

แนวทางการเพิ่มพื้นที่สีเขียว และพัฒนาโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชาภูมิสถาปัตยกรรม ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
ปีการศึกษา 2563  
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

GUIDELINES FOR INCREASING GREEN AREA AND DEVELOPING GREENWAY NETWORK IN  
VADHANA DISTRICT, BANGKOK



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

Department of Landscape Architecture

FACULTY OF ARCHITECTURE

Chulalongkorn University

Academic Year 2020

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์	แนวทางการเพิ่มพื้นที่สีเขียว และพัฒนาโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตพัฒนา กรุงเทพมหานคร
โดย	น.ส.พรพิชชา นันตา
สาขาวิชา	ภูมิสถาปัตยกรรม
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก	ศาสตราจารย์จามรี จุลกะรัตน์
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม	รองศาสตราจารย์ภาวดี อังศุสิงห์

---

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

.....	คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ (รองศาสตราจารย์ ดร.ปิ่นรัชฎ์ กาญจนะจิติ)
คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์	ประธานกรรมการ (ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ฉมาวงค์ สุริยจันทร์)
.....	อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก (ศาสตราจารย์จามรี จุลกะรัตน์)
.....	อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม (รองศาสตราจารย์ภาวดี อังศุสิงห์)
.....	กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย (รองศาสตราจารย์นิลุบล คล่องเวสสะ)

พรพิชชา นันดา : แนวทางการเพิ่มพื้นที่สีเขียว และพัฒนาโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตพัฒนา กรุงเทพมหานคร. ( GUIDELINES FOR INCREASING GREEN AREA AND DEVELOPING GREENWAY NETWORK IN VADHANA DISTRICT, BANGKOK) อ.ที่ปรึกษาหลัก : ศ.จามรี จุฬกะรัตน์, อ.ที่ปรึกษาร่วม : รศ.ภาวดี อังคสุสิงห์

กรุงเทพมหานครมีการพัฒนาเมืองอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้เกิดปัญหาเรื่องสิ่งแวดล้อมหลายประการจากการขยายตัวของเมือง ทำให้พื้นที่สีเขียวในเมืองลดลง ซึ่งส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศของเมือง และสุขภาพของประชากรที่อยู่อาศัยในกรุงเทพมหานคร จากปัญหาทำให้ทางกรุงเทพมหานครได้มีการจัดทำแผนพัฒนากรุงเทพมหานครระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2556 – 2575) ขึ้นมา โดยมีเป้าหมายที่จะเพิ่มพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะไม่น้อยกว่า 9 ตารางเมตรต่อคน และพื้นที่สีเขียวมีการกระจายครอบคลุมไปทั่วพื้นที่ จากข้อมูลสถิติ 2559 กรุงเทพมหานคร พบว่ามีพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะ 6.15 ตารางเมตรต่อคน โดยเขตที่มีอัตราส่วนพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะน้อยที่สุดคือเขตวัฒนามี 1.51 ตารางเมตรต่อคน จึงนำมาสู่งานวิจัยเพื่อหาแนวทางการเพิ่มพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะและเสนอการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่สีเขียวที่มีอยู่เดิม พื้นที่สีเขียวที่เพิ่มมาใหม่ และศูนย์รวมกิจกรรมให้เกิดเป็นโครงข่ายเส้นทางสีเขียว และเสนอแนวทางการพัฒนาเส้นทางสีเขียวในเขตพัฒนา

กระบวนการศึกษาเริ่มจากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี กฎหมาย และนโยบายเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่สีเขียวและโครงข่ายเส้นทางสีเขียว รวมถึงข้อมูลพื้นที่เขตพัฒนา เพื่อกำหนดกรอบแนวคิดในการหาพื้นที่สีเขียว การคัดเลือกพื้นที่และเส้นทางที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยง และปัจจัยที่ใช้เป็นเกณฑ์ในการประเมินศักยภาพพื้นที่และเส้นทาง จากการสำรวจของผู้วิจัยด้วยเกณฑ์พิจารณาของผู้วิจัย 3 ข้อ ได้แก่ กรรมสิทธิ์ที่ดิน ระดับการใช้ประโยชน์ และขนาดพื้นที่สีเขียวหรือที่ว่าง พบพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะทั้งหมด 63 แห่ง เมื่อนำมารวมกับพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะของเขตวัฒนาปี 2562 จากการสำรวจของกรุงเทพมหานคร ที่มีจำนวน 149 แห่ง คิดเป็นอัตราส่วน 1.69 ตารางเมตรต่อคน เขตวัฒนาจะมีพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะทั้งหมด 212 แห่ง คิดเป็นอัตราส่วน 3.16 ตารางเมตรต่อคน โดยปัจจัยที่ใช้พิจารณาศักยภาพพื้นที่มีทั้งหมด 6 ปัจจัย และปัจจัยที่ใช้พิจารณาศักยภาพเส้นทางมีทั้งหมด 6 ปัจจัย ผลการวิจัยพบว่าพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงในเขตวัฒนาจำนวนทั้งหมด 170 แห่ง และมีเส้นทางสีเขียวในเขตวัฒนาจำนวนทั้งหมด 81 เส้น เป็นเส้นทางหลัก 12 เส้น และเส้นทางรอง 69 เส้น ในงานวิจัยนี้ผู้ศึกษาได้คัดเลือกเส้นทางสีเขียวมาเสนอตัวอย่างการพัฒนาทั้งหมด 5 เส้นทาง ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีรูปแบบแตกต่างกันเพื่อใช้เป็นต้นแบบให้กับเส้นทางสีเขียวอื่น ๆ ที่มีรูปแบบเดียวกันหรือคล้ายคลึงกัน ดังนี้ แนวทางการพัฒนาเส้นทางสีเขียวมี 3 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางริมคลองพระโขนง เส้นทางริมถนนสุขุมวิท 39 และเส้นทางริมทางรถไฟเลียบบางพิเศษเฉลิมมหานคร แนวทางการปรับปรุงเส้นทางสีเขียวมี 2 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางริมถนนและทางเดินลอยฟ้าบริเวณถนนสุขุมวิท และเส้นทางริมถนนและริมน้ำซอยทองหล่อ 9

สาขาวิชา ภูมิสถาปัตยกรรม  
ปีการศึกษา 2563

ลายมือชื่อนิสิต .....  
ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก .....  
ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาร่วม .....

# # 6173329325 : MAJOR LANDSCAPE ARCHITECTURE

KEYWORD: Green area, Greenway, Greenway Network, Vadhana district

Pronpitcha Nanta : GUIDELINES FOR INCREASING GREEN AREA AND DEVELOPING GREENWAY NETWORK IN VADHANA DISTRICT, BANGKOK. Advisor: Prof. CHAMREE CHULKARAT Co-advisor: Assoc. Prof. PAVADEE ANSUSINHA

As Bangkok is a fast-growing city, it faces several environmental issues from the city expansion and declining of the green area affecting the city's ecosystem and health of the citizens. From the issues, the Bangkok Metropolitan Administration has created a 20-year Bangkok development plan (2013-2032) with a goal to increase the green area in the form of parks with an area of no less than 9 square meters per person covering the whole region. The 2016 Bangkok statistic data indicates that the green area in the form of parks has an area of 6.15 square meters per person with Vadhana District having the lowest ratio of just 1.51 square meters per person. The statistic data led the research to find a way to increase the green area in the form of parks that link with the existing green areas and act as the hub of the green network, and come up with a guideline for the greenways in Vadhana District.

The study process begins by studying the concept, theory, law, policy concerning the green area development and network, and data of Vadhana District to determine the scope of finding and selecting the potential green areas and network with the linkability, and the criteria factors determining the potential areas and routes. From the researcher survey, 3 criteria were considered: land ownership, utilization level and size of green area. The research found 63 green areas in the form of parks. When combined with 149 green areas in the form of parks in Vadhana District according to Bangkok's 2019 survey, the ratio is 1.69 square meters per person, Vadhana District will have 212 green areas in the form of parks at the ratio of 3.16 square meters per person. There were 6 factors taken into consideration in determining the potential areas, 6 factors for the potential routes. The research found 170 potential linkable areas in Vadhana District with 81 routes consisting of 12 primary routes and 69 secondary routes. The researcher chose 5 of the routes with different characteristics to offer development examples for other green routes with similar characteristics. There are 3 green routes to develop that are the route along the Phrakanong Canal, Sukhumvit 39 Road and railway along Chalerm Maha Nakhon Expressway. There are 2 renovated green routes ; Sukhumvit Road Skywalk and Thonglor 9 Road with the canal.

Field of Study: Landscape Architecture

Student's Signature .....

Academic Year: 2020

Advisor's Signature .....

Co-advisor's Signature .....

## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์นี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วย ความอนุเคราะห์และการช่วยเหลือจากบุคคลหลายท่าน ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

ขอบพระคุณ ศาสตราจารย์จามรี จุฬกะรัตน์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก ที่ให้ข้อเสนอแนะและความคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ จนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงด้วยดี

ขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ภาวดี อังศุสิงห์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม และดร. วิชาสินี สุขสว่าง ที่ให้คำแนะนำและเสนอวิธีการต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

ขอบพระคุณ ผศ. ดร.ณมาวงศ์ สุริยจันทร์ และรองศาสตราจารย์นิลุบล คล่องเวสสะ กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ที่ให้คำแนะนำอันเป็นประโยชน์ต่อการแก้ไขเพื่อความสมบูรณ์ของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ มากยิ่งขึ้น

ขอบพระคุณอาจารย์ทุกท่านในภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ที่ให้วิชาความรู้ตลอดหลักสูตรการเรียนการสอน

ขอขอบพระคุณผู้อำนวยการเขตวัฒนา เจ้าหน้าที่และหน่วยงานต่าง ๆ ที่กรุณาให้ข้อมูลและข้อคิดเห็นอันเป็นประโยชน์ต่อการทำวิทยานิพนธ์

สุดท้ายนี้ขอขอบพระคุณบิดา มารดา ครอบครัว และเพื่อนสนิท ที่ให้กำลังใจในการศึกษาตลอดมา และมีส่วนทำให้ประสบผลสำเร็จในการศึกษาตามที่มุ่งหวัง

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ค
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ง
กิตติกรรมประกาศ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ณ
สารบัญภาพ.....	ญ
สารบัญแผนที่.....	ด
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 คำถามในการวิจัย.....	2
1.3 วัตถุประสงค์การวิจัย.....	3
1.4 ขอบเขตของการวิจัย.....	3
1.5 วิธีดำเนินการวิจัย.....	4
1.6 ระยะเวลาและแผนการดำเนินงาน.....	7
1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	8
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	9
2.1 ความรู้เกี่ยวกับพื้นที่สีเขียว.....	9
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการได้มาซึ่งพื้นที่สีเขียว.....	16
2.3 ความรู้เกี่ยวกับศูนย์รวมกิจกรรม.....	19
2.4 แนวคิดเส้นทางสีเขียวและโครงข่ายเส้นทางสีเขียว.....	21
2.5 หลักการออกแบบและวางผังทางเดินเท้าและทางจักรยาน.....	33

2.6	กรณีศึกษางานวิจัยที่ใกล้เคียง.....	37
2.7	สรุปจากการทบทวนวรรณกรรม.....	39
บทที่ 3	สภาพทั่วไปของเขตวัฒนา.....	51
3.1	ลักษณะทั่วไปของพื้นที่.....	51
3.2	ลักษณะทางกายภาพ.....	52
3.3	ลักษณะทางเศรษฐกิจ.....	58
3.4	ลักษณะทางประชากรและสังคม.....	59
3.5	การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร.....	61
3.6	ราคาประเมินที่ดินเขตวัฒนา.....	64
3.7	พื้นที่สีเขียวเขตวัฒนา.....	65
3.8	โครงการในอนาคต.....	66
3.9	สรุปสภาพพื้นที่ศึกษา.....	72
บทที่ 4	ระเบียบวิธีการวิจัย.....	74
4.1	กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	74
4.2	วิธีดำเนินการวิจัย.....	75
4.2.1	ขั้นการเก็บข้อมูล.....	75
4.2.2	ขั้นการวิเคราะห์และประเมินผล.....	81
4.2.3	ขั้นตอนการสรุปผล.....	85
บทที่ 5	ข้อมูลและผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	86
5.1	การทำพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะในเขตวัฒนา.....	86
5.2	การคัดเลือกพื้นที่และเส้นทางที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงเพื่อเก็บข้อมูล.....	89
5.3	การประเมินศักยภาพพื้นที่และเส้นทางเพื่อวิเคราะห์การวางผังโครงข่ายเส้นทางสีเขียว.....	113
บทที่ 6	การเสนอแนวทางการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางสีเขียว.....	138
6.1	แนวคิดการพัฒนาโครงข่ายและการออกแบบเส้นทางสีเขียว.....	138



6.2 การเสนอแนวทางการเชื่อมต่อและวางผังโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตพัฒนา .....	139
6.3 การเสนอรูปแบบ และแนวทางการพัฒนาเส้นทางสีเขียวในเขตพัฒนา .....	149
6.4 การนำเสนอผลงานวิจัย และสัมภาษณ์ผู้อำนวยการเขตพัฒนา.....	173
บทที่ 7 สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ .....	175
บรรณานุกรม.....	185
ภาคผนวก.....	188
ประวัติผู้เขียน.....	262



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
**CHULALONGKORN UNIVERSITY**

## สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 2.1	สรุปพื้นที่ที่เป็นพื้นที่สีเขียวและพื้นที่ที่สามารถพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียวในเขตพัฒนา .....	40
ตารางที่ 2.2	สรุปพื้นที่หรือเส้นทางที่สามารถพัฒนาเป็นเส้นทางสีเขียวในเขตพัฒนา .....	41
ตารางที่ 2.3	สรุปประเภทเส้นทางสีเขียวตามลักษณะทางกายภาพในเขตพัฒนา .....	42
ตารางที่ 2.4	สรุปปัจจัยที่ใช้พิจารณาพื้นที่สีเขียวในเขตพัฒนา .....	43
ตารางที่ 2.5	สรุปเกณฑ์ระยะรัศมีการเข้าถึงพื้นที่ด้วยขนส่งมวลชนที่เหมาะสม .....	45
ตารางที่ 2.6	สรุปเกณฑ์ขนาดพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะที่เหมาะสมกับเขตพัฒนา .....	45
ตารางที่ 2.7	สรุปปัจจัยที่ใช้พิจารณาเส้นทางสีเขียวในเขตพัฒนา .....	47
ตารางที่ 2.8	สรุปเกณฑ์ขนาดเขตทางหรือคลองที่เหมาะสมกับเขตพัฒนา .....	49
ตารางที่ 2.9	สรุปเกณฑ์ขนาดทางเดินเท้าหรือทางจักรยานที่เหมาะสมกับเขตพัฒนา .....	49
ตารางที่ 5.1	พื้นที่สีเขียวเดิมในเขตพัฒนา .....	89
ตารางที่ 5.2	พื้นที่สีเขียวใหม่ในเขตพัฒนา .....	92
ตารางที่ 5.3	ศูนย์รวมกิจกรรมในเขตพัฒนา .....	94
ตารางที่ 5.4	เส้นทางสีเขียวเดิมในเขตพัฒนา .....	97
ตารางที่ 5.5	เส้นทางสีเขียวใหม่ในเขตพัฒนา .....	99
ตารางที่ 5.6	พื้นที่สีเขียวเดิมในเขตข้างเคียง .....	102
ตารางที่ 5.7	ศูนย์รวมกิจกรรมในเขตข้างเคียง .....	106
ตารางที่ 5.8	เส้นทางสีเขียวเดิมในเขตข้างเคียง .....	109
ตารางที่ 5.9	การแบ่งระดับการประเมินศักยภาพพื้นที่และเส้นทางในเขตพัฒนา .....	113
ตารางที่ 5.10	สรุปผลประเมินพื้นที่สีเขียวเดิมในเขตพัฒนา .....	117
ตารางที่ 5.11	สรุปผลประเมินพื้นที่สีเขียวใหม่ในเขตพัฒนา .....	118
ตารางที่ 5.12	สรุปผลประเมินศูนย์รวมกิจกรรมในเขตพัฒนา .....	119
ตารางที่ 5.13	สรุปผลประเมินเส้นทางสีเขียวริมถนนเชิงสังคมและเศรษฐกิจในเขตพัฒนา .....	126

ตารางที่ 5.14	สรุปผลประเมินเส้นทางสีเขียวริมน้ำเชิงสังคมและเศรษฐกิจในเขตวัฒนา.....	128
ตารางที่ 5.15	สรุปผลประเมินเส้นทางสีเขียวทางลอยฟ้าเชิงสังคมและเศรษฐกิจในเขตวัฒนา.....	129
ตารางที่ 5.16	สรุปผลประเมินเส้นทางสีเขียวริมทางรถไฟเชิงสังคมและเศรษฐกิจในเขตวัฒนา .....	129
ตารางที่ 5.17	สรุปผลประเมินเส้นทางสีเขียวริมถนนเชิงนิเวศในเขตวัฒนา .....	132
ตารางที่ 5.18	สรุปผลประเมินเส้นทางสีเขียวริมน้ำเชิงนิเวศในเขตวัฒนา .....	134
ตารางที่ 5.19	สรุปผลประเมินเส้นทางสีเขียวทางลอยฟ้าเชิงนิเวศในเขตวัฒนา .....	135
ตารางที่ 5.20	สรุปผลประเมินเส้นทางสีเขียวริมทางรถไฟเชิงนิเวศในเขตวัฒนา.....	135
ตารางที่ 6.1	สรุปแนวทางการพัฒนาเส้นทางสีเขียวเชิงสังคมและเศรษฐกิจ .....	149
ตารางที่ 6.2	สรุปแนวทางการพัฒนาเส้นทางสีเขียวเชิงนิเวศ .....	151
ตารางที่ 6.3	พื้นที่สีเขียวและศูนย์รวมกิจกรรมที่มีการเชื่อมต่อตัวอย่างเส้นทางสีเขียว 1.....	156
ตารางที่ 6.4	พื้นที่สีเขียวและศูนย์รวมกิจกรรมที่มีการเชื่อมต่อตัวอย่างเส้นทางสีเขียว 2.....	160
ตารางที่ 6.5	พื้นที่สีเขียวและศูนย์รวมกิจกรรมที่มีการเชื่อมต่อตัวอย่างเส้นทางสีเขียว 3.....	163
ตารางที่ 6.6	พื้นที่สีเขียวและศูนย์รวมกิจกรรมที่มีการเชื่อมต่อตัวอย่างเส้นทางสีเขียว 4.....	166
ตารางที่ 6.7	พื้นที่สีเขียวและศูนย์รวมกิจกรรมที่มีการเชื่อมต่อตัวอย่างเส้นทางสีเขียว 5.....	170
ตารางที่ 7.1	สรุปแนวทางการพัฒนาของตัวอย่างเส้นทางสีเขียวในเขตวัฒนาทั้ง 5 เส้นทาง.....	181

## สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1.1 ผังขอบเขตพื้นที่วิจัย .....	4
ภาพที่ 1.2 แผนภูมิวิธีดำเนินการวิจัย .....	6
ภาพที่ 1.3 ตารางระยะเวลาและแผนดำเนินงาน .....	7
ภาพที่ 2.1 การพัฒนาพื้นที่แนวถอยร่นอาคารสามย่านมิตรทาวน์เป็นพื้นที่สีเขียว .....	12
ภาพที่ 2.2 โครงการลานกีฬาพัฒนา 2 พัฒนาจากพื้นที่ใต้ทางด่วนอรุณพงษ์ พระราม 6 .....	13
ภาพที่ 2.3 ศูนย์อบรมเกษตรตลาดฟ้า สำนักงานเขตหลักสี่ .....	13
ภาพที่ 2.4 พื้นที่สีเขียวภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย .....	13
ภาพที่ 2.5 พื้นที่สีเขียวภายในวัดปทุมวนารามราชวรวิหาร .....	14
ภาพที่ 2.6 โครงการผังแม่บทโครงข่ายพื้นที่สีเขียวในกรุงเทพมหานคร โครงการนำร่องถนนสาทร..	14
ภาพที่ 2.7 โครงการลานกีฬาพัฒนา 1 พัฒนาจากพื้นที่กร้างบริเวณเคหะชุมชนคลองจั่น .....	14
ภาพที่ 2.8 ประเภทเส้นทางสีเขียว 7 ประเภท .....	23
ภาพที่ 2.9 รูปแบบแผนผังเส้นทางสีเขียว .....	25
ภาพที่ 2.10 ผัง Emerald Necklace ในสหรัฐอเมริกา .....	26
ภาพที่ 2.11 ผัง Green and Blue Plan และผัง Ring Concept .....	26
ภาพที่ 2.12 ผัง Development of Park Connector Network ของสิงคโปร์ .....	27
ภาพที่ 2.13 รูปตัดเส้นทางสีเขียวบริเวณแนวกันชนระบายน้ำและริมถนนในสิงคโปร์ .....	28
ภาพที่ 2.14 ทศนียภาพเส้นทางสีเขียวบริเวณแนวกันชนระบายน้ำและริมถนนในสิงคโปร์ .....	28
ภาพที่ 2.15 โครงการ Promenade Plantée ในฝรั่งเศส .....	29
ภาพที่ 2.16 โครงการ High Line Park ในสหรัฐอเมริกา .....	29
ภาพที่ 2.17 สภาพพื้นที่ก่อนและหลังโครงการ Seoulo 7017 ในเกาหลีใต้ .....	31
ภาพที่ 2.18 ลักษณะสภาพพื้นที่ในปีค.ศ. 1950 (ซ้าย) และปีค.ศ. 1970 (ขวา) .....	33
ภาพที่ 2.19 บรรยากาศคลองชองเกซอนในปัจจุบัน .....	33

ภาพที่ 3.1 บริเวณถนนทองหล่อ (ถนนหลัก).....	54
ภาพที่ 3.2 การคมนาคมทางบก (รถไฟลอยฟ้า รถไฟฟ้าใต้ดิน และรถโดยสารประจำทาง).....	54
ภาพที่ 3.3 การคมนาคมทางน้ำ (เรือโดยสารคลองแสนแสบ).....	55
ภาพที่ 3.4 คลอง คูน้ำ และลำรางสาธารณะในเขตวัฒนา.....	55
ภาพที่ 3.5 บริเวณคลองแสนแสบที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาน้ำกัดเซาะ.....	56
ภาพที่ 3.6 น้ำท่วมขอยสุขุมวิท 39.....	58
ภาพที่ 3.7 แหล่งพาณิชยกรรมตามแนวถนนสุขุมวิท.....	59
ภาพที่ 3.8 กลุ่มผู้อยู่อาศัยดั้งเดิม และกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในเขตวัฒนา.....	60
ภาพที่ 3.9 กราฟิกแสดงพื้นที่ที่มีชาวต่างชาติอาศัยอยู่มาก.....	60
ภาพที่ 3.10 การใช้ประโยชน์พื้นที่บริเวณถนนหลัก (ถนนเอกมัย) และถนนซอย.....	62
ภาพที่ 3.11 กราฟิกแสดงราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดินในกรุงเทพมหานคร.....	64
ภาพที่ 3.12 สวนหย่อมขนาดเล็ก (สวนหย่อมวัฒนา) และสวนหมู่บ้าน (สวนน้ำันทศักดิ์เรืองเดช).....	65
ภาพที่ 3.13 บริเวณสวนสาธารณะที่ยังไม่มีการใช้ประโยชน์ (สวนป่าเอกมัย).....	66
ภาพที่ 3.14 สวนถนนบริเวณซอยสุขุมวิท 19 (ซ้าย) และสุขุมวิท 3 (ขวา).....	66
ภาพที่ 3.15 ผังพื้นที่นำร่อง 11 แห่ง โครงการกรีน บางกอก 2030.....	67
ภาพที่ 3.16 ผังเส้นทางโครงการนำสายไฟฟ้าลงใต้ดินทั้งหมด.....	67
ภาพที่ 3.17 กลุ่มวี พาร์คส่งสำรวจพื้นที่สวนป่าเอกมัยร่วมกับผู้อำนวยการสำนักงานเขตวัฒนา.....	68
ภาพที่ 3.18 ระหว่างการปรับปรุงและหลังการปรับปรุงลานกีฬาแสงทิพย์.....	69
ภาพที่ 3.19 ผังพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่เมืองย่านทองหล่อ - เอกมัย.....	70
ภาพที่ 3.20 ผังแม่บทโครงการ Bangkok Green Link.....	71
ภาพที่ 4.1 กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	74
ภาพที่ 4.2 สรุประบวนการคัดเลือกและวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อสร้างโครงข่ายเส้นทางสีเขียว.....	77
ภาพที่ 4.3 กระบวนการหาพื้นที่สีเขียวในเขตวัฒนา และคัดเลือกพื้นที่และเส้นทางที่มีศักยภาพ.....	80
ภาพที่ 4.4 กระบวนการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่และเส้นทาง.....	82

ภาพที่ 4.5	กระบวนการวางผังโครงข่ายเส้นทางสีเขียว.....	83
ภาพที่ 4.6	กระบวนการคัดเลือกเส้นทางสีเขียวเพื่อเป็นตัวอย่างการพัฒนา.....	84
ภาพที่ 5.1	สรุปผลการคัดเลือกพื้นที่และเส้นทางที่มีศักยภาพในเขตวัฒนาและเขตข้างเคียง .....	112
ภาพที่ 5.2	สรุปผลการประเมินศักยภาพพื้นที่และเส้นทางในเขตวัฒนา .....	137
ภาพที่ 6.1	สรุปผลการคัดเลือกและวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อสร้างโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตวัฒนา	148
ภาพที่ 6.2	สภาพแวดล้อมบริเวณริมคลองพระโขนง .....	154
ภาพที่ 6.3	ภาพตัดสภาพปัจจุบันบริเวณริมคลองพระโขนง .....	157
ภาพที่ 6.4	ภาพตัดแนวทางการพัฒนาในอนาคตบริเวณริมคลองพระโขนง .....	157
ภาพที่ 6.5	ภาพตัด 1 แนวทางการพัฒนาในอนาคตบริเวณริมคลองพระโขนง.....	158
ภาพที่ 6.6	ภาพตัด 2 แนวทางการพัฒนาในอนาคตบริเวณริมคลองพระโขนง.....	158
ภาพที่ 6.7	สภาพแวดล้อมบริเวณถนนสุขุมวิท 39.....	158
ภาพที่ 6.8	ภาพตัดสภาพปัจจุบันบริเวณถนนสุขุมวิท 39 .....	161
ภาพที่ 6.9	ภาพตัดแนวทางการพัฒนาในอนาคตบริเวณถนนสุขุมวิท 39 รูปแบบที่ 1 .....	161
ภาพที่ 6.10	ภาพตัดแนวทางการพัฒนาในอนาคตบริเวณถนนสุขุมวิท 39 รูปแบบที่ 2 .....	162
ภาพที่ 6.11	สภาพแวดล้อมบริเวณริมทางรถไฟเลียบบางพิเศษ .....	162
ภาพที่ 6.12	ภาพตัดสภาพปัจจุบันบริเวณริมทางรถไฟเลียบบางพิเศษ .....	165
ภาพที่ 6.13	ภาพตัดแนวทางการพัฒนาในอนาคตบริเวณริมทางรถไฟเลียบบางพิเศษ .....	165
ภาพที่ 6.14	สภาพแวดล้อมบริเวณถนนสุขุมวิท .....	166
ภาพที่ 6.15	ภาพตัดสภาพปัจจุบันบริเวณถนนสุขุมวิท.....	168
ภาพที่ 6.16	ภาพตัดแนวทางการปรับปรุงในอนาคตบริเวณถนนสุขุมวิท .....	168
ภาพที่ 6.17	สภาพแวดล้อมบริเวณซอยทองหล่อ 9.....	169
ภาพที่ 6.18	ภาพตัดสภาพปัจจุบันบริเวณซอยทองหล่อ 9 .....	172
ภาพที่ 6.19	ภาพตัดแนวทางการปรับปรุงในอนาคตบริเวณซอยทองหล่อ 9.....	172
ภาพที่ 6.20	การนำเสนอผลงานวิจัย และสัมภาษณ์ผู้อำนวยการเขตวัฒนา.....	173

ภาพที่ 7.1 สรุปลงการเพิ่มพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะในเขตวัฒนา..... 177



## สารบัญแนที่

	หน้า
แนที่ 3.1 พื้นที่เขตวัฒนาและอาณาเขตติดต่อโดยรอบ .....	51
แนที่ 3.2 การแบ่งพื้นที่การปกครองของเขตวัฒนา.....	52
แนที่ 3.3 โครงข่ายคมนาคมและระบบขนส่งมวลชนในเขตวัฒนา.....	53
แนที่ 3.4 คลอง คูน้ำ และลำรางสาธารณะในเขตวัฒนา.....	56
แนที่ 3.5 ข้อมูลพื้นที่น้ำท่วมซ้ำซาก 9 ปี.....	57
แนที่ 3.6 ระดับความสูง – ต่ำในพื้นที่กรุงเทพมหานคร.....	58
แนที่ 3.7 ตำแหน่งชุมชนในเขตวัฒนา .....	59
แนที่ 3.8 ผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตวัฒนา .....	61
แนที่ 3.9 ผังการใช้ประโยชน์อาคารในเขตวัฒนา .....	62
แนที่ 3.10 ตำแหน่งพื้นที่ย่านการค้าและสถานบันเทิงในเขตวัฒนา .....	63
แนที่ 3.11 ตำแหน่งพื้นที่โรงเรียนนานาชาติในเขตวัฒนา.....	63
แนที่ 3.12 ตำแหน่งพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะ ปี พ.ศ. 2562 .....	65
แนที่ 5.1 ผังตำแหน่งพื้นที่สีเขียวรูปแบบสวนสาธารณะในเขตวัฒนาทั้งหมด 212 แห่ง.....	88
แนที่ 5.2 ผังตำแหน่งพื้นที่สีเขียวเดิมในเขตวัฒนา.....	91
แนที่ 5.3 ผังตำแหน่งพื้นที่สีเขียวใหม่ในเขตวัฒนา .....	93
แนที่ 5.4 ผังตำแหน่งศูนย์รวมกิจกรรมในเขตวัฒนา.....	96
แนที่ 5.5 ผังตำแหน่งเส้นทางสีเขียวเดิมในเขตวัฒนา .....	98
แนที่ 5.6 ผังตำแหน่งเส้นทางสีเขียวใหม่ในเขตวัฒนา.....	101
แนที่ 5.7 ผังตำแหน่งพื้นที่สีเขียวเดิมในเขตข้างเคียง.....	105
แนที่ 5.8 ผังตำแหน่งศูนย์รวมกิจกรรมในเขตข้างเคียง .....	108
แนที่ 5.9 ผังตำแหน่งเส้นทางสีเขียวเดิมในเขตข้างเคียง .....	111
แนที่ 5.10 ผังประเมินศักยภาพพื้นที่สีเขียวและศูนย์รวมกิจกรรมในเขตวัฒนา .....	121



แผนที่ 5.11 ประเมินศักยภาพเส้นทางสีเขียวเชิงสังคมและเศรษฐกิจในเขตพัฒนา.....	130
แผนที่ 5.12 ประเมินศักยภาพเส้นทางสีเขียวเชิงนิเวศในเขตพัฒนา.....	136
แผนที่ 6.1 ผังโครงข่ายเส้นทางสีเขียวเชิงสังคมและเศรษฐกิจในเขตพัฒนา.....	141
แผนที่ 6.2 ผังโครงข่ายเส้นทางสีเขียวเชิงนิเวศในเขตพัฒนา.....	143
แผนที่ 6.3 ผังโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตพัฒนา.....	145
แผนที่ 6.4 ผังโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตพัฒนาแบ่งตามประโยชน์เส้นทาง.....	147
แผนที่ 6.5 ผังตำแหน่งเส้นทางสีเขียว 5 เส้นทางที่นำมาเป็นตัวอย่างการพัฒนา.....	154
แผนที่ 6.6 ผังการเชื่อมโยงเส้นทางริมคลองพระโขนงกับพื้นที่และเส้นทาง.....	155
แผนที่ 6.7 ผังการเชื่อมโยงเส้นทางสุขุมวิท 39 กับพื้นที่และเส้นทาง.....	159
แผนที่ 6.8 ผังการเชื่อมโยงเส้นทางริมทางรถไฟกับพื้นที่และเส้นทาง.....	163
แผนที่ 6.9 ผังการเชื่อมโยงเส้นทางสุขุมวิทกับพื้นที่และเส้นทาง.....	167
แผนที่ 6.10 ผังการเชื่อมโยงเส้นทางทองหล่อ 9 กับพื้นที่และเส้นทาง.....	170
แผนที่ 7.1 พื้นที่ที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงในเขตพัฒนา.....	178
แผนที่ 7.2 เส้นทางที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงในเขตพัฒนา.....	178

## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

กรุงเทพมหานครมีการพัฒนาเมืองอย่างรวดเร็ว มีประชากรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องส่งผลให้เกิดปัญหาเรื่องสิ่งแวดล้อมหลายประการจากการขยายตัวของเมืองไปทิศทางต่าง ๆ ทำให้พื้นที่สีเขียวในเมืองลดลง และมีปัญหาเกี่ยวเนื่องกับเรื่องสภาพอากาศ การระบายน้ำ การเดินทาง ซึ่งส่งผลต่อสุขภาพของประชากรที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานคร จากปัญหาที่กล่าวมาทำให้ทางกรุงเทพมหานครได้มีการจัดทำแผนพัฒนากรุงเทพมหานครระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2556 – 2575) ขึ้นมาโดยมีเป้าหมายที่จะเพิ่มให้มีพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะไม่น้อยกว่า 9 ตารางเมตรต่อคน และพื้นที่สีเขียวมีการกระจายครอบคลุมไปทั่วพื้นที่กรุงเทพมหานคร (สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร, 2557) ซึ่งจากข้อมูลสถิติ 2559 กรุงเทพมหานคร ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พบว่าพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะของกรุงเทพมหานครมีจำนวน 7,515 แห่ง ขนาดพื้นที่ 34,998,890 ตารางเมตร จำนวนประชากรของกรุงเทพมหานครไม่รวมประชากรแฝง 5,686,646 คน อัตราส่วนพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะต่อประชากรอยู่ที่ 6.15 ตารางเมตรต่อคน (สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร, 2559) หากนับรวมประชากรแฝงซึ่งคาดว่าจะรวมแล้วจะมีประมาณ 10 ล้านคน อัตราส่วนพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะต่อประชากรอยู่ที่ 3.50 ตารางเมตรต่อคนเท่านั้น ซึ่งถือว่าต่ำกว่าเป้าหมายของกรุงเทพมหานครมาก โดยจากข้อมูลสถิติ 2559 กรุงเทพมหานคร เขตที่มีอัตราส่วนพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะน้อยที่สุดคือเขตวัฒนา มีอัตราส่วนพื้นที่สีเขียวต่อประชากรเพียง 1.51 ตารางเมตรต่อคน

จากปัญหาและแผนพัฒนากรุงเทพมหานครระยะ 20 ปีที่กล่าวมาข้างต้น ทำให้ปัจจุบันมีหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนได้หาแนวทางการแก้ปัญหา โดยการจัดทำแผน นโยบาย และโครงการพัฒนาพื้นที่สีเขียวขึ้นมา ได้แก่ โครงการจัดทำผังแม่บทโครงข่ายพื้นที่สีเขียวในกรุงเทพมหานครของสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร ร่วมกับศูนย์วิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยที่ต้องการสร้างจุดเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมควบคุมมิติสิ่งแวดล้อม - นิเวศวิทยา สร้างเส้นทางจักรยาน ทางเดินเท้า สร้างกรุงเทพมหานครเป็นเมืองเดินได้ (ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2559) นอกจากนี้มีโครงการที่สอดคล้องกับโครงการผังแม่บทโครงข่ายพื้นที่สีเขียวในกรุงเทพมหานครคือโครงการ Bangkok Green Link โดยบริษัทธมา เป็นโครงการสร้างโครงข่ายทางเชื่อมสีเขียวกลางกรุงเทพมหานคร เพื่อเชื่อมชีวิตผู้คน และคตินธรรมชาติให้แก่เมือง (บริษัท ธมา จำกัด, 2562) โครงการ Green Bangkok 2030 ของสำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานครและภาคีเครือข่ายเอกชน และ

โครงการ We Park ของสมาคมภูมิสถาปนิกแห่งประเทศไทยร่วมกับกรุงเทพมหานครและภาคีเครือข่าย ซึ่งจากปัญหา นโยบาย แผนพัฒนา และโครงการของภาครัฐและเอกชนที่กล่าวมา จึงนำมาสู่การทำวิจัยเรื่องแนวทางการเพิ่มพื้นที่สีเขียวและพัฒนาโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร เพื่อหาแนวทางในการเพิ่มพื้นที่สีเขียวและสร้างการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่สีเขียวที่มีอยู่เดิมรวมถึงพื้นที่ที่เพิ่มมาใหม่ให้เกิดเป็นโครงข่าย เพื่อฟื้นฟูปรับปรุงความสมดุลของระบบนิเวศลดปัญหาสภาพแวดล้อมแออัด มลภาวะ และอากาศเป็นพิษ สร้างสุนทรียภาพความร่มรื่นให้แก่เมืองพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชากรในพื้นที่ให้ดียิ่งขึ้น และเป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับเมือง

งานวิจัยนี้ได้เลือกศึกษาพื้นที่เขตวัฒนา เนื่องจากเป็นเขตที่มีอัตราส่วนพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะต่อประชากรน้อยที่สุดในกรุงเทพมหานคร จากการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทำให้พื้นที่เขตวัฒนามีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว พื้นที่โล่งว่างและพื้นที่สีเขียวถูกแทนที่ด้วยอาคารที่อยู่อาศัยและอาคารขนาดใหญ่ ซึ่งการเพิ่มพื้นที่สีเขียวขนาดใหญ่ในเขตวัฒนาเป็นไปได้ยากเพราะปัญหาราคาที่ดินสูง และส่วนใหญ่เป็นที่ดินของเอกชนที่พัฒนาเป็นอาคารสำนักงาน ที่อยู่อาศัยห้างสรรพสินค้า ดังนั้นแนวทางการเพิ่มและพัฒนาพื้นที่สีเขียวนอกจากมองในเชิงปริมาณแล้วยังต้องมองในเชิงคุณภาพด้วย ซึ่งปัจจุบันองค์การอนามัยโลกได้มีเกณฑ์กำหนดว่าพื้นที่สีเขียวที่เหมาะสมควรเดินถึงได้ในระยะ 400 เมตร ทำให้แนวทางการเพิ่มและพัฒนาพื้นที่สีเขียวในปัจจุบันเน้นไปที่การกระจายพื้นที่สีเขียว และเชื่อมโยงพื้นที่สีเขียวให้เกิดเป็นโครงข่าย นอกจากนี้เขตวัฒนายังถือเป็นเขตเศรษฐกิจเมือง เป็นแหล่งพาณิชยกรรมขนาดใหญ่ตั้งอยู่ตามแนวถนนสายหลักและสายรอง เป็นแหล่งท่องเที่ยวของกรุงเทพมหานคร ขณะเดียวกันพื้นที่ส่วนใหญ่ของเขตวัฒนาเป็นพื้นที่พักอาศัยที่มีการอยู่ร่วมกันของชุมชนดั้งเดิมในพื้นที่กับผู้ย้ายถิ่นฐานเข้ามาใหม่ตามแนวความเจริญของถนนสายหลักทำให้พื้นที่นี้มีความหลากหลายทางสังคม จากปัญหาและศักยภาพของเขตวัฒนาที่กล่าวมาข้างต้นผู้วิจัยได้เล็งเห็นว่าการเพิ่มพื้นที่สีเขียวและพัฒนาโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในพื้นที่นี้สามารถเป็นประโยชน์กับพื้นที่ทั้งในด้านสังคม เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และระบบนิเวศ

## 1.2 คำถามในการวิจัย

- 1.2.1 ปัจจัยใดใช้เป็นเกณฑ์ในการคัดเลือก และประเมินศักยภาพพื้นที่และเส้นทางสีเขียวในเขตวัฒนา
- 1.2.2 พื้นที่ใดมีศักยภาพเป็นพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะ เพื่อเพิ่มจำนวนพื้นที่สีเขียวให้เขตวัฒนา
- 1.2.3 พื้นที่และเส้นทางใดในเขตวัฒนา ที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงให้เกิดโครงข่ายเส้นทางสีเขียวที่มีความเหมาะสมกับเขตวัฒนา
- 1.2.4 รูปแบบ และแนวทางการพัฒนาเส้นทางสีเขียวสำหรับเชื่อมโยงพื้นที่สีเขียวและศูนย์รวมกิจกรรมในเขตวัฒนามีอะไรบ้าง

### 1.3 วัตถุประสงค์การวิจัย

1.3.1 เพื่อศึกษานโยบาย แผนพัฒนา และโครงการพัฒนาพื้นที่สีเขียวในกรุงเทพมหานครของหน่วยงานภาครัฐและเอกชน

1.3.2 เพื่อเสนอแนะแนวทางการเพิ่มพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะ แนวทางการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตวัฒนาให้ส่งเสริมและเหมาะสมกับบริบทที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

### 1.4 ขอบเขตของการวิจัย

#### 1.4.1 ขอบเขตทางด้านเนื้อหา

1.4.1.1 ศึกษา นโยบาย แผนพัฒนา และโครงการพัฒนาพื้นที่สีเขียวในกรุงเทพมหานครของหน่วยงานภาครัฐและเอกชน

1.4.1.2 ศึกษาความรู้เกี่ยวกับพื้นที่สีเขียว แนวคิดเกี่ยวกับการได้มาซึ่งพื้นที่สีเขียว ความรู้เกี่ยวกับศูนย์รวมกิจกรรม แนวคิดเส้นทางสีเขียวและโครงข่ายเส้นทางสีเขียว หลักการออกแบบและวางผังทางเดินเท้าและทางจักรยาน และกรณีศึกษางานวิจัยที่ใกล้เคียง

1.4.1.3 ศึกษาการเชื่อมพื้นที่สีเขียว และการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางสีเขียวของต่างประเทศ ได้แก่ บอสตัน และนิวยอร์ก : สหรัฐอเมริกา, โซล : สาธารณรัฐเกาหลี, ปารีส : สาธารณรัฐฝรั่งเศส และ Park Connector : สาธารณรัฐสิงคโปร์

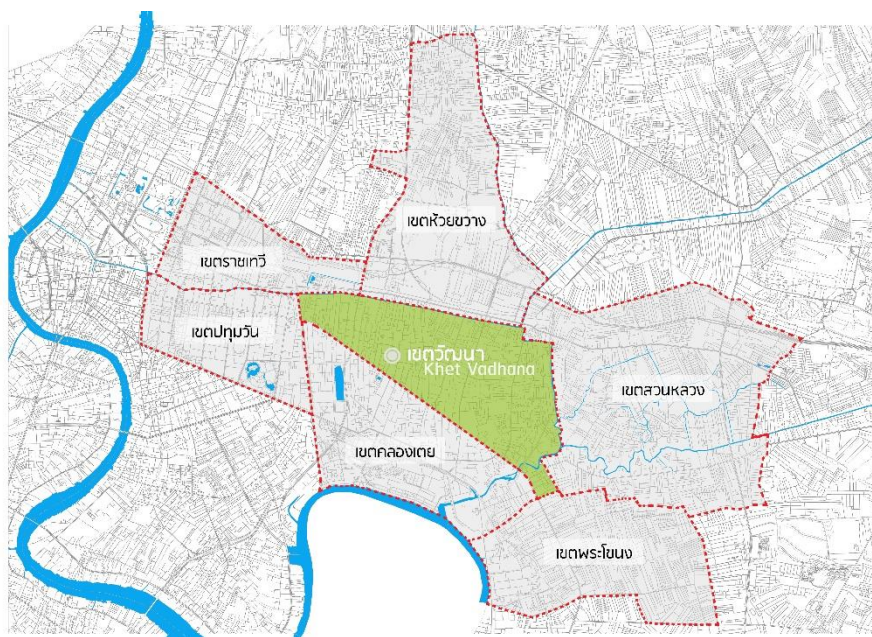
1.4.1.4 ศึกษาข้อมูลด้านกายภาพ และสภาพปัจจุบันของเขตวัฒนาและบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อโดยรอบ เพื่อค้นหาพื้นที่และเส้นทางที่มีศักยภาพสำหรับเชื่อมโยงพื้นที่สีเขียวในเขตวัฒนา

1.4.1.5 เสนอเส้นทางที่เชื่อมต่อกัน เพื่อให้เกิดโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตวัฒนา

1.4.1.6 เสนอตัวอย่างแนวทางการพัฒนาเส้นทางสีเขียวที่เหมาะสมกับเขตวัฒนา

#### 1.4.2 ขอบเขตทางด้านพื้นที่

พื้นที่ศึกษาคือเขตวัฒนามีพื้นที่ทั้งหมด 12.565 ตร.กม. หรือประมาณ 7,853 ไร่ โดยศึกษาความต่อเนื่องเขตข้างเคียง ได้แก่ เขตคลองเตย เขตห้วยขวาง เขตสวนหลวง เขตราชเทวี เขตปทุมวัน และเขตพระโขนง



ภาพที่ 1.1 ผังขอบเขตพื้นที่วิจัย

## 1.5 วิธีดำเนินการวิจัย

### แบ่งวิธีการดำเนินการวิจัยเป็น 3 ขั้นตอน

#### 1.5.1 ขั้นตอนการเก็บข้อมูล

##### 1.5.1.1 ข้อมูลขั้นทุติยภูมิ

- 1) ศึกษาแผน นโยบาย และโครงการพัฒนาที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน
- 2) ศึกษาหลักการ แนวคิด และทฤษฎีพื้นฐานที่เกี่ยวข้องในการวิจัย เช่น แนวคิดพื้นที่สีเขียวและการได้มาซึ่งพื้นที่สีเขียว แนวคิดเส้นทางสีเขียวและโครงข่ายเส้นทางสีเขียว รวมทั้งกรณีตัวอย่างของต่างประเทศ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการหาพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะเพิ่มให้เขตวัฒนา คัดเลือกพื้นที่และเส้นทางที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยง และกำหนดปัจจัยในการสร้างเกณฑ์การวิเคราะห์
- 3) ศึกษาข้อมูลทางสถิติที่เกี่ยวกับพื้นที่สีเขียวของกรุงเทพมหานคร เพื่อเป็นเกณฑ์การเลือกพื้นที่ในการทำวิจัย
- 4) ศึกษาสภาพทั่วไป เศรษฐกิจ สังคม และประชากร รวมถึงนโยบายและยุทธศาสตร์ในการพัฒนาพื้นที่ของเขตวัฒนา เพื่อประเมินศักยภาพและปัญหาของพื้นที่

##### 1.5.1.2 ข้อมูลขั้นปฐมภูมิ

- 1) กำหนดกรอบแนวความคิด และเกณฑ์การประเมินเพื่อนำไปเป็นแนวทางในการเก็บข้อมูลของเขตวัฒนาและบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อโดยรอบ อีกทั้งเพื่อนำไปสู่การสร้างแผนบันทึกการสำรวจ

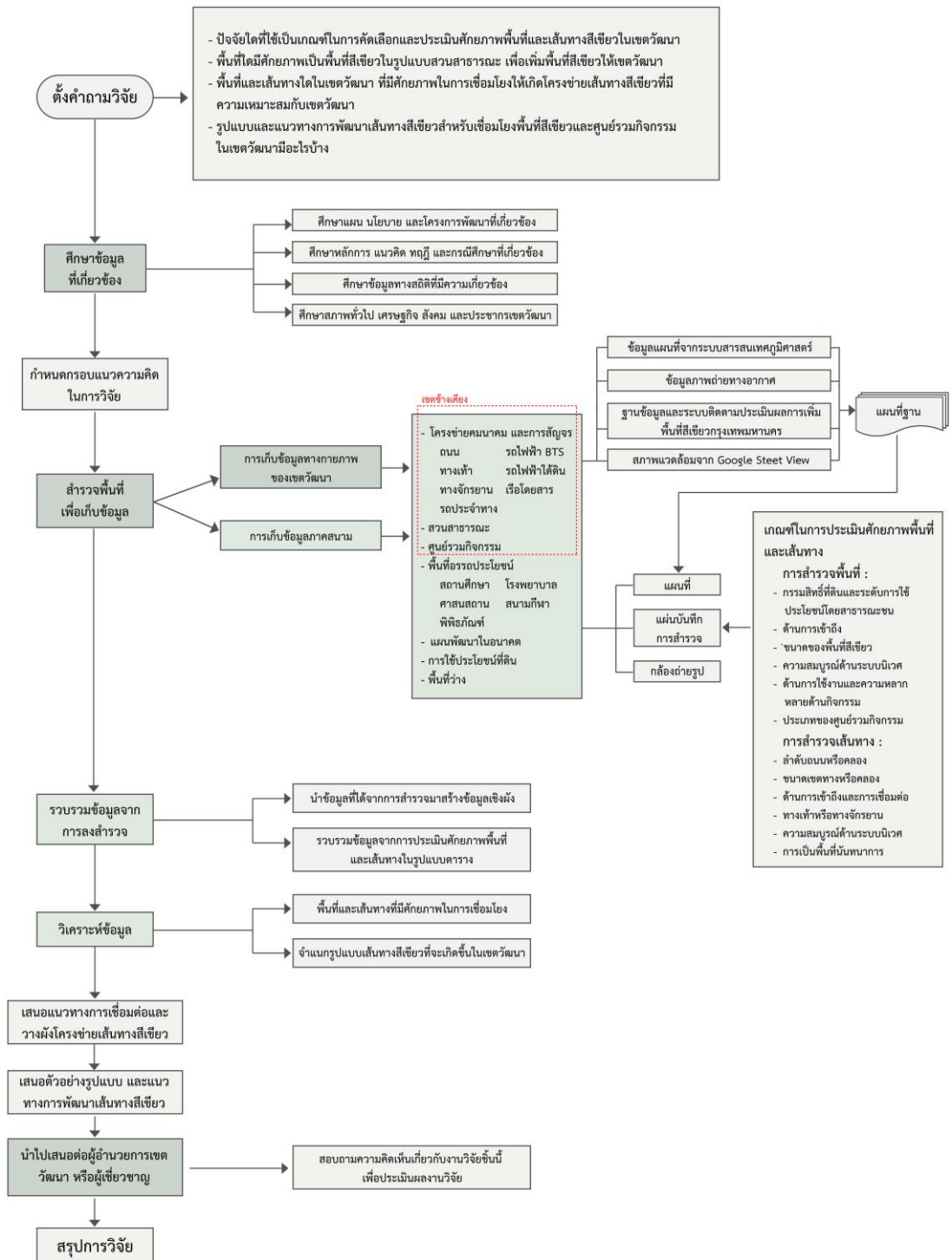
- 2) เก็บข้อมูลทางกายภาพของเขตพัฒนา ได้แก่ โครงข่ายการคมนาคมและการสัญจร สวนสาธารณะ พื้นที่อรรถประโยชน์ ศูนย์รวมกิจกรรม พื้นที่ว่าง และการใช้ประโยชน์ที่ดิน อีกทั้งเก็บข้อมูลทางกายภาพของเขตเชื่อมต่อโดยรอบ ได้แก่ โครงข่ายการคมนาคมและการสัญจร สวนสาธารณะ และศูนย์รวมกิจกรรม โดยใช้ข้อมูลแผนที่จากระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) ของสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ข้อมูลภาพถ่ายทางอากาศ และฐานข้อมูลและระบบติดตามประเมินผลการเพิ่มพื้นที่สีเขียวกรุงเทพมหานคร ของสำนักสิ่งแวดล้อม และสำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร เพื่อศึกษาข้อมูลทางกายภาพ การใช้ประโยชน์ที่ดิน กรรมสิทธิ์ที่ดิน และพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะที่มีอยู่เดิมในพื้นที่ ใช้ Google Street View เพื่อสำรวจสภาพแวดล้อมของเขตพัฒนาและเขตเชื่อมต่อโดยรอบเบื้องต้น จากนั้นนำข้อมูลมาจัดทำเป็นแผนที่ฐานเพื่อใช้ในการศึกษาขั้นตอนต่อไป
- 3) ลงสำรวจพื้นที่โดยใช้แผนที่ฐาน แผนที่บันทึกการสำรวจ และกล้องถ่ายรูปเพื่อเดินสำรวจพื้นที่ทำการเก็บข้อมูลสภาพปัจจุบันในพื้นที่เขตพัฒนา

#### 1.5.2 ขั้นตอนการวิเคราะห์และประเมินผล

- 1) สังเคราะห์ข้อมูลจากการสำรวจ เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาสร้างข้อมูลเชิงผังและตาราง
- 2) วิเคราะห์หาพื้นที่ และเส้นทางที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงสร้างโครงข่ายเส้นทางสีเขียว
- 3) วิเคราะห์ข้อมูลจากการสำรวจเพื่อจำแนกรูปแบบเส้นทางสีเขียวที่จะเกิดขึ้นในเขตพัฒนา
- 4) เสนอแนวทางการเชื่อมต่อและวางผังโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตพัฒนา
- 5) เสนอตัวอย่างรูปแบบ และแนวทางการพัฒนาเส้นทางสีเขียวในเขตพัฒนา
- 6) นำงานวิจัย และตัวอย่างรูปแบบเส้นทางสีเขียวไปเสนอต่อผู้อำนวยการเขตพัฒนา หรือผู้ที่เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาโครงข่ายสีเขียวของกรุงเทพมหานครเพื่อสอบถามความคิดเห็น
- 7) ตรวจสอบให้ตรงกับคำถามวิจัย วัตถุประสงค์ และกรอบแนวความคิดการวิจัย

#### 1.5.3 ขั้นตอนสรุปผล

- 1) สรุปผลของการวิจัยแนวทางการเพิ่มพื้นที่สีเขียว และพัฒนาโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตพัฒนา กรุงเทพมหานคร
- 2) เสนอแนะ และเสนอข้อคิดเห็นเพิ่มเติมที่ได้จากกระบวนการศึกษา เพื่อนำไปปรับใช้เป็นแนวทางในการเพิ่มพื้นที่สีเขียว และพัฒนาโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในพื้นที่ที่บริบทใกล้เคียง



ภาพที่ 1.2 แผนภูมิวิธีดำเนินการวิจัย

## 1.6 ระยะเวลาและแผนการดำเนินงาน

ขั้นตอน	รายการ	2562					2563												
		ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	
1	การเก็บข้อมูล																		
1.1	ขั้นทฤษฎี																		
1)	ศึกษาแผน นโยบาย และโครงการพัฒนาพื้นที่สีเขียวใน กรุงเทพฯของหน่วยงานภาครัฐและเอกชน																		
2)	ศึกษาหลักการ แนวความคิด ทฤษฎี และกรณีศึกษาที่มี ความเกี่ยวข้อง																		
3)	ศึกษาข้อมูลทางสถิติที่มีความเกี่ยวข้อง																		
4)	ศึกษาสภาพทั่วไป เศรษฐกิจ สังคม และประชากรเขตวัฒนา																		
1.2	ขั้นปฐมนุญ																		
1)	ตั้งคำถามวิจัย เป้าหมาย วัตถุประสงค์ และกำหนดกรอบแนวความคิด																		
2)	นำเสนอหัวข้อวิทยานิพนธ์ ต่อกรรมการหลักสูตรครั้งที่ 1																		
	สำรวจพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูล และรวบรวมข้อมูล																		
	เก็บข้อมูลทางกายภาพของเขตวัฒนา																		
	เก็บข้อมูลภาคสนาม																		
	ประเมินติดตามผลการทำวิทยานิพนธ์ (กึ่งวิถี)																		
2	การวิเคราะห์ข้อมูล																		
2.1	วิเคราะห์ข้อมูลจากการลงสำรวจพื้นที่																		
2.2	เสนอแนวทางการเชื่อมต่อ และวางผังโครงข่ายเส้นทาง สีเขียว																		
2.3	เสนอตัวอย่างรูปแบบ และแนวทางการพัฒนา เส้นทางสีเขียว																		
2.4	นำไปเสนอต่อผู้อำนวยการเขตวัฒนา หรือผู้เชี่ยวชาญ เพื่อสอบถามความคิดเห็น																		
2.5	ตรวจสอบให้ตรงกับคำถามวิจัย เป้าหมาย วัตถุประสงค์ และกรอบแนวความคิดในงานวิจัย																		
3	สรุปผลและนำเสนองานวิจัย																		
3.1	สรุปผลของการวิจัยแนวทางการเพิ่มพื้นที่สีเขียวและพัฒนา โครงข่ายเส้นทางสีเขียว กรณีศึกษาเขตวัฒนา																		
3.2	เสนอแนะ และเสนอข้อคิดเห็นเพิ่มเติมที่ได้จากกระบวนการ การศึกษา																		
	เขียนและเรียบเรียงบทความวิทยานิพนธ์เพื่อเตรียมส่ง สารศาสตร์																		
3.3	ตีพิมพ์ในสารศาสตร์ ฉบับที่ 2/2563																		
	นิสิตขอให้สถาบันภาษาตรวจทศยภาษาอังกฤษ																		
	จัดเตรียมเล่มร่างวิทยานิพนธ์ (ส่งร่างวิทยานิพนธ์ Draft ในระบบของบัณฑิตวิทยาลัย) และขออนุมัติสอบ																		
3.4	สอบวิทยานิพนธ์																		
	แก้ไขเล่มวิทยานิพนธ์																		
3.5	ส่งวิทยานิพนธ์ฉบับสมบูรณ์ในระบบของบัณฑิตวิทยาลัย																		

ภาพที่ 1.3 ตารางระยะเวลาและแผนดำเนินงาน



## 1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.7.1 สามารถใช้เป็นแนวทางในการเพิ่มพื้นที่สีเขียว และพัฒนาโครงข่ายเส้นทางสีเขียวให้กับสำนักงานเขตวัฒนาในอนาคต เพื่อลดปัญหาเรื่องสภาพแวดล้อมแออัด มลภาวะและอากาศเป็นพิษ เชื่อมต่อกิจกรรมและระบบนิเวศของเมือง และเพิ่มคุณภาพชีวิตของคนในเมือง

1.7.2 ได้แนวทางการเพิ่มพื้นที่สีเขียว แนวทางพัฒนาเส้นทางสีเขียวและโครงข่ายเส้นทางสีเขียวที่เหมาะสมกับเขตวัฒนา

1.7.3 หน่วยงานอื่น ๆ สามารถนำกระบวนการวิจัยชิ้นนี้ไปประยุกต์ใช้ในการเพิ่มพื้นที่สีเขียว และพัฒนาโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตอื่น ๆ ต่อไป



## บทที่ 2

### แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เป็นการรวบรวมข้อมูลแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการเพิ่มพื้นที่สีเขียว และพัฒนาโครงข่ายเส้นทางสีเขียว สามารถนำมาใช้เป็นกรอบแนวคิดในการวิจัยและแนวทางการพัฒนาที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาวิจัย โดยจำแนกเป็นหัวเรื่องดังต่อไปนี้

- 2.1 ความรู้เกี่ยวกับพื้นที่สีเขียว
- 2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการได้มาซึ่งพื้นที่สีเขียว
- 2.3 ความรู้เกี่ยวกับศูนย์รวมกิจกรรม
- 2.4 แนวคิดเส้นทางสีเขียวและโครงข่ายเส้นทางสีเขียว
- 2.5 หลักการออกแบบและวางผังทางเดินเท้าและทางจักรยาน
- 2.6 กรณีศึกษางานวิจัยที่ใกล้เคียง
- 2.7 สรุป

#### 2.1 ความรู้เกี่ยวกับพื้นที่สีเขียว

##### 2.1.1 นิยามเกี่ยวกับพื้นที่สีเขียว

**พื้นที่สีเขียว** หมายถึง พื้นที่กลางแจ้งและกึ่งกลางแจ้งที่มีขอบเขตที่ดินทั้งหมดหรือบางส่วนปกคลุมด้วยพืชพรรณที่ปลูกบนดินที่ซึมน้ำได้ โดยที่ดินนั้นอาจมีสิ่งปลูกสร้างหรือพื้นผิวลาดแข็งที่ไม่ซึมน้ำรวมอยู่หรือไม่ก็ได้ หมายถึงพื้นที่สีเขียวในเขตเมืองและนอกเขตเมืองอาจเป็นพื้นที่สาธารณะหรือเอกชนที่สาธารณชนสามารถใช้ประโยชน์ ประกอบด้วยพื้นที่สีเขียวเพื่อนันทนาการและความงามทางภูมิทัศน์ พื้นที่อรรถประโยชน์ พื้นที่ที่เป็นริ้วยาวตามแนวเส้นทางคมนาคมทางบก ทางน้ำ และแนวสาธารณูปการต่าง ๆ หรือพื้นที่อื่น ๆ เช่น พื้นที่สีเขียวที่ปล่อยรกร้าง (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2548 : 12)

##### 2.1.2 ประเภทของพื้นที่สีเขียว

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้จำแนกพื้นที่สีเขียวออกเป็น 6 ประเภท ได้แก่ (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2548: 12)

- 1) พื้นที่สีเขียวเพื่อนันทนาการและความงามทางภูมิทัศน์ หมายถึง พื้นที่ที่ใช้สำหรับกิจกรรมนันทนาการกลางแจ้ง เช่น สวนสาธารณะระดับต่าง ๆ ลานกีฬากลางแจ้ง สนามกอล์ฟ ลานคนเดิน พื้นที่ที่มีภูมิทัศน์งดงามตามทีต่าง ๆ เช่น สวนพฤกษศาสตร์ สวนสัตว์ สวนหย่อม ตลอดจนพื้นที่สีเขียวในพื้นที่ส่วนบุคคล เช่น พื้นที่สีเขียวการเคหะ พื้นที่สีเขียวย่านการค้า พื้นที่สีเขียวย่านธุรกิจ

2) พื้นที่สีเขียวบรรณประโยชน์ หมายถึง พื้นที่ที่สนองหน้าที่ใช้สอยสำคัญของชุมชน เช่น พื้นที่สีเขียวของสถานที่ราชการ สถานศึกษา โรงพยาบาล ศาสนสถาน พื้นที่ที่มีคุณค่าทางวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ สุสาน พื้นที่จอดรถ บริเวณสระกักเก็บน้ำฝน บริเวณเขื่อนและอ่างเก็บน้ำ พื้นที่ฝังกลบและทิ้งขยะ บริเวณบำบัดน้ำเสีย พื้นที่ควบคุมน้ำท่วมและทางระบายน้ำ รวมถึงพื้นที่ที่ใช้สำหรับการผลิต เช่น สวนเกษตรในเมือง แปลงพืชชุมชน

3) พื้นที่สีเขียวเพื่อการอนุรักษ์ หมายถึง พื้นที่ที่มีสภาพธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอันเป็นแหล่งที่ควรอนุรักษ์เพื่อสมดุลของระบบนิเวศและภูมิอากาศ อีกทั้งเป็นที่อยู่อาศัยของพืชและสัตว์ เช่น พื้นที่ชุ่มน้ำ ป่าชุมชน ป่าในเมือง

4) พื้นที่สีเขียวที่เป็นริ้วายาว หมายถึง พื้นที่สีเขียวที่มีลักษณะเป็นแนวยาวไปตามเส้นทางสัญจรทางบกและทางน้ำ ตามแนวสาธารณูปการต่าง ๆ มีบทบาททั้งเพื่อการพักผ่อน เสริมสร้างทัศนียภาพให้กับเมือง และเชื่อมโยงถิ่นอาศัยของสัตว์ระหว่างชนบทและเมือง เช่น ฝั่งแม่น้ำและฝั่งคลอง ริ้วแนวทางเดิน เส้นทางอุทยาน แนวลอยร่นอาคาร เขตทางเท้าริมถึงเกาะกลางถนนในเมือง เขตทางจักรยาน เขตทางหลวง เขตทางรถไฟ แนวสายไฟฟ้าแรงสูง

5) พื้นที่สีเขียวอื่น ๆ หมายถึง พื้นที่สีเขียวที่ไม่สามารถจำแนกในประเภทต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้นได้ เช่น ที่ดินว่างเปล่าไม่มีการพัฒนา พื้นที่ย่านการค้ากร้าง พื้นที่ย่านอุตสาหกรรมกร้าง พื้นที่ที่ถูกรบกวนสภาพธรรมชาติ

6) พื้นที่สีเขียวพิเศษ หมายถึง พื้นที่สีเขียวที่เป็นแหล่งเรียนรู้ทางธรรมชาติ ได้แก่ พิพิธภัณฑ์ธรรมชาติที่มีชีวิต และแหล่งเรียนรู้พืชพรรณธรรมชาติ

สำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร ได้จำแนกพื้นที่สีเขียวออกเป็น 2 รูปแบบ คือ (สำนักสิ่งแวดล้อม และสำนักยุทธศาสตร์ประเมินผล กรุงเทพมหานคร, 2562: ออนไลน์)

1) พื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะ จำแนกออกเป็น 7 ประเภท ได้แก่

1.1) สวนหย่อมขนาดเล็ก (pocket park หรือ mini park) มีขนาดพื้นที่ไม่เกิน 2 ไร่ รัศมีบริการเป็นวงรอบประมาณ 1 กิโลเมตร อาจอยู่ระหว่างอาคารหรือกลุ่มอาคาร ใช้เป็นสนามเด็กเล่น สถานที่ออกกำลังกาย และแหล่งพบปะสังสรรค์ของประชาชนทุกวัย

1.2) สวนหมู่บ้าน (neighborhood park) มีขนาดพื้นที่มากกว่า 2 ไร่ แต่ไม่เกิน 25 ไร่ รัศมีบริการเป็นวงรอบประมาณ 1 - 3 กิโลเมตร เป็นสวนสำหรับประชาชนผู้อยู่อาศัยในละแวกนั้น มีสิ่งอำนวยความสะดวกมากกว่าสวนหย่อมขนาดเล็ก

1.3) สวนชุมชน (community park) มีขนาดพื้นที่มากกว่า 25 ไร่ แต่ไม่เกิน 125 ไร่ รัศมีบริการเป็นวงรอบประมาณ 3 - 8 กิโลเมตร มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มขึ้นมากกว่าสวนหย่อมขนาดเล็กและสวนหมู่บ้าน เช่น สนามกีฬา

1.4) สวนระดับย่าน (district park) มีขนาดพื้นที่มากกว่า 125 ไร่ แต่ไม่เกิน 500 ไร่ รัศมีบริการเป็นวงรอบมากกว่า 8 กิโลเมตรขึ้นไป สามารถเข้าถึงด้วยการเดินเท้า ระบบขนส่งมวลชน หรือรถยนต์ มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ไม่มีในสวนหย่อมขนาดเล็ก สวนหมู่บ้าน และสวนชุมชน เช่น พื้นที่ปิกนิก ที่จอดรถ ลานอเนกประสงค์ สวนดอกไม้ขนาดใหญ่ สระน้ำ บึงน้ำ ลำธาร

1.5) สวนระดับเมือง (city park) มีขนาดพื้นที่มากกว่า 500 ไร่ขึ้นไป รัศมีบริการเป็นวงรอบแก่คนทั้งเมืองและพื้นที่ใกล้เคียง มีลานกว้างสำหรับจัดงาน ผู้มาใช้บริการเป็นผู้เดินทางมาจากทั่วเมืองและใช้เวลาพักผ่อนมากกว่าครึ่งวัน มีกิจกรรมหลากหลายนอกเหนือจากกิจกรรมที่มีอยู่ในสวนระดับล่าง เป็นกิจกรรมที่สร้างความสนุกสนาน และดึงดูดใจ

1.6) สวนถนน (street park) ความกว้างของพื้นที่ไม่น้อยกว่า 3 เมตร ความยาวไม่จำกัด ปลูกต้นไม้สองข้างทางเว้นที่ตรงกลางไว้เป็นทางเดิน เช่น สวนไหล่ทางหรือทางจักรยาน สวนเกาะกลาง และสวนทางแยก

1.7) สวนเฉพาะทาง (special purpose park) ไม่จำกัดขนาดพื้นที่ เช่น สวนอนุสาวรีย์ ลานอเนกประสงค์ สวนประวัติศาสตร์ สวนวัฒนธรรม

## 2) พื้นที่สีเขียวเพื่อสภาพแวดล้อมของเมืองที่ดี จำแนกออกเป็น 9 ประเภท ได้แก่

2.1) สนามกีฬากลางแจ้ง หมายถึง สนามกีฬากลางแจ้งที่มีขนาดพื้นที่ตั้งแต่ 500 ตารางเมตรขึ้นไป

2.2) สนามกอล์ฟ หมายถึง สนามกอล์ฟทุกแห่ง

2.3) แหล่งน้ำ หมายถึง สระน้ำ หนองน้ำ บึง ซึ่งมีน้ำท่วมขังนานกว่า 6 เดือนต่อปี ที่มีขนาดพื้นที่ตั้งแต่ 500 ตารางเมตรขึ้นไป

2.4) ที่ลุ่ม หมายถึง ที่ลุ่มน้ำท่วมขังมีพืชขึ้นปกคลุม ที่มีขนาดพื้นที่ตั้งแต่ 500 ตารางเมตรขึ้นไป

2.5) ที่ว่าง หมายถึง พื้นที่โล่ง หรือพื้นที่รกร้างไม่ได้ใช้ประโยชน์ที่มีขนาดพื้นที่ตั้งแต่ 500 ตารางเมตรขึ้นไป และที่ว่างหรือที่โล่งในศาสนสถานที่มีขนาดพื้นที่ตั้งแต่ 1 ไร่ขึ้นไป

2.6) พื้นที่ไม่ย่นต้น หมายถึง พื้นที่ที่มีกลุ่มไม้ยืนต้นขึ้นอยู่เป็นส่วนใหญ่ ขนาดพื้นที่ตั้งแต่ 1 ไร่ขึ้นไป

2.7) พื้นที่เกษตรกรรม หมายถึง พื้นที่เกษตรกรรม เช่น นาข้าว ปลูกหญ้า

2.8) พื้นที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ หมายถึง พื้นที่บ่อเลี้ยงสัตว์น้ำ

2.9) พื้นที่อื่น ๆ หมายถึง พื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียวเพื่อนันทนาการ และส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม เช่น พื้นที่ริมคลอง พื้นที่ใต้หรือข้างทางด่วน

นอกจากนี้สำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร ใช้คำว่าพื้นที่สีเขียวสำหรับพื้นที่บนหลังคาอาคาร ว่าเป็น สวนดาดฟ้า (green roof) หมายถึง สวนหย่อมขนาดเล็กซึ่งมีการตกแต่งสถานที่ด้วยต้นไม้และ วัสดุธรรมชาติต่าง ๆ ในบริเวณดาดฟ้า หลังคาของอาคาร หรือบริเวณส่วนต่าง ๆ ของอาคาร (สำนัก สิ่งแวดล้อม และสำนักยุทธศาสตร์ประเมินผล กรุงเทพมหานคร, 2562: ออนไลน์)

ผังแสดงที่โล่งทำয়กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 มีเป้าหมาย เพื่อประโยชน์ในการรักษาสภาพแวดล้อมและสภาพภูมิทัศน์ที่ดีของเมือง รวมทั้งเพื่อป้องกันน้ำท่วม และการนันทนาการ โดยจำแนกออกเป็น 6 ประเภท ได้แก่ (สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, 2556)

- ล.1) ที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม
- ล.2) ที่โล่งเพื่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณริมถนน
- ล.3) ที่โล่งเพื่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมริมแม่น้ำและลำคลอง
- ล.4) ที่โล่งเพื่อการสงวนรักษาสภาพการระบายน้ำตามธรรมชาติ
- ล.5) ที่โล่งพักน้ำเพื่อป้องกันน้ำท่วม
- ล.6) ที่โล่งเพื่ออนุรักษ์และฟื้นฟูสภาพแวดล้อมชายฝั่งทะเล

### 2.1.3 พื้นที่ที่สามารถพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียว

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม จำแนกประเภทของพื้นที่ที่สามารถนำมาพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียวได้ 7 ประเภท ได้แก่ (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2560: 3-15)

1) พื้นที่เว้นว่างตามกฎหมาย คือพื้นที่สาธารณะที่ถูกบังคับให้เว้นว่างตามกฎหมาย ได้แก่ กฎหมายผังเมือง และกฎหมายควบคุมอาคาร เช่น พื้นที่ทางเท้า พื้นที่แนวถอยร่นอาคาร พื้นที่ที่เป็น ที่หน่วงน้ำของเมือง ซึ่งหากปล่อยทิ้งไว้จะกลายเป็นพื้นที่รกร้าง ถูกรุกกล้าเพื่อใช้ประโยชน์ส่วนบุคคล หรือเป็นที่ทิ้งขยะทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ไม่ดีกับชุมชน



ภาพที่ 2.1 การพัฒนาพื้นที่แนวถอยร่นอาคารสยามนิมิตทาวน์เป็นพื้นที่สีเขียว

ที่มา : [blog.favstay.com/review-samyam-mitrtown-bangkok](http://blog.favstay.com/review-samyam-mitrtown-bangkok) (19 กรกฎาคม 2563)

2) พื้นที่สาธารณูปโภคสาธารณูปการ คือพื้นที่ว่างภายหลังจากการพัฒนาสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เช่น พื้นที่แนวเขตทางหลวง แนวสายส่งไฟฟ้าแรงสูง เขตทางหลวง เขตทางรถไฟ เขตท่าเรือ



ภาพที่ 2.2 โครงการลานกีฬาพัฒนา 2 พัฒนาจากพื้นที่ใต้ทางด่วนอุรุพงษ์ พระราม 6

ที่มา : [www.arsomsilp.ac.th](http://www.arsomsilp.ac.th) (19 กรกฎาคม 2563)

3) พื้นที่ส่วนราชการ ได้แก่ พื้นที่ในเขตทหาร และสถานที่ราชการของหน่วยงานต่าง ๆ



ภาพที่ 2.3 ศูนย์อบรมเกษตรตลาดฟ้า สำนักงานเขตหลักสี่

ที่มา : [www.thaicityfarm.com](http://www.thaicityfarm.com) (19 กรกฎาคม 2563)

4) พื้นที่ในสถาบันการศึกษา ได้แก่ โรงเรียน วิทยาลัย และมหาวิทยาลัย



ภาพที่ 2.4 พื้นที่สีเขียวภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

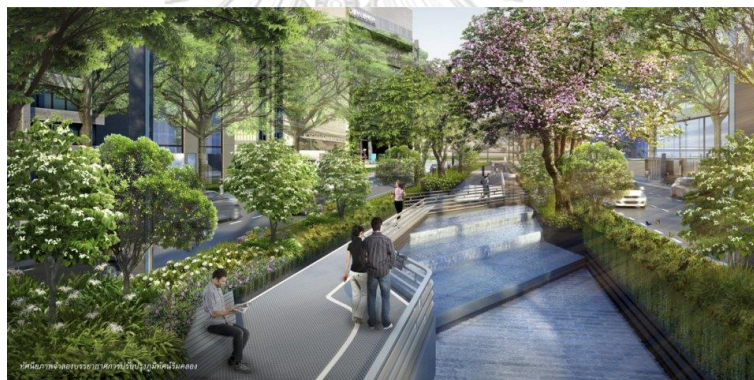
ที่มา : [www.green.chula.ac.th](http://www.green.chula.ac.th) (19 กรกฎาคม 2563)

- 5) พื้นที่ศาสนสถาน พื้นที่ประวัติศาสตร์ และศิลปวัฒนธรรม ได้แก่ พื้นที่ในเขตวัด โบสถ์ สุเหร่า กำแพงเมือง ปราสาท อุทยานประวัติศาสตร์ คูเมือง



ภาพที่ 2.5 พื้นที่สีเขียวภายในวัดปฐมวนารามราชวรวิหาร  
ที่มา : [www.insidewatthai.com](http://www.insidewatthai.com) (19 กรกฎาคม 2563)

- 6) พื้นที่สาธารณะของแผ่นดิน ได้แก่ แม่น้ำ ลำคลอง ชายหาด ภูเขา ป่าไม้



ภาพที่ 2.6 โครงการผังแม่บทโครงข่ายพื้นที่สีเขียวในกรุงเทพมหานคร โครงการนำร่องถนนสาทร  
ที่มา : [www.soimilk.com/city-living/news/sathorn-bangkok-green-network](http://www.soimilk.com/city-living/news/sathorn-bangkok-green-network) (19 กรกฎาคม 2563)

- 7) พื้นที่รกร้าง ได้แก่ พื้นที่ที่ถูกปล่อยทิ้งร้างไม่มีการใช้ประโยชน์



ภาพที่ 2.7 โครงการลานกีฬาพัฒนา 1 พัฒนาจากพื้นที่รกร้างบริเวณเคหะชุมชนคลองจั่น  
ที่มา : [www.arsomsilparchitect.co.th](http://www.arsomsilparchitect.co.th) (19 กรกฎาคม 2563)

นอกจากนี้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดปัจจัยในการคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียว โดยพิจารณา 4 ปัจจัย ได้แก่ ลักษณะด้านชีวกายภาพ ลักษณะทางสังคม ลักษณะการจัดการพื้นที่ และลักษณะทางด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งสามารถกำหนดข้อพิจารณาในการคัดเลือกเป็นพื้นที่สีเขียว 13 ข้อ ได้แก่ (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2548: 18 – 20)

1) **ที่ตั้งและการเข้าถึง** ควรพิจารณาเกี่ยวกับความสะดวกสบายในการเข้าไปใช้พื้นที่ของประชาชนหรือผู้ใช้ประโยชน์ ความปลอดภัย อยู่ใกล้ชุมชน และมีความเชื่อมโยงกับพื้นที่นันทนาการในละแวกใกล้เคียงได้ดี

2) **ขนาดพื้นที่** การพิจารณาเกี่ยวกับขนาดของพื้นที่สีเขียวนั้นไม่ควรจำกัดขอบเขต ควรขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์การพัฒนาของเจ้าของพื้นที่ และวัตถุประสงค์ รวมทั้งเกณฑ์ในการพิจารณาพื้นที่สีเขียวแต่ละประเภทเป็นหลัก

3) **สัดส่วนพื้นที่ซึมน้ำต่อพื้นที่ไม่ซึมน้ำ** ควรพัฒนาให้เป็นพื้นผิวซึมน้ำ ปลูกต้นไม้ หรือปลูกหญ้าอย่างน้อยร้อยละ 60 ของพื้นที่ทั้งหมดหรือมากกว่าจะสามารถพัฒนาหรือปรับปรุงพื้นที่สีเขียวได้

4) **พืชพรรณและสัตว์ในพื้นที่** การพิจารณาเลือกพื้นที่สีเขียวที่คำนึงถึงพืชและสัตว์จำเป็นจะต้องพิจารณาเกี่ยวกับจำนวน ชนิด การปกคลุมพื้นที่ ความเสียหายอันเกิดจากสิ่งแวดล้อมและมนุษย์ ความสำคัญทางประวัติศาสตร์ ซึ่งความหลากหลายและปริมาณของสัตว์ในพื้นที่ขึ้นอยู่กับความสมดุลของระบบนิเวศของแต่ละพื้นที่ด้วย

5) **รัศมี หรือพื้นที่ให้บริการ** เป็นลักษณะของพื้นที่ให้บริการพิจารณาจากรัศมี และการเดินทางเข้าถึงพื้นที่สีเขียวโดยระบบขนส่งสาธารณะของเมืองหรือชุมชน การเดินเท้า และรถยนต์ส่วนตัวได้สะดวก

6) **สัดส่วนพื้นที่สวนสาธารณะต่อจำนวนประชากร** การพัฒนาพื้นที่สีเขียวโดยทั่วไปสำหรับประเทศไทยกำหนดไว้ 15 ตารางเมตรต่อคน หรือพิจารณาจากจำนวนประชากรในหมู่บ้าน ชุมชน หรือองค์การบริหารส่วนตำบลก่อนในเบื้องต้น โดยสวนในหมู่บ้านหรือละแวกบ้านที่มีประชากร 1000 คน ควรมีสวนสาธารณะเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจในเนื้อที่ 25 - 50 ไร่ ซึ่งพื้นที่ให้บริการประมาณ 300 - 500 เมตร หรือ 1 - 2.5 กิโลเมตร

7) **การเชื่อมโยงของพื้นที่** เป็นรูปแบบเครือข่ายพื้นที่สีเขียวที่สามารถเชื่อมโยงจากพื้นที่หนึ่งสู่อีกพื้นที่หนึ่งได้ หรือเป็นเขตเชื่อมต่อระหว่างตำบล แขวง หรือเทศบาลต่าง ๆ ที่สัมพันธ์กันทางกายภาพของพื้นที่เมือง ชุมชน มีเส้นทางสัญจรรูปแบบต่าง ๆ เข้าถึงกันได้อย่างสะดวกและปลอดภัย

8) **ปัญหาสิ่งแวดล้อม หรือความเสื่อมโทรมของพื้นที่** เช่น เสียง ฝุ่นละออง และกลิ่นที่ไม่พึงปรารถนาต่าง ๆ ที่มากเกินไปมาตรฐาน ถือว่าพื้นที่นั้นมีปัญหาหรือความเสื่อมโทรมทางด้านสิ่งแวดล้อม อาจเกิดขึ้นในพื้นที่หรือบริเวณข้างเคียง



9) **กิจกรรมการใช้ประโยชน์** จะแตกต่างกันตามวัตถุประสงค์การพัฒนาพื้นที่สีเขียวแต่ละประเภท ซึ่งส่วนใหญ่กิจกรรมการใช้ประโยชน์พื้นที่สีเขียวจะเป็นกิจกรรมนันทนาการ หรือกิจกรรมการพักผ่อนหย่อนใจ ไม่ว่าจะ เป็นกิจกรรมที่ต้องใช้กำลังกายมาก (active activity) หรือกิจกรรมที่ใช้กำลังกายน้อย (passive activity) ก็ตาม ต่างก็มีเป้าหมายเพื่อการพักผ่อน ความเพลิดเพลิน เรียนรู้ และศึกษาธรรมชาติในบรรยากาศสงบ

10) **ประโยชน์ที่ชุมชนหรือสังคมจะได้รับ** การเลือกพื้นที่เพื่อพัฒนา ปรับปรุงพื้นที่สีเขียวมีเป้าหมายเพื่อให้ประชาชนทั่วไปสามารถเข้าไปใช้ประโยชน์เป็นหลัก ทั้งนี้เพื่อให้คนในพื้นที่ ชุมชนเมือง ประเทศ คุณภาพชีวิต และสิ่งแวดล้อมที่ดีอันก่อให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีต่อองค์กรและสังคมในภาพรวม

11) **แผนพัฒนา หรือยุทธศาสตร์การพัฒนาของหน่วยงานที่รับผิดชอบ** ได้แก่ แผนพัฒนา ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน แผนการอนุรักษ์ประวัติศาสตร์ ศิลปะ วัฒนธรรม แผนพัฒนาคุณภาพสิ่งแวดล้อม แผนงานการปรับปรุงภูมิทัศน์ ทั้งนี้เพื่อผลักดันให้สามารถปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่สีเขียวให้เกิดขึ้นได้จริงและเป็นรูปธรรม

12) **การจัดการพื้นที่** เป็นการพิจารณาเกี่ยวกับระดับการพัฒนาพื้นที่ที่มีความมาก - น้อยเพียงใด มีการดูแลและบำรุงพื้นที่ และสิ่งอำนวยความสะดวกที่สามารถใช้งานได้เหมาะสม เช่น มีการบำรุงรักษาพืชพรรณให้มีความอุดมสมบูรณ์ การตัดหญ้า หรือเส้นทางสัญจรในพื้นที่มีสภาพที่สามารถใช้งานได้ดี สะดวก และปลอดภัย

13) **ความคิดเห็น หรือข้อเสนอแนะของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง** เป็นการบูรณาการการทำงานในรูปแบบของการมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่น และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาพื้นที่สีเขียว ซึ่งเป็นการสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับการพัฒนาเพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียวในระดับพื้นที่หรือชุมชน ซึ่งจะสามารถผลักดันให้การพัฒนาพื้นที่สีเขียวบรรลุผลในทางปฏิบัติได้

## 2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการได้มาซึ่งพื้นที่สีเขียว

การได้มาซึ่งพื้นที่สีเขียวนั้นมีหลายวิธี ทั้งด้านมาตรการทางกฎหมาย ด้านการร่วมมือ การเงิน และการระดมทุน และด้านนโยบายและแผนพัฒนา (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2560; ภาราดร แก้วโสพร, 2558)

### 2.2.1 ด้านมาตรการทางกฎหมาย

การกำหนดผังเมืองรวม มีวัตถุประสงค์ในการวางและจัดทำผังเมืองรวม โดยคำนึงถึงความเป็นระเบียบ ความสวยงาม การใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน ความปลอดภัยของประชาชน เศรษฐกิจ ทรัพยากรธรรมชาติ การดำรงรักษาสถานที่ที่มีคุณค่าทางศิลปกรรม สถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์ หรือโบราณคดี และการจัดสภาพแวดล้อมที่ทุกคนสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ร่วมกันได้อย่างเท่าเทียมกัน (พรบ. การผังเมือง (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2558 มาตรา 17 (1))

การเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่รวมอาคารต่อพื้นที่ดิน เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ปีพ.ศ. 2556 จึงกำหนดให้มีมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่รวมอาคารต่อพื้นที่ดิน (F.A.R. bonus) ในกรณีดังต่อไปนี้

- 1) การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อจัดให้มีหรือพัฒนาที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย หรือผู้อยู่อาศัยเดิมภายในพื้นที่โครงการ
- 2) เจ้าของที่ดินหรือผู้ประกอบการได้จัดให้มีพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะ หรือสวนสาธารณะ
- 3) เจ้าของที่ดินหรือผู้ประกอบการในบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าได้จัดให้มีที่จอดรถยนต์สำหรับประชาชนทั่วไป
- 4) เจ้าของที่ดินหรือผู้ประกอบการได้จัดให้มีพื้นที่รับน้ำ
- 5) เจ้าของที่ดินหรือผู้ประกอบการได้จัดให้มีอาคารประหยัดพลังงาน

โดยการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินทั้ง 5 กรณี กำหนดให้มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินรวมกันเพิ่มได้ไม่เกินร้อยละ 20 (กฎกระทรวง ให้ใช้บังคับผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ข้อ 51 -57)

พระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พ.ศ. 2518 เป็นกฎหมายที่มุ่งจัดระเบียบการปกครองดูแลที่ราชพัสดุ เป็นไปตามระเบียบและหลักเกณฑ์ที่แน่นอน ที่ราชพัสดุเป็นหนทางหนึ่งที่จะทำให้เกิดการเพิ่มพื้นที่สีเขียวด้วยการปลูกไม้ยืนต้นในจำนวนที่เหมาะสมตามหลักการป่าไม้ และไม่ขัดต่อการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยควรมีมติให้ส่วนราชการผู้ดูแลที่ราชพัสดุอยู่ในปัจจุบันที่จะขอเข้าใช้ที่ราชพัสดุต้องจัดให้มีพื้นที่สีเขียวในที่ราชพัสดุแปลงนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 30 ของที่ราชพัสดุแปลงนั้น และต้องปลูกไม้ยืนต้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของพื้นที่สีเขียวทั้งหมด ยกเว้นเขตโบราณสถานให้กรมศิลปากร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาจัดให้มีพื้นที่สีเขียวโดยคำนึงถึงความเหมาะสมของสภาพโบราณสถานแต่ละแห่ง (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2562 : ออนไลน์)

พื้นที่สีเขียวในที่ดินของรัฐวิสาหกิจและที่ดินของมหาวิทยาลัยซึ่งมีใช้ที่ราชพัสดุ ไม่ได้เกี่ยวกับกฎหมายโดยตรง แต่เกี่ยวกับนโยบายในการบริหารจัดการที่ดินของรัฐวิสาหกิจและมหาวิทยาลัยแต่ละแห่ง ดังนั้นรัฐบาลโดยมติคณะรัฐมนตรีต้องมีมติกำหนดหลักเกณฑ์ในการบริหารจัดการที่ดินของรัฐวิสาหกิจ และที่ดินมหาวิทยาลัยให้มีการบริหารจัดการที่ดินที่สอดคล้องกับหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยต้องจัดให้มีพื้นที่สีเขียวในที่ดินนำออกใช้ประโยชน์ไม่น้อยกว่าร้อยละ 30 ของพื้นที่ และต้องมีไม้ยืนต้นเป็นองค์ประกอบของพื้นที่สีเขียวนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2562 : ออนไลน์)

## 2.2.2 ด้านการร่วมมือ การเงิน และการระดมทุน

การให้ได้มาซึ่งที่ดินเพื่อการพัฒนาอันมีได้หลายวิธีด้วยกัน ขึ้นอยู่กับลักษณะความเป็นเจ้าของพื้นที่ ได้แก่ (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2560: 3-15)

- 1) การขอใช้ที่ดินจากหน่วยงานราชการ สถาบันการศึกษา ศาสนสถาน รวมถึงเอกชน
- 2) การขอรับบริจาคที่ดิน โดยเอกชนสามารถแสดงเจตนาให้ที่ดินเป็นที่สาธารณะเป็นลายลักษณ์อักษร
- 3) การทำสัญญาเช่าระยะยาวระหว่างองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกับเจ้าของที่ดิน
- 4) การซื้อที่ดิน

โดยการลงทุนเพื่อพัฒนาพื้นที่สีเขียวอาจมาจากการลงทุนของท้องถิ่นเอง การให้ชุมชนและภาคธุรกิจในเมืองมีส่วนร่วม การขอความร่วมมือจากหน่วยงานอื่น ๆ หรือการตั้งกองทุนบริจาค ความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และชุมชน สามารถเพิ่มพื้นที่สีเขียวได้อย่างยั่งยืน อีกทั้งเป็นการให้ความรู้ความเข้าใจกับประชาชนเกี่ยวกับความสำคัญของพื้นที่สีเขียว ตัวอย่างเช่น สวนแอตแลนติก (Jardin Atlantique) กรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศสที่เกิดจากความร่วมมือกันของรัฐบาลและเอกชน (Public Private Partnership : PPP) ช่วยกันแก้ปัญหาการขาดแคลนพื้นที่สีเขียวในเมือง โดยกำหนดให้ใช้พื้นที่เหนือสถานีรถไฟเป็นสวนสาธารณะลอยฟ้าขนาดใหญ่ (อริยา อรุณินท์, 2543: 183)

### 2.2.3 ด้านนโยบายและแผนพัฒนา

ด้านนโยบายและแผนพัฒนา คือ การวางนโยบาย และจัดทำแผนปฏิบัติเพื่อพัฒนาพื้นที่สีเขียว ด้วยวิธีการส่งเสริม สนับสนุน รมรงค์ อนุรักษ์ ออกกฎบังคับใช้ เพื่อพัฒนาพื้นที่สีเขียวอย่างมีทิศทาง โดยมีระยะเวลากำหนดและมีเป้าหมายที่ชัดเจน ตัวอย่างเช่น

วิสัยทัศน์กรุงเทพฯ 2575 : กรุงเทพฯ มหานครแห่งเอเชีย เป็นแผนวิสัยทัศน์เพื่อพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี พ.ศ. 2556 - 2575 ประกอบด้วยประเด็นยุทธศาสตร์ 6 ด้าน ได้แก่ มหานครปลอดภัย มหานครสีเขียวสะดวกสบาย มหานครสำหรับทุกคน มหานครกะทัดรัด มหานครแห่งประชาธิปไตย และมหานครแห่งเศรษฐกิจและการเรียนรู้

ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 มหานครสีเขียว สะดวกสบาย มีนโยบายในการเพิ่มพื้นที่สีเขียวว่า กรุงเทพมหานครควรจะมีพื้นที่สีเขียวและแหล่งดูดซับมลพิษทางอากาศไม่น้อยกว่า 9 ตารางเมตรต่อประชากร 1 คน โดยมีพื้นที่สีเขียวกระจายครอบคลุมไปทั่วพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณท้องถนนเพื่อความสวยงาม เน้นปลูกต้นไม้ใหญ่เป็นหลักเพื่อให้เป็นแหล่งดูดซับมลพิษเพิ่มขึ้น (สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร, 2557)

10 year project for Green Tokyo เมืองโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น ประกาศแผน 10 year project for Green Tokyo แบ่งนโยบายออกเป็น 4 หัวข้อ ได้แก่ (Tokyo Metropolitan Government, 2007 อ้างถึงใน ภราดร แก้วไสพร, 2558)

- 1) ขับเคลื่อนพื้นที่สีเขียวในเขตที่อยู่อาศัย โดยการก่อตั้งมูลนิธิโตเกียวเมืองสีเขียว ซึ่งเกิดจากความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน ก่อตั้งอาสาสมัครเพื่อดำเนินกิจกรรมเพิ่มพื้นที่สีเขียว อีกทั้ง

ความสนับสนุนจากภาคธุรกิจและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น อีซีโกคัน พลาซ่าที่ได้รับการบูรณะ  
 ขึ้นใหม่โดยบริษัทเอกชนที่อยู่ในบริเวณโดยรอบ

2) เพิ่มการปลูกต้นไม้ริมถนนให้เป็น 2 เท่า โดยเสาไฟฟ้าริมถนนจะถูกแทนที่ด้วยต้นไม้ถึง  
 700,000 ต้นใน 4 ปี และจะเพิ่มขึ้นเป็น 1,000,000 ต้น และส่งเสริมโครงการปลูกป่าริมทะเล

3) สร้างศูนย์กลางชุมชนสีเขียว โดยเน้นการปลูกหญ้าคลุมดินภายในโรงเรียน ฝึกสอนและ  
 สร้างผู้นำในการปลูกหญ้าภายในโรงเรียน เพื่อทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงาน บริหาร จัดการ และบำรุง  
 รักษาสนามหญ้าภายในพื้นที่โรงเรียน พร้อมทั้งจัดหาผู้สนับสนุนโครงการและกระจายโครงการไปยัง  
 โรงเรียนอนุบาล และโรงเรียนเอกชนภายในเมือง

4) ใช้นวัตกรรมใหม่ๆ ในการเสริมสร้างและอนุรักษ์พื้นที่สีเขียว เพิ่มพื้นที่สีเขียวบริเวณพื้นที่  
 ว่างในเมือง สวนบนดาดฟ้า สวนบนอาคาร และอนุรักษ์พื้นที่สีเขียวในเมือง พื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่  
 ทางธรรมชาติ พัฒนาการอบแนวทางการเพิ่มพื้นที่สีเขียว ส่งเสริมและอนุรักษ์จากความร่วมมือระหว่าง  
 หน่วยงานต่าง ๆ และเทศบาล ระบบการเพิ่มและปกป้องพื้นที่สีเขียวในเมือง กำหนดให้ที่ดินแต่ละ  
 แปลงมีพื้นที่สีเขียวร้อยละ 30 โดยสวนบนอาคารถือเป็นส่วนหนึ่งในพื้นที่สีเขียวด้วย และพื้นที่ทาง  
 ธรรมชาติจะต้องมีการอนุรักษ์ต้นไม้ในที่ดินร้อยละ 30

## 2.3 ความรู้เกี่ยวกับศูนย์รวมกิจกรรม

### 2.3.1 นิยามเกี่ยวกับศูนย์รวมกิจกรรม

**ศูนย์รวมกิจกรรม (Node)** หมายถึง ชุมทางสถานีขนส่งต่าง ๆ เช่น ท่าเรือ สถานีรถไฟไฟฟ้าใต้ดิน  
 สถานีรถไฟลอยฟ้า หรืออาจเป็นสถานที่รวมคนหรือกิจกรรม สถานที่สำคัญของย่านหรือเมือง เช่น  
 ศาสนสถาน สถานศึกษา พื้นที่ย่านการค้า ซึ่งศูนย์รวมกิจกรรมจึงเป็นจุดเด่นเฉพาะตัวของย่านในเมือง  
 (Lynch, 1977; วิมลสิทธิ์ หรยางกูร, 2541)

### 2.3.2 ประเภทศูนย์รวมกิจกรรม

2.3.2.1 **สถานีขนส่งผู้โดยสาร** หมายถึง สถานที่รับ ส่งผู้โดยสาร หรือสถานที่พัก  
 สำหรับผู้โดยสารเพื่อรอใช้บริการขนส่งสาธารณะ ได้แก่ ท่าเรือ สถานีรถไฟ สถานีรถไฟไฟฟ้าใต้ดิน  
 สถานีรถไฟลอยฟ้า

2.3.2.2 **ศาสนสถาน** หมายถึง สำนักอันเป็นที่ประกอบพิธีทางศาสนา สำนักอันเป็นที่  
 อยู่อาศัยของนักบวชและปุชนียสถานทางศาสนา ได้แก่ วัด โบสถ์ และมัสยิด

2.3.2.3 **สถานศึกษา** หมายถึง สถานพัฒนาเด็กปฐมวัย โรงเรียน ศูนย์การเรียนรู้  
 วิทยาลัย สถาบัน มหาวิทยาลัย หน่วยงานการศึกษา หรือหน่วยงานอื่นของรัฐหรือเอกชนที่มี  
 อำนาจหน้าที่ หรือมีวัตถุประสงค์ในการจัดการศึกษา ซึ่งการศึกษาในระบบแบ่งออกเป็น 2  
 ระดับคือ การศึกษาขั้นพื้นฐาน และการศึกษาระดับอุดมศึกษา

1) **สถานศึกษาขั้นพื้นฐาน** หมายถึง สถานศึกษาที่จัดการศึกษาขั้นพื้นฐาน ได้แก่ สถานพัฒนาเด็กปฐมวัย โรงเรียน และศูนย์การเรียนรู้ โดยโรงเรียนแบ่งออกเป็น 2 รูปแบบ คือ

1.1) โรงเรียนรัฐ จะบริหารจัดการโดยสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน หรือหน่วยงานอื่นที่ไม่ได้สังกัดกระทรวงศึกษาธิการ

1.2) โรงเรียนเอกชน หมายถึง สถานศึกษาเอกชนที่จัดการศึกษาไม่ว่าจะเป็นโรงเรียนในระบบหรือโรงเรียนนอกระบบ ที่ไม่ใช่สถาบันอุดมศึกษาของเอกชน โรงเรียนในระบบได้แก่ ประเภทสามัญศึกษา อาชีวศึกษา และนานาชาติ โรงเรียนนอกระบบได้แก่ สอนศาสนา ศิลปะและกีฬา วิชาชีพ

2) **สถาบันอุดมศึกษา** หมายถึง สถานศึกษาที่จัดการศึกษาระดับอุดมศึกษา ได้แก่ มหาวิทยาลัย สถาบัน และวิทยาลัย โดยสถาบันอุดมศึกษาในกำกับดูแลของกระทรวงศึกษาธิการ แบ่งออกเป็น 2 รูปแบบคือ สถาบันอุดมศึกษาของรัฐ และสถาบันอุดมศึกษาเอกชน

2.3.2.4 **พื้นที่ย่านการค้า** หมายถึง ศูนย์รวมหรือแหล่งรวมสรรพสินค้าและสรรพบริการ สามารถแยกเป็นพื้นที่ค้าปลีก และพื้นที่ค้าส่ง เช่น ศูนย์การค้า ห้างสรรพสินค้า ตลาด

1) **ร้านค้าปลีก (Retail Store)** หมายถึง สถาบันการตลาด ที่ทำหน้าที่เป็นหน่วยกระจายและจำหน่ายสินค้าจากผู้ผลิตหรือพ่อค้าไปยังผู้บริโภคโดยตรง สามารถแบ่งออกเป็น 5 ประเภท<sup>1</sup> ได้แก่

1.1) ห้างสรรพสินค้า (Department Store) เป็นร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ที่สุด ที่มีสินค้าหลากหลายประเภทแยกตามแผนกและหมวดหมู่อย่างชัดเจน เน้นขายสินค้าคุณภาพดีราคาสินค้าจึงค่อนข้างสูง

1.2) ดิสคานต์สโตร์ (Discount Store) เป็นร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ มักต้องลงทุนศูนย์กระจายสินค้าควบคู่ด้วย เน้นกลุ่มลูกค้ารายได้ต่ำถึงปานกลาง

1.3) ซูเปอร์มาร์เก็ต (Supermarket) จำหน่ายสินค้าอาหารและของใช้ประจำวันเป็นหลัก มีทั้งร้านค้าที่ตั้งเป็นอิสระและที่ตั้งอยู่ในห้างสรรพสินค้า

1.4) ร้านสะดวกซื้อ (Convenience Stores) เป็นร้านค้าปลีกขนาดเล็กที่ได้รับความนิยมและเข้ามาแทนร้านค้าปลีกดั้งเดิม จำหน่ายสินค้าหลากหลายและที่ตั้งร้านกระจายไปตามแหล่งชุมชน

<sup>1</sup> พูลสุข นิลกิจศรานนท์ และปิยะนุช สถาพงศ์ภักดี, ธุรกิจร้านค้าปลีกสมัยใหม่, สืบค้น 1 สิงหาคม 2563.

1.5) ร้านค้าปลีกขายสินค้าเฉพาะอย่าง (Specialty Store) เน้นขายสินค้าเฉพาะด้านที่มีคุณภาพ ราคาสูง

2) **พื้นที่ค้าปลีก (Retail space)** หมายถึง พื้นที่ศูนย์การค้าส่วนที่ผู้ประกอบการมีรายได้จากการให้เช่าพื้นที่สำหรับการขายสินค้า และบริการในลักษณะขายปลีกอยู่ในอาคารเดียวกันหรือมีพื้นที่ติดต่อกันแบบเปิดโล่ง ซึ่งมีการพัฒนามาจากห้างสรรพสินค้าเพื่อขยายฐานลูกค้าและเพิ่มรายได้ โดยมีพื้นที่เช่าสำหรับร้านค้าหลากหลายประเภท สามารถแบ่งออกเป็น 3 ประเภท<sup>2</sup> ได้แก่

2.1) ศูนย์การค้าแบบปิด (Enclosed mall) ลักษณะเป็นอาคารแบบปิด ประกอบด้วยพื้นที่เช่าร้านค้าจากผู้เช่าจำนวนมาก จะรวมศูนย์การค้าครบวงจร ศูนย์ค้าส่ง และร้านค้าปลีกสินค้าเฉพาะอย่าง

2.2) คอมมูนิตีมอลล์ (Community mall) รูปแบบเช่นเดียวกับพื้นที่ให้เช่าของศูนย์การค้าที่ประกอบด้วยร้านค้าปลีก โดยทั่วไปคอมมูนิตีมอลล์มีขนาดเล็กกว่าเมื่อเทียบกับพื้นที่เช่าของศูนย์การค้า และมีพื้นที่เปิดโล่งเป็นส่วนใหญ่ เน้นให้บริการกับลูกค้าในพื้นที่ใกล้เคียงเป็นหลัก

2.3) พื้นที่ค้าปลีกสนับสนุน (Supporting mall) เป็นพื้นที่ค้าปลีกที่อยู่ในโครงการมิกซ์ยูส เช่น อาคารสำนักงาน ที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียม และโรงแรม เพื่อรองรับลูกค้าภายในโครงการนั้นเป็นหลัก

3) **ตลาด** สามารถจำแนกออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่

3.1) ตลาดประเภทที่ 1 คือ ตลาดที่มีโครงสร้างอาคารและดำเนินกิจการเป็นการประจำหรืออย่างน้อยสัปดาห์ละ 1 ครั้ง

3.2) ตลาดประเภทที่ 2 คือ ตลาดที่ไม่มีโครงสร้างอาคารและดำเนินกิจการเป็นการประจำหรือชั่วคราว

## 2.4 แนวคิดเส้นทางสีเขียวและโครงข่ายเส้นทางสีเขียว

### 2.4.1 นิยามเกี่ยวกับเส้นทางสีเขียว

**เส้นทางสีเขียว** หมายถึง พื้นที่ว่างแนวเส้นตรงที่สร้างขึ้นตามเส้นทางธรรมชาติ เช่น พื้นที่ริมน้ำตามแนวเขตทางรถไฟที่ถูกเปลี่ยนมาใช้เพื่อนันทนาการ หรือคลอง สร้างขึ้นสำหรับคนเดินเท้าหรือเส้นทางจักรยาน สามารถใช้เชื่อมต่อกับสวนสาธารณะ พื้นที่สวกรักษาธรรมชาติ พื้นที่ทางวัฒนธรรม และพื้นที่ชุมชนเมือง รวมไปถึงเป็นสวนสาธารณะเชิงเส้นที่ออกแบบเพื่อรองรับการใช้เป็นเส้นทาง

<sup>2</sup> พัชรา กลิ่นชวนชื่น, พื้นที่ค้าปลีกให้เช่าในกรุงเทพฯ และปริมณฑล, สืบค้น 1 สิงหาคม 2563.

สาธารณสุขและการพักผ่อนหย่อนใจ โดยปัจจุบันมุมมองของเส้นทางสีเขียวไม่ได้เป็นเพียงเส้นทางเพื่อการสัญจรหรือนันทนาการเท่านั้น แต่เป็นเส้นทางที่ดีในมุมมองด้านสิ่งแวดล้อมด้วย อีกทั้งมีการเชื่อมโยงกันเป็นโครงข่ายเพื่อทำหน้าที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานให้กับเมือง (Little, 1990 ; Turner, 1995 ; Watson, 2003 ; พงษ์ศักดิ์ ฅ กลาง, 2556)

#### 2.4.2 ประเภทเส้นทางสีเขียว

การพัฒนาเส้นทางสีเขียวมีวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกัน เช่น เพื่อรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์ธรรมชาติ สร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการใช้เส้นทางสัญจรและพักผ่อนหย่อนใจ อีกทั้งความหลากหลายของแต่ละพื้นที่ เช่น พื้นที่นันทนาการทางธรรมชาติ ชนบท หรือเมือง จึงทำให้มีนักวิจัยหลายท่านได้มีการจำแนกรูปแบบของเส้นทางสีเขียวตามลักษณะของพื้นที่และการใช้งาน ดังต่อไปนี้

Little (1990 : 4 - 5) ได้จำแนกเส้นทางสีเขียวเป็น 5 ประเภท ได้แก่

1) **เส้นทางริมน้ำ** คือ เส้นทางทอดยาวริมน้ำที่เป็นแหล่งน้ำ และพื้นที่รับน้ำในการป้องกันน้ำท่วมให้กับเมือง

2) **เส้นทางนันทนาการ** คือ ทางเดินหรือทางสัญจรที่ทอดยาวไปตามเส้นทางธรรมชาติ พื้นที่ทิ้งร้างริมทางรถไฟ และแนวเขตทางสัญจรสาธารณะ

3) **เส้นทางนิเวศวิทยา** คือ เส้นทางที่เอื้อประโยชน์ในการเชื่อมโยงสำหรับการแลกเปลี่ยนทางพันธุกรรมของสัตว์และสิ่งมีชีวิต

4) **เส้นทางชมทิวทัศน์และประวัติศาสตร์** คือ เส้นทางสัญจรโดยยานพาหนะ ซึ่งบางเส้นทางจะมีพื้นที่ทางเท้าสำหรับการเดินชมทิวทัศน์ริมทางสัญจร หรือตามเส้นทางอนุรักษ์แหล่งภูมิทัศน์วัฒนธรรม

5) **โครงข่ายเส้นทางสีเขียว** คือ การผสมผสานระบบเส้นทางสีเขียวและพื้นที่เปิดโล่ง เพื่อเป็นโครงสร้างพื้นฐานทั้งในระดับเมืองหรือระดับภาค

Turner (1995) ได้จำแนกเส้นทางสีเขียวเป็น 7 ประเภท ได้แก่

1) **เส้นทางอุทยานวิถี (Parkway)** คือ พื้นที่สวนแนวยาวที่ใช้เชื่อมโยงสวนสาธารณะ และสถานที่ต่าง ๆ เข้าด้วยกันในแนวราบ มีการจัดภูมิทัศน์ให้เหมาะสำหรับการสัญจรและการพักผ่อนหย่อนใจ อีกทั้งช่วยแก้ปัญหาการขาดแคลนพื้นที่สีเขียวในเมือง

2) **เส้นทางริมน้ำ (Blueway)** คือ พื้นที่สีเขียวแนวยาวหรือเส้นทางที่ใช้ในการสัญจรริมน้ำ สำหรับการพักผ่อนหย่อนใจ ช่วยรักษาแหล่งน้ำรวมถึงระบบนิเวศทางธรรมชาติ และการกักเก็บน้ำสำหรับใช้ประโยชน์ในเมือง

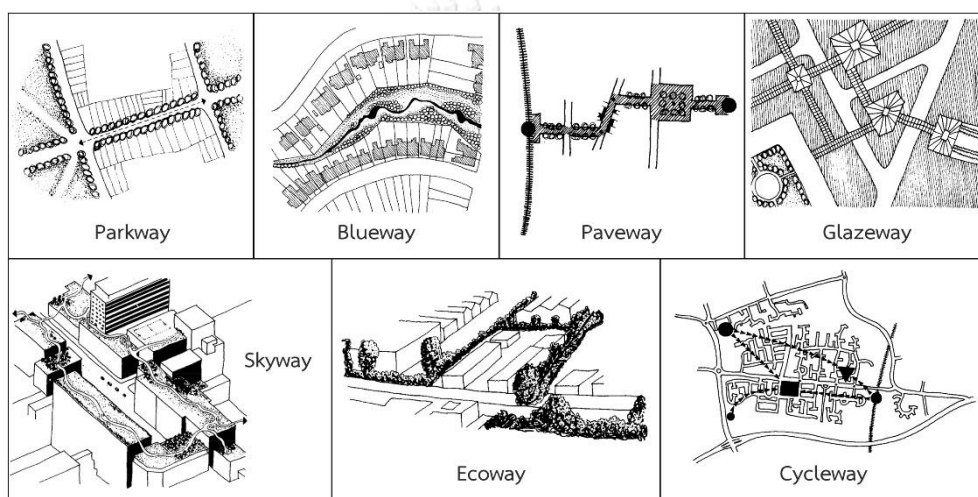
3) **เส้นทางลาดแข็ง (Paveway)** คือ เส้นทางที่ใช้เชื่อมโยงศูนย์รวมกิจกรรมสำคัญต่าง ๆ ในเมืองเข้าด้วยกัน และมีการตกแต่งพืชพรรณและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการสัญจรทางเท้าภายในเมือง

4) **เส้นทางเชื่อมลาน (Glazeway)** คือ การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงทางเดินเท้า และลานของกลุ่มอาคารพาณิชย์กรรมในย่านชุมชนเมือง

5) **เส้นทางลอยฟ้า (Skyway)** คือ เส้นทางยกระดับเหนือพื้นดินที่เชื่อมโยงลาน หรือพื้นที่สีเขียวเหนือระดับพื้นดินให้เกิดความต่อเนื่องกัน

6) **เส้นทางนิเวศ (Ecoway)** คือ เส้นทางที่เชื่อมโยงระบบนิเวศในเมือง เพื่อเอื้อประโยชน์แก่สัตว์และสิ่งมีชีวิตอื่น ๆ

7) **เส้นทางจักรยาน (Cycleway)** คือ เส้นทางที่ใช้ในการสัญจรโดยจักรยาน เป็นการพัฒนาให้สามารถสัญจรได้อย่างสะดวกและปลอดภัย ช่วยลดการใช้พลังงาน และลดการเกิดมลภาวะ



ภาพที่ 2.8 ประเภทเส้นทางสีเขียว 7 ประเภท

ที่มา : Turner, 1995

พงษ์ศักดิ์ ณ ถลาง (2556) ได้จำแนกเส้นทางสีเขียวเป็น 6 ประเภท ได้แก่

1) **เส้นทางริมถนน (Sidewalk way)** คือ เส้นทางริมทางสัญจรสาธารณะตามถนนต่าง ๆ ภายในเมือง

2) **เส้นทางลอยฟ้า (Skyway)** คือ เส้นทางหรือทางเดินยกระดับเชื่อมโยงลานลอยฟ้าและพื้นที่สวนหลังคา หรือพื้นที่เชื่อมโยงระหว่างอาคาร

3) **เส้นทางใต้ดิน (Underground way)** คือ เส้นทางใต้ระดับพื้นดิน ได้แก่ ทางลอด ทางเชื่อม และอุโมงค์ทางเดินใต้ดิน

4) **เส้นทางริมน้ำ (Waterway)** คือ เส้นทางสัญจรทอดยาวตามพื้นที่ริมน้ำหรือลำคลองภายในเมือง

5) **เส้นทางริมทางรถไฟ (Railway)** คือ พื้นที่เขตทางหรือเส้นทางริมทางรถไฟ

6) **เส้นทางใต้ทางยกระดับ (Under Express way)** คือ เส้นทางและพื้นที่ใช้ไม่สมประโยชน์แนวยาวตามพื้นที่ใต้ทางยกระดับ



### 2.4.3 โครงข่ายเส้นทางสีเขียว

**โครงข่ายเส้นทางสีเขียว** หมายถึง การเชื่อมโยงเส้นทางสีเขียวหลายเส้นเข้าด้วยกันจนเกิดคุณสมบัติการทำงานร่วมกันเป็นโครงข่าย ช่วยสร้างความสัมพันธ์ของโครงข่ายการเดินทางในพื้นที่แนวราบอย่างต่อเนื่อง เชื่อมโยงพื้นที่สีเขียวและพื้นที่สาธารณะในเมืองทำให้ประชากรสามารถเข้าถึงได้ง่ายและสะดวก และเชื่อมโยงระบบนิเวศในเมืองทำให้เกิดความหลากหลายทางชีวภาพในสิ่งแวดล้อม (Tan, 2006 ; Ahern, 1995 อ้างถึงใน Tan, 2006 ; เดวิดร์ สุขแสน, 2552)

โครงข่ายเส้นทางสีเขียวมีองค์ประกอบ และจุดประสงค์ในการใช้งานที่แตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ตามบริบทและจุดประสงค์การใช้งาน เป็นการเชื่อมโยงการเดินทางจากจุดเริ่มต้น (origins) ไปยังจุดหมายปลายทาง (destination) โดย Schwarz (1993 : 195 – 197) สรุปลักษณะแผนผังของโครงข่ายเส้นทางสีเขียวไว้ 6 รูปแบบ ดังนี้

1) **แผนผังแบบเส้นตรง (linear trail layout)** เป็นแผนผังที่เชื่อมโยงจุดเริ่มต้นไปยังจุดหมายปลายทางในรูปแบบเส้นตรง เหมาะสำหรับเส้นทางที่มีลักษณะพื้นที่แคบและมีระยะทางสั้น ข้อเสียคือผู้ใช้เส้นทางจะต้องเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางและเดินย้อนกลับมาสู่จุดต้นทาง จึงไม่เหมาะกับเส้นทางที่มีระยะไกล

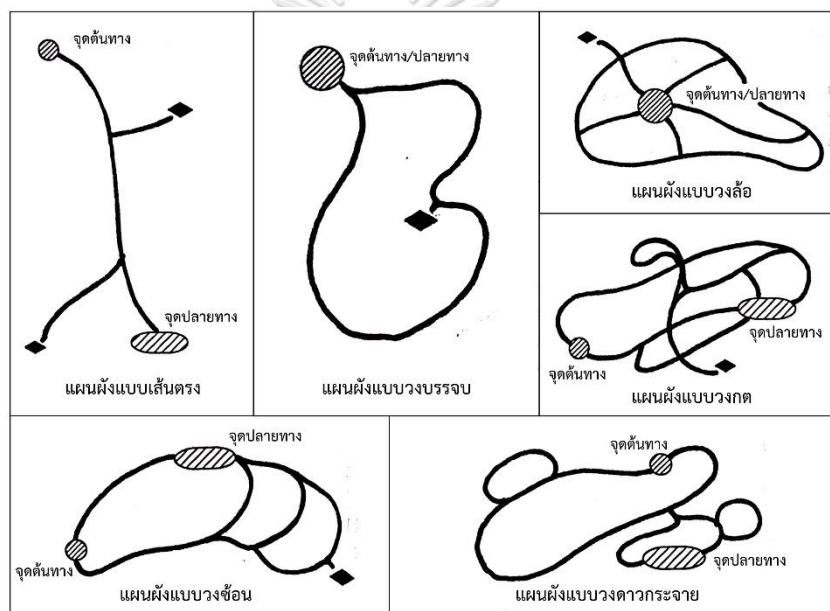
2) **แผนผังแบบวงบรรจบ (loop trail layout)** เป็นแผนผังที่เชื่อมโยงลักษณะวงแหวน โดยมีจุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางอยู่ในบริเวณเดียวกัน มีการนำไปใช้ประโยชน์อย่างหลากหลายเหมาะกับการนำไปพัฒนาพื้นที่รอบทะเลสาบ หรืออ่างเก็บน้ำ แต่มีข้อจำกัดเรื่องความยืดหยุ่นในการใช้งาน เนื่องจากผังในลักษณะนี้เหมาะสมสำหรับกิจกรรมนันทนาการซึ่งต้องมีระยะทางและพื้นที่เพียงพอเพื่อสร้างให้เกิดความหลากหลายทางกิจกรรม

3) **แผนผังแบบวงซ้อน (stacked loop trail layout)** เป็นแผนผังที่เชื่อมโยงลักษณะวงแหวนมากกว่าหนึ่งวง โดยมีการซ้อนกันเพื่อให้เกิดความหลากหลายของเส้นทางและระยะทาง รวมถึงเป็นทางเลือกในการใช้สอยพื้นที่ในรูปแบบต่าง ๆ ได้มากขึ้น แต่มีข้อจำกัดเรื่องความยืดหยุ่นในการใช้งานเหมือนแผนผังแบบวงบรรจบ เหมาะสำหรับกิจกรรมด้านนันทนาการ หรือปรับใช้สำหรับสร้างโครงข่ายคมนาคม

4) **แผนผังแบบวงดาวกระจาย (satellite loop trail layout)** เป็นแผนผังที่มีวงแหวนและแนวเส้นทางกระจายออกจากศูนย์กลาง มีการเดินจากวงแรกออกไปยังจุดเริ่มต้นของวงรอง หรือเชื่อมต่อจุดอื่น ๆ ที่ออกมาจากผังวงแหวนหลัก สามารถสร้างกิจกรรมที่แตกต่างกัน เรียงลำดับความสำคัญของกิจกรรมที่เกิดขึ้น หรือเชื่อมโยงชุมชนต่าง ๆ เข้าด้วยกัน ตอบสนองการใช้งานทั้งด้านนันทนาการและการสร้างโครงข่ายคมนาคม แต่ควรพิจารณาตำแหน่งของจุดเริ่มต้นเพื่อให้สัมพันธ์กับเส้นทางหรือวงแหวนรองที่อยู่โดยรอบ

5) **แผนผังแบบวงล้อ** (spoked loop trail layout) เป็นแผนผังแนวเส้นทางที่แผ่ออกจาก ศูนย์กลางหรือแกนเส้นทางหลัก จุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางอยู่บริเวณเดียวกัน มีเส้นทางและ ระยะทางที่หลากหลาย เหมาะสำหรับพื้นที่ขนาดใหญ่ สามารถนำไปปรับใช้งานได้ทั้งด้านนันทนาการ และการสร้างโครงข่ายคมนาคม แต่ควรพิจารณาตำแหน่งจุดศูนย์กลางเนื่องจากมีผลต่อระยะห่างจาก จุดศูนย์กลางไปยังวงแหวนที่ล้อมอยู่โดยรอบ

6) **แผนผังแบบวงกต** (maze trail layout) เป็นรูปแบบแผนผังที่มีเส้นทางมากที่สุด สร้าง ทางเลือกในการเดินเชื่อมต่อกันได้หลายเส้นทางทั้งแนวเส้นตรงและแนววงแหวน เหมาะสำหรับ การพัฒนาผังเมืองที่มีขนาดใหญ่ มีระยะทางและแยกมากขึ้น ข้อเสียคือสร้างความสับสนของทิศทางหากมี การเชื่อมโยงระบบเส้นทางที่ไม่ดี



ภาพที่ 2.9 รูปแบบแผนผังเส้นทางสีเขียว

ที่มา Schwarz, 1993

#### 2.4.4 กรณีตัวอย่างเส้นทางสีเขียวและโครงข่ายเส้นทางสีเขียว

##### 1) Emerald Necklace ในเมืองบอสตัน ประเทศสหรัฐอเมริกา

โครงการ Emerald Necklace ในบอสตันเป็นโครงการที่เชื่อมสวนสาธารณะแฟรงค์คลินไปสู่ริมน้ำชาร์ลส์ ระยะทางประมาณ 7 ไมล์โดยการเดินหรือปั่นจักรยานผ่านสวนสาธารณะ โครงการมีการขยายตัวไปพร้อมกับการขยายตัวของเมืองซึ่งมีนัยสำคัญในเรื่องของการกักเก็บน้ำฝน โดยออกแบบมาเพื่อแก้ปัญหาการระบายน้ำและปัญหาคุณภาพน้ำที่เกิดจากเมือง นอกจากทำหน้าที่เป็นเส้นทางสำหรับการพักผ่อนหย่อนใจหรือเป็นพื้นที่รับน้ำให้กับเมืองแล้ว ยังเป็นเส้นทางให้กับสัตว์และ

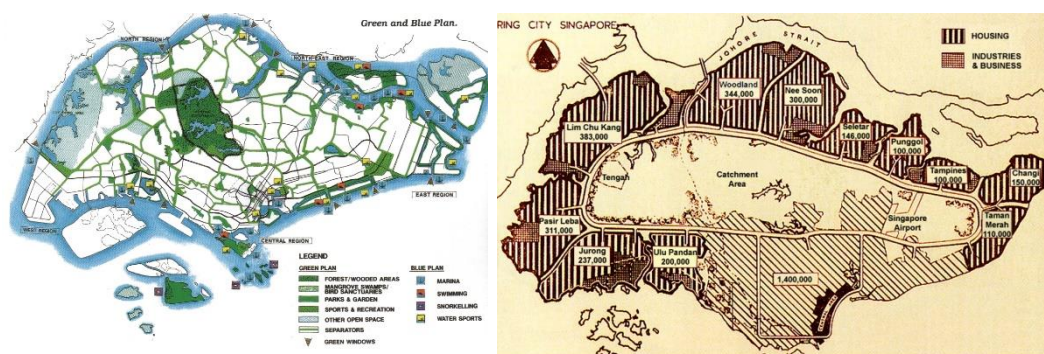
สิ่งมีชีวิตเพื่อฟื้นฟูระบบนิเวศในพื้นที่ชุมชนเมือง ออกแบบโดยเฟรเดอริก ลอร์ โอมสเต็ด สร้างขึ้นในปีค.ศ. 1860 (ภาวิณี อินชมภู และสืบสิริ ศรีธัญรัตน์, 2560 ; พงษ์ศักดิ์ ฒกลาง, 2556)



ภาพที่ 2.10 ผัง Emerald Necklace ในสหรัฐอเมริกา  
ที่มา : [www.emeraldnecklace.org](http://www.emeraldnecklace.org) (20 กันยายน 2562)

## 2) Park Connector ในประเทศสิงคโปร์

เริ่มแรกเกิดจากกระบวนการเส้นทางสีเขียว (Greenway Movement) ต่อมามีการเชื่อมโยงเส้นทางสีเขียวเพื่อให้เกิดเป็นโครงข่ายเส้นทางสีเขียวที่เรียกว่า “Park Connector” เส้นทางสีเขียวเหล่านี้จะเชื่อมโยงระหว่างสวนสาธารณะที่สำคัญ เขตอนุรักษ์ธรรมชาติ พื้นที่เปิดโล่ง และสถานที่ที่น่าสนใจอื่น ๆ ในสิงคโปร์ ซึ่งเป็นการเชื่อมโยงพื้นที่ศูนย์รวมประชากรกับสวนสาธารณะเพื่อให้ประชากรสามารถเข้าถึงพื้นที่สาธารณะได้ง่ายและสะดวกขึ้น นอกจากนี้วัตถุประสงค์รองของเส้นทางสีเขียวคือการเพิ่มความหลากหลายทางชีวภาพในสิ่งแวดล้อม จึงทำให้เส้นทางสีเขียวของ Park Connector Network มีความหลากหลาย โดยกำหนดให้นักออกแบบและวางผังจำเป็นต้องหาสมดุลระหว่างเป้าหมายทางนิเวศวิทยา วัฒนธรรม สังคม และสุนทรียศาสตร์ในการวางผัง



ภาพที่ 2.11 ผัง Green and Blue Plan และผัง Ring Concept

ที่มา : Tan, 2006

การพัฒนาโครงข่ายเส้นทางสีเขียวเกิดจากแนวคิด Green and Blue Plan ขององค์กรพัฒนาเมืองสิงคโปร์ (Urban Redevelopment Authority : URA) และแผน Parks and Waterbodies

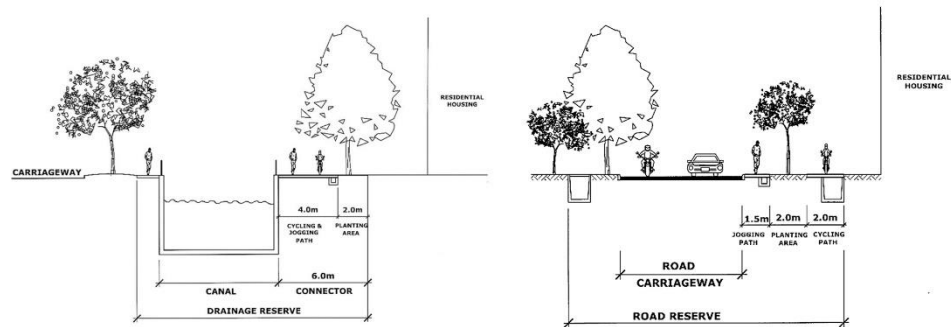
คณะกรรมการด้านสวนสาธารณะของสิงคโปร์ได้มีการจัดทำแผนแม่บทสวนสาธารณะขึ้น เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาสวนสาธารณะในสิงคโปร์ โดยแบ่งสวนสาธารณะเป็น 3 ระดับคือ สวนสาธารณะระดับภูมิภาค สวนสาธารณะระดับชุมชน และเส้นทางสีเขียว เนื่องจากประเทศสิงคโปร์มีข้อจำกัดในด้านพื้นที่จึงทำให้การพัฒนาเส้นทางสีเขียวเริ่มต้นจากบริเวณที่ดินที่สงวนไว้เป็นแนวกันชนระบายน้ำ (Drainage buffers) เพราะเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจต่ำ ในปีค.ศ. 1963 ศาสตราจารย์ Otto Koenigsberg ได้เสนอแนวคิด “Ring Concept” เป็นการล้อมรอบพื้นที่กักเก็บน้ำส่วนกลางด้วยวงแหวนแห่งเมือง ซึ่งแนวคิดนี้ได้ถูกพัฒนาและผนวกเข้ากับแผน The 1971 Concept Plan การพัฒนาเส้นทางสีเขียวตามแนวกันชนระบายน้ำอย่างเดียวยังไม่เพียงพอที่จะทำให้เกิด Park Connector Network ดังนั้นจึงจำเป็นต้องใช้ถนนและที่ดินสาธารณะเพิ่มเติมเพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อที่สมบูรณ์



ภาพที่ 2.12 ผัง Development of Park Connector Network ของสิงคโปร์

ที่มา : [www.nparks.gov.sg](http://www.nparks.gov.sg) (20 กรกฎาคม 2563)

ความสำเร็จของการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในสิงคโปร์เกิดจากการบริหารจัดการของภาครัฐและความร่วมมือของภาคเอกชน โดยเฉพาะหน่วยงานอุทยานแห่งชาติ (National Parks Board) ที่ได้ประสานความร่วมมือกับผู้นำระดับท้องถิ่น คนในชุมชน และเจ้าของที่ดิน จนแนวคิดการพัฒนาเส้นทางสีเขียวเกิดการยอมรับ และมีการตอบรับการใช้งานที่ดี เนื่องจากมีการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกด้านนันทนาการ เช่น เฟอร์นิเจอร์สวนสาธารณะ อุปกรณ์ออกกำลังกาย พื้นที่พักผ่อน รวมถึงประโยชน์ด้านการคมนาคม เส้นทางสีเขียวถือเป็นทางเลือกในการหลีกเลี่ยงการจราจรบนถนน โดยบนเส้นทางสีเขียวประกอบด้วยกิจกรรมการเดิน การวิ่งออกกำลังกาย และเส้นทางจักรยานที่มีการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะในประเทศ (Tan, 2006)



ภาพที่ 2.13 รูปตัดเส้นทางสีเขียวบริเวณแนวกันชนระบายน้ำและริมถนนในสิงคโปร์

ที่มา : Tan, 2006

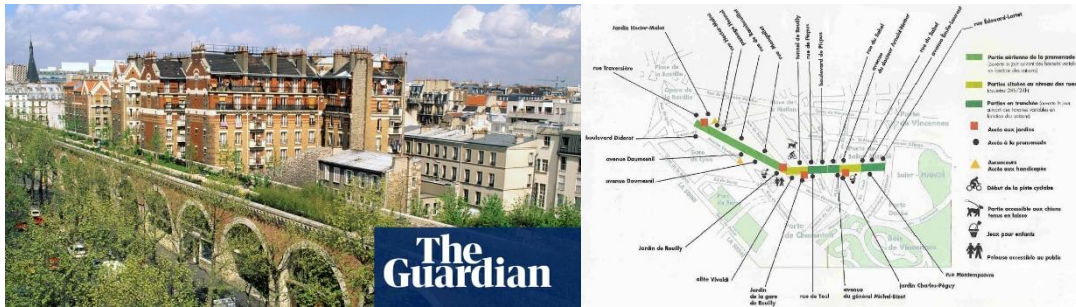


ภาพที่ 2.14 ทศนียภาพเส้นทางสีเขียวบริเวณแนวกันชนระบายน้ำและริมถนนในสิงคโปร์

ที่มา : [www.nparks.gov.sg](http://www.nparks.gov.sg) (9 พฤศจิกายน 2562)

### 3) Promenade Plantée ในเมืองปารีส ประเทศฝรั่งเศส

เป็นสวนสาธารณะเชิงเส้น (Linear Park) ที่ถูกพัฒนาจากพื้นที่ด้านบนโครงสร้างเดิมของทางรถไฟ เพื่อเป็นสวนสาธารณะลอยฟ้าสำหรับการนันทนาการ โดยโครงสร้างเดิมของทางรถไฟเดิมสร้างขึ้นตั้งแต่ค.ศ. 1859 ขนานกับถนนโดเมอแนล (Avenue Daumesnil) ช่วงระหว่างพลาซ เดอ ลา บาสติล (Place de la Bastille) และศาลากลาง (City Hall) โครงสร้างเก่าแก่อายุ 140 กว่าปีนี้เลิกใช้งานไปแล้ว และถูกทิ้งร้างจนมีแนวคิดที่จะทุบรื้อทิ้ง แต่ในปีค.ศ. 1990 เมืองปารีสมีแผนการที่จะปรับปรุง โดยพัฒนาด้านบนของโครงสร้างเป็นทางเดินตลอดความยาว 1.6 กิโลเมตร สูงประมาณระดับพื้นชั้นที่ 3 จึงสามารถมองเห็นทิวทัศน์ของเมืองจากที่สูงแตกต่างจากที่พื้นดิน ไม่มีจุดติดกับรถยนต์ มีบันไดทางขึ้น บางส่วนเชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียงโดยตรง ประกอบด้วยที่นั่ง มุมพักเป็นส่วนตัว ทางเดินเป็นสวนหลากหลายบรรยากาศมีทั้งสวนธรรมชาติ สวนพื้นที่ชุ่มน้ำ สวนแบบเป็นระเบียบแบบแผน (formal garden) ตลอดทางเดินทำเป็นพื้นที่สีเขียว โดยไม่มีร้านค้า ไม่มีซุ้มขายหนังสือพิมพ์ ไม่มีกิจกรรมอื่น ๆ นอกจากการสัญจร และการพักผ่อน ส่วนพื้นที่ด้านล่างพัฒนาเป็นร้านค้า โครงการนี้เริ่มปรับปรุงตั้งแต่ค.ศ. 1990 สร้างเสร็จในอีก 9 ปีต่อมา จนเปิดใช้งานเมื่อกลางปีค.ศ 2000 (จามรี อาระยานิมิตสกุล, 2558)



ภาพที่ 2.15 โครงการ Promenade Plantée ในฝรั่งเศส

ที่มา : [www.theguardian.com](http://www.theguardian.com) (ซ้าย) [mesanneespourdevenirinfirmier.over-blog.com](http://mesanneespourdevenirinfirmier.over-blog.com) (ขวา)

(16 กันยายน 2562)

#### 4) High Line Park ในเมืองนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา

เป็นสวนสาธารณะลอยฟ้า ความยาว 2.33 กิโลเมตร ที่ดัดแปลงมาจากทางรถไฟเก่า ตั้งอยู่ทาง  
 ไลเวอร์ อีสต์ไซด์ของแมนแฮตตัน โดยเริ่มต้นจากถนนแกนส์วอร์ทในย่านมิดแท็กกิ้ง ทอดผ่านย่านเซล  
 ชิ ไปจนถึงเวสต์ไซด์ ยาร์ด บนถนนที่ 34 The High Line เป็นเส้นทางสีเขียวลอยฟ้าเพื่อใช้เป็นพื้นที่  
 นันทนาการสำหรับชุมชนเมือง โครงสร้างทางรถไฟสายเก่าแก่อายุกว่า 70 ปีที่ชำรุดทรุดโทรม ทำให้  
 ทางเมืองนิวยอร์กมีแผนที่จะรื้อถอนออก แต่ได้รับการคัดค้านโดยในปีค.ศ. 1999 มีกลุ่มไม่หวังผล  
 ก่อไรที่เรียกตัวเองว่า Friends of High Line พยายามรณรงค์ร่วมกับเมืองนิวยอร์กเพื่อรักษา  
 โครงสร้างเก่าแก่นี้ไว้และเปลี่ยนพื้นที่ด้านบนเป็นสวนสาธารณะ จนกระทั่งมีการจัดประกวดแบบเพื่อ  
 หาแนวทางในการปรับปรุงและใช้ประโยชน์พื้นที่ ในที่สุดได้มีการเปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่สวนสาธารณะ  
 ลอยฟ้าแทนจนได้รับความนิยม มีผู้คนมาใช้พื้นที่ทำกิจกรรมมากมาย โดยโครงการเริ่มก่อสร้างในปี  
 ค.ศ. 2006 เปิดให้ใช้งานส่วนแรกในปีค.ศ. 2009 และอยู่ในระหว่างดำเนินการฟื้นฟูส่วนขยายต่อไป  
 เนื่องจากเป็นโครงการที่มีการปลูกพืชพรรณอยู่บนโครงสร้าง ดินต้น จึงค้นคว้าทดลองเลือกต้นไม้โดย  
 มีแนวคิดใช้ไม้พื้นถิ่น ดูแลรักษาน้อย มีคุณสมบัติที่เมล็ดร่วงและเจริญเติบโตใหม่ได้เอง และทนทาน  
 (จามรี อาระยานิมิตสกุล, 2558 ; ภาพพิมพ์ พิมมะรัตน์, 2563 : ออนไลน์)



ภาพที่ 2.16 โครงการ High Line Park ในสหรัฐอเมริกา

ที่มา : [ny.curbed.com](http://ny.curbed.com) (16 กันยายน 2562)

### 5) Seoullo 7017 ในเมืองโซล ประเทศเกาหลีใต้

เป็นสวนสาธารณะเชิงเส้น (Linear Park) ในโซล ที่ถูกพัฒนาจากสะพานยกระดับเหนือสถานีกรุงโซล อยู่ภายใต้การดูแลของหน่วยงานกำกับดูแลการก่อสร้างของกรุงโซล สาธารณรัฐเกาหลี (Seoul Metropolitan Government) เส้นทางมีความยาวประมาณ 1 กิโลเมตร สร้างขึ้นเพื่อยกระดับคุณภาพของเมืองและเน้นย้ำถึงการให้ความสำคัญกับการเดินเท้าของผู้คน ในปีค.ศ. 1970 สะพานยกระดับสถานีกรุงโซลเปิดใช้งานเพื่อเชื่อมฝั่งตะวันออกและตะวันตกของบริเวณสถานีกรุงโซลเข้าด้วยกัน และรองรับประชากรที่เพิ่มขึ้นและความแออัดของการจราจร จนช่วงปลายปีค.ศ. 1990 เกิดการถกเถียงถึงความปลอดภัยของสะพานยกระดับแห่งนี้ ทั้งเรื่องความสูงจากพื้นดินเพียง 17 เมตร โครงสร้างเดิมที่มีการใช้งานอย่างยาวนาน และผลกระทบต่อผู้คนที่อาศัยใกล้เคียง ทำให้ผลสรุปว่าด้วยนโยบายปิดทางด่วนเส้นนี้ในปีค.ศ. 2006 พร้อมกับแผนการรื้อถอนทางด่วนเส้นนี้ออกไปก่อนจะมีการเสนอให้พัฒนาเป็นสวนสาธารณะทางเดินลอยฟ้าในท้ายที่สุด สวนสาธารณะทางเดินลอยฟ้าแห่งนี้เริ่มต้นโครงการปรับปรุงและก่อสร้างในปีค.ศ. 2015 และเปิดให้ใช้งานในปีค.ศ. 2017 ผ่านการออกแบบของ MVRDV บริษัทสถาปนิกจากประเทศเนเธอร์แลนด์ โดยคำนึงถึงการเข้าถึงการใช้งานพื้นที่ของผู้คนทุกคน ทั้งบันได บันไดเลื่อน ลิฟต์ และทางลาดสำหรับขึ้นลง ทั้งยังเชื่อมต่อกับทางข้าม ทางม้าลาย และจุดเปลี่ยนถ่ายแต่ละบริเวณอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้เป็นสวนสาธารณะเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจและทำหน้าที่ทางเดินลอยฟ้าแล้ว ในแง่ของพืชพรรณมีการรวบรวมพันธุ์ไม้พร้อมทั้งให้ข้อมูลพันธุ์ไม้ควบคู่กัน และในอนาคตมุ่งหมายให้สวนสาธารณะทางเดินลอยฟ้าแห่งนี้เป็นสถานที่หนึ่งในการอนุบาลและเลี้ยงดูแลกล้าไม้ใจกลางเมือง ซึ่งสามารถขนย้ายไปปลูกในพื้นที่อื่น ๆ ของเมืองต่อไปได้ ในเชิงการใช้งานกับบริบทโดยรอบ ช่วยทำหน้าที่เชื่อมสองฝั่งของพื้นที่ที่ถูกกั้นด้วยแนวถนนด้านล่างเข้าด้วยกัน สร้างความเชื่อมต่อกับ 17 เส้นทางสู่สถานที่สำคัญใกล้เคียง เช่น Seoul Station Square บริเวณสถานีกรุงโซล บริเวณตลาดนัมแดมุน ย่านเมียงดง บนสวนสาธารณะทางเดินลอยฟ้ามีสิ่งอำนวยความสะดวกตลอดแนว เช่น ศูนย์ข้อมูลประชาสัมพันธ์ คาเฟ่ มินิมาร์ท สวนหย่อม จุดชมวิว เวทีขนาดเล็ก ในแง่ของการออกแบบและรายละเอียด เน้นไปในทางเรียบง่าย สะดวกต่อการใช้งานและการดูแลรักษา การออกแบบพืชพรรณมีความหลากหลายของชนิดพืชพรรณที่แตกต่างกันออกไปในแต่ละช่วง การปลูกพืชพรรณใช้วิธีการหล่อคอนกรีตวงกลมขึ้นมาเป็นกระบะปลูก โดยความสูงของแต่ละคอนกรีตแตกต่างกันไปตามความต้องการดินปลูกของพืชพรรณแต่ละชนิด ทำให้บางจุดสามารถปรับเป็นที่นั่งวงกลมควบคู่กันไปด้วย เนื่องด้วยกรุงโซลมีสภาพอากาศส่วนใหญ่ที่หนาวเย็น ทำให้ไม่จำเป็นต้องใช้ไม้ยืนต้นเพื่อให้ร่มเงามากนัก จึงเป็นข้อได้เปรียบในเชิงโครงสร้างที่ไม่ต้องรับน้ำหนักในการปลูกต้นไม้ขนาดใหญ่ (Hong, 2018 ; อดิพร เกตุแก้ว, 2563 : ออนไลน์)



ภาพที่ 2.17 สภาพพื้นที่ก่อนและหลังโครงการ Seoullo 7017 ในเกาหลีใต้

ที่มา : Hong, 2018

#### 6) คลองชองเกซอน (Cheonggyecheon) ในเมืองโซล ประเทศเกาหลีใต้

คลองชองเกซอนเป็นคลองโบราณในสมัยราชวงศ์โชซอน อายุกว่า 600 ปี ในอดีตใช้เป็นทางระบายน้ำจากภูเขารอบกรุงโซล มีน้ำไหลหลากในหน้าฝน และน้ำแห้งในหน้าแล้ง ความยาวประมาณ 5.84 กิโลเมตร ไหลผ่านย่านใจกลางโซล ในช่วงค.ศ. 1957 – 1977 ได้มีการพัฒนาประเทศอย่างรวดเร็ว มีผู้คนเข้ามาสร้างที่อยู่อาศัยริมคลองเกิดเป็นชุมชนแออัดทำให้เกิดปัญหาเรื่องน้ำเน่าเสียจากการทิ้งขยะและสิ่งปฏิกูล ปีค.ศ. 1968 รัฐบาลในสมัยนั้นตัดสินใจกลบคลองปิดทับเป็นทางด่วนยกระดับ จากวิถีริมคลองสู่วิถีชีวิตแออัดที่เต็มไปด้วยมลภาวะเป็นพิษทั้งทางอากาศและเสียง ต่อมาพื้นที่ในบริเวณนี้กลายเป็นย่านการค้า ธุรกิจ และอุตสาหกรรม ในปีค.ศ. 2001 ได้มีโครงการที่จะปรับปรุงฟื้นฟูสภาพคลองชองเกซอนขึ้นมาใหม่ โดยรื้อถอนทางยกระดับที่สร้างทับคลองออก และบูรณะคลองให้เป็นเส้นทางน้ำสำหรับการนันทนาการ การท่องเที่ยว และเป็นคลองรับน้ำในศูนย์กลางเมือง การพัฒนาพื้นที่ริมคลองชองเกซอนมีแผนการฟื้นฟูทั้งระยะสั้น (ค.ศ. 2003 – 2005) และระยะยาว (ถึงค.ศ. 2008) เสร็จสมบูรณ์ในปีค.ศ. 2005 ด้วยเงินลงทุนประมาณหนึ่งหมื่นล้านบาท ถึงแม้ตลอดระยะเวลา 4 ปีที่มีโครงการจะมีความขัดแย้งกับคนในพื้นที่ แต่เมื่อโครงการเสร็จสมบูรณ์ก็สามารถนำประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่เคียงคู่คลองชองเกซอนกลับมา ระบบนิเวศที่สมบูรณ์กลับมาในพื้นที่ ปีค.ศ. 2003 – 2008 พบว่ามีพืชเพิ่มจาก 62 ชนิดเป็น 308 ชนิด จำนวนชนิดของปลาเพิ่มจาก 4 ชนิดเป็น 25 ชนิด จำนวนนกเพิ่มจาก 6 ชนิดเป็น 36 ชนิด หรือจำนวนแมลงที่เพิ่มจาก 15 ชนิดเป็น 192 ชนิด จากข้อมูลแสดงให้เห็นว่าโครงการฟื้นฟูคลองชองเกซอนช่วยเพิ่มความหลากหลายทางชีวภาพในพื้นที่ให้สูงขึ้น กลายเป็นสวนสาธารณะใจกลางเมืองที่เป็นประโยชน์ต่อผู้ที่อาศัยอยู่ในกรุงโซลและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ลมพัดพาอากาศได้มากถึงร้อยละ 33 มีการสร้างน้ำพุตลอดแนวพร้อมเชื่อมชลอน้ำเพื่อลดความเร็วน้ำ มีลานสำหรับจัดกิจกรรมพร้อมประติมากรรมที่สวยงาม เส้นทางเดินเท้าตลอดแนวและสะพานข้ามคลองกว่า 22 แห่ง ช่วยกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ตลอดแนวคลองชองเกซอน และสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ



ได้มากถึง 750,000 ล้านบาท เปลี่ยนสัญลักษณ์กรุงโซลเมืองแห่งป่าคอนกรีตสู่การวางผังเมืองที่ขับเคลื่อนกรุงโซลให้เป็นพื้นที่สีเขียว

จุดประสงค์ของการฟื้นฟูคลองของเกซอนคือ เพื่อเปลี่ยนมุมมองการพัฒนาและการบริหารจัดการเมืองให้เป็นเมืองที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การแก้ไขปัญหาพื้นฐานในด้านความปลอดภัย การฟื้นฟูประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม การเพิ่มคุณภาพให้แก่ใจกลางเมืองเพื่อให้สมดุลกับการพัฒนาพื้นที่ในส่วนภูมิภาค และการออกแบบคำนึงถึงปริมาณความจุน้ำในอีก 200 ปีข้างหน้าโดยการคาดการณ์ปริมาณน้ำฝนและระดับน้ำที่จะท่วมในรูปแบบตัวเลขและใช้แบบทดสอบจำลอง แนวคิดในการฟื้นฟูและพัฒนาคือเป็นเส้นทางสีเขียวริมคลองจากตะวันตกไปตะวันออก โดยมีลำดับการเปลี่ยนแปลงพื้นที่อย่างค่อยเป็นค่อยไปจากภูมิทัศน์เมืองไปสู่สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ มีการวางผังให้คลองของเกซอนเป็นแกนหลักเชื่อมโยงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองที่มีลักษณะคล้ายกังหันปลา โดยแบ่งเป็นเส้นทางประวัติศาสตร์ในพื้นที่เมืองเก่า เส้นทางสีเขียวเชื่อมโยงพื้นที่สีเขียวภายในเมือง และเส้นทางวัฒนธรรมในย่านวัฒนธรรมใหม่ และจัดการปริมาณน้ำที่ไหลผ่านเพื่อให้คลองเป็นทางระบายน้ำฝนของเมืองได้อีกครั้ง จากการที่คลองเป็นเพียงทางน้ำขนาดเล็ก ดินก้นคลองเป็นดินที่น้ำซึมลงในดินหมด ปริมาณน้ำฝนไม่เพียงพอ จึงใช้วิธีการนำน้ำจากแม่น้ำใกล้เคียงทำให้สะอาดและนำมาตามท่อยาว 12 กิโลเมตร ปล่องสูต่นคลองให้ค่อยๆไหลกลับลงสู่แม่น้ำอีกครั้งหนึ่ง นอกจากนั้นยังฝังท่อปิดเป็นระบายน้ำเสียใต้ดินของคลอง ดังนั้นน้ำเสียและน้ำฝนจะไม่ปนกัน เพื่อไม่ให้น้ำซึมลงดินไปหมดจึงคาดพื้นคลองบางส่วน ปูพื้นคลอง และทับด้วยดินและหินบางส่วน โครงการนี้ถือเป็นการสร้างโครงสร้างพื้นฐานสีเขียวอย่างยั่งยืนและเป็นการบริหารจัดการน้ำแบบบูรณาการใจกลางเมือง โดยปัจจัยที่ทำให้โครงการประสบความสำเร็จมี 4 ปัจจัย ได้แก่ ด้านภูมิศาสตร์เนื่องจากคลองของเกซอนมีขนาดเล็กกว่าแม่น้ำแต่ใหญ่กว่าลำธาร อีกทั้งไหลผ่านใจกลางโซลจึงทำให้มีศักยภาพในการพัฒนาด้านความพร้อมทางเศรษฐกิจ ช่วงเวลานั้นเศรษฐกิจของเกาหลีได้อยู่ในระดับที่มีความมั่นคงทำให้ประเด็นเรื่องการรักษาสิ่งแวดล้อมและการสร้างสมดุลให้แก่ระบบนิเวศในเมืองกลายเป็นประเด็นสำคัญและสามารถผลักดันให้โครงการประสบความสำเร็จได้ไม่ยาก ด้านความสามารถของผู้นำเมืองนายกเทศมนตรีลีมุงบัก (Lee Myung Bak) สามารถที่จะระดมเงินงบประมาณในการดำเนินโครงการและวางแผนที่เป็นระบบพร้อมวางแผนแนวทางในการรับมือปัญหาต่าง ๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น เช่น การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อป้องกันปัญหาจราจร การจำกัดปริมาณการใช้รถยนต์ และด้านการสนับสนุนจากภาคเอกชนและภาคประชาชน ผู้พักอาศัยในโซลส่วนมากมีความพึงพอใจต่อโครงการเนื่องมาจากการจัดทำประชาพิจารณ์รับฟังความคิดเห็นจากประชาชนทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง และการให้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการแก่ประชาชนตลอดการดำเนินงาน (จามรี อาระยานิมิตสกุล, 2558 ; ดารณี เสือเฒ่า, 2563 : ออนไลน์)



ภาพที่ 2.18 ลักษณะสภาพพื้นที่ในปีค.ศ. 1950 (ซ้าย) และปีค.ศ. 1970 (ขวา)

ที่มา : aku-la02.blogspot.com (19 กรกฎาคม 2563)



ภาพที่ 2.19 บรรยากาศคลองของเกซอนในปัจจุบัน

ที่มา : www.greatruns.com (ซ้าย) www.preparetravelplans.com (ขวา)

(16 กันยายน 2562)

## 2.5 หลักการออกแบบและวางผังทางเดินเท้าและทางจักรยาน

การออกแบบและวางผังเส้นทางสีเขียวนอกจากเป็นการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมตลอดแนวเส้นทางแล้ว จะต้องรองรับการเดินทางระหว่างพื้นที่รวมถึงกิจกรรมของคนในพื้นที่ เน้นการเดินทางที่ไม่ก่อให้เกิดมลภาวะทางสิ่งแวดล้อม ให้ความเพลิดเพลิน และประหยัดค่าใช้จ่าย เช่น การเดินเท้าและการใช้จักรยาน โดยหลักการออกแบบและวางผังทางเดินเท้าและทางจักรยานในเส้นทางสีเขียวมีประเด็นที่ต้องคำนึง ดังนี้ (Litman, 2009 ; Watson, 2003)

1) **ความปลอดภัย (Safety)** คือ การสร้างความปลอดภัยในการเดินทางผ่านพื้นที่ให้พ้นอันตรายจากยานพาหนะ สัตว์ และพืชมีพิษ เช่น แยกรถยนต์ออกจากทางเดินเท้าและทางจักรยาน มีการกำหนดขอบคัน ความกว้างของเส้นทางที่เหมาะสมต่อการใช้งาน และการตัดเส้นทางผ่านถนนควรมีทางข้ามแบบยกระดับหรือลอดใต้ดิน

2) **การป้องกันภัย (Security)** คือ การระวังภัยจากการโจรกรรมทรัพย์สิน ต้องให้ความสำคัญต่อความมั่นคงและการป้องกันภัย เช่น โตรกทัศน์วงจรปิด หน่วยงานรักษาความปลอดภัย และไฟส่องสว่างเพื่อสร้างการรับรู้ทางสายตาที่ดี

3) **การเข้าใจทิศทาง (Wayfinding)** คือ การออกแบบและวางผังเส้นทางให้เข้าใจง่าย เช่น การทำให้ผู้ใช้ไม่หลงทางและรับรู้ทางเข้า ทางออก หรือจุดตัดแยกต่าง ๆ มีป้ายสัญลักษณ์อยู่ในตำแหน่งที่มองเห็นได้ง่าย และมีแสงสว่างหรือไฟฟ้าส่องสว่างเพื่อให้สามารถมองเห็นป้ายบอกทางและแยกต่าง ๆ ได้อย่างชัดเจน

4) **การสื่อความ (Interpretation)** คือ การออกแบบที่สื่อความหมายให้เข้าใจได้ มีความสวยงาม แสดงถึงเอกลักษณ์ที่เข้ากับบริบทของพื้นที่ ควรมีการนำธรรมชาติเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งในการออกแบบสื่อความหมาย เพื่อให้เกิดความรู้สึกผ่อนคลาย และเพลิดเพลินตลอดแนวเส้นทาง

5) **ความต่อเนื่อง (Continuity)** คือ การสร้างความต่อเนื่องในการเดินทางทั้งการเข้าถึง และสร้างการรับรู้ทิศทางได้อย่างน่าสนใจ โดยต้องมีการเชื่อมโยงและรองรับกิจกรรมการเดินทางที่ต่อเนื่องได้อย่างหลากหลายในแต่ละย่าน

6) **การสร้างแรงดึงดูดใจ (Attractiveness)** คือ การสร้างการรับรู้ในภูมิทัศน์โดยรอบ ทั้งจากสีสันทิวทัศน์ อนุกรมประกอบถนน น้ำพุ และลานกิจกรรม เพื่อสร้างความน่าสนใจและสิ่งดึงดูดใจให้กับองค์ประกอบภูมิทัศน์เมือง ทั้งเอกลักษณ์ทางสถาปัตยกรรม พื้นที่ประวัติศาสตร์ ศิลปะวัฒนธรรม และกิจกรรมของผู้คนในเมือง

7) **ความคล่องตัว (Flow)** คือ การจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกและอนุกรมประกอบเส้นทางสำหรับทางเดินเท้าและทางจักรยาน ให้สามารถสัญจรได้อย่างสะดวกและต่อเนื่อง โดยจุดที่เกิดการหยุดชะงัก ๆ จะทำให้ลดความคล่องตัว เกิดความไม่สะดวก และลดแรงจูงใจการใช้เส้นทาง

8) **การออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design)** คือ การออกแบบเพื่อความเท่าเทียมในการใช้พื้นที่ และสามารถรองรับคนได้ทุกประเภทให้ได้รับความสะดวกต่อการใช้งานในพื้นที่ ซึ่งต้องเป็นไปตามข้อบัญญัติการออกแบบที่ได้มาตรฐานสากล

การออกแบบและวางผังทางเดินเท้าและทางจักรยานจะต้องทำควบคู่กันไป การวางผังในย่านที่พักอาศัยจะต้องกำหนดวัตถุประสงค์ และการออกแบบไปพร้อมกับการวางผังถนนสายหลักของชุมชน (ULI, ASCE and NAHB, 1974 อ้างถึงใน เดวิดร์ สุขแสน, 2552) โดยได้แบ่งรูปแบบทางจักรยานออกเป็น 3 ประเภท ดังนี้ (Litman, 2009)

- 1) **ทางสำหรับจักรยาน (Bike path)** เป็นลักษณะทางจักรยานเฉพาะแยกออกมาจากถนน
- 2) **ช่องทางสำหรับจักรยาน (Bike lane)** เป็นลักษณะช่องทางจักรยานที่เป็นส่วนหนึ่งของถนน แต่มีการแบ่งแยกออกจากช่องทางรถยนต์หรือทางเท้า โดยการแบ่งระดับ ทาสีตีเส้น ทำรั้วกัน ทำเครื่องหมาย หรือติดสัญญาณเพื่อใช้เป็นทางจักรยานเฉพาะ
- 3) **ทางจักรยานร่วมกับพื้นที่ถนน (Bike routes)** เป็นลักษณะช่องทางจักรยานร่วมกันกับช่องทางจราจรประเภทอื่น ได้แก่ รถยนต์ หรือทางเท้า

Litman (2009) เสนอว่าการออกแบบและวางผังทางเท้าริมถนนควรแยกจากทางจักรยาน เนื่องจากการออกแบบทางเท้าและทางจักรยานมีรูปแบบที่รองรับความเร็วไม่เท่ากัน การใช้จักรยานเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายกว่าการเดินเท้า และไม่มีระเบียบจรรยาบรรณในการใช้จักรยานบนทางเท้า ซึ่งสร้างความสับสนและความเสี่ยงต่อการใช้เส้นทางร่วมกัน จากเหตุผลดังกล่าวทำให้การออกแบบและวางผังทางเดินเท้าและทางจักรยานต้องมีการแบ่งช่องทางกันอย่างชัดเจน โดยมีการแบ่งด้วยระดับ แนวขอบคัน หรือการตีเส้นแบ่งสีที่ได้มาตรฐาน กำหนดขนาดทางจักรยานควรมีความกว้างประมาณ 0.75 – 3.10 เมตร (AASHTO, 1991 อ้างถึงใน เดวิดร์ สุขแสน, 2552) และทางเดินเท้าควรมีความกว้างประมาณ 0.75 – 2.40 เมตร (Litman, 2009) เป็นช่องทางมาตรฐานที่ให้ความชัดเจนในการรับรู้ที่สร้างความปลอดภัย และความคล่องตัวในการสัญจรของผู้ใช้งาน หลักการออกแบบและวางผังทางเดินเท้าและทางจักรยานมีความแตกต่างกันในรายละเอียด โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

### 2.5.1 หลักการทั่วไปของทางเดินเท้าและทางจักรยาน

1) **ทางเดินเท้า (Pedestrians)** มีหลักการออกแบบ และวางผังเส้นทางเดินเท้าโดยทั่วไปให้เกิดเป็นโครงข่ายการเดินทางเชื่อมโยงสู่พื้นที่ปลายทาง ดังนี้ (Litman, 2009)

- 1.1) สภาพแวดล้อมควรมีความปลอดภัยทั้งทางเท้า และทางข้ามปราศจากสิ่งกีดขวาง
- 1.2) โครงข่ายทางเดินเท้าควรเข้าถึงพื้นที่ปลายทางได้ง่ายและสะดวก
- 1.3) สภาพแวดล้อมตลอดแนวทางเดินเท้าควรส่งเสริมมุมมองที่ดี ทั้งพื้นที่ว่าง ลานกิจกรรม ลักษณะเปลือกอาคาร สิ่งอำนวยความสะดวก และอุปกรณ์ประกอบถนน ควรมีเอกลักษณ์ที่สร้างความรู้สึกต่อสถานที่ (Sense of Place)
- 1.4) สภาพแวดล้อมทางเดินเท้าสามารถปรับเปลี่ยน และยืดหยุ่นให้ใช้งานได้หลากหลาย
- 1.5) สภาพแวดล้อมทางเดินเท้าควรมีค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาต่ำ

2) **ทางจักรยาน (Bicycle Route)** มีหลักการออกแบบ และวางผังทางจักรยาน ดังนี้ (Wisconsin Department of Transport, 2003)

- 2.1) การเข้าถึงและระยะทางเข้าถึงต้องง่ายและสะดวก ต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกตลอดเส้นทางทุก ระยะ 800 เมตร มีทางอ้อมและทางลัดเมื่อการจราจรไม่เอื้ออำนวย
- 2.2) ทางจักรยานควรมีการพัฒนาไปตามแนวถนนสายหลักและสายรอง รวมกันเป็นโครงข่ายเส้นทางเพื่อการเดินทางที่เป็นระบบอย่างต่อเนื่อง
- 2.3) การเดินทางด้วยจักรยานควรเชื่อมโยงกับสัญญาณการจราจร
- 2.4) ระบบเส้นทางจักรยานควรมีอิสระเชื่อมโยงกับพื้นที่ต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง
- 2.5) ควรมีทางข้ามหรือทางลอดเพื่อความสะดวกในการสัญจรผ่านถนนและคลอง

### 2.5.2 องค์ประกอบที่จำเป็นในทางเท้าและทางจักรยาน

การวางแผนทางสัญจรนอกจากต้องคำนึงถึงความสามารถในการรองรับการใช้งานของประชาชนแล้ว ยังต้องคำนึงถึงเรื่ององค์ประกอบที่เกี่ยวข้องด้วย ดังนี้ (เดวิดร์ สุขแสน, 2552)

1) **วัสดุพืชพรรณ** ต้นไม้ถนนมีความสำคัญต่อภูมิทัศน์เมืองทั้งด้านสุนทรียภาพและด้านกายภาพ การเลือกชนิดต้นไม้ที่เหมาะสมควรพิจารณาข้อจำกัดของพื้นที่และวัตถุประสงค์ในการปลูกเป็นสิ่งสำคัญ นอกจากนี้มีปัจจัยอื่น ๆ ที่ต้องพิจารณา เช่น สภาพอากาศ การดูแลรักษา โดยตำแหน่งและระยะห่างในการปลูกขึ้นอยู่กับขนาด และความกว้างทรงพุ่มต้นไม้ (ดำรงศักดิ์ สังข์ทอง, 2549)

2) **สิ่งอำนวยความสะดวก** การออกแบบทางจักรยานจะมีรายละเอียดมากกว่าทางเดินเท้า เนื่องจากการขี่จักรยานมีความเร็วที่สูงกว่า มีความเสี่ยงมากกว่า ต้องการความคล่องตัวมากกว่า และภาระรับผิดชอบสูงกว่า ได้มีการแบ่งสิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้เส้นทางเป็น 2 ประเภท ได้แก่

2.1) สิ่งอำนวยความสะดวกระหว่างการเดินทาง ได้แก่ ทางสำหรับจักรยาน ทางข้ามทางแยก ทางลาดชันลง

2.2) สิ่งอำนวยความสะดวกเมื่อสิ้นสุดการขี่จักรยาน ได้แก่ ที่จอดรถจักรยาน

3) **ไฟส่องสว่าง** การออกแบบไฟส่องสว่างในแนวทางเท้าและทางจักรยานถือเป็นมาตรฐานการใช้ไฟส่องสว่างในระดับกลาง ให้ความปลอดภัยและความสะดวกสำหรับการเดินทางในเวลากลางคืน มีความสว่างอย่างสม่ำเสมอในระดับความสว่างที่ 5 - 10 ลักซ์

4) **อุปกรณ์ประกอบถนน** เป็นสิ่งสำคัญ และจำเป็นในการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้งาน โดยประเภทของอุปกรณ์ประกอบถนน เช่น ม้านั่ง ภาชนะหรือกระบะปลูกต้นไม้ ถังขยะ เสาเตี้ย (Bollards) ตะแกรงพื้นโคนต้นไม้ (Tree grilles หรือ Tree grate) ราวกัน ป้าย ที่ติดประกาศ ป้ายรถโดยสารประจำทาง ตู้ประชาสัมพันธ์ ตู้โทรศัพท์ โดยมีประเด็นข้อพิจารณาในการออกแบบ ดังนี้

4.1) ชั้นแรกควรเลือกอุปกรณ์ประกอบถนนที่มีความจำเป็นจริง ๆ ติดตั้งในบริเวณที่เห็นสมควร

4.2) ผู้ออกแบบและวางผังควรคำนึงถึงการวางอุปกรณ์ประกอบถนนตั้งแต่ขั้นตอนการออกแบบวางผัง เพื่อให้สามารถจัดกลุ่มอุปกรณ์ถนนต่าง ๆ เข้าด้วยกัน

4.3) การออกแบบควรให้มีความกลมกลืนกันระหว่างอุปกรณ์ประกอบถนนที่มีความหลากหลาย และออกแบบให้กลมกลืนกับพื้นที่บริเวณนั้น เพื่อความเป็นเอกลักษณ์ของถนน

## 2.6 กรณีศึกษางานวิจัยที่ใกล้เคียง

### 2.6.1 โครงการจัดทำผังแม่บทโครงข่ายพื้นที่สีเขียวในเขตกรุงเทพมหานคร

ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2559) โครงการจัดทำผังแม่บทโครงข่ายพื้นที่สีเขียวในเขตกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์ที่จะจัดทำผังแม่บทโครงข่ายพื้นที่สีเขียวในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร เพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายของสวนสาธารณะ ถนนสายหลัก และคลองสำคัญภายในเมือง ในการศึกษาพื้นที่ทางกายภาพได้แบ่งการศึกษาพื้นที่กรุงเทพมหานครตามเขตการปกครอง 50 เขต แบ่งประเภทพื้นที่สีเขียวสาธารณะตามการแยกประเภทพื้นที่สีเขียวของแผนผังแสดงที่โล่งทำยกกฎกระทรวง ให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 เพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลเริ่มต้นสำหรับการวิเคราะห์พื้นที่สีเขียว โดยการเก็บข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่และเส้นทางที่มีศักยภาพในการสร้างโครงข่ายได้แบ่งเป็น 3 องค์ประกอบคือ พื้นที่สีเขียว (ล.1) เส้นทางสีเขียว (ล.2) และคลองสีเขียว (ล.3) ผู้ศึกษาได้แบ่งประเภทพื้นที่สีเขียวเป็น 4 ประเภท ได้แก่ พื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะ กรุงเทพมหานคร (ล.1.1) พื้นที่โล่งของหน่วยงานของรัฐเพื่อการนันทนาการสาธารณะหรือกึ่งสาธารณะ (ล.1.2) พื้นที่โล่งภายในพื้นที่ของหน่วยงานเอกชนและองค์กรอิสระที่เปิดให้ประชาชนเข้าใช้ (ล.1.3) และพื้นที่สีเขียวเพื่อเน้นการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ล.1.4) ปัจจัยที่ใช้พิจารณาพื้นที่สีเขียวคือ ด้านการใช้งาน ขนาด และความสำคัญทางประวัติศาสตร์ ปัจจัยที่ใช้พิจารณาเส้นทางสีเขียวคือ ลักษณะทางกายภาพ ระบบนิเวศ ทางจักรยาน ระบบคมนาคมการเชื่อมต่อกับโครงข่าย และการเชื่อมต่อกับพื้นที่สีเขียว ปัจจัยที่ใช้พิจารณาคลองสีเขียวคือ ลักษณะทางกายภาพ การเชื่อมต่อกับสิ่งแวดล้อมกับระบบคลองและแหล่งน้ำอื่น ๆ การเชื่อมต่อกับระบบสัญจร และการเป็นพื้นที่นันทนาการ จากการศึกษาถึงปัญหาและการวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานที่เกี่ยวข้องนำมาสู่การเสนอแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่โครงข่ายพื้นที่สีเขียวของกรุงเทพมหานครโดยมีกรอบแนวคิด 7 ข้อหลัก ได้แก่ การเชื่อมต่อ การบริการโครงสร้างพื้นฐานสีเขียว ประโยชน์ทางสิ่งแวดล้อม ความงามดึงดูดของเมือง ความเป็นไปได้ การอนุรักษ์วัฒนธรรม และการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน ในการศึกษาเพื่อทำผังแม่บทโครงข่ายพื้นที่สีเขียวในกรุงเทพมหานครนี้มีการจัดทำประชาพิจารณ์เพื่อจัดให้มีกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน ซึ่งมีถนนและคลองในเขตพัฒนาที่อยู่ในผังแม่บท ได้แก่ ถนนอ่อนนุช ถนนสุขุมวิท ถนนเอกมัย ถนนอโศก คลองแสนแสบ คลองตัน และคลองพระโขนง

การศึกษาเพื่อพัฒนาโครงข่ายพื้นที่สีเขียวมีความจำเป็นอย่างมากที่จะต้องศึกษาข้อมูลทางกายภาพ สังคม เทคโนโลยีสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ การบริหาร และการจัดการ เพื่อให้เกิดแผนพัฒนาที่มีความเป็นไปได้ในการนำไปดำเนินการ และจัดให้ประชาชน ภาคเอกชน บุคลากรจากหน่วยงานภาครัฐต่าง ๆ มีส่วนร่วมในการพัฒนาและดูแลโครงการเพื่อให้เกิดความร่วมมือตั้งแต่เริ่มโครงการ และสามารถปรับเปลี่ยนเพิ่มเติมเพื่อสนองความต้องการของทุกภาคส่วน

### 2.6.2 การหาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียวของเขตดินแดง

ภราดร แก้วไสพร (2558) งานวิจัยนี้เป็นการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการคัดเลือกพื้นที่และหาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่สีเขียว เพื่อนำมาจำแนกบทบาทในการพัฒนาพื้นที่สีเขียวให้เหมาะสมกับเขตดินแดง โดยใช้ข้อมูลจากระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ของสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานครและภาพถ่ายทางอากาศมาคัดเลือกและหาตำแหน่งพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียว 3 ประเภท ได้แก่ พื้นที่โล่ง พื้นที่แหล่งน้ำ และพื้นที่หลังคาอาคาร เกณฑ์ในการพิจารณาพื้นที่โล่งคือมีขนาดพื้นที่โล่งมากกว่า 500 ตารางเมตร เมื่อหักลบพื้นที่อาคาร พื้นที่สีเขียวเดิม พื้นที่โครงการในอนาคต พื้นที่ถนน และพื้นที่เศษระหว่างอาคารแล้ว เกณฑ์ในการพิจารณาพื้นที่แหล่งน้ำคือพื้นที่แหล่งน้ำและพื้นที่ข้างเคียงที่ไม่มีโฉนดที่ดิน และเกณฑ์ในการพิจารณาพื้นที่หลังคาอาคารคืออาคารขนาดใหญ่เกิน 2000 ตารางเมตร หรืออาคารที่มีความสูงตั้งแต่ 15 เมตรขึ้นไป มีลักษณะหลังคาแบนราบและคำนวณพื้นที่ร้อยละ 20 ของหลังคาอาคาร จากนั้นทำการเก็บข้อมูลภาคสนาม ได้แก่ กรรมสิทธิ์ที่ดิน ระยะห่างจากระบบขนส่งสาธารณะ ขนาดพื้นที่ ลักษณะทางกายภาพ ลักษณะการใช้งาน และการใช้ประโยชน์ที่ดิน แล้วนำมาวิเคราะห์จำแนกบทบาทของพื้นที่ว่าพื้นที่ใดมีบทบาทในการพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะ หรือเป็นพื้นที่สีเขียวเพื่อสภาพแวดล้อมของเมืองที่ดี เพื่อนำไปรวมกับพื้นที่สีเขียวเดิมจากข้อมูลปีพ.ศ. 2558

### 2.6.3 การเชื่อมโยงพื้นที่สีเขียวในศูนย์กลางเมือง กรณีศึกษาเขตปทุมวัน

พงษ์ศักดิ์ ณ ถลาง (2556) งานวิจัยนี้เป็นการศึกษาเพื่อประเมินรูปแบบทางเลือกและวิเคราะห์ฉกทัศน์การเชื่อมโยงพื้นที่สีเขียวในศูนย์กลางเมือง กรณีศึกษาเขตปทุมวัน โดยใช้วิธีการศึกษานโยบายและแผนพัฒนาของภาครัฐ การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ระดับบริหารและระดับปฏิบัติการของสำนักงานสวนสาธารณะและสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานครเกี่ยวกับประเด็นปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาพื้นที่สีเขียว และการทบทวนวรรณกรรม เพื่อนำมากำหนดกรอบแนวคิดงานวิจัยและกำหนดปัจจัยในการสร้างแผนบันทึกการสำรวจและแบบประเมิน ในงานวิจัยนี้ได้แบ่งการเก็บข้อมูลเป็น 2 องค์ประกอบคือ พื้นที่ และเส้นทาง โดยเกณฑ์ที่ใช้ในการพิจารณาพื้นที่ ได้แก่ กรรมสิทธิ์ ความหลากหลายของกิจกรรม การเข้าถึง การจัดการ บรรยากาศ ความร่มรื่น และการเชื่อมโยง และเกณฑ์ที่ใช้ในการพิจารณาเส้นทาง ได้แก่ ความคล่องตัว ความหนาแน่นของการใช้งาน การเข้าถึง การจัดการ บรรยากาศ ความร่มรื่น และการเชื่อมโยง นำข้อมูลมาประเมินเพื่อจัดลำดับพื้นที่และเส้นทางที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงมาก ปานกลาง และน้อย เพื่อนำมาวิเคราะห์ฉกทัศน์ของการเชื่อมโยง ซึ่งจำแนกผลการประเมินเป็น 3 รูปแบบ ได้แก่ เส้นทางสีแดง (Commercial Line) เส้นทางสีเหลือง (Common Line) และเส้นทางสีเขียว (Green Line)

## 2.6.4 ศักยภาพพื้นที่ว่างย่านพาณิชย์กรรมในเขตบางรักเพื่อการเชื่อมต่อโครงข่ายพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้า

มานิต ททรัพย์เพิ่ม (2553) งานวิจัยนี้เป็นการศึกษาพื้นที่ว่างสาธารณะ และกิ่งสาธารณะในรูปแบบต่าง ๆ ที่มีอยู่ในย่านพาณิชย์กรรมเขตบางรัก เพื่อหาศักยภาพในการนำไปเป็นแนวทางในการเพิ่มพื้นที่สีเขียวและพัฒนาโครงข่ายพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้า ในงานวิจัยแบ่งการทำงานออกเป็น 2 ขั้นตอนคือ ระดับการออกแบบโครงข่าย และระดับการออกแบบพื้นที่ โดยใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) ในการประเมินผลการเชื่อมโยงพื้นที่ว่างที่มีศักยภาพ และใช้ระยะทางที่ง่ายต่อการตัดสินใจในการเดินคือ 200 เมตรและประเภทของกิจกรรมเพื่อวิเคราะห์การเชื่อมโยงพื้นที่โดยจำแนกเป็นกลุ่มกิจกรรมจำเป็นและกิจกรรมทางเลือก เกณฑ์ที่ใช้พิจารณาในการคัดเลือกพื้นที่ว่างในโครงข่าย ได้แก่ การดูแลจัดการ ระดับการใช้ประโยชน์โดยสาธารณชน การเข้าถึง การใช้ประโยชน์ คุณค่าของพื้นที่ และลักษณะกิจกรรม

## 2.7 สรุปจากการทบทวนวรรณกรรม

### 2.7.1 องค์ประกอบในการเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางสีเขียว

จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้อง พบว่าการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางสีเขียวนอกจากเป็นการเชื่อมโยงพื้นที่สีเขียวเข้าด้วยกันโดยเส้นทางสีเขียวแล้ว ยังสามารถเชื่อมโยงกับศูนย์รวมกิจกรรม พื้นที่สาธารณะ หรือสถานที่สำคัญ ดังนั้นผู้ศึกษาจึงได้จำแนกองค์ประกอบในการเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางสีเขียวเป็น 2 องค์ประกอบใหญ่ คือ พื้นที่ และเส้นทาง

1) **พื้นที่** สามารถจำแนกออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ พื้นที่สีเขียวเดิม พื้นที่สีเขียวใหม่ และศูนย์รวมกิจกรรม

1.1) **พื้นที่สีเขียวเดิม** หมายถึง พื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะที่มีอยู่เดิมในพื้นที่ ได้แก่ สวนสาธารณะหรือสวนหย่อม พื้นที่สีเขียวและพื้นที่เปิดโล่งของสถานที่ราชการ ศาสนสถาน สถานพยาบาล สถานศึกษา พื้นที่ย่านการค้า พิพิธภัณฑ์ และลานกีฬากลางแจ้งและสนามกอล์ฟ

1.2) **พื้นที่สีเขียวใหม่** หมายถึง พื้นที่ว่างหรือที่โล่งที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะ ได้แก่ พื้นที่ที่ถูกปล่อยทิ้งร้างไม่มีการใช้ประโยชน์ พื้นที่ใต้ทางด่วน และที่ว่างหรือที่โล่งในสุสาน



ตารางที่ 2.1 สรุปลักษณะพื้นที่ที่เป็นพื้นที่สีเขียวและพื้นที่ที่สามารถพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียวในเขตวัฒนา

สำนักงานนโยบายและ แผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)	สำนักสิ่งแวดล้อม	แผนผังแสดงที่โล่ง ท้ายกฎกระทรวงให้ ใช้บังคับผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556	โครงการ We Park	สรุปลักษณะพื้นที่ที่เป็นพื้นที่ สีเขียว และพื้นที่ที่ สามารถพัฒนาเป็น พื้นที่สีเขียว	
ประเภทพื้นที่สีเขียว	ประเภทพื้นที่สีเขียว	ประเภทพื้นที่สีเขียว	รูปแบบพื้นที่ สาธารณะสีเขียว		
พื้นที่สีเขียวเพื่อนันทนาการ และความงามทาง ภูมิทัศน์	พื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะ - สวนหย่อมขนาดเล็ก - สวนหมู่บ้าน - สวนชุมชน - สวนระดับย่าน - สวนระดับเมือง - สวนเฉพาะทาง	ล.1 เป็นที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษา คุณภาพสิ่งแวดล้อม	พื้นที่บนอาคาร - พื้นที่ในอาคาร - พื้นที่ระหว่างอาคาร - พื้นที่หน้าอาคาร	สวนสาธารณะหรือสวนหย่อม	พื้นที่สีเขียวเดิม
พื้นที่สีเขียวจอดรถ ประโยชน์				พื้นที่สีเขียวและพื้นที่เปิดโล่งย่านการค้า	
	พื้นที่สีเขียวและพื้นที่เปิดโล่งของสถานที่ราชการ				
พื้นที่สีเขียวและพื้นที่เปิดโล่งของศาสนสถาน					
พื้นที่สีเขียวและพื้นที่เปิดโล่งของสถานพยาบาล					
พื้นที่สีเขียวและพื้นที่เปิดโล่งของสถานศึกษา					
พื้นที่สีเขียวและพื้นที่เปิดโล่งของพิพิธภัณฑ์					
พื้นที่ที่สามารถนำมาพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียว - พื้นที่รกร้าง	พื้นที่สีเขียวเพื่อสภาพแวดล้อม - ที่ว่าง - พื้นที่ไม้ยืนต้น		พื้นที่ที่ถูกลอยทิ้งร้าง - พื้นที่รอการพัฒนา - พื้นที่ใต้ทางด่วน	พื้นที่สีเขียวใหม่	
			ที่ว่างหรือที่โล่งในสุสาน		

1.3) ศูนย์รวมกิจกรรม ได้แก่ ท่าเรือ สถานีรถไฟลอยฟ้า สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน ศาสนสถาน  
สถานศึกษา และพื้นที่ย่านการค้า

2) **เส้นทาง** สามารถจำแนกออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ เส้นทางสีเขียวเดิม และเส้นทางสีเขียวใหม่ โดยสามารถสรุปพื้นที่หรือเส้นทางที่สามารถพัฒนาเป็นเส้นทางสีเขียว ได้แก่ ที่โล่งริมถนน ที่โล่งริมแม่น้ำและลำคลอง ที่โล่งริมเขตทางรถไฟ และพื้นที่ว่างตามกฎหมายควบคุมอาคาร

ตารางที่ 2.2 สรุปพื้นที่หรือเส้นทางที่สามารถพัฒนาเป็นเส้นทางสีเขียวในเขตวัฒนา

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)	Kiat W. Tan (2004)	สำนักสิ่งแวดล้อม	แผนผังแสดงที่โล่งที่ยกกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556	สรุปพื้นที่ที่สามารถพัฒนาเป็นเส้นทางสีเขียวในเขตวัฒนา
พื้นที่ที่สามารถนำมาพัฒนาเป็นเส้นทางสีเขียว	พื้นที่ที่สามารถนำมาพัฒนาเป็นเส้นทางสีเขียว	ประเภทพื้นที่สีเขียว	ประเภทพื้นที่สีเขียว	
พื้นที่สาธารณูปโภคสาธารณูปการ	ริมถนน (Road Reserve)	สวนถนน	ล.2 เป็นที่โล่งเพื่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณริมถนน	ที่โล่งริมถนน
	แนวกันชนระบายน้ำ (Drainage buffers)	×	ล.3 เป็นที่โล่งเพื่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมริมแม่น้ำและลำคลอง	ที่โล่งริมแม่น้ำและลำคลอง
พื้นที่เว้นว่างตามกฎหมาย	×		×	ที่โล่งริมเขตทางรถไฟ พื้นที่ว่างตามกฎหมายควบคุมอาคาร

และสามารถจำแนกประเภทเส้นทางสีเขียวตามลักษณะทางกายภาพของเขตวัฒนาได้ 4 ประเภท ได้แก่ เส้นทางริมถนน เส้นทางลอยฟ้า เส้นทางริมน้ำ และเส้นทางริมทางรถไฟ

2.1) **เส้นทางริมถนน** หมายถึง เส้นทางเดินเท้าหรือทางจักรยานริมทางสัญจรสาธารณะตามถนนต่าง ๆ ภายในเมือง

2.2) **เส้นทางลอยฟ้า** หมายถึง เส้นทางยกระดับเหนือพื้นดินที่เชื่อมโยงลาน หรือพื้นที่สีเขียวเหนือระดับพื้นดินให้เกิดความต่อเนื่องกัน

2.3) **เส้นทางริมน้ำ** หมายถึง เส้นทางสัญจรบริเวณพื้นที่ริมน้ำต่าง ๆ

2.4) **เส้นทางริมทางรถไฟ** หมายถึง เส้นทางสัญจรบริเวณพื้นที่ริมเขตทางทางรถไฟ

ตารางที่ 2.3 สรุปประเภทเส้นทางสีเขียวตามลักษณะทางกายภาพในเขตวัฒนา

Charles E. Little (1990)	Tom Turner (1995)	พงษ์ศักดิ์ ณ ถลาง (2556)	สรุปประเภทเส้นทางสีเขียว ตามลักษณะทางกายภาพ ของเขตวัฒนา
ประเภทเส้นทาง สีเขียว	ประเภทเส้นทาง สีเขียว	ประเภทเส้นทาง สีเขียว	
×	เส้นทางอุทยานวิถี (Parkway)	เส้นทางริมถนน (Sidewalk way)	เส้นทางริมถนน
	เส้นทางลอยฟ้า (Skyway)	เส้นทางลอยฟ้า (Skyway)	เส้นทางลอยฟ้า
เส้นทางริมน้ำ	เส้นทางริมน้ำ (Blueway)	เส้นทางริมน้ำ (Waterway)	เส้นทางริมน้ำ
×	×	เส้นทางริมทางรถไฟ (Railway)	เส้นทางริมทางรถไฟ

### 2.7.2 ปัจจัยที่ใช้เป็นเกณฑ์ในการพิจารณาศักยภาพพื้นที่และเส้นทาง

เนื่องจากแต่ละพื้นที่และเส้นทางมีศักยภาพ และข้อจำกัดที่ต่างกัน จึงจำเป็นต้องมีการศึกษาเพื่อหาปัจจัยการสร้างเกณฑ์ประเมินพื้นที่และเส้นทางที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยง เพื่อนำผลการประเมินศักยภาพไปใช้ในการวิเคราะห์การเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางสีเขียวให้มีความเหมาะสม และเกิดประโยชน์ที่คุ้มค่ากับพื้นที่และคนในพื้นที่

#### 1) ปัจจัยที่ใช้พิจารณาศักยภาพพื้นที่

จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่ใกล้เคียงสามารถสรุปปัจจัยที่ใช้พิจารณาพื้นที่สีเขียวได้ 5 ปัจจัย ได้แก่ กรรมสิทธิ์ที่ดินและระดับการใช้ประโยชน์โดยสาธารณชน ด้านการเข้าถึงขนาดของพื้นที่สีเขียว ความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ และด้านการใช้งานและความหลากหลายด้านกิจกรรม (ดังตารางที่ 2.4) และจากการศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับศูนย์รวมกิจกรรมพบว่า มีหลายประเภทซึ่งบางประเภทมีผู้ใช้งาน กิจกรรม และความสำคัญต่อพื้นที่ที่ต่างกันเล็กน้อยแตกต่างกันไป จึงจำเป็นที่จะต้องพิจารณาถึงประเภทของศูนย์รวมกิจกรรมด้วย

จากที่กล่าวมาสามารถสรุปปัจจัยที่ใช้พิจารณาศักยภาพพื้นที่ได้ทั้งหมด 6 ปัจจัย ได้แก่ กรรมสิทธิ์ที่ดินและระดับการใช้ประโยชน์โดยสาธารณชน ด้านการเข้าถึง ขนาดของพื้นที่สีเขียว ความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ ด้านการใช้งานและความหลากหลายด้านกิจกรรม และประเภทศูนย์รวมกิจกรรม โดยมีรายละเอียด ดังนี้



### 1.1) กรรมสิทธิ์ที่ดินและระดับการใช้ประโยชน์โดยสาธารณชน

เพื่อพิจารณาถึงความเป็นไปได้ และประโยชน์ที่สาธารณชนจะได้รับจากการพัฒนาพื้นที่ เนื่องจากพื้นที่ศึกษาอยู่ในกลุ่มพื้นที่ที่มีราคาที่ดินสูง ทำให้แนวทางในการเพิ่มพื้นที่สีเขียวขนาดใหญ่ จากที่ดินเอกชนเป็นไปได้อย่าง การศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และนโยบาย แผนพัฒนา และโครงการ ของภาครัฐและเอกชน พบว่าการเสนอใช้พื้นที่ว่างหรือพื้นที่เปิดโล่งของหน่วยงานรัฐ สถาบันศาสนา และพื้นที่ย่านพาณิชย์กรรม จึงอาจไม่ต้องเสียงบประมาณในการจัดซื้อ หรือเช่าพื้นที่สำหรับจัดสร้าง เป็นสวนสาธารณะในพื้นที่ที่มีการใช้งานน้อย ซึ่งอาจทำให้เกิดการใช้พื้นที่ได้ไม่สมประโยชน์กับมูลค่า ราคาที่ดิน โดยสามารถจำแนกประเภทกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็น 3 ประเภท ได้แก่ ที่ดินรัฐ ศาสนสถาน และเอกชน อีกทั้งจำแนกระดับการใช้ประโยชน์พื้นที่โดยสาธารณชนเป็น 5 กลุ่ม ได้แก่

- **พื้นที่สาธารณะ** คือพื้นที่ที่เปิดโอกาสให้สาธารณชนสามารถเข้าไปใช้งานได้โดยอิสระ ไม่จำกัดเวลาให้บริการหรือกลุ่มผู้ใช้ การดูแลจัดการเป็นของหน่วยงานราชการหรือหน่วยงานในกำกับดูแลโดยภาครัฐ

- **พื้นที่สาธารณะแบบมีเงื่อนไข** คือพื้นที่ที่มุ่งเน้นการให้บริการที่เป็นสาธารณประโยชน์แก่ประชาชนทั่วไป โดยมีการกำหนดเวลาการให้บริการหรือเงื่อนไขการใช้งาน การดูแลจัดการเป็นของหน่วยงานราชการหรือหน่วยงานในกำกับดูแลโดยภาครัฐ

- **พื้นที่กึ่งสาธารณะ** คือพื้นที่ที่มีการดูแลจัดการโดยภาคเอกชน ที่เปิดโอกาสให้สาธารณชนทั่วไปเข้าใช้พื้นที่ได้โดยอิสระ

- **พื้นที่กึ่งสาธารณะแบบมีเงื่อนไข** คือพื้นที่ที่มีการดูแลจัดการโดยภาคเอกชน และเปิดโอกาสให้สาธารณชนทั่วไปเข้าใช้ได้ แต่มีเงื่อนไขการใช้งาน เช่น การกำหนดประเภทกิจกรรมหรือเวลาให้บริการ

- **พื้นที่ที่ยังไม่มีการพัฒนา** หมายถึง พื้นที่ที่อยู่ในรูปแบบพื้นที่รกร้างหรือรอการพัฒนาในอนาคต โดยมีผู้ถือกรรมสิทธิ์หรือผู้ดูแลอย่างถูกต้อง ทั้งจากหน่วยงานของรัฐและเอกชน มีศักยภาพในการนำมาพัฒนาให้มีการใช้งานเชิงสาธารณะหรือกึ่งสาธารณะได้ ซึ่งจำเป็นจะต้องศึกษาจากรายละเอียดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และแผนการพัฒนาหรือนโยบายการใช้พื้นที่ในอนาคต

### 1.2) ด้านการเข้าถึง

เพื่อพิจารณาถึงความสะดวกในการเข้าใช้พื้นที่ของประชาชน ซึ่งมีผลต่อจำนวนของผู้ใช้พื้นที่ที่จะพัฒนา การเข้าถึงพื้นที่สีเขียวและศูนย์รวมกิจกรรมควรอยู่ใกล้กับเส้นทางที่มีระดับการสัญจรของคนเดินเท้าในอัตราที่สูง และสามารถเชื่อมโยงกับระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งด้านการเข้าถึงมีปัจจัยที่ใช้พิจารณา 2 ปัจจัย คือ การเข้าถึงได้ด้วยเส้นทาง แบ่งออกเป็นเส้นทางหลัก รอง ซอย และทางเดินเท้าหรือทางจักรยาน และการเข้าถึงได้ด้วยระบบขนส่งมวลชน โดยระยะรัศมีการเข้าถึงพื้นที่ด้วยขนส่งมวลชนที่เหมาะสมได้มาจากเกณฑ์การเข้าถึงพื้นที่สีเขียวทุกระยะ 400 เมตร ขององค์การอนามัยโลก

และข้อมูลระยะทางของการเดินเท้า (นิรมล เสรีสุกุล และอดิศักดิ์ กันทะเมืองลี, 2562) สามารถสรุประยะรัศมีที่เหมาะสมได้ ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 2.5 สรุปเกณฑ์ระยะรัศมีการเข้าถึงพื้นที่ด้วยขนส่งมวลชนที่เหมาะสม

เกณฑ์การเข้าถึงพื้นที่สีเขียว องค์การอนามัยโลก	ระยะทางของการเดินเท้า (นิรมล และอดิศักดิ์, 2562)	สรุปเกณฑ์ระยะรัศมีการเข้าถึง พื้นที่ด้วยขนส่งมวลชน
ระยะทาง 400 เมตร	ระยะที่มีผลต่อการตัดสินใจเดินเท้า ระยะทางน้อยกว่า 300 เมตร	ระยะที่เหมาะสมมาก ระยะทางน้อยกว่า 400 เมตร
	ระยะเดินเท้าที่เป็นความพยายาม ขั้นพื้นฐาน ระยะทาง 300 - 800 เมตร	ระยะที่เหมาะสมปานกลาง ระยะทาง 400 - 800 เมตร
	ระยะทางที่ไม่สนับสนุนการเดินเท้า ระยะทางมากกว่า 800 เมตร	ระยะที่เหมาะสมน้อย ระยะทางมากกว่า 800 เมตร

### 1.3) ขนาดของพื้นที่สีเขียว

เพื่อพิจารณาถึงลำดับศักดิ์ของพื้นที่สีเขียว รวมถึงประโยชน์ที่จะเกิดกับเมืองและคนในเมืองจากการเพิ่มและพัฒนาพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะ โดยการจำแนกขนาดพื้นที่สีเขียวได้มาจากขนาดของพื้นที่สีเขียวเพื่อบริการ (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2562 : ออนไลน์) และพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะ (สำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร, 2562 : ออนไลน์) ซึ่งมีการกำหนดเกณฑ์ขนาดพื้นที่ให้สอดคล้องกับข้อมูลพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะของเขตพัฒนา สามารถสรุปได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 2.6 สรุปเกณฑ์ขนาดพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะที่เหมาะสมกับเขตพัฒนา

ขนาดพื้นที่สีเขียวเพื่อบริการ (สผ.)	ขนาดพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะ (สำนักสิ่งแวดล้อม)	สรุปเกณฑ์ขนาดพื้นที่สีเขียว ที่เหมาะสมกับเขตพัฒนา
<ul style="list-style-type: none"> <li>สนามเด็กเล่น ขนาด 80 - 800 ตารางเมตร</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>สวนหย่อมขนาดเล็ก ขนาดไม่เกิน 2 ไร่</li> </ul>	ขนาดที่เหมาะสมน้อย 80 - 800 ตารางเมตร
		ขนาดที่เหมาะสมปานกลาง 800 ตารางเมตร - 2 ไร่
<ul style="list-style-type: none"> <li>สวนสาธารณะระดับละแวกบ้าน ขนาดมากกว่า 25 - 50 ไร่</li> <li>สวนสาธารณะระดับชุมชน ขนาดมากกว่า 25 - 50 ไร่</li> <li>สวนสาธารณะระดับย่าน ขนาดมากกว่า 30 - 75 ไร่</li> <li>สวนสาธารณะระดับเมือง ขนาดมากกว่า 100 ไร่</li> <li>สวนสาธารณะระดับภาค ขนาดมากกว่า 200 ไร่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>สวนหมู่บ้าน ขนาดมากกว่า 2 - 25 ไร่</li> <li>สวนชุมชน ขนาดมากกว่า 25 - 125 ไร่</li> <li>สวนระดับย่าน ขนาดมากกว่า 125 - 500 ไร่</li> <li>สวนระดับเมือง ขนาดมากกว่า 500 ไร่ ขึ้นไป</li> </ul>	ขนาดที่เหมาะสมมาก 2 ไร่ ขึ้นไป

#### 1.4) ความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ

เพื่อพิจารณาถึงประโยชน์ที่จะเกิดกับเมืองในด้านระบบนิเวศ เช่น การสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีให้กับเมือง การเป็นแหล่งที่อยู่อาศัย แหล่งอาหาร และแหล่งเพาะพันธุ์ของสัตว์ พื้นที่สีเขียวในเมืองควรส่งเสริมให้เกิดความหลากหลายทางชีวภาพ เนื่องจากความหลากหลายทางชีวภาพเป็นส่วนในการเพิ่มความยืดหยุ่นให้แก่ระบบนิเวศ ทำให้พื้นที่สีเขียวสามารถทนต่อผลกระทบจากพื้นที่อื่นได้มากขึ้น และสามารถอยู่ได้ด้วยตัวเองมากขึ้น (ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2559) โดยได้จำแนกประเภทพันธุ์ไม้เป็น 5 ประเภท ได้แก่ ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม ไม้เลื้อย ไม้คลุมดิน และไม้หน้า

#### 1.5) ด้านการใช้งานและความหลากหลายด้านกิจกรรม

เพื่อพิจารณาถึงการใช้ประโยชน์ ความสำคัญ และคุณค่าของพื้นที่ที่จะพัฒนาจากการศึกษาการใช้สอยพื้นที่สีเขียวและศูนย์รวมกิจกรรม โดยด้านการใช้งานและความหลากหลายด้านกิจกรรมมีปัจจัยที่ใช้พิจารณา 2 ปัจจัย ได้แก่ กลุ่มผู้ใช้ และความหลากหลายด้านกิจกรรม

**1.5.1 กลุ่มผู้ใช้** จำแนกได้ดังนี้ บุคคลทั่วไป กลุ่มผู้พักอาศัย กลุ่มคนทำงานและผู้ประกอบการ กลุ่มนักเรียน นักศึกษา และอาจารย์ กลุ่มนักท่องเที่ยว กลุ่มอื่น ๆ เช่น กลุ่มคริสต์ศาสนิกชน กลุ่มคนมุสลิม กลุ่มคนรักสัตว์ และไม่มีผู้ใช้งาน (นิรมล เสรีสกุล และอดิศักดิ์ กันทะเมืองลี, 2562)

**1.5.2 ความหลากหลายด้านกิจกรรม** จำแนกได้ดังนี้ ด้านนันทนาการ ด้านสังคม ด้านเศรษฐกิจ ด้านบันเทิง ด้านศาสนา ด้านการศึกษา ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านอื่น ๆ เช่น ด้านศิลปะและวัฒนธรรม ด้านบริการประชาชน ด้านบริการสุขภาพ ด้านการสัญจร และไม่มีการใช้สอยใด ๆ (พงษ์ศักดิ์ ฌ กลาง, 2556)

#### 1.6) ประเภทของศูนย์รวมกิจกรรม

เพื่อพิจารณาถึงลำดับศักดิ์ของศูนย์รวมกิจกรรมประเภทต่าง ๆ สามารถจำแนกเป็น 4 ประเภท ได้แก่ สถานีขนส่งผู้โดยสาร ศาสนสถาน สถานศึกษา และพื้นที่ย่านการค้า

**1.6.1 สถานีขนส่งผู้โดยสาร** ได้แก่ ท่าเรือ สถานีรถไฟลอยฟ้า และสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน

**1.6.2 ศาสนสถาน** ได้แก่ วัด โบสถ์ และมัสยิด

**1.6.3 สถานศึกษา** ได้แก่ สถานศึกษาสังกัดหน่วยงานรัฐ สถานศึกษาสังกัดหน่วยงานเอกชนประเภทสามัญ นานาชาติ อาชีวศึกษา และโรงเรียนสอนศาสนา

**1.6.4 พื้นที่ย่านการค้า** ได้แก่ ศูนย์การค้า ห้างสรรพสินค้า คอมมูนิตีมอลล์ ซูเปอร์มาร์เก็ต ตลาดประเภทที่ 1 และตลาดประเภทที่ 2

## 2) ปัจจัยที่ใช้พิจารณาคักยภาพเส้นทาง

จากการศึกษาสามารถสรุปปัจจัยที่ใช้พิจารณาคักยภาพเส้นทางได้ทั้งหมด 6 ปัจจัย ได้แก่ ลำดับถนนหรือคลอง ขนาดเขตทางหรือคลอง ด้านการเข้าถึงและการเชื่อมต่อ ทางเท้าหรือทางจักรยาน ความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ และการเป็นพื้นที่นันทนาการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 2.7 สรุปปัจจัยที่ใช้พิจารณาเส้นทางสีเขียวในเขตพัฒนา

ศูนย์บริการวิชาการ แห่งจุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย (2559)	พจนานุกรม (2556)	ความสามารถ ในการเก็บข้อมูล	สรุปปัจจัยที่ใช้ประเมินเส้นทางสีเขียวเขตพัฒนา				
			ลำดับถนน หรือคลอง	ขนาดเขตทาง หรือคลอง	ด้านการเข้าถึงและ การเชื่อมต่อ	ทางเท้าหรือ ทางจักรยาน	ความสมบูรณ์ด้าน ระบบนิเวศ
×	×	ลำดับถนน ลำดับคลอง	×				×
- ขนาดเขตทาง - ความกว้างคลอง	×	ขนาดเขตทาง ขนาดคลอง	×				
- การเชื่อมต่อกับ ระบบสัญจร - การเชื่อมต่อพื้นที่ สีเขียว - การเชื่อมต่อทาง สิ่งแวดล้อมกับระ บบคลองและแหล่ง น้ำอื่นๆ	- การเข้าถึง - การเชื่อมโยง	การเข้าถึงด้วยระบบ ขนส่งมวลชน จำนวนเส้นทางที่ สามารถเข้าถึง การเชื่อมต่อกับพื้นที่ สีเขียวและศูนย์รวม กิจกรรม การเชื่อมต่อกับระบบ คลองและแหล่งน้ำอื่นๆ	×				
- ขนาดทางเท้า - ทางจักรยาน	- ความคล่องตัว - ความหนาแน่นของ การใช้ - การจัดการ - บรรยากาศ	การมีหรือไม่มีทางเดิน เท้าหรือทางจักรยาน ขนาดทางเดินเท้า หรือทางจักรยาน ความสะดวกในการ สัญจรทางเดินเท้า หรือทางจักรยาน					
- ความสมบูรณ์ของ ต้นไม้สองข้างทาง และเกาะกลาง	- ความร่มรื่น	การมีหรือไม่มี พืชพรรณ ประเภทพันธุ์ไม้ รูปแบบของคลอง					
- การเป็นพื้นที่ นันทนาการ	×	กิจกรรม		×		×	×



### 2.1) ลำดับถนนหรือคลอง

เพื่อพิจารณาถึงลำดับสำคัญของถนนหรือคลอง เนื่องจากการใช้ประโยชน์ที่ดินในแต่ละแห่งมีความแตกต่างกันไป ต้องการการเข้าถึงที่มีระดับแตกต่างกัน และการจัดการสาธารณูปโภคของเมืองจึงมีขนาดแตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่อีกด้วย และการบริหารจัดการดูแลรักษาถนนหรือคลองและการใช้งานที่ต่างกันจะส่งผลต่อรูปแบบการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นได้ (ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2559)

โดยสามารถจำแนกลำดับสำคัญของถนนได้ 3 ประเภท ได้แก่

1) **ถนนหลัก** หมายถึง ถนนที่มีความมุ่งหมายเพื่อรับปริมาณการจราจรจากถนนสายรอง แล้วไปเชื่อมต่อกับถนนสายประธาน เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวถนนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานยนต์ค่อนข้างสูง

2) **ถนนรอง** หมายถึง ถนนที่ทำหน้าที่รวบรวมและกระจายการจราจรระหว่างถนนสายย่อยและถนนสายหลัก เป็นถนนที่ให้บริการพื้นที่หรือกิจกรรมสองข้างทางของถนน ความเร็วของยานยนต์มักมีความเร็วค่อนข้างต่ำ มีปริมาณการจราจรปานกลางถึงค่อนข้างต่ำ

3) **ถนนซอย** หมายถึง ถนนที่ทำหน้าที่บริการเข้าถึงพื้นที่เป็นหลัก เป็นถนนที่มีขนาดเขตทางค่อนข้างแคบ มีปริมาณการจราจรและความเร็วของยานยนต์ต่ำ

สามารถจำแนกประเภทคลองตามหน่วยงานรับผิดชอบได้ 2 ประเภท คือ คลองในความรับผิดชอบของสำนักการระบายน้ำ และคลองในความรับผิดชอบของสำนักงานเขต โดยสามารถจำแนกลำดับคลองเป็น 3 ประเภท ได้แก่

1) **คลอง** หมายถึง ทางน้ำหรือลำน้ำที่เกิดขึ้นเองหรือขุดเชื่อมกับแม่น้ำ

2) **คูน้ำ** หมายถึง ร่องน้ำที่ขุดเพื่อชักน้ำหรือเก็บน้ำไว้ใช้

3) **ลำราง** หมายถึง ทางน้ำเล็ก ๆ ที่ขุดสำหรับชักน้ำจากคลองเข้านาหรือระบายน้ำออกจากนา

### 2.2) ขนาดเขตทางหรือคลอง

เพื่อพิจารณาถึงข้อจำกัดและความเป็นไปได้ในการพัฒนาเป็นเส้นทางสีเขียว โดยการจำแนกขนาดเขตทางหรือคลองได้มาจากความกว้างของเขตทาง (สำนักผังเมือง, 2563: ออนไลน์) และความกว้างของคลอง (สำนักการระบายน้ำ, 2563: ออนไลน์) ซึ่งมีการกำหนดเกณฑ์ให้สอดคล้องกับข้อมูลขนาดเขตทางและคลองในเขตพัฒนา สามารถสรุปได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 2.8 สรุปเกณฑ์ขนาดเขตทางหรือคลองที่เหมาะสมกับเขตพัฒนา

ขนาดเขตทางหรือคลอง	สรุปเกณฑ์
มากกว่า 20 เมตรขึ้นไป	ขนาดที่เหมาะสมมาก
10 – 20 เมตร	ขนาดที่เหมาะสมปานกลาง
น้อยกว่า 10 เมตร	ขนาดที่เหมาะสมน้อย

### 2.3) ด้านการเข้าถึงและการเชื่อมต่อ

เพื่อพิจารณาคูณค่าในการพัฒนาเส้นทางสีเขียวทางด้านการเชื่อมต่อกับระบบสัญจร การเชื่อมต่อกับพื้นที่สาธารณะ และการเชื่อมต่อทางสิ่งแวดล้อม โดยด้านการเข้าถึงและการเชื่อมต่อมีปัจจัยที่ใช้พิจารณา 3 ปัจจัย ได้แก่ การเข้าถึงได้ด้วยระบบขนส่งมวลชน การเชื่อมต่อโครงข่ายทางสัญจร และการเชื่อมต่อกับพื้นที่

**2.3.1 ระบบขนส่งมวลชน** ได้แก่ รถไฟฟ้าบีทีเอส รถไฟฟ้าใต้ดิน เรือโดยสาร และรถโดยสารสาธารณะ

**2.3.2 โครงข่ายทางสัญจร** ได้แก่ ถนนหลัก ถนนรอง ถนนซอย ทางเดินเท้าหรือทางจักรยาน

**2.3.3 พื้นที่** ได้แก่ พื้นที่สีเขียว และศูนย์รวมกิจกรรม

### 2.4) ทางเท้าหรือทางจักรยาน

เพื่อพิจารณาขนาดและความสะดวกในการสัญจรของทางเดินเท้าหรือทางจักรยาน ซึ่งมีความสัมพันธ์กับสัดส่วนของผู้ใช้ การจัดอุปกรณ์ประกอบถนน และการออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design) โดยด้านทางเท้าหรือทางจักรยานมีปัจจัยที่ใช้พิจารณา 2 ปัจจัย ได้แก่ ขนาดทางเดินเท้าหรือทางจักรยาน และความคล่องตัวในการสัญจร

**2.4.1 ขนาดทางเดินเท้าหรือทางจักรยาน** ได้มาจากการศึกษาเกณฑ์ความคล่องตัว (พงษ์ศักดิ์ ณ กลาง, 2556) โดยมีการกำหนดเกณฑ์ให้สอดคล้องกับข้อมูลขนาดทางเดินเท้าหรือทางจักรยานในเขตพัฒนา สามารถสรุปได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 2.9 สรุปเกณฑ์ขนาดทางเดินเท้าหรือทางจักรยานที่เหมาะสมกับเขตพัฒนา

ขนาดทางเดินเท้า	เกณฑ์ความคล่องตัว	สรุปเกณฑ์
0.60 – 1.20 เมตร	แคบมาก	ขนาดที่เหมาะสมน้อย
1.20 – 1.80 เมตร	แคบ	ขนาดที่เหมาะสมปานกลาง
1.80 – 2.40 เมตร	ค่อนข้างแคบ	
2.40 – 3.00 เมตร	ค่อนข้างกว้าง	ขนาดที่เหมาะสมมาก
3.00 – 4.00 เมตร	กว้าง	
มากกว่า 4 เมตรขึ้นไป	กว้างมาก	

## 2.4.2 ความคล่องตัวในการสัญจร ได้แก่ การมีหรือไม่มีสิ่งกีดขวางในการสัญจร

### 2.5) ความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ

เพื่อพิจารณาถึงประโยชน์ที่จะเกิดกับเมืองในด้านสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศ เช่น ลมมลภาวะทางอากาศ การเป็นแหล่งที่อยู่อาศัย แหล่งอาหาร และเส้นทางสัญจรของสัตว์ จากการศึกษาแนวคิดต้นไม้ถนนในเมืองยังพบว่าสามารถให้ประโยชน์ในด้านสังคมและเศรษฐกิจด้วย เช่น เพิ่มมูลค่าที่ดินในเมือง เป็นแหล่งท่องเที่ยวและเอกลักษณ์ของเมือง (ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2559) โดยได้จำแนกประเภทพันธุ์ไม้เป็น 5 ประเภท ได้แก่ ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม ไม้เลื้อย ไม้คลุมดิน และ ไม้น้ำ

### 2.6) การเป็นพื้นที่นันทนาการ

เพื่อพิจารณาถึงคุณค่าทางวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ การเป็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมของชุมชนเกิดขึ้นอยู่ทั้งในและริมคลองที่เป็นพื้นที่ค้าขายและนันทนาการ (ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2559)



## บทที่ 3

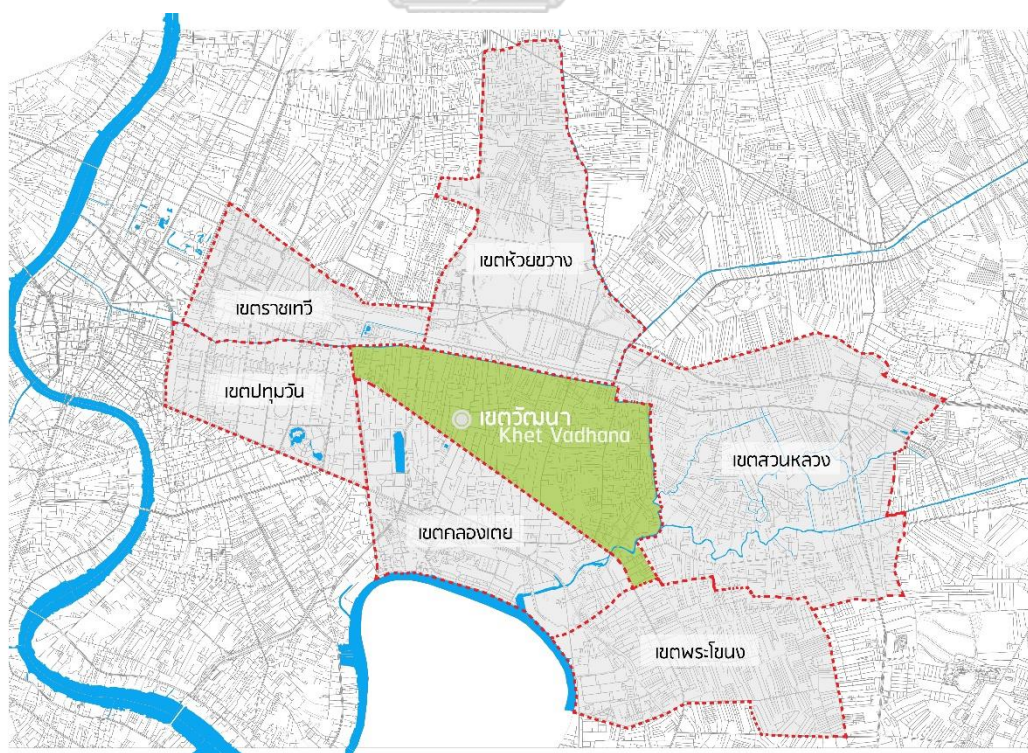
### สภาพทั่วไปของเขตวัฒนา

การศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่เขตวัฒนา ใช้เป็นข้อมูลสำหรับการหาพื้นที่และเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียวและเส้นทางสีเขียว การสำรวจภาคสนาม รวมทั้งใช้ในการวิเคราะห์เพื่อเสนอแนวทางการเชื่อมต่อและวางผังโครงข่ายเส้นทางสีเขียว และเสนอรูปแบบและแนวทางการพัฒนาเส้นทางสีเขียวที่มีความเหมาะสมกับเขตวัฒนา

#### 3.1 ลักษณะทั่วไปของพื้นที่

เขตวัฒนาอยู่เขตพื้นที่เมืองชั้นในของกรุงเทพมหานคร มีพื้นที่ทั้งหมด 12.565 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 7,853 ไร่ จัดอยู่ในกลุ่มกรุงเทพใต้ ซึ่งถือเป็นเขตเศรษฐกิจใหม่ และการพัฒนาตามแนววงแหวนอุตสาหกรรม โดยมีอาณาเขตติดต่อ ดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อกับ	เขตราชเทวี และเขตห้วยขวาง
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ	เขตสวนหลวง และเขตพระโขนง
ทิศใต้	ติดต่อกับ	เขตคลองเตย
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับ	เขตปทุมวัน

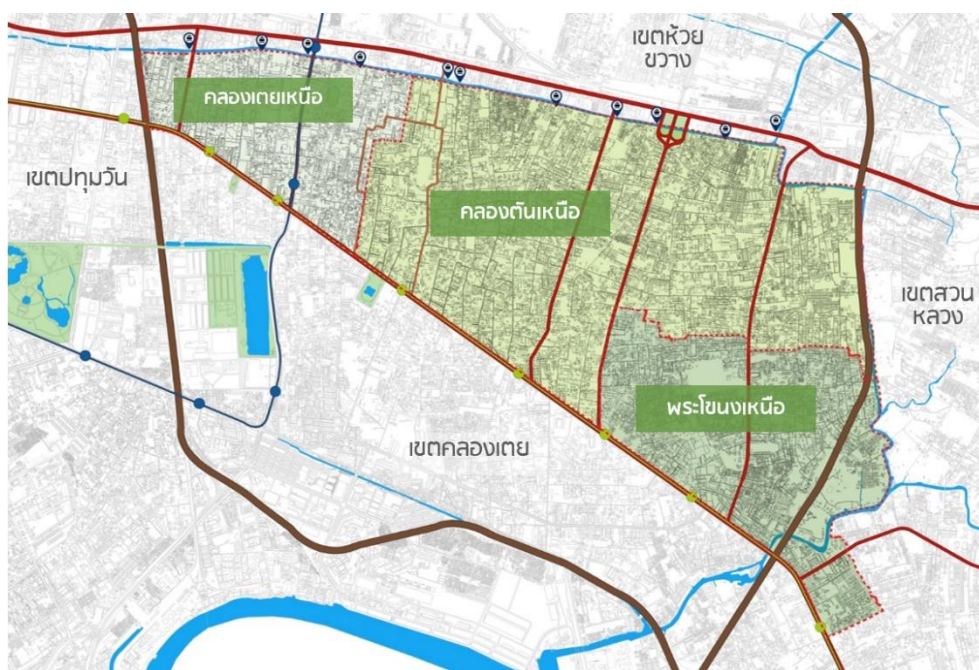


แผนที่ 3.1 พื้นที่เขตวัฒนาและอาณาเขตติดต่อโดยรอบ

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, 2562

### 3.2 ลักษณะทางกายภาพ

เขตพัฒนาแบ่งพื้นที่การปกครองออกเป็น 3 แขวงคือ แขวงคลองเตยเหนือ แขวงคลองตันเหนือ และแขวงพระโขนงเหนือ ตั้งอยู่ระหว่างแนวคลองแสนแสบทางทิศเหนือ แนวคลองพระโขนงทางทิศ ตะวันออก แนวถนนสุขุมวิทฝั่งเลขคู่ ตั้งแต่ซอยสุขุมวิท 1 – 81 ทางด้านทิศใต้ และแนวเขตทางรถไฟ สายชองนนทบุรีทางทิศตะวันตก นับเป็นเขตที่มีความเจริญเติบโตทางกายภาพและด้านสาธารณูปโภค พื้นฐานที่ขยายตัวอย่างรวดเร็ว เนื่องจากตั้งอยู่ในพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร



แผนที่ 3.2 การแบ่งพื้นที่การปกครองของเขตพัฒนา

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, 2562

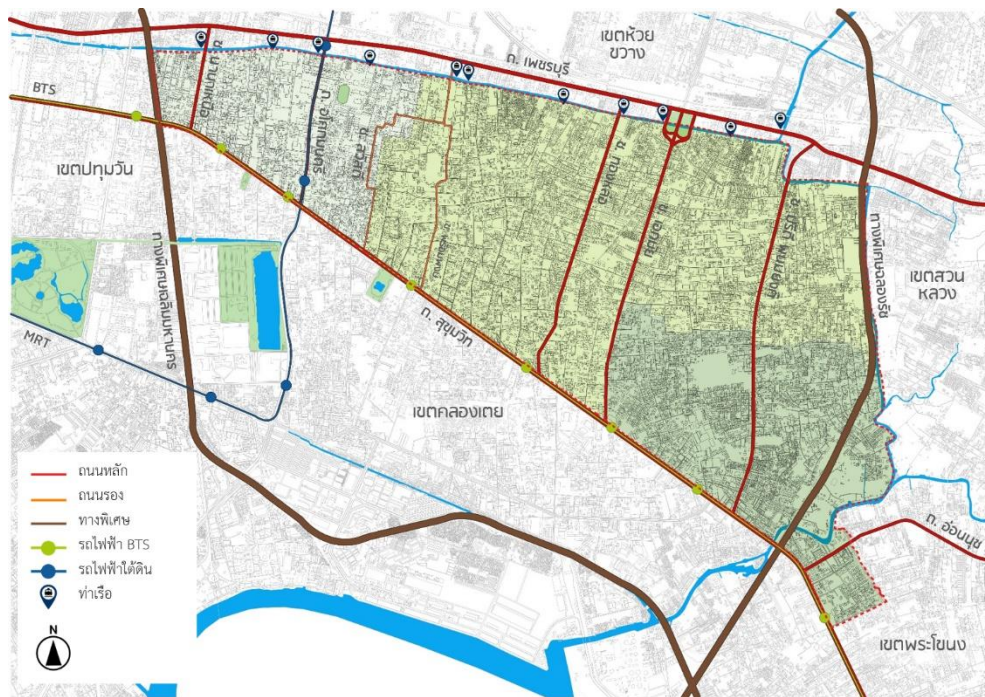
#### 3.2.1 การคมนาคมและระบบขนส่งมวลชน

เขตพัฒนาเป็นเขตที่มีความสะดวกในการคมนาคมและระบบขนส่งมวลชนทั้งรถไฟฟ้าบีทีเอส รถไฟฟ้าใต้ดิน เรือโดยสาร และรถโดยสาร โดยมีถนนสุขุมวิท ถนนอโศกมนตรี ถนนทองหล่อ ถนน เอกมัย และถนนปรีดิพนมยงค์ เป็นถนนสายหลักเชื่อมโยงแหล่งธุรกิจพาณิชย์กรรมในพื้นที่

##### 1) การคมนาคมทางบก

**1.1 ถนนสายหลัก** จำนวน 7 สาย ได้แก่ ถนนสุขุมวิท ถนนสุขุมวิท 3 (นานาเหนือ) ถนน สุขุมวิท 21 (อโศก) ถนนสุขุมวิท 55 (ทองหล่อ) ถนนสุขุมวิท 63 (เอกมัย) ถนนสุขุมวิท 71 (ปรีดิ พนมยงค์) และถนนสุขุมวิท 77 (อ่อนนุช)

**1.2 ถนนสายรอง** จำนวน 2 สาย ได้แก่ ซอยสุขุมวิท 39 (พร้อมพงษ์) และซอยสุขุมวิท 31 (สวัสดี)



แผนที่ 3.3 โครงข่ายคมนาคมและระบบขนส่งมวลชนในเขตวัฒนา

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, 2562

**1.3 โครงการรถไฟฟ้ากรุงเทพมหานคร (BTS)** เป็นโครงการรถไฟฟ้ายกระดับของกรุงเทพมหานคร ในพื้นที่เขตวัฒนามีสถานีรถไฟฟ้ายกระดับ 7 สถานี ได้แก่ สถานีนาา สถานีอโศก สถานีพร้อมพงษ์ สถานีทองหล่อ สถานีเอกมัย สถานีพระโขนง และสถานีอ่อนนุช

**1.4 โครงการรถไฟฟ้ามหานคร (MRT)** เป็นโครงการรถไฟฟ้าใต้ดิน ในพื้นที่เขตวัฒนามีสถานี 1 สถานี คือ สถานีสุขุมวิท ซึ่งเป็นสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินที่มีผู้โดยสารมาใช้บริการมากที่สุดของสาย

**1.5 รถโดยสารประจำทาง** เส้นทางที่ให้บริการรถโดยสารประจำทางในเขตวัฒนา ได้แก่ ถนนสุขุมวิท ถนนสุขุมวิท 3 (นานาเหนือ) ถนนสุขุมวิท 21 (อโศก) ถนนสุขุมวิท 55 (ทองหล่อ) ถนนสุขุมวิท 63 (เอกมัย) ถนนสุขุมวิท 71 (ปริดิพนมยงค์) และถนนสุขุมวิท 77 (อ่อนนุช)

## 2) การคมนาคมทางน้ำ

การคมนาคมทางน้ำมีความสำคัญกับสังคมไทยมาตั้งแต่อดีต ในปัจจุบันการคมนาคมทางน้ำที่สำคัญในพื้นที่เขตวัฒนา ได้แก่

**2.1 เรือโดยสารคลองแสนแสบ** เป็นบริการเรือด่วนในคลองแสนแสบ และคลองมหานาค มีเส้นทางระหว่างท่าหน้าวัดศรีบุญเรือง ในเขตบางกะปิ จนถึงท่าสะพานผ่านฟ้าลีลาศ เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย โดยมีจุดต่อเรือที่ท่าประตูน้ำ จำนวนท่าเทียบเรือมีทั้งหมด 28 ท่าเรือ เปิดให้บริการทุกวันตั้งแต่เวลา 5.30 – 20.30 น. ในพื้นที่เขตวัฒนามีท่าเรือ 9 ท่าเรือ ได้แก่ ท่าเรือ

นานาชาติ ทำเรื่อนานาชาติ ทำเรืออโศก ทำเรือมศว. ประสานมิตร ทำเรืออิตัลไทย ทำเรือสุรพำบ้านดอน ทำเรือทองหล่อ ทำเรือชาญอิสระ และทำเรือร.ร. วิจิตร

**2.2 เรือโดยสารคลองพระโขนง** เป็นบริการเรือโดยสารในคลองพระโขนง มีเส้นทางระหว่างท่าตลาดเอี่ยมสมบัติ ในเขตสวนหลวง จนถึงท่าพระโขนง ในเขตวัฒนา เปิดให้บริการทุกวันตั้งแต่ 6.30 - 19.00 น. จำนวนท่าเทียบเรือมีทั้งหมด 14 ท่าเรือ ในพื้นที่เขตวัฒนามีท่าเรือ 1 ท่าเรือ คือ ท่าพระโขนง



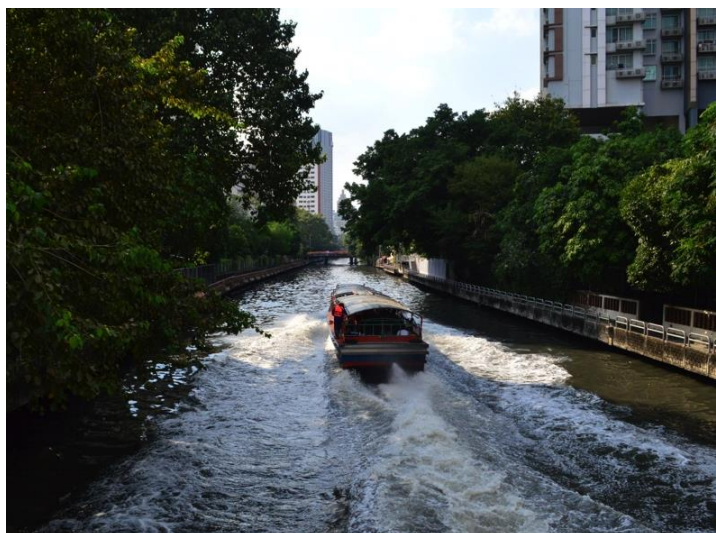
ภาพที่ 3.1 บริเวณถนนทองหล่อ (ถนนหลัก)

ที่มา : จากการสำรวจ, 2562



ภาพที่ 3.2 การคมนาคมทางบก (รถไฟลอยฟ้า รถไฟฟ้าใต้ดิน และรถโดยสารประจำทาง)

ที่มา : จากการสำรวจ, 2562



ภาพที่ 3.3 การคมนาคมทางน้ำ (เรือโดยสารคลองแสนแสบ)

ที่มา : จากการสำรวจ, 2562

### 3.2.2 คลอง คูน้ำ และลำรางสาธารณะ

เขตพัฒนามีคลอง คูน้ำ และลำรางสาธารณะไหลผ่านหลายสาย บางเส้นใช้ทั้งสำหรับการคมนาคมทางน้ำและการระบายน้ำ และบางเส้นใช้เพื่อการระบายน้ำเท่านั้น ซึ่งได้มีหน่วยงานรับผิดชอบในการดูแลคลอง คูน้ำ และลำรางสาธารณะในเขตพัฒนา 2 หน่วยงาน ได้แก่

- 1) สำนักการระบายน้ำ คลอง คูน้ำ และลำรางสาธารณะในความรับผิดชอบ ได้แก่ คลองต้น คลองบางมะเขือ คลองเป้ง คลองแสนแสบ และคลองพระโขนง
- 2) สำนักงานเขตพัฒนา คลอง คูน้ำ และลำรางสาธารณะในความรับผิดชอบ ได้แก่ คลองซุดวัด ภาษี คลองศาลาลอย คลองสามอิน คูน้ำซอยเจริญใจ คูน้ำซอยทองหล่อ 5 คูน้ำซอยทองหล่อ 9 ลำรางแยกคลองศาลาลอย ลำรางแยกคลองสามอิน ลำรางเลื้อนอรรมพ (ต่อศักดิ์) ลำรางวัดใหญ่ ลำรางสาธารณะซอยวัฒนา (สุขุมวิท 19) ลำรางสาธารณะซอยสวัสดิ์ ลำรางสาธารณะซอยแยกคลองเป้ง และลำรางสาธารณะซอยสุขุมวิท 15

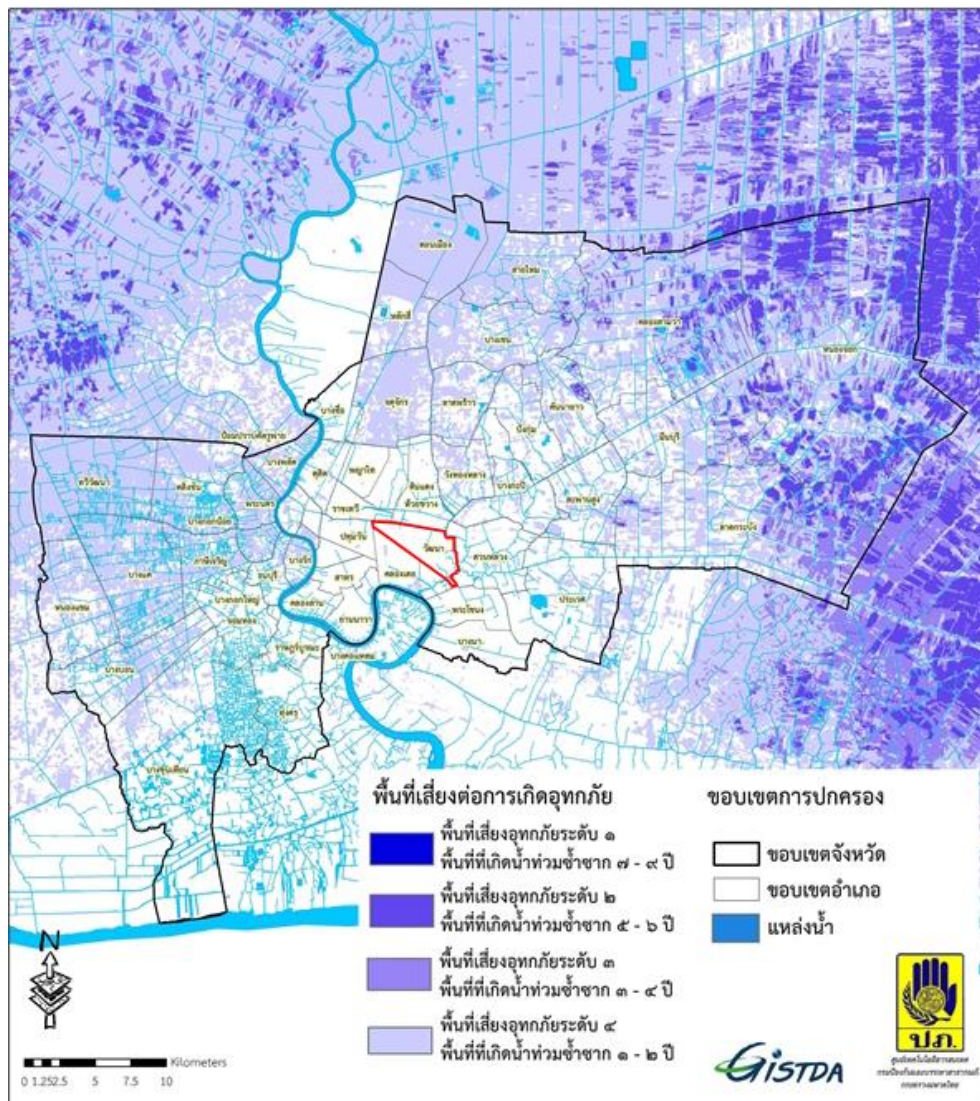


ภาพที่ 3.4 คลอง คูน้ำ และลำรางสาธารณะในเขตพัฒนา

ที่มา : จากการสำรวจ, 2562







แผนที่ 3.5 ข้อมูลพื้นที่น้ำท่วมซ้ำซาก 9 ปี

ที่มา : <https://www.m2fnews.com> (2 สิงหาคม 2563)

## 2) พื้นที่เสี่ยงน้ำท่วมสูงจากระดับความสูง - ต่ำ

ระดับความสูง - ต่ำในพื้นที่กรุงเทพมหานครเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้แต่ละพื้นที่มีความเสี่ยงต่อน้ำท่วมไม่เท่ากัน จากข้อมูลเขตวัฒนาสูงกว่าระดับน้ำทะเลปานกลางประมาณ 0 - 1.5 เมตร ถือว่าเป็นระดับที่ต่ำ แต่เนื่องจากเขตวัฒนาอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครชั้นใน ซึ่งเป็นพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญที่ไม่สามารถให้น้ำท่วมได้ จึงทำให้พื้นที่เขตวัฒนาไม่ได้รับผลกระทบจากน้ำท่วมใหญ่ปีพ.ศ. 2554



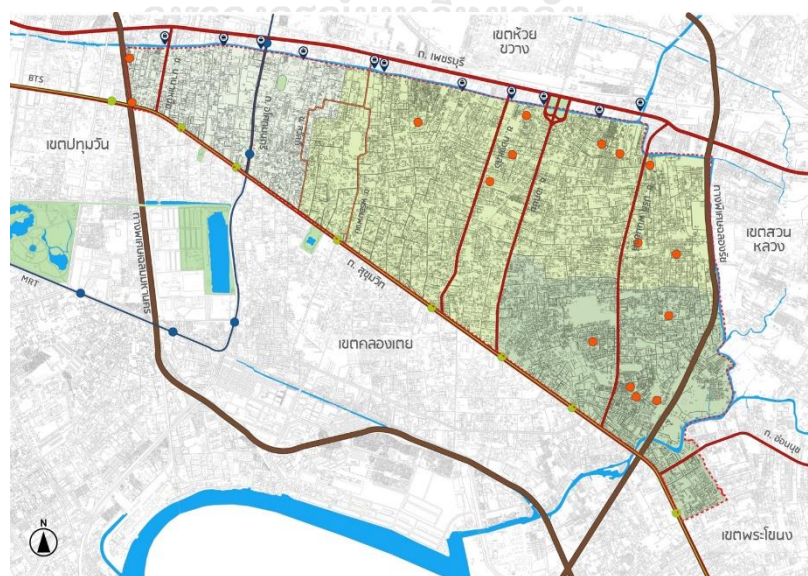


ภาพที่ 3.7 แหล่งพาณิชย์กรรมตามแนวถนนสุขุมวิท

ที่มา : <https://firstclasse.com> (21 ตุลาคม 2562)

### 3.4 ลักษณะทางประชากรและสังคม

เขตวัฒนามีประชากรตามหลักฐานทางทะเบียนราษฎรปี พ.ศ. 2562 (สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย, 2563: ออนไลน์) จำนวน 87,225 คน เป็นแขวงคลองเตยเหนือ 9,187 คน แขวงคลองตันเหนือ 55,580 คน และแขวงพระโขนงเหนือ 22,458 คน มีจำนวนที่พักอาศัย 78,258 หลังคาเรือน มีความหนาแน่นประชากร 6,941.90 คน/ตารางกิโลเมตร ปัจจุบันมีชุมชนตามระเบียบกรุงเทพมหานครจำนวน 16 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนเฉลิมอนุสรณ์ ชุมชนรื่นฤดี ชุมชนสุเหร่าบ้านดอน ชุมชนแจ่มจันทร์ ชุมชนคลองเป็ง (ลีลานุช) ชุมชนหลังสน. ทองหล่อ ชุมชนนวลจิตร ชุมชนชวลา ชุมชนข้างสะพานคลองตัน ชุมชนเกษมสำราญ ชุมชนพัฒนาบ้านสามอิน ชุมชนศาลาลอย ชุมชนหมู่บ้านพิบูลเวศม์ ชุมชนมีสุวรรณ 2 ชุมชนมีสุวรรณ 3 และชุมชนสุเหร่าบางมะเขือ



แผนที่ 3.7 ตำแหน่งชุมชนในเขตวัฒนา

ที่มา : สำนักงานเขตวัฒนา, 2562

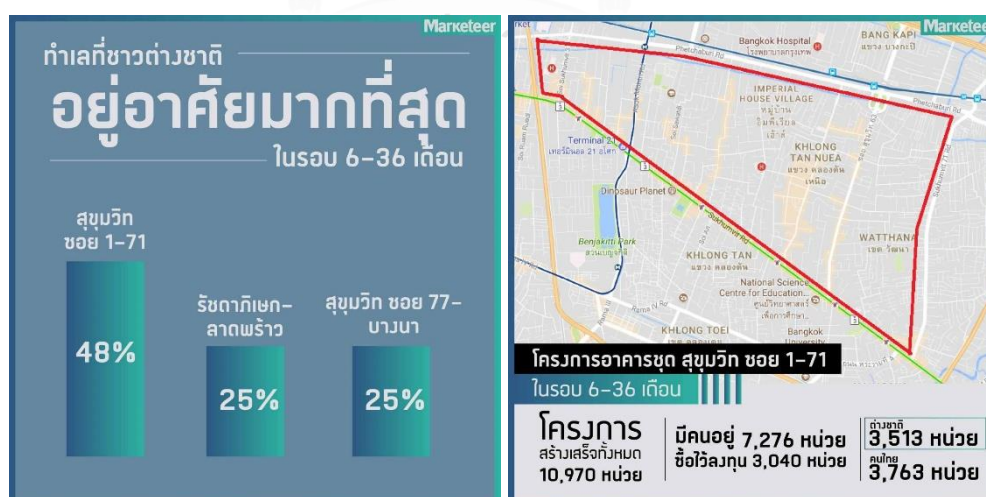
ประชาชนส่วนใหญ่ในเขตวัฒนามีฐานะทางเศรษฐกิจและสังคมระดับปานกลางถึงระดับสูง สภาพสังคมมีลักษณะผสมผสานในด้านเชื้อชาติและวัฒนธรรม ประชาชนนับถือศาสนาพุทธ อิสลาม และคริสต์ มีชุมชนดั้งเดิมในพื้นที่อาศัยอยู่ร่วมกับผู้ย้ายถิ่นฐานเข้ามาใหม่ตามแนวความเจริญของถนนสายหลัก ซึ่งมีทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ



ภาพที่ 3.8 กลุ่มผู้อยู่อาศัยดั้งเดิม และกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในเขตวัฒนา

ที่มา : จากการสำรวจ, 2562

ข้อมูลของเอเจนซี ฟอร์ เรียลเอสเตท แอปแฟร์ส (2563: ออนไลน์) ได้สำรวจโครงการอาคารชุดที่สร้างเสร็จในช่วง 6 – 36 เดือน บริเวณตามแนวรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่าพื้นที่บริเวณถนนสุขุมวิทสองฝั่งถนนตั้งแต่ซอยสุขุมวิท 1 – 71 มีชาวต่างชาติเข้าอยู่อาศัยสูงสุด สัดส่วนร้อยละ 48 โดยสาเหตุที่ชาวต่างชาตินิยมอาศัยอยู่ย่านนี้ เพราะชาวต่างชาติส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยสูงกว่าคนไทย อีกทั้งนิยมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน ซึ่งย่านนี้ถือเป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจ ที่มีสถานที่สำคัญต่าง ๆ เช่น ที่อยู่อาศัย สำนักงาน ห้างสรรพสินค้า สวนสาธารณะ โรงพยาบาล



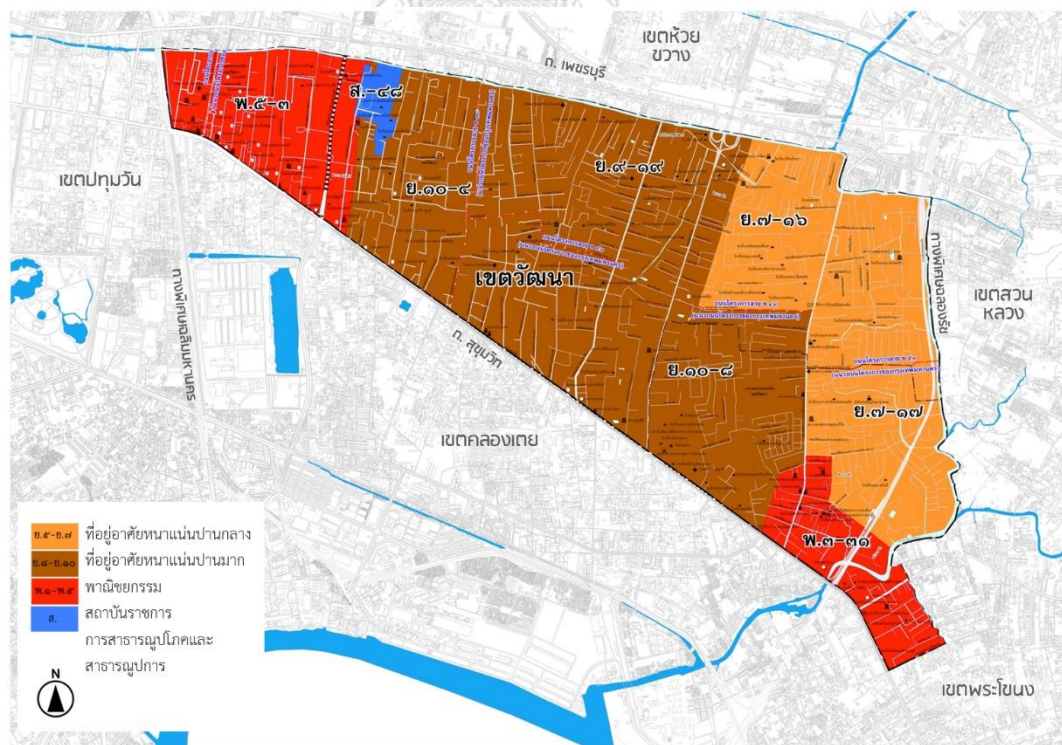
ภาพที่ 3.9 กราฟิกแสดงพื้นที่ที่มีชาวต่างชาติอาศัยอยู่มาก

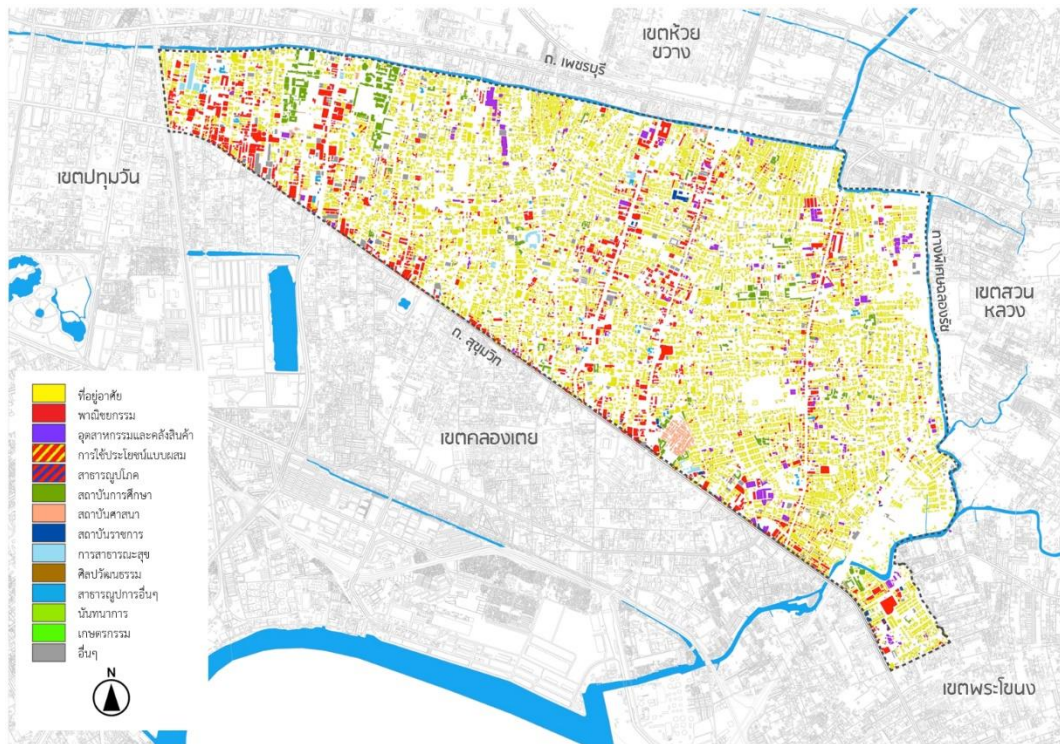
ที่มา : <https://marketeeronline.com> (27 มีนาคม 2563)

จากการเพิ่มขึ้นของความหลากหลายทางสังคม และการเปลี่ยนแปลงของวิถีชีวิตคนในพื้นที่ ส่งผลให้พื้นที่นี้มีเอกลักษณ์เฉพาะ คือกลายเป็นจุดศูนย์รวมของธุรกิจสร้างสรรค์และกลุ่มคนที่หลากหลาย โดยเฉพาะกลุ่มคนรุ่นใหม่ที่เป็นเรียวแรงสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานคร เป็นส่วนในการกำหนดทิศทางความนิยม (trendsetter) ของคนสังคมเมืองในอนาคต ตลอดจนเป็นกลุ่มที่มีพลังความคิดสร้างสรรค์ผลักดันพื้นที่ย่านนี้สู่การเป็นพื้นที่ต้นแบบในด้านต่าง ๆ ของเมืองได้

### 3.5 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

พื้นที่เขตวัฒนามีลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย รองลงมาเป็นที่ดินประเภทพาณิชยกรรม และที่ดินประเภทสถาบันราชการ ตามลำดับ จากการวิเคราะห์ผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารของเขตวัฒนา พบว่ามีลักษณะการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน โดยบริเวณถนนหลักส่วนใหญ่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเชิงพาณิชยกรรมและสำนักงาน ทั้งรูปแบบอาคารสำนักงานขนาดใหญ่และสำนักงานขนาดเล็ก ส่วนบริเวณถนนรองและซอยส่วนใหญ่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นที่อยู่อาศัย ทั้งรูปแบบบ้านเดี่ยวที่อยู่มาดั้งเดิมในพื้นที่ บางส่วนเกิดการปรับเปลี่ยนที่อยู่อาศัยเกิดเป็นธุรกิจขนาดเล็กเชิงสร้างสรรค์กระจายตัวอยู่โดยรอบ และรูปแบบคอนโดมิเนียมรองรับความต้องการของผู้อยู่อาศัยใหม่ทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ





แผนที่ 3.9 ผังการใช้ประโยชน์อาคารในเขตวัฒนา

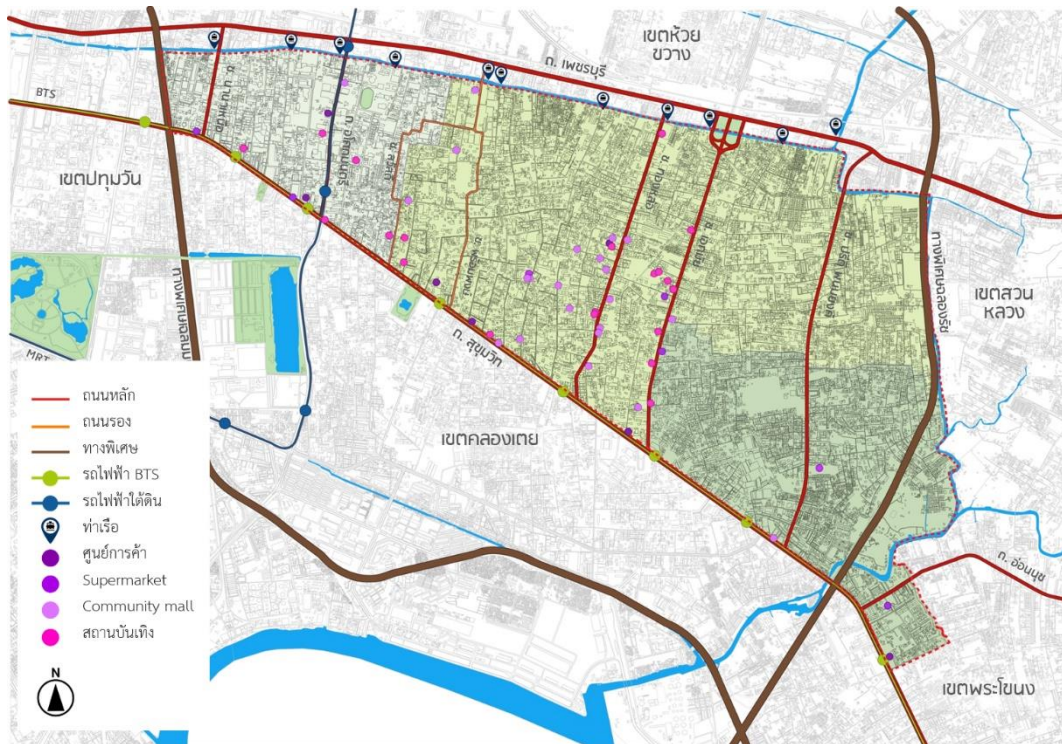
ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, 2562



ภาพที่ 3.10 การใช้ประโยชน์พื้นที่บริเวณถนนหลัก (ถนนเอกมัย) และถนนซอย

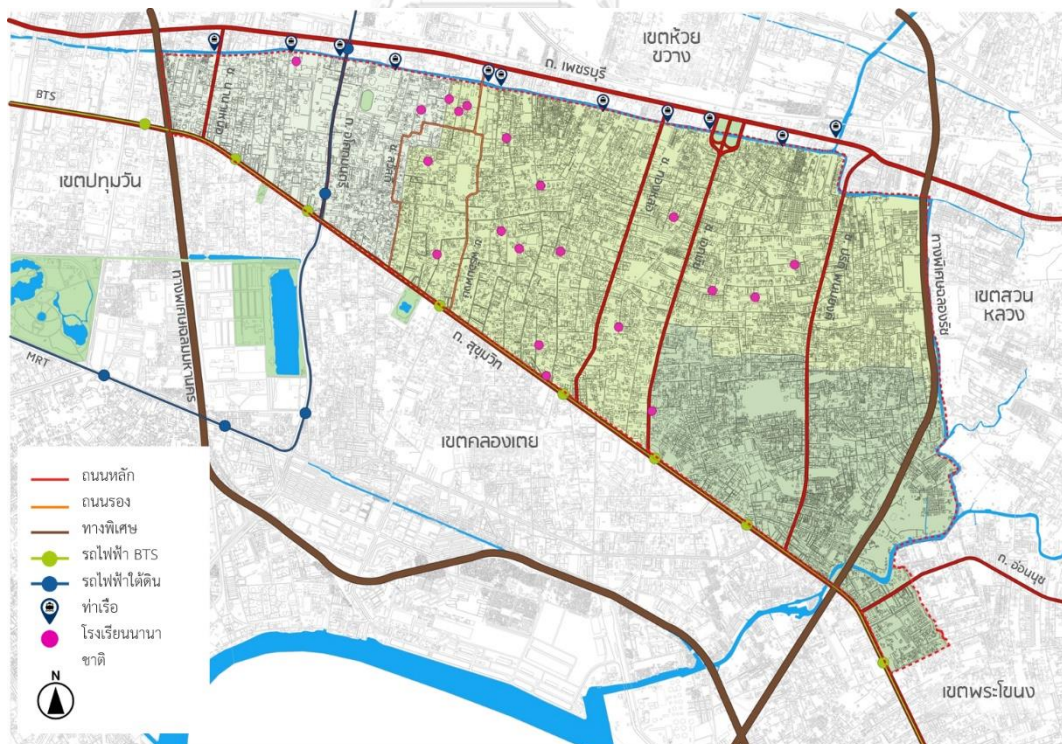
ที่มา : จากการสำรวจ, 2562

เกิดการพัฒนาสีงอำนวยความสะดวกตามมาในรูปแบบไลฟ์สไตล์มอลล์ ร้านค้า ซูเปอร์มาร์เก็ต และสถานบันเทิง ที่ช่วยดึงดูดคนจากนอกพื้นที่เข้ามาและก่อให้เกิดการใช้งานพื้นที่ทั้งช่วงเวลากลางวันและกลางคืน อีกทั้งเขตวัฒนาเป็นพื้นที่ที่มีผู้อยู่อาศัยชาวต่างชาติจำนวนมาก จึงทำให้เกิดโรงเรียนนานาชาติหลายแห่งในพื้นที่ เพื่รองรับความต้องการของผู้อยู่อาศัย



แผนที่ 3.10 ตำแหน่งพื้นที่ย่านการค้าและสถานบันเทิงในเขตพัฒนา

ที่มา : จากการสำรวจ, 2562



แผนที่ 3.11 ตำแหน่งพื้นที่โรงเรียนนานาชาติในเขตพัฒนา

ที่มา : จากการสำรวจ, 2562



### 3.6 ราคาประเมินที่ดินเขตวัฒนา

จากข้อมูล ราคาประเมินที่ดินปีพ.ศ. 2563 กรุงเทพมหานคร ของกรมธนารักษ์ พบว่าเขตวัฒนามีราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดินในกรุงเทพมหานครอยู่อันดับที่ 2 โดยทำเลราคาแพงสุดคือช่วงถนนสุขุมวิท มีราคาประเมินที่ดินอยู่ที่ตารางวาละ 210,000 – 650,000 บาท



ภาพที่ 3.11 กราฟิกแสดงราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดินในกรุงเทพมหานคร  
ที่มา : <https://www.dotproperty.co.th> (28 มีนาคม 2563)



สวนสาธารณะหลายแห่งยังไม่มีกิจกรรมสำหรับให้ประชาชนเข้าไปใช้ประโยชน์ และสวนถนนยังไม่มี การเชื่อมต่อกับสวนสาธารณะ พื้นที่สีเขียวอื่น ๆ และศูนย์รวมกิจกรรม



ภาพที่ 3.13 บริเวณสวนสาธารณะที่ยังไม่มีการใช้ประโยชน์ (สวนป่าเอกมัย)

ที่มา : จากการสำรวจ, 2562



ภาพที่ 3.14 สวนถนนบริเวณซอยสุขุมวิท 19 (ซ้าย) และสุขุมวิท 3 (ขวา)

ที่มา : จากการสำรวจ, 2562

### 3.8 โครงการในอนาคต

#### 3.8.1 โครงการกรีน บางกอก 2030 (Green Bangkok 2030)

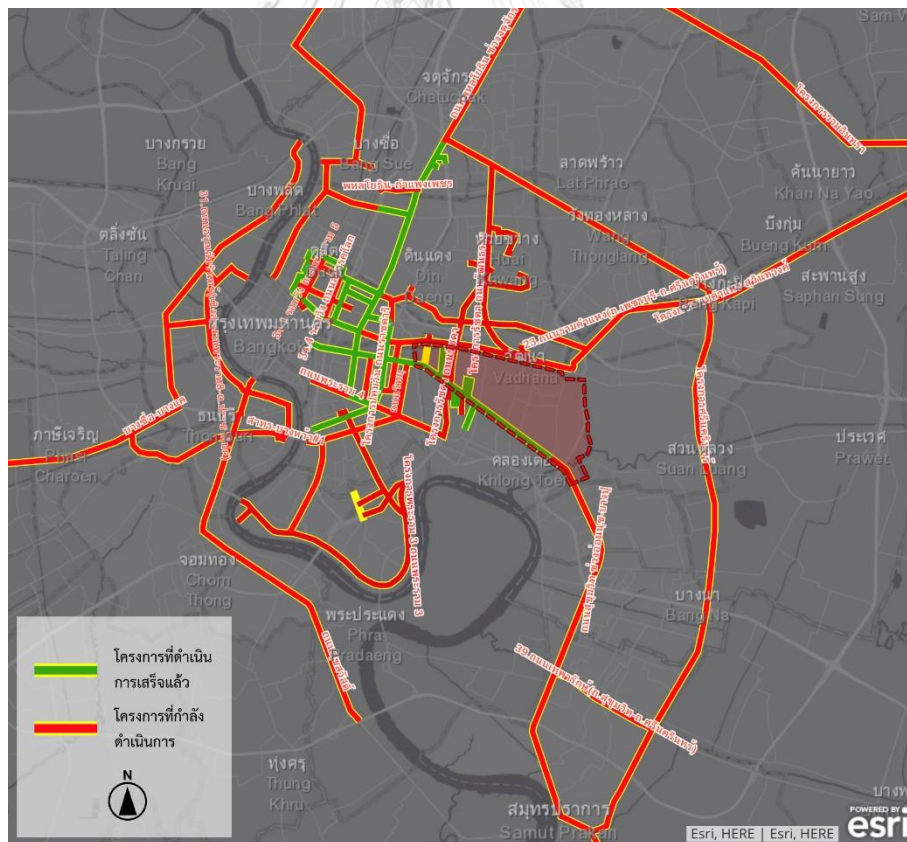
เป็นโครงการที่ทางกรุงเทพมหานครร่วมมือกับปตท. และภาคีเครือข่ายวี พาร์ค (We Park) และ บิ๊กทรี (Big Trees) โดยมีเป้าหมายที่จะเพิ่มพื้นที่สีเขียวต่อประชากรเป็น 10 ตารางเมตรต่อคน เพิ่มพื้นที่ร่มไม้ในเมืองเป็นร้อยละ 30 ของพื้นที่เมือง และสร้างพื้นที่สีเขียวที่เข้าถึงได้ในระยะ 400 เมตร จากปัจจุบันมีเพียงร้อยละ 13 ของกรุงเทพมหานคร ให้เป็นร้อยละ 50 ภายในปีพ.ศ. 2573 (ค.ศ. 2030) กรุงเทพมหานครมีการสำรวจพื้นที่ว่างเปล่า หรือที่รกร้างที่ไม่มีการใช้ประโยชน์ เพื่อนำมา พัฒนาเป็นสวนหย่อม สวนสาธารณะ หรือสวนป่า ซึ่งพบพื้นที่นาร่อง 11 แห่ง หนึ่งในนั้นมีพื้นที่ที่อยู่ในเขตวัฒนาคือ พื้นที่ใต้ทางด่วนฉลองรัช (บริเวณซอยปรีดิพนมยงค์ 2) ขนาดพื้นที่ 1.9 ไร่



ภาพที่ 3.15 ผังพื้นที่นำร่อง 11 แห่ง โครงการกรีน บางกอก 2030

ที่มา : thestandard.co/green-bangkok-2030 (2 สิงหาคม 2563)

### 3.8.2 โครงการนำสายไฟฟ้าลงใต้ดินของรถไฟฟ้านครหลวง



ภาพที่ 3.16 ผังเส้นทางโครงการนำสายไฟฟ้าลงใต้ดินทั้งหมด

ที่มา : arcgis/1bjnLS (2 สิงหาคม 2563)

เป็นโครงการที่การไฟฟ้านครหลวงได้จัดทำแผนเพื่อดำเนินการเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าอากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดินระยะทาง 350 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานคร นนทบุรี และสมุทรปราการ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มสภาพภูมิทัศน์และรักษาสิ่งแวดล้อมให้สวยงาม เพิ่มความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน เพิ่มความเชื่อถือได้ของระบบไฟฟ้า และรองรับความต้องการไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นในอนาคต โดยสามารถแบ่งออกเป็น 2 แผนหลัก ได้แก่ แผนปีพ.ศ. 2527 – 2557 ระยะทาง 88.3 กิโลเมตร และแผนตามโครงการรองรับมหานครอาเซียนปีพ.ศ. 2559 – 2564 ระยะทาง 261.6 กิโลเมตร โดยมีถนนในเขตวัฒนาที่อยู่ในแผนพัฒนา โครงการที่ดำเนินการเสร็จแล้ว ได้แก่ โครงการสุขุมวิท (บางส่วน) ระยะทาง 7 กิโลเมตร ประกอบด้วย ถนนสุขุมวิท ซอยสุขุมวิท 15 สุขุมวิท 31 และสุขุมวิท 33 โครงการที่กำลังดำเนินการ ได้แก่ โครงการสุขุมวิท (ส่วนที่เหลือ) ระยะทาง 5.6 กิโลเมตร และโครงการรัชดาภิเษก – โอศก ระยะทาง 8.2 กิโลเมตร ประกอบด้วยถนนสุขุมวิท 21 (โอศก) และซอยสุขุมวิท 19 (วัฒนา)

### 3.8.3 โครงการบำรุงรักษาปรับปรุงและเพิ่มพื้นที่สีเขียวของสำนักงานเขตวัฒนา

สำนักงานเขตวัฒนาได้จัดทำแผนพัฒนาเขตวัฒนา ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2562 – 2566) ขึ้นมาเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์และกลยุทธ์การพัฒนาให้สอดคล้องกับแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี โดยด้านที่ 2 มหานครสีเขียว สะดวกสบาย ได้มีโครงการบำรุงรักษาปรับปรุงและเพิ่มพื้นที่สีเขียวในเขตวัฒนา เพื่อผลักดันให้ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมอนุรักษ์ ฟื้นฟู และรักษาพื้นที่สีเขียว จากการสัมภาษณ์ผู้อำนวยการเขตวัฒนาและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องพบว่าทางเขตมีโครงการพัฒนาพื้นที่สีเขียวและเส้นทางสีเขียวหลายโครงการ ดังนี้

1) **โครงการปรับปรุงสวนป่าเอกมัย** เป็นโครงการที่ทำร่วมกับกลุ่มวี พาร์ค (We Park) โดยระยะแรกจะเป็นการสร้างสะพานข้ามคลองแสนแสบเพื่อเชื่อมระหว่างสวนป่าเอกมัยของเขตวัฒนา กับสวนสมเด็จพระราชินีนาถศจีของเขตห้วยขวางเข้าด้วยกัน เพื่อให้ผู้คนสามารถเข้าถึงได้สะดวก เนื่องจากปัจจุบันสวนป่าเอกมัยสามารถเข้าถึงได้ยาก จากนั้นจะพัฒนาสวนโดยแบ่งเป็น 2 ส่วน คือ สวนสาธารณะ และสนามกีฬา ปัจจุบันอยู่ระหว่างการออกแบบ



ภาพที่ 3.17 กลุ่มวี พาร์คลงสำรวจพื้นที่สวนป่าเอกมัยร่วมกับผู้อำนวยการสำนักงานเขตวัฒนา

ที่มา : [www.facebook.com/wecreatepark](http://www.facebook.com/wecreatepark) (2 สิงหาคม 2563)

2) **โครงการปรับปรุงลานกีฬาแสงทิพย์** เป็นโครงการที่เกิดจากความร่วมมือของทางเขตวัฒนา กับบริษัท แอสสิริ จำกัดและวี พาร์ค (We Park) ร่วมกันปรับปรุงพื้นที่สนามกีฬาใต้ทางด่วนให้มีคุณภาพที่ดีและตอบโจทย์การใช้งานของคนในพื้นที่มากขึ้น ลานกีฬาประกอบไปด้วย สนามบาสเก็ตบอล สนามกีฬาฟุตซอล และอุปกรณ์ออกกำลังกาย โดยได้ส่งมอบลานกีฬาให้กับชุมชนวันที่ 17 มีนาคม 2563



ภาพที่ 3.18 ระหว่างการปรับปรุงและหลังการปรับปรุงลานกีฬาแสงทิพย์

ที่มา : [www.facebook.com/wecreatepark](http://www.facebook.com/wecreatepark) (2 สิงหาคม 2563)

3) **โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ริมคลองสวัสดี** เป็นการพัฒนาพื้นที่ริมคลองสวัสดีเป็นคลองเฉลิมพระเกียรติ โดยมีการทดลองนำหญ้าแฝกมาช่วยในการบำบัดน้ำ โดยปรับปรุงเสร็จสิ้นเดือนมิถุนายนปี พ.ศ. 2563

4) **โครงการพัฒนาคลองเป็ง** เป็นการพัฒนาพื้นที่ริมคลองเป็งให้กลายเป็นพื้นที่กิจกรรมทางสาธารณะ โดยเขตนองว่าเส้นทางริมคลองเป็งถือเป็นเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาเพราะสามารถเชื่อมชอยทองหล่อ 10 กับชอยวัดภาชีเข้าด้วยกัน สามารถช่วยเพิ่มมูลค่าที่ดินให้พื้นที่โดยรอบ อีกทั้งผู้ประกอบการบริเวณนั้นพร้อมให้ความร่วมมือ ซึ่งปัจจุบันได้มีการเวนคืนที่ดินจากชุมชนบริเวณต้นคลองและเหลือ 14 หลัง อยู่ในกระบวนการทางกฎหมาย และมีแผนจะเวนคืนที่ดินจากชุมชนลีลานุช โดยมีแนวทางรองรับในการจัดหาที่ดินสำหรับอยู่อาศัย

5) **โครงการพัฒนาริมคูน้ำทองหล่อ 5 และทองหล่อ 9** เป็นโครงการที่จะพัฒนาพื้นที่ริมคูน้ำชอยทองหล่อ 5 และทองหล่อ 9 เป็นเส้นทางวิ่ง ทางจักรยาน หรือถนนคนเดิน แต่ติดปัญหาเรื่องกรรมสิทธิ์ที่ดินเพราะคูน้ำอยู่ในที่ดินเอกชน โดยปัจจุบันอยู่ในกระบวนการทางกฎหมาย

### 3.8.4 โครงการกรุงเทพฯ 250 ระยะที่ 2

โครงการกรุงเทพฯ 250 เป็นโครงการที่สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ร่วมกับศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง ได้จัดทำผังแม่บทการฟื้นฟูเมือง ในวาระครบรอบ 250 ปีของกรุงเทพมหานคร ในปี พ.ศ. 2575 มีเป้าหมายเพื่อปรับปรุงสภาพแวดล้อมกายภาพของพื้นที่เขตเมืองชั้นใน ให้มีความน่าอยู่ สร้างโอกาสทางเศรษฐกิจและสังคม โดยระยะที่ 1 เป็นการจัดทำผังแม่บทการฟื้นฟูย่านเมืองเก่าและ

การอนุรักษ์ฟื้นฟูย่านกะดีจีน - คลองสาน ระยะที่ 2 เป็นการจัดทำผังพัฒนาและปรับปรุงฟื้นฟูเมือง 3 ย่านสำคัญฝั่งพระนคร โดยหนึ่งในพื้นที่ย่านนำร่องที่อยู่ในเขตวัฒนาคือ ย่านทองหล่อ - เอกมัย



ภาพที่ 3.19 ผังพัฒนาและปรับปรุงฟื้นฟูเมืองย่านทองหล่อ - เอกมัย

ที่มา : [www.uddc.net/copy-of-ud-project-13](http://www.uddc.net/copy-of-ud-project-13) (2 สิงหาคม 2563)

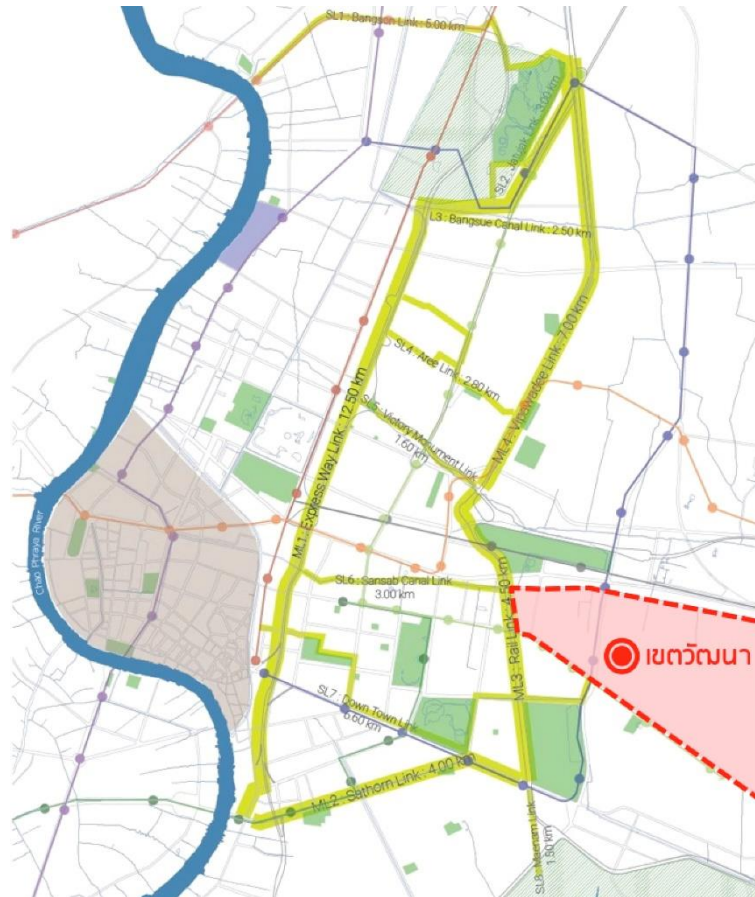
จากการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่องภายในย่านทองหล่อ - เอกมัย โครงการได้วิเคราะห์แนวโน้มภาพอนาคตที่เป็นไปได้ของย่านในปีพ.ศ. 2575 ว่าเป็นย่านที่อยู่อาศัยและแหล่งงานคุณภาพสูง ที่ผสมผสานความหลากหลายทางวัฒนธรรมและรูปแบบวิถีชีวิตสมัยใหม่ที่ความปัจเจกอยู่ร่วมกับความเป็นส่วนรวมได้ ด้วยการขับเคลื่อนของภาคเอกชนในการปรับปรุงโครงข่ายการสัญจรรองและการเพิ่มพื้นที่สาธารณะ รวมถึงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกรูปแบบใหม่ เพื่อรองรับการเข้ามาของกลุ่มวัฒนธรรมใหม่และรูปแบบการใช้ชีวิตที่อิสระและไร้เขตเวลา โดยสรุปพื้นที่ที่มีความสำคัญสำหรับย่านเพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาได้ 5 พื้นที่ คือ บริเวณปากซอยทองหล่อ บริเวณทองหล่อ 5 ทองหล่อซอย 10 ซอยเอกมัย และบริเวณคลองเป็ง และเสนอกกลยุทธ์ในการพัฒนา 3 ส่วน ได้แก่

- 1) พัฒนาโครงข่ายการเดินเท้าเพื่อเพิ่มการเข้าถึงพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ
- 2) ลดบทบาทรถยนต์ เพิ่มบทบาทคนเดินเท้า
- 3) การเพิ่มพื้นที่สาธารณะที่พัฒนาโดยเอกชน

### 3.8.5 โครงการทางเชื่อมสีเขียวมหานคร (Bangkok Green Link)

เป็นโครงการที่บริษัทจมา จำกัด และบริษัทจมา โซเลน จำกัดจัดทำขึ้น โดยเสนอแนวคิดเพื่อเชื่อมโยงพื้นที่สีเขียวและพื้นที่สาธารณะโดยใช้โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ของเมืองที่มีอยู่แล้ว เพื่อเชื่อมชีวิตผู้คนให้เดินถึงกัน ฟื้นฟูเมือง และคืนธรรมชาติให้อยู่ร่วมกับวิถีคนเมือง ซึ่งได้เสนอการเชื่อมโยงใน 5 มิติเพื่อการพัฒนาเมืองที่ยั่งยืน คือ เชื่อมต่อการคมนาคม เชื่อมโยงย่าน เชื่อมคน

และชุมชน เชื่อมธรรมชาติ และเชื่อมเทคโนโลยี โครงการนี้ไม่ได้เสนอให้สร้างใหม่ แต่มุ่งพัฒนาพื้นที่ สาธารณะที่มีโครงสร้างเดิมอยู่แล้วให้ดีขึ้นและสามารถเชื่อมโยงกันได้ คือ ทางเดินริมคลอง พื้นที่ริม ทางรถไฟ ทางเท้า และพื้นที่ใต้ทางด่วน



ภาพที่ 3.20 ผังแม่บทโครงการ Bangkok Green Link

ที่มา : [www.facebook.com/Shmadesigns](http://www.facebook.com/Shmadesigns) (29 ตุลาคม 2562)

โครงการทางเชื่อมสีเขียวมหานครมีความยาวรวม 54 กิโลเมตร ทิศเหนือถึงบริเวณย่านคมนาคม บางซื่อ ทิศตะวันออกถึงแนวถนนวิภาวดีรังสิต ทิศตะวันตกถึงแนวถนนพระรามที่ 6 และทิศใต้ถึง บริเวณถนนเชื่อมเพลิงริมแม่น้ำเจ้าพระยา โดยแบ่งเป็นวงแหวนเส้นทางหลัก 28 กิโลเมตร มี 4 เส้นทาง และเส้นทางย่อย 26 กิโลเมตร มี 8 เส้นทาง โดยเส้นทางเชื่อมที่มีความเกี่ยวข้องกับพื้นที่เขต วัฒนามี 2 เส้นทาง คือเส้นทางเชื่อมทางจักรยานริมทางรถไฟ (Rail link bike express link) เป็นการปรับทัศนียภาพและการใช้งานริมทางรถไฟจากบริเวณสถานีรางน้ำและมักกะสันถึงคลองเตย ให้ กลายเป็นทางจักรยานสีเขียว เพื่อเสนอทางเลือกการเดินทางรูปแบบใหม่ให้กับย่าน และเส้นทางเชื่อม คลองแสนแสบ (Sansaeb canal link) เป็นการฟื้นฟูพื้นที่ริมคลองแสนแสบให้มีความเชื่อมต่อกับ เส้นทางตลอดแนวมากขึ้น และกลายเป็นพื้นที่กิจกรรมทางสาธารณะใหม่ๆ ซึ่งเมื่อรวมกับท่าเรือเดิมก็ จะสามารถเปลี่ยนถ่ายผู้คนสู่ย่านโดยรอบอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น



### 3.9 สรุปสภาพพื้นที่ศึกษา

#### 3.9.1 ศักยภาพ

1) พื้นที่ที่มีการเจริญเติบโตทางด้านกายภาพและสาธารณูปโภคพื้นฐานอย่างรวดเร็ว ทำให้มีความสะดวกในการดำรงชีวิตและการสัญจร อีกทั้งถนนบางเส้นมีการพัฒนาสวนถนนหรือเส้นทางลอยฟ้าแล้ว

2) เขตวัฒนาถือเป็นแหล่งที่อยู่อาศัย แหล่งพาณิชยกรรมขนาดใหญ่ แหล่งงาน แหล่งการศึกษา และแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ ทำให้กลุ่มคนที่เข้ามาใช้งานพื้นที่มีทั้งคนในพื้นที่และคนนอกพื้นที่

3) พื้นที่ที่มีความหลากหลายทางสังคมทั้งในด้านเชื้อชาติ ศาสนา และวัฒนธรรม อีกทั้งจากการอยู่ร่วมกันของชุมชนดั้งเดิมและผู้ย้ายถิ่นฐานเข้ามาใหม่ ทำให้เกิดรูปแบบการใช้ชีวิตของกลุ่มคนที่หลากหลาย และเกิดการใช้งานพื้นที่ตลอด 24 ชั่วโมง ซึ่งช่วยส่งเสริมด้านอัตลักษณ์ให้พื้นที่

4) พื้นที่มีรูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารแบบใหม่ๆ อาทิเช่น ศูนย์การค้า ห้างสรรพสินค้า โลฟต์ สโตร์มอลล์ ร้านค้า ซูเปอร์มาร์เก็ต และสถานบันเทิง ซึ่งพื้นที่เหล่านี้ช่วยดึงดูดผู้คนเข้ามาในเขตวัฒนา อีกทั้งสามารถนำมาพัฒนาเพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียว

5) เขตวัฒนามีพื้นที่ว่างของรัฐหรือศาสนสถาน และพื้นที่บริเวณใต้ทางด่วนที่สามารถนำมาใช้พัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียวได้

6) เขตวัฒนามีคลอง คูน้ำ หรือลำรางสาธารณะที่สามารถนำมาพัฒนาพื้นที่ริมคลองเป็นเส้นทางสีเขียว หรือพื้นที่สีเขียว เพื่อใช้เป็นพื้นที่นันทนาการ เชื่อมโยงโครงข่ายการสัญจร และเชื่อมโยงระบบนิเวศในเมือง

#### 3.9.2 ปัญหา

1) โครงข่ายการเดินเท้าที่ไม่ทั่วถึงครอบคลุมทั้งพื้นที่ ด้วยลักษณะทางกายภาพเป็นถนนหลักที่ขนานกัน แต่มีทางรองที่เชื่อมถนนหลักเข้าด้วยกันเพียงไม่กี่เส้น ทำให้บล็อกมีขนาดใหญ่ และเส้นทางรองเหล่านี้จำเป็นต้องรับโหลดของการสัญจรในการเชื่อมต่อระหว่างถนนหลักไว้มาก จึงไปให้ความสำคัญกับผู้สัญจรยนต์มากกว่าคนเดินเท้า

2) สภาพแวดล้อมไม่เอื้อต่อการเดินเท้า เนื่องจากทางเดินเท้าไม่ต่อเนื่อง มีสิ่งกีดขวาง และผลจากการให้บทบาทรยนต์มากกว่า ทำให้ทางเดินเท้าแคบจนบางช่วงไม่สามารถปลูกต้นไม้เพื่อให้ร่มเงาได้ อีกทั้งทางข้ามมีจำนวนจำกัดและขาดช่วงกว้างทำให้มีความปลอดภัยต่ำ คนส่วนใหญ่จึงเลือกที่จะใช้รถยนต์ส่วนบุคคลหรือระบบสัญจรองมากกว่า

3) สิ่งอำนวยความสะดวกไม่กระจายตัว จากข้อมูลจะเห็นได้ว่ากลุ่มอาคารพาณิชยกรรม สำนักงาน สาธารณูปโภค จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร และพื้นที่ย่านการค้าส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่บริเวณ

ถนนหลัก ทำให้พฤติกรรมการเดินทางและการใช้ชีวิตของผู้คนจำกัดอยู่เฉพาะในบริเวณที่ทำงาน ที่อยู่อาศัย หรือที่ท่องเที่ยว ซึ่งเป็นจุดหมายในการเดินทางเท่านั้น

4) เขตพัฒนาอยู่ในกลุ่มพื้นที่ที่มีราคาที่ดินสูง อีกทั้งส่วนใหญ่เป็นที่ดินของเอกชน ทำให้แนวทางการเพิ่มพื้นที่สีเขียวจากที่ว่างขนาดใหญ่ หรือที่ว่างของเอกชนเป็นไปได้ยาก เนื่องจากอาจนำมาใช้ได้ไม่คุ้มค่างับมูลค่าราคาที่ดิน

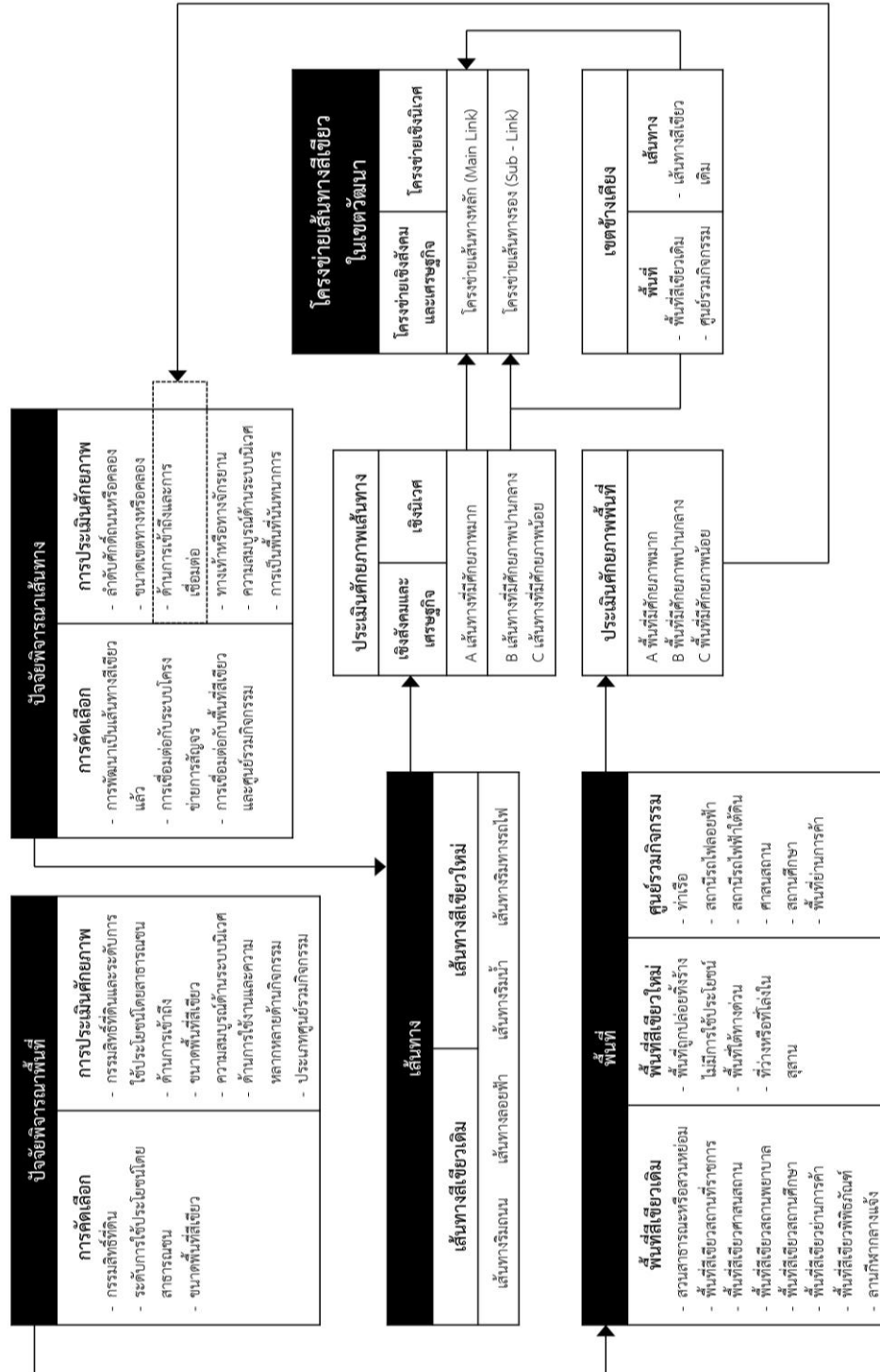
5) พื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะในพื้นที่มีน้อย และส่วนใหญ่มีขนาดเล็ก บางพื้นที่ยังไม่มีการใช้ประโยชน์เพราะไม่มีกิจกรรม อีกทั้งสวนถนนยังไม่เชื่อมต่อกับสวนสาธารณะ พื้นที่สีเขียวอื่นๆ และศูนย์รวมกิจกรรม

6) คลองส่วนใหญ่มีปัญหาเรื่องน้ำเน่าเสีย บางเส้นถูกถมเพื่อตัดถนนหรือพัฒนาที่ดินเพื่อสร้างสิ่งปลูกสร้างทำให้เกิดความไม่ต่อเนื่อง ถูกรื้อกล้านำมาใช้เพื่อประโยชน์ส่วนบุคคล ยังไม่มีการนำพื้นที่ริมคลองมาพัฒนาเพื่อสาธารณะประโยชน์ ทำให้กลายเป็นพื้นที่ทิ้งร้างและเสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรม และบริเวณคลองแสนแสบมีปัญหาเรื่องน้ำกัดเซาะริมคลองจากการสัญจรเรือโดยสาร

7) พื้นที่มีปัญหาเรื่องน้ำท่วมจากการที่น้ำระบายไม่ทันเมื่อฝนตกหนัก สาเหตุส่วนหนึ่งเกิดจากทางน้ำหรือคลองบางเส้นถูกถมเพื่อพัฒนาพื้นที่และตัดถนน ทำให้ไม่สามารถระบายน้ำได้อย่างต่อเนื่อง ที่ดินโดยรอบถูกพัฒนาเพื่อสร้างสิ่งปลูกสร้างทำให้ไม่มีพื้นที่รองรับน้ำ บางพื้นที่น้ำไม่สามารถไหลลงสู่ทางน้ำหรือคลองหลักได้ ซึ่งการใช้ท่อระบายน้ำไม่เพียงพอสำหรับการระบายน้ำในช่วงฤดูฝน

## บทที่ 4 ระเบียบวิธีการวิจัย

### 4.1 กรอบแนวคิดในการวิจัย



ภาพที่ 4.1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้องในบทที่ 2 และข้อมูลพื้นที่เขตพัฒนาในบทที่ 3 สามารถนำมาสรุปปัจจัยที่ใช้เป็นเกณฑ์ในการคัดเลือก และประเมินศักยภาพพื้นที่และเส้นทางในเขตพัฒนา รวมทั้งจำแนกองค์ประกอบในการเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตพัฒนา ได้ 2 องค์ประกอบใหญ่ คือ พื้นที่ และเส้นทาง โดยมีการเก็บข้อมูลพื้นที่และเส้นทางที่มีศักยภาพทั้งในเขตพัฒนา และเขตข้างเคียง

- 1) **พื้นที่** ได้แก่ พื้นที่สีเขียวเดิม พื้นที่สีเขียวใหม่ และศูนย์รวมกิจกรรม
- 2) **เส้นทาง** ได้แก่ เส้นทางสีเขียวเดิม และเส้นทางสีเขียวใหม่

ข้อมูลของพื้นที่และเส้นทางที่มีศักยภาพในเขตพัฒนาจะนำไปใช้ประเมินเพื่อจัดลำดับศักยภาพของพื้นที่และเส้นทาง ผลการประเมินศักยภาพพื้นที่ในเขตพัฒนานำไปใช้วิเคราะห์เพื่อประเมินศักยภาพเส้นทางในปัจจุบันด้านการเชื่อมต่อ ส่วนผลการประเมินศักยภาพเส้นทางในเขตพัฒนาและผลการคัดเลือกพื้นที่และเส้นทางสีเขียวในเขตข้างเคียง จะนำไปใช้วิเคราะห์เพื่อสร้างโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตพัฒนา ดังภาพที่ 4.1

## 4.2 วิธีดำเนินการวิจัย

### 4.2.1 ขั้นการเก็บข้อมูล

#### 4.2.1.1 ข้อมูลขั้นทุติยภูมิ

- 1) ศึกษาแผน นโยบาย และโครงการพัฒนาที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน ได้แก่ แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2556 - 2575) โครงการจัดทำผังแม่บทโครงข่ายพื้นที่สีเขียวในกรุงเทพมหานคร ของสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ร่วมกับศูนย์บริการวิชาการ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2559) อีกทั้งโครงการทางเชื่อมสีเขียวมหานคร (Bangkok Green Link) ของบริษัท ฌมา ที่มีความสอดคล้องกับโครงการจัดทำผังแม่บท โครงข่ายพื้นที่สีเขียวในกรุงเทพมหานคร
- 2) ศึกษาหลักการ แนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องในการวิจัย
  - ศึกษาความรู้เกี่ยวกับพื้นที่สีเขียว แนวคิดเกี่ยวกับการได้มาซึ่งพื้นที่สีเขียว ความรู้เกี่ยวกับศูนย์รวมกิจกรรม และแนวคิดเส้นทางสีเขียวและโครงข่ายเส้นทางสีเขียว เพื่อใช้เป็นแนวทางในการหาพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะเพิ่มให้เขตพัฒนา และคัดเลือกพื้นที่และเส้นทางที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยง เพื่อพัฒนาโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตพัฒนา
  - ศึกษากรณีศึกษางานวิจัยที่ใกล้เคียง เพื่อใช้กำหนดปัจจัยในการสร้างเกณฑ์วิเคราะห์พื้นที่และเส้นทางที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยง
  - ศึกษาหลักการออกแบบและวางผังทางเดินเท้าและทางจักรยาน เพื่อใช้กำหนดแนวทางออกแบบเส้นทางสีเขียว

3) ศึกษาข้อมูลทางสถิติที่เกี่ยวกับพื้นที่สีเขียวของกรุงเทพมหานคร เพื่อเป็นเกณฑ์การเลือกพื้นที่ในการทำวิจัย

4) ศึกษาข้อมูลด้านเอกสารของเขตวัฒนา ได้แก่ ลักษณะทางกายภาพ ทางเศรษฐกิจ ทางประชากรและสังคม การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร ราคาประเมินที่ดิน พื้นที่สีเขียว และโครงการในอนาคต เพื่อเข้าใจศักยภาพและปัญหาของพื้นที่ก่อนลงสำรวจภาคสนาม

#### 4.2.1.2 ข้อมูลชั้นปฐมภูมิ

1) กำหนดกรอบแนวความคิดของงานวิจัย และเกณฑ์ในการประเมินพื้นที่และเส้นทางจากการทบทวนวรรณกรรม เพื่อเป็นแนวทางในการเก็บข้อมูลพื้นที่และเส้นทางที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางสีเขียวเขตวัฒนาและบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อโดยรอบ อีกทั้งเพื่อนำไปสู่การสร้างแผนบันทึกการสำรวจ

2) เก็บข้อมูลทางกายภาพเบื้องต้นของเขตวัฒนา ได้แก่ โครงข่ายการคมนาคมและการสัญจร สวนสาธารณะ พื้นที่อรรถประโยชน์ ศูนย์รวมกิจกรรม พื้นที่ว่าง และ การใช้ประโยชน์ที่ดิน อีกทั้งเก็บข้อมูลทางกายภาพของเขตเชื่อมต่อโดยรอบ ได้แก่ โครงข่ายการคมนาคมและการสัญจร สวนสาธารณะ และศูนย์รวมกิจกรรม

- ใช้ข้อมูลแผนที่จากระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) ของสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานครและข้อมูลภาพถ่ายทางอากาศ เพื่อสำรวจโครงข่ายการคมนาคมและการสัญจร การใช้ประโยชน์ที่ดิน กรรมสิทธิ์ที่ดิน และตำแหน่งและขอบเขตของพื้นที่ต่าง ๆ
- ใช้ฐานข้อมูลและระบบติดตามประเมินผลการเพิ่มพื้นที่สีเขียวกรุงเทพมหานครของสำนักสิ่งแวดล้อม และสำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร เพื่อสำรวจพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะเดิมในพื้นที่เขตวัฒนาและเขตเชื่อมต่อโดยรอบ และพื้นที่ว่าง
- ใช้ Google Street View เพื่อสำรวจสภาพแวดล้อมของเขตวัฒนาและเขตเชื่อมต่อโดยรอบเบื้องต้น

จากนั้นนำข้อมูลเบื้องต้นที่ได้ มาหาพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะในเขตวัฒนาเพิ่ม และคัดเลือกพื้นที่และเส้นทางที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยง เพื่อเก็บข้อมูลเชิงลึกและนำไปวิเคราะห์เพื่อสร้างโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตวัฒนา ดังภาพที่ 4.2



### 3) หาพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะเพิ่มในเขตวัฒนา

เป็นการเสนอพื้นที่สีเขียวที่มีการพัฒนาแล้วและพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียว ที่ยังไม่ได้อยู่ในพื้นที่สีเขียวรูปแบบสวนสาธารณะจากการสำรวจของกรุงเทพมหานคร ด้วยเกณฑ์การคัดเลือกของผู้วิจัย เพื่อนำไปรวมกับข้อมูลพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะของเขตวัฒนาปีพ.ศ. 2562

3.1) พื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะจากการสำรวจของกรุงเทพมหานคร ได้จากข้อมูลพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะของเขตวัฒนาปีพ.ศ. 2562 ของสำนักสิ่งแวดล้อม และสำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร

3.2) พื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะจากการสำรวจของผู้วิจัย ผู้ศึกษาได้แบ่งพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้

**3.2.1 พื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะที่มีการพัฒนาแล้ว** ได้แก่ สวนสาธารณะหรือสวนหย่อม พื้นที่สีเขียวหรือพื้นที่เปิดโล่งของสถานที่ราชการ ศาสนสถาน สถานพยาบาล สถานศึกษาระดับอุดมศึกษา พื้นที่ย่านการค้า พิพิธภัณฑ์ และลานกีฬา กลางแจ้งหรือสนามกอล์ฟ มีเกณฑ์พิจารณา 3 ข้อ ได้แก่ กรรมสิทธิ์ที่ดิน ระดับการใช้ประโยชน์โดยสาธารณชน และขนาดพื้นที่สีเขียวหรือพื้นที่เปิดโล่ง

**3.2.2 พื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะ** ได้แก่ พื้นที่ที่ถูกปล่อยทิ้งร้างไม่มีการใช้ประโยชน์ พื้นที่ใต้ทางด่วน และพื้นที่ว่างหรือที่โล่งในสุสาน มีเกณฑ์พิจารณา 3 ข้อ ได้แก่ กรรมสิทธิ์ที่ดิน ระดับการใช้ประโยชน์โดยสาธารณชน และขนาดที่ว่างหรือที่โล่ง

เนื่องจากลักษณะการเก็บข้อมูลพื้นที่สีเขียวของกรุงเทพมหานครจะใช้วิธีเก็บเป็นตำแหน่ง และมีทั้งที่เป็นพื้นที่สีเขียวและเส้นทางสีเขียวรวมกันอยู่ เช่น สวนหย่อม หน้าโบสถ์วัดธาตุทอง สวนหย่อมลานจอดรถวัดธาตุทอง สวนถนนเอกมัย ซึ่งยากต่อการนำมาใช้วิเคราะห์เชื่อมโยงโครงข่าย อีกทั้งบางพื้นที่ไม่ได้มีศักยภาพในการเชื่อมโยง จึงจะต้องนำผลของการหาพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะในเขตวัฒนามาคัดเลือกพื้นที่และเส้นทางที่มีศักยภาพ เพื่อเก็บข้อมูลเชิงลึกและนำไปใช้วิเคราะห์การเชื่อมโยง

### 4) คัดเลือกพื้นที่และเส้นทางที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงเพื่อเก็บข้อมูล

ผู้ศึกษาได้แบ่งองค์ประกอบที่จะเก็บข้อมูลเป็น 2 องค์ประกอบ คือ พื้นที่ และเส้นทาง โดยมีการเก็บข้อมูลพื้นที่และเส้นทางที่มีศักยภาพทั้งในเขตวัฒนา และเขตข้างเคียง

4.1) พื้นที่ที่มีศักยภาพในเขตพัฒนา จำแนกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

4.1.1 พื้นที่สีเขียวเดิม ได้มาจากการสำรวจของผู้วิจัย และกรุงเทพมหานคร รวมกัน มีเกณฑ์การคัดเลือก 3 ข้อ ได้แก่ กรรมสิทธิ์ที่ดิน ระดับการใช้ประโยชน์โดยสาธารณชน และขนาดพื้นที่สีเขียวหรือพื้นที่เปิดโล่ง

4.1.2 พื้นที่สีเขียวใหม่ ได้มาจากการสำรวจของผู้วิจัย มีเกณฑ์การคัดเลือก 3 ข้อ ได้แก่ กรรมสิทธิ์ที่ดิน ระดับการใช้ประโยชน์โดยสาธารณชน และขนาดที่ว่างหรือที่โล่ง

4.1.3 ศูนย์รวมกิจกรรม ได้มาจากการสำรวจของผู้วิจัย มีเกณฑ์การคัดเลือก 2 ข้อ ได้แก่ กรรมสิทธิ์ที่ดิน และระดับการใช้ประโยชน์โดยสาธารณชน

4.2) เส้นทางที่มีศักยภาพในเขตพัฒนา จำแนกเป็น 2 ประเภท ได้แก่

4.2.1 เส้นทางสีเขียวเดิม เส้นทางริมถนนและเส้นทางริมน้ำได้มาจากการสำรวจของกรุงเทพมหานคร และเส้นทางลอยฟ้าได้มาจากการสำรวจของผู้วิจัย มีเกณฑ์การคัดเลือก 1 ข้อ ได้แก่ เส้นทางที่มีการพัฒนาเป็นเส้นทางสีเขียวแล้ว

4.2.2 เส้นทางสีเขียวใหม่ ได้มาจากการสำรวจของผู้วิจัย มีเกณฑ์การคัดเลือก 2 ข้อ ได้แก่ การเชื่อมต่อกับระบบโครงข่ายการสัญจร และการเชื่อมต่อกับพื้นที่สีเขียวและศูนย์รวมกิจกรรม

4.3) พื้นที่ที่มีศักยภาพในเขตข้างเคียง จำแนกเป็น 2 ประเภท ได้แก่

4.3.1 พื้นที่สีเขียวเดิม ได้มาจากการสำรวจของผู้วิจัย และกรุงเทพมหานคร รวมกัน มีเกณฑ์การคัดเลือก 3 ข้อ ได้แก่ กรรมสิทธิ์ที่ดิน ระดับการใช้ประโยชน์โดยสาธารณชน และขนาดพื้นที่สีเขียวหรือพื้นที่เปิดโล่ง

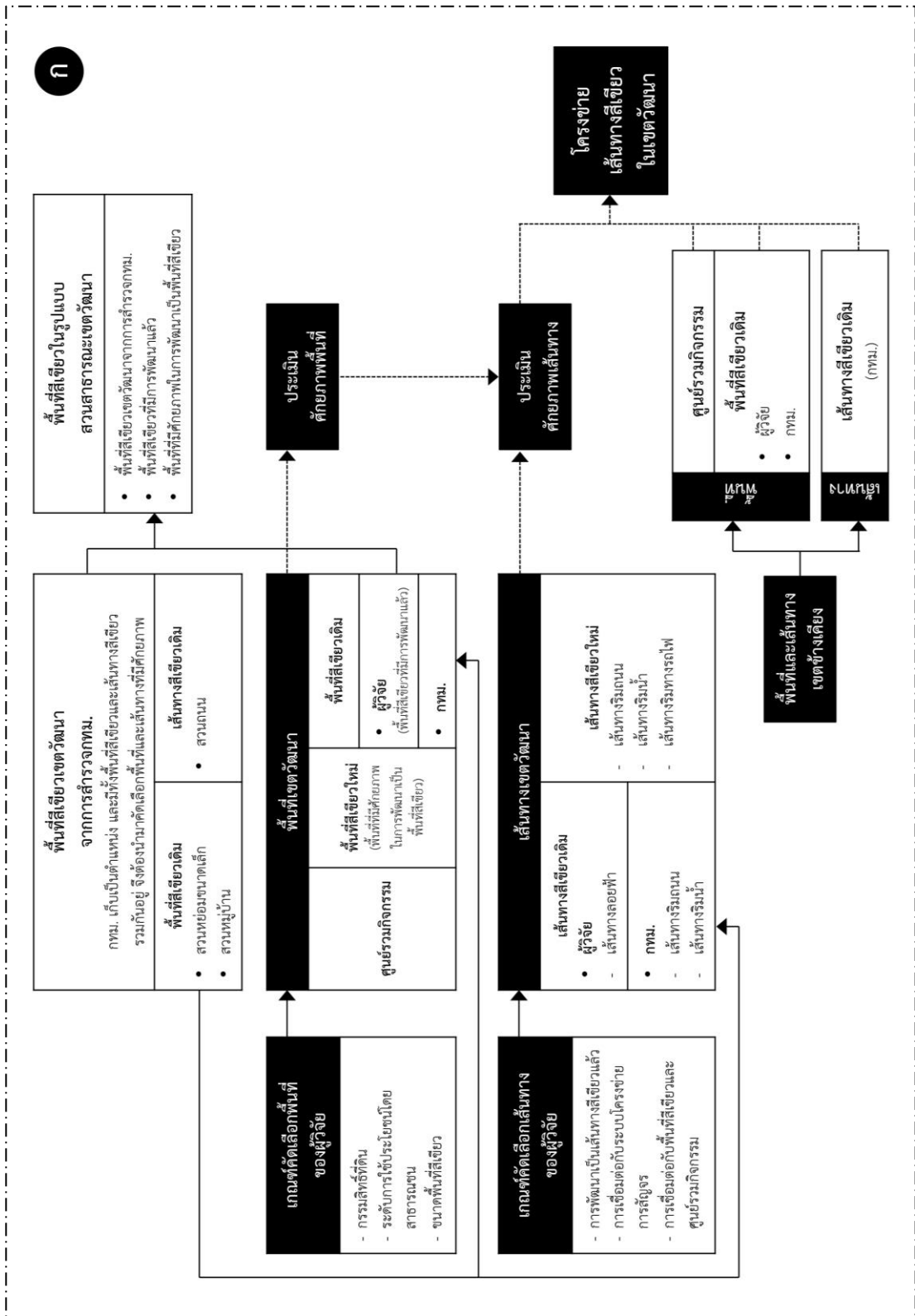
4.3.2 ศูนย์รวมกิจกรรม ได้มาจากการสำรวจของผู้วิจัย มีเกณฑ์การคัดเลือก 2 ข้อ ได้แก่ กรรมสิทธิ์ที่ดิน และระดับการใช้ประโยชน์โดยสาธารณชน

4.4) เส้นทางที่มีศักยภาพในเขตข้างเคียง จำแนกเป็น 1 ประเภท ได้แก่

4.4.1 เส้นทางสีเขียวเดิม ได้มาจากการสำรวจของกรุงเทพมหานคร มีเกณฑ์การคัดเลือก 1 ข้อ ได้แก่ เส้นทางที่มีการพัฒนาเป็นเส้นทางสีเขียวแล้ว

จากนั้นนำพื้นที่และเส้นทางที่ได้จากการคัดเลือกมาจัดทำเป็นแผนที่ฐาน เพื่อใช้ในการลงสำรวจพื้นที่ เพื่อเก็บข้อมูลเชิงลึกและนำไปใช้วิเคราะห์การเชื่อมโยงต่อไป ดังภาพที่ 4.3





ภาพที่ 4.3 กระบวนการหาพื้นที่สีเขียวในเขตพัฒนา และคัดเลือกพื้นที่และเส้นทางที่มีศักยภาพ

5) ลงสำรวจพื้นที่ เพื่อเก็บข้อมูลเชิงลึกในแต่ละพื้นที่และเส้นทาง ได้แก่ ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่และเส้นทาง รัศมีการเข้าถึงจากระบบขนส่งมวลชน จำนวนเส้นทางที่สามารถเข้าถึง การมีหรือไม่มีพืชพรรณและประเภทพันธุ์ไม้ กลุ่มผู้ใช้และลักษณะกิจกรรมภายในพื้นที่ และภาพถ่ายจากสถานที่จริง โดยการลงสำรวจพื้นที่ใช้แผนที่ฐาน แผนที่ทางการสำรวจ และกล้องถ่ายรูปเพื่อเดินสำรวจพื้นที่เก็บข้อมูล

6) รวบรวมข้อมูลจากการเก็บข้อมูลภาคสนาม และข้อมูลจากระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ นำข้อมูลที่ได้มาสร้างข้อมูลเชิงผังและตาราง โดยข้อมูลของพื้นที่และเส้นทางที่มีศักยภาพในเขตพัฒนา จะนำไปใช้ประเมินเพื่อจัดลำดับศักยภาพของพื้นที่และเส้นทางในขั้นตอนต่อไป ส่วนผลการคัดเลือกพื้นที่และเส้นทางสีเขียวในเขตข้างเคียง จะนำไปใช้ในขั้นตอนการวิเคราะห์เพื่อเสนอโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตพัฒนา

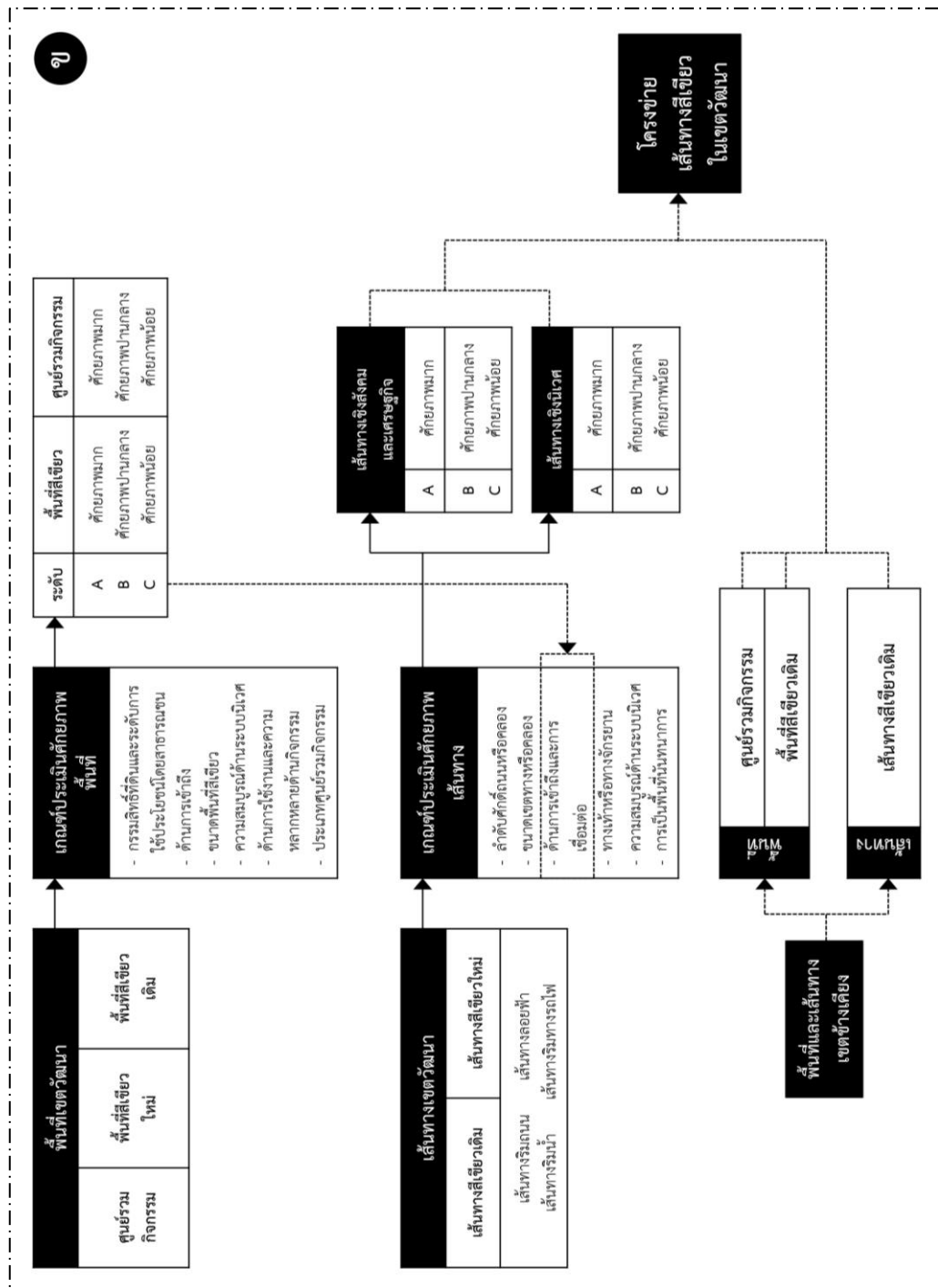
#### 4.2.2 ขั้นตอนการวิเคราะห์และประเมินผล

1) สังเคราะห์ข้อมูลจากการลงสำรวจ โดยมีการให้ค่าระดับในแต่ละเกณฑ์คะแนนมาก = 3 ปานกลาง = 2 ไปจนถึงน้อย = 1 จำแนกเป็นเกณฑ์ของพื้นที่และเส้นทางดังนี้

1.1) เกณฑ์การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่สีเขียวและศูนย์รวมกิจกรรม มี 6 ปัจจัย ได้แก่ กรรมสิทธิ์ที่ดินและระดับการใช้ประโยชน์โดยสาธารณชน ด้านการเข้าถึง ขนาดของพื้นที่สีเขียว ความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ ด้านการใช้งานและความหลากหลายด้านกิจกรรม และประเภทของศูนย์รวมกิจกรรม

1.2) เกณฑ์การวิเคราะห์ศักยภาพเส้นทางสีเขียว มี 6 ปัจจัย ได้แก่ ลำดับถนนหรือคลอง ขนาดเขตทางหรือคลอง ด้านการเข้าถึงและการเชื่อมต่อ ทางเท้าหรือทางจักรยาน ความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ และการเป็นพื้นที่นันทนาการ โดยการวิเคราะห์ศักยภาพเส้นทางผู้ศึกษาได้จำแนกออกเป็น 2 กลุ่ม คือ เส้นทางเชิงสังคมและเศรษฐกิจ และเส้นทางเชิงนิเวศ

2) วิเคราะห์หาค่าเฉลี่ยของพื้นที่และเส้นทางที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยง โดยมีการให้ค่าระดับ A พื้นที่หรือเส้นทางที่มีศักยภาพมาก = 3 ค่าระดับ B พื้นที่หรือเส้นทางที่มีศักยภาพปานกลาง = 2 ไปจนถึงค่าระดับ C พื้นที่หรือเส้นทางที่มีศักยภาพน้อย = 1 จากนั้นนำผลจากการประเมินศักยภาพพื้นที่ไปใช้วิเคราะห์ เพื่อประเมินศักยภาพเส้นทางในปัจจุบันด้านการเชื่อมต่อ และผลจากการประเมินศักยภาพเส้นทางจะนำไปใช้วิเคราะห์เพื่อสร้างโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตพัฒนา ดังภาพที่ 4.4

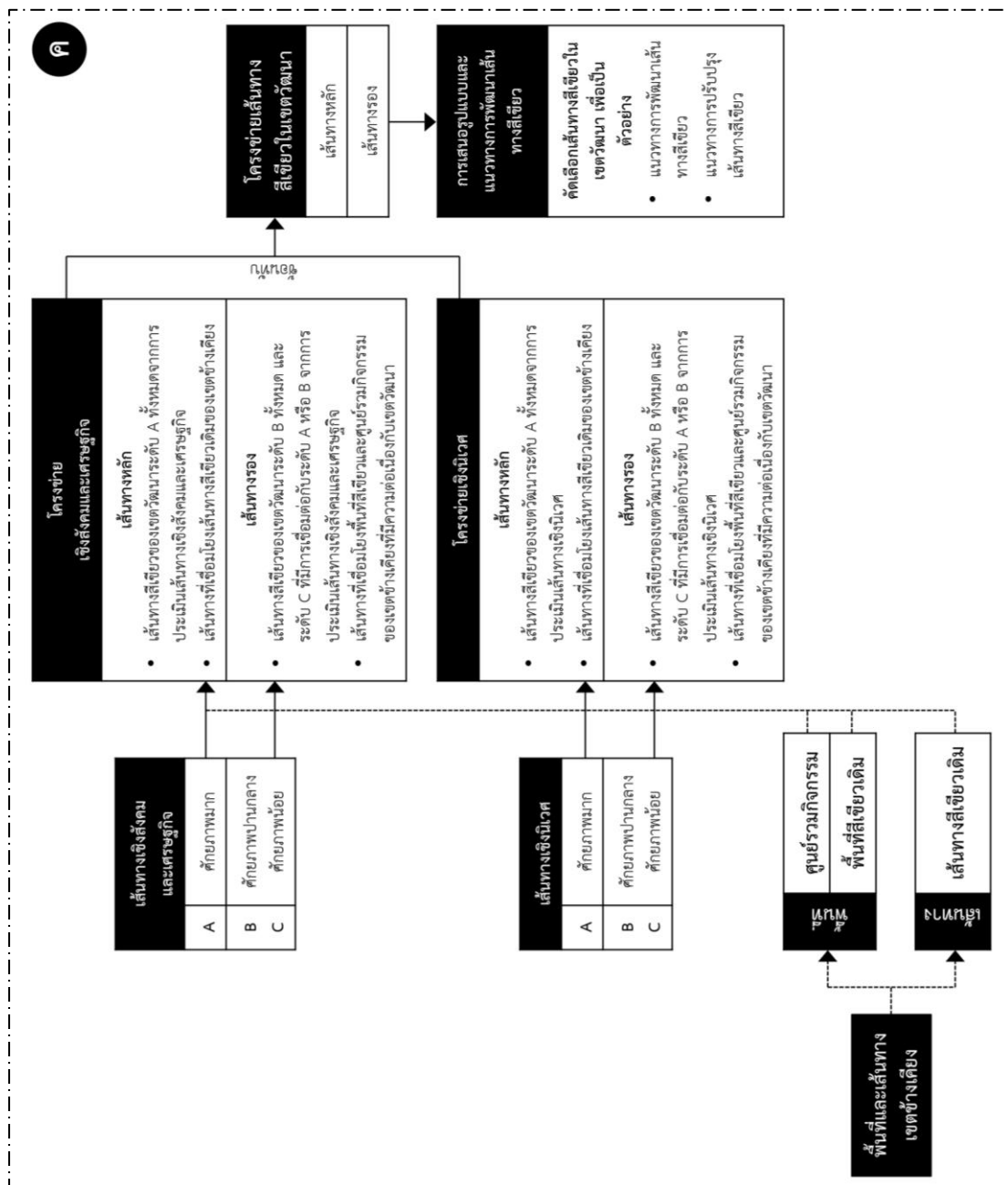


ภาพที่ 4.4 กระบวนการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่และเส้นทาง

3) เสนอแนวทางการพัฒนาและวางผังเส้นทางสีเขียว

การเสนอแนวทางการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในการวิจัยนี้มี 2 ขั้นตอน ได้แก่ การเสนอแนวทางการเชื่อมต่อและวางผังโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตพัฒนา และการเสนอตัวอย่างรูปแบบและแนวทางการพัฒนาเส้นทางสีเขียวในเขตพัฒนา

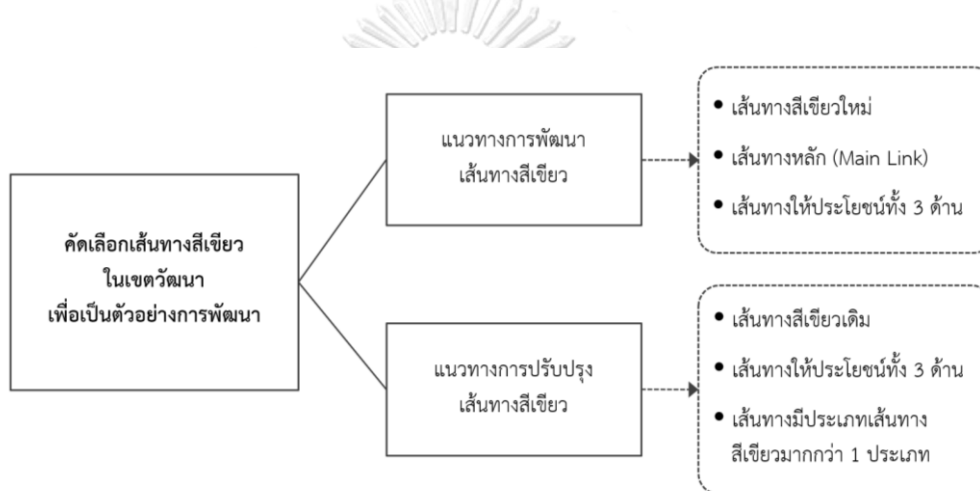
3.1) การเสนอแนวทางการเชื่อมต่อและวางผังโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตพัฒนาเป็นการเสนอการเชื่อมโยงเส้นทางสีเขียวเข้าด้วยกัน เพื่อให้เกิดเป็นโครงข่ายเส้นทางสีเขียว โดยผู้ศึกษาได้แบ่งการวิเคราะห์โครงข่ายตามลักษณะการให้ประโยชน์ออกเป็น 2 กลุ่ม คือ โครงข่ายเส้นทางสีเขียวเชิงสังคมและเศรษฐกิจ และโครงข่ายเส้นทางสีเขียวเชิงนิเวศ เนื่องจากมีหลักการและแนวทางการพัฒนาที่แตกต่างกัน ซึ่งทั้งสองโครงข่ายจะจำแนกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ โครงข่ายเส้นทางหลัก และโครงข่ายเส้นทางรอง



ภาพที่ 4.5 กระบวนการวางผังโครงข่ายเส้นทางสีเขียว

การสร้างการเชื่อมโยงพิจารณาจากผลการประเมินศักยภาพเส้นทางเชิงสังคมและเศรษฐกิจ และเชิงนิเวศของเขตพัฒนา และการเชื่อมโยงกับพื้นที่และเส้นทางสีเขียวของเขตข้างเคียง เพื่อนำมาแบ่งประเภทโครงข่ายเส้นทางหลัก และเส้นทางรอง เมื่อนำผลการวิเคราะห์โครงข่ายเส้นทางสีเขียวเชิงสังคมและเศรษฐกิจ และโครงข่ายเส้นทางสีเขียวเชิงนิเวศมาซ้อนทับกัน จะได้เป็นโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตพัฒนา ดังภาพที่ 4.5

3.2) การเสนอตัวอย่างรูปแบบ และแนวทางการพัฒนาเส้นทางสีเขียวในเขตพัฒนา เป็นการเสนอแนวทางการพัฒนาเส้นทางสีเขียวให้มีความเหมาะสมกับเขตพัฒนา และเป็นไปตามหลักการและแนวคิดของการออกแบบเส้นทางสีเขียว โดยเกณฑ์ที่ใช้คัดเลือกเส้นทางสีเขียวเพื่อนำมาเสนอตัวอย่างการพัฒนา มีดังต่อไปนี้



ภาพที่ 4.6 กระบวนการคัดเลือกเส้นทางสีเขียวเพื่อเป็นตัวอย่างการพัฒนา

4) นำผลงานวิจัยไปเสนอต่อผู้อำนวยการเขตพัฒนา หรือผู้ที่เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาโครงข่ายสีเขียวของกรุงเทพมหานคร เป็นกระบวนการที่มีขึ้นเพื่อรับฟังข้อคิดเห็นจากผู้ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่หรือผู้ที่มีความเชี่ยวชาญในด้านนี้โดยตรงเพื่อใช้ประเมินผล และสรุปผลการวิจัย โดยในงานวิจัยนี้ได้เลือกนำเสนอและสัมภาษณ์ผู้อำนวยการเขตพัฒนาเนื่องจากเป็นผู้ที่มีความเกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาโดยตรง โดยผู้ศึกษาได้แบ่งประเด็นในการสัมภาษณ์ออกเป็น 3 หัวข้อ ดังนี้

- 4.1) ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับผลงานวิจัย และแนวทางการพัฒนาเส้นทางสีเขียว
- 4.2) ความเป็นไปได้ของงานวิจัย
- 4.3) ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

นอกจากนี้ได้มีการสอบถามถึงแนวทางการเพิ่มพื้นที่สีเขียวในเขตพัฒนา และการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางสีเขียวของสำนักงานเขตพัฒนา โดยข้อมูลที่ได้จะอยู่ในบทที่ 3 ข้อมูลพื้นที่เขตพัฒนา หัวข้อโครงการในอนาคต

5) ตรวจสอบให้ตรงกับคำถามวิจัย วัตถุประสงค์ และกรอบแนวคิดที่ตั้งไว้

#### 4.2.3 ขั้นตอนการสรุปผล

- 1) สรุปผลของการวิจัยแนวทางการเพิ่มพื้นที่สีเขียว และพัฒนาโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร
- 2) เสนอแนะ และเสนอข้อคิดเห็นเพิ่มเติมที่ได้จากกระบวนการศึกษา เพื่อนำไปปรับใช้เป็นแนวทางในการเพิ่มพื้นที่สีเขียว และพัฒนาโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในพื้นที่ที่บริบทใกล้เคียง



## บทที่ 5

### ข้อมูลและผลการวิเคราะห์ข้อมูล

#### 5.1 การหาพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะในเขตวัฒนา

เป็นการเสนอพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะที่ยังไม่ได้อยู่ในพื้นที่สีเขียวจากการสำรวจของกรุงเทพมหานครด้วยเกณฑ์ของผู้วิจัย และนำไปรวมกับข้อมูลพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะของเขตวัฒนา ปีพ.ศ.2562 โดยสามารถจำแนกเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

##### 5.1.1 พื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะจากการสำรวจของกรุงเทพมหานคร

จากข้อมูลของสำนักสิ่งแวดล้อม และสำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร พบว่าปีพ.ศ. 2562 เขตวัฒนามีพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะจำนวนทั้งหมด 149<sup>3</sup> แห่ง ขนาดพื้นที่รวม 143,488 ตารางเมตร คิดเป็นอัตราส่วนพื้นที่สีเขียว 1.69 ตารางเมตรต่อคน จำแนกออกเป็น 3 ประเภท ดังนี้ สวนหมู่บ้านจำนวน 4 แห่ง สวนหย่อมขนาดเล็กจำนวน 87 แห่ง และสวนถนนจำนวน 58 แห่ง (ฐานข้อมูลและระบบติดตามผลการเพิ่มพื้นที่สีเขียวของกรุงเทพมหานคร, 2562 : ออนไลน์)

##### 5.1.2 พื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะจากการสำรวจของผู้วิจัย

ผู้ศึกษาได้แบ่งประเภทพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ พื้นที่สีเขียวที่มีการพัฒนาแล้ว และพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียว

1) **พื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะที่มีการพัฒนาแล้ว** โดยผู้ศึกษากำหนดเกณฑ์ที่ใช้พิจารณา ดังนี้

1.1) สวนสาธารณะหรือสวนหย่อม พื้นที่สีเขียวและพื้นที่เปิดโล่งของสถานที่ราชการ ศาสนสถาน สถานพยาบาล สถานศึกษาระดับอุดมศึกษา พื้นที่ย่านการค้า พิพิธภัณฑ์ และลานกีฬากลางแจ้งหรือสนามกอล์ฟ **ที่ยังไม่อยู่ในพื้นที่สีเขียวรูปแบบสวนสาธารณะจากการสำรวจของกรุงเทพมหานคร**

1.2) กรรมสิทธิ์ที่ดินรัฐ เอกชน หรือศาสนสถาน ระดับการใช้ประโยชน์สาธารณะ สาธารณะมีเงื่อนไข กึ่งสาธารณะ กึ่งสาธารณะมีเงื่อนไข หรือไม่มีการใช้ประโยชน์

1.3) พื้นที่ที่มีพื้นที่สีเขียว หรือพื้นที่เปิดโล่งที่สามารถเพิ่มพื้นที่สีเขียว ขนาดตั้งแต่ 80 ตารางเมตรขึ้นไป<sup>4</sup>

<sup>3</sup> คุรยละเอียดพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะจากการสำรวจของกรุงเทพมหานครที่ภาคผนวก ก

<sup>4</sup> สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, มาตรฐานของพื้นที่สีเขียว. สืบค้น 29 ตุลาคม 2562.

จากการสำรวจของผู้ศึกษาพบพื้นที่สีเขียวที่มีอยู่เดิมในพื้นที่ทั้งหมด 53 แห่ง ขนาดพื้นที่รวม 76,756 ตารางเมตร โดยแสดงรายละเอียดในภาคผนวก ก

2) **พื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะ** โดยผู้ศึกษา กำหนดเกณฑ์ที่ใช้พิจารณา ดังนี้

- 2.1) พื้นที่ที่ถูกปล่อยทิ้งร้างไม่มีการใช้ประโยชน์ พื้นที่ใต้ทางด่วน และพื้นที่ว่างหรือที่โล่งในสุสาน
- 2.2) กรรมสิทธิ์ที่ดินรัฐ หรือศาสนสถาน ระดับการใช้ประโยชน์สาธารณะ สาธารณะ มีเงื่อนไข กิ่งสาธารณะ กิ่งสาธารณะมีเงื่อนไข หรือไม่มีการใช้ประโยชน์
- 2.3) พื้นที่เป็นที่ว่างหรือที่โล่งในที่ดินรัฐที่มีขนาดตั้งแต่ 500 ตารางเมตรขึ้นไป และในที่ดินศาสนสถานที่มีขนาดตั้งแต่ 1 ไร่ขึ้นไป<sup>5</sup>

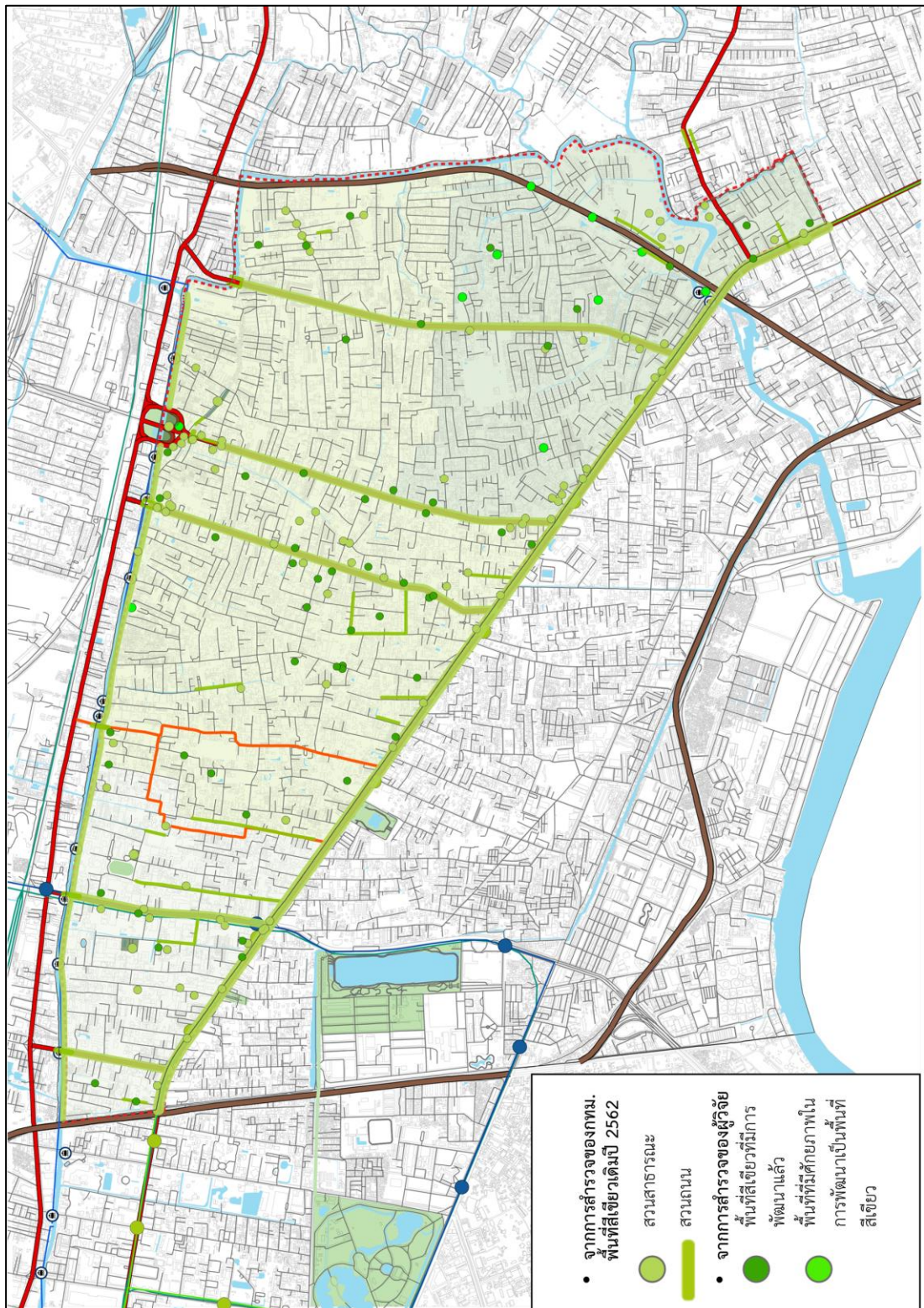
จากการสำรวจของผู้ศึกษาพบพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียวทั้งหมด 10 แห่ง ขนาดพื้นที่รวม 48,728 ตารางเมตร โดยแสดงรายละเอียดในภาคผนวก ก

ผลจากการสำรวจหาพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะเพิ่มในเขตวัฒนา พบพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะจากการสำรวจของผู้วิจัยทั้งหมด 63 แห่ง ขนาดพื้นที่รวม 125,484 ตารางเมตร จำแนกเป็นพื้นที่สีเขียวที่มีการพัฒนาแล้วจำนวน 53 แห่ง และพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียว จำนวน 10 แห่ง เมื่อนำมารวมกับพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะของเขตวัฒนาปีพ.ศ. 2562 จากการสำรวจของกรุงเทพมหานคร ที่มีจำนวนทั้งหมด 149 แห่ง ขนาดพื้นที่รวม 143,488 ตารางเมตร เขตวัฒนาจะมีพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะทั้งหมด 212 แห่ง ขนาดพื้นที่รวม 268,972 ตารางเมตร คิดเป็นอัตราส่วนพื้นที่สีเขียว 3.16 ตารางเมตรต่อคน

เนื่องจากลักษณะการเก็บข้อมูลพื้นที่สีเขียวของกรุงเทพมหานครจะใช้วิธีเก็บเป็นตำแหน่ง และมีทั้งที่เป็นพื้นที่สีเขียวและเส้นทางสีเขียวรวมกันอยู่ อีกทั้งบางพื้นที่ไม่ได้มีศักยภาพในการเชื่อมโยง แต่ในงานวิจัยนี้ใช้วิธีเก็บข้อมูลเป็นพื้นที่และเส้นทางเพื่อง่ายต่อการนำมาใช้วิเคราะห์เชื่อมโยงโครงข่าย **จึงต้องนำผลการหาพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะในเขตวัฒนาทั้ง 212 แห่ง มาคัดเลือกพื้นที่และเส้นทางที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงเพื่อเก็บข้อมูลเชิงลึกต่อไป** โดยสามารถจำแนกได้ 3 องค์ประกอบ ได้แก่ พื้นที่สีเขียวเดิม พื้นที่สีเขียวใหม่ และเส้นทางสีเขียวเดิม

<sup>5</sup> สำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร. ฐานข้อมูลและระบบติดตามประเมินผลการเพิ่มพื้นที่สีเขียวของกรุงเทพมหานคร. สืบค้น 29 ตุลาคม 2562. <http://203.155.220.118/green-parks-admin/>





แผนที่ 5.1 ฝั่งตำแหน่งพื้นที่สีเขียวรูปแบบสวนสาธารณะในเขตพัฒนาทั้งหมด 212 แห่ง

ที่มา : จากการสำรวจ, 2562

## 5.2 การคัดเลือกพื้นที่และเส้นทางที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงเพื่อเก็บข้อมูล

จากการศึกษาแนวคิดเส้นทางสีเขียวและโครงข่ายเส้นทางสีเขียว ผู้ศึกษาได้แบ่งองค์ประกอบที่จะเก็บข้อมูลเป็น 2 องค์ประกอบ คือ พื้นที่ และเส้นทาง โดยมีการเก็บข้อมูลพื้นที่และเส้นทางที่มีศักยภาพทั้งในเขตวัฒนา และเขตข้างเคียง

- 1) พื้นที่ ได้แก่ พื้นที่สีเขียวเดิม พื้นที่สีเขียวใหม่ และศูนย์รวมกิจกรรม
- 2) เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางสีเขียวเดิม และเส้นทางสีเขียวใหม่

**5.2.1 การคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงของเขตวัฒนา** พื้นที่ที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงของเขตวัฒนา จำแนกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

1) **พื้นที่สีเขียวเดิม** หมายถึง สวนสาธารณะหรือสวนหย่อม พื้นที่สีเขียวและพื้นที่เปิดโล่งของสถานที่ราชการ ศาสนสถาน สถานพยาบาล สถานศึกษาระดับอุดมศึกษา พื้นที่ย่านการค้า พิพิธภัณฑ์หรือลานกีฬาากลางแจ้งและสนามกีฬา โดยมีเกณฑ์ที่ใช้พิจารณา ดังนี้

- 1.1) กรรมสิทธิ์ที่ดินรัฐ เอกชน หรือศาสนสถาน ที่มีระดับการใช้ประโยชน์สาธารณะ สาธารณะมีเงื่อนไข กึ่งสาธารณะ กึ่งสาธารณะมีเงื่อนไข หรือยังไม่มีการใช้ประโยชน์
- 1.2) พื้นที่มีพื้นที่สีเขียวหรือพื้นที่เปิดโล่งขนาดตั้งแต่ 80 ตารางเมตรขึ้นไป

จากการคัดเลือกพบพื้นที่สีเขียวเดิมในเขตวัฒนาทั้งหมด 76 แห่ง<sup>6</sup> เป็นพื้นที่สีเขียวจากการสำรวจของผู้วิจัย 53 แห่ง และจากการสำรวจของกรุงเทพมหานคร 23 แห่ง ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 5.1 พื้นที่สีเขียวเดิมในเขตวัฒนาทั้งหมด 76 แห่ง

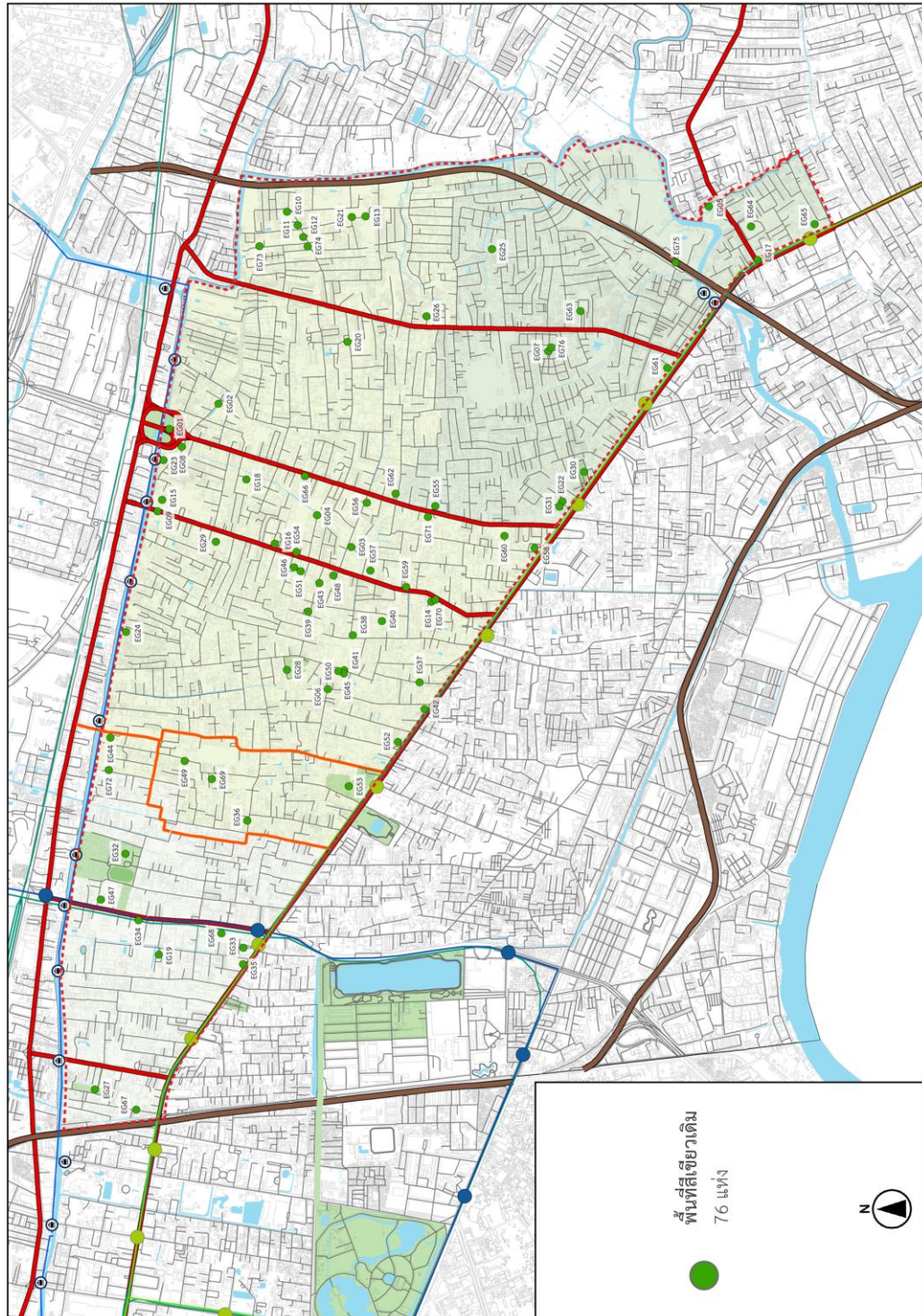
สวนสาธารณะหรือสวนหย่อมจำนวน 14 แห่ง		
EG01* สวนป่าเอมัย	EG02* สวนน้ำนันทศักดิ์เรืองเดช	EG03* สวนหย่อมวัฒนา
EG04* สวนหย่อมริมคลองเป็ง	EG05* สวนหย่อมริมคลองบางนางจัน	EG06* สวนหย่อมชอยพร้อมมิตร แยก 10
EG07* สวนหย่อมพิบูลย์เวศม์	EG08* สวนหย่อมหน้าวัดภาษี	EG09* สวนหย่อมใต้สะพานข้ามคลอง ปลายชอย สุขุมวิท 55
EG10* สวนหย่อมวัฒนาเนรมิตร	EG11* สวนหย่อมเฉลิมพระเกียรติชอยพานิชอนันต์	EG12* สวนหย่อมชอยพานิชอนันต์ แยก 5-7
EG13* สวนหย่อมปลายชอยพานิชอนันต์แยก 10	EG14 สวนครูอุ้งน มาลิก	
พื้นที่สีเขียวในสถานที่ราชการจำนวน 4 แห่ง		
EG15 สำนักงานเขตวัฒนา	EG16* สถานีตำรวจทองหล่อ	EG17 สถานีตำรวจพระโขนง
EG18 โรงพิมพ์สำนักงานสลากกินแบ่งรัฐบาล		

<sup>6</sup> คุรยละเอียดข้อมูลพื้นที่สีเขียวเดิมในเขตวัฒนาที่ภาคผนวก ข

พื้นที่สีเขียวในศาสนสถานจำนวน 8 แห่ง		
EG19 โบสถ์คริสต์จักรวัฒนา	EG20 คริสตจักรเซเว่นธ์เดย์ แอ๊ดเวนตีส เอกมัย	EG21 คริสตจักรเรเดียน
EG22* วัดธาตุทอง	EG23 วัดภาษี	EG24* มัสยิดคารูมูห์ซินีน (บ้านดอน)
EG25 มัสยิดบุดูร์ลูมมีนีน (ศาลาลอย)	EG26 มัสยิดยี่ต้าย่าตุลอิสลาม (สามอิน)	
พื้นที่สีเขียวในสถานพยาบาลจำนวน 5 แห่ง		
EG27 โรงพยาบาลบำรุงราษฎร์	EG28 โรงพยาบาลสมิติเวช สุขุมวิท	EG29 โรงพยาบาลคามิลเลียน
EG30* โรงพยาบาลสุขุมวิท	EG31* ศูนย์บริการสาธารณสุข 21 วัดธาตุทอง	
พื้นที่สีเขียวในสถานศึกษาระดับอุดมศึกษา 1 แห่ง		
EG32* มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร		
พื้นที่สีเขียวในพื้นที่ย่านการค้าจำนวน 34 แห่ง		
EG33 เทอร์มินอล 21 อโศก	EG34 มิตรทาวน์อโศก	EG35 โรบินสัน สุขุมวิท
EG36 โครงการแอต 27/1	EG37 49 เฟลย์สเคป	EG38 953 คอมมูนิตี้มอลล์
EG39 นิฮอนมูระมอลล์	EG40 โครงการนัมเบอร์ 88	EG41 พิมาน 49
EG42* เรนฮิลล์	EG43 ซินสเปซ ทองหล่อ	EG44 ทากะ ทาวน์
EG45 เดอะ 49 เทอเรซ	EG46 เดอะ คอมมอนส์	EG47 เดอะ การ์เด็น บาย พี แลนด์สเคป
EG48 เดอะเทส ทองหล่อ	EG49 เทรลล์ แอนด์ เทลล์	EG50 วิลล่า มาร์เก็ต สุขุมวิท 49
EG51* เจ อเวนิว ทองหล่อ 15	EG52 มิราเคิลมอลล์ สุขุมวิท 41	EG53 ศูนย์การค้าเอ็มควอเทียร์
EG54 72 คอร์ทยาร์ด	EG55 บิ๊กซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์ เอกมัย	EG56 ดองกิ มอลล์ ทองหล่อ
EG57 เอท ทองหล่อ	EG58 เมเจอร์ ซินีเพล็กซ์ สุขุมวิท	EG59 มาร์เก็ตเพลส ทองหล่อ
EG60 พาร์ค เลน เอกมัย	EG61* ดับเบิลยู ดิสทริค	EG62 เว็จโบราน
EG63 แม็กซ์แวลู สุขุมวิท 71	EG64 บิ๊กซีเอ็กซ์ตราซูเปอร์ เซ็นเตอร์ อ่อนนุช	EG65 เซ็นจูรี เดอะมูฟวี่พลาซ่า สุขุมวิท
EG66 แอ็คเมน เอกมัย คอมเพล็กซ์		
พื้นที่สีเขียวในพิพิธภัณฑ์จำนวน 5 แห่ง		
EG67 สมบัติเพิ่มพูน แกลเลอรี	EG68* พิพิธภัณฑ์เรือนคำเที่ยง	EG69 ศุภโชค ดี อาร์ต เซนเตอร์
EG70 สถาบันปริทัศน์มยงค์	EG71 มูลนิธิ จักรพันธุ์	
ลานกีฬากลางแจ้งจำนวน 5 แห่ง		
EG72 แบงค็อก แบตติง เซนเตอร์	EG73 เคเอสสปอร์ตคลับ	EG74 สกลพรรณสปอร์ตคลับ

EG75 ลานกีฬาแสงทิพย์	EG76 ลานกีฬาชุมชนหมู่บ้าน พิบูลเวศม์	
----------------------	---	--

\*หมายเหตุ : จากการสำรวจของกรุงเทพมหานคร



แผนที่ 5.2 ผังตำแหน่งพื้นที่สีเขียวเดิมในเขตวัฒนา

ที่มา : จากการสำรวจ, 2562

2) **พื้นที่สีเขียวใหม่** หมายถึง พื้นที่ที่ถูกปล่อยทิ้งร้างไม่มีการใช้ประโยชน์ พื้นที่ใต้ทางด่วน หรือที่ว่างหรือที่โล่งในสุสาน โดยมีเกณฑ์ที่ใช้พิจารณา ดังนี้

2.1) กรรมสิทธิ์ที่ดินรัฐ หรือศาสนสถาน ที่มีระดับการใช้ประโยชน์สาธารณะ สาธารณะมีเงื่อนไข กิ่งสาธารณะ กิ่งสาธารณะมีเงื่อนไข หรือยังไม่มีการใช้ประโยชน์

2.2) เป็นที่ว่างหรือที่โล่งในที่ดินรัฐที่มีขนาดตั้งแต่ 500 ตารางเมตรขึ้นไป หรือที่ว่างหรือที่โล่งในศาสนสถานที่มีขนาดตั้งแต่ 1 ไร่ขึ้นไป

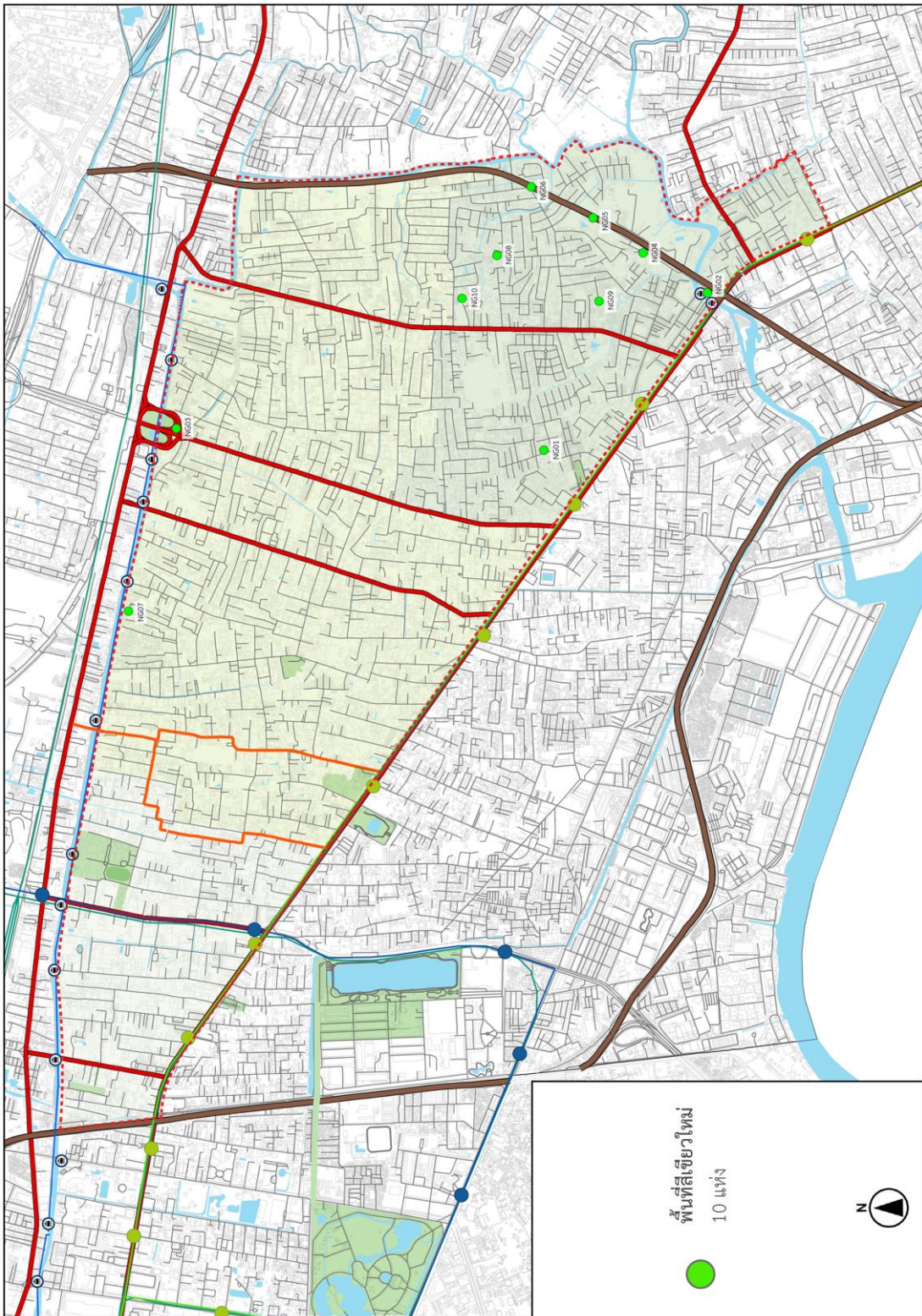
จากการคัดเลือกพบพื้นที่สีเขียวใหม่ในเขตพัฒนาทั้งหมด 10 แห่ง<sup>7</sup> ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 5.2 พื้นที่สีเขียวใหม่ในเขตพัฒนาทั้งหมด 10 แห่ง

พื้นที่ว่างของกรมธนารักษ์จำนวน 1 แห่ง			
NG01	ที่ว่างข้างบ้านเลขที่ 254 ซอยสุขุมวิท 65		
พื้นที่ว่างของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจำนวน 5 แห่ง			
NG02	ที่ว่างริมคลองพระโขนง ก่อนขึ้นทางด่วน	NG03	พื้นที่ไม่ย่นต้นบริเวณสวน ต้นคูณ เรือนเพาะชำ
NG05	ที่ว่างบริเวณใต้ทางด่วน รามอินทราถึงบางนา (จาก แสงทิพย์ถึงคลองศาลาลอย)	NG06	ที่ว่างบริเวณใต้ทางด่วน พัฒนาเวศม์ (ปรีดิพนมยงค์ 26)
NG04	ที่ว่างซอยปรีดิพนมยงค์ 2 (แสงทิพย์)		
พื้นที่ว่างของศาสนสถานจำนวน 4 แห่ง			
NG07	สุสานสุเหร่าบ้านดอน	NG08	สุสานสุเหร่าศาลาลอย
NG10	สุสานสุเหร่าสามอิน	NG09	สุสานสุเหร่าบางมะเขือ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
CHULALONGKORN UNIVERSITY

<sup>7</sup> ดูรายละเอียดข้อมูลพื้นที่สีเขียวใหม่ในเขตพัฒนาที่ภาคผนวก ค



แผนที่ 5.3 ผังตำแหน่งพื้นที่สีเขียวใหม่ในเขตตัวเมือง

ที่มา : จากการสำรวจ, 2562

3) **ศูนย์รวมกิจกรรม** หมายถึง ท่าเรือ สถานีรถไฟลอยฟ้า สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน ศาสนสถาน สถานศึกษา หรือพื้นที่ย่านการค้า โดยมีเกณฑ์ที่ใช้พิจารณา ดังนี้

3.1) กรรมสิทธิ์ที่ดินรัฐ เอกชน หรือศาสนสถาน ที่มีระดับการใช้ประโยชน์สาธารณะ สาธารณะมีเงื่อนไข กิ่งสาธารณะ หรือกิ่งสาธารณะมีเงื่อนไข

จากการคัดเลือกพบศูนย์รวมกิจกรรมในเขตวัฒนาทั้งหมด 84 แห่ง<sup>8</sup> ดังต่อไปนี้

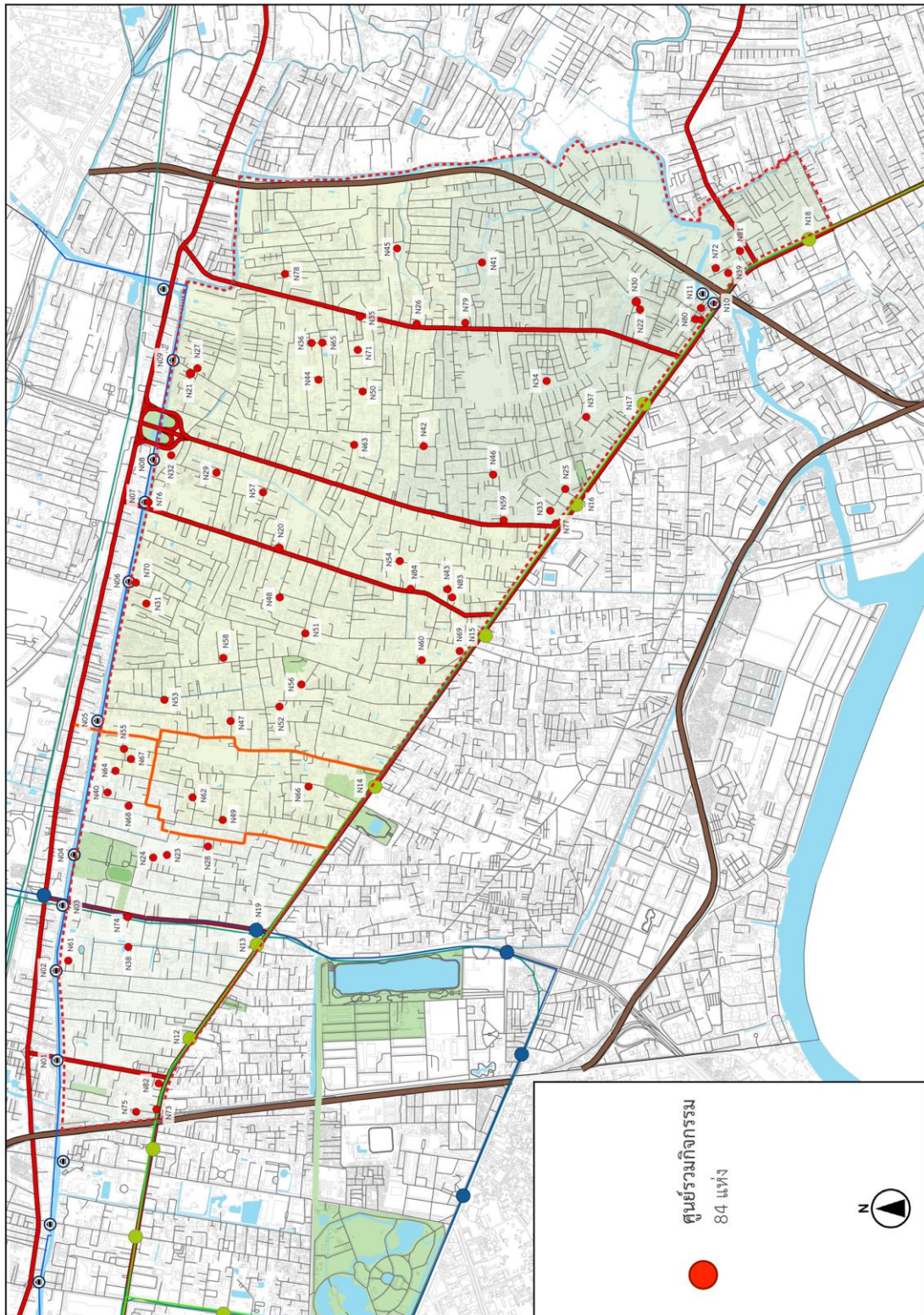
ตารางที่ 5.3 ศูนย์รวมกิจกรรมในเขตวัฒนาทั้งหมด 84 แห่ง

<b>ท่าเรือ 11 แห่ง</b>		
N01 นานาเหนือ	N02 นานาชาติ	N03 อโศก
N04 มศว. ประสานมิตร	N05 อีตลไทย	N06 สุขเห่าบ้านดอน
N07 ทองหล่อ	N08 ชาญอัสระ	N09 ร.ร. วิจิตร
N10 พระโขนง	N11 ข้างท่าเรือพระโขนง	
<b>สถานีรถไฟลอยฟ้า 7 แห่ง</b>		
N12 นานา	N13 อโศก	N14 พร้อมพงษ์
N15 ทองหล่อ	N16 เอกมัย	N17 พระโขนง
N18 อ่อนนุช		
<b>สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน 1 แห่ง</b>		
N19 สุขุมวิท		
<b>ศาสนสถาน 3 แห่ง</b>		
N20 มัสยิดต่อฮิรัลอิสลาม (ทองหล่อ)	N21 มัสยิดอัลคอยรียะห์ (นวลน้อย)	N22 มัสยิดยะมีอุลอิสลาม (บางมะเขือ)
<b>สถานศึกษา 50 แห่ง</b>		
N23 โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร (ฝ่ายประถม)	N24 โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร (ฝ่ายมัธยม)	N25 โรงเรียนวัดธาตุทอง (เรียนเชี่ยวชาญ)
N26 โรงเรียนสุเหร่าสามอิน	N27 โรงเรียนวิจิตรวิทยา	N28 โรงเรียนสวัสดีวิทยา
N29 โรงเรียนแจ่มจันทร์	N30 โรงเรียนสุเหร่าบางมะเขือ	N31 โรงเรียนสุเหร่าบ้านดอน
N32 โรงเรียนวัดภาชี	N33 โรงเรียนมัธยมวัดธาตุทอง	N34 โรงเรียนอนุบาลพิบูลเวศม์
N35 โรงเรียนเกษมพิทยา	N36 โรงเรียนไทยคริสเตียน	N37 โรงเรียนพระแม่มาลีพระโขนง
N38 โรงเรียนวัฒนาวิทยาลัย	N39 โรงเรียนแสงหิรัญ	N40 โรงเรียนอนุบาลจุฬาราชมนตรี
N41 โรงเรียนอนุบาลดารารัตน์	N42 โรงเรียนอนุบาลบ้านไทย	N43 โรงเรียนเจริญวุฒวิทยา

<sup>8</sup> คุรยละเอียดข้อมูลศูนย์รวมกิจกรรมในเขตวัฒนาที่ภาคผนวก ง

N44	โรงเรียนทอสี	N45	โรงเรียนพระหฤทัย พัฒนาเวศม์	N46	โรงเรียนอนุบาลเทพสนธิ
N47	โรงเรียนอนุบาลมิตรเด็ก	N48	โรงเรียนอนุบาลสีพี่น้อง	N49	โรงเรียนอนุบาลสิทธิศาสตร์
N50	โรงเรียนนานาชาติเอกมัย	N51	โรงเรียนนานาชาติดิเออร์ลี เลนนิ่งเซนเตอร์ เดอะ ซิตี้ สคูล	N52	โรงเรียนนานาชาติดิเออร์ลี เลนนิ่งเซนเตอร์ เดอะ เพอร์เฟ็กต์ เอลเลเฟ่น 39
N53	โรงเรียนนานาชาติดิเออร์ลี เลนนิ่งเซนเตอร์ เดอะ เพอร์เฟ็กต์ เอลเลเฟ่น 49	N54	โรงเรียนนานาชาติดิเออร์ลี เลนนิ่งเซนเตอร์ เดอะ เพอร์เฟ็กต์ เอลเลเฟ่น 55	N55	โรงเรียนนานาชาติโมเดิร์น
N56	โรงเรียนดิ อเมริกัน สคูล ออฟ แบงค็อก สุขุมวิท	N57	โรงเรียนอนุบาลทาเคโนโกะ	N58	โรงเรียนอนุบาลนานาชาติ นิวแบมบีโน
N59	โรงเรียนอนุบาลนานาชาติ คิตส์	N60	โรงเรียนนานาชาติเวลล์ส ทงหล่อ	N61	โรงเรียนนานาชาติใหม่ แห่งประเทศไทย
N62	โรงเรียนอนุบาลนานาชาติ เฟิร์ดส์เตปส์	N63	โรงเรียนนานาชาติสิงคโปร์ กรุงเทพฯ (เอกมัย)	N64	โรงเรียนนานาชาติแองโกล สิงคโปร์ (สุขุมวิท 31)
N65	โรงเรียนนานาชาติ แอ็ดเวนตีส กรุงเทพฯ	N66	โรงเรียนอนุบาลนานาชาติ แอสโซซิเอต กรุงเทพฯ 35	N67	โรงเรียนอนุบาลนานาชาติ เอปซี แพทเวสต์
N68	โรงเรียนออสเตรเลีย อินเตอร์เนชั่นแนล (สุขุมวิท 31)	N69	โรงเรียนนานาชาติบางกอก พรีแพราธอรี (ทงหล่อ)	N70	โรงเรียนมิฟตาฮ์อัลอูลูมิตี นียะฮ์ (บ้านดอน)
N71	วิทยาลัยเทคโนโลยี พิชญเกษม	N72	เทคนิคบริหารธุรกิจ กรุงเทพฯ		
<b>พื้นที่ย่านการค้าจำนวน 12 แห่ง</b>					
N73	ตลาดนัดปากซอยสุขุมวิท 1	N74	ตลาดรวมทรัพย์	N75	ตลาดขายอาหารสุขุมวิท 1
N76	ตลาดริมคลองแสนแสบ ข้างสำนักงานเขตวัฒนา	N77	เอกมัย มาร์เก็ต	N78	ตลาดซอยปรีดีพนมยงค์ 46
N79	ตลาดสุข 71 พลาซ่า	N80	ตลาดพระโขนง	N81	ตลาดอ่อนนุช
N82	ห้างนานาสแควร์	N83	ฟิฟตี้ ฟิฟท์ ทงหล่อ	N84	เมส ทงหล่อ





แผนที่ 5.4 ฟังตำแหน่งศูนย์รวมกิจกรรมในเขตวัฒนา

ที่มา : จากการสำรวจ, 2562

5.2.2 การคัดเลือกเส้นทางที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงของเขตพัฒนา เส้นทางที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงของเขตพัฒนา จำแนกเป็น 2 ประเภท ได้แก่

1) **เส้นทางสีเขียวเดิม** หมายถึง ถนน ทางเดินเท้า ทางจักรยาน ทางเดินลอยฟ้า ริมทางรถไฟ ริมคลอง คูน้ำ หรือลำรางสาธารณะ โดยมีเกณฑ์ที่ใช้พิจารณา ดังนี้

1.1) เส้นทางที่มีการพัฒนาเป็นสวนถนน เส้นทางเดินเท้า เส้นทางจักรยาน เส้นทางลอยฟ้า เส้นทางริมทางรถไฟ หรือเส้นทางริมน้ำทุกเส้นในเขตพัฒนา

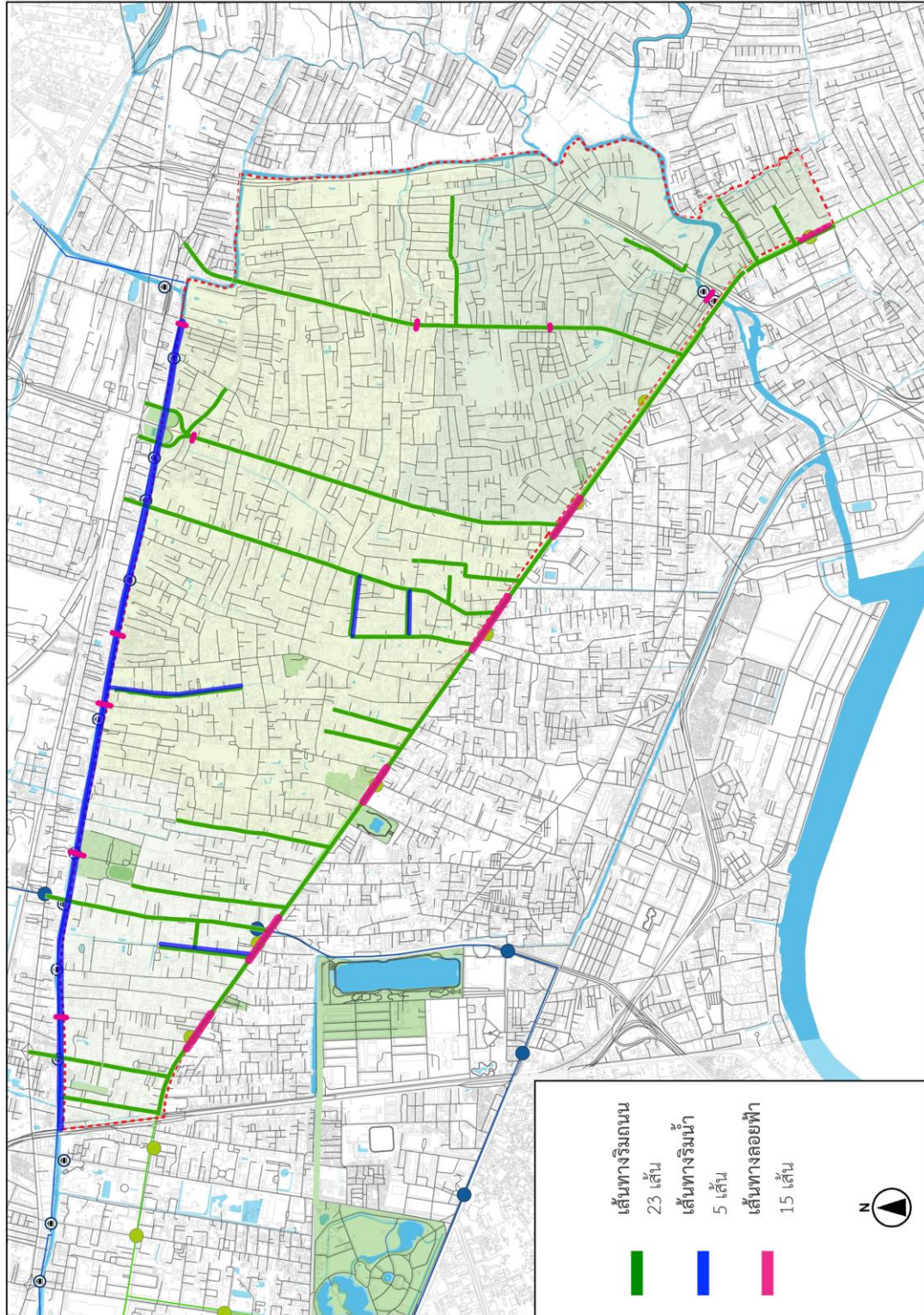
จากการคัดเลือกพบเส้นทางสีเขียวเดิมในเขตพัฒนาทั้งหมด 43 เส้น<sup>9</sup> เป็นเส้นทางจากการสำรวจของกรุงเทพมหานคร 28 เส้น จำแนกเป็นเส้นทางริมถนน 23 เส้น และเส้นทางริมน้ำ 5 เส้น และจากการสำรวจของผู้วิจัย 15 เส้น เป็นเส้นทางเดินลอยฟ้า ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 5.4 เส้นทางสีเขียวเดิมในเขตพัฒนาทั้งหมด 43 เส้น

เส้นทางริมถนน 23 เส้น					
EGW01	สุขุมวิท	EGW02	สุขุมวิท 3 (นานาเหนือ)	EGW03	สุขุมวิท 21 (อโศก)
EGW04	สุขุมวิท 55 (ทองหล่อ)	EGW05	สุขุมวิท 63 (เอกมัย)	EGW06	สุขุมวิท 71
EGW07	สุขุมวิท 77 (อ่อนนุช)	EGW08	สุขุมวิท 31 (สวัสดี)	EGW09	สุขุมวิท 1 (รื่นฤดี)
EGW10	สุขุมวิท 19 (วัฒนา)	EGW11	สุขุมวิท 21 ซ. 1	EGW12	สุขุมวิท 23 (ประสานมิตร)
EGW13	สุขุมวิท 47 (บ้านคอน)	EGW14	สุขุมวิท 49/13	EGW15	สุขุมวิท 53 (ไปตีม้าตี)
EGW16	สุขุมวิท 59 (บุญชนะ)	EGW17	ทองหล่อ 2	EGW18	ทองหล่อ 5
EGW19	ทองหล่อ 9	EGW20	เอกมัย 30 (ภาชี 2)	EGW21	สุขุมวิท 79
EGW22	ปรีดิพนมยงค์ 2 (ช่วงเลียบบางค่วน)	EGW23	ปรีดิพนมยงค์ 26 (พัฒนาเวศม์)		
เส้นทางริมน้ำ 5 เส้น					
EGW24	คลองแสนแสบ	EGW25	คูน้ำซอยทองหล่อ 5	EGW26	คูน้ำซอยทองหล่อ 9
EGW27	ลำรางวัดใหญ่	EGW28	ลำรางสาธารณะ ซอยวัฒนา		
เส้นทางเดินลอยฟ้า 15 เส้น					
EGW29	ทางเชื่อม BTS นานา	EGW30	ทางเชื่อม BTS อโศก	EGW31	ทางเชื่อม BTS พร้อมพงษ์
EGW32	ทางเชื่อม BTS ทองหล่อ	EGW33	ทางเชื่อม BTS เอกมัย	EGW34	ทางเชื่อม BTS อ่อนนุช
EGW35	สะพานลอย ปรีดิพนมยงค์ 30	EGW36	สะพานลอย ปรีดิพนมยงค์ 15	EGW37	สะพานลอยเอกมัย 30
EGW38	สะพานข้ามคลอง แสนแสบสุขุมวิท 11	EGW39	สะพานข้ามคลอง แสนแสบท่าเรือมศว.	EGW40	สะพานข้ามคลองแสน แสบ ซ. ประชัญคดี

<sup>9</sup> ดูรายละเอียดข้อมูลเส้นทางสีเขียวเดิมในเขตพัฒนาที่ภาคผนวก จ

EGW41	สะพานข้ามคลองแสน แสบชุมชนบ้านดอน	EGW42	สะพานข้ามคลอง แสนแสบ ช. นวลจิต	EGW43	สะพานข้ามคลองพระโขนง
-------	-------------------------------------	-------	-----------------------------------	-------	----------------------



แผนที่ 5.5 ผังตำแหน่งเส้นทางสีเขียวเดิมในเขตวัฒนา

ที่มา : จากการสำรวจ, 2562

2) **เส้นทางสีเขียวใหม่** หมายถึง ถนน ทางเดินเท้า ทางจักรยาน ทางเดินลอยฟ้า ริมทางรถไฟ ริมคลอง คูน้ำ หรือลำรางสาธารณะ โดยมีเกณฑ์ที่ใช้พิจารณา ดังนี้

2.1) ถนนที่มีการเชื่อมต่อกับเส้นทางมากกว่า 1 เส้นขึ้นไป ยกเว้นกรณีที่ดินบนเส้นนั้นมีการเชื่อมต่อกับพื้นที่สีเขียว หรือศูนย์รวมกิจกรรม โดยถนนเส้นนั้นยังไม่มีการพัฒนาสวนถนน

2.2) ทางเดินเท้า ทางจักรยาน ทางเดินลอยฟ้า ริมทางรถไฟ หรือริมคลองทุกเส้นในเขตพัฒนาที่ยังไม่มีการพัฒนาเป็นเส้นทางสีเขียว

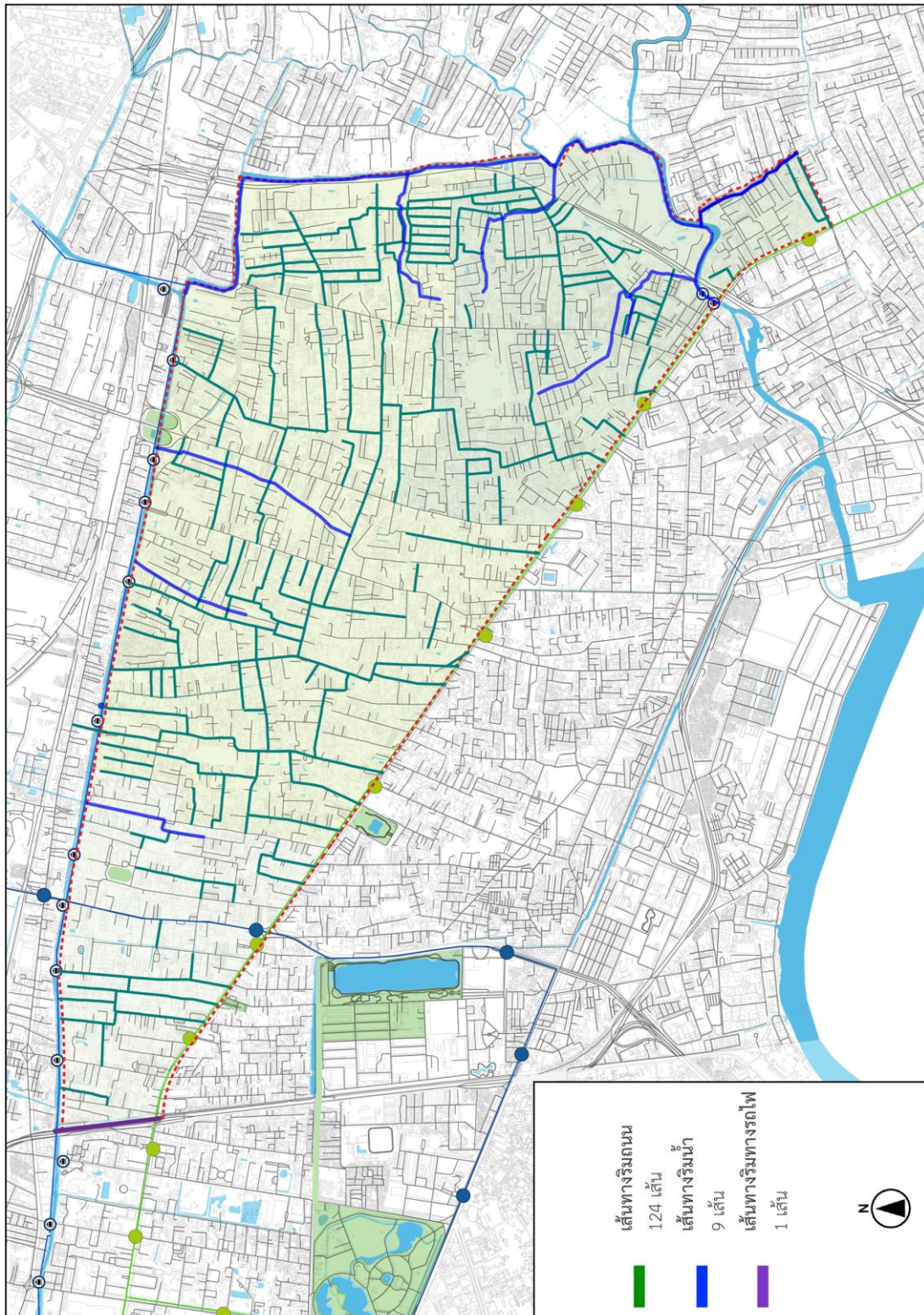
จากการคัดเลือกพบเส้นทางสีเขียวใหม่ในเขตพัฒนาทั้งหมด 134 เส้น<sup>10</sup> จำแนกเป็นเส้นทางริมถนน 124 เส้น เส้นทางริมน้ำ 9 เส้น และเส้นทางริมทางรถไฟ 1 เส้น ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 5.5 เส้นทางสีเขียวใหม่ในเขตพัฒนาทั้งหมด 134 เส้น

เส้นทางริมถนน 124 เส้น					
NGW01	สุขุมวิท 39 (พร้อมพงษ์)	NGW02	สุขุมวิท 1/1	NGW03	ช. โรงเรียน พิธี
NGW04	สุขุมวิท 11	NGW05	สุขุมวิท 13	NGW06	สุขุมวิท 13 ช. 1-1
NGW07	สุขุมวิท 15	NGW08	สุขุมวิท 21 ช. 3	NGW09	สุขุมวิท 27
NGW10	สุขุมวิท 29	NGW11	สุขุมวิท 31 แยก 2	NGW12	สุขุมวิท 31 แยก 4
NGW13	สุขุมวิท 33	NGW14	สุขุมวิท 35	NGW15	สุขุมวิท 49
NGW16	สุขุมวิท 49/2	NGW17	สุขุมวิท 49/3	NGW18	สุขุมวิท 49/4
NGW19	สุขุมวิท 49/11	NGW20	สุขุมวิท 49/14	NGW21	สุขุมวิท 49/15
NGW22	สุขุมวิท 49/17	NGW23	สุขุมวิท 49/19	NGW24	สุขุมวิท 51
NGW25	ประสานมิตร	NGW26	ประชัญคดี	NGW27	พรมมิตร
NGW28	พรศรี	NGW29	พร้อมจิตร์	NGW30	พร้อมใจ
NGW31	พร้อมพรรค (สุขุมวิท 49/6)	NGW32	พร้อมมิตร (สุขุมวิท 49/3)	NGW33	พร้อมศรี 1
NGW34	พร้อมศรี 2	NGW35	สี่แยกสวัสดี	NGW36	ทวีสุข
NGW37	ต่อศักดิ์	NGW38	ต่อศักดิ์ 1	NGW39	ทองหล่อ 1
NGW40	ทองหล่อ 11	NGW41	ทองหล่อ 13	NGW42	ทองหล่อ 15
NGW43	ไปติมาตี กลาง	NGW44	ทองหล่อ 17	NGW45	ทองหล่อ 19
NGW46	ทองหล่อ 23	NGW47	ทองหล่อ 25	NGW48	สุขุมวิท 61
NGW49	สุขุมวิท 65	NGW50	สุขุมวิท 67	NGW51	สุขุมวิท 69
NGW52	ทองหล่อ 4	NGW53	ทองหล่อ 10	NGW54	ทองหล่อ 20
NGW55	เอกมัย 2	NGW56	เอกมัย 4	NGW57	เอกมัย 10

<sup>10</sup> ดูรายละเอียดข้อมูลเส้นทางสีเขียวใหม่ในเขตพัฒนาที่ภาคผนวก ฉ

NGW58	เอกมัย 10 แยก 6	NGW59	เอกมัย 12	NGW60	เอกมัย 14
NGW61	ธารารมณ 2	NGW62	เอกมัย 19	NGW63	เอกมัย 22
NGW64	เอกมัย 23	NGW65	เอกมัย 28	NGW66	ปรีดีพนมยงค์ 13
NGW67	ปรีดีพนมยงค์ 15	NGW68	ปรีดีพนมยงค์ 15 แยก 3	NGW69	ปรีดีพนมยงค์ 25
NGW70	ปรีดีพนมยงค์ 37	NGW71	ปรีดีพนมยงค์ 41	NGW72	ปรีดีพนมยงค์ 45
NGW73	นวลจิต	NGW74	นวลจิต 4	NGW75	สุขุมวิท 73
NGW76	สุขุมวิท 81	NGW77	ปรีดีพนมยงค์ 2	NGW78	ปรีดีพนมยงค์ 4
NGW79	ปรีดีพนมยงค์ 6	NGW80	ปรีดีพนมยงค์ 8	NGW81	ปรีดีพนมยงค์ 14
NGW82	ปรีดีพนมยงค์ 24	NGW83	ปรีดีพนมยงค์ 34	NGW84	ปรีดีพนมยงค์ 42
NGW85	ปรีดีพนมยงค์ 46	NGW86	ปรีดีพนมยงค์ 48	NGW87	สามสกุ
NGW88	สุขอุทิศ 2	NGW89	มีสุวรรณ 3 แยก 2	NGW90	มีสุวรรณ 3 แยก 3
NGW91	มีสุวรรณ 3 แยก 4	NGW92	มีสุวรรณ 3 แยก 10	NGW93	มีสุวรรณ 3 แยก 12
NGW94	มีสุวรรณ 3 แยก 14	NGW95	มีสุวรรณ 3 แยก 16	NGW96	ซอยเชื่อมซอยพัฒนาแควม
NGW97	พัฒนาแควม 1	NGW98	พัฒนาแควม 3	NGW99	พัฒนาแควม 5
NGW100	พัฒนาแควม 7	NGW101	พัฒนาแควม 8	NGW102	พัฒนาแควม 9
NGW103	พัฒนาแควม 10	NGW104	พัฒนาแควม 11	NGW105	พัฒนาแควม 12
NGW106	พัฒนาแควม 13	NGW107	พัฒนาแควม 15	NGW108	พัฒนาแควม แยก 10
NGW109	ช. หมู่บ้านผกาภาค	NGW110	เกษมสำราญ	NGW111	เกษมสำราญ 2
NGW112	เกษมสำราญ 3	NGW113	เกษมสำราญ 8	NGW114	เกษมสำราญ 10
NGW115	พานิชอนันต์ แยก 1	NGW116	พานิชอนันต์ แยก 2	NGW117	พานิชอนันต์ แยก 3
NGW118	พานิชอนันต์ แยก 4	NGW119	พานิชอนันต์ แยก 5	NGW120	พานิชอนันต์ แยก 7
NGW121	พานิชอนันต์ แยก 8	NGW122	พานิชอนันต์ แยก 10	NGW123	จิตรวาริ แยก 4
NGW124	ชินมาศ				
<b>เส้นทางริมน้ำ 9 เส้น</b>					
NGW125	คลองตัน	NGW126	คลองพระโขนง	NGW127	คลองเป็ง
NGW128	คลองบางมะเขือ	NGW129	คลองศาลาลอย	NGW130	คลองสามอิน
NGW131	คลองบางนางจัน	NGW132	ลำรางเลื่อนอรรมพ	NGW133	ลำรางสาธารณะซอยสวัสดิ์
<b>เส้นทางริมทางรถไฟ 1 เส้น</b>					
NGW134	ริมทางรถไฟเลียบบทางพิเศษเฉลิมมหานคร				



แผนที่ 5.6 ฝั่งตำแหน่งเส้นทางสีเขียวใหม่ในเขตวัฒนา

ที่มา : จากการสำรวจ, 2562

5.2.3 การคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงของเขตข้างเคียง พื้นที่ที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงของเขตข้างเคียง จำแนกเป็น 2 ประเภท ได้แก่

1) **พื้นที่สีเขียวเดิม** หมายถึง สวนสาธารณะหรือสวนหย่อม พื้นที่สีเขียวและพื้นที่เปิดโล่งของสถานที่ราชการ ศาสนสถาน สถานพยาบาล สถานศึกษาระดับอุดมศึกษา พื้นที่ย่านการค้า พิพิธภัณฑ์หรือลานกีฬากลางแจ้งและสนามกีฬา โดยมีเกณฑ์ที่ใช้พิจารณา ดังนี้

1.1) กรรมสิทธิ์ที่ดินรัฐ เอกชน หรือศาสนสถาน ระดับการใช้ประโยชน์สาธารณะ สาธารณะมีเงื่อนไข กึ่งสาธารณะ กึ่งสาธารณะมีเงื่อนไข หรือยังไม่มีการใช้ประโยชน์

1.2) พื้นที่มีพื้นที่สีเขียวหรือพื้นที่เปิดโล่งขนาดตั้งแต่ 80 ตารางเมตรขึ้นไป

จากการคัดเลือกพบพื้นที่สีเขียวเดิมในเขตข้างเคียงทั้งหมด 136 แห่ง เป็นพื้นที่สีเขียวจากการสำรวจของผู้วิจัย 42 แห่ง และจากการสำรวจของกรุงเทพมหานคร 94 แห่ง ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 5.6 พื้นที่สีเขียวเดิมในเขตข้างเคียงทั้งหมด 136 แห่ง

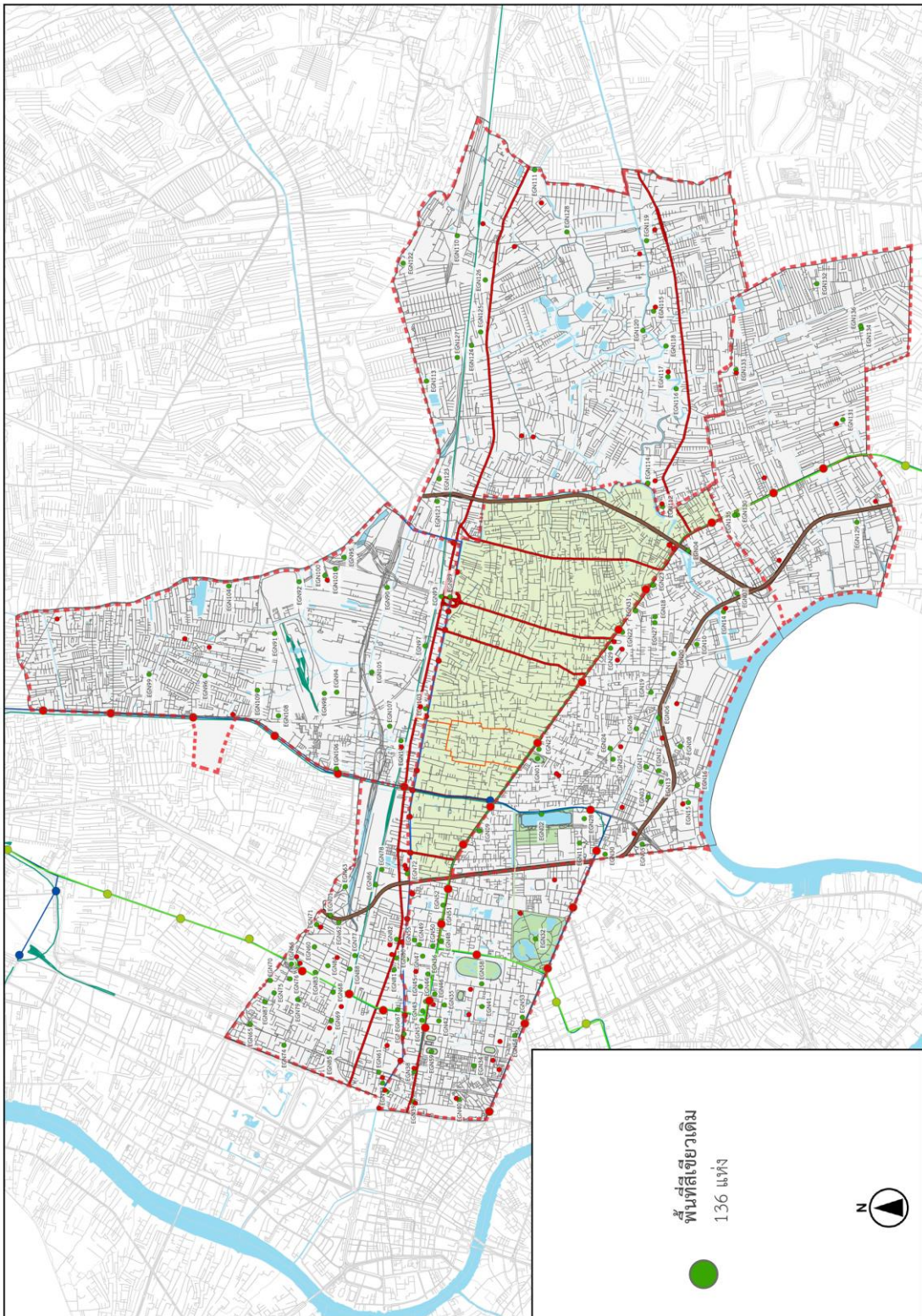
เขตคลองเตย 31 แห่ง					
EGN01	สวนเบญจสิริ	EGN02	สวนเบญจกิติ	EGN03	สวนสุขภาพ แพลตฟอร์มท่าเรือ
EGN04	สวน 80 พรรษา มหาราชินี 100 ปี กระทรวงคมนาคม	EGN05	สวนเฉลิมพระเกียรติ สมเด็จพระเจ้า  ถนน พระราม 3 การทาง พิเศษแห่งประเทศไทย	EGN06	สวนชานบ้าน ถนนอาจณรงค์
EGN07	สวนไทรเฉลิม พระเกียรติ สุขุมวิท 50	EGN08	สวนป่าศูนย์เยาวชน คลองเตย	EGN09	สวนชิววิทย์
EGN10	สำนักงานเขตคลองเตย	EGN11	โรงงานยาสูบ	EGN12	กรมศุลกากร
EGN13	การทำเรือแห่งประเทศไทย	EGN14	วัดสะพาน	EGN15	วัดคลองเตยใน
EGN16*	วัดคลองเตยนอก	EGN17	โรงพยาบาลการทำเรือ แห่งประเทศไทย	EGN18	โรงพยาบาลกล้วยน้ำไท
EGN19	โรงพยาบาลเทพธา รินทร์	EGN20	มหาลัยกรุงเทพ	EGN21*	ศูนย์การค้าเอ็มโพเรียม
EGN22	เกตเวย์เอกมัย	EGN23*	ซัมเมอร์ฮิลล์	EGN24*	เค วิลเลจ สุขุมวิท 26
EGN25*	เอ สแควร์ สุขุมวิท 26	EGN26*	สวนเพลิน มาร์เก็ต	EGN27*	คิสมอลล์
EGN28*	ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์	EGN29	ท้องฟ้าจำลองกรุงเทพ	EGN30	บ้านปลายเนิน
EGN31*	42 ที - ออฟ ไดรฟ์ริง เรนจ์				
เขตปทุมวัน 28 แห่ง					
EGN32	สวนลุมพินี	EGN33	สวนปทุมวานานูรักษ์	EGN34	อุทยาน 100 ปีจุฬา

EGN35*	พาร์คแอทสยาม	EGN36	วัดปทุมวนารามราช วรวิหาร	EGN37	วัดบรมนิวาสราชวรวิหาร
EGN38*	วัดชัยมงคล	EGN39*	วัดสระบัว	EGN40*	วัดดวงแข
EGN41	จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย	EGN42*	มาบุญครอง	EGN43	สยามดิสคัฟเวอรี
EGN44*	สยามเซ็นเตอร์	EGN45*	สยามพารากอน	EGN46*	สยามสแควร์วัน
EGN47	เซ็นทรัลเวิลด์	EGN48*	อมรินทร์พลาซ่า	EGN49*	บิ๊กซี ราชดำริ
EGN50*	ศูนย์การค้าเกษร พลาซ่า	EGN51	เซ็นทรัลชิดลม	EGN52*	เซ็นทรัล เอ็มบาสซี
EGN53	จามจุรี สแควร์	EGN54*	สามย่านมิตรทาวน์	EGN55*	เดอะ มาร์เก็ต แบงคอก
EGN56*	พิพิธภัณฑ์บ้านจิม ทอมป์สัน	EGN57*	หอศิลป์วัฒนธรรมแห่ง กรุงเทพมหานคร	EGN58*	ราชกรีฑาสโมสร
EGN59*	กรีฑาสถานแห่งชาติ				
<b>เขตราชเทวี 29 แห่ง</b>					
EGN60	สวนสันติภาพ	EGN61	ลานกีฬาพัฒนา 2	EGN62	สวนรมย์ราชเทวี
EGN63	สวนราชเทวีภิรมย์	EGN64	สวนป่าน้ำศูนย์รวมรถ หมอเหล็ก	EGN65	สวนรัฐบุรุษ (สวนเงิน)
EGN66	อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	EGN67	สวนเฉลิมหล้า	EGN68	สำนักงานเขตราชเทวี
EGN69	สถานีตำรวจภูธรไท	EGN70	วัดอภัยทายาราม	EGN71	วัดทัศนารุณสุนทรภิราม
EGN72	วัดดิศทองหาราม	EGN73	วัดพระยาไย่ง	EGN74	โรงพยาบาลรามาริบัติ
EGN75	โรงพยาบาลพระมงกุฎ เกล้า	EGN76	โรงพยาบาลราชวิถี	EGN77	โรงพยาบาลพญาไท 1
EGN78	โรงพยาบาลบูรฉัตร ไชยการ	EGN79	มหาวิทยาลัยมหิดล	EGN80*	เดอะแพลทินัม แฟชั่น มอลล์
EGN81*	ศูนย์การค้าพันธุ์ทิพย์ ประตูน้ำ	EGN82*	เดอะพลาซ่าเดียม เวิลด์ ช้อปปิ้ง	EGN83*	เซ็นจูรี เดอะมูฟวี่พลาซ่า อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ
EGN84	คิงพาวเวอร์ รางน้ำ	EGN85	พิพิธภัณฑ์กรมทาง หลวง	EGN86	พิพิธภัณฑ์แรงงานไทย
EGN87	พระราชวังพญาไท	EGN88	วังสวนผักกาด		
<b>เขตห้วยขวาง 21 แห่ง</b>					
EGN89	สวนสมเด็จพระสรานู ราชกุมารีภิรมย์	EGN90	สวนพรรณภิรมย์	EGN91	สวนสาธารณะเปิด ถนนเทียมร่วมมิตร
EGN92	สวนสุขภาพห้วยขวาง ถนนเทียมร่วมมิตร	EGN93	สวนสุขภาพห้วยขวาง ถนนเพชรบุรีตัดใหม่	EGN94	สวน รฟม. พระราม 9
EGN95	สวนหย่อมชุมชนบึง พระราม 9	EGN96	สำนักงานเขตห้วยขวาง	EGN97	สถานีตำรวจมักกะสัน
EGN98	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน แห่งประเทศไทย	EGN99	สำนักงานที่ดินสาขา ห้วยขวาง	EGN100	วัดพระราม 9



EGN101	สถานปฏิบัติธรรมวัด พระราม 9	EGN102	วัดอุทัยธาราม	EGN103*	วัดใหม่ช่องลม
EGN104	มัสยิดอินมาร์อ์ตุ้ดดีน	EGN105	โรงพยาบาลปิยะเวท	EGN106*	เซ็นทรัลพลาซ่า แกรนด์ พระราม 9
EGN107	โจร์ดีซี	EGN108	ศูนย์วัฒนธรรมแห่ง ประเทศไทย	EGN109*	สยามนิรมิต
<b>เขตสวนหลวง 19 แห่ง</b>					
EGN110	สวนสาธารณะบริเวณ ทางแยกต่างระดับถนน ศรีนครินทร์ตัดกับถนน พระราม 9	EGN111	สำนักงานเขตสวน หลวง	EGN112	วัดใต้
EGN113	วัดบ้านทุ่งเสรี	EGN114*	วัดมหาบุศย์	EGN115*	วัดปากบ่อ
EGN116*	วัดยาง	EGN117*	วัดทองโณ	EGN118*	วัดต้นไทรย์
EGN119*	วัดจขรศิริ	EGN120	มัสยิดอัลกุบรอ	EGN121	มูลนิธิเพื่อศูนย์กลางอิสลาม แห่งประเทศไทย
EGN122	โรงพยาบาลสมิติเวช ถนนศรีนครินทร์	EGN123	โรงพยาบาลแพทย์ ปัญญา	EGN124	มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต
EGN125	สถาบันเทคโนโลยี ไทย - ญี่ปุ่น	EGN126	เทสโก้ โลตัส พัฒนาการ	EGN127	เดอะไนน์ พระราม 9
EGN128	อัญญาพาร์ค ศรีนครินทร์				
<b>เขตพระโขนง 8 แห่ง</b>					
EGN129	สวนสุขภาพสำนักปลัด กระทรวงกลาโหม	EGN130	สำนักงานเขตพระโขนง	EGN131	วัดธรรมมงคลเกาบุญญน ทิวहार
EGN132	วัดวชิรธรรมสาธิต วรวิหาร	EGN133*	แอมพาร์ค	EGN134*	เดอะฟิลล์ สุขุมวิท54
EGN135	วัดราษฎร์ศรัทธาธรรม	EGN136	พิพิธภัณฑ์บ้านจิรายุ พุนทรัพย์		

\*หมายเหตุ : จากการสำรวจของผู้วิจัย



แผนที่ 5.7 ฝั่งตำแหน่งพื้นที่สีเขียวเดิมในเขตช้างเคือง

ที่มา : จากการสำรวจ, 2562

2) **ศูนย์รวมกิจกรรม** หมายถึง ท่าเรือ สถานีรถไฟลอยฟ้า สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน ศาสนสถาน สถานศึกษาในกำกับของรัฐ หรือพื้นที่ย่านการค้า โดยมีเกณฑ์ที่ใช้พิจารณา ดังนี้

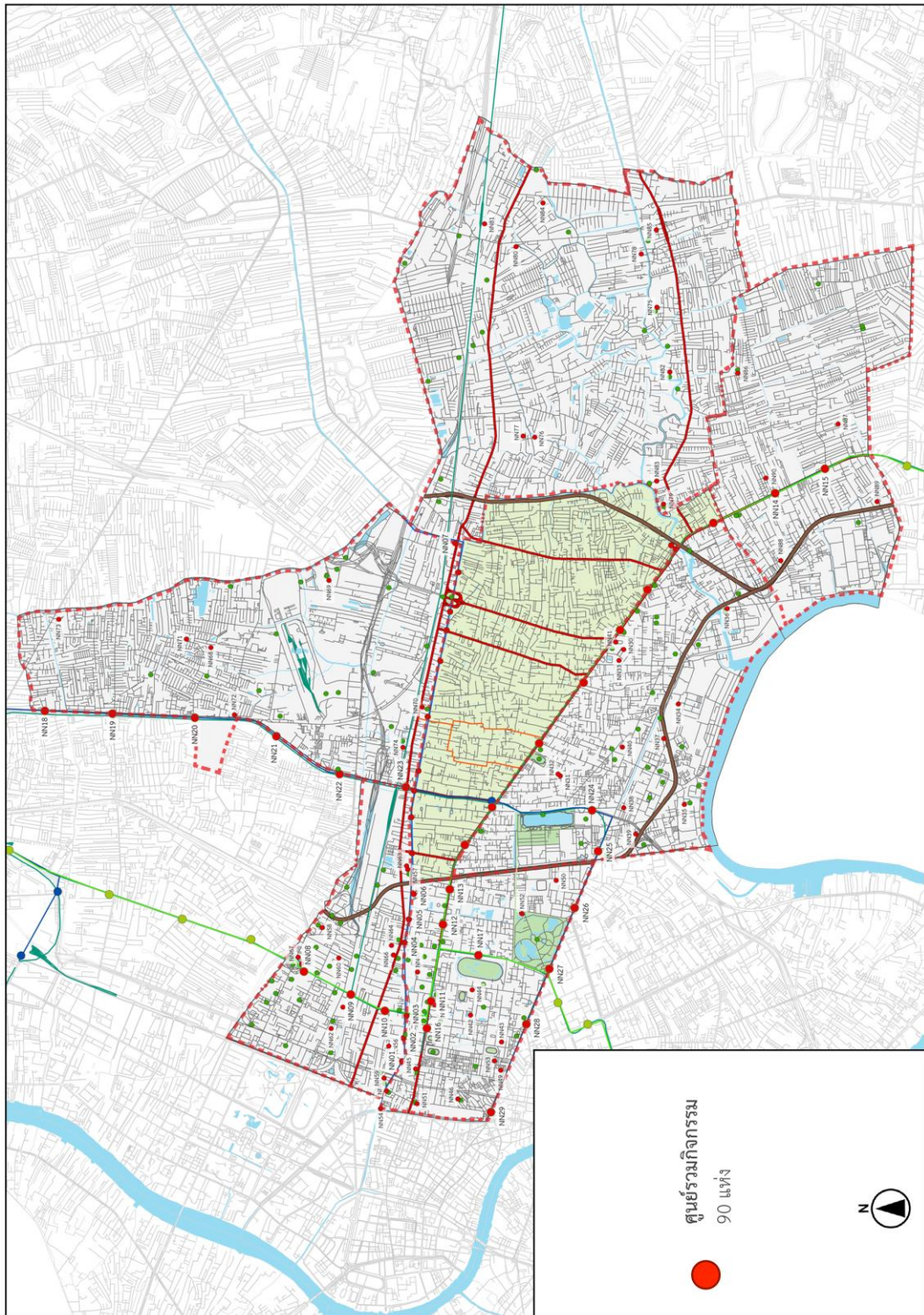
2.1) กรรมสิทธิ์ที่ดินรัฐ เอกชน หรือศาสนสถาน ซึ่งมีระดับการใช้ประโยชน์สาธารณะ สาธารณชนมีเงื่อนไข กิ่งสาธารณะ หรือกิ่งสาธารณะมีเงื่อนไข

จากการคัดเลือกพบศูนย์รวมกิจกรรมในเขตข้างเคียงทั้งหมด 90 แห่ง ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 5.7 ศูนย์รวมกิจกรรมในเขตข้างเคียงทั้งหมด 90 แห่ง

ระบบขนส่ง 29 แห่ง			
ท่าเรือ 7 แห่ง			
NN01	สะพานเจริญผล	NN02	บ้านครัวเหนือ
NN03	สะพานหัวช้าง	NN04	ท่าเรือประตูน้ำ
NN05	สะพานซิดลม	NN06	สะพานวิทย์
NN07	ท่าเรือสะพานคลองตัน		
สถานีรถไฟลอยฟ้า 10 แห่ง			
NN08	อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	NN09	พญาไท
NN10	ราชเทวี	NN11	สยาม
NN12	ซิดลม	NN13	เพลินจิต
NN14	บางจาก	NN15	ปทุมวัน
NN16	สนามกีฬาแห่งชาติ	NN17	ราชดำริ
สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน 12 แห่ง			
NN18	รัชดาภิเษก	NN19	สุทธิสาร
NN20	ห้วยขวาง	NN21	ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย
NN22	พระราม 9	NN23	เพชรบุรี
NN24	ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์	NN25	คลองเตย
NN26	ลุมพินี	NN27	สีลม
NN28	สามย่าน	NN29	หัวลำโพง
เขตคลองเตย 12 แห่ง			
NN30	โรงเรียนดาราคาม	NN31	โรงเรียนสายน้ำผึ้ง
NN32	โรงเรียนสายน้ำทิพย์	NN33	โรงเรียนปทุมคงคา
NN34	โรงเรียนชุมชนหมู่บ้านพัฒนา	NN35	โรงเรียนวัดคลองเตย
NN36	โรงเรียนวัดสะพาน	NN37	โรงเรียนศูนย์รวมน้ำใจ
NN38	ตลาดคลองเตย	NN39	ตลาดปิ่น
NN40	บิกซี เอ็กซ์ตรา พระราม 4	NN41	สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (เอกมัย)
เขตปทุมวัน 14 แห่ง			
NN42	โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา	NN43	โรงเรียนสาธิตจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
NN44	โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ปทุมวัน	NN45	โรงเรียนวัดชัยมงคล
NN46	โรงเรียนวัดดวงแข	NN47	โรงเรียนวัดบรมนิวาส

NN48	โรงเรียนวัดปทุมวนาราม	NN49	โรงเรียนปทุมวัน	NN50	โรงเรียนปลุกจิต
NN51	โรงเรียนวัดสระบัว	NN52	โรงเรียนสวนลุมพินี	NN53	ตลาดสามย่าน
NN54	ตลาดโบ๊เบ๊สะพานสี่	NN55	สยามสแควร์		
<b>เขตราชเทวี 12 แห่ง</b>					
NN56	โรงเรียนกิงเพชร	NN57	โรงเรียนวัดตีสงสาราม	NN58	โรงเรียนวัดทัศนารุณสุนทรการาม
NN59	โรงเรียนวัดพระยาไย	NN60	โรงเรียนศรีอยุธยาในพระอุปถัมภ์	NN61	โรงเรียนสันติราษฎร์วิทยาลัย
NN62	โรงเรียนพญาไท	NN63	โรงเรียนมัธยมสังคีตวิทยา	NN64	ตลาดประตูน้ำ
NN65	วิคตอรี พอยส์	NN66	ซีดีคอมเพล็กซ์ประตูน้ำ	NN67	เซ็นเตอร์วัน
<b>เขตห้วยขวาง 7 แห่ง</b>					
NN68	โรงเรียนประชาราษฎร์บำเพ็ญ	NN69	โรงเรียนพระราม ๙ กาญจนาภิเษก	NN70	โรงเรียนวัดใหม่ช่องลม
NN71	โรงเรียนจันทร์หูนบำเพ็ญ	NN72	โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาพัฒนาการ รัชดา	NN73	โรงเรียนพิบูลอุปถัมภ์
NN74	โรงเรียนวัดอุทัยธาราม				
<b>เขตสวนหลวง 11 แห่ง</b>					
NN75	โรงเรียนวัดปากบ่อ	NN76	โรงเรียนนาคนาวาอุปถัมภ์	NN77	โรงเรียนมัธยมนาคนาวาอุปถัมภ์
NN78	โรงเรียนสุเหร่าใหม่	NN79	โรงเรียนวัดใต้	NN80	โรงเรียนคลองก้านตัน
NN81	โรงเรียนหัวหมาก	NN82	โรงเรียนวัดทองโน	NN83	โรงเรียนวัดมหาบุศย์
NN84	โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาพัฒนาการ	NN85	ตลาดเอี่ยมสมบัติ		
<b>เขตพระโขนง 5 แห่ง</b>					
NN86	โรงเรียนวัดราษฎร์ศรัทธาธรรม	NN87	โรงเรียนวัดธรรมมงคล	NN88	โรงเรียนบางจาก
NN89	โรงเรียนพูนสิน	NN90	ตลาดบางจาก		



แผนที่ 5.8 ฟังตำแหน่งศูนย์รวมกิจกรรมในเขตช้างเคียง

ที่มา : จากการสำรวจ, 2562

5.2.4 การคัดเลือกเส้นทางที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงของเขตข้างเคียง เส้นทางที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงของเขตข้างเคียง จำแนกเป็น 1 ประเภท ได้แก่

1) **เส้นทางสีเขียวเดิม** หมายถึง ถนน ทางเดินเท้า ทางจักรยาน ทางเดินลอยฟ้า ริมทางรถไฟ ริมคลอง คูน้ำ หรือลำรางสาธารณะ

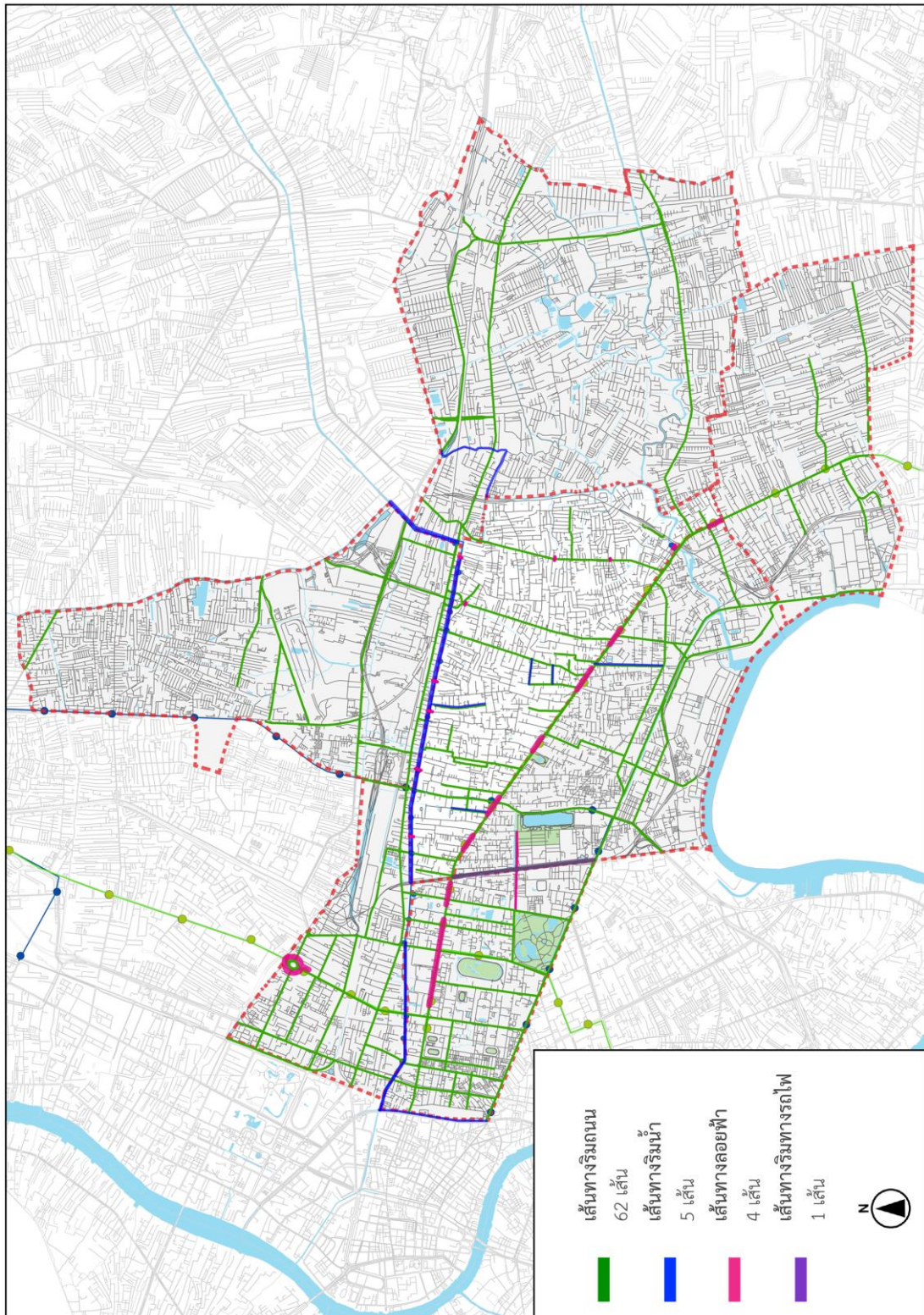
1.1) เส้นทางที่มีการพัฒนาเป็นสวนถนน เส้นทางเดินเท้า เส้นทางจักรยาน เส้นทางลอยฟ้า เส้นทางริมทางรถไฟ หรือเส้นทางริมน้ำทุกเส้นทางที่ต่อเนื่องกับเขตพัฒนาในเขตข้างเคียง จากการคัดเลือกพบเส้นทางสีเขียวเดิมในเขตข้างเคียงทั้งหมด 72 เส้นทาง เป็นเส้นทางจากการสำรวจของกรุงเทพมหานคร จำแนกเป็นเส้นทางริมถนน 62 เส้นทาง เส้นทางริมน้ำ 5 เส้นทาง เส้นทางลอยฟ้า 4 เส้นทาง และเส้นทางริมทางรถไฟ 1 เส้นทาง ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 5.8 เส้นทางสีเขียวเดิมในเขตข้างเคียงทั้งหมด 72 เส้นทาง

เส้นทางริมถนน 62 เส้นทาง			
เขตคลองเตย			
GWN01	สุขุมวิท	GWN02 พระราม 4	
GWN03	รัชดาภิเษก	GWN04 พระราม 3	
GWN05	ทางรถไฟสายเก่าปากน้ำ	GWN06	สุนทรโกษา
GWN07	เกษมราษฎร์	GWN08	กล้วยน้ำไทใหม่
GWN09	อาจณรงค์	GWN10	ดวงพิทักษ์
GWN11	สุขุมวิท 26	GWN12	สุขุมวิท 40
GWN13	สุขุมวิท 42	GWN14	สุขุมวิท 50
เขตปทุมวัน			
GWN02	พระราม 4	GWN15	พระราม 1
GWN16	เพลินจิต	GWN17	พญาไท
GWN18	พระราม 6	GWN19	ราชดำริ
GWN20	วิฑู	GWN21	บรรทัดทอง
GWN22	หลังสวน	GWN23	ชิดลม
GWN24	อังรีดูนังต์	GWN25	จากรูเมือง
GWN26	เจริญเมือง	GWN27	จรัสเมือง
GWN28	สารสิน	GWN29	ต้นสน
GWN30	จุฬาลงกรณ์ 5	GWN31	จุฬาลงกรณ์ 12
GWN32	เลียบบคลองผดุงกรุงเกษม		
เขตราษฎร์เทพ			
GWN33	ราชปรารภ	GWN17	พญาไท
GWN18	พระราม 6	GWN34	เพชรบุรี
GWN21	บรรทัดทอง	GWN35	ราชวิถี
GWN36	อโศก - ดินแดง	GWN37	ศรีอยุธยา
GWN38	นิคมมักกะสัน	GWN39	รางน้ำ
GWN40	โยธี	GWN41	กำแพงเพชร 5

เขตห้วยขวาง			
GWN03	รัชดาภิเษก	GWN42	เพชรบุรีตัดใหม่
GWN44	เพชรพระราม	GWN45	ประชาอุทิศ
GWN47	ประดิษฐ์มนูธรรม	GWN48	เพชรอุทัย
GWN43	พระราม 9	GWN53	ศรีนครินทร์
GWN55	พัฒนาการ 25	GWN56	ถาวรรัช 1
GWN50	รามคำแหง	GWN51	พัฒนาการ
GWN52	สุขุมวิท 77	GWN54	กำแพงเพชร 7
เขตสวนหลวง			
เขตพระโขนง			
GWN01	สุขุมวิท	GWN05	ทางรถไฟสายเก่า ปากน้ำ
GWN58	สุขุมวิท 62	GWN59	สุขุมวิท 64
GWN61	สุขุมวิท 101/1	GWN62	สุขุมวิท 103
GWN63	คลองเตย	GWN64	คลองผดุงกรุงเกษม
GWN66	คลองสะแก	GWN67	คลองบ้านป่า
GWN65	คลองแสนแสบ		
เส้นทางริมน้ำ 5 เส้น			
GWN68	ทางเดินลอยฟ้าเชื่อม สวนเบญจกิติถึงสวน ลุมพินี	GWN69	ทางเดินลอยฟ้าย่าน สยามสแควร์ถึงราช ประสงค์
GWN71	ทางเดินลอยฟ้า BTS อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	GWN70	ทางเชื่อม BTS เพลินจิต
เส้นทางริมทางรถไฟ 1 เส้น			
GWN72	เลียบริมทางรถไฟบริเวณถนนดวงพิทักษ์		

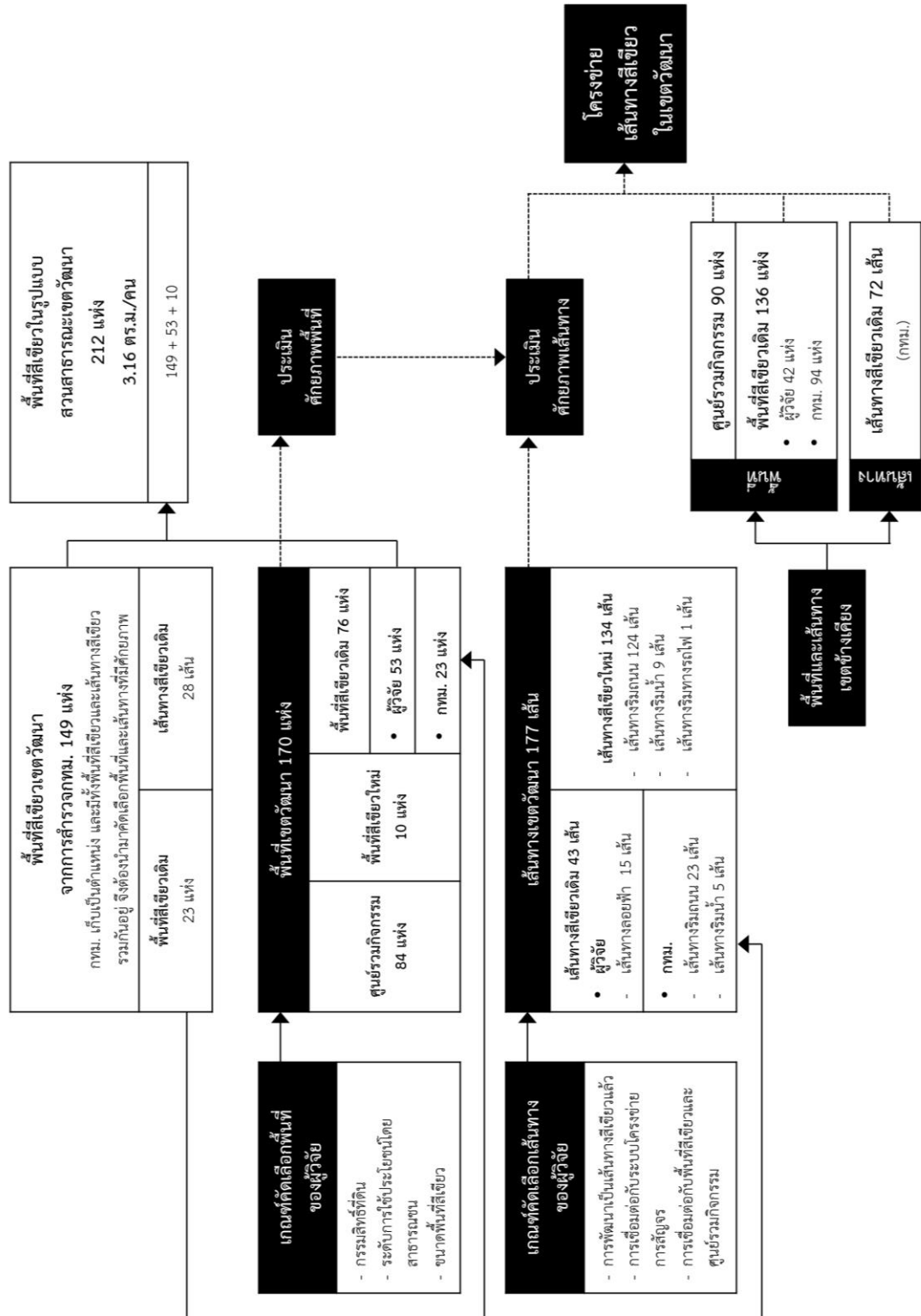
จากการคัดเลือกพื้นที่และเส้นทางที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงในเขตวัฒนาและเขตข้างเคียง สามารถสรุปได้ว่า เขตวัฒนามีพื้นที่สีเขียวเดิม 76 แห่ง พื้นที่สีเขียวใหม่ 10 แห่ง ศูนย์รวมกิจกรรม 84 แห่ง เส้นทางสีเขียวเดิม 43 เส้น และเส้นทางสีเขียวใหม่ 134 เส้น **โดยผลการคัดเลือกพื้นที่และเส้นทางที่มีศักยภาพในเขตวัฒนาจะนำไปใช้ประเมินเพื่อจัดลำดับศักยภาพของพื้นที่และเส้นทางในขั้นตอนต่อไป** และเขตข้างเคียงมีพื้นที่สีเขียวเดิม 136 แห่ง ศูนย์รวมกิจกรรม 90 แห่ง และเส้นทางสีเขียวเดิม 72 เส้น **ผลการคัดเลือกพื้นที่และเส้นทางสีเขียวในเขตข้างเคียงจะนำไปใช้ในขั้นตอนการวิเคราะห์เพื่อเสนอโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตวัฒนา**



แผนที่ 5.9 ฝั่งตำแหน่งเส้นทางสีเขียวเดิมในเขตช้างเคือง

ที่มา : จากการสำรวจ, 2562





ภาพที่ 5.1 สรุปผลการคัดเลือกพื้นที่และเส้นทางที่มีศักยภาพในเขตวัฒนาและเขตข้างเคียง

### 5.3 การประเมินศักยภาพพื้นที่และเส้นทางเพื่อวิเคราะห์การวางผังโครงข่ายเส้นทางสีเขียว

การประเมินศักยภาพพื้นที่และเส้นทางในเขตพัฒนา เป็นการจัดลำดับศักยภาพของพื้นที่และเส้นทาง เพื่อนำไปใช้วิเคราะห์การเชื่อมโยงเส้นทางให้เกิดเป็นโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตพัฒนา โดยแบ่งระดับการประเมินพื้นที่และเส้นทางเป็น 3 ระดับ ดังนี้

ตารางที่ 5.9 การแบ่งระดับการประเมินศักยภาพพื้นที่และเส้นทางในเขตพัฒนา

ระดับ	ความหมาย
A	พื้นที่หรือเส้นทางที่มีศักยภาพมาก
B	พื้นที่หรือเส้นทางที่มีศักยภาพปานกลาง
C	พื้นที่หรือเส้นทางที่มีศักยภาพน้อย

จากการทบทวนวรรณกรรมสามารถจำแนกปัจจัยที่ใช้พิจารณาศักยภาพ และประเมินศักยภาพของพื้นที่และเส้นทางในเขตพัฒนาได้ ดังนี้

- 1) ปัจจัยที่ใช้พิจารณาศักยภาพพื้นที่ สามารถจำแนกได้ทั้งหมด 6 ปัจจัย ได้แก่
  - 1.1) กรรมสิทธิ์ที่ดินและระดับการใช้ประโยชน์โดยสาธารณชน
  - 1.2) ด้านการเข้าถึง
  - 1.3) ขนาดของพื้นที่สีเขียว
  - 1.4) ความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ
  - 1.5) ด้านการใช้งานและความหลากหลายด้านกิจกรรม
  - 1.6) ประเภทของศูนย์รวมกิจกรรม
- 2) ปัจจัยที่ใช้พิจารณาศักยภาพเส้นทาง สามารถจำแนกได้ทั้งหมด 6 ปัจจัย ได้แก่
  - 2.1) ลำดับถนนหรือคลอง
  - 2.2) ขนาดเขตทางหรือคลอง
  - 2.3) ด้านการเข้าถึงและการเชื่อมต่อ
  - 2.4) ทางเท้าหรือทางจักรยาน
  - 2.5) ความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ
  - 2.6) การเป็นพื้นที่นันทนาการ

### 5.3.1 การประเมินศักยภาพพื้นที่ในเขตวัฒนา

ปัจจัยที่ใช้พิจารณาศักยภาพพื้นที่ สามารถจำแนกได้ทั้งหมด 6 ปัจจัย ได้แก่

1) กรรมสิทธิ์ที่ดินและระดับการใช้ประโยชน์โดยสาธารณชน มีเกณฑ์ในการประเมินดังต่อไปนี้

ระดับ 3	พื้นที่ที่เป็นกรรมสิทธิ์ที่ดินรัฐ ที่มีระดับการใช้ประโยชน์สาธารณะ หรือ สาธารณะแบบมีเงื่อนไข
ระดับ 2	พื้นที่ที่เป็นกรรมสิทธิ์ที่ดินรัฐ ที่ยังไม่มีการใช้ประโยชน์ หรือพื้นที่ที่เป็น กรรมสิทธิ์ที่ดินเอกชน หรือศาสนสถานที่มีระดับการใช้ประโยชน์กึ่ง สาธารณะ
ระดับ 1	พื้นที่เป็นกรรมสิทธิ์ที่ดินเอกชน ที่มีระดับการใช้ประโยชน์กึ่งสาธารณะ แบบมีเงื่อนไข

2) ด้านการเข้าถึง มีเกณฑ์ในการประเมินดังต่อไปนี้

คะแนนระบบขนส่งมวลชน	
ระดับ 3	พื้นที่ที่สามารถเข้าถึงได้ด้วยระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้าบีทีเอส รถไฟฟ้า ใต้ดิน เรือโดยสาร หรือรถโดยสารสาธารณะ) ได้ในระยะทางน้อยกว่า 400 เมตร
ระดับ 2	พื้นที่ที่สามารถเข้าถึงได้ด้วยระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้าบีทีเอส รถไฟฟ้า ใต้ดิน เรือโดยสาร หรือรถโดยสารสาธารณะ) ได้ในระยะทาง 400 - 800 เมตร
ระดับ 1	พื้นที่ที่สามารถเข้าถึงได้ด้วยระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้าบีทีเอส รถไฟฟ้า ใต้ดิน เรือโดยสาร หรือรถโดยสารสาธารณะ) ได้ในระยะทางมากกว่า 800 เมตร
คะแนนเส้นทาง	
ระดับ 3	พื้นที่ที่สามารถเข้าถึงได้จากทางหลัก
ระดับ 2	พื้นที่ที่สามารถเข้าถึงได้จากทางรอง ซอย ทางเดินเท้าหรือทางจักรยาน ตั้งแต่ 2 เส้นขึ้นไป
ระดับ 1	พื้นที่ที่สามารถเข้าถึงได้จากทางรอง ซอย ทางเดินเท้าหรือทางจักรยาน 1 เส้น

นำคะแนนเกณฑ์ประเมินของระบบขนส่งมวลชนกับเส้นทางมารวมกัน และหาค่าเฉลี่ย ค่าระดับ ตั้งแต่ 2.34 - 3 อยู่ในระดับมากมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3 ค่าระดับตั้งแต่ 1.68 - 2.33 อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2 และค่าระดับตั้งแต่ 1 - 1.67 อยู่ในระดับน้อยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1

3) ขนาดของพื้นที่สีเขียว มีเกณฑ์ในการประเมินดังต่อไปนี้

ระดับ 3	พื้นที่สีเขียว หรือพื้นที่เปิดโล่งที่มีขนาดมากกว่า 2 ไร่ขึ้นไป
ระดับ 2	พื้นที่สีเขียว หรือพื้นที่เปิดโล่งที่มีขนาด 800 ตารางเมตร - 2 ไร่
ระดับ 1	พื้นที่สีเขียว หรือพื้นที่เปิดโล่งที่มีขนาด 80 - 800 ตารางเมตร

4) ความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ มีเกณฑ์ในการประเมินดังต่อไปนี้

ระดับ 3	พื้นที่มีพันธุ์ไม้มากกว่า 2 ประเภท และมีไม้ยืนต้น
ระดับ 2	พื้นที่มีพันธุ์ไม้ 1 - 2 ประเภท อาจมีไม้ยืนต้น หรือไม่มีไม้ยืนต้น
ระดับ 1	พื้นที่มีพันธุ์ไม้ 1 ประเภท ไม่มีไม้ยืนต้น หรือไม่มีพืชพรรณ

5) ด้านการใช้งาน และความหลากหลายด้านกิจกรรม มีเกณฑ์ในการประเมินดังต่อไปนี้

- เกณฑ์ในการประเมินพื้นที่สีเขียวเดิม และพื้นที่สีเขียวใหม่

คะแนนผู้ใช้	
ระดับ 3	พื้นที่ใช้โดยกลุ่มผู้ใช้บุคคลทั่วไป หรือมีกลุ่มผู้ใช้มากกว่า 3 กลุ่มขึ้นไป
ระดับ 2	พื้นที่ใช้โดยกลุ่มผู้ใช้ 2 - 3 กลุ่ม
ระดับ 1	พื้นที่ใช้โดยกลุ่มผู้ใช้ 1 กลุ่ม หรือไม่มีผู้ใช้งาน
คะแนนความหลากหลายด้านกิจกรรม	
ระดับ 3	พื้นที่มีการใช้งานกิจกรรมมากกว่า 3 ด้านขึ้นไป
ระดับ 2	พื้นที่มีการใช้งานกิจกรรม 2 - 3 ด้าน
ระดับ 1	พื้นที่มีการใช้งานกิจกรรม 1 ด้าน หรือไม่มีกิจกรรม

- เกณฑ์ในการประเมินศูนย์รวมกิจกรรม

คะแนนผู้ใช้	
ระดับ 3	พื้นที่ใช้โดยกลุ่มผู้ใช้บุคคลทั่วไป หรือมีกลุ่มผู้ใช้มากกว่า 3 กลุ่มขึ้นไป หรือสถานศึกษาที่เปิดสอนช่วงชั้น 3 ระดับขึ้นไป
ระดับ 2	พื้นที่ใช้โดยกลุ่มผู้ใช้ 2 - 3 กลุ่ม หรือสถานศึกษาที่เปิดสอนช่วงชั้น 2 ระดับขึ้นไป

ระดับ 1	พื้นที่ใช้โดยกลุ่มผู้ใช้ 1 กลุ่ม หรือไม่มีผู้ใช้งาน หรือสถานศึกษาที่เปิดสอน ช่วงชั้น 1 ระดับชั้น
<b>คะแนนความหลากหลายด้านกิจกรรม</b>	
ระดับ 3	พื้นที่ที่มีการใช้งานกิจกรรมมากกว่า 3 ด้านขึ้นไป
ระดับ 2	พื้นที่ที่มีการใช้งานกิจกรรม 2 - 3 ด้าน
ระดับ 1	พื้นที่ที่มีการใช้งานกิจกรรม 1 ด้าน หรือไม่มีกิจกรรม

นำคะแนนเกณฑ์ประเมินของผู้ใช้กับความหลากหลายด้านกิจกรรมมารวมกัน และหาค่าเฉลี่ย ค่าระดับตั้งแต่ 2.34 - 3 อยู่ในระดับมากมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3 ค่าระดับตั้งแต่ 1.68 - 2.33 อยู่ในระดับปานกลางมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2 และค่าระดับตั้งแต่ 1 - 1.67 อยู่ในระดับน้อยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1

6) ประเภทของศูนย์รวมกิจกรรม มีเกณฑ์ในการประเมินดังต่อไปนี้

ระดับ 3	พื้นที่ที่เป็นสถานีนขนส่งมวลชน ศาสนสถาน สถานศึกษาสังกัดหน่วยงานรัฐ และพื้นที่ย่านการค้าประเภทศูนย์การค้าและห้างสรรพสินค้า
ระดับ 2	พื้นที่ที่เป็นสถานศึกษาสังกัดหน่วยงานเอกชนประเภทสามัญ และนานาชาติ พื้นที่ย่านการค้าประเภทคอมมูนิตีมอลล์ และตลาดประเภทที่ 1
ระดับ 1	พื้นที่ที่เป็นสถานศึกษาสังกัดหน่วยงานเอกชนประเภทอาชีวศึกษา และโรงเรียนสอนศาสนา พื้นที่การค้าประเภทซูเปอร์มาร์เก็ต และตลาดประเภทที่ 2

**5.3.1.1 พื้นที่สีเขียวเดิม** มีปัจจัยที่ใช้พิจารณา 5 ปัจจัย ได้แก่ กรรมสิทธิ์ที่ดินและระดับการใช้ประโยชน์โดยสาธารณชน ด้านการเข้าถึง ขนาดของพื้นที่สีเขียว ความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ และด้านการใช้งานและความหลากหลายด้านกิจกรรม เกณฑ์แต่ละข้อมีค่าน้ำหนักเท่ากัน โดยแสดงรายละเอียดการประเมินพื้นที่สีเขียวเดิมทั้ง 76 แห่ง ในภาคผนวก ข

จากนั้นนำคะแนนของเกณฑ์ประเมิน 5 ปัจจัยมารวมกันและหาค่าเฉลี่ย ค่าระดับตั้งแต่ 2.34 - 3 อยู่ในระดับ A มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3 เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพมาก ค่าระดับตั้งแต่ 1.68 - 2.33 อยู่ในระดับ B มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2 เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพปานกลาง และค่าระดับตั้งแต่ 1 - 1.67 อยู่ในระดับ C มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1 เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพน้อย จากการประเมินพบว่าพื้นที่สีเขียวเดิมที่มี

ศักยภาพมาตรฐาน A จำนวน 18 แห่ง ศักยภาพปานกลางระดับ B จำนวน 44 แห่ง และศักยภาพ  
น้อยระดับ C จำนวน 14 แห่ง ดังตารางที่ 5.10

ตารางที่ 5.10 สรุปผลประเมินพื้นที่สีเขียวเดิมในเขตพัฒนาทั้งหมด 76 แห่ง

พื้นที่สีเขียวเดิมที่มีศักยภาพมาก 18 แห่ง			
EG01	สวนป่าเอกมัย	EG02 สวนน้ำนันทศักดิ์เรืองเดช	EG03 สวนหย่อมวัฒนา
EG07	สวนหย่อมพิบูลย์เวศม์	EG14 สวนครูอุ้งน มาลิก	EG16 สถานีตำรวจทองหล่อ
EG17	สถานีตำรวจพระโขนง	EG22 วัดธาตุทอง	EG23 วัดภาษี
EG27	โรงพยาบาลบำรุงราษฎร์	EG29 โรงพยาบาลคามิลเลียน	EG30 โรงพยาบาลสุขุมวิท
EG32	มหาวิทยาลัยศรีนครินทร วิโรฒ ประสานมิตร	EG53 ศูนย์การค้าเอ็มควอเทียร์	EG55 บิ๊กซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์ เอกมัย
EG59	มาร์เก็ตเพลส ทองหล่อ	EG66 แอ็คเคเน เอกมัย คอมเพล็กซ์	EG74 สกสพรัตนสपोर्टคลับ
พื้นที่สีเขียวเดิมที่มีศักยภาพปานกลาง 44 แห่ง			
EG04	สวนหย่อมริมคลองเป็ง	EG05 สวนหย่อมริมคลอง บางนางจัน	EG08 สวนหย่อมหน้าวัดภาษี
EG09	สวนหย่อมใต้สะพานข้าม คลอง ปลายซอย สุขุมวิท 55	EG10 สวนหย่อมวัฒนาเนรมิตร	EG15 สำนักงานเขตวัฒนา
EG18	โรงพิมพ์สำนักงานสลาก กินแบ่งรัฐบาล	EG19 โบสถ์คริสต์จักรวัฒนา	EG20 คริสตจักรเซเวนธ์เดย์ แอ็ดเวนติส เอกมัย
EG24	มัสยิดดารุลมุห์ซินีน (บ้านดอน)	EG26 มัสยิดฮัจญ์ตุลอิสลาม (สามอิน)	EG28 โรงพยาบาลสมิติเวชสุขุมวิท
EG31	ศูนย์บริการสาธารณสุข 21 วัดธาตุทอง	EG33 เทอร์มินอล 21 อโศก	EG34 มิตรทาวน์อโศก
EG37	49 เพลย์สเคป	EG38 953 คอมมูนิตี้มอลล์	EG39 นิฮอนมูระมอลล์
EG42	เรนฮิลล์	EG43 ซีนสเปซ ทองหล่อ	EG44 ทากะ ทาวน์
EG45	เดอะ 49 เทอเรซ	EG46 เดอะ คอมมอนส์	EG47 เดอะ การ์เด็น บาย พี แลนดส์เคป
EG48	เดอะเทส ทองหล่อ	EG49 เทรลล์ แอนด์ เทลล์	EG51 เจ อเวนิว ทองหล่อ 15
EG52	มิราเคิลมอลล์ สุขุมวิท 41	EG54 72 คอร์ทยาร์ด	EG56 ดองกิ มอลล์ ทองหล่อ
EG57	เอท ทองหล่อ	EG58 เมเจอร์ ซินีเพล็กซ์ สุขุมวิท	EG60 พาร์ค เลน เอกมัย
EG61	ดับเบิลยู ดิสทริค	EG62 เว็จโบราณ	EG63 แม็กซ์แวลู สุขุมวิท 71
EG64	บิ๊กซีเอ็กซ์ตราซูเปอร์ เซ็นเตอร์ อ่อนนุช	EG65 เซ็นจูรี เดอะมูฟวี่พลาซ่า สุขุมวิท	EG68 ฟิฟิธธ์ริทึนเค้าเทียง
EG70	สถาบันปริตี้ พนมยงค์	EG71 มูลนิธิ จักรพันธ์	EG73 เคเอสสปอร์ตคลับ

EG75	ลานกีฬาแสงทิพย์	EG76	ลานกีฬาชุมชนหมู่บ้าน พิบูลเวศม์		
<b>พื้นที่สีเขียวเดิมที่มีศักยภาพน้อย 14 แห่ง</b>					
EG06	สวนหย่อมชอยพร้อมมิตร แยก 10	EG11	สวนหย่อมเฉลิมพระเกียรติ ชอยพานิชอนันต์	EG12	สวนหย่อมชอยพานิชอนันต์ แยก 5-7
EG13	สวนหย่อมปลายชอย พานิชอนันต์แยก 10	EG21	คริสตจักรเรเดียน	EG25	มัสยิดบ็ครู้ลุมมีนีน (ศาลาลอย)
EG35	โรบินสัน สุขุมวิท	EG36	โครงการแอต 27/1	EG40	โครงการนัมเบอร์ 88
EG41	พิมาน 49	EG50	วิลล่า มาร์เก็ต สุขุมวิท 49	EG67	สมบัติเพิ่มพูน แกลเลอรี
EG69	ศุภโชค ดี อาร์ต เซนเตอร์	EG72	แบงค็อก แบตติง เซนเตอร์		

**5.3.1.2 พื้นที่สีเขียวใหม่** มีปัจจัยที่ใช้พิจารณา 4 ปัจจัย ได้แก่ กรรมสิทธิ์ที่ดินและระดับการใช้ประโยชน์โดยสาธารณชน ด้านการเข้าถึง ขนาดของพื้นที่สีเขียว และความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศเกณฑ์แต่ละข้อมีค่าน้ำหนักเท่ากัน โดยแสดงรายละเอียดการประเมินพื้นที่สีเขียวใหม่ทั้ง 10 แห่ง ในภาคผนวก ซ

จากนั้นนำคะแนนของเกณฑ์ประเมิน 4 ปัจจัยมารวมกันและหาค่าเฉลี่ย ค่าระดับตั้งแต่ 2.34 - 3 อยู่ในระดับ A มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3 เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพมาก ค่าระดับตั้งแต่ 1.68 - 2.33 อยู่ในระดับ B มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2 เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพปานกลาง และค่าระดับตั้งแต่ 1 - 1.67 อยู่ในระดับ C มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1 เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพน้อย จากการประเมินพบว่าพื้นที่สีเขียวใหม่ที่มีศักยภาพมากระดับ A จำนวน 6 แห่ง และศักยภาพปานกลางระดับ B จำนวน 4 แห่ง ดังตารางที่ 5.11

ตารางที่ 5.11 สรุปผลประเมินพื้นที่สีเขียวใหม่ในเขตพัฒนาทั้งหมด 10 แห่ง

<b>พื้นที่สีเขียวใหม่ที่มีศักยภาพมาก 6 แห่ง</b>					
NG02	ที่ว่างริมคลองพระโขนง ก่อนขึ้นทางด่วน	NG03	พื้นที่ไม้ยืนต้นบริเวณสวน ต้นคุณ เรือนเพาะชำ	NG07	สุสานสุเหร่าบ้านดอน
NG08	สุสานสุเหร่าศาลาลอย	NG09	สุสานสุเหร่าบางมะเขือ	NG10	สุสานสุเหร่าสามอิน
<b>พื้นที่สีเขียวใหม่ที่มีศักยภาพปานกลาง 4 แห่ง</b>					
NG01	ที่ว่างข้างบ้านเลขที่ 254 ชอยสุขุมวิท 65	NG04	ที่ว่างชอยปริตีพมยงค์ 2 (แสงทิพย์)	NG05	ที่ว่างบริเวณใต้ทางด่วน รามอินทราถึงบางนา (จาก แสงทิพย์ถึงคลองศาลาลอย)
NG06	ที่ว่างบริเวณใต้ทางด่วน พัฒนาเวศม์ (ปริตีพมยงค์ 26)				

**5.3.1.3 ศูนย์รวมกิจกรรม** มีปัจจัยที่ใช้พิจารณา 4 ปัจจัย ได้แก่ กรรมสิทธิ์ที่ดินและระดับการใช้ประโยชน์โดยสาธารณชน ประเภทของศูนย์รวมกิจกรรม ด้านการเข้าถึง และด้านการใช้งาน และความหลากหลายด้านกิจกรรม เกณฑ์แต่ละข้อมีค่าน้ำหนักเท่ากัน โดยแสดงรายละเอียดการประเมินศูนย์รวมกิจกรรมทั้ง 84 แห่ง ในภาคผนวก ฉ

จากนั้นนำคะแนนของเกณฑ์ประเมิน 4 ปัจจัยมารวมกันและหาค่าเฉลี่ย ค่าระดับตั้งแต่ 2.34 - 3 อยู่ในระดับ A ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3 เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพมาก ค่าระดับตั้งแต่ 1.68 - 2.33 อยู่ในระดับ B มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2 เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพปานกลาง และค่าระดับตั้งแต่ 1 - 1.67 อยู่ในระดับ C มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1 เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพน้อย จากการประเมินพบว่ามีศูนย์รวมกิจกรรมที่มีศักยภาพมากระดับ A จำนวน 25 แห่ง ศักยภาพปานกลางระดับ B จำนวน 29 แห่ง และศักยภาพน้อยระดับ C จำนวน 30 แห่ง ดังตารางที่ 5.12

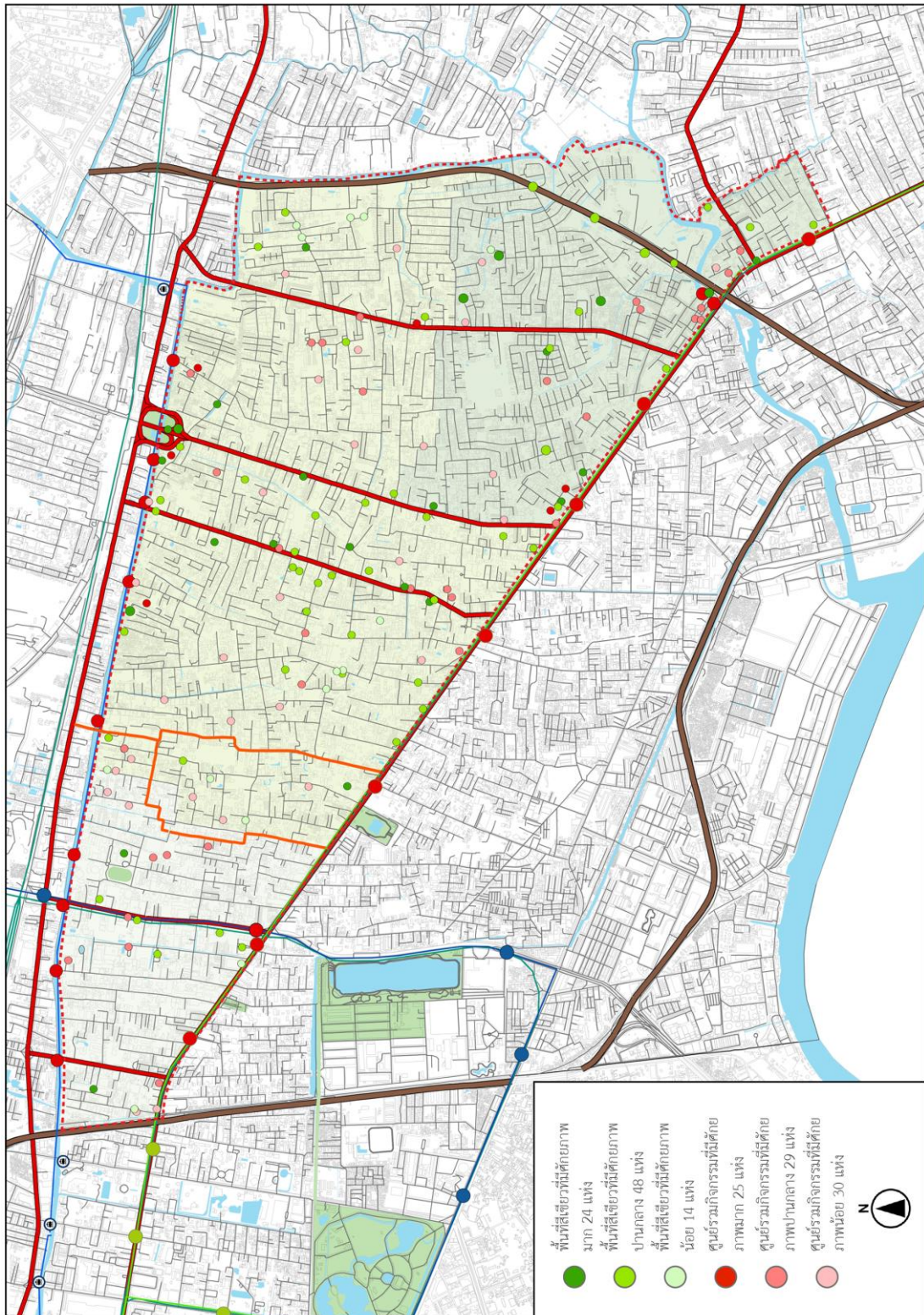
ตารางที่ 5.12 สรุปผลประเมินศูนย์รวมกิจกรรมในเขตพัฒนาทั้งหมด 84 แห่ง

ศูนย์รวมกิจกรรมที่มีศักยภาพมาก 25 แห่ง			
N01	ท่าเรือนานาเหนือ	N02	ท่าเรือนานาชาติ
N03	ท่าเรือโคก	N04	ท่าเรือมศว. ประสานมิตร
N05	ท่าเรืออิตาลี	N06	ท่าเรือสุเหร่าบ้านดอน
N07	ท่าเรือทองหล่อ	N08	ท่าเรือชาญอิสระ
N09	ท่าเรือร.ร. วิจิตร	N10	ท่าเรือพระโขนง
N11	ท่าเรือข้างท่าเรือพระโขนง	N12	สถานีรถไฟลอยฟ้านานาชาติ
N13	สถานีรถไฟลอยฟ้าอโศก	N14	สถานีรถไฟลอยฟ้าพร้อมพงษ์
N15	สถานีรถไฟลอยฟ้าทองหล่อ	N16	สถานีรถไฟลอยฟ้าเอกมัย
N17	สถานีรถไฟลอยฟ้าพระโขนง	N18	สถานีรถไฟลอยฟ้าอ่อนนุช
N19	สถานีรถไฟใต้ดินสุขุมวิท	N25	โรงเรียนวัดธาตุทอง (เรือนเขียวสะอาด)
N26	โรงเรียนสุเหร่าสามอิน	N27	โรงเรียนวิจิตรวิทยา
N31	โรงเรียนสุเหร่าบ้านดอน	N32	โรงเรียนวัดภาษี
N33	โรงเรียนมัธยมวัดธาตุทอง		
ศูนย์รวมกิจกรรมที่มีศักยภาพปานกลาง 29 แห่ง			
N20	มัธยมต่อฮิรัลอิสลาม (ทองหล่อ)	N21	มัธยมอัลคอยรียะห์ (นวลน้อย)
N22	มัธยมยะมีอุลอิสลาม (บางมะเขือ)	N23	โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร (ฝ่ายประถม)
N24	โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร (ฝ่ายมัธยม)	N28	โรงเรียนสวัสดิ์วิทยา
N29	โรงเรียนแจ่มจันทร์	N30	โรงเรียนสุเหร่าบางมะเขือ
N34	โรงเรียนอนุบาลพิบูลเวศม์	N35	โรงเรียนเกษมพิทยา
N36	โรงเรียนไทยคริสเตียน	N37	โรงเรียนพระแม่มาลีพระโขนง
N38	โรงเรียนวัฒนาวิทยาลัย	N39	โรงเรียนแสงหิรัญ
N43	โรงเรียนเจริญวุฒิวิทยา		



N50	โรงเรียนนานาชาติเอ็กมัย	N51	โรงเรียนนานาชาติดิเออร์ลี เลนนิ่งเซนเตอร์ เดอะ ซิตี สกูล	N55	โรงเรียนนานาชาติโมเดิร์น
N56	โรงเรียนดิ อเมริกัน สคูล ออฟ แบงค็อก สุขุมวิท	N61	โรงเรียนนานาชาติใหม่ แห่งประเทศไทย	N65	โรงเรียนนานาชาติ แอ็ดเวนติส กรุงเทพฯ
N69	โรงเรียนนานาชาติบางกอก พรีแพรธอรี (ทองหล่อ)	N74	ตลาดรวมทรัพย์	N77	เอ็กมัย มาร์เก็ต
N80	ตลาดพระโขนง	N81	ตลาดอ่อนนุช	N82	ห้างนานาสแควร์
N83	ฟิฟตี ฟิฟท์ ทองหล่อ	N84	เมส ทองหล่อ		
<b>ศูนย์รวมกิจกรรมที่มีศักยภาพน้อย 30 แห่ง</b>					
N40	โรงเรียนอนุบาลจุฑาภรณ์	N41	โรงเรียนอนุบาลดารารัตน์	N42	โรงเรียนอนุบาลบ้านไทย
N44	โรงเรียนทอสี	N45	โรงเรียนพระหฤทัย พัฒนาเวชม์	N46	โรงเรียนอนุบาลเทพสนิท
N47	โรงเรียนอนุบาลมิตรเด็ก	N48	โรงเรียนอนุบาลสีพี่น้อง	N49	โรงเรียนอนุบาลสิทธิศาสตร์
N52	โรงเรียนนานาชาติดิเออร์ลี เลนนิ่งเซนเตอร์ เดอะ เพอร์เฟ็กต์ เอลเลเฟ่น 39	N53	โรงเรียนนานาชาติดิเออร์ลี เลนนิ่งเซนเตอร์ เดอะ เพอร์เฟ็กต์ เอลเลเฟ่น 49	N54	โรงเรียนนานาชาติดิเออร์ลี เลนนิ่งเซนเตอร์ เดอะ เพอร์ เฟ็กต์ เอลเลเฟ่น 55
N57	โรงเรียนอนุบาลทาเคนโกะ	N58	โรงเรียนอนุบาลนานาชาติ นิวแบมบีโน	N59	โรงเรียนอนุบาลนานาชาติ คิตส์
N60	โรงเรียนนานาชาติเวลล์ส ทองหล่อ	N62	โรงเรียนอนุบาลนานาชาติ เฟิร์ดตสเดปส์	N63	โรงเรียนนานาชาติสิงคโปร์ กรุงเทพฯ (เอ็กมัย)
N64	โรงเรียนนานาชาติแองโกล สิงคโปร์ (สุขุมวิท 31)	N66	โรงเรียนอนุบาลนานาชาติ แอสโซซิเอต กรุงเทพฯ 35	N67	โรงเรียนอนุบาลนานาชาติ เอบีซี แพทเวย์ส์
N68	โรงเรียนออสเตรเลีย อินเตอร์เนชั่นแนล (สุขุมวิท 31)	N70	โรงเรียนมิฟตาฮ์อูลูมิดดี นียะฮ์ (บ้านดอน)	N71	วิทยาลัยเทคโนโลยี พิชญเกษม
N72	เทคนิคบริหารธุรกิจ กรุงเทพฯ	N73	ตลาดนัดปากซอยสุขุมวิท 1	N75	ตลาดขายอาหารสุขุมวิท 1
N76	ตลาดริมคลองแสนแสบ ข้างสำนักงานเขตวัฒนา	N78	ตลาดซอยปรีดิพนมยงค์ 46	N79	ตลาดสุข 71 พลาซ่า

จากการประเมินศักยภาพพื้นที่ทั้งหมด 170 แห่ง สามารถสรุปได้ว่า เขตวัฒนามีพื้นที่สีเขียวที่มีศักยภาพมากที่สุดระดับ A จำนวน 24 แห่ง ศักยภาพปานกลางระดับ B จำนวน 48 แห่ง และศักยภาพน้อยระดับ C จำนวน 14 แห่ง และมีศูนย์รวมกิจกรรมที่มีศักยภาพมากที่สุดระดับ A จำนวน 25 แห่ง ศักยภาพปานกลางระดับ B จำนวน 29 แห่ง และศักยภาพน้อยระดับ C จำนวน 30 แห่ง **โดยผลการประเมินศักยภาพพื้นที่จะนำไปใช้วิเคราะห์เพื่อประเมินศักยภาพเส้นทางในปัจจุบันด้านการเชื่อมต่อ**



แผนที่ 5.10 ผังประเมินศักยภาพพื้นที่สีเขียวและศูนย์รวมกิจกรรมในเขตวัฒนา

ที่มา : จากการวิเคราะห์, 2562

การประเมินศักยภาพเส้นทางในเขตพัฒนา ผู้ศึกษาได้จำแนกออกเป็น 2 กลุ่ม คือ การประเมินศักยภาพเส้นทางเชิงสังคมและเศรษฐกิจ และการประเมินศักยภาพเส้นทางเชิงนิเวศ

### 5.3.2 การประเมินศักยภาพเส้นทางเชิงสังคมและเศรษฐกิจในเขตพัฒนา

ปัจจัยที่ใช้พิจารณาศักยภาพเส้นทางเชิงสังคมและเศรษฐกิจ สามารถจำแนกได้ทั้งหมด 6 ปัจจัย ได้แก่

- 1) ลำดับถนนหรือคลอง มีเกณฑ์ในการประเมินดังต่อไปนี้

ระดับ 3	เส้นทางที่เป็นถนนหลัก หรือคลองในความรับผิดชอบสำนักงานการระบายน้ำ
ระดับ 2	เส้นทางที่เป็นถนนรอง หรือคลองในความรับผิดชอบสำนักงานเขต
ระดับ 1	เส้นทางที่เป็นถนนซอย หรือคูน้ำหรือลำรางสาธารณะ

- 2) ขนาดเขตทางหรือคลอง มีเกณฑ์ในการประเมินดังต่อไปนี้

- เกณฑ์ในการประเมินเส้นทางริมถนน และเส้นทางริมทางรถไฟ

ระดับ 3	เส้นทางที่มีขนาดเขตทางมากกว่า 20 เมตรขึ้นไป
ระดับ 2	เส้นทางที่มีขนาดเขตทาง 10 - 20 เมตร
ระดับ 1	เส้นทางที่มีขนาดเขตทางน้อยกว่า 10 เมตร

- เกณฑ์ในการประเมินเส้นทางริมน้ำ

ระดับ 3	คลอง คูน้ำ หรือลำรางสาธารณะที่มีขนาดมากกว่า 20 เมตรขึ้นไป
ระดับ 2	คลอง คูน้ำ หรือลำรางสาธารณะที่มีขนาด 10 - 20 เมตร
ระดับ 1	คลอง คูน้ำ หรือลำรางสาธารณะที่มีขนาดน้อยกว่า 10 เมตร

- 3) ด้านการเข้าถึงและการเชื่อมต่อ มีเกณฑ์ในการประเมินดังต่อไปนี้

- เกณฑ์ในการประเมินเส้นทางริมถนน เส้นทางลอยฟ้า และเส้นทางริมทางรถไฟ

คะแนนระบบขนส่งมวลชน	
ระดับ 3	เส้นทางสามารถเข้าถึงได้ด้วยระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้ามหานคร รถไฟฟ้าใต้ดิน เรือโดยสาร หรือรถโดยสารสาธารณะ) 2 ระบบขึ้นไป
ระดับ 2	เส้นทางสามารถเข้าถึงได้ด้วยระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้ามหานคร รถไฟฟ้าใต้ดิน เรือโดยสาร หรือรถโดยสารสาธารณะ) 1 ระบบ
ระดับ 1	เส้นทางไม่สามารถเข้าถึงได้ด้วยระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้ามหานคร รถไฟฟ้าใต้ดิน เรือโดยสาร หรือรถโดยสารสาธารณะ)

คะแนนการเชื่อมต่อโครงข่ายทางสัญจร	
ระดับ 3	เส้นทางที่มีการเชื่อมต่อกับเส้นทางมากกว่า 2 เส้นขึ้นไป และมีหรือไม่มี การเชื่อมต่อกับพื้นที่สีเขียวหรือศูนย์รวมกิจกรรม
ระดับ 2	เส้นทางที่มีการเชื่อมต่อกับเส้นทาง 2 เส้น และมีการเชื่อมต่อกับพื้นที่สีเขียวหรือศูนย์รวมกิจกรรม
ระดับ 1	เส้นทางที่มีการเชื่อมต่อกับเส้นทาง 2 เส้น แต่ไม่มีการเชื่อมต่อกับพื้นที่สีเขียวหรือศูนย์รวมกิจกรรม หรือเส้นทางที่มีการเชื่อมต่อกับเส้นทาง 1 เส้นทาง
คะแนนการเชื่อมต่อกับพื้นที่	
ระดับ 3	เส้นทางที่มีการเชื่อมต่อกับพื้นที่สีเขียว หรือศูนย์รวมกิจกรรมระดับ A
ระดับ 2	เส้นทางที่มีการเชื่อมต่อกับพื้นที่สีเขียว หรือศูนย์รวมกิจกรรมระดับ B
ระดับ 1	เส้นทางที่มีการเชื่อมต่อกับพื้นที่สีเขียว หรือศูนย์รวมกิจกรรมระดับ C หรือไม่มีการเชื่อมต่อกับพื้นที่สีเขียวหรือศูนย์รวมกิจกรรม

- เกณฑ์ในการประเมินเส้นทางริมน้ำ

คะแนนระบบขนส่งมวลชน	
ระดับ 3	เส้นทางสามารถเข้าถึงได้ด้วยระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้าบีทีเอส รถไฟฟ้าใต้ดิน เรือโดยสาร หรือรถโดยสารสาธารณะ) 2 ระบบขึ้นไป
ระดับ 2	เส้นทางสามารถเข้าถึงได้ด้วยระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้าบีทีเอส รถไฟฟ้าใต้ดิน เรือโดยสาร หรือรถโดยสารสาธารณะ) 1 ระบบ
ระดับ 1	เส้นทางไม่สามารถเข้าถึงได้ด้วยระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้าบีทีเอส รถไฟฟ้าใต้ดิน เรือโดยสาร หรือรถโดยสารสาธารณะ)
คะแนนการเชื่อมต่อโครงข่ายทางสัญจร	
ระดับ 3	เส้นทางที่มีการเชื่อมต่อกับเส้นทางมากกว่า 2 เส้นขึ้นไป และคลอง จะต้องมีการเชื่อมต่อทางสิ่งแวดล้อมกับระบบคลองและแหล่งน้ำอื่น ๆ
ระดับ 2	เส้นทางที่มีการเชื่อมต่อกับเส้นทาง 2 เส้น และคลองมีหรือไม่มี การเชื่อมต่อทางสิ่งแวดล้อมกับระบบคลองและแหล่งน้ำอื่น ๆ
ระดับ 1	เส้นทางที่มีการเชื่อมต่อกับเส้นทาง 1 เส้น และคลองมีหรือไม่มี การเชื่อมต่อทางสิ่งแวดล้อมกับระบบคลองและแหล่งน้ำอื่น ๆ
คะแนนการเชื่อมต่อกับพื้นที่	
ระดับ 3	เส้นทางที่มีการเชื่อมต่อกับพื้นที่สีเขียว หรือศูนย์รวมกิจกรรมระดับ A

ระดับ 2	เส้นทางที่มีการเชื่อมต่อกับพื้นที่สีเขียว หรือศูนย์รวมกิจกรรมระดับ B
ระดับ 1	เส้นทางที่มีการเชื่อมต่อกับพื้นที่สีเขียว หรือศูนย์รวมกิจกรรมระดับ C หรือไม่มีการเชื่อมต่อกับพื้นที่สีเขียวหรือศูนย์รวมกิจกรรม

นำคะแนนเกณฑ์ประเมินของระบบขนส่งมวลชน การเชื่อมต่อโครงข่ายทางสัญจร และการเชื่อมต่อกับพื้นที่มารวมกัน และหาค่าเฉลี่ย ค่าระดับตั้งแต่ 2.34 - 3 อยู่ในระดับมากมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3 ค่าระดับตั้งแต่ 1.68 - 2.33 อยู่ในระดับปานกลางมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2 และค่าระดับตั้งแต่ 1 - 1.67 อยู่ในระดับน้อยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1

4) ทางเท้าหรือทางจักรยาน มีเกณฑ์ในการประเมินดังต่อไปนี้

คะแนนขนาดทางเดินเท้าหรือทางจักรยาน	
ระดับ 3	เส้นทางที่มีทางเท้าทั้ง 2 ข้าง ขนาดค่อนข้างกว้างไปถึงกว้างมาก (2.40 - มากกว่า 4 เมตรขึ้นไป)
ระดับ 2	เส้นทางที่มีทางเท้าทั้ง 2 ข้างหรือทางเท้าข้างเดียว ขนาดแคบไปถึงค่อนข้างแคบ (1.20 - 2.40 เมตร)
ระดับ 1	เส้นทางที่มีทางเท้าทั้ง 2 ข้างหรือทางเท้าข้างเดียว ขนาดแคบมาก (0.60 - 1.20 เมตร) หรือไม่มีทางเดินเท้าหรือทางจักรยาน
คะแนนความคล่องตัวในการสัญจร	
ระดับ 3	เส้นทางที่ไม่มีสิ่งกีดขวางในการสัญจร
ระดับ 2	เส้นทางที่มีสิ่งกีดขวางในการสัญจร
ระดับ 1	เส้นทางที่ไม่มีทางเดินเท้าหรือทางจักรยาน

นำคะแนนเกณฑ์ประเมินของขนาดทางเดินเท้าหรือทางจักรยานกับความคล่องตัวในการสัญจรมารวมกัน และหาค่าเฉลี่ย ค่าระดับตั้งแต่ 2.34 - 3 อยู่ในระดับมากมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3 ค่าระดับตั้งแต่ 1.68 - 2.33 อยู่ในระดับปานกลางมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2 และค่าระดับตั้งแต่ 1 - 1.67 อยู่ในระดับน้อยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1

5) ความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ มีเกณฑ์ในการประเมินดังต่อไปนี้

- เกณฑ์ในการประเมินเส้นทางริมถนน

ระดับ 3	เส้นทางที่มีการปลูกไม้ยืนต้น 2 ข้างทาง
ระดับ 2	เส้นทางที่มีการปลูกไม้ยืนต้น 1 ข้างทาง หรือมีพันธุ์ไม้ 2 ประเภทขึ้นไป

<b>ระดับ 1</b>	เส้นทางที่มีพันธุ์ไม้ 1 ประเภทและไม่มีไม้ยืนต้น หรือไม่มีพืชพรรณ
----------------	--

- เกณฑ์ในการประเมินเส้นทางริมน้ำ

<b>คะแนนพืชพรรณ</b>	
<b>ระดับ 3</b>	เส้นทางที่มีพันธุ์ไม้มากกว่า 2 ประเภท
<b>ระดับ 2</b>	เส้นทางที่มีพันธุ์ไม้ 2 ประเภท
<b>ระดับ 1</b>	เส้นทางที่มีพันธุ์ไม้ 1 ประเภท หรือไม่มีพืชพรรณ
<b>คะแนนรูปแบบคลอง</b>	
<b>ระดับ 3</b>	คลองที่มีลักษณะเป็นคลองธรรมชาติ
<b>ระดับ 2</b>	คลองที่มีลักษณะเป็นคลองธรรมชาติกึ่งคลองคอนกรีต
<b>ระดับ 1</b>	คลองที่มีลักษณะเป็นคลองคอนกรีต

นำคะแนนเกณฑ์ประเมินของพืชพรรณกับรูปแบบคลองมารวมกัน และหาค่าเฉลี่ย ค่าระดับ ตั้งแต่ 2.34 - 3 อยู่ในระดับมากมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3 ค่าระดับตั้งแต่ 1.68 - 2.33 อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2 และค่าระดับตั้งแต่ 1 - 1.67 อยู่ในระดับน้อยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1

- เกณฑ์ในการประเมินเส้นทางลอยฟ้า และและเส้นทางริมทางรถไฟ

<b>ระดับ 3</b>	เส้นทางที่มีพันธุ์ไม้ 2 ประเภทขึ้นไป
<b>ระดับ 2</b>	เส้นทางที่มีพันธุ์ไม้ 1 ประเภท
<b>ระดับ 1</b>	เส้นทางที่ไม่มีพืชพรรณ

- 6) การเป็นพื้นที่นันทนาการ มีเกณฑ์ในการประเมินดังต่อไปนี้

<b>ระดับ 3</b>	คลองมีกิจกรรมนันทนาการ 2 กิจกรรมขึ้นไป
<b>ระดับ 2</b>	คลองมีกิจกรรมนันทนาการ 1 กิจกรรม
<b>ระดับ 1</b>	คลองไม่มีกิจกรรมนันทนาการ

**5.3.2.1 เส้นทางริมถนน** มีปัจจัยที่ใช้พิจารณา 5 ปัจจัย ได้แก่ ลำดับถนน ขนาดเขตทาง ด้าน การเข้าถึงและการเชื่อมต่อ ทางเท้าหรือทางจักรยาน และความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ เกณฑ์ แต่ละข้อมีค่าน้ำหนักเท่ากัน โดยแสดงรายละเอียดการประเมินเส้นทางริมถนนทั้ง 147 เส้น ใน ภาคผนวก ก ญ

จากนั้นนำคะแนนของเกณฑ์ประเมิน 5 ปัจจัยมารวมกันและหาค่าเฉลี่ย ค่าระดับตั้งแต่ 2.34 - 3 อยู่ในระดับ A มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3 เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพมาก ค่าระดับตั้งแต่ 1.68 - 2.33 อยู่ในระดับ B มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2 เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพปานกลาง และค่าระดับตั้งแต่ 1 - 1.67 อยู่ในระดับ C มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1 เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพน้อย จากการประเมินพบว่ามีเส้นทางริมถนนที่มีศักยภาพมากระดับ A จำนวน 7 เส้น ศักยภาพปานกลางระดับ B จำนวน 13 เส้น และศักยภาพน้อยระดับ C จำนวน 127 เส้น ดังตารางที่ 5.13

ตารางที่ 5.13 สรุปผลประเมินเส้นทางสีเขียวริมถนนเชิงสังคมและเศรษฐกิจในเขตพัฒนาทั้งหมด 147 เส้น

เส้นทางริมถนนที่มีศักยภาพมาก 7 เส้น		
EGW01	สุขุมวิท	EGW02 สุขุมวิท 3 (นานาเหนือ)
EGW03	สุขุมวิท 21 (โอโศก)	
EGW04	สุขุมวิท 55 (ทองหล่อ)	EGW05 สุขุมวิท 63 (เอกมัย)
EGW06	สุขุมวิท 71	
EGW07	สุขุมวิท 77 (อ่อนนุช)	
เส้นทางริมถนนที่มีศักยภาพปานกลาง 13 เส้น		
EGW08	สุขุมวิท 31 (สวีستی)	EGW10 สุขุมวิท 19 (วิวัฒนา)
EGW11	สุขุมวิท 21 ซ. 1	
EGW12	สุขุมวิท 23 (ประสานมิตร)	EGW15 สุขุมวิท 53 (ไปติมาตี)
EGW17	ทองหล่อ 2	
EGW20	เอกมัย 30 (ภาชี 2)	EGW22 ปรีดิพนมยงค์ 2 (ช่วงเลียบบางด่วน)
NGW01	สุขุมวิท 39 (พร้อมพงษ์)	
NGW25	ประสานมิตร	NGW53 ทองหล่อ 10
NGW59	เอกมัย 12	
NGW64	เอกมัย 23	
เส้นทางริมถนนที่มีศักยภาพน้อย 127 เส้น		
EGW09	สุขุมวิท 1 (รินฤดี)	EGW13 สุขุมวิท 47 (บ้านดอน)
EGW14	สุขุมวิท 49/13	
EGW16	สุขุมวิท 59 (บุญชนะ)	EGW18 ทองหล่อ 5
EGW19	ทองหล่อ 9	
EGW21	สุขุมวิท 79	EGW23 ปรีดิพนมยงค์ 26 (พัฒนาเวศม์)
NGW02	สุขุมวิท 1/1	
NGW03	ช. โรงเรียน พีบี	NGW04 สุขุมวิท 11
NGW05	สุขุมวิท 13	
NGW06	สุขุมวิท 13 ซ. 1-1	NGW07 สุขุมวิท 15
NGW08	สุขุมวิท 21 ซ. 3	
NGW09	สุขุมวิท 27	NGW10 สุขุมวิท 29
NGW11	สุขุมวิท 31 แยก 2	
NGW12	สุขุมวิท 31 แยก 4	NGW13 สุขุมวิท 33
NGW14	สุขุมวิท 35	
NGW15	สุขุมวิท 49	NGW16 สุขุมวิท 49/2
NGW17	สุขุมวิท 49/3	
NGW18	สุขุมวิท 49/4	NGW19 สุขุมวิท 49/11
NGW20	สุขุมวิท 49/14	
NGW21	สุขุมวิท 49/15	NGW22 สุขุมวิท 49/17
NGW23	สุขุมวิท 49/19	
NGW24	สุขุมวิท 51	NGW26 ประชัญคดี
NGW27	พรมิตร	
NGW28	พรศรี	NGW29 พร้อมจิตร์
NGW30	พร้อมใจ	

NGW31	พร้อมพรรค (สุขุมวิท 49/6)	NGW32	พร้อมมิตร (สุขุมวิท 49/3)	NGW33	พร้อมศรี 1
NGW34	พร้อมศรี 2	NGW35	สี่แยกสวัสดิ์	NGW36	ทวีสุข
NGW37	ต่อศักดิ์	NGW38	ต่อศักดิ์ 1	NGW39	ทองหล่อ 1
NGW40	ทองหล่อ 11	NGW41	ทองหล่อ 13	NGW42	ทองหล่อ 15
NGW43	ไปติมาตี กลาง	NGW44	ทองหล่อ 17	NGW45	ทองหล่อ 19
NGW46	ทองหล่อ 23	NGW47	ทองหล่อ 25	NGW48	สุขุมวิท 61
NGW49	สุขุมวิท 65	NGW50	สุขุมวิท 67	NGW51	สุขุมวิท 69
NGW52	ทองหล่อ 4	NGW54	ทองหล่อ 20	NGW55	เอกมัย 2
NGW56	เอกมัย 4	NGW57	เอกมัย 10	NGW58	เอกมัย 10 แยก 6
NGW60	เอกมัย 14	NGW61	ธารารมณ 2	NGW62	เอกมัย 19
NGW63	เอกมัย 22	NGW65	เอกมัย 28	NGW66	ปรีดิพนมยงค์ 13
NGW67	ปรีดิพนมยงค์ 15	NGW68	ปรีดิพนมยงค์ 15 แยก 3	NGW69	ปรีดิพนมยงค์ 25
NGW70	ปรีดิพนมยงค์ 37	NGW71	ปรีดิพนมยงค์ 41	NGW72	ปรีดิพนมยงค์ 45
NGW73	นวลจิต	NGW74	นวลจิต 4	NGW75	สุขุมวิท 73
NGW76	สุขุมวิท 81	NGW77	ปรีดิพนมยงค์ 2	NGW78	ปรีดิพนมยงค์ 4
NGW79	ปรีดิพนมยงค์ 6	NGW80	ปรีดิพนมยงค์ 8	NGW81	ปรีดิพนมยงค์ 14
NGW82	ปรีดิพนมยงค์ 24	NGW83	ปรีดิพนมยงค์ 34	NGW84	ปรีดิพนมยงค์ 42
NGW85	ปรีดิพนมยงค์ 46	NGW86	ปรีดิพนมยงค์ 48	NGW87	สามสกุ
NGW88	สุขอุทิศ 2	NGW89	มีสุวรรณ 3 แยก 2	NGW90	มีสุวรรณ 3 แยก 3
NGW91	มีสุวรรณ 3 แยก 4	NGW92	มีสุวรรณ 3 แยก 10	NGW93	มีสุวรรณ 3 แยก 12
NGW94	มีสุวรรณ 3 แยก 14	NGW95	มีสุวรรณ 3 แยก 16	NGW96	ซอยเชื่อมซอยพัฒนาเวศม์
NGW97	พัฒนาเวศม์ 1	NGW98	พัฒนาเวศม์ 3	NGW99	พัฒนาเวศม์ 5
NGW100	พัฒนาเวศม์ 7	NGW101	พัฒนาเวศม์ 8	NGW102	พัฒนาเวศม์ 9
NGW103	พัฒนาเวศม์ 10	NGW104	พัฒนาเวศม์ 11	NGW105	พัฒนาเวศม์ 12
NGW106	พัฒนาเวศม์ 13	NGW107	พัฒนาเวศม์ 15	NGW108	พัฒนาเวศม์ แยก 10
NGW109	ช. หมู่บ้านผกา มาศ	NGW110	เกษมสำราญ	NGW111	เกษมสำราญ 2
NGW112	เกษมสำราญ 3	NGW113	เกษมสำราญ 8	NGW114	เกษมสำราญ 10
NGW115	พานิชอนันต์ แยก 1	NGW116	พานิชอนันต์ แยก 2	NGW117	พานิชอนันต์ แยก 3
NGW118	พานิชอนันต์ แยก 4	NGW119	พานิชอนันต์ แยก 5	NGW120	พานิชอนันต์ แยก 7
NGW121	พานิชอนันต์ แยก 8	NGW122	พานิชอนันต์ แยก 10	NGW123	จิตรวารี แยก 4
NGW124	ชินมาศ				



**5.3.2.2 เส้นทางรินน้ำ** มีปัจจัยที่ใช้พิจารณา 6 ปัจจัย ได้แก่ ลำดับคลอง ขนาดคลอง ด้านการเข้าถึงและการเชื่อมต่อ ทางเท้าหรือทางจักรยาน ความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ และการเป็นพื้นที่นันทนาการ เกณฑ์แต่ละข้อมีค่าน้ำหนักเท่ากัน โดยแสดงรายละเอียดการประเมินเส้นทางรินน้ำทั้ง 14 เส้น ในภาคผนวก ก

จากนั้นนำคะแนนของเกณฑ์ประเมิน 6 ปัจจัยมารวมกันและหาค่าเฉลี่ย ค่าระดับตั้งแต่ 2.34 - 3 อยู่ในระดับ A มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3 เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพมาก ค่าระดับตั้งแต่ 1.68 - 2.33 อยู่ในระดับ B มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2 เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพปานกลาง และค่าระดับตั้งแต่ 1 - 1.67 อยู่ในระดับ C มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1 เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพน้อย จากการประเมินพบว่ามีเส้นทางรินน้ำที่มีศักยภาพมากระดับ A จำนวน 1 เส้น ศักยภาพปานกลางระดับ B จำนวน 3 เส้น และศักยภาพน้อยระดับ C จำนวน 10 เส้น ดังตารางที่ 5.14

ตารางที่ 5.14 สรุปผลประเมินเส้นทางสีเขียวรินน้ำเชิงสังคมและเศรษฐกิจในเขตวัฒนาทั้งหมด 14 เส้น

เส้นทางรินน้ำที่มีศักยภาพมาก 1 เส้น		
EGW24	คลองแสนแสบ	
เส้นทางรินน้ำที่มีศักยภาพปานกลาง 3 เส้น		
NGW125	คลองตัน	NGW126 คลองพระโขนง
		NGW129 คลองศาลาลอย
เส้นทางรินน้ำที่มีศักยภาพน้อย 10 เส้น		
EGW25	คูน้ำซอยทองหล่อ 5	EGW26 คูน้ำซอยทองหล่อ 9
		EGW27 ลำรางวัดใหญ่
EGW28	ลำรางสาธารณะ ซอยวัฒนา	NGW127 คลองเป้ง
		NGW128 คลองบางมะเขือ
NGW130	คลองสามอิน	NGW131 คลองบางนางจัน
		NGW132 ลำรางเลื่อนอรรมพ
NGW133	ลำรางสาธารณะ ซอยสวัสดี	

**5.3.2.3 เส้นทางลอยฟ้า** มีปัจจัยที่ใช้พิจารณา 3 ปัจจัย ได้แก่ ทางเท้าหรือทางจักรยาน ด้านการเข้าถึงและการเชื่อมต่อ และความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ เกณฑ์แต่ละข้อมีค่าน้ำหนักเท่ากัน โดยแสดงรายละเอียดการประเมินเส้นทางลอยฟ้าทั้ง 15 เส้น ในภาคผนวก ก

จากนั้นนำคะแนนของเกณฑ์ประเมิน 3 ปัจจัยมารวมกันและหาค่าเฉลี่ย ค่าระดับตั้งแต่ 2.34 - 3 อยู่ในระดับ A มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3 เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพมาก ค่าระดับตั้งแต่ 1.68 - 2.33 อยู่ในระดับ B มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2 เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพปานกลาง และค่าระดับตั้งแต่ 1 - 1.67 อยู่ในระดับ C มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1 เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพน้อย จากการประเมินพบว่ามีเส้นทางเดินลอย

ฟ้าที่มีศักยภาพมากระดับ A จำนวน 1 เส้น ศักยภาพปานกลางระดับ B จำนวน 11 เส้น และ ศักยภาพน้อยระดับ C จำนวน 3 เส้น ดังตารางที่ 5.15

ตารางที่ 5.15 สรุปผลประเมินเส้นทางสีเขียวทางลอยฟ้าเชิงสังคมและเศรษฐกิจในเขตวัฒนาทั้งหมด 15 เส้น

เส้นทางลอยฟ้าที่มีศักยภาพมาก 1 เส้น			
EGW31	ทางเชื่อม BTS พร้อมพงษ์		
เส้นทางลอยฟ้าที่มีศักยภาพปานกลาง 11 เส้น			
EGW29	ทางเชื่อม BTS นานา	EGW30	ทางเชื่อม BTS อโศก
EGW33	ทางเชื่อม BTS เอกมัย	EGW34	ทางเชื่อม BTS อ่อนนุช
EGW36	สะพานลอย ปรีดีพนมยงค์ 15	EGW37	สะพานลอยเอกมัย 30
EGW41	สะพานข้ามคลองแสน แสบชุมชนบ้านดอน	EGW43	สะพานข้ามคลอง พระโขนง
EGW32	ทางเชื่อม BTS ทองหล่อ	EGW35	สะพานลอย ปรีดีพนมยงค์ 30
EGW40	สะพานข้ามคลองแสน แสบ ซ. ประชัญคดี		
เส้นทางลอยฟ้าที่มีศักยภาพน้อย 3 เส้น			
EGW38	สะพานข้ามคลอง แสนแสบสุขุมวิท 11	EGW39	สะพานข้ามคลอง แสนแสบท่าเรือมศว.
EGW42	สะพานข้ามคลอง แสนแสบ ซ. นวลจิต		

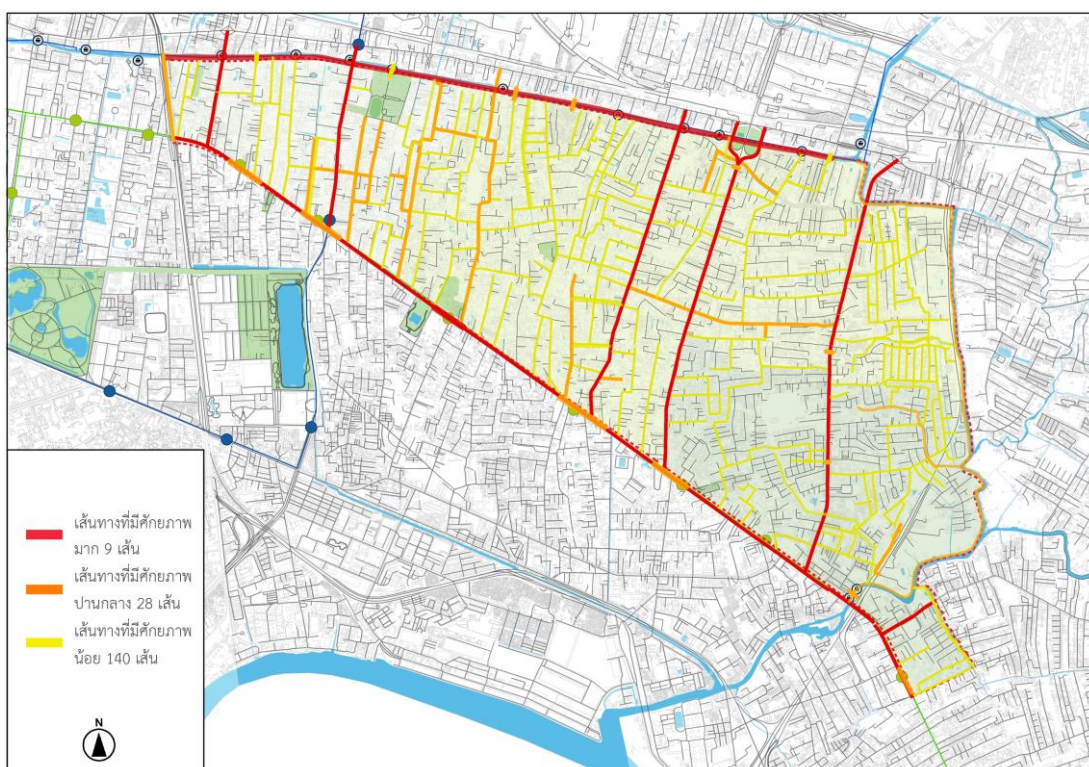
**5.3.2.4 เส้นทางริมทางรถไฟ** มีปัจจัยที่ใช้พิจารณา 4 ปัจจัย ได้แก่ ขนาดเขตทาง ด้านการเข้าถึงและการเชื่อมต่อ ทางเท้าหรือทางจักรยาน และความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ เกณฑ์แต่ละข้อมีค่าน้ำหนักเท่ากัน โดยแสดงรายละเอียดการประเมินเส้นทางริมทางรถไฟ 1 เส้น ในภาคผนวก ก

จากนั้นนำคะแนนของเกณฑ์ประเมิน 4 ปัจจัยมารวมกันและหาค่าเฉลี่ย ค่าระดับตั้งแต่ 2.34 - 3 อยู่ในระดับ A มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3 เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพมาก ค่าระดับตั้งแต่ 1.68 - 2.33 อยู่ในระดับ B มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2 เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพปานกลาง และค่าระดับตั้งแต่ 1 - 1.67 อยู่ในระดับ C มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1 เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพน้อย จากการประเมินพบว่า มีเส้นทางริมทางรถไฟที่มีศักยภาพปานกลางระดับ B จำนวน 1 เส้น ดังตารางที่ 5.16

ตารางที่ 5.16 สรุปผลประเมินเส้นทางสีเขียวริมทางรถไฟเชิงสังคมและเศรษฐกิจในเขตวัฒนาทั้งหมด 1 เส้น

เส้นทางริมทางรถไฟที่มีศักยภาพปานกลาง 1 เส้น	
NGW134	ริมทางรถไฟเลียบบางพิเศษเฉลิมมหานคร

จากการประเมินศักยภาพเส้นทางเชิงสังคมและเศรษฐกิจทั้งหมด 177 เส้น สามารถสรุปได้ว่า เขตพัฒนามีเส้นทางที่มีศักยภาพมากระดับ A จำนวน 9 เส้น ศักยภาพปานกลางระดับ B จำนวน 28 เส้น และศักยภาพน้อยระดับ C จำนวน 140 เส้น **โดยผลจากการประเมินศักยภาพเส้นทางจะนำไปใช้วิเคราะห์เพื่อสร้างโครงข่ายเส้นทางสีเขียวเชิงสังคมและเศรษฐกิจ**



แผนที่ 5.11 ประเมินศักยภาพเส้นทางสีเขียวเชิงสังคมและเศรษฐกิจในเขตพัฒนา  
ที่มา : จากการวิเคราะห์, 2562

### 5.3.3 การประเมินศักยภาพเส้นทางเชิงนิเวศในเขตพัฒนา

ปัจจัยที่ใช้พิจารณาศักยภาพเส้นทางเชิงนิเวศ สามารถจำแนกได้ทั้งหมด 3 ปัจจัย ได้แก่

- 1) ลำดับถนนหรือคลอง มีเกณฑ์ในการประเมินดังต่อไปนี้

ระดับ 3	เส้นทางที่เป็นถนนหลัก หรือคลองในความรับผิดชอบสำนักการระบายน้ำ
ระดับ 2	เส้นทางที่เป็นถนนรอง หรือคลองในความรับผิดชอบสำนักงานเขต
ระดับ 1	เส้นทางที่เป็นถนนซอย หรือคูน้ำหรือลำรางสาธารณะ

2) ด้านการเชื่อมต่อ มีเกณฑ์ในการประเมินดังต่อไปนี้

คะแนนการเชื่อมต่อกับพื้นที่สีเขียว	
ระดับ 3	เส้นทางที่มีการเชื่อมต่อกับพื้นที่สีเขียวระดับ A
ระดับ 2	เส้นทางที่มีการเชื่อมต่อกับพื้นที่สีเขียวระดับ B
ระดับ 1	เส้นทางที่มีการเชื่อมต่อกับพื้นที่สีเขียวระดับ C หรือไม่มีการเชื่อมต่อกับพื้นที่สีเขียว

3) ความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ มีเกณฑ์ในการประเมินดังต่อไปนี้

## - เกณฑ์ในการประเมินเส้นทางริมถนน

ระดับ 3	เส้นทางที่มีการปลูกไม้ยืนต้น 2 ข้างทาง
ระดับ 2	เส้นทางที่มีการปลูกไม้ยืนต้น 1 ข้างทาง หรือมีพันธุ์ไม้ 2 ประเภทขึ้นไป
ระดับ 1	เส้นทางที่มีพันธุ์ไม้ 1 ประเภทและไม่มีไม้ยืนต้น หรือไม่มีพืชพรรณ

## - เกณฑ์ในการประเมินเส้นทางริมน้ำ

คะแนนพืชพรรณ	
ระดับ 3	เส้นทางที่มีพันธุ์ไม้มากกว่า 2 ประเภท
ระดับ 2	เส้นทางที่มีพันธุ์ไม้ 2 ประเภท
ระดับ 1	เส้นทางที่มีพันธุ์ไม้ 1 ประเภท หรือไม่มีพืชพรรณ
คะแนนรูปแบบคลอง	
ระดับ 3	คลองที่มีลักษณะเป็นคลองธรรมชาติ
ระดับ 2	คลองที่มีลักษณะเป็นคลองธรรมชาติกึ่งคลองคอนกรีต
ระดับ 1	คลองที่มีลักษณะเป็นคลองคอนกรีต

นำคะแนนเกณฑ์ประเมินของพืชพรรณกับรูปแบบคลองมารวมกัน และหาค่าเฉลี่ย ค่าระดับ ตั้งแต่ 2.34 - 3 อยู่ในระดับมากมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3 ค่าระดับตั้งแต่ 1.68 - 2.33 อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2 และค่าระดับตั้งแต่ 1 - 1.67 อยู่ในระดับน้อยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1

## - เกณฑ์ในการประเมินเส้นทางลอยฟ้า และและเส้นทางริมทางรถไฟ

ระดับ 3	เส้นทางที่มีพันธุ์ไม้ 2 ประเภทขึ้นไป
ระดับ 2	เส้นทางที่มีพันธุ์ไม้ 1 ประเภท
ระดับ 1	เส้นทางที่ไม่มีพืชพรรณ

**5.3.3.1 เส้นทางริมถนน** มีปัจจัยที่ใช้พิจารณา 3 ปัจจัย ได้แก่ ลำดับถนน การเชื่อมต่อพื้นที่สีเขียว และความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ เกณฑ์แต่ละข้อมีค่าน้ำหนักเท่ากัน โดยแสดงรายละเอียดการประเมินเส้นทางริมถนนทั้ง 147 เส้น ในภาคผนวก ก

จากนั้นนำคะแนนของเกณฑ์ประเมิน 3 ปัจจัยมารวมกันและหาค่าเฉลี่ย ค่าระดับตั้งแต่ 2.34 - 3 อยู่ในระดับ A มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3 เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพมาก ค่าระดับตั้งแต่ 1.68 - 2.33 อยู่ในระดับ B มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2 เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพปานกลาง และค่าระดับตั้งแต่ 1 - 1.67 อยู่ในระดับ C มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1 เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพน้อย จากการประเมินพบว่ามีเส้นทางริมถนนที่มีศักยภาพมากระดับ A จำนวน 7 เส้น ศักยภาพปานกลางระดับ B จำนวน 12 เส้น และศักยภาพน้อยระดับ C จำนวน 128 เส้น ดังตารางที่ 5.17

ตารางที่ 5.17 สรุปผลประเมินเส้นทางสีเขียวริมถนนเชิงนิเวศในเขตวัฒนาทั้งหมด 147 เส้น

เส้นทางริมถนนที่มีศักยภาพมาก 7 เส้น					
EGW01	สุขุมวิท	EGW02	สุขุมวิท 3 (นานาเหนือ)	EGW03	สุขุมวิท 21 (โอโศก)
EGW04	สุขุมวิท 55 (ทองหล่อ)	EGW05	สุขุมวิท 63 (เอกมัย)	EGW06	สุขุมวิท 71
EGW07	สุขุมวิท 77 (อ่อนนุช)				
เส้นทางริมถนนที่มีศักยภาพปานกลาง 12 เส้น					
EGW10	สุขุมวิท 19 (วัฒนา)	EGW12	สุขุมวิท 23 (ประสานมิตร)	EGW15	สุขุมวิท 53 (ไปตีมชาติ)
EGW20	เอกมัย 30 (ภาชี 2)	EGW22	ปรีดิพนมยงค์ 2 (ช่วงเลียบทางด่วน)	NGW02	สุขุมวิท 1/1
NGW25	ประสานมิตร	NGW53	ทองหล่อ 10	NGW64	เอกมัย 23
NGW66	ปรีดิพนมยงค์ 13	NGW84	ปรีดิพนมยงค์ 42	NGW90	มีสุวรรณ 3 แยก 3
เส้นทางริมถนนที่มีศักยภาพน้อย 128 เส้น					
EGW08	สุขุมวิท 31 (สวีستی)	EGW09	สุขุมวิท 1 (รินฤดี)	EGW11	สุขุมวิท 21 ซ. 1
EGW13	สุขุมวิท 47 (บ้านดอน)	EGW14	สุขุมวิท 49/13	EGW16	สุขุมวิท 59 (บุญชนะ)
EGW17	ทองหล่อ 2	EGW18	ทองหล่อ 5	EGW19	ทองหล่อ 9
EGW21	สุขุมวิท 79	EGW23	ปรีดิพนมยงค์ 26 (พัฒนาเวศม์)	NGW01	สุขุมวิท 39 (พร้อมพงษ์)
NGW03	ช. โรงเรียน พิธี	NGW04	สุขุมวิท 11	NGW05	สุขุมวิท 13
NGW06	สุขุมวิท 13 ซ. 1-1	NGW07	สุขุมวิท 15	NGW08	สุขุมวิท 21 ซ. 3
NGW09	สุขุมวิท 27	NGW10	สุขุมวิท 29	NGW11	สุขุมวิท 31 แยก 2
NGW12	สุขุมวิท 31 แยก 4	NGW13	สุขุมวิท 33	NGW14	สุขุมวิท 35
NGW15	สุขุมวิท 49	NGW16	สุขุมวิท 49/2	NGW17	สุขุมวิท 49/3

NGW18	สุขุมวิท 49/4	NGW19	สุขุมวิท 49/11	NGW20	สุขุมวิท 49/14
NGW21	สุขุมวิท 49/15	NGW22	สุขุมวิท 49/17	NGW23	สุขุมวิท 49/19
NGW24	สุขุมวิท 51	NGW26	ประชิดยุคี	NGW27	พรมมิตร
NGW28	พรศรี	NGW29	พร้อมจิตร	NGW30	พร้อมใจ
NGW31	พร้อมพรรค (สุขุมวิท 49/6)	NGW32	พร้อมมิตร (สุขุมวิท 49/3)	NGW33	พร้อมศรี 1
NGW34	พร้อมศรี 2	NGW35	สี่แยกสวัสดิ์	NGW36	ทวิสุข
NGW37	ต่อศักดิ์	NGW38	ต่อศักดิ์ 1	NGW39	ทองหล่อ 1
NGW40	ทองหล่อ 11	NGW41	ทองหล่อ 13	NGW42	ทองหล่อ 15
NGW43	ไปตมาตี กลาง	NGW44	ทองหล่อ 17	NGW45	ทองหล่อ 19
NGW46	ทองหล่อ 23	NGW47	ทองหล่อ 25	NGW48	สุขุมวิท 61
NGW49	สุขุมวิท 65	NGW50	สุขุมวิท 67	NGW51	สุขุมวิท 69
NGW52	ทองหล่อ 4	NGW54	ทองหล่อ 20	NGW55	เอกมัย 2
NGW56	เอกมัย 4	NGW57	เอกมัย 10	NGW58	เอกมัย 10 แยก 6
NGW59	เอกมัย 12	NGW60	เอกมัย 14	NGW61	ธารารมณ 2
NGW62	เอกมัย 19	NGW63	เอกมัย 22	NGW65	เอกมัย 28
NGW67	ปรีดีพนมยงค์ 15	NGW68	ปรีดีพนมยงค์ 15 แยก 3	NGW69	ปรีดีพนมยงค์ 25
NGW70	ปรีดีพนมยงค์ 37	NGW71	ปรีดีพนมยงค์ 41	NGW72	ปรีดีพนมยงค์ 45
NGW73	นวลจิต	NGW74	นวลจิต 4	NGW75	สุขุมวิท 73
NGW76	สุขุมวิท 81	NGW77	ปรีดีพนมยงค์ 2	NGW78	ปรีดีพนมยงค์ 4
NGW79	ปรีดีพนมยงค์ 6	NGW80	ปรีดีพนมยงค์ 8	NGW81	ปรีดีพนมยงค์ 14
NGW82	ปรีดีพนมยงค์ 24	NGW83	ปรีดีพนมยงค์ 34	NGW85	ปรีดีพนมยงค์ 46
NGW86	ปรีดีพนมยงค์ 48	NGW87	สามสกุล	NGW88	สุขอุทิศ 2
NGW89	มีสุวรรณ 3 แยก 2	NGW91	มีสุวรรณ 3 แยก 4	NGW92	มีสุวรรณ 3 แยก 10
NGW93	มีสุวรรณ 3 แยก 12	NGW94	มีสุวรรณ 3 แยก 14	NGW95	มีสุวรรณ 3 แยก 16
NGW96	ซอยเชื่อมซอย พัฒนาเวศม์	NGW97	พัฒนาเวศม์ 1	NGW98	พัฒนาเวศม์ 3
NGW99	พัฒนาเวศม์ 5	NGW100	พัฒนาเวศม์ 7	NGW101	พัฒนาเวศม์ 8
NGW102	พัฒนาเวศม์ 9	NGW103	พัฒนาเวศม์ 10	NGW104	พัฒนาเวศม์ 11
NGW105	พัฒนาเวศม์ 12	NGW106	พัฒนาเวศม์ 13	NGW107	พัฒนาเวศม์ 15
NGW108	พัฒนาเวศม์ แยก 10	NGW109	ช. หมู่บ้านผกาภาค	NGW110	เกษมสำราญ
NGW111	เกษมสำราญ 2	NGW112	เกษมสำราญ 3	NGW113	เกษมสำราญ 8
NGW114	เกษมสำราญ 10	NGW115	พานิชอนันต์ แยก 1	NGW116	พานิชอนันต์ แยก 2
NGW117	พานิชอนันต์ แยก 3	NGW118	พานิชอนันต์ แยก 4	NGW119	พานิชอนันต์ แยก 5

NGW120	พานิชอนันต์ แยก 7	NGW121	พานิชอนันต์ แยก 8	NGW122	พานิชอนันต์ แยก 10
NGW123	จิตรวารี แยก 4	NGW124	ชินมาศ		

**5.3.3.2 เส้นทางริมน้ำ** มีปัจจัยที่ใช้พิจารณา 3 ปัจจัย ได้แก่ ลำดับคลอง การเชื่อมต่อพื้นที่สีเขียว และความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ เกณฑ์แต่ละข้อมีค่าน้ำหนักเท่ากัน โดยแสดงรายละเอียดการประเมินเส้นทางริมน้ำทั้ง 14 เส้น ในภาคผนวก ก

จากนั้นนำคะแนนของเกณฑ์ประเมิน 3 ปัจจัยมารวมกันและหาค่าเฉลี่ย ค่าระดับตั้งแต่ 2.34 - 3 อยู่ในระดับ A มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3 เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพมาก ค่าระดับตั้งแต่ 1.68 - 2.33 อยู่ในระดับ B มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2 เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพปานกลาง และค่าระดับตั้งแต่ 1 - 1.67 อยู่ในระดับ C มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1 เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพน้อย จากการประเมินพบว่ามีเส้นทางริมน้ำที่มีศักยภาพมากระดับ A จำนวน 2 เส้น ศักยภาพปานกลางระดับ B จำนวน 7 เส้น และศักยภาพน้อยระดับ C จำนวน 5 เส้น ดังตารางที่ 5.18

ตารางที่ 5.18 สรุปผลประเมินเส้นทางสีเขียวริมน้ำเชิงนิเวศในเขตพัฒนาทั้งหมด 14 เส้น

<b>เส้นทางริมน้ำที่มีศักยภาพมาก 2 เส้น</b>			
EGW24	คลองแสนแสบ	NGW126	คลองพระโขนง
<b>เส้นทางริมน้ำที่มีศักยภาพปานกลาง 7 เส้น</b>			
EGW26	คูน้ำซอยทองหล่อ 9	NGW125	คลองตัน
NGW128	คลองบางมะเขือ	NGW129	คลองศาลาลอย
NGW131	คลองบางนางจิ้น	NGW130	คลองสามอิน
<b>เส้นทางริมน้ำที่มีศักยภาพน้อย 5 เส้น</b>			
EGW25	คูน้ำซอยทองหล่อ 5	EGW27	ลำรางวัดใหญ่
NGW132	ลำรางเลื่อนอรรมพ	EGW28	ลำรางสาธารณะซอยวัฒนา
		NGW133	ลำรางสาธารณะ ซอยสวัสดิ์

**5.3.3.3 เส้นทางลอยฟ้า** มีปัจจัยที่ใช้พิจารณา 2 ปัจจัย ได้แก่ การเชื่อมต่อพื้นที่สีเขียว และความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ เกณฑ์แต่ละข้อมีค่าน้ำหนักเท่ากัน โดยแสดงรายละเอียดการประเมินเส้นทางลอยฟ้าทั้ง 15 เส้น ในภาคผนวก ก

จากนั้นนำคะแนนของเกณฑ์ประเมิน 2 ปัจจัยมารวมกันและหาค่าเฉลี่ย ค่าระดับตั้งแต่ 2.34 - 3 อยู่ในระดับ A มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3 เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพมาก ค่าระดับตั้งแต่ 1.68 - 2.33 อยู่ในระดับ B มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2 เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพปานกลาง และค่าระดับตั้งแต่ 1 - 1.67 อยู่ใน

ระดับ C มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1 เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพน้อย จากการประเมินพบว่ามีเส้นทางเดินลอยฟ้าที่มีศักยภาพมากกว่าระดับ A จำนวน 1 เส้น ศักยภาพปานกลางระดับ B จำนวน 5 เส้น และศักยภาพน้อยระดับ C จำนวน 9 เส้น ดังตารางที่ 5.19

ตารางที่ 5.19 สรุปผลประเมินเส้นทางสีเขียวทางลอยฟ้าเชิงนิเวศในเขตพัฒนาทั้งหมด 15 เส้น

เส้นทางลอยฟ้าที่มีศักยภาพมาก 1 เส้น			
EGW31	ทางเชื่อม BTS พร้อมพงษ์		
เส้นทางลอยฟ้าที่มีศักยภาพปานกลาง 5 เส้น			
EGW33	ทางเชื่อม BTS เอกมัย	EGW37 สะพานลอยเอกมัย 30	EGW39 สะพานข้ามคลอง แสนแสบท่าเรือมศว.
EGW41	สะพานข้ามคลองแสน แสบชุมชนบ้านดอน	EGW43 สะพานข้ามคลอง พระโขนง	
เส้นทางลอยฟ้าที่มีศักยภาพน้อย 9 เส้น			
EGW29	ทางเชื่อม BTS นานา	EGW30 ทางเชื่อม BTS อโศก	EGW32 ทางเชื่อม BTS ทองหล่อ
EGW34	ทางเชื่อม BTS อ่อนนุช	EGW35 สะพานลอย ปรีดีพนมยงค์ 30	EGW36 สะพานลอย ปรีดีพนมยงค์ 15
EGW38	สะพานข้ามคลอง แสนแสบสุขุมวิท 11	EGW40 สะพานข้ามคลองแสน แสบ ช. ประชัญคดี	EGW42 สะพานข้ามคลอง แสนแสบ ช. นวลจิต

**5.3.3.4 เส้นทางริมทางรถไฟ** มีปัจจัยที่ใช้พิจารณา 2 ปัจจัย ได้แก่ การเชื่อมต่อพื้นที่สีเขียวและความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ เกณฑ์แต่ละข้อมีค่าน้ำหนักเท่ากัน โดยแสดงรายละเอียดการประเมินเส้นทางริมทางรถไฟ 1 เส้น ในภาคผนวก ก

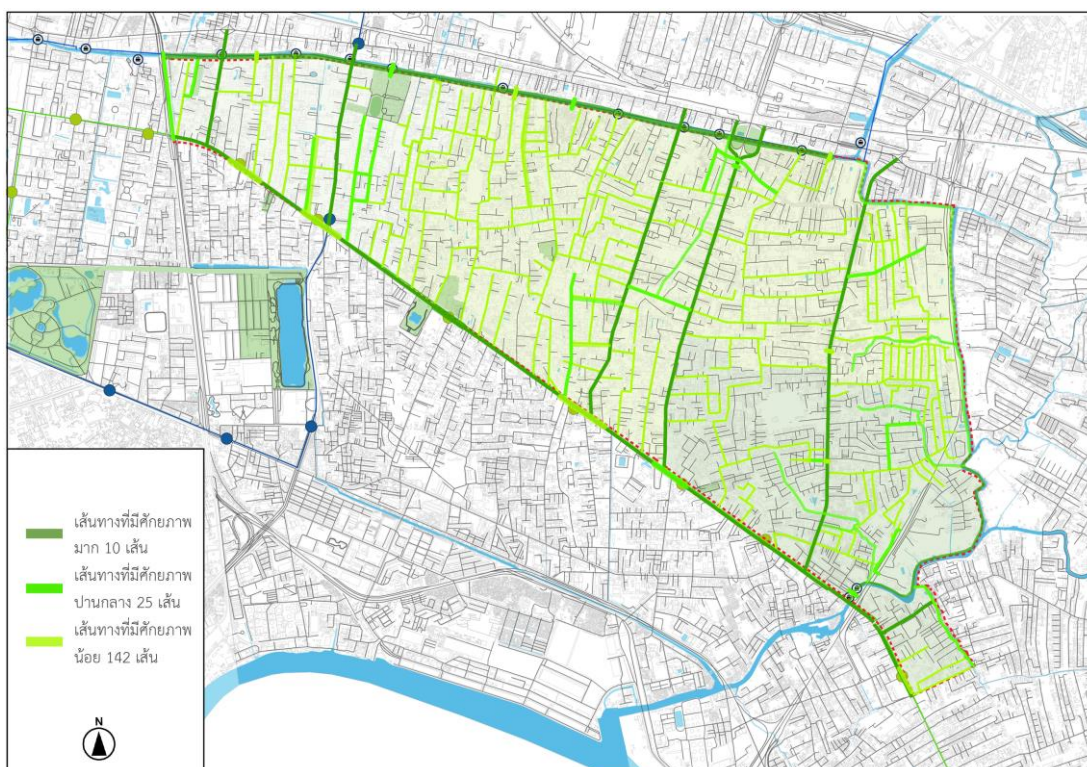
จากนั้นนำคะแนนของเกณฑ์ประเมิน 2 ปัจจัยมารวมกันและหาค่าเฉลี่ย ค่าระดับตั้งแต่ 2.34 - 3 อยู่ในระดับ A มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3 เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพมาก ค่าระดับตั้งแต่ 1.68 - 2.33 อยู่ในระดับ B มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2 เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพปานกลาง และค่าระดับตั้งแต่ 1 - 1.67 อยู่ในระดับ C มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1 เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพน้อย จากการประเมินพบว่ามีเส้นทางริมทางรถไฟที่มีศักยภาพปานกลางระดับ B จำนวน 1 เส้น ดังตารางที่ 5.20

ตารางที่ 5.20 สรุปผลประเมินเส้นทางสีเขียวริมทางรถไฟเชิงนิเวศในเขตพัฒนาทั้งหมด 1 เส้น

เส้นทางริมทางรถไฟที่มีศักยภาพปานกลาง 1 เส้น	
NGW134	ริมทางรถไฟเลียบทางพิเศษเฉลิมมหานคร



จากการประเมินศักยภาพเส้นทางเชิงนิเวศทั้งหมด 177 เส้น สามารถสรุปได้ว่า เขตวัฒนามีเส้นทางที่มีศักยภาพมากที่สุดระดับ A จำนวน 10 เส้น ศักยภาพปานกลางระดับ B จำนวน 25 เส้น และศักยภาพน้อยระดับ C จำนวน 142 เส้น โดยผลจากการประเมินศักยภาพเส้นทางจะนำไปใช้วิเคราะห์เพื่อสร้างโครงข่ายเส้นทางสีเขียวเชิงนิเวศ



แผนที่ 5.12 ประเมินศักยภาพเส้นทางสีเขียวเชิงนิเวศในเขตวัฒนา

ที่มา : จากการวิเคราะห์, 2562



## บทที่ 6

### การเสนอแนวทางการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางสีเขียว

#### 6.1 แนวคิดการพัฒนาโครงข่ายและการออกแบบเส้นทางสีเขียว

จากการทบทวนวรรณกรรม และศึกษาศักยภาพและปัญหาของพื้นที่เขตพัฒนา สามารถนำมา กำหนดแนวคิดในการวางผังโครงข่ายและออกแบบเส้นทางสีเขียว 7 ประการ ดังนี้

1) การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมกับโครงข่ายเพื่อสิ่งแวดล้อม เขตพัฒนาเป็นเขตที่มีการ พัฒนาโครงข่ายคมนาคมทั้งระบบราง ระบบถนน และระบบคลอง เนื่องจากตั้งอยู่ในพื้นที่กรุงเทพมหานครชั้นใน นอกจากสร้างโครงข่ายเพื่อสิ่งแวดล้อมแล้วยังควรเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมเหล่านี้ เข้าด้วยกัน เพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อของระบบทางจักรยาน และทางเดินเท้าทั้งในระดับพื้นดินและ ทางยกระดับ

2) การเพิ่มความเชื่อมต่อ ย่าน พื้นที่สีเขียว และศูนย์รวมกิจกรรมภายในพื้นที่และพื้นที่ ข้างเคียง เพื่อให้เกิดประโยชน์กับพื้นที่ คนในและนอกพื้นที่ ทั้งด้านสังคม เศรษฐกิจ และระบบนิเวศ

3) การพัฒนาโครงข่ายการเดินเท้า คือการพัฒนาโครงข่ายการเดินเท้าให้มีความต่อเนื่อง ปรับปรุงพื้นที่ทางสัญจรเดิมให้มีประสิทธิภาพ และจัดการสิ่งกีดขวางบนทางเดินเท้า เพื่อเพิ่มการ เข้าถึงพื้นที่ได้อย่างสะดวก

4) การลดบทบาทรถยนต์เพิ่มบทบาทคนเดินเท้า คือการลดความกว้างของผิวจราจร และ เพิ่มขนาดทางเท้า (Street Diet) โดยเพิ่มขนาดทางเท้าและลดขนาดของเลนรถยนต์ที่ใช้งานไม่เต็ม ประสิทธิภาพ เช่น เลนจอดรถที่ส่งผลกระทบต่อระบบจราจรของย่าน

5) การบริการโครงสร้างพื้นฐานสีเขียว (Green Infrastructure Service) คือการส่งเสริมให้ นำพื้นที่โครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ มาเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่โครงข่าย และพัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น ระบบบำบัดน้ำเชิงชีวภาพ

6) พื้นที่ระบบนิเวศเมือง โดยส่งเสริมความหลากหลายทางชีวภาพในเมือง เพื่อให้เกิดความ สมบูรณ์ของระบบนิเวศ เป็นที่อยู่อาศัยและแหล่งอาหารของสัตว์ และสร้างประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อม ให้กับเมือง

7) ความงามดึงดูดของเมือง<sup>11</sup> (Urban Attractiveness) การพัฒนาควรสร้างให้โครงข่ายเกิด ความงามความสดชื่นจากพืชพรรณตามถนนและเส้นทาง เพื่อปรับสภาพให้ผู้เดินทางในเมืองมีสุข ภาวะทางจิตที่ดี นอกจากนี้จุดที่เป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญของโครงข่ายควรพัฒนาการออกแบบที่สร้างให้

<sup>11</sup> ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการจัดทำผังแม่บทโครงข่ายพื้นที่สีเขียวในเขต กรุงเทพมหานคร (สำนักงานผังเมือง กรุงเทพมหานคร, 2559)

เกิดพื้นที่เชิงสัญลักษณ์ที่มีอัตลักษณ์พิเศษตามลักษณะเฉพาะของพื้นที่ สามารถดึงดูดผู้เดินทางและนักท่องเที่ยวมาใช้พื้นที่มากขึ้นเพื่อส่งเสริมให้เกิดประโยชน์ในทางเศรษฐกิจ

## 6.2 การเสนอแนวทางการเชื่อมต่อและวางผังโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตพัฒนา

ผลจากการประเมินเส้นทางสีเขียวในเขตพัฒนา และการคัดเลือกพื้นที่และเส้นทางสีเขียวในเขตข้างเคียงนำมาใช้วิเคราะห์เพื่อสร้างโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตพัฒนา โดยจำแนกการวิเคราะห์โครงข่ายออกเป็น 2 กลุ่ม คือ โครงข่ายเส้นทางสีเขียวเชิงสังคมและเศรษฐกิจ และโครงข่ายเส้นทางสีเขียวเชิงนิเวศ เนื่องจากมีหลักการและแนวทางการพัฒนาที่แตกต่างกัน

โดยทั้งโครงข่ายเส้นทางสีเขียวเชิงสังคมและเศรษฐกิจ และโครงข่ายเส้นทางสีเขียวเชิงนิเวศจะจำแนกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ โครงข่ายเส้นทางหลัก และโครงข่ายเส้นทางรอง

- 1) **โครงข่ายเส้นทางหลัก (Main Link)** หมายถึง เส้นทางสีเขียวที่มีการเชื่อมต่อกับโครงข่ายสัญจรของเขตข้างเคียง รองรับบริการสัญจรทั้งของคนในพื้นที่และคนนอกพื้นที่
- 2) **โครงข่ายเส้นทางรอง (Sub - Link)** หมายถึง เส้นทางสีเขียวที่เชื่อมต่อกับเส้นทางหลัก รองรับบริการสัญจรของคนในพื้นที่เป็นหลัก

**6.2.1 โครงข่ายเส้นทางสีเขียวเชิงสังคมและเศรษฐกิจ** หมายถึง เส้นทางสีเขียวที่มุ่งเน้นการออกแบบเพื่อประโยชน์กับพื้นที่ในด้านสังคมและเศรษฐกิจเป็นหลัก ได้แก่ การเชื่อมโยงย่านและพื้นที่สาธารณะเข้าด้วยกันเพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวก ส่งเสริมด้านเอกลักษณ์เป็นแหล่งท่องเที่ยวให้พื้นที่ เพิ่มมูลค่าที่ดินในเมือง และพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชากรในพื้นที่ให้ดียิ่งขึ้น

1) **โครงข่ายเส้นทางหลัก (Main Link)** เป็นการเชื่อมโยงเส้นทางสีเขียวเดิมและเส้นทางสีเขียวใหม่ของเขตพัฒนาระดับ A ทั้งหมดจากการประเมินเส้นทางด้านสังคมและเศรษฐกิจ และเส้นทางที่เชื่อมโยงกับเส้นทางสีเขียวเดิมของเขตข้างเคียง จากการวิเคราะห์พบว่ามีเส้นทางสีเขียวระดับ A ทั้งหมด 9 เส้น แต่เป็นโครงข่ายเส้นทางหลัก 8 เส้น เพราะเส้นทางเดินลอยฟ้าเชื่อมสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสพร้อมพงษ์ถูกพัฒนารวมเป็นทางเดินลอยฟ้าเชื่อมสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสอโศกถึงเอกมัยในโครงข่ายเส้นทางรอง และพบเส้นทางที่เชื่อมโยงกับเส้นทางสีเขียวเดิมของเขตข้างเคียงอีก 2 เส้น เมื่อนำผลวิเคราะห์มารวมกันพบว่าโครงข่ายเส้นทางหลักมีทั้งหมด 10 เส้น ดังนี้

เส้นทางหลักเชิงสังคมและเศรษฐกิจ			
01) สุขุมวิท	02) สุขุมวิท 3 (นานาเหนือ)	03) สุขุมวิท 21 (อโศก)	04) สุขุมวิท 55 (ทองหล่อ)
05) สุขุมวิท 63 (เอกมัย)	06) สุขุมวิท 71	07) สุขุมวิท 77 (อ่อนนุช)	08) สุขุมวิท 39 (พร้อมพงษ์)
09) คลองสานแสบ	10) ริมทางรถไฟเลียบบางพิเศษเฉลิมมหานคร		

2) **โครงข่ายเส้นทางรอง (Sub - Link)** เป็นการเชื่อมโยงเส้นทางสีเขียวเดิมและเส้นทางสีเขียวใหม่ของเขตพัฒนาระดับ B ทั้งหมด และเส้นทางสีเขียวเดิมและเส้นทางสีเขียวใหม่ของเขตพัฒนาระดับ C ที่มีการเชื่อมต่อกับระดับ A หรือ B จากการประเมินเส้นทางด้านสังคมและเศรษฐกิจ เพื่อให้โครงข่ายเกิดความสมบูรณ์ อีกทั้งเส้นทางที่เชื่อมโยงกับพื้นที่สีเขียวเดิมและศูนย์รวมกิจกรรมของเขตข้างเคียงที่มีความต่อเนื่องกับเขตพัฒนา จากการวิเคราะห์พบว่าโครงข่ายเส้นทางรองมีทั้งหมด 70 เส้น ดังนี้

เส้นทางรองเชิงสังคมและเศรษฐกิจ			
01) ซ. โรงเรียน พิธี	02) สุขุมวิท 11	03) สุขุมวิท 15	04) สุขุมวิท 19
05) สุขุมวิท 21 ซอย 1	06) สุขุมวิท 21 ซอย 3	07) สุขุมวิท 23	08) ซอยประสานมิตร
09) สุขุมวิท 31	10) ยังเพลส	11) พร้อมจิตร์	12) พร้อมศรี 1
13) สุขุมวิท 49/11	14) สุขุมวิท 49	15) พร้อมมิตร	16) พร้อมพรรค
17) ทองหล่อ 25	18) อัครภัทร	19) ทองหล่อ 13	20) สุขุมวิท 53
21) ทองหล่อ 5	22) ทองหล่อ 9	23) ไปติมาดี กลาง	24) ทองหล่อ 10
25) เอกมัย 19	26) เอกมัย 21	27) เอกมัย 23	28) เอกมัย 30
29) เอกมัย 28	30) เอกมัย 22	31) ปรีดีพนมยงค์ 41	32) เอกมัย 12
33) ปรีดีพนมยงค์ 31	34) เอกมัย 10	35) เอกมัย 10 แยก 6	36) สุขุมวิท 65
37) ปรีดีพนมยงค์ 15 แยก 3	38) ปรีดีพนมยงค์ 13	39) ปรีดีพนมยงค์ 42	40) พานิชอนันต์ แยก 7
41) พานิชอนันต์ แยก 10	42) เกษมสำราญ 10	43) ปรีดีพนมยงค์ 34	44) พัฒนเวศม์ 5
45) พัฒนเวศม์ 13	46) ปรีดีพนมยงค์ 26	47) พัฒนเวศม์ 12	48) พัฒนเวศม์ 8
49) พัฒนเวศม์ แยก 10	50) ปรีดีพนมยงค์ 14	51) มีสุวรรณ 3 แยก 3	52) มีสุวรรณ 3 แยก 2
53) สามสกุล	54) ปรีดีพนมยงค์ 4	55) ปรีดีพนมยงค์ 2	56) สุขุมวิท 81
57) คลองตัน	58) คลองพระโขนง	59) คลองเป็ง	60) คลองสามอิน
61) คลองศาลาลอย	62) คลองบางนางจัน	63) สะพานข้ามคลอง แสนแสบ ท่าเรือมศว.	64) สะพานข้ามคลอง แสนแสบซอยประดิษฐ์คดี
65) สะพานข้ามคลอง แสนแสบชุมชนบ้านดอน	66) สะพานลอย ปรีดีพนมยงค์ 15	67) สะพานลอย ปรีดีพนมยงค์ 30	68) สะพานลอยเอกมัย 30
69) สะพานข้ามคลอง พระโขนง	70) ทางเดินลอยฟ้าเชื่อม สถานีรถไฟฟ้ามหานคร ถึงเอกมัย		



แผนที่ 6.1 ผังโครงข่ายเส้นทางสีเขียวเชิงสังคมและเศรษฐกิจในเขตพัฒนา

ที่มา : จากการวิเคราะห์, 2562

**6.2.2 โครงข่ายเส้นทางสีเขียวเชิงนิเวศ** หมายถึง เส้นทางสีเขียวที่มุ่งเน้นการออกแบบเพื่อประโยชน์ในด้านสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศของเมืองเป็นหลัก เช่น การเป็นแหล่งที่อยู่อาศัย เส้นทางสัญจร และเส้นทางเชื่อมโยงสำหรับการแลกเปลี่ยนทางพันธุกรรมของสิ่งมีชีวิตอื่น ๆ ในเมือง

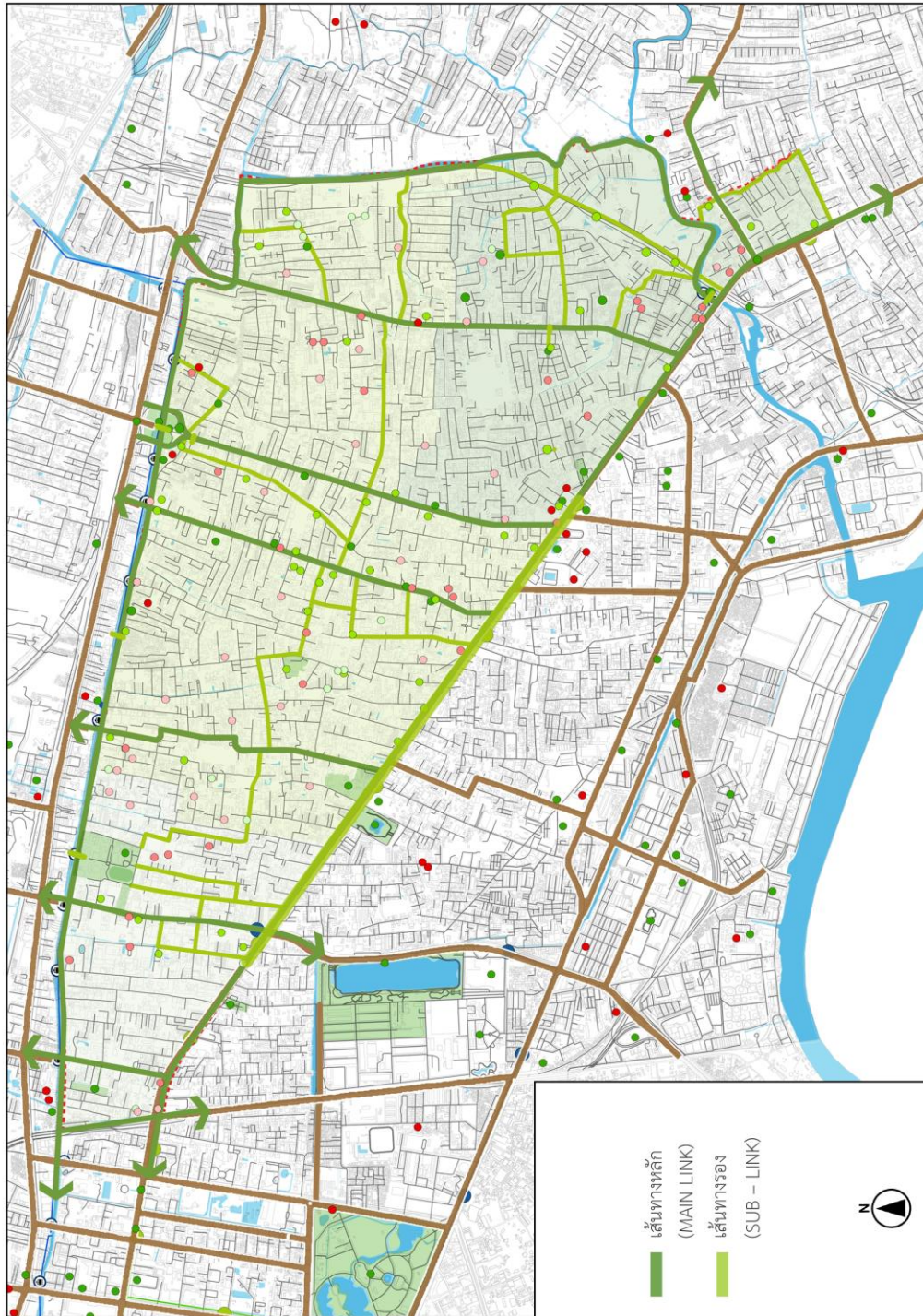
1) **โครงข่ายเส้นทางหลัก (Main Link)** เป็นการเชื่อมโยงเส้นทางสีเขียวเดิมและเส้นทางสีเขียวใหม่ของเขตพัฒนาระดับ A ทั้งหมดจากการประเมินเส้นทางด้านนิเวศ และเส้นทางที่เชื่อมโยงกับเส้นทางสีเขียวเดิมของเขตข้างเคียง จากการวิเคราะห์พบว่าเส้นทางสีเขียวระดับ A ทั้งหมด 10 เส้น แต่เป็นโครงข่ายเส้นทางหลัก 9 เส้น เพราะเส้นทางเดินลอยฟ้าเชื่อมสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงเข้มและสายสีแดงอ่อนถูกพัฒนารวมเป็นทางเดินลอยฟ้าเชื่อมสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงเข้มและสายสีแดงอ่อนถึงเอกมัยในโครงข่ายเส้นทางรอง และพบเส้นทางที่เชื่อมโยงกับเส้นทางสีเขียวเดิมของเขตข้างเคียงอีก 2 เส้น อีกทั้งผู้ศึกษาได้เลือกคลองตันมาเป็นโครงข่ายเส้นทางหลักอีก 1 เส้น เพราะเชื่อมโยงคลองแสนแสบและคลองพระโขนงเข้าด้วยกัน เมื่อนำผลวิเคราะห์มารวมกันพบว่าโครงข่ายเส้นทางหลักมีทั้งหมด 12 เส้น ดังนี้

เส้นทางหลักเชิงนิเวศ			
01) สุขุมวิท	02) สุขุมวิท 3 (นานาเหนือ)	03) สุขุมวิท 21 (อโศก)	04) สุขุมวิท 55 (ทองหล่อ)
05) สุขุมวิท 63 (เอกมัย)	06) สุขุมวิท 71	07) สุขุมวิท 77 (อ่อนนุช)	08) สุขุมวิท 39 (พร้อมพงษ์)
09) คลองแสนแสบ	10) คลองตัน	11) คลองพระโขนง	12) ริมทางรถไฟเลียบบางพิเศษเฉลิมมหานคร

2) **โครงข่ายเส้นทางรอง (Sub - Link)** เป็นการเชื่อมโยงเส้นทางสีเขียวเดิมและเส้นทางสีเขียวใหม่ของเขตพัฒนาระดับ B ทั้งหมด และเส้นทางสีเขียวเดิมและเส้นทางสีเขียวใหม่ของเขตพัฒนาระดับ C ที่มีการเชื่อมต่อกับระดับ A หรือ B จากการประเมินเส้นทางด้านนิเวศ เพื่อให้โครงข่ายเกิดความสมบูรณ์ อีกทั้งเส้นทางที่เชื่อมโยงกับพื้นที่สีเขียวเดิมของเขตข้างเคียงที่มีความต่อเนื่องกับเขตพัฒนา จากการวิเคราะห์พบว่าโครงข่ายเส้นทางรองมีทั้งหมด 40 เส้น ดังนี้

เส้นทางรองเชิงนิเวศ			
01) สุขุมวิท 19	02) สุขุมวิท 21 ซอย 1	03) สุขุมวิท 21 ซอย 3	04) สุขุมวิท 23
05) ซอยประสานมิตร	06) สุขุมวิท 31	07) พร้อมจิตร์	08) พร้อมศรี 1
09) สุขุมวิท 49/11	10) สุขุมวิท 49	11) อัครภัทร	12) ทองหล่อ 13
13) สุขุมวิท 53	14) ทองหล่อ 5	15) ทองหล่อ 9	16) ไปติมาติ กลาง
17) ทองหล่อ 10	18) เอกมัย 23	19) เอกมัย 30	20) เอกมัย 28
21) เอกมัย 12	22) ปรีดีพนมยงค์ 31	23) ปรีดีพนมยงค์ 13	24) ปรีดีพนมยงค์ 42
25) พาณิชยภัณฑ์ แยก 7	26) ปรีดีพนมยงค์ 34	27) ปรีดีพนมยงค์ 14	28) มีสุวรรณ 3 แยก 3
29) สุขุมวิท 81	30) คลองเป้ง	31) คลองสามอิน	32) คลองศาลาลอย
33) คลองบางมะเขือ	34) คลองบางนางจัน	35) สะพานข้ามคลองแสนแสบท่าเรือมศว.	36) สะพานข้ามคลองแสนแสบชุมชนบ้านดอน

37) สะพานลอย ปรีดีพนมยงค์ 15	38) สะพานลอยเอกมัย 30	39) สะพานข้ามคลอง พระโขนง	40) ทางเดินลอยฟ้าเชื่อม สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสอโศก ถึงเอกมัย
---------------------------------	-----------------------	------------------------------	---



แผนที่ 6.2 ผังโครงข่ายเส้นทางสีเขียวเชิงนิเวศในเขตวัฒนา

ที่มา : จากการวิเคราะห์, 2562



จากการวิเคราะห์การเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางสีเขียวเชิงสังคมและเศรษฐกิจ และเชิงนิเวศ เมื่อนำผลที่ได้มาซ้อนทับกัน สามารถสรุปว่าโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตพัฒนามีทั้งหมด 81 เส้น เป็นโครงข่ายเส้นทางหลักทั้งหมด 12 เส้น และโครงข่ายเส้นทางรองทั้งหมด 69 เส้น ดังนี้

เส้นทางหลัก 12 เส้น					
ML01	สุขุมวิท	ML02	สุขุมวิท 3 (นานาเหนือ)	ML03	สุขุมวิท 21 (อโศก)
ML04	สุขุมวิท 55 (ทองหล่อ)	ML05	สุขุมวิท 63 (เอกมัย)	ML06	สุขุมวิท 71
ML07	สุขุมวิท 77 (อ่อนนุช)	ML08	สุขุมวิท 39 (พร้อมพงษ์)	ML09	คลองแสนแสบ
ML10	คลองตัน	ML11	คลองพระโขนง	ML12	ริมทางรถไฟเลียบบางนาพิเศษ เฉลิมมหานคร
เส้นทางรอง 69 เส้น					
SL01	ช. โรงเรียน พิธี	SL02	สุขุมวิท 11	SL03	สุขุมวิท 15
SL04	สุขุมวิท 19	SL05	สุขุมวิท 21 ซอย 1	SL06	สุขุมวิท 21 ซอย 3
SL07	สุขุมวิท 23	SL08	ซอยประสานมิตร	SL09	สุขุมวิท 31
SL10	ยังเพลส	SL11	พร้อมจิตร์	SL12	พร้อมศรี 1
SL13	สุขุมวิท 49/11	SL14	สุขุมวิท 49	SL15	พร้อมมิตร
SL16	พร้อมพรรค	SL17	ทองหล่อ 25	SL18	อัครภัทร
SL19	ทองหล่อ 13	SL20	สุขุมวิท 53	SL21	ทองหล่อ 5
SL22	ทองหล่อ 9	SL23	ไต้มาติ กลาง	SL24	ทองหล่อ 10
SL25	เอกมัย 19	SL26	เอกมัย 21	SL27	เอกมัย 23
SL28	เอกมัย 30	SL29	เอกมัย 28	SL30	เอกมัย 22
SL31	ปรีดีพนมยงค์ 41	SL32	เอกมัย 12	SL33	ปรีดีพนมยงค์ 31
SL34	เอกมัย 10	SL35	เอกมัย 10 แยก 6	SL36	สุขุมวิท 65
SL37	ปรีดีพนมยงค์ 15 แยก 3	SL38	ปรีดีพนมยงค์ 13	SL39	ปรีดีพนมยงค์ 42
SL40	พานิชอนันต์ แยก 7	SL41	พานิชอนันต์ แยก 10	SL42	เกษมสำราญ 10
SL43	ปรีดีพนมยงค์ 34	SL44	พัฒนาเวศม์ 5	SL45	พัฒนาเวศม์ 13
SL46	ปรีดีพนมยงค์ 26	SL47	พัฒนาเวศม์ 12	SL48	พัฒนาเวศม์ 8
SL49	พัฒนาเวศม์ แยก 10	SL50	ปรีดีพนมยงค์ 14	SL51	มีสุวรรณ 3 แยก 3
SL52	มีสุวรรณ 3 แยก 2	SL53	สามสกุล	SL54	ปรีดีพนมยงค์ 4
SL55	ปรีดีพนมยงค์ 2	SL56	สุขุมวิท 81	SL57	คลองเป็ง
SL58	คลองสามอิน	SL59	คลองศาลาลอย	SL60	คลองบางมะเขือ
SL61	คลองบางนางจัน	SL62	สะพานข้ามคลองแสนแสบ ท่าเรือศว.	SL63	สะพานข้ามคลองแสนแสบ ซอยประจักษ์คุดี
SL64	สะพานข้ามคลองแสนแสบ ชุมชนบ้านดอน	SL65	สะพานลอย ปรีดีพนมยงค์ 15	SL66	สะพานลอย ปรีดีพนมยงค์ 30

SL67 สะพานลอยเอ็กมัย 30	SL68 สะพานข้ามคลองพระโขนง	SL69 ทางเดินลอยฟ้าเชื่อมสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีส้ม
-------------------------	---------------------------	---



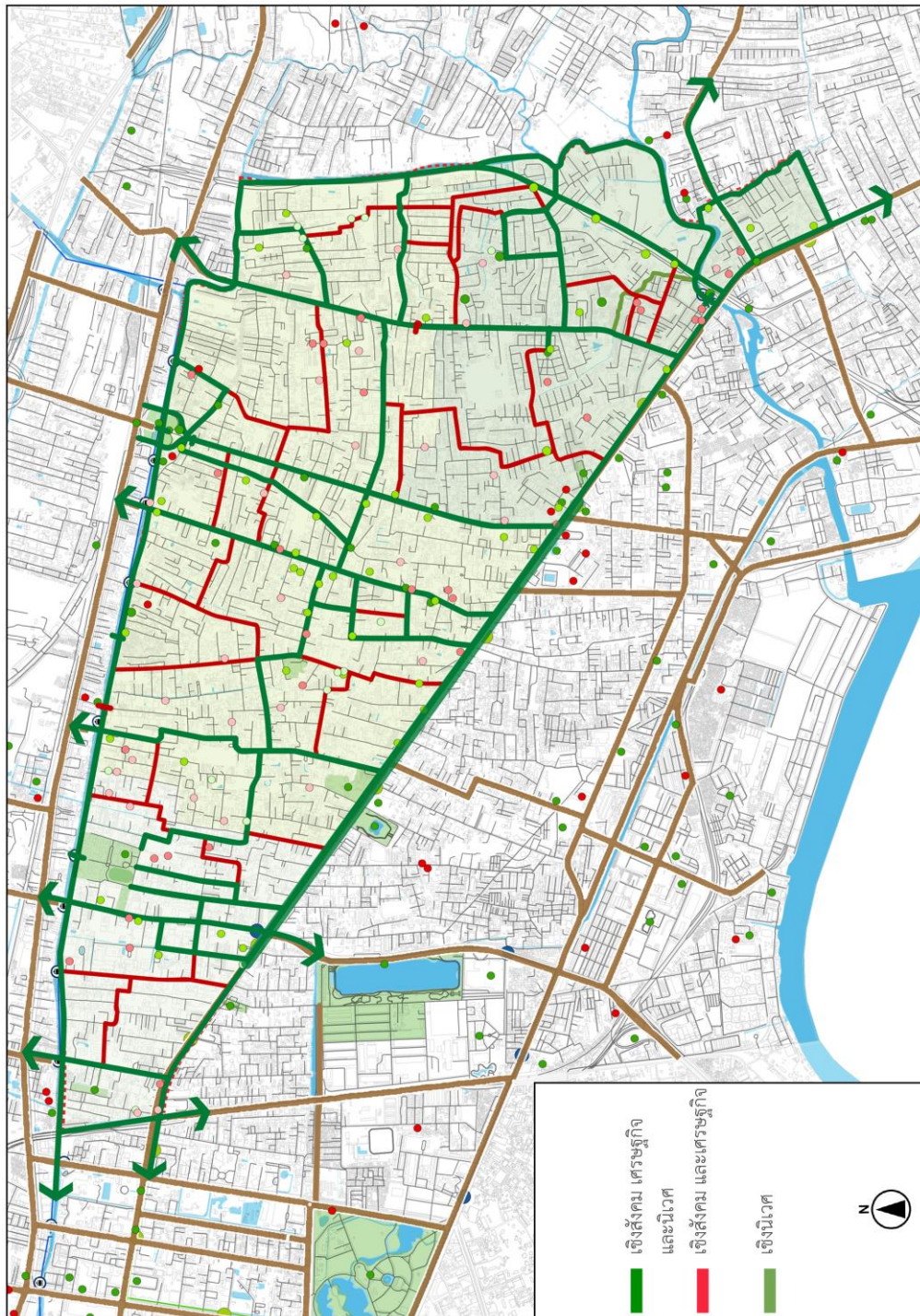
แผนที่ 6.3 ผังโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตวัฒนา

ที่มา : จากการวิเคราะห์, 2562

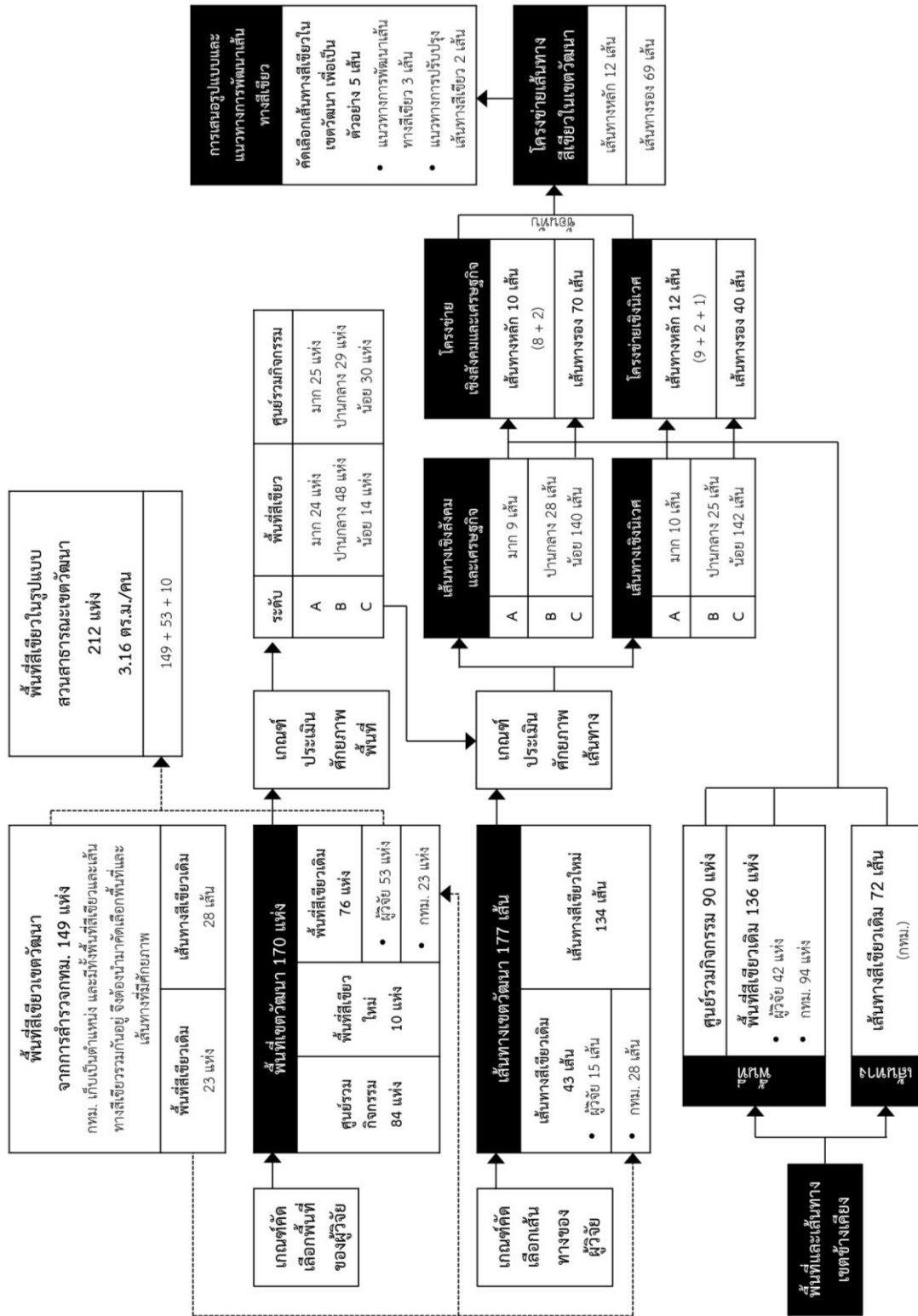
สามารถจำแนกเส้นทางสีเขียวตามประโยชน์ของเส้นทาง เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาได้ 3 รูปแบบ ได้แก่ เส้นทางที่ให้ประโยชน์เชิงสังคม เศรษฐกิจ และนิเวศมีทั้งหมด 51 เส้น เส้นทางที่ให้ประโยชน์เชิงสังคมและเศรษฐกิจมีทั้งหมด 29 เส้น และเส้นทางที่ให้ประโยชน์เชิงนิเวศมีทั้งหมด 1 เส้น ดังนี้

เส้นทางเชิงสังคม เศรษฐกิจ และนิเวศ 51 เส้น					
ML01	สุขุมวิท	ML02	สุขุมวิท 3 (นานาเหนือ)	ML03	สุขุมวิท 21 (อโศก)
ML04	สุขุมวิท 55 (ทองหล่อ)	ML05	สุขุมวิท 63 (เอกมัย)	ML06	สุขุมวิท 71
ML07	สุขุมวิท 77 (อ่อนนุช)	ML08	สุขุมวิท 39 (พร้อมพงษ์)	ML09	คลองแสนแสบ
ML10	คลองตัน	ML11	คลองพระโขนง	ML12	ริมทางรถไฟเลียบริมทางพิเศษเฉลิมมหานคร
SL04	สุขุมวิท 19	SL05	สุขุมวิท 21 ซอย 1	SL06	สุขุมวิท 21 ซอย 3
SL07	สุขุมวิท 23	SL08	ซอยประสานมิตร	SL09	สุขุมวิท 31
SL11	พร้อมจิตร์	SL12	พร้อมศรี 1	SL13	สุขุมวิท 49/11
SL14	สุขุมวิท 49	SL18	อัครภัทร	SL19	ทองหล่อ 13
SL20	สุขุมวิท 53	SL21	ทองหล่อ 5	SL22	ทองหล่อ 9
SL23	ไปติมาดี กลาง	SL24	ทองหล่อ 10	SL27	เอกมัย 23
SL28	เอกมัย 30	SL29	เอกมัย 28	SL32	เอกมัย 12
SL33	ปริติพนมยงค์ 31	SL38	ปริติพนมยงค์ 13	SL39	ปริติพนมยงค์ 42
SL40	พานิชอนันต์ แยก 7	SL43	ปริติพนมยงค์ 34	SL50	ปริติพนมยงค์ 14
SL51	มีสุวรรณ 3 แยก 3	SL56	สุขุมวิท 81	SL57	คลองเป็ง
SL58	คลองสามอิน	SL59	คลองศาลาลอย	SL61	คลองบางนางจัน
SL62	สะพานข้ามคลองแสนแสบ ท่าเรือศว.	SL64	สะพานข้ามคลองแสนแสบ ชุมชนบ้านดอน	SL65	สะพานลอย ปริติพนมยงค์ 15
SL67	สะพานลอยเอกมัย 30	SL68	สะพานข้ามคลองพระโขนง	SL69	ทางเดินลอยฟ้าเชื่อมสถานี รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิม รัชมงคล ถึงเอกมัย
เส้นทางเชิงสังคม และเศรษฐกิจ 29 เส้น					
SL01	ช. โรงเรียน พีบี	SL02	สุขุมวิท 11	SL03	สุขุมวิท 15
SL10	ยังเพลส	SL15	พร้อมมิตร	SL16	พร้อมพรรค
SL17	ทองหล่อ 25	SL25	เอกมัย 19	SL26	เอกมัย 21
SL30	เอกมัย 22	SL31	ปริติพนมยงค์ 41	SL34	เอกมัย 10
SL35	เอกมัย 10 แยก 6	SL36	สุขุมวิท 65	SL37	ปริติพนมยงค์ 15 แยก 3
SL41	พานิชอนันต์ แยก 10	SL42	เกษมสำราญ 10	SL44	พัฒนาเวศม์ 5
SL45	พัฒนาเวศม์ 13	SL46	ปริติพนมยงค์ 26	SL47	พัฒนาเวศม์ 12
SL48	พัฒนาเวศม์ 8	SL49	พัฒนาเวศม์ แยก 10	SL52	มีสุวรรณ 3 แยก 2
SL53	สามสกุล	SL54	ปริติพนมยงค์ 4	SL55	ปริติพนมยงค์ 2

SL63	สะพานข้ามคลองแสนแสบ ซอยประจักษ์ญาติ	SL66	สะพานลอย ปรีดีพนมยงค์ 30	
<b>เส้นทางเชิงนิเวศ 1 เส้น</b>				
SL60	คลองบางมะเขือ			



แผนที่ 6.4 ผังโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตพัฒนาแบ่งตามประโยชน์เส้นทาง  
ที่มา : จากการวิเคราะห์, 2562



ภาพที่ 6.1 สรุปผลการคัดเลือกและวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อสร้างโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตวัฒนา

### 6.3 การเสนอรูปแบบ และแนวทางการพัฒนาเส้นทางสีเขียวในเขตพัฒนา

จากการทบทวนวรรณกรรม และศึกษาข้อมูลพื้นที่เขตพัฒนา สามารถนำมาสรุปแนวทางการพัฒนาเส้นทางสีเขียวเชิงสังคมและเศรษฐกิจ และเชิงนิเวศ ดังนี้

**6.3.1 แนวทางการพัฒนาเส้นทางสีเขียวเชิงสังคมและเศรษฐกิจ** จากการศึกษาสามารถสรุปหลักการพัฒนาได้ 8 หัวข้อ ได้แก่ ความปลอดภัย การป้องกันภัย การเข้าใจทิศทาง การสื่อความความต่อเนื่อง การสร้างแรงดึงดูดใจ ความคล่องตัว และการออกแบบเพื่อทุกคน โดยนำมาสรุปแนวทางการพัฒนาได้ ดังนี้

ตารางที่ 6.1 สรุปแนวทางการพัฒนาเส้นทางสีเขียวเชิงสังคมและเศรษฐกิจทั้งหมด 12 ข้อ

แนวทางการพัฒนา เส้นทางสีเขียว เชิงสังคมและเศรษฐกิจ	ความปลอดภัย	การป้องกันภัย	การเข้าใจทิศทาง	การสื่อความ	ความต่อเนื่อง	การสร้างแรงดึงดูดใจ	ความคล่องตัว	การออกแบบเพื่อทุกคน
1. เชื่อมต่อเส้นทางสีเขียวกับพื้นที่สีเขียว ศูนย์รวมกิจกรรม และเส้นทางอื่นทั้งระดับบนดิน เหนือพื้นดิน และใต้ดิน เพื่อให้ผู้คนเข้าถึงพื้นที่สาธารณะได้ง่ายและสะดวก					●			
2. เส้นทางที่อยู่ติดระบบขนส่งมวลชน ควรพัฒนาให้มีรูปแบบที่ส่งเสริมการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชน ประกอบกับการเพิ่มพื้นที่สีเขียว จุดเชื่อมต่อเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนต้องกว้างมากพอที่จะใช้งานได้สะดวก โดยมีทางจักรยานบริเวณทางขึ้นลงสถานี และจัดจุดจอดจักรยาน เพื่อเป็นที่เปลี่ยนถ่ายระบบการสัญจรได้					●			
3. เส้นทางควรแยกทางเดินเท้า และทางจักรยานออกจากทางรถยนต์ให้ชัดเจน โดยมีการกำหนดขอบคัน หรือติดตั้งเสา (bollard) เพื่อบอกแนวถนนและทางเท้า	●							
4. ความกว้างของเส้นทางที่เหมาะสมต่อการใช้งาน	●						●	●

<p>4.1 ความกว้างของทางเดินเท้าที่เหมาะสม ไม่ควรน้อยกว่า 0.75 เมตร กรณีที่ออกแบบทางเท้าเพื่อทุกคนไม่ควรน้อยกว่า 1.20 เมตร</p> <p>4.2 ความกว้างของทางจักรยานที่เหมาะสม ไม่ควรน้อยกว่า 1 เมตร</p>								
<p>5. ติดตั้งไฟส่องสว่างและโทรทัศน์วงจรปิดตลอดแนวทางเดิน และสัญญาณไฟคนข้ามถนนบริเวณทางข้ามม้าลาย เพื่อความปลอดภัยของผู้สัญจร</p>	●	●						
<p>6. ติดตั้งป้ายสัญลักษณ์อยู่ในตำแหน่งที่มองเห็นได้ง่าย หรือใช้การเปลี่ยนวัสดุบนถนนให้มีสีหรือผิวสัมผัสที่รับรู้ได้ การแสดงเครื่องหมายต่าง ๆ บนถนนและทางเท้า</p>			●					
<p>7. ใช้วัสดุปูพื้น หรืออุปกรณ์ประกอบถนนชนิดหรือรูปแบบเดียวกันตลอดแนวทางเดิน และสื่อถึงความเป็นพื้นที่เพื่อสร้างเอกลักษณ์</p>				●	●			
<p>8. เส้นทางที่ตั้งอยู่บริเวณย่านที่มีคนใช้จำนวนมาก และมีขนาดทางเท้าและเขตทางกว้างสามารถเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ เช่น ม้านั่ง ชูมชายของเพื่อส่งเสริมด้านเศรษฐกิจและกิจกรรมการพักผ่อนแบบเมืองในระหว่างทาง โดยมีการจัดสรรพื้นที่ค้าขายบนทางเท้าให้ชัดเจน และต้องไม่กีดขวางการสัญจร และส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมการสัญจรและความสะอาดของพื้นที่ให้น้อยที่สุด</p>						●		
<p>9. มีการติดตั้งโครงสร้างกันแดดกันฝนในบริเวณที่มีความต้องการ</p>						●		
<p>10. มีการใช้พืชพรรณในเส้นทางที่มีพื้นที่สามารถปลูกได้ เพื่อให้ร่มเงา สร้างสุนทรียภาพแก่ผู้สัญจร และสร้างเอกลักษณ์</p>						●		

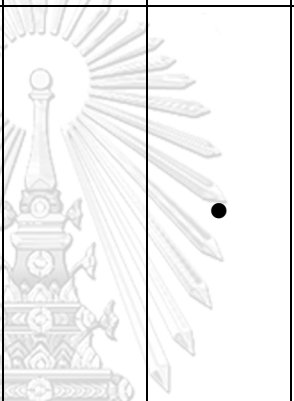
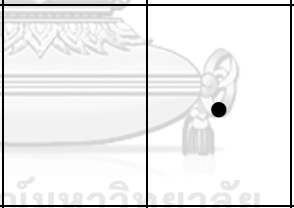
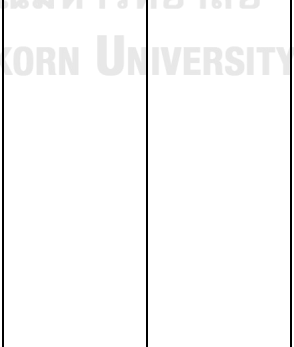
ลักษณะให้พื้นที่ โดยเส้นทางที่มีข้อจำกัดเรื่องขนาดทางเท้าและเขตทาง หรือไม่มีพื้นที่ขุดหลุมปลูก อาจใช้ไม้เลื้อยเกาะบนโครงสร้างเหล็ก ไม้กระถาง หรือกระบะต้นไม้วางหรือแขวน							
11. จัดวางอุปกรณ์ประกอบถนน หรือพืชพรรณไม่ให้เกิดขวางการสัญจร อุปกรณ์ประกอบถนนส่วนใหญ่อยู่ในแนวขอบคันบนทางเท้า และวางเป็นกลุ่มใกล้ ๆ กับระบบสาธารณูปโภค						●	
12. มีทางลาดลงผิวจราจร และแผ่นทางเท้าบอกทางสำหรับผู้พิการ							●

**6.3.2 แนวทางการพัฒนาเส้นทางสีเขียวเชิงนิเวศ** จากการศึกษาสามารถสรุปหลักการพัฒนาได้ 5 หัวข้อ ได้แก่ ความหลากหลายทางชีวภาพ การเลือกใช้พันธุ์ไม้ที่เหมาะสม การดูแลรักษา การจัดการน้ำฝน และความต่อเนื่อง โดยนำมาสรุปแนวทางการพัฒนาได้ ดังนี้

ตารางที่ 6.2 สรุปแนวทางการพัฒนาเส้นทางสีเขียวเชิงนิเวศทั้งหมด 8 ข้อ

แนวทางการพัฒนาเส้นทางสีเขียวเชิงนิเวศ	ความหลากหลายทางชีวภาพ	การเลือกใช้พันธุ์ไม้ที่เหมาะสม	การดูแลรักษา	การจัดการน้ำฝน	ความต่อเนื่อง
1. เชื่อมต่อเส้นทางสีเขียวกับพื้นที่สีเขียวเส้นทางสีเขียวอื่น ๆ และแม่น้ำลำคลองหรือพื้นที่ที่เป็นแก้มลิง เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อของระบบนิเวศทั้งทางบกและทางน้ำ และช่วยในการป้องกันน้ำท่วมระดับเมือง	●			●	●
2. ปลูกพืชหลากหลายประเภท หลายชนิด และหลายระดับ เพื่อให้เกิดความหลากหลายทางชีวภาพ โดยเน้นการปลูกไม้ยืนต้นให้ต่อเนื่องตลอดแนวทางเดิน เนื่องจากให้ประโยชน์ด้านระบบนิเวศและสิ่งแวดล้อมได้มากกว่า และไม้พุ่ม ไม้ดอกขนาดเล็กดูแลรักษายากและต้องการการดูแลรักษาอย่างสม่ำเสมอ	●				



<p>3. เลือกใช้พันธุ์ไม้พื้นถิ่น หรือพันธุ์ไม้ที่ทนทาน ดูแลรักษาง่าย ไม่ต้องการบำรุง การทะนุถนอมมากนัก ไม่ควรใช้พันธุ์ไม้ที่กิ่ง ก้านเปราะหักฉีกโค่นง่าย ไม้ที่รากชอนไชอุด ต้นเกิดความเสียหายแก่ท่อระบายน้ำ ไม้ที่มีหนามแหลมคม ไม้ที่ใบผลร่วงสกปรกโคนต้น และไม้ที่มักเกิดโรคและแมลง นอกจากนี้ การใช้ต้นไม้ชนิดเดียวกันปลูกตลอดทั้ง ถนนมีโอกาสเสี่ยง หากเกิดโรคและแมลงที่ ทำอันตรายแก่ต้นไม้จะเสียหายทั้งถนน</p>		●	●		
<p>4. เลือกใช้ไม้ยืนต้นให้เหมาะกับความกว้าง ของทางเท้าและเขตทาง เช่น หากกว้างไม่ มาก (1.50 – 2.50 เมตร) ใช้ไม้ยืนต้นขนาดเล็กถึงกลาง หรือใช้ไม้เลื้อยเกาะโครงเหล็ก แทนการปลูกไม้ยืนต้น หากไม่มีพื้นที่ขุดหลุม ปลูกอาจใช้ไม้กระถางหรือกระบะต้นไม้ยก ลอยขึ้นแทน แต่มีข้อจำกัดในการเจริญเติบโต และการดูแลรักษาเพิ่มขึ้น</p>		●			
<p>5. ขนาดไม้ยืนต้นที่นำมาปลูกใหม่ ควรใช้ไม้ ขนาดกลางที่มีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง ลำต้นไม่เกิน 6 นิ้ว สูงไม่เกิน 5 เมตร เพื่อ เน้นความแข็งแรงสมบูรณ์ในระยะยาว</p>		●			
<p>6. เว้นรอบโคนต้นไม้ให้เพียงพอสำหรับ ลำต้นและราก และเพื่อการเจริญเติบโต ควร เว้นโคนต้นมากกว่า 2 เมตร<sup>12</sup> แต่ทั้งนี้ต้อง ขึ้นกับชนิดต้นไม้ และใช้กรอบตะแกรง ปกป้องรอบโคนต้นไม้ (TBC) เพื่อป้องกัน ระบายของไม้ยืนต้น หรือใช้วัสดุพูนใกล้ โคนต้นแทนการคาดผิว</p>			●		
<p>7. เส้นทางที่มีขนาดทางเท้าและเขตทาง กว้างสามารถปลูกพืชพรรณตามแนวถนน หรือทางเดินเป็นพื้นที่หนองน้ำแบบธรรมชาติ</p>				●	

<sup>12</sup> ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการจัดทำผังแม่บทโครงข่ายพื้นที่สีเขียวในเขต กรุงเทพมหานคร (สำนักงานผังเมือง กรุงเทพมหานคร, 2559)

ชาติ และมีการบำบัดน้ำด้วยระบบธรรมชาติ เช่น การทำร่องน้ำกรองตะกอน และการใช้พืชพรรณเพื่อบำบัดน้ำ					
8. การพัฒนาเส้นทางริมคลองเพื่อเชื่อมต่อสิ่งแวดล้อม					
<b>8.1 คลองคอนกรีต</b> พัฒนาโดยเพิ่มไม้ยืนต้นบริเวณที่สามารถทำได้ และบริเวณที่มีพื้นที่ไม่มากพอใช้แนวไม้เลื้อยเพื่อลดความแข็งกระด้างบริเวณริมเขื่อนสร้างทางเท้าบริเวณที่ไม่มีแนวทางเท้า	●	●	●	●	
<b>8.2 คลองธรรมชาติ</b> การพัฒนาต้องรักษาดั้งเดิมและเพิ่มต้นไม้ในบริเวณที่สามารถทำได้ เพิ่มไม้ชายน้ำเพื่อรักษาตลิ่ง กรองน้ำท่า และเพิ่มที่อยู่สัตว์ เพิ่มทางเท้าให้เชื่อมต่อโครงข่าย					

จากการเสนอผังโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตพัฒนาทั้งหมด 81 เส้น ผู้ศึกษาได้คัดเลือกเส้นทางสีเขียวเพื่อนำมาเสนอตัวอย่างการพัฒนาทั้งหมด 5 เส้นทาง ดังต่อไปนี้

**6.3.3 แนวทางการพัฒนาเส้นทางสีเขียว** คือการเสนอแนวทางการพัฒนาเส้นทางสีเขียวใหม่ให้เป็นไปตามหลักการพัฒนา และเหมาะสมกับสภาพแวดล้อม มีเกณฑ์ในการพิจารณา 3 ข้อ ดังนี้

6.3.1.1 เป็นเส้นทางสีเขียวใหม่

6.3.1.2 เป็นเส้นทางหลัก

6.3.1.3 เป็นเส้นทางที่ให้ประโยชน์ทั้งด้านสังคมและเศรษฐกิจ และด้านนิเวศ

คัดเลือกเส้นทางสีเขียวเพื่อนำมาเป็นตัวอย่างได้ 3 เส้นทาง ได้แก่ 1) เส้นทางริมคลองพระโขนง 2) เส้นทางริมถนนสุขุมวิท 39 และ 3) เส้นทางริมทางรถไฟเลียบบางพิเศษเฉลิมมหานคร

**6.3.4 แนวทางการปรับปรุงเส้นทางสีเขียว** คือการเสนอแนวทางการปรับปรุงเส้นทางสีเขียวเดิมให้เป็นไปตามหลักการพัฒนา และเหมาะสมกับสภาพแวดล้อม มีเกณฑ์ในการพิจารณา 3 ข้อ ดังนี้

6.3.2.1 เป็นเส้นทางสีเขียวเดิม

6.3.2.2 เป็นเส้นทางที่ให้ประโยชน์ทั้งด้านสังคมและเศรษฐกิจ และด้านนิเวศ

6.3.2.3 เป็นเส้นทางที่มีประเภทเส้นทางสีเขียวมากกว่า 1 ประเภทขึ้นไป

คัดเลือกเส้นทางสีเขียวเพื่อนำมาเป็นตัวอย่างได้ 2 เส้นทาง ได้แก่ 4) เส้นทางริมถนนและทางเดินลอยฟ้าบริเวณถนนสุขุมวิท และ 5) เส้นทางริมถนนและริมน้ำซอยทองหล่อ 9



แผนที่ 6.5 ผังตำแหน่งเส้นทางสีเขียว 5 เส้นทางที่นำมาเป็นตัวอย่างการพัฒนา  
ที่มา : จากการวิเคราะห์, 2562

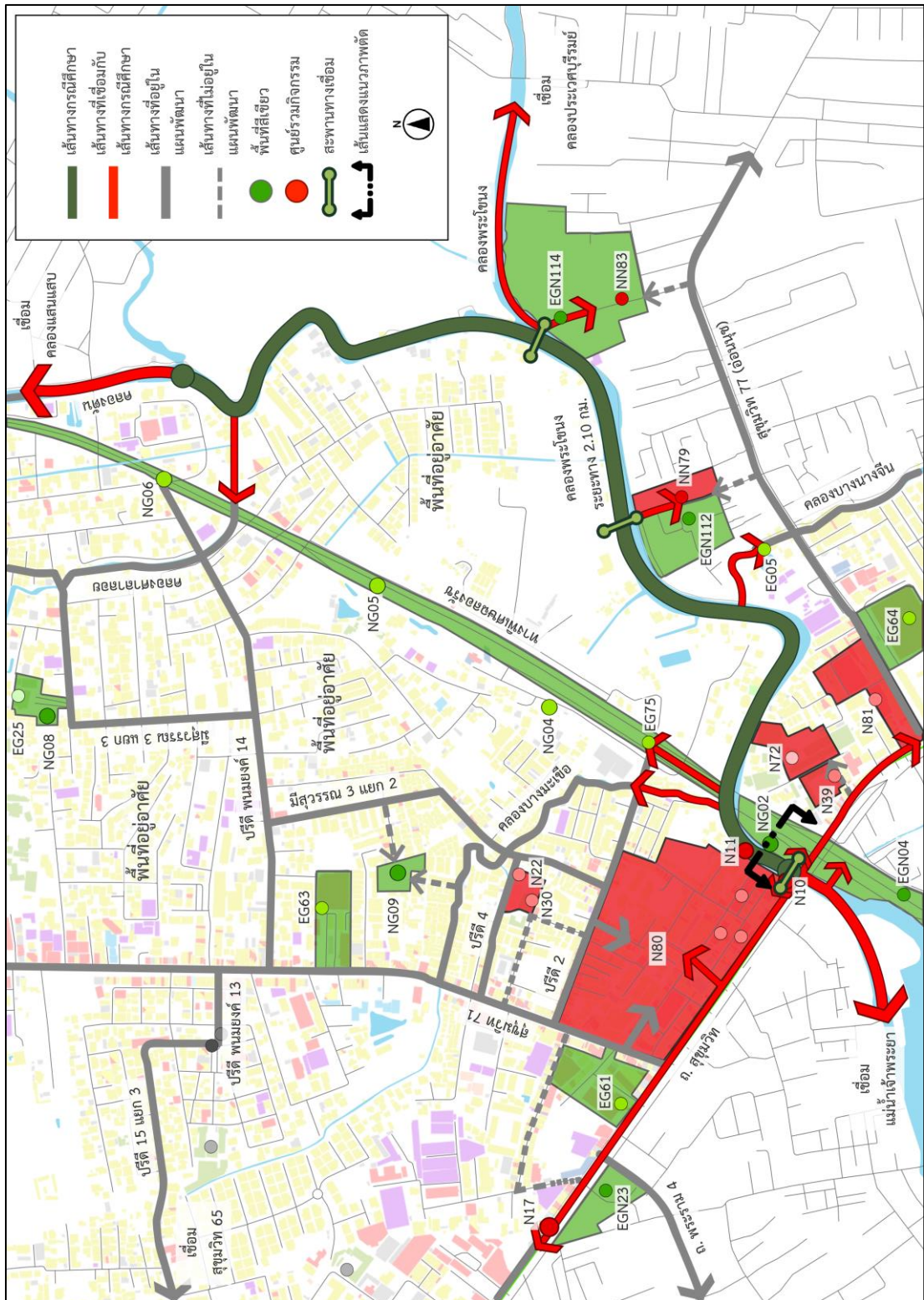
- **แนวทางการพัฒนาเส้นทางสีเขียว 1 : เส้นทางริมคลองพระโขนง**

คลองพระโขนงถือเป็นคลองที่มีคุณค่าและมีความสำคัญกับกรุงเทพมหานคร ปัจจุบันยังมีการสัญจรเรือโดยสาร ในอนาคตเส้นทางริมคลองพระโขนงสามารถเชื่อมโยงศูนย์รวมกิจกรรมที่สำคัญของย่านอย่างตลาดพระโขนง กับพื้นที่ที่สามารถพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะอย่างพื้นที่ว่างริมคลองพระโขนงและใต้ทางด่วนฉลองรัช และเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่เขตวัฒนาและเขตสวนหลวง เพื่อให้คนในพื้นที่สามารถสัญจรไปมาได้อย่างสะดวก เส้นทางมีระยะทางทั้งหมด 2.10 กิโลเมตร โดยดูรายละเอียดการเชื่อมโยงจากแผนที่ 6.6 และตารางที่ 6.3



ภาพที่ 6.2 สภาพแวดล้อมบริเวณริมคลองพระโขนง

ที่มา : จากการสำรวจ, 2562



แผนที่ 6.6 ผังการเชื่อมโยงเส้นทางริมคลองพระโขนงกับพื้นที่และเส้นทางในเขตวัฒนาและเขตข้างเคียง

ที่มา : จากการวิเคราะห์, 2562

ตารางที่ 6.3 พื้นที่สีเขียวและศูนย์รวมกิจกรรมที่มีการเชื่อมต่อตัวอย่างเส้นทางสีเขียว 1

เขตวัฒนา					
EG05	สวนห่อมริมคลอง บางนางจัน	EG25	มัสยิดบดรูลุมมีนีน (ศาลาลอย)	EG61	ดับเบิลยู ดิสทริค
EG63	แม็กซ์แวลู สุขุมวิท 71	EG64	บิกซีเอ็กซ์ตราซูเปอร์ เซ็นเตอร์ อ่อนนุช	EG75	ลานกีฬาแสงทิพย์
NG02	ที่ว่างริมคลองพระโขนง ก่อนขึ้นทางด่วน	NG04	ที่ว่างซอยปริติพนมยงค์ 2 (แสงทิพย์)	NG05	ที่ว่างบริเวณใต้ทางด่วน รามอินทราถึงบางนา (จาก แสงทิพย์ถึงคลองศาลาลอย)
NG06	ที่ว่างบริเวณใต้ทางด่วน พัฒนาเวคม์ (ปริติพนมยงค์ 26)	NG08	สุสานสุหระศาลาลอย	NG09	สุสานสุหระบางมะเขือ
N10	ท่าเรือพระโขนง	N11	ท่าเรือข้างท่าเรือพระโขนง	N17	สถานีบีทีเอสพระโขนง
N22	มัสยิดยะมีอัลอิสลาม (บางมะเขือ)	N30	โรงเรียนสุหระบางมะเขือ	N39	โรงเรียนแสงทิพย์
N72	เทคนิคบริหารธุรกิจ กรุงเทพฯ	N80	ตลาดพระโขนง	N81	ตลาดอ่อนนุช
เขตช่างเคียง					
EGN04	สวน 80 พรรษา มหาราชินี 100 ปี กระทรวงคมนาคม	EGN23	ซัมเมอร์ฮิลล์	EGN112	วัดใต้
EGN114	วัดมหาบุศย์	NN79	โรงเรียนวัดใต้	NN83	โรงเรียนวัดมหาบุศย์

### 1) สภาพปัจจุบัน

1.1) การพัฒนาทางเดินริมคลองมีเป็นช่วงสั้นบริเวณตลาดพระโขนง ไม่มีการเชื่อมต่อกับพื้นที่สีเขียว ศูนย์รวมกิจกรรม หรือเส้นทางอื่น ๆ และขนาดทางเดินแคบ ไม่มีไฟส่องสว่างและพืชพรรณตลอดแนวทางเดิน

1.2) สะพานเชื่อมสองฝั่งคลองพระโขนงมีอยู่จุดเดียวคือบริเวณตลาดพระโขนง สามารถใช้สำหรับเดินเท้าเท่านั้น ไม่มีทางที่สามารถให้นารถจักรยานข้ามได้ อีกทั้งสะพานยังไม่สร้างอัตลักษณ์หรือความงามดึงดูดให้กับพื้นที่

1.3) บริเวณพื้นที่ริมคลองมีพื้นที่ว่างของหน่วยงานรัฐและพื้นที่ใต้ทางด่วน ที่สามารถพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะได้ ซึ่งปัจจุบันยังมีการใช้งานพื้นที่ไม่สมประโยชน์และคุ้มค่า

1.4) คลองมีการเชื่อมต่อกับตลาดพระโขนง ซึ่งถือเป็นศูนย์รวมกิจกรรมที่สำคัญของเขตวัฒนา และวัดใต้และวัดมหาบุศย์เป็นสถานที่สำคัญของเขตสวนหลวง

1.5) คลองยังมีการใช้สัญจรทางน้ำ โดยมีท่าเรือบริเวณนี้ 2 ท่า แต่ท่าเรือมีสภาพทรุดโทรมและไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวก อีกทั้งคลองมีปัญหาเรื่องน้ำเน่าเสีย

## 2) แนวทางการพัฒนาในอนาคต

2.1) พัฒนาเส้นทางริมน้ำทั้งสองฝั่งคลองพระโขนงให้มีการเชื่อมต่อกับพื้นที่สีเขียว ศูนย์รวมกิจกรรม และเส้นทางสีเขียวอื่น ๆ และขยายขนาดทางเดินเท้าไม่น้อยกว่า 2 เมตร เพื่อรองรับสำหรับคนเดินเท้าและจักรยาน โดยบริเวณที่ไม่มีพื้นที่ริมคลองใช้โครงสร้างเสาคานยื่นลงไปใ้ในคลอง

2.2) เพิ่มไฟส่องสว่าง และปลูกไม้พุ่มไม้เลื้อยตลอดแนวทางเดินเพื่อลดความแข็งกระด้างในบริเวณริมเขื่อน โดยเลือกใช้พันธุ์ไม้ที่มีการดูแลรักษาน้อย

2.3) เพิ่มสะพานเชื่อมสองฝั่งคลองพระโขนง 2 จุด ได้แก่ บริเวณวัดใต้ และวัดมหาบุศย์ เพราะเป็นสถานที่สำคัญ และช่วยเชื่อมต่อย่านทำให้คนในพื้นที่บริเวณนั้นสัญจรไปมาได้อย่างสะดวก

2.4) พัฒนาพื้นที่ว่างริมคลองพระโขนงให้เป็นสวนสาธารณะที่สามารถช่วยรองรับน้ำฝนของเมือง จัดระเบียบพื้นที่จอดรถสองแถวบริเวณใต้ทางด่วนและนำพื้นที่บางส่วนมาพัฒนาเป็นลานกีฬา ส่วนบริเวณตลาดพระโขนง มีการเพิ่มพื้นที่ปลูกไม้ยืนต้นและไม้พุ่มบริเวณลานจอดรถตลาดพระโขนง

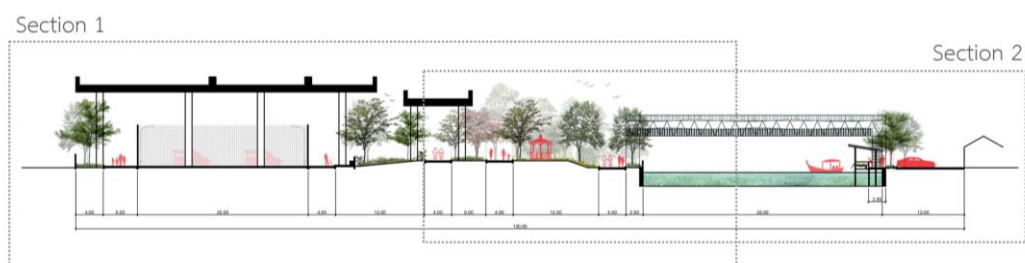
2.5) ปรับปรุงสะพานเชื่อมสองฝั่งคลองพระโขนงให้มีอัตลักษณ์ และเพิ่มขนาดทางขึ้น – ลง เพื่อเพิ่มช่องทางลาดที่สามารถนำจักรยานขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้จักรยาน

2.6) ปรับปรุงท่าเรือใหม่ให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน การออกแบบเพื่อทุกคน และเพิ่มพืชพรรณและไฟส่องสว่างบริเวณท่าเรือ โดยมีการรวมท่าเรือทั้ง 2 ท่าเข้าด้วยกัน



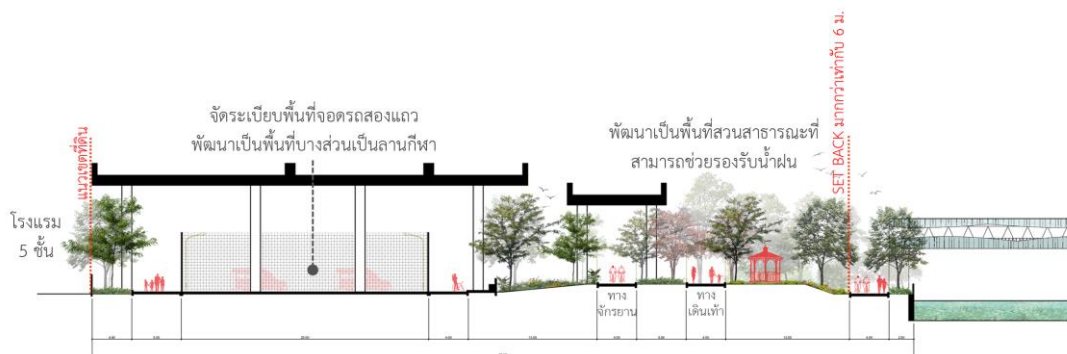
ภาพที่ 6.3 ภาพตัดสภาพปัจจุบันบริเวณริมคลองพระโขนง

ที่มา : จากการสำรวจ, 2562

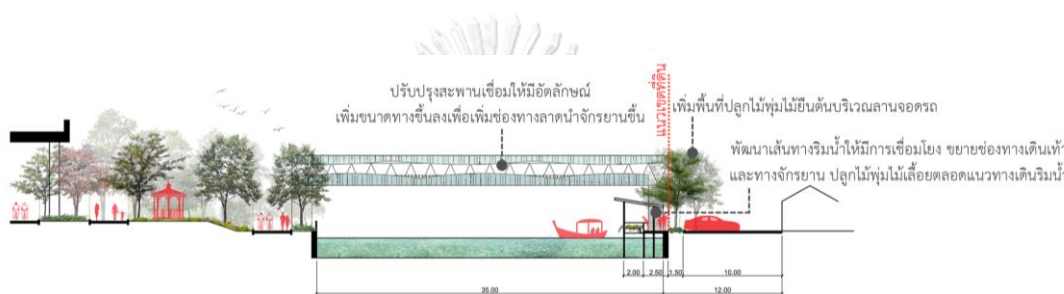


ภาพที่ 6.4 ภาพตัดแนวทางการพัฒนาในอนาคตบริเวณริมคลองพระโขนง

ที่มา : จากการวิเคราะห์, 2562



ภาพที่ 6.5 ภาพตัด 1 แนวทางการพัฒนาในอนาคตบริเวณริมคลองพระโขนง  
ที่มา : จากการวิเคราะห์, 2562



ภาพที่ 6.6 ภาพตัด 2 แนวทางการพัฒนาในอนาคตบริเวณริมคลองพระโขนง  
ที่มา : จากการวิเคราะห์, 2562

- **แนวทางการพัฒนาเส้นทางสีเขียว 2 : เส้นทางริมถนนสุขุมวิท 39**

ถนนสุขุมวิท 39 (ซอยพร้อมพงษ์) เป็นถนนรองที่เชื่อมโยงระหว่างถนนสุขุมวิทในเขตวัฒนาและเขตคลองเตยกับถนนเพชรบุรีตัดใหม่ในเขตห้วยขวาง ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณสุขุมวิท 39 ส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยรูปแบบคอนโดมิเนียม อาคารสำนักงานขนาดเล็ก และร้านอาหาร เส้นทางมีระยะทางทั้งหมด 1.90 กิโลเมตร โดยดูรายละเอียดการเชื่อมโยงจากแผนที่ 6.7 และตารางที่ 6.4



ภาพที่ 6.7 สภาพแวดล้อมบริเวณถนนสุขุมวิท 39  
ที่มา : จากการสำรวจ, 2562



แผนที่ 6.7 ผังการเชื่อมโยงเส้นทางสุขุมวิท 39 กับพื้นที่และเส้นทางในเขตวัฒนาและเขตช่างเคียง

ที่มา : จากการวิเคราะห์, 2562



ตารางที่ 6.4 พื้นที่สีเขียวและศูนย์รวมกิจกรรมที่มีการเชื่อมต่อตัวอย่างเส้นทางสีเขียว 2

เขตวัฒนา			
EG06	สวนหย่อมซอยพร้อมมิตร แยก 10	EG32	มหาวิทยาลัยศรีนครินทร วิโรฒ ประสานมิตร
EG42	เรนฮิลล์	EG44	ทากะ ทาวน์
EG49	เทอร์ลล์ แอนด์ เทลล์	EG52	มิราเคิลมอลล์ สุขุมวิท 41
EG69	ศุภโชค ดี อาร์ต เซนเตอร์	EG72	แบงค็อก แบตติง เซนเตอร์
N04	ท่าเรือมศว. ประสานมิตร	N05	ท่าเรืออิตาลีไทย
N19	สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน สุขุมวิท	N23	โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัย ศรีนครินทรวิโรฒประสาน มิตร (ฝ่ายประถม)
N28	โรงเรียนสวัสดีวิทยา	N40	โรงเรียนอนุบาลจุฬารักษ์
N49	โรงเรียนอนุบาลสิทธิ ศาสตร์	N52	โรงเรียนนานาชาติดิเออร์ลี เลนนิ่งเซนเตอร์ เดอะ เพอร์เฟ็กต์ เอลเลเฟ่น 39
N55	โรงเรียนนานาชาติโมเดิร์น	N62	โรงเรียนอนุบาลนานาชาติ เพิร์ดส์สแตปส์
N67	โรงเรียนอนุบาลนานาชาติ เอปซี แพทเวย์ส์	N68	โรงเรียนออสเตอร์เลียน อินเตอร์เนชั่นแนล
เขตช่างเคียง			
EGN01	สวนเบญจสิริ	EGN21	ศูนย์การค้าเอ็มโพเรียม
NN23	สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน เพชรบุรี	NN70	โรงเรียนวัดใหม่ช่องลม

### 1) สภาพปัจจุบัน

- 1.1) ทางเท้าค่อนข้างแคบ ไม่ต่อเนื่อง มีสิ่งกีดขวางหรือมีการใช้ประโยชน์ที่ผิดวัตถุประสงค์ เช่น เสาไฟ หาบแร่แผงลอย เป็นต้น ทำให้คนเดินเท้าสัญจรได้ไม่สะดวก
- 1.2) ตลอดแนวทางเดินเท้าไม่มีไม้ยืนต้นสำหรับให้ร่มเงา ทำให้สภาพแวดล้อมไม่เอื้อต่อการสัญจรเดินเท้า

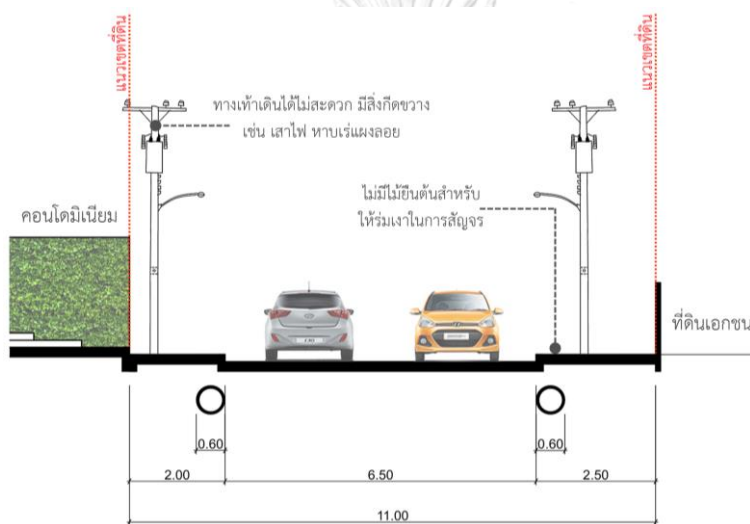
### 2) แนวทางการพัฒนาในอนาคต

- 2.1) ปลูกไม้ยืนต้น 2 ข้างทางตลอดแนวทางเดินเท้าเพื่อให้ร่มเงาแก่ผู้สัญจรผ่านไปมา สร้างทัศนียภาพที่ดีให้แก่เมือง และให้ประโยชน์ในด้านสิ่งแวดล้อม เนื่องจากทางเท้ามีขนาด 2 - 2.50 เมตร ควรเลือกใช้ไม้ยืนต้นขนาดเล็กถึงกลาง หรือบริเวณที่มีปัญหาเรื่องสาธารณูปโภคใต้ดิน ไม่มีที่ปลูกไม้ใหญ่ ควรใช้ไม้เลื้อย รากตื้น ใช้ดินน้อย เช่น ชุ่มการเวก

2.2) จัดระเบียบสายไฟลงใต้ดิน เพื่อแก้ปัญหาเรื่องสิ่งกีดขวางบริเวณทางเท้า สร้างความปลอดภัยให้แก่ผู้สัญจร สร้างทัศนียภาพที่ดีให้แก่เมือง อีกทั้งช่วยลดปัญหาเรื่องสายไฟรบกวนการเจริญเติบโตของไม้ยืนต้น

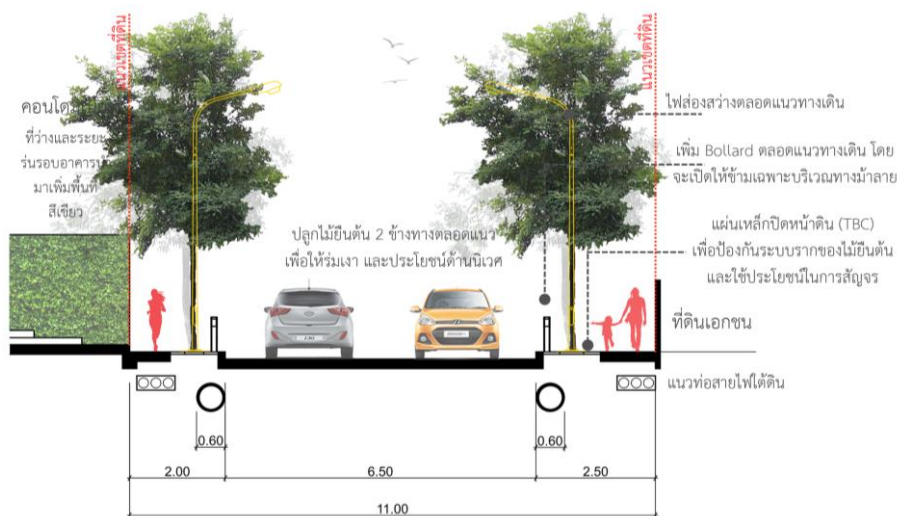
2.3) เพิ่มไฟส่องสว่างตลอดแนวทางเดิน มีกล้องวงจรปิด CCTV เป็นระยะ และเพิ่มระบบเสากั้นถนนแรงชน (Bollard) ตลอดแนวทางเดิน โดยจะเปิดให้ข้ามเฉพาะบริเวณทางม้าลาย เพื่อความปลอดภัยของผู้สัญจร

2.4) บริเวณโคนไม้ยืนต้นมีการนำกรอบตะแกรงปกป้องรอบโคนต้นไม้ (Tree Base Cover : TBC) ที่ทำด้วยวัสดุไม้แตกหักหรือชำรุดเสียหายง่าย เช่น เหล็กหล่อ คอนกรีต มาใช้เพื่อป้องกันระบบรากของไม้ยืนต้น และสามารถใช้ประโยชน์ในการสัญจร



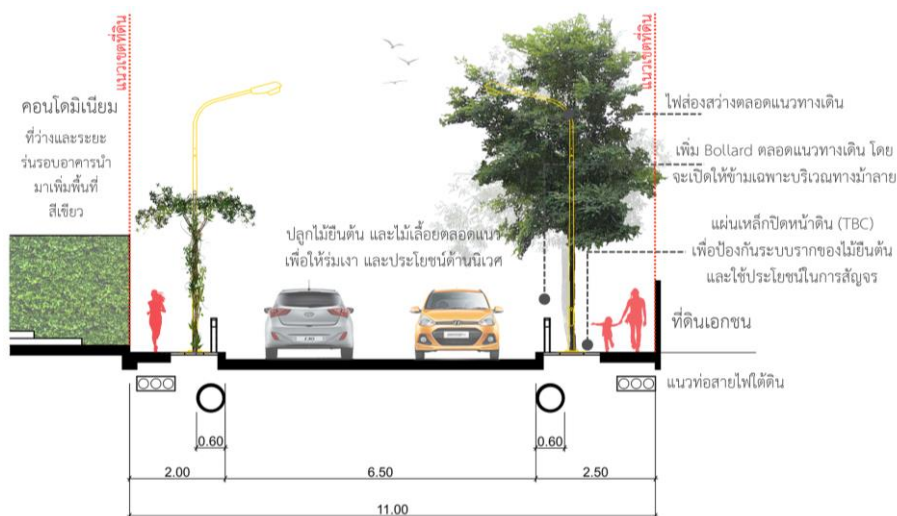
ภาพที่ 6.8 ภาพตัดสภาพปัจจุบันบริเวณถนนสุขุมวิท 39

ที่มา : จากการสำรวจ, 2562



ภาพที่ 6.9 ภาพตัดแนวทางการพัฒนาในอนาคตบริเวณถนนสุขุมวิท 39 รูปแบบที่ 1

ที่มา : จากการวิเคราะห์, 2562



ภาพที่ 6.10 ภาพตัดแนวทางการพัฒนาในขนาดบริเวณถนนสุขุมวิท 39 รูปแบบที่ 2

ที่มา : จากการวิเคราะห์, 2562

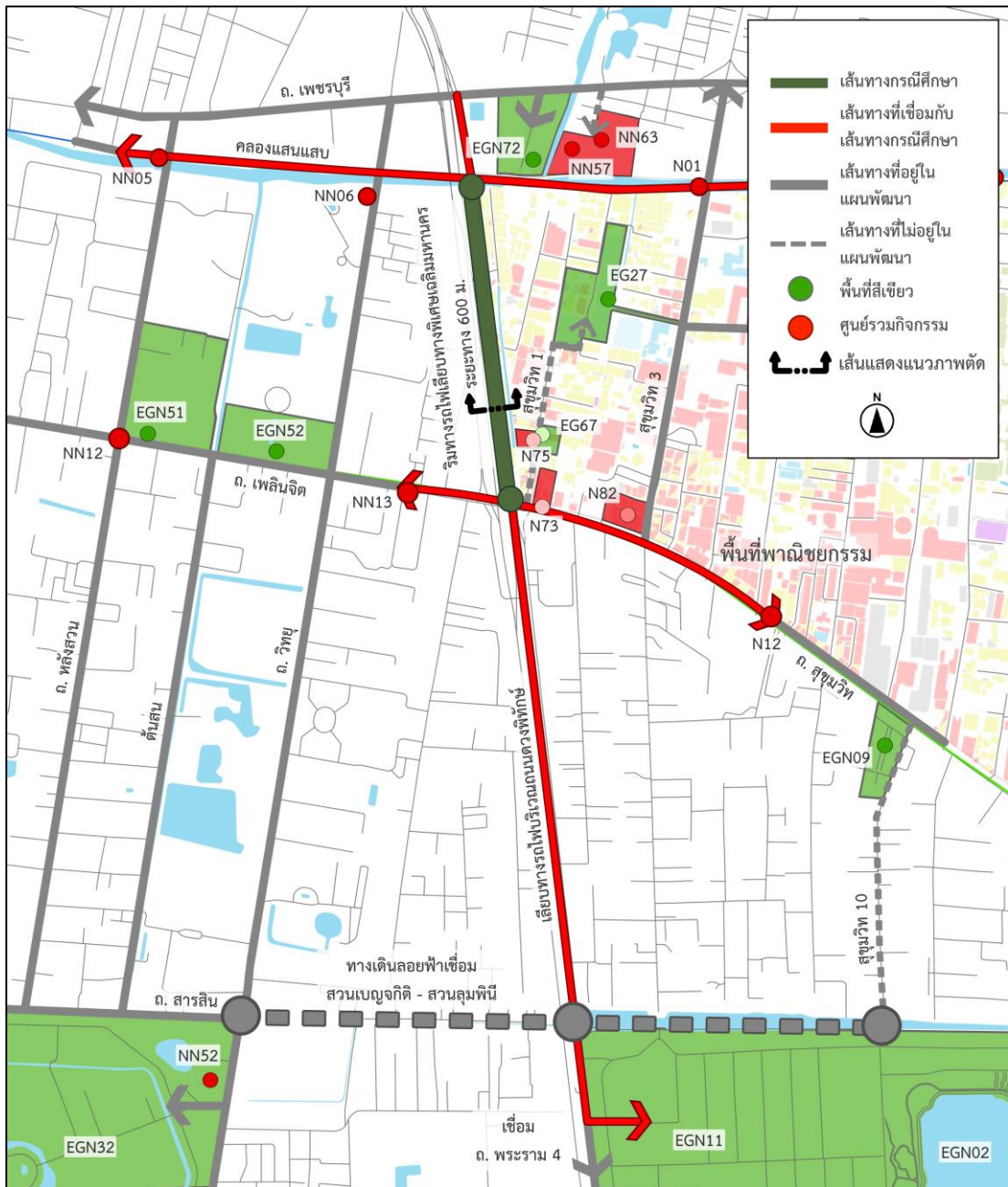
- **แนวทางการพัฒนาเส้นทางสีเขียว 3 : เส้นทางริมทางรถไฟเลียบบทางพิเศษเฉลิมมหานคร**

บริเวณริมทางรถไฟเลียบบทางพิเศษเฉลิมมหานครเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นเส้นทางสีเขียวเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางริมคลองแสนแสบกับถนนสุขุมวิท อีกทั้งสามารถพัฒนาต่อเนื่องกับเส้นทางริมทางรถไฟเลียบบถนนดวงพิทักษ์ในเขตคลองเตย ปัจจุบันพื้นที่บริเวณนี้มีการถูกรุกล้ำจากกลุ่มคนที่เข้ามาสร้างที่อยู่อาศัยเพื่อประโยชน์ส่วนบุคคล เส้นทางมีระยะทางทั้งหมด 600 เมตร โดยดูรายละเอียดการเชื่อมโยงจากแผนที่ 6.8 และตารางที่ 6.5



ภาพที่ 6.11 สภาพแวดล้อมบริเวณริมทางรถไฟเลียบบทางพิเศษ

ที่มา : จากการสำรวจ, 2562



แผนที่ 6.8 ผังการเชื่อมโยงเส้นทางรถรางไฟฟ้ากับพื้นที่และเส้นทางในเขตวัฒนาและเขตช่างเคียง  
ที่มา : จากการวิเคราะห์, 2562

ตารางที่ 6.5 พื้นที่สีเขียวและศูนย์รวมกิจกรรมที่มีการเชื่อมต่อตัวอย่างเส้นทางสีเขียว 3

เขตวัฒนา					
EG27	โรงพยาบาลบำรุงราษฎร์	EG67	สมบัติเพิ่มพูน แกลเลอรี	N01	ท่าเรือนานาชาติ
N12	สถานีบีทีเอสสนามกีฬา	N73	ตลาดนัดปากซอยสุขุมวิท 1	N75	ตลาดขายอาหารสุขุมวิท 1
N82	ห้างนาสาแควร์				

เขตข้างเคียง		
EGN02 สวนเบญจกิติ	EGN09 สวนชิววิทย์	EGN11 โรงงานยาสูบ
EGN32 สวนลุมพินี	EGN51 เซ็นทรัลชิดลม	EGN52 เซ็นทรัล เอ็มบาสซี
EGN72 วัดดิศทองอาราม	NN05 ท่าเรือสะพานชิดลม	NN06 ท่าเรือสะพานวิทย์
NN12 สถานีบีทีเอสชิดลม	NN13 สถานีบีทีเอสเพลินจิต	NN52 โรงเรียนสวนลุมพินี
NN57 โรงเรียนวัดดิศทองอาราม	NN63 โรงเรียนมัธยมกษัตริย์วิทยาลัย	

### 1) สภาพปัจจุบัน

1.1) ริมทางรถไฟทางทิศใต้มีการเชื่อมต่อกับเส้นทางริมทางรถไฟเลียบถนนดวงพิทักษ์ในเขตคลองเตย ซึ่งปัจจุบันมีการพัฒนาเป็นเส้นทางจักรยาน สามารถเชื่อมกับพื้นที่โรงงานยาสูบที่ในอนาคตจะพัฒนาเป็นสวนสาธารณะ และทางเดินลอยฟ้าเชื่อมสวนเบญจกิติกับสวนลุมพินี ทิศเหนือเชื่อมต่อกับทางเดินริมคลองแสนแสบและต่อเนื่องไปถนนเพชรบุรี

1.2) บริเวณ 2 ฝั่งข้างทางของริมทางรถไฟมีการบุกรุกพื้นที่ของกลุ่มคนที่เข้ามาสร้างที่อยู่อาศัย และใช้ประโยชน์เพื่อส่วนบุคคล ทำให้เกิดเป็นทัศนียภาพที่ไม่ดีต่อเมือง

1.3) คลองสาธารณะที่ขนานกับริมทางรถไฟมีการเชื่อมต่อกับคลองแสนแสบ โดยบริเวณริมคลองมีการรื้อล้างสร้างที่อยู่อาศัย อีกทั้งคลองมีปัญหาเรื่องน้ำเน่าเสีย

1.4) ปัจจุบันเส้นทางรถไฟยังมีการใช้งานอยู่ โดยเป็นรถไฟสำหรับขนส่งสินค้า

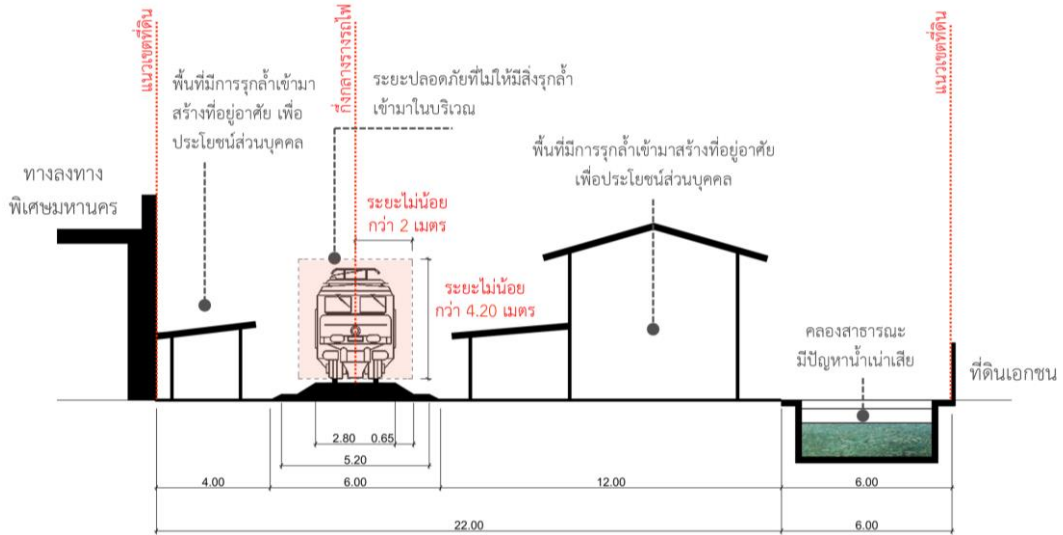
### 2) แนวทางการพัฒนาในอนาคต

2.1) จัดระเบียบพื้นที่เพื่อนำมาพัฒนาเป็นเส้นทางสีเขียวเพื่อประโยชน์ต่อสาธารณชน โดยมีการพัฒนาเป็นเส้นทางจักรยานและทางเดินเท้าให้ต่อเนื่องกับเส้นทางจักรยานในเขตคลองเตย มีการแยกเส้นทางจักรยานออกจากเส้นทางคนเดินเพื่อความปลอดภัยในการสัญจร โดยการใช้การปลูกไม้ยืนต้นและไม้พุ่ม

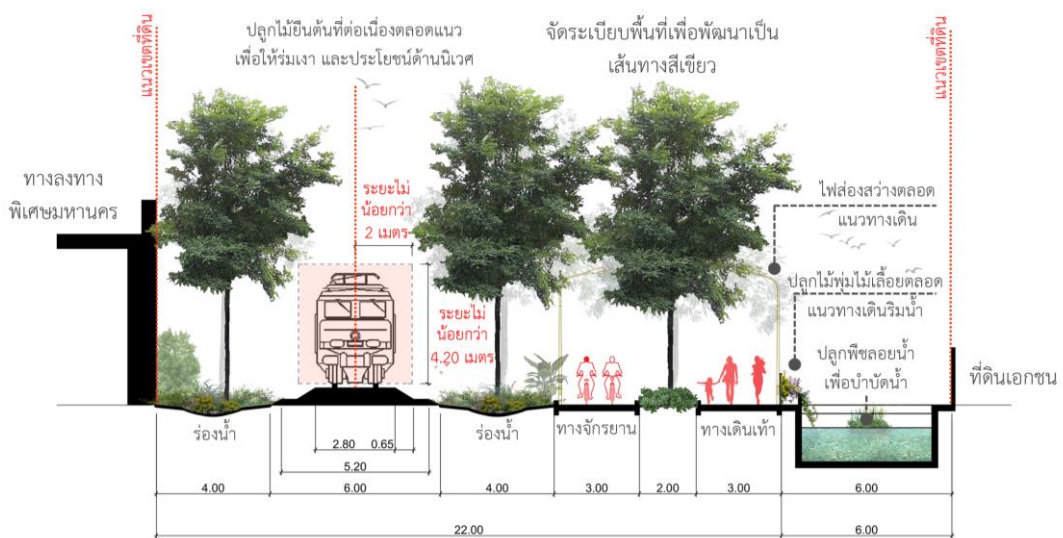
2.2) ปลูกไม้ยืนต้นตลอดแนวทางเดินเท้าเพื่อให้ร่มเงาแก่ผู้สัญจรผ่านไปมา สร้างทัศนียภาพที่ดีให้แก่เมือง และให้ประโยชน์ในด้านสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศ โดยไม้ยืนต้นบริเวณริมทางรถไฟควรเลือกใช้พันธุ์ไม้ที่มีทรงพุ่มใบไม่แผ่กว้าง เนื่องจากบริเวณทางรถไฟมีข้อกำหนดระยะปลอดภัยที่ไม่ให้สิ่งรุกร้าเข้ามาในบริเวณ (ฝ่ายช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2563)

2.3) ปลูกไม้พุ่มไม้เลื้อยตลอดแนวทางเดินริมน้ำเพื่อลดความแข็งกระด้างในบริเวณริมเขื่อนและเสริมสร้างทัศนียภาพที่งดงาม อีกทั้งปลูกพืชลอยน้ำในคลองเพื่อช่วยในการบำบัดน้ำ บริเวณสองฝั่งทางรถไฟทำเป็นร่องน้ำเพื่อช่วยในการระบายน้ำ และใช้พืชช่วยบำบัดน้ำก่อนปล่อยลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะ มีการปลูกแนวไม้พุ่มฝั่งที่มีคนใช้งานเพื่อป้องกันไม่ให้คนเข้าไปบริเวณรางรถไฟ

2.4) เพิ่มไฟส่องสว่างตลอดแนวทางเดิน และมีกล้องวงจรปิด CCTV เป็นระยะเพื่อความปลอดภัยของผู้สัญจร



ภาพที่ 6.12 ภาพตัดสภาพปัจจุบันบริเวณริมทางรถไฟเลียบบทางพิเศษ  
ที่มา : จากการสำรวจ, 2562

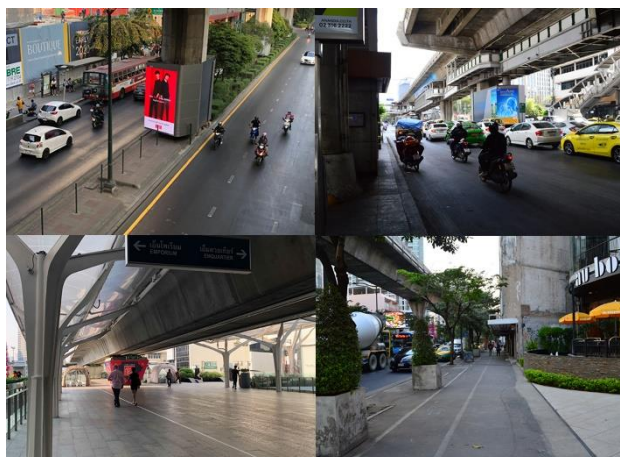


ภาพที่ 6.13 ภาพตัดแนวทางการพัฒนาในอนาคตบริเวณริมทางรถไฟเลียบบทางพิเศษ  
ที่มา : จากการวิเคราะห์, 2562

- **แนวทางการปรับปรุงเส้นทางสีเขียว 4 : เส้นทางริมถนนและทางเดินลอยฟ้าถนนสุขุมวิท**

ถนนสุขุมวิทเป็นถนนสายหลัก ที่เชื่อมโยงแหล่งพาณิชย์กรรมในพื้นที่เขตวัฒนาและเขตข้างเคียงเข้าด้วยกัน ถือเป็นถนนสายสำคัญของกรุงเทพมหานคร ในการเสนอผังโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตวัฒนาได้เสนอให้มีการเชื่อมเส้นทางเดินลอยฟ้าตั้งแต่สถานีรถไฟฟ้ามหานครบีทีเอสจตุจักรถึงเอกมัย เนื่องจาก

เป็นสถานที่ที่เชื่อมโยงกับพื้นที่สีเขียวและศูนย์รวมกิจกรรมที่สำคัญหลายพื้นที่ เส้นทางริมถนนสุขุมวิท มีระยะทางทั้งหมด 10 กิโลเมตร และเส้นทางเดินลอยฟ้ามีระยะทางทั้งหมด 3.50 กิโลเมตร โดยดูรายละเอียดการเชื่อมโยงจากแผนที่ 6.9 และตารางที่ 6.6

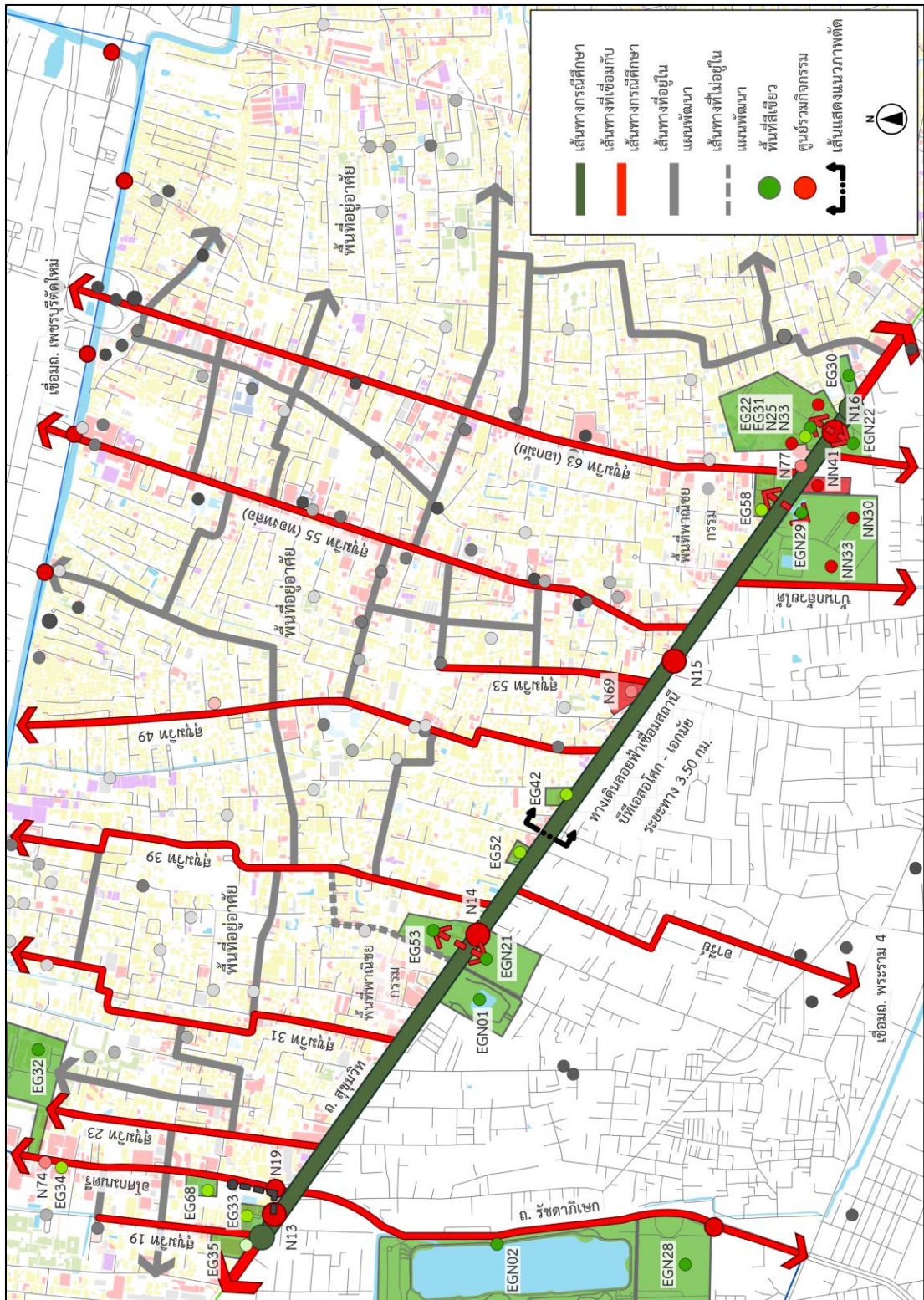


ภาพที่ 6.14 สภาพแวดล้อมบริเวณถนนสุขุมวิท

ที่มา : จากการสำรวจ, 2562

ตารางที่ 6.6 พื้นที่สีเขียวและศูนย์รวมกิจกรรมที่มีการเชื่อมต่อตัวอย่างเส้นทางสีเขียว 4

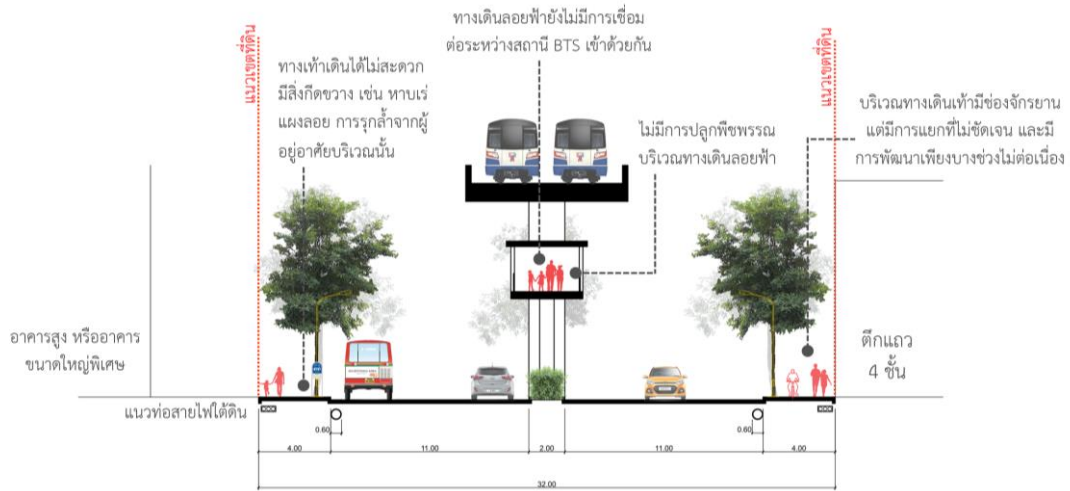
เขตวัฒนา			
EG22	วัดธาตุทอง	EG30	โรงพยาบาลสุขุมวิท
EG31	ศูนย์บริการสาธารณสุข 21 วัดธาตุทอง	EG32	มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร
EG33	เทอร์มินอล 21 โศภ	EG34	มิดทาวน์โศภ
EG35	โรบินสัน สุขุมวิท	EG42	เรนฮิลล์
EG52	มิราเคิลมอลล์ สุขุมวิท 41	EG53	ศูนย์การค้าเอ็มควอเทียร์
EG58	เมเจอร์ ซินีเพล็กซ์ สุขุมวิท	EG68	พิพิธภัณฑ์เรือคำเที่ยง
N13	สถานีบีทีเอสโศภ	N14	สถานีบีทีเอสพร้อมพงษ์
N15	สถานีบีทีเอสทองหล่อ	N16	สถานีบีทีเอสเอกมัย
N19	สถานีรถไฟใต้ดินสุขุมวิท	N25	โรงเรียนวัดธาตุทอง
N33	โรงเรียนมัธยมวัดธาตุทอง	N69	โรงเรียนนานาชาติบางกอกพรินเซสออริ (ทองหล่อ)
N74	ตลาดรวมทรัพย์	N77	เอกมัย มาร์เก็ต
เขตช่างเคียง			
EGN01	สวนเบญจสิริ	EGN02	สวนเบญจกิติ
EGN21	ศูนย์การค้าเอ็มโพเรียม	EGN22	เกตเวย์เอกมัย
EGN28	ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์	EGN29	ท้องฟ้าจำลองกรุงเทพ
NN30	โรงเรียนดาราคาม	NN33	โรงเรียนปทุมคงคา
NN41	สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (เอกมัย)		



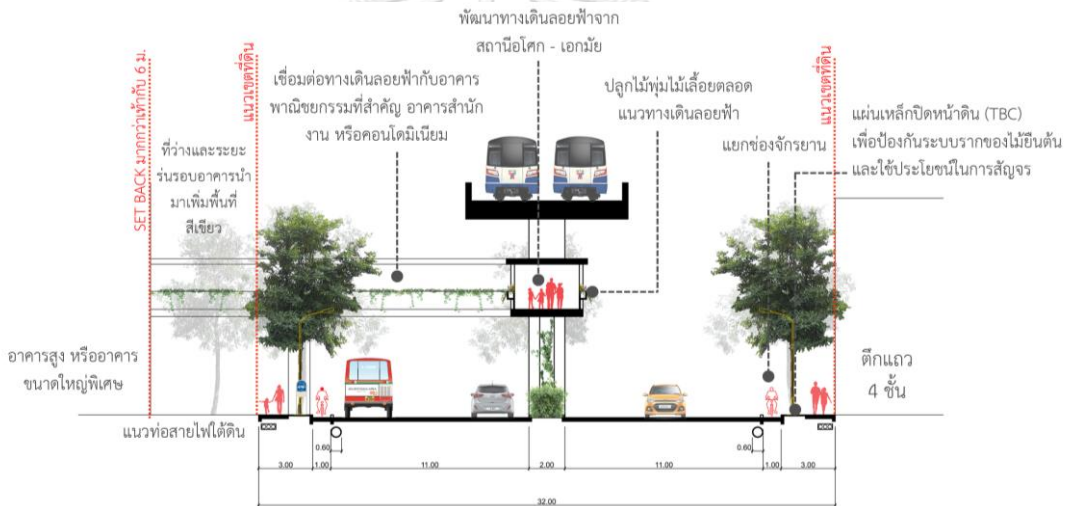
แผนที่ 6.9 ผังการเชื่อมโยงเส้นทางสุขุมวิทกับพื้นที่และเส้นทางในเขตพัฒนาและเขตข้างเคียง

ที่มา : จากการวิเคราะห์, 2562





ภาพที่ 6.15 ภาพตัดสภาพปัจจุบันบริเวณถนนสุขุมวิท  
ที่มา : จากการสำรวจ, 2562



ภาพที่ 6.16 ภาพตัดแนวทางการปรับปรุงในอนาคตบริเวณถนนสุขุมวิท  
ที่มา : จากการวิเคราะห์, 2562

1) สภาพปัจจุบัน

- 1.1) สถานีบีทีเอสมีการพัฒนาทางเดินลอยฟ้าเพื่อเชื่อมต่อพื้นที่พาณิชย์กรรมบริเวณรอบ แต่ยังไม่มีการพัฒนาทางเดินลอยฟ้าให้เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสเข้าด้วยกัน และยังไม่มีการปลูกพืชพรรณตามแนวทางเดิน
- 1.2) บริเวณสถานีบีทีเอสโศกมีการเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสุขุมวิท ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังถนนโศกมนตรีได้
- 1.3) บริเวณถนนสุขุมวิทมีการจัดระเบียบสายไฟลงใต้ดินแล้ว
- 1.4) บริเวณทางเท้ามีสิ่งกีดขวางหรือมีการใช้ประโยชน์ที่ผิดวัตถุประสงค์ เช่น หาบเร่แผงลอย การรुक้าจากผู้อยู่อาศัยบริเวณนั้น ทำให้คนเดินเท้าสัญจรได้ไม่สะดวก

1.5) บางช่วงของทางเท้ามีช่องจักรยาน แต่ยังไม่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งยังไม่มี การแยกที่ชัดเจนระหว่างทางเดินเท้ากับทางจักรยาน ทำให้สามารถเกิดอุบัติเหตุแก่ผู้สัญจรได้

## 2) แนวทางการปรับปรุงในอนาคต

2.1) พัฒนาทางเดินลอยฟ้าจากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสอโศก - เอกมัยให้ต่อเนื่องกัน เพื่อเพิ่มความสะดวกในการสัญจร และเชื่อมโยงพื้นที่สีเขียวหรือศูนย์รวมกิจกรรมที่สำคัญเข้าด้วยกัน โดยตลอดแนวเส้นทางลอยฟ้าจะมีการเชื่อมต่อกับอาคารพาณิชย์กรรมที่สำคัญ อาคารสำนักงาน หรือ คอนโดมิเนียม

2.2) ปลุกไม้พุ่มไม้เลื้อยตลอดแนวทางเดินลอยฟ้าและบริเวณเกาะกลางใต้ทางเดินลอยฟ้า เพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมและสร้างทัศนียภาพที่ดีให้เมือง ส่วนบริเวณเกาะกลางช่วงที่ไม่มีทางเดินลอยฟ้าปลูกเป็นไม้ยืนต้น

2.3) ปรับปรุงบริเวณทางเท้า โดยการแยกช่องจักรยานออกจากทางเดินเท้า เพื่อความปลอดภัยของผู้สัญจร บริเวณโคนไม้ยืนต้นมีการนำรอบตะแกรงปกป้องรอบโคนต้นไม้ (Tree Base Cover : TBC) ที่ทำด้วยวัสดุไม่แตกหักหรือชำรุดเสียหายง่าย เช่น เหล็กหล่อ คอนกรีต มาใช้เพื่อป้องกันระบบรากของไม้ยืนต้น และสามารถใช้ประโยชน์ในการสัญจร

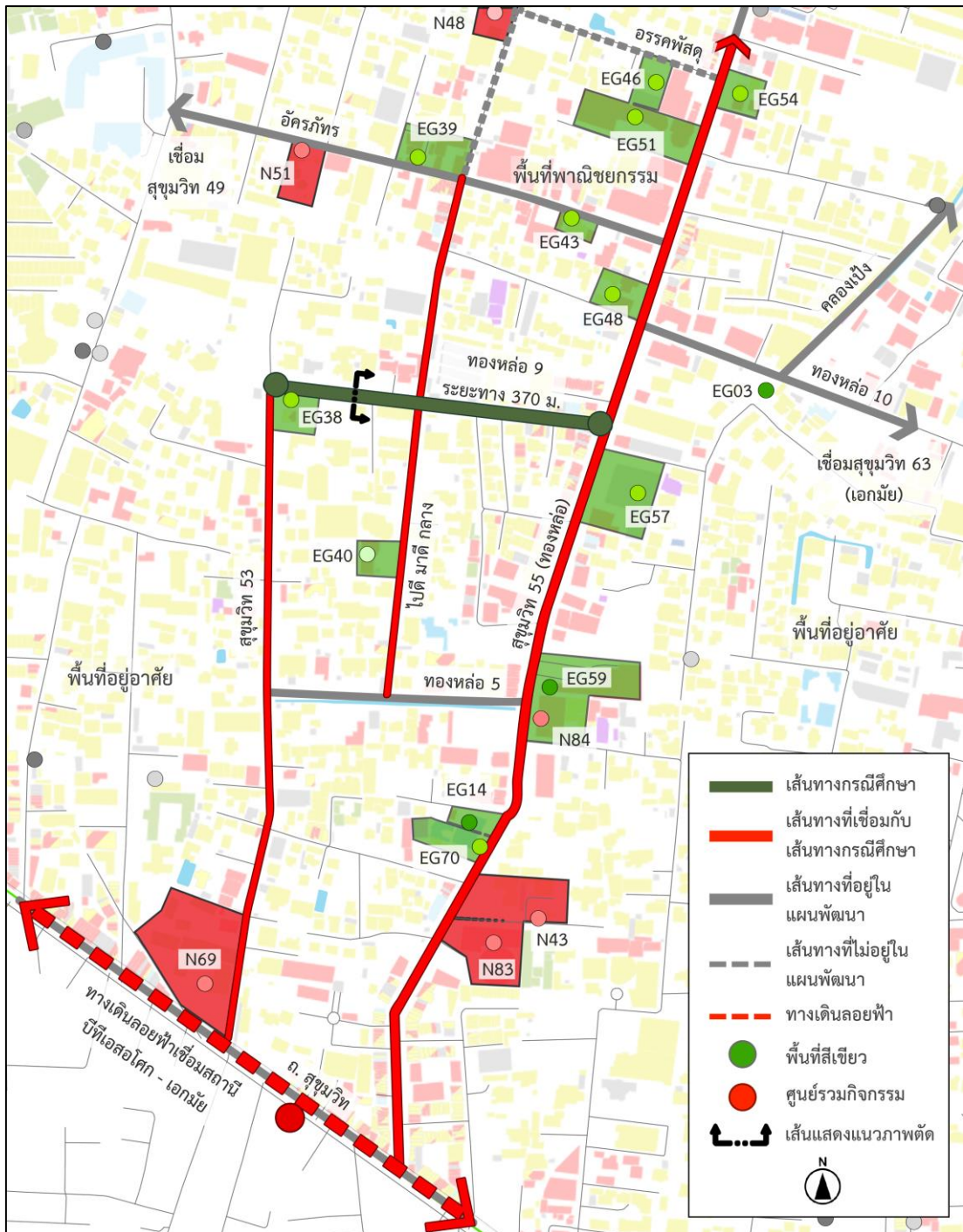
### ● แนวทางการปรับปรุงเส้นทางสีเขียว 5 : เส้นทางริมถนนและริมน้ำซอยทองหล่อ 9

ซอยทองหล่อ 9 เป็นเส้นทางที่มีถนนขนานไปกับคูน้ำทำให้มีศักยภาพในการพัฒนาเส้นทางริมถนนควบคู่ไปกับเส้นทางริมน้ำ ซึ่งสภาพคลองปัจจุบันมีความสมบูรณ์ทางด้านระบบนิเวศ อีกทั้งอยู่ใจกลางย่านทองหล่อ สามารถพัฒนาเป็นเส้นทางที่ให้ประโยชน์ทั้งในแง่สังคม เศรษฐกิจ และระบบนิเวศกับเมือง เส้นทางมีระยะทางทั้งหมด 370 เมตร โดยดูรายละเอียดการเชื่อมโยงจากแผนที่ 6.10 และตารางที่ 6.7



ภาพที่ 6.17 สภาพแวดล้อมบริเวณซอยทองหล่อ 9

ที่มา : จากการสำรวจ, 2562



แผนที่ 6.10 ผังการเชื่อมโยงเส้นทางของห้อง 9 กับพื้นที่และเส้นทางในเขตวัฒนาและเขตข้างเคียง

ที่มา : จากการวิเคราะห์, 2562

ตารางที่ 6.7 พื้นที่สีเขียวและศูนย์รวมกิจกรรมที่มีการเชื่อมต่อตัวอย่างเส้นทางสีเขียว 5

เขตวัฒนา		
EG03	สวนห่อมวัฒนา	EG14 สวนครูรุ่ง มาลิก
EG38	953 คอมมูนิตี้มอลล์	

EG39	นิฮอนมุระมอลล์	EG40	โครงการนัมเบอร์ 88	EG43	ซินสเปซ ทองหล่อ
EG46	เดอะ คอมมอนส์	EG48	เดอะเทส ทองหล่อ	EG51	เจ เอเวนิว ทองหล่อ 15
EG54	72 คอร์ทยาร์ด	EG57	เอท ทองหล่อ	EG59	มาร์เก็ตเพลส ทองหล่อ
EG70	สถาบันปริดี พนมยงค์	N43	โรงเรียนเจริญวุฒิวិทยา	N48	โรงเรียนอนุบาลสีพื้นอง
N51	โรงเรียนนานาชาติดิเออร์ลี เลนนิ่งเซนเตอร์ เดอะ ซิตี้ สคูล	N64	โรงเรียนนานาชาติแองโกล ลิงคโปร (สุขุมวิท 31)	N69	โรงเรียนนานาชาติบางกอก พรีพาราทอรี (ทองหล่อ)
N83	พีฟตี้ พีฟท์ ทองหล่อ				

## 1) สภาพปัจจุบัน

1.1) ฝั่งตะวันตกเชื่อมต่อกับสุขุมวิท 53 ซึ่งสามารถเชื่อมไปยังถนนสุขุมวิท ฝั่งตะวันออกและทิศเหนือเชื่อมโยงกับซอยสุขุมวิท 55 และอัครภัท ซึ่งเป็นแหล่งที่ตั้งของพื้นที่ย่านการค้าที่สำคัญของย่านทองหล่อ และอาคารที่อยู่อาศัย

1.2) สภาพทางเท้าแคบ ทางเท้าไม่มีประสิทธิภาพ ไม่ต่อเนื่อง และไม่เอื้ออำนวยต่อการเดิน

1.3) การปลูกไม้ยืนต้นไม่มีความต่อเนื่อง ขาดเป็นช่วง ๆ

1.4) บริเวณคูน้ำยังมีความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ

1.5) คูน้ำมีปัญหา น้ำเน่าเสีย เนื่องจากมีน้ำเสียไหลลงไป และเป็นระบบปิดไม่มีการเชื่อมต่อกับแหล่งน้ำอื่น ๆ

## 2) แนวทางการพัฒนาในอนาคต

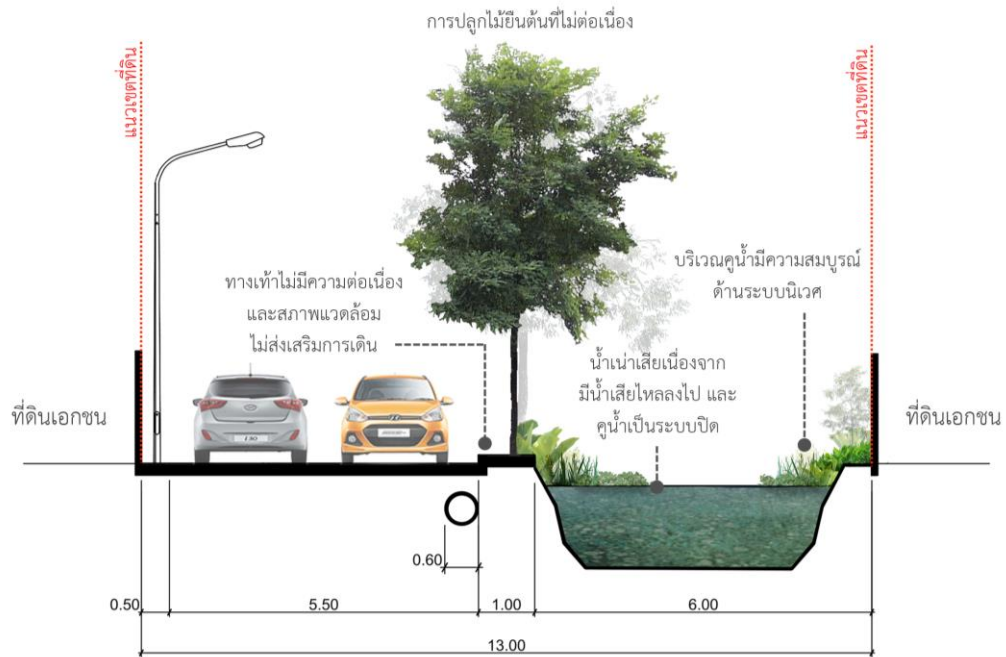
2.1) พัฒนาทางเดินด้วยการขยายทางเดินเท้าโดยใช้โครงสร้างเสาคานยื่นลงไปใ้ในคูน้ำเพื่อช่วยให้สัญจรได้อย่างสะดวก ใช้วัสดุปูพื้นที่แสงสามารถส่องลงไป เพื่อให้พีชที่อยู่ด้านใต้สามารถเจริญเติบโตได้

2.2) ปลูกไม้ยืนต้นตลอดแนวทางเดินเท้าเพื่อให้ร่มเงาแก่ผู้สัญจรผ่านไปมา สร้างทัศนียภาพที่ดีให้แก่เมือง และให้ประโยชน์ในด้านสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศ บริเวณโคนไม้ยืนต้นมีการนำกรอบตะแกรงปกป้องรอบโคนต้นไม้ (Tree Base Cover : TBC) ที่ทำด้วยวัสดุไม้แตกหักหรือชำรุดเสียหายง่าย เช่น เหล็กหล่อ คอนกรีต มาใช้เพื่อป้องกันระบบรากของไม้ยืนต้น และสามารถใส่ประโยชน์ในการสัญจร

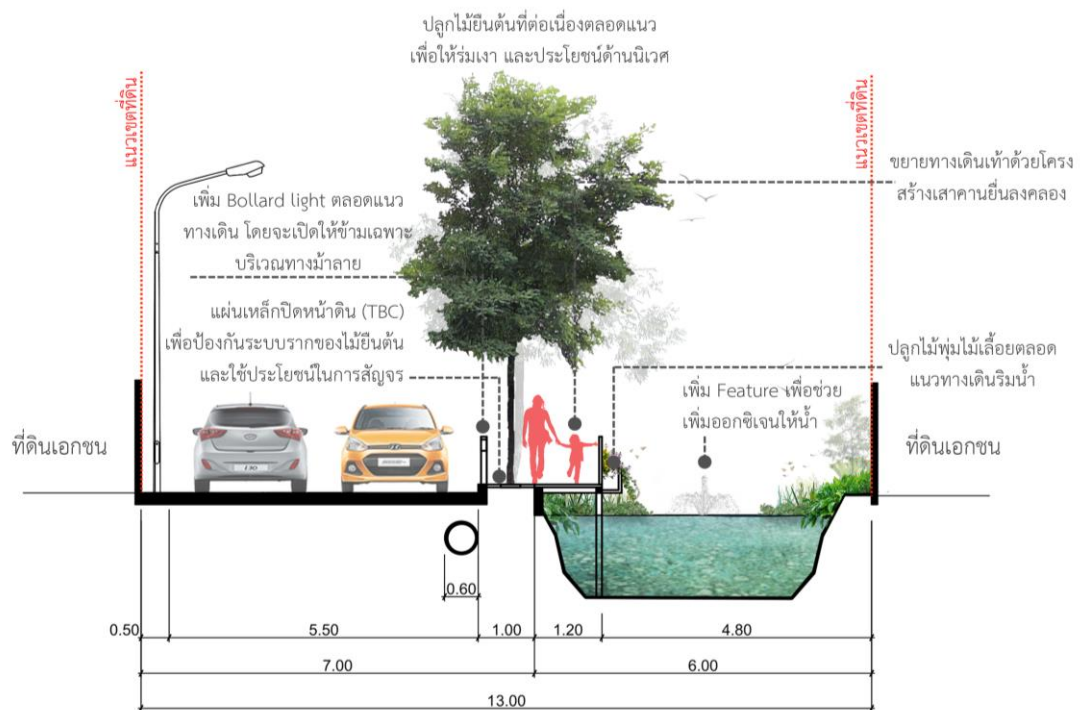
2.3) เพิ่มไฟส่องสว่างตลอดแนวทางเดิน มีกล้องวงจรปิด CCTV เป็นระยะ และเพิ่มระบบเสากั้นถนนแรงชน (Bollard) ตลอดแนวทางเดิน โดยจะเปิดให้ข้ามเฉพาะบริเวณทางม้าลาย เพื่อความปลอดภัยของผู้สัญจร

2.4) ปลูกไม้พุ่มไม้เลื้อยตลอดแนวทางเดินริมน้ำเพื่อเสริมสร้างทัศนียภาพที่งดงาม

2.5) เพิ่มออกซิเจนให้กับน้ำด้วยวิธีต่าง ๆ เช่น กังหันน้ำ เพื่อช่วยในการบำบัดน้ำ



ภาพที่ 6.18 ภาพตัดสภาพปัจจุบันบริเวณซอยทองหล่อ 9  
ที่มา : จากการสำรวจ, 2562



ภาพที่ 6.19 ภาพตัดแนวทางการปรับปรุงในอนาคตบริเวณซอยทองหล่อ 9  
ที่มา : จากการวิเคราะห์, 2562

#### 6.4 การนำเสนอผลงานวิจัย และสัมภาษณ์ผู้อำนวยการเขตวัฒนา

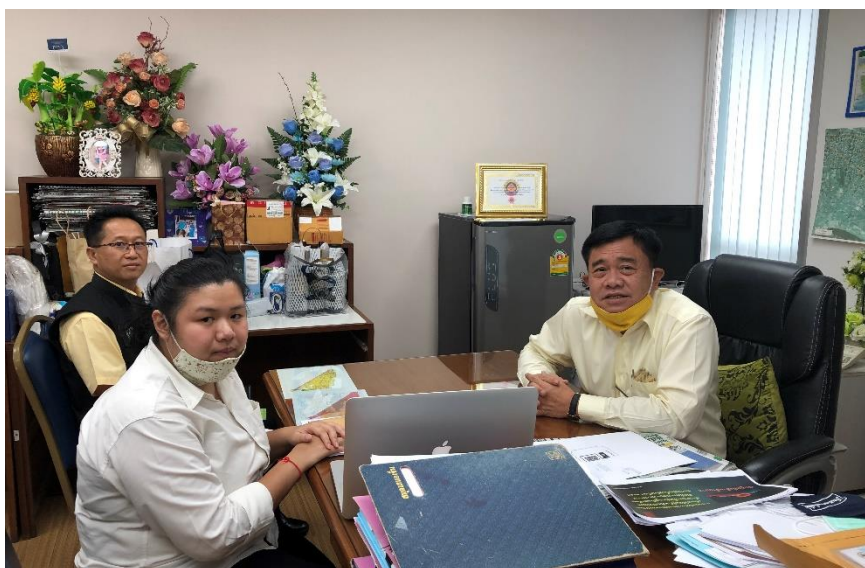
วัน - เวลาที่สัมภาษณ์ : วันจันทร์ที่ 15 มิถุนายน 2563 เวลา 14.00 - 15.00 น.

สถานที่สัมภาษณ์ : สำนักงานเขตวัฒนา

ผู้ให้สัมภาษณ์ : นายสุชัย สุกุลรุ่งเรืองชัย (ผู้อำนวยการเขตวัฒนา)

นายสมศักดิ์ หาญยุทธ (หัวหน้าฝ่ายรักษาความสะอาดและสวนสาธารณะ)

นายสฤกษ์ดี ถิระเมฆกุล (หัวหน้าฝ่ายโยธา)



ภาพที่ 6.20 การนำเสนอผลงานวิจัย และสัมภาษณ์ผู้อำนวยการเขตวัฒนา

#### ข้อคิดเห็น ความเป็นไปได้ และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับงานวิจัย

##### 6.4.1 ข้อคิดเห็น จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

งานวิจัยมีความน่าสนใจและเป็นประโยชน์ ซึ่งถ้าสามารถทำได้ก็จะเป็นประโยชน์สำหรับพื้นที่และคนในและคนนอกพื้นที่ อีกทั้งผู้วิจัยเองได้มีการลงสำรวจพื้นที่จริงทำให้ได้เห็นศักยภาพและปัญหาของพื้นที่ โดยมองว่าแนวทางการเพิ่มและพัฒนาพื้นที่สีเขียวในเขตวัฒนาส่วนใหญ่เป็นลักษณะสวนขนาดเล็กมากกว่าสวนสาธารณะขนาดใหญ่ เพราะพื้นที่มีข้อจำกัดเรื่องราคาที่ดินและส่วนใหญ่เป็นที่ดินของเอกชนที่ใช้พัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยและอาคารพาณิชย์กรรม

- **ด้านการออกแบบเส้นทางสีเขียว** ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้สัญจรเป็นหลัก เช่น การมีโทรทัศน์วงจรปิด หรือไฟส่องสว่างตลอดแนวทางเดิน ปัญหาน้ำเสียในคลองอาจนำหญ้าแฝกมาช่วยในการบำบัดน้ำซึ่งปัจจุบันทางเขตกำลังทดลองใช้กับคลองสวัสดี
- **ด้านการเลือกใช้พืชพันธุ์** สวนถนนทางเขตจะเน้นการปลูกพืชไม้กระถางมากกว่าต้นไม้ใหญ่ เพราะต้นไม้ใหญ่ในเมืองส่วนใหญ่เป็นต้นไม้ที่ล้อมมาปลูก รากไม่แข็งแรง เป็นรากลอย มีความเสี่ยงที่จะล้มและเกิดอันตรายต่อผู้สัญจร

### 6.4.2 ความเป็นไปได้ของงานวิจัย

สิ่งที่เป็นอุปสรรคสำหรับโครงการคือ เรื่องกรรมสิทธิ์ที่ดินและงบประมาณ เพราะพื้นที่ที่มีข้อจำกัดเรื่องราคาที่ดินสูงทำให้แนวทางการหาที่ดินขนาดใหญ่มาพัฒนาเป็นสวนสาธารณะเป็นไปได้ยาก ตัวอย่างเช่น ที่ดินของทางการพิเศษส่วนใหญ่เป็นลักษณะให้เอกชนเช่าเพื่อทำเป็นที่จอดรถ ซึ่งปัจจุบันพื้นที่ที่เขตวัฒนาได้มาจากการเช่ามี 3 จุด คือ บริเวณสวนป่าเอกรมัย บริเวณลานกีฬาแสงทิพย์ และบริเวณใต้ทางด่วนที่ใช้จอดรถขยะ เป็นการเช่าระยะยาว 30 - 40 ปี แต่หากอนาคตภาครัฐมีการผลักดันเรื่องการเพิ่มพื้นที่สีเขียวมากขึ้น โดยออกมาเป็นแผนพัฒนาและมาตรการทางกฎหมายด้านผังเมืองก็มีความเป็นไปได้ที่จะนำพื้นที่เหล่านั้นมาพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะ

โครงข่ายเส้นทางสีเขียวมีความเป็นไปได้แต่ต้องใช้ระยะเวลา ข้อกฎหมาย และความร่วมมือของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน เนื่องจากปัจจุบันพื้นที่ริมถนน ริมคลอง และริมทางรถไฟ มีการถูกรุกล้ำนำมาใช้เพื่อประโยชน์ส่วนบุคคล อีกทั้งแต่ละเส้นทางมีหลายหน่วยงานที่ร่วมกันรับผิดชอบ ทำให้การดำเนินงานไปคนละทิศทาง ขาดการกำหนดแนวทางการบริหารและการดูแลรักษาที่เป็นรูปธรรม ส่งผลให้การดำเนินงานแบ่งพื้นที่ออกเป็นส่วนๆ ไม่เชื่อมโยงกันเป็นโครงข่ายที่สมบูรณ์

### 6.4.3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

เรื่องการเพิ่มพื้นที่สีเขียวทางเขตรมมองว่าการขอความร่วมมือเพียงอย่างเดียวไม่ได้ต้องมีข้อกฎหมายออกมาใช้บังคับ โดยปัจจุบันมีความพยายามในการแก้กฎหมายให้พื้นที่บริเวณแนวรถไฟฟ้ามหานครที่มีข้อจำกัดที่จอดรถลดลง ซึ่งพื้นที่ที่ได้จากการลดลงของพื้นที่จอดรถสามารถนำมาใช้เพิ่มพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะได้ โดยอาจเพิ่มจากการใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่รวมอาคารต่อพื้นที่ดิน (F.A.R. bonus) ซึ่งปัจจุบันมีแต่ยังมีน้อยอยู่ไม่เพียงพอที่จะนำมาบังคับใช้เพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียว

การเพิ่มพื้นที่สีเขียวและพัฒนาโครงข่ายเส้นทางสีเขียวจำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากหลายหน่วยงานทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เนื่องจากหลายพื้นที่ไม่ได้อยู่ในการดูแลของเขต ตัวอย่างเช่น พื้นที่ริมทางรถไฟที่อยู่ในการดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย คลองแสนแสบอยู่ในการดูแลของสำนักการระบายน้ำ พื้นที่ใต้ทางด่วนอยู่ในการดูแลของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งทำให้เขตไม่มีอำนาจในการเข้าไปพัฒนาพื้นที่เหล่านั้นได้โดยตรง

## บทที่ 7

### สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

#### 7.1 สรุปปัจจัยที่ใช้เป็นเกณฑ์ในการคัดเลือก และประเมินศักยภาพพื้นที่และเส้นทางสีเขียวในเขตวัฒนา

##### 7.1.1 ปัจจัยที่ใช้พิจารณาศักยภาพพื้นที่

7.1.1.1 ปัจจัยคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยง มีทั้งหมด 3 ปัจจัย ได้แก่ ภูมิสิทธิ์ที่ดิน ระดับการใช้ประโยชน์โดยสาธารณชน และขนาดพื้นที่สีเขียวและที่ว่าง

1) **พื้นที่สีเขียว** มีการพิจารณาทั้งหมด 3 ปัจจัย ได้แก่ ภูมิสิทธิ์ที่ดิน ระดับการใช้ประโยชน์โดยสาธารณชน และขนาดพื้นที่สีเขียวหรือขนาดที่ว่าง

2) **ศูนย์รวมกิจกรรม** มีการพิจารณาทั้งหมด 2 ปัจจัย ได้แก่ ภูมิสิทธิ์ที่ดิน และระดับการใช้ประโยชน์โดยสาธารณชน

7.1.1.2 ปัจจัยประเมินศักยภาพพื้นที่ มีทั้งหมด 6 ปัจจัย ได้แก่ ภูมิสิทธิ์ที่ดินและระดับการใช้ประโยชน์โดยสาธารณชน ด้านการเข้าถึง ขนาดของพื้นที่สีเขียว ความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ ด้านการใช้งานและความหลากหลายด้านกิจกรรม และประเภทของศูนย์รวมกิจกรรม

1) **พื้นที่สีเขียวเดิม** มีการพิจารณาทั้งหมด 5 ปัจจัย โดยจะไม่มีพิจารณาปัจจัยประเภทศูนย์รวมกิจกรรม

2) **พื้นที่สีเขียวใหม่** มีการพิจารณาทั้งหมด 4 ปัจจัย โดยจะไม่มีพิจารณาปัจจัยประเภทศูนย์รวมกิจกรรม และด้านการใช้งานและความหลากหลายด้านกิจกรรม เนื่องจากพื้นที่ประเภทนี้ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ที่ยังไม่ถูกพัฒนาสำหรับใช้งานหรือมีการใช้งานที่ยังไม่สมบูรณ์

3) **ศูนย์รวมกิจกรรม** มีการพิจารณาทั้งหมด 4 ปัจจัย โดยจะไม่มีพิจารณาปัจจัยขนาดพื้นที่สีเขียวและความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่ให้ความสำคัญในด้านการใช้งานเป็นหลัก

##### 7.1.2 ปัจจัยที่ใช้พิจารณาศักยภาพเส้นทาง

7.1.2.1 ปัจจัยคัดเลือกเส้นทางที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยง มีทั้งหมด 3 ปัจจัย ได้แก่ การพัฒนาเป็นเส้นทางสีเขียวแล้ว การเชื่อมต่อกับระบบโครงข่ายการสัญจร และการเชื่อมต่อกับพื้นที่สีเขียวและศูนย์รวมกิจกรรม



1) **เส้นทางสีเขียวเดิม** มีการพิจารณาทั้งหมด 1 ปัจจัย ได้แก่ การพัฒนาเป็นเส้นทางสีเขียวแล้ว

2) **เส้นทางสีเขียวใหม่** มีการพิจารณาทั้งหมด 2 ปัจจัย ได้แก่ การเชื่อมต่อกับระบบโครงข่ายการสัญจร และการเชื่อมต่อกับพื้นที่สีเขียวและศูนย์รวมกิจกรรม

7.1.2.2 **ปัจจัยประเมินศักยภาพเส้นทาง** มีทั้งหมด 6 ปัจจัย ได้แก่ ลำดับถนนหรือคลอง ขนาดเขตทางหรือคลอง ด้านการเข้าถึงและการเชื่อมต่อ ทางเท้าหรือทางจักรยาน ความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ และการเป็นพื้นที่นันทนาการ โดยการประเมินศักยภาพเส้นทางผู้ศึกษาได้จำแนกออกเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

1) **การประเมินศักยภาพเส้นทางเชิงสังคมและเศรษฐกิจ** พิจารณาทั้ง 6 ปัจจัย

1.1) **เส้นทางริมถนน** พิจารณา 5 ปัจจัย โดยจะไม่มีพิจารณาปัจจัยการเป็นพื้นที่นันทนาการ

1.2) **เส้นทางริมน้ำ** พิจารณาทั้ง 6 ปัจจัย

1.3) **เส้นทางเดินลอยฟ้า** พิจารณา 3 ปัจจัย โดยจะไม่มีพิจารณาปัจจัยลำดับถนนหรือคลอง ขนาดเขตทางหรือคลอง และการเป็นพื้นที่นันทนาการ

1.4) **เส้นทางริมทางรถไฟ** พิจารณา 4 ปัจจัย โดยจะไม่มีพิจารณาปัจจัยลำดับถนนหรือคลอง และการเป็นพื้นที่นันทนาการ

2) **การประเมินศักยภาพเส้นทางเชิงนิเวศ** พิจารณา 3 ปัจจัย ได้แก่ ลำดับถนนหรือคลอง ด้านการเชื่อมต่อ และความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ เนื่องจากเส้นทางเชิงนิเวศเป็นเส้นทางที่มุ่งเน้นเพื่อเอื้อประโยชน์แก่สัตว์และสิ่งมีชีวิตอื่น ๆ ในเมืองเป็นหลัก

2.1) **เส้นทางริมถนน** พิจารณาทั้ง 3 ปัจจัย

2.2) **เส้นทางริมน้ำ** พิจารณาทั้ง 3 ปัจจัย

2.3) **เส้นทางเดินลอยฟ้า** พิจารณา 2 ปัจจัย โดยจะไม่มีพิจารณาปัจจัยลำดับถนนหรือคลอง

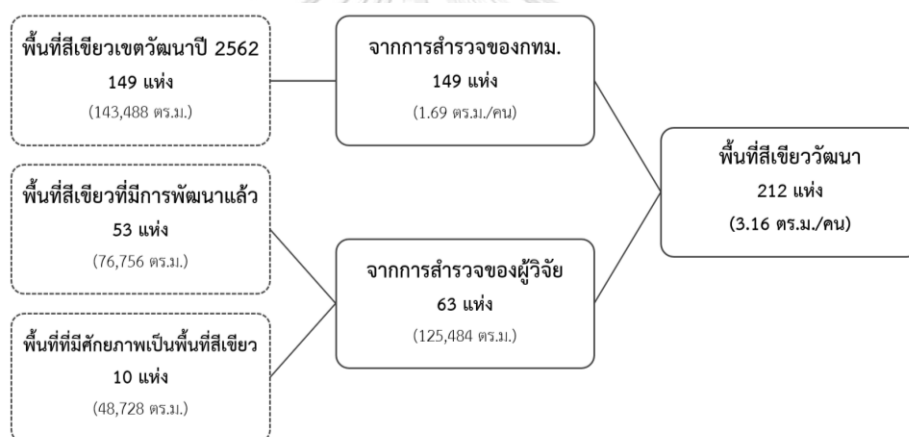
2.4) **เส้นทางริมทางรถไฟ** พิจารณา 2 ปัจจัย โดยจะไม่มีพิจารณาปัจจัยลำดับถนนหรือคลอง

## 7.2 สรุปผลการเพิ่มพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะในเขตพัฒนา

จากการศึกษาและสำรวจหาพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะของผู้วิจัย ได้จำแนกออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ พื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะที่มีการพัฒนาแล้ว และพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียว โดยได้กำหนดเกณฑ์การคัดเลือกเพื่อหาพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะเพิ่มในเขตพัฒนา ดังนี้

**7.2.1 พื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะที่มีการพัฒนาแล้ว** ได้แก่ สวนสาธารณะ หรือสวนหย่อม พื้นที่สีเขียวหรือพื้นที่เปิดโล่งของสถานที่ราชการ ศาสนสถาน สถานพยาบาล สถานศึกษาระดับอุดมศึกษา พื้นที่ย่านการค้า พิพิธภัณฑ์ และลานกีฬากลางแจ้งหรือสนามกอล์ฟ มีเกณฑ์พิจารณา 3 ข้อ ได้แก่ กรรมสิทธิ์ที่ดิน ระดับการใช้ประโยชน์โดยสาธารณชน และขนาดพื้นที่สีเขียวหรือพื้นที่เปิดโล่ง จากเกณฑ์การพิจารณาของผู้วิจัยสำรวจพบทั้งหมด 53 แห่ง ขนาดพื้นที่รวม 76,756 ตารางเมตร

**7.2.2 พื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะ** ได้แก่ พื้นที่ที่ถูกปล่อยทิ้งร้างไม่มีการใช้ประโยชน์ พื้นที่ใต้ทางด่วน และพื้นที่ว่างหรือที่โล่งในสุสาน มีเกณฑ์พิจารณา 3 ข้อ ได้แก่ กรรมสิทธิ์ที่ดิน ระดับการใช้ประโยชน์โดยสาธารณชน และขนาดที่ว่างหรือที่โล่ง จากเกณฑ์การพิจารณาของผู้วิจัยสำรวจพบทั้งหมด 10 แห่ง ขนาดพื้นที่รวม 48,728 ตารางเมตร



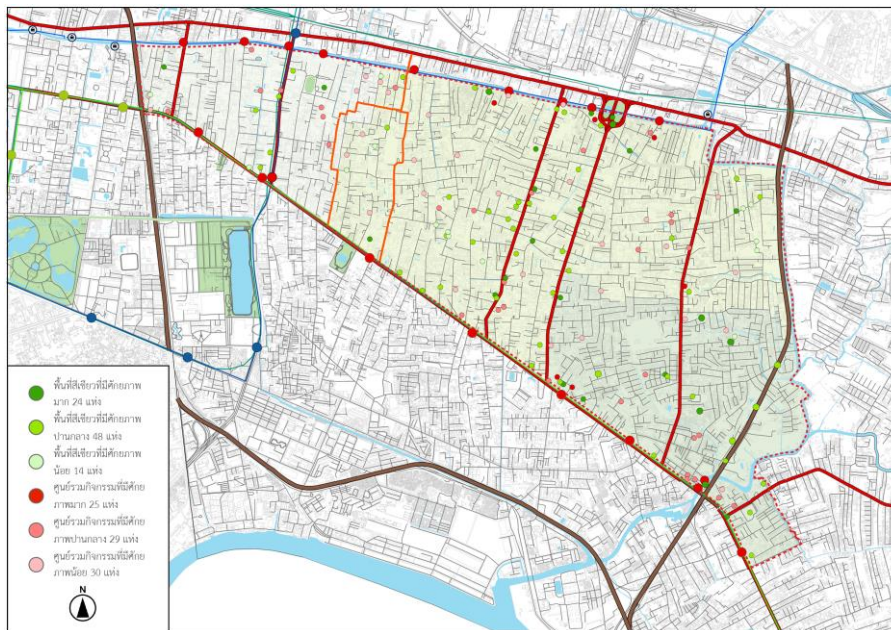
ภาพที่ 7.1 สรุปผลการเพิ่มพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะในเขตพัฒนา

สรุปพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะที่ได้จากการสำรวจของผู้วิจัยจำนวนทั้งหมด 63 แห่ง ขนาดพื้นที่รวม 125,484 ตารางเมตร เมื่อนำมารวมกับพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะของเขตพัฒนาปีพ.ศ. 2562 จากการสำรวจของกรุงเทพมหานคร ที่มีจำนวนทั้งหมด 149 แห่ง ขนาดพื้นที่รวม 143,488 ตารางเมตร คิดเป็นอัตราส่วนพื้นที่สีเขียว 1.69 ตารางเมตรต่อคน เขตพัฒนาจะมีพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะทั้งหมด 212 แห่ง ขนาดพื้นที่รวม 268,972 ตารางเมตร คิดเป็นอัตราส่วนพื้นที่สีเขียว 3.16 ตารางเมตรต่อคน เพิ่มขึ้นมาจากเดิม 1.47 ตารางเมตรต่อคน

### 7.3 สรุปพื้นที่และเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตพัฒนา

**7.3.1 พื้นที่ที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงในเขตพัฒนา** จากการคัดเลือกพบว่ามีจำนวนทั้งหมด 170 แห่ง เป็นพื้นที่สีเขียวเดิมจำนวน 76 แห่ง ศูนย์รวมกิจกรรมจำนวน 84 แห่ง และพื้นที่สีเขียวใหม่จำนวน 10 แห่ง

จากการประเมินศักยภาพพื้นที่สีเขียวและศูนย์รวมกิจกรรมพบว่าเป็นพื้นที่สีเขียวที่มีศักยภาพสูงจำนวน 24 แห่ง เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพปานกลางจำนวน 48 แห่ง และเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพต่ำจำนวน 14 แห่ง เป็นศูนย์รวมกิจกรรมที่มีศักยภาพสูงจำนวน 25 แห่ง ศักยภาพปานกลาง 29 แห่ง และศักยภาพต่ำจำนวน 30 แห่ง



แผนที่ 7.1 พื้นที่ที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงในเขตวัฒนาทั้งหมด 170 แห่ง

**7.3.2 เส้นทางที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงในเขตวัฒนา** จากการวิเคราะห์การเชื่อมโยงสามารถสรุปได้ว่าเขตวัฒนามีเส้นทางสีเขียวจำนวนทั้งหมด 81 เส้น เป็นเส้นทางหลักทั้งหมด 12 เส้น เส้นทางรองทั้งหมด 69 เส้น



แผนที่ 7.2 เส้นทางที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงในเขตวัฒนาทั้งหมด 81 เส้น

## 7.4 รูปแบบ และแนวทางการพัฒนาเส้นทางสีเขียวในเขตพัฒนา

จากการศึกษาและสำรวจสามารถจำแนกประเภทเส้นทางสีเขียวตามลักษณะทางกายภาพของเขตพัฒนาได้ 4 ประเภท ได้แก่ เส้นทางริมถนน เส้นทางลอยฟ้า เส้นทางริมน้ำ และเส้นทางริมทางรถไฟ โดยจำแนกแนวทางการพัฒนาเส้นทางสีเขียวออกเป็น 2 กลุ่ม คือ เชิงสังคมและเศรษฐกิจ และเชิงนิเวศ

### 7.4.1 แนวทางการพัฒนาเส้นทางสีเขียวเชิงสังคมและเศรษฐกิจ

สรุปหลักการพัฒนาเส้นทางสีเขียวเชิงสังคมและเศรษฐกิจได้ 8 หัวข้อ ได้แก่ ความปลอดภัย การป้องกันภัย การเข้าใจทิศทาง การสื่อความ ความต่อเนื่อง การสร้างแรงดึงดูดใจ ความคล่องตัว และการออกแบบเพื่อทุกคน โดยสามารถสรุปแนวทางการพัฒนาเส้นทางสีเขียวได้ 12 ข้อ ดังนี้

- 1) เชื่อมต่อเส้นทางสีเขียวกับพื้นที่สีเขียว ศูนย์รวมกิจกรรม และเส้นทางอื่น ๆ ทั้งระดับบนดินเหนือพื้นดิน และใต้ดิน เพื่อให้ผู้คนสามารถเข้าถึงพื้นที่สาธารณะได้ง่ายและสะดวก
- 2) เส้นทางที่อยู่ติดระบบขนส่งมวลชนควรพัฒนาให้มีรูปแบบที่ส่งเสริมการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนประกอบกับการเพิ่มพื้นที่สีเขียว จุดเชื่อมต่อเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนต้องกว้างมากพอที่จะใช้งานได้สะดวก โดยมีทางจักรยานบริเวณทางขึ้นลงสถานี และจัดจุดจอดจักรยานเพื่อเป็นที่เปลี่ยนถ่ายระบบการสัญจรได้
- 3) เส้นทางควรแยกทางเดินเท้า และทางจักรยานออกจากทางรถยนต์ให้ชัดเจน โดยมีการกำหนดขอบคัน หรือติดตั้งระบบเสากันชนแรงชน เพื่อบอกแนวถนนและทางเท้า
- 4) ความกว้างของเส้นทางที่เหมาะสมต่อการใช้งาน
  - 4.1 ความกว้างของทางเดินเท้าที่เหมาะสม ไม่ควรน้อยกว่า 0.75 เมตร กรณีที่ออกแบบทางเท้าเพื่อทุกคน ไม่ควรน้อยกว่า 1.20 เมตร
  - 4.2 ความกว้างของทางจักรยานที่เหมาะสม ไม่ควรน้อยกว่า 1 เมตร
- 5) ติดตั้งไฟส่องสว่างและโทรทัศน์วงจรปิดตลอดแนวทางเดิน และสัญญาณไฟคนข้ามถนนบริเวณทางข้ามม้าลาย เพื่อความปลอดภัยของผู้สัญจร
- 6) ติดตั้งป้ายสัญลักษณ์อยู่ในตำแหน่งที่มองเห็นได้ง่าย หรือใช้การเปลี่ยนวัสดุบนถนนให้มีสีหรือผิวสัมผัสที่รับรู้ได้ และการแสดงเครื่องหมายต่าง ๆ บนถนนและทางเท้า
- 7) ใช้วัสดุปูพื้น หรืออุปกรณ์ประกอบถนนชนิดหรือรูปแบบเดียวกันตลอดแนวทางเดิน และสื่อถึงความเย็นพื้นที่เพื่อสร้างเอกลักษณ์
- 8) เส้นทางที่ตั้งอยู่บริเวณย่านที่มีคนใช้จำนวนมาก และมีขนาดทางเท้าและเขตทางกว้างสามารถเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ เช่น ม้านั่ง ชุมชายของ เพื่อส่งเสริมด้านเศรษฐกิจและกิจกรรมการพักผ่อนแบบเมืองในระหว่างทาง โดยมีการจัดสรรพื้นที่ค้าขายบนทางเท้า

ให้ชัดเจน และต้องไม่เกิดขบวนการสัญจรและส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมการสัญจรและความสะอาดของพื้นที่ให้น้อยที่สุด

- 9) มีการติดตั้งโครงสร้างกันแดดกันฝนในบริเวณที่มีความต้องการ
- 10) มีการใช้พืชพรรณในเส้นทางที่มีพื้นที่เพียงพอสามารถปลูกได้ เพื่อให้ร่มเงา สร้างสุนทรียภาพแก่ผู้สัญจร และสร้างเอกลักษณ์ให้พื้นที่ โดยเส้นทางที่มีข้อจำกัดเรื่องขนาดทางเท้าและเขตทาง หรือไม่มีพื้นที่ขุดหลุมปลูก อาจใช้ไม้เลื้อยเกาะบนโครงสร้างเหล็ก ไม้กระถาง หรือกระบะต้นไม้วางหรือแขวน
- 11) จัดวางอุปกรณ์ประกอบถนน หรือพืชพรรณไม่ให้เกิดขบวนการสัญจร อุปกรณ์ประกอบถนนส่วนใหญ่อยู่ในแนวขอบคันบนทางเท้า และวางเป็นกลุ่มใกล้ ๆ กับระบบสาธารณูปโภค
- 12) มีทางลาดลงผิวจราจร และแผ่นทางเท้าบอกทางสำหรับผู้พิการ

#### 7.4.2 แนวทางการพัฒนาเส้นทางสีเขียวเชิงนิเวศ

สรุปหลักการพัฒนาเส้นทางสีเขียวเชิงนิเวศได้ 5 หัวข้อ ได้แก่ ความหลากหลายทางชีวภาพ การเลือกใช้พันธุ์ไม้ที่เหมาะสม การดูแลรักษา การจัดการน้ำฝน และความต่อเนื่อง โดยสามารถสรุปแนวทางการพัฒนาเส้นทางสีเขียวได้ 8 ข้อ ดังนี้

- 1) เชื่อมต่อเส้นทางสีเขียวกับพื้นที่สีเขียว เส้นทางสีเขียวอื่น ๆ และแม่น้ำลำคลองหรือพื้นที่ที่เป็นแก้มลิง เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อของระบบนิเวศทั้งทางบกและทางน้ำ และช่วยในการป้องกันน้ำท่วมระดับเมือง
- 2) ปลูกพืชหลากหลายประเภท หลายชนิด และหลายระดับ เพื่อให้เกิดความหลากหลายทางชีวภาพ โดยเน้นการปลูกไม้ยืนต้นให้ต่อเนื่องตลอดแนวทางเดิน เนื่องจากให้ประโยชน์ด้านระบบนิเวศและสิ่งแวดล้อมได้มากกว่า และไม้พุ่ม ไม้ดอกขนาดเล็กดูแลรักษา ยากและต้องการการดูแลรักษาอย่างสม่ำเสมอ
- 3) เลือกใช้พันธุ์ไม้พื้นถิ่น หรือพันธุ์ไม้ที่ทนทาน ดูแลรักษาง่าย ไม่ต้องการบำรุง การทะนุถนอมมากนัก ไม่ควรใช้พันธุ์ไม้ที่กิ่งก้านเปราะหักฉีกโคนง่าย ไม้ที่รากชอนไชอุดตันเกิดความเสียหายแก่ท่อระบายน้ำ ไม้ที่มีหนามแหลมคม ไม้ที่ใบ ผลร่วงสกปรกโคนต้น และไม้ที่มักเกิดโรคและแมลง นอกจากนี้การใช้ต้นไม้ชนิดเดียวกันปลูกตลอดทั้งถนน มีโอกาสเสี่ยงหากเกิดโรคและแมลงที่ทำอันตรายแก่ต้นไม้จะเสียหายทั้งถนน
- 4) เลือกใช้ไม้ยืนต้นให้เหมาะกับความกว้างของทางเท้าและเขตทาง เช่น หากกว้างไม่มาก (1.50 – 2.50 เมตร) ใช้ไม้ยืนต้นขนาดเล็กถึงกลาง หรือใช้ไม้เลื้อยเกาะโครงเหล็กแทนการปลูกไม้ยืนต้น หากไม่มีพื้นที่ขุดหลุมปลูกอาจใช้ไม้กระถางหรือกระบะต้นไม้ยกลอยขึ้นแทน แต่มีข้อจำกัดในการเจริญเติบโต และการดูแลรักษาเพิ่มขึ้น

- 5) ขนาดไม้ยืนต้นที่นำมาปลูกใหม่ ควรใช้ไม้ขนาดกลางที่มีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางลำต้นไม่เกิน 6 นิ้ว สูงไม่เกิน 5 เมตร เพื่อเน้นความแข็งแรงสมบูรณ์ในระยะยาว
- 6) เว้นรอบโคนต้นไม้ให้เพียงพอสำหรับลำต้นและราก และเผื่อการเจริญเติบโต ควรเว้นโคนต้นมากกว่า 2 เมตร แต่ทั้งนี้ต้องขึ้นกับชนิดต้นไม้ และใช้กรอบตะแกรงปกป้องรอบโคนต้นไม้ เพื่อป้องกันระบบรากของไม้ยืนต้น หรือใช้วัสดุพูนกลีโคโคนต้นแทนการคาดผิว
- 7) เส้นทางที่มีขนาดทางเท้าและเขตทางกว้างสามารถปลูกพืชพรรณตามแนวถนนหรือทางเดินเป็นพื้นที่หนองน้ำแบบธรรมชาติ และมีการบำบัดน้ำด้วยระบบธรรมชาติ เช่น การทำร่องน้ำกรองตะกอน และการใช้พืชพรรณเพื่อบำบัดน้ำ
- 8) การพัฒนาเส้นทางริมคลองเพื่อเชื่อมต่อสิ่งแวดล้อม

**8.1 การพัฒนาเส้นทางริมคลองคอนกรีต** ดิ่งคลองในเมืองส่วนมากมีการทำผนังคอนกรีตตาดตลิ่งสองข้าง สามารถพัฒนาโดยเพิ่มไม้ยืนต้นในบริเวณที่สามารถทำได้ และในบริเวณที่มีพื้นที่ไม่มากพอในการปลูกไม้ยืนต้นควรเพิ่มแนวไม้เลื้อยเพื่อลดความแข็งแกร่งในบริเวณริมเขื่อน สร้างทางเท้าบริเวณที่ไม่มีแนวทางเท้าเชื่อมต่อของคลอง

**8.2 การพัฒนาเส้นทางริมคลองธรรมชาติ** คลองที่ยังไม่มีผนังคอนกรีต มีความยืดหยุ่นและเป็นธรรมชาติ สามารถพัฒนาพื้นที่ให้สอดคล้องกับแนวคิดการเชื่อมต่อธรรมชาติได้ โดยการพัฒนาต้องรักษาดิ่งธรรมชาติและเพิ่มต้นไม้ในบริเวณที่สามารถทำได้ เพิ่มไม้ชายน้ำเพื่อรักษาดิ่ง กรองน้ำท่า และเพิ่มที่อยู่ของสัตว์ เพิ่มทางเท้าของคลองเชื่อมต่อโครงข่ายให้สมบูรณ์

งานวิจัยนี้ผู้ศึกษาได้คัดเลือกเส้นทางสีเขียวเพื่อนำมาเป็นตัวอย่างการพัฒนาทั้งหมด 5 เส้นทางสามารถจำแนกเป็น 2 กลุ่ม คือ แนวทางการพัฒนาเส้นทางสีเขียว และแนวทางการปรับปรุงเส้นทางสีเขียว โดยสรุปแนวทางการพัฒนาแต่ละเส้นทางได้ ดังนี้

ตารางที่ 7.1 สรุปแนวทางการพัฒนาของตัวอย่างเส้นทางสีเขียวในเขตวัฒนาทั้ง 5 เส้นทาง

แนวทางการพัฒนาเส้นทางสีเขียว 3 เส้นทาง	
เส้นทางริมคลองพระโขนง	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) พัฒนาเส้นทางริมน้ำทั้งสองฝั่งคลองพระโขนงให้มีการเชื่อมต่อกับพื้นที่สีเขียว ศูนย์รวมกิจกรรม และเส้นทางสีเขียวอื่น ๆ และขยายขนาดทางเดินเท้าไม่น้อยกว่า 2 เมตร เพื่อรองรับสำหรับคนเดินเท้าและจักรยาน โดยบริเวณที่มีพื้นที่ริมคลองใช้โครงสร้างเสาคานยื่นลงไปคลอง</li> <li>2) เพิ่มไฟส่องสว่าง และปลูกไม้พุ่มไม้เลื้อยตลอดแนวทางเดินเพื่อลดความแข็งแกร่งในบริเวณริมเขื่อน โดยเลือกใช้พันธุ์ไม้ที่มีการดูแลรักษาน้อย</li> <li>3) เพิ่มสะพานเชื่อมสองฝั่งคลองพระโขนง 2 จุด ได้แก่ บริเวณวัดใต้ และวัดมหาบุศย์ เพราะเป็นสถานที่สำคัญ และช่วยเชื่อมต่อย่านทำให้คนในพื้นที่บริเวณนั้นสัญจรไปมาได้อย่างสะดวก</li> </ol>

	<ol style="list-style-type: none"> <li>4) พัฒนาพื้นที่ว่างริมคลองพระโขนงให้เป็นสวนสาธารณะที่สามารถช่วยรองรับน้ำฝนของเมือง จัดระเบียบพื้นที่จ่อตรอกสองแถวบริเวณใต้ทางด่วนและนำพื้นที่บางส่วนมาพัฒนาเป็นลานกีฬา ส่วนบริเวณตลาดพระโขนง มีการเพิ่มพื้นที่ปลูกไม้ยืนต้นและไม้พุ่มบริเวณลานจ่อตรอกพระโขนง</li> <li>5) ปรับปรุงสะพานเชื่อมสองฝั่งคลองพระโขนงให้มีอัตลักษณ์ และเพิ่มขนาดทางขึ้น – ลงเพื่อเพิ่มช่องทางลาดที่สามารถนำจักรยานขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้จักรยาน</li> <li>6) ปรับปรุงท่าเรือใหม่ให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน การออกแบบเพื่อทุกคน และเพิ่มพืชพรรณและไฟส่องสว่างบริเวณท่าเรือ โดยมีการรวมท่าเรือทั้ง 2 ท่าเข้าด้วยกัน</li> </ol>
<b>เส้นทางริมถนนสุขุมวิท 39</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) ปลูกไม้ยืนต้น 2 ข้างทางตลอดแนวทางเดินเท้าเพื่อให้ร่มเงาแก่ผู้สัญจรผ่านไปมา สร้างทัศนียภาพที่ดีให้แก่เมือง และให้ประโยชน์ในด้านสิ่งแวดล้อม เนื่องจากทางเท้ามีขนาด 2 - 2.50 เมตร ควรเลือกใช้ไม้ยืนต้นขนาดเล็กถึงกลาง หรือบริเวณที่มีปัญหาเรื่องสาธารณูปโภคใต้ดิน และไม่มีที่ปลูกไม้ใหญ่ ใช้ซุ้มไม้เลื้อยแทน</li> <li>2) จัดระเบียบสายไฟลงใต้ดิน เพื่อแก้ปัญหาเรื่องสิ่งกีดขวางบริเวณทางเท้า สร้างความปลอดภัยให้แก่ผู้สัญจร สร้างทัศนียภาพที่ดีให้แก่เมือง อีกทั้งช่วยลดปัญหาเรื่องสายไฟรบกวนการเจริญเติบโตของไม้ยืนต้น</li> <li>3) เพิ่มไฟส่องสว่างตลอดแนวทางเดิน มีกล้องวงจรปิด CCTV เป็นระยะ เพิ่มระบบเสากันชนแรงชนตลอดแนวทางเดิน โดยจะเปิดให้ข้ามเฉพาะบริเวณทางม้าลาย เพื่อความปลอดภัยของผู้สัญจร</li> <li>4) บริเวณโคนไม้ยืนต้นมีการนำรอบตะแกรงปกป้องรอบโคนต้นไม้ที่ทำด้วยวัสดุไม่แตกหักหรือชำรุดเสียหายง่ายมาใช้เพื่อป้องกันระบบรากของไม้ยืนต้น และสามารถให้ประโยชน์ในการสัญจร</li> </ol>
<b>เส้นทางริมทางรถไฟเลียบบางพิเศษ เฉลิมมหานคร</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) จัดระเบียบพื้นที่เพื่อนำมาพัฒนาเป็นเส้นทางสีเขียวเพื่อประโยชน์ต่อสาธารณชน โดยมีการพัฒนาเป็นเส้นทางจักรยานและทางเดินเท้าให้ต่อเนื่องกับเส้นทางจักรยานในเขตคลองเตย มีการแยกเส้นทางจักรยานออกจากเส้นทางคนเดินเพื่อความปลอดภัยในการสัญจร โดยใช้การปลูกไม้ยืนต้นและไม้พุ่ม</li> <li>2) ปลูกไม้ยืนต้นตลอดแนวทางเดินเท้าเพื่อให้ร่มเงาแก่ผู้สัญจรผ่านไปมา สร้างทัศนียภาพที่ดีให้แก่เมือง และให้ประโยชน์ในด้านสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศ โดยไม้ยืนต้นบริเวณริมทางรถไฟควรเลือกใช้พันธุ์ไม้ที่มีทรงพุ่มใบไม่แผ่กว้าง เนื่องจากบริเวณทางรถไฟมีข้อกำหนดระยะปลอดภัยที่ไม่ให้มีสิ่งรุกล้ำเข้ามาในบริเวณ</li> <li>3) ปลูกไม้พุ่มไม้เลื้อยตลอดแนวทางเดินริมน้ำเพื่อลดความแข็งแกร่งในบริเวณริมเขื่อน และเสริมสร้างทัศนียภาพที่งดงาม อีกทั้งปลูกพืชลอยน้ำในคลองเพื่อช่วยในการบำบัดน้ำ บริเวณสองฝั่งทางรถไฟทำเป็นร่องน้ำเพื่อช่วยในการระบายน้ำ และใช้พืชช่วยบำบัดน้ำก่อนปล่อยลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะ มีการปลูกแนวไม้พุ่มฝั่งที่มีคนใช้งานเพื่อป้องกันไม่ให้คนเข้าไปบริเวณรางรถไฟ</li> <li>4) เพิ่มไฟส่องสว่างตลอดแนวทางเดิน และมีกล้องวงจรปิด CCTV เป็นระยะเพื่อความปลอดภัยของผู้สัญจร</li> </ol>

แนวทางการปรับปรุงเส้นทางสีเขียว 2 เส้น	
เส้นทางริมถนนและทางเดินลอยฟ้า ถนนสุขุมวิท	<ol style="list-style-type: none"> <li>พัฒนาทางเดินลอยฟ้าจากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสเอสโศก - เอกมัยให้ต่อเนื่องกัน เพื่อเพิ่มความสะดวกในการสัญจร และเชื่อมโยงพื้นที่สีเขียวหรือศูนย์รวมกิจกรรมที่สำคัญเข้าด้วยกัน โดยตลอดแนวเส้นทางลอยฟ้าจะมีการเชื่อมต่อกับอาคารพาณิชย์กรรมที่สำคัญ อาคารสำนักงาน หรือคอนโดมิเนียม</li> <li>ปลูกไม้พุ่มไม้เลื้อยตลอดแนวทางเดินลอยฟ้าและบริเวณเกาะกลางใต้ทางเดินลอยฟ้าเพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมและสร้างทัศนียภาพที่ดีให้เมือง ส่วนบริเวณเกาะกลางช่วงที่ไม่มีทางเดินลอยฟ้าปลูกเป็นไม้ยืนต้น</li> <li>ปรับปรุงบริเวณทางเท้า โดยการแยกช่องจราจรออกจากทางเดินเท้า เพื่อความปลอดภัยของผู้สัญจร บริเวณโคนไม้ยืนต้นมีการนำรอบตะแกรงปกป้องรอบโคนต้นไม้ที่ทำด้วยวัสดุไม่แตกหักหรือชำรุดเสียหายง่ายมาใช้เพื่อป้องกันระบบรากของไม้ยืนต้น และสามารถใช้ประโยชน์ในการสัญจร</li> </ol>
เส้นทางริมถนนและริมน้ำซอยทองหล่อ 9	<ol style="list-style-type: none"> <li>พัฒนาทางเดินด้วยการขยายทางเดินเท้าโดยใช้โครงสร้างเสาคานยื่นลงไปใต้น้ำเพื่อช่วยให้สัญจรได้อย่างสะดวก ใช้วัสดุปูพื้นที่แสงสามารถส่องลงไป เพื่อให้พืชที่อยู่ด้านใต้สามารถเจริญเติบโตได้</li> <li>ปลูกไม้ยืนต้นตลอดแนวทางเดินเท้าเพื่อให้ร่มเงาแก่ผู้สัญจรผ่านไปมา สร้างทัศนียภาพที่ดีให้แก่เมือง และให้ประโยชน์ในด้านสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศ บริเวณโคนไม้ยืนต้นมีการนำรอบตะแกรงปกป้องรอบโคนต้นไม้ที่ทำด้วยวัสดุไม่แตกหักหรือชำรุดเสียหายง่ายมาใช้เพื่อป้องกันระบบรากของไม้ยืนต้น และสามารถใช้ประโยชน์ในการสัญจร</li> <li>เพิ่มไฟส่องสว่างตลอดแนวทางเดิน มีกล้องวงจรปิด CCTV เป็นระยะ และเพิ่มระบบเสากันชนแรงชนตลอดแนวทางเดิน โดยจะเปิดให้ข้ามเฉพาะบริเวณทางม้าลาย เพื่อความปลอดภัยของผู้สัญจร</li> <li>ปลูกไม้พุ่มไม้เลื้อยตลอดแนวทางเดินริมน้ำเพื่อเสริมสร้างทัศนียภาพที่งดงาม</li> <li>เพิ่มออกซิเจนให้กับน้ำด้วยวิธีต่าง ๆ เช่น กังหันน้ำ เพื่อช่วยในการบำบัดน้ำ</li> </ol>

## 7.5 ปัญหาและอุปสรรค

7.5.1 พื้นที่ศึกษามีข้อจำกัดเรื่องราคาที่ดินสูง และกรรมสิทธิ์ที่ดินที่ส่วนใหญ่เป็นของเอกชน ทำให้แนวทางการเพิ่มพื้นที่สีเขียวรูปแบบสวนสาธารณะในเขตพัฒนาของผู้ศึกษามาจากพื้นที่ว่างของที่ดินรัฐและศาสนสถาน และจากศักยภาพที่มีอยู่เดิม ได้แก่ พื้นที่เปิดโล่งของหน่วยงานรัฐ สถาบันศาสนา และพื้นที่ย่านการค้า ซึ่งส่วนใหญ่มีขนาดเล็ก

7.5.2 ข้อมูลของพื้นที่และเส้นทางที่จะนำมาวิเคราะห์ศักยภาพเพื่อสร้างโครงข่ายเส้นทางสีเขียวยังมีไม่ครบถ้วน ทำให้ต้องลงพื้นที่สำรวจทั้งเขตพัฒนา ซึ่งต้องใช้ระยะเวลามากในการสำรวจและรวบรวมข้อมูล

7.5.3 การศึกษานี้ผู้ศึกษาลงพื้นที่ในการเก็บข้อมูลเพียงคนเดียว อีกทั้งข้อจำกัดเรื่องระยะเวลาในการทำวิทยานิพนธ์ ทำให้การเลือกปัจจัยที่จะนำมาใช้พิจารณาศักยภาพพื้นที่และเส้นทางมาจากลำดับความสำคัญ และความสามารถในการเก็บข้อมูลของผู้ศึกษา ซึ่งอาจยังไม่ครบถ้วน



7.5.4 เนื่องจากช่วงเก็บข้อมูล และรวบรวมข้อมูลมีปัญหาเรื่อง PM 2.5 และ COVID – 19 แต่ผู้ศึกษาได้ดำเนินการเก็บข้อมูลก่อนการแพร่ระบาดของ COVID – 19 ซึ่งผลกระทบจากสถานการณ์ดังกล่าวคือการติดต่อขอข้อมูลเพิ่มเติมจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องค่อนข้างยาก

## 7.6 ข้อเสนอแนะงานวิจัย

การศึกษานี้มุ่งเน้นไปที่การหาพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะ เพื่อนำมาสร้างการเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตพัฒนา เนื่องจากพื้นที่ศึกษาอยู่ในกลุ่มพื้นที่ที่มีราคาที่ดินสูงและส่วนใหญ่เป็นที่ดินของเอกชน ผู้ศึกษาจึงเลือกเพิ่มพื้นที่สีเขียวจากพื้นที่ว่างของที่ดินรัฐและศาสนสถาน และจากศักยภาพที่มีอยู่เดิมด้วยเกณฑ์ของผู้ศึกษาที่สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ในปัจจุบัน ซึ่งหากมีการปรับเปลี่ยนเกณฑ์การคัดเลือกก็สามารถเพิ่มพื้นที่สีเขียวขึ้นได้อีก เช่น เพิ่มจากพื้นที่สีเขียวหรือพื้นที่เปิดโล่งในโรงเรียนสังกัดภาครัฐ

ด้วยเงื่อนไขและข้อจำกัดด้านกรอบระยะเวลาของการศึกษา งานวิจัยนี้จึงคัดเลือกเส้นทางสีเขียวเพื่อนำมาเสนอตัวอย่างการพัฒนาทั้งหมด 5 เส้นทาง ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีรูปแบบแตกต่างกัน เพื่อเป็นต้นแบบให้กับเส้นทางสีเขียวอื่น ๆ ที่มีรูปแบบเดียวกันหรือคล้ายคลึงกัน อีกทั้งควรจัดให้มีกระบวนการสร้างการมีส่วนร่วมแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องในทุกภาคส่วน ซึ่งงานวิจัยนี้เลือกเสนอผลงานวิจัยแก่ผู้อำนวยการเขตพัฒนา เพราะเป็นผู้ที่มีความเกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาโดยตรง จากการศึกษาและสัมภาษณ์พบว่า

- 1) การจะพัฒนาโครงการให้ประสบความสำเร็จต้องมีการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างองค์การ เช่น เส้นทางริมทางรถไฟต้องทำงานร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทย เส้นทางริมคลองต้องทำงานร่วมกับสำนักการระบายน้ำ พื้นที่ใต้ทางด่วนต้องทำงานร่วมกับทางพิเศษแห่งประเทศไทย
  - 2) การจะพัฒนาโครงการให้ประสบความสำเร็จต้องได้รับความร่วมมือทั้งจากภาคเอกชนและประชาชน ซึ่งอาจเกิดขึ้นในรูปแบบการทำประชาพิจารณ์ หรือจัดทำแบบสอบถาม
- นอกจากนี้เสนอว่าควรมีการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องตั้งแต่ขั้นตอนการเก็บข้อมูลเพื่อจะได้ข้อมูลและองค์ความรู้เพิ่มเติม จากนั้นนำผลงานวิจัยไปเสนออีกครั้งเพื่อนำข้อเสนอแนะที่ได้มาปรับปรุงงานวิจัยให้ครบถ้วนมากยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นแนวทางสำหรับการปรับใช้ในวิจัยหรือพื้นที่อื่น ๆ ต่อไปในอนาคต

## บรรณานุกรม

### ภาษาไทย

- จามรี อาระยานิมิตสกุล. (2558). ภูมิสถาปัตยกรรมเบื้องต้น. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ดารณี เสือเฒ่า. (2563). ผู้นำการบริหารจัดการเมืองรุ่นใหม่: กรณีศึกษา คลองของเกซอน เกาหลีใต้. [ระบบออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.furd.in.th/cities/world-cities-reviews/view/46j5wvewGNd/> [19 กรกฎาคม 2563]
- ดำรงศักดิ์ สังข์ทอง. (2549). แนวทางการปรับปรุงภูมิทัศน์ริมถนนและทางเท้า ถนนศรีนครินทร์. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- เดวิดร์ สุขเสน. (2552). แนวทางการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตหนองจอก กรุงเทพมหานคร : กรณีศึกษา ชุมชนแผ่นดินทองคอรุตติงวอและพื้นที่ต่อเนื่อง. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- นิรมล เสรีสกุล และ อติศักดิ์ กันทะเมืองลี. (2562). LET'S WALK พาบางกอกออกเดิน. กรุงเทพฯ: บริษัท ไอ.เอส.พริ้นติ้งเฮาส์ จำกัด.
- พงษ์ศักดิ์ ณ ถลาง. (2556). การเชื่อมโยงพื้นที่สีเขียวในศูนย์กลางเมือง กรณีศึกษาเขตปทุมวัน. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- พระราชบัญญัติ การผังเมือง (ฉบับที่ 4). (2558).
- ภราดร แก้วไสพร. (2558). การหาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียวของเขตดินแดง. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ภาพพิมพ์ พิมมะรัตน์. (2563). ครบรอบ 10 ปี The High Line ทางรถไฟเก่าที่สร้างแรงกระเพื่อมในการพัฒนาเมืองให้ New York. [ระบบออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://readthecloud.co/scoop-the-high-line-decade/> [19 กรกฎาคม 2563]
- ภาวิณี อินชมภู และ สิบสิริ ศรีธัญรัตน์. (2560). การพัฒนาโครงข่ายพื้นที่สีเขียวในกรุงเทพมหานคร. วารสารวิชาการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- มานิต ทรัพย์เพิ่ม. (2553). ศักยภาพพื้นที่ว่างย่านพาณิชย์กรรมในเขตบางรักเพื่อการเชื่อมต่อโครงข่ายพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้า. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม

- คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วิมลสิทธิ์ ทรยางกูร. (2541). พฤติกรรมมนุษย์กับสภาพแวดล้อม : มูลฐานทางพฤติกรรมเพื่อการออกแบบและวางแผน. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2559). รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการจัดทำผังแม่บทโครงข่ายพื้นที่สีเขียวในเขตกรุงเทพมหานคร. สำนักงานผังเมือง กรุงเทพมหานคร.
- สำนักงานเขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร. (2562). ข้อมูลทั่วไป เขตวัฒนา. [ระบบออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.bangkok.go.th/vadhana/index> [29 ตุลาคม 2562]
- สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. (2562). มาตรการเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ. [ระบบออนไลน์]. แหล่งที่มา: [http://www.onep.go.th/urban/plant/green\\_area\\_standart\\_work.php](http://www.onep.go.th/urban/plant/green_area_standart_work.php) [29 ตุลาคม 2562]
- สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. (2562). มาตรฐานของพื้นที่สีเขียว. [ระบบออนไลน์]. แหล่งที่มา: [http://www.onep.go.th/urban/plant/green\\_area\\_standart.php](http://www.onep.go.th/urban/plant/green_area_standart.php) [29 ตุลาคม 2562]
- สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. (2548). คู่มือพัฒนาพื้นที่สีเขียว. เชียงใหม่: โทนคัลเลอร์.
- สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. (2560). แนวทางการจัดการพื้นที่สีเขียวสำหรับชุมชนเมืองในประเทศไทย. กรุงเทพฯ: มูลนิธิสถาบันสิ่งแวดล้อมไทย.
- สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย. (2563). สถิติประชากรและบ้าน – จำนวนประชากรแยกอายุ. [ระบบออนไลน์]. แหล่งที่มา: [http://stat.dopa.go.th/stat/statnew/upstat\\_age.php](http://stat.dopa.go.th/stat/statnew/upstat_age.php) [14 มกราคม 2563]
- สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร. (2556). กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556. กรุงเทพฯ: สำนักผังเมือง.
- สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร. (2557). แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2556 – 2575) “มหานครแห่งเอเชีย”. สมุทรสาคร: พิมพ์ดี.
- สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร. (2559). สถิติ 2559 กรุงเทพมหานคร. กรุงเทพฯ: สำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ.
- สำนักสิ่งแวดล้อม และสำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร. (2562). ฐานข้อมูลและระบบติดตามประเมินผลการเพิ่มพื้นที่สีเขียวของกรุงเทพมหานคร. [ระบบออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://203.155.220.118/green-parks-admin/> [15 กันยายน 2563]
- อดิพร เกตุแก้ว. (2563). Seoullo 7017 แปลงโฉมทางด่วนอายุ 50 ปีเป็นสวนสาธารณะลอยฟ้าที่ช่วย

ให้เมือง และผู้คนสนิทกัน. [ระบบออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://readthecloud.co/scoop-seoulo-7017/> [19 กรกฎาคม 2563]

อริยา อรุณินท์. (2543). แนวคิดในการพัฒนาโครงข่ายที่ว่างของเมืองและพื้นที่ที่ถูกกลืนอย่างมีประสิทธิภาพ กรณีศึกษาในกรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส. วารสารวิชาการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

เอเจนซี ฟอว์ เรียลเอสเตท แอปแพร์ส. (2563). ชาวต่างชาติ อยู่แถวไหนในกรุงเทพฯ. [ระบบออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://marketeeronline.co/archives/2332> [27 มีนาคม 2563]

### ภาษาอังกฤษ

Flink, C. A., Searns, R. M., & Schwarz, L. L. (1993). Greenways. Washington: Island Press.

Hong, Y. (2018). Actual condition of Seoulo 7017 overpass regeneration project based on field surveys. Frontiers of Architectural Research, 7, 415-423.

Litman, T. (2009). Pedestrian and Bicycle Planning. Canada: Victoria Transport Policy Institute.

Little, C. E. (1990). Greenways for America. USA: The Johns Hopkins University Press.

Lynch, K. (1977). Image of the City. USA: MIT Press.

Tan, K. W. (2006). A greenway network for singapore. Journal of Landscape and Urban Planning, 76, 45-66.

Turner, T. (1995). Greenways, blueways, skyways and other ways to a better London. Journal of Landscape and Urban Planning, 33, 269-282.

Watson, D., Plattus, A., & Shibley, R. (2003). Time – Saver Standards for Urban Design. USA: McGraw-Hill.

Wisconsin Department of Transport. (2003). Wisconsin Bicycle Planning Guidance.



ภาคผนวก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
**CHULALONGKORN UNIVERSITY**

ก. ตารางผลการหาพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะในเขตพัฒนาทั้งหมด 212 แห่ง

กทม. สำรวจ	ผู้วิจัยสำรวจ		จำนวน
	พื้นที่สีเขียวที่มี การพัฒนาแล้ว	พื้นที่ที่มีศักยภาพ ในการพัฒนา	
<b>1. สวนสาธารณะ หรือสวนหย่อม</b>			
23 แห่ง	1 แห่ง	-	24 แห่ง
สวนหย่อมปลายซอยปรีดีพนมยงค์ 42 สวนหย่อมริมคลองเป็ง สวนหย่อมใต้สะพานข้ามคลองปลายซอยสุขุมวิท 55 สวนหย่อมริมคลองบางนางจัน สวนหย่อมวัฒนา สวนหย่อมในซอยเอกมัย 6 สวนหย่อมในซอยทองหล่อ 2 สวนหย่อมสุขุมวิท 49 สวนหย่อมปลายซอยพานิชอนันต์แยก 10 สวนหย่อมพิบูลย์เวศม์ สวนหย่อมซอยพานิชอนันต์ แยก 5-7 สวนหย่อมหน้าวัดภาชี สวนหย่อมถนนสุขุมวิท 7 สวนป่าเอกมัย สวนหย่อมซอยพร้อมมิตร แยก 10 สวนหย่อมเฉลิมพระเกียรติซอยพานิชอนันต์ สวนหย่อมซอยพานิชอนันต์ แยก 5 สวนหย่อมปากซอยเอกมัย 23 สวนหย่อมซอยพานิชอนันต์ สวนหย่อมสุขุมวิท 21 ปลูกไม้ประดับหน้าสถานีรถไฟโคกสวนหย่อมหน้าบ้านระหว่างซอยปรีดี 5-7 และสวนน้ำนันทศักดิ์เรืองเดช	สวนครูอุน มาลิก	x	
<b>2. พื้นที่สีเขียวในสถานที่ราชการ</b>			
3 แห่ง	3 แห่ง	-	6 แห่ง
สวนหย่อมสถานทูตเนปาล สวนหย่อมสน.ทองหล่อ และสวนหย่อมหน้าสยามสมาคม	สำนักงานเขตวัฒนา สถานีตำรวจพระโขนง และโรงพิมพ์สำนักงานสลากกินแบ่งรัฐบาล	x	
<b>3. พื้นที่สีเขียวในศาสนสถาน</b>			
3 แห่ง	6 แห่ง	-	9 แห่ง
สวนหย่อมหน้าวัดธาตุทอง (หน้าโบสถ์) สวนหย่อมสุเหร่าบ้านดอน และสวนหย่อมลานจอร์จวัดธาตุทอง	โบสถ์คริสต์จักรวัฒนา คริสตจักรเซเว่นธ์เดย์ แอ็ดเวนติสเอกมัย คริสตจักรเรเดียน วัดภาชี มัสยิดบุดรัลมุมินีน และมีสอิดยี่ค้าย่าตุลอิสลาม	x	
<b>4. พื้นที่สีเขียวในสถานพยาบาล</b>			
2 แห่ง	3 แห่ง	-	5 แห่ง
สวนหย่อมโรงพยาบาลสุขุมวิท และสวนหย่อมข้างศูนย์สาธารณสุข	โรงพยาบาลบำรุงราษฎร์ โรงพยาบาลสมิติเวช สุขุมวิท และโรงพยาบาลคามิลเลียน	x	
<b>5. พื้นที่สีเขียวในสถานศึกษา</b>			
9 แห่ง	-	-	9 แห่ง
สวนหย่อมโรงเรียนนานาชาติบางกอกเทรพ สวนหย่อมมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ สวนหย่อมโรงเรียนวัดธาตุทอง สวนหย่อมในโรงเรียนนานาชาติโมเดิร์น สวนหย่อมโรงเรียนอนุบาลจุฬารักษ์ สวนหย่อมโรงเรียนวิจิตรวิทยา สวนหย่อมโรงเรียนแจ่มจันทร์ สวนพฤกษศาสตร์โรงเรียนวัฒนาวิทยาลัย และสวนหย่อมหลังโรงเรียนวัดภาชี	x	x	

6. พื้นที่สีเขียวในพื้นที่ย่านการค้า			
5 แห่ง	31 แห่ง	-	36 แห่ง
สวนหย่อมดับเบิลยู ดิสทริค สวนหย่อมบ้านไร่กาแฟ สุขุมวิท 63 สวนหย่อมหน้าเจ อเวนิว ทองหล่อ 15 สวนหย่อมหน้าร้านอาหารเอ็มเค และสวนหย่อมหน้าอาคารเรนฮิลล์	เทอร์มินอล 21 อโศก มิตรทาวน์ อโศก โรบินสัน สุขุมวิท โครงการแอต 27/1 โครงการ 49 เฟลย์สเคป 953 คอมมูนิตี้มอลล์ นิฮอนมูระมอลล์ โครงการนัมเบอร์ 88 พิกาน 49 ซินสเปซ ทองหล่อ ทากะ ทาวน์ เดอะ 49 เทอเรซ เดอะ คอมมอนส์ เดอะ การ์เด็น บาย พีแลนด์สเคป เดอะเทส ทองหล่อ เทรลล์ แอนด์ เทลล์ วิลล่า มาร์เก็ต สุขุมวิท 49 มิราเคิลมอลล์ สุขุมวิท 41 ศูนย์การค้าเอ็มควอเทียร์ 72 คอร์ทยาร์ด บิ๊กซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์ เอกมัย ดองกิ มอลล์ ทองหล่อ เอท ทองหล่อ เมเจอร์ ซินิเพล็กซ์ สุขุมวิท มาร์เก็ตเพลส ทองหล่อ พาร์คเลน เอกมัย เว็บบราวน แม็กซ์แวลู สุขุมวิท 71 บิ๊กซีเอ็กซ์ตรา ซูเปอร์เซ็นเตอร์ อ่อนนุช เซ็นจูรี เดอะมูฟวี่พลาซ่า สุขุมวิท และ แอ็คแมน เอกมัย คอมเพล็กซ์	x	
7. พื้นที่สีเขียวในพิพิธภัณฑ์			
1 แห่ง	4 แห่ง	-	5 แห่ง
สวนหย่อมเรือนคำเที่ยง	สมบัติเพิ่มพูน แกลเลอรี ศุภโชค ดีอาร์ต เซนเตอร์ สถาบันปริติ พนมยงค์ และมูลนิธิจักรพันธ์	x	
8. ลานกีฬากลางแจ้ง			
-	5 แห่ง	-	5 แห่ง
x	แบงค็อก แบดมินตัน เซนเตอร์ เคเอสสปอร์ตคลับ สกลพรรณสปอร์ตคลับ ลานกีฬาแสงทิพย์ และลานกีฬาชุมชนหมู่บ้านพิบูลเวศม์	x	
9. พื้นที่ที่ถูกปล่อยทิ้งร้างไม่มีการใช้ประโยชน์			
-	-	4 แห่ง	4 แห่ง
x	x	ที่ว่างข้างบ้านเลขที่ 254 ซอยสุขุมวิท 65 ที่ว่างริมคลองพระโขนง ก่อขึ้นทางด่วน พื้นที่ไม้ยืนต้นบริเวณสวนต้นคุณ เรือนเพาะชำ และที่ว่างซอยปริติพนมยงค์ 2 (แสงทิพย์)	

10. พื้นที่ใต้ทางด่วน			
-	-	2 แห่ง	2 แห่ง
x	x	ที่ว่างใต้ทางด่วนรามอินทรา ถึงบางนา (จากแสงทิพย์ถึงคลองศาลาลอย) และที่ว่างบริเวณใต้ทางด่วนพัฒนาเวสต์ (ปรีดิพนมยงค์ 26)	
11. ที่ว่างหรือที่โล่งในสุสาน			
-	-	4 แห่ง	4 แห่ง
x	x	สุสานสุเหร่าบ้านดอน สุสานสุเหร่าศาลาลอย สุสานสุเหร่าบางมะเขือ และสุสานสุเหร่าสามอิน	
12. เส้นทางสีเขียว			
58 แห่ง	-	-	58 แห่ง
สวนถนนตรงข้ามเอกมัย 8 สวนถนนหน้าร้านขายวัสดุก่อสร้าง สวนถนนปรีดิพนมยงค์ 26 สวนถนนหน้าอาคารโนเบิล โฮโล สวนถนนโรงแรมจัสติน รีสอร์ท สวนถนนปรีดิพนมยงค์ 38 สวนถนนทองหล่อ9 สวนถนนปากซอย สุขุมวิท 67 สวนถนน สุขุมวิท 53 สวนถนนซอยแสงทิพย์ฝั่งปัทมาฟาร์ม สวนถนน หน้าอาคารแคปปิตอล เรสซิเดนซ์สวนถนนทองหล่อ 5 สวน ถนนหน้าอาคารไลฟ์ สุขุมวิท 69 สวนถนนหน้าโรงแรม แกร นด์ มิลเลเนียม สวนถนนหน้าสาธารณสุข 21 สวนถนน สุขุมวิท19 (หน้าครีตจักร) สวนถนนริมลำรางสุขุมวิท 49 แยก 13 สวนถนนปากซอยสุขุมวิท 81 สวนถนนสุขุมวิท 31 ปลูก เฟื่องฟ้าริมคลองแสนแสบ ปลูกไม้ยืนต้นสุขุมวิท 23 สวนถนน บนสะพานลอยปรีดิพนมยงค์ 15 สวนถนนสะพานข้ามคลอง สุขุมวิท 21 สวนถนนสะพานข้ามคลองสุขุมวิท 55 สวนถนน สุขุมวิท 1 สวนถนนสะพานข้ามคลองสุขุมวิท 3 สวนถนนบน สะพานลอยเอกมัย 30 สวนถนนสุขุมวิท ( GREEN ZONE) สวนถนนบนสะพานลอยปรีดิพนมยงค์ 30 สวนถนนสะพาน ข้ามคลองสุขุมวิท 39 ปลูกไม้ยืนต้นและไม้คลุมดินสุขุมวิท 63 ปลูกไม้ยืนต้นและไม้คลุมดินสุขุมวิท 21 สวนถนนสะพานข้าม คลองสุขุมวิท 71 ปลูกไม้ยืนต้นถนนสุขุมวิท 3 สวนถนน สุขุมวิท 43 ปลูกไม้ยืนต้นและไม้คลุมดินสุขุมวิท 55 สวนถนน ข้างหน้าโรงพยาบาลจักรวรรดินิ ปลูกไม้ยืนต้นและไม้คลุมดิน สุขุมวิท 71 สวนถนนสุขุมวิท 47 ปลูกไม้ยืนต้นริมถนนสุขุมวิท 1-81 (ฝั่งเลขคี่) สวนถนนซอยเอกมัย 30 สวนถนนซอย สุขุมวิท 79 พื้นที่สีเขียวริมทางซอยพานิชอนันต์ สวนถนน สุขุมวิท 77 (ช่วง1) สวนถนนสุขุมวิท 77 (ช่วง 2) สวนถนน ทางลัดสุขุมวิท 19-21 สวนถนนซอยสุขุมวิท 61-63 สวน ถนนสุขุมวิท 19 สวนถนนซอยสุขุมวิท 71 สวนถนนซอย สุขุมวิท 23 สวนถนนซอยสุขุมวิท 27-29 สวนถนนที่ว่างซอย พานิชอนันต์ แยก 10 สวนถนนซอยสุขุมวิท 81 สวนถนนหน้า เขต สวนถนนสุขุมวิท 59 สวนถนนหน้าร้านปิ้ง สวนถนนเอก มัย และสวนถนนซอยแสงทิพย์	x	x	



13. พื้นที่สีเขียวที่ไม่อยู่ในกรอบแนวคิดในการวิจัย			
45 แห่ง	-	-	45 แห่ง
สวนหย่อมคอนกรีตริม เอมภัย สวนหย่อมคอนกรีตเคอะ โมนูเมนต์ ทองหล่อ สวนหย่อมคอนกรีต เอส อโศก สวนหย่อมคอนกรีตฮาสู เฮ้าส์ สวนหย่อมคอนกรีตเคอะ โฉน สุกุมวิท 71 สวนหย่อมคอนกรีตเมเวนพิก สุกุมวิท 63 สวนหย่อมโครงการเคอะ เบส พาร์ค เวสต์ สุกุมวิท 77 บี สวนหย่อมคอนกรีตเคอะ ลอท์ฟ เอมภัย สวนหย่อมคอนกรีตแอสตัน ทองหล่อ 10 สวนหย่อมคอนกรีตเคอะ โคลเวอร์ ทองหล่อ สวนหย่อมคอนกรีตแกรนด์ เซนเตอร์ พอยท์ สุกุมวิท 55 สวนหย่อมคอนกรีต ซี เอมภัย สวนหย่อมหน้าคอนโดรยา สุกุมวิท 23 สวนหย่อมหน้าคอนโดเคตซ์ สุกุมวิท 23 สวนหย่อมคอนกรีต เคอะ เบส สุกุมวิท 77 สวนหย่อมคอนกรีตคิวเฮ้าส์ สุกุมวิท 79 สวนหย่อมคอนกรีตเคอะรวม สวนหย่อมคอนกรีตเคอะ คิว ทองหล่อ สวนหย่อมคอนกรีตโนเบิล สุกุมวิท 33 สวนหย่อมคอนกรีตนิยามเคอะ บลูม สุกุมวิท 71 สวนหย่อมธนาคารกรุงไทย สุกุมวิท 3 สวนหย่อมหน้าคอนกรีตเคตสัน ทองหล่อ 11 สวนอาคารเทรนต์ สุกุมวิท 13 สวนแนวตั้งคอนกรีตเคตสัน สวิท สุกุมวิท 13 สวนหย่อมคอนกรีต สุกุมวิท สีพริ้งทาวน์ สวนคอนกรีตเคต สุกุมวิท 13 สวนหย่อมคอนกรีตโนเบิล รีโคล สุกุมวิท 19 สวนหย่อมหน้าปั้มน้ำมันเชลล์ ปรีดีพนมยงค์ 19 สวนหย่อมหน้าอาคารเอสเอสพี ทาวเวอร์ 1 สวนหย่อมข้างธนาคารกรุงไทย เอมภัย สวนหย่อมคอนกรีตเอส 59 สวนหย่อมโครงการ การ์เด็น สแควร์ สวนหย่อมคาเฟ่ โรงแรม แกรนด์ เซ็นเตอร์พอยท์ สวนหย่อมโรงแรมเมริออท กรุงเทพฯ สวนหย่อมหน้าเรียล แกลเลอรี สุกุมวิท สวนหย่อมหน้าคอนกรีตนิยามเคอะ สวนหย่อมหน้าอาคารโนเบิล รีวิล สวนหย่อมหน้าโรงแรมโซฟีเทล สุกุมวิท สวนหย่อมแกรมี สวนหย่อมหน้าอาคารชุด เคอะ เมดิสัน สุกุมวิท 41 สวนหย่อมหน้าอาคารอินเตอร์เซน สวนหย่อมหน้าร้านผ้าปิ้ง สวนหย่อมหน้าร้านนวดคนตาบอด สวนหย่อมข้างสำนักงานเขต และสวนหย่อมหลังอาคารลิเบอร์ตี้	x	x	
149 แห่ง*	53 แห่ง	10 แห่ง	212 แห่ง

\* หมายเหตุ : ข้อมูลพื้นที่สีเขียวจากการสำรวจของกรุงเทพมหานครทั้งหมด 149 แห่ง ได้มาจาก ข้อมูลพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะของเขตวัฒนาปีพ.ศ. 2562 ของสำนักสิ่งแวดล้อม และสำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร สืบค้นวันที่ 19 กันยายน 2562 แหล่งที่มา: <http://203.155.220.118/green-parks-admin/>

ข. ตารางเก็บข้อมูลพื้นที่สีเขียวเดิมในเขตวัฒนาทั้งหมด 76 แห่ง

รหัส	ชื่อที่ตั้ง	ภาพประกอบ	ข้อมูลทั่วไป	กรรมสิทธิ์ที่ดิน	ระดับการใช้ประโยชน์ โดยสาธารณะชน	การเข้าถึง		ความสมบูรณ์ ด้านระบบนิเวศ	พื้นที่สีเขียวหรือพื้นที่ เปิดโล่งที่มีศักยภาพ	ผู้สำรวจ
						จำนวนเส้นทาง	ระบบขนส่ง มวลชน			
สวนสาธารณะในเขตวัฒนา										
EG01	สวนป่าเอมัย		ขนาด : 6 ไร่ ประเภท : สวนหมู่บ้าน วัน - เวลา : ทุกวัน 24 ชม. ผู้ใช้ : ไม่มี กิจกรรม : ด้านสิ่งแวดล้อม	รัฐ	ไม่มีการใช้ ประโยชน์	หลัก : 1 ทางเดิน เท้า : 1	เรือโดยสาร รถเมล์รค์มี น้อยกว่า 400 ม.	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน	-	กทม.
EG02	สวนนันทนาศักดิ์ เรืองเดช		ขนาด : 2 ไร่ 2 งาน 300 ตร.ม. ประเภท : สวนหมู่บ้าน วัน - เวลา : ทุกวัน 24 ชม. ผู้ใช้ : ไม่มี กิจกรรม : ด้านสิ่งแวดล้อม	รัฐ	ไม่มีการใช้ ประโยชน์	ซอย : 2	เรือโดยสาร รถเมล์รค์มี น้อยกว่า 400 ม.	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้ไม้	-	กทม.
EG03	สวนหย่อมวัฒนา		ขนาด : 1 งาน ประเภท : สวนหย่อม ขนาดเล็ก วัน - เวลา : ทุกวัน 06.00 - 18.00 น. ผู้ใช้ : บุคคลทั่วไป กิจกรรม : ด้านสังคม ด้านบันเทิง ด้านนันทนาการ และด้านสิ่งแวดล้อม	รัฐ	สาธารณะ มีเงื่อนไข	ซอย : 1	รถเมล์รค์มี น้อยกว่า 400 ม.	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน	-	กทม.
EG04	สวนหย่อม ริมคลองเปิง		ขนาด : 1 งาน ประเภท : สวนหย่อม ขนาดเล็ก วัน - เวลา : ทุกวัน 24 ชม. ผู้ใช้ : ไม่มี กิจกรรม : ด้านสิ่งแวดล้อม	รัฐ	ไม่มีการใช้ ประโยชน์	ซอย : 2	รถเมล์รค์มี น้อยกว่า 400 ม.	มีพืชพรรณ : ไม้เลื้อย และไม้คลุมดิน	-	กทม.
EG05	สวนหย่อมริม คลองบางนางจัน		ขนาด : 2 งาน ประเภท : สวนหย่อม ขนาดเล็ก วัน - เวลา : ทุกวัน 24 ชม. ผู้ใช้ : ไม่มี กิจกรรม : ด้านสิ่งแวดล้อม	รัฐ	ไม่มีการใช้ ประโยชน์	หลัก : 1	รถเมล์รค์มี น้อยกว่า 400 ม.	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน	-	กทม.
EG06	สวนหย่อม ซอยพร้อมมิตร แยก 10		ขนาด : 320 ตร.ม. ประเภท : สวนหย่อม ขนาดเล็ก วัน - เวลา : ทุกวัน 24 ชม. ผู้ใช้ : ไม่มี กิจกรรม : ด้านสิ่งแวดล้อม	รัฐ	ไม่มีการใช้ ประโยชน์	ซอย : 1	BTS รถเมล์ รค์มี 400 - 800 ม.	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน	-	กทม.

EG07	สวนหย่อมพิบูลย์ เวศม์		ขนาด : 1 ไร่ 224 ตร.ม. ประเภท : สวนหย่อม ขนาดเล็ก วัน - เวลา : ทุกวัน 24 ชม. ผู้ใช้ : กลุ่มคนพักอาศัย ในละแวกนั้น กิจกรรม : ด้านนันทนาการ ด้านสังคม ด้านสิ่งแวดล้อม	รัฐ	สาธารณะ	ชอย : 2	รตเมสร์ตีมี น้อยกว่า 400 ม.	มีพืชพรรณ : ไม่ยืนต้น ไม่พุ่ม และไม่คลุมดิน	-	กทม.
EG08	สวนหย่อมหน้า วัดภาชี		ขนาด : 1 งาน 256 ตร.ม. ประเภท : สวนหย่อม ขนาดเล็ก วัน - เวลา : ทุกวัน 24 ชม. ผู้ใช้ : ไม่มี กิจกรรม : ด้านสิ่งแวดล้อม	รัฐ	ไม่มีการใช้	ชอย : 1	เรือโดยสาร รตเมสร์ตีมี น้อยกว่า 400 ม.	มีพืชพรรณ : ไม่ยืนต้น ไม่พุ่ม และไม่คลุมดิน	-	กทม.
EG09	สวนหย่อมใต้ สะพานข้ามคลอง ปลายซอย สุขุมวิท 55		ขนาด : 1 งาน ประเภท : สวนหย่อม ขนาดเล็ก วัน - เวลา : ทุกวัน 24 ชม. ผู้ใช้ : กลุ่มคนพักอาศัย ในละแวกนั้น กิจกรรม : ด้านนันทนาการ ด้านสังคม ด้านสิ่งแวดล้อม	รัฐ	สาธารณะ	หลัก : 1	เรือโดยสาร รตเมสร์ตีมี น้อยกว่า 400 ม.	มีพืชพรรณ : ไม่พุ่ม ไม่คลุมดิน และไม่เลื้อย	-	กทม.
EG10	สวนหย่อมวัฒนา เนรมิตร		ขนาด : 3 งาน ประเภท : สวนหย่อม ขนาดเล็ก วัน - เวลา : ทุกวัน 24 ชม. ผู้ใช้ : ไม่มี กิจกรรม : ด้านสิ่งแวดล้อม	รัฐ	ไม่มีการใช้	ชอย : 1	รตเมสร์ตีมี 400 - 800 ม.	มีพืชพรรณ : ไม่ยืนต้น ไม่พุ่ม และไม่คลุมดิน	-	กทม.
EG11	สวนหย่อมเฉลิม พระเกียรติ ซอยพานิชอนันต์		ขนาด : 1 งาน 136 ตร.ม. ประเภท : สวนหย่อม ขนาดเล็ก วัน - เวลา : ทุกวัน 24 ชม. ผู้ใช้ : ไม่มี กิจกรรม : ด้านสิ่งแวดล้อม	รัฐ	ไม่มีการใช้	ชอย : 1	รตเมสร์ตีมี 400 - 800 ม.	มีพืชพรรณ : ไม่ยืนต้น ไม่พุ่ม และไม่คลุมดิน	-	กทม.
EG12	สวนหย่อมซอย พานิชอนันต์ แยก 5 - 7		ขนาด : 1 งาน 280 ตร.ม. ประเภท : สวนหย่อม ขนาดเล็ก วัน - เวลา : ทุกวัน 24 ชม. ผู้ใช้ : ไม่มี กิจกรรม : ด้านสิ่งแวดล้อม	รัฐ	ไม่มีการใช้	ชอย : 1	รตเมสร์ตีมี 400 - 800 ม.	มีพืชพรรณ : ไม่ยืนต้น ไม่พุ่ม และไม่คลุมดิน	-	กทม.
EG13	สวนหย่อมปลาย ซอยพานิชอนันต์ แยก 10		ขนาด : 1 งาน 40 ตร.ม. ประเภท : สวนหย่อม ขนาดเล็ก วัน - เวลา : ทุกวัน 24 ชม. ผู้ใช้ : ไม่มี กิจกรรม : ด้านสิ่งแวดล้อม	รัฐ	ไม่มีการใช้	ชอย : 1	รตเมสร์ตีมี 400 - 800 ม.	มีพืชพรรณ : ไม่ยืนต้น ไม่พุ่ม และไม่คลุมดิน	-	กทม.

EG14	สวนครูจูน มาลิก		ขนาด : 2 งาน 200 ตร.ม. ประเภท : สวนหย่อม ขนาดเล็ก วัน - เวลา : จ. - ศ. 09.00 - 18.00 น. ส. - อา. 10.00 - 16.00 น. ผู้ใช้ : กลุ่มเด็ก นักเรียน - นักศึกษา และบุคคลทั่วไป กิจกรรม : ด้านนันทนาการ ด้านสังคม ด้านบันเทิง และด้านสิ่งแวดล้อม	เอกชน	กิ่ง สาธารณะ มีเงื่อนไข	หลัก : 1 ซอย : 1	BTS รตณเสร์คมี น้อยกว่า 400 ม.	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน	-	ผู้วิจัย
สถานที่ราชการ										
EG15	สำนักงาน เขตวัฒนา		วัน - เวลา : จ. - ศ. 08.00 - 16.00 ผู้ใช้ : กลุ่มเจ้าหน้าที่ คนพักอาศัยในเขตวัฒนา กิจกรรม : ด้านบริการ ประชาชน	รัฐ	สาธารณะ มีเงื่อนไข	หลัก : 1	เรือโดยสาร รตณเสร์คมี น้อยกว่า 400 ม.	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม	พื้นที่เปิดโล่งหน้า สำนักงานเขต ขนาด : 85 ตร.ม.	ผู้วิจัย
EG16	สถานีตำรวจ ทองหล่อ		วัน - เวลา : ทุกวัน 24 ชม. ผู้ใช้ : กลุ่มเจ้าหน้าที่ คนพักอาศัยในเขตวัฒนา กิจกรรม : ด้านบริการ ประชาชน ด้านนันทนาการ	รัฐ	สาธารณะ	หลัก : 1	รตณเสร์คมี น้อยกว่า 400 ม.	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน	สวนหย่อม สน. ทองหล่อ ขนาด : 120 ตร.ม.	กทท.
EG17	สถานีตำรวจ พระโขนง		วัน - เวลา : ทุกวัน 24 ชม. ผู้ใช้ : กลุ่มเจ้าหน้าที่ คนพักอาศัยในเขตวัฒนา กิจกรรม : ด้านบริการ ประชาชน ด้านนันทนาการ	รัฐ	สาธารณะ	หลัก : 1	รตณเสร์คมี น้อยกว่า 400 ม.	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน	พื้นที่เปิดโล่งหน้า สน.พระโขนง ขนาด : 350 ตร.ม.	ผู้วิจัย
EG18	โรงพิมพ์สำนักงาน สลากกินแบ่ง รัฐบาล		วัน - เวลา : จ. - ศ. 7.30 - 15.30 ผู้ใช้ : กลุ่มเจ้าหน้าที่ กิจกรรม : ด้านบริการ ประชาชน	รัฐ	สาธารณะ มีเงื่อนไข	หลัก : 1	รตณเสร์คมี น้อยกว่า 400 ม.	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน	สวนหย่อมโรงพิมพ์ กองสลาก ขนาด : 1 งาน 100 ตร.ม.	ผู้วิจัย
ศาสนสถาน										
EG19	โบสถ์คริสต์จักร วัฒนา		วัน - เวลา : อา. 08.00 - 16.00 น. ผู้ใช้ : คริสต์ศาสนิกชน ในเขตวัฒนา กิจกรรม : ด้านศาสนา	ศาสนสถาน	กิ่ง สาธารณะ มีเงื่อนไข	ซอย : 2	รตณเสร์คมี น้อยกว่า 400 ม.	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน	สวนหย่อมหน้า โบสถ์คริสต์จักร วัฒนา ขนาด : 1 ไร่ 48 ตร.ม.	ผู้วิจัย
EG20	คริสต์จักรเซเวนต์ เดย์ แอ็ดเวนติส เอกมัย		วัน - เวลา : จ. - ส. 09.00 - 17.00 น. ผู้ใช้ : คริสต์ศาสนิกชน ในเขตวัฒนา กิจกรรม : ด้านศาสนา	ศาสนสถาน	กิ่ง สาธารณะ มีเงื่อนไข	ซอย : 2	รตณเสร์คมี น้อยกว่า 400 ม.	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน	สวนหย่อมคริสต์ จักรเซเวนต์เดย์ แอ็ดเวนติส เอกมัย ขนาด : 2 งาน	ผู้วิจัย
EG21	คริสต์จักรเรเดียน		วัน - เวลา : ศ. และอา. 09.00 - 19.00 น. ผู้ใช้ : คริสต์ศาสนิกชน ชาวเกาหลี กิจกรรม : ด้านศาสนา	ศาสนสถาน	กิ่ง สาธารณะ มีเงื่อนไข	ซอย : 1	รตณเสร์คมี 400 - 800 ม.	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น และไม้พุ่ม	ลานจอดรถหน้า คริสต์จักรเรเดียน ขนาด : 2 งาน 225 ตร.ม.	ผู้วิจัย

EG22	วัดจาดทอง		วัน - เวลา : ทุกวัน 05.00 - 22.00 น. ผู้ใช้ : บุคคลทั่วไป กิจกรรม : ด้านศาสนา และด้านบันเทิง หมายเหตุ : พระอาราม หลวงชั้นตรี ชนิดสามัญ	ศาสน สถาน	กึ่ง สาธารณะ มีเงื่อนไข	ที่ ถัก : 1	BTS รดเมล์ รัศมีน้อย กว่า 400 ม.	มีพิธีกรรม : ไม่ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน	สวนหย่อมหน้า หน้าโบสถ์ ขนาด : 1 งาน ลานสวนมนต์ หน้าวัดจาดทอง ขนาด : 120 ตร.ม. ลานจอดรถหน้า วัดจาดทอง ขนาด : 2 ไร่ 3 งาน 214 ตร.ม.	กทม.	
EG23	วัดภาชี		วัน - เวลา : ทุกวัน 08.00 - 17.00 น. ผู้ใช้ : กลุ่มคนพักอาศัย ในละแวกนั้น บุคคลทั่วไป กิจกรรม : ด้านศาสนา และด้านการศึกษา	ศาสน สถาน	กึ่ง สาธารณะ มีเงื่อนไข	ซอย : 1 ทางเดิน เท้า : 1	เรือโดยสาร รดเมล์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.	มีพิธีกรรม : ไม่ยืนต้น และไม้พุ่ม	ลานจอดรถวัดภาชี ขนาด : 2 งาน 210 ตร.ม.	ผู้วิจัย	
EG24	มัสยิดดารุสลัมพีซีเอ็น (บ้านดอน)		วัน - เวลา : ทุกวัน ละมด 5 เวลา ผู้ใช้ : กลุ่มคนมุสลิมใน ชุมชนสุเหร่าบ้านดอน กิจกรรม : ด้านศาสนา	ศาสน สถาน	กึ่ง สาธารณะ มีเงื่อนไข	ซอย : 1 ทางเดิน เท้า : 1	เรือโดยสาร รดเมล์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.	มีพิธีกรรม : ไม่ยืนต้น และไม้พุ่ม	สวนหย่อมสุเหร่า บ้านดอน ขนาด : 240 ตร.ม. ลานจอดรถหน้า มัสยิดดารุสลัมพีซีเอ็น ขนาด : 450 ตร.ม.	กทม.	
EG25	มัสยิดบุดูรัมมีนีน (ศาลาลอย)		วัน - เวลา : ทุกวัน ละมด 5 เวลา ผู้ใช้ : กลุ่มคนมุสลิมใน ชุมชนศาลาลอย กิจกรรม : ด้านศาสนา	ศาสน สถาน	กึ่ง สาธารณะ มีเงื่อนไข	ซอย : 2	รดเมล์รัศมี 400 - 800 ม.	มีพิธีกรรม : ไม่ยืนต้น และไม้พุ่ม	ลานจอดรถด้าน หน้ามัสยิดบุดู รัมมีนีน ขนาด : 1 งาน 100 ตร.ม. ลานจอดรถด้าน หลังมัสยิดบุดู รัมมีนีน ขนาด : 290 ตร.ม.	ผู้วิจัย	
EG26	มัสยิดชีต้าย่าตุลอิส ลาม (สามเอิน)		วัน - เวลา : ทุกวัน ละมด 5 เวลา ผู้ใช้ : กลุ่มคนมุสลิมใน ชุมชนสุเหร่าบ้านดอน กิจกรรม : ด้านศาสนา	ศาสน สถาน	กึ่ง สาธารณะ มีเงื่อนไข	ที่ ถัก : 1	รดเมล์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.	มีพิธีกรรม : ไม่ยืนต้น และไม้พุ่ม	ลานจอดรถหน้า มัสยิดชีต้าย่าตุล อิสลาม ขนาด : 230 ตร.ม.	ผู้วิจัย	
สถานพยาบาล											
EG27	โรงพยาบาล บำรุงราษฎร์		ประเภท : โรงพยาบาล ขนาดใหญ่ ระดับ : ปฐมภูมิ - ตติยภูมิ วัน - เวลา : ทุกวัน 24 ชม. ผู้ใช้ : บุคคลทั่วไป กิจกรรม : ด้านการบริการ สุขภาพ	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ	ที่ ถัก : 1 ซอย : 1	เรือโดยสาร รดเมล์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.	มีพิธีกรรม : ไม่ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน	สวนหย่อมวงเวียน ขนาด : 250 ตร.ม. สวนหลังคา ขนาด : 1 ไร่ 1 งาน 337 ตร.ม.	ผู้วิจัย	
EG28	โรงพยาบาล สมิติเวช สุขุมวิท		ประเภท : โรงพยาบาล ขนาดใหญ่ ระดับ : ปฐมภูมิ - ตติยภูมิ วัน - เวลา : ทุกวัน 24 ชม. ผู้ใช้ : บุคคลทั่วไป กิจกรรม : ด้านการบริการ สุขภาพ	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ	ซอย : 2	รดเมล์รัศมี 400 - 800 ม.	มีพิธีกรรม : ไม่ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน	สวนหย่อมหน้า โรงพยาบาล ขนาด : 1 งาน 353 ตร.ม.	ผู้วิจัย	

EG29	โรงพยาบาล คามิลเลียน		ประเภท : โรงพยาบาล ขนาดกลาง ระดับ : ปฐมภูมิ - ทติยภูมิ วัน - เวลา : ทุกวัน 24 ชม. ผู้ใช้ : บุคคลทั่วไป กิจกรรม : ด้านการบริการ สุขภาพ	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ	หลัก : 1	รถเมล์ รัศมี น้อยกว่า 400 ม.	มีที่จอดรถ ไม่ยื่น ไม่พุ่ม และไม้คลุมดิน	ลานจอดรถหน้า โรงพยาบาล ขนาด : 1 ไร่ 1 งาน 315 ตร.ม.	ผู้วิจัย
EG30	โรงพยาบาล สุขุนวิท		ประเภท : โรงพยาบาล ขนาดกลาง ระดับ : ปฐมภูมิ - ตติยภูมิ วัน - เวลา : ทุกวัน 24 ชม. ผู้ใช้ : บุคคลทั่วไป กิจกรรม : ด้านการบริการ สุขภาพ	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ	หลัก : 1	BTS รถเมล์ รัศมี น้อยกว่า 400 ม.	มีที่จอดรถ ไม่ยื่น ไม่พุ่ม และไม้คลุมดิน	สวนหย่อมหน้า โรงพยาบาล ขนาด : 1 ไร่ 1 งาน	กทท.
EG31	ศูนย์บริการ สาธารณสุข 21 วัดธาตุทอง		ประเภท : ศูนย์บริการ สาธารณสุข ระดับ : ปฐมภูมิ วัน - เวลา : จ. - ศ. 08.30 - 14.00 น. ผู้ใช้ : กลุ่มคนพักอาศัย ในเขตพัฒนา กิจกรรม : ด้านการบริการ สุขภาพ	รัฐ	สาธารณะ	หลัก : 1	BTS รถเมล์ รัศมี น้อยกว่า 400 ม.	มีที่จอดรถ ไม่ยื่น ไม่พุ่ม และไม้คลุมดิน	สวนหย่อมข้าง ศูนย์สาธารณสุข ขนาด : 228 ตร.ม.	กทท.
สถานศึกษา										
EG32	มหาวิทยาลัย ศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร		ในกำกับของรัฐ วัน - เวลา : ทุกวัน 05.00 - 21.00 น. (เวลาประตูเปิด - ปิด) ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นัก ศึกษา และบุคคลทั่วไป กิจกรรม : ด้านการศึกษา ด้านนันทนาการ ด้านบันเทิง และด้านสิ่งแวดล้อม	รัฐ	สาธารณะ	หลัก : 1 ซอย : 4 ทางเดิน เท้า : 1	MRT รถเมล์ เรือโดยสาร รัศมี น้อยกว่า 400 ม.	มีที่จอดรถ ไม่ยื่น ไม่พุ่ม และไม้คลุมดิน	สวนหย่อมมหาวิท ลัยศรีนครินทรวิโรฒ ขนาด : 3 ไร่ สนามกีฬากลาง ม.ร.ว. จุฬาราม กมลสถาน ขนาด : 8 ไร่ 1 งาน	กทท.
พื้นที่ย่านการค้า										
EG33	เทอร์มินอล 21 อโศก		ประเภท : ศูนย์การค้า วัน - เวลา : ทุกวัน 10.00 - 22.00 น. ผู้ใช้ : กลุ่มนักท่องเที่ยว และบุคคลทั่วไป กิจกรรม : ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ	หลัก : 1 ซอย : 1	BTS MRT รถเมล์ รัศมี น้อยกว่า 400 ม.	มีที่จอดรถ ไม่พุ่ม และไม้คลุมดิน	ทางเชื่อมเทอร์มินอล 21 กับสถานีอโศก ขนาด : 1 งาน 117 ตร.ม. พื้นที่เปิดโล่งหน้า Terminal 21 ขนาด : 1 งาน 207 ตร.ม.	ผู้วิจัย
EG34	มิตทาวเวอร์อโศก		ประเภท : ศูนย์การค้า วัน - เวลา : ทุกวัน 08.00 - 21.00 น. ผู้ใช้ : กลุ่มคนทำงาน Office และผู้พักอาศัย กิจกรรม : ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ	หลัก : 1 ซอย : 1	รถเมล์ รัศมี น้อยกว่า 400 ม.	มีที่จอดรถ ไม่ยื่น ไม่พุ่ม และไม้พุ่ม	พื้นที่เปิดโล่งหน้า มิตทาวเวอร์อโศก ขนาด : 340 ตร.ม.	ผู้วิจัย




EG35	โรบินสันสุขุมวิท		ประเภท : ทำงสรรพหิ้นค้า วัน - เวลา : ทุกวัน 10.00 - 22.00 น. ผู้ใช้ : กลุ่มนักท่งเทียว และบุคคลทั่วไป กิจกรรม : ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ มีเงื่อนโซ	หลัก : 1 ซอย : 2	BTS MRT รตเมล์ร์คมี น้อยกว่า 400 ม.	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม	พื้นที่เปิดโล่งหน้า โรบินสันสุขุมวิท ขนาด : 300 ตร.ม.	ผู้วิจัย
EG36	โครงการแอด 27/1		ประเภท : คอมมูนิตีมอลล์ วัน - เวลา : ทุกวัน 11.30 - 22.30 น. ผู้ใช้ : กลุ่มผู้พักอาศัย คนทำงาน และนักท่งเทียว กิจกรรม : ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ มีเงื่อนโซ	ซอย : 1	BTS MRT รตเมล์ร์คมี 400 - 800 ม.	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน	ลานจอดรถหน้า โครงการแอด 27/1 ขนาด : 280 ตร.ม.	ผู้วิจัย
EG37	49 เพลล์สเคป		ประเภท : คอมมูนิตีมอลล์ วัน - เวลา : ทุกวัน 08.00 - 20.00 น. ผู้ใช้ : กลุ่มคนรักสุนัข ผู้พัก อาศัย และนักท่งเทียว กิจกรรม : ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ มีเงื่อนโซ	ซอย : 1	รตเมล์ร์คมี น้อยกว่า 400 ม.	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน	Dog Park ส่วน Outdoor ขนาด : 210 ตร.ม. ลานจอดรถหน้า 49 เพลล์สเคป ขนาด : 1 งาน 125 ตร.ม.	ผู้วิจัย
EG38	953 คอมมูนิตี มอลล์		ประเภท : คอมมูนิตีมอลล์ วัน - เวลา : ทุกวัน 10.00 - 01.00 น. ผู้ใช้ : กลุ่มผู้พักอาศัย นักท่งเทียว และคนทำงาน กิจกรรม : ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ มีเงื่อนโซ	ซอย : 2	รตเมล์ร์คมี น้อยกว่า 400 ม.	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน	ลานจอดรถหน้า 953 คอมมูนิตี มอลล์ ขนาด : 220 ตร.ม.	ผู้วิจัย
EG39	นิฮอนมูระมอลล์		ประเภท : คอมมูนิตีมอลล์ วัน - เวลา : ทุกวัน 09.00 - 23.00 น. ผู้ใช้ : กลุ่มผู้พักอาศัย นักท่งเทียว และคนทำงาน กิจกรรม : ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ มีเงื่อนโซ	ซอย : 3	รตเมล์ร์คมี น้อยกว่า 400 ม.	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน	สวนหย่อมหน้า อาคารนิฮอนมูระ มอลล์ ขนาด : 72 ตร.ม. ลานจอดรถหน้า นิฮอนมูระมอลล์ ขนาด : 220 ตร.ม.	ผู้วิจัย
EG40	โครงการ นัมเบอร์ 88		ประเภท : คอมมูนิตีมอลล์ วัน - เวลา : ทุกวัน 11.00 - 23.00 น. ผู้ใช้ : กลุ่มผู้พักอาศัย นักท่งเทียว และคนทำงาน กิจกรรม : ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ มีเงื่อนโซ	ซอย : 1	รตเมล์ร์คมี น้อยกว่า 400 ม.	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม	ลานจอดรถหน้า โครงการนัมเบอร์ 88 ขนาด : 1 งาน 307 ตร.ม.	ผู้วิจัย
EG41	พินาน 49		ประเภท : คอมมูนิตีมอลล์ วัน - เวลา : ทุกวัน 08.00 - 23.00 น. ผู้ใช้ : กลุ่มผู้พักอาศัย นักท่งเทียว และคนทำงาน กิจกรรม : ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ มีเงื่อนโซ	ซอย : 1	BTS รตเมล์ ร์คมี 400 - 800 ม.	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม	ลานจอดรถหน้า พินาน 49 ขนาด : 3 งาน 340 ตร.ม.	ผู้วิจัย

EG42	เรนฮิลล์		<p><b>ประเภท :</b> คอมมูนิตี้อพาร์ทเมนต์</p> <p><b>วัน - เวลา :</b> ทุกวัน 10.00 - 22.00 น.</p> <p><b>ผู้ใช้ :</b> กลุ่มนักท่องเที่ยว ผู้พักอาศัย และคนทำงาน</p> <p><b>กิจกรรม :</b> ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม</p>	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ มีเงินโซ	รถเมล์ร์คมี น้อยกว่า 400 ม.	<b>มีพืชพรรณ :</b> ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน	สวนหย่อมหน้า เรนฮิลล์ <b>ขนาด :</b> 2 งาน	กทม.
EG43	เซ็นสเปซ ทองหล่อ		<p><b>ประเภท :</b> คอมมูนิตี้อพาร์ทเมนต์</p> <p><b>วัน - เวลา :</b> ทุกวัน 11.00 - 22.00 น.</p> <p><b>ผู้ใช้ :</b> กลุ่มผู้พักอาศัย นักท่องเที่ยว และคนทำงาน</p> <p><b>กิจกรรม :</b> ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม</p>	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ มีเงินโซ	รถเมล์ร์คมี น้อยกว่า 400 ม.	<b>มีพืชพรรณ :</b> ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้เลื้อย	ลานโล่งในเซ็นสเปซ ทองหล่อ <b>ขนาด :</b> 190 ตร.ม. ลานจอดรถหน้า เซ็นสเปซ ทองหล่อ <b>ขนาด :</b> 100 ตร.ม.	ผู้วิจัย
EG44	ทากะ ทาวน์		<p><b>ประเภท :</b> คอมมูนิตี้อพาร์ทเมนต์</p> <p><b>วัน - เวลา :</b> ทุกวัน 08.00 - 24.00 น.</p> <p><b>ผู้ใช้ :</b> กลุ่มผู้พักอาศัย นักท่องเที่ยว และคนทำงาน</p> <p><b>กิจกรรม :</b> ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม</p>	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ มีเงินโซ	รถเมล์ร์ เรือโดยสาร รคมีน้อย กว่า 400 ม.	<b>มีพืชพรรณ :</b> ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม	ลานจอดรถหน้า ทากะ ทาวน์ <b>ขนาด :</b> 3 งาน 290 ตร.ม.	ผู้วิจัย
EG45	เดอะ 49 เทอเรซ		<p><b>ประเภท :</b> คอมมูนิตี้อพาร์ทเมนต์</p> <p><b>วัน - เวลา :</b> ทุกวัน 09.00 - 23.00 น.</p> <p><b>ผู้ใช้ :</b> กลุ่มคนทำงาน ผู้พักอาศัย และนักท่องเที่ยว</p> <p><b>กิจกรรม :</b> ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม</p>	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ มีเงินโซ	BTS รถเมล์ร์ คมี 400 - 800 ม.	<b>มีพืชพรรณ :</b> ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน	สวนหย่อมในเดอะ 49 เทอเรซ <b>ขนาด :</b> 250 ตร.ม.	ผู้วิจัย
EG46	เดอะ คอมมอนส์		<p><b>ประเภท :</b> คอมมูนิตี้อพาร์ทเมนต์</p> <p><b>วัน - เวลา :</b> ทุกวัน 08.00 - 01.00 น.</p> <p><b>ผู้ใช้ :</b> กลุ่มผู้พักอาศัย นักท่องเที่ยว และคนทำงาน</p> <p><b>กิจกรรม :</b> ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และด้านบันเทิง</p>	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ มีเงินโซ	รถเมล์ร์คมี น้อยกว่า 400 ม.	<b>มีพืชพรรณ :</b> ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน	ลานโล่งในเดอะ คอมมอนส์ <b>ขนาด :</b> 1 ไร่ 3 งาน 200 ตร.ม.	ผู้วิจัย
EG47	เดอะ การ์เด็น บาย พี แลนด์ สเคป		<p><b>ประเภท :</b> คอมมูนิตี้อพาร์ทเมนต์</p> <p><b>วัน - เวลา :</b> ทุกวัน 09.00 - 21.00 น.</p> <p><b>ผู้ใช้ :</b> กลุ่มนักเรียน - นักศึกษา นักท่องเที่ยวไทย และคนทำงาน</p> <p><b>กิจกรรม :</b> ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และด้านบันเทิง</p>	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ มีเงินโซ	MRT รถเมล์ร์ เรือโดยสาร รคมีน้อย กว่า 400 ม.	<b>มีพืชพรรณ :</b> ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน	สวนหย่อมในเดอะ การ์เด็น <b>ขนาด :</b> 1 งาน 120 ตร.ม.	ผู้วิจัย
EG48	เดอะเทส ทองหล่อ		<p><b>ประเภท :</b> คอมมูนิตี้อพาร์ทเมนต์</p> <p><b>วัน - เวลา :</b> ทุกวัน 09.00 - 21.00 น.</p> <p><b>ผู้ใช้ :</b> กลุ่มคนทำงาน นักท่องเที่ยว และผู้พักอาศัย</p> <p><b>กิจกรรม :</b> ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม</p>	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ มีเงินโซ	รถเมล์ร์คมี น้อยกว่า 400 ม.	<b>มีพืชพรรณ :</b> ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน	ลานโล่งในเดอะเทส ทองหล่อ <b>ขนาด :</b> 100 ตร.ม.	ผู้วิจัย



EG49	เทรลล์ แอนด์ เทลล์		<p><b>ประเภท :</b> คอมมูนิตีมอลล์</p> <p><b>วัน - เวลา :</b> ทุกวัน 10.00 - 19.00 น.</p> <p><b>ผู้ใช้ :</b> กลุ่มคนรักสัตว์ ผู้พักอาศัย และนักท่องเที่ยว</p> <p><b>กิจกรรม :</b> ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม</p> <p><b>หมายเหตุ :</b> คอมมูนิตีมอลล์ สำหรับคนและสัตว์เลี้ยง</p>	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ	มีเงินโซ	ชอย : 1	เรือโดยสาร รตเมส์รัศมี 400 - 800 ม.	<b>มีพืชพรรณ :</b> ไม่ยืนต้น ไม่พุ่ม และไม้คลุมดิน	Dog Park ส่วน Outdoor <b>ขนาด :</b> 1 งาน 100 ตร.ม. ลานโล่งในเทรลล์ แอนด์ เทลล์ <b>ขนาด :</b> 205 ตร.ม. ลานจอดรถ <b>ขนาด :</b> 1 ไร่ 1 งาน 377 ตร.ม.	ผู้วิจัย
EG50	วิลล่า มาร์เก็ต สุขุมวิท 49		<p><b>ประเภท :</b> ซูเปอร์มาร์เก็ต</p> <p><b>วัน - เวลา :</b> ทุกวัน 07.00 - 22.00 น.</p> <p><b>ผู้ใช้ :</b> กลุ่มผู้พักอาศัย</p> <p><b>กิจกรรม :</b> ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม</p>	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ	มีเงินโซ	ชอย : 1	BTS รตเมส์ รัศมี 400 - 800 ม.	<b>มีพืชพรรณ :</b> ไม่พุ่ม และไม้เลื้อย	ลานจอดรถหน้า วิลล่า มาร์เก็ต <b>ขนาด :</b> 170 ตร.ม.	ผู้วิจัย
EG51	เจ อเวนิว ทองหล่อ 15		<p><b>ประเภท :</b> ศูนย์การค้า</p> <p><b>วัน - เวลา :</b> ทุกวัน 10.00 - 22.00 น.</p> <p><b>ผู้ใช้ :</b> กลุ่มคนทำงาน นักท่องเที่ยว และผู้พักอาศัย</p> <p><b>กิจกรรม :</b> ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม</p>	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ	มีเงินโซ	หลัก : 1 ชอย : 1	รตเมส์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.	<b>มีพืชพรรณ :</b> ไม่ยืนต้น ไม่พุ่ม และไม้คลุมดิน	สวนหย่อมหน้า เจ อเวนิว <b>ขนาด :</b> 2 งาน 200 ตร.ม. ลานจอดรถ <b>ขนาด :</b> 1 งาน 136 ตร.ม.	กทท.
EG52	มิราเคิล มอลล์ สุขุมวิท 41		<p><b>ประเภท :</b> ศูนย์การค้า</p> <p><b>วัน - เวลา :</b> ทุกวัน 08.00 - 23.00 น.</p> <p><b>ผู้ใช้ :</b> กลุ่มผู้พักอาศัย และคนทำงาน</p> <p><b>กิจกรรม :</b> ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม</p>	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ	มีเงินโซ	หลัก : 1 ชอย : 1	BTS รตเมส์ รัศมีน้อย กว่า 400 ม.	<b>มีพืชพรรณ :</b> ไม่ยืนต้น และไม่พุ่ม	ลานจอดรถหน้า มิราเคิลมอลล์ <b>ขนาด :</b> 1 งาน 200 ตร.ม.	ผู้วิจัย
EG53	ศูนย์การค้า เอ็มควอเทียร์		<p><b>ประเภท :</b> ศูนย์การค้า</p> <p><b>วัน - เวลา :</b> ทุกวัน 10.00 - 22.00 น.</p> <p><b>ผู้ใช้ :</b> กลุ่มนักท่องเที่ยว และบุคคลทั่วไป</p> <p><b>กิจกรรม :</b> ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ด้านบันเทิง และด้านนันทนาการ</p>	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ	มีเงินโซ	หลัก : 1 ชอย : 1	BTS รตเมส์ รัศมีน้อย กว่า 400 ม.	<b>มีพืชพรรณ :</b> ไม่ยืนต้น ไม่พุ่ม และไม้คลุมดิน	สวนลอยฟ้า ฮิลลิส วอเตอร์ การ์เดน <b>ขนาด :</b> 1 ไร่ 3 งาน 200 ตร.ม. ทางเดินระหว่าง อาคารที่ชั้น G <b>ขนาด :</b> 3 งาน 300 ตร.ม. สถานทางเชื่อม สถานีพร้อมพหุ <b>ขนาด :</b> 3 งาน 80 ตร.ม.	ผู้วิจัย
EG54	72 คอร์ทยาร์ด		<p><b>ประเภท :</b> คอมมูนิตีมอลล์</p> <p><b>วัน - เวลา :</b> ทุกวัน 10.00 - 02.00 น.</p> <p><b>ผู้ใช้ :</b> กลุ่มนักท่องเที่ยว ผู้พักอาศัย และคนทำงาน</p> <p><b>กิจกรรม :</b> ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และด้านบันเทิง</p>	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ	มีเงินโซ	หลัก : 1 ชอย : 1	รตเมส์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.	<b>มีพืชพรรณ :</b> ไม่ยืนต้น ไม่พุ่ม และไม้คลุมดิน	ลานโล่งชั้น 1 ใน 72 คอร์ทยาร์ด <b>ขนาด :</b> 165 ตร.ม. สวนหลังคาชั้น 2 ใน 72 คอร์ทยาร์ด <b>ขนาด :</b> 1 งาน 100 ตร.ม.	ผู้วิจัย

EG55	บิกซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์ เอ็มบี		<p><b>ประเภท :</b> ห้างสรรพสินค้า</p> <p><b>วัน - เวลา :</b> ทุกวัน 8.00 - 02.00 น.</p> <p><b>ผู้ใช้ :</b> กลุ่มคนพักอาศัยในเขตวัฒนา และบุคคลทั่วไป</p> <p><b>กิจกรรม :</b> ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม</p>	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	หลัก : 1 ซอย : 2	รตมส์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.	<p><b>มีพืชพรรณ :</b> ไม่ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน</p>	<p>สวนหย่อมหน้าบิกซี เอ็มบี</p> <p><b>ขนาด :</b> 1 งาน</p> <p>50 ตร.ม.</p> <p>ลานจอดรถ</p> <p><b>ขนาด :</b> 3 งาน</p> <p>79 ตร.ม.</p>	ผู้วิจัย
EG56	คองกิ มอลล์ ทองหล่อ		<p><b>ประเภท :</b> ห้างสรรพสินค้า</p> <p><b>วัน - เวลา :</b> ทุกวัน 24 ชม.</p> <p><b>ผู้ใช้ :</b> กลุ่มคนทำงาน นักท่องเที่ยว และผู้พักอาศัย</p> <p><b>กิจกรรม :</b> ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม</p>	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ซอย : 1	รตมส์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.	<p><b>มีพืชพรรณ :</b> ไม่ยืนต้น และไม้คลุมดิน</p>	<p>ลานโล่งหน้าคองกิ มอลล์ ทองหล่อ</p> <p><b>ขนาด :</b> 1 งาน</p> <p>100 ตร.ม.</p>	ผู้วิจัย
EG57	เอท ทองหล่อ		<p><b>ประเภท :</b> คอมมูนิตีมอลล์</p> <p><b>วัน - เวลา :</b> ทุกวัน 10.00 - 22.00 น.</p> <p><b>ผู้ใช้ :</b> กลุ่มผู้พักอาศัย นักท่องเที่ยว และคนทำงาน</p> <p><b>กิจกรรม :</b> ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม</p>	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ซอย : 1	รตมส์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.	<p><b>มีพืชพรรณ :</b> ไม่ยืนต้น และไม้พุ่ม</p>	<p>ลานโล่งหน้า เอท ทองหล่อ</p> <p><b>ขนาด :</b> 340 ตร.ม.</p>	ผู้วิจัย
EG58	เมเจอร์ ซินีเพล็กซ์ สุขุมวิท		<p><b>ประเภท :</b> โรงภาพยนตร์ สแตนดาร์ดและศูนย์การค้า</p> <p><b>วัน - เวลา :</b> ทุกวัน 10.30 - 23.45 น.</p> <p><b>ผู้ใช้ :</b> กลุ่มนักท่องเที่ยว และบุคคลทั่วไป</p> <p><b>กิจกรรม :</b> ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ด้านนันทนาการ</p>	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	หลัก : 2 ซอย : 1	BTS รตมส์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.	<p><b>มีพืชพรรณ :</b> ไม่ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน</p>	<p>พื้นที่เปิดโล่งหน้า เมเจอร์ ซินีเพล็กซ์ สุขุมวิท</p> <p><b>ขนาด :</b> 1 งาน</p> <p>300 ตร.ม.</p>	ผู้วิจัย
EG59	มาร์เก็ตเพลส ทองหล่อ		<p><b>ประเภท :</b> คอมมูนิตีมอลล์</p> <p><b>วัน - เวลา :</b> ทุกวัน 24 ชม.</p> <p><b>ผู้ใช้ :</b> กลุ่มผู้พักอาศัย นักท่องเที่ยว และคนทำงาน</p> <p><b>กิจกรรม :</b> ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม</p> <p><b>อยู่ระหว่างการก่อสร้างปรับปรุงเปิดให้ใช้งานพื้นที่</b></p>	เอกชน	กึ่งสาธารณะ	หลัก : 1	รตมส์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.	<p><b>มีพืชพรรณ :</b> ไม่ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน</p>	<p>สวนหย่อม มาร์เก็ตเพลส</p> <p><b>ขนาด :</b> 1 งาน</p> <p>ลานจอดรถ</p> <p><b>ขนาด :</b> 1 ไร่</p> <p>86 ตร.ม.</p>	ผู้วิจัย
EG60	พาร์คเลน เอ็มบี		<p><b>ประเภท :</b> คอมมูนิตีมอลล์</p> <p><b>วัน - เวลา :</b> ทุกวัน 10.00 - 23.00 น.</p> <p><b>ผู้ใช้ :</b> กลุ่มผู้พักอาศัย นักท่องเที่ยว และคนทำงาน</p> <p><b>กิจกรรม :</b> ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม</p>	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	หลัก : 1 ซอย : 1	BTS รตมส์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.	<p><b>มีพืชพรรณ :</b> ไม่ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน</p>	<p>สวนหย่อมพาร์คเลน</p> <p><b>ขนาด :</b> 2 งาน</p> <p>120 ตร.ม.</p> <p>ลานจอดรถ</p> <p><b>ขนาด :</b> 1 ไร่</p> <p>242 ตร.ม.</p>	ผู้วิจัย
EG61	ดับเบิลยู ดิสทริค		<p><b>ประเภท :</b> คอมมูนิตีมอลล์</p> <p><b>วัน - เวลา :</b> ทุกวัน 09.00 - 24.00</p> <p><b>ผู้ใช้ :</b> กลุ่มนักท่องเที่ยว ผู้พักอาศัย และคนทำงาน</p> <p><b>กิจกรรม :</b> ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม</p>	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	หลัก : 2 ซอย : 1	BTS รตมส์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.	<p><b>มีพืชพรรณ :</b> ไม่ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน</p>	<p>สวนหย่อมหน้า ดับเบิลยู ดิสทริค</p> <p><b>ขนาด :</b> 3 งาน</p> <p>สวนหย่อมใน ดับเบิลยู ดิสทริค</p> <p><b>ขนาด :</b> 1 งาน</p> <p>ลานโล่งในดับเบิลยู ดิสทริค มาร์เก็ต</p> <p><b>ขนาด :</b> 2 งาน</p> <p>300 ตร.ม.</p>	กทม.

EG62	เว็บบราวน์		ประเภท : คอมมูนิตี้อพาร์ทเมนต์ วัน - เวลา : ทุกวัน 09.00 - 02.00 ผู้ใช้ : กลุ่มนักท่องเที่ยว ผู้พักอาศัย และคนทำงาน กิจกรรม : ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ มีเงื่อนไข	หลัก : 1 ซอย : 1	รตมส์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม่ผลัดใบ	ลานจอดรถ เว็บบราวน์ ขนาด : 1 ไร่ 73 ตร.ม.	ผู้วิจัย
EG63	แม็กซ์แวลู สุขุมวิท 71		ประเภท : ซูเปอร์มาร์เก็ต วัน - เวลา : ทุกวัน 24 ชม. ผู้ใช้ : กลุ่มคนพักอาศัย ในละแวกนั้น กิจกรรม : ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ	หลัก : 1	รตมส์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น และไม่พุ่ม	ลานจอดรถ ขนาด : 2 ไร่ 1 งาน 165 ตร.ม.	ผู้วิจัย
EG64	บิกซีเอ็กซ์ชัวร์ ซูเปอร์เซ็นเตอร์ อ่อนนุช		ประเภท : ห้างสรรพสินค้า วัน - เวลา : ทุกวัน 9.00 - 23.00 น. ผู้ใช้ : กลุ่มคนพักอาศัยใน เขตวัฒนา และบุคคลทั่วไป กิจกรรม : ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ มีเงื่อนไข	หลัก : 1 ซอย : 1	รตมส์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น และไม่พุ่ม	ลานจอดรถ ขนาด : 1 ไร่ 160 ตร.ม.	ผู้วิจัย
EG65	เซ็นจูรี เดอะมูฟวี่ พลาซ่า สุขุมวิท		ประเภท : โรงภาพยนตร์ สแตนดาร์ดและศูนย์การค้า วัน - เวลา : ทุกวัน 11.00 - 21.00 น. ผู้ใช้ : นักท่องเที่ยว และบุคคลทั่วไป กิจกรรม : ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ด้านันทนาการ	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ มีเงื่อนไข	หลัก : 1 ซอย : 1	BTS รตมส์ รัศมีน้อยกว่า 400 ม.	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม	ลานโล่งหน้าเซ็นจูรี เดอะมูฟวี่ พลาซ่า ขนาด : 1 งาน 266 ตร.ม.	ผู้วิจัย
EG66	แอ็คแมน เอกมัย คอมเพล็กซ์		ประเภท : ลานอเนกประสงค์ วัน - เวลา : ทุกวัน 24 ชม. ผู้ใช้ : บุคคลทั่วไป กิจกรรม : ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และด้านบันเทิง	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ	หลัก : 1	รตมส์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม่คลุมดิน	ลานโล่งแอ็คแมน เอกมัย คอมเพล็กซ์ ขนาด : 3 งาน 85 ตร.ม. ลานจอดรถ ขนาด : 3 งาน 80 ตร.ม.	ผู้วิจัย
พิพิธภัณฑ์ Gallery										
EG67	สมบัติเพิ่มพูน แกลเลอรี		วัน - เวลา : ทุกวัน 09.00 - 19.00 น. ผู้ใช้ : กลุ่มนักท่องเที่ยว (ส่วนใหญ่เป็นต่างชาติ) กิจกรรม : ด้านเศรษฐกิจ ด้านศิลปะ	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ มีเงื่อนไข	ซอย : 1	BTS รตมส์ รัศมีน้อยกว่า 400 ม.	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น และไม่พุ่ม	ลานจอดรถ ขนาด : 1 งาน 300 ตร.ม.	ผู้วิจัย
EG68	พิพิธภัณฑ์เรือน คำเที่ยง		วัน - เวลา : อ. - ส. 09.00 - 17.00 น. ผู้ใช้ : กลุ่มนักท่องเที่ยว (ส่วนใหญ่เป็นต่างชาติ) และนักเรียน - นักศึกษา กิจกรรม : ด้านศิลปะและ วัฒนธรรม ด้านการศึกษา และด้านบันเทิง	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ มีเงื่อนไข	หลัก : 1	BTS MRT รตมส์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม่คลุมดิน	สวนหย่อมเรือน คำเที่ยง ขนาด : 1 งาน ลานจอดรถหน้า พิพิธภัณฑ์เรือน คำเที่ยง ขนาด : 330 ตร.ม.	กทม.

EG69	ศุภโชค ดี อาร์ต เซนเตอร์		วัน - เวลา : อ. - ศ. 10.00 - 18.00 น. ส. - อา. 11.00 - 18.00 น. ผู้ใช้ : กลุ่มศิลปิน นักร้อง แบบ นักร้องเดี่ยว (ส่วนใหญ่เป็นต่างชาติ) และนักเรียน - นักศึกษา กิจกรรม : ด้านศิลปะ ด้าน สังคม และด้านเศรษฐกิจ	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ	มีเงื่อนไข	ชอย : 1	เรือโดยสาร รศมี 400 - 800 ม.	มีพิธีกรรม : ไม่ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน	สวนหย่อมหน้า ศุภโชค ดี อาร์ต เซนเตอร์ ขนาด : 200 ตร.ม.	ผู้วิจัย
EG70	สถาบันปริติ พนมยงค์		วัน - เวลา : จ. - ศ. 09.00 - 17.00 ส. - อา. เปิดทำการเมื่อมีกิจกรรม ผู้ใช้ : กลุ่มนักเรียน - นัก ศึกษา นักร้องเดี่ยว กิจกรรม : ด้านศิลปะและ วัฒนธรรม ด้านการศึกษา <b>*ปัจจุบันอยู่ระหว่างการ ปรับปรุง</b>	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ	มีเงื่อนไข	หลัก : 1	BTS รถมล รศมีน้อย กว่า 400 ม.	มีพิธีกรรม : ไม่ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน	สวนหย่อมหน้า สถาบันปริติ พนมยงค์ ขนาด : 90 ตร.ม.	ผู้วิจัย
EG71	มูลนิธิ จักรพันธุ์		วัน - เวลา : ทุกวัน 11.00 - 18.00 น. ผู้ใช้ : กลุ่มศิลปิน นักเรียน - นักศึกษา กิจกรรม : ด้านศิลปะและ วัฒนธรรม	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ	มีเงื่อนไข	หลัก : 1	รถเมล์รศมี น้อยกว่า 400 ม.	มีพิธีกรรม : ไม่ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน	สวนหย่อมในมูลนิธิ จักรพันธุ์ ขนาด : 1 งาน 190 ตร.ม.	ผู้วิจัย
ลานกีฬาากลางแจ้ง สนามกีฬา สपोर्टคลับ											
EG72	แบงค็อก แบดตั้ง เซนเตอร์		10.30 - 21.30 น. ผู้ใช้ : นักร้องเดี่ยว (ส่วนใหญ่เป็นต่างชาติ) และบุคคลทั่วไป กิจกรรม : ด้านันทนาการ	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ	มีเงื่อนไข	ชอย : 1	เรือโดยสาร รถเมล์รศมี น้อยกว่า 400 ม.	มีพิธีกรรม : ไม้พุ่ม	สนามกีฬา กลางแจ้ง ขนาด : 307 ตร.ม.	ผู้วิจัย
EG73	เคเอสสปอร์ตคลับ		วัน - เวลา : ทุกวัน 06.00 - 24.00 น. ผู้ใช้ : บุคคลทั่วไป กิจกรรม : ด้านันทนาการ	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ	มีเงื่อนไข	ชอย : 1	รถเมล์รศมี น้อยกว่า 400 ม.	มีพิธีกรรม : ไม่ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน	สนามกีฬา กลางแจ้ง ขนาด : 8 ไร่ 2 งาน	ผู้วิจัย
EG74	สกลพรอม สปอร์ตคลับ		วัน - เวลา : ทุกวัน 06.00 - 23.00 น. ผู้ใช้ : บุคคลทั่วไป กิจกรรม : ด้านันทนาการ	เอกชน	กึ่ง สาธารณะ	มีเงื่อนไข	ชอย : 2	รถเมล์รศมี น้อยกว่า 400 ม.	มีพิธีกรรม : ไม่ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน	สนามกีฬา กลางแจ้ง ขนาด : 3 ไร่ 3 งาน	ผู้วิจัย
EG75	ลานกีฬาแสงอาทิตย์		วัน - เวลา : ทุกวัน ผู้ใช้ : กลุ่มคนพักอาศัย ในละแวกนั้น กิจกรรม : ด้านันทนาการ	รัฐ	สาธารณะ	มีเงื่อนไข	ชอย : 2	รถเมล์ เรือโดยสาร รศมี 400 - 800 ม.	ไม่มีพิธีกรรม	ลานกีฬา ใต้ทางด่วน ขนาด : 1 ไร่ 3 งาน 240 ตร.ม.	ผู้วิจัย
EG76	ลานกีฬาชุมชน หมู่บ้านพุดเวศม์		วัน - เวลา : ทุกวัน ผู้ใช้ : กลุ่มคนพักอาศัย ในละแวกนั้น กิจกรรม : ด้านันทนาการ	รัฐ	สาธารณะ	มีเงื่อนไข	ชอย : 3	รถเมล์รศมี น้อยกว่า 400 ม.	มีพิธีกรรม : ไม่ยืนต้น	ลานกีฬากลางแจ้ง ขนาด : 1 งาน 240 ตร.ม.	ผู้วิจัย










ค. ตารางเก็บข้อมูลพื้นที่สีเขียวใหม่ในเขตพัฒนาทั้งหมด 10 แห่ง

รหัส	ชื่อที่ตั้ง	ภาพประกอบ	ข้อมูลทั่วไป	กรรมสิทธิ์ที่ดิน	ระดับการใช้ประโยชน์ โดยสาธารณชน	การเข้าถึง		ความสมบูรณ์ ด้านระบบนิเวศ
						จำนวนเส้นทาง	ระบบขนส่ง มวลชน	
NG01	ที่ว่างข้างบ้านเลขที่ 254 ซอยสุขุมวิท 65		ขนาด : 2 งาน หน่วยงานรับผิดชอบ : กรมธนารักษ์ สภาพกายภาพ : รกร้างมีวัชพืช การใช้งานเดิม : พื้นที่ว่าง ยังไม่มีการพัฒนา ผู้ใช้ : ไม่พบ กิจกรรม : ไม่พบ	รัฐ	ไม่มีการ ใช้ประโยชน์	ซอย : 1	รถเมล์ร้มี น้อยกว่า 400 ม.	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน
NG02	ที่ว่างริมคลอง พระโขนงก่อน ขึ้นทางด่วน		ขนาด : 1 ไร่ 1 งาน หน่วยงานรับผิดชอบ : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย สภาพกายภาพ : ลานโล่ง ปลูกพืชพรรณ การใช้งานเดิม : พื้นที่บางส่วน ใช้เป็นที่จอดรถสองแถว และตั้ง ร้านขายของ ผู้ใช้ : กลุ่มคนพักอาศัยใน เขตพัฒนา และพระโขนง กิจกรรม : จอดรถ ขายของ	รัฐ	สาธารณะ	หลัก : 1	รถเมล์ เรือโดยสาร ร้คมีน้อย กว่า 400 ม.	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน
NG03	พื้นที่ไม้ยืนต้น บริเวณสวนต้นคูณ เรือนเพาะชำ		ขนาด : 1 ไร่ หน่วยงานรับผิดชอบ : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย สภาพกายภาพ : ปลูกไม้ยืนต้น การใช้งานเดิม : พื้นที่ว่าง ยังไม่มีการพัฒนา ผู้ใช้ : ไม่พบ กิจกรรม : ไม่พบ	รัฐ	ไม่มีการ ใช้ประโยชน์	หลัก : 1	รถเมล์ เรือโดยสาร ร้คมีน้อย กว่า 400 ม.	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน
NG04	ที่ว่างซอย ปรีดิพนมยงค์ 2 (แสงทิพย์)		ขนาด : 1 ไร่ 1 งาน 308 ตร.ม. หน่วยงานรับผิดชอบ : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย สภาพกายภาพ : รกร้างมีวัชพืช การใช้งานเดิม : พื้นที่ว่าง ยังไม่มีการพัฒนา ผู้ใช้ : ไม่พบ กิจกรรม : ไม่พบ	รัฐ	ไม่มีการ ใช้ประโยชน์	ซอย : 2	รถเมล์ เรือโดยสาร ร้คมี 400 - 800 ม.	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน







NG05	ที่ว่างใต้ทางด่วน รามอินทราถึง บางนา (จากแสงทิพย์ถึง คลองศาลาลอย)		ขนาด : 12 ไร่ 3 งาน 152 ตร.ม. หน่วยงานรับผิดชอบ : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย สภาพกายภาพ : ลานคอนกรีต การใช้งานเดิม : ให้เช่าพื้นที่ เป็นที่จอดรถ ผู้ใช้ : ผู้เช่าที่ กิจกรรม : จอดรถยนต์	รัฐ	สาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 3	รถเมล์ เรือโดยสาร ร็คมี 400 - 800 ม.	มีที่ขพรรณ : ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน
NG06	ที่ว่างบริเวณใต้ทาง ด่วนพัฒนาเวคม์ (ปริทัศน์มยงค์ 26)		ขนาด : 4 ไร่ 1 งาน 188 ตร.ม. หน่วยงานรับผิดชอบ : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย สภาพกายภาพ : ลานคอนกรีต ปลูกพืชพรรณ การใช้งานเดิม : ให้เช่าพื้นที่ เป็นที่จอดรถเก็บของ และจัด สวนหย่อม ผู้ใช้ : ผู้เช่าที่ กิจกรรม : จอดรถยนต์	รัฐ	สาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 3	รถเมล์ เรือโดยสาร BTS ร็คมี มากกว่า 800 ม.	มีที่ขพรรณ : ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน
NG07	สุสานสุเหร่า บ้านดอน		ขนาด : 3 ไร่ 1 งาน 164 ตร.ม. วัน - เวลา : ทุกวัน 06.00 - 08.00 น. ผู้ใช้ : กลุ่มคนมุสลิมในชุมชน สุเหร่าบ้านดอน	ศาสน สถาน	กิ่ง สาธารณะ มีเงื่อนไข	ทางเดิน เท้า : 1	เรือโดยสาร รถเมล์ร็คมี น้อยกว่า 400 ม.	มีที่ขพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน
NG08	สุสานสุเหร่า ศาลาลอย		ขนาด : 3 งาน 316 ตร.ม. วัน - เวลา : ทุกวัน ผู้ใช้ : กลุ่มคนมุสลิมในชุมชน ศาลาลอย	ศาสน สถาน	กิ่ง สาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 2	รถเมล์ร็คมี 400 - 800 ม.	มีที่ขพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน
NG09	สุสานสุเหร่า บางมะเขือ		ขนาด : 2 ไร่ 2 งาน วัน - เวลา : ทุกวัน ผู้ใช้ : กลุ่มคนมุสลิมในชุมชน บางมะเขือ	ศาสน สถาน	กิ่ง สาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 2	รถเมล์ร็คมี น้อยกว่า 400 ม.	มีที่ขพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน
NG10	สุสานสุเหร่า สามอิน		ขนาด : 2 ไร่ 1 งาน วัน - เวลา : ทุกวัน ผู้ใช้ : กลุ่มคนมุสลิมในชุมชน พัฒนาบ้านสามอิน	ศาสน สถาน	กิ่ง สาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 1	รถเมล์ร็คมี น้อยกว่า 400 ม.	มีที่ขพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน

ง. ตารางเก็บข้อมูลศูนย์รวมกิจกรรมในเขตพัฒนาทั้งหมด 84 แห่ง

รหัส	ชื่อที่ตั้ง	ภาพประกอบ	ข้อมูลทั่วไป	กรรมสิทธิ์ที่ดิน	ระดับการใช้ประโยชน์ โดยสาธารณะ	การเข้าถึง	
						จำนวนเส้นทาง	ระบบขนส่ง มวลชน
<b>ท่าเรือ</b>							
N01	นานาเหนือ		วัน - เวลา : ทุกวัน 05.30 - 20.30 น. ผู้ใช้ : บุคคลทั่วไป จำนวนผู้ใช้ : 871,097 คน/ปี กิจกรรม : ด้านการสัญจร	รัฐ	สาธารณะ	หลัก : 1 ทางเดิน เท้า : 1	เรือโดยสาร รถเมย์ร็คมี น้อยกว่า 400 ม.
N02	นานาชาติ		วัน - เวลา : ทุกวัน 05.30 - 20.30 น. ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน และบุคคลทั่วไป จำนวนผู้ใช้ : 498,868 คน/ปี กิจกรรม : ด้านการสัญจร	รัฐ	สาธารณะ	ชอย : 1 ทางเดิน เท้า : 1	เรือโดยสาร รถเมย์ร็คมี น้อยกว่า 400 ม.
N03	อโศก		วัน - เวลา : ทุกวัน 05.30 - 20.30 น. ผู้ใช้ : บุคคลทั่วไป จำนวนผู้ใช้ : 2,758,820 คน/ปี กิจกรรม : ด้านการสัญจร	รัฐ	สาธารณะ	หลัก : 1 ทางเดิน เท้า : 1	เรือโดยสาร รถเมย์ร็คมี น้อยกว่า 400 ม.
N04	มศว. ประสานมิตร		วัน - เวลา : ทุกวัน 05.30 - 20.30 น. ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักศึกษา และบุคคลทั่วไป จำนวนผู้ใช้ : 1,267,174 คน/ปี กิจกรรม : ด้านการสัญจร	รัฐ	สาธารณะ	ชอย : 1 ทางเดิน เท้า : 1	เรือโดยสาร รถเมย์ร็คมี น้อยกว่า 400 ม.
N05	อิตัลไทย		วัน - เวลา : ทุกวัน 05.30 - 20.30 น. ผู้ใช้ : บุคคลทั่วไป จำนวนผู้ใช้ : 912,820 คน/ปี กิจกรรม : ด้านการสัญจร	รัฐ	สาธารณะ	รอง : 1 ทางเดิน เท้า : 1	เรือโดยสาร รถเมย์ร็คมี น้อยกว่า 400 ม.
	วัดใหม่ช่องลม		วัน - เวลา : ไม่มี ผู้ใช้ : ไม่มี จำนวนผู้ใช้ : ไม่มี กิจกรรม : ไม่มี <b>* ปัจจุบันไม่มีการใช้งาน</b>	รัฐ	สาธารณะ	ชอย : 1 ทางเดิน เท้า : 1	เรือโดยสาร รถเมย์ร็คมี น้อยกว่า 400 ม.
N06	สุเหร่าบ้านดอน		วัน - เวลา : ทุกวัน 05.30 - 20.30 น. ผู้ใช้ : กลุ่มคนที่อาศัยในแถวนั้น และบุคคลทั่วไป จำนวนผู้ใช้ : 162,516 คน/ปี กิจกรรม : ด้านการสัญจร	รัฐ	สาธารณะ	ชอย : 1 ทางเดิน เท้า : 1	เรือโดยสาร รถเมย์ร็คมี น้อยกว่า 400 ม.
N07	ทองหล่อ		วัน - เวลา : ทุกวัน 05.30 - 20.30 น. ผู้ใช้ : บุคคลทั่วไป จำนวนผู้ใช้ : 1,122,753 คน/ปี กิจกรรม : ด้านการสัญจร	รัฐ	สาธารณะ	หลัก : 1 ทางเดิน เท้า : 1	เรือโดยสาร รถเมย์ร็คมี น้อยกว่า 400 ม.

N08	ชาญอิสระ		วัน - เวลา : ทุกวัน 05.30 - 20.30 น. ผู้ใช้ : บุคคลทั่วไป จำนวนผู้ใช้ : 336,987 คน/ปี กิจกรรม : ด้านการสัญจร	รัฐ	สาธารณะ	ชอย : 1	เรือโดยสาร รถเมล์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.
N09	ร.ร. วิจิตร		วัน - เวลา : ทุกวัน 05.30 - 20.30 น. ผู้ใช้ : กลุ่มคนพักอาศัยในละแวกนั้น และบุคคลทั่วไป จำนวนผู้ใช้ : 157,718 คน/ปี กิจกรรม : ด้านการสัญจร	รัฐ	สาธารณะ	ชอย : 1 ทางเดิน เท้า : 1	เรือโดยสาร รถเมล์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.
N10	พระโขนง		วัน - เวลา : จ. - ศ. 06.30 - 19.00 น. ส. - อา. 06.30 - 18.00 น. ผู้ใช้ : บุคคลทั่วไป กิจกรรม : ด้านการสัญจร	รัฐ	สาธารณะ	หลัก : 1 ทางเดิน เท้า : 1	เรือโดยสาร รถเมล์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.
N11	ข้างท่าเรือพระโขนง		วัน - เวลา : ทุกวัน มีรอบเดียวตอน 09.00 น. ผู้ใช้ : กลุ่มคนพักอาศัยในละแวกนั้น กิจกรรม : ด้านการสัญจร	รัฐ	สาธารณะ	ชอย : 1 ทางเดิน เท้า : 1	เรือโดยสาร รถเมล์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.
<b>สถานีรถไฟฟ้า BTS</b>							
N12	นานา		วัน - เวลา : ทุกวัน 06.00 - 24.00 น. ผู้ใช้ : กลุ่มคนทำงาน นักท่องเที่ยว และบุคคลทั่วไป จำนวนผู้ใช้ : 6,116,954 คน/ปี กิจกรรม : ด้านการสัญจร	รัฐ	สาธารณะ มีเงื่อนไข	หลัก : 1	BTS รถเมล์ รัศมีน้อย กว่า 400 ม.
N13	อโศก		วัน - เวลา : ทุกวัน 06.00 - 24.00 น. ผู้ใช้ : กลุ่มคนทำงาน นักท่องเที่ยว และบุคคลทั่วไป จำนวนผู้ใช้ : 19,475,356 คน/ปี กิจกรรม : ด้านการสัญจร	รัฐ	สาธารณะ มีเงื่อนไข	หลัก : 1 ทางเดิน ลอยฟ้า : 1	BTS MRT รถเมล์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.
N14	พร้อมพงษ์		วัน - เวลา : ทุกวัน 06.00 - 24.00 น. ผู้ใช้ : กลุ่มคนทำงาน นักท่องเที่ยว และบุคคลทั่วไป จำนวนผู้ใช้ : 11,225,512 คน/ปี กิจกรรม : ด้านการสัญจร	รัฐ	สาธารณะ มีเงื่อนไข	หลัก : 1 ทางเดิน ลอยฟ้า : 1	BTS รถเมล์ รัศมีน้อย กว่า 400 ม.
N15	ทองหล่อ		วัน - เวลา : ทุกวัน 06.00 - 24.00 น. ผู้ใช้ : กลุ่มคนทำงาน นักท่องเที่ยว และบุคคลทั่วไป จำนวนผู้ใช้ : 5,686,554 คน/ปี กิจกรรม : ด้านการสัญจร	รัฐ	สาธารณะ มีเงื่อนไข	หลัก : 1	BTS รถเมล์ รัศมีน้อย กว่า 400 ม.
N16	เอกมัย		วัน - เวลา : ทุกวัน 06.00 - 24.00 น. ผู้ใช้ : กลุ่มคนทำงาน นักท่องเที่ยว และบุคคลทั่วไป จำนวนผู้ใช้ : 6,442,810 คน/ปี กิจกรรม : ด้านการสัญจร หมายเหตุ : จุดเชื่อมต่อการเดินทาง กับสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ	รัฐ	สาธารณะ มีเงื่อนไข	หลัก : 1	BTS รถเมล์ รัศมีน้อย กว่า 400 ม.



N17	พระโขนง		วัน - เวลา : ทุกวัน 06.00 - 24.00 น. ผู้ใช้ : กลุ่มผู้พักอาศัย และบุคคลทั่วไป จำนวนผู้ใช้ : 4,615,771 คน/ปี กิจกรรม : ด้านการสัญจร	รัฐ	สาธารณะ มีเงื่อนไข	หลัก : 1	BTS รถเมล์ รัศมีน้อย กว่า 400 ม.
N18	อ่อนนุช		วัน - เวลา : ทุกวัน 06.00 - 24.00 น. ผู้ใช้ : กลุ่มผู้พักอาศัย และบุคคลทั่วไป จำนวนผู้ใช้ : 10,441,966 คน/ปี กิจกรรม : ด้านการสัญจร	รัฐ	สาธารณะ มีเงื่อนไข	หลัก : 1	BTS รถเมล์ รัศมีน้อย กว่า 400 ม.
<b>สถานีรถไฟฟ้า MRT</b>							
N19	สุขุมวิท		วัน - เวลา : ทุกวัน 06.00 - 24.00 น. ผู้ใช้ : กลุ่มคนทำงาน นักท่องเที่ยว และบุคคลทั่วไป จำนวนผู้ใช้ : 14,214,874 คน/ปี กิจกรรม : ด้านการสัญจร หมายเหตุ : เป็นสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน ที่มีผู้โดยสารมาใช้บริการมากที่สุดของ สาย	รัฐ	สาธารณะ มีเงื่อนไข	หลัก : 2	BTS MRT รถเมล์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.
<b>ศาสนสถาน</b>							
N20	มัสยิดต่อฮ์ลุอิสลาม (ทองหล่อ)		วัน - เวลา : ทุกวัน ระยะเวลา 5 เวลา และ 20.00 น. เป็นต้นไป ผู้ใช้ : กลุ่มคนมุสลิมในเขตวัฒนา กิจกรรม : ด้านศาสนา	ศาสนสถาน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	หลัก : 1	รถเมล์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.
N21	มัสยิดอัลคอตัยรียะห์ (นวลน้อย)		ปีที่ก่อตั้ง : 2515 วัน - เวลา : ทุกวัน ระยะเวลา 5 เวลา ผู้ใช้ : กลุ่มคนมุสลิมในชุมชนนวลจิตร กิจกรรม : ด้านศาสนา	ศาสนสถาน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 1	เรือโดยสาร รถเมล์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.
N22	มัสยิดยะมีฮ์ลุอิสลาม (บางมะเขือ)		ปีที่ก่อตั้ง : 2542 วัน - เวลา : ทุกวัน ระยะเวลา 5 เวลา ผู้ใช้ : กลุ่มคนมุสลิมชุมชนบางมะเขือ กิจกรรม : ด้านศาสนา	ศาสนสถาน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 1	รถเมล์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.
<b>สถานศึกษา</b>							
N23	โรงเรียนสาธิต มหาวิทยาลัย ศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร (ฝ่ายประถม)		สังกัด : อุดมศึกษา ประเภท : โรงเรียนสาธิต ระดับการศึกษา : เตรียมอนุบาล - ป.6 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	รัฐ	สาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 1	MRT รถเมล์ เรือโดยสาร รัศมี 400 - 800 ม.
N24	โรงเรียนสาธิต มหาวิทยาลัย ศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร (ฝ่ายมัธยม)		สังกัด : อุดมศึกษา ประเภท : โรงเรียนสาธิต ระดับการศึกษา : ม.1 - ม.6 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	รัฐ	สาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 1	MRT รถเมล์ เรือโดยสาร รัศมี 400 - 800 ม.
N25	โรงเรียนวัดธาตุทอง (เรือนเขียวสะอาด)		สังกัด : กรุงเทพมหานคร ประเภท : ขนาดใหญ่ ระดับการศึกษา : อ.1 - ป.6 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	รัฐ	สาธารณะ มีเงื่อนไข	หลัก : 1	BTS รถเมล์ รัศมีน้อย กว่า 400 ม.

N26	โรงเรียนสุเหร่าสามอิน		สังกัด : กรุงเทพมหานคร ประเภท : ขนาดกลาง ระดับการศึกษา : อ.1 - ป.6 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	รัฐ	สาธารณะ มีเงื่อนไข	หลัก : 1	รถเมล์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.
N27	โรงเรียนวิจิตรวิทยา		สังกัด : กรุงเทพมหานคร ประเภท : ขนาดกลาง ระดับการศึกษา : อ.1 - ม.3 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	รัฐ	สาธารณะ มีเงื่อนไข	ซอย : 1	เรือโดยสาร รถเมล์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.
N28	โรงเรียนสวัสดิวิทยา		สังกัด : กรุงเทพมหานคร ประเภท : ขนาดกลาง ระดับการศึกษา : อ.1 - ป.6 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	รัฐ	สาธารณะ มีเงื่อนไข	ซอย : 1	รถเมล์ เรือโดยสาร รัศมี 400 - 800 ม.
N29	โรงเรียนแจ่มจันทร์		สังกัด : กรุงเทพมหานคร ประเภท : ขนาดเล็ก ระดับการศึกษา : อ.1 - ป.6 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	รัฐ	สาธารณะ มีเงื่อนไข	ซอย : 1	รถเมล์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.
N30	โรงเรียนสุเหร่าบางมะเขือ		สังกัด : กรุงเทพมหานคร ประเภท : ขนาดเล็ก ระดับการศึกษา : อ.1 - ป.6 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	รัฐ	สาธารณะ มีเงื่อนไข	ซอย : 1	รถเมล์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.
N31	โรงเรียนสุเหร่าบ้านดอน		สังกัด : กรุงเทพมหานคร ประเภท : ขนาดเล็ก ระดับการศึกษา : อ.1 - ม.3 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	รัฐ	สาธารณะ มีเงื่อนไข	ซอย : 1	เรือโดยสาร รถเมล์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.
N32	โรงเรียนวัดภาษี		สังกัด : กรุงเทพมหานคร ประเภท : ขนาดกลาง ระดับการศึกษา : อ.1 - ป.6 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	รัฐ	สาธารณะ มีเงื่อนไข	ซอย : 1 ทางเดิน เท้า : 1	เรือโดยสาร รถเมล์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.
N33	โรงเรียนมัธยมวัดธาตุทอง		สังกัด : สพฐ. ประเภท : ขนาดใหญ่ ระดับการศึกษา : ม.1 - ม.6 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	รัฐ	สาธารณะ มีเงื่อนไข	หลัก : 1	BTS รถเมล์ รัศมีน้อย กว่า 400 ม.
N34	โรงเรียนอนุบาลพิบูลเวศม์		สังกัด : สพฐ. ประเภท : ขนาดใหญ่ ระดับการศึกษา : อ.1 - ป.6 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	รัฐ	สาธารณะ มีเงื่อนไข	ซอย : 1	รถเมล์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.

N35	โรงเรียนเกษมพิทยา		สังกัด : สช. ประเภท : สามัญ ระดับการศึกษา : อ.1 - ม.6 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	หลัก : 1	รถเมล์ร์ค์มี น้อยกว่า 400 ม.
N36	โรงเรียนไทย คริสเตียน		สังกัด : สช. ประเภท : สามัญ ระดับการศึกษา : เตรียมอนุบาล - ม.6 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ซอย : 1	รถเมล์ร์ค์มี น้อยกว่า 400 ม.
N37	โรงเรียนพระแม่มารี พระโขนง		สังกัด : สช. ประเภท : สามัญ ระดับการศึกษา : อ.1 - ม.3 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ซอย : 1	BTS รถเมล์ ร์ค์มีน้อย กว่า 400 ม.
N38	โรงเรียนวัฒนา วิทยาลัย		สังกัด : สช. ประเภท : สามัญ ระดับการศึกษา : อ.1 - ม.6 จำนวนร. : 2467 คน ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา หมายเหตุ : ม.1 - ม.6 นักเรียนประจำ อ.1 - ป.6 นักเรียนไป - กลับ	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ซอย : 3	รถเมล์ร์ค์มี น้อยกว่า 400 ม.
N39	โรงเรียนแสงทริฎ		สังกัด : สช. ประเภท : สามัญ ระดับการศึกษา : อ.1 - ม.3 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ซอย : 1	เรือโดยสาร รถเมล์ร์ค์มี น้อยกว่า 400 ม.
N40	โรงเรียนอนุบาล จุฬารกรณ์		สังกัด : สช. ประเภท : สามัญ ระดับการศึกษา : อ.1 - อ.3 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ซอย : 1	เรือโดยสาร รถเมล์ร์ค์มี น้อยกว่า 400 ม.
N41	โรงเรียนอนุบาล ดารารัตน์		สังกัด : สช. ประเภท : สามัญ ระดับการศึกษา : อ.1 - อ.3 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ซอย : 1	รถเมล์ร์ค์มี 400 - 800 ม.
N42	โรงเรียนอนุบาล บ้านไทย		สังกัด : สช. ประเภท : สามัญ ระดับการศึกษา : เตรียมอนุบาล - อ.3 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ซอย : 1	รถเมล์ร์ค์มี 400 - 800 ม.
N43	โรงเรียนเจริญวุฒิ วิทยา		สังกัด : สช. ประเภท : สามัญ ระดับการศึกษา : เตรียมอนุบาล - ม.3 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ซอย : 1	BTS รถเมล์ ร์ค์มีน้อย กว่า 400 ม.

N44	โรงเรียนทอสี		สังกัด : สช. ประเภท : สามัญ ระดับการศึกษา : อ.1 - ป.6 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 1	รถเมล์ร์ค์มี 400 - 800 ม.
N45	โรงเรียนพระหฤทัย พัฒนาเวชม์		สังกัด : สช. ประเภท : สามัญ ระดับการศึกษา : เตรียมอนุบาล - ม.3 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 1	รถเมล์ร์ค์มี 400 - 800 ม.
N46	โรงเรียนอนุบาล เทพสนิท		สังกัด : สช. ประเภท : สามัญ ระดับการศึกษา : เตรียมอนุบาล - อ.3 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 1	รถเมล์ร์ค์มี น้อยกว่า 400 ม.
N47	โรงเรียนอนุบาล มิตรเด็ก		สังกัด : สช. ประเภท : สามัญ ระดับการศึกษา : อ.1 - อ.3 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 1	เรือโดยสาร รค์มี 400 - 800 ม.
N48	โรงเรียนอนุบาล สีพี่น้อง		สังกัด : สช. ประเภท : สามัญ ระดับการศึกษา : อ.1 - อ.3 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 1	รถเมล์ร์ค์มี น้อยกว่า 400 ม.
N49	โรงเรียนอนุบาล สิทธิศาสตร์		สังกัด : สช. ประเภท : สามัญ ระดับการศึกษา : เตรียมอนุบาล - อ.3 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 1	BTS MRT รถเมล์ร์ค์มี 400 - 800 ม.
N50	โรงเรียนนานาชาติ เอกมัย		สังกัด : สช. ประเภท : นานาชาติ ระดับการศึกษา : อนุบาล - ปีที่ 12 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 2	รถเมล์ร์ค์มี 400 - 800 ม.
N51	โรงเรียนนานาชาติ ดิเออร์ลี่ เลินนิงเซน เตอร์ เดอะ ซิตี้ สคูล		สังกัด : สช. ประเภท : นานาชาติ ระดับการศึกษา : อ.1 - ป.6 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 2	รถเมล์ร์ค์มี น้อยกว่า 400 ม.
N52	โรงเรียนนานาชาติ ดิเออร์ลี่ เลินนิงเซน เตอร์ เดอะ เพอร์เฟ็ค เอลเลเฟ่น 39		สังกัด : สช. ประเภท : นานาชาติ ระดับการศึกษา : เตรียมอนุบาล ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 1	BTS รถเมล์ รค์มี 400 - 800 ม.

N53	โรงเรียนนานาชาติ เออร์ลี เลิร์นนิ่งเซน เตอร์ เดอะ เพอร์เฟ็ค เอลเลเฟ่น 49		สังกัด : สช. ประเภท : นานาชาติ ระดับการศึกษา : เตรียมอนุบาล ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 1	เรือโดยสาร รถเมล์รัศมี 400 - 800 ม.
N54	โรงเรียนนานาชาติ เออร์ลี เลิร์นนิ่งเซน เตอร์ เดอะ เพอร์เฟ็ค เอลเลเฟ่น 55		สังกัด : สช. ประเภท : นานาชาติ ระดับการศึกษา : เตรียมอนุบาล ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 1	รถเมล์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.
N55	โรงเรียนนานาชาติ โมเดิร์น		สังกัด : สช. ประเภท : นานาชาติ ระดับการศึกษา : เตรียมอนุบาล - ปีที่ 13 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 1	เรือโดยสาร รถเมล์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.
N56	โรงเรียนดิ อเมริกัน สคูล ออฟ แบงค็อก สุขุมวิท		สังกัด : สช. ประเภท : นานาชาติ ระดับการศึกษา : เตรียมอนุบาล - ปีที่ 12 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 2	BTS รถเมล์ รัศมี 400 - 800 ม.
N57	โรงเรียนอนุบาล ทาเคโนโกะ		สังกัด : สช. ประเภท : นานาชาติ ระดับการศึกษา : อ.1 - อ.3 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 1	รถเมล์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.
N58	โรงเรียนอนุบาล นานาชาติ นิวแบมปิโน		สังกัด : สช. ประเภท : นานาชาติ ระดับการศึกษา : อ.1 - อ.3 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 2	เรือโดยสาร รถเมล์รัศมี 400 - 800 ม.
N59	โรงเรียนอนุบาล นานาชาติคิตส์		สังกัด : สช. ประเภท : นานาชาติ ระดับการศึกษา : อ.1 - อ.3 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 1	BTS รถเมล์ รัศมีน้อย กว่า 400 ม.
N60	โรงเรียนนานาชาติ เวลล์ส ทงหล่อ		สังกัด : สช. ประเภท : นานาชาติ ระดับการศึกษา : อนุบาล - ป.2 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 1	รถเมล์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.
N61	โรงเรียนนานาชาติ ใหม่แห่งประเทศไทย		สังกัด : สช. ประเภท : นานาชาติ ระดับการศึกษา : อนุบาล - ปีที่ 13 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 1	เรือโดยสาร รถเมล์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.

N62	โรงเรียนอนุบาล นานาชาติ เฟิร์ดสเตปส์		สังกัด : สช. ประเภท : นานาชาติ ระดับการศึกษา : เตรียมอนุบาล - อ.3 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 1	MRT เรือโดยสาร รถเมล์ร็คมี 400 - 800 ม.
N63	โรงเรียนนานาชาติ สิงคโปร์กรุงเทพฯ (เอกมัย)		สังกัด : สช. ประเภท : นานาชาติ ระดับการศึกษา : อนุบาล - ป.4 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 1	รถเมล์ร็คมี น้อยกว่า 400 ม.
N64	โรงเรียนนานาชาติ แองโกลสิงคโปร์ (สุขุมวิท 31)		สังกัด : สช. ประเภท : นานาชาติ ระดับการศึกษา : เตรียมอนุบาล - ป.6 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 1	เรือโดยสาร รถเมล์ร็คมี น้อยกว่า 400 ม.
N65	โรงเรียนนานาชาติ แอ็ดเวนตีส กรุงเทพฯ		สังกัด : สช. ประเภท : นานาชาติ ระดับการศึกษา : อนุบาล - ปีที่ 8 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 2	รถเมล์ร็คมี น้อยกว่า 400 ม.
N66	โรงเรียนอนุบาล นานาชาติเอสโซซี อะ กรุงเทพฯ 35		สังกัด : สช. ประเภท : นานาชาติ ระดับการศึกษา : เตรียมอนุบาล - อ.3 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 1	BTS รถเมล์ ร็คมีน้อย กว่า 400 ม.
N67	โรงเรียนอนุบาล นานาชาติ เอบีซี แพทเวสต์		สังกัด : สช. ประเภท : นานาชาติ ระดับการศึกษา : เตรียมอนุบาล - อ.2 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 1	เรือโดยสาร รถเมล์ร็คมี น้อยกว่า 400 ม.
N68	โรงเรียนออสเตรเลีย อินเตอร์เนชั่นแนล (สุขุมวิท 31)		สังกัด : สช. ประเภท : นานาชาติ ระดับการศึกษา : ป.1 - ม.3 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 1	เรือโดยสาร ร็คมีน้อย กว่า 400 ม.
N69	โรงเรียนนานาชาติ บางกอกพรีแพราทอรี (ทองหล่อ)		สังกัด : สช. ประเภท : นานาชาติ ระดับการศึกษา : เตรียมอนุบาล - ป.6 ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	หลัก : 1 ชอย : 1	BTS รถเมล์ ร็คมีน้อย กว่า 400 ม.
N70	โรงเรียนมิฟตาฮูล์ อูลูมิดีนียะฮ์ (บ้านดอน)		สังกัด : สช. ประเภท : โรงเรียนเอกชนสอนศาสนา ระดับการศึกษา : ปรุตูฮ์น, ม.1 - ม.3, กศน. ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา และด้านศาสนา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 1	เรือโดยสาร รถเมล์ร็คมี น้อยกว่า 400 ม.

N71	วิทยาลัยเทคโนโลยี พิษณุเกษม		สังกัด : สอศ. ประเภท : อาชีวศึกษา ระดับการศึกษา : ปวช. - ปวส. ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 1	รถเมล์ร็คมี น้อยกว่า 400 ม.
N72	เทคนิคบริหารธุรกิจ กรุงเทพฯ		สังกัด : สอศ. ประเภท : อาชีวศึกษา ระดับการศึกษา : ปวช. - ปวส. ผู้ใช้ : กลุ่มอาจารย์ - นักเรียน กิจกรรม : ด้านการศึกษา	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 1	รถเมล์ เรือโดยสาร ร็คมีน้อย กว่า 400 ม.
<b>พื้นที่ย่านการค้า</b>							
N73	ตลาดนัดปากซอย สุขุมวิท 1		ประเภท : ตลาดประเภท 2 วัน - เวลา : จ. - ศ. 06.00 - 14.00 น. ผู้ใช้ : กลุ่มคนทำงาน และคนสัญจร บนถนนสุขุมวิท กิจกรรม : ด้านเศรษฐกิจ	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	หลัก : 1	BTS รถเมล์ ร็คมีน้อย กว่า 400 ม.
N74	ตลาดรวมทรัพย์		ประเภท : ตลาดประเภท 1 วัน - เวลา : จ. - ศ. 05.00 - 20.00 น. ผู้ใช้ : กลุ่มคนทำงาน นักเรียน - นักศึกษา และบุคคลทั่วไป กิจกรรม : ด้านเศรษฐกิจ	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	หลัก : 1	MRT รถเมล์ เรือโดยสาร ร็คมีน้อย กว่า 400 ม.
N75	ตลาดขายอาหาร สุขุมวิท 1		ประเภท : ตลาดประเภท 1 วัน - เวลา : จ. - ศ. 07.30 - 13.30 น. ผู้ใช้ : กลุ่มคนทำงาน ผู้พักอาศัยใน ละแวกนั้น กิจกรรม : ด้านเศรษฐกิจ	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 1	BTS รถเมล์ ร็คมีน้อย กว่า 400 ม.
N76	ตลาดริมคลอง แสนแสบข้างสำนัก งานเขตวัฒนา		ประเภท : ตลาดประเภท 2 วัน - เวลา : ทุกวัน ช่วงเย็น ผู้ใช้ : กลุ่มคนพักอาศัยในละแวกนั้น กิจกรรม : ด้านเศรษฐกิจ	รัฐ	สาธารณะ	หลัก : 1 เท้า : 1	รถเมล์ เรือโดยสาร ร็คมีน้อย กว่า 400 ม.
N77	เอกมัย มาร์เก็ต		ประเภท : ตลาดประเภท 2 วัน - เวลา : ทุกวัน 10.00 - 24.00 น. ผู้ใช้ : กลุ่มนักท่องเที่ยว และคนทำงาน กิจกรรม : ด้านเศรษฐกิจ และด้านสังคม	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	หลัก : 2	BTS รถเมล์ ร็คมีน้อย กว่า 400 ม.
N78	ตลาดซอยปรีดี พนมยงค์ 46		ประเภท : ตลาดประเภท 2 วัน - เวลา : ทุกวัน ช่วงเย็น ผู้ใช้ : กลุ่มคนพักอาศัยในละแวกนั้น กิจกรรม : ด้านเศรษฐกิจ	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	ชอย : 2	รถเมล์ร็คมี น้อยกว่า 400 ม.
N79	ตลาดสุข 71 พลาซ่า		ประเภท : ตลาดประเภท 2 วัน - เวลา : ทุกวัน 17.00 - 22.00 น. ผู้ใช้ : กลุ่มคนพักอาศัยในละแวกนั้น กิจกรรม : ด้านเศรษฐกิจ	เอกชน	กึ่งสาธารณะมี เงื่อนไข	หลัก : 1	รถเมล์ร็คมี น้อยกว่า 400 ม.

N80	ตลาดพระโขนง		ประเภท : ตลาดประเภท 1 วัน - เวลา : ทุกวัน 04.00 - 19.00 น. ผู้ใช้ : กลุ่มคนพักอาศัยในเขตวัฒนา และพระโขนง และบุคคลทั่วไป กิจกรรม : ด้านเศรษฐกิจ หมายเหตุ : ตลาดเก่าอายุยาวนานกว่า 70 ปี เป็นตลาดสดสามตลาดติดกัน คือ ตลาดแสงทิพย์ 1 แสงทิพย์ 2 และตลาดรุ่งอรุณ	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	หลัก : 2 ซอย : 1 ทางเดินเท้า : 1	รถเมล์ เรือโดยสาร รัศมีน้อยกว่า 400 ม.
N81	ตลาดอ่อนนุช		ประเภท : ตลาดประเภท 1 วัน - เวลา : ทุกวัน 05.00 - 18.00 น. ผู้ใช้ : กลุ่มคนพักอาศัยในละแวกนั้น และคนทำงาน กิจกรรม : ด้านเศรษฐกิจ	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	หลัก : 2	รถเมล์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.
N82	ห้างนาสแควร์		ประเภท : ห้างสรรพสินค้า วัน - เวลา : ทุกวัน 10.00 - 22.00 น. ผู้ใช้ : กลุ่มคนทำงาน และนักท่องเที่ยว กิจกรรม : ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	หลัก : 2	BTS รถเมล์ รัศมีน้อยกว่า 400 ม.
N83	ฟิฟตี้ ฟิฟท์ ทองหล่อ		ประเภท : คอมมูนิตีมอลล์ วัน - เวลา : ทุกวัน 10.00 - 22.00 น. ผู้ใช้ : กลุ่มผู้พักอาศัย นักท่องเที่ยว และคนทำงาน กิจกรรม : ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	หลัก : 1 ซอย : 1	BTS รถเมล์ รัศมีน้อยกว่า 400 ม.
N84	เมส ทองหล่อ		ประเภท : คอมมูนิตีมอลล์ วัน - เวลา : ทุกวัน 06.30 - 01.00 ผู้ใช้ : กลุ่มผู้พักอาศัย นักท่องเที่ยว และคนทำงาน กิจกรรม : ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม	เอกชน	กึ่งสาธารณะ มีเงื่อนไข	หลัก : 1 ซอย : 1	รถเมล์รัศมี น้อยกว่า 400 ม.



จ. ตารางเก็บข้อมูลเส้นทางสีเขียวเดิมในเขตพัฒนาทั้งหมด 43 เส้น  
เส้นทางริมถนน 23 เส้น

รหัส	ชื่อที่ตั้ง	ภาพประกอบ	ลำดับถนน	ข้อมูลกายภาพ	การเข้าถึง		ความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ	หมายเหตุ
					จำนวนเส้นทาง	ระบบขนส่งมวลชน		
EGW01	สุขุมวิท		ถนนหลัก	ขนาดเขตทาง : 30.80 - 37.50 ม. จำนวนช่องจราจร : 6 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : 2.00 ม. ทางเท้าซ้าย : 3.00 - 4.00 ม. ทางเท้าขวา : 3.00 - 4.00 ม.	มากกว่า 2 เส้น	BTS MRT รถเมล์	มีพืชพรรณ 2 ข้างทาง ไม่ยืนต้น ไม่พุ่ม ไม่เลื้อย	มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
EGW02	สุขุมวิท 3 (นานาเหนือ)		ถนนหลัก	ขนาดเขตทาง : 20 ม. จำนวนช่องจราจร : 4 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : 2.00 - 3.00 ม. ทางเท้าขวา : 2.00 - 3.00 ม.	มากกว่า 2 เส้น	รถเมล์ เรือโดยสาร	มีพืชพรรณ 2 ข้างทาง ไม่ยืนต้น ไม่เลื้อย	ไม่มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
EGW03	สุขุมวิท 21 (อโศก)		ถนนหลัก	ขนาดเขตทาง : 20.50 - 30 ม. จำนวนช่องจราจร : 4 - 6 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : 2.00 - 4.50 ม. ทางเท้าขวา : 2.00 - 4.50 ม.	มากกว่า 2 เส้น	BTS MRT รถเมล์ เรือโดยสาร	มีพืชพรรณ 2 ข้างทาง ไม่ยืนต้น ไม่พุ่ม ไม่เลื้อย	มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
EGW04	สุขุมวิท 55 (ทองหล่อ)		ถนนหลัก	ขนาดเขตทาง : 25 ม. จำนวนช่องจราจร : 6 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : 2.00 - 3.00 ม. ทางเท้าขวา : 2.00 - 3.00 ม.	มากกว่า 2 เส้น	BTS รถเมล์ เรือโดยสาร	มีพืชพรรณ 2 ข้างทาง ไม่ยืนต้น ไม่พุ่ม ไม่เลื้อย	มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
EGW05	สุขุมวิท 63 (เอกมัย)		ถนนหลัก	ขนาดเขตทาง : 18 ม. จำนวนช่องจราจร : 4 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : 2.00 - 4.00 ม. ทางเท้าขวา : 2.00 - 4.00 ม.	มากกว่า 2 เส้น	BTS รถเมล์	มีพืชพรรณ 2 ข้างทาง ไม่ยืนต้น ไม่พุ่ม	มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
EGW06	สุขุมวิท 71		ถนนหลัก	ขนาดเขตทาง : 21 ม. จำนวนช่องจราจร : 4 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : 2.00 - 3.00 ม. ทางเท้าขวา : 2.00 - 3.00 ม.	มากกว่า 2 เส้น	รถเมล์	มีพืชพรรณ 2 ข้างทาง ไม่ยืนต้น ไม่เลื้อย	มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
EGW07	สุขุมวิท 77 (อ่อนนุช)		ถนนหลัก	ขนาดเขตทาง : 16 - 21 ม. จำนวนช่องจราจร : 4 - 5 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : 2.00 - 3.00 ม. ทางเท้าขวา : 2.00 - 3.00 ม.	มากกว่า 2 เส้น	รถเมล์	มีพืชพรรณ 2 ข้างทาง ไม่ยืนต้น ไม่พุ่ม ไม่เลื้อย	มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
EGW08	สุขุมวิท 31 (สวัสดิ)		ถนนรอง	ขนาดเขตทาง : 10.50 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : 1.50 - 2.50 ม. ทางเท้าขวา : 1.50 - 2.50 ม.	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถเข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ ไม่ยืนต้น ไม่พุ่ม	มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร

EGW09	สุขุมวิท 1 (รัตนฤดี)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 10 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : 1.00 - 1.50 ม. ทางเท้าขวา : 1.00 - 1.50 ม.	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ ไม้พุ่ม	มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
EGW10	สุขุมวิท 19 (วัฒนา)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 12.50 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : 2.00 - 2.50 ม. ทางเท้าขวา : 2.00 ม.	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ 2 ข้างทาง ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม ไม้เลื้อย	มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
EGW11	สุขุมวิท 21 ซ. 1		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 12 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : 3.00 ม. ทางเท้าขวา : 3.00 ม.	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม	มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
EGW12	สุขุมวิท 23 (ประสานมิตร)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 12 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : 1.00 - 2.00 ม. ทางเท้าขวา : 1.00 - 2.00 ม.	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ 2 ข้างทาง ไม้ยืนต้น ไม้เลื้อย	มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
EGW13	สุขุมวิท 47 (บ้านดอน)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 5.50 - 11.50 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : 1.00 - 1.50 ม. ทางเท้าขวา : 1.00 - 1.50 ม.	1 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ 2 ข้างทาง ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม	มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
EGW14	สุขุมวิท 49/13		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : 0.50 - 1.00 ม.	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ ไม้พุ่ม	ไม่มีสิ่งกีด ขวางในการ สัญจร
EGW15	สุขุมวิท 53 (ไพบีมาตี)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 12 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : 1.00 - 2.50 ม. ทางเท้าขวา : 1.00 - 2.50 ม.	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ 2 ข้างทาง ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม	มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
EGW16	สุขุมวิท 59 (บุญชนะ)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 - 14 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : 1.00 - 2.00 ม. ทางเท้าขวา : 1.00 - 2.00 ม.	1 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ ไม้พุ่ม	มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
EGW17	ทองหล่อ 2		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 11 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : 1.00 - 1.50 ม. ทางเท้าขวา : ไม่มี	1 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน		ไม่มีสิ่งกีด ขวางในการ สัญจร
EGW18	ทองหล่อ 5		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 14 - 15 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : 0.50 - 1.00 ม. ทางเท้าขวา : ไม่มี	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม ไม้คลุมดิน	มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร

EGW19	ทองหล่อ 9		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 11 - 15 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : 0.50 - 1.00 ม.	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน คน	<b>มีพืชพรรณ</b> ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม ไม้คลุมดิน	มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
EGW20	เอกมัย 30 (ภาษี 2)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 15 - 28 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : 1.50 ม.	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน คน	<b>มีพืชพรรณ</b> ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม ไม้คลุมดิน ไม้เลื้อย	มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
EGW21	สุขุมวิท 79		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 10 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : 1.00 - 2.00 ม. ทางเท้าขวา : 1.00 - 2.00 ม.	2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน คน	<b>มีพืชพรรณ</b> ไม้พุ่ม	มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
EGW22	ปรีดิพนมยงค์ 2 (ช่วงเลียบริมทางด่วน)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 10 - 12 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : 1.00 ม. ทางเท้าขวา : 1.00 ม.	2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน คน	<b>มีพืชพรรณ 2</b> ข้างทาง ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม ไม้คลุมดิน	ไม่มีสิ่งกีด ขวางในการ สัญจร
EGW23	ปรีดิพนมยงค์ 26 (พัฒนาเวศม์)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 9 - 10 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : 1.00 - 1.50 ม. ทางเท้าขวา : 1.00 - 1.50 ม.	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน คน	<b>มีพืชพรรณ 2</b> ข้างทาง ไม้ยืนต้น	มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร

## เส้นทางริมน้ำ 5 เส้น

รหัส	ชื่อที่ตั้ง	ภาพประกอบ	ประเภทคลอง	ข้อมูลกายภาพ	การเข้าถึง		ความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ	หมายเหตุ
					จำนวนเส้นทาง	ระบบขนส่งมวลชน		
EGW24	คลองแสนแสบ		คลอง	ขนาดคลอง : 20 - 30 ม. ระดับขุดลอก : -2.50 ม. ทางเท้าซ้าย : 1 - 2 ม. ทางเท้าขวา : 1 - 2 ม. กิจกรรม : ด้านการสัญจร	มากกว่า 2 เส้น และเชื่อมต่อกับคลอง	เรือโดยสาร	มีพืชพรรณ : ไม้อินต้น ไม้พุ่ม ไม้คลุมดิน ลักษณะคลองคองกริต	ไม่มีสิ่งกีดขวางในการสัญจร
EGW25	คูน้ำซอยทองหล่อ 5		คูน้ำ	ขนาดคลอง : 5 - 6 ม. ระดับขุดลอก : -2.00 ม. ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี กิจกรรม : ไม่พบ	มากกว่า 2 เส้น และไม่เชื่อมต่อกับคลอง	ไม่สามารถเข้าถึงด้วยขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้อินต้น ไม้พุ่ม ไม้คลุมดิน ลักษณะคลองธรรมชาติกิ่งคองกริต	-
EGW26	คูน้ำซอยทองหล่อ 9		คูน้ำ	ขนาดคลอง : 5 - 6 ม. ระดับขุดลอก : -2.00 ม. ทางเท้าซ้าย : 0.50 - 1 ม. ทางเท้าขวา : ไม่มี กิจกรรม : ไม่พบ	มากกว่า 2 เส้น และไม่เชื่อมต่อกับคลอง	ไม่สามารถเข้าถึงด้วยขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้อินต้น ไม้พุ่ม ไม้คลุมดิน ลักษณะคลองธรรมชาติกิ่งคองกริต	มีสิ่งกีดขวางในการสัญจร
EGW27	ลำรางวัดใหญ่		ลำรางสาธารณะ	ขนาดคลอง : 1 - 8 ม. ระดับขุดลอก : -1.50 ม. ทางเท้าซ้าย : 0.50 - 1 ม. ทางเท้าขวา : 0.50 ม. กิจกรรม : ไม่พบ	มากกว่า 2 เส้น และเชื่อมต่อกับคลอง	ไม่สามารถเข้าถึงด้วยขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม ลักษณะคลองคองกริต	มีสิ่งกีดขวางในการสัญจร
EGW28	ลำรางสาธารณะซอยวัฒนา (สุขุมวิท 19)		ลำรางสาธารณะ	ขนาดคลอง : 3 - 8 ม. ระดับขุดลอก : -1.50 ม. ทางเท้าซ้าย : 2 ม. ทางเท้าขวา : ไม่มี กิจกรรม : ไม่พบ	มากกว่า 2 เส้น และเชื่อมต่อกับคลอง	ไม่สามารถเข้าถึงด้วยขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้อินต้น ไม้พุ่ม ลักษณะคลองคองกริต	มีสิ่งกีดขวางในการสัญจร

## เส้นทางลอยฟ้า 15 เส้น

รหัส	ชื่อที่ตั้ง	ภาพประกอบ	ข้อมูลกายภาพ	การเข้าถึง		ความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ	หมายเหตุ
				จำนวนเส้นทาง	ระบบขนส่งมวลชน		
EGW29	ทางเชื่อม BTS นานา		ขนาดทางเดินเท้า : 2.50 - 3.50 ม.	มากกว่า 2 เส้น	BTS รถเมล์	ไม่มีพืชพรรณ	ไม่มีสิ่งกีดขวางในการสัญจร
EGW30	ทางเชื่อม BTS อโศก		ขนาดทางเดินเท้า : 2.50 - 3.50 ม.	มากกว่า 2 เส้น	BTS รถเมล์	ไม่มีพืชพรรณ	ไม่มีสิ่งกีดขวางในการสัญจร

EGW31	ทางเชื่อม BTS พร้อมพงษ์		ขนาดทางเดินเท้า : 2.50 - 3.50 ม.	มากกว่า 2 เส้น	BTS รถเมล์	มีพีชพรรณ : ไม้พุ่ม ไม้คลุมดิน	ไม่มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
EGW32	ทางเชื่อม BTS ทองหล่อ		ขนาดทางเดินเท้า : 2.50 - 3.50 ม.	มากกว่า 2 เส้น	BTS รถเมล์	ไม่มีพีชพรรณ	ไม่มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
EGW33	ทางเชื่อม BTS เอกมัย		ขนาดทางเดินเท้า : 2.50 - 3.50 ม.	มากกว่า 2 เส้น	BTS รถเมล์	ไม่มีพีชพรรณ	ไม่มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
EGW34	ทางเชื่อม BTS อ่อนนุช		ขนาดทางเดินเท้า : 2.50 - 3.50 ม.	มากกว่า 2 เส้น	BTS รถเมล์	ไม่มีพีชพรรณ	ไม่มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
EGW35	สะพานลอย ปริดิพมยงค์ 30		ขนาดทางเดินเท้า : 1.50 ม.	2 เส้น	รถเมล์	มีพีชพรรณ : ไม้พุ่ม	ไม่มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
EGW36	สะพานลอย ปริดิพมยงค์ 15		ขนาดทางเดินเท้า : 1.50 ม.	2 เส้น	รถเมล์	มีพีชพรรณ : ไม้พุ่ม	ไม่มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
EGW37	สะพานลอย เอกมัย 30		ขนาดทางเดินเท้า : 1.50 ม.	2 เส้น	รถเมล์	มีพีชพรรณ : ไม้พุ่ม	ไม่มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
EGW38	สะพานข้าม คลองแสนแสบ สุขุมวิท 11		ขนาดทางเดินเท้า : 2 ม.	2 เส้น	เรือโดย सार	ไม่มีพีชพรรณ	ไม่มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
EGW39	สะพานข้าม คลองแสนแสบ ท่าเรือมศว.		ขนาดทางเดินเท้า : 1.50 ม.	2 เส้น	เรือโดย सार	ไม่มีพีชพรรณ	ไม่มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
EGW40	สะพานข้าม คลองแสนแสบ ช. ประชัญคดี		ขนาดทางเดินเท้า : 1.50 ม.	2 เส้น	เรือโดย सार	ไม่มีพีชพรรณ	ไม่มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
EGW41	สะพานข้าม คลองแสนแสบ ชุมชนบ้านดอน		ขนาดทางเดินเท้า : 1.50 ม.	2 เส้น	เรือโดย सार	ไม่มีพีชพรรณ	ไม่มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
EGW42	สะพานข้าม คลองแสนแสบ ช. นวลจิต		ขนาดทางเดินเท้า : 0.50 - 1 ม.	2 เส้น	เรือโดย सार	ไม่มีพีชพรรณ	ไม่มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
EGW43	สะพานข้าม คลองพระโขนง		ขนาดทางเดินเท้า : 1.50 ม.	2 เส้น	เรือโดย सार	ไม่มีพีชพรรณ	ไม่มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร

ฉ. ตารางเก็บข้อมูลเส้นทางสีเขียวใหม่ในเขตวัฒนาทั้งหมด 134 เส้นทาง  
เส้นทางริมถนน 124 เส้นทาง

รหัส	ชื่อที่ตั้ง	ภาพประกอบ	ลำดับถนน	ข้อมูลกายภาพ	การเข้าถึง		ความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ	หมายเหตุ
					จำนวนเส้นทาง	ระบบขนส่งมวลชน		
NGW01	สุขุมวิท 39 (พร้อมพงษ์)		ถนนรอง	ขนาดเขตทาง : 10.50 - 12 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : 1.50 - 2 ม. ทางเท้าขวา : 1.50 - 2 ม.	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถเข้าถึงด้วยขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม่มีพุ่ม	มีสิ่งกีดขวางในการสัญจร
NGW02	สุขุมวิท 1/1		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	1 เส้น	ไม่สามารถเข้าถึงด้วยขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม่มีพุ่ม ไม่มีต้นไม้คลุมดิน	-
NGW03	ช. โรงเรียน พิธี		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	2 เส้น	ไม่สามารถเข้าถึงด้วยขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม่มีพุ่ม	-
NGW04	สุขุมวิท 11 (ซอยศ)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 12.50 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : 1.50 - 2 ม. ทางเท้าขวา : 1.50 - 2 ม.	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถเข้าถึงด้วยขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม่มีพุ่ม	มีสิ่งกีดขวางในการสัญจร
NGW05	สุขุมวิท 13 (แสงจันทร์)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถเข้าถึงด้วยขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม่มีพุ่ม	-
NGW06	สุขุมวิท 13 ช. 1-1		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 10 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : 1.50 - 2 ม. ทางเท้าขวา : 1.50 - 2 ม.	2 เส้น	ไม่สามารถเข้าถึงด้วยขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม่มีพุ่ม ไม่มีต้นไม้คลุมดิน	มีสิ่งกีดขวางในการสัญจร
NGW07	สุขุมวิท 15 (ร่วมใจ)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 8 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : 0.60 - 1 ม. ทางเท้าขวา : ไม่มี	มากกว่า 2 เส้น	เรือโดยสาร	มีพืชพรรณ : ไม่มีพุ่ม	มีสิ่งกีดขวางในการสัญจร
NGW08	สุขุมวิท 21 ช. 3		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	2 เส้น	ไม่สามารถเข้าถึงด้วยขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม่มีพุ่ม ไม่มีต้นไม้คลุมดิน	-

NGW09	สุขุมวิท 27 (ประภักดิ์)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 2.50 - 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : 1.50 ม	2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม	มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
NGW10	สุขุมวิท 29 (หลักเขต)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 5 - 7 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม	-
NGW11	สุขุมวิท 31 แยก 2		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 4.50 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม	-
NGW12	สุขุมวิท 31 แยก 4		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 5 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	1 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม ไม้คลุมดิน	-
NGW13	สุขุมวิท 33 (แดงอุตม)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 11 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : 1 - 1.50 ม. ทางเท้าขวา : 1 - 1.50 ม.	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม	มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
NGW14	สุขุมวิท 35 (เจริญนิเวศน์)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม	-
NGW15	สุขุมวิท 49 (กลาง)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 8 - 12 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม ไม้คลุมดิน	-
NGW16	สุขุมวิท 49/2		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม ไม้คลุมดิน	-
NGW17	สุขุมวิท 49/3		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 4 - 5 ม. จำนวนช่องจราจร : 1 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	1 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม	-
NGW18	สุขุมวิท 49/4 (อัครภัทร)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม	-

NGW19	สุขุมวิท 49/11		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : 1.50 - 2.50 ม. ทางเท้าขวา : 1.50 - 2.50 ม.	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีที่ขพรรณ 2 ข้างทาง ไม่ยื่นต้น ไม่พุ่ม	มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
NGW20	สุขุมวิท 49/14 (ประเสริฐรัฐ)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีที่ขพรรณ : ไม่พุ่ม	-
NGW21	สุขุมวิท 49/15 (ชัยยงค์)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีที่ขพรรณ : ไม่พุ่ม	-
NGW22	สุขุมวิท 49/17 (มิตรถาวร)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีที่ขพรรณ : ไม่พุ่ม	-
NGW23	สุขุมวิท 49/19 (สุขนรินทร์)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีที่ขพรรณ : ไม่พุ่ม	-
NGW24	สุขุมวิท 51 (ช่องลม)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6.50 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีที่ขพรรณ : ไม่ยื่นต้น ไม่พุ่ม ไม้คลุมดิน	-
NGW25	ประสานมิตร		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 12 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : 1 - 2 ม. ทางเท้าขวา : 1 - 2 ม.	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีที่ขพรรณ 2 ข้างทาง ไม่ยื่นต้น ไม่พุ่ม	มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
NGW26	ประชิดคดี		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 5 - 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีที่ขพรรณ : ไม่ยื่นต้น ไม่พุ่ม ไม้คลุมดิน	-
NGW27	พรมิตร		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	1 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีที่ขพรรณ : ไม่พุ่ม	-
NGW28	พรศรี		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีที่ขพรรณ : ไม่ยื่นต้น ไม่พุ่ม	-



NGW29	พร้อมจิตร		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 8 - 11 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : 1.50 - 2.50 ม. ทางเท้าขวา : ไม่มี	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม	มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
NGW30	พร้อมใจ		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 - 12 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม	-
NGW31	พร้อมพรรค (สุขุมวิท 49/6)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	มากกว่า 2 เส้น	เรือโดยสาร	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม ไม้คลุมดิน	-
NGW32	พร้อมมิตร (สุขุมวิท 49/3)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 - 7 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม	-
NGW33	พร้อมศรี 1		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 10 - 12 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : 1.50 - 2.00 ม. ทางเท้าขวา : 1.50 - 2.00 ม.	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม	มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
NGW34	พร้อมศรี 2		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 5 - 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม	-
NGW35	สี่แยกสวัสดิ์		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	1 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม	-
NGW36	ทวีสุข		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	1 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม	-
NGW37	ต่อศักดิ์		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม	-
NGW38	ต่อศักดิ์ 1		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม	-

NGW39	ทองหล่อ 1		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 8 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	2 เส้น	ไม่สามารถเข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม	-
NGW40	ทองหล่อ 11		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 8 - 15 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	2 เส้น	ไม่สามารถเข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม ไม้คลุมดิน	-
NGW41	ทองหล่อ 13		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถเข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม	-
NGW42	ทองหล่อ 15		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	1 เส้น	ไม่สามารถเข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม	-
NGW43	ปทุมมาตี กลาง		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 7 - 8 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถเข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม	-
NGW44	ทองหล่อ 17 (อรรถพิสด)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	2 เส้น	ไม่สามารถเข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม	-
NGW45	ทองหล่อ 19		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	2 เส้น	ไม่สามารถเข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม	-
NGW46	ทองหล่อ 23		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	2 เส้น	ไม่สามารถเข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม	-
NGW47	ทองหล่อ 25		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 7 - 8 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : 1.50 ม. ทางเท้าขวา : ไม่มี	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถเข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม	มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
NGW48	สุขุมวิท 61 (เศรษฐบุตร)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 10.50 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : 1.00 - 2.00 ม. ทางเท้าขวา : 1.00 - 2.00 ม.	1 เส้น	ไม่สามารถเข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม	มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร

NGW49	สุขุมวิท 65 (ชัยพฤกษ์)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 7.50 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม ไม้คลุมดิน	-
NGW50	สุขุมวิท 67 (ศรีจันทร์)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 5.50 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	1 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม	-
NGW51	สุขุมวิท 69 (สาธิตนิมิตร์)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 4.50 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม	-
NGW52	ทองหล่อ 4		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 - 12 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : 0.50 - 1.00 ม. ทางเท้าขวา : 0.50 - 1.00 ม.	1 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม	มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
NGW53	ทองหล่อ 10 (เจริญสุข)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 12 ม. จำนวนช่องจราจร : 4 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : 1.00 - 2.00 ม. ทางเท้าขวา : 1.00 - 2.00 ม.	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ ไม้ยืนต้น	มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
NGW54	ทองหล่อ 20 (แจ่มจันทร์)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 - 7.50 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม	-
NGW55	เอกมัย 2		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	1 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม	-
NGW56	เอกมัย 4		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 10 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : 2.00 ม. ทางเท้าขวา : ไม่มี	2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ ไม้พุ่ม ไม้คลุมดิน	มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
NGW57	เอกมัย 10 (เจริญมิตร)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 - 8 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม	-
NGW58	เอกมัย 10 แยก 6		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม	-

NGW59	เอกมัย 12 (เจริญใจ)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 8 - 12 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 - 4 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : 1.50 - 2 ม.	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ ไม่ยืนต้น ไม้พุ่ม	มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
NGW60	เอกมัย 14		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 8 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	1 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ ไม่ยืนต้น ไม้พุ่ม	-
NGW61	ธารารามณ์ 2		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 8 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ ไม่ยืนต้น ไม้พุ่ม	-
NGW62	เอกมัย 19 (ลีลาบุช)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 8 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม	-
NGW63	เอกมัย 22 (นวลน้อย)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 5 - 7 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม	-
NGW64	เอกมัย 23 (ภาชี)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 - 28 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : 1.50 - 2.00 ม.	2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ ไม่ยืนต้น ไม้พุ่ม ไม้คลุมดิน	มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
NGW65	เอกมัย 28 (ประเสริฐติ)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	มากกว่า 2 เส้น	เรือโดยสาร	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม	-
NGW66	ปรีดีพนมยงค์ 13 (พิบูลย์เวศม์)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ ไม่ยืนต้น ไม้พุ่ม ไม้คลุมดิน	-
NGW67	ปรีดีพนมยงค์ 15		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 4.50 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม	-
NGW68	ปรีดีพนมยงค์ 15 แยก 3		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 4.50 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม	-

NGW69	ปรีดีพนมยงค์ 25		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 4.50 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	2 เส้น	ไม่สามารถเข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ ไม่ยืนต้น ไม้พุ่ม	-
NGW70	ปรีดีพนมยงค์ 37 (เกษมพณิชยการ)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 4 - 6.50 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	2 เส้น	ไม่สามารถเข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ ไม่ยืนต้น ไม้พุ่ม	-
NGW71	ปรีดีพนมยงค์ 41		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	2 เส้น	ไม่สามารถเข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม	-
NGW72	ปรีดีพนมยงค์ 45 (เยาวราช)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 - 21 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	2 เส้น	ไม่สามารถเข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	ไม่มี พืชพรรณ	-
NGW73	นวลจิต		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 5 - 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	2 เส้น	ไม่สามารถเข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	ไม่มี พืชพรรณ	-
NGW74	นวลจิต 4		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 4 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	2 เส้น	ไม่สามารถเข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	ไม่มี พืชพรรณ	-
NGW75	สุขุมวิท 73		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : 0.50 - 1 ม. ทางเท้าขวา : 0.50 - 1 ม.	1 เส้น	ไม่สามารถเข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	ไม่มี พืชพรรณ	มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
NGW76	สุขุมวิท 81 (ศิริพจน์)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6.50 - 10 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถเข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม	-
NGW77	ปรีดีพนมยงค์ 2 (แสงทิพย์)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 10 - 12 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถเข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	ไม่มี พืชพรรณ	-
NGW78	ปรีดีพนมยงค์ 4 (สุเทράบางมะเขือ)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 4 - 7 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถเข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม	-

NGW79	ปริตติพนมยงค์ 6		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 4 - 7 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม	-
NGW80	ปริตติพนมยงค์ 8		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 4 - 7 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม	-
NGW81	ปริตติพนมยงค์ 14 (มีสุวรรณ 3)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 - 10 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : 1.00 ม. ทางเท้าขวา : ไม่มี	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม	มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร
NGW82	ปริตติพนมยงค์ 24		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 4.50 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	1 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	ไม่มี พืชพรรณ	-
NGW83	ปริตติพนมยงค์ 34 (เกษมสำราญ 1)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 4.50 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	ไม่มี พืชพรรณ	-
NGW84	ปริตติพนมยงค์ 42 (พานิชอนันต์)		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 - 24 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม ไม้คลุมดิน	-
NGW85	ปริตติพนมยงค์ 46		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม	-
NGW86	ปริตติพนมยงค์ 48		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 4.50 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	ไม่มี พืชพรรณ	-
NGW87	สามสกุล		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 4.50 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	มากกว่า 2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	ไม่มี พืชพรรณ	-
NGW88	สุขอุทิศ 2		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	ไม่มี พืชพรรณ	-











NGW119	พานิชอนันต์ แยก 5		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	ไม่มี พืชรพรรณ	-
NGW120	พานิชอนันต์ แยก 7		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชรพรรณ ไม้พุ่ม	-
NGW121	พานิชอนันต์ แยก 8		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 - 11 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชรพรรณ ไม้พุ่ม	-
NGW122	พานิชอนันต์ แยก 10		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 6 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	ไม่มี พืชรพรรณ	-
NGW123	จิตรวารี แยก 4		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 5 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี	1 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	ไม่มี พืชรพรรณ	-
NGW124	ชินมาศ		ถนนซอย	ขนาดเขตทาง : 5.50 - 9 ม. จำนวนช่องจราจร : 2 ช่อง ขนาดเกาะกลาง : ไม่มี ทางเท้าซ้าย : 1.50 - 2.00 ม. ทางเท้าขวา : ไม่มี	2 เส้น	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชรพรรณ ไม้พุ่ม	มีสิ่งกีดขวาง ในการสัญจร

## จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย


## เส้นทางริมน้ำ 9 เส้น

CHULALONGKORN UNIVERSITY

รหัส	ชื่อที่ตั้ง	ภาพประกอบ	ประเภท คลอง	ข้อมูลกายภาพ	การเข้าถึง		ความสมบูรณ์ ด้านระบบนิเวศ	หมายเหตุ
					จำนวนเส้นทาง	ระบบขนส่ง มวลชน		
NGW125	คลองตัน		คลอง	ขนาดคลอง : 25 - 30 ม. ระดับขุดลอก : -2.50 ม. ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี กิจกรรม : ไม่พบ	มากกว่า 2 เส้น และ เชื่อมต่อ กับคลอง	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชรพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม ไม้คลุมดิน ลักษณะคลอง คอนกรีต	-
NGW126	คลองพระโขนง		คลอง	ขนาดคลอง : 20 - 40 ม. ระดับขุดลอก : -2.50 ม. ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี กิจกรรม : ด้านการสัญจร	มากกว่า 2 เส้น และ เชื่อมต่อ กับคลอง	เรือโดยสาร	มีพืชรพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม ไม้คลุมดิน ลักษณะคลอง คอนกรีต	-

NGW127	คลองเป็ง		คลอง	ขนาดคลอง : 4 - 8 ม. ระดับขุดลอก : -2.00 ม. ทางเท้าซ้าย : 1 ม. ทางเท้าขวา : 1 ม. กิจกรรม : ไม่พบ	มากกว่า 2 เส้น และ เชื่อมต่อ กับคลอง	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม ไม้คลุมดิน ลักษณะคลอง คอนกรีต	มีสิ่งกีด ขวางในการ สัญจร
NGW128	คลองบางมะเขือ		คลอง	ขนาดคลอง : 2 - 15 ม. ระดับขุดลอก : -1.50 ม. ทางเท้าซ้าย : 0.50 - 1 ม. ทางเท้าขวา : 0.50 - 1 ม. กิจกรรม : ไม่พบ	มากกว่า 2 เส้น และ เชื่อมต่อ กับคลอง	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม ลักษณะคลอง คอนกรีต	มีสิ่งกีด ขวางในการ สัญจร
NGW129	คลองศาลาลอย		คลอง	ขนาดคลอง : 6 - 25 ม. ระดับขุดลอก : -1.50 ม. ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี กิจกรรม : ไม่พบ	มากกว่า 2 เส้น และ เชื่อมต่อ กับคลอง	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม ไม้คลุมดิน ไม้หญ้า ลักษณะคลอง ธรรมชาติกิ่ง คอนกรีต	-
NGW130	คลองสามอิน		คลอง	ขนาดคลอง : 2 - 30 ม. ระดับขุดลอก : -1.50 ม. ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี กิจกรรม : ไม่พบ	มากกว่า 2 เส้น และ เชื่อมต่อ กับคลอง	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม ไม้คลุมดิน ไม้หญ้า ลักษณะคลอง ธรรมชาติกิ่ง คอนกรีต	-
NGW131	คลองบางนางจีน		คลอง	ขนาดคลอง : 4 - 10 ม. ระดับขุดลอก : -2.00 ม. ทางเท้าซ้าย : 0.50 - 1 ม. ทางเท้าขวา : 0.50 - 1 ม. กิจกรรม : ไม่พบ	มากกว่า 2 เส้น และ เชื่อมต่อ กับคลอง	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม ไม้คลุมดิน ลักษณะคลอง คอนกรีต	มีสิ่งกีด ขวางในการ สัญจร
NGW132	ลำรางเลื่อน อรรมพ (ต่อคักดี)		ลำราง สาธารณะ	ขนาดคลอง : 1 - 8 ม. ระดับขุดลอก : -2.00 ม. ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี กิจกรรม : ไม่พบ	มากกว่า 2 เส้น และ เชื่อมต่อ กับคลอง	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้พุ่ม ไม้คลุมดิน ลักษณะคลอง คอนกรีต	-
NGW133	ลำรางสาธารณะ ซอยสวัสดิ์		ลำราง สาธารณะ	ขนาดคลอง : 2 - 6 ม. ระดับขุดลอก : -1.50 ม. ทางเท้าซ้าย : ไม่มี ทางเท้าขวา : ไม่มี กิจกรรม : ไม่พบ	มากกว่า 2 เส้น และ เชื่อมต่อ กับคลอง	ไม่สามารถ เข้าถึงด้วย ขนส่งมวลชน	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม ลักษณะคลอง คอนกรีต	-

### เส้นทางริมทางรถไฟ 1 เส้น

รหัส	ชื่อที่ตั้ง	ภาพประกอบ	ข้อมูลกายภาพ	การเข้าถึง		ความสมบูรณ์ ด้านระบบนิเวศ	หมายเหตุ
				จำนวนเส้นทาง	ระบบขนส่ง มวลชน		
NGW134	ริมทางรถไฟ เลียบทางพิเศษ เฉลิมมหานคร		ขนาดเขตทาง : 22 ม. ทางเดินเท้า : ไม่มี	2 เส้น	รถเมล์	มีพืชพรรณ : ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม	-

ข. ตารางประเมินพื้นที่สีเขียวเดิมในเขตพัฒนาทั้งหมด 76 แห่ง

ลำดับ	ชื่อที่ตั้ง	กรรมสิทธิ์ที่ดิน และ ระดับการใช้ประโยชน์	การเข้าถึง				ขนาดพื้นที่สีเขียว	ความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ	ด้านการใช้งาน				ค่าเฉลี่ยพื้นที่ที่มีศักยภาพ	เกณฑ์คะแนน
			ระบบขนส่งสาธารณะ	เส้นทาง	ค่าเฉลี่ย	คะแนน			กลุ่มผู้ใช้	ความหลากหลายด้านกิจกรรม	ค่าเฉลี่ย	คะแนน		
สวนสาธารณะ/สวนหย่อม														
EG1	สวนป่าเอกมัย	2	3	3	3	3	3	3	1	1	1	1	2.40	3
EG2	สวนน้ำนันทศักดิ์ เรืองเดช	2	3	2	2.50	3	3	3	1	1	1	1	2.40	3
EG3	สวนหย่อมวิวัฒนา	3	3	1	2	2	1	3	3	3	3	3	2.40	3
EG4	สวนหย่อมริมคลอง เป็้ง	2	3	2	2.50	3	1	2	1	1	1	1	1.80	2
EG5	สวนหย่อมริมคลอง บางนางจัน	2	3	1	2	2	1	3	1	1	1	1	1.80	2
EG6	สวนหย่อมซอย พร้อมมิตร แยก 10	2	2	1	1.50	1	1	3	1	1	1	1	1.60	1
EG7	สวนหย่อมพิบูลย์ เวศม์	3	3	2	2.50	3	2	3	1	2	1.50	1	2.40	3
EG8	สวนหย่อมหน้า วัดภาชี	2	3	1	2	2	1	3	1	1	1	1	1.80	2
EG9	สวนหย่อมใต้สะพาน ข้ามคลอง ปลาย ซอยสุขุมวิท 55	3	3	3	3	3	1	2	1	2	1.50	1	2	2
EG10	สวนหย่อมวิวัฒนา เนรมิตร	2	2	1	1.50	1	2	3	1	1	1	1	1.80	2
EG11	สวนหย่อมเฉลิม พระเกียรติซอย พานิชอนันต์	2	2	1	1.50	1	1	3	1	1	1	1	1.60	1
EG12	สวนหย่อมซอยพา นิชอนันต์ แยก 5-7	2	2	1	1.50	1	1	3	1	1	1	1	1.60	1
EG13	สวนหย่อมปลาย ซอยพานิชอนันต์ แยก 10	2	2	1	1.50	1	1	3	1	1	1	1	1.60	1
EG14	สวนครูอุ้งน มาลิก	2	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	2.60	3

ลำดับ	ชื่อที่ตั้ง	กรรมสิทธิ์ที่ดิน และ ระดับการใช้ประโยชน์	การเข้าถึง				ขนาดพื้นที่สีเขียว	ความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ	ด้านการใช้งาน				ค่าเฉลี่ยพื้นที่ที่มีศักยภาพ	เกณฑ์คะแนน
			ระบบขนส่งสาธารณะ	เส้นทาง	ค่าเฉลี่ย	คะแนน			กลุ่มผู้ใช้	ความหลากหลายด้านกิจกรรม	ค่าเฉลี่ย	คะแนน		
<b>สถานที่ราชการ</b>														
EG15	สำนักงานเขตวัฒนา	3	3	3	3	3	1	1	2	1	1.50	1	1.80	2
EG16	สถานีตำรวจ ทองหล่อ	3	2	3	2.50	3	1	3	2	2	2	2	2.40	3
EG17	สถานีตำรวจ พระโขนง	3	3	3	3	3	1	3	2	2	2	2	2.40	3
EG18	โรงพยาบาลสำนักงาน สลากกินแบ่งรัฐบาล	3	3	3	3	3	1	3	1	1	1	1	2.20	2
<b>ศาสนสถาน</b>														
EG19	โบสถ์คริสตจักร วัฒนา	2	2	3	2.50	3	2	3	1	1	1	1	2.20	2
EG20	คริสตจักรเซเว่นธ์ เดย์แอ๊ดเวนตีส เอกมัย	2	2	3	2.50	3	1	3	1	1	1	1	2	2
EG21	คริสตจักรเรเดียน	2	1	2	1.50	1	2	2	1	1	1	1	1.60	1
EG22	วัดธาตุทอง	2	3	3	3	3	3	3	3	2	2.50	3	2.80	3
EG23	วัดเกษี	2	2	3	2.50	3	2	2	3	2	2.50	3	2.40	3
EG24	มัสยิดดารุลมุห์ซินีน (บ้านดอน)	2	2	3	2.50	3	1	2	1	1	1	1	1.80	2
EG25	มัสยิดบัตร์ลุมนีนีน (ศาลาลอย)	2	2	2	2	2	1	2	1	1	1	1	1.60	1
EG26	มัสยิดฮัจญ์ตุล อิสลาม (สามอิน)	2	3	3	3	3	1	2	1	1	1	1	1.80	2
<b>สถานพยาบาล</b>														
EG27	โรงพยาบาลบำรุง ราษฎร์	2	3	3	3	3	2	3	3	1	2	2	2.40	3
EG28	โรงพยาบาลสมิติเวช สุขุมวิท	2	2	2	2	2	1	3	3	1	2	2	2	2
EG29	โรงพยาบาลคามิล เลียน	2	3	3	3	3	2	3	3	1	2	2	2.40	3
EG30	โรงพยาบาลสุขุมวิท	2	3	3	3	3	2	3	3	1	2	2	2.40	3

ลำดับ	ชื่อที่ตั้ง	กรรมสิทธิ์ที่ดิน และ ระดับการใช้ประโยชน์	การเข้าถึง				ขนาดพื้นที่สีเขียว	ความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ	ด้านการใช้งาน				ค่าเฉลี่ยพื้นที่ที่มีศักยภาพ	เกณฑ์คะแนน
			ระบบขนส่งสาธารณะ	เส้นทาง	ค่าเฉลี่ย	คะแนน			กลุ่มผู้ใช้	ความหลากหลายด้านกิจกรรม	ค่าเฉลี่ย	คะแนน		
EG31	ศูนย์บริการ สาธารณสุข 21 วัดธาตุทอง	3	3	3	3	3	1	3	1	1	1	1	2.20	2
สถาบันการศึกษา														
EG32	มหาวิทยาลัยศรี นครินทรวิโรฒ ประสานมิตร	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
พื้นที่ย่านการค้า														
EG33	เทอร์มินอล 21 อโศก	1	3	3	3	3	2	2	3	2	2.50	3	2.20	2
EG34	มิตทาวน์อโศก	1	3	3	3	3	1	2	2	2	2	2	1.80	2
EG35	โรบินสัน สุขุมวิท	1	3	3	3	3	1	1	2	2	2	2	1.60	1
EG36	โครงการแอต 27/1	1	2	1	1.50	1	1	3	2	2	2	2	1.60	1
EG37	49 เฟลย์สเคป	1	3	1	2	2	1	3	2	2	2	2	1.80	2
EG38	953 คอมมูนิตี้ มอลล์	1	3	2	2.50	3	1	3	2	2	2	2	2	2
EG39	นิฮอนมูระมอลล์	1	3	2	2.50	3	1	2	2	2	2	2	1.80	2
EG40	โครงการนัมเบอร์ 88	1	3	1	2	2	1	2	2	2	2	2	1.60	1
EG41	พิมาน 49	1	2	1	1.50	1	2	2	2	2	2	2	1.60	1
EG42	เรนฮิลล์	1	3	3	3	3	1	2	2	2	2	2	1.80	2
EG43	ซินสเปซ ทองหล่อ	1	3	1	2	2	1	3	2	2	2	2	1.80	2
EG44	ทากะ ทาวน์	1	3	1	2	2	2	2	2	2	2	2	1.80	2
EG45	เดอะ 49 เทอเรซ	1	2	2	2	2	1	3	2	2	2	2	1.80	2
EG46	เดอะ คอมมอนส์	1	3	1	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2
EG47	เดอะ การ์เด็น บาย ที แลนด์สเคป	1	3	1	2	2	1	3	2	2	2	2	1.80	2
EG48	เดอะเทส ทองหล่อ	1	3	3	3	3	1	3	2	2	2	2	2	2
EG49	เทอร์ลล์ แอนด์ เทลล์	1	2	1	1.50	1	2	3	2	2	2	2	1.80	2
EG50	วิลล่า มาร์เก็ต สุขุมวิท 49	1	2	1	1.50	1	1	2	1	2	1.50	1	1.20	1

ลำดับ	ชื่อที่ตั้ง	กรรมสิทธิ์ที่ดิน และ ระดับการใช้ประโยชน์	การเข้าถึง				ขนาดพื้นที่สีเขียว	ความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ	ด้านการใช้งาน				ค่าเฉลี่ยพื้นที่ที่มีศักยภาพ	เกณฑ์คะแนน
			ระบบขนส่งสาธารณะ	เส้นทาง	ค่าเฉลี่ย	คะแนน			กลุ่มผู้ใช้	ความหลากหลายด้านกิจกรรม	ค่าเฉลี่ย	คะแนน		
EG51	เจ เอเวนิว ทองหล่อ 15	1	3	3	3	3	2	3	2	2	2	2	2.20	2
EG52	มิราเคิลมอลล์ สุขุมวิท 41	1	3	3	3	3	1	2	2	2	2	2	1.80	2
EG53	ศูนย์การค้าเอ็ม ควอเทียร์	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2.60	3
EG54	72 คอร์ทยาร์ด	1	3	3	3	3	1	3	2	2	2	2	2	2
EG55	บิกซี ซูเปอร์เซ็น เตอร์ เอกมัย	1	3	3	3	3	2	3	3	2	2.50	3	2.40	3
EG56	ดองกิ มอลล์ ทองหล่อ	2	3	1	2	2	1	2	2	2	2	2	1.80	2
EG57	เอท ทองหล่อ	1	3	3	3	3	1	2	2	2	2	2	1.80	2
EG58	เมเจอร์ ซินีเพล็กซ์ สุขุมวิท	1	3	3	3	3	1	3	3	2	2.50	3	2.20	2
EG59	มาร์เก็ตเพลส ทองหล่อ	2	3	3	3	3	2	3	2	2	2	2	2.40	3
EG60	พาร์ค เลน เอกมัย	1	3	3	3	3	2	3	2	2	2	2	2.20	2
EG61	ดับเบิลยู ดิสทริค	1	3	3	3	3	2	3	2	2	2	2	2.20	2
EG62	เว็บบราน	1	3	3	3	3	2	3	2	2	2	2	2.20	2
EG63	แม็กซ์แวลู สุขุมวิท 71	2	3	3	3	3	3	2	1	2	1.50	1	2.20	2
EG64	บิกซีเอ็กซ์ตราซูเปอร์เซ็นเตอร์ อ่อนนุช	1	3	3	3	3	2	2	3	2	2.50	3	2.20	2
EG65	เซ็นจูรี เดอะมูฟวี่ พลาซ่า สุขุมวิท	1	3	3	3	3	1	1	3	2	2.50	3	1.80	2
EG66	แอ็คเมน เอกมัย คอมเพล็กซ์	2	3	3	3	3	2	3	3	2	2.50	3	2.60	3
พิพิธภัณฑ/แกลเลอรี														
EG67	สมบัติเพิ่มพูน แกลเลอรี	1	3	1	2	2	1	2	1	2	1.50	1	1.40	1

ลำดับ	ชื่อที่ตั้ง	กรรมสิทธิ์ที่ดิน และ ระดับการใช้ประโยชน์	การเข้าถึง				ขนาดพื้นที่สีเขียว	ความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ	ด้านการใช้งาน				ค่าเฉลี่ยพื้นที่ที่มีศักยภาพ	เกณฑ์คะแนน
			ระบบขนส่งสาธารณะ	เส้นทาง	ค่าเฉลี่ย	คะแนน			กลุ่มผู้ใช้	ความหลากหลายด้านกิจกรรม	ค่าเฉลี่ย	คะแนน		
EG68	พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ คำเที่ยง	1	3	3	3	3	1	3	2	2	2	2	2	2
EG69	ศุภโชค ดี อาร์ต เซนเตอร์	1	2	1	1.50	1	1	3	2	2	2	2	1.60	1
EG70	สถาบันปริทัศน์ พนมยงค์	1	3	3	3	3	1	3	2	2	2	2	2	2
EG71	มูลนิธิ จักรพันธ์ สนามกีฬากลางแจ้ง	1	3	3	3	3	1	3	2	1	1.50	1	1.80	2
EG72	แบงค็อก แบทติ่ง เซนเตอร์	1	3	1	2	2	1	1	3	1	2	2	1.40	1
EG73	เคเอสสปอร์ตคลับ	1	3	1	2	2	3	3	3	1	2	2	2.20	2
EG74	สกลพรรณสปอร์ต คลับ	1	3	2	2.50	3	3	3	3	1	2	2	2.40	3
EG75	ลานกีฬาแสงทิพย์	3	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1.80	2
EG76	ลานกีฬาชุมชน หมู่บ้านพิบูลเวช	3	3	2	2.50	3	1	2	1	1	1	1	2	2

ช. ตารางประเมินพื้นที่สีเขียวใหม่ในเขตวัฒนาทั้งหมด 10 แห่ง

ลำดับ	ชื่อที่ตั้ง	กรรมสิทธิ์ที่ดิน และ ระดับการใช้ประโยชน์	การเข้าถึง				ขนาด พื้นที่สีเขียว	ความสมบูรณ์ ด้านระบบนิเวศ	ค่าเฉลี่ยพื้นที่ที่มีศักยภาพ	เกณฑ์คะแนน
			ระบบขนส่งสาธารณะ	เส้นทาง	ค่าเฉลี่ย	คะแนน				
NG1	ที่ว่างข้างบ้านเลขที่ 254 ซอยสุขุมวิท 65	2	3	1	2	2	1	2	1.75	2
NG2	ที่ว่างริมคลองพระโขนง ก่อนขึ้นทางด่วน	3	3	3	3	3	2	3	2.75	3
NG3	พื้นที่ไม้ยืนต้นบริเวณสวน ต้นคุณ เรือนเพาะชำ	2	3	3	3	3	2	3	2.50	3



ลำดับ	ชื่อที่ตั้ง	กรรมสิทธิ์ที่ดิน และ ระดับการใช้ประโยชน์	การเข้าถึง				ขนาด พื้นที่สีเขียว	ความสมบูรณ์ ด้านระบบนิเวศ	ค่าเฉลี่ยพื้นที่ที่มีศักยภาพ	เกณฑ์คะแนน
			ระบบขนส่งสาธารณะ	เส้นทาง	ค่าเฉลี่ย	คะแนน				
NG4	ที่ว่างขอยปรีดีพนมยงค์2 (แสงทิพย์)	2	2	2	2	2	2	2	2	
NG5	ที่ว่างบริเวณใต้ทางด่วน รามอินทรา - บางนา (จากแสงทิพย์ถึงคลองศาลาลอย)	3	2	2	2	2	3	1	2.25	
NG6	ที่ว่างบริเวณใต้ทางด่วน พัฒนาเวศม์ (ปรีดีพนมยงค์ 26)	3	1	2	1.50	1	3	1	2	
NG7	สุสานสุเหร่าบ้านดอน	2	3	1	2	2	3	3	2.50	
NG8	สุสานสุเหร่าศาลาลอย	2	2	2	2	2	3	3	2.50	
NG9	สุสานสุเหร่าบางมะเขือ	2	3	2	2.50	3	3	3	2.75	
NG10	สุสานสุเหร่าสามอิน	2	3	1	2	2	3	3	2.50	

#### ณ. ตารางประเมินศูนย์รวมกิจกรรมในเขตพัฒนาทั้งหมด 84 แห่ง

ลำดับ	ชื่อที่ตั้ง	กรรมสิทธิ์ที่ดิน และ ระดับการใช้ประโยชน์	ประเภท ศูนย์รวมกิจกรรม	การเข้าถึง				ด้านการใช้งาน				ค่าเฉลี่ยพื้นที่ที่มีศักยภาพ	เกณฑ์คะแนน
				ระบบขนส่งสาธารณะ	เส้นทาง	ค่าเฉลี่ย	คะแนน	กลุ่มผู้ใช้	ความหลากหลายด้านกิจกรรม	ค่าเฉลี่ย	คะแนน		
ทำเรือ													
N1	นานาเหนือ	3	3	3	3	3	3	3	1	2	2	2.75	3
N2	นานาชาติ	3	3	3	2	2.50	3	3	1	2	2	2.75	3
N3	อโศก	3	3	3	3	3	3	3	1	2	2	2.75	3
N4	มศว. ประสานมิตร	3	3	3	2	2.50	3	3	1	2	2	2.75	3
N5	อิตัลไทย	3	3	3	2	2.50	3	3	1	2	2	2.75	3
N6	สุเหร่าบ้านดอน	3	3	3	2	2.50	3	3	1	2	2	2.75	3
N7	ทองหล่อ	3	3	3	3	3	3	3	1	2	2	2.75	3
N8	ชาญอิสระ	3	3	3	1	2	2	3	1	2	2	2.50	3
N9	ร.ร. วิจิตร	3	3	3	2	2.50	3	3	1	2	2	2.75	3
N10	พระโขนง	3	3	3	3	3	3	3	1	2	2	2.75	3

ลำดับ	ชื่อที่ตั้ง	กรรมสิทธิ์ที่ดิน และระดับการใช้ประโยชน์	ประเภทศูนย์รวมกิจกรรม	การเข้าถึง				ด้านการใช้งาน				ค่าเฉลี่ยพื้นที่มัลติกายภาพ	เกณฑ์คะแนน
				ระบบขนส่งสาธารณะ	เส้นทาง	ค่าเฉลี่ย	คะแนน	กลุ่มผู้ใช้	ความหลากหลายด้านกิจกรรม	ค่าเฉลี่ย	คะแนน		
N11	ช่างท่าเรือพระโขนง	3	3	3	2	2.50	3	1	1	1	1	2.50	3
สถานีรถไฟฟ้ BTS													
N12	นานา	3	3	3	3	3	3	3	1	2	2	2.75	3
N13	อโศก	3	3	3	3	3	3	3	1	2	2	2.75	3
N14	พร้อมพงษ์	3	3	3	3	3	3	3	1	2	2	2.75	3
N15	ทองหล่อ	3	3	3	3	3	3	3	1	2	2	2.75	3
N16	เอกมัย	3	3	3	3	3	3	3	1	2	2	2.75	3
N17	พระโขนง	3	3	3	3	3	3	3	1	2	2	2.75	3
N18	อ่อนนุช	3	3	3	3	3	3	3	1	2	2	2.75	3
สถานีรถไฟฟ้ MRT													
N19	สุขุมวิท	3	3	3	3	3	3	3	1	2	2	2.75	3
ศาสนสถาน													
N20	มัสยิดต่อฮ์รูลอิสลาม (ทองหล่อ)	2	3	3	3	3	3	1	1	1	1	2.25	2
N21	มัสยิดอัลคอบรียะห์ (นวลน้อย)	2	3	3	1	2	2	1	1	1	1	2	2
N22	มัสยิดยะมีอุลอิสลาม (บางมะเขือ)	2	3	3	1	2	2	1	1	1	1	2	2
สถานศึกษา													
N23	โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัศรีนครินทร์ วิโรฒประสานมิตร (ฝ่ายประถม)	3	3	2	1	1.50	1	2	1	1.50	1	2	2
N24	โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัศรีนครินทร์ วิโรฒประสานมิตร (ฝ่ายมัธยม)	3	3	2	1	1.50	1	2	1	1.50	1	2	2
N25	โรงเรียนวัดธาตุทอง (เรือนเขียวสะอาด)	3	3	3	3	3	3	2	1	1.50	1	2.50	3
N26	โรงเรียนสุเหร่าสามอิน	3	3	3	3	3	3	2	1	1.50	1	2.50	3
N27	โรงเรียนวิจิตรวิทยา	3	3	3	1	2	2	3	1	2	2	2.50	3

ลำดับ	ชื่อที่ตั้ง	กรรมสิทธิ์ที่ดิน และ ระดับการใช้ประโยชน์	ประเภท ศูนย์รวมกิจกรรม	การเข้าถึง				ด้านการใช้งาน				ค่าเฉลี่ยพื้นที่มตภัยภาพ	เกณฑ์คะแนน
				ระบบขนส่งสาธารณะ	เส้นทาง	ค่าเฉลี่ย	คะแนน	กลุ่มผู้ใช้	ความหลากหลายด้านกิจกรรม	ค่าเฉลี่ย	คะแนน		
N28	โรงเรียนสวัสดิศึกษา	3	3	2	1	1.50	1	2	1	1.50	1	2	2
N29	โรงเรียนแจ่มจันทร์	3	3	3	1	2	2	2	1	1.50	1	2.25	2
N30	โรงเรียนสุเหร่า บางมะเขือ	3	3	3	1	2	2	2	1	1.50	1	2.25	2
N31	โรงเรียนสุเหร่า บ้านดอน	3	3	3	1	2	2	3	1	2	2	2.50	3
N32	โรงเรียนวัดภาษี	3	3	3	2	2.50	3	2	1	1.50	1	2.50	3
N33	โรงเรียนมัธยม วัดธาตุทอง	3	3	3	3	3	3	2	1	1.50	1	2.50	3
N34	โรงเรียนอนุบาล พิบูลเวศม์	3	3	3	1	2	2	2	1	1.50	1	2.25	2
N35	โรงเรียนเกษมพิทยา	1	2	3	3	3	3	3	1	2	2	2	2
N36	โรงเรียนไทยคริส เตียน	1	2	3	1	2	2	3	1	2	2	1.75	2
N37	โรงเรียนพระแม่มาลี พระโขนง	1	2	3	1	2	2	3	1	2	2	1.75	2
N38	โรงเรียนวัฒนา วิทยาลัย	1	2	3	2	2.50	3	3	1	2	2	2	2
N39	โรงเรียนแสงหิรัญ	1	2	3	1	2	2	3	1	2	2	1.75	2
N40	โรงเรียนอนุบาล จุฬาภรณ์	1	2	3	1	2	2	1	1	1	1	1.50	1
N41	โรงเรียนอนุบาล ดารารัตน์	1	2	2	1	1.50	1	1	1	1	1	1.25	1
N42	โรงเรียนอนุบาล บ้านไทย	1	2	2	1	1.50	1	1	1	1	1	1.25	1
N43	โรงเรียนเจริญวุฒิ วิทยา	1	2	3	1	2	2	3	1	2	2	1.75	2
N44	โรงเรียนทอสี	1	2	2	1	1.50	1	2	1	1.50	1	1.25	1
N45	โรงเรียนพระฤทัย พัฒนเวศม์	1	2	2	1	1.50	1	3	1	2	2	1.50	1
N46	โรงเรียนอนุบาล เทพสนิท	1	2	3	1	2	2	1	1	1	1	1.50	1

ลำดับ	ชื่อที่ตั้ง	กรรมสิทธิ์ที่ดิน และ ระดับการใช้ประโยชน์	ประเภท ศูนย์รวมกิจกรรม	การเข้าถึง			ด้านการใช้งาน			ค่าเฉลี่ยพื้นที่มัลติภาพ	เกณฑ์คะแนน		
				ระบบขนส่งสาธารณะ	เส้นทาง	ค่าเฉลี่ย คะแนน	กลุ่มผู้ใช้	ความหลากหลายด้านกิจกรรม	ค่าเฉลี่ย คะแนน				
N47	โรงเรียนอนุบาล มิตรเด็ก	1	2	2	1	1.50	1	1	1	1	1	1.25	1
N48	โรงเรียนอนุบาล สีพี่น้อง	1	2	3	1	2	2	1	1	1	1	1.50	1
N49	โรงเรียนอนุบาล สิทธิศาสตร์	1	2	2	1	1.50	1	1	1	1	1	1.25	1
N50	โรงเรียนนานาชาติ เอกมัย	1	2	2	2	2	2	3	1	2	2	1.75	2
N51	โรงเรียนนานาชาติ ดิเออร์ลี เลินนิงเซน เตอร์ เดอะ ซิตี้ สคูล	1	2	3	2	2.50	3	2	1	1.50	1	1.75	2
N52	โรงเรียนนานาชาติ ดิเออร์ลี เลินนิงเซน เตอร์ เดอะ เพอร์เฟ็ค เอลเลเฟ่น 39	1	2	2	1	1.50	1	1	1	1	1	1.25	1
N53	โรงเรียนนานาชาติ ดิเออร์ลี เลินนิงเซน เตอร์ เดอะ เพอร์เฟ็ค เอลเลเฟ่น 49	1	2	2	1	1.50	1	1	1	1	1	1.25	1
N54	โรงเรียนนานาชาติ ดิเออร์ลี เลินนิงเซน เตอร์ เดอะ เพอร์เฟ็ค เอลเลเฟ่น 55	1	2	3	1	2	2	1	1	1	1	1.50	1
N55	โรงเรียนนานาชาติ โมเดิร์น	1	2	3	1	2	2	3	1	2	2	1.75	2
N56	โรงเรียนดิ อเมริกัน สคูล ออฟ แบงค็อก สุขุมวิท	1	2	2	2	2	2	3	1	2	2	1.75	2
N57	โรงเรียนอนุบาล ทาเคโนโกะ	1	2	3	1	2	2	1	1	1	1	1.50	1
N58	โรงเรียนอนุบาลนานาชาติ ชาตินิวแบมบีโน	1	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1.50	1

ลำดับ	ชื่อที่ตั้ง	กรรมสิทธิ์ที่ดิน และ ระดับการใช้ประโยชน์	ประเภท ศูนย์รวมกิจกรรม	การเข้าถึง			ด้านการใช้งาน			ค่าเฉลี่ยพื้นที่ที่มีศักยภาพ	เกณฑ์คะแนน		
				ระบบขนส่งสาธารณะ	เส้นทาง	ค่าเฉลี่ย	คะแนน	กลุ่มผู้ใช้	ความหลากหลายด้านกิจกรรม			ค่าเฉลี่ย	คะแนน
N59	โรงเรียนอนุบาลนานาชาติ ชาติคิดส์	1	2	3	1	2	2	1	1	1	1	1.50	1
N60	โรงเรียนนานาชาติ เวลล์ส ทองหล่อ	1	2	3	1	2	2	2	1	1.50	1	1.50	1
N61	โรงเรียนนานาชาติ ใหม่แห่งประเทศไทย	1	2	3	1	2	2	3	1	2	2	1.75	2
N62	โรงเรียนอนุบาลนานาชาติ ชาติ เพิร์ดสเตอร์ปส์	1	2	2	1	1.50	1	1	1	1	1	1.25	1
N63	โรงเรียนนานาชาติ สิงคโปร์กรุงเทพฯ (เอกมัย)	1	2	3	1	2	2	2	1	1.50	1	1.50	1
N64	โรงเรียนนานาชาติ แองโกลสิงคโปร์ (สุขุมวิท 31)	1	2	3	1	2	2	2	1	1.50	1	1.50	1
N65	โรงเรียนนานาชาติ แอ๊ดเวนตีส กรุงเทพฯ	1	2	3	2	2.50	3	2	1	1.50	1	1.75	2
N66	โรงเรียนอนุบาลนานาชาติ ชาติแอลโซซิเอะ กรุงเทพฯ 35	1	2	3	1	2	2	1	1	1	1	1.50	1
N67	โรงเรียนอนุบาลนานาชาติ ชาติ เอปซี แพทเวสต์	1	2	3	1	2	2	1	1	1	1	1.50	1
N68	โรงเรียนออสเตรเลีย อินเตอร์เนชั่นแนล (สุขุมวิท 31)	1	2	3	1	2	2	2	1	1.50	1	1.50	1
N69	โรงเรียนนานาชาติ บางกอกพรีแพราธอรี (ทองหล่อ)	1	2	3	3	3	3	2	1	1.50	1	1.75	2
N70	โรงเรียนมิฟตาฮ์อูลู ลุมิตินียะฮ์ (บ้านดอน)	1	1	3	1	2	2	1	1	1	1	1.25	1
N71	วิทยาลัยเทคโนโลยี พิชญเกษม	1	1	3	1	2	2	2	1	1.50	1	1.25	1

ลำดับ	ชื่อที่ตั้ง	กรรมสิทธิ์ที่ดิน และ ระดับการใช้ประโยชน์	ประเภท ศูนย์รวมกิจกรรม	การเข้าถึง			ด้านการใช้งาน			ค่าเฉลี่ยพื้นที่มีศักยภาพ	เกณฑ์คะแนน		
				ระบบขนส่งสาธารณะ	เส้นทาง	ค่าเฉลี่ย	คะแนน	กลุ่มผู้ใช้	ความหลากหลายด้านกิจกรรม			ค่าเฉลี่ย	คะแนน
N72	เทคนิคบริหารธุรกิจ กรุงเทพฯ	1	1	3	1	2	2	2	1	1.50	1	1.25	1
พื้นที่ย่านการค้า													
N73	ตลาดนัดปากซอย สุขุมวิท 1	1	1	3	3	3	3	2	1	1.50	1	1.50	1
N74	ตลาดรวมทรัพย์	1	2	3	3	3	3	3	1	2	2	2	2
N75	ตลาดขายอาหาร สุขุมวิท 1	1	2	3	1	2	2	2	1	1.50	1	1.50	1
N76	ตลาดริมคลองแสน แสบข้างสำนักงาน เขตวัฒนา	1	1	3	3	3	3	1	1	1	1	1.50	1
N77	เอกมัย มาร์เก็ต	1	1	3	3	3	3	2	2	2	2	1.75	2
N78	ตลาดซอยปรีดิพนม ยงค์ 46	1	1	3	2	2.50	3	1	1	1	1	1.50	1
N79	ตลาดสุข 71 พลาซ่า	1	1	3	3	3	3	1	1	1	1	1.50	1
N80	ตลาดพระโขนง	1	2	3	3	3	3	3	1	2	2	2	2
N81	ตลาดอ่อนนุช	1	2	3	3	3	3	2	1	1.50	1	1.75	2
N82	ห้างนานาสแควร์	1	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2.25	2
N83	ฟิฟตี้ ฟิฟท์ ทองหล่อ	1	2	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2
N84	เมส ทองหล่อ	1	2	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2

ญ. ตารางประเมินเส้นทางสีเขียวเชิงสังคมและเศรษฐกิจในเขตวัฒนาทั้งหมด 177 เส้น  
เส้นทางริมถนน 147 เส้น

ลำดับ	ชื่อที่ตั้ง	ลำดับถนน	ขนาดเขตทาง	การเข้าถึง				ทางเท้าหรือทางจักรยาน				ความสมบูรณ์ด้านระบบเฝ้า	เกณฑ์คะแนน	ค่าเฉลี่ยเส้นทางที่มีศักยภาพ	
				ระบบขนส่งสาธารณะ	การเชื่อมต่อเส้นทางสัญจร	การเชื่อมต่อนพื้นที่	ค่าเฉลี่ย	คะแนน	ขนาด	ความคล่องตัว	ค่าเฉลี่ย				คะแนน
เส้นทางสีเขียวเดิม															
EGW01	สุขุมวิท	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2.50	3	3	3	3
EGW02	สุขุมวิท 3 (นานาเหนือ)	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2.80	3
EGW03	สุขุมวิท 21 (อโศก)	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2.50	3	3	3	3
EGW04	สุขุมวิท 55 (ทองหล่อ)	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2.50	3	3	3	3
EGW05	สุขุมวิท 63 (เอกมัย)	3	2	3	3	3	3	3	3	2	2.50	3	3	2.80	3
EGW06	สุขุมวิท 71	3	3	2	3	3	2.67	3	3	2	2.50	3	3	3	3
EGW07	สุขุมวิท 77 (อ่อนนุช)	3	2	2	3	2	2.33	2	3	2	2.50	3	3	2.60	3
EGW08	สุขุมวิท 31 (สวัสดี)	2	2	1	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
EGW09	สุขุมวิท 1 (รินฤดี)	1	2	1	3	1	1.67	1	2	2	2	2	1	1.40	1
EGW10	สุขุมวิท 19 (วัฒนา)	1	2	1	3	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2
EGW11	สุขุมวิท 21 ซ. 1	1	2	1	3	1	1.67	1	3	2	2.50	3	2	1.80	2
EGW12	สุขุมวิท 23 (ประสานมิตร)	1	2	1	3	3	2.33	2	2	2	2	2	3	2	2
EGW13	สุขุมวิท 47 (บ้านดอน)	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	3	1.60	1
EGW14	สุขุมวิท 49/13	1	1	1	3	1	1.67	1	1	3	2	2	1	1.20	1
EGW15	สุขุมวิท 53 (ไปติมาติ)	1	2	1	3	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2
EGW16	สุขุมวิท 59 (บุญชนะ)	1	2	1	1	1	1	1	2	2	2	2	1	1.40	1
EGW17	ทองหล่อ 2	1	2	1	1	2	1.33	1	2	3	2.50	3	2	1.80	2
EGW18	ทองหล่อ 5	1	2	1	3	1	1.67	1	1	2	1.50	1	2	1.40	1
EGW19	ทองหล่อ 9	1	2	1	3	2	2	2	1	2	1.50	1	2	1.60	1
EGW20	เอกมัย 30 (ภาชี 2)	1	3	1	3	3	2.33	2	2	2	2	2	2	2	2
EGW21	สุขุมวิท 79	1	2	1	1	1	1	1	2	2	2	2	1	1.40	1
EGW22	ปรีดีพนมยงค์ 2 (ช่วงเลียบบางด้าน)	1	2	1	2	2	1.67	1	1	3	2	2	3	1.80	2











ลำดับ	ชื่อที่ตั้ง	ลำดับถนน	ขนาดเขตทาง	การเข้าถึง				ทางเท้าหรือทางจักรยาน				ความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ	เกณฑ์คะแนน	ค่าเฉลี่ยเส้นทางที่มีศักยภาพ	
				ระบบขนส่งสาธารณะ	การเชื่อมต่อเส้นทางสัญจร	การเชื่อมต่อพื้นที่	ค่าเฉลี่ย	คะแนน	ขนาด	ความคล่องตัว	ค่าเฉลี่ย				คะแนน
NGW94	มีสุวรรณ 3 แยก 14	1	1	1	2	2	1.67	1	1	1	1	1	2	1.20	1
NGW95	มีสุวรรณ 3 แยก 16	1	1	1	2	2	1.67	1	1	1	1	1	2	1.20	1
NGW96	ซอยเชื่อมซอย พัฒนาเวศม์	1	1	1	3	1	1.67	1	1	1	1	1	2	1.20	1
NGW97	พัฒนาเวศม์ 1	1	1	1	3	1	1.67	1	1	1	1	1	1	1	1
NGW98	พัฒนาเวศม์ 3	1	1	1	2	1	1.33	1	1	1	1	1	1	1	1
NGW99	พัฒนาเวศม์ 5	1	1	1	3	1	1.67	1	1	1	1	1	1	1	1
NGW100	พัฒนาเวศม์ 7	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
NGW101	พัฒนาเวศม์ 8	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
NGW102	พัฒนาเวศม์ 9	1	1	1	3	1	1.67	1	1	1	1	1	1	1	1
NGW103	พัฒนาเวศม์ 10	1	1	1	3	1	1.67	1	1	1	1	1	1	1	1
NGW104	พัฒนาเวศม์ 11	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1.20	1
NGW105	พัฒนาเวศม์ 12	1	1	1	3	2	2	2	1	1	1	1	2	1.40	1
NGW106	พัฒนาเวศม์ 13	1	1	1	3	1	1.67	1	1	1	1	1	2	1.20	1
NGW107	พัฒนาเวศม์ 15	1	1	1	3	1	1.67	1	1	1	1	1	1	1	1
NGW108	พัฒนาเวศม์ แยก 10	1	1	1	3	1	1.67	1	1	1	1	1	1	1	1
NGW109	ช. หมู่บ้านผกามาต	1	1	1	1	2	1.33	1	1	2	1.50	1	1	1	1
NGW110	เกษมสำราญ	1	1	1	3	1	1.67	1	1	1	1	1	2	1.20	1
NGW111	เกษมสำราญ 2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1.20	1
NGW112	เกษมสำราญ 3	1	1	1	3	1	1.67	1	1	1	1	1	1	1	1
NGW113	เกษมสำราญ 8	1	1	1	3	1	1.67	1	1	1	1	1	1	1	1
NGW114	เกษมสำราญ 10	1	1	1	3	1	1.67	1	1	1	1	1	1	1	1
NGW115	พานิชอนันต์ แยก 1	1	1	1	2	1	1.33	1	1	1	1	1	1	1	1
NGW116	พานิชอนันต์ แยก 2	1	1	1	3	1	1.67	1	1	1	1	1	1	1	1
NGW117	พานิชอนันต์ แยก 3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
NGW118	พานิชอนันต์ แยก 4	1	1	1	3	1	1.67	1	1	1	1	1	1	1	1
NGW119	พานิชอนันต์ แยก 5	1	1	1	2	2	1.67	1	1	1	1	1	1	1	1
NGW120	พานิชอนันต์ แยก 7	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
NGW121	พานิชอนันต์ แยก 8	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
NGW122	พานิชอนันต์ แยก 10	1	1	1	2	1	1.33	1	1	1	1	1	1	1	1
NGW123	จิตราวี แยก 4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
NGW124	ชินมาศ	1	1	1	2	2	1.67	1	2	2	2	2	1	1.20	1

## เส้นทางริมน้ำ 14 เส้น

ลำดับ	ชื่อที่ตั้ง	ลำดับคลอง	ขนาดคลอง	การเข้าถึง				ทางเท้าหรือทางจักรยาน				ความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ				การเป็นพื้นที่นันทนาการ	เกณฑ์คะแนน	ค่าเฉลี่ยเส้นทางที่มีศักยภาพ	
				ระบบขนส่งสาธารณะ	การเชื่อมต่อเส้นทางสัญจร	การเชื่อมต่อน้ำที่	ค่าเฉลี่ย	คะแนน	ขนาด	ความคล่องตัว	ค่าเฉลี่ย	คะแนน	พืชพรรณ	รูปแบบคลอง	ค่าเฉลี่ย				คะแนน
เส้นทางสีเขียวเดิม																			
EGW24	คลองแสนแสบ	3	3	2	3	3	2.67	3	2	3	2.50	3	3	1	2	2	2	2.67	3
EGW25	คูน้ำซอยทองหล่อ 5	1	1	1	2	1	1.33	1	1	1	1	1	3	2	2.50	3	1	1.33	1
EGW26	คูน้ำซอยทองหล่อ 9	1	1	1	2	2	1.67	1	1	2	1.50	1	3	2	2.50	3	1	1.33	1
EGW27	ลำรางวัดใหญ่	1	1	1	3	1	1.67	1	1	2	1.50	1	1	1	1	1	1	1	1
EGW28	ลำรางสาธารณะซอยวัฒนา	1	1	1	3	2	2	2	1	2	1.50	1	2	1	1.50	1	1	1.17	1
เส้นทางสีเขียวใหม่																			
NGW125	คลองตัน	3	3	1	3	2	2	2	1	1	1	1	3	1	2	2	1	2	2
NGW126	คลองพระโขนง	3	3	2	3	3	2.67	3	1	1	1	1	3	1	2	2	2	2.33	2
NGW127	คลองเป็ง	3	1	1	3	3	2.33	2	1	2	1.50	1	2	1	1.50	1	1	1.50	1
NGW128	คลองบางมะเขือ	3	2	1	3	3	2.33	2	1	2	1.50	1	1	1	1	1	1	1.67	1
NGW129	คลองศาลาลอย	2	2	1	3	2	2	2	1	1	1	1	3	2	2.50	3	1	1.83	2
NGW130	คลองสามอิน	2	2	1	3	1	1.67	1	1	1	1	1	3	2	2.50	3	1	1.67	1
NGW131	คลองบางนางจัน	3	1	1	3	2	2	2	1	2	1.50	1	2	1	1.50	1	1	1.50	1
NGW132	ลำรางเลื่อนอรรมพ	1	1	1	3	1	1.67	1	1	1	1	1	2	1	1.50	1	1	1	1
NGW133	ลำรางสาธารณะซอยสวัสดิ์	1	1	1	3	1	1.67	1	1	1	1	1	2	1	1.50	1	1	1	1

## เส้นทางลอยฟ้า 15 เส้น

ลำดับ	ชื่อที่ตั้ง	ทางเท้าหรือทางจักรยาน				การเข้าถึง					ความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศน์	เกณฑ์คะแนน	ค่าเฉลี่ยเส้นทางที่มีศักยภาพ
		ขนาด	ความคล่องตัว	ค่าเฉลี่ย	คะแนน	ระบบขนส่งสาธารณะ	การเชื่อมต่อเส้นทางสัญจร	การเชื่อมต่อนที่	ค่าเฉลี่ย	คะแนน			
เส้นทางสีเขียวเดิม													
EGW29	ทางเชื่อม BTS นานา	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	2.33	2
EGW30	ทางเชื่อม BTS อโศก	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	2.33	2
EGW31	ทางเชื่อม BTS พร้อมพงษ์	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
EGW32	ทางเชื่อม BTS ทองหล่อ	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	2.33	2
EGW33	ทางเชื่อม BTS เอกมัย	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	2.33	2
EGW34	ทางเชื่อม BTS อ่อนนุช	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	2.33	2
EGW35	สะพานลอยปริดี พนมยงค์ 30	2	3	2.50	3	2	1	3	2	2	2	2.33	2
EGW36	สะพานลอยปริดี พนมยงค์ 15	2	3	2.50	3	2	1	1	1.33	1	2	2.00	2
EGW37	สะพานลอยเอกมัย 30	2	3	2.50	3	2	1	3	2	2	2	2.33	2
EGW38	สะพานข้ามคลอง แสนแสบสุขุมวิท 11	2	3	2.50	3	2	1	1	1.33	1	1	1.67	1
EGW39	สะพานข้ามคลอง แสนแสบท่าเรือมศว.	2	2	2	2	2	2	3	2.33	2	1	1.67	1
EGW40	สะพานข้ามคลองแสน แสบ ซ. ประชัญคดี	2	3	2.50	3	2	2	3	2.33	2	1	2	2
EGW41	สะพานข้ามคลองแสน แสบชุมชนบ้านดอน	2	3	2.50	3	2	2	3	2.33	2	1	2	2
EGW42	สะพานข้ามคลอง แสนแสบ ซ. นวลจิต	1	3	2	2	2	1	1	1.33	1	1	1.33	1
EGW43	สะพานข้ามคลอง พระโขนง	2	3	2.50	3	2	2	3	2.33	2	1	2	2

## เส้นทางริมทางรถไฟ 1 เส้น

ลำดับ	ชื่อที่ตั้ง	ขนาดเขตทาง	การเข้าถึง					ทางเท้าหรือทางจักรยาน				ความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ	เกณฑ์คะแนน	ค่าเฉลี่ยเส้นทางที่มีศักยภาพ
			ระบบขนส่งสาธารณะ	การเชื่อมต่อเส้นทางสู่โครง	การเชื่อมต่อพื้นที่	ค่าเฉลี่ย	คะแนน	ขนาด	ความคล่องตัว	ค่าเฉลี่ย	คะแนน			
เส้นทางสีเขียวใหม่														
NGW134	ริมทางรถไฟเลียบริมทางพิเศษเฉลิมมหานคร	3	2	1	1	1.33	1	1	1	1	1	3	2	2

ก. ตารางประเมินเส้นทางสีเขียวเชิงนิเวศในเขตพัฒนาทั้งหมด 177 เส้น  
เส้นทางริมถนน 147 เส้น

ลำดับ	ชื่อที่ตั้ง	ลำดับถนน	การเชื่อมต่อพื้นที่สีเขียว	ความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ	เกณฑ์คะแนน	ค่าเฉลี่ยเส้นทางที่มีศักยภาพ
เส้นทางสีเขียวเดิม						
EGW01	สุขุมวิท	3	3	3	3	3
EGW02	สุขุมวิท 3 (นานาเหนือ)	3	3	3	3	3
EGW03	สุขุมวิท 21 (อโศก)	3	3	3	3	3
EGW04	สุขุมวิท 55 (ทองหล่อ)	3	3	3	3	3
EGW05	สุขุมวิท 63 (เอกมัย)	3	3	3	3	3
EGW06	สุขุมวิท 71	3	2	3	2.67	3
EGW07	สุขุมวิท 77 (อ่อนนุช)	3	2	3	2.67	3
EGW08	สุขุมวิท 31 (สวัสดี)	2	1	2	1.67	1
EGW09	สุขุมวิท 1 (เรินฤติ)	1	1	1	1	1
EGW10	สุขุมวิท 19 (วัฒนา)	1	2	3	2	2
EGW11	สุขุมวิท 21 ซ. 1	1	1	2	1.33	1
EGW12	สุขุมวิท 23 (ประสานมิตร)	1	3	3	2.33	2
EGW13	สุขุมวิท 47 (บ้านดอน)	1	1	3	1.67	1
EGW14	สุขุมวิท 49/13	1	1	1	1	1

ลำดับ	ชื่อที่ตั้ง	ลำดับถนน	การเชื่อมต่อพื้นที่สีเขียว	ความสมบูรณ์ ด้านระบบนิเวศ	เกณฑ์คะแนน	ค่าเฉลี่ยเส้นทางที่มีศักยภาพ
EGW15	สุขุมวิท 53 (ไปติมาติ)	1	2	3	2	2
EGW16	สุขุมวิท 59 (บุญชนะ)	1	1	1	1	1
EGW17	ทองหล่อ 2	1	1	2	1.33	1
EGW18	ทองหล่อ 5	1	1	2	1.33	1
EGW19	ทองหล่อ 9	1	2	2	1.67	1
EGW20	เอกมัย 30 (ภาชี 2)	1	3	2	2	2
EGW21	สุขุมวิท 79	1	1	1	1	1
EGW22	ปรีดิพนมยงค์ 2 (ช่วงเลียบทางด่วน)	1	2	3	2	2
EGW23	ปรีดิพนมยงค์ 26 (พัฒนาเวศม์)	1	1	3	1.67	1
<b>เส้นทางสีเขียวใหม่</b>						
NGW01	สุขุมวิท 39 (พร้อมพงษ์)	2	2	1	1.67	1
NGW02	สุขุมวิท 1/1	1	3	2	2	2
NGW03	ช. โรงเรียน พีบี	1	1	1	1	1
NGW04	สุขุมวิท 11 (ไชยยศ)	1	1	1	1	1
NGW05	สุขุมวิท 13 (แสงจันทร์)	1	1	1	1	1
NGW06	สุขุมวิท 13 ช. 1-1	1	1	2	1.33	1
NGW07	สุขุมวิท 15 (ร่วมใจ)	1	1	1	1	1
NGW08	สุขุมวิท 21 ช. 3	1	2	2	1.67	1
NGW09	สุขุมวิท 27 (ประกัทพร)	1	1	1	1	1
NGW10	สุขุมวิท 29 (หลักเขต)	1	1	1	1	1
NGW11	สุขุมวิท 31 แยก 2	1	1	2	1.33	1
NGW12	สุขุมวิท 31 แยก 4	1	1	2	1.33	1
NGW13	สุขุมวิท 33 (แดงอุดม)	1	1	1	1	1
NGW14	สุขุมวิท 35 (เจริญนิเวศน์)	1	3	1	1.67	1
NGW15	สุขุมวิท 49 (กลาง)	1	2	2	1.67	1
NGW16	สุขุมวิท 49/2	1	1	2	1.33	1
NGW17	สุขุมวิท 49/3	1	1	1	1	1
NGW18	สุขุมวิท 49/4 (อัครภัทร)	1	2	2	1.67	1
NGW19	สุขุมวิท 49/11	1	1	3	1.67	1
NGW20	สุขุมวิท 49/14 (ประเสริฐสิทธิ์)	1	3	1	1.67	1



ลำดับ	ชื่อที่ตั้ง	ลำดับถนน	การเชื่อมต่อพื้นที่สีเขียว	ความสมบูรณ์ ด้านระบบนิเวศ	เกณฑ์คะแนน	ค่าเฉลี่ยเส้นทางที่มีศักยภาพ
NGW21	สุขุมวิท 49/15 (ชัยยงค์)	1	1	1	1	1
NGW22	สุขุมวิท 49/17 (มิตรถาวร)	1	1	1	1	1
NGW23	สุขุมวิท 49/19 (สุขนิรันดร์)	1	1	1	1	1
NGW24	สุขุมวิท 51 (ช่องลม)	1	1	2	1.33	1
NGW25	ประสานมิตร	1	3	3	2.33	2
NGW26	ประชิดคูคี	1	1	2	1.33	1
NGW27	พรมมิตร	1	1	1	1	1
NGW28	พรศรี	1	2	2	1.67	1
NGW29	พร้อมจิตร	1	1	1	1	1
NGW30	พร้อมใจ	1	1	2	1.33	1
NGW31	พร้อมพรรค (สุขุมวิท 49/6)	1	1	2	1.33	1
NGW32	พร้อมมิตร (สุขุมวิท 49/3)	1	1	2	1.33	1
NGW33	พร้อมศรี 1	1	1	2	1.33	1
NGW34	พร้อมศรี 2	1	1	1	1	1
NGW35	สี่แยกสวัสดี	1	1	1	1	1
NGW36	ทิวสุข	1	1	2	1.33	1
NGW37	ต่อศักดิ์	1	1	1	1	1
NGW38	ต่อศักดิ์ 1	1	1	2	1.33	1
NGW39	ทองหล่อ 1	1	1	1	1	1
NGW40	ทองหล่อ 11	1	2	2	1.67	1
NGW41	ทองหล่อ 13	1	2	2	1.67	1
NGW42	ทองหล่อ 15	1	2	1	1.33	1
NGW43	ไปตีม่าดี กลาง	1	1	1	1	1
NGW44	ทองหล่อ 17 (อรรคพัสดุ)	1	2	2	1.67	1
NGW45	ทองหล่อ 19	1	1	1	1	1
NGW46	ทองหล่อ 23	1	1	1	1	1
NGW47	ทองหล่อ 25	1	1	2	1.33	1
NGW48	สุขุมวิท 61 (เศรษฐบุตร์)	1	2	2	1.67	1
NGW49	สุขุมวิท 65 (ชัยพฤกษ์)	1	2	2	1.67	1
NGW50	สุขุมวิท 67 (ศรีจันทร์)	1	1	2	1.33	1
NGW51	สุขุมวิท 69 (สาลินมิตร)	1	1	1	1	1
NGW52	ทองหล่อ 4	1	1	2	1.33	1

ลำดับ	ชื่อที่ตั้ง	ลำดับถนน	การเชื่อมต่อพื้นที่สีเขียว	ความสมบูรณ์ ด้านระบบนิเวศ	เกณฑ์คะแนน	ค่าเฉลี่ยเส้นทางที่มีศักยภาพ
NGW53	ทองหล่อ 10 (เจริญสุข)	1	3	2	2	2
NGW54	ทองหล่อ 20 (แจ่มจันทร์)	1	1	1	1	1
NGW55	เอกมัย 2	1	1	2	1.33	1
NGW56	เอกมัย 4	1	1	2	1.33	1
NGW57	เอกมัย 10 (เจริญมิตร)	1	2	2	1.67	1
NGW58	เอกมัย 10 แยก 6	1	1	1	1	1
NGW59	เอกมัย 12 (เจริญใจ)	1	1	2	1.33	1
NGW60	เอกมัย 14	1	1	2	1.33	1
NGW61	ธารารมณ 2	1	1	2	1.33	1
NGW62	เอกมัย 19 (ลีลานุช)	1	1	1	1	1
NGW63	เอกมัย 22 (นวนลน้อย)	1	1	1	1	1
NGW64	เอกมัย 23 (ภาชี)	1	3	2	2	2
NGW65	เอกมัย 28 (ประเสริฐดี)	1	1	1	1	1
NGW66	ปรีดีพนมยงค์ 13 (พิบูลย์เวศม์)	1	3	2	2	2
NGW67	ปรีดีพนมยงค์ 15	1	1	1	1	1
NGW68	ปรีดีพนมยงค์ 15 แยก 3	1	1	1	1	1
NGW69	ปรีดีพนมยงค์ 25	1	1	2	1.33	1
NGW70	ปรีดีพนมยงค์ 37 (เกษมพาณิชย์การ)	1	2	2	1.67	1
NGW71	ปรีดีพนมยงค์ 41	1	1	1	1	1
NGW72	ปรีดีพนมยงค์ 45 (เยาวราช)	1	1	1	1	1
NGW73	นวลจิต	1	1	1	1	1
NGW74	นวลจิต 4	1	1	1	1	1
NGW75	สุขุมวิท 73	1	1	1	1	1
NGW76	สุขุมวิท 81 (ศิริพงษ์)	1	1	1	1	1
NGW77	ปรีดีพนมยงค์ 2 (แสงทิพย์)	1	2	1	1.33	1
NGW78	ปรีดีพนมยงค์ 4 (สุเหร่าบางมะเขือ)	1	1	1	1	1
NGW79	ปรีดีพนมยงค์ 6	1	1	1	1	1

ลำดับ	ชื่อที่ตั้ง	ลำดับถนน	การเชื่อมต่อพื้นที่สีเขียว	ความสมบูรณ์ ด้านระบบนิเวศ	เกณฑ์คะแนน	ค่าเฉลี่ยเส้นทางที่มีศักยภาพ
NGW80	ปรีดีพนมยงค์ 8	1	3	1	1.67	1
NGW81	ปรีดีพนมยงค์ 14 (มีสุวรรณ 3)	1	2	2	1.67	1
NGW82	ปรีดีพนมยงค์ 24	1	3	1	1.67	1
NGW83	ปรีดีพนมยงค์ 34 (เกษมสำราญ 1)	1	1	1	1	1
NGW84	ปรีดีพนมยงค์ 42 (พานิชอนันต์)	1	3	2	2	2
NGW85	ปรีดีพนมยงค์ 46	1	1	1	1	1
NGW86	ปรีดีพนมยงค์ 48	1	1	1	1	1
NGW87	สามสกุล	1	1	1	1	1
NGW88	สุขอุทิศ 2	1	1	1	1	1
NGW89	มีสุวรรณ 3 แยก 2	1	3	1	1.67	1
NGW90	มีสุวรรณ 3 แยก 3	1	3	2	2	2
NGW91	มีสุวรรณ 3 แยก 4	1	1	1	1	1
NGW92	มีสุวรรณ 3 แยก 10	1	1	2	1.33	1
NGW93	มีสุวรรณ 3 แยก 12	1	2	1	1.33	1
NGW94	มีสุวรรณ 3 แยก 14	1	2	2	1.67	1
NGW95	มีสุวรรณ 3 แยก 16	1	2	2	1.67	1
NGW96	ซอยเชื่อมซอยพัฒนาเวศม์	1	1	2	1.33	1
NGW97	พัฒนาเวศม์ 1	1	1	1	1	1
NGW98	พัฒนาเวศม์ 3	1	1	1	1	1
NGW99	พัฒนาเวศม์ 5	1	1	1	1	1
NGW100	พัฒนาเวศม์ 7	1	1	1	1	1
NGW101	พัฒนาเวศม์ 8	1	1	1	1	1
NGW102	พัฒนาเวศม์ 9	1	1	1	1	1
NGW103	พัฒนาเวศม์ 10	1	1	1	1	1
NGW104	พัฒนาเวศม์ 11	1	1	2	1.33	1
NGW105	พัฒนาเวศม์ 12	1	2	2	1.67	1
NGW106	พัฒนาเวศม์ 13	1	1	2	1.33	1
NGW107	พัฒนาเวศม์ 15	1	1	1	1	1
NGW108	พัฒนาเวศม์ แยก 10	1	1	1	1	1



ลำดับ	ชื่อที่ตั้ง	ลำดับคลอง	การเชื่อมต่อพื้นที่สีเขียว	ความสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ				เกณฑ์คะแนน	ค่าเฉลี่ยเส้นทางที่มีศักยภาพ
				พืชพรรณ	รูปแบบคลอง	ค่าเฉลี่ย	คะแนน		
EGW28	ลำรางสาธารณะซอยวัฒนา (สุขุมวิท 19)	1	2	2	1	1.50	1	1.33	1
เส้นทางสีเขียวใหม่									
NGW125	คลองตัน	3	2	3	1	2	2	2.33	2
NGW126	คลองพระโขนง	3	3	3	1	2	2	2.67	3
NGW127	คลองเป็ง	3	3	2	1	1.50	1	2.33	2
NGW128	คลองบางมะเขือ	3	3	1	1	1	1	2.33	2
NGW129	คลองศาลาลอย	2	2	3	2	2.50	3	2.33	2
NGW130	คลองสามอิน	2	1	3	2	2.50	3	2	2
NGW131	คลองบางนางจิ้น	3	2	2	1	1.50	1	2	2
NGW132	ลำรางเลื่อนอรรมณพ (ต่อศักดิ์)	1	1	2	1	1.50	1	1	1
NGW133	ลำรางสาธารณะซอยสวัสดิ์	1	1	2	1	1.50	1	1	1

## เส้นทางลอยฟ้า 15 เส้น

ลำดับ	ชื่อที่ตั้ง	การเชื่อมต่อพื้นที่สีเขียว	ความสมบูรณ์ ด้านระบบนิเวศ	เกณฑ์คะแนน	ค่าเฉลี่ยเส้นทางที่มีศักยภาพ
EGW29	ทางเชื่อม BTS นานา	1	1	1	1
EGW30	ทางเชื่อม BTS อโศก	2	1	1.50	1
EGW31	ทางเชื่อม BTS พร้อมพงษ์	3	3	3	3
EGW32	ทางเชื่อม BTS ทองหล่อ	1	1	1	1
EGW33	ทางเชื่อม BTS เอกมัย	3	1	2	2
EGW34	ทางเชื่อม BTS อ่อนนุช	2	1	1.50	1
EGW35	สะพานลอยปริดิพมยงค์ 30	1	2	1.50	1
EGW36	สะพานลอยปริดิพมยงค์ 15	1	2	1.50	1
EGW37	สะพานลอยเอกมัย 30	2	2	2	2

ลำดับ	ชื่อที่ตั้ง	การเชื่อมต่อพื้นที่สีเขียว	ความสมบูรณ์ ด้านระบบนิเวศ	เกณฑ์คะแนน	ค่าเฉลี่ยเส้นทางที่มีศักยภาพ
EGW38	สะพานข้ามคลองแสนแสบ สุขุมวิท 11	1	1	1	1
EGW39	สะพานข้ามคลองแสนแสบ ท่าเรือมศว.	3	1	2	2
EGW40	สะพานข้ามคลองแสนแสบ ช. ประชัญคดี	1	1	1	1
EGW41	สะพานข้ามคลองแสนแสบ ชุมชนบ้านดอน	3	1	2	2
EGW42	สะพานข้ามคลองแสนแสบ ช. นวลจิต	1	1	1	1
EGW43	สะพานข้ามคลองพระโขนง	3	1	2	2

เส้นทางริมทางรถไฟ 1 เส้น

ลำดับ	ชื่อที่ตั้ง	การเชื่อมต่อพื้นที่สีเขียว	ความสมบูรณ์ ด้านระบบนิเวศ	เกณฑ์คะแนน	ค่าเฉลี่ยเส้นทางที่มีศักยภาพ
NGW134	ริมทางรถไฟเลียบบางพิเศษ เฉลิมมหานคร	1	3	2	2

## ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	พรพิชชา นันตา
วัน เดือน ปี เกิด	28 เมษายน 2537
สถานที่เกิด	นนทบุรี
วุฒิการศึกษา	สถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต ปีการศึกษา 2560
ที่อยู่ปัจจุบัน	89/108 ม.5 แขวงทุ่งสองห้อง เขตหลักสี่ อ.วิภาวดีรังสิต กรุงเทพมหานคร 10210



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
CHULALONGKORN UNIVERSITY