

## บทที่ 6

### การเสนอผังการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

จากการกำหนดโปรแกรมการออกแบบ นำมาสู่ขั้นตอนพิจารณาการเตรียมการปรับปรุงพื้นที่ เพื่อนำไปสู่การวางผังและกำหนดแผนงานปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- 6.1 ขั้นตอนพิจารณาการเตรียมการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ฯ
  - 6.1.1 การพิจารณาในการเก็บรักษา ปรับปรุง รื้อถอน อาคารและพื้นที่ว่าง
  - 6.1.2 การพิจารณาในการเชื่อมโยงโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่กับเมือง
  - 6.1.3 การพิจารณาในการแทรกอาคารและพื้นที่ว่างใหม่
  - 6.1.4 การพิจารณาระยะห่างระหว่างถนน(Block) กับรูปแบบการใช้พื้นที่กิจกรรม
- 6.2 แผนและผังแม่บทพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ฯ
  - 6.2.1 ผังแนวความคิด โครงข่ายถนน และพื้นที่จอดยานพาหนะ
  - 6.2.2 ผังแนวความคิดการเชื่อมโยงโครงข่ายทางเดินเท้าและระบบขนส่ง
  - 6.2.3 ผังแนวความคิดการใช้ประโยชน์ที่ดินและการใช้ประโยชน์อาคาร
  - 6.2.4 ผังแสดงความหนาแน่นของมวลอาคาร พื้นที่ว่าง และพื้นที่สาธารณะ
  - 6.2.5 ผังแสดงศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงบนพื้นที่ว่างสาธารณะ
  - 6.2.6 ผังแนวความคิดการปรับปรุงอุปกรณ์ประกอบถนน (street furniture) และพืชพรรณ
  - 6.2.7 ผังแนวความคิดการปรับปรุงองค์ประกอบทางจินตภาพของพื้นที่
  - 6.2.8 ผังแนวความคิดลักษณะการแบ่งพื้นที่ใช้งาน (zoning)
  - 6.2.9 กิจกรรมบนพื้นที่ว่างสาธารณะ ในแต่ละช่วงเวลา
  - 6.2.10 แนวทางเบื้องต้นในการส่งเสริมกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม
- 6.3 แผนและผังรายละเอียด
  - 6.3.1 พื้นที่บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิและพื้นที่ปิดล้อม
  - 6.3.2 ทางเดินเท้าได้ระดับพื้นถนน และพื้นที่สาธารณะรอบองค์อนุสาวรีย์ฯ
  - 6.3.3 พื้นที่เปลี่ยนถ่ายระบบรถไฟฟ้า BTS และรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT
  - 6.3.4 พื้นที่ผสมผสานกิจกรรมของผู้คนทั้งภายในและภายนอกพื้นที่ (ผังสวนสันติภาพ)
  - 6.3.5 พื้นที่ผสมผสานกิจกรรมชุมชนวัดมะกอก
  - 6.3.6 พื้นที่เปลี่ยนถ่ายระบบรถตู้ร่วมบริการใต้ทางด่วน
  - 6.3.7 พื้นที่ใต้ทางด่วนเพื่อการนันทนาการกีฬา

## 6.1 ขั้นตอนพิจารณาการเตรียมการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ฯ

### 6.1.1 การพิจารณาในการเก็บรักษา ปรับปรุง รื้อถอน อาคารและพื้นที่ว่าง (แผนที่ 6.01)

1) พื้นที่ว่างและอาคารบริเวณติดถนนสายหลัก (ถนนราชเทวี, ถนนพหลโยธิน, ถนนพญาไท และถนนรางน้ำ)

- ด้านอาคาร อาคารพาณิชย์พักอาศัยส่วนใหญ่มีสภาพเสื่อมโทรมเป็นอย่างมาก มีรูปแบบด้านหน้าอาคารที่ไม่มีเอกลักษณ์และมีขนาด ความสูงที่ไม่สัมพันธ์กับการเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมหลัก จึงสมควรแก่การรื้อถอน ยกเว้นอาคารศูนย์การค้าขนาดใหญ่ต่างๆ ได้แก่ ศูนย์การค้าแฟชั่นมอลล์, ศูนย์การค้าเซ็นเตอร์วัน, ศูนย์การค้าเซ็นจูรี รวมทั้งอาคารที่มีสภาพดีให้ปรับเปลี่ยนการใช้ประโยชน์ให้เหมาะสม

- ด้านพื้นที่ว่าง ทางเดินเท้าติดถนนสายหลัก ซึ่งมีความคับแคบ และความกว้างไม่เท่ากันตลอดแนว จึงสมควรแก่การปรับปรุง

2) พื้นที่ว่างและอาคารบริเวณส่วนปิดล้อมองค์อนุสาวรีย์ฯ

- ด้านอาคาร รื้อถอนอาคารพาณิชย์พักอาศัยที่มีสภาพเสื่อมโทรม มีรูปแบบด้านหน้าอาคารที่ไม่มีเอกลักษณ์และมีขนาด ความสูงที่ไม่สัมพันธ์กับการเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมหลัก ไปปรับปรุงขนาดความสูงและรูปแบบด้านหน้าอาคาร เพื่อให้เกิดการปิดล้อมที่ดี ส่วนอาคาร โรงพยาบาลราชวิถีให้คงสภาพไว้ โดยปรับปรุงแนวต้นไม้ใหญ่ให้สัมพันธ์กับลักษณะพื้นที่ว่างด้านหน้า

- ด้านพื้นที่ว่าง ลานโล่งว่างสาธารณะทั้ง 4 ด้านรอบวงเวียนอนุสาวรีย์ฯ เนื่องจากถูกเปลี่ยนแปลงของเขตรูปร่าง จากการก่อสร้างอาคารในยุคสมัยต่างๆจึงสมควรแก่การปรับปรุงรูปร่างใหม่ ให้เกิดความเป็นเอกภาพ

3) พื้นที่ว่างและอาคารบริเวณชุมชนวัดมะกอก

- ด้านอาคาร อาคารพักอาศัยความสูง 1 - 2 ชั้น และอาคารพาณิชย์พักอาศัยและคลังเก็บสินค้าขนาดเล็ก ไม่เกิดการปิดล้อมที่เหมาะสม สมควรแก่การรื้อถอน โดยยกเว้นอาคารขนาดใหญ่ที่มีสภาพดีและบ้านพักอาศัยชุมชนวัดมะกอกริมคลองแต่กำหนดให้ทำการปรับปรุง ในส่วนวัดอภัยทายารามคงสภาพไว้เช่นเดิม โดยปรับปรุงในส่วนของพื้นที่ว่างด้านหน้า

- ด้านพื้นที่ว่าง เส้นถนน(ใช้ร่วมกับทางเดินเท้า) และพื้นที่ว่างทั่วบริเวณ ขาดศักยภาพการเข้าถึงพื้นที่ว่างขาดประสิทธิภาพในการรองรับกิจกรรมต่างๆ สมควรแก่การปรับปรุง ขอบเขตและเชื่อมโยง

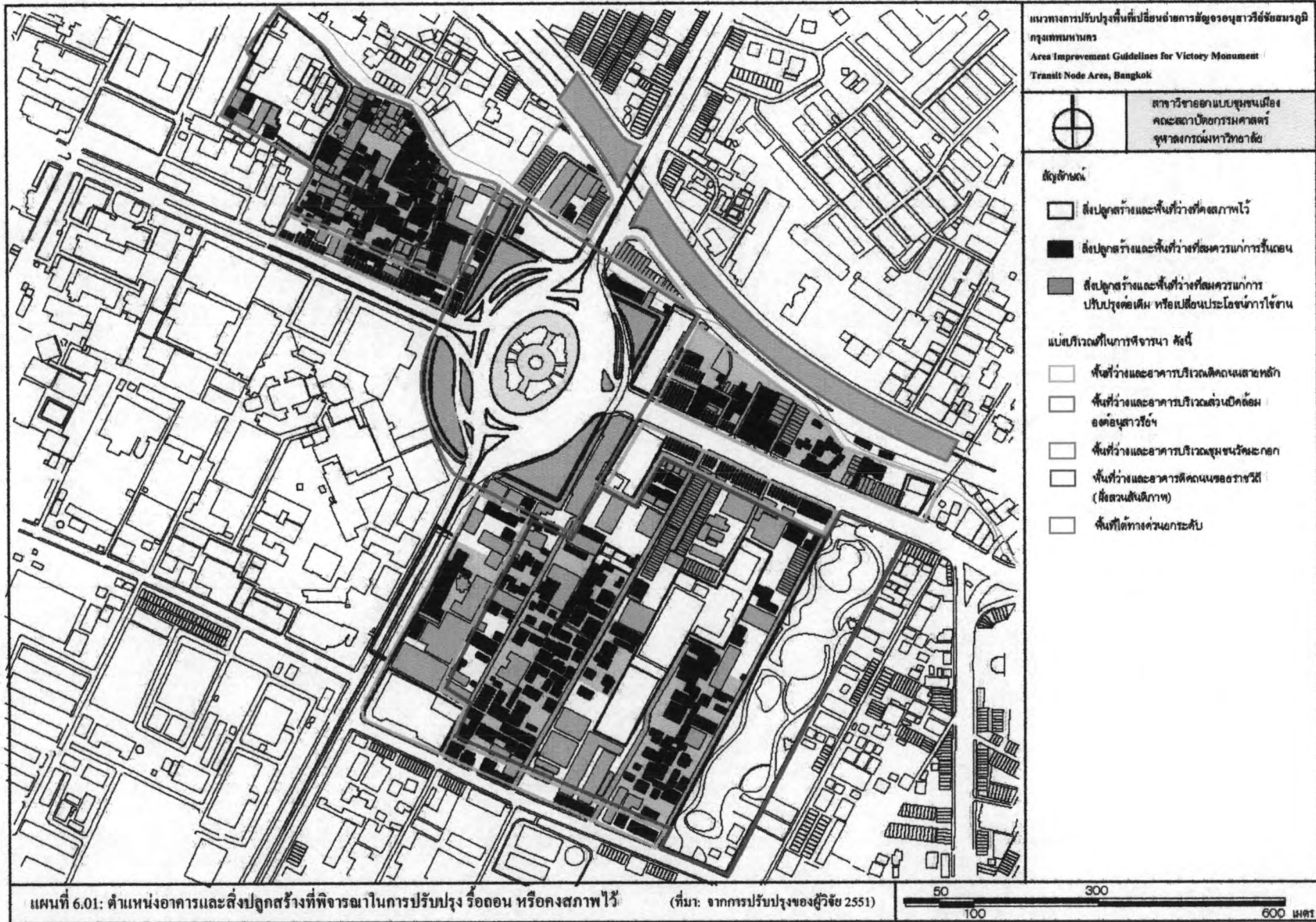
4) พื้นที่ว่างและอาคารติดถนนซอยราชวิถี (ฝั่งสวนสันติภาพ)

- ด้านอาคาร อาคารและบ้านเรือนพักอาศัย ความสูง 1 - 2 ชั้น ขนาดเล็ก และอาคารที่มีสภาพเสื่อมโทรมมาก สมควรแก่การรื้อถอน อาคารขนาดใหญ่ที่มีสภาพดี แต่ไม่เกิดการปิดล้อมที่ดีเหมาะสม สมควรแก่การปรับปรุงรูปทรง และปรับเปลี่ยนประโยชน์การใช้อาคารให้เหมาะสม ในส่วนของ อาคารคูสติพาณิชยกรรม, ศาสนสถานวัดจีน, และสวนสันติภาพให้คงสภาพเดิมไว้

- ด้านพื้นที่ว่าง เส้นถนน (ใช้ร่วมกับทางเดินเท้า) และพื้นที่ว่าง (ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ส่วนบุคคล) ทั้งบริเวณ ทัศนียภาพการเข้าถึงสมควรแก่การปรับปรุงขอบเขต และการเชื่อมโยง

5) พื้นที่ใต้ทางด่วนยกระดับ

ด้านพื้นที่ว่าง พื้นที่ว่างขาดประสิทธิภาพในการเชื่อมต่อ และรองรับการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร และกิจกรรมอื่นๆ สมควรแก่การปรับปรุงและวางแผนการจัดการพื้นที่



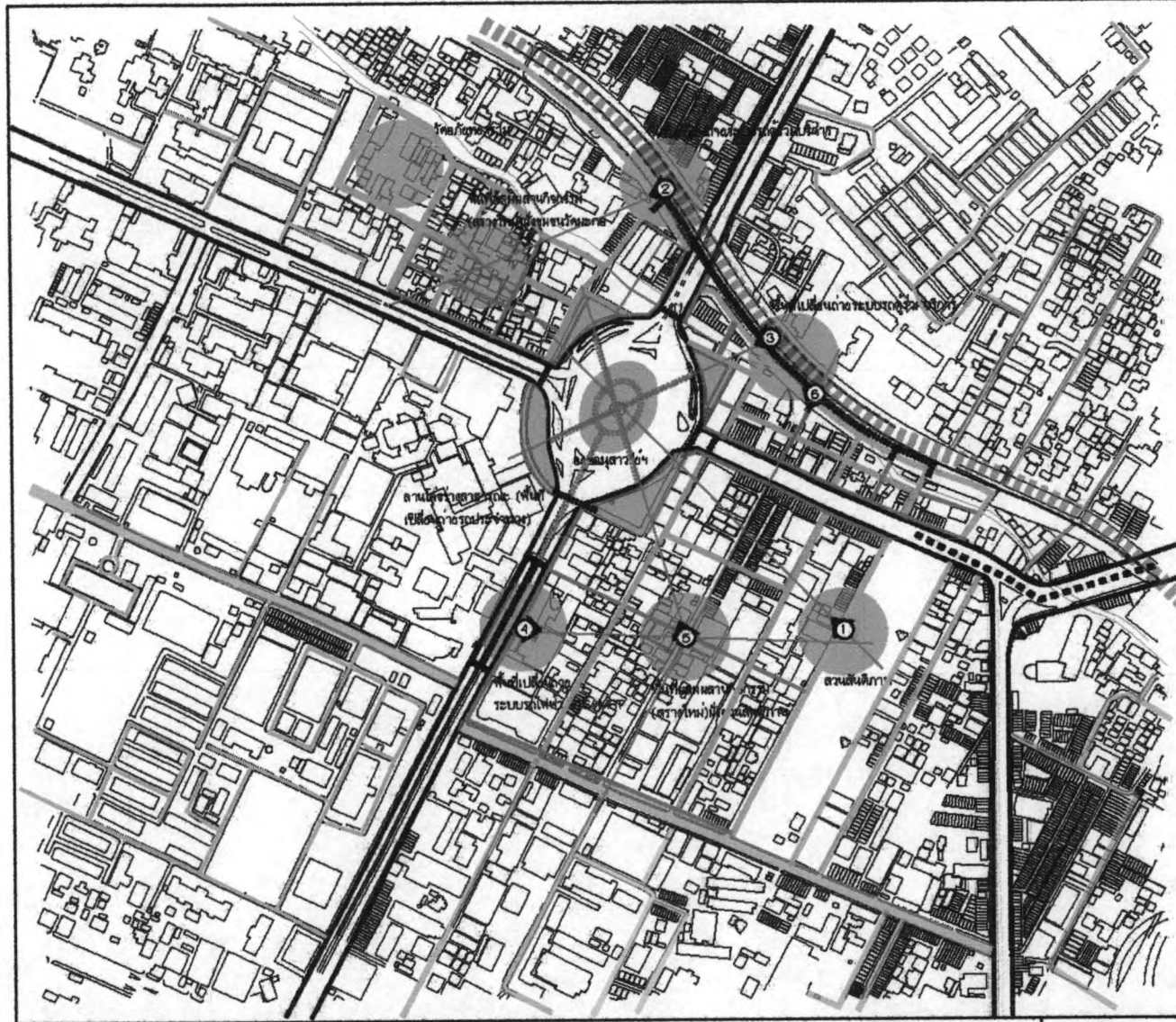


### 6.1.2 การพิจารณาในการเชื่อมโยงโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่กับเมือง (แผนที่ 6.02)

การเชื่อมโยงโครงข่ายยานพาหนะ เน้นการเชื่อมโยงถนนขอยราชวิถีต่างๆ ตลอดจนชอชมุมชนวัดมะกอก เข้ากับถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนพญาไท ถนนราชวิถี ถนนพหลโยธินและถนนรางน้ำ โดยให้เส้นทางต่างๆ สานกันเป็นโครงข่ายแบบตารางกริด (Grid Network) ทั้งนี้เพื่อให้เกิดพื้นที่ศึกษาฝั่งตัวเข้ากับพื้นที่เมืองได้ดียิ่งขึ้น

การเชื่อมโยงโครงข่ายทางเดินเท้า เน้นการเชื่อมโยงเส้นทางเดินเท้าเพื่อให้เกิดการสัญจรผ่าน (move through) และการสัญจรแบบเข้าถึง (move to) จุดสถานที่สำคัญของเมือง ภายในพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ต่อเนื่อง โดยมีแนวแกนสำคัญ ในการสัญจรผ่านสถานที่ต่างๆ 6 เส้นทางด้วยกัน ดังนี้

1. แนวแกนทิศตะวันตกเฉียงใต้ – ทิศตะวันออกเฉียงเหนือ 1 คือ จากสวนสันติภาพ ผ่านลานโล่งว่างสาธารณะ (พื้นที่เปลี่ยนถ่ายรถประจำทาง) ผ่านองค์อนุสาวรีย์ฯ เข้าสู่วัดอภัยทวาราม
2. แนวแกนทิศตะวันตกเฉียงใต้ – ทิศตะวันออกเฉียงเหนือ 2 คือ จากพื้นที่ผสมผสานกิจกรรม (สร้างใหม่) ฝั่งสวนสันติภาพ ผ่านองค์อนุสาวรีย์ฯ (ทางเดินเท้าทิศใต้) เข้าสู่ลานโล่งว่างสาธารณะ (พื้นที่เปลี่ยนถ่ายรถประจำทาง)
3. แนวแกนทิศตะวันตกเฉียงเหนือ – ทิศตะวันออกเฉียงใต้ 1 คือ จากพื้นที่เปลี่ยนถ่ายระบบรถตู้ร่วมบริการผ่านพื้นที่ผสมผสานกิจกรรม (สร้างใหม่) ฝั่งชุมชนวัดมะกอก เข้าสู่ป้ายรถประจำทาง
4. แนวแกนทิศตะวันตกเฉียงเหนือ – ทิศตะวันออกเฉียงใต้ 2 คือ จากพื้นที่เปลี่ยนถ่ายรถตู้ ผ่านลานโล่งว่างสาธารณะ (พื้นที่เปลี่ยนถ่ายรถประจำทาง) ผ่านองค์อนุสาวรีย์ฯ (ทางทิศใต้) เข้าสู่โรงพยาบาลราชวิถี
5. แนวแกนทิศตะวันตกเฉียงเหนือ – ทิศตะวันออกเฉียงใต้ 3 คือ จากพื้นที่เปลี่ยนถ่ายระบบรถไฟฟ้า BTS/MRT ผ่านพื้นที่ผสมผสานกิจกรรม (สร้างใหม่) เข้าสู่สวนสันติภาพ
6. แนวแกนทิศเหนือ – ทิศใต้ คือ จากพื้นที่เปลี่ยนถ่ายระบบรถตู้ใต้ทางด่วน ผ่านพื้นที่ผสมผสานกิจกรรม (สร้างใหม่) ฝั่งสวนสันติภาพ เข้าสู่ศูนย์การค้าหน้าเข้าคิงพาวเวอร์



แนวทางการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนผ่านการสัญจรอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ  
 กรุงเทพมหานคร  
 Area Improvement Guidelines for Victory Monument  
 Transit Node Area, Bangkok



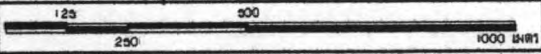
สถานีรถไฟอาโอบแบบชุมชนเมือง  
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

- สัญลักษณ์**
- ถนนสายหลักเดิม
  - ถนนสายรองเดิม
  - ถนน 2 เลน (8-14 เมตร)
  - ทางเดินเท้า (2-8 เมตร)
  - ทางเดินเท้าที่ระดับพื้นถนน
  - ทางเดินเท้าหรือระดับพื้นถนน
  - ถนนชั้นวางจราจร
  - ทางคั่นเกาะคียบ
  - สะพานข้ามแยก
  - แนวถนนสำหรับผู้พิการเดินเท้า (4 เมตร)

- 1 จากสวนสันติภาพ ผ่านลานโล่งวางสาธารณะ (พื้นที่เปลี่ยนถาวรประจำทาง) ผ่านตอม่อสถานีรถไฟเจ้าพระยาภิรมย์
- 2 จากพื้นที่เปลี่ยนถาวรระบบรถตู้รวมบริการผ่านพื้นที่ผสมผสานกิจกรรม (สร้างใหม่) ถึงชุมชนวิเศษนอก เข้าสู่อาคารประจำทาง
- 3 จากพื้นที่เปลี่ยนถาวรรถตู้ ผ่านลานโล่งวางสาธารณะ (พื้นที่เปลี่ยนถาวรประจำทาง) ผ่านตอม่อสถานีรถไฟ (ทางเท้าใต้ดิน) เข้าสู่โรงรถอาคารพาณิชย์
- 4 จากพื้นที่เปลี่ยนถาวรระบบรถไฟฟ้า BTS/MRT ผ่านพื้นที่ผสมผสานกิจกรรม (สร้างใหม่) เข้าสู่สวนสันติภาพ
- 5 จากพื้นที่ผสมผสานกิจกรรม (สร้างใหม่) ถึงสวนสันติภาพ ผ่านตอม่อสถานีรถไฟ (ทางเท้าใต้ดิน) เข้าสู่ลานโล่งวางสาธารณะ (พื้นที่เปลี่ยนถาวรประจำทาง)
- 6 จากพื้นที่เปลี่ยนถาวรระบบรถตู้ใต้ทางด่วน ผ่านพื้นที่ผสมผสานกิจกรรม (สร้างใหม่) ถึงสวนสันติภาพ เข้าสู่ศูนย์การค้าเมกาเซียงทาวเวอร์

แผนที่ 6.02: แนวคิดการเชื่อมโยงโครงข่ายการสัญจรภายในพื้นที่โครงการกับบริเวณโดยรอบ

(ที่มา: จากการปรับปรุงของผู้นวิจัย 2551)



### 6.1.3 การพิจารณาในการแทรกอาคารและพื้นที่ว่างใหม่ (แผนที่ 6.03)

#### 1) อาคารแบบกลุ่มปิดล้อม

เหมาะสมแก่การใช้ประโยชน์อาคารเน้นในเชิงพาณิชย์เป็นหลักเนื่องจากเป็นอาคารขนาดใหญ่เกาะกลุ่มกันต่อเนื่องและส่งผลให้เกิดสภาพ การปิดล้อม เอื้อให้เกิดการใช้พื้นที่ว่างในเชิงการค้าหลากหลายรูปแบบ เนื่องจากมีพื้นที่ว่างด้านหน้าอาคารรองรับผู้คน ได้จำนวนมาก มักมีการใช้งานพื้นที่อย่างคึกคัก

#### 2) อาคารแบบแถว

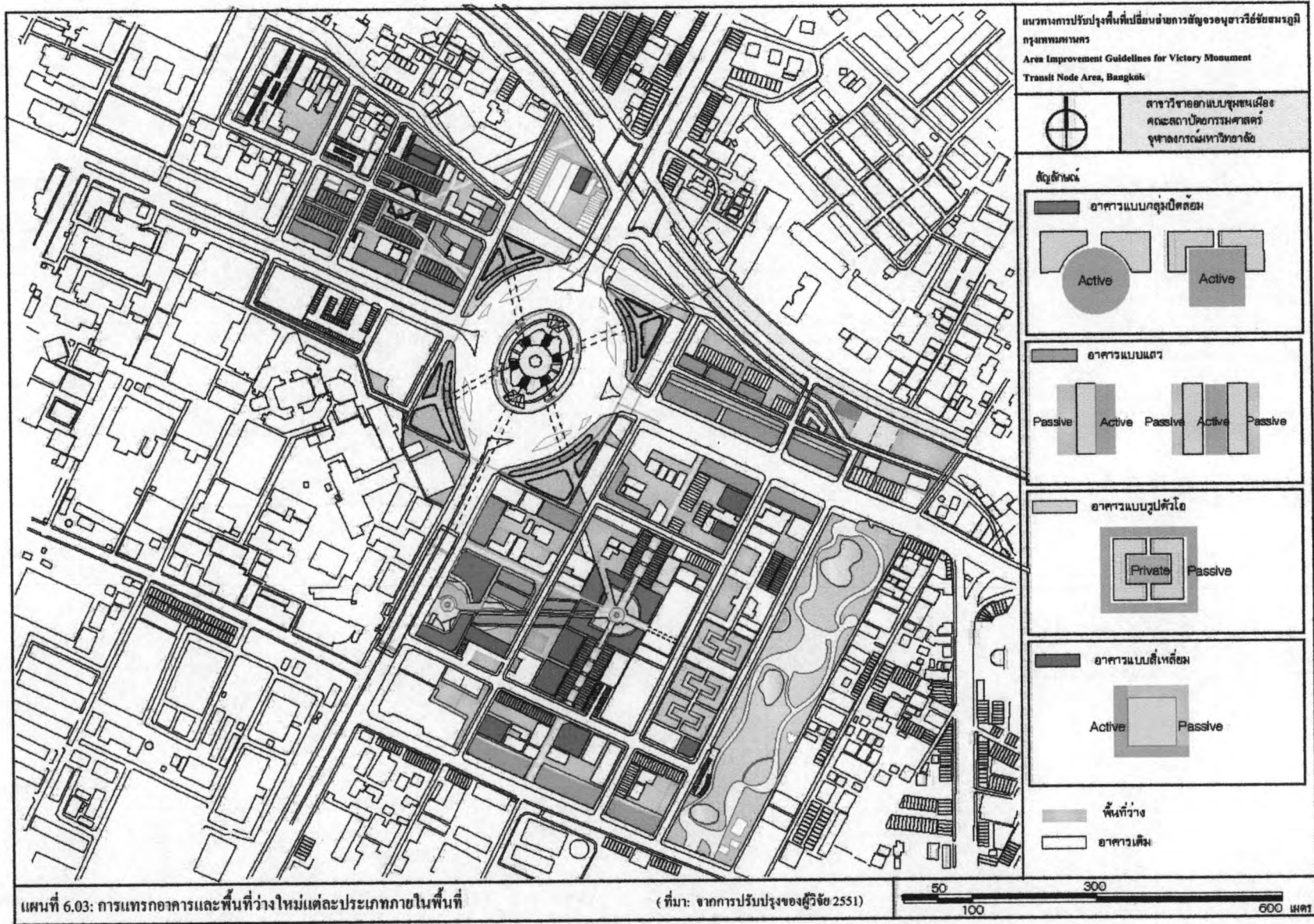
เหมาะสมแก่การใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสาน โดยชั้นที่ 1-2 เป็นการค้า (retail shop) ชั้นบนเป็นสำนักงานหรือการพักอาศัย อาคารแบบแถวจะสร้างให้เกิดพื้นที่ว่างในแนวยาว (ทางเดินเท้า) ซึ่งสามารถใช้พื้นที่ว่างได้ทั้งด้านหน้าและด้านหลังอาคาร โดยพื้นที่ว่างด้านหน้าอาคารจะรองรับการค้าอย่างคึกคัก (active) ส่วนพื้นที่ว่างด้านหน้าอาคารจะเน้น กิจกรรมนันทนาการพักผ่อน หรือการค้าแบบเงียบสงบ (passive)

#### 3) อาคารแบบปิดล้อม

เหมาะแก่การใช้งานประโยชน์อาคารเพื่อการพักอาศัย โดยเป็นอาคารสูง 6-10 ชั้น สร้างให้เกิดสภาพการปิดล้อมพื้นที่ว่างในอาคารเป็นอย่างดี เกิดระดับความเป็นส่วนตัวสูง เพื่อกิจกรรมการพักผ่อน(private) ส่วนพื้นที่ว่างโดยรอบอาคาร สามารถรองรับกิจกรรมการค้าแบบเงียบสงบ (passive) เพื่อความมีชีวิตชีวา

#### 4) อาคารแบบสี่เหลี่ยม

เหมาะแก่การใช้งานประโยชน์อาคารได้หลากหลายประเภทโดยมักจะปรับเปลี่ยนการใช้งานพื้นที่ว่างได้หลายรูปแบบ เนื่องจากกำหนดพื้นที่ด้านหน้าหรือด้านหลังอาคาร ได้หลายด้าน มักเกิดพื้นที่ว่างในลักษณะสี่เหลี่ยม ซึ่งสามารถกำหนดการใช้งาน ได้อเนกประสงค์



แผนที่ 6.03: การแทรกอาคารและพื้นที่ว่างใหม่แต่ละประเภทภายในพื้นที่

(ที่มา: จากการปรับปรุงของสุวิชัย 2551)



#### 6.1.4 การพิจารณาระยะห่างระหว่างถนน(block) กับรูปแบบการใช้พื้นที่กิจกรรม (แผนที่6.04)

สามารถแบ่งการใช้งานพื้นที่ออกเป็น 3 บริเวณ โดยมีลักษณะการเข้าถึง และระยะห่างระหว่างถนน (block) ดังนี้

##### 1) พื้นที่ที่เน้นกิจกรรมประเภทพาณิชยกรรม

มีลักษณะการเข้าถึงของยานพาหนะได้จากถนนสายหลัก และมีเส้นทางสำหรับบริการ (Service) ด้านหลัง เช่น จอดยานพาหนะ การขนส่งสินค้า เป็นต้น ในขณะที่สามารถเข้าถึงด้วยคนเดินเท้า โดยเน้นเชื่อมโยงเส้นทางรองรับผู้คนจากระบบขนส่งประเภทต่างๆ

มีระยะห่างระหว่างถนน (block) ให้เพียงพอต่ออาคารพาณิชยกรรมขนาดใหญ่และกลุ่มอาคารพาณิชยกรรมที่เรียงกันต่อเนื่องได้ พร้อมกับพื้นที่ว่างที่สามารถรองรับผู้คนจำนวนมาก

##### 2) พื้นที่ที่เน้นกิจกรรมแบบผสมผสาน

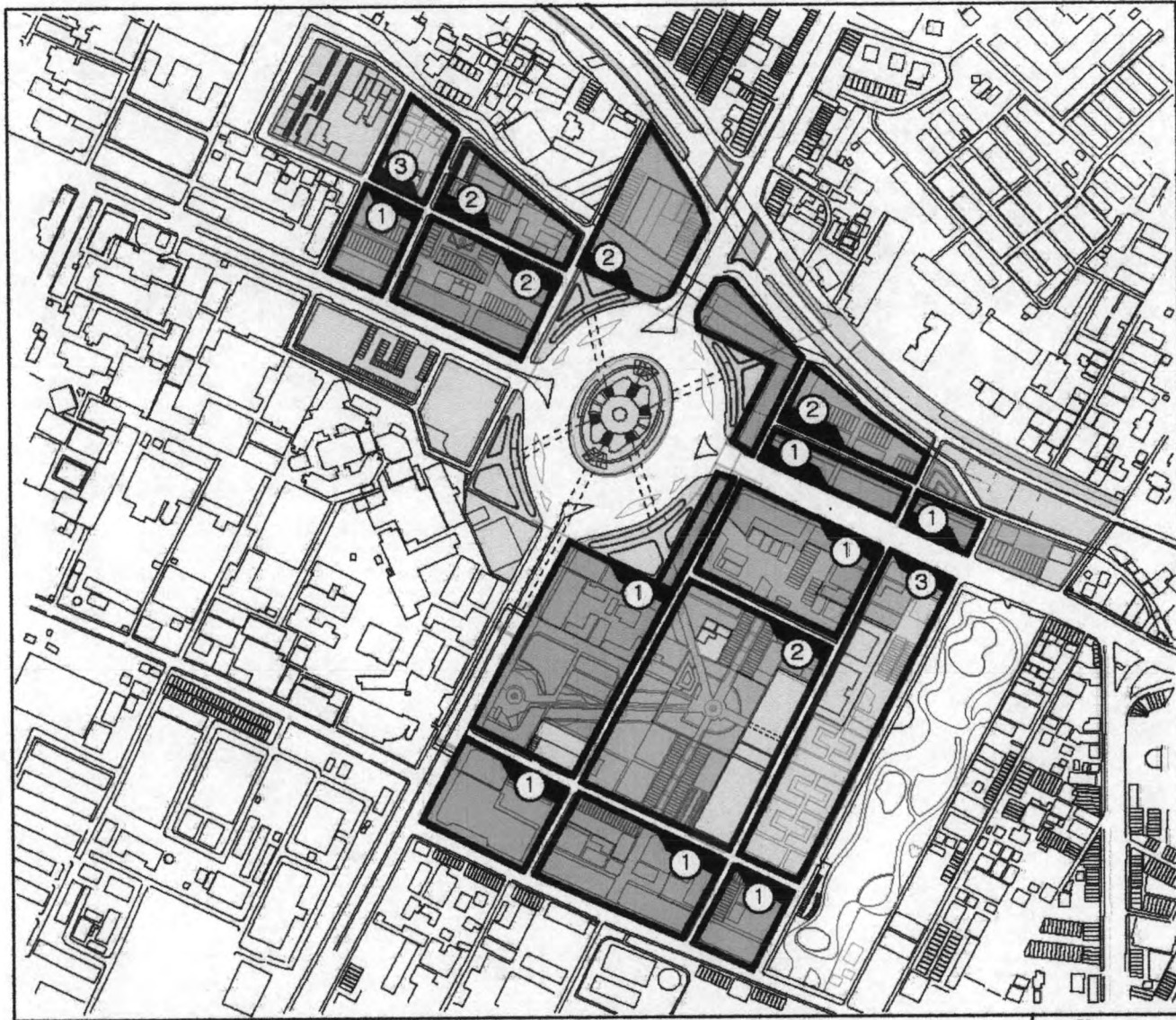
มีลักษณะการเข้าถึงจากคนเดินเท้าเป็นหลัก จึงมีเส้นทางของยานพาหนะน้อยกว่า (ยกเว้นเส้นทางสำหรับการบริการ) และให้สามารถเข้าถึงโดยทางเดินเท้าได้หลายทิศทาง

มีระยะห่างระหว่างถนน (block) ให้มีขนาดกว้างที่สุด เพื่อเน้นให้เกิดพื้นที่ในการรวมกิจกรรมที่หลากหลาย

##### 3) พื้นที่ที่เน้นกิจกรรมประเภทพักอาศัย

มีเส้นทางเลือกในการเข้าถึงน้อยกว่าพื้นที่ในบริเวณอื่นๆ และไม่ให้พื้นที่เป็นเส้นทางผ่านไปสู่อื่นๆ พื้นที่จึงอยู่บริเวณด้านในสุด แต่ยังคงปรับปรุงเส้นทางต่างๆ ให้เข้า-ออกได้สะดวก เพื่อไม่ให้เกิดความเสื่อมโทรมบริเวณพื้นที่ด้านใน และสามารถเข้าถึงได้ง่ายเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินต่างๆ

มีระยะห่างระหว่างถนน (block) มีขนาดไม่กว้างนัก โดยบริเวณชุมชนวัดมะกอกให้มีพื้นที่สำหรับรองรับอาคารขนาดเล็กจำนวนหลายอาคาร ส่วนฝั่งสวนสันติภาพให้มีพื้นที่รองรับอาคารขนาดใหญ่และพื้นที่ว่าง



แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ป้อมนักราชวัลลภชุมชาตรีชัยสงคราม  
กรุงเทพมหานคร  
Area Improvement Guidelines for Victory Monument  
Transit Node Area, Bangkok



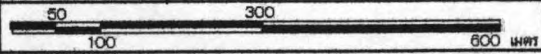
สภาวิชาชีพออกแบบชุมชนเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สัญลักษณ์

- ① บล็อกอาคารที่เน้นกิจกรรมเชิงพาณิชย์
- ② บล็อกอาคารที่เน้นกิจกรรมแบบผสมผสาน
- ③ บล็อกอาคารที่เน้นกิจกรรมการศึกษา
- บริเวณที่เน้นใช้ประโยชน์เป็นที่พักอาศัย
- บริเวณที่เน้นใช้ประโยชน์แบบผสมผสาน (พาณิชย์/ศึกษา/พาณิชย์/สำนักงาน)
- บริเวณที่เน้นใช้ประโยชน์เป็นพาณิชยกรรม
- การใช้ประโยชน์พื้นที่ประเภทอื่นๆ

แผนที่ 6.04: การพิจารณาระยะห่างระหว่างถนน (block) กับรูปแบบการใช้พื้นที่กิจกรรม

(ที่มา: จากการปรับปรุงของผู้วิจัย 2551)



## 6.2 แผนและผังแม่บทพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ฯ

### 6.2.1 ผังแนวความคิดโครงข่ายถนน และพื้นที่จอดยานพาหนะ(แผนที่ 6.05)

1) การปรับปรุงความเชื่อมโยงของโครงข่ายถนน ทั้งถนนสายหลัก ถนนสายรองและซอยย่อย เดิมเป็นถนนซอยตัน ให้มีความต่อเนื่องกันด้วยระบบโครงข่ายแบบตารางกริด (Grid System) โดยทำการเชื่อมโยง ซอยราชวิถีทุกซอย (สี่ถั้ม) สานกันเป็นโครงข่ายตาราง พร้อมกับเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก (สี่ค่า) และสายรอง (สี่แดง) คือ ถนนพญาไท, ถนนพหลโยธิน, ถนนราชเทวี และถนนรางน้ำ โดยพิจารณาโครงข่ายถนนที่มีอยู่เดิม

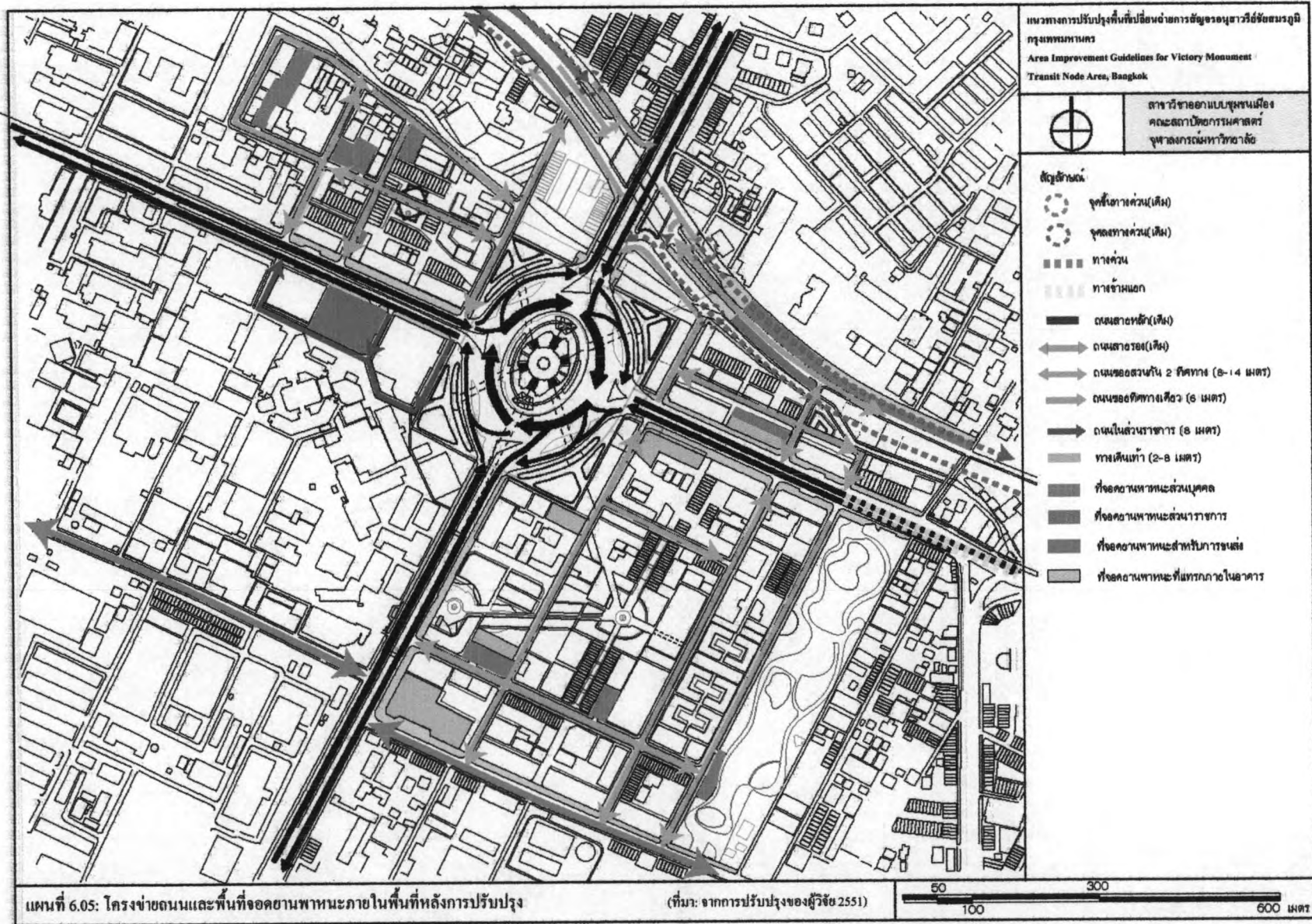
2) การกำหนดลำดับสำคัญของถนน ทำการกำหนดขนาดความกว้างของผิวทางสัญจร โดยยานพาหนะเพื่อความปลอดภัยและความปลอดภัยในการจราจร 2 ช่องทาง (รถสวนกัน ได้) ให้มีผิวทางจราจร 8 – 14 เมตร (ทางเท้า 2 ฟุต) โดยพิจารณาความกว้างของผิวถนน จากประโยชน์การใช้ที่ดินและอาคาร

3) การปรับปรุงระบบการจราจร วางแผนระบบการจราจรใหม่ จากเดิมเน้นการเดินทางเดี่ยวภายในพื้นที่ ปรับปรุงเป็นการเดินทาง 2 ช่องทาง (รถสวนกัน ได้) เพื่อลดความสับสนเกิดความคล่องตัว การจราจรพื้นที่ใต้ทางด่วน (จุดให้บริการรถตู้ร่วมบริการ) สามารถกลับรถขึ้นทางด่วนและลงจากทางด่วนเพื่อ ไปสู่พื้นที่จอดยานพาหนะ โดยไม่ต้องผ่านถนนสายหลัก สำหรับการจราจรบริเวณวงเวียนปรับปรุงเกาะกลางถนนทั้ง 4 ด้าน ให้รถประจำทางสามารถเข้ามาจอดให้บริการบริเวณป้ายรถประจำทาง และกลับเข้าสู่วงเวียนหรือเข้าสู่ถนนสายหลักเส้นต่างๆ ได้โดยสะดวก

4) การเชื่อมต่อเข้าสู่สถานที่สำคัญ เชื่อมต่อถนนซอยราชวิถีทุกเส้นทางให้สามารถผ่านและเข้าถึงสถานที่สำคัญต่างๆ ในพื้นที่ ได้แก่ วัดอภัยทวาราม, คูศิตพณิชการ, สวนสันติภาพ, ศูนย์การค้าสำคัญต่างๆ, ชุมชนวัดมะกอก, ชุมชนพักอาศัยหนาแน่นสูง, พื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วน เพื่อให้บริการยานพาหนะทุกประเภทสามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวก

5) การปรับปรุงพื้นที่จอดยานพาหนะ จัดที่จอดยานพาหนะส่วนบุคคล ให้อยู่บริเวณที่สำคัญต่างๆ ในพื้นที่ซึ่งแบ่งเป็นพื้นที่จอดขนาดเล็ก และขนาดใหญ่ ได้แก่ พื้นที่เปลี่ยนถ่ายรถไฟฟ้า BTS/MRT (อาคารจอดแล้วจร), พื้นที่จอดรถสวนสันติภาพ, พื้นที่จอดรถวัดอภัยทวาราม ในส่วนพื้นที่ใต้ทางด่วนมีการจัดพื้นที่จอดรถขนาดใหญ่สำหรับยานพาหนะสำหรับส่วนบุคคลและรถตู้ร่วมบริการ โดยให้เชื่อมต่อกับถนนซอยราชวิถีต่างๆ เพื่อให้สามารถเข้าถึงได้สะดวกจากถนนสายหลัก ส่วนพื้นที่จอดขนาดเล็ก ได้แก่ พื้นที่จอดรถคูศิตพณิชการ, พื้นที่จอดรถชุมชนวัดมะกอกและชุมชนพักอาศัยหนาแน่นสูง สามารถปรับเปลี่ยนการใช้งานในช่วงเวลาที่ไม่มีการจราจร





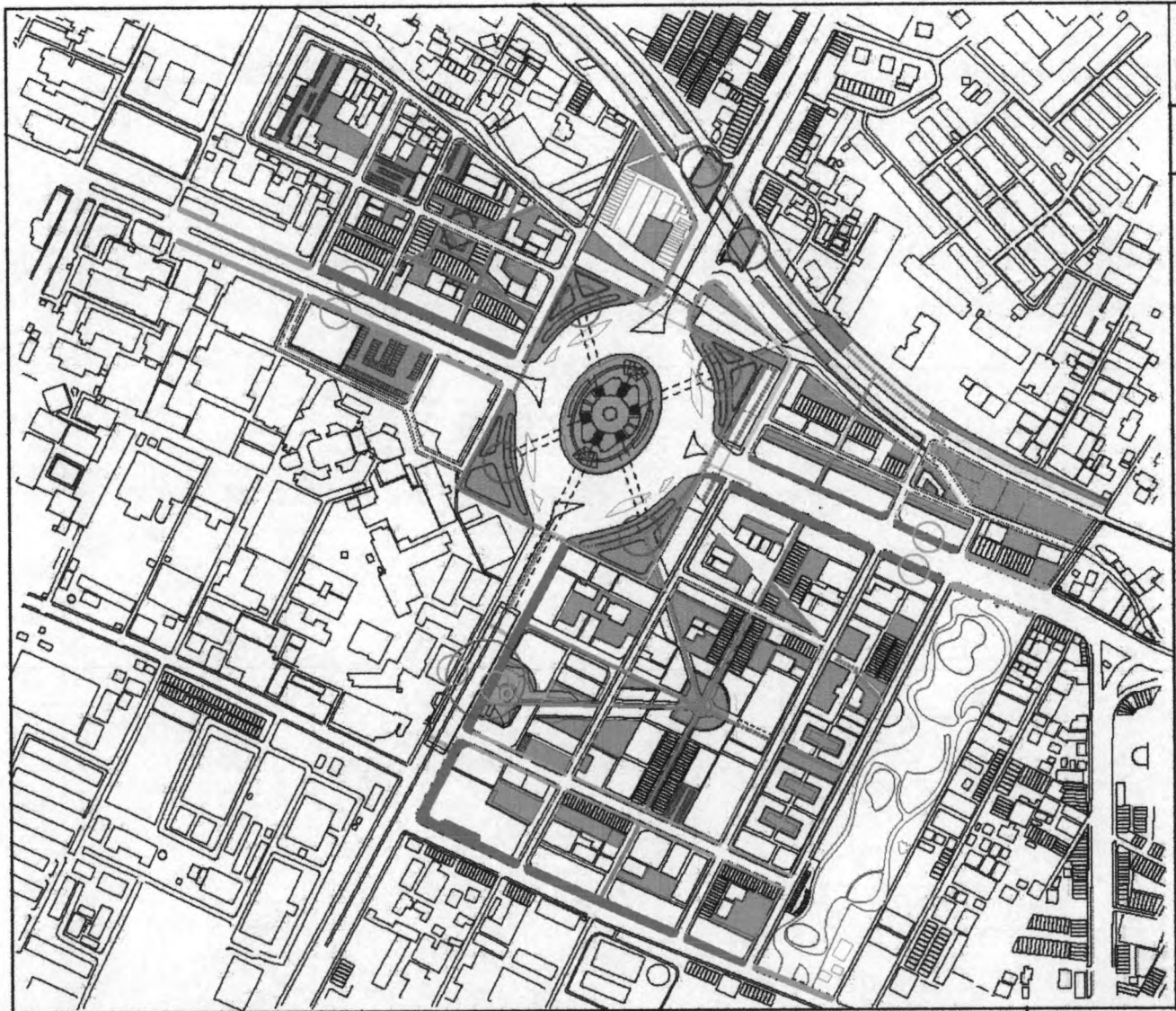


## 6.2.2 ผังแนวความคิดการเชื่อมโยงโครงข่ายทางเดินเท้าและระบบขนส่ง (แผนที่ 6.06)

1) การเชื่อมโยงโครงข่ายทางเดินเท้าเข้าสู่ศูนย์รวมกิจกรรมสำคัญ ทำการเชื่อมโยงโดย ผสานเส้นทางเดินเท้าทุกเส้นทั้งในระดับพื้นถนน ระดับใต้พื้นถนน และเหนือระดับพื้นถนน ให้สามารถผ่านทั่วบริเวณพื้นที่อนุสาวรีย์ฯ และกำหนดให้เส้นทางเดินเท้าระดับพื้นถนน (เส้นทแยง) เป็นเส้นทางลัดตัดผ่านศูนย์รวมกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ พื้นที่เปลี่ยนถ่ายรถไฟฟ้า BTS/MRT, พื้นที่ผสมผสานกิจกรรมผู้คนภายในและภายนอกทั้งฝั่งสวนสันติภาพ และฝั่งชุมชนวัดมะกอก, สวนสันติภาพ (ลัดผ่านจากคูศิตพาณิชการ), ลานโล่งว่างรอบวงเวียนอนุสาวรีย์ฯ, วิทยาลัยพุทธาราม กำหนดให้ทางเดินเท้าได้ระดับพื้นถนนเชื่อมโยงลานโล่งว่างสาธารณะทั้ง 4 ด้านรอบวงเวียนอนุสาวรีย์ฯ เข้าสู่พื้นที่สาธารณะรอบองค์อนุสาวรีย์ฯ และสถานีรถไฟฟ้า MRT โดยกำหนดช่วงเวลาในการเปิดและปิด สัมพันธ์กับปริมาณการสัญจร กำหนดให้ทางเดินเท้าเหนือระดับพื้นถนน (สะพานลอย) จากสถานีรถไฟฟ้า BTS เชื่อมโยงรอบวงเวียนอนุสาวรีย์ฯ (เพื่อให้สามารถข้ามถนนได้ในเวลากลางคืน) และเชื่อมโยงเข้าสู่พื้นที่ใต้ทางด่วนซึ่งเป็นพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรผู้ร่วมบริการ และพื้นที่จอดยานพาหนะขนาดใหญ่

2) การกำหนดลำดับสำคัญของทางเดินเท้า ทำการขยายขนาดทางเดินเท้าให้สอดคล้องกับการใช้งาน โดยทางเดินเท้าติดกับถนนสายหลักด้านหน้าอาคารพาณิชยกรรมให้มีขนาด 6 เมตร (สี่แดง) ทางเดินเท้าติดถนนสายหลักหน้าโรงพยาบาลราชวิถีและสวนสันติภาพ รวมทั้งทางเดินเท้าติดถนนซอยราชวิถี (ใหม่) กำหนดให้มีขนาด 4.50 เมตร (สี่ส้ม) ทางเดินเท้าติดถนนซอยราชวิถีต่างๆ กำหนดให้มีขนาด 2.50 เมตร เส้นทางเดินเท้า (เส้นทแยง) กำหนดให้มีขนาด 4 เมตร (สี่ส้ม) เส้นทางเดินเท้าได้ระดับพื้นถนนกำหนดให้มีขนาด 8 เมตร และมีการจัดการบริการสาธารณะต่างๆตลอดแนว เส้นทางเดินเท้าเหนือระดับพื้นถนน (สะพานลอย) กำหนดให้มีขนาด 2 เมตรตามขนาดเดิม

3) การวางตำแหน่งระบบขนส่งให้สอดคล้องกับเส้นทางเดินเท้า กำหนดตำแหน่งของระบบขนส่งให้สัมพันธ์กับทางเดินเท้า เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงในระยะที่สั้นที่สุด และมีกิจกรรมการค้าและบริการตลอดแนวอย่างคึกคัก โยสถานีรถไฟฟ้า BTS/ MRT (สีเขียว) เชื่อมต่อเข้าสู่จุดรวมรถโดยสารประจำทาง (สี่แดง) ลานโล่งว่างสาธารณะทั้ง 4 ด้าน ได้ 3 ช่องทาง ได้แก่ การเดินเท้าระดับพื้นถนน ระดับใต้พื้นถนน และระดับเหนือพื้นถนน (สะพานลอย) ภายในระยะ 200 เมตร เพื่อความสะดวกรวดเร็วและเชื่อมต่อเข้าสู่จุดเปลี่ยนถ่ายรถผู้ร่วมบริการ (สีน้ำเงิน) โดยทางเดินเท้าเหนือระดับพื้นถนน (สะพานลอย) ภายในระยะ 200 เมตร จุดให้บริการระบบขนส่งถึงสาธารณะต่างๆ (สี่ส้ม) อยู่บริเวณติดถนนสายหลัก ระหว่างจุดรวมรถโดยสารประจำทาง (ลานโล่งว่างสาธารณะ 4 ด้าน) ไม่เกิน 200 เมตร พิจารณาจากระบบขนส่งทั้งหมด จุดที่ไกลที่สุดจะอยู่ห่างกันภายใน 500 เมตร



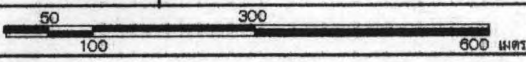
แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ป็นย่านการสัญจรอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ  
กรุงเทพมหานคร  
Area Improvement Guidelines for Victory Monument  
Transit Node Area, Bangkok

สาขาวิชาสถาปัตยกรรมเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

- สัญลักษณ์
- ทางเดินกว้างขนาด 6 เมตร
  - ทางเดินกว้างขนาด 4 เมตร
  - ทางเดินกว้างขนาด 2.50 เมตร
  - ทางเดินบงพื้นที่โล่งว่างสาธารณะ
  - ..... ทางเดินเท้าเหนือระดับพื้นถนนขนาด 2-3 เมตร
  - ..... ทางเดินเท้าใต้ระดับพื้นถนนขนาด 8 เมตร
  - ..... ทางเดินเท้าลอดผ่านอาคาร
  - จุดรวมรถประจำทาง
  - จุดรวมรถตู้ร่วมรถประจำทาง
  - จุดเปลี่ยนถ่ายระบบรถไฟฟ้า (BTS/MRT)
  - รถโดยสารประจำทางและรถโดยสารที่สาธารณะ

แผนที่ 6.06: โครงข่ายทางเดินเท้าและระบบขนส่งภายในพื้นที่หลังการปรับปรุง

(ที่มา: จากการปรับปรุงของผู้วิจัย 2551)



### 6.2.3 ฟังแนวความคิดการใช้ประโยชน์ที่ดินและการใช้ประโยชน์อาคาร

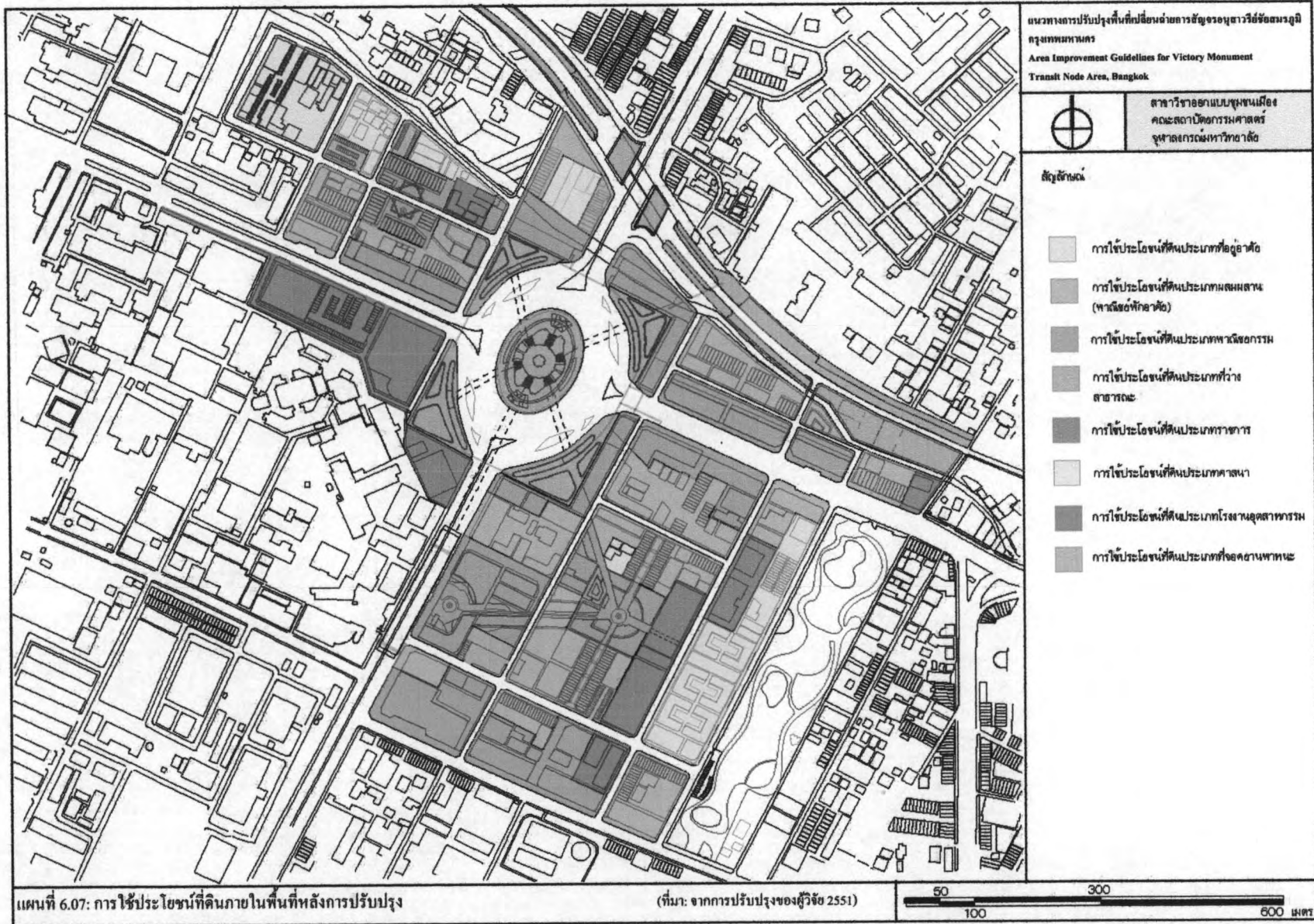
1) กำหนดประโยชน์การใช้ที่ดินให้เหมาะสมกับพื้นที่อนุสาวรีย์ฯ (แผนที่ 6.07) พิจารณาการกำหนดประโยชน์การใช้ที่ดิน ตามการใช้ประโยชน์ที่ดินผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 ให้เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมหลักและที่พักอาศัยหนาแน่นสูง โดยเน้นการส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน (สีส้ม) ซึ่งมี 2 ประเภท คือ พื้นที่พาณิชยกรรมพักอาศัย และพื้นที่พาณิชยกรรมกึ่งสำนักงาน เน้นการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมเป็นหลัก กำหนดประโยชน์การใช้ที่ดินพาณิชยกรรม (สีแดง) และการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน (สีส้ม) ดัดถนนสายหลักเข้ามาด้านในที่ดินถนนซอยต่างๆ เพื่อเพิ่มศักยภาพของพื้นที่ ส่วนด้านในสุดของพื้นที่ (ฝั่งสวนสันติภาพ และชุมชนวัดมะกอก) กำหนดประโยชน์การใช้ที่ดินเป็นที่พักอาศัยหนาแน่นสูงและแทรกซึมพื้นที่ว่างสาธารณะเพื่อการค้าและการนันทนาการ ทั้งทั้งบริเวณ ตลอดจนเพิ่มการใช้ที่ดินประเภทพื้นที่ว่างสาธารณะเพื่อการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ได้แก่ พื้นที่เปลี่ยนถ่ายรถไฟฟ้า BTS/MRT พื้นที่เปลี่ยนถ่ายรถตู้ร่วมบริการบริเวณใต้ทางด่วน และพื้นที่เปลี่ยนถ่ายรถโดยสารประจำทางบริเวณลานโล่งว่างสาธารณะ 4 ด้าน รอบอนุสาวรีย์ฯ ในส่วนของที่ดินราชการ (น้ำเงิน) ที่ดินศาสนา (สีเทา) และที่ดินสถานศึกษา ยังคงประโยชน์ที่ดินไว้ดังเช่นเดิม

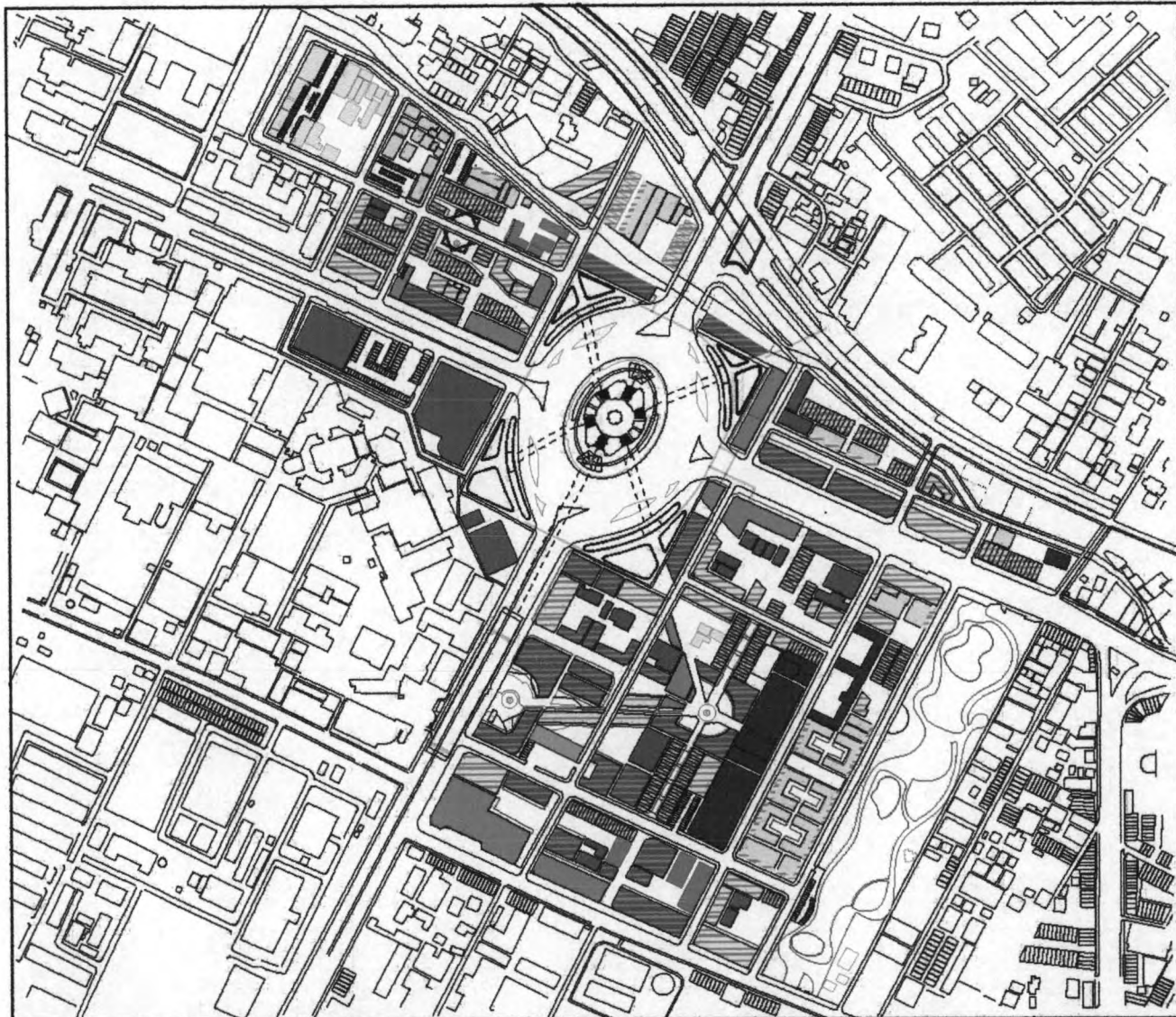
2) กำหนดการใช้อาคารให้เหมาะสมกับพื้นที่อนุสาวรีย์ฯ (แผนที่ 6.08) กำหนดการใช้อาคารแต่ละประเภทให้สอดคล้องกับลำดับศักยภาพการเข้าถึงของผังที่ทำการออกแบบใหม่ โดยอาคารที่ดัดริมถนนสายหลักคือ ถนนพญาไท ถนนพหลโยธิน ถนนราชวิถี และถนนรางน้ำ กำหนดให้เป็นอาคารพาณิชยกรรม (สีแดง) และอาคารพาณิชยกรรมกึ่งสำนักงาน (แดงคาดแดงเข้ม) ถัดเข้าไปบริเวณถนนซอยราชวิถีเน้นการใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสานคืออาคารพาณิชยกรรมกึ่งสำนักงานและอาคารพาณิชย์/พักอาศัย รวมทั้งอาคารประเภทอุตสาหกรรมในบางส่วน และบริเวณภายในสุดของพื้นที่ ฝั่งสวนสันติภาพ ให้เป็นอาคารพักอาศัยหนาแน่นสูง (สามารถใช้ประโยชน์เพื่อการค้าได้บริเวณชั้นล่างที่ดินถนน) และฝั่งชุมชนวัดมะกอกเป็นอาคารพักอาศัยสลับกับอาคารบ้านเรือน ในส่วนของการใช้ประโยชน์อาคารประเภทราชการ (สีน้ำเงิน) การใช้ประโยชน์อาคารประเภทการศึกษา (สีเขียว) และการใช้ประโยชน์อาคารประเภทศาสนา ยังคงไว้เช่นเดิม

3) การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารในช่วงเวลากลางวันและกลางคืน (แผนที่ 6.09) จากการกำหนดประโยชน์การใช้ที่ดินและอาคาร จะส่งผลให้เกิดการใช้พื้นที่อย่างเต็มศักยภาพทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน โดยในช่วงเวลากลางวันพื้นที่จะมีบทบาทในการเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมหลักและสำนักงาน (office) เพื่อเพิ่มปริมาณประชากรให้พื้นที่ในเวลากลางวัน และในช่วงเวลากลางคืนพื้นที่จะมีบทบาทในการเป็นพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นสูงเพื่อเพิ่มปริมาณประชากรให้พื้นที่ในเวลากลางคืน โดยทั้ง 2 บทบาทจะส่งเสริมให้พื้นที่อนุสาวรีย์ฯ เป็นพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่มีความคึกคักทั้งเวลากลางวันและกลางคืน

4) การควบคุมสัดส่วนของพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (Floor Area Ratio: FAR) และสัดส่วนที่ว่างต่อพื้นที่ดิน (Open Space Ratio) โดยการควบคุมตามกฎหมายผังเมืองรวม พ.ศ. 2549 คือการเป็นเขตพื้นที่พาณิชยกรรม (สีแดง) ซึ่งกำหนด FAR 6 และ OSR ร้อยละ 10 และพื้นที่ซึ่งอยู่ภายในเขตระบบโบนัส (Bonus system) กล่าวคือ หากมีการเว้นระยะร่นถอยมากกว่าที่กำหนดและยกให้เป็นพื้นที่สาธารณะ สามารถเพิ่ม FAR เป็น 8: 1 และ OSR ร้อยละ 20 อย่างไรก็ดีแล้วแต่ พื้นที่ศึกษาที่กำหนดให้อยู่ในเขตควบคุมความสูงอาคาร ดังนั้นอาคารติดถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนราชวิถี, ถนนพญาไท และถนนพหลโยธินกำหนดให้มีความสูง 16 เมตร โดยขยายมวลอาคารให้มีขนาดใหญ่ และเพิ่มความสูงขึ้นตามลำดับในระยะที่ห่างออกไปตลอดจนกลุ่มอาคารพักอาศัยบริเวณถนนซอยราชวิถี (ติดสวนสันติภาพ) กำหนดให้มีความสูงเป็นพิเศษ เพื่อเพิ่มความหนาแน่นของการพักอาศัยในพื้นที่ (แผนที่ 6.10)







แนวทางการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ  
กรุงเทพมหานคร  
Area Improvement Guidelines for Victory Monument  
Transit Node Area, Bangkok

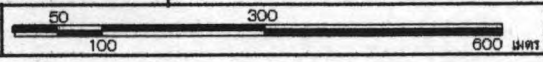


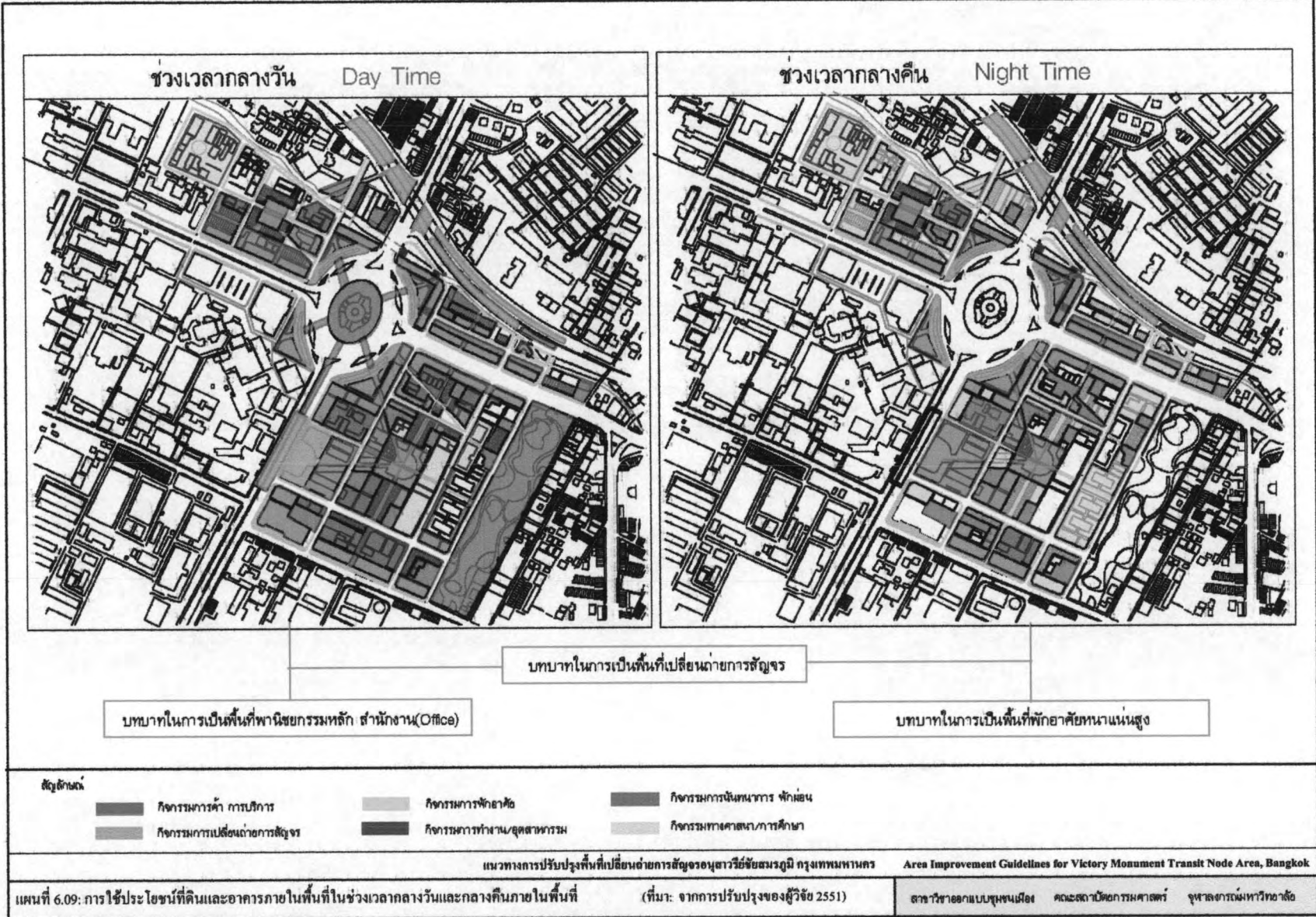
สาขาวิชาออกแบบชุมชนเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

- สัญลักษณ์
- การใช้ประโยชน์อาคารประเภทที่อยู่อาศัย
  - การใช้ประโยชน์อาคารประเภทพาณิชย์/พักผ่อน
  - การใช้ประโยชน์อาคารประเภทพาณิชย์
  - การใช้ประโยชน์อาคารประเภทพาณิชย์และสำนักงาน
  - การใช้ประโยชน์อาคารประเภทสำนักงาน
  - การใช้ประโยชน์อาคารประเภทสถานศึกษา
  - การใช้ประโยชน์อาคารประเภทราชการ
  - การใช้ประโยชน์อาคารประเภทศาสนา
  - การใช้ประโยชน์อาคารประเภทอุตสาหกรรม
  - การใช้ประโยชน์อาคารประเภทที่จอดรถสาธารณะ

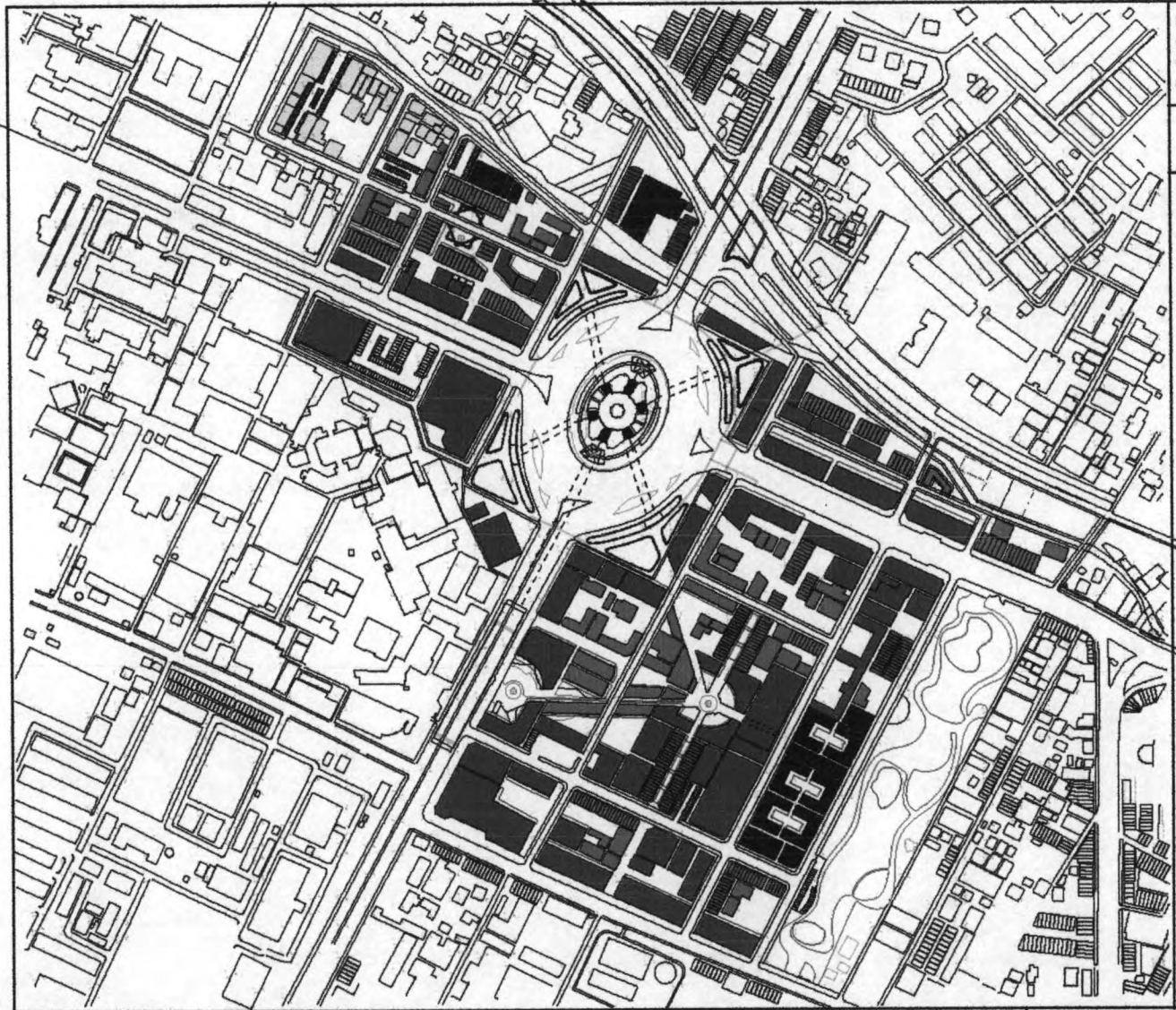
แผนที่ 6.08: การใช้ประโยชน์อาคารภายในพื้นที่หลังการปรับปรุง

(ที่มา: จากการปรับปรุงของผู้อาวุโส 2551)









แนวทางการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ  
 กรุงเทพมหานคร  
 Area Improvement Guidelines for Victory Monument  
 Transit Node Area, Bangkok



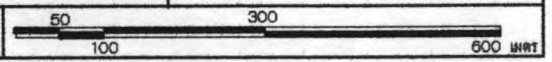
สาขาวิชาสถาปัตยกรรมเมือง  
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สัญลักษณ์

- อาคารสูง 1 - 2 ชั้น
- อาคารสูง 3 - 4 ชั้น
- อาคารสูง 5 - 6 ชั้น
- อาคารสูง 7 - 8 ชั้น

แผนที่ 6.10: ความสูงอาคารภายในพื้นที่หลังการปรับปรุง

(ที่มา: จากกรปรับปรุงของผู้นิพนธ์ 2551)



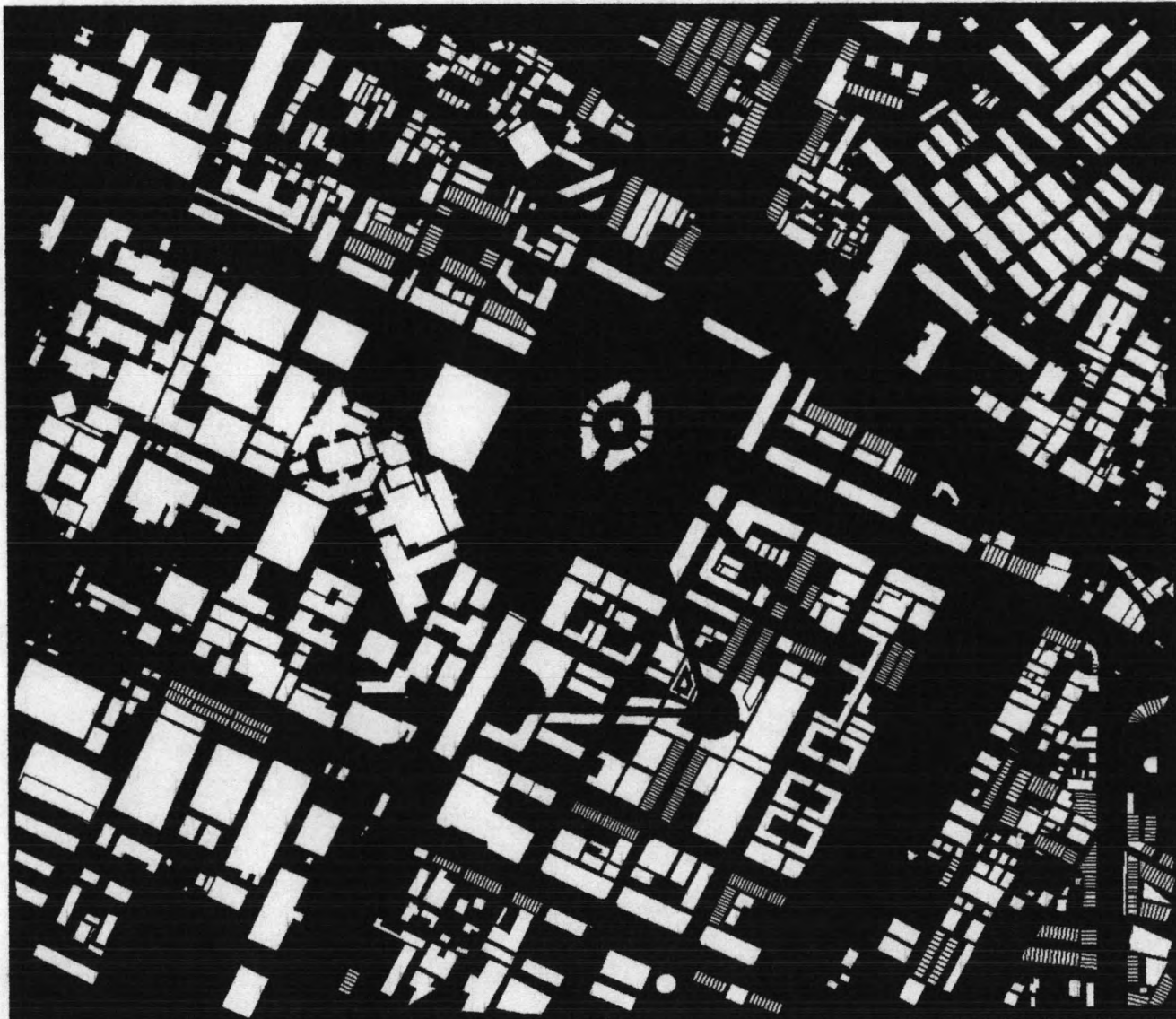


#### 6.2.4 ฝั่งแสดงความหนาแน่นของมวลอาคาร พื้นที่ว่าง และพื้นที่สาธารณะ

1) ปรับปรุงระบบความหนาแน่นของมวลอาคารและพื้นที่ว่าง (แผนที่ 6.11) ปรับปรุงสัดส่วนของพื้นที่ว่างและความหนาแน่นมวลอาคารทั้งบริเวณพื้นที่ศึกษาให้เกิดความสมดุล มีศักยภาพในการใช้งานสูงชัน สอดคล้องกับแผนพัฒนาและผังเมืองซึ่งกำหนดไว้เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมในส่วนของอาคารที่ล้อมรอบพื้นที่โล่งว่าง ปรับปรุงให้เกิดลักษณะการปิดล้อมที่สมบูรณ์ และอาคารที่อยู่ติดริมถนนปรับปรุงให้เกิดกำแพงถนนที่ชัดเจน ซึ่งจะไม่ให้เกิดมุมมองและความเข้าใจทางจินตภาพที่ดียิ่งขึ้น

2) กำหนดระดับความเป็นสาธารณะและความเป็นส่วนตัวบนพื้นที่โล่งว่าง (แผนที่ 6.12) โดยพิจารณาให้สอดคล้องกับการใช้งานและศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึง โดยกำหนดพื้นที่โล่งว่างบริเวณพื้นที่การค้าและบริการ พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรและพื้นที่กิจกรรมทางสังคมสำคัญซึ่งจะมีศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงในระดับดี (โทนร้อน) กำหนดให้เป็นพื้นที่โล่งว่างสาธารณะ ในส่วนพื้นที่โล่งบริเวณด้านหลังอาคารเป็นพื้นที่นันทนาการ พักผ่อนต่างๆ ซึ่งมีศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงในระดับปานกลาง (โทนกลาง) กำหนดให้เป็นพื้นที่โล่งว่างกึ่งสาธารณะ และในส่วนพื้นที่โล่งว่างบริเวณพื้นที่พักอาศัยซึ่งจะมีศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงต่ำ (โทนเย็น) กำหนดให้เป็นพื้นที่ส่วนบุคคล เพื่อลดบรรยากาศความจอแจของการสัญจร โดยทั้งหมดจะคำนึงถึงการรักษาสมดุลของความเป็นสาธารณะและความเป็นส่วนตัวอย่างเหมาะสม

3) การปรับปรุงขอบเขตพื้นที่ว่างสาธารณะ (แผนที่ 6.13) ทำการเชื่อมโยงของเขตพื้นที่ว่างสาธารณะ (ถนน, ทางเดินเท้า, พื้นที่โล่งว่างสาธารณะ) โดยเน้นการแทรกซึมของผู้คนเดินเท้าไปได้ทั่วบริเวณพื้นที่ศึกษา ให้เกิดการใช้นพื้นที่ว่างสาธารณะทั้งบริเวณอย่างเต็มศักยภาพพื้นที่



แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ป้อมชัยอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ  
กรุงเทพมหานคร  
Area Improvement Guidelines for Victory Monument  
Transit Node Area, Bangkok



สาขาวิชาออกแบบชุมชนเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สัญลักษณ์



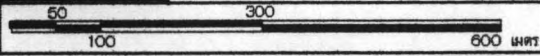
พื้นที่ว่าง

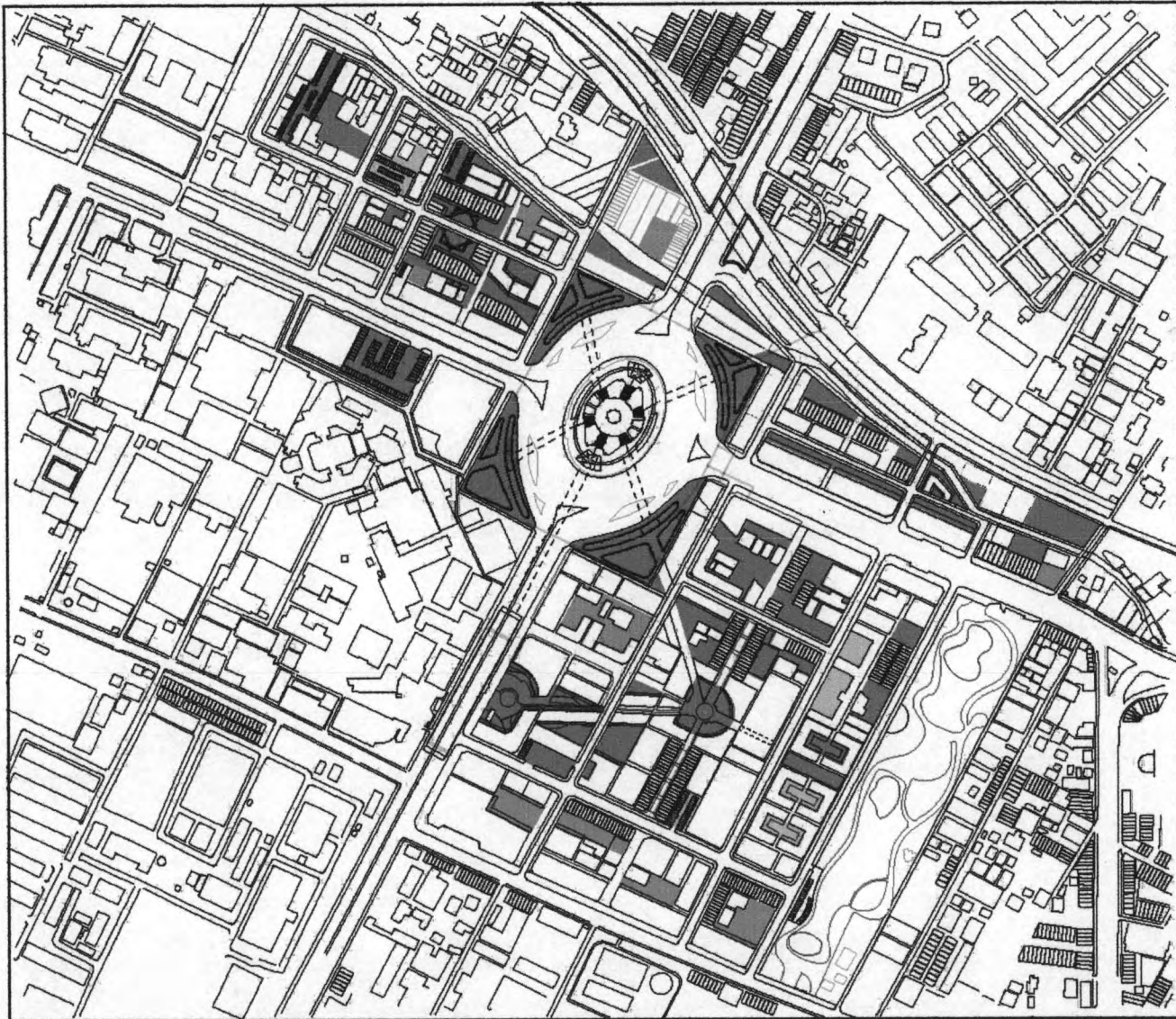


มวลอาคาร

แผนที่ 6.11: ความหนาแน่นของมวลอาคารและพื้นที่ว่างภายในพื้นที่หลังการปรับปรุง

(ที่มา: จากการปรับปรุงของสุวิชัย 2551)





แนวทางการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ  
กรุงเทพมหานคร  
Area Improvement Guidelines for Victory Monument  
Transit Node Area, Bangkok.

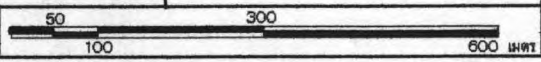


สาขาวิชาสถาปัตยกรรมศาสตร์  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

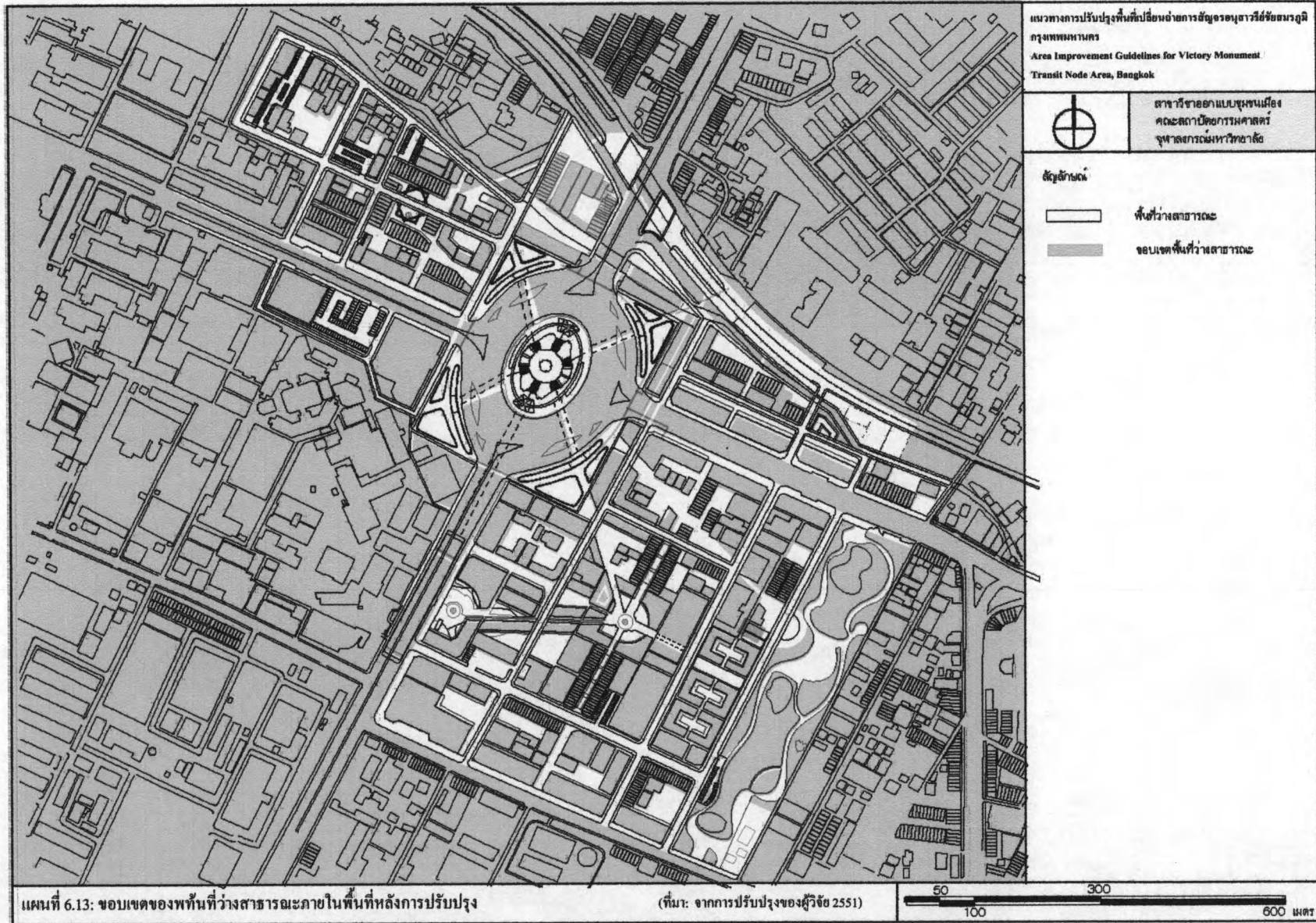
- สัญลักษณ์
- พื้นที่โล่งสาธารณะ
  - พื้นที่โล่งกึ่งสาธารณะ
  - พื้นที่โล่งส่วนบุคคล

แผนที่ 6.12: ระดับความเป็นสาธารณะและความเป็นส่วนตัวบนพื้นที่โล่งว่างภายในพื้นที่หลังการปรับปรุง

(ที่มา: จากการปรับปรุงของสุวิชัย 2551)









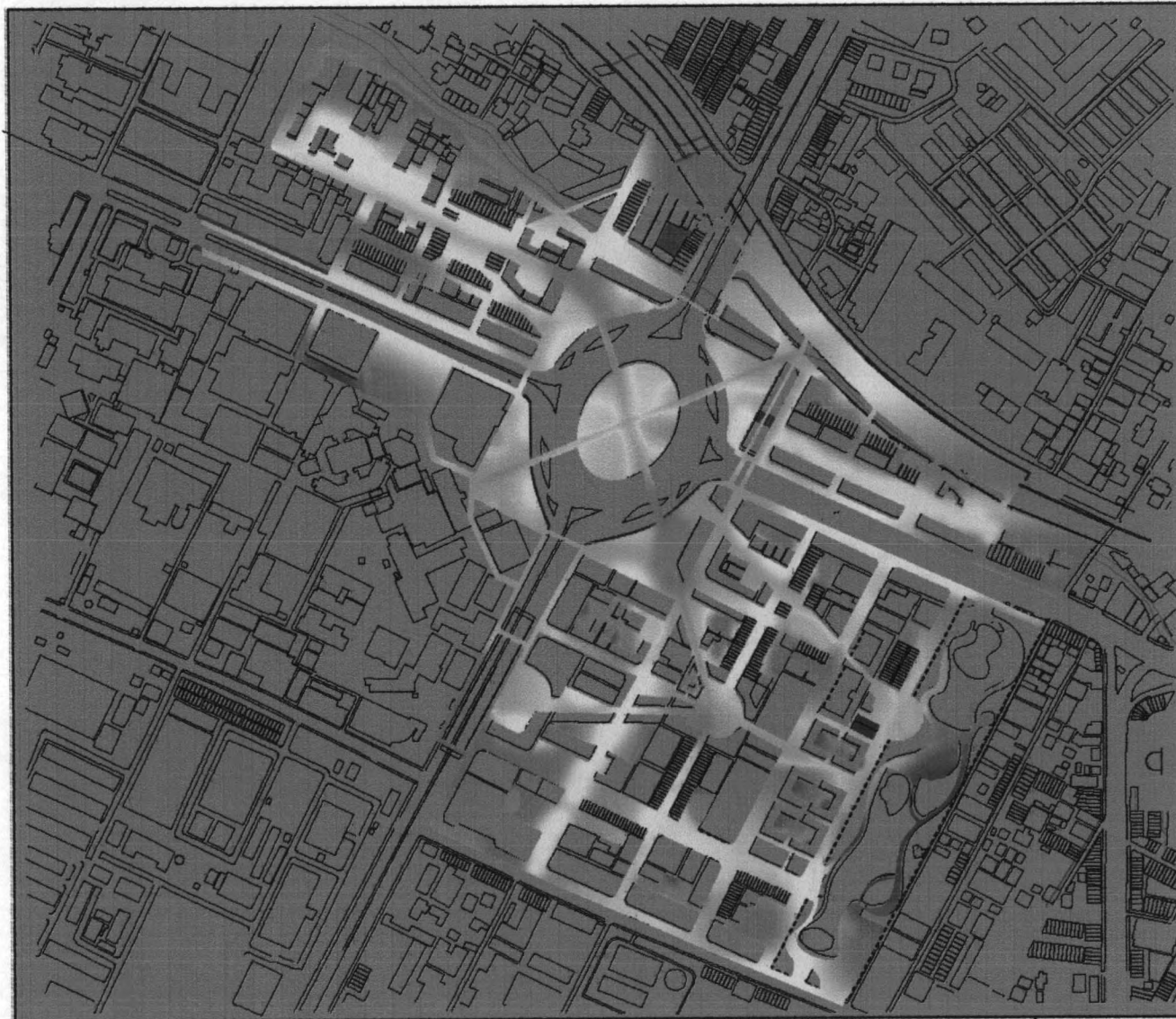
### 6.2.5 ผังแสดงศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงบนพื้นที่ว่างสาธารณะ

ศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงเป็นผลต่อเนื่องจากการเชื่อมโยงพื้นที่ว่างสาธารณะและการเปิดมุมมองของแนวอาคาร เพื่อให้ง่ายต่อการมองเห็นและเข้าถึงพื้นที่ต่างๆ ในขณะที่เดียวกันก็สามารถสร้างความเป็นส่วนตัวกับพื้นที่ที่พักอาศัยต่างๆ โดยมีผลการศึกษาจากโปรแกรมคอมพิวเตอร์ Visual Graph Analysis (VGA) ดังต่อไปนี้


1) ผลการศึกษาศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงโดยการคำนวณทั้งระบบ Visual Integration (n) (แผนที่ 6.14) ในช่วงเวลากลางวัน พบว่าพื้นที่ที่มีศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงสูงสุด บริเวณพื้นที่รวมกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ ลานโล่งว่างสาธารณะบริเวณรอบวงเวียน, พื้นที่ผสมผสานกิจกรรมผู้คนภายในและภายนอก (ทั้งฝั่งสวนสันติภาพและฝั่งชุมชนวัดมะกอก), พื้นที่เปลี่ยนถ่ายระบบรถไฟฟ้า BTS/MRT, ทางเข้าสวนสันติภาพ (ฝั่งคูสิตพาณิชการ), ฝั่งพื้นที่เปลี่ยนถ่ายรถตู้ร่วมบริการใต้ทางด่วน พื้นที่สาธารณะรอบองค์อนุสาวรีย์ฯ โดยสามารถทำนายได้ว่าพื้นที่เหล่านี้จะมีการใช้งานของกิจกรรม และผู้คนหลากหลายช่วงเวลา ซึ่งสอดคล้องกับการใช้ประโยชน์พื้นที่ที่กำหนดไว้ และพบว่าพื้นที่ที่มีศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงปานกลาง (โทนกลาง) อยู่ในบริเวณพื้นที่สำนักงานและพื้นที่พักอาศัยต่างๆ ซึ่งต้องการรักษาระดับความเป็นส่วนตัวระดับหนึ่ง รวมทั้งพบว่าแทบไม่ปรากฏพื้นที่ที่มีศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงในระดับต่ำ (โทนเย็น) ยกเว้นพื้นที่ด้านในสวนสันติภาพเนื่องจากเป็นเส้นทางที่คดเคี้ยว (สำหรับออกกำลังกาย)

2) ผลการศึกษาศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงโดยการคำนวณทั้งระบบ Visual Integration (n) (แผนที่ 6.15) ในช่วงเวลากลางคืน ซึ่งมีการปิดการใช้งานของพื้นที่ว่างสาธารณะระบบบางส่วน ได้แก่ ทางเดินเท้าได้ระดับพื้นถนน ซึ่งส่งผลให้ ไม่เกิดการเข้าถึงบริเวณพื้นที่สาธารณะรอบองค์อนุสาวรีย์ฯ และในส่วนของลานโล่งว่างสาธารณะรอบอนุสาวรีย์ฯ ทั้ง 4 ด้าน มีการเปลี่ยนแปลงศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงในบางส่วน โดยมีโทนสีที่อ่อนลงแต่ยังอยู่ในสีโทนร้อน ส่วนพื้นที่สำคัญอื่นๆยังมีศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงที่ดียกเว้นในส่วนของสวนสันติภาพซึ่งปิดให้บริการในเวลากลางคืน รวมถึงในส่วนของทางเดินเท้าลอดผ่านอาคารคูสิตพาณิชการ ซึ่งปิดให้บริการ ส่งผลให้บริเวณพื้นที่พักอาศัยมีศักยภาพการมองเห็นและการเข้าถึงต่ำ (โทนสีเย็น) อย่างชัดเจน ทำให้ไม่เกิดสิ่งรบกวนจากการสัญจร รักษาความสงบเงียบของพื้นที่พักอาศัยได้อย่างดี

3) ผลการศึกษาศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงโดยการคำนวณทั้งระบบ Visual Integration (3) (แผนที่ 6.16) ซึ่งเป็นการคำนวณจากจุดตัดออกไป 3 หัวมุมถนน (3 เลี้ยว) จะได้ผลการคำนวณในระดับพื้นที่เฉพาะ โดยพบว่า มีศักยภาพการมองเห็นเข้าถึงที่ดีในระดับพื้นที่เฉพาะทั่วบริเวณ จึงสามารถจะทำนายได้ว่า พื้นที่ว่างสาธารณะทั่วบริเวณพื้นที่อนุสาวรีย์ฯ สามารถปรับเปลี่ยนการใช้งานได้อย่างอเนกประโยชน์ขึ้นอยู่กับบริบทที่อยู่รอบพื้นที่ว่างสาธารณะนั้นๆ โดยสามารถที่จะเกิดพื้นที่รวมกิจกรรมย่อยๆ (activity node) ได้ทั่วบริเวณ เกิดกิจกรรมการค้าหรือนันทนาการของผู้คนหลากหลายประเภท สลับหมุนเวียนตลอดวัน



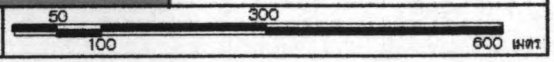
แนวทางการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ  
กรุงเทพมหานคร  
Area Improvement Guidelines for Victory Monument  
Transit Node Area, Bangkok

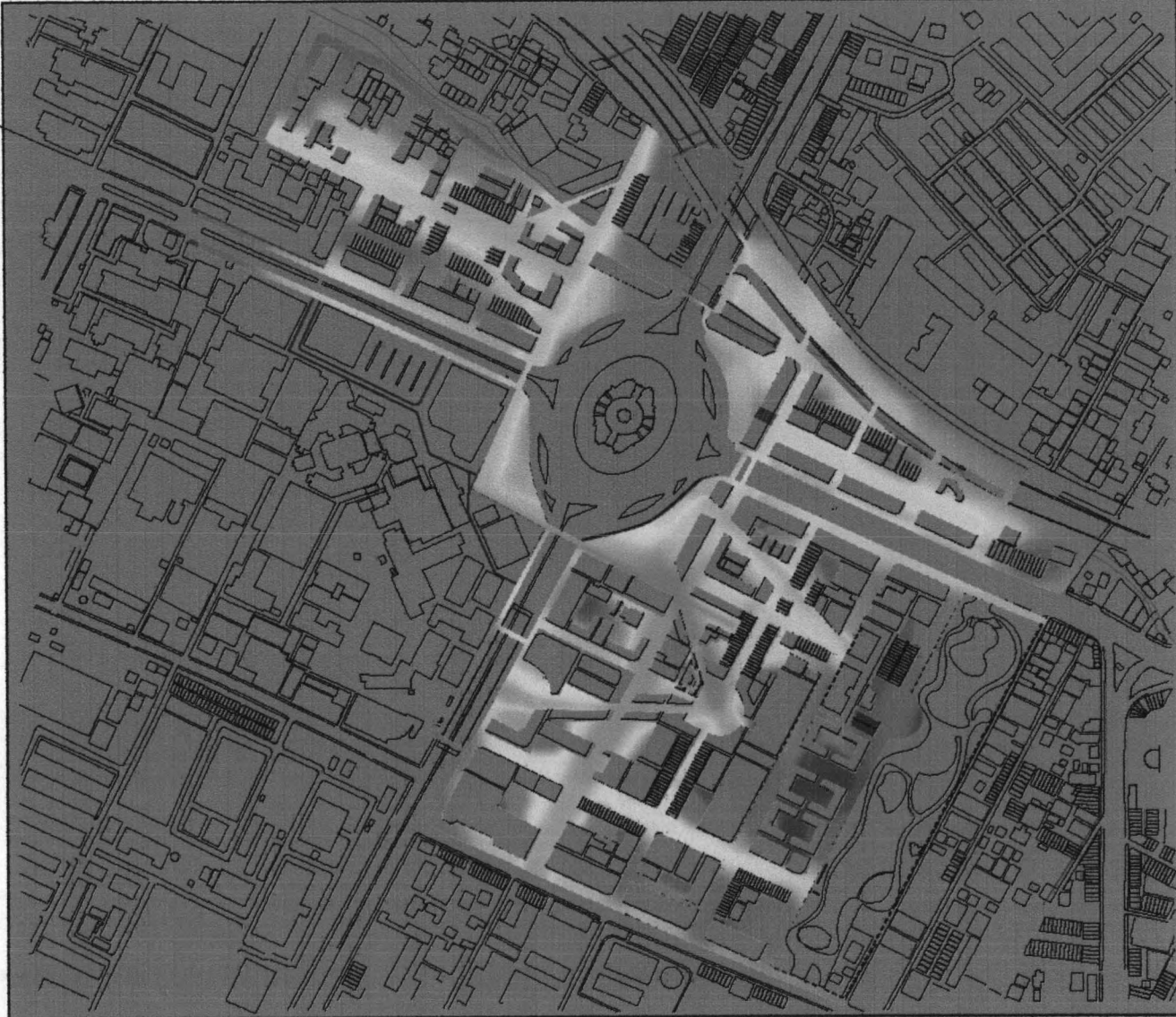

 สาขาวิชาสถาปัตยกรรมเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 6.14: ศึกษาภาพการมองเห็นและเงาถึงในระดับพื้นที่รวม ในช่วงเวลากลางวัน

(ที่มา: จากการปรับปรุงของผู้วิจัย 2551)





แนวทางการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ  
กรุงเทพมหานคร  
Area Improvement Guidelines for Victory Monument  
Transit Node Area, Bangkok



ศาสตราจารย์ ดร. อนุชิต สอนะกุล  
คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สัญลักษณ์

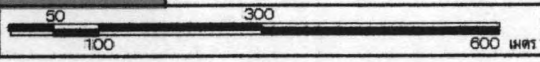
ศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงสูง



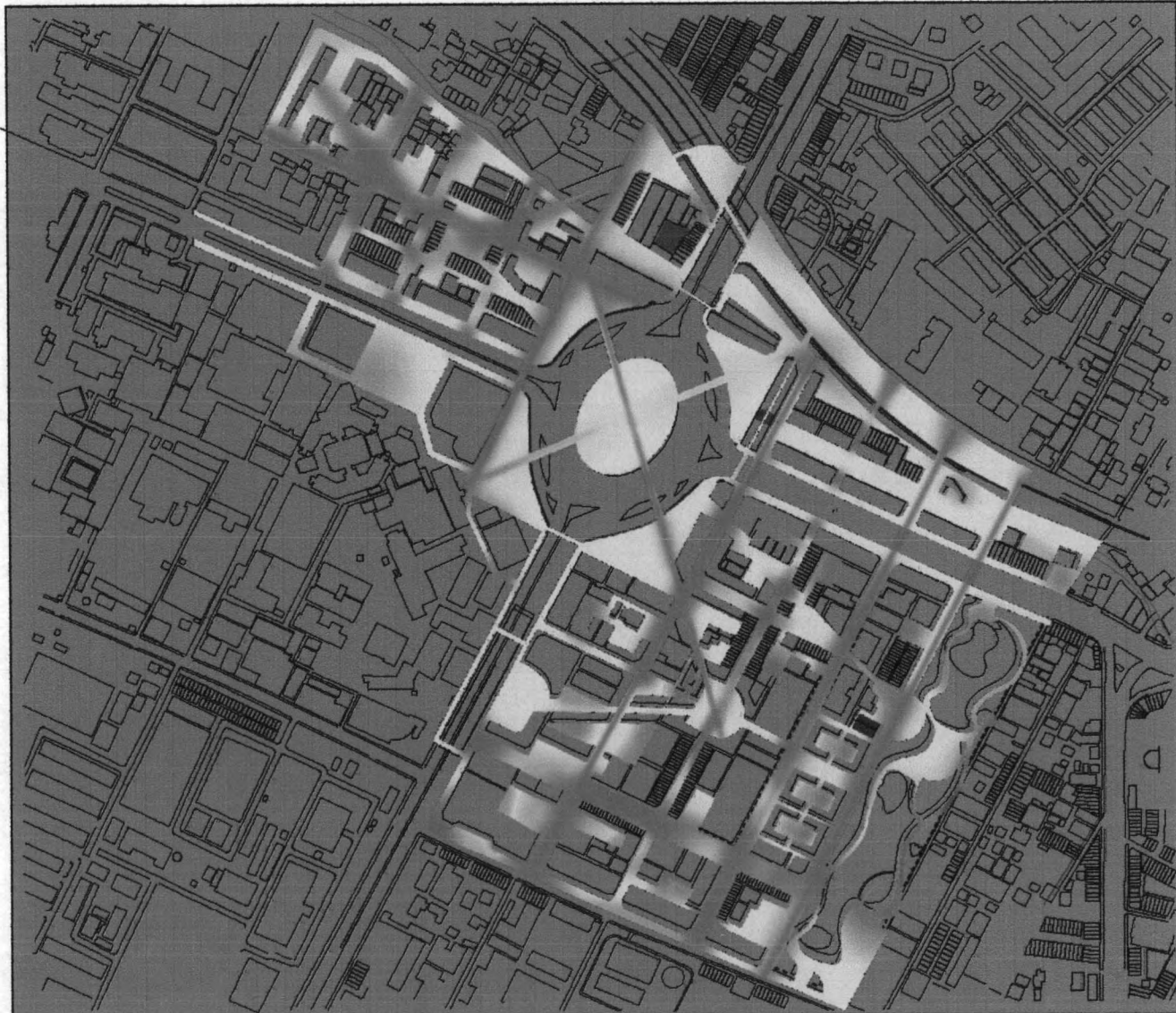
ศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงต่ำ

แผนที่ 6.15: ศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงในระดับพื้นที่รวม ในช่วงเวลากลางคืน

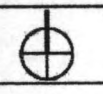
(ที่มา: จากกรปรับปรุงของผูวิจัย 2551)







แนวทางการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ  
กรุงเทพมหานคร  
Area Improvement Guidelines for Victory Monument  
Transit Node Area, Bangkok



ศาสตราจารย์ ดร. ชัยวัฒน์ ชื่นโกสุม  
รองอธิการบดี  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สัญลักษณ์

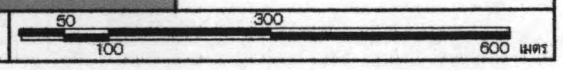
ศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงสูง



ศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงต่ำ

แผนที่ 6.16: ศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงในระดับพื้นที่เฉพาะ

(ที่มา: จากการปรับปรุงของผู้วิจัย 2551)





## 6.2.6 ฝั่งแนวคิดการปรับปรุงอุปกรณ์ประกอบถนน (Street Furniture) และพืชพรรณ

1) การแบ่งกลุ่มของอุปกรณ์ประกอบถนน (แผนที่ 6.17) ทำการแบ่งพื้นที่เพื่อจัดกลุ่มของอุปกรณ์ประกอบถนนให้เหมาะสมกับการใช้งานบริเวณพื้นที่ว่างสาธารณะนั้นๆ ดังนี้

- พื้นที่กิจกรรมหลัก ได้แก่ พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรประเภทต่างๆ, พื้นที่รวมกิจกรรมการค้า หนาแน่น, พื้นที่รวมกิจกรรมทางสังคมสำคัญซึ่งกำหนดให้มีอุปกรณ์ประกอบถนนรองรับกิจกรรมอย่างหนาแน่น โดยกำหนดให้เป็น “พื้นที่พักหลัก”

- พื้นที่กิจกรรมรอง ได้แก่ พื้นที่การค้าและการนั่งทานอาหารต่างๆ ซึ่งกำหนดให้มีอุปกรณ์ประกอบถนนรองรับอยู่ปานกลาง โดยกำหนดเป็น “พื้นที่พักผ่อน”

- พื้นที่สาธารณะทั่วไป ได้แก่พื้นที่ว่างสาธารณะทั้งบริเวณพื้นที่อนุสาวรีย์ฯ ซึ่งกำหนดให้มีอุปกรณ์ประกอบถนนรองรับตามมาตรฐานเพื่อการใช้งานพื้นที่ว่างสาธารณะอย่างมีประสิทธิภาพ กำหนดให้มีพื้นที่พักหลักและพื้นที่พักย่อยสลับกัน โดยแต่ละจุดจะมีระยะห่างประมาณ 200 เมตร และพื้นที่พักหลักระยะห่างกันไม่เกิน 500 เมตร เพื่อให้มีกลุ่มของอุปกรณ์ประกอบถนนอยู่ทั้งบริเวณพื้นที่ว่างสาธารณะอย่างเหมาะสม

### 2) การกำหนดการจัดวางอุปกรณ์ประกอบถนน (ภาพ 6.01)

บริเวณพื้นที่พักหลัก แบ่งพื้นที่ใช้งานเป็น 3 ส่วน ด้วยการเปลี่ยนระดับพื้น ส่วนแรก พื้นที่สำหรับเปลี่ยนถ่ายการสัญจร โดยแยกพื้นที่ใช้งานทั้ง จุดขึ้น-ลง จุดพักคอย และจุดจำหน่ายตั๋วโดยสาร (รถตู้ร่วมบริการ) ไม่ให้เกิดความสับสน ส่วนที่ 2 พื้นที่สำหรับสัญจรเดินเท้า ให้มีความกว้างไม่ต่ำกว่า 6 เมตร และปราศจากสิ่งกีดขวาง เพื่อความสะดวก คล่องตัว โดยมีต้นไม้และกันสาดเรียงกันต่อเนื่องเพื่อให้ร่มเงา ส่วนที่ 3 พื้นที่สำหรับการค้าและนั่งทานอาหาร มีการติดตั้ง อุปกรณ์ประกอบถนนสำหรับอำนวยความสะดวกต่างๆ อย่างครบครัน เช่น ที่นั่ง ไฟส่องสว่าง ร้านค้าขนาดเล็กทุกประเภท เป็นต้น และสาธารณูปโภค เช่น ห้องน้ำ ตู้โทรศัพท์ เป็นต้น รวมทั้งภูมิสัญลักษณ์ขนาดเล็ก เช่น น้ำพุ เพื่อเป็นจุดนำสายตา ตลอดจนกำหนดให้พื้นที่บางบริเวณมีการติดตั้งอุปกรณ์ประกอบถนนแบบชั่วคราว โดยสามารถรื้อถอนได้สะดวก เพื่อให้สามารถใช้พื้นที่ว่างได้อย่างเอนกประสงค์

บริเวณพื้นที่พักย่อย มีการจัดวางอุปกรณ์ประกอบถนนให้สอดคล้องกับปริมาณการสัญจรที่เบาบางกว่า บริเวณพื้นที่พักหลัก โดยยกเว้นการติดตั้งอุปกรณ์ประกอบถนนบางประเภท เช่น ห้องน้ำสาธารณะ ร้านค้าอาหาร ป้ายโฆษณาตั้งพื้น เป็นต้น และอาจเพิ่มระดับความเป็นส่วนตัวให้กับบางพื้นที่ด้วยแนวต้นไม้ในระดับสายตา

บริเวณพื้นที่ว่างสาธารณะ (ทางเดินเท้า) ติดตั้งอุปกรณ์ประกอบถนนตามมาตรฐานทางเท้า โดยทางเท้าที่มีความกว้าง 6 เมตร จะแบ่งพื้นที่ใช้งานทางเดินเท้าออกเป็น 3 ส่วน ส่วนที่ 1 คือพื้นที่สัญจรต้องมีขนาดกว้างที่สุดและปราศจากสิ่งกีดขวาง ส่วนที่ 2 คือบริเวณขอบถนน เป็นพื้นที่สำหรับติดตั้งอุปกรณ์ประกอบถนนเพื่ออำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ที่นั่ง ไฟส่องสว่าง รวมทั้งแนวต้นไม้เพื่อป้องกันฝุ่น หรือมลภาวะจากถนนและยังให้ร่มเงาบนทางเดินเท้า ส่วนที่ 3 พื้นที่หน้าร้าน ให้มีการเปลี่ยนวัสดุปิดผิวพื้นหรืออาจยกระดับพื้นในบางพื้นที่ เพื่อให้เกิดการรับรู้ในการหยุดทำกิจกรรม ตลอดจนการกำหนดให้พื้นที่บริเวณนี้เป็นพื้นที่ผ่อนผันให้กับกาซูก้า

ประเภทหาบแร่แฝงลอยในบางช่วงเวลา ในส่วนของทางเดินเท้าที่มีความกว้างต่ำกว่า 6 เมตร อาจลดอุปกรณ์ประกอบถนนในส่วนของขอบถนนหรือลดขนาดของพื้นที่หน้าร้าน แต่กำหนดให้ยังมีอุปกรณ์ประกอบถนนสำคัญอยู่ เช่น ไฟส่องสว่าง เป็นต้น

3) ลักษณะของอุปกรณ์ประกอบถนนที่มีความสำคัญ (ภาพ 6.02, 6.03)ปรับปรุงประสิทธิภาพของอุปกรณ์ประกอบถนนประเภทต่างๆ ได้แก่ ที่นั่ง ไฟส่องสว่าง จักรยานค้าประเภทต่างๆ ป้ายรถประจำทาง และบริการสาธารณะต่างๆ โดยมีรายละเอียดตามแบบ

การเปลี่ยนระดับและลดสายของพื้น พิจารณาการเปลี่ยนระดับพื้นจากกิจกรรมการสัญจร (moving activity) และกิจกรรมการจับจองพื้นที่ (static activity) โดยกำหนดให้พื้นที่ว่างสาธารณะเพื่อการสัญจร ให้ยกกระดานพื้น (BM± 0.00 จากพื้นทางเดินเท้า) พื้นที่ว่างสาธารณะเพื่อการจับจองพื้นที่สำหรับการรอคอยระบบขนส่ง กำหนดให้ยกกระดานพื้น 0.20 เมตร (BM± 0.20 จากพื้นทางเดินเท้า) เพื่อให้ลดการถูกรบกวนจากกิจกรรมการสัญจร แต่ยังมีระยะการยกกระดานที่เคลื่อนไหวได้คล่องตัว พื้นที่ว่างสาธารณะเพื่อการจับจองพื้นที่สำหรับการค้าและการบริการ กำหนดให้ยกกระดานพื้น 0.40 – 0.60 เมตร (BM± 0.40 จากพื้นทางเดินเท้า) เพื่อให้เกิดการรับรู้ถึงการแยกกันระหว่างพื้นที่การค้าและพื้นที่การสัญจรอย่างชัดเจน

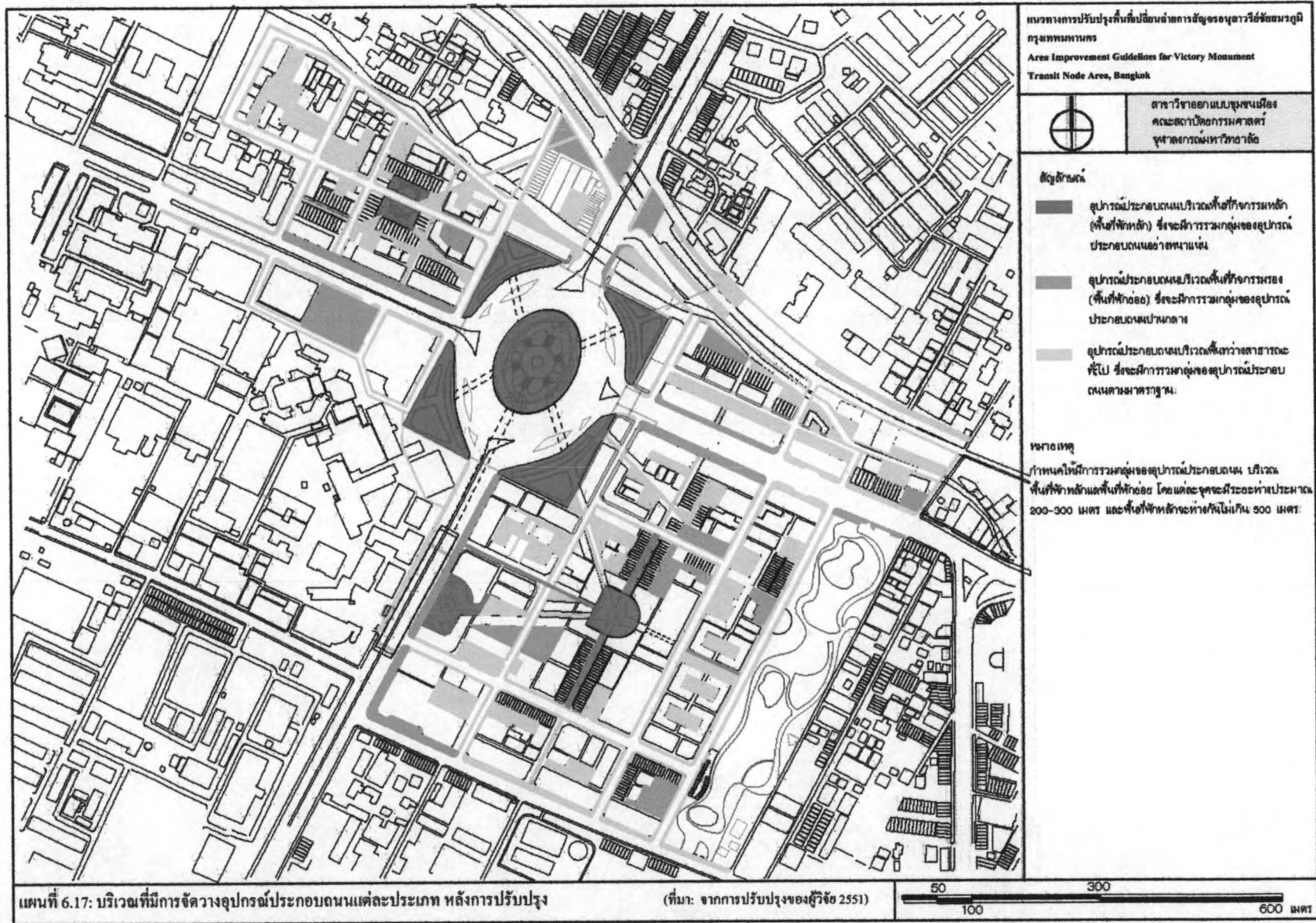
สำหรับลดสายของพื้นทางเดินเท้ากำหนดให้มีความแตกต่างอย่างชัดเจน ระหว่างพื้นที่การสัญจร และพื้นที่การจับจองพื้นที่ ตลอดจนเน้นลดสายสำหรับการใช้งานของคนพิการ

4) ลักษณะการให้ร่มเงาบนพื้นที่ว่างสาธารณะ (แผนที่ 6.18) โดยการกำหนดลักษณะการให้ร่มเงาเพื่อให้เหมาะสมต่อการใช้งานพื้นที่สาธารณะ มีอยู่ 3 ลักษณะ มีรายละเอียด ดังนี้

- ลักษณะที่ 1 การให้ร่มเงาจากกันสาด เน้นให้เกิดการรับรู้เส้นขอบที่ชัดเจน (บังแสงแดด 100% ด้วยแนวกันสาดขนาดใหญ่) และเอื้อให้เกิดปฏิสัมพันธ์ระหว่างคนเดินกับร้านค้าโดยตรง เพื่อให้เกิดการใช้พื้นที่การค้าและบริการอย่างคึกคัก กำหนดให้ใช้ในพื้นที่การค้าหนาแน่น

- ลักษณะที่ 2 ให้ร่มเงาจากต้นไม้ เน้นให้เกิดร่มเงาด้วยจังหวะเงาของใบไม้ จึงใช้ต้นไม้ที่มีขนาดให้มีกิ่งก้านแผ่กว้าง ซึ่งให้ความสุนทรีย์ และผ่อนคลายในการเดินเท้าเป็นอย่างดี กำหนดให้ใช้ในพื้นที้นันทนาการพักผ่อนและพักผ่อน

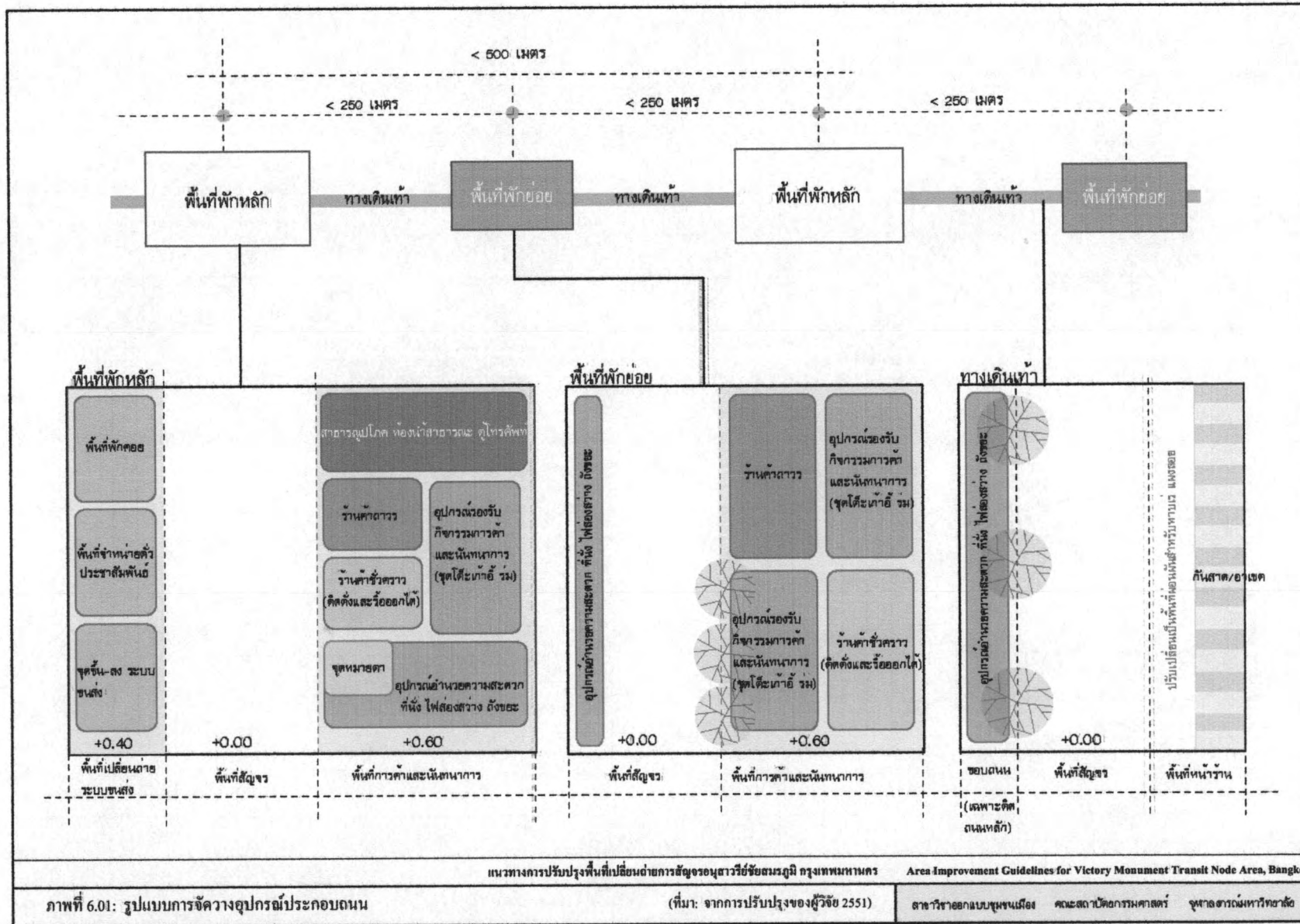
- ลักษณะที่ 3 การให้ร่มเงาจากกันสาดและต้นไม้ โดยใช้กันสาดขนาดกลางเพื่อไม่ให้บังมุมมองด้านบน และใช้ต้นไม้ขนาดกลาง ซึ่งช่วยเน้นแกนสายตาเข้าสู่สถานที่สำคัญ และช่วยกันฝุ่นและเสียงจากการจราจรบนถนน รวมทั้งเกิดการรับรู้ ในด้านความสุนทรีย์จากร่มเงาของต้นไม้สำหรับผู้คนเดินผ่าน ควบคู่ไปกับการร่มเงาของแนวกันสาดสำหรับการหยุดทำกิจกรรมต่างๆกำหนดให้ใช้ในพื้นที่แบบผสมผสาน

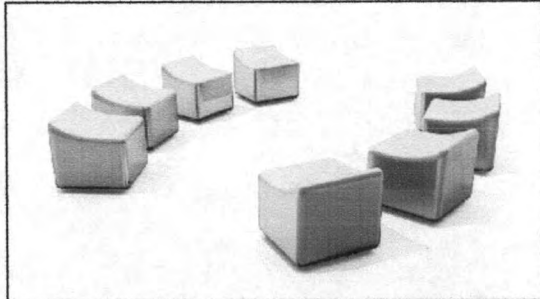


แผนที่ 6.17: บริเวณที่มีการจัดวางอุปกรณ์ประกอบถนนแต่ละประเภท หลังการปรับปรุง

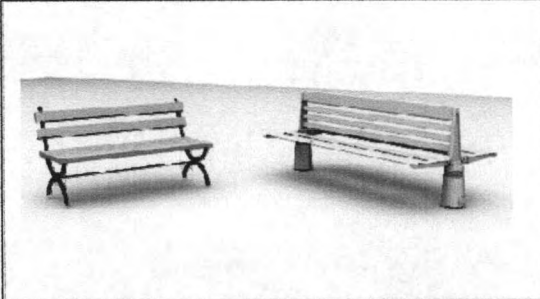
(ที่มา: จากการปรับปรุงของผู้วิจัย 2551)







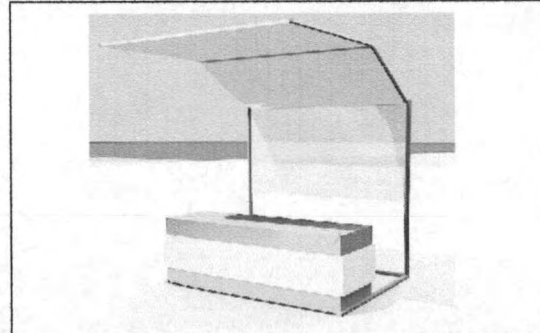
ประเภท	ประโยชน์การใช้งาน	บริเวณที่พิจารณาติดตั้ง
กลุ่มที่นั่ง	ใช้สำหรับนั่งคอยหรือสนทนา (เดี่ยวหรือกลุ่ม) ได้นานพอสมควร	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ พื้นที่พักผ่อน</li> <li>■ พื้นที่ค้าปลีก</li> </ul>



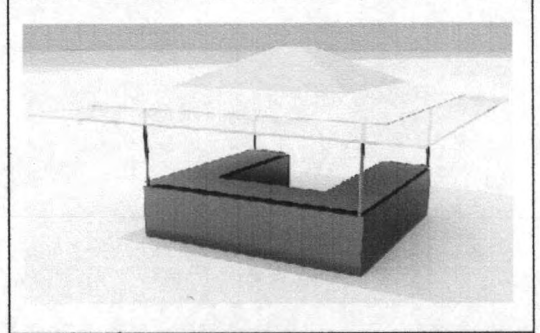
ประเภท	ประโยชน์การใช้งาน	บริเวณที่พิจารณาติดตั้ง
ที่นั่งแบบมีพนักพิง	ใช้สำหรับพักผ่อนอย่างเนิ่นนาน เช่น นั่งพักผ่อน, รอคอย, สนทนา ฯลฯ ซึ่งติดตั้งอยู่ทั่วไป	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ พื้นที่พักผ่อน</li> <li>■ พื้นที่ค้าปลีก</li> <li>■ พื้นที่วางจำหน่ายทั่วไป</li> </ul>



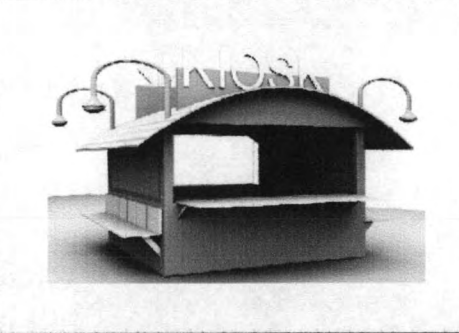
ประเภท	ประโยชน์การใช้งาน	บริเวณที่พิจารณาติดตั้ง
จุดที่นั่ง	เหมาะสำหรับการนั่งพักผ่อน สามารถใช้ทำกิจกรรมเป็นกลุ่ม ไทรมเฮา และสามารถใช้อุปกรณ์การคำนวณและบริการต่างๆ	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ พื้นที่พักผ่อน</li> <li>■ พื้นที่ค้าปลีก</li> </ul>



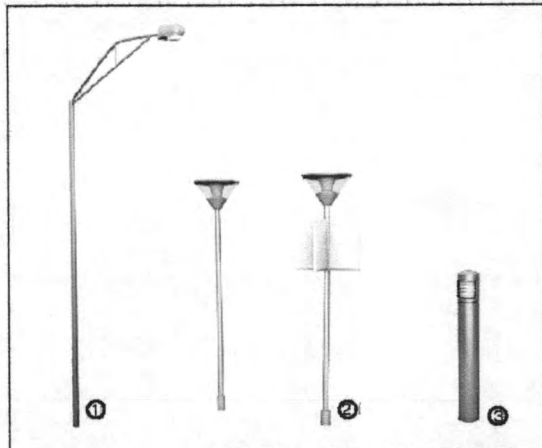
ประเภท	ประโยชน์การใช้งาน	บริเวณที่พิจารณาติดตั้ง
ตู้ร้านค้าชั่วคราวแบบชิดผนัง	สำหรับบริการค้าปลีกของเบเกอรี่/อาหาร/แฟชั่น แมกกาซีนและเครื่องดื่มได้สะดวก โดยติดตั้งชิดกับอาคาร ไทรมเฮาและควมเป็นระเบียบ	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ พื้นที่พักผ่อน</li> <li>■ พื้นที่ค้าปลีก</li> </ul>



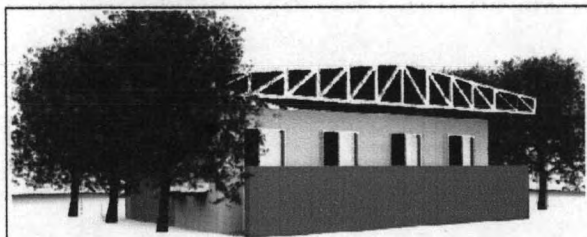
ประเภท	ประโยชน์การใช้งาน	บริเวณที่พิจารณาติดตั้ง
ตู้ร้านค้าชั่วคราวแบบลอยตัว	สำหรับการค้าปลีกของเบเกอรี่/อาหาร/แฟชั่น สามารถเคลื่อนย้ายได้ ไทรมเฮาควมเป็นกลุ่มได้อย่างเป็นระเบียบ	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ พื้นที่พักผ่อน</li> <li>■ พื้นที่ค้าปลีก</li> </ul>



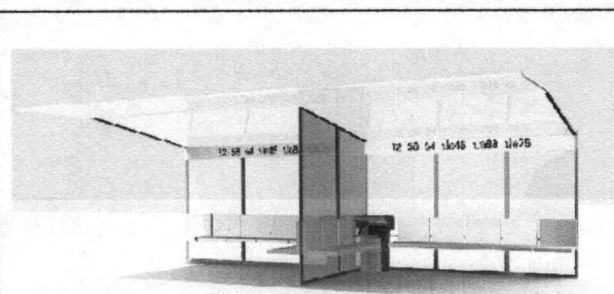
ประเภท	ประโยชน์การใช้งาน	บริเวณที่พิจารณาติดตั้ง
ตู้ร้านค้าชั่วคราว	สำหรับการค้าปลีกของเบเกอรี่/อาหาร เนื่องจากไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้จึงประกอบด้วยการใช้งานหลายอย่าง เช่น ปล่อยวางที่นั่ง แทนที่ เป็นต้น	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ พื้นที่พักผ่อน</li> </ul>



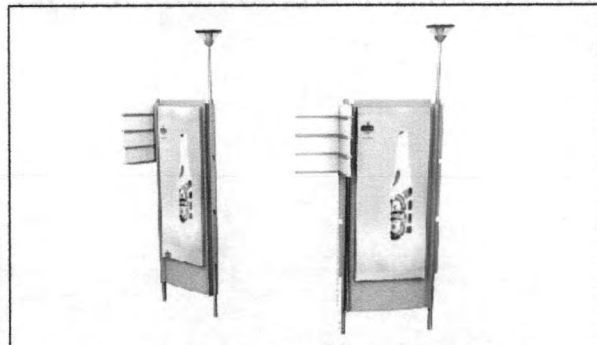
ประเภท	ประโยชน์การใช้งาน	บริเวณที่ทำการติดตั้ง
ไฟส่องสว่าง 1. เสาไฟส่องถนน 2. เสาไฟสนาม แบบสูง 3. เสาไฟสนาม แบบเตี้ย	1. ให้แสงสว่างกับคนเดินเท้าและอาคารขณะ 2. สามารถติดตั้งร่วมกับป้ายบอกทางต่างๆ เพื่อ ประหยัดเนื้อที่ 3. คิดตั้งเป็นแนวบริเวณสถานที่สำคัญเพื่อนำ สายตาและสามารถเป็นเครื่องป้องกันอันตราย จากกรณีจลาจล	■ พื้นที่พักพิงหลัก ■ พื้นที่พักย่อย ■ พื้นที่ว่าง ■ ลานจอดรถทั่วไป



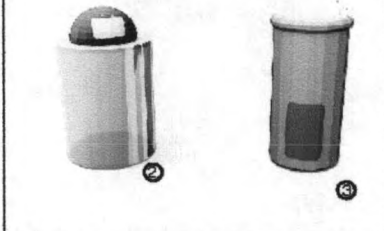
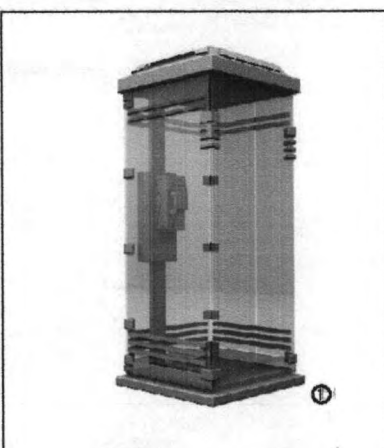
ประเภท	ประโยชน์การใช้งาน	บริเวณที่ทำการติดตั้ง
ห้องน้ำสาธารณะ	เน้นให้เกิดความเป็นส่วนร่วมแก่ผู้ใช้และไม่ให้เกิด เป็นทรงระงับจากทัศนียภาพโดยรวม โดย มีระยะการติดตั้ง 800 เมตร ตามจุดพักหลัก	■ พื้นที่พักหลัก



ประเภท	ประโยชน์การใช้งาน	บริเวณที่ทำการติดตั้ง
ป้ายรถประจำทาง	เน้นผู้คนที่ยืนและนั่งได้จำนวนมาก ให้ ความร่มเงา ให้แสงสว่าง และใช้วัสดุโปรไฟล์ เพื่อให้บุคคลที่เดินถือในการเปลี่ยนถ่าย รถประจำทาง	เฉพาะพื้นที่เปลี่ยนก่อนการสัญจร โดยรถประจำทาง



ประเภท	ประโยชน์การใช้งาน	บริเวณที่ทำการติดตั้ง
ป้ายโฆษณา แบบตั้งพื้น	เน้นรูปแบบทันสมัยคือดูคล้ายเสา และผสม การใช้งานอื่นๆในตัว เช่น ไฟส่องสว่าง ป้ายบอกทิศทาง	■ พื้นที่พักหลัก ■ พื้นที่พักย่อย



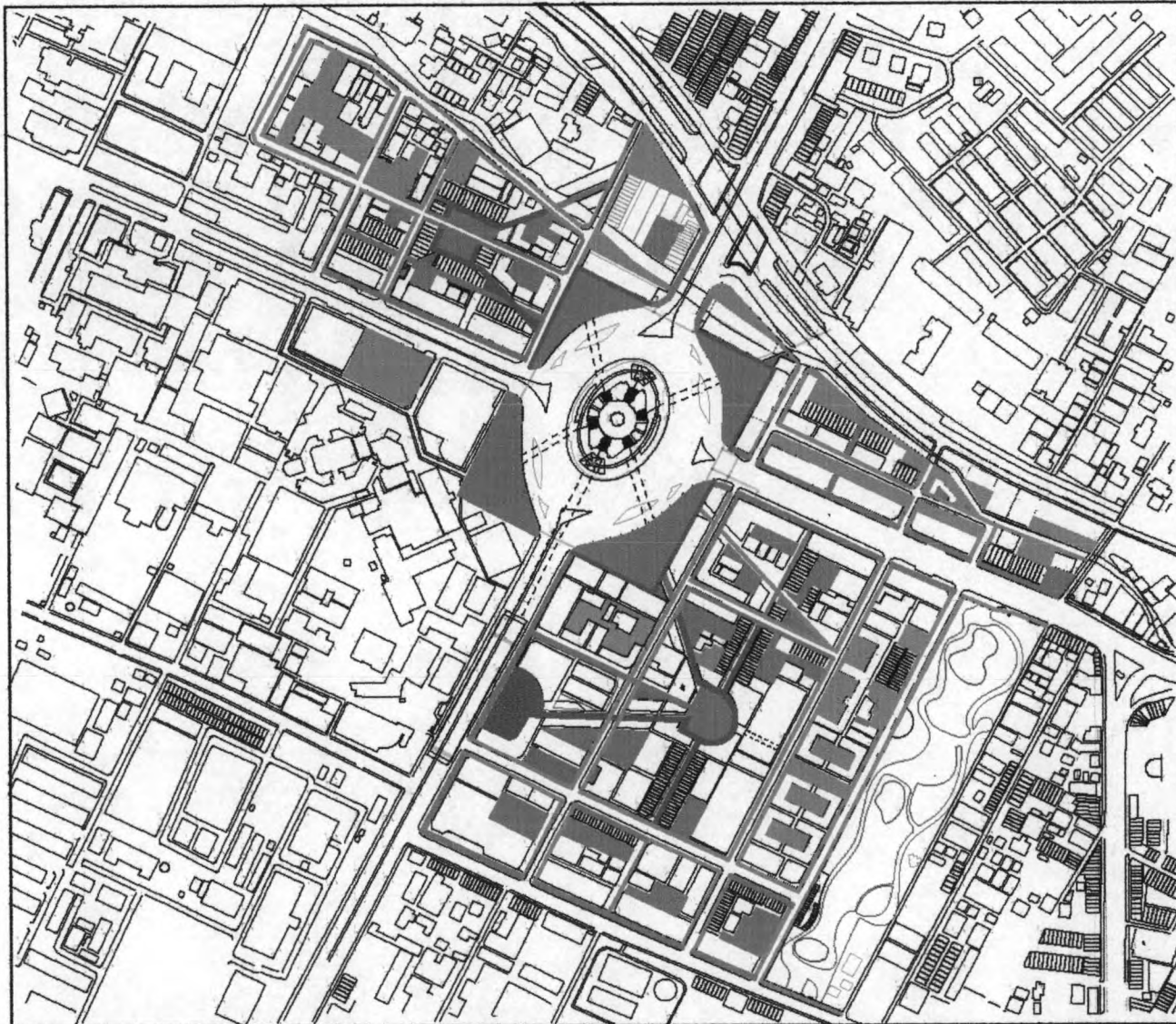
ประเภท	ประโยชน์การใช้งาน	บริเวณที่ทำการติดตั้ง
บริการ สาธารณะ 1. ตู้โทรศัพท์ สาธารณะ 2. ถังขยะ 3. ที่ดื่มน้ำ	ให้บริการผู้คนที่ใช้งานในและ ภายนอกพื้นที่ ซึ่งใช้วัสดุ แข็งแรง ทนต่อสภาพแวดล้อม โดยมีระยะการติดตั้งตาม จุดพักต่างๆ	■ พื้นที่พักหลัก ■ พื้นที่พักย่อย

ภาพที่ 6.03: รูปแบบของอุปกรณ์ประกอบถนนแต่ละประเภท

(ที่มา: จากการปรับปรุงของผู้วิจัย 2551)

สารวัตรออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



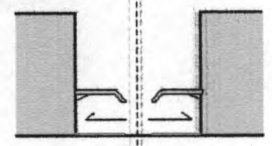


แนวทางการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ  
กรุงเทพมหานคร  
Area Improvement Guidelines for Victory Monument  
Transit Node Area, Bangkok



สาขาวิชาออกแบบชุมชนเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สัญลักษณ์



ลักษณะที่ 1

เช่นให้เกิดต้นขอบอาคารที่ชัดเจน และเกิดปฏิสัมพันธ์ระหว่าง  
ผู้คนเดินผ่านกับร้านค้าโดยตรง เพื่อให้เกิดการใช้พื้นที่การคา  
การบริการ อย่างดีอีกด้วย



ลักษณะที่ 3

เช่นให้เกิดร่มเงาของต้นไม้สำหรับผู้คนเดินผ่าน ควบคู่ไปกับ  
มีเสาอเนกประสงค์สำหรับบริการบุคคลที่ทำการต่างๆ

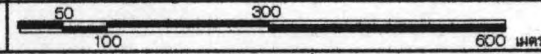


ลักษณะที่ 2

เช่นให้เกิดร่มเงาด้วยพืชหรือเสาอเนกประสงค์ เพื่อให้เกิดความ  
สุขสบาย และผ่อนคลายในการเดินเท้า

แผนที่ที่ 6.18: ลักษณะการให้ร่มเงาบนพื้นที่ว่างสาธารณะหลังการปรับปรุง

(ที่มา: จากการปรับปรุงของผู้นิพนธ์ 2551)



### 6.2.7 ฟังก์ชันการปรับปรุงองค์ประกอบทางจินตภาพของพื้นที่

ทำการปรับปรุงองค์ประกอบทางจินตภาพสำคัญ 5 ประการ โดยการสร้างเอกลักษณ์ใหม่ และปรับปรุงเอกลักษณ์เดิม มีรายละเอียดต่างๆ ดังต่อไปนี้

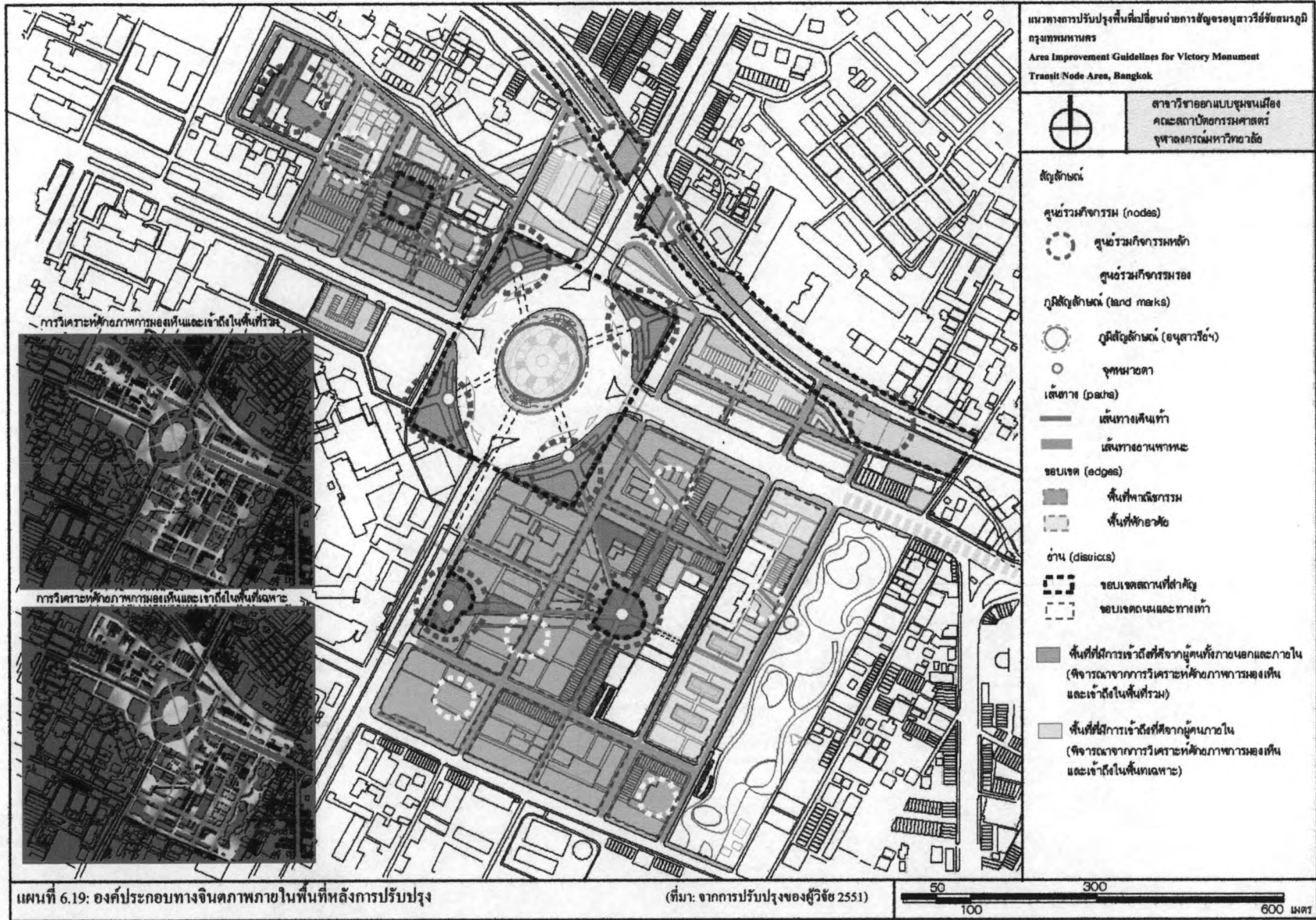
1) **ภูมิสัญลักษณ์ (land Mark)** (แผนที่ 6.19) ทำการปรับปรุงพื้นที่สาธารณะรอบองค์อนุสาวรีย์ฯ ให้องค์อนุสาวรีย์ฯเกิดความเด่นชัดสง่างาม และเปิดมุมมองจากพื้นที่ว่างสาธารณะต่างๆ โดยรอบ พร้อมทั้งปรับปรุงองค์ประกอบทางภูมิทัศน์ พืชพรรณและอุปกรณ์ประกอบถนนให้เกิดบรรยากาศความเป็นพื้นที่สำคัญที่มีความหมาย พร้อมทั้งสร้างจุดหมายตาใหม่บนพื้นที่ว่างสาธารณะเพื่อเป็นจุดนำสายตาต่อเนื่อง ไปสู่พื้นที่สำคัญต่างๆ เช่น ลานโล่งว่างสาธารณะทั้ง 4 ด้าน, พื้นที่เปลี่ยนถ่ายระบบรถไฟฟ้า BTA/MRT พื้นที่ผสมผสานกิจกรรมของผู้คนภายในและภายนอก (ทั้งฝั่งสวนสันติภาพและชุมชนวัดมะกอก)

2) **ขอบเขต (edges)** (แผนที่ 6.19) เน้นให้เกิดลักษณะการรับรู้ถึงมุมมองและการปิดล้อมที่ดีโดยการสร้างและกำหนดแนวอาคารและต้นไม้ให้เกิดเป็นแนวกำแพงถนนต่อเนื่อง ไปสู่พื้นที่สำคัญต่างๆ ตลอดจนเกิดการปิดล้อมสถานที่สำคัญอย่างเหมาะสม เช่น กำหนดอาคารและพื้นที่ว่าง ของอนุสาวรีย์ฯ ให้เกิดความเป็นเอกภาพ, กำหนดรูปแบบอาคารให้เกิดการปิดล้อม พื้นที่เปลี่ยนถ่ายระบบรถไฟฟ้า, พื้นที่ผสมผสานกิจกรรมของผู้คนภายนอก อย่างเหมาะสม เป็นต้น

3) **ย่าน (districts)** กำหนดรูปแบบด้านหน้าอาคารให้เกิดการรับรู้ถึงความเป็นย่านต่างๆ (ภาพ 6.04, 6.05) เช่น ย่านพาณิชยกรรม พาณิชยกรรมพักอาศัย หรือพักอาศัย และสร้างเอกลักษณ์ของอาคารทั้งลักษณะแนวตั้งแนวนอน และเส้นขอบฟ้า (Sky Line) โดยพิจารณาจากรูปแบบอาคารที่สร้างขึ้นในช่วงเวลาเดียวกับอนุสาวรีย์ฯ ในสมัยจอมพล ป.พิบูลสงคราม ซึ่งประยุกต์มาจากสถาปัตยกรรมแบบเวนิเซียนโกธิค (Venetian Gothic) ถือว่ามีเอกลักษณ์ที่ชัดเจน เพื่อให้รับรู้ถึงความเป็นย่านอนุสาวรีย์ฯที่มีประวัติศาสตร์ที่ยาวนาน ในภาพรวม

4) **ศูนย์รวมกิจกรรม (node)** (แผนที่ 6.19) การปรับปรุงของเขตพื้นที่ว่างและและภูมิทัศน์ของพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรต่างๆ ให้เกิดทัศนียภาพในการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ตีความคู่กับบรรยากาศของการค้าที่คึกคัก พร้อมทั้งสร้างพื้นที่เพื่อรวมกิจกรรม (จุดรวมกิจกรรมย่อย) ทางเศรษฐกิจและสังคมต่างทั่วบริเวณ โดยพิจารณาจากการวิเคราะห์ศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงโดยโปรแกรม Visual Graph Analysis (VGA) Integration 3 หรือการวิเคราะห์ในพื้นที่เฉพาะ ซึ่งสามารถทำนายผังที่ออกแบบใหม่ได้ว่า พื้นที่อนุสาวรีย์ฯเหมาะแก่การสร้างจุดรวมกิจกรรมได้ทั่วบริเวณพื้นที่ว่างสาธารณะ

5) **เส้นทาง (paths)** (แผนที่ 6.19) การสร้างเส้นทางสัญจรให้มีความชัดเจน สามารถจดจำทิศทางได้ง่าย โดยจากการสร้างโครงข่ายตารางกริด (Grid Network) และขยายถนนให้สัมพันธ์กับการใช้พื้นที่ โดยเฉพาะทางเดินเท้าที่ต้องปรับปรุงคุณลักษณะทางจินตภาพให้เด่นชัด ด้วยการเชื่อมโยงโครงข่ายทางเดินเท้าให้เกิดทางเลือกในการสัญจรได้หลากหลายเส้นทาง พร้อมทั้งขยายความกว้างทางเท้าให้เกิดมุมมองสู่พื้นที่สำคัญต่างๆ อย่างชัดเจน





อาคารสมัยออสเตรีย ป. พิบูลสงคราม ซึ่งในสมัยที่ก่อสร้างได้ประยุกต์สถาปัตยกรรมแบบเวนิสโกธิค (Venetian Gothic) นำมาไว้ใน การออกแบบคาน้ำหน้าอาคาร

รูปแบบจังหวะแนวตั้ง และแนวนอนที่เป็นเอกลักษณ์ของอาคารสมัยออสเตรีย ป.

อาคารในปัจจุบัน มีรูปแบบที่ทันสมัย (Modern) มีลักษณะคาน้ำหน้าอาคารเป็นรูปทรงเรขาคณิต

รูปแบบจังหวะแนวตั้ง และแนวนอนที่เป็นเอกลักษณ์ของอาคารปัจจุบัน

รูปแบบคาน้ำหน้าอาคารพาณิชย์กรรมเดิม

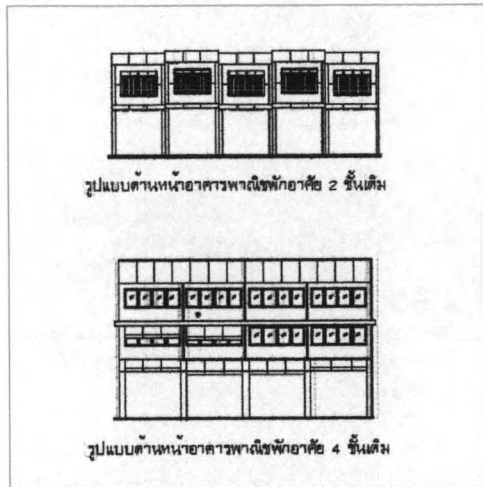
การผสมผสานรูปแบบคาน้ำหน้าอาคาร สมัยออสเตรีย ป. และปัจจุบัน (รวมสมัย)

รูปแบบคาน้ำหน้าอาคารพาณิชย์กรรมปรับปรุงใหม่

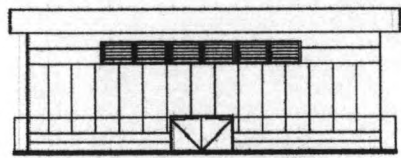
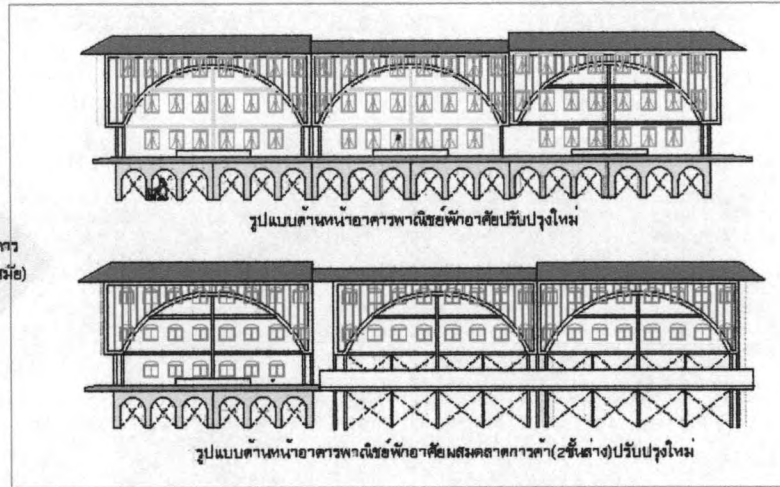
รูปแบบคาน้ำหน้าอาคารสำนักงานเดิม

การผสมผสานรูปแบบคาน้ำหน้าอาคาร สมัยออสเตรีย ป. และปัจจุบัน (รวมสมัย)

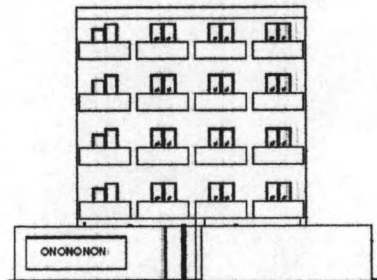
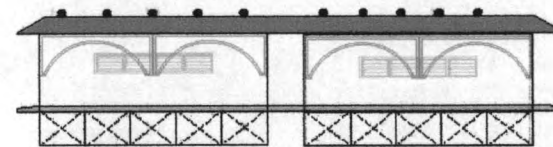
รูปแบบคาน้ำหน้าอาคารพาณิชย์กรรมดั้งเดิมสำนักงานปรับปรุงใหม่



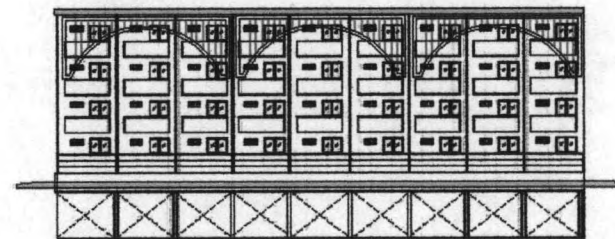
การผสมผสานรูปแบบคานหน้าอาคาร  
สมัยจอมพล ป. และปัจจุบัน (รวมสมัย)



การผสมผสานรูปแบบคานหน้าอาคาร  
สมัยจอมพล ป. และปัจจุบัน (รวมสมัย)



การผสมผสานรูปแบบคานหน้าอาคาร  
สมัยจอมพล ป. และปัจจุบัน



รูปแบบคานหน้าอาคารฟ้าอาศัยเดิม

รูปแบบคานหน้าฟ้าอาศัย (ชั้นล่างเป็นร้านค้า) ปรับปรุงใหม่

แนวทาบปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ กรุงเทพมหานคร Area Improvement Guidelines For Victory Monument Transit Node Area, Bangkok

ภาพที่ 6.05: รูปแบบคานหน้าอาคารต่างๆภายในพื้นที่หลังการปรับปรุงหลังการปรับปรุง

(ที่มา: จากการปรับปรุงของผู้วิจัย 2551)

สาขาสถาปัตยกรรมผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### 6.2.8 ผังแนวความคิดลักษณะการแบ่งพื้นที่ใช้งาน (Zoning)

สามารถแบ่งการใช้งานหลักของพื้นที่ออกเป็น 6 เขตพื้นที่ (Zone A-F) (แผนที่ 6.20) ดังนี้

**การใช้งานพื้นที่ส่วน A (Zone A)** บริเวณลานโล่งว่างสาธารณะทั้ง 4 ด้าน รอบวงเวียนอนุสาวรีย์ฯ พื้นที่สาธารณะรอบองค์อนุสาวรีย์ฯ

- เป็นพื้นที่รองรับการเปลี่ยนถ่ายระบบโดยสารประจำทางจำนวนมาก
- เป็นพื้นที่รวมร้านค้า (Kiosk) และการบริการขนาดเล็กจำนวนมากหลายประเภท ตลอดจนเป็นพื้นที่รวมบริการสาธารณะต่างๆ รองรับผู้คนจำนวนมาก
- เป็นพื้นที่เชื่อมต่อพื้นที่สาธารณะรอบองค์อนุสาวรีย์ฯ ด้วยเส้นทางเดินเท้าได้ดิน จารถไฟฟ้า MRT และลานโล่งว่างสาธารณะทั้ง 4 ด้าน สามารถระบายความหนาแน่นของการสัญจรบนพื้นดิน
- พื้นที่สาธารณะรอบองค์อนุสาวรีย์ฯ เป็นพื้นที่สาธารณะรองรับกิจกรรมทางสังคม ตลอดจนการท่องเที่ยว เข้ายชม คารวะ นันทนาการพักผ่อน

**การใช้งานพื้นที่ส่วน B (Zone B)** บริเวณพื้นที่เปลี่ยนถ่ายระบบรถไฟฟ้า – พื้นที่รวมกิจกรรม

- เป็นพื้นที่รองรับผู้คนที่เข้ามาเปลี่ยนถ่ายระบบรถไฟฟ้าระบบ BTS/MRT โดยมีกิจกรรมการค้า/การบริการตลอดแนวเส้นทางเดิน
  - เป็นพื้นที่รวมกิจกรรมของผู้คนภายในและภายนอกพื้นที่ โดยเน้นให้เกิดการค้าทั้งขนาดเล็ก/ขนาดใหญ่/ตลาด มีสินค้าและบริการหลายประเภทซึ่งจะดึงดูด (Attractor) ให้ผู้คนเข้ามาใช้พื้นที่ด้านใน
- การใช้งานพื้นที่ส่วน C (Zone C)** พื้นที่พาณิชยกรรมหลัก (ถนนพญาไท, ถนนราชวิถี, ถนนรางน้ำ)

- เป็นพื้นที่อาคารพาณิชยกรรมและอาคารพาณิชยกรรมกึ่งสำนักงาน ขนาดใหญ่ ตลอดจนมีอาคารพาณิชยกรรมเดิมที่เป็นที่รู้จัก ได้แก่ ศูนย์การค้า แฟชั่นมอลล์, ศูนย์การค้าเซนเตอร์วัน, ศูนย์การค้าและโรงพยาบาลต์ เซนจูรี่ จึงเป็นพื้นที่เพื่อการค้าผสมกับการทำงาน

**การใช้งานพื้นที่ส่วน D (Zone D)** ที่พักอาศัยหนาแน่นสูง -สวนสันติภาพ

- เป็นพื้นที่ในส่วนพักอาศัย แทรกกิจกรรมพาณิชยกรรมตามแนวทางเดินเท้า เน้นความเป็นส่วนตัว ประกอบกับพื้นที่ด้านหลัง คือ สวนสันติภาพ และด้านหน้าเป็นสถาบันดุสิตพาณิชการ ทำให้เป็นพื้นที่ส่วนที่เงียบสงบเหมาะแก่การพักอาศัย

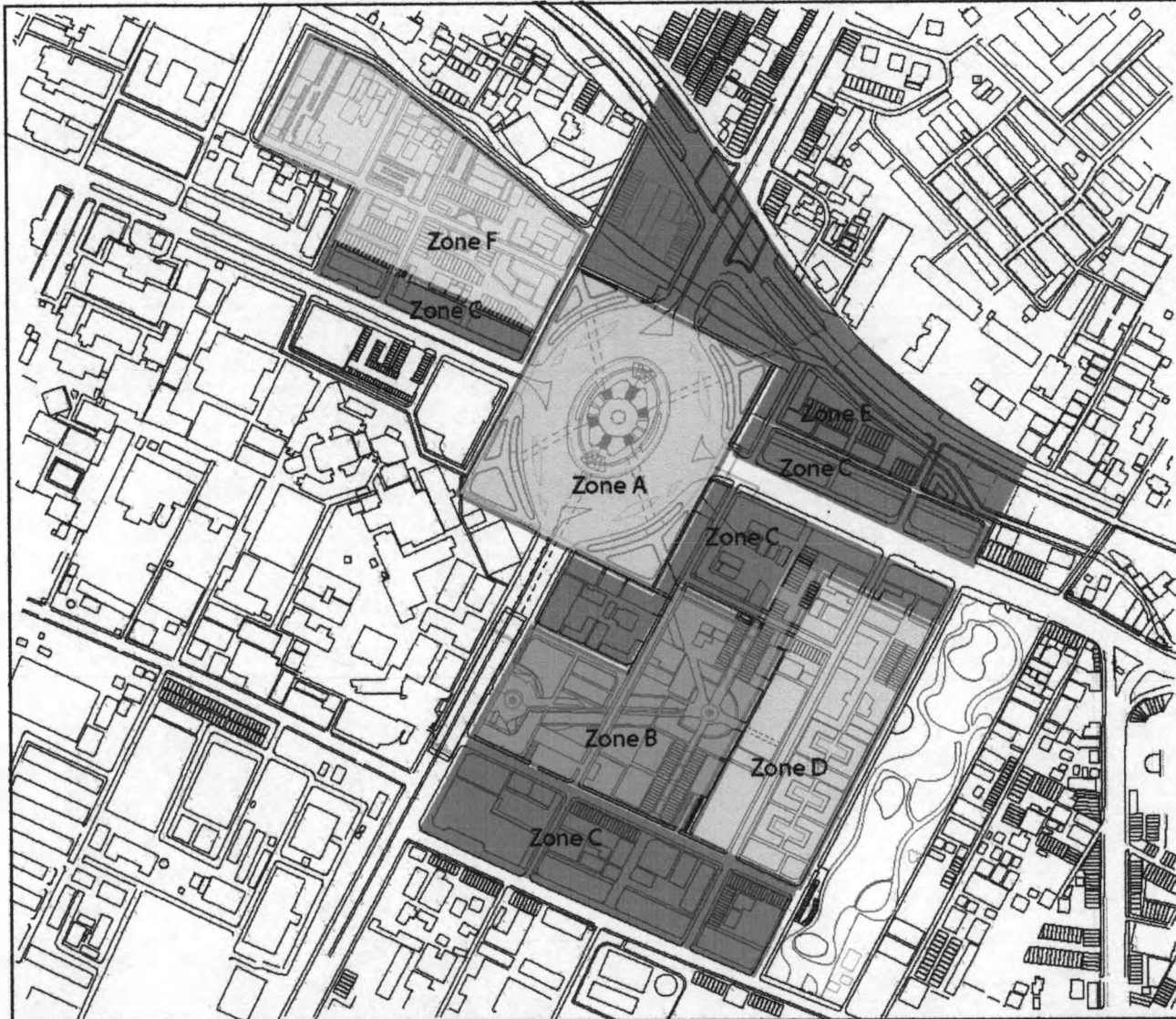
**การใช้งานพื้นที่ส่วน E (Zone E)** พื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วน

- เป็นพื้นที่สาธารณะขนาดใหญ่ ซึ่งปรับปรุงระบบการจัดการให้สามารถรองรับการเปลี่ยนถ่ายระบบรถผู้ร่วมบริการจำนวนมาก รวมทั้งเป็นพื้นที่จอดรถผู้ร่วมบริการและยานพาหนะส่วนบุคคลได้เป็นจำนวนมาก
- พื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วนด้านใน เป็นกิจกรรมกีฬา นันทนาการ ตลอดจนการมีพื้นที่การค้าขนาดเล็กตลอดแนวพื้นที่ใช้งานเพื่อเพิ่มความมีชีวิตชีวาตลอดวัน



การใช้งานพื้นที่ส่วน F (Zone F) พื้นที่พาณิชย์พักอาศัย

- เป็นพื้นที่รวมกิจกรรมการค้าของผู้คนภายนอก เช่น สีนค้าแฟชั่น ผสานกับการค้าในระดับชุมชน เช่นอาหารและของเบ็ดเตล็ด
- ในส่วนพื้นที่พักอาศัย ชุมชนวัดมะกอก จะรักษาระดับความเป็นส่วนตัวเป็นพิเศษ
- วัดอภัยทวาราม จัดเป็นพื้นที่ทำกิจกรรมทางศาสนา และประเพณีต่างๆ รองรับผู้คนได้มากขึ้น



แนวทางการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ  
กรุงเทพมหานคร  
Area Improvement Guidelines for Victory Monument  
Transit Node Area, Bangkok



สาขาวิชาออกแบบชุมชนเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สัญลักษณ์

- Zone A**

  - พื้นที่เปลี่ยนถ่ายระบบรถประจำทาง
  - พื้นที่รวมการค้าและบริการขนาดเล็กที่หลากหลาย
  - พื้นที่รวมบริการสาธารณะ
  - พื้นที่ซึ่งต้องเชื่อมต่อบุคลากร

- Zone B**

  - พื้นที่เปลี่ยนถ่ายระบบรถไฟฟ้า (BTS/MRT)
  - พื้นที่รวมการค้าที่มีขนาดใหญ่และขนาดกลาง รองรับการทำงานของบุคลากรที่ภายในและภายนอกพื้นที่

- Zone C**

  - พื้นที่พาณิชย์กรรมหลัก
  - พื้นที่สำนักงาน (Office)

- Zone D**

  - พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง
  - พื้นที่สาธารณะ

- Zone E**

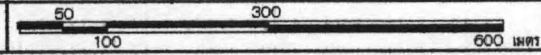
  - พื้นที่เปลี่ยนถ่ายระบบรถตู้บริการ
  - พื้นที่จอดรถสาธารณะ (ได้แก่รถแท็กซี่)

- Zone F**

  - พื้นที่สวนสาธารณะพักผ่อน ชุมชนริมคลอง
  - พื้นที่รวมการค้าในระดับชุมชน

แผนที่ 6.20: ลักษณะการแบ่งพื้นที่ใช้งาน (zoning) ภายในพื้นที่หลังการปรับปรุง

(ที่มา: จากกรปรับปรุงของผู้นิพนธ์ 2551)



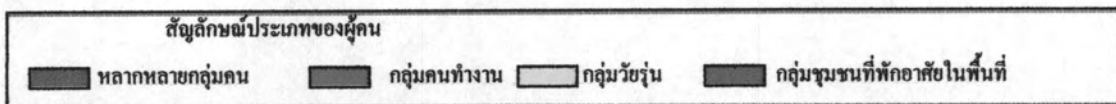
### 6.2.9 กิจกรรมบนพื้นที่ว่างสาธารณะในแต่ละช่วงเวลา

โดยมีรายละเอียดในการวางแผนกิจกรรมบนพื้นที่ว่างสาธารณะแต่ละช่วงเวลา ดังนี้

พื้นที่ (Zone)	กิจกรรม (Activity)	ประเภท ผู้คน	ช่วงเวลาในแต่ละกิจกรรม (Time)				
			ช่วงเช้า 7.00 - 9.00	ช่วงกลางวัน 11.00 - 13.00	ช่วงเย็น 16.00 - 18.00	ช่วงกลางคืน 22.00 - 1.00	
Zone A	- การเปลี่ยนถ่ายระบบรถประจำทาง	■	●		05.00 - 02.00	●	
	- การค้าและการบริการขนาดเล็ก	■	●		06.00 - 01.00	●	
	- กิจกรรมนันทนาการ, เชื่อมโยงพื้นที่สาธารณะรอบองค์อนุสาวรีย์	■	●	08.00 - 18.00		●	
	- รวมทั้งกิจกรรมการค้าและการสัญจรได้คืน	■	●		05.00 - 00.00	●	
Zone B	- การเปลี่ยนถ่ายระบบรถไฟฟ้า	■	●		05.00 - 00.00	●	
	- การค้า/การบริการขนาดใหญ่	■	●	08.00 - 22.30		●	
	- การค้า/การบริการขนาดเล็ก	■	●	07.00 - 00.00		●	
	- ตลาดรวมสินค้า แฟชั่น/อาหาร	■	●	07.00 - 01.00		●	
	- การนันทนาการพักผ่อนด้านหลังอาคาร (นันทนาการในเวลากลางวัน การค้าในช่วงเวลาเย็น - กลางคืน)	■	●	06.00 - 13.00		18.00 - 00.00	●
Zone C	- การค้า/การบริการขนาดใหญ่	■	●	08.00 - 22.30		●	
	- กิจกรรมการทำงานบนพื้นที่สำนักงาน/โรงงาน	■	●	07.00 - 16.00		●	
	- การนันทนาการพักผ่อนด้านหลังอาคาร (นันทนาการในเวลากลางวัน การค้าในช่วงเวลาเย็น)	■	●	06.00 - 13.00		18.00 - 00.00	●
	- การค้าแผงลอยบริเวณพื้นที่ผ่อนผัน (ริมถนนทางเดินเท้า)	■	●	11.00 - 13.00		20.00 - 01.00	●
Zone D	- กิจกรรมการศึกษาภายในสถาบันการศึกษา	■	●	08.00 - 16.00		●	
	- กิจกรรมนันทนาการพักผ่อนในพื้นที่พักผ่อนอาศัย	■				17.00 - 00.00	●
	- กิจกรรมกีฬา/ การค้าชุมชนบนพื้นที่ว่างสาธารณะ	■				18.00 - 01.00	●
	- กิจกรรมการออกกำลังกายสวนสันติภาพ	■	●	07.00 - 00.00		●	
Zone E	- การเปลี่ยนถ่ายระบบรถคู่ร่วมบริการ	■	●		05.00 - 01.00	●	
	- กิจกรรมการจอดยานพาหนะ	■	●		05.00 - 01.00	●	
	- กิจกรรมการนันทนาการกีฬาได้ทางด่วน	■				16.00 - 01.00	●
	- กิจกรรมการค้าขนาดเล็กตลอดแนวทางเดิน (ได้ทางด่วน)	■	●		05.00 - 01.00	●	
Zone F	- กิจกรรมชุมชน/ตลาดนัด	■	●	06.00 - 12.00		●	
	- กิจกรรมนันทนาการพักผ่อนภายในชุมชน	■				17.00 - 00.00	●
	- กิจกรรมทางศาสนาบริเวณวัดอภัยยาราม	■	●	07.00 - 17.00		●	

ตารางที่ 6.01: กิจกรรมบนพื้นที่ว่างสาธารณะในแต่ละช่วงเวลา (ที่มา: จากการวิเคราะห์ของผู้วิจัย 2551)





จากตารางจะเห็นได้ว่า มีการใช้งานบนพื้นที่ว่างสาธารณะทั่วบริเวณพื้นที่อนุสาวรีย์ฯ อย่างอ่อนก ประโยชน์สูงสุด กล่าวคือ เกิดการใช้งานทั่วบริเวณพื้นที่ว่างสาธารณะในการทำกิจกรรมต่างๆ โดยมรการสลับ พลัดเปลี่ยนกิจกรรมให้เกิดการใช้งานทุกช่วงเวลา จากกลุ่มผู้คนหลากหลายประเภท อีกทั้งยังเกิดความสมดุลใน การใช้งาน กล่าวคือ จากตารางจะเห็นถึงการเฉลี่ยช่วงเวลาในการเกิดกิจกรรม โดยไม่มีช่วงเวลาใดที่มีกิจกรรม หนาแน่นเกินไปหรือช่วงเวลาใดที่มีกิจกรรมเบาบางเกินไป (แผนที่ 6.21)



## 6.2.10 แนวทางเบื้องต้นในการส่งเสริมกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม

1) การปรับปรุงรูปแบบเศรษฐกิจ (Movement Economic) โดยการวางแผน เน้นการใช้ประโยชน์อาคารเชิงพาณิชย์บนถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนราชวิถี, ถนนพญาไท และถนนพหลโยธิน รวมทั้งพื้นที่ที่มีการสัญจรผ่านสูง เน้นการใช้ประโยชน์อาคารเชิงพาณิชย์กึ่งสำนักงาน บนถนนสายรอง ได้แก่ ถนนรางน้ำ, ถนนราชวิถีต่างๆ และเน้นการใช้ประโยชน์อาคารเชิงพักอาศัยบริเวณชอยย่อยหรือพื้นที่ด้านใน ได้แก่ ถนนชอยราชวิถี3 (ฝั่งสวนสันติภาพ) และชุมชนวัดมะกอก ทั้งนี้จะพิจารณาควบคู่กับ การวิเคราะห์ด้วยคอมพิวเตอร์ Visual Graph Analysis (VGA) ภายหลังจากออกแบบผังใหม่ ที่สามารถอธิบายถึงพื้นที่ที่มีศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงได้สูงสุด (บริเวณพื้นที่สำคัญต่างๆ) ตลอดจนศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงซึ่งได้สอดคล้องกับการวางแผนประโยชน์การใช้อาคารประเภทต่างๆที่กำหนดไว้

2) การส่งเสริมกิจกรรมทางสังคม บนพื้นที่ว่างสาธารณะ จากการออกแบบผังใหม่ทำให้เกิดหน้าร้านต่อเนื่องตามแนวถนนและทางเดินเท้า ช่วยสร้างความหลากหลายให้กับพื้นที่ดึงดูดให้เกิดปฏิสัมพันธ์ของผู้คนหลากหลายประเภท หลากหลายช่วงเวลา บนพื้นที่ว่างสาธารณะ สร้างความต่อเนื่องของกำแพงถนน ทางเดินเท้าและความต่อเนื่องของร่มเงา จะส่งผลให้เกิดสภาพแวดล้อมที่น่าเดินมากขึ้น ทำให้เกิดความคึกคัก, ปลอดภัยทั่วบริเวณพื้นที่อนุสาวรีย์ฯ ไม่ให้เกิดแหล่งมั่วสุม หรือเสื่อมโทรม

3) การปรับปรุงพื้นที่เพื่อส่งเสริมกิจกรรมทางสังคม ทำการปรับปรุงพื้นที่สำคัญต่างๆ ให้สามารถรองรับกิจกรรมทางสังคมได้อย่างเหมาะสม ได้แก่

- ปรับปรุงพื้นที่ว่างรอบองค์อนุสาวรีย์ฯ โดยเชื่อมโยงการเข้าถึง และปรับปรุงพื้นที่ว่างสาธารณะด้วยลานอเนกประสงค์พร้อมทั้งอุปกรณ์ประกอบถนนต่างๆ และการให้ร่มเงาให้เป็นสวนสาธารณะขนาดย่อม ดึงดูดให้ผู้คนที่เดินผ่านไป-มา เข้าใช้พื้นที่เพื่อการระย่ำชมน นันทนาการพักผ่อน รวมถึงประโยชน์ในแง่การท่องเที่ยวอีกด้วย

- ปรับปรุงลานโล่งว่างสาธารณะทั้ง 4 ด้านรอบวงเวียนอนุสาวรีย์ฯ ซึ่งพื้นที่มีภาพลักษณ์ในแง่ภูมิสัญลักษณ์สำคัญเหมาะแก่การส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมทางสังคมจึงควรให้สามารถปรับเปลี่ยนรูปแบบในการใช้งานด้วยการวางแผนการจัดลานโล่งว่างทั้ง 4 ด้าน ให้มีความอเนกประสงค์ โดยกำหนดให้สิ่งปลูกสร้างต่างๆ เป็น โครงสร้างชั่วคราว สามารถรื้อเก็บให้พื้นที่กลายเป็นลานโล่งสำหรับจัดนิทรรศการ, เวทีประชุม, กิจกรรมของเทศกาล ฯลฯ

- ปรับปรุงพื้นที่ว่างสาธารณะ (pocket park) ด้านในพื้นที่ทั้งฝั่งสวนสันติภาพและฝั่งชุมชนวัดมะกอก ให้เป็นพื้นที่การค้าและนันทนาการ เช่น จัดกลุ่มพื้นที่สำหรับนั่งพักผ่อน (จุดพักต่างๆ) หรือออกกำลังกาย ตลอดจนการนัดประชุมในบางช่วงเวลา เพื่อเพิ่มความมีชีวิต (dynamic) ให้กับพื้นที่



สัญลักษณ์

พื้นที่ที่มีความสำคัญ

- 1 พื้นที่เปลี่ยนถ่ายระบบรถประจำทาง
- 2 พื้นที่เปลี่ยนถ่ายระบบรถไฟฟ้า BTS/MRT
- 3 พื้นที่เปลี่ยนถ่ายระบบรถตู้รวมบริการ
- 4 พื้นที่ผสมผสานกิจกรรมฝั่งสวนสันติภาพ
- 5 พื้นที่ผสมผสานกิจกรรมฝั่งชุมชนวังนกออก
- 6 สวนสาธารณะโถงทางด่วน
- 7 สวนสันติภาพ
- 8 พื้นที่วิทยุอาราม
- 9 พื้นที่ศึกษาศึกษาแนวสูง (ฝั่งสวนสันติภาพ)
- 10 ชุมชนวังนกออก

อาคารเดิมที่มีความสำคัญ

- 1 คู่มือพาณิชย์การ
- 2 ศูนย์การค้าเซ็นเตอร์วัน (Center One)
- 3 ศูนย์การค้าแฟชั่นมอลล์ (Fashion Mall)
- 4 ศูนย์การค้าเซ็นจูรี่ (Century)
- 5 ห้องสมุดการศึกษาและเรียนรู้
- 6 วิทยุอาราม

พื้นที่โล่งว่างสาธารณะ (พื้นที่สีเขียว)

ทางสัญจรโดยการเดินเท้าเหนือระดับพื้นถนน

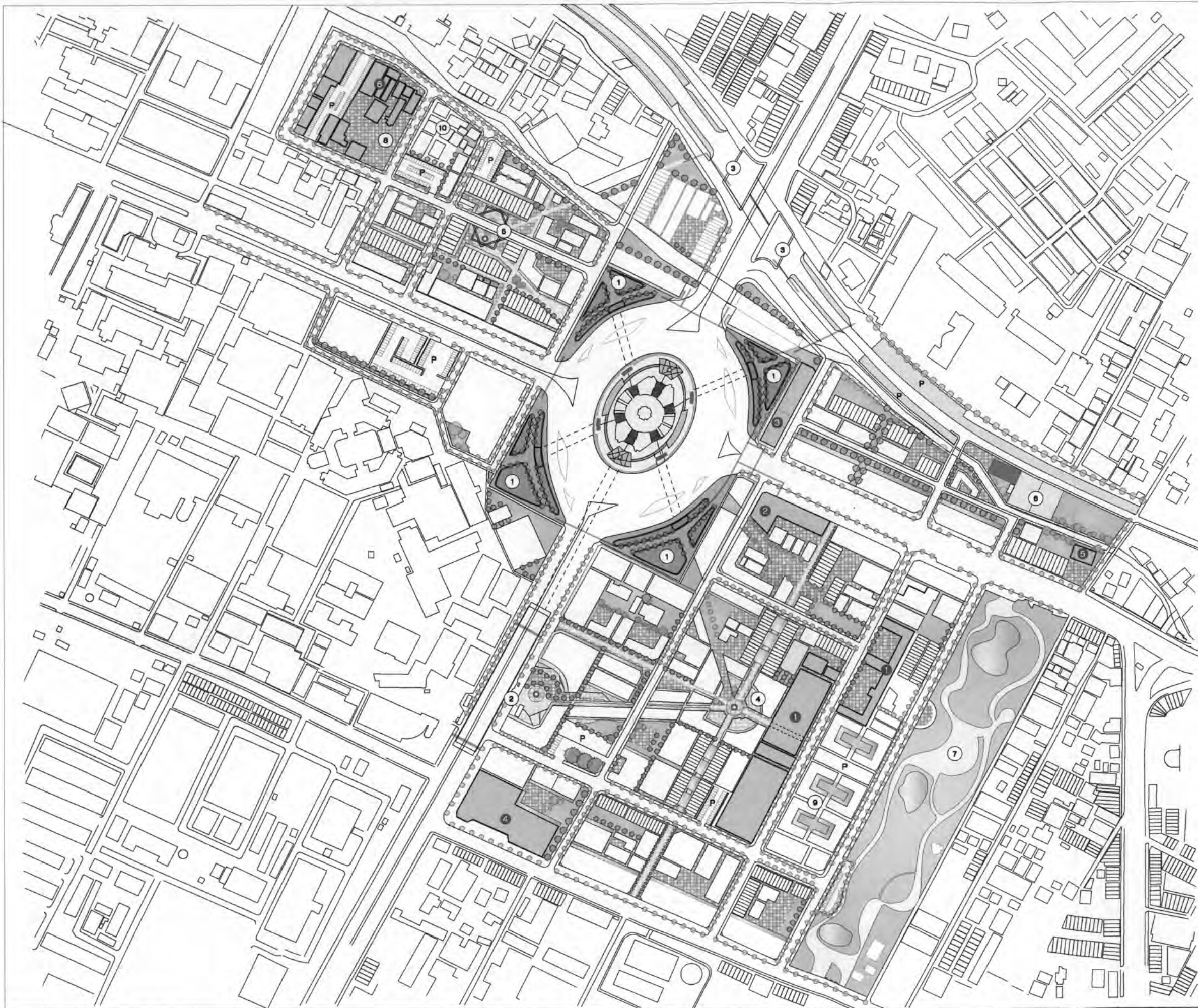
ทางสัญจรโดยการเดินเท้าในระดับพื้นถนน

สวนโล่งว่างเพื่อกิจกรรมทางสังคมและเศรษฐกิจ

จุดขึ้น-ลงทางเดินเท้าได้ระดับพื้นถนน

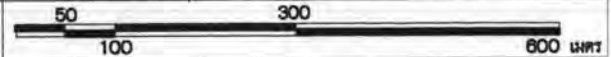
P พื้นที่เพื่อจอดยานพาหนะ

● จุดหมายตา

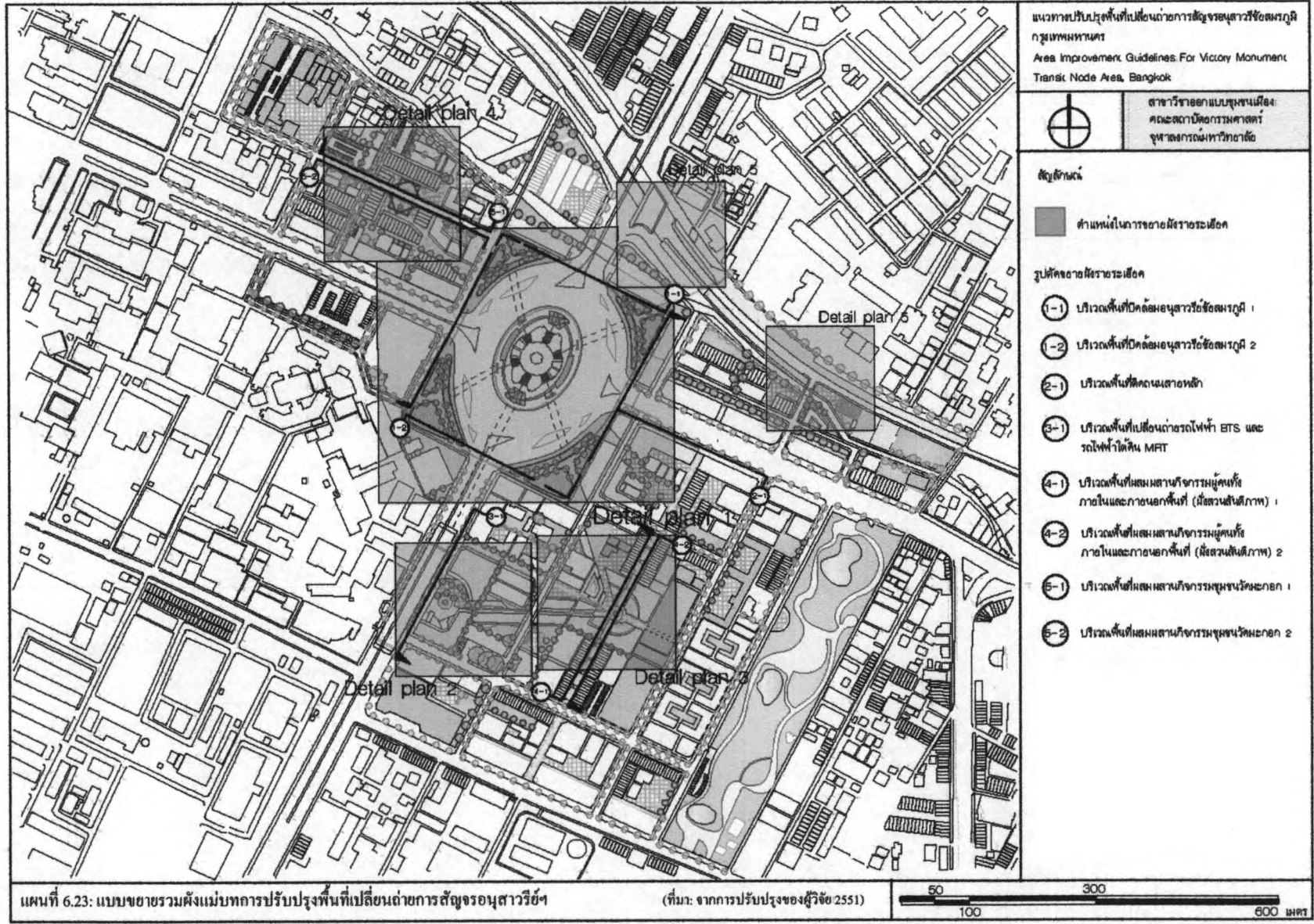


แผนที่ 6.22: ผังแม่บทพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

(ที่มา: จากการปรับปรุงของผู้นวิจัย 2551)







แนวทาบปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ กรุงเทพมหานคร  
 Area Improvement Guidelines For Victory Monument Transit Node Area, Bangkok

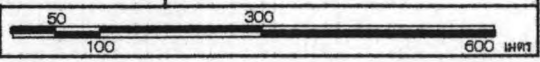


สาขาวิชาออกแบบชุมชนเมือง  
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

- สัญลักษณ์
- ตำแหน่งในการขยายมีจราจรเมื่อ
  - รูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า
- รูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า
- 1-1 บริเวณพื้นที่ปิดล้อมอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ 1
  - 1-2 บริเวณพื้นที่ปิดล้อมอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ 2
  - 2-1 บริเวณพื้นที่ติดถนนสายหลัก
  - 3-1 บริเวณพื้นที่เปลี่ยนถ่ายรถไฟฟ้า ETS และ รถไฟฟ้าใต้ดิน MFT
  - 4-1 บริเวณพื้นที่ผสมผสานบริการชุมชนทั้งภายในและภายนอกพื้นที่ (มีสวนสีเขียว) 1
  - 4-2 บริเวณพื้นที่ผสมผสานบริการชุมชนทั้งภายในและภายนอกพื้นที่ (มีสวนสีเขียว) 2
  - 5-1 บริเวณพื้นที่ผสมผสานบริการชุมชนวงแหวนนอก 1
  - 5-2 บริเวณพื้นที่ผสมผสานบริการชุมชนวงแหวนนอก 2

แผนที่ 6.23: แบบขยายรวมผังแม่บทการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ชัย

(ที่มา: จากการปรับปรุงของสุวิชัย 2551)



### 6.3 แผนและผังรายละเอียด

#### 6.3.1 พื้นที่บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิและพื้นที่ปิดล้อม (แผนที่ 6.24)

อาคาร 1 องค์กรอนุสาวรีย์ฯ ภูมิสัญลักษณ์ที่มีความสำคัญระดับเมือง

อาคาร 2 อาคารที่ปิดล้อมองค์กรอนุสาวรีย์ฯ ปรับปรุงจากอาคารพาณิชย์กรรมเดิม ให้เกิดรูปแบบการปิดล้อมและรูปแบบด้านหน้าอาคารส่งเสริมความสำคัญแก่องค์กรอนุสาวรีย์ฯ รวมทั้งเรือดอนปายโฆษณาเพื่อการค้าพาณิชย์ต่างๆ เพื่อรักษาทัศนียภาพตามกฎหมายของกรุงเทพมหานคร มีการใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสาน โดยเน้นพาณิชย์กรรม ให้สอดคล้องกับอาคารพาณิชย์กรรมเดิม ได้แก่ ศูนย์การค้าแฟชั่นมอลล์, เซ็นเตอร์วัน

อาคาร 3 อาคารที่ติดถนนสายหลัก (ถนนราชเทวี, ถนนพญาไท, ถนนพหลโยธิน) กำหนดรูปแบบด้านหน้าอาคาร สอดคล้องกับอาคารที่ปิดล้อมองค์กรอนุสาวรีย์ฯ เพื่อส่งเสริมมุมมองให้สวยงาม มีการใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสาน ได้แก่ อาคารพาณิชย์, อาคารพาณิชย์พักอาศัย, อาคารพาณิชย์กึ่งสำนักงาน

อาคาร 4 อาคารโรงพยาบาลราชวิถี ทำการปรับปรุงพื้นที่ว่างรอบอาคารและแนวต้นไม้ เพื่อส่งเสริมให้เกิด การปิดล้อมที่ดี

ลานโล่งว่างสาธารณะ แบ่งออกเป็น 3 ส่วนการใช้งาน

พื้นที่ว่างสาธารณะ 1 พื้นที่ว่างสาธารณะสำหรับเปลี่ยนถ่ายรถประจำทาง ยกระดับพื้นจากทางเดิน 0.40 เมตรเพื่อแยกกิจกรรมการจับจองพื้นที่เพื่อรถประจำทางออกจากกิจกรรมการสัญจร ปรับปรุงเสาไฟฟ้า BTS ให้เป็นที่นั่งพักสำหรับรถประจำทาง สอดคล้องกับป้ายรถประจำทางบริเวณใกล้เคียง

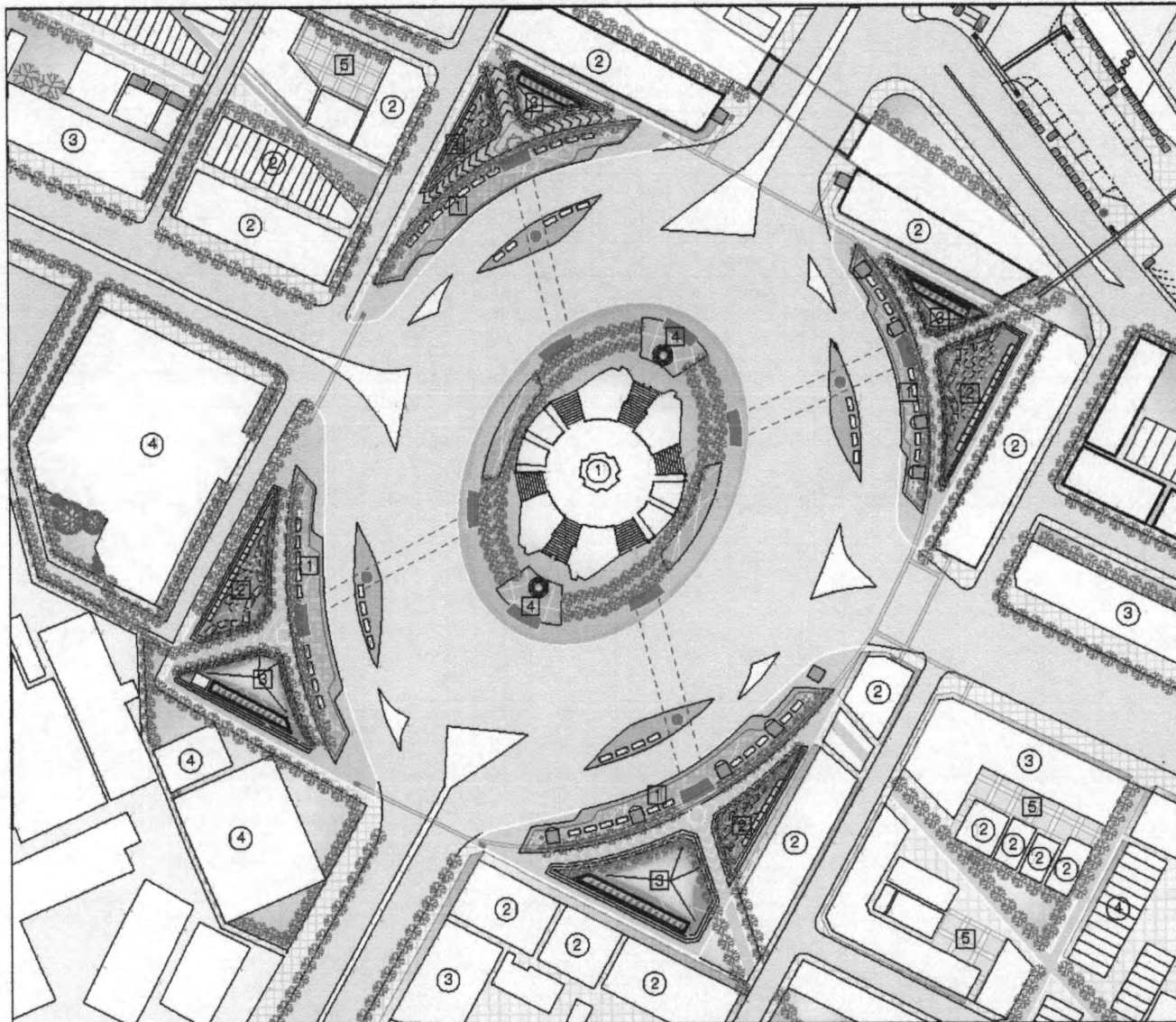
พื้นที่ว่างสาธารณะ 2 ลานสำหรับการค้า – การบริการ เน้นการค้าและการบริการขนาดเล็ก (kiosk) หลากหลายประเภท มีที่นั่งสำหรับพบปะสังสรรค์ (passive) ยกระดับจากพื้นทางเดินเท้า 0.60 เมตร เพื่อไม่ถูกรบกวนจากการสัญจรแบบรวดเร็ว (active)

พื้นที่ว่างสาธารณะ 3 ลานอเนกประสงค์ ยกระดับจากพื้นทางเดินเท้า 0.60 เมตร เน้นโครงสร้างชั่วคราว ในการทำกิจกรรมการค้าในเวลาปกติและสามารถปรับเปลี่ยนเป็นลานโล่งว่าง เพื่อจัดนิทรรศการ หรือทำกิจกรรมทางสังคมต่างๆ

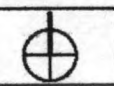
พื้นที่ว่างสาธารณะ 4 พื้นที่สาธารณะรอบองค์กรอนุสาวรีย์ฯ เป็นพื้นที่สาธารณะรองรับผู้คนที่เข้ามาเยี่ยมชมอนุสาวรีย์ฯ และเป็นพื้นที่นันทนาการพักผ่อนสำหรับผู้คนที่ผ่านไป – มา

พื้นที่ว่างสาธารณะ 5 พื้นที่ว่างด้านหลังอาคาร โดยรอบ เป็นพื้นที่เพื่อการค้าและการนันทนาการ (passive) รองรับผู้คนที่มาจากสำนักงานและที่พักอาศัยภายในพื้นที่รวมทั้งเป็น “จุดพักย่อย” รองรับการเดินทางสำหรับผู้คนทั่วไป





แนวทางการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนผ่านการสัญจรอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ กรุงเทพมหานคร  
 Area Improvement Guidelines for Victory Monument Transit Node Area, Bangkok



สาขาวิชาออกแบบชุมชนเมือง  
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**สัญลักษณ์**  
**สถาปัตยกรรม**

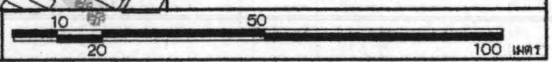
- ① อนุสาวรีย์
- ② อาคารที่ปิดล้อมองค์อนุสาวรีย์
- ③ อาคารที่ติดถนนสายหลัก
- ④ อาคารโรงพยาบาลราชวิถี

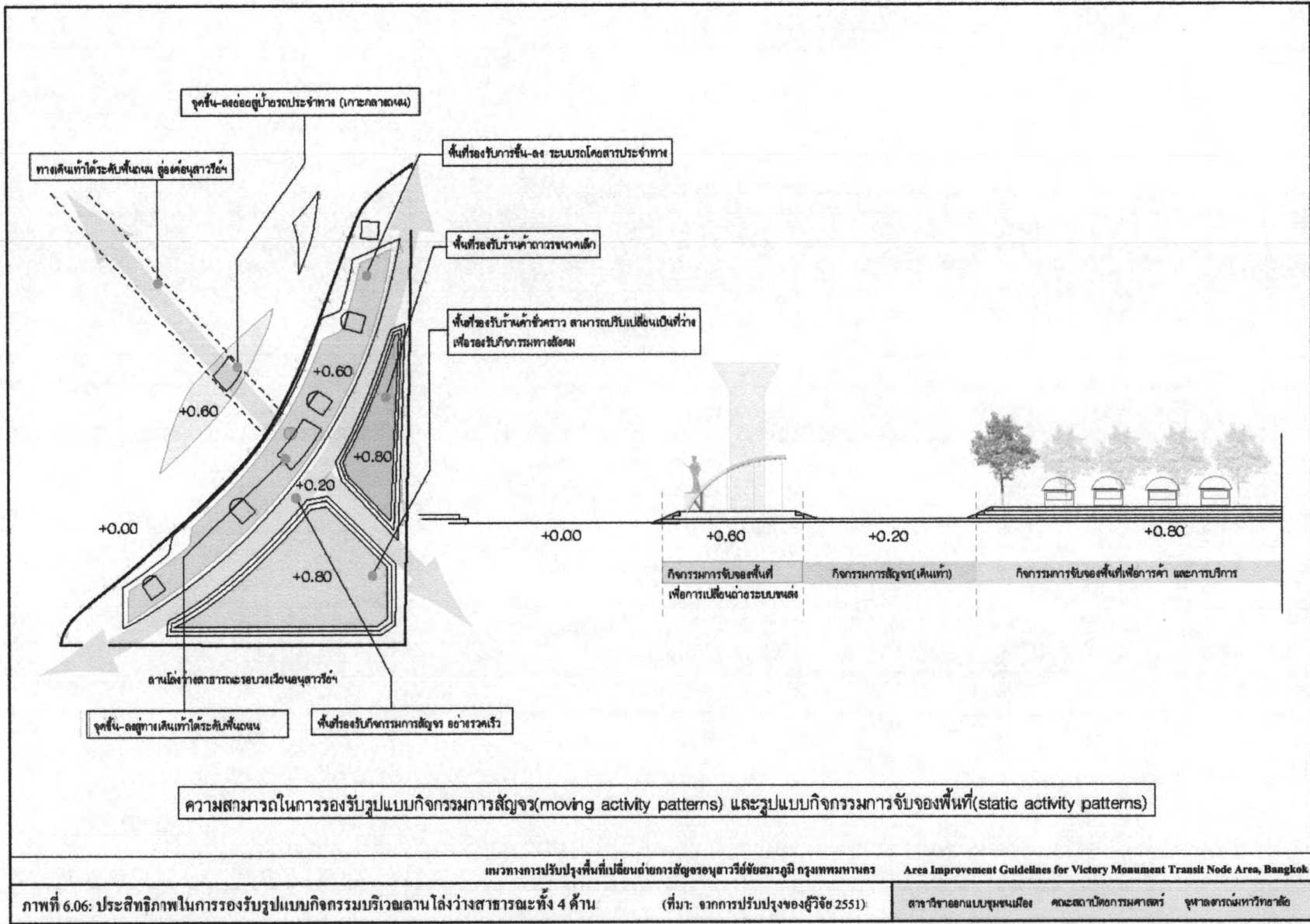
**พื้นที่ว่างสาธารณะ**

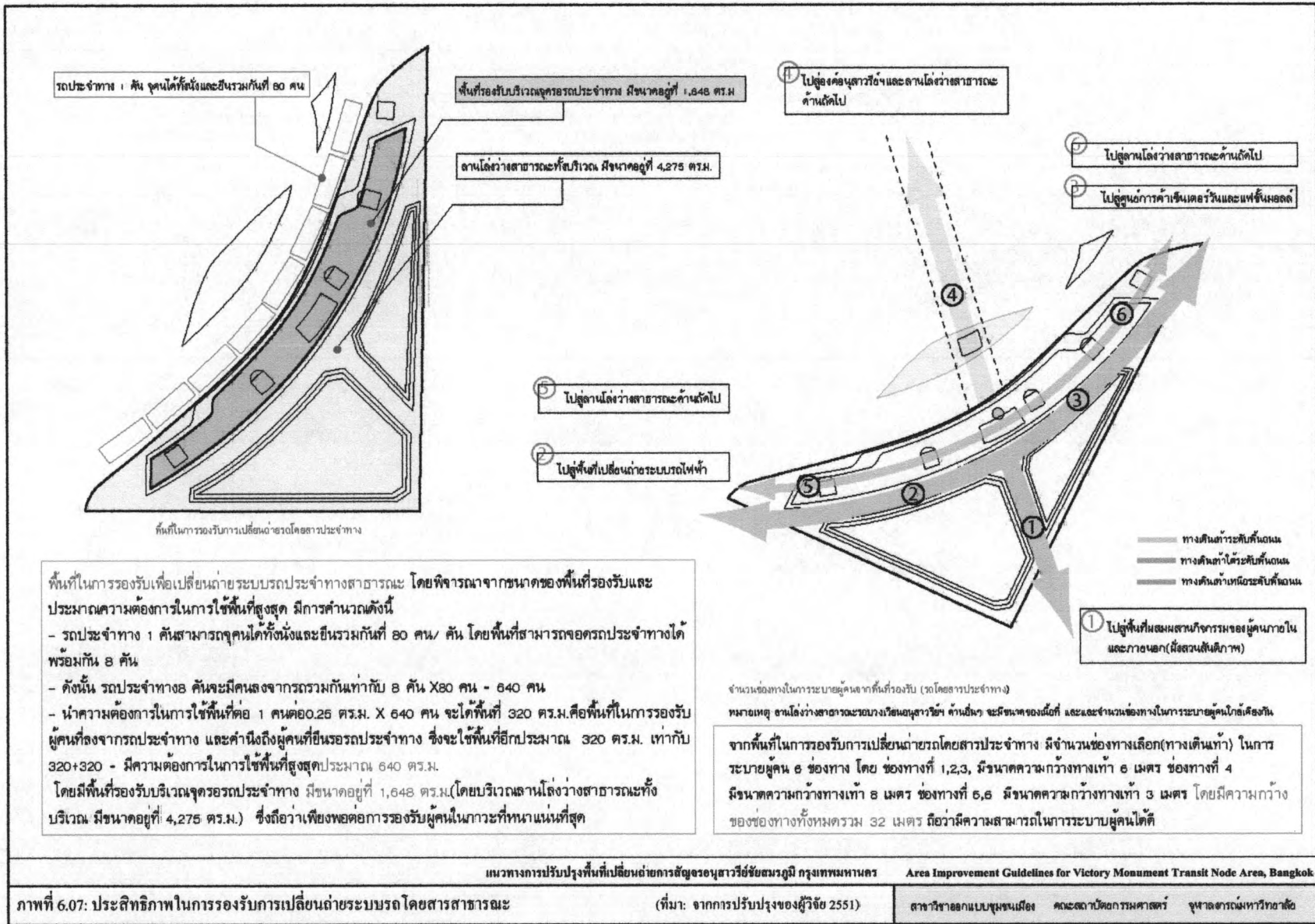
- ① สถานที่ปรับเปลี่ยนก่อนการสัญจร
- ② สถานที่รับการค้าและบริการ
- ③ สถานที่แวะประสังสรรค์สามารถรองรับกิจกรรมการค้าและกิจกรรมทางสังคมต่างๆ
- ④ พื้นที่รอบอนุสาวรีย์สำหรับกิจกรรมทางสังคมและพักผ่อน
- ⑤ พื้นที่ว่างด้านหลังอาคารสำหรับกิจกรรมเพื่อการพักผ่อน

แผนที่ 6.24: ผังขยายรายละเอียดบริเวณพื้นที่ปิดล้อมองค์อนุสาวรีย์ฯ

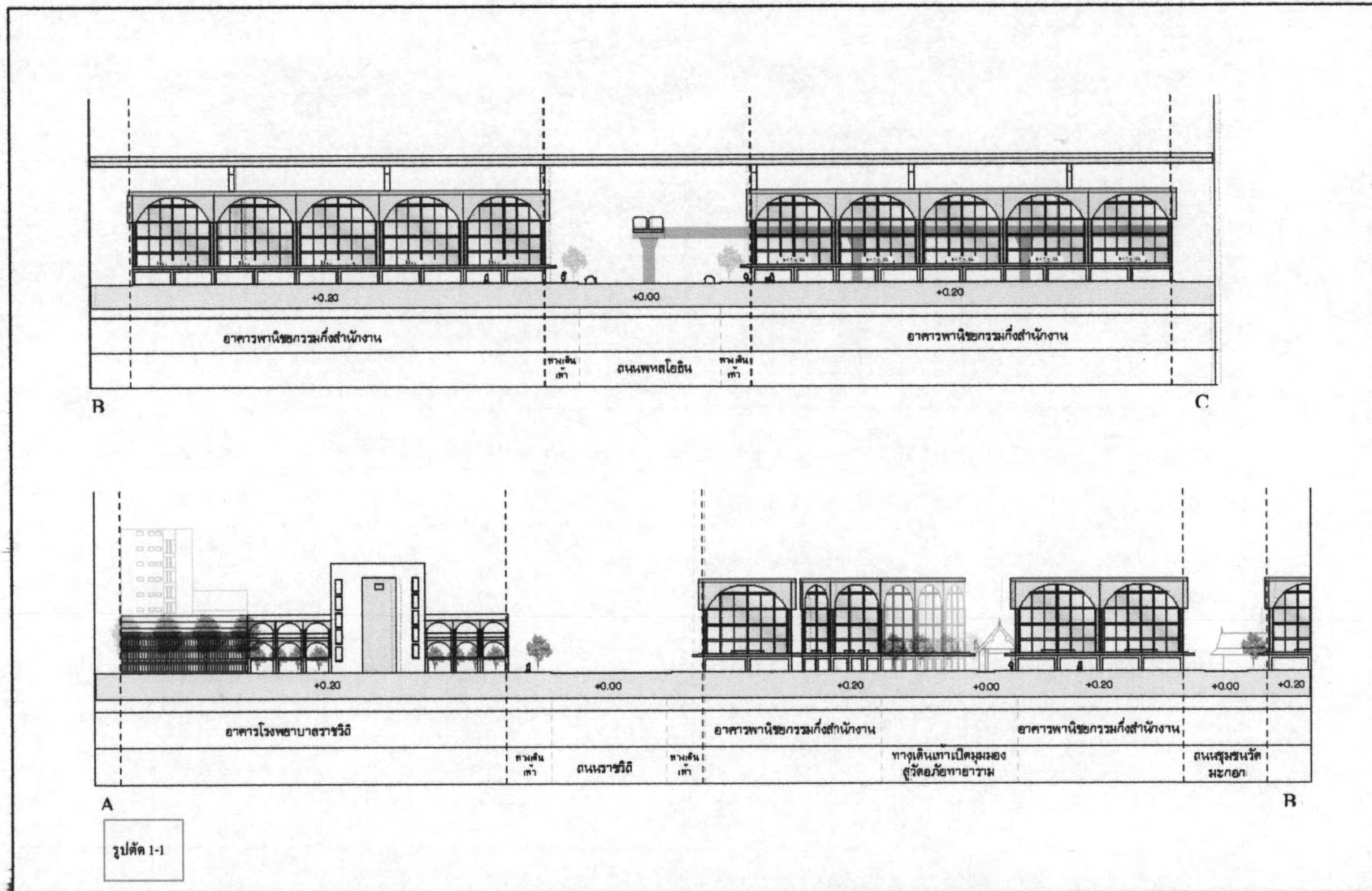
(ที่มา: จากการปรับปรุงของผู้วิจัย 2551)





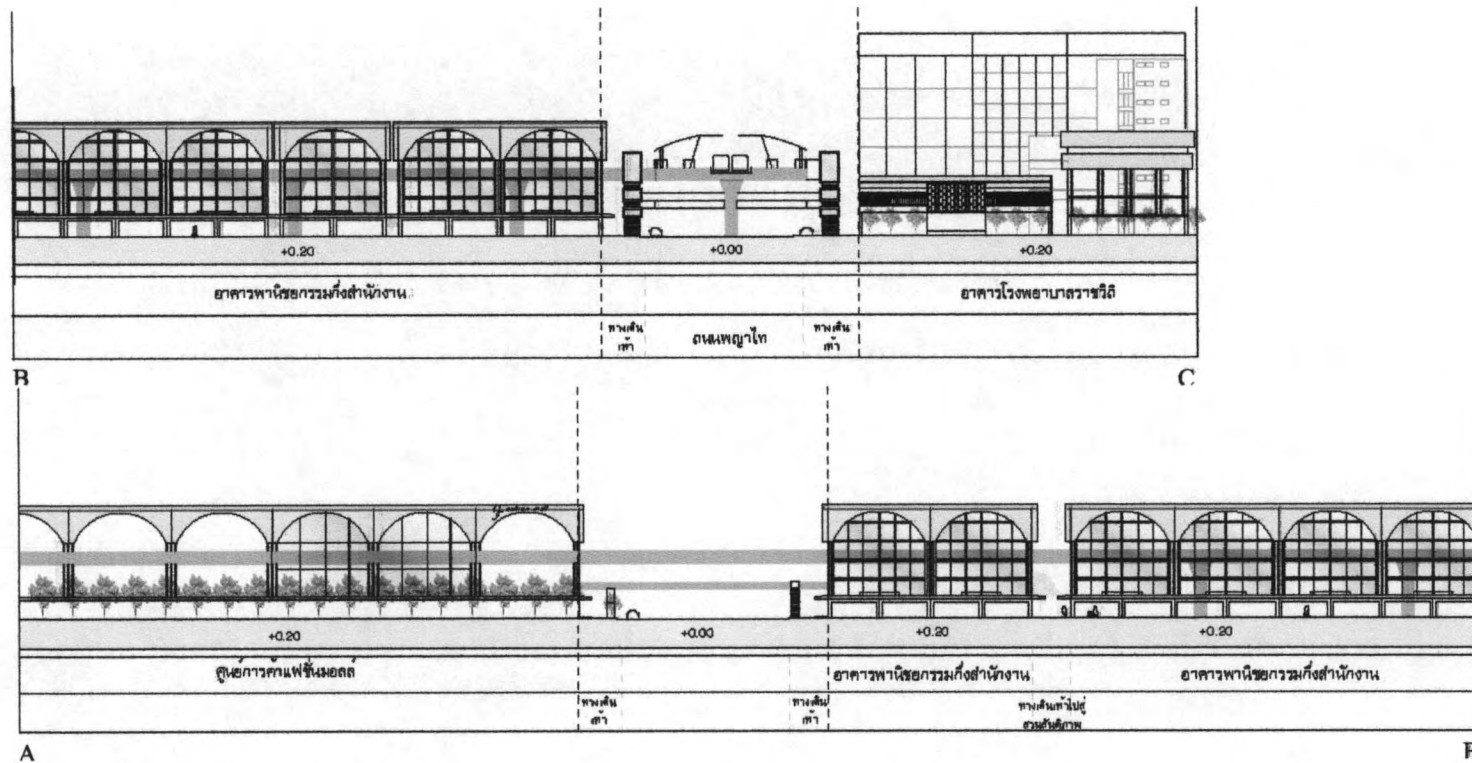




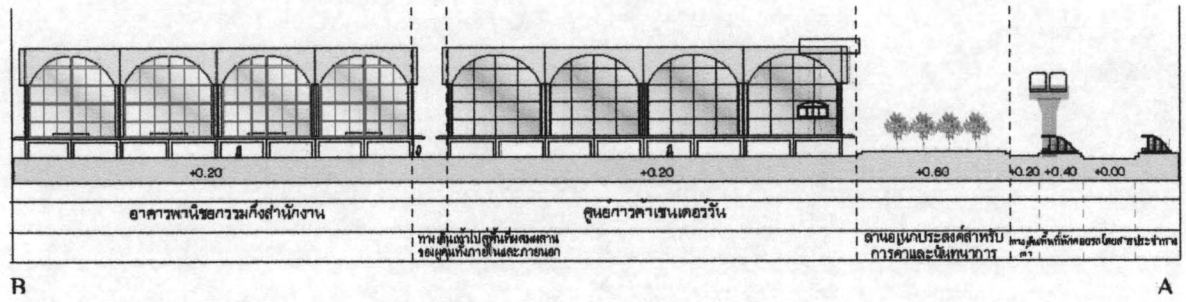


แนวทางการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ กรุงเทพมหานคร      Area Improvement Guidelines for Victory Monument Transit Node Area, Bangkok

ภาพที่ 6.08: รูปตัดขยายบริเวณพื้นที่ปิดล้อมอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิหลังการปรับปรุง (ที่มา: จากการปรับปรุงของผู้อัฒิจัย 2551)      สาขาวิชาออกแบบชุมชนเมือง      คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์      จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

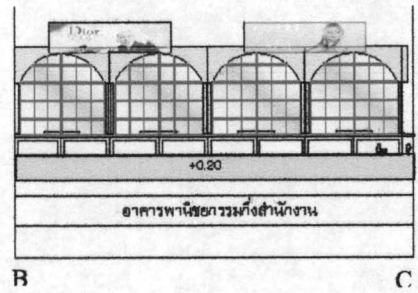


รูปตัด 1-2



B

A

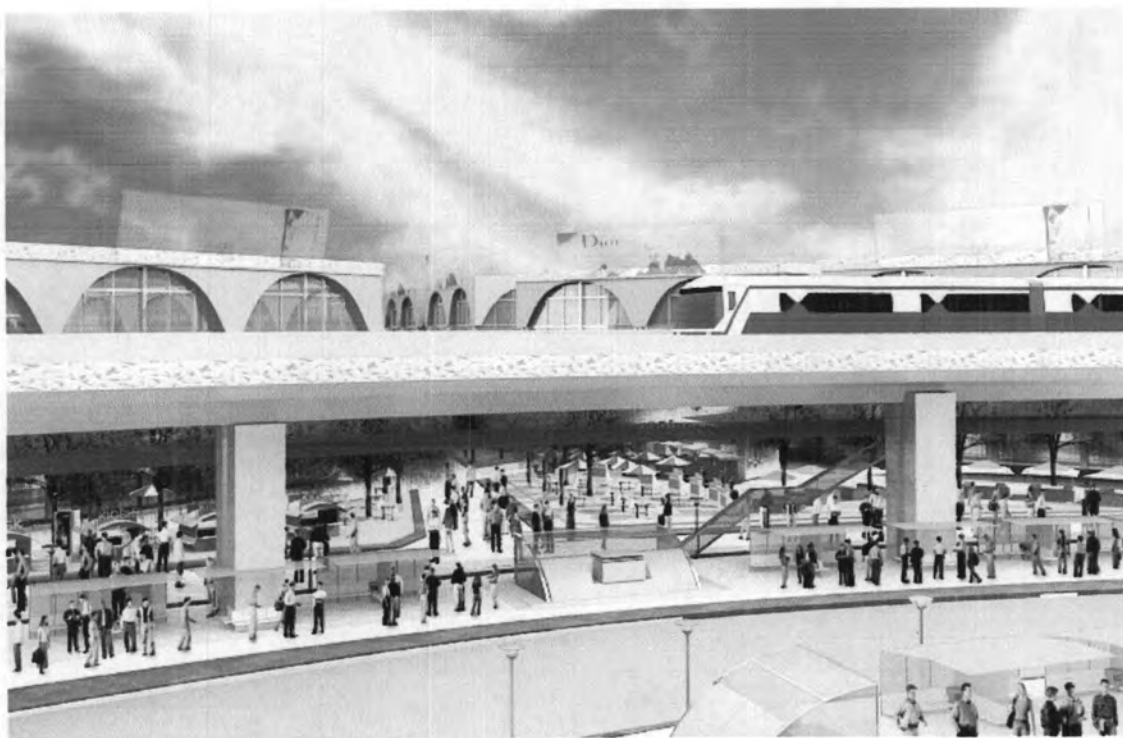


B

C

รูปตัด 2-1





ภาพที่ 6.11: ทัศนียภาพบริเวณพื้นที่เปลี่ยนถ่ายระบบรถประจำทาง (ที่มา: จากการปรับปรุงของผู้วิจัย 2551)



ภาพที่ 6.12: ทัศนียภาพบริเวณลานอเนกประสงค์ (ที่มา: จากการปรับปรุงของผู้วิจัย 2551)



ภาพที่ 6.13: ทัศนียภาพบริเวณพื้นที่รวมร้านค้า (Kiosk) และบริการ (ที่มา: จากการปรับปรุงของผู้นิพนธ์ 2551)

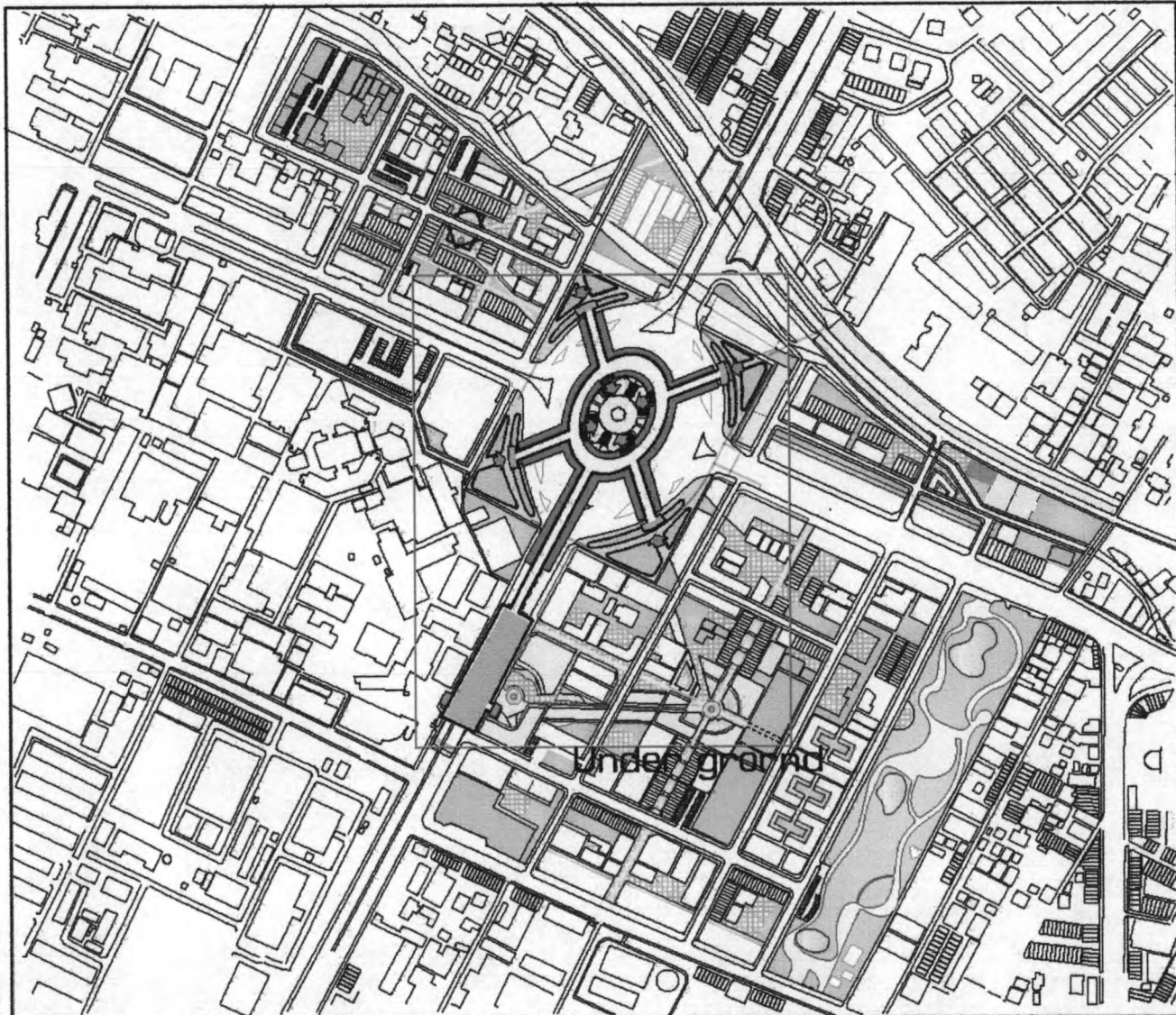
### 6.3.2 ทางเดินเท้าได้ระดับพื้นถนน และพื้นที่สาธารณะรอบองค์อนุสาวรีย์ฯ (แผนที่ 6.25)

1) การเชื่อมโยงเส้นทางเดินเท้าได้ระดับถนน การเชื่อมโยงเส้นทางเดินเท้าได้ระดับถนน (ใต้ดิน) มีวัตถุประสงค์เพื่อระบายความหนาแน่นของการสัญจรเดินเท้าบนดิน โดยเฉพาะบริเวณลานโล่งว่างสาธารณะทั้ง 4 ด้าน รอบองค์อนุสาวรีย์ฯ มีความหนาแน่นของการสัญจรเดินเท้าจำนวนมาก อีกทั้งเป็นการเชื่อมต่อเข้าสู่พื้นที่รอบองค์อนุสาวรีย์ฯ ให้เกิดการใช้งานคั่งในอดีต

2) การออกแบบเส้นทางเดินเท้าได้ระดับพื้นถนน ออกแบบเส้นทางเดินเท้าได้ระดับพื้นถนนให้มีความร่วมสมัย สะท้อนถึงประวัติศาสตร์ของพื้นที่ โดยตลอดเส้นทางเดินเท้าจะประกอบด้วยร้านค้าและบริการสาธารณะมากมาย และจัดพื้นที่บางส่วนเป็นนิทรรศการเพื่อบอกกล่าวประวัติอนุสาวรีย์ฯ ความรู้ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง มีช่องทางเพื่อเปิดมุมมองสู่องค์อนุสาวรีย์ฯ จากพื้นที่ใต้ดินเพื่อดึงดูดให้เกิดการเข้าใช้ และบริเวณทางขึ้น - ลง ฟั้ถานโล่งว่างสาธารณะทั้ง 4 ด้าน ออกแบบให้ด้านบนเป็นประติมากรรมรูปปั้นข้าราชการสาขางานต่างๆ เพื่อเป็นจุดหมายตา และไม่เกิดความสับสนทิศทาง

3) การปรับปรุงพื้นที่สาธารณะรอบองค์อนุสาวรีย์ฯ ทำการปรับปรุงเส้นทางเดินเท้าจนรอบองค์อนุสาวรีย์ฯ พร้อมกับต้นไม้เพื่อให้ร่มเงาต่อเนื่อง โดยกำหนดความสูงไม่ให้บังทัศนียภาพโดยรอบ มีลานพื้นแข็งซึ่งประกอบด้วยอุปกรณ์ประกอบถนนต่างๆ เช่น ที่นั่ง น้ำพุ ไฟส่องสว่าง ฯลฯ เพื่อให้เกิดกิจกรรมนันทนาการพักผ่อน ตกแต่งพืชพันธุ์ให้มีความสวยงาม ให้รับรู้ถึงความเป็นสถานที่สำคัญควรแก่การ คารวะ บูชา









แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ป้อมอาสน์ชัยสงครามวีชัยสงคราม  
กรุงเทพมหานคร  
Area Improvement Guidelines for Victory Monument  
Transit Node Area, Bangkok



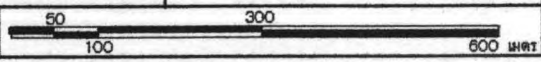
สถาปัตย์กรออกแบบชุมชนเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

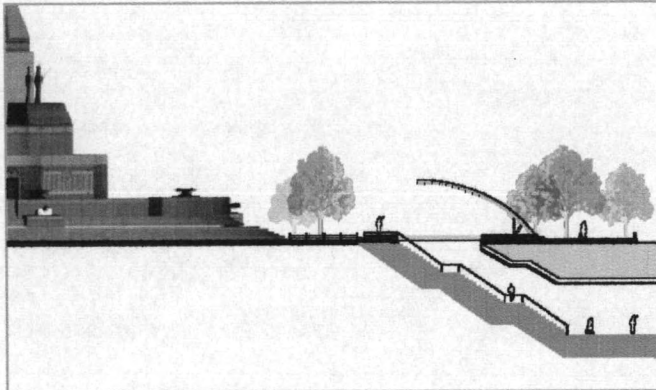
สัญลักษณ์

-  พื้นที่ว่างสาธารณะ โครงสร้างพื้นฐาน
-  สนามหญ้า ไม้ดอกไม้ประดับ
-  ร้านค้าและบริการสาธารณะ โครงสร้างพื้นฐาน
-  ทางเดิน-รถ สนามหญ้า ไม้ดอกไม้ประดับ

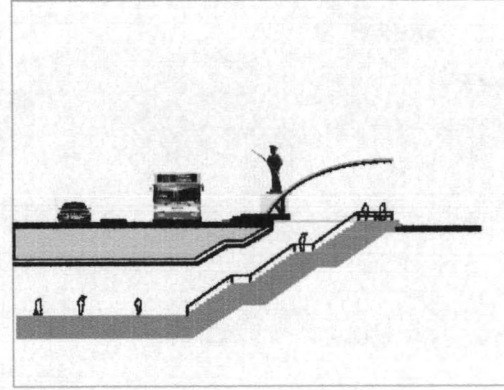
แผนที่ 6.25: ปัจจัยขยายรายละเอียดทางเดินเท้าได้ระดับพื้นถนน

(ที่มา: จากการปรับปรุงของผู้วิจัย 2551)

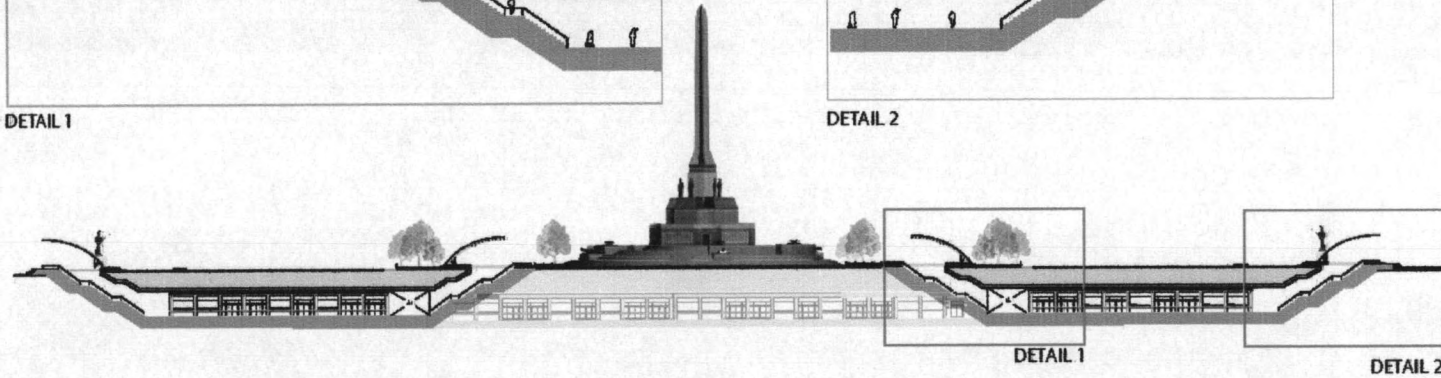




DETAIL 1



DETAIL 2



DETAIL 1

DETAIL 2

แนวทางการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ กรุงเทพมหานคร

Area Improvement Guidelines for Victory Monument Transit Node Area, Bangkok

ภาพที่ 6.14: รูปตัดขยายบริเวณทางเดินเท้าได้ระดับพื้นถนนหลังการปรับปรุง

(ที่มา: จากการปรับปรุงของผู้วิจัย 2551)

สาขาวิชาออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

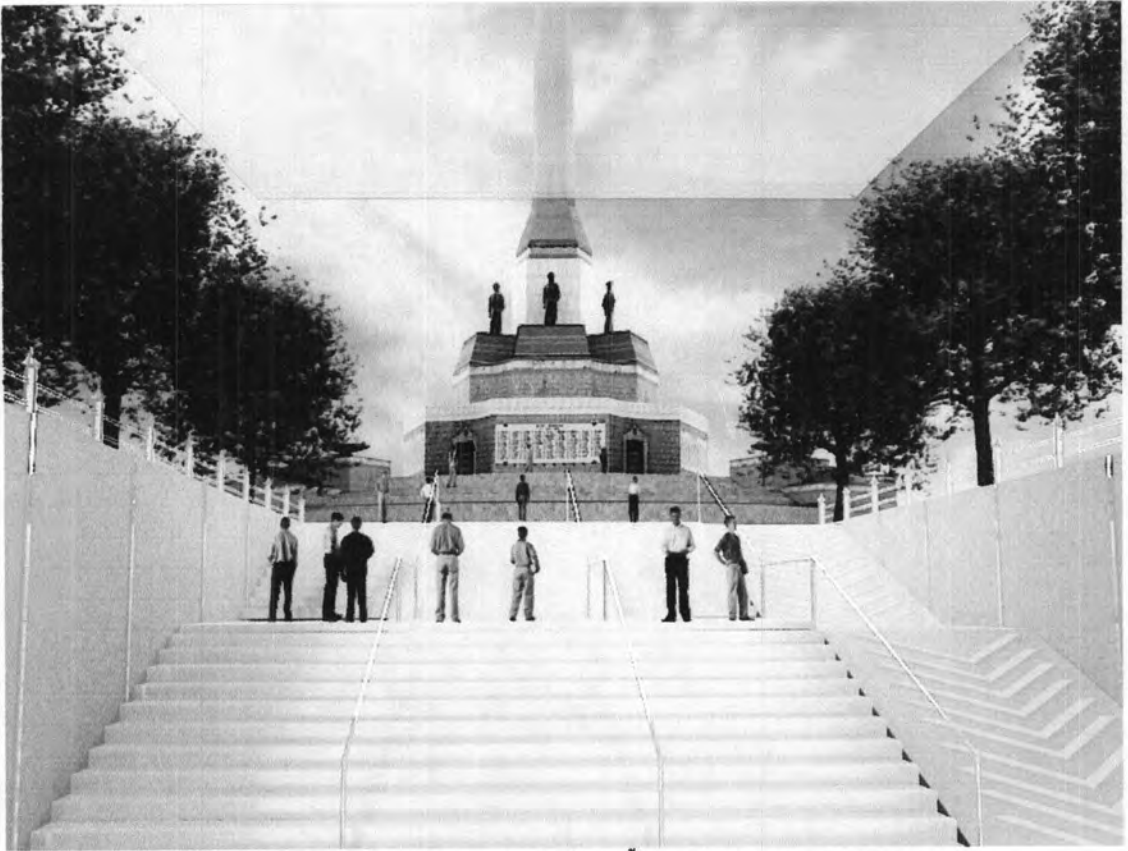


ภาพที่ 6.15: ทัศนียภาพร้านค้าและบริการบริเวณทางเดินเท้าใต้ระดับพื้นถนน (ที่มา: จากการปรับปรุงของผู้วิจัย 2551)



ภาพที่ 6.16: ทัศนียภาพบริเวณตำแหน่งขึ้นไปสู่พื้นที่สาธารณะของคือนุสาวรีย์ฯ (ที่มา: จากการปรับปรุงของผู้วิจัย 2551)





ภาพที่ 6.17: ทศนิยมภาพมุมมองสู่องค์อนุสาวรีย์ฯจากบริเวณทางเดินเท้าได้ระดับพื้นถนน (ที่มา: จากการปรับปรุงของผูวิจัย 2551)



ภาพที่ 6.18: ทศนิยมภาพบริเวณพื้นที่สาธารณะรอบองค์อนุสาวรีย์ฯ (ที่มา: จากการปรับปรุงของผูวิจัย 2551)

### 6.3.3 พื้นที่เปลี่ยนถ่ายระบบรถไฟฟ้า BTS และรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT (แผนที่ 6.26)

อาคาร 1 อาคารพาณิชย์รวม ศูนย์การค้าขนาดใหญ่สูง 6 ชั้น เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้า BTS และรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT รองรับผู้คนที่จำนวนมากมีรูปทรงอาคารที่เกิดการปิดล้อมอย่างเหมาะสม

อาคาร 2 อาคารพาณิชย์พักอาศัย ถัดจากถนนสายหลัก สูง 4 ชั้น กำหนดให้ชั้นล่างเป็นพาณิชยกรรม เนื่องจากอยู่บนทางสัญจรที่มีผู้คนผ่านเป็นจำนวนมาก

อาคาร 3 อาคารพาณิชยกรรมกึ่งสำนักงาน ติดถนนสายหลัก (ถนนพญาไท) สูง 6 ชั้น กำหนดให้ 2 – 3 ชั้นล่างเป็นพาณิชยกรรม เนื่องจากอยู่บนทางสัญจรที่มีผู้คนผ่านเป็นจำนวนมาก

อาคาร 4 อาคารจอดรถยานพาหนะ อาคารจอดรถ คานม โยบายของรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT จอดยานพาหนะได้ 200 คัน (รวมชั้นใต้ดิน)

อาคาร 5 สถานีรถไฟฟ้า BTS

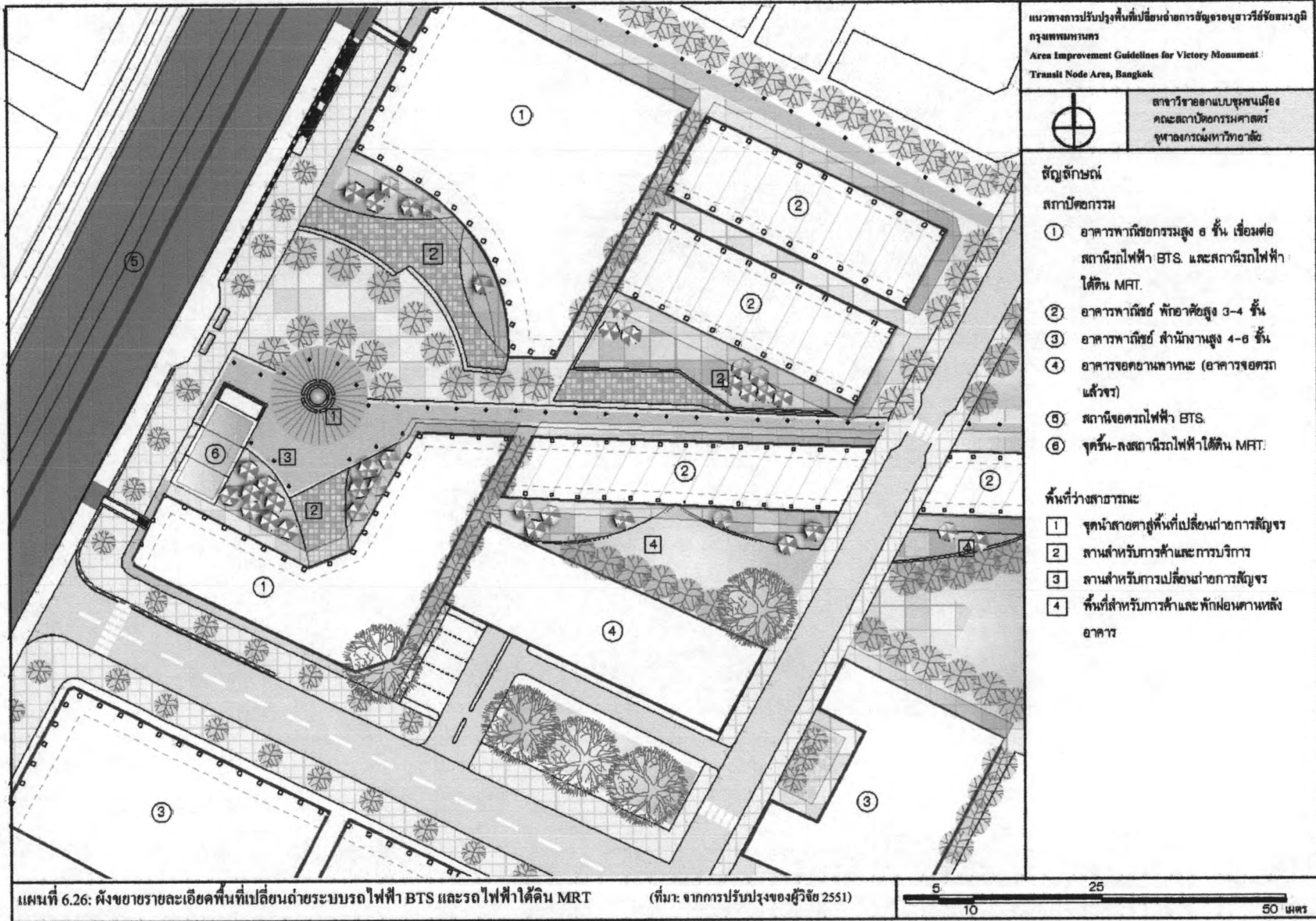
อาคาร 6 จุดขึ้น – ลง สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT

พื้นที่ว่างสาธารณะ 1 สัญลักษณ์เป็นน้ำพุลดรูปแบบจากทรง (form) ของอนุสาวรีย์ฯ เพื่อเป็นจุดนำสายตาเข้าสู่พื้นที่เปลี่ยนถ่ายระบบรถไฟฟ้า

พื้นที่ว่างสาธารณะ 2 สำหรับการค้าและการบริการ อยู่บริเวณด้านหน้าอาคารพาณิชยกรรม เป็นซุ้มที่พักผ่อนปะสังสรรค์และรับประทานอาหาร (passive) ยกระดับจากพื้นทางเดินเท้า 0.60 เมตร เพื่อให้ไม่ให้อุณหภูมิจากการสัญจรแบบรวดเร็ว (active)

พื้นที่ว่างสาธารณะ 3 ลานโล่งว่างสำหรับการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร เน้นเป็นพื้นที่โล่งเพื่อการสัญจรของผู้คนจำนวนมาก โดยเป็นที่เปลี่ยนถ่ายรถไฟฟ้า BTS, รถไฟฟ้าใต้ดิน MRT, รถโดยสารประจำทางและรถโดยสารกึ่งสาธารณะ ให้ร่มเงาด้วยร่มผ้าใบ (vinyl) ยึดกับอาคารด้านบนทั้ง 2 ด้าน เพื่อไม่ให้กีดขวางการจราจร

พื้นที่ว่างสาธารณะ 4 พื้นที่สำหรับการค้าและนันทนาการด้านหลังอาคาร เป็นพื้นที่เพื่อการค้าและการนันทนาการ (passive) รองรับผู้คนที่จากสำนักงานและที่พักอาศัยภายในพื้นที่รวมทั้งเป็น “จุดพักย่อย” รองรับการเดินทางสำหรับผู้คนทั่วไป



แนวทางการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ  
กรุงเทพมหานคร  
Area Improvement Guidelines for Victory Monument  
Transit Node Area, Bangkok

สาขาวิชาออกแบบชุมชนเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**สัญลักษณ์**

**สถาปัตยกรรม**

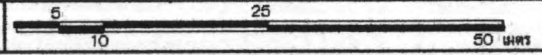
- ① อาคารพาณิชย์กรรมสูง 8 ชั้น เชื่อมต่อ  
สถานีรถไฟฟ้า BTS และสถานีรถไฟฟ้า  
ใต้ดิน MRT.
- ② อาคารพาณิชย์ พักอาศัยสูง 3-4 ชั้น
- ③ อาคารพาณิชย์ สำนักงานสูง 4-8 ชั้น
- ④ อาคารจอดรถานพาหนะ (อาคารจอดรถ  
แล้วเสร็จ)
- ⑤ สถานีจอดรถไฟฟ้า BTS.
- ⑥ จุดขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT.

**พื้นที่ว่างสาธารณะ**

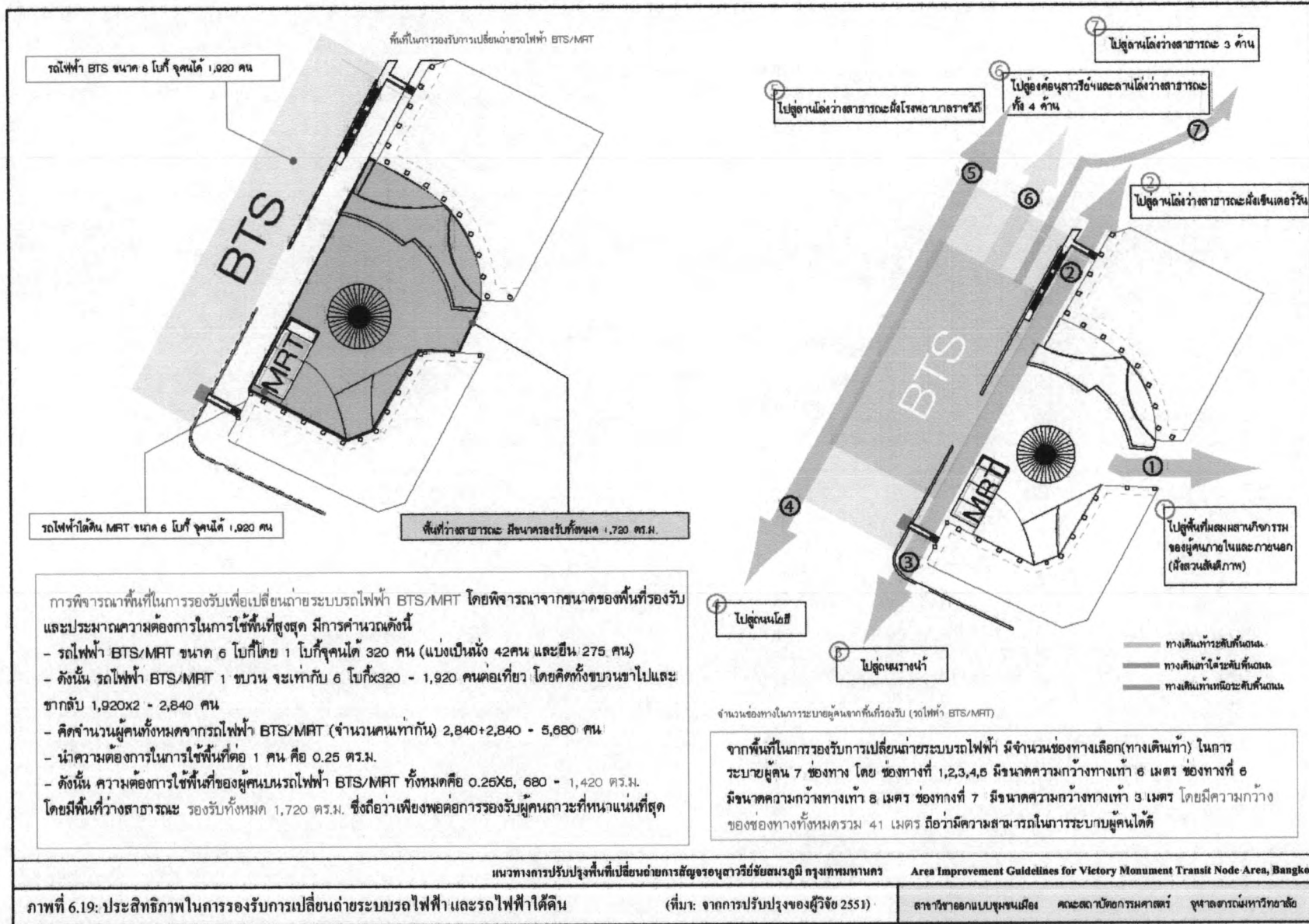
- ① จุดนำสายตาจุดพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร
- ② ลานสำหรับการค้าและการบริการ
- ③ ลานสำหรับการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร
- ④ พื้นที่สำหรับการค้าและพักผ่อนด้านหลัง  
อาคาร

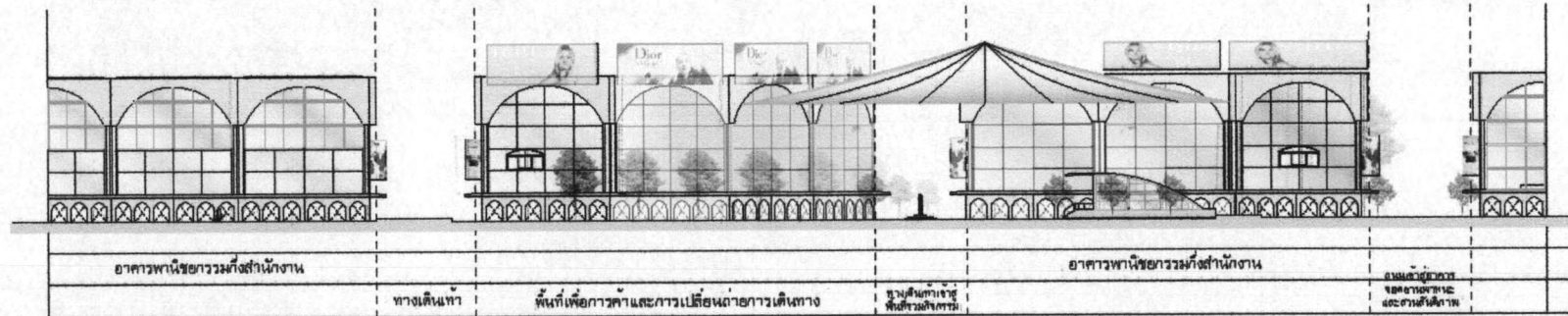
แผนที่ 6.26: ผังขยายรายละเอียดพื้นที่เปลี่ยนถ่ายระบบรถไฟฟ้า BTS และรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT

(ที่มา: จากการปรับปรุงของผู้วิจัย 2551)









A

B

รูปตัด 3-1



ภาพที่ 6.21: ทศนียภาพร้านค้าและบริการต่างๆบริเวณพื้นที่เปลี่ยนถ่ายระบบรถไฟฟ้า BTS/MRT (ที่มา: จากการปรับปรุงของผู้วิจัย 2551)



ภาพที่ 6.22: ทศนียภาพบริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน BTS/MRT ป้ายรถประจำทาง (ที่มา: จากการปรับปรุงของผู้วิจัย 2551)





ภาพที่ 6.23: ทัศนียภาพพื้นที่เปลี่ยนถ่ายระบบรถไฟฟ้า BTS/MRT จากมุมมองอาคารรถไฟฟ้า BTS (ที่มา: จากการปรับปรุงของผู้วิจัย 2551)

### 6.3.4 พื้นที่ผสมผสานกิจกรรมของผู้คนทั้งภายในและภายนอกพื้นที่ (ผังสวนสันติภาพ) (แผนที่ 6.27)

อาคาร 1 อาคารพาณิชย์กรรมกึ่งสำนักงาน สูง 6 ชั้น กำหนดให้ 3 ชั้นล่างเป็นพาณิชย์กรรม มีรูปทรงอาคารที่ปิดล้อมอย่างเหมาะสมคือ กิ่งสถานที่สำคัญ

อาคาร 2 อาคารพาณิชย์พักอาศัยสูง 4 ชั้น กำหนดให้ 2 ชั้นล่างเป็นพาณิชย์กรรมและคลังเก็บสินค้าประเภทแฟชั่น (ด้านล่างใหม่เริ่มเจาะด้วยกันสะดวกเพื่อไม่ให้กีดขวางการสัญจร)

อาคาร 3 ตลาดรวมสินค้าและอาหาร มีลักษณะเป็นตลาดสมัยใหม่สูง 3 ชั้น (ชั้น 3 เก็บสินค้าอุปโภค) เน้นความสะอาดและระบายอากาศ

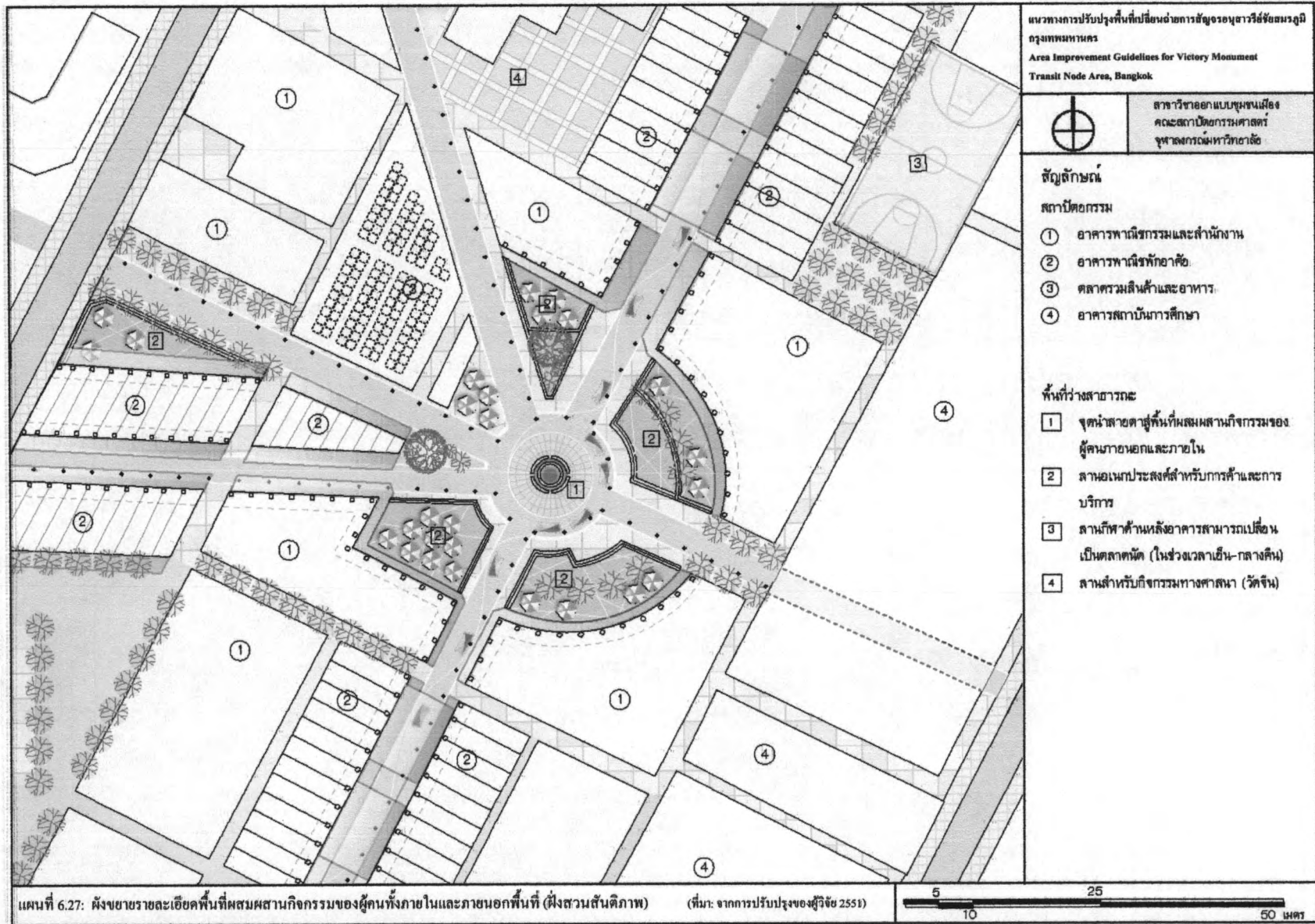
อาคาร 4 อาคารสถาบันการศึกษา คู่มือพาณิชย์กร ทำการปรับปรุงทางลอดผ่านอาคาร เพื่อเพิ่มศักยภาพการเข้าถึงพื้นที่ด้านใน โดยกำหนดช่วงเวลาในการเปิด เข้า/เย็น และแนวคัน ไม้รอบอาคารเพื่อรักษาความเงียบสงบ พร้อมทั้งปรับปรุงรั้ว กำแพงเพื่อความปลอดภัย

พื้นที่ว่างสาธารณะ 1 ลานโล่งว่างซึ่งรวมเส้นทางเดินเท้า จากหลายทิศทาง มีร้านค้าขนาดเล็ก (Kiosk) คลอดแนวเส้นทาง พร้อมทั้งจุดหมายคา (น้ำพุ) เพื่อเข้ามาสู่พื้นที่

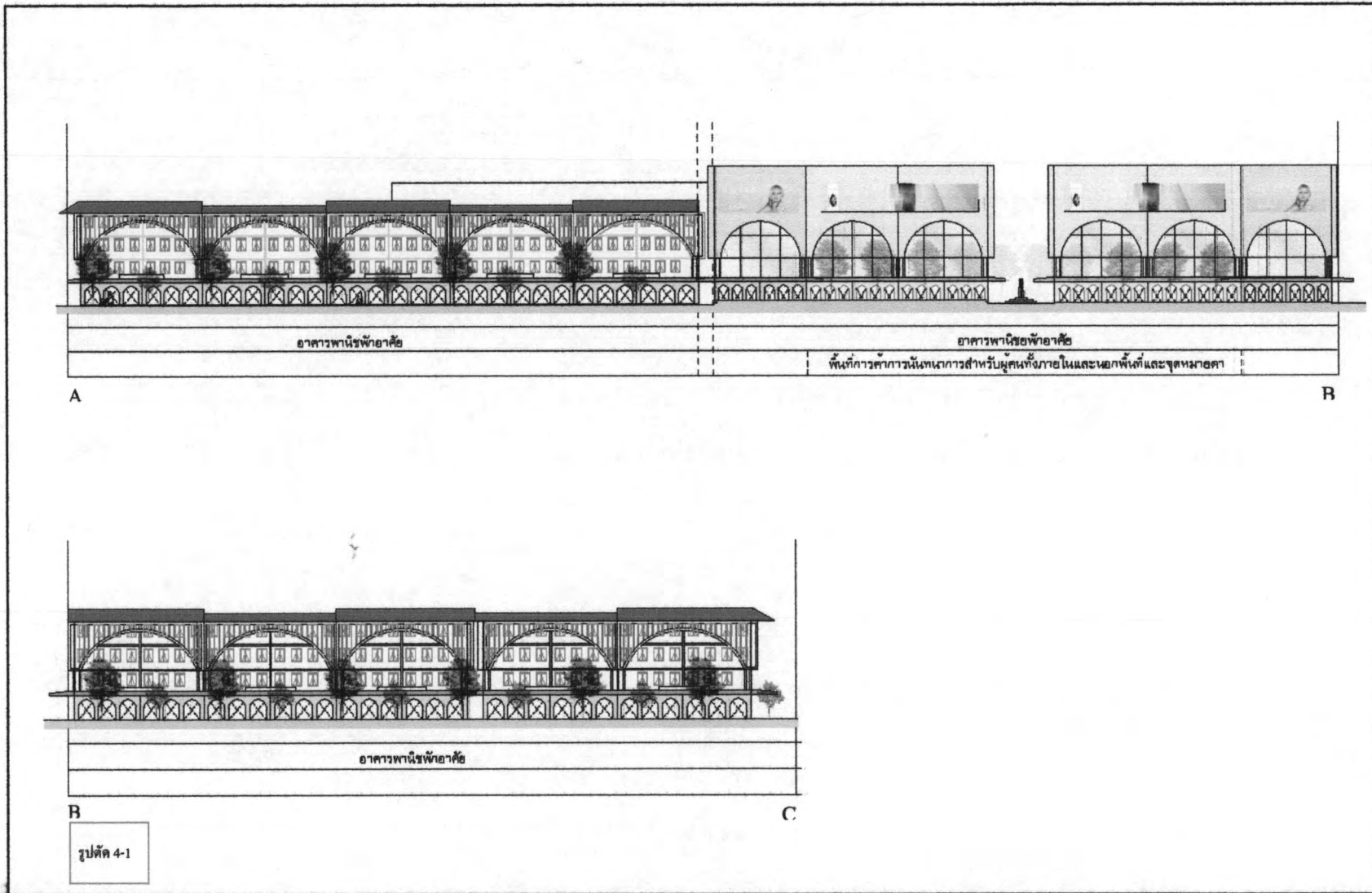
พื้นที่ว่างสาธารณะ 2 ลานอเนกประสงค์ด้านหน้าอาคาร เป็นที่ตั้งร้านค้าชั่วคราว ชุมขายอาหาร/สินค้า เบ็ดเตล็ด และซุ้มเก้าอี้ที่นั่ง รวมทั้งสามารถปรับเป็นลานโล่งสำหรับจัดนิทรรศการต่างๆ

พื้นที่ว่างสาธารณะ 3 ลานกีฬาด้านหลังอาคาร โดยขอความร่วมมือจากคู่มือพาณิชย์กรในการปรับปรุงพื้นที่บางส่วน เพื่อเป็นสนามกีฬาและสวนหย่อม โดยเปิดให้ใช้สาธารณะ ใช้เฉพาะนอกเวลาราชการ

พื้นที่ว่างสาธารณะ 4 ลานสำหรับกิจกรรมทางศาสนา (วัดจีน) เดิมปรับปรุงพื้นที่ด้านหน้าเป็นลานโล่งอเนกประสงค์เพื่อจัดพิธีกรรมทางศาสนา และรักษาความเงียบสงบด้วยแนวกำแพงต้นไม้

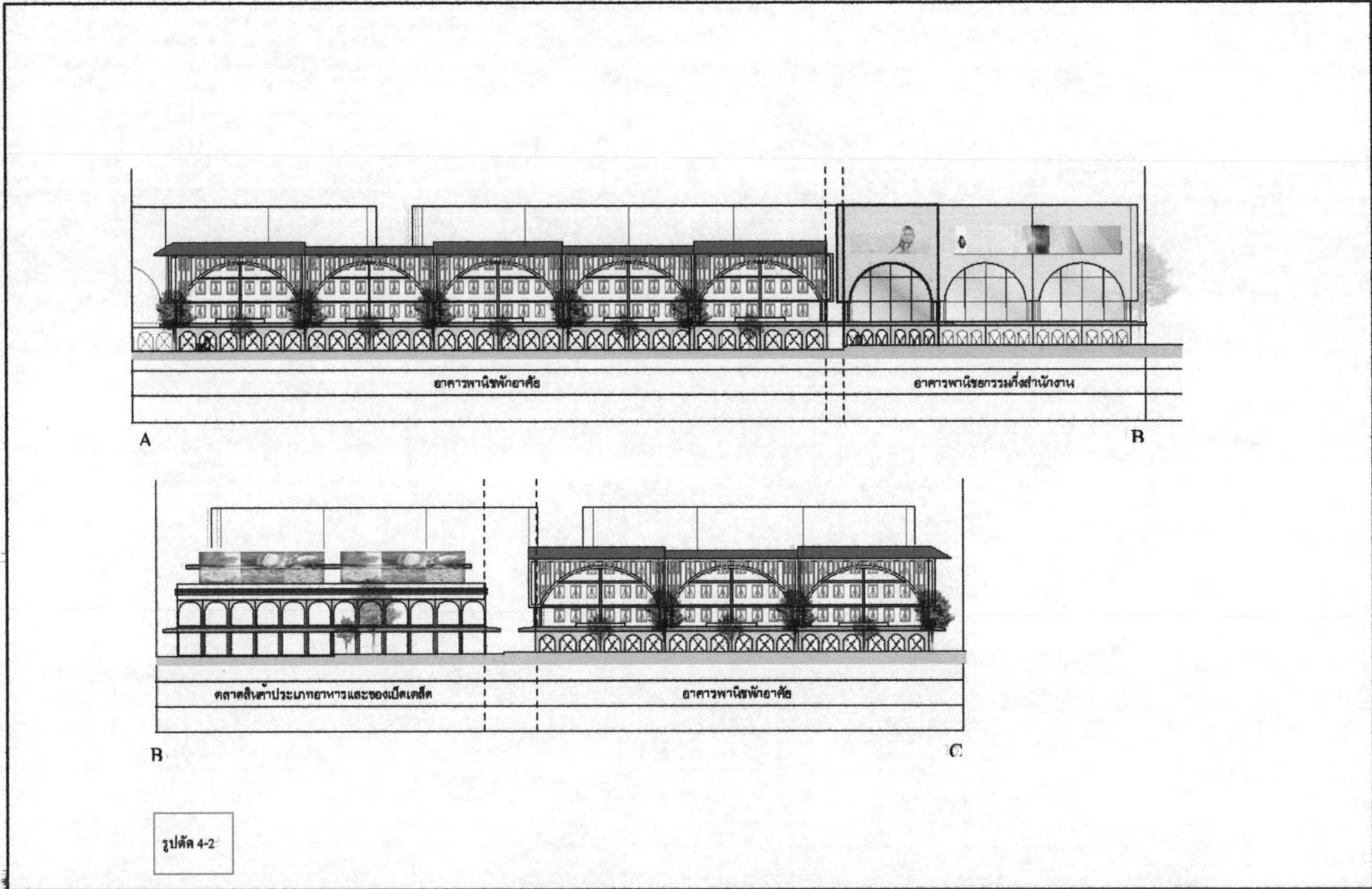






แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ กรุงเทพมหานคร      Area Improvement Guidelines for Victory Monument Transit Node Area, Bangkok

ภาพที่ 6.24: รูปตัดขยายบริเวณพื้นที่ผสมผสานกิจกรรมผู้คนที่ภายในและภายนอกพื้นที่ (ฝั่งสวนสันติภาพ)      (ที่มา: จากกรปรับปรุงของผูวิจัย 2551)      สาขาวิชาออกแบบชุมชนเมือง      คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์      จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แนวทางการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ กรุงเทพมหานคร Area Improvement Guidelines for Victory Monument Transit Node Area, Bangkok

ภาพที่ 6.25: รูปตัดขยายบริเวณพื้นที่ผสมผสานกิจกรรมผู้คนทั้งภายในและภายนอกพื้นที่ (ฝั่งสวนสันติภาพ) (ที่มา: จากการปรับปรุงของคู่มือ 2551) สาขาวิชาออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาพที่ 6.26: ทัศนียภาพบริเวณพื้นที่ผสมผสานกิจกรรม (ฝั่งสวนสันติภาพ) จากมุมสูง (ที่มา: จากการปรับปรุงของผู้วิจัย 2551)



ภาพที่ 6.27: ทัศนียภาพบริเวณพื้นที่ผสมผสานกิจกรรมจากทางเดินเท้า (ฝั่งสวนสันติภาพ) (ที่มา: จากการปรับปรุงของผู้วิจัย 2551)





ภาพที่ 6.28: ทัศนียภาพบริเวณพื้นที่ผสมผสานกิจกรรม ไปสู่ตรอกถนนคนเดิน (ที่มา: จากการปรับปรุงของผู้วิจัย 2551)



ภาพที่ 6.29: ทัศนียภาพบริเวณตรอกถนนคนเดิน (ที่มา: จากการปรับปรุงของผู้วิจัย 2551)

### 6.3.5 พื้นที่ผสมผสานกิจกรรมชุมชนวัดมะกอก (แผนที่ 6.28)

อาคาร 1 อาคารพาณิชย์พักอาศัย สูง 4 ชั้น กำหนดให้ 2 ชั้นล่างเป็นพาณิชยกรรม พร้อมทั้งปรับปรุงพื้นที่หน้าอาคารเป็นพื้นที่การค้าและการบริการและกำหนดรูปแบบอาคารให้เกิดการปิดล้อมอย่างเหมาะสม เปิดมุมมองสู่อนุสาวรีย์ฯ

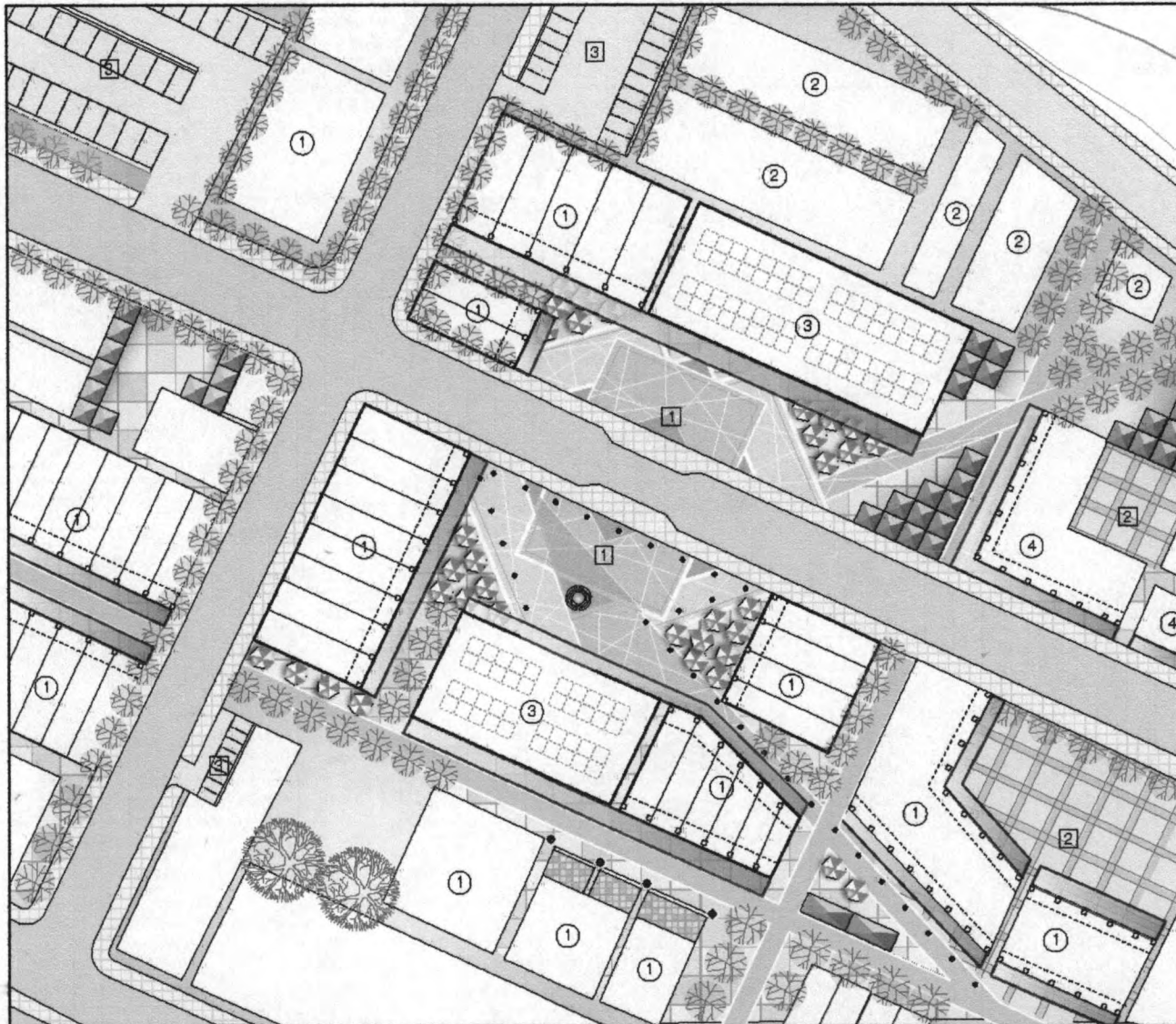
อาคาร 2 อาคารพักอาศัยสูง 6-8 ชั้น กำหนดให้ชั้นล่างด้านที่ติดถนนซอยชุมชนวัดมะกอก เป็นพาณิชยกรรม

อาคาร 3 ตลาดการค้าตลาดชุมชนวัดมะกอก (ฝั่งซ้ายและขวา) ปรับปรุงจากอาคารพาณิชย์พักอาศัย 4 ชั้น โดยกำหนดให้ 2 ชั้นล่างเป็นตลาดการค้าอุปโภคและบริโภคเปิดโล่งว่างทั้ง 4 ด้าน ด้านบนสามารถใช้ประโยชน์ในการพักอาศัยและเก็บสินค้า

อาคาร 4 อาคารอุตสาหกรรม ปรับปรุงให้ 1 ชั้นล่าง ด้านที่ติดถนนซอยวัดมะกอกเป็นพาณิชยกรรม พื้นที่ว่างสาธารณะ 1 ลาน โล่งว่างอเนกประสงค์ สำหรับกิจกรรมการค้าขนาดเล็ก รถเข็น หาบเล่ แผงลอย ต่างเน้นเปิดโอกาสให้การค้าในระดับชุมชน และสามารถปรับเป็นลาน โล่งแจ้งสำหรับทำกิจกรรมต่างๆ พร้อมทั้งมีสัญลักษณ์ คือ น้ำพุ เพื่อเป็นจุดหมายตาให้กับพื้นที่

พื้นที่ว่างสาธารณะ 2 ลาน โล่งว่างด้านหน้าอาคารสำหรับทำกิจกรรมนันทนาการ พักผ่อน

พื้นที่ว่างสาธารณะ 3 พื้นที่จอดยานพาหนะส่วนบุคคล 150 คัน (รวมพื้นที่จอดรถวัดอภัยทาราม)



แนวทางการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ  
กรุงเทพมหานคร  
Area Improvement Guidelines for Victory Monument  
Transit Node Area, Bangkok



สาขาวิชาออกแบบชุมชนเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สัญลักษณ์

สถาปัตยกรรม

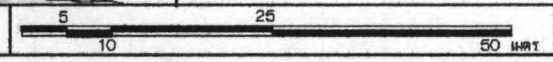
- ① อาคารพาณิชย์ ทึกอาศัยสูง 4 ชั้น
- ② อาคารพักอาศัย 4-8 ชั้น
- ③ อาคารพาณิชย์รวม (ตลาดประเภทอาหาร และสินค้าเบ็ดเตล็ด)
- ④ อาคารพาณิชย์รวมและอุตสาหกรรม (พาณิชย์รวมตามแนวอาคารติดถนนชั้นล่าง)

พื้นที่ว่างสาธารณะ

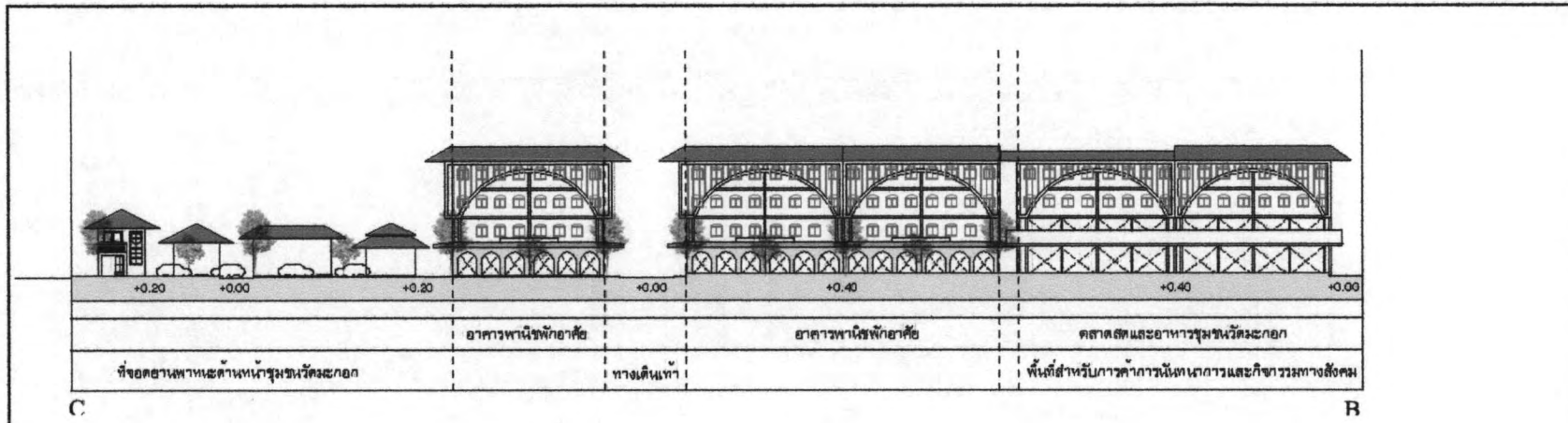
- ① ลานอเนกประสงค์สามารถรองรับกิจกรรมการค้าและกิจกรรมทางสังคมของชุมชน (มีจุดชมเมืองสู่อุฬารวิชัย มีจุดหมาตา)
- ② ลานด้านหน้าอาคารเพื่อกิจกรรมการพักผ่อน
- ③ พื้นที่สำหรับจอดรถสาธารณะ

แผนที่ 6.28:ผังขยายรายละเอียดพื้นที่ผสมผสานกิจกรรมบริเวณชุมชนวัดมะกอก

(ที่มา: จากการปรับปรุงของผู้วิจัย 2551)

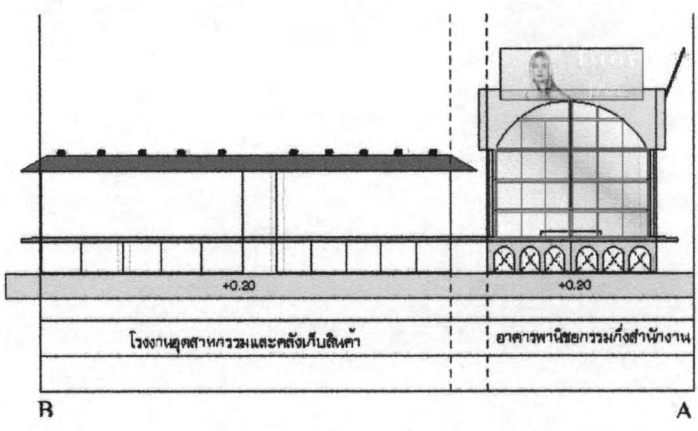






C

B



B

A

รูปตัด 5-1

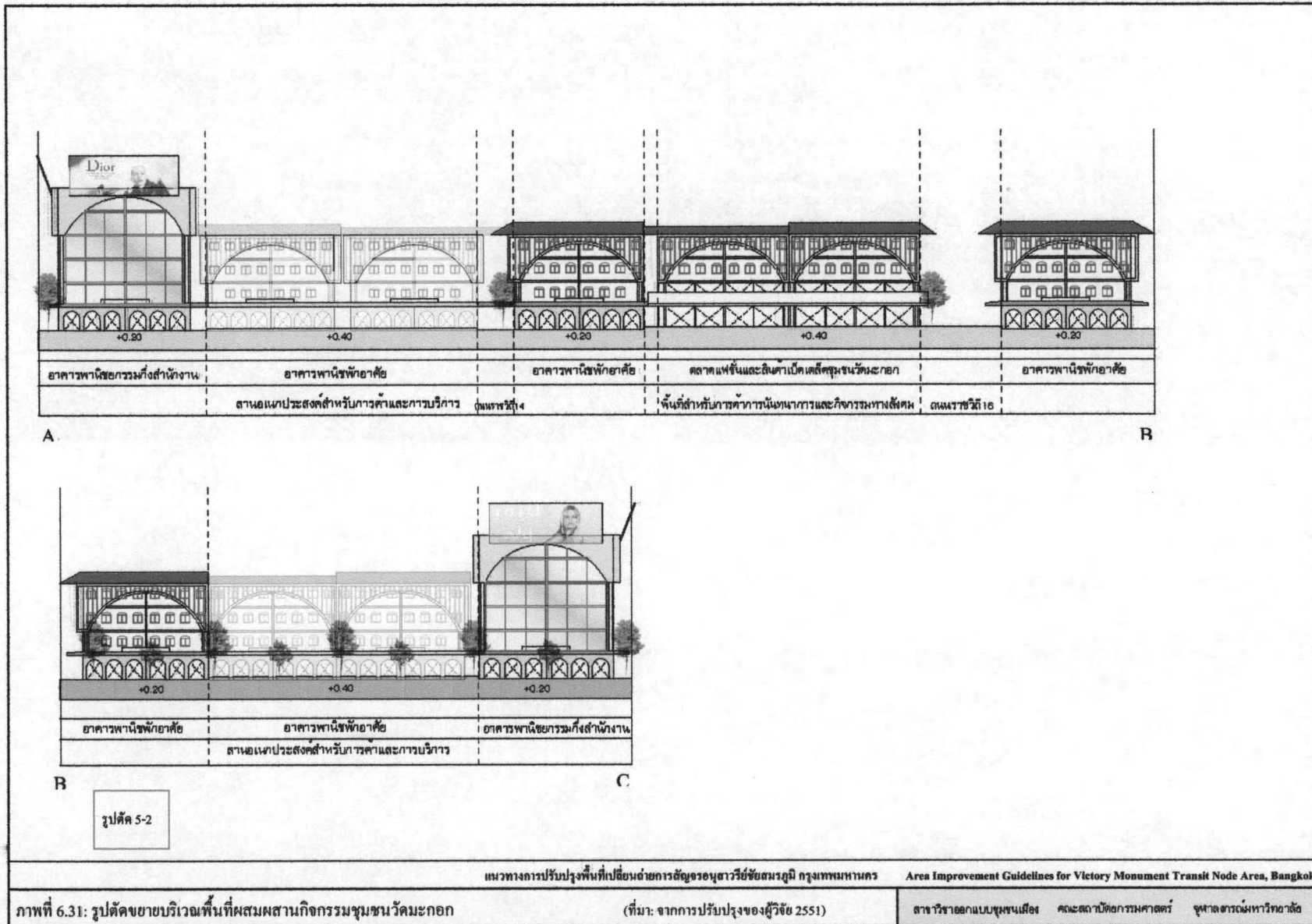
แนวทางการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ กรุงเทพมหานคร

Area Improvement Guidelines for Victory Monument Transit Node Area, Bangkok

ภาพที่ 6.30: รูปตัดขยายบริเวณพื้นที่ผสมผสานกิจกรรมชุมชนวัดมะกอก

(ที่มา: จากการปรับปรุงของผู้วิจัย 2551)

สาขาวิชาออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





ภาพที่ 6.32: ทัศนียภาพมุมมองสู่ออนุสาวรีย์ฯ จากพื้นที่ผสมผสานกิจกรรมชุมชนวัดมะกอก (ที่มา: จากการปรับปรุงของผู้วิจัย 2551)



ภาพที่ 6.33: ทัศนียภาพบริเวณตลาดอาหาร และของสดชุมชนวัดมะกอก (ที่มา: จากการปรับปรุงของผู้วิจัย 2551)





ภาพที่ 6.34: ทัศนียภาพบริเวณตลาดแฟชั่น และสินค้าเบ็ดเตล็ดชุมชนวัดมะกอก (ที่มา: จากการปรับปรุงของผู้วิจัย 2551)

### 6.3.6 พื้นที่เปลี่ยนถ่ายระบบรถตู้ร่วมบริการใต้ทางด่วน (แผนที่ 6.29)

พื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วนสำหรับการเปลี่ยนถ่ายระบบรถตู้ร่วมบริการ (คิดถนนพหลโยธิน)

พื้นที่ว่างสาธารณะ 1 พื้นที่ให้บริการจำหน่ายตั๋วโดยสารของรถตู้ร่วมบริการ มีการจัดการอย่างเป็นระบบ แยกพื้นที่จำหน่ายตั๋วโดยสารและพื้นที่สำหรับรอที่จะเดินทาง โดยมีการเชื่อมโยงด้วยสะพานลอยเพื่อความปลอดภัย

พื้นที่ว่างสาธารณะ 2 พื้นที่สำหรับเปลี่ยนถ่ายการสัญจรรถตู้ร่วมบริการ ประกอบด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ร้านค้าขนาดเล็ก, ที่นั่ง, ตู้โทรศัพท์ ชุมประชาสัมพันธ์ ฯลฯ

พื้นที่ว่างสาธารณะ 3 พื้นที่สำหรับจอดรถตู้โดยสารของรถตู้ร่วมบริการ สำหรับการขึ้นและลงของผู้โดยสาร เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร และความเป็นระเบียบในการเดินรถ

พื้นที่ว่างสาธารณะ 4 พื้นที่สำหรับจอดรถตู้ร่วมบริการ 300 คัน

พื้นที่ว่างสาธารณะ 5 พื้นที่สำหรับจอดยานพาหนะส่วนบุคคล 500 คัน พร้อมทั้งเชื่อมโยงด้วยทางเดินเท้าและสะพานลอย

### 6.3.7 พื้นที่ใต้ทางด่วนเพื่อการนันทนาการกีฬา

พื้นที่ว่างสาธารณะ 1 ลานการค้าและการบริการประเภทอาหารและของเบ็ดเตล็ด (ตลอดแนวทางเดินเท้าใต้ทางด่วน) เพื่อความคึกคัก ทิวบริเวณพื้นที่

พื้นที่ว่างสาธารณะ 2 ลานโล่งว่างอเนกประสงค์เพื่อการนันทนาการ

พื้นที่ว่างสาธารณะ 3 ลานกีฬาหลากหลายประเภทเพื่อให้เกิดการใช้งานพื้นที่ตลอดวัน

พื้นที่ว่างสาธารณะ 4 พื้นที่สำหรับพักผ่อน พร้อมด้วยสิ่งอำนวยความสะดวก ที่นั่ง, ตู้โทรศัพท์, ห้องน้ำสาธารณะ, ฯลฯ

