

แนวทางการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ กรุงเทพมหานคร



ร้อยโท ฉัฐวัฒน์ บุญรำไพ

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2551

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**AREA IMPROVEMENT GUIDELINES OF THE VICTORY MONUMENT
TRANSIT NODE AREA, BANGKOK**

Lt. Chattawat Boonrumpi

**A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Architecture Program in Urban Design**

**Faculty of Architecture
Chulalongkorn University
Academic Year 2008**

Copyright of Chulalongkorn University

511095

หัวข้อวิทยานิพนธ์

แนวทางการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

โดย

ร้อยโท ฉัฐวัฒน์ บุญราไพ

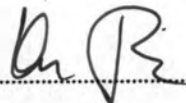
สาขาวิชา

การออกแบบชุมชนเมือง

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ไชศรี ภักดีสุขเจริญ

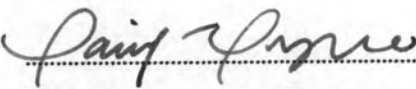
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้นับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาค้นคว้าตามหลักสูตรปริญญาโท

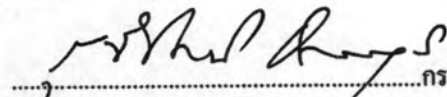

..... คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
(ศาสตราจารย์ ดร. บัณฑิต จุลาสัย)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์


..... ประธานกรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. นพนันท์ ตาปนานนท์)


..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ไชศรี ภักดีสุขเจริญ)


..... กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. พนิด กุจินดา)


..... กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. รุจิโรจน์ อนามบุตร)

ร้อยโท รัชฎวัฒน์ บุญรำไพ : แนวทางการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ
กรุงเทพมหานคร. (AREA IMPROVEMENT GUIDELINES FOR VICTORY MONUMENT
TRANSIT NODE AREA, BANGKOK.) อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก : ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไชศรี
ภักดิ์สุขเจริญ, 306 หน้า.

วิทยานิพนธ์นี้มีจุดประสงค์เพื่อเสนอแนวทางการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ โดยเน้นการปรับปรุง ให้เป็นทั้งจุดเชื่อมต่อการเดินทาง (node) ที่มีประสิทธิภาพ ควบคู่กับการเป็นสถานที่ (place) ที่สำคัญและมีความหมาย เป็นที่ตั้งของภูมิสัญลักษณ์ระดับเมือง รวมทั้งเป็นย่านพาณิชยกรรมที่มีเอกลักษณ์ โดยทำการศึกษาวิเคราะห์พื้นที่ในเชิงกายภาพ จินตภาพ เศรษฐกิจ และสังคม

พื้นที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิเป็นศูนย์กลางการคมนาคมที่สำคัญแห่งหนึ่งของกรุงเทพฯ ตั้งอยู่บนถนนสายหลักที่เชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพและปริมณฑล พื้นที่โดยรอบวงเวียนอนุสาวรีย์ฯ เป็นพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรของระบบขนส่งหลากหลายประเภท ในอนาคตบริเวณนี้ยังเป็นจุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าใต้ดิน (MRT) ส่งผลให้ดึงดูดพื้นที่การค้าและการบริการที่หลากหลาย แต่ในปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคต พื้นที่ไม่สามารถรองรับสภาพการณ์ดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ อันเนื่องมาจากขาดการเชื่อมต่อโครงข่ายการสัญจรที่เป็นระบบ ทำให้การผ่านและเข้าถึงของผู้คน และการพัฒนาพื้นที่ทำได้ไม่ทั่วถึงทุกบริเวณ เกิดเป็นพื้นที่ปิดล้อมขนาดต่างๆ ที่ขาดการเข้าถึง ทำให้เกิดการใช้พื้นที่อย่างหนาแน่นเฉพาะบริเวณแนวแกนถนนสายหลัก ในขณะที่พื้นที่ด้านในกลับมีกิจกรรมที่เบาบาง พื้นที่สาธารณะโดยรอบวงเวียนอนุสาวรีย์ฯ กลายเป็นเกาะกลางถนนที่ไม่มีกรใช้ประโยชน์น้อย เนื่องจากถูกปิดล้อมด้วยถนนที่มีการจราจรอย่างคับคั่ง ทั้งนี้สภาพการปิดล้อมที่ไม่เหมาะสมเป็นจำนวนมากในพื้นที่ ทำให้ผู้คนขาดการรับรู้ความเป็นย่านสำคัญในภาพรวม ไม่เกิดความสง่างามของบริเวณที่เป็นที่ตั้งของภูมิสัญลักษณ์ระดับเมือง

จากการวิเคราะห์ปัญหาและศักยภาพของพื้นที่ นำไปสู่การนำเสนอแนวทางพัฒนาในการวางผังเพื่อปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ฯ โดยจำแนกเป็น มิติเชิงสัณฐาน: โดยการเชื่อมต่อโครงข่ายการสัญจรเพื่อให้เกิดการเข้าถึงจากพื้นที่ด้านนอกไปสู่ด้านในอย่างมีลำดับขั้นย์ เอื้อให้เกิดการแทรกซึมเลื่อนไหลของผู้คนและกิจกรรม รวมทั้งเชื่อมโยงเส้นทางได้คืบไปสู่อพื้นที่สาธารณะโดยรอบวงเวียนอนุสาวรีย์ฯ อย่างเหมาะสม/มิติเชิงจินตภาพ: โดยการปรับปรุงมวลอาคารและพื้นที่ว่างให้เกิดการรับรู้ว่าเป็นเอกภาพ ปรับปรุงองค์ประกอบทางภูมิทัศน์ ส่งเสริมความสง่างามของภูมิสัญลักษณ์ระดับเมือง มิติทางเศรษฐกิจและสังคม: โดยการผสมผสานพื้นที่กิจกรรมที่ดึงดูดการ ใช้งานทั้งผู้คนภายนอกและภายในพื้นที่เพื่อให้เกิดความหลากหลายของผู้คนและกิจกรรมตลอดวัน ประกอบกับวางแผนประโยชน์การใช้ที่ดินและอาคาร ให้สอดคล้องกับลำดับขั้นย์ของถนนและทางเดินเท้า เพื่อให้มีลำดับการเข้าถึงที่เหมาะสม เกิดการพัฒนาทั่วบริเวณพื้นที่ แนวคิดในการพัฒนานี้สามารถใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการนำไปประยุกต์ใช้กับพื้นที่อื่นๆที่มีปัญหาและศักยภาพใกล้เคียงกันได้

สาขาวิชา การออกแบบชุมชนเมือง
ปีการศึกษา 2551

ลายมือชื่อนิสิต.....
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก.....

5074110025 : MAJOR ARCHITECTURE

KEYWORDS : TRANSIT NODE, VICTORY MONUMENT, URBAN DESIGN

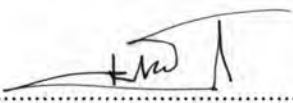
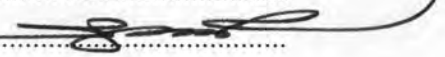
Lt. CHATTAWAT BOONRUMPI : AREA IMPROVEMENT GUIDELINES FOR VICTORY MONUMENT TRANSIT NODE AREA, BANGKOK. PRINCIPAL THESIS ADVISOR : ASSISTANT PROFESSOR KHAISRI PAKSUKCHARERN, Ph.D., 306 pp.

The objective of this thesis is to propose area improvement guidelines for Victory Monument Transit Node Area to become an efficient transport node and a meaningful place where an important urban landmark and a unique commercial / residential district are situated. This is to be carried out by analyzing the area's physical, perceptual and socio-economic characteristics.

Victory Monument area is an important transit node in Bangkok, located on the intersection of major roads connecting between the city of Bangkok and its metropolitan areas. The area surrounded the main roundabout has become the transit area of major transportation means. In the near future, the node will also link with MRT underground train network, attracting more commercial and service facilities into the area. However, at present and in the future, the area cannot efficiently accommodate such expansion due to the lack of supporting road system thus consequently undermining the people's accessibility and the overall urban redevelopment. This results in having so many dead-ended superblocks with heavily-used major roads but vacant inner blocks. Public open spaces around the Victory Monument are left underused as they are cut-off by the heavy traffic. The overall 'superblock' environment causes people to be less perceptible of their urban surroundings and undermines the integrity of the place.

The analysis of the area's problems and potentials leads to the proposal for area improvement which can be clarified into 3 dimensions. The morphological dimension emphasizes the hierarchical interconnectivity of the outer-inner urban blocks in order to allow the permeability of both people and activity to and from all public spaces. The perceptual dimension aims to rehabilitate both buildings and open spaces so they could be more visually unified and perceivable, to improve street furniture in order to enhance the beautification of the urban scape. The socio-economic dimension supports the mixing of activity areas to attract outsiders as well as local people. In addition, land use and building use planning strategies are to be applied in accordance with the hierarchy of road and pedestrian network in order to create the order of accessibility and to catalyze further urban rehabilitation. The concept shall be applied as a basic strategy for other similar cases which accommodate the same potentials and setbacks.

Field of Study: Urban Design
Academic Year: 2008

Student's Signature.....
Principal Thesis Advisor's Signature.....

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จรูปร่างได้ด้วยความกรุณาอย่างยิ่งของท่านอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไชศรี ภักดิ์สุขเจริญ ที่กรุณาผลักดันให้ความเมตตาสนับสนุนช่วยเหลือ ให้คำปรึกษาและคำแนะนำตลอดจนแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ในการศึกษาครั้งนี้เป็นอย่างดี รวมทั้งการดูแลเอาใจใส่ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ที่ปรึกษาไว้เป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

ขอกราบขอบพระคุณคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ที่เสียสละเวลาในการอ่านเล่มวิทยานิพนธ์ รวมทั้งการเข้าร่วมรับฟังการนำเสนอผลงานวิทยานิพนธ์ในครั้งนี้ ตลอดจนให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ต่อการทำวิทยานิพนธ์ในฉบับนี้ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ขอกราบขอบพระคุณ คุณพ่อ คุณแม่ และน้องชาย ที่เป็นกำลังใจอย่างดียิ่งในการทำวิจัยตลอดมา รวมถึงการช่วยเหลือสนับสนุนในด้านต่างๆอย่างเต็มความสามารถ และขอขอบพระคุณกองทัพบกที่ให้ความช่วยเหลือด้านทุนการศึกษาตลอดจนจบการศึกษา

ขอขอบคุณ ร้อยตรีหญิงปาริฉัตร นริศศิษย์ สำหรับการช่วยเหลือด้านการจัดการเอกสารต่างๆ ตลอดระยะเวลาในการเรียนระดับปริญญาโทมาบัดนี้

ขอขอบคุณ ร้อยเอกกอบบุญ จุละจาริศักดิ์ที่ให้คำแนะนำพื้นฐานเบื้องต้นของวิชาการออกแบบชุมชนเมือง และร้อยเอกถาวร สุภโชคอวยชัยที่ช่วยแปลและเรียบเรียงข้อมูลภาษาอังกฤษ ตลอดจนพี่ๆที่กรมยุทธโยธาทหารบกทุกท่าน ที่เป็นกำลังในและให้การสนับสนุนเป็นอย่างดี

ท้ายที่สุดขอขอบคุณ เพื่อนๆ พี่ๆ น้องๆ ในสาขาออกแบบชุมชนเมืองรุ่นปี 2550 ที่ให้ความช่วยเหลือในด้านข้อมูลข้อคิดในการทำวิทยานิพนธ์ อีกทั้งการให้กำลังใจในการทำวิจัยด้วยดีตลอดมาจนสำเร็จดังว่ คุณค่าและประโยชน์ใดๆ ในงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยขอมอบแก่ครุบาอาจารย์ทุกท่านที่ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ต่างๆ ให้แก่ผู้วิจัย

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ฅ
สารบัญภาพ	ฉ
สารบัญแผนภูมิ	ณ
สารบัญแผนที่	ด
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของงานวิจัย	1
1.2 คำถาม และร่างกรอบแนวคิดในการวิจัย	2
1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	3
1.4 ขอบเขตของงานวิจัย	3
1.5 ขั้นตอนและวิธีดำเนินการวิจัยโดยสังเขป	7
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	7
บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรม	
2.1 ความหมายและความสำคัญของการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร	9
2.1.1 ความหมายของพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร	9
2.1.2 สาเหตุของความเสื่อมโทรมบริเวณพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรในอดีต	10
2.1.3 ผลกระทบที่นำไปสู่ความขัดแย้งบริเวณพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร	11
2.1.4 กระแสแนวคิดหลักทางด้านการออกแบบชุมชนเมืองในการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยน ถ่ายการสัญจร	13
2.2 แนวคิดในการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร	18
2.2.1 มิติเชิงสัณฐาน	18
1) แนวทางในการปรับปรุงระบบการสัญจร	18
2) แนวทางในการปรับปรุงอาคารและพื้นที่ว่าง	31

2.2.2 มติเชิงจินตภาพ	43
1) แนวทางในการฟื้นฟูองค์ประกอบทางจินตภาพของเมือง	43
2) แนวทางในการปรับปรุงภูมิทัศน์เมือง	45
2.2.3 มติทางด้านเศรษฐกิจและสังคม	48
1) แนวทางการพัฒนาและกำหนดรูปแบบกิจกรรมเชิงพาณิชย์	48
2) แนวทางการพัฒนาระบบเศรษฐกิจ	49
3) แนวทางการกำหนดพื้นที่รองรับกิจกรรมทางสังคม	50
2.2.4 สรุปแนวคิดในการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนผ่านการสัญจร	53
2.3 กฎหมาย และแผนงานที่เกี่ยวข้อง	56
2.3.1 กฎหมายผังเมือง	56
2.3.2 ข้อบัญญัติของกรุงเทพมหานคร	57
2.3.3 แผนงาน และ โครงการที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา	57
1) แผนการปรับปรุงระบบทางเดินเท้า	57
2) แผนการปรับปรุงภูมิทัศน์โดยรอบพื้นที่	58
3) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม MRT	58
2.4 การกำหนดกรอบแนวคิดในการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนผ่านการสัญจรอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	59
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	
3.1 พื้นที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ กับการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนผ่านการสัญจร	61
3.2 ขั้นตอนและวิธีดำเนินการวิจัย	61
บทที่ 4 การวิเคราะห์สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา	
4.1 ข้อมูลเบื้องต้นของพื้นที่ศึกษา	69
4.1.1 ประวัติและความเป็นมาของพื้นที่ศึกษา	69
4.1.2 สภาพทั่วไป	71
4.2 ลักษณะทางสัณฐานของพื้นที่ศึกษา	75
4.2.1 โครงข่ายการสัญจรระดับเมือง / ย่าน และพื้นที่ศึกษา	75
4.2.2 รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารภายในพื้นที่ศึกษา และพื้นที่ต่อเนื่อง	90
4.2.3 ขอบเขตและประเภทของพื้นที่ว่างสาธารณะภายในพื้นที่ศึกษา	113
4.2.4 รูปแบบการจัดวางอุปกรณ์ประกอบถนน (street furniture) และพืชพรรณภายในพื้นที่ศึกษา	119

4.2.5	ศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงบนพื้นที่ว่างสาธารณะภายในพื้นที่ศึกษา	135
4.3	ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ศึกษา	149
4.3.1	รูปแบบการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะ (space use patterns) ภายในพื้นที่ศึกษา	149
4.3.2	ลักษณะของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม ภายในพื้นที่ศึกษา	162
4.4	สรุปสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา	165
บทที่ 5 การวิเคราะห์ข้อมูลปัญหา ศักยภาพ และกำหนดโปรแกรมในการวางแผนปรับปรุง		
5.1	การวิเคราะห์สภาพปัญหา และศักยภาพในการพัฒนาของพื้นที่ศึกษา	171
1)	รูปแบบโครงข่ายการสัญจรและระบบขนส่ง	171
2)	รูปแบบประโยชน์การใช้ที่ดินและอาคาร	174
3)	รูปแบบมวลอาคารและพื้นที่ว่าง	176
4)	รูปแบบอุปกรณ์ประกอบถนนและพืชพรรณ	177
5)	รูปแบบศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึง และจินตภาพของพื้นที่	178
6)	รูปแบบการใช้งานพื้นที่ว่างสาธารณะ	180
7)	ลักษณะทางเศรษฐกิจ สังคม และรูปแบบเศรษฐกิจ	181
5.2	ผังสรุปการวิเคราะห์สภาพปัญหา และศักยภาพในพื้นที่	183
5.3	วิสัยทัศน์และบทบาทในการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ฯ	187
5.4	การกำหนดโปรแกรมในการออกแบบ	188
1)	แนวทางกำหนด โปรแกรม โครงข่ายการสัญจรและระบบขนส่ง	190
2)	แนวทางกำหนด โปรแกรมการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร	192
3)	แนวทางกำหนด โปรแกรมมวลอาคารและพื้นที่ว่าง	193
4)	แนวทางกำหนด โปรแกรมอุปกรณ์ประกอบถนนและพืชพรรณ	194
5)	แนวทางกำหนด โปรแกรมศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึง	196
6)	แนวทางกำหนด โปรแกรมการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะ	197
7)	แนวทางการส่งเสริมลักษณะของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สังคมและรูปแบบเศรษฐกิจ	197
บทที่ 6 ผังการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ		
6.1	ขั้นตอนพิจารณาการเตรียมการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ฯ	200
6.1.1	การพิจารณาในการเก็บรักษา ปรับปรุง รื้อถอน อาคารและพื้นที่ว่าง	200
6.1.2	การพิจารณาในการเชื่อมโยงโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่กับเมือง	203

6.1.3 การพิจารณาในการแทรกอาคารและพื้นที่ว่างใหม่	205
6.1.4 การพิจารณาระยะห่างระหว่างถนน (block) กับรูปแบบการใช้พื้นที่กิจกรรม.....	207
6.2 แผนและผังแม่บทพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ฯ	209
6.2.1 ผังแนวความคิด โครงข่ายถนน และพื้นที่จอดยานพาหนะ	209
6.2.2 ผังแนวความคิดการเชื่อมโยงโครงข่ายทางเดินเท้าและระบบขนส่ง	211
6.2.3 ผังแนวความคิดการใช้ประโยชน์ที่ดินและการใช้ประโยชน์อาคาร	213
6.2.4 ผังแสดงความหนาแน่นของมวลอาคาร พื้นที่ว่าง และพื้นที่สาธารณะ	219
6.2.5 ผังแสดงศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงบนพื้นที่ว่างสาธารณะ	223
6.2.6 ผังแนวความคิดการปรับปรุงอุปกรณ์ประกอบถนน (street furniture) และพืชพรรณ.....	227
6.2.7 ผังแนวความคิดการปรับปรุงองค์ประกอบทางจินตนาการของพื้นที่	234
6.2.8 ผังแนวความคิดลักษณะการแบ่งพื้นที่ใช้งาน (zoning)	238
6.2.9 กิจกรรมบนพื้นที่ว่างสาธารณะ ในแต่ละช่วงเวลา	241
6.2.10 แนวทางเบื้องต้นในการส่งเสริมกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม	244
6.3 แผนและผังรายละเอียด	247
6.3.1 พื้นที่บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิและพื้นที่ปิดล้อม	247
6.3.2 ทางเดินเท้าระดับพื้นถนน และพื้นที่สาธารณะรอบองค์อนุสาวรีย์ฯ	256
6.3.3 พื้นที่เปลี่ยนถ่ายระบบรถไฟฟ้า BTS และรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT	261
6.3.4 พื้นที่ผสมผสานกิจกรรมของผู้คนทั้งภายในและภายนอกพื้นที่ (ผังสวนสันติภาพ)	267
6.3.5 พื้นที่ผสมผสานกิจกรรมชุมชนวัดมะกอก	273
6.3.6 พื้นที่เปลี่ยนถ่ายระบบรถตู้ร่วมบริการใต้ทางด่วน	279
6.3.7 พื้นที่ใต้ทางด่วนเพื่อการนันทนาการกีฬา	279
บทที่ 7 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	
7.1 สรุปผลการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	283
7.2 แนวทางในการนำไปสู่การปฏิบัติ	286
7.3 ความรู้ใหม่จากการศึกษาครั้งนี้	290
7.4 ข้อเสนอแนะ ในการศึกษาครั้งต่อไป	291
รายการอ้างอิง	293
ภาคผนวก	295
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์	306

สารบัญตาราง

ตาราง	หน้า
ตารางที่ 4.01: บริเวณที่มีการติดตั้งอุปกรณ์ประกอบถนนหนาแน่น	119
ตารางที่ 4.02: บริเวณที่มีการติดตั้งอุปกรณ์ประกอบถนนปานกลาง	121
ตารางที่ 4.03: บริเวณที่มีการติดตั้งอุปกรณ์ประกอบถนนเบาบาง	122
ตารางที่ 4.04: กิจกรรมในแต่ละช่วงเวลาบนพื้นที่ว่างสาธารณะ.....	149
ตารางที่ 5.01: ปัญหาและศักยภาพของโครงข่ายการสัญจร โดยยานพาหนะ	171
ตารางที่ 5.02: ปัญหาและศักยภาพของระบบขนส่งและที่จอดยานพาหนะ	172
ตารางที่ 5.03: ปัญหาและศักยภาพของการสัญจร โดยการเดินเท้า	173
ตารางที่ 5.04: ปัญหาและศักยภาพของประโยชน์การใช้ที่ดินและประโยชน์การใช้อาคาร	174
ตารางที่ 5.05: ปัญหาและศักยภาพของสภาพและรูปแบบด้านหน้าอาคารภายในพื้นที่.....	175
ตารางที่ 5.06: ปัญหาและศักยภาพของมวลอาคารและพื้นที่ว่างในพื้นที่	176
ตารางที่ 5.07: ปัญหาและศักยภาพของการสัญจร โดยการเดินเท้าสภาพของอุปกรณ์ประกอบถนนและ พืชพรรณภายในพื้นที่	177
ตารางที่ 5.08: ปัญหาและศักยภาพของรูปแบบศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึง และจินตภาพภายในพื้นที่....	179
ตารางที่ 5.09: ปัญหาและศักยภาพของรูปแบบการใช้งานพื้นที่ว่างสาธารณะ.....	180
ตารางที่ 5.10: ปัญหาและศักยภาพของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม	181
ตารางที่ 5.11: ปัญหาและศักยภาพของรูปแบบเศรษฐกิจ	182
ตารางที่ 6.01: กิจกรรมบนพื้นที่ว่างสาธารณะในแต่ละช่วงเวลา	241
ตารางที่ 7.01: ตารางรายละเอียดการประสานงานต่างๆ ในการปรับปรุงพื้นที่	287

สารบัญภาพ

ภาพ	หน้า
ภาพที่ 2.01: สถานีรถไฟยูโรลิลล์ (Euralille) ที่พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ทันสมัยรองรับการเดินทางในระดับนานาชาติ	15
ภาพที่ 2.02: สถานีรถไฟซูดาส (Zuidas) ที่ปรับปรุงพื้นที่รอบสถานีให้เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมใหม่สอดคล้องกับย่านประวัติศาสตร์เดิม	16
ภาพที่ 2.03: พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่เป็นศูนย์กลางย่านพาณิชยกรรมที่ทำการฟื้นฟูบูรณะเมือง (Urban Redevelopment).....	17
ภาพที่ 2.04: การแยกการใช้งาน โดยมีถนนที่รองรับการจราจรแบบผ่านและมีถนนที่รองรับการสัญจรแบบเข้าถึง	19
ภาพที่ 2.05: แสดงศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงพื้นที่ผ่านการมองจากจุดที่แตกต่างกัน ด้วยวิธีการเขียนด้วยมือ (Point Isovisits)	22
ภาพที่ 2.06: การวิเคราะห์ศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงพื้นที่ด้วยโปรแกรม Visual Graph Analysis (VGA) เปรียบเทียบการเขียนด้วยมือและใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์	23
ภาพที่ 2.07: ภาพพื้นที่โล่งว่างสาธารณะ ทราฟัลก้า สแควร์ ลอนดอน (Trafalgar Square London) ซึ่งเป็นจุดตัดของโครงข่ายถนนมีการเข้าถึงที่ดีสำหรับยานพาหนะ.....	24
ภาพที่ 2.08: ภาพการสำรวจอัตรการสัญจรผ่าน แล้วนำมาเปรียบเทียบกับ การใช้โปรแกรม Space Syntax ซึ่งได้ผลสำรวจ	24
ภาพที่ 2.09: ภาพที่พื้นที่โล่งว่างสาธารณะทราฟัลก้า สแควร์ ลอนดอน (Trafalgar Square London) หลังการปรับปรุงกลายเป็นพื้นที่ที่ประสบความสำเร็จ	25
ภาพที่ 2.10: แสดงการได้โทนสีของพื้นที่ผ่านการวิเคราะห์ศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงพื้นที่ด้วยโปรแกรมทางคอมพิวเตอร์ Visual Graph Analysis (VGA) โดยแสดงค่าสีตามวรรณะสีรุ่ง	25
ภาพที่ 2.11: แสดงความสัมพันธ์ของโครงสร้างของเมืองระหว่างพื้นที่ว่างกับมวลอาคาร	31
ภาพที่ 2.12: วิเคราะห์แผนที่ภาพและ พื้นที่ว่างและมวลอาคารของพื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟในลอนดอน (London) ในสถานีต่างๆ	32
ภาพที่ 2.13: แสดงการจำแนกพื้นที่ว่างสาธารณะตามลักษณะการเข้าถึง สามารถจำแนกได้ 6 ลักษณะ	38
ภาพที่ 2.14: แสดงการจำแนกพื้นที่ว่างสาธารณะตามลักษณะการถูกปิดล้อม แบ่งออกเป็น 5 ลักษณะ	38
ภาพที่ 2.15: วงเวียนโคลัมบัส (Columbus) เป็นวงเวียนที่เป็นจุดตัดและจุดหมายตาในเมืองนิวยอร์ก	40
ภาพที่ 2.16: ประเภทของการสัญจรขนส่งที่หลากหลายบนวงเวียนโคลัมบัส (Columbus).....	41
ภาพที่ 2.17: การตกแต่งภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่โล่งว่างสาธารณะกลางวงเวียน	41

ภาพที่ 2.18: การปรับปรุงระบบการสัญจรบริเวณวงเวียน โคลัมบัส (Columbus) โดยปรับขนาดถนนและรัศมีวงเวียน	42
ภาพที่ 2.19: การควบคุมอาคารบริเวณรอบ โดยจำกัดความสูงและควบคุมวัสดุที่ตกแต่งผนังอาคาร.....	42
ภาพที่ 2.20: พื้นที่สาธารณะที่ดี รองรับผู้คนที่หลากหลาย ให้เข้ามาพักผ่อนหย่อนใจ	43
ภาพที่ 2.21: องค์ประกอบทางจินตภาพ Lynch (1959) สรุปว่าเป็นองค์ประกอบ ที่ช่วยทำให้จดจำเมืองได้ 5 ประเภท	44
ภาพที่ 2.22: พื้นที่โดยรอบองค์อนุสาวรีย์ฯ ในอดีต มีการเข้าใช้งานของผู้คนเพื่อเยี่ยมชมคารวะอย่างคึกคัก	47
ภาพที่ 2.23: กำหนดความสูงและรูปแบบบดบังอาคารด้านหน้าติดถนนสายหลัก ควบคุมองค์ประกอบทางภูมิทัศน์ต่างๆ ให้พื้นที่เกิดความสวยงาม	48
ภาพที่ 2.24: เชื่อมโยงเส้นทางเดินเท้าได้ระดับพื้นถนน ให้สามารถเข้าถึงพื้นที่ว่างสาธารณะ โดยรอบองค์อนุสาวรีย์ฯ และปรับปรุงพื้นที่ว่างสาธารณะให้สื่อถึงความหมายและความสำคัญของพื้นที่	48
ภาพที่ 2.25: ความหลากหลายของถนนที่มีร้านรวงมากมาย เห็นยวนำการสัญจรทั้งกลางวัน และกลางคืน เกิดความปลอดภัยจากสายตาของผู้คนที่เดินผ่านไปมา	51
ภาพที่ 2.26: การเก็บข้อมูลด้วยการถ่ายภาพนิ่งต่อเนื่องเพื่อบันทึก และนำมาสังเกตรูปแบบที่เกิดขึ้นบนพื้นที่ว่างสาธารณะ	52
ภาพที่ 2.27: ภาพถ่ายทางอากาศแสดงตำแหน่ง โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม MRT	58
ภาพที่ 4.01: รูปด้านหน้าอาคารทศได้ ด้าน โรงภาพยนตร์เซ็นจูรี (century)	95
ภาพที่ 4.02: รูปด้านหน้าอาคารทศตะวันตกเฉียงใต้ ด้านลานกว้างฝั่งภัตตาคารพงศ์ทศ	96
ภาพที่ 4.03: รูปด้านหน้าอาคารทศตะวันตกด้านศูนย์การค้าเซ็นเตอร์วัน (center one)	97
ภาพที่ 4.04: รูปด้านหน้าอาคารทศตะวันตกเฉียงเหนือศูนย์การค้าแฟชั่นมอลล์ (fashion mall)	98
ภาพที่ 4.05: รูปด้านหน้าอาคารทศเหนือ ด้านลานกว้างวิก โทรี พอยท์ (victory point)	99
ภาพที่ 4.06: รูปด้านหน้าอาคารทศตะวันออกเฉียงเหนือ ด้านลานกว้างชุมชนวัดมะกอก	100
ภาพที่ 4.07: รูปด้านหน้าอาคารทศตะวันออก ด้านหน้าชุมชนวัดมะกอก (ฝั่ง โรงพยาบาลพระมงกุฎ)	101
ภาพที่ 4.08: รูปด้านหน้าอาคารทศตะวันออก ด้าน โรงพยาบาลราชวิถี	102
ภาพที่ 4.09: รูปด้านหน้าอาคารทศตะวันออกเฉียงใต้ ด้านวิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี	103
ภาพที่ 4.10: รูปด้านหน้าอาคารติดถนนซอยแต่ละประเภท	105
ภาพที่ 4.11: รูปด้านหน้าอาคารติดถนนซอยแต่ละประเภท	106
ภาพที่ 4.12: ประเภทของพื้นที่ว่างสาธารณะ	112
ภาพที่ 4.13: ลักษณะการเข้าถึงของผู้คนเดินเท้าบริเวณลานโล่งว่างสาธารณะ 4 ด้านรอบวงเวียนอนุสาวรีย์ฯ	135
ภาพที่ 4.14: ลักษณะการเข้าถึงของผู้คนเดินเท้าบริเวณทางเดินเท้าติดถนนสายหลัก	135

ภาพ	หน้า
ภาพที่ 4.15: ลักษณะการเข้าถึงของผู้คนเดินเท้าบริเวณทางเดินเท้าติดถนนสายรองและถนนซอย	136
ภาพที่ 4.16: ลักษณะการเข้าถึงของผู้คนเดินเท้าบริเวณพื้นที่สาธารณะบริเวณใต้ทางด่วน	136
ภาพที่ 4.17: พื้นที่ที่มีกิจกรรม 4 ช่วงเวลา	141
ภาพที่ 4.18: พื้นที่ที่มีกิจกรรม 4 ช่วงเวลา	142
ภาพที่ 4.19: พื้นที่ที่มีกิจกรรม 3 ช่วงเวลา	143
ภาพที่ 4.20: พื้นที่ที่มีกิจกรรม 3 ช่วงเวลา	144
ภาพที่ 4.21: พื้นที่ที่มีกิจกรรม 2 ช่วงเวลา	145
ภาพที่ 4.22: พื้นที่ที่มีกิจกรรม 1 ช่วงเวลา	146
ภาพที่ 4.23: พื้นที่ที่ไม่พบกิจกรรม	147
ภาพที่ 4.24: พื้นที่ที่มีกิจกรรมพิเศษในบางวัน	148
ภาพที่ 4.25: ความหนาแน่นของผู้คนบนพื้นที่ว่างสาธารณะระดับ 5 – 4	152
ภาพที่ 4.26: ความหนาแน่นของผู้คนบนพื้นที่ว่างสาธารณะระดับ 3– 2	153
ภาพที่ 4.27: ความหนาแน่นของผู้คนบนพื้นที่ว่างสาธารณะระดับ 1	154
ภาพที่ 4.28: ประเภทของผู้ใช้พื้นที่ว่างสาธารณะ	157
ภาพที่ 4.29: รูปแบบกิจกรรมการสัญจรและกิจกรรมการจับจองพื้นที่บนพื้นที่ว่างสาธารณะ	160
ภาพที่ 4.30: พื้นที่บริเวณที่มีกิจกรรมการค้าและบริการขนาดใหญ่	162
ภาพที่ 4.31: พื้นที่บริเวณที่มีกิจกรรมการค้าและบริการขนาดเล็ก	162
ภาพที่ 4.32: พื้นที่บริเวณที่มีกิจกรรมการค้าแบบหาบเร่แผงลอย และรถเข็น	163
ภาพที่ 4.33: พื้นที่บริเวณที่มีกิจกรรมการค้าและบริการในบางวัน	163
ภาพที่ 4.34: พื้นที่บริเวณที่มีกิจกรรมทางสังคมในวาระสำคัญ/พิเศษ	164
ภาพที่ 4.35: พื้นที่บริเวณที่มีกิจกรรมทางสังคมที่เกิดขึ้นเป็นประจำ	164
ภาพที่ 6.01: รูปแบบการจัดวางอุปกรณ์ประกอบถนน	230
ภาพที่ 6.02: รูปแบบของอุปกรณ์ประกอบถนนแต่ละประเภท	231
ภาพที่ 6.03: รูปแบบของอุปกรณ์ประกอบถนนแต่ละประเภท	232
ภาพที่ 6.04: รูปแบบด้านหน้าอาคารต่างๆภายในพื้นที่หลังการปรับปรุง	236
ภาพที่ 6.05: รูปแบบด้านหน้าอาคารต่างๆภายในพื้นที่หลังการปรับปรุงหลังการปรับปรุง	237
ภาพที่ 6.06: ประสิทธิภาพในการรองรับรูปแบบกิจกรรมบริเวณลานโล่งว่างสาธารณะทั้ง 4 ด้าน	249
ภาพที่ 6.07: ประสิทธิภาพในการรองรับการเปลี่ยนถ่ายระบบรถโดยสารสาธารณะ	250
ภาพที่ 6.08: รูปตัดขยายบริเวณพื้นที่ปิดล้อมอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิหลังการปรับปรุง	251
ภาพที่ 6.09: รูปตัดขยายบริเวณพื้นที่ปิดล้อมอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิหลังการปรับปรุง	252

ภาพ	หน้า
ภาพที่ 6.10: รูปตัดขยายบริเวณพื้นที่ติดถนนสายหลัก (ถนนราชวิถี) หลังการปรับปรุง	253
ภาพที่ 6.11: ทศนียภาพบริเวณพื้นที่เปลี่ยนถ่ายระบบรถประจำทาง	254
ภาพที่ 6.12: ทศนียภาพบริเวณลานอเนกประสงค์.....	254
ภาพที่ 6.13: ทศนียภาพบริเวณพื้นที่รวมร้านค้า (Kiosk) และบริการ	255
ภาพที่ 6.14: รูปตัดขยายบริเวณทางเดินเท้าได้ระดับพื้นถนนหลังการปรับปรุง	258
ภาพที่ 6.15: ทศนียภาพร้านค้า และบริการบริเวณทางเดินเท้าได้ระดับพื้นถนน	259
ภาพที่ 6.16: ทศนียภาพบริเวณตำแหน่งขึ้นไปสู่พื้นที่สาธารณะของคือนุสาวรีย์ฯ	259
ภาพที่ 6.17: ทศนียภาพมุมมองสู่คือนุสาวรีย์ฯ จากบริเวณทางเดินเท้าได้ระดับพื้นถนน	260
ภาพที่ 6.18: ทศนียภาพบริเวณพื้นที่สาธารณะรอบคือนุสาวรีย์ฯ	260
ภาพที่ 6.19: ประสิทธิภาพในการรองรับการเปลี่ยนถ่ายระบบรถไฟฟ้าและรถไฟใต้ดิน	263
ภาพที่ 6.20: รูปตัดขยายบริเวณพื้นที่เปลี่ยนถ่ายรถไฟฟ้า BTS และรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT	264
ภาพที่ 6.21: ทศนียภาพร้านค้า และบริการต่างๆบริเวณพื้นที่เปลี่ยนถ่ายระบบรถไฟฟ้า BTS/MRT	265
ภาพที่ 6.22: ทศนียภาพบริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน BTS/MRT ป้ายรถประจำทาง	265
ภาพที่ 6.23: ทศนียภาพพื้นที่เปลี่ยนถ่ายระบบรถไฟฟ้า BTS/MRT จากมุมมองจากรถไฟฟ้า BTS	266
ภาพที่ 6.24: รูปตัดขยายบริเวณพื้นที่ผสมผสานกิจกรรมผู้คนทั้งภายในและภายนอกพื้นที่ (ฝั่งสวนสันติภาพ)	269
ภาพที่ 6.25: รูปตัดขยายบริเวณพื้นที่ผสมผสานกิจกรรมผู้คนทั้งภายในและภายนอกพื้นที่ (ฝั่งสวนสันติภาพ)	270
ภาพที่ 6.26: ทศนียภาพบริเวณพื้นที่ผสมผสานกิจกรรม (ฝั่งสวนสันติภาพ) จากมุมสูง	271
ภาพที่ 6.27: ทศนียภาพบริเวณพื้นที่ผสมผสานกิจกรรมจากทางเดินเท้า (ฝั่งสวนสันติภาพ)	271
ภาพที่ 6.28: ทศนียภาพบริเวณพื้นที่ผสมผสานกิจกรรมไปสู่ตรอกถนนคนคนเดิน	272
ภาพที่ 6.29: ทศนียภาพบริเวณตรอกถนนคนคนเดิน	272
ภาพที่ 6.30: รูปตัดขยายบริเวณพื้นที่ผสมผสานกิจกรรมชุมชนวัดมะกอก	275
ภาพที่ 6.31: รูปตัดขยายบริเวณพื้นที่ผสมผสานกิจกรรมชุมชนวัดมะกอก	276
ภาพที่ 6.32: ทศนียภาพมุมมองสู่คือนุสาวรีย์ฯ จากพื้นที่ผสมผสานกิจกรรมชุมชนวัดมะกอก	277
ภาพที่ 6.33: ทศนียภาพบริเวณตลาดอาหาร และของสดชุมชนวัดมะกอก	277
ภาพที่ 6.34: ทศนียภาพบริเวณตลาดแฟชั่น และสินค้าเบ็ดเตล็ดชุมชนวัด	278
ภาพที่ 6.35: ประสิทธิภาพในการรองรับการเปลี่ยนถ่ายระบบรถผู้ร่วมบริการสาธารณะ	281
ภาพที่ 7.01: การเปรียบเทียบระหว่างพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ขาดการวางแผนพัฒนา กับพื้นที่เปลี่ยนถ่าย การสัญจรที่มีการวางแผนพัฒนา	291

สารบัญแผนภูมิ

แผนภูมิ	หน้า
แผนภูมิที่ 1.01: ร่างกรอบแนวคิดในการวิจัย	2
แผนภูมิที่ 2.01: กรอบแนวความคิดในการวิจัย	59
แผนภูมิที่ 3.01: วิธีการดำเนินการวิจัย	67
แผนภูมิที่ 4.01: สัดส่วนของกิจกรรมในแต่ละช่วงเวลา	168
แผนภูมิที่ 4.02: สัดส่วนของกิจกรรมในแต่ละช่วงเวลา	168

แผนที่	หน้า
แผนที่ 4.26: ความหนาแน่นของพืชพรรณบนพื้นที่ว่างสาธารณะ.....	124
แผนที่ 4.27: ตำแหน่งและความสูงของพืชพรรณบนพื้นที่ว่างสาธารณะ.....	125
แผนที่ 4.28: ตำแหน่งและความสูงของพืชพรรณบนพื้นที่ว่างสาธารณะ.....	126
แผนที่ 4.29: ตำแหน่งและความสูงของพืชพรรณบนพื้นที่ว่างสาธารณะ.....	127
แผนที่ 4.30: ศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงพื้นที่ว่างสาธารณะระดับพื้นที่รวม โดยโปรแกรมการวิเคราะห์ สนามทัศน์	130
แผนที่ 4.31: ศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงพื้นที่ว่างสาธารณะระดับพื้นที่เฉพาะ โดยโปรแกรมการวิเคราะห์ สนามทัศน์	131
แผนที่ 4.32: ศักยภาพมุมมองคู่ốngค้อนุสาวรีย์ฯ จากพื้นที่ว่างสาธารณะที่สำคัญ	132
แผนที่ 4.33: มุมมองสำคัญต่างๆ บนพื้นที่โล่งว่างสาธารณะ	133
แผนที่ 4.34: มุมมองสำคัญต่างๆ บนทางเดินเท้า	134
แผนที่ 4.35: แผนที่องค์ประกอบทางจินตภาพ โดยผู้วิจัย	138
แผนที่ 4.36: กิจกรรมในแต่ละช่วงเวลา	140
แผนที่ 4.37: ความหนาแน่นของผู้ใช้พื้นที่ว่างสาธารณะ	151
แผนที่ 4.38: ประเภทของผู้ใช้พื้นที่ว่างสาธารณะ	156
แผนที่ 4.39: รูปแบบกิจกรรมการสัญจรและกิจกรรมการจับจองพื้นที่บนพื้นที่ว่างสาธารณะ	159
แผนที่ 5.01: วิเคราะห์ปัญหาของพื้นที่ศึกษาแบบบูรณาการ	185
แผนที่ 5.02: วิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ศึกษาแบบบูรณาการ	186
แผนที่ 5.03: แนวทางพัฒนาพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ฯ	189
แผนที่ 6.01: ตำแหน่งอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่พิจารณาในการปรับปรุง รื้อถอน หรือคงสภาพไว้.....	202
แผนที่ 6.02: แนวคิดการเชื่อม โยง โครงข่ายการสัญจรภายในพื้นที่กับเมือง	204
แผนที่ 6.03: การแทรกอาคารและพื้นที่ว่างใหม่แต่ละประเภทภายในพื้นที่	206
แผนที่ 6.04: การพิจารณาระยะห่างระหว่างถนน (block) กับรูปแบบการใช้พื้นที่กิจกรรม	208
แผนที่ 6.05: โครงข่ายถนนและพื้นที่จอดยานพาหนะภายในพื้นที่หลังการปรับปรุง	210
แผนที่ 6.06: โครงข่ายทางเดินเท้าและระบบขนส่งภายในพื้นที่หลังการปรับปรุง	212
แผนที่ 6.07: การใช้ประโยชน์ที่ดินภายในพื้นที่หลังการปรับปรุง	215
แผนที่ 6.08: การใช้ประโยชน์อาคารภายในพื้นที่หลังการปรับปรุง	216
แผนที่ 6.09: การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารภายในพื้นที่ในช่วงเวลากลางวันและกลางคืนภายในพื้นที่หลัง การปรับปรุง	217
แผนที่ 6.10: ความสูงอาคารภายในพื้นที่หลังการปรับปรุง	218
แผนที่ 6.11: ความหนาแน่นของมวลอาคารและพื้นที่ว่างภายในพื้นที่หลังการปรับปรุง	220

แผนที่	หน้า
แผนที่ 6.12: ระดับความเป็นสาธารณะและความเป็นส่วนตัวบนพื้นที่โล่งว่างภายในพื้นที่หลังการปรับปรุง	221
แผนที่ 6.13: ขอบเขตของพื้นที่ว่างสาธารณะภายในพื้นที่หลังการปรับปรุง	222
แผนที่ 6.14: ศักยภาพการมองเห็นละแวกถึงในระดับพื้นที่รวม ในช่วงเวลากลางวัน	224
แผนที่ 6.15: ศักยภาพการมองเห็นละแวกถึงในระดับพื้นที่รวม ในช่วงเวลากลางคืน	225
แผนที่ 6.16: ศักยภาพการมองเห็นละแวกถึงในระดับพื้นที่เฉพาะ	226
แผนที่ 6.17: บริเวณที่มีการจัดวางอุปกรณ์ประกอบถนนแต่ละประเภท หลังการปรับปรุง	229
แผนที่ 6.18: ลักษณะการให้ร่มเงาบนพื้นที่ว่างสาธารณะหลังการปรับปรุง	233
แผนที่ 6.19: องค์ประกอบทางจินตภาพภายในพื้นที่หลังการปรับปรุง	235
แผนที่ 6.20: ลักษณะการแบ่งพื้นที่ใช้งาน (zoning) ภายในพื้นที่หลังการปรับปรุง	240
แผนที่ 6.21: กิจกรรมบนพื้นที่ว่างสาธารณะในแต่ละช่วงเวลาภายในพื้นที่	243
แผนที่ 6.22: ผังแม่บทการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ฯ	245
แผนที่ 6.23: แบบขยายรวมผังแม่บทการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ฯ	246
แผนที่ 6.24: ผังขยายรายละเอียดบริเวณพื้นที่ปิดล้อมองค์อนุสาวรีย์ฯ	248
แผนที่ 6.25: ผังขยายรายละเอียดทางเดินเท้าได้ระดับพื้นถนน	257
แผนที่ 6.26: ผังขยายรายละเอียดพื้นที่เปลี่ยนถ่ายระบบรถไฟฟ้า BTS และรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT	262
แผนที่ 6.27: ผังขยายรายละเอียดพื้นที่ผสมผสานกิจกรรมของผู้คนทั้งภายในและภายนอกพื้นที่ (ผังสวน สันติภาพ)	268
แผนที่ 6.28: ผังขยายรายละเอียดพื้นที่ผสมผสานกิจกรรมบริเวณชุมชนวัดมะกอก	274
แผนที่ 6.29: ผังขยายรายละเอียดพื้นที่เปลี่ยนถ่ายระบบรถตู้ร่วมบริการใต้ทางด่วน	280
แผนที่ 6.30: ผังขยายรายละเอียดพื้นที่ใต้ทางด่วนเพื่อการนันทนาการกีฬา	282