



บทที่ 5

การวิเคราะห์ข้อมูลปัญหา ศักยภาพ และกำหนดโปรแกรมในการวางแผนปรับปรุง

การวิเคราะห์ข้อมูลปัญหา ศักยภาพ และกำหนดโปรแกรมในการวางแผนปรับปรุงมีขั้นตอนดังนี้

5.1 การวิเคราะห์สภาพปัญหา และศักยภาพในการพัฒนาของพื้นที่ศึกษา

- 1) รูปแบบ โครงข่ายการสัญจรและระบบขนส่ง
- 2) รูปแบบประโยชน์การใช้ที่ดินและอาคาร
- 3) รูปแบบมวลอาคารและพื้นที่ว่าง
- 4) รูปแบบอุปกรณ์ประกอบถนนและพืชพรรณ
- 5) รูปแบบศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึง และจินตภาพของพื้นที่
- 6) รูปแบบการใช้งานพื้นที่ว่างสาธารณะ
- 7) ลักษณะทางเศรษฐกิจ สังคม และรูปแบบเศรษฐกิจ

5.2 ผังสรุปการวิเคราะห์สภาพปัญหา และศักยภาพในพื้นที่

5.3 วิสัยทัศน์และบทบาทในการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนผ่านการสัญจรอนุสาวรีย์ฯ

5.4 การกำหนดโปรแกรมในการออกแบบ

- 1) แนวทางการกำหนด โปรแกรม โครงข่ายการสัญจรและระบบขนส่ง
- 2) แนวทางการกำหนด โปรแกรมการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร
- 3) แนวทางการกำหนด โปรแกรมมวลอาคารและพื้นที่ว่าง
- 4) แนวทางการกำหนด โปรแกรมอุปกรณ์ประกอบถนนและพืชพรรณ
- 5) แนวทางการกำหนด โปรแกรมศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึง
- 6) แนวทางการกำหนด โปรแกรมการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะ
- 7) แนวทางการส่งเสริมลักษณะของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สังคมและรูปแบบเศรษฐกิจ

5.1 การวิเคราะห์สภาพปัญหา และศักยภาพในการพัฒนาของพื้นที่ศึกษา

การวิเคราะห์แบบบูรณาการทั้งสภาพปัญหาและศักยภาพด้วยการซ้อนทับของข้อมูลและแผนที่ต่างๆ เพื่อให้สามารถกำหนดโปรแกรมในการพื้นที่อนุสาวรีย์ฯ ต่อไป โดยมีประเด็นในการวิเคราะห์ ดังนี้

1) รูปแบบโครงข่ายการสัญจรและระบบขนส่ง

1.1) โครงข่ายการสัญจร โดยยานพาหนะ จำแนกการวิเคราะห์ ออกเป็นปัญหาและศักยภาพ ดังนี้

ปัญหา	ศักยภาพ
<ul style="list-style-type: none"> - ในโครงข่ายถนนถูกปิดล้อมด้วยโครงข่ายถนนราชการจำนวนมาก ประกอบกับถนนสายรอง และซอยย่อยต่างๆ ทำให้ไม่เกิดลำดับศักดิ์การเข้าถึงที่ดี ส่งผลให้เกิดการจราจรอย่างหนาแน่นเฉพาะบริเวณถนนสายหลักต่างๆ - โครงข่ายถนนสายย่อยและซอยต่างๆขาดการเชื่อมโยงกัน เนื่องจากมีซอยตันจำนวนมาก ทำให้ไม่มีประสิทธิภาพในการบรรเทาความหนาแน่นจากถนนสายหลัก - ถนนซอยราชวิถีส่วนใหญ่เป็นการจราจรทิศทางเดียว เกิดความสับสน หลงทิศทาง - ถนนซอยราชวิถีภายในพื้นที่มีขนาดคับแคบ ไม่สามารถรองรับการจราจรของยานพาหนะทุกประเภท - การจราจรบริเวณใต้ทางด่วน ขาดการเชื่อมต่อที่ดี ระบบรถคู่ร่วมบริการ ไม่สามารถขึ้นและลงทางด่วนได้อย่างสะดวก 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการเชื่อมโยงด้วยถนนสายสำคัญ ได้แก่ ถนนพญาไท ถนนราชวิถี และถนนพหลโยธิน ซึ่งเชื่อมโยงไปสู่ส่วนต่างๆ กรุงเทพมหานคร - มีระบบเส้นทางยกระดับ(ทางด่วน) เชื่อมโยงไปสู่ศูนย์กลางเมืองอื่นและเขตปริมณฑลต่างๆ

ตารางที่ 5.01: ปัญหาและศักยภาพของโครงข่ายการสัญจร โดยยานพาหนะ (ที่มา: จากการวิเคราะห์ของผู้วิจัย 2551)

1.2) ระบบขนส่งและที่จอดยานพาหนะ จำแนกการวิเคราะห์ ออกเป็นปัญหาและศักยภาพ ดังนี้

ปัญหา	ศักยภาพ
<p>- บริเวณจุดจอดรถผู้ร่วมบริการมีการเข้าถึงได้โดยลำบาก อยู่ในพื้นที่อับสายตา และขาดการจัดการพื้นที่ขึ้นและลงผู้โดยสารอย่างเป็นระบบ</p> <p>- พื้นที่รองรับการขึ้นและลงระบบรถโดยสารประจำทางขาดประสิทธิภาพ และเกิดความสับสนวุ่นวายจากพื้นที่การค้ำบริเวณรอบ ทั้งบริเวณลานโล่งว่างสาธารณะทั้ง 4 ด้าน และบริเวณทางเดินเท้าติดถนนสายหลัก</p> <p>- ขาดการเชื่อมโยงที่ค้ำสู่ระบบขนส่ง ของเส้นทางการสัญจรทั้งทางเดินเท้าและยานพาหนะ โดยเฉพาะระบบรถประจำทาง และรถผู้ร่วมบริการ</p> <p>- บริเวณพื้นที่เปลี่ยนถ่ายระบบรถไฟฟ้าBTS ขาดพื้นที่รองรับที่มีประสิทธิภาพ และขาดช่องทางเลือกในการเดินทางไปสู่พื้นที่ต่างๆ นอกจากสะพานลอยเชื่อมไปสู่ลานโล่งว่างสาธารณะทั้ง 4 ด้าน ทำในต้องรองรับผู้คนที่หนาแน่นอยู่บริเวณเดียว</p> <p>- ในบริเวณป้ายรถประจำทางติดถนนสายหลักมักมีการซ้อนทับกันระหว่างรถประจำทาง และรถโดยสารกึ่งสาธารณะ เกิดความหนาแน่น ติดขัดบนทางเดินเท้า</p> <p>- พื้นที่จอดยานพาหนะส่วนบุคคลไม่เพียงพอต่อการใช้งาน และบางพื้นที่ให้บริการเฉพาะบางเวลาเท่านั้น เช่น ภายในพื้นที่ราชการ และศูนย์การค้าต่างๆ</p>	<p>- ในอนาคตมีโครงการระบบรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีส้มผ่านเข้ามาในพื้นที่ ทำให้เกิดโอกาสในการพัฒนาพื้นที่ในเชิงการค้า</p> <p>- มีแนวโน้มในการเชื่อมโยงกันระหว่างรถไฟฟ้าBTS และรถไฟฟ้าใต้ดินMRT เพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งมากขึ้น</p> <p>- พื้นที่ใต้ทางด่วนมีโอกาสในการพัฒนาเป็นพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรและพื้นที่จอดยานพาหนะที่มีประสิทธิภาพ</p> <p>- มีรถผู้ร่วมบริการซึ่งเป็นระบบขนส่งที่ให้บริการกระจายไปยังพื้นที่ต่างๆ ของกรุงเทพมหานคร และจังหวัดต่างๆ และมีแนวโน้มในการขยายตัวเพิ่มขึ้นในอนาคต</p>

ตารางที่ 5.02: ปัญหาและศักยภาพของระบบขนส่งและที่จอดยานพาหนะ (ที่มา: จากการวิเคราะห์ของผู้วิจัย 2551)

1.3) โครงการสำรวจ โดยการเดินเท้า จำแนกการวิเคราะห์ ออกเป็นปัญหาและศักยภาพ ดังนี้

ปัญหา	ศักยภาพ
<p>- เส้นทางเดินเท้ายังไม่เป็นระบบโครงข่ายต่อเนื่องกัน ขาดลำดับศักยภาพการเข้าถึง เนื่องจากมีซอยตัน และขาดเส้นทางสัญจรในแนวขวาง ส่งผลให้เกิดความหนาแน่นของผู้คนและกิจกรรมบริเวณเส้นทางเดินเท้าติดถนนสายหลัก ส่วนเส้นทางเดินเท้าติดถนนสายรอง และซอยย่อย พบว่ามีปริมาณการสัญจรที่เบาบางอย่างชัดเจน</p> <p>- เส้นทางเดินเท้าบริเวณติดถนนสายหลักหลายแห่งมีความคับแคบ ตลอดจนมีการตั้งแผงการค้ากีดขวางเส้นทางเดินเท้า ซึ่งที่มีปริมาณการสัญจรเดินเท้าจำนวนมาก ก่อให้เกิดความไม่สะดวกสบายมากที่สุดคือ ทางเดินเท้าหน้าศูนย์การค้าเซ็นเตอร์วันถึงสวนสันติภาพ และทางเดินเท้าหน้าชุมชนวัดมะกอกถึงโรงพยาบาลพระมงกุฎเกล้าฯ เนื่องจากต้องรองรับผู้คนจากภายนอกและภายในพื้นที่</p> <p>- ขาดเส้นทางเดินเชื่อม โยงไปสู่สถานที่สำคัญต่างๆ ในพื้นที่ ในระยะที่สั้น เช่น ระบบขนส่งประเภทต่างๆ สวนสันติภาพ วัดอภัยธาราราม โรงพยาบาลราชวิถี ฯลฯ</p> <p>- ขาดเส้นทางเดินเท้าในการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะรอบองค์อนุสาวรีย์ ทำให้พื้นที่ไม่ถูกใช้งานอย่างคุ้มค่า</p> <p>- ขาดทางเลือกของเส้นทางเดินเท้าสำหรับการเข้าและออกของผู้คนภายในชุมชน</p> <p>- เส้นทางเดินเท้าภายในถนนซอยราชวิถีต่างๆ และซอยชุมชนวัดมะกอกส่วนใหญ่มีการใช้งานซ้อนทับกับยานพาหนะเกิดความไม่สะดวกสบายและมีความอันตราย</p>	<p>- มีเส้นทางเดินเท้ายกระดับ (สะพานลอย) ได้โครงสร้างรถไฟฟ้าBTS ช่วยเพิ่มความปลอดภัยให้กับการเดินเท้า</p> <p>- มีโอกาสในการพัฒนาทางเดินเท้าได้ระดับพื้นถนนจากระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน เพื่อลดความหนาแน่นและเพิ่มความสะดวกปลอดภัยให้กับการเดินเท้า</p> <p>- มีโอกาสพัฒนาทางเดินเท้าบริเวณถนนสายรองและซอยย่อย ให้มีศักยภาพในการดึงดูด และรองรับความหนาแน่นของปริมาณผู้คนจากทางเดินเท้าติดถนนสายหลัก เนื่องจากมีโอกาสพัฒนาเชิงพาณิชย์กรรมบริเวณพื้นที่ด้านใน</p>

ตารางที่ 5.03: ปัญหาและศักยภาพของการสัญจร โดยการเดินเท้า (ที่มา: จากกรวิเคราะห์ของผู้วิจัย 2551)

2) รูปแบบประโยชน์การใช้ที่ดินและอาคาร

2.1) ประโยชน์การใช้ที่ดินและประโยชน์ใช้อาคารจำแนกการวิเคราะห์ ออกเป็นปัญหา และศักยภาพ ดังนี้

ปัญหา	ศักยภาพ
<ul style="list-style-type: none"> - อาคารพาณิชย์กรรมและอาคารพาณิชย์พักอาศัยกระจุกตัว เฉพาะบริเวณแนวแกนติดถนนสายหลัก พื้นที่ด้านในถนนซอย ราชวิถีต่างๆ และซอยชุมชนวัดมะกอก - ขาดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารทั่ว บริเวณที่เหมาะสม ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องมาจากโครงข่ายทางสัญจร ที่ไม่มีประสิทธิภาพ ทั้งที่พื้นที่มีโอกาสในการพัฒนาให้มี ศักยภาพสูง - ขาดการใช้ที่ดินประเภทพื้นที่สาธารณะส่วนกลางบริเวณ ด้านในพื้นที่ เนื่องจากพื้นที่ว่างหลายแห่งเป็นพื้นที่ส่วนบุคคล (มีการล้อมรั้ว) - ขาดการใช้ประโยชน์อาคารประเภทประเภทผสมผสาน เช่น พาณิชยกรรมพักอาศัย หรือ พาณิชยกรรมกึ่งสำนักงาน ใน โดยเฉพาะพื้นที่ถัดจากถนนสายหลัก ทำให้พื้นที่ด้านในเกิด ความเงียบเหงาทั้งช่วงเวลากลางวันและกลางคืน - มีพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารค่อนข้างมาก แต่มีความหนาแน่นของประชากรที่พักอาศัยในพื้นที่ค่อนข้างต่ำ เนื่องจากมีอาคารพักอาศัย 1-2 ชั้นเป็นจำนวนมากซึ่งไม่ สอดคล้องกับบทบาทในการเป็นพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นสูงใน อนาคต 	<ul style="list-style-type: none"> - มีโอกาสในการพัฒนาการใช้ ประโยชน์ที่ดินและอาคารประเภทพาณิช กรรม ให้สอดคล้องกับผังเมืองรวมซึ่ง กำหนดให้เป็นการใช้ที่ดินในเขตสีแดง (พาณิชยกรรม) - เป็นแหล่งรวมสาธารณูปการ และ บริการสาธารณะต่างๆ เช่น โรงพยาบาลราช วิดี ศูนย์พาณิชยกรรม ห้องสมุดเพื่อการเรียนรู้ (ซอยพระนาง) ฯลฯ - พื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์อาคารแบบ ผสมผสานบริเวณติดถนนสายหลัก มีโอกาส ในการเชื่อมโยงเข้าไปสู่พื้นที่ด้านใน

ตารางที่ 5.04: ปัญหาและศักยภาพของประโยชน์การใช้ที่ดินและประโยชน์ใช้อาคาร (ที่มา: จากกรณีศึกษาของคู่มือ 2551)

2.2) สภาพและรูปแบบด้านหน้าอาคารภายในพื้นที่ จำแนกการวิเคราะห์ ออกเป็นปัญหาและ
 สักยภาพ ดังนี้

ปัญหา	ศักยภาพ
<p>- อาคารบริเวณแนวแกนถนนสายหลัก ส่วนใหญ่มีความ เสื่อมโทรม และรูปแบบด้านหน้าอาคาร ขาดเอกลักษณ์ไม่ ส่งเสริมทัศนียภาพ และของมุมมองคู่องศ์อนุสาวรีย์ฯ</p> <p>- การติดตั้งป้ายโฆษณาต่างๆ ที่ไม่เป็นระเบียบเกิดภาพรวม ที่ไม่ส่งเสริมคุณค่าต่อภูมิสัญลักษณ์ที่มีความหมาย ขัดแย้งกับ กับระเบียบการติดตั้งป้ายของกรุงเทพมหานคร</p> <p>- อาคารติดถนนซอยราชวิถีต่างๆ และภายในชุมชนวัด มะกอก มีสภาพเสื่อมโทรม และมีสัดส่วนความสูงที่ไม่เกิดความ ต่อเนื่องทางสายตา</p> <p>- อาคารบริเวณถนนซอยราชวิถี และภายในชุมชนวัด มะกอก มีอาคารหลายประเภทประสมปนเปกันอย่างไม่เป็น ระเบียบ ขาดการกำหนดรูปแบบให้เกิดเอกลักษณ์</p> <p>- รูปแบบด้านหน้าอาคาร ในปัจจุบันทั่วบริเวณ ขาดความ เกี่ยวพันกับประวัติศาสตร์พื้นที่ ซึ่งสร้างขึ้นในยุคจอมพล ป. พิบูลสงคราม ซึ่งมีเอกลักษณ์ทางสถาปัตยกรรมที่โดดเด่น</p> <p>- อาคารพักอาศัยบริเวณถนนซอยราชวิถี และภายในชุมชน วัดมะกอก ส่วนใหญ่มีสภาพทรุดโทรม มีความสูงประมาณ 1-2 ชั้น ทำให้ใช้ประโยชน์พื้นที่ไม่คุ้มค่า และส่งผลให้มีประชากร ภายในพื้นที่เบาบาง</p> <p>- มีข้อจำกัดด้านกฎหมายกรุงเทพมหานคร เรื่องการ ควบคุมความสูงอาคาร ซึ่งไม่สอดคล้องกับบทบาทที่ผังเมือง รวมกำหนดไว้(พาณิชยกรรมหลัก และที่พักอาศัยหนาแน่นสูง)</p>	<p>- เนื่องจากอาคารภายในพื้นที่ขาดการ กำหนดรูปแบบด้านหน้าอาคาร ซึ่งมีการ เปลี่ยนแปลงในทุกยุคสมัย ทั้งที่เป็นพื้นที่ ประวัติศาสตร์ จึงเป็นโอกาสในการกำหนด ควบคุมรูปแบบด้านหน้าอาคาร ให้เกิด เอกลักษณ์ สอดคล้องกับยุคสมัยในการ ก่อสร้างอนุสาวรีย์ฯ</p> <p>- อาคารภายในพื้นที่ส่วนใหญ่มีความ เสื่อมโทรม และไม่มีความสำคัญในเชิง สถาปัตยกรรมง่ายแก่การรื้อถอน หรือ ปรับปรุงใหม่</p>

ตารางที่ 5.05: ปัญหาและศักยภาพของสภาพและรูปแบบด้านหน้าอาคารภายในพื้นที่ (ที่มา: จากการวิเคราะห์ของผู้วิจัย 2551)

3) รูปแบบของมวดอาคารและพื้นที่ว่างภายในพื้นที่ จำแนกการวิเคราะห์ ออกเป็นปัญหาและศักยภาพ ดังนี้

ปัญหา	ศักยภาพ
<p>- มวดอาคารและพื้นที่ว่างบริเวณรอบของค่อนุสาวรีย์ ขาดการปิดล้อมที่ดี ไม่เกิดความเป็นเอกภาพ เนื่องจากเกิดการเปลี่ยนแปลงในแต่ละยุคสมัย</p> <p>- บริเวณคิดแนวแกนถนนสายหลักจะมีความหนาแน่นของมวดอาคารขนาดใหญ่มีลักษณะเป็นเหมือนกำแพงปิดล้อมพื้นที่ด้านใน ส่วนภายในถนนซอยจะเป็นมวดอาคารขนาดเล็กกระจุกกระจายไม่เป็นระเบียบ ไม่สามารถสร้างกำแพงถนนที่ชัดเจนได้</p> <p>- เนื่องจากพื้นที่ด้านในส่วนใหญ่เป็นที่ตั้งของอาคารพักอาศัยขนาดเล็ก พื้นที่ว่างหลายแห่งเป็นพื้นที่ส่วนบุคคล จึงส่งผลให้พื้นที่ว่างสาธารณะบริเวณด้านในในพื้นที่มีสัดส่วนที่น้อยมาก</p> <p>- มีขอบเขตของพื้นที่ว่างสาธารณะทั่วบริเวณที่จำกัด ไม่เพียงพอต่อผู้คนและกิจกรรมที่หนาแน่นบริเวณติดถนนสายหลัก รวมทั้งไม่เอื้อให้เกิดการเคลื่อนไหวของผู้คนและกิจกรรมเข้าไปบริเวณด้านในพื้นที่</p> <p>- มวดอาคารและพื้นที่ว่างด้านในทำให้ ไม่เกิดการปิดล้อมที่ดีของ ส่งผลให้ไม่เกิดความหลากหลายของกิจกรรมด้านในพื้นที่อนุสาวรีย์</p> <p>- พื้นที่บริเวณรอบของค่อนุสาวรีย์ฯ ไม่ถูกใช้งานอย่างคุ้มค่า เนื่องจากขาดการเชื่อมต่อ และการปรับปรุงพื้นที่ให้สามารถเข้าใช้งาน ได้ ทั้งที่เป็นภูมิสัญลักษณ์ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์และอยู่ในตำแหน่งที่มีโอกาสเกิดการสัญจรผ่านอย่างคึกคักหนาแน่นของพื้นที่บริเวณรอบ</p> <p>- การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณใต้ทางด่วนยกระดับปัจจุบันมีระบบขนส่งประเภทรถตู้ร่วมบริการมาใช้เป็นจุดจอดยานพาหนะ รวมทั้งมีสนามกีฬาขนาดเล็ก แต่มีสภาพแวดล้อมที่เสื่อมโทรมและเป็นจุดอับสายตา</p> <p>- ลานโล่งว่างสาธารณะทั้ง 4 ด้านรอบวงเวียนอนุสาวรีย์ฯ</p>	<p>- พื้นที่อนุสาวรีย์มีการสัญจรอย่างคึกคัก ทำให้มีโอกาสนในการพัฒนาพื้นที่ว่างสาธารณะทั่วบริเวณให้เกิดความต่อเนื่อง ประโยชน์ มีความหลากหลายของผู้คน กิจกรรมเวลา</p> <p>- พื้นที่ว่างสาธารณะบริเวณลานโล่งว่างทั้ง 4 ด้านรอบอนุสาวรีย์ฯ สามารถที่จะพัฒนาให้เชื่อมโยงกับพื้นที่ว่างสาธารณะด้านใน พื้นที่ จะส่งผลให้เพื่อให้ผู้คนและกิจกรรมต่างๆ เคลื่อนไหวไปทั่วบริเวณอย่างเหมาะสม</p> <p>- พื้นที่ใต้ทางด่วนเป็นพื้นที่ว่างสาธารณะขนาดใหญ่ สามารถพัฒนาเป็นพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร และการค้า นันทนาการต่างๆ ได้</p> <p>- พื้นที่สาธารณะรอบของค่อนุสาวรีย์ฯ สามารถพัฒนาปรับปรุงให้รองรับการใช้งาน เช่น การเชื่อมชมคารวะ และกิจกรรมการพักผ่อนอย่างเหมาะสม</p>

ปัญหา	ศักยภาพ
<p>ซึ่งมี การเข้าถึงที่ดี มีกิจกรรมที่หลากหลายแต่ขาด ประสิทธิภาพ ในการรองรับกิจกรรมต่างๆที่ซ้อนทับกันอยู่ ทั้งกิจกรรมการสัญจร และกิจกรรมการจับจองพื้นที่</p> <ul style="list-style-type: none"> - ขาดการเชื่อมโยงพื้นที่ว่างสาธารณะทุกประเภทที่มี ประสิทธิภาพ ทำให้มีการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะไม่ทั่วถึง และมีการกระจุกตัวของผู้คนและกิจกรรมเฉพาะบริเวณพื้นที่ สาธารณะติดถนนสายหลักเท่านั้น - เกาะกลางถนน (จุดรอรถประจำทาง) บริเวณลานโล่งว่าง 4 ด้านอนุสาวรีย์ฯ มีความคับคั่งของการสัญจรทั้งคนเดินเท้าและ ยานพาหนะ แต่ขาดการเชื่อมโยงที่ปลอดภัย 	

ตารางที่ 5.06: ปัญหาและศักยภาพของมวลอาคารและพื้นที่ว่างในพื้นที่ (ที่มา: จากการวิเคราะห์ของผู้วิจัย 2551)

4) สภาพของอุปกรณ์ประกอบถนนและพืชพรรณภายในพื้นที่ จำแนกการวิเคราะห์ ออกเป็นปัญหาและ ศักยภาพ ดังนี้

ปัญหา	ศักยภาพ
<ul style="list-style-type: none"> - อุปกรณ์ประกอบถนนมักจะติดตั้งอยู่เฉพาะบริเวณพื้นที่ ว่างสาธารณะติดถนนสายหลัก เป็นจำนวนมากส่วนพื้นที่ว่าง สาธารณะภายในถนนซอย และภายในชุมชน จะไม่มีการติดตั้ง อุปกรณ์ประกอบถนนและพืชพรรณนอกจากเสาไฟฟ้าและไฟ ส่องสว่าง ส่งผลให้พื้นที่ขาด “จุดพักผ่อน” ในแต่ละระยะของ การเดิน - อุปกรณ์ประกอบถนนหลากหลายประเภท ขาดรูปแบบ และการใช้งานที่ได้มาตรฐาน เช่น ร้านค้าขนาดเล็ก(Kiosk) ป้าย รถประจำทาง ที่นั่ง ไฟส่องสว่าง ร้านค้าชั่วคราว ฯลฯ - ขาดระบบการจัดการอุปกรณ์ประกอบถนน/พืชพรรณ ส่งผลให้บ่งชี้ศักยภาพของมุมมองสู่อุทยาน - อุปกรณ์ประกอบถนน/พืชพรรณจำนวนมากบนพื้นที่ว่าง สาธารณะ ขาดการจัดวางอย่างเป็นระเบียบทำให้เกิดความ สับสนและหลงทิศทาง 	<ul style="list-style-type: none"> - มีอุปกรณ์ประกอบถนน/พืชพรรณ หลากหลายประเภทอยู่บนพื้นที่ว่างสาธารณะ สามารถพัฒนาปรับปรุงให้เกิดประสิทธิภาพ ในการรองรับกิจกรรมการสัญจรและกิจกรรม การจับจองพื้นที่ - อุปกรณ์ประกอบถนน/พืชพรรณบาง ประเภท สามารถสร้างระดับความเป็นส่วนตัว บนพื้นที่ว่างสาธารณะได้

ปัญหา	ศักยภาพ
<p>- อุปกรณ์ประกอบถนน ไม่เพียงพอหรือจัดวางตำแหน่งที่ไม่เหมาะสมและไม่มีความสัมพันธ์กับกิจกรรมในพื้นที่ส่งผลให้พื้นที่ว่างสาธารณะไม่มีประสิทธิภาพในการรองรับผู้คนและกิจกรรม</p> <p>- ขาดการจัดวางตำแหน่งของพืชพรรณต่างๆบนพื้นที่ว่างสาธารณะหลายบริเวณ ไม่เกิดร่มเงาที่ต่อเนื่อง ส่งผลให้ไม่เกิดความสุนทรีย์ต่อการเดินเท้า</p> <p>- ขาดความต่อเนื่องของไฟส่องสว่าง หลายบริเวณยังเป็นพื้นที่ที่อับแสงสว่าง โดยเฉพาะภายในถนนซอยราชวิถีและซอยชุมชนวัดมะกอก</p> <p>- สาธารณูปโภคต่างๆติดตั้งอยู่บนพื้นที่ว่างสาธารณะอย่างไม่เป็นระเบียบ กีดขวางเส้นทางการสัญจรและบดบังทัศนียภาพ โดยเฉพาะบริเวณติดถนนสายหลัก</p> <p>- วัสดุปิดผิวพื้นบริเวณพื้นที่ว่างสาธารณะมีหลากหลายต่างกันทั่วบริเวณ ไม่บ่งชี้ถึงทิศทางในการเดิน และไม่สื่อถึงความสำคัญของพื้นที่นั้นๆ</p>	

ตารางที่ 5.07: ปัญหาและศักยภาพของการสัญจรโดยการเดินเท้าสภาพของอุปกรณ์ประกอบถนนและพืชพรรณภายในพื้นที่ (ที่มา: จากการวิเคราะห์ของผู้วิจัย 2551)

5) รูปแบบศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึง และจินตภาพภายในพื้นที่

การวิเคราะห์ศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงจากทุกจุดในระบบ (Integration n) เปรียบเทียบศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงในระดับพื้นที่เฉพาะ (Integration 3) พบว่ามีความสอดคล้องกัน กล่าวคือ ลานโล่งว่างสาธารณะทั้ง 4 ด้านรอบอนุสาวรีย์ฯ มีแนวโน้มในการถูกมองเห็นและเข้าถึงสูงสุด (ค่าสีโทนร้อน) รองลงมาคือพื้นที่ว่างสาธารณะต่างๆที่ติดถนนสายหลัก ส่วนถนนซอยและพื้นที่ภายในชุมชน มีแนวโน้มที่จะถูกมองเห็นและเข้าถึงต่ำ (ค่าสีโทนเย็น) ซึ่งตรงกับสภาพการณ์การใช้งานพื้นที่จริงในปัจจุบัน ทำให้ไม่เกิดความสมดุลกันในการใช้งานพื้นที่เนื่องจากขาดโครงข่ายการเชื่อมประสานพื้นที่ว่างสาธารณะบริเวณถนนซอยและภายในชุมชน

ซึ่งเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับตำแหน่งสถานที่สำคัญต่างๆพบว่า เกิดข้อจำกัดในด้านมุมมองและการเข้าใช้งานพื้นที่เป็นอย่างมาก เช่น พื้นที่บริเวณรององค์อนุสาวรีย์ฯ ปราศจากเส้นทางในการเชื่อมต่อเข้าถึง พื้นที่บริเวณวัดอภัยธารามมีมุมมองและการเข้าถึงที่ต่ำมีแนวโน้มให้เกิดความสับสนหลงทิศทาง พื้นที่บริเวณสวนสันติภาพและโรงเรียนคุสิตพาณิชการมีช่องทางที่สามารถเลือกในการเข้าถึงได้น้อย และมีโอกาสต่ำในการถูกสัญจรผ่าน เป็นต้น จำแนกการวิเคราะห์ ออกเป็นปัญหาและศักยภาพ ดังนี้

ปัญหา	ศักยภาพ
<ul style="list-style-type: none"> - จากการวิเคราะห์ศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงสามารถทำนายได้ว่า มักมีการใช้งานพื้นที่เฉพาะพื้นที่ว่างสาธารณะติดถนนสายหลักเท่านั้น - ขาดทางเลือกของช่องทางที่จะเข้าใช้พื้นที่ว่างสาธารณะส่วนต่างๆภายในพื้นที่ได้โดยสะดวก - การเชื่อมต่อของระบบพื้นที่ว่างสาธารณะไม่สานกันเป็นโครงข่ายส่ง ผลให้ไม่เกิดศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงบนพื้นที่ว่างสาธารณะบริเวณถนนซอยราชวิถีและภายในชุมชนวัดมะกอก - พื้นที่ว่างสาธารณะบริเวณทางเดินเท้าหลายบริเวณมีศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงต่ำ เนื่องจากมีความคับแคบของพื้นที่ - อุปกรณ์ประกอบถนน/พืชพรรณต่างๆลดศักยภาพในการมองเห็น โดยเฉพาะบริเวณลานโล่งว่างสาธารณะ 4 ด้านรอบอนุสาวรีย์ฯ - มีความจำกัดในด้านมุมมองจากพื้นที่ว่างสาธารณะต่างๆผู้อนุสาวรีย์ เนื่องจากถูกบดบังจากอาคารและสิ่งปลูกสร้างต่างๆ - มุมมองต่างๆบนพื้นที่ว่างสาธารณะ ขาดความชัดเจน ส่วนใหญ่ถูกบดบังจากอุปกรณ์ประกอบถนน/พืชพรรณ และสิ่งปลูกสร้างต่างๆ - ขาดเอกลักษณ์ของความเป็นย่านที่ชัดเจน ทั้งพื้นที่ว่างและอาคาร - ขาดจุดหมายตาบนพื้นที่ว่างสาธารณะต่างๆเพื่อบ่งบอกตำแหน่ง ทำให้ผู้คนหลงทิศทาง รวมทั้งไม่มีสัญลักษณ์บ่งบอกที่ชัดเจน เกิดความสับสนแก่การเปลี่ยนถ่ายระบบขนส่งเป็นอย่างมาก - ขาดลักษณะของขอบเขต และการปิดล้อมที่สร้างให้เกิดระดับความเป็นส่วนตัวบนพื้นที่ทั่วบริเวณ - ขาดความต่อเนื่องของแนวอาคารและต้นไม้ ไม่เกิดเป็นกำแพงถนนที่ชัดเจน ไม่เกิดการรับรู้ถึงขอบเขตพื้นที่ว่างสาธารณะ 	<ul style="list-style-type: none"> - ลานโล่งว่างสาธารณะ 4 ด้านรอบอนุสาวรีย์ฯ มีลักษณะเป็นพื้นที่โล่งว่างขนาดใหญ่ซึ่งเอื้อให้เกิดการมองเห็นและเข้าถึงที่ดีทำให้มีกิจกรรมการใช้พื้นที่อย่างคึกคัก - มุมมองที่ดีจากพื้นที่สาธารณะผู้อนุสาวรีย์ฯจะอยู่บริเวณทางเดินยกระดับต่างๆเนื่องจากไม่มีอุปกรณ์ประกอบถนน/พืชพรรณมาบดบังสายตา - บริเวณพื้นที่โล่งว่างสาธารณะหลายแห่งเหมาะแก่การพัฒนา เนื่องจากง่ายต่อการเชื่อมโยงมุมมองต่อเนื่องที่ดีได้ เช่น ลานโล่งว่างสาธารณะทั้ง 4 ด้านรอบอนุสาวรีย์ฯ, ลานโล่งว่างบริเวณวัดอภัยทายาราม เป็นต้น - อนุสาวรีย์ฯเป็นภูมิสัญลักษณ์ขนาดใหญ่ทำหน้าที่เป็นสัญลักษณ์ที่มีความสำคัญในแง่ของการรับรู้มองเห็น และมีความหมายในเชิงประวัติศาสตร์

ตารางที่ 5.08: ปัญหาและศักยภาพของรูปแบบศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึง และจินตภาพภายในพื้นที่ (ที่มา: จากการวิเคราะห์ของผู้วิจัย 2551)

6) รูปแบบการใช้งานพื้นที่ว่างสาธารณะ จำแนกการวิเคราะห์ ออกเป็นปัญหาและศักยภาพ ดังนี้

ปัญหา	ศักยภาพ
<p>- กิจกรรม และผู้คนจำนวนมาก จะหนาแน่นเฉพาะบริเวณพื้นที่ว่างสาธารณะติดถนนสายหลักเท่านั้น เนื่องจากมีการใช้บริการการค้า และระบบขนส่ง ในขณะที่พื้นที่ด้านใน ไม่มีกิจกรรมสำหรับผู้คนภายนอกพื้นที่ ทำให้เกิดความเงียบเหงาหลายช่วงเวลา</p> <p>- ขาดพื้นที่กิจกรรมที่จะดึงดูดการใช้งานของผู้คนหลากหลายประเภท โดยเฉพาะพื้นที่ด้านใน ซึ่งขาดการปิดล้อมที่ดี ที่จะเอื้อให้เกิดศูนย์รวมกิจกรรมต่างๆ</p> <p>- ขาดการกำหนดพื้นที่กิจกรรมการค้าและบริการต่างๆ ซึ่งมักเปิดให้บริการ เฉพาะในช่วงเวลาที่มีการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรเท่านั้น ส่งผลให้เกิดความหนาแน่นบนพื้นที่ว่างสาธารณะเป็นอย่างมาก โดยกิจกรรมจำนวนมากหลากหลายรูปแบบเกิดขึ้นพร้อมกันในช่วงเวลาเย็น</p> <p>- ในช่วงเวลากลางคืนมีกิจกรรมที่เบาบางลงจนเกิดความเงียบเหงาในหลายพื้นที่ เนื่องจากขาดการสัญจรของผู้คนจากภายนอกพื้นที่ ที่เข้ามาใช้บริการระบบขนส่ง</p> <p>- ขาดการจัดการระบบกิจกรรมบนพื้นที่ว่างสาธารณะให้สามารถเปลี่ยนแปลงรูปแบบกิจกรรมตามความเหมาะสม เพื่อให้เกิดการหมุนเวียนกิจกรรมบนพื้นที่ว่างสาธารณะตลอดวัน</p> <p>- บริเวณลานโล่งว่างสาธารณะทั้ง 4 ด้าน เกิดความขัดแย้งด้านการใช้งานจากผู้คนจำนวนมาก ซึ่งมีหลากหลายวัตถุประสงค์ในการใช้พื้นที่ ทำให้ไม่เกิดความสะดวกรวดเร็วในการใช้พื้นที่</p>	<p>- มีผู้คนจำนวนหลากหลายประเภทในพื้นที่ จึงมีโอกาสพัฒนาให้พื้นที่กิจกรรมได้หลากหลายรูปแบบทั่วบริเวณ</p> <p>- บริเวณพื้นที่เปลี่ยนถ่ายระบบขนส่ง มีศักยภาพในการเข้าถึงสูง เกิดผู้คนและกิจกรรมหนาแน่นคึกคักเนื่องจากมีปริมาณของผู้คนเดินผ่านเป็นจำนวนมาก</p> <p>- กิจกรรมการค้าประเภทแฟชั่น เป็นปัจจัยดึงดูดให้มีผู้คนเข้ามาใช้พื้นที่จำนวนมาก หลายหลายช่วงเวลา</p> <p>- พื้นที่ว่างสาธารณะบริเวณลานโล่งว่างสาธารณะทั้ง 4 ด้าน เอื้อให้เกิดกิจกรรมหลากหลายช่วงเวลาเนื่องจากสามารถปรับเปลี่ยนกิจกรรม ได้หลากหลายรูปแบบ</p> <p>- พื้นที่ว่างสาธารณะบริเวณถนนขอบและภายในชุมชนมีโอกาที่จะดึงดูดความหนาแน่นของผู้คนจากบริเวณพื้นที่ว่างสาธารณะติดถนนสายหลัก โดยต้องวางแผนการกำหนดประโยชน์การใช้ที่ดินและอาคารอย่างเหมาะสม</p> <p>- กิจกรรมการค้าประเภทอาหารและของเบ็ดเตล็ด เป็นกิจกรรมที่มีช่วงเวลาในการให้บริการยาวนานที่สุดเนื่องจาก มีการใช้กิจกรรมทั้งผู้คนทั้งภายในภายนอกพื้นที่</p>

ตารางที่ 5.09: ปัญหาและศักยภาพของรูปแบบการใช้งานพื้นที่ว่างสาธารณะ (ที่มา: จากการวิเคราะห์ของผู้วิจัย 2551)

7) ลักษณะทางเศรษฐกิจ สังคม และรูปแบบเศรษฐกิจ

7.1) กิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม จำแนกการวิเคราะห์ ออกเป็นปัญหาและศักยภาพ ดังนี้

ปัญหา	ศักยภาพ
<p>- กิจกรรมทางเศรษฐกิจบนพื้นที่ว่างสาธารณะส่วนใหญ่ จะเน้นรองรับการใช้งานของผู้คนจากภายนอกพื้นที่ ซึ่งเข้ามาเพื่อเปลี่ยนถ่ายการสัญจร เมื่อช่วงเวลาที่ผู้คนจากภายนอกพื้นที่ เบบางลง (ระบบขนส่งต่างๆปิดให้บริการ) กิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆจึงชบเทราในช่วงเวลานั้นๆด้วย และยังส่งผลกระทบไปสู่ปัญหาทางสังคม คือ หลายบริเวณมีโอกาสเป็นแหล่งมั่วสุ่ม เป็นที่พักของคนเร่ร่อน มีแนวโน้มในการเกิดอาชญากรรม</p> <p>- พื้นที่ว่างสาธารณะหลายบริเวณ ไม่เป็นเส้นทางที่ถูกผ่านจากผู้คนภายในชุมชน ทำให้เสียโอกาสด้านการค้าที่สามารถเปิดให้บริการได้ตลอดวัน</p> <p>- ขาดพื้นที่รองรับในการรวมกลุ่มกิจกรรมนันทนาการพักผ่อนภายในบริเวณชุมชนทั้งฝั่งสวนสันติภาพ และชุมชนวัดมะกอก</p> <p>- ขาดระบบการจัดการลานโล่งว่างสาธารณะทั้ง 4 ด้าน จึงไม่สามารถปรับเปลี่ยนให้เกิดกิจกรรมทางสังคม หรือกิจกรรมสร้างสรรค์ต่างๆ อย่างเหมาะสม</p> <p>- พื้นที่ว่างสาธารณะในช่วงเวลากลางคืนหลายบริเวณ โดยเฉพาะพื้นที่ด้านใน ขาดกิจกรรม เป็นจุดอับสายตาและขาดแสงสว่างกลายเป็นแหล่งมั่วสุ่มและอาจเกิดอันตรายจากอาชญากรรม</p> <p>- รูปแบบการค้าและการบริการมีความตึงเครียดอยู่เพียงบริเวณพื้นที่ว่างสาธารณะติดถนนสายหลัก ส่วนในพื้นที่ภายในถนนซอยและภายในชุมชนมีอัตราการเดินผ่านเบาบางจนเกิดความเงียบเหงา เนื่องจากขาดความหลากหลายของการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารในพื้นที่ภายในถนนซอย และภายในชุมชน จึงขาดการดึงดูดให้มีอัตราการสัญจรของผู้คนเดินผ่านไปมาตามลำดับศักดิ์การเข้าถึงที่ดี</p>	<p>- พื้นที่ที่มีศักยภาพการเข้าถึงสูง(จากระบบขนส่ง) เกิดโอกาสในการประกอบธุรกิจประเภทต่างๆเนื่องจากมีอัตราการสัญจรผ่านและเข้าถึงในพื้นที่เป็นจำนวนมาก</p> <p>- มีผู้คนหลากหลายประเภทเข้ามาใช้พื้นที่ จึงสามารถส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมทางสังคมที่สร้างสรรค์ได้หลากหลายรูปแบบ ส่งเสริมให้เกิดอัตลักษณ์ที่ดีในพื้นที่</p> <p>- สามารถพัฒนาส่งเสริมพื้นที่บริเวณรององค์อนุสาวรีย์ฯ ให้เกิดกิจกรรมทางสังคมที่เหมาะสม เนื่องจากพื้นที่มีความสำคัญเชิงประวัติศาสตร์</p> <p>- สามารถพัฒนาให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจได้หลากหลายประเภทและหลายช่วงเวลา เนื่องจากมีผู้คนหลากหลายประเภททั้งผู้คนภายนอกและภายในพื้นที่ศึกษา</p> <p>- เส้นทางเดินเท้าติดถนนสายหลัก มีกิจกรรมที่หลากหลาย เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจจะสังคมที่ศึกษากำทำให้พื้นที่มีชีวิตชีวา</p>

ปัญหา	ศักยภาพ
- พื้นที่ที่มีความสำคัญหลายพื้นที่ขาดการกำหนดกิจกรรมทางสังคมที่เหมาะสม เช่น พื้นที่รอบองค์อนุสาวรีย์ฯ ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ แต่ขาดพื้นที่รองรับและการเข้าถึง วัดอภัยธารามเป็นศาสนสถานเก่าแก่ แต่ขาดสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ลานอเนกประสงค์ พื้นที่จอดยานพาหนะ เพื่อรองรับกิจกรรมทางศาสนา ประเพณีต่างๆ เป็นต้น	

ตารางที่ 5.10: ปัญหาและศักยภาพของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม (ที่มา: จากการวิเคราะห์ของผู้วิจัย 2551)

7.2) รูปแบบเศรษฐกิจ จําแนกการวิเคราะห์ ออกเป็นปัญหาและศักยภาพ ดังนี้

ปัญหา	ศักยภาพ
รูปแบบเศรษฐกิจจําแนกในพื้นที่ศึกษา บริเวณพื้นที่ว่างสาธารณะติดถนนสายหลักเกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่คึกคักจากผู้คนและกิจกรรมที่หนาแน่นโดยเฉพาะบริเวณลานโล่งว่างสาธารณะ 4 ด้านรอบอนุสาวรีย์ฯ ทางเดินเท้าหน้าศูนย์การค้าเซ็นเตอร์วัน ทางเดินเท้าหน้าชุมชนวัดมะกอก เนื่องจากเป็นเส้นทางผ่าน ไปบริเวณอื่นๆ ได้หลากหลาย ประกอบกับมีระบบขนส่งรวมตัวกันอยู่หลายบริเวณภายในพื้นที่ ส่งผลให้เกิดการประกอบกิจกรรมการค้าและการบริการเข้มข้นกว่าพื้นที่บริเวณอื่นๆ ส่วนพื้นที่อื่นมีกิจกรรมเบาบางลงไปอย่างชัดเจนทั้งที่พื้นที่อยู่บริเวณใกล้เคียงกันเนื่องจากขาดการเชื่อมโยงโครงข่ายพื้นที่ว่างสาธารณะที่ดี ทำให้หลายบริเวณไม่เป็นพื้นที่ที่มีโอกาสถูกผ่าน และขาดการวางแผนการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารภายในบริเวณถนนซอยและภายในชุมชน จึงขาดความต่อเนื่องของกิจกรรมที่จะดึงดูดปริมาณการสัญจรของผู้คนอย่างเหมาะสม	เนื่องจากเป็นพื้นที่ย่านธุรกิจที่มีแนวโน้มโน้มในการเติบโตสูง จึงมีโอกาในการพัฒนา พื้นที่ให้มีศักยภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินที่หลากหลายและการใช้ประโยชน์อาคารอาคารอย่างผสมผสาน เพื่อให้เกิดกิจกรรมทางสังคมและเศรษฐกิจอย่างเหมาะสมทั่วบริเวณ

ตารางที่ 5.11: ปัญหาและศักยภาพของรูปแบบเศรษฐกิจ (ที่มา: จากการวิเคราะห์ของผู้วิจัย 2551)

5.2 ผังสรุปการวิเคราะห์สภาพปัญหา และศักยภาพในพื้นที่

จากการวิเคราะห์ปัญหาแบบบูรณาการในแต่ละมิติ พบว่า

ปัญหาในเชิงสัญญาณ พื้นที่ขาดการเชื่อมโยงที่เป็นระบบของโครงข่ายการสัญจรทุกประเภท ส่งผลให้การเชื่อมต่อของระบบขนส่งประเภทต่างๆ มีระยะห่างไม่เหมาะสม และขาดพื้นที่รองรับการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่มีประสิทธิภาพ ขาดช่องทางการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะรอบองค์อนุสาวรีย์ฯ ตลอดจนสถานที่สำคัญอื่นๆ ก็มีการเข้าถึงได้ยาก มีการใช้ที่ดินและประโยชน์อาคารไม่คุ้มค่า คือ มีการใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์เฉพาะพื้นที่ติดถนนสายหลัก ส่วนด้านในพื้นที่มีอาคารขนาดเล็กที่เสื่อมโทรมกระจุกกระจายไม่เป็นระเบียบ ไม่สามารถสร้างกำแพงถนนที่ชัดเจนได้ อีกทั้งขาดความต่อเนื่องของร่มเงา และการจัดการของอุปกรณ์ประกอบถนนต่างๆ

ปัญหาในเชิงจินตภาพ มวลอาคารและพื้นที่ว่างขาดการปิดล้อมที่เหมาะสมทั่วบริเวณ ส่งผลให้ขาดศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึง เกิดข้อจำกัดด้านมุมมอง ไปสู่สถานที่สำคัญต่างๆ เป็นอย่างมาก ขาดองค์ประกอบทางจินตภาพ เพื่อบ่งบอกทิศทางและตำแหน่ง เกิดการสับสนหลงทิศทางการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร อีกทั้งรูปแบบด้านหน้าอาคารบริเวณติดถนนสายหลัก ขาดเอกลักษณ์ที่จะส่งเสริมมุมมองสู่ออนุสาวรีย์ฯ ทั้งที่พื้นที่เคยมีเอกลักษณ์ทางสถาปัตยกรรม ในสมัย จอมพล ป. ส่วนอาคารด้านในผสมปนเป่หลากหลายรูปแบบ จนขาดความเป็นเอกภาพ

ปัญหาทางเศรษฐกิจ และสังคม ขาดที่ตั้งถาวรที่รวมกลุ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่จะดึงดูดผู้ทั้งภายในและภายนอกพื้นที่ ขาดพื้นที่ส่งเสริมกิจกรรมทางสังคมต่างๆ ในฐานะของที่ตั้งภูมิสัญลักษณ์ระดับเมือง ขาดการกำหนดการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะที่เอื้อให้เกิดกิจกรรมตลอดช่วงเวลา ตลอดจนขาดความหลากหลายของกิจกรรมริมเส้นทางสัญจรตามระบบเศรษฐกิจ

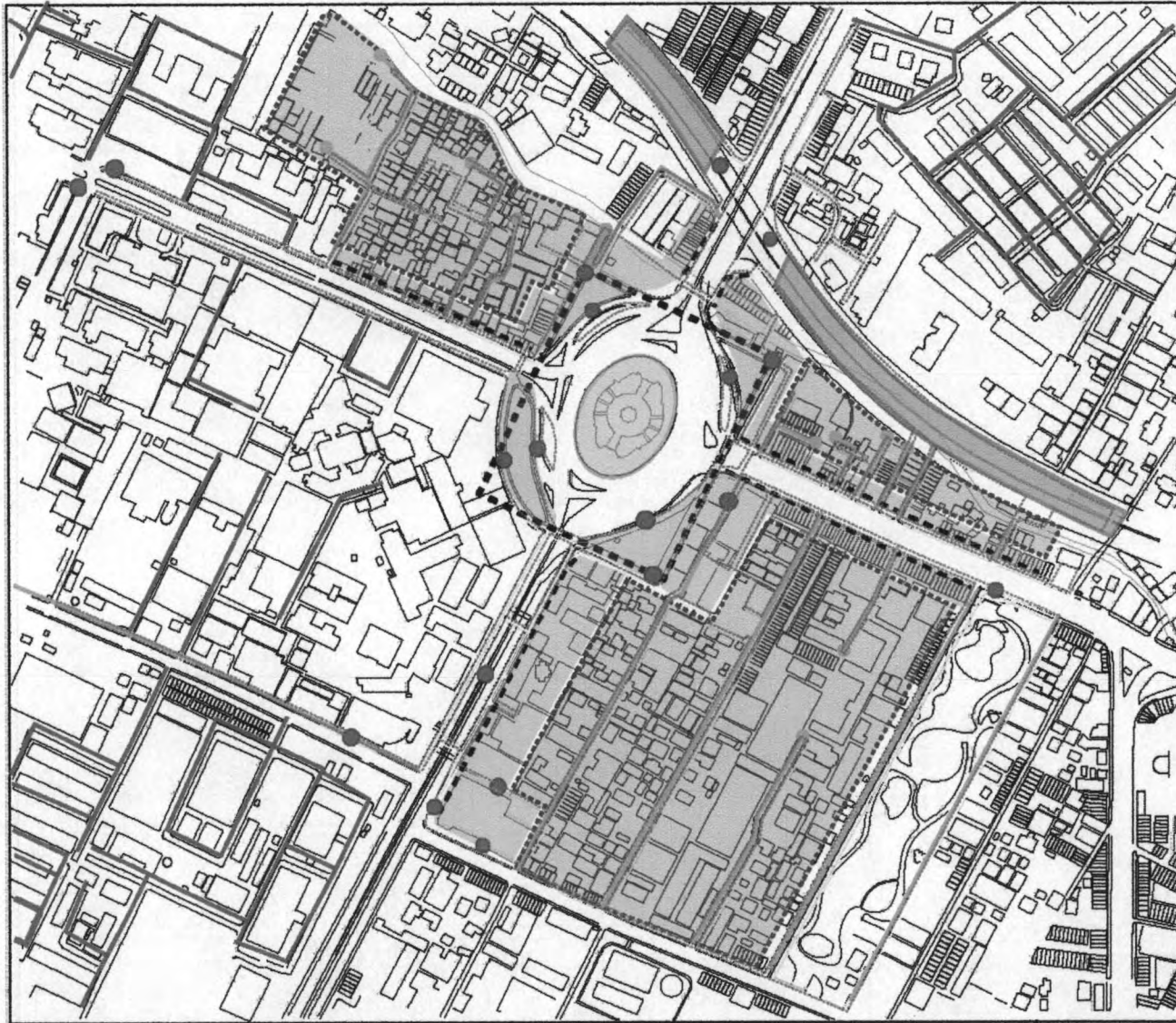
จากการวิเคราะห์ศักยภาพแบบบูรณาการในแต่ละมิติ พบว่า

ศักยภาพในเชิงสัญญาณ พื้นที่โครงการ มีการเข้าถึงจากถนนสายหลัก ทางด่วนยกระดับ และระบบขนส่งที่หลากหลาย รวมทั้งเป็นจุดเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดินในอนาคต ทำให้เกิดโอกาสในการพัฒนาพื้นที่ในเชิงการค้า มีแนวโน้มที่จะเกิดความหนาแน่นของอาคารพาณิชย์กรรม สำนักงาน, ที่พักอาศัยหนาแน่นสูง ซึ่งสอดคล้องกับการกำหนดประโยชน์การใช้ที่ดินผังเมืองรวม โดยในปัจจุบันพื้นที่รวมกิจกรรม จะอยู่บริเวณลานโล่งว่างสาธารณะทั้ง 4 ด้านรอบวงเวียนอนุสาวรีย์ เนื่องจากมีการเข้าถึงที่ดี เป็นประโยชน์ในการเชื่อมโยงเพื่อพัฒนาพื้นที่สาธารณะด้านใน และพื้นที่โดยรอบ ส่วนพื้นที่ใต้ทางด่วนมีโอกาสนในการพัฒนาเป็นพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรของรถคู่ร่วมบริการซึ่งมีแนวโน้มในการขยายตัวเพิ่มขึ้นในอนาคต และเป็นพื้นที่จอดยานพาหนะขนาดใหญ่ที่มีประสิทธิภาพ (ลดปริมาณยานพาหนะเข้าเมือง)

ศักยภาพในเชิงจินตภาพ เป็นที่ตั้งขององค์อนุสาวรีย์ฯซึ่งเป็นภูมิสัญลักษณ์ระดับเมือง มีความสำคัญในแง่ของการรับรู้และมองเห็นของผู้คนทั่วไป เอื้อต่อการเชื่อมโยงมุมมองต่อเนื่องไปสู่สถานที่สำคัญหลายแห่ง เช่น สวนสันติภาพ, วัดอภัยทายาราม, โรงพยาบาลราชวิถี ฯลฯ เพื่อเกิดความรู้สึกเป็นสถานที่สำคัญ ที่มีความหมาย

ศักยภาพในเชิงเศรษฐกิจ และสังคม มีผู้คนหลากหลายประเภทเข้ามาใช้พื้นที่ จึงสามารถส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมทางสังคมให้เกิดอัตลักษณ์ที่ดีในพื้นที่ และพื้นที่มีศักยภาพการเข้าถึงสูง(จากระบบขนส่งทั้งใน

ปัจจุบันและอนาคต) มีโอกาสพัฒนา การใช้ประโยชน์ที่ดินและการใช้ประโยชน์อาคารอาคารอย่างผสมผสาน เพื่อให้เกิดการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างเหมาะสมทั่วบริเวณ อีกทั้งมีกิจกรรมการค้าประเภทแฟชั่นที่ดึงดูดผู้คนจำนวนมากเข้ามาใช้พื้นที่ และในพื้นที่บางบริเวณ มีกิจกรรมการค้าประเภทอาหารและของเบ็ดเตล็ด ซึ่งเป็นกิจกรรมที่มีช่วงเวลาในการให้บริการได้ตลอดวัน เนื่องจาก มีผู้ใช้ทั้งผู้คนทั้งภายในภายนอกพื้นที่ โดยไม่ต้องอาศัยปัจจัยการสัญจรจากระบบขนส่ง



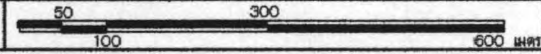
แนวทางการปรับปรุงพื้นที่บริเวณนอกรอบการสัญจรของวงเวียนชัยภุมณี กรุงเทพมหานคร
 Area Improvement Guidelines For Victory Monument Transit Node, Bangkok

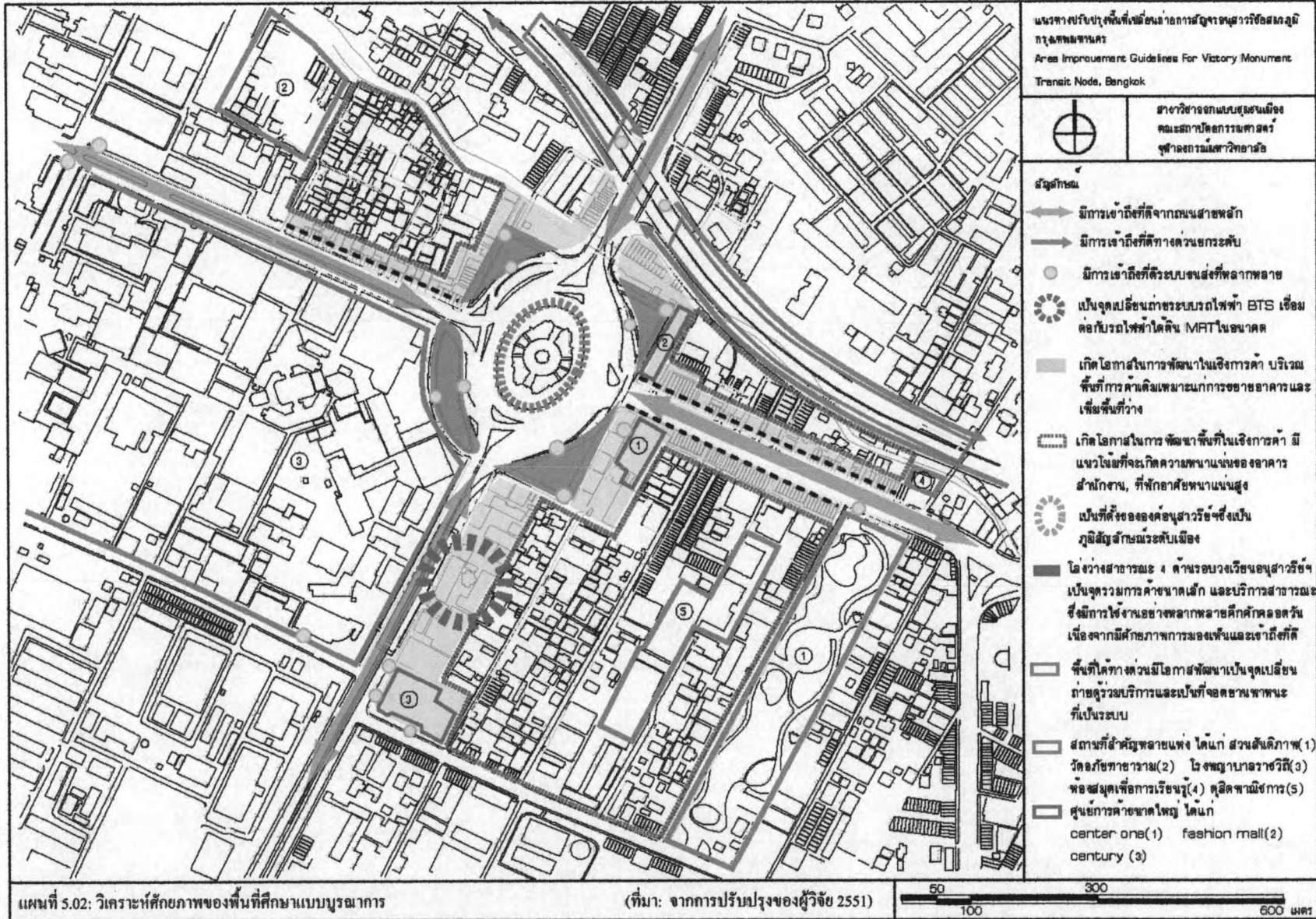
สาขาวิชาออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

- สัญลักษณ์**
- พื้นที่ที่กฎหมายบังคับจัดตั้งพื้นที่และโครงสร้างอาคาร
 - พื้นที่อาคารเชิงโลจิสติกส์ที่เป็นระบบของโครงสร้างการสัญจรภายในพื้นที่ชุมชน
 - ระบบขนส่งประเภทต่างๆที่มีระดับสูงไม่เหมาะสมและเข้าถึงได้ยาก
 - อาคารจอดรถนำขึ้นพื้นที่ที่สามารถรองรับต่อวงเวียน
 - ⋯⋯⋯ มวลอาคารและพื้นที่ว่างบริเวณรอบต่อวงเวียนอาคารปิดล้อมที่เหมาะสม
 - ลานโล่งสาธารณะ 4 ด้าน อาคารจัดการพื้นที่ ไม่มีการจัดสภาพในการรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สังคม และการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร
 - ⋯⋯⋯ พื้นที่ว่างสาธารณะที่มีขนาดคับแคบ ไม่มีการจัดสภาพในการรองรับกิจกรรมและขาดศักยภาพการรองรับ และอาจมีพื้นที่ด้านไม่ ขาดความต่อเนื่องของระบบ และอุปกรณ์ประกอบ
 - มีการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารเชิงพาณิชย์เฉพาะแนวถนนสายหลักที่ไม่เกิดความหนาแน่น รูปแบบด้านหน้าไม่ส่งเสริมจุดต่อวงเวียน
 - ⋯⋯⋯ การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารพื้นที่ด้านไม่คุ้มค่า ขาดความหลากหลายของกิจกรรมตามระบบเศรษฐกิจ สังคม และมีอาคารขนาดใหญ่ที่เสื่อมโทรมอยู่เป็นจำนวนมากมีการปิดล้อมที่ไม่เหมาะสม ขาดความโปร่งภาพ
 - พื้นที่โล่งสวน อาคารระบบการรองรับ มีความชื้นหรืออยู่ในพื้นที่อันตราย

แผนที่ 5.01 : วิเคราะห์ปัญหาของพื้นที่ศึกษาแบบบูรณาการ

(ที่มา: จากการปรับปรุงของสุวิชัย 2551)





5.3 วิสัยทัศน์และบทบาทในการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ฯ

จากการทบทวนวรรณกรรม และกฎหมาย นโยบายการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง และการศึกษาสภาพของพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ฯ สามารถนำไปสู่วิสัยทัศน์และบทบาทในการปรับปรุงพื้นที่ในอนาคต ดังนี้

- การเป็นพื้นที่การเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง (node) ที่มีประสิทธิภาพ พื้นที่อนุสาวรีย์ฯซึ่งมีระบบขนส่งหลากหลายประเภทรองรับการสัญจรของผู้คนจำนวนมากประกอบกับอยู่ในบริเวณเส้นทางผ่านของรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีส้มในอนาคต ส่งผลให้เกิดความหนาแน่นของผู้คนมากขึ้น แต่พื้นที่ที่มีความจำกัด คับแคบ เกิดความสับสนและเป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นจึงมีวิสัยทัศน์ในการปรับปรุงพื้นที่เพื่อให้มีการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของผู้คนจำนวนมากของผู้คนภายในและภายนอกพื้นที่ อย่างสะดวกรวดเร็ว รองรับการสัญจรผ่าน (Move though) และการสัญจรแบบเข้าถึง (Move to) ได้อย่างมีประสิทธิภาพตลอดจนปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพที่ดีทางกายภาพที่สามารถรองรับกิจกรรมการค้าบริการที่หลากหลายในพื้นที่ กล่าวคือ มีศักยภาพในการรองรับรูปแบบกิจกรรมในแบบหยุดนิ่ง (Static Activity Pattern) และรูปแบบกิจกรรมการสัญจร (Moving Activity Pattern) ซึ่งซ้อนทับกันอยู่ในพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- การมีคุณสมบัติของความเป็นสถานที่ (place) ที่มีความหมาย จากการศึกษาผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549 ซึ่งกำหนดให้พื้นที่อนุสาวรีย์ฯมีบทบาทเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมสอดคล้ององค์กับการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินเขตราชเทวี ซึ่งกำหนดให้พื้นที่อนุสาวรีย์ฯมีบทบาทเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมและที่พักอาศัยหนาแน่นสูง รวมทั้งเป็นแหล่งรวมสถาบันราชการ และสาธารณูปการต่างๆ ประกอบกับมีภูมิสัญลักษณ์ที่สำคัญในระดับเมืองและมีความหมายในเชิงประวัติศาสตร์อยู่ในพื้นที่ แต่ในปัจจุบันยังมีปัญหาเรื่อง ความเสื่อมโทรมทางด้านกายภาพของพื้นที่ ขาดศักยภาพการเข้าถึงเนื่องจากพื้นที่ว่างสาธารณะไม่เชื่อมต่อกันเป็นโครงข่ายขาดเส้นทางเชื่อม โยงการเข้าถึงไปในพื้นที่สาธารณะบริเวณรององค์อนุสาวรีย์ฯ และสถานที่สำคัญต่างๆ ได้โดยสะดวก ภูมิทัศน์เมืองในภาพรวมไม่ส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีต่ออนุสาวรีย์ฯ ขาดลักษณะการปิดล้อมที่ดี ส่งผลให้ไม่เกิดจินตภาพที่ดีของผู้คนภายในพื้นที่ ไม่เกิดความเป็นย่านที่ชัดเจน ตลอดจนไม่เกิดความสะดวกในการใช้พื้นที่ของผู้คน กิจกรรม และเวลา ดังนั้น จึงมีวิสัยทัศน์ในการปรับปรุงพื้นที่อนุสาวรีย์ฯ ให้มีคุณสมบัติ ในการเป็นย่านพาณิชย์พักอาศัยในย่านศูนย์กลางเมืองที่มีความน่าอยู่ เกิดจินตภาพที่ดีต่อผู้คนที่ทั้งภายในและภายนอกพื้นที่อาคาร โดยรอบมีรูปลักษณะที่เป็นเอกภาพสร้างให้เกิดสภาพการปิดล้อมที่เหมาะสม สอดคล้องกับพื้นที่ว่างสาธารณะที่ส่งเสริมความสวยงามของภูมิสัญลักษณ์ระดับเมือง มีระบบโครงข่ายการเข้าถึงที่ดีสู่พื้นที่สาธารณะบริเวณรององค์อนุสาวรีย์ฯ และสถานที่หรือพื้นที่ที่มีความสำคัญโดยรอบ เกิดการเคลื่อนไหวของผู้คนและกิจกรรมในช่วงเวลาต่างๆ ทั่วบริเวณ เป็นประโยชน์ทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม

จากวิสัยทัศน์และบทบาทในการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ฯ ในข้างต้น สรุปได้ว่าบริเวณพื้นที่ศึกษาต้องการการปรับปรุงทางด้านกายภาพเพื่อรองรับผู้คนและกิจกรรมต่างๆเป็นจำนวนมากที่เข้ามาใช้พื้นที่ในหลากหลายช่วงเวลาได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเอื้อประโยชน์ต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมที่

เหมาะสม ตลอดจนปรับปรุงภูมิทัศน์เมืองให้เกิดจินตภาพที่สัมพันธ์กับเป็นย่านพาณิชย์พักอาศัยศูนย์กลางเมืองที่มีภูมิสัญลักษณ์สำคัญในพื้นที่

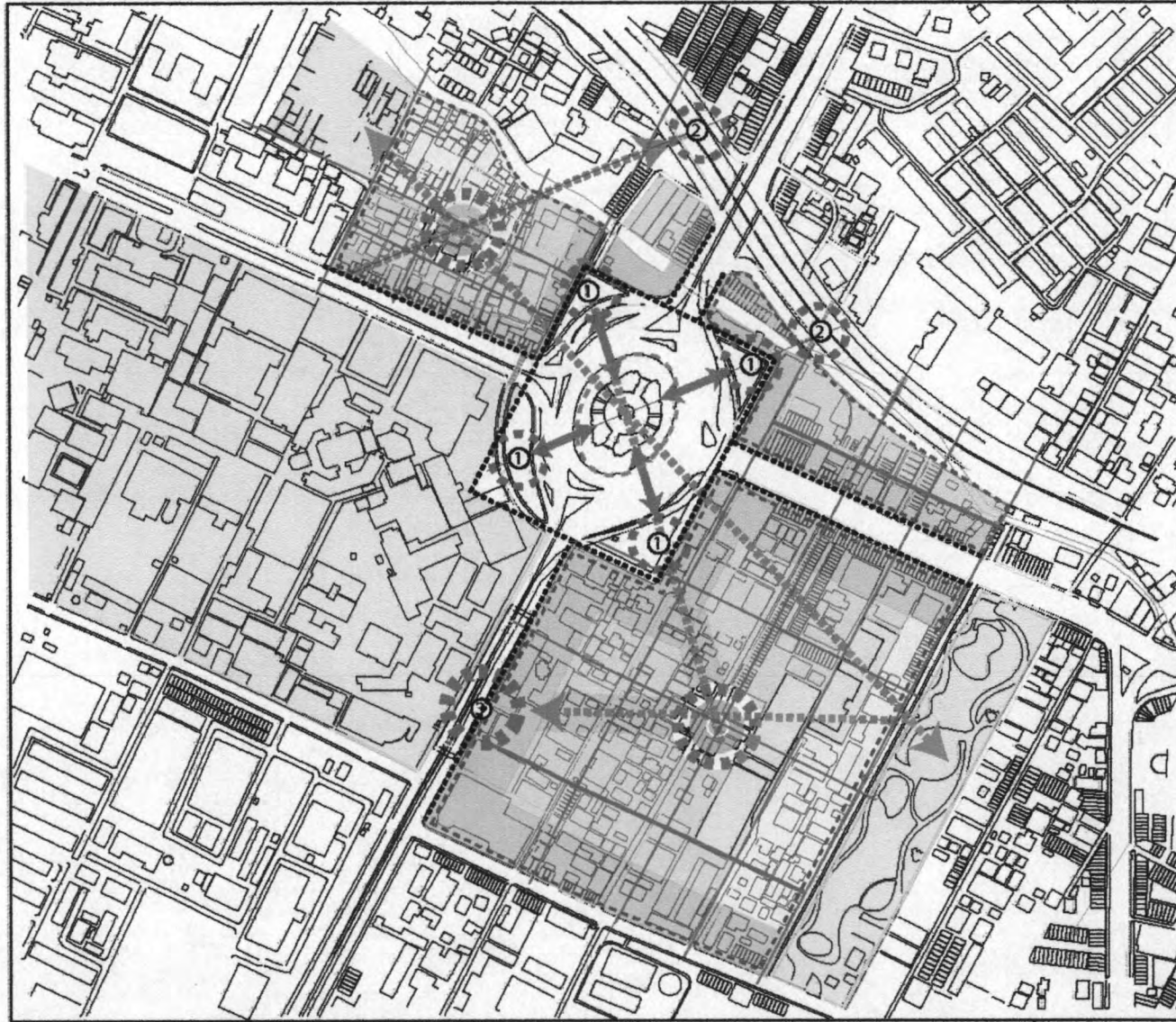
5.4 การกำหนดโปรแกรมในการออกแบบ

จากการวิเคราะห์แบบบูรณาการถึงปัญหา ศักยภาพ ของพื้นที่ศึกษาประกอบการทบทวนวรรณกรรม จึงได้กำหนด โปรแกรมการออกแบบที่จะนำไปสู่วิสัยทัศน์และบทบาทที่เหมาะสม (แผนที่ 5.03) โดยมีแนวคิดเบื้องต้นในแต่ละมิติ ดังนี้


มิติเชิงสัณฐาน ทำโดยการเชื่อมโยงพื้นที่ว่างสาธารณะเพื่อให้เกิดการเข้าถึงจากพื้นที่ด้านนอกไปสู่ด้านในอย่างมีลำดับขั้น และผ่านสถานที่สำคัญต่างๆอย่างเหมาะสม เชื่อมโยงไปสู่พื้นที่สาธารณะโดยรอบองค์อนุสาวรีย์โดยเส้นทางได้ดินอย่างเหมาะสม พร้อมกับวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารตามลำดับขั้นการเข้าถึงปรับปรุงมวลอาคาร และพื้นที่ว่างให้เกิดการปิดล้อมที่เอื้อให้เกิดกิจกรรมทั้งพื้นที่ด้านนอกและด้านใน ปรับปรุงระบบพื้นที่ว่างสาธารณะให้สามารถรองรับกิจกรรมการสัญจร (moving activity) และกิจกรรมการหยุดนิ่ง (static activity) อย่างมีประสิทธิภาพ

มิติเชิงจินตภาพ ทำโดยการ สร้างลักษณะการปิดล้อมบริเวณพื้นที่ว่างสาธารณะต่างๆ อย่างเหมาะสม เกิดศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงสู่สถานที่สำคัญต่างๆ และปรับปรุงองค์ประกอบทางภูมิทัศน์ให้เกิดความเป็นเอกลักษณ์ รวมทั้งฟื้นฟูบูรณะรูปแบบคานหน้าอาคารทั้งพื้นที่ด้านนอกและด้านใน ให้เกิดการรับรู้อย่างเป็นเอกภาพ ส่งเสริมความสง่างามของภูมิสัญลักษณ์ระดับเมือง

มิติทางเศรษฐกิจและสังคม โดยการผสมผสานพื้นที่กิจกรรมให้เกิดการใช้งานทั้งผู้คนภายนอกและภายในพื้นที่เพื่อให้เกิดความหลากหลายของผู้คนและกิจกรรมตลอดวัน รวมทั้งกำหนดช่วงเวลาในการเปิด/ปิดของร้านค้าและระบบขนส่งเพื่อควบคุมไม่ให้เกิดช่วงเวลาที่ไม่มีกิจกรรมระหว่างวัน และไม่เกิดการซ้อนทับกันในช่วงเวลาเดียวกันจนเกิดความหนาแน่นเกินไป



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

	สาขาวิชาออกแบบและสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
---	---

- สัญลักษณ์**
- ปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายระบบขนส่งต่างๆ
 - ① จุดรวมระบบรถประจำทาง
 - ② จุดรวมระบบรถตุ่มร่วมบริการ
 - ③ จุดเปลี่ยนเส้นทางระบบรถไฟฟ้า
 - ←←←← เส้นเชื่อมของอาคารมาตั้งแต่จากพื้นที่ด้านนอกไปสู่ถนนในอาคารสำคัญที่ และหาสถานที่สำคัญต่างๆอย่างเหมาะสม
 - ←←←← เส้นเชื่อมทางเดินเท้าใต้ดินเข้าสู่พื้นที่สาธารณะรอบอนุสาวรีย์และ อาคารโถงว่างอาคารระบวงเวียนอนุสาวรีย์ฯ
 - เส้นไฮสทาร์จากประเภทใดเป็นไฮสทาร์
 - กำหนดพื้นที่ผสมผสานกิจกรรมของพื้นที่ภายนอกและภายในพื้นที่ที่ให้เกิดการได้ประโยชน์
 - ปรับปรุงพื้นที่บริเวณรอบของอนุสาวรีย์ฯ ให้สามารถรองรับการจราจร เติบโตขึ้น กิจกรรมนันทนาการพักผ่อน
 - ปรับปรุงรูปแบบค้ำชาน อาคารพักผ่อนสาธารณะเสริมความสวยงาม รองรับอนุสาวรีย์
 - ปรับปรุงรูปแบบอาคารและพื้นที่ว่างให้สอดคล้องกับอนุสาวรีย์อย่างเป็นเอกภาพ
 - ปรับปรุงอาคารและพื้นที่ว่างให้เกิดการปิดล้อมที่เอื้อให้เกิดกิจกรรมที่ทันสมัยและทันสมัย
- วางแผนการได้ประโยชน์ที่ดินและอาคารตามลำดับที่การนำที่ดิน**
- กำหนดประโยชน์การใช้ที่ดิน/แผนการได้ประโยชน์เชิงพาณิชย์
 - กำหนดประโยชน์การใช้ที่ดิน/แผนการได้ประโยชน์แบบผสมผสาน
 - กำหนดประโยชน์การใช้ที่ดิน/แผนการได้ประโยชน์เชิงกีฬา
 - กำหนดประโยชน์ที่สำคัญ

แนวคิดดังกล่าวจำเป็นต้องกำหนดโปรแกรมการออกแบบรายละเอียดในแต่ละประเด็น ประกอบด้วย โปรแกรมการพัฒนาโครงข่ายการสัญจรและระบบขนส่ง โปรแกรมการพัฒนาประโยชน์การใช้ที่ดินและอาคาร โปรแกรมพัฒนาคุณภาพของมวลอาคารและพื้นที่ว่าง โปรแกรมพัฒนารูปแบบศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึง โปรแกรมพัฒนารูปแบบการใช้งานพื้นที่ว่างสาธารณะ แนวทางการส่งเสริมลักษณะของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สังคม และรูปแบบเศรษฐกิจในพื้นที่ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1) แนวทางการกำหนดโปรแกรมโครงข่ายการสัญจรและระบบขนส่ง

1.1) แนวทางการกำหนดโปรแกรมโครงข่ายการสัญจรโดยยานพาหนะ

- กำหนดลำดับศักดิ์ของถนนให้ชัดเจน ด้วยการกำหนดความกว้างของพื้นผิวทางสัญจร โดยคำนึงถึงการใช้งานเป็นหลัก เกิดความสะดวก ปลอดภัยสูงสุด

- ปรับปรุงโครงข่ายถนนภายในถนนซอยให้มีการเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ ด้วยโครงข่ายตารางกริด (grid network) โดยคำนึงถึงการเชื่อมโยงผ่านไปสู่อพื้นที่เชื่อมต่อโทรมต่างๆเช่น ชุมชนพักอาศัยฝั่งสวนสันติภาพ และชุมชนวัดมะกอก เพื่อให้เกิดโอกาสในการพัฒนาพื้นที่ด้านใน

- เชื่อมโยงให้เกิดทางเลือกของช่องทางในการเข้าถึงพื้นที่ด้านใน จากถนนสายหลัก (ถนนราชวิถี ถนนพญาไท ถนนพหลโยธินและถนนรางน้ำ) มากขึ้น เพื่อลดความคับคั่งของการจราจรบริเวณจุดแยก, จุดตัด

- กำหนดถนนภายในซอยราชวิถี และชุมชนวัดมะกอก ให้มีการใช้งานของยานพาหนะที่ใช้ความเร็วต่ำ โดยให้ความสำคัญกับขนาดทางเดินเท้า มากกว่าถนนยานพาหนะ เพื่อเน้นให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยต่อคนเดินเท้ามากที่สุด

- กำหนดทิศทางการจราจร ให้ยานพาหนะภายในซอยราชวิถี และชุมชนวัดมะกอก สามารถสวนกันได้ ลดความสับสน หลงทิศทาง

- กำหนดให้ต้องมีทางเท้าอย่างน้อยหนึ่งข้างต่อถนนหนึ่งเส้นทั่วบริเวณ ถนนที่มีความเร็วของยานพาหนะสูง ต้องมีทางเดินเท้าที่ได้มาตรฐานสองด้าน

- จัดระบบการจราจรภายในพื้นที่ได้ทางด่วน ให้สามารถเชื่อมโยงกับถนนซอยราชวิถี และถนนซอยชุมชนวัดมะกอก และปรับปรุงให้เกิดความสะดวกในการขึ้นและลงทางด่วน

1.2) แนวทางการกำหนดโปรแกรมระบบขนส่งและที่จอดยานพาหนะ

- กำหนดตำแหน่งของระบบขนส่ง โดยแบ่งประเภทแยกกันอย่างชัดเจน เพื่อให้สามารถปรับปรุงพื้นที่รองรับได้อย่างเหมาะสม ได้แก่

จุดเปลี่ยนถ่ายระบบรถประจำทาง อยู่บริเวณลานโล่งว่างสาธารณะทั้ง 4 ด้าน เนื่องจาก มีพื้นที่สำหรับรองรับผู้คนจำนวนมาก พร้อมทั้งเป็นศูนย์รวมการค้า การบริการ และบริการสาธารณะต่างๆ มากมาย

จุดเปลี่ยนถ่ายระบบรถไฟฟ้า BTS และรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT อยู่บริเวณพื้นที่สาธารณะติดถนนพญาไท (บริเวณรถไฟฟ้า BTS) เนื่องจาก ง่ายต่อการเชื่อมโยงเพื่อเปลี่ยนถ่ายเส้นระบบรถไฟฟ้า (BTS/MRT)

สอดคล้องกับนโยบายของรถไฟฟ้า ซึ่งควรให้เกิดความต่อเนื่องของระบบรถไฟฟ้าทุกประเภท และง่ายต่อการกำหนดพื้นที่รองรับ รวมทั้งยังเป็นตำแหน่งที่มีความเหมาะสมในการเชื่อมโยงกับเส้นทางเดินเท้าใต้ดิน (คู่งค์อนุสาวรีย์)

จุดเปลี่ยนถ่ายระบบรถผู้ร่วมบริการ อยู่บริเวณพื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วน เนื่องจาก มีพื้นที่สำหรับปรับปรุงระบบการ เช่น การขึ้น-ลง จำหน่ายตั๋วโดยสาร และมีพื้นที่รองรับการจอดยานพาหนะจำนวนมาก ทั้งนี้เนื่องจากพื้นที่มีข้อจำกัดในการสร้างสิ่งปลูกสร้างถาวร

จุดเปลี่ยนถ่ายระบบขนส่งที่สาธารณะ อยู่บริเวณพื้นที่สาธารณะติดถนนสายหลัก เนื่องจากเป็นระบบขนส่งขนาดเล็ก จึงควรแยกออกมาจากระบบขนส่งหลักต่างๆ เพื่อลดความสับสนวุ่นวาย เกิดความสะดวก ปลอดภัย

- กำหนดระยะห่างที่เหมาะสม โดยระบบขนส่งแต่ละตำแหน่งไม่ห่างกันเกิน 200 เมตร รวมทั้งตำแหน่งที่ห่างกันที่สุดจากประเภทระบบขนส่งทั้งหมดไม่ควรเกิน 600 เมตร เพื่อความต่อเนื่องและคล่องตัว

- พัฒนาพื้นที่รองรับ จุดขึ้นลงระบบขนส่งต่างๆ โดยระบบการจัดการพื้นที่ให้รองรับผู้โดยสารจากระบบขนส่งต่างๆ ได้อย่างปลอดภัย

- กำหนดพื้นที่จอดยานพาหนะส่วนบุคคลให้อยู่ในบริเวณที่ง่ายต่อการเข้าถึงจากถนนสายหลัก และควรอยู่ในบริเวณใกล้สถานที่สำคัญต่างๆ เพื่อให้สะดวกต่อการเดินเท้า โดยมีอาณาบริเวณที่เพียงพอต่อการใช้งานในแต่ละพื้นที่

- กำหนดให้พัฒนาพื้นที่จอดยานพาหนะ จากพื้นที่ที่ปัจจุบันใช้ประโยชน์ได้ไม่เต็มที่ เช่น พื้นที่ใต้ทางด่วน หรือพื้นที่เสื่อมโทรม หรือพัฒนาพื้นที่ได้ระดับพื้นถนน (ใต้ดิน) เป็นต้น

- กำหนดพื้นที่จอดยานพาหนะประเภทต่างๆ ไม่ให้เกิดขวางการจราจรภายในพื้นที่ โดยกำหนดขอบเขตและช่องจอดให้บริการให้ชัดเจน

1.3) แนวทางการกำหนดโปรแกรมโครงข่ายทางสัญจรโดยการเดินเท้า

- เชื่อมโยงเส้นทางเดินเท้า (ใต้ดิน) จากสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินเข้าสู่สถานโล่งว่างสาธารณะทั้ง 4 ด้านรอบวงเวียนอนุสาวรีย์ฯ เพื่อช่วยระบายปริมาณการสัญจรจากบริเวณสถานโล่งว่างสาธารณะ และลดความหนาแน่นของผู้คน ให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว โดยเน้นการรองรับรูปแบบกิจกรรมการสัญจร (Moving Activity Pattern) โดยเปิดให้ใช้งานในช่วงเวลาเร่งด่วนที่มีปริมาณการสัญจรหนาแน่นหรือช่วงเวลาที่ระบบขนส่งให้บริการ จะปิดให้บริการในช่วงเวลาที่มีการสัญจรที่เบาบางลงหรือช่วงเวลาที่ระบบขนส่งปิดการให้บริการ

- เชื่อมโยงเส้นทางเดินเท้า (ใต้ดิน) ให้มีศักยภาพการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะบริเวณรององศ์อนุสาวรีย์ฯ เพื่อให้เกิดการใช้งานอย่างเหมาะสม

- ปรับปรุงเส้นทางเดินเท้าให้มีขนาดกว้างขึ้น โดยเฉพาะบริเวณทางเดินเท้าที่มีการสัญจรของผู้คนหนาแน่นบริเวณติดถนนสายหลัก เพื่อให้มีพื้นที่ในการจัดระบบกิจกรรม และเปิดมุมมองที่ชัดเจนสู่อนุสาวรีย์ฯ

- เชื่อมโยงเส้นทางเดินเท้าผ่านเข้าสู่สถานที่สำคัญต่างๆ ได้แก่ จุดเปลี่ยนถ่ายระบบขนส่งทุกประเภท สวนสันติภาพ วัดอภัยชาอาราม และพื้นที่สำคัญอื่นๆ ที่ปรับปรุงขึ้นใหม่

- เชื่อมโยงทางเดินเท้าเหนือระดับพื้นถนน (สะพานลอย) เข้าสู่บริเวณพื้นที่ได้ทางด่วน เพื่อความปลอดภัย

- เน้นการเชื่อมโยงเส้นทางเดินเท้าบริเวณชอกราชวิถีต่างๆ และชอยชุมชนวัดมะกอก ให้เกิดทางเลือกในการเข้าสู่ทางเดินเท้าติดถนนสายหลัก เพื่อให้พื้นที่หลายบริเวณมีโอกาสในการถูกผ่าน

2) แนวทางการกำหนดโปรแกรมการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

2.1) แนวทางการกำหนดโปรแกรมการใช้ประโยชน์ที่ดินและการใช้ประโยชน์อาคาร

- เพิ่มการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารในเชิงพานิชยกรรม ให้สอดคล้องผังเมืองรวม 2549 ซึ่งกำหนดให้พื้นที่อนุสาวรีย์เป็นเขตสีแดง (พื้นที่พานิชยกรรม)

- ส่งเสริมการใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสาน บริเวณถนนสายหลักและบริเวณถัดมาด้านใน ได้แก่ อาคารพานิชพักอาศัยให้มากขึ้น (ชั้นล่างสำหรับการค้า ชั้นบนสำหรับพักอาศัย) และ อาคารพานิชยกรรมกิ่งสำนักงาน เพื่อให้เกิดการใช้งานพื้นที่เต็มทั้งกลางวันและกลางคืน

- กำหนดประโยชน์การใช้ที่ดินและประโยชน์การใช้อาคารแบบผสมผสานโดยเน้นพานิชกรรมเป็นหลัก เพื่อให้เกิดความหลากหลายตามแนวเส้นทางเดินเท้า และการแทรกซึมของพื้นที่ว่างสาธารณะทั่วบริเวณ และคำนึงถึงระดับความเป็นส่วนตัวบริเวณที่พักอาศัย

- ควบคุม F.A.R. และ O.S.R. โดยการเพิ่มความสูงและขนาดของอาคาร เพื่อเพิ่มความหนาแน่นของพานิชกรรมและที่พักอาศัยหนาแน่นสูง รวมทั้งเพิ่มพื้นที่ว่างสาธารณะ ทั้งนี้คำนึงถึงข้อกำหนดของกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการควบคุมความสูงอาคารบริเวณรอบอนุสาวรีย์ฯ (ห้ามสร้างอาคารที่มีความสูงเกิน 16 เมตร ภายในรัศมี 200 เมตรจากจุดศูนย์กลางอนุสาวรีย์ฯ และห้ามสร้างอาคารที่มีความสูงเกิน 24 เมตร ภายในรัศมีเกิน 200 เมตร แต่ไม่เกิน 300 เมตร) จึงเน้นการปรับปรุงอาคารให้มีขนาดใหญ่

2.2) แนวทางการกำหนดโปรแกรมสภาพและรูปแบบอาคาร

การฟื้นฟูบูรณะอาคารต่างๆ ในพื้นที่อนุสาวรีย์ฯ โดยใช้เกณฑ์ที่เหมาะสมในการดำเนินการเลือกนำมาปรับปรุง ดังนี้

- อาคารที่มีความเสื่อมโทรม แต่มีการใช้ประโยชน์อาคารที่เหมาะสม ให้ทำการฟื้นฟูสภาพอาคาร ได้แก่ อาคารพานิชยกรรมบริเวณติดถนนสายหลัก

- อาคารที่อยู่ในสภาพดีแต่มีการใช้ประโยชน์อาคารที่ไม่เหมาะสม ให้เปลี่ยนแปลงประโยชน์การใช้อาคารใหม่ ได้แก่ อาคารบริเวณติดถนนสายหลัก และพื้นที่ถัดมา

- อาคารที่มีความเสื่อมโทรมและมีการใช้ประโยชน์อาคารที่ไม่เหมาะสม สมควรรื้อถอนและสร้างใหม่ หรือพัฒนาเป็นพื้นที่ว่างสาธารณะ ได้แก่ อาคารพักอาศัย 1-2 ชั้นที่มีความเสื่อมโทรม อาคารพานิชย์พักอาศัยที่เสื่อมโทรมด้านในพื้นที่

- ควบคุมป้ายโฆษณาบริเวณอาคารที่ปิดล้อมองค์อนุสาวรีย์ฯ โดยคำนึงถึงข้อกำหนดของกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการควบคุมการติดตั้งป้ายโฆษณา ไม่ให้ทำลายทัศนียภาพบริเวณ พื้นที่รอบองค์อนุสาวรีย์ฯ

- กำหนดรูปแบบเปลือกอาคารด้านหน้าติดถนน ควรให้มีเอกลักษณ์ ส่งเสริมมุมมองแก่อนุสาวรีย์ฯ เกิดความเป็นย่านที่ชัดเจน โดยการประยุกต์เอกลักษณ์อาคารที่สร้างขึ้นในสมัย จอมพล ป. พิบูลสงคราม ให้ร่วมสมัยกับอาคาร ในยุคปัจจุบัน

- กำหนดระยะร่นถอย แนวกันเสาของอาคาร และแนวเส้นขอบฟ้าของอาคาร (Sky Line) รวมทั้งรักษา ระยะและช่องเปิดต่างๆ ให้เหมาะสม ตลอดจนแนวทางในการติดตั้งป้ายโฆษณาต่างๆ เพื่อยังคงรูปแบบของเอกลักษณ์และแนวอาคาร

- กำหนดรูปแบบและอาคารภายในถนนซอยราชวิถีและภายในชุมชนวัดมะกอก โดยกำหนดประเภทของอาคาร ที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน ให้เรียงต่อเนื่องกันอย่างเป็นระบบ และแทรกพื้นที่ว่างสาธารณะประเภทต่างๆ ภายในชุมชน (Pocket Park) ให้เกิดเป็นจุดหมายตา จดจำได้ง่าย

3) แนวทางการกำหนดโปรแกรมมวลอาคารและพื้นที่ว่าง

- ปรับปรุงรูปแบบของมวลอาคารและพื้นที่ว่างสาธารณะบริเวณที่ปิดล้อมองค์อนุสาวรีย์ฯ ให้มีความเป็นเอกภาพ

- ปรับปรุงรูปแบบของมวลอาคารและพื้นที่ว่างสาธารณะบริเวณติดถนนสายหลัก และพื้นที่ถัดไปด้านใน ให้เกิดลักษณะการปิดล้อมที่ดี รองรับกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรอย่างมีประสิทธิภาพ และเอื้อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างเหมาะสม

- เชื่อมโยงโครงข่ายพื้นที่สาธารณะให้ผู้คนและกิจกรรมเลื่อนไหลแทรกซึกไปได้ทั่วบริเวณอย่างเหมาะสม

- เพิ่มพื้นที่ว่างสาธารณะภายในชุมชนให้มีเพียงพอต่อชุมชนพักอาศัยที่มีความหนาแน่นสูงขึ้นไป (ทั้งที่พักอาศัยฝั่งสวนสันติภาพและชุมชนวัดมะกอก) เพื่อให้เกิดกิจกรรมทางสังคมและเศรษฐกิจที่เหมาะสม เกิดความมีชีวิตชีวาในพื้นที่

- คำนึงถึงการวางแผนปรับปรุงระบบพื้นที่ว่างสาธารณะทั้งของใหม่ และของเดิม ให้ผสานกับลำดับศักดิ์ของโครงข่ายเส้นทางเดินเท้า เพื่อให้เกิดการแทรกซึมของปริมาณผู้คน ไปยังพื้นที่ว่างสาธารณะต่างๆ อย่างเหมาะสม

- ปรับปรุงพื้นที่ว่างสาธารณะใช้ประโยชน์ได้ไม่คุ้มค่า ให้มีประสิทธิภาพในการรองรับกิจกรรมที่เหมาะสมกับบริเวณนั้นๆ โดยการเชื่อมโยง ปรับปรุงหรือขยายขอบเขต เช่น พื้นที่ว่างสาธารณะบริเวณรององค์อนุสาวรีย์ฯ ควรปรับปรุงให้รองรับกิจกรรมทางสังคมนันทนาการพักผ่อน และพื้นที่ว่างสาธารณะได้ทางควมควรปรับปรุงให้เป็นพื้นที่ที่จอดยานพาหนะที่ได้มาตรฐาน รวมทั้งปรับปรุงและขยายขอบเขตพื้นที่ว่างขนาดเล็กที่อยู่ในพื้นที่

- บริเวณลานโล่งว่างสาธารณะ 4 ด้านรอบวงเวียนอนุสาวรีย์ฯ เน้นการปรับปรุงขอบเขตของพื้นที่ว่างสาธารณะโดยการกำหนดระดับพื้น(ประกอบกับการกำหนดอุปกรณ์ประกอบถนนและพืชพรรณ) ให้สามารถรองรับรูปแบบกิจกรรมหยุดนิ่ง (Static Activity Pattern) ผสมผสานกับรูปแบบกิจกรรมการสัญจร (Moving Activity Pattern) อย่างมีประสิทธิภาพ

4) แนวทางการกำหนดโปรแกรมอุปกรณ์ประกอบถนนและพืชพรรณ

- ปรับปรุงอุปกรณ์ประกอบถนนประเภทต่างๆ ที่มีความสำคัญในพื้นที่ โดยมีรายละเอียดดังนี้
ที่นั้งสาธารณะ กำหนดรูปแบบของที่นั่งในรูปแบบต่างๆ ให้เหมาะสม สอดคล้องกับกิจกรรมในบริเวณนั้นๆ ทำให้เกิดปฏิสัมพันธ์ทางสังคมหลากหลายรูปแบบ

ชุมชนสินค้าแบบถาวร กำหนดให้มีขนาดที่เหมาะสม เรียงกันต่อเนื่องเพื่อเป็นขอบเขตของทางเดินเท้า มีรูปแบบที่สอดคล้องกับพื้นที่ และควรประกอบกับประโยชน์ใช้สอยอื่นๆ เช่น แผนที่ ไฟส่องสว่างที่นั้ง ถึงขยะ ฯลฯ

ป้ายหรือสถานีหยุดรถประจำทาง ควรมีการออกแบบให้เป็นส่วนหนึ่งของทางเดินเท้า ควรเว้นระยะห่างในการขึ้นลงให้เหมาะสมตามปริมาณความหนาแน่นของจุดเปลี่ยนถ่ายนั้นๆ กำหนดให้มีที่นั้ง และป้ายบอกหมายเลขรถประจำทางที่ผ่าน สิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ และมีไฟส่องสว่างเพื่อความปลอดภัย รวมทั้งควรใช้วัสดุที่ดูโปร่งใส เพื่อไม่ให้รบกวนการมองเห็น

ปรับปรุงไฟส่องสว่าง ภายในพื้นที่ โดยกำหนดออกเป็น 2 ประเภท ประเภทคือเสาไฟสูง กำหนดให้ติดตั้งตลอดเส้นทางที่ผู้คนจะแทรกซึมไปได้ และกำหนดให้ระยะห่างและส่วนสูงกระจายแสงสว่างได้อย่างทั่วถึง และควรซ่อนตำแหน่งเสาไฟอยู่ในตำแหน่งที่ไม่กีดขวางทางสัญจร ส่วนประเภทที่สอง คือ โคมไฟเตี้ย กำหนดให้อยู่บริเวณพื้นที่ที่มีความสำคัญต่างๆ เพื่อให้เกิดความสวยงามและเป็นแนวในการนำสายตาเวลากลางคืน โดยควรมีรูปแบบที่สะท้อนถึงภาพลักษณ์ในพื้นที่ รวมทั้งสามารถประกอบกับประโยชน์ใช้สอยอื่นๆ เช่น ที่นั้งสาธารณะ เป็นต้น

สาธารณูปโภคสาธารณะ ควบคุมสาธารณูปโภคต่างๆบนพื้นที่ว่างสาธารณะโดยเน้นให้อยู่ได้ระดับพื้นถนน ได้แก่ สายไฟฟ้า สายโทรศัพท์ ถ้าจำเป็นต้องมีสายไฟเหนือพื้นดินควรหลบอยู่กับแนวต้นไม้ ส่วนตู้ควบคุม ตู้โทรศัพท์ ตู้ไปรษณีย์ ควรติดตั้งไว้ชิดกับผนังอาคารเพื่อไม่ให้กีดขวางทางสัญจรหรือบดบังมุมมอง

วัสดุพื้น กำหนดระดับพื้นสัญจรให้มีความต่างระดับ เพื่อแยกการใช้งานบางประเภทของพื้นที่ว่างสาธารณะ เช่น เพื่อแยกกิจกรรมการสัญจรที่ต้องการความสะดวก รวดเร็ว ออกจากกิจกรรมการจับจองพื้นที่เพื่อให้เกิดความคล่องตัว โดยต้องคำนึงถึงความเหมาะสมในการรองรับรถเข็นและผู้พิการ ได้โดยสะดวกและกำหนดวัสดุในการปิดพื้นผิวให้มีผิวสัมผัสที่ค่อนข้างหยาบ ไม่ลื่น และคงทนแข็งแรง ควรให้มีลวดลายที่ช่วยในการนำสายตา หรือเน้นให้เกิดความโดดเด่นของพื้นที่สำคัญ เพื่อให้เกิดความแตกต่างจากพื้นที่อื่นๆ

4.2) กำหนด “จุดพัก” ในแต่ละระยะ 200 เมตรของการเดินเท้า ซึ่งเป็นจุดรวมอุปกรณ์ประกอบถนนและพืชพันธุ์ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้คนเดินเท้า โดยแต่ละจุดพักจะมีการจัดการอุปกรณ์ประกอบถนนและพืชพรรณที่แตกต่างกันไป ตามกิจกรรมในบริเวณนั้นๆ โดยแบ่งออกเป็น 3 บริเวณดังนี้

1 จุดพักในบริเวณที่มีกิจกรรมการสัญจรหนาแน่น เช่น กิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร, กิจกรรมการค้าและการบริการ

1.1 ในด้านการปรับปรุงอุปกรณ์ประกอบถนน ควรกำหนดรูปแบบและการจัดวางอุปกรณ์ประกอบถนนให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด โดยการ จัดวางตำแหน่งของอุปกรณ์ประกอบถนนอย่างเป็นระบบ เพื่อแยกการใช้งานในการสัญจรผ่านและการหยุดทำกิจกรรมให้เกิดความคล่องตัวสูงสุด และรวมการใช้งานของอุปกรณ์ประกอบถนนต่างๆ เข้าไว้ด้วยกันอย่างเหมาะสม เพื่อประหยัดเนื้อที่รวมทั้งไม่กีดขวางทางสัญจรหรือบดบังมุมมอง ในส่วนพื้นที่ว่างสาธารณะบางส่วนที่ต้องการความเป็นส่วนตัว สามารถใช้อุปกรณ์ประกอบถนนและพืชพรรณเพื่อสร้างให้เกิดความเป็นส่วนตัวได้อีกด้วย

1.2 ในด้านการปรับปรุงพืชพรรณ เน้นพืชพรรณสำหรับให้ร่มเงา ซึ่งควรเป็นต้นไม้ที่มีลำต้นสูง กิ่งโปร่ง เพื่อไม่ให้บดบังการมองเห็น ได้แก่ มะฮอกกานี ศรีตรัง แคลร์ริง เป็นต้น และควรเสริมด้วยต้นไม้ที่ช่วยในการขับฝุ่นละอองหรือมลภาวะ ได้แก่ เสลา หูกวาง เป็นต้น อาจเพิ่มไม้ประดับพุ่มเตี้ยประเภทที่มีสีสัน เช่น ไทรยอดทอง เข็มเล็ก เป็นต้น ให้เกิดร่มเงาต่อเนื่องตลอดแนวเส้นทางเดินเท้า โดยควบคุมความสูงไม่ให้บดบังทัศนียภาพของสถานที่สำคัญต่างๆ หรืออาจกำหนดพืชพรรณให้เรียงกันเป็นกลุ่มบนพื้นที่โล่งว่างสาธารณะ

2 จุดพักในบริเวณที่มีกิจกรรมการสัญจรเบาบาง เช่น กิจกรรมพักผ่อน, กิจกรรมนันทนาการ และพักผ่อน

2.1 ในด้านการปรับปรุงอุปกรณ์ประกอบถนน ควรกำหนดรูปแบบและการจัดวางอุปกรณ์ประกอบถนนให้ได้มาตรฐาน โดยการกำหนดระยะและประเภทอุปกรณ์ประกอบถนนตามมาตรฐานการออกแบบชุมชนเมืองเป็นหลัก ในพื้นที่ที่มีกิจกรรมทางสังคม ต้องกำหนดอุปกรณ์ประกอบถนน ให้เอื้อในการเกิดปฏิสัมพันธ์ของผู้คน พบปะพูดคุยหรือกิจกรรมที่สร้างสรรค์ทางสังคมต่างๆ

2.2 ในด้านการปรับปรุงพืชพรรณ เน้นพืชพรรณที่ให้ร่มเงาซึ่งควรเป็นต้นไม้ขนาดใหญ่และขนาดกลางมีกิ่งก้านแผ่กว้าง มีเรือนยอดหนาทึบ ได้แก่ ชมพูพันธุ์ทิพย์ กัลปพฤกษ์ ประดู่ เป็นต้น พื้นที่ว่างสาธารณะภายในชุมชน (Pocket Park) ควรเสริมด้วยต้นไม้ทรงพุ่มตั้งแต่โคนถึงยอด เพื่อให้เกิดเป็นช่องเขตและให้ความรู้สึกความเป็นย่าน ได้แก่ เฟื่องฟ้า อโศกอินเดีย ชาคัด เป็นต้น

3 จุดพักในบริเวณที่มีกิจกรรมเฉพาะ หรือบริเวณที่มีกิจกรรมที่ต้องการจะส่งเสริมให้เป็นมีความสำคัญในพื้นที่ เช่น กิจกรรมพื้นที่ว่างสาธารณะบริเวณรององค์อนุสาวรีย์ฯ, กิจกรรมบริเวณลานโล่งว่างสาธารณะ 4 ค้าน รอบอนุสาวรีย์ฯ เป็นต้น

3.1 ในด้านการปรับปรุงอุปกรณ์ประกอบถนน ควรกำหนดรูปแบบและการจัดวาง อุปกรณ์ประกอบถนนให้มีลักษณะที่พิเศษ โดยเน้นการจัดวางให้เกิดความเป็นเอกลักษณ์ทำให้รู้สึกถึงความสำคัญ ของพื้นที่ อาจสื่อถึงประวัติศาสตร์ของพื้นที่เพื่อให้เกิดความน่าสนใจ

3.2 ในด้านการปรับปรุงพืชพรรณ เน้นพืชพรรณที่มีสีสดดึงดูดสายตา ให้ร่มเงา และมีกลิ่นหอม เพื่อตกแต่งพื้นที่ให้มีความสวยงามอย่างเหมาะสม โดยใช้พืชพรรณในการตกแต่งบรรยากาศดังนี้ ราชพฤกษ์ ประดู่ (ให้ดอกสีเหลือง) ทองกวาว หางนกยูง (ให้ดอกสีแดง) กัลปพฤกษ์ ชมพูพันธุ์ทิพย์ (ให้ดอกสีชมพู) ตะแบก ชงโค (ให้ดอกสีม่วง) ป๊อบแก้ว จำปี (ให้ดอกสีขาวและมีกลิ่นหอม)

5) แนวทางกำหนดโปรแกรมศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึง และองค์ประกอบทางจินตภาพ

- เชื่อมโยงพื้นที่ว่างสาธารณะให้เป็นโครงข่าย ให้ผู้คนสามารถแทรกซึมไปทั่วบริเวณ โดยคำนึงถึงระดับความเป็นส่วนตัวบริเวณที่พักอาศัย

- เชื่อมโยงศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึง จากบริเวณพื้นที่ว่างสาธารณะติดถนนสายหลักสู่พื้นที่ว่างสาธารณะบริเวณถนนสาทรรองและถนนซอย โดยเชื่อมโยงให้เกิดการเข้าถึงได้หลายช่องทาง และขยายขนาดพื้นที่ว่างสาธารณะให้เกิดการมองเห็นที่ชัดเจนขึ้น

- กำหนดการเปิดมุมมองสำคัญต่างๆ ด้วยการกำหนดแนวอาคารและต้นไม้ให้เกิดเป็นกำแพงถนน เพื่อเน้นมุมมองของการรับรู้ในการเข้าถึงสถานที่สำคัญต่างๆ เช่น พื้นที่ว่างสาธารณะบริเวณรององค์อนุสาวรีย์ฯ, พื้นที่บริเวณลานโล่งว่างสาธารณะ 4 ด้าน รอบอนุสาวรีย์ฯ ลานโล่งว่างบริเวณวัดอภัยทายาราม และจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรทุกประเภท

- คำนึงถึงการเปิดมุมมองจากทางเดินเท้าได้ระดับพื้นถนน (ได้ดิน) และทางเดินเท้าหนีระดับพื้นถนน (สะพานลอย) สู่องค์อนุสาวรีย์ฯ

- ปรับปรุงองค์ประกอบทางจินตภาพของพื้นที่ โดยสร้างเอกลักษณ์ให้เกิดการรับรู้จากผู้คนทั้งภายในและภายนอกพื้นที่ โดยปรับปรุงองค์ประกอบสำคัญ ดังนี้

จุดรวมกิจกรรม (node) ปรับปรุงจุดรวมกิจกรรมเดิม และสร้างจุดรวมกิจกรรมใหม่ เช่น บริเวณพื้นที่รวมกิจกรรม และพื้นที่รองรับการเปลี่ยนถ่ายระบบรถไฟฟ้า

เส้นทาง (paths) ปรับปรุงแนวเส้นทาง และแยกถนนต่างๆ ภายในพื้นที่ให้มีความชัดเจน

ขอบเขต (edges) ทำการปรับปรุงลักษณะการปิดล้อม ให้เกิดการรับรู้ถึงขอบเขตพื้นที่

ย่าน (districts) กำหนดรูปแบบด้านหน้าอาคาร และพื้นที่ว่างให้มีเอกลักษณ์ของย่าน ทั้งอาคารติดถนนสายหลัก สาทรรอง และถนนซอยต่างๆ

ภูมิสัญลักษณ์ (landmarks) ปรับปรุงทัศนียภาพบริเวณรอบอนุสาวรีย์ฯ ให้เกิดความสง่างาม และกำหนดให้สร้างจุดหมายตาอยู่บนพื้นที่ว่างสาธารณะ ตามบริเวณสถานที่สำคัญๆ

6) แนวทางการกำหนดโปรแกรมการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะ

- กำหนดการใช้งานพื้นที่ว่างสาธารณะ โดยพิจารณาจากศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึง โดยมีกำหนดดังนี้

- กำหนดให้พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรทุกประเภท และพื้นที่ที่มีกิจกรรมที่สำคัญ อยู่ในพื้นที่สาธารณะที่มีศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงใน โทนครึ่ง เนื่องจาก เป็นพื้นที่ที่ต้องการให้มีมุมมองที่ดีที่สุด เกิดผู้คนและกิจกรรมอย่างคึกคัก หลากหลายช่วงเวลา

- กำหนดให้พื้นที่ที่มีการใช้งานแบบผสมผสาน เช่น กิจกรรมการค้า การนันทนาการ การทำงาน การพักผ่อน ฯลฯ สำคัญ อยู่ในพื้นที่สาธารณะที่มีศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงใน โทนครึ่งกลาง เนื่องจาก การค้าและบริการต่างๆ จะดึงดูดการสัญจร (Attracter Movement) ของผู้คน เกิดการใช้พื้นที่อย่างคึกคัก ในขณะเดียวกันก็สามารถรักษาระดับความเป็นส่วนตัว ให้เกิดความสงบสำหรับกิจกรรมนันทนาการ และพักผ่อน

- กำหนดให้พื้นที่อยู่ในบริเวณกิจกรรมการพักผ่อน อยู่ในพื้นที่สาธารณะที่มีศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงใน โทนครึ่ง เนื่องจาก ควรให้พื้นที่พักผ่อนอยู่ในบริเวณที่มีการสัญจรเบาบาง เพื่อให้เกิดความสงบ และเป็นส่วนตัว

- วางแผนควบคุมกิจกรรมประเภทต่างๆบนพื้นที่ว่างสาธารณะ โดยเน้นการเชื่อมโยงกิจกรรมจากบริเวณพื้นที่สาธารณะติดถนนสายหลัก ให้แทรกซึมเข้าไปด้านในของพื้นที่ กำหนดให้เกิดความต่อเนื่องของกิจกรรม เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าในการใช้งานพื้นที่สูงสุด ตลอดจนพื้นที่ที่สามารถปรับเปลี่ยนกิจกรรมต่างๆตามความเหมาะสมได้หลากหลายช่วงเวลา ส่งผลให้พื้นที่มีชีวิตชีวาตลอดทั้งวัน

- กำหนดช่วงเวลาในการเปิดและปิด การค้า การบริการประเภทต่างๆ โดยกำหนดช่วงเวลาสลับผลัดเปลี่ยนกันในการเปิดและปิดกิจกรรมทั้งกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม เพื่อให้เกิดกิจกรรมต่อเนื่องตลอดวัน และควบคุมไม่ให้มีการเปิดกิจกรรมที่ซ้อนทับกัน ในช่วงเวลาเดียวกัน จนเกิดความหนาแน่นเกินไป

- กำหนดพื้นที่ผสมผสานกิจกรรมให้แทรกเข้าไปด้านในบริเวณชอปปารชวิถีฝั่งสวนสันติภาพ และฝั่งชุมชนวัดมะกอก โดยสอดแทรกกิจกรรมที่มีการใช้งานทั้งผู้คนภายในและภายนอกพื้นที่ เช่น ร้านอาหาร ร้านค้าปลีกย่อย ผสมผสานกับการค้าขนาดใหญ่ เน้นความหลากหลายของสินค้าและบริการ เพื่อให้เกิดการสลับเปลี่ยนในการใช้พื้นที่ของผู้คนหลากหลายประเภทตลอดทุกช่วงเวลา

7) แนวทางการส่งเสริมลักษณะของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สังคมและรูปแบบเศรษฐกิจ

- ส่งเสริมให้พื้นที่ว่างสาธารณะที่อยู่ในบริเวณที่มีความสำคัญต่างๆ ให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่คึกคัก และกิจกรรมทางสังคมที่สะท้อนถึงอัตลักษณ์ที่ดีของพื้นที่อนุสาวรีย์ฯ เช่น พื้นที่ว่างบริเวณรององค์อนุสาวรีย์ฯ ปรับปรุงให้มีการใช้งานเป็นพื้นที่สำหรับคารวะ เชื่อมชม และกิจกรรมนันทนาการพักผ่อน, ลานโล่งว่างสาธารณะทั้ง 4 ด้าน ควรปรับปรุงพื้นที่ให้สามารถรองรับกิจกรรมทางสังคม เช่น จัดนิทรรศการ เวทีแสดงออกต่างๆ ควบคู่กับกิจกรรมการค้า การบริการอย่างคึกคัก, วัตถุประสงค์การปรับปรุงพื้นที่ให้สามารถรองรับกิจกรรมทางศาสนา และประเพณีต่างๆ โดยให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ลายพื้นแข็ง พื้นที่จอดยานพาหนะ

และอุปกรณ์ประกอบถนน ต่างๆ ปรับปรุงพื้นที่สาธารณะภายในชุมชน (Pocket Park) รองรับการใช้งานของผู้คน ภายในพื้นที่ เน้นให้เกิดปฏิสัมพันธ์ภายในชุมชน โดยมีขอบเขตพอเหมาะในการสังสรรค์พูดคุย และมีความเป็นส่วนตัวตามความเหมาะสม ซึ่งสามารถใช้อุปกรณ์ประกอบถนนและพืชพรรณ ช่วยให้เกิดบรรยากาศที่เป็นส่วนตัว และสร้างให้เกิดโอกาสในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจภายในชุมชนอีกด้วย

- การปรับปรุงระบบเศรษฐกิจ (Movement Economic) ภายในพื้นที่ศึกษา โดยการวางแผนประโยชน์ใช้อาคารให้สอดคล้องกับลำดับศักดิ์ของถนน ได้แก่ การใช้ประโยชน์อาคารพาณิชย์กรรมตามแนวถนนสายหลักพญาไท, พหลโยธิน, ราชวิถี การใช้ประโยชน์อาคารพาณิชย์พักอาศัยผสมผสานบริเวณถนนรางน้ำและถนนราชวิถีการใช้ประโยชน์อาคารพักอาศัยให้อยู่บริเวณถนนซอยหรือด้านในสุดของพื้นที่บริเวณถนนซอยราชวิถี 3, 5 และบริเวณชุมชนวัดมะกอก