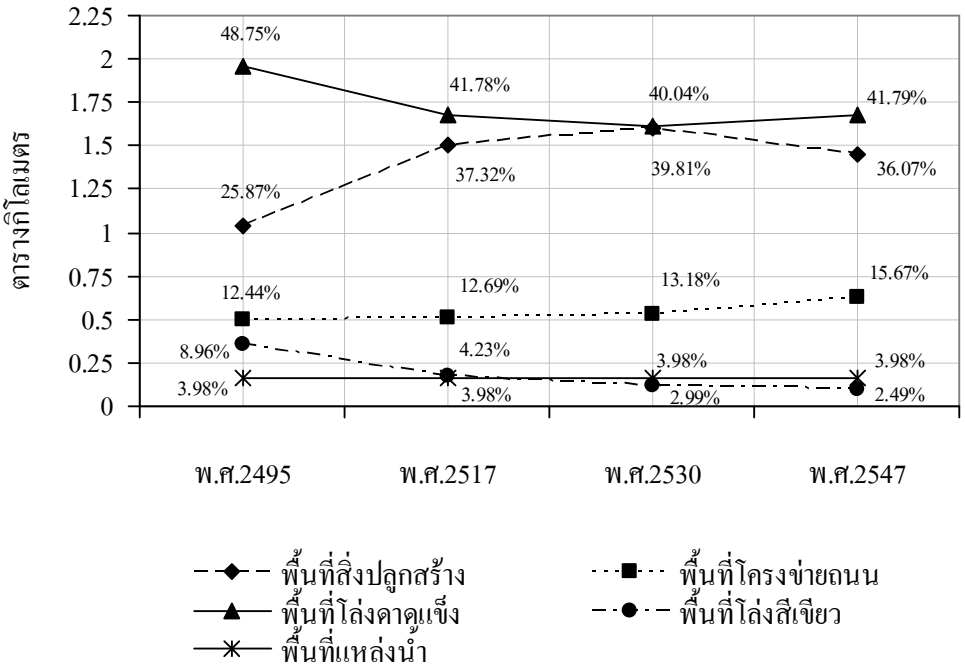
ความเชื่อมโยงระหว่างการเปลี่ยนแปลงโครงข่ายถนน การใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่โล่ง ปี พ.ศ. 2495 - พ.ศ. 2547

จากการเปรียบเทียบข้อมูลการเปลี่ยนแปลงโครงข่ายถนน การใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่โล่งในช่วง ปี พ.ศ. 2495 พ.ศ. 2517 พ.ศ. 2530 และ พ.ศ. 2547 ของพื้นที่เขตบางรัก (ภาพที่ 4.17) โดยใน ปี พ.ศ.2495 เขตบางรักยังคงสภาพพื้นที่โล่งมากที่สุดเท่ากับ 2.32 ตารางกิโลเมตร โดยแบ่งเป็นพื้นที่โล่งดาดแข็ง 1.96 ตารางกิโลเมตร และพื้นที่โล่งสีเขียว 0.36 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 48.75 และ 8.96 ตามลำดับ เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับพื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคารมีพื้นที่เท่ากับ 1.04 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 25.87 และพื้นที่โครงข่ายถนนมีพื้นที่ทั้งหมด 0.50 ตารางกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 12.44 ของพื้นที่ทั้งหมด แสดงให้เห็นว่าในพื้นที่ยังมีพื้นที่โล่งมากกว่าครึ่งที่สามารถรองรับการขยายตัวของย่านได้อย่างเต็มที่

การเปลี่ยนแปลงของย่านช่วง ปี พ.ศ. 2495 - พ.ศ. 2517 ส่วนหนึ่งเป็นผลจากการใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่เริ่มต้นขึ้นใน ปี พ.ศ. 2504 มีจุดมุ่งหมายเพื่อการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจโดยเน้นให้กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางการพัฒนาของประเทศ ทำให้พื้นที่เขตบางรักที่เป็นย่านศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ การเงิน และการธนาคารที่สำคัญในเวลานั้นมีความต้องการขยายตัวอย่างรวดเร็ว พื้นที่โล่งที่มีอยู่เดิมถูกแทนที่ด้วยพื้นที่สิ่งก่อสร้างอาคารเห็นได้จากพื้นที่โล่งดาดแข็งและพื้นที่โล่งสีเขียวลดลงเหลือ 1.85 ตารางกิโลเมตร ตรงกันข้ามกับพื้นที่สิ่งปลูกสร้างที่เพิ่มขึ้น 0.46 ตารางกิโลเมตร แม้ว่าในช่วงเวลานี้มีการเปลี่ยนแปลงของโครงข่ายถนนเพียงเล็กน้อย แต่เป็นการก่อสร้างตามการขยายตัวของพื้นที่

การพัฒนาของพื้นที่เขตบางรักที่มีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นของพื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคารและพื้นที่โครงข่ายถนนแทนที่พื้นที่โล่งที่มีอยู่ในพื้นที่ดำเนินมาจนกระทั่ง ปี พ.ศ. 2530 พบว่ามีพื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคารเท่ากับ 1.60 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 39.81 ของพื้นที่ทั้งหมดและมีพื้นที่โครงข่ายถนนเท่ากับ 0.53 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 13.18 ของพื้นที่ทั้งหมด ต่อมาช่วงเวลาปี พ.ศ. 2530 - พ.ศ. 2547 การเพิ่มขึ้นพื้นที่โครงข่ายถนนและการเปลี่ยนแปลงรูปแบบอาคารและสิ่งก่อสร้างโดยเป็นการขยายตัวจากแนวราบจากรูปแบบอาคารตึกแถว อาคารพาณิชย์ เป็นการขยายตัวในแนวดิ่งที่มีอัตราส่วนพื้นที่ใช้งานที่ดินต่อพื้นที่ดินสูง (FAR) ประเภทอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่ ส่งผลให้พื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคารมีแนวโน้มลดลงเปลี่ยนเป็นพื้นที่โล่งดาดแข็งที่เกิดขึ้นจากระยะเว้นว่างระหว่างอาคารประกอบกับการพัฒนาเส้นทางโครงข่ายถนนขนาดใหญ่เพื่อแก้ปัญหาจราจรในพื้นที่ได้แก่ การสร้างถนนนราธิวาสราชนครินทร์และทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้น

ที่ 2) ในพื้นที่ ทำให้ใน ปี พ.ศ. 2547 เขตบางรักมีพื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคารเท่ากับ 1.45 ตารางกิโลเมตร พื้นที่โครงข่ายถนนเท่ากับ 0.63 ตารางกิโลเมตร พื้นที่โล่งเท่ากับ 1.78 ตารางกิโลเมตรและพื้นที่แหล่งน้ำเท่ากับ 0.16 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 36.07, 15.67, 44.28และ3.98 ของพื้นที่ทั้งหมดตามลำดับ



ภาพที่4.17 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงโครงข่ายถนน การใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงข่ายพื้นที่โล่งเขตบางรัก ปี พ.ศ. 2495 พ.ศ. 2517 พ.ศ. 2530 และ พ.ศ. 2547

ที่มา: ข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์พื้นที่เขตบางรักจากการแปลข้อมูลราสเตอร์ภาพถ่ายทางอากาศของกรมแผนที่ทหาร (2495, 2517และ2530) และภาพถ่ายดาวเทียมของสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศให้เป็นข้อมูลเวกเตอร์ (2547)

จากการศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินช่วง ปี พ.ศ. 2495 - พ.ศ. 2547 ของพื้นที่เขตบางรัก โดยแบ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินออกเป็น 4 ประเภทได้แก่ พื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคาร พื้นที่โครงข่ายถนน พื้นที่โล่งดาดแข็งและพื้นที่โล่งสีเขียว (ภาพที่ 4.17) แสดงให้เห็นถึงการเพิ่มขึ้นของพื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคารใน ปี พ.ศ. 2495 – พ.ศ. 2517 จากร้อยละ 25.87 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 37.32 และการเพิ่มขึ้นของพื้นที่โครงข่ายถนนจากร้อยละ 12.44 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 12.69 ส่งผลทำให้พื้นที่โล่งดาดแข็งและพื้นที่โล่งสีเขียวมีพื้นที่ลดลงจากร้อยละ 48.75 และ 8.96 เหลือร้อยละ 41.78 และ 4.23 ของพื้นที่ทั้งหมดโดยใน ปี พ.ศ. 2517 – พ.ศ. 2530 ยังคงมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์

ที่ดินในทิศทางเดียวกันคือมีการเพิ่มขึ้นของพื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคารและพื้นที่โครงข่ายถนนคิดเป็นเป็นร้อยละ 39.81 และ 13.18 ของพื้นที่ทั้งหมดโดยมีการลดลงของพื้นที่โล่งดาดแข็งและพื้นที่โล่งสีเขียวคิดเป็นร้อยละ 40.04 และ 2.99 ของพื้นที่ทั้งหมด แต่หลังจากช่วง ปี พ.ศ. 2530 – พ.ศ. 2547 จากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของอาคารและสิ่งปลูกสร้างจากลักษณะอาคารแนวราบเปลี่ยนเป็นอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่ประกอบกับการพัฒนาของระบบโครงข่ายถนนทำให้มีพื้นที่โครงข่ายถนนเพิ่มขึ้นและส่งผลให้พื้นที่โล่งดาดแข็งล้อมรอบอาคารและพื้นที่โล่งดาดแข็งตามแนวเส้นทางโครงข่ายถนนเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 41.79 และ 15.67 ของพื้นที่ทั้งหมดทำให้พื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคารและพื้นที่โล่งสีเขียวลดลงคิดเป็นร้อยละ 36.07 และ 2.49 ของพื้นที่ทั้งหมดจากการศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เกิดขึ้นช่วงปี พ.ศ. 2495 - พ.ศ. 2547 พบว่าการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินแต่ละประเภทในพื้นที่เขตบางรักมีความเชื่อมโยงซึ่งกันและกัน การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทหนึ่งจะส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินอีกประเภทหนึ่งเสมอ

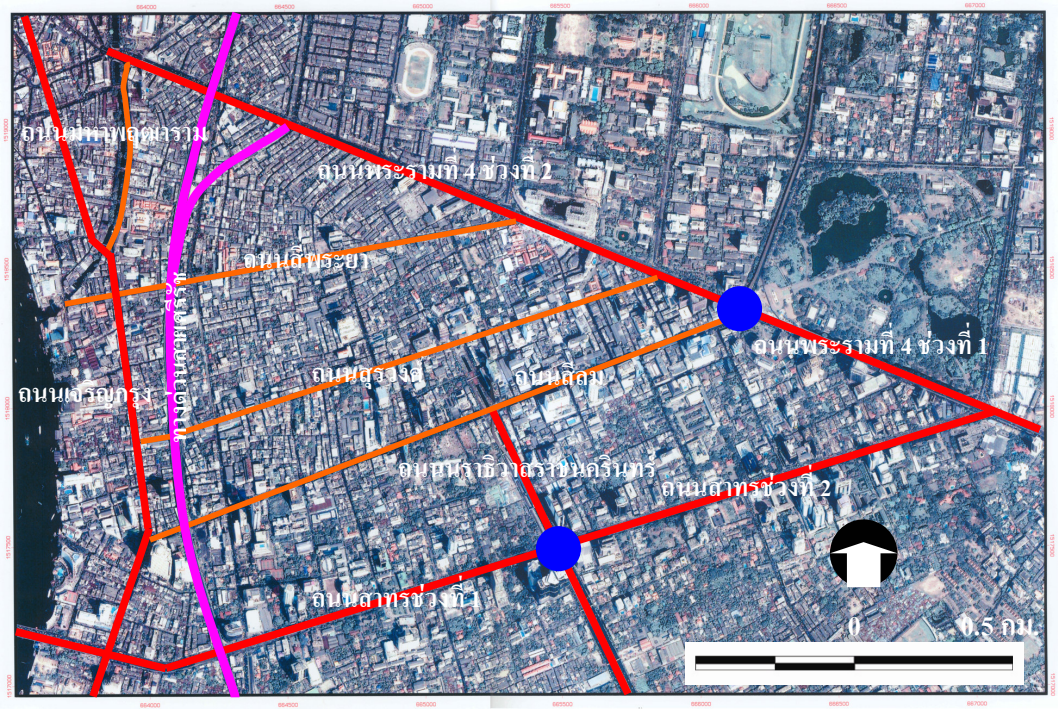
ประเภทและการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่งในพื้นที่เขตบางรัก ปี พ.ศ. 2548

จากการศึกษาข้อมูลการเปลี่ยนแปลงพื้นที่โล่งย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรมเขตบางรักจากข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ช่วง ปี พ.ศ. 2495 - พ.ศ. 2547 โดยแบ่งตามลักษณะทางกายภาพของพื้นที่โล่งออกเป็นพื้นที่โล่งดาดแข็งและพื้นที่โล่งสีเขียวพบว่า ปี พ.ศ. 2547 เขตบางรักมีพื้นที่โล่งทั้งหมดเท่ากับ 1.78 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 44.28 ของพื้นที่ทั้งหมด แบ่งเป็นพื้นที่โล่งดาดแข็งเท่ากับ 1.68 ตารางกิโลเมตรและพื้นที่โล่งสีเขียวเท่ากับ 0.10 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 94.38 และ 5.62 ของพื้นที่โล่งทั้งหมดตามลำดับและจากการสำรวจภาคสนามช่วงเดือนพฤศจิกายน – ธันวาคม พ.ศ. 2548 พบว่าพื้นที่โล่งในพื้นที่เขตบางรักมีรูปแบบและการใช้ประโยชน์ของพื้นที่โล่งแตกต่างกันตามลักษณะทางกายภาพของพื้นที่โดยการศึกษาครั้งนี้ได้มีการแบ่งพื้นที่ออกตามลักษณะทางกายภาพและการใช้ประโยชน์ของพื้นที่โล่งดังต่อไปนี้

1. การวิเคราะห์พื้นที่โล่งเขตทางตามเส้นทางถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง และถนนซอยในพื้นที่เขตบางรัก

พื้นที่โล่งเขตทางทำหน้าที่หลักเพื่อใช้ในการสัญจรเป็นทางเดินเท้าหรือเชื่อมต่อพื้นที่ถนนกับทางเข้าอาคาร เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรและในบางส่วนใช้เป็นพื้นที่ค้าขายสินค้า สำหรับพื้นที่เขตบางรักมีรูปแบบการใช้งานของพื้นที่โล่งเขตทางขึ้นอยู่กับประเภทของถนน ความหนาแน่นของ

การจราจร รูปแบบการใช้ประโยชน์ของอาคารริมเขตทาง ขนาดความกว้างของเขตทาง เป็นต้น จากการสำรวจสามารถจำแนกปัญหาที่เกิดขึ้นกับพื้นที่โล่งเขตทางดังต่อไปนี้ (ภาพที่ 4.18)



สัญลักษณ์	ประเภท
	ถนนสายหลัก
	ถนนสายรอง
	ถนนสายย่อย
	ถนนสายประธาน
	จุดแบ่งช่วงถนน

ภาพที่ 4.18 การแบ่งพื้นที่โล่งตามลักษณะโครงข่ายถนน เขตบางรัก ปี พ.ศ. 2548
ที่มา: สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (Gistda) (2548)

1.1 ถนนสายประธานหรือทางด่วน (ภาพที่ 4.19) ได้แก่ ทางด่วนสายศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) เป็นเส้นทางยกระดับผ่านพื้นที่บริเวณทิศเหนือ-ใต้ของพื้นที่มีทางขึ้น-ลงบริเวณเชื่อมต่อการสัญจรกับถนนสายหลักและถนนสายรองในพื้นที่ได้แก่ ด่านสาทรที่มีการเชื่อมต่อกับถนนสาทร ด่านสุรวงศ์ที่มีทางเชื่อมต่อถนนสีลมและถนนสุรวงศ์และด่านสะพานสว่างที่มีทางเชื่อมต่อถนนพระรามที่ 4 มี

ลักษณะทางกายภาพของถนนเป็นโครงข่ายถนนขนาดใหญ่ มีการควบคุมทางเข้าออกอย่างชัดเจน และมีการใช้ความเร็วของการเดินทางของรถยนต์สูง สร้างมลภาวะทางอากาศและมลภาวะทางเสียงให้กับพื้นที่โดยรอบที่ถนนตัดผ่านทำให้พื้นที่โล่งสองข้างทางกลายเป็นพื้นที่ปิดไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ นอกจากนี้ยังมีพื้นที่โล่งดาดแข็งเกิดขึ้นบริเวณใต้เส้นทางด่วนที่ยังไม่มีการใช้ประโยชน์ที่ชัดเจนเช่น เป็นที่พักอาศัยของคนจรจัด พื้นที่เพื่อการค้าขายที่ตั้งของหาบแร่แผงลอย เป็นที่มั่วสุมของเยาวชน ก่อให้เกิดปัญหาทางสังคมของพื้นที่

ภาพที่ 4.19 สภาพพื้นที่โล่งเขตทางเส้นทางด่วนสายศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2)
ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามพื้นที่เขตบางรัก (2548)

1.2 ถนนสายหลัก มีหน้าที่เป็นแกนสัญจรหลักในพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมกับพื้นที่โดยรอบ ได้แก่ ถนนพระรามที่ 4 ถนนเจริญกรุง ถนนสาทรและถนนนราธิวาสราชนครินทร์ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1.2.1 ถนนพระรามที่ 4 (ภาพที่ 4.20) เป็นถนนสายหลักที่สำคัญทำหน้าที่เชื่อมต่อกับพื้นที่เขตสัมพันธวงศ์ทางทิศเหนือและเขตปทุมวันทางทิศตะวันออกของย่าน มีความกว้างเขตทางประมาณ 4.00 เมตร - 5.00 เมตร ลักษณะของพื้นที่โล่งเขตทางตามแนวถนนพระรามที่ 4 ช่วงที่ 1 เริ่มต้นบริเวณแยกถนนสาทรถึงแยกถนนสีลมมีการใช้ประโยชน์เพื่อเป็นทางเดินเท้าเชื่อมต่อกับพื้นที่โล่งขนาดใหญ่ทางเข้าอาคารและเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรระหว่างเส้นทางรถไฟฟ้า บีทีเอส กับเส้นทางรถไฟฟ้า รฟม. ช่วงที่ 2 จากถนนสีลมถึงสถานีรถไฟหัวลำโพง มีรูปแบบอาคารตามแนวถนนพระรามที่ 4 เป็นตึกแถวเพื่อการค้า การบริการ ร้านอาหารและเป็นที่อยู่อาศัยทำให้มีลักษณะการใช้ประโยชน์เพื่อเป็นทางเดินเท้า ป้ายรถประจำทาง ร้านค้าแผงลอย ร้านอาหารริมทางเท้าทำให้เกิดปัญหาการกีดขวางทางสัญจรของพื้นที่โล่งเขตทาง

ภาพที่ 4.20 สภาพพื้นที่โล่งเขตทางริมถนนพระรามที่ 4
ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามพื้นที่เขตบางรัก (2548)

1.2.2 ถนนเจริญกรุง (ภาพที่ 4.21) เป็นถนนสายหลักที่มีความกว้างเพียง 4 ช่องทาง จราจรทำหน้าที่เชื่อมต่อพื้นที่ทางด้านทิศตะวันตกของย่าน ส่งผลให้การจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน มีลักษณะของพื้นที่โล่งเขตทาง กว้างประมาณ 1.50 เมตร - 2.00 เมตร รูปแบบการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่งเขตทางเพื่อเป็นทางเดินเท้าและเชื่อมต่อเข้าสู่อาคาร โดยริมสองข้างทางเป็นตึกแถวอาคารพาณิชย์ที่บริเวณชั้นล่างเป็นร้านค้าและชั้นบนเป็นที่พักอาศัย ประกอบกับขนาดทางเท้าที่มีขนาดเล็กและมีสิ่งกีดขวางบนทางเท้า เช่น เสาไฟฟ้า ตู้โทรศัพท์ ป้ายรถประจำทาง ต้นไม้ริมทางเดิน เป็นต้น ทำให้มีการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่งเขตทางเพื่อการสัญจรและการค้าอย่างหนาแน่นก่อให้เกิดปัญหาความแออัดไม่สามารถรองรับการใช้งานได้อย่างพอเพียง

ภาพที่ 4.21 สภาพพื้นที่โล่งเขตทางริมถนนเจริญกรุง
ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามพื้นที่เขตบางรัก (2548)

1.2.3 ถนนสาทร (ภาพที่ 4.22) ถนนสายหลักทางทิศใต้ของย่านเชื่อมต่อกับพื้นที่เขตสาทร และพื้นที่กรุงเทพฝั่งธนบุรีโดยแบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ช่วงได้แก่ พื้นที่โล่งเขตทางริมถนนสาทรช่วงที่ 1 มีความกว้างประมาณ 2.00 เมตร - 3.00 เมตร มีการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่งเพื่อการสัญจรและเป็นพื้นที่เพื่อเปลี่ยนรูปแบบการสัญจรระหว่างจากรถประจำทางกับรถไฟฟ้าบีทีเอส และตลอดแนวถนนสาทรช่วงที่ 1 มีลักษณะอาคารข้างทางเป็นสถานที่ราชการ สถานทูต โรงเรียน บ้านพักอาศัย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ส่วนบุคคลหรือสถานที่ราชการที่มีการกำหนดผู้ใช้และกำหนดระยะเวลาในการใช้งานทำให้ขาดความเชื่อมต่อระหว่างการใช้ประโยชน์ของพื้นที่โล่งเขตทางกับพื้นที่โล่งทางเข้าอาคารประกอบกับลักษณะทางกายภาพที่มีสิ่งกีดขวางการใช้ประโยชน์ของพื้นที่โล่ง เช่น ทางขึ้น - ทางลงบริเวณสถานีรถไฟฟ้า ตู้โทรศัพท์ ป้ายจราจร เสาไฟฟ้า เป็นต้น อีกช่วงหนึ่งได้แก่พื้นที่โล่งเขตทางริมถนนสาทรช่วงที่ 2 มีความกว้างประมาณ 3.00 เมตร - 4.00 เมตร โดยมีลักษณะทางกายภาพแตกต่างออกไปจากช่วงที่ 1 เนื่องจากลักษณะอาคารข้างทางเป็นอาคารสูง และอาคารขนาดใหญ่ที่มีการใช้ประโยชน์เพื่อเป็นอาคารสำนักงาน ธนาคาร สถาบันการเงิน ทำให้มีพื้นที่โล่งทางเข้าอาคารเชื่อมต่อกับพื้นที่โล่งเขตทางอย่างต่อเนื่องส่งผลดีต่อการใช้ประโยชน์เพื่อเป็นทางเดินเท้าและการพักผ่อนของประชากรในพื้นที่

ภาพที่ 4.22 สภาพพื้นที่โล่งเขตทางริมถนนสาทร
ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามพื้นที่เขตบางรัก (2548)

1.2.4 ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ (ภาพที่ 4.23) ถนนสายหลักที่สร้างขึ้นใน ปี พ.ศ. 2535 มีขนาดความกว้างของพื้นที่โล่งเขตทางประมาณ 4.00 เมตร - 5.00 เมตร และมีการปลูกต้นไม้ขนาดใหญ่ตลอดเส้นทางเพื่อให้ร่มเงาเหมาะสมต่อการใช้ประโยชน์เพื่อเป็นทางเดินเท้าและเปลี่ยนรูปแบบการสัญจรระหว่างรถประจำทางกับรถไฟฟ้า บีทีเอส

ภาพที่ 4.23 สภาพพื้นที่โล่งเขตทางริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์
ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามพื้นที่เขตบางรัก (2548)

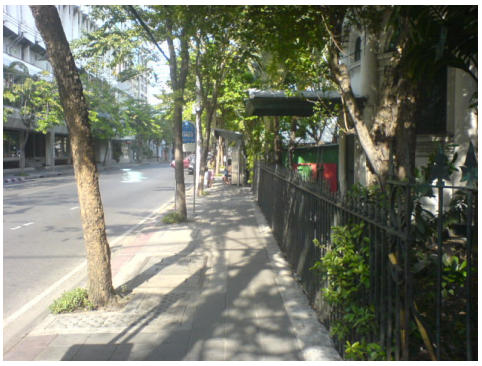
1.3 ถนนสายรอง ทำหน้าที่เชื่อมต่อการจราจรระหว่างถนนสายหลักกับถนนสายหลักและรองรับปริมาณจราจรจากถนนสายหลักเข้าสู่ภายในพื้นที่ ได้แก่ ถนนสีลม ถนนสุรวงศ์ ถนนสี่พระยา และถนนมหาพฤฒาราม โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1.3.1 ถนนสีลม (ภาพที่ 4.24) เป็นถนนสายรองทำหน้าที่เชื่อมต่อการสัญจรระหว่างถนนสายหลักในพื้นที่ได้แก่ ถนนพระรามที่ 4 ถนนนราธิวาสราชนครินทร์และถนนเจริญกรุง โดยมีขนาดความกว้างของพื้นที่โล่งเขตทางประมาณ 2.00 เมตร - 3.00 เมตร ซึ่งจากการสำรวจภาคสนามพบว่าการใช้ประโยชน์ของพื้นที่โล่งเขตทางตามแนวถนนสีลมมีปัญหามากที่สุดของย่านเนื่องจากอาคารและสิ่งก่อสร้างบริเวณสองข้างทางมีความหลากหลายของกิจกรรมและการใช้ประโยชน์ในรูปแบบอาคารสำนักงาน ธนาคาร ห้างสรรพสินค้า โรงแรม ตึกแถว สถาบันการเงิน ศาสนสถาน โรงเรียน เป็นต้น ประกอบกับถนนซอยที่เชื่อมต่อกับถนนสีลมเป็นที่ตั้งของพื้นที่ย่านการค้า แหล่งท่องเที่ยวของภาครัฐและเอกชน เช่น ถนนพัฒพงษ์ ซอยสีลม 4 ซอยละลายทรัพย์ เป็นต้น นอกจากนี้ยังเป็นจุดเชื่อมต่อเปลี่ยนรูปแบบการสัญจร ระหว่างเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส กับเส้นทางรถไฟฟ้ารฟม. และรถประจำทาง ทำให้มีผู้ใช้จำนวนมากทั้งประชากรกลางวันและประชากรกลางคืน

ภาพที่ 4.24 สภาพพื้นที่โล่งเขตทางริมถนนสีลม

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามพื้นที่เขตบางรัก (2548)

1.3.2 ถนนสุรวงศ์ (ภาพที่ 4.25) เป็นถนนสายรองที่ก่อสร้างขนานไปกับถนนสีลมมีขนาดความกว้าง 4 ช่องทางจราจรรูปแบบการเดินรถสวนทางกันบริเวณตอนต้นของถนนตั้งแต่แยกถนนพระรามที่ 4 จนถึงแยกถนนนราธิวาสราชนครินทร์ มีการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่งเขตทางเพื่อเป็นทางเดินเท้า เพื่อการค้าขายสินค้า เนื่องจากรูปแบบอาคารและสิ่งปลูกสร้างบริเวณสองข้างทางเป็นอาคารพาณิชย์ ตึกแถว โรงแรม ภัตตาคาร ที่มีการใช้ประโยชน์เพื่อการพาณิชยกรรมเป็นหลักและบริเวณตอนใต้ของถนนตั้งแต่แยกถนนนราธิวาสราชนครินทร์ถึงถนนเจริญกรุงเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินรถจากการเดินรถสวนทางเป็นการเดินรถทางเดียวโดยมีขนาดความกว้างของถนนลดลงเหลือ 3 ช่องทางจราจร รูปแบบอาคารและสิ่งปลูกสร้างสองข้างทางเปลี่ยนแปลงเป็นอาคารสำนักงาน และบ้านพักอาศัยมีความกว้างของพื้นที่โล่งเขตทางประมาณ 1.00 เมตร - 1.50 เมตร การใช้ประโยชน์ของพื้นที่โล่งเพื่อเป็นทางเดินเท้าและทางเชื่อมเข้าสู่อาคารมีสภาพของพื้นที่โล่งอยู่ในระดับปานกลางซึ่งในบางช่วงมีการปลูกต้นไม้เพื่อให้ร่มเงา แต่ในบางช่วงมีสิ่งกีดขวางการสัญจรเช่น เสาไฟฟ้า ป้ายรถประจำทาง ถังขยะ เป็นต้น



ภาพที่ 4.25 สภาพพื้นที่โล่งเขตทางริมถนนสุรวงศ์

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามพื้นที่เขตบางรัก (2548)

1.3.3 ถนนสี่พระยา (ภาพที่ 4.26) มีขนาดความกว้าง 3 ช่องทางจราจรรูปแบบอาคารเป็นอาคารพาณิชย์ ตึกแถวที่มีสภาพเสื่อมโทรมบางส่วนรกร้าง พื้นที่โล่งเขตทางที่มีขนาดเล็กความกว้างประมาณ 1.00 เมตร - 1.50 เมตร การใช้ประโยชน์ เพื่อเป็นทางเดินเท้าและทางเชื่อมเข้าสู่อาคาร การใช้งานหนาแน่นช่วงเวลาเช้า พักกลางวันและหลังเลิกงาน

ภาพที่ 4.26 สภาพพื้นที่โล่งเขตทางริมถนนสี่พระยา

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามพื้นที่เขตบางรัก (2548)

1.3.4 ถนนมหาพฤฒาราม (ภาพที่ 4.27) ถนนเดินรถทางเดียวจากถนนพระรามที่ 4 เชื่อมต่อถนนเจริญกรุง พื้นที่โล่งเขตทางฝั่งติดคลองผดุงกรุงเกษมมีต้นไม้ขนาดใหญ่และสวนหย่อมตลอดความยาวถนนทางด้านติดอาคารพาณิชย์มีขนาดความกว้าง 2.50 เมตร - 3.00 เมตร โดยมีการใช้

ประโยชน์เพื่อเป็นทางเดินเท้ามีการจัดสภาพแวดล้อมที่ดีมีองค์ประกอบของการใช้ประโยชน์เพื่อการพักผ่อนเช่น เก้าอี้พักผ่อน ซุ้มต้นไม้ตลอดแนวถนน เป็นต้น

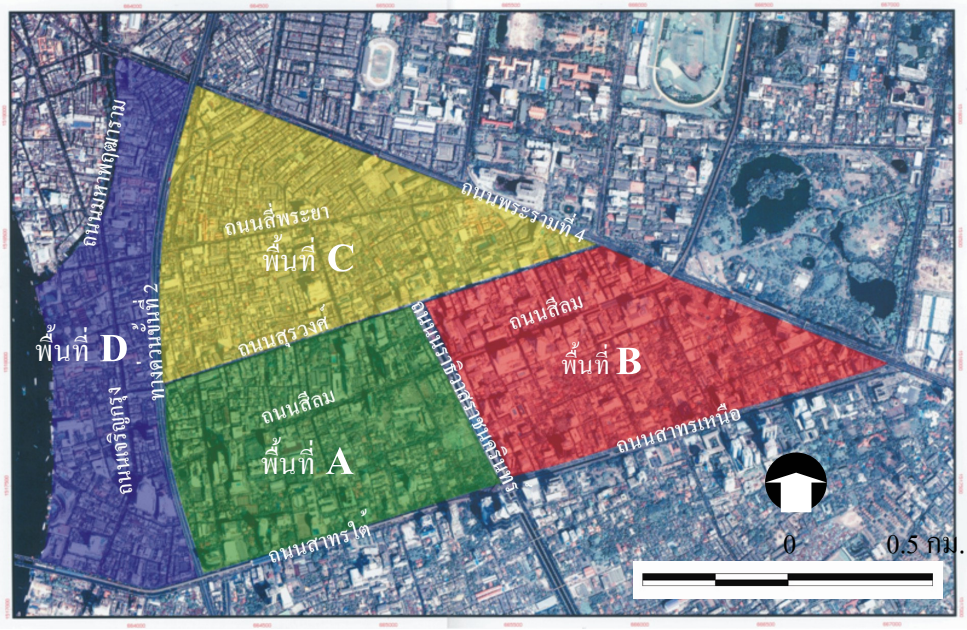
ภาพที่ 4.27 สภาพพื้นที่โล่งเขตทางริมถนนมหาพฤฒาราม
ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามพื้นที่เขตบางรัก (2548)

1.4 ถนนซอย (ภาพที่ 4.28) พื้นที่เขตบางรักมีโครงข่ายถนนซอยเชื่อมต่อระหว่างถนนสายหลักกับถนนสายรองและถนนสายรองกับถนนสายรองเพื่อกระจายปริมาณจราจรและนำเข้าสู่พื้นที่ภายในของย่าน ประกอบด้วย ถนนซอยขนาดใหญ่ ถนนซอยขนาดเล็ก บางส่วนเป็นถนนซอยที่มีปลายตันอยู่ภายใต้การดูแลของภาครัฐและของเอกชนโดยมีการใช้ประโยชน์ของพื้นที่โล่งเขตเพื่อเป็นทางเดินเท้าเป็นหลักและมีพื้นที่โล่งเขตทางในถนนซอยบางส่วนใช้ประโยชน์เป็นที่จอดรถ ที่ตั้งร้านค้าแผงลอย ก่อให้เกิดปัญหาจราจรในพื้นที่

ภาพที่ 4.28 สภาพพื้นที่โล่งเขตทางตามถนนซอยในพื้นที่เขตบางรัก
ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามพื้นที่เขตบางรัก (2548)

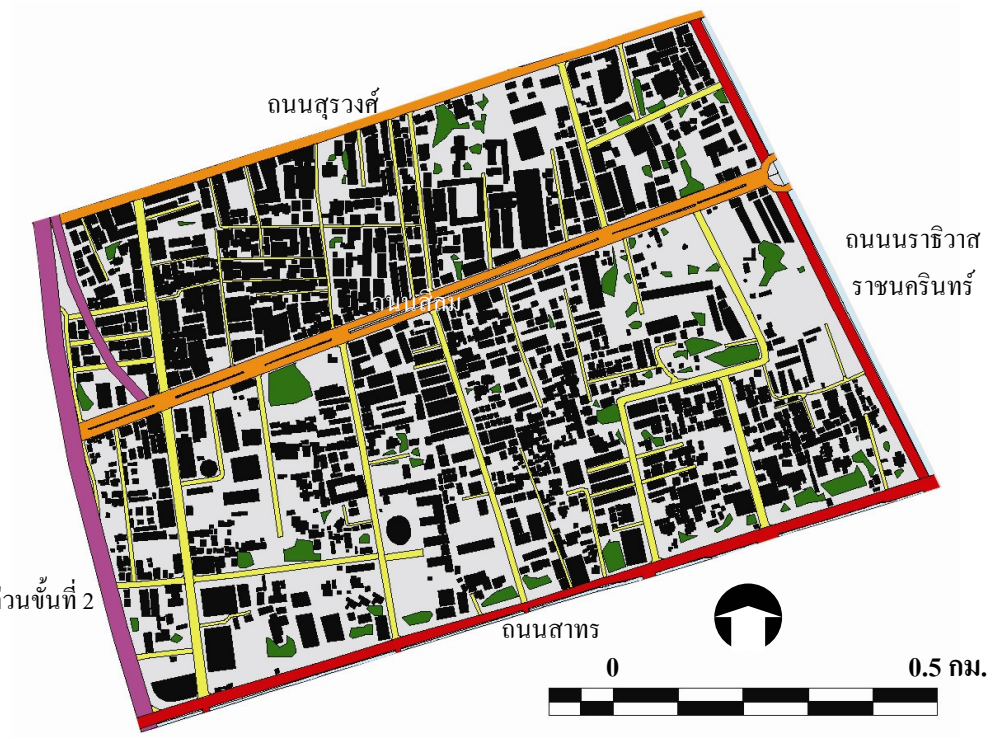
2. การวิเคราะห์ลักษณะทางกายภาพและการใช้ประโยชน์ของพื้นที่โล่งในพื้นที่เขตบางรัก

การวิเคราะห์ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่โล่งตามการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่เขตบางรัก จากการสำรวจภาคสนามเดือนพฤศจิกายน - ธันวาคม ปี พ.ศ. 2548 พบว่าภายในพื้นที่ศึกษามีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินแตกต่างกันขึ้นอยู่กับประเภทอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่ตั้งอยู่ในพื้นที่แต่ละย่าน โดยในการวิเคราะห์ครั้งนี้ได้ใช้ระบบโครงข่ายถนนสายประธาน ถนนสายหลักและถนนสายรองเป็นตัวแบ่งพื้นที่ออกเป็น 4 พื้นที่ตามรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและลักษณะทางกายภาพของพื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคาร โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้ (ภาพที่ 4.29)



ภาพที่ 4.29 การแบ่งพื้นที่ตามลักษณะการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่งเขตบางรักปี พ.ศ. 2547
ที่มา: สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (Gistda) (2547)

2.1 พื้นที่ A เป็นพื้นที่ทางทิศใต้ของย่านระหว่างถนนสาทร ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ถนนสุรวงศ์และทางด่วนขั้นที่ 2 มีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินผสมผสานระหว่าง พื้นที่พักอาศัย พื้นที่พาณิชยกรรม สถานที่ราชการ โรงเรียน สถานทูต โรงแรม ศาสนสถาน สุสาน ห้างสรรพสินค้า โรงพยาบาล ธนาคาร จากการสำรวจภาคสนามพบว่าในพื้นที่ A มีจำนวนพื้นที่โล่งสีเขียวและพื้นที่โล่งดาดแข็งขนาดใหญ่บริเวณริมถนนสาทรและบริเวณริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์ (ภาพที่ 4.30) โดยมีรูปแบบของการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่งดังต่อไปนี้



สัญลักษณ์	ประเภท	สัญลักษณ์	ประเภท
	พื้นที่โล่งดาดแข็ง		ถนนสายหลัก
	พื้นที่โล่งสีเขียว		ถนนสายรอง
	พื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคาร		ถนนซอย
	แหล่งน้ำ		ถนนสายประธาน

ภาพที่ 4.30 แผนที่แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินพื้นที่ A

ที่มา: ข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์พื้นที่เขตบางรักจากการแปลข้อมูลราสเตอร์ภาพถ่ายดาวเทียมของสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศให้เป็นข้อมูลเวกเตอร์ (2547)

2.1.1 พื้นที่โล่งสีเขียวปิดล้อม (ภาพที่ 4.31) ลักษณะทั่วไปของพื้นที่โล่งประเภทนี้ประกอบด้วยพื้นที่โล่งสีเขียวและพื้นที่โล่งดาดแข็งล้อมรอบอาคาร ปิดกั้นด้วยรั้วสูงโดยรอบขาดความเชื่อมต่อกับพื้นที่ภายนอกโดยสิ้นเชิง มีการกำหนดผู้ใช้เฉพาะกลุ่มบุคคล ได้แก่ บ้านเดี่ยวพักอาศัย สถานทูตพม่า สุสานฮักเกี๊ยน สถานเอกอัครราชทูตปานามา

ภาพที่ 4.31 สภาพพื้นที่โล่งปิดล้อมริมถนนสาทร
ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามพื้นที่เขตบางรัก (2548)

2.1.2 พื้นที่โล่งสีเขียวกึ่งสาธารณะ (ภาพที่ 4.32) พื้นที่โล่งประเภทนี้มีขนาดใหญ่ ผสมผสานระหว่างพื้นที่โล่งสีเขียวและพื้นที่โล่งดาดแข็งมีการกำหนดระยะเวลาในการใช้งานโดยผู้ใช้ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มคนที่มีความเกี่ยวข้องกับพื้นที่เช่น นักเรียน พนักงาน เจ้าหน้าที่ เป็นต้น พื้นที่โล่งสีเขียวกึ่งสาธารณะมีความเชื่อมต่อกับพื้นที่ภายนอกสามารถสัมผัสได้จากทางสายตาโดยส่วนใหญ่เป็นสถานที่ราชการ โรงเรียน วัด ในพื้นที่ A ได้แก่ โรงเรียนกรุงเทพคริสเตียนวิทยาลัย สโมสรอังกฤษ โรงพยาบาลมเหสักข์ โรงเรียนพาณิชยการสีลม วัดพระศรีมหาอุมาเทวี ห้องสมุดเนียลสันเฮล์

ภาพที่ 4.32 สภาพพื้นที่โล่งกึ่งสาธารณะในสโมสรอังกฤษและหน้าวัดพระศรีมหาอุมาเทวี
ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามพื้นที่เขตบางรัก (2548)

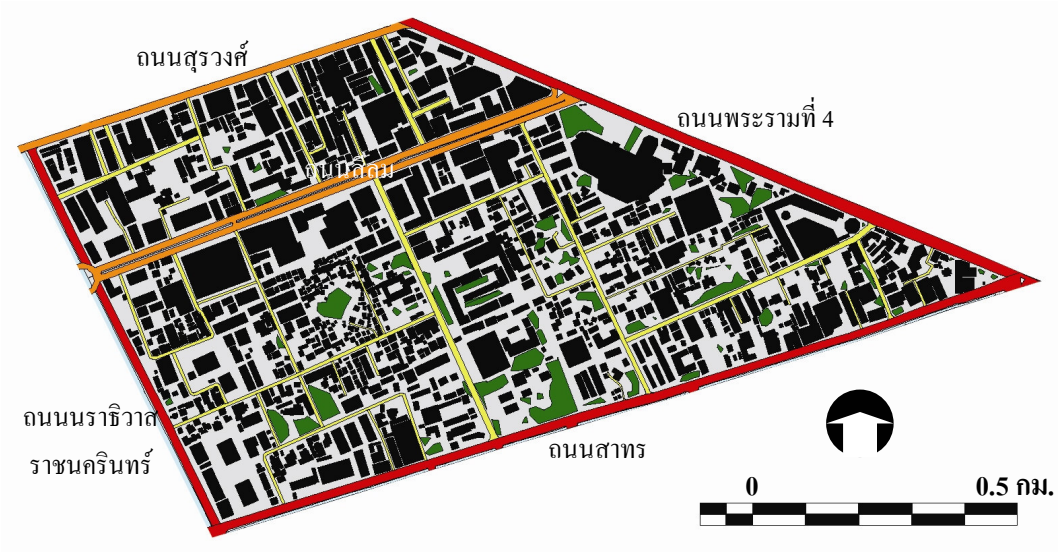
2.1.3 พื้นที่โล่งลานจอดรถ (ภาพที่ 4.33) เป็นพื้นที่บริเวณภายในของย่านเกิดขึ้นจากระยะเว้นว่างระหว่างอาคารหรือพื้นที่โล่งเพื่อรอการพัฒนาโดยส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นลานคอนกรีตเพื่อการใช้ประโยชน์สำหรับเป็นที่จอดรถให้เช่า กระจายตัวทั่วไปด้านในของภายในพื้นที่ย่าน

ภาพที่ 4.33 สภาพพื้นที่โล่งลานจอดรถให้เช่าภายในพื้นที่ A
ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามพื้นที่เขตบางรัก (2548)

2.1.4 พื้นที่โล่งรอการพัฒนา (ภาพที่ 4.34) เป็นพื้นที่โล่งที่ตั้งอยู่บริเวณพื้นที่ริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์มีพื้นที่ขนาดใหญ่ที่กำลังมีการก่อสร้างอาคารชุดพักอาศัยขนาดใหญ่และพื้นที่โล่งเพื่อรอการพัฒนา คาดการณ์ว่าในอนาคตจะส่งผลทำให้ในพื้นที่มีประชากรเพิ่มจำนวนมาก

ภาพที่ 4.34 สภาพพื้นที่โล่งกำลังพัฒนาริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์
ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามพื้นที่เขตบางรัก (2548)

2.2 พื้นที่ B บริเวณพื้นที่ทางทิศตะวันออกของย่านระหว่างถนนสุรวงศ์ ถนนสีลม ถนนพระรามที่ 4 ถนนสาทรและถนนนราธิวาสราชนครินทร์ (ภาพที่ 4.35) มีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม เป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงาน ธนาคาร สถาบันการเงิน ห้างสรรพสินค้า โรงแรม ประกอบกับภายในพื้นที่ย่านยังเป็นที่ตั้งของแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญได้แก่ย่านถนนพัฒพงษ์ ทำให้เกิดรูปแบบโครงข่ายพื้นที่โล่งเชื่อมโยงการใช้ประโยชน์ระหว่าง พื้นที่โล่งเขตทาง พื้นที่โล่งปิดล้อมพื้นที่โล่งกึ่งสาธารณะ พื้นที่โล่งทางเข้าอาคาร พื้นที่โล่งเพื่อการค้าและการบริการ พื้นที่โล่งเพื่อการเปลี่ยนรูปแบบการสัญจร โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้



สัญลักษณ์	ประเภท	สัญลักษณ์	ประเภท
	พื้นที่โล่งดาดแข็ง		ถนนสายหลัก
	พื้นที่โล่งสีเขียว		ถนนสายรอง
	พื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคาร		ถนนซอย
	แหล่งน้ำ		ถนนสายประธาน

ภาพที่ 4.35 แผนที่แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินพื้นที่ B
ที่มา: ข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์พื้นที่เขตบางรักจากการแปลข้อมูลราสเตอร์ภาพถ่ายดาวเทียมของสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศให้เป็นข้อมูลเวกเตอร์ (2547)

2.2.1 พื้นที่โล่งสีเขียวปิดล้อมและพื้นที่โล่งสีเขียวกึ่งสาธารณะ มีรูปแบบและการใช้ประโยชน์ลักษณะเดียวกันกับในพื้นที่ A ได้แก่ สถานทูตเบลเยี่ยม โบสถ์ไครทส์เชิร์ท กองบังคับการ

สีบสวนสอบสวนเศรษฐกิจ โรงพยาบาลบีเอ็นเอส โรงพยาบาลกรุงเทพคริสเตียน ซึ่งเป็นพื้นที่โล่งสีเขียวกึ่งสาธารณะที่ประกอบด้วยพื้นที่สีเขียวขนาดใหญ่ตั้งอยู่บริเวณริมถนนสาทร

2.2.2 พื้นที่โล่งทางเข้าอาคาร (ภาพที่ 4.36) เนื่องจากในพื้นบริเวณแยกถนนสาทรตัดกับถนนพระรามที่ 4 เป็นที่ตั้งของอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่ที่จำเป็นต้องมีพื้นที่โล่งรอบอาคารและพื้นที่โล่งหน้าอาคารขนาดใหญ่ทำหน้าที่เชื่อมต่อกับพื้นที่โล่งเขตทางเพื่อใช้สำหรับเป็นพื้นที่ทางเข้าออกอาคาร พื้นที่ทางเดินเท้า พื้นที่นั่งเล่นและพักผ่อนหรือใช้สำหรับเป็นที่จอดรถ

ภาพที่ 4.36 สภาพพื้นที่โล่งทางเข้าอาคารริมถนนสาทรและถนนพระรามที่ 4
ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามพื้นที่เขตบางรัก (2548)

2.2.3 พื้นที่โล่งเพื่อการค้าและการบริการ (ภาพที่ 4.37) ถนนซอยที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสีลมและถนนสุรวงศ์ตลอดแนวมีทั้งถนนที่อยู่ภายใต้การดูแลของภาครัฐและภาคเอกชน เช่น ถนนพัฒพงศ์ ซอยสีลม ซอยละลายทรัพย์ เป็นต้น เป็นสถานที่ตั้งของสถานบริการ ร้านอาหาร บาร์ ไนต์คลับ เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวทำให้เกิดพื้นที่โล่งที่มีการใช้ประโยชน์เพื่อการขายสินค้าและบริการ

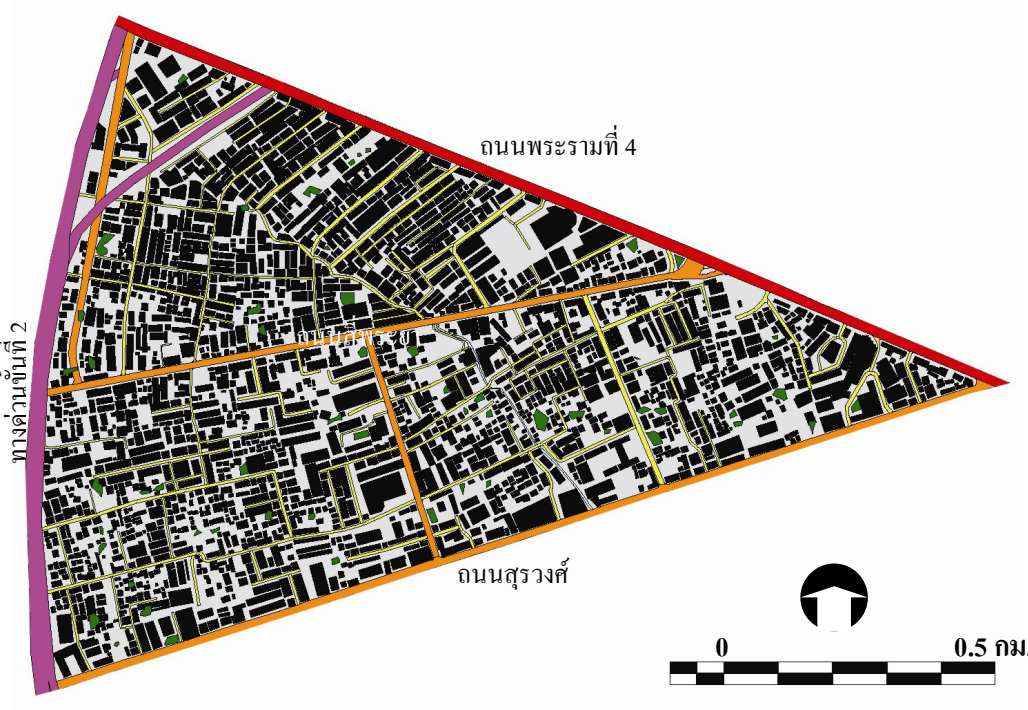
ภาพที่4.37 สภาพพื้นที่โล่งเพื่อการค้าและการบริการบริเวณถนนพัฒพงศ์
ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามพื้นที่เขตบางรัก (2548)

2.2.4 พื้นที่โล่งจุดเปลี่ยนรูปแบบการสัญจร (ภาพที่ 4.38) พื้นที่โล่งที่เกิดจากจุดเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างระบบขนส่งมวลชน 2 เส้นทางได้แก่รถไฟฟ้า บีทีเอส และรถไฟฟ้า รฟม. บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสีลมถนนและสถานีรถไฟฟ้าช่องนนทรีสีลม ทำหน้าที่เป็นทางเดินเท้า เป็นพื้นที่พักคอยของประชากรจำนวนมากที่เข้ามาใช้ระบบขนส่งมวลชนทำให้เกิดปัญหาการใช้ประโยชน์ของพื้นที่โล่งเนื่องจากบริเวณพื้นที่โล่งจุดเปลี่ยนรูปแบบการสัญจรมีพื้นที่ขนาดเล็กและตั้งอยู่บริเวณทางโค้งหัวมุมถนน

ภาพที่4.38 สภาพพื้นที่โล่งจุดเปลี่ยนรูปแบบการสัญจรบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสีลม
ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามพื้นที่เขตบางรัก (2548)

2.3 พื้นที่ C ตั้งอยู่บริเวณทิศเหนือของย่านเป็นพื้นที่ระหว่างถนนเจริญกรุง ถนนสุรวงศ์ ถนนสี่พระยา และถนนพระรามที่ 4 (ภาพที่ 4.39) มีลักษณะการใช้ประโยชนที่ดินส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ย่านที่พักอาศัยผสมผสานกับพื้นที่ย่านพาณิชยกรรมและการค้า จากการสำรวจภาคสนามพบว่าภายใน

พื้นที่มีรูปแบบอาคารและสิ่งปลูกสร้างประเภทอาคารพาณิชย์ ตึกแถวและบ้านพักอาศัยที่มีความสูงตั้งแต่ 2 - 5 ชั้น ก่อสร้างตามแนวถนนสายรองและถนนซอยอย่างหนาแน่นเต็มพื้นที่และมีลักษณะทางกายภาพเป็นอาคารที่มีสภาพเสื่อมโทรมส่งผลให้เกิดปัญหาสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยและเกิดมลภาวะทางสายตา พื้นที่โล่งส่วนใหญ่เป็นพื้นที่โล่งดาดแข็งหรือลานคอนกรีตใช้สำหรับการสัญจรเป็นทางเดินเท้าหรือให้เช่าเพื่อใช้เป็นที่จอดรถโดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้



สัญลักษณ์	ประเภท	สัญลักษณ์	ประเภท
	พื้นที่โล่งดาดแข็ง		ถนนสายหลัก
	พื้นที่โล่งสีเขียว		ถนนสายรอง
	พื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคาร		ถนนซอย
	แหล่งน้ำ		ถนนสายประธาน

ภาพที่ 4.39 แผนที่แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินพื้นที่ C

ที่มา: ข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์พื้นที่เขตบางรักจากการแปลข้อมูลราสเตอร์ภาพถ่ายดาวเทียมของสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศให้เป็นข้อมูลเวกเตอร์ (2547)

2.3.1 พื้นที่โล่งทางเข้าอาคาร มีลักษณะเป็นพื้นที่โล่งดาดแข็งต่อเนื่องกับพื้นที่โล่งเขตทางมีลักษณะทางกายภาพเป็นพื้นที่เว้นว่างหน้าอาคารประเภทตึกแถว อาคารพาณิชย์พักอาศัยการใช้ประโยชน์ส่วนใหญ่ใช้เพื่อเป็นทางเดินเท้าและทางเชื่อมต่อเข้าสู่อาคาร

2.3.2 พื้นที่โล่งสีเขียวกึ่งสาธารณะ (ภาพที่ 4.40) เป็นพื้นที่โล่งที่บริเวณวัด โรงเรียน ส่วนใหญ่มีลักษณะผสมผสานระหว่างพื้นที่โล่งสีเขียวและพื้นที่โล่งดาดแข็งการใช้ประโยชน์ส่วนใหญ่เพื่อการจอดรถและทำกิจกรรมเฉพาะบุคคลที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่เท่านั้น เช่นพื้นที่โล่งบริเวณวัด หัวลำโพงที่มีการใช้ประโยชน์สำหรับเป็นที่จอดรถ เป็นต้น

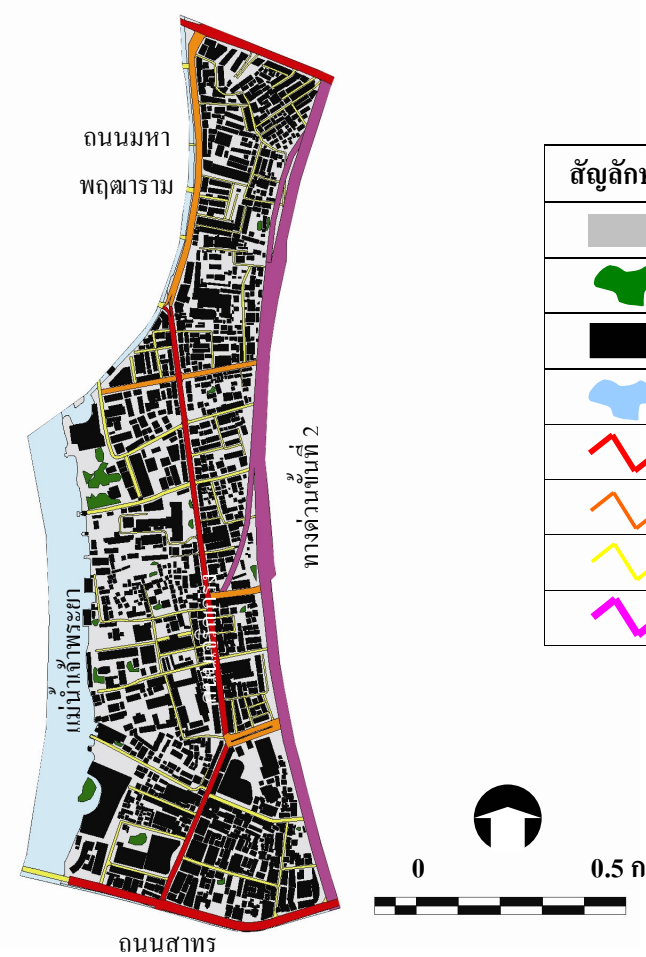
2.3.3 พื้นที่โล่งลานจอดรถ (ภาพที่ 4.40) เป็นพื้นที่บริเวณภายในของย่านมีลักษณะเป็นพื้นที่โล่งดาดแข็งลานคอนกรีตสร้างโดยภาคเอกชนการใช้ประโยชน์สร้างขึ้นสำหรับเป็นที่ใช้เช่าเป็นที่จอดรถ

2.2.4 พื้นที่โล่งจุดเปลี่ยนรูปแบบการสัญจร เป็นพื้นที่โล่งดาดแข็งบริเวณหน้าวัดหัวลำโพงมีลักษณะเป็นลานคอนกรีตขนาดใหญ่ริมถนนพระรามที่ 4 การใช้ประโยชน์พื้นที่โล่งเพื่อเป็นจุดเปลี่ยนรูปแบบการสัญจรระหว่างรถประจำทางกับเส้นทางรถไฟฟ้า รฟม.

ภาพที่ 4.40 สภาพพื้นที่โล่งจอดรถให้เช่าภายในพื้นที่ C
ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามพื้นที่เขตบางรัก (2548)

2.4 พื้นที่ D ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของย่านบริเวณพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาติดกับถนนเจริญกรุง ทางด่วนขั้นที่ 2 ถนนสาทรและถนนนราธิวาสราชนครินทร์ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานระหว่างพื้นที่พักอาศัยกับพื้นที่พาณิชยกรรม สถานที่ราชการ โรงเรียน ห้างสรรพสินค้า สถานทูต โรงแรม ศาสนสถาน โรงพยาบาล เช่นเดียวกันกับพื้นที่ทางทิศใต้ของย่านโดยเฉพาะพื้นที่

ริมแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งเป็นที่ตั้งของโรงแรมขนาดใหญ่ เช่น โรงแรมแชงกาลีร่า โรงแรมโรยัลออคิด เชอราตัล โรงแรมโอเรียนเต็ล เป็นต้น (ภาพที่ 4.41) สามารถแยกประเภทของพื้นที่โล่งได้ดังต่อไปนี้



สัญลักษณ์	ประเภท
	พื้นที่โล่งดาดแข็ง
	พื้นที่โล่งสีเขียว
	พื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคาร
	แหล่งน้ำ
	ถนนสายหลัก
	ถนนสายรอง
	ถนนซอย
	ถนนสายประธาน

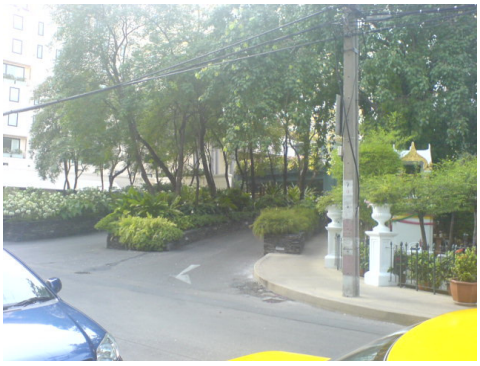
ภาพที่ 4.41 แผนที่แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินพื้นที่ D
ที่มา: ข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์พื้นที่เขตบางรักจากการแปลข้อมูลราสเตอร์ภาพถ่ายดาวเทียมของสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศให้เป็นข้อมูลเวกเตอร์ (2547)

2.4.1 พื้นที่โล่งสีเขียวกึ่งสาธารณะ (ภาพที่ 4.42) จากลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ D ที่มีพื้นที่ติดริมแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นที่ตั้งของโรงแรมขนาดใหญ่ทำให้มีพื้นที่โล่งสีเขียวและสวนหย่อมตกแต่งอย่างสวยงามบริเวณโดยรอบพื้นที่อาคารทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดีให้กับพื้นที่ย่าน

2.4.2 พื้นที่โล่งทางเข้าอาคาร (ภาพที่ 4.43) การเข้ามาของนักท่องเที่ยวในพื้นที่เนื่องจากเป็นสถานที่ตั้งของโรงแรมขนาดใหญ่จำนวนมากก่อให้เกิดปัญหาความแออัดในการใช้ประโยชน์

ของพื้นที่โล่งโดยเฉพาะพื้นที่โล่งทางเข้าอาคารที่เชื่อมต่อกับพื้นที่โล่งเขตที่มีการใช้ประโยชน์เพื่อเป็นทางเดินเท้าในบริเวณถนนเจริญกรุงรวมถึงถนนซอยที่มีขนาดเล็กโดยพื้นที่บางส่วนถูกใช้เป็นพื้นที่ในการค้าขายสินค้าและใช้สำหรับจอดรถส่งผลก่อให้เกิดปัญหาในการใช้ประโยชน์ในพื้นที่โล่งทางเข้าอาคารและพื้นที่โล่งเขตทาง

2.4.3 พื้นที่โล่งจุดเปลี่ยนรูปแบบการสัญจร (ภาพที่ 4.44) ในพื้นที่ D ซึ่งเป็นพื้นที่ติดริมแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นที่ตั้งของท่าเรือที่สำคัญ เช่น ท่าเรือสะพานตากสิน ท่าเรือสี่พระยา และท่าเรือโอเรียนเต็ล เป็นต้น ซึ่งเป็นพื้นที่โล่งจุดเปลี่ยนรูปแบบการสัญจรระหว่างรถประจำทางกับเรือโดยสารที่มีลักษณะทางกายภาพเป็นพื้นที่โล่งคับแคบและเสื่อมโทรมไม่สามารถรองรับการใช้งานจากผู้ใช้จำนวนมากที่เข้ามาใช้พื้นที่โล่งในจุดเปลี่ยนรูปแบบการสัญจร



ภาพที่ 4.42 สภาพพื้นที่โล่งสีเขียวหน้าโรงแรมโอเรียนเต็ล
ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามพื้นที่เขตบางรัก (2548)

ภาพที่ 4.43 สภาพพื้นที่โล่งทางเดินถนนซอยและพื้นที่โล่งดาดแข็งสำหรับจอดรถถนนเจริญกรุง
ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามพื้นที่เขตบางรัก (2548)

ภาพที่ 4.44 สภาพพื้นที่โล่งจุดเปลี่ยนรูปแบบการสัญจรบริเวณท่าเรือสี่พระยา ปี พ.ศ. 2548
ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามพื้นที่เขตบางรัก (2548)

การวิเคราะห์ลักษณะทางกายภาพและการใช้ประโยชน์ของพื้นที่โล่งในพื้นที่เขตบางรักแบ่งตามลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินและรูปแบบสิ่งปลูกสร้างอาคาร โดยใช้ระบบโครงข่ายถนนสายประธาน ถนนสายหลักและถนนสายรองแบ่งพื้นที่เป็น 4 ส่วนแสดงให้เห็นถึงลักษณะทางกายภาพและการใช้ประโยชน์ของพื้นที่โล่งทั้งที่มีรูปแบบเดียวกันและรูปแบบที่แตกต่างกัน(ตารางที่ 4.6)

ตารางที่ 4.6 สรุปการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง

ประเภทพื้นที่โล่ง	พื้นที่โล่งสีเขียว				พื้นที่โล่งดาดแข็ง					
พื้นที่	พื้นที่โล่งสีเขียวสาธารณะ	พื้นที่โล่งสีเขียวกึ่งสาธารณะ	พื้นที่โล่งสีเขียวปิดล้อม	พื้นที่โล่งเขตทาง	พื้นที่โล่งทางเข้าอาคาร	พื้นที่โล่งลานจอดรถ	พื้นที่โล่งรอการพัฒนา	พื้นที่โล่งเพื่อการค้าและบริการ	พื้นที่โล่งจุดเปลี่ยนรูปแบบการสัญจร
A		⊙	⊙	⊙		⊙	⊙		⊙
B		⊙	⊙	⊙	⊙			⊙	⊙
C		⊙		⊙	⊙	⊙			⊙
D		⊙		⊙	⊙				⊙

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามพื้นที่เขตบางรัก (2548)