

## การศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

การศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษามีวัตถุประสงค์เพื่อประมวลข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่ศึกษา โดยเฉพาะทางด้านสภาพกายภาพของพื้นที่บริเวณจุดเปลี่ยนการสัญจรสี่แยกบางนาในปัจจุบัน ได้แก่สภาพภูมิศาสตร์ โครงสร้างพื้นฐาน การใช้ประโยชน์ที่ดิน กรรมสิทธิ์ที่ดิน ที่ว่างและที่รกร้าง สภาพทั่วไปของอาคารและสิ่งก่อสร้างและภูมิทัศน์และองค์ประกอบของเมืองในพื้นที่บริเวณจุดเปลี่ยนการสัญจรสี่แยกบางนาและพื้นที่โดยรอบ ตลอดจนศึกษาถึงลักษณะของกิจกรรมและการใช้สอยที่สะท้อนให้เห็นถึงสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ศึกษา เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในการนำมาวิเคราะห์ปัญหาและศักยภาพตลอดจนข้อจำกัดในการพัฒนาพื้นที่ในด้านต่างๆ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- 3.1 ประวัติความเป็นมาของพื้นที่บริเวณสี่แยกบางนา
- 3.2 สภาพทางด้านกายภาพของพื้นที่บริเวณสี่แยกบางนา
  - 3.2.1 สภาพภูมิศาสตร์ แนวเขตติดต่อของเขตบางนา
  - 3.2.2 แนวเขตการปกครองของเขตบางนา
  - 3.2.3 โครงสร้างพื้นฐาน
  - 3.2.4 การใช้ประโยชน์ที่ดิน
  - 3.2.5 กรรมสิทธิ์ที่ดิน
  - 3.2.6 ที่ว่างและที่รกร้าง
  - 3.2.7 สภาพทั่วไปของอาคารและสิ่งก่อสร้าง
  - 3.2.8 ภูมิทัศน์และองค์ประกอบของเมือง
  - 3.2.9 ปัญหาและศักยภาพ
- 3.3 สภาพด้านเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่บริเวณสี่แยกบางนา
  - 3.3.1 จำนวนประชากร
  - 3.3.2 ลักษณะทางเศรษฐกิจ
  - 3.3.3 ลักษณะทางสังคมและวัฒนธรรม
- 3.4 สรุปปัญหาและศักยภาพของพื้นที่บริเวณจุดเปลี่ยนการสัญจรสี่แยกบางนา

### 3.1 ประวัติความเป็นมา

เขตบางนาเดิมอยู่ในเขตการปกครองของเขตพระโขนงชื่อว่าแขวงบางนา แต่เนื่องด้วยสภาพพื้นที่ต่างๆ ในเขตพระโขนงมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วควบคู่กับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขยายตัวออกอย่างกว้างขวางและมีการกระจายตัวของประชากรและสาธารณูปโภคมากขึ้น ทางกรุงเทพมหานครได้แบ่งพื้นที่การปกครองแขวงบางนาออกจากเขตพระโขนงและได้ตั้งขึ้นเป็นเขตบางนาในปี พ.ศ.2541 โดยมีพื้นที่ 19.171 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 102,777คน และจำนวนบ้าน 43,872หลังคาเรือน และมีชุมชนตามระเบียบกรุงเทพมหานคร 38ชุมชน

เขตบางนาเป็นเขตต่อเมืองตะวันออกของกรุงเทพมหานคร อยู่ในบริเวณทิศตะวันออกเฉียงใต้ของจังหวัดกรุงเทพมหานคร โดยมีบทบาทเป็นเขตที่เชื่อมต่อเมืองทางด้านทิศตะวันออกจากกรุงเทพมหานครไปยังจังหวัดสมุทรปราการและภาคตะวันออกทั้ง4จังหวัดได้แก่จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง จังหวัดจันทบุรีและจังหวัดตราด โดยอาศัยถนนสายหลักในพื้นที่ได้แก่ ถนนสุขุมวิท และถนนบางนา-ตราด โดยถนนสายหลักทั้งสองนี้มีจุดตัดกันที่บริเวณสี่แยกบางนาบริเวณหลักกิโลเมตรที่ศูนย์ของถนนบางนา-ตราด

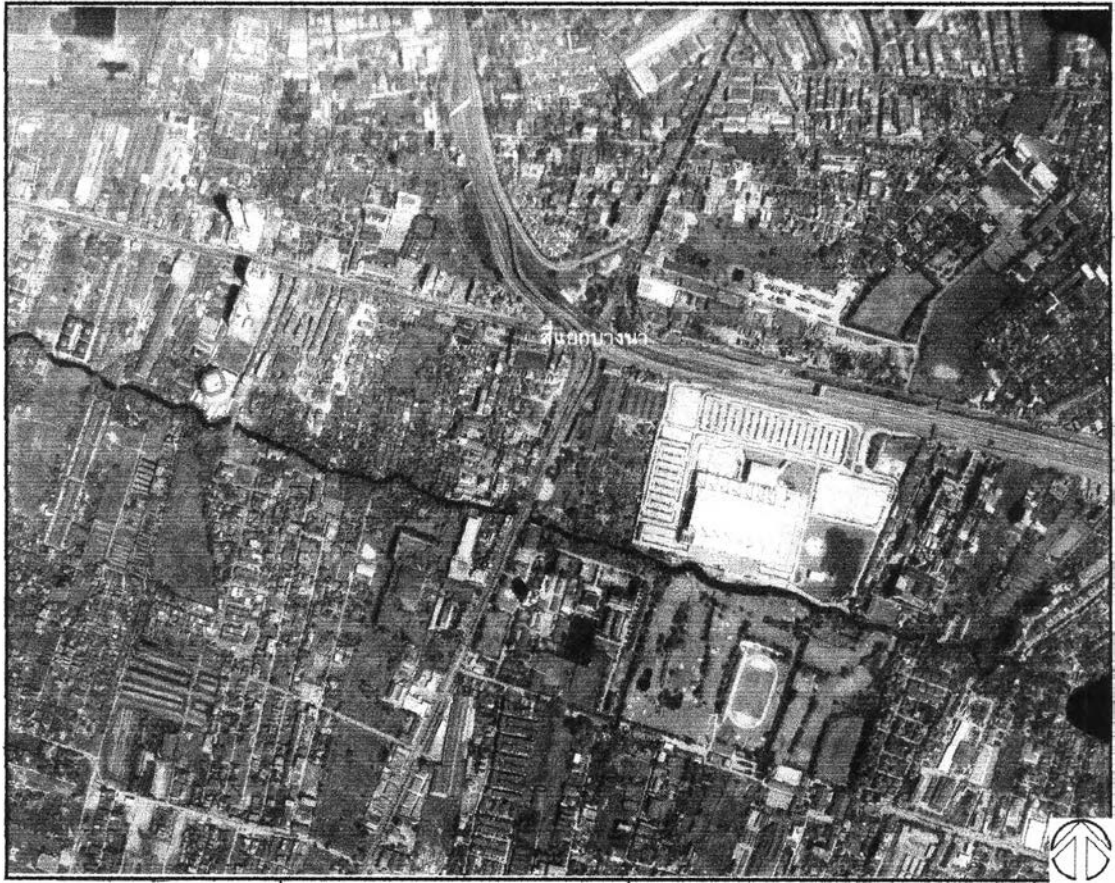


รูปที่ 3.1 ภาพถ่ายทางอากาศบริเวณสี่แยกบางนา ปีพ.ศ. 2517

ที่มา กองภาพถ่ายทางอากาศ กรมแผนที่ทหาร

พื้นที่บริเวณสี่แยกบางนาเป็นจุดตัดกันของถนนสามสายได้แก่ถนนสุขุมวิท ถนนบางนา-ตราด และถนนสรรพาวุธ ในปีพ.ศ. 2517 บริเวณโดยรอบสี่แยกบางนาพื้นที่จุดตัดบริเวณสี่แยกบางนาที่ไม่มีกิจกรรมอื่นๆ บริเวณโดยรอบสี่แยกบางนาไม่มีการใช้ประโยชน์ โดยเป็นที่ว่างรกร้าง มีอาคารและสิ่งก่อสร้างเพียงเล็กน้อยโดยรอบซึ่งอยู่ห่างจากสี่แยกบางนาประมาณ200เมตร โดยลักษณะของกิจกรรมทางด้านถนนสรรพาวุธเป็นลักษณะของการอยู่อาศัยโดยอาศัยอยู่รวมกันมีวัดบางนาในเป็นศูนย์กลางชุมชน การใช้ประโยชน์ที่ดินทางด้านถนนสุขุมวิทเป็นอาคารโรงงานและโกดังเก็บสินค้าขนาดใหญ่และที่ว่างรกร้าง การใช้ที่ดินด้านถนนบางนา-ตราดพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ว่างรกร้างโดยมีที่อยู่อาศัยเพียงเล็กน้อย ต่อมา มีการเริ่มก่อสร้างเส้นทางด่วนเฉลิมมหานครเพื่อให้ความสะดวกในการสัญจรเข้าสู่พื้นที่ส่วนต่างๆของกรุงเทพมหานคร สี่แยกบางนาจึงเป็นจุดเริ่มของเส้นทางด่วนจึงเกิดความเปลี่ยนแปลงทั้งทางด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและลักษณะของกิจกรรมต่างๆที่เกิดขึ้นมาตามลักษณะของ

การใช้งานเพื่อรองรับกิจกรรมด้านการสัญจรตั้งแต่ปีพ.ศ.2526 และกิจกรรมโดยรอบสี่แยกบางนา ทั้งทางด้าน การค้า การบริการ และที่อยู่อาศัย



รูปที่ 3.2 ภาพถ่ายทางอากาศบริเวณสี่แยกบางนา ปีพ.ศ. 2543

ที่มา กองภาพถ่ายทางอากาศ กรมแผนที่ทหาร

ในปีพ.ศ. 2543 ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณโดยรอบสี่แยกบางนาได้เปลี่ยนไปมากเนื่องจากอิทธิพลจากขนส่งและการสัญจรทำให้พื้นที่โดยรอบสี่แยกบางนามีการขยายตัวทางด้านที่อยู่อาศัยที่เข้ามาบริเวณติดกับเส้นทางการสัญจรของถนนสายหลักในพื้นที่โดยรอบสี่แยกบางนาและมีจำนวนที่พักอาศัยเพิ่มมากขึ้น ด้านพาณิชยกรรมเข้ามามากยิ่งขึ้นกว่าเดิม

### 3.2 สภาพทางด้านกายภาพ

#### 3.2.1 สภาพภูมิศาสตร์ แนวเขตติดต่อของเขตบางนา

สภาพทางภูมิศาสตร์ของเขตบางนามีลักษณะเป็นพื้นที่ราบลุ่ม มีแม่น้ำเจ้าพระยาไหลผ่านพื้นที่และมีคลองบางนาเป็นคลองที่ไหลผ่านเขตบางนาลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา

แนวเขตติดต่อของเขตบางนา

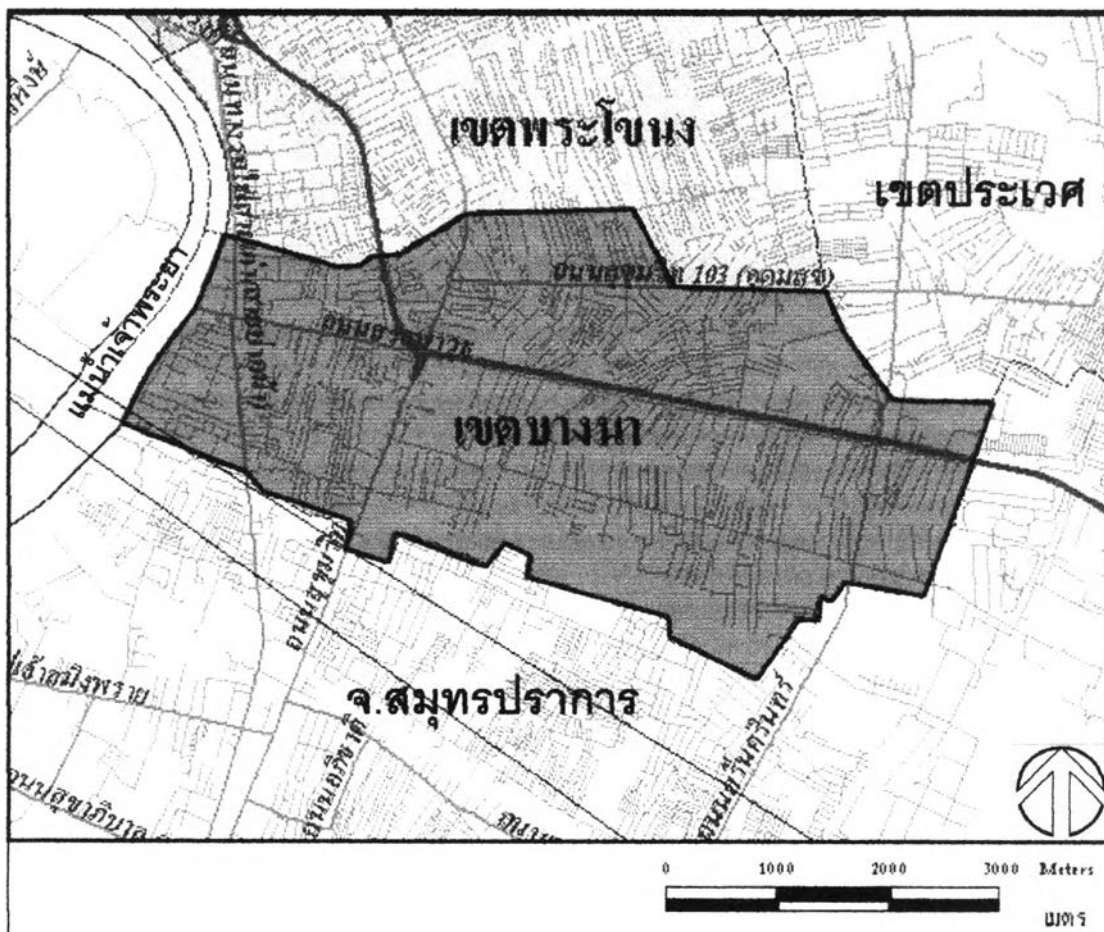
**ทิศเหนือ** ติดต่อกับ เขตพระโขนง เริ่มต้นจากจุดกึ่งกลางแม่น้ำเจ้าพระยาไปทางทิศตะวันออก เลียบไปตามคลองบางอ้อฝั่งเหนือผ่านทางด่านท่าเรือ-บางนา ผ่านถนนสุขุมวิทจนถึงแนวขอบทางของซอย

สุขุมวิท 101/1 (ซอยชิรธรรมสาริต) ด้านใต้ เลี้ยวมาทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ตามแนวขอบทางของซอย  
สุขุมวิท 103 (ซอยอุดมสุข) ด้านเหนือลงมารรจบกับคลองเคล็ดฝั่งตะวันออก

**ทิศตะวันออก** ติดต่อกับ เขตประเวศ, อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ เริ่มต้นจากจุดบรรจบ  
ระหว่างคลองเคล็ดฝั่งตะวันออกกับไปทางทิศใต้ฝั่งตะวันออกผ่านถนนศรีนครินทร์ เลียบไปคลองเคล็ดไปทางทิศ  
ตะวันออกจนมารรจบกับคลองบางนาฝั่งตะวันออก เลี้ยวไปทิศใต้ตามแนวคลองบางนาฝั่งตะวันออก ซึ่งเป็น  
แนวแบ่งเขตกับอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ

**ทิศใต้** ติดต่อกับ อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ เริ่มจากระหว่างแนวแบ่งเขตอำเภอเมือง จังหวัด  
สมุทรปราการ กับกรุงเทพมหานครไปทางทิศตะวันตกไปตามแนวแบ่งเขตกรุงเทพมหานครกับ อำเภอเมือง  
จังหวัดสมุทรปราการ บรรจบที่กลางแม่น้ำเจ้าพระยา

**ทิศตะวันตกกับ** ติดต่อ อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ เริ่มต้นจากระหว่างแนวกิ่งกลาง  
แม่น้ำเจ้าพระยา กับแนวแบ่งเขตกรุงเทพมหานครกับอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ ไปทางทิศเหนือบรรจบ  
กับจุดตัดกิ่งกลางแม่น้ำเจ้าพระยากับคลองบางอ้อฝั่งเหนือ โดยมีพื้นที่ปกครองประมาณ 19.171 ตาราง  
กิโลเมตร



แผนที่ 3.1 แสดงแนวเขตการติดต่อของเขตบางนา

### 3.2.2 ขอบเขตของพื้นที่ศึกษา

การกำหนดขอบเขตของพื้นที่ศึกษาคำนึงถึงพื้นที่ที่มีกิจกรรมเกี่ยวข้องกับการสัญจรที่เกิดขึ้นโดยรอบสี่แยกบางนา เพื่อศึกษาลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมการสัญจรที่เกิดขึ้น โดยพื้นที่ศึกษาครอบคลุมพื้นที่เปลี่ยนการสัญจรริมถนนสุขุมวิท ถนนบางนา-ตราด ถนนสรรพาวุธ พื้นที่ว่างใต้ทางยกระดับข้ามสี่แยกบางนา พื้นที่ว่างโดยรอบสี่แยกบางนา ชุมชนวัดบางนาใน ชุมชนเจริญรุ่งเรือง ชุมชนใต้ทางด่วน อาคารพาณิชย์ริมถนนสุขุมวิท ตลาดสี่แยกบางนา และรวมไปถึงพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ6รอบพระชนมพรรษา (BTS) ทั้ง2บริเวณได้แก่บริเวณถนนสุขุมวิทด้านทิศเหนือและบริเวณถนนสุขุมวิทด้านทิศใต้ โดยมีขนาดพื้นที่ศึกษาโดยรวมประมาณ 58,750ตารางวา หรือประมาณ 146ไร่

#### อาณาเขตติดต่อของพื้นที่ศึกษา

ทิศเหนือ	ถ.สุขุมวิทด้านทิศเหนือบริเวณปากซอย ถ.สุขุมวิท 103 (อุดมสุข)
ทิศใต้	ติดคลองบางนา ไปจนถึงบริเวณหน้ากรมอุตุนิยมวิทยา
ทิศตะวันออก	ทางทิศใต้ติดศูนย์นิทรรศการและการค้านานาชาติกรุงเทพฯ (BITEC) และด้านสุดเขตอาคารพาณิชย์ติดถนนสุขุมวิทด้านทิศเหนือ
ทิศตะวันตก	สุดขอบเขตชุมชนบางนาในไปจนถึงขอบเขตทางด่วนเฉลิมมหานคร

ขอบเขตพื้นที่ศึกษายังคำนึงถึงลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นในบริเวณพื้นที่โดยรอบสี่แยกบางนาคือการเปลี่ยนการสัญจร ในรูปแบบต่างๆได้แก่ การใช้รถโดยสารประจำทาง รถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด รถตู้โดยสารสาธารณะ รถจักรยานยนต์รับจ้าง และรถสองแถวรับจ้าง ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวเกิดขึ้นโดยรอบของสี่แยกบางนาบริเวณริมถนน ทั้งถนนบางนา-ตราด ถนนสุขุมวิท และถนนสรรพาวุธ ตลอดจน และอิทธิพลที่เกิดขึ้นจากการสัญจร ได้แก่กิจกรรมการค้า สถานศึกษา และศาสนสถาน และการกำหนดขอบเขตพื้นที่ได้ครอบคลุมนอกจากชุมชนใกล้เคียงที่ได้รับอิทธิพลของการสัญจรจำนวน3ชุมชนได้แก่ชุมชนบางนาใน ชุมชนเจริญรุ่งเรือง และชุมชนใต้ทางด่วน แล้วยังรวมไปถึงพื้นที่การก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าBTSที่จะเกิดขึ้นในอนาคตและการขยายตัวที่จะเกิดขึ้นโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าอีกด้วย



### 3.2.3 โครงสร้างพื้นฐาน

#### 3.2.3.1 รายละเอียดของการศึกษาโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่ มีดังนี้

1. ระบบโครงข่ายการสัญจร
2. สภาพการจราจร
3. ลักษณะทิศทางการสัญจร
4. ลักษณะการขนส่งสาธารณะ
5. ลักษณะการเปลี่ยนการสัญจรในพื้นที่
6. ลักษณะทางเดินเท้า
7. การจอดรถ

1. **ระบบโครงข่ายการสัญจร** ในพื้นที่ศึกษามีถนนสายหลัก3สาย ได้แก่ ถนนสุขุมวิท ถนนบางนา-ตราด และถนนสรรพาวุธ มีทางยกระดับ2สายได้แก่ ทางด่วนเฉลิมมหานคร และทางด่วนบูรพาวิถี ถนนสายรอง1สายได้แก่ถนนสุขุมวิท 103 ( ซ.อุดมสุข ) ถนนซอยได้แก่ถนนซอยต่างๆในถนนสุขุมวิท ถนนบางนา-ตราด และถนนสรรพาวุธ โดยระบบโครงข่ายถนนที่บริเวณพื้นที่ศึกษาเป็นการตัดกันของถนนสายหลัก3สายมาจาก4ทิศทาง ได้แก่ ถนนสุขุมวิทจากเขตพระโขนง ถนนสุขุมวิทจากจังหวัดสมุทรปราการ ถนนบางนา-ตราดจากอำเภอบางพลี และถนนสรรพาวุธ และถนนทางยกระดับ1สายได้แก่ทางด่วนเฉลิมมหานคร มีลักษณะกระจายการสัญจรจากส่วนต่างๆของพื้นที่ไปยังทิศทางต่างๆ5ทิศทางด้วยกัน โดยมีรายละเอียดของถนนในพื้นที่ศึกษาดังนี้

1. ถนนสุขุมวิท มีขนาด4ช่องจราจร บริเวณสี่แยกบางนา มี 6ช่องจราจร มีความกว้าง18 เมตร มีทางเดินเท้ากว้างประมาณ1-2เมตร มีเกาะกลางถนน เป็นถนนสายหลักของพื้นที่ ทิศเหนือมาจากเขตพระโขนง ทิศใต้มาจากจังหวัดสมุทรปราการ

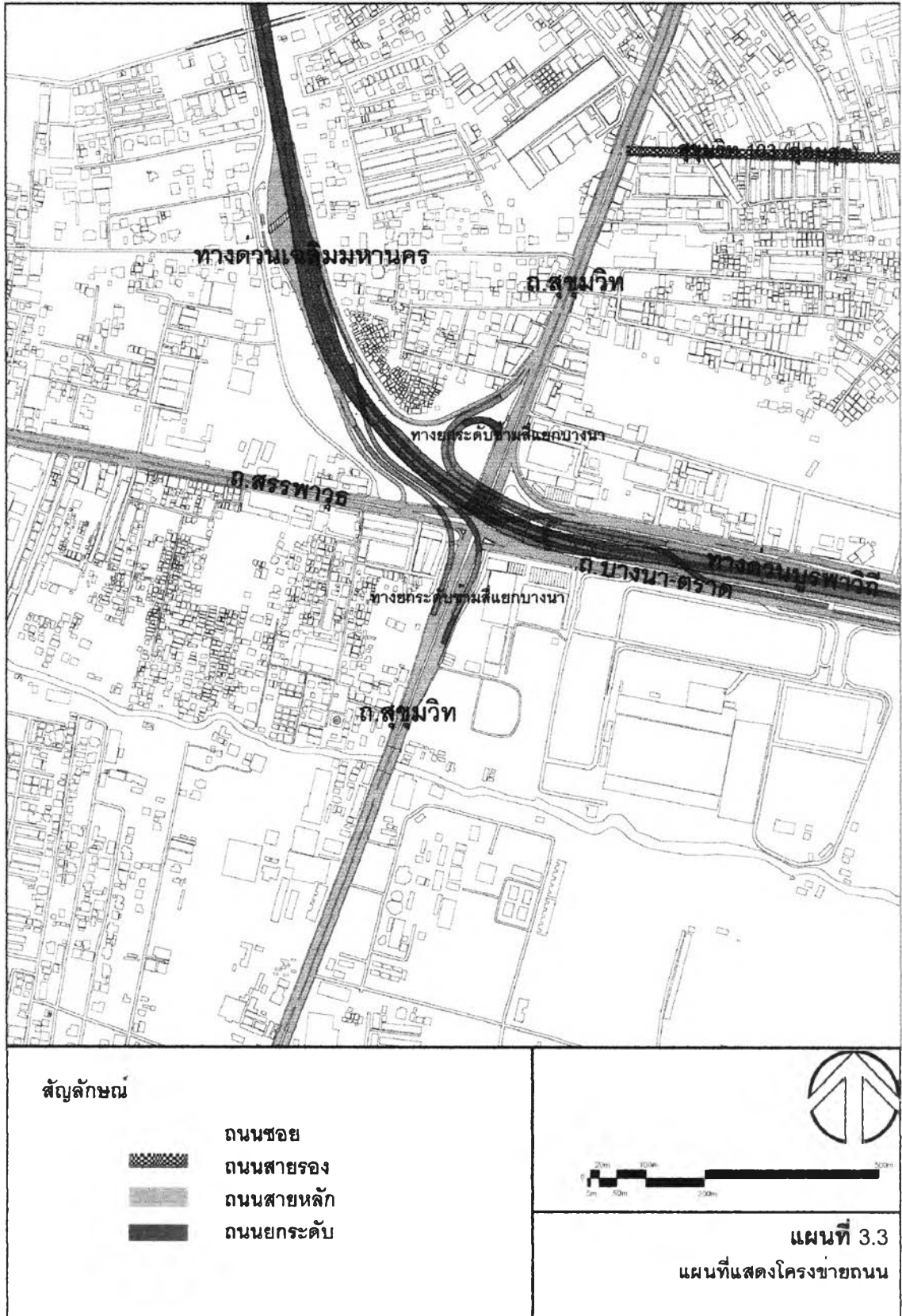
2. ถนนบางนา-ตราด มีขนาด6ช่องจราจร บริเวณใกล้สี่แยกบางนามีฝั่งละ6ช่องจราจร มีความกว้าง18เมตร บริเวณปกติมี 8 ช่องจราจร มีทางเดินเท้ากว้างประมาณ1-2เมตร มีเกาะกลางถนน โดยเกาะกลางถนนเป็นที่ตั้งของเสาทางด่วนบูรพาวิถีและเสาทางยกระดับข้ามสี่แยกบางนา เป็นถนนสายหลักของพื้นที่ โดยมาจากอำเภอบางพลีจังหวัดสมุทรปราการ

3. ถนนสรรพาวุธ มีขนาด 4ช่องจราจร ความกว้างของถนน12เมตร มีทางเดินเท้ากว้างประมาณ1-2เมตร มีเกาะกลางถนน เป็นถนนสายหลักของพื้นที่ โดยมาจากแม่น้ำเจ้าพระยา

4. ทางยกระดับข้ามสี่แยกบางนา มีขนาด 4ช่องจราจร ความกว้างของถนน12เมตร ขนาดของเสาทางยกระดับคือ2X2เมตรและมีความสูงจากระดับดินประมาณ7เมตร ไม่มีทางเดินเท้า

5. ทางด่วนบูรพาวิถี มีขนาด 6 ช่องจราจร ความกว้างของถนน18 เมตร ขนาดของเสาทางด่วนคือ2X2เมตรและมีความสูงจากระดับดินประมาณ18 เมตร ไม่มีทางเดินเท้า

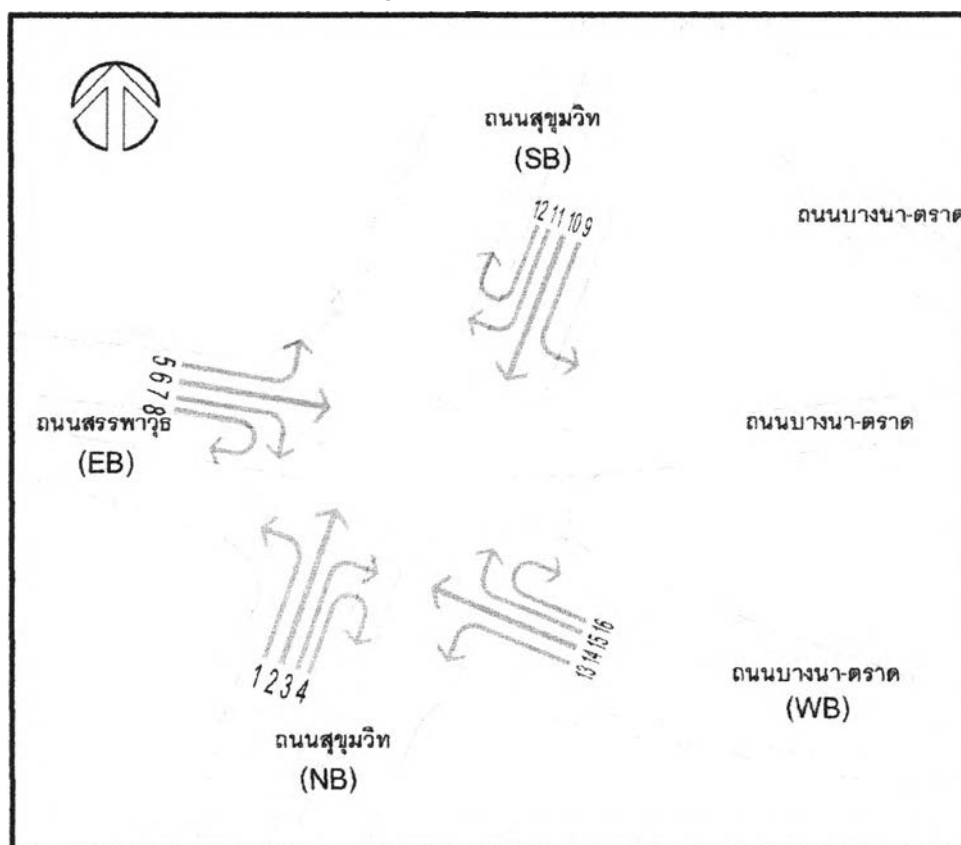
6. ถนนสุขุมวิท 103 (อุดมสุข) มีขนาด4ช่องจราจรความกว้างของถนน 12 เมตร มีทางเดินเท้ากว้างประมาณ1-2เมตร ไม่มีเกาะกลางถนน



แผนที่ 3.3 แสดงโครงข่ายถนน



2. **สภาพการจราจร** ถนนสายหลักที่ผ่านในพื้นที่ได้แก่ถนนสุขุมวิท ถนนบางนา-ตราด และถนนสรรพาวุธ และมีทางยกระดับข้ามสี่แยกบางนาที่มาจากถนนบางนา-ตราด เพื่อเชื่อมต่อกับทางด่วนเฉลิมมหานคร โดยการมีลักษณะสัญจรของพื้นที่มารวมกันบริเวณสี่แยกบางนาและกระจายไปสู่พื้นที่ต่างๆ ทำให้บริเวณสี่แยกบางนาเป็นจุดรวมของการสัญจรทุกประเภทและมีความเข้มข้นของปริมาณรถ ได้แก่รถยนต์ส่วนตัว รถโดยสารประจำทาง รถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ และรถตู้โดยสาร มากกว่าบริเวณอื่นๆ โดยมีรายละเอียดจำนวนรถที่เข้ามาใช้งานในพื้นที่เปลี่ยนการสัญจรสี่แยกบางนาดังนี้



รูปที่ 3.3 แสดงปริมาณของยานพาหนะที่ผ่านบริเวณพื้นที่ศึกษา (ดูตารางที่ 3.1)

ที่มา สำนักงานการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร

คำอธิบายทิศทางการสัญจร (รูปที่ 3.3)

ทิศทาง NB มาจากจังหวัดสมุทรปราการ

ทิศทาง 1 เลี้ยวซ้ายเข้าถนนสรรพาวุธ

ทิศทาง 2 ตรงเข้าสู่เขตพระโขนง

ทิศทาง 3 เลี้ยวขวาสูถนนบางนา-ตราด

ทิศทาง 4 กลับรถ

ทิศทาง SB มาจากเขตพระโขนง

ทิศทาง 9 เลี้ยวขวาสูถนนบางนา-ตราด

ทิศทาง 10 ตรงเข้าสู่ถนนสุขุมวิท

ทิศทาง 11 เลี้ยวขวาสูถนนสรรพาวุธ

ทิศทาง 12 กลับรถ

ทิศทาง EB มาจากถนนสรรพาวุธ

ทิศทาง 5 เลี้ยวซ้ายเข้าถนนสุขุมวิท

ทิศทาง 6 ตรงเข้าสู่ถนนบางนา-ตราด

ทิศทาง 7 เลี้ยวขวาสูถนนสุขุมวิท

ทิศทาง 8 กลับรถ

ทิศทาง WB มาจากอำเภอบางพลี จ.สมุทรปราการ

ทิศทาง 13 เลี้ยวซ้ายเข้าถนนสุขุมวิท

ทิศทาง 14 ตรงเข้าสู่ถนนสรรพาวุธ

ทิศทาง 15 เลี้ยวขวาสูถนนสุขุมวิท

ทิศทาง 16 กลับรถ

ตารางที่ 3.1 แสดงปริมาณการจราจรเฉลี่ยที่ผ่านเข้ามาในพื้นที่สี่แยกบางนา (ดูรูปที่ 3.3)

ทิศทาง		ปริมาณการจราจรเฉลี่ย ในช่วงเวลา 07.00-19.00 ( คัน/ชม. ไม่รวมรถจักรยานยนต์ )
NB	1	404
	2	694
	3	793
	4	16
	<b>รวม</b>	<b>1,907</b>
EB	5	185
	6	580
	7	73
	8	32
	<b>รวม</b>	<b>870</b>
SB	9	1,359
	10	591
	11	434
	12	7
	<b>รวม</b>	<b>2,391</b>
WB	13	289
	14	696
	15	1,426
	16	555
	<b>รวม</b>	<b>2,966</b>

ที่มา สำนักการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร

สำรวจเมื่อวันที่ 27 สิงหาคม พ.ศ. 2547

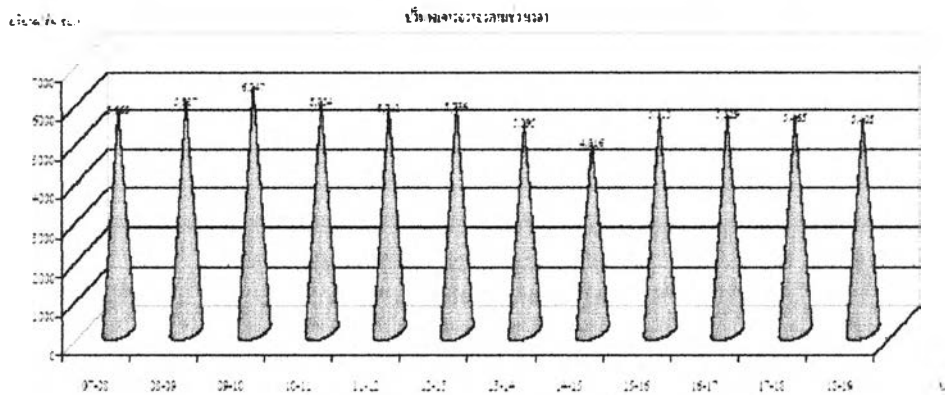
การสัญจรที่ผ่านในบริเวณพื้นที่ศึกษามีปริมาณที่ต่างกันโดยจะมีปริมาณมากที่สุดที่ถนนบางนาตราด เพราะเป็นถนนที่มีการสัญจรจากเขตต่อเมืองตะวันออกของกรุงเทพมหานครเพื่อที่จะเข้ากรุงเทพมหานครได้แก่เขตลาดกระบัง อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ และจากจังหวัดทางภาคตะวันออก ทั้งสี่จังหวัดได้แก่จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง จังหวัดฉะเชิงเทรา และจังหวัดตราด ถนนที่มีปริมาณการสัญจรผ่านเข้ามาในพื้นที่ศึกษาน้อยลงมาได้แก่ ถนนสุขุมวิท และถนนสรรพาวุธตามลำดับ

ปริมาณการจราจรแต่ละช่วงเวลา (คัน/ชม.) รวมทุกทิศทาง (ไม่รวมรถจักรยานยนต์)													
เวลา	07.00	08.00	09.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	รวม
15	1,450	1,490	1,594	1,531	1,545	1,265	1,420	1,248	1,442	1,395	1,316	1,331	17,027
30	2890	2,873	3,164	2,962	2,990	2,742	2,725	2,404	2,740	2,756	2,761	2,668	33,675
45	4,193	4,310	4,732	4,462	4,254	4,241	3,997	3,622	4,071	4,120	4,102	4,004	50,108
<b>รวม</b>	<b>5,665</b>	<b>5,887</b>	<b>6,247</b>	<b>5,854</b>	<b>5,712</b>	<b>5,738</b>	<b>5,295</b>	<b>4,816</b>	<b>5,515</b>	<b>5,529</b>	<b>5,465</b>	<b>5,405</b>	<b>67,126</b>

ตารางที่ 3.2 แสดงปริมาณการจราจรแต่ละช่วงเวลา รวมทุกทิศทาง (ดูรูปที่ 3.3)

ที่มา สำนักการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร

สำรวจเมื่อวันที่ 27 สิงหาคม พ.ศ. 2547



แผนภูมิที่ 3.1 แสดงปริมาณการจราจรแต่ละช่วงเวลา รวมทุกทิศทาง

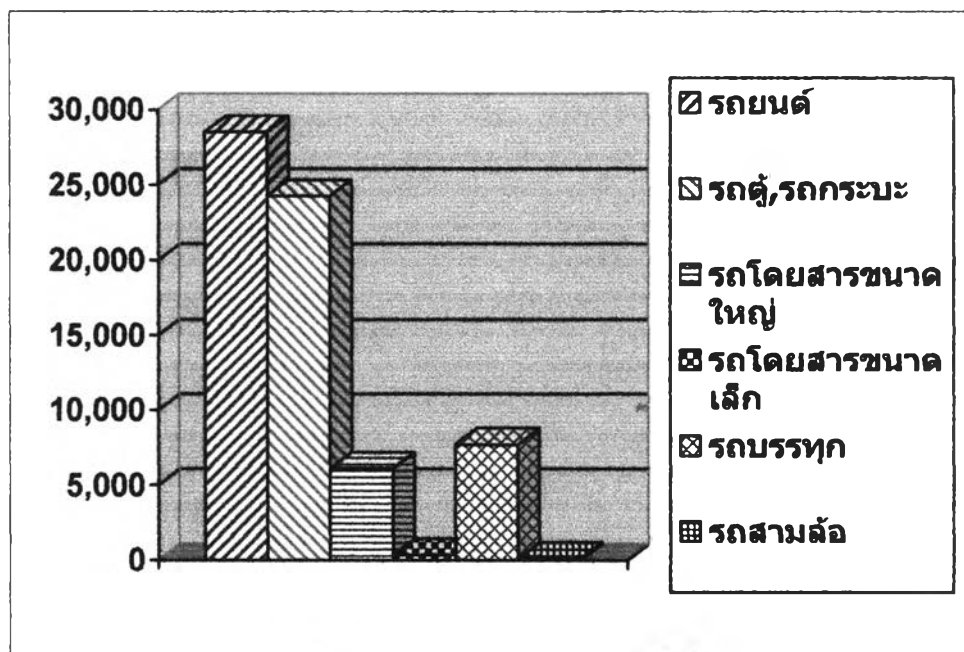
ที่มา สำนักการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร

สำรวจเมื่อวันที่ 27 สิงหาคม พ.ศ. 2547

ช่วงเวลาที่มียานยนต์จำนวนมากคือช่วงเวลาที่เร่งด่วนในช่วงเช้าตั้งแต่เวลา 07.00 น. และจะมีมากที่สุดเวลา 09.00 น. และค่อยๆมีปริมาณลดลงไปจนถึงเวลา 02.00 น. แล้วปริมาณรถจะเพิ่มมาอีกครั้งในช่วงเร่งด่วนช่วงเย็นเวลา 15.00 น. - 19.00 น.

ประเภทการสัญจร	จำนวนรถ ( คัน ) (ช่วงเวลา 07.00-19.00)
รถยนต์	28,522
รถตู้,รถกระบะ	24,284
รถโดยสารขนาดใหญ่	6,120
รถโดยสารขนาดเล็ก	351
รถบรรทุก	7,742
รถสามล้อ	107
<b>รวม</b>	<b>67,126</b>

ตารางที่ 3.3 แสดงประเภทการสัญจรและปริมาณการสัญจรที่ผ่านในพื้นที่ศึกษา (ดูรูปที่ 3.3)

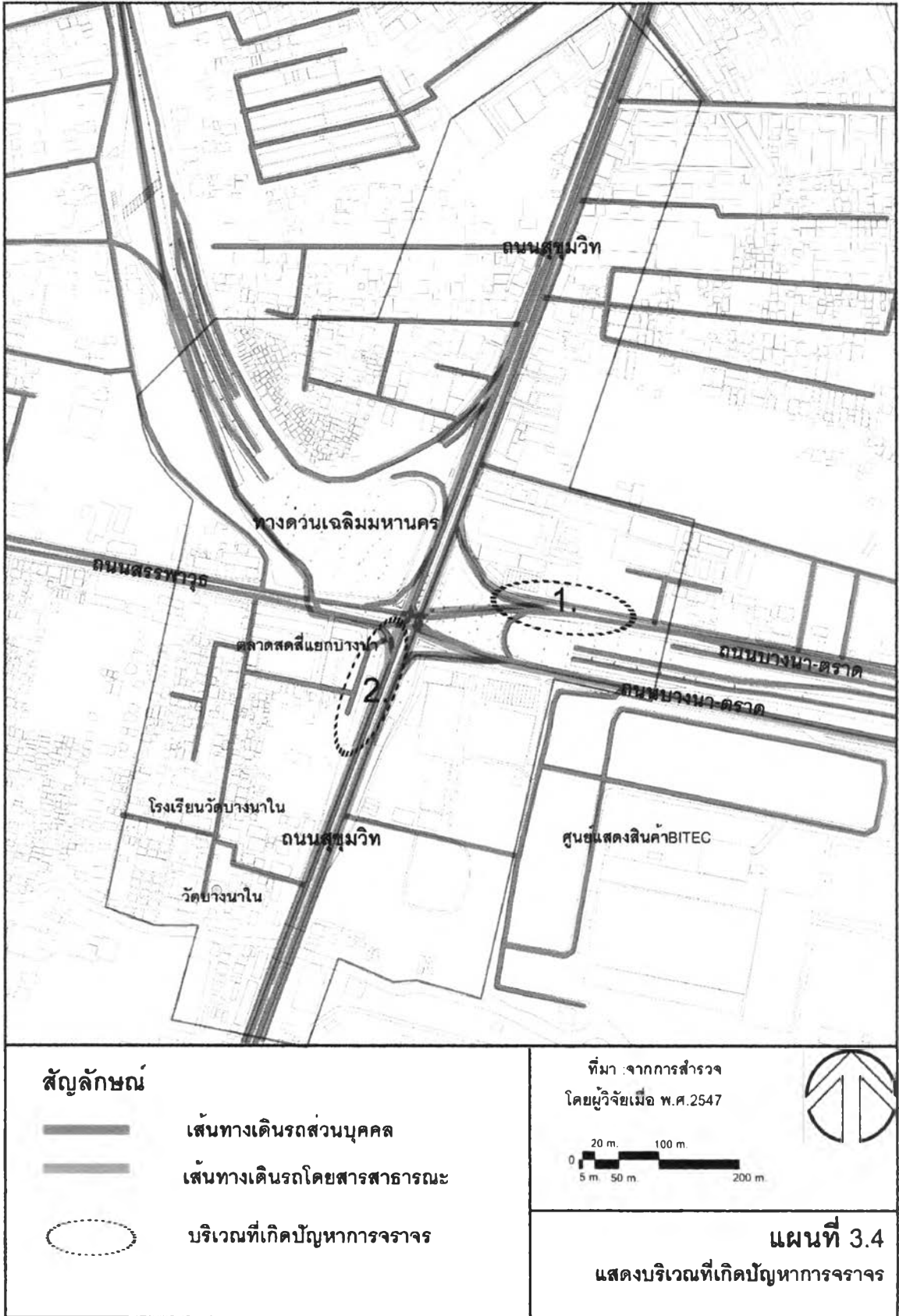


แผนภูมิที่ 3.2 แสดงปริมาณการสัญจรในพื้นที่ศึกษา  
ที่มา สำนักงานจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร

สภาพการจราจรที่เคลื่อนตัวผ่านบริเวณสี่แยกบางนามีปริมาณรถมาก ทั้งรถส่วนบุคคล รถโดยสารสาธารณะต่างๆ ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาการจราจรตามมา บริเวณที่มีปัญหาการจราจรที่สำคัญมีอยู่ 2 บริเวณได้แก่

1. บริเวณริมถนนบางนาตราดด้านทิศเหนือที่มีปริมาณของรถส่วนบุคคลที่มาจากถนนสุขุมวิท และรถขนส่งขนาดใหญ่ที่มาจากถนนสรรพาวุธผ่านบริเวณนี้เป็นจำนวนมาก ประกอบกับเป็นจุดหยุดรถโดยสารและรถโดยสารสาธารณะและรถโดยสารระหว่างจังหวัดที่เดินทางไปสู่ภาคตะวันออก ทำให้ช่องเดินรถเหลือเพียง 2 ช่องจาก 6 ช่องจราจร ไม่เพียงพอต่อการรองรับปริมาณรถจำนวนมากที่ผ่านอยู่ตลอดเวลา ส่งผลให้เกิดปัญหาการติด

2. บริเวณริมถนนสุขุมวิททิศใต้ฝั่งตลาดสี่แยกบางนา มีปริมาณของรถส่วนบุคคลที่มาจากจังหวัดสมุทรปราการ ผ่านบริเวณนี้เป็นจำนวนมาก ประกอบกับเป็นจุดหยุดรถโดยสารและรถโดยสารสาธารณะจำนวนมากจากถนนสุขุมวิทเพื่อเดินทางเข้าสู่ภายในกรุงเทพมหานคร ทำให้ช่องเดินรถเหลือเพียง 2 ช่องจาก 5 ช่องจราจร ไม่เพียงพอต่อการรองรับปริมาณรถจำนวนมากที่ผ่านอยู่ตลอดเวลา ส่งผลให้เกิดปัญหาการติด



แผนที่ 3.4 แสดงบริเวณที่เกิดปัญหาการจราจร

### 3. ลักษณะทิศทางการสัญจร ในพื้นที่ศึกษามีลักษณะของทิศทางการสัญจร3

ลักษณะคือ

1. ทิศทางเดินรถสวนทางกันแต่มีเกาะกลางถนนเป็นตัวแบ่งเส้นทางการสัญจรไม่ให้มีการปะปนกัน ซึ่งเป็นถนนสายหลักในพื้นที่ได้แก่ถนนบางนา-ตราด ถนนสุขุมวิท และถนนสรรพาวุธ มีขนาดของเกาะกลางถนนประมาณ1-3เมตร

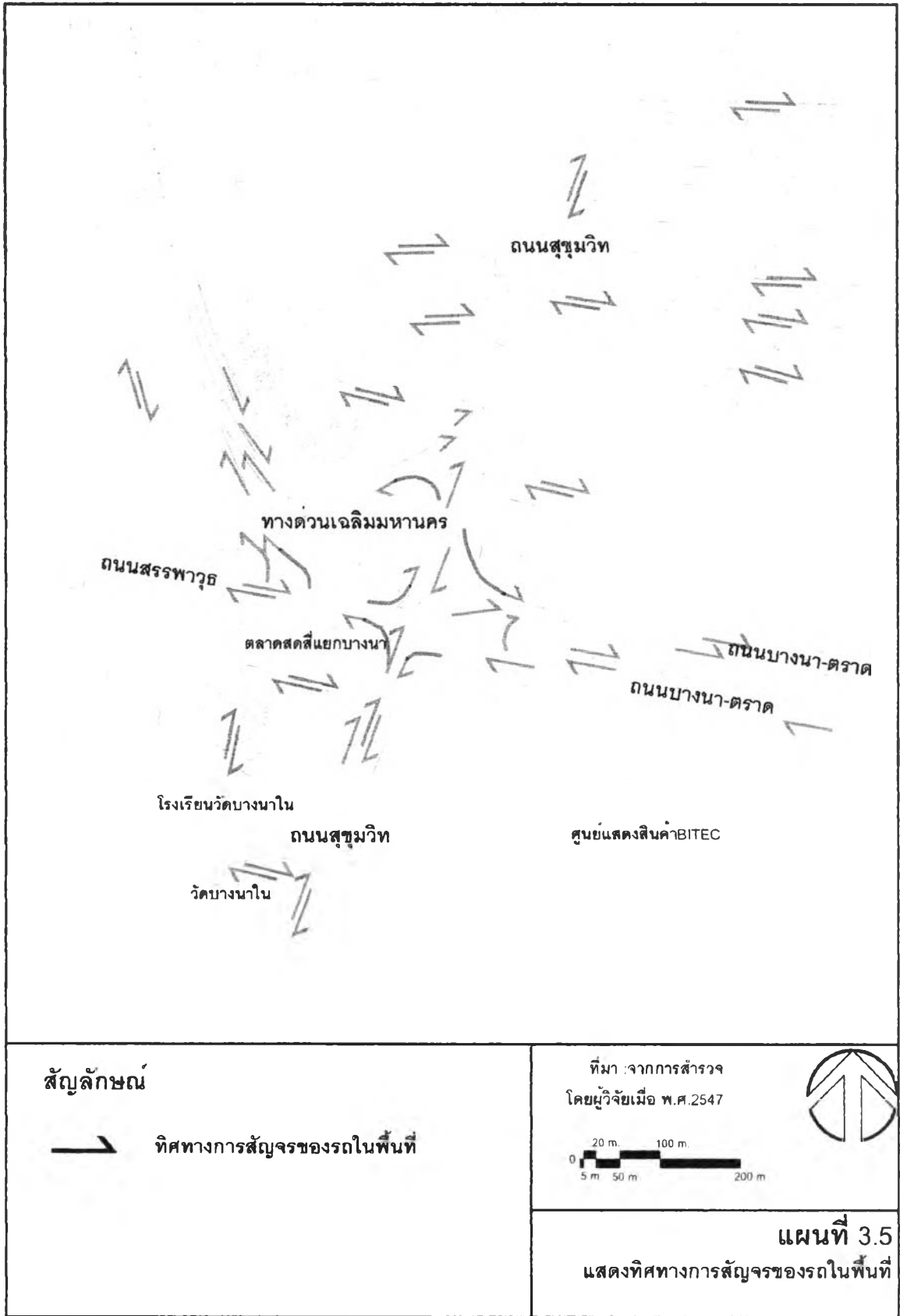
2. ทิศทางเดินรถสวนทางกันและไม่มีเกาะกลางถนนเป็นตัวแบ่งเส้นทางการสัญจร ส่วนใหญ่จะเป็นถนนสายรองซึ่งมีปริมาณการสัญจรน้อยลงมาได้แก่ถนนภายในซอยชุมชนวัดบางนาใน ถนนซอยสุขุมวิท103/3 ถนนภายในซอยชุมชนใต้ทางด่วน

3. ถนนที่เดินรถทางเดียว ได้แก่ถนนที่เป็นช่องจราจรโดยเฉพาะ ได้แก่ ทางด่วนเฉลิมมหานคร ทางด่วนบูรพาวิถี และทางยกระดับข้ามสี่แยกบางนา

4. ลักษณะการขนส่งสาธารณะ เส้นทางการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ ใช้เส้นทางเดียวกับรถยนต์โดยมีการให้บริการด้านขนส่งสาธารณะ2ลักษณะคือ 1. การขนส่งสาธารณะที่บริการเชื่อมต่อกับพื้นที่ภายนอก และ 2. การขนส่งสาธารณะที่บริการเชื่อมต่อกับพื้นที่ภายในเขตชุมชนเมือง

1. การขนส่งสาธารณะที่บริการเชื่อมต่อกับพื้นที่ภายนอก ได้แก่ รถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด ตั้งอยู่บริเวณถนนบางนาตราดด้านทิศเหนือ ให้บริการการขนส่งโดยสารครอบคลุมพื้นที่ภาคตะวันออกทั้ง4จังหวัดได้แก่ จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง จังหวัดจันทบุรี และจังหวัดตราด รถที่ให้บริการได้แก่รถโดยสารปรับอากาศชั้น1 รถโดยสารปรับอากาศชั้น2 และรถโดยสารไม่ปรับอากาศ ทำรถตู้โดยสารจังหวัดสมุทรสาคร ตั้งอยู่บริเวณถนนสุขุมวิทด้านทิศใต้ฝั่งตะวันตก ให้บริการการขนส่งโดยสารระหว่างเขตบางนาและจังหวัดสมุทรสาคร รถที่ให้บริการคือรถตู้โดยสาร (ดูแผนที่ 3.6)

2. การขนส่งสาธารณะที่บริการเชื่อมต่อกับพื้นที่ภายในเขตชุมชนเมือง ได้แก่รถประจำทาง รถตู้โดยสาร รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถสองแถวรับจ้าง และรถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ6รอบพระชนมพรรษา (BTS) ซึ่งจะเปิดให้บริการในอนาคต โดยพื้นที่จุดการบริการขนส่งสัญจรภายในพื้นที่เขตชุมชนเมืองตั้งอยู่โดยรอบสี่แยกบางนา ให้บริการการขนส่งโดยสารระหว่างเขตบางนาและพื้นที่ใกล้เคียงได้แก่ ไปจังหวัดสมุทรปราการ ไปอำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ เขตลาดกระบัง พื้นที่ส่วนต่างๆภายในจังหวัดกรุงเทพมหานคร (ดูแผนที่ 3.6)



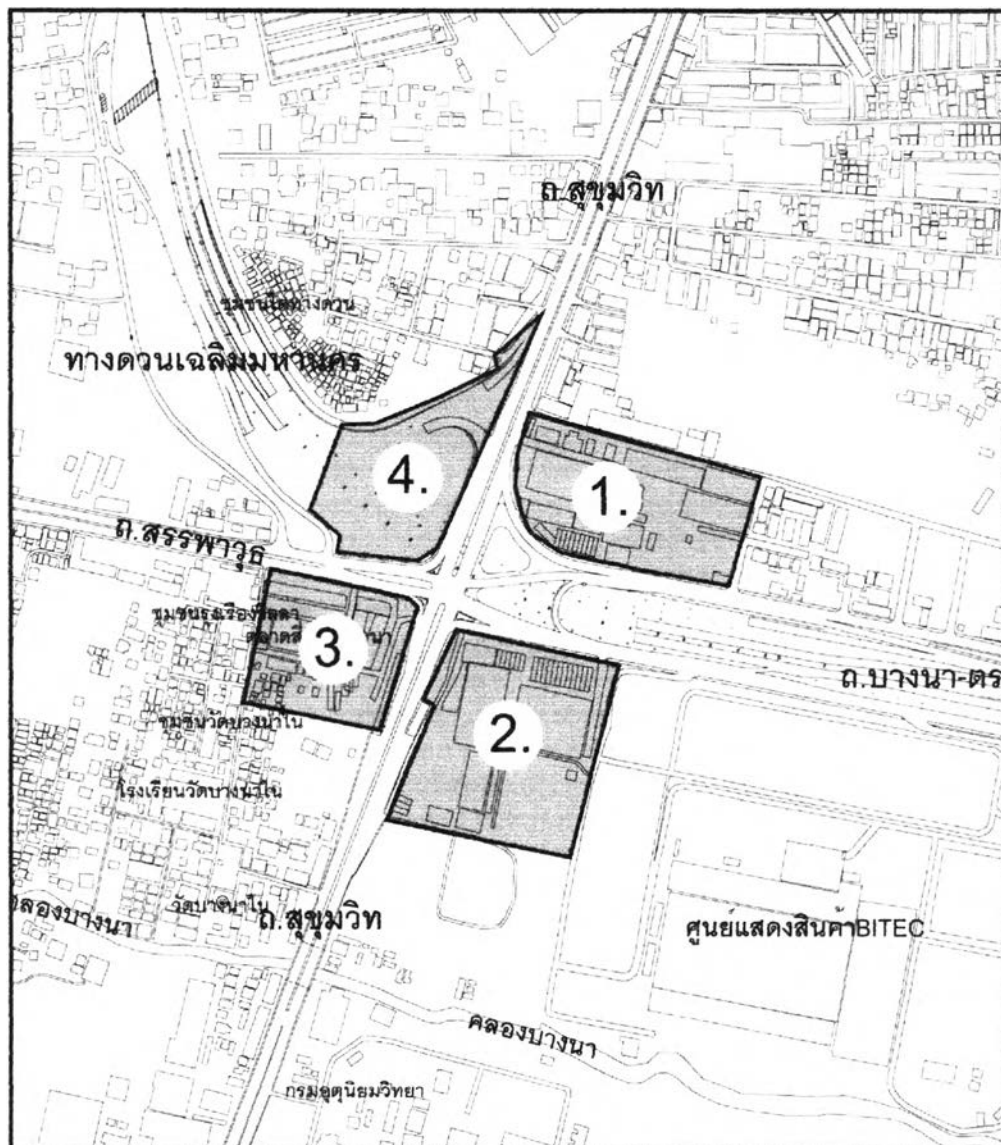
แผนที่ 3.5 แสดงทิศทางการสัญจรของรถในพื้นที่





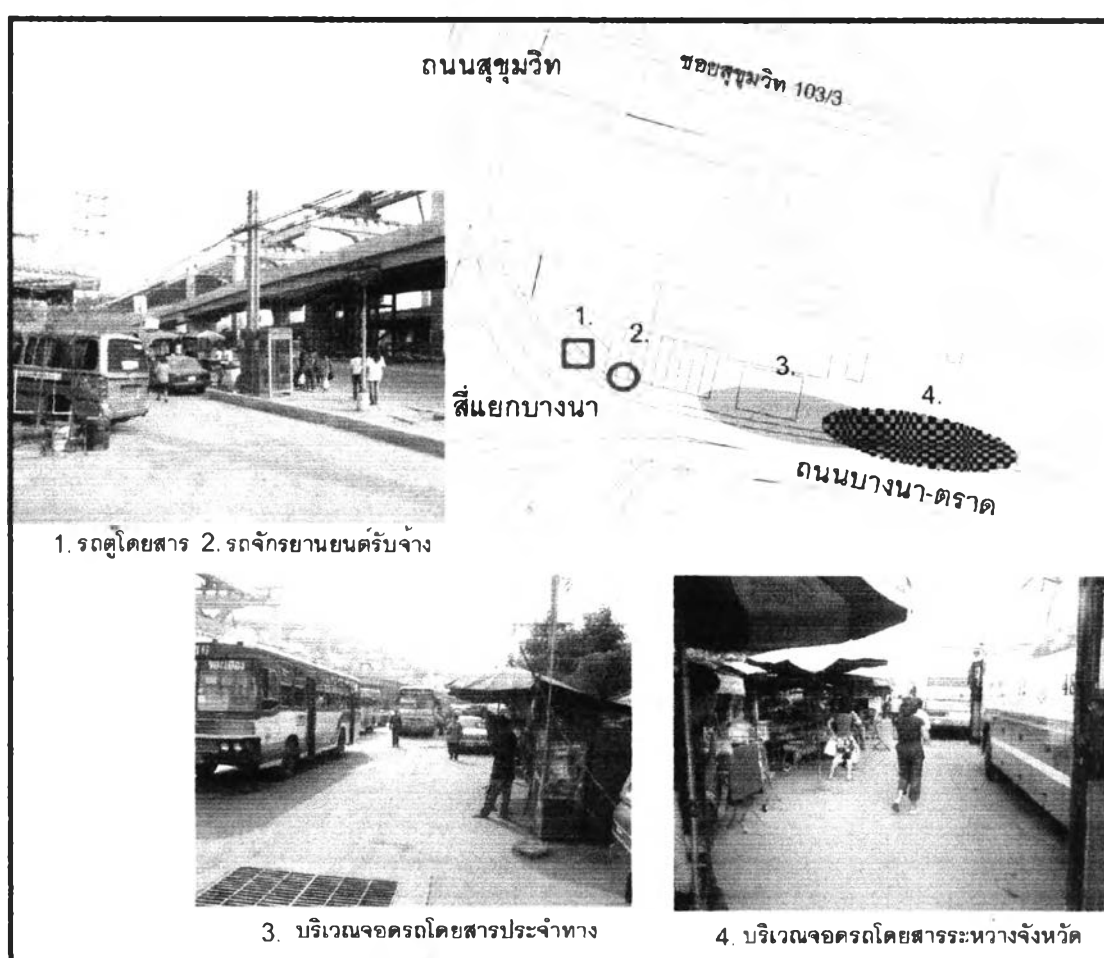
5. ลักษณะการเปลี่ยนการสัญจรในพื้นที่ บริเวณสี่แยกบางนาเป็นจุดตัดของการคมนาคมที่มีการเปลี่ยนระบบการสัญจรไปสู่อีกระบบหนึ่งของการสัญจรโดยมีหลายรูปแบบได้แก่ รถโดยสารประจำทาง รถตู้โดยสาร รถจักรยานยนต์รับจ้าง และการเดินเท้า โดยมีจุดเปลี่ยนการสัญจรที่สำคัญ 4 บริเวณดังนี้

1. บริเวณถนนบางนา-ตราดด้านทิศเหนือ
2. บริเวณถนนบางนา-ตราดด้านทิศใต้
3. บริเวณถนนสุขุมวิทด้านทิศใต้ ฝั่งตลาดสี่แยกบางนา
4. บริเวณถนนสุขุมวิทด้านทิศเหนือ



แผนที่ 3.7 แสดงบริเวณจุดเปลี่ยนการสัญจรทั้ง4ด้านโดยรอบสี่แยกบางนา

1. บริเวณถนนบางนา-ตราดด้านทิศเหนือ ประกอบด้วยจุดบริการรถโดยสารสาธารณะดังนี้
  - 1.คิวรถตู้โดยสาร ให้บริการการเดินทางไปยังพื้นที่ชานเมืองกรุงเทพมหานคร
  - 2.คิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง
  - 3.ป้ายรถโดยสารสาธารณะเดินทางภายในเขตบางนาและบริเวณใกล้เคียง ได้แก่ อ.บางพลี และ อ.บางปะกงโดยรถโดยสารสาธารณะ รถตู้โดยสารสาธารณะ และรถจักรยานยนต์รับจ้าง มีผู้เข้ามาใช้งานในช่วงเวลาเร่งด่วนประมาณ 80-100 คน
  - 4.ป้ายรถโดยสารสาธารณะระหว่างจังหวัด เดินทางไปยังภาคตะวันออก ได้แก่ จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง จังหวัดจันทบุรี และจังหวัดตราด โดยรถโดยสารของบริษัทขนส่งกรุงเทพมหานคร มีผู้เข้ามาใช้งานในช่วงเวลาเร่งด่วนประมาณ 50-100 คน



รูปที่ 3.4 แสดงจุดเปลี่ยนการสัญจรบริเวณถนนบางนา-ตราดด้านทิศเหนือ

โดยสภาพปัญหาที่พบในพื้นที่เปลี่ยนการสัญจรบริเวณนี้คือ การขาดความเชื่อมต่อในการการเดินทางที่ จะเชื่อมโยงกับจุดเปลี่ยนการสัญจรต่างๆ การขาดพื้นที่จอดรถโดยสาร เนื่องมาจากร้านค้าตั้งอยู่บนทางเดินเท้าทำให้ไม่มีพื้นที่จอดรถโดยสาร ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการจอดรถโดยสาร

2. บริเวณถนนบางนา-ตราดด้านทิศใต้ ประกอบด้วยจุดบริการรถโดยสารสาธารณะดังนี้

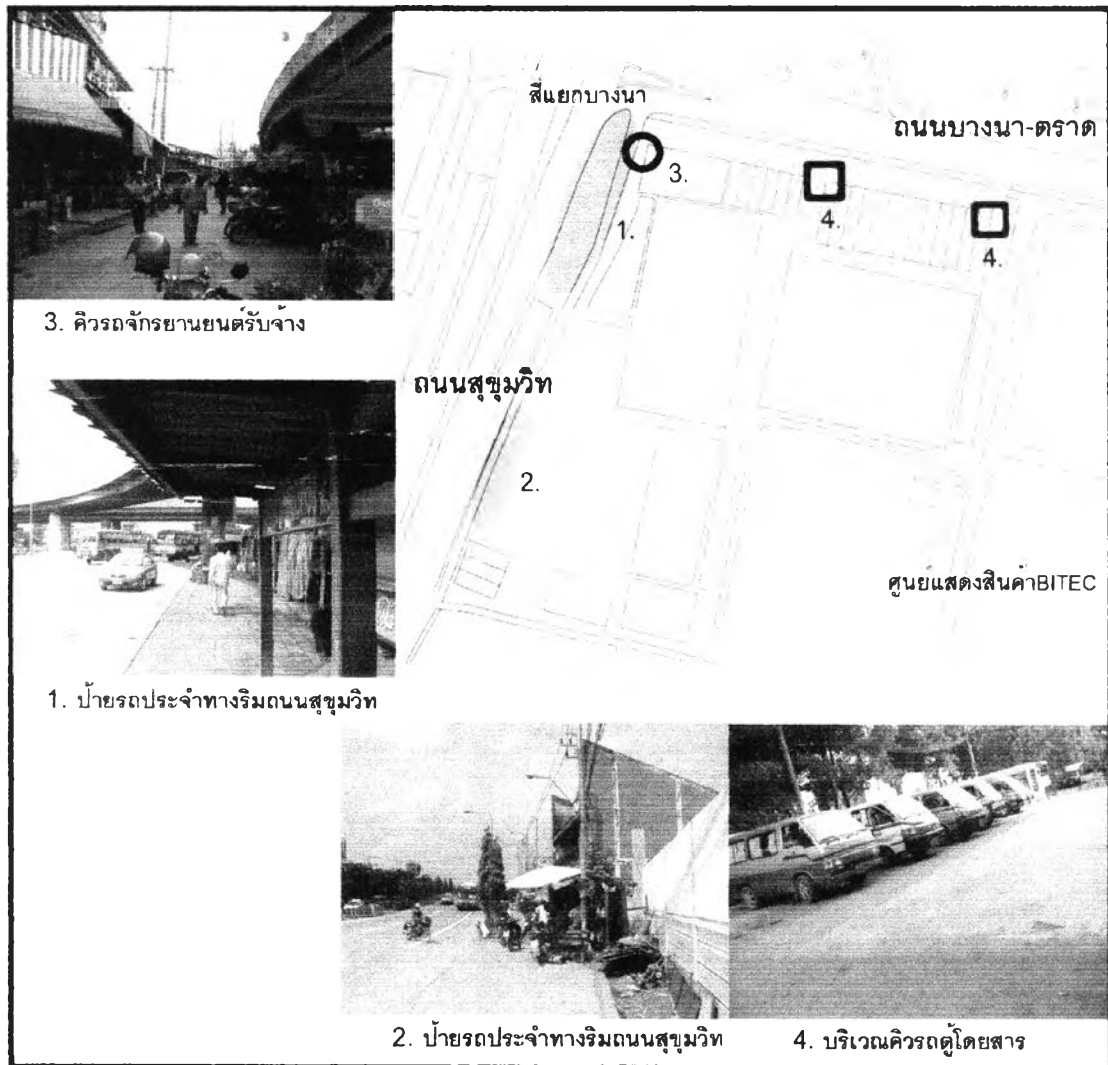
1.ป้ายรถโดยสารประจำทางบริเวณใต้ทางยกระดับบรมถนนสุขุมวิท เป็นจุดเปลี่ยนการสัญจรสำหรับคนที่ต้องการเดินทางไปยังสำโรง และจังหวัดสมุทรปราการ โดยรถโดยสารสาธารณะ มีผู้เข้ามาใช้งานในช่วงเวลาเร่งด่วนประมาณ 40-60

2.ป้ายรถโดยสารประจำทางบริเวณจุดสิ้นสุดทางด่วนเฉลิมมหานครริมถนนสุขุมวิท

3.คิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง

4.คิวรถตู้โดยสาร มีบริการ2จุด ให้บริการการเดินทางไปยังส่วนต่างๆของ

กรุงเทพมหานคร



รูปที่ 3.5 แสดงจุดเปลี่ยนการสัญจรบริเวณถนนบางนา-ตราดด้านทิศใต้

สภาพปัญหาที่พบในพื้นที่เปลี่ยนการสัญจรบริเวณนี้คือ การขาดความเชื่อมต่อในการการเดินทางที่ ในการเดินที่จะเชื่อมโยงกับจุดเปลี่ยนการสัญจรต่างๆ เนื่องจากตำแหน่งของการให้บริการรถโดยสารแต่ละจุดอยู่ห่างกัน

3. บริเวณถนนสุขุมวิทด้านทิศใต้ ฝั่งตลาดสี่แยกบางนา ประกอบด้วยจุดบริการรถโดยสารสาธารณะดังนี้

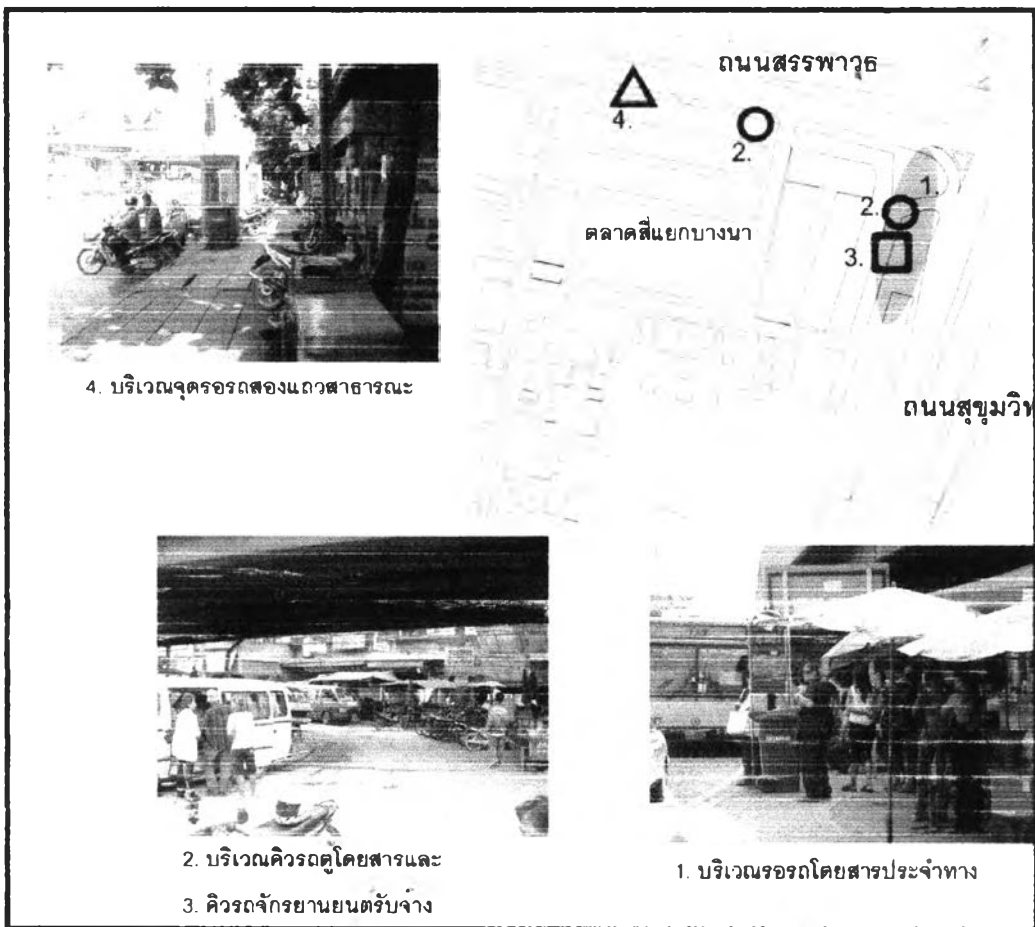
1.ป้ายรถโดยสารประจำทางบริเวณใต้ทางยกระดับบรมถนนสุขุมวิท เป็นจุดเปลี่ยนการสัญจรไปยังเขตพระโขนง รถไฟฟ้าBTS และพื้นที่ส่วนอื่นๆในกรุงเทพมหานคร เนื่องจากเป็นจุดเริ่มต้นของรถประจำทางสายที่ขึ้นทางด่วนเฉลิมมหานคร จึงเป็นจุดเปลี่ยนการสัญจรที่มีปริมาณคนเข้ามาใช้มีปริมาณมากที่สุดของพื้นที่ศึกษา มีผู้เข้ามาใช้งานในเวลารุ่งเรืองประมาณ 100-150 คน

2.คิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง

3.คิวรถตู้โดยสาร

4.รถสองแถวสารสาธารณะ เดินทางไปยังถนนสรรพาวุธและท่าเรือริมแม่น้ำ

เจ้าพระยาคัดบางนาออก



รูปที่ 3. 6 แสดงจุดเปลี่ยนการสัญจรบริเวณถนนสุขุมวิทด้านทิศใต้ ฝั่งตลาดสี่แยกบางนา

สภาพปัญหาที่พบในพื้นที่เปลี่ยนการสัญจรบริเวณนี้คือ การขาดความเชื่อมต่อในการการเดินทางที่ การเดินทางที่จะเชื่อมโยงกับจุดเปลี่ยนการสัญจรต่างๆ เนื่องจากเป็นบริเวณที่มีผู้เข้ามาใช้งานเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดปัญหาการขาดแคลนพื้นที่ในการรอกโดยสาร ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการรอก

4. บริเวณถนนสุขุมวิทด้านทิศเหนือ ประกอบด้วยจุดบริการรถโดยสารสาธารณะดังนี้

1.ป้ายรถโดยสารประจำทาง เป็นจุดเปลี่ยนการสัญจรสำหรับคนที่ต้องการเดินทางไปเขตพระโขนง รถไฟฟ้าBTS และพื้นที่ส่วนอื่นๆในกรุงเทพมหานคร มีผู้เข้ามาใช้งานในช่วงเวลาเร่งด่วน ประมาณ 40-80 คน

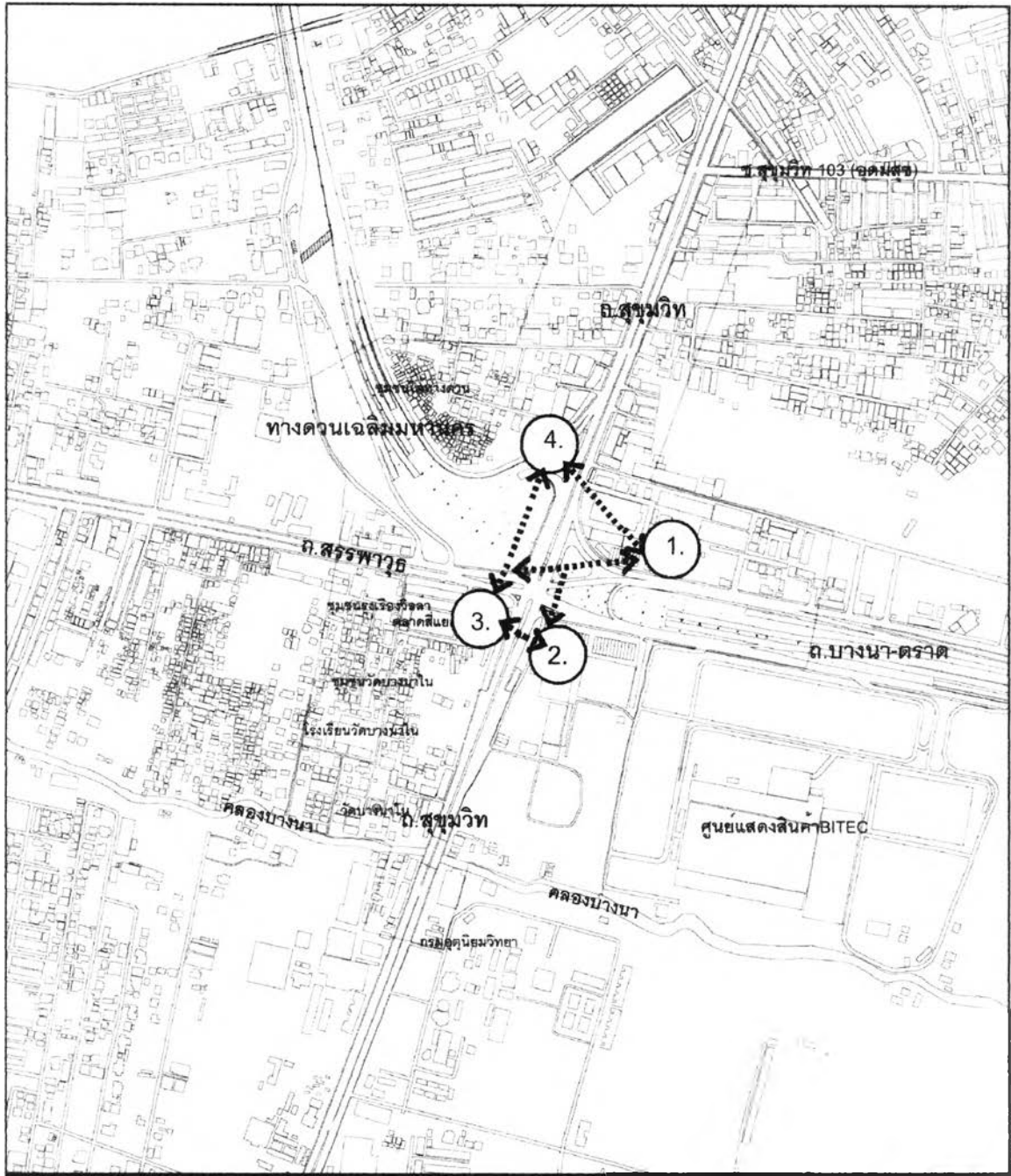
2.ป้ายรถโดยสารประจำทาง



3.คิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง



รูปที่ 3.7 แสดงจุดเปลี่ยนการสัญจรบริเวณถนนสุขุมวิทด้านทิศเหนือ

สภาพปัญหาที่พบในพื้นที่เปลี่ยนการสัญจรบริเวณนี้คือ การขาดความเชื่อมต่อในการการเดินทางที่ ในการเดินที่จะเชื่อมโยงกับจุดเปลี่ยนการสัญจรต่างๆ และความไม่ปลอดภัยในการเดินทางเนื่องจากตำแหน่งพื้นที่ รอรถโดยสาร อยู่ระหว่างจุดขึ้น ลง ของทางยกระดับ

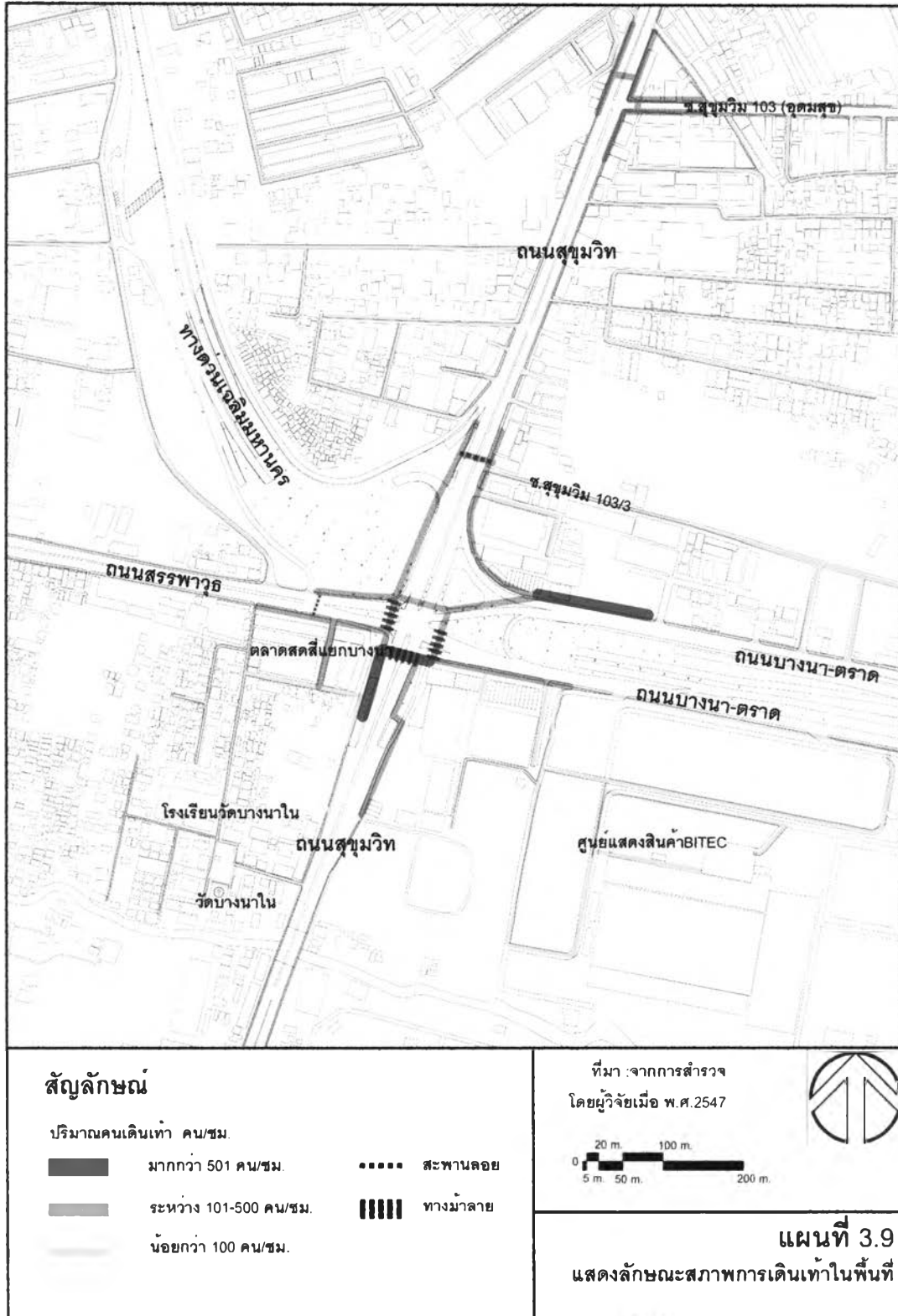


<p><b>สัญลักษณ์</b></p> <p>.....➔ การเชื่อมต่อพื้นที่เปลี่ยนการสัญจรโดยการเดินเท้า</p> <p>① พื้นที่เปลี่ยนการสัญจรบริเวณถนนบางนา-ตราด ด้านทิศเหนือ</p> <p>② พื้นที่เปลี่ยนการสัญจรบริเวณถนนบางนา-ตราด ด้านทิศใต้</p> <p>③ พื้นที่เปลี่ยนการสัญจรบริเวณถนนสุขุมวิท มีงตลาตสีแยกบางนา</p> <p>④ พื้นที่เปลี่ยนการสัญจรบริเวณถนนสุขุมวิท ด้านทิศเหนือ</p>	<p>ที่มา : จากการศึกษา โดยผู้วิจัยเมื่อ พ.ศ.2547</p>  
<p align="right"><b>แผนที่ 3.8</b> แสดงทิศทางการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ เปลี่ยนการสัญจรโดยรอบสี่แยกบางนา</p>	

แผนที่ 3.8 แสดงทิศทางการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่เปลี่ยนการสัญจรโดยรอบสี่แยกบางนา



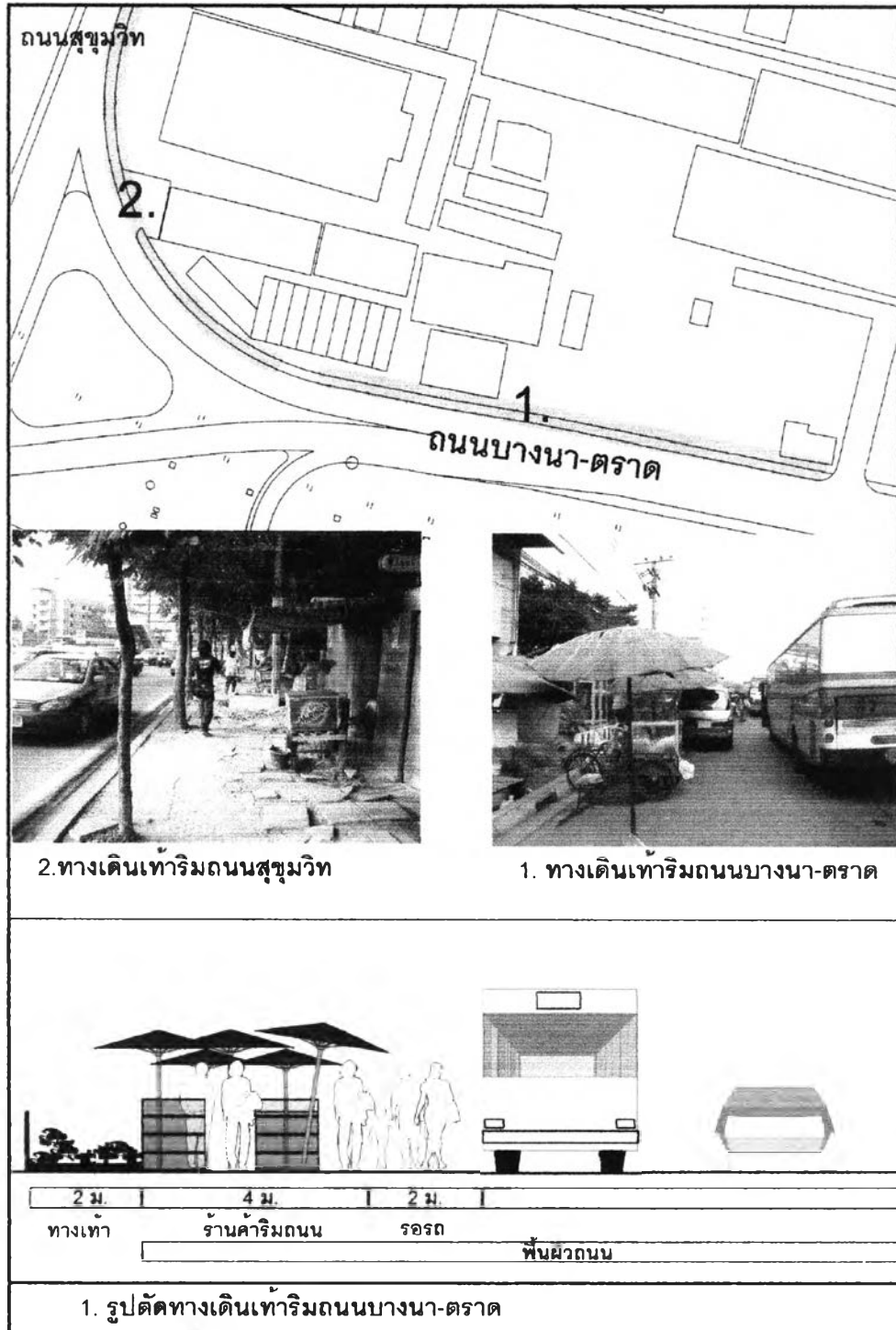
6. **ลักษณะทางเดินเท้า** ลักษณะทางเดินเท้าทั่วไปในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่เป็นทางเดินเท้าที่ควบคู่ไปกับถนน มีลักษณะเป็นทางเดินริมถนนและเดินข้ามระหว่างถนน ส่วนทางเดินเท้าที่มีการใช้งานอย่างหนาแน่นคือ บริเวณจุดเปลี่ยนการสัญจรโดยรอบสี่แยกบางนาความถี่ในการใช้งานสูงในบริเวณการเดินทางเชื่อมโยงทั้งสี่ด้านของสี่แยกบางนา



แผนที่ 3.9 แสดงลักษณะสภาพการเดินเท้าในพื้นที่

โดยพิจารณาแบ่งการวิเคราะห์เส้นทางเดินเท้าหลักได้ 5 บริเวณ ได้แก่

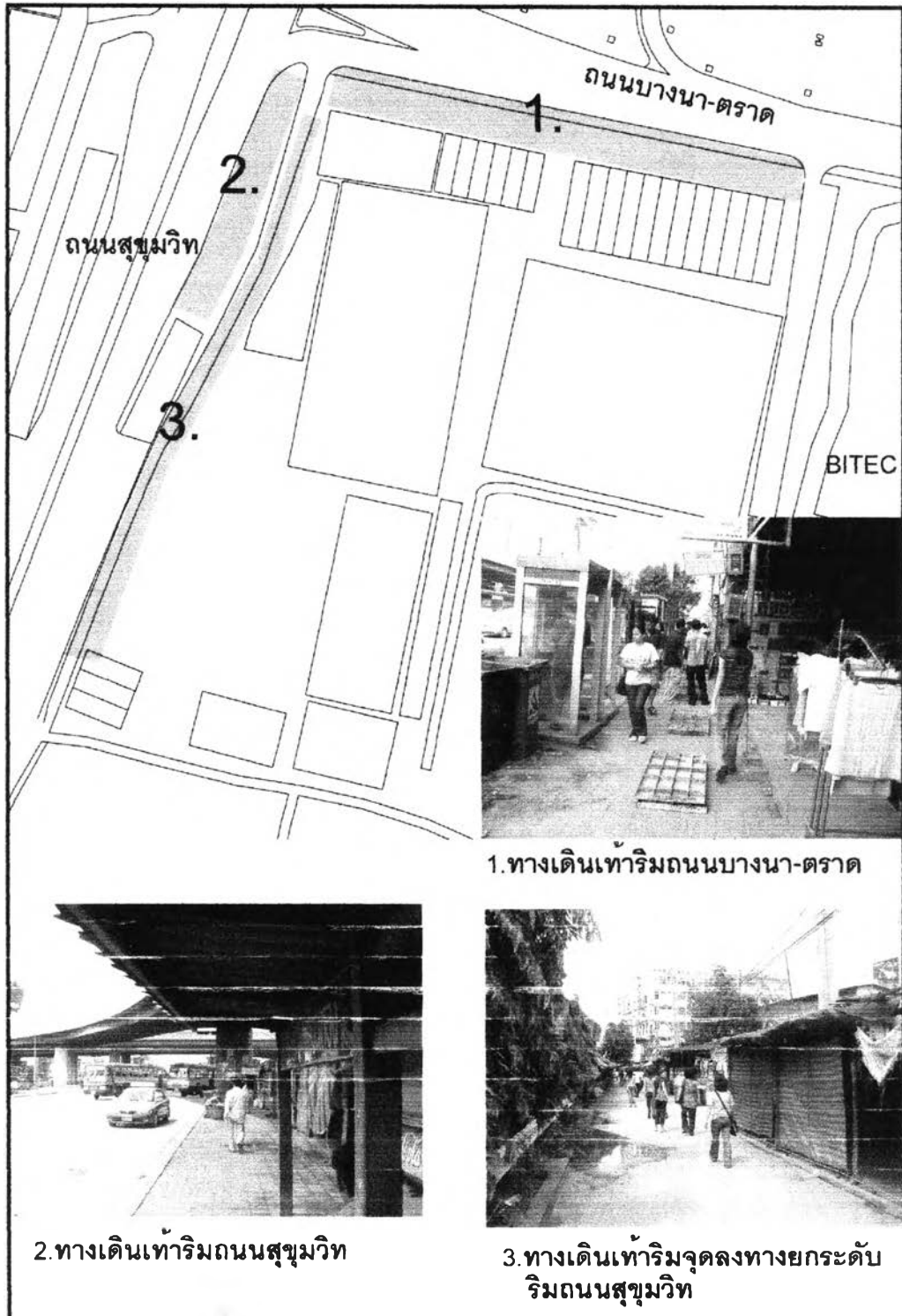
1. ทางเดินเท้าฝั่งถนนบางนา-ตราดและถนนสุขุมวิทด้านทิศเหนือ บริเวณที่1ทางเท้ามีขนาด2 เมตรไม่มีการใช้งาน เนื่องจากร้านค้าขายริมถนนบุกรุกทำให้ไม่มีพื้นที่สำหรับการเดินได้ ส่งผลให้เกิดปัญหาความไม่ปลอดภัยในการเดินและการรอรถโดยสารประจำทาง บริเวณที่2เป็นทางเดินเท้าริมถนนสุขุมวิทมีขนาดประมาณ2-3เมตร มีสภาพชำรุดและขาดความต่อเนื่องในการเดินเท้า มีต้นไม้ตลอดแนวทางเดิน



รูปที่ 3.8 แสดงลักษณะทางเดินเท้าริมบางนา-ตราดด้านทิศเหนือ



2. ทางเดินเท้าฝั่งริมถนนบางนา-ตราดและถนนสุขุมวิทด้านทิศใต้ บริเวณที่มีขนาดความกว้าง2เมตรมีสภาพทรุดโทรม มีกิจกรรมได้แก่แผงค้าขาย คิวรถตู้โดยสาร สภาพปัญหาคือพื้นที่ถูกรถค้าบุกรุก บริเวณที่2 มีขนาด2-3เมตร เป็นพื้นที่ได้ทางยกระดับมีป้ายรอรถโดยสารสาธารณะ มีการค้าบุกรุกพื้นที่ได้ทางยกระดับของร้านค้าอาหารและขายสินค้าประเภทเสื้อผ้า มีคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง มีสภาพทรุดโทรม บริเวณที่3 เป็นทางเดินชอยข้างทางยกระดับ มีขนาดความกว้าง3เมตร



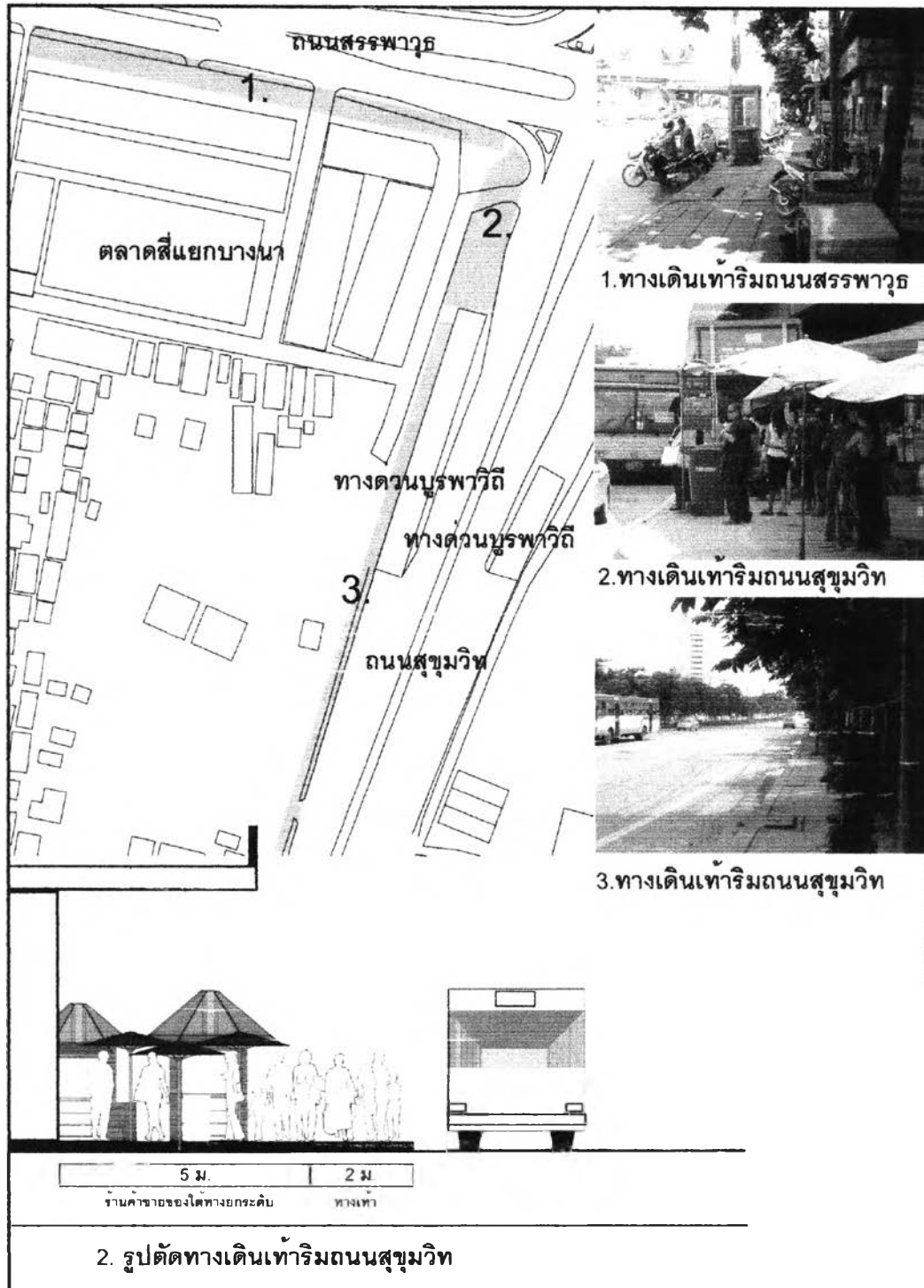
1. ทางเดินเท้าริมถนนบางนา-ตราด

2. ทางเดินเท้าริมถนนสุขุมวิท

3. ทางเดินเท้าริมจุดลงทางยกระดับ  
ริมถนนสุขุมวิท

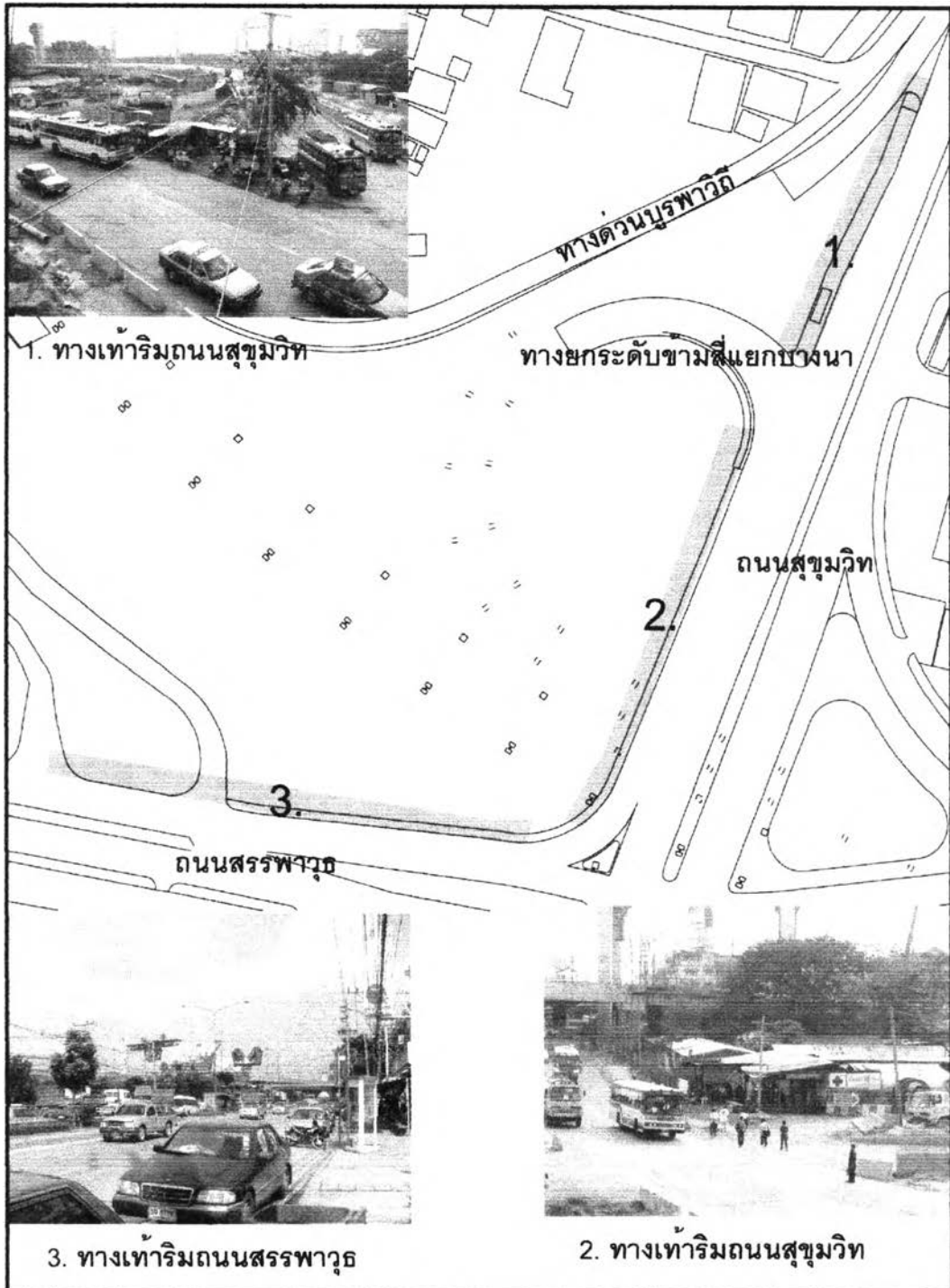
รูปที่ 3.9 แสดงลักษณะทางเดินเท้าริมถนนสุขุมวิทด้านทิศใต้

3. ทางเดินเท้าริมถนนสรรพาวุธและถนนสุขุมวิทด้านทิศใต้ บริเวณที่1เป็นพื้นที่ทางเท้าหน้าตลาดสดสี่แยกบางนา มีขนาดกว้าง2-3เมตร กิจกรรมจึงเป็นการค้าบริเวณด้านข้างทางเท้า บริเวณที่2มีการใช้งานหนาแน่นมากที่สุดเนื่องจากเป็นป้ายรถประจำทางบริเวณใต้ทางยกระดับ มีขนาดกว้าง2-3เมตร จึงมีการค้าและการบริการในบริเวณนี้มากเกิดการรูก้าทางเท้าทำให้เกิดปัญหาไม่มีพื้นที่จอดรถโดยสาร บริเวณที่3เป็นทางเดินเท้าริมถนนสุขุมวิท มีขนาดกว้าง1-2เมตร สภาพปัญหาคือขาดความต่อเนื่องของการเดินเท้า



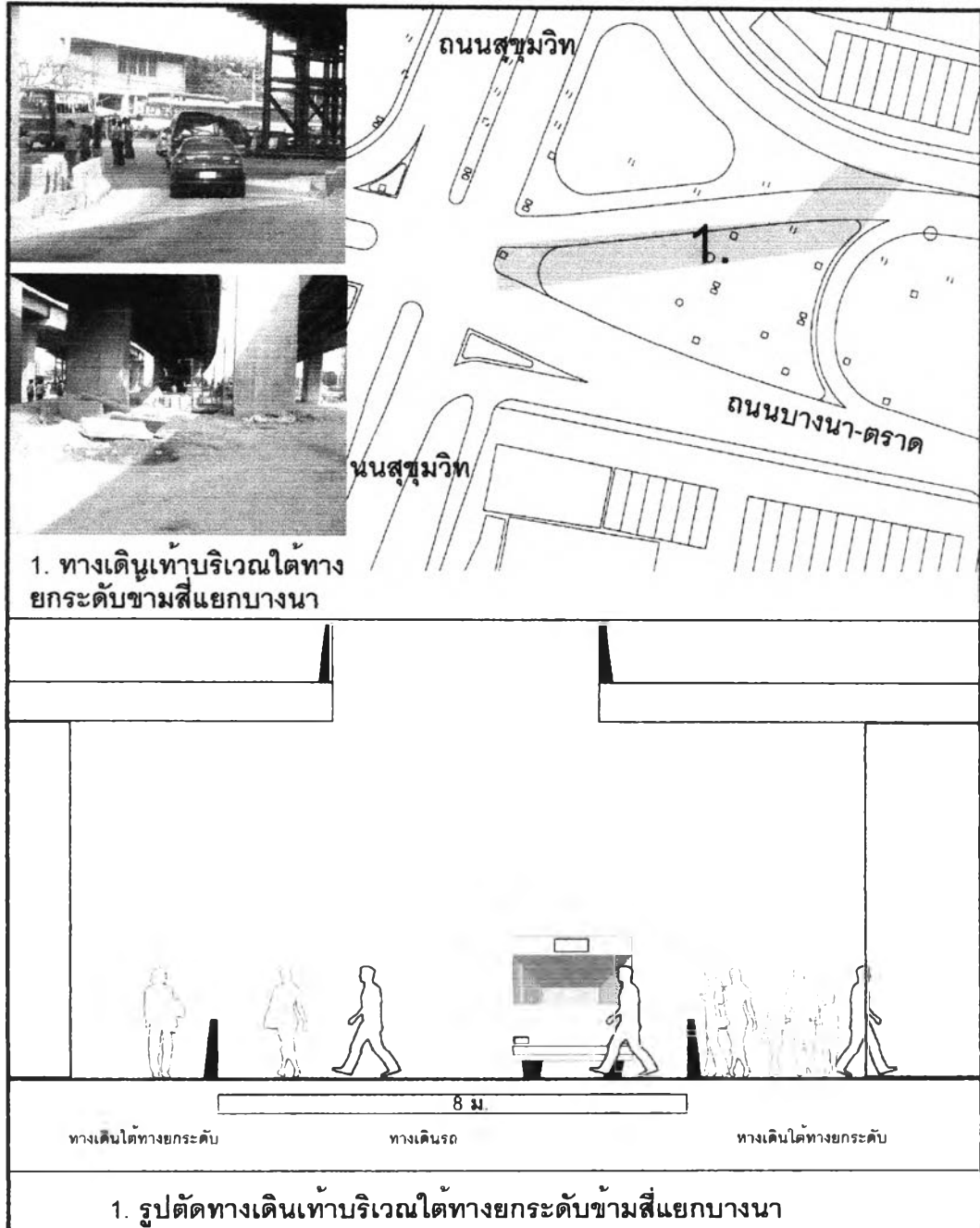
รูปที่ 3.10 แสดงลักษณะทางเดินเท้าริมถนนบางนา-ตราด

4. ทางเดินเท้าริมถนนสรรพาวุธและถนนสุขุมวิทด้านทิศเหนือ บริเวณที่1 เป็นป้ายรถโดยสารประจำทาง มีขนาดกว้าง2เมตร มีกิจกรรมเปลี่ยนการสัญจรและการค้าแผงลอย บริเวณที่2ทางเดินเท้าริมถนนสุขุมวิทมีความกว้าง1-2เมตร มีปัญหาเรื่องแสงสว่างในเวลากลางคืน บริเวณที่3 ทางเดินเท้าริมถนนสรรพาวุธมีความกว้าง1-2เมตร มีปัญหาเรื่องแสงสว่างในเวลากลางคืน

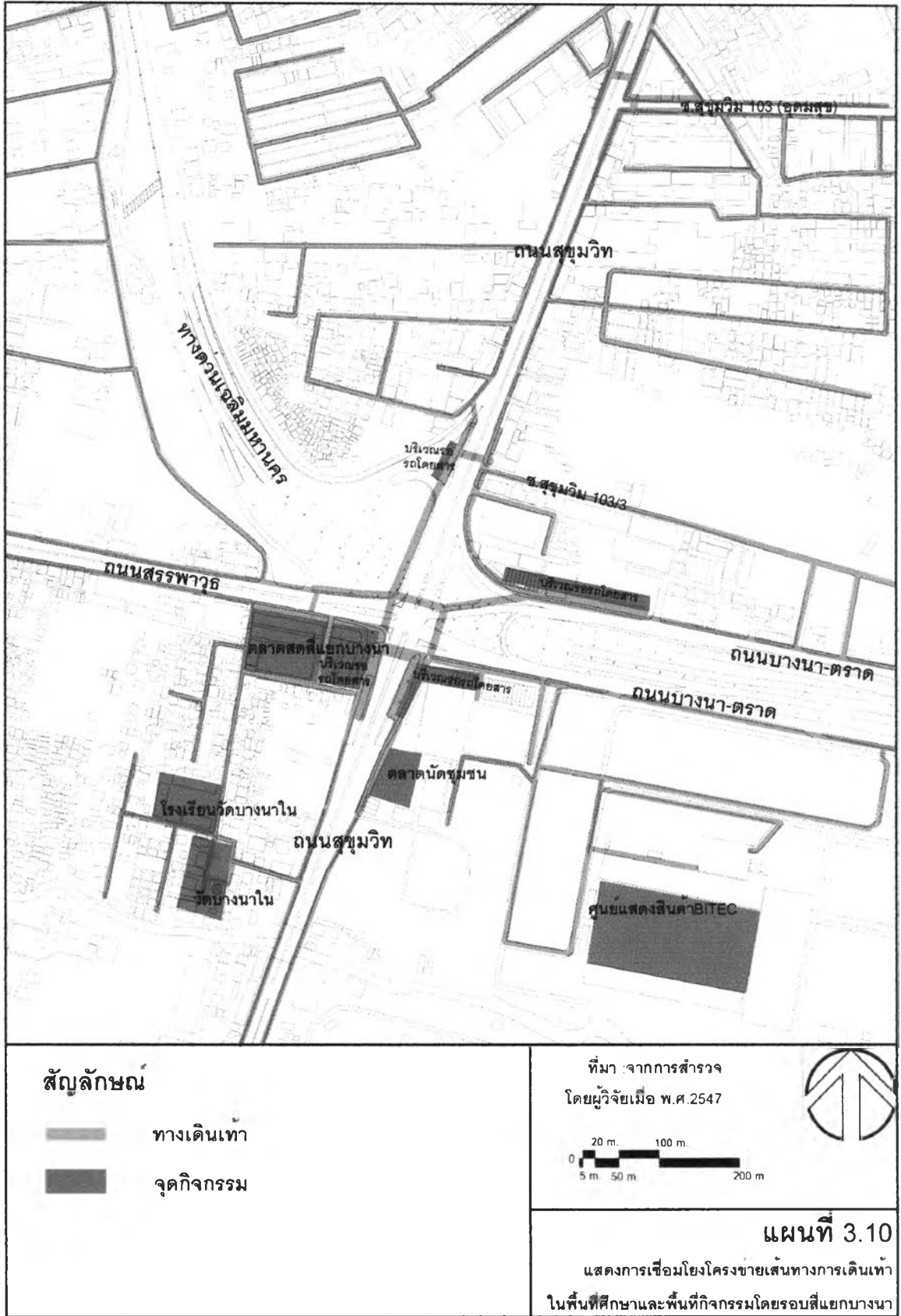


รูปที่ 3.11 แสดงลักษณะทางเดินเท้าริมถนนสรรพาวุธ

5. ทางเดินเท้าบริเวณใต้ทางยกระดับข้ามสี่แยกบางนา บริเวณที่ 1 ทางเดินเท้าเป็นพื้นที่ว่างใต้ทางยกระดับข้ามสี่แยกบางนามตร ผิวทางเดินเท้าเป็นดิน ไม่มีเส้นทางเดินเท้าที่ชัดเจนเนื่องจากเป็นทางเดินที่เกิดขึ้นจากการเดินเท้าเพื่อเชื่อมต่อกิจกรรมระหว่างถนนแต่ละฝั่ง ในพื้นที่ไม่มีกิจกรรมเกิดขึ้น และไม่มีระบบไฟส่องสว่าง ปัญหาที่เกิดขึ้นคือความไม่ปลอดภัยและความไม่ต่อเนื่องในการเดินเท้า

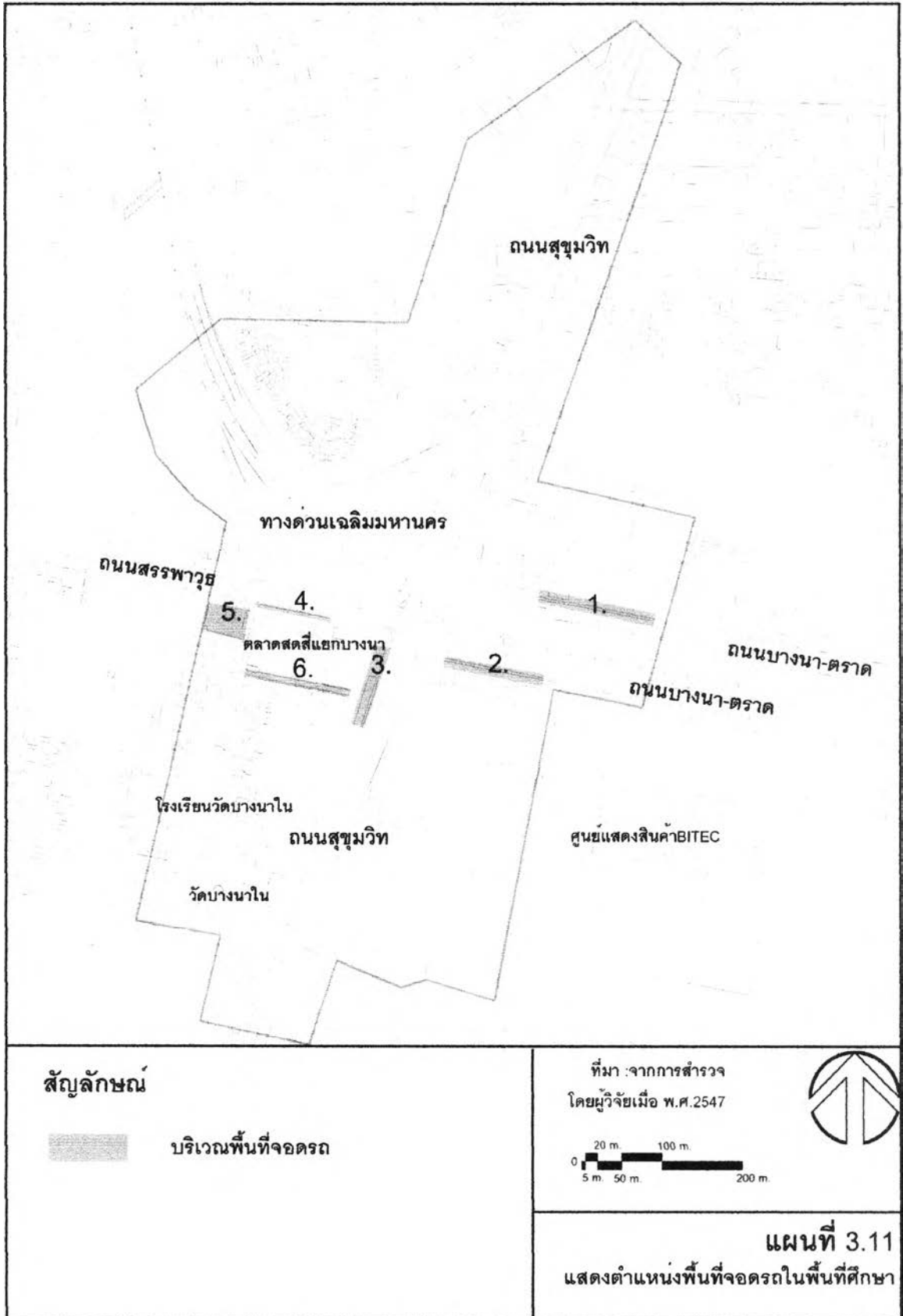


รูปที่ 3.12 แสดงลักษณะทางเดินเท้าบริเวณใต้ทางยกระดับข้ามสี่แยกบางนา



แผนที่ 3.10 แสดงการเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางทางการเดินเท้าในพื้นที่ศึกษาและพื้นที่กิจกรรมโดยรอบสี่แยกบางนา

7. การจอดรถ



แผนที่ 3.11 แสดงตำแหน่งพื้นที่จอดรถในพื้นที่ศึกษา

การจอดรถในพื้นที่บริเวณสี่แยกบางนาแบ่งได้ 2 แบบคือ 1. การจอดแบบชั่วคราวไม่เกิน 10 นาที ได้แก่รถโดยสารสาธารณะ รถแท็กซี่ รถจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นต้น และ 2. จอดนานกว่า 10 นาที ได้แก่ รถยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ โดยเกิดมีการจอดรถบริเวณต่างๆ ดังนี้ ( ดูแผนที่ 3.11 )

1. ริมถนนบางนา-ตราด ด้านทิศเหนือ เป็นการจอดแบบชั่วคราวของรถโดยสารประจำทาง
2. ริมถนนบางนา-ตราด ด้านทิศใต้ เป็นการจอดแบบชั่วคราวของรถตู้โดยสาร
3. ริมถนนสุขุมวิท บริเวณใต้ทางยกระดับ เป็นการจอดแบบชั่วคราวของรถโดยสารประจำทางและรถตู้
4. ริมถนนสรรพาวุธ เป็นการจอดแบบชั่วคราวของรถส่วนบุคคล
5. พื้นที่ว่างริมถนนสรรพาวุธ เป็นการจอดแบบนานกว่า 10 นาทีของรถส่วนบุคคล เป็นที่ของเอกชน
6. ด้านหลังตลาดสี่แยกบางนา เป็นการจอดแบบนานกว่า 10 นาทีของรถส่วนบุคคล เป็นที่ของเอกชน

### 3.2.3.2 ระบบสาธารณูปโภค และระบบสาธารณูปการ

-การประปา รับผิดชอบและให้บริการทางด้านการประปาโดยการประปานครหลวง เขตพระโขนง

-การไฟฟ้า บริเวณพื้นที่ศึกษาได้รับการบริการด้านไฟฟ้าจากสถานีไฟฟ้าย่อยในบริเวณถนนสรรพาวุธ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของการไฟฟ้านครหลวง

-ระบบสาธารณูปการ ในพื้นที่ศึกษามีจุดให้บริการทางด้านสาธารณูปการที่สะดวก ได้แก่ ชุมสายโทรศัพท์บางนา ไปรษณีย์โทรเลขบางนา โรงพยาบาล และสถานีตำรวจ ซึ่งอยู่ในจุดที่สามารถให้การบริการประชาชนในพื้นที่ได้อย่างสะดวก

### 3.2.4 การใช้ประโยชน์ที่ดิน

ในเขตพื้นที่ศึกษาสำนักผังเมืองได้กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ปีพ.ศ. 2542 ให้เป็นพื้นที่ 3 ประเภท ได้แก่ 1. เขตสีส้ม (ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง) 2. เขตสีแดง (ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม) 3. เขตสีน้ำเงิน (ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ) ในบริเวณพื้นที่ศึกษามีลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินดังนี้

3.2.4.1 ที่พักอาศัย เป็นพื้นที่ส่วนใหญ่ของพื้นที่ศึกษา อยู่บริเวณโดยรอบของสี่แยกบางนา กระจายตัวตามเส้นทางคมนาคมสายหลักทั้งถนนสุขุมวิท ถนนบางนา-ตราด และถนนสรรพาวุธ

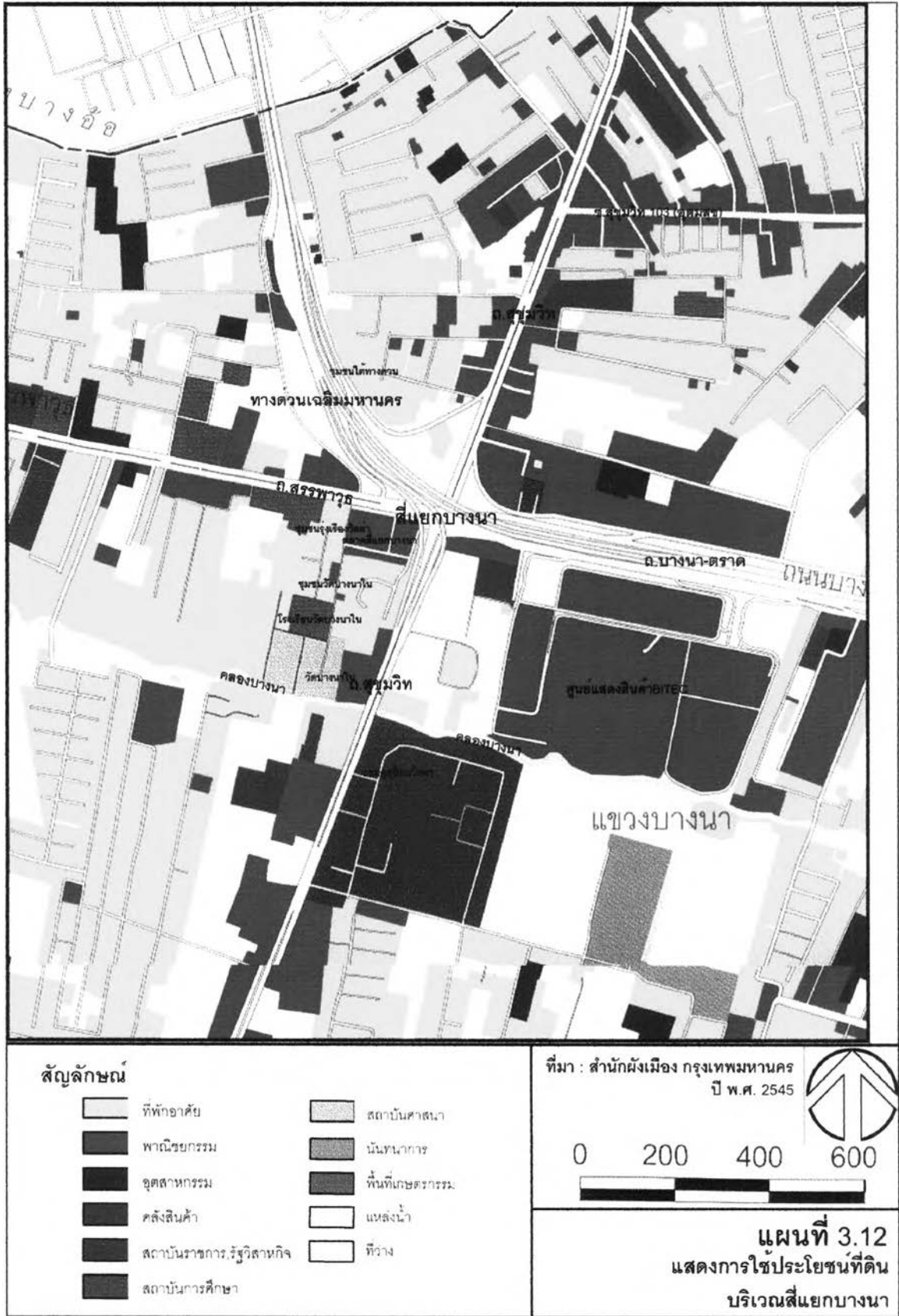
3.2.4.2 พาณิชยกรรม อยู่บริเวณทั้งสองฝั่งของเส้นทางคมนาคมสายหลักทั้งถนนสุขุมวิท ถนนบางนา-ตราด และถนนสรรพาวุธ ซึ่งประกอบด้วย ตลาดสี่แยกบางนา ร้านค้าและบริการ ธนาคาร ปั้มน้ำมัน และศูนย์นิทรรศการและการค้านานาชาติกรุงเทพฯ (BITEC)

3.2.4.3 คลังสินค้า อยู่บริเวณถนนสุขุมวิททั้งด้านทิศเหนือและด้านทิศใต้

3.2.4.4 สถาบันราชการ, รัฐวิสาหกิจ ส่วนใหญ่อยู่บริเวณถนนสรรพาวุธและถนนสุขุมวิท ด้านทิศใต้ ประกอบด้วย กรมจตุนิยานวิทยา ชุมสายโทรศัพท์บางนา และไปรษณีย์และโทรเลขบางนา

3.2.4.5 สถาบันการศึกษา อยู่บริเวณถนนสรรพาวุธ มีสถาบันการศึกษา 4 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนวัดบางนาใน โรงเรียนรุ่งเรืองวิทยา โรงเรียนวิบูลศรัวิทยา โรงเรียนอรรถวิทย์พาณิชยการ

3.2.4.6 สถาบันศาสนา อยู่ทางด้านทิศใต้ของถนนสรรพาวุธ คือวัดบางนาใน



แผนที่ 3.12 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดิน บริเวณสี่แยกบางนา



### 3.2.5 กรรมสิทธิ์ที่ดิน

พื้นที่ศึกษาบริเวณสี่แยกบางนามีกรรมสิทธิ์การครอบครองที่ดินแบ่งได้ดังนี้ (ดูแผนที่ 3.11 )

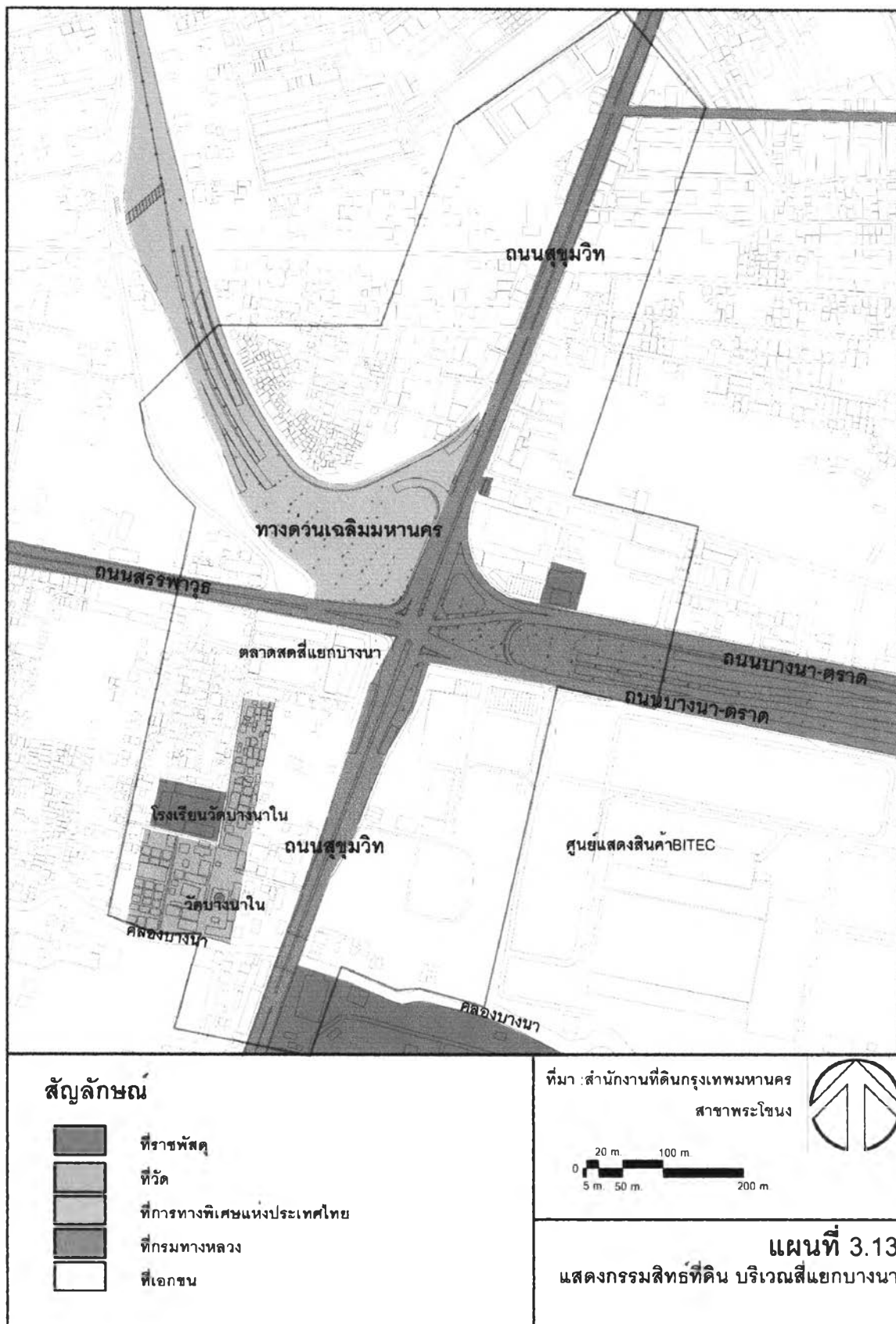
3.2.5.1 ที่ราชพัสดุ เป็นที่ดินที่อยู่บริเวณถนนสุขุมวิทได้แก่ สถานีตำรวจ และพื้นที่กรมอุตุนิยมวิทยา เป็นที่ดินที่อยู่บริเวณถนนบางนา-ตราดได้แก่ ชุมสายโทรศัพทบางนา และเป็นที่ดินที่อยู่บริเวณถนนสรรพาวุธได้แก่ โรงเรียนวัดบางนาใน และศาลแขวงพระโขนง

3.2.5.2 ที่วัด เป็นที่ดินของวัดบางนาในอยู่บริเวณด้านห่างจากถนนสุขุมวิททางทิศใต้ประมาณ 100 เมตร ได้แก่พื้นที่วัดบางนาในและพื้นที่บางส่วนของชุมชนบางนาใน

3.2.5.3 ที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย อยู่บริเวณสี่แยกบางนาทางด้านติดถนนสรรพาวุธและถนนสุขุมวิท คือที่ดินบริเวณเส้นทางด่วนเฉลิมมหานครและพื้นที่ว่างระหว่างเส้นทางด่วนเฉลิมมหานครบริเวณติดกับสี่แยกบางนา

3.2.5.4 ที่เอกชน เป็นที่ดินส่วนใหญ่ของพื้นที่ศึกษา ได้แก่ที่ดินนอกเหนือจากที่ได้กล่าวมาแล้ว

บริเวณโดยรอบสี่แยกบางนาส่วนใหญ่เป็นที่ดินของเอกชน มีเพียงที่ดินบริเวณใต้ทางยกระดับข้ามสี่แยกบางนาด้านถนนสุขุมวิทที่เป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และที่ดินบริเวณถนนสุขุมวิทด้านทิศใต้ฝั่งตลาดสี่แยกบางนา ที่เป็นของวัดบางนาในโดยมีชุมชนบางนาในอาศัยอยู่ในที่ของวัด

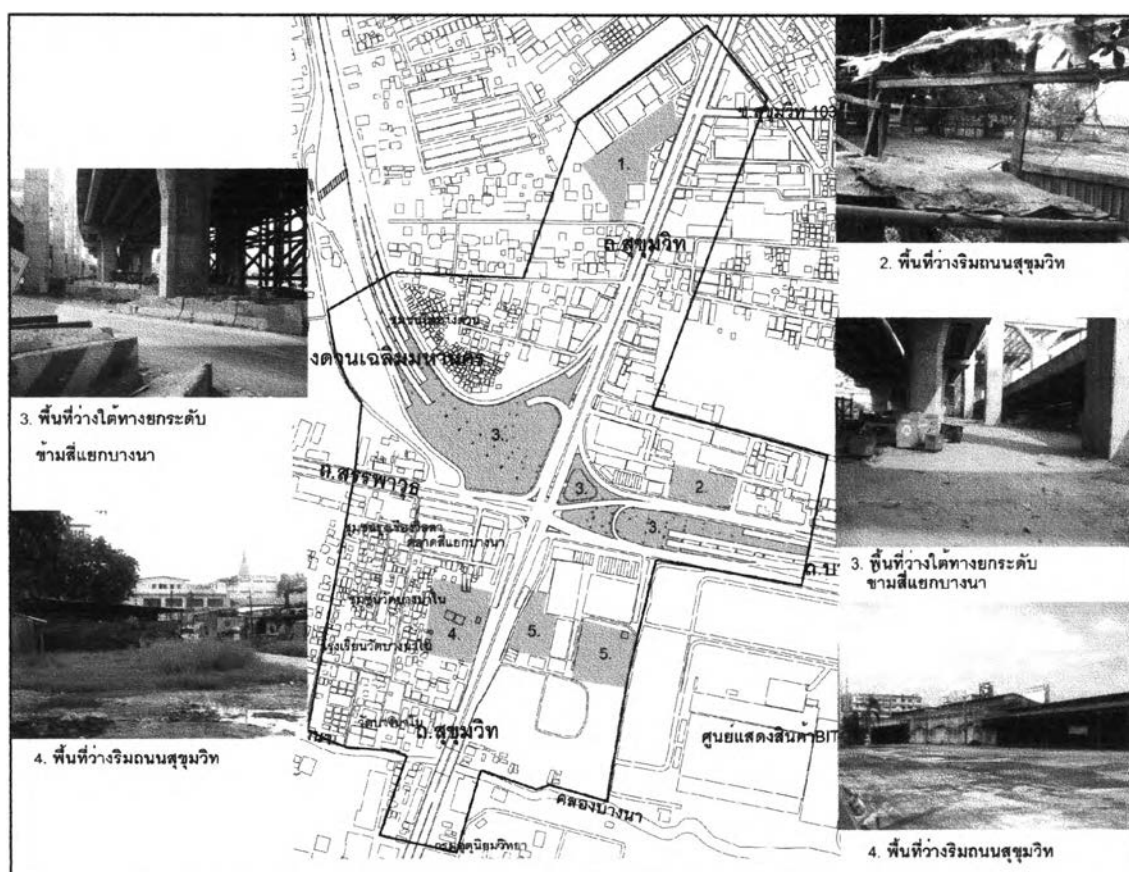


แผนที่ 3.13 แสดงกรรมสิทธิ์ที่ดิน บริเวณสี่แยกบางนา

### 3.2.6 พื้นที่ว่างและที่รกร้าง

ในพื้นที่ศึกษามีพื้นที่ว่างได้แก่พื้นที่ว่างรกร้าง พื้นที่ว่างระหว่างอาคาร พื้นที่ว่างระหว่างทางด่วน และ พื้นที่ว่างใต้ทางยกระดับ โดยมีพื้นที่ว่างขนาดใหญ่ในพื้นที่ 5 บริเวณได้แก่ (ดูรูปที่ 3.13 )

1. พื้นที่ว่างริมถนนสุขุมวิท บริเวณตรงข้ามปากซอยอุดมสุข เป็นที่ของเอกชนมีสภาพเป็นพื้นที่ว่างถูกปล่อยรกร้าง มีพื้นที่ประมาณ 9,000 ตารางเมตร
2. พื้นที่ว่างริมถนนบางนา-ตราดด้านทิศเหนือ เป็นที่ของเอกชน มีสภาพเป็นพื้นที่ว่างถูกปล่อยรกร้าง พื้นที่ประมาณ 4,800 ตารางเมตร
3. พื้นที่ว่างใต้ทางยกระดับ อยู่ใต้ทางยกระดับข้ามแยกบางนา เป็นที่ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย มีพื้นที่โดยรวมประมาณ 41,000 ตารางเมตร
4. พื้นที่บริเวณถนนสุขุมวิทด้านทิศใต้ใกล้ๆกับชุมชนบางนาใน เป็นที่ดินของเอกชนมีการใช้งานเป็นพื้นที่เก็บสินค้าประเภทเครื่องเหล็กและพื้นที่บางส่วนถูกปล่อยรกร้างโดยมีขนาดพื้นที่ประมาณ 12,411 ตารางเมตร
5. พื้นที่ระหว่างอาคารบริเวณโรงงานอบไม้ไทยเก่า เป็นที่ว่างขนาดใหญ่ไม่มีการใช้งานอยู่ริมถนนสุขุมวิทบริเวณจุดลงทางด่วนเฉลิมมหานคร เป็นที่ของเอกชนมีพื้นที่ประมาณ 5,061 ตารางเมตร



รูปที่ 3.13 แสดงพื้นที่ว่างบริเวณต่างๆในพื้นที่ศึกษา

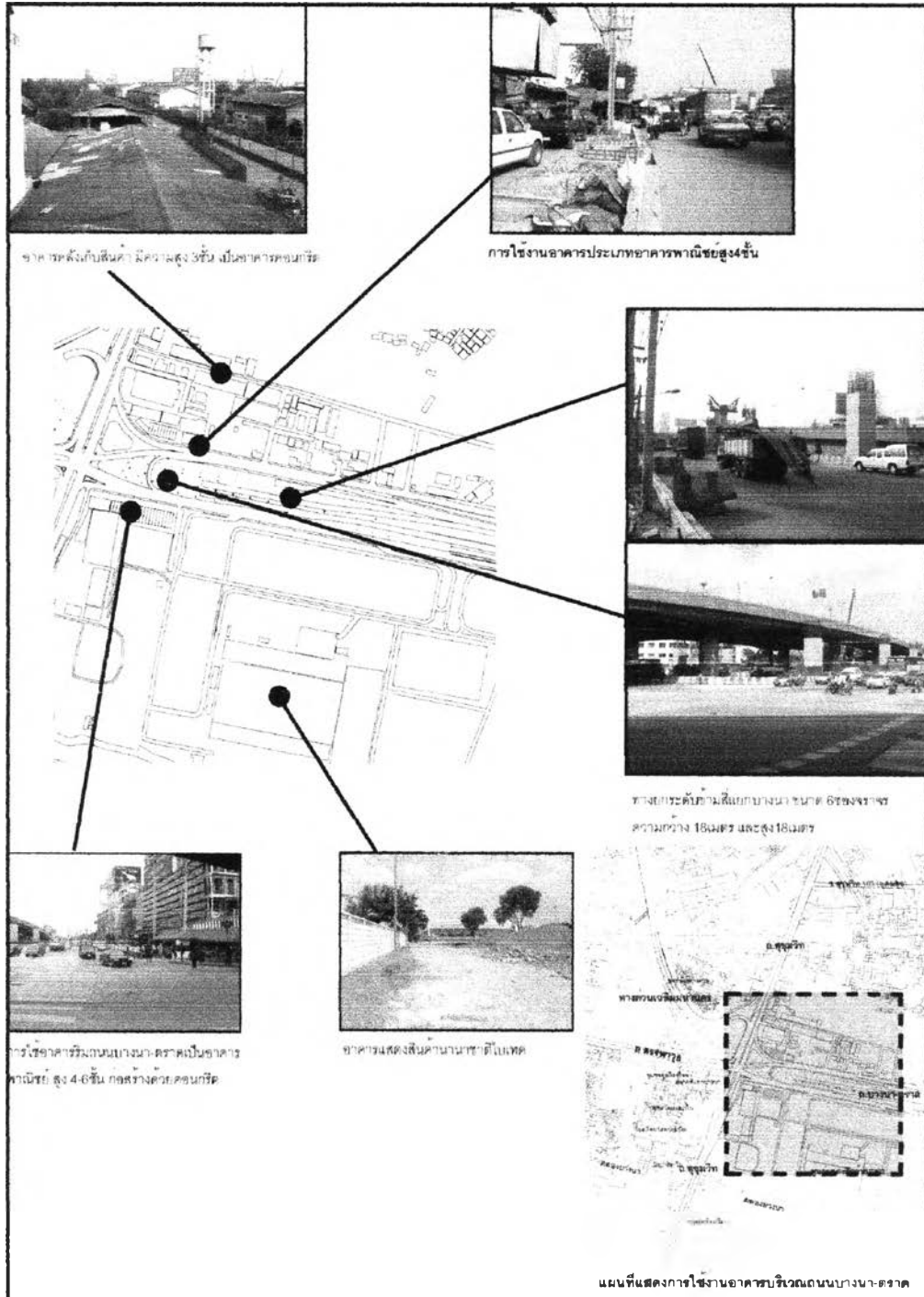
-Figure and Ground พื้นที่ศึกษาบริเวณจุดเปลี่ยนการสัญจรที่แยกบางนาเมื่อมองในแผนภาพและพื้นแสดงให้เห็นว่าพื้นที่เมืองแบ่งเมืองออกเป็น5ส่วน ซึ่งในแต่ละส่วนนั้นถูกถนนขนาดใหญ่ที่ผ่านเข้ามาเป็นตัวกันในการขยายตัวไม่ให้พื้นที่ของเมืองขยายเข้าหากัน และในส่วนของความหนาแน่นและความละเอียดของเมืองสังเกตได้ว่ามีกลุ่มอาคารขนาดเล็กอยู่รวมกันซึ่งก็คือชุมชนต่างๆในพื้นที่ได้แก่ชุมชนบางนาใน ชุมชนเจริญรุ่งเรืองและชุมชนใต้ทางด่วน ส่วนอาคารขนาดใหญ่ได้แก่อาคารพาณิชย์ ตึกแถวต่างๆ อาคารขนาดใหญ่ได้แก่โกดังเก็บสินค้าและอาคารของศูนย์แสดงสินค้าไบเทค



แผนที่ 3.14 แสดง Figure and Groundในพื้นที่ศึกษา

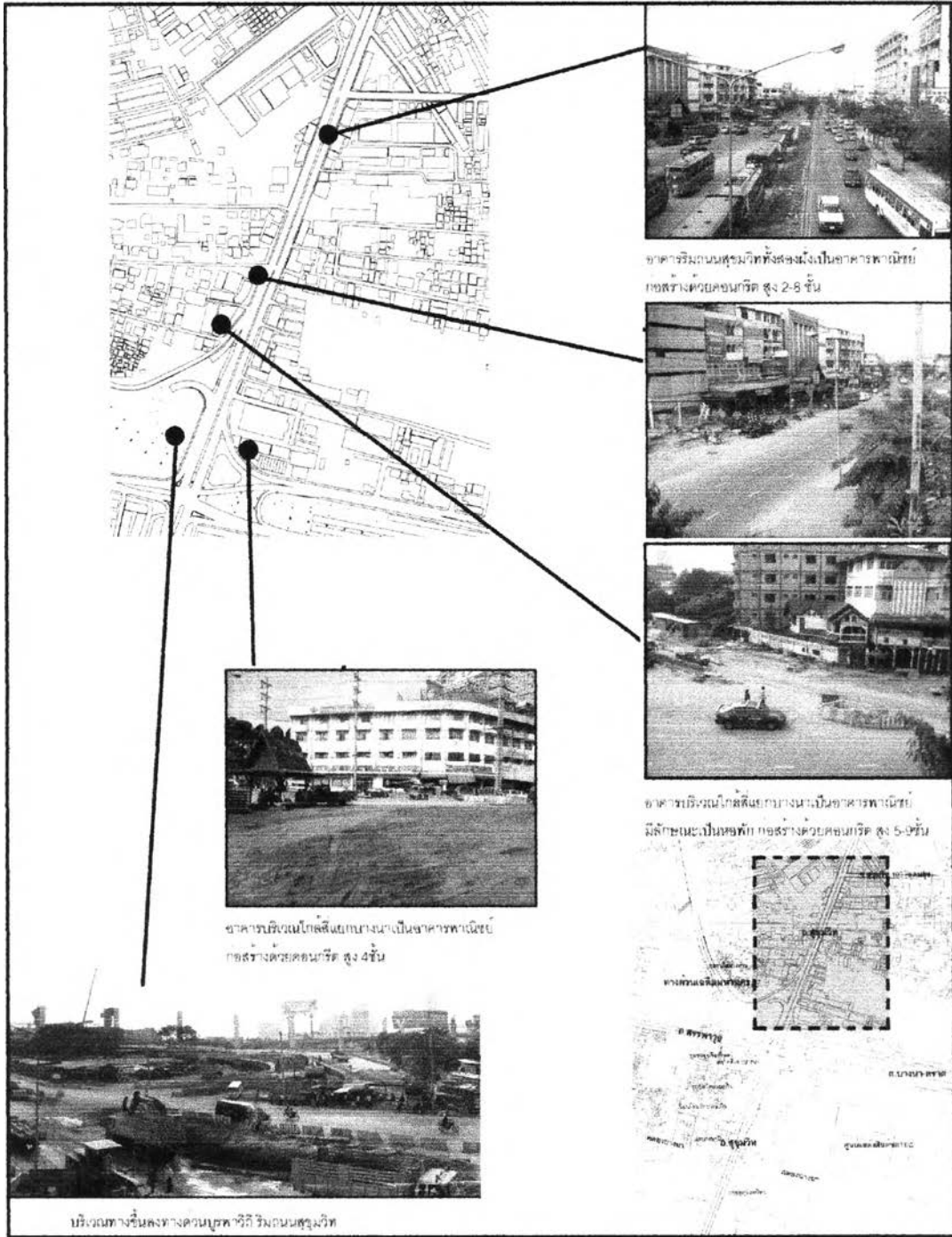
3.2.7 สภาพทั่วไปของอาคารและสิ่งก่อสร้าง

3.2.7.1 สภาพการใช้งานอาคารบริเวณถนนบางนา-ตราด เริ่มจากสี่แยกบางนา ไปตามถนนบางนา-ตราด ทางทิศตะวันออก อาคารทั้งสองฝั่งบริเวณสี่แยกบางนาเป็นอาคารพาณิชย์สูง4-6ชั้น เป็นอาคารคอนกรีต ในบริเวณถัดมาตามถนนบางนา-ตราดเป็นอาคารพักอาศัยสูง2-3ชั้น สลับกับอาคารคลังเก็บสินค้ามีความสูง3ชั้น ในบริเวณนี้มีสถานที่สำคัญคือศูนย์นิทรรศการและการค้านานาชาติกรุงเทพฯ (BITEC) โดยตั้งอยู่ทางทิศใต้ของถนนบางนา-ตราด และเป็นบริเวณที่มีการเชื่อมต่อของทางยกระดับระหว่างทางด่วนเฉลิมมหานครและทางด่วนบูรพาวิถี ( รูปที่ 3.14 )



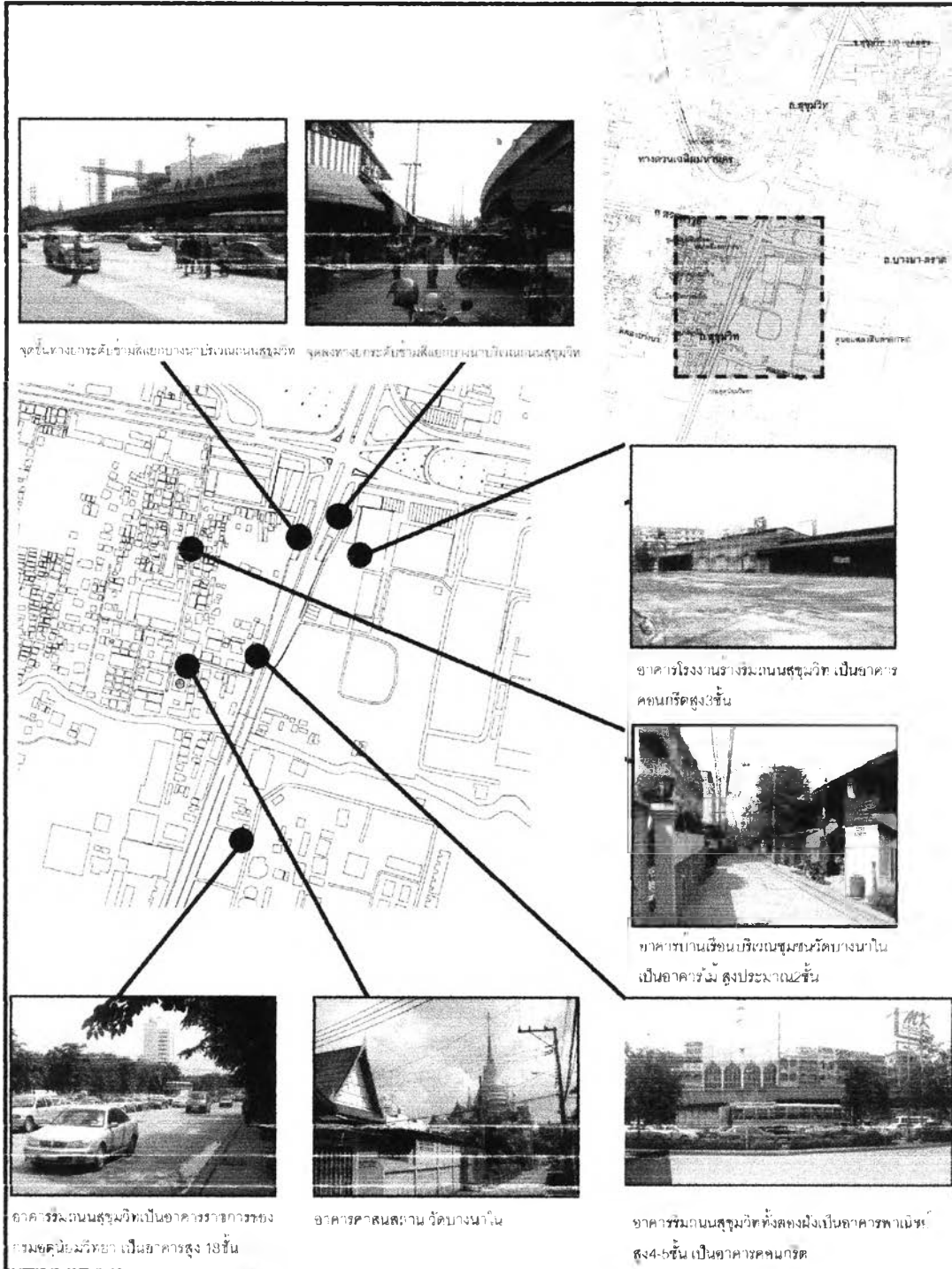
รูปที่ 3.14 สภาพการใช้งานอาคารบริเวณถนนบางนา-ตราด

3.2.7.2 สภาพการใช้งานอาคารบริเวณถนนสุขุมวิทด้านทิศเหนือ เริ่มจากสี่แยกบางนา มาทางทิศเหนือจนถึงบริเวณจุดตัดกับซอยอุดมสุข (สุขุมวิท103) โดยทั้งสองฝั่งของถนนสุขุมวิทเป็นอาคารพาณิชย์ มีความสูง4-8 ชั้น เป็นอาคารคอนกรีต และมีอาคารประเภทพักอาศัยอยู่ภายในซอยต่างๆของถนนสุขุมวิท มีความสูง2-3ชั้น เป็นอาคารคอนกรีต ถัดมาเป็นอาคารคลังสินค้าก่อสร้างด้วยเหล็ก มีความสูงประมาณ3ชั้นมีสภาพเก่า-ปานกลาง และมีทางขึ้น-ลงทางด่วนบูรพาวิถีในบริเวณทิศใต้ติดกับสี่แยกบางนามีลักษณะเป็นครึ่งวงกลมสำหรับกลับรถ



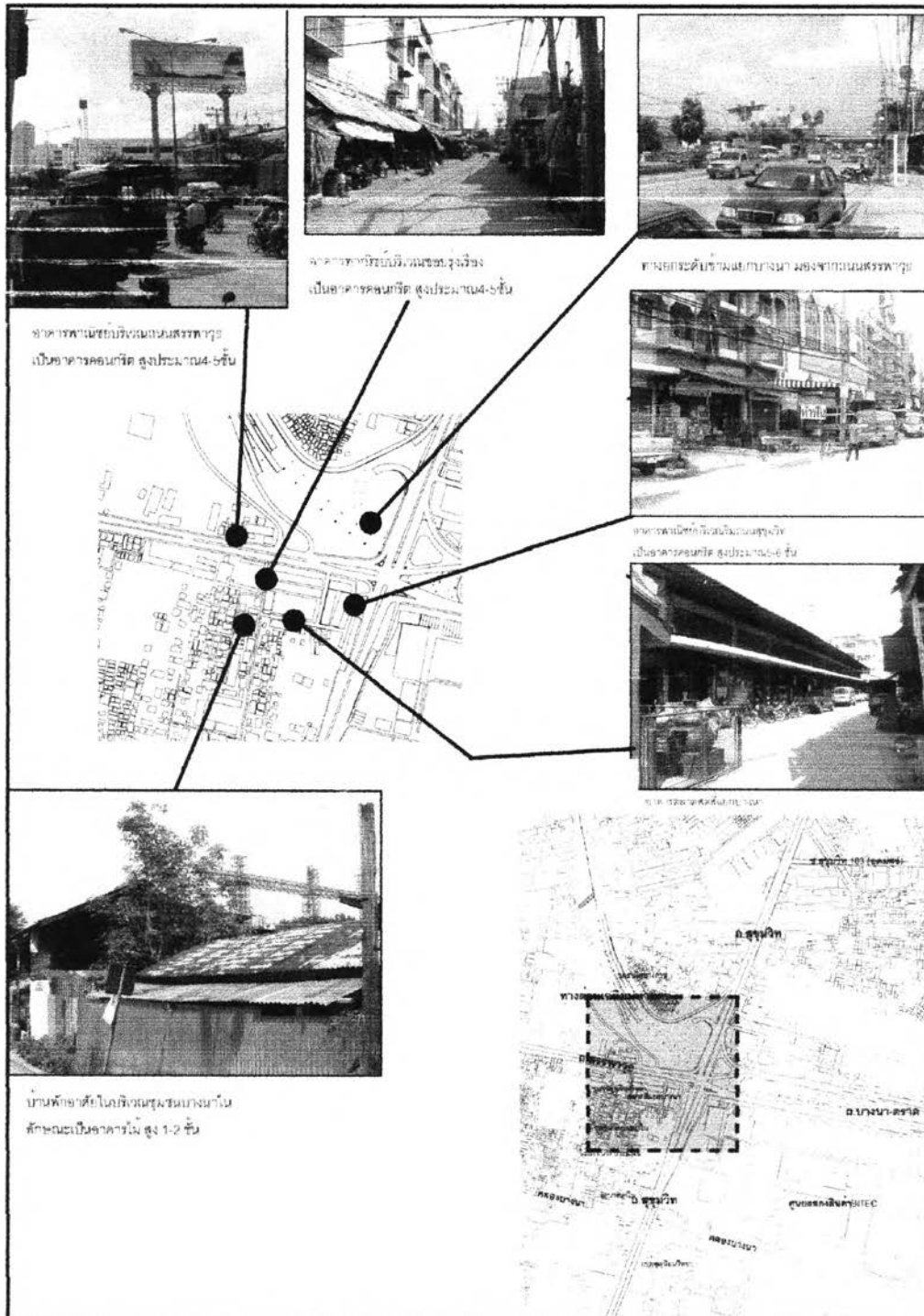
รูปที่ 3.15 สภาพการใช้งานอาคารบริเวณถนนสุขุมวิทด้านทิศเหนือ

3.2.7.3 สภาพการใช้งานอาคารบริเวณถนนสุขุมวิทด้านทิศใต้ เริ่มจากสี่แยกบางนาลงมาทางทิศใต้จนถึงบริเวณหน้ากรมอุตุวิทยวิทยา อาคารบริเวณทิศใต้แยกบางนาเป็นอาคารพาณิชย์ สูง4-6ชั้น มีสภาพปานกลางถึงสภาพใหม่ มีจุดขึ้น-ลงทางด่วนเฉลิมมหานครในบริเวณใกล้สี่แยกบางนามีการสร้างเป็นร้านขายของชั่วคราวในบริเวณใต้ทางด่วน ถัดลงไปเป็นอาคารโรงงานซึ่งไม่มีการใช้งานมีสภาพเก่า ก่อสร้างด้วยคอนกรีต ถัดมาเป็นบ้านในชุมชนบางนาในมีลักษณะเก่า เป็นบ้านไม่มีความสูง1-2ชั้น ถัดมาเป็นอาคารของกรมอุตุวิทยวิทยา ซึ่งมีสภาพใหม่และมีความสูง18ชั้น ในบริเวณนี้มีสถานที่สำคัญคือเจดีย์วัดบางนาในมีลักษณะเป็นเจดีย์สี่ทง มีความสูง21เมตรและเป็นจุดหมายตาของพื้นที่



รูปที่ 3.16 สภาพการใช้งานอาคารบริเวณถนนสุขุมวิทด้านทิศใต้

3.2.7.4 สภาพการใช้งานอาคารบริเวณถนนสรรพาวุธ เริ่มจากสี่แยกบางนาตามถนนสรรพาวุธจนถึงโรงเรียนอรรณพวิทยพานิชยการ อาคารบริเวณใกล้สี่แยกบางนาทางทิศใต้ของถนนสรรพาวุธเป็นอาคารพาณิชย์ สูง4-6ชั้น มีสภาพปานกลางถึงสภาพใหม่ ทางด้านทิศเหนือเป็นพื้นที่ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยโดยเป็นทางยกระดับข้ามสี่แยกบางนา มีความสูง18เมตร ถัดมาเป็นอาคารตลาดสี่แยกบางนา มีความสูงประมาณ10เมตรมีสภาพเก่า ถัดมาภายในซอยรุ่งเรืองเป็นอาคารพักอาศัยของชุมชนบางนาในเป็นบ้านไม้มีความสูง1-2ชั้น มีสภาพเก่าถึงปานกลาง ถัดมาเป็นอาคารพาณิชย์ผสมกับบ้านพักอาศัยสูง2-4ชั้น มีสภาพปานกลางถึงใหม่



รูปที่ 3.17 สภาพการใช้งานอาคารบริเวณถนนสรรพาวุธ



### 3.2.8 ปัญหาและศักยภาพทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา

จากการศึกษาสภาพทั่วไปทางกายภาพได้พบปัญหาของพื้นที่ศึกษาได้แก่ ปัญหาการขาดการเชื่อมโยงของการเดินเท้า และการเดินรถ ในบริเวณพื้นที่จุดเปลี่ยนการสัญจรโดยรอบสี่แยกบางนา เนื่องจากสภาพแวดล้อมในพื้นที่ ได้แก่ ขนาดของทางเดินเท้ามีขนาดเล็ก ขนาดสิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้ทางเดินเท้า และไม่ต่อเนื่องมีขนาดหายในบางจุดทำให้การเดินเพื่อเชื่อมกับพื้นที่กิจกรรมและการเดินเพื่อเชื่อมต่อการสัญจรระหว่างจุดเปลี่ยนการสัญจรรอบสี่แยกบางนามีปัญหาด้านความไม่ปลอดภัยในการเดินเท้า ถนนมีขนาดเล็ก เส้นทาง การเข้าถึงของรถและรถโดยสารประจำทางในบริเวณสี่แยกบางนาทำให้เกิดปัญหาด้านการจราจร ปัญหาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน ได้แก่ ความไม่หลากหลายของการใช้อาคารพื้นที่บริเวณโดยรอบจุดเปลี่ยนการสัญจร ปัญหาพื้นที่ถูกปล่อยว่างและพื้นที่รกร้าง การใช้พื้นที่ไม่เต็มศักยภาพบริเวณพื้นที่ใต้ทางยกระดับข้ามสี่แยกบางนา ไม่เอื้ออำนวยต่อกิจกรรมที่เกิดขึ้นและไม่เพียงพอต่อความต้องการของคนที่เข้ามาใช้งานภายในพื้นที่ เปลี่ยนการสัญจรที่มีปริมาณคนเป็นจำนวนมาก ปัญหาที่จอดรถ ได้แก่ การขาดแคลนพื้นที่จอดรถสาธารณะ และ ขาดแคลนพื้นที่จอดรถของคนเข้ามาใช้งานในพื้นที่บริเวณจุดเปลี่ยนการสัญจร ปัญหาทางภูมิทัศน์ ได้แก่ อาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่และป้ายโฆษณาขนาดใหญ่บดบังมุมมองและจุดชมทิวทัศน์

จากสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นทำให้เห็นถึงศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ศึกษาให้เป็นจุดเปลี่ยนและเชื่อมต่อ การสัญจรขนาดใหญ่ เพื่อสามารถรองรับและกระจายการสัญจรไปส่วนต่างๆของเมือง เป็นย่านพาณิชย์กรรมที่ สอดคล้องกับกิจกรรมด้านการสัญจรในพื้นที่ และพัฒนาพื้นที่ว่างขนาดใหญ่สำหรับใช้งานด้านการรองรับและ การบริการสำหรับคนที่เข้ามาใช้พื้นที่ มีเอกลักษณ์และมีจุดหมายตาที่สวยงามในพื้นที่

## 3.3 ด้านเศรษฐกิจและสังคม

### 3.3.1 จำนวนประชากร

เขตบางนาับเป็นเขตหนึ่งในกรุงเทพมหานคร ที่มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างมาก ทำให้ บ้านเรือนเพิ่มจำนวนขึ้นอย่างรวดเร็ว ที่อยู่อาศัย ที่ดินมีราคาสูง และมีการพัฒนาการใช้ที่ดินมากขึ้น เป็นผลให้ประชากรเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง เขตบางนามีประชากรเพิ่มเฉลี่ยเดือนละ ประมาณ 70 คน

ปัจจุบันมีประชากรทั้งสิ้น	102,777 คน
เป็นชาย	49,121 คน
เป็นหญิง	53,656 คน
จำนวนครัวเรือน	43,872 ครัวเรือน

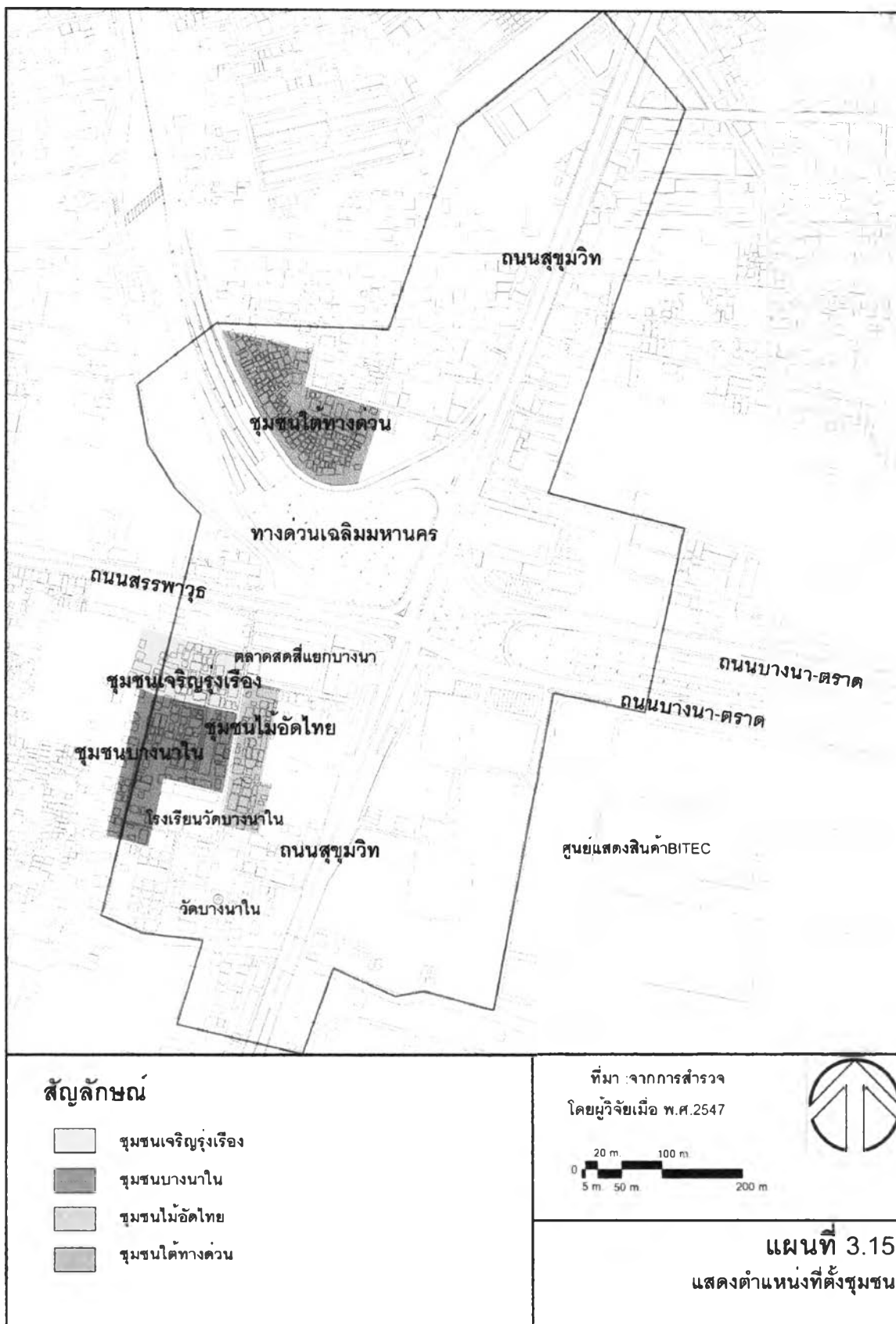
ประชากรบริเวณพื้นที่ศึกษาประกอบไปด้วยกลุ่มคนที่อาศัยในชุมชนต่างๆได้แก่ ชุมชนวัดบางนาใน ชุมชนไม้อัดไทย ชุมชนเจริญรุ่งเรือง และชุมชนใต้ทางด่วน มีครัวเรือนทั้งสิ้นประมาณ 975 ครัวเรือน มีประชากร ประมาณ 3,900 คน ( สำนักงานเขตบางนา ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 )

### 3.3.2 ลักษณะทางสังคมและวัฒนธรรม

สภาพสังคมบริเวณพื้นที่ศึกษาบริเวณจุดเปลี่ยนการสัญจรสี่แยกบางนาประกอบไปด้วยชุมชน 4ชุมชน ได้แก่ชุมชนวัดบางนาใน ชุมชนไม้อัดไทย ชุมชนเจริญรุ่งเรือง และชุมชนใต้ทางด่วน มีครัวเรือนทั้งสิ้น

ประมาณ 975 ครัวเรือนมีชีวิตประจำวันที่เรียบง่าย ส่วนใหญ่มีอาชีพค้าและบริการ โดยออกจากบ้านไปประกอบกิจกรรมการค้าที่บริเวณตลาดสี่แยกบางนาและพื้นที่โดยรอบสี่แยกบางนา การพบปะพูดคุยและการนั่งเล่นพักผ่อนหย่อนใจของคนในชุมชนส่วนใหญ่เกิดบริเวณตลาดสี่แยกบางนา พื้นที่บริเวณหน้าบ้านของตนเอง และพื้นที่ในภายในบริเวณวัดบางนาใน โดยชุมชนภายในพื้นที่ศึกษามีวัดบางนาในเป็นจุดศูนย์กลางทางสังคมเป็นที่ยึดเหนี่ยวทางจิตใจและเป็นจุดรวมของการประกอบพิธีกรรมทางศาสนาและจัดงานทางประเพณีวัฒนธรรมต่างๆ ของคนในชุมชนและคนในชุมชนละแวกใกล้เคียง นอกจากนี้ยังมีกิจกรรมการออกกำลังกายโดยคนในชุมชนจะเข้ามาใช้พื้นที่ว่างของโรงเรียนวัดบางนาใน ซึ่งมีลักษณะพื้นที่เป็นลานกิจกรรมขนาดใหญ่และมีต้นไม้ให้ความร่มรื่นให้คนได้เข้ามาทำกิจกรรมต่างๆ เช่น การออกกำลังกาย นั่งพักผ่อน จัดประชุมและจัดงานต่างๆ เช่นงานนิทรรศการและการแสดงของเยาวชน

ความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชนทั้ง 4 ในพื้นที่ศึกษามีลักษณะความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิด 3 ชุมชนได้แก่ ชุมชนวัดบางนาใน ชุมชนไม้ฮั้วไทย ชุมชนเจริญรุ่งเรือง โดยมีลักษณะของกิจกรรมที่ใกล้ชิดกันมีการพบปะสังสรรค์กันและมีการค้าขายระหว่างกันเพราะว่ามีพื้นที่อยู่ใกล้เคียงกัน ต่างจากชุมชนใต้ทางด่วน ที่มีระยะทางที่อยู่ไกลออกไปจากชุมชนทั้ง 3 และมีเส้นทางด่วนเฉลิมมหานครตัดผ่านไม่สามารถเชื่อมโยงกับอีก 3 ชุมชนที่กล่าวมาได้ทำให้ไม่เกิดความสัมพันธ์ระหว่างสังคม



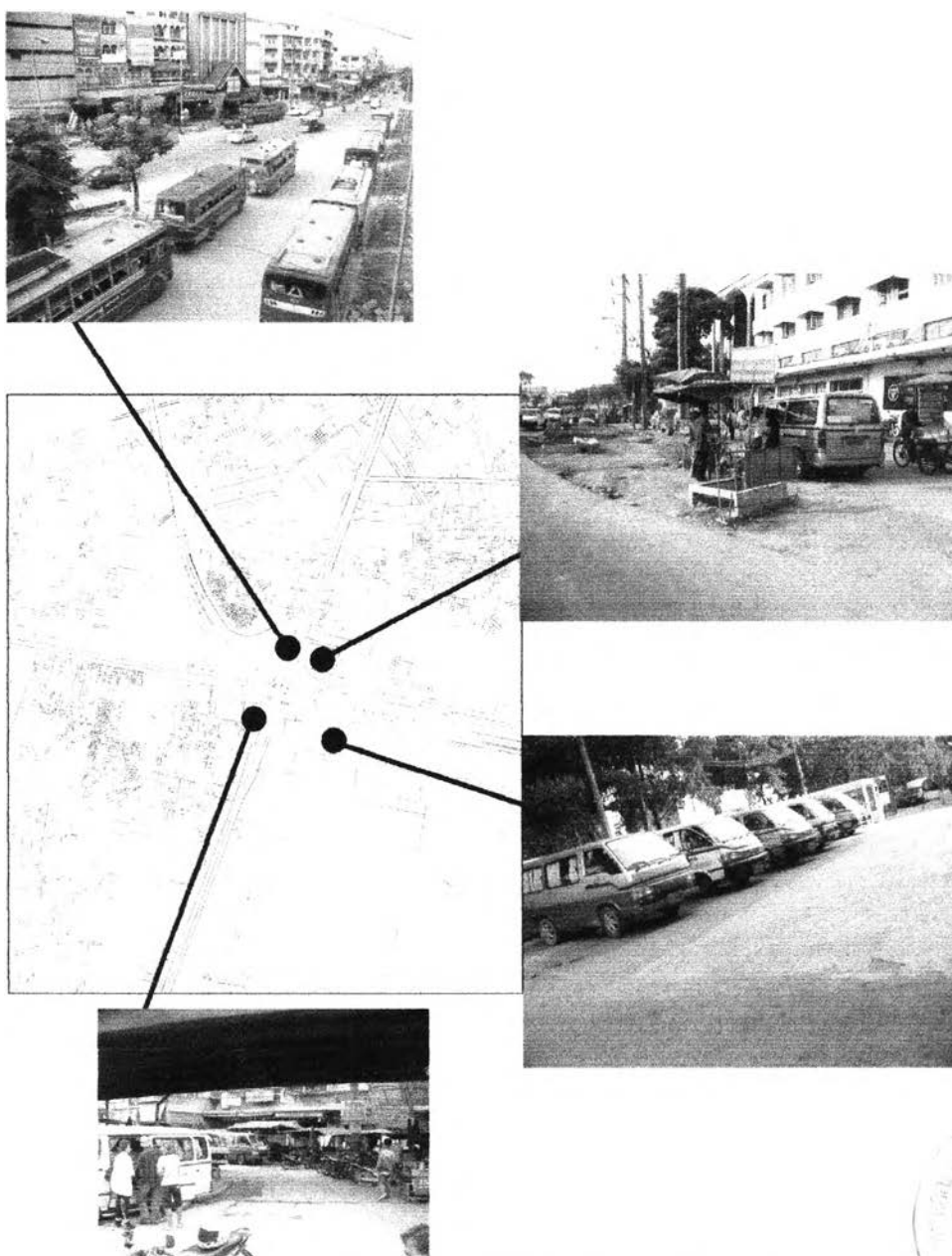
แผนที่ 3.15 แสดงตำแหน่งที่ตั้งชุมชน

### 3.3.3 ลักษณะทางเศรษฐกิจ

ลักษณะทางเศรษฐกิจส่วนใหญ่ผูกพันอยู่กับการค้าพาณิชยกรรม อุตสาหกรรมและการบริการ ประชาชนส่วนใหญ่จึงประกอบกิจการพาณิชยกรรมที่มีลักษณะในการให้บริการคนที่เข้ามาใช้บริการในพื้นที่ ทั้งการบริการด้านการคมนาคมขนส่ง ด้านการให้บริการด้านที่อยู่อาศัยและธุรกิจให้บริการร้านอาหาร โดยมีลักษณะเศรษฐกิจต่างๆดังนี้

#### 3.3.3.1 การให้บริการด้านคมนาคมขนส่ง

การให้บริการด้านคมนาคมขนส่งนอกเหนือจากการให้บริการจากบริษัทขนส่งมวลชนกรุงเทพ ยังมีการให้บริการด้านคมนาคมขนส่งของเอกชนซึ่งส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณโดยรอบสี่แยกบางนา ทั้งสี่ด้านได้แก่ รถตู้โดยสารระหว่างพื้นที่ และระหว่างจังหวัด รถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยในแต่ละวันจะมีผู้มาใช้บริการเป็นจำนวนมาก

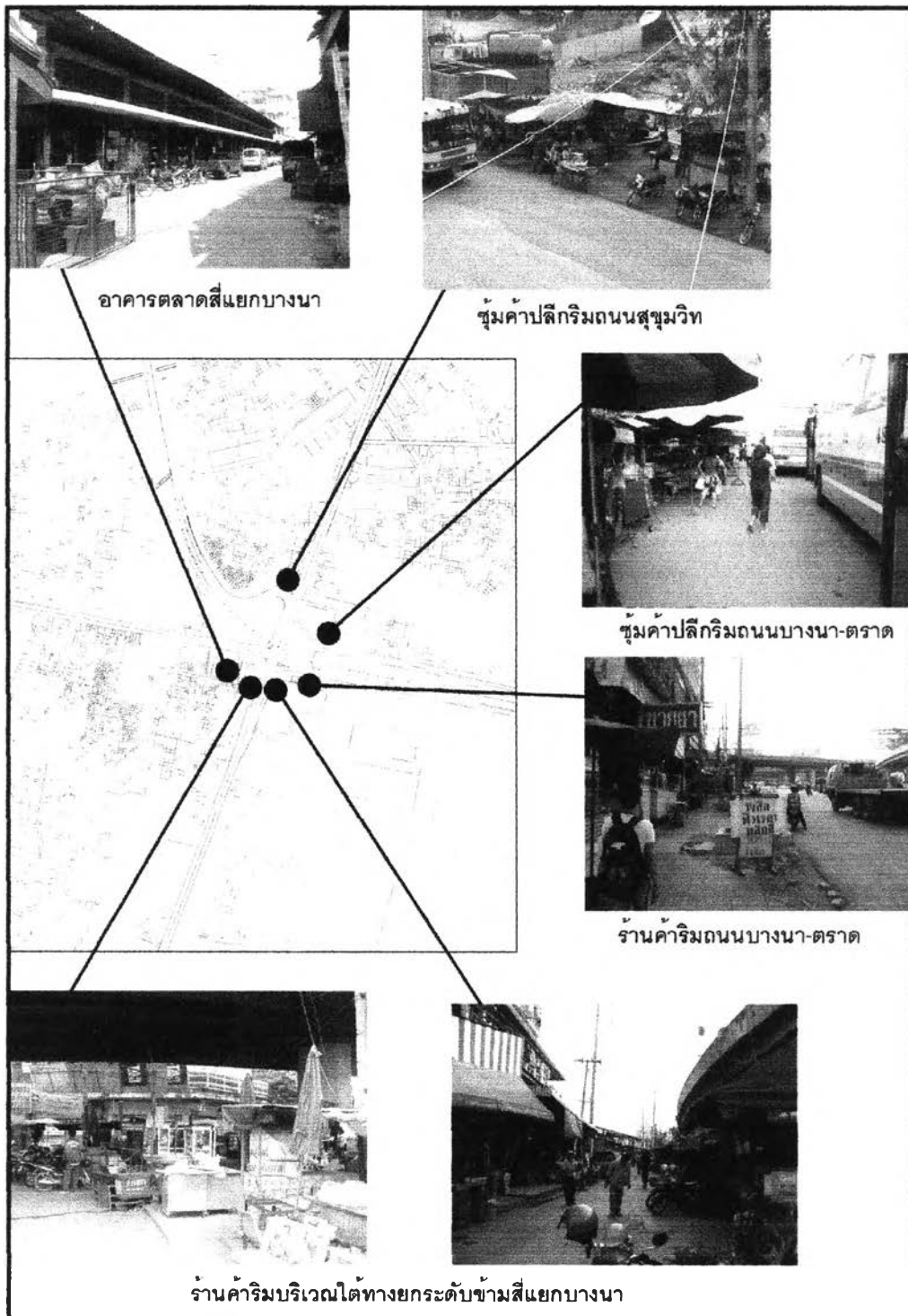


รูปที่ 3.18 แสดงตำแหน่งการให้บริการด้านคมนาคมขนส่ง



### 3.3.3.2 การพาณิชย์กรรม

ด้านพาณิชย์กรรมซึ่งส่วนใหญ่ให้บริการควบคู่ไปกับการให้บริการด้านคมนาคมขนส่ง โดยจะอยู่ในบริเวณเดียวกันกับการให้บริการคมนาคมขนส่งโดยเฉพาะบริเวณจุดเปลี่ยนการสัญจรบริเวณถนนบางนา-ตราดด้านทิศเหนือ บริเวณถนนบางนา-ตราดด้านทิศใต้ และบริเวณถนนสรรพาวุธ ได้แก่ ร้านอาหาร ร้านขายของ ร้านขายยา เป็นต้น และยังมีตลาดสด1แห่ง ปั้มน้ำมัน1แห่ง ธนาคาร1แห่ง โรงพยาบาล2แห่ง



รูปที่ 3.19 แสดงตำแหน่งการบริการด้านพาณิชย์กรรม

### 3.3.3.3 การท่องเที่ยว

ในพื้นที่มีสถานที่ท่องเที่ยวที่เป็นสิ่งเชิดหน้าชูตาได้แก่ เจดีย์ทองวัดบางนาใน มูลนิธิสายใจไทยบริเวณถนนสรรพาวุธ วัดบางนานอกบริเวณถนนสรรพาวุธที่สร้างขึ้นเมื่อประมาณปี 2400 โดยภายในวัดมี ธรรมาสถูปะขบก แหลมศาลาเฉลิมพระเกียรติ หงส์สัมฤทธิ์ และอุโบสถหลัง ศูนย์นิทรรศการและการค้านานาชาติกรุงเทพ (BITEC)บริเวณถนนบางนา-ตราด



รูปที่ 3.20 แหล่งท่องเที่ยวเจดีย์ทองวัดบางนาใน

### 3.3.3.4 การอุตสาหกรรม

การอุตสาหกรรมในเขตบางนาเป็นอุตสาหกรรมอบไม้ ขนส่งและคลังสินค้า โดยส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณถนนสรรพาวุธ และถนนสุขุมวิทด้านทิศเหนือ

## 3.4 สรุปปัญหาและศักยภาพของพื้นที่บริเวณจุดเปลี่ยนการสัญจรสี่แยกบางนา

จากการลงพื้นที่สำรวจข้อมูลทางภาคสนาม ได้พบสภาพปัญหาทั้งทางด้านกายภาพได้แก่ ปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดิน ปัญหาที่เกี่ยวกับการสัญจรด้านต่างๆ และปัญหาด้านภูมิทัศน์ อีกทั้งปัญหาทางด้านเศรษฐกิจและทางด้านสังคมที่เกิดขึ้นในพื้นที่บริเวณจุดเปลี่ยนการสัญจรสี่แยกบางนา เพื่อหาศักยภาพและข้อจำกัดในการพัฒนาพื้นที่ทางกายภาพในด้านต่างๆ โดยสรุปได้ดังนี้ (ดูตารางที่ 3.4)

ตารางที่ 3.4 แสดงการสรุปสภาพปัญหา คักยภาพและข้อจำกัดต่างๆในพื้นที่ศึกษา

ปัญหา	สภาพปัญหา	ศักยภาพ	ข้อจำกัด
โครงข่ายถนน	- ถนนมีขนาดใหญ่ และช่องจราจรมาก ทำให้การเชื่อมระบบการเดินดินเท้าทั้ง 4ด้านไม่สะดวกและเป็นอันตรายจาก การสัญจร	- เป็นจุดเปลี่ยนการสัญจรของรถจำนวน มากกระจายไปยังส่วนต่างๆของเมือง	- มีกิจกรรมที่แน่น โดยรอบไม่สามารถ ปรับปรุงหรือดัดแปลง ถนนได้
ทางเท้า	- มีขนาดเล็กไม่เพียงพอต่อการรองรับ คนเท้าเข้ามาใช้งานในพื้นที่ - ความไม่ต่อเนื่องของทางเดินเท้า - ระยะทางของจุดเปลี่ยนการสัญจรแต่ ละจุดอยู่ใกล้กัน - ความไม่ปลอดภัยในการใช้งานทางเดิน เท้า - ขนาดสิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้ ทางเดินเท้า	- เป็นจุดเปลี่ยนการสัญจรของคนเท้าเข้า มาใช้พื้นที่ - เป็นย่านพาณิชย์กรรมหลัก	- มีพื้นที่จำกัดและถนน บางสายมีขนาดแคบ - ทางเดินเท้าบริเวณใต้ ทางยกระดับมีเสาทง ยกระดับเป็นจำนวน มาก
การเปลี่ยนการ สัญจร	- การจราจรหนาแน่นติดขัดบริเวณจุด เปลี่ยนการสัญจร - ขนาดการเชื่อมโยงของการเปลี่ยนการ สัญจร - จุดติดขัดด้านการสัญจรบริเวณจุด เปลี่ยนการสัญจร	- เป็นจุดเชื่อมต่อการสัญจรขนาดใหญ่ ของเมือง และกระจายการสัญจรไป ส่วนต่างๆ	- พื้นที่เป็นของเอกชน เป็นส่วนใหญ่
ที่จอดรถ	- ขนาดแคบพื้นที่จอดรถสาธารณะ - ขนาดแคบพื้นที่จอดรถของคนเท้าเข้ามา ใช้งานในพื้นที่บริเวณจุดเปลี่ยนการ สัญจร	- เป็นจุดเปลี่ยนการสัญจร ที่มีคนเข้ามา ใช้บริการจอดรถเป็นจำนวนมาก	- พื้นที่เป็นของเอกชน เป็นส่วนใหญ่
การใช้ ประโยชน์ ที่ดิน	- ความไม่หลากหลายของการใช้อาคาร พื้นที่บริเวณโดยรอบจุดเปลี่ยนการ สัญจร - การใช้พื้นที่ไม่เต็มศักยภาพบริเวณ พื้นที่ใต้ทางยกระดับข้ามสี่แยกบางก - พื้นที่ถูกล้อมรั้ว	- สอดคล้องกับกิจกรรมด้านการสัญจรใน พื้นที่ - พื้นที่ว่างขนาดใหญ่สำหรับใช้งานด้าน การรองรับและการบริการสำหรับคนเท้า เข้ามาใช้พื้นที่	- พื้นที่ว่างส่วนใหญ่เป็น ของเอกชน
ภูมิทัศน์	- อาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่และป้าย โฆษณาขนาดใหญ่บดบังภูมิทัศน์ - จุดหมายตาในพื้นที่ถูกล้อมรั้ว	- เป็นพื้นที่ทางเข้าไปสู่กรุงเทพมหานคร มีจุดหมายตาที่สวยงามในพื้นที่	- มีทางยกระดับบดบัง มุมมองภูมิทัศน์

ปัญหา	สภาพปัญหา	ศักยภาพ	ข้อจำกัด
<b>ด้านสังคม</b>	- การมีปฏิสัมพันธ์ของคนในชุมชนและ คนระหว่างชุมชนยังมีน้อย	- พัฒนาศูนย์รวมชุมชน ทางด้าน พักผ่อนและออกกำลังกาย	- ชุมชนอยู่ห่างและ ติดต่อกันลำบาก
<b>ด้านเศรษฐกิจ</b>	- ขาดพื้นที่เพื่อให้บริการด้านการสัญจร ได้แก่พื้นที่และขาดพื้นที่การค้าและ บริการที่รองรับกิจกรรมในพื้นที่	- พัฒนาศูนย์ชุมชนและมีอาชีพ	- ชุมชนอยู่ห่างและ ติดต่อกันลำบาก