

บทที่ 7

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

7.1 สรุปผลการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

การศึกษาพบว่าพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เป็นศูนย์กลางการคมนาคมที่สำคัญ มีที่ตั้งอยู่บนถนนสายหลักที่เชื่อมต่อโยงระหว่างกรุงเทพและปริมณฑล พื้นที่โดยรอบวงเวียนอนุสาวรีย์ฯเป็นพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรของระบบขนส่งหลากหลายประเภท ในอนาคตบริเวณนี้ยังเป็นจุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ส่งผลให้ดึงดูดพื้นที่การค้าและการบริการที่หลากหลาย แต่ในปัจจุบันพื้นที่ไม่สามารถรองรับสภาพการณ์ดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ อันเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการสัญจรจากการเดินเท้าเป็นการใช้ยานพาหนะและระบบขนส่ง ส่งผลให้เกิดศักยภาพการเข้าถึงที่มากขึ้น (accessibility) โดยขาดการวางแผนพัฒนาพื้นที่อย่างเป็นระบบ และการเชื่อมต่อโครงข่ายการสัญจรที่เหมาะสม ทำให้เกิดการใช้พื้นที่อย่างหนาแน่นเฉพาะบริเวณแนวแกนถนนสายหลัก ซึ่งมีความจำกัดคับแคบ เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ในขณะที่พื้นที่ด้านในบริเวณถนนสายรองและถนนซอยกลับมีกิจกรรมที่เบาบาง ใช้พื้นที่ไม่คุ้มค่า พื้นที่สาธารณะ โดยรอบวงเวียนอนุสาวรีย์ฯ กลายเป็นเกาะกลางถนนที่ไม่สามารถเข้าถึงได้จากคนเดินเท้า เนื่องจากถูกปิดล้อมด้วยถนนที่มีการจราจรอย่างคับคั่ง อีกทั้งขาดการวางแผนกำหนดรูปแบบอาคาร และสิ่งปลูกสร้างต่างๆ อาคารทั้งใหม่และเก่าโดยรอบจึงขาดรูปลักษณะที่เป็นเอกภาพ ขาดการรับรู้ถึงความเป็นย่านที่ชัดเจน ไม่สร้างให้เกิดสภาพการปิดล้อมที่ดีของบริเวณที่เป็นที่ตั้งภูมิสัญลักษณ์ระดับเมือง นอกจากนี้ยังมีความขัดแย้งระหว่างกิจกรรมการสัญจร และกิจกรรมการค้าในหลายจุด เนื่องจากพื้นที่ถูกใช้โดยคนจำนวนมากและมีวัตถุประสงค์หลากหลายบนพื้นที่เดียวกัน และในช่วงเวลาเดียวกัน ในขณะที่บางเวลาพื้นที่เกิดความเกะกะเนื่องจากการค้าและระบบขนส่งปิดให้บริการลง ส่งผลให้มีโอกาสเป็นแหล่งมั่วสุมและมีแนวโน้มในการเกิดอาชญากรรม ส่งผลให้พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ฯ ประสบทั้งปัญหาและโอกาสในการพัฒนาสร้างความสมดุล ในการเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทาง (node) ควบคู่กับการเป็นสถานที่ที่สำคัญและมีความหมาย (place)

การวิเคราะห์ปัญหาและศักยภาพของพื้นที่ นำไปสู่การวางแผนปรับปรุงด้านกายภาพของพื้นที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ในการเป็นพื้นที่รองรับกิจกรรมการสัญจร (node) และการเป็นพื้นที่สาธารณะที่แสดงภูมิสัญลักษณ์สำคัญของเมือง รวมทั้งเป็นย่านพาณิชยกรรมพักอาศัยในเมืองที่ควรมีคุณสมบัติของความเป็นสถานที่ (place) ที่มีคุณภาพ โดยการพัฒนาคุณลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ผ่านมิติการปรับปรุงในด้านต่างๆ ได้แก่

มิติเชิงสัณฐาน ทำโดยการเชื่อมต่อโครงข่ายพื้นที่ว่างสาธารณะเพื่อให้เกิดการเข้าถึงจากพื้นที่ด้านนอกไปสู่ด้านในอย่างมีลำดับศักดิ์ พร้อมปรับปรุงระบบพื้นที่ว่างสาธารณะให้สามารถรองรับกิจกรรมการสัญจร

(moving activity) และกิจกรรมการหยุดนิ่ง (static activity) อย่างมีประสิทธิภาพ และเชื่อมโยงเส้นทางได้เดิน ไปสู่พื้นที่สาธารณะโดยรอบองค์อนุสาวรีย์ฯ อย่างเหมาะสม โดยมีรายละเอียดในการปรับปรุงดังนี้

1) แนวทางพัฒนาปรับปรุงโครงข่ายการสัญจร

- ปรับปรุงลำดับศักดิ์ของถนนซอยราชวิถี และทางเดินเท้าทั้งถนนสายหลักและถนนซอย (2-8เมตร) ด้วยการกำหนดความกว้างของพื้นผิวทางสัญจร โดยให้มีการเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ

- เชื่อมโยงเส้นทางเดินเท้า (ได้เดิน) จากสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT เพื่อการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะบริเวณรอบองค์อนุสาวรีย์ฯ และเชื่อมต่อเข้าสู่ลานโล่งว่างสาธารณะทั้ง 4 ด้านรอบอนุสาวรีย์ฯ

2) แนวทางพัฒนาปรับปรุงระบบขนส่งและที่จอดยานพาหนะ

- กำหนดตำแหน่งของระบบขนส่งทั้งรถประจำทาง รถไฟฟ้าแบบราง (BTH/MRT) ให้มีระยะห่างแต่ละตำแหน่งไม่ห่างกันเกิน 200 เมตร และตำแหน่งที่ห่างกันที่สุดจากประเภทระบบขนส่งทั้งหมดไม่ควรเกิน 600 เมตร

- ปรับปรุงพื้นที่จอดยานพาหนะส่วนบุคคลในบริเวณพื้นที่ใต้ทางด่วน บริเวณชุมชนวัดมะกอก สวนสันติภาพ และบริเวณสถานีรถไฟฟ้า BTH/MRT (อาคารจอดแล้วจร)

3) แนวทางพัฒนาปรับปรุงการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

- ปรับปรุงการใช้ประโยชน์อาคารแบบอาคารพานิชกรรมและอาคารพาณิชย์พักอาศัยให้มากขึ้น (ชั้นล่างสำหรับการค้า ชั้นบนสำหรับพักอาศัย) โดยผสมผสานอยู่บริเวณถนนพญาไท, พหลโยธิน, ราชวิถี และถนนรางน้ำ รวมทั้งตลอดแนวเส้นทางการแทรกซึมของคนเดินเท้า

- เพิ่มประโยชน์การใช้ที่ดินประเภทพานิชกรรมและพื้นที่ว่างสาธารณะ แทรกซึมเข้าไปด้านในพื้นที่ฝั่งสวนสันติภาพ และฝั่งชุมชนวัดมะกอก

4) แนวทางพัฒนาปรับปรุงสภาพและความสูงอาคาร

กำหนดการฟื้นฟูบูรณะอาคาร โดยมีการดำเนินการปรับปรุงอาคาร ดังนี้

- ปรับปรุงอาคารพาณิชย์พักอาศัยที่มีความเสื่อมโทรม บริเวณติดถนนสายหลักและถนนซอยต่างๆ โดยทำการฟื้นฟูสภาพอาคาร

- อาคารที่อยู่ในสภาพดีบริเวณติดถนนสายหลัก กำหนดประโยชน์การใช้อาคารเป็นพานิชกรรม/สำนักงาน หรือพาณิชย์พักอาศัย

- ปรับปรุงอาคารพักอาศัยขนาดเล็กที่มีความเสื่อมโทรมบริเวณด้านในติดถนนซอยราชวิถีต่างๆ โดยทำการรื้อถอน แล้วสร้างใหม่เป็นอาคารพักอาศัยเพิ่มพื้นที่ในแนวตั้ง หรือพัฒนาเป็นพื้นที่ว่างสาธารณะ

- เพิ่มความสูงของอาคารทั้งติดถนนสายหลัก สายรอง และถนนซอยเพื่อเพิ่มความหนาแน่นของพานิชกรรมและที่พักอาศัยหนาแน่นมาก ควบคู่กับเพิ่มพื้นที่ว่างให้เกิดความสมดุล

5) แนวทางพัฒนาปรับปรุงขอบเขตของพื้นที่ว่างสาธารณะ

- ปรับปรุงพื้นที่ว่างสาธารณะบริเวณลานโล่งว่างสาธารณะ 4 ด้าน พื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วน พื้นที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า BTS และรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ตลอดถนนทางเดินเท้าติดถนนสายหลัก ให้มีขนาดในการ

รองรับปริมาณการสัญจรของผู้คนจากระบบขนส่งทุกประเภท รวมถึงรองรับกิจกรรมการค้า การบริการอย่างมีประสิทธิภาพ

- เพิ่มพื้นที่ว่างสาธารณะภายในชุมชนพักอาศัยหนาแน่นสูง และอาคารสำนักงานต่างๆ ฝั่งสวนสันติภาพ และฝั่งชุมชนวัดมะกอก

- พัฒนาพื้นที่ว่างสาธารณะบริเวณรอบองค์อนุสาวรีย์ฯ ให้รองรับกิจกรรมทางสังคมสอดคล้องกับประวัติศาสตร์ของพื้นที่

6) แนวทางพัฒนาปรับปรุงอุปกรณ์ประกอบถนนและพืชพรรณ

- กำหนดอุปกรณ์ประกอบถนน พืชพรรณ และปรับระดับพื้นถนน ให้ สอดคล้องให้สอดคล้องกับการใช้งานและมีเอกลักษณ์ โดยเฉพาะพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรและสถานที่สำคัญ ได้แก่ ลาน โล่งว่างสาธารณะ 4 ด้าน , พื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วน, พื้นที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า BTS และรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT พื้นที่สาธารณะรอบองค์อนุสาวรีย์ฯ เป็นต้น

- กำหนดพืชพรรณให้เก๋ร่มเงาต่อเนื่องตลอดแนวเส้นทางเดินเท้า โดยควบคุมความสูงไม่ให้บังทัศนียภาพของสถานที่สำคัญต่างๆ

มิติเชิงจินตภาพ ทำ โดยการปรับปรุงองค์ประกอบทางภูมิทัศน์ให้เกิดความเป็นเอกลักษณ์ และฟื้นฟูบูรณะรูปแบบอาคารให้เกิดการรับรู้อย่างเป็นเอกภาพ ส่งเสริมความสวยงามของภูมิสัญลักษณ์ระดับเมือง

1) การกำหนดแนวทางพัฒนาศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงและองค์ประกอบทางจินตภาพ

- เชื่อม โยงระบบพื้นที่ว่างสาธารณะให้เกิดมุมมองและการเข้าถึงที่เชื่อม โยง ไปสู่สถานที่สำคัญต่างๆ ได้แก่ ลาน โล่งว่างสาธารณะ 4 ด้าน, พื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วน, พื้นที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า BTS และรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT, พื้นที่สาธารณะรอบองค์อนุสาวรีย์ฯ เป็นต้น เพื่อให้เกิดทางเลือกในการเดินทางไปสู่บริเวณต่างๆ ได้หลากหลายช่องทาง

- เน้นกำหนดรูปแบบของแนวอาคารเพื่อเปิดมุมมองให้เห็นถึงพื้นที่สำคัญ และเน้นให้เกิดความ โดดเด่นและสวยงามของมุมมองสู่อนุสาวรีย์ฯ

2) การกำหนดแนวทางพัฒนาปรับปรุงรูปแบบด้านหน้าอาคารที่สร้างให้เกิดจินตภาพ

- ปรับปรุงแนวอาคารติดถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนพญาไท, พหลโยธิน, ราชวิถี และถนนรางน้ำ โดยกำหนดระยะร่นถอย แนวกันสาดของอาคาร และแนวเส้นขอบฟ้าของอาคาร (Sky Line) รวมทั้งรักษาระยะและช่องเปิดต่างๆ ให้รูปแบบด้านหน้าอาคารมีความเป็นเอกภาพ ตลอดจนแนวทางในการติดตั้งป้ายโฆษณาต่างๆ เพื่อยังคงรูปแบบของเอกลักษณ์และแนวอาคาร โดยปรับปรุงให้เกิดความต่อเนื่องและสีสันที่สวยงามของรูปแบบด้านหน้าอาคารแต่ละด้าน ที่นำสายตาสู่อนุสาวรีย์ฯ โดยเฉพาะอาคารที่ปิดล้อมองค์อนุสาวรีย์ฯ (รอบวงเวียน) ต้องคำนึงถึงความกลมกลืนของโครงสร้างรถไฟฟ้า

- กำหนดรูปแบบและแนวอาคารภายในถนนชอชราชวิถีและภายในชุมชนวัดมะกอก ให้เกิดความเป็นย่านที่ชัดเจน โดยกำหนดประเภทและรูปแบบของอาคารที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันให้เรียงต่อเนื่องกันอย่างเป็นระบบ ผสานกับระบบพื้นที่ว่างสาธารณะภายในชุมชน (pocket park)

มิติทางเศรษฐกิจและสังคม โดยการผสมผสานพื้นที่กิจกรรมให้เกิดการใช้งานทั้งผู้คนภายในและภายนอกภายในพื้นที่เพื่อให้เกิดความหลากหลายของผู้คนและกิจกรรมตลอดวัน รวมทั้งกำหนดช่วงเวลาในการเปิด/ปิดของร้านค้าและระบบขนส่งเพื่อควบคุม ไม่ให้เกิดช่วงเวลาที่ไม่มีกิจกรรมระหว่างวัน และไม่เกิดการซ้อนทับกันในช่วงเวลาเดียวกันจนเกิดความหนาแน่นเกินไป

1) การกำหนดแนวทางพัฒนาปรับปรุงพื้นที่กิจกรรม

- กำหนดช่วงเวลาในการเปิดและปิด การค้า การบริการประเภทต่างๆ โดยกำหนดช่วงเวลาสลับผลัดเปลี่ยนกันในการเปิดและปิดกิจกรรมทั้งกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม เพื่อให้เกิดกิจกรรมต่อเนื่องตลอดวัน และควบคุมไม่ให้มีการเปิดกิจกรรมที่ซ้อนทับกันในช่วงเวลาเดียวกัน จนเกิดความหนาแน่นเกินไป

- กำหนดพื้นที่ผสมผสานกิจกรรมให้แทรกเข้าไปด้านในบริเวณชอชราชวิถีฝั่งสวนสันติภาพ และฝั่งชุมชนวัดมะกอก โดยสอดแทรกกิจกรรมที่มีการใช้งานทั้งผู้คนภายในและภายนอกพื้นที่ เช่น ร้านอาหาร ร้านค้าปลีกย่อย ผสมผสานกับการค้าขนาดใหญ่ เน้นความหลากหลายของสินค้าและบริการ เพื่อให้เกิดการสลับเปลี่ยนในการใช้พื้นที่ของผู้คนหลากหลายประเภทตลอดทุกช่วงเวลา

2) การกำหนดรูปแบบเศรษฐกิจ

- การปรับปรุงระบบเศรษฐกิจ (movement economic) ภายในพื้นที่ศึกษาโดยการวางแผนประโยชน์การใช้อาคารให้สอดคล้องกับลำดับศักดิ์ของถนน ได้แก่ การใช้ประโยชน์อาคารพาณิชย์ตามแนวถนนสายหลักพญาไท, พหลโยธิน, ราชวิถี การใช้ประโยชน์อาคารพาณิชย์พักอาศัยผสมผสานบริเวณถนนรางน้ำและถนนราชวิถีการใช้ประโยชน์อาคารพักอาศัยให้อยู่บริเวณถนนชอยหรือด้านในสุดของพื้นที่บริเวณถนนชอชราชวิถี 3, 5 และบริเวณชุมชนวัดมะกอก

7.2 แนวทางในการนำไปสู่การปฏิบัติ

การดำเนินงานปรับปรุงพื้นที่ให้เป็นไปตามแผนที่วางไว้ขึ้นอยู่กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาเมืองของภาครัฐ ได้แก่ กทม. และหน่วยงานท้องถิ่นที่มีส่วนรับผิดชอบโดยตรง ได้แก่ สำนักงานเขตราชเทวี รวมถึงผู้คนภายในและภายนอกที่เข้ามาใช้พื้นที่ที่ต้องเห็นความสำคัญของปัญหาและศักยภาพของพื้นที่ โดยเน้นประโยชน์ให้แก่ส่วนรวมเป็นที่ตั้ง โดยมีวิธีการดำเนินการคือภาครัฐที่สามารถเวนคืนที่ดินเพื่อทำการพัฒนาปรับปรุงพื้นที่ โดยจัดสร้างที่อยู่ใหม่ให้มีสภาพแวดล้อมที่ดีกว่าเดิม หรือจ่ายค่าตอบแทนพื้นที่ ทั้งนี้โดยใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องต่างๆ เช่น กฎหมายผังเมือง พระราชบัญญัติควบคุมอาคารเทศบัญญัติกรุงเทพมหานคร พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในการบังคับใช้ โดยคำนึงถึงสิทธิของประชาชนในพื้นที่เป็นหลัก

ในด้านการจัดสรรงบประมาณ ให้ขอความร่วมมือทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ในการเพิ่มภาษีกับ ศูนย์การค้า หรือห้างร้านขนาดใหญ่ ประกอบกับเปิดให้เช่าที่ดินในเชิงการค้าประเภทต่างๆ ตลอดจนให้เช่าชื่อ อาคารสำนักงาน โดยใช้แรงจูงใจจากโอกาสในเชิงการค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต อย่างไรก็ตาม ควรมีการทำ ประชาพิจารณ์เพื่อรับฟังความคิดเห็นข้างมากของผู้คนในพื้นที่ โดยเพื่อให้การปรับปรุงพื้นที่สอดคล้องกับ ความ ต้องการอย่างแท้จริง

ซึ่งในการจะทำให้มาตรการต่างๆดังกล่าวสามารถดำเนินการได้ตามวัตถุประสงค์ ที่จะดำเนินการ ปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ จึงมีในการดำเนินการประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ ดังนี้

งานปรับปรุงพื้นที่	ระยะเวลา ดำเนินการ (ปี)			ลักษณะการนำ แผนไปปฏิบัติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	
	1-2	3-5	6-10		ภาครัฐ	ภาคเอกชน
การเตรียมการก่อนการปรับปรุงพื้นที่ - สํารวจทัศนคติและสร้าง ทัศนคติให้เกิดความเข้าใจ ในการปรับปรุงพื้นที่	↔			- สร้างความเข้าใจ - แนวทางการปฏิบัติ	- กรุงเทพมหานคร - สำนักงานเขตราชเทวี - สำนักงานวางแผน จราจรและขนส่ง (สนข.)	- เจ้าของที่ดิน - เจ้าของอาคาร - ชุมชน
- การประชุมแสดงความคิดเห็น เพื่อให้เกิดประโยชน์ สูงสุดแก่ส่วนรวม				- ความร่วมมือ	- กรุงเทพมหานคร - สำนักงานเขตราชเทวี - สำนักงานวางแผน จราจรและขนส่ง (สนข.) - การเคหะแห่งชาติ	- เจ้าของที่ดิน - เจ้าของอาคาร - ชุมชน - ประชาชน ทั่วไป
การปรับปรุงพื้นที่ด้านสัญญาณ 1) การปรับปรุง โครงข่าย การสัญจรและระบบขนส่ง - กำหนดลำดับศักดิ์ของ ถนนและทางเดินเท้า ด้วยการ กำหนดความกว้างของพื้นผิวทาง สัญจร	↔			- ความร่วมมือ - แนวทางการปฏิบัติ	- กรุงเทพมหานคร - สำนักงานเขตราชเทวี - สำนักงานวางแผน จราจรและขนส่ง (สนข.)	- เจ้าของที่ดิน - เจ้าของอาคาร - ชุมชน
- การปรับปรุง โครงข่ายทาง สัญจรทุกรูปแบบ ให้มีการ เชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ	↔			- ความร่วมมือ - แนวทางการปฏิบัติ	- กรุงเทพมหานคร - สำนักงานเขตราชเทวี	- เจ้าของที่ดิน - เจ้าของอาคาร - ชุมชน

งานปรับปรุงพื้นที่	ระยะเวลา ดำเนินการ (ปี)			ลักษณะการนำ แผนไปปฏิบัติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	
	1-2	3-5	6-10		ภาครัฐ	ภาคเอกชน
- การเชื่อมโยงเส้นทางเดินเท้า (ไค้ดิน) จากสถานีรถไฟฟ้าไค้ดิน เพื่อการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะบริเวณรอบองค์อนุสาวรีย์ฯ และเชื่อมต่อเข้าสู่ลานโล่งว่างสาธารณะทั้ง 4 ด้าน	←→			- แนวทางการปฏิบัติ	- กรุงเทพมหานคร - สำนักงานเขตราชเทวี - สำนักงานวางแผน จรรยาและขนส่ง (สนข.)	
- การกำหนดตำแหน่งของระบบขนส่งและพื้นที่จอดยานพาหนะ	←→			- ความร่วมมือ - แนวทางการปฏิบัติ	- สำนักงานเขตราชเทวี - สำนักงานวางแผน จรรยาและขนส่ง (สนข.)	- เจ้าของที่ดิน - ชุมชน - ประชาชน ทั่วไป
2) การปรับปรุงการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร - ส่งเสริมการใช้พื้นที่และอาคารแต่ละประเภทภายในพื้นที่อย่างเหมาะสมโดยถ่ายลำดับศักดิ์จากถนนสายหลัก	←→			- มาตรการควบคุม - แนวทางการปฏิบัติ - ความร่วมมือ	- กรุงเทพมหานคร - สำนักงานเขตราชเทวี - การเคหะแห่งชาติ	- เจ้าของที่ดิน - เจ้าของอาคาร - ชุมชน
- การฟื้นฟูบูรณะสภาพและความสูงอาคาร โดยควบคุม F.A.R. ให้สัมพันธ์กับ O.S.R. เพื่อเพิ่มความหนาแน่นของอาคารพาณิชย์กรรมและที่พักอาศัย	←→			- มาตรการควบคุม - ความร่วมมือ	- กรุงเทพมหานคร - สำนักงานเขตราชเทวี - การเคหะแห่งชาติ - กรมที่ดิน	- เจ้าของที่ดิน - เจ้าของอาคาร - ชุมชน
3) การปรับปรุงขอบเขตของพื้นที่ว่างสาธารณะ - ปรับปรุงพื้นที่ว่างสาธารณะให้สามารถรองรับปริมาณการสัญจรของผู้คนจากระบบขนส่งทุกประเภท				- แนวทางการปฏิบัติ - ความร่วมมือ	- กรุงเทพมหานคร - สำนักงานเขตราชเทวี	- เจ้าของที่ดิน - ประชาชน ทั่วไป
- เพิ่มพื้นที่ว่างสาธารณะภายในชุมชนพักอาศัยหนาแน่นสูง และอาคารสำนักงานต่างๆ		←→		- มาตรการควบคุม - แนวทางการปฏิบัติ - ความร่วมมือ	- กรุงเทพมหานคร - สำนักงานเขตราชเทวี	- เจ้าของที่ดิน - ชุมชน

งานปรับปรุงพื้นที่	ระยะเวลา ดำเนินการ (ปี)			ลักษณะการนำ แผนไปปฏิบัติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	
	1-2	3-5	6-10		ภาครัฐ	ภาคเอกชน
-ปรับปรุงพื้นที่ว่าง สาธารณะบริเวณรอบองค์ อนุสาวรีย์ฯ	←→			- แนวทางการปฏิบัติ - ความร่วมมือ	- กรุงเทพมหานคร - สำนักงานเขตรักษา	- ประชาชน ทั่วไป
4) การปรับปรุงอุปกรณ์ ประกอบถนนและพืชพรรณ - จัดวางอุปกรณ์ประกอบ ถนนและพืชพรรณให้สอดคล้อง กับบริบทของพื้นที่	←→			- แนวทางการปฏิบัติ - ความร่วมมือ	- กรุงเทพมหานคร - สำนักงานเขตรักษา	
การปรับปรุงพื้นที่ด้าน ทัศนภาพ 1) พัฒนาทัศนภาพการ มองเห็นและเข้าถึง - เชื่อมโยงระบบพื้นที่ ว่างสาธารณะให้เกิดมุมมอง และการเข้าถึงที่เชื่อมโยงไปสู่ สถานที่สำคัญต่างๆ		←→		- แนวทางการปฏิบัติ - ความร่วมมือ	- กรุงเทพมหานคร - สำนักงานเขตรักษา	- เจ้าของที่ดิน - เจ้าของอาคาร - ชุมชน
2) ปรับปรุงรูปแบบ ด้านหน้าอาคารที่สร้างให้เกิด ทัศนภาพ - ปรับปรุงรูปแบบและ แนวอาคารติดถนนสายหลัก		←→		- มาตรการควบคุม - แนวทางการปฏิบัติ - ความร่วมมือ	- กรุงเทพมหานคร - สำนักงานเขตรักษา	- เจ้าของอาคาร - ชุมชน
-ปรับปรุงรูปแบบและ แนวอาคารภายในถนนซอยและ ภายในชุมชน				- มาตรการควบคุม - แนวทางการปฏิบัติ - ความร่วมมือ	- กรุงเทพมหานคร - สำนักงานเขตรักษา	- เจ้าของอาคาร - ชุมชน
การปรับปรุงพื้นที่ด้าน เศรษฐกิจและสังคม 1) การพัฒนาปรับปรุง พื้นที่กิจกรรม - กำหนดพื้นที่ผสมผสาน กิจกรรมให้แทรกเข้าไปด้านใน พื้นที่ เน้นความหลากหลายของ สินค้าและบริการ		←→		- มาตรการควบคุม - ความร่วมมือ	- กรุงเทพมหานคร - สำนักงานเขตรักษา	- ชุมชน - ประชาชน ทั่วไป

งานปรับปรุงพื้นที่	ระยะเวลา ดำเนินการ (ปี)			ลักษณะการนำ แผนไปปฏิบัติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	
	1-2	3-5	6-10		ภาครัฐ	ภาคเอกชน
- กำหนดช่วงเวลาในการ เปิดและปิด ระบบขนส่ง ประเภทต่างๆ และการค้า การ บริการ โดยควรที่จะกำหนด ช่วงเวลาสลับสัปดาห์เปลี่ยนกัน ตลอดวัน		↔		- แนวทางการปฏิบัติ - ความร่วมมือ - สร้างความเข้าใจ	- สำนักงานเขตราชเทวี - สำนักงานวางแผน จราจรและขนส่ง (สนข.)	- ประชาชน ทั่วไป
- พัฒนาพื้นที่รอบองค์ อนุสาวรีย์ฯให้เกิดกิจกรรมทาง สังคมอย่างเหมาะสม		↔		- แนวทางการปฏิบัติ - ความร่วมมือ - สร้างความเข้าใจ	- กรุงเทพมหานคร - สำนักงานเขตราชเทวี	
2) การปรับปรุงระบบ เศรษฐกิจ - วางแผนประโยชน์การ ใช้อาคารให้สอดคล้องกับลำดับ ศักดิ์ของถนน โดยให้พื้นที่ การค้าอยู่ในบริเวณที่มีศักยภาพ การมองเห็นและเข้าถึงสูงเอื้อ ให้เกิดการเข้าใช้พื้นที่อย่าง คึกคักตลอดวัน		↔		- แนวทางการปฏิบัติ - ความร่วมมือ	- กรุงเทพมหานคร - สำนักงานเขตราชเทวี	- เจ้าของที่ดิน - เจ้าของอาคาร - ชุมชน

ตารางที่: 7.01 ตารางรายละเอียดการประสานงานต่างๆ ในการปรับปรุงพื้นที่ (ที่มา: จากการวิเคราะห์ของผู้วิจัย)

7.3 ความรู้ใหม่จากการศึกษาครั้งนี้

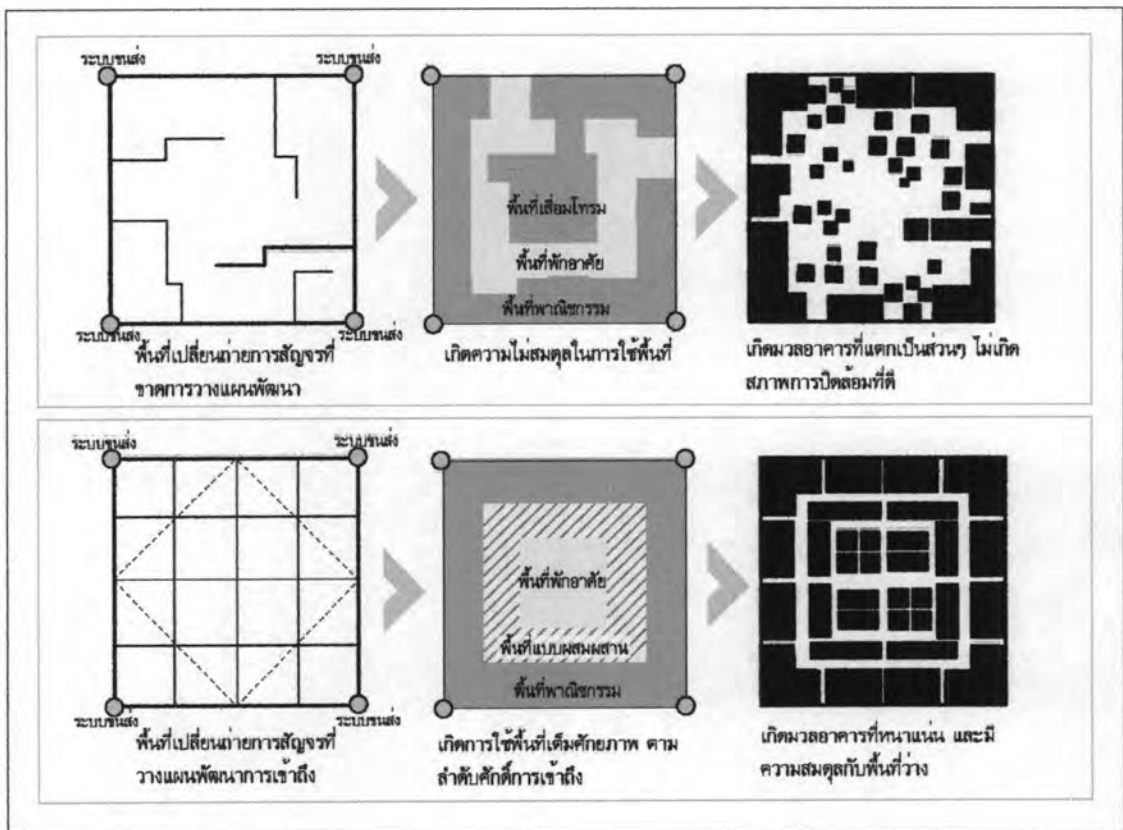
ความขัดแย้งระหว่างจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง (node) และความเป็นสถานที่ (place) เกิดจากการเข้าถึงพื้นที่ (accessibility) ที่ดีขึ้นจากระบบขนส่ง ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเชิงพื้นที่หลายประการ เนื่องจากสัดส่วนปริมาณการสัญจรมีความสัมพันธ์กับรูปแบบและปริมาณของกิจกรรม รวมทั้งช่วงเวลาการใช้พื้นที่และประเภทของผู้คน สภาพการณ์ดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อให้เกิดความขัดแย้งใน ดังนี้

- ความขัดแย้งเชิงสัญญาณ พื้นที่ด้านนอก (บริเวณระบบขนส่ง) มีความหนาแน่นของเส้นทางและอาคารส่งผลให้เกิดการใช้พื้นที่อย่างแออัด ส่วนพื้นที่ด้านในมักถูกตัดขาดเป็นพื้นที่ย่อยๆ (fragmented spaces) เนื่องจากการแทรกซึมเลื่อนไหลของผู้คน และการพัฒนาพื้นที่ทำได้ไม่ทั่วถึง เกิดเป็นพื้นที่ปิดล้อมขนาดต่างๆ ที่ขาดการเข้าถึง พื้นที่ทั้งด้านนอกและด้านในจึงมีสภาพเสื่อมโทรม

- ความขัดแย้งเชิงจินตภาพ สืบเนื่องจากความขัดแย้งเชิงสัญญาณที่มีพื้นที่ปิดล้อมเป็นจำนวนมากในพื้นที่ จึงทำให้ผู้คนขาดการรับรู้ในภาพรวม

- ความขัดแย้งเชิงเศรษฐกิจและสังคม เกิดความไม่สมดุลเป็นอย่างมาก เนื่องจากพื้นที่บางบริเวณมีการเข้าถึงที่ดี มีกิจกรรมพาณิชย์จำนวนมาก ในขณะที่บางบริเวณเป็นพื้นที่ปิดล้อม กลายเป็นพื้นที่ร้างไม่มีการพัฒนา ขาดกิจกรรมที่ทำให้พื้นที่คึกคัก เสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรม

ดังนั้นในการสร้างความสมดุลของจุดเปลี่ยนด้วยการเดินทาง (node) และความเป็นสถานที่ (place) จึงต้องวางแผนพัฒนาพื้นที่ เพื่อควบคุมปริมาณการสัญจร (โดยเฉพาะคนเดินเท้า) ให้เกิดกิจกรรมที่ส่งเสริมบทบาทของพื้นที่อย่างเหมาะสม ทั้งนี้สามารถใช้กระบวนการออกแบบชุมชนเมืองในการปรับปรุง ซึ่งจะส่งผลเป็นพลวัตรให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ในมิติด้านต่างๆ ทั้งมิติเชิงสังคม มิติเชิงจินตภาพ มิติทางเศรษฐกิจและสังคม (ภาพ 7.01)



ภาพที่ 7.01: การเปรียบเทียบระหว่างพื้นที่เปลี่ยนผ่านการสัญจรที่ขาดวางแผนพัฒนาพื้นที่เปลี่ยนผ่านการสัญจรที่มีการวางแผนพัฒนา (ที่มา: จากการวิเคราะห์ของผู้นวิจัย 2551)

7.4 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

เนื่องจากการศึกษาพื้นที่เปลี่ยนผ่านการสัญจรอนุสาวรีย์ฯ ซึ่งเน้นศึกษาถึงปัญหาและศักยภาพของพื้นที่ภายในรัศมี 800 เมตร จากตำแหน่งจุดเปลี่ยนผ่านการสัญจร เพื่อนำเสนอแนวทางการปรับปรุงพื้นที่ทางกายภาพ โดยเน้นการสร้างสมดุลระหว่างจุดเปลี่ยนการเดินทาง (node) และความเป็นสถานที่ (place) เป็นหลักซึ่งอาจเป็นการแก้ปัญหาและเพิ่มศักยภาพเพียงบางส่วน จึงมีปัจจัยหลายด้านที่ไม่ครอบคลุมในการศึกษาครั้งนี้ เช่น การพัฒนาจุดเปลี่ยนผ่านการสัญจรทางน้ำและพื้นที่ริมน้ำ ซึ่งปัจจุบันมีสภาพแวดล้อมที่เสื่อมโทรม และขาดโครงการพัฒนาจากภาครัฐที่เป็นรูปธรรม หรือการพัฒนาพื้นที่ในส่วนราชการ (พื้นที่ส่วน โรงพยาบาลและพื้นที่

ราชพัสดุ) ซึ่งมีเงื่อนไขในการพัฒนาพื้นที่ที่ซับซ้อนและมีความเฉพาะเป็นอย่างยิ่ง ตลอดจนการคำนวณในเชิงลึกด้านการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร และระบบขนส่ง ซึ่งต้องใช้ข้อมูลเชิงสถิติ และวิธีการคำนวณที่ซับซ้อน เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม ข้อมูลจากการศึกษาครั้งนี้ อาจเป็นประโยชน์ในการนำไปประยุกต์ใช้กับผู้ที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรในเมือง ที่มีปัญหาและศักยภาพคล้ายกับพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ฯ และสามารถนำแนวทางการพัฒนาในมิติต่างๆ ไปประยุกต์ใช้กับพื้นที่เหล่านั้นอย่างเหมาะสม ตลอดจนสามารถนำไปเป็นข้อมูลพื้นฐานในการนำไปประยุกต์ใช้กับพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรในย่านพาณิชย์/พักอาศัยศูนย์กลางเมือง ที่มีบทบาทเป็นภูมิสัญลักษณ์ที่สำคัญของเมืองในบริเวณอื่นๆ ได้