



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมา และความสำคัญของงานวิจัย

อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิได้ถูกสร้างขึ้นในยุคของจอมพล ป. พิบูลสงคราม พ.ศ. 2485 ในสมัยที่บริเวณพื้นที่ยังเป็นทุ่งโล่งชานเมือง หลังจากนั้นกรมโยธาธิการได้ทำการพัฒนาพื้นที่โดยรอบอนุสาวรีย์ฯเป็นครั้งแรกเพื่อส่งเสริมความเป็นภูมิสัญลักษณ์ระดับเมือง มีการตัดถนนสายหลัก 2 สาย ได้แก่ ถนนราชเทวี และถนนพญาไท รวมทั้งนำอาระบบวงเวียนมาใช้ ทั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อเน้นความเป็นสถานที่สำคัญเป็นหลัก และไม่ได้คำนึงถึงการบรรเทาปัญหาการจราจรแต่อย่างใด มีการเปิดมุมมองด้วยการสร้างพื้นที่โล่งว่างสาธารณะขนาดใหญ่โดยรอบอนุสาวรีย์ฯ พร้อมปรับปรุงทางเดินเท้าตามแนวแกนถนนอย่างสง่างาม เพื่อให้สะดวกต่อการเข้าถึงของผู้คนที่เข้ามาเคารพเยี่ยมชมอนุสาวรีย์ฯ รวมทั้งกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่โดยรอบเป็นอาคารสาธารณะต่างๆ เช่น สถานที่ราชการ โรงพยาบาล ฯลฯ

ในปัจจุบัน พื้นที่อนุสาวรีย์ฯ กลายเป็นศูนย์กลางคมนาคมที่สำคัญแห่งหนึ่งในพื้นที่เมืองชั้นในของกรุงเทพฯ เนื่องจากที่ตั้งอยู่บนโครงข่ายถนนสายหลักที่เชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพฯ กับปริมณฑล มีการขยายขนาดของวงเวียนเพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มมากขึ้น พื้นที่โดยรอบวงเวียนอนุสาวรีย์ฯ เป็นพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรหลากหลายประเภทที่คึกคักหนาแน่นที่สุดแห่งหนึ่ง มีทั้งรถโดยสารประจำทางขนาดเล็ก-ใหญ่ รถไฟฟ้าขบวน (BTS) ในอนาคตบริเวณนี้ยังจะเป็นจุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าใต้ดิน (MRT) อีกด้วย บทบาทดังกล่าวยังคงดึงดูดทำให้เกิดพื้นที่การค้าและบริการอย่างหนาแน่นและหลากหลายประเภท เช่น ศูนย์การค้า อาคารพาณิชย์ ตลาด ตลอดจนพื้นที่หาบเร่ แผงลอยต่างๆ โดยเฉพาะบริเวณริมถนนสายหลัก ผสมผสานไปกับพื้นที่พักอาศัยที่อยู่ถัดเข้าไปบนถนนสายรอง รวมทั้งพื้นที่ด้านใน ทั้งนี้ จากสภาพแวดล้อมดังกล่าว ทำให้เกิดความขัดแย้งเป็นอย่างมากระหว่างการเป็นพื้นที่รองรับกิจกรรมการสัญจร (node) และการเป็นพื้นที่สาธารณะที่แสดงภูมิสัญลักษณ์สำคัญของเมือง รวมทั้งเป็นย่านพาณิชย์พักอาศัยในเมืองที่ควรมีคุณสมบัติของความเป็นสถานที่ (place) ที่มีคุณภาพ หรืออีกนัยหนึ่ง พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ฯ ควรเป็นพื้นที่ที่มีประสิทธิภาพในการรองรับทั้งการสัญจรผ่าน (move through) และการสัญจรเข้าถึง (move to) เป็นสภาพแวดล้อมที่มีคุณสมบัติทางกายภาพที่รองรับทั้งรูปแบบกิจกรรมแบบหยุดนิ่ง (static activity patterns) และรูปแบบกิจกรรมการสัญจร (moving activity patterns) รวมทั้งสามารถสร้างจินตภาพของการเป็นพื้นที่ที่สำคัญในระดับเมืองด้วย

แต่สภาพที่ปรากฏในปัจจุบัน พื้นที่โดยรอบอนุสาวรีย์ฯ ไม่สามารถรองรับการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพราะมีความจำกัด คับแคบ สร้างให้เกิดความสับสน ขัดแย้งระหว่างการสัญจรรูปแบบต่างๆ เป็นอย่างมาก มักเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง รวมทั้งมีความขัดแย้งระหว่างกิจกรรมการสัญจร และกิจกรรมการค้าในหลายจุด เนื่องจากพื้นที่ถูกใช้โดยคนจำนวนมากและมีวัตถุประสงค์หลากหลายบนพื้นที่เดียวกัน และในช่วงเวลา

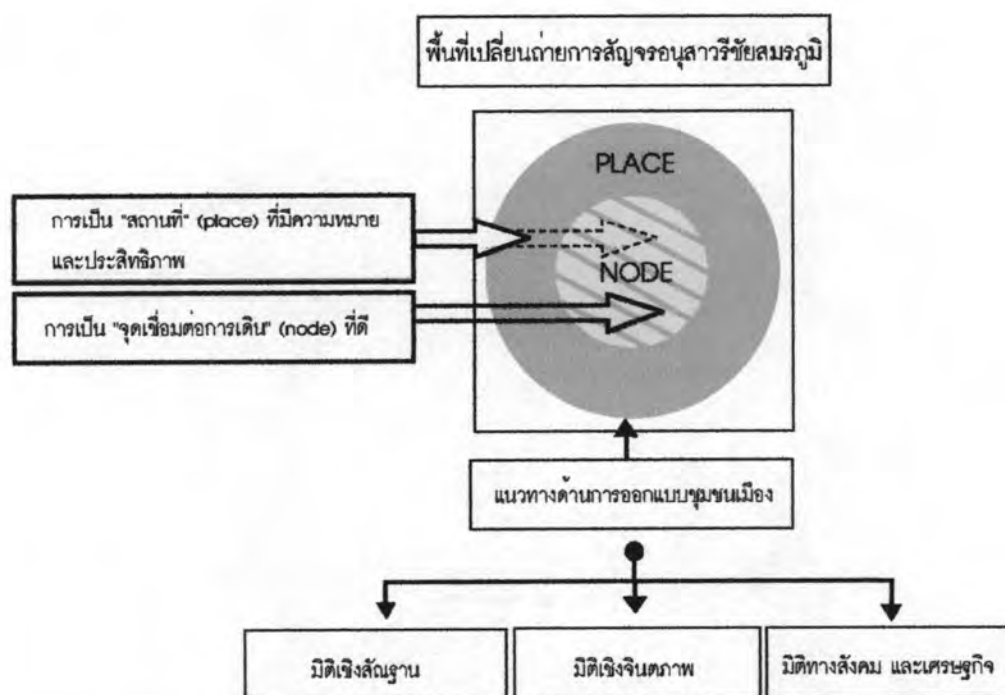
เดียวกัน พื้นที่สวนสาธารณะ โดยรององค์อนุสาวรีย์ฯ กลายเป็นเกาะกลางถนนที่แทบไม่มีคนเข้าถึง เนื่องจากการจราจรคับคั่งหนาแน่น และไม่มีทางเข้าถึงได้โดยสะดวก ภูมิทัศน์เมืองในภาพรวมขาดจินตภาพที่ดี อาคารโดยรอบไม่มีการกำหนดให้มีรูปลักษณะที่เป็นเอกภาพ และสร้างให้เกิดสภาพการปิดล้อมที่ดีสมกับเป็นสถานที่สำคัญในระดับเมือง

ดังนั้น จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ควรมีการศึกษาเพื่อหาแนวทางการปรับปรุงด้านกายภาพ โดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ฯ ให้เป็นทั้งจุดเชื่อมต่อการเดินทาง (node) ที่ดี และเป็นสถานที่ (place) ที่สำคัญและมีความหมาย รวมทั้งเป็นย่านพาณิชย์พักอาศัยที่มีเอกลักษณ์ที่สำคัญแห่งหนึ่งของกรุงเทพฯ

1.2 คำถาม และร่างกรอบแนวคิดในการวิจัย

1.2.1 คำถามการวิจัย คือ แนวทางของการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ฯ สมรภูมิ ในเชิงของการออกแบบชุมชนเมือง (urban design) ควรเป็นอย่างไร

1.2.2 ร่างกรอบแนวคิดในการวิจัย ได้แก่ การปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ฯ ควรครอบคลุมทั้ง มิติเชิงสัณฐาน จินตภาพ สังคมและเศรษฐกิจ รวมทั้งมีกฎหมายและแผนงานที่เกี่ยวข้องช่วยส่งเสริมสนับสนุน เพื่อสร้างความสมดุลให้พื้นที่เป็นทั้งจุดเชื่อมต่อการเดินทาง (node) ที่ดี และเป็นสถานที่ที่มีความหมายและประสิทธิภาพ (place) (แผนภูมิ 1.01)



แผนภูมิที่ 1.01: ร่างกรอบแนวคิดในการวิจัย (ที่มา: จากการวิเคราะห์ของผู้วิจัย 2551)

1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

3.1 ศึกษาวิเคราะห์ทัศนียภาพ และข้อจำกัดของพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ฯ ในปัจจุบัน ตลอดจน แนวโน้มในอนาคต

3.2 ศึกษาแนวความคิดในการปรับปรุงพื้นที่ บริเวณศูนย์กลางเมืองเป็นทั้งพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดี และเป็นสถานที่สำคัญระดับเมือง

3.3 เสนอแนวทางการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ฯ ในเชิงการออกแบบชุมชนเมือง ตลอดจนในด้านอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

1.4 ขอบเขตของงานวิจัย

1.4.1 ขอบเขตด้านพื้นที่

1) ขอบเขตของพื้นที่ศึกษา

พื้นที่โดยรอบอนุสาวรีย์ฯ รวมทั้งพื้นที่เกี่ยวเนื่องในขอบเขตถนนสายหลักภายในระยะเดินเท้า 10 นาที หรือประมาณ 800 เมตร โดยรอบ

2) ขอบเขตพื้นที่โครงการ

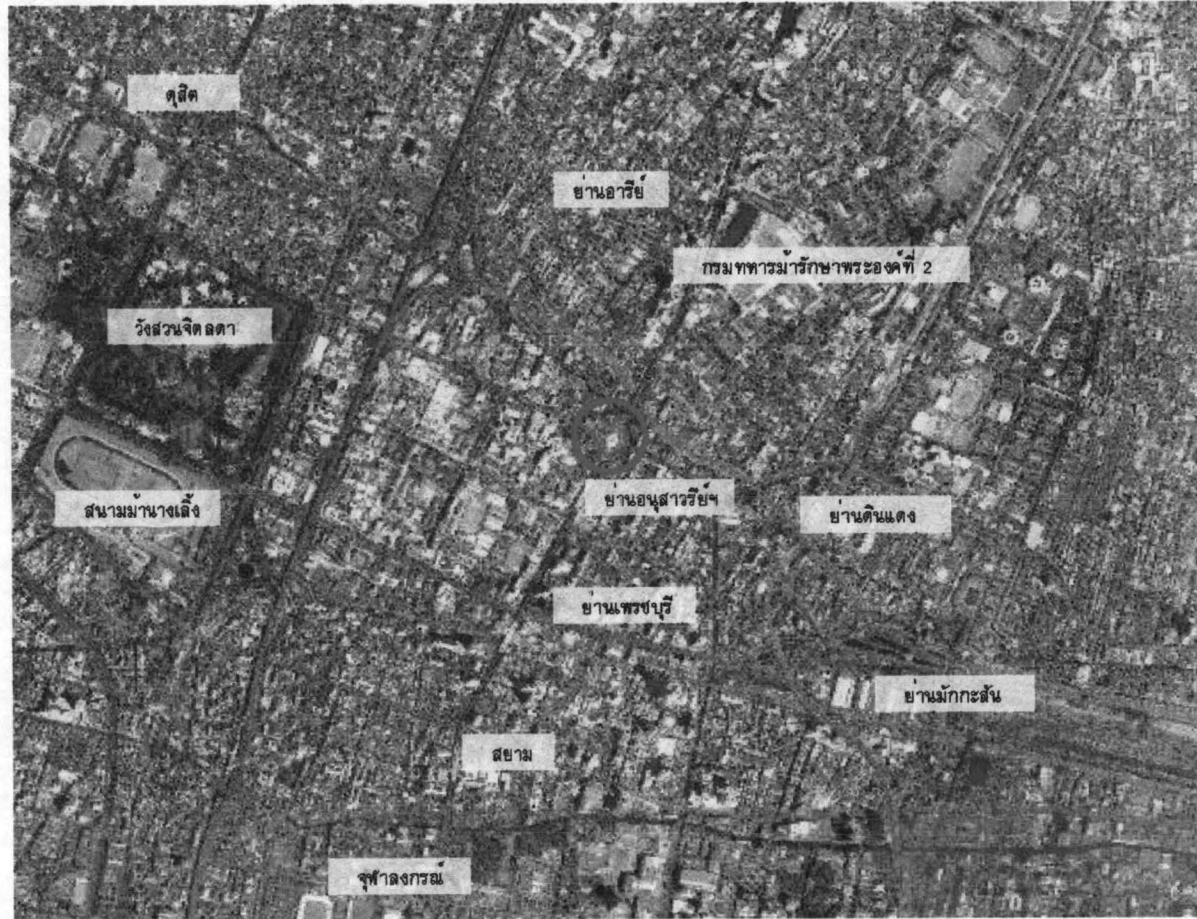
บริเวณพื้นที่สาธารณะ โดยรอบองค์อนุสาวรีย์ฯ โดยเฉพาะพื้นที่ของคนเดินเท้าที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ตลอดจนพื้นที่ต่อเนื่อง ซึ่งมีอาณาเขตติดต่อดังนี้

ทิศเหนือ	จรดกับ	พื้นที่ใต้ทางด่วน ดินแดง - บางนาตราด
ทิศตะวันออก	จรดกับ	สวนสันติภาพ
ทิศตะวันตก	จรดกับ	โรงพยาบาลพระมงกุฎเกล้า
ทิศใต้	จรดกับ	ซอยรางน้ำ

ทั้งนี้เนื่องจากพื้นที่เมืองโดยรอบอนุสาวรีย์ฯ ในบางส่วนเป็นพื้นที่ปิดล้อมของบริเวณกลุ่มอาคารเอกชน รัฐวิสาหกิจ เช่น โรงพยาบาลราชวิถี โรงพยาบาลพระมงกุฎเกล้า กองพลทหารม้าที่ 2 รักษาพระองค์ ดังนั้น ขอบเขตการระบุแนวทางการปรับปรุงในรายละเอียดจะไม่ครอบคลุมพื้นที่เหล่านี้ ถึงแม้จะอยู่ในรัศมีการเดินเท้าที่เกี่ยวข้องก็ตาม แต่อาจมีการนำเสนอผังแนวความคิดของการเชื่อมต่อ โครงข่ายการสัญจรในบริเวณดังกล่าว (แผนที่ 1.01, 1.02, 1.03)

1.4.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา

ศึกษาวิวัฒนาการ การเปลี่ยนแปลงสภาพทางกายภาพ เศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่โครงการจนถึง ปัจจุบัน ตลอดจนแนวโน้มในอนาคต รวมทั้งแผนงาน โครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยนำมาวิเคราะห์ร่วมกับกรอบแนวคิดในการวิจัยที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรมและกรณีศึกษาต่างๆ เพื่อกำหนดเป็นแนวทางและผังรายละเอียดแบบการปรับปรุงพื้นที่ โดยเน้นการสร้างแวดล้อมที่เหมาะสมต่อการเดินเท้า และการรับรู้ภูมิทัศน์ของเมืองในมุมมองของคนเดินเท้าเป็นหลัก ทั้งนี้การศึกษาไม่รวมการปรับปรุงช่องทางและทิศทางจราจรหลักในวงเวียน รวมทั้งไม่ครอบคลุมถึงการคำนวณงบประมาณ และขั้นตอนการนำผังสู่การปฏิบัติในรายละเอียด



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



สาขาวิชาสถาปัตยกรรมเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

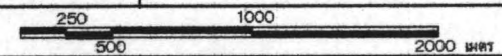
สัญลักษณ์

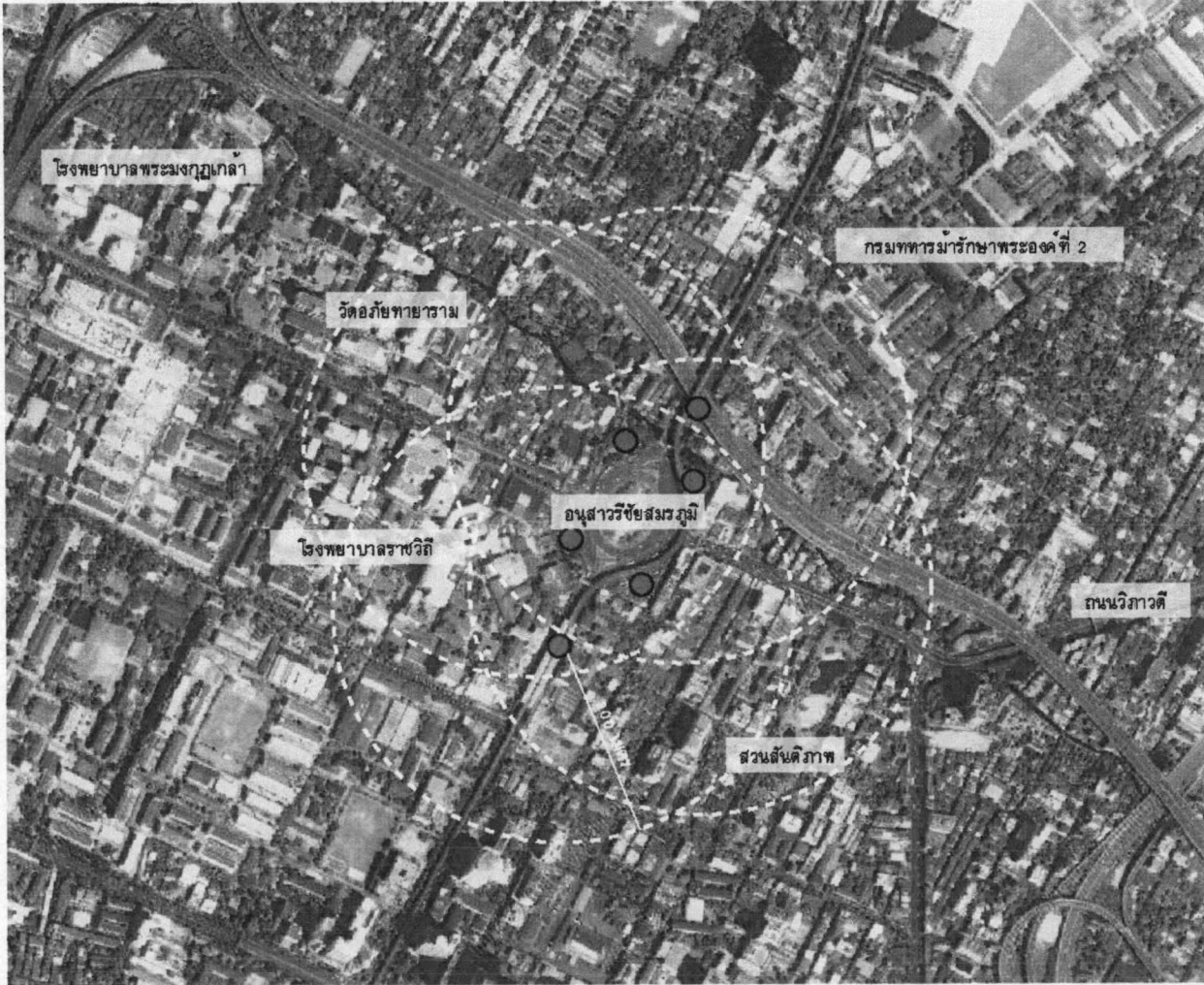


ตำแหน่งของอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

แผนที่: 1.01 ตำแหน่งของอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

(ที่มา: จากwww.phoitisia.com 2551)





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



สาขาวิชาออกแบบชุมชนเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สัญลักษณ์



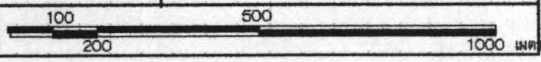
จุดเชื่อมต่อการสัญจร



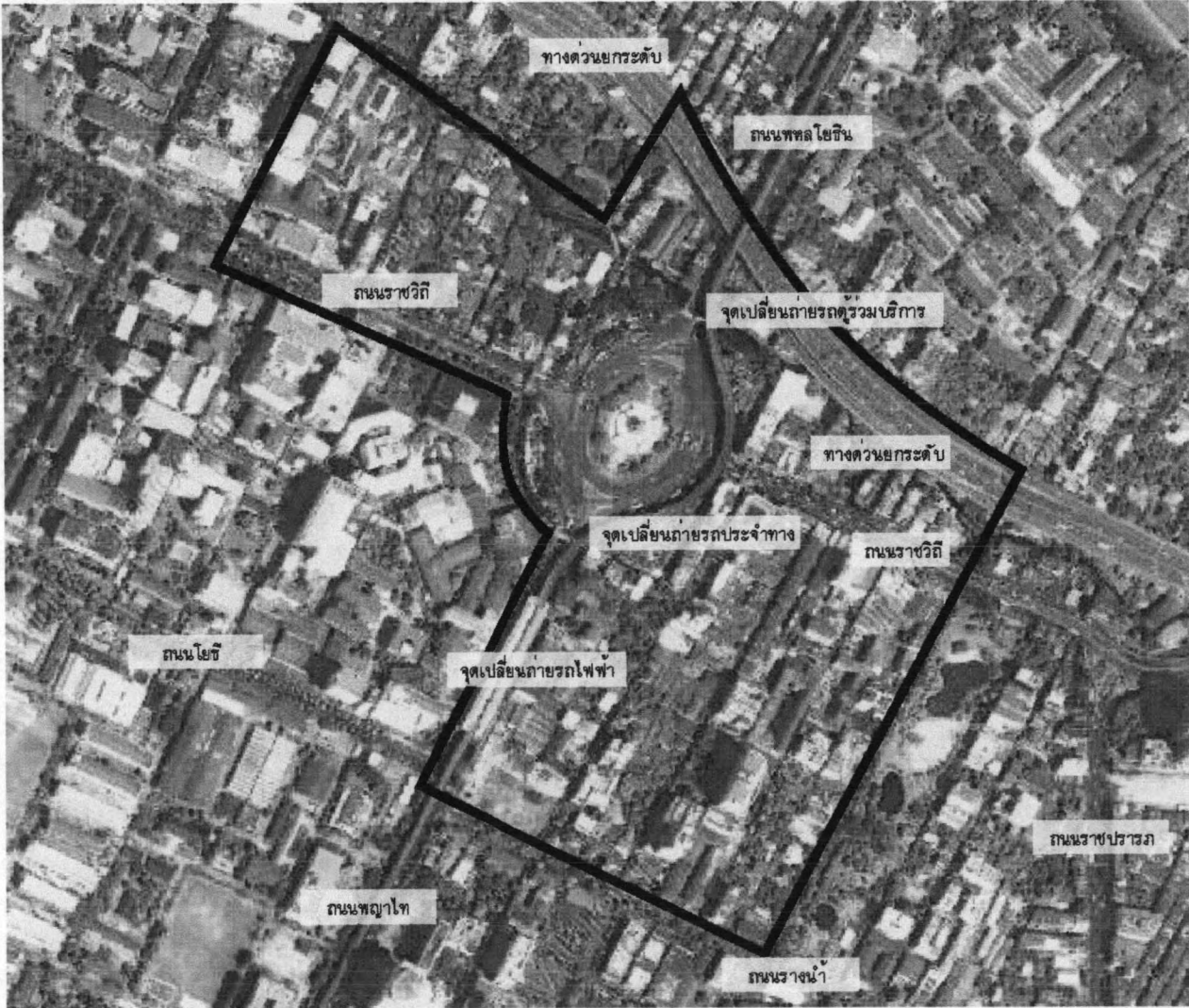
รัศมี 500 เมตรจาก
จุดเชื่อมต่อการสัญจร

แผนที่: 1.02 บริเวณพื้นที่ศึกษา

(ที่มา: จากwww.phoittasia.com 2551)



หอสมุดกลาง สำนักงานวิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



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

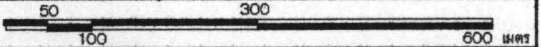


สาขาวิชาสถาปัตยกรรมผังเมือง
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สัญลักษณ์



ขอบเขตของพื้นที่โครงการ



1.5 ขั้นตอนและวิธีดำเนินการวิจัยโดยสังเขป

- 5.1 ทบทวนข้อมูลทฤษฎีภูมิเบื้องต้นที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา และสำรวจพื้นที่ศึกษาเบื้องต้น
- 5.2 ระบุประเด็นปัญหาและคำถามในงานวิจัย
- 5.3 กำหนดวัตถุประสงค์ของงานวิจัย
- 5.4 ทบทวนแนวคิด/ ทฤษฎี/ กรณีศึกษาและงานวิจัยตลอดจนกฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้อง
- 5.5 สรุปการทบทวนวรรณกรรมเพื่อกำหนดกรอบแนวความคิดหลักในการปรับปรุงพื้นที่ศึกษา
- 5.6 ศึกษาข้อมูลและวิเคราะห์ลักษณะและสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา
- 5.7 สำรวจข้อมูลในรายละเอียดเกี่ยวกับลักษณะทางกายภาพ จินตภาพ เศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ศึกษา และสร้างฐานข้อมูลเชิงแผนที่
- 5.8 ระบุปัญหาและศักยภาพของพื้นที่ศึกษาจากการวิเคราะห์โดยการซ้อนทับของข้อมูลและแผนที่
- 5.9 กำหนดโปรแกรมการออกแบบวางผังปรับปรุงพื้นที่โครงการ
- 5.10 วางผังแนวความคิดทางด้านการออกแบบชุมชนเมืองในการปรับปรุงพื้นที่
- 5.11 เสนอแนะแนวทางเบื้องต้นของการจัดการด้านเวลา งบประมาณ การนำผังสู่การปฏิบัติ และข้อเสนอแนะในการศึกษาต่อไป

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 6.1 สามารถระบุสภาพปัญหา ศักยภาพเชิงพื้นที่ของพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ฯ
- 6.2 ได้แนวทาง การวางผังและรายละเอียดการปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรอนุสาวรีย์ฯ
- 6.3 สามารถนำไปประยุกต์ใช้กับพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร ในย่านศูนย์กลางเมือง ที่มีบทบาทเป็นภูมิสัญลักษณ์ที่สำคัญของเมืองในบริเวณอื่นๆ ได้