกรุงเทพมหานครโดยเส้นทางด่วนเฉลิมมหานคร เพื่อช่วยลดปริมาณการสัญจรของรถโดยสารสาธารณะที่ผ่านสี่แยกบางนาเพื่อจอดรับคนบริเวณริมสุขุมวิทที่มาจากจังหวัดสมุทรปราการ



แผนที่ 5.2 แสดงการออกแบบเส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะ

5.3 ผังแม่บทโครงการ

การออกแบบผังแม่บทโครงการเป็นการออกแบบเพื่อตอบสนองต่อการเดินเท้าของคนที่จะเข้ามาใช้งานด้านการเปลี่ยนการสัญจรและสำหรับคนในพื้นที่เป็นหลักโดยให้มีพื้นที่ทางเดินเท้าขนาดใหญ่และเชื่อมต่อกับบริเวณพื้นที่จอดรถโดยสารทั้งสี่ด้านโดยรอบสี่แยกบางนา และเชื่อมต่อสู่สถานีรถไฟฟ้าBTS ทั้งทางด้านถนนสุขุมวิทด้านทิศเหนือและถนนสุขุมวิทด้านทิศใต้ โดยมีการแบ่งพื้นที่ออกเป็น4ส่วนใหญ่ๆได้แก่

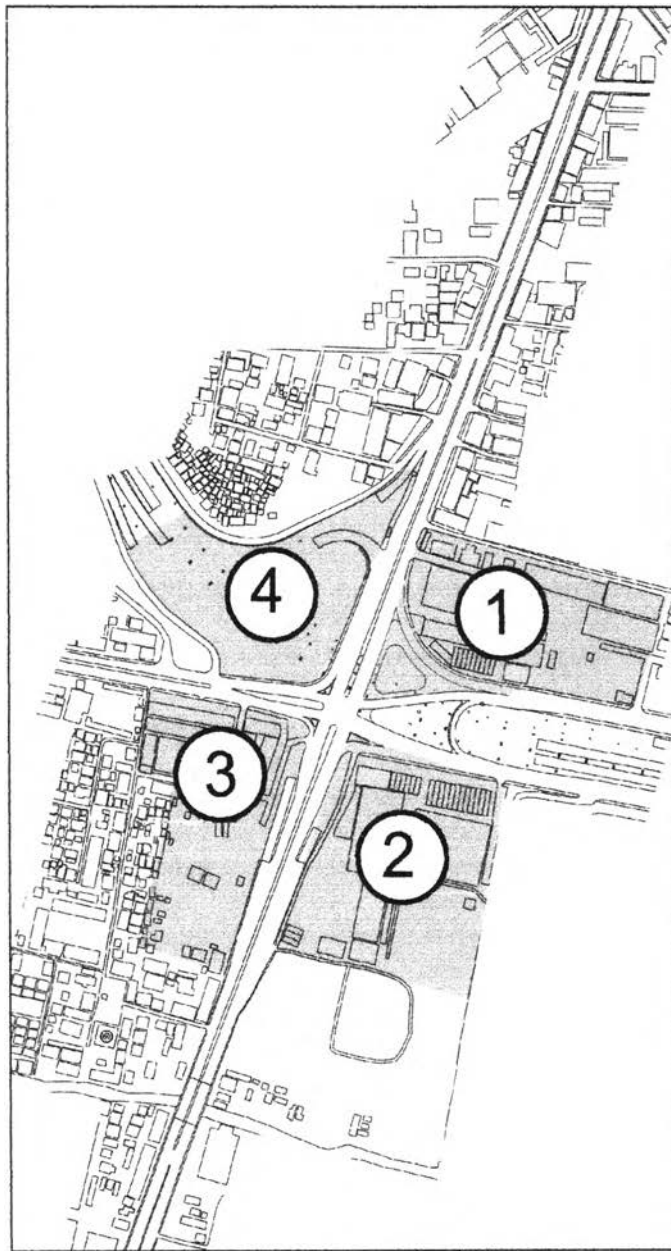
5.3.1 พื้นที่ส่วนถนนบางนา-ตราด ด้านทิศเหนือ

5.3.2 พื้นที่ส่วนถนนบางนา-ตราด ด้านทิศใต้

5.3.3 พื้นที่ส่วนถนนสุขุมวิท ด้านทิศใต้

5.3.4 พื้นที่ส่วนถนนสุขุมวิท ด้านทิศเหนือ

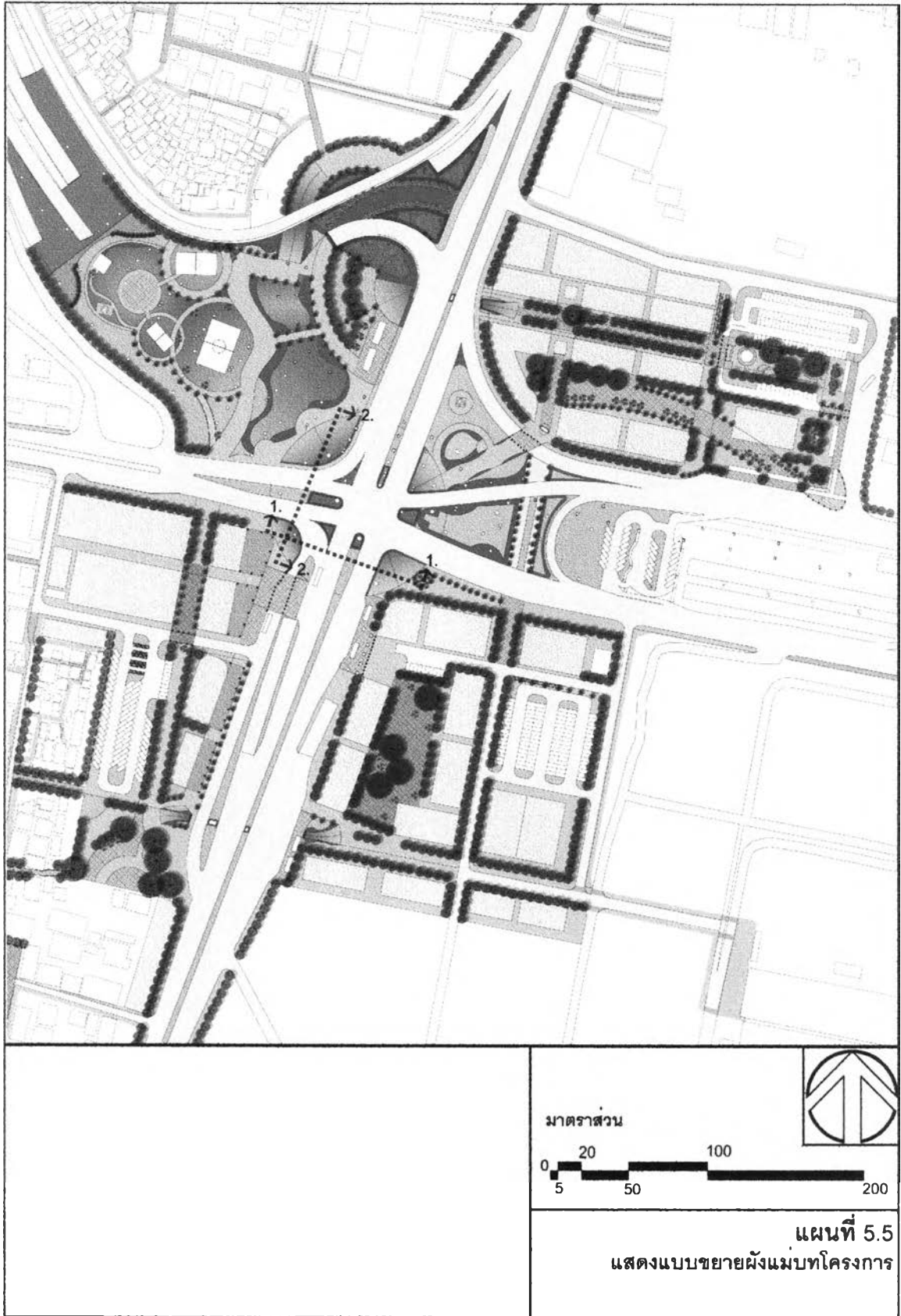
โดยพื้นที่แต่ละส่วนมีขนาดความต้องการของขนาดพื้นที่และกิจกรรมที่แตกต่างๆกัน



แผนที่ 5.3 แสดงเขตการออกแบบพื้นที่โครงการ

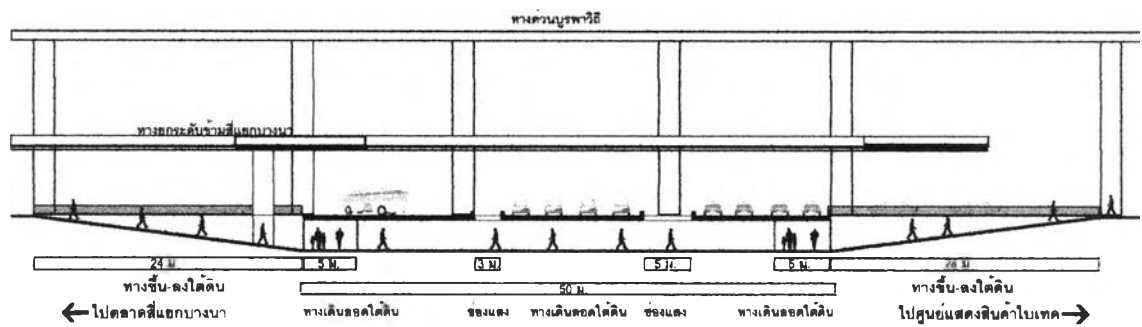


แผนที่ 5.4 แสดงผังแม่บทโครงการ

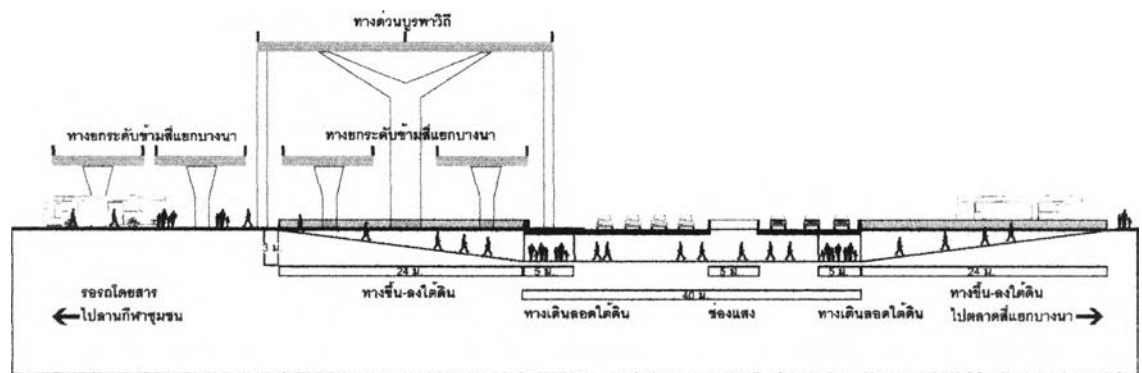


แผนที่ 5.5 แสดงแบบขยายผังแม่บทโครงการ

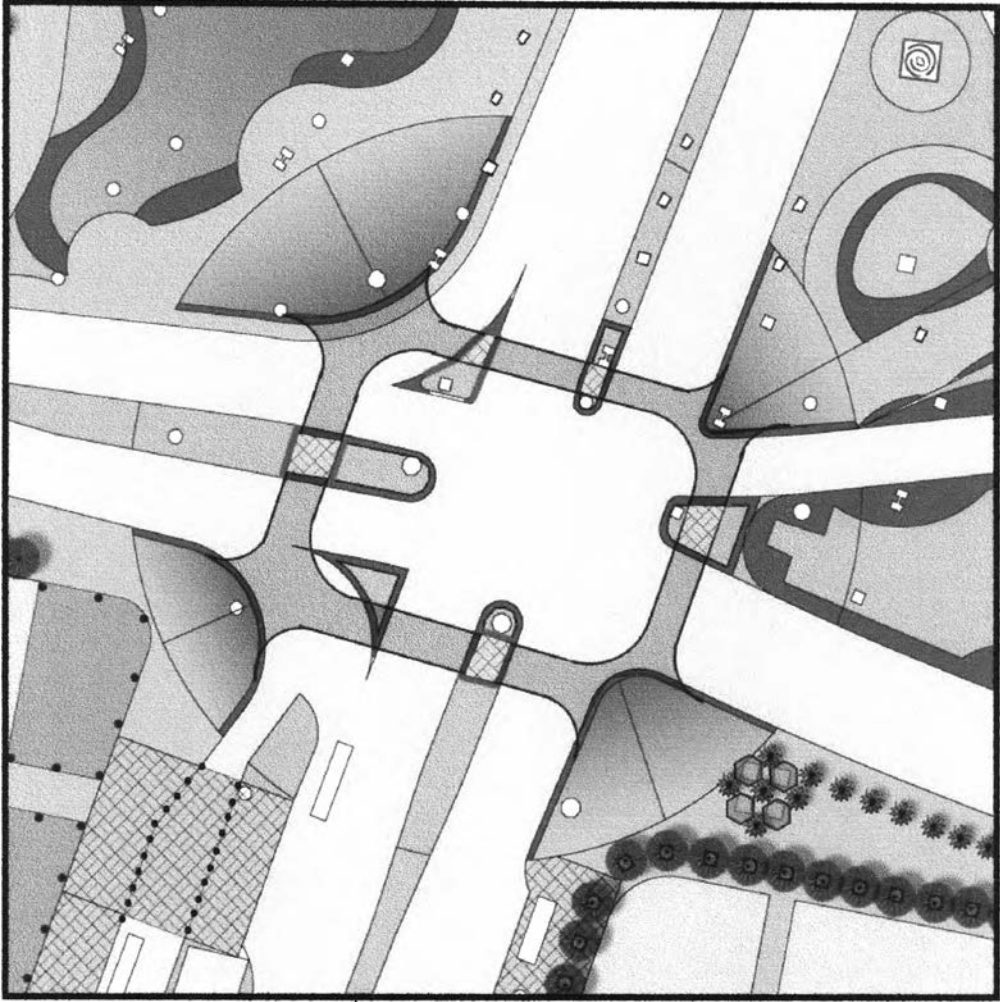
แนวความคิดในการออกแบบผังแม่บทโครงการคือการทำให้การเดินทางสะดวกและปลอดภัยมีมุมมองที่ต่อเนืองง่ายต่อการรับรู้ของคนที่เข้ามาใช้งานในพื้นที่เปลี่ยนการสัญจร โดยมีการเชื่อมโยงระหว่างสี่ด้านของพื้นที่เปลี่ยนการสัญจรที่บริเวณเดียวคือบริเวณติดสี่แยกบางนาเป็นทางเดินเชื่อมต่อกันในลักษณะของทางเดินลอดใต้ดินเพื่อลดอันตรายจากการสัญจรในบริเวณสี่แยกที่มีปริมาณมาก ทางขึ้นและลงทางเดินลอดใต้ดินเป็นลักษณะทางลาดเอียงมีมุมเอียงองศาที่น้อยทำให้ไม่เกิดความลาดชันในการเดินมากให้คนเดินเข้ามามีความรู้สึกต่อเนื่องในการเดินเท้า และการให้แสงสว่างผ่านช่องแสงระหว่างทางเดินเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดิน



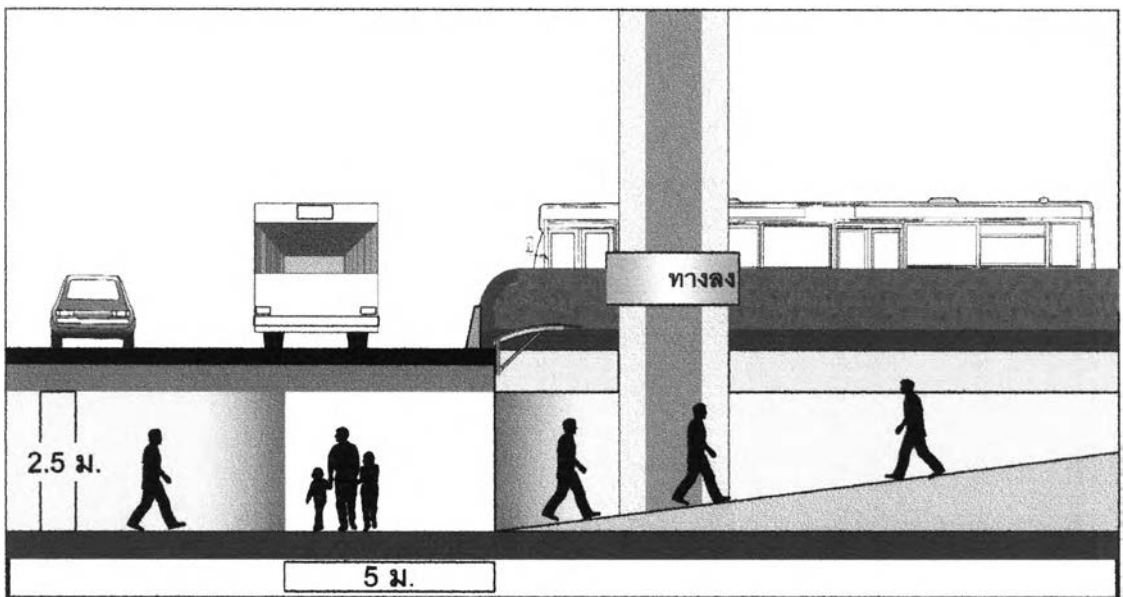
รูปที่ 5.4 แสดงรูปตัดบริเวณ 1-1



รูปที่ 5.5 แสดงรูปตัดบริเวณ 2-2

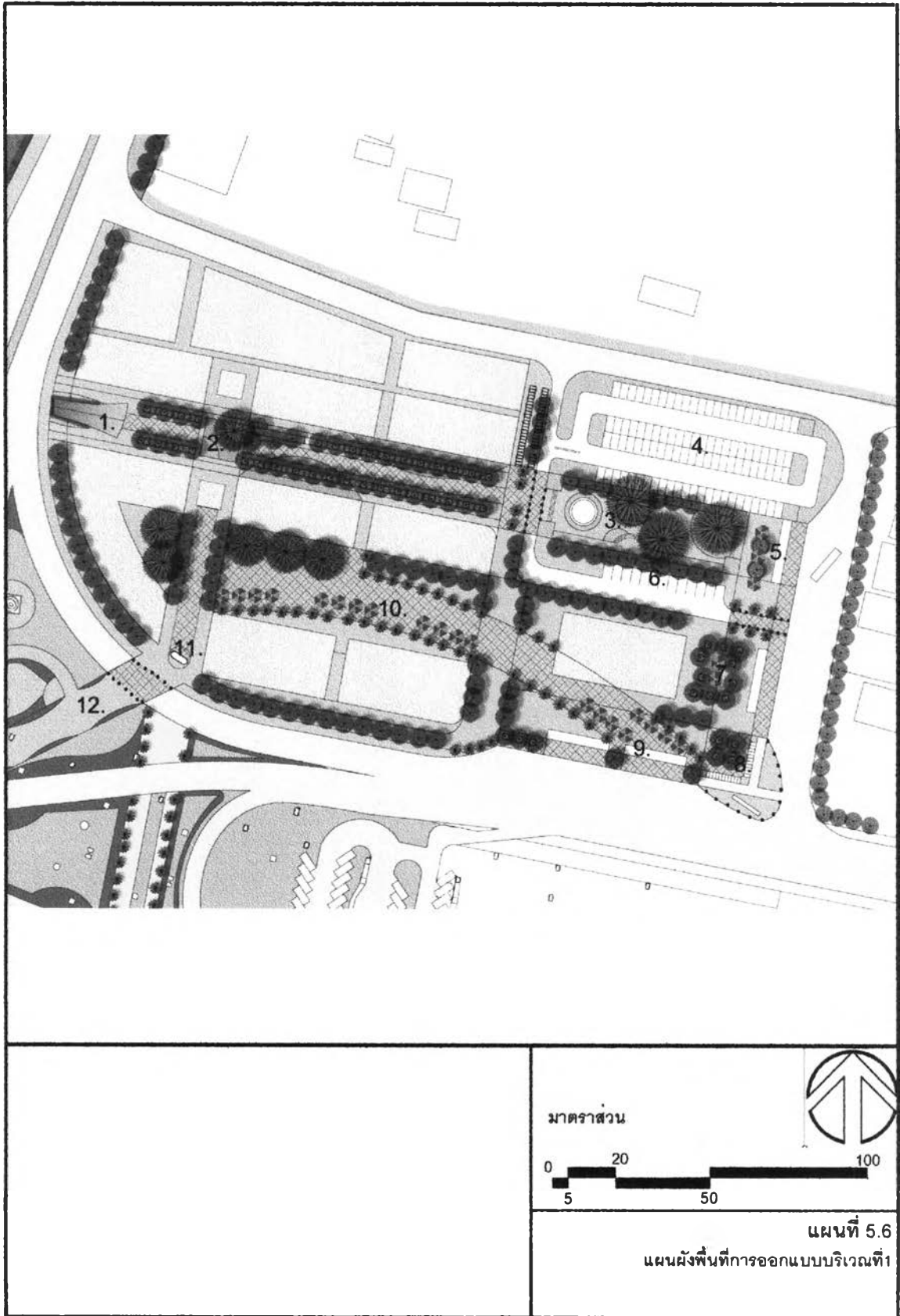


รูปที่ 5.6 แสดงผังทางเดินลอดใต้ดิน



รูปที่ 5.7 แสดงรูปตัดทางเดินลอดใต้ดิน

5.3.1 พื้นที่ส่วนถนนบางนา-ตราด ด้านทิศเหนือ



แผนที่ 5.6 แสดงแผนผังพื้นที่การออกแบบบริเวณที่ 1

พื้นที่บริเวณด้านติดถนนบางนา-ตราด เป็นพื้นที่ที่ใช้ในการเดินทางไปสู่เขตชานเมือง กรุงเทพมหานคร และภาคตะวันออกจึงมีกิจกรรมด้านการเปลี่ยนการสัญจรมากกว่าบริเวณอื่น พื้นที่ออกแบบจึง ออกแบบเพื่อรองรับการเข้ามาใช้งานด้านการสัญจรมากเป็นพิเศษ โดยประกอบไปด้วยกิจกรรมหลักๆดังนี้ ด้าน การสัญจร ด้านพาณิชยกรรม ที่จอดรถ และพื้นที่พักผ่อน โดยกิจกรรมต่างๆเชื่อมโยงถึงกันด้วยทางเดินเท้าขนาดใหญ่ และการแยกเส้นทางเดินรถโดยสารออกจากเส้นทางเดินรถส่วนบุคคลเพื่อลดปัญหาจราจรและลดความ หนาแน่นของปริมาณรถบริเวณสี่แยกบางนา โดยเพิ่มเส้นทางเดินรถโดยสารอีก 1 เส้นทางคือบริเวณซอยสุขุมวิท 103/3 ให้เป็นเส้นทางของรถโดยสารระหว่างจังหวัดเข้ามากรุงเทพฯโดยสายในบริเวณพื้นที่จุดเปลี่ยนการสัญจรริมถนน บางนา-ตราด และแนวทางเดินเท้าเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้า BTS โดยในพื้นที่จุดเปลี่ยนการสัญจรบริเวณพื้นที่ที่ 1 มีรายละเอียดในการออกแบบดังนี้

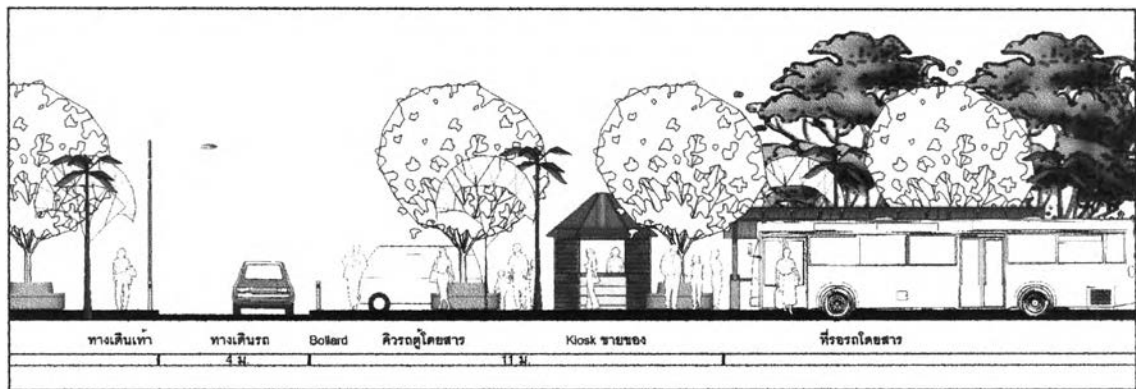
1. ทางเดินลอดข้ามถนนใต้ดิน

2. ทางเดินเท้า เป็นทางเดินเชื่อมระหว่างป้ายรถประจำทางฝั่งถนนบางนา-ตราดเชื่อมกับป้าย รถประจำทางฝั่งถนนสุขุมวิทด้านทิศเหนือ ประกอบไปด้วยทางเดินเท้า แนวต้นไม้มีกิจกรรมได้แก่นั่งพักผ่อน ตลอดจนแนวสองฝั่งของทางเดิน มีความกว้างของแกนทางเดินตรงกลาง 10 เมตร และทางเดินหน้าอาคาร พาณิชยกรรมด้านละ 3 เมตร โดยที่แนวแกนทางเดินเท้าตรงสู่สวนสาธารณะก่อนที่จะถึงป้ายรถประจำทาง

3. สวนสาธารณะ มีการใช้งานเป็นสถานที่พักผ่อนของคนที่ย่างเข้ามาใช้งานในพื้นที่มีขนาด ประมาณ 824 ตารางเมตร

4. ที่จอดรถ สามารถรองรับรถยนต์ได้ 96 คันและรถจักรยานยนต์ได้ 56 คัน

5. ที่จอดรถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด ประกอบไปด้วย ศาลารอรถโดยสาร ทางเดินเท้า และซุ้มร้านค้าขายของ



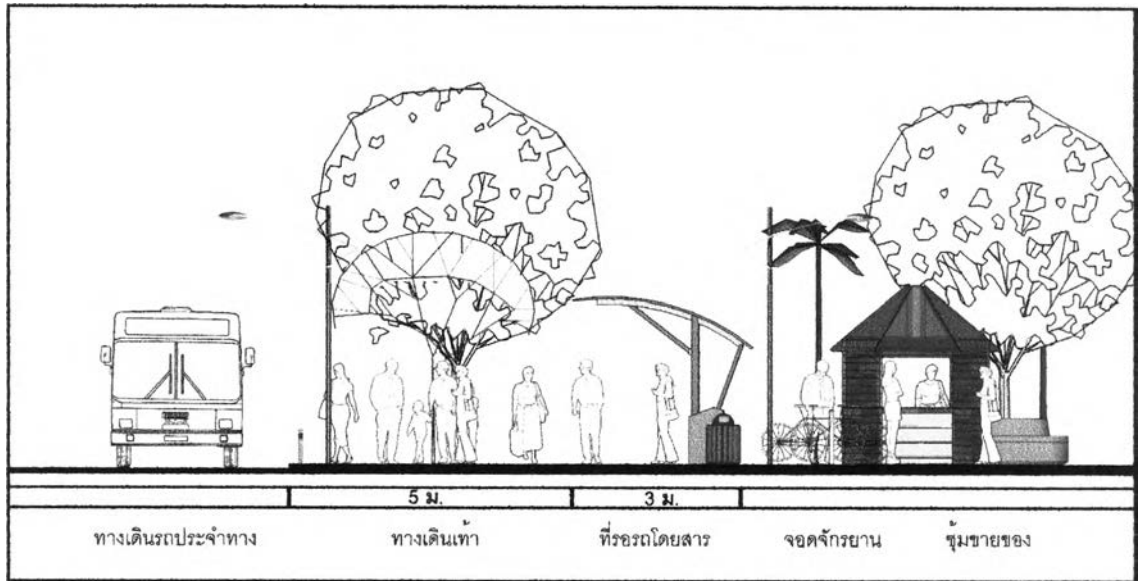
รูปที่ 5.8 แสดงรูปตัดบริเวณป้ายรถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด ริมถนนบางนา-ตราด

6. ที่จอดรถตู้โดยสาร

7. บริเวณพักรอรถโดยสาร

8. บริเวณจอดรถจักรยานยนต์รับจ้าง

9. ที่จอดรถโดยสารประจำทาง



รูปที่ 5.9 แสดงรูปตัดบริเวณป้ายรถโดยสารประจำทางริมถนนบางนา-ตราด

10. ทางเดินเท้าระหว่างอาคารพาณิชย์ มีกิจกรรมการค้าและพักผ่อนระหว่างทางเดิน

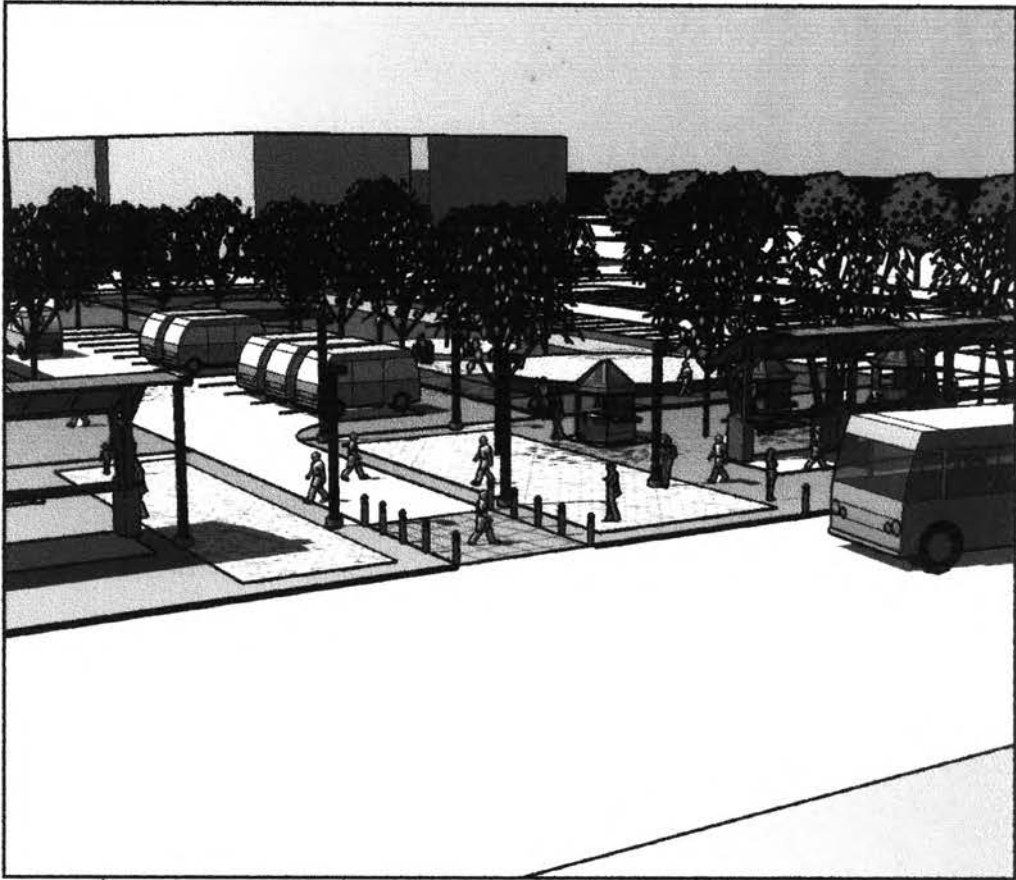
11. ตู้ตำรวจชุมชน

12. ทางเดินเชื่อมเพื่อไปสู่ทางเดินลอดข้ามถนนใต้ดิน

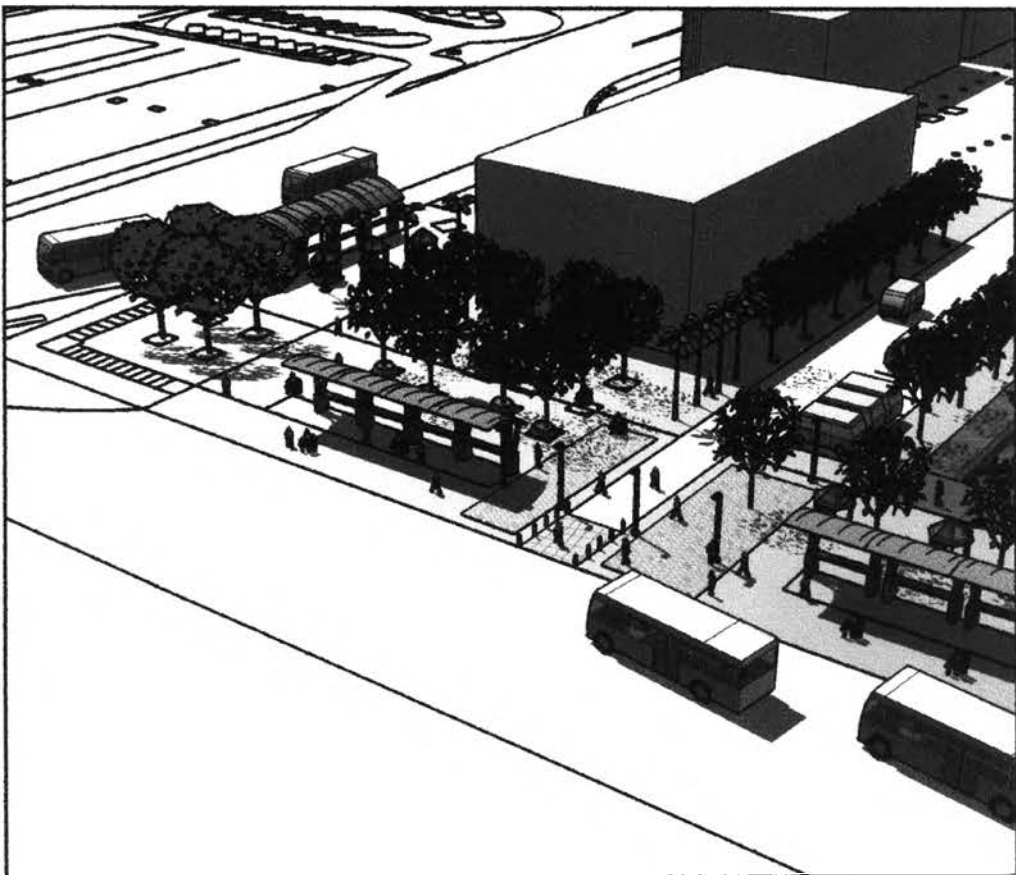
ซึ่งภายหลังจากการออกแบบได้กำหนดให้มีความสูงอาคาร 4 ชั้น มีพื้นที่อาคารในบริเวณด้านฝั่งถนนบางนา-ตราดด้านทิศเหนือรวม 36,032 ตารางเมตร จะได้ค่า

-พื้นที่ปลูกสร้างรวมของอาคารต่อพื้นที่ดิน (Floor Area Ratio) หรือค่า FAR. = 1.20

-สัดส่วนพื้นที่ว่างของที่ดินต่อพื้นที่ก่อสร้าง (Open Space Ratio) หรือค่า OSR. = 69%

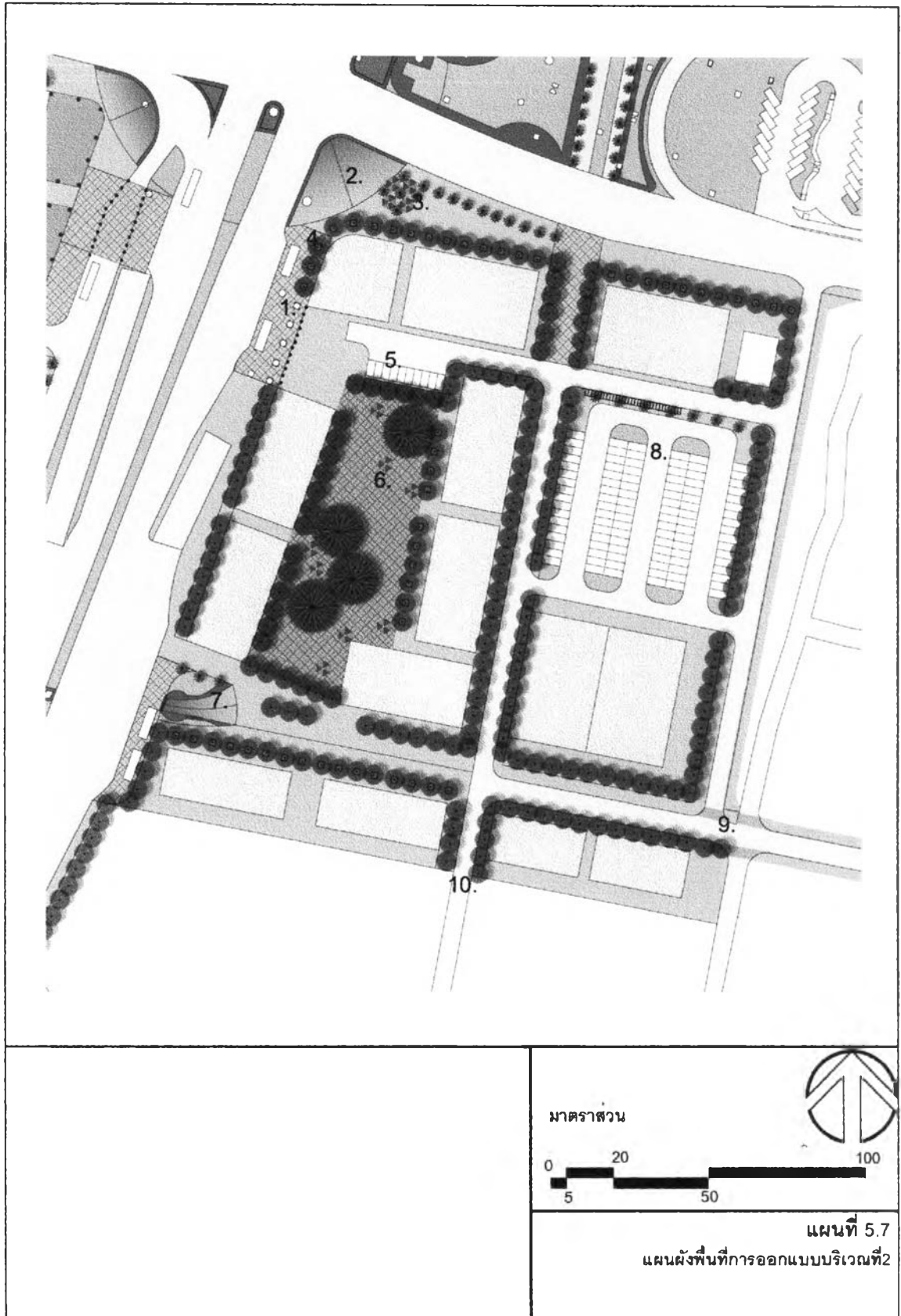


รูปที่ 5.10 แสดงทัศนียภาพบริเวณป้ายรถประจำทางระหว่างจังหวัด ริมถนนบางนา-ตราด



รูปที่ 5.11 แสดงทัศนียภาพบริเวณป้ายรถประจำทางระหว่างจังหวัด ริมถนนบางนา-ตราด

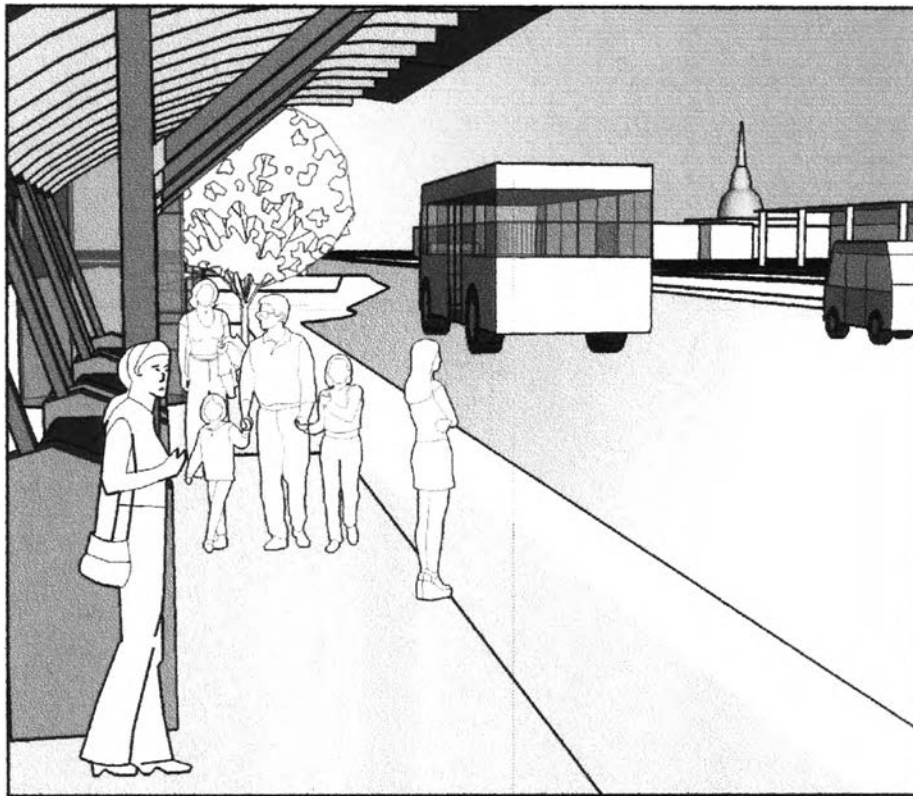
5.3.2 พื้นที่ส่วนถนนบางนา-ตราด ด้านทิศใต้



แผนที่ 5.7 แสดงแผนผังพื้นที่การออกแบบบริเวณที่ 2

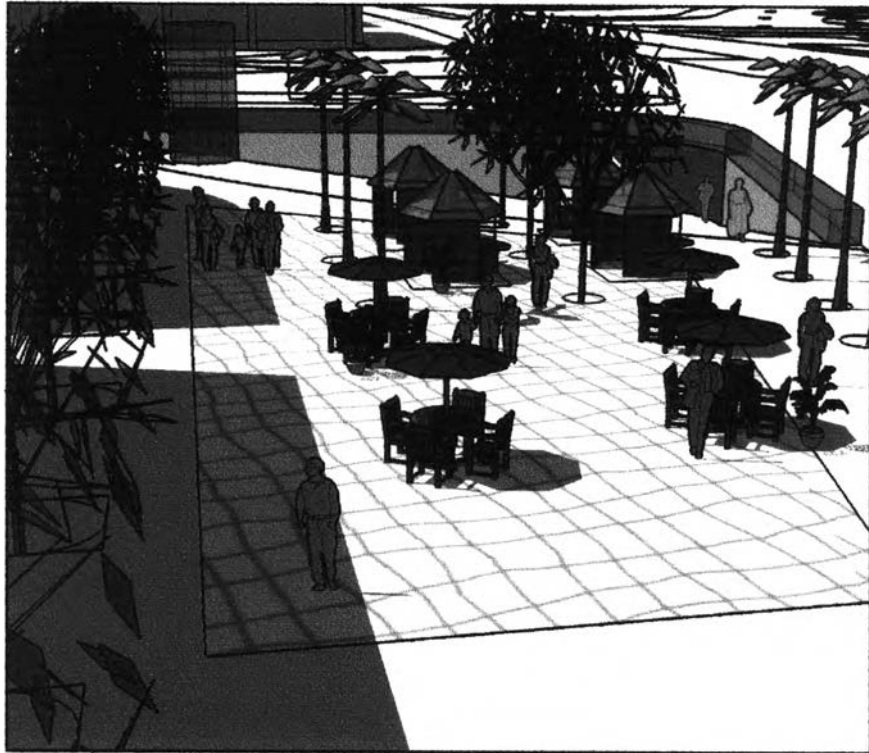
พื้นที่บริเวณด้านติดถนนสุขุมวิทด้านทิศใต้ ผังศูนย์แสดงสินค้าไบเทค เป็นจุดที่เริ่มการเดินทางไปสู่จังหวัดสมุทรปราการ พื้นที่ออกแบบจึงออกแบบเพื่อรองรับการเข้ามาใช้งานด้านการสัญจรและการค้า โดยปรับปรุงพื้นที่เดิมซึ่งส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ว่างและอาคารโรงงานร้างเปลี่ยนเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมที่สามารถรองรับคนเข้ามาใช้งานด้านเปลี่ยนการสัญจรและเข้ามายังศูนย์แสดงสินค้าไบเทค โดยประกอบไปด้วยกิจกรรมหลักๆดังนี้ ด้านการสัญจร ด้านพาณิชย์กรรม ที่จอดรถ และตลาดนัดชุมชน โดยกิจกรรมต่างๆเชื่อมโยงถึงกันด้วยทางเดินเท้าขนาดใหญ่เชื่อมโยงบริเวณการสัญจรริมถนนสุขุมวิทสู่ศูนย์แสดงสินค้าไบเทค และทางทิศใต้เป็นแนวทางเดินเพื่อเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าBTS โดยในพื้นที่จุดเปลี่ยนการสัญจรบริเวณพื้นที่ที่ 2 มีรายละเอียดในการออกแบบดังนี้

1. ป้ายรถโดยสารประจำทาง เพื่อเดินทางไปจังหวัดสมุทรปราการ มีจุดได้แก่บริเวณใต้ทางยกระดับข้ามสี่แยกบางนา และบริเวณจุดทางลงของทางยกระดับ มีระยะทางห่างกันประมาณ 100 เมตร โดยคนที่เข้ามาใช้งานสามารถมองเห็นมุมมองขององค์เจดีย์ทองวัดบางนาในฝั่งตรงข้ามได้อย่างชัดเจน

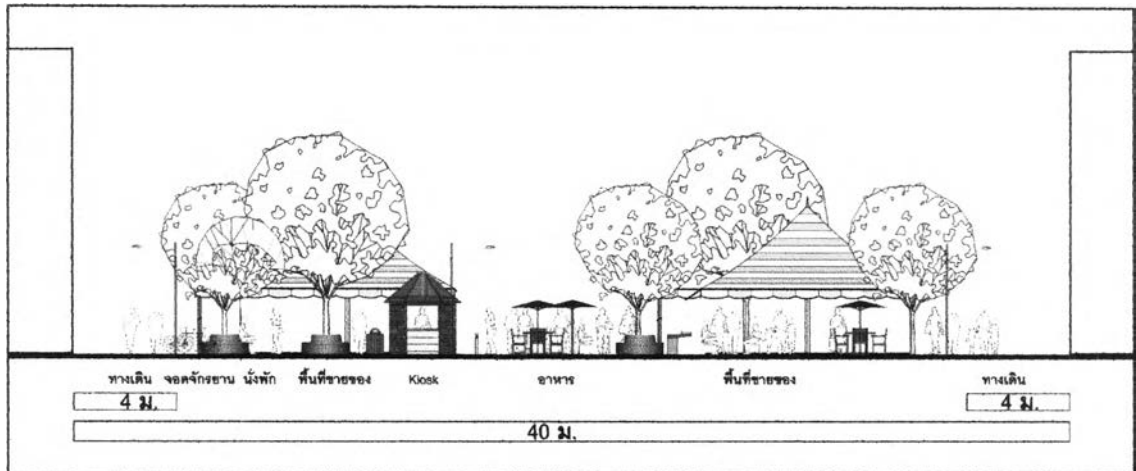


รูปที่ 5.12 แสดงทัศนียภาพบริเวณป้ายรถโดยสารประจำทางริมถนนสุขุมวิท

2. จุดขึ้น-ลงสู่ทางเดินเท้าลอดข้ามถนนใต้ดิน
3. ชุมชขายอาหารและที่นั่งพักผ่อนริมถนนบางนา-ตราด ประกอบไปด้วยชั้มร้านค้าขายอาหาร โต๊ะนั่ง ที่นั่งพักใต้ต้นไม้ โดยกิจกรรมที่เกิดขึ้นในบริเวณนี้ช่วยเพิ่มความปลอดภัยให้แก่คนเดินเท้าและช่วยสอดส่องเพิ่มความปลอดภัยแก่คนที่อยู่ในทางเดินลอดข้ามถนนใต้ดิน
4. ที่จอดรถจักรยานยนต์รับจ้าง
5. ที่จอดรถตู้โดยสารรับจ้าง



รูปที่ 5.13 แสดงทัศนียภาพบริเวณซุ้มขายอาหารและที่นั่งพักผ่อนริมถนนบางนา-ตราด
6. พื้นที่ตลาดนัดชุมชน



รูปที่ 5.14 แสดงรูปตัดบริเวณตลาดนัดชุมชน

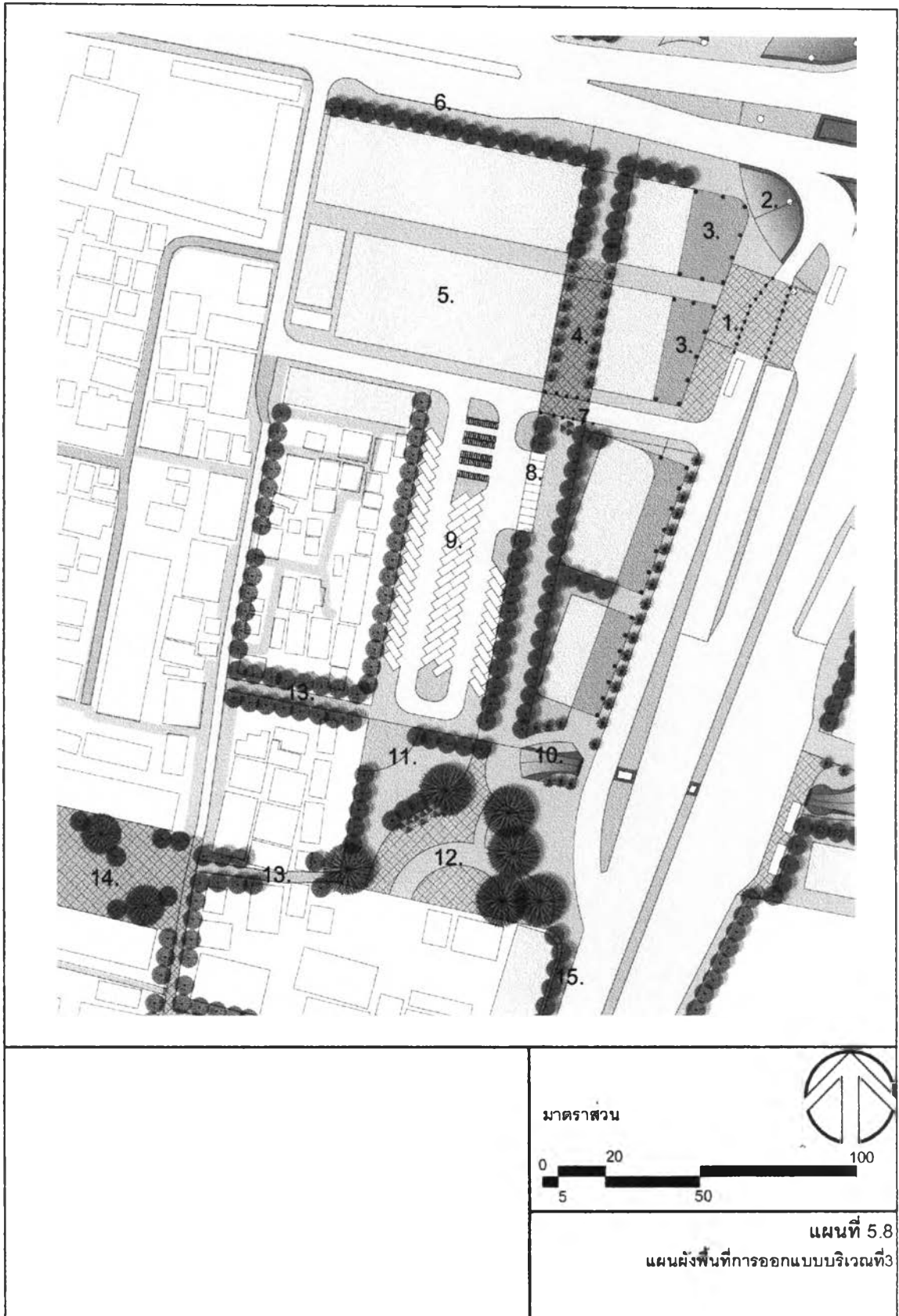
7. จุดขึ้น-ลงสู่ทางเดินเท้าลอดข้ามถนนใต้ดิน ไปสู่ชุมชนบางนาใน โดรงเรียนวัดบางนาใน และวัดบางนาในฝั่งตรงข้าม
8. ที่จอดรถยนต์ส่วนบุคคล สามารถจอดได้ 102คัน
9. ทางเดินเท้าเชื่อมต่อไปสู่ศูนย์แสดงสินค้าไบเทค
10. ทางเดินเท้าเชื่อมต่อไปสู่บริเวณจอดรถของศูนย์แสดงสินค้าไบเทค

ซึ่งภายหลังจากการออกแบบได้กำหนดให้มีความสูงอาคาร 4ชั้น มีพื้นที่อาคารในบริเวณด้านฝั่งถนนบางนา-ตราดด้านทิศใต้รวม 43,456 ตารางเมตร จะได้ว่า

-พื้นที่ปลูกสร้างรวมของอาคารต่อพื้นที่ดิน (Floor Area Ratio) หรือค่า FAR = 1.21

-สัดส่วนพื้นที่ว่างของที่ดินต่อพื้นที่ก่อสร้าง (Open Space Ratio) หรือค่า OSR= 69%

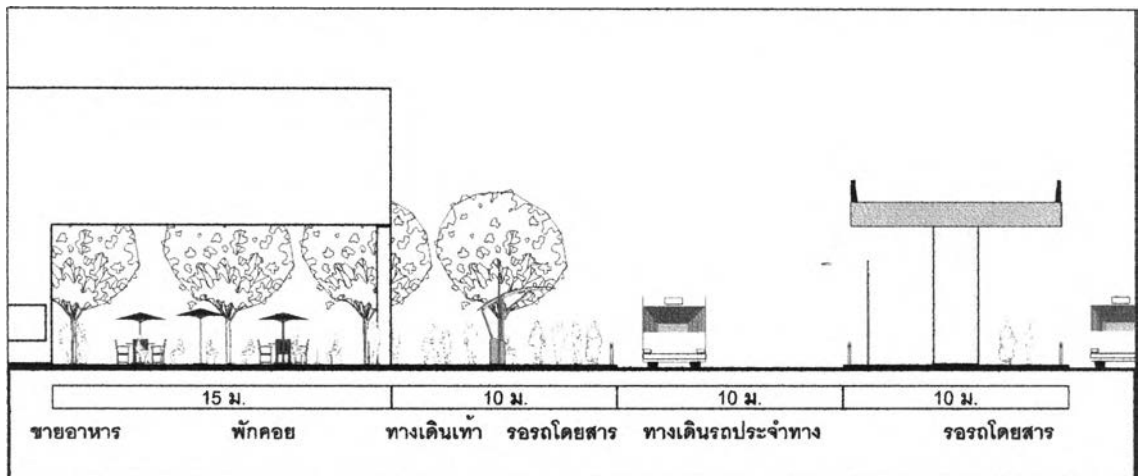
5.3.3 พื้นที่ส่วนถนนสุขุมวิท ด้านทิศใต้



แผนที่ 5.8 แสดงแผนผังพื้นที่การออกแบบบริเวณที่ 3

พื้นที่บริเวณด้านติดถนนสุขุมวิทด้านทิศใต้ ฝั่งตลาดสี่แยกบางนา เป็นจุดจอดรถโดยสารเพื่อเดินทางเข้าสู่กรุงเทพมหานครโดยทางด่วนเฉลิมมหานคร และเข้ามาใช้งานในตลาดสี่แยกบางนา จึงออกแบบเพื่อรองรับการเข้ามาใช้งานด้านการสัญจรและการค้า โดยปรับปรุงพื้นที่เดิมซึ่งส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ว่างรกร้างไม่มีการใช้งาน เปลี่ยนเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมที่สามารถรองรับคนเข้ามาใช้งานด้านเปลี่ยนการสัญจรและเข้ามายังตลาดสี่แยกบางนา โดยประกอบไปด้วยกิจกรรมหลักๆดังนี้ ด้านการเปลี่ยนการสัญจร ด้านพาณิชยกรรม ที่จอดรถ ตลาดสด ลานชุมชน และสนามเด็กเล่น โดยกิจกรรมต่างๆเชื่อมโยงถึงกันด้วยทางเดินเท้าระหว่างพื้นที่เปลี่ยนการสัญจรริมถนนสุขุมวิท ตลาดสี่แยกบางนา ที่จอดรถ ลานชุมชน สนามเด็กเล่น และเชื่อมต่อไปยังชุมชนวัดบางนาใน โรงเรียนและวัดบางนาใน และทางทิศใต้เป็นแนวทางเดินเพื่อเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าBTS โดยในพื้นที่จุดเปลี่ยนการสัญจรบริเวณพื้นที่ที่3 มีรายละเอียดในการออกแบบดังนี้

1. พื้นที่จอดรถโดยสาร
2. จุดขึ้น-ลงทางเดินลอดข้ามถนนใต้ดิน
3. พื้นที่การค้า ทานอาหาร พักผ่อนโดยสาร ได้อาคารพาณิชย์ ประกอบไปด้วยพื้นที่การค้า ทานอาหาร พักคอย และจอดรถโดยสาร

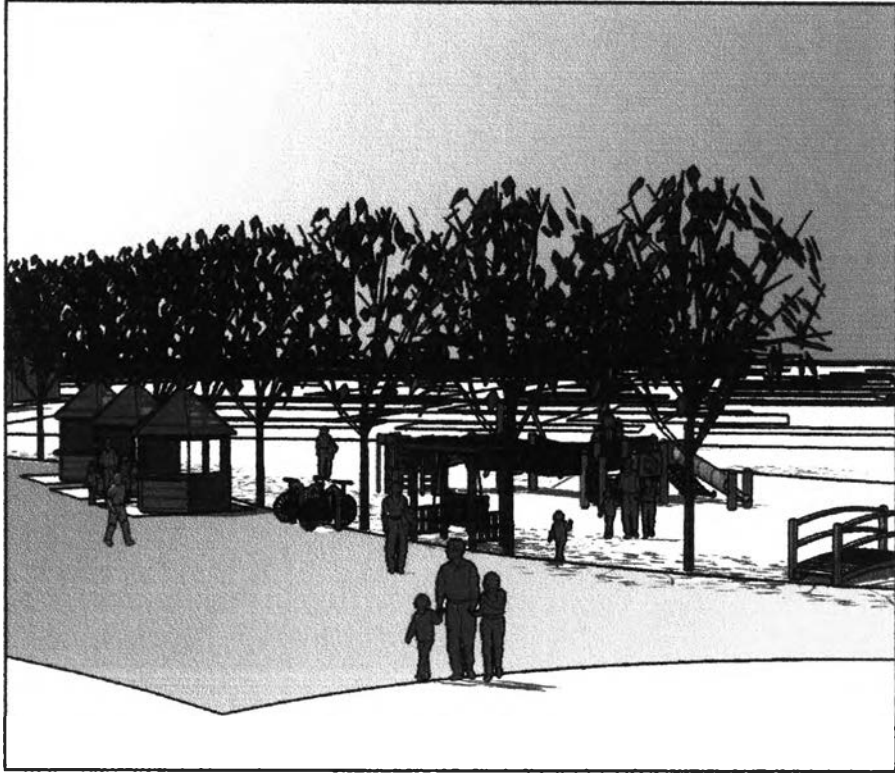


รูปที่ 5.15 แสดงรูปตัดบริเวณป้ายจอดรถโดยสารริมถนนสุขุมวิท

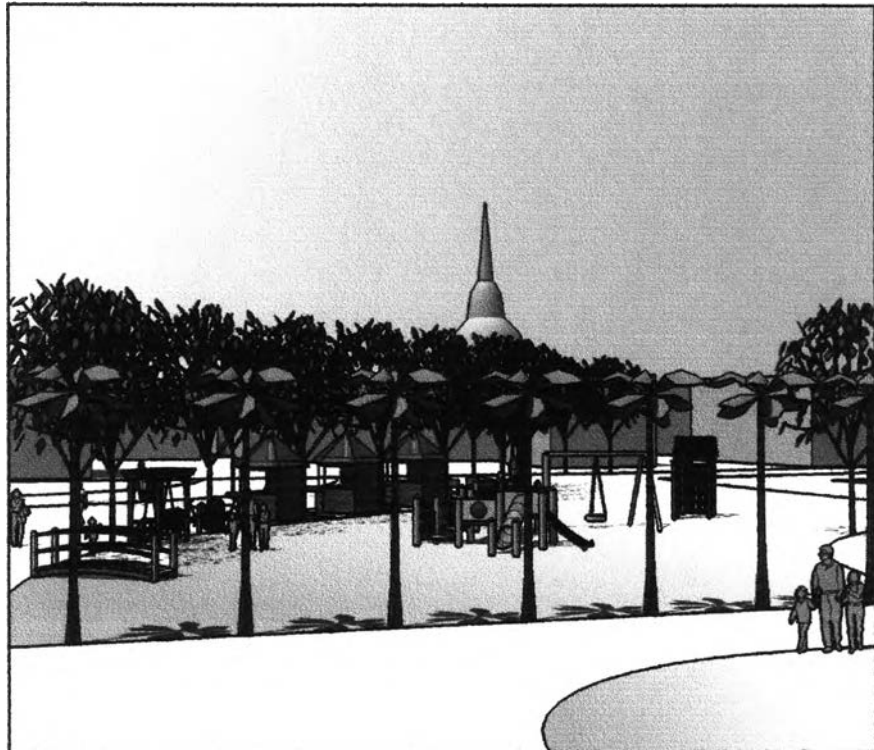
4. ลานหน้าตลาดสี่แยกบางนา
5. ตลาดสี่แยกบางนา
6. บริเวณจอดรถสองแถวรับจ้าง
7. บริเวณจอดรถจักรยานยนต์รับจ้าง
8. บริเวณจอดรถตู้โดยสาร
9. ที่จอดรถ สามารถจอดรถยนต์ได้ 58คัน รถจักรยานยนต์ 60คัน
10. จุดขึ้น-ลงทางเดินลอดข้ามถนนใต้ดิน
11. สนามเด็กเล่น
12. ลานอเนกประสงค์ชุมชน กีฬา พักผ่อน
13. ทางเดินเท้าเชื่อมต่อสู่ ชุมชนบางนาใน วัดบางนาใน และโรงเรียนวัดบางนาใน
14. ลานอเนกประสงค์โรงเรียนวัดบางนาใน
15. ทางเดินเท้าเชื่อมต่อไปสู่สถานีรถไฟฟ้าBTS

ซึ่งภายหลังจากการออกแบบได้กำหนดให้มีความสูงอาคาร 4 ชั้น มีพื้นที่อาคารในบริเวณด้านฝั่งถนน
 สุขุมวิท ด้านทิศใต้รวม 36,656 ตารางเมตร จะได้ค่า

- พื้นที่ปลูกสร้างรวมของอาคารต่อพื้นที่ดิน (Floor Area Ratio) หรือค่า FAR = 1.45
- สัดส่วนพื้นที่ว่างของที่ดินต่อพื้นที่ก่อสร้าง (Open Space Ratio) หรือค่า OSR = 64%

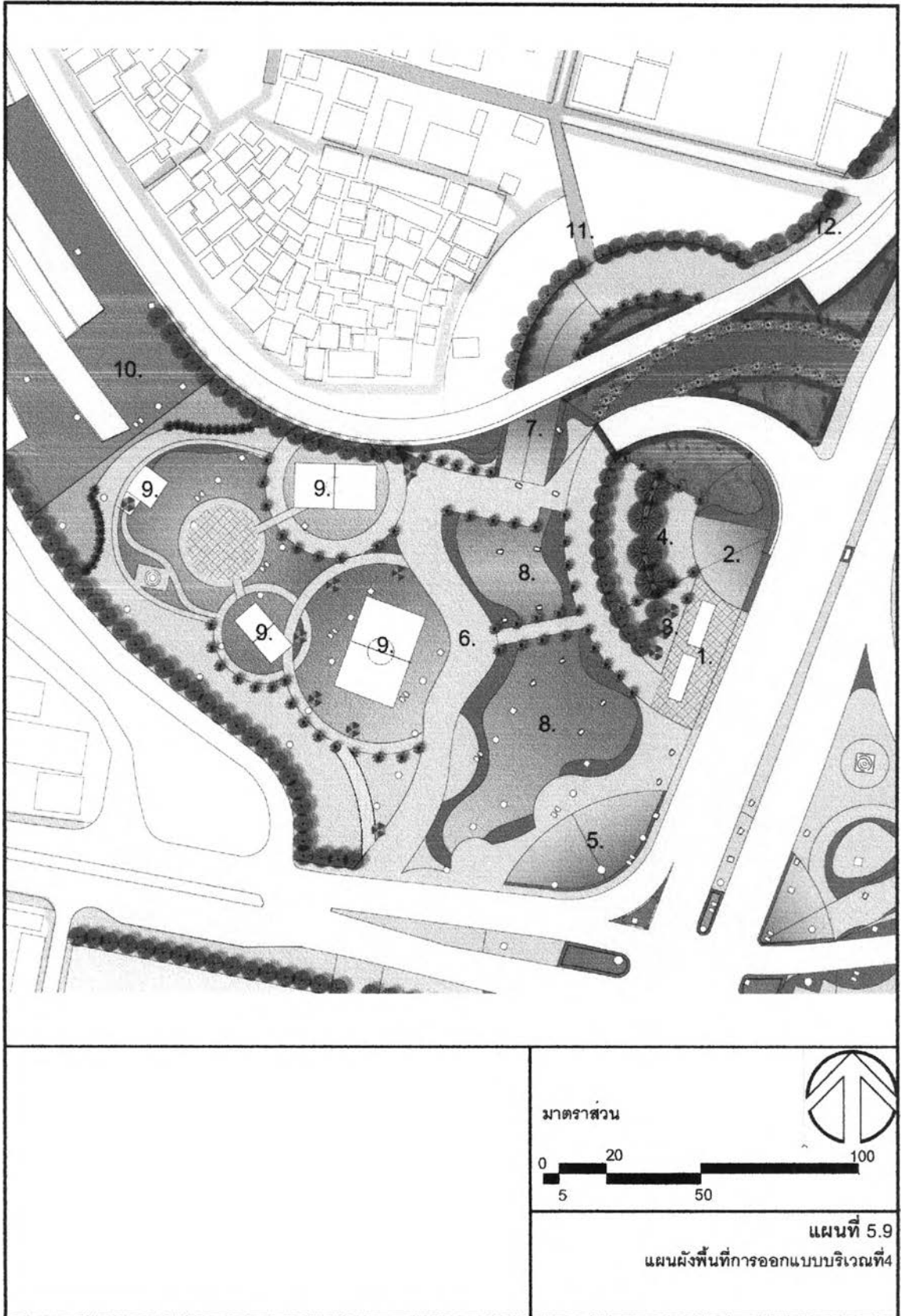


รูปที่ 5.16 แสดงทัศนียภาพบริเวณลานอเนกประสงค์ชุมชน



รูปที่ 5.17 แสดงทัศนียภาพบริเวณสนามเด็กเล่น

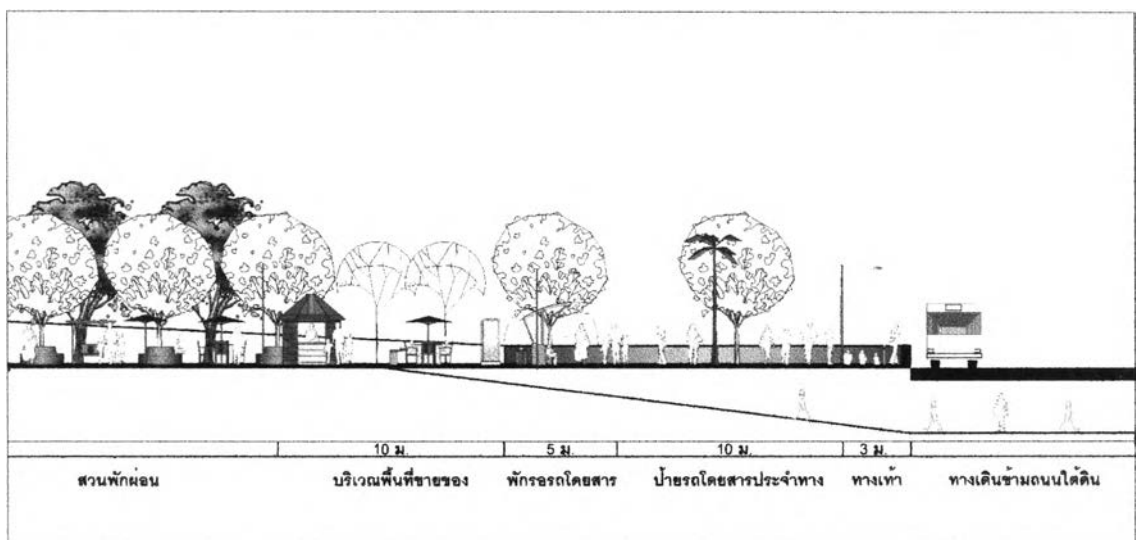
5.3.3 พื้นที่ส่วนถนนสุขุมวิท ด้านทิศเหนือ



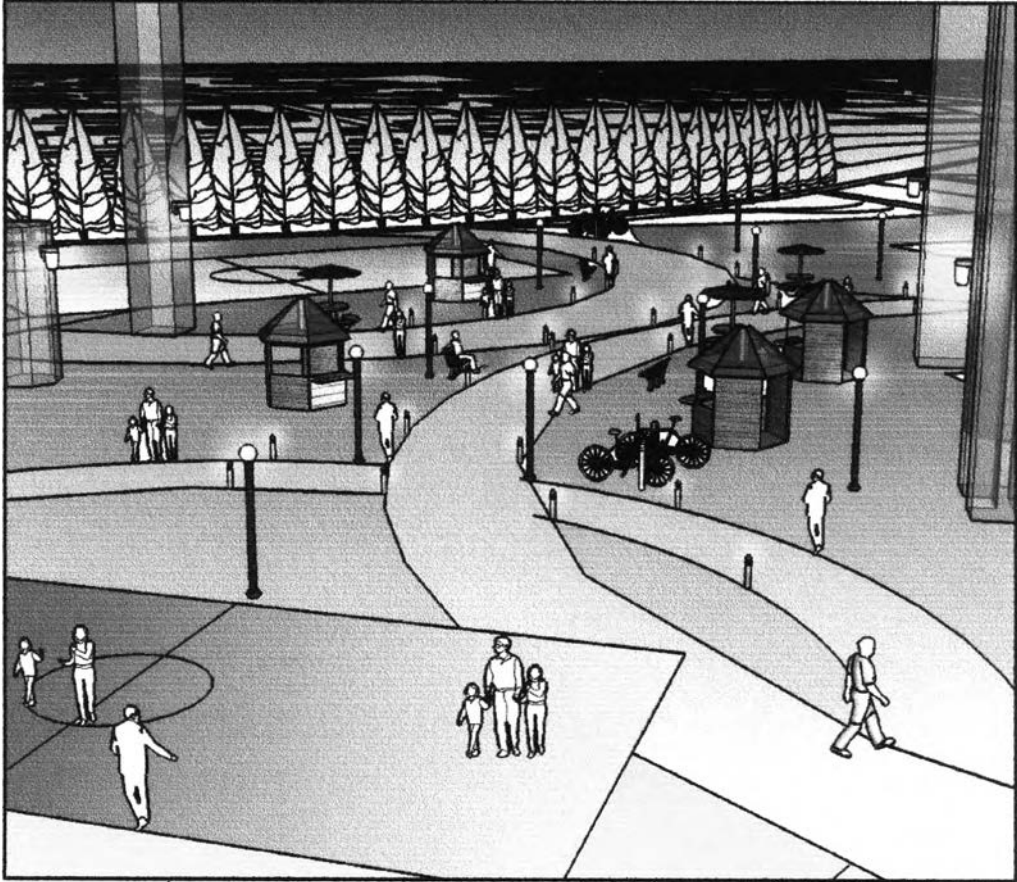
แผนที่ 5.9 แสดงแผนผังพื้นที่การออกแบบบริเวณที่ 4

พื้นที่บริเวณด้านติดถนนสุขุมวิทด้านทิศเหนือ เป็นพื้นที่มีการใช้งานพื้นที่ว่างใต้ทางยกระดับข้ามสี่แยกบางนา เป็นจุดรอดโดยสารถือเพื่อเดินทางเข้าสู่กรุงเทพมหานคร การออกแบบจึงรองรับการเข้ามาใช้งานด้านการสัญจรและพักผ่อน โดยปรับปรุงพื้นที่เดิมซึ่งส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ว่างใต้ทางยกระดับข้ามสี่แยกบางนา เปลี่ยนเป็นพื้นที่รกรกโดยสารถือและพื้นที่พักผ่อน ที่สามารถรองรับคนเข้ามาใช้งานด้านเปลี่ยนการสัญจรและเข้ามายังพื้นที่สวนสาธารณะและลานกีฬาชุมชน โดยประกอบไปด้วยกิจกรรมหลักๆดังนี้ ด้านการเปลี่ยนการสัญจร ลานกีฬา สวนสาธารณะ และสนามเด็กเล่น โดยกิจกรรมต่างๆเชื่อมโยงถึงกันด้วยทางเดินเท้า และเป็นแกนทางเดินเชื่อมโยงระหว่างชุมชนบางนาในชุมชนเจริญรุ่งเรืองกับชุมชนใต้ทางด่วน และเชื่อมต่อแนวทางเดินกับสถานีรถไฟฟ้า BTS ทางด้านทิศเหนือ โดยในพื้นที่จุดเปลี่ยนการสัญจรบริเวณพื้นที่ที่ 4 มีรายละเอียดในการออกแบบดังนี้

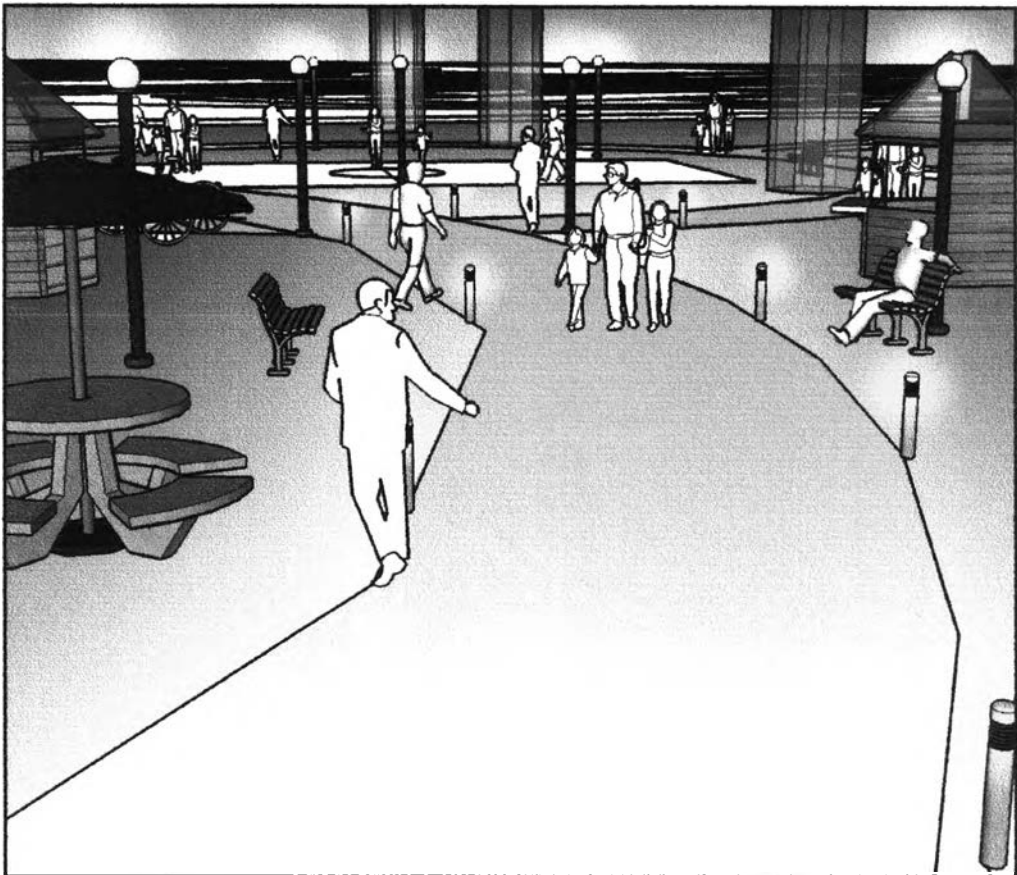
1. พื้นที่รกรกโดยสารถือ
2. จุดขึ้น-ลงทางเดินลอดข้ามถนนใต้ดิน
3. ชุ้มขายของ
4. พื้นที่พักผ่อนรกรกโดยสารถือ
5. จุดขึ้น-ลงทางเดินลอดข้ามถนนใต้ดิน
6. ทางเดินเท้าหลัก
7. จุดขึ้น-ลงทางเดินลอดข้ามถนนใต้ดิน
8. สวนสาธารณะ
9. ลานกีฬาชุมชน ประกอบด้วย สนามฟุตบอล สนามบาสเก็ตบอล และสนามวอลเลย์บอล
10. พื้นที่ให้เช่าเก็บของและพื้นที่เก็บอุปกรณ์สำหรับดับเพลิงใต้ทางยกระดับ
11. ทางเดินเท้าเข้าสู่ชุมชนใต้ทางด่วน
12. ทางเดินเท้าสู่สถานีรถไฟฟ้า BTS



รูปที่ 5.18 แสดงรูปตัดบริเวณพื้นที่รกรกโดยสารถือริมถนนสุขุมวิท



รูปที่ 5.19 แสดงทัศนียภาพบริเวณลานกีฬาใต้ทางยกระดับข้ามสี่แยกบางนา



รูปที่ 5.20 แสดงทัศนียภาพบริเวณลานกีฬาใต้ทางยกระดับข้ามสี่แยกบางนา