



การออกแบบสถาปัตยกรรมไทยขนาดใหญ่ กรณีศึกษา : สถานีรถไฟความเร็วสูงจังหวัดอยุธยา



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาสถาปัตยกรรมไทย แผน ก แบบ ก 1 ระดับปริญญาโทมหาบัณฑิต

ภาควิชาศิลปสถาปัตยกรรม

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

ปีการศึกษา 2564

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยศิลปากร

การออกแบบสถาปัตยกรรมไทยขนาดใหญ่ กรณีศึกษา : สถานีรถไฟความเร็วสูงจังหวัด

อยุธยา



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาสถาปัตยกรรมไทย แผน ก แบบ ก 1 ระดับปริญญามหาบัณฑิต

ภาควิชาศิลปสถาปัตยกรรม

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

ปีการศึกษา 2564

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยศิลปากร

DESIGN PRICIPLE OF LARGE-SCALE BUILDING IN THAI ARCHITECTURE CASE
STUDY : THAILAND HIGH-SPEED RAIL PROJECT AYUTTHAYA STATION



By
MISS Nutnaree SOOKWONG

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for Master of Architecture (Thai Architecture)
Department of Architecture and Related Arts
Graduate School, Silpakorn University
Academic Year 2021
Copyright of Silpakorn University

หัวข้อ การออกแบบสถาปัตยกรรมไทยขนาดใหญ่ กรณีศึกษา : สถานี
รถไฟความเร็วสูงจังหวัดอยุธยา
โดย ณ์ฐนรี สุขวงศ์
สาขาวิชา สถาปัตยกรรมไทย แผน ก แบบ ก 1 ระดับปริญญาโทมหาบัณฑิต
อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก ศาสตราจารย์ ดร. ชาตรี ประกิตนันทการ

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร ได้รับพิจารณาอนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

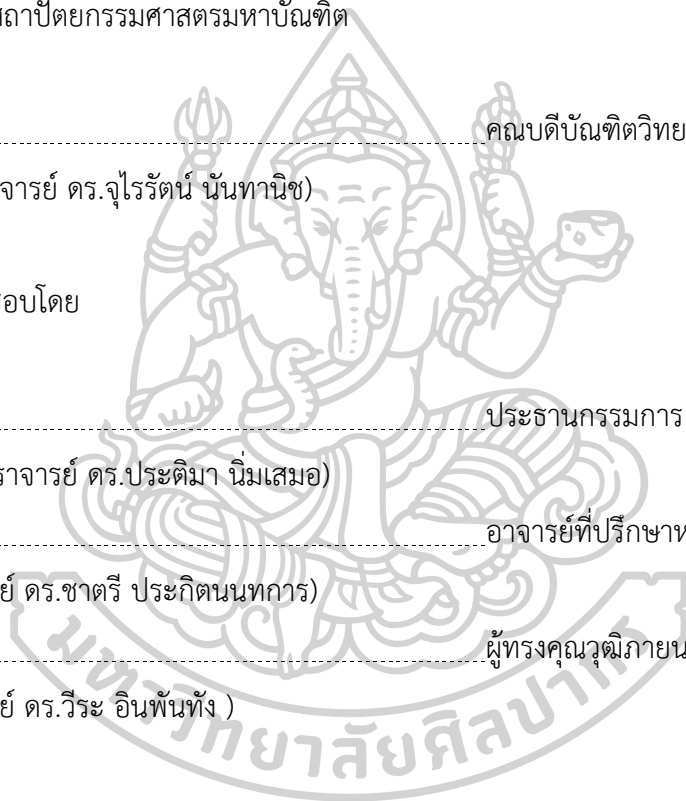
..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
(รองศาสตราจารย์ ดร.จุไรรัตน์ นันทานิช)

พิจารณาเห็นชอบโดย

..... ประธานกรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ประติมา นิมเสมอ)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก
(ศาสตราจารย์ ดร.ชาตรี ประกิตนันทการ)

..... ผู้ทรงคุณวุฒิภายนอก
(ศาสตราจารย์ ดร.วีระ อินพันทัง)



620220005 : สถาปัตยกรรมไทย แผน ก แบบ ก 1 ระดับปริญญาโทบัณฑิต

คำสำคัญ : สถานีรถไฟอยุธยา, สถานีรถไฟความเร็วสูง, สถาปัตยกรรมไทย

นางสาว ณิชฐนรี สุขวงศ์: การออกแบบสถาปัตยกรรมไทยขนาดใหญ่ กรณีศึกษา : สถานีรถไฟความเร็วสูงจังหวัดอยุธยา อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก : ศาสตราจารย์ ดร. ชาตรี ประทีปนทการ

โครงการสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยาที่มีการออกแบบมาตั้งแต่ พ.ศ.2561 เป็นโครงการที่ได้รับการวิพากษ์วิจารณ์เป็นอย่างมากทั้งจากกรมศิลปากรและจากประชาชน โดยถูกแบ่งออกเป็น 2 ประเด็น ได้แก่ 1. ความสูงใหญ่ของอาคารสถานีจะทำลายภูมิทัศน์ของโบราณสถานเนื่องจากการประยุกต์ใช้องค์ประกอบทางสถาปัตยกรรมไทยโบราณที่ส่งผลให้อาคารผิดสัดส่วนและมีหลังคาขนาดใหญ่ 2. สถานีรถไฟความเร็วสูงจะบดบังและทำลายคุณค่าของสถานีรถไฟอยุธยาดั้งเดิมมีมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีจุดประสงค์ในการวิเคราะห์และทดลองออกแบบสถานีรถไฟอยุธยาเพื่อแก้ปัญหาจาก 2 ประเด็นข้างต้น โดยการออกแบบสถานีได้มีการผสมผสานระหว่างองค์ประกอบที่หลากหลายทางสถาปัตยกรรมไทย อีกทั้งยังคำนึงถึงคุณค่าของสถานีอยุธยาเดิมที่จะสร้างทางเลือกใหม่และเชื่อมต่อระหว่างบริบทเก่ากับบริบทใหม่ของพื้นที่สถานี

การออกแบบสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยาเชิงทดลองในวิทยานิพนธ์ชิ้นนี้ได้ช่วยแก้ปัญหาเรื่องการออกแบบสถานีที่มีขนาดใหญ่ซึ่งเกิดจากการใช้องค์ประกอบแบบไทยประเพณีจนบดบังคุณค่าของพื้นที่ประวัติศาสตร์โดยรอบ โดยการออกแบบนี้ได้แสดงถึงความเป็นไทยในเชิงนามธรรมที่สามารถเป็นอีกแนวทางหนึ่งในการสื่อสารถึงความเป็นไทยได้ อีกทั้งยังกลมกลืนกับยุคสมัยปัจจุบัน

620220005 : Major (Thai Architecture)

Keyword : Ayutthaya Station, High Speed Rail Station, Thai Architecture

MISS NUTNAREE SOOKWONG : DESIGN PRINCIPLE OF LARGE-SCALE BUILDING IN THAI ARCHITECTURE CASE STUDY : THAILAND HIGH-SPEED RAIL PROJECT AYUTTHAYA STATION THESIS ADVISOR : PROFESSOR CHATRI PHAKITNONTTHAKARN, Ph.D.

Ayutthaya Station, the station of Thailand High Speed Rail Project, has been designing since 2018. This project has criticised by Fine Arts Department and citizen that might be divided into two issues. Firstly, the height of high speed rail station building will demolish the historic environment of area due to the station building appearance inspired by elements and styles of Traditional Thai Architecture that would lead to distorted building proportion and huge roof design. Secondly, the building might obstruct and devalue and old Ayutthaya Station that built in 1896, the reign of King Rama V.

This thesis aims to analyze and experimental re-design in order to solve the problems. The new station was redesigned by combination between several elements in Traditional Thai Architecture and recognized that would create new approach and connect space between aged context and recent context.

The experimental design of Ayutthaya High Speed Rail station in this thesis can solve the issues of designing a huge station caused by the application of Thai Traditional elements to obscure the value of the surrounding historical areas. This design represents the abstract of Thai uniqueness that can be another scheme to communicate and compatible with the current era.

กิตติกรรมประกาศ

ขอบคุณอาจารย์ชาตรี ขอบคุณอาจารย์ประติมา ขอบคุณอาจารย์พีรยา ขอบคุณพี่กร
ขอบคุณคุณพ่อ ขอบคุณคุณแม่ ขอขอบคุณพี่ๆ ขอขอบคุณพี่หอย ขอขอบคุณจี ขอขอบคุณตัวเอง

ขอขอบคุณค่ะ



ณัฐนรี สุขวงศ์

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญภาพ	ฅ
บทที่ 1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
อาคารศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย.....	2
โรงแรมดาราเทวี เชียงใหม่.....	1
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	3
สถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา.....	5
วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	23
ขอบเขตการศึกษา.....	23
ระเบียบวิธีวิจัย	23
ประโยชน์ที่จะได้รับ	24
บทที่ 2 การวิเคราะห์ที่ตั้งโครงการ	25
บริบทของพื้นที่.....	25
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา.....	25
เมืองอโยธยา	31
ลักษณะการก่อรูปของเมืองอยุธยา.....	32
ชุมชนสถานีรถไฟอยุธยา.....	38

การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD).....	48
พื้นที่รอบสถานีรถไฟอุษาคตามเงื่อนไขของ TOD	49
การพัฒนาพื้นที่ตามเงื่อนไขของ TOD	51
สถานีรถไฟอุษาคตามเงื่อนไขของ TOD	55
พื้นที่ของสถานีรถไฟอุษาคความเร็วสูง	55
สถานีรถไฟอุษาค.....	57
สถานีรถไฟความเร็วสูงอุษาค.....	60
บทที่ 3 การวิเคราะห์พื้นที่ใช้สอยภายในโครงการ	62
พื้นที่สถานีรถไฟอุษาค (Meter Gauge).....	62
พื้นที่ใช้สอยของผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่นอกโครงการ	68
พื้นที่จอดรถส่วนสถานีรถไฟทางไกล.....	70
สรุป พื้นที่สถานีรถไฟทางไกล (Meter Gauge).....	70
พื้นที่รถไฟชานเมืองสายสีแดง (Red line)	72
ผู้ใช้งานในพื้นที่ (User)	72
สรุป พื้นที่รถไฟชานเมืองสายสีแดง (Red line).....	75
พื้นที่รถไฟความเร็วสูง (High-Speed Rail).....	76
ผู้ใช้งานในพื้นที่ (User)	76
บุคคลากร เจ้าหน้าที่	76
บุคคลภายนอก.....	84
พื้นที่ใช้สอยของบุคคลากรและเจ้าหน้าที่ในโครงการ ดังนี้	87
พื้นที่ใช้สอยของผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่นอกโครงการ ดังนี้	88
สรุป พื้นที่ใช้สอยทั้งหมดในโครงการสถานีรถไฟความเร็วสูงอุษาค	89
บทที่ 4 กรณีศึกษา.....	91

พื้นที่ใช้สอยในสถานีรถไฟความเร็วสูง.....	92
รายละเอียดของสถานีรถไฟ.....	92
ผู้ใช้งานสถานีรถไฟ.....	95
วิเคราะห์การเข้าถึงพื้นที่ใช้งาน.....	95
การเข้าถึงพื้นที่ใช้งานของคนทั่วไป.....	97
พื้นที่ใช้สอยและการใช้งาน.....	99
กรณีศึกษาสถานีรถไฟ.....	101
กรณีศึกษาพื้นที่ Public Space.....	104
กรณีศึกษาพื้นที่ Waiting Area.....	106
กรณีศึกษาพื้นที่ Exhibition and Café.....	110
กรณีศึกษารูปแบบของเรือ.....	116
บทที่ 5 แนวความคิดในการออกแบบ.....	120
ปัญหาของโครงการสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา.....	121
แนวความคิดในการออกแบบ.....	125
การใช้ระนาบและเส้นที่เหลื่อม ใช้ความสูงต่ำและความมืดสว่าง.....	125
การเจาะช่องแสง.....	130
การใช้เรือและอิฐ.....	131
บทที่ 6 กระบวนการในการออกแบบทางสถาปัตยกรรม.....	140
แบบร่างขั้นที่ 1.....	140
แบบร่างขั้นที่ 2.....	143
แบบร่างขั้นที่ 3.....	147
แบบร่างขั้นที่ 4.....	152
แบบร่างขั้นที่ 5.....	160

แบบร่างชั้นที่ 6.....	162
แบบร่างชั้นที่ 7.....	165
แบบร่างชั้นที่ 8.....	168
แบบร่างชั้นที่ 9.....	179
การออกแบบครั้งสุดท้าย.....	190
แนวความคิดในการออกแบบ.....	190
ผังพื้น 198	
รูปด้านอาคาร.....	203
รูปตัดอาคาร.....	209
Diagram แสดงการเข้าถึงและใช้งานพื้นที่สถานี.....	210
มุมมองภายนอกสถานี.....	217
มุมมองภายในสถานี ส่วน Drop off.....	221
มุมมองภายในสถานี ส่วนขายตั๋ว.....	222
มุมมองภายในสถานี ส่วน Exhibition & Café ในอาคารสถานีเดิม.....	223
มุมมองภายในสถานี ส่วน Coworking space.....	224
มุมมองภายในสถานี ส่วนพื้นที่พักผ่อน.....	225
มุมมองภายในสถานี ส่วนพื้นที่ Concourse.....	229
มุมมองภายในสถานี ส่วนพื้นที่ชานชาลา.....	231
มุมมองภายนอกสถานี ส่วนพื้นที่สาธารณะ.....	234
หุ่นจำลองสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา.....	236
บทที่ 7 บทสรุป.....	242
บทสรุปโครงการสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา.....	242
รายการอ้างอิง.....	245



สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1 ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย.....	1
ภาพที่ 2 โรงแรมดาราเทวี เชียงใหม่	2
ภาพที่ 3 แบบ Preliminary ของ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	4
ภาพที่ 4 ภายในอาคารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	4
ภาพที่ 5 อาคารสถานีรถไฟอุษยฯ สมัยรัชกาลที่ 5.....	5
ภาพที่ 6 อาคารสถานีรถไฟอุษยฯ พ.ศ.2562.....	6
ภาพที่ 7 แนวความคิดการแบ่งเมืองสถานีรถไฟความเร็วสูง	8
ภาพที่ 8 การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตผังเมืองรวมเมืองพระนครศรีอยุธยา พ.ศ. 2552	8
ภาพที่ 9 สถานีรถไฟความเร็วสูงจังหวัดอุษยฯ	9
ภาพที่ 10 สถานีรถไฟความเร็วสูงจังหวัดอุษยฯ	9
ภาพที่ 11 สถานีรถไฟความเร็วสูงจังหวัดอุษยฯ	10
ภาพที่ 12 สถานีรถไฟความเร็วสูงจังหวัดอุษยฯ	10
ภาพที่ 13 สถานีรถไฟความเร็วสูงจังหวัดอุษยฯ	11
ภาพที่ 14 เปรียบเทียบสถานีรถไฟความเร็วสูงจังหวัดอุษยฯ	12
ภาพที่ 15 เปรียบเทียบสถานีรถไฟความเร็วสูงจังหวัดอุษยฯ	12
ภาพที่ 16 เปรียบเทียบสถานีรถไฟความเร็วสูงจังหวัดอุษยฯ	13
ภาพที่ 17 สถานีรถไฟความเร็วสูงจังหวัดอุษยฯ ที่ลดขนาดลง	16
ภาพที่ 18 สถานีรถไฟความเร็วสูงจังหวัดอุษยฯ EIA 2556.....	17
ภาพที่ 19 สถานีรถไฟความเร็วสูงจังหวัดอุษยฯ EIA 2556.....	17
ภาพที่ 20 สถานีรถไฟความเร็วสูงจังหวัดอุษยฯ EIA 2556.....	18

ภาพที่ 21 สถานีรถไฟความเร็วสูงจังหวัดอยุธยา Future of History	19
ภาพที่ 22 สถานีรถไฟความเร็วสูงจังหวัดอยุธยา Future of History	20
ภาพที่ 23 แผนที่กรุงศรีอยุธยาในจดหมายเหตุ ลา ลูแบร์ ฉบับ ภาษาฝรั่งเศส พิมพ์ที่กรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส ในปี พ.ศ. 2236.....	26
ภาพที่ 24 แผนที่กรุงศรีอยุธยา โดยพระยาโบราณราชธานินทร์ พ.ศ. 2469	29
ภาพที่ 25 เมืองอยุธยาในอดีตที่แสดงให้เห็นถึงสภาพแวดล้อมและวิถีชีวิต ที่อยู่ใกล้ชิดกับแม่น้ำ .	30
ภาพที่ 26 แผนที่แสดงให้เห็นถึงแนวความคิดเกี่ยวกับเมืองอยุธยา	31
ภาพที่ 27 การใช้งานพื้นที่ส่วนต่าง ๆ บนแผนที่กรุงศรีอยุธยาในจดหมายเหตุ ลา ลูแบร์ ฉบับ ภาษาฝรั่งเศส	34
ภาพที่ 28 แผนที่กรุงศรีอยุธยาและแผนที่บริเวณเมืองกรุงเก่าคิดแปลจากแผนที่ของพระยาโบราณราชธานินทร์	35
ภาพที่ 29 แผนที่กรุงศรีอยุธยา โดยพระยาโบราณราชธานินทร์ พ.ศ. 2469	36
ภาพที่ 30 แผนที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยาปัจจุบัน พ.ศ.2563	37
ภาพที่ 31 ลักษณะที่เปลี่ยนไปของเมือง	37
ภาพที่ 32 ชุมชนสถานีรถไฟอยุธยา เก็บข้อมูลวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2563	39
ภาพที่ 33 ดึกแถวไม้ที่ถูกไฟไหม้ในปี พ.ศ.2555	40
ภาพที่ 34 อาคารไม้อายุมากกว่า 70 ปี.....	41
ภาพที่ 35 รูปแบบของอาคารบริเวณชุมชนสถานีรถไฟอยุธยา	42
ภาพที่ 36 รูปแบบของอาคารบริเวณชุมชนสถานีรถไฟอยุธยา	42
ภาพที่ 37 รูปแบบของอาคารบริเวณชุมชนสถานีรถไฟอยุธยา	43
ภาพที่ 38 ศาลเจ้าปึงเถ่ากงม่าตั้งอยู่บริเวณท่าเรือของชุมชนสถานีรถไฟอยุธยา.....	43
ภาพที่ 39 Land use map ชุมชนสถานีรถไฟอยุธยา.....	44
ภาพที่ 40 รูปแบบของอาคารบริเวณชุมชนสถานีรถไฟอยุธยา	45
ภาพที่ 41 พื้นที่ชุมชนสถานีรถไฟอยุธยา.....	46

ภาพที่ 42 พื้นที่ชุมชนสถานีรถไฟอยุธยา.....	47
ภาพที่ 43 พื้นที่ชุมชนสถานีรถไฟอยุธยา.....	47
ภาพที่ 44 แนวคิดพัฒนาพื้นที่รอบสถานีตามวิสัยทัศน์ของ TOD อยุธยา	48
ภาพที่ 45 แนวคิดพัฒนาพื้นที่รอบสถานี	50
ภาพที่ 46 ผังเมืองรวมจังหวัดพระนครศรีอยุธยา พ.ศ.2560	51
ภาพที่ 47 แนวความคิดที่ 1 การพัฒนาแบบปกติ	53
ภาพที่ 48 แนวความคิดที่ 2 การพัฒนาแบบค่อยเป็นค่อยไป.....	53
ภาพที่ 49 แนวความคิดที่ 3 การพัฒนาแบบขั้นสุด.....	54
ภาพที่ 50 สถานีรถไฟอยุธยาและพื้นที่รอบสถานีตามเงื่อนไขของ TOD	55
ภาพที่ 51 พื้นที่ของสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา.....	56
ภาพที่ 52 พื้นที่ของสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา.....	56
ภาพที่ 53 พื้นที่ของสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา.....	57
ภาพที่ 54 พื้นที่ภายในของสถานีรถไฟสูงอยุธยา ระเบียบทางเดินด้านหน้าอาคาร.....	58
ภาพที่ 55 พื้นที่ภายในของสถานีรถไฟสูงอยุธยา บริเวณห้องโถงพื้นที่พักคอย.....	59
ภาพที่ 56 พื้นที่ภายในของสถานีรถไฟสูงอยุธยา บริเวณชานชาลา	59
ภาพที่ 57 พื้นที่ภายในของสถานีรถไฟสูงอยุธยา บริเวณชานชาลา	60
ภาพที่ 58 พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง.....	60
ภาพที่ 59 พื้นที่ชุมชนสถานีรถไฟอยุธยา.....	61
ภาพที่ 60 แผนผังพื้นที่ใช้สอยในสถานีรถไฟอยุธยา	62
ภาพที่ 61 รูปตัดสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา.....	92
ภาพที่ 62 รูปแบบของชานชาลาที่ใช้ จากรูปตัดสถานีรถไฟ	93
ภาพที่ 63 รูปแบบของชานชาลาและการแบ่งพื้นที่.....	93
ภาพที่ 64 รูปแบบของชานชาลา	94

ภาพที่ 65 การใช้งานพื้นที่พนักงานประจำสถานี.....	96
ภาพที่ 66 การใช้งานพื้นที่ของพนักงานที่มาจากข้างนอก.....	96
ภาพที่ 67 การใช้งานพื้นที่สถานีรถไฟ.....	97
ภาพที่ 68 ผู้ใช้งานที่ต้องการไปที่สถานีโดยตรง.....	98
ภาพที่ 69 ผู้โดยสารที่เปลี่ยนสถานีระหว่างสถานีรถไฟ.....	98
ภาพที่ 70 พื้นที่ใช้สอยและการใช้งาน.....	100
ภาพที่ 71 กรณีศึกษา London Waterloo station.....	101
ภาพที่ 72 กรณีศึกษา London Waterloo station.....	102
ภาพที่ 73 กรณีศึกษา Seville-Santa Justa railway station.....	102
ภาพที่ 74 กรณีศึกษา Canary Wharf tube station.....	103
ภาพที่ 75 กรณีศึกษา Yin and Yang Inform The Design Of Tianjin University Gallery.....	104
ภาพที่ 76 กรณีศึกษา UNC Virtual Campus / Deriva Taller de Arquitectura + Guillermo Mir + Jessica Grötter.....	105
ภาพที่ 77 กรณีศึกษา Peter Zumthor's Kolumba Museum Uses Local Materials to Reframe Historic Experience.....	107
ภาพที่ 78 กรณีศึกษา Italian Embassy, Brasilia, Brazil (1976).....	108
ภาพที่ 79 กรณีศึกษา The Commons, Thonglor.....	109
ภาพที่ 80 กรณีศึกษา Higher Ground cafe in Melbourne's CBD.....	111
ภาพที่ 81 กรณีศึกษา Fintual Headquarters Palacio Droguett / Studio Cáceres Lazo.....	112
ภาพที่ 82 กรณีศึกษา TCDC เจริญกรุง.....	113
ภาพที่ 83 กรณีศึกษา หอศิลป์ร่วมสมัยราชดำเนิน.....	114
ภาพที่ 84 กรณีศึกษา ไทชนี Museum.....	115
ภาพที่ 85 กรณีศึกษา ไทชนี Museum.....	115
ภาพที่ 86 กรณีศึกษาจากเรือเดินสมุทรของเจิ้งเหอ.....	117

ภาพที่ 87 กรณีสึกษาโครงสร้างของเรือ	118
ภาพที่ 88 กรณีสึกษาโครงสร้างของเรือ	119
ภาพที่ 89 กรณีสึกษาโครงสร้างของเรือ	119
ภาพที่ 90 แนวความคิดในการออกแบบ ใช้ระนาบและความเหลื่อม	126
ภาพที่ 91 แนวความคิดในการออกแบบ ใช้ระนาบและความเหลื่อม	126
ภาพที่ 92 แนวความคิดในการออกแบบ ใช้ความสูงต่ำ	127
ภาพที่ 93 แนวความคิดในการออกแบบ ใช้ความสูงต่ำ	127
ภาพที่ 94 แนวความคิดในการออกแบบ ใช้ความมืดสว่าง	128
ภาพที่ 95 แนวความคิดในการออกแบบ ใช้ความมืดสว่าง	128
ภาพที่ 96 แนวความคิดในการออกแบบ ใช้ความมืดสว่าง	129
ภาพที่ 97 แนวความคิดในการออกแบบจากระนาบและเส้นที่เหลื่อม ใช้ความสูงต่ำและความมืด	130
ภาพที่ 98 แนวความคิดในการออกแบบจากการเจาะช่องแสง	130
ภาพที่ 99 แนวความคิดในการออกแบบจากการใช้เรือและอิฐ	132
ภาพที่ 100 แนวความคิดในการออกแบบจากการใช้เรือและอิฐ	133
ภาพที่ 101 แนวความคิดในการออกแบบจากการใช้เรือและอิฐ	134
ภาพที่ 102 แนวความคิดในการออกแบบจากการใช้เรือและอิฐ	135
ภาพที่ 103 แนวความคิดในการออกแบบจากการใช้เรือและอิฐ	136
ภาพที่ 104 เรือมหาสมบัติของเจิ้งเหอ	138
ภาพที่ 105 เรือมหาสมบัติของเจิ้งเหอ	138
ภาพที่ 106 เรือมหาสมบัติของเจิ้งเหอ	139
ภาพที่ 107 สถานีรถไฟในแบบร่างขั้นที่ 1 (Diagram)	140
ภาพที่ 108 สถานีรถไฟในแบบร่างขั้นที่ 1 ผังพื้นที่ G	141

ภาพที่ 109	สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 1 ผังพื้นชั้น 1	141
ภาพที่ 110	สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 1 ผังพื้นชั้น 2	142
ภาพที่ 111	สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 2 แนวความคิด (รูปที่ 1)	143
ภาพที่ 112	สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 2 แนวความคิด (รูปที่ 2)	144
ภาพที่ 113	สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 2 Zoning diagram	144
ภาพที่ 114	สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 2 Functional diagram	145
ภาพที่ 115	สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 2 ผังพื้นชั้น G	145
ภาพที่ 116	สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 2 ผังพื้นชั้น 1	146
ภาพที่ 117	สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 2 ผังพื้นชั้น 2	146
ภาพที่ 118	สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 3 แนวความคิด	148
ภาพที่ 119	สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 3 Scheme A (รูปที่ 1)	149
ภาพที่ 120	สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 3 Scheme A (รูปที่ 2)	149
ภาพที่ 121	สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 3 Scheme A (รูปที่ 3)	150
ภาพที่ 122	สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 3 Scheme B (รูปที่ 1)	150
ภาพที่ 123	สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 3 Scheme B (รูปที่ 2)	151
ภาพที่ 124	สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 4 ผังพื้นชั้น G	152
ภาพที่ 125	สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 4 ผังพื้นชั้น 1	153
ภาพที่ 126	สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 4 ผังพื้นชั้น 2	153
ภาพที่ 127	สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 4 ผังพื้นชั้น 3	154
ภาพที่ 128	สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 4 Functional diagram	154
ภาพที่ 129	สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 4 Scheme A (รูปที่ 1)	156
ภาพที่ 130	สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 4 Scheme A (รูปที่ 2)	156
ภาพที่ 131	สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 4 Scheme A (รูปที่ 3)	157

ภาพที่ 132 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 4 Scheme B (รูปที่ 1)	158
ภาพที่ 133 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 4 Scheme B (รูปที่ 2)	158
ภาพที่ 134 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 4 Scheme B (รูปที่ 3)	159
ภาพที่ 135 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 5 Sketch (รูปที่ 1).....	160
ภาพที่ 136 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 5 Sketch (รูปที่ 2).....	160
ภาพที่ 137 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 5 ผังพื้นอาคาร.....	161
ภาพที่ 138 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 5 รูปด้านอาคาร	161
ภาพที่ 139 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 6 ผังพื้นอาคาร.....	162
ภาพที่ 140 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 6 รูปด้านอาคาร (รูปที่ 1).....	163
ภาพที่ 141 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 6 รูปด้านอาคาร (รูปที่ 2).....	164
ภาพที่ 142 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 7 รูปด้านและเปลือกอาคาร (รูปที่ 1).....	165
ภาพที่ 143 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 7 รูปด้านและเปลือกอาคาร (รูปที่ 2).....	166
ภาพที่ 144 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 7 รูปด้านและเปลือกอาคาร (รูปที่ 3).....	166
ภาพที่ 145 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 7 รูปด้านและเปลือกอาคาร (รูปที่ 4).....	167
ภาพที่ 146 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 7 รูปด้านและเปลือกอาคาร (รูปที่ 4).....	167
ภาพที่ 147 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 8 รูปตัวอย่างเรือเดินสมุทรของจังหวัด.....	168
ภาพที่ 148 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 8 ผังพื้นชั้น G.....	169
ภาพที่ 149 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 8 ผังพื้นชั้น 1.....	169
ภาพที่ 150 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 8 ผังพื้นชั้น 2.....	170
ภาพที่ 151 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 8 Functional diagram.....	170
ภาพที่ 152 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 8 รูปด้านและเปลือกอาคาร (รูปที่ 1).....	171
ภาพที่ 153 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 8 รูปด้านและเปลือกอาคาร (รูปที่ 2).....	172
ภาพที่ 154 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 8 รูปตัดอาคาร A-A.....	173

ภาพที่ 155 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 8 รูปตัดอาคาร B-B	174
ภาพที่ 156 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 8 รูปตัดอาคาร C-C	175
ภาพที่ 157 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 8 Perspective (รูปที่ 1)	176
ภาพที่ 158 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 8 Perspective (รูปที่ 2)	176
ภาพที่ 159 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 8 Perspective (รูปที่ 3)	177
ภาพที่ 160 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 8 Perspective (รูปที่ 4)	177
ภาพที่ 161 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 8 Perspective (รูปที่ 5)	178
ภาพที่ 162 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 9 Layout plan	179
ภาพที่ 163 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 9 ผังพื้นที่ชั้น G	180
ภาพที่ 164 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 9 ผังพื้นที่ชั้น 1	181
ภาพที่ 165 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 9 ผังพื้นที่ชั้น 2	182
ภาพที่ 166 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 9 ผังพื้นที่ชั้น 3	183
ภาพที่ 167 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 9 ผังพื้นที่ชั้น 4	184
ภาพที่ 168 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 9 รูปด้าน	185
ภาพที่ 169 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 9 รูปตัด	185
ภาพที่ 170 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 9 Perspective (รูปที่ 1)	186
ภาพที่ 171 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 9 Perspective (รูปที่ 2)	186
ภาพที่ 172 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 9 Perspective (รูปที่ 3)	187
ภาพที่ 173 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 9 Perspective (รูปที่ 4)	187
ภาพที่ 174 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 9 Perspective (รูปที่ 5)	188
ภาพที่ 175 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 9 Perspective (รูปที่ 6)	188
ภาพที่ 176 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 9 Perspective (รูปที่ 7)	189
ภาพที่ 177 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 9 Perspective (รูปที่ 8)	189

ภาพที่ 178 การออกแบบครั้งสุดท้าย ภาพแสดงแนวความคิดในการออกแบบ (รูปที่ 1)..... 190

ภาพที่ 179 การออกแบบครั้งสุดท้าย ภาพแสดงแนวความคิดในการออกแบบ (รูปที่ 2)..... 191

ภาพที่ 180 การออกแบบครั้งสุดท้าย ภาพแสดงแนวความคิดในการออกแบบ (รูปที่ 3)..... 191

ภาพที่ 181 การออกแบบครั้งสุดท้าย ภาพแสดงแนวความคิดในการออกแบบ (รูปที่ 4)..... 192

ภาพที่ 182 การออกแบบครั้งสุดท้าย ภาพแสดงแนวความคิดในการออกแบบ (รูปที่ 5)..... 192

ภาพที่ 183 การออกแบบครั้งสุดท้าย ภาพแสดงแนวความคิดในการออกแบบ (รูปที่ 6)..... 193

ภาพที่ 184 การออกแบบครั้งสุดท้าย ภาพแสดงแนวความคิดในการออกแบบ (รูปที่ 7)..... 194

ภาพที่ 185 การออกแบบครั้งสุดท้าย ภาพแสดงแนวความคิดในการออกแบบ (รูปที่ 8)..... 195

ภาพที่ 186 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย Layout plan..... 196

ภาพที่ 187 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย Roof plan 197

ภาพที่ 188 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย ผังพื้นที่ G..... 198

ภาพที่ 189 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย ผังพื้นที่ 1..... 199

ภาพที่ 190 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย ผังพื้นที่ 2..... 200

ภาพที่ 191 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย ผังพื้นที่ 3..... 201

ภาพที่ 192 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย ผังพื้นที่ 4..... 202

ภาพที่ 193 สถานีรถไฟ รูปด้านฝั่งที่มองจากแม่น้ำป่าสักเข้าไปในโครงการ 203

ภาพที่ 194 สถานีรถไฟ รูปด้านฝั่งที่มองจากถนนด้านหลังเข้าไปในโครงการ 204

ภาพที่ 195 สถานีรถไฟ รูปด้านฝั่งที่มองจากสะพานปริดิธำรงเข้าไปในโครงการ 205

ภาพที่ 196 สถานีรถไฟ รูปด้านฝั่งที่มองจากถนนเข้าไปในโครงการ 206

ภาพที่ 197 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย รูปด้านรวม..... 207

ภาพที่ 198 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย รูปด้านขยาย (รูปที่ 1)..... 207

ภาพที่ 199 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย รูปด้านขยาย (รูปที่ 2)..... 208

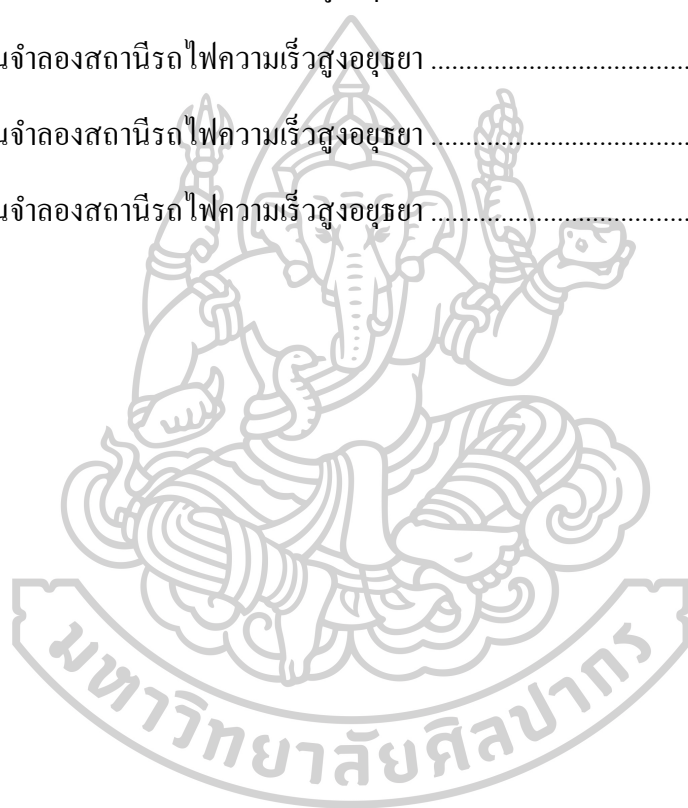
ภาพที่ 200 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย รูปด้านขยาย (รูปที่ 3)..... 208

ภาพที่ 201 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย รูปตัด (รูปที่ 1)	209
ภาพที่ 202 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย รูปตัด (รูปที่ 2)	209
ภาพที่ 203 แผนผังแสดงภาพรวมของพื้นที่ใช้สอย.....	210
ภาพที่ 204 การเข้าถึงสถานี จากท่าเรือไปยังชานชาลารถไฟทางไกล.....	211
ภาพที่ 205 การเข้าถึงสถานี จากท่าเรือไปยังชานชาลาไฟฟ้านเมืองสายสีแดง	211
ภาพที่ 206 การเข้าถึงสถานี จากท่าเรือไปยังชานชาลาไฟความเร็วสูง	212
ภาพที่ 207 การเข้าถึงสถานี จาก Drop off อาคารด้านหน้า ไปยังชานชาลาไฟทางไกล	212
ภาพที่ 208 การเข้าถึงสถานี จาก Drop off อาคารด้านหน้า ไปยังชานชาลาไฟฟ้านเมืองสายสีแดง	213
ภาพที่ 209 การเข้าถึงสถานี จาก Drop off อาคารด้านหน้า ไปยังชานชาลาไฟความเร็วสูง.....	213
ภาพที่ 210 การเข้าถึงสถานี จาก Drop off อาคารด้านหลัง ไปยังชานชาลาไฟทางไกล	214
ภาพที่ 211 การเข้าถึงสถานี จาก Drop off อาคารด้านหลัง ไปยังชานชาลาไฟฟ้านเมืองสายสีแดง	214
ภาพที่ 212 การเข้าถึงสถานี จาก Drop off อาคารด้านหลัง ไปยังชานชาลาไฟความเร็วสูง.....	215
ภาพที่ 213ภาพที่ 189 : การเข้าถึงสถานี จากอาคารจอดรถไปยังชานชาลาไฟทางไกล	215
ภาพที่ 214 การเข้าถึงสถานี จากอาคารจอดรถไปยังชานชาลาไฟฟ้านเมืองสายสีแดง.....	216
ภาพที่ 215 การเข้าถึงสถานี จากอาคารจอดรถไปยังชานชาลาไฟความเร็วสูง	216
ภาพที่ 216 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายนอกสถานี (รูปที่ 1)	217
ภาพที่ 217 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายนอกสถานี (รูปที่ 2)	217
ภาพที่ 218 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายนอกสถานี (รูปที่ 3)	218
ภาพที่ 219 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายนอกสถานี (รูปที่ 4)	218
ภาพที่ 220 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายนอกสถานี (รูปที่ 5)	219
ภาพที่ 221 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายนอกสถานี (รูปที่ 6)	219
ภาพที่ 222 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายนอกสถานี (รูปที่ 7)	220

ภาพที่ 223 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายนอกสถานี (รูปที่ 8)	220
ภาพที่ 224 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วน Drop off (รูปที่ 1).....	221
ภาพที่ 225 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วน Drop off (รูปที่ 2).....	221
ภาพที่ 226 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนชายตัว (รูปที่ 1) ...	222
ภาพที่ 227 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนชายตัว (รูปที่ 2) ...	222
ภาพที่ 228 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วน Exhibition & Cafe (รูปที่ 1)	223
ภาพที่ 229 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วน Exhibition & Cafe (รูปที่ 2)	223
ภาพที่ 230 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานี ส่วน Coworking space (รูปที่ 1)	224
ภาพที่ 231 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานี ส่วน Coworking space (รูปที่ 2)	224
ภาพที่ 232 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนพื้นที่พักผ่อน (รูปที่ 1)	225
ภาพที่ 233 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนพื้นที่พักผ่อน (รูปที่ 2)	225
ภาพที่ 234 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนพื้นที่พักผ่อน (รูปที่ 3)	226
ภาพที่ 235 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนพื้นที่พักผ่อน (รูปที่ 4)	226
ภาพที่ 236 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนพื้นที่พักผ่อน (รูปที่ 5)	227
ภาพที่ 237 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนพื้นที่พักผ่อน (รูปที่ 6)	227

ภาพที่ 238 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนพื้นที่พักคอย (รูปที่ 7)	228
.....	
ภาพที่ 239 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนพื้นที่พักคอย (รูปที่ 8)	228
.....	
ภาพที่ 240 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนพื้นที่ Concourse..	229
ภาพที่ 241 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนพื้นที่ Concourse..	229
ภาพที่ 242 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนพื้นที่ Concourse..	230
ภาพที่ 243 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนพื้นที่ Concourse..	230
ภาพที่ 244 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนชานชาลา (รูปที่ 1)	231
.....	
ภาพที่ 245 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนชานชาลา (รูปที่ 2)	231
.....	
ภาพที่ 246 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนชานชาลา (รูปที่ 3)	232
.....	
ภาพที่ 247 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนชานชาลา (รูปที่ 4)..	232
ภาพที่ 248 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนชานชาลา (รูปที่ 5)	233
.....	
ภาพที่ 249 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนชานชาลา (รูปที่ 6)	233
.....	
ภาพที่ 250 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายนอกสถานีส่วนพื้นที่สาธารณะ .	234
ภาพที่ 251 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายนอกสถานีส่วนพื้นที่สาธารณะ .	234
ภาพที่ 252 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายนอกสถานีส่วนพื้นที่สาธารณะ .	235
ภาพที่ 253 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายนอกสถานีส่วนพื้นที่สาธารณะ .	235
ภาพที่ 254 หุ่นจำลองสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา	236
ภาพที่ 255 หุ่นจำลองสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา	237

ภาพที่ 256 หุ่นจำลองสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา	237
ภาพที่ 257 หุ่นจำลองสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา	238
ภาพที่ 258 หุ่นจำลองสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา	238
ภาพที่ 259 หุ่นจำลองสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา	239
ภาพที่ 260 หุ่นจำลองสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา	239
ภาพที่ 261 หุ่นจำลองสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา	240
ภาพที่ 262 หุ่นจำลองสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา	240
ภาพที่ 263 หุ่นจำลองสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา	241
ภาพที่ 264 หุ่นจำลองสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา	241



บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อาคารสาธารณะขนาดใหญ่ในสังคมไทยเพิ่งเกิดขึ้นไม่นานหลังจากที่ได้อิทธิพลตะวันตก ในสมัยรัชกาลที่ 5 อาคารกระทรวงและที่ทำการของรัฐ คือ อาคารสาธารณะขนาดใหญ่ประเภทแรก ในประเทศ ซึ่งอาคารถูกออกแบบโดยใช้แผนผังและรูปแบบตามสถาปัตยกรรมตะวันตก เช่น อาคารกระทรวงกลาโหม อาคารกระทรวงมหาดไทย ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 6 อาคารเหล่านี้เริ่ม ออกแบบโดยคำนึงถึงความเป็นไทยมากขึ้น เช่น อาคารโรงเรียนวชิราวุธ นักวิชาการได้นิยาม ลักษณะดังกล่าวว่า “สถาปัตยกรรมไทยประยุกต์”

สถาปัตยกรรมไทยประยุกต์ส่วนมากจะนำเอาผังสถาปัตยกรรมแบบคลาสสิกมาใส่หลังคา และเครื่องประดับแบบไทย' ตั้งแต่ฐานรากอาคารจนถึงหน้าบันด้วยองค์ประกอบที่อ้างอิงมาจาก อาคารแบบประเพณีเดิมรูปแบบนี้แสดงให้เห็นถึงความนิยมในการออกแบบอาคารสาธารณะขนาดใหญ่ ในสังคมไทยอย่างชัดเจนแต่ในปัจจุบันความซับซ้อนของพื้นที่ใช้สอยในอาคารสาธารณะได้ เพิ่มมากขึ้น มีพื้นที่ใหญ่ขึ้น มีความสูงมากขึ้น ทำให้ยากต่อการนำหลังคาแบบประเพณีมาสวมทับ ในวงการสถาปัตยกรรมก็เริ่มวิพากษ์วิจารณ์รูปแบบอาคารที่ใช้เงินจำนวนมากกลายเป็นประเด็นถกเถียงที่ ยังหาจุดร่วมของยุคสมัยไม่เจอโดยกินเวลายาวนานหลายสิบปี ซึ่งการออกแบบสถาปัตยกรรมไทย ร่วมสมัยในอาคารสาธารณะยังคงไม่น่าประทับใจ หลายครั้งกลายเป็นกรณีศึกษาให้กับสถาปนิก และนักวิชาการ วิพากษ์วิจารณ์ตามที่ปรากฏตามสื่อต่าง ๆ เสมอ

“...หลังคาทรงสูงที่หีบยืมเอามาใช้ก็เป็นหลังคาอาคารสมัยต้นรัตนโกสินทร์ที่เห็น ๆ อยู่นี่เอง แต่ อาคารไทยในสมัยรัตนโกสินทร์ก็เป็นแบบอย่างที่ย้ายทอดมาจากสมัยอยุธยาตอนปลายโดยตรง เรา ไม่มีโอกาสได้วิวัฒนาการเลยจึงอาจจะถือได้ว่าเรายึดเอาหลังคาสมัยอยุธยาตอนปลายมาเป็น ลักษณะไทยในสมัยปรมาณู...”²

¹ สมชาติ จิงสิริอารักษ์, สถาปัตยกรรมแบบตะวันตกในสยาม สมัยรัชกาลที่ 4 - พ.ศ.2480 (กรุงเทพฯ: คณะ สถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2553), 598.

² อนุวิทย์ เจริญศุกกุล. "อุปสรรค และปัจจัย การเนรมิตสถาปัตยกรรมลักษณะไทย." *อาษา*, 1 (2512): 89.

“...ได้มีสถาปนิกพยายามที่จะนำสถาปัตยกรรมไทยโบราณมาใช้กับอาคารสมัยใหม่ แต่ปรากฏว่าส่วนใหญ่ประสบความสำเร็จล้มเหลว ทั้งนี้เนื่องจากว่าไม่สามารถที่จะปรับลักษณะการใช้สอยอาคารเทคนิคการก่อสร้างและวัสดุก่อสร้างสมัยใหม่เข้ากับสถาปัตยกรรมไทยโบราณได้...”³

“...จึงเลือกมรดกที่จะนำมาใช้ให้ถูกกาลเทศะและควรสำนึกว่า สถาปัตยกรรมไทยในสมัยหนึ่งของสังคมหนึ่ง ย่อมเหมาะกับสมัยและสังคมนั้น สถาปัตยกรรมไทยในวันนี้ย่อมเหมาะกับสังคมไทยวันนี้...”⁴

อาคารศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย

เป็นตัวอย่างสถาปัตยกรรมที่อยากมีลักษณะไทยจากการปรากฏของลักษณะไทยในอุดมคติ เช่น หลังคาจั่ว มีมุกยื่น ซึ่งลักษณะที่เกิดขึ้นเป็นเพียงองค์ประกอบหนึ่งที่ใช้ตกแต่งเพื่อแสดงให้เห็นถึงวิถีคิดในยุคสมัยนั้น เห็นได้จากข้อความต่อไปนี้

“...ในอาคารบางหลังที่สร้างเสร็จไม่นานนักได้มีความพยายามในการสวมจั่วสามเหลี่ยมลงบนหน้ากากระเบื้องเหลี่ยมในระนาบเดียวกันเพื่อให้อาคารสูงดูมีลักษณะ ทั้ง ๆ ที่ลักษณะรูปธรรมของสถาปัตยกรรมไทยเป็นลักษณะเชิงซ้อนและช้อยต่างระนาบกัน ฯลฯ อาคารช่วงกว้างอย่างอาคารหอประชุมศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ก็ยังคงขึ้นหลังคาจั่วที่ทำให้เกิดรูปทรงหลังคาจั่วขนาดใหญ่ไม่ได้มีการช้อยและซ้อนหลังคาตามแบบอย่างสถาปัตยกรรมไทย...”⁵

³ หม่อมหลวงตรีทศยุทธ เทวกุล. "Directions in Thai Architecture." *อาษา* 1, 1 (กันยายน 2515): 40.

⁴ สมภพ ภิรมย์ ร.น. "ปกิณกะคดีหมายเลข 13 ว่าด้วย สถาปัตยกรรมไทยมรดกทางปัญญา." *อาษา* , 6 (กรกฎาคม-สิงหาคม 2531): 18.

⁵ วิมลสิทธิ์ ทรายางกูร. "สถาปัตยกรรมไทยสมัยใหม่(ไทย ร.9) เอกลักษณะสถาปัตยกรรมไทย: ข้อคิดเห็นบางประการในการกำหนดแนวรูปแบบ-- สุตระสำเร็จในการสร้างสรรค์." *อาษา* 48, (มิถุนายน 2539): 60.



ภาพที่ 1 ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย

ที่มา : Jakrapong, อาคารและสถานที่สำคัญๆ, เข้าถึงเมื่อ 7 ตุลาคม 2562,
เข้าถึงได้จาก http://tccenter.blogspot.com/2006/09/blog-post_115797202136569019.html

โรงแรมดาราเทวี เชียงใหม่

ตัวอย่างหนึ่งที่ถูกวิจารณ์อย่างหนักในช่วง 10 ปี เพราะมุมมองความเข้าใจในด้านรูปลักษณ์ทางสถาปัตยกรรมและองค์ประกอบทางด้านศิลปะของสถาปนิก นักวิชาการแตกต่างจากคนในพื้นที่และนักลงทุน เพราะนักลงทุนมองว่ารูปแบบของงานสถาปัตยกรรมที่แสดงออกแบบนี้สามารถสร้างจุดขายได้ รวมทั้งเป็นเอกลักษณ์ที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาใช้บริการของ โรงแรมได้

“...สังคมก็ไม่ควรพิพากษาว่าการจำลองหรือเลียนแบบวัดหรือสถาปัตยกรรมไว้ในโรงแรมเป็นการลบหลู่ศาสนา ในอีกด้านอาจมองได้ว่าเป็นการอนุรักษ์และเผยแพร่สิ่งที่มีค่าของเราให้ต่างชาติได้รับรู้ซึ่งเชื่อว่าชาวต่างชาติที่ได้สัมผัสหรือเยี่ยมชม มีวุฒิภาวะมากพอว่าสิ่งใดคือของจริงและสิ่งใดคือของปลอม...”⁶

⁶ สุธิดา สุวรรณกันธา, "ดาราเทวี" จำลองวัดในโรงแรม เส้นแบ่งทางความคิดที่ยังไร้คุณภาพ, เข้าถึงเมื่อ 20 ตุลาคม 2562, เข้าถึงได้จาก <https://prachatai.com/journal/2004/11/1300>

แต่รูปแบบของสถาปัตยกรรมที่เกิดขึ้นกลับไม่ได้สร้างความประทับใจให้สถาปนิกและนักวิชาการ มุมมองที่เกิดขึ้นต่างกันอย่างสิ้นเชิงเพราะในงานสถาปัตยกรรมไทยฐานานุศักดิ์ถือเป็นเรื่องที่สำคัญ และผู้ออกแบบพึงระลึกรู้เสมอ โรงแรมดาราเทวีจึงถูกวิจารณ์เกี่ยวกับเรื่ององค์ประกอบที่ใช้กับความเหมาะสมของฐานานุศักดิ์เป็นอันดับแรก ๆ เพราะรูปแบบที่โรงแรมเลือกใช้เป็นองค์ประกอบที่ปรากฏอยู่ในงานสถาปัตยกรรมชั้นสูง

“...ฉัตร หรือ ตุงบางชนิด ที่เป็นสัญลักษณ์หมายถึง พระพุทธเจ้าควรจะอยู่ตรงไหน ไม่คิดพรวดเพื่อแบบเอาสวยเข้าว่า เขามีคำอธิบายถึงข้อฟ้าหมายถึงอะไร หน้าบันชั้นมุก ไบระกาหรือลวดลาย แกะสลัก มีที่มาที่ไปได้หมด คนที่มีภูมิรู้เรื่องพวกนี้ในเชียงใหม่มีไม่น้อย แต่ละคนมีหน้ามีตากัน ทั้งนั้นและเมื่อรวมตัวกันก็คงมีเสียงดังไม่เบา กรณีรีสอร์ทดาราเทวี ที่เอาแบบของวัดมาทำโรงแรมก็เลยกลายเป็นเรื่องขึ้นมา...”⁷



ภาพที่ 2 โรงแรมดาราเทวี เชียงใหม่

ที่มา : Devid, VIDEO: Chiang Mai's Most Unique and Memorable Stay: The Dhara Dhevi, เข้าถึงเมื่อ 20 ตุลาคม 2562, เข้าถึงได้จาก <http://davidsbeenhere.com/2014/10/30/video-chiang-mais-unique-memorable-stay-dhara-dhevi/>

⁷ MGR Online, โอเรียนเต็ล ดาราเทวี, เข้าถึงเมื่อ 20 ตุลาคม 2562, เข้าถึงได้จาก <https://mgronline.com/local/detail/9470000082759>

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

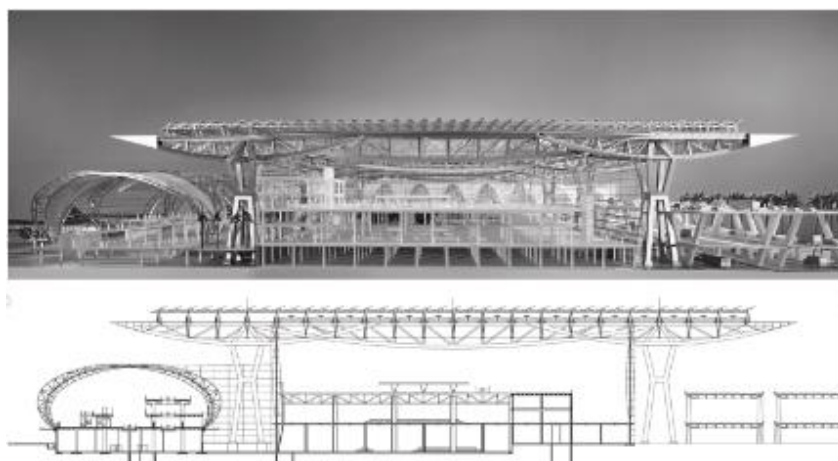
เป็นสนามบินที่ออกแบบโดย Helmut Jahn สถาปนิกชาวอเมริกัน-เยอรมัน ซึ่งแบบร่างของสนามบินสุวรรณภูมิใช้แนวความคิดเรื่องประหยัดพลังงานและความทันสมัยเป็นหลักทำให้ถูกวิจารณ์โดยสถาปนิกหลายท่านว่า ไม่มีความเป็นไทยและไม่แสดงออกถึงลักษณะแบบไทย Helmut Jahn ผู้ออกแบบได้แสดงความคิดเห็นว่า สนามบินสุวรรณภูมิเป็นรูปแบบสถาปัตยกรรมไทยในอนาคตในวันนี้นักคนไทยส่วนหนึ่งอาจจะไม่ชอบ แต่วันหนึ่งจะต้องชอบ⁸

สิ่งที่กรรมการจากสภาสถาปนิกเรียกร้องคือ ต้องการให้สนามบินแสดงออกถึงความเป็นไทยมากกว่านี้ โดยเพิ่มองค์ประกอบ รูปแบบ ลวดลายประดับในส่วนต่าง ๆ เช่น เสา คาน ผนัง เพดาน เพื่อให้รู้สึกถึงลักษณะไทยตามอุดมคติและเพื่อเป็นการสืบทอดมรดกของชาติให้มากที่สุด โดยแสดงออกผ่านการจัดบรรยากาศภายในอาคารและทัศนียภาพนอกโดยใส่ลักษณะไทยให้ได้เยอะที่สุด

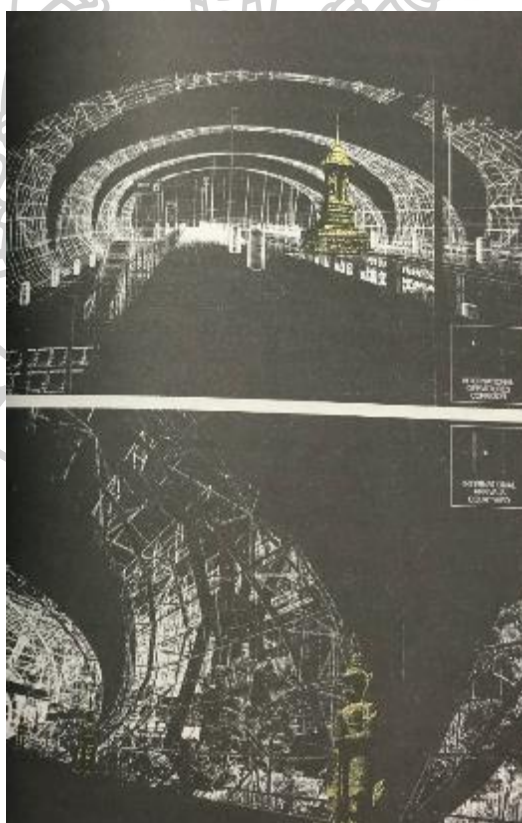
“...ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้มีการติดตั้งผลงานศิลปะไทย ทั้งภายในและภายนอกอาคารของสนามบินสุวรรณภูมิ มูลค่ารวมกันทั้งสิ้นกว่า 100 ล้านบาท เพื่อเป็นการสร้างความประทับใจในบรรยากาศประเทศไทยด้วยการสะท้อนความงามของศิลปะและวัฒนธรรมไทย เช่น ประติมากรรมจำลองจากยักษ์วัดพระศรีรัตนศาสดาราม จำนวน 12 คน ซึ่งเป็นตัวละครจากเรื่องรามเกียรติ์ มูลค่า 48 ล้านบาท ภาพจิตรกรรมฝาผนังจำลองของศิลปินที่มีชื่อเสียงของไทยเป็นต้น...”⁹

⁸ _____, "ความเห็นของอนุกรรมการที่ปรึกษา." *อาษา*, (กรกฎาคม 2540): 86.

⁹ Suvarnabhumi Airport: Thai Torch, ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ, เข้าถึงเมื่อ 20 ตุลาคม 2562, เข้าถึงได้จาก



ภาพที่ 3 แบบ Preliminary ของ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
 ที่มา : Jahn, **Passenger Terminal Complex Suvarnabhumi Airport** , เข้าถึงเมื่อ 20 ตุลาคม 2562,
 เข้าถึงได้จาก <https://www.archdaily.com/772509/passenger-terminal-complex-suvarnabhumi-airport-jahn>



ภาพที่ 4 ภายในอาคารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
 ที่มา : “การเสนอรูปแบบขั้นต้น (PRELIMINARY DESIGN) ของ MJTA.” อาษา , (กรกฎาคม 2540): 85.

ที่ผ่านมานักวิชาการหรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับงานสถาปัตยกรรมพยายามหาจุดร่วมให้กับงานเหล่านี้แต่เมื่อพิจารณาจากอาคารสาธารณะหรืออาคารที่กำลังเกิดขึ้นในไทย กลับทำให้เห็นว่าผู้ออกแบบไม่ได้นำข้อเสนอแนะที่ผ่านมาไปไตร่ตรองและยังพยายามดึงองค์ประกอบต่าง ๆ มาใช้หรือเลือกใช้ลักษณะบางประการเพื่อให้เกิดลักษณะไทยในอุดมคติเหมือนที่ผ่านมา สถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยาเป็นกรณีศึกษาที่สะท้อนให้เห็นถึงความไม่สนใจในข้อผิดพลาดได้อย่างชัดเจน

สถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา

สถานีรถไฟความเร็วสูงจังหวัดอยุธยาเป็นอยุธยาเป็นส่วนหนึ่งของโครงการสถานีรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทย ซึ่งจังหวัดพระนครศรีอยุธยามีสถานีรถไฟประจำจังหวัดอยู่แล้ว สถานีตั้งอยู่บริเวณนอกเกาะเมือง สถานีถูกสร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 ด้วยโครงสร้างไม้ ชื่อ สถานีกรุงเก่า ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 6 อาคารถูกปรับเปลี่ยนเป็นโครงสร้างแบบคอนกรีตเสริมเหล็กและเปลี่ยนชื่อเป็นสถานีอยุธยา



ภาพที่ 5 อาคารสถานีรถไฟอยุธยา สมัยรัชกาลที่ 5

ที่มา : hamzterzkub, สถานีกรุงเก่า (อยุธยา) สมัยแรกที่เปิดเดินรถ ปัจจุบันไม่ใช่อาคารนี้,
เข้าถึงเมื่อ 29 ตุลาคม 2556, เข้าถึงได้จาก

<https://twitter.com/hamzterzkub/status/593394406553616384>



ภาพที่ 6 อาคารสถานีรถไฟอยุธยา พ.ศ.2562

ที่มา : Blogger. ประวัติสถานีรถไฟอยุธยา. เข้าถึงเมื่อ 29 ตุลาคม 2556. เข้าถึงได้จาก

http://ayutthaya-railwaystation.blogspot.com/2011/10/blog-post_02.html

สถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยาเป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟความเร็วสูงประเทศไทย โดยโครงการมีเป้าหมายคือเชื่อม โยงประเทศไทยเข้ากับประเทศข้างเคียง เชื่อมต่อไปถึงประเทศจีน เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจและสร้างเส้นทางการค้าระหว่างประเทศ โครงการแบ่งการก่อสร้างออกเป็น 4 เส้นทาง คือ สายเหนือ สายใต้ สายตะวันออก และสายตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งความสำคัญของ สถานีอยุธยา มีดังนี้

1. สถานีนี้ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์สูงสำหรับประเทศไทย
2. สถานีอยุธยาเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างเส้นทางสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ¹⁰
3. สถานีอยุธยาเป็นอาคารสถานีรถไฟเดิมตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 6 และเป็น โบราณสถานที่ถูก ขึ้นทะเบียน โดยกรมศิลปากร

¹⁰ กรมโยธาธิการและผังเมือง. ผ่าแนวคิดเนรมิตเมืองรับ 17 สถานีรถไฟความเร็วสูง. เข้าถึงเมื่อ 10 กันยายน 2562, เข้าถึงได้จาก <https://www.posttoday.com/economy/news/254619>

ภาพสถานีรถไฟความเร็วสูงที่เผยแพร่ออกมาเห็นได้ว่าอาคารของสถานีอยุธยาในปัจจุบันไม่ได้ถูกรื้อถอนแต่ถูกรื้อรื้อด้วยอาคารใหม่ ดังนี้ “สำหรับสถานีรถไฟอยุธยาที่จะถูกพัฒนาให้รองรับโครงการรถไฟความเร็วสูงด้วยนั้น เบื้องต้นจะมีการก่อสร้างโครงสร้างใหม่ล้อมรอบสถานีเดิม”¹¹ เห็นได้ชัดเจนว่า อาคารเดิมและอาคารใหม่ไม่ได้ถูกออกแบบให้มีความเชื่อมโยงกัน รวมทั้งไม่ได้ให้ความสำคัญกับสถานีรถไฟเดิมที่เป็นโบราณสถานเท่าที่ควร

แผนพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน หรือ TOD (Transit Oriented Development) จังหวัดพระนครศรีอยุธยาเป็นหนึ่งในเมืองนำร่องของแนวความคิดนี้ มีแนวความคิดหลักคือ “เก่า วัสดุใหม่ : ใหม่วัสดุเก่า”¹² ซึ่งในแผนพัฒนาจะมีการปรับปรุงผังเมืองบริเวณสถานีรถไฟและพื้นที่รอบ ๆ เพื่อให้เป็นจุดศูนย์กลางของชุมชน เกิดเป็นย่านเศรษฐกิจใหม่ เชื่อมพื้นที่ เพิ่มศักยภาพของชุมชน มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และเชื่อมโยงกับอุทยานประวัติศาสตร์ ดังนี้

1. พัฒนาเพื่อเกิดการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์
2. ส่งเสริมอัตลักษณ์ชุมชน
3. เชื่อมโยงระหว่างชุมชนเก่า เข้ากับระบบขนส่งมวลชน
4. เชื่อมโยงการเดินทาง ระหว่าง รถ ราง เรือ
5. การใช้งานที่ดินภายในย้ายอย่างเหมาะสม

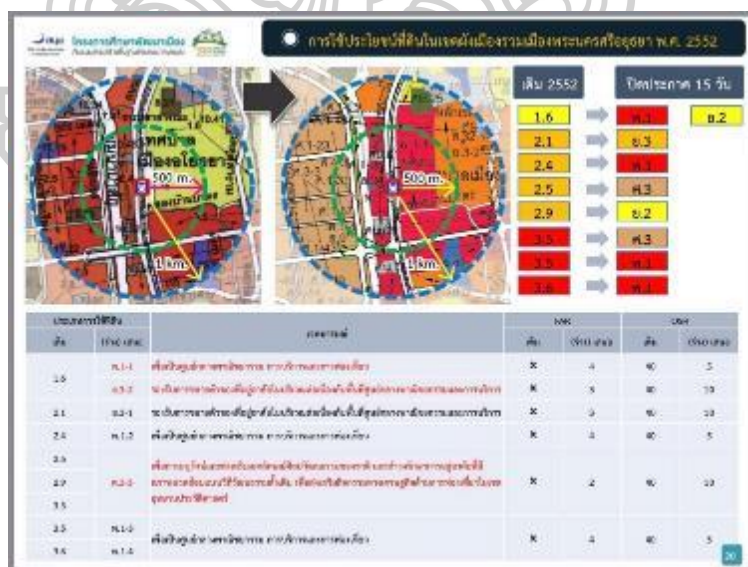
โดยแผนการปรับปรุงพื้นที่จะขยายออกไปรอบสถานีรถไฟด้วยรัศมี 500 เมตร ถึง 1000 เมตร และแก้ไขผังเมืองของจังหวัดพระนครศรีอยุธยาในบริเวณนั้นให้ประเภทของการใช้ที่ดิน, FAR, OSR เปลี่ยนไปตามเงื่อนไขของ TOD ที่กำลังจะเข้ามามีบทบาทในพื้นที่

¹¹ NOPPAWHAN TECHASANE. 'อยุธยา' ผุดแผนสร้าง 'สถานีขนส่ง-ปรับเส้นทางเดินรถโดยสาร' รองรับไฮสปีด. เข้าถึงเมื่อ 24 ตุลาคม 2562, เข้าถึงได้จาก <https://www.thebangkokinsight.com/171224/>

¹² สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, “โครงการศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง” (รายงานฉบับกลาง (Interim Report) ฉบับปรับปรุง เล่มที่ 5 งานส่วนที่ 3 และงานส่วนที่ 4 พระนครศรีอยุธยา).



ภาพที่ 7 แนวความคิดการแบ่งเมืองสถานีรถไฟความเร็วสูง
ที่มา : กรมโยธาธิการและผังเมือง. "ผ้าแนวคิดเนรมิตเมืองรับ 17 สถานีรถไฟความเร็วสูง." โปสเตอร์
เดี่ยว (23 ตุลาคม 2556)



ภาพที่ 8 การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตผังเมืองรวมเมืองพระนครศรีอยุธยา พ.ศ. 2552
ที่มา : โครงสร้างพื้นฐาน ประเทศไทย Thailand Infrastructure. แผนพัฒนา TOD นำร่อง เมือง
อยุธยา.เข้าถึงเมื่อ 20 มิถุนายน 2564, เข้าถึงได้จาก

<https://www.facebook.com/Thailand.Infra/photos/pcb.718483315256817/718480391923776>

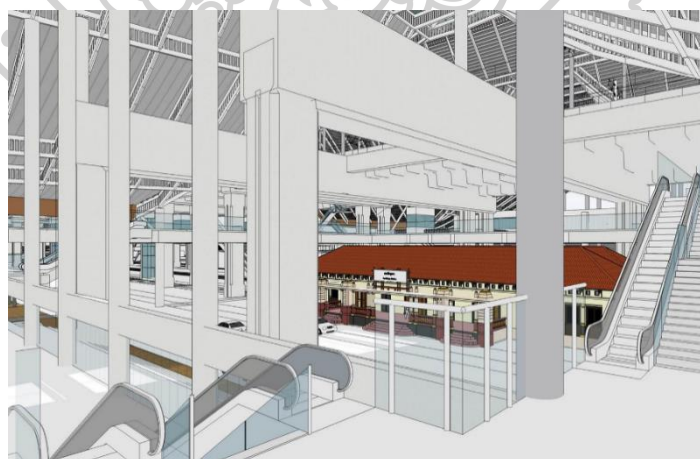
ปัจจุบัน พ.ศ. 2562 สถานีรถไฟความเร็วสูงได้รับการออกแบบแล้วทั้งพื้นที่ที่จะเกิดขึ้นภายในโครงการ, โครงสร้างใหม่ และเปลือกภายนอกอาคาร โดยมีผู้ออกแบบคือ ฝั่งของรัฐบาลจีน หลังจากเผยแพร่ภาพชุดนี้ออกมาแสดงให้เห็นว่า สถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยาใหม่ถูกออกแบบโดยไม่ได้คำนึงถึงความสำคัญของตัวสถานีรถไฟเดิมแต่มองเป็นองค์ประกอบหนึ่งของอาคารเท่านั้น ทั้ง ๆ ที่อาคารเดิมเป็นโบราณสถานที่ได้รับการขึ้นทะเบียนโดยกรมศิลปากรซึ่งเป็นเครื่องยืนยันอย่างหนึ่งที่แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของอาคารสถานีรถไฟเดิมที่มีประวัติต่อเนื่องมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 นอกจากนี้ชุมชนเก่ารอบสถานีรถไฟอยุธยาที่กำลังจะถูกรื้อถอนเพื่อนำพื้นที่ไปใช้



ภาพที่ 9 สถานีรถไฟความเร็วสูงจังหวัดอยุธยา

ที่มา : โครงสร้างพื้นฐาน ประเทศไทย Thailand Infrastructure. วันนี้อยู่แชร์ สถานีรถไฟความเร็วสูง และสถานีรถไฟทางไกล สถานีอยุธยา. เข้าถึงเมื่อ 10 กันยายน 2562. เข้าถึงได้จาก

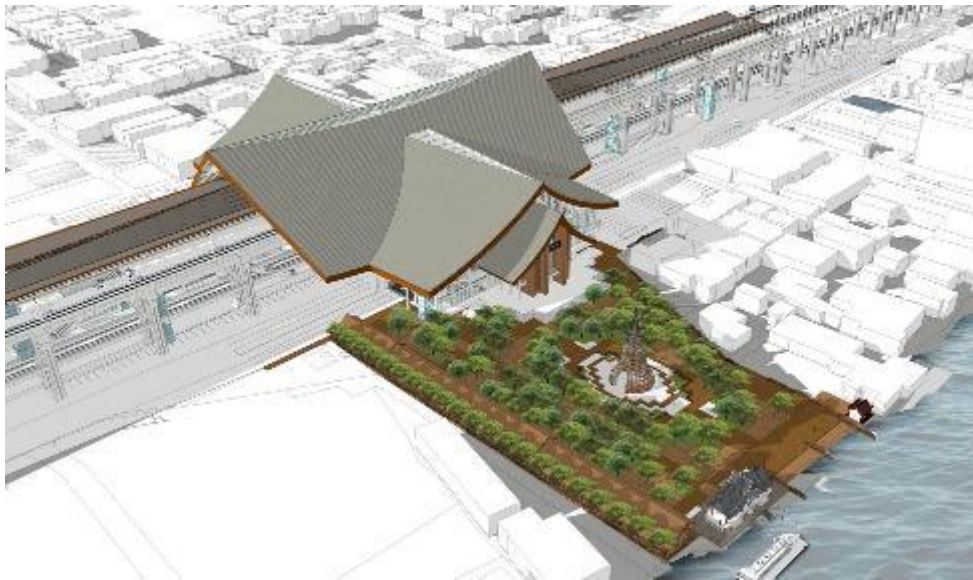
<https://1th.me/Od8P>



ภาพที่ 10 สถานีรถไฟความเร็วสูงจังหวัดอยุธยา

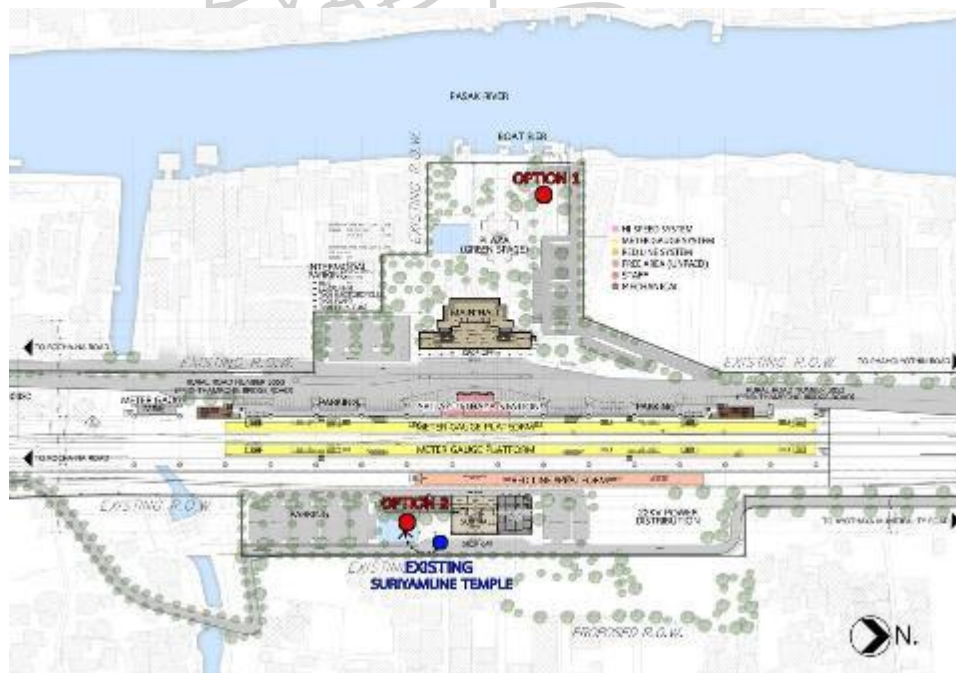
ที่มา : โครงสร้างพื้นฐาน ประเทศไทย Thailand Infrastructure. วันนี้อยู่แชร์ สถานีรถไฟความเร็วสูง และสถานีรถไฟทางไกล สถานีอยุธยา. เข้าถึงเมื่อ 10 กันยายน 2562. เข้าถึงได้จาก

<https://1th.me/Od8P>



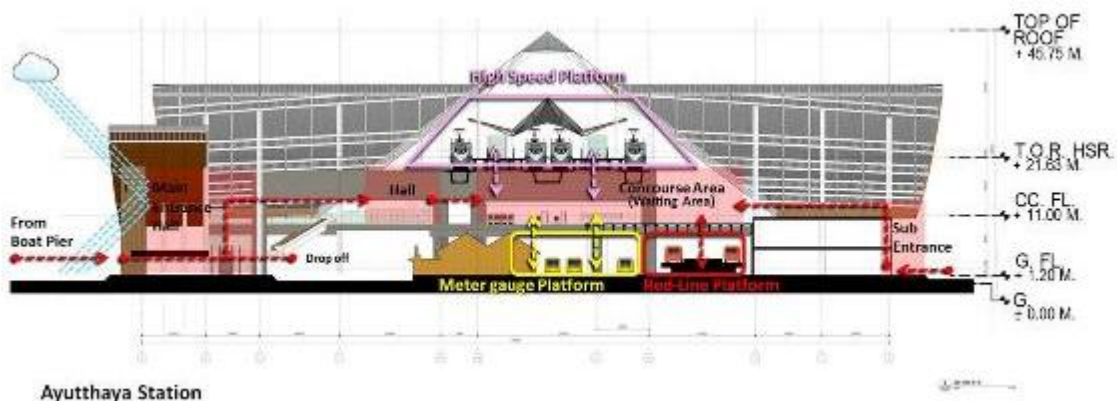
ภาพที่ 11 สถานีรถไฟความเร็วสูงจังหวัดอยุธยา

ที่มา : โครงสร้างพื้นฐาน ประเทศไทย Thailand Infrastructure. วันนีขอแชร์ สถานีรถไฟความเร็วสูง และสถานีรถไฟทางไกล สถานีอยุธยา. เข้าถึงเมื่อ 10 กันยายน 2562. เข้าถึงได้จาก <https://1th.me/Od8P>



ภาพที่ 12 สถานีรถไฟความเร็วสูงจังหวัดอยุธยา

ที่มา : โครงสร้างพื้นฐาน ประเทศไทย Thailand Infrastructure. วันนีขอแชร์ สถานีรถไฟความเร็วสูง และสถานีรถไฟทางไกล สถานีอยุธยา. เข้าถึงเมื่อ 10 กันยายน 2562. เข้าถึงได้จาก <https://1th.me/Od8P>



ภาพที่ 13 สถานีรถไฟความเร็วสูงจังหวัดอยุธยา

ที่มา : โครงสร้างพื้นฐานประเทศไทย Thailand Infrastructure. วันนี่ขอแชร์ สถานีรถไฟความเร็วสูง และสถานีรถไฟทางไกล สถานีอยุธยา. เข้าถึงเมื่อ 10 กันยายน 2562. เข้าถึงได้จาก <https://1th.me/Od8P>

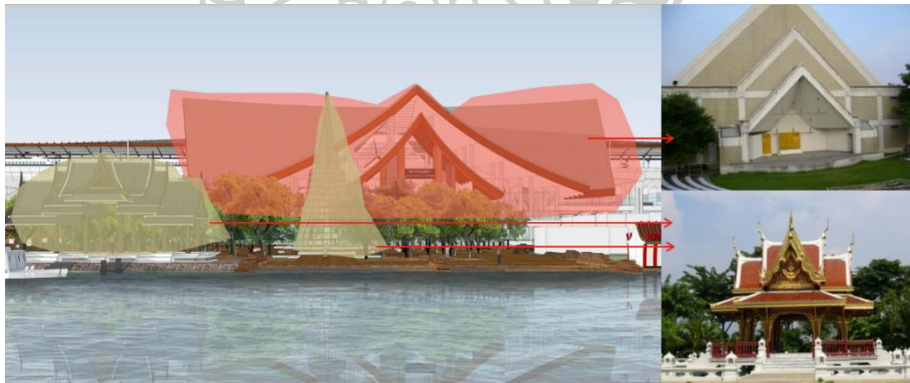
จากภาพที่ 13 แสดงให้เห็นรูปตัดของอาคารสถานีรถไฟความเร็วสูง เห็นได้ว่า สถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยาได้ถูกออกแบบเพิ่มจากเดิมที่มี 1 ชั้น กลายเป็นอาคารสูง 3 ชั้น โดยมีความสูงรวมทั้งหมด 45.75 เมตร แต่ละชั้นถูกแบ่งการใช้สอย ดังนี้

- ชั้นล่าง ส่วนของสถานีเดิม ส่วนต้อนรับ ชานชาลาสำหรับรถไฟทางไกลและรถไฟชานชาลาสำหรับรถไฟชานเมืองสายสีแดง เพดานสูง 11.00 เมตร
- ชั้นสอง ส่วนของพื้นที่จำหน่ายตั๋วและพื้นที่พักคอย เพดานสูง 21.63 เมตร
- ชั้นบน ส่วนของชานชาลารถไฟความเร็วสูง มีความสูงของหลังคาที่ 45.75 เมตร

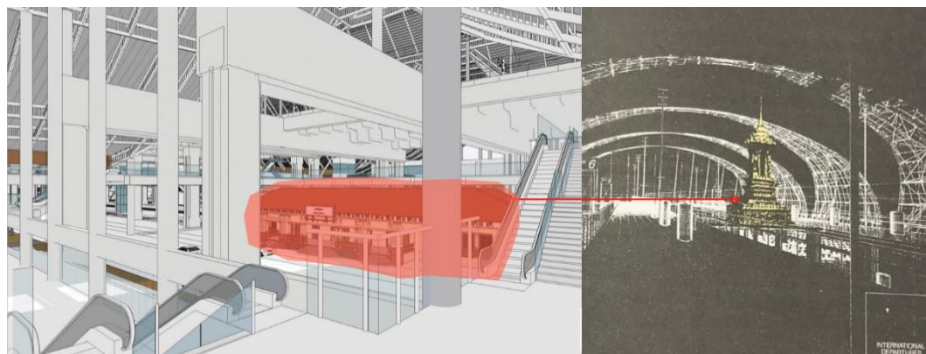
จากภาพที่เผยแพร่ออกมาจะเห็นได้ว่า สถาปนิก ผู้ออกแบบหรือแม้กระทั่งผู้อนุมัติแบบ ไม่ได้ให้ความสำคัญกับบริบทของพื้นที่ เข้าใจความสำคัญเชิงประวัติศาสตร์ไม่มากพอ ถึงแม้ว่าจังหวัดพระนครศรีอยุธยาจะเป็นเมืองมรดกโลก และเมื่อย้อนกลับไปดูอาคารสาธารณะขนาดใหญ่ในประเทศไทยก็จะเข้าใจเพราะอาคารเหล่านั้นไม่สามารถแสดงลักษณะไทยได้อย่างเหมาะสมมากกว่า 50 ปีแล้ว ซึ่งอาคารสาธารณะมักจะถูกวิพากษ์วิจารณ์และกลายเป็นประเด็นที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่สถาปนิกและผู้ออกแบบ ก็ไม่ได้ใส่ใจในกระแสวิจารณ์เหล่านั้น

วงการสถาปัตยกรรมในประเทศก็ไม่ได้สร้างวิวัฒนาการใหม่ ๆ ให้เกิดขึ้นเท่าทันตามยุคสมัยแถมยัง ออกแบบด้วยลักษณะที่ซ้ำรอยเดิมอย่างต่อเนื่อง จากภาพตัวอย่างของสถานีรถไฟความเร็วสูง ผู้ออกแบบพยายามใช้องค์ประกอบบางอย่างเพื่อสื่อสารถึงความเป็นไทย เช่น มีโครงสร้างของเจดีย์ เป็นสัญลักษณ์แทนจังหวัดพระนครศรีอยุธยา หรือนำศาลาไทยมาใช้เป็นท่าเรือเพื่อสร้างภาพรวม ของสถานีให้มีลักษณะไทยตามอุดมคติ อาคารสถานีรถไฟอยุธยาเดิมถูกใช้เป็นส่วนประกอบ ภายในอาคาร คล้ายกับที่สถาปนิกเลือกเอาบุษบกไปวางประดับในสนามบินสุวรรณภูมิ มีมุกหน้า เพื่อสร้างภาพรวมของอาคารให้มีการลดหลั่นตามแบบอาคารไทยประเพณี นอกจากนี้หลังคาของ สถานีถูกออกแบบให้เป็นผืนหลังคาขนาดใหญ่ลักษณะเหมือนเอาหลังคาจั่วมาครอบกล่อง

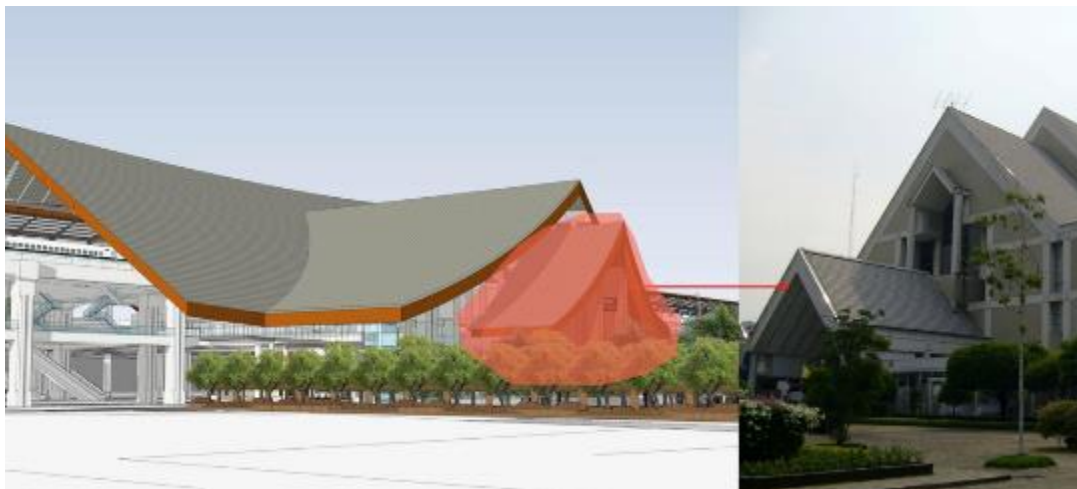
สุดท้ายผู้ออกแบบอาคารสถานีรถไฟความเร็วสูงไม่ได้แสดงให้เห็นถึงความเข้าใจใน ลักษณะไทยที่เหมาะสมที่ควรจะเกิดขึ้นกับอาคารสาธารณะ แต่ผู้ออกแบบได้สร้างข้อผิดพลาดซ้ำ และย้ำให้เห็นถึงความไม่เข้าใจจากแบบที่ปรากฏ ซึ่งเป็นข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้นกับสถานีรถไฟ ความเร็วสูงอยุธยา



ภาพที่ 14 เปรียบเทียบสถานีรถไฟความเร็วสูงจังหวัดอยุธยา
ที่มา : ผู้เขียนทำขึ้นจากการเปรียบเทียบกับข้อมูลในวารสารอาษา



ภาพที่ 15 เปรียบเทียบสถานีรถไฟความเร็วสูงจังหวัดอยุธยา
ที่มา : ผู้เขียนทำขึ้นจากการเปรียบเทียบกับข้อมูลในวารสารอาษา



ภาพที่ 16 เปรียบเทียบสถานีรถไฟความเร็วสูงจังหวัดอุดรธานี
ที่มา : ผู้เขียนทำขึ้นจากการเปรียบเทียบกับข้อมูลในวารสารอาษา

เนื่องจากอาคารสถานีรถไฟความเร็วสูงมีปริมาณพื้นที่ใช้สอยที่เพิ่มมากขึ้นและมีความสูงถึง 45.75 เมตร ทำให้สถานีรถไฟความเร็วสูงมีมวลอาคารขนาดใหญ่มาก ภาพและข่าวของสถานีรถไฟความเร็วสูงอุดรธานีที่ถูกเผยแพร่ออกมาตามช่องทางต่าง ๆ ทำให้ผู้ที่เสพสื่อกังวลเกี่ยวกับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับโบราณสถานบริเวณใกล้เคียงเพราะเป็นโบราณสถานที่เป็นมรดกโลกของอุทยานประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา และอยู่ห่างจากสถานีรถไฟอุดรธานีออกไปประมาณ 2 กิโลเมตร หลังจากที่ถูกกระแสวิพากษ์วิจารณ์จากประชาชนอย่างหนักในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2563 มีข่าวออกมาว่าทางรัฐบาลยกหน้าที่ให้กรมศิลปากรดูแลเรื่องขนาดของพื้นที่สถานีรถไฟความเร็วสูงและปรับขนาดของอาคารให้เล็กลง เพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้น รวมทั้งอาจจะมีการปรับเปลี่ยนแบบสถานีรถไฟความเร็วสูงไม่ให้ครอบคลุมอาคารสถานีรถไฟเดิมที่เป็นโบราณสถาน โดยมีองค์กรที่เกี่ยวข้องดังนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมการขนส่งทางราง สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมด้านสิ่งแวดล้อม¹³

เดือนธันวาคม พ.ศ. 2563 รายละเอียดของความคืบหน้าในการดำเนินการสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูงอุดรธานีต้องหยุดชะงักลง เนื่องจากข่าวเรื่องผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับมรดกโลก ทำให้ผู้ที่รับผิดชอบต้องปรับเปลี่ยนวิธีการดำเนินงานและปรับเปลี่ยนรายละเอียดของโครงการส่วนที่มีปัญหาโดยต้องกลับไปทบทวนเรื่องผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับแหล่งมรดกโลก, รายละเอียดของ

¹³ ไทยรัฐออนไลน์. ลดไซส์สถานีรถไฟความเร็วสูงอุดรธานี ห่วงผลกระทบมรดกโลก. เข้าถึงเมื่อ 20 มิถุนายน 2564, เข้าถึงได้จาก <https://www.thairath.co.th/news/local/1950519>

รายงานการประเมินผลกระทบต่อแหล่งมรดกโลก (HIA) และรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) นอกจากนี้รัฐบาลยังมอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบในส่วนของการหาข้อมูลเพิ่มเติม เพื่อออกแบบสถานีรถไฟใหม่ให้มีผลกระทบน้อยที่สุด¹⁴

ข้อมูลข้างต้นแสดงให้เห็นว่าสถานี ผู้รับผิดชอบ ไม่ได้ตระหนักถึงความสำคัญของอาคารเดิม และละเลยเรื่องความสำคัญของมรดกโลกที่อยู่บริเวณใกล้เคียงจนทำให้เกิดข้อวิจารณ์ทั้งเรื่องความเหมาะสมของขนาดอาคาร รูปแบบอาคารและผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เดือนมกราคม พ.ศ. 2564 ได้ข้อสรุปเรื่องรูปแบบของสถานีรถไฟจากทางกรมศิลปากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยนำเสนอแนวทางการแก้ไขไว้ให้ 3 แนวทาง¹⁵ คือ

1. ย้ายสถานีจากสถานีอยุธยาเป็นสถานีบ้านม้าที่อยู่ห่างออกไปประมาณ 5 กิโลเมตร เนื่องจากสถานีบ้านม้ามีพื้นที่ขนาดใหญ่กว่า สามารถรองรับการใช้งานพื้นที่ของรถไฟความเร็วสูงได้
2. ปรับเปลี่ยนรูปแบบสถานีโดยจะทำเป็นอุโมงค์ลอดใต้ดิน เพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นและยังสามารถรักษาทัศนียภาพของโบราณสถานไว้ได้
3. เปลี่ยนแนวเส้นทางรถไฟให้ห่างจากเดิมและไปขนานอยู่กับถนนสายเอเชีย ทำให้มีผลกระทบกับโบราณสถานน้อยที่สุด

จาก 3 แนวทางที่ทางกรมศิลปากรได้นำเสนอมา ประชาชนส่วนมากคาดการณ์ว่า ในอนาคตอาจจะย้ายที่ตั้งสถานีจากสถานีอยุธยาเป็นสถานีบ้านม้าเพราะเกิดผลกระทบกับโบราณสถานน้อยที่สุด เดือนเมษายน พ.ศ. 2564 มีการประชุมเกี่ยวกับมรดกโลกและสถานีรถไฟอยุธยา ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้เสนอแนวทางเพิ่มเติม¹⁶ ดังนี้

1. หากจำเป็นที่จะต้องผ่านเส้นทางดังกล่าวก็อาจจะต้องทำทางลงใต้ดินในช่วงเส้นทางที่ผ่านพื้นที่มรดกโลกรวมไปทั้งสร้างสถานีใต้ดิน

¹⁴ ประชาชาติธุรกิจ. รถไฟไทย-จีนติดปมมรดกโลก “สถานีอยุธยา” เลื่อนเซ็นลตสุดท้าย 5.6 หมื่นล้าน. เข้าถึงเมื่อ 20 มิถุนายน 2564, เข้าถึงได้จาก <https://www.prachachat.net/property/news-577114>

¹⁵ อีศระภาพแห่งความคิดไทยโพสต์. ขยับพื้นที่สถานีไฮสปีด ‘อยุธยา’ ลดผลกระทบ. เข้าถึงเมื่อ 20 มิถุนายน 2564, เข้าถึงได้จาก <https://www.thaipost.net/main/detail/88916>

¹⁶ เดลินิวส์. เห็นชอบ 3 แนวทางสร้างรถไฟความเร็วสูงเลี่ยงกระทบมรดกโลกอยุธยา. เข้าถึงเมื่อ 20 มิถุนายน 2564, เข้าถึงได้จาก <https://www.dailynews.co.th/education/840285>

2. เบี่ยงเส้นทางที่จะผ่านมรดกโลกออกไป
3. ตัวสถานีรถไฟที่จะมีขนาดใหญ่ ก็มีข้อเสนอให้สร้างสถานีก่อนถึงสถานีรถไฟพระนครศรีอยุธยา หรือให้สร้างเลยสถานีรถไฟพระนครศรีอยุธยาไป

เดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2564 ทางกรมศิลปากรได้เพิ่มข้อเสนอจาก 3 แนวทาง เป็น 5 แนวทาง¹⁷ เพื่อลดปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นกับทางอุทยานประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา ดังนี้

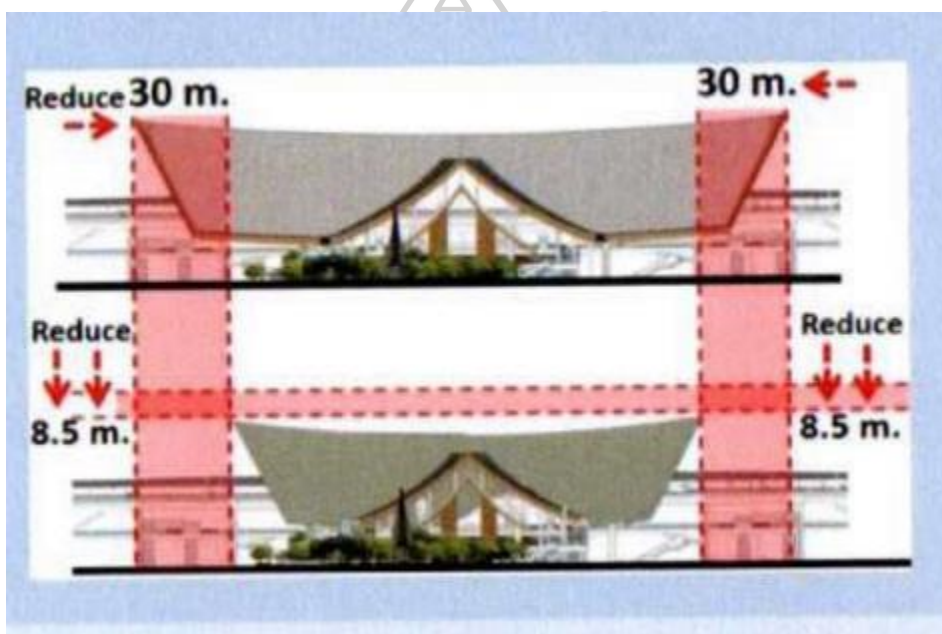
1. ให้รับข้อเสนอการก่อสร้างเส้นทางรถไฟ โดยให้ก่อสร้างใต้ดินซึ่งจะต้องเพิ่มค่าใช้จ่ายจำนวนกว่า 10,000 ล้านบาท และต้องขยายเวลาการก่อสร้างโดยล่าช้าไปอีก 5 ปี
2. เป็นการเปลี่ยนเส้นทางใหม่ โดยให้อ้อม จ.พระนครศรีอยุธยาออกไป โดยมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นในค่าชดเชยและค่าก่อสร้างราว 20,000 ล้านบาท และขยายเวลาไปอีกประมาณ 7 ปี
3. ให้ก่อสร้างสถานีก่อนถึงตัวเมืองพระนครศรีอยุธยา ซึ่งอยู่ใน อ.บ้านโพธิ์ หรือบ้านม้า โดยจะต้องพิจารณาถึงแผนการยกระดับเส้นทางรถไฟที่สูงขึ้น 20 เมตร
4. ให้แก้มืองเป็นการเฉพาะ โดยทำตามแบบ
5. ให้สร้างทางรถไฟไปก่อน และค่อยสร้างสถานีในภายหลัง

หลังจากมีข่าวของการประชุมออกมาว่า คณะกรรมการสนใจที่จะเปลี่ยนรูปแบบของสถานีเป็นการก่อสร้างใต้ดินหรืออาจจะมีการเปลี่ยนแนวทางการเดินรถใหม่เพื่อแก้ปัญหาเรื่องขนาดสถานีและมรดกโลกในพื้นที่อยุธยา ซึ่งการเปลี่ยนรูปแบบของสถานีรถไฟอยุธยาเป็นสถานีแบบใต้ดิน ในระยะทาง 5 กิโลเมตร มีความเป็นไปได้มากเนื่องจากในอดีตจังหวัดพระนครศรีอยุธยาเป็นเมืองน้ำและภูมิประเทศมีสภาพเป็นพื้นที่ราบลุ่มที่น้ำท่วมถึง และถ้ารูปแบบของอาคารเปลี่ยนเป็นสถานีใต้ดินผู้รับผิดชอบจำเป็นจะต้องทำแบบประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือ EIA (Environmental Impact Assessment) เพิ่มเติมให้ครอบคลุมกับรูปแบบของสถานีที่เปลี่ยนไป

การเปลี่ยนเส้นแนวการเดินรถไฟที่ทางกรมศิลปากรเล็งเห็นว่าเหมาะสมจะทำให้มีปัญหาตามมาจากการย้ายที่ตั้งของสถานี เมื่อเปลี่ยนเส้นทางของรถไฟสถานีรถไฟก็ต้องย้ายตามไปด้วย และเมื่อย้อนกลับไปอ่านแผนพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) ก็ไม่ได้เห็นถึงความเชื่อมโยงหรือความเกี่ยวข้องกับแนวทางนี้ที่เสนอขึ้นมา

¹⁷ สยามรัฐออนไลน์. เล็ง 2 แนวทางรถไฟเร็วสูงเลี่ยงกระทบมรดกโลกอยุธยา. เข้าถึงเมื่อ 20 มิถุนายน 2564, เข้าถึงได้จาก <https://siamrath.co.th/n/247080>

ปัญหาที่เกิดขึ้นและยืดเยื้อมาหลายเดือน ผู้ออกแบบได้ทำการลดขนาดของตัวอาคารหลักลง อ้างอิงจากภาพที่ 1-15 ข้างละ 30 เมตรและลดความสูงลง 8.5 เมตร เพื่อให้ไม่ไปติดเป็นส่วนหนึ่งของภูมิทัศน์ในอุทยานประวัติศาสตร์อยุธยาและผู้ออกแบบคาดว่าจะช่วยลดปัญหาที่จะเกิดขึ้นกับโบราณสถานบริเวณใกล้เคียง แต่กรมศิลปากรยืนยันว่าอาคารที่ปรับปรุงแล้วยังมีความสูงที่มากเกินไป สร้างความรำคาญทางสายตาได้ ทางกระทรวงคมนาคมได้ปรับแบบก่อสร้างสถานีอยุธยาตามรูปแบบที่กรมศิลปากรต้องการแต่เมื่ออีไอเอ (EIA) ผ่านการพิจารณาแล้วแต่กลับต้องมาทำรายงานเอชไอเอ (HIA) เพิ่มเติม¹⁸ การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงนำเสนอแบบเดิมของสถานีรถไฟความเร็วสูงที่เคยใช้ยื่น EIA ในปี พ.ศ. 2556 แต่ทางกรมศิลปากรก็ยังไม่อนุมัติแบบสถานี



ภาพที่ 17 สถานีรถไฟความเร็วสูงจังหวัดอยุธยาที่ลดขนาดลง
ที่มา : โครงสร้างพื้นฐาน ประเทศไทย Thailand Infrastructure. สถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา VS
กรมศิลป์. เข้าถึงเมื่อ 21 มิถุนายน 2564. เข้าถึงได้จาก

<https://www.facebook.com/Thailand.Infra/photos/pcb.1201611603610650/1201610970277380>

¹⁸ ป่วนวัตรกรรมขนส่ง เติลนิวัตต์. สถานีอยุธยาต้องทำ “เอชไอเอ” 6 เดือนส่งก.มรดกโลก. เข้าถึงเมื่อ 21 มิถุนายน 2564, เข้าถึงได้จาก <https://www.facebook.com/TransportDailynews/posts/2915147658706733>



ภาพที่ 18 สถานีรถไฟความเร็วสูงจังหวัดอยุธยา EIA 2556

ที่มา : โครงสร้างพื้นฐาน ประเทศไทย Thailand Infrastructure. สถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา VS
กรรมศิลป์. เข้าถึงเมื่อ 21 มิถุนายน 2564. เข้าถึงได้จาก

<https://www.facebook.com/Thailand.Infra/photos/pcb.1201611603610650/1201611066944037>



ภาพที่ 19 สถานีรถไฟความเร็วสูงจังหวัดอยุธยา EIA 2556

ที่มา : โครงสร้างพื้นฐาน ประเทศไทย Thailand Infrastructure. สถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา VS
กรรมศิลป์. เข้าถึงเมื่อ 21 มิถุนายน 2564. เข้าถึงได้จาก

<https://www.facebook.com/Thailand.Infra/photos/pcb.1201611603610650/1201611043610706>



ภาพที่ 20 สถานีรถไฟความเร็วสูงจังหวัดอยุธยา EIA 2556

ที่มา : โครงสร้างพื้นฐาน ประเทศไทย Thailand Infrastructure. สถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา VS กรมศิลป์. เข้าถึงเมื่อ 21 มิถุนายน 2564. เข้าถึงได้จาก

<https://www.facebook.com/Thailand.Infra/photos/pcb.1201611603610650/1201610990277378>

แบบเดิมของสถานีรถไฟความเร็วสูงที่เคยใช้ยื่น EIA ในปี พ.ศ. 2556 ใช้วัสดุโปร่งใสและมีรูปแบบอาคารที่เรียบง่ายมากกว่าแบบสถานีรถไฟปัจจุบัน โดยมีความสูงและการใช้สอยพื้นที่ในชั้นต่างๆ ของอาคาร¹⁹ ดังนี้ หลังคากลางอาคารสูงสุด อยู่ที่ 37.45 เมตร

ระดับชั้น 3 ขานชาลารถไฟความเร็วสูง 19.00 เมตร

ระดับชั้น 2 ขานชลาพื้นที่ขานตั๋วและรอรถ 10.25 เมตร

ระดับชั้น 1 สถานีเดิมขานชาลารถไฟทางไกลและขานชาลารถไฟชานเมืองสายสีแดง ใน
อนาคต 1.50 เมตร

เดือนมิถุนายน พ.ศ.2564 แบบของสถานีรถไฟความเร็วสูงปี 2556 ที่ทางการรถไฟแห่งประเทศไทย เสนอยังคงไม่ผ่านการอนุมัติจากกรมศิลปากร นอกจากนี้ทางกรมศิลปากรออกมาแจ้งต่อที่ประชุม

¹⁹ โครงสร้างพื้นฐาน ประเทศไทย Thailand Infrastructure. สถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา VS กรมศิลป์. เข้าถึงเมื่อ 21 มิถุนายน 2564. เข้าถึงได้จาก

<https://www.facebook.com/Thailand.Infra/photos/pcb.1201611603610650/1201610983610712>

ว่ามีการอนุมัติรายงาน EIA ไปแล้วตั้งแต่วันที่ 6 กรกฎาคม 2560 โดยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม²⁰ ซึ่งเป็นการประชุมครั้งแรกที่กรมศิลปากรได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการก่อสร้างทางรถไฟความเร็วสูง ยกระดับและสถานีรถไฟขนาดใหญ่ รวมทั้งมีการเริ่มจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน หรือ TOD (Transit Oriented Development) ด้วยอาคารสถานีรถไฟอยุธยาเดิม ผู้รับผิดชอบโครงการมีความต้องการที่จะสร้างอาคารใหม่คร่อมทับอาคารเดิม และปรับเปลี่ยนการใช้สอยพื้นที่ของสถานีเดิมเป็นศูนย์ข้อมูลหรือพิพิธภัณฑ์²¹ ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนา TOD เพื่อสร้างมูลค่าให้กับพื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟจากแนวความคิด “Future of History”²²



ภาพที่ 21 สถานีรถไฟความเร็วสูงจังหวัดอยุธยา Future of History

ที่มา : โครงสร้างพื้นฐาน ประเทศไทย Thailand Infrastructure. รายละเอียดแผนพัฒนา TOD ต้นแบบสถานีอยุธยา “Future of history”. เข้าถึงเมื่อ 21 มิถุนายน 2564. เข้าถึงได้จาก <https://www.facebook.com/Thailand.Infra/photos/pcb.994510920987387/994509494320863/>

²⁰ เติลินิวส์. ชี้ทุกฝ่ายรับรู้ผลกระทบมรดกโลกสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา. เข้าถึงเมื่อ 21 มิถุนายน 2564. เข้าถึงได้จาก <https://www.dailynews.co.th/education/847470>

²¹ ข่าวไทยพีบีเอส. กรมศิลปากร ห่วงสถานีรถไฟความเร็วสูงกระทบมรดกโลกอยุธยา. เข้าถึงเมื่อ 21 มิถุนายน 2564. เข้าถึงได้จาก <https://news.thaipbs.or.th/content/304945>

²² โครงสร้างพื้นฐาน ประเทศไทย Thailand Infrastructure. รายละเอียดแผนพัฒนา TOD ต้นแบบสถานีอยุธยา “Future of history”. เข้าถึงเมื่อ 21 มิถุนายน 2564. เข้าถึงได้จาก <https://www.facebook.com/Thailand.Infra/posts/611785262593290>



ภาพที่ 22 สถานีรถไฟความเร็วสูงจังหวัดอยุธยา Future of History
ที่มา : โครงสร้างพื้นฐาน ประเทศไทย Thailand Infrastructure. รายละเอียดแผนพัฒนา TOD
ต้นแบบสถานีอยุธยา “Future of history”. เข้าถึงเมื่อ 21 มิถุนายน 2564. เข้าถึงได้จาก
<https://www.facebook.com/Thailand.Infra/photos/pcb.994510920987387/994509850987494>

กรมศิลปากรได้แจ้งว่า พื้นที่ของโครงการสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยามีขนาดใหญ่มาก อยู่ในเขตโบราณสถานและอยู่ใกล้เขตมรดกโลกพระนครศรีอยุธยา²³ ทางกรมศิลปากรต้องการให้พิจารณาแนวทางอื่นอีกครั้ง เช่น ปรับรูปแบบของอาคารเป็นสถานีใต้ดิน ปรับเปลี่ยนเส้นทางใหม่หรือย้ายที่ตั้งของสถานีในอนาคต เนื่องจากทางกรมศิลปากรมีความห่วงใยและเป็นห่วงเรื่องของผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับมรดกโลก ทำให้ไม่เห็นด้วยกับรูปแบบของสถานีที่กำลังนำเสนออยู่

ความคืบหน้าในการก่อสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยาในปัจจุบัน (เดือนมิถุนายน พ.ศ. 2564) การรถไฟแห่งประเทศไทยและกรมการขนส่งทางราง จะประชุมร่วมกับกรมศิลปากรและผู้แทนจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เพื่อหาแนวทางสำหรับทำรายงานการประเมินผลกระทบต่อแหล่งมรดกโลก หรือ HIA (Heritage Impact Assessment) เพื่อแจ้งต่อศูนย์มรดกโลกเกี่ยวกับผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นกับแหล่งมรดกโลกจากการสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูงเนื้อหาข่าวระบุว่า เอชเอไอเป็นเรื่อง

²³ ไทยรัฐออนไลน์. ยันรถไฟความเร็วสูงกระทบมรดกโลก. เข้าถึงเมื่อ 23 มิถุนายน 2564. เข้าถึงได้จาก
<https://www.thairath.co.th/news/local/central/2107935?fbclid=IwAR03Q1B8aKYN6SC6UbrOkB9IBdtkYvsUV-0JhgDDo9hTrl8d6FFhuPHsHwo>

ใหม่สำหรับประเทศไทย ยังไม่เคยมีการจัดทำมาก่อน²⁴ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยและกรมการขนส่งทางรางมีความเห็นว่า จะสร้างทางวิ่งเข้าสู่สถานี โดยเป็นการก่อสร้างใหม่ และควรจะลดระดับโครงสร้างทางวิ่งจากเดิมที่ยกสูง 20 กว่าเมตร มาเหลือประมาณ 15 เมตรแทน²⁵

กรมศิลปากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับรู้เรื่องความสูงของอาคารสถานีรถไฟความเร็วสูง และจะลดงบประมาณลงเบื้องต้นทางผู้รับผิดชอบจะปรับขนาดของตัวสถานีลงอีกเป็นครั้งที่ 2 จากเดิมที่สูง 45 เมตร แล้วลดลงเหลือ 32 เมตร (13 เมตร) และล่าสุดจะปรับลดให้เหลือไม่เกิน 20 เมตร (ลดลงไปอีก 12 เมตร) โดยจะตัดพื้นชั้น 2 ที่ใช้จำหน่ายตั๋ว และย้ายมาจำหน่ายตั๋วในชั้นที่ 1 ดังนั้นสถานีจะเหลือแค่ 2 ชั้นคือ ชั้นที่ 1 จำหน่ายตั๋วและชั้นที่ 2 คือ ชานชาลา ส่วน โครงสร้างทางวิ่งเดิมสูง 19 เมตร จะลดลงไป 4 เมตรเหลือ 15 เมตร²⁶

เดือนสิงหาคม พ.ศ.2564 ทางการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ได้ส่งรายละเอียดข้อมูล TOR (Terms of Reference) ให้กับสำนักงานมรดกโลกขององค์การเพื่อการศึกษา วิทยาศาสตร์ และวัฒนธรรมแห่งสหประชาชาติ (ยูเนสโก) เพื่อให้พิจารณาแล้ว จุดประสงค์คือ ให้พิจารณาว่า ควรมีการทำรายงานผลกระทบต่อมรดกโลกทางวัฒนธรรม (Heritage Impact Assessment :HIA) โดยเฉพาะที่เกี่ยวกับสถานีอยุธยาอย่างไรบ้าง เนื่องจาก HIA ไม่อยู่ในกฎหมายไทย และจะใช้แบบสถานีรถไฟอยุธยาเดิมแต่มีการปรับแก้แบบเพื่อลดความสูงจาก 46 เมตร เหลือ 37.45 เมตร ลดระดับสันรางให้อยู่ที่ 15 เมตร²⁷ โดยลดจำนวนชั้นลงจากเดิมที่มี 3 ชั้น ก็ได้นำชั้น 2 ที่เป็นพื้นที่จำหน่ายตั๋ว ออกและย้ายมารวมกับชั้น 1 ที่เป็นรถไฟทางคู่แทน

²⁴ ข่าวนวัตกรรมขนส่ง เดลินิวส์. 21 มิ.ย.นับหนึ่งทำ “HIA” สถานีอยุธยาส่งศูนย์มรดกโลก. เข้าถึงเมื่อ 23 มิถุนายน 2564. เข้าถึงได้จาก <https://www.facebook.com/TransportDailynews/posts/2930791163809049>

²⁵ ประชาชาติธุรกิจ ออนไลน์. “คมนาคม” ลดระดับทางวิ่ง “สถานีไฮสปีด ไทย-จีน-อยุธยา” เหลือ 15 เมตร. เข้าถึงเมื่อ 27 มิถุนายน 2564. เข้าถึงได้จาก <https://www.prachachat.net/property/news-695327?fbclid=IwAR0rnaZkBpyT8v04Dx1YBrMSXvWMSrwYLzHcbmDIAoLx9tzwggp-LtKXDY>

²⁶ ข่าวนวัตกรรมขนส่ง เดลินิวส์. เปิดรายละเอียด 12 หัวข้อทำ “HIA” ไฮสปีดสถานีอยุธยา. เข้าถึงเมื่อ 27 มิถุนายน 2564. เข้าถึงได้จาก <https://www.facebook.com/TransportDailynews/posts/2934675223420643>

²⁷ ประชาชาติธุรกิจ. สู้ “ยูเนสโก” เคาะรายละเอียด HIA อีก 1 เดือน ผ่านทางต้น “สถานีอยุธยา”. เข้าถึงเมื่อ 7 กันยายน 2564. เข้าถึงได้จาก <https://www.prachachat.net/property/news-742036>

สถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยาเป็นโครงการของภาครัฐ เป็นโครงการขนาดใหญ่และต้องการพื้นที่ใช้สอยค่อนข้างมาก อาคารสาธารณะขนาดใหญ่อย่างเช่น สถานีรถไฟ เป็นสถาปัตยกรรมที่ต้องการเทคโนโลยีแบบทันสมัยเพื่อช่วยให้อาคารมีขนาดใหญ่ขึ้นจากวิธีการใช้งานพื้นที่ที่แตกต่างกัน รวมทั้งต้องสามารถตอบสนองต่อรูปแบบอาคารที่ทันสมัยขึ้น วิธีการใช้งานพื้นที่ที่เปลี่ยนไปสร้างความแตกต่างให้กับรูปแบบของอาคารในอนาคต จากเดิมที่สถาปัตยกรรมไทยจะมีเพียงการใช้งานพื้นที่ไม่กี่แบบ อาคารสาธารณะใหม่ ๆ จะมีการใช้งานพื้นที่แบบที่ไม่เคยเห็นในงานสถาปัตยกรรมไทย เงื่อนไขทางด้านรูปลักษณะของอาคารสร้างข้อกำหนดหลายอย่าง รวมทั้งรายละเอียดของโครงการหลายส่วนยังไม่เรียบร้อยเท่าที่ควร มีการปรับเปลี่ยนรายละเอียดของโครงการตลอดทุกเดือน และจากข้อมูลจะเห็นว่า สถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยายังมีรูปแบบของที่ไม่เหมาะสมหลายด้าน ดังนี้

1. เรื่องของขนาดอาคารและความสูงอาคารเห็นได้จากข้อเสนอแนะจากภาครัฐ
2. เรื่องรูปแบบของอาคารที่อาจจะมีการบังคับทัศนียภาพและส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ความเป็นเมืองประวัติศาสตร์จากกรมศิลปากร
3. การออกแบบความเป็นไทยเพิ่มเข้าไปในอาคารสาธารณะยังไม่สามารถแสดงอัตลักษณ์ของพื้นที่ได้เพียงพอ

สถานีรถไฟอยุธยาการควรจะต้องถึงที่ตั้งและนำเสนออัตลักษณ์ความเป็นไทยที่ต่างออกไปจากวิธีการแบบเดิม ที่เรียกว่า “ไทย” ในปัจจุบันจึงมีความแตกต่างจากรูปแบบไทยเดิมเหมือนกับว่าสถาปนิกนำลักษณะไทยในอดีตมาย่อให้รับรู้ได้ง่ายขึ้นเหมาะสมกับยุคสมัยมากขึ้นผ่านการออกแบบ โดยแสดงออกให้รับรู้ผ่านทางความเป็นรูปธรรม²⁸ เพราะเป็นวิธีการสื่อสารที่ชัดเจนมากที่สุดและคนทั่วไปสามารถเข้าใจได้

รูปแบบของสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยาที่ยังไม่เหมาะสมเพียงพอ ทั้งด้านกายภาพและการแสดงออกที่สื่อถึงความเป็นอยุธยา ซึ่งวิธีการแก้ปัญหาเรื่องสถานีรถไฟก็คือ การออกแบบใหม่ แต่การออกแบบอาคารสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยาใหม่จะต้องอยู่บนพื้นฐานของความสมบูรณ์ของการใช้งานของพื้นที่ใช้สอย มีขนาดที่เหมาะสม มีเทคโนโลยีที่ทันตามยุคสมัย สามารถสื่อสาร

²⁸ ณัฐนรี สุขวงศ์. “การสร้างความเป็นไทยร่วมสมัยในงานสถาปัตยกรรมจากวารสารอาษา.” หน้าจั่ว: ว่าด้วยสถาปัตยกรรม การออกแบบ และสภาพแวดล้อม ปีที่ 35, ฉบับที่ 2 (กรกฎาคม-ธันวาคม 2563): B-8.

ถึงบริบทที่ด้งแสดงความเป็นอยุธยาได้ และเพื่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงจากกระแสวิจารณ์เรื่องความเป็นไทย อาคารสาธารณะขนาดใหญ่อย่างสถานีรถไฟควรจะแสดงออกถึงพัฒนาการของรูปแบบทางสถาปัตยกรรมไทย

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- ศึกษาและรวบรวมประเด็นปัญหาเกี่ยวกับสถาปัตยกรรมร่วมสมัยที่มีลักษณะไทย
- ศึกษาและรวบรวมข้อเสนอแนะเกี่ยวกับสถาปัตยกรรมร่วมสมัยที่มีลักษณะไทยจากนักวิชาการ
- นำข้อมูลทั้งหมดมาวิเคราะห์เพื่อออกแบบงานสถาปัตยกรรมร่วมสมัยที่มีลักษณะไทย

ขอบเขตการศึกษา

- ศึกษาและรวบรวมประเด็นปัญหาเกี่ยวกับสถาปัตยกรรมไทยร่วมสมัยจากวารสารอาษา, งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง, วารสาร ART4D, สัมภาษณ์นักวิชาการที่เกี่ยวข้อง
- ศึกษาและรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับงานสถาปัตยกรรมไทยร่วมสมัยจากหนังสือ, วารสาร, งานวิจัย สัมภาษณ์นักวิชาการ
- ออกแบบสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยาโดยประมวลจากข้อมูลข้างต้นที่รวบรวมมา

ระเบียบวิธีวิจัย

วิทยานิพนธ์ชิ้นนี้เป็นการทดลองออกแบบ เพื่อหาแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นจากรูปแบบของอาคาร โดยจะทดลองออกแบบโดยใช้ลักษณะที่เหมาะสมสำหรับสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา ซึ่งประสิทธิภาพของพื้นที่ใช้สอย งานระบบยังคงครบถ้วนและทันสมัยอ้างอิงตามแบบเดิม อาคารที่ทดลองออกแบบจะต้องแสดงออกถึงความเป็นไทยร่วมกับอัตลักษณ์ของอยุธยาอย่างเหมาะสม โดยมีขั้นตอน ดังนี้

- ศึกษาข้อมูลและรวบรวมปัญหาเกี่ยวกับสถาปัตยกรรมไทยร่วมสมัย เพื่อหาความหมาย นิยาม สัญลักษณ์ที่สามารถนำมาใช้ในการออกแบบโดยสื่อสารถึงความเป็นไทยได้
- วิเคราะห์ปัญหาที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา รวบรวมเงื่อนไข วิธีการใช้งาน พื้นที่และข้อจำกัดของสถานีรถไฟเพื่อนำไปใช้ในการออกแบบ

- ออกแบบเพื่อหาความเป็นไปได้ของอาคาร ภายใต้เงื่อนไขต่าง ๆ แสดงให้เห็นถึงการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นผ่านทางแนวความคิดที่ศึกษามาและนำข้อมูลที่ได้มาใช้ในการออกแบบ

ประโยชน์ที่จะได้รับ

- รู้และเข้าใจปัญหาที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับสถาปัตยกรรมร่วมสมัยที่มีลักษณะไทยในอาคารสาธารณะ
- เห็นถึงแนวทางที่แตกต่างในการออกแบบงานสถาปัตยกรรมร่วมสมัยที่มีลักษณะไทยในเป็นอาคารสาธารณะ
- เกิดเป็นงานออกแบบสถาปัตยกรรมที่รวดเร็วสูงยุคใหม่ที่ตอบสนองต่อลักษณะไทยร่วมสมัยและสามารถแสดงเอกลักษณ์ของพื้นที่ได้ผ่านทางสถาปัตยกรรม



บทที่ 2

การวิเคราะห์ที่ตั้งโครงการ

บริบทของพื้นที่

จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

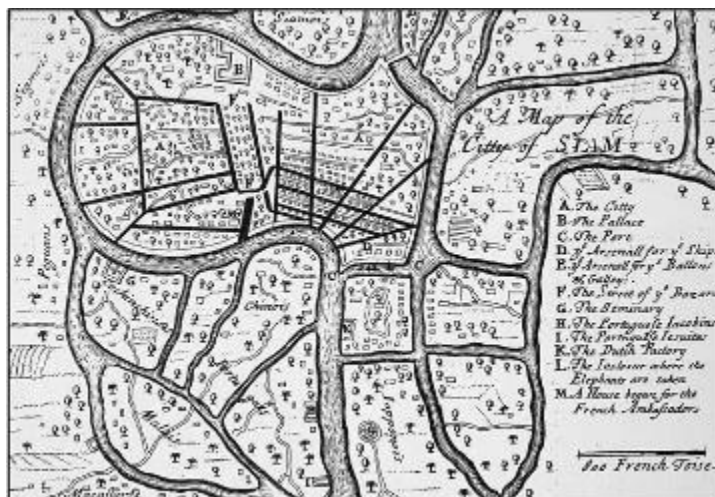
จังหวัดพระนครศรีอยุธยาหรือจังหวัดอโยธยามีอายุอยู่ในช่วงปี ค.ศ.1351-1767 เป็นเมืองหลวงแห่งที่ 2 ต่อจากสุโขทัย อโยธยาเป็นเมืองที่ถูกปกครองมาอย่างยาวนานถึง 417 ปี และถูกปกครองด้วย 5 ราชวงศ์ คือ ราชวงศ์อู่ทอง ราชวงศ์สุพรรณภูมิ ราชวงศ์สุโขทัย ราชวงศ์ปราสาททองและราชวงศ์บ้านพลูหลวง ทำให้อโยธยาเป็นเมืองหลวงที่มีอายุยาวนานที่สุดในประวัติศาสตร์ของประเทศไทย ด้วยระยะเวลาของยุคสมัยที่ยาวนานทำให้ประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่เกิดขึ้นในสมัยอโยธยาส่งผลต่อประเทศไทยค่อนข้างมาก และในปี พ.ศ.2534 ก็ได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลกจากคณะกรรมการมรดกโลกแห่งองค์การสหประชาชาติ (UNESCO)²⁹

จังหวัดพระนครศรีอยุธยาตั้งอยู่บริเวณภาคกลางตอนล่าง มีพื้นที่ขนาด 2,556.64 ตารางกิโลเมตร สภาพภูมิประเทศเป็นพื้นที่ราบลุ่มแม่น้ำ ไม่มีป่าไม้ ไม่มีภูเขา มีแม่น้ำไหลผ่าน 3 สาย คือ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก และแม่น้ำลพบุรี มีลำคลอง 1,254 คลอง ตัวเมืองถูกล้อมรอบด้วยแม่น้ำทั้งสามสายทำให้มีลักษณะคล้ายเกาะและแม่น้ำเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างเมืองกับทะเล นอกจากนี้อยุธยายังตั้งอยู่ด้านบนของอ่าวไทยทำให้เมืองไม่โดนน้ำท่วมในช่วงฤดูน้ำหลาก รวมทั้งเป็นกลยุทธ์ให้เมืองปลอดภัยจากสงครามทางเรือ³⁰ ที่ตั้งที่ไม่ไกลจากอ่าวไทยทำให้อโยธยาดัดต่อกับชาวต่างชาติได้ง่าย เรือเดินทะเลก็สามารถแล่นตามน้ำเข้ามาถึงตัวเมืองได้ จนกลายเป็นกลายเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการค้าของเอเชียในสมัยนั้น

²⁹ คลอง 30 ปี อโยธยามรดกโลก. เข้าถึงเมื่อ 17 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก

<https://www.thairath.co.th/news/local/central/1989787>

³⁰ Historic City of Ayutthaya. เข้าถึงเมื่อ 20 กุมภาพันธ์ 2563. เข้าถึงได้จาก <https://whc.unesco.org/en/list/576/>



ภาพที่ 23 แผนที่กรุงศรีอยุธยาในจดหมายเหตุ ลาลูแบร์ ฉบับ ภาษาฝรั่งเศส พิมพ์ที่กรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส ในปี พ.ศ. 2236

ที่มา : ปรีดี พิศภูมิวิถี. ตามหาประตูพระราชวังหลวง “กรุงศรีอยุธยา” ที่หายไป!?. เข้าถึงเมื่อ 19 มีนาคม 2563 เข้าถึงได้จาก https://www.silpa-mag.com/history/article_9027

พื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยาครอบคลุมเขตพื้นที่โบราณสถานมีเนื้อที่ 1,810 ไร่ และถูกขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลก นอกจากนี้ยังมีพื้นที่โบราณสถานี่แสดงถึงความเป็นนครประวัติศาสตร์อีก 6 พื้นที่ได้แก่ พื้นที่วังหลัง ป้อมเพชร พระราชวังจันทร์เกษม พื้นที่ปากคลองท่อ ด้านทิศเหนือ พื้นที่บริเวณประตูชัย และป้อมประตูข้าวเปลือก ในอดีตพื้นที่เหล่านี้มีความสำคัญอย่างสูงต่ออยุธยา เช่น ป้อมเพชร เป็นป้อมที่มีความสำคัญในเชิงยุทธศาสตร์เพราะตั้งอยู่บริเวณที่แม่น้ำทั้งสองสายไหลมารวมกัน คือ แม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำป่าสัก ป้อมเพชรเป็นประตูสู่กรุงศรีอยุธยา ดังที่ปรากฏชื่อตำบลทางฝั่งตรงข้ามว่า “ตำบลลำเก่าลม” เป็นนัยถึงวังน้ำวนด้านหน้าป้อมเพชร³¹, พระราชวังจันทร์เกษมในอดีตคือวังหน้า มีอาคารสูงสี่ชั้นใช้เป็นที่ประทับของกรมพระราชวังบวรฯ³², ป้อมประตูประตูข้าวเปลือกเป็นป้อมปืนโบราณ ประตูข้าวเปลือกตั้งอยู่สองฝั่งมีลำคลองอยู่ตรงกลาง ป้อมแห่งนี้อยู่ระหว่างกำแพงเมือง และคลองข้าวเปลือก³³

³¹ กรมศิลปากร, นำชมอุทยานประวัติศาสตร์ พระนครศรีอยุธยา, พิมพ์ครั้งที่ 1, (กรุงเทพฯ: บริษัท ศรีเมืองจำกัด จำกัด, 2543), หน้า 119.

³² กรมศิลปากร, นำชมอุทยานประวัติศาสตร์ พระนครศรีอยุธยา, พิมพ์ครั้งที่ 1, (กรุงเทพฯ: บริษัท ศรีเมืองจำกัด จำกัด, 2543), หน้า 99.

³³ สูดอสังการ! ชุด ‘ป้อมประตูข้าวเปลือก’ เผยป้อมปราการประตูน้ำสำคัญยุคกรุงเก่า (ภาพชุด). เข้าถึงเมื่อ 17 กรกฎาคม 2564, เข้าถึงได้จาก https://www.matichon.co.th/entertainment/arts-culture/news_991027

พุทธศตวรรษที่ 20 - 23 ในสมัยที่เป็นศูนย์กลางทางการค้าอยุธยาที่มีความสัมพันธ์กับชาวต่างชาติหลากหลายประเทศ อยุธยาจึงมีความเฟื่องฟูทั้งด้านเศรษฐกิจและการทูต วัฒนธรรมอันหลากหลายที่ได้รับมาทำให้อยุธยามีความก้าวหน้าทางด้าน การปกครอง กฎหมายการศาล ระบบสังคม การศาสนา ประเพณี วัฒนธรรม สถาปัตยกรรม ประติมากรรม จิตรกรรม ประณีตศิลป์ ภาษาวรรณกรรม และนาฏดุริยางค์ศิลป์ ศิลปะ วิทยาการทุกแขนง³⁴ ซึ่งชาวต่างชาติที่เข้ามาตั้งคลังสินค้าและทำการค้าขาย จะได้ผลประโยชน์ด้านการทูตและเจริญสัมพันธ์ไมตรีด้วยทำให้อยุธยามีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา นอกจากนี้การเข้ามาของชาวต่างชาติยังส่งอิทธิพลต่ออยุธยาในสมัยนั้นอย่างสูง สินค้าสำคัญที่สร้างรายได้ให้กับอยุธยามาจากการค้าขายของป่า ซึ่งการขยายตัวของการค้าของป่าเริ่มตั้งแต่ปลายพุทธศตวรรษที่ 21 - พุทธศตวรรษที่ 22 อยุธยาสามารถรักษาสถานะของเมืองท่าค้าขายทางทะเล จนกระทั่งเข้าสู่ช่วงพุทธศตวรรษที่ 23 ในช่วงปลายสมัยอยุธยา พบว่าการค้าของป่าได้เริ่มสำคัญน้อยลง แต่ขณะเดียวกันการค้าข้าวกับเริ่มเกิดการขยายตัวขึ้นมาแทนที่³⁵ และประเทศในฝั่งตะวันตกที่เดินทางเข้ามาสร้างความสัมพันธ์กับอยุธยาเป็นชาติสุดท้าย คือ ฝรั่งเศส ซึ่งเดินทางเข้ามาในสมัยของพระเจ้าหลุยส์ที่ 14 ตรงกับสมัยของสมเด็จพระนารายณ์ เป็นการสร้างสัมพันธ์เพื่อการค้าและเผยแพร่ศาสนาผ่านทางคณะมิชชันนารี โดยพ่อค้าชาวฝรั่งเศสที่เดินทางเข้ามาค้าขายในประเทศจะได้รับสิทธิพิเศษหลายอย่าง เช่น ได้รับอนุญาตให้บรรทุกสินค้าทุกชนิดลงในกำปั่นหลวงได้รับการยกเว้นค่าระวางและค่าภาษีทองแดง³⁶

ในปี ค.ศ.1767 หรือ พ.ศ.2310 เมืองอยุธยาถูกทำลายโดยการเผาและไม่ได้สร้างเมืองขึ้นมาใหม่จนถึงปัจจุบัน กรุงศรีอยุธยาหลังเปลี่ยนแปลงการปกครองมีสภาพเป็นเมืองร้าง ประชาชนส่วน

³⁴ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, “โครงการศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง” (รายงานฉบับกลาง (Interim Report) ฉบับปรับปรุง เล่มที่ 5 งานส่วนที่ 3 และงานส่วนที่ 4 พระนครศรีอยุธยา).

³⁵ ปัญจวิทย์ ชาวดง, “ท้องถิ่นอยุธยาในประวัติศาสตร์นิพนธ์ไทย พ.ศ.2520-พ.ศ.2547” (ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2555), 218-219.

³⁶ วชิราภรณ์ ไชยชาติ, “การศึกษาความสัมพันธ์ทางการค้าและการทูตระหว่างประเทศไทยกับประเทศฝรั่งเศส ตั้งแต่สมัยอยุธยาจนถึงสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น (รัชกาลที่ 1 ถึงรัชกาลที่ 4)” (ปริญญาศิลปศาสตรบัณฑิต (โบราณคดี) ภาควิชาโบราณคดี คณะโบราณคดี มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2541), 36.

ใหญ่ยังคงอาศัยอยู่ตามลำน้ำ รอบเกาะเมือง การอยู่อาศัย การค้าขาย และการคมนาคม ยังคงยึดลำน้ำเป็นหลัก ภาพภายในกำแพงเมืองจิ้งกร้าง เปลี่ยว เต็มไปด้วยสัตว์ป่า โจรผู้ร้าย³⁷

ถึงแม้ว่าเมืองกรุงเก่าได้สิ้นสภาพความเป็นเมืองหลวงและศูนย์กลางการปกครองแล้ว แต่เมืองกรุงเก่ายังเป็นเมืองที่มีความอุดมสมบูรณ์มาก จึงมีราษฎรตั้งบ้านเรือนอาศัยอยู่อย่างต่อเนื่องตามปากคลองสำคัญ ๆ และจุดบรรจบของแม่น้ำสายต่าง ๆ บริเวณรอบเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา โดยในบริเวณทิศเหนือซึ่งเป็นแหล่งชุมชนสำคัญตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา และบริเวณทิศใต้มีชุมชนอาศัยอยู่หลายเชื้อชาติทั้งไทย จีน มุสลิม ญวน นอกจากนี้ ยังมีราษฎรบางส่วนซึ่งเป็นกลุ่มคนที่ถูกกวาดต้อนให้มาอยู่อาศัยที่เมืองกรุงเก่าตั้งแต่สมัยกรุงธนบุรี เช่น ชาวพินธุโลกและชาวนครราชสีมา รวมถึงชาวลาวที่ถูกกวาดต้อนเข้ามาในสมัยรัชกาลที่ 3³⁸

ในสมัยรัชกาลที่ 4 มีการเปลี่ยนแปลงประเทศจากการใช้ถนนเข้ามาแทนที่คลองทำให้อยุธาเริ่มมีการเปลี่ยนแปลงจากแม่น้ำ ลำน้ำ คลองกลายเป็นถนน และในสมัยรัชกาลที่ 5 เทคโนโลยีความรู้ความคิดของผู้คนเปลี่ยนไปก่อให้เกิดการพัฒนาในด้านต่าง ๆ ที่ทำให้สังคมสยามเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมโดยสิ้นเชิงและรถไฟก็เป็นนวัตกรรมที่ทันสมัยในสมัยนั้นและได้กลายเป็นทางเลือกหนึ่งของการเดินทางแบบใหม่³⁹ ที่สามารถนำผู้คนออกเดินทางในระยะไกลได้และมีความรวดเร็วมากกว่าการคมนาคมทางน้ำแบบเดิมแต่คนยังคงนิยมเดินทางด้วยเรือมากกว่ารถไฟเนื่องจากมีค่าโดยสารที่ถูกกว่าและเรือสามารถลัดเลาะผ่านตามคลองผ่านหน้าบ้านได้

เนื่องจากวิถีชีวิตดั้งเดิมของคนอยุธยาผูกพันอยู่กับลำคลองและแม่น้ำส่งผลให้การขยายตัวของชุมชนจะกระจายไปตามริมแม่น้ำและคลอง แต่ไม่สามารถขยายเข้าไปในบริเวณพื้นที่เกาะเมือง

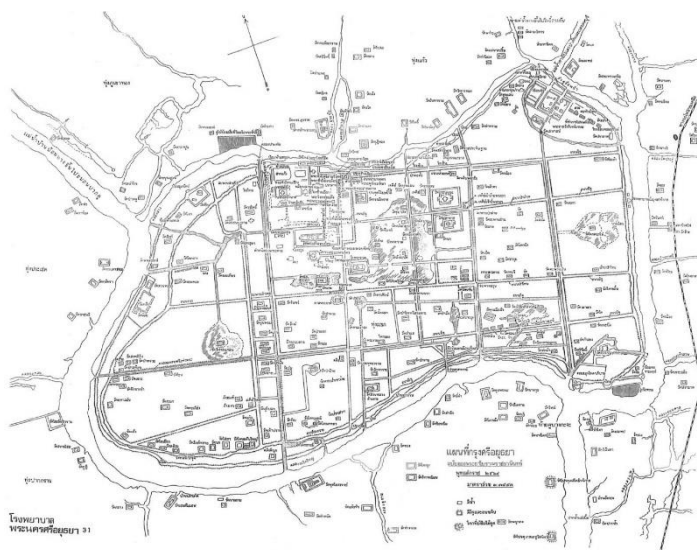
³⁷ ปราโมทย์ เครือทอง. “สะพานปรีดี-ธำรง” สะพานกู้กรุงศรีฯ ของปรีดี พนมยงค์ ที่นำคนอยุธยากลับสู่เกาะเมือง. เข้าถึงเมื่อ 17 มีนาคม 2563. เข้าถึงได้จาก https://www.silpa-mag.com/history/article_44279

³⁸ ศุภสุดา ปรีเปรมใจ. “การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา พ.ศ.2483-2534” (หลักสูตรปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ศึกษา ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2557), 11.

³⁹ การก่อสร้างทางรถไฟสมัยรัชกาลที่ 5-รัชกาลที่ 7 แม้มีอุปสรรคแต่ได้ระยะทางรวมกว่า 3 พันกม. เข้าถึงเมื่อ 20 มีนาคม 2563. เข้าถึงได้จาก https://www.silpa-mag.com/history/article_15119

ได้เพราะว่านโยบายการสงวนที่ดินใจกลางเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาให้เป็นที่สาธารณสมบัติและที่วัดร้าง ห้ามให้ผู้ใดถือกรรมสิทธิ์⁴⁰ ซึ่งเป็นนโยบายในสมัยรัชกาลที่ 5

จุดเปลี่ยนที่สำคัญเกิดจากปรีดี พนมยงค์ ที่มีแผนจะพลิกฟื้นกรุงเก่าโดยหัวใจสำคัญของแผนคือชีวิตให้กับกรุงศรีอยุธยาก็คือ สะพานปรีดี-ธำรง ถือเป็นการเปลี่ยนวิถีชีวิตของคนกรุงเก่าจากที่เคยเดินทางขนส่งสินค้าทางเรือจากจังหวัดต่าง ๆ มาสู่การใช้ถนนซึ่งสะดวกรวดเร็วกว่ารวมทั้งสร้างสะพานเพื่อเชื่อมต่อระหว่างเกาะอยุธยาและพื้นที่รอบ ๆ⁴¹



ภาพที่ 24 แผนที่กรุงศรีอยุธยา โดยพระยาโบราณราชธานินทร์ พ.ศ. 2469

ที่มา : ประามินทร์ เครือทอง. “สะพานปรีดี-ธำรง” สะพานกู้กรุงศรีฯ ของปรีดี พนมยงค์ ที่นำคนอยุธยากลับสู่เกาะเมือง. เข้าถึงเมื่อ 17 มีนาคม 2563. เข้าถึงได้จาก https://www.silpa-mag.com/history/article_44279

อยุธยาเป็นเมืองที่มีน้ำเป็นโครงสร้างหลักผู้คนที่อาศัยอยู่จึงต้องปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตของตัวเองให้สามารถอยู่ร่วมกับน้ำได้ เช่น อยู่บ้านเรือนแพ หรือปลูกเรือนเสาสูงในบริเวณที่น้ำเข้าถึง แต่หลังจากที่ถนนเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งในชีวิตประจำวันวิถีชีวิตของคนก็เปลี่ยนไปจากบ้านเรือนแพ

⁴⁰ ศุภสุดา ปรีเปรมใจ. “การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา พ.ศ.2483-2534” (หลักสูตรปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ศึกษา ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2557), 40.

⁴¹ ประามินทร์ เครือทอง. “สะพานปรีดี-ธำรง” สะพานกู้กรุงศรีฯ ของปรีดี พนมยงค์ ที่นำคนอยุธยากลับสู่เกาะเมือง. เข้าถึงเมื่อ 17 มีนาคม 2563. เข้าถึงได้จาก https://www.silpa-mag.com/history/article_44279

ก็ย้ายขึ้นมาอยู่บนบก บนอาคารไม้ แม่น้ำและคลองที่เคยใช้เป็นทางสัญจรหลักก็ถูกเปลี่ยนเป็นถนน จากบ้านเสาสูงติดคลองก็ต้องกันผนังชั้นล่างให้หน้าบ้านหันเข้าสู่ถนนเพื่อความสะดวกและความปลอดภัย การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นนี้แสดงให้เห็นว่า เมื่อเมืองเปลี่ยนแปลงหรือเกิดการพัฒนาวิถีชีวิตของผู้คนก็จะเปลี่ยนไปเช่นกัน จากบ้านที่เคยมีใต้ถุน ยกเสาสูง ก็เติมผนังที่ชั้นล่างกลายเป็นบ้านสองชั้น ทำให้วิถีชีวิตของคนค่อย ๆ แยกออกจากบริบทและสภาพแวดล้อมแบบเดิม



ภาพที่ 25 เมืองอยุธยาในอดีตที่แสดงให้เห็นถึงสภาพแวดล้อมและวิถีชีวิต ที่อยู่ใกล้ชิดกับแม่น้ำ
ที่มา : **Old view of channel in Ayutthaya, Thailand. By Therond, publ. on le Tour du Monde, Paris, 1863.** เข้าถึงเมื่อ 20 กุมภาพันธ์ 2563. เข้าถึงได้จาก <https://www.alamy.com/old-view-of-channel-in-ayutthaya-thailand-by-therond-publ-on-le-tour-du-monde-paris-1863-image225157777.html>

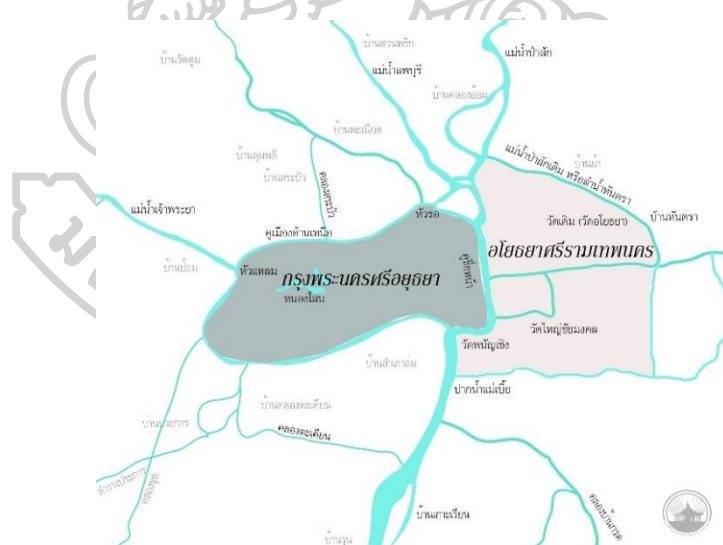
พ.ศ.2520 - พ.ศ.2534 บริเวณเกาะเมืองอยุธยาถูกปรับเปลี่ยนให้กลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ จากนโยบายด้านการท่องเที่ยวในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4-6⁴² ทำให้เกิดการอนุรักษ์โบราณสถานอย่างจริงจังและในปี พ.ศ.2534 อุทยานประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยาได้รับการประกาศจากองค์การยูเนสโก แห่งสหประชาชาติ (UNESCO) ให้ขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลกที่สำคัญของประเทศไทย

⁴² ศุภสุดา ปริเปรมใจ, “การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาพ.ศ.2483-2534” (หลักสูตรปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2557),

เมืองโยธยา

จังหวัดพระนครศรีอยุธยาามีบริเวณพื้นที่ครอบคลุมทั้งเกาะอยุธยา รวมทั้งฝั่งตะวันออกของแม่น้ำป่าสัก ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีสถานีรถไฟอยุธยาและชุมชนสถานีรถไฟอยุธยา ตั้งอยู่บริเวณฝั่งตะวันออกของแม่น้ำป่าสัก ในอดีตคือ เมืองอโยธยา เป็นเมืองที่ถูกสร้างขึ้นมาก่อนอยุธยา สันนิษฐานว่าเมื่อเกิดโรคห่าหรือกาฬโรคระบาด พระเจ้ารามาริทธิจึงย้ายตัวเมือง เข้ามาอยู่ในบริเวณเกาะเมืองปัจจุบันและมีผู้สันนิษฐานว่าจะเปลี่ยนชื่อเมืองจาก “อโยธยา” เป็น “อยุธยา” เป็นการแก้เคล็ดหรือล้างอาวาท⁴³

“...เมืองอโยธยาเป็นเมืองที่ตั้งอยู่ในลุ่มน้ำป่าสักตอนล่าง โดยตั้งอยู่บนพื้นที่ดอน ลักษณะเป็นเมืองในฝั่งที่เหลี่ยมผืนผ้าเช่นเดียวกับเมืองสุพรรณบุรีและราชบุรี ที่เป็นเกิดขึ้นเป็นบ้านเมืองในช่วงพุทธศตวรรษที่ 18 รอบนอกและภายในเมืองอโยธยาล้อมรอบด้วยลำน้ำสายต่างๆ เช่น คลองหันตรา (ลำน้ำป่าสักเก่า) ไหลจากทิศเหนือไปออกทางทิศตะวันออกของเมืองบริเวณทุ่งพระอุทัย คลองคูขื่อน้ำ (ลำน้ำป่าสักปัจจุบัน) สันนิษฐานว่าเป็นคลองขุดทางทิศตะวันตกของเมือง, คลองแม่เปี้ยหรือคลองสวนพลูทางทิศใต้ของเมือง กลางเมืองมีคลองบ้านบาตรหรือคลองข้าวเม่า...”⁴⁴



ภาพที่ 26 แผนที่แสดงให้เห็นถึงแนวความคิดเกี่ยวกับเมืองอโยธยา

ที่มา : ศรีศักร วัลลิโภดม. "อโยธยาศรีรามเทพนคร." วารสารเมืองโบราณ 43, 1, (มกราคม-มีนาคม 2560): 33-43.

⁴³ ประวัติศาสตร์กรุงศรีอยุธยา. เข้าถึงเมื่อ 1 เมษายน 2563. เข้าถึงได้จาก

<https://www.facebook.com/HistoryKrungsriAyutthaya/posts/1708836895856907/>

⁴⁴ ศรีศักร วัลลิโภดม. "อโยธยาศรีรามเทพนคร." วารสารเมืองโบราณ 43, 1, (มกราคม-มีนาคม 2560): 33-43.

ปัจจุบันฝั่งตะวันออกของแม่น้ำป่าสักหรือโยธยากลายเป็นพื้นที่ส่วนที่เป็นโรงงานอุตสาหกรรมของจังหวัด ส่วนอยุธยาฝั่งตะวันตกของแม่น้ำป่าสักหรือตัวเกาะเมืองเป็นส่วนที่เรา รู้จักกันว่าเป็นอยุธยาในฐานะมรดกโลก คือ พื้นที่ 1,810 ไร่ ทางซีกตะวันตกของเกาะเมืองกรมศิลปากรประกาศขึ้นทะเบียนเกาะเมืองทั้งหมดเป็น โบราณสถาน ซีกตะวันออกของเกาะเมืองจึงนับเป็น โบราณสถาน อย่างไรก็ตามความเข้มงวดในการจัดการดูแลต่าง ๆ เช่น การอนุญาตก่อสร้าง อาจมีน้ำหนักไม่เท่ากัน⁴⁵

ลักษณะการก่อรูปของเมืองอยุธยา

อยุธยาในอดีตใช้การสัญจรด้วยน้ำเป็นหลักจากโครงสร้างของเมืองจากแหล่งข้อมูลที่สามารถพบได้และแผนที่ในปัจจุบัน อยุธยาจัดวางผังเมืองอย่างมีระบบเป็นลักษณะของตารางประกอบไปด้วยถนนลำคลองและคูเมืองล้อมรอบองค์ประกอบสำคัญของเมือง ซึ่งการวางผังแบบนี้สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่จากที่ตั้งคือ อยู่ระหว่างแม่น้ำ 3 สาย นอกจากนี้อยุธยาก็ยังมีระบบลำเลียงและจัดสรรน้ำที่ค่อนข้างซับซ้อน (Extremely Advance) รวมทั้งที่ลักษณะที่เฉพาะตัว (Unique)⁴⁶ แต่หลังจากที่มีการเปลี่ยนแปลงประเทศในสมัยรัชกาลที่ 4 ทำให้มีการใช้ถนนเข้ามาแทนที่แม่น้ำ คลอง ทำให้เมืองที่ใช้การคมนาคมทางน้ำเป็นหลักอย่างอยุธยา ต้องปรับเปลี่ยนวิธีการดำเนินชีวิตเช่นกัน ชาวเกาะเมืองและรอบเกาะเมืองมีการถือครองที่ดินขนาดเล็กและมีผู้ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินจำนวนน้อยประชาชนส่วนมากต้องเช่าที่ดินของวัดหรือของทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์หรืออยู่แพ⁴⁷

เมื่อถนนถูกพัฒนาขึ้นมาแทนที่การสัญจรทางน้ำเพื่อรองรับการเดินทางในรูปแบบที่ต่างไป เชื่อมโยงเมืองเข้ากับเมือง รูปแบบของการตั้งถิ่นฐานจึงขึ้นอยู่กับเส้นถนน โดยทางสายหลักจะแบ่งแนวเขตพื้นที่ขนาดใหญ่ไว้อย่างหลวม ๆ ส่วนที่ลึกเข้าไปภายในขอบเขตเหล่านั้นจะถูกแบ่งออกเป็นพื้นที่ขนาดเล็ก ธรรมชาติของการเดินทางเชื่อมต่อของการเดินทาง การเชื่อมต่อของทางสัญจรจะสัมพันธ์กับความนิยมของการเลือกใช้เส้นทางคมนาคมในชุมชนหรือเมืองนั้น โดยผู้คน

⁴⁵ โครงการพิทักษ์มรดกสยาม. “อยุธยา: มรดก(โลก)ที่น่าเป็นห่วง.” การปฏิบัติต่อโบราณสถานของชาติอย่างอยุธยาในฐานะมรดกโลก ปัจจุบันถูกปฏิบัติอย่างสมเกียรติสมศักดิ์ศรีแล้วหรือยัง ถูกต้องตามมาตรฐานโลกหรือไม่ ทำไมต้องทำหรือทำไมไม่ต้องทำ.

⁴⁶ **Historic City of Ayutthaya.** เข้าถึงเมื่อ 20 กุมภาพันธ์ 2563. เข้าถึงได้จาก <https://whc.unesco.org/en/list/576/>

⁴⁷ เกื้อกูล ชื่นขงอนันต์, ความเปลี่ยนแปลงภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาระหว่าง พ.ศ.2438-2500, (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2529), หน้า 36.

ส่วนใหญ่มักจะเลือกเดินทางไปตามเส้นทางที่ตรงที่สุดและใช้เส้นทางที่สั้นที่สุด⁴⁸ แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่า โครงสร้างของเมืองอยุธยาเปลี่ยนไปตั้งแต่มีถนนเข้ามา ภาพที่ 27 เป็นแผนที่ปี พ.ศ. 2236 (ค.ศ.1693) คือ แผนที่กรุงศรีอยุธยาในจดหมายเหตุ ลาลูแบร์ โดยผู้เขียนได้ทำสัญลักษณ์สีขึ้นจากข้อมูลในแผนที่สีดังนี้

สีแดง	- บ้านหรือชุมชน
สีเหลือง	- ตลาด
สีน้ำเงิน	- ท่าเรือใหญ่

“...กรุงศรีอยุธยาหลังเปลี่ยนแปลงการปกครอง มีสภาพเป็นเมืองร้าง ประชาชนส่วนใหญ่มักอาศัยอยู่ตามลำน้ำรอบเกาะเมือง การอยู่อาศัย การค้าขาย และการคมนาคม ยังคงยึดลำน้ำเป็นหลัก ภาพภายในกำแพงเมืองจึงรกร้างเปลี่ยว เต็มไปด้วยสัตว์ป่า โจรผู้ร้าย ดังจะเห็นได้จากแผนที่ของพระยาโบราณราชธานินทร์ และภาพถ่ายทางอากาศปี 2496...”⁴⁹

จากภาพที่ 27 จะเห็นเส้นสีดำเชื่อมต่อกันจากแม่น้ำเข้าสู่ตัวเมืองเส้นทางแบบนี้ทำให้สามารถเดินทางได้ถึงกันรวมทั้งทะเลไปอีกฝั่งของเกาะได้เช่นกัน แสดงให้เห็นว่า ในยุคนั้นอยุธยใช้น้ำเป็นเส้นทางสัญจรหลัก

สีแดง คือ บ้านหรือชุมชน ซึ่งส่วนใหญ่ตั้งอยู่ใกล้ชิดกับแม่น้ำ ลำคลองรอบเกาะเมือง รวมทั้งอยู่ริมน้ำบริเวณรอบนอกเกาะเมือง

สีเหลือง คือ ตลาดบก โดยที่ตั้งของตลาดบกคือ มีน้ำล้อมรอบ 3 ด้าน และอีกด้านติดกับพระราชวัง แสดงให้เห็นว่า ตลาดบกเป็นตลาดที่ไม่ได้ใช้ในชีวิตประจำวันของคนส่วนมาก เพราะเข้าถึงได้ยากกว่าการซื้อของกับเรือ คนที่อาศัยอยู่ติดกับน้ำก็ใช้ตลาดน้ำ ส่วนคนที่ติดกับบกก็ใช้ตลาดบก

สีน้ำเงิน คือ ท่าเรือใหญ่ เป็นจุดที่อยู่ใกล้กับหมู่บ้านของชาวดัตช์ ชาวโปรตุเกส และเป็นที่มีเรือรบปืนใหญ่นอกจากนี้การที่อยุธยามีท่าเรือใหญ่ถึง 2 ท่า ยิ่งตอกย้ำถึงความความเจริญรุ่งเรืองทางการค้าในอดีตเนื่องจากอยุธยา อยู่ห่างจากจีนและอินเดียเป็นระยะเท่า ๆ กัน⁵⁰ อยุธยาเลยเป็นศูนย์กลางระหว่างโลกตะวันออกและโลก

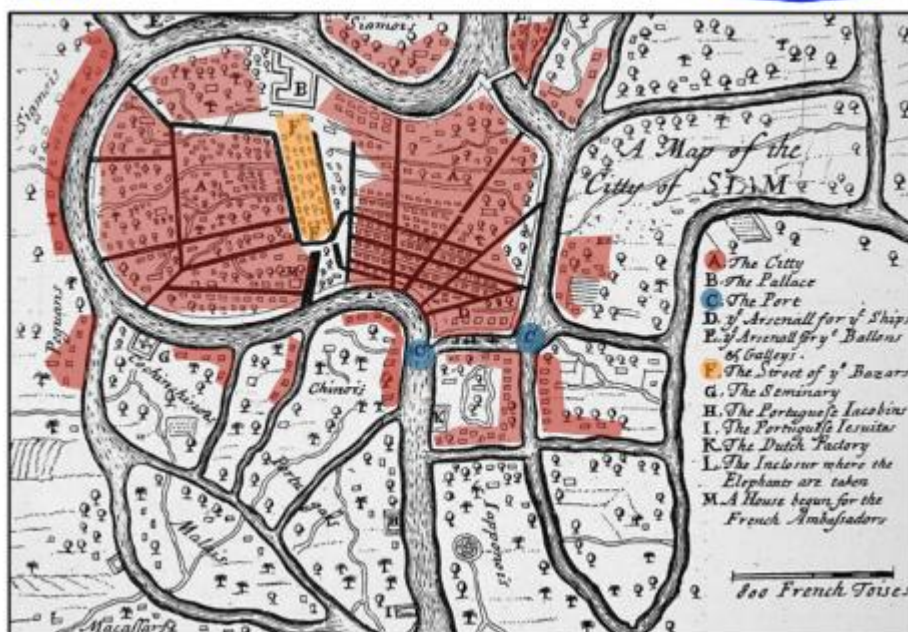
⁴⁸ Tapanee, Khaisri and Wannasilpa, "EXISTENCE OF THE COMMUNITIES IN HISTORIC AYUTTHAYA TOWN, THAILAND," *MANUSYA: Journal of Humanities Regular* 17, 1 (2014): 82.

⁴⁹ ปรามินทร์ เกรือทอง. “สะพานปรีดี-ธำรง” สะพานผู้กรุงศรีฯ ของปรีดี พนมยงค์ ที่นำคนอยุธยากลับสู่เกาะเมือง. เข้าถึงเมื่อ 17 มีนาคม 2563. เข้าถึงได้จาก https://www.silpa-mag.com/history/article_44279

⁵⁰ *Historic City of Ayutthaya*. เข้าถึงเมื่อ 20 กุมภาพันธ์ 2563. เข้าถึงได้จาก <https://whc.unesco.org/en/list/576/>

1693

BOAT

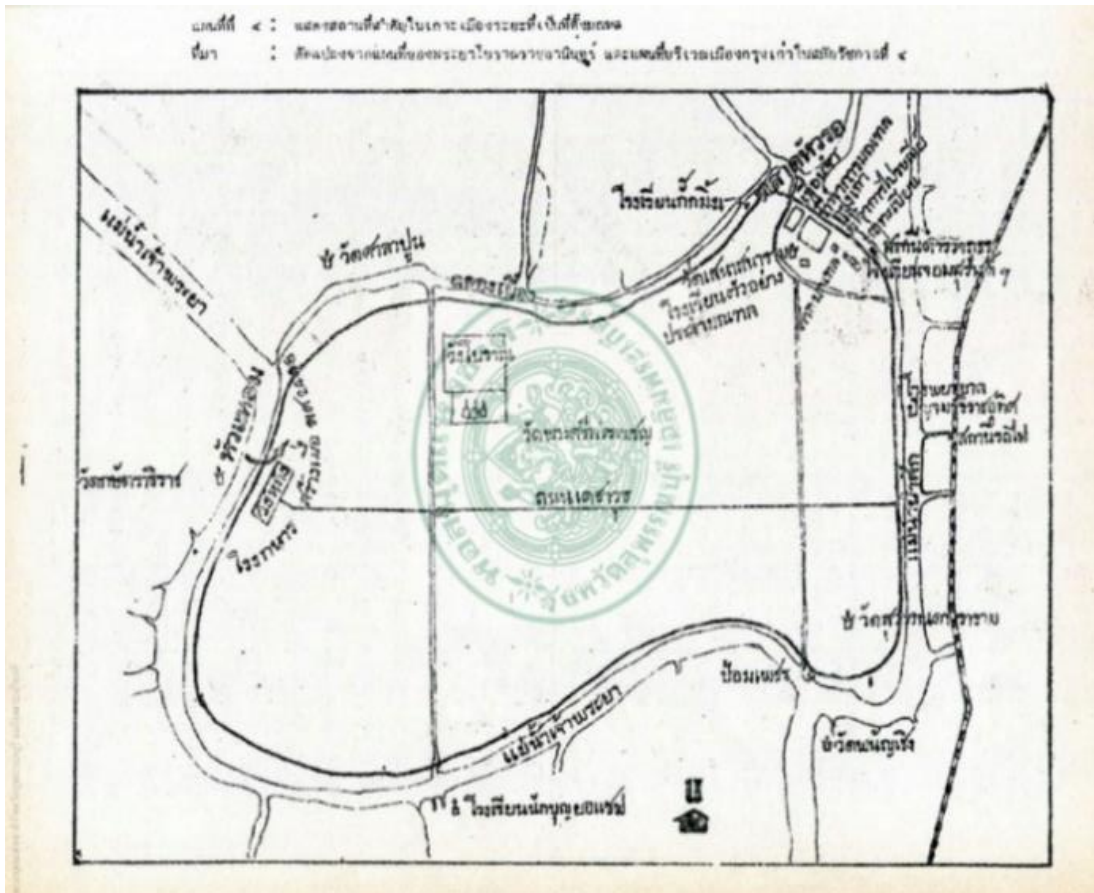


ภาพที่ 27 การใช้งานพื้นที่ส่วนต่าง ๆ บนแผนที่กรุงศรีอยุธยาในจดหมายเหตุ ลา ลูแบร์ ฉบับ ภาษาฝรั่งเศส

ที่มา : ผู้เขียนทำขึ้นจากข้อมูลคือ ปรีดี พิศภูมิวิถิ. ตามหาประตูพระราชวังหลวง “กรุงศรีอยุธยา” ที่หายไป? เข้าถึงเมื่อ 19 มีนาคม 2563 เข้าถึงได้จาก https://www.silpa-mag.com/history/article_9027

“...ส่วนถนนที่ผ่านกลางเมืองมีเพียงสายเดียว ซึ่งพลตรีสมเด็จพระเจ้าน้องยาเธอ เจ้าฟ้ากรมหลวงราชสีมา ผู้บัญชาการกองพลทหารบกที่ 3 ทรงให้สร้างจากกรมทหาร บริเวณหัวแหลมทางด้านตะวันตกของเกาะ ตรงมาทางตะวันออกยังสถานีรถไฟ เรียก “ถนนเดชาวุธ” ถนนนี้จัดเป็นถนนสายยุทธศาสตร์ สามารถลำเลียงทหารและยุทโธปกรณ์จากกองพลทหารบกที่ 3 ไปยังสถานีรถไฟกรุงเก่าและต่อไปยังที่ต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็วที่สุดสมัยนั้น...”⁵¹

⁵¹ เกื้อกูล ชื่นขงอนันต์, ความเปลี่ยนแปลงภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ระหว่าง พ.ศ.2438-2500, (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2529), หน้า 47.



ภาพที่ 28 แผนที่กรุงศรีอยุธยาและแผนที่บริเวณเมืองกรุงเก่าตัดแปลงจากแผนที่ของพระยาโบราณราชธานินทร์

ที่มา : เกื้อกูล ยืนยงอนันต์, ความเปลี่ยนแปลงภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ระหว่าง พ.ศ. 2438-2500, (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2529), หน้า 34.

จากภาพที่ 29 จะเห็นบริเวณที่มีชุมชนอาศัยอยู่แบ่งออกอย่างชัดเจนเป็น 2 ชุมชน
 ชุมชนแรก สีแดงด้านบนคือ บริเวณวัดปราสาท วัดร้าง เรือนจำ และพระราชวังจันทร์เกษม
 ใน พ.ศ.2462 โรงเรียนจอมสุรางค์อุปถัมภ์ เปิดทำการสอนรวมทั้งเป็นโรงเรียน
 ประจำจังหวัดพระนครศรีอยุธยา
 ชุมชนที่สอง ส่วนสีแดงด้านล่าง ชุมชนนี้ชื่อว่า บ้านป่าไทน์ มีถนนผ่านด้านหน้าที่ปูด้วยอิฐ

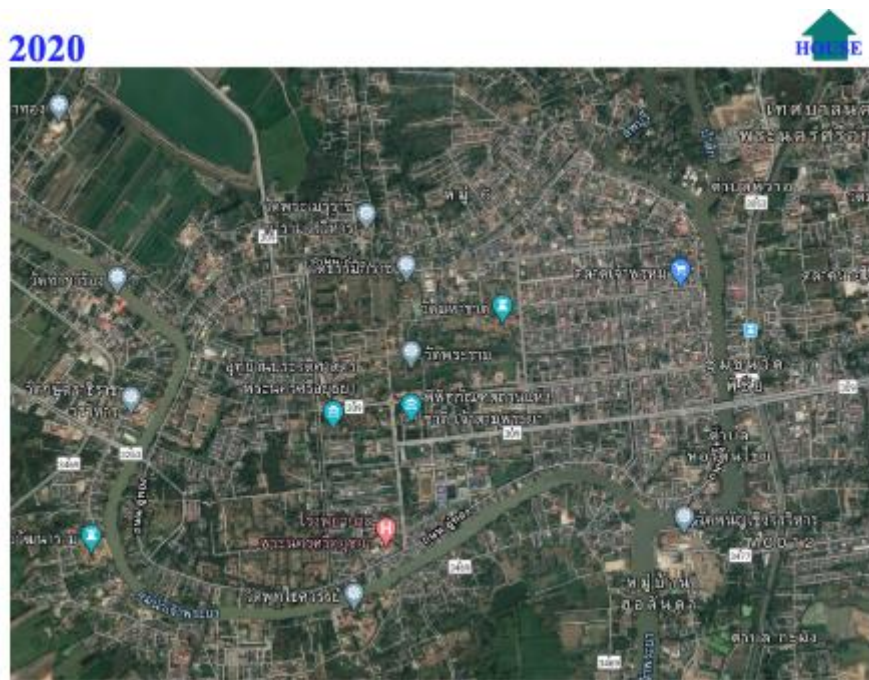


ภาพที่ 29 แผนที่กรุงศรีอยุธยา โดยพระยาโบราณราชธานินทร์ พ.ศ. 2469

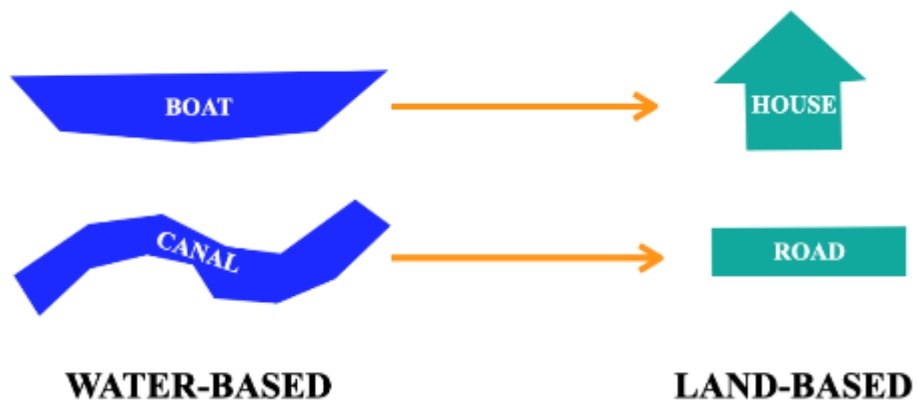
ที่มา : ผู้เขียนทำขึ้นจากข้อมูลคือ ปราบินทร์ เครือทอง. “สะพานปรีดี-ธำรง” สะพานกู้กรุงศรีฯ ของ ปรีดี พนมยงค์ ที่นำคนอยุธยากลับสู่เกาะเมือง. เข้าถึงเมื่อ 17 มีนาคม 2563. เข้าถึงได้จาก

https://www.silpa-mag.com/history/article_44279

จากภาพที่ 30 คือ แผนที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา พ.ศ.2563 (เข้าถึงข้อมูลเมื่อ 17 มีนาคม 2563) แสดงให้เห็นว่า ผังเมืองยังมีลักษณะแบบตารางยังคงอยู่ แต่ชุมชนและที่อยู่อาศัยจะย้ายไปอยู่ในส่วนของพื้นที่ตัวเมืองอยุธยามากขึ้น เดิมชุมชนจะอยู่ริมแม่น้ำ คลอง แต่เมื่อคนสามารถเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ ได้ง่ายขึ้นจากถนน ถนนจึงกลายมาเป็นเส้นทางสัญจรหลักแทน และชุมชนก็เริ่มย้ายมาอยู่ภายใต้เส้นแบ่งถนน



ภาพที่ 30 แผนที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยาปัจจุบัน พ.ศ.2563
ที่มา : ผู้เขียนทำขึ้นจากข้อมูลใน Google Maps เข้าถึงเมื่อ 17 มีนาคม 2563. เข้าถึงได้จาก
<https://www.google.com/maps/@14.3537621,100.5636448,3872m/data=!3m1!1e3>



ภาพที่ 31 ลักษณะที่เปลี่ยนไปของเมือง
ที่มา : ผู้เขียนทำขึ้นจากข้อมูล

การตั้งถิ่นฐานของราษฎรรอบเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยายังคงมีอยู่อย่างต่อเนื่องถึงแม้เมืองกรุงว่าอยุธยาจะสิ้นสภาพความเป็นเมืองหลวงและศูนย์กลางการปกครองแต่ยังคงเป็นเมืองที่มี

ความอุดมสมบูรณ์มาก ทำให้มีบ้านเรือนและผู้คนที่อาศัยอยู่ตามปากคลองและแม่น้ำรอบเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา โดยในบริเวณริมฝั่งแม่น้ำได้มีราษฎรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่นเป็นระยะ ๆ⁵²

ชุมชนสถานีรถไฟอยุธยา

สถานีรถไฟอยุธยาตั้งอยู่บริเวณนอกเกาะเมืองอยุธยาอยู่ใกล้กับคลองข้าวเม่าและแม่น้ำป่าสัก บริเวณรอบ ๆ สถานีรถไฟมีวัดและบ้านพักอาศัยเรียกว่า ชุมชนสถานีรถไฟอยุธยา จากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาในปี พ.ศ.2562 หรือโครงการสร้างอนาคตไทย 2020⁵³ จะมีการเปลี่ยนแปลงการคมนาคมเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคและประเทศเพื่อนบ้านเข้าด้วยกัน โดยสถานีรถไฟอยุธยาเป็นสถานที่หนึ่งในโครงการนั้น จากแผนดำเนินงานของโครงการ สถานีรถไฟอยุธยาจะถูกปรับเปลี่ยนให้อาคารมีขนาดใหญ่ขึ้นเพื่อรองรับคนจากหลากหลายภูมิภาค รวมถึงนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางเข้ามาใช้บริการของสถานีรถไฟ ซึ่งสถานีรถไฟอยุธยาเป็นสถานีสำคัญสถานีหนึ่ง เนื่องจากเส้นทางของรถไฟเชื่อมต่อโดยตรงจากกรุงเทพฯ รวมทั้งยังเป็นจุดเปลี่ยนระหว่างภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทำให้ต้องขยายพื้นที่ของสถานีให้ใหญ่ขึ้นเพื่อรองรับผู้โดยสารในอนาคตโดยใช้พื้นที่ของการรถไฟบริเวณรอบสถานี คือ ต้องรื้ออาคารบางส่วนบริเวณชุมชนสถานีรถไฟอยุธยาออก

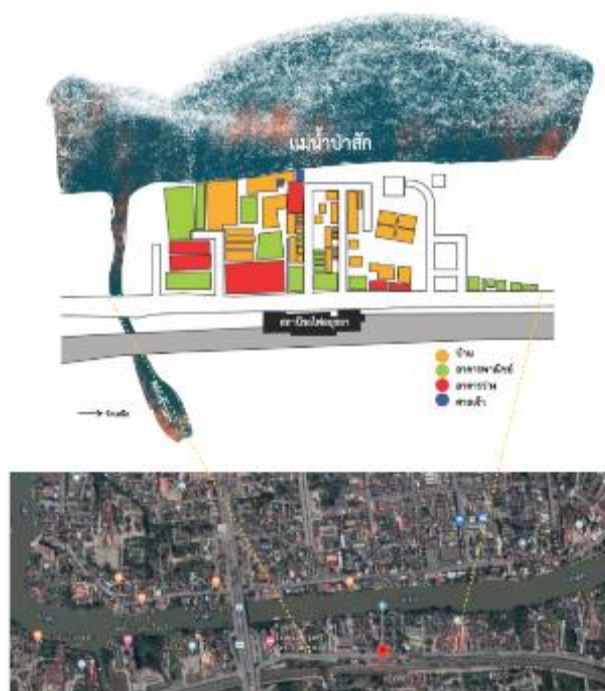
ชุมชนสถานีรถไฟอยุธยา เป็นชุมชนที่ตั้งอยู่บริเวณรอบนอกเกาะเมืองตามริมฝั่งแม่น้ำ มีที่ดินของวัดและที่ดินเอกชน ขนาดของที่ดินมีขนาดเล็กพอตั้งบ้านเรือน ทั้งนี้เพราะมีที่ดินของวัดคั่นเป็นระยะ ๆ⁵⁴ และชุมชนรอบสถานีรถไฟก็ยังเชื่อมต่อกับพื้นที่อื่นด้วยท่าเรือสถานีรถไฟ “...ตลาดน้ำแต่เดิมมีแพจอดค้าขายอยู่แต่หน้าพระราชวังจันทน์ขึ้นไปจนถึงสี่แยกวัดตองปุ ครึ่งเมื่อ 4-5 ปีมานี้ มีแพเพิ่มต่อลงมาข้างใต้ แลบัดนี้ ได้มีลงมาจนถึงใต้ปากคลองทรายแล้ว ข้าพระพุทธเจ้าคิดด้วยเกล้าฯ ว่าต่อไปคงจะมีเลยลงมาจนแถวท่าสถานีรถไฟ...”⁵⁵

⁵² ศุภสุดา ปริเปรมใจ, “การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาพ.ศ.2483-2534” (หลักสูตรปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2557), 12.

⁵³ Praniti Wongkumjan. ย้อนดูโครงการ "อนาคตไทย 2020" ผ่านไป 5 ปีจากที่โพสต์ วันนี้เป็นอย่างไรบ้าง??. เข้าถึงเมื่อ 21 มีนาคม 2563. เข้าถึงได้จาก <https://www.billionmindset.com/thailand-2020/>

⁵⁴ เกื้อกุล ชื่นขงอนันต์, ความเปลี่ยนแปลงภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาระหว่าง พ.ศ.2438-2500, (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2529), หน้า 34.

⁵⁵ วรรณศิริ เชชะคุปต์, ปรีดี พิศภูมิวิถี. กรุงเก่าเล่าเรื่อง. กรุงเทพฯ: มติชน, 2554.



ภาพที่ 32 ชุมชนสถานีรถไฟอยุธยา เก็บข้อมูลวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2563
ที่มา : ผู้เขียนทำขึ้นจากข้อมูลใน Google Maps เข้าถึงเมื่อ 17 มีนาคม 2563. เข้าถึงได้จาก
<https://www.google.com/maps/@14.3537621,100.5636448,3872m/data=!3m1!1e3>

ชุมชนสถานีรถไฟอยุธยาตั้งอยู่ริมแม่น้ำป่าสักใกล้กับสถานีรถไฟอยุธยาในอดีตเคยมีตลาดน้ำที่หน้าสถานีรถไฟเป็นตลาดชั่วคราวเฉพาะเช้า-เย็น โดยซื้อสินค้าจากหัวรอมาขายต่อที่นี่⁵⁶ นอกจากนี้ภายในเกาะกับนอกเกาะมีสะพานอยู่ที่เดียวคือ สะพานหัวรอกับวัดแม่นางปลื้ม การสัญจรทางน้ำจึงเป็นการเดินทางที่สะดวก หลังจากเกิดเหตุไฟไหม้อาคารที่เป็นตึกแถวไม้ปี พ.ศ. 2555⁵⁷

จากเหตุการณ์ครั้งนั้นทำให้คนในพื้นที่หลายครอบครัวย้ายออกไปอยู่ที่อื่น ส่วนอาคารที่ถูกไฟไหม้เป็นอาคารของการรถไฟทำให้ไม่มีคนเข้าไปจัดการ ปัจจุบันตึกแถวที่ถูกไฟไหม้ยังคงเห็นเป็นซากอาคารที่ถูกปล่อยร้างไว้ ปรากฏให้เห็นร่องรอยไฟไหม้และโครงสร้างบางส่วนอาคาร

⁵⁶ เกื้อกุล ชื่นขงอนันต์, ความเปลี่ยนแปลงภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาระหว่าง พ.ศ.2438-2500, (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2529), หน้า 39.

⁵⁷ จากการสัมภาษณ์ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะบริเวณนั้น ผู้ถูกสัมภาษณ์เล่าว่า มีไฟไหม้เกิดขึ้นบ่อย ๆ ตั้งแต่เขาอยู่แถวนี้ก็เห็นมา 3 ครั้งแล้ว โดยที่ทุกคนรู้ว่าไฟไหม้จริง ๆ เกิดจากสาเหตุอะไร แต่ไม่มีใครบอกเพราะถ้าบอกไปจะเกิดปัญหาตามมาเลยได้แต่บอกกับสื่อและคนนอกที่ไม่รู้ว่าเกิดจากไฟฟ้าลัดวงจร

อย่างชัดเจน ส่วนพื้นที่รอบ ๆ ดึกแถวร้างถูกตัดแปลงเป็นที่จอดรถและพื้นที่สำหรับเด็ก ๆ ในชุมชน สำหรับนัดเจอเพื่อนในวันหยุด



ภาพที่ 33 ดึกแถวไม้ที่ถูกไฟไหม้ในปี พ.ศ.2555

ที่มา : ผู้เขียน

ปัจจุบันชุมชนสถานีรถไฟมีอาคารที่เป็นคอนกรีตจำนวน 37 หลัง มีอาคารไม้จำนวน 5 หลัง และอาคารชั่วคราว 16 หลัง จากการสอบถามและสัมภาษณ์คนที่อยู่บริเวณชุมชน (เก็บข้อมูลวันที่ 29 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2563) แสดงให้เห็นว่า คนในชุมชนค่อนข้างระแวงระวัง คนแปลกหน้า คนภายนอก เนื่องจากมีข่าวว่า ทางราชการต้องการเวนคืนที่ดินเพื่อรื้อถอนอาคารที่มีอยู่แล้วเปลี่ยนเป็นสถานีรถไฟและสวนสาธารณะ⁵⁸ ทำให้การสัมภาษณ์คนในชุมชนนั้นมีเพียง 4 คนเท่านั้น ที่เล่าเรื่องราวของพื้นที่บริเวณนี้ให้ฟัง มีผู้ให้สัมภาษณ์ 1 คนที่มีอายุมากกว่า 70 ปี ที่เหลืออีก 3 คน มีอายุอยู่ในระหว่าง 35 - 50 ปี และมีเพียง 1 คน ที่อนุญาตให้เปิดเผยชื่อได้

จากคำบอกเล่า ข้อมูลของชุมชนนี้จึงมีระยะเวลาที่ไม่ต่างกันมากและมีข้อมูลจากคนท้องถิ่นเพียงเล็กน้อย เนื่องจากคนส่วนใหญ่ที่อาศัยอยู่ในบริเวณนี้ส่วนใหญ่อยู่ในบริเวณนี้ทำงานประจำ

⁵⁸ สัมภาษณ์ ไม่ประสงค์ระบุชื่อ, เจ้าของร้านขายของชำในชุมชนสถานีรถไฟอยุธยา, 29 กุมภาพันธ์ 2563

โดยออกจากบ้านในช่วงเช้าเพื่อไปทำงานในอำเภออื่น ๆ⁵⁹ ส่วนคนที่อยู่ในพื้นที่ชุมชนนี้ตอนกลางวันเป็นคนที่ประกอบอาชีพ วินมอเตอร์ไซด์, ตู๊กตุ๊กรับจ้างนำเที่ยว, ร้านเช่ารถมอเตอร์ไซด์ จักรยาน, ร้านของชำ, โฮสเทล (Hostel)



ภาพที่ 34 อาคารไม้อายุมากกว่า 70 ปี

ที่มา : ผู้เขียน

⁵⁹ สัมภาษณ์ ไม่ประสงค์ระบุชื่อ, ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ, 29 กุมภาพันธ์ 2563



ภาพที่ 35 รูปแบบของอาคารบริเวณชุมชนสถานีรถไฟอยุธยา
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 36 รูปแบบของอาคารบริเวณชุมชนสถานีรถไฟอยุธยา
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 37 รูปแบบของอาคารบริเวณชุมชนสถานีรถไฟอยุธยา
ที่มา : ผู้เขียน



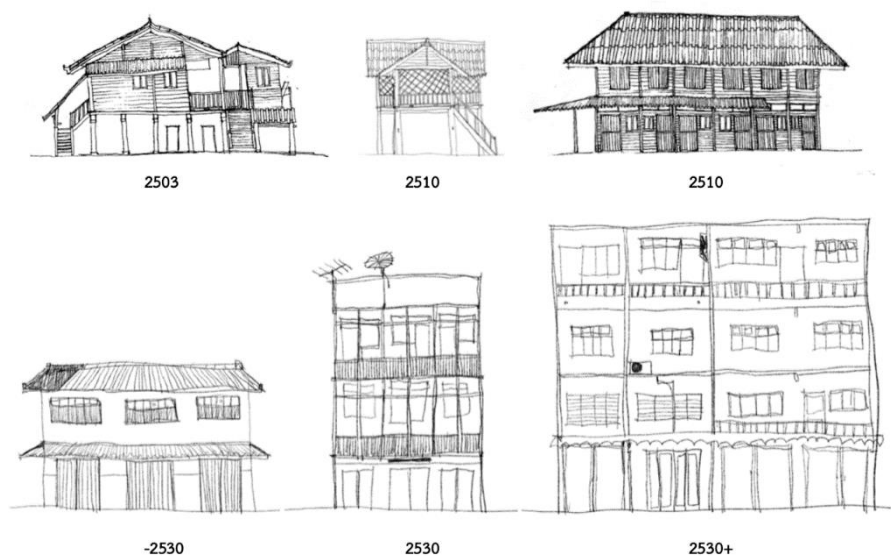
ภาพที่ 38 ศาลเจ้าปึงเถ่ากงม่าตั้งอยู่บริเวณท่าเรือของชุมชนสถานีรถไฟอยุธยา
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 39 Land use map ชุมชนสถานีรถไฟอยุธยา
ที่มา : ผู้เขียนทำขึ้นจากข้อมูลวันที่ 29 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2563

รูปแบบของอาคารแบบเดิมส่วนใหญ่จะมีลักษณะของเสาสูง ช่องเปิด หลังคา เป็นรูปแบบที่เกิดขึ้นมาตั้งแต่อดีต และยังคงใช้งานได้จนถึงปัจจุบัน เนื่องจากลักษณะที่เกิดขึ้นสามารถรองรับสภาพแวดล้อมที่เกิดขึ้นจริงได้ คือ ฝนตก อากาศร้อน และน้ำท่วม อาคารส่วนใหญ่ที่ใช้วัสดุเป็นไม้จะเป็นอาคารเก่าและมีชิ้นส่วนของวัสดุเดิมที่ใช้ตั้งแต่แรก พื้นที่ที่ถูกสร้างขึ้นใหม่จะใช้วัสดุเป็นคอนกรีต และเกิดขึ้นเพราะความต้องการที่จะสร้างพื้นที่ใช้สอยพื้นที่ใหม่ เช่น กั้นห้องใหม่ หรือสร้างอาคารแยกออกมาต่างหาก อาคารที่ยังหันหน้าเข้าสู่แม่น้ำอยู่มี 2 ประเภท คือ ศาลเจ้า และอาคารที่อยู่ติดกับแม่น้ำจริง ๆ หรือมีส่วนใดส่วนหนึ่งยื่นลงไปในแม่น้ำ นอกเหนือจากที่กล่าวไป อาคารอื่นที่เหลือจะหันหน้าเข้าสู่ถนนทำให้อาคารมีลักษณะด้านหน้าแคบและลึก ในอดีตคนในชุมชนนี้สัญจรโดยใช้ทางน้ำเป็นหลักทำให้ศาลเจ้าอยู่ใกล้ริมน้ำ ศาลเจ้าได้รับการดูแลและปรับปรุงมาโดยตลอดโดยคณะกรรมการของชุมชนทำให้สามารถคงสภาพเดิมไว้ได้ ส่วนอาคารที่อยู่ติดกับแม่น้ำจะเป็นเจ้าที่ดินเป็นผู้ถือครองโฉนดเองไม่ได้เกี่ยวข้องกับการรถไฟ อาคารที่ติดริมแม่น้ำเลยปรับปรุงพื้นที่เป็นร้านอาหารริมน้ำรวมทั้งสร้างอาคารใกล้เคียงเพื่อเปิดเป็นโฮสเทล (Hostel)

จากการเปลี่ยนแปลงที่ผ่านมาแสดงให้เห็นว่า เมื่อเมืองเกิดการเปลี่ยนแปลง หรือการพัฒนา วิถีชีวิตของผู้คนก็จะเปลี่ยนไปจากบ้านที่เคยมีได้ถุน มีเสาสูง ก็กลายเป็นบ้านสองชั้น โครงการสร้างอนาคตไทย 2020 เริ่มเข้ามามีบทบาทในพื้นที่แห่งนี้ ในอนาคตลักษณะของที่อยู่อาศัย ลักษณะของชุมชนก็จะเปลี่ยนไปเห็นได้จากรูปแบบของอาคารที่นำมาเปรียบเทียบกันตามภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 40 รูปแบบของอาคารบริเวณชุมชนสถานีรถไฟอยุธยา

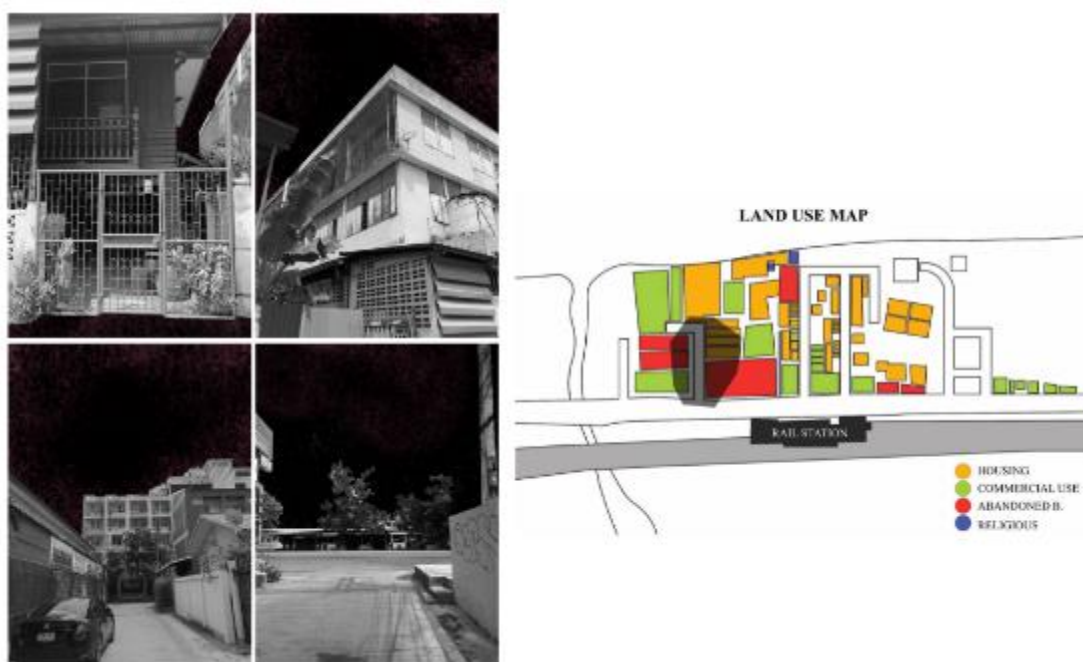
ที่มา : ผู้เขียน

เมื่อนำอาคารมาเรียงต่อกันจะเห็นได้ชัดเจนเลยว่า ชุมชนสถานีรถไฟอยุธยา มีการเปลี่ยนแปลงมาอย่างต่อเนื่องทั้งจากสภาพแวดล้อมทางสังคมหรือเหตุการณ์อย่างไฟไหม้ ทำให้วัสดุที่เคยใช้ เช่น ไม้ ก็เปลี่ยนไปใช้คอนกรีต หรือสภาพสังคมในปัจจุบันที่คนนิยมเดินทางออกจากบ้านเพื่อไปทำงานประจำ บ้านจึงเป็นเพียงที่อยู่อาศัยสำหรับบางช่วงเวลาเท่านั้น

จากการสำรวจพื้นที่ที่สามารถแบ่งประเภทของอาคารได้เป็น 4 ประเภท คือ ที่พักอาศัย, อาคารพาณิชย์, อาคารว่าง, อาคารให้เช่า และศาสนสถาน (ศาลเจ้าแบบจีน) ในอาคารแต่ละประเภทจะบ่งบอกถึงยุคสมัยที่ต่างกันอย่างชัดเจนเช่น อาคารพาณิชย์หรือร้านค้า ก็มีอาคารตึกแถวที่เป็นโครงสร้างไม้และอาคารคอนกรีต โดยชุมชนสถานีรถไฟอยุธยาจะมีบ้านพักอาศัยโครงสร้างไม้ขนาดใหญ่อยู่หลังหนึ่ง⁶⁰ ในอดีตอาคารหลังนี้เคยเป็นที่ทำการของนายตรวจทางอยุธยาหรือที่พัก

⁶⁰ อยุธยาในอดีต คนส่วนใหญ่จะอาศัยอยู่บ้านแพส่วนบ้านเรือนของข้าราชการระดับสูงจะตั้งอยู่บนบกเพราะบ้านพักของข้าราชการเหล่านี้เป็นทั้งที่พักอาศัย

ของคนที่ได้รับผิดชอบงานซ่อมบำรุงเส้นทาง (Site Survey)⁶¹ เนื่องจากสถานที่ราชการและบริเวณที่อยู่อาศัย มิได้แยกออกจากกันโดยเด็ดขาด บริเวณที่อยู่อาศัยจะอยู่รอบ ๆ สถานที่ราชการ⁶²



ภาพที่ 41 พื้นที่ชุมชนสถานีรถไฟอยุธยา

ที่มา : ผู้เขียน

และสถานที่ราชการ ภายในอาคารก็จะมีห้องโถงขนาดใหญ่ไว้สำหรับประชุมข้าราชการผู้น้อย นอกจากนี้ผู้ที่มีฐานะดีมักจะมีภรรยามากกว่าหนึ่งคน มีลูกหลาน มีข้าทาสบริวารจำนวนมาก ทำให้มีอาคารหลายหลังในบริเวณเดียวกัน ลักษณะเช่นนี้จึงไม่เหมาะที่จะอยู่แพ

⁶¹ สัมภาษณ์ ไม่ประสงค์ระบุชื่อ, ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ, 29 กุมภาพันธ์ 2563

⁶² เกื้อกูล ชื่นขงอนันต์, ความเปลี่ยนแปลงภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ระหว่าง พ.ศ.2438-2500, (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2529), หน้า 34.



ภาพที่ 42 พื้นที่ชุมชนสถานีรถไฟอยุธยา
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 43 พื้นที่ชุมชนสถานีรถไฟอยุธยา
ที่มา : ผู้เขียน

การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD)

แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน หรือ Transit-Oriented Development (TOD) โดย “สถานีอยุธยา” เป็นสถานีที่ได้รับเลือกกว่าเป็นสถานีที่มีศักยภาพและเหมาะสมในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีตามหลักของ TOD ซึ่งมีการศึกษาและวิเคราะห์พื้นที่รอบสถานีอยุธยา ในระยะรัศมี 3 กิโลเมตร แบ่งออกเป็น 8 หัวข้อ ดังนี้⁶³

1. ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร และแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอนาคต
2. ด้านระบบสาธารณูปโภค
3. ด้านระบบสาธารณูปการ
4. ด้านพื้นที่อนุรักษ์ ศิลปวัฒนธรรม ธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม
5. ด้านพื้นที่เสี่ยงภัย (Hazardous area)
6. กรรมสิทธิ์ที่ดินและแปลงที่ดิน
7. ด้านอสังหาริมทรัพย์
8. กฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง (Existing Law) ที่มีผลต่อการพัฒนาโครงการ



ภาพที่ 44 แนวคิดพัฒนาพื้นที่รอบสถานีตามวิสัยทัศน์ของ TOD อยุธยา

ที่มา : โครงการศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง.

“การจัดทำผังเฉพาะเมืองต้นแบบ TOD ในพื้นที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา.” 25 กรกฎาคม 2562.

⁶³ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, “โครงการศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง” (รายงานฉบับกลาง (Interim Report) ฉบับปรับปรุง เล่มที่ 5 งานส่วนที่ 3 และงานส่วนที่ 4 พระนครศรีอยุธยา).

พื้นที่รอบสถานีรถไฟอยุธยาตามเงื่อนไขของ TOD

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้มีการสรุปพื้นที่เมืองต้นแบบ เพื่อพัฒนาโดยมีพื้นที่ของเมืองต้นแบบ 3 สถานี คือ 1. สถานีรถไฟขอนแก่น
2. สถานีรถไฟอยุธยา
3. สถานีรถไฟพญา

สถานีรถไฟอยุธยาเป็น 1 ใน 3 ของเมืองต้นแบบจากกลุ่มแนวเส้นทางรถไฟสายเหนือ เพราะเป็น สถานีที่มีความสำคัญและมีพื้นที่รอบสถานีที่น่าสนใจ สถานีที่ได้รับคัดเลือกเป็นตัวแทน TOD ศูนย์ภูมิภาคจะมีบทบาทและความสำคัญในการพัฒนาสถานีรถไฟความเร็วสูง (HSR)⁶⁴ ทาง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ต้องการที่จะพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟ อยุธยา โดยดึงคนเข้ามาในพื้นที่จากการใช้สถานีรถไฟเดิมและสถานีรถไฟความเร็วสูงแล้วทำการ เชื่อมโยงพื้นที่ระหว่างเกาะเมืองอยุธยาและฝั่งด้านนอกเกาะเมืองที่เป็นสถานีรถไฟเข้าด้วยกัน เพื่อ พัฒนาพื้นที่ให้เป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมระดับโลก⁶⁵

จากแผนพัฒนาจะมีการสำรวจและเก็บข้อมูลเพื่อปรับปรุงพื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟด้วย รัศมี 500 เมตร ถึง 3000 เมตร และจะมีการแก้ไขผังเมืองของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เพื่อ ปรับเปลี่ยนประเภทของการใช้ประโยชน์จากที่ดินในระยะรัศมี 3 กิโลเมตรรอบสถานีรถไฟอยุธยา ซึ่งมียอดการปกครองท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง 2 หน่วยงาน คือ เทศบาลนครพระนครศรีอยุธยาและ เทศบาลเมืองอโยธยา

พื้นที่ 206 ไร่ บริเวณรอบสถานีรถไฟอยุธยาถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่นำร่องในการพัฒนา โดยการออกแบบผังเมืองต้นแบบ TOD พระนครศรีอยุธยา นอกจากจะมีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับ รูปแบบลักษณะอาคาร การควบคุมการก่อสร้างอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างแล้วยังรวมถึงการรักษา

⁶⁴ บุญช่วย คำชาติ. 3 เมืองต้นแบบ TOD. เข้าถึงเมื่อ 20 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://www.thaipost.net/main/detail/77437>.

⁶⁵ อุนษา บรรเทาทัน. จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จัดประชุมแผนปฏิบัติการระดับจังหวัด เพื่อการพัฒนา TOD เมืองต้นแบบ เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟความเร็วสูง เพื่อพัฒนาพื้นที่เมืองท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์และ วัฒนธรรมระดับโลก. เข้าถึงเมื่อ 22 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://thainews.prd.go.th/th/news/detail/TCATG201022192332723>.

คุณภาพสิ่งแวดล้อม⁶⁶ โดยพื้นที่ที่น่าร้องจะถูกแบ่งการใช้งานออกเป็น 4 ประเภท คือ ย่านธุรกิจ, ย่านร้านค้า, ย่านชุมชน และย่านที่อยู่อาศัย โดยมีแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่ต่าง ๆ ดังนี้⁶⁷

1. พื้นที่ย่านธุรกิจและพาณิชยกรรมแบบผสมผสาน (Mixed-Use Complex) จะถูกพัฒนาเป็นย่านพาณิชยกรรมแห่งใหม่ เพื่อเป็นพื้นที่ธุรกิจการค้า แหล่งสร้างงาน สร้างการลงทุน
2. ย่านชุมชนการค้าแบบผสมผสาน (Mixed-Used Community) จะถูกพัฒนาเป็นย่านที่ผสมผสานระหว่างพื้นที่ค้าขายและที่อยู่อาศัย มีการเข้าถึงพื้นที่ด้วย จักรยาน การเดิน
3. ย่านชุมชนที่อยู่อาศัยคุณภาพ (Residential Cluster + Potential Education Campus) จะถูกพัฒนาเป็นพื้นที่อยู่อาศัย ให้คนออกมาทำกิจกรรมต่าง ๆ บริเวณพื้นที่ย่านนี้
4. ย่านที่อยู่อาศัยและรองรับการขยายตัวของเมือง (Extended Township Development) จะพัฒนาเป็นพื้นที่อยู่อาศัย



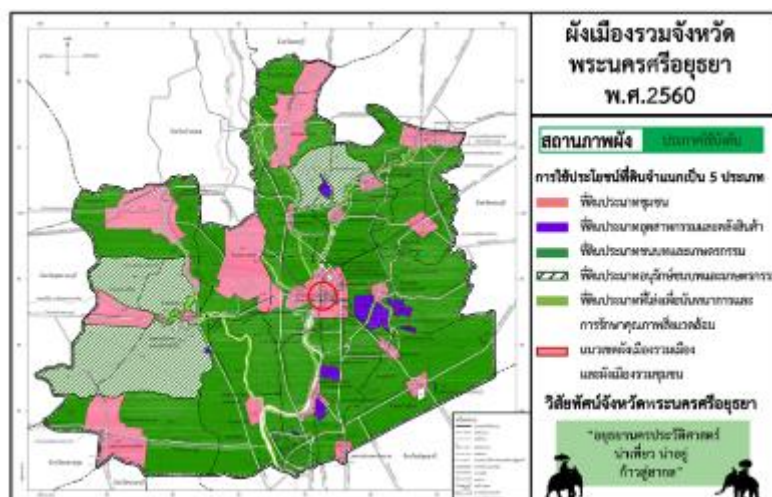
ภาพที่ 45 แนวคิดพัฒนาพื้นที่รอบสถานี

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. “อยุธยาเมืองท่องเที่ยวมรดกโลกที่เชื่อมต่อด้วยระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพสูง.” ตุลาคม 2562.

⁶⁶ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, “โครงการศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง” (รายงานฉบับกลาง (Interim Report) ฉบับปรับปรุง เล่มที่ 5 งานส่วนที่ 3 และงานส่วนที่ 4 พระนครศรีอยุธยา).

⁶⁷ BLT BANGKOK. **แผนพัฒนา TOD พระนครศรีอยุธยาหนุมเมืองมรดกโลก**. เข้าถึงเมื่อ 20 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://today.line.me/th/v2/article/7nx5ZQ>.

โดยพื้นที่ในรัศมี 3 กิโลเมตรรอบสถานีรถไฟอยุธยาเป็นพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดภัยพิบัติน้อยที่สุด⁶⁸ ทำให้บริเวณรอบสถานีรถไฟถูกนำไปใช้ในการทำแผนพัฒนาพื้นที่ นอกจากนี้การใช้ประโยชน์ที่ดินตามข้อกำหนดในผังเมืองรวมของจังหวัดยังกำหนดให้บริเวณสถานีรถไฟอยุธยาเป็นพื้นที่สีชมพูซึ่งเป็นที่ดินประเภทชุมชน สามารถใช้เพื่อการอยู่อาศัย ทำพาณิชย์กรรม หรือเกษตรกรรม แต่ไม่สามารถใช้ก่อสร้างอาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่ได้



ภาพที่ 46 ผังเมืองรวมจังหวัดพระนครศรีอยุธยา พ.ศ.2560

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, “โครงการศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง” (รายงานฉบับกลาง (Interim Report) ฉบับปรับปรุง เล่มที่ 5 งานส่วนที่ 3 และงานส่วนที่ 4 พระนครศรีอยุธยา).

การพัฒนาพื้นที่ตามเงื่อนไขของ TOD

การพัฒนาพื้นที่ตามเงื่อนไขของ TOD ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาจากนโยบายของโครงการได้กำหนดขั้นตอนการพัฒนาไว้ 3 ระดับ คือ

1. การพัฒนาแบบปกติ (พ.ศ.2566 - พ.ศ.2570)
2. การพัฒนาแบบค่อยเป็นค่อยไป (พ.ศ.2571 - พ.ศ.2575)
3. การพัฒนาแบบเต็มประสิทธิภาพ (พ.ศ.2576 - พ.ศ.2580)

⁶⁸ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, “โครงการศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง” (รายงานฉบับกลาง (Interim Report) ฉบับปรับปรุง เล่มที่ 5 งานส่วนที่ 3 และงานส่วนที่ 4 พระนครศรีอยุธยา).

แนวความคิดที่ 1 การพัฒนาแบบปกติ จะมีการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟซึ่งจะเติบโตอย่างค่อยเป็นค่อยไปตามสถานการณ์ปัจจุบันหรือเรียกว่า ตามมีตามเกิด อาจจะมีการเพิ่มรถสาธารณะให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น

แนวความคิดที่ 2 การพัฒนาแบบค่อยเป็นค่อยไป มีบริการรถรับส่งระหว่างสถานีรถไฟและแหล่งท่องเที่ยวประวัติศาสตร์เพื่อให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้ง่ายขึ้นด้วยระบบขนส่งสาธารณะ โดยใช้บริเวณสถานีรถไฟเป็นพื้นที่รองรับการให้บริการรถขนส่งสาธารณะปรับปรุงชุมชนที่อยู่อาศัยให้กลายเป็นพื้นที่ร้านค้าและพาณิชยกรรมเพื่อกระตุ้นการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจ

แนวความคิดที่ 3 การพัฒนาแบบเต็มประสิทธิภาพ ใช้ระบบการขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพสูงและหลากหลายเพื่อทำให้พื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟเติบโตอย่างรวดเร็วยกระดับการท่องเที่ยวและมีพื้นที่สำหรับรองรับบริการรถรับ-ส่ง ระหว่างเมืองอยุธยากับพื้นที่อื่น ๆ นอกจากนี้ยังมีการออกแบบพื้นที่ชุมชนใหม่เพื่อป้องกันอุทกภัย มีการออกแบบโรงแรมเพื่อรองรับการประชุม ออกแบบเพื่อรองรับการใช้งานในอนาคตตามการเติบโตของเศรษฐกิจ แต่เพื่อประสิทธิภาพที่เต็มรูปแบบอย่างสูงที่สุด บริเวณรอบสถานีจะมีการปรับปรุงภูมิทัศน์ที่เอื้อต่อการเดินเท้าและการเชื่อมโยงพื้นที่ระหว่างชุมชนเมืองเก่า ซึ่งเป็นที่ตั้งของแหล่งท่องเที่ยวมรดกโลก กับอาคารสถานีอยุธยาด้วยทางเดินริมน้ำที่เชื่อมต่อกับท่าเรือข้ามฟากที่ได้มาตรฐานสากล⁶⁹

⁶⁹ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, “โครงการศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง” (รายงานฉบับกลาง (Interim Report) ฉบับปรับปรุง เล่มที่ 5 งานส่วนที่ 3 และงานส่วนที่ 4 พระนครศรีอยุธยา).

ผังทางเลือกที่ 1 : การพัฒนาแบบปกติ



ภาพที่ 47 แนวความคิดที่ 1 การพัฒนาแบบปกติ

ที่มา : โครงการศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง.

“การจัดทำผังเฉพาะเมืองต้นแบบ TOD ในพื้นที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา.” 25 กรกฎาคม 2562.

ผังทางเลือกที่ 2 : การพัฒนาแบบค่อยเป็นค่อยไป

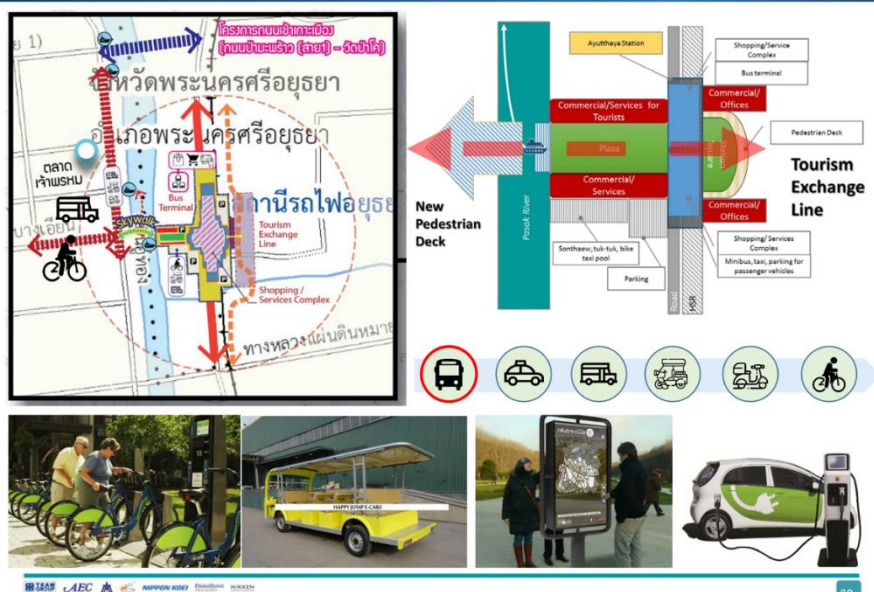


ภาพที่ 48 แนวความคิดที่ 2 การพัฒนาแบบค่อยเป็นค่อยไป

ที่มา : โครงการศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง.

“การจัดทำผังเฉพาะเมืองต้นแบบ TOD ในพื้นที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา.” 25 กรกฎาคม 2562.

ผังทางเลือกที่ 3 : การพัฒนาแบบขั้นสุด



ภาพที่ 49 แนวความคิดที่ 3 การพัฒนาแบบขั้นสุด

ที่มา : โครงการศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง. “การจัดทำผังเฉพาะเมืองต้นแบบ TOD ในพื้นที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา.” 25 กรกฎาคม 2562.

ในอนาคตพื้นที่เมืองอยุธยาจะกลายเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงธุรกิจและมีพื้นที่อยู่อาศัยสำหรับชาวต่างชาติที่จะเข้ามาในระยะยาว โดยมีสถานีรถไฟอยุธยาเป็นศูนย์กลางการคมนาคมและการขนส่ง จากข้อมูลเห็นได้ว่า สถานีรถไฟอยุธยามีความสำคัญเพิ่มขึ้น เนื่องจากต้องเป็นพื้นที่สำหรับรองรับผู้โดยสารและคนที่เดินทางมาที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยาโดยรถไฟแล้ว ในอนาคตสถานีรถไฟอยุธยาจะกลายเป็นศูนย์กลางของการขนส่งและเป็นแลนด์มาร์ค (Landmark) สำคัญอีกที่หนึ่ง ถ้าหากมีการพัฒนาพื้นที่ตามแผนพัฒนา TOD สถานีรถไฟจะกลายเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่หลาย ๆ พื้นที่เข้าด้วยกันทั้งบริเวณรอบสถานีรถไฟและในเกาะเมืองอยุธยา

แนวความคิดการออกแบบสถาปัตยกรรมในพื้นที่เมืองต้นแบบ TOD สถานีอยุธยา คำนึงถึงเอกลักษณ์ของสถาปัตยกรรมไทยเป็นหลัก เป็นลักษณะการประยุกต์รูปแบบและองค์ประกอบสถาปัตยกรรมไทยแบบร่วมสมัยจนถึงรูปแบบสถาปัตยกรรมสมัยใหม่ ตามกรอบแนวคิด **“สถาปัตยกรรมเก่า วัสดุใหม่ : สถาปัตยกรรมใหม่ วัสดุเก่า”**⁷⁰

⁷⁰ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, “โครงการศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง” (รายงานฉบับกลาง (Interim Report) ฉบับปรับปรุง เล่มที่ 5 งานส่วนที่ 3 และงานส่วนที่ 4 พระนครศรีอยุธยา).

สถานีรถไฟอยุธยาตามเงื่อนไขของ TOD

สถานีรถไฟอยุธยาและพื้นที่บริเวณรอบสถานีจะถูกปรับเปลี่ยนดังนี้ สามารถเข้าได้ถึง สะดวกมากขึ้น มีพื้นที่รองรับการขนส่งของรถสาธารณะและเชื่อมต่อการคมนาคมรูปแบบอื่น โดยใช้พื้นที่บริเวณหน้าอาคารสถานีรถไฟ เช่น รถสองแถว รถตุ๊ก ๆ แท็กซี่ เรือ นอกจากนี้ตาม แผนพัฒนาแบบที่ 2 คือ การพัฒนาแบบค่อยเป็นค่อยไปจะมีการจัดตั้ง Bus Terminal เพื่อรองรับการ เดินทางในอนาคตและลดการใช้พาหนะส่วนตัว รวมทั้งจะมีการสร้าง Skywalk เพื่อเชื่อมต่อพื้นที่ ระหว่างสถานีรถไฟกับบริเวณเกาะเมือง เนื่องจากสถานีรถไฟอยู่ห่างจากเขตอุทยานประวัติศาสตร์ ระยะเวลาประมาณ 400 เมตร ทางเชื่อมจะสามารถทำให้นักท่องเที่ยวเดินทางได้สะดวกขึ้นและส่งเสริม การท่องเที่ยวได้

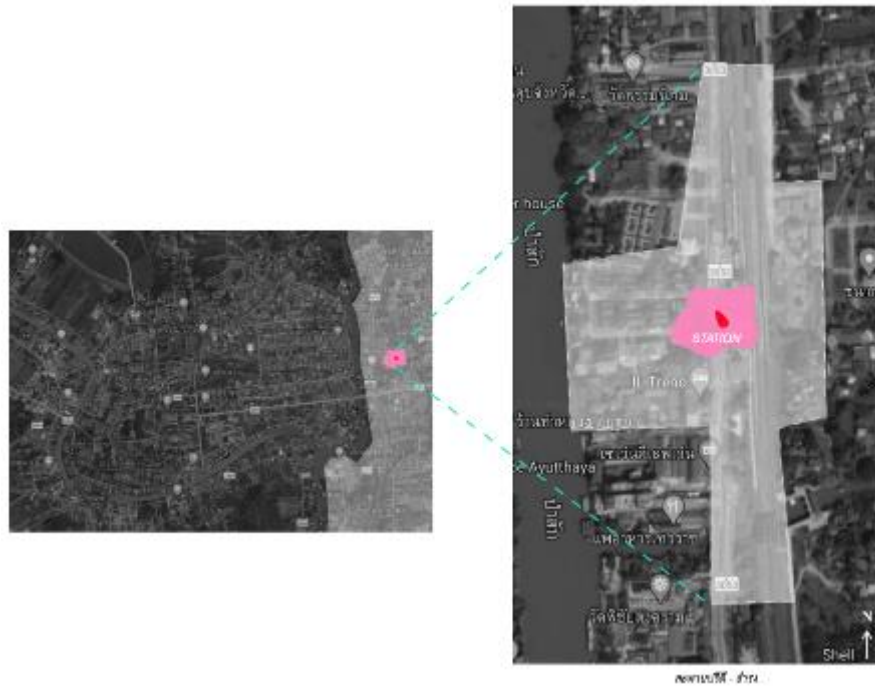


ภาพที่ 50 สถานีรถไฟอยุธยาและพื้นที่รอบสถานีตามเงื่อนไขของ TOD

ที่มา : ผู้เขียน

พื้นที่ของสถานีรถไฟอยุธยาความเร็วสูง

สถานีรถไฟอยุธยาตั้งอยู่ใกล้กับสะพานปรีดี-ธำรง เป็นพื้นที่ฝั่งนอกเกาะเมืองติดกับแม่น้ำป่าสัก อาคารสถานีรถไฟอยุธยาหันหน้าเข้าสู่แม่น้ำป่าสัก มีวัดใกล้เคียง 2 วัด คือ วัดพิชัยสงคราม และวัดธรรมนิยม ตรงท่าเรือมีศาลเจ้าแบบจีนชื่อศาลเจ้าปึงเถ่ากงม่า พื้นที่ของอาคารสถานีรถไฟเดิมมีขนาด 1,500 ตารางเมตร และพื้นที่ของสถานีรถไฟความเร็วสูงมีขนาด 117,613.61 ตารางเมตร บริเวณรอบสถานีรถไฟไปจนถึงท่าเรือจะเป็นพื้นที่ของชุมชนสถานีรถไฟอยุธยา



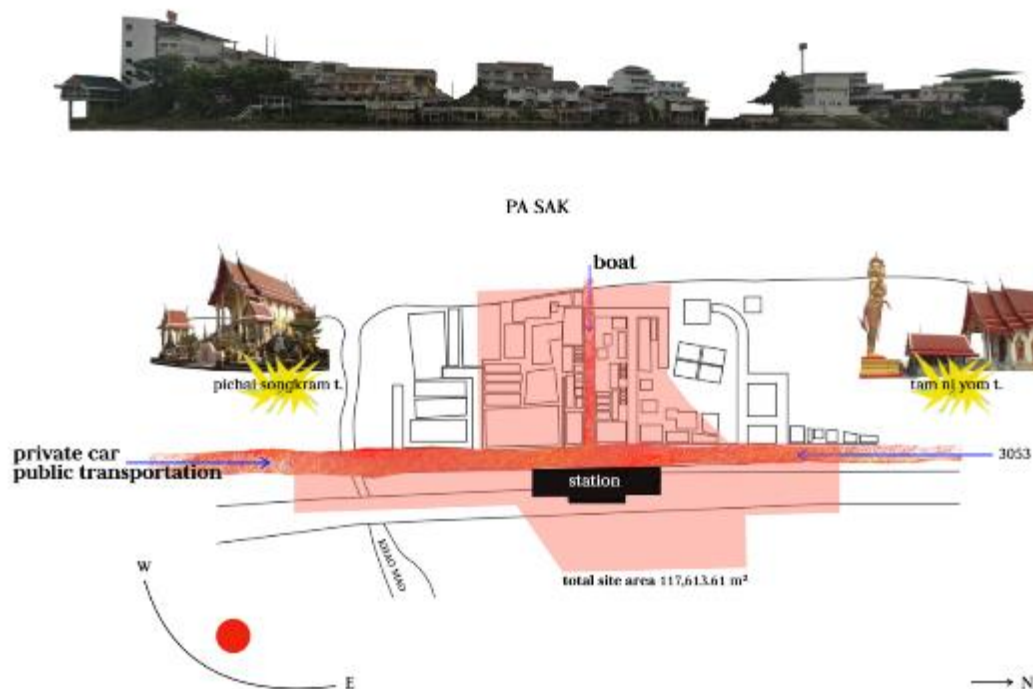
ภาพที่ 51 พื้นที่ของสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา
ที่มา : ผู้เขียน



total site area 117,613.61 m²

ภาพที่ 52 พื้นที่ของสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา
ที่มา : ผู้เขียนทำขึ้นจากข้อมูลของ โครงสร้างพื้นฐานประเทศไทย Thailand Infrastructure. จาก
โพสต์ก่อนหน้า เรื่องสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา. เข้าถึงเมื่อ 10 กันยายน 2562. เข้าถึงได้จาก
<https://www.facebook.com/Thailand.Infra/photos/pcb.630289687409514/630289600742856/>

PROGRAMME
Site Analysis



ภาพที่ 53 พื้นที่ของสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา
ที่มา : ผู้เขียน

สถานีรถไฟอยุธยา

สถานีรถไฟอยุธยาเป็นเส้นทางรถไฟรุ่นแรกของสยาม เปิดให้บริการตั้งแต่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2439⁷¹ ตั้งแต่ในสมัยรัชกาลที่ 5 เดิมเป็นอาคาร โครงสร้างไม้สองชั้นชื่อ สถานีกรุงเก่า ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 6 (พ.ศ.2464) สถานีรถไฟถูกปรับเปลี่ยน โครงสร้างอาคารเป็นแบบคอนกรีตเสริมเหล็ก และเปลี่ยนชื่อสถานีเป็น สถานีรถไฟอยุธยา

ภายในอาคารมีช่วงเสาที่ค่อนข้างกว้าง ไม่มีเสากลาง ฝั่งอาคารแบ่งเป็น 2 ส่วน คืออาคารสถานีและส่วนชานชาลา มีทางเข้า-ออกอยู่ทางทิศตะวันตก (ด้านหน้า) โดยก่อระเบียงตลอดความยาวมีมุขยื่นออกมาเล็กน้อย โครงสร้างเป็นมุขหลังคาแบน รับด้วยเสาคอนกรีตเสาดขนาดใหญ่ ส่วนด้านทิศตะวันออกของอาคารเป็นส่วนชานชาลาที่ติดกับรางรถไฟ มีหลังคายื่นออกไปจากอาคาร

⁷¹ THE STANDARD TEAM. 21 ธันวาคม 2443 ร.5 เสด็จเปิดทางรถไฟสายแรกของไทย. เข้าถึงเมื่อ 25 มิถุนายน 2564. เข้าถึงได้จาก <https://thestandard.co/onthisday21122443/>

สถานีเพื่อใช้เป็นที่พักผู้โดยสาร ภายในอาคารสถานีเป็นห้องโถง เพดานสูง แบ่งพื้นที่การใช้งานเป็นส่วนจำหน่ายตั๋วโดยสาร และที่พักระหว่างโดยสาร มีฝ้าเพดานทำจากไม้ ส่วนที่ต่อจากฝ้าเพดานลงมา รับกับส่วนบนของผนังอาคารทำเป็นทรงโค้งปิดช่องว่าง มีไม้ยึดเป็นระยะ ๆ บรรยากาศภายในสถานีเน้นความโปร่งและเรียบง่าย โดยปราศจากเสาภายใน แสดงให้เห็นประสิทธิภาพของโครงสร้างหลังคาแบบโครงถัก (Truss)⁷² การเข้าถึงสถานีรถไฟ สามารถเข้าถึงสถานีได้ 3 วิธี คือ ทางเรือ ทางถนน และรถไฟ



ภาพที่ 54 พื้นที่ภายในของสถานีรถไฟสูงอยุธยา ระเบียบทางเดินด้านหน้าอาคาร
ที่มา : ผู้เขียน

⁷² สมชาติ จิ่งสิริอารักษ์. สถาปัตยกรรมแบบตะวันตกในสยามสมัยรัชกาลที่ 4 - พ.ศ.2480. กรุงเทพฯ : คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2553.



ภาพที่ 55 พื้นที่ภายในของสถานีรถไฟสูงอยุธยา บริเวณห้องโถงพื้นที่พักคอย
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 56 พื้นที่ภายในของสถานีรถไฟสูงอยุธยา บริเวณชานชาลา
ที่มา : ผู้เขียน



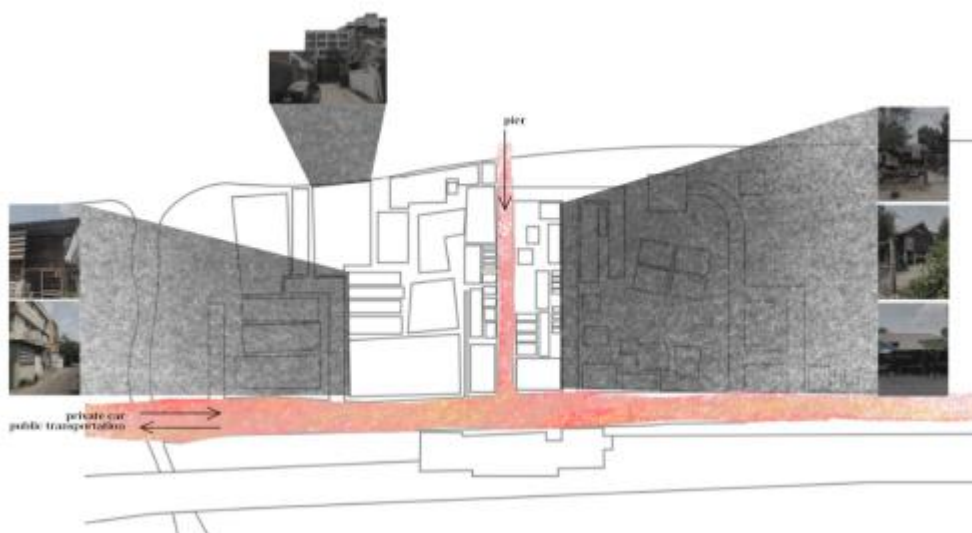
ภาพที่ 57 พื้นที่ภายในของสถานีรถไฟสูงอยุธยา บริเวณชานชาลา
ที่มา : ผู้เขียน

สถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา



ภาพที่ 58 พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง
ที่มา : ผู้เขียน

เนื่องจากพื้นที่ของสถานีรถไฟความเร็วสูงมีขนาดใหญ่มากเมื่อเทียบกับพื้นที่สถานีรถไฟในปัจจุบัน ทำให้ต้องเวนคืนของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดินเพื่อใช้ในการก่อสร้างสถานีรถไฟ สถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยาจะประกอบด้วยรถไฟ 3 ระบบ คือ รถไฟสายปัจจุบัน, รถไฟชานเมืองสายสีแดงและรถไฟความเร็วสูง



ภาพที่ 59 พื้นที่ชุมชนสถานีรถไฟอยุธยา

ที่มา : ผู้เขียน

ความแตกต่างของรถไฟชานเมืองสายสีแดงกับรถไฟความเร็วสูง คือ รถไฟชานเมืองสายสีแดง (State Railway of Thailand) มีความเร็วการเดินทางอยู่ที่ 80 - 160 กม./ชม. แบ่งการเดินทางเป็น 2 สายคือ สีแดงเข้มมีแนวเดินทางตามทิศเหนือ-ใต้และสีแดงอ่อนมีแนวเดินทางตามทิศตะวันออก-ตะวันตก สถานีอยุธยาตั้งอยู่ในแนวเดินทางสีแดงเข้ม⁷³ รองรับเฉพาะชานเมืองและจังหวัดใกล้เคียงกับกรุงเทพฯ เพื่อชักจูงคนในพื้นที่เหล่านั้นให้ไปทำงานในกรุงเทพฯ ส่วนรถไฟความเร็วสูง (High speed rail) จะมีความเร็วสูงสุดที่ 250 กม./ชม. สถานีที่เข้าร่วมกับรถไฟสายเดิมเพื่อสร้างความสะดวกสบายในการเดินทางข้ามจังหวัดและสามารถเดินทางไปภาคอื่นได้ในเวลาที่น้อยลง โครงข่ายรถไฟความเร็วสูงมีทั้งหมด 4 สาย คือ สายเหนือ, สายตะวันออกเฉียงเหนือ, สายตะวันออกและสายใต้

⁷³ การรถไฟแห่งประเทศไทย. วารสารรถไฟสัมพันธ์ เอกสารเผยแพร่เพื่อประชาสัมพันธ์ COMPLETE GUIDE TO SRT. 4.0. เข้าถึงเมื่อ 25 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก

บทที่ 3

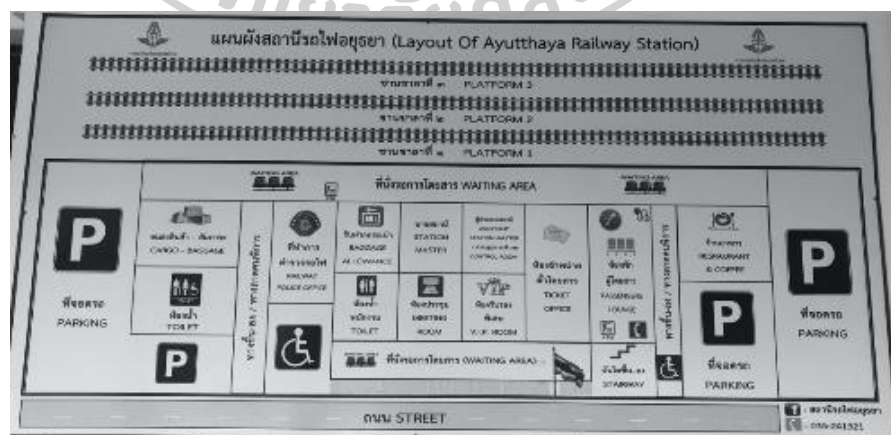
การวิเคราะห์พื้นที่ใช้สอยภายในโครงการ

จุดประสงค์ของโครงการสร้างอนาคตไทย 2020 คือ ต้องการกระตุ้นเศรษฐกิจและพัฒนาประเทศผ่านทางระบบคมนาคม โครงการนี้เลือกใช้ระบบรถไฟเพื่อเชื่อมต่อพื้นที่ในแต่ละจังหวัดและส่งต่อไปยังภูมิภาคอื่น เมื่อโครงการเสร็จสมบูรณ์ปลายทางสถานีจะเชื่อมต่อไปยังประเทศใกล้เคียง ทำให้สามารถเดินทางไปยังประเทศต่าง ๆ ได้สะดวกขึ้น

สถานีรถไฟอยุธยาเป็นสถานีสำคัญเพราะสามารถเปลี่ยนเส้นทางไปภาคอื่นได้ และเป็นจุดเชื่อมต่อของทางรถไฟทั้งสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ สถานีนี้จึงเป็นหนึ่งในสถานีที่ถูกปรับเปลี่ยนเพื่อรองรับพื้นที่ที่เพิ่มขึ้นจากการใช้งานในอนาคตที่ต้องการพื้นที่ใช้สอยมากกว่า 60,000 ตร.ม. นอกจากนี้ยังมีการเพิ่มระบบของรถไฟเข้ามาเพราะรถไฟในปัจจุบันเป็นแบบใช้น้ำมันแต่ในอนาคตจะมีรถไฟแบบระบบจ่ายไฟเหนือหัว (Over Catenary System) เพิ่มเข้ามา ทำให้ภายในสถานีจะมีรถไฟทั้งสองระบบ

พื้นที่สถานีรถไฟอยุธยา (Meter Gauge)

พื้นที่ส่วนของสถานีรถไฟอยุธยาหรือรถไฟทางไกล สามารถแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ส่วนแรกคือพื้นที่ของบุคลากร เจ้าหน้าที่ในโครงการ และส่วนที่สองคือ พื้นที่ของผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่นอกโครงการ โดยพื้นที่ใช้สอยของส่วนสถานีเดิมจะอ้างอิงจากขนาดของพื้นที่สถานีรถไฟอยุธยา



ภาพที่ 60 แผนผังพื้นที่ใช้สอยในสถานีรถไฟอยุธยา

ที่มา : ผู้เขียน (เก็บข้อมูล 3 มกราคม 2563)

บุคลากร เจ้าหน้าที่ในโครงการ

ส่วนสำนักงาน นายสถานีผู้ช่วยนายสถานีผู้ควบคุมการเดินรถพนักงานจำหน่ายตั๋ว

ส่วนการเดินรถ พนักงานขับรถ พนักงานห้ามล้อ พนักงานรักษารถ

ผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่นอกโครงการ

ผู้โดยสาร เข้ามาใช้งานเฉลี่ย 5,000 คน / 16 ชั่วโมง = 313 คน / ชั่วโมง⁷⁴

ในชั่วโมงเร่งด่วนคิดจำนวนคนเป็น 2 เท่า = 626 คน / ชั่วโมง

เจ้าหน้าที่ สถานีตำรวจ พนักงานทำความสะอาด

พื้นที่ใช้สอยของบุคลากรและเจ้าหน้าที่ในโครงการ

ห้องนายสถานี

วิธีหาพื้นที่

พื้นที่โต๊ะและเก้าอี้สำหรับทำงาน

ขนาด 1.25 x 1.50

$$= 1.875 \text{ m}^2$$

พื้นที่ชุดโต๊ะรับแขก ขนาด 1.05 x 2.00

$$= 2.10 \text{ m}^2$$

พื้นที่ตู้สำหรับเก็บเอกสาร

ขนาด 0.30 x 1.00

$$= 0.30 \text{ m}^2$$

มีจำนวน 10 ตู้

$$= 1.50 \text{ m}^2$$

พื้นที่นับเงินและตู้เก็บเงิน

ขนาด 1.25 x 1.50

$$= 1.875 \text{ m}^2$$

พื้นที่เก็บของ

ขนาด 2.50 x 3.00

$$= 7.50 \text{ m}^2$$

⁷⁴ สัมภาษณ์นายสถานีนายธวัช ยิ้มศิริ วันที่ 29 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563 โดย ณิชฐนรี สุขวงศ์

พื้นที่ใช้สอยทั้งหมด	= 15.15 m ²	
รวม Circulation 30%	= 19.70 m ²	
สรุป ห้องนายสถานีพื้นที่รวมทั้งหมดเฉลี่ย	= 20.00 m ²	แผนผังสถานีอยุธยา

ห้องผู้ช่วยนายสถานีและผู้ควบคุมการเดินรถ

วิธีหาพื้นที่

อ้างอิง

พื้นที่โต๊ะและเก้าอี้สำหรับทำงาน

ขนาด 1.25 x 1.50 = 1.875 m²

มีจำนวน 2 ชุด = 3.75 m²

พื้นที่ตู้สำหรับเก็บเอกสาร

ขนาด 0.30 x 1.00 = 0.30 m²

มีจำนวน 6 ตู้ = 1.80 m²

พื้นที่วางอุปกรณ์สำหรับควบคุมการเดินรถ

ขนาด 2.15 x 4.00 = 8.60 m²

พื้นที่ใช้สอยทั้งหมด = 14.15 m²

รวม Circulation 30% = 18.39 m²

สรุป ห้องผู้ช่วยนายสถานีและผู้ควบคุมการเดินรถ

พื้นที่รวมทั้งหมดเฉลี่ย = 20.00 m² แผนผังสถานีอยุธยา

ห้องจำหน่ายตั๋วโดยสาร

วิธีหาพื้นที่

อ้างอิง

พื้นที่โต๊ะและเก้าอี้สำหรับทำงาน

ขนาด 1.25 x 1.50 = 1.875 m²

มีช่องจำหน่ายตั๋ว 3 ช่อง = 5.625 m²

พื้นที่สำหรับเก็บเอกสาร

ขนาด 0.30 x 1.00 = 0.30 m²

มีจำนวน 9 ตู้ = 1.50 m²

พื้นที่ใช้สอยทั้งหมด = 8.325 m²

รวม Circulation 30% = 10.82 m²

สรุป ห้องจำหน่ายตั๋วโดยสาร = 10.82 m²

พื้นที่รวมทั้งหมดเฉลี่ย = 11.00 m² แผนผังสถานีอยุธยา

พื้นที่สำหรับประชาสัมพันธ์

วิธีหาพื้นที่

ขนาด 3.00 x 3.00 = 9.00 m²

พื้นที่ใช้สอยทั้งหมด = 9.00 m²

รวม Circulation 30% = 11.70 m²

สรุป พื้นที่สำหรับประชาสัมพันธ์ = 11.70 m²

พื้นที่รวมทั้งหมดเฉลี่ย = 12.00 m² แผนผังสถานีอยุธยา

ห้องประชุม

วิธีหาพื้นที่

ห้องประชุมรองรับเจ้าหน้าที่ 10 คน

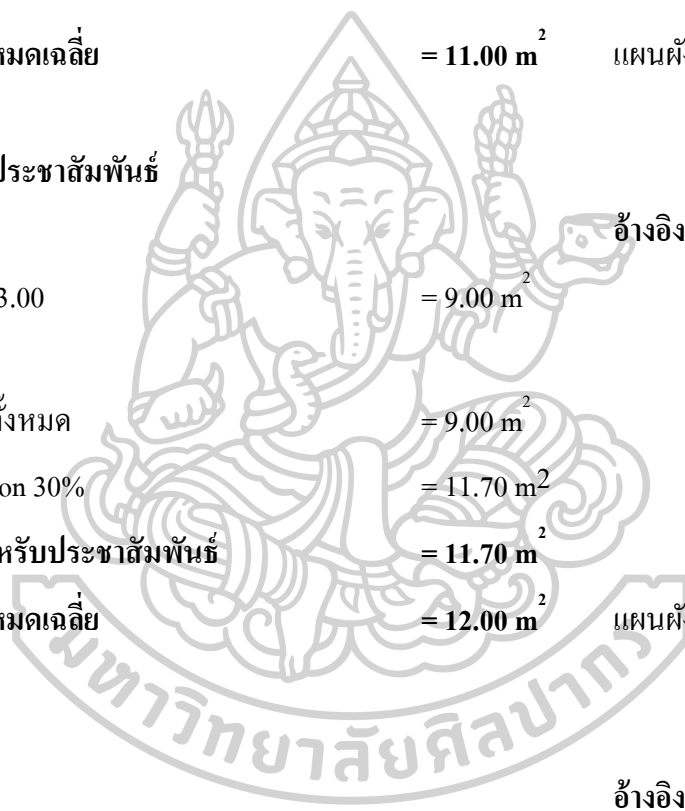
1 คน ใช้พื้นที่ขนาด 0.85 x 1.00 = 0.85 m²

มีเจ้าหน้าที่ 10 คน = 8.50 m²

พื้นที่โต๊ะและเก้าอี้สำหรับห้องประชุม

ขนาด 0.80 x 5.00 = 4.00 m²

อ้างอิง



พื้นที่สำหรับเก็บเอกสาร

ขนาด 0.30 x 1.00 = 0.30 m²

มีจำนวน 5 ตู้ = 1.50 m²

พื้นที่ใช้สอยทั้งหมด = 14.00 m²

รวม Circulation 30% = 18.20 m²

สรุป ห้องประชุม = 18.20 m²

พื้นที่รวมทั้งหมดเฉลี่ย = 20.00 m² แผนผังสถานีอยุธยา

สถานีตำรวจ

วิธีหาพื้นที่

ขนาดพื้นที่ 4.00 x 7.00 = 28.00 m²

สรุป สถานีตำรวจพื้นที่รวมทั้งหมดเฉลี่ย = 28.00 m² แผนผังสถานีอยุธยา

พื้นที่ขนส่งสินค้าและสัมภาระ

วิธีหาพื้นที่

ขนาดพื้นที่ 5.00 x 7.00 = 35.00 m²

สรุป พื้นที่ขนส่งสินค้าและสัมภาระ

พื้นที่รวมทั้งหมดเฉลี่ย = 35.00 m² แผนผังสถานีอยุธยา

พื้นที่พักผ่อนของพนักงาน

วิธีหาพื้นที่

ใน 1 วัน แบ่งช่วงเวลาทำงานออกเป็น 3 ช่วง

คือ 06:30-15:30, 13:30-22:30, 22:00-07:00

ช่วงเวลาที่มียี่เจ้าหน้าที่สูงสุด คือ 13:30-15:30 มีเจ้าหน้าที่ทั้งหมด 18 คน

ดังนั้น พื้นที่พักผ่อนจะต้องรองรับเจ้าหน้าที่ได้ 18 คน

อ้างอิง

อ้างอิง

อ้างอิง

1 คน ใช้พื้นที่ขนาด 1.50 x 1.50	= 2.25 m ²	
มีเจ้าหน้าที่ 18 คน	= 40.50 m ²	
พื้นที่ใช้สอยทั้งหมด	= 40.50 m ²	
รวม Circulation 30%	= 52.65 m ²	
สรุป พื้นที่พักผ่อนของพนักงาน	= 52.65 m ²	
พื้นที่รวมทั้งหมดเฉลี่ย	= 55.00 m ²	แผนผังสถานีอยุธยา

พื้นที่ห้องน้ำ (สำหรับเจ้าหน้าที่)

วิธีหาพื้นที่

อ้างอิง

ห้องน้ำผู้ชาย

พื้นที่รวมทั้งหมดเฉลี่ย

= 10.00 m²

ห้องน้ำผู้หญิง

พื้นที่รวมทั้งหมดเฉลี่ย

= 12.00 m²

สรุป พื้นที่ห้องน้ำสำหรับเจ้าหน้าที่

= 22.00 m²

แผนผังสถานีอยุธยา

พื้นที่ส่วนบุคลากรและเจ้าหน้าที่ประกอบด้วยพื้นที่ทั้งหมด ดังนี้

ห้องของนายสถานี

= 20.00 m²

ห้องของผู้ช่วยนายสถานีและผู้ควบคุมการเดินรถ

= 20.00 m²

ห้องสำหรับตัวโดยสาร

= 11.00 m²

พื้นที่สำหรับประชาสัมพันธ์

= 12.00 m²

ห้องประชุม

= 20.00 m²

สถานีตำรวจ

= 28.00 m²

พื้นที่ขนส่งสินค้าและสัมภาระ

= 35.00 m²

พื้นที่พักผ่อนของพนักงาน

= 55.00 m²

พื้นที่ห้องน้ำสำหรับเจ้าหน้าที่

= 22.00 m²

สรุป พื้นที่ส่วนบุคลากรและเจ้าหน้าที่

= 223.00 m²

พื้นที่ใช้สอยของผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่นอกโครงการ

พื้นที่พักคอยของผู้โดยสาร

วิธีหาพื้นที่

อ้างอิง

ผู้โดยสาร 1 คน ใช้พื้นที่สำหรับนั่งพักคอย

และวางสัมภาระ 2.00 x 2.00 = 4.00 m²

ผู้โดยสาร 626 คน ใช้พื้นที่ = 626 คน X 4 m² = 2,504.00 m²

พื้นที่ใช้สอยทั้งหมด = 2,504.00 m²

รวม Circulation 30% = 3,255.20 m²

สรุป พื้นที่พักคอยของผู้โดยสาร = 3,255.00 m²

พื้นที่รวมทั้งหมดเฉลี่ย = 3,255.00 m² แผนผังสถานีอยุธยา

ห้องรับรองแขก V.I.P

วิธีหาพื้นที่

อ้างอิง

พื้นที่รวมทั้งหมดเฉลี่ย = 24.00 m² แผนผังสถานีอยุธยา

พื้นที่รับฝากกระเป๋า

วิธีหาพื้นที่

อ้างอิง

พื้นที่รวมทั้งหมดเฉลี่ย = 20.00 m² แผนผังสถานีอยุธยา

พื้นที่ร้านอาหารและร้านค้า

วิธีหาพื้นที่

อ้างอิง

ร้านค้าแผงลอย ขนาด 1 x 1 = 1.00 m²

มีจำนวน 5 ร้าน = 5.00 m²

พื้นที่ร้านอาหาร พื้นที่โต๊ะและเก้าอี้สำหรับร้านอาหาร

ขนาด 1.25 x 1.50 = 1.875 m²

มีจำนวน 10 โต๊ะ = 18.75 m²

พื้นที่ที่ครัวประกอบด้วยเตา เคาน์เตอร์ อ่างล้าง		
ขนาด 2.40 x 3.00	= 7.20 m ²	
พื้นที่ใช้สอยทั้งหมด	= 30.95 m ²	
รวม Circulation 30%	= 40.23 m ²	
สรุป พื้นที่ร้านอาหารและร้านค้า	= 40.23 m ²	
พื้นที่รวมทั้งหมดเฉลี่ย	= 45.00 m ²	แผนผังสถานีอยุธยา
พื้นที่ห้องสำหรับผู้โดยสารและร้านค้า		
วิธีหาพื้นที่		อ้างอิง
ห้องน้ำผู้ชาย	= 10.00 m ²	
ห้องน้ำผู้หญิง	= 12.00 m ²	
สรุป พื้นที่ห้องน้ำสำหรับผู้โดยสารและร้านค้า	= 22.00 m ²	แผนผังสถานีอยุธยา
พื้นที่ใช้สอยของผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่นอกโครงการ ดังนี้		
พื้นที่พักคอยของผู้โดยสาร	= 3,255.00 m ²	
ห้องรับรองแขก V.I.P	= 24.00 m ²	
พื้นที่รับฝากกระเป๋า	= 20.00 m ²	
พื้นที่ร้านอาหารและร้านค้า	= 45.00 m ²	
พื้นที่ห้องน้ำสำหรับผู้โดยสาร	= 22.00 m ²	
สรุป พื้นที่ใช้สอยของผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่นอกโครงการ	= 3,366.00 m ²	

พื้นที่จอดรถส่วนสถานีรถไฟทางไกล

วิธีหาพื้นที่

อ้างอิง

พื้นที่ใช้สอยของบุคลากรและเจ้าหน้าที่ในโครงการ = 223.00 m²

พื้นที่ใช้สอยของผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่นอกโครงการ = 3,366.00 m²

สถานีรถไฟทางไกลมีพื้นที่ใช้สอยรวม = 3,589.00 m²

จากพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร กฎกระทรวงฉบับที่ 7 (พ.ศ.2517)

อาคารขนาดใหญ่ ให้มีที่จอดรถยนต์ไม่น้อยกว่า 1 คันต่อพื้นที่อาคาร 240 ตารางเมตร

พื้นที่สถานีรถไฟทางไกลทั้งหมด = 3,589.00 m²

คิดจำนวนรถที่จอดได้ = $3,589/240 = 14.954$ คัน

สรุป สถานีรถไฟทางไกลจอดรถได้ทั้งหมด = 14.954 คัน

จอดรถได้ทั้งหมด = 15 คัน

จากการวิเคราะห์

สรุป พื้นที่สถานีรถไฟทางไกล (Meter Gauge)

พื้นที่ใช้สอยของบุคลากรและเจ้าหน้าที่ในโครงการ ดังนี้

ห้องของนายสถานี = 20.00 m²

ห้องของผู้ช่วยนายสถานีและผู้ควบคุมการเดินรถ = 20.00 m²

ห้องจำหน่ายตั๋วโดยสาร = 11.00 m²

พื้นที่สำหรับประชาสัมพันธ์ = 12.00 m²

ห้องประชุม = 20.00 m²

สถานีตำรวจ = 28.00 m²

พื้นที่ขนส่งสินค้าและสัมภาระ = 35.00 m²

พื้นที่พักผ่อนของพนักงาน = 55.00 m²

พื้นที่ห้องน้ำสำหรับเจ้าหน้าที่ = 22.00 m²

สรุป พื้นที่ส่วนบุคลากรและเจ้าหน้าที่ = 223.00 m²

พื้นที่ใช้สอยของผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่นอกโครงการ ดังนี้

พื้นที่พักคอยของผู้โดยสาร = 3,255.00 m²

ห้องรับรองแขก V.I.P = 24.00 m²

พื้นที่รับฝากกระเป๋า = 20.00 m²

พื้นที่ร้านอาหารและร้านค้า = 45.00 m²

พื้นที่ห้องน้ำสำหรับผู้โดยสาร = 22.00 m²

สรุป พื้นที่ใช้สอยของผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่นอกโครงการ = 3,366.00 m²

สรุป สถานีรถไฟทางไกลมีพื้นที่ใช้สอยทั้งหมด = 3,589.00 m²

สรุป ที่จอดรถส่วนสถานีรถไฟทางไกล = 15 คัน



พื้นที่รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง (Red line)

พื้นที่ส่วนของรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเป็นพื้นที่รองรับการเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารจากรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงไปยังพื้นที่ที่เชื่อมต่อกับสถานีอื่น จุดเริ่มต้นสายอยู่ที่สถานีรถไฟบางซื่อผ่านไปสถานีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิตและสิ้นสุดสายที่สถานีบ้านภาชี หน้าที่ของรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงคือขนส่งคนจากพื้นที่ชานเมืองและบริเวณเมืองรอบนอกเข้าสู่กรุงเทพฯ แต่เนื่องจากสถานีรถไฟอยุธยาจะเป็นสถานีที่ผู้โดยสารเปลี่ยนเท่านั้นรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงจึงใช้เจ้าหน้าที่กับระบบร่วมกับรถไฟฟ้าความเร็วสูง

ผู้ใช้งานในพื้นที่ (User)

ผู้ใช้งานพื้นที่ส่วนของรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง มีการใช้งาน 2 รูปแบบ ดังนี้

1. ผู้โดยสารใช้รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงและเปลี่ยนสายรถไฟฟ้าที่สถานีรถไฟอยุธยา
2. ผู้โดยสารใช้รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงมาที่สถานีรถไฟอยุธยาและเข้าไปในตัวเมืองอยุธยา

เมื่อรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเปิดให้บริการคาดการณ์ว่าจะมีผู้โดยสารใช้งานเฉลี่ย 86,620 คนต่อวัน⁷⁵ และ เวลาเปิดให้บริการของรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงจะอ้างอิงตามเวลาของรถไฟฟ้าความเร็วสูง คือ 05:30 น. - 00:30 น. รวมทั้งหมด 19 ชั่วโมงต่อวัน

คำนวณจำนวนผู้ใช้งานพื้นที่จากจำนวนผู้โดยสาร/ระยะเวลาเปิดทำการของสถานี ดังนี้
 ผู้โดยสารเข้ามาใช้งานเฉลี่ย 86,620 คน / 19 ชั่วโมง = 4,558.94 คน / ชั่วโมง
 = 4,559 คน / ชั่วโมง

พื้นที่พักคอยของผู้โดยสาร

วิธีหาพื้นที่

อ้างอิง

ผู้โดยสาร 1 คน ใช้พื้นที่

สำหรับนั่งพักคอย และวางสัมภาระ 2.00 x 2.00 = 4.00 m²

ผู้โดยสาร 4,559 คน ใช้พื้นที่ = 4,559 คน X 4 m²

⁷⁵ รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเตรียมเปิดให้บริการ ม.ค. 64. เข้าถึงเมื่อ 5 ตุลาคม. เข้าถึงได้จาก

$$= 18,236 \text{ m}^2$$

พื้นที่ใช้สอยทั้งหมด = 18,236.00 m²

รวม Circulation 30% = 23,706.8 m²

สรุป พื้นที่พักคอยของผู้โดยสาร = 23,706.80 m²

พื้นที่รวมทั้งหมดเฉลี่ย = 23,707.00 m² จากการวิเคราะห์

พื้นที่ห้องน้ำสำหรับผู้โดยสาร

วิธีหาพื้นที่

อ้างอิง

พื้นที่พักคอยของผู้โดยสาร = 23,707.00 m²

อ้างอิงจากพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร กฎกระทรวงฉบับที่ 63 (พ.ศ.2559)

อาคารประเภทสถานีขนส่งมวลชน มีเกณฑ์กำหนดต่อพื้นที่อาคาร 200 ตารางเมตร

สำหรับผู้ชาย ต้องมีห้องถ่ายอุจจาระ 2 ห้อง ที่ถ่ายปัสสาวะ 4 ที่ อ่างล้างมือ 1 อ่าง

สำหรับผู้หญิง ต้องมีห้องถ่ายอุจจาระ 6 ห้อง อ่างล้างมือ 1 อ่าง

ห้องน้ำผู้ชาย

โถปัสสาวะ ขนาด 0.35 x 0.47 = 0.16 m²

ระยระรอบโถ 1.00 x 1.50 = 1.50 m²

มีจำนวน 476 โถ = 790.16 m²

โถชักโครก ขนาด 0.50 x 0.7 = 0.37 m²

ระยระรอบโถ 1.00 x 1.80 = 1.80 m²

มีจำนวน 238 โถ = 516.46 m²

อ่างล้างมือ ขนาด 0.41 x 0.55 = 0.22 m²

ระยระรอบอ่างล้างมือ 1.00 x 1.50 = 1.50 m²

มีจำนวน 119 อ่าง = 204.68 m²

พื้นที่ใช้สอยทั้งหมด = 1,511.3 m²

รวม Circulation 30%	= 1,964.69 m ²
สรุป หอ้งน้ำผู้ชาย	= 1,964.69 m ²
พื้นที่รวมทั้งหมดเฉลี่ย	= 1,955.00 m ² จากการวิเคราะห์

ห้องน้ำผู้หญิง

โถชักโครก ขนาด 0.50 x 0.74	= 0.37 m ²
ระยระรอบ โถ 1.00 x 1.80	= 1.80 m ²
มีจำนวน 714 โถ	= 1,549.38 m ²
อ่างล้างมือ ขนาด 0.41 x 0.55	= 0.22 m ²
ระยระรอบอ่างล้างมือ 1.00 x 1.50	= 1.50 m ²
มีจำนวน 119 อ่าง	= 204.68 m ²

พื้นที่ใช้สอยทั้งหมด	= 1,754.06 m ²
รวม Circulation 30%	= 2,280.278 m ²
สรุป หอ้งน้ำผู้หญิง	= 2,280.278 m ²
พื้นที่รวมทั้งหมดเฉลี่ย	= 2,281.00 m ² จากการวิเคราะห์
สรุป พื้นที่หอ้งน้ำผู้โดยสาร	= 4,236.00 m ² จากการวิเคราะห์

พื้นที่จอดรถส่วนรถไฟฟ้านเมืองสายสีแดง

วิธีหาพื้นที่	อ้างอิง
พื้นที่ใช้สอยส่วนผู้โดยสาร	= 23,707.00 m ²
พื้นที่หอ้งน้ำผู้โดยสาร	= 4,236.00 m ²
รถไฟฟ้านเมืองสายสีแดงมีพื้นที่ใช้สอยรวม	= 27,943.00 m ²

จากพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร กฎกระทรวงฉบับที่ 7 (พ.ศ.2517)

อาคารขนาดใหญ่ ให้มีที่จอดรถยนต์ไม่น้อยกว่า 1 คันต่อพื้นที่อาคาร 240 ตารางเมตร

ที่จอดรถทุก 100 คัน จะต้องมีการจอดรถคนพิการ 1 คัน ดังนั้น

$$\begin{aligned} \text{พื้นที่ใช้สอยทั้งหมดของรถไฟฟ้ามืองสายสีแดง} &= 27,943.00/240 \\ \text{คิดเป็นจำนวนที่จอดรถได้} &= 116.42 \text{ คัน} \end{aligned}$$

เมื่อรวมที่จอดรถคนพิการจะสามารถจอดรถได้ = 118.42 คัน

สรุป สถานีรถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงจอดรถได้ทั้งหมด = 119 คัน จากการวิเคราะห์

สรุป พื้นที่รถไฟฟ้าเมืองสายสีแดง (Red line)

พื้นที่ใช้สอยของผู้โดยสารในโครงการ ดังนี้

$$\text{พื้นที่พักคอยของผู้โดยสาร} = 23,707.00 \text{ m}^2$$

$$\text{พื้นที่ห้องน้ำผู้โดยสาร} = 4,236.00 \text{ m}^2$$

$$\text{สรุป พื้นที่ผู้โดยสารรถไฟฟ้าเมืองสายสีแดง} = 27,943.00 \text{ m}^2$$

พื้นที่จอดรถของรถไฟฟ้าเมืองสายสีแดง

$$\text{สรุป สถานีรถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงจอดรถได้ทั้งหมด} = 119 \text{ คัน}$$

$$\text{สถานีรถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงมีพื้นที่ใช้สอยทั้งหมด} = 27,943.00 \text{ m}^2$$

$$\text{ที่จอดรถส่วนสถานีรถไฟฟ้าเมืองสายสีแดง} = 119 \text{ คัน}$$

พื้นที่รถไฟความเร็วสูง (High-Speed Rail)

พื้นที่ส่วนของสถานีรถไฟความเร็วสูง สามารถแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ส่วนแรกคือ พื้นที่ของบุคลากรเจ้าหน้าที่ในโครงการ และส่วนที่สอง คือ พื้นที่ของผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่นอกโครงการ

ผู้ใช้งานในพื้นที่ (User)

ผู้ใช้งานพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ บุคลากรเจ้าหน้าที่และบุคคลภายนอก ช่วงเวลาเปิดปิดสถานี คือ 05:30-00:30 น. เจ้าหน้าที่ประจำสถานีแบ่งเวลาทำงานเป็น 2 ช่วงเวลา

บุคลากร เจ้าหน้าที่

ส่วนสำนักงาน นายสถานีผู้ช่วยนายสถานีผู้ควบคุมการเดินรถพนักงานจำหน่ายตั๋ว
พนักงานรักษาความปลอดภัย พนักงานทำความสะอาด

ส่วนการเดินรถ พนักงานขับรถ

บุคคลภายนอก หรือผู้โดยสาร

ผู้โดยสาร เข้ามาใช้งานเฉลี่ย 75,784 คน⁷⁶ / 19 ชั่วโมง = 3,989 คน / ชั่วโมง

ในชั่วโมงเร่งด่วนคิดจำนวนคนเป็น 2 เท่า = 7,978 คน / ชั่วโมง

บุคลากร เจ้าหน้าที่

ห้องหัวหน้าสถานี

วิธีหาพื้นที่

พื้นที่โต๊ะและเก้าอี้สำหรับทำงาน

มีหัวหน้าสถานี 5 คน ดังนั้น มีโต๊ะและเก้าอี้ 5 ชุด

1 คนใช้พื้นที่ขนาด 1.250 x 1.50 = 1.875 m²

เจ้าหน้าที่ 5 คน ใช้พื้นที่ขนาด = 9.375 m²

⁷⁶ แอร์พอร์ต เรล ลิงก์ เผยสถิติผู้โดยสาร และผลสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการครึ่งปีแรก 2562. เข้าถึงเมื่อ 9 เมษายน 2563. เข้าถึงเมื่อ 9 เมษายน 2563. เข้าถึงได้จาก <https://today.line.me/th/pc/article/แอร์พอร์ต+เรล+ลิงก์+เผยสถิติผู้โดยสาร+และผลสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการครึ่งปีแรก+2562-1qIJvB>

พื้นที่ชุดโต๊ะรับแขก

ขนาด 2.50 x 2.00 = 5.00 m²

พื้นที่สำหรับเก็บเอกสาร

ขนาด 0.30 x 1.00 = 0.30 m²

มีจำนวน 10 ตู้ = 3.00 m²

พื้นที่เก็บของ

ขนาด 2.50 x 3.00 = 7.50 m²

พื้นที่ใช้สอยทั้งหมด = 24.875 m²

รวม Circulation 30% = 32.33 m²

สรุป ห้องหัวหน้าสถานี = 32.33 m²

พื้นที่รวมทั้งหมดเฉลี่ย = 35.00 m² จากการวิเคราะห์

ห้องรองหัวหน้าสถานี

วิธีหาพื้นที่

พื้นที่โต๊ะและเก้าอี้สำหรับทำงาน

มีรองหัวหน้าสถานี 5 คน ดังนั้น มีโต๊ะและเก้าอี้ 5 ชุด

1 คนใช้พื้นที่ขนาด 1.250 x 1.50 = 1.875 m²

เจ้าหน้าที่ 5 คน ใช้พื้นที่ขนาด = 9.375 m²

พื้นที่สำหรับเก็บเอกสาร

ขนาด 0.30 x 1.00 = 0.30 m²

มีจำนวน 10 ตู้ = 3.00 m²

พื้นที่เก็บของ

ขนาด 2.50 x 3.00 = 7.50 m²

พื้นที่ใช้สอยทั้งหมด	= 19.875 m ²
รวม Circulation 30%	= 25.837 m ²
สรุป ห้องรองหัวหน้าสถานี	= 25.84 m ²
พื้นที่รวมทั้งหมดเฉลี่ย	= 28.00 m ² จากการวิเคราะห์

ห้องจำหน่ายตั๋วโดยสาร

วิธีหาพื้นที่

อ้างอิง

พื้นที่โต๊ะและเก้าอี้สำหรับทำงาน

ขนาด 1.250 x 1.50 = 1.875 m²

ใน 1 ห้องมีช่องจำหน่ายตั๋ว 3 ช่องทาง = 5.625 m²

พื้นที่ตู้สำหรับเก็บเอกสาร

ขนาด 0.30 x 1.00 = 0.30 m²

มีจำนวน 2 ตู้ = 0.60 m²

พื้นที่ใช้สอยทั้งหมด = 6.225 m²

รวม Circulation 30% = 8.092 m²

ห้องจำหน่ายตั๋วโดยสาร มีจำนวน 6 ห้อง

สรุป ห้องจำหน่ายตั๋วโดยสาร = 48.552 m²

พื้นที่รวมทั้งหมดเฉลี่ย = 50.00 m² จากการวิเคราะห์

ห้องประชุม

วิธีหาพื้นที่

อ้างอิง

ห้องประชุมรองรับเจ้าหน้าที่ 10 คน

1 คน ใช้พื้นที่ขนาด 0.85 x 1.00 = 0.85 m²

มีเจ้าหน้าที่ 10 คน = 8.50 m²

พื้นที่โต๊ะและเก้าอี้สำหรับห้องประชุม

ขนาด 0.80 x 5.00 = 4.00 m²

พื้นที่สำหรับเก็บเอกสาร

ขนาด 0.30 x 1.00 = 0.30 m²

มีจำนวน 5 ตู้ = 1.50 m²

พื้นที่ใช้สอยทั้งหมด = 14.00 m²

รวม Circulation 30% = 18.20 m²

สรุป ห้องประชุม = 18.20 m²

พื้นที่รวมทั้งหมดเฉลี่ย = 20.00 m² จากการวิเคราะห์

ห้องเก็บเงินและนับเงิน

วิธีหาพื้นที่

พื้นที่โต๊ะและเก้าอี้

ขนาด 2.50 x 2.00 = 5.00 m²

พื้นที่โต๊ะสำหรับอุปกรณ์คอมพิวเตอร์

ขนาด 1.250 x 1.50 = 1.875 m²

พื้นที่เก็บเอกสาร

ขนาด 3.00 x 3.00 = 9.00 m²

ห้องนิรภัยสำหรับตู้เก็บเงิน

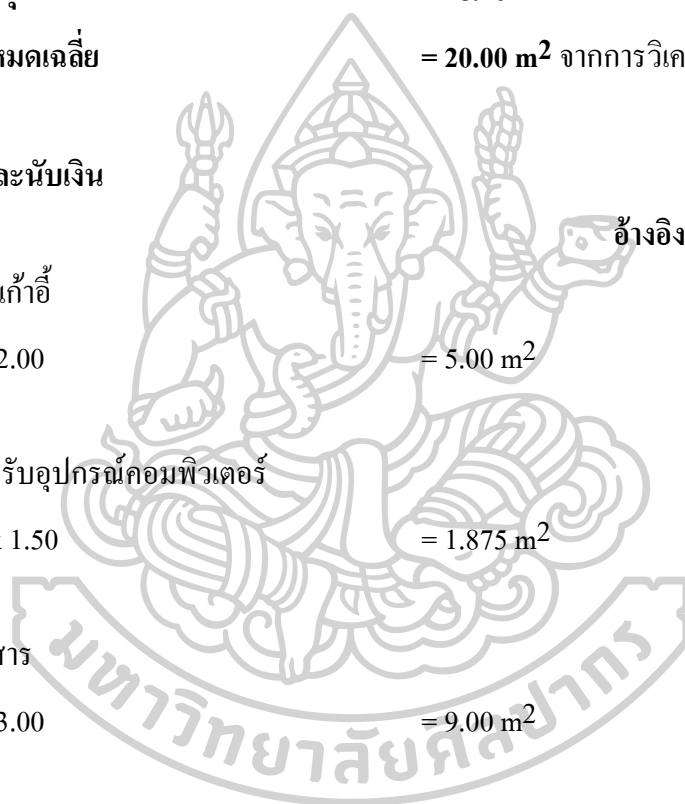
ขนาด 3.00 x 4.00 = 12.00 m²

พื้นที่ใช้สอยทั้งหมด = 27.875 m²

รวม Circulation 30% = 36.237 m²

สรุป ห้องเก็บเงินและนับเงิน = 36.237 m²

พื้นที่รวมทั้งหมดเฉลี่ย = 40.00 m²



ห้องพักพนักงานผู้ชาย

วิธีหาพื้นที่

อ้างอิง

สถานีรถไฟฟ้า แบ่งเวลาทำงานเป็น 3 ช่วงเวลา

ใน 1 ช่วงเวลา มีพนักงานเฉลี่ย 13 คน

1 คน ใช้พื้นที่ขนาด $1.50 \times 1.50 = 2.25 \text{ m}^2$

มีเจ้าหน้าที่ 13 คน $= 29.25 \text{ m}^2$

พื้นที่ห้องน้ำชาย

โถปัสสาวะ ขนาด $0.35 \times 0.47 = 0.16 \text{ m}^2$

ระยะรอบโถ $1.00 \times 1.50 = 1.50 \text{ m}^2$

มีจำนวน 2 โถ $= 3.32 \text{ m}^2$

โถชักโครก ขนาด $0.50 \times 0.74 = 0.37 \text{ m}^2$

ระยะรอบโถ $1.00 \times 1.80 = 1.80 \text{ m}^2$

มีจำนวน 1 โถ $= 2.17 \text{ m}^2$

อ่างล้างมือ ขนาด $0.41 \times 0.35 = 0.22 \text{ m}^2$

ระยะรอบอ่างล้างมือ $1.00 \times 1.50 = 1.50 \text{ m}^2$

มีจำนวน 1 อ่าง $= 1.72 \text{ m}^2$

พื้นที่ใช้สอยทั้งหมด $= 36.46 \text{ m}^2$

รวม Circulation 30% $= 47.39 \text{ m}^2$

สรุป ห้องพักพนักงานผู้ชาย $= 47.39 \text{ m}^2$

พื้นที่รวมทั้งหมดเฉลี่ย $= 50.00 \text{ m}^2$ จากการวิเคราะห์

ห้องพักพนักงานผู้หญิง

วิธีหาพื้นที่

อ้างอิง

สถานีรถไฟฟ้า แบ่งเวลาทำงานเป็น 3 ช่วงเวลา

ใน 1 ช่วงเวลา มีพนักงานเฉลี่ย 13 คน

1 คน ใช้พื้นที่ขนาด $1.50 \times 1.50 = 2.25 \text{ m}^2$

มีเจ้าหน้าที่ 13 คน $= 29.25 \text{ m}^2$

ห้องน้ำผู้หญิง

โถชักโครก ขนาด $0.50 \times 0.74 = 0.37 \text{ m}^2$

ระยรอบโถ $1.00 \times 1.80 = 1.80 \text{ m}^2$

มีจำนวน 3 โถ $= 6.51 \text{ m}^2$

อ่างล้างมือ ขนาด $0.41 \times 0.55 = 0.22 \text{ m}^2$

ระยรอบอ่างล้างมือ $1.00 \times 1.50 = 1.50 \text{ m}^2$

มีจำนวน 1 อ่าง $= 1.72 \text{ m}^2$

พื้นที่ใช้สอยทั้งหมด $= 37.48 \text{ m}^2$

รวม Circulation 30% $= 48.72 \text{ m}^2$

สรุป ห้องพักพนักงานผู้หญิง $= 48.72 \text{ m}^2$

พื้นที่รวมทั้งหมดเฉลี่ย $= 50.00 \text{ m}^2$ จากการวิเคราะห์

พื้นที่ส่วนกลางของพนักงาน

วิธีหาพื้นที่

อ้างอิง

สถานีรถไฟ แบ่งเวลาทำงานเป็น 3 ช่วงเวลา

ใน 1 ช่วงเวลา มีพนักงานเฉลี่ย 26 คน

1 คน ใช้พื้นที่ขนาด $1.50 \times 1.50 = 2.25 \text{ m}^2$

มีเจ้าหน้าที่ 26 คน $= 58.50 \text{ m}^2$

พื้นที่ใช้สอยทั้งหมด $= 58.50 \text{ m}^2$

รวม Circulation 30% $= 76.05 \text{ m}^2$

สรุป พื้นที่ส่วนกลางของพนักงาน $= 76.05 \text{ m}^2$

พื้นที่รวมทั้งหมดเฉลี่ย = 80.00 m² จากการวิเคราะห์

ห้องพยาบาล

วิธีหาพื้นที่

อ้างอิง

พื้นที่โต๊ะและเก้าอี้สำหรับทำงาน

ขนาด 1.25 x 1.50 = 1.875 m²

พื้นที่เก็บของ

ขนาด 3.00 x 3.00 = 9.00 m²

พื้นที่พักคอย

ขนาด 1.05 x 2.00 = 2.10 m²

เตียงคนไข้

ขนาด 0.91 x 2.00 = 1.82 m²

พื้นที่ใช้สอยทั้งหมด = 14.79 m²

รวม Circulation 50% = 22.185 m²

สรุป ห้องพยาบาล = 22.185 m²

พื้นที่รวมทั้งหมดเฉลี่ย = 25.00 m² จากการวิเคราะห์

พื้นที่งานระบบ

วิธีหาพื้นที่

อ้างอิง

หม้อแปลงระบบไฟฟ้า 22 kV. (22 kV. Switchgear) อ้างอิงจากแปลนสถานี⁷⁷

ขนาด 3.00 x 9.00 = 27.00 m²

มีจำนวน 2 ชั้น = 54.00 m²

⁷⁷ โครงสร้างพื้นฐานประเทศไทย Thailand Infrastructure. จากโพสต์ก่อนหน้า เรื่องสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา. เข้าถึงเมื่อ 10 กันยายน 2562. เข้าถึงได้จาก

ห้องสำหรับเครื่องแปลงกระแสไฟฟ้า (AC & DC UPS Room)

ขนาด 5.00 x 9.00 = 45.00 m²

พื้นที่อุปกรณ์อาณัติสัญญาณรถไฟ (Signaling Equipment room)

ขนาด 5.00 x 7.00 = 35.00 m²

พื้นที่สำรองไฟฟ้าสำหรับอุปกรณ์อาณัติสัญญาณ (Battery for SIG)

ขนาด 2.00 x 5.00 = 10.00 m²

พื้นที่ติดตั้งอุปกรณ์สื่อสาร (Communication Equipment room)

ขนาด 3.00 x 9.00 = 27.00 m²

ภายในห้องสำหรับอุปกรณ์จ่ายไฟสำหรับเดินรถไฟ ประกอบด้วย

ตัวเรียงกระแสไฟฟ้า (Rectifier)

เครื่องแปลงตัวเรียงกระแสไฟฟ้า (Rectifier Transformer)

อุปกรณ์ส่งจ่ายไฟฟ้ากระแสตรง (DC Switchgear)

อุปกรณ์ควบคุม (Control Equipment and Relay Panel)

หม้อแปลงระบบไฟฟ้า 22 kV. (22 kV. Switchgear)

ขนาด 9.00 x 10.00 = 90.00 m²

พื้นที่ใช้สอยทั้งหมด = 261.00 m²

รวม Circulation 30% = 351.30 m²

สรุป พื้นที่งานระบบ = 351.30 m²

พื้นที่รวมทั้งหมดเฉลี่ย = 355.00 m² BTS E-Learning⁷⁸

⁷⁸ พื้นที่งานระบบอ้างอิงจาก BTS E-Library. แบบก่อสร้างสถานี. เข้าถึงเมื่อ 1 สิงหาคม 2563. เข้าถึงได้จาก

<https://bts.podrealm.com/website/library/library-construction.html>

ห้องเก็บของและซ่อมบำรุง

วิธีหาพื้นที่

อ้างอิง

คิดพื้นที่เป็น 30% ของพื้นที่งานระบบ

พื้นที่ห้องเก็บของและซ่อมบำรุง

$$\text{คือ } 355.00 \times 20\% = 71.00 \text{ m}^2$$

$$\text{พื้นที่ใช้สอยทั้งหมด} = 71.00 \text{ m}^2$$

$$\text{รวม Circulation 30\%} = 92.30 \text{ m}^2$$

$$\text{สรุป ห้องเก็บของและซ่อมบำรุง} = 92.30 \text{ m}^2$$

$$\text{พื้นที่รวมทั้งหมดเฉลี่ย} = 95.00 \text{ m}^2 \text{ จากการวิเคราะห์}$$

บุคคลภายนอก

$$\text{ผู้โดยสารเข้ามาใช้งานเฉลี่ย } 75,784 \text{ คน} / 19 \text{ ชั่วโมง}^{79} = 3,989 \text{ คน} / \text{ชั่วโมง}$$

$$\text{ในชั่วโมงเร่งด่วนคิดจำนวนคนเป็น } 2 \text{ เท่า} = 7,978 \text{ คน} / \text{ชั่วโมง}$$

พื้นที่พักคอยของผู้โดยสาร

วิธีหาพื้นที่

อ้างอิง

ผู้โดยสาร 1 คน ใช้พื้นที่สำหรับนั่งพักคอย

$$\text{และวางสัมภาระ } 2.00 \times 2.00 = 4.00 \text{ m}^2$$

$$\text{ผู้โดยสาร } 7,978 \text{ คน ใช้พื้นที่} = 7,978 \text{ คน} \times 4 \text{ m}^2$$

$$= 31,912 \text{ m}^2$$

$$\text{พื้นที่ใช้สอยทั้งหมด} = 31,912.00 \text{ m}^2$$

$$\text{รวม Circulation 30\%} = 41,485.60 \text{ m}^2$$

⁷⁹ แอร์พอร์ต เรล ลิงก์ เผยสถิติผู้โดยสาร และผลสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการครึ่งปีแรก 2562. เข้าถึงเมื่อ 9 เมษายน 2563. เข้าถึงเมื่อ 9 เมษายน 2563. เข้าถึงได้จาก <https://today.line.me/th/pc/article/แอร์พอร์ต+เรล+ลิงก์+เผยสถิติผู้โดยสาร+และผลสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการครึ่งปีแรก+2562-1qlJvB>

สรุป พื้นที่พักคอยของผู้โดยสาร	= 41,485.60 m ²
พื้นที่รวมทั้งหมดเฉลี่ย	= 41,500.00 m ² จากการวิเคราะห์

พื้นที่ร้านอาหาร

วิธีหาพื้นที่	อ้างอิง
โต๊ะและเก้าอี้สำหรับ 4 ที่นั่ง ขนาด 1.00 x 1.50	= 1.50 m ²
ผู้โดยสาร 7,978 คน ใช้พื้นที่สำหรับ 4 ที่นั่ง	= 1,994.5 คน X 1.50 m ²
	= 2,991.75 m ²
พื้นที่ใช้สอยทั้งหมด	= 2,991.75 m ²
รวม Circulation 30%	= 3,889.275 m ²
สรุป พื้นที่ร้านอาหาร	= 3,889.275 m ²
พื้นที่รวมทั้งหมดเฉลี่ย	= 3,890.00 m ² จากการวิเคราะห์

พื้นที่ห้องน้ำสำหรับผู้โดยสาร

วิธีหาพื้นที่	อ้างอิง
พื้นที่พักคอยของผู้โดยสาร	= 41,500.00 m ²
พื้นที่ร้านอาหาร	= 3,890.00 m ²
สรุป พื้นที่ส่วนบุคคลภายนอก	= 45,390.00 m ²

อ้างอิงจากพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร กฎกระทรวงฉบับที่ 63 (พ.ศ.2559)

อาคารประเภทสถานีขนส่งมวลชน มีเกณฑ์กำหนดต่อพื้นที่อาคาร 200 ตารางเมตร

สำหรับผู้ชาย ต้องมีห้องถ่ายอุจจาระ 2 ห้อง ที่ถ่ายปัสสาวะ 4 ที่ อ่างล้างมือ 1 อ่าง

สำหรับผู้หญิง ต้องมีห้องถ่ายอุจจาระ 6 ห้อง อ่างล้างมือ 1 อ่าง

ห้องน้ำผู้ชาย

โถปัสสาวะ ขนาด 0.35 x 0.47	= 0.16 m ²
ระยระรอบโถ 1.00 x 1.50	= 1.50 m ²

มีจำนวน 908 โถ	= 2,415.28 m ²
โถชักโครก ขนาด 0.50 x 0.74	= 0.37 m ²
ระยระรอบโถ 1.00 x 1.80	= 1.80 m ²
มีจำนวน 454 โถ	= 985.18 m ²
อ่างล้างมือ ขนาด 0.41 x 0.55	= 0.22 m ²
ระยระรอบอ่างล้างมือ 1.00 x 1.50	= 1.50 m ²
มีจำนวน 227 อ่าง	= 390.44 m ²
พื้นที่ใช้สอยทั้งหมด	= 3,790.90 m ²
รวม Circulation 30%	= 4,928.17 m ²
สรุป ห้องน้ำผู้ชาย	= 4,928.17 m ²
พื้นที่รวมทั้งหมดเฉลี่ย	= 4,929.00 m ² จากการวิเคราะห์
ห้องน้ำผู้หญิง	
โถชักโครก ขนาด 0.50 x 0.74	= 0.37 m ²
ระยระรอบโถ 1.00 x 1.80	= 1.80 m ²
มีจำนวน 1,362 โถ	= 2,955.54 m ²
อ่างล้างมือ ขนาด 0.41 x 0.55	= 0.22 m ²
ระยระรอบอ่างล้างมือ 1.00 x 1.50	= 1.50 m ²
มีจำนวน 227 อ่าง	= 390.44 m ²
พื้นที่ใช้สอยทั้งหมด	= 3,345.98 m ²
รวม Circulation 30%	= 4,349.77 m ²
สรุป ห้องน้ำผู้หญิง	= 4,349.77 m ²

พื้นที่รวมทั้งหมดเฉลี่ย = 4,350 m² จากการวิเคราะห์

สรุป พื้นที่ห้องนำผู้โดยสาร = 9,279.00 m²

พื้นที่จอดรถส่วนรถไฟความเร็วสูง

วิธีหาพื้นที่

อ้างอิง

พื้นที่ใช้สอยของบุคลากรและเจ้าหน้าที่ในโครงการ = 828.00 m²

พื้นที่ใช้สอยของผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่นอกโครงการ = 54,669.00 m²

สถานีรถไฟความเร็วสูงมีพื้นที่ใช้สอยรวมทั้งหมด = 55,497.00 m²

จากพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร กฎกระทรวงฉบับที่ 7 (พ.ศ.2517)

อาคารขนาดใหญ่ ให้มีที่จอดรถยนต์ไม่น้อยกว่า 1 คันต่อพื้นที่อาคาร 240 ตารางเมตร
ที่จอดรถทุก 100 คัน จะต้องเป็นที่จอดรถคนพิการ 1 คัน ดังนั้น

พื้นที่สถานีรถไฟอุรุมยามีพื้นที่ใช้สอยรวมทั้งหมด = 55,497.00 m²

คิดจำนวนรถที่จอดได้ = 55,497/240

= 231.23 คัน

เมื่อรวมที่จอดรถคนพิการจะสามารถจอดรถได้ = 233.23 คัน

สรุป สถานีรถไฟความเร็วสูงจอดรถได้ทั้งหมด = 234 คัน

สรุป พื้นที่รถไฟความเร็วสูง (High-Speed)

พื้นที่ใช้สอยของบุคลากรและเจ้าหน้าที่ในโครงการ ดังนี้

ห้องหัวหน้าสถานี = 35.00 m²

ห้องรองหัวหน้าสถานี = 28.00 m²

ห้องจำหน่ายตั๋วโดยสาร = 50.00 m²

ห้องประชุม = 20.00 m²

ห้องเก็บเงินและนับเงิน = 40.00 m²

ห้องพักผ่อนพนักงานผู้ชาย = 50.00 m²

ห้องพักพนักงานผู้หญิง	= 50.00 m ²
พื้นที่ส่วนกลางของพนักงาน	= 80.00 m ²
ห้องพยาบาล	= 25.00 m ²
พื้นที่งานระบบ	= 355.00 m ²
ห้องเก็บของและซ่อมบำรุง	= 95.00 m ²
สรุป พื้นที่ส่วนบุคลากรและเจ้าหน้าที่	= 828.00 m²

พื้นที่ใช้สอยของผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่นอกโครงการ ดังนี้

พื้นที่พักคอยของผู้โดยสาร	= 41,500.00 m ²
พื้นที่ร้านอาหาร	= 3,890.00 m ²
พื้นที่ห้องน้ำผู้โดยสาร	= 9,279.00 m ²
สรุป พื้นที่ใช้สอยของผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่นอกโครงการ	= 54,669.00 m²

พื้นที่จอดรถส่วนรถไฟความเร็วสูง = 234 คัน

สรุป สถานีรถไฟความเร็วสูงจอดรถได้ทั้งหมด = 234 คัน

สถานีรถไฟความเร็วสูงมีพื้นที่ใช้สอยทั้งหมด = 54,669.00 m²

ที่จอดรถส่วนสถานีรถไฟความเร็วสูง = 234 คัน

สรุป พื้นที่ใช้สอยทั้งหมดในโครงการสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา

พื้นที่ใช้สอยของสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยาจะถูกแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ สถานีรถไฟอยุธยา (Meter gauge), สถานีรถไฟชานเมืองสายสีแดง (Red line), สถานีรถไฟความเร็วสูง (High-Speed Rail) ดังนี้

สถานีรถไฟอยุธยา (Meter gauge)

พื้นที่ส่วนของผู้โดยสาร	อ้างอิงจากแผนผังสถานีอยุธยา
พื้นที่ส่วนบุคลากรและเจ้าหน้าที่	= 223.00 m ²
พื้นที่ใช้สอยของผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่นอกโครงการ	อ้างอิงจากแผนผังสถานีอยุธยา
พื้นที่ส่วนของผู้โดยสาร	= 3,366.00 m ²
ที่จอดรถของสถานีรถไฟอยุธยา	= 15 คัน
สรุป พื้นที่ของสถานีรถไฟ	= 3,589.00 m ²

สถานีรถไฟชานเมืองสายสีแดง (Red line)

พื้นที่ใช้สอยผู้โดยสาร	
พื้นที่ส่วนของผู้โดยสาร	= 27,943.00 m ²
ที่จอดรถของสถานีรถไฟชานเมืองสายสีแดง	= 119 คัน
สรุป พื้นที่ผู้โดยสารรถไฟชานเมืองสายสีแดง	= 27,943.00 m ²

สถานีรถไฟความเร็วสูง

พื้นที่ส่วนของผู้โดยสาร	
พื้นที่ส่วนบุคลากรและเจ้าหน้าที่	= 828.00 m ²
พื้นที่ใช้สอยของผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่นอกโครงการ	
พื้นที่ส่วนของผู้โดยสาร	= 54,669.00 m ²
ที่จอดรถของสถานีรถไฟความเร็วสูง	= 234 คัน
สรุป สถานีรถไฟความเร็วสูงมีพื้นที่ใช้สอยทั้งหมด	= 55,497.00 m ²

พื้นที่ท่าเรือและโpacesเรือ (อ้างอิงขนาดจากพื้นที่บริเวณท่าเรือ)

พื้นที่ท่าเรือและ โpacesเรือ = 950.00 m²

พื้นที่สถานีไฟฟ้าย่อย (22kV Substation)⁸⁰

พื้นที่สถานีไฟฟ้าย่อย = 900.00 m²

พื้นที่รวมทั้งหมดของสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา

พื้นที่รวมทั้งหมดของสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา

พื้นที่สถานีรถไฟทางไกล = 3,589.00 m²

พื้นที่สถานีรถไฟฟ้ายานเมืองสายสีแดง = 27,943.00 m²

พื้นที่สถานีรถไฟความเร็วสูง = 55,497.00 m²

พื้นที่ของอาคารสถานีรถไฟเดิม = 3,900.00 m²

ท่าเรือและ โป๊ะเรือ = 950.00 m²

พื้นที่สถานีไฟฟ้าย่อย = 900.00 m²

ที่จอดรถยนต์ทั้งหมด 368 คัน = 4,587.50 m²

ที่จอดรถจักรยานยนต์ 10% ของพื้นที่จอดรถยนต์ = 458.75 m²

ที่จอดรถบัส 4 คัน = 192.00 m²

ที่จอดรถส่งของ 2 คัน = 48.00 m²

สรุป พื้นที่ทั้งหมดของสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา = 98,064.75 m²

⁸⁰ โครงสร้างพื้นฐานประเทศไทย Thailand Infrastructure. จากโพสต์ก่อนหน้า เรื่องสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา. เข้าถึงเมื่อ 10 กันยายน 2562. เข้าถึงได้จาก

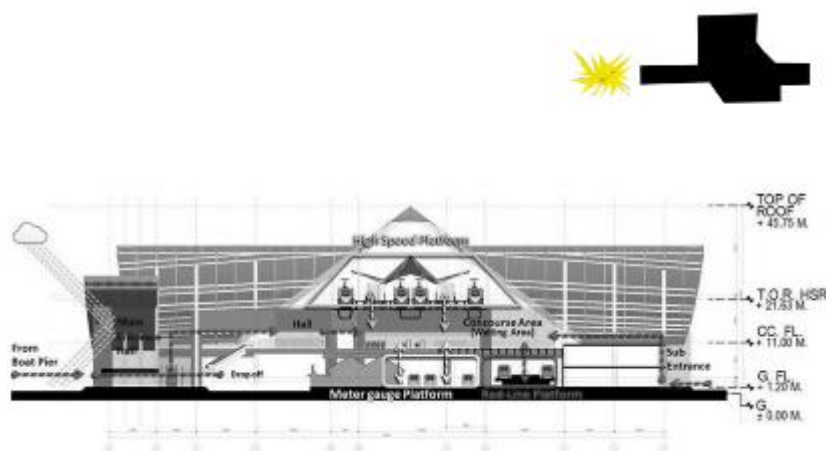
<https://www.facebook.com/Thailand.Infra/photos/pcb.630289687409514/630289600742856/>

บทที่ 4 กรณีศึกษา

จุดประสงค์ของโครงการสร้างอนาคตไทย 2020 คือ ต้องการกระตุ้นเศรษฐกิจและพัฒนาประเทศผ่านการคมนาคมที่เชื่อมต่อกันในแต่ละภูมิภาค และส่งผ่านไปยังประเทศใกล้เคียง สถานีรถไฟอยุธยาเป็นหนึ่งในสถานีที่ถูกเลือกเพื่อปรับเปลี่ยนสำหรับรองรับพื้นที่การใช้งานในอนาคต เดิมสถานีรถไฟอยุธยามีพื้นที่ประมาณ 1,500 ตร.ม. แต่ในอนาคตพื้นที่ใช้สอยจะมากขึ้นตามขนาดของสถานีและถูกคาดการณ์ว่ามีขนาดมากกว่า 60,000 ตร.ม. ทำให้พื้นที่รอบ ๆ สถานีเดิมถูกนำมาใช้เพื่อให้รับกับความต้องการ โดยอาคารสถานีรถไฟความเร็วสูง (สถานีรถไฟใหม่) ประกอบด้วย 3 สถานี คือ สถานีรถไฟทางไกล (สถานีรถไฟอยุธยาเดิม) สถานีรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงและสถานีรถไฟความเร็วสูง

สถานีรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงและสถานีรถไฟความเร็วสูงจะเชื่อมต่อกับสนามบินดอนเมือง เพื่อดึงคนเข้ามาในพื้นที่ของสถานีรถไฟอยุธยาซึ่งพื้นที่ของสถานีรถไฟอยุธยาไม่สามารถรองรับผู้โดยสารจากสนามบินได้เพียงพอเมื่อเทียบกับรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน (Airport Rail Link) การจะปรับปรุงพื้นที่สถานีรถไฟอยุธยาจากโครงการสร้างอนาคตไทย 2020 จำเป็นที่จะต้องเพิ่มพื้นที่เพื่อรองรับผู้โดยสารที่มากขึ้น และรถไฟความเร็วสูงในโครงการสร้างอนาคตไทย 2020 ต้องการจะปรับเปลี่ยนระบบรถไฟจากเดิมที่ใช้พลังงานน้ำมันเป็นรถไฟที่ใช้พลังงานจากระบบจ่ายไฟเหนือหัว (Overhead Catenary System) ซึ่งเป็นระบบที่เหมาะสมกับรถไฟความเร็วสูงและมีความเสถียรมากกว่า ต่างจากรถไฟแบบเดิมที่สถานีให้บริการคือ รถไฟแบบใช้น้ำมัน ทำให้สถานีรถไฟในอนาคตจะมีรถไฟที่ใช้ทั้งระบบน้ำมันและระบบไฟฟ้าอยู่ร่วมกันในสถานี โดยมีรายละเอียดของระบบการใช้งานรถไฟและพื้นที่ใช้งาน ดังนี้

พื้นที่ใช้สอยในสถานีรถไฟความเร็วสูง



ภาพที่ 61 รูปตัดสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา

ที่มา : จัดทำโดยผู้เขียน

รายละเอียดของสถานีรถไฟ

การดำเนินงานภายในสถานีประกอบด้วย การบริหารงานส่วนการเดินรถ, การรับรองผู้ใช้งานสถานีรถไฟและการบริหารส่วนสำนักงานภายในสถานี

การบริหารงานส่วนการเดินรถ ดูแลในส่วนของการเดินรถ การให้สัญญาณ

การรับรองผู้ใช้งานสถานีรถไฟ ส่วนให้บริการสำหรับผู้เข้ามาใช้งานสถานี มีพื้นที่พักคอย

รับส่งสินค้า นิทรรศการ รวมถึงพื้นที่ร้านอาหาร ขายของ

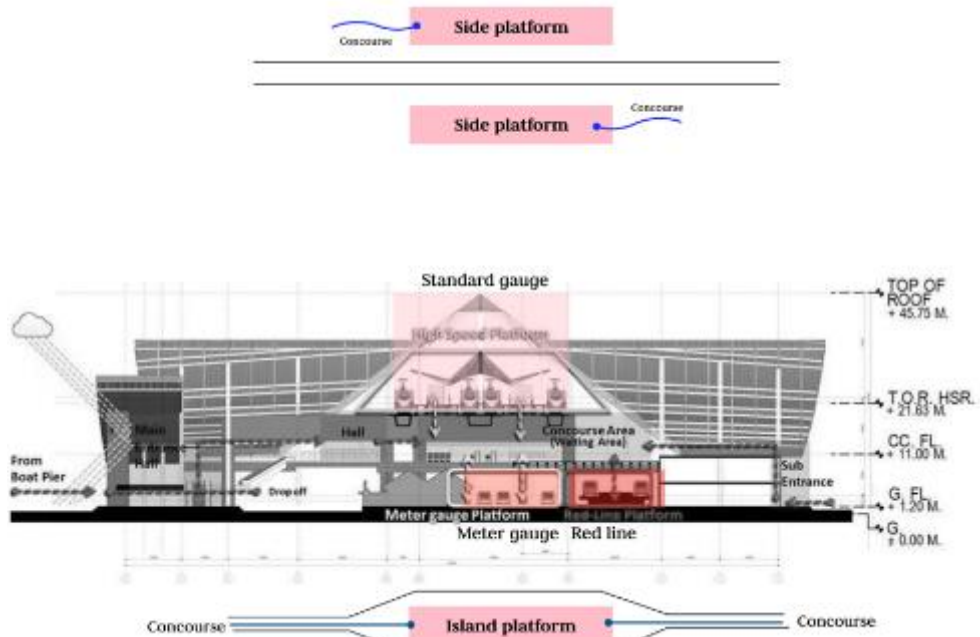
การบริหารส่วนสำนักงานภายในสถานี เป็นพื้นที่ทำงานและพื้นที่พักผ่อนของพนักงาน

ภาพที่ 61 เป็นรูปตัดของสถานีรถไฟแสดงให้เห็นถึงรางรถไฟในสถานีและตำแหน่งของชานชาลา โดยชานชาลาของสถานีรถไฟเดิมกับรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเป็นแบบชานชาลาเกาะกลาง (Island platform) ส่วนรถไฟความเร็วสูงเป็นแบบชานชาลาข้างมีรถไฟวิ่งตรงกลาง (Side platform)

ชั้น 1 สถานีรถไฟชั้น 1 ถูกจัดให้เป็นพื้นที่รับส่งผู้โดยสาร ที่จอดรถ และชานชาลาของรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงและรถไฟเดิม

ชั้น 2 ใช้เป็นพื้นที่สำหรับพักคอยจำหน่ายตั๋ว

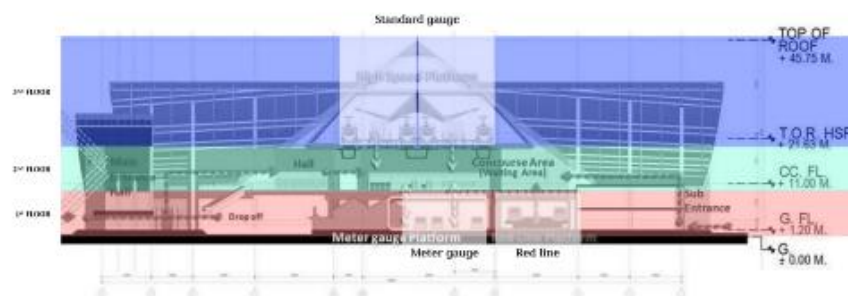
ชั้น 3 ชานชาลาของรถไฟความเร็วสูง



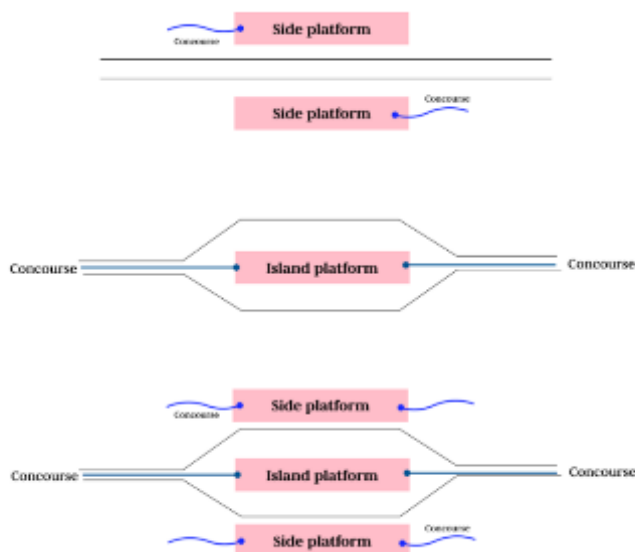
ภาพที่ 62 รูปแบบของชานชาลาที่ใช้ จากรูปตัดสถานีรถไฟ
ที่มา : จัดทำโดยผู้เขียน

โดยรถไฟแบบใช้น้ำมันจะใช้รางขนาด 1 เมตร เรียกว่า Meter gauge และรถไฟที่เป็นระบบไฟฟ้าใช้รางขนาด 1.435 เมตร เรียกว่า Standard gauge ทำให้สถานีอยุธยาในอนาคตจะมีรถไฟทั้งสองระบบ โดยสามารถเดินทางมาที่สถานีรถไฟได้ 3 วิธี คือ ทางถนน, ทางเรือ และทางรถไฟ

- PROGRAMME**
- High speed platform
 - Waiting area/ Ticket office
 - Local train platform/Red line platform



ภาพที่ 63 รูปแบบของชานชาลาและการแบ่งพื้นที่
ที่มา : จัดทำโดยผู้เขียน



ภาพที่ 64 รูปแบบของชานชาลา

ที่มา : จัดทำโดยผู้เขียน

รูปแบบของชานชาลา

ชานชาลาแบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ Side platform, Island platform, Mixed platform จากภาพที่ 64 ซึ่งในแต่ละรูปแบบมีความแตกต่างกัน ดังนี้

Side platform หรือชานชาลาด้านข้าง

จะมีพื้นที่สำหรับคอยรถไฟขนานอยู่สองข้างของรางรถไฟ ผู้โดยสารขึ้นรถไฟได้จากทั้งสองฝั่งของชานชาลา เช่น รถไฟฟ้าบีทีเอสสถานีหมอชิต, รถไฟฟ้ามหานคร สถานีบางซื่อ

Island platform หรือชานชาลาเกาะกลาง

ชานชาลาที่มีลักษณะคล้ายเกาะกลาง ผู้โดยสารจะขึ้นคอยรถไฟที่เกาะตรงกลางแล้วมีรถไฟวิ่งขนานไปสองข้าง ยกตัวอย่างเช่น รถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสยาม

Mixed platform หรือชานชาลาแบบผสมผสาน

ชานชาลาแบบผสมผสานจะนำชานชาลาทั้งสองแบบข้างต้นมารวมกัน มีรางรถไฟผ่านตรงกลางระหว่างชานชาลา เช่น รถไฟฟ้ามหานคร สถานีเตาปูน, รถไฟฟ้ามหานคร สถานีท่าพระ

ผู้ใช้งานสถานีรถไฟ

ผู้ใช้งานสถานีรถไฟสามารถแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ พนักงานและคนที่เข้ามาใช้งานสถานี ซึ่งพนักงานจะมี 2 ส่วน คือ พนักงานของสถานีรถไฟเดิมและพนักงานที่ดูแลส่วนรถไฟความเร็วสูง

พนักงานสถานีรถไฟ

พนักงานสถานีรถไฟเดิมหรือรถไฟทางไกล สถานีอยุธยาจะมีเจ้าหน้าที่หรือพนักงานประจำที่สถานีเฉลี่ย 8 คน ต่อ 1 กะ กะละประมาณ 8 ชั่วโมง ยกเว้นช่วงกลางวันที่จะมีพนักงานอยู่ที่สถานี 10 คน โดยหัวหน้าสถานีและรองหัวหน้าสถานีจะเข้ามาทำงานในช่วงเวลา 07:30-17:30 น. หน้าที่ของนายสถานีคือ ให้สัญญาณขบวนรถเข้า-ออก ตรวจสอบความเรียบร้อยของสถานี เก็บรักษาเงินในระหว่างวันเพื่อนำไปฝากธนาคารทุกวัน

พนักงานสถานีรถไฟความเร็วสูง ใน 1 วันแบ่งช่วงการทำงานออกเป็น 3 กะ เวลาทำงาน 8 ชั่วโมง และใน 1 กะของการทำงานจะมีเจ้าหน้าที่เฉลี่ย 25 คน ทำให้ในสถานีมีเจ้าหน้าที่ดูแลตลอดเวลา หน้าที่ของนายสถานีจะต่างจากนายสถานีรถไฟทางไกลคือ นายสถานีรถไฟความเร็วสูงจะดูแลเรื่องความเรียบร้อยโดยรวมของสถานี แต่นายสถานีรถไฟทางไกลมีหน้าที่ให้สัญญาณสำหรับรถไฟที่จะเข้า-ออกสถานีด้วย

คนที่เข้ามาใช้งานพื้นที่ในสถานีและผู้โดยสาร

ผู้โดยสารและบุคคลภายนอกสามารถเข้ามาใช้งานสถานีได้ในช่วงเวลา 06:00 – 00:00 สามารถแบ่งประเภทได้ ดังนี้

1. มาที่สถานีเพราะต้องการเดินทางด้วยรถไฟหรือเปลี่ยนสายรถไฟ
2. ใช้สถานีเป็นสถานที่รวมกลุ่ม เพื่อพบปะหรือทำกิจกรรม
3. รับส่งสินค้าจากคลังสินค้าของสถานีรถไฟ

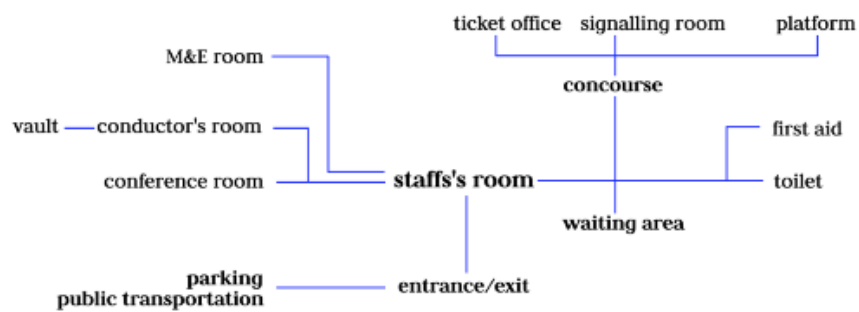
วิเคราะห์การเข้าถึงพื้นที่ใช้งาน

การเข้าถึงพื้นที่ใช้งานของพนักงาน

สถานีรถไฟจะแบ่งประเภทของพนักงานออกเป็น 2 ประเภท คือ พนักงานประจำของสถานีและพนักงานที่มาจากข้างนอก โดยพนักงานประจำสถานีจำเป็นจะต้องเข้า-ออกสถานีโดย

ผ่านทางสำนักงานเท่านั้น เพื่อต่อบัตรเข้า-ออกงานเป็นลำดับแรกแล้วจึงกระจายไปยังพื้นที่บริเวณ
ห้องอื่น

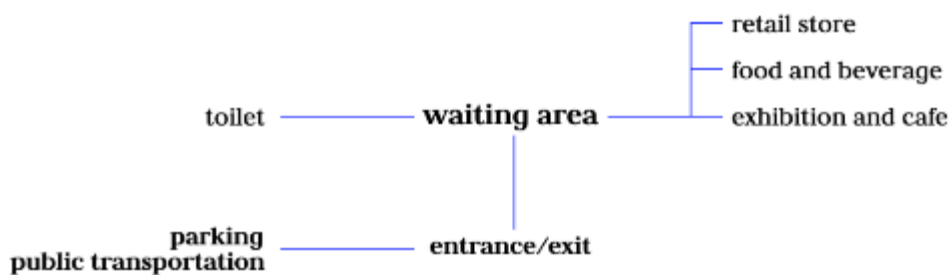
PROGRAMME
Staffs's Routing



ภาพที่ 65 การใช้งานพื้นที่พนักงานประจำสถานี

ที่มา : จัดทำโดยผู้เขียน

พนักงานที่มาจากข้างนอกเช่น พนักงานของร้านอาหาร, พนักงานร้านค้า จะเข้าถึง
สถานีได้จากพื้นที่ส่วนพักคอยเหมือนกับผู้ใช้งานสถานีทั่วไป



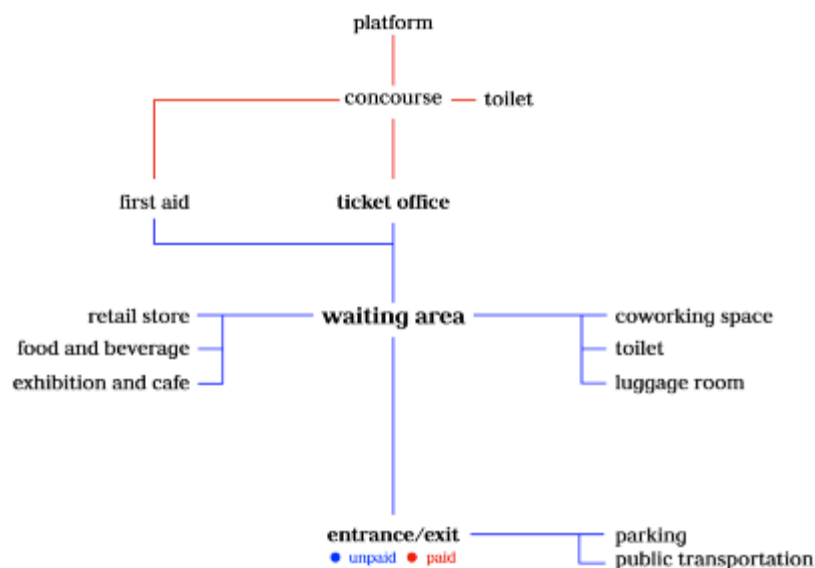
ภาพที่ 66 การใช้งานพื้นที่ของพนักงานที่มาจากข้างนอก

ที่มา : จัดทำโดยผู้เขียน

การเข้าถึงพื้นที่ใช้งานของคนทั่วไป

พื้นที่ภายในสถานีรถไฟจะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่จ่ายเงิน สีเขียว (Paid area) และส่วนที่ยังไม่ได้จ่ายเงิน สีชมพู (Unpaid area)

PROGRAMME



ภาพที่ 67 การใช้งานพื้นที่สถานีรถไฟ

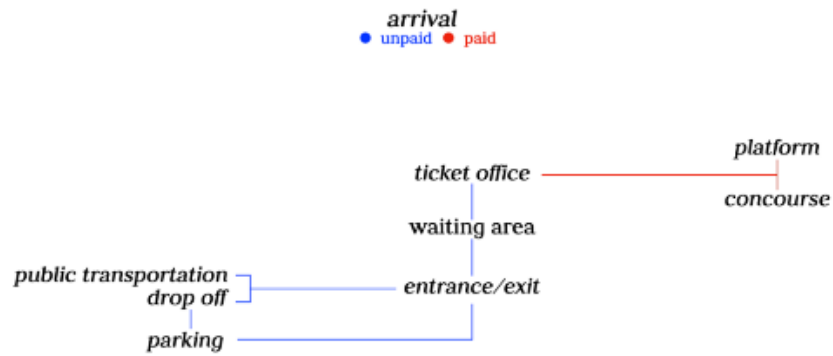
ที่มา : จัดทำโดยผู้เขียน

ส่วนที่ไม่ได้จ่ายเงิน เป็นส่วนที่คนทั่วไปสามารถเข้าใช้งานได้ ไม่จำเป็นต้องซื้อตั๋วก่อนเข้าใช้งาน เช่น พื้นที่รับส่งของ (Luggage room) คนที่มารับ-ส่งพัสดุไม่จำเป็นต้องซื้อตั๋วก่อนจะเข้ามาใช้บริการพื้นที่นี้, พื้นที่ร้านอาหารจะมี 2 ส่วน คือ ส่วนของพนักงานร้านอาหารจะเชื่อมกับพื้นที่ส่งของและขนของ อีกส่วนหนึ่งจะเป็นบริเวณของร้านมีพื้นที่ทานอาหารและพักผ่อนคนทั่วไปสามารถเข้ามาใช้งานได้, ส่วนนิทรรศการเป็นพื้นที่ที่กึ่งสาธารณะ คือ กำหนดเวลาเปิดปิดที่แน่นอนแต่คนทั่วไปยังสามารถเข้ามาใช้งานพื้นที่นิทรรศการ โดยไม่ต้องใช้ตั๋ว

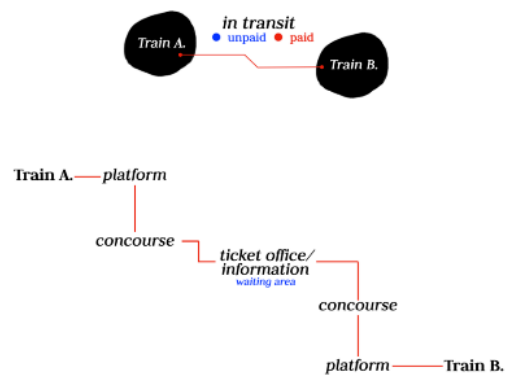
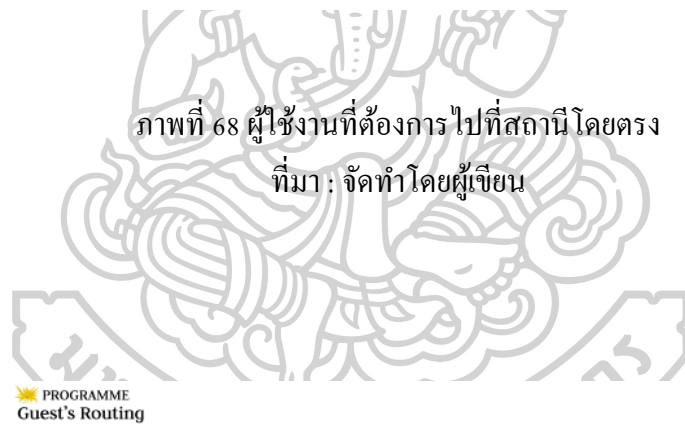
ส่วนที่จ่ายเงิน เป็นพื้นที่ที่ผู้ใช้งานต้องซื้อตั๋วแล้วถึงจะผ่านเข้าไปใช้พื้นที่ได้ พื้นที่ของส่วนที่จ่ายเงินแล้วจะประกอบด้วยพื้นที่พักผ่อนและชานชาลา ผู้โดยสารที่ซื้อตั๋วแล้วจะสามารถผ่านเข้าไปในพื้นที่ Concourse เพื่อไปที่ชานชาลา ผู้โดยสารที่ต้องการใช้พื้นที่ในส่วนที่จ่ายเงินจะแบ่งเป็น

2 ประเภท คือ ผู้โดยสารที่ต้องการจะไปที่ชานชาลาโดยตรง และผู้โดยสารที่มาพักคอยเพื่อเปลี่ยนสายรถไฟ

PROGRAMME
Guest's Routing



ภาพที่ 68 ผู้ใช้งานที่ต้องการไปที่สถานีโดยตรง
ที่มา : จัดทำโดยผู้เขียน



ภาพที่ 69 ผู้โดยสารที่เปลี่ยนสถานีระหว่างสถานีรถไฟ
ที่มา : จัดทำโดยผู้เขียน

พื้นที่ใช้สอยและการใช้งาน

พื้นที่และการใช้งานส่วนของผู้โดยสาร

ห้องนายสถานี (Conductor's room)	ควบคุมดูแลความเรียบร้อยของสถานี ส่งสัญญาณให้กับขบวนรถไฟที่จะเข้าออกสถานี
ห้องพนักงาน (Staff's room)	พื้นที่ทำงานของพนักงาน มีห้องสำหรับเปลี่ยนเสื้อผ้า รวมทั้งเป็นพื้นที่พักผ่อนของพนักงาน
ห้องประชุม (Conference room)	พื้นที่สำหรับเรียกประชุมงาน
พื้นที่งานระบบ (M&E room)	พื้นที่รองรับงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลที่ควบคุมสถานี เช่น อุปกรณ์สื่อสาร ไฟฟ้ากำลังสำหรับเดินรถปรับอากาศ
ห้องเก็บเงิน (Vault)	พื้นที่สำหรับทำงานบัญชีและเก็บเงินสด เป็นห้องที่เข้าไปใช้ได้เฉพาะนายสถานีและผู้ช่วยนายสถานี
ห้องควบคุมสัญญาณการเดินรถ (Signaling room)	พื้นที่ควบคุมและดูแลเกี่ยวกับการเดินรถ
ห้องจำหน่ายตั๋ว (Ticket office)	พื้นที่สำหรับจำหน่ายตั๋ว มีพนักงานอยู่ประจำเพื่อให้บริการเรื่องจำหน่ายตั๋วและตารางการเดินรถ
ห้องรับส่งสินค้า (Storage)	พื้นที่รับฝากส่งสินค้าสำหรับสัมภาระที่ติดมากับขบวนรถไฟนำมาฝากไว้ในห้องนี้ โดยมีพนักงานเป็นผู้รับฝาก
พื้นที่ประชาสัมพันธ์, ติดต่อสอบถาม (Information)	พื้นที่สำหรับติดต่อสอบถามรายละเอียดการทำงานของเจ้าหน้าที่สถานีในส่วนของการรถ ผู้ช่วยนายสถานีด้านการเดินรถ ผู้ช่วยนายสถานี ยานทำหน้าที่ติดต่อประสานงานภายในด้านการเดินรถกับสถานีทางสะดวกกับพนักงานเดินรถให้ทางสะดวกแก่ขบวนรถไฟที่จะเข้า-ออกสถานี ⁸¹

พื้นที่ส่วนผู้ใช้งานทั่วไป

พื้นที่พักคอย (Waiting area)	พื้นที่สำหรับพักคอยระหว่างรอรถไฟ
พื้นที่โถงก่อนถึงชานชาลา (Concourse)	เมื่อตรวจตั๋วผ่านแล้วผู้โดยสารจึงจะสามารถผ่านเข้ามาในพื้นที่นี้ได้เพื่อเข้าใช้ชานชาลา

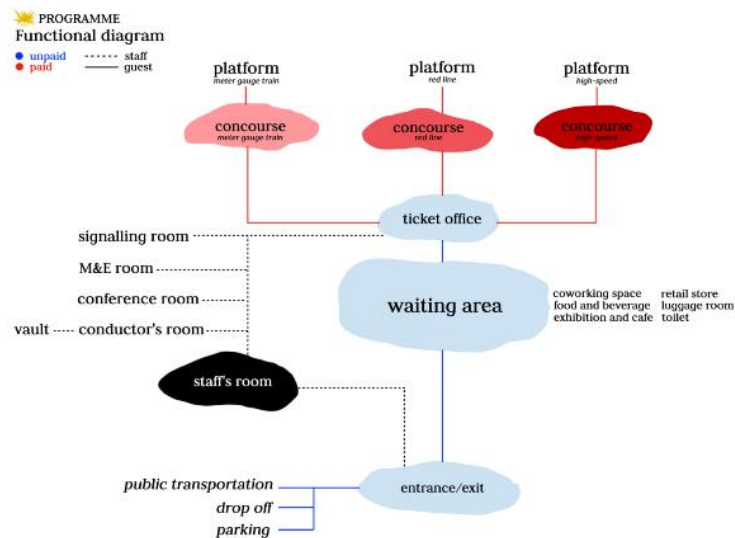
⁸¹ อนุรักษย์ ชิด โชคชัย, “โครงการปรับปรุงสถานีรถไฟกรุงเทพ” (หลักสูตรศิลปบัณฑิต มัณฑนศิลป์ (ออกแบบตกแต่งภายใน) มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2532), 53.

ชานชาลา (Platform)

พื้นที่สำหรับเทียบรถไฟ

จากภาพที่ 70 พื้นที่ใช้สอยและการใช้งาน สถานีรถไฟจะแบ่งพื้นที่ใช้งานและการเข้าถึง ดังนี้

- สีแดง ส่วนที่จ่ายเงินแล้วถึงจะใช้งานได้ (Paid Area)
- สีน้ำเงิน ส่วนที่สามารถเข้าไปใช้งานได้โดยไม่ต้องจ่ายเงิน (Unpaid Area)
- เส้นประ เส้นทางการใช้งานของพนักงาน
- เส้นทึบ เส้นทางการใช้งานของผู้โดยสารและบุคคลทั่วไป



ภาพที่ 70 พื้นที่ใช้สอยและการใช้งาน
ที่มา : จัดทำโดยผู้เขียน

พื้นที่ในส่วนต่าง ๆ เชื่อมต่อกันด้วยทางเดิน ลิฟต์ บันได บันไดเลื่อน และแบ่งการใช้งานพื้นที่ด้วยวิธีการเข้าถึงที่ต่างกัน เช่น บริเวณชั้นล่างและพื้นที่ที่เชื่อมต่อกับส่วนจอดรถเป็นส่วนที่เข้าถึงง่ายที่สุดจะถูกออกแบบให้เป็นพื้นที่พักคอย หรือส่วนที่เข้าถึงยากกว่าอย่างเช่น ชานชาลาจะถูกออกแบบให้ต้องจ่ายเงินก่อนเข้าไปใช้พื้นที่

กรณีศึกษาสถานีรถไฟ

London Waterloo station

London Waterloo station เป็นสถานีรถไฟของประเทศอังกฤษเปิดให้บริการเมื่อปี ค.ศ. 1848 สถานีนี้ความน่าสนใจตรงที่มีการอยู่ร่วมกันของพื้นที่เก่าและพื้นที่ใหม่ คือ ประตูชัยที่เป็นสัญลักษณ์ของความสงบและเพื่อระลึกถึงผู้เสียชีวิตในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 1 สถานีรถไฟใช้ประตูชัยเป็นทางเข้าหลักสำหรับคนเดินเท้า (ทางออกที่ 5) และเป็นสถาปัตยกรรมที่รับได้รับการขึ้นทะเบียน⁸² นอกจากนี้ที่สถานียังมีโครงสร้างหลังคาขนาดใหญ่ที่แสดงถึงเทคโนโลยีการก่อสร้างโดยหลังคาที่ทำขึ้นมาใหม่เป็นหลังคาที่มีความยาว 400 เมตร โครงสร้างถูกวางยาวไปตามชานชาลา



ภาพที่ 71 กรณีศึกษา London Waterloo station

ที่มา : Ray Davies. **London Waterloo station**. เข้าถึงเมื่อ 20 กรกฎาคม 2564.

เข้าถึงได้จาก <https://www.ice.org.uk/what-is-civil-engineering/what-do-civil-engineers-do/london-waterloo-station>

⁸² Ray Davies, **London Waterloo station**, เข้าถึงเมื่อ 20 กรกฎาคม 2564, เข้าถึงได้จาก

<https://www.ice.org.uk/what-is-civil-engineering/what-do-civil-engineers-do/london-waterloo-station>



ภาพที่ 72 กรณีศึกษา London Waterloo station

ที่มา : Lucy Skoulding, **Warning as large part of Waterloo station set to close for a week,** เข้าถึงเมื่อ 20 กรกฎาคม 2564, เข้าถึงได้จาก <https://www.mylondon.news/news/zone-1-news/warning-large-part-waterloo-station-18708085>

Seville-Santa Justa railway station

Seville-Santa Justa railway station เป็นสถานีรถไฟที่ประเทศสเปนเปิดให้บริการในปี ค.ศ. 1991 รวมสถานีเก่า 2 ในบริเวณเดียวกัน⁸³



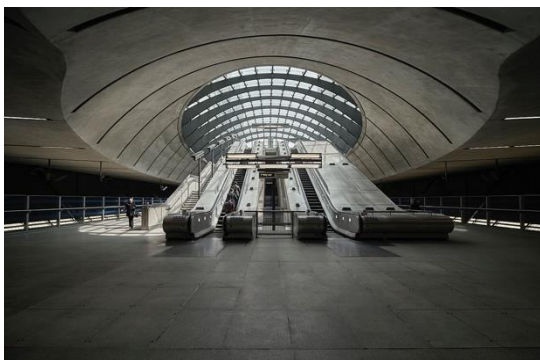
ภาพที่ 73 กรณีศึกษา Seville-Santa Justa railway station

ที่มา : **Seville Santa Justa Railway Station / Seville.** เข้าถึงเมื่อ 20 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://rail.cc/seville/seville-santa-justa-railway-station/1511>

⁸³ พิมพ์ชนก อ่องเกา, “เวลาในการออกแบบสถาปัตยกรรม : กรณีศึกษา สถานีรถไฟกรุงเทพ “หัวลำโพง”” (หลักสูตรสถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม, 2551) 19.

Canary Wharf tube station

Canary Wharf tube station เป็นสถานีรถไฟของประเทศอังกฤษ เปิดให้บริการในปี ค.ศ. 1999 สถานีนี้มีความยาว 300 เมตรเป็นอุโมงค์ขนาดใหญ่ใต้ดิน มีเทคนิคการก่อสร้างที่ทันสมัยและหลากหลาย ส่วนที่โผล่ขึ้นมาให้เห็นจะมีเพียงหลังคากระจกโค้งตรงบริเวณทางเข้าซึ่งหลังคานี้จะดึงแสงธรรมชาติให้ส่องเข้ามาบริเวณ Concourse ⁸⁴



ภาพที่ 74 กรณีศึกษา Canary Wharf tube station

ที่มา : Michael Echteid. **Canary Wharf station escalators**. เข้าถึงเมื่อ 20 กรกฎาคม 2564.

เข้าถึงได้จาก <https://www.flickr.com/photos/michaelechteid/17342789521>

สรุปการนำกรณีศึกษาเกี่ยวกับสถานีรถไฟมาใช้ในการออกแบบ

กรณีศึกษาเกี่ยวกับสถานีรถไฟแสดงให้เห็นถึงการออกแบบพื้นที่ภายในสถานีรถไฟ การอยู่ร่วมกันระหว่างพื้นที่ใหม่และพื้นที่เดิมอย่างเหมาะสม ในบางครั้งการออกแบบพื้นที่สถานีรถไฟไม่จำเป็นต้องนำของเดิมออกแล้วทำใหม่ทั้งหมด จากกรณีศึกษาการออกแบบสามารถแสดงให้เห็นถึงวัสดุสมัยใหม่ พื้นผิวที่แตกต่าง เทคโนโลยีการออกแบบ หรือแนวความคิดในการออกแบบที่แสดงให้เห็นถึงยุคสมัยที่เปลี่ยนไป แต่การอยู่ร่วมกับสถานีเดิมและออกแบบให้สถานีเดิมสามารถใช้งานร่วมกับพื้นที่ใช้สอยใหม่ ๆ ได้เป็นสิ่งที่น่าสนใจและควรนำไปใช้ในการออกแบบ

⁸⁴ Foster+Partners. **Canary Wharf station escalators**. เข้าถึงเมื่อ 20 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก

<https://www.fosterandpartners.com/projects/canary-wharf-underground-station/>

กรณีศึกษาพื้นที่ Public Space

เป็นพื้นที่ที่ติดกับท่าเรือริมน้ำผู้ใช้งานทั่วไปหรือคนที่อยู่อาศัยบริเวณนั้นสามารถเข้ามาใช้ได้ ออกแบบเป็นพื้นที่พักผ่อนเนื่องจากปัจจุบันพื้นที่บริเวณนั้นเป็นทางสัญจรของผู้คนที่อาศัยบริเวณนั้น เป็นพื้นที่แหว่งพักหลังจากนั่งเรือมา รวมทั้งเป็นร้านเช่าจักรยาน รถมอเตอร์ไซค์สำหรับนักท่องเที่ยวที่ต้องการปั่นจักรยานไปเที่ยวในตัวเมืองของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยพื้นที่ Public space ถูกออกแบบให้มีกลิ่นอายของความเป็นอยุธยาผ่านวัสดุที่คุ้นเคย คือ อิฐ แต่นำมาปรับเปลี่ยนรูปแบบให้มีความใหม่มากขึ้นและไม่ฉีกออกจากความเป็นเมืองประวัติศาสตร์มากนัก นอกจากนี้ Public space ควรจะสร้างความรู้สึกเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ด้านนอกและพื้นที่ในอาคาร

Yin and Yang Inform The Design Of Tianjin University Gallery

มหาวิทยาลัยเทียนจิน ประเทศจีน มีกำแพงอิฐที่มีรูปแบบน่าสนใจ การก่ออิฐที่เป็นระบบและเส้นโค้งของกำแพงนี้ทำให้รู้สึกถึงการก่อสร้าง ความแข็งแต่ยังคงเป็นธรรมชาติ ลักษณะที่แฝงอยู่ในรูปทรงสามารถทำให้รู้สึกถึงความเก่าที่มาจากวัสดุผสมกับความใหม่ระนาบที่เกิดจากการออกแบบ



ภาพที่ 75 กรณีศึกษา Yin and Yang Inform The Design Of Tianjin University Gallery

ที่มา : Alice Finney. **Architecture Public space**. เข้าถึงเมื่อ 20 มกราคม 2564.

เข้าถึงได้จาก <https://www.ignant.com/2018/04/11/yin-and-yang-inform-the-design-of-tianjin-university-gallery/>

UNC Virtual Campus / Deriva Taller de Arquitectura + Guillermo Mir + Jesica Grötter

อาคารนี้เป็นส่วนหนึ่งของมหาวิทยาลัยคอร์โดบา ประเทศอาร์เจนตินา มีความน่าสนใจตรงพื้นที่บริเวณที่ยกลอยขึ้นมาเพื่อให้ชั้นล่างโปร่ง และออกแบบม่านบังสายตาแบบโปร่งเพื่อให้อาคารหลังนี้ดูไม่อึดอัด นอกจากนี้รูปแบบของอาคารยังทำให้นึกถึงลักษณะของบ้านเรือนบริเวณสถานีรถไฟอยุธยาที่ยกได้ดูโปร่งและเห็นบันไดทางเข้าออกจากรูปด้านอาคาร



ภาพที่ 76 กรณีศึกษา UNC Virtual Campus / Deriva Taller de Arquitectura + Guillermo Mir + Jesica Grötter

ที่มา : Clara Ott. UNC Virtual Campus / Deriva Taller de Arquitectura + Guillermo Mir + Jesica Grötter. เข้าถึงเมื่อ 20 มกราคม 2564. เข้าถึงได้จาก

<https://www.archdaily.com/926222/unc-virtual-campus-deriva-taller-de-arquitectura-plus-guillermo-mir-plus-jesica-grotter/5d9dcc4b284dd1297c000299-unc-virtual-campus-deriva-taller-de-arquitectura-plus-guillermo-mir-plus-jesica-grotter-photo>

สรุปการนำกรณีศึกษาเกี่ยวกับพื้นที่ Public Space มาใช้ในการออกแบบ

กรณีศึกษาเกี่ยวกับพื้นที่ Public space การออกแบบพื้นที่ Public space ค่อนข้างสำคัญสำหรับการเล่าเรื่องเพราะจะเป็นส่วนที่เชื่อมคนจากภายนอกเข้าสู่ภายในอาคาร ขณะที่ใช้พื้นที่ระหว่างทางอาคารการออกแบบที่สื่อสารจะช่วยทำให้ผู้ใช้งานเข้าใจแนวความคิดในการออกแบบมากขึ้น เข้าใจความหมายและความสำคัญของพื้นที่ โดยบริเวณ Public space จะออกแบบวิธีการเล่าเรื่องจากวัสดุ รูปทรงและพื้นผิว

กรณีศึกษาพื้นที่ Waiting Area

พื้นที่พักคอยเป็นพื้นที่ที่เชื่อมส่วนต่าง ๆ เข้าด้วยกันใช้สำหรับรอรถไฟหรือรอซื้อตั๋วเดินทาง มีสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ห้องน้ำ ที่นั่งพัก ป้ายสัญลักษณ์และตารางการเดินทาง และต้องเป็นพื้นที่ที่สามารถถ่ายเทคนได้เร็วเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน พื้นที่พักคอยถูกออกแบบให้มีแสงลอดผ่านเข้ามาตามช่องต่าง ๆ ของเปลือกอาคาร โดยออกแบบให้มีช่องที่แสงสว่างส่องถึงเยอะและน้อยสลับกันให้ความรู้สึกเหมือนกับเดินอยู่ในซากโบราณสถานที่ยังบางส่วนก็พังทลาย ให้ความรู้สึกเปิดโล่งสลับกับความสลัว

Peter Zumthor's Kolumba Museum Uses Local Materials to Reframe Historic Experience

พิพิธภัณฑ์ Kolumba ประเทศเยอรมัน มีความน่าสนใจเนื่องจากถูกออกแบบให้โครงสร้างใหม่ผสมผสานไปกับพื้นที่อาคารเก่า จากภาพเห็นได้ว่าส่วนที่ใหม่กับส่วนที่เก่าสามารถแยกออกจากกันได้ แต่พื้นที่ทั้งสองก็ยังคงมีความกลมกลืนกัน และยังทำให้ผู้ใช้งานรับรู้ถึงความผสมผสานนี้

เมืองโคโลญ เป็นเมืองที่ได้รับความเสียหายจากสงครามโลกครั้งที่ 2 แต่เดิมพิพิธภัณฑ์นี้เป็นบ้านที่เก็บรวบรวมผลงานศิลปะสไตล์ Roman Catholic ซึ่งมีอายุมากกว่าพันปี Peter Zumthor จึงออกแบบอาคารโดยใช้เศษซากปรักหักพังของบ้านที่ถูกทำลายทิ้ง มาเป็นส่วนหนึ่งของพิพิธภัณฑ์ เพื่อแสดงถึงการอนุรักษ์และคงอยู่ของเรื่องราวในอดีต⁸⁵

⁸⁵ Dsign Something. Peter Zumthor สถาปนิกผู้ออกแบบสถาปัตยกรรมที่เต็มไปด้วยความรู้สึก. เข้าถึงเมื่อ 25 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://dsignsomething.com/2018/12/27/peter-zumthor->

[%E0%B8%AA%E0%B8%96%E0%B8%B2%E0%B8%9B%E0%B8%99%E0%B8%B4%E0%B8%81%E0%B8%9C%E0%B8%B9%E0%B9%89%E0%B8%AD%E0%B8%AD%E0%B8%81%E0%B9%81%E0%B8%9A%E0%B8%9A%E0%B8%AA%E0%B8%96%E0%B8%B2%E0%B8%9B/](https://dsignsomething.com/2018/12/27/peter-zumthor-%E0%B8%AA%E0%B8%96%E0%B8%B2%E0%B8%9B%E0%B8%99%E0%B8%B4%E0%B8%81%E0%B8%9C%E0%B8%B9%E0%B9%89%E0%B8%AD%E0%B8%AD%E0%B8%81%E0%B9%81%E0%B8%9A%E0%B8%9A%E0%B8%AA%E0%B8%96%E0%B8%B2%E0%B8%9B/)



ภาพที่ 77 กรณีศึกษา Peter Zumthor's Kolumba Museum Uses Local Materials to Reframe
Historic Experience

ที่มา : **6 obras emblemáticas de Peter Zumthor**. เข้าถึงเมื่อ 20 มกราคม 2564.
เข้าถึงได้จาก <https://noticias.arq.com.mx/Detalles/22764.html#.YMDtkDYzZp->

Italian Embassy, Brasilia, Brazil (1976)

อาคารสถานทูตในประเทศบราซิล จากภาพพื้นที่นี้แสดงให้เห็นถึงช่วงจังหวะของแสงที่เกิดขึ้น โดยเว้นจังหวะช่วงสว่าง-สลัว จากการใช้โครงสร้างและระยะห่างที่เท่า ๆ กัน ทำให้เห็นถึงความเป็นไปได้ในการออกแบบอาคารให้มีลักษณะสว่าง-สลัว



ภาพที่ 78 กรณีศึกษา Italian Embassy, Brasilia, Brazil (1976)

ที่มา : Real Horrorshow. **The Best Brutalist Buildings Around The World...** เข้าถึงเมื่อ 20 มกราคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://www.skyscrapercity.com/threads/the-best-brutalist-buildings-around-the-world.1163565/page-93>

The Commons, Thonglor

The Commons เป็นคอมมูนิตี้ตั้งอยู่ที่ย่านทองหล่อ เปิดให้บริการในปี ค.ศ.2016 เป็นโครงการที่มีพื้นที่ส่วนของร้านค้า ส่วนของพื้นที่กึ่งสาธารณะและมีพื้นที่ขนาดใหญ่ นอกจากนี้อาคารยังสร้างความรู้สึกรอบกายใจให้กับคนทั่วไปที่จะเข้ามาใช้งานจากรูปแบบของอาคารและวิธีการสร้างพื้นที่

บันไดจากพื้นดินภายนอกจะค่อย ๆ พาผู้ใช้งานเดินตามลำดับชั้นไหลขึ้นไปสำรวจพื้นที่ชั้นต่าง ๆ ที่ออกแบบการแก้ปัญหาถึงคนขึ้นไปใช้งานพื้นที่ทุกส่วนของอาคาร ด้วยการสร้างบรรยากาศพื้นที่แต่ละโซนให้แตกต่างกันออกไป กำหนดรูปแบบและสไตล์หลากหลายให้ทุกพื้นที่มีประสิทธิภาพ⁸⁶



ภาพที่ 79 กรณีศึกษา The Commons, Thonglor

ที่มา : Ketsiree Wongwan. **The Commons / Department of Architecture**. เข้าถึงเมื่อ 24 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://www.archdaily.com/800497/the-commons-department-of-architecture/583e21a4e58ecee6790000a6-the-commons-department-of-architecture-photo>

⁸⁶ Ekkarach Laksanasanrith. **The commons สวนหลังบ้านของคนเมือง**. เข้าถึงเมื่อ 24 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://dsignsomething.com/2016/03/20/the-commons-%E0%B8%AA%E0%B8%A7%E0%B8%99%E0%B8%AB%E0%B8%A5%E0%B8%B1%E0%B8%87%E0%B8%9A%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%82%E0%B8%AD%E0%B8%87%E0%B8%84%E0%B8%99%E0%B9%80%E0%B8%A1%E0%B8%B7%E0%B8%AD/>

สรุปการนำกรณีศึกษาเกี่ยวกับพื้นที่ Waiting area มาใช้ในการออกแบบ

พื้นที่ส่วน Waiting area เป็นบริเวณที่รองรับคนมากที่สุดและเป็นพื้นที่ที่คนใช้เวลาานานที่สุดในการทำกิจกรรมระหว่างรอรถไฟ จากกรณีศึกษาข้างต้นพื้นที่ในส่วนนี้จะต้องคำนึงถึงการใช้งานที่สร้างความสะดวกสบายให้กับผู้ใช้งานและสื่อสารถึงแนวความคิด โดยแสดงออกผ่านการสร้างพื้นที่ บรรยากาศโดยรวมและการออกแบบ

กรณีศึกษาพื้นที่ Exhibition and Café

การออกแบบพื้นที่ส่วน Exhibition and Café จะใช้พื้นที่ของอาคารสถานีรถไฟเดิมแต่ย้ายตำแหน่งสถานีมาติดแม่น้ำและทำเป็นส่วนหนึ่งของท่าเรือเพื่อให้สถานีมีความโดดเด่นและเข้ากับการใช้สอยพื้นที่ในปัจจุบัน โดยออกแบบให้อาคารสถานีรถไฟเดิมมีพื้นที่พักคอยเพื่อให้สอดคล้องกับการนั่งคอยเรือรวมทั้งสามารถเล่าเรื่องประวัติและความสำคัญของสถานีได้

อาคารสถานีรถไฟเดิมต้องการการออกแบบพื้นที่ใช้สอยใหม่สำหรับรองรับกิจกรรมที่เปลี่ยนไป แต่อาคารหลังนี้ไม่ควรที่จะปรับเปลี่ยนโครงสร้างหลักมากเกินไปเพราะอาคารมีอายุค่อนข้างมาก รวมทั้งรูปแบบที่น่าสนใจของสถานีรถไฟอยุธยาหลังจากถูกปรับปรุงในสมัยรัชการที่ 6 ก็ควรที่จะคงสภาพไว้เพราะมีความสำคัญต่อพื้นที่ในเชิงประวัติศาสตร์ กรณีศึกษาที่นำมาใช้จึงมุ่งเน้นไปยังอาคารที่มีการผสมผสานระหว่างการใช้งานพื้นที่แบบใหม่ภายในอาคารเดิม

Higher Ground cafe in Melbourne's CBD

จากภาพที่ 80 เป็นภาพถ่ายในร้านอาหาร Higher Ground ที่ประเทศออสเตรเลีย อาคารนี้แสดงให้เห็นถึงการใช้งานพื้นที่ที่ต่างออกไปในอาคารเก่า ปัจจุบันอาคารหลังนี้ถูกปรับเปลี่ยนจากโรงไฟฟ้าที่รับภาระขึ้นทะเบียนอาคารเก่ามาเป็นร้านอาหารซึ่งการปรับเปลี่ยนการใช้สอยจากโรงไฟฟ้ามาเป็นร้านอาหารไม่ได้ลดคุณค่าของอาคารเก่า แต่เป็นการทำให้อาคารเก่าสามารถอยู่ร่วมกับการใช้งานแบบใหม่



ภาพที่ 80 กรณีศึกษา Higher Ground cafe in Melbourne's CBD

ที่มา : Micheal Harden. **Hot Plates: Higher Ground, Melbourne.** เข้าถึงเมื่อ 20 มกราคม 2564.

เข้าถึงได้จาก <https://www.gourmettraveller.com.au/news/restaurant-news/higher-ground-cafe-melbourne-top-paddock-3788>

Fintual Headquarters Palacio Droguett / Studio Cáceres Lazo

อาคารหลังนี้ตั้งอยู่ที่ประเทศชิลี ในอดีต ค.ศ.1913 อาคารนี้ถูกสร้างขึ้นใจกลางเมืองเพื่อเป็นที่อยู่อาศัยของครอบครัว Droguett แต่ในภายหลังกลับถูกเปลี่ยนเป็นสถานที่จัดงานรื่นเริงแทน ปัจจุบันอาคารขนาดใหญ่หลังนี้ถูกปรับเปลี่ยนการใช้สอยอีกครั้งเป็นอาคารสำนักงานที่มีการใช้งานแบบใหม่ ความน่าสนใจคืออาคารนี้มีอายุค่อนข้างมากแต่ยังสามารถออกแบบการใช้งานแบบใหม่เพิ่มเข้าไปได้ โดยใช้วัสดุที่ค่อนข้างลวยตัวเป็นหลักเพื่อให้ไม่กระทบกับโครงสร้างมากและยังสามารถคงรูปแบบอาคารเดิมไว้ได้



ภาพที่ 81 กรณีศึกษา Fintual Headquarters Palacio Droguett / Studio Cáceres Lazo

ที่มา : Clara Ott. **Fintual Headquarters Palacio Droguett / Studio Cáceres Lazo**. เข้าถึงเมื่อ 10 มิถุนายน 2564. เข้าถึงได้จาก https://www.archdaily.com/963074/fintual-headquarters-palacio-droguett-studio-caceres-lazo?ad_source=search&ad_medium=search_result_projects

TCDC (Thailand Creative and Design Center)

TCDC สาขาไปรษณีย์กลางบางรัก เปิดให้บริการในปี พ.ศ.2560 โดยอาคารไปรษณีย์กลางเป็นอาคารเก่าที่มีอายุมากกว่า 80 ปี ปัจจุบันอาคารแห่งนี้เป็นที่ตั้งสาธารณะที่เชิญชวนให้คนเข้ามาใช้งานจากกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ อาคารไปรษณีย์กลางมีจุดเด่นด้านการเข้าถึงอาคารและมีส่วน Co-working space ที่รองรับการทำงานหลายรูปแบบทำให้อาคารนี้มีความน่าสนใจทั้งเรื่องของการปรับปรุงอาคารและการอยู่ร่วมกับการใช้สอยแบบใหม่ ๆ

รูปลักษณะอาคารด้านหน้าถือว่าสำคัญอย่างยิ่ง เราก็จะแต่น้อยที่สุด คงของเดิมไว้เป็นหลัก เพราะมันเป็นคาแรกเตอร์หลัก และส่วนยอดอาคารจะมีครุฑที่อำนวยความสะดวกสร้างโดยอ.ศิลป์ พีระศรี ก็จะต้องรักษาไว้ โดยไม่มีส่วนใดที่จะอยู่สูงไปกว่านี้ด้วย⁸⁷



ภาพที่ 82 ทัศนศึกษา TCDC เจริญกรุง

ที่มา : ไอรดา รื่นภิรมย์ใจ. TCDC เจริญกรุง Design Center โฉมใหม่บนตึกเก่าไปรษณีย์กลางที่มีอายุเกือบ 80 ปี. เข้าถึงเมื่อ 25 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://adaymagazine.com/draft-13>

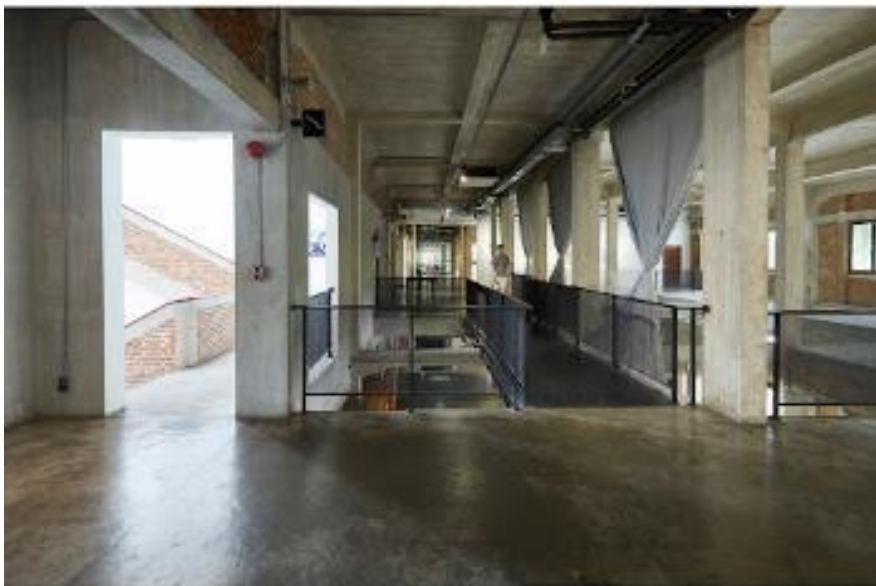
หอศิลป์ร่วมสมัยราชดำเนิน

หอศิลป์ร่วมสมัยราชดำเนินมีลักษณะแบบอาร์ต เดโค (Art Deco) อาคารถูกสร้างขึ้นในยุคคณะราษฎร โดยจอมพล ป.พิบูลสงคราม ต้องการทำถนนตรงนี้ให้เป็นแบบบูเลอวาร์ดในยุโรป⁸⁸ ถูกปรับเปลี่ยนพื้นที่ภายในให้กลายเป็นหอศิลป์ ความน่าสนใจอีกเรื่องก็คือการรีโนเวทเพื่อให้ชีวิตใหม่กับอาคารประวัติศาสตร์ดัดแปลงให้กลายเป็นอาร์ตสเปซแห่งยุคสมัย โดยแนวทางที่ทีมสถาปนิกและทีมก่อสร้างเลือกใช้ในการปรับปรุงก็คือ การทำทุกอย่างด้วยความเคารพต่อสถาปัตยกรรมและเรื่องราวของอาคาร⁸⁹

⁸⁷ ไอรดา รื่นภิรมย์ใจ. TCDC เจริญกรุง Design Center โฉมใหม่บนตึกเก่าไปรษณีย์กลางที่มีอายุเกือบ 80 ปี. เข้าถึงเมื่อ 25 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://adaymagazine.com/draft-13>

⁸⁸ พันธุ์ทิพย์ ธีระเนตร. จากหน้าพระลานถึง ‘ราชดำเนิน’ เดินเท้าฟังเรื่อง(ไม่ถูก)เล่า ของศิลปะ สถาปัตยกรรม อนุสาวรีย์. เข้าถึงเมื่อ 27 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก https://www.matichon.co.th/columnists/news_2287647

⁸⁹ ภกนันท์ เกาทอง. RATCHADAMNOEN CONTEMPORARY ART CENTER “อาร์ตสเปซร่วมสมัยในกลิ่นอายของประวัติศาสตร์”.



ภาพที่ 83 กรณีศึกษา หอศิลป์ร่วมสมัยราชดำเนิน

ที่มา : ภคนันท์ เถาทอง. **RATCHADAMNOEN CONTEMPORARY ART CENTER “อาร์ตสเปซร่วมสมัยในกลิ่นอายของประวัติศาสตร์”**. เข้าถึงเมื่อ 25 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <http://www.daybedsmag.com/ratchadamnoen-contemporary-art-center/>

ไถยนี้ Museum

ไถยนี้ Museum ตั้งอยู่ในพื้นที่ของวัดโสมนัสราชวรวิหาร เป็นพื้นที่ให้ความรู้เกี่ยวกับ “กเบื้องาน” ความน่าสนใจของไถยนี้ Museum คือ ขนาดของพิพิธภัณฑที่เล็กมากและแทรกอยู่ระหว่างกุฎิพระเก่า 2 หลังแนวคิดในการออกแบบคือ หีบสมบัติ เพราะสิ่งของข้างในมันเป็นของล้ำค่า เราเอาหีบสมบัติมาขยายให้ใหญ่เป็นอาคาร โดยใช้เหล็กมาเชื่อมต่อกันเป็นทั้งโครงสร้างและอาคาร ซึ่งการเป็นโครงสร้างเหล็กแบบนี้ก็ทำให้ไม่จำเป็นต้องขุดฐานราก และไม่จำเป็นต้องเอาโครงสร้างใหม่ไปฝากไว้กับอาคารกุฎิเดิมที่เป็นอาคารอนุรักษ์⁹⁰

เข้าถึงเมื่อ 25 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <http://www.daybedsmag.com/ratchadamnoen-contemporary-art-center/>

⁹⁰ ชีรพันธ์ ลีลาวรรณสุข. **ไถยนี้ Museum**. เข้าถึงเมื่อ 25 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://readthecloud.co/tiny-museum/>



ภาพที่ 84 กรณีศึกษา ไทยนี้ Museum

ที่มา : ชีรพันธ์ สีสาวรรณสุข. **ไทยนี้ Museum**. เข้าถึงเมื่อ 25 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก

<https://readthecloud.co/tiny-museum/>



ภาพที่ 85 กรณีศึกษา ไทยนี้ Museum

ที่มา : Saovapak Ayaanond. **สำรวจเบื้องหลัง Tiny Museum** พิพิธภัณฑสถานสีแดงชาติที่ออกแบบโดย
ตั้งต้นจากคุณค่าทางประวัติศาสตร์. เข้าถึงเมื่อ 25 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก

<https://dsignsomething.com/2019/12/20/%E0%B8%AA%E0%B8%B3%E0%B8%A3%E0%B8%A7%E0%B8%88%E0%B9%80%E0%B8%9A%E0%B8%B7%E0%B9%89%E0%B8%AD%E0%B8%87%E0%B8%AB%E0%B8%A5%E0%B8%B1%E0%B8%87-tiny-museum-%E0%B8%9E%E0%B8%B4%E0%B8%9E%E0%B8%B4%E0%B8%98/>

สรุปการนำกรณีศึกษาเกี่ยวกับพื้นที่ Exhibition and Café มาใช้ในการออกแบบ

พื้นที่ส่วน Exhibition and Café สำหรับโครงการนี้จะอยู่ในส่วนของอาคารสถานีรถไฟอยุธยาเดิม ทำให้กรณีศึกษาที่เลือกใช้จะเป็นการออกแบบนิทรรศการกับอาคารเก่า การนำนิทรรศการเข้ามาอยู่ในอาคารเก่าอาจจะทำให้พื้นที่บางส่วนต้องปรับเปลี่ยนแต่อาจจะใช้โครงสร้างแบบลอยตัวเพื่อไม่ให้กระทบต่อโครงสร้างหลัก

กรณีศึกษารูปแบบของเรือ

แนวความคิดหลักที่ใช้ในการออกแบบคือ “ลักษณะของเรือ” เพราะว่า เรือ สามารถสื่อสารถึงเรื่องของการเดินทาง ความเป็นเมืองน้ำ ความเป็นเมืองท่าซึ่งเป็นจุดเด่นของอยุธยาในช่วงเวลานั้นและยังเป็นสัญลักษณ์ที่ยืนยันได้ว่า อยุธยามีความสำคัญต่อประวัติศาสตร์

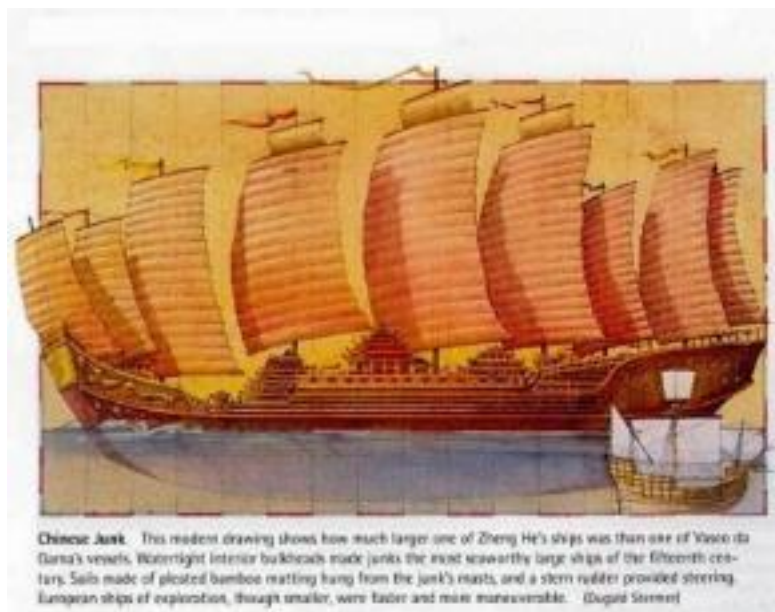
รูปแบบเรือที่เลือกใช้คือ เรือเดินสมุทรของเจ้จเหอเพราะเป็นเรือเดินสมุทรที่เคยติดต่อกับอยุธยาซึ่งตรงกับสมัยสมเด็จพระรามาธิบดีในราชวงศ์อู่ทอง เจ้จเหอออกเดินทาง 7 ครั้ง ในช่วงปี ค.ศ.1405-1433 ในสมัยของราชวงศ์หมิง จักรพรรดิหมิงเจ้จู่ เรือเดินสมุทรของเจ้จเหอบรรจุคนอยู่ในเรือได้ประมาณ 27,800 คน, เรือสมบัติ 62 ลำ และเรืออื่น ๆ ในขบวนอีก 190 ลำ⁹¹ ประกอบไปด้วยเรือสมบัติ, เรือบรรทุกอุปกรณ์สำรอง, เรือบรรทุกเชื้อเพลิง, เรือรบ, เรือบรรทุกน้ำและอาหาร

ลักษณะของเรือมีหัวเรือเรียวแหลมทำให้สามารถฝ่าคลื่นลมขนาดใหญ่ได้ ตัวเรือจะบานออกมีคานฟ้ายื่นออกมา กระดุกเรือออกแบบเป็นรูปตัววี (V) เพื่อให้เรือไม่โคลง เรือมหาสมบัติถูกออกแบบมาให้เป็นเรือที่หรูหรา มีห้องโถงใหญ่สำหรับไว้ต้อนรับอาคันตุกะของจักรพรรดิ⁹²

⁹¹ Zheng He. เข้าถึงเมื่อ 28 มีนาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://weaponsandwarfare.com/2010/11/28/zheng-he/>

⁹² อัล-ฮิลาล. เจ้จเหอ – แม่ทัพเรือจีนมุสลิม - ๒๘ ปีที่จีนครอบครองท้องทะเลโลก. เข้าถึงเมื่อ 28 มีนาคม 2564.

เข้าถึงได้จาก <http://topicstock.pantip.com/library/topicstock/2006/01/K4006442/K4006442.html>



ภาพที่ 86 ทัศนศึกษาจากเรือเดินสมุทรของเจิ้งเหอ
ที่มา : **Zheng He**. เข้าถึงเมื่อ 28 มีนาคม 2564. เข้าถึงได้จาก
<https://weaponsandwarfare.com/2010/11/28/zheng-he/>

โครงสร้างหลักของเรือนอกจากจะประกอบด้วยส่วนของกระดูกงู กาน กง เรือยังมีองค์ประกอบอื่นที่สำคัญอีกอ้างอิงความหมายจากอิฐานศัพท์เรือ⁹³ ดังนี้

Beam	คือ กานเป็นโครงสร้างวางตามแนวขวาง
Bracket	คือ แผ่นฉากสำหรับเชื่อม โครงสร้างให้แข็งแรง
Deck	คือ พื้นโครงสร้างบริเวณคาค้ำฟ้าของเรือ
Frame	คือ กงเรือเป็นโครงสร้างวางตามขวาง ลักษณะคล้ายกระดูกซี่โครง
Gusset	คือ ชิ้นส่วนที่ใช้ยึดโครงสร้างให้แข็งแรง มีหน้าที่คล้ายประกบ
Keel	คือ กระดูกงูเป็นโครงสร้างที่วางตามความยาวของเรือ
Keelson	คือ ชิ้นส่วนที่ใช้ยึดกระดูกงูเพื่อเพิ่มความแข็งแรง
Pillar	คือ เสาโครงสร้างแนวตั้ง
Platform	คือ พื้น
Shell	คือ ผนังเรือ

⁹³ โจ ชลประทาน. อิฐานศัพท์เรือ. เข้าถึงเมื่อ 28 มีนาคม 2564. เข้าถึงได้จาก
<http://www.weekendhobby.com/board/boat/shtml/12575.shtml>

Shank	คือ ก้านสมอ
Strake	คือ แผ่นกระดานเรือ
Tank	คือ อับเฉาเรือ, น้ำหนักถ่วงเรือ

จากองค์ประกอบข้างต้นแสดงให้เห็นว่า เมื่อแกะ โครงสร้างและรูปแบบของเรือออกมาจะพบวิธีการก่อตัวและการขึ้น โครงสร้างที่ค่อนข้างคล้ายกับการสร้างอาคารทั้งส่วนที่เป็น โครงสร้างหลัก คาน และองค์ประกอบอื่น ๆ ทำให้สามารถใช้ลักษณะบางประการที่มีร่วมกันระหว่างเรือกับอาคารในการออกแบบได้

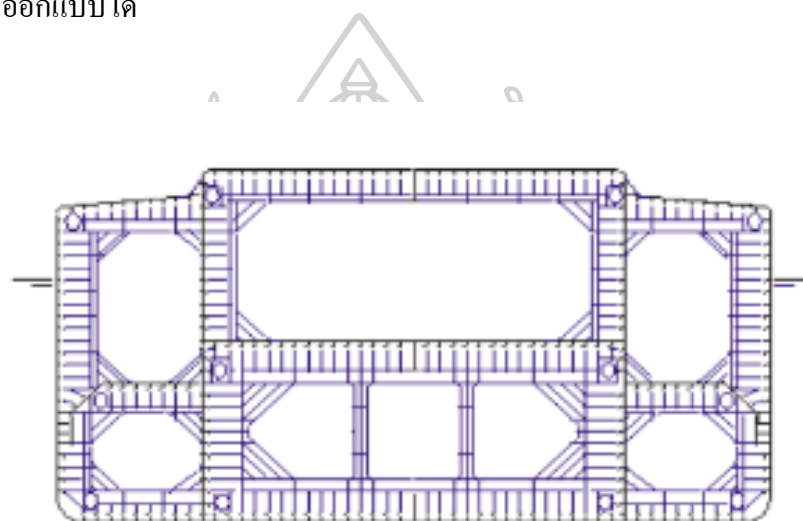
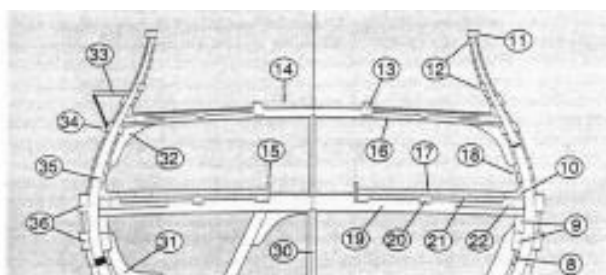


Fig. 37. Midship section of a Coulombi Egg design.

(Source: The Naval Architect, 1903, May, p.267)

ภาพที่ 87 กรณีศึกษาโครงสร้างของเรือ

ที่มา : Mukkadayil Paily John. **Tanker accidents : double hull is not the only viable alternative**
 . เข้าถึงเมื่อ 28 มีนาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://docplayer.net/50893198-Tanker-accidents-double-hull-is-not-the-only-viable-alternative.html>



ภาพที่ 88 กรณีศึกษาโครงสร้างของเรือ

ที่มา : Trevor Kenchington, **THE STRUCTURES OF ENGLISH WOODEN SHIPS: WILLIAM SUTHERLAND'S SHIP, CIRCA 1710'**. เข้าถึงเมื่อ 28 มีนาคม 2564. เข้าถึงได้จาก https://cnrs-scrn.org/northern_mariner/vol03/tnm_3_1_1-43.pdf

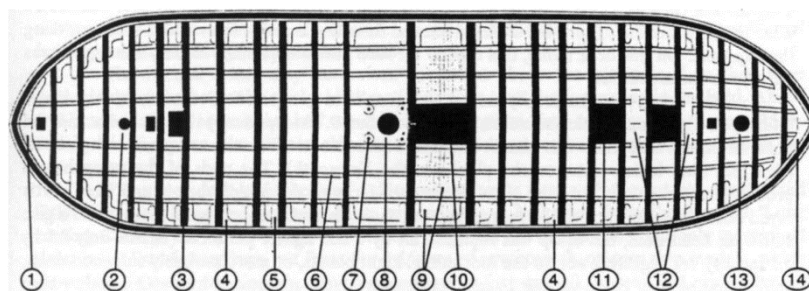


Figure 9: Plan of the structure of the gundeck of a large ship. 1: deck transom; 2: mizzen mast; 3: beam; 4: lodging knee (note reversal of orientation amidships); 5: hanging knee (seen from above); 6: carling; 7: pumps; 8: main mast; 9: ledges (shown only between the two beams amidships but fitted over the whole length of the deck); 10: main hatch; 11: hatch; 12: bitts (for anchor cables); 13: foremast; 14: deck hook. [Sutherland showed the deck transom as being almost symmetrical with the deck hook. It should probably be broader and less angled, with large knees at each end.]

ภาพที่ 89 กรณีศึกษาโครงสร้างของเรือ

ที่มา : Trevor Kenchington, **THE STRUCTURES OF ENGLISH WOODEN SHIPS: WILLIAM SUTHERLAND'S SHIP, CIRCA 1710'**. เข้าถึงเมื่อ 28 มีนาคม 2564. เข้าถึงได้จาก https://cnrs-scrn.org/northern_mariner/vol03/tnm_3_1_1-43.pdf

สรุปการนำกรณีศึกษาเกี่ยวกับเรือมาใช้ในการออกแบบ

การใช้เรือมาเป็นองค์ประกอบหนึ่งในอาคาร จะเลือกใช้บางองค์ประกอบของเรือที่เหมาะสมมาใช้ในส่วนที่สมควรใช้ อาจจะได้ไม่ได้หยิบมาใช้ตรง ๆ แต่จะนำมาออกแบบให้มีรูปแบบที่เหมาะสมก่อนนำมาใช้ เช่น ออกแบบคานของอาคารในส่วนที่ต้องการแสดงให้เห็นว่าเลียนแบบมาจากคานเรือ หรือการออกแบบเปลือกอาคารด้วยชิ้นส่วนที่เหมาะสมกับตำแหน่ง ซึ่งการออกแบบและการใช้งานจะต้องสื่อสารถึงแนวความคิดได้



บทที่ 5
แนวความคิดในการออกแบบ

ปัญหาของโครงการสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา

ช่วงเวลาที่ผ่านมา ในขั้นตอนของการออกแบบอาคารสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยามีปัญหาเกิดขึ้นตลอดเวลา ทั้งประเด็นที่เกี่ยวกับรูปแบบของอาคารและผลกระทบที่จะเกิดขึ้นเมื่อโครงการแล้วเสร็จ โดยช่วงระยะเวลาของการออกแบบมีประเด็นที่ถูกพาดพิง ดังนี้

ปัญหาและข้อถกเถียงที่เกิดขึ้น

1. โครงการสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยาที่จะทำใหม่สร้างครอบสถานีรถไฟเดิม
2. โครงการสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยาตั้งอยู่บริเวณใกล้เคียงกับโบราณสถานหลายแห่ง
3. โครงการสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยามีขนาดใหญ่เกินไปและมีความสูงมากเกินไป
4. โครงการสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยาไม่สามารถสื่อสารถึงอัตลักษณ์ของพื้นที่ได้เท่าที่ควร
5. โครงการสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยาใช้รูปแบบความเป็นไทยที่ไม่มีการพัฒนา

การแก้ปัญหา

1. โครงการสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยาที่จะทำใหม่สร้างครอบสถานีรถไฟเดิม

โครงการสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยาจะใช้พื้นที่เดิมของสถานีรถไฟอยุธยาและบริเวณรอบสถานีรถไฟที่เป็นที่ดินของรฟท. เพื่อรองรับการใช้สอยที่เพิ่มขึ้น แต่จากภาพแลข้อมูลของสถานีรถไฟความเร็วสูงที่เผยแพร่ออกมาเห็นได้ว่า สถานีรถไฟใหม่มีการวางอาคารในลักษณะที่ครอบอาคารสถานีรถไฟเดิมที่เป็นอาคารสำคัญ

ทั้งนี้การออกแบบสถานีใหม่นั้นจะสร้างในเขตพื้นที่สถานีเดิมทั้งหมดครอบสถานีรถไฟอยุธยาโดยยังอนุรักษ์อาคารเก่าไว้ ด้วยความร่วมมือกับการก่อสร้างใหม่ให้กลมกลืนระหว่างสถาปัตยกรรมเก่ากับใหม่ ภายในสถานีมีสิ่งอำนวยความสะดวกบันไดเลื่อนและร้านค้าเชิงพาณิชย์ บริการนักท่องเที่ยว อีกทั้งสถานีจะเชื่อมกับแม่น้ำป่าสักซึ่งจะมีทำนน้ำเพื่อเชื่อมโยงกับเรือโดยสารภายในแม่น้ำ เชื่อมโยงธรรมชาติและวิถีชีวิตผู้คนในท้องถิ่นด้วย⁹⁴

ในส่วนของสถานีรถไฟเดิม ที่จะสร้างอาคารสูงครอบนั้น ก็มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์เป็นอย่างมาก โดยสถานีดังกล่าวสร้างตั้งแต่สมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5

⁹⁴ เผยแบบ4 สถานีรถไฟความเร็วสูงเสร็จแล้ว. เข้าถึงเมื่อ 27 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก

ต่อมาในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 ก็ได้มีการปรับปรุงโดยสถาปนิกชาวอิตาลียื่นผู้ออกแบบ⁹⁵

ซึ่งสามารถแก้ไขปัญหานี้ได้จากวิเคราะห์ความสำคัญของพื้นที่และบริบทที่เกี่ยวข้อง โดยการออกแบบสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยาใหม่จำเป็นต้องให้ความสำคัญกับสถานีรถไฟเดิม เพราะเป็นอาคารที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์และเป็นอาคารที่ได้รับการขึ้นทะเบียนโดยกรมศิลปากร

2. โครงการสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยาตั้งอยู่บริเวณใกล้เคียงกับโบราณสถานหลายแห่ง

ในระยะรัศมี 1 กิโลเมตรรอบสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา มีโบราณสถานตั้งอยู่ใกล้เคียงกับโครงการพบทั้งในเขตบริเวณเกาะเมืองเก่า, ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำป่าสัก ส่วนมากเป็นวัดที่ได้รับการขึ้นทะเบียนโบราณสถานจากกรมศิลปากร เช่น ศาลเจ้าปู่เท่ากงม่า, วัดธรรมนิยม (วัดยม), วัดกัลยา, วัดเกาะแก้ว, วัดกุฎีดาว, วัดโคกมะเกลือ (ร้าง), เจดีย์วัดสามปลื้ม ซึ่งโบราณสถานอยู่ภายใต้การดูแลของกรมศิลปากร จากรายละเอียดใน TOD ของโครงการสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา พื้นที่ของสถานีรถไฟอยุธยาและบริเวณรอบ ๆ อาจจะต้องพัฒนาตามแผนของโครงการ โอกาสที่จะย้ายพื้นที่หรือย้ายสถานีออกไปมีค่อนข้างน้อย

ผังเมืองรวมจังหวัดพระนครศรีอยุธยา พ.ศ.2560 กำหนดให้พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟอยุธยาไว้เป็นพื้นที่สีชมพู เป็นที่ดินประเภทชุมชน นอกจากนี้ (ร้าง) ประกาศผังเมืองรวมเมืองพระนครศรีอยุธยา พ.ศ.2552 กำหนดไว้ว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการใด ๆ โดยรอบโบราณสถานที่ขึ้นทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ให้มีระยะห่างจากเขตโบราณสถาน ไม่น้อยกว่า 8 เมตร⁹⁶ ดังนั้น สิ่งที่ผู้ออกแบบสามารถทำได้คือ การออกแบบสถาปัตยกรรมและสภาพแวดล้อมให้เคารพพื้นที่กับบริบทโดยรอบสถานี

3. โครงการสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยามีขนาดใหญ่เกินไปและมีความสูงมากเกินไป

⁹⁵ คำรง พุฒตาล. เรื่องเล่าจากคำรง : สถานีรถไฟความเร็วสูงที่อยุธยาสร้างอย่างไรไม่ทำลายคุณค่าทาง

ประวัติศาสตร์. เข้าถึงเมื่อ 28 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://www.springnews.co.th/news/688929>

⁹⁶ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, “โครงการศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง” (รายงานฉบับกลาง (Interim Report) ฉบับปรับปรุง เล่มที่ 5 งานส่วนที่ 3 และงานส่วนที่ 4 พระนครศรีอยุธยา).

โครงการสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยาจะมีขนาดใหญ่เกินไปและมีความสูงมากเกินไป คือ ยอดอาคารสูง 45.75 เมตร ด้วยขนาดที่ใหญ่มากทำให้อาคารมีความโดดเด่นออกมาจากบริเวณที่ตั้ง สร้างความแตกต่าง และมีโอกาสที่จะสร้างทัศนียภาพที่ขัดต่อภาพลักษณ์ของเมืองอยุธยา

สาเหตุที่ไม่ต้องการให้สร้างในจุดนี้ตามแบบเดิมก็เพราะเกรงว่า อาคารสถานีและทางวิ่งยกระดับจะบดบังทัศนียภาพโบราณสถาน และถ้าหากไม่ขยับที่ตั้งสถานีก็จะต้องสร้างใหม่ให้เป็นแบบรูปแบบได้คืนแทน⁹⁷ อาคารที่จะออกแบบใหม่จึงจำเป็นต้องลดขนาดพื้นที่สถานีลงแต่หน้าที่ของห้องต่าง ๆ วิธีการใช้งานพื้นที่และงานระบบต้องสมบูรณ์ นอกจากนี้พื้นที่ใช้สอยควรจะมีขนาดที่เหมาะสมกับการใช้งาน

4. โครงการสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยาไม่สามารถสื่อสารถึงอัตลักษณ์ของพื้นที่ได้เท่าที่ควร

สถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยาตั้งอยู่ฝั่งนอกเกาะเมืองเป็นพื้นที่ส่วนนอชโยธาเดิมซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีความเก่าแก่โดยสถานีที่กำลังจะสร้างใหม่ต้องการให้อาคารมีลักษณะที่ร่วมสมัยมากขึ้น แสดงออกผ่านทางวัสดุและรูปแบบของอาคารภายใต้แนวความคิดในการออกแบบคือ **“สถาปัตยกรรมเก่า วัสดุใหม่ : สถาปัตยกรรมใหม่ วัสดุเก่า”** แต่แนวความคิดที่ใช้ในการออกแบบกับรูปแบบของอาคารที่ปรากฏยังไม่สามารถสื่อสารถึงอัตลักษณ์ของพื้นที่ได้เท่าที่ควร

รฟท.มีการปรับแบบสถานีอยุธยาใหม่ร่วมกับจีน ซึ่งสถานีอยุธยาจะเป็นจุดจอดของรถไฟความเร็วสูงและรถไฟสายสีแดงในอนาคต ดังนั้น รูปแบบสถานีใหม่ ใหญ่โต อลังการ จนทำให้มองว่าแบบใหม่ของสถานีอยุธยา ไปข่ม!!! สถาปัตยกรรมในพื้นที่...กลายเป็นปัญหาใหญ่ แต่เมื่อมีเสียงท้วงติง รฟท.ได้ปรับแก้ โดยทยอยกลับไปใช้แบบสถานีเดิมก่อนหน้านั้น ซึ่งเป็นรูปแบบสถานีรถไฟธรรมดา ตัดโครงสร้างที่กระทบต่อภูมิทัศน์ และสถาปัตยกรรม เช่น ปรับส่วนหลังคาใช้วัสดุเป็นกระจก และเรซิน พลาสติกใส⁹⁸

เมื่อพูดถึง “อยุธยา” อัตลักษณ์และความเป็นอยุธยาคนส่วนใหญ่มักจะมีภาพที่เกิดขึ้นคล้าย ๆ กัน เช่น ในเชิงสถาปัตยกรรมจะมีภาพของวัสดุที่พบได้จากอาคารเก่า เช่น ไม้ หรือวัสดุที่สื่อสาร

⁹⁷ กรมศิลป์ฯ กลัวสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยากระทบวิวโบราณสถาน. เข้าถึงเมื่อ 27 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://www.blockdit.com/posts/60bb648e9e48070c64f3a503>

⁹⁸ ผู้จัดการออนไลน์. ไฮสปีดไทย-จีนสะดุด! มรดกโลกอยุธยา “ศักดิ์สยาม” ชง “นายกฯ” ฝ่าทางตัน จ่อหารือ “ยูเนสโก” แจงข้อเท็จจริงช่วยปลดล็อก. เข้าถึงเมื่อ 28 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://mgronline.com/business/detail/9640000062251>

ถึงความเป็นอยุธยาสูงมาก คือ อยุธยา นอกจากนี้ยังมีบรรยากาศของ วัด โบราณสถาน และอาคารเก่าปนอยู่ในนั้น ในเชิงประวัติศาสตร์ เช่น อยุธยาเคยเป็นเมืองที่เจริญรุ่งเรืองมาก เป็นเมืองท่าที่มีชาวต่างชาติเข้ามาสร้างสัมพันธไมตรีทางการทูต มีระบบการค้าขายขนาดใหญ่และสินค้าจากหลากหลายประเทศ หรือในเชิงภูมิศาสตร์ เช่น อยุธยาเป็นเมืองที่มีสภาพเป็นเกาะ มีแม่น้ำสายหลักล้อมรอบ และมีคลองขนาดเล็กสำหรับใช้สัญจรภายในเมือง แสดงให้เห็นถึงความเป็นเมืองน้ำในอดีตซึ่งความเป็นอยุธยาสามารถแสดงตัวตนได้พร้อมกันในหลายมิติ การออกแบบสถาปัตยกรรมที่สื่อสารถึงความ เป็นอยุธยาจึงควรที่จะวิเคราะห์ลงไปถึงตัวตนที่หลากหลายและดึงความเป็นอยุธยาออกมาใช้อย่างเหมาะสม

5. โครงการสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยาใช้รูปแบบความเป็นไทยที่ไม่มีการพัฒนา

อาคารสาธารณะที่มีขนาดใหญ่อย่างสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยาและเป็นโครงการที่ได้รับการดูแลด้านงานออกแบบด้วยรัฐเป็นอย่างดี ในโครงการสถานีรถไฟแห่งนี้ผู้ออกแบบพยายามที่จะสร้างความเป็นไทยร่วมสมัยขึ้นจากลักษณะที่เห็นได้ทั่วไปจากอาคารราชการ เช่น เสาขนาดใหญ่ การใช้มุขยื่น การลดระดับหลังคา หลังคาจั่วขนาดใหญ่ และการใช้องค์ประกอบที่เป็นสัญลักษณ์มาวางไว้เพื่อให้ภาพรวมมีความเป็นไทยมากขึ้น ซึ่งเป็นรูปแบบที่เรียกว่า “ไทย” มามากกว่า 60 ปีแล้ว ในปัจจุบันยังไม่เห็นความเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการทางด้านรูปแบบของอาคารสาธารณะขนาดใหญ่

มีบทความและงานวิจัยมากมายตลอด 60 ปี พยายามพูดถึงเรื่องรูปแบบและลักษณะที่น่าสนใจของความเป็นไทย เพื่อให้อาคารมีกลิ่นของความเป็นไทยที่เป็นตรงกลางได้ แต่น่าเสียดายที่อาคารภายใต้การดูแลของภาครัฐมักจะถูกออกแบบโดยทีมผลงานทางวิชาการ หรือข้อมูลที่น่าสนใจใหม่ ๆ และออกแบบด้วยความเคยชิน

ระหว่างปี พ.ศ.2503-2562 สถาปนิกได้นำเสนอหัวข้อที่สื่อถึงความเป็นไทยผ่านทาง การออกแบบอาคารมากขึ้น ในยุคแรกถึงที่สถาปนิกมักจะทำ คือ นำรูปแบบของอาคารที่ถูกนำมาใช้เฉพาะเปลือก ไม่ได้พิจารณาถึงเหตุผลและความจริง แต่ในยุคหลัง (พ.ศ.2540 เป็นต้นมา) แนวความคิดที่ให้ความสำคัญต่อบริบท สถานที่ สภาพแวดล้อมเริ่มเด่นชัดขึ้น สถาปนิกกลุ่มนี้ขึ้นทำให้การสร้างความเป็นไทยมีวิธีที่หลากหลายมากขึ้น⁹⁹

จากภาพสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยาที่เผยแพร่ออกมาแสดงให้เห็นถึงวิธีการใช้รูปแบบความเป็นไทยที่ไม่มีพัฒนาการทางการออกแบบ ดังนั้น การออกแบบใหม่ควรเริ่มจากการศึกษา

⁹⁹ ฐนตรี สุขวงศ์. “การสร้างความเป็นไทยร่วมสมัยในงานสถาปัตยกรรมจากวารสารอาษา.” หน้าจั่ว: ว่าด้วยสถาปัตยกรรม การออกแบบ และสภาพแวดล้อม ปีที่ 35, ฉบับที่ 2 (กรกฎาคม-ธันวาคม 2563): B-8.

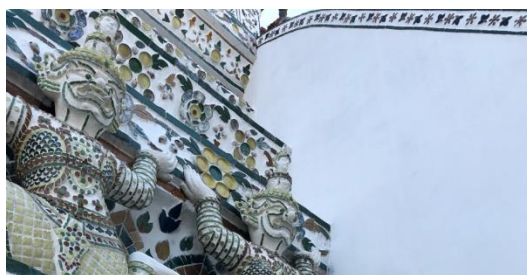
อดีต, พัฒนาการของรูปแบบต่าง ๆ และความเป็นไปได้ของรูปแบบอาคารในอนาคต, ความเกี่ยวข้องกันระหว่างพื้นที่ตั้งและรูปแบบที่เลือกใช้, การเลือกใช้ความเป็นไทยอย่างเหมาะสมในแง่มุมต่าง ๆ รวมทั้งอาจจะหยิบลักษณะบางประการที่แสดงถึงความเป็นไทยและความเป็นอยุธยา มาใช้

แนวความคิดในการออกแบบ

การใช้ระนาบและเส้นที่เหลื่อม ใช้ความสูงต่ำและความมืดสว่าง

ทั้งสถาปัตยกรรมแบบไทยประเพณีและแบบที่ไม่ใช่ไทยประเพณี จะมีลักษณะร่วมกันบางอย่างเมื่อนำภาพมาวางต่อกันจะเห็นได้ว่า ความเป็นไทยมักจะมีระนาบและเส้นสายที่ซ้อนกันเหลื่อมกันอยู่เสมอ ทั้งจากการซ้อนกันของบัว, ยอดของเจดีย์, ชั้นเชิงกลอน, การวางโครงสร้างของเรือนไทย หรือแม้แต่หลังคาผ้าใบที่ซ้อนกัน เส้นและระนาบที่ไม่เท่ากันเหล่านี้สามารถพบเห็นได้ทั่วไป และเมื่อไปวางประกอบอยู่ตรงไหนก็จะสร้างบรรยากาศให้รู้สึกถึงความเป็นไทยมากขึ้น

ความสูงต่ำของพื้นและเพดานก็เป็นองค์ประกอบที่สร้างมวลความรู้สึกของความเป็นไทยด้วย เนื่องจากสถาปัตยกรรมไทยมีวิธีการใช้งานอาคารที่ค่อนข้างหลากหลายตามความเชื่อเรื่องบาปบุญ ความไม่เท่ากัน สำหรับพื้นที่ที่ต้องการให้ผู้ใช้งานรู้สึกว่า ถูกลดอำนาจหรือตัวเล็กลง พื้นที่บริเวณนั้นก็จะมีความสูงของเพดานที่มากกว่าเพื่อแสดงถึงอำนาจของเจ้าของสถานที่ หรือแม้แต่การสร้างอาคารให้สูงเป็นสัญลักษณ์ถึงความศรัทธาในศาสนา



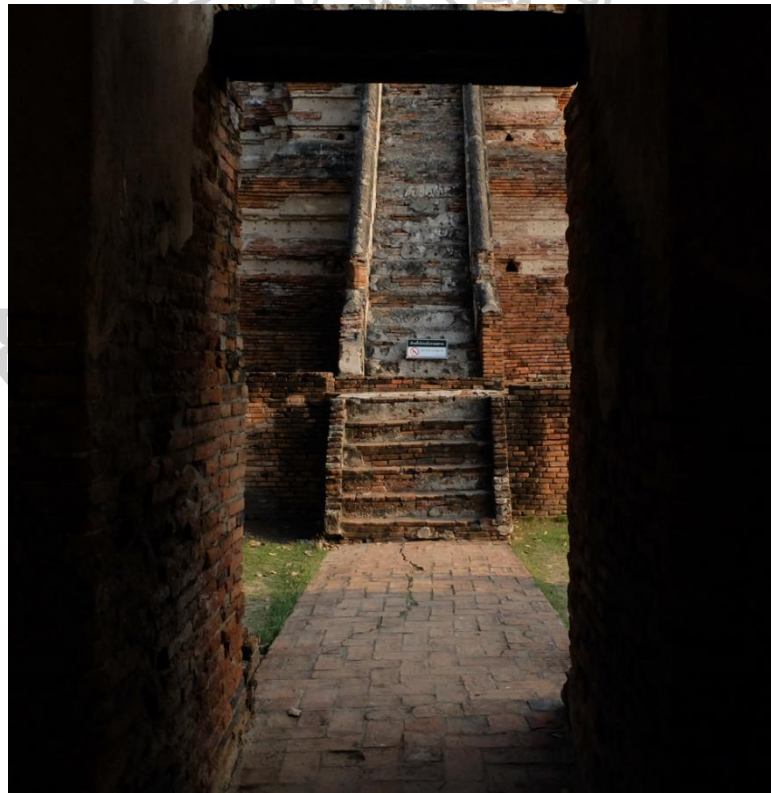
ภาพที่ 90 แนวความคิดในการออกแบบ ใช้ระนาบและความเหลี่ยม
ที่มา : ผู้เขียน



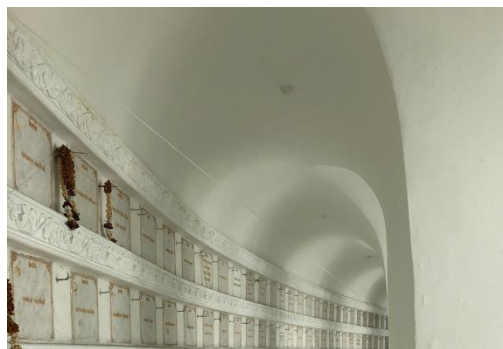
ภาพที่ 91 แนวความคิดในการออกแบบ ใช้ระนาบและความเหลี่ยม
ที่มา : ผู้เขียน



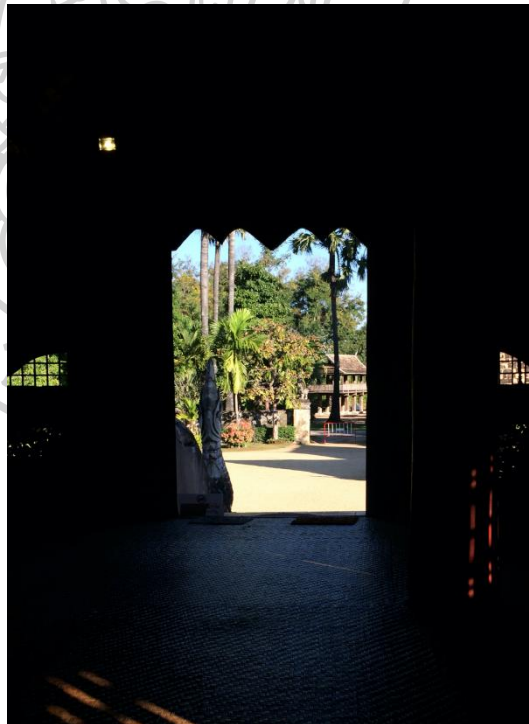
ภาพที่ 92 แนวความคิดในการออกแบบ ใช้ความสูงต่ำ
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 93 แนวความคิดในการออกแบบ ใช้ความสูงต่ำ
ที่มา : ผู้เขียน



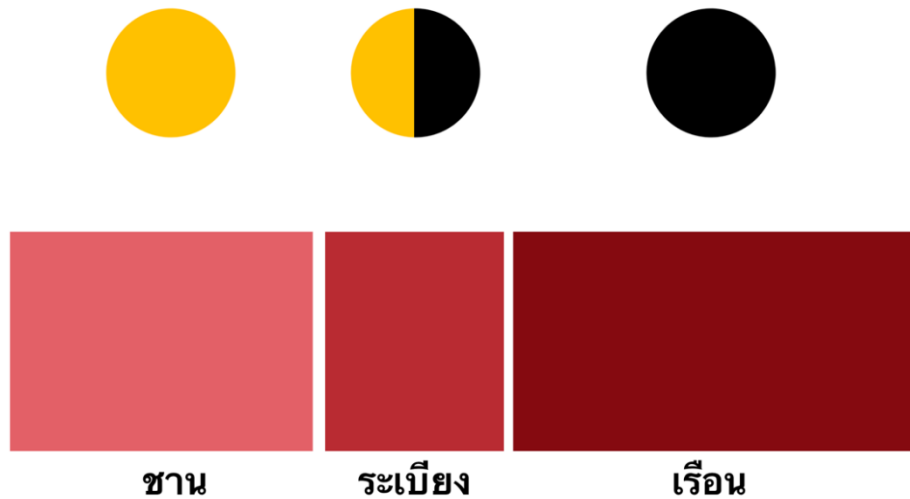
ภาพที่ 94 แนวความคิดในการออกแบบ ใช้ความมืดสว่าง
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 95 แนวความคิดในการออกแบบ ใช้ความมืดสว่าง
ที่มา : ผู้เขียน

นอกจากนี้ความมืดและความสว่างก็เป็นสิ่งที่สามารถสื่อถึงการใช้พื้นที่แบบไทยได้
อย่างเช่น บ้านเรือนไทยจะแบ่งพื้นที่ออกเป็น 3 ส่วน ประกอบด้วย ชาน ระเบียงและเรือน

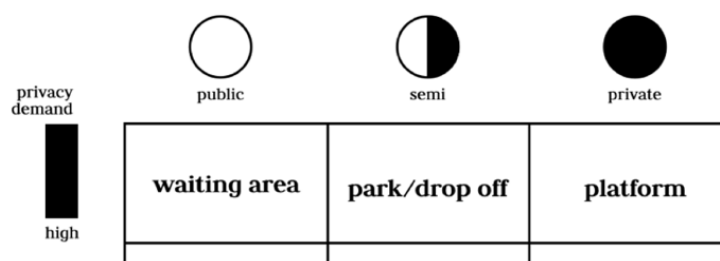
ชาน เป็นพื้นที่เปิดโล่ง ไม่มีหลังคาเป็นส่วนที่สว่าง และเป็นพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม
 ระเบียบ มีหน้าที่เชื่อมต่อพื้นที่ระหว่างชานและเรือน ความสูงน้อยกว่าเรือนและมีแสงสว่าง
 เรือน คือ อาคารส่วนที่มีผนังล้อมรอบ มีหลังคาคลุม เข้าถึงยากที่สุดและมีคกว่าส่วนอื่น



ภาพที่ 96 แนวความคิดในการออกแบบ ใช้ความมืดสว่าง
 ที่มา : ผู้เขียน

นำแนวความคิดเรื่อง ความสูงต่ำและความมืดสว่าง มาใช้ในการออกแบบโดยจะแบ่งตามลำดับการเข้าถึงและวิธีการใช้งานห้องต่าง ๆ คือ พื้นที่ที่สามารถเข้าถึงได้ง่ายก็จะออกแบบให้สว่างมากกว่าและมีความสูงของห้องที่มากกว่า เพื่อสร้างให้พื้นที่ดูเป็นสาธารณะ เช่น พื้นที่พักผ่อนก็จะมีความสว่างและมีความสูงมากที่สุด ส่วนพื้นที่ที่เข้าถึงได้ยากก็จะออกแบบให้มีคกว่าและเตี้ยกว่า เช่น พื้นที่ส่วนสำนักงานก็จะมืดและเตี้ยมากที่สุด

แนวความคิดเรื่องระนาบกับความเหลื่อมจะถูกแสดงออกผ่านทางรูปด้านของอาคารโดยจะออกแบบพื้นที่ใช้สอยให้อยู่ในตำแหน่งที่เหลื่อมกัน ซ้อนกัน โดยใช้ core เป็นตัวเชื่อมพื้นที่ต่าง ๆ เข้าด้วยกัน พื้นที่ของ core จะมีการรวมการใช้สอยที่ต่าง ๆ เข้าด้วยกัน เช่น ลิฟต์, ห้องน้ำ, ห้องแม่บ้านและงานระบบ



ภาพที่ 97 แนวความคิดในการออกแบบจากระนาบและเส้นที่เหลื่อม ใช้ความสูงต่ำและความมืด

ที่มา : ผู้เขียน

การเจาะช่องแสง

หลังคาในส่วนบริเวณพื้นที่พักคอยจะถูกเจาะเพื่อดึงแสงธรรมชาติเข้ามาในอาคาร สร้างให้พื้นที่ในอาคารมีความโปร่ง มีความสว่าง คนที่อยู่ภายในอาคารก็สามารถรับรู้ถึงบรรยากาศภายนอกได้ นอกจากนี้พื้นที่ภายในอาคารบางส่วนจะถูกเจาะให้เป็นรูเพื่อเชื่อมต่อพื้นที่ภายในอาคารและสร้างปฏิสัมพันธ์ระหว่างคนที่ใช้พื้นที่แต่ละชั้น



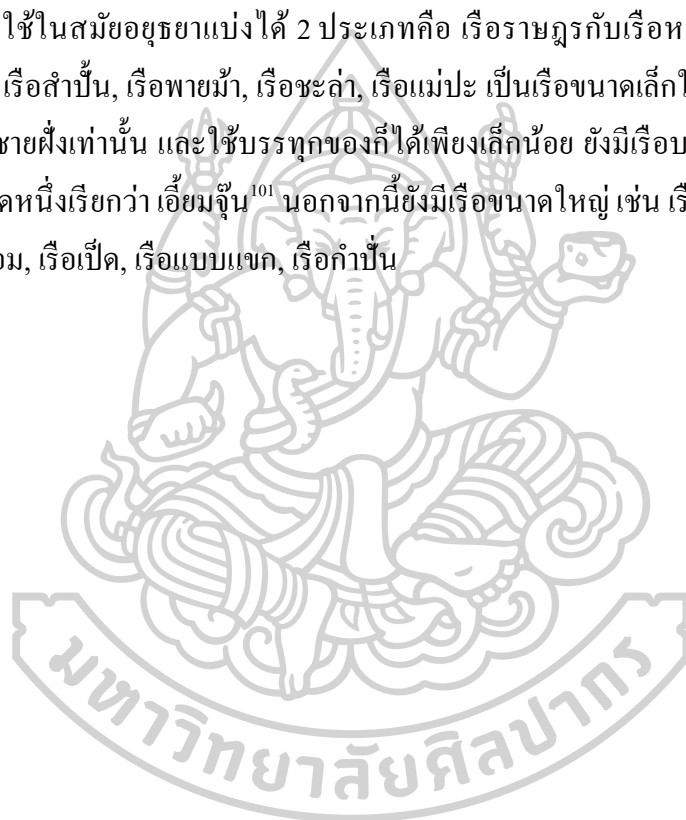
ภาพที่ 98 แนวความคิดในการออกแบบจากการเจาะช่องแสง

ที่มา : ผู้เขียน

การใช้เรือและอัฐ

ในอดีตอยุธยาเป็นเมืองท่าและมีการสัญจรภายในเมืองด้วยเรือเป็นหลัก เส้นทางน้ำในภาคกลางประเทศไทยมีทั้งที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติรวมทั้งขุดขึ้นโดยมนุษย์ มีหลักฐานว่าการขุดคลองเชื่อมโยงต่อกันในภาคกลางประเทศไทยเกิดขึ้นตั้งแต่ครั้งต้นสมัยอยุธยา โดยเฉพาะอย่างยิ่งคือ คลองลัดแม่น้ำ ทำให้เส้นทางน้ำของภาคกลางประเทศไทยเชื่อมโยงต่อกันได้เป็นตารางคล้ายไข่มุกร่ม¹⁰⁰

เรือที่ใช้ในสมัยอยุธยาแบ่งได้ 2 ประเภทคือ เรือราษฎรกับเรือหลวง เรือราษฎรมีหลายประเภท ดังนี้ เรือสำปั้น, เรือพายม้า, เรือชะล่า, เรือแม่ปะ เป็นเรือขนาดเล็กใช้แจวหรือพายในแม่น้ำ ลำคลองหรือชายฝั่งเท่านั้น และใช้บรรทุกของก็ได้เพียงเล็กน้อย ยังมีเรือบรรทุกสินค้าได้คราวละมาก ๆ อีกชนิดหนึ่งเรียกว่า เอี่ยมจูน¹⁰¹ นอกจากนี้ยังมีเรือขนาดใหญ่ เช่น เรือสำปั้นแปลง, เรือแบบญวน, เรือฉลอม, เรือเป็ด, เรือแบบแขก, เรือกำปั่น

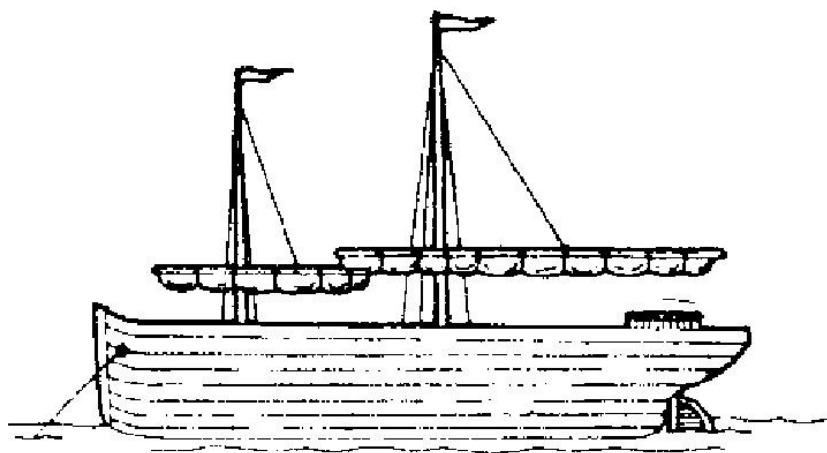


¹⁰⁰ หอจดหมายเหตุ. เรือของชาวสยาม. เข้าถึงเมื่อ 30 สิงหาคม 2564. เข้าถึงได้จาก

<http://catholichaab.com/main/index.php/research-and-study/research-and-study/1412-2016-10-11-04-08-12>

¹⁰¹ เรือชนิดต่างๆ ของไทย. เข้าถึงเมื่อ 30 สิงหาคม 2564. เข้าถึงได้จาก

<https://www.silpathai.net/%E0%B9%80%E0%B8%A3%E0%B8%B7%E0%B8%AD%E0%B8%8A%E0%B8%99%E0%B8%B4%E0%B8%94%E0%B8%95%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B9%86-%E0%B8%82%E0%B8%AD%E0%B8%87%E0%B9%84%E0%B8%97%E0%B8%A2/>



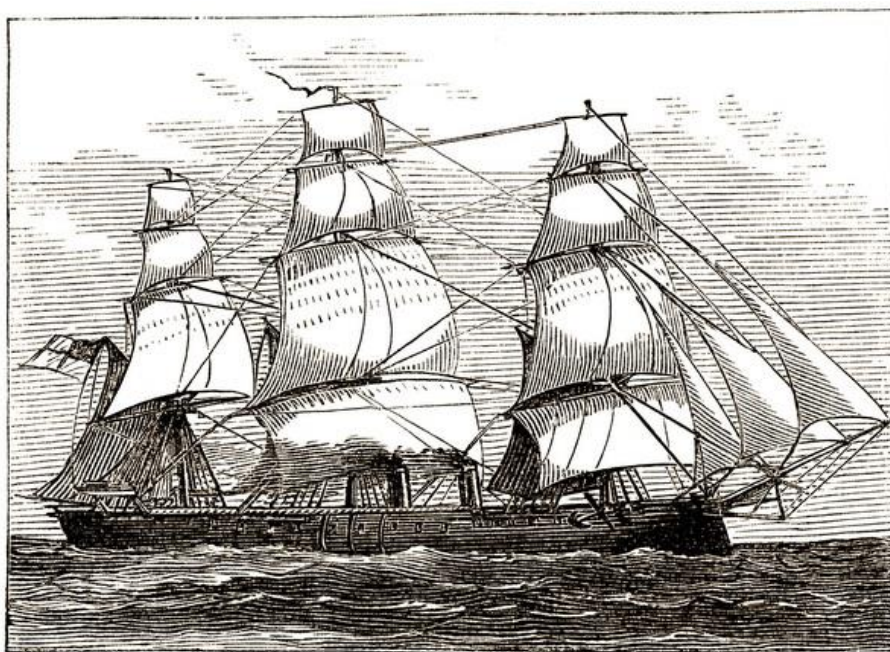
เรือกำปั่นใบ

ภาพที่ 99 แนวความคิดในการออกแบบจากการใช้เรือและอิฐ

ที่มา : เรือกำปั่น. เข้าถึงเมื่อ 30 สิงหาคม 2564. เข้าถึงได้จาก

[https://www.cheezebite.com/%E0%B8%9E%E0%B9%88%E0%B8%AD%E0%B9%80%E0%B8%94%E0%B8%8A-](https://www.cheezebite.com/%E0%B8%9E%E0%B9%88%E0%B8%AD%E0%B9%80%E0%B8%94%E0%B8%8A-%E0%B8%9A%E0%B8%B8%E0%B8%9E%E0%B9%80%E0%B8%9E%E0%B8%AA%E0%B8%B1%E0%B8%99%E0%B8%99%E0%B8%B4%E0%B8%A7%E0%B8%B2%E0%B8%AA/%E0%B9%80%E0%B8%A3%E0%B8%B7%E0%B8%AD%E0%B8%81%E0%B8%B3%E0%B8%9B%E0%B8%B1%E0%B9%88%E0%B8%99/)

[%E0%B8%9A%E0%B8%B8%E0%B8%9E%E0%B9%80%E0%B8%9E%E0%B8%AA%E0%B8%B1%E0%B8%99%E0%B8%99%E0%B8%B4%E0%B8%A7%E0%B8%B2%E0%B8%AA/%E0%B9%80%E0%B8%A3%E0%B8%B7%E0%B8%AD%E0%B8%81%E0%B8%B3%E0%B8%9B%E0%B8%B1%E0%B9%88%E0%B8%99/](https://www.cheezebite.com/%E0%B8%9A%E0%B8%B8%E0%B8%9E%E0%B9%80%E0%B8%9E%E0%B8%AA%E0%B8%B1%E0%B8%99%E0%B8%99%E0%B8%B4%E0%B8%A7%E0%B8%B2%E0%B8%AA/%E0%B9%80%E0%B8%A3%E0%B8%B7%E0%B8%AD%E0%B8%81%E0%B8%B3%E0%B8%9B%E0%B8%B1%E0%B9%88%E0%B8%99/)



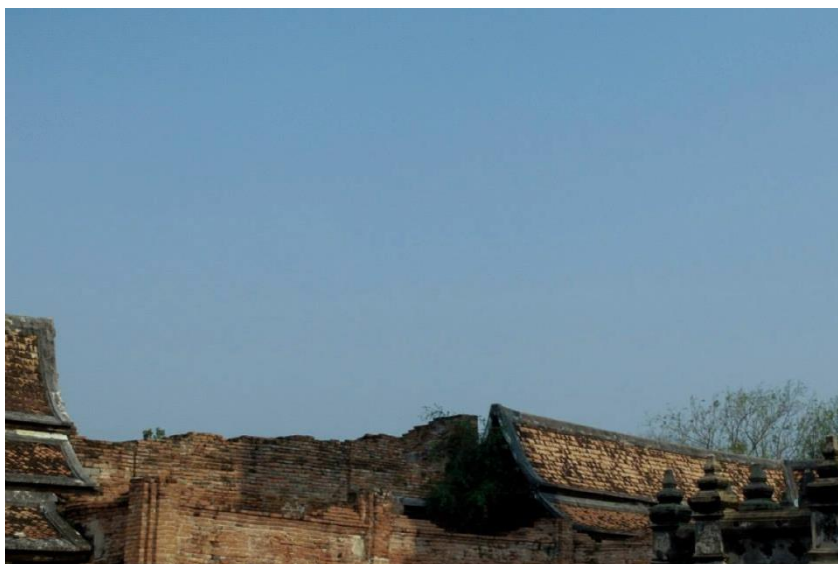
ภาพที่ 100 แนวความคิดในการออกแบบจากการใช้เรือและอิฐ

ที่มา : ศรีณย์ บุญประเสริฐ. ลำภา - กำป็น นาวาแห่งย่านสมุทรอุษาคเนย์. เข้าถึงเมื่อ 30 สิงหาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <http://article.culture.go.th/index.php/gallery/3-column-layout-5/226-2020-09-28-08-55-08>

นอกจากนี้ วัสดุที่สามารถสื่อถึงความเป็นอยุธยาได้ดี คือ อิฐ เพราะอิฐแทบจะปรากฏอยู่ทุกที่ทั้งเป็นซากของอาคารเก่า, โบราณสถาน, แหล่งท่องเที่ยว วัสดุตกแต่ง หรือเป็นส่วนหนึ่งของอาคารใหม่

งานก่อสร้างโบราณในอยุธยาใช้อิฐแค่ส่วนฐาน ส่วนท่อนบนนั้นเป็นไม้เพื่อใช้รับน้ำหนัก อิฐอยุธยาที่เราเห็นในโบราณสถานจึงมีขนาดใหญ่ เพื่อรับน้ำหนักและแกร่งมากกว่าอิฐปัจจุบัน ความหนา 1 นิ้ว คุณด้วย 2 จะได้ความกว้างของอิฐ และนำความกว้างมาคูณด้วย 2 อีกรอบจะได้ความยาวของอิฐ ซึ่งเป็นลักษณะอิฐโบราณ นอกจากงานโครงสร้างแล้ว ยังเอามาใช้ทำถนนอีกด้วย โดยวางเรียงสลับเหลื่อมกันจะทำให้ทนทานกว่าใช้หน้าอิฐ ที่ต้องรับน้ำหนัก ช่าง ม้า เกวียน อิฐใน

งานวิหารช่วงอยุธยาตอนต้น มีการทำรูปสี่เหลี่ยมคางหมูเรียงต่อกันเป็นเสาชั้ขึ้นมา ทำให้มีความคงทนรองรับน้ำหนักหลังคาได้ดี ซึ่งยังมีปรากฏที่กรอบหน้าต่างรูปดอกบัวที่คาดว่าได้รับอิทธิพลมาจากเปอร์เซีย โดยตรงกลางยอดแหลมใช้อิฐทรงคางหมู¹⁰²



ภาพที่ 101 แนวความคิดในการออกแบบจากการใช้เรือและอิฐ
ที่มา : ผู้เขียน

สถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยาจะใช้เรือและอิฐมาเป็นองค์ประกอบหนึ่งของอาคารจะออกแบบผ่านทางเปลือกของอาคาร โดยมีวิธีการออกแบบดังนี้

เรือ ผู้ออกแบบไม่ต้องการที่จะใช้เรือทั้งลำหรือแสดงให้เห็นถึงรูปแบบของเรืออย่างชัดเจน จึงหยิบลักษณะบางประการมาใช้ โดยเลือกส่วนของใบเรือเพื่อแสดงถึงความเป็นเรือ แล้วจึงนำไปวิเคราะห์ต่อโดยใบเรือเป็นวัสดุที่มีคุณสมบัติยืดหดและโค้งตามลมซึ่งทำให้เกิดช่องว่างและพื้นที่ระหว่างผ้าใบกับเสา ผู้ออกแบบได้นำลักษณะของผ้าใบเรือมาทำเป็นเปลือกอาคารเพราะว่าความโปร่งและพื้นที่ที่เกิดขึ้นบริเวณช่องว่างนั้น สามารถนำไปปรับเปลี่ยนให้เข้ากับอาคารแล้วสร้างความรู้สึกที่ใกล้เคียงกับเรือได้

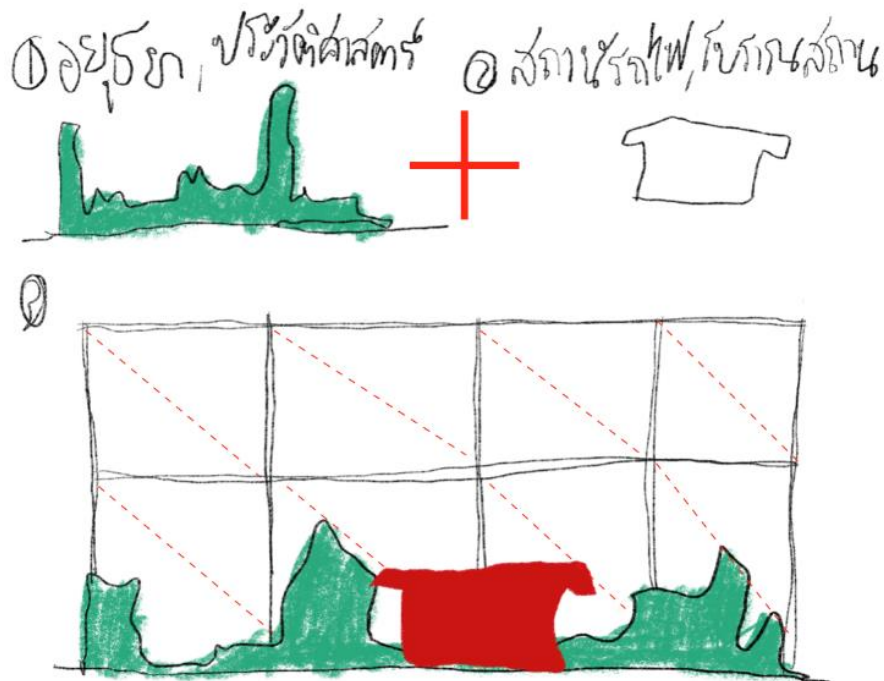
¹⁰² MUSEUM THAILAND. ก้อนอิฐที่จางไป. เข้าถึงเมื่อ 30 สิงหาคม 2564. เข้าถึงได้จาก

<https://www.museumthailand.com/th/2352/storytelling/%E0%B8%81%E0%B9%89%E0%B8%AD%E0%B8%99%E0%B8%AD%E0%B8%B4%E0%B8%90%E0%B8%97%E0%B8%B5%E0%B9%88%E0%B8%88%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B9%84%E0%B8%9B/>



ภาพที่ 102 แนวความคิดในการออกแบบจากการใช้ริ้วและอิฐ
ที่มา : ผู้เขียน

อิฐ ผู้ออกแบบเลือกใช้อิฐเป็นองค์ประกอบบริเวณฐานหรือใช้กับส่วนที่ติดพื้นดิน ทั้งภายนอกอาคารและที่เปลือกของอาคาร เพื่อที่จะสื่อถึงซากของอาคารทางประวัติศาสตร์หรือโบราณสถานที่เหลือไว้เฉพาะร่องรอยของอิฐที่เป็นฐานรากอาคาร แต่ลักษณะของอิฐที่นำมาใช้จะเป็นอิฐที่ถูกจัดเรียงอย่างเรียบร้อยและออกแบบมาเพื่อรองรับการใช้สอยนั้น เช่น ในชั้น G อาจจะมีพื้นที่บางส่วนที่ต้องการ privacy ค่อนข้างมากก็จะใช้อิฐในการพรางพื้นที่ส่วนนั้น หรือส่วนที่ติดกับตึกแถวถ้าหากเปิดโล่งมากเกินไปอาจจะทำให้ผู้ใช้งานอาคารรู้สึกไม่สบายใจก็จะออกแบบผนังอิฐเพื่อบังสายตาจากตึกบริเวณนั้นแทนการใช้ facade ที่เป็นแบบโปร่ง



ภาพที่ 103 แนวความคิดในการออกแบบจากการใช้เรือและอิฐ

ที่มา : ผู้เขียน

นอกจากการใช้เรือและอิฐแล้วผู้ออกแบบยังต้องการให้สถานีรถไฟความเร็วสูงมีขนาดอาคารที่ไม่ใหญ่จนเกินไปและกลมกลืนไปกับสภาพแวดล้อมจึงออกแบบให้ในวัสดุของส่วนที่เป็น facade มีความโปร่งแสง เพื่อลดความแตกต่างและช่วยให้คนที่เคยมองเห็นอาคารสถานีรถไฟยังสามารถมองเห็นสถานีรถไฟได้เหมือนเดิม

เรือมหาสมบัติของเจิ้งเหอ (Zheng He Treasure Ship)

สถานีรถไฟความเร็วสูงยุคชาในอนาคตจะมีรถไฟอยู่รวมกัน 3 ระบบ คือ รถไฟความเร็วสูง, รถไฟชานเมืองสายสีแดงและรถไฟแบบปกติ สถานีรถไฟมีหน้าที่เป็นจุดที่รองรับและกระจายคนจำนวนมากไปสู่พื้นที่อื่นด้วยความรวดเร็ว รถไฟและเรือเป็นตัวแทนของการเดินทางความเป็นเมืองท่า และเมืองด้านการค้าเป็นจุดเด่นของยุคชา การเดินทางด้วยรถไฟเปรียบเสมือนกับการเดินทางด้วยเรือในอดีต สมัยยุคชามีเรือมหาสมบัติของเจิ้งเหอเข้ามาอยู่บริเวณน่านน้ำด้วย

เจิ้งเหอ ออกเดินทางระหว่างปี ค.ศ.1405-1433 ในสมัยของราชวงศ์หมิง ตรงกับสมัยสมเด็จพระรามาธิบดีราช สยราชวงศ์อู่ทอง จนถึงสมเด็จพระบรมราชาธิราชที่ 2 สยราชวงศ์สุพรรณภูมิ

แห่งกรุงศรีอยุธยา เรือของเจิ้งเหอมีความกว้างประมาณ 61-76 เมตร และความยาว 128 เมตร¹⁰³ ถือว่าเป็นเรือที่มีขนาดใหญ่่มาก

เรือมหาสมบัติหรือเป่าลวน อันเป็นเรือธงของเจิ้งเหอนั้น ตามบันทึกในสมัยราชวงศ์หมิงระบุว่า มีขนาดความยาวถึงลำละ 44 จั้ง 4 ฉื่อ หรือเท่ากับประมาณ 388 – 407 ฟุตในปัจจุบัน กว้าง 160 ฟุต มี 9 เสากระโดงเรือในขบวนกองเรือประกอบไปด้วยเรือเสปียง เรือบรรทุกกำลังพล เรือบรรทุกม้า เรือรบ ฯลฯ รวมกว่า 300 ลำ บรรทุกทหาร พลเรือ พ่อค้า แพทย์ ล่ามภาษา นายช่าง นักพฤกษศาสตร์ พ่อครัว เจ้าหน้าที่พิธีการทูต รวมถึงพระสงฆ์ในศาสนาพุทธ และนักสอนในศาสนาอิสลาม รวมจำนวนคนบนเรือถึงกว่า 27,800-30,000 ชีวิตในแต่ละคราว ภายในลำเรือยังได้บรรทุกเอาสินค้าเครื่องชื้อของจีน เช่น เครื่องเคลือบ ผ้าแพร ผ้าไหม ไบชา เครื่องทองเหลือง เครื่องทองสัมฤทธิ์ และสินค้าอื่น ๆ¹⁰⁴

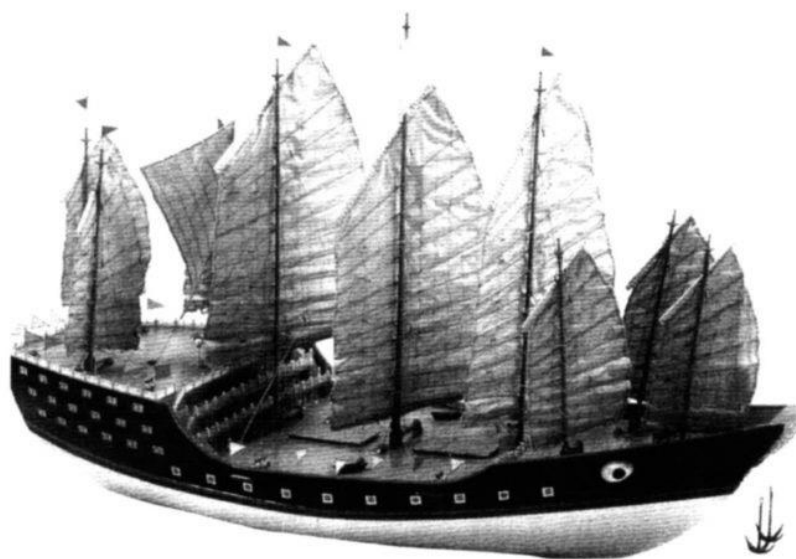
ตามบันทึกของหมิงสื่อสู่ระบุว่า กองเรือมหาสมบัติของเจิ้งเหอเดินทางมาถึงกรุงศรีอยุธยาในการออกเรือเดินสมุทรครั้งที่ 2 ในช่วงปี พ.ศ. 1950-1952 ซึ่งมีการวิเคราะห์กันในหมู่นักประวัติศาสตร์ในเวลาต่อมาว่า การเดินเรือของกองเรือเจิ้งเหอครั้งนี้น่าจะมีส่วนกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองของราชอาณาจักรสยามไม่มากนักน้อย เนื่องจากเป็นปีที่พระนครอินทร์แห่งรัฐสุพรรณภูมิ ผู้ซึ่งมีความคุ้นเคยกับราชสำนักจีน และเป็นผู้เคยเสด็จไปเป็นทูตถวายเครื่องราชบรรณาการยังราชสำนักจีนด้วยพระองค์เองถึง 3 ครั้ง พร้อมกับได้นำช่างจีนมาทำเครื่องปั้นดินเผาและเครื่องเคลือบที่เตาแม่น้ำน้อย เมืองสิงห์บุรี และเตาทุเรียง เมืองสุโขทัย¹⁰⁵

¹⁰³ Chinese treasure ship. เข้าถึงเมื่อ 31 สิงหาคม 2564. เข้าถึงได้จาก

https://military.wikia.org/wiki/Chinese_treasure_ship

¹⁰⁴ ปรีวัฒน์ จันทร, “เอกสารหมายเลข 8 การสำรวจทางทะเลของเจิ้งเหอ” (เอกสารประกอบการสัมมนาวิชาการ เรื่อง 30 ปี ความสัมพันธ์ไทย - จีน 600 ปี ชำปอกง/เจิ้งเหอ กับอยุธยาและอุษาคเนย์, 25 พฤศจิกายน 2548).

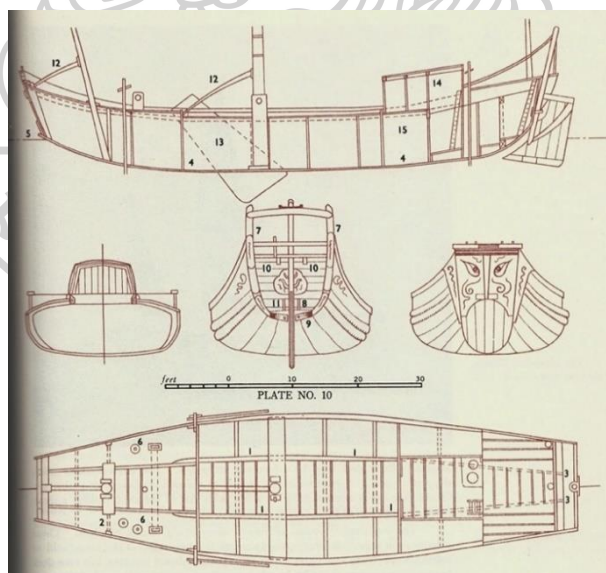
¹⁰⁵ เอกรินทร์ พึ่งประชา, “เจิ้งเหอและชำปอกง การเชื่อมโยงความหมายของตำนานกับสิ่งศักดิ์สิทธิ์หลวงพ่อดอ วัดพนัญเชิง.” ตำรงวิชาการ: หน้า 45.



ภาพที่ 104 เรือมหาสมบัติของเจิ้งเหอ

ที่มา : กองเรือเจิ้งเหอถูกตั้งข้อสงสัยว่าเป็น “การทุตเรือปืน”. เข้าถึงเมื่อ 31 สิงหาคม 2564.

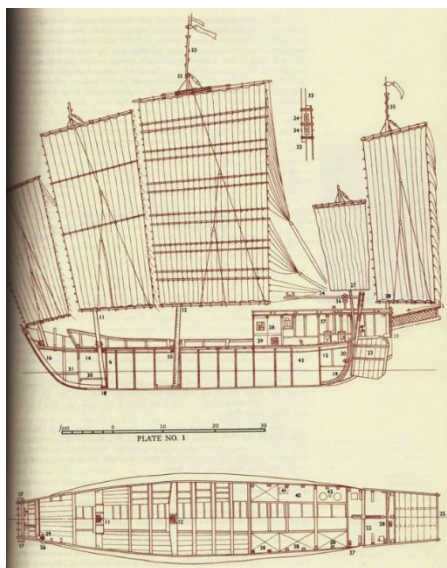
เข้าถึงได้จาก https://www.silpa-mag.com/history/article_23752



ภาพที่ 105 เรือมหาสมบัติของเจิ้งเหอ

ที่มา : Bob Holtzman. “Whaleback” Chinese Junks. เข้าถึงเมื่อ 28 มีนาคม 2564.

เข้าถึงได้จาก <http://indigenousboats.blogspot.com/2014/06/whaleback-chinese-junks.html>



ภาพที่ 106 เรือมหาสมบัติของเจิ้งเหอ

ที่มา : Bob Holtzman. **“Whaleback” Chinese Junks**. เข้าถึงเมื่อ 28 มีนาคม 2564.

เข้าถึงได้จาก <http://indigenousboats.blogspot.com/2014/06/whaleback-chinese-junks.html>

จากข้อมูลข้างต้นแสดงให้เห็นว่า เรือมหาสมบัติของเจิ้งเหอมีความเชื่อมโยงกับอยุธยาและมีความสำคัญต่อประวัติศาสตร์ โดยผู้ออกแบบจะใช้ลักษณะบางอย่างของเรือมหาสมบัติเจิ้งเหอในการออกแบบอาคาร เช่น สัดส่วนของเรือ รูปแบบของเรือ โครงสร้างของเรือ เพื่อให้สถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยาสามารถถ่ายทอดความเป็นอยุธยาออกไปได้

เรือมหาสมบัติของเจิ้งเหอเป็นแนวความคิดหนึ่ง ที่สามารถแสดงออกถึงความเป็นอยุธยา และสามารถนำเสนออัตลักษณ์ของพื้นที่ได้หลายมิติ เช่น ด้านประวัติศาสตร์, ด้านแนวความคิด เรื่องการเดินทาง นอกจากนี้ การออกแบบพื้นที่ของสถานีรถไฟจะมีการใช้ลักษณะที่สื่อถึงความ เป็นไทยสอดแทรกอยู่ในอาคารด้วย

บทที่ 6

กระบวนการในการออกแบบทางสถาปัตยกรรม

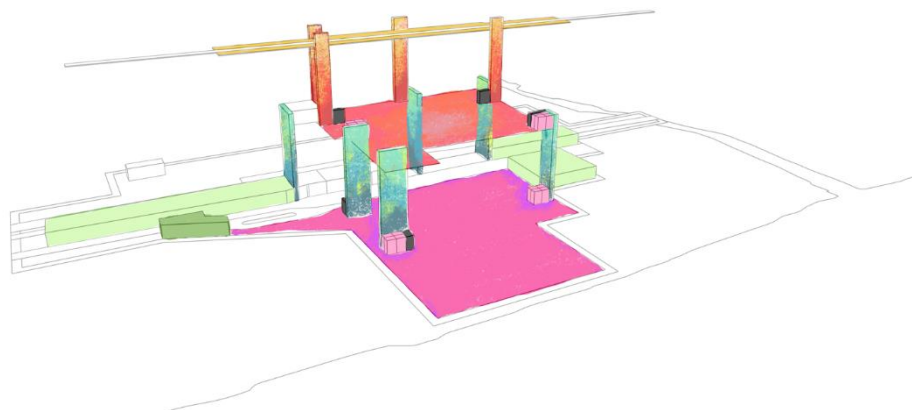
แบบร่างขั้นที่ 1

ขั้นตอนแบบร่างขั้นที่ 1 เป็นครั้งแรกของการเริ่มออกแบบอาคาร โดยพื้นที่ส่วนต่าง ๆ จะถูกสร้างขึ้นจากกล่องสี่เหลี่ยมที่นำมาวางต่อกันตามเงื่อนไขการใช้สอยและการเข้าถึง รวมทั้งกำหนดพื้นที่งานระบบ, กลุ่มของลิฟต์ บันไดเลื่อนและบันได โดยมีเงื่อนไขในการออกแบบคือ ไม่ครอบคลุมสถานีรถไฟเดิม

สีชมพู เป็นพื้นที่ส่วนพักคอย สามารถเข้าถึงได้ง่ายเป็น Unpaid area

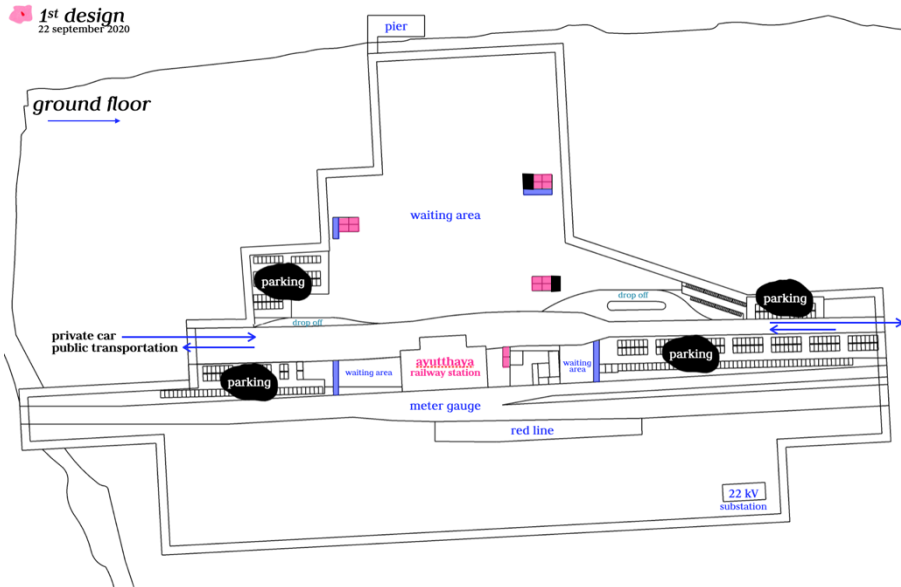
สีเขียว เป็นพื้นที่ส่วนของผู้ให้บริการ งานระบบและกลุ่มของลิฟต์ บันไดเลื่อนและบันได

สีส้ม เป็นพื้นที่ของชานชาลาและส่วนพักคอยที่เป็น Paid area



ภาพที่ 107 สถานีรถไฟในแบบร่างขั้นที่ 1 (Diagram)

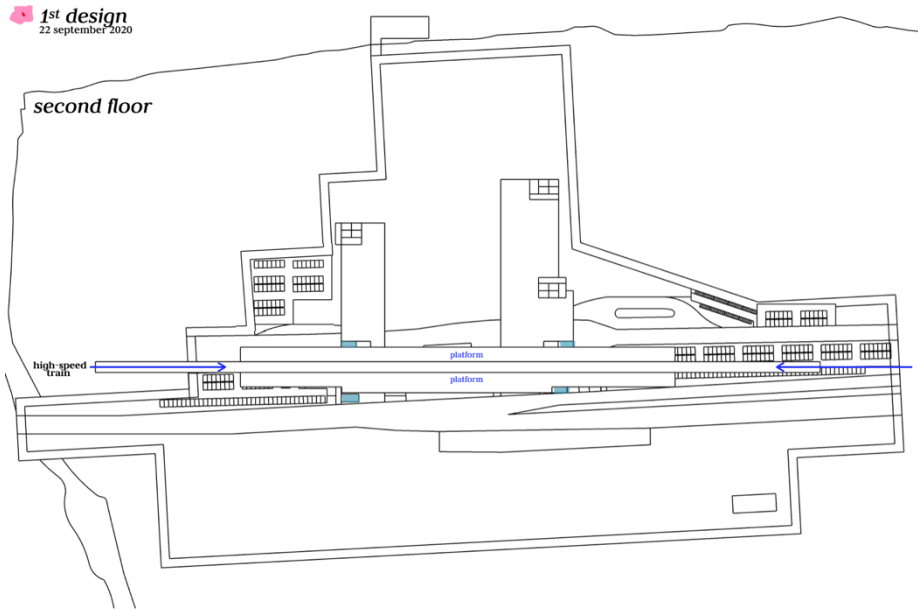
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 108 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 1 ผังพื้นชั้น G
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 109 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 1 ผังพื้นชั้น 1
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 110 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 1 ผังพื้นชั้น 2
ที่มา : ผู้เขียน

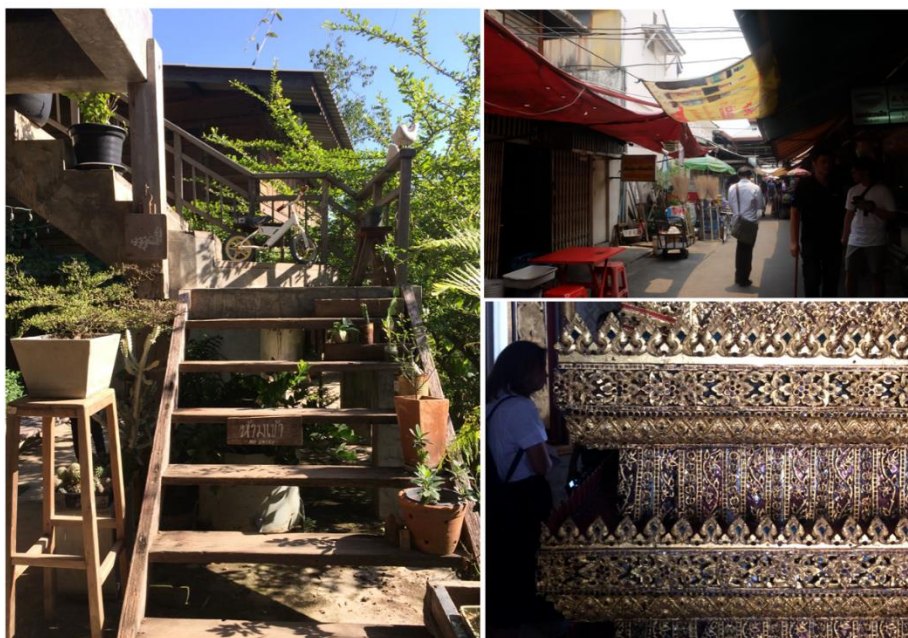


แบบร่างขั้นที่ 2

แบบร่างขั้นที่ 2 พัฒนาต่อมาจากแบบร่างขั้นที่ 1 การออกแบบจะมีการเพิ่มเติมความเป็นไทยและความเป็นอยุธยาในงาน โดยเริ่มสังเกตจากสิ่งที่เห็นบ่อย ๆ เช่น เมื่อพูดถึงความเป็นไทยสิ่งที่คนส่วนใหญ่มักจะมองไปถึงวัง วัง เจดีย์ หรือบางคนก็จะมองไปถึงเรื่องของความละเอื้อความไม่เป็นระเบียบและความยุ่งเหยิง

เมื่อผู้ออกแบบนำภาพถ่ายของเจดีย์และตลาด งานไทยประเพณีและเรือนทั่วไป มาเปรียบเทียบกันทำให้มองเห็นเรื่องของระดับที่ไม่เท่ากันและการทับซ้อนแบบหล่อกันขององค์ประกอบ การออกแบบในครั้งนี้จึงเลือกระดับและความหล่อกันมาใช้เป็นแนวความคิดในการออกแบบ และเมื่อมองไปถึงที่ตั้งของสถานีรถไฟ คือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ภาพที่เกิดขึ้นก็มักจะเป็นเจดีย์อิฐหรือซากสถาปัตยกรรม ผู้ออกแบบจึงเลือกใช้องค์ประกอบ ของช่องและทางเดินแบบที่เห็นได้จากวัดและวัง โดยใช้วิธีบังกับสายตาให้มองลอดผ่านช่องนั้นไปเพื่อให้พบกับทางเดินหรือบันได ซึ่งผู้ออกแบบคิดว่าเป็นลักษณะที่น่าสนใจ จึงเลือกใช้องค์ประกอบนั้นในงานออกแบบขั้นที่ 2

2nd design
8 october 2020



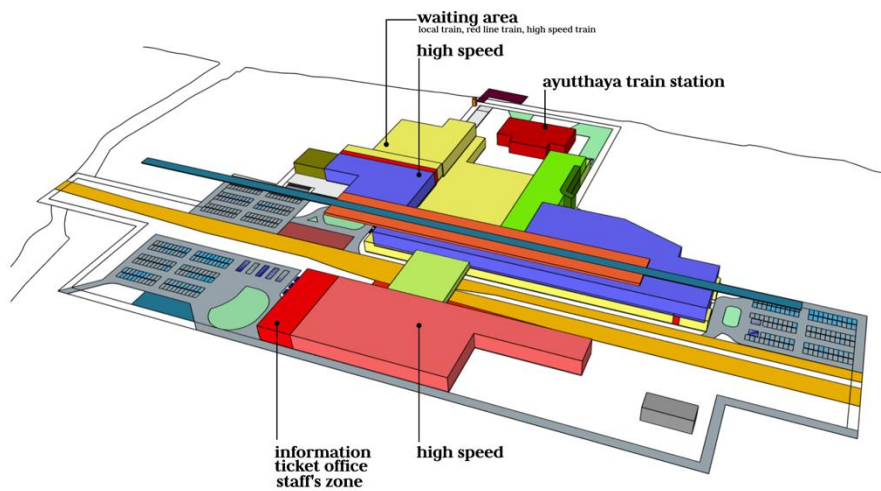
ภาพที่ 111 สถานีรถไฟในแบบร่างขั้นที่ 2 แนวความคิด (รูปที่ 1)

ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 112 สถานีรถไฟในแบบร่างขั้นที่ 2 แนวความคิด (รูปที่ 2)

ที่มา : ผู้เขียน

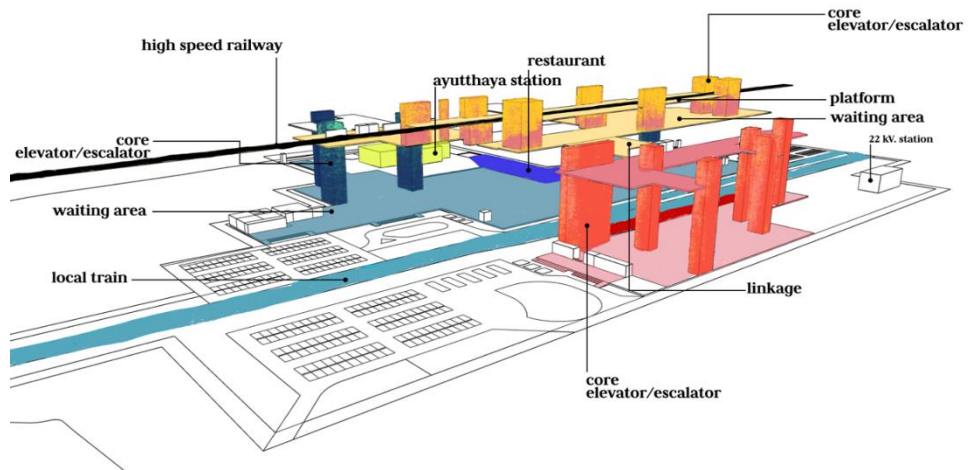


ภาพที่ 113 สถานีรถไฟในแบบร่างขั้นที่ 2 Zoning diagram

ที่มา : ผู้เขียน

จากภาพที่ 113 พื้นที่ใช้สอยในส่วนต่าง ๆ จะถูกขยับให้ระดับของพื้นที่เหลื่อมกัน ทับซ้อนกันมากขึ้นและลงย้ายสถานีรถไฟเดิมไปใกล้ริมน้ำ เพื่อไม่ให้ถูกรอบทับจากอาคารใหม่ที่มีขนาดใหญ่

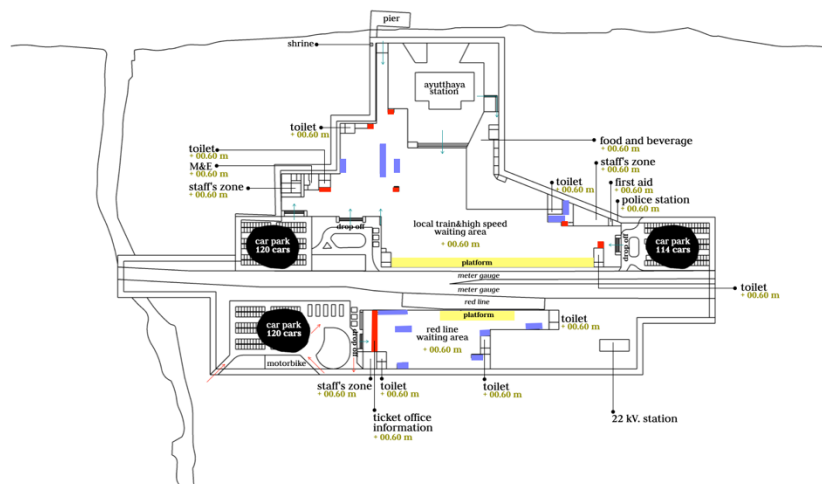
2nd design
8 october 2020



ภาพที่ 114 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 2 Functional diagram

ที่มา : ผู้เขียน

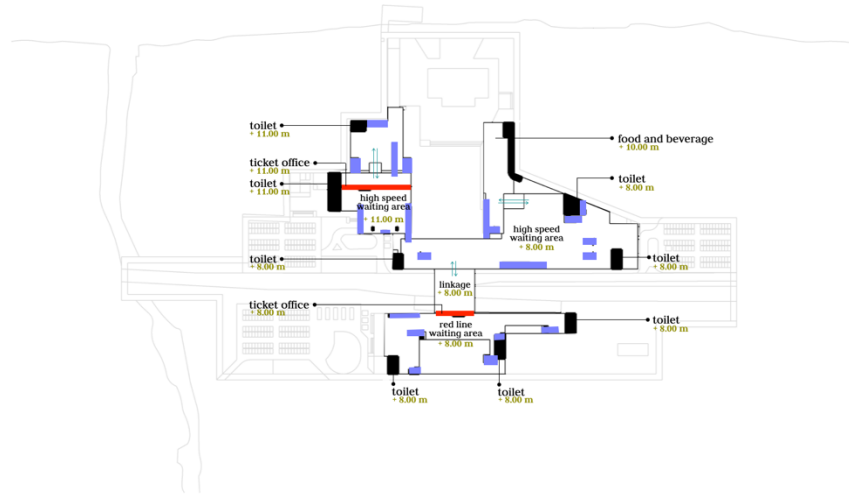
2nd design
8 october 2020



ภาพที่ 115 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 2 ผังพื้นชั้น G

ที่มา : ผู้เขียน

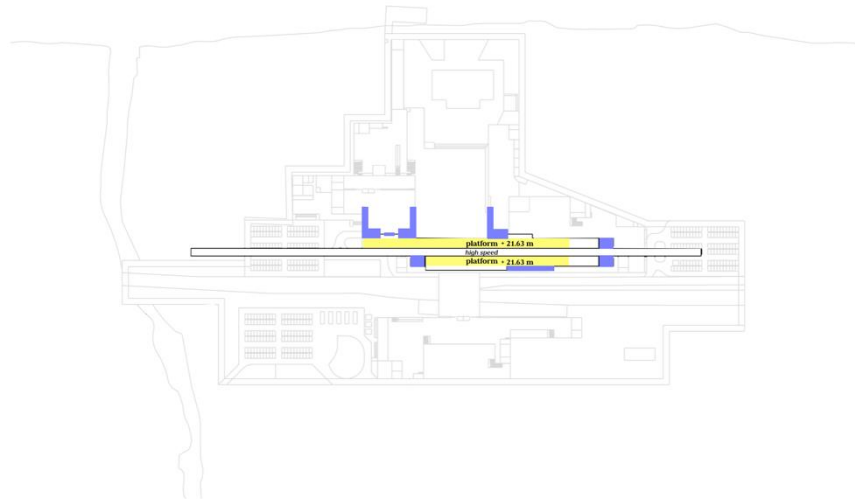
2nd design
8 october 2020



ภาพที่ 116 สถานีรถไฟความเร็วสูงชั้นที่ 2 ผังพื้นชั้น 1
ที่มา : ผู้เขียน

→ N
first floor

2nd design
8 october 2020



ภาพที่ 117 สถานีรถไฟความเร็วสูงชั้นที่ 2 ผังพื้นชั้น 2
ที่มา : ผู้เขียน

→ N
second floor

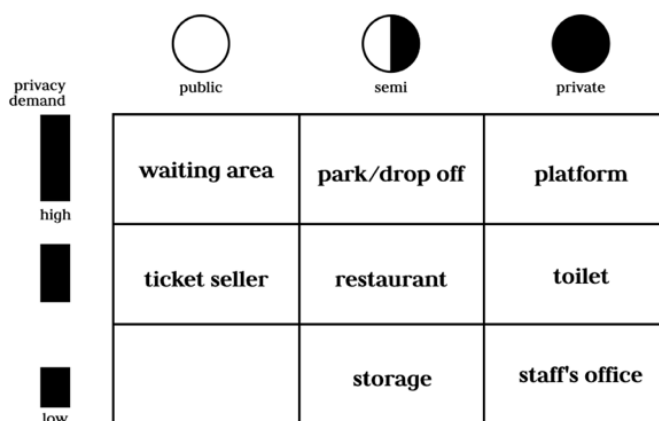
แบบร่างขั้นที่ 3

พัฒนาเพิ่มจากขั้นแบบร่างขั้นที่ 2 ที่ออกแบบพื้นที่ตามการใช้งาน ในขั้นตอนของแบบร่างขั้นที่ 2 สิ่ง que เพิ่มเข้ามาคือ แนวความคิดเกี่ยวกับความเป็นไทยร่วมสมัยและความเป็นอยุธยา แต่การเลือกใช้อัฒนคติประกอบของช่องและทางเดินไม่สามารถสื่อสารถึงอยุธยาได้ดีเท่าที่ควร ทำให้ต้องวิเคราะห์เพิ่มเติมเกี่ยวกับอัตลักษณ์ของอยุธยา

ในขั้นตอนการวิเคราะห์อัตลักษณ์ของอยุธยา สิ่งแรกที่นึกถึงคือ กุ้งเผา ซึ่งเป็นจุดขายของจังหวัดอยุธยาในปัจจุบันแต่การนำกุ้งมาใช้ในการออกแบบและทำเป็นเปลือกอาคารไม่สามารถสื่อสารถึงลักษณะของอยุธยาได้อย่างครอบคลุม เลยต้องกลับไปใช้อัฒนคติประกอบทางสถาปัตยกรรมอย่าง Space และ Volume มาออกแบบแทน โดยจะหยิบเอาลักษณะที่เกิดขึ้นในส่วนของซากอาคารทางประวัติศาสตร์มาใช้ ซึ่งการเลือกใช้ Space และ Volume ในสถาปัตยกรรมจะสามารถเชื่อมโยงไปถึงความเป็นอยุธยาได้แต่ยังสื่อสารได้ไม่ดีพอ ผู้ออกแบบจึงเพิ่มลักษณะของแสงสว่างและความสลัวเข้ามา เนื่องจากเป็นลักษณะของแสงที่เกิดขึ้นในวัด ในบ้านแบบไทย หรือในพื้นที่ของซากอาคาร ซึ่งเป็นลักษณะที่ค่อนข้างน่าสนใจและสถาปัตยกรรมไทยมักจะใช้ระดับของความสว่างเพื่อแบ่งพื้นที่

แสงและความสลัวที่เกิดขึ้นจะสร้างความแตกต่างให้กับพื้นที่ เช่น เมื่อเราเข้าไปในอุโบสถเก่า เราจะรู้สึกถึงความมืด ความสลัวของบรรยากาศแต่ในความสลัวก็จะมีลำแสงที่สว่างจ้าส่องเข้ามาภายในพื้นที่นั้นเพื่อนั้นให้เห็นถึงความศักดิ์สิทธิ์ของพระประธาน ขั้นตอนของการออกแบบครั้งที่ 3 ผู้ออกแบบ ได้แบ่งวิธีการใช้งานพื้นที่จากความมืดความสว่าง สร้าง Space และ Volume ที่แตกต่างกันตามความง่ายในการเข้าถึง โดยพื้นที่ที่มีความเป็นสาธารณะมากกว่าจะอยู่ในจุดที่สว่างกว่า พื้นที่ที่เป็นส่วนตัวก็จะมีมืดกว่า เช่น พื้นที่พักผ่อนมีแสงเข้าถึงมากกว่าส่วนสำนักงาน และจะแบ่งความยากง่ายในการเข้าถึงพื้นที่จากระดับที่แตกต่างกัน โดยระดับที่สูงกว่าจะสามารถเข้าถึงได้ง่ายกว่า เช่น พื้นที่พักผ่อนมีระดับของเพดานที่สูงกว่าห้องขายตั๋ว ทำให้เกิดเป็นวิธีการแบ่งพื้นที่ตามภาพที่ 118

**perception
form/space**
conceptual design



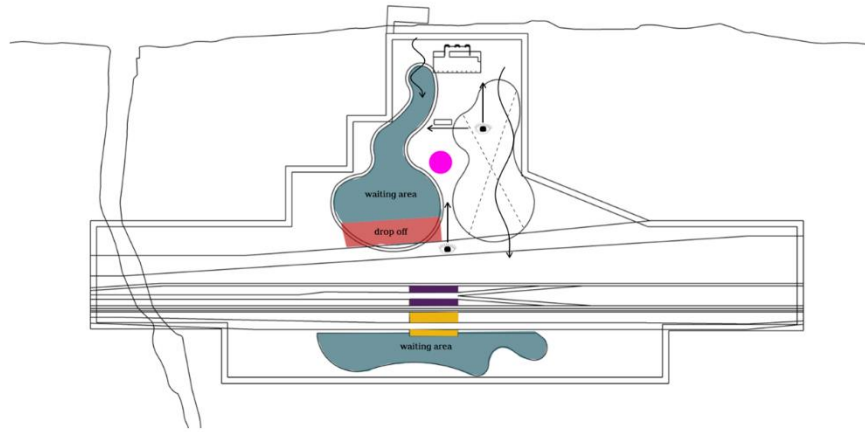
ภาพที่ 118 สถานีรถไฟในแบบร่างขั้นที่ 3 แนวความคิด

ที่มา : ผู้เขียน

ในขั้นตอนของแบบร่างขั้นที่ 3 ได้ทำ Schematic design ขึ้นมา 2 แบบ โดยจะออกแบบภายใต้เงื่อนไขคือ ใช้แนวความคิดเดียวกัน พื้นที่ใช้สอยเชื่อมโยงกันอย่างถูกต้อง

Scheme A ออกแบบโดยเลือกใช้รูปแบบที่เกิดขึ้นจากความเป็นธรรมชาติของสายและ มีพื้นที่ให้ผู้ใช้งานสามารถเดินลอดข้างใต้อาคารได้ เนื่องจากพื้นที่บริเวณนั้นเป็นเส้นทางประจำของคนที่จะไปขึ้นเรือหรือคนที่เพิ่งลงจากเรือแล้วจะมาสถานีรถไฟ ซึ่งผู้ออกแบบไม่ต้องการให้คนที่อยู่มาก่อนเปลี่ยนวิถีชีวิตหรือเปลี่ยนเส้นทางใช้งาน ดังนั้นการทำอาคารปิดทึบหรือคลุมพื้นที่มากเกินไปจะทำให้คนเปลี่ยนทางสัญจร และรู้สึกไม่ดีต่ออาคาร

3rd design
28 october 2020

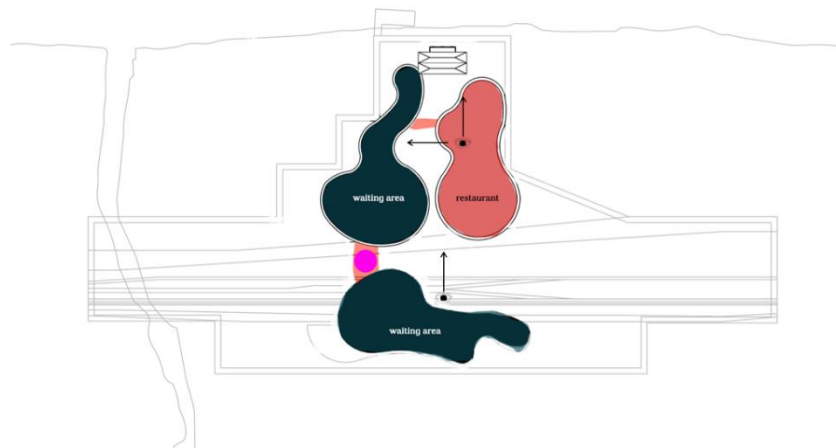


scheme a.

ภาพที่ 119 สถานีรถไฟแบบร่างชั้นที่ 3 Scheme A (รูปที่ 1)

ที่มา : ผู้เขียน

3rd design
28 october 2020



scheme a.

ภาพที่ 120 สถานีรถไฟแบบร่างชั้นที่ 3 Scheme A (รูปที่ 2)

ที่มา : ผู้เขียน

3rd design
28 october 2020



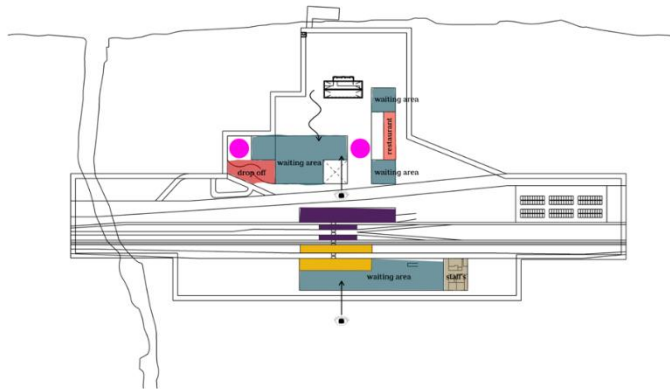
scheme a.

ภาพที่ 121 สถานีรถไฟในแบบร่างขั้นที่ 3 Scheme A (รูปที่ 3)

ที่มา : ผู้เขียน

Scheme B รูปแบบของอาคารเกิดขึ้นจากการจัดวางพื้นที่ใช้สอยตามเงื่อนไขและระบบ แต่ผู้ออกแบบต้องการให้คนทั่วไปสามารถมองเห็นสถานีรถไฟเดิมได้ จึงเจาะช่องขนาดใหญ่ตรงกลางเพื่อให้ผู้ที่เข้ามาใช้งานพื้นที่หรือผู้ที่ผ่านไปมามองเห็นสถานีรถไฟเดิมและสามารถเชื่อมโยงไปถึงการมีอยู่ของสถานีเดิม

3rd design
28 october 2020

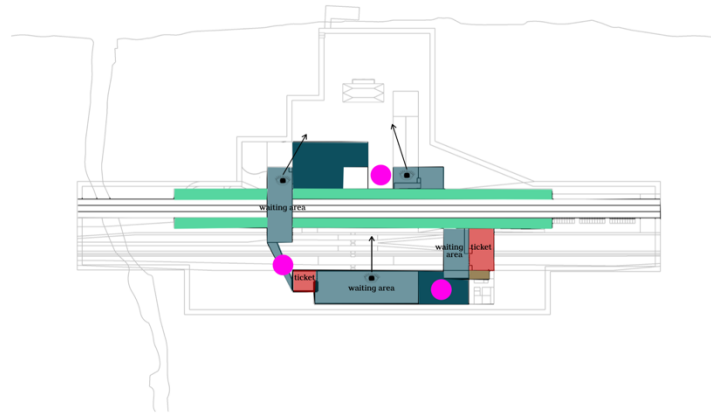


scheme b.

ภาพที่ 122 สถานีรถไฟในแบบร่างขั้นที่ 3 Scheme B (รูปที่ 1)

ที่มา : ผู้เขียน

3rd design
28 october 2020



scheme b.

ภาพที่ 123 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 3 Scheme B (รูปที่ 2)

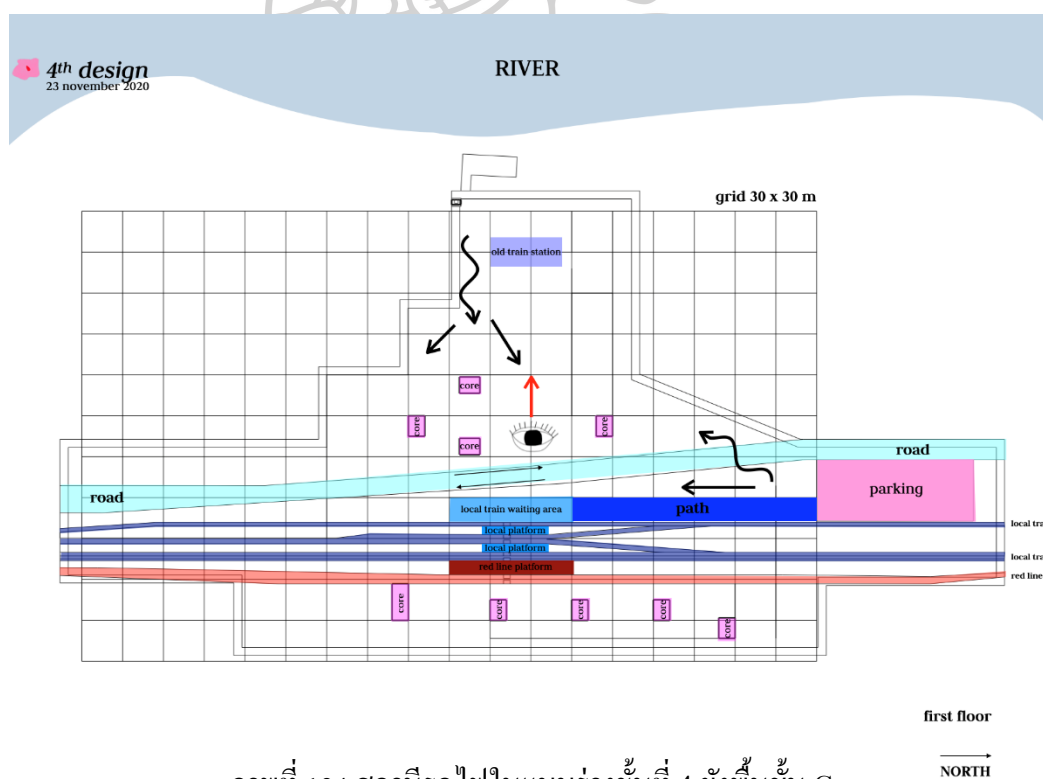
ที่มา : ผู้เขียน



แบบร่างขั้นที่ 4

การออกแบบครั้งที่ 4 แบบถูกพัฒนาต่อมาจาก Scheme B ในขั้นตอนแบบร่างครั้งที่ 3 ซึ่ง Scheme B สามารถนำไปพัฒนาต่อได้ จาก Scheme อากาศมีความน่าสนใจเนื่องจากการวางพื้นที่ใช้สอยเท่าที่จำเป็นและมีขนาดของภาพรวมอาคารที่ไม่ใหญ่จนเกินไปแต่สิ่งที่ต้องเพิ่มเติมคือ ทำให้พื้นที่ชั้นล่างโปร่ง เพื่อรักษาเส้นทางสัญจรเดิมของผู้ใช้งาน

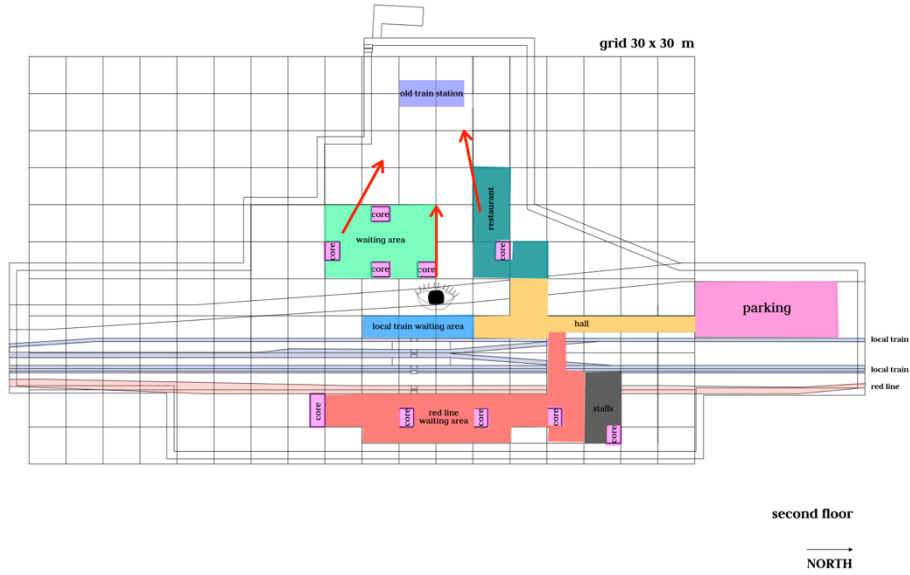
เมื่อนำ Scheme B มาพัฒนา ส่วนแรกที่ต้องจัดการคือ Core ที่เป็นระบบสัญจรหลักในอาคาร เนื่องจากพื้นที่หลายส่วนถูกลวางในลักษณะที่เหลื่อมกันและมีความสูงเตี้ยที่ยังไม่ไหลลื่นเท่าที่ควร ทำให้พื้นที่ส่วนต่าง ๆ ไม่ได้เชื่อมต่อกันอย่างที่ควรจะเป็น พื้นที่ภายใน Core จะประกอบด้วย ลิฟต์โดยสาร บันไดหนีไฟ ห้องงานระบบ ห้องแม่บ้าน ห้องน้ำชาย ห้องน้ำหญิง และห้องน้ำคนพิการ โดยการออกแบบครั้งที่ 4 พื้นที่ส่วนต่าง ๆ จะถูกจัดให้ลงกับระยะเสา 30 x 30 เมตร เพราะเป็นระยะที่พอดีกับงานระบบ



ภาพที่ 124 สถานีรถไฟในแบบร่างขั้นที่ 4 ผังพื้นชั้น G

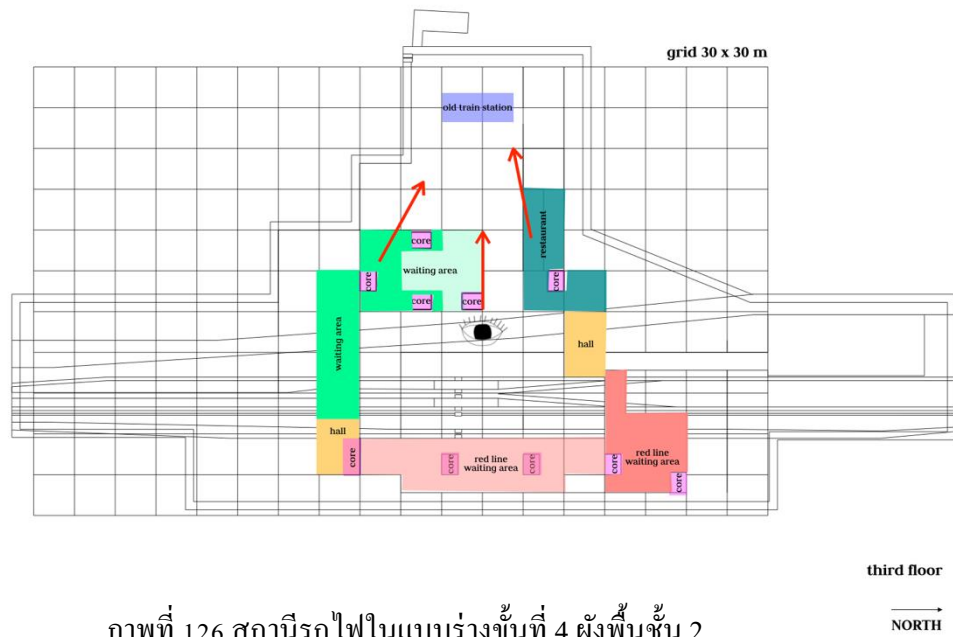
ที่มา : ผู้เขียน

4th design
23 november 2020



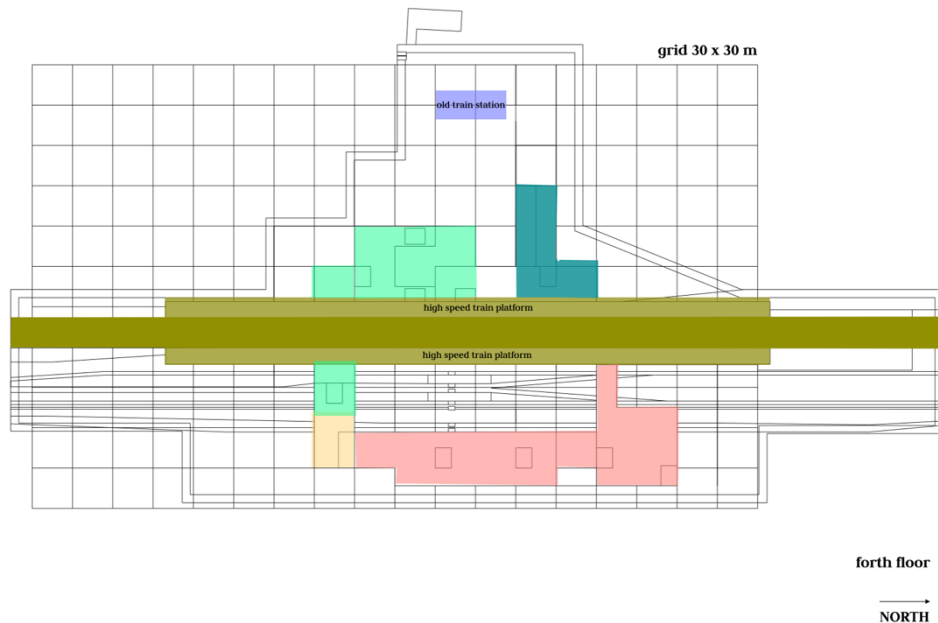
ภาพที่ 125 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 4 ผังพื้นชั้น 1
ที่มา : ผู้เขียน

4th design
23 november 2020



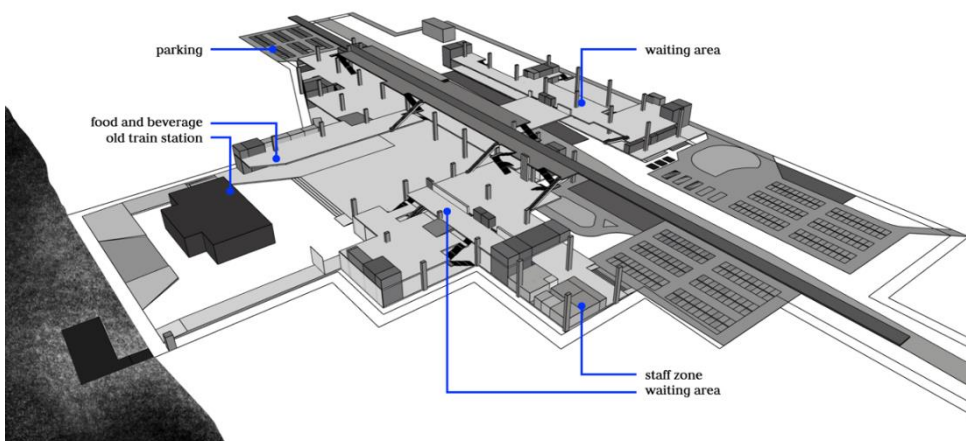
ภาพที่ 126 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 4 ผังพื้นชั้น 2
ที่มา : ผู้เขียน

4th design
23 november 2020



ภาพที่ 127 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 4 ผังพื้นที่ 3
ที่มา : ผู้เขียน

4th design
23 november 2020



ภาพที่ 128 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 4 Functional diagram
ที่มา : ผู้เขียน

เมื่อปรับปรุงพื้นที่ใช้สอยแล้วย้อนกลับมาดูที่แนวความคิดที่ใช้ในการออกแบบ ทำให้เห็นว่าแนวความคิดยังไม่แข็งแรงมากพอที่จะสื่อสารถึงความเป็นอยุธยาได้ จึงหาข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับความเป็นอยุธยาและพบว่าในอดีตชาวเมืองอยุธยาเดินทางด้วยเรือเป็นหลักทั้งสำหรับสัญจรภายในเมืองและสำหรับเดินทางไกลไปยังเมืองอื่น ๆ ผู้ออกแบบจึงเริ่มหาเรือที่เหมาะสม มีความหมายและสามารถสื่อสารถึงเรื่องของการเดินทางได้ด้วย

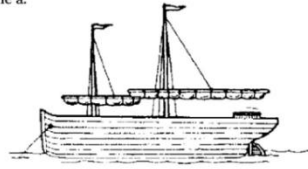
เรือกำปั่น เป็นเรือชนิดหนึ่งที่ถูกพูดถึงในจดหมายเหตุของลาลูแบร์และความน่าสนใจของเรือกำปั่นคือ เป็นเรือที่ใช้เดินทางไปยังพื้นที่ต่าง ๆ นอกเมือง และด้วยพื้นฐานของเมืองที่เป็นเมืองน้ำ ทำให้อยุธยามีความผูกพันกับเรือมาอย่างยาวนาน การเดินทางโดยเรือสามารถเชื่อมโยงไปถึงเรื่องของการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงในอนาคตที่กำลังจะเชื่อมต่ออยุธยาเข้ากับพื้นที่อื่นที่อยู่นอกเมือง ปัจจุบันการเดินทางที่สะดวกรวดเร็วคือการเดินทางโดยรถไฟแต่ในอดีตเรือคือ สัญลักษณ์ของการเดินทาง ผู้ออกแบบคิดว่า เรือ มีความเหมาะสมที่จะใช้เป็นตัวแทนทั้งเรื่องของการเดินทางและความหมายที่จะสื่อถึงอยุธยา ดังนั้น การออกแบบครั้งที่ 4 ผู้ออกแบบจึงใช้ เรือ เป็นหนึ่งในแนวความคิดสำหรับออกแบบรูปทรงและพื้นที่อาคาร โดยเลือกใช้เรือเป็นแนวความคิดหลักใน Scheme A

นอกจากนี้เมืองประวัติศาสตร์เป็นอีกประเด็นที่น่าสนใจ เพราะเมื่อนึกถึงอยุธยาคนส่วนใหญ่จะต้องนึกถึงเมืองเก่าหรือร่องรอยอารยธรรมในอดีตอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ผู้ออกแบบเลือกที่จะใช้ลักษณะความขรุขระของการพังทลายมาเป็นแนวความคิดในการออกแบบ Scheme B รวมทั้งเลือกใช้อิฐเป็นวัสดุหลัก เพื่อให้ผู้พบเห็นเชื่อมโยงไปถึงความเก่าแก่ ความเป็นเมืองประวัติศาสตร์ นอกจากนี้ความโบราณที่เกิดขึ้นยังสื่อไปถึงตัวอาคารสถานีรถไฟเดิมด้วยเพราะเป็นโบราณสถานที่ขึ้นทะเบียนโดยกรมศิลปากร

Scheme A

4th design
23 november 2020

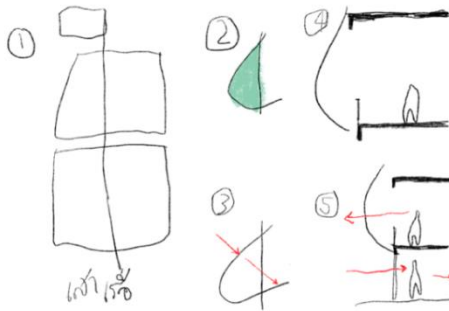
scheme a.



เรือกำปั่นใบ

๙. เกาะของสยามในอ่าวเบงกอล

มีเกาะน้อยใหญ่เป็นอันมากเรียงรายอยู่อย่างหนาแน่น ในที่เกือบทุกแห่ง จึงเป็นที่กำบังอันดีของบรรดาเรือกำปั่นทั้งปวง นอกจากนั้นเกาะเหล่านี้ส่วนใหญ่ ยังมีท่าเรืออย่างดี สมบูรณ์ด้วยน้ำจืดและป่าไม้ อันเป็นเครื่องล่อให้ชาวต่างชาติมาตั้งอาณานิคมใหม่ยิ่งขึ้น พระเจ้ากรุงสยาม ทรงถือว่าพระองค์เป็นเจ้าของใหญ่เหนือแผ่นดินเหล่านี้ เมื่อเวลาประจวบเหมาะกันในคราวเสวยของ ก็น้อยนักจะอพยพไปถึงถิ่นฐานอยู่ในแหลมมลายู ทั้งพระองค์เองก็ไม่ทรงมีพระ



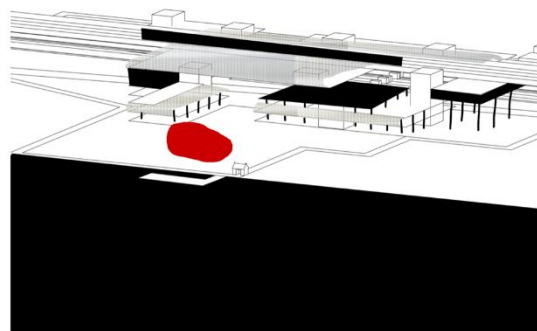
ภาพที่ 129 สถานีรถไฟในแบบร่างขั้นที่ 4 Scheme A (รูปที่ 1)

ที่มา : ผู้เขียน

การออกแบบ Scheme A เปลือกของอาคารถูกออกแบบมาจากใบเรือเพื่อสื่อสารถึงเรือโดยไม่จำเป็นต้องยกเรือเป็นล้ามวางไว้เป็นเป็นสัญลักษณ์ วัสดุหลักที่เลือกใช้ในการออกแบบเปลือกอาคารเป็นวัสดุที่มีความโปร่งแสง เพราะไม่ต้องการให้อาคารโดดเด่นออกมาจากพื้นที่มากเกินไป

4th design
23 november 2020

scheme a.

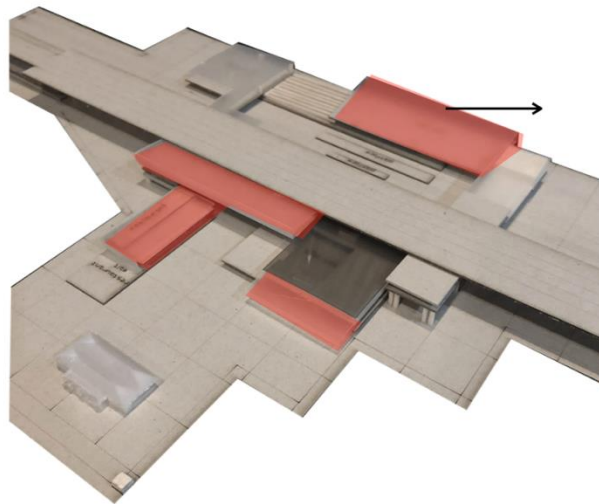
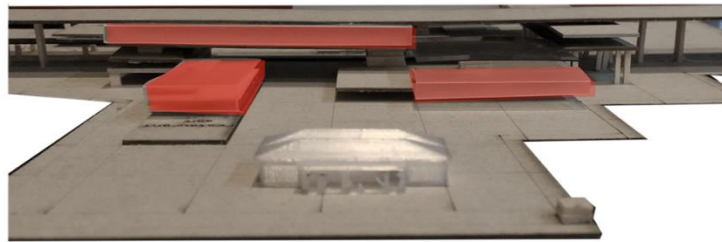


ภาพที่ 130 สถานีรถไฟในแบบร่างขั้นที่ 4 Scheme A (รูปที่ 2)

ที่มา : ผู้เขียน

4th design
23 november 2020

scheme a.



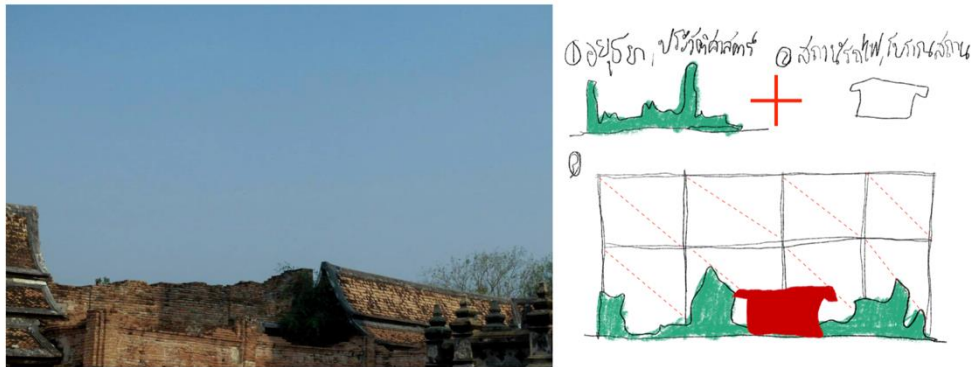
ภาพที่ 131 สถานีรถไฟโนนแบบร่างชั้นที่ 4 Scheme A (รูปที่ 3)

ที่มา : ผู้เขียน

Scheme B

4th design
23 november 2020

scheme b.

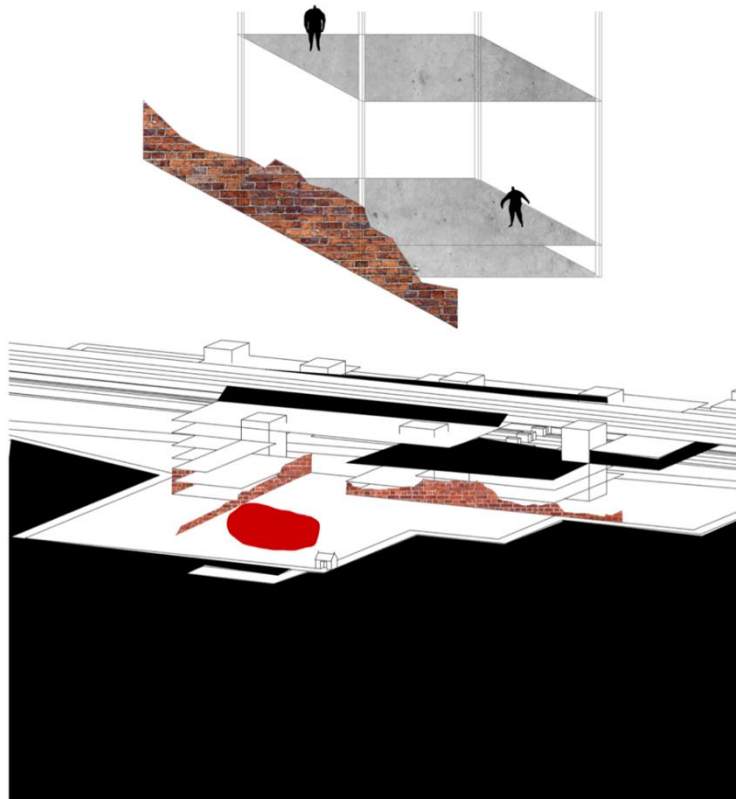


ภาพที่ 132 สถานีรถไฟในแบบร่างขั้นที่ 4 Scheme B (รูปที่ 1)

ที่มา : จัดทำโดยผู้เขียน

4th design
23 november 2020

scheme b.



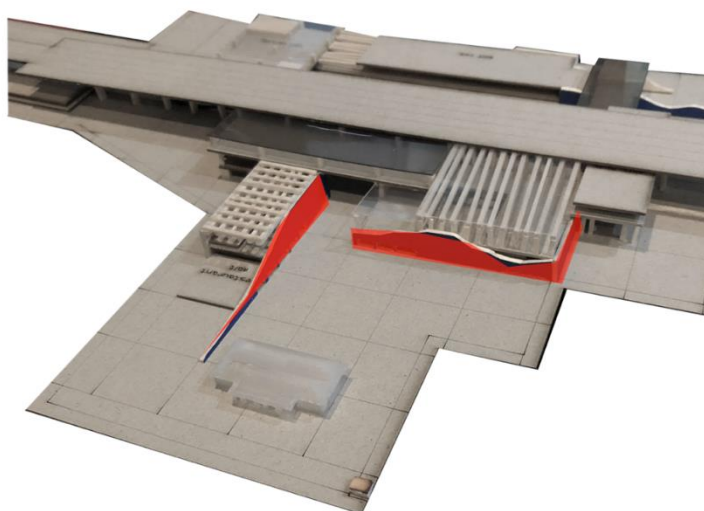
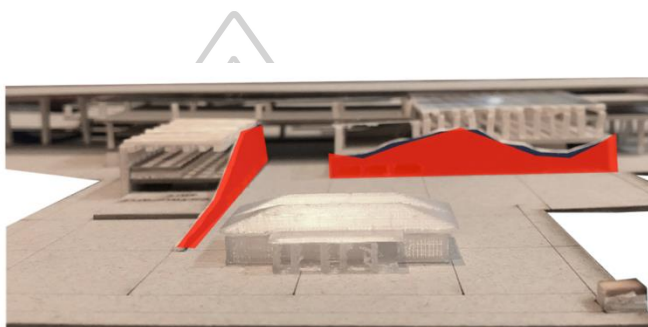
ภาพที่ 133 สถานีรถไฟในแบบร่างขั้นที่ 4 Scheme B (รูปที่ 2)

ที่มา : ผู้เขียน

Scheme B เปลือกอาคารเลียนแบบมาจากเศษซากของโบราณสถานและใช้องค์ประกอบอื่นที่แสดงถึงอยุธยาได้อย่างตรงไปตรงมาผ่านวัสดุคือ อิฐ โดยเปลือกอาคารส่วนที่เป็นอิฐจะมีความหนัก จึงออกแบบให้ติดอยู่กับพื้นเรียบแบบซากของอิฐที่ติดอยู่กับพื้นและปล่อยให้อาคารค่อย ๆ สร้างความโปร่ง ความเบา ตามความสูงของอาคาร เพื่อไม่ให้อาคารหนักและไม่ต้องการให้มีวัสดุที่แปลกตาตั้งอยู่อย่างโดดเด่นออกมาจากพื้นที่รอบ ๆ

4th design
23 november 2020

scheme b.



ภาพที่ 134 สถานีรถไฟในแบบร่างขั้นที่ 4 Scheme B (รูปที่ 3)

ที่มา : ผู้เขียน

ขั้นตอนแบบร่างขั้นที่ 5 บางส่วนของอาคารถูกออกแบบให้มีลักษณะคล้ายกับตัวเรือสังเกตจากรูปด้านนอกจากการใช้ใบเรือเป็นสัญลักษณ์แล้วในขั้นการออกแบบครั้งนี้ยังใช้รูปแบบท้องเรือเพื่อสร้างความชัดเจนให้กับแนวความคิดเรื่อง เรือ และสื่อสารไปถึงเรื่องของการเดินทาง วิถีชีวิตที่ตั้งของเมือง อิฐถูกใช้เป็นองค์ประกอบของรูปด้านบริเวณชั้น G เพื่อสื่อถึงความเป็นซากอาคารเมืองประวัติศาสตร์ ผนังอิฐถูกวางไว้ตรงบริเวณที่ต้องการความเป็นส่วนตัวและไม่ต้องการให้ส่วนที่ถูกบังนี้ถูกเห็นจากภายนอกอาคาร

5th design
22 January 2021

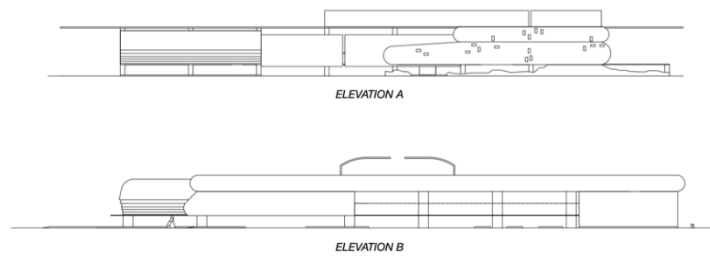


ภาพที่ 137 สถานีรถไฟในแบบร่างขั้นที่ 5 ผังพื้นอาคาร

ที่มา : ผู้เขียน

5th design
22 January 2021

ELEVATION



ภาพที่ 138 สถานีรถไฟในแบบร่างขั้นที่ 5 รูปด้านอาคาร

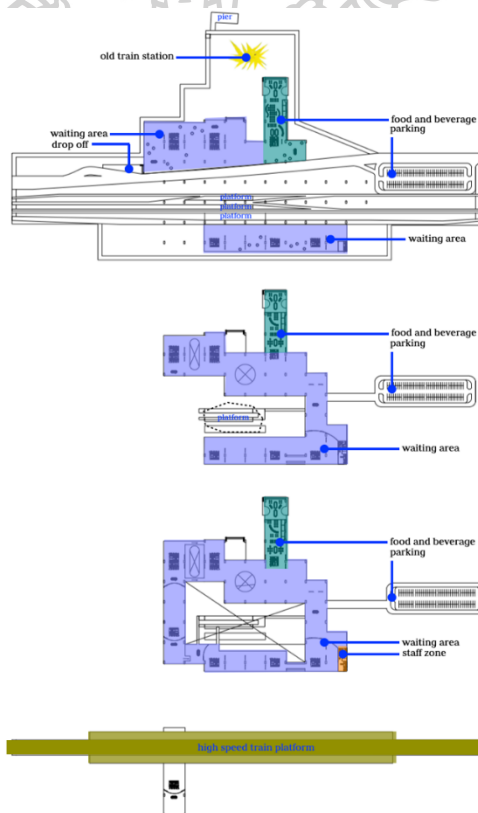
ที่มา : ผู้เขียน

แบบร่างขั้นที่ 6

จากแบบร่างขั้นที่ 5 รูปด้านและเปลือกของอาคารยังไม่สามารถแสดงลักษณะของเรือได้อย่างเพียงพอ ทำให้แนวความคิดและรูปแบบของอาคารไม่ไปด้วยกัน การออกแบบครั้งที่ 6 ผู้ออกแบบจึงปรับแก้แบบอาคารเพื่อให้คนทั่วไปสามารถเข้าใจและมองเป็นเรือได้ชัดเจนขึ้น รวมทั้งเริ่มเพิ่มรายละเอียดของวัสดุในพื้นที่ที่ต้องการสร้างให้เกิดความทึบความโปร่ง

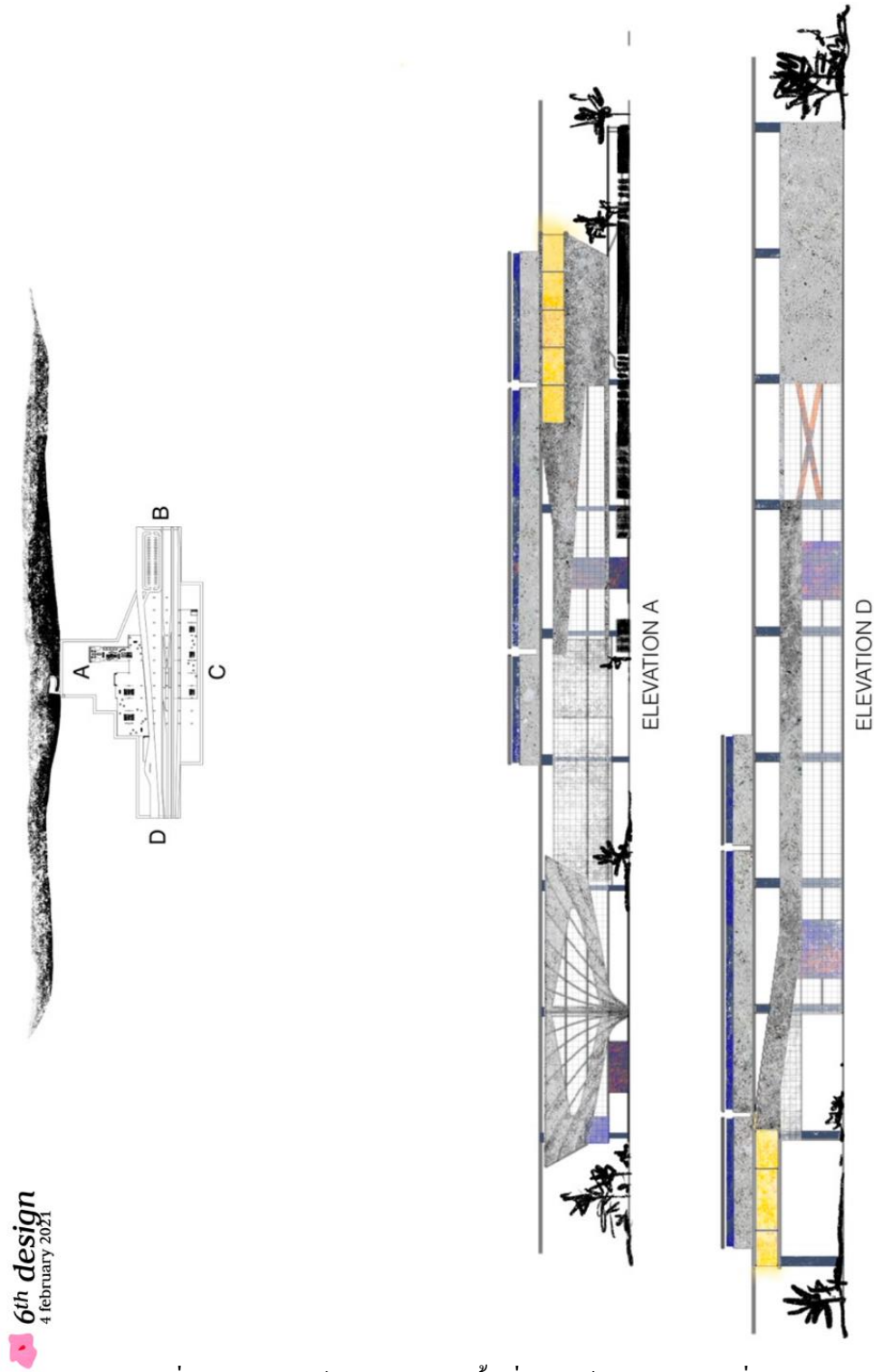
ผังพื้นที่ถูกปรับให้มีความกระชับและเป็นกลุ่มอาคารมากขึ้นเพื่อแก้ปัญหาเรื่องความใหญ่ของสถานีรถไฟ ส่วนที่จอดรถจากเดิมที่แยกและกระจายไปตามมุมต่าง ๆ ก็เปลี่ยนเป็นอาคารจอดรถทำให้มีพื้นที่ในการออกแบบมากขึ้น เริ่มรวมพื้นที่ที่ปกคองของอาคารด้านหน้าและอาคารด้านหลังเข้าด้วยกันทำให้ผู้โดยสารเข้าถึงชานชาลาได้เร็วขึ้นในชั่วโมงเร่งด่วน

6th design
4 february 2021



ภาพที่ 139 สถานีรถไฟในแบบร่างขั้นที่ 6 ผังพื้นที่อาคาร

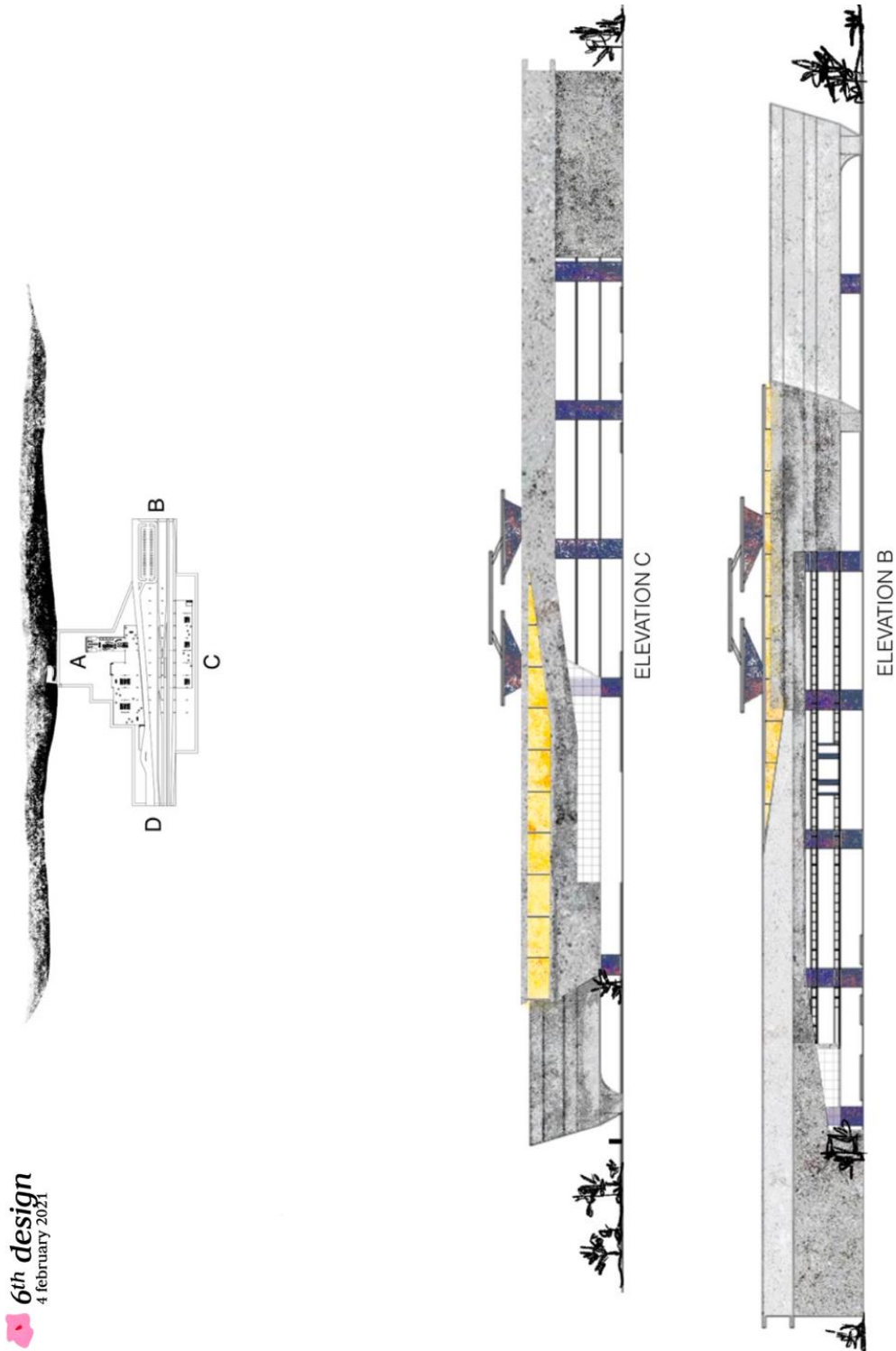
ที่มา : ผู้เขียน



6th design
4 february 2021

ภาพที่ 140 สถานีรถไฟฟ้าในแบบร่างชั้นที่ 6 รูปด้านอาคาร (รูปที่ 1)

ที่มา : ผู้เขียน



6th design
4 february 2021

ภาพที่ 141 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 6 รูปด้านอาคาร (รูปที่ 2)

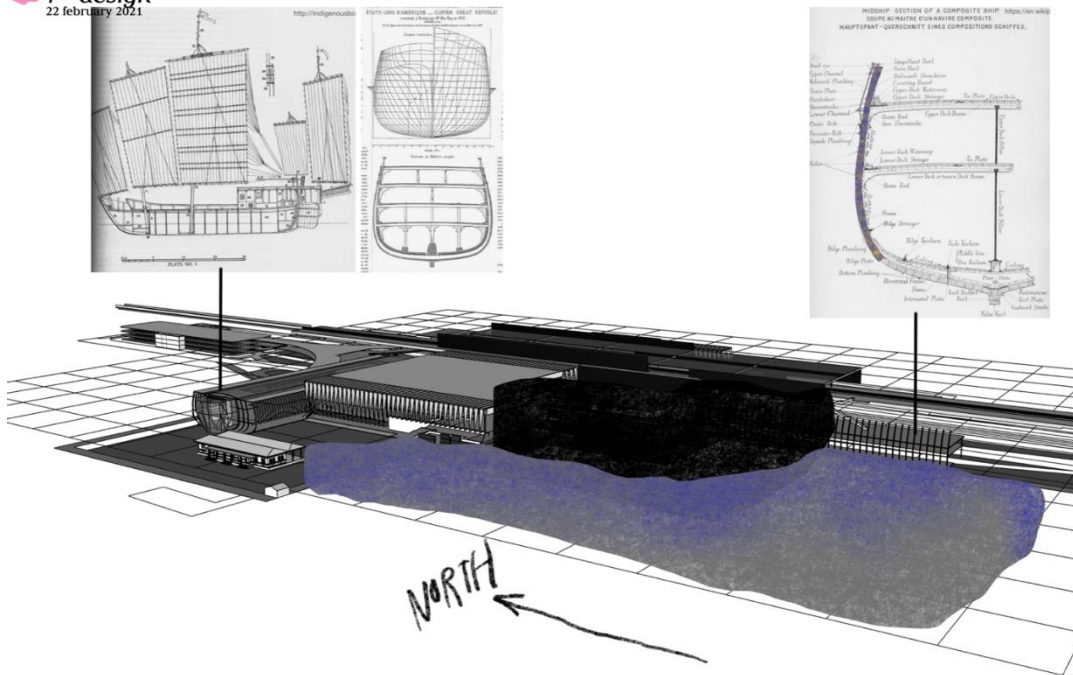
ที่มา : ผู้เขียน

แบบร่างขั้นที่ 7

แบบร่างขั้นที่ 7 ถูกพัฒนาต่อจากแบบร่างครั้งก่อน โดยครั้งนี้ต้องการทำให้อาคารแสดงออกเกี่ยวกับแนวความคิดหนักแน่นมากขึ้นและสื่อสารถึงอัตลักษณ์ของอยุธยาที่ลึกลงไป ผู้ออกแบบได้ไปศึกษาเกี่ยวกับเรือในสมัยอยุธยาเพิ่มเติมและพบว่าเรือที่สามารถสื่อสารถึงการเดินทางไกล การเดินทางข้ามพื้นที่ได้คือ ขบวนเรือของเจิ้งเหอ (Zheng he's Ship) ซึ่งเป็นเรือสมบัติขนาดใหญ่ที่ออกเดินทางในสมัยราชวงศ์หมิงของจีน

ผู้ออกแบบเลือกใช้ลักษณะของ โครงสร้างภายในเรือและกระดูกงูเรือ มาเป็นส่วนหนึ่งในการออกแบบพื้นที่ภายในและเปลือกหุ้มอาคาร เนื่องจากโครงสร้างของเรือมีความ โปร่งและมีจังหวะแสงเงาตามที่ผู้ออกแบบต้องการ รวมทั้งในรูปด้านของอาคารก็ยังคงความโปร่งไว้ได้ไม่ สร้างความอึดอัดให้พื้นที่รอบ ๆ

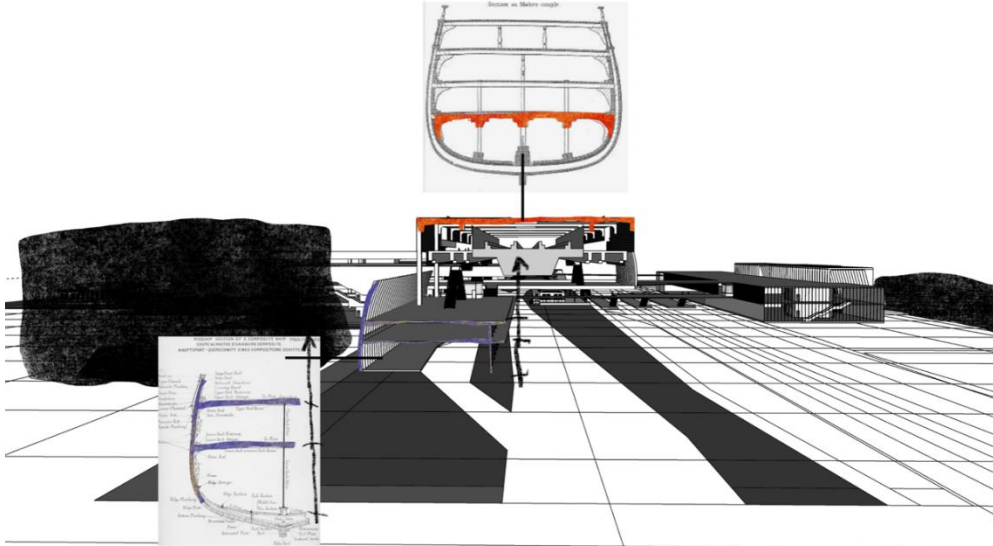
7th design
22 february 2021



ภาพที่ 142 สถานีรถไฟในแบบร่างขั้นที่ 7 รูปด้านและเปลือกอาคาร (รูปที่ 1)

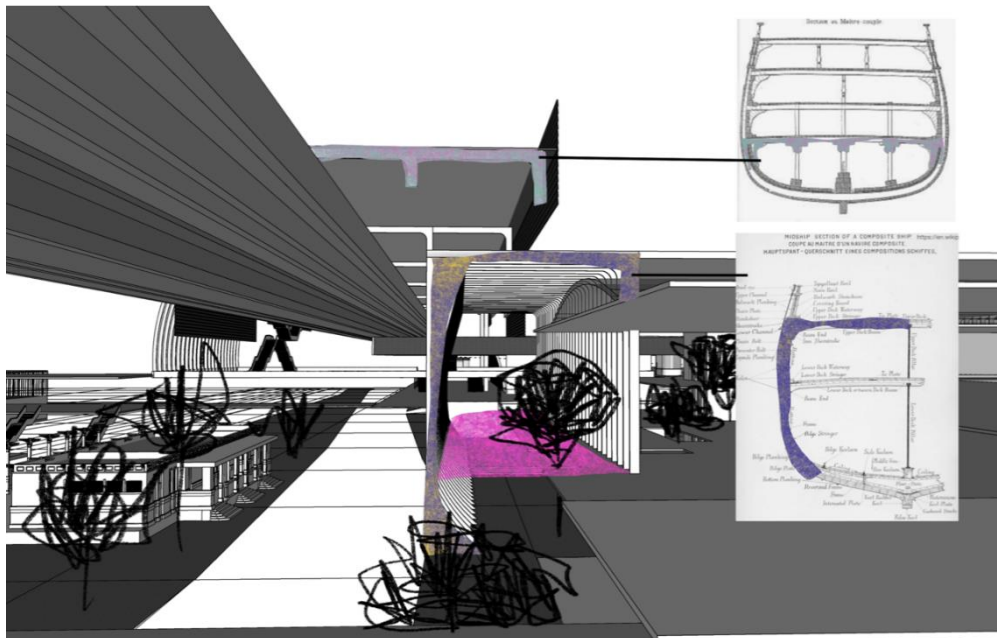
ที่มา : ผู้เขียน

7th design
22 february 2021



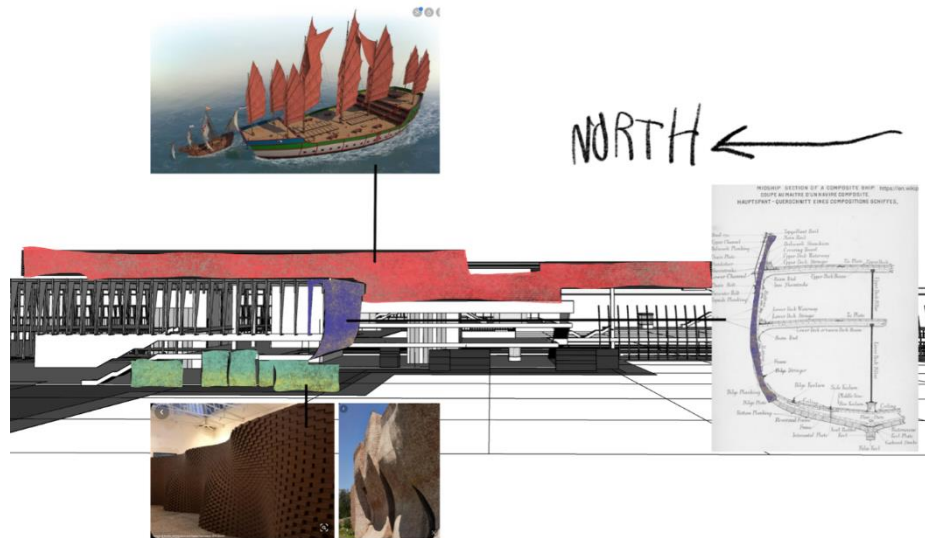
ภาพที่ 143 สถานีรถไฟในแบบร่างขั้นที่ 7 รูปด้านและเปลือกอาคาร (รูปที่ 2)
ที่มา : ผู้เขียน

7th design
22 february 2021

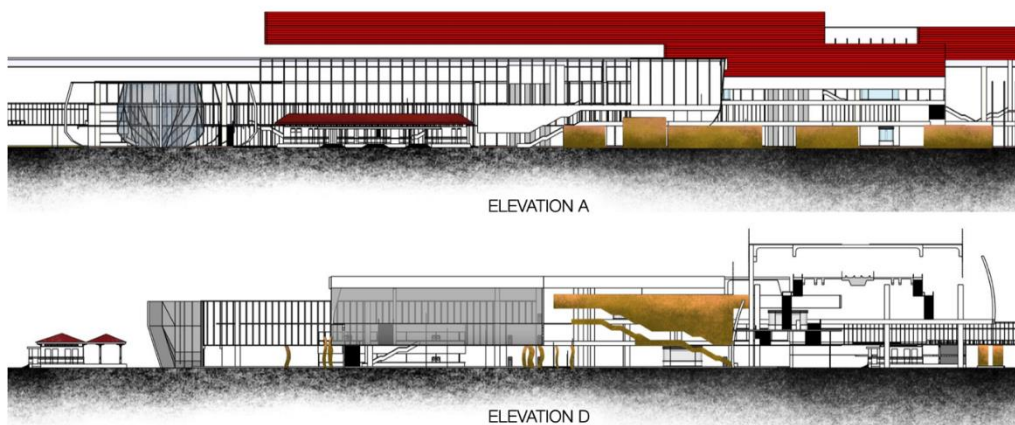


ภาพที่ 144 สถานีรถไฟในแบบร่างขั้นที่ 7 รูปด้านและเปลือกอาคาร (รูปที่ 3)
ที่มา : ผู้เขียน

7th design
22 february 2021



ภาพที่ 145 สถานีรถไฟในแบบร่างขั้นที่ 7 รูปด้านและเปลือกอาคาร (รูปที่ 4)
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 146 สถานีรถไฟในแบบร่างขั้นที่ 7 รูปด้านและเปลือกอาคาร (รูปที่ 4)
ที่มา : ผู้เขียน

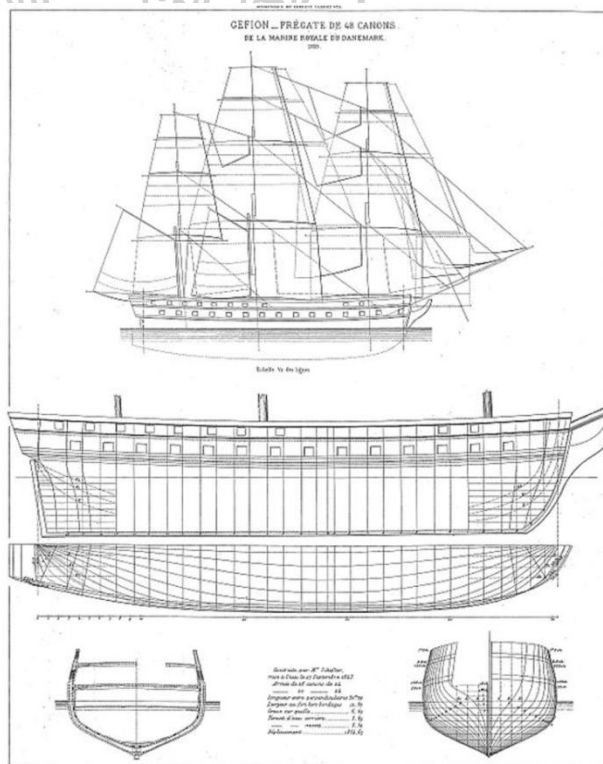
ส่วนที่เป็นเปลือกอาคารใช้ลักษณะของกง (Futtock) ในการออกแบบ โดยปรับเปลี่ยนรูปแบบตามระยะที่เหมาะสมกับขนาดและความสูงของอาคาร และบางส่วนใช้กระดูกงูเรือ (Keel) เป็นองค์ประกอบในการยึดกับส่วนโครงสร้างเพื่อล้อไปกับลักษณะของเรือ

แบบร่างขั้นที่ 8

ในแบบร่างขั้นที่ 8 ผู้ออกแบบได้ปรับแก้อาคารด้านหน้าที่ติดกับแม่น้ำ ให้มีลักษณะคล้ายกับเรือเดินสมุทรของเจิ้งเหอ รวมทั้งเริ่มออกแบบพื้นที่ส่วน Public space และทางเดินเชื่อมระหว่างภายนอกอาคารให้สามารถเข้าถึงได้ ส่วนของชานชาลารถไฟความเร็วสูงผู้ออกแบบปรับหลังคาให้มีส่วนที่ทับสลับกับส่วนที่โปร่ง เพื่อไม่ให้หลังคาสถานีรถไฟดูใหญ่มากเกินไปรวมทั้งการใช้โครงสร้างของเรือยังสร้าง Silhouette ให้กับอาคารได้ด้วย

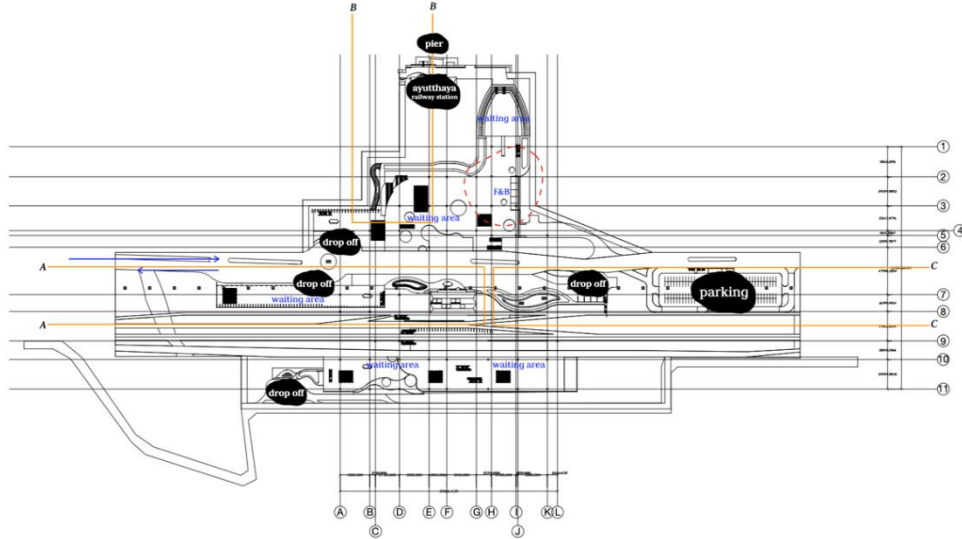
บริเวณพื้นที่พักคอยที่เป็น โถงขนาดใหญ่ในบางส่วนของพื้นจะมีการเจาะรู เพื่อสร้างให้คนมีปฏิสัมพันธ์กันในระหว่างชั้น สร้างความเชื่อมต่อให้กับพื้นที่และไม่ทำให้พื้นที่ขบจนเกินไป สถานีรถไฟเดิมที่ถูกใช้เป็นที่พักคอยและท่าเรือ ผู้ออกแบบได้แทรกการใช้งานอย่างพื้นที่จำหน่ายตั๋วเข้าไปในอาคารเพื่อตั้งให้คนสามารถใช้งานอาคารได้โดยไม่ต้องใช้ท่าเรือ

8th design
5 march 2021



ภาพที่ 147 สถานีรถไฟในแบบร่างขั้นที่ 8 รูปตัวอย่างเรือเดินสมุทรของเจิ้งเหอ
ที่มา : ผู้เขียน

8th design
5 march 2021

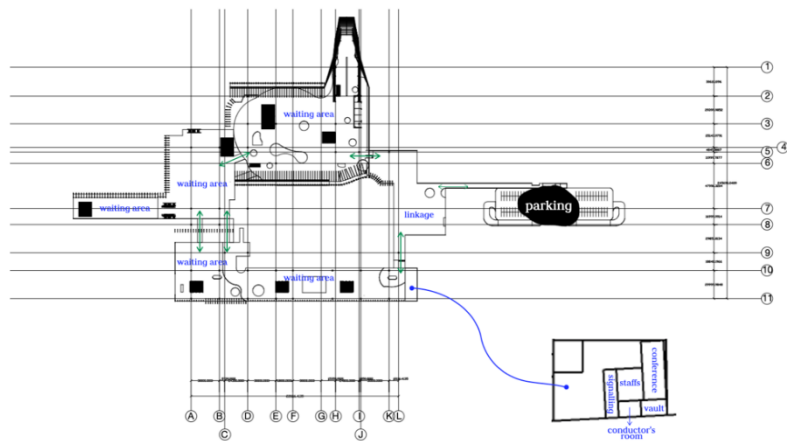


ground floor
N

ภาพที่ 148 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 8 ผังพื้นชั้น G

ที่มา : ผู้เขียน

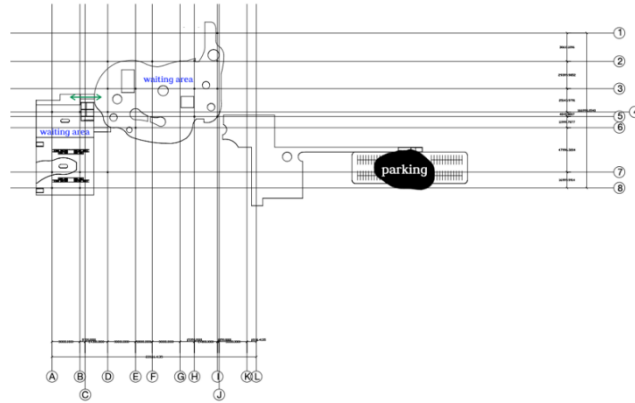
8th design
5 march 2021



second floor

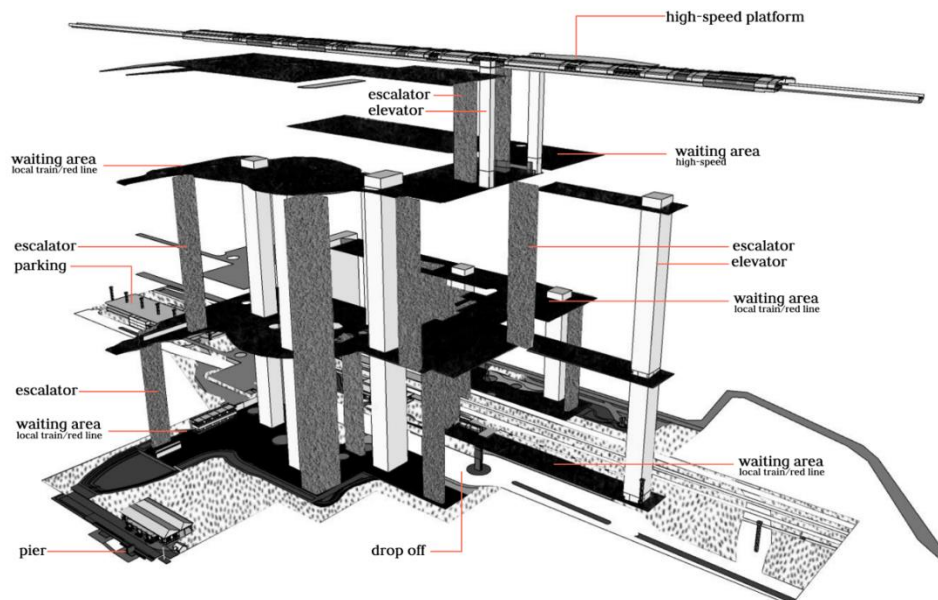
ภาพที่ 149 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 8 ผังพื้นชั้น 1

ที่มา : ผู้เขียน

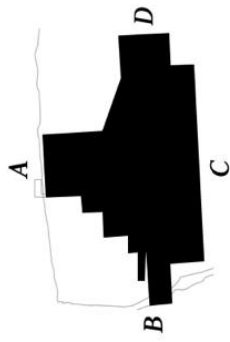


third floor

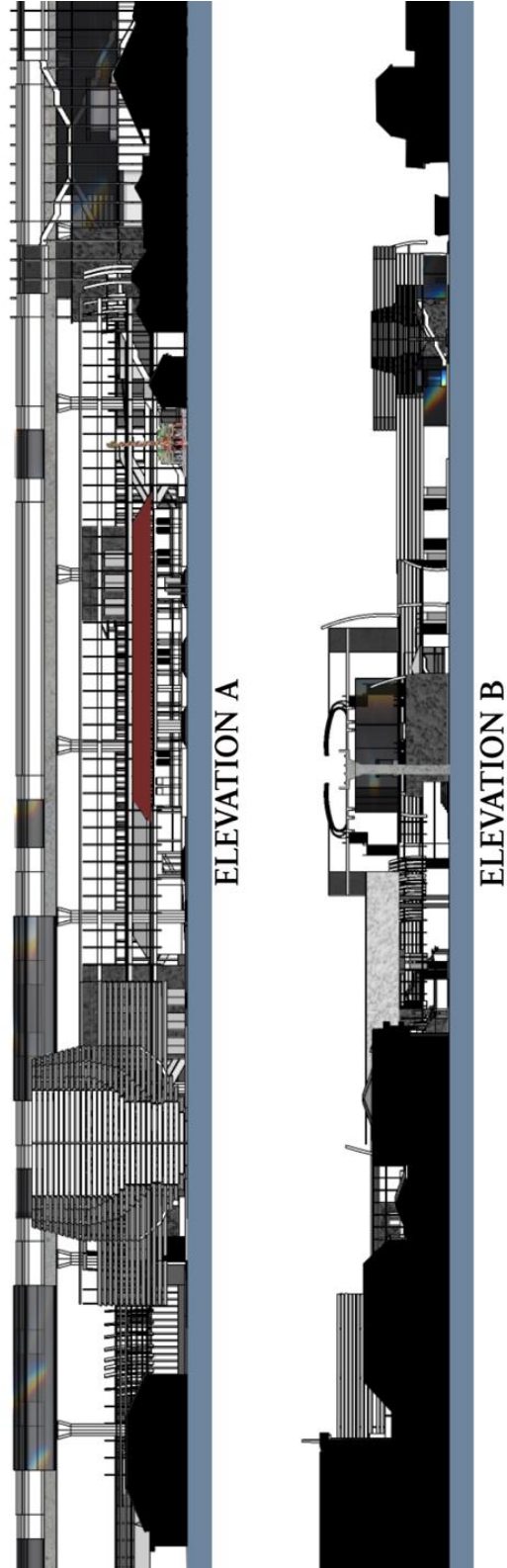
ภาพที่ 150 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 8 ผังพื้นที่ 2
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 151 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 8 Functional diagram
ที่มา : ผู้เขียน

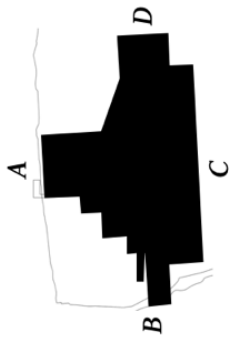


 **8th design**
5 march 2021



ภาพที่ 152 สถานีรถไฟในแบบร่างขั้นที่ 8 รูปด้านและเปลือกอาคาร (รูปที่ 1)

ที่มา : ผู้เขียน

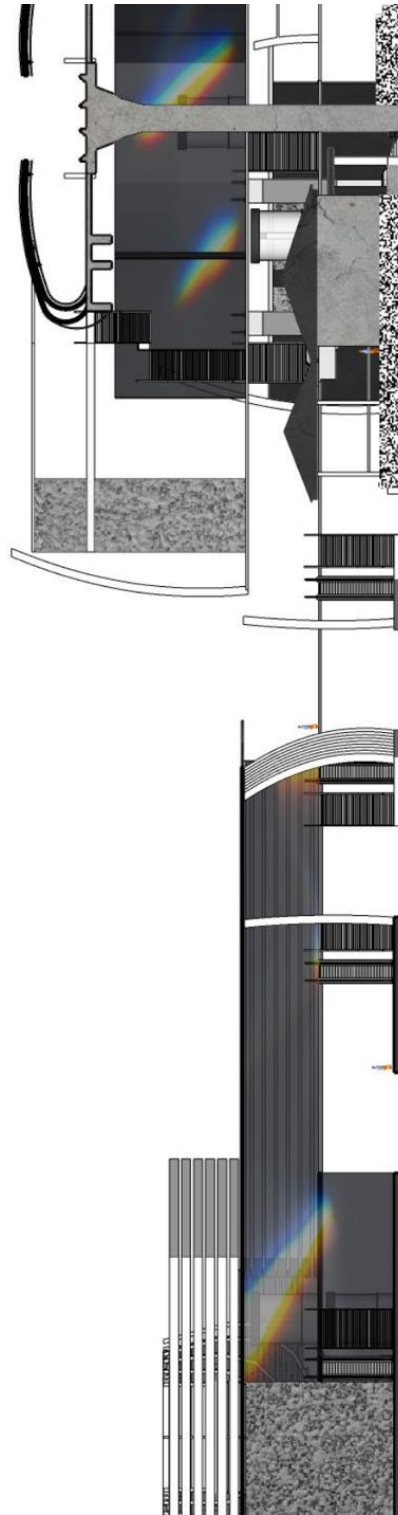


 **8th design**
5 march 2021



ภาพที่ 153 สถานีรถไฟในแบบร่างขั้นที่ 8 รูปด้านและเปลือกอาคาร (รูปที่ 2)

ที่มา : ผู้เขียน

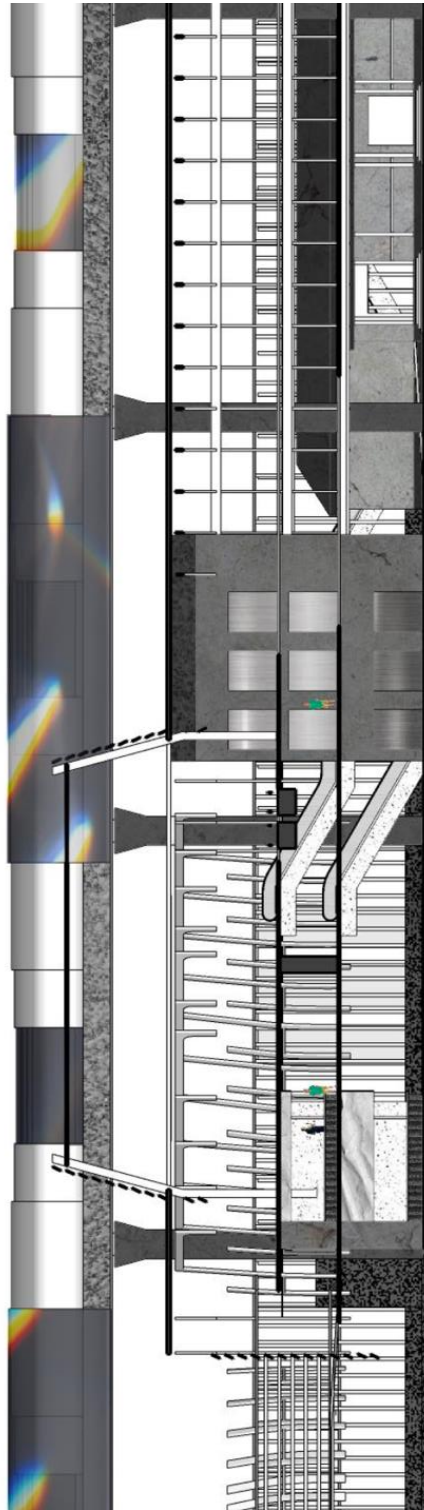


section A-A

ภาพที่ 154 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 8 รูปตัดอาคาร A-A

ที่มา : ผู้เขียน

8th design
5 march 2021



section B-B

ภาพที่ 155 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 8 รูปตัดอาคาร B-B

ที่มา : ผู้เขียน

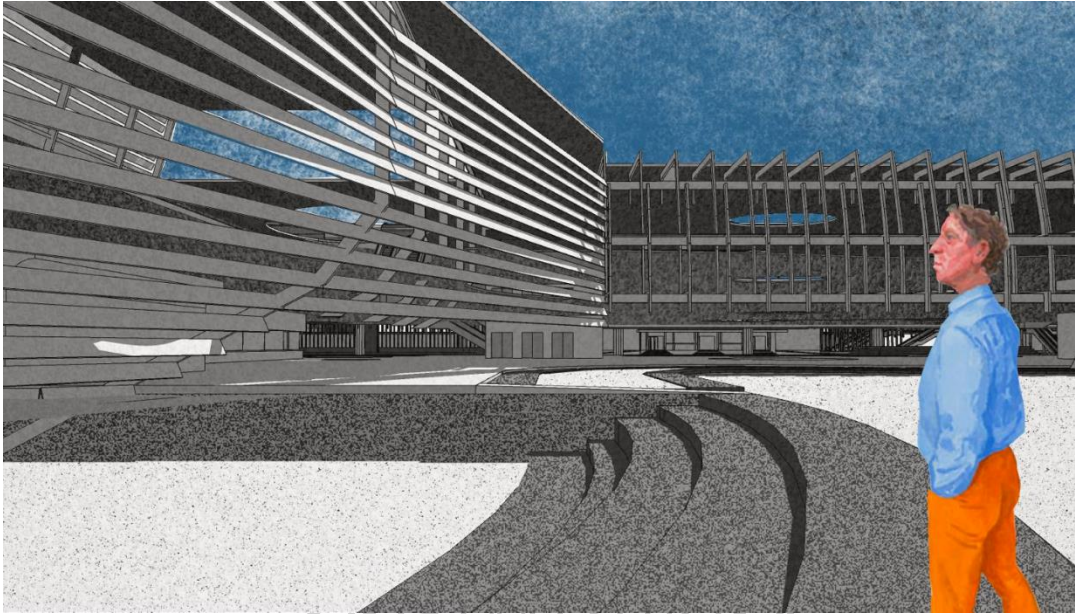


section C-C

8th design
5 march 2021

ภาพที่ 156 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 8 รูปตัดอาคาร C-C

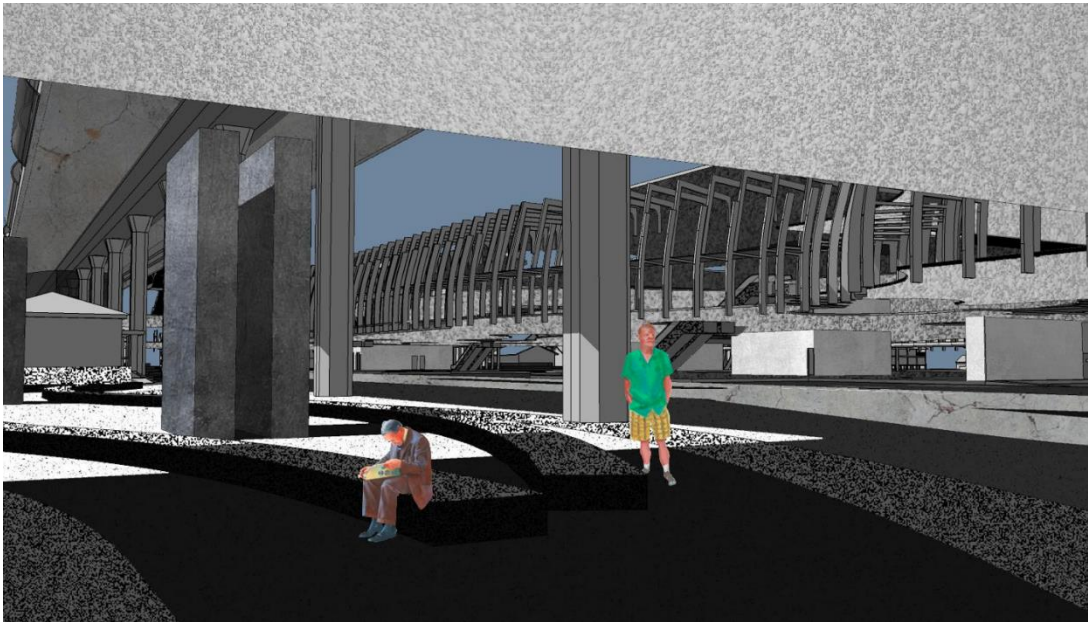
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 157 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 8 Perspective (รูปที่ 1)
ที่มา : ผู้เขียน



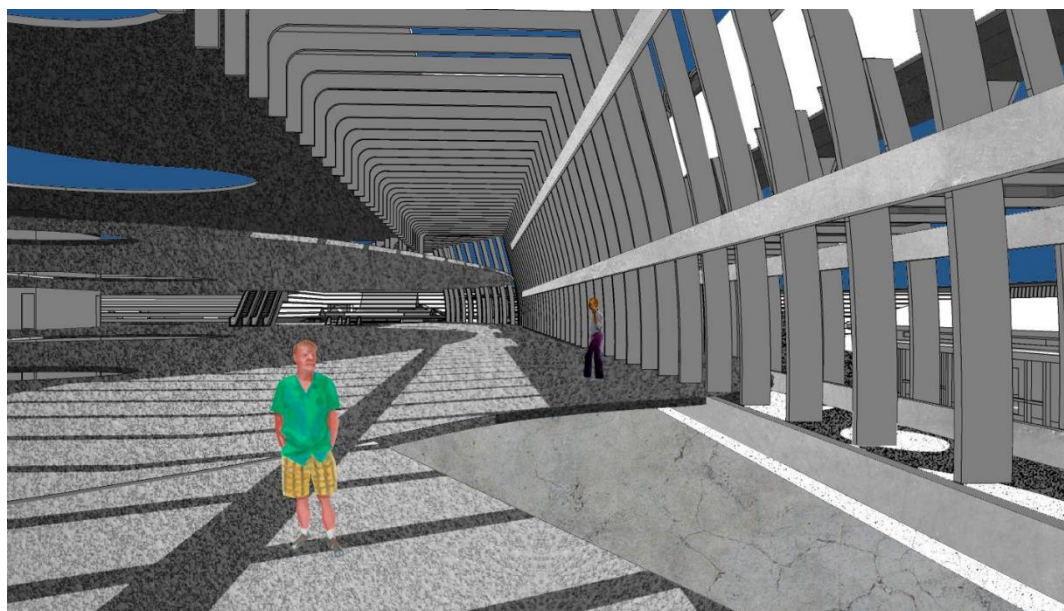
ภาพที่ 158 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 8 Perspective (รูปที่ 2)
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 159 สถานีรถไฟในแบบร่างขั้นที่ 8 Perspective (รูปที่ 3)
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 160 สถานีรถไฟในแบบร่างขั้นที่ 8 Perspective (รูปที่ 4)
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 161 สถานีรถไฟในแบบร่างขั้นที่ 8 Perspective (รูปที่ 5)

ที่มา : ผู้เขียน

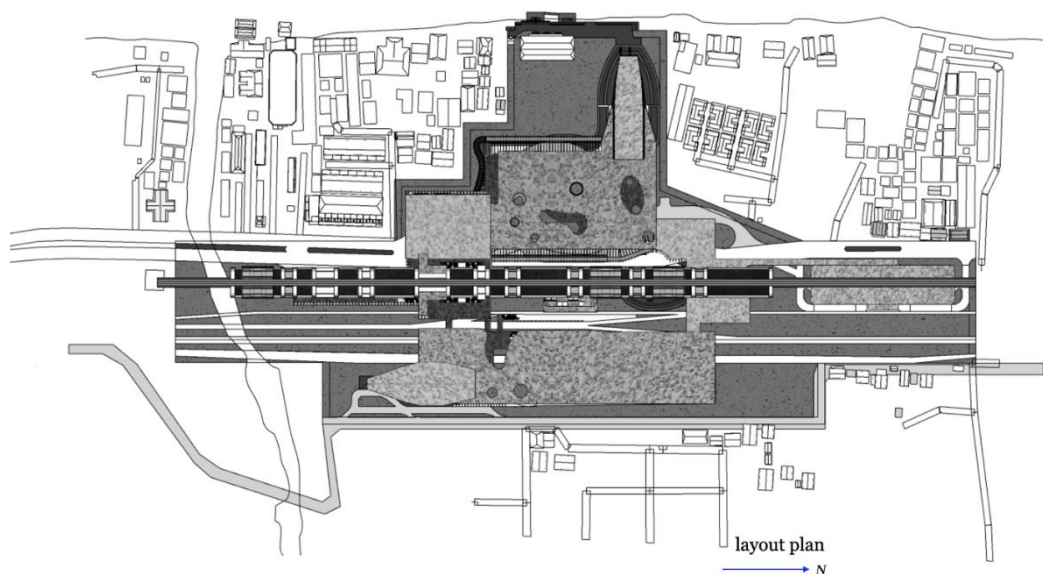
ภาพที่ 161 แสดงให้เห็นบรรยากาศภายในอาคารหลังจากที่ออกแบบเปลือกอาคารลือไปกับโครงสร้างของเรือ การใช้โครงสร้างของเรือที่มีความโปร่งสามารถสร้างความเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ภายในและภายนอกอาคารการแบ่งพื้นที่จาก Facade ที่มีความทึบและ โปร่งเพียงพอทำให้ผู้ใช้งานไม่รู้สึกรออัด นอกจากนี้ยังเห็นทำให้เห็นภาพของเรือได้ได้ชัดเจนมากขึ้นเข้ามาใช้งานพื้นที่ภายในอาคาร

แบบร่างชั้นที่ 9

อาคารสถานีรถไฟเดิมที่ถูกย้ายไปเป็นท่าเรือนอกจากใช้เป็นพื้นที่พักผ่อนและพื้นที่จำหน่ายตั๋ว ในขั้นตอนการออกแบบครั้งที่ 9 ผู้ออกแบบได้เพิ่มส่วนนิทรรศการเข้าไปในอาคารด้วยเนื่องจากต้องการเล่าถึงประวัติศาสตร์ ความสำคัญของพื้นที่และเรื่องราวของสถานีรถไฟอยุธยา

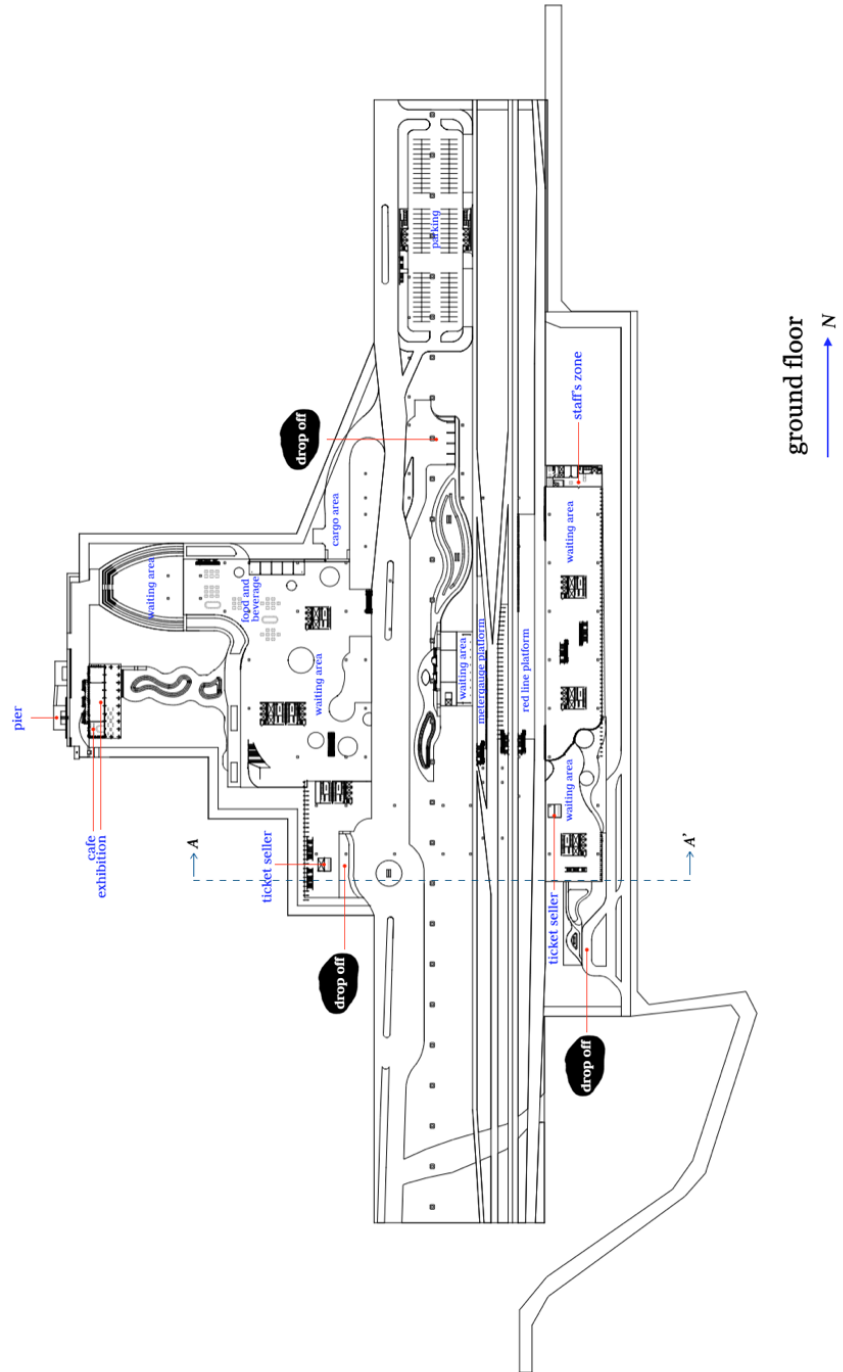
เพื่อให้ผู้ที่เข้ามาใช้งานอาคารเห็นถึงความสำคัญของพื้นที่และอาคารเดิม ภายในอาคารจะออกแบบวิธีการเล่าเรื่องโดยไม่รบกวนกับโครงสร้างของสถานีรถไฟเดิม นิทรรศการภายในอาคารจะถูกจัดขึ้นอย่างเรียบง่ายโดยจะเล่าเรื่องผ่านทางภาพถ่ายเก่าและข้อมูล

9th design
19 april 2021



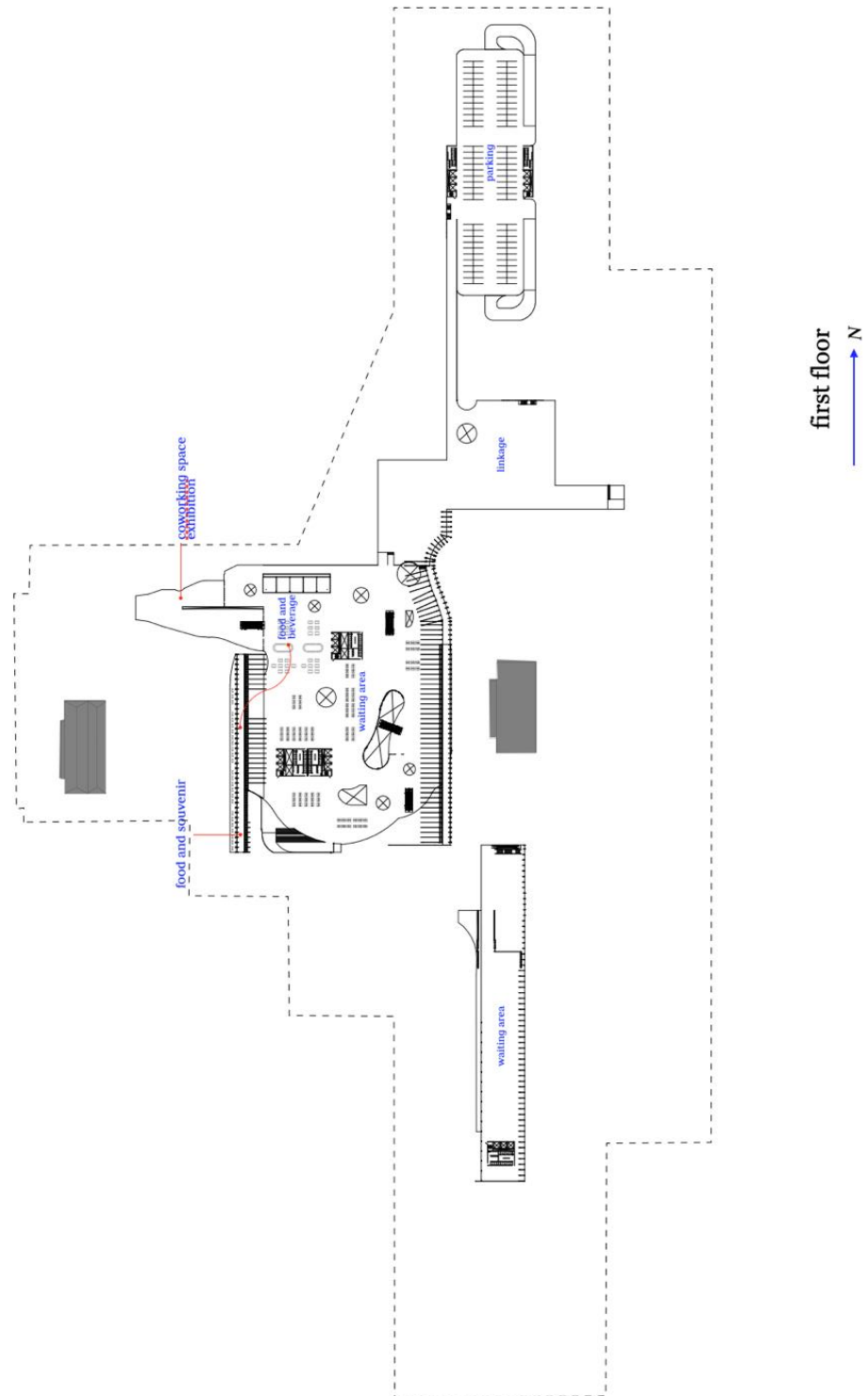
ภาพที่ 162 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 9 Layout plan

ที่มา : ผู้เขียน



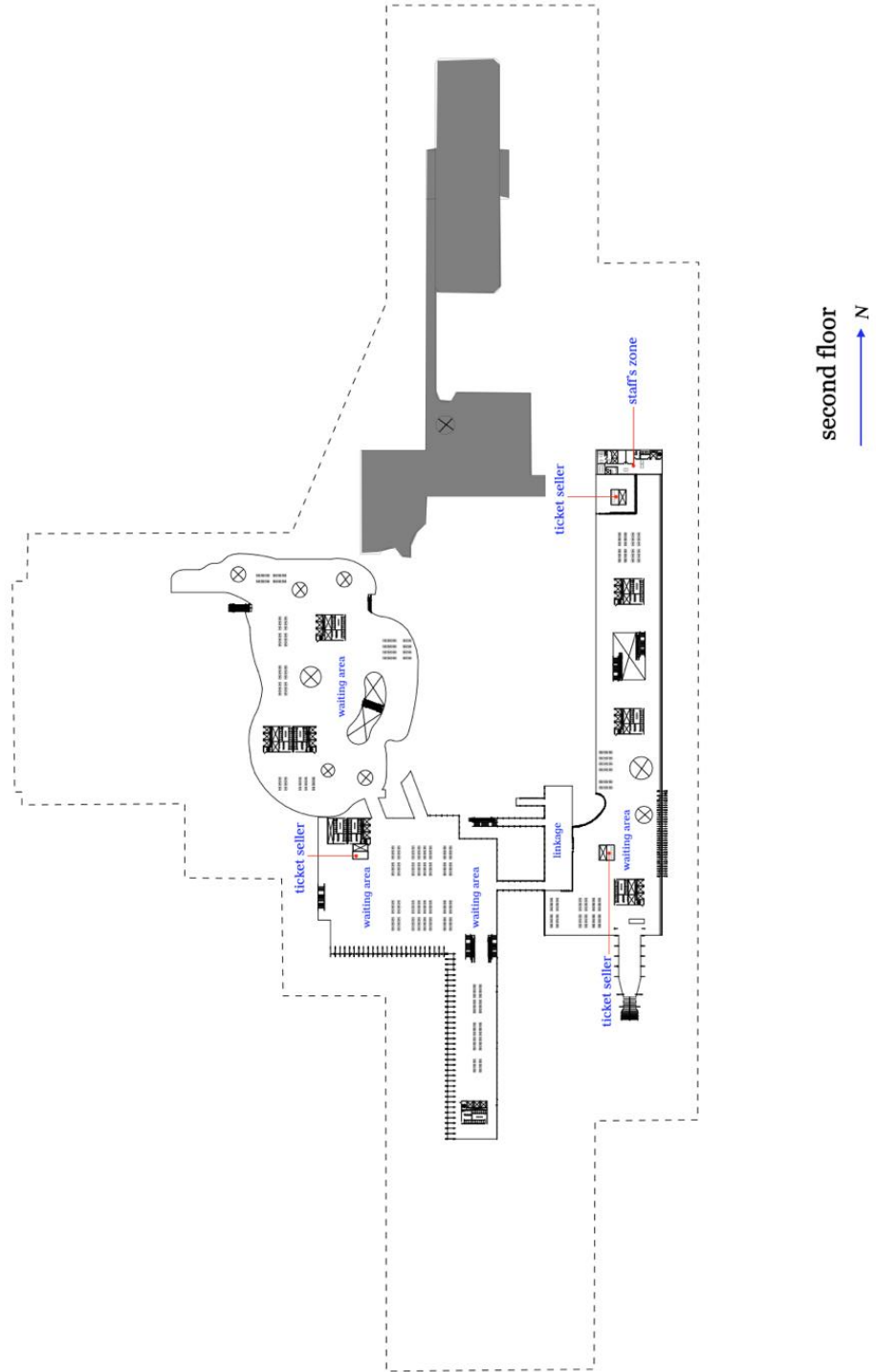
ภาพที่ 163 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 9 ผังพื้นชั้น G

ที่มา : ผู้เขียน

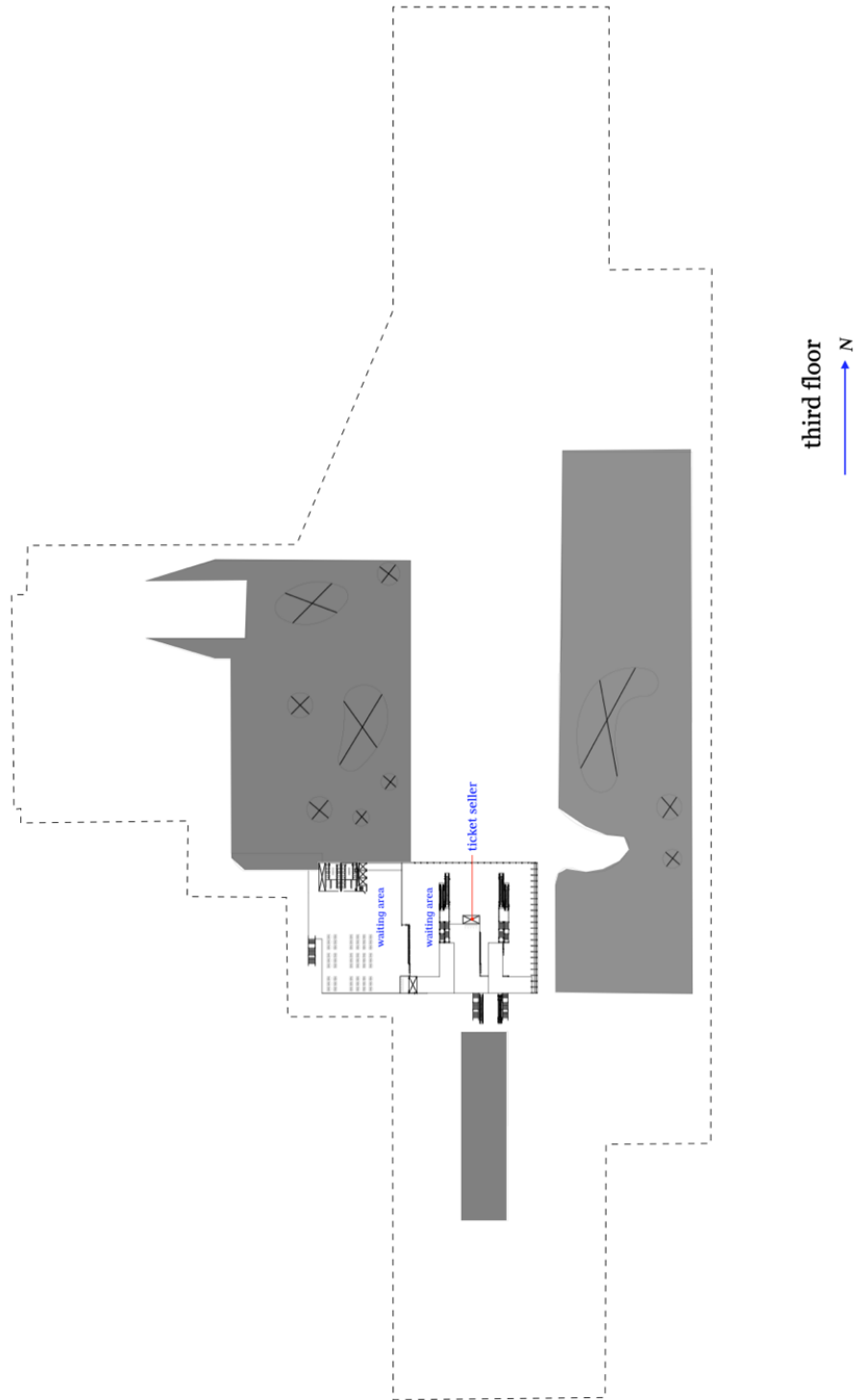


ภาพที่ 164 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 9 ผังพื้นชั้น 1

ที่มา : ผู้เขียน



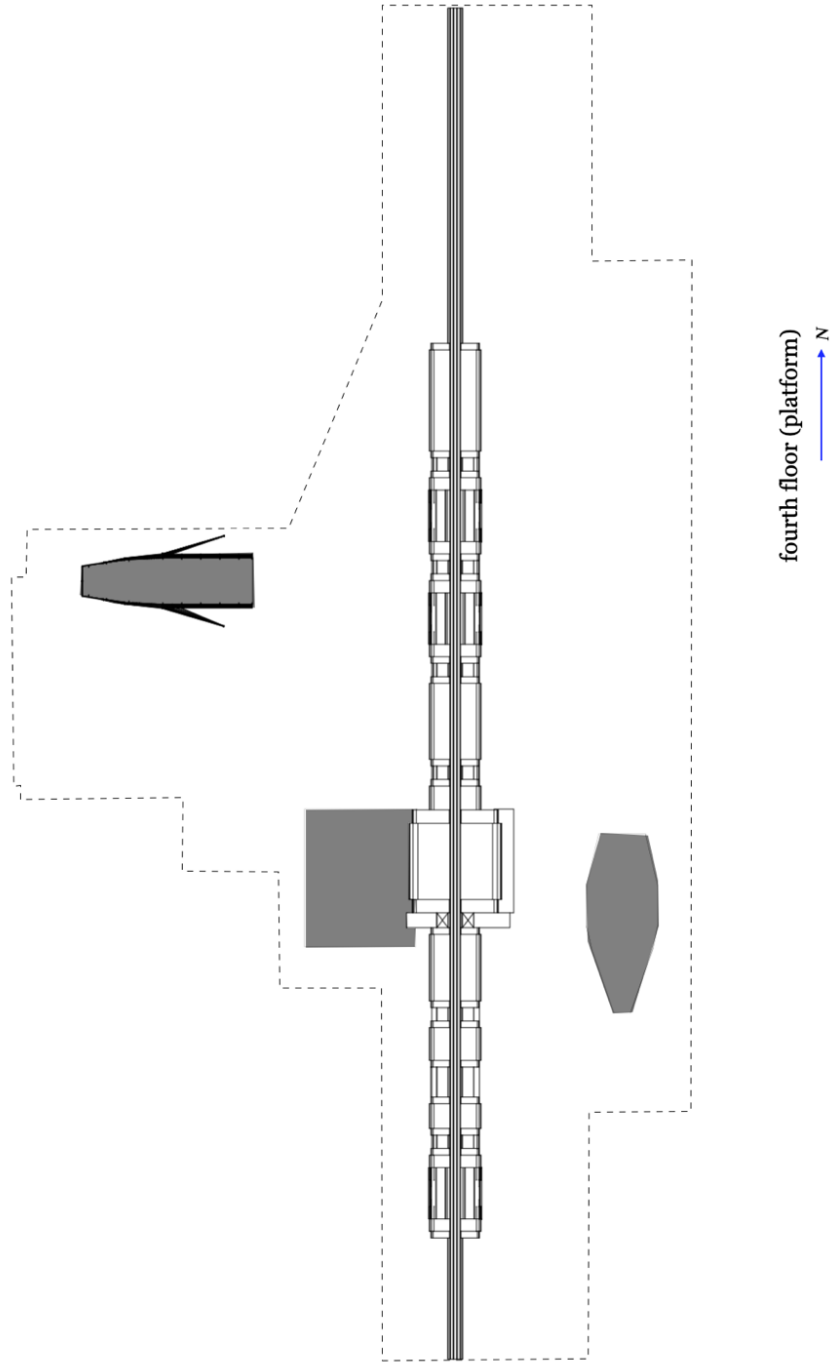
ภาพที่ 165 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 9 ผังพื้นที่ 2
ที่มา : ผู้เขียน



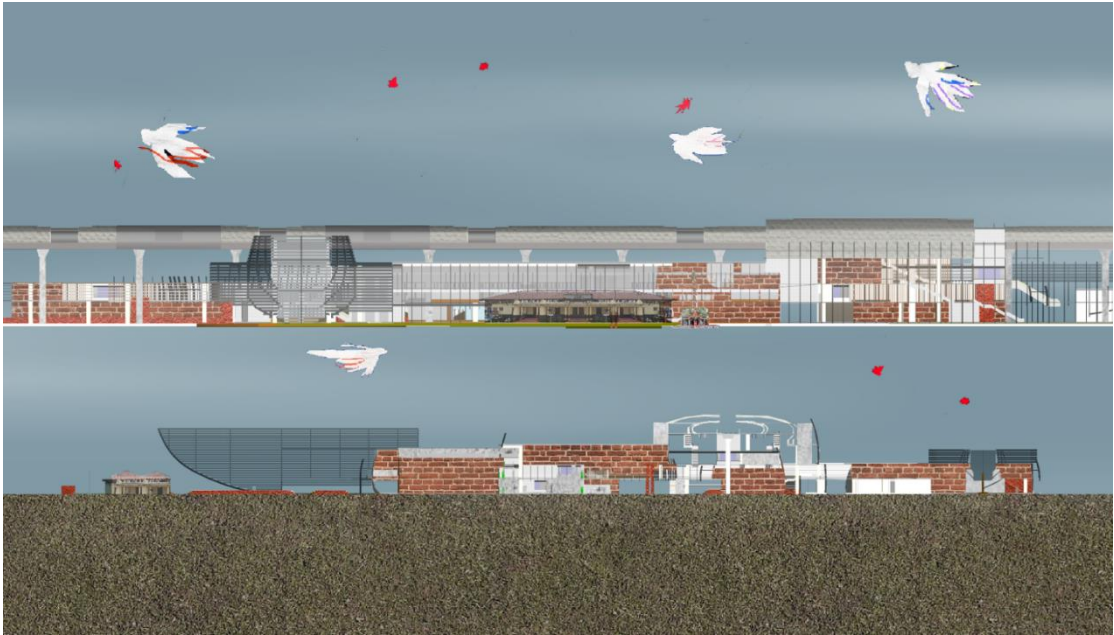
ภาพที่ 166 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 9 ผังพื้นที่ 3

ที่มา : ผู้เขียน

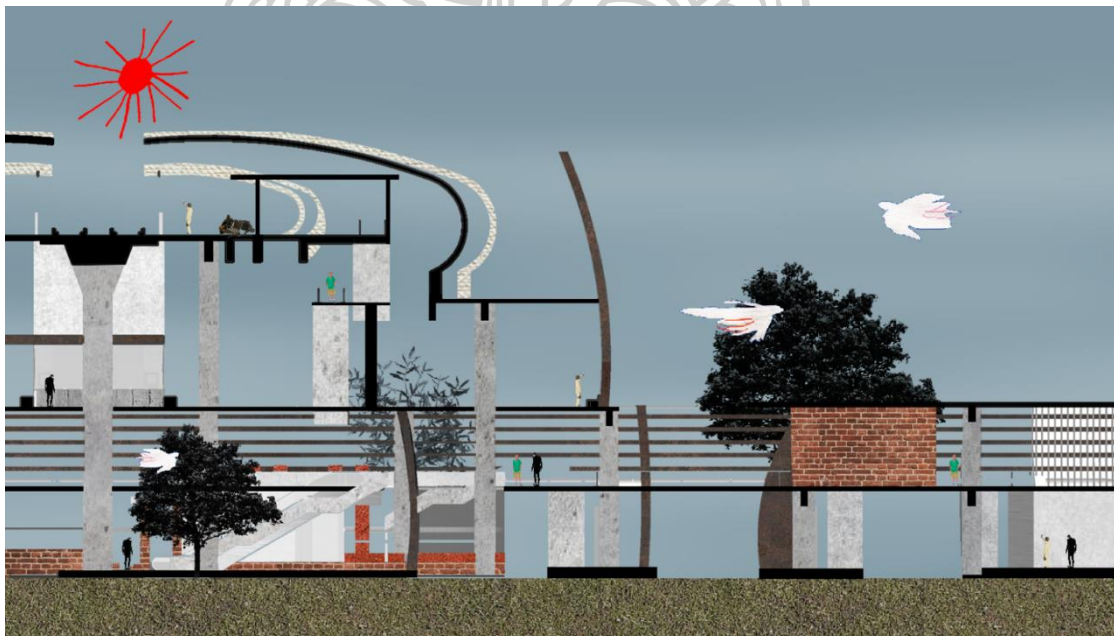
9th design
19 april 2021



ภาพที่ 167 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 9 ผังพื้นที่ 4
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 168 สถานีรถไฟในแบบร่างขั้นที่ 9 รูปด้าน
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 169 สถานีรถไฟในแบบร่างขั้นที่ 9 รูปตัด
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 170 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 9 Perspective (รูปที่ 1)
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 171 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 9 Perspective (รูปที่ 2)
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 172 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 9 Perspective (รูปที่ 3)

ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 173 สถานีรถไฟในแบบร่างชั้นที่ 9 Perspective (รูปที่ 4)

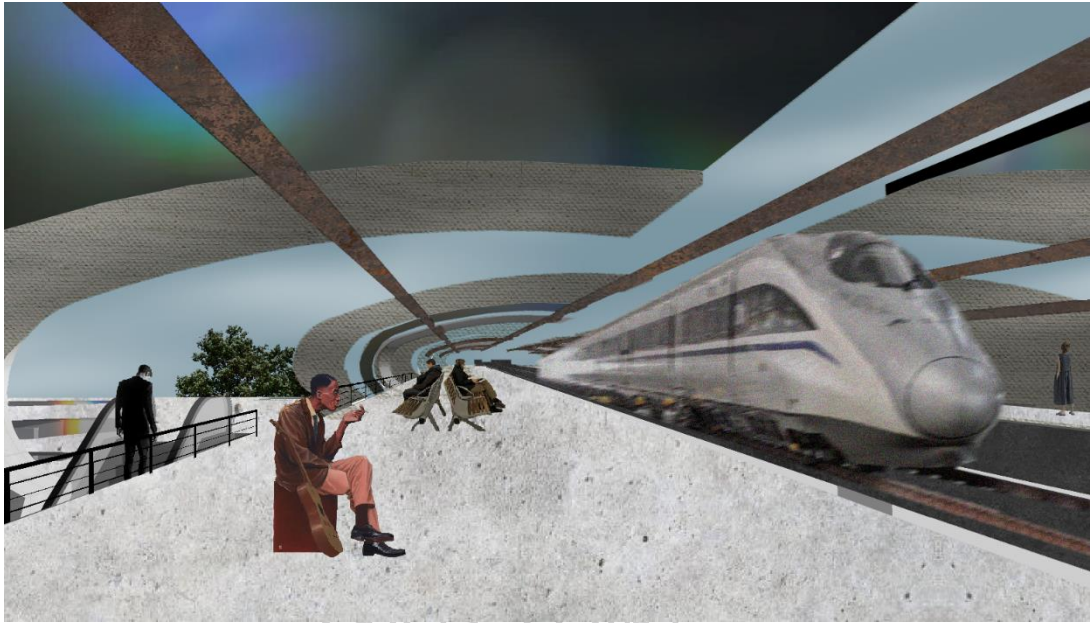
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 174 สถานีรถไฟในแบบร่างขั้นที่ 9 Perspective (รูปที่ 5)
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 175 สถานีรถไฟในแบบร่างขั้นที่ 9 Perspective (รูปที่ 6)
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 176 สถานีรถไฟในแบบร่างขั้นที่ 9 Perspective (รูปที่ 7)

ที่มา : ผู้เขียน

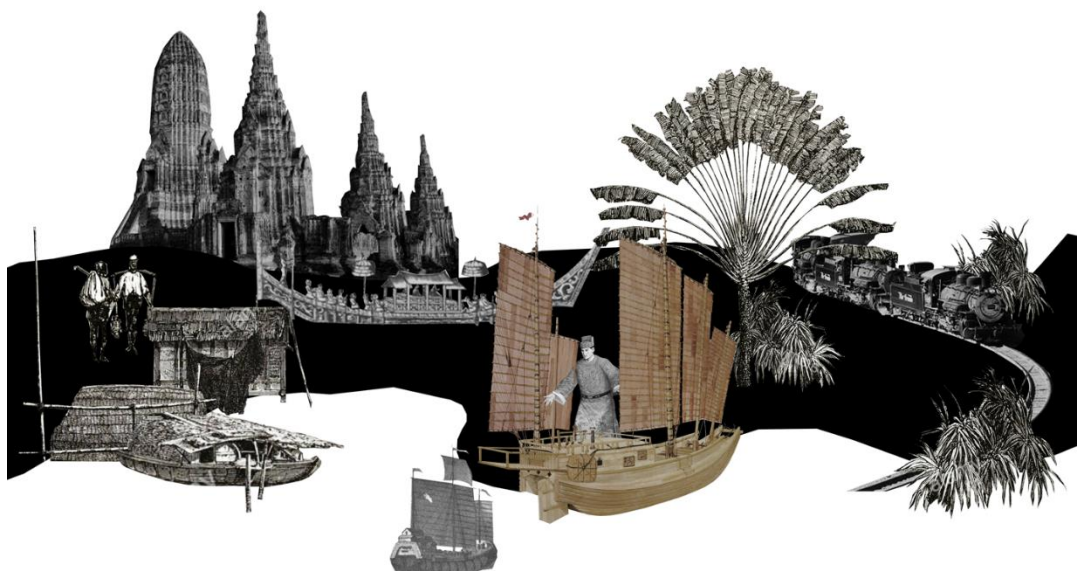


ภาพที่ 177 สถานีรถไฟในแบบร่างขั้นที่ 9 Perspective (รูปที่ 8)

ที่มา : ผู้เขียน

การออกแบบครั้งสุดท้าย

แนวความคิดในการออกแบบ



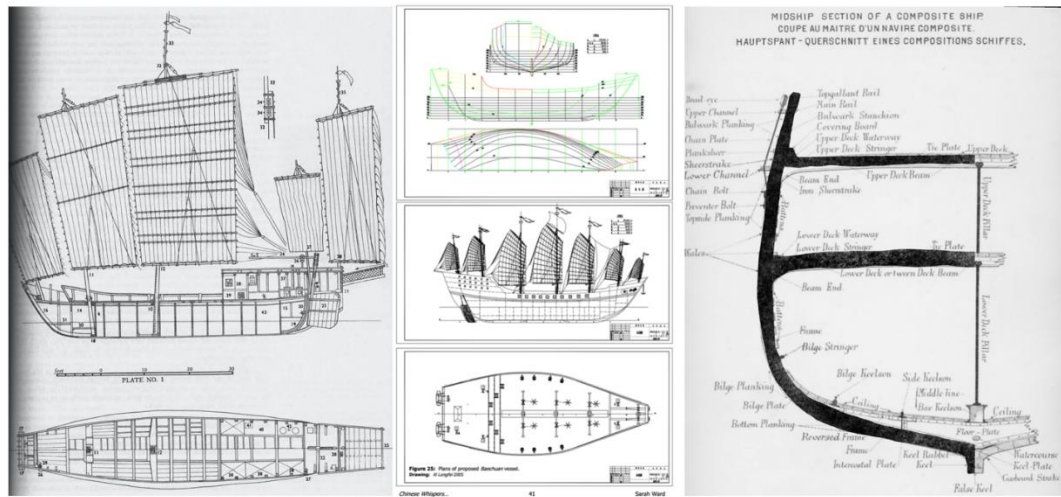
ภาพที่ 178 การออกแบบครั้งสุดท้าย ภาพแสดงแนวความคิดในการออกแบบ (รูปที่ 1)

ที่มา : ผู้เขียน

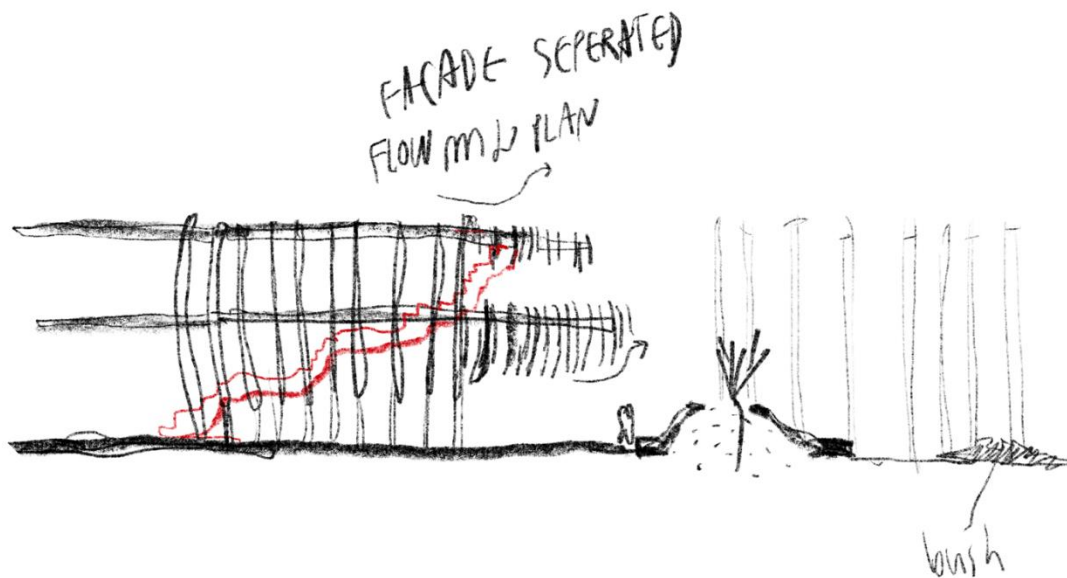
การออกแบบครั้งสุดท้าย อาคารสถานีรถไฟความเร็วสูงถูกออกแบบเพิ่มเกี่ยวกับวัสดุ มีการเลือกประเภทของวัสดุให้เหมาะกับพื้นที่ บริบทและแนวความคิดที่ต้องการจะสื่อสาร เช่น ใช้อิฐในส่วนพื้นที่ทางเดินนอกอาคารเพราะมีความแข็งแรงทนต่อสภาพแวดล้อมและสื่อถึงอิฐของชาวอาคารที่มักจะติดอยู่กับพื้นภายนอกอาคาร

นอกจากจะใช้อิฐเพื่อทำเป็นทางเดินแล้วบริเวณพื้นที่สาธารณะนอกอาคารก็ถูกออกแบบโดยใช้อิฐก่อเพื่อเป็นที่นั่งพักบรรยากาศโดยรอบสถานีรถไฟจะมีต้นไม้ที่คอยสร้างความร่มรื่น ซึ่งต้นไม้ส่วนใหญ่จะเป็นต้นเดิมที่อยู่บริเวณนั้นเพื่อรักษาสภาพแวดล้อมให้ใกล้เคียงกับพื้นที่เดิม อิฐที่ถูกออกแบบให้เป็นที่นั่งจะถูกวางในลักษณะที่ซ้อนกันขึ้นไปเลียนแบบมาจากลักษณะของชาวอาคารประวัติศาสตร์

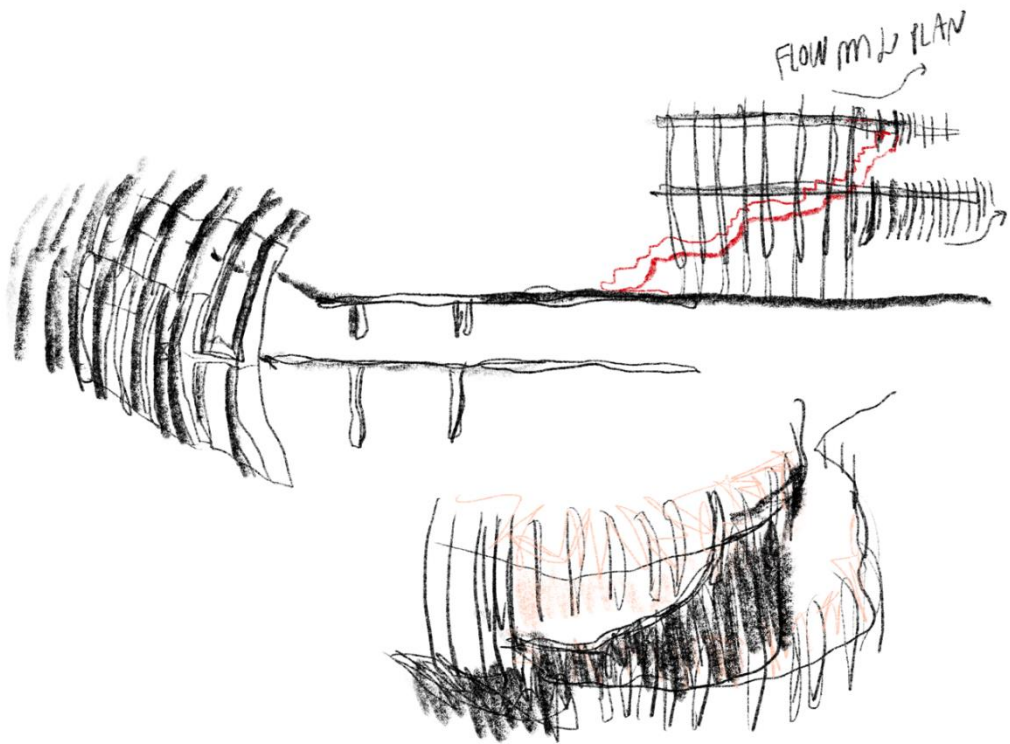
รวมทั้งอธิบายการออกแบบพื้นที่ที่น่าสนใจที่มาจากเรือเพื่อแสดงแนวความคิดในการออกแบบ เช่น การใช้โครงสร้างของเรือมาออกแบบเปลือกอาคาร การใช้ระดับสูงต่ำของคานเรือเพื่อสร้างให้คนที่ใช้พื้นที่ในอาคารรู้สึกเหมือนกับว่าอยู่ภายในห้องเรือ โดยออกแบบระดับความสูงของชั้นต่างๆ เป็นสูง-เตี้ย-ปล่อย ตามลำดับดังนี้ชั้น G - ชั้น 1- ชั้น 2



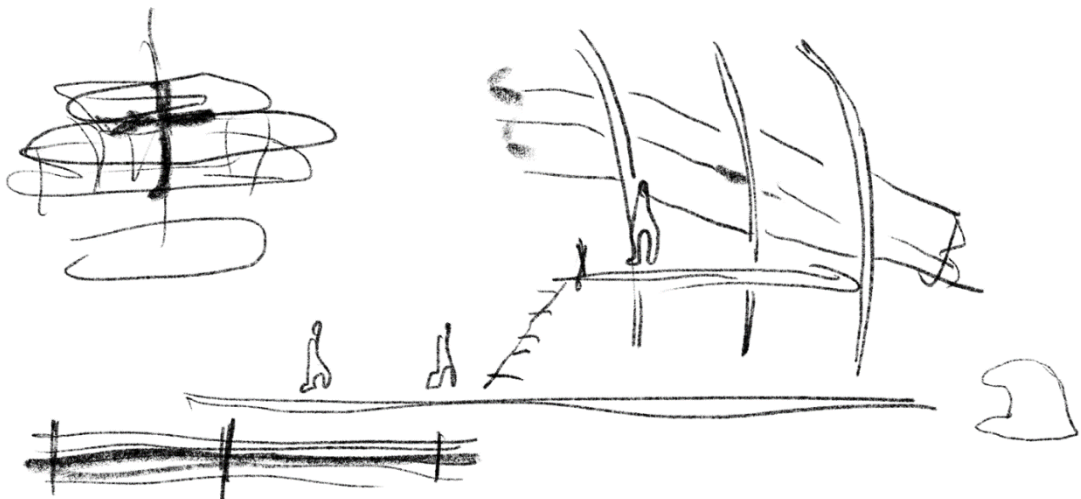
ภาพที่ 179 การออกแบบครั้งสุดท้าย ภาพแสดงแนวความคิดในการออกแบบ (รูปที่ 2)
ที่มา : ผู้เขียน



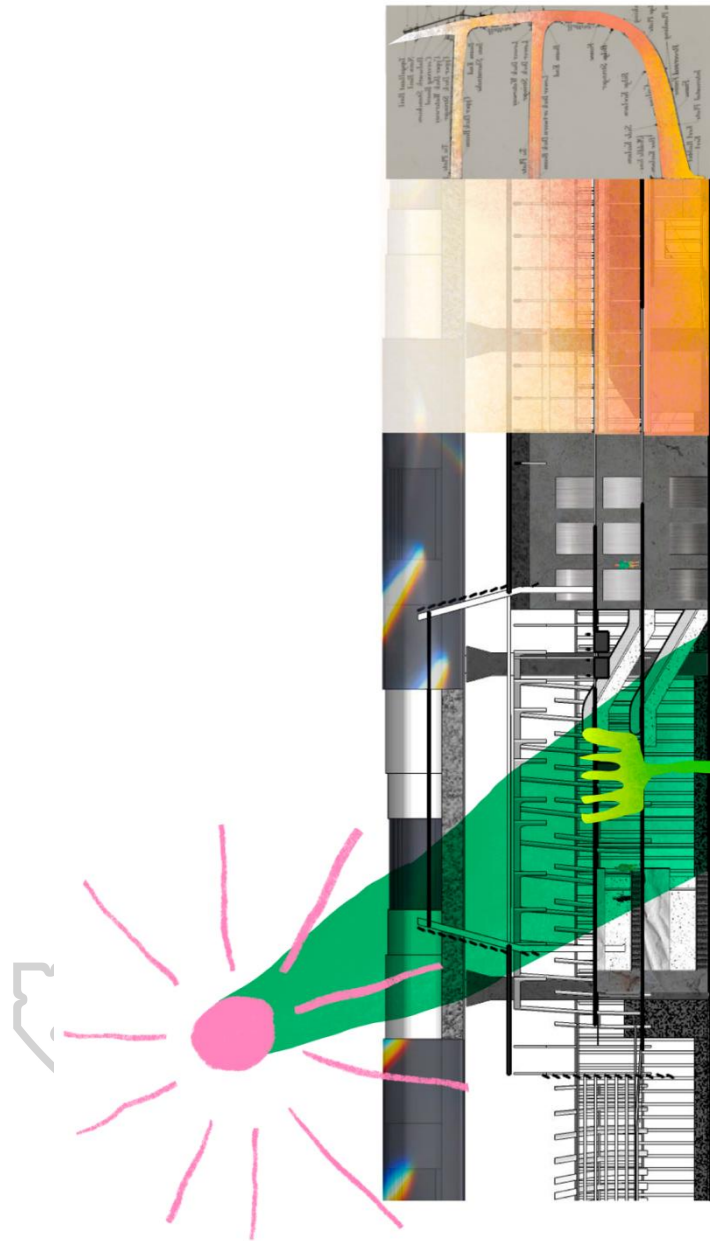
ภาพที่ 180 การออกแบบครั้งสุดท้าย ภาพแสดงแนวความคิดในการออกแบบ (รูปที่ 3)
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 181 การออกแบบครั้งสุดท้าย ภาพแสดงแนวความคิดในการออกแบบ (รูปที่ 4)
ที่มา : ผู้เขียน



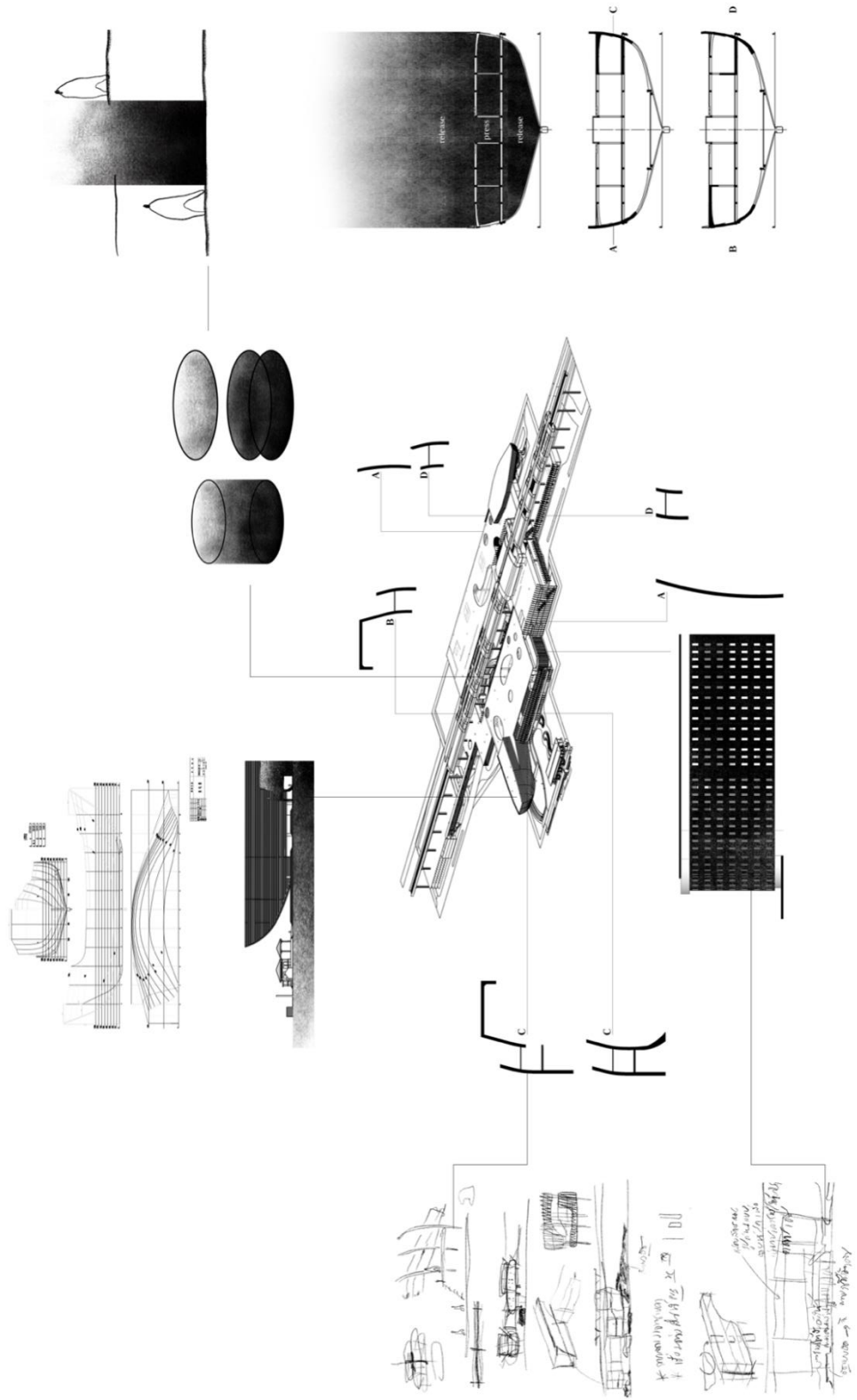
ภาพที่ 182 การออกแบบครั้งสุดท้าย ภาพแสดงแนวความคิดในการออกแบบ (รูปที่ 5)
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 183 การออกแบบครั้งสุดท้าย ภาพแสดงแนวความคิดในการออกแบบ (รูปที่ 6)

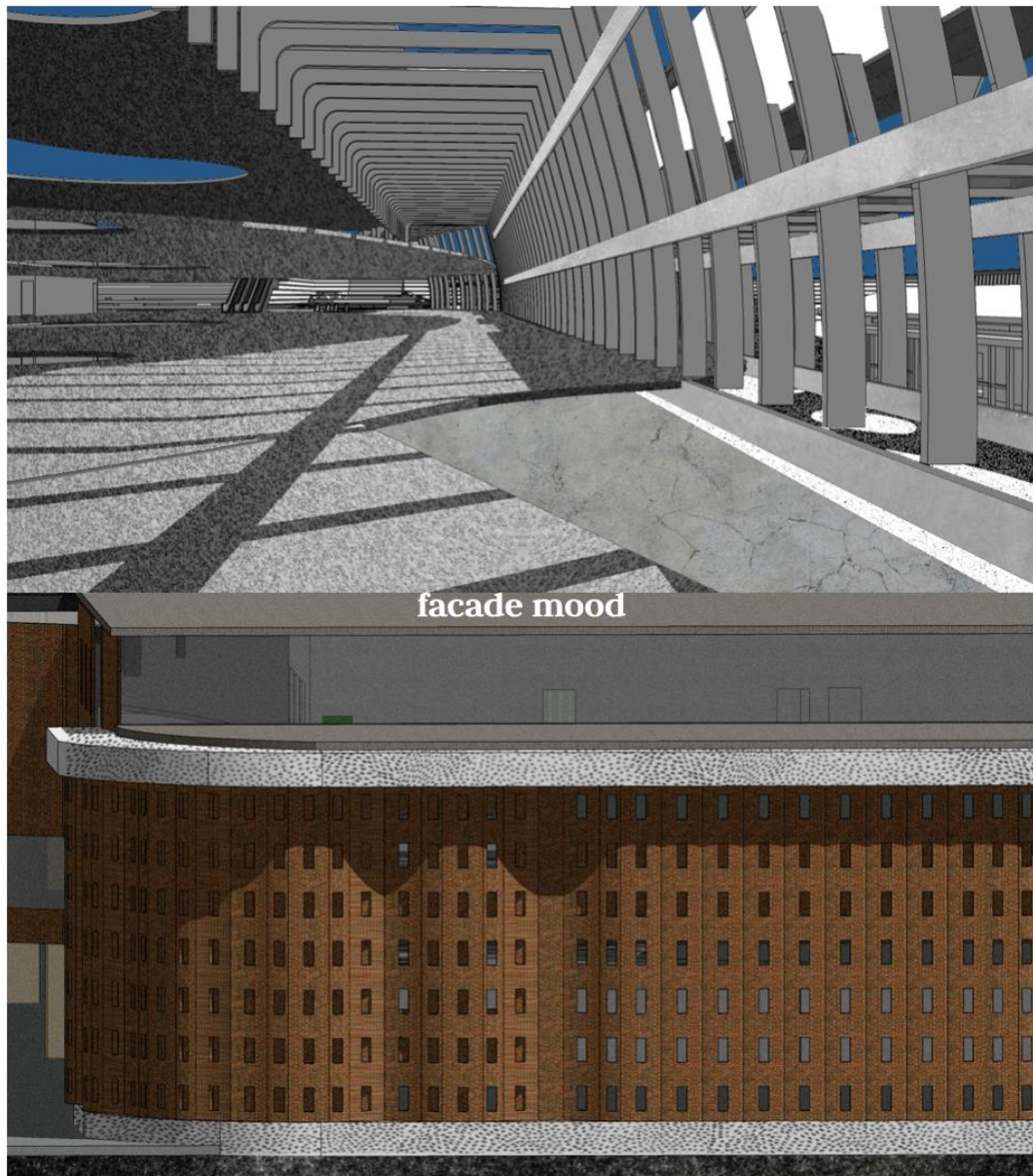
ที่มา : ผู้เขียน

ภาพที่ 183 แสดงให้เห็นถึงการนำแสงธรรมชาติจากภายนอกเข้ามาสู่อาคารผ่านหลังคา โดยจะเจาะรูหลังคาเพื่อให้แสงลอดผ่านหลังคามายังภายในอาคารและส่องไปที่สวนชั้นล่าง ผ่านการออกแบบพื้นที่ที่เชื่อมต่อกัน



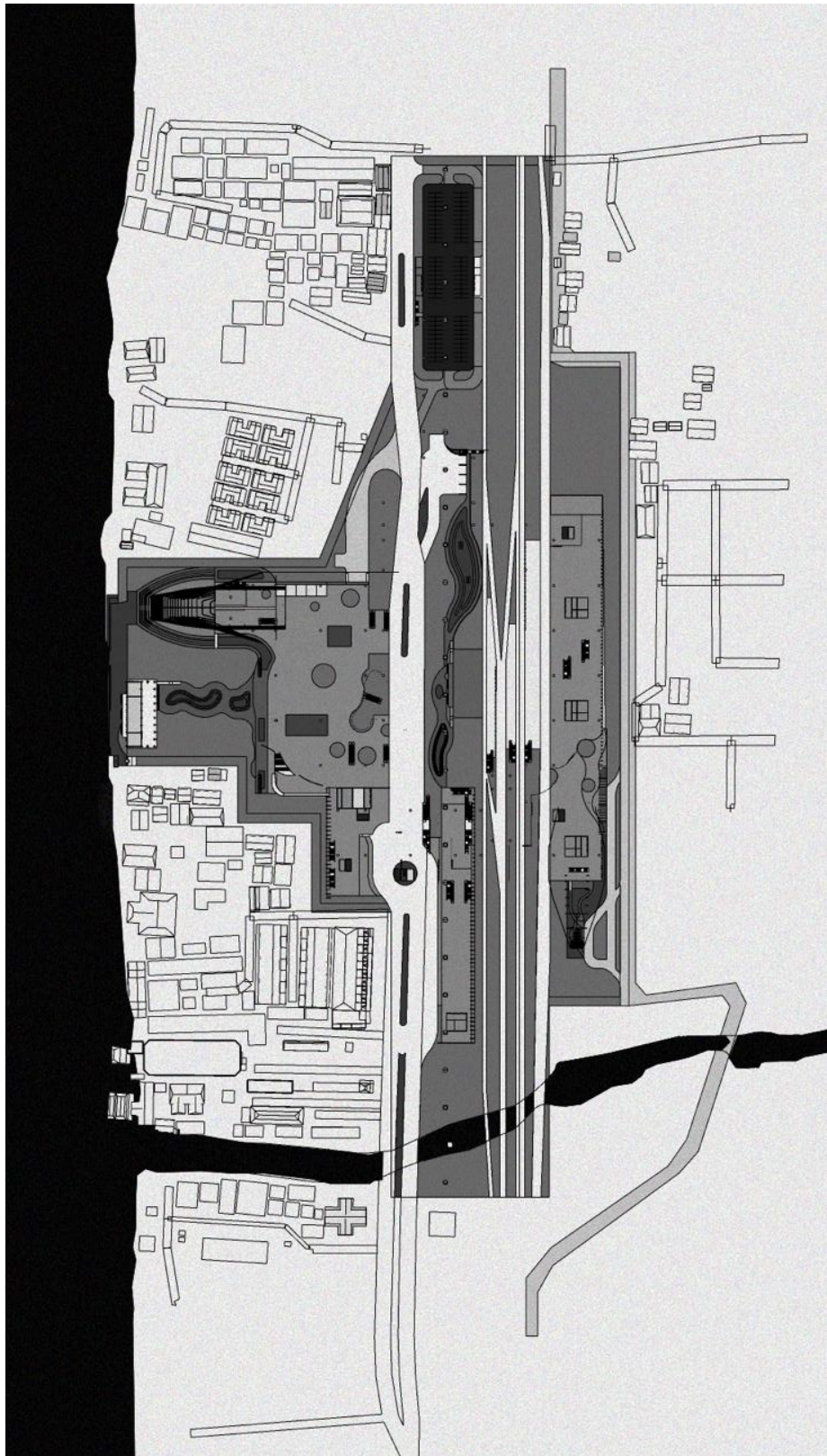
ภาพที่ 184 การออกแบบครั้งสุดท้าย ภาพแสดงแนวความคิดในการออกแบบ (รูปที่ 7)

ที่มา : ผู้เขียน



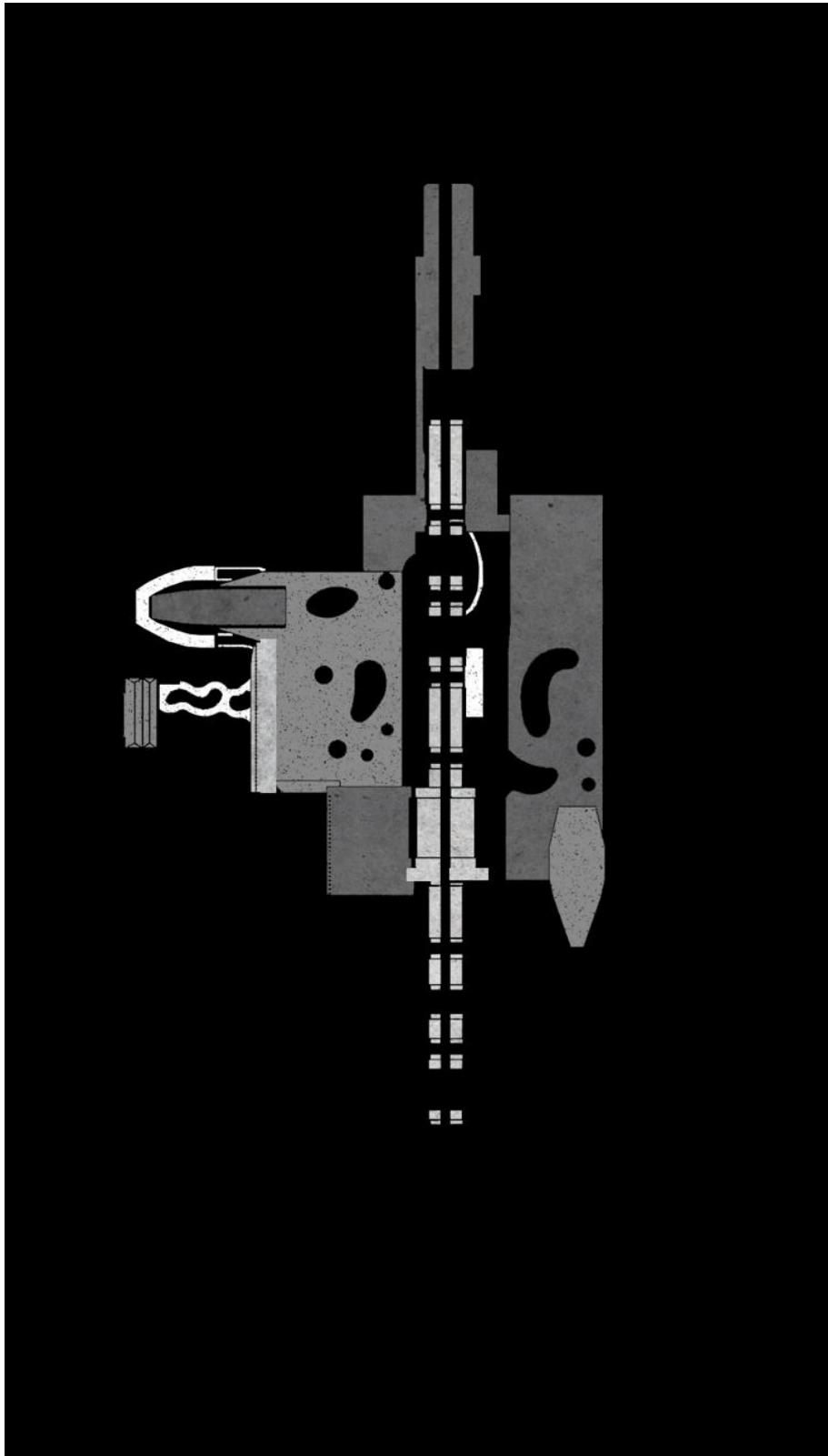
ภาพที่ 185 การออกแบบครั้งสุดท้าย ภาพแสดงแนวความคิดในการออกแบบ (รูปที่ 8)
ที่มา : ผู้เขียน

ภาพที่ 185 แสดงให้เห็นถึงเปลือกอาคารที่ถูกออกแบบในส่วนต่าง ๆ มีทั้งส่วนที่ทำล้อไปกับโครงสร้างเรือและส่วนที่เป็นกำแพงอิฐ จากภาพส่วนของอาคารที่เป็นกำแพงอิฐเป็นบริเวณที่ติดอยู่กับดึกแถวของชุมชนใกล้เคียง โดยกำแพงอิฐสามารถสร้างความเป็นส่วนตัวให้กับชุมชนและการใช้อิฐทั้งแผ่นจะทำให้อาคารดูหนักมากขึ้นไปจึงออกแบบให้ผนังในส่วนนี้เป็นรูเพื่อสร้างความโปร่ง ดึงแสงเข้ามาในอาคารและทำให้ผู้ใช้งานเชื่อมต่อกับพื้นที่รอบ ๆ



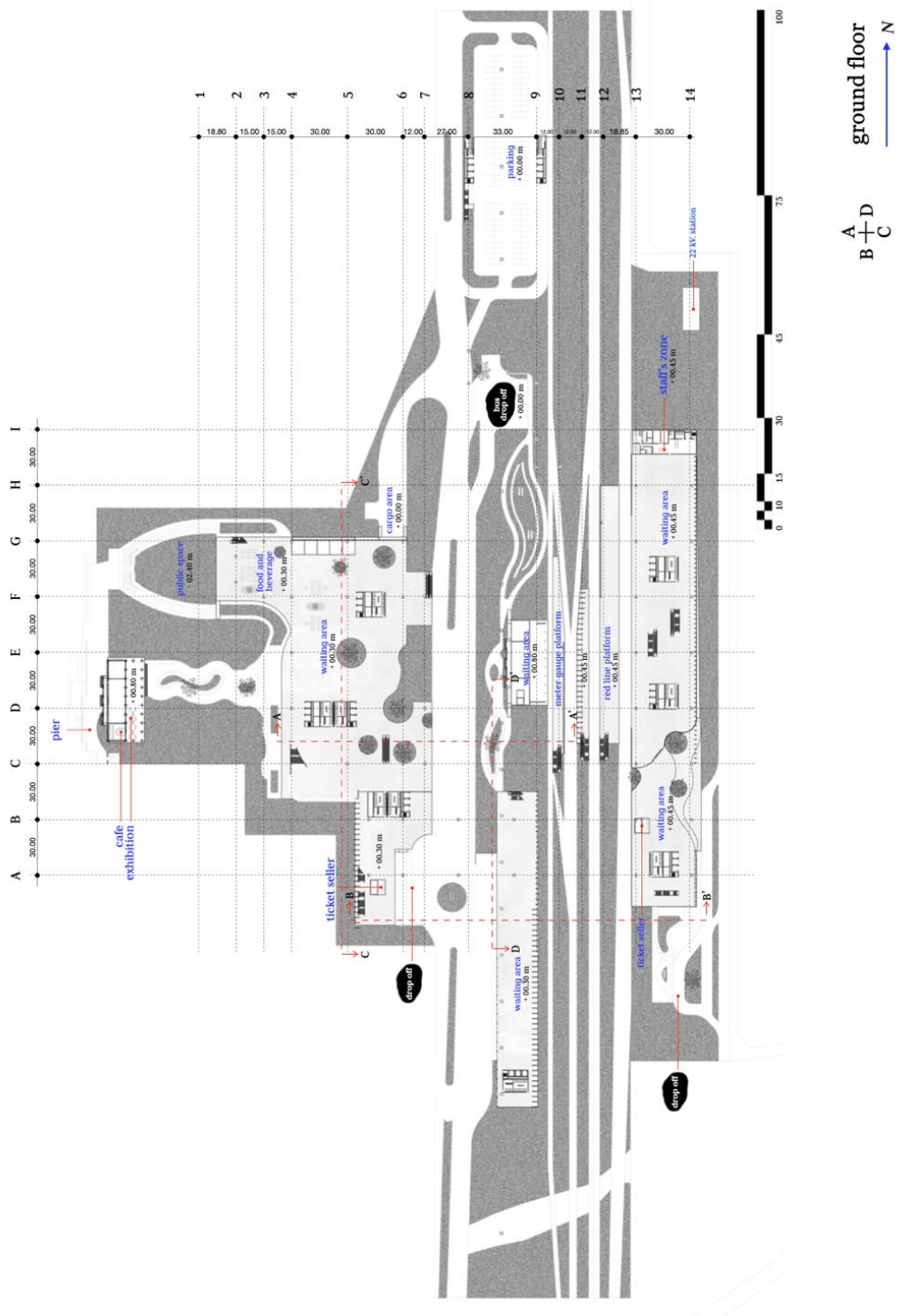
ภาพที่ 186 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย Layout plan

ที่มา : ผู้เขียน

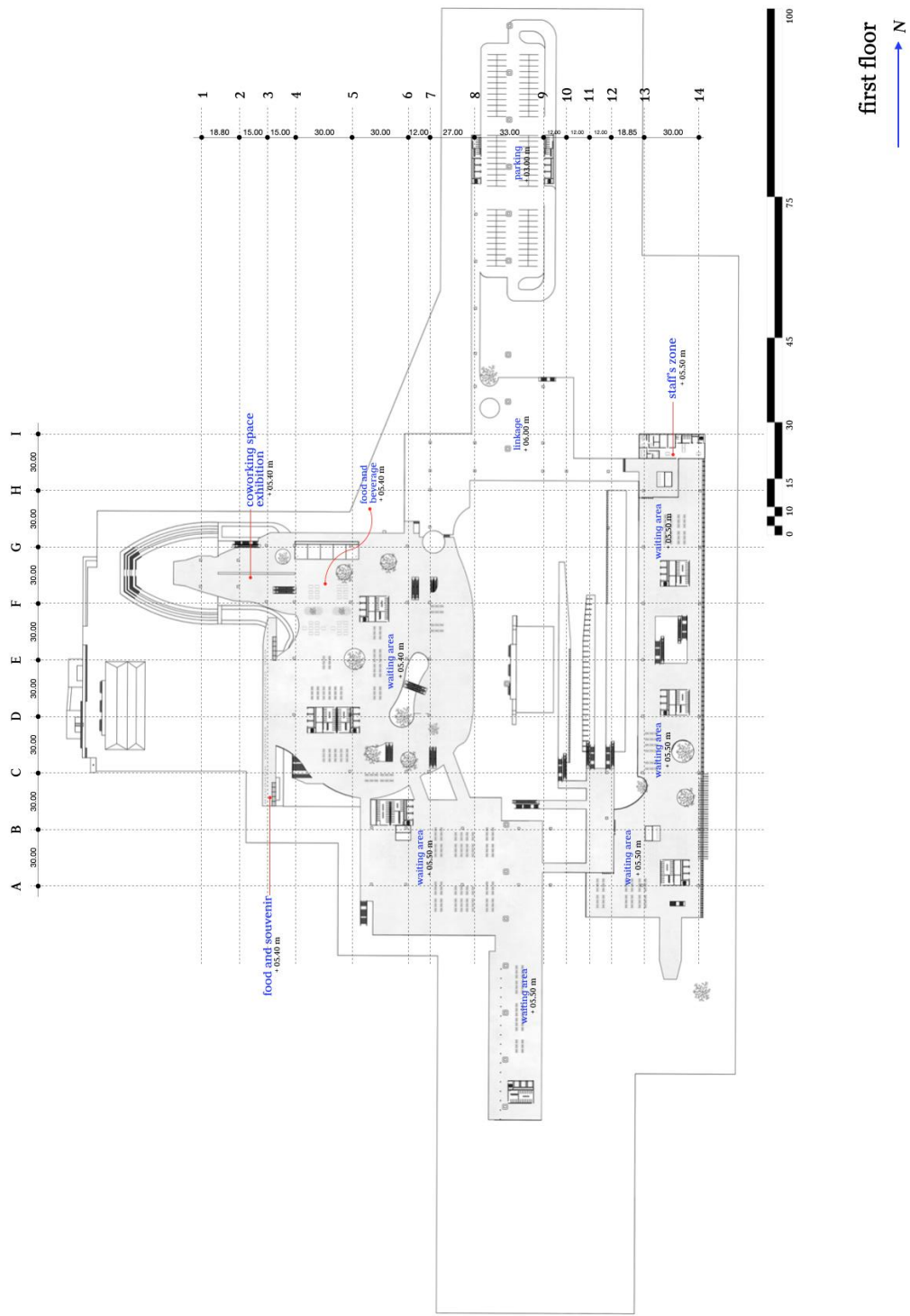


ภาพที่ 187 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย Roof plan

ที่มา : ผู้เขียน

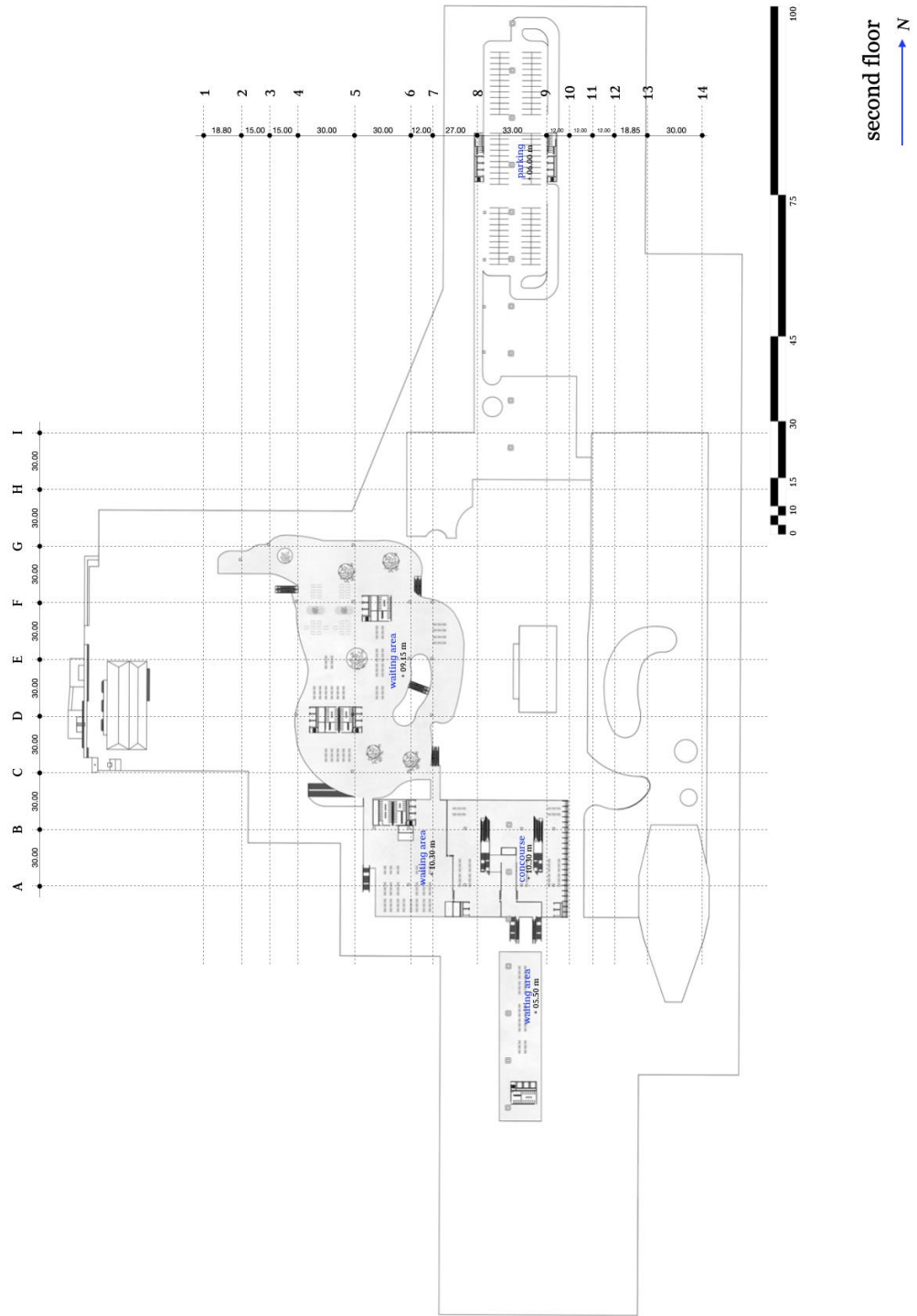


ภาพที่ 188 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย ผังพื้นชั้น G
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 189 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย ผังพื้นชั้น 1

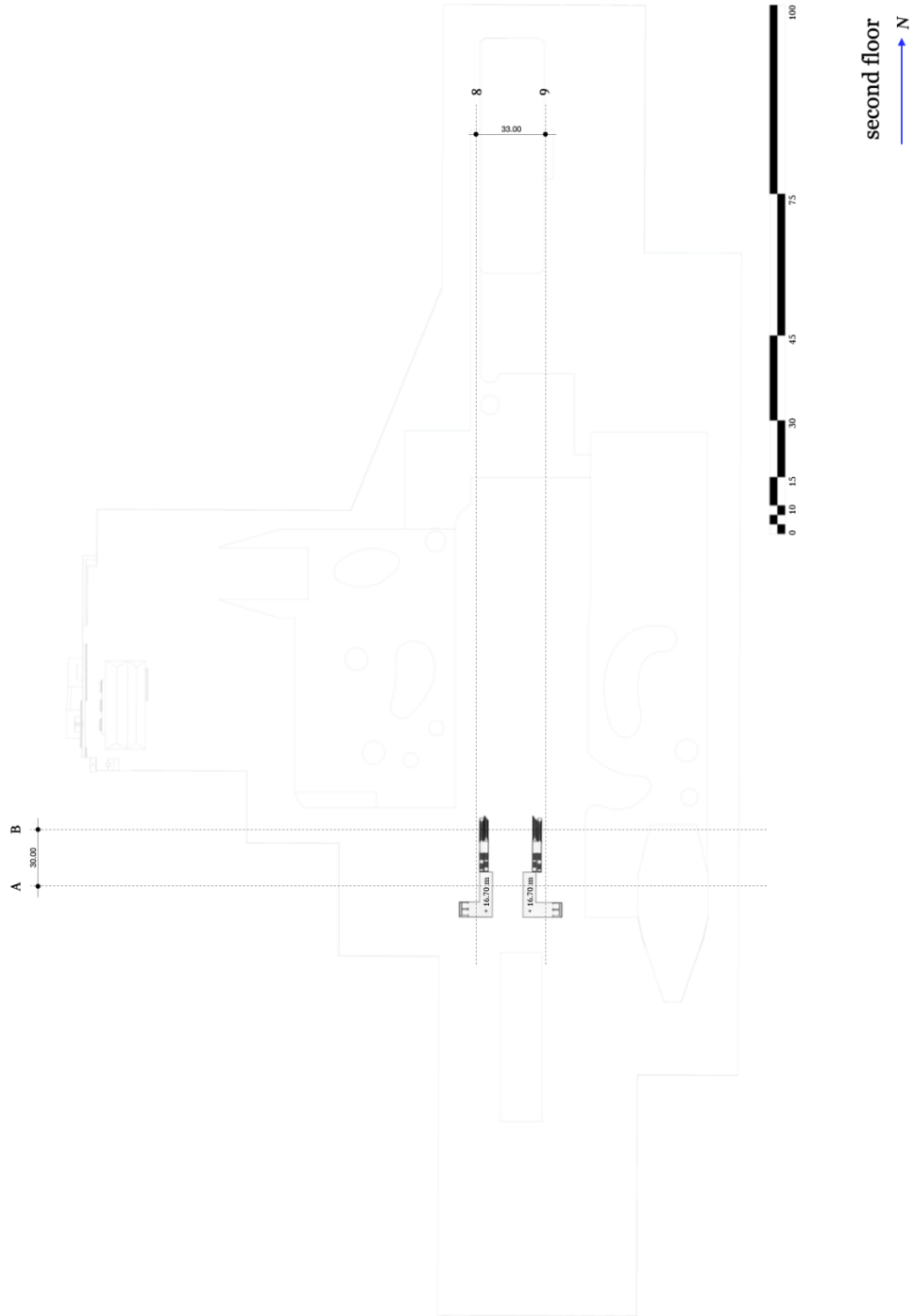
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 190 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย ผังพื้นชั้น 2

ที่มา : ผู้เขียน

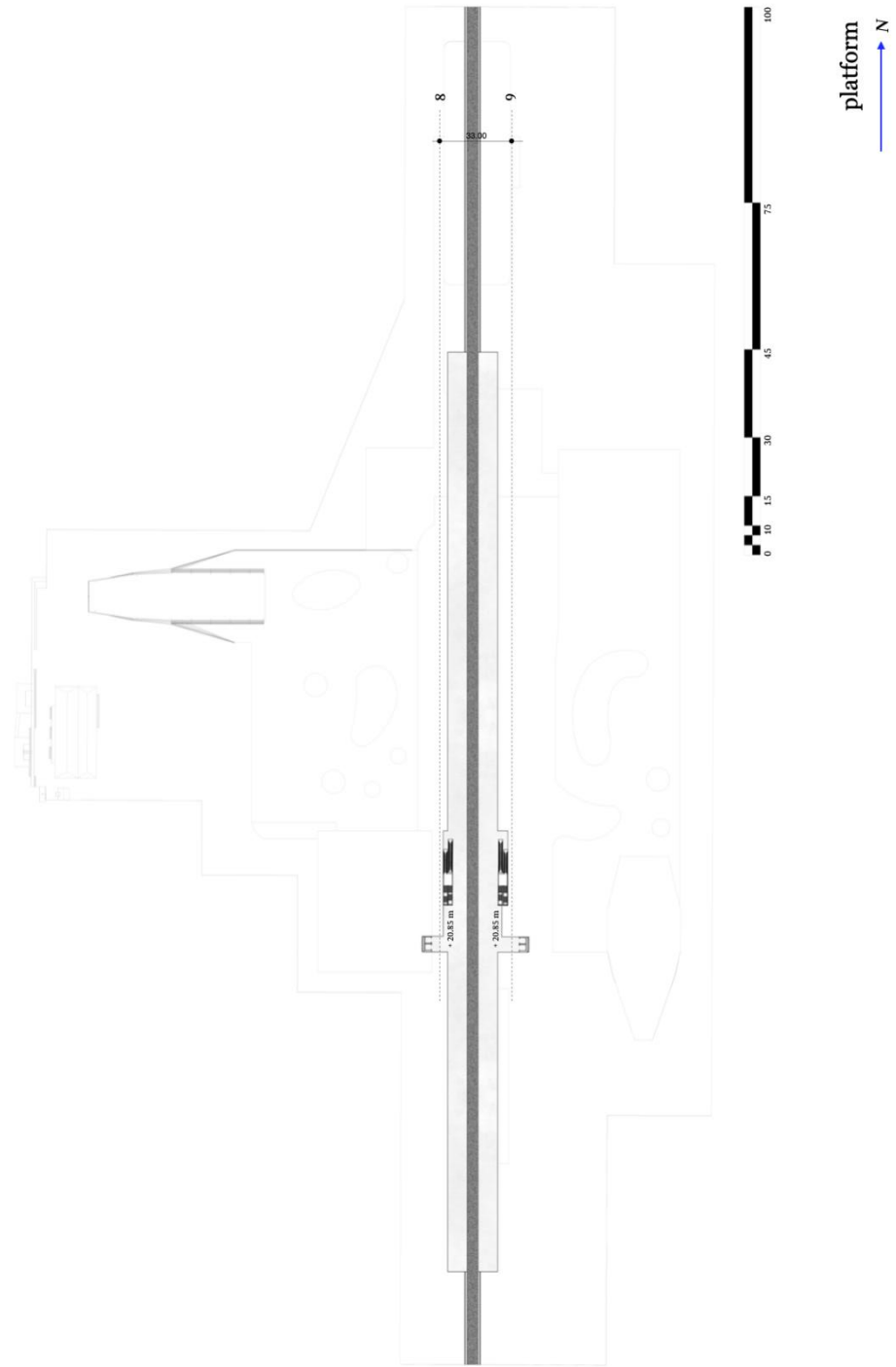
FINAL DESIGN



ภาพที่ 191 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย ผังพื้นชั้น 3

ที่มา : ผู้เขียน

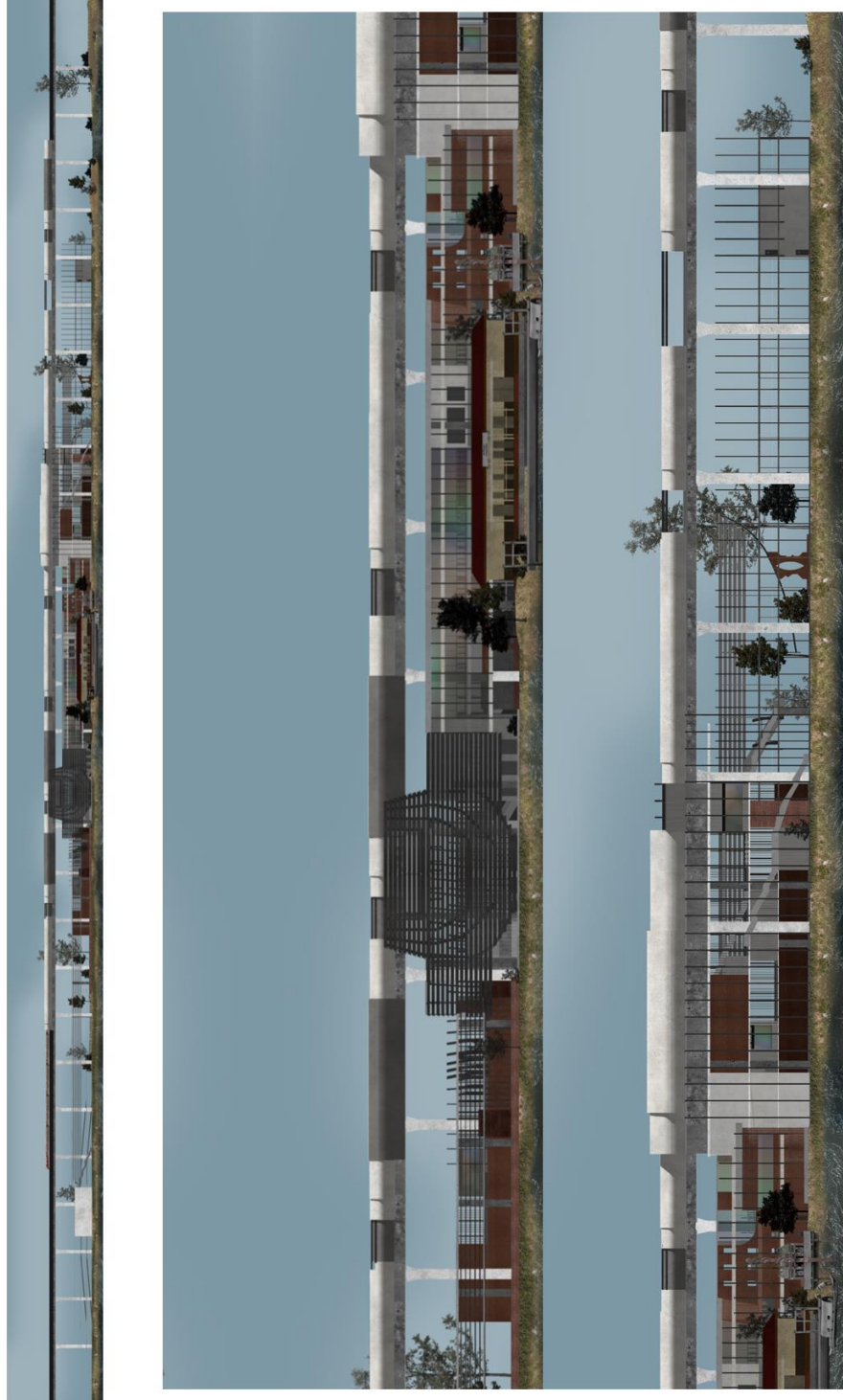
FINAL DESIGN



ภาพที่ 192 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย ผังพื้นชั้น 4
ที่มา : ผู้เขียน

รูปด้านอาคาร

FINAL DESIGN
elevation



elevation A

ภาพที่ 193 สถานีรถไฟ รูปด้านฝั่งที่มองจากแม่น้ำป่าสักเข้าไปในโครงการ
ที่มา : ผู้เขียน

FINAL DESIGN
elevation

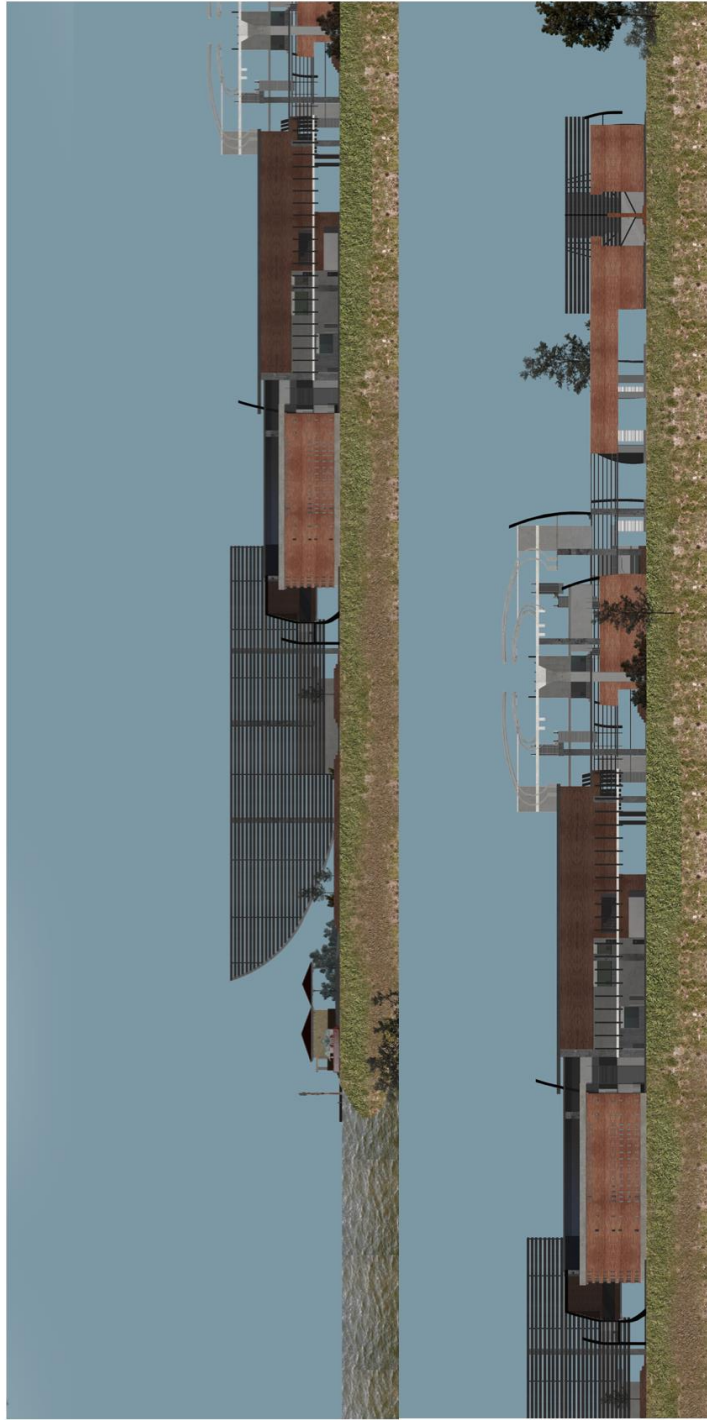


elevation C



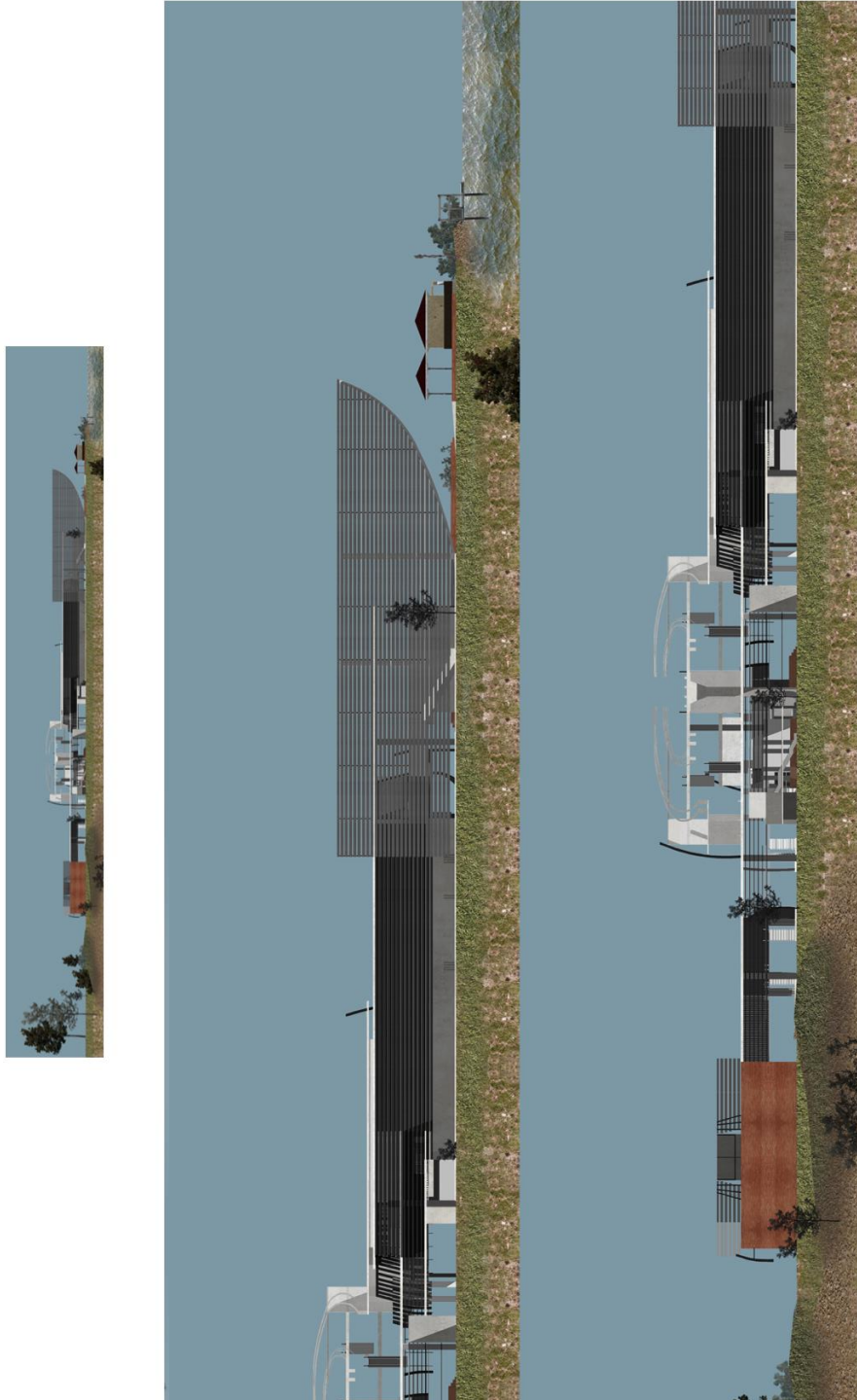
ภาพที่ 194 สถานีรถไฟ รูปด้านฝั่งที่มองจากถนนด้านหลังเข้าไปในโครงการ
ที่มา : ผู้เขียน

FINAL DESIGN
elevation



elevation B

ภาพที่ 195 สถานีรถไฟ รูปด้านฝั่งที่มองจากสะพานปรีดีธำรงเข้าไปในโครงการ
ที่มา : ผู้เขียน



elevation D

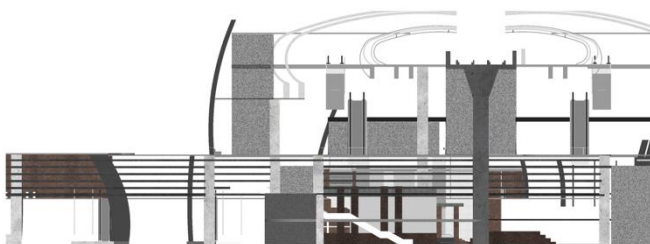


ภาพที่ 196 สถานีรถไฟ รูปด้านฝั่งที่มองจากถนนเข้าไปในโครงการ
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 197 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย รูปด้านรวม

ที่มา : ผู้เขียน



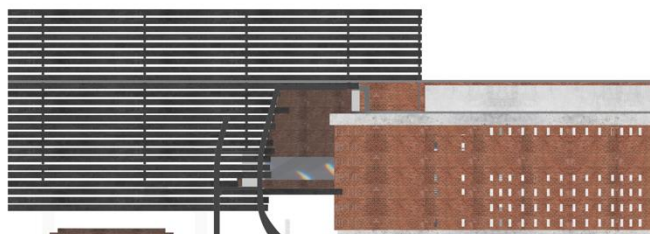
ภาพที่ 198 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย รูปด้านขยาย (รูปที่ 1)

ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 199 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย รูปด้านขยาย (รูปที่ 2)

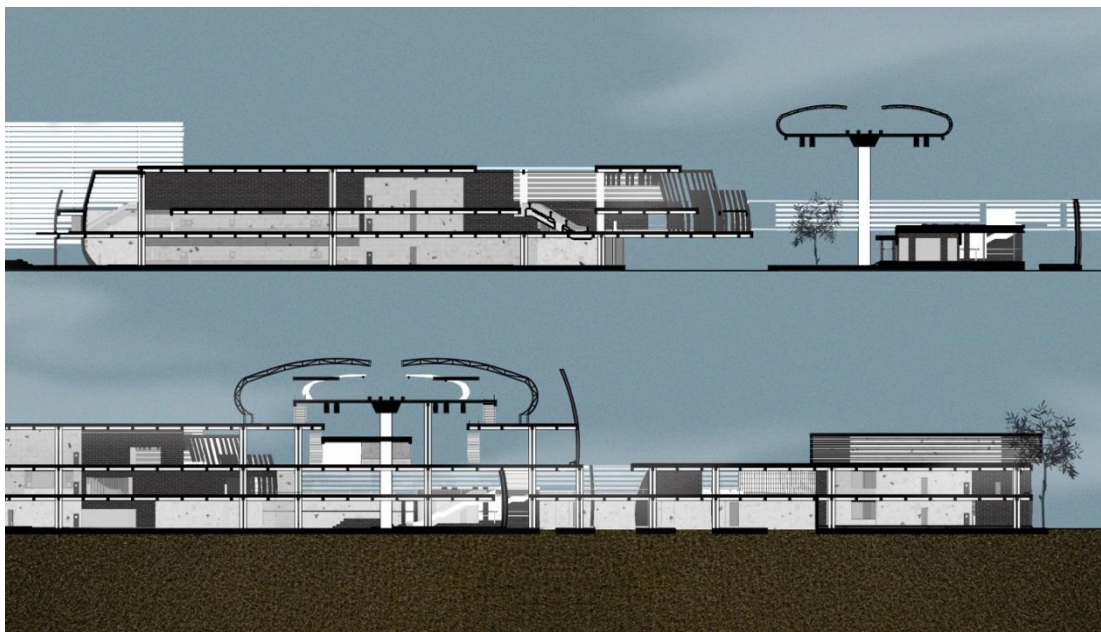
ที่มา : ผู้เขียน



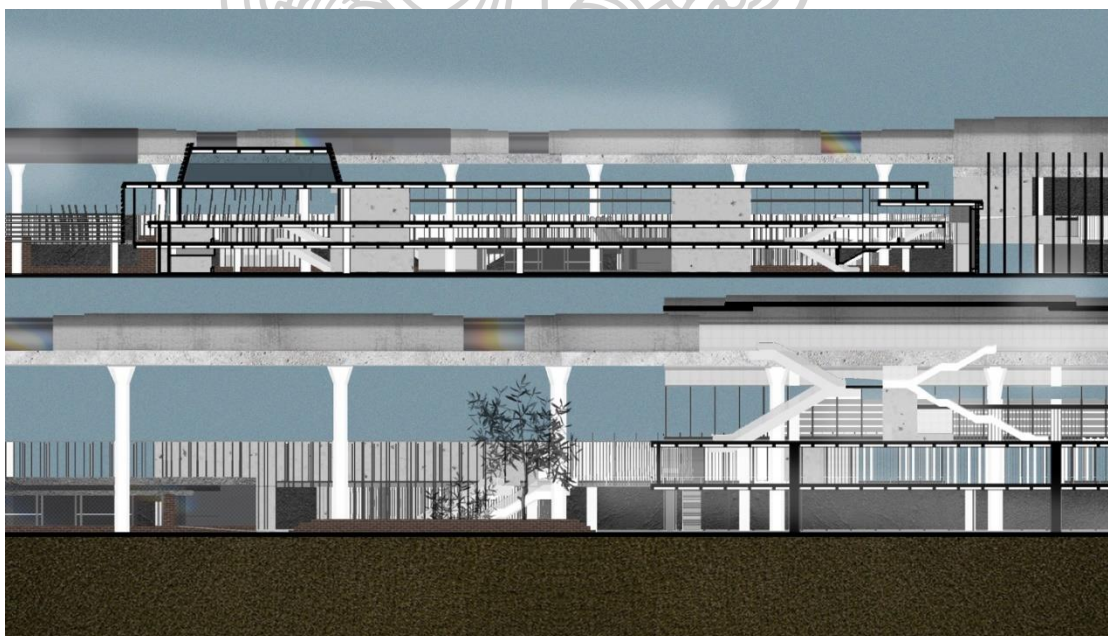
ภาพที่ 200 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย รูปด้านขยาย (รูปที่ 3)

ที่มา : ผู้เขียน

รูปตัดอาคาร

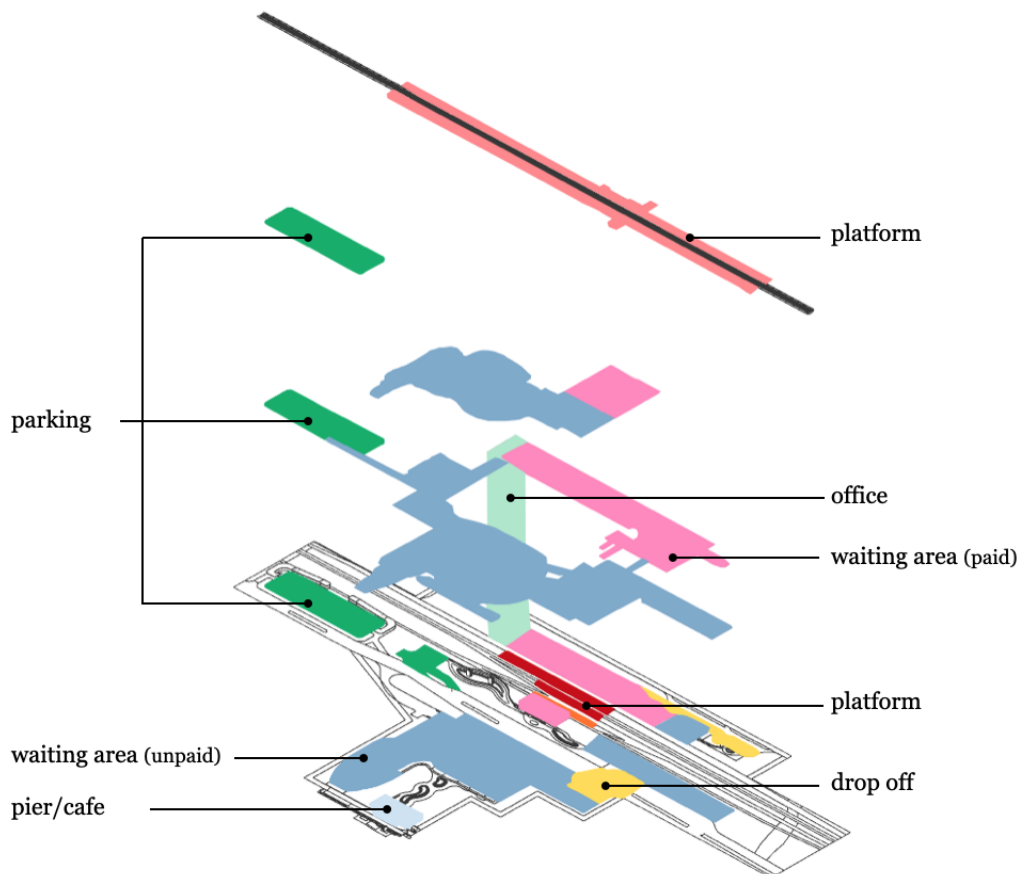


ภาพที่ 201 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย รูปตัด (รูปที่ 1)
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 202 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย รูปตัด (รูปที่ 2)
ที่มา : ผู้เขียน

Diagram แสดงการเข้าถึงและใช้งานพื้นที่สถานี

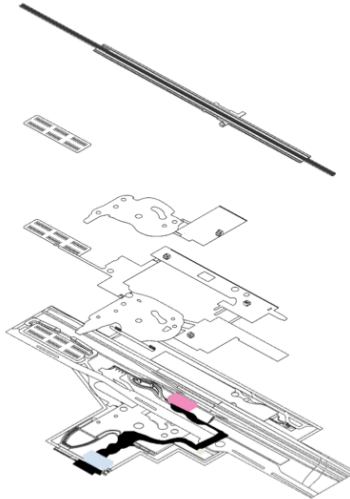


ภาพที่ 203 แผนผังแสดงภาพรวมของพื้นที่ใช้สอย

ที่มา : ผู้เขียน

จากภาพที่ 203 แผนผังแสดงภาพรวมของพื้นที่ใช้สอย การใช้งานพื้นที่ตามระบบของสถานีรถไฟ จะถูกแบ่งออกเป็น 2 ส่วน จากภาพจะแบ่งพื้นที่ดังนี้ ส่วนที่ต้องจ่ายเงินก่อนเข้าไปใช้งาน (ใช้สีโทนร้อน) และส่วนที่ไม่ต้องจ่ายเงินก็สามารถใช้งานได้ (สีโทนเย็น) พื้นที่ในแต่ละชั้นจะเชื่อมต่อกันด้วย Core และบันได โดยจะแสดงแผนผังวิธีการเข้าถึงพื้นที่ส่วน Concourse และชานชาลาอย่างละเอียดในภาพที่ 203 - 215

FINAL DESIGN
diagram



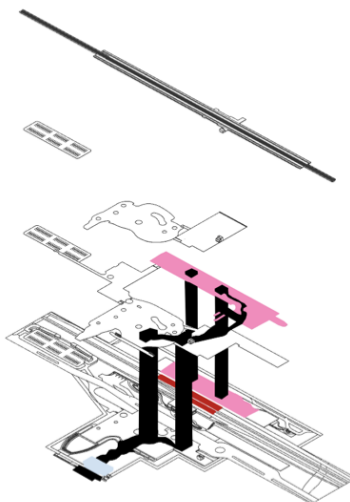
pier to meter gauge platform



ภาพที่ 204 การเข้าถึงสถานี จากท่าเรือไปยังชานชาลาารถไฟทางไกล

ที่มา : ผู้เขียน

FINAL DESIGN
diagram



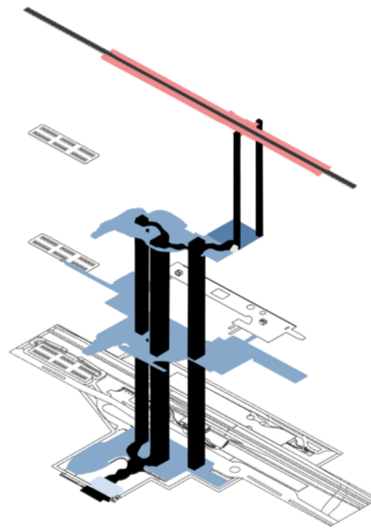
pier to red line platform



ภาพที่ 205 การเข้าถึงสถานี จากท่าเรือไปยังชานชาลาารถไฟชานเมืองสายสีแดง

ที่มา : ผู้เขียน

FINAL DESIGN
diagram



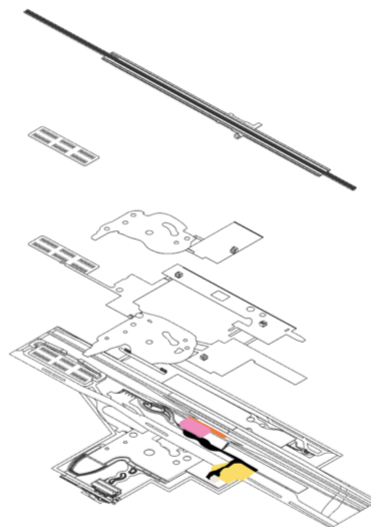
pier to high speed platform

pier/cafe
unpaid area
paid area
drop off
office
parking
meter gauge p.
red line p.
high speed p.
circulation

ภาพที่ 206 การเข้าถึงสถานี จากท่าเรือไปยังชานชาลารถไฟความเร็วสูง

ที่มา : ผู้เขียน

FINAL DESIGN
diagram



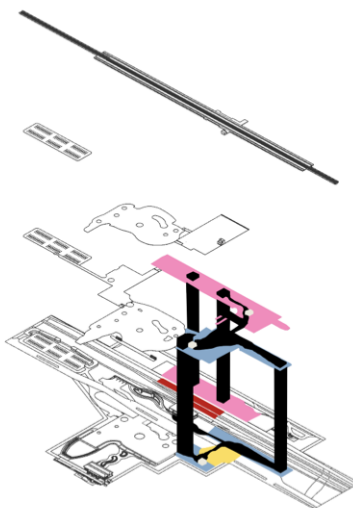
drop off to meter gauge platform

pier/cafe
unpaid area
paid area
drop off
office
parking
meter gauge p.
red line p.
high speed p.
circulation

ภาพที่ 207 การเข้าถึงสถานี จาก Drop off อาคารด้านหน้า ไปยังชานชาลารถไฟทางไกล

ที่มา : ผู้เขียน

FINAL DESIGN
diagram

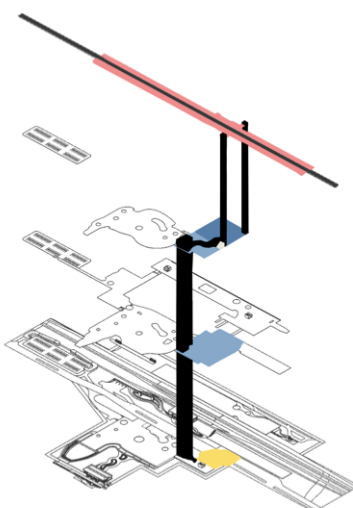


drop off to red line platform

pier/cafe
unpaid area
paid area
drop off
office
parking
meter gauge p.
red line p.
high speed p.
circulation

ภาพที่ 208 การเข้าถึงสถานี จาก Drop off อาคารด้านหน้า ไปยังชานชาลารถไฟชานเมืองสายสีแดง
ที่มา : ผู้เขียน

FINAL DESIGN
diagram

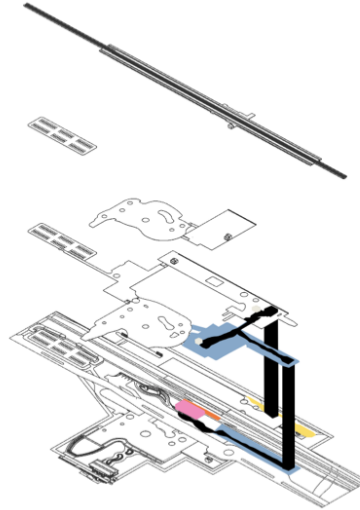


drop off to high speed platform

pier/cafe
unpaid area
paid area
drop off
office
parking
meter gauge p.
red line p.
high speed p.
circulation

ภาพที่ 209 การเข้าถึงสถานี จาก Drop off อาคารด้านหน้า ไปยังชานชาลารถไฟความเร็วสูง
ที่มา : ผู้เขียน

FINAL DESIGN diagram



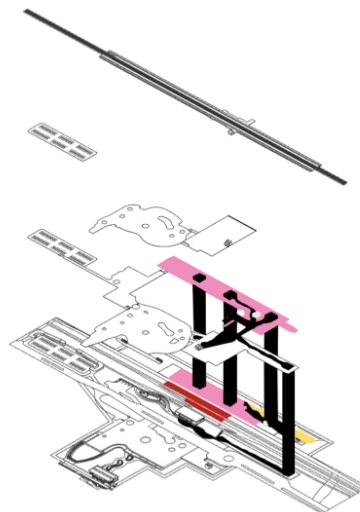
drop off to meter gauge platform

pier/cafe unpaid area paid area drop off office parking meter gauge p. red line p. high speed p. circulation

ภาพที่ 210 การเข้าถึงสถานี จาก Drop off อาคารด้านหลัง ไปยังชานชาลาารถไฟทางไกล

ที่มา : ผู้เขียน

FINAL DESIGN diagram



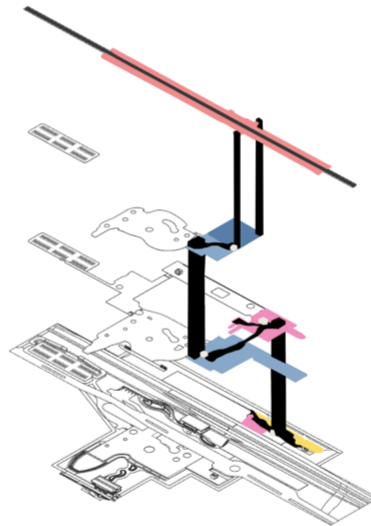
drop off to red line platform

pier/cafe unpaid area paid area drop off office parking meter gauge p. red line p. high speed p. circulation

ภาพที่ 211 การเข้าถึงสถานี จาก Drop off อาคารด้านหลัง ไปยังชานชาลาารถไฟชานเมืองสายสีแดง

ที่มา : ผู้เขียน

FINAL DESIGN
diagram



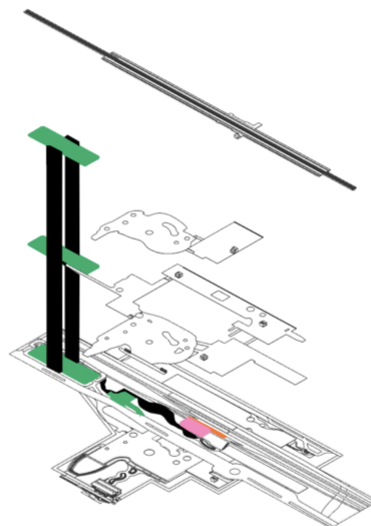
drop off to high speed platform

pier/cafe
unpaid area
paid area
drop off
office
parking
meter gauge p.
red line p.
high speed p.
circulation

ภาพที่ 212 การเข้าถึงสถานี จาก Drop off อาคารด้านหลัง ไปยังชานชาลารถไฟความเร็วสูง

ที่มา : ผู้เขียน

FINAL DESIGN
diagram



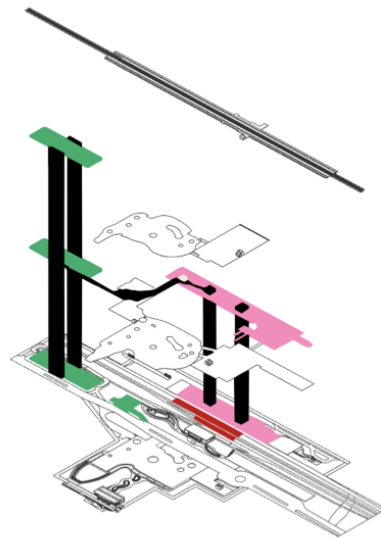
parking to meter gauge platform

pier/cafe
unpaid area
paid area
drop off
office
parking
meter gauge p.
red line p.
high speed p.
circulation

ภาพที่ 213ภาพที่ 189 : การเข้าถึงสถานี จากอาคารจอดรถไปยังชานชาลารถไฟทางไกล

ที่มา : ผู้เขียน

FINAL DESIGN diagram



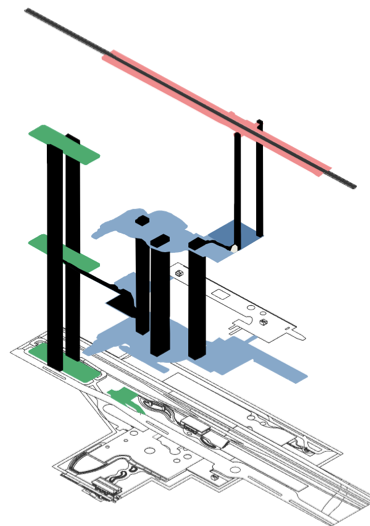
parking to red line platform

pier/cafe	unpaid area	paid area	drop off	office	parking	meter gauge p.	red line p.	high speed p.	circulation
-----------	-------------	-----------	----------	--------	---------	----------------	-------------	---------------	-------------

ภาพที่ 214 การเข้าถึงสถานี จากอาคารจอดรถไปยังชานชาลารถไฟชานเมืองสายสีแดง

ที่มา : ผู้เขียน

FINAL DESIGN diagram



parking to high speed platform

pier/cafe	unpaid area	paid area	drop off	office	parking	meter gauge p.	red line p.	high speed p.	circulation
-----------	-------------	-----------	----------	--------	---------	----------------	-------------	---------------	-------------

ภาพที่ 215 การเข้าถึงสถานี จากอาคารจอดรถไปยังชานชาลารถไฟความเร็วสูง

ที่มา : ผู้เขียน

มุมมองภายนอกสถานี



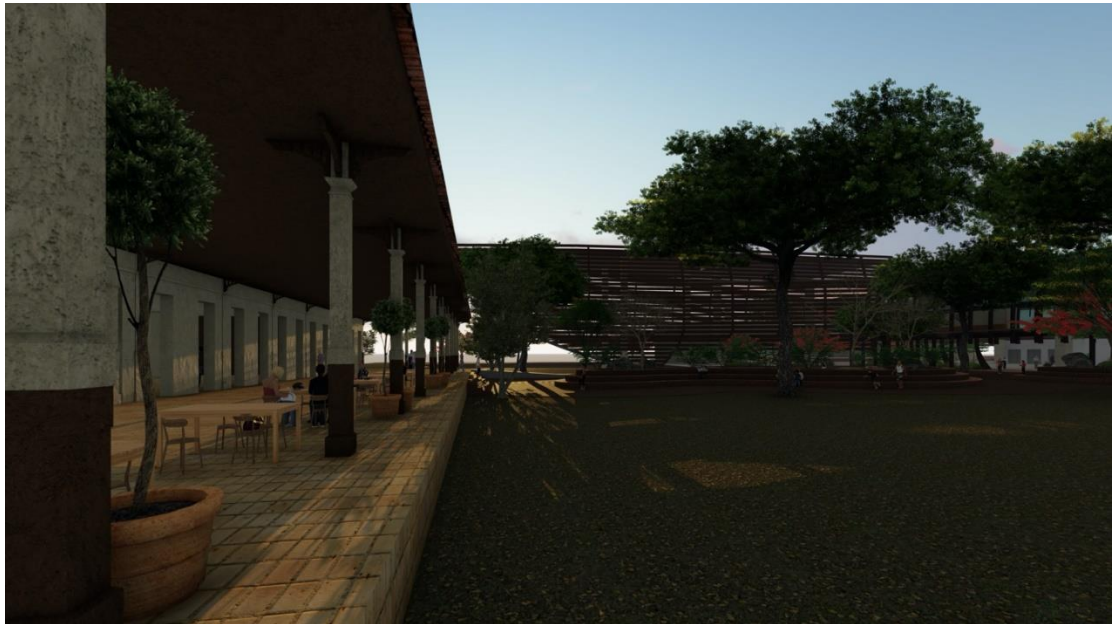
ภาพที่ 216 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายนอกสถานี (รูปที่ 1)

ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 217 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายนอกสถานี (รูปที่ 2)

ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 218 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายนอกสถานี (รูปที่ 3)
ที่มา : ผู้เขียน



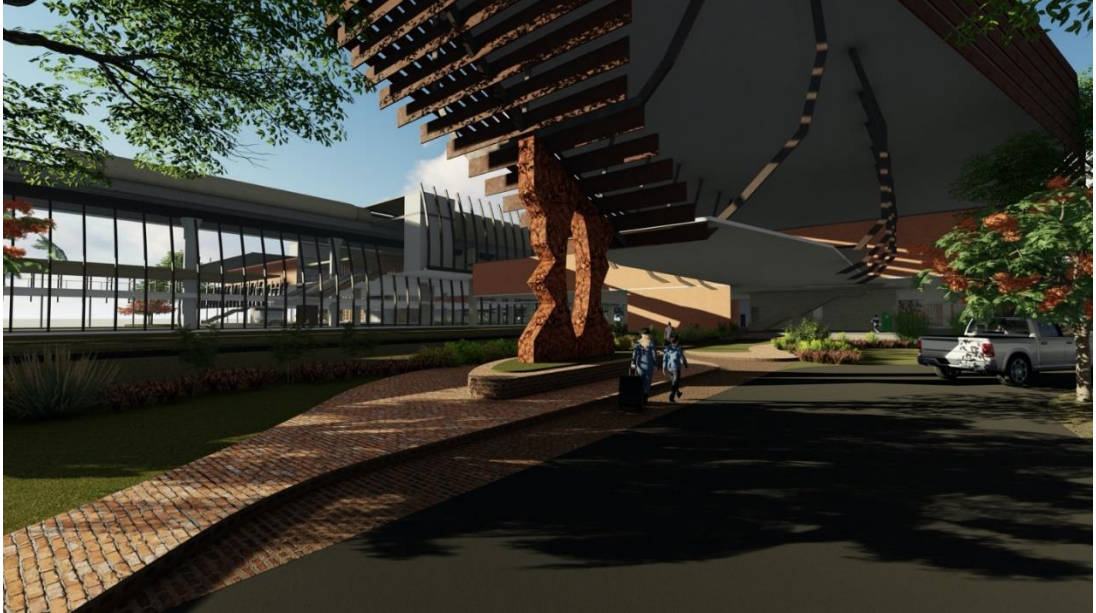
ภาพที่ 219 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายนอกสถานี (รูปที่ 4)
ที่มา: ผู้เขียน



ภาพที่ 220 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายนอกสถานี (รูปที่ 5)
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 221 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายนอกสถานี (รูปที่ 6)
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 222 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายนอกสถานี (รูปที่ 7)
ที่มา : ผู้เขียน

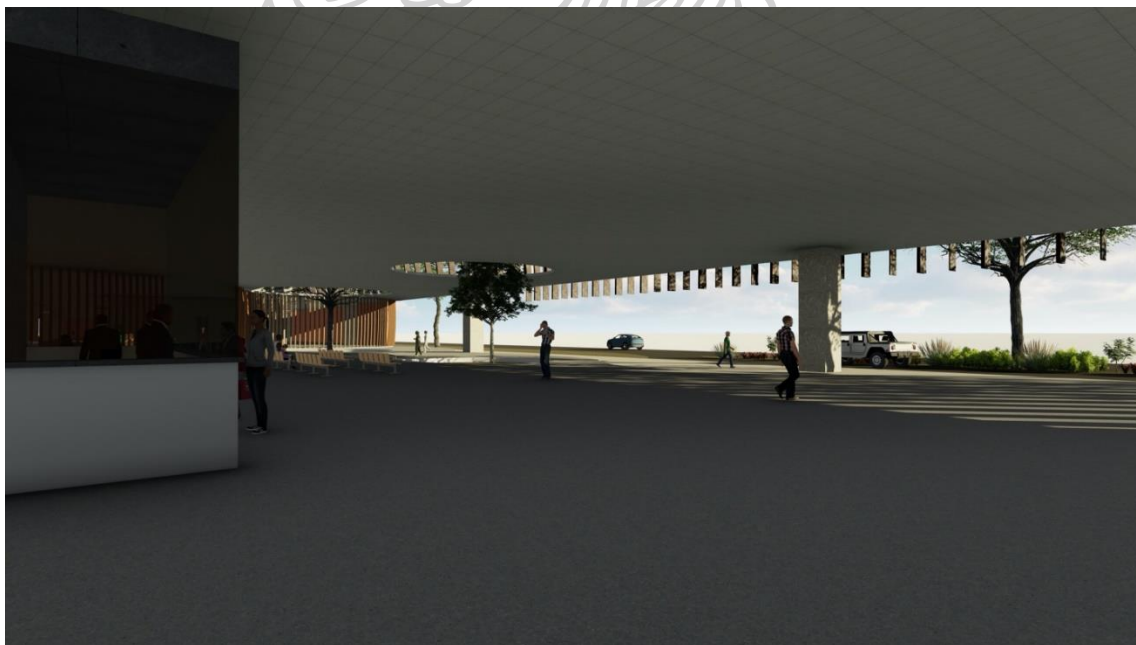


ภาพที่ 223 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายนอกสถานี (รูปที่ 8)
ที่มา : ผู้เขียน

มุมมองภายในสถานี ส่วน Drop off



ภาพที่ 224 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วน Drop off (รูปที่ 1)
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 225 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วน Drop off (รูปที่ 2)
ที่มา : ผู้เขียน

มุมมองภายในสถานี ส่วนขายตั๋ว

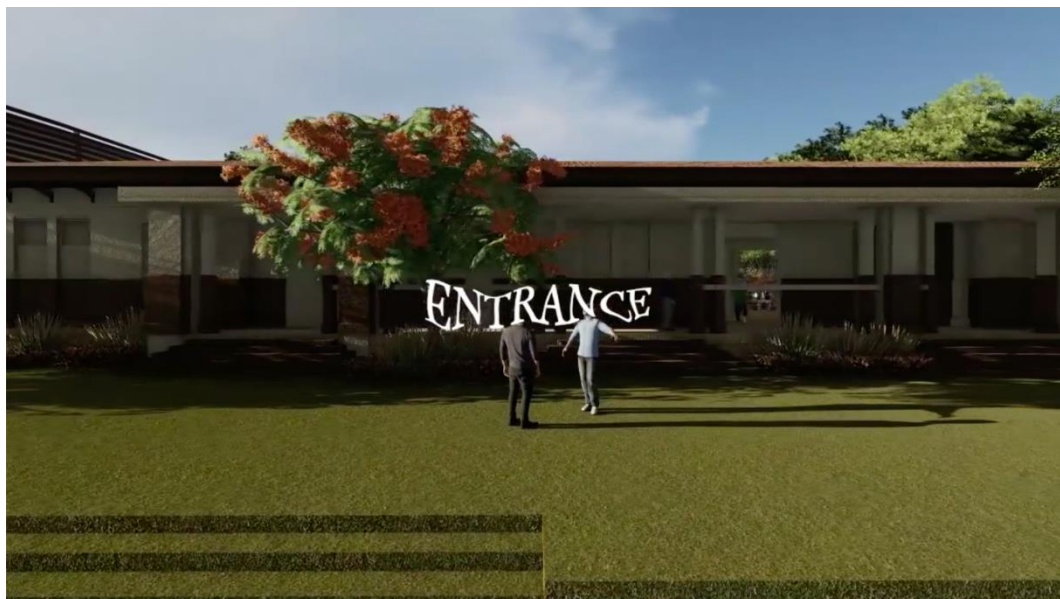


ภาพที่ 226 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนขายตั๋ว (รูปที่ 1)
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 227 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนขายตั๋ว (รูปที่ 2)
ที่มา : ผู้เขียน

มุมมองภายในสถานี ส่วน Exhibition & Café ในอาคารสถานีเดิม



ภาพที่ 228 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วน Exhibition & Cafe
(รูปที่ 1)

ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 229 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วน Exhibition & Cafe
(รูปที่ 2)

ที่มา : ผู้เขียน

มุมมองภายในสถานี ส่วน Coworking space



ภาพที่ 230 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานี ส่วน Coworking space
(รูปที่ 1)

ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 231 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานี ส่วน Coworking space
(รูปที่ 2)

ที่มา : ผู้เขียน

มุมมองภายในสถานี ส่วนพื้นที่พักคอย



ภาพที่ 232 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนพื้นที่พักคอย (รูปที่ 1)

ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 233 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนพื้นที่พักคอย (รูปที่ 2)

ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 234 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนพื้นที่พักคอย (รูปที่ 3)

ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 235 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนพื้นที่พักคอย (รูปที่ 4)

ที่มา : ผู้เขียน



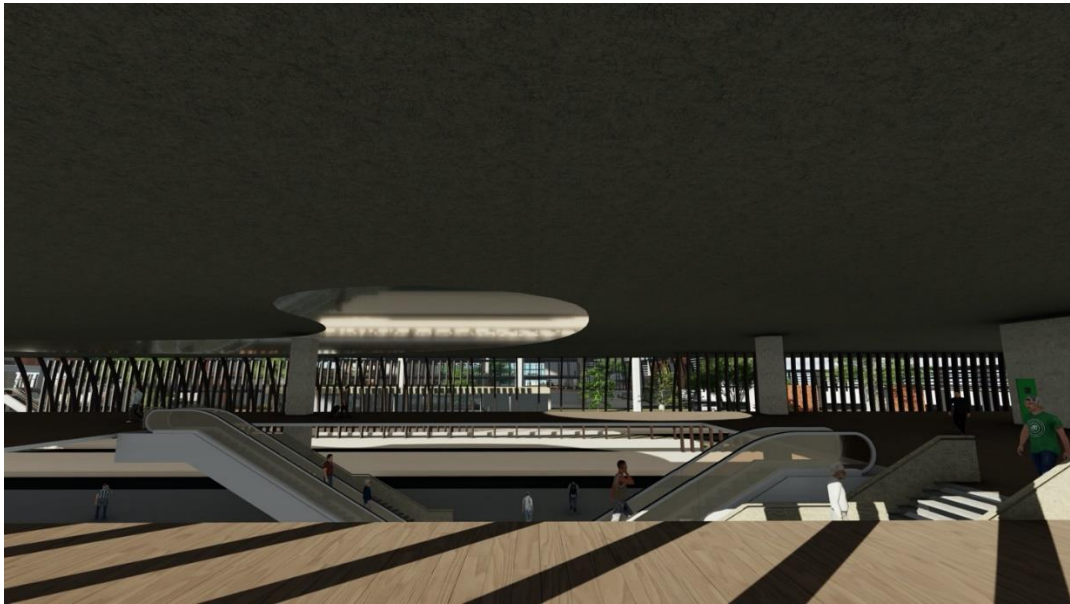
ภาพที่ 236 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนพื้นที่พักคอย (รูปที่ 5)

ที่มา: ผู้เขียน



ภาพที่ 237 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนพื้นที่พักคอย (รูปที่ 6)

ที่มา: ผู้เขียน



ภาพที่ 238 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนพื้นที่พักคอย (รูปที่ 7)
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 239 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนพื้นที่พักคอย (รูปที่ 8)
ที่มา : ผู้เขียน

มุมมองภายในสถานี ส่วนพื้นที่ Concourse



ภาพที่ 240 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนพื้นที่ Concourse
(รูปที่ 9)

ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 241 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนพื้นที่ Concourse
(รูปที่ 10)

ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 242 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนพื้นที่ Concourse
(รูปที่ 11)
ที่มา : ผู้เขียน



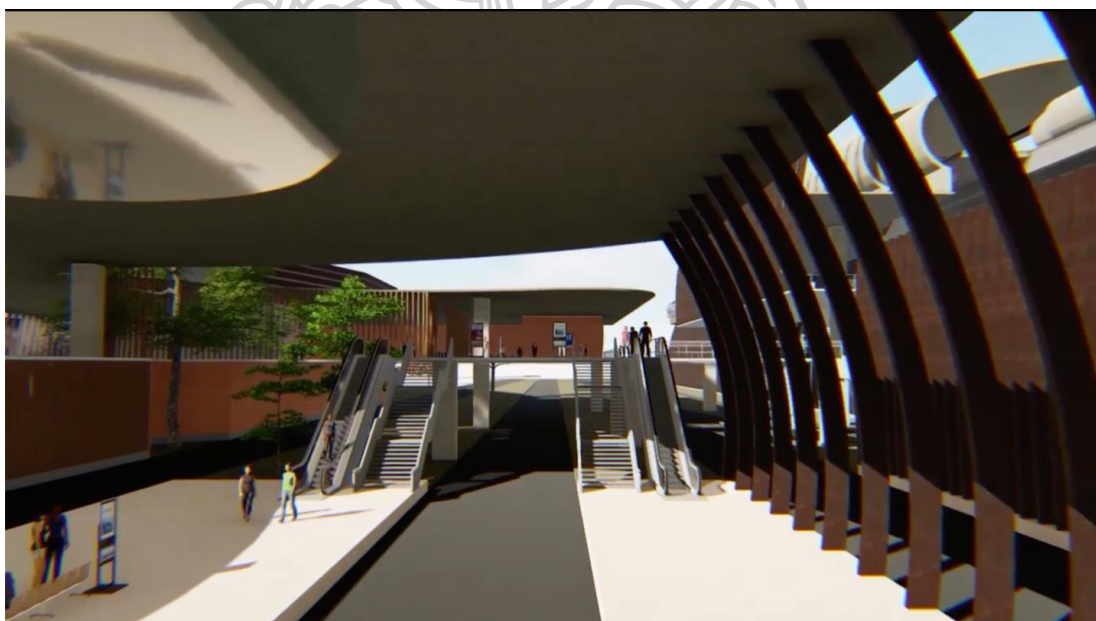
ภาพที่ 243 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนพื้นที่ Concourse
(รูปที่ 12)
ที่มา : ผู้เขียน

มุมมองภายในสถานี ส่วนพื้นที่ชานชาลา



ภาพที่ 244 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนชานชาลา (รูปที่ 1)

ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 245 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนชานชาลา (รูปที่ 2)

ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 246 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนชานชาลา (รูปที่ 3)
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 247 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนชานชาลา (รูปที่ 4)
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 248 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนชานชาลา (รูปที่ 5)
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 249 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายในสถานีส่วนชานชาลา (รูปที่ 6)
ที่มา : ผู้เขียน

มุมมองภายนอกสถานี ส่วนพื้นที่สาธารณะ



ภาพที่ 250 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายนอกสถานีส่วนพื้นที่สาธารณะ
(รูปที่ 1)

ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 251 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายนอกสถานีส่วนพื้นที่สาธารณะ
(รูปที่ 2)

ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 252 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายนอกสถานีส่วนพื้นที่สาธารณะ
(รูปที่ 3)

ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 253 สถานีรถไฟในการออกแบบครั้งสุดท้าย มุมมองภายนอกสถานีส่วนพื้นที่สาธารณะ
(รูปที่ 4)

ที่มา : ผู้เขียน

หุ่นจำลองสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา



ภาพที่ 254 หุ่นจำลองสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา

ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 255 หุ่นจำลองสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา
ที่มา : ผู้เขียน



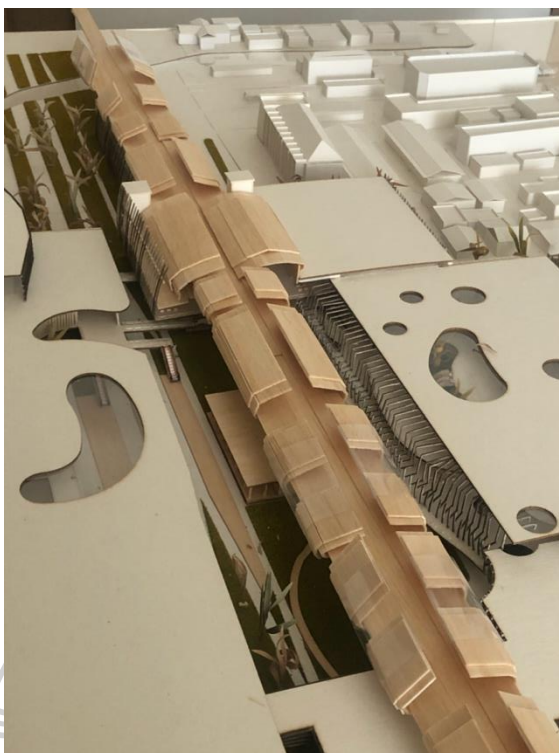
ภาพที่ 256 หุ่นจำลองสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 257 หุ่นจำลองสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา
ที่มา : ผู้เขียน



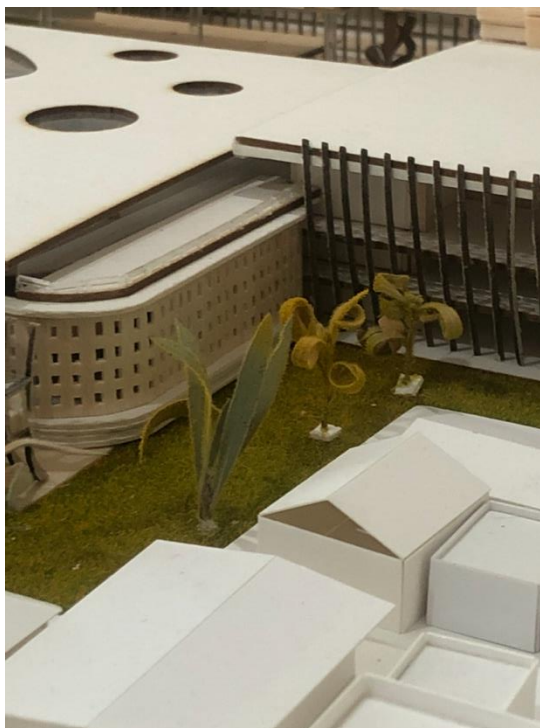
ภาพที่ 258 หุ่นจำลองสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา
ที่มา : ผู้เขียน



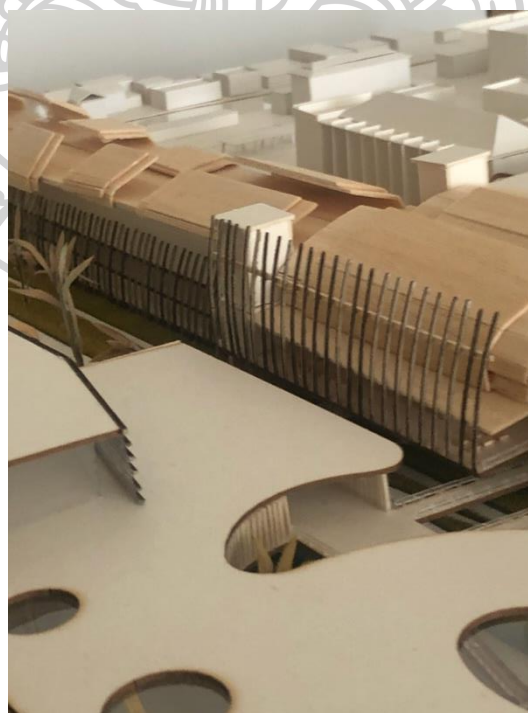
ภาพที่ 259 หุ่นจำลองสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 260 หุ่นจำลองสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 261 หุ่นจำลองสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 262 หุ่นจำลองสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 263 หุ่นจำลองสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา
ที่มา : ผู้เขียน



ภาพที่ 264 หุ่นจำลองสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา
ที่มา : ผู้เขียน

บทที่ 7

บทสรุป

บทสรุปโครงการสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา

สถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยาในอนาคตจะถูกปรับเปลี่ยนไปตามแผนพัฒนาพื้นที่ (TOD) เพื่อสร้างจุดรองรับนักท่องเที่ยวและรองรับผู้โดยสารที่มีจำนวนเพิ่มขึ้น รวมทั้งเป็นศูนย์กลางสำหรับกระจายนักท่องเที่ยวไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ด้วยรถไฟ โดยสถานีรถไฟอยุธยาจะมีระบบรถไฟเพิ่มเข้ามา 2 ระบบ ทำให้สถานีรถไฟอยุธยาจำเป็นต้องขยายขนาดสถานีเพื่อรองรับระบบของรถไฟในอนาคต ปัจจุบันสถานีรถไฟอยุธยารองรับเฉพาะระบบของรถไฟทางไกลแต่ในอนาคตจะมีการเพิ่มระบบรถไฟความเร็วสูงและรถไฟชานเมืองสายสีแดง

สถานีรถไฟอยุธยาเป็นสถานีที่มีความสำคัญทั้งในเชิงประวัติศาสตร์และเชิงสถาปัตยกรรม แต่เมื่อมีแผนปรับปรุงสถานีผู้ออกแบบกลับไม่ให้ความสำคัญกับสถานีเดิม สังเกตจากอาคารใหม่ที่สร้างครอบทับสถานีเดิมและถูกออกแบบให้อาคารมีความสูงและความใหญ่ที่มากเกินไป จนสร้างความอึดอัดให้พื้นที่รอบ ๆ อาคารสถานีรถไฟความเร็วสูงที่ถูกออกแบบใหม่มีการใช้รูปแบบที่ยังไม่เหมาะสม ไม่สามารถดึงอัตลักษณ์ความเป็นอยุธยาออกมาได้เท่าที่ควรรวมทั้งยังนำข้อผิดพลาดในอดีตมาใช้ในการออกแบบ ทั้ง ๆ ที่สถานีนี้สามารถนำเสนอความเป็นอยุธยา เทคโนโลยีการก่อสร้างและความเป็นไทยได้พร้อม ๆ กัน ข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้นจากรูปแบบอาคารส่งผลให้โครงการสถานีรถไฟความเร็วสูงไม่สามารถเริ่มก่อสร้างได้ มีปัญหา ฤกษ์วิพากษ์วิจารณ์และเสียเวลาไปกับการแก้ไขรูปแบบอาคาร จึงเป็นสาเหตุให้ต้องออกแบบสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยาใหม่ที่เหมาะสมกับพื้นที่

สรุปข้อถกเถียงและปัญหาที่เกิดขึ้น

1. สถานีรถไฟความเร็วสูงครอบสถานีเดิมที่เป็นโบราณสถาน
2. ขนาดของอาคารสถานีรถไฟความเร็วสูงใหญ่มากเกินไป
3. รูปแบบอาคารไม่สื่อสารถึงอัตลักษณ์ของเมืองอยุธยา

สรุปวิธีการแก้ไขปัญหา

1. สถานีรถไฟความเร็วสูงครอบสถานีเดิมที่เป็นโบราณสถาน

โครงการสถานีรถไฟความเร็วสูงในวิทยานิพนธ์ชิ้นนี้ถูกออกแบบโดยคำนึงถึงตำแหน่งที่ตั้งและความสำคัญของสถานีรถไฟอยุธยาแต่เนื่องจากข้อจำกัดทางด้านระบบรางรถไฟและ

เงื่อนไขของการใช้งานพื้นที่ ทำให้อาคารสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยาจำเป็นต้องครอบคลุมพื้นที่ของรางรถไฟเพื่อส่งผู้โดยสารให้ถึงชานชาลาและอำนวยความสะดวกหากเกิดกรณีฉุกเฉิน สถานีรถไฟอยุธยาเดิมจึงถูกออกแบบให้ย้ายไปอยู่ริมแม่น้ำป่าสักบริเวณท่าเรือเพื่อส่งให้อาคารมีความโดดเด่น แสดงให้เห็นถึงรูปแบบทางสถาปัตยกรรมในอดีตและยังใช้เป็นพื้นที่พักคอยบริเวณท่าเรือโดยมีการเพิ่มพื้นที่ใช้สอยแบบใหม่เข้ามาทำให้อาคารมีการใช้งานจริงแสดงให้เห็นถึงการรักษาคนและสถาปัตยกรรมในพื้นที่ให้อยู่ด้วยกันเหมือนเดิม

2. ขนาดของอาคารสถานีรถไฟความเร็วสูงใหญ่มากเกินไป

ความสูงและความใหญ่ที่เกิดขึ้นกับสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยามีทั้งข้อดีและข้อเสีย ข้อดีคือ สามารถรองรับผู้โดยสารปริมาณมหาศาลได้แต่ข้อเสียคือด้วยขนาดที่ใหญ่เกินไปทำให้เกิดข้อถกเถียงกันระหว่างหน่วยงานรัฐเกี่ยวกับการไปทำลายคุณค่าของพื้นที่และทัศนียภาพซึ่งปัญหานี้ทำให้โครงการสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยามีความยืดเยื้อมาเป็นเวลากว่า 2 ปี วิทยานิพนธ์ชิ้นนี้แก้ไขปัญหาเรื่องของขนาดสถานีด้วยการออกแบบอาคารใหม่โดยการลดช่วงความสูงระหว่างพื้นที่กับเพดานในแต่ละชั้นลง แต่ภายใต้การลดระดับยังคงคำนึงถึงงานระบบ ระดับของรางรถไฟ ระดับของชานชาลาและการใช้งานพื้นที่ การออกแบบอาคารที่มีขนาดไม่ใหญ่ทำให้เห็นถึงปริมาณพื้นที่ใช้สอยที่เหมาะสมกับสถานีรถไฟ ซึ่งเมื่อพื้นที่ถูกลดขนาดลงแต่การออกแบบยังคงคำนึงถึงพื้นที่งานระบบและพื้นที่ทำงานของพนักงานเพื่อให้สามารถใช้งานได้สมบูรณ์ จากเดิมสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยามีความสูงอยู่ที่ 45.75 เมตร แต่หลังจากปรับแก้แบบและออกแบบใหม่สถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยามีความสูงอยู่ที่ 27.00 เมตร

3. รูปแบบอาคารไม่สื่อสารถึงอัตลักษณ์ของเมืองอยุธยา

อาคารสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยานำลักษณะของสถาปัตยกรรมไทยประเพณีมาประยุกต์ใช้ใหม่ทำให้อาคารไม่สามารถสื่อสารถึงความเป็นอยุธยาได้เท่าที่ควร ดังนั้น ในกระบวนการออกแบบสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา ผู้ออกแบบต้องการนำเสนอความเป็นอยุธยาผ่านทางลักษณะของอาคาร วัสดุ และการสร้างพื้นที่ โดยแนวความคิดหลักในการออกแบบอาคารคือ “เรือ” เพราะแสดงให้เห็นถึงประวัติศาสตร์ของที่ตั้ง คือ เมืองอยุธยา เรือเป็นตัวแทนของการเดินทางเหมือนกับรถไฟ และเรือสามารถสื่อสารถึงความเป็นเมืองท่าของอยุธยาได้ นอกจากนี้การเจาะจงใช้รูปแบบเรือของเจ็ทเหอ มีนัยยะที่ต้องการแสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างประเทศจีนกับอยุธยาในอดีตและปัจจุบันสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยาก็ยังเป็น โครงการที่รัฐบาลไทยทำร่วมกับรัฐบาลจีน วัสดุที่นำมาใช้ อย่างเช่น อิฐ ก็นำมาใช้เพื่อสร้างอัตลักษณ์ความเป็นอยุธยาให้กับ

อาคารเพราะเป็นภาพจำของคนส่วนใหญ่เมื่อนึกถึงอยุธยา อิฐและการออกแบบที่ลือไปกับซากโบราณสถาน เป็นการสื่อสารอย่างตรงไปตรงมา เข้าใจง่ายและทำให้คนสามารถเชื่อมโยงไปถึงอัตลักษณ์ความเป็นอยุธยา

การเลือกใช้วัสดุในการออกแบบสถาปัตยกรรมไฟ ผู้ออกแบบต้องการให้อาคารที่มีขนาดใหญ่เป็นมิตรกับชุมชนและพื้นที่บริเวณรอบ ๆ เหมือนที่สถาปัตยกรรมไฟอยุธยาเคยเป็น ดังนั้น ผู้ออกแบบจึงเลือกใช้วัสดุที่ทำให้อาคารดูโปร่งในส่วนที่สามารถโปร่งและเปิดโล่งได้ เช่น เหล็กหรือกระจก ซึ่งความโปร่งที่เกิดขึ้นยังสื่อสารไปถึงลักษณะอาคารไทยด้วยจากวิธีการออกแบบ เช่น การยกพื้นได้ อนุญาตให้คนสามารถเดินลอดไปมาได้ นอกจากนี้ส่วนที่ต้องการความเป็นส่วนตัวก็เลือกใช้วัสดุที่มีมวลมากกว่า ดูหนักกว่า แต่ยังสามารถแสดงความเป็นอยุธยาได้ เช่น อิฐหรือปูน นอกเหนือจากการแก้ไขรูปแบบอาคารแล้วการออกแบบที่รักษาวิถีชีวิตของคนในชุมชนกับสถาปัตย์ก็เป็นอีกเอกลักษณ์หนึ่งของพื้นที่เพราะคนในชุมชนและสถาปัตยกรรมไฟอยุธยาอยู่ร่วมกันมาอย่างยาวนาน

วิทยานิพนธ์ชิ้นนี้เป็นการออกแบบเชิงทดลองและเป็นส่วนหนึ่งในการตอบคำถามเรื่องการออกแบบสถาปัตยกรรมไทยขนาดใหญ่ จากกระบวนการออกแบบที่ผ่านมาทำให้เข้าใจว่า วิธีการใช้งานพื้นที่แบบสมัยใหม่หรือพื้นที่ขนาดใหญ่ยังไม่เหมาะกับรูปแบบของสถาปัตยกรรมไทยที่มักจะเน้นรูปด้านของอาคารเป็นหลักเพราะเทคโนโลยีสมัยใหม่ต้องการที่จะแสดงความสามารถของวัสดุและวิธีการออกแบบโครงสร้าง แต่สถาปัตยกรรมที่มีพื้นที่ใช้สอยแบบใหม่ ๆ มักจะไม่สัมพันธ์กับสัดส่วนของรูปด้านอาคารแบบไทยประเพณี สถาปัตยกรรมในปัจจุบันมักจะมีพื้นที่ใช้สอยที่หลากหลายรูปแบบอยู่ภายใต้ก้อนอาคารเดียวกันทั้งงานระบบ ส่วนที่เป็นสาธารณะ และส่วนเฉพาะสำหรับความต้องการของผู้ใช้งานที่แตกต่างกัน นอกจากนี้อาคารในปัจจุบันมักจะมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้งานพื้นที่และมีวิธีการใช้งานที่ค่อนข้างซับซ้อนต่างจากในอดีตที่อาคารหนึ่งหลังมักจะมีการใช้งานไม่กี่รูปแบบ

ดังนั้น การออกแบบที่ต้องการจะแสดงความเป็นไทยอาจจะต้องเลือกใช้การสื่อสารเชิงนามธรรมเพื่อสร้างความเป็นไทย เช่น การสร้างพื้นที่จากระบบระเบียบ ชาน ตัวเรือน หรือการใช้ความมืดสว่างในการกำหนดขอบเขตพื้นที่ หรือกำหนดความสูงเตี้ยเพื่อสร้างพื้นที่รูปแบบต่าง ๆ หรือการดึงลักษณะวัสดุในท้องถิ่นมาใช้ให้เกิดความพิเศษ หรือแม้แต่การศึกษาที่ลึกลงไปในมิติทางประวัติศาสตร์ ซึ่งในแต่ละพื้นที่ต่างก็มีเรื่องราวของตัวเองที่น่าสนใจและสามารถนำข้อมูลเหล่านั้นมาออกแบบได้เช่นกัน

รายการอ้างอิง

- BLT BANGKOK. (2564). ปั้นแผนพัฒนา TOD พระนครศรีอยุธยาหนูนเมืองมรดกโลก. เข้าถึงเมื่อ 20 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://today.line.me/th/v2/article/7nx5ZQ>.
- Chinese treasure ship. (2564). Chinese treasure ship. เข้าถึงเมื่อ 31 สิงหาคม 2564. เข้าถึงได้จาก https://military.wikia.org/wiki/Chinese_treasure_ship.
- Dsign Something. (2564). Peter Zumthor สถาปนิกผู้ออกแบบสถาปัตยกรรมที่เต็มไปด้วยความรู้สึก. เข้าถึงเมื่อ 25 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://dsignsomething.com/2018/12/27/peter-zumthor-%E0%B8%AA%E0%B8%96%E0%B8%B2%E0%B8%9B%E0%B8%99%E0%B8%B4%E0%B8%81%E0%B8%9C%E0%B8%B9%E0%B9%89%E0%B8%AD%E0%B8%AD%E0%B8%81%E0%B9%81%E0%B8%9A%E0%B8%9A%E0%B8%AA%E0%B8%96%E0%B8%B2%E0%B8%9B/>.
- Ekkarach Laksanasanrith. (2564). The commons ส่วนหลังบ้านของคนเมือง. เข้าถึงเมื่อ 24 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://dsignsomething.com/2016/03/20/the-commons-%E0%B8%AA%E0%B8%A7%E0%B8%99%E0%B8%AB%E0%B8%A5%E0%B8%B1%E0%B8%87%E0%B8%9A%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%82%E0%B8%AD%E0%B8%87%E0%B8%84%E0%B8%99%E0%B9%80%E0%B8%A1%E0%B8%B7%E0%B8%AD/>.
- Foster+Partners. (2564). Canary Wharf station escalators. เข้าถึงเมื่อ 20 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://www.fosterandpartners.com/projects/canary-wharf-underground-station/>.
- MUSEUM THAILAND. (2564). ก้อนอิฐที่จางไป. เข้าถึงเมื่อ 30 สิงหาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://www.museumthailand.com/th/2352/storytelling/%E0%B8%81%E0%B9%89%E0%B8%AD%E0%B8%99%E0%B8%AD%E0%B8%B4%E0%B8%90%E0%B8%97%E0%B8%B5%E0%B9%88%E0%B8%88%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B9%84%E0%B8%9B/>.
- NOPPAWHAN TECHASANEE. (2562). 'อยุธยา' ผุดแผนสร้าง 'สถานีขนส่ง-ปรับเส้นทางเดินรถโดยสาร' รองรับไฮสปีด. เข้าถึงเมื่อ 24 ตุลาคม 2562, เข้าถึงได้จาก <https://www.thebangkokinsight.com/171224/>.

- Praniti Wongkumjan. (2563). ย้อนดูโครงการ "อนาคตไทย 2020" ผ่านไป 5 ปีจากที่โพสต์ วันนี้เป็นอย่างไรบ้าง??. เข้าถึงเมื่อ 21 มีนาคม 2563. เข้าถึงได้จาก <https://www.billionmindset.com/thailand-2020/>.
- Ray Davies. (2564). London Waterloo station, เข้าถึงเมื่อ 20 กรกฎาคม 2564, เข้าถึงได้จาก <https://www.ice.org.uk/what-is-civil-engineering/what-do-civil-engineers-do/london-waterloo-station>.
- Suvarnabhumi Airport: Thai Torch. (2562). ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ, เข้าถึงเมื่อ 20 ตุลาคม 2562, เข้าถึงได้จาก <https://1th.me/TpWQb>.
- Tapanee, Khaisri, & Wannasilpa. (2014). "EXISTENCE OF THE COMMUNITIES IN HISTORIC AYUTTHAYA TOWN, THAILAND," MANUSYA: Journal of Humanities Regular 17, 1 (2014): 82.
- THE STANDARD TEAM. (2564). 21 ธันวาคม 2443 ร.5 เสด็จเปิดทางรถไฟสายแรกของไทย. เข้าถึงเมื่อ 25 มิถุนายน 2564. เข้าถึงได้จาก <https://thestandard.co/onthisday21122443/>.
- กรมโยธาธิการและผังเมือง. (2562). ผ่านแนวคิดเนรมิตเมืองรับ 17 สถานีรถไฟความเร็วสูง. เข้าถึงเมื่อ 10 กันยายน 2562, เข้าถึงได้จาก <https://www.posttoday.com/economy/news/254619>.
- กรมศิลป์ฯ ถ้าวัดสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยากระทบวิจิตรโบราณสถาน. (2564). กรมศิลป์ฯ ถ้าวัดสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยากระทบวิจิตรโบราณสถาน. เข้าถึงเมื่อ 27 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://www.blockdit.com/posts/60bb648e9e48070c64f3a503>.
- กรมศิลปากร. (2543). นำชมอุทยานประวัติศาสตร์ พระนครศรีอยุธยา พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ: บริษัทศรีเมืองจำกัด จำกัด.
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2564). วารสารรถไฟสัมพันธ์ เอกสารเผยแพร่เพื่อประชาสัมพันธ์ COMPLETE GUIDE TO SRT. 4.0. เข้าถึงเมื่อ 25 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก https://www.railway.co.th/RailwayMiddleFile/NewsAndActImg/1307/13195193420717133_2_2_2562.pdf.
- เกื้อกูล ชื่นยงอนันต์. (2529). ความเปลี่ยนแปลงภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาระหว่าง พ.ศ.2438-2500. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ข่าวไทยพีบีเอส. (2564). กรมศิลปากร ห่วงสถานีรถไฟความเร็วสูงกระทบมรดกคดกอยุธยา. เข้าถึงเมื่อ 21 มิถุนายน 2564. เข้าถึงได้จาก <https://news.thaipbs.or.th/content/304945>.

- ข่าวนวัตกรรมขนส่ง เติลนิวส์. (2564a). 21 มิ.ย.นับหนึ่งทำ “HIA” สถานีอยุธยาส่งศูนย์กลางมรดกโลก. เข้าถึงเมื่อ 23 มิถุนายน 2564. เข้าถึงได้จาก <https://www.facebook.com/TransportDailynews/posts/2930791163809049>.
- ข่าวนวัตกรรมขนส่ง เติลนิวส์. (2564b). เปิดรายละเอียด 12 หัวข้อทำ “HIA” ไฮสปีดสถานีอยุธยา. เข้าถึงเมื่อ 27 มิถุนายน 2564. เข้าถึงได้จาก <https://www.facebook.com/TransportDailynews/posts/2934675223420643>.
- ข่าวนวัตกรรมขนส่ง เติลนิวส์. (2564c). สถานีอยุธยาต้องทำ “เอชไอเอ” 6 เดือนส่งกก.มรดกโลก. เข้าถึงเมื่อ 21 มิถุนายน 2564, เข้าถึงได้จาก <https://www.facebook.com/TransportDailynews/posts/2915147658706733/>.
- โครงการพิทักษ์มรดกสยาม. (2563). “อยุธยา: มรดก (โลก) ที่น่าเป็นห่วง.” การปฏิบัติต่อโบราณสถานของชาติอย่างอยุธยาในฐานะมรดกโลก ปัจจุบันถูกปฏิบัติอย่างสมเกียรติสมควรศักดิ์ศรีแล้วหรือยัง ถูกต้องตามมาตรฐานโลกหรือไม่ ทำไมต้องทำหรือทำไมไม่ต้องทำ. Historic City of Ayutthaya. เข้าถึงเมื่อ 20 กุมภาพันธ์ 2563. เข้าถึงได้จาก <https://whc.unesco.org/en/list/576/>.
- โครงสร้างพื้นฐาน ประเทศไทย Thailand Infrastructure. (2564a). รายละเอียดแผนพัฒนา TOD ต้นแบบสถานีอยุธยา “Future of history”. เข้าถึงเมื่อ 21 มิถุนายน 2564. เข้าถึงได้จาก <https://www.facebook.com/Thailand.Infra/posts/611785262593290>.
- โครงสร้างพื้นฐาน ประเทศไทย Thailand Infrastructure. (2564b). สถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา VS กรมศิลป์. เข้าถึงเมื่อ 21 มิถุนายน 2564. เข้าถึงได้จาก <https://www.facebook.com/Thailand.Infra/photos/pcb.1201611603610650/1201610983610712>.
- โจ ชลประทาน. อภิธานศัพท์เรือ. (2564). อภิธานศัพท์เรือ. เข้าถึงเมื่อ 28 มีนาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <http://www.weekendhobby.com/board/boat/shtml/12575.shtml>.
- ณัฐนรี สุขวงศ์. (2563). “การสร้างความเป็นไทยร่วมสมัยในงานสถาปัตยกรรมจากวารสารอาษา.” หน้าจั่ว: ว่าด้วยสถาปัตยกรรม การออกแบบ และสภาพแวดล้อม ปีที่ 35, ฉบับที่ 2 (กรกฎาคม-ธันวาคม 2563): B-8.
- ดำรง พุฒตาล. (2564). เรื่องเล่าจากดำรง : สถานีรถไฟความเร็วสูงที่อยุธยาสร้างอย่างไม่ทำลายคุณค่าทางประวัติศาสตร์. เข้าถึงเมื่อ 28 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://www.springnews.co.th/news/688929>.
- เติลนิวส์. (2564a). ชี้ทุกฝ่ายรับรู้ผลกระทบมรดกโลกสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา. เข้าถึงเมื่อ 21 มิถุนายน 2564. เข้าถึงได้จาก <https://www.dailynews.co.th/education/847470>.

- เดลินิวส์. (2564b). เห็นชอบ 3 แนวทางสร้างรถไฟความเร็วสูงเลียบกระบะมรดกโลกอยุธยา. เข้าถึงเมื่อ 20 มิถุนายน 2564, เข้าถึงได้จาก <https://www.dailynews.co.th/education/840285>.
- ไทยรัฐออนไลน์. (2564a). ยันรถไฟความเร็วสูงกระบะมรดกโลก. เข้าถึงเมื่อ 23 มิถุนายน 2564. เข้าถึงได้จาก <https://www.thairath.co.th/news/local/central/2107935?fbclid=IwAR03Q1B8aKYN6SC6UbrOkB9IBdtkYvsUV-0JhgDDo9hTrl8d6FFhuPHsHwo>.
- ไทยรัฐออนไลน์. (2564b). ลดไซส์สถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา ห่วงผลกระทบต่อมรดกโลก. เข้าถึงเมื่อ 20 มิถุนายน 2564, เข้าถึงได้จาก <https://www.thairath.co.th/news/local/1950519>.
- ธีรพันธ์ ลีลาวรรณสุข. (2564). ไทยนี้ Museum. เข้าถึงเมื่อ 25 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://readthecloud.co/tiny-museum/>.
- บุญช่วย ค้ายาดี. (2564). 3 เมืองต้นแบบ TOD. เข้าถึงเมื่อ 20 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://www.thaipost.net/main/detail/77437>.
- ประชาชาติธุรกิจ. (2564). รถไฟไทย-จีนติดมรดกโลก “สถานีอยุธยา” เดือนเซ็นลวดสุดท้าย 5.6 หมื่นล้าน. เข้าถึงเมื่อ 20 มิถุนายน 2564, เข้าถึงได้จาก <https://www.prachachat.net/property/news-577114>.
- ประชาชาติธุรกิจ ออนไลน์. (2564). “คมนาคม” ตระดับทางวิ่ง “สถานีไฮสปีด ไทย-จีน-อยุธยา” เหลือ 15 เมตร. เข้าถึงเมื่อ 27 มิถุนายน 2564. เข้าถึงได้จาก <https://www.prachachat.net/property/news-695327?fbclid=IwAR0rnaZkBpyT8v04Dx1YBrMSXvWMSrwYLzHcbmDIAoLx9tzwggp-LtKXDY>.
- ประวัติศาสตร์กรุงศรีอยุธยา. (2563). เข้าถึงเมื่อ 1 เมษายน 2563. เข้าถึงได้จาก <https://www.facebook.com/HistoryKrungsriAyutthaya/posts/1708836895856907/>
- ปราชินทร์ เครือทอง. (2563). “สะพานปรีดี-ธำรง” สะพานกึ่งกรุงศรีฯ ของปรีดี พนมยงค์ ที่นำคนอยุธยากลับสู่เกาะเมือง. เข้าถึงเมื่อ 17 มีนาคม 2563. เข้าถึงได้จาก https://www.silpa-mag.com/history/article_44279.
- ปรีวัฒน์ จันทร. (2548). “เอกสารหมายเลข 8 การสำรวจทางทะเลของเจิ้งเหอ” (เอกสารประกอบการสัมมนาวิชาการเรื่อง 30 ปี ความสัมพันธ์ไทย - จีน 600 ปี ชำปอองเจิ้งเหอ กับอยุธยาและอุษาคเนย์, 25 พฤศจิกายน 2548).

- ปัญญาวิทย์ ชาวคง. (2555). “ห้องถื่นอยุธยาในประวัติศาสตร์นิพนธ์ไทย พ.ศ.2520-พ.ศ.2547” (ปริญญาอักษรศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2555), 218-219.
- ผู้จัดการออนไลน์. (2564). ไฮสปีดไทย-จีนสะคุด! มรดกโลกอยุธยา “ศักดิ์สยาม” ชง “นายกฯ” ผ่านทางตัน จ่อหารือ “ยูเนสโก” แจงข้อเท็จจริงช่วยปลดล็อก. เข้าถึงเมื่อ 28 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://mgronline.com/business/detail/9640000062251>.
- เผยแพร่ 4 สถานีรถไฟความเร็วสูงเสร็จแล้ว. (2564). เผยแบบ 4 สถานีรถไฟความเร็วสูงเสร็จแล้ว. เข้าถึงเมื่อ 27 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://www.dailynews.co.th/economic/698347/>.
- พันธุ์ทิพย์ ชีระเนตร. (2564). จากหน้าพระลานถึง ‘ราชดำเนิน’ เดินเท้าฟังเรื่อง(ไม่ถูก)เล่า ของศิลปะสถาปัตยกรรมสาวิริย์. เข้าถึงเมื่อ 27 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก https://www.matichon.co.th/columnists/news_2287647.
- พิมพ์ชนก อ่องภา. (2551). “เวลาในการออกแบบสถาปัตยกรรม : กรณีศึกษา สถานีรถไฟกรุงเทพ “หัวลำโพง”” (หลักสูตรสถาปัตยกรรมศาสตร์บัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม, 2551) 19.
- ภคนันท์ เกาทอง. (2564). RATCHADAMNOEN CONTEMPORARY ART CENTER “อาร์ตสเปซร่วมสมัยในกลิ่นอายของประวัติศาสตร์”. เข้าถึงเมื่อ 25 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <http://www.daybedsmag.com/ratchadamnoen-contemporary-art-center/>.
- เรือนิตต่างๆ ของไทย. (2564). เข้าถึงเมื่อ 30 สิงหาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://www.silpathai.net/%E0%B9%80%E0%B8%A3%E0%B8%B7%E0%B8%AD%E0%B8%8A%E0%B8%99%E0%B8%B4%E0%B8%94%E0%B8%95%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B9%86-%E0%B8%82%E0%B8%AD%E0%B8%87%E0%B9%84%E0%B8%97%E0%B8%A2/>.
- วชิราภรณ์ ไชยชาติ. (2541). “การศึกษาความสัมพันธ์ทางการค้าและการทูตระหว่างประเทศไทยกับประเทศฝรั่งเศส ตั้งแต่สมัยอยุธยาจนถึงสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น (รัชกาลที่ 1 ถึงรัชกาลที่ 4)” (ปริญญาศิลปศาสตรบัณฑิต (โบราณคดี) ภาควิชาโบราณคดี คณะโบราณคดี มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2541), 36.
- วรรณศิริ เดชะคุปต์, & ปรีดี พิศภูมิวิถิ. (2554). กรุงเทพฯเล่าเรื่อง. กรุงเทพฯ: มติชน.
- วิมลสิทธิ์ หรยางกูร. (2539). “สถาปัตยกรรมไทยสมัยใหม่(ไทย ร.9) เอกถลักษณ์สถาปัตยกรรมไทย: ข้อคิดเห็นบางประการในการกำหนดแนวรูปแบบ-- สูตรสำเร็จในการสร้างสรรค์.” อาษา 48, (มิถุนายน 2539): 60.

- ศรีศักร วัลลิโภดม. (2560). "อโยธยาศรีรามเทพนคร." วารสารเมืองโบราณ 43, 1, (มกราคม-มีนาคม 2560): 33-43.
- ศุภสุดา ปรีเปรมใจ. (2557). "การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของเกาะเมือง พระนครศรีอยุธยาพ.ศ.2483-2534" (หลักสูตรปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขา ประวัติศาสตร์ ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2557), 3-40.
- สมชาติ จึงศิริอารักษ์. (2553). สถาปัตยกรรมแบบตะวันตกในสยามสมัยรัชกาลที่ 4 - พ.ศ.2480. กรุงเทพฯ: คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- สมภพ ภิรมย์ ร.น. (2531). "ปกิณกะคดีหมายเลข 13 ว่าด้วย สถาปัตยกรรมไทยมรดกทางปัญญา." อาษา , 6 (กรกฎาคม-สิงหาคม 2531): 18.
- สยามรัฐออนไลน์. (2564). เล็ง 2 แนวทางรถไฟเร็วสูงเลี่ยงกระทบมรดกโลกอยุธยา. เข้าถึงเมื่อ 20 มิถุนายน 2564, เข้าถึงได้จาก <https://siamrath.co.th/n/247080>.
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (ม.ป.ป.). "โครงการศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง" (รายงานฉบับกลาง (Interim Report) ฉบับปรับปรุง เล่มที่ 5 งานส่วนที่ 3 และงานส่วนที่ 4 พระนครศรีอยุธยา).
- สุธิดา สุวรรณกันธา. (2562). "ดาราเทวี" จำลองวัดในโรงแรม เส้นแบ่งทางความคิดที่ยังไร้คุณภาพ, เข้าถึงเมื่อ 20 ตุลาคม 2562, เข้าถึงได้จาก <https://prachatai.com/journal/2004/11/1300>.
- หม่อมหลวงตรีทศยุทธ เทวกุล. (2515). "Directions in Thai Architecture." อาษา 1, 1 (กันยายน 2515): 40.
- หอจดหมายเหตุ. (2564). เรื่องของชาวสยาม. เข้าถึงเมื่อ 30 สิงหาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <http://catholichaab.com/main/index.php/research-and-study/research-and-study/1412-2016-10-11-04-08-12>.
- อนุชา บรรเทาพัน. (2564). จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จัดประชุมแผนปฏิบัติการระดับจังหวัด เพื่อการพัฒนา TOD เมืองต้นแบบ เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟความเร็วสูง เพื่อพัฒนาพื้นที่เมือง ท้องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมระดับโลก. เข้าถึงเมื่อ 22 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://thainews.prd.go.th/th/news/detail/TCATG201022192332723>.
- อนุรักษ์ ชิด โชคชัย. (2532). "โครงการปรับปรุงสถานีรถไฟกรุงเทพ" (หลักสูตรศิลปบัณฑิต ทัศนศิลป์ (ออกแบบตกแต่งภายใน) มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2532), 53.
- อนุวิทย์ เจริญสุกุล. (2512). "อุปสรรค และปัจจัย การเนรมิตสถาปัตยกรรมลักษณะไทย." อาษา , 1 (2512): 89.

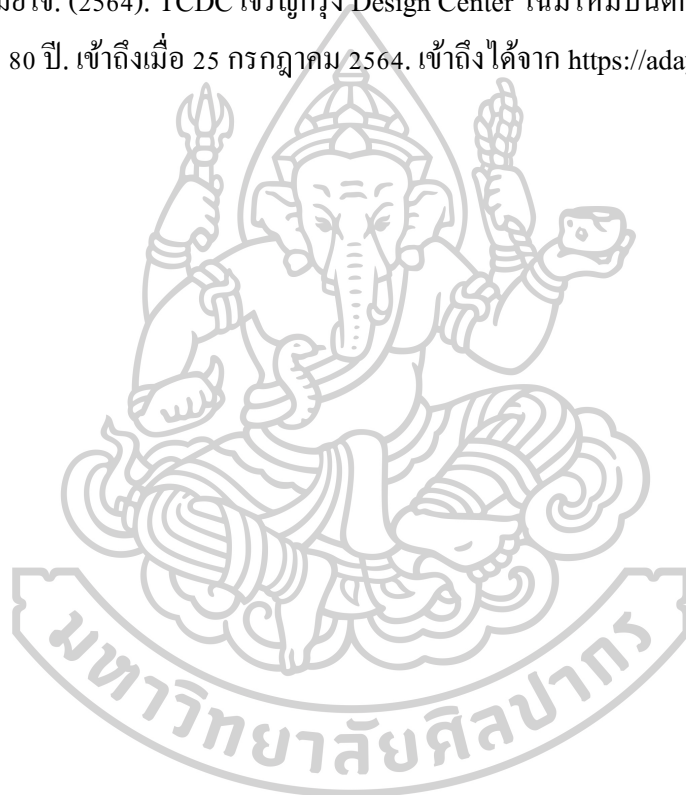
อัล-ฮิลาล. (2564). เจ็ทเหอ – แม่ทัพเรือจีนมุสลิม - ๒๘ ปีที่จีนครอบครองท้องทะเลโลก. เข้าถึงเมื่อ 28 มีนาคม 2564. เข้าถึงได้จาก

<http://topicstock.pantip.com/library/topicstock/2006/01/K4006442/K4006442.html>.

อิสระภาพแห่งความคิดไทยโพสต์. (2564). ขยับพื้นที่สถานีไฮสปีด ‘อยุธยา’ ลดผลกระทบ. เข้าถึงเมื่อ 20 มิถุนายน 2564, เข้าถึงได้จาก <https://www.thaipost.net/main/detail/88916>.

เอกรินทร์ พึ่งประชา. (ม.ป.ป.). “เจ็ทเหอและซ่าปองก การเชื่อมโยงความหมายของตำนานกับสิ่งศักดิ์สิทธิ์หลวงพ่โตวัดพนัญเชิง.” คำรงวิชาการ: หน้า 45.

ไอรดา รื่นภิรมย์ใจ. (2564). TCDC เจริญกรุง Design Center โฉมใหม่บนตึกเก่าไปรษณีย์กลางที่มีอายุเกือบ 80 ปี. เข้าถึงเมื่อ 25 กรกฎาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://adaymagazine.com/draft-13>.



ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	ณัฐนรี สุขวงศ์
วัน เดือน ปี เกิด	24 กันยายน 2538
สถานที่เกิด	จังหวัดเชียงใหม่
วุฒิการศึกษา	คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สาขาสถาปัตยกรรมไทย มหาวิทยาลัยศิลปากร
ที่อยู่ปัจจุบัน	133/436 หมู่บ้านทวีโชค ต.ตลาดขวัญ อ.ดอยสะเก็ด จ.เชียงใหม่

