

ศักราชที่ว่างย่านพาณิชย์กรรมในเขตบางรัก  
เพื่อการเชื่อมต่อโครงข่ายพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้า



นาย มานิต ทรัพย์เพิ่ม

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาภูมิสถาปัตยกรรมการศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาภูมิสถาปัตยกรรมการ ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรมการ

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2553

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

POTENTIAL OF BANGRAK COMMERCIAL AREA'S OPEN SPACE  
IN CONNECTING PEDESTRIAN AND OPEN SPACE NETWORK



Mr. Manit Sapperm

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements  
for the Degree of Master of Landscape Architecture Program in Landscape Architecture

Department of Landscape Architecture

Faculty of Architecture

Chulalongkorn University

Academic Year 2010

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

ศักยภาพพื้นที่ว่างย่านพาณิชยกรรมในเขตบางรัก

เพื่อการเชื่อมต่อโครงข่ายพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้า

โดย

นายมานิต ทรัพย์เพิ่ม

สาขาวิชา

สาขาวิชาภูมิสถาปัตยกรรม

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

รองศาสตราจารย์ นิลุบล คล่องเวสสะ

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้นำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็น  
ส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโท

..... คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
(ศาสตราจารย์ ดร.บัณฑิต จุลาสัย)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ  
(รองศาสตราจารย์ จามรี อาระยานิมิตสกุล)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก  
(รองศาสตราจารย์ นิลุบล คล่องเวสสะ)

..... กรรมการ  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พงศ์ศักดิ์ วัฒนสินธุ์)

..... กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย  
(รองศาสตราจารย์ ดร.ชัชสิทธิ์ ด่านกิตติกุล)

มานิต ทรัพย์เพิ่ม: ศักยภาพพื้นที่ว่างย่านพาณิชย์กรรมในเขตบางรักเพื่อการเชื่อมต่อ  
โครงข่ายพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้า. (POTENTIAL OF BANGRAK  
COMMERCIAL AREA'S OPEN SPACE IN CONNECTING PEDESTRIAN AND  
OPEN SPACE NETWORK) อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก: รองศาสตราจารย์ นิลุบล  
คลองเวสสะ, 175 หน้า.

ในกรุงเทพมหานคร เขตบางรักเป็นย่านธุรกิจการค้าเก่าแก่ซึ่งเติบโตและเปลี่ยนแปลง  
ไปตามยุคสมัยอย่างต่อเนื่อง การเติบโตภายใต้ความเปลี่ยนแปลงดังกล่าวมีผลทำให้เกิดเสน่ห์ที่  
น่าสนใจจากการผสมผสานระหว่างความเก่าและความใหม่ที่แทรกตัวอยู่ในย่าน อย่างไรก็ตาม  
ก็เกิดการเติบโตทางเศรษฐกิจภายในพื้นที่อย่างไม่หยุดยั้งมีผลให้พื้นที่ว่างสาธารณะและพื้นที่สี  
เขียวลดน้อยลงไปมากส่งผลให้บรรยากาศโดยรวมภายในเขตบางรักมีความแออัด และคุณค่า  
ของความเป็นย่านธุรกิจการค้าเก่าแก่ค่อยๆสูญหายไป งานวิจัยนี้ดำเนินการภายใต้แนวคิดว่า  
การเชื่อมต่อพื้นที่ว่างภายในย่านเข้าด้วยกันจะสามารถช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้งานของ  
พื้นที่เหล่านั้น การเพิ่มความต่อเนื่องจะทำให้เกิดพื้นที่สีเขียวที่ชัดเจนขึ้นและสามารถ  
เสริมสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีให้กับย่านอย่างเห็นได้ชัด การศึกษาพื้นที่ว่างที่มีอยู่ในเขตบางรัก  
นำไปสู่การคัดเลือกและจำแนกพื้นที่ว่างอย่างเป็นระบบ เพื่อสร้างการเชื่อมต่อให้เกิดเป็น  
โครงข่ายพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้าระหว่างกลุ่มอาคารที่เหมาะสม ผลการวิจัยได้ตำแหน่ง  
กลุ่มพื้นที่ว่างที่มีศักยภาพเหมาะแก่การสร้างการเชื่อมต่อได้จำนวน 7 กลุ่มกลุ่มพื้นที่ว่างที่มี  
คุณค่าทางสังคมและนันทนาการซึ่งสัมพันธ์กับกิจกรรมทางเลือกพบมากบริเวณถนนเจริญกรุง  
และพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา กลุ่มพื้นที่ว่างที่มีคุณค่าทางเศรษฐกิจซึ่งสัมพันธ์กับกิจกรรม  
จำเป็นพบมากบริเวณถนนสีลม, ถนนสุรวงศ์และถนนสาทร ลักษณะแผนผังโครงข่ายของการ  
เชื่อมต่อที่จะเกิดขึ้นมีความสัมพันธ์กับตำแหน่งของพื้นที่ว่างและระยะการเดินทาง การเชื่อมต่อ  
พื้นที่ว่างที่มีคุณค่าในประเภทกลุ่มเดียวกันทำให้สามารถกำหนดรูปแบบเส้นทางการสัญจร  
และบทบาทของพื้นที่ว่างได้สอดคล้องกับบริบทของกลุ่มอาคาร, เสน่ห์เชิงความเป็นมาของ  
พื้นที่, พฤติกรรม และกิจกรรมของผู้ใช้งานได้อย่างเหมาะสม

ภาควิชา ภูมิสถาปัตยกรรม .....ลายมือชื่อนิสิต วนิดา ทรัพย์สินเงิน  
สาขาวิชา ภูมิสถาปัตยกรรม .....ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก อนุช วัฒนเวสสะ  
ปีการศึกษา 2553 .....



## 5274136525 : MAJOR LANDSCAPE ARCHITECTURE

KEYWORDS : PUBLIC SPACE/ SEMI PUBLIC SPACE/ PEDESTRIAN/ GREENWAY

MANIT SAPPERM : POTENTIAL OF BANGRAK COMMERCIAL AREA'S OPEN SPACE IN CONNECTING PEDESTRIAN AND OPEN SPACE NETWORK. ADVISOR : ASSOC. PROF. NILUBOL KLONGVESSA, 175 pp.

In Bangkok, Bangrak remains a contemporary commercial area which has grown and changed over the past years. The transformation has resulted in an intriguing atmosphere stemming from its blend of native antiquity and modernity. However, rampant economic growth within the area has led to decreasing public open spaces and green areas, causing overcrowded-ness and gradually fading historic values. This study is made under the assumption that connecting open spaces within the area may enhance its overall efficiency, creating a visible green space and significantly improving its surrounding environments. To create the connection adjoining pedestrian and open space network among appropriately located buildings, the study systematically selected and classified open spaces available within Bangrak area. The study found that seven groups of culturally and recreationally significant open spaces that are related to alternative activities, mostly located on Charoen Krung Road or along the Chao Phraya River banks, hold potential appropriate for the connection. Commercially significant open spaces that are related to alternative activities, on the other hand, were found mostly on Silom Road, Surawongse Road and Sathorn Road. The characteristics of the network connection map will be subject to the locations of the open spaces and walking distances among them. Connecting the open spaces that are identically significant will allow redesign of traffic routes, role determination of the open spaces according to surrounding buildings context, illustration of their historic importance, and selection of usage and activities to their users.

Department : Landscape Architecture.....

Student's Signature นันทม นันทะพันธ์

Field of Study : Landscape Architecture.....

Advisor's Signature ศาสตราจารย์ นิลอุบล คลองเวสสะ

Academic Year : 2010.....

## กิตติกรรมประกาศ

กราบขอบพระคุณรองศาสตราจารย์นิลนิต กล้วยเวสสะ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ วิทยานิพนธ์ที่ให้ข้อเสนอแนะและความคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ จนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วง ด้วยดี

กราบขอบพระคุณคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ประกอบด้วยรองศาสตราจารย์ จามรี อาระยานิมิตสกุล, ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พงศ์ศักดิ์ วัฒนสินธุ์ และรองศาสตราจารย์ ชัยสิทธิ์ ด้านกิตติกุล ที่ให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมอันเป็นประโยชน์ รวมถึงคณะอาจารย์ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรมทุกท่านที่ ให้ความรู้ตลอดหลักสูตรการเรียนการสอน

ขอขอบคุณเจ้าหน้าที่และหน่วยงานต่างๆ ที่กรุณาให้ข้อมูลและข้อคิดเห็นอันเป็นประโยชน์ ต่อการทำวิทยานิพนธ์

สุดท้ายนี้ขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดา และครอบครัวที่เป็นกำลังใจในทุกๆ อย่างจน การทำวิทยานิพนธ์ในครั้งนี้สำเร็จลุล่วงด้วยดี

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญภาพ.....	ฎ
สารบัญแผนภูมิ.....	ณ
สารบัญแผนที่.....	ด
<b>บทที่</b>	
1. บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 คำถามการศึกษา.....	3
1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	3
1.4 ขอบเขตการศึกษา.....	3
1.5 นิยามศัพท์เฉพาะ .....	4
1.6 วิธีดำเนินการศึกษา.....	5
1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	8
2. ทฤษฎี แนวคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	9
2.1 แนวความคิดเรื่องเมืองและการเชื่อมต่อพื้นที่ว่างในเมือง.....	9
2.2 แนวความคิดที่ใช้ในการเชื่อมต่อพื้นที่ว่างในเมือง.....	11
2.3 แนวความคิดเรื่องการแบ่งประเภทพื้นที่ว่างในเมือง.....	15
2.4 ความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ว่างในเมือง กิจกรรม และผู้ใช้งาน.....	18
2.5 แนวความคิดเรื่องการสัญจรทางเท้า.....	20
2.6 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะภูมิอากาศ อุณหภูมิ และการสัญจรทางเท้า.....	23
2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องและกรณีศึกษา.....	29
3. ระเบียบวิธีการศึกษา.....	33
3.1 กรอบแนวความคิดของการศึกษา.....	33
3.2 วิธีดำเนินการศึกษา.....	34

บทที่	หน้า
3.3 การศึกษาตัวอย่าง โครงข่ายที่ใช้เป็นกรณีศึกษา.....	36
3.4 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ.....	36
4. สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา.....	37
4.1 ที่ตั้งและอาณาเขต.....	37
4.2 ความเป็นมาและพัฒนาการของเขตบางรัก.....	38
4.3 ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตบางรัก.....	41
4.4 ประชากร.....	52
4.5 ระบบการคมนาคม.....	53
4.6 ปัญหาด้านพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้าที่พบในย่านพาณิชย์กรรม เขตบางรัก.....	56
4.7 สรุปศักยภาพและปัญหาของพื้นที่.....	59
5. กระบวนการคัดเลือกพื้นที่ว่างและการวางแผนผัง โครงข่าย.....	60
5.1 กระบวนการคัดเลือกพื้นที่ว่าง.....	60
5.2 ข้อมูลด้านกิจกรรมและพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้พื้นที่.....	90
5.3 การวางแผนผัง โครงข่ายและการเลือกตัวอย่างโครงข่ายเพื่อเป็นกรณีศึกษา...	99
5.4 การเลือกตัวอย่างโครงข่ายพื้นที่ว่างเพื่อเป็นกรณีศึกษา.....	107
6. แนวทางการออกแบบและสร้างการเชื่อมต่อพื้นที่ว่างในตัวอย่างโครงข่าย ที่ใช้เป็นกรณีศึกษา.....	109
6.1 โครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 1: กิจกรรมทางเลือก.....	109
6.2 โครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 4: กิจกรรมจำเป็น.....	141
6.3 สรุปประเด็นปัญหาและแนวทางแก้ไขในการสร้างเส้นทางเชื่อมต่อโครงข่าย พื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้า.....	162
6.4 การเชื่อมต่อระหว่างโครงข่ายแต่ละกลุ่ม.....	165
7. สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ.....	168
7.1 ประโยชน์ของการทำโครงข่ายพื้นที่สีเขียว.....	168
7.2 ความจำเป็นของการจัดทำแผนแม่บทโครงข่ายพื้นที่สีเขียว.....	168
7.3 การจัดเตรียมเครื่องมือเพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลเพื่อการวางแผน.....	169
7.4 ความร่วมมือระหว่างรัฐกับเอกชน.....	170
7.5 หลักการด้านกายภาพที่ใช้ในการวางแผนแม่บทโครงข่ายพื้นที่สีเขียว.....	170
7.6 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป.....	170

บทที่	หน้า
รายการอ้างอิง.....	172
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	175



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 4.1 พื้นที่ใช้สอยของเขตบางรักปี พ.ศ. 2551 แยกตามประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน.....	41
ตารางที่ 4.2 สถิติจำนวนและพื้นที่ของอาคารที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้างในเขตบางรัก จำแนกตามประเภทการใช้สอยอาคาร.....	42
ตารางที่ 4.3 สถิติจำนวนและพื้นที่ของอาคารที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้างในเขตบางรัก จำแนกตามกลุ่มความสูง.....	44
ตารางที่ 4.4 สถิติจำนวนและพื้นที่สวนสาธารณะในเขตพื้นที่เขตบางรัก.....	48
ตารางที่ 4.5 จำนวนประชากร พื้นที่ ความหนาแน่น จำนวนบ้าน จำแนกตามแขวงในเขตบางรัก กรุงเทพมหานคร.....	52
ตารางที่ 4.6 สถิติจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถเมล์สมก.ต่อวัน ตั้งแต่ปี2535-2552.....	55
ตารางที่ 5.1 ลักษณะการเข้าถึงและลักษณะการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างในเขตบางรัก.....	71
ตารางที่ 5.2 ลักษณะการเข้าถึงและลักษณะการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างในเขตบางรัก (ต่อ)...	72
ตารางที่ 5.3 ลักษณะการเข้าถึงและลักษณะการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างในเขตบางรัก (ต่อ)...	73
ตารางที่ 5.4 ลักษณะการเข้าถึงและลักษณะการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างนอกเขตบางรัก.....	74
ตารางที่ 5.5 การดูแลจัดการและการเข้าใช้งาน โดยสาธารณชน.....	79
ตารางที่ 5.6 การดูแลจัดการและการเข้าใช้งาน โดยสาธารณชน (ต่อ).....	80
ตารางที่ 5.7 การดูแลจัดการและการเข้าใช้งาน โดยสาธารณชน (ต่อ).....	81
ตารางที่ 5.8 การดูแลจัดการและการเข้าใช้งาน โดยสาธารณชน (ต่อ).....	82
ตารางที่ 5.9 คุณค่าและลักษณะกิจกรรมของพื้นที่ว่างในเขตบางรัก.....	86
ตารางที่ 5.10 คุณค่าและลักษณะกิจกรรมของพื้นที่ว่างในเขตบางรัก (ต่อ).....	87
ตารางที่ 5.11 คุณค่าและลักษณะกิจกรรมของพื้นที่ว่างในเขตบางรัก (ต่อ).....	88
ตารางที่ 5.12 คุณค่าและลักษณะกิจกรรมของพื้นที่ว่างในเขตบางรัก (ต่อ).....	89
ตารางที่ 5.13 สรุปพื้นที่ว่างที่มีศักยภาพพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียวในโครงข่าย.....	102
ตารางที่ 5.14 สรุปพื้นที่ว่างที่มีศักยภาพพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียวในโครงข่าย (ต่อ).....	103
ตารางที่ 5.15 สรุปพื้นที่ว่างที่มีศักยภาพพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียวในโครงข่าย (ต่อ).....	104
ตารางที่ 5.16 สรุปพื้นที่ว่างที่มีศักยภาพพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียวในโครงข่าย (ต่อ).....	105
ตารางที่ 5.17 กระบวนการคัดเลือกตัวอย่างกลุ่มโครงข่ายเพื่อใช้เป็นกรณีศึกษา.....	108



## สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1.1 ขอบเขตพื้นที่เขตบางรัก.....	4
ภาพที่ 2.1 รูปแบบการเชื่อมโยงพื้นที่ว่างของ Fumihiko Maki .....	10
ภาพที่ 2.2 แผนผังแบบเส้นตรง.....	13
ภาพที่ 2.3 แผนผังแบบวงบรรจบ.....	13
ภาพที่ 2.4 แผนผังแบบวงซ้อน.....	14
ภาพที่ 2.5 แผนผังแบบวงดาวกระจาย.....	14
ภาพที่ 2.6 แผนผังแบบวงล้อ.....	14
ภาพที่ 2.7 แผนผังเขาวงกต.....	15
ภาพที่ 2.8 การจำแนกประเภทพื้นที่ว่างตามลักษณะการเข้าถึง.....	17
ภาพที่ 2.9 ขอบเขตความสบายของมนุษย์โดยอิทธิพลของอุณหภูมิและความชื้นสัมพัทธ์...	25
ภาพที่ 2.10 กระบวนการที่เหมือนกันของอุณหภูมิและปริมาณมลภาวะในพื้นที่เมืองและพื้นที่หุบเขา.....	26
ภาพที่ 2.11 มลภาวะในพื้นที่ถนนที่เป็นผลมาจากลักษณะการโอบล้อมของอาคารและทิศทางลม.....	27
ภาพที่ 2.12 บรรยากาศระหว่างถนนสองขั้ว.....	30
ภาพที่ 2.13 บรรยากาศระหว่างถนนสองขั้ว.....	30
ภาพที่ 2.14 แผนที่ถนนสองขั้ว.....	30
ภาพที่ 2.15 City Greenways Plan ของเมืองแวนคูเวอร์ ปี 2005. ....	32
ภาพที่ 4.1 การแบ่งเขตการปกครองของเขตบางรัก.....	38
ภาพที่ 4.2 แผนที่บริเวณเขตบางรักปี พ.ศ. 2430.....	39
ภาพที่ 4.3 ถนนตรงหรือถนนพระราม 4 เชื่อมต่อชุมชนชาวจีนและปากคลองพระโขนง....	40
ภาพที่ 4.4 ถนนเจริญกรุงเชื่อมต่อพื้นที่เยาวราช บางรัก และท่าเรือบางคอแหลม.....	40
ภาพที่ 4.5 ถนนสาทรบริเวณที่มีการสร้างถนนและจัดสรรที่ดินเป็นครั้งแรกโดยเอกชน...	40
ภาพที่ 4.6 ถนนสีลมมีการเดินทางด้วยรถรางและให้บริการรถเมย์โดยสารนายเล็ด.....	40
ภาพที่ 4.7 แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549.....	42
ภาพที่ 4.8 อาคารที่มีสภาพและการดูแลจัดการดี.....	51
ภาพที่ 4.9 อาคารที่มีสภาพและการดูแลจัดการดี.....	51

	หน้า
ภาพที่ 4.10 อาคารที่มีสภาพและการดูแลจัดการปานกลาง.....	51
ภาพที่ 4.11 อาคารที่มีสภาพและการดูแลจัดการปานกลาง.....	51
ภาพที่ 4.12 อาคารที่มีสภาพและการดูแลจัดการต่ำ.....	52
ภาพที่ 4.13 อาคารที่มีสภาพและการดูแลจัดการต่ำ.....	52
ภาพที่ 6.1 โครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 1: กิจกรรมทางเลือก.....	109
ภาพที่ 6.2 พื้นที่หมายเลข 28.....	113
ภาพที่ 6.3 พื้นที่หมายเลข 29.....	114
ภาพที่ 6.4 พื้นที่หมายเลข 54.....	114
ภาพที่ 6.5 พื้นที่หมายเลข 55.....	114
ภาพที่ 6.6 พื้นที่หมายเลข 106.....	115
ภาพที่ 6.7 พื้นที่หมายเลข 107.....	115
ภาพที่ 6.8 พื้นที่หมายเลข 108.....	115
ภาพที่ 6.9 พื้นที่หมายเลข 109.....	116
ภาพที่ 6.10 พื้นที่หมายเลข 110.....	116
ภาพที่ 6.11 พื้นที่หมายเลข 111.....	116
ภาพที่ 6.12 พื้นที่หมายเลข 116.....	117
ภาพที่ 6.13 พื้นที่หมายเลข 117.....	117
ภาพที่ 6.14 พื้นที่หมายเลข 118.....	117
ภาพที่ 6.15 พื้นที่หมายเลข 119.....	118
ภาพที่ 6.16 พื้นที่หมายเลข 120.....	118
ภาพที่ 6.17 พื้นที่หมายเลข 116.....	118
ภาพที่ 6.18 พื้นที่หมายเลข 125.....	119
ภาพที่ 6.19 พื้นที่หมายเลข 126.....	119
ภาพที่ 6.20 พื้นที่หมายเลข 127.....	119
ภาพที่ 6.21 พื้นที่หมายเลข 128.....	120
ภาพที่ 6.22 พื้นที่หมายเลข 129.....	120
ภาพที่ 6.23 พื้นที่หมายเลข 130.....	120
ภาพที่ 6.24 พื้นที่หมายเลข 131.....	121
ภาพที่ 6.25 พื้นที่หมายเลข 145.....	121
ภาพที่ 6.26 พื้นที่หมายเลข 146.....	121

	หน้า
ภาพที่ 6.27 พื้นที่หมายเลข 147.....	122
ภาพที่ 6.28 พื้นที่หมายเลข 148.....	122
ภาพที่ 6.29 พื้นที่หมายเลข 149.....	122
ภาพที่ 6.30 เส้นทางเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า BTS ดากสินและซอยเจริญกรุง 48.....	132
ภาพที่ 6.31 เส้นทางเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า BTS ดากสินและซอยเจริญกรุง 48.....	132
ภาพที่ 6.32 เส้นทางเชื่อมต่อถนนสาทรเหนือและถนนเจริญเวียง.....	133
ภาพที่ 6.33 ถนนเจริญเวียง.....	133
ภาพที่ 6.34 เส้นทางเชื่อมต่อถนนเจริญเวียงและถนนศรีเวียง.....	134
ภาพที่ 6.35 เส้นทางเชื่อมต่อถนนศรีเวียงเชื่อมต่อซอยเจริญกรุง 42.....	134
ภาพที่ 6.36 บริเวณไนท์บาร์ชา ซอยเจริญกรุง 48.....	135
ภาพที่ 6.37 ซอยเจริญกรุง 44 และ 46.....	135
ภาพที่ 6.38 ถนนจากสถานีรถไฟฟ้า BTS ผ่านรร.แข่งกรีลา.....	136
ภาพที่ 6.39 เส้นทางเชื่อมต่อซอยเจริญกรุง 42 ผ่าน โบราณสถานไปซอยเจริญกรุง 40.....	136
ภาพที่ 6.40 เส้นทางเชื่อมต่อริมน้ำ.....	137
ภาพที่ 6.41 ซอยเจริญกรุง 36.....	137
ภาพที่ 6.42 เส้นทางเชื่อมต่อซอยเจริญกรุง 36และมัสยิดฮารูน.....	138
ภาพที่ 6.43 ซอยเจริญกรุง 34.....	138
ภาพที่ 6.44 ซอยเจริญกรุง 32.....	139
ภาพที่ 6.45 เส้นทางเชื่อมต่อซอยเจริญกรุง 32 และถนนสี่พระยา.....	139
ภาพที่ 6.46 ซอยเจริญกรุง 30.....	140
ภาพที่ 6.47 เส้นทางเชื่อมต่อถนนสี่พระยาไปเขตสัมพันธวงศ์.....	140
ภาพที่ 6.48 โครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 4.....	141
ภาพที่ 6.49 พื้นที่หมายเลข 3.....	144
ภาพที่ 6.50 พื้นที่หมายเลข 38.....	144
ภาพที่ 6.51 พื้นที่หมายเลข 39.....	144
ภาพที่ 6.52 พื้นที่หมายเลข 40.....	145
ภาพที่ 6.53 พื้นที่หมายเลข 41.....	145
ภาพที่ 6.54 พื้นที่หมายเลข 42.....	145
ภาพที่ 6.55 พื้นที่หมายเลข 43.....	146
ภาพที่ 6.56 พื้นที่หมายเลข 57.....	146

	หน้า
ภาพที่ 6.57 พื้นที่หมายเลข 96.....	146
ภาพที่ 6.58 พื้นที่หมายเลข 97.....	147
ภาพที่ 6.59 พื้นที่หมายเลข 98.....	147
ภาพที่ 6.60 พื้นที่หมายเลข 132.....	147
ภาพที่ 6.61 พื้นที่หมายเลข 133.....	148
ภาพที่ 6.62 พื้นที่หมายเลข 134.....	148
ภาพที่ 6.63 พื้นที่หมายเลข 135.....	148
ภาพที่ 6.64 พื้นที่หมายเลข 136.....	149
ภาพที่ 6.65 พื้นที่หมายเลข 150.....	149
ภาพที่ 6.66 พื้นที่หมายเลข 151.....	149
ภาพที่ 6.67 พื้นที่หมายเลข 152.....	150
ภาพที่ 6.68 พื้นที่หมายเลข 153.....	150
ภาพที่ 6.69 พื้นที่หมายเลข 154.....	150
ภาพที่ 6.70 พื้นที่หมายเลข 155.....	151
ภาพที่ 6.71 ทางเดินเท้าบนถนนสาทรเหนือ.....	155
ภาพที่ 6.72 ทางเดินเท้าบนถนนสาทรเหนือ.....	155
ภาพที่ 6.73 เส้นทางเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า BTS สุรศักดิ์และถนนศรีเวียง.....	157
ภาพที่ 6.74 เส้นทางเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า BTS สุรศักดิ์และถนนศรีเวียง.....	157
ภาพที่ 6.75 ถนนศรีเวียง.....	158
ภาพที่ 6.76 ถนนศรีเวียง.....	158
ภาพที่ 6.77 เส้นทางเชื่อมต่อถนนสุรศักดิ์และซอยสีลม 19.....	158
ภาพที่ 6.78 ซอยสีลม 19.....	159
ภาพที่ 6.79 ซอยสีลม 19.....	159
ภาพที่ 6.80 ทางเชื่อมต่อถนนสุรศักดิ์.....	159
ภาพที่ 6.81 ทางเชื่อมต่อถนนสุรศักดิ์.....	159
ภาพที่ 6.82 ทางเชื่อมต่อถนนประมวลและซอยสีลม 19.....	160
ภาพที่ 6.83 ทางเชื่อมต่อถนนประมวลและซอยสีลม 19.....	160
ภาพที่ 6.84 เส้นทางเชื่อมต่อพื้นที่ว่างตำแหน่ง 97.....	160
ภาพที่ 6.85 พื้นที่ว่างในร้านอาหารตะลิงปลิง.....	161
ภาพที่ 6.86 พื้นที่ว่างในร้านอาหารกัลปพฤกษ์.....	161

ภาพที่ 7.1 โครงการบ้านสีลม เว้นพื้นที่ว่างระหว่างกลุ่มอาคารร้านค้าเพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียว และบรรยากาศการใช้งาน.....	169
ภาพที่ 7.2 ห้องสมุดเนลสัน เฮย์ เปิดพื้นที่ให้สาธารณชนเข้าใช้บริการ และสร้างรายได้ จากร้านอาหารและเครื่องดื่ม.....	169



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญแผนภูมิ

	หน้า
แผนภูมิ 1.1 วิธีดำเนินการศึกษา.....	7



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## สารบัญแนบที่

	หน้า
แผนที่ 4.1 ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินของเขตบางรัก.....	43
แผนที่ 4.2 ตำแหน่งที่พักอาศัย โรงแรม และอาคารสำนักงาน.....	45
แผนที่ 4.3 ตำแหน่งโบราณสถานขึ้นทะเบียนและยังไม่ขึ้นทะเบียน.....	50
แผนที่ 4.4 โครงข่ายการคมนาคมและจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร.....	57
แผนที่ 5.1 พื้นที่ว่างในเขตบางรักจากระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์.....	62
แผนที่ 5.2 แสดงการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างภาพถ่ายดาวเทียมและข้อมูลแผนที่ สารสนเทศภูมิศาสตร์.....	63
แผนที่ 5.3 อาคารและพื้นที่ว่างในเขตบางรักจากการปรับปรุงแผนที่สารสนเทศภูมิศาสตร์ และภาพถ่ายดาวเทียม.....	64
แผนที่ 5.4 พื้นที่ว่างที่เข้าถึงและใช้งานได้จากถนนสายหลัก.....	66
แผนที่ 5.5 พื้นที่ว่างที่เข้าถึงและใช้งานได้จากถนนสายรอง.....	67
แผนที่ 5.6 พื้นที่ว่างที่เข้าถึงและใช้งานได้จากถนนสายย่อยหรือซอย.....	68
แผนที่ 5.7 พื้นที่ว่างที่มีศักยภาพในการเข้าถึงและใช้งานโดยสาธารณชน.....	76
แผนที่ 5.8 พื้นที่ว่างจำแนกตามระดับการเข้าใช้งานโดยสาธารณชน.....	84
แผนที่ 5.9 พื้นที่ว่างจำแนกตามคุณค่าและลักษณะกิจกรรมของพื้นที่ว่าง.....	91
แผนที่ 5.10 เขตอิทธิพลของผู้พักอาศัยในพื้นที่.....	94
แผนที่ 5.11 เขตอิทธิพลของผู้มาทำงานในพื้นที่.....	95
แผนที่ 5.12 เขตอิทธิพลของนักท่องเที่ยวพักในพื้นที่.....	96
แผนที่ 5.13 พื้นที่ว่างจำแนกตามกิจกรรมจำเป็นและกิจกรรมทางเลือก.....	98
แผนที่ 5.14 ระดับการให้บริการของทางเท้าในพื้นที่.....	100
แผนที่ 5.15 กลุ่มพื้นที่ว่าง 7 กลุ่มที่ได้จากการเชื่อมโยง.....	106
แผนที่ 6.1 จุดต้นเดินทางและจุดปลายทางภายในโครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 1 (ส่วนที่ 1)....	111
แผนที่ 6.2 จุดต้นเดินทางและจุดปลายทางภายในโครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 1 (ส่วนที่ 2)....	112
แผนที่ 6.3 เส้นทางสัญจรทางเท้าปัจจุบันของโครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 1 (ส่วนที่ 1).....	124
แผนที่ 6.4 เส้นทางสัญจรทางเท้าปัจจุบันของโครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 1 (ส่วนที่ 2).....	124
แผนที่ 6.5 แผนผังโครงข่ายพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้าสำหรับกลุ่มที่ 1 (ส่วนที่ 1).....	127
แผนที่ 6.6 แผนผังโครงข่ายพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้าสำหรับกลุ่มที่ 1 (ส่วนที่ 2).....	128

แผนที่ 6.7 ปัญหาการเชื่อมต่อโครงข่ายพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้าสำหรับกลุ่มที่ 1 (ส่วนที่ 1).....	130
แผนที่ 6.8 ปัญหาการเชื่อมต่อโครงข่ายพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้าสำหรับกลุ่มที่ 1 (ส่วนที่ 2).....	131
แผนที่ 6.9 จุดต้นเดินทางและจุดปลายทางภายในโครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 4.....	143
แผนที่ 6.10 เส้นทางสัญจรทางเท้าปัจจุบันของโครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 4.....	152
แผนที่ 6.11 แผนผังโครงข่ายพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้าสำหรับกลุ่มที่ 4.....	154
แผนที่ 6.12 ปัญหาการเชื่อมต่อโครงข่ายพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้าสำหรับกลุ่มที่ 4.....	156
แผนที่ 6.13 การเชื่อมต่อโครงข่ายพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้าระหว่างกลุ่มที่ 1 และ กลุ่มที่ 4.....	167

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เขตบางรักเป็นย่านพาณิชย์กรรมสำคัญในเขตกรุงเทพมหานครชั้นใน เป็นที่ตั้งของสำนักงานธุรกิจทั้งของชาวไทยและชาวต่างประเทศ ธนาคารพาณิชย์ สถาบันการเงิน โรงแรมชั้นหนึ่งภัตตาคาร ร้านค้า ตลอดจนแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ จากข้อมูลปีพ.ศ.2551 ของสำนักงานเขตบางรักระบุว่า เขตบางรักสามารถจัดเก็บภาษีโรงเรือน และที่ดินได้เป็นอันดับหนึ่งของประเทศ (สำนักงานเขตบางรัก, 2551) ซึ่งบ่งชี้ว่าสภาพเศรษฐกิจในพื้นที่เขตบางรักขยายตัวเป็นอย่างมาก ส่งผลให้เกิดการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการพัฒนา และรองรับประชากรที่เข้ามายังพื้นที่มากขึ้นตามไปด้วย

เขตบางรักเป็นย่านธุรกิจและการค้าที่เก่าแก่มากกว่าหนึ่งร้อยปี และยังคงเป็นอยู่อย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน เนื่องจากในอดีตพื้นที่เขตบางรักเป็นท่าจอดเรือที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร มีเรือสินค้าจากต่างประเทศมาจอดเทียบท่า ทำให้เกิดเป็นย่านชุมชนที่มีความหลากหลายทางเชื้อชาติ ภาษา และวัฒนธรรม เห็นได้จากศาสนสถานต่างๆที่ปรากฏอยู่ในปัจจุบัน เช่น มัสยิดฮารูน วัดพระศรีมหาอุมาเทวี โบสถ์อัสสัมชัญ เป็นต้น และทำให้เกิดถนนเจริญกรุงซึ่งเป็นถนนสายพาณิชย์กรรมแห่งแรกของกรุงเทพมหานคร ถึงแม้การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและการขยายตัวทางเศรษฐกิจจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพและกิจกรรมอย่างต่อเนื่องในปัจจุบัน แต่อีกด้านหนึ่งของพื้นที่เขตบางรักยังคงสามารถรักษามรดกทางสถาปัตย์และเสน่ห์ของพื้นที่ไว้ได้อย่างน่าสนใจ มีการปรับเปลี่ยนพื้นที่ใช้สอยของอาคารเดิมเพื่อรองรับกิจกรรม และวิถีชีวิตสมัยใหม่ รวมถึงการออกแบบก่อสร้างอาคารแห่งใหม่โดยใช้รูปแบบสถาปัตยกรรมเดิมที่พบในพื้นที่มาใช้เป็นแนวคิดในการออกแบบ ซึ่งเป็นสิ่งที่ช่วยรักษามรดกทางสถาปัตย์ของพื้นที่ให้ยังคงอยู่ นอกจากนี้ในพื้นที่เขตบางรักยังเป็นที่ตั้งของโบราณสถานที่ยื่นทะเบียนแล้ว 7 แห่ง (สำนักโบราณคดี กรมศิลปากร, 2554) เช่น อาคารศุลกากร (สถานียกระดับบางรัก) ตลอดจนใช้พื้นที่เพื่อจัดกิจกรรมในเทศกาลสำคัญต่างๆ เช่น เทศกาลสงกรานต์ เทศกาลปีใหม่ และเทศกาลแห่งความรัก ซึ่งเป็นการส่งเสริมบรรยากาศในการใช้สอยพื้นที่ให้มีชีวิตชีวามากขึ้นด้วย

ด้วยศักยภาพ และบรรยากาศของพื้นที่ดังกล่าวมาข้างต้น ประกอบกับมีระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ ทำให้ราคาประเมินที่ดินย่านพาณิชย์กรรมในเขตบางรักมีราคาสูงขึ้น โดยกรมธนารักษ์ได้ประเมินราคาไว้ที่ตารางวาละ 650,000 บาท (กรมธนารักษ์, 2551) ซึ่งเป็นราคาที่สูงที่สุดในเขตกรุงเทพมหานครชั้นใน ส่งผลให้การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อพัฒนาโครงการต่างๆ พยายามใช้พื้นที่อย่างเต็มที่ เพื่อให้คุ้มค่ากับการลงทุน จากข้อมูลจำนวนและพื้นที่อาคารที่ได้รับ

อนุญาตให้ปลูกสร้างในเขตกรุงเทพมหานครปี พ.ศ.2551 เฉพาะเขตบางรักพบว่าเพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2550 รวมพื้นที่อาคารทั้งสิ้น 141,296 ตารางเมตร (ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร, 2551) ปริมาณพื้นที่อาคารที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นส่งผลให้เกิดปัญหาความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้างประเภทต่างๆ ตลอดจนความแออัดของกิจกรรมและผู้ใช้พื้นที่ จากข้อมูลปริมาณพื้นที่สีเขียวในเขตบางรักพบว่า มีพื้นที่สีเขียวรวม 42,895.44 ตารางเมตร หรือ 0.89 ตารางเมตรต่อคน (ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร, 2553) ซึ่งเป็นอัตราส่วนที่ต่ำกว่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ของสำนักผังเมืองที่ให้เพิ่มพื้นที่สีเขียวและสวนสาธารณะให้มีอัตราส่วนพื้นที่ต่อจำนวนประชากรอย่างน้อย 4 ตารางเมตรต่อคน ปัจจัยที่กล่าวมาข้างต้นส่งผลให้ปริมาณพื้นที่ว่างมีแนวโน้มลดน้อยลงและมีลักษณะกระจายตัวอยู่ในบริเวณต่างๆ ของย่านพาณิชย์กรรมในเขตบางรัก ทำให้เกิดความไม่ต่อเนื่อง และการเข้าไปใช้ประโยชน์จากพื้นที่ว่างที่มีอยู่ทำได้ไม่สะดวก ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้คุณค่าและบรรยากาศของการใช้สอยพื้นที่นั้นเสียไป การเชื่อมโยง (connectivity) พื้นที่ว่างมีความสำคัญทั้งด้านการเข้าใช้ประโยชน์ของมนุษย์และการเชื่อมโยงระบบนิเวศเข้าด้วยกัน (Aherm, 2004)

พื้นที่ว่างสาธารณะมีส่วนช่วยทำให้เกิดลักษณะของความเป็นสังคม ทำให้เกิดการปฏิสัมพันธ์ของผู้คนในรูปแบบต่างๆ ซึ่งสามารถทำให้เกิดการผสมผสานกันของวัฒนธรรม (Peters, Elands, and Buijs, 2009) ผ่านการพบปะพูดคุยและทำกิจกรรมร่วมกัน สามารถสร้างความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันทางความรู้สึกให้กับผู้คน และมีบทบาทสำคัญในการสร้างความมีชีวิตชีวาของย่าน (สราวุธ ฉัตรเดชา, 2543) และเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของชุมชน (ไชศรี ภักดิ์สุขเจริญ, 2551)

การศึกษาครั้งนี้มุ่งเน้นเรื่องพื้นที่ว่างสาธารณะและกิ่งสาธารณะในรูปแบบต่างๆ ที่มีอยู่ในย่านพาณิชย์กรรมเขตบางรัก เพื่อหาศักยภาพในการนำไปเป็นแนวทางในการเพิ่มพื้นที่สีเขียวและทำให้พื้นที่สีเขียวนั้นเข้าใช้งาน ได้สะดวกขึ้น โดยการพัฒนาเป็นโครงข่ายพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้า เพื่อทำให้พื้นที่สีเขียวที่มีความหมายมากขึ้น และเพื่อเชื่อมโยงพื้นที่ว่างสาธารณะ พื้นที่ว่างกิ่งสาธารณะ สถานที่สำคัญ ตลอดจนกิจกรรมต่างๆ ที่กระจายตัวอยู่ในบริเวณย่านพาณิชย์กรรมเขตบางรักเข้าด้วยกัน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและความต่อเนื่องในการใช้งาน สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่เขตบางรัก โดยรวมมิติด้านการอนุรักษ์ และสื่อความหมายของพื้นที่ ช่วยส่งเสริมให้เกิดบรรยากาศในการใช้งาน และเป็นการเพิ่มคุณภาพชีวิต และสิ่งแวดล้อมได้อีกทางหนึ่ง สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการประจำปี พ.ศ.2553 ของสำนักงานเขตบางรักที่ได้กำหนดนโยบายในการเพิ่มพื้นที่สีเขียวและมีโครงการปรับปรุงย่านประวัติศาสตร์เขตบางรักเป็นสถานที่ท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ และเป็นการสนับสนุนยุทธศาสตร์ของกรุงเทพมหานครในการที่จะพัฒนากรุงเทพมหานครให้เป็นมหานครแห่งสิ่งแวดล้อมตามแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร 12 ปี

## 1.2 คำถามการศึกษา

1.2.1 ลักษณะการใช้สอยพื้นที่ว่าง และการสัญจรทางเท้าของผู้ใช้พื้นที่ย่านพาณิชย์กรรมในเขตบางรักเป็นอย่างไร

1.2.2 โครงข่ายพื้นที่ว่าง และการสัญจรทางเท้าที่เหมาะสมกับย่านพาณิชย์กรรมในเขตบางรักควรมีลักษณะเป็นอย่างไร

1.2.3 โครงข่ายพื้นที่ว่าง และการสัญจรทางเท้าที่เหมาะสมกับย่านพาณิชย์กรรมในเขตบางรักสามารถรักษาเสน่ห์รวมถึงเพิ่มคุณภาพชีวิต และสิ่งแวดล้อมได้อย่างไร

## 1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.3.1 เพื่อศึกษาประเภทคุณลักษณะของพื้นที่ว่าง และลักษณะการสัญจรทางเท้าที่เกิดขึ้นในพื้นที่ รวมถึง ประเภทของกิจกรรม และลักษณะการใช้สอยพื้นที่ว่างของย่านพาณิชย์กรรมในเขตบางรัก

1.3.2 เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพ ประเด็นปัญหา และข้อจำกัดต่างๆของพื้นที่ว่าง และการเชื่อมต่อในย่านพาณิชย์กรรมเขตบางรัก เพื่อให้ทราบถึงแนวทางการพัฒนา และแก้ไขปัญหาเพื่อการสร้างโครงข่ายความต่อเนื่องของพื้นที่ว่าง และการสัญจรทางเท้า

1.3.3 เพื่อเสนอแนะแนวทางในการออกแบบ และพัฒนาโครงข่ายพื้นที่ว่าง และการสัญจรทางเท้าของย่านพาณิชย์กรรมในเขตบางรักให้ส่งเสริม และเหมาะสมกับบริบทที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

## 1.4 ขอบเขตการศึกษา

### 1.4.1 ขอบเขตของพื้นที่

พื้นที่ทำการวิจัยคือย่านพาณิชย์กรรมในเขตบางรัก กรุงเทพมหานคร ภายในขอบเขตดังรูปที่ 1.1 โดยเลือกศึกษาพื้นที่ว่างสาธารณะ, พื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะ และการสัญจรทางเท้าที่การใช้ประโยชน์สาธารณะสามารถเข้าถึงได้

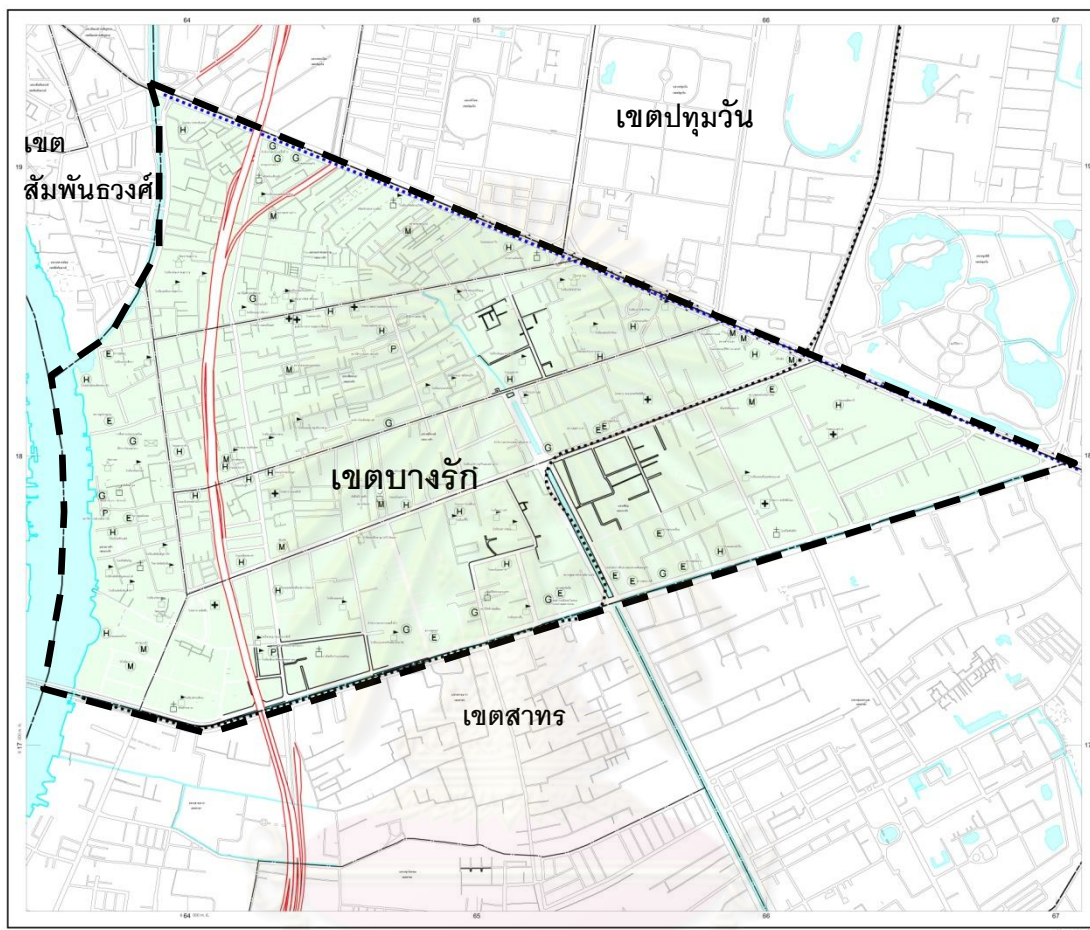
### 1.4.2 ขอบเขตของเนื้อหา

1) ศึกษาสภาพปัจจุบัน, ศักยภาพ และปัญหาในการใช้สอยพื้นที่ว่างย่านพาณิชย์กรรมในเขตบางรัก และบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อโดยรอบ

2) ศึกษาแนวทาง และรวมทั้งองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องในการออกแบบ และพัฒนาโครงข่ายพื้นที่ว่าง และการสัญจรทางเท้าของย่านพาณิชย์กรรมในเขตบางรักให้เกิดความเชื่อมโยงต่อเนื่องเข้าด้วยกัน โดยมุ่งเน้นพื้นที่ว่างที่ไม่ใช่ทางสัญจรขนานกับเส้นถนนหลัก แต่เป็นโครงข่าย



พื้นที่ว่างและทางสัญจรในถนนซอยหรือถนนย่อย รวมถึงพื้นที่ว่างระหว่างอาคารเพื่อใช้เป็นทางเดินลัดเชื่อมต่อกับพื้นที่ว่างสาธารณะและกึ่งสาธารณะเข้าด้วยกัน



ภาพที่ 1.1 ขอบเขตพื้นที่เขตบางรัก

## 1.5 นิยามศัพท์เฉพาะ

นิยามศัพท์ที่ใช้ในการศึกษามีดังนี้

**1.5.1 พื้นที่ว่างสาธารณะ (public space)** ในที่นี้หมายถึง พื้นที่โล่งว่างที่เปิดโอกาสให้สาธารณชนเข้าถึงได้ สามารถใช้พื้นที่เพื่อประโยชน์ในการประกอบกิจกรรมต่างๆ ทั้งทางด้านสังคม ด้านวัฒนธรรม และด้านนันทนาการ โดยการดูแลจัดการพื้นที่เป็นของรัฐหรือหน่วยงานที่มุ่งให้บริการในเชิงสาธารณประโยชน์

**1.5.2 พื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะ (semi public space)** ในที่นี้หมายถึงพื้นที่โล่งว่างที่เปิดโอกาสให้สาธารณชนสามารถเข้าถึงได้บางส่วนหรือเฉพาะบริเวณที่กำหนด การใช้พื้นที่เพื่อประโยชน์ใน



การประกอบกิจกรรมต่างๆ ซึ่งอาจมีการกำหนดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดการใช้พื้นที่ โดยกรรมสิทธิ์ในที่ดินและการดูแลจัดการเป็นขององค์กรเอกชน

**1.5.3 การสัญจรทางเท้า (pedestrian)** ในที่นี้หมายถึง เส้นทางเดินเท้าในย่านชุมชน ซึ่งรวมถึงทางเท้าที่ขนานไปกับทางจราจร ถนนคนเดิน พื้นที่เชื่อมโยงพื้นที่ว่างสาธารณะและกิ่งสาธารณะต่างๆเข้าด้วยกัน รวมถึงทางลอดและทางข้ามที่อยู่ในแนวตัดขวางเส้นทางสัญจร

**1.5.4 เส้นทางสีเขียว (greenway)** ในที่นี้หมายถึง พื้นที่โล่งว่างในแนวยาว หรือ โครงข่ายพื้นที่โล่งว่างที่ได้รับการออกแบบและดูแลจัดการอย่างมีเหตุผล เป็นตัวเชื่อมโยงพื้นที่ที่มีคุณค่าในด้านต่างๆเข้าด้วยกัน ทั้งพื้นที่ธรรมชาติและมนุษย์สร้างขึ้น เพื่อให้ประโยชน์ทางการสัญจร นันทนาการ และสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

## 1.6 วิธีดำเนินการศึกษา

การศึกษาแบ่งการเก็บรวบรวมข้อมูลและการดำเนินงานออกเป็นขั้นตอนต่างๆดังต่อไปนี้

**1.6.1 สำรวจพื้นที่เบื้องต้น** การสำรวจพื้นที่เบื้องต้นใช้วิธีการสำรวจอย่างกว้าง (windshield survey) ด้วยการนั่งรถยนต์และใช้ระบบขนส่งมวลชน เพื่อทำการสำรวจ และทำความเข้าใจภาพรวมของพื้นที่ ทั้งด้านศักยภาพและประเด็นปัญหา มาเป็นแนวทางในการกำหนดกรอบคำถามและวัตถุประสงค์ในการวิจัย

### 1.6.2 การทบทวนวรรณกรรมและศึกษาข้อมูลด้านแผนที่

ข้อมูลภาคเอกสารที่ทำการศึกษามีดังนี้

- 1) ข้อมูลเกี่ยวกับพื้นที่ย่านพาณิชย์กรรมเขตบางรัก เช่น แผนที่ ประวัติความเป็นมา การใช้ประโยชน์ที่ดิน สภาพเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงนโยบายและยุทธศาสตร์ในการพัฒนาพื้นที่
- 2) ข้อมูลเกี่ยวกับแนวคิด ทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้องและกรณีศึกษา เป็นต้น

**1.6.3 สร้างแผนที่ฐานเพื่อใช้ในการศึกษาขั้นต่อไป** โดยใช้ข้อมูลเบื้องต้นที่ศึกษาได้ ทำการสร้างแผนที่พื้นที่ว่างที่มีอยู่ในเขตบางรักในปัจจุบัน เพื่อใช้เป็นแผนที่ฐานในการศึกษาขั้นต่อไป

**1.6.4 สำรวจพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูล** ใช้การเดินทางสำรวจพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูลตามแผนที่ฐานที่สร้างขึ้นเพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์และประมวลผล โดยแบ่งการเก็บข้อมูลออกเป็น 2 ส่วนคือ

1) ข้อมูลด้านพื้นที่ ทำการเก็บข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน กิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่ และการสัญจรทางเท้า

2) ข้อมูลด้านผู้ใช้ โดยสังเกตพฤติกรรมการเดินทางและการใช้ประโยชน์พื้นที่ และสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้งานและปัญหาที่เกิดขึ้น โดยแบ่งออกเป็นสองกลุ่มประกอบด้วย เจ้าหน้าที่สำนักงานเขตบางรักและประชาชนทั่วไป

**1.6.5 ประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูล** ทำการคัดเลือกและจำแนกพื้นที่ว่างและนำไปสร้างเป็นแผนที่ โดยใช้ข้อมูลที่ได้การสำรวจพื้นที่ตามแผนที่ฐานและการทบทวนวรรณกรรมมาเป็นเกณฑ์ในการพิจารณา โดยสร้างแผนที่พื้นที่ว่างที่มีศักยภาพเป็นพื้นที่ในโครงข่าย และการจำแนกบทบาทเชิงคุณค่าของพื้นที่ว่าง รวมถึงลักษณะการดูแลจัดการพื้นที่

**1.6.6 สร้างการเชื่อมต่อพื้นที่ว่างและวางแผนผังโครงข่าย** ใช้ข้อมูลพื้นที่ว่างทั้งหมดที่ได้จากการสำรวจและจำแนกบทบาทเชิงคุณค่าของพื้นที่มาพิจารณาสร้างการเชื่อมต่อพื้นที่ว่างเข้าด้วยกันเป็นลักษณะโครงข่าย

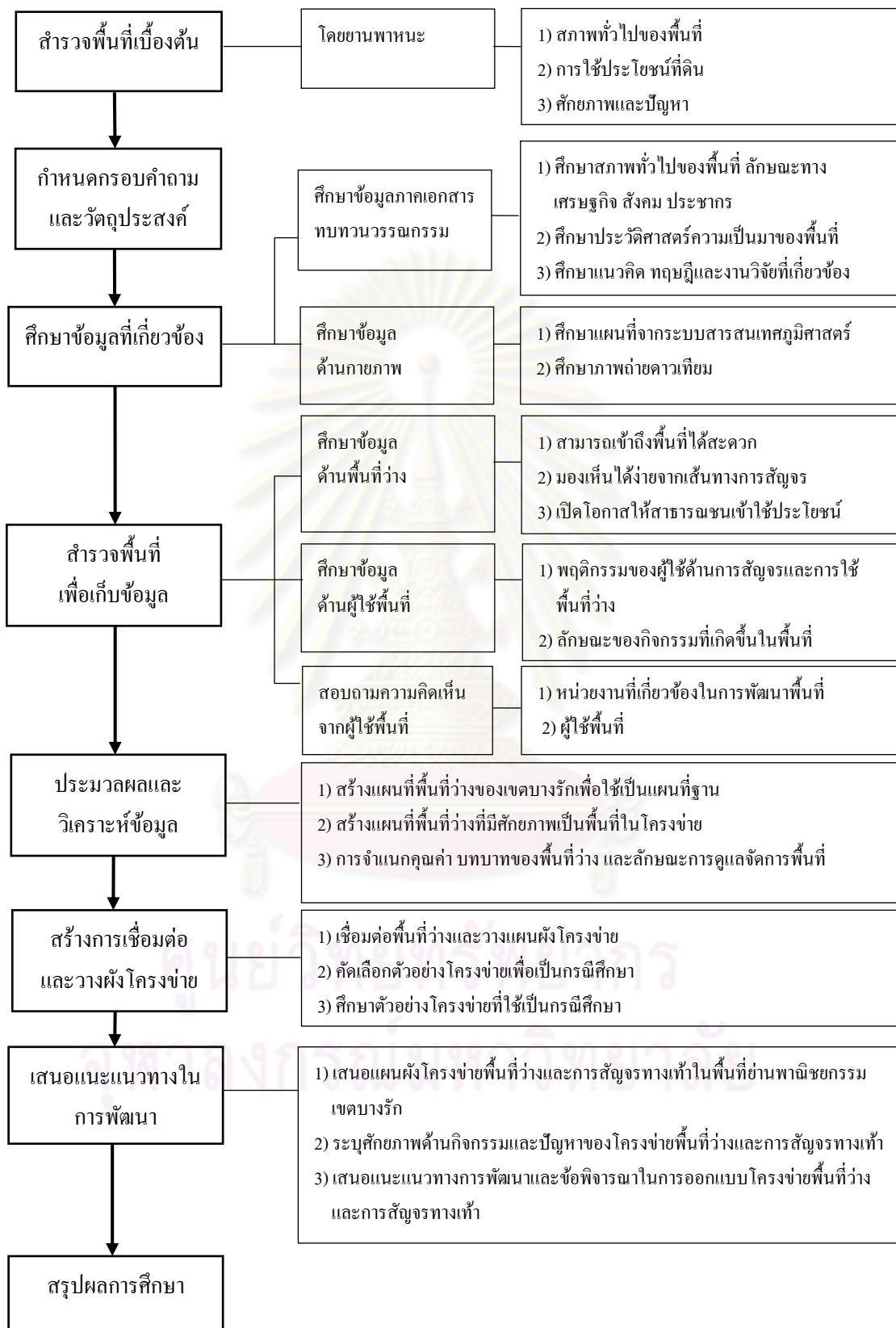
**1.6.7 คัดเลือกตัวอย่างโครงข่ายเพื่อเป็นกรณีศึกษา** ทำการคัดเลือกตัวอย่างโครงข่ายเพื่อใช้เป็นกรณีศึกษาในการสร้างการเชื่อมต่อและออกแบบพื้นที่จากแผนผังโครงข่ายที่ได้

**1.6.8 ศึกษาตัวอย่างโครงข่ายที่ใช้เป็นกรณีศึกษา** สร้างแผนผังโครงข่ายพื้นที่ว่างและเส้นทางการสัญจรตามสภาพการใช้งานจริงและปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน

**1.6.9 เสนอแนะแผนผังโครงข่ายพื้นที่ว่างและเส้นทางการสัญจร** โดยทำการเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาโครงข่ายที่เหมาะสม มีประสิทธิภาพ และ สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่เขตบางรัก

**1.6.10 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม** สรุปผลการวิจัย ข้อเสนอแนะ และข้อคิดเห็นเพิ่มเติมที่ได้จากกระบวนการศึกษาศักยภาพของพื้นที่ว่างและการสร้างความเชื่อมต่อพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้าในพื้นที่ย่านพาณิชย์กรรมเขตบางรัก เพื่อให้สามารถนำไปปรับใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาโครงข่ายพื้นที่ว่าง และการสัญจรทางเท้าในพื้นที่ที่มีบริบทใกล้เคียงกัน

แผนภูมิ 1.1 วิธีดำเนินการศึกษา



### 1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ได้แนวทางการออกแบบ และพัฒนาโครงข่ายพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้าที่เหมาะสมกับบริบทของย่านพาณิชยกรรมในเขตบางรัก ซึ่งสามารถนำไปใช้เป็นแนวทางพัฒนาพื้นที่สีเขียวในเขตบางรักได้ต่อไป และได้แนวทางสำหรับกระบวนการและเงื่อนไขที่จะนำไปประยุกต์ใช้ในย่านพัฒนาอย่างหนาแน่นในเขตอื่นๆ



ศูนย์วิทยพัทยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## บทที่ 2

### ทฤษฎี แนวคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาทฤษฎี แนวคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการเชื่อมต่อโครงข่ายพื้นที่ว่าง และการสัญจรทางเท้า เพื่อให้เข้าใจในหลักการ ความสำคัญ ข้อพิจารณาในประเด็นมีดังต่อไปนี้

- 2.1 แนวความคิดเรื่องเมืองและการเชื่อมต่อพื้นที่ว่างในเมือง
- 2.2 แนวความคิดที่ใช้ในการเชื่อมต่อพื้นที่ว่างในเมือง
- 2.3 แนวความคิดเรื่องการแบ่งประเภทพื้นที่ว่างในเมือง
- 2.4 ความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ว่างในเมือง กิจกรรม และผู้ใช้งาน
- 2.5 แนวความคิดเรื่องการสัญจรทางเท้า
- 2.6 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะภูมิอากาศ อุณหภูมิ และการสัญจรทางเท้า
- 2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องและกรณีศึกษา

#### 2.1 แนวความคิดเรื่องเมืองและการเชื่อมต่อพื้นที่ว่างในเมือง

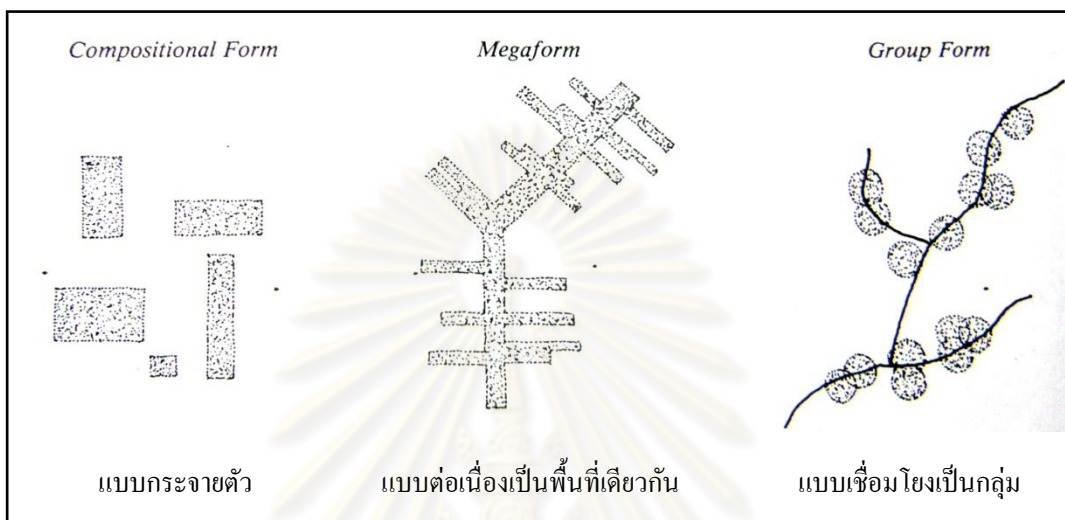
พื้นที่ว่างในเมืองมีบทบาทสำคัญกับวิถีชีวิตของผู้อยู่อาศัยในสังคมเมือง และจัดเป็นองค์ประกอบทางกายภาพที่สำคัญ ในอดีตพื้นที่ว่างสาธารณะมักอยู่ในรูปแบบของจัตุรัสเมืองหรือพื้นที่ว่างหน้าอาคารสำคัญ ใช้เป็นพื้นที่ใช้พบปะสังสรรค์ พุดคุยแสดงความคิดเห็น ซื้อขายสินค้า และจัดงานเฉลิมฉลองหรือพิธีกรรมทางศาสนา (Marcus and Francis, 1990) ในปัจจุบันพื้นที่ว่างในเมืองยังคงมีความจำเป็นต่อการดำรงชีวิตร่วมกันในสังคมมนุษย์ เป็นพื้นที่ใช้ประกอบกิจกรรมทางสังคม และกิจกรรมนันทนาการในรูปแบบต่างๆ ทำให้เกิดปฏิสัมพันธ์ และการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมระหว่างผู้คนผ่านกิจกรรมต่างๆที่เกิดขึ้น

ความสัมพันธ์ระหว่างอาคารและสิ่งก่อสร้างต่างๆ (figure) กับ พื้นที่เปิดโล่ง (open voids) เป็นสิ่งที่ทำให้เกิดรูปแบบของเมือง (urban pattern) ลักษณะการวางตัวหรือตำแหน่งของอาคารเป็นสิ่งที่ทำให้เกิดรูปแบบของพื้นที่ว่างในเมืองขึ้น ซึ่งคุณลักษณะที่สำคัญของพื้นที่ว่างในเมืองคือ การเชื่อมต่อกันเป็นโครงข่าย (Trancik, 1986) โดย Roger Trancik ได้กล่าวถึงรูปแบบของการเชื่อมต่อพื้นที่ว่างโดยอ้างอิงจากผลการศึกษาของ Fumihiko Maki ซึ่งเป็นการวิเคราะห์ลักษณะการวางตัวของอาคารที่สัมพันธ์กับลักษณะพื้นที่ว่างซึ่งสามารถแสดงให้เห็นลักษณะการตั้งถิ่นฐานของชุมชน และการขยายตัวของเมืองได้ โดยรูปแบบของการเชื่อมโยงมี 3 แบบคือ

1) **แบบกระจายตัว (compositional form)** เป็นรูปแบบการเชื่อมโยงพื้นที่ว่างที่มีลักษณะกระจายตัวโดยสัมพันธ์กันด้วยรูปทรง ขนาด และตำแหน่งที่ตั้ง

2) **แบบต่อเนื่องเป็นพื้นที่เดียวกัน (mega form)** เป็นการเชื่อมโยงพื้นที่ว่างที่มีขนาดแตกต่างกันและกระจายตัวอยู่ในแนวเดียวกันเข้าเป็นพื้นที่เดียวกันโดยตลอด

3) **แบบเชื่อมโยงเป็นกลุ่ม (group form)** เป็นการเชื่อมโยงพื้นที่ว่างที่กระจายตัวอยู่เข้าเป็นกลุ่มด้วยเส้นทางต่อเนื่องกัน



ภาพที่ 2.1 รูปแบบการเชื่อมโยงพื้นที่ว่างของ Fumihiko Maki (Trancik, 1986)

การเชื่อมต่อกันของพื้นที่ว่างเป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการพัฒนาเมือง ความต่อเนื่องและการผสมกันของระบบพื้นที่ว่างให้ประโยชน์ในเรื่องการสร้างพื้นที่นันทนาการ ระบบคมนาคม และการสัญจรทางเท้า รวมถึงการปกป้องพื้นที่ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยควรพิจารณาความสอดคล้องกับบริบทของพื้นที่นั้นๆ ด้วย การวางแผนและออกแบบพื้นที่ว่างให้เป็นโครงข่ายช่วยให้ผู้ใช้งานสามารถเข้าถึงพื้นที่ว่างและแหล่งกิจกรรมต่างๆ ได้อย่างทั่วถึงและสะดวกมากขึ้น (Rilke อ้างถึงใน Erickson, 2006) เกิดความเชื่อมโยงระหว่างชุมชนและกิจกรรมซึ่งช่วยเพิ่มควมมีชีวิตชีวาและเสริมสร้างคุณค่าทางด้านประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม ประเพณี ให้กับพื้นที่ได้ (Fabos, 2004 อ้างถึงใน Bryant, 2006) การเชื่อมต่อพื้นที่ว่างในระดับเมืองมีหลายรูปแบบ และหลายขนาด รูปแบบการเชื่อมอาจมีใช้ในระดับพื้นดินเท่านั้นแต่รวมถึงการเชื่อมต่อในระดับใต้ดิน และระดับเหนือพื้นดินด้วย

พื้นที่ว่างสาธารณะในเมืองมีความสัมพันธ์กับบริบทต่างๆ ของเมือง ทั้งลักษณะทางเศรษฐกิจ สังคม ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ ผู้ใช้งานและกิจกรรม โดยองค์กร PPS (Project for Public Spaces) ซึ่งเป็นองค์กรที่ศึกษาและทำงานด้านพื้นที่ว่างสาธารณะในระดับสากลได้สรุปประโยชน์สำคัญของพื้นที่ว่างสาธารณะไว้ดังนี้

1) สนับสนุนเศรษฐกิจของพื้นที่ โดยเฉพาะพื้นที่ในลักษณะย่านการค้าทำให้เกิดกิจกรรมทางด้านธุรกิจ และการหมุนเวียนของรายได้



- 2) สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวได้จากการปรับปรุงภูมิทัศน์ให้สวยงาม และกิจกรรมทางด้านวัฒนธรรมประเพณี
- 3) สร้างการปฏิสัมพันธ์ของผู้คนในสังคมผ่านกิจกรรมต่างๆที่ทำร่วมกันในพื้นที่
- 4) ทำให้ระบบขนส่งสาธารณะและการสัญจรทางเท้ามีประสิทธิภาพมากขึ้น
- 5) ช่วยเสริมสร้างคุณภาพชีวิตของผู้คนให้ดีขึ้น
- 6) ช่วยปรับปรุงคุณภาพของสิ่งแวดล้อม ทั้งการสงวนรักษาพื้นที่ธรรมชาติ และพื้นที่สวนสาธารณะในเมือง

## 2.2 แนวความคิดที่ใช้ในการเชื่อมต่อพื้นที่ว่างในเมือง

การเชื่อมต่อพื้นที่ว่างในเมืองควรคำนึงถึงบริบทที่เกี่ยวข้อง และทรัพยากรที่มีอยู่ มิใช่คำนึงถึงเรื่องสภาพแวดล้อมเพียงอย่างเดียวเท่านั้น ปัจจัยพื้นฐานในการเชื่อมต่อพื้นที่ว่างในเมือง (Aherm, 2004) ประกอบด้วย

1) ใช้ศักยภาพและทรัพยากรที่มีอยู่ในพื้นที่ เช่น พื้นที่สีเขียว แหล่งน้ำ คุณค่าทางประวัติศาสตร์ เป็นต้น

2) สร้างความต่อเนื่อง (continuity) ซึ่งมีความสำคัญทั้งในแง่ของการเชื่อมโยงเส้นทางของระบบนิเวศและการใช้งานของมนุษย์

3) ทำให้ใช้งานได้หลากหลาย (multi purpose)

แนวความคิดในการเชื่อมต่อพื้นที่ว่างในเมืองที่ใช้กันอย่างแพร่หลายคือ แนวความคิดเรื่องเส้นทางสีเขียว (greenway) ซึ่งเป็นการสร้างโครงข่ายพื้นที่ว่างในเมืองและการสัญจรทางเท้าโดยการเชื่อมโยงพื้นที่ที่มีคุณค่าด้วยกัน ทั้งคุณค่าด้านธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมถึงคุณค่าในบริบทด้านสังคม ช่วยลดความขัดแย้งระหว่างแนวคิดในการพัฒนาเมือง และการอนุรักษ์ธรรมชาติได้ อีกทั้งเป็นเครื่องมือในพัฒนาเมืองแบบยั่งยืนและสร้างชีวิตชีวาให้เกิดขึ้นในชุมชน นอกเหนือจากประโยชน์ด้านการนันทนาการยังมีส่วนช่วยลดการใช้รถยนต์ในการเดินทาง และเพิ่มมูลค่าทางด้านเศรษฐกิจด้วย (Erickson, 2006)

### 2.2.1 แนวความคิดเรื่องเส้นทางสีเขียว (greenways)

เส้นทางสีเขียวนอกจากใช้ในการเชื่อมต่อพื้นที่ว่างในเมืองเข้าด้วยกันแล้ว ยังสามารถเชื่อมโยงพื้นที่เมืองเข้ากับพื้นที่ธรรมชาติ ทำให้พื้นที่เมืองพัฒนาควบคู่ไปกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมได้อย่างเหมาะสม

1) นิยามและความหมาย เส้นทางสีเขียวคือ โครงข่ายของผืนแผ่นดินที่มีการวางแผนออกแบบ และดูแลจัดการ เพื่อการใช้งานอย่างเอนกประสงค์ ทั้งด้านระบบนิเวศ นันทนาการ

วัฒนธรรม สุนทรียภาพ หรือจุดประสงค์อื่นๆที่สอดคล้องกับแนวความคิดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างยั่งยืน (Aherm, 2004) ในพื้นที่เมืองแนวเส้นทางสีเขียวอาจรวมถึงโครงข่ายพื้นที่โล่งว่างสาธารณะและสิ่งที่มีมนุษย์สร้างสรรค์ขึ้น (Erickson, 2006) รวมถึงการปรับใช้เพื่อประโยชน์ด้านการอนุรักษ์พลังงานและการใช้ประโยชน์พื้นที่อย่างยั่งยืน (Turner, 2006)

จากที่กล่าวมาพบว่าแนวความคิดเรื่องเส้นทางสีเขียว มิได้มุ่งเน้นด้านธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพียงอย่างเดียวแต่ยังครอบคลุมความหมายทางด้านสังคม วัฒนธรรม และประวัติศาสตร์ด้วย โดยสรุปเส้นทางสีเขียวหมายถึงโครงข่ายพื้นที่โล่งว่างที่ได้รับการออกแบบและดูแลจัดการอย่างมีเหตุผล เป็นตัวเชื่อมโยงพื้นที่ที่มีคุณค่าในด้านต่างๆเข้าด้วยกัน ทั้งพื้นที่ธรรมชาติและมนุษย์สร้างขึ้นเพื่อให้ประโยชน์ทางการสัญจร นันทนาการ และสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

**2) รูปแบบของเส้นทางสีเขียว** ลักษณะของเส้นทางสีเขียวมีหลายประเภท Tom Turner (1995) ได้กล่าวถึงประเภทของเส้นทางสีเขียวที่แตกต่างกันตามองค์ประกอบของพื้นที่ไว้ดังนี้

2.1) เส้นทางอุทยานวิถี (parkway) เป็นเส้นทางที่ใช้เชื่อมโยงสวนสาธารณะและสถานที่ต่างๆเข้าด้วยกันในแนวราบ มีการจัดภูมิทัศน์เพื่อให้มีสภาพแวดล้อมเหมาะสมกับการสัญจร เพื่อแก้ไขปัญหาการขาดแคลนพื้นที่สีเขียว และเส้นทางที่ใช้ในการออกกำลังกายของผู้คนในเมืองที่มีการใช้ที่ดินอย่างหนาแน่น

2.2) เส้นทางริมน้ำ (blueway) เป็นการพัฒนาเส้นทาง และพื้นที่ริมน้ำ เพื่อเปิดให้ผู้คนสามารถเข้าไปใช้สอยประโยชน์ในด้านต่างๆได้ และเป็นการอนุรักษ์แหล่งน้ำรวมถึงระบบนิเวศทางธรรมชาติ

2.3) เส้นทางลาดแข็ง (paveway) เป็นเส้นทางที่ใช้เชื่อมโยงพื้นที่สำคัญต่างๆเข้าด้วยกัน ในลักษณะของทางเดินเท้าหรือถนนคนเดิน มีการจัดภูมิทัศน์ และติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆตลอดเส้นทาง

2.4) เส้นทางแบบลานเชื่อม (glazeway) เป็นเส้นทางในลักษณะของลานหน้าอาคาร, พื้นที่ระหว่างอาคาร, ทางเดินที่มีหลังคาคลุม และทางเดินในอาคาร โดยสามารถเชื่อมโยงไปยังแนวเส้นทางประเภทอื่นๆได้

2.5) เส้นทางยกระดับ (skyway) เป็นเส้นทางที่ยกระดับสูงจากระดับพื้นปกติ โดยเชื่อมโยงระหว่างอาคาร หรือพื้นที่สวนบนคาบฟ้า (roof gardens)

2.6) เส้นทางนิเวศ (ecoway) เป็นการพัฒนาเส้นทางที่เชื่อมโยงกับแนวเส้นทางอื่นๆ โดยเน้นการสร้างระบบนิเวศ และสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติให้เกิดขึ้นในพื้นที่เมือง

2.7) เส้นทางจักรยาน (cycleway) เป็นการพัฒนาเส้นทางสำหรับจักรยาน ให้สามารถใช้สัญจรได้อย่างสะดวกปลอดภัย ช่วยลดการใช้พลังงาน และลดการเกิดมลภาวะ

**3) ลักษณะผังโครงข่ายเส้นทางสีเขียว** โครงข่ายเส้นทางสีเขียวมีองค์ประกอบและจุดประสงค์ในการใช้งานที่แตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ตามบริบทและจุดประสงค์ในการใช้งาน

โดยเป็นการเชื่อมโยงการเดินทางจากจุดเริ่มต้น (origins) ไปยังจุดหมายปลายทาง (destination) มีลักษณะดังต่อไปนี้ (Schwarz, 1993)

### 3.1) แผนผังแบบเส้นตรง (linear trail layout)



เป็นลักษณะแผนผังที่เชื่อมโยงจุดเริ่มต้นไปยังจุดหมายปลายทางแบบในรูปแบบเส้นตรง เหมาะสำหรับเส้นทางที่มีลักษณะเป็นพื้นที่แคบ และมีระยะทางสั้น แต่มีข้อเสียคือผู้ใช้งานจะต้องเดินทางไปยังจุดหมายปลายทาง และเดินย้อนกลับมาสู่จุดต้นทาง จึงไม่เหมาะสมกับเส้นทางที่มีระยะไกล

ภาพที่ 2.2 แผนผังแบบเส้นตรง (Schwarz, 1993)

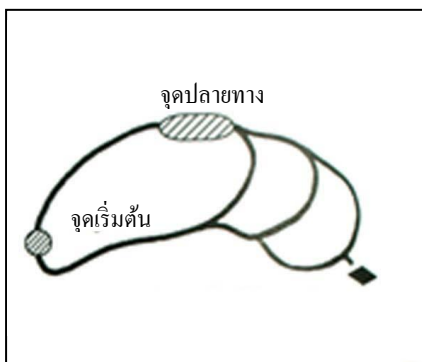
### 3.2) แผนผังแบบวงบรรจบ (loop trail layout)



เป็นแผนผังที่ลักษณะการเชื่อมโยงเป็นวงแหวน โดยมีจุดเริ่มต้น และจุดหมายปลายทางอยู่ในบริเวณเดียวกัน มีความหลากหลายในการใช้งาน เหมาะกับการนำไปพัฒนาพื้นที่รอบทะเลสาบ หรืออ่างเก็บน้ำ แต่มีข้อจำกัดเรื่องความยืดหยุ่นในการใช้งาน เนื่องจากแผนผังในลักษณะนี้เหมาะสมสำหรับกิจกรรมประเภทนันทนาการเป็นหลักต้องมีระยะทาง และพื้นที่เพียงพอเพื่อสร้างให้เกิดความหลากหลายทางกิจกรรม

ภาพที่ 2.3 แผนผังแบบวงบรรจบ (Schwarz, 1993)

### 3.3) แผนผังวงซ้อน (stacked loop trial layout)



ภาพที่ 2.4 แผนผังแบบวงซ้อน  
(Schwarz, 1993)

เป็นแผนผังที่ลักษณะการเชื่อมโยงเป็นวงแหวนมากกว่าหนึ่งวง โดยมีการซ้อนกันเพื่อให้เกิดความหลากหลายของเส้นทาง และระยะทาง รวมถึงเป็นทางเลือกในการใช้สอยพื้นที่ในรูปแบบต่างๆ ได้มากขึ้น แต่มีข้อจำกัดในความยืดหยุ่นในการใช้งานเช่นเดียวกับแผนผังแบบวงแหวน เหมาะสำหรับกิจกรรมด้านนันทนาการ อาจปรับใช้เพื่อสร้างโครงข่ายคมนาคมได้ แต่ควรมีการวางแผนการใช้งานและมีปัจจัยที่เหมาะสม

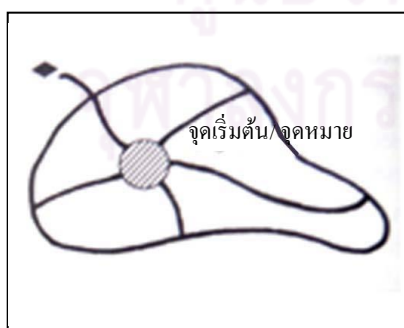
### 3.4) แผนผังแบบวงดาวกระจาย (satellite loop trail layout)



ภาพที่ 2.5 แผนผังแบบวงดาวกระจาย  
(Schwarz, 1993)

เป็นแผนผังที่มีวงแหวน และแนวเส้นทางกระจายออกจากศูนย์กลาง มีการเดินจากวงแรกออกไปยังจุดเริ่มต้นของวงรองหรือเชื่อมต่อกับจุดอื่นๆ ที่ออกมาจากผังวงแหวนหลัก สามารถสร้างกิจกรรมที่แตกต่างกันหรือเรียงลำดับความสำคัญของกิจกรรมที่เกิดขึ้นได้ หรือเชื่อมโยงชุมชนต่างๆ เข้าด้วยกัน ตอบสนองความต้องการใช้งานทั้งด้านนันทนาการและการสร้างโครงข่ายการคมนาคม แต่ควรพิจารณาถึงตำแหน่งของจุดเริ่มต้น ที่สัมพันธ์กับเส้นทาง หรือวงแหวนรองที่อยู่โดยรอบด้วย

### 3.5) แผนผังแบบวงล้อ (spoked loop trail layout)



ภาพที่ 2.6 แผนผังแบบวงล้อ  
(Schwarz, 1993)

เป็นแผนผังแนวเส้นทางที่แผ่ออกจากศูนย์กลางหรือแกนเส้นทางหลัก เป็นการเดินทางทั้งจากจุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางบริเวณเดียวกัน มีเส้นทางและระยะทางที่หลากหลาย เหมาะสำหรับพื้นที่ขนาดใหญ่ แผนผังชนิดนี้สามารถนำไปปรับใช้งานได้ทั้งด้านนันทนาการ และการสร้างโครงข่ายการคมนาคม แต่ควรพิจารณาตำแหน่งที่เหมาะสมของจุดศูนย์กลางเนื่องจากมีผลต่อระยะห่างจากจุดศูนย์กลางไปยังวงแหวนที่ล้อมอยู่โดยรอบ

### 3.6) แผนผังเขาวงกต (maze trail layout)



เป็นรูปแบบแผนผังที่มีเส้นทางมากที่สุด สร้างทางเลือกในการเดินเชื่อมต่อกันได้หลายเส้นทางทั้งแนวเส้นตรง และแนววงแหวน เหมาะกับการพัฒนาผังเมืองที่มีขนาดใหญ่ มีระยะทาง และจุดแยกมากขึ้น มีข้อเสียในเรื่องความสับสนของทิศทาง และปัจจัยเรื่องสภาพพื้นที่ที่แตกต่างกัน

ภาพที่ 2.7 แผนผังเขาวงกต

(Schwarz, 1993)

## 2.3 แนวความคิดเรื่องการแบ่งประเภทพื้นที่ว่างในเมือง

พื้นที่ว่างในเมืองมักเป็นพื้นที่ว่างที่โอบรอบด้วยสิ่งปลูกสร้างประเภทต่างๆ ความหมายและองค์ประกอบของพื้นที่ว่างในเมืองขึ้นอยู่กับบริบทของพื้นที่นั้นๆ ประเด็นที่ใช้ในการแบ่งประเภทมีหลายประเภท เช่น เรื่องกรรมสิทธิ์ที่ดิน จุดประสงค์ในการใช้งาน องค์ประกอบ หรือการเข้าถึงพื้นที่ การวิจัยครั้งนี้มุ่งเน้นพื้นที่ว่างที่มีศักยภาพในการเข้าถึงและใช้งาน โดยสาธารณชน เมื่อแบ่งพื้นที่ว่างตามลักษณะการครอบครอง สามารถแบ่งพื้นที่ว่างออกเป็นสองประเภทใหญ่ๆคือ พื้นที่ว่างสาธารณะและพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะ

### 2.3.1 พื้นที่ว่างสาธารณะ (public space)

พื้นที่ว่างสาธารณะ หมายถึง พื้นที่โล่งว่าง หรือบริเวณที่เปิดโอกาสให้การใช้งานจากสาธารณชนทั่วไปเข้าถึงได้โดยไม่จำกัดช่วงเวลา เพศ หรือวัย สามารถใช้พื้นที่เพื่อประโยชน์ในการประกอบกิจกรรมต่างๆ ทั้งทางด้านสังคม ด้านวัฒนธรรม และด้านนันทนาการ อาจเป็นพื้นที่โล่งว่างตามธรรมชาติหรือเป็นพื้นที่ว่างที่เกิดจากการออกแบบร่วมกับอาคารก็ได้

### 2.3.2 พื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะ (semi-public space)

พื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะ เป็นพื้นที่ที่มีการดูแลจัดการหรือกำหนดเงื่อนไขการใช้งานโดยภาคเอกชน และเปิดโอกาสให้สาธารณชนสามารถเข้าไปใช้สอยประโยชน์ได้บางส่วนตามประเภทของโครงการหรือจุดประสงค์ของการใช้งาน พื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะในเขตพื้นที่เมืองและย่านธุรกิจมักเป็นพื้นที่ว่างระหว่างอาคาร หรือพื้นที่ว่างหน้าอาคารอันเกิดจากระยะร่นตามกฎหมาย โดยทั่วไปมักเป็นรูปแบบลานโล่ง (plaza) เช่น ลานโล่งหน้าห้างสรรพสินค้า ลานโล่งหน้าอาคาร



สำนักงาน เป็นต้น ลานโล่งนอกจากจะมีส่วนช่วยลดความหนาแน่นของเมืองซึ่งเป็นมิติด้านสิ่งแวดล้อมแล้ว การมีลานโล่งยังช่วยสร้างภาพลักษณ์ให้กับองค์กรที่เป็นเจ้าของลานโล่งหน้าอาคารของตนว่าเป็นผู้เสียสละพื้นที่เพื่อประโยชน์ส่วนรวม อีกทั้งสามารถใช้พื้นที่เพื่อจัดกิจกรรมทางด้านธุรกิจต่างๆ เพื่อดึงดูดลูกค้าให้มากขึ้น ตลอดจนช่วยส่งเสริมความงามของเมืองได้ (อติศรา มิกนิษฐ, 2551)

### 2.3.3 การแบ่งประเภทพื้นที่ว่างสาธารณะ

การแบ่งประเภทพื้นที่ว่างสาธารณะเพื่อให้สามารถกำหนดทิศทางการพัฒนาพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม รวมถึงสามารถบอกถึงข้อจำกัด และข้อพิจารณาต่างๆ ที่ควรคำนึงถึง ประเด็นที่เกี่ยวข้องในการแบ่งประเภทพื้นที่ว่างสาธารณะในเมืองมีดังนี้

1) แบ่งประเภทตามระดับความสำคัญ พื้นที่ว่างสาธารณะรองรับการใช้ประโยชน์และกิจกรรมจากประชากรหลากหลายกลุ่ม เมื่อแบ่งระดับความสำคัญจากรัศมีการให้บริการ สามารถแบ่งเป็น

1.1) พื้นที่ว่างสาธารณะที่มีความสำคัญระดับชุมชน เป็นพื้นที่ว่างที่อยู่ในระยะเดินถึงได้ ผู้ใช้ส่วนมากเป็นคนในชุมชนหรือพื้นที่ใกล้เคียง ตอบสนองกับความต้องการของชุมชนเป็นหลัก

1.2) พื้นที่ว่างสาธารณะที่มีความสำคัญระดับเมือง เป็นพื้นที่ขนาดใหญ่ และมีรัศมีการให้บริการที่กว้างกว่าระดับชุมชน เพื่อรองรับการเข้ามาใช้งานของผู้คนจากหลายกลุ่มและหลายพื้นที่ และใช้รองรับกิจกรรมในรูปแบบต่างๆ ทั้งทางสังคม วัฒนธรรม การเมือง เป็นต้น

2) แบ่งประเภทตามลักษณะกิจกรรม หากแบ่งการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างสาธารณะตามลักษณะของกิจกรรม และคุณค่าของพื้นที่ที่สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท (สุภาดา, 2550) ประกอบด้วย

2.1) พื้นที่ว่างสาธารณะเพื่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เป็นพื้นที่ว่างที่มีคุณค่าทางด้านพาณิชย์กรรมและธุรกิจต่างๆ ทั้งการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้า การจัดกิจกรรมส่งเสริมการขาย หรือเพื่อช่วยส่งเสริมภาพลักษณ์ขององค์กรหรือผู้ประกอบการต่างๆ เช่น ลานโล่งหน้าห้างสรรพสินค้า ตลาด ลานโล่งระหว่างกลุ่มร้านค้า เป็นต้น

2.2) พื้นที่ว่างสาธารณะเพื่อกิจกรรมทางสังคม เป็นพื้นที่ว่างที่รองรับกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับวัฒนธรรม ประเพณี หรือศาสนา และส่งเสริมการปฏิสัมพันธ์ให้เกิดขึ้นแก่ผู้คนในสังคม ทั้งการพบปะพูดคุย สื่อสาร หรือการกระจายข่าว เช่น ลานโล่งในศาสนสถาน ลานชุมชน เป็นต้น



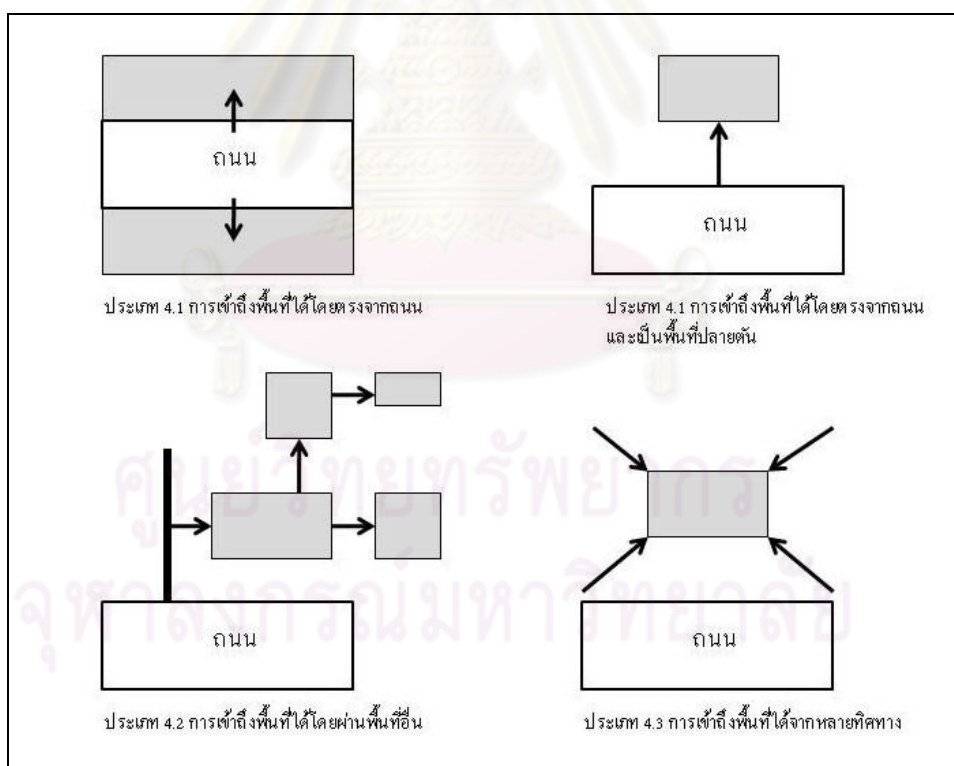
2.3) พื้นที่ว่างสาธารณะเพื่อสุนทรียภาพและกิจกรรมนันทนาการ เป็นพื้นที่ว่างเพื่อการพักผ่อน เล่นกีฬา เพื่อประโยชน์ทางด้านความสวยงาม การมองเห็น รวมถึงคุณค่าทางด้านธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมด้วย เช่น สวนสาธารณะ สนามเด็กเล่น ลานกีฬา เป็นต้น

3) แบ่งประเภทตามลักษณะการเข้าถึง การเข้าถึงพื้นที่เป็นส่วนสำคัญในการแสดงศักยภาพของพื้นที่ และจำนวนผู้ใช้งาน

3.1) เข้าถึงพื้นที่โดยตรงจากถนน สามารถแยกออกเป็น 2 ประเภทคือ การเข้าถึงพื้นที่โดยตรงจากถนน สามารถมองเห็นพื้นที่จากภายนอกได้อย่างชัดเจน และการเข้าถึงพื้นที่โดยตรงจากถนนและเป็นพื้นที่ปลายตัน

3.2) เข้าถึงพื้นที่โดยผ่านพื้นที่อื่น เป็นการเชื่อมต่อพื้นที่หนึ่งไปยังอีกพื้นที่หนึ่งโดยมีความสัมพันธ์ต่อเนื่องกัน

3.3) เข้าถึงพื้นที่ได้จากหลายทิศทาง เป็นพื้นที่ลักษณะที่เป็นศูนย์รวมกิจกรรมพื้นที่ส่วนกลาง ลานเอนกประสงค์ เป็นต้น



ภาพที่ 2.8 การจำแนกประเภทพื้นที่ว่างตามลักษณะการเข้าถึง

(ปราณระฟ้า พรหมประวัตติ, 2551)

### 2.3.4 ลักษณะของพื้นที่ว่างสาธารณะที่มีคุณภาพ

องค์กร PPS ได้กล่าวถึงปัจจัยและข้อพิจารณาที่ทำให้พื้นที่ว่างสาธารณะประสบความสำเร็จไว้อย่างสอดคล้องกับ Marcus and Francis (1990) โดยสามารถสรุปเป็นปัจจัยหลักที่เกี่ยวข้อง 3 ประการ คือ

1) การเข้าถึงและเชื่อมต่อ (access & linkages) การเข้าถึงพื้นที่ได้ง่าย และการมองเห็นได้ทั้งจากระยะไกลหรือระยะใกล้ดึงดูดให้มีผู้มายังพื้นที่มากขึ้น รวมถึงสิ่งที่แวดล้อมพื้นที่ว่าง เช่น การเดินไปบนถนนที่รอบข้างเป็นร้านค้าย่อมน่าสนใจกว่าการเดินในพื้นที่ผนังโล่ง หรือห้องว่าง นอกจากนี้สัต้องสามารถเชื่อมโยงกับระบบขนส่งสาธารณะได้ดีด้วย

2) ความสะดวกสบายและภาพลักษณ์ (comfort & image) คือความสะดวกสบาย และภาพลักษณ์ที่ดี สะอาด สวยงาม ปลอดภัย มีที่นั่งอย่างพอเพียง และเลือกที่นั่งเองได้

3) ผู้ใช้งานและกิจกรรม (users & activities) มีสิ่งที่ดึงดูดผู้คนให้เข้ามาใช้งาน และทำกิจกรรมต่างๆ เป็นการสร้างชีวิตชีวาและคุณค่าให้กับพื้นที่

4) การสร้างความเป็นสังคมหรือชุมชน (sociability) สร้างให้เกิดการปฏิสัมพันธ์ของผู้คนผ่านทางกิจกรรมที่ทำร่วมกัน ทำให้เกิดความรู้สึกเป็นมิตรและให้ความรู้สึกต้อนรับ

โดยสรุปพื้นที่ว่างสาธารณะที่ดีควรมีลักษณะทางกายภาพที่เอื้ออำนวยต่อการใช้งาน และมีศักยภาพในการตอบสนองความต้องการของผู้ใช้งานในรูปแบบต่างๆ ทั้งทางด้านเศรษฐกิจและทางด้านสังคม รวมถึงด้านสภาพแวดล้อมด้วย ผู้ใช้งานและกิจกรรมเป็นปัจจัยที่สำคัญในการสร้างให้พื้นที่นั้นๆ เกิดความมีชีวิตชีวา และดึงดูดผู้ใช้งานให้เข้ามาใช้พื้นที่

### 2.4 ความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ว่างในเมือง กิจกรรมและผู้ใช้งาน

พื้นที่ว่างสาธารณะมีส่วนช่วยทำให้เกิดการปฏิสัมพันธ์ของผู้คน และการผสมผสานกันของวัฒนธรรม โดยผ่านกิจกรรมที่ทำร่วมกัน เช่น การแสดงความคิดเห็น การพบปะพูดคุย การเล่นเกมกีฬา เป็นต้น นอกจากนี้กิจกรรมจะเป็นสิ่งที่ดึงดูดผู้คนให้เข้ามาใช้พื้นที่ ยังมีส่วนในการสร้างปฏิสัมพันธ์ของผู้คนทั้งภายในกลุ่มเดียวกัน เช่น ครอบครัว กลุ่มเพื่อน และปฏิสัมพันธ์ของผู้คนระหว่างกลุ่มได้ นอกจากนี้กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ยังเป็นปัจจัยที่กำหนดองค์ประกอบ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่อยู่ในพื้นที่นั้นๆ ด้วย (Peters, K., et al., 2009)

รูปแบบของกิจกรรม และพฤติกรรมของผู้ใช้งานมีความสัมพันธ์โดยตรงกับการออกแบบพื้นที่ว่างเพื่อรองรับกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประเภทของกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ว่างสาธารณะของเมืองออกเป็น 3 ประเภท (Gehl, 1987) ซึ่งมีความต้องการทางด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพแตกต่างกัน กล่าวคือ

1) **กิจกรรมที่จำเป็น (necessary activities)** เป็นกิจกรรมที่กระทำเป็นประจำ และมีความจำเป็นต่อการดำรงชีวิตประจำวัน เช่นการเดินทางไปทำงาน ไปซื้อของ ไปโรงเรียน เป็นต้น เนื่องจากเป็นกิจกรรมที่จำเป็น และดำเนินเป็นปกติทุกวัน ประเด็นเรื่องความรื่นรมย์จึงไม่ใช่ประเด็นหลักในการใช้พื้นที่

2) **กิจกรรมทางเลือก (optional activities)** เป็นกิจกรรมที่ขึ้นอยู่กับความต้องการของผู้ทำ ในการตัดสินใจทำหรือไม่ทำจะขึ้นอยู่กับเวลา และสถานที่ที่สามารถทำกิจกรรมนั้นๆได้ โดยทั่วไปมักเป็นกิจกรรมนันทนาการประเภทต่างๆ การเดินเล่น การนั่งพักผ่อน การพบปะพูดคุย เป็นต้น กิจกรรมประเภทนี้จะเกี่ยวข้องกับเงื่อนไขด้านสภาพอากาศ และสิ่งแวดล้อมของพื้นที่

3) **กิจกรรมทางสังคม (social activities)** เป็นกิจกรรมที่พัฒนาต่อเนื่อง หรือเป็นผลลัพธ์มาจากกิจกรรมที่จำเป็น และกิจกรรมทางเลือก เนื่องจากผู้ใช้งานจะอยู่ในพื้นที่เดียวกันจึงทำให้มีการปฏิสัมพันธ์กันทั้งทางตรง และทางอ้อมผ่านกิจกรรมต่างๆ เช่นการเล่นกีฬา การเล่นเกมของเด็กๆ การพบปะสังสรรค์ และมองเห็นหรือได้ยินซึ่งกันและกัน ซึ่งลักษณะของกิจกรรมประเภทนี้จะขึ้นอยู่กับบริบทของพื้นที่นั้นๆ

การเลือกทำกิจกรรมนันทนาการมีส่วนสัมพันธ์กับภูมิหลังของแต่ละบุคคล ซึ่งมีความแตกต่างกันในเรื่องของ วัย เพศ ประสบการณ์ ความต้องการส่วนบุคคล ลักษณะนิสัย และกระแสนิยมในช่วงเวลานั้นๆ กิจกรรมนันทนาการของแต่ละคนจึงมีความแตกต่างกันไป โดยเหตุปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเลือกทำกิจกรรมนันทนาการของบุคคลคือ

1) **ลักษณะนิสัยพื้นฐานของมนุษย์** เป็นบุคลิกภาพของแต่ละบุคคลซึ่งแตกต่างกันตามการเลี้ยงดูจากครอบครัว วัฒนธรรมของกลุ่ม และประสบการณ์

2) **แรงจูงใจ** เป็นสาเหตุหนึ่งของการแสดงออกของมนุษย์ มีเรื่องของอารมณ์และความอยากเข้ามาเกี่ยวข้อง ซึ่งจะมีผลต่อกิจกรรมพื้นฐานทั่วไปที่เลือกทำ และกิจกรรมเฉพาะอย่างที่เกิดขึ้น โดยมีปัจจัยเรื่องของเวลา และสถานการณ์ในขณะนั้นเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย

3) **ความต้องการจำเป็น** เป็นการตอบสนองความต้องการของแต่ละบุคคล ทั้งในเรื่องของการดำรงชีวิต ทางด้านสังคม และทางด้านจิตใจ โดยอาจสัมพันธ์กับประเด็นเรื่องแรงจูงใจด้วย

ผู้ใช้งานเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดกิจกรรมประเภทต่างๆขึ้น และนำมาซึ่งความน่าสนใจ และความมีชีวิตชีวาของพื้นที่ว่างในเมือง การสร้างความน่าสนใจ และความมีชีวิตชีวาให้กับพื้นที่จำเป็นต้องคำนึงถึงผู้ใช้งานด้วย โดยลักษณะของผู้ใช้พื้นที่ว่างสาธารณะในเมืองสามารถแบ่งออกเป็น 5 กลุ่ม (Soholt, 2003) ประกอบด้วย

1) ผู้ใช้เป็นกิจวัตรทุกวัน ได้แก่ ผู้อาศัย และทำงานอยู่ในพื้นที่

2) ผู้เยี่ยมชม หรือกลุ่มลูกค้า ได้แก่ ผู้เยี่ยมชมที่มาใช้ประโยชน์พื้นที่เพื่อกิจกรรมต่างๆ

- 3) ผู้ที่ผ่านไปมาโดยการเดินเท้า ได้แก่ ผู้ที่เดินผ่านเข้ามาภายในพื้นที่
- 4) ผู้ที่มาเพื่อการนัดพบ การได้แก่ ผู้ที่มาใช้พื้นที่ว่างเพื่อการพักผ่อน ออกกำลังกาย พบปะพูดคุย เป็นต้น
- 5) ผู้เยี่ยมเยือนเมื่อมีกิจกรรม ได้แก่ ผู้มาใช้พื้นที่เพียงชั่วคราวเมื่อมีกิจกรรมพิเศษเกิดขึ้น

ผู้ใช้เป็นกิจกรรมทุกวัน ผู้เยี่ยมเยือน และผู้ที่ผ่านไปมา เป็นกลุ่มที่เข้ามาใช้พื้นที่เนื่องจากต้องใช้เป็นปกติทุกวัน เช่น การเดินทางไปทำงาน เดินทางไปซื้อของ หรือกิจกรรมที่ต้องใช้ทางเท้าเพื่อการสัญจร ไปมาซึ่งเป็นกิจกรรมที่จำเป็นในชีวิตประจำวัน ส่วนผู้มาเพื่อการนัดพบ ผู้เยี่ยมเยือนเมื่อมีกิจกรรมเป็นกลุ่มที่เลือกเข้ามาใช้พื้นที่ว่างสาธารณะเนื่องจากพื้นที่นั้นมีความสวยงามและมีสภาพแวดล้อมที่ดี หรือมีกิจกรรมพิเศษที่น่าสนใจ ผู้ใช้กลุ่มนี้จะเลือกทำกิจกรรมที่สนใจหรือกิจกรรมส่วนตัว ซึ่งผู้ใช้กลุ่มนี้สามารถชี้วัดความสำเร็จ และความน่าสนใจสภาพแวดล้อมเมืองได้ Helle Sobolt ให้ความเห็นว่าการคำนึงถึงลักษณะการใช้พื้นที่ และความมีชีวิตชีวาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต สามารถใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาการออกแบบวางผัง หรือก่อสร้างอาคาร ที่ก่อให้เกิดพื้นที่ว่างที่น่าสนใจ และเชิญเชิญให้ผู้คนเข้ามาใช้งานได้ (Sobolt, 2003)

พื้นที่ว่างในเมือง กิจกรรม และผู้ใช้งาน มีความสัมพันธ์กันทั้งทางตรง และทางอ้อม พื้นที่ว่างในเมืองที่มีลักษณะทางกายภาพและสิ่งแวดล้อมที่ดี ตลอดจนกิจกรรมที่น่าสนใจ สามารถดึงดูดผู้ใช้งานให้เข้ามาใช้พื้นที่ได้ ทำให้เมืองมีชีวิตชีวาก่อให้เกิดคุณภาพในการดำรงชีวิตที่ดี ในขณะที่ผู้ใช้งานเป็นปัจจัยที่กำหนดประเภทของกิจกรรม และองค์ประกอบทางกายภาพของพื้นที่ว่างในเมืองด้วยเช่นกัน

## 2.5 แนวความคิดเรื่องการสัญจรทางเท้า

ทางเดินเท้าถือเป็นองค์ประกอบของพื้นที่ว่างสาธารณะที่สำคัญ เป็นดัชนีชี้วัดคุณภาพของเมือง เมืองที่น่าสนใจคือเมืองที่มีถนน และทางเดินเท้าที่มีชีวิตชีวา (Jacobs, 1961 อ้างถึงใน ไชศรี ภักดิ์สุขเจริญ, 2551) สภาพแวดล้อมของการเดินเท้า ยังมีนัยยะถึงการยกระดับคุณภาพชีวิตในเมือง นอกจากมีส่วนช่วยในเรื่องของพลังงาน และสิ่งแวดล้อมแล้วยังทำให้ผู้คนมารวมตัวกัน เกิดกิจกรรมทางสังคม และมีโอกาสปฏิสัมพันธ์กันในรูปแบบต่างๆด้วย (ไชศรี ภักดิ์สุขเจริญ, 2551)

### 2.5.1 พัฒนาการของการสัญจรทางเท้า

การสัญจรทางเท้าถือเป็นวิธีการสัญจรประเภทแรกที่มีมนุษย์ใช้ในการคมนาคมไปยังสถานที่ต่างๆ ต่อมาเมื่อมีการพัฒนาพาหนะเข้ามาแทนที่ ทำให้การสัญจรทางเท้าลดบทบาทลงเมื่อพาหนะมีปริมาณเพิ่มขึ้นทำให้ความต้องการใช้พลังงานเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้เกิดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมและการขาดแคลนพลังงานตามมา ในปัจจุบัน โลกหันกลับมาให้ความสำคัญกับการ

ประหยัดพลังงานมากขึ้น ทำให้แนวคิดเรื่องการสัญจรทางเท้าเป็นแนวคิดที่ทั่วโลกนำกลับมาใช้อีกครั้ง

ทางเดินเท้าถือเป็นพื้นที่ว่างประเภทหนึ่ง ในอดีตย่านชุมชนที่มีกิจกรรมด้านการค้าขายหนาแน่นการสัญจรด้วยเท้าจะมีมากกว่าการใช้ยานพาหนะ จนมีการลดปริมาณการเข้าถึงของยานพาหนะลง และกลายเป็นพื้นที่การสัญจรทางเท้าเพียงอย่างเดียว เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้คนใช้เวลากับการซื้อของ และพบปะสังสรรค์กันได้มากขึ้น ถึงถือเป็นจุดกำเนิดของถนนคนเดิน หรือ pedestrian mall แสดงให้เห็นว่าทางเดินเท้าสามารถส่งเสริมคุณค่าทางด้านเศรษฐกิจ ทำให้เกิดการหมุนเวียนทางด้านรายรับ รายจ่าย จากการช่วยเพิ่มชีวิตชีวา และส่งเสริมเกิดบรรยากาศในชื้อขายให้กับย่าน ช่วยส่งเสริมสุขภาพ และช่วยสนับสนุนยุทธศาสตร์ทางด้านการพัฒนาเศรษฐกิจด้วย (Litman, 2004)

### 2.5.2 ประเภทของทางเดินเท้า

ทางเดินเท้ามีหลายประเภทแตกต่างกันตามลักษณะทางกายภาพ และจุดมุ่งหมายในการเดินทางโดยทางเดินเท้าจำแนกได้ 5 ประเภท (Badner, 1989 อ้างถึงใน ปราณระฟ้า พรหมประวดี, 2551) ดังนี้

- 1) ทางเดินเท้าแบบขนานไปกับแนวถนน (side walk) คือ ทางเท้าทั้งสองข้างที่ขนานไปกับแนวถนนของเมือง รวมถึงทางเท้าเลียบบแม่น้ำ หรือคูคลองต่างๆ
- 2) ทางเดินเท้าแบบเป็นทางตัด คือทางเท้าที่มักรู้จักกันเฉพาะกลุ่มคน หรือภายในชุมชน เป็นทางเดินลัดไปตามซอยย่อยต่างๆ
- 3) ย่านทางเดินเท้า (pedestrian zone) มักเป็นพื้นที่ที่เตรียมไว้เพื่อการเดินเท้าโดยเฉพาะ สามารถเดินเชื่อมต่อกันได้ทั้งบริเวณ มักเป็นพื้นที่ย่านพาณิชยกรรมที่มีบรรยากาศในเชิงนันทนาการและมีชีวิตชีวา
- 4) ทางเดินเท้าแบบชั่วคราว คือ ถนน หรือพื้นที่ที่ถูกปิดเพื่อใช้เป็นทางเดิน หรือใช้ในกิจกรรมนันทนาการเนื่องในโอกาสพิเศษต่างๆ เช่น ถนนคนเดิน หรือ ตลาดนัดเป็นต้น
- 5) ทางเดินเท้าแบบทางลอดหรือทางข้าม (crosswalk) คือ ทางเท้าที่อยู่ในแนวขวางถนนในระบบการสัญจรในตำแหน่งที่ทางเท้ากับถนนตัดขวางกัน ช่วยให้เกิดความต่อเนื่องในการเดินทางมากยิ่งขึ้น แบ่งเป็น 3 ระดับคือ ทางเดินเท้าที่อยู่ระดับพื้นดิน เหนือพื้นดิน (overpass) และระดับใต้พื้นดิน (underpass)



### 2.5.3 แนวคิดในออกแบบทางเดินเท้า

การออกแบบทางเดินเท้ามีข้อพิจารณา (Litman, 2009 อ้างถึงใน เดวิดร์ สุขแสน, 2552) ดังต่อไปนี้

1) **ความปลอดภัย (safety)** คือ การสร้างความปลอดภัยให้ผู้ใช้งานทั้งจากยานพาหนะ สัตว์ และพืชมีพิษ แยกรถยนต์ออกจากทางเดินเท้า และทางจักรยาน รวมถึงกำหนดขอบเขตของทางให้ชัดเจน และมีความกว้างของเส้นทางที่เหมาะสมต่อการใช้งาน

2) **การป้องกันภัย (security)** คือ การป้องกันอาชญากรรมที่อาจเกิดขึ้น เช่น การโจรกรรมทรัพย์สิน เช่น การติดตั้งกล้องวงจรปิด การมีหน่วยงานรักษาความปลอดภัย หรือการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง เป็นต้น

3) **การเข้าใจทิศทาง (wayfinding)** คือ การออกแบบวางผังให้เข้าใจได้ง่าย และเกิดประสิทธิภาพในการใช้งาน ผู้ใช้ไม่สับสนหรือหลงทาง รับรู้ทางเข้า ทางออก เส้นทางหลัก เส้นทางรอง และจุดตัดได้ชัดเจน รวมถึง การให้แสงสว่าง การใช้ป้ายบอกทาง หรือสัญลักษณ์ที่มองเห็น และเข้าใจได้ง่าย

4) **การสื่อความหมาย (interpretation)** คือ การออกแบบที่สื่อความหมายให้เข้าใจถึงเอกลักษณ์ หรือบริบทของพื้นที่ได้ง่าย และมีความสวยงาม

5) **ความต่อเนื่อง (continuity)** คือ ความต่อเนื่องในการใช้งานทั้งในแง่ของการเข้าถึง และการรับรู้เส้นทาง โดยต้องมีการเชื่อมโยง และรองรับกิจกรรมต่างๆที่เกิดขึ้นในแต่ละย่านอย่างต่อเนื่อง

6) **การดึงดูดใจ (attractiveness)** คือการสร้างการรับรู้ภูมิทัศน์โดยรอบทั้งเรื่องของสี สัน พื้นผิว วัสดุอุปกรณ์ประกอบถนนต่างๆ เพื่อสร้างบรรยากาศ ความน่าสนใจ และเสน่ห์ในกับพื้นที่ ตลอดจนองค์ประกอบต่างๆของภูมิทัศน์เมือง รวมถึงพื้นที่ประวัติศาสตร์ ศิลปวัฒนธรรม และกิจกรรมที่เกิดขึ้นในย่านต่างๆ

7) **ความคล่องตัว (flow)** คือ การจัดสิ่งอำนวยความสะดวก และอุปกรณ์ประกอบเส้นทางสำหรับการเดินเท้า และจักรยานให้เกิดความสะดวก และต่อเนื่อง จุดที่เกิดการหยุดชะงักจะทำให้ลดความคล่องตัว เกิดความไม่สะดวก และลดแรงจูงใจในการใช้งาน

8) **การออกแบบเพื่อทุกคน (universal design)** คือ การออกแบบเพื่อความเท่าเทียมในการใช้พื้นที่ และสามารถรองรับผู้ใช้งานได้ทุกเพศ ทุกวัย ให้ได้รับความสะดวกในการใช้พื้นที่ซึ่งเป็นไปตามข้อบัญญัติ และการออกแบบที่ได้มาตรฐานสากล

ข้อพิจารณาดังกล่าวเป็นไปในทิศทางเดียวกับ Mariela A. Alfonzo ที่ได้กล่าวถึงข้อพิจารณาที่สำคัญ 5 ประการในการเลือกใช้หรือไม่ใช้ทางเดินเท้า เรียงตามลำดับว่า ในเบื้องต้นควรพิจารณาความเป็นไปได้และศักยภาพของเส้นทาง(feasibility) ในการเดินว่าระยะทางเหมาะสม



และอยู่ในระยะที่สามารถเดินได้หรือไม่ หลังจากนั้นจึงพิจารณาเรื่องการเข้าถึงเส้นทางของผู้ใช้งาน (accessibility), ความปลอดภัย, ความสะดวกสบายในการใช้งาน (comfort) และความรื่นรมย์ในการใช้งาน (pleasure ability) ซึ่งเป็นข้อพิจารณาอันดับสุดท้าย หากระยะของเส้นทางเป็นไกลเกินไป การตัดสินใจเลือกใช้งานจะไม่เกิดขึ้น ส่งผลให้ปัจจัยลำดับต่อไปไม่ได้รับการพิจารณา (Alfonzo, 2005)

#### 2.5.4 องค์ประกอบที่จำเป็นสำหรับทางเท้า

การสัญจรทางเท้า และทางจักรยานเป็นการเดินทางที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ในการวางแผนทางการสัญจรนอกจากต้องคำนึงถึงความสามารถในการรองรับการใช้งานของประชาชนแล้ว ยังต้องคำนึงถึงเรื่ององค์ประกอบที่เกี่ยวข้องด้วย เช่น อุปกรณ์ถนน (street furniture) พืชพรรณ เป็นต้น

1) วัสดุพืชพรรณ มีความสำคัญต่อภูมิทัศน์ของเมือง ทั้งประโยชน์ทางด้านการใช้สอย ด้านสุนทรียภาพ ด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพ ต้นไม้ และพืชพรรณช่วยให้ร่มเงา และลดอุณหภูมิที่เกิดขึ้นในพื้นที่

2) สิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ทางลาดขึ้นลง ทางข้ามแยก ทางลอดหรืออุโมงค์ลอด สะพานลอย เป็นต้น

3) ไฟส่องสว่าง การออกแบบระบบไฟฟ้าและแสงสว่างสำหรับทางเท้าและจักรยาน เพื่อความปลอดภัย และความสะดวกในการเดินทางในเวลากลางคืน

4) อุปกรณ์ถนน ช่วยอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้งานและเพิ่มคุณภาพให้การเดินทาง เช่น ที่นั่ง ถังขยะ เสาเตี้ย (bollard) ป้ายบอกทาง ที่จอดรถประจำทาง ตู้ไปรษณีย์และตู้โทรศัพท์ เป็นต้น (เดวิดร์ สุขเสน, 2552)

#### 2.6 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะภูมิอากาศ, อุณหภูมิ และการสัญจรทางเท้า

ลักษณะภูมิอากาศและอุณหภูมิ มีอิทธิพลต่อการสัญจรทางเท้า เนื่องจากทางเดินเท้าส่วนใหญ่มักเป็นพื้นที่ภายนอกอาคาร สภาพแวดล้อมที่เป็นอยู่และการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นในลักษณะต่างๆย่อมส่งผลกระทบต่อผู้ใช้งานโดยตรง การศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เข้าใจอิทธิพลของภูมิอากาศและอุณหภูมิที่มีต่อผู้ใช้งานและการสัญจรทางเท้าตลอดจนเป็นแนวทางในการออกแบบ และการแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้น แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ สภาวะน่าสบาย (thermal comfort) ภูมิอากาศในเมือง (urban climate) และแนวทางการออกแบบทางเดินเท้าเพื่อให้เกิดสภาวะน่าสบาย

### 2.6.1 สถานะนำสบาย (thermal comfort)

สถานะนำสบายเป็นสถานะที่มนุษย์รู้สึกสบาย และพอใจกับสภาพแวดล้อมนั้นๆ ในเชิงอุณหภูมิมิหมายถึง สถานะที่ร่างกายมนุษย์มีความสมดุลกับอุณหภูมิของสภาพแวดล้อม ไม่รู้สึก ว่าตัวเองสูญเสียความร้อนหรือได้รับความร้อนจากสภาพแวดล้อม ระดับของสถานะนำสบายที่ ยอมรับได้ของพื้นที่ใดๆ ขึ้นอยู่กับจำนวนผู้ใช้สอยพื้นที่ ช่วงเวลา และระยะเวลาที่มาใช้สอยพื้นที่ ด้วย (Spim, 1984) สถานะนำสบายของแต่ละบุคคลอาจแตกต่างกันไป ขึ้นอยู่กับความพึงพอใจ ความชอบ ความคุ้นเคย วัฒนธรรม ลักษณะทางกายภาพและจิตใจด้วย (มนตรี ตั้งศิริมงคล, 2546) นอกจากนี้สถานะนำสบายมีความสัมพันธ์กับเรื่องมลภาวะในอากาศ เนื่องจากอุณหภูมิที่สูงขึ้นส่วน หนึ่งมาจากระดับมลภาวะที่มากขึ้น ทั้งจากระบบการคมนาคม และอุตสาหกรรมประเภทต่างๆ งานวิจัยเกี่ยวกับเรื่องสถานะนำสบายของมนุษย์ได้กล่าวถึงปัจจัยเป็นตัวกำหนดสถานะนำสบายไว้ หลายประการ โดยสรุปสามารถแบ่งปัจจัยที่เกี่ยวข้องออกเป็น 2 ประเภทคือ ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม และปัจจัยด้านมนุษย์ (วรสันต์ บุรณากาญจน์, 2546 อ้างถึงใน มนตรี ตั้งศิริมงคล, 2546)

1) ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม คือปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับสภาพอากาศและสภาพแวดล้อมทาง ธรรมชาติของแต่ละพื้นที่ ปัจจัยที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย

1.1) อุณหภูมิอากาศ (air temperature) จัดเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดอย่างหนึ่ง รังสี ความร้อนที่มาจากดวงอาทิตย์มีผลให้อุณหภูมิสูงขึ้น โดยเฉพาะในฤดูร้อนที่มีแดดจัดและอุณหภูมิ สูง ทำให้มนุษย์รู้สึกร้อนรวมถึงอาจมีผลต่ออารมณ์กล่าวคือ ทำให้หงุดหงิดและอารมณ์เสียได้ง่าย ในพื้นที่ที่มีระดับมลภาวะสูงจะมีผลทำให้อุณหภูมิอากาศสูงขึ้นด้วย เนื่องจากก๊าซต่างๆที่กระจาย ตัวอยู่ในอากาศทำให้เกิดการสะสมความร้อนมากขึ้นเนื่องจากประสิทธิภาพในการสะท้อนรังสี ความร้อนจากดวงอาทิตย์ต่ำลง

1.2) ความชื้นสัมพัทธ์ (relative humidity) คือความชื้นหรือปริมาณน้ำที่มีอยู่ใน อากาศทำให้เกิดความรู้สึกร้อนหรือเย็นได้เช่นกัน หากปริมาณความชื้นในอากาศมีมากจะทำให้ ปริมาณความชื้นสัมพัทธ์สูง มีผลทำให้การระเหยของเหงื่อระเหยได้ช้า ทำให้รู้สึกอึดอัด ไม่สบาย ตัว ในทางตรงกันข้ามหากปริมาณความชื้นสัมพัทธ์ต่ำร่างกายสามารถถ่ายเทความร้อนได้เร็ว และ เหงื่อระเหยได้ง่าย ซึ่งปริมาณความชื้นสัมพัทธ์ในอากาศจะสัมพันธ์กับเรื่องการระเหยของน้ำจาก แหล่งน้ำ และการคายน้ำของพืชพรรณที่อยู่ในรูปแบบของพื้นที่สีเขียวด้วย

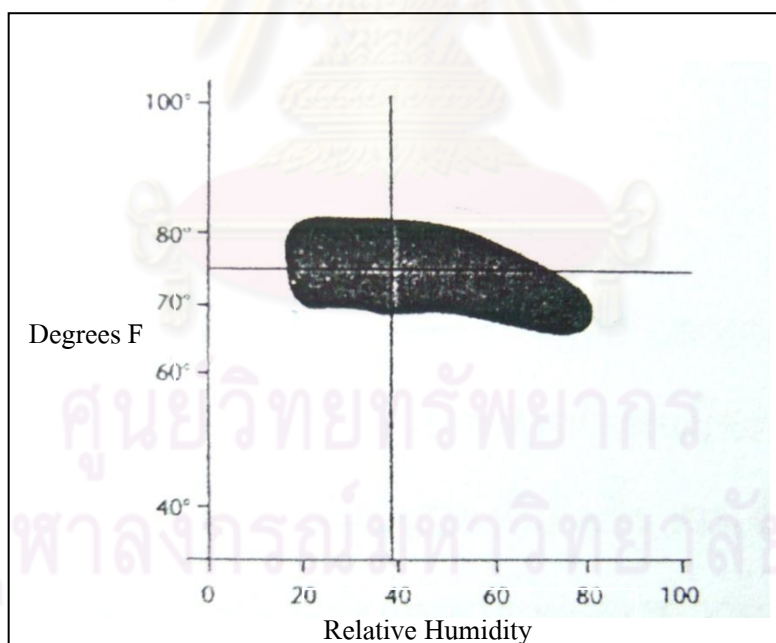
1.3) อุณหภูมิเฉลี่ยของพื้นผิวโดยรอบ (mean radiant temperature) เป็นการ เพิ่มขึ้นหรือลดลงของอุณหภูมิที่มีผลมาจากการแผ่กระจายรังสีความร้อนที่มาจากดวงอาทิตย์จาก วัสดุหรือพื้นผิวต่างๆโดยรอบพื้นที่ หากการแผ่กระจายรังสีความร้อนมีปริมาณต่ำ การเพิ่มของ อุณหภูมิจากระดับปกติจะมีระดับต่ำ และไม่เกินขอบเขตความสบายของมนุษย์ โดยผิวพื้นวัสดุที่มี ความมันวาวและคาดแจ้งจะมีการแผ่กระจายรังสีความร้อนและดูดซับความร้อนได้มากกว่าวัสดุ ทั่วไป

1.4) ความเร็วลม (air velocity) กระแสลมที่พัดผ่านพื้นที่จะช่วยในการระบายความร้อน และช่วยพัดพาความร้อนที่เกิดขึ้นออกไปนอกพื้นที่ มีผลทำให้อุณหภูมิในพื้นที่ลดลงได้ นอกจากนี้ยังช่วยให้การระเหยของเหงื่อเร็วขึ้น ส่งผลให้มนุษย์รู้สึกเย็นสบายขึ้น กระแสลมที่มีความเร็วมากจะสามารถลดอุณหภูมิได้มากเช่นกัน

2) ปัจจัยด้านมนุษย์ เป็นปัจจัยที่เกิดจากตัวมนุษย์หรือการกระทำของมนุษย์เอง ซึ่งมีความแตกต่างกันไปในแต่ละบุคคล ปัจจัยที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย

2.1) อัตราการเผาผลาญพลังงานในร่างกาย (metabolism rate) มีผลต่อความร้อนในร่างกายของมนุษย์รวมถึงปริมาณเหงื่อที่ระบายออกจากร่างกายด้วย ซึ่งอัตราการเผาผลาญพลังงานนี้จะแตกต่างกันตามประเภทของกิจกรรมที่แต่ละคนกระทำอยู่ กล่าวคือกิจกรรมที่เคลื่อนไหวร่างกายมาก อัตราการเผาผลาญพลังงานจะมากขึ้น และส่งผลให้ความร้อนภายในร่างกายสูงขึ้นด้วย

2.2) เสื้อผ้าที่สวมใส่ (cloth-value) เสื้อผ้าจะมีผลต่อการระบายความร้อนและสะท้อนรังสีความร้อน เสื้อผ้าที่หนาจะสามารถเก็บความร้อนได้มาก และระบายอากาศได้ไม่ดีซึ่งมีผลต่ออุณหภูมิของร่างกาย และความสบายของผู้สวมใส่



ภาพที่ 2.9 ขอบเขตความสบายของมนุษย์โดยอิทธิพลของอุณหภูมิและความชื้นสัมพัทธ์

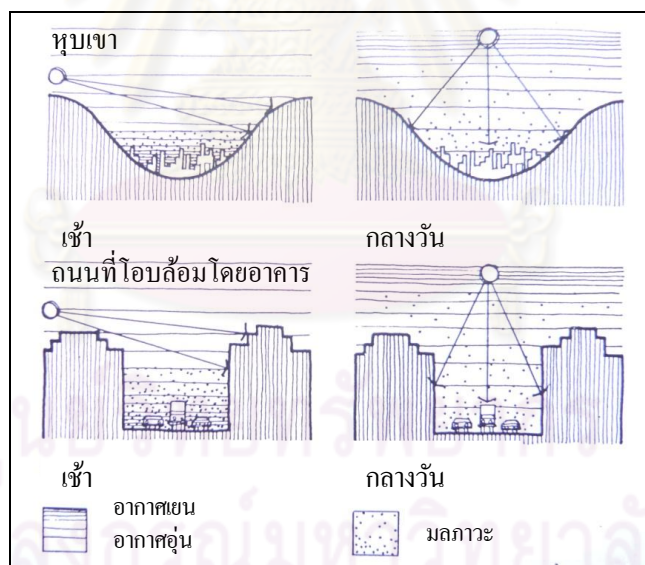
(Foster, Ruth S., 1994 อ้างถึงใน มนตรี ตั้งศิริมงคล, 2546)

ปัจจัยที่กล่าวมาข้างต้นเป็นตัวกำหนดระดับสภาวะน่าสบายในแต่ละพื้นที่ สภาวะความน่าสบายในแต่ละภูมิภาคหรือแต่ละประเทศจึงมีความแตกต่างกัน ลักษณะของอุณหภูมิ

ความชื้นสัมพัทธ์ การแผ่รังสีความร้อนและความเร็วลมที่แตกต่างกัน มีผลทำให้สภาวะความน่าสบายแตกต่างกันด้วย สำหรับประเทศไทยที่มีลักษณะภูมิอากาศแบบร้อนชื้น อุณหภูมิที่ทำให้รู้สึกสบายอยู่ที่ประมาณ 22-29 องศาเซลเซียสและความชื้นสัมพัทธ์ประมาณ 20% -75% (ตรึงใจ บุรณสมภพ, 2539 อ้างถึงใน มนตรี ตั้งศิริมงคล, 2546)

### 2.6.2 ภูมิอากาศในพื้นที่เมือง (urban climate)

ภูมิอากาศจุลภาค (microclimate) คือสภาพภูมิอากาศในพื้นที่ขนาดเล็ก หรือในพื้นที่จำกัด ในพื้นที่เมืองจะมีลักษณะภูมิอากาศจุลภาค และระดับอุณหภูมิที่แตกต่างจากพื้นที่ชนบทเนื่องจากมีลักษณะทางกายภาพที่ต่างกัน ความหนาแน่นของอาคาร และลักษณะการโอบล้อมของอาคารมีผลต่อการกระจายตัวของมลภาวะและความร้อน ซึ่งจะสัมพันธ์กับช่วงเวลาระหว่างวันด้วย กิจกรรมต่างๆที่ก่อให้เกิดมลภาวะ วัสดุประเภทหินและคอนกรีต ที่ดูดซับความร้อนไว้ในเวลากลางวันจะคายความร้อนออกมาในเวลากลางคืน ซึ่งเป็นอีกสาเหตุที่ทำให้ระดับอุณหภูมิในพื้นที่เมืองสูงขึ้น นอกจากอุณหภูมิที่สูงขึ้นและปัญหาเรื่องมลภาวะในเมืองจะส่งผลกระทบต่อระดับสภาวะน่าสบายแล้วยังทำให้เกิดผลเสียทางด้านสุขภาพและสภาพแวดล้อมด้วย



ภาพที่ 2.10 กระบวนการที่เหมือนกันของอุณหภูมิและปริมาณมลภาวะในพื้นที่เมืองและพื้นที่หุบเขา (Spim, 1984)

1) ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อสภาพภูมิอากาศในพื้นที่เมือง ในพื้นที่ต่างๆของเมืองจะประกอบด้วยลักษณะภูมิอากาศจุลภาคที่แตกต่างกันไป แต่มักมีกระบวนการเกิดและปัจจัยที่คล้ายคลึงกัน โดยทั่วไปในพื้นที่เมืองภูมิอากาศจุลภาคจะแสดงให้เห็นได้จากตัวแปรพื้นฐานด้านพื้นที่คือ 1) พื้นที่ถนนที่โอบล้อมโดยอาคาร (street canyon), 2) ลานโล่งที่มีพื้นผิวลาดแข็ง (paved plaza), 3) สวนสาธารณะ (park) (Spim, 1984)

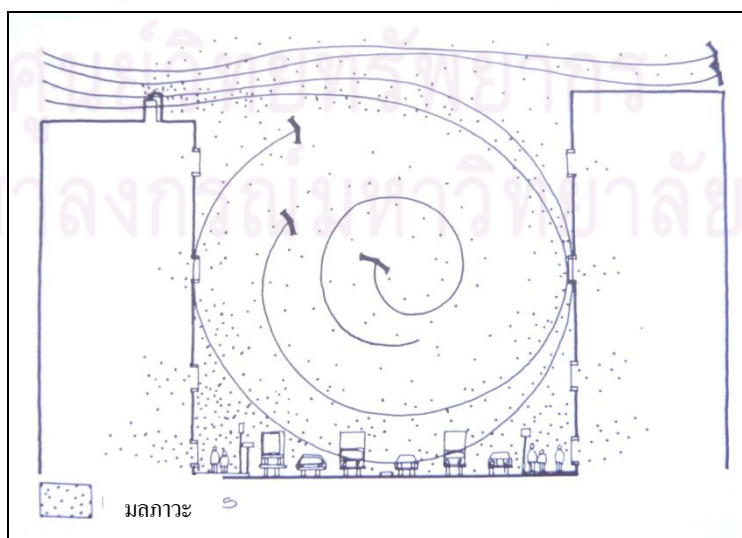


1.1) พื้นที่ถนนที่โอบล้อมโดยอาคาร การระบายอากาศและความร้อนบริเวณถนนและทางเท้าจะขึ้นอยู่กับความกว้างของถนน ความสูงและรูปทรงของอาคารที่โอบล้อมพื้นที่ การวางตัวของแนวถนนที่สัมพันธ์กับทิศทางลม กล่าวคือถนนที่วางตัวขนานกับทิศทางลมจะสามารถระบายอากาศ ความร้อนและมลภาวะในอากาศได้ดีกว่า ในขณะที่ลักษณะการวางผังและความสูงของอาคารจะมีผลต่อความเร็วลมและทิศทางลม อาคารสูงและวางตัวขวางทิศทางลมจะทำให้การระบายอากาศและมลภาวะออกจากพื้นที่ทำได้น้อยลง

1.2) ลานโล่งที่มีพื้นผิวลาดเอียง ในการออกแบบลานโล่งมิใช่เพียงคำนึงถึงความสวยงามเท่านั้น แต่ควรพิจารณาถึงความสบายในการใช้งานด้วย ลานโล่งที่มีพื้นผิวลาดเอียงนอกจากจะสะท้อนรังสีความร้อนไปสู่พื้นที่โดยรอบแล้ว ยังสามารถดูดซับความร้อน และคายความร้อนออกมาได้มาก ส่งผลให้อุณหภูมิในพื้นที่สูงขึ้น นอกจากนี้ลานโล่งที่อยู่หน้าอาคารสูงต้องพิจารณาถึงความเร็วลมในพื้นที่ด้วย เนื่องจากกระแสลมที่พัดมาปะทะอาคารและพัดลงมาด้านล่างจะมีความเร็วมักสูงกว่าปกติ และอาจส่งผลกระทบต่อผู้ใช้สอยพื้นที่ได้

1.3) สวนสาธารณะ บทบาทของสวนสาธารณะในเมืองนั้นนอกจากจะเป็นพื้นที่พักผ่อนและทำกิจกรรมนันทนาการต่างๆแล้ว ยังมีส่วนช่วยในการสร้างสภาพน่าสบายและปรับปรุงคุณภาพอากาศด้วยด้วย พืชพรรณจะดูดซับความร้อนไว้น้อย และคายความร้อนออกมาอย่างช้าๆ ทำให้อุณหภูมิในพื้นที่ลดต่ำลง ในสภาพอากาศปกติบริเวณสวนสาธารณะจะเย็นกว่าเนื่องจากไอร่มเงาที่เกิดขึ้นจากพืชพรรณและการสะท้อนรังสีความร้อน

ระดับอุณหภูมิและสภาพภูมิอากาศในเมืองมีประเด็นที่เกี่ยวข้องหลายประการทั้งเรื่องวัสดุและพื้นผิวที่ใช้ ลักษณะการวางผังของอาคารและการวางตัวของแนวถนน ทิศทางและความเร็วลม กิจกรรมต่างๆที่ก่อให้เกิดมลภาวะ ซึ่งทั้งหมดล้วนมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน และส่งผลถึงสร้างเสริมสภาพน่าสบายเช่นกัน



ภาพที่ 2.11 มลภาวะในพื้นที่ถนนที่เป็นผลมาจากลักษณะการโอบล้อมของอาคารและทิศทางลม (Spim, 1994)

### 2.6.3 แนวทางการออกแบบทางเดินเท้าเพื่อให้เกิดสภาวะน่าสบาย

การสร้างสภาวะความน่าสบายให้เกิดขึ้นกับทางเดินเท้า นอกจากคำนึงถึงบริบทในด้านต่างๆแล้วควรมีการวางแนวทาง และนโยบายด้านการออกแบบภูมิทัศน์ที่ชัดเจน ในการออกแบบภูมิทัศน์บริเวณถนนควรเลือกใช้วัสดุพื้นผิวปกคลุมที่เป็นพืชพรรณมากกว่าการใช้พื้นผิวคาดแข็ง เนื่องจากพืชพรรณสามารถดูดซับความร้อนได้สูงและนำความร้อนดังกล่าวไปใช้ในการสังเคราะห์แสงและคายน้ำ กระบวนการดังกล่าวทำให้ความร้อนที่ปล่อยคืนสู่สภาพแวดล้อมมีปริมาณต่ำลง ส่งผลให้อุณหภูมิอากาศในบริเวณนั้นๆลดลงได้ ลักษณะขององค์ประกอบภูมิทัศน์เมืองที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงอุณหภูมิอากาศบริเวณถนน ได้สรุปข้อพิจารณาในการออกแบบทางเท้าเพื่อให้เกิดสภาวะน่าสบายไว้ดังนี้ (มนตรี ตั้งศิริมงคล, 2546)

- 1) ควรปลูกไม้ยืนต้นบริเวณทางเดินเท้า เพื่อสกัดกั้นการแผ่รังสีดวงอาทิตย์มายังพื้นผิวปกคลุม และลดการแผ่กระจายรังสีความร้อนเนื่องจากการแผ่รังสีของพื้นผิวทางเท้า
- 2) ลักษณะของพื้นผิวที่ปกคลุมทางเดินเท้า ควรเลือกใช้พื้นผิวปกคลุมที่เป็นพืชพรรณ เนื่องจากสามารถช่วยสะท้อนความร้อนได้ หากเป็นพื้นผิวคาดแข็งควรใช้วัสดุที่สามารถสะท้อนความร้อนได้ดีเนื่องจากการดูดซับความร้อนต่ำ หรือลดจำนวนพื้นที่คาดแข็งให้น้อยลงซึ่งมีผลทำให้ความร้อนที่ปล่อยออกมาสู่สภาพแวดล้อมมีปริมาณน้อย ทำให้อุณหภูมิลดลงได้ หากมีความจำเป็นต้องใช้พื้นผิวที่มีค่าสัมประสิทธิ์การสะท้อนรังสีความร้อนจากดวงอาทิตย์ทั้งในระดับสูงและต่ำ ควรมีการลดปริมาณการแผ่รังสีความร้อนโดยการใช้พุ่มใบของพืชพรรณ นอกจากนี้การเลือกใช้ผิวพื้นที่น้ำสามารถซึมผ่านได้ช่วยการระเหยของน้ำในพื้นที่ที่มีมากขึ้นทำให้อุณหภูมิอากาศลดลงได้ด้วย
- 3) ลักษณะรูปแบบพื้นที่ว่างบริเวณถนน เช่นควรเว้นระยะดอยรันระหว่างอาคารกับพื้นผิวทางเดินเท้าหรือถนนเพิ่มมากขึ้น เพื่อให้สามารถใช้พื้นที่ในการพัฒนาด้านภูมิทัศน์ได้มากขึ้นช่วยลดปริมาณรังสีความร้อนที่สะท้อนมาจากพื้นถนนมาสู่ตัวอาคาร
- 4) ควรใช้พืชพรรณในหลากหลายระดับร่วมกัน กล่าวคือ พืชระดับล่าง ได้แก่ พืชคลุมดินต่างๆ พืชระดับกลาง ได้แก่ ไม้พุ่มหรือไม้ยืนต้นขนาดเล็ก พืชระดับบน ได้แก่ ไม้ยืนต้นเพื่อประสิทธิภาพในการช่วยลดปริมาณการแผ่รังสีจากการสะท้อนพื้นผิว และช่วยในการดูดซับความร้อน



## 2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องและกรณีศึกษา

### 2.7.1 แนวทางการปรับปรุงการใช้ประโยชน์ที่โล่งว่างในชุมชนกรุงรัตนโกสินทร์

ธีรวิทย์ นิลสุก (2550) ได้ทำการศึกษาพื้นที่โล่งว่างในชุมชนกรุงรัตนโกสินทร์ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญทางด้านประวัติศาสตร์และพัฒนาการที่ยาวนาน การเปลี่ยนแปลงทางสภาพสังคมและเศรษฐกิจในปัจจุบันทำให้เกิดปัญหาความแออัดและขาดแคลนพื้นที่ว่าง การใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างไม่เหมาะสม ส่งผลให้เกิดปัญหาต่อบรรยากาศโดยรวมของพื้นที่ งานวิจัยนี้มีจุดประสงค์เพื่อศึกษาการกระจายตัวของพื้นที่ว่าง กิจกรรมและพฤติกรรมการใช้ประโยชน์ที่โล่งว่าง เพื่อวิเคราะห์ปัญหาที่เกิดขึ้นและเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงการใช้ประโยชน์ที่โล่งว่างในชุมชนกรุงรัตนโกสินทร์ โดยใช้ชุมชนกรณีศึกษา 4 แห่งคือ ชุมชนแพรงภูธร ชุมชนท่าเตียน ชุมชนหลังวัดราชนาคและชุมชนตรอกเขียนนิวาสน์-ตรอกไก่อแจ้

โดยผลสรุปของการวิจัยพบว่าปัญหาการใช้ประโยชน์ที่โล่งว่างเกิดจาก 2 ประการคือ 1) ปัญหาจากลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ที่มีความแออัดและทรุดโทรมของอาคารและพื้นที่ว่าง ส่งผลต่อทัศนียภาพและบรรยากาศโดยรวมของพื้นที่ 2) ปัญหาจากลักษณะกิจกรรมและพฤติกรรมการใช้ประโยชน์ที่ไม่สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ และได้เสนอแนะแนวทางการปรับปรุงพื้นที่โล่งว่างโดยการจัดสภาพแวดล้อมให้เหมาะสมและเอื้อต่อการประกอบกิจกรรมทั้งกิจกรรมทางเลื้อก และกิจกรรมจำเป็น สร้างความเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ว่างภายในชุมชนและภายนอกชุมชน รวมถึงใช้มาตรการทางกฎหมายและความร่วมมือจากชุมชน โดยคำนึงถึงคุณค่าและเอกลักษณ์ของสถานที่ด้วย

### 2.7.2 โครงการพัฒนาถนนสตรอยก์ เมืองโคเปนเฮเกน ประเทศเดนมาร์ก

ถนนสตรอยก์ (Strøget) จัดเป็นถนนคนเดินที่ยาวและเก่าแก่ที่สุดแห่งหนึ่งที่เมืองโคเปนเฮเกนได้พัฒนาขึ้นตั้งแต่ปี 1962 โดยการประกาศให้เป็นเขตปลอดรถยนต์ เส้นทางเริ่มต้นตั้งแต่บริเวณลานโล่งหน้าศาลาว่าการเมืองผ่านพื้นที่ย่านเมืองเก่าไปจนถึงย่าน Kongens Nytorv เป็นย่านการค้าและร้านอาหารที่มีบรรยากาศคึกคัก ตลอดเส้นทางประมาณ 3.2 กิโลเมตรเป็นที่ตั้งของอาคารเก่าที่ได้รับการอนุรักษ์และมีกิจกรรมที่น่าสนใจ โดยมี Jan Gehl เป็นผู้มีบทบาทสำคัญในการออกแบบถนน เล่นจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ

พฤติกรรมของผู้ใช้พื้นที่ว่างสาธารณะบนถนนสตรอยก์ เช่นการนั่งพักผ่อนหรือใช้เวลาในพื้นที่เป็นเวลานาน แสดงให้เห็นถึงคุณภาพของพื้นที่ว่างที่ดี จำนวนของร้านอาหารกลางแจ้ง (outdoor cafe) ที่เพิ่มขึ้นแสดงให้เห็นถึงพฤติกรรมการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะที่มากขึ้น



ภาพที่ 2.12 บรรยากาศระหว่างถนนสตรอยค์

ภาพที่ 2.13 บรรยากาศระหว่างถนนสตรอยค์

ที่มา: <http://www.copenhagenet.dk/CPH-map/CPH-Pedestrian.asp>



ภาพที่ 2.14 แผนที่ถนนสตรอยค์

ที่มา: <http://www.copenhagenet.dk/CPH-map/CPH-Pedestrian.asp>

บนถนนสตรอยค์บริเวณที่มีผู้ใช้จำนวนมากมักเป็นบริเวณที่มีการออกแบบและมีองค์ประกอบที่เหมาะสมกับการใช้งาน เช่น เฟอร์นิเจอร์ถนน รวมถึงสภาพอากาศและทำเลที่ตั้งที่เอื้ออำนวย การพัฒนาที่ต่อเนื่องมีการวางแผนและการจัดการที่ดีทำให้ถนนสตรอยค์เป็นถนนคนเดินที่ประสบความสำเร็จและถูกนำไปเป็นต้นแบบในการพัฒนาถนนคนเดินในหลายประเทศ และแสดงให้เห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาพื้นที่ร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชน รวมถึงการปรับทัศนคติของผู้คนที่ม่ต่อการเดินเท้าหรือจักรยานในการเดินทาง

### 2.7.3 การพัฒนาโครงข่ายพื้นที่ว่างและย่านชุมชนของเมืองแวนคูเวอร์ ประเทศแคนาดา

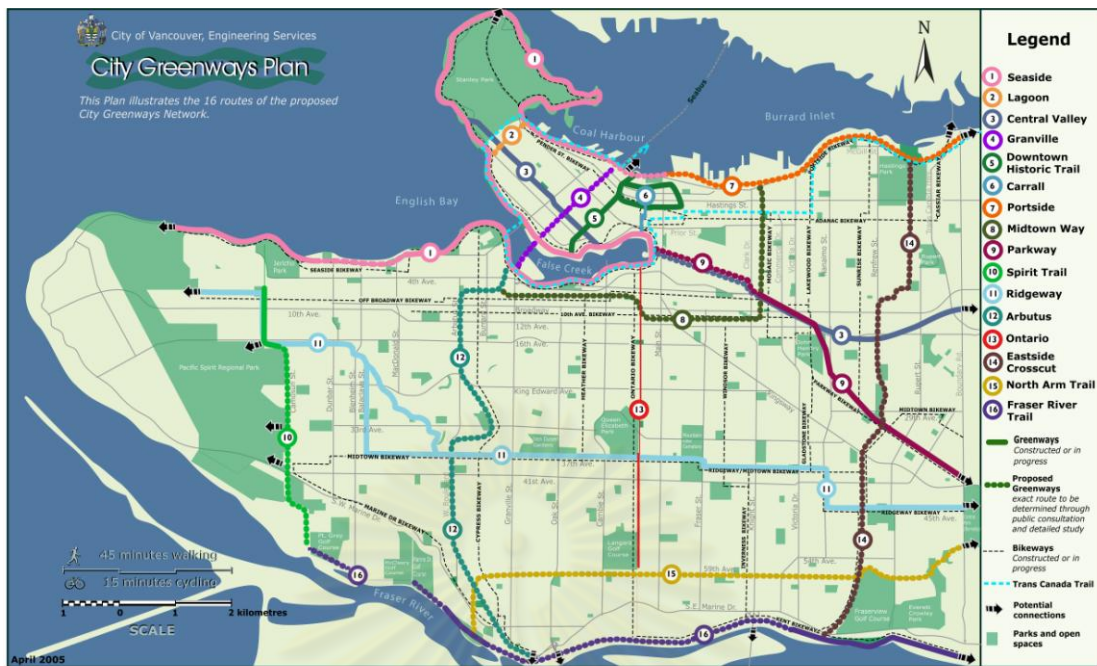
เมืองแวนคูเวอร์ (Vancouver) เป็นเมืองที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวและมีผู้พักอาศัยอยู่จำนวนมาก ที่ตั้งถูกล้อมด้วยชายฝั่งทะเลที่สวยงามซึ่งจัดเป็นพื้นที่ว่างขนาดใหญ่ถึงสามด้าน มีแม่น้ำจากเทือกเขา Rockies ไหลผ่านเมืองลงสู่ มหาสมุทรแปซิฟิก ทำให้ในเมืองมีพื้นที่ธรรมชาติและบรรยากาศที่สวยงาม กระบวนการวางผังเมืองพัฒนาต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี ค.ศ.1888 โดยเริ่มจัดตั้งหน่วยงานที่ดูแลจัดการสวนสาธารณะขึ้น ซึ่งทำให้พื้นที่ที่มีคุณค่าได้รับการปกป้อง ใน Report on the Planning of Greater Vancouver ปีค.ศ. 1915 กล่าวถึงการพัฒนาเมืองและชุมชนโดยพิจารณาถึงปัจจัยทั้งทางด้านสังคม เศรษฐกิจ และสภาพทางกายภาพในแต่ละพื้นที่ของเมืองเพื่อรองรับการใช้ประโยชน์ในด้านต่างๆ และเชื่อมโยงพื้นที่เหล่านั้นเข้าด้วยกัน จนในปี ค.ศ. 1926 ได้มีการจัดตั้ง Vancouver Town Planning Commission ซึ่งถือเป็นการเริ่มต้นวางผังเมืองอย่างเป็นทางการ

เมืองแวนคูเวอร์ใช้แนวความคิดเส้นทางสีเขียวในการเชื่อมต่อพื้นที่ว่างเข้าด้วยกัน เพื่อเป้าหมายในการสงวนรักษาพื้นที่ธรรมชาติ ทรัพยากร รวมถึงเพื่อสร้างพื้นที่นันทนาการและลดการใช้รถยนต์ โดยการพัฒนาแบ่งเป็นสองระดับคือ 1) ในระดับย่านหรือระดับชุมชน โดยเน้นพื้นที่สีเขียวเป็นแนวยาวหรือเส้นทางเดินรวมถึงพื้นที่สีเขียวขนาดเล็ก และ2) ในระดับเมือง เป็นพื้นที่ขนาดใหญ่หรือ Green Zone ซึ่งเป็นการรักษาพื้นที่ธรรมชาติ พื้นที่เกษตรกรรมรวมถึงแหล่งน้ำ และเชื่อมโยงพื้นที่เหล่านั้นเข้ากับชุมชนในพื้นที่เมืองผ่านโครงข่ายพื้นที่ว่าง

การวางแผนผังโครงข่ายเส้นทางสีเขียวของเมืองแบ่งออกเป็น 16 เส้นทาง มีลักษณะแตกต่างกัน เช่น เส้นทางริมทะเล เส้นทางริมทะเลสาบ เส้นทางชมเมือง เป็นต้น เมื่อดำเนินเสร็จสิ้นจะทำให้การสัญจรทางเท้าในเมืองใช้เวลาไม่เกิน 25 นาที และไม่เกิน 10 นาทีสำหรับการใช้จักรยาน โดยจุดมุ่งหมายหลักในการวางแผนผังโครงข่ายเส้นทางสีเขียวของเมืองคือ

- 1) ทำให้การสัญจรทางเท้ามีความน่าสนใจ
- 2) ทำให้การใช้จักรยานมีความปลอดภัยและสะดวกสบาย
- 3) ลดการใช้รถยนต์
- 4) สร้างพื้นที่สีเขียวและเส้นทางสีเขียวให้มากขึ้น
- 5) ใช้งานศิลปะ (public art) ทำให้เส้นทางสีเขียวน่าสนใจมากขึ้น





ภาพที่ 2.15 City Greenways Plan ของเมืองแวนคูเวอร์ ปี 2005

ที่มา: <http://vancouver.ca/engsvcs/streets/greenways/city/index.htm>

จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องทำให้เข้าใจและสามารถวางแผนการทำงานได้ชัดเจนขึ้น นอกจากนี้ปัจจัยด้านสังคม เศรษฐกิจ และสภาพทางกายภาพของพื้นที่แล้ว ควรศึกษาปัจจัยด้านผู้ใช้เพื่อให้ได้แนวทางการพัฒนาที่ได้สอดคล้องกับลักษณะการใช้งานและกิจกรรมที่เกิดขึ้นจริงในพื้นที่ รวมถึงคุณค่าที่มีอยู่ของพื้นที่นั้นๆ การเสนอแนะ โครงข่ายพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้า รวมถึงการสร้างทัศนคติที่ดีต่อการสัญจรทางเท้าให้ผู้คนโดยทั่วไป อาจช่วยเพิ่มพื้นที่สีเขียวและศักยภาพในการเข้าใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างและช่วยรักษาความเป็นย่านการค้าเก่าให้กับเขตบางรักได้ในระดับหนึ่ง ซึ่งควรได้รับการสนับสนุนและติดตามผลอย่างจริงจังจากทั้งหน่วยงานของรัฐและองค์กรเอกชน เพื่อให้เกิดพัฒนาที่ต่อเนื่องและมีแผนการดำเนินงานที่ชัดเจน

## บทที่ 3

### ระเบียบวิธีการศึกษา

#### 3.1 กรอบแนวความคิดของการศึกษา

กระบวนการทำงานของการศึกษาครั้งนี้มาจากการศึกษาแนวความคิดเรื่องพื้นที่ว่าง สาธารณะที่ดีและองค์ประกอบพื้นฐานที่สำคัญ เป็นการค้นหาศักยภาพของพื้นที่ว่างเพื่อการเชื่อมโยงพื้นที่ว่างสาธารณะและกึ่งสาธารณะอย่างเป็นกระบวนการ โดยทำการศึกษาคูณสมบัติของพื้นที่ว่างในด้านต่างๆ ทั้งรูปแบบ ลักษณะทางกายภาพ คุณค่า รวมถึงบทบาทที่มีต่อเขตบางรักและชีวิตประจำวันของสาธารณชนที่เกี่ยวข้อง โดยแบ่งการทำงานเป็น 2 ขั้นตอนคือ 1) ระดับการออกแบบโครงข่าย และ 2) ระดับการออกแบบพื้นที่

ในระดับการออกแบบโครงข่ายแบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ส่วนคือ 1.1) บริบทของเขตบางรัก เช่น สภาพของพื้นที่ ศักยภาพ คุณค่าและบรรยากาศรวมถึงนโยบายและยุทธศาสตร์ในการพัฒนาพื้นที่ 1.2) การสร้างความเชื่อมต่อโดยศึกษาแนวคิด วิธีการและข้อพิจารณาที่ใช้ในการพัฒนาโครงข่ายพื้นที่ว่างในเมือง เส้นทางสีเขียว และการสัญจรทางเท้า ส่วนในระดับการออกแบบพื้นที่แบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ส่วนคือ 2.1) พื้นที่ว่าง โดยทำการศึกษาทั้งในส่วนของแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องเพื่อหาเกณฑ์ในการคัดเลือกพื้นที่ว่างมีศักยภาพเป็นพื้นที่ในโครงข่าย องค์ประกอบพื้นฐานที่สำคัญของพื้นที่ว่างโดยองค์กร PPS และการลงสำรวจพื้นที่จริงเพื่อเก็บข้อมูลพื้นที่ว่าง 2.2) ผู้ใช้พื้นที่ โดยทำการศึกษาแนวคิดเรื่องลักษณะของผู้ใช้พื้นที่ว่างสาธารณะและประเภทของกิจกรรมในพื้นที่ว่างสาธารณะ(Gehl, 1987) และข้อมูลด้านพฤติกรรม กิจกรรมรวมถึงความคิดเห็นที่มีต่อการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะและการสัญจรทางเท้า

##### 3.1.1 ระดับการออกแบบโครงข่าย

ในระดับการออกแบบโครงข่ายแบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ส่วนคือ

1) **บริบทของเขตบางรัก** โดยทำรวบรวมและศึกษาข้อมูลของพื้นที่เขตบางรัก เช่น ความเป็นมาของพื้นที่ สภาพปัจจุบัน ศักยภาพ คุณค่า บรรยากาศและกิจกรรมในพื้นที่ รวมถึงนโยบาย และยุทธศาสตร์ในการพัฒนาพื้นที่ของสำนักงานเขตบางรักและของกรุงเทพมหานคร

2) **การสร้างความเชื่อมต่อ** โดยศึกษาถึงแนวคิด วิธีการและข้อพิจารณาที่ใช้ในการสร้างการเชื่อมต่อพื้นที่ว่าง แนวทางการพัฒนาโครงข่ายพื้นที่ว่างในเมือง การสร้างเส้นทางสีเขียว และการสัญจรทางเท้า เพื่อให้ได้โครงข่ายที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่และรองรับการใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

### 3.1.2 ระดับการออกแบบพื้นที่

ในระดับการออกแบบพื้นที่แบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ส่วนคือ

- 1) ข้อมูลด้านพื้นที่ว่าง โดยทำการศึกษาทั้งในส่วนของแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องเพื่อหาเกณฑ์ในการคัดเลือกพื้นที่ว่างมีศักยภาพเป็นพื้นที่ในโครงข่าย องค์ประกอบพื้นฐานที่สำคัญของพื้นที่ว่าง นำมาผนวกกับข้อมูลจากการลงสำรวจพื้นที่จริง
- 2) ด้านผู้ใช้พื้นที่ โดยทำการศึกษาแนวคิดเรื่องลักษณะของผู้ใช้พื้นที่ว่างสาธารณะ และประเภทของกิจกรรมในพื้นที่ว่างสาธารณะ และข้อมูลด้านพฤติกรรม กิจกรรมรวมถึงความคิดเห็นที่มีต่อการสัญจรและการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะ

## 3.2 วิธีดำเนินการศึกษา

### 3.2.1 การเก็บข้อมูล

วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสำรวจพื้นที่ และการเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร มีรายละเอียดดังนี้

1) ข้อมูลจากการสำรวจพื้นที่ แบ่งการสำรวจออกเป็น 2 ลักษณะคือ 1) การสำรวจพื้นที่เบื้องต้นโดยการสำรวจอย่างกว้าง (windshield survey) เป็นการสำรวจและเก็บข้อมูลทั่วไปเพื่อใช้เป็นแนวทางในการกำหนดคำถามและวัตถุประสงค์การวิจัย และ 2) การสำรวจพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูล ใช้วิธีการเดินเพื่อสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ การสัญจรทางเท้า ที่ตั้งของกิจกรรมและสถานที่สำคัญต่างๆ รวมถึงการสอบถามความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประชาชนทั่วไปเกี่ยวกับพฤติกรรม ปัญหาการใช้งานพื้นที่ว่างและเส้นทางการสัญจรทางเท้า

2) ข้อมูลจากการศึกษาเอกสาร แบ่งการศึกษาดังกล่าวออกเป็น 2 ลักษณะคือ 1) การศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่เขตบางรัก ทั้งด้านเอกสาร หนังสือ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ ภาพถ่ายดาวเทียม และ 2) ข้อมูลเกี่ยวกับแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ แนวความคิดเรื่องเมือง การเชื่อมต่อพื้นที่ว่างในเมือง การสัญจรทางเท้า กิจกรรมและผู้ใช้งานพื้นที่ว่าง ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะภูมิอากาศกับการสัญจรทางเท้า งานวิจัยที่เกี่ยวข้องและกรณีศึกษา โดยนำหลักการและเกณฑ์การพิจารณาที่ได้ไปใช้ในการบวกราคาคัดเลือกพื้นที่ว่างและการวางผังโครงข่ายต่อไป

### 3.2.2 ข้อมูลและการใช้ข้อมูล

1) การรวบรวมข้อมูลพื้นที่ว่างเพื่อใช้เป็นแผนที่ฐาน การศึกษาพื้นที่ว่างใช้ข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ของเขตบางรักจากฝ่ายแผนที่ สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร และจากบริษัท ESRI THAILAND ซึ่งเป็นผู้ให้บริการด้านข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์เป็นฐานข้อมูลหลัก เพื่อหา



ตำแหน่งพื้นที่ว่างที่มีอยู่ โดยทำการปรับปรุงแผนที่ให้ทันสมัยด้วยการเปรียบเทียบข้อมูลกับภาพถ่ายดาวเทียมเพื่อตรวจสอบสภาพการใช้ประโยชน์พื้นที่จริงในปัจจุบัน ประกอบกับการลงสำรวจพื้นที่อย่างกว้าง และทำการปรับข้อมูลแผนที่ด้านพื้นที่ว่างตามสภาพการใช้งานจริงเพื่อให้ได้แผนที่สำหรับใช้เป็นแผนที่ฐานในการศึกษา

2) การคัดเลือกพื้นที่ว่างที่มีศักยภาพเป็นพื้นที่ในโครงข่ายพื้นที่ว่าง จากการทบทวนวรรณกรรมเรื่องลักษณะของพื้นที่ว่างสาธารณะและกิ่งสาธารณะที่ตีซึ่งเขียนไว้โดย Marcus and Francis (1990) และองค์กร PPS พบว่าคุณสมบัติพื้นฐานสำคัญที่นำมาใช้ในการคัดเลือกพื้นที่ประกอบด้วย

2.1) ความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่

2.2) การมองเห็นได้ง่ายจากเส้นทางการสัญจร

2.3) การเปิดโอกาสหรือสามารถพัฒนาให้สาธารณชนเข้ามาใช้พื้นที่ได้

การเก็บข้อมูลตามคุณสมบัติดังกล่าวใช้การลงสำรวจพื้นที่โดยการเดินตามแผนที่ฐานที่ได้จากขั้นตอนแรก บันทึกข้อมูล และสร้างแผนที่ตำแหน่งพื้นที่ว่างตามลักษณะการเข้าถึงจากโครงข่ายถนนตามลำดับศักดิ์และการเชื่อมต่อโดยออกเป็น 3 กลุ่มประกอบด้วยถนนสายหลัก ถนนสายรอง และ ถนนสายย่อยหรือซอย และบันทึกข้อมูลการจำแนกสภาพความสามารถใช้งานโดยสาธารณะชนตามลักษณะการดูแลจัดการพื้นที่โดยหน่วยงานของรัฐหรือองค์กรเอกชน

3) การจำแนกคุณค่าและบทบาทของพื้นที่ว่าง การจำแนกคุณค่าและบทบาทของพื้นที่ว่างในเขตบางรักพิจารณาในเชิงเศรษฐกิจ คุณค่าเชิงวัฒนธรรม และ คุณค่าเชิงันทนาการและสุนทรียภาพดังที่เคยนำเสนอโดย สุภาดา ศรีสารคาม (2550) ข้อมูลที่ได้นำมาวิเคราะห์ร่วมกับแนวความคิดเรื่องคุณสมบัติเชิงคุณค่าของพื้นที่ว่างซึ่งได้จำแนกกิจกรรมหลักด้านการเชื่อมโยงพื้นที่ว่างตามพฤติกรรมผู้ใช้ออกเป็นกิจกรรมจำเป็น กิจกรรมทางเลือก (Gehl, 1987) ในการวิจัยครั้งนี้เลือกพิจารณาผู้ใช้หลัก 3 กลุ่มประกอบด้วย ผู้พักอาศัยในพื้นที่ ผู้มาทำงานในพื้นที่และนักท่องเที่ยวพักในพื้นที่ โดยพิจารณาเขตอิทธิพลของผู้ใช้แต่ละกลุ่มจากจุดเริ่มต้นการเดินทาง (origin) ของผู้ใช้ที่อยู่รวมกันเป็นกลุ่มหรือชุมชน และแหล่งกิจกรรมหรือจุดหมายปลายทาง (destination) ภายในพื้นที่

4) การเชื่อมต่อพื้นที่ว่างและวางแผนผังโครงข่าย ในขั้นตอนนี้ใช้ข้อมูลพื้นที่ว่างทั้งหมดที่ได้จากการสำรวจและคัดแยกบทบาทเชิงคุณค่าของพื้นที่มาพิจารณาสร้างการเชื่อมต่อเข้าด้วยกันเป็นลักษณะโครงข่าย โดยใช้แนวคิดการเชื่อมต่อกิจกรรมประเภทเดียวกันเข้าด้วยกัน และรัศมีเดินต่อกันในระยะ 200 เมตรซึ่งเป็นระยะทางที่ผู้ใช้ตัดสินใจเดินได้ง่ายตามอ้างถึง Harris (1997) เข้าด้วยกัน เพื่อการออกแบบระบบการเชื่อมต่อที่สอดคล้องกับลักษณะกิจกรรมของโครงข่ายนั้นๆ

5) การเลือกตัวอย่างโครงข่ายเพื่อเป็นกรณีศึกษา ในการเชื่อมต่อและออกแบบพื้นที่ว่างแต่ละโครงข่ายจำเป็นต้องศึกษาศักยภาพ, ปัญหา และแนวทางแก้ไขของเส้นทางเชื่อมต่อ และพื้นที่ว่างแต่ละตำแหน่ง เพื่อให้การเชื่อมต่อพื้นที่ว่างในแต่ละโครงข่ายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ กระบวนการนี้แสดงโดยการศึกษาตัวอย่างโครงข่าย โดยเลือกโครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มกิจกรรมจำเป็นเป็นหลัก และกลุ่มกิจกรรมทางเลือกเป็นหลักประเภทละ 1 กลุ่ม โดยใช้เกณฑ์พิจารณาจากการทบทวนวรรณกรรมเรื่องปัจจัยที่ทำให้พื้นที่ว่างสาธารณะประสบความสำเร็จโดยองค์กร PPS ประกอบด้วย 1) การเข้าถึงและการเชื่อมต่อ 2) ความสะดวกสบายและภาพลักษณ์ 3) ประโยชน์ใช้สอย กิจกรรม และการสร้างปฏิสัมพันธ์ระหว่างผู้ใช้พื้นที่ และทำการศึกษาดูอย่างโครงข่ายที่ได้ในรายละเอียดขั้นต่อไป

### 3.3 การศึกษาตัวอย่างโครงข่ายที่ใช้เป็นกรณีศึกษา

3.3.1 สร้างแผนผังโครงข่ายพื้นที่ว่างและเส้นทางการสัญจรตามสภาพการใช้งานจริงในปัจจุบัน โดยทำการศึกษาศักยภาพของพื้นที่ว่างแต่ละตำแหน่งและเส้นทางเชื่อมต่อแต่ละช่วงภายในโครงข่ายในประเด็นเรื่องบริบท สภาพการใช้งานปัจจุบันโดยชี้ให้เห็นถึงปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น

3.3.2 เสนอแนะแผนผังโครงข่ายพื้นที่ว่างและเส้นทางการสัญจรใหม่ โดยทำการเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาโครงข่ายที่เหมาะสม มีประสิทธิภาพ และมีความต่อเนื่องในการใช้งาน สะดวก สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่เขตบางรัก โดยรวมมิติด้านการอนุรักษ์ และสื่อความหมายของพื้นที่ ช่วยส่งเสริมให้เกิดบรรยากาศในการใช้งาน และเป็นการเพิ่มคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมได้

### 3.4 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

สรุปผลการศึกษา ปัจจัยต่างๆที่เกี่ยวข้องในการวางแผนผังโครงข่าย รวมถึงข้อเสนอแนะและข้อคิดเห็นเพิ่มเติมที่ได้จากกระบวนการศึกษาศักยภาพพื้นที่ว่างและการสร้างความเชื่อมต่อพื้นที่ว่างและเส้นทางการสัญจรในพื้นที่ย่านพาณิชย์กรรมเขตบางรัก เพื่อให้สามารถนำไปปรับใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาโครงข่ายพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้าในพื้นที่ที่มีบริบทใกล้เคียงกันได้

## บทที่ 4

### สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

#### 4.1 ที่ตั้งและอาณาเขต

เขตบางรักตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครชั้นใน และจัดอยู่ในกลุ่มกรุงเทพใต้เมื่อจัดตามลักษณะการแบ่งกลุ่มการปฏิบัติงานของสำนักงานเขต มีเนื้อที่ประมาณ 5.536 ตารางกิโลเมตร แบ่งเขตการปกครอง ออกเป็น 5 แขวง ประกอบด้วย แขวงมหาพฤฒาราม แขวงสีลม แขวงสุริยวงศ์ แขวงบางรัก และแขวงสี่พระยาโดยมีอาณาเขตติดต่อดังภาพที่ 4.1

##### 4.1.1 ทิศเหนือ

ติดต่อเขตปทุมวัน บริเวณพื้นที่ต่อเนื่องกับเขตบางรักด้านทิศเหนือเป็นพื้นที่ย่านพาณิชย์กรรมที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งเชื่อมต่อกับเขตบางรักโดยถนนพระราม 4 พื้นที่บริเวณถนนบรรทัดทองพื้นที่ย่านชุมชนและการย่านพาณิชย์กรรม และเป็นที่ตั้งของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

##### 4.1.2 ทิศใต้

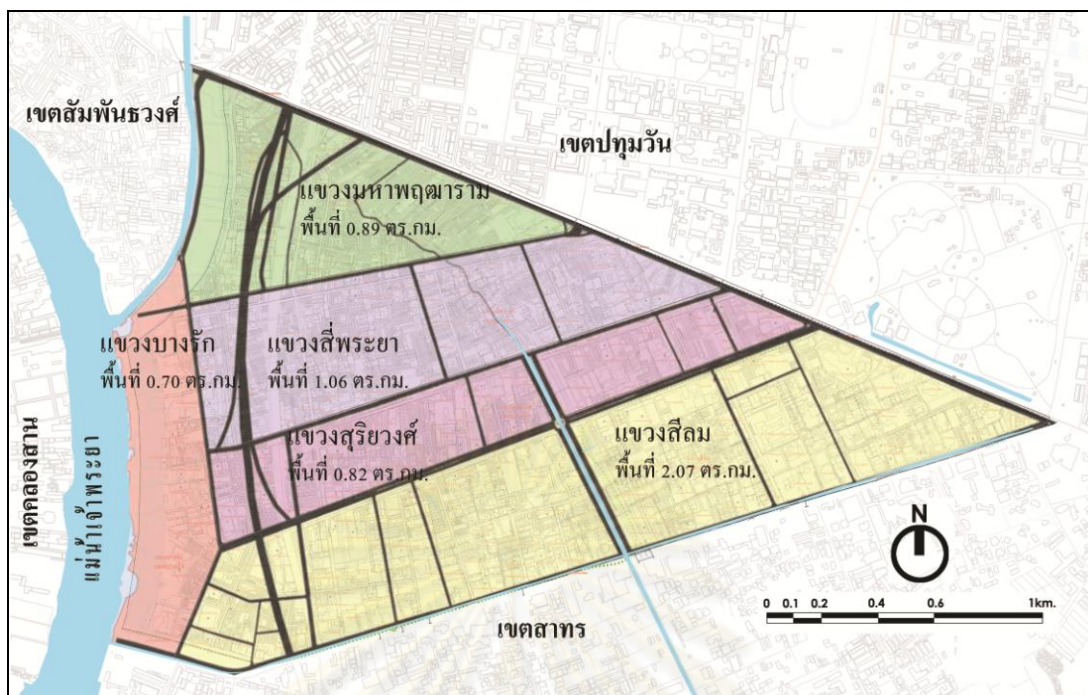
ติดต่อเขตสาทร บริเวณพื้นที่ต่อเนื่องกับเขตบางรักด้านทิศใต้เป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงานขนาดใหญ่ อาคารชุดพักอาศัย และบ้านพักอาศัย เชื่อมต่อกับเขตบางรักโดยถนนสาทร และต่อเนื่องไปพื้นที่อื่น โดยถนนนราธิวาสราชนครินทร์

##### 4.1.3 ทิศตะวันออก

ติดต่อเขตปทุมวันและเขตสาทร บริเวณที่ถนนพระราม 4 และถนนสาทรบรรจบกัน เป็นพื้นที่สวนลุมพินีและสวนลุมไนท์บาร์ชา เชื่อมโยงไปยังบริเวณถนนเพลินจิตและเขตคลองเตย ซึ่งเป็นที่ตั้งของท่าเรือคลองเตย

##### 4.1.4 ทิศตะวันตก

ติดต่อเขตสัมพันธวงศ์ และแม่น้ำเจ้าพระยา เขตสัมพันธวงศ์เป็นชุมชนชาวจีนและย่านการค้าเก่าแก่ มีความสำคัญทั้งทางด้านเศรษฐกิจและวัฒนธรรม แม่น้ำเจ้าพระยามีความสำคัญทางด้านวิถีชีวิตและการขนส่งสินค้ามาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน มีเรือโดยสารให้บริการจากท่าเรือนนทบุรีจนถึงท่าเรือราษฎร์บูรณะ ท่าเรือข้ามฝั่งเชื่อมต่อกับพื้นที่เขตบางรักและพื้นที่เขตคลองสาน



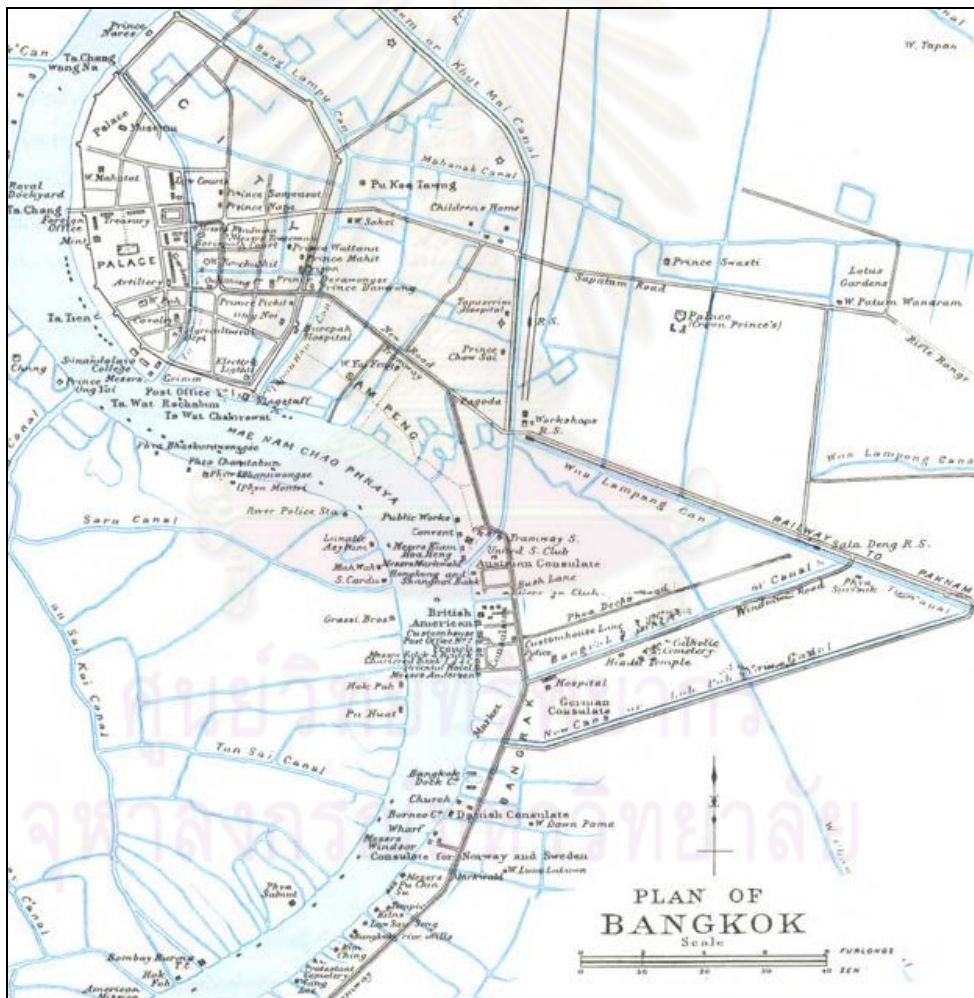
ภาพที่ 4.1 การแบ่งเขตการปกครองของเขตบางรัก

#### 4.2 ความเป็นมาและพัฒนาการของเขตบางรัก

เขตบางรักเป็นย่านการค้าเก่าแก่อายุมากกว่าหนึ่งร้อยปี มีพัฒนาการต่อเนื่องมาตั้งแต่สมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น ในอดีตพื้นที่เขตบางรักเป็นท่าจอดเรือที่สำคัญ มีเรือสินค้าจากต่างประเทศมาจอดเทียบท่า ทำให้เกิดเป็นย่านชุมชนที่มีความหลากหลายทางเชื้อชาติ ภาษา และวัฒนธรรม ทั้งชาวตะวันตก ชาวจีน ชาวมอญ รวมถึงชาวฮินดูและอิสลามซึ่งตามหลักฐานพบว่ามีที่ตั้งชุมชนอยู่บริเวณพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา และพื้นที่ใกล้เคียง ดังเห็นได้จากชุมชนดั้งเดิมและศาสนสถานต่างๆที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ ในช่วงสมัยรัชกาลที่ 4 มีชาวตะวันตกเข้ามาอาศัยอยู่ในพื้นที่มากขึ้นทำให้มีการสร้างโบสถ์คริสต์ โรงพยาบาล และโรงเรียนตามอย่างตะวันตกขึ้น ซึ่งยังคงอยู่ถึงปัจจุบัน เช่น สถานทูตโปรตุเกส สถานทูตฝรั่งเศส เป็นต้น ความเจริญก้าวหน้าทางด้านการค้าทำให้เกิดการสร้างถนนตรงขึ้น หรือถนนพระราม 4 ในปัจจุบัน เพื่อเชื่อมต่อพื้นที่กรุงเทพมหานครชั้นในกับปากคลองพระโขนงโดยการขุดคลองและนำดินมาถม สร้างถนนหัวลำโพง ถนนเจริญกรุงเพื่อเชื่อมพื้นที่กรุงเทพมหานครชั้นในกับท่าเรือบางคอแหลม รวมถึงการสร้างถนนสายสำคัญอื่นๆในเวลาต่อมา เช่น ถนนสีลม ถนนสาทร (เดิมเรียกถนนเจ้าสัวยม) ถนนสุรวงศ์ ถนนสี่พระยา รวมถึงถนนซอยต่างๆ เช่น ถนนปั้น ถนนเดโช ถนนประมวญ เป็นต้น ในช่วงสมัยรัชกาลที่ 5 ขุนนางรุ่นใหม่และผู้มีฐานะมองเห็นว่าบริเวณถนนสีลม และถนนสาทรเป็นทำเลที่มีอากาศดีและอยู่ใกล้เขตพระนครชั้นในเดินทางได้สะดวก จึงมาจับจองพื้นที่เพื่อสร้างที่พักอาศัยมากขึ้น ส่งผลให้เกิดการจัดสรรที่ดินขึ้นเป็นครั้งแรกของประเทศไทย

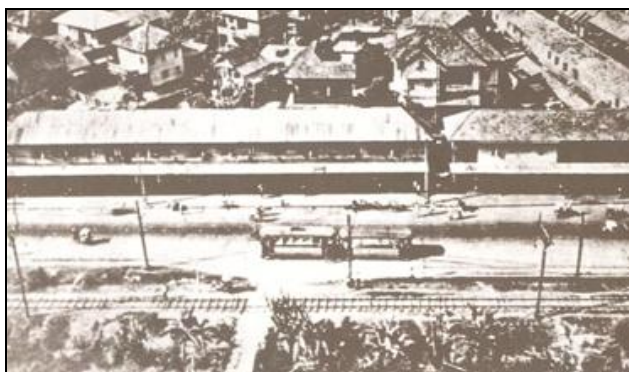


ในพ.ศ. 2450 ได้มีการประกาศจัดตั้งอำเภอบางรักขึ้น โดยประกาศกระทรวงนครบาลเมื่อวันที่ 6 มิถุนายน ร.ศ. 127 หลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พื้นที่พาณิชย์กรรมเริ่มขยายตัวจากถนนเจริญกรุงไปสู่พื้นที่อื่น ๆ มากขึ้น พื้นที่เกษตรกรรมเปลี่ยนเป็นย่านพักอาศัยและย่านการค้า สิ่งปลูกสร้างเริ่มขยายตัวจากแนวเส้นทางคมนาคมหลัก ผลจากการใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1-3 (ปีพ.ศ. 2504-พ.ศ.2519) ที่มุ่งเน้นความสำคัญด้านเศรษฐกิจและระบบโครงสร้างขั้นพื้นฐาน (เชิงชาญ แสงวิสุทธิ, 2549) ดึงดูดประชากรเข้ามายังกรุงเทพมหานครและพื้นที่เขตบางรัก ทำให้รูปแบบการใช้ที่ดินและกิจกรรมต่างๆเปลี่ยนแปลงไป เริ่มมีห้างสรรพสินค้า สำนักงาน โรงแรม เกิดขึ้นในพื้นที่ พัฒนาการที่ต่อเนื่องทำให้พื้นที่ว่างและรูปแบบอาคารเดิมถูกแทนที่ด้วยอาคารสูง อาคารสำนักงาน และอาคารชุดพักอาศัยดังเช่นปัจจุบัน

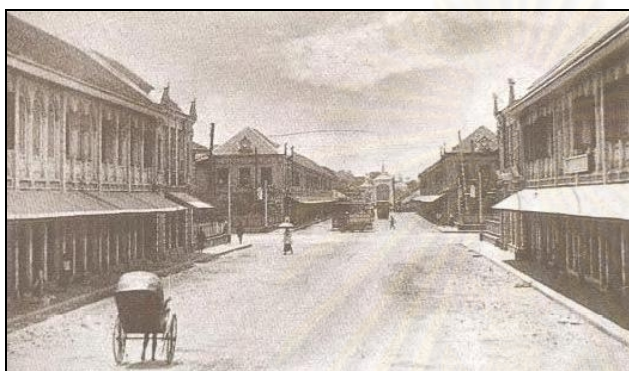


ภาพที่ 4.2 แผนที่บริเวณเขตบางรักปี พ.ศ. 2430 (กรมแผนที่ทหาร อ้างถึงใน เชิงชาญ แสงวิสุทธิ, 2549)





ภาพที่ 4.3  
ถนนตรงหรือถนนพระราม 4 เชื่อมต่อชุมชน  
ชาวจีนและปากคลองพระโขนง



ภาพที่ 4.4  
ถนนเจริญกรุงเชื่อมต่อพื้นที่เขาวราช บางรัก  
และท่าเรือบางคอกแหลม



ภาพที่ 4.5 ถนนสาทร  
บริเวณที่มีการสร้างถนนและจัดสรรที่ดิน  
เป็นครั้งแรกโดยเอกชน



ภาพที่ 4.6  
ถนนสีลมมีการเดินทางด้วยรถรางและ  
ให้บริการรถเมล์โดยสารนายเลิศ

ที่มา: สำนักงานเขตบางรัก (อ้างถึงใน เจริญชัย แสงวิสุทธิ, 2549)

### 4.3 ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตบางรัก

#### 4.3.1 พื้นที่ใช้สอยและสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดิน

พื้นที่เขตบางรักมีลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมตามแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549 แต่จากข้อมูลแผนที่สารสนเทศภูมิศาสตร์แสดงสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันของเขตบางรักจากสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร (แผนที่ 4.1) และข้อมูลพื้นที่ใช้สอยของเขตบางรักในปีพ.ศ.2551 (ตาราง 4.1) พบว่ามีลักษณะผสมผสาน เนื่องจากมีการใช้ประโยชน์ที่ดินหลายประเภทประกอบด้วยที่พักอาศัย พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม คลังสินค้า สถาบันราชการและรัฐวิสาหกิจ สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา นันทนาการ ที่ว่าง ถนน และแหล่งน้ำ โดยเป็นการใช้พื้นที่เชิงพาณิชยกรรมมากที่สุดคือ 1.674 ตร.กม. รองลงมาคือเชิงที่พักอาศัย 1.167 ตร.กม. ซึ่งแนวโน้มการใช้ประโยชน์ที่ดินของเขตบางรักยังคงเป็นเป็นเชิงที่พักอาศัยและเชิงพาณิชยกรรม ดังเห็นได้จากสถิติจำนวนและพื้นที่อาคารที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้างในพื้นที่เขตบางรักในช่วงที่ผ่านมา (ตาราง4.2)

ตารางที่ 4.1 พื้นที่ใช้สอยของเขตบางรักปี พ.ศ. 2551 แยกตามประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน

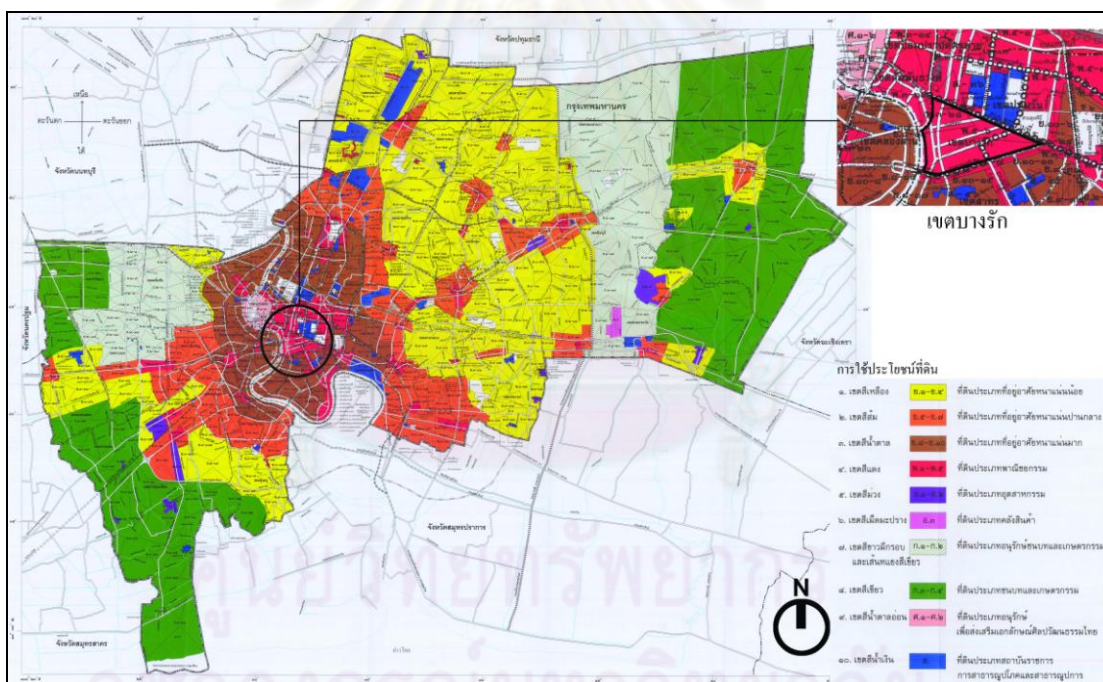
จำนวนพื้นที่ใช้สอยของเขตบางรักในปี พ.ศ. 2551	
การใช้ประโยชน์ที่ดิน	พื้นที่ (ตร.กม.)
ที่พักอาศัย	1.167
พาณิชยกรรม	1.674
อุตสาหกรรม	0.027
คลังสินค้า	0.017
สถาบันราชการ รัฐวิสาหกิจ	0.19
สถาบันการศึกษา	0.162
สถาบันศาสนา	0.119
นันทนาการ	0.029
ที่ว่าง	0.897
ถนน	1.049
แหล่งน้ำ	0.205
รวม	5.536

ที่มา: กองนโยบายและแผนงาน สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 4.2 สถิติจำนวนและพื้นที่ของอาคารที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้างในเขตบางรัก  
จำแนกตามประเภทการใช้สอยอาคาร

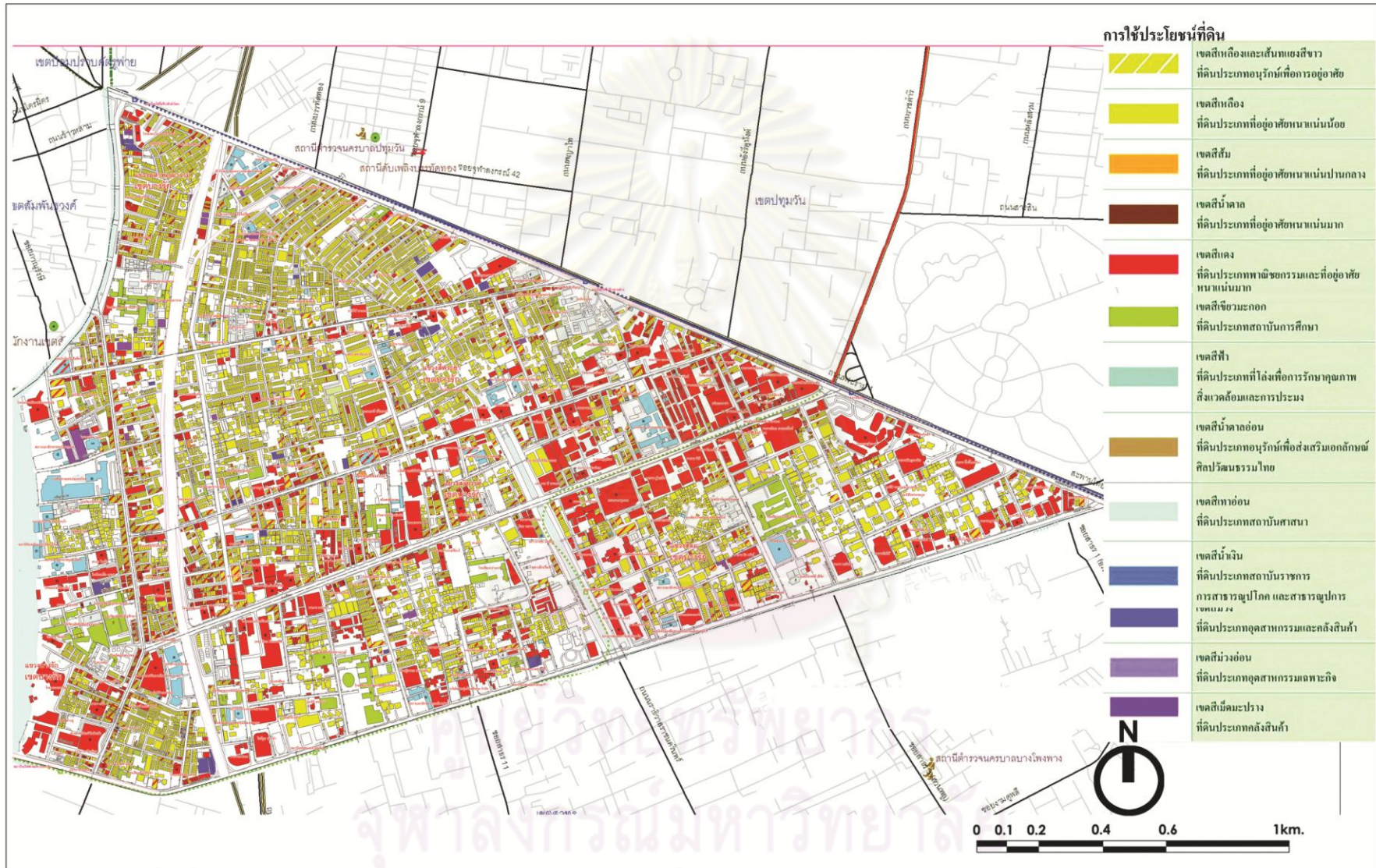
ปี	ประเภทการใช้สอยอาคาร											
	พักอาศัย		พาณิชย์		พาณิชย์-พักอาศัย		สถานการศึกษา		สถาบัน-องค์กรอิสระ		รวม	
	ราย	พื้นที่ (ตร.ม.)	ราย	พื้นที่ (ตร.ม.)	ราย	พื้นที่ (ตร.ม.)	ราย	พื้นที่ (ตร.ม.)	ราย	พื้นที่ (ตร.ม.)	ราย	พื้นที่ (ตร.ม.)
2544	4	20,229.00	1	762			1	23,542.00	1	590	7	45,123.00
2546	4	38,452.00	1	11,922.00	1	29,245.00	-	-	-	-	6	79,619.00
2550	8	43,538	1	112,204	1	24,352	-	-	-	-	15	219,277
2551	7	52,288.00	3	196,093.00	1	5,193.00	-	-	-	-	15	360,573.00
2552	6	114,960.00	3	17,418.00	-	-	-	-	-	-	9	132,378.00

ที่มา: ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร



ภาพที่ 4.7 แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549





แผนที่ 4.1 ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินของเขตบางรัก  
ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, 2552.

1) การใช้ที่ดินเชิงที่พักอาศัย จากแผนที่ 4.1 แสดงให้เห็นว่าการใช้ที่ดินเชิงที่พักอาศัยกระจายตัวอยู่ทั่วทั้งพื้นที่เขตบางรัก และมีหนาแน่นบริเวณแขวงสี่พระยาและแขวงมหาพฤฒาราม การพักอาศัยเมื่อพิจารณาตามลักษณะของอาคารสามารถแบ่งได้เป็น 2 กลุ่มใหญ่ๆคือ

1.1) อาคารพักอาศัยประเภทอาคารสูง หมายถึง อาคารที่ใช้ประโยชน์เพื่อการอยู่อาศัยทั้งกลางวันและกลางคืน อย่างชั่วคราวและอย่างถาวร ซึ่งมีความสูงตั้งแต่ 6 ชั้นขึ้นไป โดยมีจำนวนห้องพักอาศัยหลายห้องรวมกันในอาคารเดียวกัน ในแต่ละห้องพักประกอบด้วย ห้องนอน ห้องรับแขก ห้องครัวและห้องน้ำ (สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, 2548) อาคารพักอาศัยประเภทนี้คือ อาคารชุดพักอาศัยและโรงแรมต่างๆ ข้อมูลจากศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานครระบุว่าโรงแรมในเขตบางรักเมื่อปี พ.ศ. 2552 มีจำนวน 25 แห่งโดยพบโรงแรมขนาดใหญ่บริเวณพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาและถนนสายหลักภายในพื้นที่ นอกจากนี้ข้อมูลจากกรมที่ดินเมื่อปี พ.ศ. 2553 ระบุว่าอาคารชุดพักอาศัยที่จดทะเบียนเรียบร้อยแล้วภายในพื้นที่เขตบางรักมีจำนวน 31 แห่ง

1.2) อาคารพักอาศัยที่ไม่ใช่อาคารสูง หมายถึง อาคารที่ใช้พักอาศัยที่มีความสูงระหว่าง 1-6 ชั้น เช่นบ้านเดี่ยว ตึกแถว ทาวน์เฮาส์ เคหะชุมชน แฟลต อพาร์ทเมนต์ เป็นต้น หรืออยู่ร่วมกันเป็นชุมชนที่มีรูปแบบและขนาดแตกต่างกันไป ข้อมูลของสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานครเมื่อปี พ.ศ. 2548 ระบุว่าพื้นที่เขตบางรักมีชุมชนจำนวน 16 แห่งประกอบด้วย

1.2.1) ชุมชนแออัดจำนวน 3 แห่ง คือชุมชนซอยหลังวัดหัวลำโพง ชุมชนซอยพิพัฒน์ 2 และชุมชนซอยไวดี

1.2.2) ชุมชนเมือง 12 แห่ง คือชุมชนตรอกห้านาย ชุมชนซอยวัดมหาพฤฒาราม ชุมชนซอยพระนครเศ ชุมชนซอยจอมสมบูรณ ชุมชนตรอกขุนนาวา ชุมชนหลังวัดแก้วแจ่มฟ้า ชุมชนซอยสองพระ ชุมชนสมบูรณปัญญา ชุมชนซอยสันติภาพ ชุมชนตลาดสดเพชรพลอย ชุมชนซอยวัดม่วงแคและมีสัตยิดฮารุนและชุมชนศรีเวียง

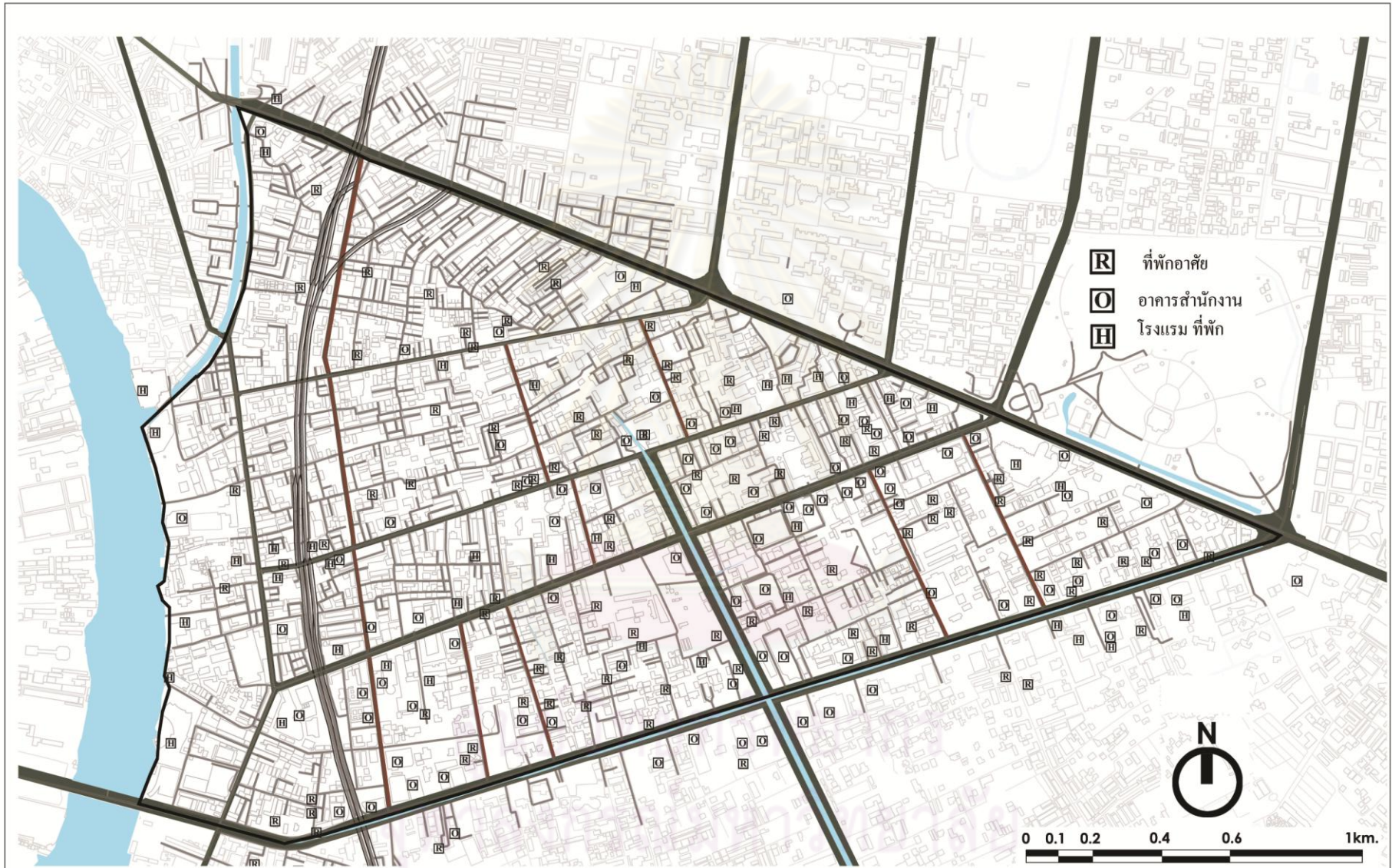
1.2.3) เคหะชุมชน 1 แห่ง คือชุมชนแฟลตตำรวจนครบาลบางรัก

ตารางที่ 4.3 สถิติจำนวนและพื้นที่ของอาคารที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้างในเขตบางรัก จำแนกตามกลุ่มความสูง

ปี	กลุ่มความสูง							
	1 - 5 ชั้น		6 - 10 ชั้น		11 ชั้นขึ้นไป		รวม	
	ราย	พื้นที่(ตร.ม.)	ราย	พื้นที่(ตร.ม.)	ราย	พื้นที่(ตร.ม.)	ราย	พื้นที่(ตร.ม.)
2544	3	5,128.00	4	39,995.00	-	-	7	45,123.00
2546	-	-	4	31,822.00	2	47,797.00	6	79,619.00
2550	7	14,336	4	17,187	4	187,754	15	219,277
2551	1	7,680.00	8	40,280.00	6	312,613.00	15	360,573.00
2552	2	2,341.00	2	5,204.00	5	124,833.00	9	132,378.00

ที่มา: ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร





แผนที่ 4.2 ตำแหน่งที่พักอาศัย, โรงแรม, อาคารสำนักงาน

ที่มา: ข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ และการสำรวจพื้นที่

สัญลักษณ์

ขอบเขตเขตอาคาร	โครงข่ายถนนสายหลัก	โครงข่ายถนนสายย่อยหรือซอย
แม่น้ำ ภูเขา คลอง	โครงข่ายถนนสายรอง	แนวพื้นที่ว่างได้ทางพิเศษศรีรัช

2) การใช้ที่ดินเชิงพาณิชย์กรรม การใช้ที่ดินเชิงพาณิชย์กรรมที่พบในพื้นที่ที่มีความหลากหลาย เช่นอาคารสำนักงาน ร้านอาหาร ร้านค้าปลีก ห้างสรรพสินค้า ตลาด โรงแรม โฮว์รูม เป็นต้น ลักษณะการใช้ที่ดินเชิงพาณิชย์กรรมกระจายตัวอยู่ทั่วพื้นที่ รวมถึงอาคารที่พักอาศัยกึ่งพาณิชย์ด้วย และหนาแน่นบริเวณถนนสีลม ถนนสุรวงศ์ ถนนสาทร และถนนเจริญกรุง การใช้ที่ดินประเภทที่พักอาศัยกึ่งพาณิชย์กรรมมักพบในย่านชุมชน

3) การใช้ที่ดินเชิงอุตสาหกรรมและคลังสินค้า อุตสาหกรรมและคลังสินค้าที่พบในพื้นที่เป็นอุตสาหกรรมขนาดเล็กใช้พื้นที่น้อย อุตสาหกรรมที่พบ เช่น การผลิตอัญมณี ของแต่งบ้าน เฟอร์นิเจอร์ มีร้านเครื่องประดับและของแต่งบ้านจำนวนมากบริเวณริมถนนเจริญกรุง คลังสินค้าที่พบเป็นคลังสินค้าขนาดเล็กใช้เก็บสินค้าเพียงบางส่วนหรือเพียงชั่วคราว เช่น คลังสินค้าบริเวณซอยเจริญกรุง 30 และในบริเวณอื่นที่เป็นย่านช้อปปิ้ง เช่น ถนนสีลม พบคลังสินค้าขนาดเล็กที่เป็นพื้นที่เก็บสินค้าบริเวณชุมชนพัฒนาและพื้นที่ระหว่างถนนสีลมและถนนสุรศักดิ์ ทั้งนี้เนื่องจากบริเวณถนนสีลมเป็นพื้นที่ช้อปปิ้งที่สำคัญ เช่น ถนนพัฒนาพงศ์ ซอยละลายทรัพย์ เป็นต้น

4) สถาบันราชการและรัฐวิสาหกิจ พัฒนาการที่ต่อเนื่องตั้งแต่อดีตและศักยภาพของเขตบางรักทำให้มีสถาบันราชการ, รัฐวิสาหกิจและหน่วยงานภายใต้การดูแลกำกับของรัฐจำนวนมาก ซึ่งมีจุดเริ่มต้นจากการเดินทางเข้ามาของชาวตะวันตก เช่น สถานทูต สถานกงสุล ที่ทำการไปรษณีย์กลาง โรงพยาบาล โรงเรียน เป็นต้น ในพื้นที่มีสถานทูตทั้งหมด 15 ประเทศโดยสถานทูตที่มีที่ดินขนาดใหญ่มักเป็นสถานทูตที่มีความสัมพันธ์กับไทยมายาวนาน เช่นสถานทูตฝรั่งเศส สถานทูตโปรตุเกส เป็นต้น

5) สถาบันการศึกษา ในพื้นที่มีสถาบันการศึกษาทั้งในสังกัดของกรุงเทพมหานครและสังกัดเอกชนจำนวนทั้งสิ้น 24 แห่ง โดยแบ่งเป็นสถานศึกษาภายใต้การดูแลกำกับของกรุงเทพมหานครหรือของรัฐจำนวน 8 แห่งแบ่งเป็นสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน 2 แห่ง สังกัดสำนักงานการศึกษากรุงเทพมหานคร 5 แห่ง และสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา 1 แห่งส่วนใหญ่เป็นโรงเรียนที่ตั้งอยู่ในบริเวณเขตวัด

โรงเรียนสถาบันศึกษาที่ดำเนินการโดยเอกชนมีจำนวน 16 แห่งส่วนใหญ่เป็นโรงเรียนที่เกี่ยวข้องกับศาสนาเช่น โรงเรียนคริสต์ โรงเรียนจีน โรงเรียนอิสลาม เป็นต้น

6) สถาบันศาสนา ความหลากหลายทางเชื้อชาติตั้งแต่สมัยอดีตแสดงให้เห็นได้จากชุมชน อาคารเก่า และศาสนาสถาน เช่นวัด โบสถ์ มัสยิด ศาลเจ้าที่ยังคงอยู่ในปัจจุบัน ภายในพื้นที่พบศาสนสถานกระจายอยู่ทั่วไป โดยแบ่งกลุ่มตามศาสนาได้ดังนี้

6.1) วัดในพุทธศาสนา มี 5 แห่งประกอบด้วย วัดหัวลำโพง วัดแก้วแจ่มฟ้า วัดมหาพฤฒาราม วัดม่วงแค และวัดสวนพลู



6.2) โบสถ์คริสต์นิกายคาทอลิก มี 2 แห่งประกอบด้วย โบสถ์อัสสัมชัญ และ โบสถ์เซนต์โยเซฟ

6.3) โบสถ์โปรเตสแตนต์ มี 5 แห่ง ประกอบด้วย โบสถ์สังฆศึกษา โบสถ์สืบ สัมพันธ์ โบสถ์คริสจักรที่ 2 โบสถ์คริสต์ธรรมศึกษา โบสถ์เฮลเฮมโมเรียล

6.4) มัสยิดในศาสนาอิสลาม มี 4 แห่งคือ มัสยิดบ้านอยู่ มัสยิดนูรุลอิหม่านมัสยิด ฮารูน และมัสยิดนูรุลนะชีฮะห์

6.5) วัดฮินดู มีแห่งเดียวคือวัดแขก หรือวัดพระศรีมหาอุมาเทวี

6.6) ศาลเจ้าจีน มี 4 แห่งคือ ศาลเจ้าปุ่นเถ่าก้ง ศาลเจ้าซิดเซียม้า ศาลเจ้าซำอ้วง เอี้ย ศาลเจ้าเจียวเอ็งเปี้ยว

7) **พื้นที่นันทนาการ** การใช้พื้นที่ในเชิงนันทนาการมีทั้งรูปแบบลานกีฬา และพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะและสวนหย่อม บริเวณเชื่อมต่อกับเขตปทุมวันมีสวนลุมพินีซึ่งเป็นสวนสาธารณะระดับเมือง สวนสาธารณะบริเวณสถานีรถไฟฟ้า BTS ดากสินซึ่งอยู่ในเขตสาทร และสวนสาธารณะบริเวณเชิงสะพานดากสินในพื้นที่เขตคลองสาน ลานกีฬาในเขตบางรักส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ในความดูแลของรัฐวิสาหกิจหรือหน่วยงานในกำกับของรัฐในลักษณะการขอใช้พื้นที่ จากข้อมูลของสำนักงานเขตบางรัก ระบุว่าพื้นที่ลานกีฬาอยู่ 8 แห่ง ประกอบด้วย ลานกีฬา แพลตครอบครัวสถานีตำรวจนครบาลบางรัก ลานกีฬาชุมชนซอยพิพัฒน์ 2 ลานกีฬาใต้ทางด่วน บริเวณวัดมหาพฤฒาราม ลานกีฬาวัดม่วงแค ลานกีฬาโรงเรียนวัดมหาพฤฒาราม ลานกีฬาโรงเรียนวัดหัวลำโพง ลานกีฬาโรงเรียนวัดแก้วแจ่มฟ้า และลานกีฬาโรงเรียนวัดสวนพลู จากสถิติจำนวนสวนสาธารณะและพื้นที่สวนสาธารณะในเขตบางรักพบว่า ปริมาณพื้นที่สีเขียวมีจำนวนลดลงอย่างต่อเนื่อง สัดส่วนพื้นที่สวนสาธารณะต่อจำนวนประชากรของเขตบางรักมีเพียง 0.27 ตร.ม.ต่อคน ซึ่งยังอยู่ในเกณฑ์ต่ำเมื่อเทียบกับพื้นที่เขตอื่นๆ โดยคิดจากพื้นที่สีเขียวรวมทั้งหมด ทั้งพื้นที่ภายในบ้านพักอาศัยส่วนบุคคล สวนหย่อมบริเวณอาคารสำนักงาน สวนหย่อมบนทางเดินเท้า เกาะกลางถนน เป็นต้น

8) **ที่ว่าง** จากการลงสำรวจพื้นที่พบว่า ที่ว่างในเขตบางรักเป็นพื้นที่ว่างที่เกิดจากการรื้อถอนอาคารเดิมออกและการใช้ประโยชน์แบบไม่มีอาคารปกคลุม โดยสามารถแบ่งกลุ่มของพื้นที่ว่างออกเป็น 4 ประเภทตามประโยชน์ใช้สอยคือ พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา พื้นที่ว่างที่เป็นลานจอดรถ พื้นที่ว่างที่เป็นลานโล่งหน้าอาคารหรือระหว่างอาคารและพื้นที่กร้าง

8.1) พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ว่างที่รื้อถอนอาคารเดิมออกเพื่อนำไปใช้ประโยชน์ใหม่ สภาพโดยทั่วไปเป็นพื้นที่โล่งที่ปรับสภาพพื้นที่แล้ว และรอกระบวนการพัฒนาต่อไป

ตารางที่ 4.4 สถิติจำนวนและพื้นที่สวนสาธารณะในเขตพื้นที่สวนสาธารณะในเขตบางรัก

ปี	จำนวนสวนสาธารณะและพื้นที่สวนสาธารณะในเขตบางรัก			
	จำนวน (แห่ง)	ขนาดพื้นที่ (ตร.ม.)	จำนวนประชากร ในพื้นที่เขต (คน)	สัดส่วนพื้นที่สวนสาธารณะ ต่อจำนวนประชากร(ตร.ม./คน)
2548	19	13,514.84	50,735	0.27
2549	19	12,876.00	49,730	0.26
2550	18	12,416.00	49,124	0.25
2551*	27	13,831.44	48,506	0.29
2552*	30	12,961.44	47,503	0.27
หมายเหตุ	* พื้นที่ส่วนหนึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานสวนสาธารณะ สำนักสิ่งแวดล้อม			

ที่มา: ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร

8.2) พื้นที่ลานจอดรถ จากสภาพความหนาแน่นของพื้นที่ใช้สอยทำให้พื้นที่จอดรถมีไม่เพียงพอ พื้นที่ว่างประเภทนี้ให้บริการในเชิงพาณิชย์โดยคิดค่าบริการเป็นรายวันหรือรายชั่วโมง

8.3) พื้นที่ว่างที่เป็นลานโล่งหน้าอาคารหรือระหว่างอาคาร เป็นพื้นที่ว่างที่เกิดจากการเว้นระยะร่นตามกฎหมายหรือจากการออกแบบเพื่อประโยชน์ใช้สอยต่างๆหรือเพื่อเปิดมุมมองให้กับตัวอาคาร

8.4) พื้นที่รกร้าง เป็นพื้นที่ว่างที่ไม่ได้รับการดูแลจัดการ จนมีสภาพเป็นพื้นที่รกร้าง ทรุดโทรม รวมถึงพื้นที่ว่างประเภทสุสาน ทั้งนี้ในพื้นที่พบสุสานที่ได้ทำการรื้อย้ายที่ฝังร่างออกไปนอกพื้นที่แล้ว และยังไม่มีการใช้ประโยชน์อย่างอื่น เช่น พื้นที่สุสานคาทอลิกของโบสถ์อัสสัมชัญ

#### 4.3.2 โบราณสถาน

ความเป็นมามากกว่า 100 ปีของเขตบางรักทำให้มีอาคารเก่าแก่ที่มีคุณค่าควรแก่การอนุรักษ์มากมาย โดยกรมศิลปากรได้ทำการศึกษาและเก็บข้อมูลอาคารต่างๆไว้โดยแบ่งเป็น 2 ประเภทคือ โบราณสถานที่ขึ้นทะเบียนแล้ว และโบราณสถานที่ยังไม่ขึ้นทะเบียน (แผนที่ 4.3)

1) โบราณสถานขึ้นทะเบียน เป็นโบราณสถานที่เก็บข้อมูลโดยกรมศิลปากรและประกาศในราชกิจจานุเบกษาเรียบร้อยแล้ว ประกอบด้วย

- 1.1) สะพานพิทยเสถียร 1 และ 2
- 1.2) สะพานเฉลิมพันธุ์ 53 1 และ 2
- 1.3) วัดมหาพฤฒาราม
- 1.4) บ้านอับดุลราฮิม
- 1.5) อาคารสถานทูตรัสเซียเดิม

- 1.6) ห้องสมุดห้องสมุดเนลสัน เฮย์
- 1.7) อาคารศุลกสถาน (สถานีตำรวจดับเพลิงบางรัก)

2) โบราณสถานยังไม่ขึ้นทะเบียน เป็นโบราณสถานที่มีคุณค่าควรแก่การอนุรักษ์ อยู่ในขั้นตอนการดำเนินงานเพื่อขึ้นทะเบียน ประกอบด้วย

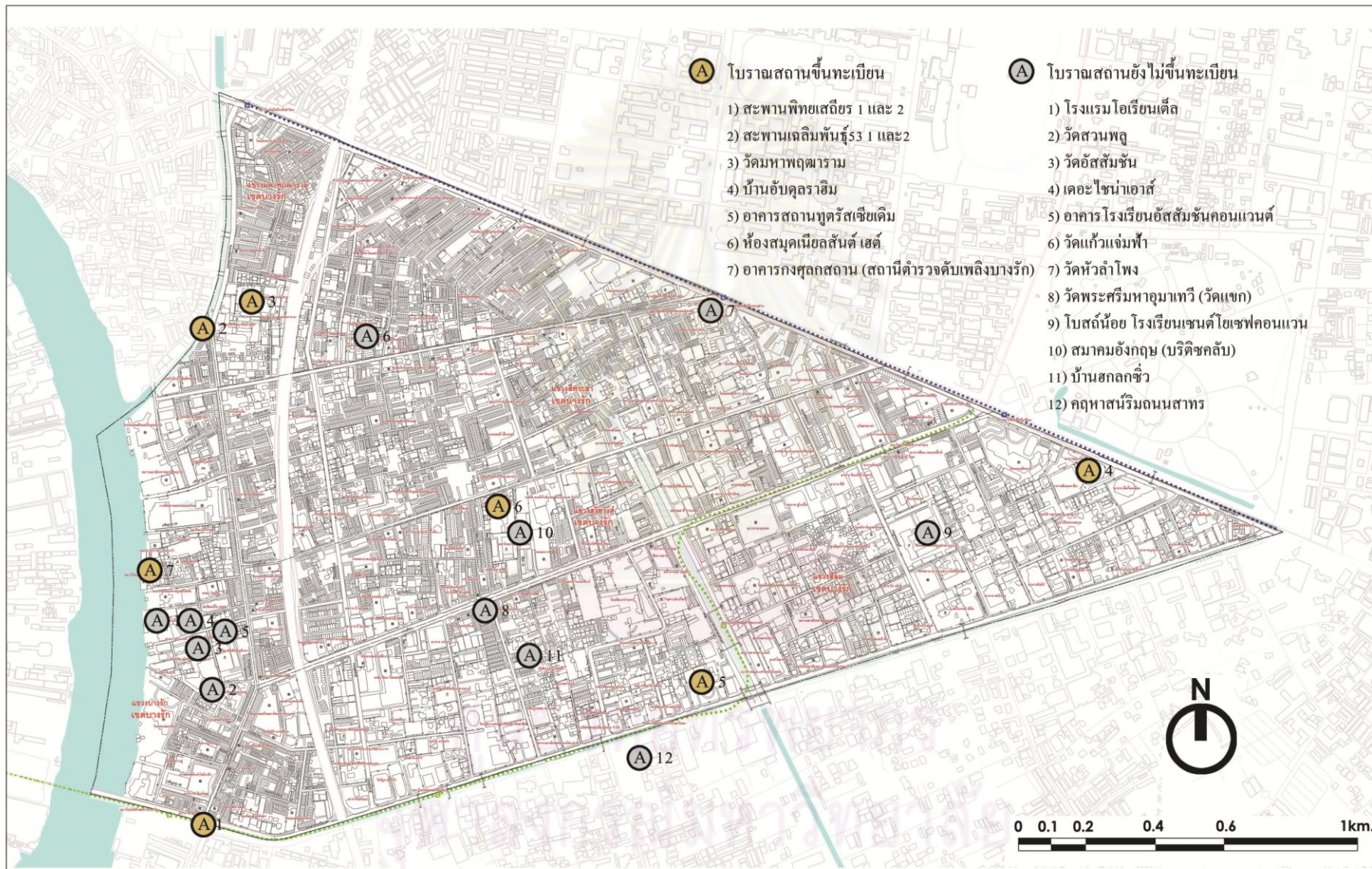
- 2.1) โรงแรมโอเรียนเต็ล
- 2.2) วัดสวนพลู
- 2.3) วัดอัสสัมชัญ
- 2.4) เดอะไชน่าเฮาส์
- 2.5) อาคาร โรงเรียนอัสสัมชัญคอนเวนต์
- 2.6) วัดแก้วแจ่มฟ้า
- 2.7) วัดหัวลำโพง
- 2.8) วัดพระศรีมหาอุมาเทวี (วัดแขก)
- 2.9) โบสถ์น้อย โรงเรียนเซนต์โยเซฟคอนเวนต์
- 2.10) สมาคมอังกฤษ (บริติชคลับ)
- 2.11) บ้านสกุลกษัตริย์
- 2.12) ศาลาสนิมถนนสาทร

#### 4.3.3 รูปแบบและสภาพอาคาร

ในพื้นที่พบอาคารหลายขนาดตามลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน อาคารสูงส่วนใหญ่ใช้ประโยชน์เป็นอาคารสำนักงาน และอาคารชุดพักอาศัย ในขณะที่ความสูง 1-5 ชั้นเป็นบ้านพักอาศัยหรืออาคารพาณิชย์กึ่งพักอาศัย อาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่จำนวนมากตั้งอยู่บริเวณถนนสายหลักของพื้นที่ กล่าวคือ ถนนสีลม สุรวงศ์ และถนนสาทร ทำให้รูปแบบพื้นที่ว่างที่พบบริเวณถนนสายหลักส่วนใหญ่เกิดจากระยะถอยร่นตามกฎหมาย และสามารถเชื่อมต่อโยงเข้าเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายได้

จากการลงสำรวจพื้นที่ด้วยการเดินสังเกตและบันทึกข้อมูลสภาพอาคารภายในพื้นที่เขตบางรักพบว่าสภาพแตกต่างกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับระดับการดูแลจัดการอาคารและรูปแบบการใช้งาน โดยทั่วไปสามารถจัดกลุ่มสภาพอาคารได้เป็น 3 กลุ่มคือ สภาพดี สภาพปานกลาง และสภาพทรุดโทรม โดยมีรายละเอียดดังนี้





แผนที่ 4.3 ตำแหน่ง โบราณสถานขึ้นทะเบียนและยังมีได้ขึ้นทะเบียน

ที่มา: สำนักโบราณคดี, กรมศิลปากร, 2554

สัญลักษณ์

- ขอบเขตเขตอาคาร
- แม่น้ำ คู คลอง



1) สภาพดี เป็นอาคารที่มีโครงสร้างสมบูรณ์แข็งแรง มีการดูแลจัดการที่ดีสม่ำเสมอ ส่วนใหญ่เป็นอาคารที่มีอายุการใช้งานไม่นาน ส่วนใหญ่เป็นอาคารสูงเช่นอาคารสำนักงาน โรงแรม อาคารชุดพักอาศัย เป็นต้น รวมถึงอาคารเดิมที่มีการดัดแปลงต่อเติม รวมถึงการปรับเปลี่ยนรูปแบบการใช้ประโยชน์ พบบริเวณแนวถนนสายหลักและย่านธุรกิจของพื้นที่



ภาพที่ 4.8 และภาพที่ 4.9 อาคารที่มีสภาพและการดูแลจัดการดี

2) สภาพปานกลาง สภาพอาคารและการดูแลจัดการอยู่ในระดับปานกลาง มีทั้งอาคารสูง, ตึกแถว รวมถึงบ้านเดี่ยว ที่ยังคงมีการใช้ประโยชน์อยู่ อาคารกลุ่มนี้มีอายุการใช้งานมากกว่ากลุ่มแรก แต่มีระดับการดูแลที่ต่ำกว่า ซึ่งสังเกตได้จากสภาพภายนอกของอาคาร, โครงสร้าง และส่วนประกอบอื่นๆ โดยทั่วไปพบบริเวณถนนสีพระยา, ถนนสุรวงศ์, ถนนสีลม, ถนนสาทร, ถนนทรัพย์สิน, ถนนประมวญ, ถนนปิ่น เป็นต้น



ภาพที่ 4.10 และภาพที่ 4.11 อาคารที่มีสภาพและการดูแลจัดการปานกลาง

3) สภาพทรุดโทรม สภาพอาคารและการดูแลจัดการอยู่ในระดับต่ำ หรือรกร้าง ส่วนใหญ่เป็นตึกแถว อาคารพักอาศัย อาคารที่สร้างขึ้นชั่วคราว พบบริเวณถนนศรีเวียง ถนนจรัสเวียง

ซอยวัดม่วงแค บริเวณวัดมหาพฤฒาราม หลังวัดแก้วแจ่มฟ้า ชุมชนแออัดต่างๆ และบางบริเวณของ ถนนเจริญกรุง



ภาพที่ 4.12 และภาพที่ 4.13 อาคารที่มีสภาพทรุดโทรมและการดูแลจัดการต่ำ

#### 4.4 ประชากร

จากข้อมูลด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินของเขตบางรักพบว่าเป็นการใช้เพื่อการพักอาศัย และพาณิชย์กรรมมากที่สุด ซึ่งทำให้สามารถแบ่งลักษณะประชากรออกเป็น 2 กลุ่มคือ ประชากรกลางคืนและประชากรกลางวัน

**4.4.1 ประชากรกลางคืน (night population)** คือ กลุ่มประชากรที่พักอาศัยในพื้นที่เขตบางรัก ซึ่งมีจำนวนบ้านรวมทั้งสิ้น 24,972 หลังคาเรือน มีประชากรรวมทั้งสิ้น 47,503 คน โดยในพื้นที่แขวงมหาพฤฒารามมีจำนวนประชากรกลางคืนและความหนาแน่นของประชากรกลางคืนต่อตารางกิโลเมตรมากที่สุด

ตารางที่ 4.5 จำนวนประชากร พื้นที่ ความหนาแน่น จำนวนบ้าน จำแนกตามแขวง ในเขตบางรัก กรุงเทพมหานคร ข้อมูล ณ เดือนธันวาคม 2552

แขวง	จำนวนประชากร			พื้นที่ (ตร.กม.)	ความหนาแน่น (คน/ตร.กม.)	จำนวนบ้าน (หลัง)
	รวม	ชาย	หญิง			
มหาพฤฒาราม	13,515	6,339	7,176	0.889	15,202	4,322
สีลม	12,823	6,101	6,722	2.074	6,183	9,996
สุริยวงศ์	5,376	2,561	2,815	0.82	6,556	4,310
บางรัก	3,462	1,747	1,715	0.689	5,025	1,240
สี่พระยา	12,327	5,726	6,601	1.064	11,586	5,103
รวม	47,503	22,474	25,029	5.536	8,581	24,971

ที่มา: ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร

**4.4.2 ประชากรกลางวัน (day population)** คือ กลุ่มประชากรที่เดินทางเข้ามาทำงานหรือติดต่อธุรกิจในช่วงเวลากลางวัน ด้วยศักยภาพด้านเศรษฐกิจทำให้ดึงดูดผู้ประกอบการเข้ามายังพื้นที่ทำให้เกิดการจ้างงานและกิจกรรมต่างๆ ซึ่งทำให้มีประชากรจำนวนมากเดินทางเข้ามายังพื้นที่เพื่อทำงานภายในสถานประกอบการและอาคารสำนักงานต่างๆ รวมถึง นักเรียน นักศึกษาที่เดินทางมายังสถานศึกษา และนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาพักในโรงแรมภายในพื้นที่ด้วย จำนวนสถานประกอบกิจการในแต่ละเขตของกรุงเทพมหานคร จากข้อมูลจำนวนสถานประกอบกิจการและการจ้างงานปีพ.ศ. 2550 โดยสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร ระบุว่าเขตบางรักมีสถานประกอบการจำนวน 8,832 แห่งและมีการจ้างงานจำนวนทั้งสิ้น 218,555 คน ซึ่งสูงเป็นอันดับที่ 2 ของกรุงเทพมหานครหรือคิดเป็นร้อยละ 6.11 แสดงให้เห็นว่าระหว่างวันมีผู้เข้ามาใช้พื้นที่จำนวนมาก

ด้วยศักยภาพด้านการท่องเที่ยว มีสถานบันเทิงและร้านอาหารจำนวนมาก ทำให้มีประชากรกลางวันส่วนหนึ่งที่เข้ามาใช้พื้นที่ในช่วงเวลาเย็นถึงกลางคืนในลักษณะของนักท่องเที่ยวและผู้ทำงานในสถานบันเทิงหรือการค้าขายภายในพื้นที่ดังกล่าว โดยเฉพาะบริเวณถนนสุรวงศ์ และถนนสีลม เป็นต้น

#### 4.5 ระบบการคมนาคม

พื้นที่เขตบางรักมีศักยภาพด้านการคมนาคมจากเส้นทางการจราจรบกและทางแม่น้ำเจ้าพระยา รวมถึงโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่ผ่านเข้ามาในพื้นที่และบริเวณพื้นที่ต่อเนื่องโดยรอบ มีรายละเอียดดังนี้ (แผนที่ 4.4)

##### 4.5.1 ระบบการคมนาคมทางบก

1) **โครงการทางพิเศษศรีรัช** เป็นโครงข่ายการคมนาคมขนาดใหญ่ที่ผ่านพื้นที่บางรักทางพิเศษดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของทางพิเศษใน กรุงเทพมหานครให้เป็นโครงข่ายที่สมบูรณ์ สามารถแบ่งเบาการจราจรบนทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทำให้การเดินทางเข้าสู่ย่านธุรกิจใจกลางเมือง เช่น ถนนจันทน์ ถนนสาทร ถนนสีลม ถนนสุรวงศ์ ถนนสี่พระยา ถนนพระรามที่ 4 และถนนพระรามที่ 1 สะดวกขึ้น ส่วนที่ผ่านเขตบางรักคือส่วน B เชื่อมต่อบริเวณทางแยกต่างระดับพญาไท (โรงกรองน้ำสามเสน) ผ่านถนน ศรีอยุธยา สิ้นสุดแนวสายทางที่บริเวณบางโคล่ ระยะทาง 9.4 กิโลเมตร มีทางขึ้นและลงบริเวณถนนสุรวงศ์ใกล้แยกสุรศักดิ์

2) **สถานีรถไฟหัวลำโพง** รถไฟจัดเป็นระบบขนส่งสาธารณะแบบรางแห่งชนิดแรกของไทย เริ่มมีการใช้งานครั้งแรกในสมัยรัชกาลที่ 5 โดยสร้างเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานครและจังหวัดนครราชสีมา และขยายเส้นทางไปยังพื้นที่อื่นๆตามลำดับ มีที่ตั้งอยู่ทางด้านทิศเหนือของพื้นที่เขตบางรัก เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน (MRT) และถนนพระราม 4



ผู้ใช้งานส่วนใหญ่เป็นประชาชนที่อาศัยอยู่ในต่างจังหวัดและพื้นที่ใกล้เคียงรวมถึงนักท่องเที่ยว ใช้ในการเดินทางและขนส่งสินค้าไปยังภูมิภาคต่างๆ

3) **โครงการรถไฟฟ้ากรุงเทพมหานคร (BTS)** เป็นโครงการรถไฟฟ้ายกระดับของกรุงเทพมหานครที่เริ่มให้บริการตั้งแต่ปี พ.ศ.2542 โดยเชื่อมโยงพื้นที่ภายในกรุงเทพมหานครและพื้นที่โดยรอบ ในปัจจุบันให้บริการในสองเส้นทางคือ สายสุขุมวิท และสายสีลม และอยู่ในช่วงขยายเส้นทางต่อเนื่องไปยังพื้นที่อื่น พื้นที่เขตบางรักเป็นอยู่ในเส้นทางเดินรถของสายสีลมซึ่งเป็นสายสีเขียวให้บริการระหว่างสถานีสนามกีฬาแห่งชาติและสถานีบางหว้า อยู่ในระหว่างการขยายเส้นทางจากสถานีวงเวียนใหญ่ซึ่งเป็นสถานีสุดท้ายในปัจจุบัน

ในพื้นที่เขตบางรักมีสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส 4 สถานี กล่าวคือ สถานีศาลาแดง สถานีช่องนนทรี สถานีสุรศักดิ์ และสถานีตากสิน

4) **โครงการรถไฟฟ้ามหานคร (MRT)** เป็นโครงการรถไฟฟ้าใต้ดินที่มีเส้นทางให้บริการในเขตชั้นในเมือง ปัจจุบันเปิดให้บริการระหว่างสถานีบางซื่อและสถานีหัวลำโพง (สายสีน้ำเงิน) เส้นทางเดินรถผ่านเขตบางรักบริเวณถนนพระราม โดยมิสถานี 4 สถานี กล่าวคือ สถานีสวนลุมพินี สถานีสีลม สถานีสามย่าน และสถานีหัวลำโพง

5) **โครงการรถโดยสารด่วนพิเศษ (BRT)** รถโดยสารด่วนพิเศษเป็นโครงการของกรุงเทพมหานครที่มีจุดมุ่งหมายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางระหว่างพื้นที่ใจกลางเมืองและพื้นที่รอบนอก ในระยะแรกเปิดให้บริการระหว่างสถานีราชพฤกษ์และสถานีช่องนนทรี และมีการเตรียมขยายเส้นทางเพิ่มอีกในอนาคต โดยสถานีช่องนนทรีเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้า BTS บริเวณสี่แยกช่องนนทรี

6) **โครงข่ายถนนภายในพื้นที่** ใช้การแบ่งประเภทถนนตามลำดับศักดิ์จากแผนผังพัฒนาเขตบางรักปีพ.ศ. 2544 ในรายงานฉบับสมบูรณ์โครงการจัดทำแผนผังพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร โดยภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ภายในพื้นที่พบถนนสายหลัก ถนนสายรอง และสายย่อยหรือซอย ดังนี้

6.1) ถนนสายหลัก เป็นถนนที่เชื่อมโยงภายในพื้นที่บางรักประกอบด้วยถนนเจริญกรุง ถนนสีพระยา ถนนสุรวงศ์ และถนนสีลม ถนนสายหลักที่เชื่อมโยงไปยังพื้นที่อื่นประกอบด้วย ถนนพระราม 4 ถนนสาทร และถนนนราธิวาสราชนครินทร์

6.2) ถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงระหว่างถนนสายหลักและพื้นที่รอบนอกประกอบด้วย ถนนมหานคร ถนนมหาเศรษฐี ถนนมหาลักษณ์ ถนนสุรศักดิ์ ถนนเคโซ ถนนทรัพย์ ถนนนเรศ ถนนปิ่น ถนนประมวญ ถนนศาลาแดง และถนนคอนแวนด์



6.3) ถนนสายย่อยหรือซอย โคจรข่ายถนนสายย่อยหรือซอยกระจายอยู่ทั่วไป เป็นถนนที่เชื่อมโยงจากถนนสายหลักและถนนสายรองเข้ากับพื้นที่ชุมชนและพื้นที่อื่นๆพื้นที่ว่าง ส่วนใหญ่ตั้งอยู่บริเวณที่เป็นย่านชุมชนพักอาศัย

7) **รถโดยสารประจำทาง** รถโดยสารประจำทางที่ในพื้นที่เขตบางรักให้บริการบน เส้นทางถนนหลักของพื้นที่ คือ

7.1) ถนนพระราม 4 รถโดยสารที่ให้บริการมี 12 สาย เชื่อมต่อไปยังถนนตกร สนามหลวง วิวาดีรังสิต ประชาชื่น คลองเตย รามคำแหง เป็นต้น

7.2) ถนนเจริญกรุง รถโดยสารที่ให้บริการมี 6 สาย เชื่อมต่อไปยังประชาอุทิศ รัชดาภิเษก ศรีนครินทร์ เป็นต้น

7.3) ถนนสีพระยา รถโดยสารที่ให้บริการมี 4 สาย เชื่อมต่อไปยังถนนลาดพร้าว มินบุรี สำโรง เป็นต้น

7.4) ถนนสุรวงศ์ รถโดยสารที่ให้บริการมี 5 สาย ถนนสีม รถโดยสารที่ ให้บริการมี 3 สาย ถนนสาทร รถโดยสารที่ให้บริการมี 3 สาย ให้บริการอยู่ในเส้นทางเดียวกับ ข้อมูลข้างต้น

จากการสำรวจพบว่าสาลาพักคอยบริเวณจุดรับส่งผู้โดยสารบางตำแหน่งไม่สัมพันธ์ กับปริมาณผู้ใช้ บางพื้นที่มีผู้ใช้บริการจำนวนมากแต่ไม่พบการจัดพื้นที่สาลาพักคอยให้ผู้โดยสาร ทั้งนี้จากข้อมูลสถิติปัจจุบันจำนวนผู้โดยสารรถประจำทางโดยรวมลดลง ทั้งนี้เนื่องจากมีระบบการ คมนาคมอื่นๆ รองรับผู้โดยสารจำนวนมากได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ตารางที่ 4.6 สถิติจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถเมล์ขสมก.ต่อวัน ตั้งแต่ปี2535-2552

ปีงบประมาณ	ประเภทรถ		
	รถปรับอากาศ	รถธรรมดา	รวม
2548	830,793	1,124,346	1,955,139
2549	766,545	999,846	1,766,391
2550	747,805	932,947	1,680,752
2551	708,240	894,936	1,603,177
2552	607,784	505,639	1,113,423

ที่มา: กลุ่มงานวางแผน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร

8) **รถตู้โดยสาร** มีเส้นทางเดินรถจากภายนอกเข้ามายังพื้นที่เขตบางรัก เช่น เส้นทาง ระหว่างเขตบางรักกับ รามอินทรา ปากเกร็ด งามวงศ์วาน บางบัวทอง สุขสวัสดิ์ มินบุรี รังสิต โดย จอดรับส่งผู้โดยสารจอดบริเวณแยกสาลาแดง บริเวณทางขึ้นทางพิเศษศรีรัช แยกช่องนนทรี ถนน พระรามสี่ และถนนสีพระยา ผู้โดยสารใช้บริการหนาแน่น โดยเฉพาะในช่วงเช้าและเย็น

#### 4.5.2 ระบบการคมนาคมทางน้ำ

การคมนาคมทางน้ำมีความสำคัญกับสังคมไทยและพื้นที่เขตบางรักมาตั้งแต่อดีตโดยเป็นท่าเทียบเรือขนส่งสินค้าต่างๆ ในปัจจุบันการคมนาคมทางน้ำที่สำคัญประกอบด้วย

1) เรือด่วนเจ้าพระยา มีเส้นทางให้บริการระหว่างท่าเรือปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี จนถึงท่าเรือราษฎร์บูรณะ โดยมีท่าเรืออยู่ในพื้นที่เขตบางรัก 4 แห่งคือ ท่าสี่พระยา ท่าวัดม่วงแค ท่าโรงแรมโอเรียนเต็ล และท่าสาทร

2) เรือโดยสารข้ามฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา เรียกโดยทั่วไปว่าเรือโดยสารข้ามฟากเปิดให้บริการตั้งแต่เวลาประมาณ 5.00 น. ถึง 23.00 น. ประกอบด้วยท่าสี่พระยา ท่าวัดสุวรรณ ท่าโรงแรมโอเรียนเต็ล ท่าสวนพลู และท่าสาทร โดยให้บริการผู้โดยสารระหว่างพื้นที่เขตคลองสาน และพื้นที่เขตบางรัก

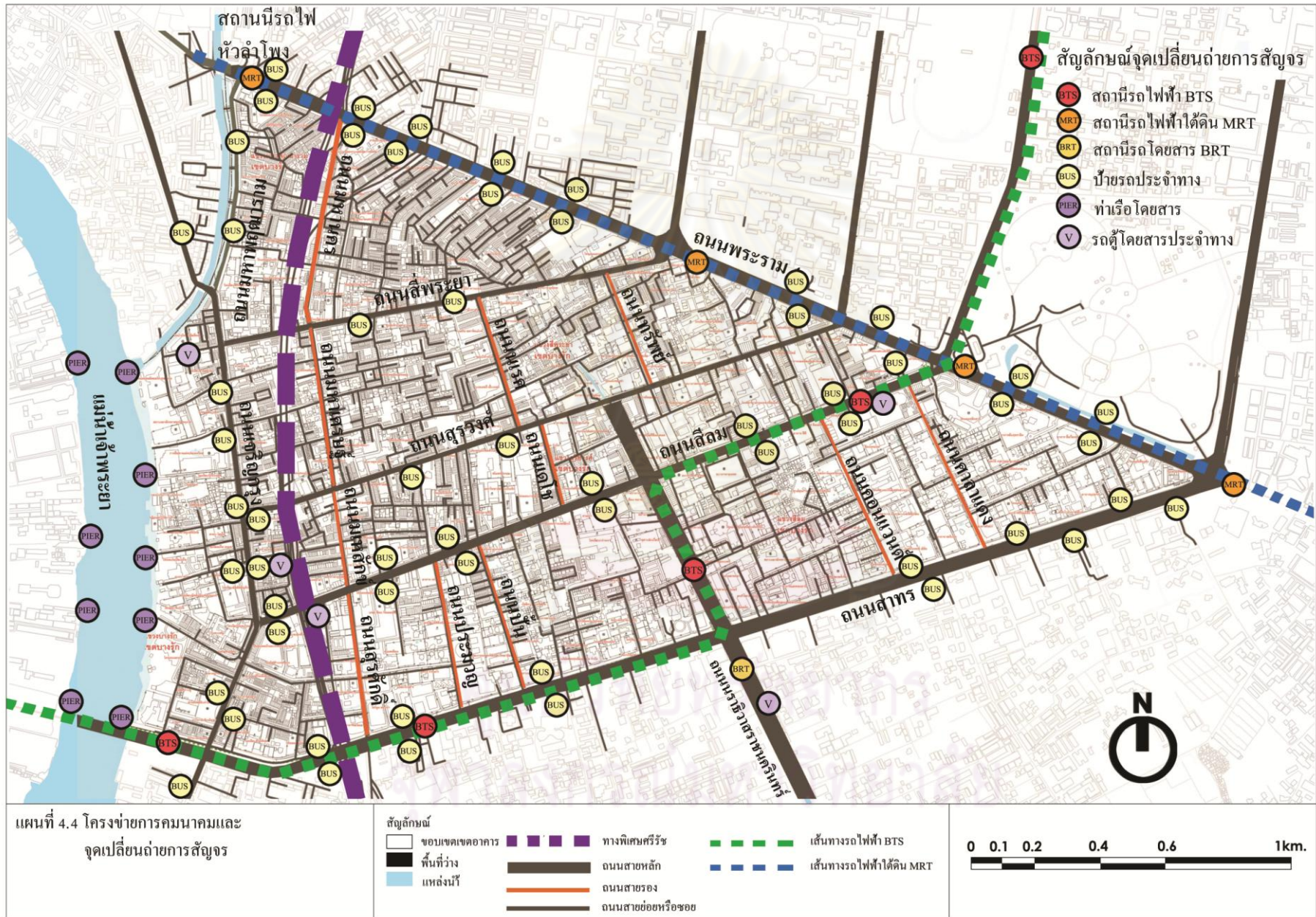
#### 4.6 ปัญหาด้านพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้าที่พบในย่านพาณิชยกรรมเขตบางรัก

พัฒนาการที่ต่อเนื่องตั้งแต่อดีตและความเป็นย่านพาณิชยกรรมที่สำคัญทำให้เขตบางรักมีปัญหาระยะยาวเรื่องความหนาแน่นของอาคาร กิจกรรมและจำนวนผู้ใช้พื้นที่ ทำให้ปริมาณพื้นที่ว่าง สาธารณะลดลงและบรรยากาศความเป็นย่านการค้าเก่าแก่เสียไปซึ่งส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมของผู้ใช้พื้นที่ จากการสำรวจเก็บข้อมูลสภาพทั่วไปของพื้นที่และการสอบถามความคิดเห็นเบื้องต้นถึงปัญหาด้านพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้าจากผู้ที่เกี่ยวข้องโดยแบ่งเป็น 2 กลุ่มคือ 1) ผู้ใช้พื้นที่ประกอบด้วย ผู้พักอาศัยในพื้นที่ ผู้มาทำงานและนักท่องเที่ยว 2) หน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาพื้นที่คือสำนักงานเขตบางรัก โดยสามารถสรุปประเด็นปัญหาได้ดังนี้

##### 4.6.1 ประเด็นปัญหาที่ได้จากผู้ใช้พื้นที่

1) ปัญหาด้านพื้นที่ว่าง ปัญหาด้านพื้นที่ว่างที่พบคือการขาดแคลนพื้นที่นันทนาการ เช่น สวนสาธารณะ หรือพื้นที่พักผ่อนภายในละแวกชุมชน ทั้งนี้ปัจจุบันผู้พักอาศัยในพื้นที่มีการเดินทางไปใช้สวนลุมพินีและสวนมุลนิธิร่วมกตัญญูที่อยู่ใกล้เคียง ลานกีฬาที่มีอยู่ถูกใช้งานเฉพาะกลุ่มวัยรุ่น หรือนักเรียนเท่านั้น นอกจากนี้ยังพบปัญหาที่เกี่ยวข้องกับสภาพของพื้นที่และปัญหาลังแวดล้อม เช่น มลพิษ น้ำเสีย ขยะมูลฝอย และสภาพการจราจร เป็นต้น





2) **ปัญหาการสัญจรทางเท้า** ปัญหาที่พบส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับสภาพการใช้งาน เช่น ความชำรุดของทางเดินเท้า ทางเดินเท้าแคบ การใช้พื้นที่ทางเดินเท้าเพื่อตั้งร้านค้าแผงลอยและติดตั้งป้ายโฆษณา ทำให้ใช้ทางเดินเท้าไม่สะดวกเท่าที่ควร และปัญหาเรื่องความปลอดภัย เช่น ขาดไฟฟ้าส่องสว่าง เส้นทางบางช่วงไม่ใช่ย่านชุมชน มีมุมอับสายตา ทำให้ผู้ใช้เส้นทางรู้สึกไม่ปลอดภัย รวมถึงไม่มีสะพานลอยหรือทางข้ามบนถนนที่มีการจราจรหนาแน่น ทั้งนี้พบว่าผู้มาทำงานและนักท่องเที่ยวจะให้ความสำคัญกับปัญหาด้านการใช้งานรวมถึงปัญหาเรื่องความปลอดภัยมากกว่าประเด็นอื่น

#### 4.6.2 ประเด็นปัญหาที่ได้จากหน่วยงานรัฐ

สำนักงานเขตบางรักเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบพื้นที่เขตบางรักโดยแบ่งการทำงานออกเป็นฝ่ายต่างๆ ในการสอบถามความคิดเห็นได้ทำการสอบถามจากเจ้าหน้าที่ฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้าคือ ฝ่ายโยธา ฝ่ายสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ฝ่ายรักษาความสะอาดและสวนสาธารณะ ฝ่ายพัฒนาชุมชนและสวัสดิการสังคม

1) **ปัญหาด้านพื้นที่ว่าง** ปัจจุบันพื้นที่เขตบางรักมีการใช้พื้นที่เพื่อการก่อสร้างจำนวนมาก โดยการก่อสร้างมีการควบคุมดูแลให้เป็นไปตามกฎหมาย พื้นที่ว่างสาธารณะที่ลดน้อยลง เกิดจากความหนาแน่นของพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งมีผลทำให้ขาดแคลนพื้นที่นันทนาการและพื้นที่สีเขียว ทั้งนี้ ทางสำนักงานเขตบางรักได้มีนโยบายในการเพิ่มพื้นที่นันทนาการในรูปแบบของลานกีฬาหรือสวนสุขภาพโดยการใช้พื้นที่ในโรงเรียนสังกัดกรุงเทพมหานคร และวัดในพื้นที่ เช่น วัดมหาพฤฒาราม วัดม่วงแค วัดสวนพลู เป็นต้น นอกจากนี้ได้มีการขอให้พื้นที่ว่างได้ทางด่วนจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเพื่อพัฒนาเป็นลานกีฬาด้วย ปัญหาที่พบคือข้อจำกัดด้านขนาดพื้นที่และประเภทกิจกรรม ทั้งนี้พบว่าบางแห่งห้ามเล่นกีฬาเนื่องจากเจ้าของพื้นที่เกรงจะทำให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน รวมถึงความต้องการใช้พื้นที่เพื่อสร้างรายได้ให้กับเจ้าของพื้นที่

การเพิ่มพื้นที่สีเขียวเป็นอีกนโยบายที่ทางสำนักงานเขตดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ด้วยข้อจำกัดด้านพื้นที่ว่าง การเพิ่มพื้นที่สีเขียวโดยการใช้ไม้ยืนต้นจึงทำได้ยาก แนวทางแก้ไขจึงใช้พื้นที่ได้ทางด่วนบางช่วง พื้นที่บทางเดินเท้า เกาะกลางถนน หรือป้ายหยุดรถประจำทางในการสร้างสวนหย่อมขนาดเล็ก เพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียวอีกทางหนึ่งควบคู่กับการส่งเสริมด้านสิ่งแวดล้อมและการพัฒนาด้านอื่นๆ

2) **ปัญหาการสัญจรทางเท้า** ปัญหาที่พบส่วนใหญ่คือทางเดินเท้าแคบ ถนนบางสายไม่มีทางเดินเท้า เนื่องจากความหนาแน่นของพื้นที่ใช้สอยทำให้ไม่สามารถขยายทางเดินเท้าได้ รวมถึงข้อจำกัดในเรื่องของงบประมาณ ปัจจุบันในพื้นที่ย่านธุรกิจที่สำคัญได้มีการพัฒนาโดยการปูพื้นผิวทางเดินเท้าและเพิ่มอุปกรณ์ถนนเพื่อรองรับการใช้งานที่เกิดขึ้นด้วย



#### 4.7 สรุปศักยภาพและปัญหาของพื้นที่

ความเป็นมาที่ยาวนานของพื้นที่และความหลากหลายของวัฒนธรรมทำให้พื้นที่เขตบางรักมีคุณค่าในตัวเอง สามารถบอกเล่าเรื่องราวและพัฒนาการจากอดีตได้เป็นอย่างดี ดังเห็นได้จากอาคารเก่ามีคุณค่าที่ยังคงอยู่ถึงปัจจุบัน ที่ตั้งริมแม่น้ำเจ้าพระยาแสดงออกถึงวิถีชีวิตดั้งเดิมผูกพันกับน้ำทำให้พื้นที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวและการขนส่งมากยิ่งขึ้น

ความเป็นศูนย์กลางธุรกิจและมีระบบการคมนาคมที่ครอบคลุมพื้นที่ทำให้พื้นที่เขตบางรักยังคงเป็นพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญของกรุงเทพมหานครและแนวโน้มการเติบโตเพิ่มขึ้น รวมถึงดึงดูดประชากรให้เข้ามาทำกิจกรรมในพื้นที่มากขึ้นด้วย ความต้องการด้านพื้นที่ใช้สอยเพื่อรองรับการเติบโตดังกล่าวทำให้มีการก่อสร้างอาคารใหม่อย่างต่อเนื่อง รวมถึงความต้องการที่พักอาศัยที่เพิ่มขึ้นเช่นกัน ด้วยข้อจำกัดของขนาดพื้นที่ทำให้อาคารเก่าและตึกเก่าบางส่วนจึงถูกรื้อถอนและแทนที่ด้วยอาคารหลังใหม่ ความหนาแน่นของกิจกรรมและสิ่งปลูกสร้างทำให้พื้นที่สีเขียวและพื้นที่ว่างซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญของเมืองถูกรุกกล้ำและมีแนวโน้มน้อยลง รวมถึงขาดความต่อเนื่อง ทำให้บรรยากาศโดยรวมและคุณภาพชีวิตของประชากรในพื้นที่ลดต่ำลง แต่อาคารสูงทำให้ได้ระยะถอยร่นและที่ว่างระหว่างอาคาร ซึ่งหากมีแผนแม่บทสำหรับพื้นที่เหล่านี้ได้ดีพอจะช่วยให้เขตบางรักสามารถใช้พื้นที่ว่างเหล่านี้ได้อย่างดี มีความคล่องตัว และมีแนวโน้มนำพื้นที่สีเขียวให้มากยิ่งขึ้นได้ เพื่อให้สามารถรักษาบรรยากาศของพื้นที่และรองรับการเติบโตของพื้นที่อย่างต่อเนื่อง

การศึกษาเพื่อหาแนวทางเพิ่มพื้นที่ว่างสาธารณะและพื้นที่สีเขียวในลักษณะ โครงข่ายจะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงพื้นที่ว่างสาธารณะและเพิ่มพื้นที่สีเขียวได้ ช่วยรักษาบรรยากาศ และรองรับการใช้งานจากประชากรกลุ่มต่างๆ ได้อย่างเหมาะสมกับบริบทของพื้นที่เขตบางรักในปัจจุบันและการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ข้อมูลด้านพื้นที่ทำให้เห็นถึงศักยภาพในการเข้าถึงพื้นที่ จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร แหล่งกิจกรรม สถานที่สำคัญต่างๆ รวมถึงกลุ่มผู้ใช้พื้นที่ ซึ่งข้อมูลดังกล่าวสามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการวางแผน โครงข่ายเพื่อเชื่อมโยงพื้นที่ว่างและกิจกรรมเหล่านั้นเข้าด้วยกันให้สอดคล้องกับบริบทและมีประสิทธิภาพมากที่สุด



## บทที่ 5

### กระบวนการคัดเลือกพื้นที่ว่างและการวางแผนผังโครงข่าย

กระบวนการคัดเลือกพื้นที่ว่างเพื่อเป็นพื้นที่ว่างในโครงข่าย ใช้เกณฑ์และข้อพิจารณาจากการทบทวนวรรณกรรมเรื่องลักษณะของพื้นที่ว่างสาธารณะและกิ่งสาธารณะที่ดีซึ่งเขียนไว้โดย Clare Cooper Marcus และ Carolyn Francis และองค์กร PPS (Project for Public Spaces) ซึ่งเป็นองค์กรที่ศึกษาและทำงานด้านพื้นที่ว่างสาธารณะในระดับสากลเป็นแนวทางในการสำรวจพื้นที่และเก็บข้อมูล โดยทำการจำแนกคุณสมบัติพื้นฐานสำคัญที่นำมาใช้ในการคัดเลือกพื้นที่ประกอบด้วย 1) ความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ 2) การมองเห็นได้ง่ายจากเส้นทางการสัญจร และ 3) การเปิดโอกาสหรือสามารถพัฒนาให้สาธารณชนเข้ามาใช้พื้นที่ได้ และทำการจำแนกคุณค่าและบทบาทของพื้นที่ว่างแต่ละตำแหน่ง นำมาผนวกกับข้อมูลด้านกิจกรรมและพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้พื้นที่ เพื่อทำการวางแผนโครงข่ายและเชื่อมโยงพื้นที่ว่างเข้าด้วยกัน โดยมีรายละเอียดดังนี้

#### 5.1 กระบวนการคัดเลือกพื้นที่ว่าง

##### 5.1.1 ข้อมูลเบื้องต้นของพื้นที่ว่างย่านพาณิชย์กรรมในเขตบางรัก

จากการสำรวจพื้นที่เบื้องต้นด้วยยานพาหนะพบว่าในย่านพาณิชย์กรรมเขตบางรักมีการใช้ประโยชน์ที่ดินหนาแน่นทั้งด้านพาณิชย์กรรม การอยู่อาศัย นันทนาการ เป็นต้น พื้นที่ว่างที่พบมีลักษณะเป็นลานโล่งด้านหน้าหรือระหว่างกลุ่มอาคาร เขตทางสัญจร และพื้นที่ว่างที่ยังไม่มีการพัฒนา การสำรวจพื้นที่เบื้องต้นด้วยยานพาหนะ ไม่สามารถระบุตำแหน่งของพื้นที่ว่างทั้งหมดในปัจจุบัน จึงใช้ข้อมูลจากระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ และภาพถ่ายดาวเทียมสร้างแผนที่พื้นที่ว่างเบื้องต้นเพื่อให้เห็นภาพรวมของพื้นที่ว่างที่มีอยู่ และการกระจายตัวของอาคาร โดยมีกระบวนการดังนี้

1) ข้อมูลแผนที่จากระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ เป็นระบบที่ใช้ในการศึกษาวิเคราะห์จัดเก็บข้อมูลชนิดต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อมูลด้านภูมิศาสตร์กายภาพ ระบบจะทำการวิเคราะห์ข้อมูลต่างๆ ในฐานข้อมูลและจัดแสดงข้อมูล และผลการวิเคราะห์ข้อมูลออกมาในรูปแบบแผนที่ โดยแผนที่ที่ได้จากระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ของเขตบางรักจากฝ่ายแผนที่ สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานครและจากบริษัท ESRI THAILAND ซึ่งเป็นผู้ให้บริการด้านข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ แสดงให้เห็นว่าพื้นที่เขตบางรักมีอาคารตั้งอยู่อย่างหนาแน่น มีพื้นที่ว่างกระจายตัวอยู่ทั่วไป ส่วนใหญ่เกิดจากการวางตัวของกลุ่มอาคาร การเว้นระยะร่น และเส้นทางการคมนาคม แต่ข้อมูลพื้นที่ว่างที่ได้มิได้ระบุสภาพการใช้งานในปัจจุบัน ดังนั้นจึงต้องทำการสำรวจ

พื้นที่จริง และเปรียบเทียบกับภาพถ่ายดาวเทียม เพื่อปรับปรุงแผนที่ให้ทันสมัยตามความเป็นจริงในปัจจุบัน (แผนที่ 5.1)

2) ภาพถ่ายดาวเทียมของพื้นที่เขตบางรัก ข้อมูลภาพถ่ายดาวเทียมจาก google earth เมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ.2553 แสดงให้เห็นข้อมูลตำแหน่งพื้นที่ว่างและสภาพการใช้ประโยชน์ในปัจจุบัน ข้อมูลที่ได้ประกอบด้วย

2.1) พื้นที่ว่าง ที่สังเกตได้ประกอบด้วยพื้นที่สีเขียวขนาดต่างๆ สนามกีฬาทั้งภายในและพื้นที่ต่อเนื่องโดยรอบ ลานจอดรถยนต์ พื้นที่ว่างที่ไม่มีการใช้งานในรูปแบบอาคาร

2.2) ข้อมูลด้านอาคาร พบการกระจายตัวของอาคารอย่างหนาแน่น โดยอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่กระจายตัวอยู่บริเวณเส้นทางการคมนาคมหลัก ถัดจากพื้นที่ตามแนวเส้นทางการคมนาคมหลักพบขนาดเล็กและบ้านพักอาศัยเกาะกลุ่มอยู่บริเวณพื้นที่ด้านใน เข้าถึงได้โดยถนนซอย

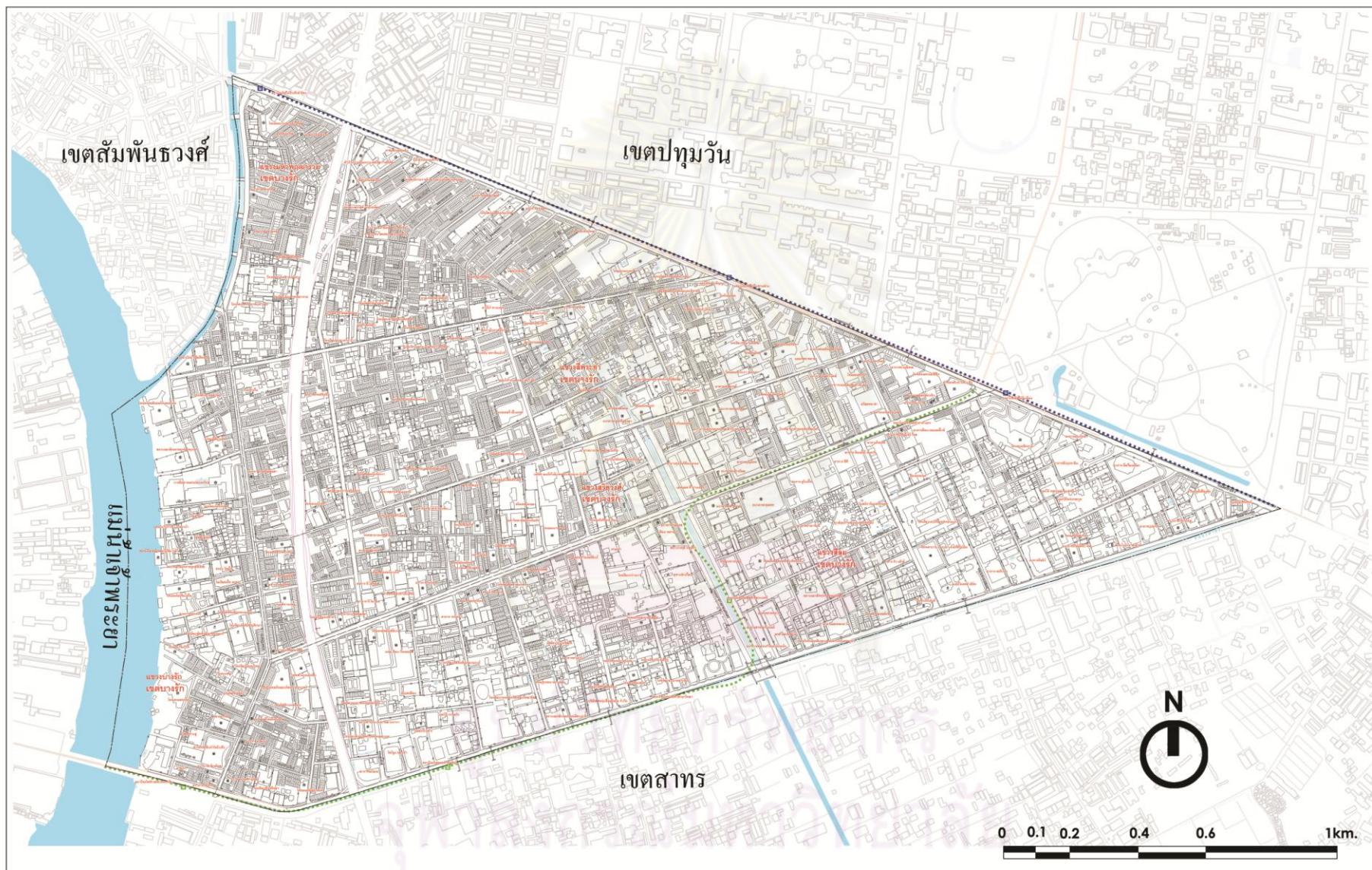
2.3) ข้อมูลด้านเส้นทางการคมนาคม พบว่าตลอดแนวเขตพื้นที่ด้านตะวันตกติดริมแม่น้ำเจ้าพระยา เส้นทางการคมนาคมหลักแบ่งเขตบางรักออกเป็น 5 พื้นที่หลักคือ แขวงบางรัก แขวงมหาพฤฒารามแขวงสี่พระยา แขวงสุริยวงศ์ และแขวงสีลม รวมถึงโครงข่ายทางพิเศษศรีรัชที่พาดผ่านพื้นที่เขตสาทร เขตบางรักต่อเนื่องไปเขตปทุมวัน

2.4) ความต่อเนื่องกับพื้นที่อื่น โดยทิศเหนือติดต่อกับเขตปทุมวัน เป็นที่ตั้งของสถานศึกษา หน่วยงานราชการ ย่านชุมชนและย่านพาณิชยกรรม ทิศใต้ติดกับเขตสาทรเป็นย่านพาณิชยกรรมและที่พักอาศัย พบอาคารสำนักงานขนาดใหญ่ตลอดแนวถนนสาทรเหนือและสาทรใต้ ทิศตะวันตก ติดกับริมแม่น้ำเจ้าพระยาและเขตสัมพันธวงศ์ซึ่งเป็นย่านการค้าและชุมชนชาวจีนที่เก่าแก่ พื้นที่ตรงข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาคือเขตคลองสานเชื่อม โยงถึงกันด้วยสะพานตากสินและเรือโดยสารข้ามฟาก

### 5.1.2 สรุปพื้นที่ว่างเบื้องต้นที่สามารถนำไปศึกษาในขั้นตอนต่อไป

จากการเปรียบเทียบข้อมูลแผนที่จากระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์กับข้อมูลภาพถ่ายดาวเทียม (แผนที่ 5.2) โดยการซ้อนทับกรอบอาคารลงไป พบว่าพื้นที่ว่างและอาคารบางตำแหน่งมีการเปลี่ยนแปลงไป กล่าวคือ 1) พื้นที่ว่างบางตำแหน่งมีการก่อสร้างอาคารขึ้นใหม่ ทำให้ขนาดพื้นที่ว่างเดิมเปลี่ยนแปลงไป และ 2) พบพื้นที่ว่างตำแหน่งใหม่อันเกิดจากการรื้อถอนอาคารเดิมในแผนที่ออกไป ดังนั้นจึงต้องทำการปรับแผนที่สารสนเทศภูมิศาสตร์ให้ทันสมัยมากขึ้น โดยใส่ตำแหน่งและขอบเขตอาคารใหม่เพิ่มเติม รวมถึงพื้นที่ว่างบริเวณที่มีการรื้อถอนอาคารออกไป ทำให้ได้แผนที่ฐานที่แสดงพื้นที่ว่างเขตบางรักและพื้นที่ต่อเนื่องโดยรอบตามสภาพการใช้งานจริงในปัจจุบัน เพื่อนำไปใช้เป็นแผนที่ฐานเพื่อสำรวจพื้นที่ในขั้นตอนต่อไป (แผนที่ 5.3)





แผนที่ 5.1 พื้นที่ว่างในเขตบางรักจากระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์  
ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

สัญลักษณ์

- ขอบเขตเขตอาคาร
- พื้นที่ว่าง
- แม่น้ำ คู คลอง





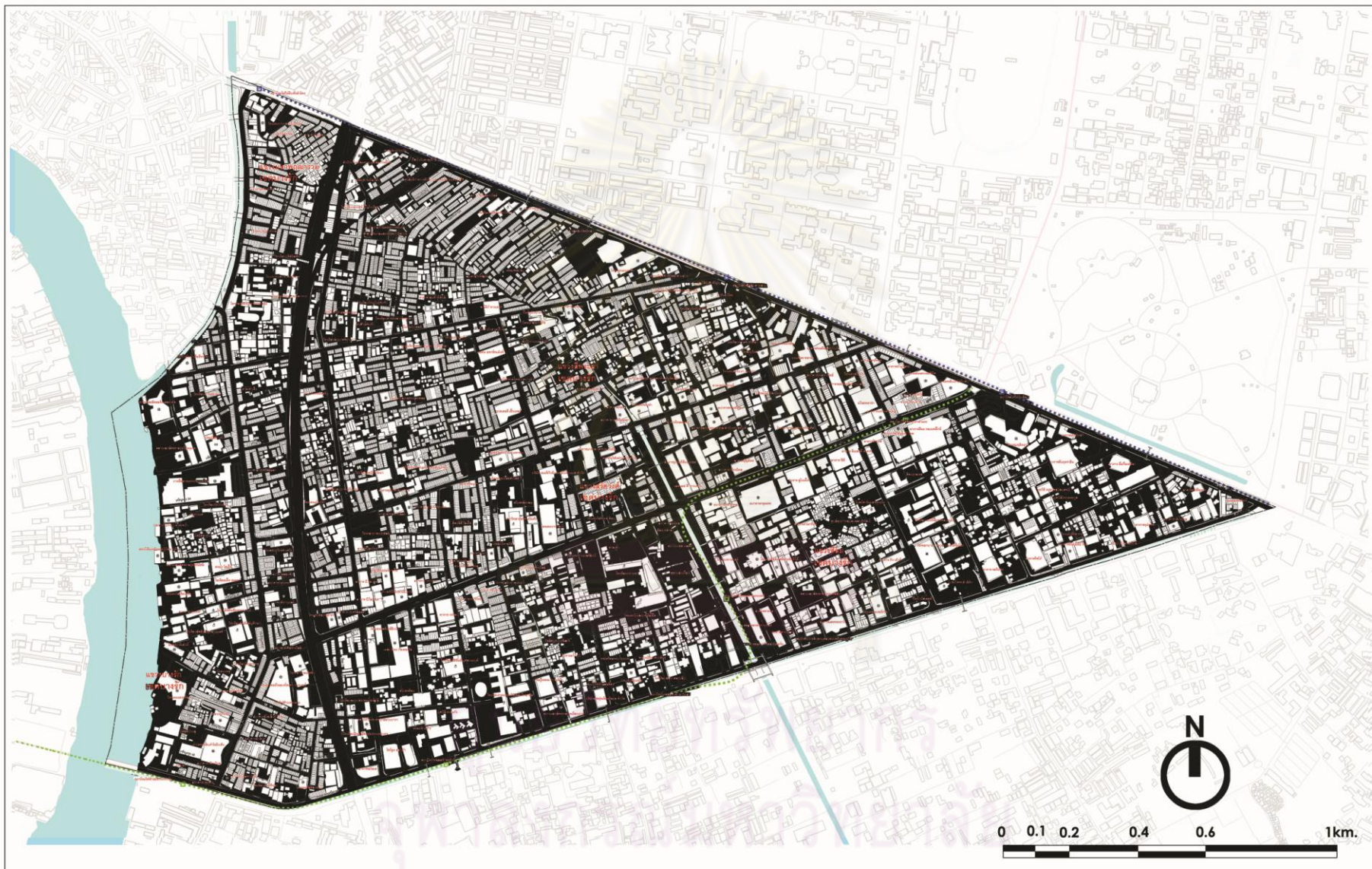
แผนที่ 5.2 แสดงการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างภาพถ่ายดาวเทียม  
และข้อมูลแผนที่สารสนเทศภูมิศาสตร์

ที่มา : ภาพถ่ายดาวเทียมจาก google earth , ธันวาคม พ.ศ.2553

สัญลักษณ์

- ตำแหน่งและขอบเขตอาคาร
- จากแผนที่สารสนเทศภูมิศาสตร์





แผนที่ 5.3 อาคารและพื้นที่ว่างในเขตบางรักจากการปรับปรุง  
แผนที่สารสนเทศภูมิศาสตร์และภาพถ่ายดาวเทียม  
ที่มา : จากการสำรวจพื้นที่

สัญลักษณ์

- ขอบเขตเขตอาคาร
- พื้นที่ว่าง
- แม่น้ำ คู คลอง

### 5.1.3 พื้นที่ว่างที่มีศักยภาพในการเข้าถึง และเข้าใช้งานโดยสาธารณะชน

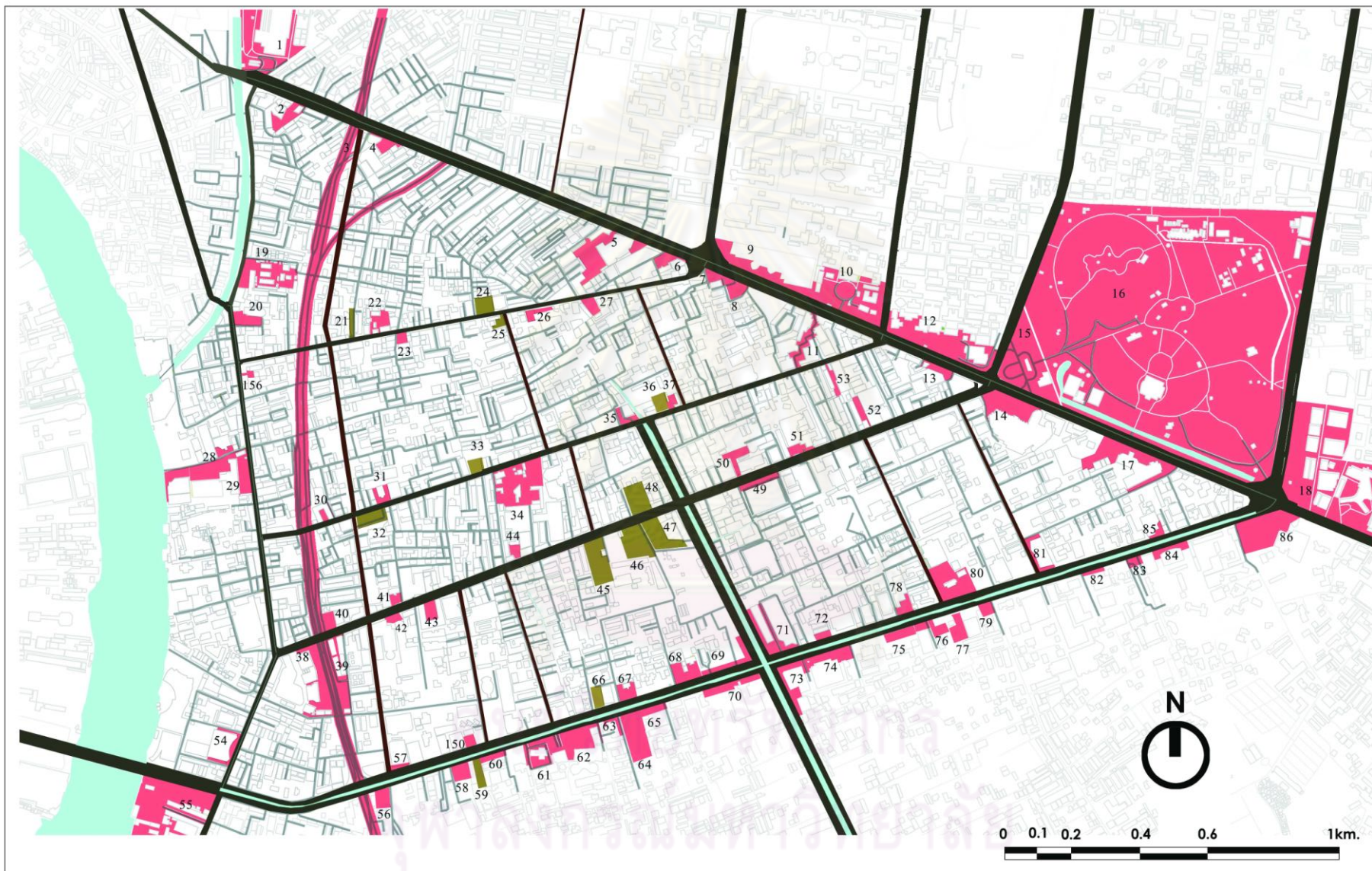
ข้อมูลพื้นที่ว่างเขตบางรักและพื้นที่ต่อเนื่องโดยรอบในปัจจุบันที่ได้จากแผนที่ 5.3 ยังไม่สามารถระบุลักษณะการเข้าถึงและการเข้าใช้งานโดยสาธารณะได้ ดังนั้นจึงต้องทำการตรวจสอบและคัดแยกพื้นที่ว่างที่สามารถเข้าถึงและใช้งานได้จริงตามเกณฑ์ที่ตั้งไว้ การสำรวจพื้นที่ใช้วิธีการเดินสำรวจตามแผนที่ฐานที่ได้ ทำการบันทึกข้อมูลการจำแนกสภาพความสามารถใช้งานเพื่อสาธารณะ โดยคัดแยกพื้นที่ว่างที่มีการใช้สอยในลักษณะที่ไม่สอดคล้องกับการใช้งานและการเข้าถึงโดยสาธารณะออกไป เช่น บ้านพักอาศัยส่วนบุคคล, โรงเรียน, สถานที่หวงห้ามหรือต้องรักษาความปลอดภัยเป็นพิเศษ เช่น สถานทูต ออกไป การจำแนกลักษณะการเข้าถึงโดยเส้นทางการสัญจรแบ่งออกเป็น 3 กลุ่มตามลำดับศักดิ์ของถนนซึ่งประกอบด้วย 1) ถนนสายหลัก 2) ถนนสายรอง และ 3) ถนนสายย่อยหรือซอย โดยใช้ลำดับศักดิ์ถนนตามโครงการจัดทำแผนผังพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร เขตบางรัก ปี พ.ศ. 2544 โดยภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง โดยแยกพิจารณาพื้นที่ว่างภายในเขตบางรักและพื้นที่ว่างภายนอกเขตบางรักโดยรอบ มีรายละเอียดดังนี้

1) **พื้นที่ว่างที่สามารถเข้าถึงได้จากถนนสายหลัก** ถนนสายหลักที่เชื่อมโยงภายในพื้นที่ประกอบด้วยถนนเจริญกรุง ถนนสี่พระยา ถนนสุรวงศ์ และถนนสีลม ถนนสายหลักที่เชื่อมโยงไปยังพื้นที่อื่นประกอบด้วย ถนนพระราม 4 ถนนสาทร และถนนนราธิวาสราชนครินทร์ พื้นที่ว่างในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ว่างที่อยู่หน้าอาคารหรือระหว่างกลุ่มอาคารของหน่วยงานหรือองค์กรต่างๆ ในย่านธุรกิจหลักของพื้นที่ จากการลงสำรวจพื้นที่ด้วยการเดินตามแนวถนนสายหลัก พบพื้นที่ว่างที่ผ่านเกณฑ์การพิจารณาจำนวน 88 พื้นที่ (แผนที่ 5.4)

2) **พื้นที่ว่างที่สามารถเข้าถึงได้จากถนนสายรอง** โครงข่ายถนนสายรองเป็นถนนที่เชื่อมโยงระหว่างถนนสายหลักและพื้นที่รอบนอกประกอบด้วย ถนนมหานคร ถนนมหาเศรษฐี ถนนมหะศักดิ์ ถนนสุรศักดิ์ ถนนเคโซ ถนนทรัพย์ ถนนนเรศ ถนนปิ่น ถนนประมวญ ถนนศาลาแดง และถนนคอนแวนต์จากการลงสำรวจพื้นที่ด้วยการเดินตามแนวถนนสายรอง พบพื้นที่ว่างที่ผ่านเกณฑ์การพิจารณาจำนวน 23 พื้นที่ ทั้งนี้รวมพื้นที่ว่างที่เข้าถึงได้ 2 เส้นทางกล่าวคือทั้งถนนสายหลักและถนนสายรอง (แผนที่ 5.5)

3) **พื้นที่ว่างที่สามารถเข้าถึงได้จากถนนสายย่อยหรือซอย** โครงข่ายถนนสายย่อยหรือซอยกระจายอยู่ทั่วไป เป็นถนนที่เชื่อมโยงจากถนนสายหลักและถนนสายรองเข้ากับพื้นที่ชุมชนและพื้นที่อื่นๆ พื้นที่ว่างส่วนใหญ่ตั้งอยู่บริเวณที่เป็นย่านชุมชนพักอาศัย จากการสำรวจพื้นที่พบพื้นที่ว่างที่ผ่านเกณฑ์การพิจารณาจำนวน 62 พื้นที่ (แผนที่ 5.6)



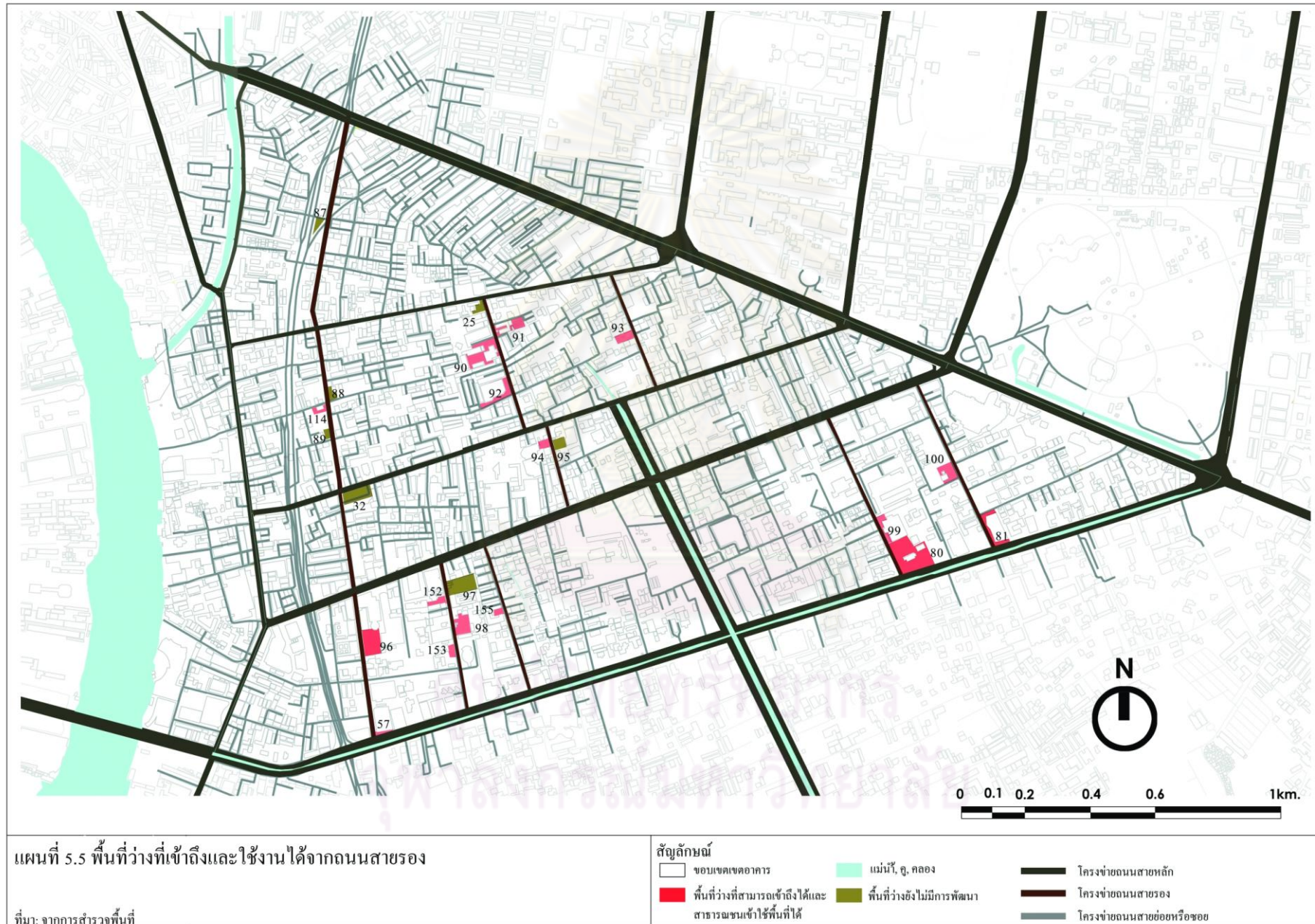


แผนที่ 5.4 พื้นที่ว่างที่เข้าถึงและใช้งานได้จากถนนสายหลัก

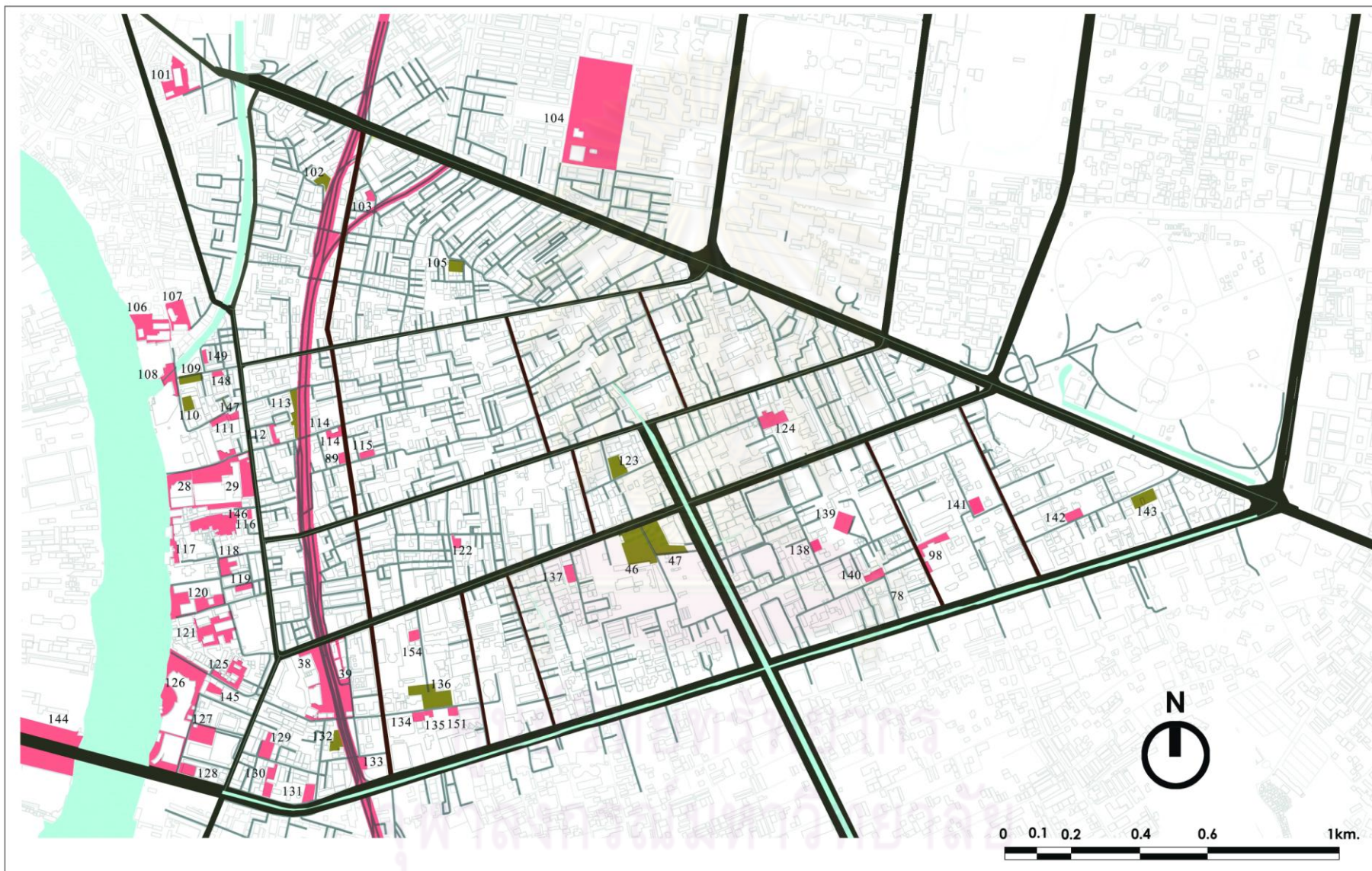
ที่มา: จากการสำรวจพื้นที่

สัญลักษณ์					
	ขอบเขตอาคาร		แม่น้ำ, คู, คลอง		โครงข่ายถนนสายหลัก
	พื้นที่ว่างที่สามารถเข้าถึงและ สาธารณชนเข้าใช้พื้นที่ได้		พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา		โครงข่ายถนนสายรอง
					โครงข่ายถนนสายย่อยหรือซอย









แผนที่ 5.6 พื้นที่ว่างที่เข้าถึงและใช้งานได้จากถนนสายย่อยหรือซอย

ที่มา: จากการสำรวจพื้นที่

สัญลักษณ์			
ขอบเขตอาคาร		แม่น้ำ, คู, คลอง	
พื้นที่ว่างที่สามารถเข้าถึงและ สาธารณชนเข้าใช้พื้นที่ได้		พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา	
		โครงข่ายถนนสายหลัก	
		โครงข่ายถนนสายรอง	
		โครงข่ายถนนสายย่อยหรือซอย	

### 5.1.4 ลักษณะประโยชน์ใช้สอยของพื้นที่ว่างในย่านพาณิชยกรรมเขตบางรัก

พื้นที่ว่างแต่ละตำแหน่งมีลักษณะทางกายภาพและการใช้ประโยชน์พื้นที่แตกต่างกันไปตามจุดมุ่งหมายในการใช้งานและการออกแบบ จากการสำรวจพื้นที่ว่างทั้ง 156 ตำแหน่งสามารถสรุปลักษณะการเข้าถึงและลักษณะการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างได้ดังต่อไปนี้

1) พื้นที่ว่างที่เป็นพื้นที่สีเขียว พื้นที่สีเขียวที่สาธารณชนสามารถเข้าใช้ได้ พบ 1 แห่งคือสวนสาธารณะระดับชุมชนบริเวณชุมชนวัดม่วงแคและมัสยิดฮารูน สำหรับพื้นที่ต่อเนื่องโดยรอบมีสวนสาธารณะระดับเมืองคือสวนลุมพินีซึ่งตั้งอยู่ในเขตปทุมวัน และสวนสาธารณะระดับชุมชนสองแห่งคือข้างสถานีรถไฟฟ้ามหานคร เขตสาทรและใต้สะพานตากสิน เขตคลองสาน นอกจากนี้ยังพบพื้นที่สีเขียวประเภทสวนหย่อมกระจายตัวอยู่ทั่วไปมีทั้งบริเวณใต้ทางพิเศษศรีรัช ด้านหน้าและด้านข้างอาคารโดยมุ่งเน้นประโยชน์ด้านความสวยงามและทัศนียภาพ มีการดูแลจัดการพื้นที่ทั้งจากองค์กรเอกชนและหน่วยงานราชการ

2) พื้นที่ว่างที่เป็นสนามกีฬาและสนามเด็กเล่น เป็นพื้นที่ว่างในลักษณะพื้นที่ลาดแจ้งซึ่งมุ่งเน้นการใช้งานเพื่อการเล่นกีฬาและออกกำลังกาย โดยข้อมูลลานกีฬาในเขตบางรักเมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2553 ระบุว่าในพื้นที่ลานกีฬาอยู่ 8 แห่ง ประกอบด้วย ลานกีฬาแฟลตครอบครัว สน.บางรัก ลานกีฬาชุมชนซอยพิพัฒน์ 2 ลานกีฬาใต้ทางด่วนบริเวณวัดมหาพฤฒาราม ลานกีฬาวัดม่วงแค ลานกีฬาโรงเรียนวัดมหาพฤฒาราม ลานกีฬาโรงเรียนวัดหัวลำโพง ลานกีฬาโรงเรียนวัดแก้วแจ่มฟ้าและลานกีฬาโรงเรียนวัดสวนพลู ซึ่งแต่ละแห่งมีข้อกำหนดในการใช้งานแตกต่างกันไปเช่น เวลาการใช้งาน ประเภทของกีฬาที่อนุญาตให้เล่น เป็นต้น นอกจากนี้ยังพบสนามกีฬาทั้งในพื้นที่ของหน่วยงานหรือองค์กรอื่นๆเช่น สโมสรอังกฤษ สนามกีฬาของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยโดยทำการเลือกศึกษาเฉพาะพื้นที่ที่ประชาชนทั่วไปสามารถเข้าใช้พื้นที่ได้

3) พื้นที่ว่างที่เป็นลานโล่ง หรือจตุรัส (plaza) พื้นที่ว่างที่มีลักษณะเป็นลานโล่งลาดแจ้ง เกิดจากการออกแบบวางผังโครงการหรือการจัดวางกลุ่มอาคารมีรูปแบบแตกต่างกันไป นอกจากข้อบังคับทางกฎหมายแล้วแล้วยังให้ประโยชน์ทั้งในเรื่องของมุมมองที่มีต่อตัวอาคารความรู้สึกอบอุ่น และสามารถประกอบกิจกรรมต่างๆได้ด้วย พื้นที่ว่างที่ผ่านการพิจารณาเป็นพื้นที่ว่างที่เกิดจากอาคารที่มีการใช้งานเชิงสาธารณะมากกว่าส่วนบุคคลโดยสามารถแบ่งรูปแบบได้ดังต่อไปนี้

3.1) พื้นที่ว่างหน้าอาคารและรอบอาคารที่กำหนดโดยพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร เป็นพื้นที่ว่างที่เกิดจากการเว้นระยะร่นจากแนวเขตที่ดิน ถนน หรือทางสาธารณะซึ่งแตกต่างกันตามรายละเอียดของพื้นที่อาคาร ความสูง ประเภทอาคารที่กำหนดไว้



3.2) พื้นที่ว่างที่เกิดจากการออกแบบแบบวางผังเป็นพิเศษ เพื่อจุดประสงค์ในการใช้ประกอบกิจกรรมภายนอกอาคาร หรือ เพื่อเปิดมุมมองให้อาคาร เช่น ลานโล่งหน้าอาคารลานเอนกประสงค์ ลานโล่งในวัด ลานหน้าอนุสาวรีย์ เป็นต้น

4) พื้นที่ว่างที่เป็นผิวการจราจรหรือลานจอดรถ เป็นพื้นที่ว่างที่ใช้งานในลักษณะที่จอดรถหรือเส้นทางคมนาคมต่างๆ จากการสำรวจพื้นที่พบว่าภายในพื้นที่เขตบางรักประกอบด้วย 1) พื้นที่ว่างที่เป็นผิวการจราจร ทางเท้า และเกาะกลางถนนตามแนวถนนสายหลักสายรองและถนนซอย 2) พื้นที่ว่างใต้ทางพิเศษศรีรัชซึ่งเป็นทางพิเศษที่ผ่านเขตบางรัก และมีพื้นที่ว่างใต้เส้นทางที่สามารถใช้ประโยชน์ได้รวมถึงพื้นที่ว่างใต้เส้นทางและสถานีรถไฟ BTS 3) พื้นที่ว่างที่เป็นลานจอดรถ ทั้งของหน่วยงานหรือองค์กรต่างๆ และลานจอดรถที่คิดค่าบริการเมื่อเข้าใช้งาน

5) พื้นที่ว่างที่ลักษณะเป็นตลาดหรือร้านค้า พื้นที่ว่างประเภทนี้พบบริเวณร้านอาหารหรือร้านค้า รวมถึงพื้นที่ตลาดสด พื้นที่ว่างถูกใช้ในกิจกรรมเชิงพาณิชย์กรรม การค้าขายสินค้าและบริการต่างๆ

6) พื้นที่ว่างที่ยังไม่มีการพัฒนา เป็นพื้นที่ว่างที่ยังไม่มีการพัฒนาเพื่อใช้ประโยชน์ใดๆในปัจจุบันหรือมีการเปลี่ยนรูปแบบการใช้ไปจากเดิม แต่เป็นพื้นที่ที่มีผู้ครอบครองและถือกรรมสิทธิ์อย่างถูกต้อง และมีศักยภาพในการนำมาพัฒนาเป็นพื้นที่ว่างสาธารณะหรือกึ่งสาธารณะได้ โดยสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ๆคือ

6.1) พื้นที่ว่างที่ยังไม่มีการใช้ประโยชน์ เป็นพื้นที่ว่างที่ยังไม่มีการพัฒนาโครงการใดๆ ในพื้นที่ มีลักษณะเป็นที่ดินเปล่าที่ไม่มีอาคารหรือสิ่งก่อสร้างใดๆ ซึ่งมีความเป็นไปได้ในการนำมาพัฒนาเป็นโครงการต่างๆ ขึ้นอยู่กับกรรมสิทธิ์ที่ดินและปัจจัยที่เกี่ยวข้อง บางพื้นที่ให้บริการที่จอดรถ เนื่องจากเขตบางรักเป็นพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างหนาแน่น ทำให้มีปัญหาเรื่องที่จอดรถไม่เพียงพอ จึงมีการให้บริการในลักษณะลานจอดรถเพื่อให้บุคคลทั่วไปเช่าพื้นที่เพื่อจอดรถ โดยคิดค่าบริการจอดเป็นรายวัน หรือรายชั่วโมง

6.2) พื้นที่ว่างที่เป็นพื้นที่เสื่อมโทรมหรือพื้นที่รกร้าง ในเขตบางรักพบพื้นที่ดังกล่าว 2 ลักษณะคือ พื้นที่ว่างบริเวณอาคารเก่า และพื้นที่สุสาน ประกอบด้วยสุสานจีนและสุสานคาทอลิก บางส่วนมีการใช้งานอยู่และบางส่วนไม่มีการใช้งานแล้ว กล่าวคือ สุสานจีนประกอบด้วย สุสานจีนสกเกี้ยนบาบา สุสานจีนแคะ และสุสานจีนกว้างเจ้าหรือกว้างดั่ง เป็นสุสานจีนที่ยังมีที่บรรจุศพอยู่ในพื้นที่และมีบางส่วนที่เคลื่อนย้ายออกไปแล้วโดยปัจจุบันไม่มีการบรรจุศพเพิ่มเติมแต่ยังมีการประกอบพิธีกรรมทางศาสนาตามช่วงเทศกาลต่างๆ ส่วนพื้นที่สุสานคาทอลิกปัจจุบันได้ทำการเคลื่อนย้ายหลุมศพออกไปหมดแล้ว สภาพเป็นพื้นที่ว่างที่ยังไม่มีการใช้งาน



พื้นที่ว่างภายในเขตบางรัก										
พื้นที่ว่าง ตำแหน่งที่	ลักษณะการเข้าถึง			ลักษณะการใช้ประโยชน์						ที่ตั้ง
	ถนนหลัก	ถนนรอง	ถนนซอย	สวนหย่อม สวนสาธารณะ	ลานโล่ง	สนามกีฬา ลานกีฬา	ลานจอดรถ	ตลาด ร้านค้า	ยังไม่มี การพัฒนา	
2	0						0			หน้าร.บางกอกเขนเดอร์
3	0					0				ใต้ทางพิเศษศรีรัช
4	0				0					หน้าศาลแขวงปทุมวัน
5	0						0			ข้างร.แมนดาริน
6	0				0					หน้าศรีจักรสยามยาน
7	0				0					หน้าวัดหัวลำโพง
8	0						0			ข้างวัดหัวลำโพง
11	0						0			หน้าร.มณเฑียร
13	0					0				หน้าร.แพนแปซิฟิก
14	0			0			0			หน้าร.ดุสิตธานี
17	0			0	0					หน้าตึกอับดุลราฮิม
19	0		0		0		0			ในเขตวัดมหาพฤฒาราม
20	0						0			เชิงสะพานพิทยเสถียร
21	0		0						0	หน้าร.สารพัดช่าง
22	0				0					ในเขตวัดแก้วแจ่มฟ้า
23	0				0					หน้าสาธารณสุขสี่พระยา
24	0						0		0	หน้าอามีโกทาวเวอร์
25	0	0							0	มมถ.สี่พระยา-ถ.นเรศ
26	0						0			หน้าตึกมิตรแท้ประกันภัย
27	0						0			หน้าตึกบุญนารักษ์
28	0		0		0		0			หน้าตึก กสท.
29	0		0		0		0			หน้าตึกไปรษณีย์กลาง
30	0				0		0			หน้าโรงแรมโนราห์
31	0				0					หน้าสมาคมไหหลำ
32	0	0							0	มมถ.สุวรรณศ-นเหล็กชัย
33	0								0	หน้าอาคารทีโอที
34	0			0	0		0			หน้าอาคารเนลสัน เฮด
35	0				0		0			หน้าร.กรุงศรีอยุธยา
36	0								0	ข้างบ้านสุริยาศัย
37	0			0				0		บ้านสุริยาศัย
38	0			0						ข้างรพ.เลิดสิน
39	0		0				0			ข้างอาคารชั้นสแควร์
40	0						0			ข้างโรงแรมโนโวเทล
41	0						0			หน้าอาคารมานะพันธ์
42	0				0					หน้าสีลมแกลเลอเรีย
43	0			0						ในโครงการบ้านสีลม
44	0				0					ปากช.สีลม20
45	0		0						0	พื้นที่สุสานจีน
46	0		0						0	พื้นที่สุสานคาทอลิก
47	0								0	พื้นที่สุสานคาทอลิก
48	0								0	ปากช.สีลม12
49	0				0					หน้าร.กรุงเทพ
50	0						0			ข้างร.กสิกรไทย

ตารางที่ 5.1 ลักษณะการเข้าถึงและลักษณะการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างในเขตบางรัก

พื้นที่ว่างภายในเขตบางรัก										
พื้นที่ว่าง ตำแหน่งที่	ลักษณะการเข้าถึง			ลักษณะการใช้ประโยชน์						ที่ตั้ง
	ถนนหลัก	ถนนรอง	ถนนซอย	สวนหย่อม สวนสาธารณะ	ลานโล่ง	สนามกีฬา ลานกีฬา	ลานจอดรถ	ตลาด ร้านค้า	ยังไม่มี การพัฒนา	
51	0			0			0			หน้ารพ.กรุงเทพคริสเตียน
52	0						0			ข้างถนนยะพลาซา
53	0						0			หน้าอาคารวอลสตรีต
54	0				0					หน้าโรบินสันบางรัก
57	0	0					0			หน้าโชว์รูมฮอนด้า
66	0								0	หน้าอาคารดับเบิลเอ
67	0			0			0			หน้าเซล์ท์แลนด์
68	0						0			ปากช.สาทร 10
69	0				0					หน้าสถานทูตรัสเซียเดิม
71	0						0			หน้าตึกสแตนดาร์ดฯ
72	0						0			หน้ากองบังคับการฯ
78	0			0			0			ปากช.สาทร 6
80	0	0		0			0			คริสจักรโครสต์เบิช
81	0	0	0				0			หน้าอาคารทีสโก
85	0				0					หน้าอาคารบุปผาจิต
87		0							0	ใต้ทางพิเศษศรีรัช
88		0	0						0	มมถ.มหาเศรษฐี
89		0							0	ปาก ช.พุทธโอสถ
90		0				0	0			ข้างสน.บางรัก
91		0					0			หน้าสำนักงานเขตบางรัก
92		0	0		0					มมถ.นเรศ-ช.พุทธโอสถ
93		0					0			ร้านอาหารถนนเทพฯ
94		0			0					หน้าอาคารAIA
95		0							0	ตรงข้ามอาคารAIA
96		0			0		0			หน้าจีเวลล์เทรดเซนเตอร์
97		0							0	ข้างศูนย์มสตา.ประมวญ
98		0		0			0			ที่จอดรถร้านกัลปพฤกษ์
99		0					0			หน้า รพ.BNH
100		0		0						ร้าน MK GOLD
102			0						0	ในตรอกจลองกรุง
103			0				0			หน้าคริสจักรเทียนสั่ง
105			0						0	ในช.สะพานเตี้ย
109			0						0	ตรงข้ามร.รอยัลออกคิด
110			0						0	ในช.กัปตันบุช
111			0				0			ข้างแกลลอรีคาเฟ่
112			0				0			ข้างเกียรตินาคิน
113			0						0	ในช.เจริญกรุง30
114		0	0	0						ในพิพิธภัณฑฯบางกอก
115			0				0			ปากช.พุทธโอสถ
116			0	0						วัดสยิดฮารุน
117			0		0					หน้าอาคารศาลสถาน
118			0				0			ข้างโอพี การ์เดน

ตารางที่ 5.2 ลักษณะการเข้าถึงและลักษณะการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างในเขตบางรัก (ต่อ)

พื้นที่ว่างภายในเขตบางรัก										
พื้นที่ว่าง ตำแหน่งที่	ลักษณะการเข้าถึง			ลักษณะการใช้ประโยชน์						ที่ตั้ง
	ถนนหลัก	ถนนรอง	ถนนซอย	สวนหย่อม สวนสาธารณะ	ลานโล่ง	สนามกีฬา ลานกีฬา	ลานจอดรถ	ตลาด ร้านค้า	ยังไม่มี การพัฒนา	
119			0						0	หลังร้านอุตสาหกรรมไทยฯ
120			0	0						ทางเข้านร.โอเรียนเต็ล
121			0		0		0			หน้าโบสถ์อัสสัมชัญ
122			0					0		ข้างร้านสีลมวิลเลจ
123			0						0	ในช.อนุমানราชธน
124			0				0			ข้างร้านแมงโกทรี
125			0		0					ลานในวัดสวนพลู
126			0	0						ลานหน้ารร.แขงกริลา
127			0	0						ในมัสยิดบ้านอู๋
128			0		0					ในศาลเจ้าเจียวเองเขี้ยว
129			0				0			ในช.เจริญเรียง
130			0		0					โบสถ์สังฆพิทยา
131			0				0			ข้างกิตติาคารแสนยอด
132			0						0	มมถ.จรัสเรียง
133			0				0			มมถ.จรัญเรียง
134			0				0			หน้าร้านบ้านส้มตำ
135			0		0					หน้าโบสถ์สืบสัมพันธวงศ์
136			0						0	สโมสรสีลมเก่าถ.ศรีเรียง
137			0				0			ในช.สีลม11
138			0				0			ในช.พิพัฒน์
139			0	0		0				ลานกีฬาชุมชนพิพัฒน์
140			0				0			ในช.พิพัฒน์
141			0				0			ในถ.ศาลาแดง
142			0				0			ในช.ศาลาแดง
143			0						0	ที่รกร้างช.ศาลาแดง
144			0	0						ใต้สะพานตากสิน
145			0					0		ตลาดบางรัก
146			0		0					ศูนย์พัฒนาเด็กแรกขวานกุล
147			0				0			หน้าตึกเกียรตินาคิน
148			0				0			สนง.กฎหมายดำเนิน
149			0				0			หลังหน่วยสูบน้ำผดุงกรุงเทพฯ
150	0								0	ใกล้ทางลงBTS สุรศักดิ์
151			0						0	บนถนนศรีเรียง
152		0					0			หลังอาคารวรรณ
153		0					0			ลานจอดรถร้านคุณหญิง
154			0				0			ข้างสีลมแกลลอเรีย
155		0					0			ลานจอดรถร้านตะลึงปลิง
156	0								0	มมถ.เจริญกรุง-สีพระยา
<b>รวม</b>	<b>60</b>	<b>21</b>	<b>56</b>	<b>19</b>	<b>30</b>	<b>3</b>	<b>60</b>	<b>3</b>	<b>29</b>	

ตารางที่ 5.3 ลักษณะการเข้าถึงและลักษณะการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างในเขตบางรัก (ต่อ)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



พื้นที่ว่างภายนอกเขตบางรัก										
พื้นที่ว่าง ตำแหน่งที่	ลักษณะการเข้าถึง			ลักษณะการใช้ประโยชน์						ที่ตั้ง
	ถนนหลัก	ถนนรอง	ถนนซอย	สวนหย่อม สวนสาธารณะ	ลานโล่ง	สนามกีฬา ลานกีฬา	ลานจอดรถ	ตลาด ร้านค้า	ยังไม่มี การพัฒนา	
1	0						0			ข้างสถานีรถไฟหัวลำโพง
9	0				0					หน้าจามจุรีสแควร์
10	0			0						หน้าสภาอากาศไทย
12	0			0						ข้าง รพ. จุฬาลงกรณ์
15	0				0					ลานอนุสาวรีย์ ร.6
16	0			0						สวนลุมพินี
18	0							0		สวนลุมไนท์บาร์ชา
55	0						0			สถานีรถไฟบีทีเอสตากสิน
56	0						0			มุม ถ.สาทร-เจริญราษฎร์
58	0			0						หน้าร้านบลูเอลเลนเฟนท์
59	0								0	รพ. ยาสูบเก่า
60	0						0			หน้าอาคาร KMUT
61	0			0			0			หน้าโบสถ์เซนต์หลุยส์
62	0						0			หน้ารพ. เซนต์หลุยส์
63	0				0					มุมถ.สาทร-ช.เซนต์หลุยส์3
64	0								0	ข้างธนาคารUOB
65	0				0					หน้าธนาคารUOB
70	0						0			หน้าอาคารเอ็มไพร์
73	0				0					หน้าอาคารบางกอกซีดี
74	0				0					หน้าอาคารเอเชียพลัส
75	0									หน้าอาคารเดอะ เมท
76	0			0						หน้าร้านซีเครทการ์เดน
77	0					0				ลานเรือบูลเอ็กซ์พาร์ค
79	0			0						หน้าร้านบ้านชินสุธา
82	0				0					หน้าอาคารอิสลาม
83	0				0					หน้าทางเข้ารร. สโฆทัย
84	0				0					หน้าอาคาร Q HOUSE
86	0				0					หน้าอาคารครีดิเฮาส์
101			0		0					วัดไตรมิตรวิทยาราม
104			0			0				สนามกีฬา จุฬาช.9
106			0							หน้าโบสถ์กาละหวาห์
107			0				0			หน้าสนง.เขตสัมพันธวงศ์
108			0	0						หน้ารร.ริเวอร์วิว
144			0	0						ใต้สะพานตากสิน
<b>รวม</b>	<b>28</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	

ตารางที่ 5.4 ลักษณะการเข้าถึงและลักษณะการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างนอกเขตบางรัก

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

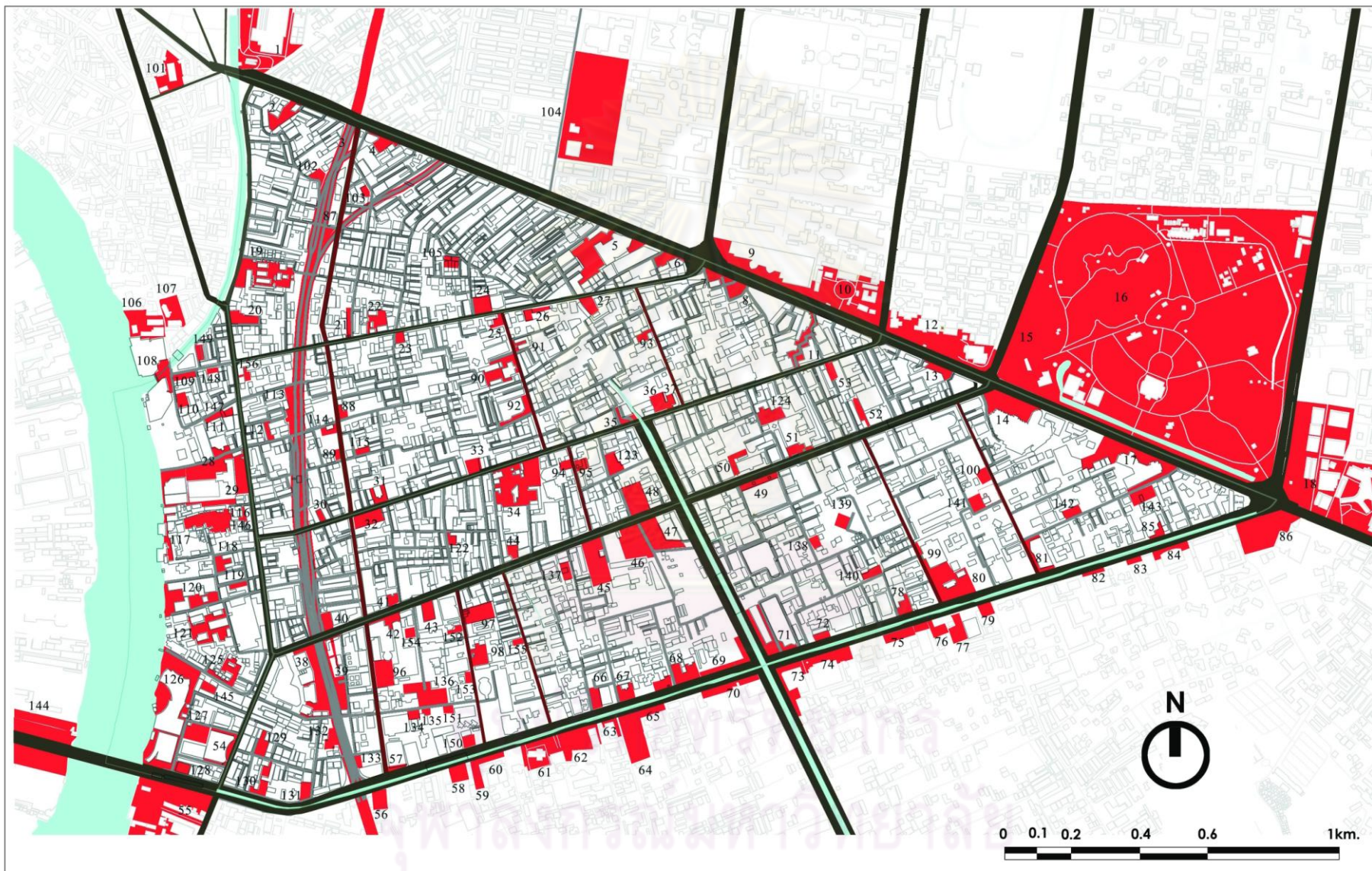
### 5.1.5 สรุปพื้นที่ว่างที่มีศักยภาพในการเข้าถึงและเข้าใช้งานได้โดยสาธารณชน

จากการลงสำรวจพื้นที่ด้วยการเดินเท้าและบันทึกข้อมูลด้วยการจำแนกตามคุณสมบัติพื้นฐานที่ใช้ในการคัดเลือกพื้นที่ประกอบด้วย 1) ความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ 2) การมองเห็นได้ง่ายจากเส้นทางการสัญจร และ 3) การเปิดโอกาสหรือสามารถพัฒนาให้สาธารณชนเข้ามาใช้พื้นที่ได้ พบว่ามีพื้นที่ว่างผ่านเกณฑ์ดังกล่าวจำนวนทั้งสิ้น 156 ตำแหน่ง ทั้งหมดเชื่อมโยงถึงกันด้วยโครงข่ายถนนสายหลัก ถนนสายรอง และถนนสายย่อยหรือซอย (แผนที่ 5.7) โดยพื้นที่ว่างแต่ละตำแหน่งมีลักษณะการใช้ประโยชน์ ลักษณะทางกายภาพ และระดับการเข้าใช้โดยสาธารณชนที่แตกต่างกันไป

จากการสังเกตพบว่าพื้นที่ว่างที่เข้าถึงได้จากถนนสายหลักมีการเข้าใช้พื้นที่จากผู้ใช้หลากหลายกลุ่ม ในขณะที่พื้นที่ว่างที่เข้าถึงได้จากถนนสายย่อยหรือซอยกลุ่มผู้ใช้คือผู้ที่อยู่ในละแวกใกล้เคียง และผู้ที่ตั้งใจเข้ามาใช้พื้นที่ หรือผู้สัญจรผ่านไปยังพื้นที่อื่น โดยสามารถสรุปลักษณะการเข้าถึงพื้นที่และลักษณะการเข้าใช้ประโยชน์โดยสาธารณชนได้ดังตารางที่ 5.1 ถึงตารางที่ 5.4 โดยพื้นที่ว่างที่อยู่ในเขตบางรักมีการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างในลักษณะสวนหย่อมหรือสวนสาธารณะ 19 ตำแหน่ง ลานโล่ง 30 ตำแหน่ง สนามกีฬา 3 ตำแหน่ง ลานจอดรถ 60 ตำแหน่ง ตลาดหรือร้านค้า 3 ตำแหน่ง และยังไม่มีการพัฒนา 29 ตำแหน่ง และพื้นที่ว่างภายนอกที่เชื่อมต่อกับเขตบางรักมีการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างในลักษณะสวนหย่อมหรือสวนสาธารณะ 9 ตำแหน่ง ลานโล่ง 11 ตำแหน่ง สนามกีฬาหรือลานกีฬา 2 ตำแหน่ง ลานจอดรถ 8 ตำแหน่ง ตลาดหรือร้านค้า 1 ตำแหน่ง และยังไม่มีการพัฒนา 2 ตำแหน่ง

จากข้อมูลซึ่งบ่งชี้ว่าในเขตพื้นที่บางรักและพื้นที่ต่อเนื่องภายนอกยังมีพื้นที่ว่างที่มีศักยภาพนำมาพัฒนาได้ โดยลักษณะการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างส่วนใหญ่อยู่ในลักษณะพื้นที่จอดรถยนต์ รองลงมาคือลานโล่งหน้าอาคารหรือระหว่างอาคารซึ่งเป็นพื้นลาดแข็ง และมีจำนวนมากกว่าสวนสาธารณะหรือสวนหย่อมซึ่งเป็นพื้นที่สีเขียวของเขตบางรัก





แผนที่ 5.7 พื้นที่ว่างที่มีศักยภาพในการเข้าถึงและเข้าใช้งานโดยสาธารณชน

ที่มา: จากการสำรวจพื้นที่

- |  |  |                             |  |
|--|--|-----------------------------|--|
| สัญลักษณ์  |  |                             |  |
| ขอบเขตอาคาร  |  | แม่น้ำ, คู, คลอง            |  |
| พื้นที่ว่างที่สามารถเข้าถึงได้และสาธารณชนเข้าใช้พื้นที่ได้ |  | พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา |  |
|  |  | โครงข่ายถนนสายหลัก          |  |
|  |  | โครงข่ายถนนสายรอง           |  |
|  |  | โครงข่ายถนนสายย่อยหรือซอย   |  |



### 5.1.6 การคัดแยกพื้นที่ว่างตามลักษณะการดูแลจัดการและการเข้าใช้ประโยชน์พื้นที่ว่าง

พื้นที่ว่างแต่ละตำแหน่งมีระดับการเข้าใช้งาน โดยสาธารณชนที่แตกต่างกันไปตามจุดประสงค์หรือนโยบายต่อสาธารณชนของหน่วยงานหรือองค์กรที่รับผิดชอบพื้นที่นั้นๆ กล่าวคือ หากหน่วยงานใดมุ่งให้บริการเพื่อสังคมหรือดำเนินกิจกรรมที่เป็นสาธารณะประโยชน์ย่อมเปิดโอกาสให้สาธารณชนเข้าใช้พื้นที่ได้โดยสะดวก หากเป็นองค์กรส่วนบุคคลหรือดำเนินการในเชิงพาณิชย์ การให้บริการจะมุ่งผลตอบแทนที่ได้รับ มีเงื่อนไขและข้อจำกัดมากกว่า ข้อมูลดังที่กล่าวมาช่วยให้สามารถคาดการณ์ความเป็นไปได้ในการพัฒนาพื้นที่ว่างตำแหน่งนั้นๆ ได้ เมื่อนำข้อมูลพื้นที่ว่างที่สามารถเข้าถึงได้มาคัดแยกตามลักษณะการดูแลจัดการพื้นที่และลักษณะการเข้าใช้ประโยชน์โดยสาธารณชน สามารถจัดประเภทของพื้นที่ว่างในเขตบางรักได้ 5 กลุ่มประกอบด้วย

1) **พื้นที่ว่างสาธารณะ** เป็นพื้นที่ว่างที่เปิดโอกาสให้สาธารณชนสามารถเข้าใช้งานได้โดยอิสระ ไม่จำกัดเวลาให้บริการหรือกลุ่มผู้ใช้ การดูแลจัดการมักเป็นของหน่วยงานราชการหรือหน่วยงานในกำกับดูแลโดยภาครัฐ มุ่งเน้นกิจกรรมทางสังคมและการให้บริการที่เป็นประโยชน์แก่สาธารณชนทั่วไป

2) **พื้นที่ว่างสาธารณะแบบมีเงื่อนไข** เป็นพื้นที่ว่างที่มุ่งเน้นการให้บริการที่เป็นสาธารณประโยชน์แก่ประชาชนทั่วไป โดยมีการกำหนดเวลาการให้บริการ หรือเงื่อนไขการใช้งาน การดูแลจัดการมักเป็นของหน่วยงานราชการหรือหน่วยงานในกำกับดูแลโดยภาครัฐ เช่น

2.1) พื้นที่ว่างที่เป็นสวนสาธารณะและลานกีฬาที่มีการกำหนดช่วงเวลาเปิดและปิดการให้บริการประชาชนไว้ รวมถึงการกำหนดข้อปฏิบัติในการใช้พื้นที่ เช่น สวนลุมพินี ซึ่งเป็นสวนสาธารณะระดับเมืองเปิดให้บริการตั้งแต่เวลา 04.30 น. ถึง เวลา 21.00 น.

2.2) พื้นที่ว่างที่อยู่ภายในพื้นที่ของหน่วยราชการต่างๆ หรือภายใต้การดูแลของหน่วยงานภาครัฐ ซึ่งการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างดังกล่าวมักเป็นในเวลาราชการ การดูแลจัดการและข้อปฏิบัติในการใช้งานเป็นไปตามข้อกำหนดของหน่วยงานนั้นๆ เช่น ลานโล่งด้านหน้าอาคาร ที่จอดรถ สวนหย่อม ลานโล่งภายในเขตวัด หรือศาสนสถานต่างๆ พื้นที่ว่างได้ทางด่วนภายใต้การดูแลของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย การเข้าใช้ประโยชน์อย่างหนึ่งอย่างใดต้องได้รับการอนุมัติจากทางหน่วยงานก่อน ปัจจุบันมีการขอใช้พื้นที่บางส่วนจากสำนักงานเขตบางรักเพื่อจัดเป็นลานกีฬาสำหรับชุมชน และให้เอกชนเช่าพื้นที่เพื่อใช้ประโยชน์ เช่น พื้นที่จอดรถ เก็บสินค้า เป็นต้น

3) **พื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะ** เป็นพื้นที่ว่างที่มีการดูแลจัดการเป็นขององค์กรเอกชน ที่เปิดโอกาสให้สาธารณชนทั่วไปเข้าใช้พื้นที่ได้อย่างสะดวก เช่น ลานโล่ง (plaza) หน้าอาคารสำนักงาน โรงแรม หรือห้างสรรพสินค้า นอกจากทำให้ประชาชนเข้าถึงพื้นที่โครงการได้

สะดวกแล้วยังสามารถใช้พื้นที่ดังกล่าวจัดกิจกรรมส่งเสริมการขาย หรือจัดงานในโอกาสพิเศษต่างๆและเป็นพื้นที่พักคอย พบปะพูดคุยของผู้คนที่สัญจรผ่านไปมา

4) **พื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะแบบมีเงื่อนไข** เป็นพื้นที่ว่างที่ดูแลโดยองค์กรเอกชน และเปิดโอกาสให้สาธารณชนทั่วไปเข้าใช้ได้ แต่มีเงื่อนไขการใช้งาน เช่น เข้าถึงได้เมื่อเข้าใช้บริการสถานที่นั้นๆ มีค่าใช้จ่าย การกำหนดประเภทกิจกรรมหรือเวลาให้บริการ พื้นที่ว่างประเภทนี้มักเป็นพื้นที่ว่างที่เกิดจากการออกแบบและวางผังเพื่อผลทางด้านสุนทรียภาพและความสวยงามของโครงการ เพื่อดึงดูดให้ประชาชนเข้ามาใช้บริการในรูปแบบต่างๆ เช่น ร้านอาหาร life style shopping mall หรือ community mall โรงแรม ที่มีการจัดภูมิทัศน์ภายในโครงการเป็นสวนหรือลานโล่ง เป็นต้น

5) **พื้นที่ว่างที่ยังไม่มีการพัฒนา** เป็นพื้นที่ว่างที่อยู่ในรูปแบบพื้นที่รกร้างหรือรอการพัฒนาในอนาคต โดยมีผู้ถือกรรมสิทธิ์หรือดูแลอย่างถูกต้องทั้งจากหน่วยงานของรัฐและองค์กรเอกชน มีศักยภาพในการนำมาพัฒนาให้มีการใช้งานเชิงสาธารณะหรือกึ่งสาธารณะได้ ซึ่งจำเป็นต้องทำการศึกษาในรายละเอียดด้านกรรมสิทธิ์ที่ดิน และแผนการพัฒนาหรือนโยบายการใช้พื้นที่ในอนาคต จากข้อมูลที่ศึกษาพบว่าพื้นที่ว่างที่เป็นของภาครัฐบางพื้นที่อยู่ในขั้นตอนของการเปิดให้เอกชนเข้าทำการประมูลและนำเสนอโครงการเพื่อเป็นการสร้างรายได้ให้กับภาครัฐ ส่วนพื้นที่ว่างที่เป็นของเอกชนมีลักษณะเป็นพื้นที่รอการพัฒนาหรือมีการใช้งานแบบเฉพาะ เช่น พื้นที่สุสานจีน สุสานคาทอลิก ซึ่งเป็นพื้นที่ว่างขนาดใหญ่ มีศักยภาพในการเข้าถึงและอยู่ใกล้แหล่งสาธารณูปโภคและสาธารณูปการต่างๆ จากการสอบถามข้อมูลผู้ดูแลพื้นที่สุสานพบว่าพื้นที่ว่างบริเวณไม่นิยมนำมาประกอบกิจการส่วนบุคคลหรือด้านพาณิชย์กรรมเนื่องจากเหตุผลทางด้านความเชื่อ ซึ่งทำให้มีความเป็นไปได้ในการนำพื้นที่ดังกล่าวมาพัฒนาให้มีการใช้งานแบบสาธารณะหรือกึ่งสาธารณะได้

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การดูแลจัดการและการเข้าใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างภายในเขตบางรัก								
พื้นที่ว่าง ตำแหน่งที่	การดูแลจัดการ		ระดับการเข้าใช้ประโยชน์โดยสาธารณชน					ที่ตั้ง
	รัฐ	เอกชน	สาธารณะ	สาธารณะ มีเงื่อนไข	กึ่งสาธารณะ	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ยังไม่มี การพัฒนา	
2		0				0		หน้าร.บางกอกเขนเดอร์
3	0		0					ใต้ทางพิเศษศรีรัช
4	0			0				หน้าศาลแขวงปทุมวัน
5		0			0			ข้างร.แมนดาริน
6		0				0		หน้าคริสจักรสามย่าน
7	0			0				หน้าวัดหัวลำโพง
8	0		0					ข้างวัดหัวลำโพง
11		0			0			หน้าร.มณเฑียร
13		0			0			หน้าร.แพนแปซิฟิก
14		0				0		หน้าร.ดุสิตธานี
17		0			0			หน้าตึกอับดุลราฮิม
19	0			0				ในเขตวัดมหาพฤฒาราม
20		0				0		เชิงสะพานพิทยเสถียร
21	0			0			0	หน้าร.สารพัดช่าง
22	0			0				ในเขตวัดแก้วแจ่มฟ้า
23	0			0				หน้าสาธารณสุขสี่พระยา
24		0					0	หน้าอามีโกทาวเวอร์
25		0					0	มมถ.สี่พระยา-ถ.นเรศ
26		0				0		หน้าตึกมิตรแท้ประกันภัย
27		0				0		หน้าตึกบุญนารักษ์
28	0			0				หน้าตึก กสท.
29	0			0				หน้าตึกไปรษณีย์กลาง
30		0				0		หน้าโรงแรมโนราห์
31		0				0		หน้าสมาคมไหล่
32		0					0	มมถ.สุรวงศ์-มเหล็กข
33		0					0	หน้าอาคารทีโอที
34		0		0				หน้าอาคารเนลสัน เฮด
35		0			0			หน้าธ.กรุงศรีอยุธยา
36		0					0	ข้างบ้านสุริยาศัย
37		0				0		บ้านสุริยาศัย
38	0			0				ข้างรพ.เสดสิน
39		0			0			ข้างอาคารชั้นสแควร์
40		0				0		ข้างโรงแรมโนโวเทล
41		0				0		หน้าอาคารมานะพันธ์
42		0			0			หน้าสีลมแกลเลอเลีย
43		0				0		ในโครงการบ้านสีลม
44		0				0		ปากช.สีลม20
45		0					0	พื้นที่สุสานจีน
46		0					0	พื้นที่สุสานคาทอลิก
47		0					0	พื้นที่สุสานคาทอลิก
48	0						0	ปากช.สีลม12
49		0			0			หน้าธ.กรุงเทพ
50		0				0		ข้างธ.กสิกรไทย

ตารางที่ 5.5 การดูแลจัดการและการเข้าใช้งาน โดยสาธารณชน



การดูแลจัดการและการเข้าใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างภายในเขตบางรัก								ที่ตั้ง
พื้นที่ว่าง ตำแหน่งที่	การดูแลจัดการ		ระดับการเข้าใช้ประโยชน์โดยสาธารณชน				ยังไม่มี การพัฒนา	
	รัฐ	เอกชน	สาธารณะ	สาธารณะ มีเงื่อนไข	กึ่งสาธารณะ	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข		
51		0				0		หน้าพ.กรุงเทพคริสเตียน
52		0				0		ข้างถนนยะพลาซา
53		0				0		หน้าอาคารวอลสตรีต
54		0			0			หน้าโรบินสันบางรัก
57		0						หน้าโชว์รูมฮอนด้า
66						0	0	หน้าอาคารดับเบิลเอ
67		0				0		หน้าเฮลท์แลนด์
68		0				0		ปากช.สาทร 10
69		0				0		หน้าสถานทูตรัสเซียเดิม
71		0			0			หน้าตึกสแตนดาร์ดฯ
72	0			0				หน้ากองบังคับการฯ
78		0				0		ปากช.สาทร 6
80		0			0			คริสจักรโครสต์เซิช
81		0			0			หน้าอาคารทีสโก
85		0				0		หน้าอาคารปุมพิจิต
87	0			0			0	ใต้ทางพิเศษศรีรัช
88	0						0	มมท.มหาเศรษฐี
89	0						0	ปาก ช.พุทธโอสถ
90	0			0				ข้างสน.บางรัก
91	0			0				หน้าสำนักงานเขตบางรัก
92		0				0		มมท.นเรศ-ช.พุทธโอสถ
93		0				0		ร้านอาหารถนนทรัพย์สิน
94		0			0			หน้าอาคารAIA
95		0					0	ตรงข้ามอาคารAIA
96		0			0			หน้าจีเวลลีเทรดเซนเตอร์
97		0					0	ข้างศูนย์มาสด้า.ประมวญ
98		0				0		ที่จอดรถร้านกัลปพฤกษ์
99		0			0			หน้า รพ. BNH
100		0				0		ร้าน MK GOLD
102	0						0	ในตรอกคลองกรุง
103		0			0			หน้าคริสจักรเทียนสั่ง
105		0					0	ในช.สะพานเตี้ย
109		0					0	ตรงข้ามรร.รอยัลออกคิด
110		0					0	ในช.กัปตันบุช
111		0				0		ข้างแกลลอรี่คาเฟ่
112		0				0		หน้าเกียรตินาคิน
113		0					0	ในช.เจริญกรุง30
114		0		0				ในพิพิธภัณฑสถานบางกอก
115		0				0		ปากช.พุทธโอสถ
116		0		0				มัস্যิดฮารุน
117	0			0				หน้าอาคารศุลกสถาน
118		0				0		ข้างไอพี การ์เดน

ตารางที่ 5.6 การดูแลจัดการและการเข้าใช้งานโดยสาธารณชน (ต่อ)

การดูแลจัดการและการเข้าใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างภายในเขตบางรัก								
พื้นที่ว่าง ตำแหน่งที่	การดูแลจัดการ		ระดับการเข้าใช้ประโยชน์โดยสาธารณชน					ที่ตั้ง
	รัฐ	เอกชน	สาธารณะ	สาธารณะ มีเงื่อนไข	กึ่งสาธารณะ	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ยังไม่มี การพัฒนา	
119		0					0	หลังร้านอุตสาหกรรมไทยฯ
120		0				0		ทางเข้ารร.โอเรียนเต็ล
121		0		0				หน้าโบสถ์อัสสัมชัญ
122		0				0		ข้างร้านสีลมวิลเลจ
123	0						0	ในช.อนุমানราชธน
124		0				0		ข้างร้านแมงโกทรี
125	0			0				ลานในวัดสวนพลู
126		0				0		ลานหน้ารร.แขวงกรילה
127		0		0				ในมัสยิดบ้านคู
128		0		0				ในศาลเจ้าเจิวเองเบียว
129		0				0		ในช.เจริญเวียง
130		0		0				โบสถ์สังฆพิทยา
131		0				0		ข้างภัตตาคารแสนยอด
132	0						0	มมถ.จรัสเวียง
133		0				0		มมถ.จรัญเวียง
134		0				0		หน้าร้านบ้านส้มตำ
135		0		0				หน้าโบสถ์สืบสัมพันธวงศ์
136	0						0	สโมสรสีลมเก่า.ศรีเวียง
137		0				0		ในช.สีลม11
138		0				0		ในช.พิพัฒน์
139	0			0				ลานกีฬาชุมชนพิพัฒน์
140		0				0		ในช.พิพัฒน์
141		0				0		ในถ.ศาลาแดง
142		0				0		ในช.ศาลาแดง
143	0						0	ที่รกร้างช.ศาลาแดง
144	0			0				ใต้สะพานตากสิน
145		0				0		ตลาดบางรัก
146	0			0				ศูนย์พัฒนาเด็กราชานุกุล
147		0				0		หน้าตึกเกียรตินาคิน
148		0				0		สนง.กฎหมายดำเนิน
149		0				0		หลังหน่วยสูบน้ำผดุงกรุงเทพฯ
150		0					0	ใกล้ทางลงBTS สุรศักดิ์
151		0					0	บนถนนศรีเวียง
152		0				0		หลังอาคารวรรณ
153		0				0		ลานจอดรถร้านคุณหญิง
154		0				0		ข้างสีลมแกลลอรี่
155		0				0		ลานจอดรถร้านตะลิงปลิง
156	0						0	มมถ.เจริญกรุง-สีพระยา
รวม	29	93	2	26	16	52	29	

ตารางที่ 5.7 การดูแลจัดการและการเข้าใช้งานโดยสาธารณชน (ต่อ)

การดูแลจัดการและการเข้าใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างภายนอกเขตบางรัก								
พื้นที่ว่าง ตำแหน่งที่	การดูแลจัดการ		ระดับการเข้าใช้ประโยชน์โดยสาธารณชน					ที่ตั้ง
	รัฐ	เอกชน	สาธารณะ	สาธารณะ มีเงื่อนไข	กึ่งสาธารณะ	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ยังไม่มี การพัฒนา	
1	0			0				ข้างสถานีรถไฟหัวลำโพง
9		0			0			หน้าจามจุรีสแควร์
10	0			0				หน้าสภาฯชาติไทย
12	0			0				ข้าง รพ.จุฬาลงกรณ์
15	0		0					ลานอนุสาวรีย์ ร.6
16	0			0				สวนลุมพินี
18	0					0		สวนลุมไนท์บาร์ชา
55	0			0				สถานีรถไฟฟ้ามหานครสาย
56	0			0				มุม ถ.สาทร-เจริญราษฎร์
58		0				0		หน้าร้านบลูเอลเลนเฟนท์
59	0						0	รพ.ยาสูบเก่า
60		0			0			หน้าอาคาร KMUT
61		0				0		หน้าโบสถ์เซนต์หลุยส์
62		0				0		หน้ารพ.เซนต์หลุยส์
63		0			0			มุมถ.สาทร-ช.เซนต์หลุยส์3
64		0					0	ข้างธนาคารUOB
65		0			0			หน้าธนาคารUOB
70		0			0			หน้าอาคารเอ็มไพร์
73		0			0			หน้าอาคารบางกอกซิดี
74		0			0			หน้าอาคารเอเชียพลัส
75		0			0			หน้าอาคารเดอะ เมท
76		0				0		หน้าร้านซีเครทการ์เดน
77		0				0		ลานเรดบูลเอกซ์พาร์ค
79		0				0		หน้าร้านบ้านชินษุรา
82		0			0			หน้าธนาคารอิสลาม
83		0			0			หน้าทางเข้าร.สุโขทัย
84		0			0			หน้าอาคาร Q HOUSE
86		0			0			หน้าอาคารควิลด์เฮาส์
101	0			0				วัดไตรมิตรวิทยาราม
104	0			0				สนามกีฬา จุฬาฯ.9
106		0		0				หน้าโบสถ์กาละหว้า
107	0			0				หน้าสนง.เขตสัมพันธวงศ์
108		0			0			หน้าร.ริเวอร์วิว
144	0			0				ใต้สะพานตากสิน
<b>รวม</b>	<b>13</b>	<b>21</b>	<b>1</b>	<b>11</b>	<b>13</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	

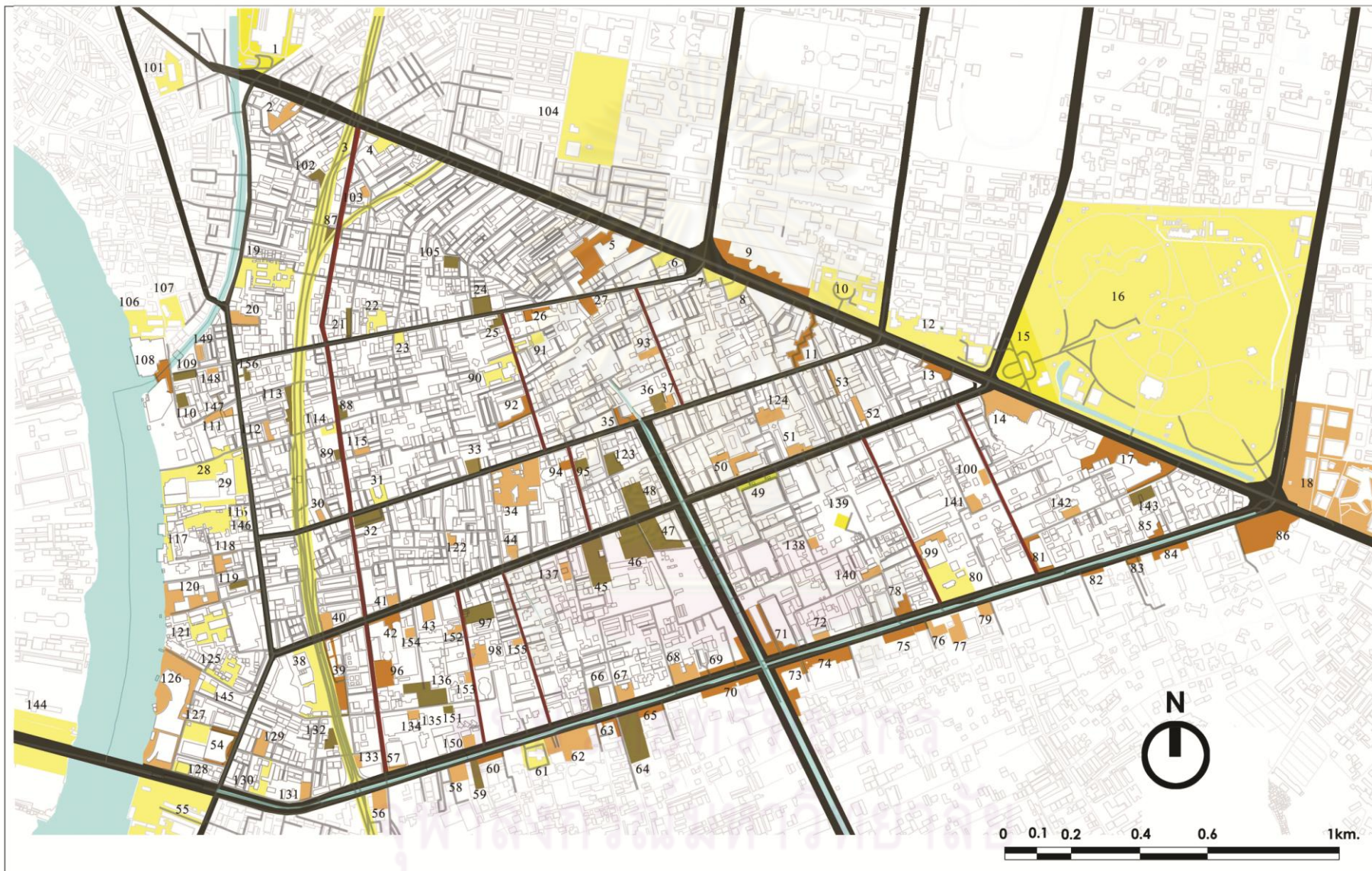
ตารางที่ 5.8 การดูแลจัดการและการเข้าใช้งานโดยสาธารณชน (ต่อ)



### 5.1.7 สรุปพื้นที่ว่างตามลักษณะการดูแลจัดการและการใช้งานโดยสาธารณชน

พื้นที่ว่างจำนวน 156 ตำแหน่งมีระดับการให้บริการแก่สาธารณชนและการดูแลจัดการแตกต่างกันไปตามหน่วยงานและองค์กรที่รับผิดชอบ โดยพื้นที่ว่างที่ดูแลจัดการโดยหน่วยงานของรัฐหรือหน่วยงานเพื่อประโยชน์ทางสังคมมีลักษณะการใช้งานในเชิงสาธารณะและสาธารณะแบบมีเงื่อนไข ซึ่งการพัฒนาพื้นที่ที่สามารถทำได้ง่ายกว่า ดังที่ได้กำหนดแนวทางและมาตรการในการเพิ่มพื้นที่สีเขียวและส่งเสริมการใช้พื้นที่สาธารณะไว้ในแผนปฏิบัติการเชิงนโยบายด้านการจัดการพื้นที่สีเขียวชุมชนเมืองอย่างยั่งยืน (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2550) รวมถึงแผนปฏิบัติการประจำปี พ.ศ.2553 ของสำนักงานเขตบางรักซึ่งกำหนดนโยบายด้านการเพิ่มพื้นที่สีเขียว และบริการแก่ประชาชนทั่วไปและยุทธศาสตร์ของกรุงเทพมหานครที่จะพัฒนาให้เป็นมหานครแห่งสิ่งแวดล้อมตามแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร 12 ปี ส่วนพื้นที่ว่างที่ดูแลจัดการโดยองค์กรเอกชนหรือผู้ประกอบการต่างๆมีลักษณะการใช้งานในเชิงกึ่งสาธารณะและกึ่งสาธารณะแบบมีเงื่อนไข เข้าใช้งานมีทั้งเข้าใช้โดยอิสระหรือเข้าถึงได้เมื่อเข้าใช้บริการสถานที่นั้นๆ

จากข้อมูลพบว่ามีพื้นที่ว่างทั้งภายในและภายนอกเขตบางรักที่ดูแลจัดการโดยหน่วยงานรัฐมีจำนวน 42 ตำแหน่ง และโดยเอกชน 114 ตำแหน่ง ลักษณะการใช้งานแบบสาธารณะ 3 ตำแหน่ง สาธารณะแบบมีเงื่อนไข 37 ตำแหน่ง กึ่งสาธารณะ 29 ตำแหน่ง กึ่งสาธารณะแบบมีเงื่อนไข 59 ตำแหน่ง และยังไม่มีการพัฒนา 31 ตำแหน่ง (แผนที่ 5.8)



แผนที่ 5.8 พื้นที่ว่างจำแนกตามระดับการเข้าใช้งานโดยสาธารณชน

ที่มา: จากการสำรวจพื้นที่

**สัญลักษณ์**

ขอบเขตเขตอาคาร	แม่น้ำ, อุ. คลอง	พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา	โครงข่ายถนนสายหลัก
พื้นที่ว่างสาธารณะ	พื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะ		โครงข่ายถนนสายรอง
พื้นที่ว่างสาธารณะมีเงื่อนไขการใช้งาน	พื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะมีเงื่อนไขการใช้งาน		โครงข่ายถนนสายย่อยหรือซอย



### 5.1.8 การคัดแยกพื้นที่ว่างตามคุณค่าของพื้นที่และลักษณะกิจกรรม

จากการทบทวนวรรณกรรม สามารถแบ่งพื้นที่ว่างสาธารณะตามลักษณะของกิจกรรม และคุณค่าของพื้นที่ได้เป็น 3 ประเภทใหญ่ๆ คือพื้นที่ว่างสาธารณะเพื่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจ, เพื่อกิจกรรมทางสังคม, เพื่อสุนทรียภาพและกิจกรรมนันทนาการ (สุภาดา ศรีสารคาม, 2550) และจากการลงสำรวจพื้นที่ยังพบว่าพื้นที่ว่างบางตำแหน่งมีบทบาทและคุณค่ามากกว่า 1 ด้าน รวมถึงพื้นที่ว่างที่ยังมิได้มีการพัฒนาจึงไม่สามารถระบุบทบาทได้อย่างชัดเจน โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) **พื้นที่ว่างสาธารณะมีคุณค่าด้านเศรษฐกิจ** เป็นพื้นที่ว่างที่มีคุณค่าทางด้านพาณิชย์กรรมและธุรกิจต่างๆ ทั้งการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้า การจัดกิจกรรมส่งเสริมการขายหรือเพื่อช่วยส่งเสริมภาพลักษณ์ขององค์กรหรือผู้ประกอบการต่างๆ เช่น ลานโล่งหน้าอาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า โรงแรม พื้นที่ว่างระหว่างกลุ่มอาคารที่เป็นลานกิจกรรมภายนอกอาคาร ร้านค้า ร้านเครื่องดื่ม เป็นต้น

2) **พื้นที่ว่างสาธารณะมีคุณค่าด้านสังคม** เป็นพื้นที่ว่างที่รองรับกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับวัฒนธรรม ประเพณี หรือศาสนา และส่งเสริมการปฏิสัมพันธ์ให้เกิดขึ้นแก่ผู้คนในสังคม ทั้งการพบปะพูดคุย สื่อสารหรือการกระจายข่าว ในพื้นที่ศึกษาพบพื้นที่ว่างในรูปแบบของลานโล่งภายในศาสนสถาน สถานที่ราชการหรือรัฐวิสาหกิจ เป็นต้น

3) **พื้นที่ว่างสาธารณะมีคุณค่าด้านสุนทรียภาพและกิจกรรมนันทนาการ** เป็นพื้นที่ว่างเพื่อการพักผ่อน เล่นกีฬา เพื่อประโยชน์ทางด้านความสวยงาม การมองเห็น รวมถึงคุณค่าทางด้านธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในพื้นที่ศึกษาพบในรูปแบบของลานกีฬา สวนหย่อมหรือสวนสาธารณะ เป็นต้น

4) **พื้นที่ว่างสาธารณะมีคุณค่ามากกว่า 1 ด้าน** เป็นพื้นที่ว่างที่มีคุณค่าและกิจกรรมแบบผสมผสาน กล่าวคือจุดประสงค์หรือคุณค่าเดิมของพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงไปหรือมีกิจกรรมใหม่เพิ่มเติมเข้ามา เช่น พื้นที่ว่างในศาสนสถาน ในพื้นที่เขตบางรักมีวัด คริสจักรหรือโบสถ์หลายแห่ง ใช้ประกอบกิจกรรมด้านศาสนาซึ่งเป็นคุณค่าทางด้านสังคม ในสถานที่ที่มีความสำคัญทางศิลปวัฒนธรรมพบว่ามีการกิจกรรมทางด้านการท่องเที่ยวซึ่งเป็นกิจกรรมทางด้านนันทนาการร่วมด้วย ทำให้พื้นที่ว่างดังกล่าวมีคุณค่าทางด้านนันทนาการด้วยเช่นกัน

5) **พื้นที่ว่างที่ยังไม่มีการพัฒนา** พื้นที่ว่างกลุ่มนี้เป็นพื้นที่ที่ยังไม่มีการใช้ประโยชน์หรือรอการพัฒนา การเก็บข้อมูลใช้การสอบถามจากผู้ดูแลพื้นที่และหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบถึงแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต ทั้งในส่วนที่มีการดำเนินการไปแล้วและยังไม่มี การกำหนดนโยบายที่ชัดเจน ข้อมูลดังกล่าวสามารถนำมาพิจารณาเสนอแนะแนวทางการพัฒนาหรือบทบาทของพื้นที่ว่างให้สอดคล้องกับบริบทของโครงข่ายตามความเหมาะสมได้



คุณค่าและลักษณะกิจกรรมของพื้นที่ว่างภายในเขตบางรัก							
พื้นที่ว่าง ตำแหน่งที่	คุณค่าของพื้นที่ว่าง				ลักษณะกิจกรรม		ที่ตั้ง
	เศรษฐกิจ	สังคม	นันทนาการ	ยังไม่มี การพัฒนา	กิจกรรม จำเป็น	กิจกรรม ทางเลือก	
2	0				0		หน้ารร.บางกอกเซนเตอร์
3		0	0			0	ใต้ทางพิเศษศรีรัช
4		0				0	หน้าศาลแขวงปทุมวัน
5	0				0		ข้างรร.แมนดาริน
6		0				0	หน้าคริสจักรสามย่าน
7		0				0	หน้าวัดหัวลำโพง
8	0				0		ข้างวัดหัวลำโพง
11	0				0		หน้ารร.มณเฑียร
13	0				0		หน้ารร.แพนแปซิฟิก
14	0				0		หน้ารร.ดุสิตธานี
17	0				0		หน้าตึกอับดุลราฮิม
19		0	0			0	ในเขตวัดมหาพฤฒาราม
20	0				0		เชิงสะพานพิทยเสถียร
21				0			หน้ารร.สารพัดช่าง
22		0	0			0	ในเขตวัดแก้วแจ่มฟ้า
23		0	0			0	หน้าสาธารณสุขสี่พระยา
24				0			หน้าอามีโกทาวเวอร์
25				0			มมถ.สี่พระยา-ถ.นเรศ
26	0				0		หน้าตึกมิตรแท้ประกันภัย
27	0				0		หน้าตึกบุญนารักษ์
28	0		0			0	หน้าตึก กสท.
29	0		0			0	หน้าตึกไปรษณีย์กลาง
30	0				0		หน้าโรงแรมโนโรห์
31		0	0			0	หน้าสมาคมไทหล่า
32				0			มมถ.สรวงศ์-เหล็กขี้
33				0			หน้าอาคารทีไอที
34		0	0			0	หน้าอาคารเนลสัน เฮด
35	0				0		หน้าธ.กรุงศรีอยุธยา
36				0			ข้างบ้านสุริยาศัย
37	0				0		บ้านสุริยาศัย
38		0	0			0	ข้างรพ.เลิดสิน
39	0				0		ข้างอาคารชั้นสแควร์
40	0				0		ข้างโรงแรมโนโวเทล
41	0				0		หน้าอาคารมานะพันธ์
42	0				0		หน้าสีลมแกลเลอเลีย
43	0				0		ในโครงการบ้านสีลม
44	0				0		ปากช.สีลม20
45				0			พื้นที่สุสานจีน
46				0			พื้นที่สุสานคาทอลิก
47				0			พื้นที่สุสานคาทอลิก
48				0			ปากช.สีลม12
49	0				0		หน้าธ.กรุงเทพ
50	0				0		ข้างธ.กสิกรไทย

ตารางที่ 5.9 คุณค่าและลักษณะกิจกรรมของพื้นที่ว่างในเขตบางรัก

คุณค่าและลักษณะกิจกรรมของพื้นที่ว่างภายในเขตบางรัก							
พื้นที่ว่าง ตำแหน่งที่	คุณค่าของพื้นที่ว่าง				ลักษณะกิจกรรม		ที่ตั้ง
	เศรษฐกิจ	สังคม	นันทนาการ	ยังไม่มี การพัฒนา	กิจกรรม จำเป็น	กิจกรรม ทางเลือก	
51	0				0		หน้าพ.กรุงเทพคริสเตียน
52	0				0		ข้างถนนยะพลาซา
53	0				0		หน้าอาคารวอลสตรีต
54	0				0		หน้าโรบินสันบางรัก
57	0				0		หน้าโซว์รวมฮอนต้า
66				0			หน้าอาคารดับเบิลเอ
67	0				0		หน้าเฮลท์แลนด์
68	0				0		ปากช.สาทร 10
69	0				0		หน้าสถานทูตรัสเซียเดิม
71	0				0		หน้าตึกสแตนดาร์ดฯ
72	0				0		หน้ากองบังคับการฯ
78	0				0		ปากช.สาทร 6
80		0	0			0	คริสจักรไครสต์เชิร์ช
81	0				0		หน้าอาคารทีสโก
85	0				0		หน้าอาคารนุฬาดิจิต
87				0			ใต้ทางพิเศษศรีรัช
88				0			มมถ.มหาเศรษฐี
89				0			ปาก ช.พุทธโอสถ
90		0	0			0	ข้างสน.บางรัก
91		0	0			0	หน้าสำนักงานเขตบางรัก
92	0				0		มมถ.นเรศ-ช.พุทธโอสถ
93	0				0		ร้านอาหารถนนทรัพย์
94	0				0		หน้าอาคารAIA
95				0			ตรงข้ามอาคารAIA
96	0				0		หน้าจีเวลลีเทรตเซนเตอร์
97				0			ข้างศูนย์มาสด้า.ประมวญ
98	0				0		ที่จอดรถร้านกัลปพฤกษ์
99	0				0		หน้า รพ.BNH
100	0				0		ร้าน MK GOLD
102				0			ในตรอกฉลองกรุง
103		0	0			0	หน้าคริสจักรเทียนสั่ง
105				0			ในช.สะพานเตี้ย
109				0			ตรงข้ามรร.รอยัลออกคิด
110				0			ในช.กัปตันมุข
111	0				0		ข้างแกลลอรี่คาเฟ่
112	0				0		หน้าเกียรตินาคิน
113				0			ในช.เจริญกรุง30
114		0	0			0	ในพิพิธภัณฑสถานบางกอก
115					0		ปากช.พุทธโอสถ
116		0	0			0	มัสดิฮารุน
117		0	0			0	หน้าอาคารศุลกสถาน
118	0				0		ข้างไอพี การ์เดน

ตารางที่ 5.10 คุณค่าและลักษณะกิจกรรมของพื้นที่ว่างในเขตบางรัก (ต่อ)

คุณค่าและลักษณะกิจกรรมของพื้นที่ว่างภายในเขตบางรัก							
พื้นที่ว่าง ตำแหน่งที่	คุณค่าของพื้นที่ว่าง				ลักษณะกิจกรรม		ที่ตั้ง
	เศรษฐกิจ	สังคม	นันทนาการ	ยังไม่มี การพัฒนา	กิจกรรม จำเป็น	กิจกรรม ทางเลือก	
119				0			หลังร้านอุตสาหกรรมไทยฯ
120	0		0			0	ทางเข้ารร.โอเรียนเต็ล
121		0	0			0	หน้าโบสถ์อัสสัมชัญ
122	0				0		ข้างร้านสีลมวิลเลจ
123				0			ในช.อนุমানราชชน
124	0				0		ข้างร้านแมงโกทรี
125		0	0			0	ลานในวัดสวนพลู
126	0		0			0	ลานหน้ารร.แข่งกรีลา
127		0	0			0	ในมัสยิดบ้านอู่
128		0	0			0	ในศาลเจ้าเจียวเองเบี้ยว
129	0				0		ในช.เจริญเวียง
130		0	0			0	โบสถ์สังฆพิทยา
131	0				0		ข้างภัตตาคารแสนยอด
132				0			มมถ.จรัสเวียง
133	0				0		มมถ.จรัญเวียง
134	0				0		หน้าร้านบ้านส้มตำ
135		0	0			0	หน้าโบสถ์สี่มสัมพันธ์
136				0			สโมสรสีลมเก่า.ศรีเวียง
137	0				0		ในช.สีลม11
138	0				0		ในช.พิพัฒน์
139		0	0			0	ลานกีฬาชุมชนพิพัฒน์
140	0				0		ในช.พิพัฒน์
141	0				0		ในถ.ศาลาแดง
142	0				0		ในช.ศาลาแดง
143				0			ที่รกร้างช.ศาลาแดง
144		0	0			0	ใต้สะพานตากสิน
145	0				0		ตลาดบางรัก
146						0	ศูนย์พัฒนาเด็กกราชานุกุล
147	0				0		หน้าตึกเกียรตินาคิน
148	0				0		สนง.กฎหมายดำเนิน
149	0				0		หน่วยสูบน้ำผดุงกรุงเกษม
150				0			ใกล้ทางลงBTS สุรศักดิ์
151				0			บนถนนศรีเวียง
152	0				0		หลังอาคารวิวัฒน์
153	0				0		ลานจอดรถร้านคุณหญิง
154	0				0		ข้างสีลมแกลลอเรีย
155	0				0		ลานจอดรถร้านตะลิ่งปลิง
156				0			มมถ.เจริญกรุง-สี่พระยา
รวม	67	25	26	29	64	30	

ตารางที่ 5.11 คุณค่าและลักษณะกิจกรรมของพื้นที่ว่างในเขตบางรัก (ต่อ)



คุณค่าและลักษณะกิจกรรมของพื้นที่ว่างภายนอกเขตบางรัก							
พื้นที่ว่าง ตำแหน่งที่	คุณค่าของพื้นที่ว่าง				ลักษณะกิจกรรม		ที่ตั้ง
	เศรษฐกิจ	สังคม	นันทนาการ	ยังไม่มี การพัฒนา	กิจกรรม จำเป็น	กิจกรรม ทางเลือก	
1	0	0				0	ข้างสถานีรถไฟหัวลำโพง
9	0	0				0	หน้าจามจรัสแควร์
10		0	0			0	หน้าสภาอากาศไทย
12	0				0		ข้าง รพ.จุฬาลงกรณ์
15		0	0				ลานอนุสาวรีย์ ร.6
16		0	0				สวนลมพิน
18	0				0		สวนลมในทบาร์ชา
55		0	0				สถานีรถไฟฟ้าBTSตากสิน
56		0	0			0	มุม ถ.สาทร-เจริญราษฎร์
58	0				0		หน้าร้านบลูเอลเลเฟนท์
59				0			รพ.ยาสูบเก่า
60	0				0		หน้าอาคาร KMUT
61						0	หน้าโบสถ์เซนหลุยส์
62	0				0		หน้ารพ.เซนต์หลุยส์
63	0				0		มุมถ.สาทร-ช.เซนหลุยส์3
64				0			ข้างธนาคารUOB
65	0				0		หน้าธนาคารUOB
70	0				0		หน้าอาคารเอ็มไพร์ฯ
73	0				0		หน้าอาคารบางกอกซีดีฯ
74	0				0		หน้าอาคารเอเชียพลัส
75	0				0		หน้าอาคารเดอะ เมท
76	0				0		หน้าร้านซีเครทการ์เดน
77		0	0			0	ลานเรดบูลเอ็กซ์พาร์ค
79	0				0		หน้าร้านบ้านชินสุธา
82	0				0		หน้าธนาคารอิสลาม
83	0				0		หน้าทางเข้ารร.สุโขทัย
84	0				0		หน้าอาคาร Q HOUSE
86	0				0		หน้าอาคารควิลิตี้เฮาส์
101		0	0			0	วัดไตรมิตรวิทยาราม
104		0	0			0	สนามกีฬา จุฬาลง.9
106		0	0			0	หน้าโบสถ์กาละหว่าห์
107		0	0			0	หน้าสนง.เขตสัมพันธวงศ์
108	0	0	0			0	หน้ารร.ริเวอร์วิว
144		0	0			0	ใต้สะพานตากสิน
<b>รวม</b>	<b>19</b>	<b>14</b>	<b>12</b>	<b>2</b>	<b>17</b>	<b>12</b>	

ตารางที่ 5.12 คุณค่าและลักษณะกิจกรรมของพื้นที่ว่างในเขตบางรัก (ต่อ)

### 5.1.9 สรุปพื้นที่ว่างตามคุณค่าและลักษณะกิจกรรมของพื้นที่ว่าง

คุณค่าของพื้นที่ว่างแต่ละตำแหน่งสัมพันธ์กับลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นโดยพื้นที่ว่างที่มีคุณค่าเศรษฐกิจส่วนใหญ่มีการดูแลจัดการ โดยองค์กรเอกชนและมีการลักษณะการใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์กรรม เช่น เป็นพื้นที่ว่างหรือลานโล่งบริเวณห้างสรรพสินค้า ร้านอาหาร อาคารสำนักงานต่างๆ กิจกรรมเหล่านี้สัมพันธ์กับกลุ่มผู้มาทำงาน ในขณะที่พื้นที่ว่างที่มีคุณค่าทางสังคมสุนทรียภาพและนันทนาการ ส่วนใหญ่มีการดูแลจัดการโดยหน่วยงานของรัฐหรือหน่วยงานที่ดำเนินการเพื่อสาธารณะประโยชน์ และมีลักษณะกิจกรรมสัมพันธ์กับกลุ่มนักท่องเที่ยวและผู้พักอาศัยในพื้นที่ พื้นที่ว่างที่มีคุณค่ามากกว่าหนึ่งด้านสังเกตได้จากความหลากหลายของกิจกรรม และอยู่ในเขตอิทธิพลของผู้ใช้มากกว่าหนึ่งกลุ่ม (แผนที่ 5.9)

จากข้อมูลสรุปได้ว่าพื้นที่ว่างทั้งภายในและภายนอกเขตบางรักเป็นพื้นที่ที่มีคุณค่าทางด้านเศรษฐกิจจำนวน 86 ตำแหน่ง ด้านสังคม 39 ตำแหน่ง ด้านนันทนาการ 38 ตำแหน่งและยังไม่มีการพัฒนา 31 ตำแหน่ง

## 5.2 ข้อมูลด้านกิจกรรมและพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้พื้นที่

### 5.2.1 กลุ่มผู้ใช้พื้นที่

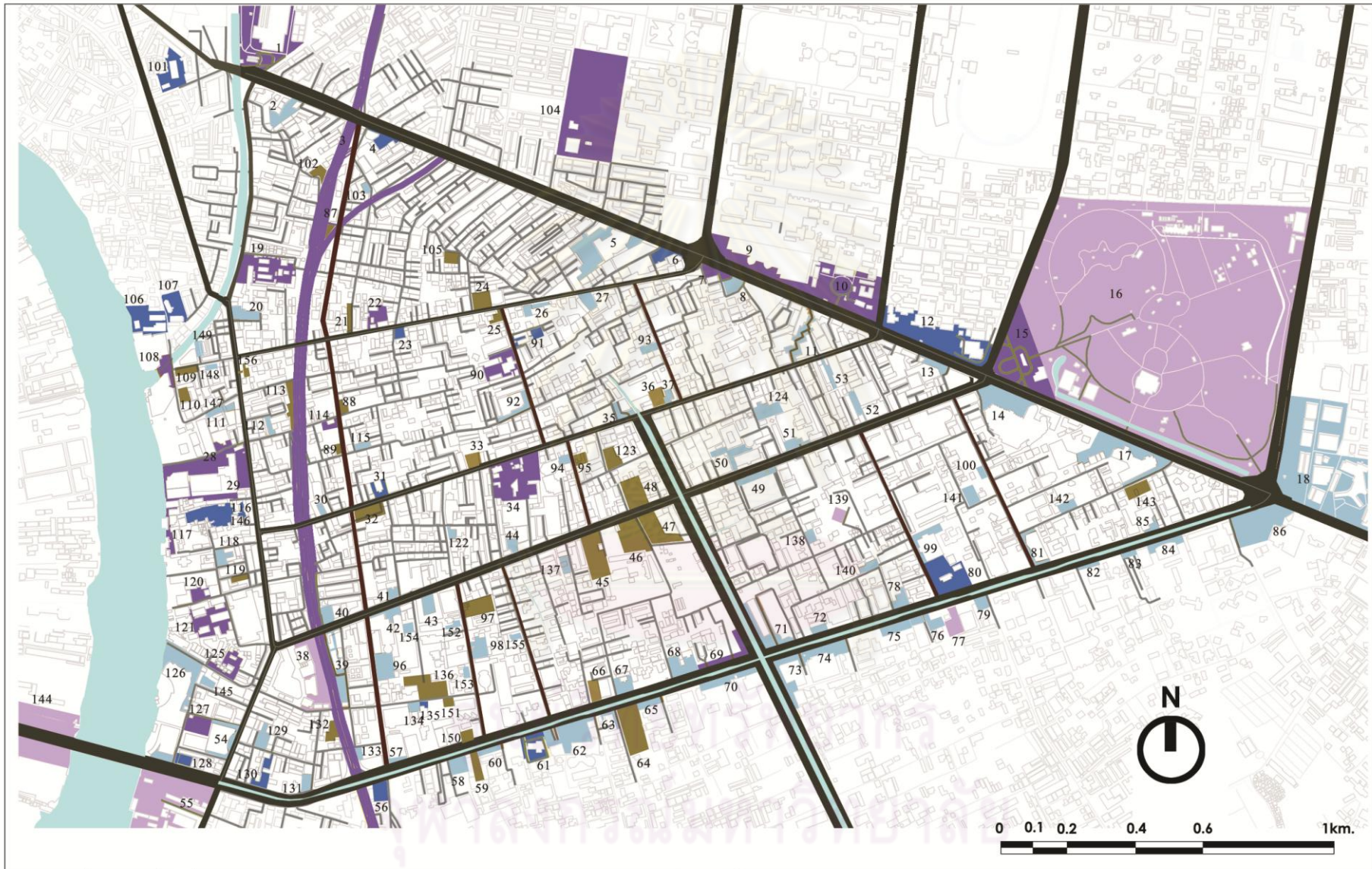
ในการวิจัยครั้งนี้เลือกพิจารณาผู้ใช้หลัก 3 กลุ่มประกอบด้วย ผู้พักอาศัยในพื้นที่, ผู้มาทำงานในพื้นที่ และนักท่องเที่ยวพักในพื้นที่ โดยพิจารณาเขตอิทธิพลของผู้ใช้แต่ละกลุ่มจากจุดเริ่มต้นการเดินทาง (origin) ระยะการเดินทาง 200 เมตรซึ่งเป็นระยะที่ง่ายต่อการตัดสินใจเดิน (Harris, 1997) ในการศึกษาครั้งนี้มุ่งเน้นเรื่องพื้นที่สาธารณะ จึงเลือกพิจารณาผู้ใช้ที่อยู่รวมกันเป็นกลุ่มหรือชุมชน โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) ผู้พักอาศัย คือผู้ที่พักอาศัยในพื้นที่ กิจกรรมในชีวิตประจำวันอาจอยู่ภายในพื้นที่หรือเดินทางออกไปภายนอกพื้นที่ เช่น การเดินทางไปทำงาน ไปโรงเรียน ไปซื้อของ หรือติดต่องานอื่นๆ ซึ่งมีจุดเริ่มต้นการเดินทางคือที่พักอาศัย แบ่งออกเป็น 2 กลุ่มคือ

1.1) ผู้พักอาศัยเดิมในพื้นที่ เป็นผู้ที่มิภูมิลำเนาเดิมอยู่ในพื้นที่ ลักษณะการพักอาศัยเป็นลักษณะของบ้านพักอาศัยหรือตึกแถว อยู่รวมกันเป็นชุมชนขนาดต่างๆจำนวน 16 แห่ง (สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, 2548) ประกอบด้วย

- ชุมชนแออัดจำนวน 3 แห่ง คือชุมชนซอยหลังวัดหัวลำโพง ชุมชนซอยพิพัฒน์ และชุมชนซอยไวดี





แผนที่ 5.9 พื้นที่ว่างจำแนกตามคุณค่าและลักษณะกิจกรรมของพื้นที่ว่าง  
ที่มา: จากการสำรวจพื้นที่

สัญลักษณ์			
	ขอบเขตอาคาร		พื้นที่ว่างมีคุณค่าด้านเศรษฐกิจ
	แม่น้ำ, คู, คลอง		พื้นที่ว่างมีคุณค่าด้านสังคม
			พื้นที่ว่างมีคุณค่ามากกว่าด้าน คุณภาพพื้นที่ว่างมีค่าด้านสุนทรียภาพ และนันทนาการ
			พื้นที่ว่างยังไม่มี การพัฒนา



- ชุมชนเมือง 12 แห่ง คือชุมชนตรอกห้านาย ชุมชนซอยวัดมหาพฤฒาราม ชุมชนซอยพระนครเสศ ชุมชนซอยจอมสมบูรณ ชุมชนตรอกขุนนาวา ชุมชนหลังวัดแก้วแจ่มฟ้า ชุมชนซอยสองพระ ชุมชนสมบูรณปัญญา ชุมชนซอยสันติภาพ ชุมชนตลาดสดเพชรพลอย ชุมชนซอยวัดม่วงแคและมัธยมศึกษารุน และชุมชนศรีเวียง

- เทศบาล 1 แห่ง คือเทศบาลนครบางรัก

1.2) ผู้พักอาศัยใหม่ ในที่นี้หมายถึงที่มีได้มีภูมิลำเนาในพื้นที่ เข้ามาพักอาศัยในพื้นที่ในรูปแบบของอาคารชุดพักอาศัย หรือการเช่าเพื่อพักอาศัย โดยพิจารณาทั้งโครงการเดิมและโครงการที่กำลังก่อสร้างขึ้นใหม่ (แผนที่ 5.10)

2) ผู้มาทำงาน การศึกษาครั้งนี้มุ่งเน้นกลุ่มผู้ทำงานที่เดินทางจากภายนอกเข้ามาทำงานภายในพื้นที่ ผ่านเส้นทางคมนาคมและจากจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ลักษณะกิจกรรมของผู้ใช้กลุ่มนี้จะสัมพันธ์กับเวลาการทำงาน การเดินทางไปและกลับ การเดินทางไปติดต่อกิจการอื่น ตลอดจนช่วงเวลาพักกลางวัน การเดินทางไปยังแหล่งกิจกรรมอื่นๆ เช่นร้านอาหาร ร้านค้า หรือพื้นที่อื่นๆ หลังเลิกงาน จุดเริ่มต้นคืออาคารสำนักงาน โดยเลือกศึกษาสถานที่ทำงานที่มีลักษณะเป็นอาคารสำนักงาน หรืออาคารที่มีพื้นที่ให้เช่าเป็นสำนักงาน เนื่องจากเป็นพื้นที่รวบผู้ใช้งานจำนวนมาก (แผนที่ 5.11)

3) นักท่องเที่ยว จุดเริ่มต้นการเดินทางของนักท่องเที่ยวของผู้ใช้กลุ่มนี้คือโรงแรมและที่พักในรูปแบบต่างๆ ด้วยศักยภาพทางด้านการท่องเที่ยว และการเดินทางเชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่นๆ ทำให้มีโรงแรมและที่พักจำนวนมากเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวซึ่งส่วนใหญ่เป็นชาวต่างประเทศที่เข้ามายังพื้นที่ (แผนที่ 5.12)

### 5.2.2 พฤติกรรมการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะ

การเชื่อมโยงพื้นที่เข้าด้วยกันจำเป็นต้องคำนึงถึงประเภทกลุ่มผู้ใช้และพฤติกรรมการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะ ซึ่งกิจกรรมหลักในการเชื่อมโยงพื้นที่ว่างจำแนกตามพฤติกรรมผู้ใช้ออกเป็นกิจกรรมจำเป็น และ กิจกรรมทางเลือก โดยที่กิจกรรมจำเป็นถูกใช้โดยกลุ่มคนผู้มาทำงาน หรือกลุ่มบุคคลที่มีภารกิจภายในพื้นที่นั้นๆ และกิจกรรมทางเลือกถูกใช้โดยกลุ่มนักท่องเที่ยว หรือบุคคลที่มีเวลาว่าง การปฏิสัมพันธ์ทั้งทางตรงและทางอ้อมของผู้ทำกิจกรรมจำเป็นและกิจกรรมทางเลือก มีผลลัพธ์ต่อเนื่องจนเกิดเป็นกิจกรรมทางสังคม (Gehl, 1987)

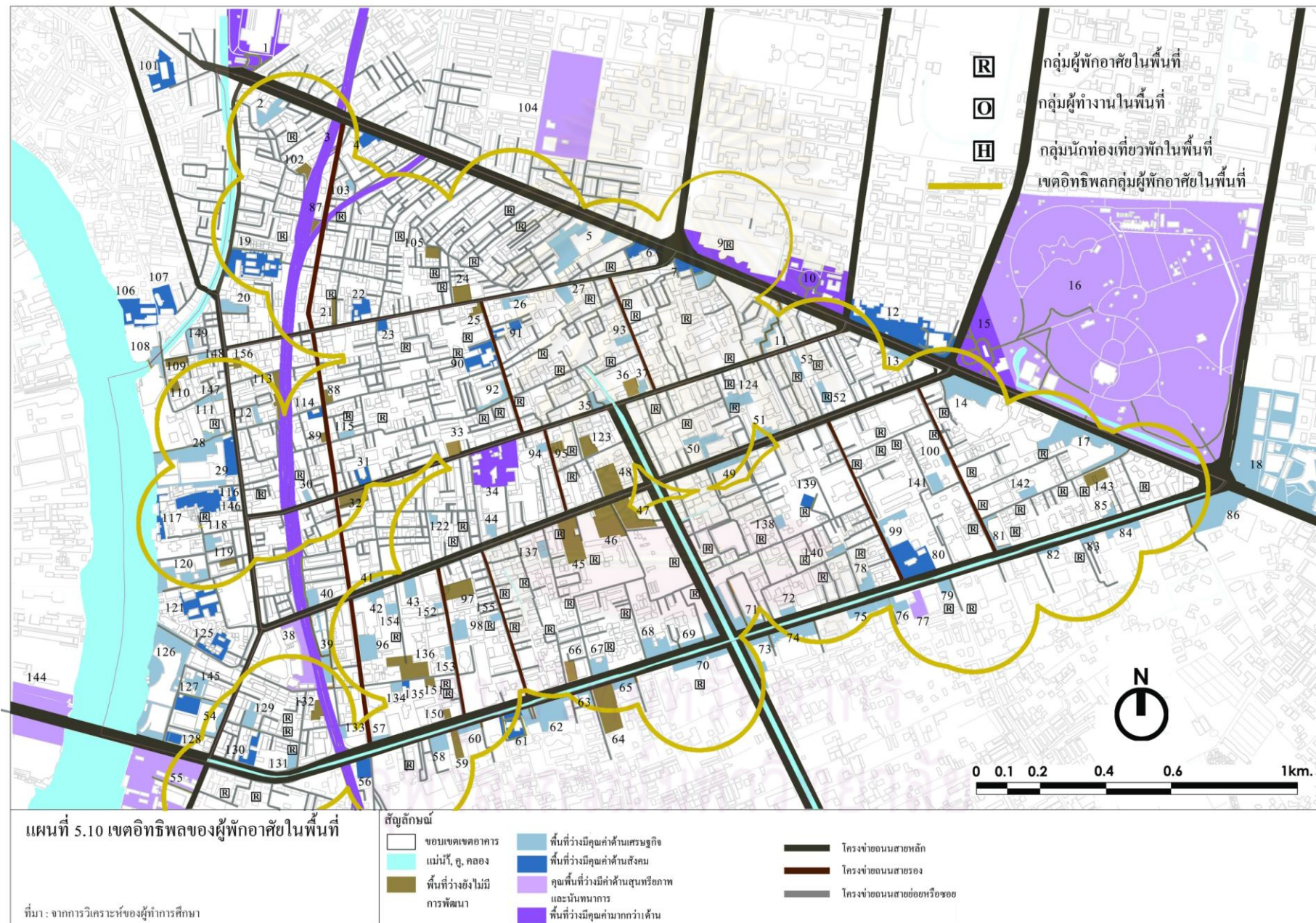
พื้นที่ว่างในเขตบางรักสามารถแบ่งได้เป็นคุณค่าเชิงเศรษฐกิจ คุณค่าเชิงสังคม คุณค่าเชิงสุนทรียภาพและนันทนาการ เมื่อพิจารณาพฤติกรรมผู้ใช้ร่วมกับบทบาทเชิงคุณค่าของพื้นที่ว่างทำให้สามารถจำแนกพื้นที่เพื่อใช้เป็นเงื่อนไขในการเชื่อมต่อโครงข่ายได้เป็น 2 ประเภทคือ 1) พื้นที่ว่างสาธารณะเพื่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจและพาณิชยกรรมซึ่งรองรับกิจกรรมจำเป็น ซึ่งเป็นกิจกรรม

ที่กระทำเป็นประจำ เช่น การเดินทางไปทำงาน ไปซื้อของ ไปโรงเรียน เป็นต้น และ 2) พื้นที่ว่างสาธารณะเพื่อกิจกรรมทางสังคมหรือวัฒนธรรมซึ่งรองรับกิจกรรมทางเลือกซึ่งเป็นกิจกรรมด้านนันทนาการ ด้านสุนทรียภาพ หรือมากกว่าหนึ่งด้าน การระบุตำแหน่งพื้นที่ว่างซึ่งรองรับกิจกรรมจำเป็นจะเลือกเฉพาะพื้นที่ที่พบกิจกรรมทางเศรษฐกิจเพียงอย่างเดียวเนื่องจากการใช้ประโยชน์มีเงื่อนไขของเวลา การเชื่อมต่อที่ต้องการความกระชับและรวดเร็วมากกว่าพื้นที่ว่างที่รองรับกิจกรรมทางเลือก (แผนที่ 5.13)

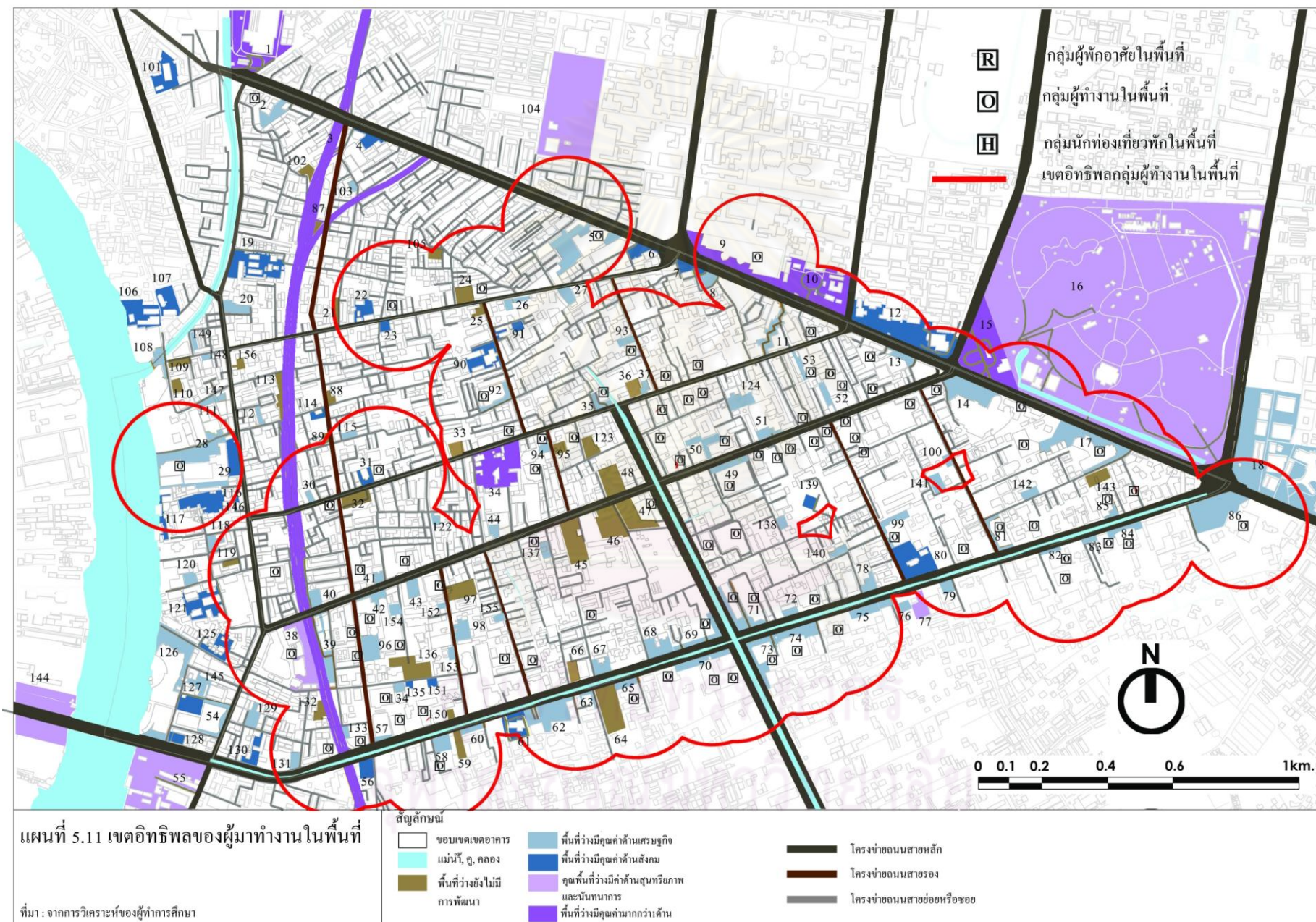


ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

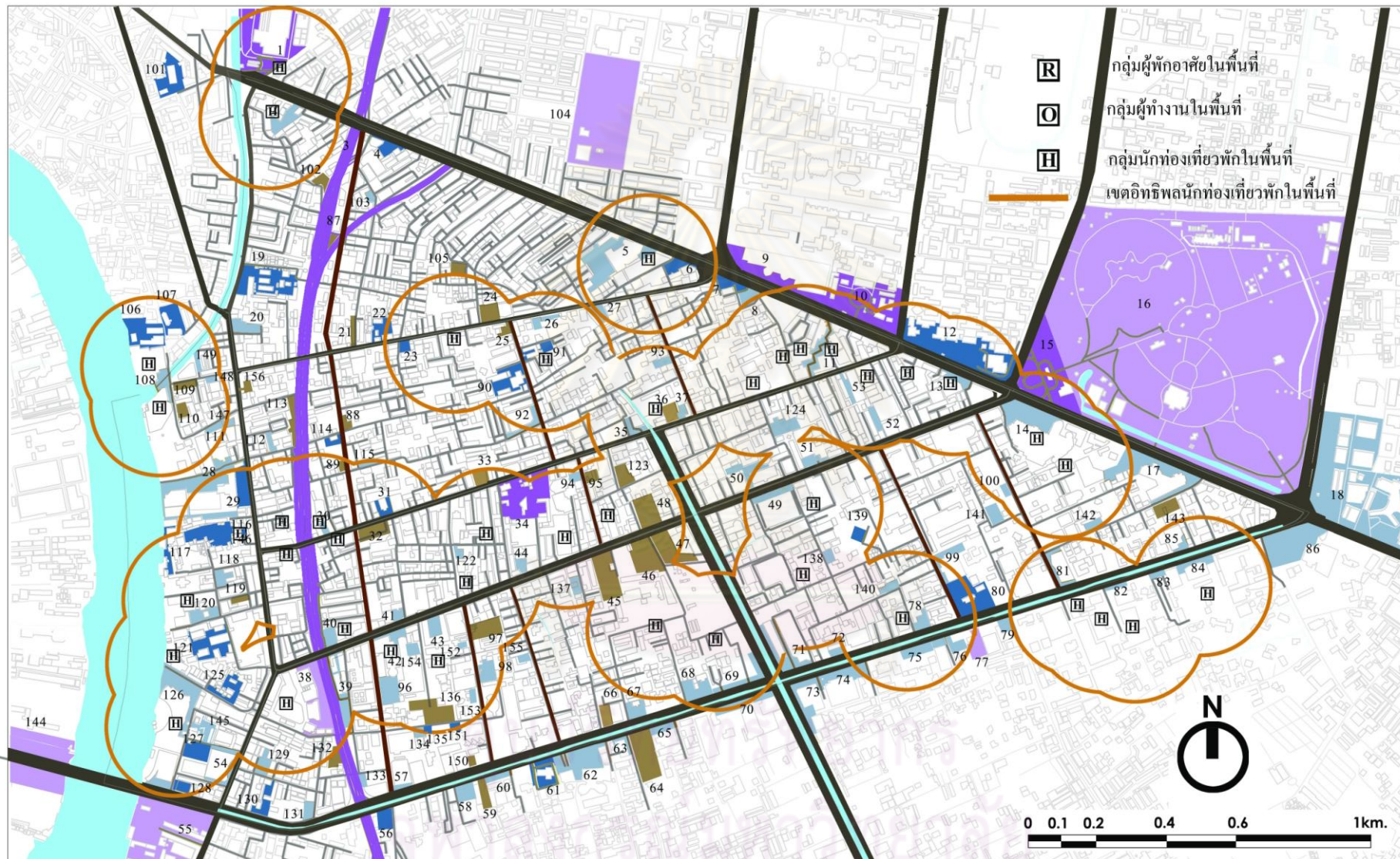












แผนที่ 5.12 เขตอิทธิพลของนักท่องเที่ยวในพื้นที่

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของผู้ทำการศึกษา

สัญลักษณ์					
	ขอบเขตเขตอาคาร		พื้นที่ว่างมีคุณค่าด้านเศรษฐกิจ		โครงข่ายถนนสายหลัก
	แม่น้ำ, คู, คลอง		พื้นที่ว่างมีคุณค่าด้านสังคม		โครงข่ายถนนสายรอง
	พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา		จุดพื้นที่ว่างมีค่าด้านสุนทรียภาพและนันทนาการ		โครงข่ายถนนสายย่อยหรือซอย
			พื้นที่ว่างมีคุณค่ามากกว่าด้าน		

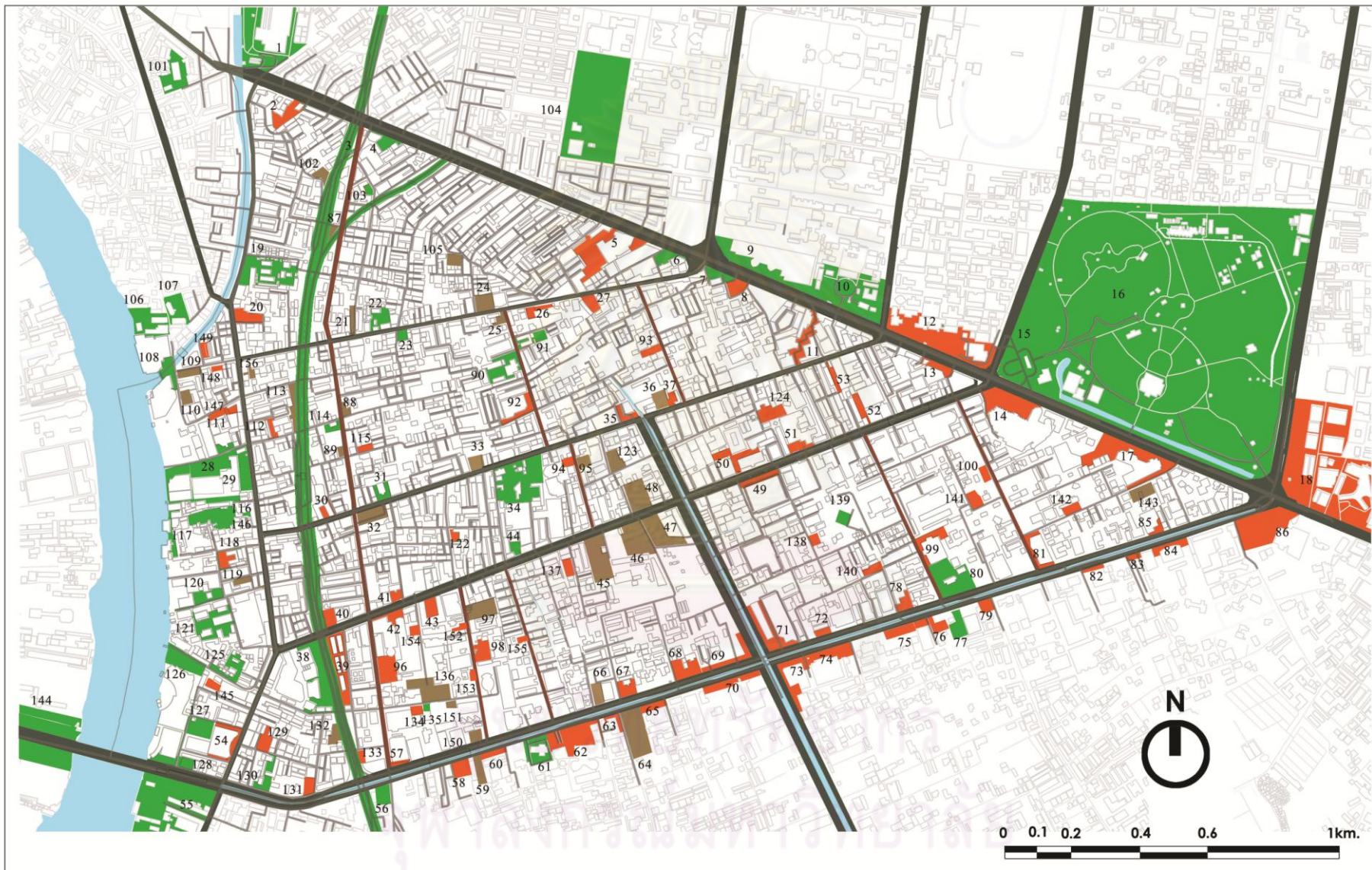
### 5.2.3 พฤติกรรมการสัญจรทางเท้า

จากการสังเกตพฤติกรรมการสัญจรทางเท้าของผู้ใช้พื้นที่เกิดขึ้นใน 2 ลักษณะ คือ 1) การสัญจรบนทางเดินเท้า (footpath) ที่ขนานไปกับแนวถนน และ 2) การสัญจรบนเส้นทางที่มีใช้ทางเดินเท้า โดยการสัญจรบนทางเดินเท้าที่พบในบริเวณที่เป็นทางสัญจรของถนนสายหลัก และถนนสายรองที่สร้างทางเดินเท้าสาธารณะไปไว้ชัดเจน ส่วนการสัญจรบนเส้นทางที่มีใช้ทางเดินเท้าเกิดขึ้นบนผิวการจราจรของถนนสายย่อยหรือซอยที่มีการจราจรไม่หนาแน่น หรือไม่เปิดให้รถยนต์เข้าใช้ ทั้งนี้เนื่องจากซอยขนาดเล็ก และพื้นที่อาคารที่หนาแน่นทำให้มีพื้นที่ไม่เพียงพอในการสร้างทางเดินเท้าขึ้นใหม่ นอกจากนี้ยังพบการสัญจรโดยการใช้ลานโล่ง หรือพื้นที่ว่างระหว่างอาคารเป็นเส้นทางลัดไปยังพื้นที่อื่นที่อยู่บริเวณใกล้เคียงด้วย ปริมาณผู้ใช้ทางเท้าสัมพันธ์กับจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรและแหล่งกิจกรรมภายในพื้นที่ โดยเฉพาะบริเวณเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้า BTS และสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT แหล่งชุมชนและแหล่งรวมกิจกรรมกิจกรรมต่างๆมีปริมาณผู้เข้าถึงพื้นที่จำนวนมากตลอดทั้งวัน ความหนาแน่นของผู้ใช้ทางเท้าเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์ในการวัดระดับการให้บริการทางเท้าหรือ level of service ซึ่งแบ่งออกเป็น 6 ระดับจากระดับ A: ความหนาแน่นของผู้ใช้น้อยที่สุด ไปจนถึงระดับ F: ความหนาแน่นของผู้ใช้มากที่สุด (Courtesy of Work San Francisco in APA, 2006 อ้างถึงใน พนิท ภูจินดา, 2550) โดยสามารถจัดระดับการให้บริการทางเท้าที่เกิดขึ้นในพื้นที่เป็น 3 กลุ่มใหญ่ๆคือ 1) ระดับ A: เป็นเส้นทางที่ความหนาแน่นของผู้สัญจรเฉลี่ยโดยประมาณ 13 ตารางฟุตต่อคน หรือมากกว่า, 2) ระดับ B: เป็นเส้นทางที่ความหนาแน่นของผู้สัญจรเฉลี่ยโดยประมาณ 10-13 ตารางฟุตต่อคน และ3) ระดับ C: เป็นเส้นทางที่ความหนาแน่นของผู้สัญจรเฉลี่ยโดยประมาณ 7-10 ตารางฟุตต่อคน (แผนที่ 5.14)

1) ระดับ A: เป็นเส้นทางที่ความหนาแน่นของผู้สัญจรเฉลี่ยโดยประมาณ 13 ตารางฟุตต่อคน หรือมากกว่า เป็นเส้นทางที่มีผู้น้อยกว่าบริเวณอื่น และอาจมีจำนวนหนาแน่นเพิ่มขึ้นในช่วงเวลาเช้าหรือเย็นซึ่งเป็นผู้พักอาศัยหรือที่ทำงานในบริเวณนั้น ได้แก่ถนนย่อยหรือซอย, เส้นทางที่มีใ้ได้อยู่ในย่านธุรกิจหรือกิจกรรมหนาแน่น

2) ระดับ B: เป็นเส้นทางที่ความหนาแน่นของผู้สัญจรเฉลี่ยโดยประมาณ 10-13 ตารางฟุตต่อคน เป็นเส้นทางที่มีผู้ใช้นหนาแน่นบางช่วงเวลา ได้แก่ ทางเดินเท้าบริเวณถนนสีลม, ถนนสาทร, ถนนพระราม 4, และถนนสายรองที่เชื่อมต่อระหว่างเส้นทางหลัก กล่าวคือบริเวณถนนสาทรเป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงานและสถานศึกษาซึ่งจะมีผู้ใช้พื้นที่หนาแน่นในช่วงเวลาเช้าซึ่งเป็นช่วงเวลาเร่งด่วนในการเข้าทำงานหรือไปโรงเรียน ช่วงพักเที่ยง และช่วงเวลาเย็นซึ่งเป็นเวลาเลิกงานและกลับบ้าน





แผนที่ 5.13 พื้นที่ว่างจำแนกตามกิจกรรมจำเป็นและกิจกรรมทางเลือก

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของผู้ศึกษา

สัญลักษณ์

- ขอบเขตเขตอาคาร
- พื้นที่ว่างที่สัมพันธ์กับกิจกรรมจำเป็น
- พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา
- แม่น้ำ, คู, คลอง
- พื้นที่ว่างกึ่งที่สัมพันธ์กับกิจกรรมทางเลือก

3) ระดับ C: เป็นเส้นทางที่ความหนาแน่นของผู้สัญจรเฉลี่ยโดยประมาณ 7-10 ตารางฟุตต่อคน เป็นเส้นทางที่มีผู้ใช้หนาแน่นตลอดทั้งวันได้แก่ ทางเดินเท้าตามแนวถนนเจริญกรุง ช่วงต้นของถนนสีลม และถนนสุรวงศ์ เนื่องจากถนนเจริญกรุงเป็นถนนที่มีการเข้าถึงได้จากทั้งสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ท่าเรือโดยสารจากแม่น้ำเจ้าพระยาและรถประจำทาง ประกอบกับมีโรงแรมขนาดใหญ่ โรงพยาบาลเลิศสิน สถานศึกษา ตลาดและย่านการค้าตั้งอยู่บริเวณดังกล่าว ผู้ใช้ทางเท้าประกอบด้วยที่เดินทางมาจากพื้นที่อื่นและผู้พักอาศัยในชุมชนต่างๆที่เชื่อมต่อกับถนนเจริญกรุงและบริเวณใกล้เคียง ส่วนถนนสีลมและถนนสุรวงศ์เป็นย่านการค้า สถานบันเทิง แหล่งshopping และอาคารสำนักงานต่างๆ ทำให้มีผู้ใช้พื้นที่ทั้งช่วงเวลาปกติในลักษณะของผู้มาท่องเที่ยว และในช่วงเวลาเร่งด่วนโดยผู้มาทำงานในพื้นที่

### 5.3 การวางแผนผังโครงข่ายและการเลือกตัวอย่างโครงข่ายเพื่อเป็นกรณีศึกษา

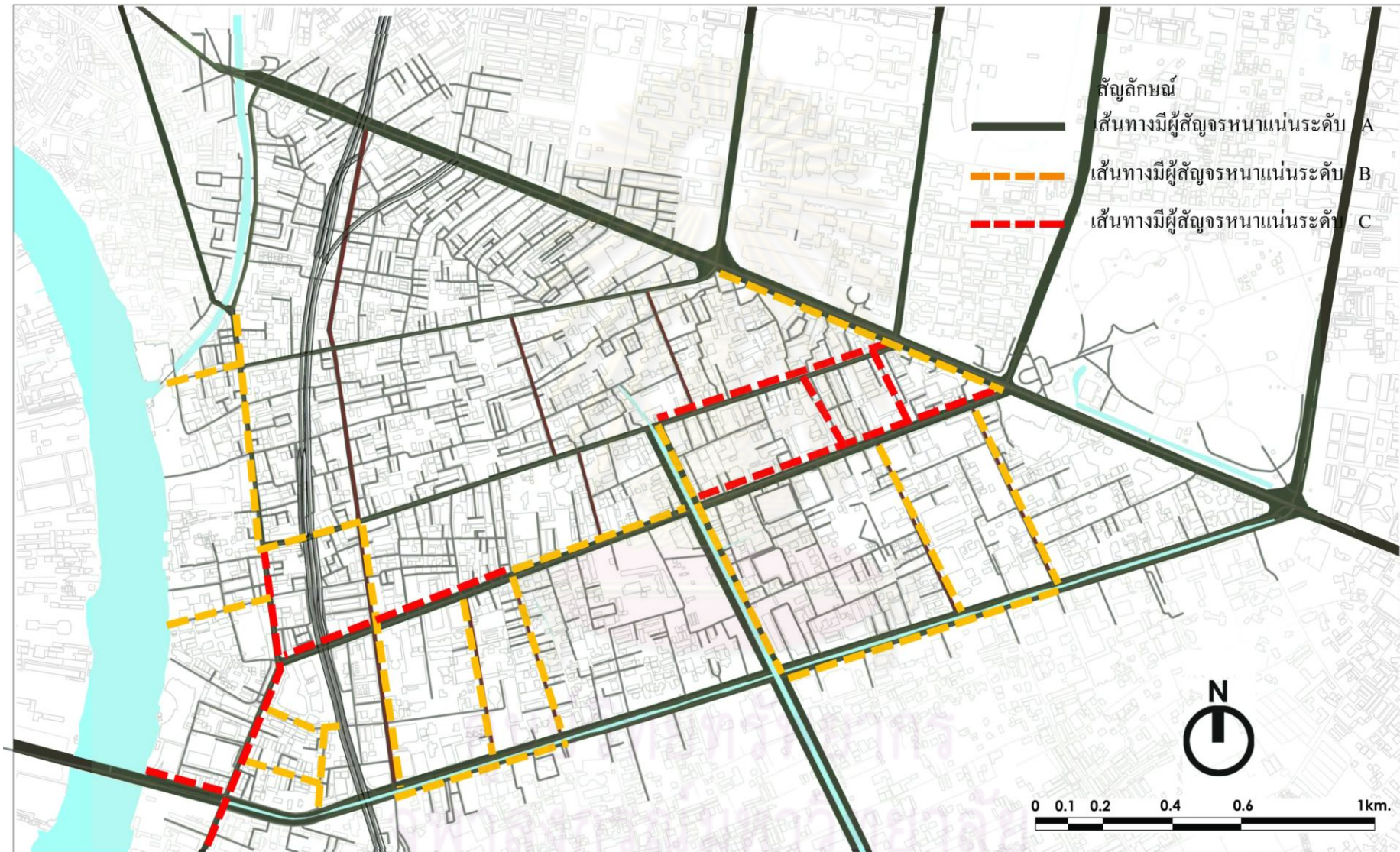
#### 5.3.1 การเชื่อมต่อพื้นที่ว่าง

ในขั้นตอนการวางแผนผังโครงข่ายนี้ใช้ข้อมูลพื้นที่ว่างทั้งหมดที่ได้จากการสำรวจและคัดแยกบทบาทเชิงคุณค่าของพื้นที่มาพิจารณาสร้างการเชื่อมต่อเข้าด้วยกันเป็นลักษณะโครงข่ายโดยใช้ข้อพิจารณาต่อไปนี้

1) รัศมีการเดินต่อกัน ในการวางแผนผังเชื่อมต่อพื้นที่ว่างแต่ละตำแหน่งให้สามารถเดินต่อเนื่องถึงกัน ใช้การพิจารณาพื้นที่ว่างที่ห่างกันในระยะ 200 เมตร สามารถเชื่อมต่อเป็นระบบที่ว่างและการสัญจรทางเท้าในกลุ่มเดียวกันได้ (Harris, 1997) ถึงแม้มีลักษณะกิจกรรมที่ต่างกันขั้นตอนการออกแบบพื้นที่ที่สามารถปรับเปลี่ยนกิจกรรมหรือองค์ประกอบให้สอดคล้องกับลักษณะส่วนใหญ่ของพื้นที่ว่างกลุ่มนั้นๆได้

2) ประเภทของกิจกรรม การสร้างเส้นทางและระบบการเชื่อมต่อที่มีประสิทธิภาพ ทำโดยการเชื่อมต่อพื้นที่ว่างที่สัมพันธ์กับกิจกรรมจำเป็นเข้าด้วยกันซึ่งเป็นกิจกรรมที่ต้องการระบบการเชื่อมต่อที่ตรงไปตรงมา สั้น มีความคล่องตัวซึ่งอาจเรียกว่า fast track และเชื่อมต่อกิจกรรมทางเลือกเข้าด้วยกันเพื่อใช้ในบรรยากาศของการชิมช้อป สงบและผ่อนคลาย ซึ่งอาจเรียกว่า slow track ด้วยกัน





แผนที่ 5.14 ระดับการให้บริการของทางเท้าในพื้นที่

ที่มา : จากการสำรวจของผู้ศึกษา

สัญลักษณ์	
	ขอบเขตอาคาร
	แหล่งน้ำ
	โครงข่ายถนนสายหลัก
	โครงข่ายถนนสายรอง
	โครงข่ายถนนสายย่อยหรือซอย
	แนวพื้นที่วางใต้ทางพิเศษศรีรัช



### 5.3.2 สรุปแผนผังโครงข่ายพื้นที่ว่าง

จากแนวคิดในการเชื่อมต่อพื้นที่ว่างเมื่อพิจารณาผังมีการเดินต่อกันเนื่องกันในระยะทาง 200 เมตร และลักษณะกิจกรรมประเภทเดียวกันของพื้นที่ว่างแต่ละตำแหน่ง สามารถจัดกลุ่มพื้นที่ว่างในลักษณะโครงข่ายได้ 7 กลุ่ม โดยเป็นกลุ่มกิจกรรมจำเป็นจำนวน 4 กลุ่ม ประกอบด้วยกลุ่มที่ 4 5 6 7 และกลุ่มกิจกรรมทางเลือกจำนวน 3 กลุ่มประกอบด้วยกลุ่มที่ 1 2 3 (แผนที่ 5.15) โดยมีรายละเอียดดังนี้

**1) กลุ่มกิจกรรมจำเป็น** เป็นพื้นที่ว่างที่มีคุณค่าและสัมพันธ์กับกิจกรรมทางเศรษฐกิจโดยมีผู้ใช้เป็นผู้มาทำงานหรือผู้ที่มีภารกิจในพื้นที่ แต่ละกลุ่มมีรายละเอียดดังนี้

1.1) โครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 4 บริเวณพื้นที่แนวถนนสุรศักดิ์ระหว่างถนนสาทรและถนนสีลมมีพื้นที่ว่างในโครงข่ายจำนวน 16 ตำแหน่งประกอบด้วยตำแหน่งที่ 3 38 39 40 41 42 43 57 96 97 98 132 133 134 135 136 150 151 152 153 154 และ 155

1.2) โครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 5 บริเวณพื้นที่ถนนทรัพย์ ถนนนเรศระหว่างถนนสีลมและถนนสีพระยา มีพื้นที่ว่างในโครงข่ายจำนวน 27 ตำแหน่งประกอบด้วยตำแหน่งที่ 5 6 7 8 24 25 26 27 33 34 35 36 37 44 45 46 47 48 90 91 92 93 94 95 122 123 และ 137

1.3) โครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 6 บริเวณพื้นที่บริเวณสีลมซอย 4 ระหว่างถนนสีมและถนนสุรวงศ์มีพื้นที่ว่างในโครงข่ายจำนวน 7 ตำแหน่งประกอบด้วยตำแหน่งที่ 11 49 50 51 52 53 และ 124

1.4) โครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 7 บริเวณพื้นที่ถนนศาลาแดงระหว่างถนนสีมและถนนสาทร มีพื้นที่ว่างในโครงข่ายจำนวน 15 ตำแหน่งประกอบด้วยตำแหน่งที่ 13 14 17 78 80 81 85 99 100 138 139 140 141 142 และ 143

**2) กลุ่มกิจกรรมทางเลือก** เป็นพื้นที่ว่างที่มีคุณค่าและสัมพันธ์กับกิจกรรมทางสังคม นันทนาการ และสุนทรียภาพ โดยมีผู้ใช้เป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวหรือบุคคลที่มีเวลาว่างในพื้นที่ แต่ละกลุ่มมีรายละเอียดดังนี้

2.1) โครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 1 บริเวณพื้นที่ระหว่างแนวถนนเจริญกรุงและริมแม่น้ำเจ้าพระยา มีพื้นที่ว่างในโครงข่ายจำนวน 28 ตำแหน่งประกอบด้วยตำแหน่งที่ 28 29 54 55 106 107 108 109 110 111 116 117 118 119 120 121 125 126 127 128 129 130 131 145 146 147 148 และ 149

2.2) โครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 2 บริเวณพื้นที่ระหว่างแนวถนนมหาพฤฒาราม และถนนมหานคร มีพื้นที่ว่างในโครงข่ายจำนวน 8 ตำแหน่งประกอบด้วยตำแหน่งที่ 2 3 4 19 20 87 102 และ 103

2.3) โครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 3 บริเวณพื้นที่แนวถนนมหาเศรษฐีบริเวณระหว่างถนนสี่พระยาและถนนสุรวงศ์มีพื้นที่ว่างในโครงข่ายจำนวน 13 ตำแหน่งประกอบด้วยตำแหน่งที่ 3 21 22 23 30 31 32 88 89 112 113 114 และ 115

โครงข่ายพื้นที่ว่าง	พื้นที่หมายเลข	ที่ตั้ง	ประเภทกิจกรรม
<b>กลุ่มที่ 1</b> พื้นที่ระหว่างแนวถนน เจริญกรุงและริมแม่น้ำ เจ้าพระยา	28	หน้าตึก กสท.	กิจกรรมทางเลือก
	29	หน้าตึกไปรษณีย์กลาง	กิจกรรมทางเลือก
	54	หน้าโรบินสันบางรัก	กิจกรรมจำเป็น
	55	ข้างสถานีรถไฟฟ้า BTS ดากสิน	กิจกรรมทางเลือก
	106	หน้าโบสถ์กาละหาว่าห์	กิจกรรมทางเลือก
	107	หน้าสนง.เขตสัมพันธวงศ์	กิจกรรมทางเลือก
	108	หน้ารร.ริเวอร์วิว	กิจกรรมทางเลือก
	109	ตรงข้ามรร.รอยัลลอคคิด	พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา
	110	ติดพื้นที่ 109 ซ.กัปตันบุช	กิจกรรมทางเลือก
	111	ข้างแกลลอรีคาเฟ่	กิจกรรมจำเป็น
	116	มัสยิดฮารูน	กิจกรรมทางเลือก
	117	หน้าอาคารศุลกสถาน	กิจกรรมทางเลือก
	118	ข้างโอพี การ์เดน	กิจกรรมจำเป็น
	119	หลังร้านอุตสาหกรรมไทยฯ	พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา
	120	ทางเข้ารร.โอเรียนเต็ล	กิจกรรมทางเลือก
	121	หน้าโบสถ์อัสสัมชัญ	กิจกรรมทางเลือก
	125	ลานในวัดสวนพลู	กิจกรรมทางเลือก
	126	ลานหน้ารร.แข่งกรีลา	กิจกรรมทางเลือก
	127	ในมัสยิดบ้านฉู่	กิจกรรมทางเลือก
	128	ในศาลเจ้าเจียวเองเบี้ยว	กิจกรรมทางเลือก
129	ในช.เจริญเวียง	กิจกรรมจำเป็น	
130	โบสถ์สังฆพิทยา	กิจกรรมทางเลือก	
131	ข้างภัตตาคารแสนยอด	กิจกรรมจำเป็น	
145	ตลาดบางรัก	กิจกรรมจำเป็น	
146	ศูนย์พัฒนาเด็กกราชานุกูล	กิจกรรมทางเลือก	
147	หน้าตึกเกียรตินาคิน	กิจกรรมจำเป็น	
148	สนง.กฎหมายดำเนิน	กิจกรรมจำเป็น	
149	หน่วยสูบน้ำผดุงกรุงเกษม	กิจกรรมจำเป็น	
<b>กลุ่มที่ 2</b> พื้นที่ระหว่างแนวถนน มหาพุดธารามและถนน มหานคร	2	หน้ารร.บางกอกเซนเตอร์	กิจกรรมจำเป็น
	3	ใต้ทางพิเศษศรีรัช	กิจกรรมทางเลือก
	4	หน้าศาลแขวงปทุมวัน	กิจกรรมทางเลือก
	19	ในเขตวัดมหาพุดธาราม	กิจกรรมทางเลือก
	20	เชิงสะพานพิทยเสถียร	กิจกรรมจำเป็น
	87	ใต้ทางพิเศษศรีรัช	กิจกรรมทางเลือก
	102	ในตรอกจลองกรุง	พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา
	103	หน้าคริสจักรเทียนสัง	กิจกรรมทางเลือก

ตารางที่ 5.13 สรุปพื้นที่ว่างที่มีศักยภาพพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียวในโครงข่าย

โครงข่ายพื้นที่ว่าง	พื้นที่หมายเลข	ที่ตั้ง	ประเภทกิจกรรม
<b>กลุ่มที่ 3</b> พื้นที่แนวถนนมหาเศรษฐี ระหว่างถนนสีพระยาและ ถนนสุรวงศ์	3	ใต้ทางพิเศษศรีรัช	กิจกรรมทางเลือก
	21	หน้ารร.สารพัดช่าง	กิจกรรมทางเลือก
	22	ในเขตวัดแก้วแจ่มฟ้า	กิจกรรมทางเลือก
	23	หน้าสาธารณสุขสีพระยา	กิจกรรมทางเลือก
	30	หน้าโรงแรมโนราห์	กิจกรรมจำเป็น
	31	หน้าสมาคมไทหล่า	กิจกรรมทางเลือก
	32	มมถ.สุรวงศ์-มเหล็กขี	พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา
	88	มมถ.มหาเศรษฐี	กิจกรรมทางเลือก
	89	ปาก ช.พุทธโอสถ	พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา
	112	หน้าเกียรตินาคิน	กิจกรรมจำเป็น
	113	ในช.เจริญกรุง30	พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา
	114	ในพิพิธภัณฑ์บางกอก	กิจกรรมทางเลือก
	115	ปากช.พุทธโอสถ	กิจกรรมจำเป็น
	<b>กลุ่มที่ 4</b> พื้นที่แนวถนนสุรศักดิ์ ระหว่างถนนสาทรและ ถนนสีลม	3	ใต้ทางพิเศษศรีรัช
38		ข้างรพ.เลิดสิน	กิจกรรมทางเลือก
39		ข้างอาคารชั้นสแควร์	กิจกรรมจำเป็น
40		ข้างโรงแรมโนโวเทล	กิจกรรมจำเป็น
41		หน้าอาคารมานะพันธ์	กิจกรรมจำเป็น
42		หน้าสีลมแกลเลอเรีย	กิจกรรมจำเป็น
43		ในโครงการบ้านสีลม	กิจกรรมจำเป็น
57		หน้าโชว์รูมฮอนด้า	กิจกรรมจำเป็น
96		หน้าจีเวลลีเทรตเซนเตอร์	กิจกรรมจำเป็น
97		ข้างศูนย์มาสดา ถ.ประมวญ	กิจกรรมจำเป็น
98		ที่จอดรถร้านกัลปพฤกษ์	กิจกรรมจำเป็น
132		มมถ.จรัสเวียง	พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา
133		มมถ.จรัญเวียง	กิจกรรมจำเป็น
134		หน้าร้านบ้านส้มตำ	กิจกรรมจำเป็น
135		หน้าโบสถ์สี่มุมพื้นรวงศ์	กิจกรรมทางเลือก
136		สโมสรสีลมเก่าถ.ศรีเวียง	กิจกรรมจำเป็น
150		ใกล้ทางลงBTS สุรศักดิ์	พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา
151		บนถนนศรีเวียง	พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา
152		หลังอาคารวรรณ	กิจกรรมจำเป็น
153		ลานจอดรถร้านคุณหญิง	กิจกรรมจำเป็น
154		ข้างสีลมแกลลลเรีย	กิจกรรมจำเป็น
155	ลานจอดรถร้านตะลิงปลิง	กิจกรรมจำเป็น	

ตารางที่ 5.14 สรุปพื้นที่ว่างที่มีศักยภาพพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียวในโครงข่าย (ต่อ)



โครงข่ายพื้นที่วาง	พื้นที่หมายเลข	ที่ตั้ง	ประเภทกิจกรรม
<b>กลุ่มที่ 5</b> พื้นที่แนวถนนทรัพย์สินและ ถนนนเรศระหว่างถนนสีลม ถึงถนนสี่พระยา	5	ข้างรร.แมนดาริน	กิจกรรมจำเป็น
	6	หน้าคริสจักรสามย่าน	กิจกรรมทางเลือก
	7	หน้าวัดหัวลำโพง	กิจกรรมทางเลือก
	8	ข้างวัดหัวลำโพง	กิจกรรมจำเป็น
	24	หน้าอามีโกทาวเวอร์	พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา
	25	มมถ.สี่พระยา-ถ.นเรศ	พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา
	26	หน้าตึกมิตรแท้ประกันภัย	กิจกรรมจำเป็น
	27	หน้าตึกกมญธนาภิรมย์	กิจกรรมจำเป็น
	33	หน้าอาคารทีโอที	พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา
	34	หน้าอาคารเนลสัน เฮด	กิจกรรมทางเลือก
	35	หน้าธ.กรุงศรีอยุธยา	กิจกรรมจำเป็น
	36	ข้างบ้านสุริยาศัย	พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา
	37	บ้านสุริยาศัย	กิจกรรมจำเป็น
	44	ปากช.สีลม20	กิจกรรมจำเป็น
	45	พื้นที่สุสานจีน	พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา
	46	พื้นที่สุสานคาทอลิก	พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา
	47	พื้นที่สุสานคาทอลิก	พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา
	48	ปากช.สีลม12	พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา
	90	ข้างสน.บางรัก	กิจกรรมทางเลือก
	91	หน้าสำนักงานเขตบางรัก	กิจกรรมทางเลือก
	92	มมถ.นเรศ-ช.พุทธโอสถ	กิจกรรมจำเป็น
	93	ร้านอาหารถนนทรัพย์สิน	กิจกรรมจำเป็น
	94	หน้าอาคารAIA	กิจกรรมจำเป็น
95	ตรงข้ามอาคารAIA	พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา	
122	ข้างร้านสีลมวิลเลจ	กิจกรรมจำเป็น	
123	ในช.อนุমানราชชน	พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา	
137	ในช.สีลม11	กิจกรรมจำเป็น	
<b>กลุ่มที่ 6</b> พื้นที่บริเวณสีลมซอย 4 ระหว่างถนนสีลมและถนน สุรวงศ์	11	หน้ารร.มณเฑียร	กิจกรรมจำเป็น
	49	หน้าธ.กรุงเทพ	กิจกรรมจำเป็น
	50	ข้างธ.กสิกรไทย	กิจกรรมจำเป็น
	51	หน้ารพ.กรุงเทพคริสเตียน	กิจกรรมจำเป็น
	52	ข้างธนียะพลาชา	กิจกรรมจำเป็น
	53	หน้าอาคารวอลสตรีต	กิจกรรมจำเป็น
	124	ข้างร้านแมงโกทรี	กิจกรรมจำเป็น

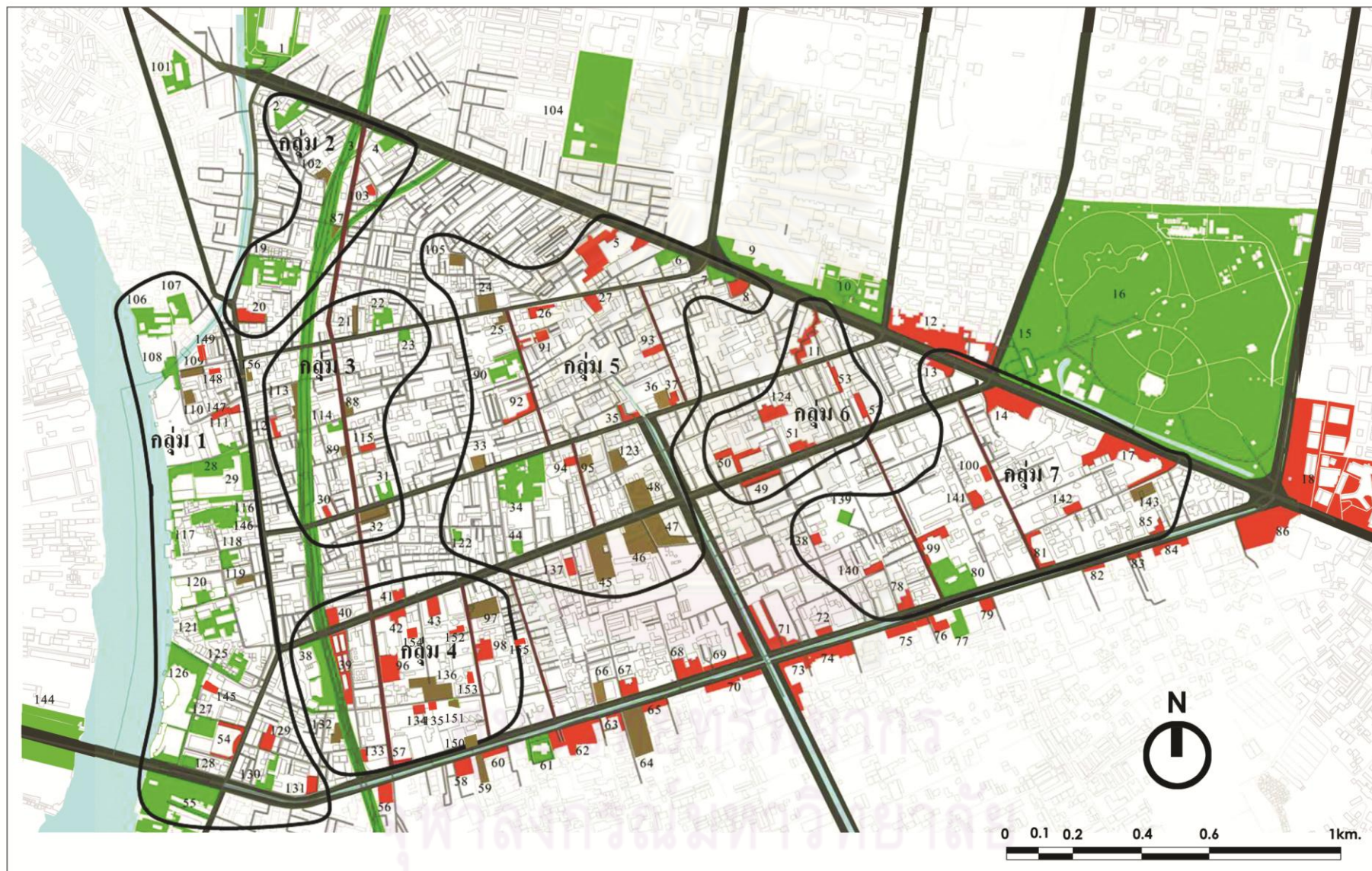
ตารางที่ 5.15 สรุปพื้นที่ว่างที่มีศักยภาพพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียวในโครงข่าย (ต่อ)

โครงข่ายพื้นที่วาง	พื้นที่หมายเลข	ที่ตั้ง	ประเภทกิจกรรม
<b>กลุ่มที่ 7</b> พื้นที่บริเวณถนนศาลาแดง ระหว่างถนนสีลมและถนน สาทร	13	หน้ารร.แพนแปซิฟิก	กิจกรรมจำเป็น
	14	หน้ารร.ดุสิตธานี	กิจกรรมจำเป็น
	17	หน้าตึกอับดุลราฮิม	กิจกรรมจำเป็น
	78	ปากช.สาทร 6	กิจกรรมจำเป็น
	80	คริสจักรไครสต์เชิช	กิจกรรมทางเลือก
	81	หน้าอาคารทิสโก	กิจกรรมจำเป็น
	85	หน้าอาคารนปผาจิต	กิจกรรมจำเป็น
	99	หน้า รพ. BNH	กิจกรรมจำเป็น
	100	ร้าน MK GOLD	กิจกรรมจำเป็น
	138	ในช.พิพัฒน์	กิจกรรมจำเป็น
	139	ลานกีฬาชุมชนพิพัฒน์	กิจกรรมทางเลือก
	140	ในช.พิพัฒน์	กิจกรรมจำเป็น
	141	ในถ.ศาลาแดง	กิจกรรมจำเป็น
	142	ในช.ศาลาแดง	กิจกรรมจำเป็น
	143	ที่รกร้างช.ศาลาแดง	พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา

ตารางที่ 5.16 สรุปพื้นที่ว่างที่มีศักยภาพพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียวในโครงข่าย (ต่อ)

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





แผนที่ 5.15 กลุ่มพื้นที่ว่าง 7 กลุ่มที่ได้จากการเชื่อมโยง

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของผู้ศึกษา

สัญลักษณ์					
	ขอบเขตเขตอาคาร		พื้นที่ว่างที่สัมพันธ์กับกิจกรรมจำเป็น		พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา
	แม่น้ำ, คู, คลอง		พื้นที่ว่างที่สัมพันธ์กับกิจกรรมทาง		



#### 5.4 การเลือกตัวอย่างโครงข่ายพื้นที่ว่างเพื่อเป็นกรณีศึกษา

โครงข่ายพื้นที่ว่างแต่ละกลุ่มมีองค์ประกอบและสภาพการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่าง, กลุ่มผู้ใช้ และกิจกรรมเดิมในพื้นที่แตกต่างกันไป ซึ่งมีผลทำให้ศักยภาพโครงข่ายพื้นที่ว่างแต่ละกลุ่มแตกต่างกันด้วย ในการเชื่อมต่อและออกแบบพื้นที่ว่างแต่ละโครงข่ายจำเป็นต้องศึกษาศักยภาพ, ปัญหา และแนวทางแก้ไขของเส้นทางเชื่อมต่อและพื้นที่ว่างแต่ละตำแหน่ง เพื่อให้การเชื่อมต่อเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ กระบวนการดังกล่าวแสดงให้เห็น โดยใช้ตัวอย่างจากโครงข่ายที่ได้ ทำการเลือกตัวอย่างจากโครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มกิจกรรมจำเป็น และกลุ่มกิจกรรมทางเลือก ประเภทละ 1 กลุ่มที่มีคะแนนมากที่สุดจากการให้คะแนน โดยใช้เกณฑ์พิจารณาจากการทบทวนวรรณกรรม

**5.4.1 เกณฑ์ที่ใช้ในการเลือกตัวอย่างโครงข่าย** การคัดเลือกใช้ปัจจัยที่ทำให้พื้นที่ว่าง สาธารณะประสบความสำเร็จโดยองค์การ PPS 4 ประการประกอบด้วย 1) การเข้าถึงและการเชื่อมต่อ 2) ความสะดวกสบายและภาพลักษณ์ 3) ประโยชน์ใช้สอยและกิจกรรม 4) ความเป็นสังคม โดยการให้คะแนนแบ่งเป็น 3 ระดับคือ

- 1) ดี หรือ มาก ให้ค่าคะแนนเท่ากับ 5
- 2) ปานกลาง ให้ค่าคะแนนเท่ากับ 3
- 3) ไม่ดี ถึง น้อย ให้ค่าคะแนน 1

การให้คะแนนพิจารณาตามข้อมูลและสภาพจริงของพื้นที่จากข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์และสำรวจพื้นที่ ทำการรวมคะแนนในแต่ละข้อ โดยเลือกกลุ่มที่มีคะแนนมากที่สุด มีรายละเอียดดังนี้

**1) การเข้าถึงและเชื่อมต่อ** การเข้าถึงพิจารณาจากจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรภายในพื้นที่ เขตบางรักซึ่งประกอบด้วย สถานีรถไฟฟ้า BTS สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT สถานีรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ป้ายหยุดรถประจำทาง รถตู้โดยสาร และท่าเรือโดยสาร คะแนนสูงสุดพิจารณาจากประเภทและจำนวนจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรโดยระบบขนส่งมวลชนบริเวณกลุ่มโครงข่ายนั้นๆ และการเชื่อมต่อพิจารณาจากการเดินเชื่อมถึงกันภายในระยะทาง 200 เมตรของโครงข่ายแต่ละกลุ่ม

**2) ความสบายและภาพลักษณ์** คะแนนสูงสุดพิจารณาจากภาพรวมของความสะดวกในการใช้งาน ความปลอดภัยและลักษณะทางภูมิทัศน์ ภาพลักษณ์พิจารณาจากสถาปัตยกรรมมีคุณค่าและประวัติความเป็นมาที่น่าสนใจของพื้นที่ภายในโครงข่าย รวมถึงทัศนียภาพและความเป็นระเบียบเรียบร้อย

**3) ประโยชน์ใช้สอยและกิจกรรม** คะแนนสูงสุดพิจารณาจากการใช้ประโยชน์พื้นที่ และศักยภาพในการพัฒนา กิจกรรมพิจารณาความหลากหลายและความสอดคล้องของกิจกรรมกับลักษณะโครงข่ายแต่ละกลุ่ม

4) ความเป็นสังคม ความรู้ลึกเป็นมิตร ให้การต้อนรับ คະแนนสูงสุดพิจารณาจากพื้นที่หรือกิจกรรมที่มีโอกาสสร้างปฏิสัมพันธ์ให้ผู้ใช้พื้นที่ ผ่านกิจกรรมหรือสถานที่ได้

โครงข่ายพื้นที่ว่าง	ลักษณะกลุ่มกิจกรรม		เกณฑ์ในการพิจารณา							รวม (คะแนน)
	กิจกรรมจำเป็น	กิจกรรมทางเลือก	เกณฑ์ข้อที่ 1		เกณฑ์ข้อที่ 2		เกณฑ์ข้อที่ 3		เกณฑ์ข้อที่ 4	
			การเข้าถึงพื้นที่	การเชื่อมต่อพื้นที่	ความสะดวกสบาย	ภาพลักษณ์ของพื้นที่	ประโยชน์ใช้สอย	กิจกรรมภายในพื้นที่	ความเป็นสังคม	
กลุ่มที่ 1		0	5	5	3	5	3	5	5	29
กลุ่มที่ 2		0	5	1	3	1	3	3	3	19
กลุ่มที่ 3		0	1	3	3	3	5	5	3	23
กลุ่มที่ 4	0		3	5	5	3	5	5	3	29
กลุ่มที่ 5	0		3	1	5	3	5	3	3	23
กลุ่มที่ 6	0		3	5	3	1	3	3	3	21
กลุ่มที่ 7	0		5	1	5	3	3	5	3	25

ตารางที่ 5.17 กระบวนการคัดเลือกตัวอย่างกลุ่มโครงข่ายเพื่อใช้เป็นกรณีศึกษา

5.4.2 สรุปผลการเลือกตัวอย่างโครงข่ายพื้นที่ว่างเพื่อเป็นกรณีศึกษา จากตารางแสดงการคัดเลือกกลุ่มโครงข่ายพื้นที่ว่างเพื่อใช้เป็นกรณีศึกษาสามารถสรุปได้ว่า กลุ่มกิจกรรมทางเลือกโครงข่ายพื้นที่ว่างที่มีความเหมาะสมในการนำมาใช้เป็นกรณีศึกษาคือกลุ่มที่ 1 และกลุ่มกิจกรรมจำเป็นโครงข่ายพื้นที่ว่างที่มีความเหมาะสมคือกลุ่มที่ 4 การศึกษาศักยภาพของพื้นที่ว่างแต่ละตำแหน่งและเส้นทางเชื่อมต่อแต่ละช่วงภายในโครงข่ายทำโดยการศึกษาบริบท สภาพการใช้งาน ปัญหาและอุปสรรค ตลอดจนแนวทางการแก้ไขปัญหา เพื่อทำการเสนอแนะโครงข่ายที่เหมาะสมสามารถสร้างเสริมบรรยากาศการใช้งานและเสนอให้พื้นที่เขตบางรักต่อไป

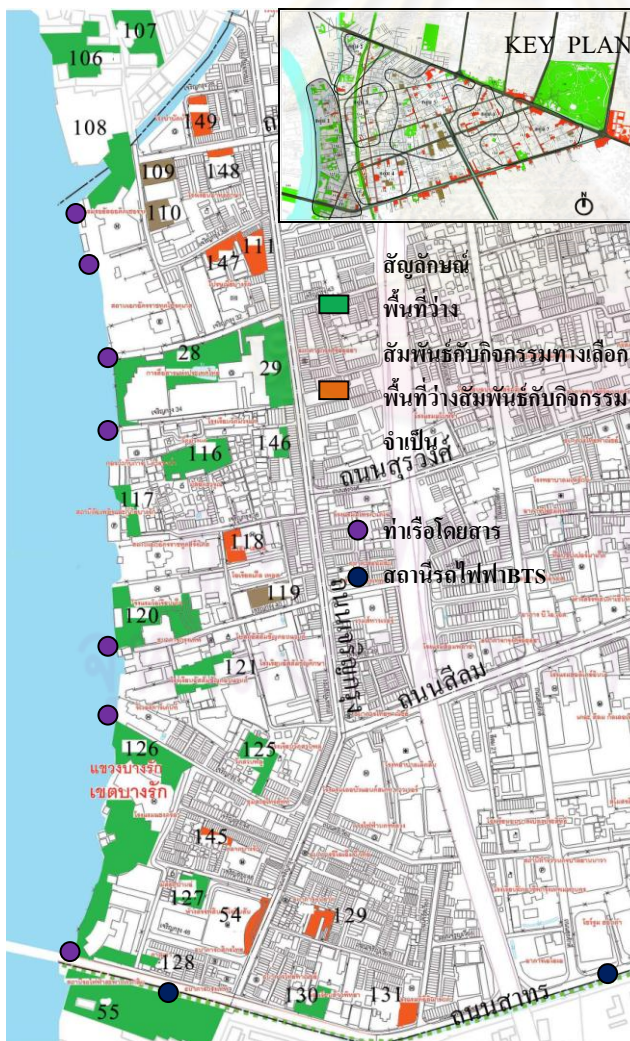
ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## บทที่ 6

### แนวทางการออกแบบและสร้างการเชื่อมต่อพื้นที่ว่าง ในตัวอย่างโครงข่ายที่ใช้เป็นกรณีศึกษา

แนวทางการออกแบบและสร้างการเชื่อมต่อพื้นที่ว่างในตัวอย่างโครงข่ายที่ใช้เป็นการศึกษา ได้แก่โครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 1: กิจกรรมทางเลือก และโครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 4: กิจกรรมจำเป็น ใช้วิธีการศึกษาสภาพการใช้งานพื้นที่ว่าง ลักษณะการสัญจรและกิจกรรมในปัจจุบันของโครงข่าย แต่ละกลุ่ม และทำการเสนอแนะเส้นทางเชื่อมต่อรวมถึงศึกษาบทบาทของพื้นที่ว่างที่สัมพันธ์กับบริบทที่เป็นอยู่ โดยวิเคราะห์ปัญหา อุปสรรค และวิธีการแก้ไขปัญหา เพื่อให้เส้นทางเชื่อมต่อมีความเป็นไปได้ตามที่เสนอแนะ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### 6.1 โครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 1: กิจกรรมทางเลือก



โครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 1 ประกอบด้วยพื้นที่ว่าง 28 ตำแหน่ง คือ 28 29 54 55 106 107 108 109 110 111 116 117 118 119 120 121 125 126 127 128 129 130 131 145 146 147 148 และ 149 เข้าถึงโครงข่ายได้จาก สถานีรถไฟ BTS ดากสิน ถนนเจริญกรุง ถนนสี่พระยา และจากท่าเรือโดยสารทางแม่น้ำเจ้าพระยา

ภาพที่ 6.1

โครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 1: กิจกรรมทางเลือก



### 6.1.1 จุดต้นเดินทาง จุดปลายทาง และการเข้าถึงโครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 1

การใช้ประโยชน์ที่ดินและกิจกรรมที่เกิดขึ้นในโครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 1 สามารถจำแนกเป็นจุดต้นทางและจุดปลายทางของผู้ใช้พื้นที่แต่ละกลุ่ม ซึ่งเข้าถึงพื้นที่จากเส้นทางคมนาคมและจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร โดยสามารถแบ่งจุดปลายทางออกเป็น 2 ลักษณะคือ 1) จุดปลายทางของประชากรกลางวัน และ 2) จุดปลายทางของประชากรกลางคืน

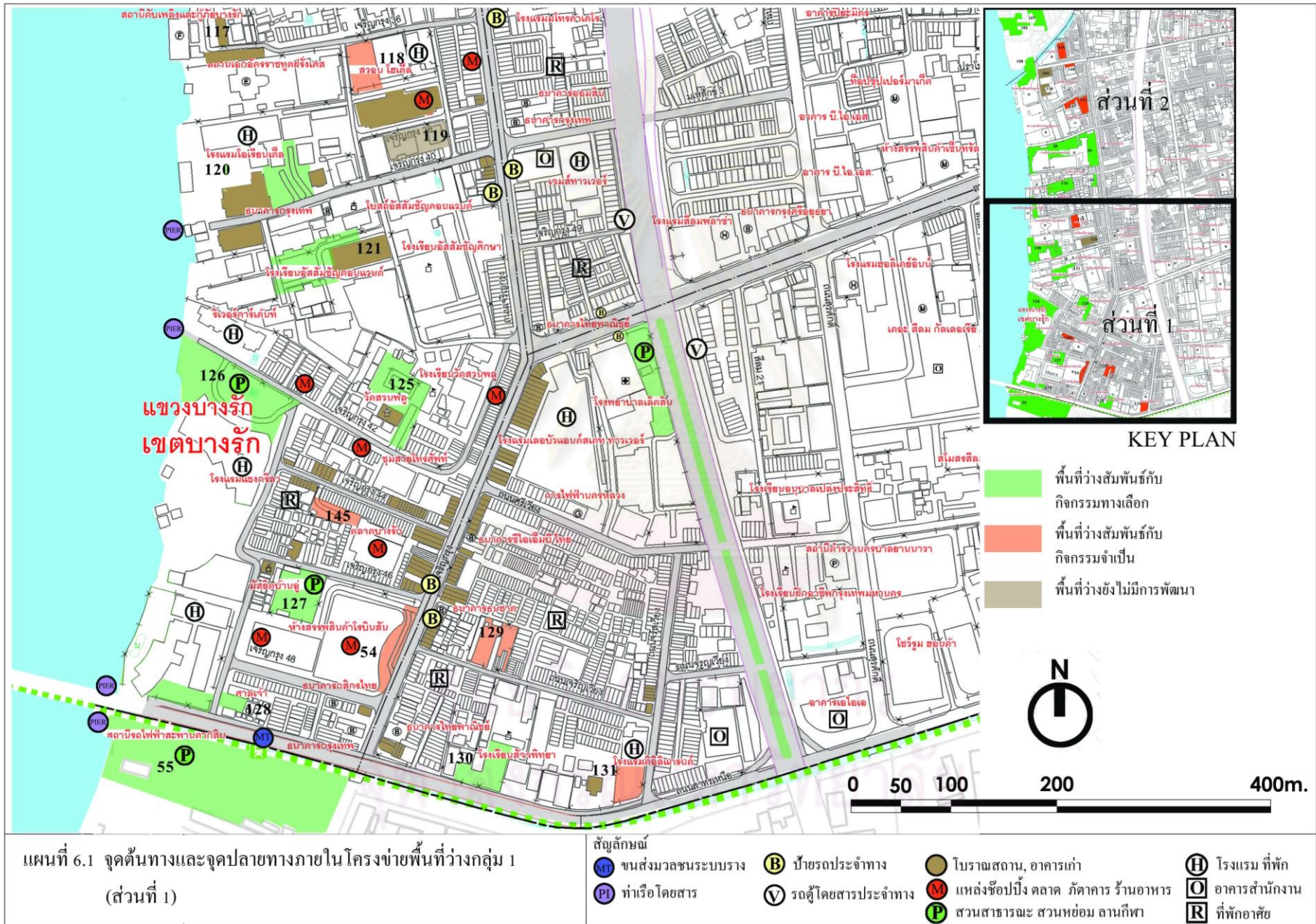
1) จุดปลายทางของประชากรกลางวัน คือ ประชากรหรือชุมชนที่พักอาศัยภายในพื้นที่ โดยมีจุดต้นทางคือย่านชุมชนหรือที่พักอาศัย จุดปลายทางคือพื้นที่ทำกิจกรรมในชีวิตประจำวัน ทั้งกิจกรรมจำเป็น เช่น ไปโรงเรียน ไปทำงาน ไปซื้อของ ไปติดต่องาน และกิจกรรมทางเลือก เช่น ไปออกกำลังกาย ประกอบกิจกรรมทางศาสนาที่ศาสนสถาน ไปเดินเล่น เป็นต้น

2) จุดปลายทางของประชากรกลางคืน คือ ประชากรจากภายนอกพื้นที่ เช่น ผู้มาทำงาน ผู้มาติดต่อธุรกิจ และผู้มาท่องเที่ยว ซึ่งเข้ามาใช้พื้นที่เป็นระยะเวลาสั้นๆหรือเวลาทำงาน โดยมีจุดต้นทางและปลายทางแตกต่างกันกล่าวคือ

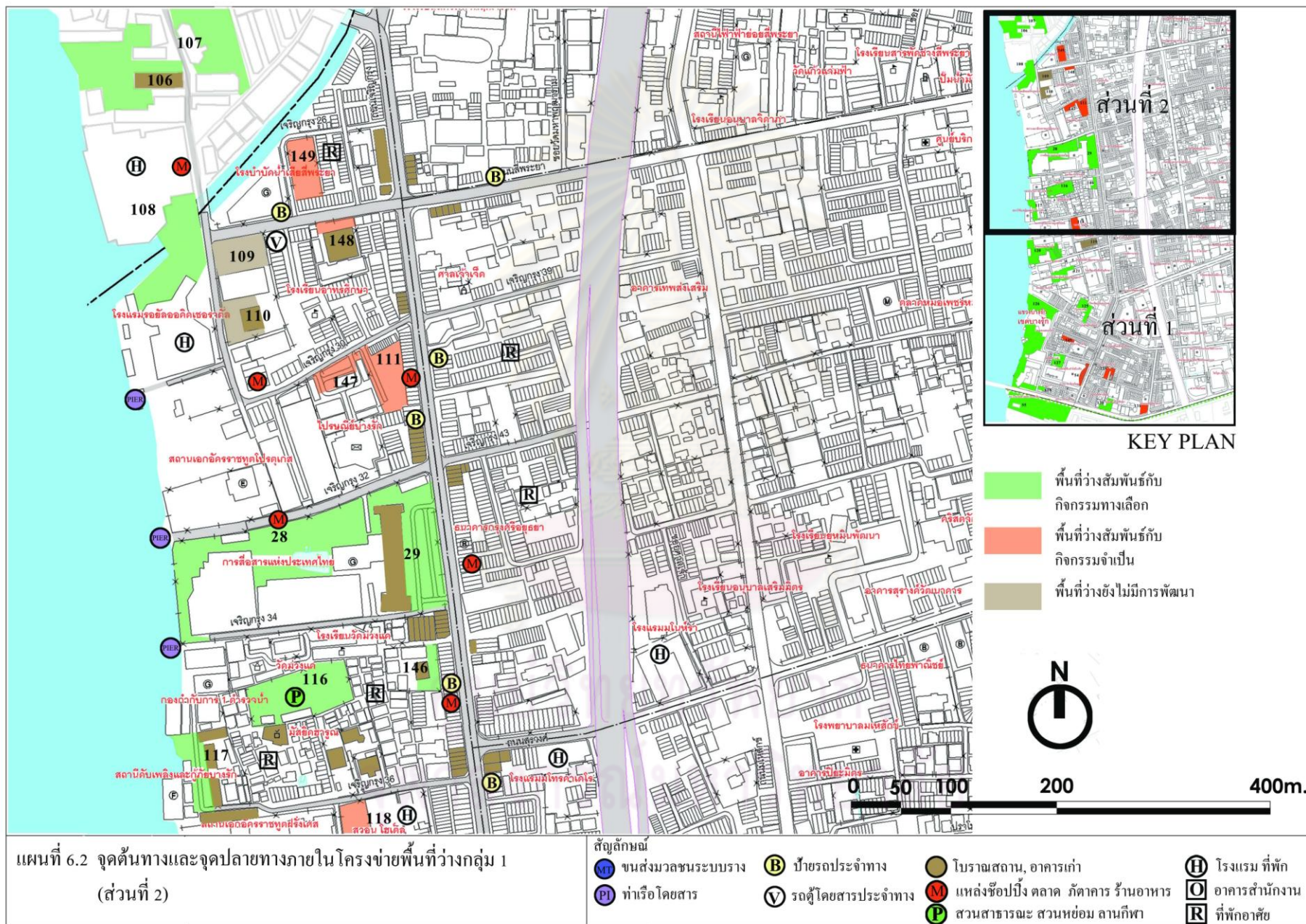
2.1) ผู้มาทำงานและผู้มาติดต่อธุรกิจ จุดต้นทางคือจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร อาคารสำนักงาน สถานประกอบการต่างๆ โดยจุดปลายทางจะสัมพันธ์กับกิจกรรมจำเป็น เช่นไปติดต่องาน ไปรับประทานอาหารในช่วงเวลาพักกลางวันซึ่งต้องการความคล่องตัวและรวดเร็ว

2.2) นักท่องเที่ยว เป็นผู้ใช้ที่เข้ามาใช้พื้นที่เฉพาะช่วงเวลาหรือระยะเวลาสั้นๆ จุดต้นทางคือโรงแรมที่พัก และจุดปลายทางจะสัมพันธ์กับกิจกรรมทางเลือก เช่น การทำกิจกรรมนันทนาการ การท่องเที่ยว เป็นต้น

จากข้อมูลข้างต้นสามารถสรุปแผนผังจุดต้นทาง จุดปลายทาง และการเข้าถึงโครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่ม 1 ได้ดังแผนที่ 6.1 และ แผนที่ 6.2









## 6.1.2 สภาพการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้าของโครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 1 ในปัจจุบัน

โครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 1 คุณค่าพื้นที่ว่างโดยรวมสัมพันธ์กับกิจกรรมทางเลือก แต่การใช้ประโยชน์ที่ดินมีหลากหลายรูปแบบ เช่น ที่พักอาศัย พาณิชยกรรม สถาบันราชการและรัฐวิสาหกิจ สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนานันทนาการ และพื้นที่ว่างเหล่านี้ยังไม่มีการพัฒนาที่ชัดเจน ตำแหน่งของพื้นที่ว่างอยู่ระหว่างถนนเจริญกรุงและริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา มีโบราณสถานทั้งที่ขึ้นทะเบียนและยังมิได้ขึ้นทะเบียนรวม 8 แห่ง และอาคารเก่ามีคุณค่าควรอนุรักษ์กระจายอยู่ตลอดแนวถนนเจริญกรุง

การเชื่อมต่อพื้นที่ว่างแต่ละตำแหน่งทำโดยปรับปรุงเส้นทางเดิมและสร้างเส้นทางใหม่ที่สามารถเข้าใช้โดยผู้ใช้ทุกกลุ่ม เพื่อให้ส่งเสริมบรรยากาศและสอดคล้องกับกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ โดยการเชื่อมต่อพื้นที่ว่างและกิจกรรมที่สำคัญเข้าด้วยกันเพื่อให้เส้นทางเชื่อมต่อสอดคล้องบริบทปัจจุบันและรองรับกิจกรรมที่เกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงต้องทำการเก็บข้อมูลพื้นที่ว่างแต่ละตำแหน่งที่อยู่ในโครงข่าย เพื่อนำมาใช้ประกอบการสร้างเส้นทางเชื่อมต่อโดยรายละเอียดพื้นที่ว่างทั้ง 28 ตำแหน่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

### 1) พื้นที่หมายเลข 28: ข้างอาคารสำนักงานการสื่อสารแห่งประเทศไทย



ภาพที่ 6.2 พื้นที่หมายเลข 28

การใช้งานเดิม: ลานจอดรถ

สภาพกายภาพ: ลาน โលงและสนามหญ้า

ผู้ใช้: ผู้มาทำงาน, ประชาชนทั่วไป

กิจกรรม: จอดรถ, ออกกำลังกาย

ศักยภาพ: พื้นที่ของหน่วยงานรัฐ เข้าถึงได้จากถนนเจริญกรุงและแม่น้ำเจ้าพระยา มีอาคารจอดรถ สามารถพัฒนาพื้นที่โดยให้รถยนต์ไปจอดบนอาคารได้

ปัญหา: ขาดร่มเงา ขาดพื้นที่นันทนาการ และพื้นที่นั่งพักผ่อน

## 2) พื้นที่หมายเลข 29: หน้าอาคารไปรษณีย์กลาง



ภาพที่ 6.3 พื้นที่หมายเลข 29

การใช้งานเดิม: ที่จอดรถ  
 สภาพกายภาพ: ลานโล่ง  
 ผู้ใช้: ผู้มาทำงาน ผู้มาใช้บริการ  
 กิจกรรม: จอดรถ  
 ศักยภาพ: พื้นที่ว่างขนาดใหญ่ ดูแลโดยหน่วยงานของรัฐ  
 ปัญหา: มุมมองไปยังอาคารซึ่งมีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ถูกบดบังด้วยลานจอดรถ ทำให้ขาดความสง่างาม

## 3) พื้นที่หมายเลข 54: ลานหน้าห้างสรรพสินค้าโรบินสันบางรัก



ภาพที่ 6.4 พื้นที่หมายเลข 54

การใช้งานเดิม: ลานโล่งหน้าอาคาร  
 สภาพกายภาพ: ลานโล่ง  
 ผู้ใช้: ผู้มาทำงาน ประชาชนทั่วไป  
 กิจกรรม: ซื้อขายสินค้า นั่งพักคอย  
 ศักยภาพ: อยู่ในย่านชุมชน มีกิจกรรมเชิงพาณิชย์กรรม  
 ปัญหา: ขาดร่มเงา และความแออัดของกิจกรรม

## 4) พื้นที่หมายเลข 55: ลานโล่งข้างสถานีรถไฟฟ้ามหานคร



ภาพที่ 6.5 พื้นที่หมายเลข 55

การใช้งานเดิม: ลานจอดรถ สวนสาธารณะ  
 สภาพกายภาพ: ลานโล่ง และปลูกพืชพรรณ  
 ผู้ใช้: ผู้พักอาศัย ผู้มาทำงาน  
 นักท่องเที่ยว  
 กิจกรรม: จอดรถ ออกกำลังกาย  
 ศักยภาพ: อยู่ติดจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร อยู่ติดริมแม่น้ำ ดูแลโดยหน่วยงานรัฐ  
 ปัญหา: ขาดร่มเงาและอุปกรณ์ถนน

### 5) พื้นที่หมายเลข 106: หน้าโบสถ์กาละหว้าห์



ภาพที่ 6.6 พื้นที่หมายเลข 106

การใช้งานเดิม: ลานจอดรถ ลานกีฬา  
 สภาพกายภาพ: ลานโล่ง และปลูกพืชพรรณ  
 ผู้ใช้: ผู้พักอาศัย นักท่องเที่ยว  
 กิจกรรม: จอดรถ ออกกำลังกาย  
 ศักยภาพ: พื้นที่ติตริมน้ำ เป็นศาสนสถาน  
 และแหล่งท่องเที่ยว  
 ปัญหา: ทางเข้าถึงพื้นที่แคบ ทางเข้าหลัก  
 มองเห็นได้ไม่ชัดเจน พื้นที่นั่งพัก  
 คอย

### 6) พื้นที่หมายเลข 107: ลานข้างสำนักงานเขตสัมพันธวงศ์



ภาพที่ 6.7 พื้นที่หมายเลข 107

การใช้งานเดิม: ลานจอดรถ  
 สภาพกายภาพ: ลานโล่ง และปลูกพืชพรรณ  
 ผู้ใช้: ผู้มาทำงาน ประชาชนทั่วไป  
 กิจกรรม: จอดรถ ออกกำลังกาย  
 ศักยภาพ: เป็นหน่วยงานรัฐ ดูแลพื้นที่  
 เขตสัมพันธวงศ์  
 ปัญหา: ขอบเขตพื้นที่นั้นหนาอาคารและ  
 พื้นที่จอดรถไม่ชัดเจน

### 7) พื้นที่หมายเลข 108: ลานหน้าโรงแรมริเวอร์ไซด์



ภาพที่ 6.8 พื้นที่หมายเลข 108

การใช้งานเดิม: ลานโล่งหน้าอาคาร  
 สภาพกายภาพ: ลานโล่ง ปลูกพืชพรรณบางส่วน  
 ผู้ใช้: ผู้มาทำงาน นักท่องเที่ยว  
 กิจกรรม: พักคอย ซื้อขายสินค้า  
 ศักยภาพ: เป็นแหล่งshopping งานศิลปะ วัตถุ  
 โบราณ เข้าถึงได้สะดวกและอยู่บน  
 ทางสัญจรที่มีผู้ใช้ทั้ง 3 กลุ่ม  
 ปัญหา: ขาดร่มเงา พื้นที่นั่งพักคอย



8) พื้นที่หมายเลข 109: ตรงข้ามโรงแรมรอยัลออกคิด



ภาพที่ 6.9 พื้นที่หมายเลข 109

การใช้งานเดิม: พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา  
 สภาพกายภาพ: พื้นที่โล่งเกิดจากการรื้อถอนอาคาร  
 ผู้ใช้: ไม่พบ  
 กิจกรรม: ไม่พบ  
 ศักยภาพ: เข้าถึงสะดวก อยู่บนทางสัญจรที่มีผู้ใช้ทั้ง 3 กลุ่ม  
 ปัญหา: ความเสื่อมโทรมของพื้นที่ ไม่มีการใช้ประโยชน์ที่ชัดเจน

9) พื้นที่หมายเลข 110: ตรงข้ามโรงแรมรอยัลออกคิด ซอยกัปตันบุช



ภาพที่ 6.10 พื้นที่หมายเลข 110

การใช้งานเดิม: พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา  
 สภาพกายภาพ: อาคารร้าง  
 ผู้ใช้: ไม่พบ  
 กิจกรรม: ไม่พบ  
 ศักยภาพ: เข้าถึงได้สะดวกอยู่บริเวณย่านการค้า และ โรงแรมขนาดใหญ่  
 ปัญหา: สภาพอาคารทรุดโทรม

10) พื้นที่หมายเลข 111: ซ้ำงร้านแกลลอรี่คาเฟ่



ภาพที่ 6.11 พื้นที่หมายเลข 111

การใช้งานเดิม: ลานจอดรถ  
 สภาพกายภาพ: ลานโล่ง ปลูกพืชพรรณ  
 ผู้ใช้: ผู้มาทำงาน นักท่องเที่ยว  
 กิจกรรม: ซื้อขายสินค้า จอดรถ  
 ศักยภาพ: พื้นที่โล่งขนาดใหญ่ ติดถนนเจริญกรุง  
 ปัญหา: ขาดร่มเงา เข้าใช้พื้นที่ได้เมื่อมาใช้บริการจากทางร้าน

### 11) พื้นที่หมายเลข 116: ที่ว่างข้างมัสยิดฮารูน



ภาพที่ 6.12 พื้นที่หมายเลข 116

การใช้งานเดิม: กุโบร์ หรือ สุสานของชาวมุสลิม  
 สภาพกายภาพ: พื้นที่ว่าง ปลูกพืชพรรณ  
 ผู้ใช้: ชาวมุขมนตรีมัสยิดฮารูน  
 กิจกรรม: กิจกรรมทางศาสนา นั่งพักผ่อน  
 ศักยภาพ: เป็นสถานที่รองรับกิจกรรมทางสังคมและนันทนาการของชุมชน  
 ปัญหา: การจำกัดประเภทกิจกรรม การเข้าใช้ต้องคำนึงถึงหลักศาสนาด้วย

### 12) พื้นที่หมายเลข 117: หน้าอาคารศาลกสถานหรือสถานีดับเพลิงบางรัก



ภาพที่ 6.13 พื้นที่หมายเลข 117

การใช้งานเดิม: ลานจอดรถ  
 สภาพกายภาพ: ลานโล่ง สภาพอาคารทรุดโทรม  
 ผู้ใช้: ผู้มาทำงาน นักท่องเที่ยว  
 กิจกรรม: จอดรถ เข้าเยี่ยมชมและถ่ายภาพ  
 ศักยภาพ: เป็นโบราณสถานขึ้นทะเบียน  
 พื้นที่ดิศกรมแม่น้ำเจ้าพระยา  
 ปัญหา: อาคารทรุดโทรม ขาดร่มเงา  
 พื้นที่นั่งพักคอย

### 13) พื้นที่หมายเลข 118: ข้างอาคารไอพี เฟลต



ภาพที่ 6.14 พื้นที่หมายเลข 118

การใช้งานเดิม: ลานจอดรถ  
 สภาพกายภาพ: ลานโล่ง ปลูกพืชพรรณ  
 ผู้ใช้: ผู้มาทำงาน นักท่องเที่ยว  
 กิจกรรม: จอดรถ  
 ศักยภาพ: เข้าถึงจากซอยเจริญกรุง 36  
 ปัญหา: ขาดร่มเงา เข้าใช้พื้นที่ได้เมื่อมาใช้บริการ

14) พื้นที่หมายเลข 119: หลังอาคารอุตสาหกรรมไทยในครัวเรือน ซอยเจริญกรุง 40



ภาพที่ 6.15 พื้นที่หมายเลข 119

การใช้งานเดิม: พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา  
 สภาพกายภาพ: รกร้าง มีวัชพืช  
 ผู้ใช้: ไม่พบ  
 กิจกรรม: ไม่พบ  
 ศักยภาพ: เชื่อมต่อกับอาคารโอพี เพลส อยู่บนทางสัญจรที่มีผู้ใช้ทั้ง 3 กลุ่ม  
 ปัญหา: พื้นที่ทรุดโทรม ไม่มีการใช้ประโยชน์

15) พื้นที่หมายเลข 120: หน้าโรงแรมโอเรียนเต็ล



ภาพที่ 6.16 พื้นที่หมายเลข 120

การใช้งานเดิม: สวนหย่อม  
 สภาพกายภาพ: ปลูกพืชพรรณและลานคาดแข็ง  
 ผู้ใช้: ผู้มาทำงาน นักท่องเที่ยว  
 กิจกรรม: พักผ่อน ซื้อสินค้า  
 ศักยภาพ: เป็นโรงแรมที่สำคัญ ความเก่าแก่ของสถานที่  
 ปัญหา: การเข้าถึงอาคารโบราณสถาน  
 เข้าใช้พื้นที่ได้เมื่อมาใช้บริการ

16) พื้นที่หมายเลข 116: หน้าโบสถ์อัสสัมชัญ



ภาพที่ 6.17 พื้นที่หมายเลข 116

การใช้งานเดิม: ลานจอดรถ ลานโล่งหน้าอาคาร  
 สภาพกายภาพ: ลานโล่ง ปลูกพืชพรรณบางส่วน  
 ผู้ใช้: ผู้พักอาศัย นักท่องเที่ยว ผู้มาติดต่อธุระ  
 กิจกรรม: กิจกรรมทางศาสนา การเยี่ยมชมสถานที่และถ่ายภาพ จอดรถ  
 ศักยภาพ: เป็นโบราณสถานที่ยังรอการขึ้นทะเบียน  
 ปัญหา: มุมมองต่อตัวอาคารไม่สวยงาม ขาดพื้นที่นั่งพักคอย



### 17) พื้นที่หมายเลข 125: ลานในวัดสวนพลู



ภาพที่ 6.18 พื้นที่หมายเลข 125

การใช้งานเดิม: ลานจอดรถ ลานโล่งหน้าอาคาร  
 สภาพกายภาพ: ลานโล่ง ปูกรฟืชพรรณบางส่วน  
 ผู้ใช้: ผู้พักอาศัย นักท่องเที่ยว ผู้มา  
 ติดต่อธุระ  
 กิจกรรม: กิจกรรมทางศาสนา จอดรถ  
 ศักยภาพ: โบราณสถานรอการขึ้นทะเบียน  
 ปัญหา: ขาดร่มเงาและขาดพื้นที่นั่งพักคอย

### 18) พื้นที่หมายเลข 126: หน้าโรงแรมแข่งกรีล่า



ภาพที่ 6.19 พื้นที่หมายเลข 126

การใช้งานเดิม: สวนหย่อม  
 สภาพกายภาพ: ลานโล่ง ปูกรฟืชพรรณ  
 นักท่องเที่ยว ผู้มาทำงาน  
 ผู้ใช้: จอดรถ พักคอย  
 กิจกรรม: เป็นจุดพักผ่อนทางสายตา เป็น  
 ศักยภาพ: โรงแรมที่สำคัญ  
 พื้นที่ลาดชันขนาดใหญ่ ความสูง  
 ปัญหา: และขนาดของอาคารทำให้  
 ทัศนียภาพโดยรวมเกิดความแออัด

### 19) พื้นที่หมายเลข 127: ที่ว่างในมัสยิดบ้านอู่



ภาพที่ 6.20 พื้นที่หมายเลข 127

การใช้งานเดิม: กูโบร์ หรือ สุสานของชาวมุสลิม  
 สภาพกายภาพ: ลานโล่ง ปูกรฟืชพรรณบางส่วน  
 ผู้ใช้: ชุมชนมุสลิมบ้านอู่  
 กิจกรรม: กิจกรรมทางศาสนา นั่งพักผ่อน  
 ศักยภาพ: เป็นพื้นที่รองรับกิจกรรมทาง  
 สังคมและนันทนาการของชุมชน  
 ปัญหา: ความทรุดโทรมพื้นที่ การจำกัด  
 ประเภทกิจกรรม การเข้าใช้ต้อง  
 คำนึงถึงหลักศาสนาด้วย

20) พื้นที่หมายเลข 128: ที่ว่างในศาลเจ้าเจียวเองเปี้ยว



ภาพที่ 6.21 พื้นที่หมายเลข 128

การใช้งานเดิม: ลานโล่งหน้าอาคาร  
 สภาพกายภาพ: ลานคอนกรีต  
 ผู้ใช้: ชุมชนชาวจีน  
 กิจกรรม: กิจกรรมทางศาสนา พบปะพูดคุย  
 ศักยภาพ: ดิครถไฟฟ้า BTS สถานีตากสิน  
 ปัญหา: ขาดร่มเงา การจอดรถบดบังอาคาร

21) พื้นที่หมายเลข 129: ลานจอดรถบนถนนเจริญเวียง



ภาพที่ 6.22 พื้นที่หมายเลข 129

การใช้งานเดิม: ลานจอดรถ  
 สภาพกายภาพ: ลานโล่ง ปลูกพืชพรรณบางส่วน  
 ผู้ใช้: ผู้พักอาศัยในพื้นที่ ผู้มาทำงาน  
 กิจกรรม: จอดรถ เก็บของ  
 ศักยภาพ: พื้นที่ว่างขนาดใหญ่ใกล้ชุมชน  
 ปัญหา: ความเสื่อมโทรมของพื้นที่

22) พื้นที่หมายเลข 130: หน้าโบสถ์สังจี้ศึกษา



ภาพที่ 6.23 พื้นที่หมายเลข 130

การใช้งานเดิม: ลานโล่งหน้าอาคาร  
 สภาพกายภาพ: ลานโล่ง ปลูกพืชพรรณบางส่วน  
 ผู้ใช้: ผู้พักอาศัย ผู้มาติดต่อธุระ  
 กิจกรรม: กิจกรรมทางศาสนา  
 ศักยภาพ: ดิถถนนสายหลัก แหล่งกิจกรรม  
 ทางสังคม  
 ปัญหา: ขาดร่มเงา พื้นที่นั่งพักคอย

23) พื้นที่หมายเลข 131: ซ้ำงภัตตาคารแสนยอด



ภาพที่ 6.24 พื้นที่หมายเลข 131

การใช้งานเดิม: ลานจอดรถ  
 สภาพกายภาพ: ลานโล่ง  
 ผู้ใช้: ผู้มาทำงาน ผู้มาใช้บริการ  
 กิจกรรม: จอดรถ  
 ศักยภาพ: เข้าถึงได้จากถนนหลัก  
 ปัญหา: ขาดร่มเงา พื้นที่นั่งพักผ่อน

24) พื้นที่หมายเลข 145: ลานโล่งในตลาดบางรัก



ภาพที่ 6.25 พื้นที่หมายเลข 145

การใช้งานเดิม: ลานจอดรถ  
 สภาพกายภาพ: ลานโล่ง  
 ผู้ใช้: ผู้พักอาศัย ผู้มาทำงาน  
 กิจกรรม: จอดรถ ซื้อขายสินค้า  
 ศักยภาพ: อยู่ในย่านชุมชน เป็นแหล่ง  
 กิจกรรมเชิงพาณิชย์กรรม  
 ปัญหา: ขาดร่มเงา ความสะอาดเรียบร้อย  
 ของพื้นที่

25) พื้นที่หมายเลข 146: ลานโล่งในศูนย์พัฒนาเด็กราชสีมาภู



ภาพที่ 6.26 พื้นที่หมายเลข 146

การใช้งานเดิม: ลานจอดรถ  
 สภาพกายภาพ: ลานโล่ง ปลูกพืชพรรณ  
 ผู้ใช้: ผู้มาทำงาน ผู้มาติดต่อธุระ  
 กิจกรรม: จอดรถ  
 ศักยภาพ: เข้าถึงได้จากถนนเจริญกรุง  
 รูปแบบอาคารสวยงาม  
 ปัญหา: ขาดพื้นที่นันทนาการ



## 26) พื้นที่หมายเลข 147: หน้าธนาคารเกียรตินาคิน



ภาพที่ 6.27 พื้นที่หมายเลข 147

การใช้งานเดิม: ลานจอดรถ  
 สภาพกายภาพ: ลานโล่ง ปูอิฐบางส่วน  
 มีโครงสร้างหลังคาที่จอดรถ  
 ผู้ใช้: ผู้มาทำงาน ผู้มาติดต่อธุระ  
 กิจกรรม: จอดรถ  
 ศักยภาพ: พื้นที่ว่างขนาดใหญ่ เข้าถึงได้จาก  
 ถนนซอย  
 ปัญหา: ขาดร่มเงา เข้าถึงพื้นที่ได้เมื่อมา  
 ติดต่อธุระ

## 27) พื้นที่หมายเลข 148: หน้าสำนักงานกฎหมาย



ภาพที่ 6.28 พื้นที่หมายเลข 148

การใช้งานเดิม: ลานจอดรถ  
 สภาพกายภาพ: ลานโล่ง ปูอิฐบางส่วน  
 ผู้ใช้: ผู้มาทำงาน ผู้มาติดต่อธุระ  
 กิจกรรม: จอดรถ  
 ศักยภาพ: เป็นอาคารเก่า เข้าถึงได้จากถนน  
 สายหลัก  
 ปัญหา: เข้าใช้พื้นที่ได้เมื่อมาติดต่อธุระ

## 28) พื้นที่หมายเลข 149: หลังโรงสูบน้ำคลองผดุงกรุงเกษม



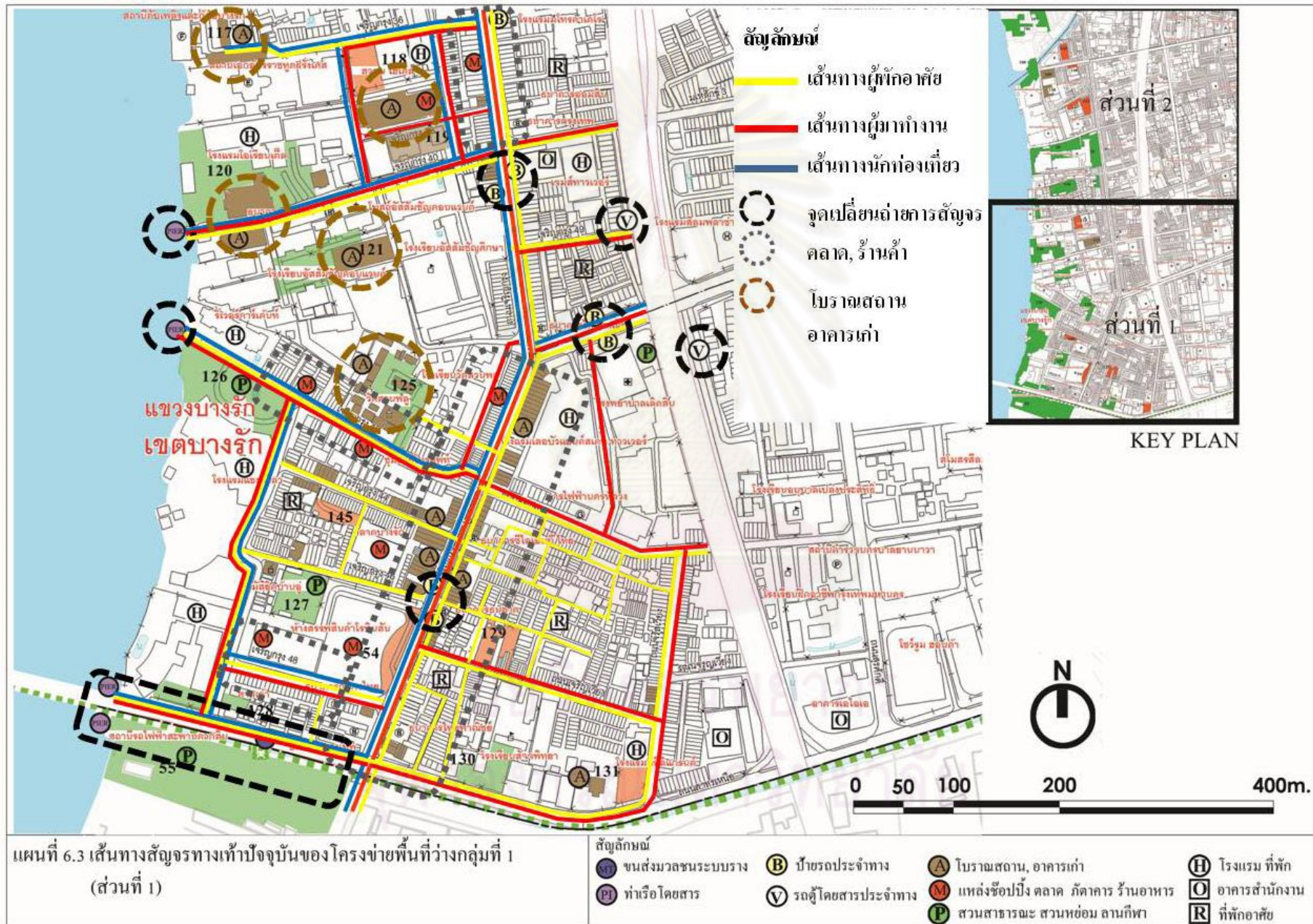
ภาพที่ 6.29 พื้นที่หมายเลข 149

การใช้งานเดิม: ลานจอดรถ  
 สภาพกายภาพ: ลานโล่ง  
 ผู้ใช้: ผู้มาทำงานและประชาชนทั่วไป  
 กิจกรรม: จอดรถ  
 ศักยภาพ: จุดจอดรถตู้โดยสาร เข้าถึงได้จาก  
 สายรอง  
 ปัญหา: ขาดร่มเงา ความทรุดโทรมของ  
 พื้นที่

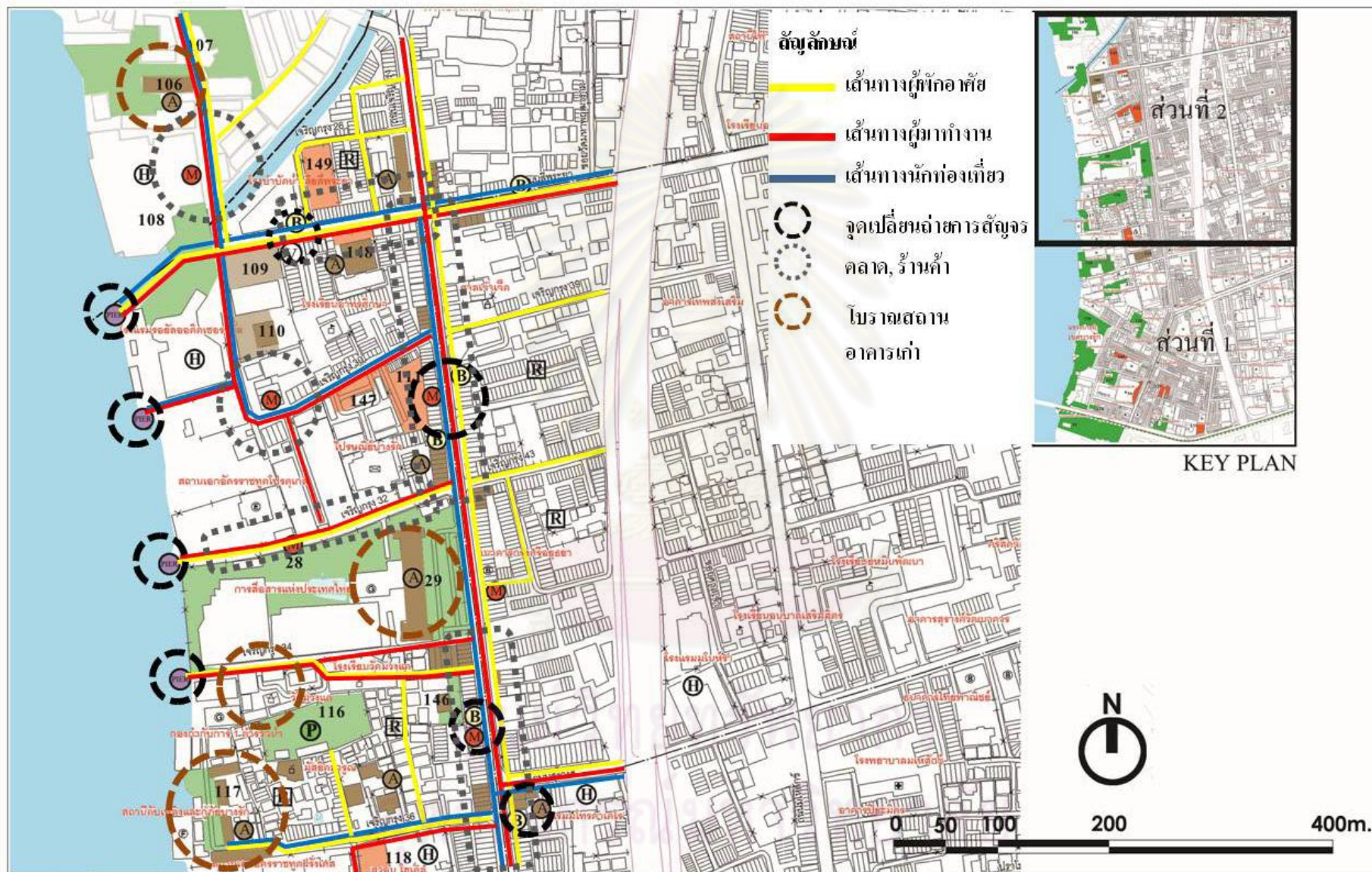
จากการเก็บข้อมูลสภาพพื้นที่ว่างแต่ละตำแหน่งในโครงข่ายกลุ่มที่ 1 ทั้ง 28 ตำแหน่ง พบว่าพื้นที่ว่างทั้งหมดสามารถเข้าถึงได้จากถนนเจริญกรุงซึ่งเป็นถนนสายหลักและทางแม่น้ำเจ้าพระยา แต่มีความสะดวกและลักษณะทางกายภาพต่างกัน พื้นที่ว่างส่วนใหญ่มีการใช้ประโยชน์ในรูปแบบของลานจอดรถ ลานโล่งหน้าอาคารหรือลานโล่งระหว่างกลุ่มอาคาร พื้นที่ว่างที่สัมพันธ์กับกิจกรรมจำเป็นมักอยู่ในบริเวณย่านการค้าหรือย่านที่เป็นโรงแรมที่พัก กิจกรรมที่พบเป็นในเชิงธุรกิจและพาณิชยกรรม เช่น การซื้อขายสินค้า การมาติดต่อธุรกิจต่างๆ การเดินทางมาทำงาน เป็นต้น พื้นที่ว่างที่สัมพันธ์กับกิจกรรมทางเลือกมักอยู่บริเวณโบราณสถานหรืออาคารสำคัญต่างๆ เช่น ลานโล่งภายในวัด ลานโล่งหน้าอาคารโบราณสถาน กิจกรรมที่พบเป็นในเชิงสังคมและนันทนาการ เช่น การนั่งเล่นพักผ่อน พบปะพูดคุย การเดินถ่ายรูป การใช้บริการเรือท่องเที่ยว การประกอบกิจกรรมทางศาสนา เป็นต้น ปัญหาของพื้นที่ว่างแต่ละตำแหน่งเกี่ยวข้องกับสภาพทางกายภาพ เช่น การขาดร่มเงา ความทรุดโทรมของสถานที่ ภาวลักษณะ และข้อจำกัดในการเข้าใช้ประโยชน์ เช่น การกำหนดเวลาเปิดให้บริการ การเข้าใช้พื้นที่ได้เมื่อรับบริการ เป็นต้น

พฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้พื้นที่ทั้ง 3 กลุ่มประกอบด้วยผู้พักอาศัย ผู้มาทำงาน และนักท่องเที่ยว พบว่าเส้นทางการสัญจรทางเท้าปัจจุบันสัมพันธ์กับจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร จุดต้นทางและจุดปลายทางซึ่งครอบคลุมพื้นที่เกือบทั้งหมด โดยพบว่าเส้นทางที่มีผู้ใช้ทั้ง 3 กลุ่มคือเส้นทางที่ต่อเนื่องจากจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร เช่น จากสถานีรถไฟฟ้า BTS ท่าเรือโดยสาร เส้นทางเดินเท้าบนถนนสายหลัก เช่น ถนนเจริญกรุง ถนนสีลม ถนนสุรวงศ์ และถนนสี่พระยา เส้นทางของผู้พักอาศัยสัมพันธ์กับที่อยู่อาศัยและย่านการค้า เส้นทางที่ผู้มาทำงานใช้มากคือเส้นทางที่เชื่อมต่อจากจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรไปยังอาคารสำนักงานต่างๆ และร้านอาหาร ส่วนเส้นทางที่นักท่องเที่ยวใช้มากมักเป็นเส้นทางที่เป็นที่ตั้งของโรงแรม และสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ ดังแผนที่ 6.3 และแผนที่









แผนที่ 6.4 เส้นทางสัญจรทางเท้าปัจจุบันของโครงการพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 1 (ส่วนที่ 2)

- |                   |     |     |     |
|-------------------|-----|-----|-----|
| สัญลักษณ์         | ● M | ● B | ●   |
| ขนส่งมวลชนระบบราง | ● P | ● V | ● H |
| ท่าเรือโดยสาร     | ●   | ●   | ●   |
|                   | ●   | ●   | ●   |
- M ขนส่งมวลชนระบบราง  
 ● P ท่าเรือโดยสาร  
 ● B ป้ายรถประจำทาง  
 ● V รถตู้โดยสารประจำทาง  
 ● โบราณสถาน, อาคารเก่า  
 ● แหล่งซื้อปัจจัย ตลาด กิจการ ร้านอาหาร  
 ● H โรงแรม ที่พัก  
 ● O อาคารสำนักงาน  
 ● R ที่พักอาศัย

### 6.1.3 การเสนอแนะแผนผังโครงข่ายพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้าสำหรับโครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 1

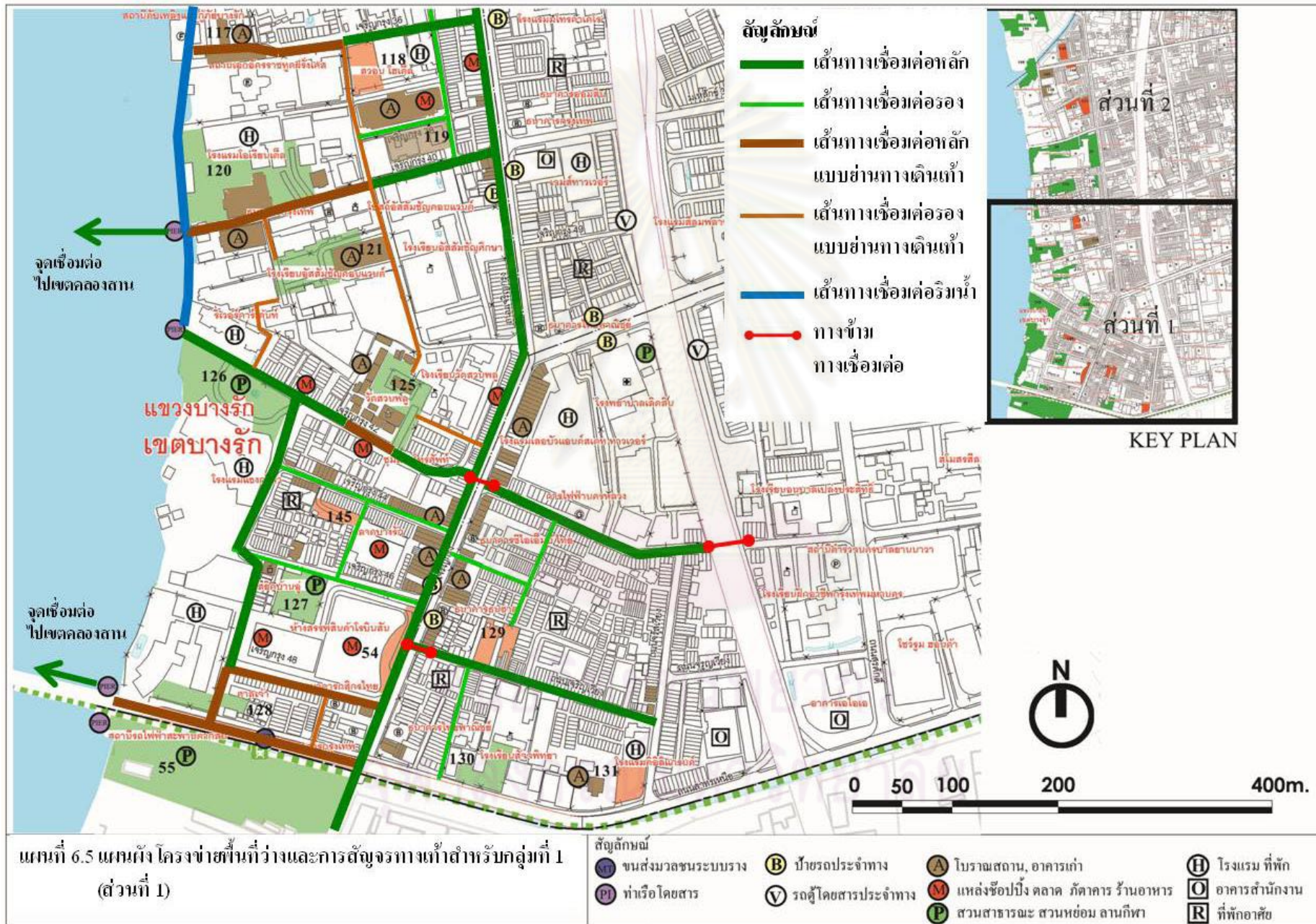
โครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่ม 1 เป็นบริเวณที่มีความสำคัญทางด้านประวัติความเป็นมาของพื้นที่ มีโบราณสถานและอาคารเก่าที่มีคุณค่าจำนวนมาก การเชื่อมต่อพื้นที่ว่างและกิจกรรมในโครงข่ายจะสร้างเส้นทางต่อเนื่องไปจนถึงถนนเจริญกรุงเพื่อสนับสนุนนโยบายของเขตบางรักที่มีโครงการปรับปรุงถนนเจริญกรุงให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์

แนวคิดในการวางผังคือเชื่อมต่อพื้นที่ว่าง จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร แหล่งกิจกรรมเข้าด้วยกันเป็นโครงข่ายด้วยเส้นทางสัญจรทางเท้า โดยใช้สร้างเส้นทางที่ให้ความรู้สึกผ่อนคลาย สามารถซึมซับบรรยากาศความเป็นย่านการค้าเก่าแก่ของพื้นที่ได้ ซึ่งอาจเรียกว่า slow track จากข้อมูลจุดเริ่มต้นเดินทางและจุดปลายทางแสดงให้เห็นว่าโครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่ม 1 มีผู้ใช้พื้นที่ 3 กลุ่มคือ ผู้พักอาศัย ผู้มาทำงานและนักท่องเที่ยว เส้นทางเชื่อมต่อที่เสนอแนะใช้เกณฑ์พิจารณาเรื่องระยะการเดินทาง การเชื่อมต่อพื้นที่ว่าง สถานที่สำคัญและแหล่งกิจกรรมเข้าด้วยกัน

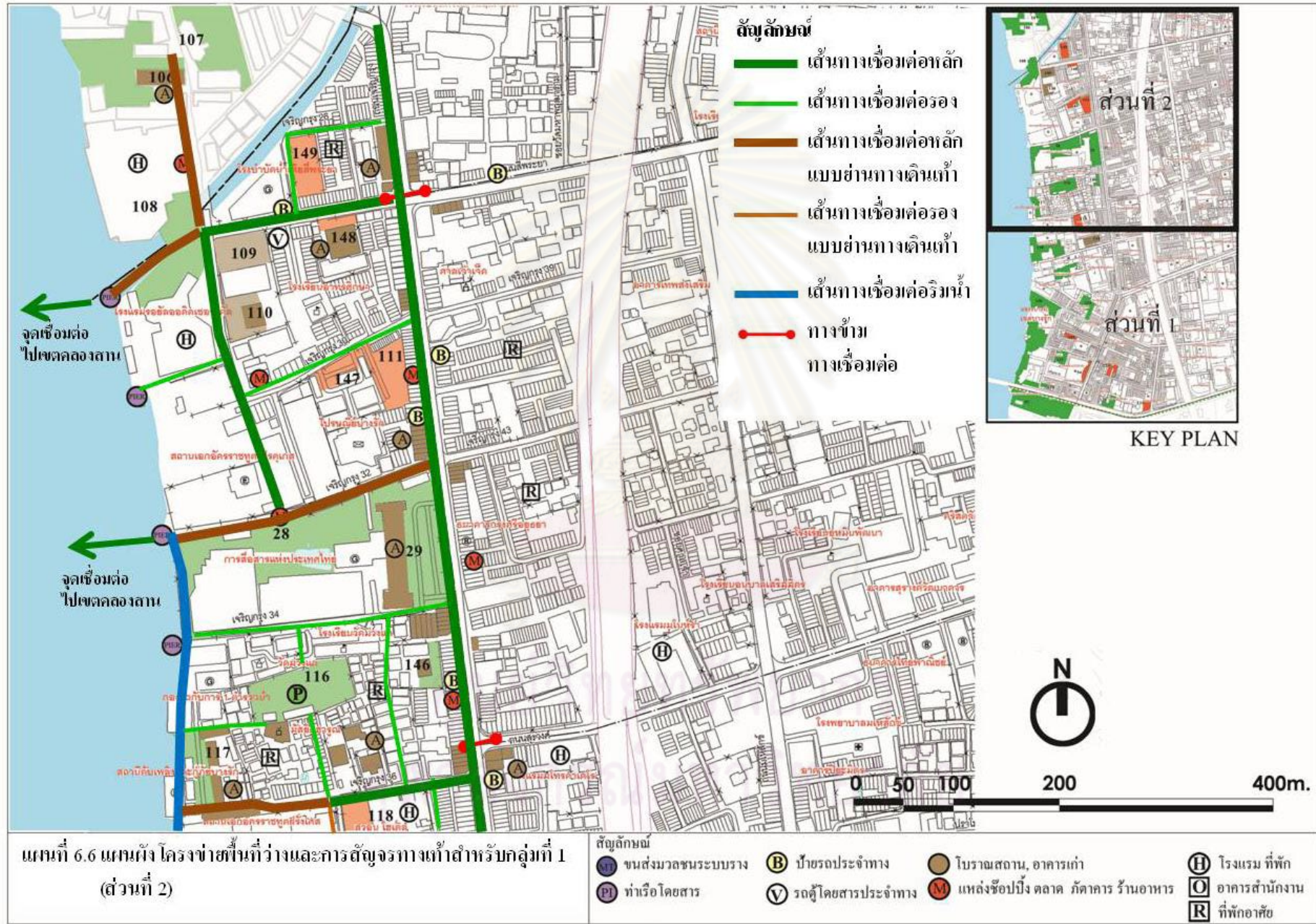
การศึกษาพื้นที่ว่างใช้แนวความคิดเรื่องพื้นที่ว่างสาธารณะที่ดีมาใช้ในการพิจารณาศักยภาพ บทบาท รวมถึงการเสนอแนะวิธีแก้ไขปัญหาที่พบในพื้นที่ว่างแต่ละตำแหน่ง ส่วนการศึกษาเส้นทางเชื่อมต่อใช้แนวความคิดเรื่องการออกแบบทางเท้าที่ดีมาใช้ในการเสนอแนะเส้นทางและแก้ไขปัญหาที่พบ จากการวิเคราะห์ข้อมูลสามารถเสนอแนะแผนผังโครงข่ายพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้าของโครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 1 ได้ดังแผนที่ 6.5 และแผนที่ 6.6

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย









เมื่อพิจารณาโครงข่ายพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้าที่เสนอแนะร่วมกับศักยภาพของพื้นที่ว่างแต่ละตำแหน่ง พบว่ามีบริเวณที่เหมาะสมต่อการเสนอแนะบทบาทให้สอดคล้องกับการพัฒนาโครงข่ายพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้าดังนี้

1) บริเวณพื้นที่หมายเลข 55 เป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้า BTS ดากสินซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังท่าเรือโดยสารและรถโดยสารประจำทาง หรือเขตสาทรได้ จากศักยภาพด้านการเข้าถึงพื้นที่และมีการดูแลจัดการโดยหน่วยงานของรัฐ พื้นที่ว่างนี้จึงเหมาะสมในการเสนอแนะบทบาทให้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรหรือจุดเริ่มต้นเดินทาง สร้างพื้นที่กิจกรรมและบรรยากาศที่ดีเพื่อรองรับผู้ที่เข้ามาใช้พื้นที่และสามารถพัฒนาต่อเนื่องไปบริเวณซอยเจริญกรุง 48 ซึ่งเป็นตลาดไนท์บาร์ชาต่อเนื่องไปยังถนนเจริญกรุงได้

2) บริเวณพื้นที่หมายเลข 125 เป็นที่ตั้งของวัดสวนพลู ซึ่งเป็นโบราณสถานที่สำคัญ มีบรรยากาศที่สงบและผ่อนคลาย พื้นที่ว่างนี้จึงเหมาะสมในการเสนอแนะบทบาทให้เป็นจุดพักผ่อนระหว่างเส้นทางได้

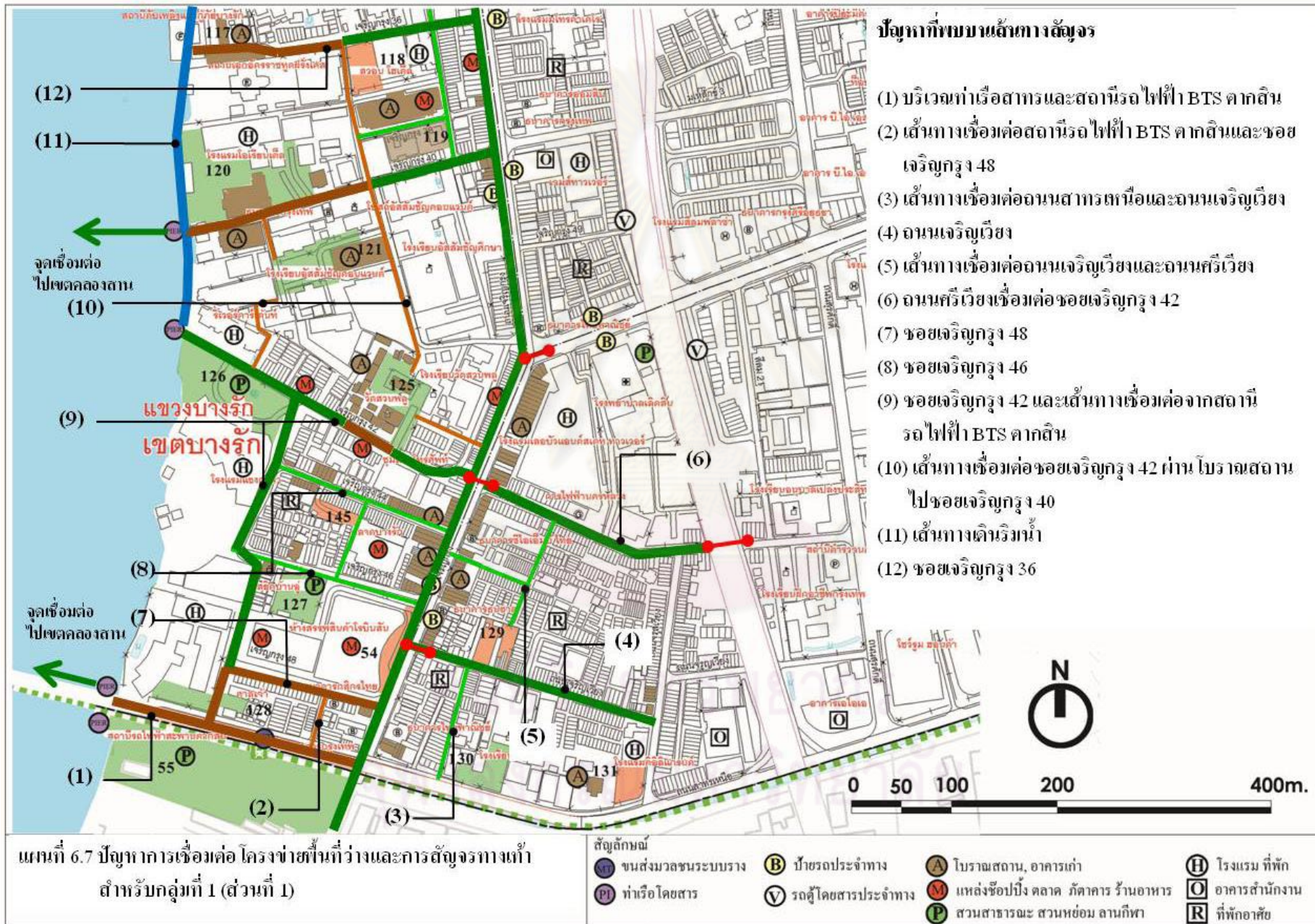
3) บริเวณพื้นที่หมายเลข 28 เป็นที่ตั้งของอาคารการสื่อสารแห่งประเทศไทยมีพื้นที่ว่างขนาดใหญ่ ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา ในช่วงบ่ายได้รับร่มเงาจากตัวอาคาร พื้นที่ว่างนี้จึงเหมาะสมในการเสนอแนะบทบาทให้เป็นจุดพักผ่อนระหว่างเส้นทาง หรือการใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ เพื่อเชื่อมโยงกับกิจกรรมในซอยเจริญกรุง 32 ซึ่งเปิดเป็นตลาดขายสินค้าในช่วงเช้าถึงบ่าย

4) บริเวณพื้นที่หมายเลข 108 เป็นลานโล่งหน้าโรงแรมขนาดใหญ่ซึ่งมีกิจกรรมการค้าขายทางด้านวัตถุโบราณ งานศิลปะ และของแต่งบ้านต่างๆ เข้าถึงสามารถเชื่อมต่อไปยังพื้นที่เขตสัมพันธวงศ์ซึ่งเป็นย่านการค้าชุมชนจีน โบราณที่สำคัญ และท่าเรือสี่พระยา พื้นที่ว่างนี้จึงเหมาะสมในการเสนอแนะบทบาทให้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรหรือจุดเริ่มต้นการเดินทางเข้ามาในโครงข่ายหรือไปยังพื้นที่อื่นได้

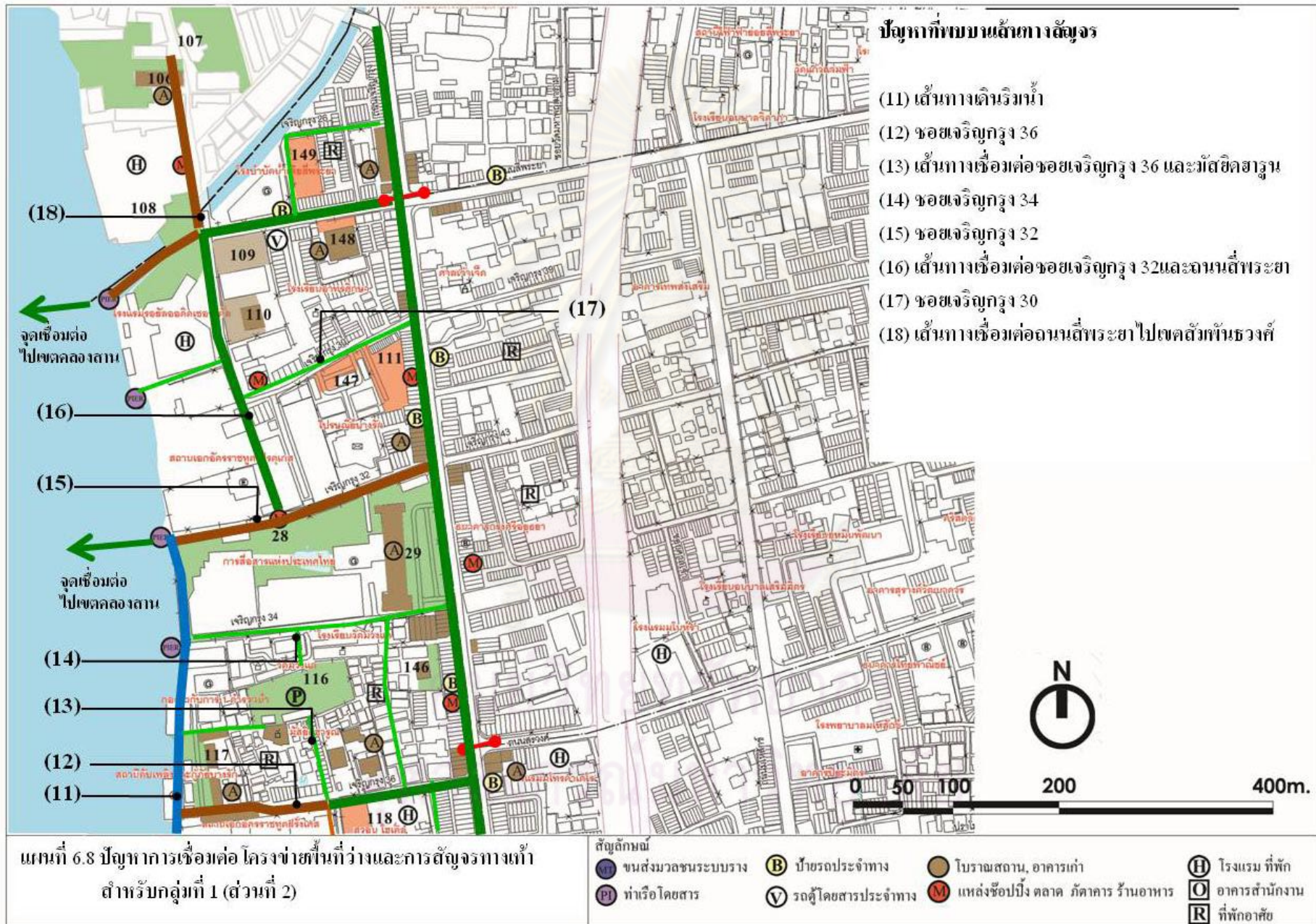
#### 6.1.4 ปัญหาที่พบในการเชื่อมต่อพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้าในโครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 1

พื้นที่ว่างแต่ละตำแหน่งในโครงข่ายมีบทบาท กิจกรรม ศักยภาพในการเข้าถึง และปัญหาแตกต่างกันข้อมูลดังกล่าวเป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างการเชื่อมต่อโครงข่าย เพื่อให้เส้นทางเชื่อมต่อในแผนผังที่เสนอแนะมีความเป็นไปได้และสอดคล้องกับสภาพการใช้งานจริง จึงต้องทำการศึกษาสภาพเส้นทางเชื่อมต่อและปัญหาที่พบในแต่ละช่วง โดยใช้เกณฑ์แนวทางในการออกแบบทางเดินเท้าที่ดีในการประเมินศักยภาพ และเสนอแนะแนวทางแก้ไข จากการพิจารณาเส้นทางเชื่อมต่อทั้งหมด ในเบื้องต้นพบว่าเส้นทางที่ควรปรับปรุงมีตำแหน่งดังที่ระบุในแผนที่ 6.7 และแผนที่ 6.8 โดยมีรายละเอียดดังนี้









## 1) เส้นทางบริเวณท่าเรือสาทรและสถานีรถไฟฟ้า BTS ตากสิน



ภาพที่ 6.30

เส้นทางเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า BTS ตากสินและซอยเจริญกรุง 48

ข้อพิจารณา	ระดับการใช้งาน			แนวทางการปรับปรุง
	ควรปรับปรุง	ปานกลาง	ใช้ได้	
ความปลอดภัย		0		จัดทางวิ่งรถ ทางเดินเท้าให้เป็นสัดส่วนชัดเจน โดยเน้นทางเดินเท้าเป็นหลัก
การป้องกันภัย		0		เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง
การเข้าใจทิศทาง		0		เพิ่มป้ายบอกทางและสถานที่สำคัญ
การสื่อความหมาย	0			ใช้อุปกรณ์ถนนให้สื่อถึงความเป็นบางรัก
ความต่อเนื่อง		0		ปรับผิวทางให้เป็นย่านทางเดินเท้าเชื่อมต่อกับตลาดในท่าเรือ
การดึงดูดใจ	0			เพิ่มพืชพรรณ ที่นั่งพักผ่อน กิจกรรมริมน้ำ ชุมร้านค้า
ความคล่องตัว	0			ขยายทางเดินเท้าและจัดระเบียบการขายสินค้า หรือการทำกิจกรรมบนทางเดินเท้า
การออกแบบเพื่อทุกคน	0			เพิ่มทางลาด แยกเดือน การเข้าใช้ท่าเรือและรถไฟฟ้าของผู้พิการ
กรรมสิทธิ์ที่ดิน	0			หน่วยงานรัฐควรออกข้อบังคับและแนวทางการพัฒนาที่ชัดเจน

## 2) เส้นทางเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า BTS ตากสินและซอยเจริญกรุง 48



ภาพที่ 6.31

เส้นทางเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า BTS ตากสินและซอยเจริญกรุง 48

ข้อพิจารณา	ระดับการใช้งาน			แนวทางการปรับปรุง
	ควรปรับปรุง	ปานกลาง	ใช้ได้	
ความปลอดภัย		0		จัดเก็บสิ่งของให้เป็นระเบียบ
การป้องกันภัย		0		เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง
การเข้าใจทิศทาง		0		เพิ่มป้ายบอกทางและสถานที่สำคัญ
การสื่อความหมาย	0			ออกแบบป้ายและอุปกรณ์ถนนให้สื่อถึงความเป็นบางรัก
ความต่อเนื่อง			0	ปรับผิวทางให้เป็นย่านทางเดินเท้าเชื่อมต่อกับตลาดในท่าเรือ
การดึงดูดใจ	0			ปรับปรุงสภาพอาคารและทางเดินเท้า
ความคล่องตัว	0			จัดระเบียบการวางสิ่งของไม่ให้กีดขวางทางเดิน
การออกแบบเพื่อทุกคน	0			เพิ่มทางลาด แยกเดือน ขยายเส้นทาง
กรรมสิทธิ์ที่ดิน	0			พัฒนาร่วมกันระหว่างรัฐและเอกชน



### 3) เส้นทางเชื่อมต่อถนนสาทรเหนือและถนนเจริญเวียง



ภาพที่ 6.32

เส้นทางเชื่อมต่อถนนสาทรเหนือ

และถนนเจริญเวียง

ข้อพิจารณา	ระดับการใช้งาน			แนวทางการปรับปรุง
	ควรปรับปรุง	ปานกลาง	ใช้ได้	
ความปลอดภัย		0		ขยายเส้นทาง
การป้องกันภัย		0		เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง
การเข้าใจทิศทาง	0			เพิ่มป้ายบอกทางและสถานที่สำคัญ
การสื่อความหมาย	0			ปรับปรุงอาคารโดยใช้รูปแบบอาคารเก่าใช้อุปกรณ์ถนนที่สื่อถึงความเป็นบางรัก
ความต่อเนื่อง		0		ปรับปรุงทางเข้าให้สังเกตได้ชัดเจน
การดึงดูดใจ	0			ปรับปรุงสภาพอาคารและทางเดินเท้า
ความคล่องตัว	0			จัดระเบียบการวางสิ่งของไม่ให้เกิดขวางทางเดิน
การออกแบบเพื่อทุกคน	0			เพิ่มทางลาด แยกเตือนโดยการสัมผัส
กรรมสิทธิ์ที่ดิน			0	หน่วยงานรัฐควรออกข้อบังคับและแนวทางการพัฒนาที่ชัดเจน

### 4) ถนนเจริญเวียง



ภาพที่ 6.33 ถนนเจริญเวียง

ข้อพิจารณา	ระดับการใช้งาน			แนวทางการปรับปรุง
	ควรปรับปรุง	ปานกลาง	ใช้ได้	
ความปลอดภัย		0		กำหนดเขตทางเท้าและทางรถยนต์ให้ชัดเจน
การป้องกันภัย		0		เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง
การเข้าใจทิศทาง			0	เพิ่มป้ายบอกทาง
การสื่อความหมาย		0		ใช้อุปกรณ์ถนนที่สื่อถึงความเป็นบางรักใช้รูปแบบอาคารเดิมในการสร้างอาคาร
ความต่อเนื่อง			0	สร้างทางข้ามบริเวณจุดตัดถนนเจริญกรุง
การดึงดูดใจ		0		ปรับปรุงสภาพอาคารเปลี่ยนแผงลอยเป็นซุ้มร้านค้า และเพิ่มพืชพรรณ
ความคล่องตัว		0		ขยายทางเท้าโดยลดขนาดถนน และจัดการเดินรถใหม่
การออกแบบเพื่อทุกคน	0			เพิ่มทางลาด แยกเตือนโดยการสัมผัสขยายเส้นทาง
กรรมสิทธิ์ที่ดิน			0	พัฒนาร่วมกันระหว่างรัฐและชุมชนเดิม



## 5) เส้นทางเชื่อมต่อถนนเจริญเวียงและถนนศรีเวียง



ภาพที่ 6.34

เส้นทางเชื่อมต่อถนน  
เจริญเวียงและถนนศรีเวียง

ข้อพิจารณา	ระดับการใช้งาน			แนวทางการปรับปรุง
	ควรปรับปรุง	ปานกลาง	ใช้ได้	
ความปลอดภัย	0			ปรับปรุงพื้นที่ที่รกร้าง กำจัดขยะและสิ่งปฏิกูล
การป้องกันภัย		0		เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง เปิดมุมมองให้เห็นเส้นทางชัดเจน
การเข้าใจทิศทาง	0			เพิ่มป้ายบอกทาง
การสื่อความหมาย	0			ใช้อุปกรณ์ถนนที่สื่อถึงความเป็นเป็นบางรัก ปรับปรุงสภาพอาคาร
ความต่อเนื่อง	0	0		เปิดเส้นทางใหม่ เชื่อมถนนศรีเวียงและพื้นที่ตำแหน่ง 129
การดึงดูดใจ	0			ปรับปรุงสภาพอาคาร ปรับปรุงพื้นที่เสื่อมโทรมและเพิ่มพืชพรรณ
ความคล่องตัว	0			จัดระเบียบแผงลอย และย้ายสิ่งกีดขวาง
การออกแบบเพื่อทุกคน	0			เพิ่มทางลาด แยกเดือ้นโดยการสัมผัส
กรรมสิทธิ์ที่ดิน	0			พัฒนาร่วมกันระหว่างรัฐและชุมชนเดิม

## 6) ถนนศรีเวียงเชื่อมต่อซอยเจริญกรุง 42



ภาพที่ 6.35

เส้นทางเชื่อมต่อถนนศรีเวียง  
เชื่อมต่อซอยเจริญกรุง 42

ข้อพิจารณา	ระดับการใช้งาน			แนวทางการปรับปรุง
	ควรปรับปรุง	ปานกลาง	ใช้ได้	
ความปลอดภัย			0	ขยายทางเดินเท้า
การป้องกันภัย		0		เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง เปิดมุมมองให้เห็นเส้นทางชัดเจน
การเข้าใจทิศทาง		0		เพิ่มป้ายบอกทาง
การสื่อความหมาย		0		ใช้อุปกรณ์ถนนที่สื่อถึงความเป็นบางรัก นำรูปแบบอาคารเก่ามาใช้ในการสร้างอาคาร
ความต่อเนื่อง			0	เพิ่มทางข้ามบริเวณจุดตัดถนนเจริญกรุง
การดึงดูดใจ		0		ปรับปรุงสภาพอาคาร และจัดระเบียบป้ายเพิ่มอุปกรณ์ถนน
ความคล่องตัว		0		ขยายทางเดินเท้า
การออกแบบเพื่อทุกคน	0			เพิ่มทางลาด แยกเดือ้นโดยการสัมผัส การเข้าถึงและขึ้นลงท่าเรือที่สะดวก
กรรมสิทธิ์ที่ดิน			0	พัฒนาร่วมกันระหว่างรัฐและเอกชน เจ้าของกิจการ ร้านค้าต่างๆ

## 7) ซอยเจริญกรุง 48



ภาพที่ 6.36

บริเวณไนท์บาร์ซ่า ซอยเจริญกรุง 48

ข้อพิจารณา	ระดับการใช้งาน			แนวทางการปรับปรุง
	ควรปรับปรุง	ปานกลาง	ใช้ได้	
ความปลอดภัย			0	กำหนดทางรถและทางเดินเท้าให้ชัดเจน
การป้องกันภัย		0		เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง กล้องวงจรปิด
การเข้าใจทิศทาง		0		เพิ่มป้ายบอกทาง
การสื่อความหมาย	0			ใช้อุปกรณ์ถนนที่สื่อถึงความเป็นบางรัก
ความต่อเนื่อง			0	ปรับปรุงเป็นย่านทางเดินเท้า
การดึงดูดใจ		0		เพิ่มอุปกรณ์ถนน และพืชพรรณ สิ่งอำนวยความสะดวกรองรับกิจกรรมการค้าขาย
ความคล่องตัว		0		แยกพื้นที่ขายสินค้าและทางเดินให้ชัดเจน
การออกแบบเพื่อทุกคน	0			เพิ่มทางลาด แลบเดือ้นโดยการสัมผัส
กรรมสิทธิ์ที่ดิน			0	การพัฒนาร่วมกันระหว่างหน่วยงานรัฐและเอกชน

## 8) ซอยเจริญกรุง 44 และ 46



ภาพที่ 6.37

ซอยเจริญกรุง 44 และ 46

ข้อพิจารณา	ระดับการใช้งาน			แนวทางการปรับปรุง
	ควรปรับปรุง	ปานกลาง	ใช้ได้	
ความปลอดภัย			0	กำหนดทางรถและทางเดินเท้าให้ชัดเจน
การป้องกันภัย		0		เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง
การเข้าใจทิศทาง		0		เพิ่มป้ายบอกทาง
การสื่อความหมาย			0	ใช้อุปกรณ์ถนนที่สื่อถึงความเป็นบางรัก
ความต่อเนื่อง			0	ปรับปรุงเป็นย่านทางเดินเท้า
การดึงดูดใจ		0		เพิ่มอุปกรณ์ถนน และพืชพรรณ พื้นที่สภาพอาคารให้อยู่ในสภาพดี สร้างกิจกรรมระหว่างเส้นทาง
ความคล่องตัว		0		จัดระเบียบการใช้พื้นที่หน้าอาคาร จัดเส้นทางเดินรถใหม่
การออกแบบเพื่อทุกคน	0			เพิ่มทางลาด แลบเดือ้นโดยการสัมผัส
กรรมสิทธิ์ที่ดิน			0	การพัฒนาร่วมกันระหว่างหน่วยงานรัฐและชุมชนเดิม เจ้าของที่พัก

## 9) ถนนจากสถานีรถไฟฟ้า BTS



ภาพที่ 6.38

ถนนจากสถานีรถไฟฟ้า BTS

ผ่านรร.แขวงกรีตา

ข้อพิจารณา	ระดับการใช้งาน			แนวทางการปรับปรุง
	ควรปรับปรุง	ปานกลาง	ใช้ได้	
ความปลอดภัย		0		ขยายขนาดทางเดินเท้า
การป้องกันภัย		0		เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง
การเข้าใจทิศทาง		0		เพิ่มป้ายบอกทาง และเน้นความเป็นเส้นทางหลักด้วยอุปกรณ์ถนน
การสื่อความหมาย			0	ใช้อุปกรณ์ถนนที่สื่อถึงความเป็นบางรัก
ความต่อเนื่อง			0	เน้นทางเข้าและจุดเชื่อมต่อกับเส้นทางอื่นให้ชัดเจน
การดึงดูดใจ		0		เพิ่มอุปกรณ์ถนน พืชพรรณ หรืองานศิลปะ
ความคล่องตัว		0		ขยายทางเดินเท้า และ จัดเส้นทางเดินรถใหม่
การออกแบบเพื่อทุกคน	0			เพิ่มทางลาด แลบเดือนโดยการสัมผัส
กรรมสิทธิ์ที่ดิน			0	การพัฒนาาร่วมกันระหว่างหน่วยงานรัฐและเอกชน

## 10) เส้นทางเชื่อมต่อซอยเจริญกรุง 42 ผ่านโบราณสถานไปซอยเจริญกรุง 40



ภาพที่ 6.39

เส้นทางเชื่อมต่อซอยเจริญกรุง 42

ผ่าน โบราณสถานไปซอยเจริญกรุง 40

ข้อพิจารณา	ระดับการใช้งาน			แนวทางการปรับปรุง
	ควรปรับปรุง	ปานกลาง	ใช้ได้	
ความปลอดภัย		0		ขยายขนาดทางเดินเท้า
การป้องกันภัย		0		เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง
การเข้าใจทิศทาง		0		เพิ่มป้ายบอกทาง และเน้นความเป็นเส้นทางหลักด้วยอุปกรณ์ถนน
การสื่อความหมาย			0	ป้ายบอกข้อมูลของโบราณสถาน
ความต่อเนื่อง	0			เน้นทางเข้าและจุดเชื่อมต่อกับเส้นทางไปพื้นที่ตำแหน่ง 121
การดึงดูดใจ		0		สร้างจุดพักระหว่างทาง จัดระเบียบแผงลอยเพื่อเปิดมุมมองให้เห็นโบราณสถานมากขึ้น สร้างย่านทางเดินเท้าเชื่อมต่อโบราณสถานเข้าด้วยกัน
ความคล่องตัว		0		ขยายทางเดินเท้าและจัดเส้นทางเดินรถและแผงลอยใหม่
การออกแบบเพื่อทุกคน	0			เพิ่มทางลาด แลบเดือนโดยการสัมผัส
กรรมสิทธิ์ที่ดิน			0	การพัฒนาาร่วมกันระหว่างหน่วยงานรัฐและเอกชน



## 11) เส้นทางเชื่อมต่อริมน้ำ



ภาพที่ 6.40 เส้นทางเชื่อมต่อริมน้ำ

ข้อพิจารณา	ระดับการใช้งาน			แนวทางการปรับปรุง
	ควรปรับปรุง	ปานกลาง	ใช้ได้	
ความปลอดภัย		0		ใช้พื้นผิวกันลื่น และราวกันตก
การป้องกันภัย		0		เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง
การเข้าใจทิศทาง		0		เพิ่มป้ายบอกทาง และเน้นความเป็นเส้นทางหลักด้วยอุปกรณ์ถนน
การสื่อความหมาย			0	ใช้อุปกรณ์ถนนที่สื่อถึงความเป็นบางรัก
ความต่อเนื่อง	0			สร้างเส้นทางใหม่จากท่าเรือเข้ากับเส้นทางอื่นให้ชัดเจน
การดึงดูดใจ			0	เปิดมุมมองสู่น้ำและมีพื้นที่ให้สามารถใช้พื้นที่ริมน้ำได้
ความคล่องตัว		0		กำหนดจุดขึ้นลงเรือไม่ให้กีดขวางทางเดิน
การออกแบบเพื่อทุกคน	0			เพิ่มทางลาด แยกเดือนโดยการสัมผัส จุดขึ้นลงเรือที่สะดวก
กรรมสิทธิ์ที่ดิน			0	การพัฒนาาร่วมกันระหว่างรัฐและเอกชน

## 12) ซอยเจริญกรุง 36



ภาพที่ 6.41 ซอยเจริญกรุง 36

ข้อพิจารณา	ระดับการใช้งาน			แนวทางการปรับปรุง
	ควรปรับปรุง	ปานกลาง	ใช้ได้	
ความปลอดภัย			0	ขยายทางเดินเท้า
การป้องกันภัย		0		เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง
การเข้าใจทิศทาง		0		เพิ่มป้ายบอกทาง
การสื่อความหมาย		0		ใช้อุปกรณ์ถนนที่สื่อถึงความเป็นบางรัก
ความต่อเนื่อง			0	เน้นทางเข้าจากเส้นทางริมน้ำและจุดเชื่อมต่อกับเส้นทางอื่นให้ชัดเจน
การดึงดูดใจ			0	เพิ่มอุปกรณ์ถนนและพืชพรรณ สร้างย่านทางเดินเท้าบริเวณโบราณสถาน
ความคล่องตัว		0		ขยายทางเดินเท้า
การออกแบบเพื่อทุกคน	0			เพิ่มทางลาด แยกเดือนโดยการสัมผัส
กรรมสิทธิ์ที่ดิน			0	การพัฒนาาร่วมกันระหว่างหน่วยงานรัฐและเอกชน

## 13) เส้นทางเชื่อมต่อซอยเจริญกรุง 36 และมัสยิดฮารูน



ภาพที่ 6.42

เส้นทางเชื่อมต่อซอยเจริญกรุง 36

และมัสยิดฮารูน

ข้อพิจารณา	ระดับการใช้งาน			แนวทางการปรับปรุง
	ควรปรับปรุง	ปานกลาง	ใช้ได้	
ความปลอดภัย		0		เคลื่อนย้ายสิ่งกีดขวางบนทางเดิน
การป้องกันภัย		0		เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง
การเข้าใจทิศทาง		0		เพิ่มป้ายบอกทาง
การสื่อความหมาย	0			ใช้อุปกรณ์ถนนที่สื่อถึงความเป็นบางรัก
ความต่อเนื่อง		0		เน้นทางเข้า เปิดมุมมองให้ชัดเจน
การดึงดูดใจ	0			เพิ่มอุปกรณ์ถนนและพืชพรรณปรับปรุงสภาพอาคาร
ความคล่องตัว	0			ขยายทางเดินเท้า
การออกแบบเพื่อทุกคน	0			เพิ่มทางลาด แยกเดือนโดยการสัมผัส
กรรมสิทธิ์ที่ดิน		0		การพัฒนาาร่วมกันระหว่างหน่วยงานรัฐและชุมชน

## 14) ซอยเจริญกรุง 34



ภาพที่ 6.43 ซอยเจริญกรุง 34

ข้อพิจารณา	ระดับการใช้งาน			แนวทางการปรับปรุง
	ควรปรับปรุง	ปานกลาง	ใช้ได้	
ความปลอดภัย	0			กำหนดแนวทางเดินเท้าให้ชัดเจน
การป้องกันภัย		0		เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง
การเข้าใจทิศทาง		0		เพิ่มป้ายบอกทาง
การสื่อความหมาย		0		ใช้อุปกรณ์ถนนที่สื่อถึงความเป็นบางรัก
ความต่อเนื่อง			0	เชื่อมต่อทางเดินเท้าและท่าเรือ
การดึงดูดใจ			0	เพิ่มอุปกรณ์ถนน และพืชพรรณ
ความคล่องตัว		0		แยกพื้นที่จอดรถออกจากเส้นทางเดินเท้า
การออกแบบเพื่อทุกคน	0			เพิ่มทางลาด แยกเดือนโดยการสัมผัส
กรรมสิทธิ์ที่ดิน			0	การพัฒนาาร่วมกันระหว่างหน่วยงานรัฐ

## 15) ซอยเจริญกรุง 32



ภาพที่ 6.44 ซอยเจริญกรุง 32

ข้อพิจารณา	ระดับการใช้งาน			แนวทางการปรับปรุง
	ควรปรับปรุง	ปานกลาง	ใช้ได้	
ความปลอดภัย		0		เคลื่อนย้ายสิ่งกีดขวางบนทางเดิน
การป้องกันภัย		0		เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง
การเข้าใจทิศทาง		0		เพิ่มป้ายบอกทาง
การสื่อความหมาย	0			ใช้อุปกรณ์ถนนที่สื่อถึงความเป็นบางรัก
ความต่อเนื่อง		0		เปิดมุมมองให้ไปยังท่าเรือและทางเดินริมน้ำให้ชัดเจน
การดึงดูดใจ		0		สร้างย่านทางเดินเท้ารองรับกิจกรรมการค้า เพิ่มจุดพักระหว่างเส้นทาง เพิ่มอุปกรณ์ถนน และพืชพรรณ
ความคล่องตัว	0			จัดพื้นที่ขายสินค้าให้เป็นสัดส่วนและเปิดพื้นที่ให้เดินได้สะดวก
การออกแบบเพื่อทุกคน	0			เพิ่มทางลาด แยกเดินโดยการสัมผัส
กรรมสิทธิ์ที่ดิน			0	การพัฒนาาร่วมกันระหว่างหน่วยงานรัฐและกลุ่มผู้ค้าขาย

## 16) เส้นทางเชื่อมต่อซอยเจริญกรุง 32และถนนสี่พระยา



ภาพที่ 6.45

เส้นทางเชื่อมต่อซอยเจริญกรุง 32

และถนนสี่พระยา

ข้อพิจารณา	ระดับการใช้งาน			แนวทางการปรับปรุง
	ควรปรับปรุง	ปานกลาง	ใช้ได้	
ความปลอดภัย		0		เคลื่อนย้ายสิ่งกีดขวางบนทางเดิน สร้างทางเดินให้ชัดเจน
การป้องกันภัย		0		เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง เพิ่มกล้องวงจรปิด บริเวณที่เส้นทางผ่านสถานทูตโปรตุเกส
การเข้าใจทิศทาง		0		เพิ่มป้ายบอกทาง เน้นให้เห็นเส้นทางหลัก
การสื่อความหมาย	0			ใช้อุปกรณ์ถนนที่สื่อถึงความเป็นบางรัก
ความต่อเนื่อง	0			เชื่อมต่อเส้นทางเดินระหว่างพื้นที่และเปิดมุมมองให้ชัดเจน
การดึงดูดใจ		0		เพิ่มอุปกรณ์ถนน และพืชพรรณ ปรับปรุงสภาพอาคาร
ความคล่องตัว	0			จัดพื้นที่จอดรถเป็นสัดส่วนและเปิดพื้นที่ให้เดินได้สะดวก
การออกแบบเพื่อทุกคน	0			เพิ่มทางลาด แยกเดินโดยการสัมผัส
กรรมสิทธิ์ที่ดิน			0	การพัฒนาาร่วมกันระหว่างหน่วยงานรัฐและเอกชน



## 17) ซอยเจริญกรุง 30



ภาพที่ 6.46 ซอยเจริญกรุง 30

ข้อพิจารณา	ระดับการใช้งาน			แนวทางการปรับปรุง
	ควรปรับปรุง	ปานกลาง	ใช้ได้	
ความปลอดภัย		0		ขยายทางเดินเท้า
การป้องกันภัย		0		เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง
การเข้าใจทิศทาง			0	เพิ่มป้ายบอกทาง
การสื่อความหมาย	0			ใช้อุปกรณ์ถนนที่สื่อถึงความ เป็นบางรัก
ความต่อเนื่อง			0	เปิดมุมมองให้ไปยังเส้นทางหลักให้ชัดเจน
การดึงดูดใจ		0		เพิ่มอุปกรณ์ถนน และพืชพรรณ พัฒนาโดยใช้รูปแบบอาคารเก่า
ความคล่องตัว	0			เคลื่อนย้ายสิ่งกีดขวางบนทางเดินเท้า เปิดพื้นที่ให้เดินได้สะดวก
การออกแบบเพื่อทุกคน	0			เพิ่มทางลาด แลบเดือยโดยการสัมผัส
กรรมสิทธิ์ที่ดิน	0			การพัฒนาาร่วมกันระหว่างหน่วยงานรัฐและเอกชน

## 18) เส้นทางเชื่อมต่อถนนสี่พระยาไปเขตสัมพันธวงศ์



ภาพที่ 6.47

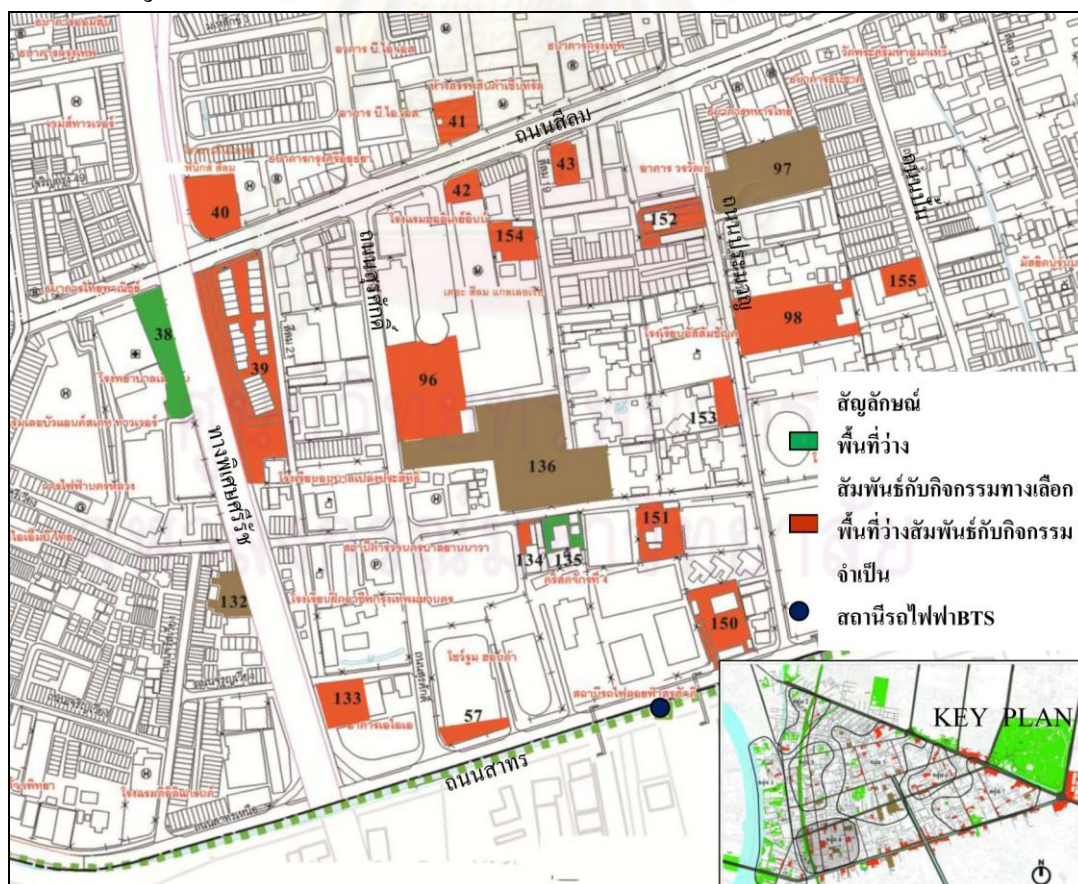
เส้นทางเชื่อมต่อถนนสี่พระยาไปเขตสัมพันธวงศ์

ข้อพิจารณา	ระดับการใช้งาน			แนวทางการปรับปรุง
	ควรปรับปรุง	ปานกลาง	ใช้ได้	
ความปลอดภัย		0		กำหนดพื้นที่ทางเดินเท้าให้ชัดเจน
การป้องกันภัย		0		เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง
การเข้าใจทิศทาง		0		เพิ่มป้ายบอกทาง
การสื่อความหมาย	0			ใช้อุปกรณ์ถนนที่สื่อถึงความ เป็นบางรัก
ความต่อเนื่อง			0	กำหนดจุดเข้าออกที่เชื่อมต่อเส้นทางไปยังเขตสัมพันธวงศ์ให้ชัดเจน
การดึงดูดใจ		0		เพิ่มอุปกรณ์ถนน และพืชพรรณ สร้างจุดพักคอย และย่านทางเดินเท้าเชื่อมต่อไปยังเขตสัมพันธวงศ์
ความคล่องตัว			0	เคลื่อนย้ายสิ่งกีดขวางบนทางเดินเท้า เปิดพื้นที่ให้เดินได้สะดวก
การออกแบบเพื่อทุกคน	0			เพิ่มทางลาด แลบเดือยโดยการสัมผัส
กรรมสิทธิ์ที่ดิน	0			การพัฒนาาร่วมกันระหว่างหน่วยงานรัฐและเอกชน

จากการประเมินเส้นทางเชื่อมต่อแต่ละช่วงพบว่ามีปัญหาที่คล้ายคลึงกัน โดยส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับการใช้งานและทัศนียภาพ กล่าวคือ ปัญหาที่เกี่ยวกับการใช้งาน เช่น ความปลอดภัย ความต่อเนื่องของเส้นทาง ขาดความคล่องตัวของการสัญจรอันเกิดจากการบุกรุกพื้นที่ทางเดินเท้า ปัญหาความไม่ต่อเนื่องของเส้นทางจากการไม่มีทางข้ามหรือทางเชื่อมในบริเวณจุดที่จำเป็น และเรื่องกรรมสิทธิ์ที่ดิน เนื่องจากเส้นทางบางช่วงเป็นการเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ซึ่งมีผู้ครอบครองต่างกัน มีการสร้างแนวเขตที่ดินด้วยรั้วหรือกำแพงทำให้ไม่สามารถสร้างเส้นทางเชื่อมต่อได้ตามที่เสนอแนะ ส่วนปัญหาที่เกี่ยวข้องทัศนียภาพหรือการรับรู้ทางสายตา เช่น การสื่อความหมาย การดึงดูดใจ ความสวยงาม บรรยากาศ ความทรุดโทรมของสภาพแวดล้อม โดยแนวทางแก้ไขคือการใช้อุปกรณ์ถนน เพิ่มพืชพรรณ การปรับปรุงอาคารหรือทางสัญจรให้อยู่ในสภาพดี เป็นต้น

### 6.2 โครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 4: กิจกรรมจำเป็น

โครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 4 มีพื้นที่ว่างในโครงข่ายจำนวน 22 ตำแหน่งประกอบด้วยตำแหน่งที่ 3 38 39 40 41 42 43 57 96 97 98 132 133 134 135 136 150 151 152 153 154 และ 155 สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้จากรถไฟฟ้า BTS สถานีสุรศักดิ์ ถนนสาทร ถนนสีลม ถนนสุรศักดิ์ ถนนปิ่น และถนนประมวญ



ภาพที่ 6.48 โครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 4

### 6.2.1 จุดเริ่มต้นเดินทาง จุดปลายทาง และการเข้าถึงโครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่ม 4

สภาพการใช้งานและกิจกรรมของพื้นที่แต่ละตำแหน่งในโครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 4 สัมพันธ์กับกิจกรรมจำเป็น การใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นเชิงพาณิชย์ พบอาคารสำนักงาน ร้านค้าและบริการเป็นจำนวนมาก จากการสำรวจพื้นที่ทำให้สรุปได้ดังแผนที่ 6.9 โดยสามารถแบ่งประเภทจุดปลายทางตามลักษณะของผู้ใช้สามารถแบ่งเป็น 2 ลักษณะคือ 1) จุดปลายทางของประชากรกลางคืน และ 2) จุดปลายทางของประชากรกลางวัน เช่นเดียวกับกลุ่มที่ 1 (แผนที่ 6.9)

1) จุดปลายทางของประชากรกลางคืน ประชากรกลางคืนคือ ชุมชนที่พักอาศัย ภายในพื้นที่จุดเริ่มต้นเดินทางคือย่านชุมชนหรืออาคารชุดพักอาศัย ซึ่งอยู่บริเวณถนนชั้นและชุมชนเจริญเวียง จุดปลายทางที่อยู่ในโครงข่าย เช่น โรงเรียน ศาสนสถาน ตลาด เป็นต้น

2) จุดปลายทางของประชากรกลางวัน ประชากรกลางวันคือ ผู้มาท่องเที่ยว ผู้มาทำงาน หรือ มาติดต่อธุรกิจซึ่งสัมพันธ์กับกิจกรรมหลักของโครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่ม 4 แบ่งเป็น 2 กลุ่มย่อยคือ

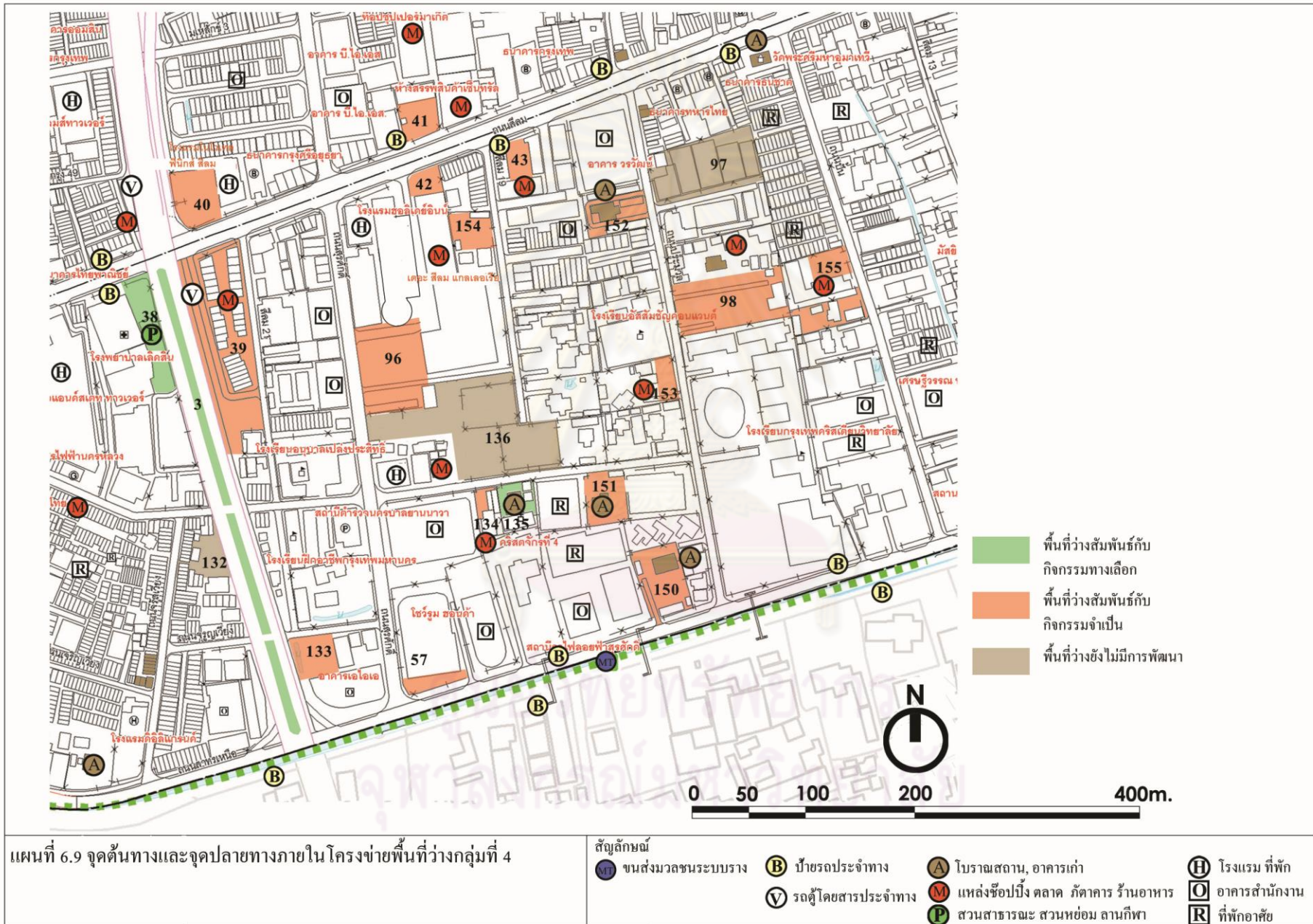
2.1) นักท่องเที่ยว เป็นผู้ที่ใช้ที่เข้ามาใช้พื้นที่เฉพาะช่วงเวลาสั้นๆ ทั้งที่พัก ในพื้นที่โครงข่ายบริเวณถนนสุรวงศ์และเดินทางมาจากภายนอก จุดปลายทางคือ แหล่งช้อปปิ้ง ร้านอาหาร สถานที่ท่องเที่ยวและบริการเกี่ยวข้องกับธุรกิจท่องเที่ยว

2.2) ผู้มาทำงานและผู้มาติดต่อธุรกิจ เป็นผู้ที่ใช้ที่เดินทางเข้ามาทำงานและใช้เวลาอยู่ในพื้นที่ช่วงเช้าถึงเย็น และเดินทางกลับออกไป จุดต้นเดินทางคืออาคารสำนักงานต่างๆ ซึ่งอยู่บริเวณถนนสุรวงศ์ ถนนสีลมถนนสุรศักดิ์และถนนสาทร จุดปลายทางคือร้านอาหาร สำนักงาน เป็นต้น

### 6.2.2 สภาพการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้าของโครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 4 ในปัจจุบัน

โครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 4 เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานโดยส่วนใหญ่เป็นด้านพาณิชยกรรม พื้นที่ว่างที่พบสัมพันธ์กับกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจซึ่งจัดเป็นกลุ่มกิจกรรมจำเป็น และพบพื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนาอยู่ในพื้นที่โครงข่ายด้วย การเชื่อมต่อพื้นที่ว่างแต่ละตำแหน่งทำโดยปรับปรุงเส้นทางเดิมและสร้างเส้นทางใหม่ที่สามารถเข้าใช้โดยผู้ใช้ทุกกลุ่ม เพื่อให้เส้นทางเชื่อมต่อสอดคล้องบริบทปัจจุบันและรองรับกิจกรรมที่เกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพจึงต้องทำการเก็บข้อมูลพื้นที่ว่างแต่ละตำแหน่งที่อยู่ในโครงข่าย เพื่อนำมาใช้พิจารณาสร้างเส้นทางเชื่อมต่อ โดยรายละเอียดพื้นที่ว่างทั้ง 22 ตำแหน่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้





### 1) พื้นที่หมายเลข 3: พื้นที่ใต้ทางพิเศษศรีรัช



ภาพที่ 6.49 พื้นที่หมายเลข 3

การใช้งานเดิม: เกาะกลางถนน

สภาพกายภาพ: ลานโล่ง ปูกริซพอร์มบริเวณ  
เกาะกลางถนน

ผู้ใช้: ไม่พบผู้ใช้

กิจกรรม: ไม่พบกิจกรรม

ศักยภาพ: ใช้พื้นที่ปูกริซพอร์มได้

ปัญหา: ที่ตั้งและขนาดของพื้นที่ไม่  
สามารถประกอบกิจกรรมได้เต็มที่

### 2) พื้นที่หมายเลข 38: สวนหย่อมข้างโรงพยาบาลเลิดสิน



ภาพที่ 6.50 พื้นที่หมายเลข 38

การใช้งานเดิม: สวนหย่อม

สภาพกายภาพ: ปูกริซพอร์ม มีลานคาดแข็ง  
บางส่วน

ผู้ใช้: ผู้มาทำงาน นักท่องเที่ยว

กิจกรรม: ซื้อขายสินค้า จอดรถ

ศักยภาพ: พื้นที่โล่งขนาดใหญ่ติดถนน  
เจริญกรุง

ปัญหา: จำกัดเวลาเปิดให้บริการ พื้นที่นั่ง  
พักผ่อน

### 3) พื้นที่หมายเลข 39: บริเวณ SUN SQUARE



ภาพที่ 6.51 พื้นที่หมายเลข 39

การใช้งานเดิม: ลานจอดรถ

สภาพกายภาพ: ลานคาดแข็ง ปูกริซพอร์มกลุ่ม  
ไม้พุ่มเป็นแนวรั้ว

ผู้ใช้: ผู้มาทำงาน

กิจกรรม: จอดรถ

ศักยภาพ: พื้นที่ขนาดใหญ่ เข้าถึงได้ง่ายจาก  
ถนนสุขุมวิท

ปัญหา: ขาดร่มเงา และพื้นที่พักผ่อน



#### 4) พื้นที่หมายเลข 40: ลานโล่งข้างโรงแรมโนโวเทลเบงคอก



ภาพที่ 6.52 พื้นที่หมายเลข 40

การใช้งานเดิม: ลานจอดรถ  
 สภาพกายภาพ: ลานลาดแข็ง ปูหญ้าพรรณกลุ่ม  
ไม้ยืนต้น  
 ผู้ใช้: ผู้มาทำงาน  
 กิจกรรม: จอดรถ  
 ศักยภาพ: พื้นที่ขนาดใหญ่ เข้าถึงได้ง่ายจาก  
ถนนสุวรรณศร  
 ปัญหา: ขาดร่มเงา เข้าใช้พื้นที่ได้เมื่อมาใช้  
บริการ

#### 5) พื้นที่หมายเลข 41: อาคารมานะพันธ์



ภาพที่ 6.53 พื้นที่หมายเลข 41

การใช้งานเดิม: ลานจอดรถ  
 สภาพกายภาพ: ลานลาดแข็ง  
 ผู้ใช้: ผู้มาทำงาน  
 กิจกรรม: จอดรถ  
 ศักยภาพ: พื้นที่ขนาดใหญ่ เข้าถึงได้จากถนน  
สุวรรณศร เกะกลุ่มในพื้นที่ว่าง  
กิจกรรมจำเป็น  
 ปัญหา: ขาดร่มเงา เข้าใช้พื้นที่ได้เมื่อมา  
ติดต่อธุระ

#### 6) พื้นที่หมายเลข 42: ลานโล่งหน้าอาคารตีลมแกลอรี่



ภาพที่ 6.54 พื้นที่หมายเลข 42

การใช้งานเดิม: ลานโล่งหน้าอาคาร  
 สภาพกายภาพ: ลานลาดแข็ง ปูหญ้าพรรณ  
 ผู้ใช้: ผู้มาทำงาน  
 กิจกรรม: พักคอย พบปะพูดคุย  
 ศักยภาพ: รองรับผู้มาพักคอย จุดนัดพบ เกะ  
กลุ่มในพื้นที่ว่างกิจกรรมจำเป็น  
 ปัญหา: ขาดร่มเงา และพื้นที่นั่งพักคอย



### 7) พื้นที่หมายเลข 43: บริเวณโครงการบ้านลิ้ม



ภาพที่ 6.55 พื้นที่หมายเลข 43

การใช้งานเดิม: ลานโล่งในกลุ่มอาคาร  
 สภาพกายภาพ: ลานลาดแข็ง สนามหญ้าและปลูกพืชพรรณ  
 ผู้ใช้: ผู้มาทำงาน นักท่องเที่ยว  
 กิจกรรม: พบปะพูดคุย shopping ใช้บริการร้านอาหาร  
 ศักยภาพ: แหล่งกิจกรรม จุดนัดพบ จุดพักผ่อนทางสายตา  
 ปัญหา: เข้าใช้พื้นที่ได้เมื่อมาใช้บริการ

### 8) พื้นที่หมายเลข 57: ลานโล่งหน้าอาคารโซว์รูมฮอนต้า



ภาพที่ 6.56 พื้นที่หมายเลข 57

การใช้งานเดิม: ลานโล่งหน้าอาคาร  
 สภาพกายภาพ: ลานลาดแข็ง ปลูกพืชพรรณกลุ่มไม้พุ่ม  
 ผู้ใช้: ผู้มาทำงาน ผู้มาใช้บริการ  
 กิจกรรม: จอดรถ  
 ศักยภาพ: เข้าถึงได้ง่ายจากถนนหลัก อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า BTS ดากสิน  
 ปัญหา: ขาดร่มเงา เข้าใช้พื้นที่ได้เมื่อมาใช้บริการ

### 9) พื้นที่หมายเลข 96: ลานหน้าอาคารจีเวลรีเทรตเซนเตอร์



ภาพที่ 6.57 พื้นที่หมายเลข 96

การใช้งานเดิม: ลานจอดรถ  
 สภาพกายภาพ: ลานลาดแข็ง ปลูกพืชพรรณ  
 ผู้ใช้: ผู้มาทำงาน ผู้มาใช้บริการ  
 กิจกรรม: จอดรถ พักคอย การสัญจรผ่านไปพื้นที่อื่น  
 ศักยภาพ: ที่ว่างขนาดใหญ่ เข้าถึงได้สะดวก มีเส้นทางลัดเชื่อมต่อพื้นที่อื่น  
 ปัญหา: ขาดร่มเงา แบ่งพื้นที่จอดรถและเส้นทางเดินไม่ชัดเจน

### 10) พื้นที่หมายเลข 97: พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนาบนถนนประมวญ



ภาพที่ 6.58 พื้นที่หมายเลข 97

การใช้งานเดิม: พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา  
 สภาพกายภาพ: ลานลาดแข็ง  
 ผู้ใช้: ไม่พบผู้ใช้  
 กิจกรรม: ไม่พบกิจกรรม  
 ศักยภาพ: พื้นที่ว่างขนาดใหญ่ เข้าถึงได้จากถนนประมวญ  
 ปัญหา: ความชัดเจนในการพัฒนาพื้นที่

### 11) พื้นที่หมายเลข 98: บริเวณร้านอาหารกัลปพฤกษ์



ภาพที่ 6.59 พื้นที่หมายเลข 98

การใช้งานเดิม: ลานจอดรถ  
 สภาพกายภาพ: ลานลาดแข็ง ปลูกพืชพรรณ  
 ผู้ใช้: ผู้มาทำงาน ผู้มาใช้บริการ  
 กิจกรรม: จอดรถ พักคอย  
 ศักยภาพ: พื้นที่ว่างขนาดใหญ่ เข้าถึงได้จากถนนประมวญ มีพืชพรรณมาก  
 ปัญหา: เข้าใช้พื้นที่ได้เมื่อมาใช้บริการ

### 12) พื้นที่หมายเลข 132: พื้นที่ว่างริมถนนจรัลเวียง



ภาพที่ 6.60 พื้นที่หมายเลข 132

การใช้งานเดิม: พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา  
 สภาพกายภาพ: พื้นที่รกร้าง มีพืชพรรณกลุ่มไม้ยืนต้น และวัชพืช  
 ผู้ใช้: ไม่พบ  
 กิจกรรม: ไม่พบ  
 ศักยภาพ: เข้าถึงได้จากถนนหลัก อยู่ในย่านชุมชน และย่านการค้า  
 ปัญหา: ความชัดเจนในการพัฒนาพื้นที่



### 13) พื้นที่หมายเลข 133: พื้นที่ว่างบนถนนจรูญเวียง



ภาพที่ 6.61 พื้นที่หมายเลข 133

การใช้งานเดิม: ลานจอดรถ  
 สภาพกายภาพ: ลานลาดแข็ง ปลุกพืชพรรณกลุ่มไม้ยืนต้น  
 ผู้ใช้: ผู้พักอาศัย ผู้มาทำงาน  
 กิจกรรม: จอดรถ  
 ศักยภาพ: เป็นที่ว่างขนาดใหญ่  
 ปัญหา: ความสะดวกในการเข้าถึง ถนนด้านหน้าเป็นการเดินทางเดียว

### 14) พื้นที่หมายเลข 134: ร้านอาหารบ้านส้มตำ



ภาพที่ 6.62 พื้นที่หมายเลข 134

การใช้งานเดิม: ลานจอดรถ  
 สภาพกายภาพ: ลานลาดแข็ง ปลุกพืชพรรณกลุ่มไม้พุ่ม  
 ผู้ใช้: ผู้มาใช้บริการ  
 กิจกรรม: จอดรถ  
 ศักยภาพ: เป็นที่ว่างขนาดใหญ่  
 ปัญหา: ขาดร่มเงา เข้าใช้พื้นที่ได้เมื่อมาใช้บริการ

### 15) พื้นที่หมายเลข 135: โบสถ์สืบสัมพันธวงศ์



ภาพที่ 6.63 พื้นที่หมายเลข 135

การใช้งานเดิม: ลานจอดรถ  
 สภาพกายภาพ: ลานลาดแข็ง ปลุกพืชพรรณกลุ่มไม้พุ่ม  
 ผู้ใช้: ผู้พักอาศัย นักท่องเที่ยว  
 กิจกรรม: จอดรถ ศาสนพิธี พบปะพูดคุย  
 ศักยภาพ: รูปแบบอาคาร กิจกรรมทางศาสนา  
 ปัญหา: ขาดร่มเงา การจอดรถหน้าอาคารทำให้มุมมองที่ดีของอาคารเสียไป



### 16) พื้นที่หมายเลข 136: พื้นที่ว่างบนถนนศรีเวียง



ภาพที่ 6.64 พื้นที่หมายเลข 136

การใช้งานเดิม: พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา  
 สภาพกายภาพ: ลานลาดแข็ง มีพืชพรรณกลุ่มไม้ยืนต้น  
 ผู้ใช้: ไม่พบผู้ใช้  
 กิจกรรม: ไม่พบกิจกรรม  
 ศักยภาพ: พื้นที่ว่างขนาดใหญ่ เข้าถึงได้จากถนนประมวญและซอยสี่ลม 19  
 ปัญหา: ความชัดเจนในการพัฒนาพื้นที่

### 17) พื้นที่ว่างหมายเลข 150: บริเวณทางขึ้นสถานีรถไฟฟ้า BTS สุรศักดิ์



ภาพที่ 6.65 พื้นที่หมายเลข 150

การใช้งานเดิม: พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา  
 สภาพกายภาพ: ลานลาดแข็ง มีพืชพรรณกลุ่มไม้ยืนต้น  
 ผู้ใช้: ไม่พบผู้ใช้  
 กิจกรรม: ไม่พบกิจกรรม  
 ศักยภาพ: พื้นที่ว่างใกล้ทางขึ้นสถานีรถไฟฟ้า BTS สุรศักดิ์ มีอาคารเก่ารูปแบบสวยงาม  
 ปัญหา: ความชัดเจนในการพัฒนาพื้นที่

### 18) พื้นที่ว่างหมายเลข 151: พื้นที่ว่างบนถนนศรีเวียง



ภาพที่ 6.66 พื้นที่หมายเลข 151

การใช้งานเดิม: พื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา  
 สภาพกายภาพ: ลานลาดแข็ง ปลูกพืชพรรณ  
 ผู้ใช้: ไม่พบผู้ใช้  
 กิจกรรม: ไม่พบกิจกรรม  
 ศักยภาพ: พื้นที่ว่างเข้าถึงจากถนนศรีเวียง มีอาคารเก่ารูปแบบสวยงาม  
 ปัญหา: ความชัดเจนในการพัฒนาพื้นที่

### 19) พื้นที่ว่างหมายเลข 152: พื้นที่ว่างบนถนนประมวญ



ภาพที่ 6.67 พื้นที่หมายเลข 152

การใช้งานเดิม: ลานจอดรถ

สภาพกายภาพ: ลานลาดแข็ง มีโครงสร้างหลังคาที่จอดรถ ปลุกพืชพรรณกลุ่มไม้ยืนต้น

ผู้ใช้: ผู้มาทำงาน

กิจกรรม: จอดรถ ขนถ่ายสินค้า

ศักยภาพ: พื้นที่ว่างเข้าถึงจากถนนประมวญ มีอาคารเก่ารูปแบบสวยงาม

ปัญหา: เข้าใช้พื้นที่ได้เมื่อมาติดต่อธุรกรรมมองต่อตัวอาคารถูกบดบัง

### 20) พื้นที่ว่างหมายเลข 153: ร้านอาหารคุณหญิง



ภาพที่ 6.68 พื้นที่หมายเลข 153

การใช้งานเดิม: ลานจอดรถ

สภาพกายภาพ: ลานลาดแข็ง ปลุกพืชพรรณกลุ่มไม้ยืนต้น

ผู้ใช้: ผู้มาใช้บริการ

กิจกรรม: จอดรถ

ศักยภาพ: พื้นที่ว่างเข้าถึงจากถนนประมวญ

ปัญหา: เข้าใช้พื้นที่ได้เมื่อมาใช้บริการ

### 21) พื้นที่ว่างหมายเลข 154: ร้านกาแฟเดอลาส์



ภาพที่ 6.69 พื้นที่หมายเลข 154

การใช้งานเดิม: ลานจอดรถ

สภาพกายภาพ: ลานลาดแข็ง ปลุกพืชพรรณ

ผู้ใช้: ผู้มาทำงาน ผู้มาใช้บริการ

กิจกรรม: จอดรถ

ศักยภาพ: พื้นที่ว่างเข้าถึงจากซอยสีลม 19 เกาะกลุ่มในพื้นที่ว่างกิจกรรมจำเป็น

ปัญหา: ขาดร่มเงา เข้าใช้พื้นที่ได้เมื่อมาใช้บริการ

## 22) พื้นที่ว่างหมายเลข 155: ร้านอาหารตะลิงปลิง



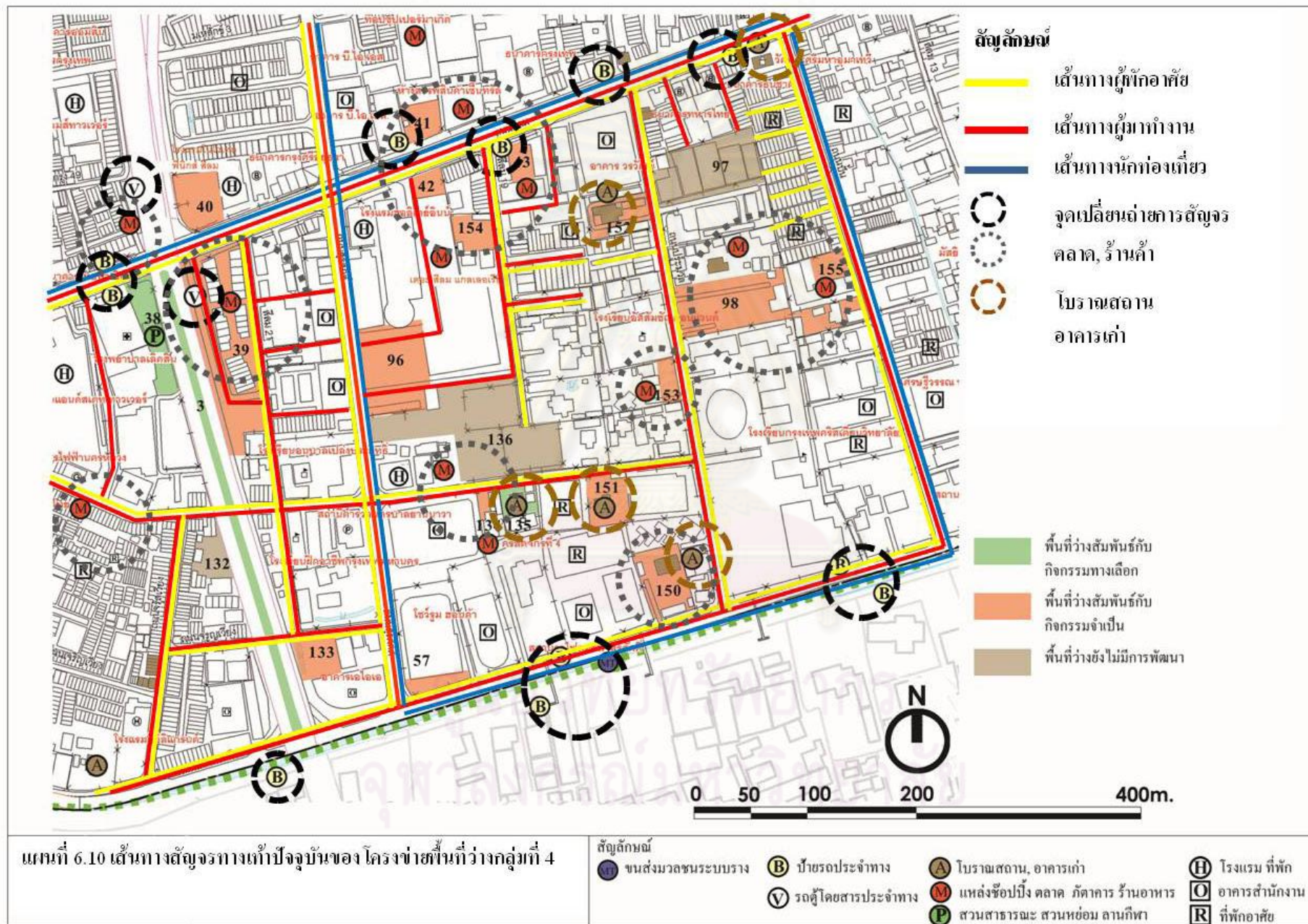
การใช้งานเดิม:	ลานจอดรถ
สภาพกายภาพ:	ลานลาดแข็ง ปูกรูพีชพรรณ
ผู้ใช้:	ผู้มาใช้บริการ
กิจกรรม:	จอดรถ
ศักยภาพ:	พื้นที่ว่างเข้าถึงจากถนนชั้น
ปัญหา:	เข้าใช้พื้นที่ได้เมื่อมาใช้บริการ

ภาพที่ 6.70 พื้นที่หมายเลข 155

ข้อมูลจากการสำรวจพื้นที่ว่างแต่ละตำแหน่งพบว่าการใช้ประโยชน์และกิจกรรมที่เกิดขึ้นสัมพันธ์กับกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจ เข้าถึงได้จากทั้งถนนสายหลัก ถนนสายรองและถนนซอย โดยพื้นที่ว่างส่วนใหญ่อยู่ในรูปแบบลานจอดรถ ลานโล่งหน้าอาคารสำนักงาน และลานโล่งระหว่างกลุ่มอาคารของกิจการร้านค้าต่างๆ ส่วนใหญ่ดูแลจัดการโดยเอกชน และมีพื้นที่ว่างที่ยังไม่มีการพัฒนาแทรกตัวอยู่ในพื้นที่โครงข่าย ปัญหาที่พบส่วนใหญ่คือสภาพทางกายภาพ และการเข้าใช้พื้นที่จากสาธารณะชน กล่าวคือพื้นที่ว่างที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ เช่น ร้านค้า ร้านอาหาร จัดเป็นพื้นที่ว่างถึงสาธารณะแบบมีเงื่อนไข สามารถเข้าใช้พื้นที่ได้เมื่อใช้บริการสถานที่นั้นๆ

พฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้พื้นที่ เส้นทางสัญจรทางเท้าในปัจจุบัน ผู้ใช้พื้นที่ 3 กลุ่มหลัก ประกอบด้วยผู้พักอาศัย ผู้มาทำงาน และนักท่องเที่ยว โดยมีกลุ่มผู้มาทำงานมากที่สุด เส้นทางสัญจรของผู้ใช้ทั้ง 3 กลุ่มครอบคลุมพื้นที่เกือบทั้งหมด โดยพบว่าเส้นทางที่มีผู้ใช้นานานคือเส้นทางจากจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร เช่น เส้นทางจากสถานีรถไฟฟ้า BTS เส้นทางเดินเท้าบนถนนสายหลัก คือ ถนนสาทร ถนนสีลม ทางเดินเท้าบนถนนรอง คือถนนสุรศักดิ์ ถนนปิ่น และถนนประมวญ เส้นทางของผู้ใช้แต่ละกลุ่มสัมพันธ์กับจุดต้นทางและปลายทาง โดยเส้นทางของผู้พักอาศัยสัมพันธ์กับตำแหน่งของที่อยู่อาศัยและย่านการค้า เส้นทางที่ผู้มาทำงานใช้มากคือเส้นทางที่เชื่อมต่อจากจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรไปยังอาคารสำนักงานต่างๆ และร้านอาหารบริเวณอาคารสำนักงาน เส้นทางที่นักท่องเที่ยวใช้มากมักเป็นเส้นทางที่เป็นที่ตั้งของ โรงแรมและสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ เช่นเดียวกับกลุ่มที่ 1 (แผนที่ 6.10)





### 6.2.3 เสนอแนะแผนผังโครงข่ายพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้าสำหรับโครงข่ายพื้นที่ว่าง กลุ่ม 4

การเสนอแนะแผนผังโครงข่ายพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้าสำหรับกลุ่ม 4 ใช้เกณฑ์พิจารณาเรื่องระยะเดินถึง ความตรงไปตรงมาของเส้นทาง และการเชื่อมต่อพื้นที่ที่มีกิจกรรมประเภทเดียวกันเข้าด้วยกัน เพื่อให้สอดคล้องกับลักษณะกิจกรรมจำเป็นที่ต้องการความรวดเร็วและความคล่องตัวในการสัญจร กระทั่งซึ่งอาจเรียกว่า fast track จึงสร้างเส้นทางใหม่ระหว่างกลุ่มอาคารและเชื่อมต่อเข้ากับเส้นทางสัญจรในปัจจุบัน ข้อมูลจุดเริ่มต้นเดินทางและจุดปลายทางแสดงให้เห็นว่าในพื้นที่กลุ่ม 4 มีผู้ใช้พื้นที่ 3 กลุ่มคือ ผู้พักอาศัย ผู้มาทำงาน และนักท่องเที่ยว โดยมีผู้ทำงานเป็นผู้ใช้หลัก นอกจากการเชื่อมต่อพื้นที่ว่างภายในโครงข่ายแล้วยังพิจารณาความเป็นไปได้ในการเชื่อมต่อไปยังโครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มอื่นด้วย

ในการศึกษาพื้นที่ว่างใช้แนวความคิดเรื่องพื้นที่ว่างสาธารณะที่ดีมาใช้ในการพิจารณาบทบาทรวมถึงการเสนอแนะวิธีแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ส่วนการศึกษาเส้นทางเชื่อมต่อใช้แนวความคิดเรื่องการออกแบบทางเท้าที่ดีมาใช้ในการเสนอแนะเส้นทางและแก้ไขปัญหาค้นพบจากข้อมูลที่เกี่ยวข้องสามารถเสนอแนะแผนผังโครงข่ายพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้าของโครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 4 ได้ดังแผนที่ 6.11

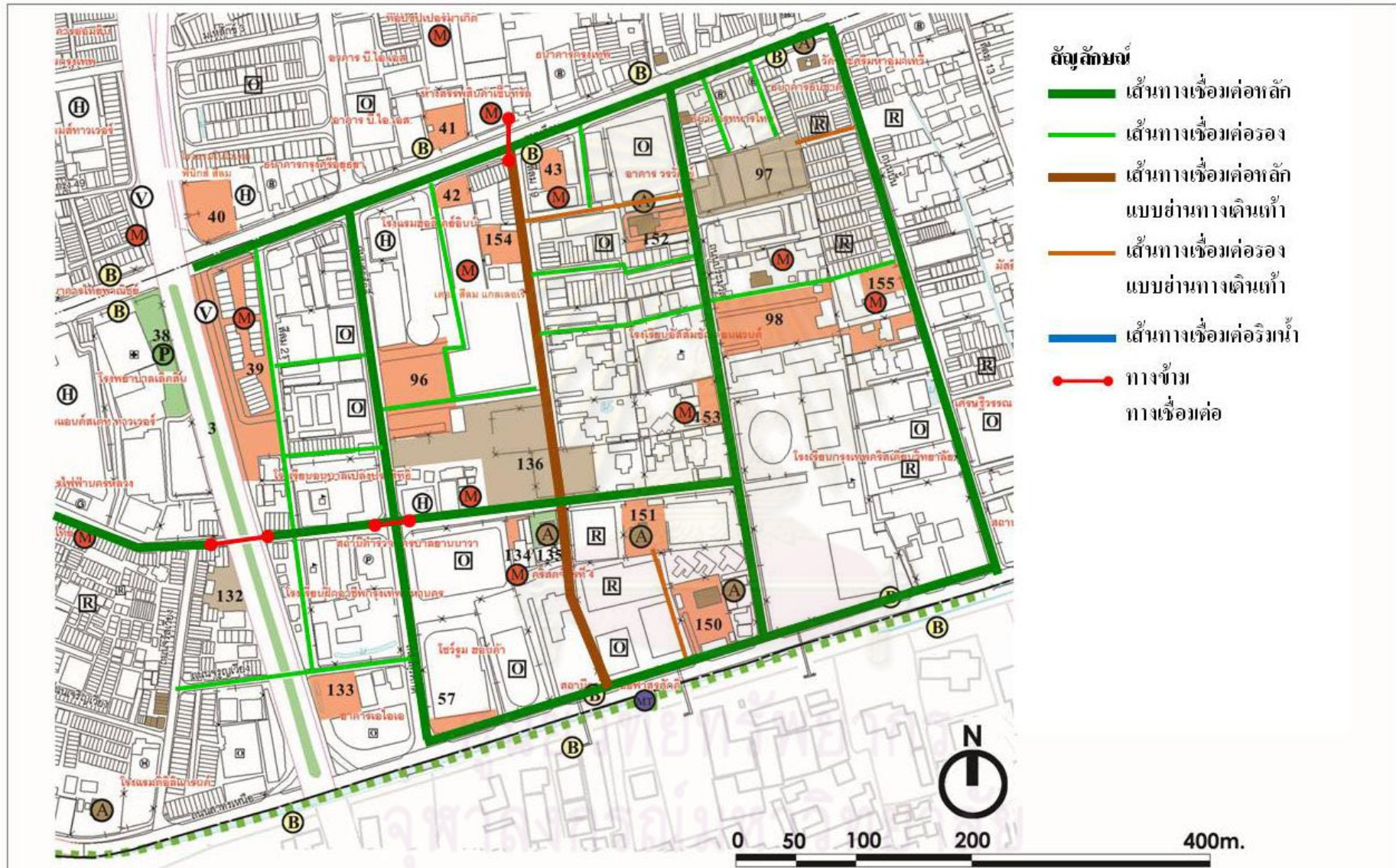
เมื่อพิจารณาเส้นทางเชื่อมต่อที่เสนอแนะร่วมกับประโยชน์ที่ดิน สภาพของพื้นที่ว่างและแหล่งกิจกรรม พบว่ามีพื้นที่ว่างที่มีศักยภาพเหมาะสมต่อการเสนอแนะบทบาทให้สอดคล้องกับการพัฒนาโครงข่ายพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้าในโครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 4 ดังนี้

2.1) บริเวณสถานีรถไฟฟ้า BTS สุรศักดิ์ และพื้นที่หมายเลข 150 เป็นพื้นที่ว่างอยู่ติดถนนหลัก อยู่ใกล้จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่มีผู้ใช้จำนวนมาก สามารถพัฒนาให้มีบทบาทเป็นพื้นที่จุดพักคอยเชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่น

2.2) บริเวณพื้นที่หมายเลข 96 และ พื้นที่หมายเลข 136 เป็นพื้นที่ว่างขนาดใหญ่อยู่กลางพื้นที่โครงข่าย และเป็นพื้นที่ว่างยังไม่มีการพัฒนา สามารถพัฒนาให้มีบทบาทเป็นศูนย์กลางกิจกรรม และเชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่นภายในโครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 4 ได้

2.3) บริเวณพื้นที่หมายเลข 97 เป็นพื้นที่ว่างที่ยังไม่มีการพัฒนา พื้นที่โดยรอบเป็นย่านชุมชนและย่านพาณิชยกรรม สามารถพัฒนาให้มีบทบาทในการรองรับกิจกรรมของชุมชนหรือกิจกรรมด้านพาณิชยกรรมได้





แผนที่ 6.11 แผนที่ โครงข่ายพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้า  
สำหรับกลุ่มที่ 4

- |  |   |   |   |
|--|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: blue;">●</span> สัญลักษณ์</li> <li><span style="color: blue;">●</span> ขนส่งมวลชนระบบราง</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">B</span> ป้ายรถประจำทาง</li> <li><span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">V</span> รถตู้โดยสารประจำทาง</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">A</span> โบราณสถาน, อาคารเก่า</li> <li><span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">M</span> แหล่งช้อปปิ้ง ตลาด กัตาคาร ร้านอาหาร</li> <li><span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">P</span> สวนสาธารณะ สวนหย่อม ลานกีฬา</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">H</span> โรงแรม ที่พัก</li> <li><span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">O</span> อาคารสำนักงาน</li> <li><span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">R</span> ที่พักอาศัย</li> </ul> |
|--|---|---|---|



## 6.2.4 ปัญหาที่พบในการเชื่อมต่อพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้าในโครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 4

พื้นที่ว่างแต่ละตำแหน่งในโครงข่ายมีบทบาท กิจกรรม และศักยภาพในการเข้าถึงแตกต่างกันไป สภาพกายภาพและปัญหาของพื้นที่ว่างและเส้นทางสัญจรปัจจุบันเป็นปัจจัยสำคัญในการเชื่อมต่อโครงข่าย เมื่อพิจารณาเส้นการเชื่อมต่อที่เสนอแนะกับเกณฑ์ในการออกแบบทางเดินเท้าที่ดีโดยทำการประเมินเส้นทางเชื่อมต่อแต่ละช่วงโดยระบุปัญหาที่พบ (แผนที่ 6.12) พร้อมทั้งเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหา เพื่อให้เส้นทางเชื่อมต่อมีความเป็นไปได้ตามแผนผังที่เสนอแนะ ปัญหาในการเชื่อมต่อเส้นทางแต่ละช่วงมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

### 1) ทางเดินเท้าบนถนนสาทรเหนือบริเวณสถานีรถไฟฟ้า BTS สุรศักดิ์

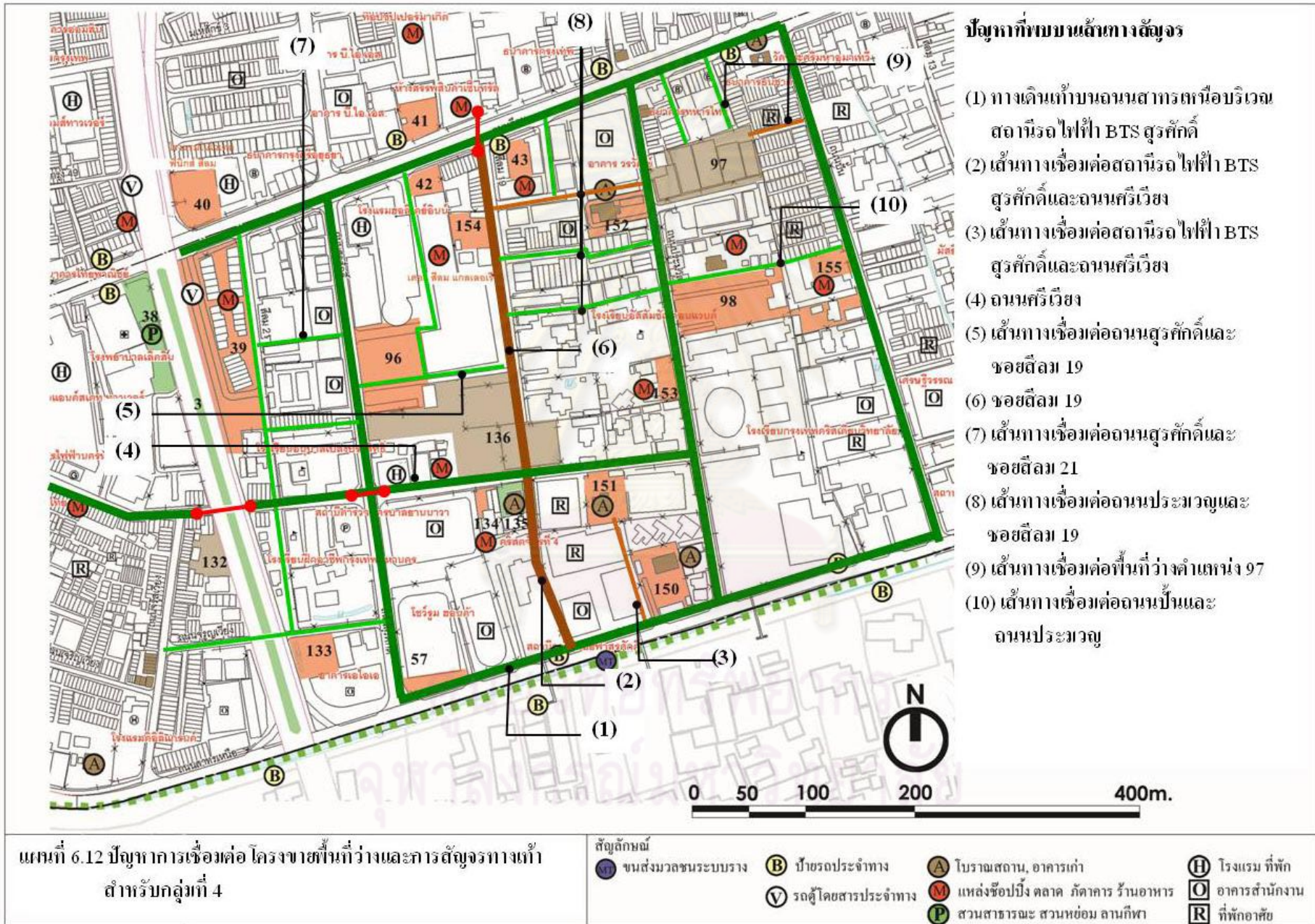


ภาพที่ 6.71 ทางเดินเท้าบนถนนสาทรเหนือ



ภาพที่ 6.72 ทางเดินเท้าบนถนนสาทรเหนือ

ข้อพิจารณา	ระดับการใช้งาน			แนวทางการปรับปรุง
	ควรปรับปรุง	ปานกลาง	ใช้ได้	
ความปลอดภัย		0		ใช้แนวกันหรือเสาเดี่ยวเพื่อกันจักรยานยนต์
การป้องกันภัย		0		เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง
การเข้าใจทิศทาง			0	เพิ่มป้ายบอกทาง
การสื่อความหมาย	0			ใช้อุปกรณ์ถนนที่สื่อถึงความเป็นบางรัก
ความต่อเนื่อง			0	ปรับปรุงผิวทางเดินเท้าให้เชื่อมโยงกับสถานีรถไฟฟ้า BTS
การดึงดูดใจ		0		เพิ่มอุปกรณ์ถนน และพืชพรรณ
ความคล่องตัว		0		ย้ายที่จอดรถบนทางเท้าโดยขอความร่วมมือจากพื้นที่ 57 จัดระเบียบป้ายโฆษณาบนทางเท้า
การออกแบบเพื่อทุกคน	0			เพิ่มทางลาดแอมเตียนโดยการสัมผัส
กรรมสิทธิ์ที่ดิน	0			การพัฒนาาร่วมกันระหว่างเอกชนโดยรัฐควรให้การสนับสนุน





## 2) เส้นทางเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า BTS สุรศักดิ์และถนนศรีเวียง



ภาพที่ 6.73 เส้นทางเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า BTS สุรศักดิ์และถนนศรีเวียง

ข้อพิจารณา	ระดับการใช้งาน			แนวทางการปรับปรุง
	ควรปรับปรุง	ปานกลาง	ใช้ได้	
ความปลอดภัย		0		แยกทางเดินเท้าและทางรถให้ชัดเจน
การป้องกันภัย		0		เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง
การเข้าใจทิศทาง			0	เพิ่มป้ายบอกทาง
การสื่อความหมาย	0			ใช้อุปกรณ์ที่สื่อถึงความเป็นบางรัก
ความต่อเนื่อง	0			สร้างเส้นทางเชื่อมต่อใหม่ไปพื้นที่หมายเลข135 ใต้พิชพรรณและวัสดุปูพื้นชนิดเดียวกัน
การดึงดูดใจ		0		เพิ่มอุปกรณ์และพืชพรรณ
ความคล่องตัว		0		ขยายทางเดินเท้า
การออกแบบเพื่อทุกคน	0			เพิ่มทางลาดแถมเดือนโดยการสัมผัส
กรรมสิทธิ์ที่ดิน	0			การพัฒนาาร่วมกันระหว่างเอกชนโดยรัฐควรให้การสนับสนุน

## 3) เส้นทางเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า BTS สุรศักดิ์และถนนศรีเวียง



ภาพที่ 6.74 เส้นทางเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า BTS สุรศักดิ์และถนนศรีเวียง

ข้อพิจารณา	ระดับการใช้งาน			แนวทางการปรับปรุง
	ควรปรับปรุง	ปานกลาง	ใช้ได้	
ความปลอดภัย			0	แยกทางเดินเท้าและทางรถให้ชัดเจน
การป้องกันภัย		0		เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง
การเข้าใจทิศทาง			0	เพิ่มป้ายบอกทาง
การสื่อความหมาย			0	ใช้อุปกรณ์ที่สื่อถึงความเป็นบางรัก
ความต่อเนื่อง	0			สร้างเส้นทางเชื่อมต่อใหม่ไปพื้นที่หมายเลข151 ใต้พิชพรรณและวัสดุปูพื้นชนิดเดียวกัน
การดึงดูดใจ		0		เพิ่มอุปกรณ์และพืชพรรณ
ความคล่องตัว		0		ย้ายที่สิ่งกีดขวางและสร้างยานทางเดินเท้า
การออกแบบเพื่อทุกคน	0			เพิ่มทางลาดแถมเดือนโดยการสัมผัส
กรรมสิทธิ์ที่ดิน	0			การพัฒนาาร่วมกันระหว่างเอกชนโดยรัฐควรให้การสนับสนุน



## 4) ถนนศรีเวียง



ภาพที่ 6.75 ถนนศรีเวียง

ข้อพิจารณา	ระดับการใช้งาน			แนวทางการปรับปรุง
	ควรปรับปรุง	ปานกลาง	ใช้ได้	
ความปลอดภัย	0			สร้างสะพานลอยข้าม ขยายทางเดินเท้า
การป้องกันภัย		0		เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง ตัดแต่งต้นไม้เดิมให้มี ทรงพุ่มโปร่ง
การเข้าใจ ทิศทาง			0	เพิ่มป้ายบอกทาง
การสื่อ ความหมาย			0	ใช้อุปกรณ์ถนนที่สื่อ ถึงความเป็นบางรัก
ความต่อเนื่อง			0	เชื่อมต่อเส้นทางไป โคจรชายกลุ่มที่1 ใช้ พืชพรรณและวัสดุ ชนิดเดียวกัน
การดึงดูดใจ		0		เพิ่มอุปกรณ์ถนน และ พืชพรรณ
ความคล่องตัว		0		จัดระบบทางวิ่งของ รถยนต์ใหม่ ขยาย ทางเดินเท้าและจัด ระเบียบร้านแผงลอย
การออกแบบ เพื่อทุกคน	0			เพิ่มทางลาด แยกเตือนโดยการ สัมผัส
กรรมสิทธิ์ที่ดิน	0			การกำหนดมาตรการ และแนวทางพัฒนาที่ ชัดเจนจากรัฐ



ภาพที่ 6.76 ถนนศรีเวียง

## 5) เส้นทางเชื่อมต่อถนนสุรศักดิ์และซอยสี่ลม 19



ภาพที่ 6.77 เส้นทางเชื่อมต่อถนน สุรศักดิ์และซอยสี่ลม 19

ข้อพิจารณา	ระดับการใช้งาน			แนวทางการปรับปรุง
	ควรปรับปรุง	ปานกลาง	ใช้ได้	
ความปลอดภัย		0		แยกทางเดินเท้าและ ทางรถให้ชัดเจน
การป้องกันภัย		0		เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง
การเข้าใจ ทิศทาง	0			เพิ่มป้ายบอกทาง
การสื่อ ความหมาย	0			ใช้อุปกรณ์ถนนที่สื่อ ถึงความเป็นบางรัก ออกแบบซุ้มทางเข้า โดมใช้รูปแบบอาคาร เดิมในพื้นที่
ความต่อเนื่อง			0	ใช้พืชพรรณและวัสดุ ปูพื้นชนิดเดียวกัน
การดึงดูดใจ	0			เพิ่มอุปกรณ์ถนน และ พืชพรรณ
ความคล่องตัว		0		จัดระบบทางวิ่งของ รถยนต์ใหม่ ขยาย ทางเดินเท้า
การออกแบบ เพื่อทุกคน	0			เพิ่มทางลาด แยกเตือนโดยการ สัมผัส
กรรมสิทธิ์ที่ดิน	0			พัฒนาพื้นที่ร่วมกัน ระหว่างรัฐและเอกชน

## 6) ซอยสี่ลม 19



ภาพที่ 6.78 ซอยสี่ลม 19



ภาพที่ 6.79 ซอยสี่ลม 19

ข้อพิจารณา	ระดับการใช้งาน			แนวทางการปรับปรุง
	ควรปรับปรุง	ปานกลาง	ใช้ได้	
ความปลอดภัย			0	แยกทางเดินเท้าและทางรถให้ชัดเจน
การป้องกันภัย		0		เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง
การเข้าใจทิศทางการสัญจร			0	เพิ่มป้ายบอกทาง
การสื่อความหมาย	0			ใช้อุปกรณ์ถนนที่สื่อถึงความเป็นบางรัก
ความต่อเนื่อง	0			สร้างเส้นทางใหม่ไปพื้นที่ตำแหน่ง 135 และ 136 ใช้พืชพรรณและวัสดุปูพื้นชนิดเดียวกัน
การดึงดูดใจ		0		เพิ่มอุปกรณ์ถนน และพืชพรรณ จุดพักผ่อนระหว่างเส้นทาง
ความคล่องตัว			0	ขยายทางเดินเท้า
การออกแบบเพื่อทุกคน	0			เพิ่มทางลาด แยกเตือนโดยการสัมผัส
กรรมสิทธิ์ที่ดิน	0			พัฒนาพื้นที่ร่วมกันระหว่างรัฐและเอกชน

## 7) เส้นทางเชื่อมต่อถนนสุรศักดิ์และซอยสี่ลม 21



ภาพที่ 6.80 ทางเชื่อมต่อถนนสุรศักดิ์



ภาพที่ 6.81 ทางเชื่อมต่อถนนสุรศักดิ์

ข้อพิจารณา	ระดับการใช้งาน			แนวทางการปรับปรุง
	ควรปรับปรุง	ปานกลาง	ใช้ได้	
ความปลอดภัย	0			แยกทางเดินเท้าและทางรถให้ชัดเจน
การป้องกันภัย		0		เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง
การเข้าใจทิศทางการสัญจร		0		เพิ่มป้ายบอกทาง
การสื่อความหมาย	0			ใช้อุปกรณ์ถนนที่สื่อถึงความเป็นบางรัก
ความต่อเนื่อง			0	เปิดเส้นทางให้เข้าใช้ได้อย่างสะดวกมองเห็นได้ง่าย ใช้วัสดุปูพื้นต่อเนื่องจากทางเดินเท้าริมถนน
การดึงดูดใจ	0			เพิ่มอุปกรณ์ถนน และพืชพรรณ ปรับปรุงทางเข้าให้ความรู้สึกต้อนรับ
ความคล่องตัว		0		ขยายทางเดินเท้าและเปิดทางให้ผ่านเข้าออกโดยสะดวก
การออกแบบเพื่อทุกคน	0			เพิ่มทางลาด แยกเตือนโดยการสัมผัส
กรรมสิทธิ์ที่ดิน	0			พัฒนาพื้นที่ร่วมกันระหว่างรัฐและเอกชน

## 8) เส้นทางเชื่อมต่อถนนประมวญและซอยลิ้ม 19



ภาพที่ 6.82 ทางเชื่อมต่อถนนประมวญ  
และซอยลิ้ม 19



ภาพที่ 6.83 ทางเชื่อมต่อถนนประมวญ  
และซอยลิ้ม 19

ข้อพิจารณา	ระดับการใช้งาน			แนวทางการปรับปรุง
	ควรปรับปรุง	ปานกลาง	ใช้ได้	
ความปลอดภัย			0	แยกทางเดินเท้าและทางรถให้ชัดเจน
การป้องกันภัย		0		เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง
การเข้าใจทิศทางการจราจร		0		เพิ่มป้ายบอกทาง
การสื่อความหมาย		0		ใช้อุปกรณ์ถนนที่สื่อถึงความเป็นบางรัก พัฒนาโครงการใหม่ โดยใช้รูปแบบอาคารเดิม
ความต่อเนื่อง	0			เปิดเส้นทางเชื่อมต่อใหม่ ใช้วัสดุปูพื้นและพืชพรรณต่อเนื่องถึงกัน
การดึงดูดใจ		0		เพิ่มอุปกรณ์ถนน และพืชพรรณ
ความคล่องตัว	0			ขยายทางเดินเท้าและเปิดทางให้ผ่านเข้าออกโดยสะดวก
การออกแบบเพื่อทุกคน	0			เพิ่มทางลาดแวนทีนอนโดยการสัมผัส
กรรมสิทธิ์ที่ดิน	0			พัฒนาพื้นที่ร่วมกันระหว่างเอกชน

## 9) เส้นทางเชื่อมต่อพื้นที่ว่างตำแหน่ง 97



ภาพที่ 6.84 เส้นทางเชื่อมต่อ  
พื้นที่ว่างตำแหน่ง 97

ข้อพิจารณา	ระดับการใช้งาน			แนวทางการปรับปรุง
	ควรปรับปรุง	ปานกลาง	ใช้ได้	
ความปลอดภัย			0	แยกทางเดินเท้าและทางรถให้ชัดเจน
การป้องกันภัย		0		เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง
การเข้าใจทิศทางการจราจร		0		เพิ่มป้ายบอกทาง
การสื่อความหมาย	0			ใช้อุปกรณ์ถนนที่สื่อถึงความเป็นบางรัก
ความต่อเนื่อง	0			เปิดเส้นทางเชื่อมต่อใหม่ ใช้วัสดุปูพื้นและพืชพรรณต่อเนื่องถึงกัน
การดึงดูดใจ	0			เพิ่มอุปกรณ์ถนน และพืชพรรณ ปรับปรุงสภาพอาคาร
ความคล่องตัว	0			ขยายทางเดินเท้าและเปิดทางให้ผ่านเข้าออกโดยสะดวก
การออกแบบเพื่อทุกคน	0			เพิ่มทางลาดแวนทีนอนโดยการสัมผัส
กรรมสิทธิ์ที่ดิน	0			พัฒนาพื้นที่ร่วมกันระหว่างเอกชน



## 10) เส้นทางเชื่อมต่อถนนปิ่นและถนนประมวญ



ภาพที่ 6.85 พื้นที่ว่างในร้านอาหาร  
ตะลิ่งปลิง



ภาพที่ 6.86 พื้นที่ว่างในร้านอาหาร  
กัลป์พฤกษ์

ข้อพิจารณา	ระดับการใช้งาน			แนวทางการปรับปรุง
	ควรปรับปรุง	ปานกลาง	ใช้ได้	
ความปลอดภัย			0	แยกทางเดินเท้าและทางรถให้ชัดเจน
การป้องกันภัย		0		เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง
การเข้าใจทิศทาง		0		เพิ่มป้ายบอกทาง
การสื่อความหมาย	0			ใช้อุปกรณ์ถนนที่สื่อถึงความเป็นบางรัก
ความต่อเนื่อง	0			เปิดเส้นทางเชื่อมต่อใหม่ ใช้วัสดุปูพื้นและพืชพรรณต่อเนื่องถึงกัน
การดึงดูดใจ		0		เพิ่มอุปกรณ์ถนน และพืชพรรณ เปิดมุมมองใหม่มองเห็นเส้นทาง
ความคล่องตัว		0		ขยายทางเดินเท้าและเปิดทางให้ผ่านเข้าออกโดยสะดวก
การออกแบบเพื่อทุกคน	0			เพิ่มทางลาดและแบริมโดยการสัมผัส
กรรมสิทธิ์ที่ดิน	0			พัฒนาพื้นที่ร่วมกันระหว่างเอกชน

จากการประเมินเส้นทางเชื่อมต่อแต่ละช่วงพบว่ามีความคล้ายคลึงกับกลุ่มที่ 1 โดยปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการใช้งาน ได้แก่ ปัญหาความปลอดภัย โดยพบว่ามีการใช้ผิวถนนเป็นทางสัญจรเนื่องจากไม่มีทางเท้าหรือทางเท้าแคบ ปัญหาความไม่ต่อเนื่องของเส้นทางเนื่องจากการไม่มีทางข้ามหรือทางเชื่อมในบริเวณจุดที่จำเป็น และปัญหาเรื่องกรรมสิทธิ์ที่ดิน เนื่องจากเส้นทางบางช่วงเป็นการสร้างเส้นทางใหม่ เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ซึ่งมีผู้ครอบครองต่างกัน มีการสร้างแนวเขตที่ดินด้วยรั้วหรือกำแพงทำให้ไม่สามารถสร้างเส้นทางเชื่อมต่อได้ตามที่เสนอแนะ ปัญหาการสื่อความหมายและปัญหาการดึงดูดใจ มีมากกว่าโครงการพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 1 ทั้งนี้เนื่องจากบรรยากาศและสภาพโดยรวมของพื้นที่มีการพัฒนาไปในรูปแบบสมัยใหม่มากกว่ากลุ่มที่ 1 ซึ่งพบโบราณสถานและอาคารเก่ามากกว่ากลุ่มที่ 4 แนวทางแก้ไขคือการเพิ่มอุปกรณ์ถนนที่สื่อความหมายถึงเขตบางรัก การพัฒนาโครงการใหม่โดยใช้รูปแบบอาคารเก่า การปรับปรุงอาคารหรือทางสัญจรให้อยู่ในสภาพดี รวมถึงการใช้พืชพรรณเพื่อเพิ่มบรรยากาศและพื้นที่สีเขียวให้กับโครงการกลุ่มที่ 4

### 6.3 สรุปประเด็นปัญหาและแนวทางแก้ไขในการสร้างเส้นทางเชื่อมต่อโครงข่ายพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้า

จากการสำรวจสภาพการใช้งานและปัญหาของพื้นที่ว่างและเส้นทางเชื่อมต่อในโครงข่ายกลุ่มที่ 1 และกลุ่มที่ 4 ตามแผนผังที่เสนอแนะ พบว่ามีประเด็นปัญหาในการพัฒนาหลายประการ ทั้งนี้ในการสรุปประเด็นปัญหาและแนวทางแก้ไขโดยใช้วิธีการเปรียบเทียบกับข้อพิจารณาที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรม โดยปัญหาด้านพื้นที่ว่างใช้ข้อพิจารณาเรื่องพื้นที่ว่างสาธารณะที่ประสบความสำเร็จ และปัญหาด้านเส้นทางเชื่อมต่อใช้ข้อพิจารณาเรื่องการออกแบบทางเท้าที่ดี โดยสามารถสรุปปัญหาและเสนอแนะแนวทางแก้ไขได้ดังต่อไปนี้

#### 6.3.1 ปัญหาด้านพื้นที่ว่าง

พื้นที่ว่างแต่ละตำแหน่งมีบทบาทในโครงข่ายแตกต่างกันไป การสร้างเส้นทางเชื่อมต่อที่สัมพันธ์กับคุณค่าและกิจกรรมที่เกิดขึ้นทำให้การใช้งานโครงข่ายมีประสิทธิภาพมากขึ้น ทั้งนี้พื้นที่ว่างแต่ละตำแหน่งในปัจจุบันพบปัญหาที่ควรได้รับการแก้ไขโดยแบ่งประเด็นตามข้อพิจารณาเรื่องพื้นที่ว่างสาธารณะที่ประสบความสำเร็จได้ดังนี้

1) การเข้าถึงและการเชื่อมต่อ พื้นที่ว่างทั้งหมดสามารถเข้าถึงได้ แต่มีความสะดวกที่ต่างกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับขนาดของเส้นทางและระดับการให้บริการของพื้นที่แต่ละตำแหน่ง โดยพบว่าพื้นที่ว่างที่เข้าถึงได้จากถนนสายหลักมีความสะดวกมากที่สุด แต่พบปัญหาจากกิจกรรมอื่นบนเส้นทางทำให้การใช้งานไม่สะดวก พื้นที่ว่างที่เข้าถึงได้จากถนนสายรองหรือถนนซอย พบปัญหาความแคบของเส้นทางหรือการใช้ผิวถนนในการสัญจรทำให้เกิดความไม่ปลอดภัย รวมถึงพื้นที่ว่างมีมีการดูแลโดยหน่วยงานหรือองค์กรที่ต่างกันมักสร้างรั้วหรือกำแพงเพื่อแสดงอาณาเขตทำให้พื้นที่ว่างไม่ต่อเนื่องกัน

แนวทางแก้ไข คือการใช้วิธีการออกแบบเส้นทางใหม่และปรับปรุงเส้นทางเดิมให้ใช้งานได้สะดวกมากขึ้น เช่นการขยายเส้นทาง การจัดระบบการเดินรถใหม่ การเปิดมุมมองให้สามารถมองเห็นพื้นที่ได้มากขึ้น การสร้างความเชื่อมต่อของเส้นทางเช่น การปูพื้นผิวชนิดเดียวกัน การใช้สีที่กลมกลืนกัน การใช้พืชพรรณชนิดเดียวกัน พื้นที่ว่างที่กรรมสิทธิ์ครอบครองต่างกัน ควรหาแนวทางในการพัฒนาและสร้างการเชื่อมต่อพื้นที่ดังกล่าวร่วมกัน

2) ความสบายและภาพลักษณ์ ปัญหาที่พบส่วนใหญ่คือการขาดร่มเงา พื้นที่พักคอย และพื้นที่นั่งนอนการ ทำให้การใช้งานขาดความสะดวกสบาย ในส่วนภาพลักษณ์ของพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นปัญหาด้านทัศนียภาพ เช่น ปัญหาสภาพทรุดโทรมของอาคารและเส้นทาง ปัญหาความสะอาด รวมถึงรูปแบบอาคารเดิมที่ถูกแทนด้วยรูปแบบอาคารสมัยใหม่ ทำให้เอกลักษณ์และบรรยากาศความเป็นย่านเก่าค่อยๆสูญหายไป

แนวทางแก้ไข คือการใช้พืชพรรณให้มากขึ้น โดยเน้นการไม่ย่นต้นให้ร่มเงา และการสร้างความเป็นส่วนตัวให้กับกับบริเวณที่ต้องการความสงบ การเพิ่มอุปกรณ์ถนนที่สื่อถึงความเป็นเขตบางรัก การกำหนดจุดพักระหว่างเส้นทางเพื่อรองรับผู้ใช้งานเส้นทางต่างๆ ในด้านภาพลักษณ์ควรส่งเสริมการรักษาความสะอาดและปรับปรุงสภาพอาคารและเส้นทางให้อยู่ในสภาพดีตลอดเวลา ส่งการอนุรักษ์อาคารเก่าหรือใช้รูปแบบอาคารเก่าในการพัฒนาโครงการใหม่ เป็นต้น

3) **ผู้ใช้และกิจกรรม** พื้นที่ว่างบางแห่งใช้งานไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์เช่น การใช้ลานกีฬาหรือลานโล่งหน้าอาคารเป็นที่จอดรถ ทำให้มุมมองและคุณค่าของตัวอาคารเสียไป การรुक้าพื้นที่สาธารณะจากร้านค้าแผงลอย ทำให้ใช้พื้นที่ว่างได้ไม่สะดวกและทำให้คุณค่าของพื้นที่เสียไป นอกจากนี้ยังพบว่าในพื้นที่เขตบางรักยังมีพื้นที่รกร้างและพื้นที่ว่างที่ยังไม่มีการพัฒนาอยู่จำนวนมาก

แนวทางแก้ไข คือการกำหนดบทบาทและรูปแบบการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างให้มีความชัดเจน เพื่อให้รองรับกิจกรรมและผู้ใช้ทุกกลุ่มได้อย่างมีประสิทธิภาพ การนำพื้นที่รกร้างมาพัฒนาให้มีบทบาทสอดคล้องกับบริบทและกิจกรรมเดิมภายในโครงข่าย รวมถึงการเพิ่มกิจกรรมที่น่าสนใจเพื่อดึงดูดผู้ใช้ให้เข้ามาใช้พื้นที่มากขึ้น

4) **การสร้างความเป็นชุมชนหรือการปฏิสัมพันธ์** เป็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับปัญหา 3 การแรกทั้งนี้ในการสร้างความเป็นชุมชนและการปฏิสัมพันธ์ของผู้ใช้พื้นที่ให้เกิดขึ้น จำเป็นต้องมีพื้นที่ให้ผู้คนมารวมตัวกัน และมีกิจกรรมร่วมกัน โดยพื้นที่นั้นควรเข้าถึงได้ โดยสะดวก จากข้อมูลพบว่าพื้นที่ว่างที่มีอยู่ส่วนใหญ่เป็นมีการดูแลจัดการโดยเอกชนซึ่งมักมีเงื่อนไขและข้อกำหนดในการเข้าใช้พื้นที่อยู่ด้วย

แนวทางแก้ไข สำหรับผู้พักอาศัยในพื้นที่ควรสร้างพื้นที่สาธารณะให้ผู้คนมารวมตัวและทำกิจกรรมร่วมกันได้ในบริเวณใกล้แหล่งชุมชนหรือในบริเวณที่สัมพันธ์กับชีวิตประจำวันเพื่อให้เกิดความคุ้นเคยและเข้าใช้พื้นที่ได้อย่างสะดวก สำหรับผู้มาทำงานและนักท่องเที่ยวควรมีพื้นที่พักผ่อน พบปะพูดคุยระหว่างวัน ในบริเวณย่านพาณิชย์กรรม สถานที่ท่องเที่ยว หรือระหว่างเส้นทาง เข้าถึงได้ง่ายและรวดเร็ว เนื่องจากผู้ใช้ทั้งสองกลุ่มจะใช้พื้นที่เพียงชั่วคราวเท่านั้น

### 6.3.2 ปัญหาด้านการสร้างเส้นทางเชื่อมต่อ

ปัญหาด้านเส้นทางเชื่อมต่อพิจารณาตามแนวคิดในการออกแบบทางเดินเท้าที่ดี โดยสามารถสรุปเป็นประเด็นหลักได้ดังต่อไปนี้



**1) ความปลอดภัย** ปัญหาด้านความปลอดภัยส่วนใหญ่เป็นเรื่องของทางเดินเท้าที่มีขนาดเล็ก หรือไม่มีทางเดินเท้าที่ชัดเจน ทำให้มีการเดินบนผิวการจราจรซึ่งอาจได้รับอันตรายจากยานพาหนะ

แนวทางแก้ไข คือการสร้างทางเดินเท้าให้เป็นสัดส่วนแยกจากทางรถยนต์ให้ชัดเจน การขยายทางเดินเท้าให้มีความกว้างมากขึ้น การสร้างย่านทางเดินเท้า รวมถึงการจัดระบบเส้นทางวิ่งของรถยนต์ใหม่ในเส้นทางที่ที่มีความเป็นไปได้ เพื่อเพิ่มพื้นที่ทางเดินเท้าและลดปริมาณรถยนต์ที่เข้ามายังพื้นที่ด้วย

**2) การป้องกันภัย** เส้นทางบางช่วงมีแสงสว่างไม่เพียงพอ บริเวณที่มีต้นไม้หรือพืชพรรณปกคลุมจำนวนมาก รวมถึงพื้นที่ที่รกร้าง อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ แนวทางแก้ไข คือการติดตั้งระบบไฟส่องสว่างเพิ่มเติม ดูแลตัดแต่งต้นไม้ให้มีทรงพุ่มโปร่ง การติดตั้งกล้องวงจรปิดในจุดที่จำเป็น หรือบริเวณที่มีผู้ใช้พื้นที่จำนวนมาก

**3) การเข้าใจทิศทาง** บริเวณที่มีเส้นทางหลายเส้นทางอาจทำให้เกิดการสับสนและหลงทางได้ เช่นบริเวณทางแยกหรือเส้นทางลัดต่างๆ ขนาดและความไม่เด่นชัดของเส้นทางอาจทำให้เกิดความสับสนได้ แนวทางแก้ไข คือโดยการออกแบบวางผังให้เข้าใจได้ง่าย กำหนดทางเข้า, ทางออก, เน้นให้เห็นเส้นทางหลัก, เส้นทางรอง และจุดตัดที่ชัดเจน การใช้ป้ายบอกทางหรือสัญลักษณ์ที่มองเห็น และเข้าใจได้ง่าย

**4) การสื่อความหมาย** อาคารเก่าถูกรื้อถอนและแทนที่ด้วยอาคารสมัยใหม่ โบราณสถานถูกบดบังจากอาคารอื่นและป้ายโฆษณาต่าง รวมถึงการเข้าถึงพื้นที่ไม่สะดวก มีส่วนทำให้คุณค่าและบรรยากาศความเป็นย่านการค้าเก่าแก่ของบางรักลดน้อยลงไป แนวทางแก้ไขคือการออกแบบอุปที่สื่อความหมายให้เข้าใจถึงเอกลักษณ์ หรือบริบทของพื้นที่ได้ง่าย และมีความสวยงาม การใช้รูปแบบอุปกรณ์ถนนและป้ายบอกทางที่ให้ที่สอดคล้องกับความเป็นบางรัก รวมถึงการอนุรักษ์โบราณสถานและอาคารเก่า การส่งเสริมให้ใช้รูปแบบอาคารเก่าในการพัฒนาโครงการใหม่ เป็นสิ่งที่ทำให้บรรยากาศความเป็นบางรักยังคงอยู่

**5) ความต่อเนื่อง** ปัญหาความต่อเนื่องส่วนใหญ่ที่พบ คือ เรื่องเส้นทางสัญจร เช่น บริเวณจุดตัดของถนนไม่มีทางข้ามที่สะดวก ทำให้การเดินทางไม่ต่อเนื่อง พื้นที่ว่างถูกแบ่งและกั้นอาณาเขตเพื่อแสดงกรรมสิทธิ์ที่ดิน แนวทางแก้ไขคือการสร้างเส้นทางเชื่อมต่อพื้นที่ว่างและกิจกรรมเข้าด้วยกันเป็นโครงข่ายเพื่อให้สามารถใช้งานได้ทั่วถึงและไม่ขาดตอน

**6) การดึงดูดใจ** ปัญหาการดึงดูดใจที่พบคือความน่าสนใจของเส้นทาง ความชำรุดทรุดโทรมของสภาพอาคาร ความสะอาดสวยงามของทางเดินเท้า กิจกรรมที่น่าสนใจระหว่างเส้นทางแนวทางแก้ไขคือการปรับปรุงทัศนียภาพของเส้นทางทั้งเรื่องสีสันทัน, พื้นผิว, วัสดุอุปกรณ์

ถนนต่างๆ เพื่อสร้างบรรยากาศ, ความน่าสนใจ รวมถึงการอนุรักษ์พื้นที่ประวัติศาสตร์ ศิลปวัฒนธรรม และกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่

**7) ความคล่องตัว** เป็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับสภาพกายภาพของพื้นที่และพฤติกรรมการใช้เส้นทางสัญจรทางเท้า เช่นการจอดรถบนทางเท้า การวางแผงขายสินค้าหรือติดตั้งป้ายโฆษณาที่คขวางทางสัญจร รวมถึงขนาดของทางเดินเท้าที่เล็กกว่ามาตรฐานทำให้ใช้งานได้ไม่สะดวก แนวทางแก้ไขคือการจัดระเบียบการขายสินค้าและติดตั้งป้ายต่างๆบนเส้นทางเดินเท้า การเพิ่มอุปกรณ์ถนน และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ

**8) การออกแบบเพื่อทุกคน** ปัญหาที่พบคือพื้นที่ต่างระดับไม่มีทางลาด หรือแถบเตือนเพื่อรองรับผู้พิการและผู้สูงอายุ จุดขึ้นลงเรือและสถานีรถไฟฟ้ามหานครไม่มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ แนวทางแก้ไขคือการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกไว้ในจุดที่จำเป็น ให้สามารถเข้าถึงและใช้งานได้จากผู้ใช้งาน ทุกเพศ ทุกวัยโดยใช้มาตรฐานตามข้อบัญญัติที่เกี่ยวข้อง

**9) การดูแลจัดการพื้นที่และกรรมสิทธิ์ที่ดิน** เป็นปัญหาที่สำคัญประการหนึ่ง ทั้งนี้พบว่าการเปิดเส้นทางใหม่ที่ผ่านไปยังพื้นที่ต่างๆต้องผ่านพื้นที่ในการครอบครองที่แตกต่างกันไป การแสดงอาณาเขตครอบครอง เช่น รั้ว หรือกำแพง ทำให้ไม่สามารถเชื่อมต่อเส้นทางดังกล่าวได้ในพื้นที่เขตบางรักกรรมสิทธิ์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นของเอกชน และเป็นพื้นที่มีมูลค่าทางธุรกิจ ซึ่งอาจทำให้มีการพิจารณาปัจจัยเรื่องการลงทุนและผลตอบแทนร่วมอยู่ด้วย

แนวทางแก้ไข ในการพัฒนาโครงข่ายพื้นที่ว่างและเส้นทางสัญจรควรมีการวางแผนพัฒนาและแสดงความคิดเห็นร่วมกันระหว่างหน่วยงานรัฐกับองค์กรเอกชน หรือระหว่างองค์กรเอกชนด้วยกัน เพื่อให้การพัฒนาเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถเอื้อประโยชน์ให้แก่สาธารณะในขณะที่ผู้ครอบครองได้ผลประโยชน์ด้วย พื้นที่ว่างดูแลโดยหน่วยงานของรัฐควรมีการกำหนดนโยบายและแนวทางการพัฒนาที่ชัดเจนเพื่อให้การพัฒนาเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

#### 6.4 การเชื่อมต่อระหว่างโครงข่ายแต่ละกลุ่ม

นอกจากการเชื่อมต่อภายในกลุ่มแล้วโครงข่ายแต่ละกลุ่มสามารถเชื่อมต่อระหว่างกลุ่มได้ โดยพิจารณาจากความต่อเนื่องของเส้นทางสัญจรที่เสนอแนะ ระยะห่างของโครงข่าย เส้นทางคมนาคมหลักภายในพื้นที่ รวมถึงจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ดังตัวอย่างการเชื่อมต่อโครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 1 และกลุ่มที่ 4 จุดเชื่อมต่อโครงข่ายคือบริเวณถนนสีลมซึ่งเป็นถนนสายหลักของพื้นที่และบริเวณถนนศรีเวียงตัดกับถนนใต้ทางพิเศษศรีรัช ซึ่งเป็นเส้นทางที่ต่อเนื่องไปถึงซอยเจริญกรุง 42 และท่าเรือสวนพลูได้ (แผนที่ 6.13)

การเชื่อมต่อโครงข่ายทั้ง 7 กลุ่มเข้าด้วยกันจะทำให้ได้โครงข่ายพื้นที่ว่างและการสัญจรทาง  
เท้าที่ครอบคลุมพื้นที่เขตบางรักได้อย่างทั่วถึง และสามารถใช้นโยบายความคิดนี้ไปพัฒนาโครงข่ายใน  
พื้นที่อื่น เพื่อสร้างให้เกิดโครงข่ายที่ต่อเนื่องครอบคลุมกรุงเทพมหานครได้



ศูนย์วิทยพัทยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





## บทที่ 7

### สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

การศึกษาศักยภาพพื้นที่ว่างย่านพาณิชยกรรมในเขตบางรักเป็นการศึกษาเพื่อหาแนวทางใช้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพื่อการตัดสินใจในการวางโครงข่ายเชื่อมต่อพื้นที่ว่างสาธารณะเข้าด้วยกันอย่างเป็นระบบ จากการศึกษาพบว่าแม้เขตบางรักจะดูเป็นเขตพัฒนาที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างหนาแน่น แต่ในรายละเอียดยังมีพื้นที่ว่างหน้าอาคาร หลังอาคาร และระหว่างอาคารอยู่มากพอที่จะพัฒนาเพิ่มเป็นพื้นที่สีเขียวของเขตได้ ทั้งลักษณะพื้นที่สีเขียวธรรมดาประโยชน์และพื้นที่สีเขียวเพื่อนันทนาการ ผลการศึกษาสามารถสรุปประเด็นสำคัญได้ดังนี้

#### 7.1 ประโยชน์ของการทำโครงข่ายพื้นที่สีเขียว

การค้นคว้าเอกสารพุดถึงประโยชน์การทำโครงข่ายพื้นที่สีเขียวไว้หลายประการ การศึกษาครั้งนี้ได้ทดลองจัดทำโครงข่ายพื้นที่ว่างที่มีศักยภาพในเขตบางรัก พบว่าจากพื้นที่ว่างที่กระจายเป็นพื้นที่เล็กบ้างใหญ่บ้างซึ่งเดิมสามารถมองเห็นหรือเข้าถึงได้โดยบุคคลทั่วไปได้ในระดับที่แตกต่างกัน เมื่อจัดการเชื่อมโยงเข้าด้วยกันด้วยระบบการสัญจรทางเท้าสามารถทำให้เกิดความชัดเจนของพื้นที่ว่างทั้งด้านความรู้สึกและด้านการใช้งานมากขึ้น หากประกอบกับการพัฒนาบทบาทของพื้นที่ว่างเหล่านั้นให้เหมาะสมตามทำเลและศักยภาพจะช่วยให้เขตบางรักมีพื้นที่ว่างที่ใช้ประโยชน์ทั้งด้านสายตาและด้านการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น โครงข่ายพื้นที่สีเขียวที่มีบรรยากาศการใช้งานที่ดีจะทำให้ผู้ใช้พื้นที่เลือกวิธีการเดินมากขึ้นซึ่งมีส่วนช่วยในเรื่องสิ่งแวดล้อมและประหยัดพลังงานจากการลดปริมาณการใช้รถยนต์

กรณีศึกษาโครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 1 ซึ่งคุณค่าพื้นที่ว่างโดยรวมสัมพันธ์กับกิจกรรมทางเลือก การเชื่อมต่อพื้นที่ว่างบริเวณอาคารโบราณสถาน สถานที่สำคัญ แหล่งกิจกรรมต่างๆ ด้วยเส้นทางที่มุ่งเน้นการซึมซับบรรยากาศความเป็นย่านการค้าเก่าและความผ่อนคลายช่วยให้การเข้าถึงพื้นที่ดังกล่าวทำได้อย่างหลากหลายและน่าสนใจมากขึ้น รวมถึงเปิดโอกาสให้สาธารณชนเข้าถึงพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาได้ โดยการเชื่อมต่อโครงข่ายพื้นที่ว่างกลุ่มที่ 4 ซึ่งคุณค่าพื้นที่ว่างโดยรวมสัมพันธ์กับกิจกรรมจำเป็นด้วยเส้นทางเชื่อมต่อที่มีความกระชับและตรงไปตรงมา ทำให้เส้นทางสัญจรมีความคล่องตัว ระยะทางสั้นลง และเข้าถึงพื้นที่ได้สะดวกมากยิ่งขึ้น

#### 7.2 ความจำเป็นของการจัดทำแผนแม่บทโครงข่ายพื้นที่สีเขียว

การศึกษพบว่าพื้นที่ว่างที่มีศักยภาพเชื่อมโยงเข้าเป็นโครงข่ายพื้นที่สีเขียวประกอบด้วยพื้นที่ซึ่งครอบครองและดูแลโดยหลากหลายเจ้าของ บางแห่งเป็นพื้นที่ของรัฐซึ่งมีหน้าที่ให้บริการ

สาธารณะอยู่แล้ว บางพื้นที่ดูแลโดยหน่วยงานของรัฐอย่างมีเงื่อนไขในการใช้งาน บางพื้นที่เป็นพื้นที่ของเอกชนซึ่งเข้าถึงหรือจัดทำให้มองเห็นได้โดยสาธารณะ บางพื้นที่เป็นพื้นที่ที่ยังไม่มีการพัฒนา การมองภาพรวมในลักษณะการทำแผนแม่บทเพื่อการพัฒนาจะสามารถใช้เป็นเครื่องมือเพื่อสร้างความร่วมมือระหว่างรัฐกับเอกชนเพื่อพัฒนาพื้นที่เขตร่วมกัน

ทั้งนี้ การสร้างแรงจูงใจให้เอกชนร่วมมือในการปฏิบัติตามแผนแม่บทนี้จำเป็นต้องดำเนินการวางแผนแบบมีส่วนร่วม โดยพิจารณาผลประโยชน์ร่วมกันระหว่างเอกชนกับสาธารณะ และต้องยึดถือแนวคิดที่ว่าพื้นที่เอกชนที่จะพัฒนาเพื่อเป็นพื้นที่สีเขียวสาธารณะนั้นสามารถสร้างรายได้หรือเพิ่มคุณค่าทรัพย์สินให้กับเจ้าของพื้นที่ได้ด้วย โดยพิจารณากิจกรรมสร้างรายได้หรือเพิ่มคุณค่านั้นๆ ให้สอดคล้องกับระบบโครงข่ายโดยรวม



ภาพที่ 7.1 โครงการบ้านสิลม เว้นพื้นที่ว่างระหว่างกลุ่มอาคารร้านค้า เพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียวและบรรยากาศการใช้งาน



ภาพที่ 7.2 ห้องสมุดเนลสัน เฮย์ เปิดพื้นที่ให้สาธารณชนเข้าใช้บริการ และสร้างรายได้จากร้านอาหารและเครื่องดื่ม

### 7.3 การจัดเตรียมเครื่องมือเพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลเพื่อการวางแผน

ในกระบวนการศึกษามีข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการคัดเลือกและจำแนกพื้นที่ว่างหลายประการ ทั้งข้อมูลที่ได้จากการสำรวจพื้นที่และข้อมูลที่ได้จากเอกสาร ข้อมูลแผนที่จัดเป็นเครื่องมือสำคัญที่ใช้ในการเก็บข้อมูลและการวางแผน ซึ่งโดยทั่วไปจะให้ข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่เท่านั้น เช่น ตำแหน่งพื้นที่ว่าง ตำแหน่งอาคาร โครงข่ายการคมนาคม เป็นต้น แต่ในการสร้างโครงข่ายพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้ามีข้อมูลหลายด้านที่ต้องนำมาพิจารณาเพื่อการวางแผนสร้างโครงข่ายที่มีศักยภาพครอบคลุมทั้งเชิงสังคม เศรษฐกิจ และวัฒนธรรม ข้อมูลสารสนเทศในลักษณะสารสนเทศภูมิศาสตร์เป็นเครื่องมือที่จะช่วยให้การทำงานด้านการวางแผนพื้นที่ทำได้สะดวกรวดเร็วมากขึ้น สมควรที่จะมีการพัฒนาระบบภูมิสารสนเทศของเทศบาลต่างๆ ให้สมบูรณ์ ทันสมัย และเข้าถึงโดยนักวางแผนได้สะดวกขึ้น



#### 7.4 ความร่วมมือระหว่างรัฐกับเอกชน

การศึกษาพบว่าพื้นที่สีเขียวสาธารณะที่ร้อยเข้าด้วยกันเป็นระบบเช่นที่เสนอในการศึกษานี้ จะเกิดขึ้นไม่ได้เลยหากไม่มีความร่วมมือระหว่างรัฐกับเอกชน ทั้งนี้พบว่าเส้นทางเชื่อมต่อภายใน โครงข่ายมีการเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ซึ่งกรรมสิทธิ์ในการครอบครองต่างกันทั้งระหว่างรัฐและ เอกชน หรือระหว่างเอกชนกับเอกชน ซึ่งจำเป็นต้องมีการหารือถึงแนวทางในการพัฒนาร่วมกัน โครงข่ายพื้นที่สีเขียวที่เสนอไม่จำเป็นต้องใช้งบประมาณของรัฐทั้งหมดแต่สามารถใช้แนวทางการ พัฒนาที่เอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกัน โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของเอกชนเจ้าของที่ดินที่จะได้รับ ในขณะที่ให้ประโยชน์ต่อสาธารณะด้วย ทั้งนี้รัฐควรมีแนวทางหรือนโยบายการพัฒนาโครงข่าย พื้นที่สีเขียวที่ชัดเจนเพื่อให้การพัฒนาเป็นไปในทิศทางเดียวกัน เช่น การขอความร่วมมือจัดพื้นที่ ว่างหน้าอาคารที่เกิดจากระยะร่นตามกฎหมายเป็นพื้นที่สีเขียว หรือพัฒนาเป็นพื้นที่ส่วนหนึ่งใน โครงข่ายที่การใช้งานโดยสาธารณะสามารถเข้าถึงได้

#### 7.5 หลักการด้านกายภาพที่ใช้ในการวางแผนแม่บทโครงข่ายพื้นที่สีเขียว

หลักการที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรมและกรณีศึกษาเรื่องการเชื่อมต่อพื้นที่ว่างและการ สัญจรทางเท้า พื้นที่ว่างสาธารณะที่ดี สามารถนำมาปรับใช้ในการเชื่อมต่อว่างที่กระจายตัวอยู่ใน พื้นที่เขตบางรักเข้าเป็นโครงข่ายได้ โดยพบว่าปัญหาที่พบในพื้นที่สอดคล้องกับเกณฑ์พิจารณาที่ นำมาใช้ แนวคิดและทฤษฎีที่นำมาใช้เป็นแนวคิดที่แพร่หลายในต่างประเทศ สำหรับประเทศไทย ซึ่งเป็นประเทศในเขตร้อน สภาพภูมิอากาศที่ดีมีความสำคัญมากเท่าๆ กับความสำคัญด้านระยะทาง จึงต้องให้ความสำคัญกับเรื่องภูมิอากาศมากกว่าที่ระบุไว้ในหลักการสากล นอกจากนี้การใช้งานใน ลักษณะของการขายสินค้า เครื่องดื่ม และ อาหาร ระหว่างทางทำให้เพิ่มมิติด้านสังคมให้กับ เครือข่ายได้อย่างน่าสนใจ แต่ต้องกำกับควบคุมให้อยู่ในระเบียบเพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคด้านความ คล่องตัวของการสัญจร และไม่เกิดปัญหาด้านสุขอนามัย ความงามและทัศนียภาพโดยรวมของพื้นที่ พื้นที่ว่างที่เป็นกรรมสิทธิ์ของเอกชนการเข้าใช้งานมีเงื่อนไขมากกว่าพื้นที่ว่างสาธารณะที่สามารถ เข้าใช้งานได้อย่างอิสระ ซึ่งหลักการด้านกายภาพมิได้กล่าวถึงแนวทางการพัฒนาไว้อย่างชัดเจน นอกจากนี้กรณีศึกษาแสดงให้เห็นว่าการวางแผนแม่บทโครงข่ายพื้นที่สีเขียวเป็นสิ่งที่จำเป็น ควร ดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรมและมีกรวางแผนอย่างต่อเนื่องในระยะยาว

#### 7.6 ข้อเสนอแนะในการศึกษาต่อไป

การศึกษาค้างนี้ใช้ตัวอย่างโครงข่ายเป็นกรณีศึกษาเพียง 2 กลุ่ม จากทั้งหมด 7 กลุ่ม การศึกษา แนวทางการเชื่อมต่อพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้าในโครงข่ายกลุ่มอื่นๆซึ่งมีบริบทแตกต่างกันจะ ช่วยเพิ่มคุณค่าให้พื้นที่ในกลุ่มนั้นๆให้มากขึ้นได้ การศึกษาแนวทางการเชื่อมต่อระหว่างกลุ่มจะทำ

ให้เกิดเป็นโครงข่ายที่ครอบคลุมพื้นที่เขตบางรักเกือบทั้งหมด รวมถึงการเชื่อมต่อกับเขตพื้นที่อื่น เพื่อสร้างโครงข่ายที่ครอบคลุมกรุงเทพมหานคร เพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียวและเพิ่มคุณภาพชีวิตทำให้ กรุงเทพมหานครเป็นมหานครแห่งสิ่งแวดล้อมได้อย่างยั่งยืน

การศึกษาเส้นทางเชื่อมต่อในโครงข่ายกรณีศึกษาพบว่าการทำพื้นที่สัญจรทางเท้าเพื่อเชื่อมต่อกันที่ว่างบางช่วงจำเป็นต้องมีการขยายหรือจัดการเพื่อแบ่งแยกกับการสัญจรโดยรถ หรืออาจช่วยด้วยการปรับเส้นทางจราจรโดยรถ ซึ่งการศึกษานี้ไม่ได้ครอบคลุมถึงรายละเอียดในด้านเหล่านี้ การนำข้อพิจารณาดังกล่าวมาศึกษาต่อเพื่อให้ได้แนวทางที่เหมาะสมกับบริบทของประเทศไทยและสามารถนำไปใช้ในพื้นที่อื่นๆ ได้ประโยชน์ของโครงข่ายพื้นที่สีเขียวที่เสนอในการศึกษานี้ เน้นที่ประโยชน์เชิงการใช้สอย เชิงสังคม และเชิงทัศนภาพ ยังมีมิติด้านระบบนิเวศซึ่งเป็นเรื่องสำคัญอีกเรื่องหนึ่งของโครงสร้างสีเขียวของเมือง การศึกษาและวางแผนเชิงนิเวศในโครงข่ายที่นำเสนอ จะทำให้ความเป็นสีเขียวมีความสมบูรณ์มากขึ้น



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## รายการอ้างอิง

### ภาษาไทย

- ไขศรี ภักดิ์สุขเจริญ. ซอยลัดประหยัดพลังงาน: พื้นที่ว่างสาธารณะขนาดเล็ก-พื้นที่ทางสังคมของชุมชนไทย. ใน เอกสารการประชุมวิชาการด้านการวางแผนภาคและเมืองครั้งที่ 2 เรื่อง เมืองประหยัดพลังงาน, คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551.
- เชิงชาญ แสงวิสุทธิ. พัฒนาการที่ว่างเขตบางรัก. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชาการวางแผนผังเมืองและสภาพแวดล้อม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2549.
- เดวิดร์ สุขเสน. แนวทางการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตหนองจอก กรุงเทพมหานคร: กรณีศึกษาชุมชนแผ่นดินทองคอรุดตักวและพื้นที่ต่อเนื่อง. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2552.
- ธิดิมา กลางกำจัด. สนามทัศน์และรูปแบบการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะของชุมชนชานเมือง: กรณีศึกษาชุมชนท่าทราย นนทบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชาการวางแผนผังชุมชนภาควิชาการวางแผนภาคและเมืองคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551.
- นิลบล คล่องเวสสะ. การวางแผนและออกแบบสวนสาธารณะและพื้นที่นันทนาการ. ใน เอกสารคำสอนภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม: คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2549.
- ปราณระฟ้า พรหมประวดี. สนามทัศน์และรูปแบบการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะของชุมชนในเมือง: กรณีศึกษา ชุมชนย่านเสาชิงช้า กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551.
- มนตรี ตั้งศิริมงคล. ลักษณะขององค์ประกอบภูมิทัศน์เมืองที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงอุณหภูมิอากาศบริเวณถนน:กรณีศึกษา ถนนเจริญราษฎร์. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2546.
- สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์. รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการจัดทำแผนผังพัฒนาเขต กรุงเทพมหานคร: เขตบางรัก, กรุงเทพฯ: รุ่งนภาการพิมพ์, 2544.
- สกาวเนตร สะไบ. แนวทางการออกแบบเพื่อการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างสาธารณะและกึ่งสาธารณะตามแนวถนนกรณีสถิตยาลัย-อโศก-นานา ถนนสุขุมวิท. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชาออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2552.
- สุภาดา ศรีสารคาม. การวางแผนเชิงกายภาพสำหรับการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะระดับชุมชน แขวงวัดกัลยาณ์ เขตธนบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2552.



สร้อยสุข พงษ์พูล. แนวทางการเพิ่มพื้นที่สีเขียวในกรุงเทพมหานคร. สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์.

### ภาษาอังกฤษ

Ahern, J. Greenways: The Beginning of an International Movement. Washington DC: Island Press, 2004.

Alfonzo, M., A. To Walk or Not to Walk? The Hierarchy of Walking Needs. Environment and Behavior 37 6, 2005.

Bryant , M., M. Urban landscape conservation and the role of ecological greenways at local and metropolitan scales. Journal of Landscape and Urban Planning. New York: Elsevier, 2004.

Erickson, D., L. Metro Green: Connecting Open Space in North America City. Washington DC: Island Press, 2006.

Forsyth, A. and Musacchio, L. Why Small Parks Matter. APA Journal, 2005.

Gehl, J. Life between Buildings. New York: Van Nostrand Reinhold, 1987.

Litman, T., A. Economic Value of Walkability. World Transport Policy & Practice 10, 2004.

Marcus, C. and Francis, C. People Places: Design Guidelines for Urban Open Space. New York: Van Nostrand Reinhold, 1990.

Nordh, H., et al. Components of small urban parks that predict the possibility for restoration. Journal of Urban Forestry and Urban Greening. New York: Elsevier, 2009.

Peters, K., Elands, B., and Buijs, A. Social interactions in urban parks: Stimulating social cohesion?. Journal of Landscape and Urban Planning. New York: Elsevier, 2009.

Søholt, H. Life, spaces and buildings – turning the traditional planning process upside down. In International Workshop: Pedestrian Street Public Participation for Livable Cities and Good Quality of Life, 2003.

Shafer, S., and Jacob, J. Urban Parks: The Value of Small Urban Parks, Plazas and Other Outdoor Space. Department of Recreation Park and Tourism Sciences The Texas A&M University System, 2006.

Spim, A., W. The Granite Garden: Urban Nature and Human Design. New York: Basic Books, 1984.

- Tanga, B. and Wongb, S. A longitudinal study of open space zoning and development in Hong Kong. Journal of Landscape and Urban Planning. New York: Elsevier, 2008.
- Thompson, C., W. Urban open space in the 21st century. Edinburgh College of Art Heriot-Watt University. Journal of Landscape and Urban Planning. New York: Elsevier, 2002.
- Trancik, R. Finding Lost Space. United States of America: John Wiley & Sons, 1986.

#### Webpage

อลิศรา มีนกะนิษฐ. ลานโล่งในเมือง. [ระบบออนไลน์]. 2550. แหล่งที่มา :

<http://www.talandscape.org>[2552, มิถุนายน 2]

สำนักงานเขตบางรัก. ความเป็นมาของเขตบางรัก. [ระบบออนไลน์]. แหล่งที่มา :

<http://203.155.220.239/subsite/index.php?strOrgID=001007&strSection=aboutus&intContentID=543>[2554, มีนาคม 21]

Project for Public Space. What Makes a Successful Place?. [Online]. Available from:

<http://www.pps.org/articles/grplacefeat/>[2011, Jan 25]

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นายมานิต ทรัพย์เพิ่ม เกิดเมื่อวันที่ 23 กันยายน พ.ศ. 2520 ภูมิลำเนาจังหวัดนครปฐม สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีจากภาควิชาสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังเมื่อปีพ.ศ. 2545

ภายหลังสำเร็จการศึกษาได้เข้าทำงานในบริษัท J.A ARCHITECTS COMPANY LIMITED และบริษัท LEEMAN WATSON COMPANY LIMITED ตามลำดับ และได้เข้าศึกษาต่อในหลักสูตรภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยในปีพ.ศ. 2552



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย