

แนวทางการออกแบบอัตลักษณ์สำหรับสถานีรถไฟความเร็วสูง
THE DESIGN GUIDELINE OF IDENTITY FOR HIGH-SPEED RAIL STATION



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตรดุษฎีบัณฑิต

สาขาวิชาสหวิทยาการการวิจัยเพื่อการออกแบบ

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

พ.ศ. 2567

KMITL-2024-AR-D-007-003

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

THE DESIGN GUIDELINE OF IDENTITY FOR HIGH-SPEED RAIL STATION



ONSOUNG SEANGSUK

A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT
OF THE REQUIREMENT FOR THE DEGREE OF
DOCTOR OF ARCHITECTURE PROGRAM IN MULTIDISCIPLINARY DESIGN RESEARCH
FACULTY OF ARCHITECTURE
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG
2024
KMITL-2024-AR-D-007-003

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



COPYRIGHT 2024

FACULTY OF ARCHITECTURE

KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หัวข้อวิทยานิพนธ์	แนวทางการออกแบบอัตลักษณ์สำหรับสถานีรถไฟความเร็วสูง
นักศึกษา	นางสาวอรสรวง แสงสุก
รหัสประจำตัว	60602001
ปริญญา	สถาปัตยกรรมศาสตรดุษฎีบัณฑิต
สาขาวิชา	สหวิทยาการการวิจัยเพื่อการออกแบบ
พ.ศ.	2567
อาจารย์ที่ปรึกษา	รองศาสตราจารย์ ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุปลา

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีเป้าหมายเพื่อเสนอแนะแนวทางการออกแบบอัตลักษณ์สำหรับสถานีรถไฟความเร็วสูง โดยแบ่งขั้นตอนการศึกษาออกเป็น 4 ขั้นตอน 1) การสำรวจและวิเคราะห์อัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง รถไฟฟ้าในประเทศญี่ปุ่น และไต้หวัน 2) การเปรียบเทียบการรับรู้สภาพแวดล้อมของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร โดยใช้แบบสอบถามชุดที่ 1 จากผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) รถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT BL) รถไฟฟ้าแอร์พอดเรียลลิ่งค์ (APL) หรือ AERA1 และ รถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง (MRT PPL) จำนวน 800 คน 3) การสำรวจ และวิเคราะห์การรับรู้อัตลักษณ์บริเวณสถานีของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT BL) โดยใช้แบบสอบถามชุดที่ 2 จากผู้ใช้บริการ จำนวน 800 คน สถานีวัดมังกร สามยอด สนามไชย และอิสราภาพ 4) การศึกษาและสำรวจสภาพแวดล้อมรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-หนองคาย จากนั้นนำผลการศึกษาที่ได้มาสังเคราะห์แนวทางการออกแบบอัตลักษณ์โดยผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 12 ท่าน โดยใช้แบบสัมภาษณ์เพื่อการสรุปผลกรอบแนวคิดการออกแบบอัตลักษณ์สำหรับสถานีรถไฟความเร็วสูง

ผลการวิจัย พบว่า อัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง และรถไฟฟ้าในประเทศญี่ปุ่น และไต้หวัน สถานีเป็นองค์ประกอบหนึ่งจากสถาปัตยกรรมด้านประวัติศาสตร์ที่มีความสอดคล้องกับสถานที่ สังคม วิถีชีวิต รวมถึงแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญใกล้สถานี และสภาพแวดล้อมภายนอกสถานีมีผลต่อการรับรู้ของผู้ใช้บริการมากที่สุด ได้แก่ อาคารภายนอก จุดเชื่อมต่อของระบบขนส่งสาธารณะใกล้เคียง และประตูทางเข้าออกสถานี โดยแนวทางการออกแบบอัตลักษณ์สำหรับสถานีรถไฟความเร็วสูง สามารถสรุปอัตลักษณ์ในการออกแบบได้ 4 ประเภท ดังนี้ 1) อัตลักษณ์ทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรม 2) อัตลักษณ์ทางวัฒนธรรม 3) อัตลักษณ์จากการ์ตูน และ 4) อัตลักษณ์ทางด้านศิลปะและงานออกแบบ

Thesis	The Design Guideline of Identity for High-Speed Rail Station
Student	Miss Onsoung Seangasuk
Student ID	60602001
Degree	Doctor of Architecture
Program	Multidisciplinary Design Research
Year	2024
Thesis Advisor	Assoc.Prof.Dr. Prapatpong Upala

ABSTRACT

The purpose of this research aims to guidelines the identity design for high-speed rail stations, which are divided into four steps: 1) Survey and analysis of identity at the high-speed train stations, including subway in Japan and Taiwan. 2) Comparison the perception of the environment by the questionnaire at BTS, MRT BL, Airport Rail Link (AERA1), and MRT PPL in Bangkok from passengers 800 passengers. 3) Survey and analysis the perception of identity at the MRT Blue Line by questionnaires 800 passengers at Wat Mangkorn, Sam Yod, Sanam Chai, and Itsaraphap stations. 4) To analysis with the descriptive statistics and one-way ANOVA. Study and survey of the high-speed rail environment from Bangkok to Nong Khai, then synthesize the identity design guidelines by 12 experts with structured interviews to summarize the conceptual framework for identity design for high-speed rail stations.

The results shown that the identity of train stations in Japan and Taiwan is designed based on architectural and historical concepts that align with the local environment, society, and lifestyle near the stations. This design approach is evident at stations serving as significant tourist attractions and in the surrounding environment, including external buildings and nearby public transportation connections, as well as entrance and exit doors to the station. In summary, four types of identities have been identified: 1) The Identity Historical and Architectural 2) The Identity of Culture 3) The Identity from Cartoons and 4) The Identity of Art and Design

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ เกิดจากความตั้งใจในการนำเสนอถึงแนวคิดและกระบวนการศึกษาแนวทางการออกแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่สนใจนำไปประยุกต์ใช้เพื่อการวิจัยที่เกี่ยวข้องและการศึกษาถึงความเหมาะสมในวิธีการออกแบบอัตลักษณ์ในประเภทที่มีสอดคล้องกับบริบทสภาพแวดล้อมของสถานี

กราบขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุปลา อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ที่มอบโอกาสในการเข้าศึกษาในสถาบันที่ทรงเกียรติแห่งนี้ และเสียสละเวลาอันมีค่าในการดูแลเอาใจใส่อย่างสม่ำเสมอ คอยเป็นแรงบันดาลใจ และให้กำลังใจกระตุ้นให้ลูกศิษย์ทุกคนอยู่ในกรอบของการทำงานสู่ความสำเร็จ ทั้งด้านการศึกษา การทำงาน การดำรงชีวิตในสังคม และกราบขอบพระคุณอาจารย์ทุกท่าน เจ้าหน้าที่สาขาสหวิทยาการการวิจัยเพื่อการออกแบบที่คอยดูแลเสมือนครอบครัว

กราบขอบพระคุณอาจารย์ รศ.ดร.สรวิศ นฤปิติ ที่เสียสละเวลาและให้เกียรติเป็นประธานกรรมการในการสอบ ผศ.ดร.อมร บุญต่อ รศ.ดร.กิตติชัย เกษมศานต์ และ ผศ.ดร.ธีรายุ ชุมสาย ณ อยุธยา ที่ร่วมเป็นกรรมการให้ข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงวิทยานิพนธ์ให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ท้ายที่สุดขอกราบพระคุณบิดา มารดา ครอบครัว สาขาวิชาออกแบบผลิตภัณฑ์ วิทยาลัยเพาะช่าง ที่ให้โอกาสศึกษาเรียนรู้เพิ่มคุณวุฒิ เจ้าหน้าที่ทุกท่านสาขาสหวิทยาการการวิจัยเพื่อการออกแบบ และเพื่อนร่วมรุ่น นางสาว ธัญญาณี พันธุ์เพชร ที่มีแต่ความปรารถนาให้คำปรึกษาคอยเป็นกำลังใจ อยู่ร่วมในทุกเหตุการณ์ และความทรงจำที่สำคัญ จนกระทั่งวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งใจไว้ครบทุกประการ

อรสรวง แสงสุก

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อ.....	I
ABSTRACT.....	II
กิตติกรรมประกาศ.....	III
สารบัญ.....	IV
สารบัญภาพ.....	IX
สารบัญตาราง.....	XIV
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	3
1.3 ขอบเขตการศึกษา.....	3
1.3.1 การศึกษาชั้นตอนที่ 1.....	4
1.3.2 การศึกษาชั้นตอนที่ 2.....	4
1.3.3 การศึกษาชั้นตอนที่ 3.....	5
1.3.4 การศึกษาชั้นตอนที่ 4.....	5
1.4 ขอบเขตของพื้นที่การศึกษา.....	5
1.5 ขั้นตอนของการวิจัย.....	6
1.5.1 การศึกษา และสำรวจอัตลักษณ์บริเวณสถานี.....	6
1.5.2 การเก็บข้อมูลด้านการรับรู้ของผู้ใช้บริการ.....	7
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	7
1.7 คำจำกัดความที่ใช้ในงานวิจัย.....	8
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	10
2.1 ทฤษฎีและแนวคิดอัตลักษณ์ (IDENTITY THEORY).....	10
2.1.1 แนวคิดทฤษฎีของอัตลักษณ์ถิ่นที่.....	10
2.1.2 อัตลักษณ์ทางด้านวัฒนธรรม.....	12
2.1.3 แนวคิดอัตลักษณ์สถาปัตยกรรม.....	13

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

2.1.4 แนวคิดอัตลักษณ์ที่เกี่ยวข้องกับความงามและศิลปะ	14
2.2 แนวคิดในการออกแบบอัตลักษณ์สถานีรถไฟความเร็วสูง และรถไฟฟ้าในต่างประเทศ	15
2.2.1 การศึกษาแนวคิดการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงในประเทศญี่ปุ่น	15
2.2.2 การศึกษาเส้นทางรถไฟความเร็วสูงและรถไฟฟ้าในประเทศญี่ปุ่น	17
2.2.3 อัตลักษณ์ของสถานีรถไฟความเร็วสูงในไต้หวัน	20
2.3 แนวคิดด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพของสถานีรถไฟในประเทศไทย	23
2.3.1 การให้บริการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครปัจจุบัน	23
2.3.2 การศึกษาสถานีรถไฟที่มีอัตลักษณ์ในประเทศไทย	26
2.4 แนวคิดด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพสถานีรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพ-หนองคาย	33
2.4.1 การศึกษาสภาพแวดล้อมสถานีรถไฟเส้นทางก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง	34
2.4.2 แนวคิดการออกแบบสถานีรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทย	34
2.4.3 การศึกษาอัตลักษณ์ประจำสถานีตามแนวเส้นทางก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง	36
2.4.4 รูปแบบของรถไฟความเร็วสูง	41
2.4.5 การศึกษาสถานีรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทย	43
2.4.6 ทฤษฎี และแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับสถานีรถไฟในต่างประเทศ	43
2.5 ทฤษฎีเกี่ยวกับการรับรู้ (PERCEPTION AND ATTRIBUTION THEORY)	46
2.5.1 การรับรู้ทางด้านงานสถาปัตยกรรม	46
2.5.2 กระบวนการทางพฤติกรรม และที่ว่างในงานสถาปัตยกรรม	49
2.5.3 องค์ประกอบของความคงที่ในการรับรู้	50
2.5.4 แนวคิดการสื่อสารที่มีผลต่อพฤติกรรมด้านการจดจำและการรับรู้	52
2.5.5 ทฤษฎีแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการสื่อสาร และการรับรู้อัตลักษณ์	54
2.6 แนวคิดในการออกแบบอัตลักษณ์สำหรับสถานี	55
2.6.1 แนวคิดอัตลักษณ์เชิงพื้นที่	55
2.6.2 การศึกษาแหล่งที่มาของอัตลักษณ์เชิงพื้นที่	56
2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	57
2.7.1 งานวิจัยในประเทศไทย	57
2.7.2 งานวิจัยต่างประเทศ	59

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 3	วิธีการดำเนินงานวิจัย	65
3.1	รูปแบบและขั้นตอนการวิจัย	35
3.1.1	การศึกษาค้นคว้าข้อมูล	66
3.2	ขอบเขตการวิจัย.....	67
3.2.1	ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	67
3.3	ตัวแปรในงานวิจัย.....	67
3.4	การสำรวจ และรวบรวมข้อมูลอัตลักษณ์บริเวณสถานี	69
3.4.1	การศึกษา และกำหนดพื้นที่สำรวจบริเวณสถานี	69
3.5	เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย	72
3.5.1	เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย	72
3.5.2	การสร้างเครื่องมือวิจัย	73
3.6	นิยามเชิงปฏิบัติการ.....	74
3.7	การวิเคราะห์ข้อมูล.....	78
บทที่ 4	ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	80
4.1	ผลการการศึกษา และวิเคราะห์อัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง รถไฟฟ้า ในประเทศญี่ปุ่น และไต้หวัน	80
4.1.1	ผลการศึกษาและสำรวจสถานีรถไฟความเร็วสูง และรถไฟฟ้าในประเทศ	80
4.1.2	ผลการศึกษา และสำรวจสถานีรถไฟความเร็วสูง และสถานีรถไฟฟ้ในไต้หวัน.....	86
4.2	ผลการวิเคราะห์และเปรียบเทียบการรับรู้สภาพแวดล้อมของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า ในกรุงเทพมหานคร.....	91
4.2.1	ลักษณะส่วนบุคคล	92
4.2.2	พฤติกรรมการรับรู้ลักษณะสภาพแวดล้อมบริเวณสถานี.....	93
4.2.3	ความต้องการอัตลักษณ์ของแต่ละสถานี	97
4.2.4	ความต้องการสินค้าและของที่ระลึกประจำสถานีมาจัดจำหน่าย	97
4.3	ผลวิเคราะห์การรับรู้อัตลักษณ์บริเวณสถานีของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT BLUE LINE).....	98
4.3.1	ลักษณะทั่วไปและที่ตั้ง.....	98

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.3.2 ลักษณะส่วนบุคคล	99
4.3.3 พื้นที่ในการวิจัย	101
4.3.4 ความพึงพอใจด้านการนำเสนออัตลักษณ์บริเวณสถานี	106
4.3.5 การรับรู้ที่สะท้อนความเป็นอัตลักษณ์สถานี	107
4.4 ผลการศึกษา และสำรวจสถานีรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-หนองคาย	108
4.4.1 รูปแบบสถานี	109
4.4.2 ผลการสำรวจสถานีรถไฟความเร็วสูง	110
บทที่ 5 แนวทางการออกแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง	118
5.1 ผลการวิเคราะห์การสัมภาษณ์กรอบแนวคิดการสร้างอัตลักษณ์จากผู้ทรงคุณวุฒิ	118
5.1.1 อัตลักษณ์ทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรม (THE IDENTITY HISTORICAL AND ARCHITECTURAL)	118
5.1.2 อัตลักษณ์ทางวัฒนธรรม (THE IDENTITY OF CULTURE)	119
5.1.3 อัตลักษณ์จากการ์ตูน (THE IDENTITY FROM CARTOONS)	120
5.1.4 อัตลักษณ์ทางด้านศิลปะและงานออกแบบ (THE IDENTITY OF ART AND DESIGN)	121
5.2 ผลการวิเคราะห์ที่มาของอัตลักษณ์บริเวณสถานี	123
5.2.1 อัตลักษณ์ทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรม (THE IDENTITY HISTORICAL AND ARCHITECTURAL)	123
5.2.2 อัตลักษณ์ทางวัฒนธรรม (THE IDENTITY OF CULTURE)	127
5.2.3 อัตลักษณ์จากการ์ตูน (THE IDENTITY FROM CARTOONS)	130
5.2.4 อัตลักษณ์ทางด้านศิลปะและงานออกแบบ (THE IDENTITY OF ART AND DESIGN)	131
5.3 การจำแนกประเภทของอัตลักษณ์บริเวณสถานี	133
5.4 แนวทางการออกแบบอัตลักษณ์สำหรับสถานีรถไฟความเร็วสูง	135
บทที่ 6 สรุปผลการศึกษา และข้อเสนอแนะ	138
6.1 ผลสรุปอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟฟ้าและรถไฟความเร็วสูงในประเทศญี่ปุ่น และประเทศไต้หวัน	138
6.2 ผลสรุปการรับรู้สภาพแวดล้อมของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร 4 สาย	139

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

6.3 ผลสรุปการรับรู้อัตลักษณ์บริเวณสถานีของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT BLUE LINE).....	140
6.4 ผลสรุปลักษณะสภาพแวดล้อมสถานีรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-หนองคาย	140
6.5 ผลสรุปประเภทอัตลักษณ์และแนวคิดในการออกแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง.....	141
6.5.1 อัตลักษณ์ทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรม (THE IDENTITY HISTORICAL AND ARCHITECTURAL).....	141
6.5.2 อัตลักษณ์ทางวัฒนธรรม (THE IDENTITY OF CULTURE)	142
6.5.3 อัตลักษณ์จากการ์ตูน (THE IDENTITY FROM CARTOONS).....	142
6.5.4 อัตลักษณ์ทางด้านศิลปะและงานออกแบบ (THE IDENTITY OF ART AND DESIGN).....	143
6.6 ข้อเสนอแนะในการวิจัย.....	144
6.6.1 ข้อเสนอแนะจากผลการศึกษา.....	144
6.6.2 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป.....	145
บรรณานุกรม.....	147
ภาคผนวก	151
ประวัติผู้เขียน.....	160

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1.1 ตัวแปรในงานวิจัย	4
2.1 แผนที่เส้นทางการเดินรถชิงกันเซ็ง (SHINKANSEN) หรือรถไฟความเร็วสูง.....	16
2.2 เครื่องจำหน่ายบัตรโดยสาร และห้องจำหน่ายบัตรโดยสารรถไฟชินคันเซน สถานีเอโนะ	19
2.3 แผนที่รถไฟฟ้ายูเอสบี (OSAKA) ในเขตภูมิภาคคันไซ (KANSAI).....	19
2.4 แผนที่รถไฟฟ้านางอยา (NAGOYA) ในเขตภูมิภาคชูบุ (CHUBU).....	19
2.5 แผนที่รถไฟฟ้ายโตเกียว (TOKYO) ในเขตภูมิภาคคันโต (KANTOU)	20
2.6 แผนที่เส้นทางรถไฟความเร็วสูงในไต้หวัน.....	21
2.7 รถไฟความเร็วสูงไต้หวัน (THSR).....	22
2.8 แผนที่เส้นทางรถไฟฟ้ายไต้หวัน.....	22
2.9 แผนที่รถไฟฟ้ายที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน.....	24
2.10 รถไฟฟ้า BTS สถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ สถานีพญาไท และสถานีสยาม	25
2.11 รถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงินสถานีกำแพงเพชร สถานีหัวลำโพง และสถานีสีลม	25
2.12 รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรยลลิงค์ (APL) หรือเอราวัน (AERA1) สถานีพญาไท สถานีมักกะสัน และสถานีสุวรรณภูมิ	26
2.13 รถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง (MRT PPL) หรือรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม สถานีเตาปูน สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี และสถานีตลาดบางใหญ่.....	26
2.14 สถานีและเส้นทางเดินรถของรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน	28
2.15 บริเวณภายนอกสถานีวัดมังกร.....	29
2.16 ภายในสถานีวัดมังกร	30
2.17 สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีสามยอด.....	30
2.18 ภายในบริเวณสถานีสามยอด	31
2.19 ภายในสถานีสนามไชย	31
2.20 ภายในสถานีสนามไชย	32
2.21 สถานีอิสรภาพ	32
2.22 ภายในสถานีอิสรภาพ	33
2.23 จุดจอดโครงการรถไฟความเร็วสูงระยะที่ 1(สีแดง) และระยะที่ 2 (สีเขียว).....	34

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
2.24 สถานีกลางบางซื่อ (กรุงเทพอภิวัฒน์).....	37
2.25 สัญลักษณ์จังหวัดพระนครศรีอยุธยา.....	37
2.26 สัญลักษณ์ประจำจังหวัดสระบุรี.....	38
2.27 สัญลักษณ์ประจำอำเภอปากช่อง.....	38
2.28 สัญลักษณ์จังหวัดนครราชสีมา.....	38
2.29 สัญลักษณ์สถานีบัวใหญ่.....	39
2.30 สัญลักษณ์สถานีบ้านไผ่.....	39
2.31 สัญลักษณ์สถานีขอนแก่น.....	40
2.32 สัญลักษณ์สถานีอุดรธานี.....	40
2.33 สัญลักษณ์สถานีหนองคาย.....	40
2.34 รถไฟที่จะใช้ในโครงการรถไฟความเร็วสูง ไทย-จีน FUXINGHAO.....	43
2.35 องค์ประกอบการวางผังเมืองในการนำไปประยุกต์ใช้เพื่อการสร้างสถานีรถไฟ.....	44
2.36 แผนผังการศึกษาหลักการที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบของสถานีรถไฟต่อเศรษฐกิจ.....	45
2.37 แผนภูมิแสดงความสัมพันธ์ทางด้านพฤติกรรมและการรับรู้จากการสร้างอัตลักษณ์.....	48
2.38 แผนผังความคิดองค์ประกอบการรับรู้อัตลักษณ์.....	52
2.39 ความสัมพันธ์ของสิ่งเร้ากับการรับรู้.....	53
2.40 องค์ประกอบของความเชื่อมโยงการสื่อสาร.....	54
2.41 วงจรแห่งวัฒนธรรมกับการสร้างอัตลักษณ์.....	55
2.42 การศึกษาแหล่งที่มาของอัตลักษณ์เชิงพื้นที่.....	56
2.43 ความสัมพันธ์ของแหล่งที่มาของอัตลักษณ์เชิงพื้นที่.....	56
2.44 กรอบแนวคิดการวิจัย.....	64
3.1 ขอบเขตและพื้นที่การวิจัย.....	69
3.2 การทดสอบเครื่องมือวิจัย.....	74
3.3 ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูล.....	79
4.1 สถานีนาโงย่า (NAGOYA STATION).....	81
4.2 จุดจำหน่ายบัตรโดยสารรถไฟความเร็วสูง แบบตู้อัตโนมัติสถานีรถไฟความเร็วสูงนาโงย่า.....	81
4.3 ชานชาลาสถานีรถไฟความเร็วสูงสถานีโอซาก้า (OSAKA STATION).....	82

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
4.4 สถานีนิชิคุโจ (NISHIKUJO) เมืองโอซาก้า (OSAKA)	82
4.5 สถานียูนิเวอแซลซิตี (UNIVERSAL CITY STATION) เมืองโอซาก้า (OSAKA)	83
4.6 สถานีโอซาก้า (OSAKA STATION) เมืองโอซาก้า (OSAKA)	83
4.7 อັตลัษณ์ภายในสถานีซากาเอะ (SAKAE STATION) เมืองนาโงย่า (NAGOYA)	83
4.8 สถานีฮิยาคุโช (HIYAKUSHO STATION, NAGOYA CASTLE) เมืองนาโงย่า (NAGOYA)	84
4.9 สถานีอุเอโนะ (UENO STATION) กรุงโตเกียว (TOKYO)	84
4.10 สถานีโตเกียว (TOKYO STATION) กรุงโตเกียว (TOKYO)	85
4.11 สถานีอาซากุสะ (ASAKUSA STATION) กรุงโตเกียว (TOKYO)	85
4.12 สถานีรถไฟความเร็วสูงใต้หวัน	86
4.13 จุดจำหน่ายบัตรโดยสารด้วยเครื่องอัตโนมัติสถานีรถไฟความเร็วสูงใต้หวัน	87
4.14 อັตลัษณ์ทางออกสถานีหลงชาน (LONGSHAN STATION)	87
4.15 อັตลัษณ์ทางออกสถานีเจียงไคเชค (CHIANG KAI-SHEK STATION)	88
4.16 อັตลัษณ์ภายในสถานีวัดซิงเทียน (XINGTAIN TEMPLE STATION)	88
4.17 อັตลัษณ์ภายในสถานีกระเช้าลอยฟ้าเหมาคง (MAOKONG GONDOLA STATION)	89
4.18 อັตลัษณ์ทางออกสถานีกงหยวน (GONGGUAN STATION)	89
4.19 อັตลัษณ์ทางออกสถานีไทเปหนึ่งศูนย์หนึ่ง (TAIPEI101 STATION)	90
4.20 อັตลัษณ์ทางออกสถานีตันสุ่ย (TUMSUI STATION)	90
4.21 การกำหนดสถานีที่ใช้ในการเก็บข้อมูล	91
4.22 แนวคิด 3S ในการออกแบบอັตลัษณ์ของสถานี	98
4.23 ที่ตั้ง และสภาพแวดล้อมสถานีวัดมังกร	101
4.24 ที่ตั้ง และสภาพแวดล้อมสถานีสามยอด	102
4.25 ที่ตั้ง และสภาพแวดล้อมสถานีสนามไชย	102
4.26 ที่ตั้ง และสภาพแวดล้อมสถานีอิสรภาพ	103
4.27 แนวทางการออกแบบอັตลัษณ์บริเวณสถานี	108
4.28 ภาพถ่ายทางดาวเทียม และสภาพแวดล้อมของสถานีรถไฟสระบุรี	111
4.29 บริเวณภายในสถานีรถไฟสระบุรี	111

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
4.30 ภาพถ่ายทางดาวเทียม และจุดที่ตั้งบริเวณศาลากลางจังหวัด	112
4.31 ภาพถ่ายทางดาวเทียม และจุดที่ตั้งบริเวณตรงข้ามโรบินสันสระบุรีริมถนนมิตรภาพ	112
4.32 ภาพถ่ายทางดาวเทียม และบริเวณพื้นที่โครงการก่อสร้าง ช่วงที่ 1 กลางดง – ปางอโศก	112
4.33 ภาพถ่ายทางดาวเทียมบริเวณพื้นที่สำนักงานโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน	113
4.34 ภาพถ่ายทางดาวเทียมและบริเวณภายนอกสถานีรถไฟปากช่อง	113
4.35 ภาพถ่ายทางดาวเทียม และบริเวณภายนอกสถานีรถไฟนครราชสีมา	114
4.36 บริเวณภายในสถานีรถไฟนครราชสีมา	114
4.37 ภาพถ่ายทางดาวเทียม และบริเวณภายนอกสถานีรถไฟขอนแก่น (สถานีชั่วคราว)	114
4.38 ภาพถ่ายทางดาวเทียมบริเวณภายนอกสถานีรถไฟขอนแก่นที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง	115
4.39 ภาพถ่ายทางดาวเทียมบริเวณภายนอกสถานีรถไฟอุดรธานี	115
4.40 สภาพแวดล้อมบริเวณภายนอกสถานีรถไฟอุดรธานี	116
4.41 ภาพถ่ายทางดาวเทียม และบริเวณภายนอกสถานีรถไฟหนองคาย	116
4.42 สภาพแวดล้อมบริเวณภายในสถานีรถไฟหนองคาย	117
4.43 ความคืบหน้าการก่อสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูงช่วงสถานีปากช่อง ณ วันที่ 24 มค. 67	117
5.1 กระบวนการสร้างอัตลักษณ์จากมุมมองผู้ทรงคุณวุฒิ	121
5.2 THE CYCLE OF CULTURE AND IDENTITY	123
5.3 สถานีโตเกียว ปี ค.ศ. 1914 (THE AESTHETICS OF TOKYO, 1998)	124
5.4 สถานีโตเกียว	125
5.5 สถานีโอซาก้า	125
5.6 สถานีสามยอดมีลักษณะเฉพาะของประตูสามยอดที่ทางเข้าสถานีเป็นประตูพับ	126
5.7 สถานีสนามไชย	127
5.8 องค์ประกอบของอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรม	127
5.9 สถานีฮิยาคุโซ (HIYAKUSHO STATION, NAGOYA CASTLE)	128
5.10 สถานีอาซากุสะ (ASAKUSA STATION)	129
5.11 สถานีอิสรภาพ และ วัดหงส์รัตนารามราชวรวิหาร	129
5.12 องค์ประกอบของอัตลักษณ์จากการ์ตูน	130

สารบัญญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
5.13 อັตลัษณ์จากการ์ตูนสถานี่อุเอโนะ.....	131
5.14 อັตลัษณ์จากการ์ตูน สถานี่วัดม้งกร.....	131
5.15 อັตลัษณ์ทางด้านศิลปะและงานออกแบบ.....	130
5.16 อັตลัษณ์ทางด้านศิลปะและงานออกแบบ จากภูมิภาคค้งไซทางเข้าสถานี่ NISHIKUJO และทางเข้าสถานี่ UNIVERSAL CITY	132
5.17 อັตลัษณ์ทางด้านศิลปะและงานออกแบบ จากภูมิภาคชุกุ สถานี่ฟูชิมิ และสถานี่ซาคาเอะ.....	133
5.18 อັตลัษณ์ของศิลปะและการออกแบบจากภูมิภาคค้งโต สถานี่ซึกิจิและสถานี่มินาโตะ- ฮิกาชิชิมบาชิ	133
6.1 ข้อเสนอแนะตัวอย่างในการนำอັตลัษณ์ทางวัฒนธรรม โดยการนำแนวคิดจากพญานาค มาประยุกต์ใช้กับพื้นที่ภายในสถานี่หนองคาย.....	145

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1 สรุปการศึกษารูปแบบ และแนวทางการออกแบบสถานีรถไฟความเร็วสูง.....	41
2.2 สรุปรูปแบบการให้บริการและการใช้งานสถานีรถไฟความเร็วสูง.....	43
2.3 การแบ่งขนาดของสถานีรถไฟ (HO JIN CHOI. 2007).....	45
2.4 การศึกษาตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย.....	61
3.1 ตัวแปรในงานวิจัยขั้นตอนที่ 1.....	67
3.2 ตัวแปรในงานวิจัยขั้นตอนที่ 2.....	68
3.3 ตัวแปรในงานวิจัยขั้นตอนที่ 3.....	68
3.4 ตัวแปรในงานวิจัยขั้นตอนที่ 4.....	68
3.5 การกำหนดสถานีรถไฟฟ้าในประเทศญี่ปุ่นที่ใช้ในการสำรวจรวบรวมข้อมูล.....	70
3.6 การกำหนดสถานีรถไฟฟ้าในประเทศไต้หวันที่ใช้ในการสำรวจรวบรวมข้อมูล.....	70
3.7 การสำรวจสถานีรถไฟฟ้า 4 สายในกรุงเทพมหานคร.....	71
3.8 การกำหนดสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงินที่ใช้ในการสำรวจรวบรวมข้อมูล.....	71
3.9 การศึกษาสำรวจสถานีรถไฟความเร็วสูงเส้นทาง กรุงเทพฯ-หนองคาย.....	72
3.10 ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ระดับการวัด แบบสอบถามชุดที่ 1.....	74
3.11 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ระดับการวัด แบบสอบถามชุดที่ 2.....	76
4.1 สรุปผลการสำรวจอัตลักษณ์บริเวณสถานีในประเทศญี่ปุ่น.....	80
4.2 ตารางสรุปผลการสำรวจอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูงไต้หวัน.....	86
4.3 ลักษณะส่วนบุคคลของผู้บริการรถไฟฟ้า 4 สาย.....	92
4.4 ตารางแสดงรายละเอียดข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ใช้บริการ.....	93
4.5 ผลการรับรู้สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟฟ้ายูบีทีเอส (BTS).....	93
4.6 ผลการรับรู้สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT BL).....	94
4.7 ผลการรับรู้สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟฟ้ายูบีทีเอส (BTS).....	95
4.8 ผลการรับรู้สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง MRT PPL.....	95
4.9 ผลเปรียบเทียบการรับรู้ของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า 4 สาย.....	96
4.10 ผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการรับรู้สถานีรถไฟฟ้ายูบีทีเอส (BTS).....	96
4.11 ความต้องการสถานีรถไฟฟ้ายูบีทีเอสประจำสถานี.....	97
4.12 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความต้องการสินค้า และของที่ระลึกประจำสถานี.....	97

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.13 ลักษณะส่วนบุคคลของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT BL).....	100
4.14 ที่ตั้งของสถานีที่มีอัตลักษณ์ของรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT BL).....	103
4.15 สรุปลักษณะทั่วไปภายนอก และแนวคิดการใช้อัตลักษณ์ประจำสถานี.....	104
4.16 สรุปผลการศึกษารูปแบบและพื้นที่การใช้งานอัตลักษณ์ภายในสถานี.....	105
4.17 ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการที่มีต่อพื้นที่นำเสนออัตลักษณ์ประจำสถานี.....	107
4.18 การรับรู้ความเป็นอัตลักษณ์ของสถานี.....	107
4.19 รูปแบบของสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูง.....	109
5.1 สรุปการจำแนกประเภทของอัตลักษณ์.....	134
5.2 แนวทางการออกแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูง.....	136



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟก่อให้เกิดความแตกต่างในพื้นที่สาธารณะ และเป็นสิ่งที่บอกถึงความเป็นตัวตนเฉพาะของชุมชน สังคม วัฒนธรรมท้องถิ่น ส่งเสริมให้เกิดการรับรู้คุณค่าของสถานี โดยเกิดจากปัจจัยทางสภาพแวดล้อมที่ถ่ายทอดเรื่องราวเพื่อสื่อความหมาย การนำเสนออัตลักษณ์ที่ชัดเจนจะช่วยส่งผลต่อการจดจำในพื้นที่สาธารณะได้ และยังเป็นสื่อกลางแทนด้วยการใช้ภาษาภาพที่มีผลต่อการรับรู้ได้ไวขึ้น ด้วยความแตกต่างกันในด้านองค์ประกอบทางสภาพแวดล้อมอัตลักษณ์จึงเป็นองค์ประกอบส่วนหนึ่งที่มีความสำคัญในความรู้สึกถึงถิ่นที่ (Sense of Place) ซึ่งเป็นการหยั่งรากลึกของการดำรงอยู่ในสถานศึกษาชุมชน ภายใต้กรอบแนวคิดอัตลักษณ์ถิ่นที่นั้นเป็นวิธีคิดที่ชี้ให้เห็นความสำคัญของการสถานที่ที่มีคุณค่าต่อจิตใจของผู้คน โดยการเชื่อมโยงระหว่างกายภาพและนามธรรมเข้าด้วยกัน (Marisa and Nopadon, 2022)

การออกแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟเริ่มจากสถานีรถไฟในต่างประเทศ จากการศึกษาสถานีรถไฟในประเทศญี่ปุ่นซึ่งมีไฟความเร็วสูงสายแรกของโลกเกิดเมื่อเดือนตุลาคม 2507 เรียกว่ารถไฟชินกันเซ็น สาย Tokaido Shinkansen เชื่อมต่อระหว่างกรุงโตเกียวและนครโอซาก้า ระยะทาง 553 กิโลเมตร เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการแข่งขันกีฬาโอลิมปิกในปีนั้นที่จัดขึ้น ณ กรุงโตเกียว ต่อมาในประเทศไต้หวันซึ่งมีรถไฟความเร็วสูงที่ใช้ขบวนรถไฟด้วยเทคโนโลยีจากประเทศญี่ปุ่น (ในขณะที่โครงสร้างพื้นฐานและระบบยังเป็นของเยอรมนี) ซึ่งมีความน่าสนใจด้วยเทคโนโลยีทั้งเอเชียและยุโรปโดยมีความเร็วติดอันดับ 1 ใน 10 ของโลก (กรมการขนส่งทางราง, 2561) รวมไปถึงรถไฟฟ้าที่เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเมือง โดยสถานีรถไฟได้ถูกแบ่งออกตามพื้นที่การใช้งานของสถานี ได้แก่ ทางเข้าออก จุดประชาสัมพันธ์จำหน่ายตั๋ว ผนัง ทางเดิน เสา บ้ายบอกทาง แผนที่ และชานชาลา จากพื้นที่ดังกล่าวนอกจากสัญลักษณ์บอกทาง ยังพบว่า บริเวณสถานีมีอัตลักษณ์รูปแบบตามถิ่นที่อยู่ของชุมชนบริเวณนั้น ช่วยสร้างความรู้สึกนึกคิด การรับรู้ต่อผู้ใช้บริการ โดยจากข้อมูลดังกล่าวจะเป็นแนวทางการศึกษาเปรียบเทียบด้านองค์ประกอบของสถานี รูปแบบอัตลักษณ์ การนำอัตลักษณ์ไปใช้บริเวณสถานี ด้วยอนาคตอันใกล้ประเทศไทยกำลังจะมีรถไฟความเร็วสูงให้ใช้บริการ ในปัจจุบันอยู่ในกระบวนการก่อสร้าง การศึกษาแนวทางการออกแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูงจึงเป็นสิ่งที่สามารถสร้างสรรค์ให้มีคุณค่าที่จะบอกถึงความเป็นตัวตน ถิ่นฐานเฉพาะ รวมถึงสถานที่สำคัญที่อยู่ใกล้เคียงสถานี เป็นการสร้างคุณค่าทางวัฒนธรรม รวมไปถึงการส่งเสริมการท่องเที่ยวและการยกระดับคุณภาพชีวิต โดยภาครัฐบาลได้มีการดำเนินโครงการความร่วมมือพัฒนารถไฟความเร็วสูง ไทย-จีน เส้นทางกรุงเทพมหานคร-หนองคาย ซึ่งเป็นโครงการที่มีประโยชน์ต่อการพัฒนา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประเทศไทยแลนด์ 4.0 ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมต่อ (Connectivity) เส้นทางคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศไทยที่จะสามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้านในอนาคต

สถานีรถไฟในประเทศไทยเป็นสิ่งที่มีความสำคัญทางสถาปัตยกรรม เพราะมีเอกลักษณ์ที่โดดเด่น ได้รับการออกแบบให้สอดคล้องกับการใช้สอยตามสภาพภูมิอากาศ ตามฤดูกาลร้อนชื้นของประเทศไทย รวมถึงความงามในลักษณะพื้นถิ่น (ปริญญา ชูแก้ว. 2554) โดยตามหลักการกระบวนการสัมพันธ์การเรียนรู้พื้นที่ให้มีความสัมพันธ์ต่อการใช้งาน จะทำให้เกิดการใช้สอยอาคารได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งสภาพแวดล้อมต้องมีลักษณะที่เอื้อต่อการสร้างจินตภาพได้ง่าย เช่น การใช้ภูมิสัญลักษณ์ที่เป็นสัญลักษณ์ชี้แนะที่ช่วยในการรับรู้และเข้าใจ (วิมลสิทธิ หรยางกูร. 2556) จึงทำให้สถานีรถไฟและ สถานีรถไฟใต้ดิน เป็นพื้นที่ที่มีผลต่อการออกแบบกราฟิก สื่อ นำทางเพื่อสื่อสารถึงสิ่งแวดล้อมที่มีผลอย่างมากต่อการรับรู้ภายในสถานีรถไฟที่มีต่อผู้ใช้บริการ (Puttipakorn, P. and Upala, P. 2018)

สภาพแวดล้อมของรถไฟใต้ดินจึงสามารถใช้เป็นกรอบและแนวทางในการศึกษารูปแบบของอัตลักษณ์ เนื่องจากมีความแตกต่างกับสัญลักษณ์ คือ สามารถสร้างสรรค์ได้หลายวิธี ในพื้นที่สถานี เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว และตระหนักถึงคุณค่าความงามของการออกแบบสถานีที่มีอัตลักษณ์ จะช่วยสื่อสารให้ผู้ใช้บริการรับรู้สภาพแวดล้อมภายนอกของสถานีที่อยู่ในแหล่งชุมชนเดิมในอดีตได้ โดยปัจจัยทางกายภาพที่ก่อให้เกิดอัตลักษณ์สามารถมีอิทธิพลต่อการรับรู้ของผู้ใช้บริการภายในอาคารได้อย่างแท้จริง (Sirijansawang, T. and Upala, P. 2018)

ดังนั้นงานวิจัยนี้จึงมุ่งเน้นการศึกษา และสำรวจอัตลักษณ์ที่มีอยู่บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูงรถไฟฟ้า ในประเทศญี่ปุ่น ได้หวั่น และรถไฟฟ้าในประเทศไทย เนื่องมาจากประเทศไทยยังไม่มีรถไฟความเร็วสูง และการนำอัตลักษณ์มาใช้สำหรับสถานี จากผลการศึกษาดังกล่าวจะนำมาเปรียบเทียบการประยุกต์ใช้ในด้านรูปแบบอัตลักษณ์ พื้นที่ของสถานี วิธีการสร้างสรรค์ และการรับรู้จากผู้ใช้บริการเพื่อให้ได้แนวทางการออกแบบอัตลักษณ์สำหรับสถานีรถไฟความเร็วสูงสายแรกของประเทศไทย คือ กรุงเทพฯ-หนองคาย โดยศึกษาทฤษฎี แนวคิดด้านการออกแบบอัตลักษณ์ ได้แก่ การสื่อสาร การรับรู้ ผลการศึกษาที่ได้สามารถนำไปต่อยอดแนวทางในการออกแบบอัตลักษณ์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เมื่อสร้างสรรค์แล้วสามารถที่จะส่งผลกระทบต่อรับรู้ และเป็นกรอบแนวทาง เพื่อต่อยอดการนำไปใช้ในการออกแบบอัตลักษณ์ของสถานีด้านอื่น ๆ เช่น การสร้างสัญลักษณ์ประจำสถานี การสร้างตัวนำโชค (Mascot) การออกแบบของที่ระลึก ตลอดจนสินค้าและบริการที่มีความเกี่ยวข้องกับรถไฟความเร็วสูง สถานีรถไฟฟ้า เส้นทางอื่น ๆ ต่อไปในอนาคตได้

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษา สํารวจ และวิเคราะห์รูปแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟฟ้า สถานีรถไฟความเร็วสูงในประเทศญี่ปุ่น และไต้หวัน

1.2.2 เพื่อเปรียบเทียบการรับรู้สภาพแวดล้อมของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร จำนวน 4 สาย ได้แก่ รถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) รถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT BL) รถไฟฟ้าแอร์พอร์ทเรย์ลิ่งค์ (Airport rail link) หรือ AERA1 และ รถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง (MRT PPL)

1.2.3 เพื่อสํารวจ และวิเคราะห์การรับรู้อัตลักษณ์บริเวณสถานีของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT BL)

1.2.4 เพื่อเสนอแนวทางการออกแบบอัตลักษณ์สำหรับสถานีรถไฟความเร็วสูง

1.3 ขอบเขตการศึกษา

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods Research) เป็นการสํารวจสภาพแวดล้อมทางกายภาพของสถานี การรวบรวมทฤษฎี แนวคิดอัตลักษณ์ การสัมภาษณ์ ผู้ทรงคุณวุฒิ และการเก็บรวบรวมด้วยแบบสอบถามจากกลุ่มผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร การวิเคราะห์ผลด้วยค่าทางสถิติ โดยผู้วิจัยมีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งหาแนวทางการออกแบบอัตลักษณ์สำหรับสถานีรถไฟความเร็วสูง โดยการศึกษาสํารวจอัตลักษณ์ที่มีอยู่บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูงรถไฟฟ้า ในประเทศญี่ปุ่น และไต้หวัน จากนั้นศึกษาสภาพแวดล้อมของสถานีรถไฟความเร็วสูงในกรุงเทพมหานครจำนวน 4 สายซึ่งเป็นรถไฟฟ้าแบบยกระดับบนดิน และรถไฟใต้ดินเพื่อรวบรวมข้อมูลผลการรับรู้ของผู้ใช้บริการ และรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT Blue Line) ซึ่งรถไฟฟ้าสายนี้มีเส้นทางวิ่งเป็นวงกลมรอบกรุงเทพมหานคร มีสถานีที่มีการนำอัตลักษณ์มาใช้บริเวณสถานี จึงได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลการรับรู้อัตลักษณ์สถานีของผู้ใช้บริการ จากนั้นนำผลสรุปเพื่อการวิเคราะห์เปรียบเทียบ แนวคิด องค์ประกอบ รูปแบบอัตลักษณ์ โดยมีวิธีการ และขั้นตอนการศึกษาแบ่งออกตามวัตถุประสงค์ โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 1.1



ภาพที่ 1.1 ตัวแปรในงานวิจัย

ที่มา: ผู้วิจัย

1.3.1 การศึกษาขั้นตอนที่ 1

- 1) พื้นที่ศึกษา อัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง รถไฟฟ้าในประเทศญี่ปุ่น และได้หัวน
- 2) ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง สถานีรถไฟความเร็วสูง รถไฟฟ้าในประเทศญี่ปุ่น 9 สถานี และได้หัวน 4 สถานี
- 3) ตัวแปร ดังนี้

ตัวแปรต้น ได้แก่ ที่ตั้ง ประเภท ของสถานี และสถานที่สำคัญใกล้สถานี

ตัวแปรตาม ได้แก่ รูปแบบ ลักษณะของอัตลักษณ์ และพื้นที่การใช้อัตลักษณ์

1.3.2 การศึกษาขั้นตอนที่ 2

- 1) พื้นที่ศึกษา สถานีรถไฟฟ้าที่เป็นจุดเชื่อมต่อ สถานีปลายทาง ของรถไฟฟ้าทั้ง 4 สาย ในกรุงเทพมหานคร ได้แก่ รถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) รถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT BL) รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (APL หรือ AERA1) รถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง (MRT PPL)
- 2) ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครจำนวน 800 คน
- 3) ตัวแปร ดังนี้

ตัวแปรต้น ได้แก่ ลักษณะประชากรและพฤติกรรมของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า

ตัวแปรตาม ได้แก่ อาคารภายนอกและชุดเชื่อมต่อของระบบขนส่งสาธารณะ บริเวณใกล้เคียง ตำแหน่งในการให้ข้อมูลของสถานี ทางเดินภายในสถานี สภาพแวดล้อมบริเวณ สถานีรถไฟฟ้า ที่จำหน่ายบัตรโดยสารอัตโนมัติ ระบบป้ายสัญลักษณ์ภายในสถานี ประตูทางเข้าออก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สถานีป้ายบอกทางมายังสถานี ทางเชื่อมต่อสถานีไปรถไฟฟ้าเส้นทางอื่นและ Sky walk ภาพลักษณ์ขององค์กรรถไฟฟ้าที่ใช้บริการ ร้านค้า และร้านขายของที่ระลึก

1.3.3 การศึกษาขั้นตอนที่ 3

- 1) พื้นที่ศึกษา สถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT BL)
- 2) ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง ผู้ใช้บริการสถานีละ 200 คน รวมทั้งสิ้น จำนวน 800 คน
- 3) ตัวแปร ดังนี้

ตัวแปรต้น ได้แก่ ลักษณะประชากรและพฤติกรรมของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า

ตัวแปรตาม ได้แก่ ความพึงพอใจการนำเสนออัตลักษณ์ภายในสถานี ความพึงพอใจต่อการใช้บริการสถานีที่มีอัตลักษณ์ และการรับรู้สัญลักษณ์เชิงพื้นที่สะท้อนถึงความเป็นอัตลักษณ์ของสถานี

1.3.4 การศึกษาขั้นตอนที่ 4

- 1) พื้นที่ศึกษา สถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูง กรุงเทพฯ-หนองคาย
- 2) ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง ผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้เชี่ยวชาญ และมีประสบการณ์ในการทำงานที่เกี่ยวข้องกับการใช้อัตลักษณ์ การกำหนดแนวคิดด้านองค์ประกอบ และการออกแบบอัตลักษณ์ จำนวน 12 ท่าน
- 3) ตัวแปร ดังนี้

ตัวแปรต้น ได้แก่ สถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูงกรุงเทพฯหนองคาย

ตัวแปรตาม ได้แก่ แนวทางการออกแบบอัตลักษณ์สำหรับสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูง

1.4 ขอบเขตของพื้นที่การศึกษา

การลงพื้นที่ศึกษาสำรวจ และเก็บข้อมูลในงานวิจัย แบ่งได้ดังนี้

1.4.1 ขอบเขตด้านผู้ให้ข้อมูล

1.4.1.1 สถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูง และรถไฟฟ้าในประเทศญี่ปุ่น และได้หวั่น โดยกำหนดสถานีจากเส้นทางรถไฟสายหลักของเมืองหลวงในภูมิภาค

1.4.1.2 สถานีรถไฟฟ้าที่เป็นจุดเชื่อมต่อ สถานีปลายทาง ของรถไฟฟ้าทั้ง 4 สาย ในกรุงเทพมหานคร ได้แก่ รถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) รถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน (MRT BL) รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (APL หรือ AERA1) รถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง (MRT PPL) เส้นทางละ 3 สถานี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โดยกำหนดการศึกษา และสำรวจสถานีที่มีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมากแบ่งออกเป็นช่วงเวลา และ สถานี ดังนี้

- 1) ช่วงเวลาในการเก็บข้อมูล
 - ช่วงเวลาเร่งด่วน ตอนเช้า (7:00-9:00 น.) และตอนเย็น (16:00-18:00 น.)
 - ช่วงเวลาปกติ ตั้งแต่เวลา 9:01 น.-15:59 น.

2) สถานีรถไฟฟ้า ได้แก่ สถานีที่มีจุดเชื่อมต่อ สถานีปลายทาง และสถานีที่เป็นจุดศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชน

1.4.1.3 สถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย 4 สถานีที่มีอัตลักษณ์ เนื่องจากเป็นเส้นทางรถไฟฟ้าสายแรกของประเทศไทยที่ทางรถไฟมหานครได้กำหนดให้มีแนวทางการออกแบบสถานีเพื่อการส่งเสริมพื้นที่ในเกาะรัตนโกสินทร์ ที่เป็นย่านเมืองเก่า ใกล้พระราชวัง ได้แก่ สถานีสามยอด วัดมิ่งกร สนามไชย และอิสรภาพ

1.4.1.4 สถานีรถไฟประจำจังหวัด และแนวทางการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ-หนองคาย ช่วงที่ 1 และช่วงที่ 2

1.5 ขั้นตอนของการวิจัย

1.5.1 การศึกษา และสำรวจอัตลักษณ์บริเวณสถานี แบ่งออกเป็น 4 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 การศึกษา และสำรวจอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง และสถานีรถไฟฟ้าในประเทศญี่ปุ่น เพื่อรวบรวมข้อมูลลักษณะ รูปแบบ ของอัตลักษณ์บริเวณสถานี โดยกำหนดให้สำรวจสถานีรถไฟความเร็วสูง รถไฟฟ้าในภูมิภาคละ 3 สถานี ได้แก่ คันทัน คันทันโต และซุบุ โดยเลือกสถานีที่เป็นสถานีเมืองศูนย์กลางของภูมิภาค มีจุดเชื่อมต่อของรถไฟเส้นทางอื่น และในได้หวั่นกำหนดให้สำรวจสถานีรถไฟความเร็วสูง รถไฟฟ้า จากเส้นทางรถไฟฟ้าสายหลัก และสถานีรถไฟความเร็วสูงจากสนามบินเกาหยวน เพื่อเป็นตัวอย่างของการศึกษาจากนั้นเปรียบเทียบ และวิเคราะห์รูปแบบอัตลักษณ์ที่พบบริเวณสถานี

ขั้นตอนที่ 2 ศึกษาและสำรวจลักษณะสภาพแวดล้อมของสถานีรถไฟฟ้า 4 สาย ในกรุงเทพมหานคร โดยจากการศึกษาเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องจากนั้นทำการลงพื้นที่สำรวจสถานีรถไฟฟ้า และการสังเกตแบบพฤติกรรมผู้ใช้บริการ เพื่อกำหนดสถานีที่ใช้ในการศึกษาเก็บข้อมูล และนำไปสร้างเกณฑ์ข้อคำถามเครื่องมือวิจัย จึงกำหนดให้สำรวจเลือกสถานีต้นทาง สถานีจุดเชื่อมต่อ สถานีปลายทาง สถานีที่มีผู้ใช้บริการจำนวนมาก เส้นทางละ 3 สถานี

ขั้นตอนที่ 3 ศึกษา และสำรวจอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT BL) ส่วนต่อขยาย 4 สถานี ได้แก่ สถานีสามยอด วัดมิ่งกร สนามไชย และอิสรภาพ ซึ่งสถานีดังกล่าวเป็นสถานีใหม่ที่ตั้งอยู่บนเกาะรัตนโกสินทร์ (Bangkok Old Town) และฝั่งธนบุรี โดยเลือกกรณีศึกษา

สถานที่ที่มีอัตลักษณ์แห่งแรกของประเทศไทย ที่จะนำผลการรับรู้รูปแบบอัตลักษณ์ที่ปรากฏในพื้นที่ของสถานีมาสนับสนุนแนวทางการออกแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง

ขั้นตอนที่ 4 การสำรวจตำแหน่งที่ตั้งของสถานีรถไฟเดิม และโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-หนองคาย แบ่งออกตามการศึกษาสถานีตามที่ตั้งประจำพื้นที่ของรายงานการประชุมการรถไฟไทย ได้แก่ สถานีบางซื่อ สถานีดอนเมือง สถานีอยุธยา สถานีสระบุรี สถานีปากช่อง สถานีนครราชสีมา สถานีบัวใหญ่ สถานีบ้านไผ่ สถานีขอนแก่น สถานีอุดรธานี และสถานีหนองคาย

1.5.2 การเก็บข้อมูลด้านการรับรู้ของผู้ใช้บริการ

การเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มผู้ใช้บริการเพื่อนำผลที่ได้มาเป็นกรอบแนวทางการออกแบบอัตลักษณ์สำหรับสถานีรถไฟความเร็วสูง ด้วยการสร้างเครื่องมือแบบสอบถามจำนวน 2 ชุด และแบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง 1 ชุด สำหรับเก็บรวบรวมข้อมูล ดังนี้

1.5.2.1 สอบถามชุดที่ 1 รวบรวมข้อมูลจากผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าสถานีปลายทาง และสถานีที่เป็นจุดเชื่อมต่อของรถไฟฟ้าทั้ง 4 สายในกรุงเทพมหานคร ได้แก่ รถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) รถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT BL) รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (APL หรือ AERA1) รถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง (MRT PPL) เส้นทางละ 3 สถานี รวมทั้งหมด 800 คน

1.5.3.2 แบบสอบถามชุดที่ 2 แบบสอบถามการรับรู้อัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าสถานีละ 200 คน รวมทั้งหมด 800 คน

1.5.3.3 แบบสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นแบบสอบถามแบบมีโครงสร้าง การทบทวนสรุปผลที่ได้จากการศึกษาทฤษฎีแนวคิด การสำรวจสถานีและรูปแบบอัตลักษณ์ เพื่อนำผลที่ได้ไปใช้เป็นแนวทางการกำหนดแนวคิดด้านองค์ประกอบ และการออกแบบอัตลักษณ์ จำนวน 12 ท่าน

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.6.1 ได้แนวทางในการออกแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง ที่มีรูปแบบและประเภทในการนำไปใช้ตามบริบทของพื้นที่ โดยส่งเสริมการรับรู้ต่อผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.6.2 สามารถนำผลการวิจัยไปใช้ในการต่อยอดสร้างองค์ความรู้ในการออกแบบอัตลักษณ์ที่ช่วยส่งผลให้เกิดการรับรู้ได้ง่าย รวดเร็วและเข้าใจ

1.6.3 เป็นการช่วยส่งเสริมนโยบายรัฐบาลที่มีกระตุ้นเศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยว เป็นการส่งเสริมการขนส่งระบบรางที่มีการใช้รถไฟความเร็วสูงช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตให้กับประชากร

1.6.4 ภาคเอกชนสามารถนำไปใช้ประโยชน์ทางการพาณิชย์ การพัฒนาเศรษฐกิจการค้า รอบสถานี ในการกำหนดรูปแบบแนวคิดของอัตลักษณ์สถานี เพื่อนำไปต่อยอดพัฒนาและออกแบบ ด้านอื่น ๆ ของสถานี เช่น สัญลักษณ์ประจำสถานี การออกแบบตัวนำโชค (Mascot) การออกแบบ ของที่ระลึก ตลอดจนสินค้าและบริการที่มีความเกี่ยวข้องกับรถไฟความเร็วสูง สถานีรถไฟฟ้ ้า เส้นทางอื่น ๆ ต่อไปในอนาคตได้

1.6.5 ประโยชน์ทางภาคชุมชน เป็นประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ เป็นการต่อยอดให้ชุมชน หรือท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการศึกษาคุณค่าเอกลักษณ์อัตลักษณ์ ทางวัฒนธรรม ประเพณี ภูมิปัญญา ของท้องถิ่นตนเองและมีส่วนร่วมในการเสนอแนะแนวทางในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลิตภัณฑ์ ตลอดจนการพัฒนาเศรษฐกิจบริเวณพื้นที่รอบสถานี

1.7 คำจำกัดความที่ใช้ในงานวิจัย

1.7.1 อัตลักษณ์ หมายถึง ลักษณะเฉพาะที่แสดงความเป็นตัวตนให้แก่ผู้พบเห็นได้เข้าใจ เป็นที่รับรู้และรู้จัก ประกอบด้วยสัญลักษณ์ และสุนทรียภาพที่มีความเกี่ยวพันกันเพื่อถ่ายทอด ความหมาย โดยการสื่อสาร

1.7.2 พฤติกรรมการรับรู้ หมายถึง การรับรู้ การเข้าใจรูปแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานี

1.7.3 อัตลักษณ์สำหรับสถานีรถไฟความเร็วสูง หมายถึง สถานีที่มีรูปแบบเฉพาะ ด้วยการใช แนวคิดในการออกแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานี ด้วยวิธีการสร้างสรรค์อย่างมีคุณค่า โดยสะท้อน ความเป็นมา มีเรื่องราวที่จะสามารถส่งผลต่อการรับรู้ต่อผู้ใช้บริการ รวมไปถึงส่งเสริมการท่องเที่ยว

1.7.4 สภาพแวดล้อมสถานีรถไฟฟ้ ้า หมายถึง พื้นที่ที่ใช้ศึกษางานวิจัย องค์ประกอบของ สถานีรถไฟความเร็วสูง ภายในพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง โดยเริ่มตั้งแต่ทางเข้าสถานี ระหว่างทางเดิน จุดจำหน่ายบัตรโดยสาร และชานชลา

1.7.5 รถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-หนองคาย หมายถึง เส้นทางเดินรถตามแผนการ ก่อนสร้างสถานี ได้แก่ สถานีกลางบางซื่อ สถานีดอนเมือง สถานีอยุธยา สถานีสระบุรี สถานีปากช่อง สถานีนครราชสีมา สถานีบัวใหญ่ สถานีบเนไม้ สถานีขอนแก่น สถานีอุดรธานี และสถานีหนองคาย โดยเป็นพื้นที่การศึกษาลักษณะทั่วไปของสภาพแวดล้อมของสถานี

1.7.6 การรับรู้อัตลักษณ์ หมายถึง การเข้าใจ จดจำได้ในรูปแบบการสื่อสารด้วยรูปแบบ อัตลักษณ์บริเวณสถานี

1.7.7 ประสิทธิภาพ (Efficiency) หมายถึง แนวทางการออกแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานี รถไฟความเร็วสูง ที่สามารถส่งผลต่อการรับรู้ และมีคุณค่าทางด้านความงาม สะท้อนถึงรูปแบบ ความเป็นชุมชน อัตลักษณ์เชิงพื้นที่

1.7.8 แนวทางการออกแบบ หมายถึง การเสนอแนะวิธีการแนวทางเพื่อการออกแบบ
อัตลักษณ์สำหรับสถานีรถไฟความเร็วสูง

1.7.9 BTS Sky Train (BTS) หมายถึง รถไฟฟ้าบีทีเอส

1.7.10 MRT Blue Line (MRT BL) หมายถึง รถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน ผู้ใช้บริการ
นิยมเรียกว่ารถไฟใต้ดิน

1.7.11 Airport Rail Link (APL) หรือ AERA1 (เอราวัน) หมายถึง รถไฟฟ้าแอร์พอด
เรียลลิ่งค์ ผู้ใช้บริการนิยมเรียกว่ารถแอร์พอดลิ่งค์

1.7.12 MRT Purple Line (MRT PPL) หมายถึง รถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวทางการออกแบบอัตลักษณ์สำหรับสถานีรถไฟความเร็วสูง มีการศึกษาทบทวนวรรณกรรมจากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องรวมถึงการลงพื้นที่สำรวจรวบรวมข้อมูลเพื่อให้ได้กรอบแนวคิดสำหรับแนวทางการศึกษา ดังนี้

- 2.1 ทฤษฎีและแนวคิดอัตลักษณ์ (Identity Theory)
- 2.2 แนวคิดในการออกแบบอัตลักษณ์สถานีรถไฟความเร็วสูง และรถไฟในต่างประเทศ
- 2.3 แนวคิดด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพของสถานีรถไฟในประเทศไทย
- 2.4 แนวคิดด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพสถานีรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพ-หนองคาย
- 2.5 ทฤษฎีเกี่ยวกับการรับรู้ (Perception and Attribution Theory)
- 2.6 แนวคิดการออกแบบอัตลักษณ์สำหรับสถานีรถไฟความเร็วสูง
- 2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 ทฤษฎีและแนวคิดอัตลักษณ์ (Identity Theory)

2.1.1 แนวคิดทฤษฎีของอัตลักษณ์ถิ่นที่

แนวคิดอัตลักษณ์ถิ่นที่ เป็นแนวคิดที่มีการพัฒนาต่อยอดจากแนวคิดเรื่อง อัตลักษณ์ (Identity) ในช่วงยุคหลังสมัยใหม่ (Post-Modern) ทางจิตวิทยาสังคมเป็นสำนึกในการรับรู้ว่าตนเองเป็นใคร และแตกต่างจากคนอื่นอย่างไร ใครเป็นพวกเดียวกับเรา และใครที่ต่างจากเรา โดยถูกสร้างขึ้นในลักษณะสิ่งตรงข้าม เช่น เพศ เชื้อชาติ ศาสนา แนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับความเป็นตัวตน ระหว่างของคนกับสภาพแวดล้อมได้กล่าวถึง ตัวตนในการรับรู้ เข้าใจว่าตนเองคือใคร (Bernardo. 2012) มุมมองของอัตลักษณ์ท้องถิ่น ได้ปรากฏในการสร้างภาพลักษณ์ของชุมชนภายใต้กระบวนการท้องถิ่นนิยม แนวคิดของ (Rakngam. 2016) กล่าวถึง สาเหตุในการรื้อฟื้นอัตลักษณ์ชุมชนท้องถิ่นปัจจุบันพบว่าส่วนหนึ่งมาจากความต้องการในการนำอัตลักษณ์ของท้องถิ่นในอดีตให้เกิดเป็นผลต่อการตอบสนองทางด้านเศรษฐกิจภายใต้ลัทธิบริโภคนิยม (Consumerism) จึงส่งผลให้อัตลักษณ์ชุมชนท้องถิ่นในอดีต ได้แก่ ประเพณี วัฒนธรรม พิธีกรรม ได้ถูกรื้อฟื้นขึ้นมา เพื่อใช้เป็นสินค้าบริโภคผ่านการท่องเที่ยว รวมถึงภาครัฐได้หยิบยกมาเป็นประเด็นทิศทางการพัฒนาเศรษฐกิจ และฟื้นฟูเมืองเกี่ยวกับชุมชนเพื่อนิยามและให้ความหมายนำไปสู่การสร้างแบรนด์ของเมือง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในช่วงแรกของยุคหลังสมัยใหม่ (Post-Modern) มุมมองของแนวคิดอัตลักษณ์ได้ถูกมองในรูปแบบของลักษณะเฉพาะตัวที่โดดเด่นของบุคคล มีความคงที่ และมีความหมายเดียวกับคำว่า เอกลักษณ์ (Uniqueness) แต่ในปัจจุบันกลุ่มสังคมศาสตร์ได้ริ่หรือสร้างความหมายใหม่จากคำว่า เอกลักษณ์ เป็นคำว่า “อัตลักษณ์” โดยมีความชัดเจนในเรื่องของมิติ เวลาอันรวดเร็ว และพื้นที่ที่ไม่มีขอบเขตจำกัด (Fuengfusakul, 2003) การศึกษาแนวคิดในเรื่องอัตลักษณ์จึงมีหลายมุมมอง ทั้งด้านการมองอัตลักษณ์ในรูปแบบที่เป็นสิ่งที่ตายตัวคงอยู่ และไม่มีเปลี่ยนแปลง อีกแง่มุมคือ อัตลักษณ์สามารถมีการปรับเปลี่ยนประกอบสร้างใหม่ได้ตลอดเวลาตามบริบท และสถานการณ์ทางสังคม

กระแสการตื่นตัวการศึกษาทางวัฒนธรรมศึกษา (Cultural Studies) ของกระบวนการศึกษาทางยุโรป การนำอัตลักษณ์มาผสมผสานให้เข้ากับถิ่นที่ (Place Identity) จึงได้ถูกนำมาใช้เป็นทฤษฎีอัตลักษณ์ถิ่นที่ (Place identity Theory) โดยคำว่า อัตลักษณ์ ประกอบด้วยความเหมือน คือ การมีลักษณะเฉพาะที่มีความต่อเนื่อง และแตกต่างไม่เหมือนใคร จึงเป็นที่มาของการรวมทั้งสององค์ประกอบเข้าด้วยกัน (Jacobson Widding, 1983) โดยปรากฏแนวคิดนี้ขึ้นราวปี ค.ศ.1970 (Proshansky, 1978) เพื่อใช้อธิบายความสัมพันธ์ของคนที่ยังดำรงอยู่ (Dwelling) ในสถานที่เฉพาะที่ใดที่หนึ่งก่อรูปขึ้นจากมิติต่าง ๆ อันประกอบด้วยประสบการณ์ การรับรู้ ความทรงจำ ผลิตซ้ำจนเสมือนเป็นสัญลักษณ์ร่วมของกลุ่มสังคม การให้ความสำคัญของความสัมพันธ์ต่อประสบการณ์ของมนุษย์กับสภาพแวดล้อมจากความพยายามเข้าใจในโลก (Johnston, et.al, 2000)

นักจิตวิทยาสิ่งแวดล้อมชาวอเมริกัน (Proshansky, 1978) ให้ความสนใจในการศึกษาสภาพแวดล้อมที่มีอิทธิพลต่อความเป็นตัวตนระหว่างมนุษย์กับสิ่งแวดล้อมในระดับปัจเจกบุคคล นิยามความหมายอัตลักษณ์ถิ่นที่เอาไว้ว่า อัตลักษณ์เป็นส่วนหนึ่งของมนุษย์และเป็นผลที่เกิดจากการรับรู้ของตน เกี่ยวกับสภาพแวดล้อมที่อาศัยอยู่รวมถึงความรู้สึกที่มนุษย์แสดงออกถึงอารมณ์ และความนึกคิดของตนที่มีต่อพื้นที่ โดยสื่อสารผ่านการกระทำต่อสภาพ-แวดล้อม จนกลายเป็นเอกลักษณ์ที่มีคุณค่าและสำคัญต่อมนุษย์ (Proshansky, 1978) อัตลักษณ์ถิ่นที่เป็นการรวมของตัวตนบุคคลในถิ่นที่ที่มีขนาดใหญ่เสมือนว่าเป็น ซึ่งประกอบไปด้วยมโนทัศน์ (Conceptions) การตีความหมาย (Interpretations) มโนคติ (Ideas) ความพิเศษเฉพาะของลักษณะทางกายภาพของอัตลักษณ์ถิ่นที่ (Place Identity) การระบุถิ่นที่ (Place Identification) และความผูกพันถิ่นที่ (Place Attachment) ไม่สามารถแยกออกจากกันได้ (Speller, 2000; Raymond, 2013) โดยอัตลักษณ์ถิ่นที่นั้นเป็นองค์ประกอบย่อยหนึ่งที่มีความสำคัญในความรู้สึกสำนึกในถิ่นที่ (Sense of Place) ซึ่งเป็นการหยั่งรากลึกของการดำรงอยู่ ประกอบด้วยความรู้สึกเป็นเจ้าของ (Belonging) การมีความหมาย (Meaningfulness) ความพึงพอใจของสถานที่ (Place Satisfaction) ความผูกพันทางอารมณ์ (Emotional Attachment) และความสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อมทางกายภาพ (Physical Environment Relations) ซึ่งความผูกพันถิ่นที่เป็นความสัมพันธ์ทางอารมณ์ระหว่างบุคคลและสถานที่หรือสภาพแวดล้อมที่มีความเฉพาะพิเศษและเจาะจงในสถานที่นั้น ๆ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.1.2 อัตลักษณ์ทางด้านวัฒนธรรม

วัฒนธรรม ในภาษาไทยตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2525 (ราชบัณฑิตยสถาน. 2525) ได้อธิบายความหมายคำว่าวัฒนธรรมไว้ว่าเป็นสิ่งที่มีระเบียบแบบแผนในการดำเนินชีวิต แสดงให้เห็นถึงความเจริญงอกงาม ความกลมเกลียวของประเทศ และอาจหมายถึงขนบธรรมเนียม ประเพณีความเชื่อ ที่มีการผลิตหรือถ่ายทอดซ้ำก่อให้เกิดการเรียนรู้ซึ่งกันและกันนำไปปรับใช้ ในสังคมของตน ชุมชนที่มีความโดดเด่น และเป็นเอกลักษณ์ในหลายด้าน ด้านภูมิปัญญา ด้านอาหารท้องถิ่น และด้านหัตถกรรม เป็นสิ่งที่สั่งสมองค์ความรู้ที่ถ่ายทอดผ่านบุคคล รวมไปถึง สภาพแวดล้อมของชุมชนที่จะมีเพียงหนึ่งเดียว รวมถึงวิธีการที่มีความแตกต่างกันออกไป และความ เฉพาะตัวของวัฒนธรรมกลายเป็นสิ่งที่เรียกว่าอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรม ความเจริญงอกงามในหมู่คณะ และชุมชนของตน เช่น วัฒนธรรมพื้นบ้าน วัฒนธรรมถิ่นที่

แนวคิดด้านวงจรวัฒนธรรมของอัตลักษณ์เป็นสิ่งไม่หยุดนิ่ง มีการเคลื่อนไหวตามสังคม ตลอดเวลา เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาหนึ่งของวัฒนธรรมจึงถูกควบคุมและถูกบริโภค การจัดการ วัฒนธรรมส่งผลให้เกิดตัวกลางการผลิตขึ้นผ่านการสื่อความหมายในลักษณะต่าง ๆ สามารถนำมา สร้างเป็นอัตลักษณ์ได้ ดังปรากฏเป็นอัตลักษณ์ท้องถิ่นบ่งชี้ให้เห็นถึงความเป็นตัวตน และการเป็น สิ่งที่มีความสำคัญบ่งชี้ถึงความเฉพาะเจาะจง เช่น ขนบธรรมเนียมประเพณี สัญลักษณ์ ตราประจำ จังหวัด ความเชื่อ การแต่งกาย ภาษา และอาหารประจำถิ่นที่มีความแตกต่างกัน (อภิญา เพ็ญฟูสกุล. 2556)

ในฝั่งตะวันตกได้ทำการศึกษากการเปลี่ยนอัตลักษณ์ถิ่นที่จากการพัฒนาขนส่งระบบราง ในเมือง วิธีการศึกษาโดยการจัดทำแผนที่ทางวัฒนธรรม (Cultural Mapping) เพื่อบอกเล่าเรื่องราว ที่แสดงถึงสัญลักษณ์ของสถานที่ในทัศนคติของผู้อยู่อาศัยจากมุมมองต่าง ๆ เชื่อมโยงไปสู่ การให้ความหมายจากประสบการณ์กับความทรงจำในชุมชน ในช่วงราวทศวรรษที่ 1960 เควิน ลินซ์ (Kevin Lynch) สถาปนิกและนักผังเมืองชาวอเมริกัน ได้เสนอแนวคิดในการอ่านภาพลักษณ์ของเมือง จากการรับรู้จินตภาพของมนุษย์ไว้ในหนังสือ The Image of the City เพื่อให้เห็นถึงแนวทาง ในการศึกษาเอกลักษณ์ของเมืองที่มีความเฉพาะของตนเอง ซึ่งเอกลักษณ์ของเมืองมีความสัมพันธ์ ในการสร้างให้เกิดอัตลักษณ์เมืองผ่านมิติทางกายภาพ จากการวิเคราะห์เมืองลินซ์ได้กล่าวถึง องค์ประกอบเอกลักษณ์ของเมืองทั้ง 5 ประการ เมืองค์ประกอบไปด้วย เส้นทาง (Paths) เส้นขอบ (Edges) ย่าน (Districts) ชุมทาง (Nodes) และภูมิสัญลักษณ์ (Landmarks) หากสภาพแวดล้อมของ เมืองมีการจัดองค์ประกอบที่เหมาะสมชัดเจนก็จะทำให้เกิดอัตลักษณ์ (Identity) และการเป็นหนึ่ง (Unique) ของเมืองที่มีความแตกต่างจากสถานที่อื่น สร้างความจดจำและประทับใจเกิดเป็นจินตภาพ (Image) ต่อบุคคลที่มีต่อเมืองได้ โดยแนวคิดของลินซ์กลายเป็นต้นแบบในการศึกษา และพัฒนาเมือง กับการตีความรูปรวมเมืองจากการมองเห็นของมนุษย์ ด้วยวิธีการเขียนแผนที่ เมือง จากการสังเกตการณ์พื้นที่จากการเดินเท้าและสัมภาษณ์ชาวเมือง การศึกษาสำรวจด้วยวิธีการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ดังกล่าว หลายเมืองในสหรัฐอเมริกา (Lynch. 1960) องค์ประกอบของปัจจัยหลักของความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลกับสถานที่จึงประกอบไปด้วยการรับรู้ (Perception) ความหมาย (Meanings) และความผูกพัน (Attachment) (Shinbira. 2017)

2.1.3 แนวคิดอัตลักษณ์สถาปัตยกรรม

สถาปัตยกรรม คืองานอันเป็นศิลปะและวิทยาแห่งการก่อสร้างที่มีการนำแนวคิดบริบททางวัฒนธรรมผสมผสานเข้าเป็นส่วนเดียวกันกับงานออกแบบ งานสถาปัตยกรรมในอดีตแสดงออกถึงลักษณะพื้นฐานเอกลักษณ์สถาปัตยกรรมที่บ่งบอกถึงพัฒนาการทางภูมิปัญญาอย่างต่อเนื่อง แต่ได้แปรเปลี่ยนไปภายใต้อิทธิพลของสถาปัตยกรรมโมเดิร์น และกระแสโลกาภิวัตน์ งานสถาปัตยกรรมโดยทั่วไปยึดแนวรูปแบบสากล รวมทั้งแนวรูปแบบท้องถิ่นนิยมตามความเหมาะสมสำหรับงานสถาปัตยกรรมในสังคมปัจจุบัน การมีองค์ประกอบของรูปลักษณ์เชิงสัญลักษณ์ครอบคลุมรูปลักษณ์ตามคติความเชื่อทั่วไปโดยของแต่ละท้องถิ่น สำหรับรูปลักษณ์เชิงสัญลักษณ์เพื่อการสื่อความหมายจัดเป็นทางออกในการสร้างสรรค์เอกลักษณ์ในบริบทสังคมปัจจุบัน โดยเฉพาะการใช้รูปแบบสัญลักษณ์เฉพาะ (icon) ที่มีความคุ้นเคยสำหรับคนทั่วไป รวมทั้งรูปลักษณ์เพื่อการสื่อความหมายเฉพาะความเป็นชุมชน และคุณภาพชีวิตเป็นองค์ประกอบเชิงสัญลักษณ์พื้นฐานทั้งหมด

อัตลักษณ์ทางสถาปัตยกรรมเป็นสิ่งที่ช่วยแสดงเอกลักษณ์ และความแตกต่างก่อให้เกิดแรงจูงใจในย่านนั้น เป็นสิ่งที่ช่วยสร้างคุณค่าในเชิงวัฒนธรรมพร้อมกับการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ (วิมลรัตน์ อิศระธรรมบุญ. 2558) แนวทางในการออกแบบสถาปัตยกรรมย่านมรดกชุมชนเมืองที่มีความเกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์เมืองและย่านที่มีอัตลักษณ์เฉพาะ (Feilden. 2003) โดยได้อธิบายถึงแนวทางในการออกแบบสถาปัตยกรรมที่คำนึงถึงคุณค่าของเมือง และย่านมรดกชุมชนเมืองในการอนุรักษ์ที่ไม่ใช่แค่สถาปัตยกรรม แต่ควรต้องคำนึงถึงบริเวณเมืองและอารยธรรมต่าง ๆ รวมไปถึงวัฒนธรรมเพื่อการอนุรักษ์เมือง และพื้นที่ประวัติศาสตร์ Charter (1987) ได้กล่าวถึงลักษณะของเมืองที่ต้องรักษาไว้ด้วยการพิจารณาถึงรูปแบบเมือง (Urban Pattern) ความสัมพันธ์ทางกายภาพของเมืองกับตัวอาคาร ควรมีการคำนึงถึงการรักษามุมมองทางสายตาซึ่งจะมีความเกี่ยวข้องกับขนาดและสัดส่วนของอาคาร การเชื่อมโยงของที่ว่างถนน และจุดต่าง ๆ รวมทั้งมีการกำหนดให้มีการดูแลขนาดของสิ่งก่อสร้างใหม่ให้สอดคล้องกับลักษณะเฉพาะของเมือง ได้แก่ อาคารสำคัญ และภูมิทัศน์ของเมืองที่มีอยู่เดิม โดยในการออกแบบในย่านอนุรักษ์ (Criteria for New Design In Heritage Contexts) ที่กำหนดให้สถาปัตยกรรมนั้นจะต้องมีความสอดคล้องกับบริบท สิ่งที่สร้างขึ้นใหม่ จะต้องคำนึงถึงสิ่งที่มีอยู่แล้วด้วยรวมถึงมีการเลือกใช้วัสดุท้องถิ่นผสมผสานเข้ากับวัสดุสมัยใหม่ในการนำมาประยุกต์เข้ากับแนวคิดการออกแบบอัตลักษณ์ทางสถาปัตยกรรม

พื้นที่ของชุมชน สังคม หรือ ท้องถิ่นที่มีความหมายและมีคุณค่าจากผู้คนที่มีให้แก่อื่นที่นั่น ๆ ที่ตนดำรงอยู่ได้จะประกอบด้วยปัจจัย 3 ประการ (Relph, 1976) ประกอบด้วย ลักษณะทางกายภาพ (Physical Appearance) หมายถึง สภาพแวดล้อมทางกายภาพที่มีความเด่นชัดเฉพาะนั้นย่อมมีความแตกต่างจากสถานที่อื่น ซึ่งจะปรากฏในลักษณะของสภาพแวดล้อม รูปแบบการตั้งถิ่นฐาน

- 1) สถาปัตยกรรมอาคารสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ โครงข่ายการคมนาคม และแหล่งประวัติศาสตร์ที่มีความสำคัญต่อสถานที่
- 2) กิจกรรมและการใช้สอย (Activities and Functions) หมายถึง ปฏิสัมพันธ์ระหว่างคนกับถิ่นที่ผ่านการใช้งานพื้นที่ เช่น วิถีชีวิตประจำวัน เทศกาล งานประเพณีกิจกรรมที่เกิดขึ้น

รวมถึงการครอบครองพื้นที่ ซึ่งก่อให้เกิดมิติต่าง ๆ ทางสังคม เช่น ความใกล้ชิด ช่วงชั้น สัญลักษณ์ และความหมายของพื้นที่ที่ซ้อนทับกันอยู่ 3) สัญลักษณ์และความหมายของย่าน (Symbols and Meaning) สิ่งที่เป็นตัวแทนยึดเหนี่ยวความสัมพันธ์ทางสังคม ทางใจและทางวัฒนธรรมที่เกิดจากประสบการณ์กับสถานที่นั้น ๆ เช่น สัญลักษณ์ รหัส หรือความรู้ที่สร้างขึ้นร่วมกันเพื่อแสดงถึงความสัมพันธ์ที่เชื่อมผู้คนเข้ากับสถานที่ เกิดการยอมรับร่วมกันของคนในพื้นที่ เช่น ภูมิปัญญาขนบธรรมเนียม จารีต ประเพณี อันนำไปสู่สัญลักษณ์ที่ช่วยให้ถิ่นที่เกิดลักษณะของพื้นที่ที่ชัดเจน

สถาปัตยกรรมไทยในปัจจุบัน เป็นส่วนหนึ่งของความเจริญทางสังคมของไทย โดยมีลักษณะงานอันเกี่ยวเนื่องกับสถาบันพระมหากษัตริย์ ไม่ได้มีการออกแบบก่อสร้างเช่นในสมัยก่อน เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงไปตามสภาพการเมืองการปกครองแต่ละยุคสมัย แต่สถาปัตยกรรมไทยก็ยังคงได้รับการสืบสาน และสร้างสรรค์ทางการออกแบบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งงานอันเกี่ยวเนื่องกับศาสนาที่ยังคงมีการออกแบบ และก่อสร้างพุทธศาสนสถานใหม่ ๆ เกิดขึ้นเสมอ ส่วนหนึ่งเนื่องมาจากความคิดความเชื่อในทางบุญกุศลที่หนักแน่นและมั่นคงของชาวพุทธ

2.1.4 แนวคิดอัตลักษณ์ที่เกี่ยวข้องกับความงามและศิลปะ

การสร้างสรรคผลงานทางศิลปกรรมแสดงถึงวิถีชีวิตของกลุ่มคนที่เป็นผู้สร้างสรรค์ผลงาน การนำวิธีการเทคนิคมาผสมผสานท่ามกลางสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา เกิดเป็นแนวคิดแรงบันดาลใจภายใต้อิทธิพลเชิงสัญลักษณ์ สื่อที่มีผลที่การดำเนินชีวิตภายใต้วัฒนธรรมที่มีองค์ประกอบของความงาม (Aesthetics) เป็นศาสตร์ปรัชญาที่ว่าด้วย ความสวย ความงาม และความไพเราะ จึงจัดว่าเป็นความงามทางศิลปะ (Physiology of Beauty หรือ Physiology of Art) โดยที่ความหมายของความงามนั้นเป็นการรู้สึกนึกคิดของจิตใจที่มากหรือน้อยขึ้นอยู่กับนิสัยส่วนบุคคลและประสบการณ์ทางการรับรู้ ความงามดังกล่าวอาจจะเป็นความงามในธรรมชาติ หรือความงามทางศิลปะ เช่น รูปปั้น แกะสลัก และภาพวาด เป็นต้น รวมถึงความงามสถาปัตยกรรมสิ่งก่อสร้างที่มนุษย์สร้างขึ้น โดยองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องทางด้านศิลปะจึงประกอบไปด้วย

สื่อ (Media) ได้แก่ สิ่งที่ศิลปินนำมาใช้เพื่อถ่ายทอดการสร้างสรรค์ผลงานของตนให้เป็นที่ประจักษ์ เช่น พู่กัน สี ผ้าใบ อุปกรณ์สร้างสรรค์ผลงาน เนื้อหา (Content) ได้แก่เรื่องราวที่ศิลปินแสดงออกมา โดยใช้สื่อที่เหมาะสม และสุนทรียธาตุ (Aesthetical Element) ซึ่งแสดงออกให้เห็นได้ 3 ลักษณะ คือ ความงาม (Beauty) ความแปลก (Picture sequences) และความหน้าทึ่ง (Sublimity)

การศึกษาความหมายของ “อัตลักษณ์” (Character) เป็นการศึกษาในแนววัฒนธรรมศึกษา (Cultural Studies) และถูกกล่าวควบคู่ไปกับบทนิพนธ์การนิยามความหมายหรือการสร้างภาพแทนความจริง (Representation) เมื่อนำไปสัมพันธ์กัน คำกล่าวเหล่านี้จึงทำให้คำว่า “อัตลักษณ์” มีความหมายที่แตกต่างไปจากความหมายที่เข้าใจกันโดยทั่วไป นอกจากนั้นพจนานุกรมภาษาไทย อังกฤษ หรือ อังกฤษ ไทย แปล Character ว่าเอกลักษณ์ซึ่งตรงกับความหมายของคำนี้ในพจนานุกรมภาษาอังกฤษ (Hornby. 2001) ว่าสิ่งที่เป็นคุณสมบัติของคนหรือสิ่งหนึ่งเป็นความเฉพาะของสิ่ง ๆ นั้น ที่ทำให้โดดเด่นขึ้นมาหรือแตกต่างจากสิ่งอื่น และสิ่งที่เรารู้สึกว่าเป็นเราหรือพวกเราแตกต่างจากเขาหรือพวกเขา หรือคนอื่นไม่จำเป็นต้องเป็นหนึ่งเดียว แต่อาจมีหลายอัตลักษณ์ที่ประกอบขึ้นมา เพื่อเป็นตัวเราและพวกเรา ไม่ใช่เป็นสิ่งที่มียู่ในธรรมชาติแต่เป็นสิ่งที่ถูกสร้างขึ้น โดยสังคม (Social Construct) อัตลักษณ์จึงจำเป็นต้องมีกระบวนการสร้างความเหมือนระหว่างพวกเราหรือคนอื่น

2.2 แนวคิดในการออกแบบอัตลักษณ์สถานีรถไฟความเร็วสูง และรถไฟฟ้าในต่างประเทศ

การศึกษาทบทวนวรรณกรรม แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ที่ตั้งสถานี เส้นทางรถไฟสายหลัก ในภูมิภาค สถานีรถไฟความเร็วสูง สถานีรถไฟฟ้า รูปแบบ พื้นที่การใช้อัตลักษณ์บริเวณสถานี และวิธีการสร้างสรรค์ สรุปผลการศึกษาได้ดังนี้

2.2.1 การศึกษาแนวคิดการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงในประเทศญี่ปุ่น

ญี่ปุ่นเป็นประเทศที่พัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูงอย่างจริงจังเป็นชาติแรกของโลก เนื่องมาจากภูมิประเทศของญี่ปุ่นเต็มไปด้วยภูเขาเป็นจำนวนมาก การสร้างเส้นทางรถไฟปกติ จึงมีความคดเคี้ยว นอกจากนั้นเส้นทางรถไฟที่มีอยู่ในขณะนั้นมีความกว้างแบบแคบ คือ 1,067 มิลลิเมตร ทำให้รถไฟไม่สามารถเร่งให้มีความเร็วสูงกว่านี้ได้ จึงมีโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ชินคันเซ็น สายแรก คือ เส้นทางระหว่างเมืองโตเกียวและโอซาก้า ระยะทาง 515.4 กิโลเมตร เริ่มขึ้น ในปี ค.ศ. 1959 และแล้วเสร็จในปีค.ศ. 1964 โดยรถไฟความเร็วสูงสายดังกล่าวประสบความสำเร็จ ในระยะเวลาอันสั้น มีผู้โดยสารถึง 61,000 คนต่อวันหรือประมาณ 22 ล้านคน (Central Japan Railway Company. 2011) อีกทั้งยังสามารถเปิดให้บริการทันเวลากับการจัดกีฬาโอลิมปิก

ปี ค.ศ. 1964 ที่ญี่ปุ่นเป็นเจ้าภาพอีกด้วย รถชินคันเซ็น (Shinkansen) หมายถึง สายทางไกลสายใหม่ เป็นชื่อเรียกเครือข่ายรถไฟความเร็วสูงในประเทศญี่ปุ่น ได้ต้นแบบในการพัฒนามาจากรถไฟความเร็วสูงซีเมนส์ของประเทศเยอรมนี

รถไฟชินคันเซ็น (Shinkansen) ขบวนแรกวิ่งด้วยความเร็วสูงสุดถึง 210 กิโลเมตรต่อชั่วโมง รถไฟบางขบวนที่มีรูปร่างเป็นหัวกระสุนนั้นยังมีการใช้งานอยู่ในปัจจุบัน และหัวรถจักรคันหนึ่งในจำนวนนี้ปัจจุบันได้นำไปแสดงที่พิพิธภัณฑ์รถไฟแห่งชาติ ที่เมืองยอร์ก สหราชอาณาจักร โครงการพัฒนารถไฟซิงกันเซ็งได้ดำเนินการมาโดยตลอด มีต้นแบบรถที่มีลักษณะเฉพาะของแต่ละรุ่นออกมาเสมอ ต่อมารถไฟชินคันเซ็นสามารถทำความเร็วได้ถึง 300 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ความเร็วเทียบเท่ารถไฟความเร็วสูงระดับโลกคือ รถไฟ TGV ของฝรั่งเศส, TAV ของอิตาลี, AVE ของอิตาลี และ ICE ของเยอรมนี โดยสถิติความเร็วสูงสุดของรถไฟความเร็วสูงญี่ปุ่นเมื่อปี 2015 รถไฟ Series Maglev ทำได้มากถึง 603 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ส่วนใหญ่จะวิ่งความเร็วจริงเพียง 320 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเท่านั้น เพื่อคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสาร

จุดเด่นของรถไฟความเร็วสูงคือความเร็ว ความสะดวกสบาย ความหรูหรา การแบ่งคลาสที่นั่งตามราคา รวมไปถึงความสะอาดดี และความปลอดภัย โดยรถไฟแบ่งออกเป็น 3 ประเภทต่างกันตรงการแวะจอดตามสถานีต่าง ๆ

การนำเทคโนโลยีชินคันเซ็นไปใช้ในประเทศ โดยนำไปใช้กับรถไฟความเร็วสูงใต้หวัน วิ่งด้วยรถไฟซีรีส์ 700T ดำเนินการโดยบริษัทอุตสาหกรรมหนักควาซากิ และรถไฟความเร็วสูงจีน นำเข้ารถไฟที่มีความเร็ว 200 กิโลเมตรต่อชั่วโมงขนาด 8 ตอนจำนวน 60 ขบวน ซึ่งเป็นรถไฟความเร็วสูงซีรีส์ E2-1000 ชื่อว่า CRH-2 Class 395 สร้างด้วยเทคโนโลยีของชินคันเซ็น โดยบริษัทฮิตาชิได้นำไปให้บริการเป็นรถไฟความเร็วสูงในสหราชอาณาจักรด้วยเช่นกัน



ภาพที่ 2.1 แผนที่เส้นทางการเดินรถซิงกันเซ็ง (Shinkansen) หรือรถไฟความเร็วสูง
ที่มา: <https://matcha-jp.com/th/172> (2566)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.2.2 การศึกษาเส้นทางรถไฟความเร็วสูง และรถไฟฟ้ามหานครในประเทศญี่ปุ่น

ขั้นตอนในการใช้บริการรถไฟความเร็วสูง เริ่มจากขั้นตอนการซื้อบัตรโดยสารที่สถานี สามารถซื้อได้ที่ห้องจำหน่ายบัตรโดยสาร (Ticket Office) หรือเครื่องจำหน่ายบัตรโดยสาร (Vending Machine) ห้องจำหน่ายบัตรโดยสารจะตั้งอยู่บริเวณสถานีใหญ่ สามารถซื้อบัตรโดยสารได้โดยตรงจากพนักงาน เครื่องจำหน่ายบัตรโดยสารที่สถานีรถไฟชินคันเซ็น (Shinkansen) สามารถซื้อได้ทั้งบัตรแบบจองที่นั่งล่วงหน้า (reserved seat) และแบบไม่จองที่นั่งล่วงหน้า (non-reserved seat) มีหน้าจอแสดงผลเป็นภาษาอังกฤษที่เครื่องจำหน่ายบัตรโดยสารอัตโนมัติ ควรกำหนดวันเวลาและเส้นทางให้ชัดเจนเพื่อความสะดวกของผู้ใช้บริการ โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 2.2



ภาพที่ 2.2 เครื่องจำหน่ายบัตรโดยสาร และห้องจำหน่ายบัตรโดยสารรถไฟชินคันเซ็น สถานีอุเอโนะ ที่มา: <https://matcha-jp.com/th/172> (2566)

บริเวณสถานีรถไฟชินคันเซ็นจะมีเครื่องตรวจบัตรสำหรับชินคันเซ็น โดยเฉพาะซึ่งอยู่คนละที่กับทางเข้ารถไฟปกติ สำหรับการผ่านเครื่องตรวจบัตรต้องสอดบัตรโดยสารทั้ง 2 ใบเข้าไปในเครื่องตรวจบัตรเช่นเดียวกับรถไฟประเภทอื่น ๆ บนป้ายไฟจะแสดงเวลาและสถานีปลายทางสามารถตรวจสอบชานชาลาจากป้ายนี้ได้เลย หากซื้อบัตรแบบไม่ได้จองที่นั่ง (non-reserved seat) ต้องตรวจสอบที่นั่งแบบไม่ได้สำรอง (non-reserve seat) จากตู้โดยสารเพื่อที่จะได้ไปยืนรอให้ถูกตำแหน่ง บริเวณใกล้กับเครื่องตรวจบัตรจะมีร้านค้าขายข้าวกล่อง และเครื่องดื่มอยู่ ผู้โดยสารสามารถซื้อเพื่อนำไปรับประทานบนรถไฟความเร็วสูงได้

การศึกษาแนวคิดการก่อสร้างรถไฟฟ้ามหานครในประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นประเทศที่ใช้ขนส่งทางรถไฟฟ้ามหานครเป็นหลักของประเทศ ได้ชื่อว่าเป็นเมืองแห่งรถไฟ อย่างไรก็ตามแม้ว่าการเลือกเดินทางด้วยรถไฟฟ้ามหานครช่วยให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว แต่รถไฟในญี่ปุ่นนั้นมีหลายประเภทได้แก่ รถไฟ JR รถไฟฟ้าบนดิน และรถไฟใต้ดิน ซึ่งแต่ละประเภทมีจุดจอดไม่เหมือนกัน แผนที่รถไฟฟ้ามหานครเป็นแนวทางสำหรับผู้ให้บริการที่ต้องทำการศึกษากการใช้เส้นทางรถไฟฟ้ามหานครเพื่อเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างถูกต้อง ผู้ให้บริการรถไฟฟ้ามหานคร แบ่งเป็น 3 ประเภทหลัก ๆ ให้บริการในกลุ่ม JR มีทั้งหมด 6 บริษัท แบ่งตามภูมิภาคและพื้นที่ให้บริการ/ผู้ให้บริการรถไฟเอกชน ภายในเมือง เช่น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นิยมนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Osaka City Subway, Tokyo Metro และ Toei Subway เป็นต้น และผู้ให้บริการระดับข้ามเมือง ข้ามจังหวัด ข้ามภูมิภาค เช่น Nankai Keihan Hankyu, Hanshin และ Sanyo ทั้งนี้ ไม่ว่าจะเป็นผู้ให้บริการบริษัทใดได้แบ่งประเภทการให้บริการเป็น 6 รูปแบบ ดังนี้

2.2.2.1 รถไฟฟ้าญี่ปุ่น ที่จอดทุกสถานี ทุกป้าย หรือรถไฟประเภท local รถไฟฟ้าญี่ปุ่น ประเภท local เปรียบเทียบกับเมืองไทยได้แก่รถไฟฟ้า BTS หรือ MRT ซึ่งเป็นรถไฟประเภทธรรมดา ที่วิ่งด้วยความเร็วปกติ และจอดรับส่งผู้โดยสารทุกสถานี รถไฟฟ้าญี่ปุ่นประเภทนี้สามารถซื้อตั๋วที่ตู้ขาย หรือสามารถใช้บัตรเติมเงิน (money card) ได้ เช่น บัตร Suica หรือ Pasma

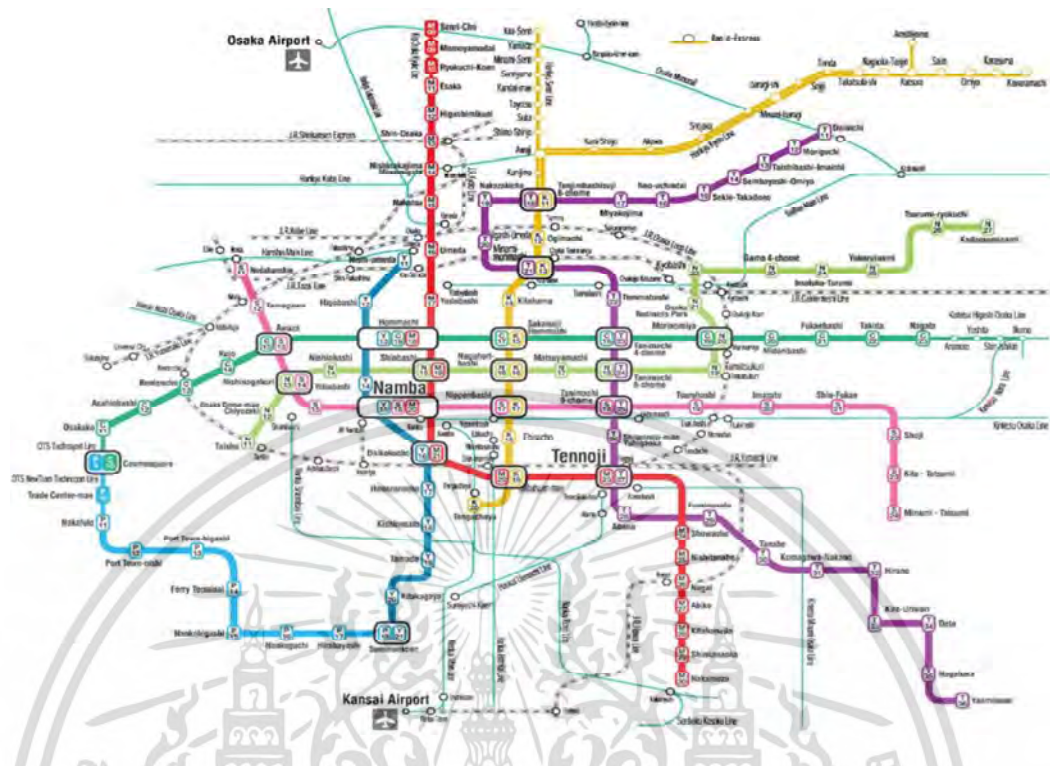
2.2.2.2 ประเภท express ไม่ได้จอดทุกสถานี รถไฟฟ้าญี่ปุ่นประเภทนี้มีหลายรูปแบบทั้งแบบด่วนพิเศษ และด่วนพิเศษเฉพาะเส้นทาง

2.2.2.3 ประเภท semi express รถไฟฟ้าญี่ปุ่น semi express (บางบริษัทอาจจะใช้ชื่อว่า section semi express) เป็นรถไฟที่วิ่งเร็ว แม้จะไม่จอดทุกสถานีแต่ก็อาจจะมีจุดจอด สถานีย่อยบ้าง เช่น วิ่งผ่าน 2-3 สถานี อาจจอด 1 สถานี ข้อดีก็คือมีความรวดเร็วกว่ารถไฟญี่ปุ่น แบบ Local ช่วยการประหยัดเวลาได้ดี

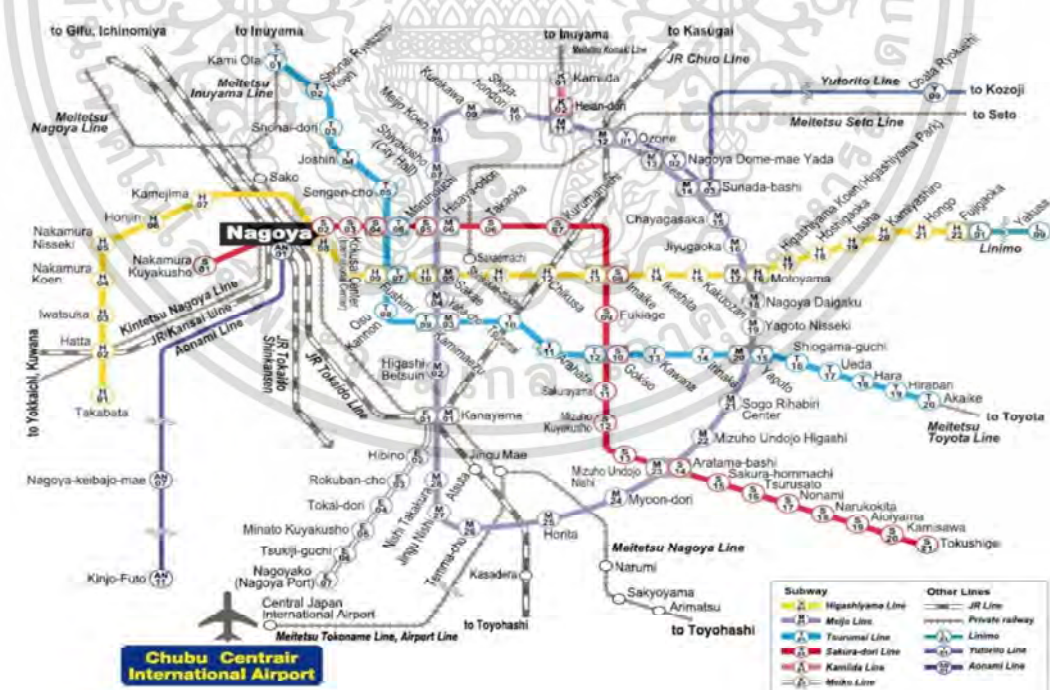
2.2.2.4 ประเภท access express เป็นรถไฟประเภทรถด่วน และเพิ่มความเร็ว มากกว่า semi express มีจุดในการจอดให้บริการตามสถานีใหญ่ ๆ ที่เป็นศูนย์กลางในการเปลี่ยน เส้นทางเท่านั้น ซึ่งรถไฟประเภทนี้ส่วนใหญ่จะให้บริการในเส้นทางเข้า-ออกระหว่างเมือง และชานเมือง โดยการเดินทางจากต้นทาง นิยมจอดสถานีใหญ่ ๆ ในเมืองเป็นหลัก อย่างไรก็ตาม ควรตรวจสอบสถานีที่ให้บริการบนเส้นทางนี้ก่อนที่จะเดินทาง เพราะถ้าผิดเส้นทางอาจจะใช้เวลานาน ในการเปลี่ยนรถไฟประเภทอื่นกลับมาสถานีที่ต้องการจะลงได้

2.2.2.5 ประเภท rapid express เป็นรถไฟบริการพิเศษที่วิ่งด้วยความเร็วสูง มีจุดจอดเฉพาะป้ายสำคัญที่เป็นสถานีใหญ่เท่านั้น เช่น รถไฟขบวนที่เดินทางไปสนามบิน จะจอด เฉพาะป้ายหลัก ๆ ในเมืองเท่านั้น และวิ่งตรงไปจนถึงสนามบิน หรือรถไฟญี่ปุ่นในโตเกียว ซึ่งที่จอดเฉพาะจุดหลัก ๆ เช่น ชินจูกุ ชิบูย่า และอิเคะบุคุโระ เป็นต้น จุดเด่นของรถไฟประเภทนี้ คือ ประหยัดระยะเวลาการเดินทางเป็นอย่างมาก

2.2.2.6 ประเภท limited express เป็นรถไฟญี่ปุ่นที่เร็วที่สุดในกลุ่มบริการ โดยจะวิ่งระหว่างเมือง หรือวิ่งไปสนามบิน รถไฟประเภทนี้จะมีห้องโดยสารที่กว้างขวาง นั่งได้สบาย ยกตัวอย่างเช่น รถไฟ Narita express ที่เดินทางไปยังสนามบินนาริตะโดยจอดแค่ป้ายสำคัญเล็กน้อย ในเมืองโตเกียวเพื่อรับผู้โดยสาร และวิ่งยาวจนไปถึงสนามบิน โดยผู้ใช้บริการสามารถศึกษาเส้นทาง ได้จากแผนที่รถไฟฟ้าของแต่ละภูมิภาค โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 2.3-2.5



ภาพที่ 2.3 แผนที่รถไฟฟ้าโอซาก้า (Osaka) ในเขตภูมิภาคคันไซ (Kansai)
ที่มา: <https://metronine.osaka/th> (2020)



ภาพที่ 2.4 แผนที่รถไฟฟ้านาโงย่า (Nagoya) ในเขตภูมิภาคชูบุ (Chubu)
ที่มา: <https://japan-guides.blogspot.com> (2020)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 2.5 แผนที่รถไฟฟ้าโตเกียว (Tokyo) ในเขตภูมิภาคคันโต (Kantou)
ที่มา: <https://www.tokyometro.jp> (2020)

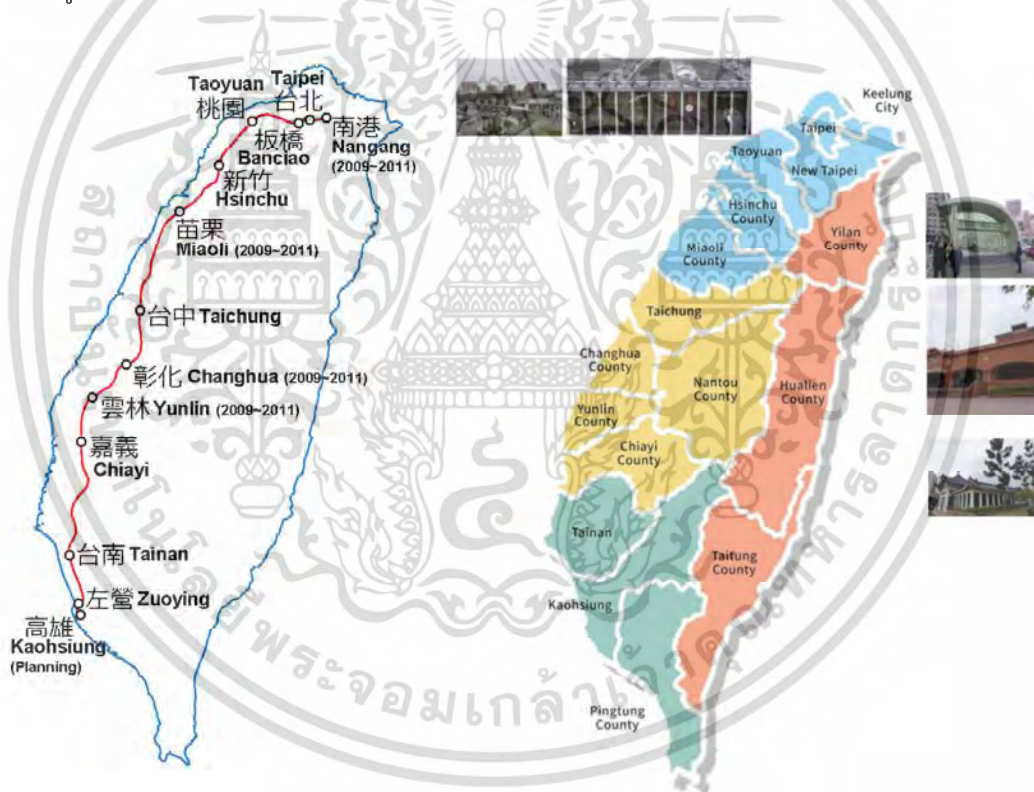
2.2.3 อุตลักษณ์ของสถานีรถไฟความเร็วสูงในไต้หวัน

รถไฟความเร็วสูงไต้หวัน (TAIWAN HIGH SPEED RAIL หรือ THSR) คือ บริการรถไฟความเร็วสูงระหว่างเมืองของไต้หวันช่วยในการเดินทางจากไทเปไปยังเกาสงโดยใช้เวลาการเดินทางเพียง 90 นาที ด้วยความเร็ว 300 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และปัจจุบันสถานีที่มีรถไฟความเร็วสูง THSR เปิดให้บริการ มีทั้งหมด 12 สถานี คือ นานกั่ง ไทเป ปิ่นเฉียว เกาหยวน ซินจู๋ เหมียวลี่ ไถจง จางฮั่ว หยุนหลิน เจียวอี้ ไถหนาน และจั่วหยิง สถานีตามหัวเมืองใหญ่ฝั่งตะวันออกของเกาะจากเมืองไทเปลงไปถึงเมืองเกาสงซึ่งเป็นสองเมืองใหญ่ที่สุดและถือเป็นแหล่งท่องเที่ยวหลักของนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ ทั้งนี้ยังมีการเชื่อมเส้นทางเดินรถไฟเข้ากับสถานีรถไฟใต้ดินของทั้ง 2 เมือง ช่วยอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวได้มากขึ้น

การซื้อตั๋วรถไฟความเร็วสูง THSR ได้ที่เคาน์เตอร์หรือตู้ขายตั๋ว THSR ตามสถานี โดยจ่ายชำระเป็นเงินสดหรือบัตรเครดิตได้ นอกจากนี้ผู้ใช้บริการสามารถซื้อตั๋วหรือพิมพ์ตั๋วที่สั่งซื้อล่วงหน้าได้ที่เครื่องขายตั๋ว หรือตามร้านสะดวกซื้อในไต้หวัน เมื่อทำการรายการเสร็จครบทุกขั้นตอนภายใน 10 นาที เครื่องก็จะพิมพ์ใบสั่งซื้อและตัวออกมาให้ แต่วิธีนี้จะต้องจ่ายด้วยเงินสดเท่านั้น หรือทำการจองตั๋วล่วงหน้าผ่านเว็บไซต์ THSR โดยตรง รถไฟความเร็วสูงในไต้หวัน (THSR) ที่เปิดให้บริการ มีตัว 3 ประเภท คือ ชั้นธุรกิจ ชั้นธรรมดาแบบกำหนดที่นั่ง และชั้นธรรมดาแบบไม่กำหนดที่นั่ง ซึ่งตัวประเภทหลังสุดนี้มีขายเฉพาะวันที่เดินทาง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการสำคัญสำหรับผู้ใช้บริการ บนรถไฟความเร็วสูงสามารถรับประทานอาหารได้ แต่ไม่มีร้านค้าหรือบริการจำหน่ายอาหารบนรถไฟ ดังนั้นหากต้องการรับประทานอาหารสามารถเตรียมอาหารและเครื่องดื่มขึ้นไปรับประทานได้ โดยแต่ละสถานีจะมีร้านค้าจำหน่ายอาหาร รถโดยสารสำหรับบางเมืองที่ไม่มีระบบขนส่งรถไฟใต้ดินเชื่อมต่อเข้ามายังสถานี ผู้โดยสารสามารถใช้บริการระบบขนส่งอื่นๆ เช่น รถบัสโดยสารประจำทาง THSR Shuttle Bus ซึ่งมีจุดขึ้นรถอยู่ตรงทางออกของแต่ละสถานี รถแท็กซี่ รถเช่าและที่จอดรถยนต์ส่วนตัวของแต่ละสถานีไว้คอยบริการบริการพื้นฐานอื่น ๆ เช่น บริการข้อมูลการท่องเที่ยว เคาน์เตอร์เซอร์วิสสำหรับผู้โดยสาร สุขา จุดบริการรับฝากของและสัมภาระ เป็นต้น นอกจากนี้เมืองเกาสงที่มีการฟื้นตัวทางวัฒนธรรมในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมาแล้ว ยังมีสถานี่ปลายทางอื่นที่น่าสนใจอยู่ไม่ไกลจากเมืองหลวงโดยสามารถใช้เวลาเดินทางได้หนึ่งหรือสองชั่วโมงเท่านั้น สถานีรถไฟความเร็วสูงในไต้หวัน ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเขตชานเมืองที่มีอากาศดี มีถนนกว้างขวาง โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 2.6-2.8



ภาพที่ 2.6 แผนที่เส้นทางรถไฟความเร็วสูงในไต้หวัน

ที่มา: <https://en.thsrc.com.tw> (2020)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 2.7 รถไฟความเร็วสูงไต้หวัน (THSR)

ที่มา: <https://www.klook.com/th/thsr> (2020)



ภาพที่ 2.8 แผนที่เส้นทางรถไฟฟ้ายไต้หวัน

ที่มา: <https://www.travel.taipei/th/information/mrt> (2020)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.3 แนวคิดด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพของสถานีรถไฟฟ้าในประเทศไทย

2.3.1 การให้บริการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครปัจจุบัน

กรุงเทพมหานครเริ่มมีรถไฟฟ้าใช้เป็นที่แรกปีพ.ศ. 2542 จนถึงปัจจุบัน เพื่อช่วยแก้ปัญหา รถติดของคนเมือง รวมทั้งอำนวยความสะดวกในเรื่องการเดินทาง โดยตามแผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลฉบับสมบูรณ์ที่วางไว้ เรียกเส้นทางเดินรถไฟฟ้า แทนด้วยสี มีด้วยกัน 13 สาย คือ สายสีแดงเข้ม สายสีแดงอ่อน สายสีเขียวเข้ม สายสีเขียวอ่อน สายสีเงิน สายสีม่วง สายสีทอง สายสีน้ำตาล สายสีฟ้า สายสีเทา สายสีส้ม และสายสีชมพู ทั้งนี้ปัจจุบันเส้นทางยังไม่ครอบคลุม จากแผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางได้ประกาศว่า ภายใน 15 ปีข้างหน้าจะมีรถไฟฟ้าครอบคลุมทั่วกรุงเทพฯ และปริมณฑลทุกพื้นที่ ซึ่งจะ เป็นประโยชน์ ต่อการเดินทางของประชาชนอย่างมาก รถไฟฟ้าที่เป็นสายหลักในกรุงเทพฯ ปัจจุบันมีจำนวน 4 สาย ได้แก่ รถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) รถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT BL) รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (APL) หรือ AERA1 และรถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง (MRT PPL)

ต่อมามีการขยายเส้นทางเพิ่มขึ้น ปัจจุบันมีโครงการรถไฟฟ้าแล้วเสร็จที่เปิดให้บริการทั้งหมด 7 สาย โดยเพื่อให้ผู้ใช้บริการได้จดจำได้ง่ายจึงเรียกสายรถไฟฟ้าดังกล่าว ดังนี้ สายสีเขียว หมอชิต-สำโรง สายสีเขียวเข้ม หมอชิต-สำโรง สนามกีฬาแห่งชาติ-บางหว้า รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน บางซื่อ-หัวลำโพง สาย Airport Rail Link พญาไท-สุวรรณภูมิ และสายสีม่วง เตาปูน-คลองบางไผ่ สายสีชมพู มีนบุรี-แคราย และสายสีเหลือง ลาดพร้าว-สำโรง โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 2.9

14 สถานี วิ่งระหว่างสนามกีฬาแห่งชาติไปบางหว้า ทั้ง 2 สายมีจุดเชื่อมต่อกันที่สถานีสยาม โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 2.10



ภาพที่ 2.10 รถไฟฟ้า BTS สถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ สถานีพญาไท และสถานีสยาม
ที่มา: ผู้วิจัย

2.3.1.2 รถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT BL) ประชาชนนิยมเรียกว่า "รถไฟฟ้าใต้ดิน" เนื่องจากเป็นระบบใต้ดินแห่งแรกของประเทศไทย เส้นทางเริ่มต้นจากสถานีหลักสอง ผ่านสถานีท่าพระ สถานีสุทธิสาร และสิ้นสุดที่สถานีท่าพระ ตามแนววงกลม รวมทั้งหมด 38 สถานี มีจุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าบีทีเอสได้ที่สถานีบางหว้า สถานีสีลม สถานีสุขุมวิท สถานีพหลโยธิน และสถานีสวนจตุจักร เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ที่สถานีเตาปูน และเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่สถานีเพชรบุรี โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 2.11



ภาพที่ 2.11 รถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงินสถานีกำแพงเพชร สถานีหัวลำโพง และสถานีสีลม
ที่มา: ผู้วิจัย

2.3.1.3 รถไฟฟ้าแอร์พอร์ทเรย์ลิ่งค์ (APL) หรือ เอราวัณ (AERA1) หรือ โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือ ชื่อเดิมรถไฟฟ้าแอร์พอร์ทเรย์ลิ่งค์ (APL) เป็นโครงการระบบขนส่งมวลชนแบบพิเศษ เดิมอยู่ในโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าในระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ฉะเชิงเทรา ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง ทางวิ่ง ยกยกระดับที่ความสูง 20 เมตร ตลอดทั้งโครงการ ยกเว้นช่วงเข้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รถไฟฟ้าจะลดลงเป็นระดับดินหลังข้ามถนนสุวรรณภูมิ 2 แล้วลดระดับเป็นรถไฟฟ้าใต้ดินที่ความลึก 12 เมตรจากผิวดิน ปัจจุบันมีจำนวนทั้งหมด 8 สถานี โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 2.12



ภาพที่ 2.12 รถไฟฟ้าแอร์พोटเรียวลิ่งค์ (APL) หรือเอราวัน (AERA1) สถานีพญาไท สถานีมีนกะสัน และสถานีสุวรรณภูมิ
ที่มา: ผู้วิจัย

2.3.1.4 รถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง (MRT Purple Line) หรือ มีชื่อเรียกว่า รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม แบ่งการดำเนินงานออกเป็น 2 ส่วน คือเส้นทางช่วงเตาปูน-บางใหญ่ (สถานีคลองบางไผ่) เป็นระบบรถไฟฟ้าที่มีทั้งโครงสร้างใต้ดินและยกระดับ มีแนวเส้นทางที่เชื่อมโยงการเดินทางในแนวเหนือ-ใต้ เริ่มต้นจาก อ.บางบัวทอง จ.นนทบุรี ชานเมืองด้านทิศตะวันตกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร ผ่าน อ.บางใหญ่ และเมืองนนทบุรี เข้าสู่ใจกลางกรุงเทพฯ-บางซื่อ มีจำนวนทั้งหมด 16 สถานี โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 2.13



ภาพที่ 2.13 รถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง (MRT PPL) หรือรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม สถานีเตาปูน สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี และสถานีตลาดบางใหญ่
ที่มา: ผู้วิจัย

2.3.2 การศึกษาสถานีรถไฟฟ้าที่มีอัตลักษณ์ในประเทศไทย

เนื่องจากปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครที่มากขึ้นเป็นลำดับจนกระทั่งในปี พ.ศ. 2514 รัฐบาลไทยได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลเยอรมันส่งคณะผู้เชี่ยวชาญมาทำการศึกษา สำรวจ และวางแผนแม่บทสำหรับการจราจรและขนส่งในกรุงเทพมหานคร ซึ่งได้เสนอแนะให้มีระบบรถขนส่งมวลชนแบบเร็ว (Mass Rapid Transit System) เพื่อแก้ไขปัญหาการเดินทางและการจราจรในกรุงเทพมหานครได้มี การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้จัดสร้าง “ทางพิเศษ” ซึ่งประกอบด้วยระบบทางด่วน (Express Way) ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (Mass Rapid Transit System) และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เส้นทางรถไฟฟ้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ระยะทางรวม 48 กิโลเมตร 38 สถานี ประกอบไปด้วย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.3.2.1 โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล

สถานีหัวลำโพง–สถานีบางซื่อ ระยะทาง 20 กิโลเมตร 18 สถานี

2.3.2.2 โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย

สถานีหัวลำโพง–สถานีหลักสอง ระยะทาง 14 กิโลเมตร สถานีใต้ดิน 4 สถานี และสถานียกระดับ 7 สถานี รวม 11 สถานี และ สถานีบางซื่อ–สถานีท่าพระ ระยะทาง 13 กิโลเมตร เป็นสถานียกระดับ 8 สถานี

ต่อมารัฐบาลได้พิจารณาเห็นว่า การจราจรทางถนนในกรุงเทพมหานครติดขัดมาก สมควรเร่งรัดการดำเนินการในส่วนจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชน สามารถเดินทางได้โดยไม่จำเป็นต้องใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ดังนั้น คณะรัฐมนตรีจึงมีมติ เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2535 เห็นชอบให้จัดตั้งรัฐวิสาหกิจภายใต้การกำกับของนายกรัฐมนตรี เพื่อรับผิดชอบการดำเนินงานโครงการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร และ ปริมณฑล จึงได้มีการตรา “พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การรถไฟฟ้ามหานคร พ.ศ. 2535”

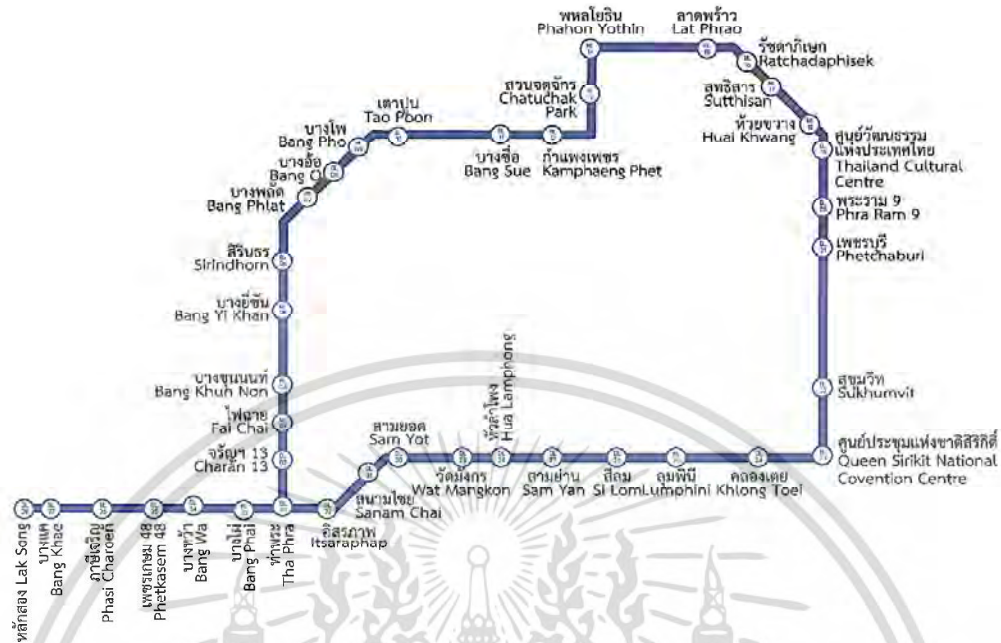
พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การรถไฟฟ้ามหานคร พ.ศ. 2535 มีบทบัญญัติที่ไม่เพียงพอ ต่อการจัดทำ จัดการ และการให้บริการขนส่งมวลชนด้วยระบบรถไฟฟ้า รวมทั้งการดูแลรักษา ความปลอดภัยและสาธารณะ ทำให้องค์การรถไฟฟ้ามหานครมีข้อจำกัดในการใช้อำนาจตามกฎหมาย และไม่สามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบกับการขนส่งมวลชนโดยระบบรถไฟฟ้า ได้ทวีความจำเป็นยิ่งขึ้นมาก จึงได้มีการตรา “พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน แห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543” จัดตั้ง “การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย” เรียกโดยย่อว่า “รฟม.” เพื่อปรับปรุงอำนาจหน้าที่ขององค์การรถไฟฟ้ามหานครให้สามารถดำเนินกิจการรถไฟฟ้า ให้เป็นระบบและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งอำนาจหน้าที่ในการคุ้มครองความปลอดภัยของกิจการรถไฟฟ้าและคนโดยสารรถไฟฟ้า มีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้การกำกับ ของนายกรัฐมนตรี มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

1) ดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งจังหวัดอื่น ตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา หรือระหว่างจังหวัดดังกล่าว

2) ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำโครงการและแผนงานเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้า เพื่อปรับปรุงและพัฒนาให้ทันสมัย

3) ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าและธุรกิจอื่น เพื่อประโยชน์แก่ รฟม. และ ประชาชนในการใช้บริการกิจการรถไฟฟ้า (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. 2563)

ต่อมา เมื่อ พ.ศ. 2545 ได้มีการปรับปรุงอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการ และได้โอนอำนาจหน้าที่ของนายกรัฐมนตรีในส่วนของการกำกับดูแลการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน แห่งประเทศไทย มาเป็นอำนาจหน้าที่ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยแผนที่รถไฟฟ้า มหานครสายสีน้ำเงิน โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 2.14



ภาพที่ 2.14 สถานีและเส้นทางเดินรถของรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน

ที่มา: <https://www.mrta.co.th> (2566)

รถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT BL) ส่วนต่อขยาย เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ฝั่งพระนครสู่ฝั่งธนบุรีเป็นเส้นทางใต้ดินตามแนวถนนพระราม 4 ผ่านถนนเจริญกรุง ผ่านวัดมังกรกมลาวาส (วัดเล่งเน่ยยี่) วังบูรพา เลี้ยวเข้าสู่ถนนสนามไชย ลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยาที่ปากคลองตลาด และลอดใต้คลองบางกอกใหญ่เข้าสู่ถนนอิสรภาพ ปรับเป็นโครงสร้างทางวิ่งยกระดับบนพื้นดินวิ่งเข้าสู่สี่แยกท่าพระ จุดนี้จะเป็นสถานีร่วมกับเส้นทางช่วงบางซื่อ-ท่าพระ จากนั้นวิ่งไปตามถนนเพชรเกษม ผ่านบางไผ่ บางหว้า ภาษีเจริญ บางแค ไปสิ้นสุดที่ถนนกาญจนาภิเษก ในย่านหลักสอง โดยเส้นทางนี้จะเชื่อมกับรถไฟฟ้าบีทีเอสที่บางหว้า เชื่อมสายสีแดงและสายสีส้มที่บางขุนนนท์ สายสีม่วงใต้ที่สถานีสามยอด สายสีแดงเข้มที่สถานีหัวลำโพง สายสีแดงเข้มช่วงบางซื่อ-รังสิต สายสีแดงอ่อน และรถไฟเชื่อม 3 สนามบินที่สถานีบางซื่อ

ระบบรถไฟฟ้าเป็นระบบรถไฟฟ้าขนาดใหญ่ (Heavy Rail Transit System) มีความจุสูง โดยสามารถขนส่งผู้โดยสารได้มากกว่า 5 หมื่นคนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง มีศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน 90 ไร่ใกล้กับซอยเพชรเกษม 48 มีอาคารจอดรถในแนวเส้นทางที่สถานีหลักสอง 2 อาคารทั้งอาคาร 10 ชั้น จอดรถได้ 650 คันและอาคาร 8 ชั้นจอดรถได้ 350 คัน ปัจจุบันเส้นทางรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT BL) ครอบคลุมเส้นทางมากขึ้นพร้อมกับช่วยลดปัญหาการจราจรที่ติดขัด และช่วยลดการใช้พลังงานจากน้ำมันของรถยนต์ส่วนบุคคล อีกทั้งยังช่วยลดปริมาณรถยนต์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นิยมนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ที่วิ่งจากชานเมืองเข้ามาในเขตกรุงเทพมหานครได้อย่างมาก นอกเหนือจากจะช่วยลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้วยังมีส่วนช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้นอีกด้วย

จากการศึกษาข้อมูลเส้นทางรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย (MRT BL) ช่วงสถานีหัวลำโพง ถึง สถานีบางแค พบว่า ได้มีการเปิดให้ใช้บริการตั้งแต่วันที่ 29 กรกฎาคม 2562 มีแนวคิดในการออกแบบสถานีจากสถานีหัวลำโพง ถึง สถานีหลักสอง ระยะทางรวม 14 กิโลเมตร แบ่งออกเป็น สถานีใต้ดิน 4 สถานี และสถานียกระดับ 7 สถานี รวม 11 สถานี และสถานีบางซื่อ ถึงสถานีท่าพระ ระยะทาง 13 กิโลเมตร เป็นสถานียกระดับ 8 สถานี โดยใน 4 สถานีใต้ดิน เป็นสถานีที่อยู่ในเขตพื้นที่ย่านกรุงเก่า จึงได้มีการนำแนวคิดการใช้อัตลักษณ์ตามบริบทสถานที่มาออกแบบตกแต่งสถานี ด้วยการนำอัตลักษณ์เชิงพื้นที่โดยคำนึงถึงสภาพแวดล้อมเดิม สรุปได้ดังนี้

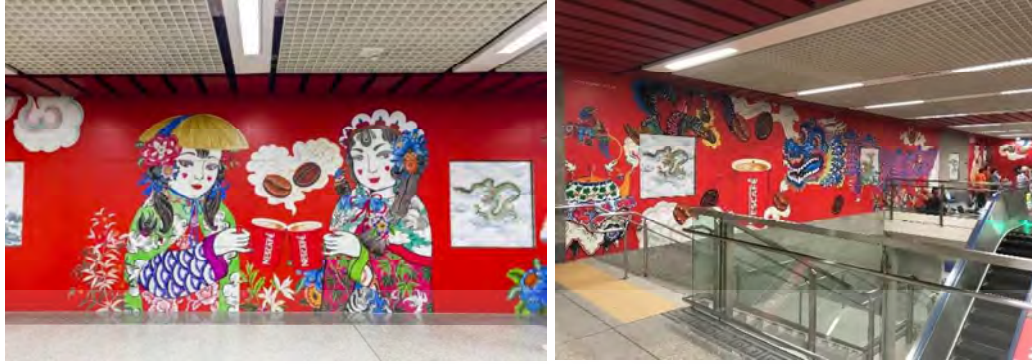
2.3.2.3 สถานีส่วนต่อขยายรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT BL)

1) สถานีวัดมังกร เป็นสถานีแรกของส่วนต่อขยายที่ถัดมาจากสถานีหัวลำโพง อยู่บริเวณวัดมังกรกมลาวาส การออกแบบสถาปัตยกรรมแบบจีนผสมกับรูปแบบยุโรป หรือเรียกสไตล์ชิโนโปรตุกีส ที่สอดคล้องกับวิถีชีวิตการค้าขายของชาวจีน และสภาพแวดล้อมโดยรอบ เช่น เขาวราช ถนนเจริญกรุง อีกทั้งอยู่ใกล้ย่านเขาวราชแหล่งท่องเที่ยว และขายของของชาวไทยเชื้อสายจีน รายละเอียดการตกแต่งภายในสถานีที่ใช้ลวดลาย และจิตรกรรมแบบสีแดงเป็นหลัก และส่วนสำคัญของแนวคิดการออกแบบ คือ มังกร ซึ่งเป็นสัญลักษณ์ที่นำมาซึ่งความสุขและความอุดมสมบูรณ์ของบ้านเมือง โดยออกแบบลวดลายตั้งแต่ส่วนหัวมังกร และท้องมังกรลวดลายเกร็ดมังกรบนเพดานสถานี ให้ความรู้สึกกลมกลืนไปกับวัฒนธรรมไทย-จีน และมีการติดตั้งประแจจีน ส่วนหัวเสาสถานี และส่วนของทางเดินต่างๆ ตกแต่งรูปมังกร ตลอดทางเดินในชั้นขายตั๋ว ใช้สีแดงสลับกับสีทอง โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 2.15-2.16



ภาพที่ 2.15 บริเวณภายนอกสถานีวัดมังกร

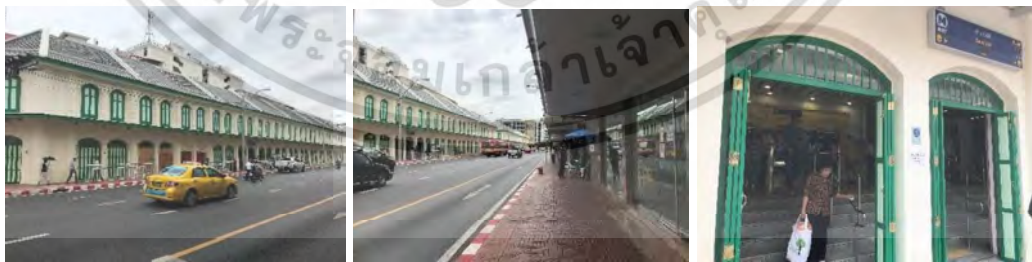
ที่มา: <http://www.chinatownyaowarach.com> (2564)



ภาพที่ 2.16 ภายในสถานีวัดมังกร

ที่มา: <https://www.bkkmenu.com> (2564)

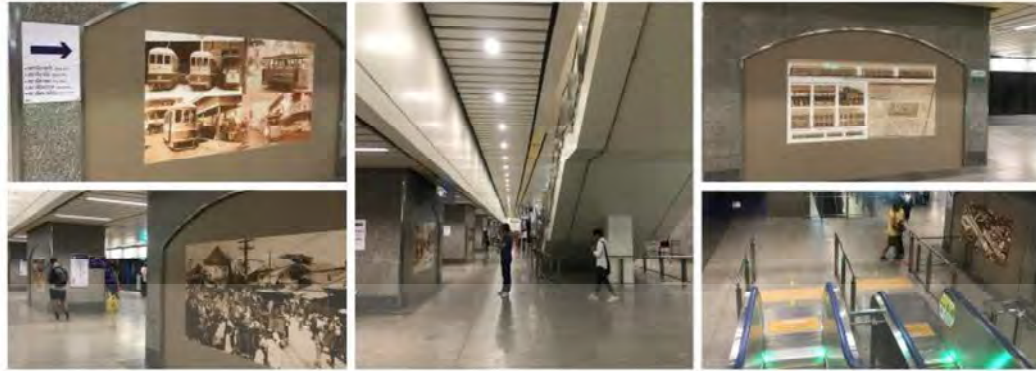
2) สถานีสามยอดอยู่ถัดจากสถานีวัดมังกร ภายนอกสถานีออกแบบเป็นสถาปัตยกรรมย้อนยุค โดยยึดรูปแบบตามสไตล์ชิโนโปรตุกีส ให้สอดคล้องกับอาคารริมถนนเจริญกรุง ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ ตัวสถานีเริ่มจากโถงทางเข้าออกแบบให้มีลักษณะโอโถง ชุ่มชอง จำหน่ายตั๋วอัตโนมัติมีการนำรูปทรงและลักษณะของซุ้มประตูสามยอดมาใช้ และประตูทางเข้าสถานีเป็นบานเฟี้ยม เสาภายในสถานีเป็นรูปทรงลักษณะซุ้มประตูสามยอด มีภาพถ่ายบริเวณพื้นที่สามยอดเดิมในยุคสมัยก่อนประดับติดบริเวณเสาตรงชานชลา เพื่อเล่าเรื่องราวท้องถิ่นย่านประตูสามยอดมาจัดแสดงไว้ ในส่วนของฝ้าเพดานมีการออกแบบให้มีสีเหลืองนวล เข้ามาเพิ่มเติมในลวดลายให้ดูมีสีสันน่าสนใจยิ่งขึ้น จากการศึกษาข้อมูลคณะกรรมการรัตนโกสินทร์มีความเห็นให้เน้นสถาปัตยกรรมย้อนยุครัชกาลที่ 6 รวมถึงอาคารบ้านเรือนโดยรอบบรรยากาศอาคารด้านนอกสถานี เป็นที่นิยมในการถ่ายรูปของผู้ใช้บริการที่เดินทางมาท่องเที่ยวได้จำนวนมาก มีแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียง กับสถานีนี้ที่สามารถเดินได้ในระยะใกล้ ได้แก่ The Old Siam สำเพ็ง พาหุรัด และเสาชิงช้า โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 2.17-2.18



ภาพที่ 2.17 สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีสามยอด

ที่มา: <https://www.bltbangkok.com> (2564)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 2.18 ภายในบริเวณสถานีสามยอด

ที่มา: <https://www.bltbangkok.com> (2564)

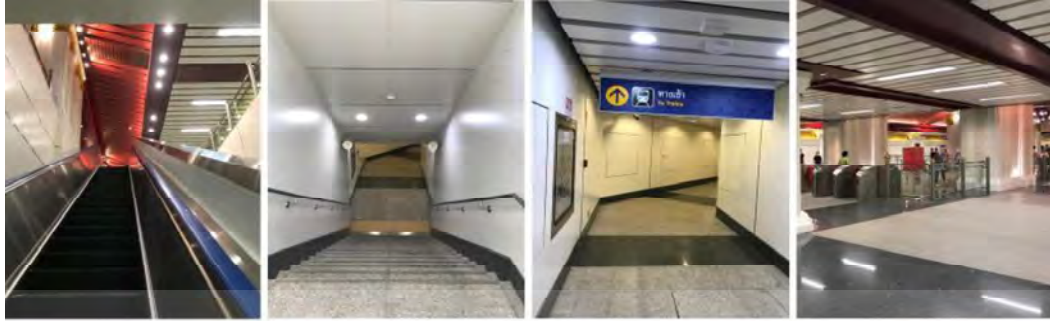
3) สถานีสามยอดต่อมาเป็นสถานีสนามไชย เป็นสถานีสุดท้ายก่อนข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาตลอดฝั่งแม่น้ำ ตัวสถานีอยู่บนเกาะรัตนโกสินทร์ใกล้พระบรมมหาราชวัง มีแนวคิด คือ ให้ผู้โดยสารที่เข้ามาด้านในสถานีมีความรู้สึกเหมือนเดินเข้าสู่ท้องพระโรงหรือพระราชวังในสมัยรัตนโกสินทร์ มีสถาปัตยกรรมไทยโบราณ เช่น เสาสดมภ์ เมืองค์ และฐานเสา และบัวหัวเสา กระเบื้องเสามีลายดอกพิกุล เพดานใช้ลายดาวล้อมเดือนแบบไทยปิดทองคำเปลว โคมไฟแบบอั้งกลับ ซึ่งเป็นโคมไฟแบบไทย ผังเป็นใบเสมาของกำแพงพระบรมมหาราชวังมาประยุกต์ ซึ่งการตกแต่งลักษณะนี้จะอยู่บริเวณ ชั้นจำหน่ายตั๋วโดยสารเท่านั้น รศ.ดร. ภิญญู สุวรรณศิริ ผู้ออกแบบเป็นศิลปินแห่งชาติในสาขาทัศนศิลป์ด้านงานสถาปัตยกรรม ที่นำความสำคัญของพื้นที่สนามไชยที่เคยถูกขุดพบฐานรากของพระราชวังโบราณมาออกแบบสถานีให้งามดังท้องพระโรงในพระราชวัง ช่วงต้นกรุงรัตนโกสินทร์ และต้องการให้สถานีนี้กลายเป็นสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินที่มีความสวยงามที่สุดในประเทศไทย เป็นแหล่งแลนด์มาร์กแห่งใหม่ โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 2.19-2.20



ภาพที่ 2.19 ภายในสถานีสนามไชย

ที่มา: <https://metro.bemplc.co.th> (2564)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 2.20 ภายในสถานีสนามไชย

ที่มา: <https://metro.bemplc.co.th> (2564)

4) สถานีอิสรภาพ เป็นสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสถานีแรกของฝั่งธนบุรี มีการนำแนวคิดในการออกแบบโดยใช้หงส์เป็นสัญลักษณ์ ซึ่งเป็นสัตว์สิริมงคล และศักดิ์สิทธิ์ เป็นตัวแทนเชิงสัญลักษณ์ในพื้นที่ คือ วัดหงส์รัตนารามราชวรวิหาร สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชเสด็จมาทรงน้ำในพิธีสำคัญของแผ่นดิน เป็นจุดที่เชื่อมต่อไปสู่สถานีรถไฟฟ้าท่าพระ และที่เป็นจุดเด่นของสถานีนี้คือ การเป็นอุโมงค์ที่ลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยา ที่สามารถข้ามไปสู่ฝั่งพระนครได้อย่างรวดเร็วกว่าการเดินทางบนถนนโดยรถยนต์ จากการศึกษาข้อมูลการออกแบบ บริษัท ช.การช่าง ได้ใช้ทีมสถาปนิกของบริษัทออกแบบและตกแต่งตัวสถานี พร้อมสร้างสรรค์งานสถาปัตยกรรมโบราณด้วยบรรยากาศที่โอเอียง โปร่งสบาย แต่ไม่ตกแต่งเข้มมากจนเกินไป เน้นความสวยโดดเด่นด้วยลวดลายของหงส์ในวรรณคดีไทย โดยได้รับแรงบันดาลใจจากวัดหงส์รัตนารามราชวรวิหาร ที่ถือว่าเป็นวัดสำคัญ และมีความเก่าแก่ในย่านอิสรภาพ และเพื่อนำให้เห็นถึงคุณค่าของประวัติศาสตร์ที่น่าชื่นชมของทางพื้นที่ โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 2.21 -2.22



ภาพที่ 2.21 สถานีอิสรภาพ

ที่มา: <https://metro.bemplc.co.th> (2564)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 2.22 ภายในสถานีอิสรภาพ

ที่มา: <https://metro.bemplc.co.th> (2564)

2.4 แนวคิดด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพสถานีรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-หนองคาย

โครงการรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทยกรุงเทพฯ-หนองคาย ได้แบ่งออกเป็น 2 ระยะ

โครงการระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-นครราชสีมา จากการศึกษาเอกสาร บทความ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง รายงานโครงการศึกษาการออกแบบรถไฟความเร็วสูงฉบับระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-นครราชสีมา รายงานข่าวจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (การรถไฟแห่งประเทศไทย. 2562) แจ้งว่าการออกแบบสถานีรถไฟในโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงสายแรกของประเทศไทยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย-จีน ระยะแรก กรุงเทพฯ-นครราชสีมา เป็นระยะทาง 253 กิโลเมตร มี 6 สถานี ได้แก่ บางซื่อ ดอนเมือง อยุธยา สระบุรี ปากช่อง และนครราชสีมา

โครงการระยะที่ 2 จุดเริ่มต้นการสร้างบริเวณสถานีบัวใหญ่ ถึงจุดสิ้นสุดบริเวณจุดกึ่งกลางสะพานข้ามแม่น้ำโขงจังหวัดหนองคาย ผ่านพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา ขอนแก่น อุดรธานี และหนองคาย ระยะทางประมาณ 356 กิโลเมตร ความยาวขบวนรถ 200 เมตร บรรจุผู้โดยสารสูงสุด 600 คน ต่อขบวน ความเร็วสูงสุดที่ใช้ในการออกแบบ 250 กิโลเมตร ต่อชั่วโมง

การออกแบบสถานีทั้งหมด 5 สถานี ประกอบด้วย สถานีบัวใหญ่ สถานีบ้านไผ่ สถานีขอนแก่น สถานีอุดร และสถานีหนองคาย ซึ่งมีการออกแบบตามสัญลักษณ์ของแต่ละจังหวัด (รายงานการจัดประชุมโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาแบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคช่วงกรุงเทพฯ-รายละเอียดเส้นทางของทั้งสองช่วงโครงการ โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 2.23

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 2.23 จุดจอดโครงการรถไฟความเร็วสูงระยะที่ 1 (สีแดง) และระยะที่ 2 (สีเขียว)
ที่มา: รายงานโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค (2563)

2.4.1 การศึกษาสภาพแวดล้อมสถานีรถไฟเส้นทางก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง

พัฒนาการของรถไฟไทยเริ่มตั้งแต่การศึกษาเส้นทางก่อสร้างครั้งแรกใน พ.ศ. 2430 มีศูนย์กลางจากกรุงเทพมหานคร และกระจายไปสู่ภูมิภาคต่างๆ ทั่วประเทศ การก่อสร้างเส้นทางรถไฟในช่วงแรกใช้รางที่มีขนาดกว้าง 1.435 เมตร และต่อมาใน พ.ศ. 2463 เริ่มเปลี่ยนเป็นขนาด 1 เมตร จนถึงปัจจุบันเป็นรางกว้าง 1 เมตรทั่วประเทศ และความกว้างของราง 1 เมตรนี้ ส่งผลต่อการพัฒนารถไฟความเร็วสูงในอนาคตที่ต้องใช้รางกว้าง 1.435 เมตร ดังนั้นหากจะสร้างระบบรถไฟความเร็วสูงจะต้องสร้างรางและแนวเส้นทางใหม่ทั้งหมด หรืออาจเปลี่ยนความกว้างของรางจาก 1 เมตร เป็น 1.435 เมตร ทั้งสองแนวทางดังกล่าวต้องใช้งบประมาณสูงมากโดยมีวิธีที่เหมาะสมคือการพัฒนากระบวนรถไฟที่มีอยู่เดิมให้ดีขึ้นด้วยการสร้างรางคู่ทั่วประเทศให้เสร็จโดยเร็ว ส่วนการพัฒนารถไฟความเร็วสูงอาจทำได้ในบางเส้นทาง โดยพัฒนาควบคู่กันไป (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2559)

2.4.2 แนวคิดการออกแบบสถานีรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทย

การศึกษาโครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทาง กรุงเทพฯ-หนองคาย (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2557) สรุปได้ว่า แนวคิดการออกแบบสถานีรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทยมีการคำนึงถึงการออกแบบด้านภูมิสถาปัตยกรรม ดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.4.2.1 แนวทางการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทยปัจจุบัน

กรอบนโยบาย ด้านการพัฒนาการรถไฟความเร็วสูง/รถไฟขนาดทางมาตรฐานสายกรุงเทพฯ-หนองคาย (ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย) นับเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งภายในประเทศและมีศักยภาพเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งในภูมิภาค ซึ่งจะช่วยเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชน กระตุ้นการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ การค้า การท่องเที่ยว และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โครงการฯ มีความสอดคล้องกับกรอบนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนงานด้านการจราจรและขนส่งต่างๆ ดังต่อไปนี้

- 1) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559)
- 2) นโยบายรัฐบาลปัจจุบัน
- 3) แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2554-2558
- 4) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)
- 5) แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554- 2563
- 6) แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ.2556-2560)
- 7) แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565
- 8) นโยบายประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)
- 9) โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง Greater Mekong Subregion (GMS)
- 10) บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลจีนว่าด้วยความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565

2.4.2.2 การออกแบบสถานีด้านสถาปัตยกรรม

สถานีรถไฟความเร็วสูงเป็นอาคารสถานีรถไฟขนาดใหญ่ สำหรับรองรับจำนวนผู้โดยสารและผู้ให้บริการจำนวนมาก แนวความคิดการออกแบบอาคารสถานีรถไฟด้านสถาปัตยกรรม จึงได้ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบและข้อบังคับในการใช้พื้นที่เพื่อให้ผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่ปฏิบัติการ และผู้ใช้อาคารมีความปลอดภัย ความคล่องตัว สะดวกสบาย สร้างบรรยากาศที่ดี ในหลายรูปแบบ โดยการออกแบบได้นำเอาคุณค่าพื้นฐานความเป็นเอกลักษณ์ทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม ศิลปกรรมของท้องถิ่นในแต่ละจังหวัด และพื้นที่มาประยุกต์ใช้ให้ทันสมัยมีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมความเป็นเอกลักษณ์ที่โดดเด่น ประกอบกับการเลือกใช้วัสดุที่มีคุณภาพ มีความคงทนแข็งแรง ดูแลรักษาง่าย ไม่สร้างมลภาวะต่อสภาพแวดล้อม มีอายุการใช้งานที่ยาวนาน และคุ้มค่า

การเลือกสีวัสดุจะพิจารณาสีสันทันทีให้ความสดใสภายในและภายนอกอาคาร แสดงถึงขอบเขตของพื้นที่ และลักษณะในแต่ละส่วน (Function) ในลักษณะการเคลื่อนไหวอิสระ (Free Movement) สร้างสรรค์ในมิติใหม่ (New Dimension) สร้างความเป็นเอกลักษณ์ที่ประทับใจให้กับผู้พบเห็นและผู้ใช้บริการ

2.4.2.3 การออกแบบด้านภูมิสถาปัตยกรรม

การออกแบบภูมิสถาปัตยกรรมประกอบสถานีรถไฟในภาพรวมมีการคำนึงถึงลักษณะภูมิประเทศสภาพแวดล้อม ตำแหน่งที่ตั้งของสถานีในแต่ละพื้นที่รวมถึงลักษณะรูปแบบของผังบริเวณอาคารสถานี โดยคำนึงถึงแนวคิดการออกแบบสีเขียว (Green Design) ผสมผสานกับความเป็นเอกลักษณ์ทางศิลปะและวัฒนธรรมของท้องถิ่นมาประยุกต์ใช้มีมาตราส่วน (Scale) ทางแนวนอนและแนวตั้ง ด้วยการสร้างความสวยงามน่าสนใจเป็นลักษณะอิสระ (Free Form) ตามธรรมชาติสร้างความกลมกลืน (Harmony) ให้กับสภาพแวดล้อม และยึดหลักทางศิลปะมาใช้ผนวกเข้ากับประโยชน์การใช้สอยสร้างความเป็นเอกลักษณ์ (Natural Flow) ให้มีความสวยงาม ความประทับใจ เพิ่มความมีชีวิตชีวา สร้างสิ่งประทับใจให้ผู้ใช้สอยได้รับความรู้สึกที่สบาย ความเป็นธรรมชาติที่ร่มเงามีความปลอดภัย ประกอบกับใช้วัสดุพรรณไม้ที่ดูแลรักษาง่ายมีรูปลักษณะสีสันทันทีที่น่าประทับใจ

2.4.2.4 ตำแหน่งสถานี (Designation of Station Location)

จำนวนและตำแหน่งของสถานีรถไฟความเร็วสูงกำหนดให้สอดคล้องกับบทบาทของโครงการ คือ เน้นการเชื่อมโยงระหว่างเมือง ให้บริการที่รวดเร็ว และเชื่อมต่อการเดินทางกับโครงข่ายระบบรถไฟทางคู่ที่มีอยู่ในปัจจุบัน โดยตำแหน่งสถานีมีเกณฑ์การพิจารณา ดังนี้

- 1) เข้าถึงได้สะดวก และมีขนาดพื้นที่เพียงพอพื้นที่เป็นที่ดอน
- 2) มีระยะห่างจากย่านชุมชนเดิมและเป็นย่านธุรกิจเดิม
- 3) มีความเหมาะสมที่สอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาเมืองและโครงการพัฒนาในอนาคต มีโอกาส และความเป็นไปได้ของการพัฒนาเชิงพื้นที่ด้านเศรษฐกิจในระดับสูง
- 4) ไม่ขัดแย้งกับกฎหมายผังเมืองและกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
- 5) สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองแบบกระชับ (Compact City) การใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน (Mixed Land Use) และการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง (Transit Oriented Development: TOD)

2.4.3 การศึกษาอัตลักษณ์ประจำสถานีตามแนวเส้นทางก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง

โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงฉบับระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-นครราชสีมา รายงานข่าวจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (การรถไฟแห่งประเทศไทย. 2562) มีการนำสัญลักษณ์ประจำอำเภอ และจังหวัดมาใช้เป็นแนวคิดในการออกแบบอัตลักษณ์สถานี สรุปได้ดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.4.3.1 สถานีกลางบางซื่อ

เป็นสถานีรถไฟที่ของประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของระบบรถไฟทางไกลแทนที่สถานีรถไฟกรุงเทพหรือหัวลำโพงเดิม ได้ถูกกำหนดบางซื่อเป็นสถานีรถไฟต้นทางของรถไฟทางไกลรถไฟฟ้าความเร็วสูง และเป็นสถานีศูนย์กลางของรถไฟฟ้ายาสีแดงซึ่งทั้งสีแดงเข้ม และสีแดงอ่อนพัฒนามาจากสถานีรถไฟชุมทางบางซื่อเดิมเป็นสถานีรถไฟระหว่างทางที่มีความสำคัญเช่นเดียวกับสถานีกรุงเทพ สถานีนี้มี 4 ชั้น มีหลังคาทรงโค้งเลียนแบบสถานีกรุงเทพเดิม โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 2.24



ภาพที่ 2.24 สถานีกลางบางซื่อ (กรุงเทพอภิวัฒน์)
ที่มา <https://www.thaipbsworld.com> (2562)

2.4.3.2 สถานีดอนเมือง

เป็นสถานีที่ใช้ร่วมระหว่างรถไฟฟ้ายานเมือง (CT) รถไฟทางไกล (LD) รถไฟความเร็วสูง (HST) และรถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน (ARL) เป็นสถานีที่อยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร สนามบินดอนเมืองเป็นสถานที่รู้จักกันของเขตนี้อีก และสัญลักษณ์จะเป็นเขตจัดทำขึ้น แต่ยังคงใช้สัญลักษณ์กลมเป็นหลัก รูปแบบของสถานีจึงเน้นการใช้งานให้ครอบคลุมการใช้เพื่อรถไฟทั้งหมดดังกล่าว

2.4.3.3 สถานีพระนครศรีอยุธยา

มีรูปแบบตราสัญลักษณ์ประจำจังหวัดลักษณะเป็นรูปหอยสังข์ที่ประดิษฐานอยู่ในพานแว่นฟ้าภายในปราสาทได้ต้นหมัน โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 2.25



ภาพที่ 2.25 สัญลักษณ์จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
ที่มา: กรุงเก่าของชาวสยาม (2563)

2.4.3.4 สถานีสระบุรี

มีตราสัญลักษณ์ประจำจังหวัดเป็นรูปมณฑปพระพุทธบาท โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 2.26



ภาพที่ 2.26 สัญลักษณ์ประจำจังหวัดสระบุรี

ที่มา: <http://thailand-seals.jeep.in.th>. (2563)

2.4.3.5 สถานีปากช่อง

เนื่องจากเป็นสถานีอำเภอที่อยู่ในจังหวัดนครราชสีมา และเป็นสถานีแรกของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ อัตลักษณ์ของที่นี่ ที่รู้จักกันดีจึงเป็นลักษณะสถานที่ท่องเที่ยว และอาหารที่ชมผลทางการเกษตร โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 2.27



ภาพที่ 2.27 สัญลักษณ์ประจำอำเภอปากช่อง

ที่มา: <https://www.pakchongcity.go.th/main/about-city> (2563).

2.4.3.6 สถานีนครราชสีมา

ตราสัญลักษณ์ประจำจังหวัดเป็นรูปท้าวสุรนารี และซุ้มประตูชุมพล โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 2.28



ภาพที่ 2.28 สัญลักษณ์จังหวัดนครราชสีมา

ที่มา: <https://sites.google.com> (2563)

ช่วงระยะที่ 2 นครราชสีมา-หนองคาย

การโครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-หนองคาย รายงานฉบับระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย สรุปได้ว่า มีสถานีย่อยที่ไม่ใช่สถานีประจำจังหวัดเพิ่มเติมในเส้นทางระยะนี้ การกำหนดการจัดวางตำแหน่งที่ตั้งของสถานีพิจารณาจากสถานีรถไฟเดิมที่มีอยู่ตามแนวสายทางเมืองหลัก เพื่อให้บริการขนส่งผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างสะดวก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

และรวดเร็ว ด้วยการกำหนดระยะห่างระหว่างสถานีของรถไฟความเร็วสูงให้มีระยะห่างกันประมาณ 50 กิโลเมตรขึ้นไปเป็นอย่างน้อย เพื่อให้มีระยะทางที่สามารถเร่งความเร็วได้ (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2557) ดังนั้นการกำหนดที่ตั้งสถานีช่วงนครราชสีมา-หนองคายได้กำหนดไว้ 5 สถานี (นับสถานีต่อจากช่วงระยะแรก) ได้แก่ สถานีบัวใหญ่ สถานีบ้านไผ่ สถานีขอนแก่น สถานีอุดรธานี และสถานีหนองคาย สรุปรูปแบบสัญลักษณ์ ได้ดังนี้

2.4.3.7 สถานีรถไฟบัวใหญ่

ตั้งอยู่ตอนเหนือสุดของเขตจังหวัดนครราชสีมา ตั้งอยู่ใกล้เขตจังหวัดขอนแก่น การกำหนดตำแหน่งที่ตั้งสถานีจะถูกลวงไว้ทางด้านใต้ของสถานี โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 2.29



ภาพที่ 2.29 สัญลักษณ์สถานีบัวใหญ่

ที่มา: โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-หนองคาย (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2557)

2.4.3.8 สถานีบ้านไผ่

ตั้งอยู่ตอนใต้ของจังหวัดขอนแก่นใกล้จังหวัดนครราชสีมา โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 2.30



ภาพที่ 2.30 สัญลักษณ์สถานีบ้านไผ่

ที่มา: โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-หนองคาย (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2557)

2.4.3.9 สถานีขอนแก่น

ตั้งอยู่ตอนกลางของจังหวัดขอนแก่น ซึ่งอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟรางคู่ โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 2.31



ภาพที่ 2.31 สัญลักษณ์สถานีขอนแก่น

ที่มา: โครงการศึกษาและออกแบบบรรลไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-หนองคาย (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2557)

2.4.3.10 สถานีอุดรธานี

ตั้งอยู่ในเขตเทศบาลนครอุดรธานี เป็นสถานที่รองรับการพัฒนาเมืองในระดับเมืองหลักของภาคตะวันออกเฉียงเหนือการจัดวางผังอาคารสถานีรถไฟอุดรธานีจะถูกวางไว้ทางด้านทิศตะวันออกของสถานีเดิม โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 2.32



ภาพที่ 2.32 สัญลักษณ์สถานีอุดรธานี

ที่มา: โครงการศึกษาและออกแบบบรรลไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-หนองคาย (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2557)

2.4.3.11 สถานีหนองคาย

ตั้งอยู่ทางใต้ของเมืองเป็นที่เหมาะสมในการพัฒนาเมือง เพื่อลดความแออัดในพื้นที่เมืองเก่าริมแม่น้ำ โดยการจัดวางผังอาคารสถานีรถไฟหนองคาย ได้วางไว้ทางด้านทิศตะวันตกของสถานีเดิม โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 2.33



ภาพที่ 2.33 สัญลักษณ์สถานีหนองคาย

ที่มา: โครงการศึกษาและออกแบบบรรลไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-หนองคาย (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2557)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สรุปการศึกษารูปแบบ และแนวทางการออกแบบสถานีจากโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-หนองคาย (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2557) ได้แบ่งออกเป็นการศึกษา ที่ตั้ง ลักษณะรูปแบบสถานี และการนำสัญลักษณ์ประจำจังหวัดมาใช้เป็นแนวคิดในการออกแบบสถานี โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังตารางที่ 2.1

ตารางที่ 2.1 สรุปการศึกษารูปแบบ และแนวทางการออกแบบสถานีรถไฟความเร็วสูง

ลำดับ	สถานี	สัญลักษณ์ ประจำจังหวัด/อำเภอ	ก่อสร้างสถานีใหม่	รูปแบบสถานี/ Zone
1	บางซื่อ	✓	✓	สถานีกลาง
2	ดอนเมือง	✓	สถานีร่วมกับโครงการ รถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง และ โครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่า อากาศยานส่วนต่อขยาย	1. ทางเข้า ลานจอดรถ สถานีรถไฟ รางคู่ใหม่ 2. ทางเข้าหลัก พื้นที่พาณิชย์ในสถานี 3. ชั้นจำหน่ายตั๋ว โถงพักคอย 4. ขานชลารถไฟความเร็วสูง
3	อยุธยา	✓	✓	
4	สระบุรี	✓	✓	
5	ปากช่อง	✓	✓	
6	นครราชสีมา	✓	✓	
7	บัวใหญ่	✓	✓	
8	บ้านไผ่	✓	✓	
9	ขอนแก่น	✓	✓	
10	อุดรธานี	✓	✓	
11	หนองคาย	✓	✓	

ที่มา: ผู้วิจัย

2.4.4 รูปแบบของรถไฟความเร็วสูง

รถไฟความเร็วสูง หมายถึง รถไฟที่วิ่งด้วยการใช้ความเร็วที่สูงกว่าขบวนรถไฟปกติในเส้นทางที่ก่อสร้างขึ้นใหม่ เมื่อพิจารณาการจัดความเร็วของความเร็วจากของต่างประเทศ เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกาโดยกระทรวงคมนาคมได้ให้ความหมายว่า รถไฟความเร็วสูงคือรถไฟที่สามารถรักษาความเร็วไว้ได้มากกว่า 125 ไมล์ต่อชั่วโมง หรือ 201 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในขณะที่ทางสหพันธ์รถไฟของสหรัฐอเมริกาให้นิยามว่ารถไฟความเร็วสูง คือรถไฟที่วิ่งได้ความเร็วอย่างน้อย 110 ไมล์ต่อชั่วโมง หรือ 177 กม.ต่อชั่วโมง (อภิรักษ์ สีม่วงงาม. 2560) ปัจจุบันมีรถไฟความเร็วสูง ที่สามารถเดินทางได้ด้วยความเร็วสูงสุดกว่า 500 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ประเภทของรถไฟความเร็วสูงมีอยู่ 3 ประเภท ดังนี้

2.4.4.1 รถไฟที่ใช้ความเร็วสูง (High Speed)

ความเร็วที่ใช้อยู่ในช่วง 200-400 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เทียบเท่ากับรถไฟความเร็วสูงของประเทศรัสเซียและเยอรมนี

2.4.4.2 รถไฟความเร็วสูงมาก หรือ Very High Speed

ความเร็วที่ใช้อยู่ในช่วง 310-500 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีใช้ในประเทศฝรั่งเศส และญี่ปุ่น

2.4.4.3 รถไฟความเร็วสูงพิเศษ (Ultra-High Speed)

ความเร็วที่ใช้อยู่ในช่วง 500-1000 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ได้แก่ รถไฟหมายเลข 4402 ที่ให้บริการโดยบริษัททางรถไฟแห่งชาติฝรั่งเศส สามารถวิ่งทดลองความเร็วได้ถึง 574.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และรถไฟชินคันเซ็นที่วิ่งด้วยความเร็วถึง 603 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในการทดสอบขบวนรถไฟแบบ Maglev หรือการใช้แรงยกตัวของแม่เหล็กไฟฟ้า ให้ด้วยยานพาหนะลอยขึ้นเหนือรางวิ่งแทนการใช้ล้อ

2.4.4.4 แนวทางการเลือกรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทย

การก่อสร้างจะใช้ระบบเทคโนโลยีของจีน โดยแบ่งงานเป็น 2 ส่วน คือ ฝ่ายไทยรับภาระการลงทุนโครงการทั้งหมด และดำเนินการก่อสร้างงานโยธา ฝ่ายประเทศจีนรับผิดชอบการออกแบบรายละเอียดงานโยธา ควบคุมการก่อสร้างงานโยธา ออกแบบ งานระบบรถไฟความเร็วสูงระบบอาณัติสัญญาณ และระบบควบคุมการเดินทาง เนื่องจากจีนมีความเชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยี และประสบการณ์เรื่องรถไฟความเร็วสูงมากกว่า กระทรวงคมนาคมจึงมีการกำหนดแผนการก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2572 รูปแบบรถไฟที่ใช้ในโครงการจะเลือกใช้รุ่น FUXINGHAO (ฟู่ซิง) ซึ่งเป็นรถไฟความเร็วสูงรุ่นล่าสุดของจีน ควบคุมการขับเคลื่อนด้วยระบบไฟฟ้า (Electric Multiple Units: EMU) พัฒนาโดย China Railway มีความเร็วสูงถึง 350 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ผลิตจากวัสดุที่มีน้ำหนักเบาเป็นหลัก เช่น โลหะผสมแมกนีเซียม และคาร์บอนไฟเบอร์ คาดว่าจะวิ่งด้วยความเร็ว 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โครงการรถไฟความเร็วสูงสายแรกของประเทศไทยกรุงเทพ-หนองคาย นับได้ว่าเป็นนวัตกรรมใหม่ทางประวัติศาสตร์ของประเทศ และเป็นการพัฒนาการขนส่งระหว่างประเทศเปิดโอกาสให้มีการเดินทางระหว่างประเทศได้สะดวกมากขึ้น เกิดการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้า ซึ่งจะเป็นประโยชน์ โดยตรงกับประชาชน 3 ประเทศ คือ จีน ลาว และไทย โดยเฉพาะด้านโลจิสติกส์ที่สนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาค ทั้งนี้ เนื่องจากการขนส่งทางรถไฟมีต้นทุนต่ำ ดังนั้น การเชื่อมโยง 3 ประเทศก็จะลดต้นทุนการขนส่งสินค้า เกิดการเชื่อมโยงของภูมิภาคเอเชียและอาเซียน โดยมุ่งให้ความสำคัญกับความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐกิจ การพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟ และบริเวณสถานีรถไฟ ทำให้เกิดเศรษฐกิจใหม่เป็นผลต่อการกระตุ้นให้เกิดการกระจายความเจริญสู่ท้องถิ่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งรายได้ประชากรต่ำกว่าภาคอื่นของประเทศ ประชาชนได้ระบบการเดินทางที่รวดเร็ว มีความปลอดภัย รวมทั้งส่งเสริมคุณภาพชีวิตให้ดีขึ้น (ณจักร วงษ์ยม. 2560) โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 2.34

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นิยมนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 2.34 รถไฟที่จะใช้ในโครงการรถไฟความเร็วสูง ไทย-จีน FUXINGHAO
ที่มา: <https://region2.prd.go.th/th> (2563)

2.4.5 การศึกษาสถานีรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทย

การศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-หนองคาย พบว่า มีรูปแบบวางยกระดับ การแบ่งพื้นที่ส่วนใช้สอยบริเวณสถานีจะเป็นไปตามรูปแบบการใช้งานที่มีการแบ่งพื้นที่เป็นสัดส่วนต่าง ๆ โดยสรุปแสดงไว้ดังตารางที่ 2.22

ตารางที่ 2.2 สรุปรูปแบบการให้บริการและการใช้งานสถานีรถไฟความเร็วสูง

องค์ประกอบของสถานีรถไฟความเร็วสูง	การแบ่งพื้นที่การใช้งานของสถานีรถไฟความเร็วสูง
1. ทางเข้า สถานีจอดรถ	ชั้นที่ 1 เป็นชั้นทางเข้าอาคาร
2. ทางเข้าหลัก และพื้นที่พลาซ่าในสถานี	และพื้นที่พักคอยผู้โดยสาร
3. ชั้นจำหน่ายตั๋ว โถงพักคอย	ชั้นที่ 2 เป็นชั้นจำหน่ายตั๋วและชานชาลารถไฟทางไกล
4. ชานชาลารถไฟความเร็วสูง	ชั้นที่ 3 เป็นชั้นชานชาลารถไฟความเร็วสูง

ที่มา: ผู้วิจัย

2.4.6 ทฤษฎี และแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับสถานีรถไฟในต่างประเทศ

พื้นที่ใช้สอยบริเวณสถานี เป็นการให้ความสำคัญของพื้นที่ว่าง และทฤษฎีทางสังคม ซึ่งเป็นการกำหนดพื้นที่ และการมีอิทธิพลของสังคมในสภาพแวดล้อมนั้น (Georg Simmel and Henri Lefebvre. 2007) โดย Georg Simmel และ Henri Lefebvre ได้กล่าวถึง เรื่องการใช้พื้นที่นั้น มีความสำคัญเนื่องมาจากกิจกรรมทางสังคมทุกรูปแบบเดิมเป็นพื้นที่ในธรรมชาติ การใช้พื้นที่ว่างจะสามารถกำหนดการปฏิสัมพันธ์ทางสังคมได้ (Zieleniec. 2007) ทุกพื้นที่มีขอบเขตไม่ว่าจะเป็นที่ทางกายภาพหรือสถาปัตยกรรมอย่างอื่น รูปแบบของขอบเขตที่ไม่ใช่ทางกายภาพ คือ การแบ่งชั้นต่าง ๆ ภายในเมืองออกเป็นพื้นที่ทำงาน และพื้นที่ส่วนตัวเป็นรูปแบบทางสังคมที่มีพื้นที่สิ่งนี้สามารถเห็นได้ในสภาพแวดล้อมของเมืองซึ่งพื้นที่ถูกแบ่งแตกต่างกัน ตัวอย่างเช่น มีพื้นที่พักผ่อน และพื้นที่ทำงานแยกจากกัน และแต่ละแห่งมีการปฏิสัมพันธ์ทางสังคมที่แตกต่างกัน (Georg Simmel. 2007)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ด้านธรรมชาติสภาพแวดล้อมในเมือง และชีวิตประจำวันโดยการใช้พื้นที่ว่างเป็นการเชื่อมโยงกับความสัมพันธ์ทางสังคมทุกประเภทโดยไม่สามารถมองได้ว่าเป็นการแยกจากกัน เกิดขึ้นจากการสนับสนุนจากความสัมพันธ์ทางสังคม และผลิตโดยความสัมพันธ์ทางสังคมอันเป็นองค์กรด้านเชิงพื้นที่ที่เป็นปัจจัยพื้นฐานทางสังคม เนื่องจากการเชื่อมต่อทางสังคม เป็นพื้นที่ที่แตกต่างกัน จึงมีเป็นมุมมองส่วนบุคคลที่แตกต่าง แต่ยังมีการพัฒนา การใช้พื้นที่ว่างทางสังคมจึงนำมาซึ่งองค์ประกอบทางประวัติศาสตร์ (Henri Lefebvre. 2007)

สรุปแผนผังการศึกษาองค์ประกอบของทฤษฎี ของการวางผังเมืองในการนำไปประยุกต์ใช้เพื่อการสร้างสถานีรถไฟ โดยมีความเห็นด้วยว่าพื้นที่ว่างทางสังคมมีความสำคัญต่อการสร้าง และวางผังเมือง ในการนำทฤษฎีทางสังคมที่เกี่ยวข้องทางด้านองค์ประกอบสภาพแวดล้อมทางประวัติศาสตร์ จึงเป็นสิ่งสำคัญหลักในกระบวนการเกิดพื้นที่ต่าง ๆ โดยรอบ เมืององค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกัน คือ องค์ประกอบทางประวัติศาสตร์ Historical สังคม ทฤษฎีพื้นที่ว่าง และการคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมของ ผังเมือง โดยรายละเอียดสรุปแผนผังไว้ โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 2.35



ภาพที่ 2.35 องค์ประกอบการวางผังเมืองในการนำไปประยุกต์ใช้เพื่อการสร้างสถานีรถไฟ
ที่มา: ผู้วิจัย

แนวคิด และหลักการที่เกี่ยวกับผลกระทบของสถานีรถไฟที่มีต่อเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค การจำแนกประเภทของสถานีรถไฟโดยทั่วไปแบ่งเป็นสถานีสำหรับผู้โดยสาร สถานีขนส่งพิเศษ จากพฤติกรรมการเดินทางสามารถแบ่งได้เป็น สถานีขนาดเล็ก สถานีขนาดกลาง และขนาดใหญ่ สถานีของศูนย์การจราจร และสถานีของมหานครหรือเรียกว่า “สถานีกลาง” สถานีรถไฟจึงเป็น ศูนย์กลางของการขนส่งระบบรางทั้งให้บริการแก่ผู้โดยสาร และเพื่อการขนส่งทางเศรษฐกิจ เมื่อเป็น สถานีกลางหรือสถานีประจำจังหวัดที่มีบทบาทอยู่ใจกลางเมือง จึงควรมีการใช้งานได้หลากหลาย เช่น การบูรณาการผู้คน สินค้า และบริการให้ข้อมูลเกี่ยวกับการปรับโครงสร้างองค์กร และการขยายตัวของเมืองอันจะนำไปสู่การก่อสร้างเมืองใหม่ เช่น สถานีรถไฟช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่ง และการเข้าถึงโดยเน้นของสิ่งอำนวยความสะดวกการจราจร นอกจากนี้ยังช่วยปรับปรุงคุณภาพชีวิต ในชุมชนระดับภูมิภาค เมื่อมีผู้ใช้บริการ ก็จะช่วยสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ใกล้เคียง กล่าวอีกนัยหนึ่ง สถานีรถไฟช่วยปรับปรุงเศรษฐกิจระดับภูมิภาค ซึ่งใช้เป็นจุดแข็งของการสร้างกิจกรรมทางวัฒนธรรม เป็นสถานที่แลนด์มาร์ค สำหรับการจัดคอนเสิร์ต นิทรรศการศิลปะบริเวณสถานีแห่งใหม่ของชุมชน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เพื่อให้เป็นการเผยแพร่วัฒนธรรมในพื้นที่สถานี ส่งเสริมรูปแบบอาคารสถานีให้เป็นแบบประวัติศาสตร์เป็นการสร้างคุณค่าทางวัฒนธรรมของสถานี และส่งเสริมสิ่งที่มีคุณค่าในสภาพแวดล้อมนั้น ๆ ให้เป็นสถานีที่มีคุณค่าของการเสนองานศิลปะ และสถาปัตยกรรม (Ho Jin CHOI, 2007)

หลักการที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบของการก่อสร้างสถานีรถไฟต่อเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค ประกอบด้วยหลักการที่ได้จากผลการวิเคราะห์การสร้างสถานีรถไฟ ศูนย์กลางสถานีที่ตั้งอยู่ใจกลางเมืองจะเป็นการช่วยพัฒนาคุณภาพชีวิตทางด้านเศรษฐกิจ รวมถึงวัฒนธรรมการค้า โดยเฉพาะสถานี ในเขตเมือง หรือสถานีประจำจังหวัดในอนาคตที่มีการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงแล้วเสร็จ จะมีการส่งเสริมการพัฒนาสถานีที่เชื่อมโยงการปฏิบัติงาน และเชิงพาณิชย์ภาคเอกชนในพื้นที่ชนบท เป็นการส่งเสริมการพัฒนาสถานีรถไฟที่มีผู้คนใช้บริการ และพื้นที่ใกล้เคียง โดยการให้ความสำคัญของเศรษฐกิจชุมชนรอบ ๆ สถานีรถไฟ เป็นสถานที่เพื่อการสนับสนุนการสร้างงาน และส่งเสริมเศรษฐกิจของชุมชน โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังตารางที่ 2.3

ตารางที่ 2.3 การแบ่งขนาดของสถานีรถไฟ

Scale	Function	Location		Train Operation	
small	urban strongpoint				
medium	traffic center	rural	urban	high speed rail	general rail
large	Metropolitan strongpoint				

ที่มา: ปรับปรุงจาก Ho Jin CHOI (2007)

สรุปเป็นแผนผังการศึกษาหลักการที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบของสถานีรถไฟต่อเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 2.36



ภาพที่ 2.36 แผนผังการศึกษาหลักการที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบของสถานีรถไฟต่อเศรษฐกิจ
ที่มา: ผู้วิจัย

2.5 ทฤษฎีเกี่ยวกับการรับรู้ (Perception and Attribution Theory)

ทฤษฎีการรับรู้ เป็นการรับรู้เป็นพื้นฐานการเรียนรู้ที่สำคัญของบุคคล เพราะการตอบสนอง พฤติกรรมใด ๆ จะขึ้นอยู่กับ การรับรู้จากสภาพแวดล้อม และความสามารถในการแปลความหมาย ของจากสภาพนั้น ๆ ของตนเอง ดังนั้นการเรียนรู้ให้มีประสิทธิภาพที่ดีจึงขึ้นอยู่กับปัจจัยการรับรู้ จากสิ่งเร้าที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งปัจจัยการรับรู้ประกอบด้วย ประสาทสัมผัส ปัจจัยทางจิตหรือความรู้ เดิม ความต้องการ และเจตคติ การรับรู้ประกอบด้วยกระบวนการ 3 ด้าน คือ การรับสัมผัส การแปล ความหมาย และอารมณ์

2.5.1 การรับรู้ทางด้านงานสถาปัตยกรรม

การรับรู้ (Perception) หมายถึง กระบวนการซึ่งบุคคลแปลหรือตีความหมายที่เกิดขึ้นของ การรู้สึกสัมผัส (Sensory) ที่มีต่อสิ่งเร้า โดยมีอวัยวะสัมผัสร่างกายเป็นองค์ประกอบสำคัญ ในกระบวนการรู้สึกซึ่งเปรียบเสมือนประตูที่เปิดให้มนุษย์รับเอาข้อมูลต่าง ๆ เข้าไปสู่กระบวนการรับรู้ การรู้สึกในงานสถาปัตยกรรมนั้นจำกัดได้เพียงแค่การเห็น แต่การรู้สึกจากการได้ยินเสียงเพลง ช่วยสร้างบรรยากาศ การสัมผัสความเย็นที่เกิดจากการระบายอากาศ การได้กลิ่นหรือการเคลื่อนไหว ต่าง ๆ ของสภาพแวดล้อมก็ถือได้ว่า เป็นการรับรู้ทางจินตภาพด้วยเช่นกัน จึงถือได้ว่าการรับรู้ เป็นพฤติกรรมที่เกิดขึ้นเป็นขั้นตอน โดยที่ลำดับแรกของกระบวนการพฤติกรรมทั้งหมด คือ การที่มนุษย์ได้รับรู้ภาพต่าง ๆ ที่เห็นแล้วเกิดการตีความของสิ่งนั้นขึ้นมาเป็นรูปภาพเพื่อที่จะรวมกับ การจดจำ เกิดขึ้นมาจากการจัดระเบียบการรับรู้ทางสายตา การรับรู้เกี่ยวกับความลึกและระยะทาง ความคงที่ของการรับรู้ และภาพลวงตา ที่มีนักจิตวิทยาอ้างถึงกันอย่างแพร่หลายและนำมาใช้เป็น การทดสอบการเล่นในแบบต่างๆ และการใช้เป็นพื้นฐานในการออกแบบทางศิลปะ ดังนั้นการรับรู้ ทางจินตภาพ (Image) ของงานสถาปัตยกรรม จึงเป็นการรู้สึกที่ผ่านโสตประสาทให้เกิดการรับรู้ ถึงภาพที่เห็น แล้วจึงค่อยตีความในการจัดกลุ่มข้อมูล การวิเคราะห์ แบ่งประเภทของ งานสถาปัตยกรรมการรับรู้จินตภาพ (Image Perception) นี้สามารถแบ่งออกเป็นอีก 2 ประเด็น คือ การรับรู้ทางสุนทรียภาพและการสื่อสารสัญลักษณ์ (วิลลิสทรี ทรียงกูร. 2556)

2.5.1.1 การรับรู้จินตภาพทางสุนทรียภาพ

เป็นการรับรู้ที่เกิดจากความรู้สึก (Sensory) ส่วนตัวของผู้รับรู้ขึ้นอยู่กับรสนิยมของ แต่ละบุคคลโดยไม่เกี่ยวข้องกับคุณสมบัติหรือประโยชน์ใช้สอยของงานสถาปัตยกรรมนั้นเลย และ ไม่ได้แสดงถึงการเข้าใจ (Cognition) แต่เป็นประสบการณ์ที่ผู้รับรู้เกิดความเพลิดเพลินจากการรับรู้ ความงามเท่านั้น

2.5.1.2 การรับรู้จินตภาพทางสื่อสัญลักษณ์

เป็นการรับรู้เชิงปฏิบัติการ (Practical Perception) ที่เน้นการรับรู้เพื่อมุ่งผลประโยชน์ โดยการรับรู้เป็นเครื่องมือนำไปสู่เป้าหมายอื่น เช่น การมองสถาปัตยกรรมชิ้นหนึ่งแล้วสามารถระบุได้ถึงประเภทอาคาร ยุคสมัยหรือแหล่งที่มา แสดงว่าบุคคลนั้นมีการรับรู้ทางสื่อสัญลักษณ์ อย่างไรก็ตามการรับรู้ทั้ง 2 ประเภทมักจะเกิดขึ้นพร้อมกันอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ในการรับรู้ทั้ง 2 ประเภทจึงควรได้รับการแบ่งแยกออกจากกันอย่างชัดเจน เนื่องจากการรับรู้จินตภาพทั้งสองส่วนนี้ มิได้มีส่วนในการตัดสินใจที่จะเกิดพฤติกรรมแสดงออกของบุคคลโดยตรง เพราะบุคคลแต่ละคน มีวัตถุประสงค์แน่วแน่ที่จะเข้าไปใช้งานในสถาปัตยกรรม โดยจะไม่คำนึงว่าจินตภาพนั้นจะสื่อถึงสัญลักษณ์หรือมีความงามทางสุนทรียะเพียงใด แต่การรับรู้จินตภาพจะมีส่วนสร้างจุดสนใจให้เกิดความรู้สึกทางสุนทรียะและสื่อความหมาย เมื่อบุคคลเกิดความต้องการที่จะเข้าไปใช้งานเมื่อใด ก็จะทำให้เกิดการจำได้ซึ่งจะนำไปสู่กระบวนการตอบสนองต่อไป ทั้งนี้การรับรู้จินตภาพไม่ได้คำนึงถึงเฉพาะผู้เข้าไปใช้งานเท่านั้นแต่จะรวมไปถึงผู้รับรู้ที่ไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับสถาปัตยกรรมนั้นด้วย เช่น ผู้ที่ผ่านไปมาก็สามารถรับรู้จินตภาพสถาปัตยกรรมได้เช่นกันจากส่วนนี้

การรู้ (Cognition) เมื่อบุคคลเกิดความรับรู้ และแสดงออกเป็นพฤติกรรมก็จะเกิดการเก็บข้อมูลจากประสบการณ์มาประกอบขึ้นเป็นการรู้ (Cognition) หรือความเข้าใจ ซึ่งเป็นพฤติกรรมภายใน (Covert Behavior) เช่นเดียวกับการรับรู้ แต่จะต่างตรงที่พฤติกรรมการรู้จำเป็นต้องมีประสบการณ์การใช้งานจริง มีการฝึกฝนจนเกิดความเข้าใจในมโนทัศน์ของสถาปัตยกรรมนั้น บางครั้งต้องเปรียบเทียบงานที่มีลักษณะเดียวกันใกล้เคียงกัน หรือแตกต่างกัน เพื่อให้เกิดความรู้ที่สามารถแยกแยะประเภท หรือ ประเมินคุณค่าได้ ดังนั้น กระบวนการรู้จึงนับว่าเป็นกระบวนการทางปัญญา ถึงแม้ว่าการเกิดพฤติกรรมแสดงออกมาได้จะต้องมีการตีความและประเมินคุณสมบัติที่ว่างการใช้งานมาก่อน แต่เมื่อพฤติกรรมแสดงออกมาซ้ำ ๆ กันบ่อยครั้งขึ้น ทำให้พฤติกรรมการรู้ก็จะก่อรูปชัดเจนยิ่งขึ้นการรู้หรือการเข้าใจ ในการประมวลการใช้งานกับจินตภาพของงานสถาปัตยกรรมเข้าด้วยกันนี้เรียกว่า มโนทัศน์ (Concept) ประกอบไปด้วย 2 ประเด็นหลัก คือ การรู้ทางปัญญา และการประเมินคุณค่าของมโนทัศน์ การประเมินคุณค่ามโนทัศน์ คือ การตีความงามสถาปัตยกรรมโดยใช้ความรู้ทางปัญญามาใช้ ในการตัดสินใจคุณค่าของงานสถาปัตยกรรมชิ้นใดชิ้นหนึ่งโดยเฉพาะ โดยให้ความสำคัญทั้งทางความรู้สึก ส่วนตัวและคุณสมบัติของสถาปัตยกรรมในด้านต่าง ๆ มาเป็นบรรทัดฐาน ดังนั้นการที่จะประเมินคุณค่า มโนทัศน์สถาปัตยกรรมได้ต้องมีพื้นฐานความรู้ทางปัญญามาก่อน เพื่อให้เกิดความเข้าใจมโนทัศน์ของ สถาปัตยกรรม มิฉะนั้นหลักเกณฑ์ในการประเมินจะไม่ชัดเจน ซึ่งอาจก่อให้เกิดความคลาดเคลื่อนได้ง่าย

จากการศึกษาข้อมูลการรับรู้ทางด้านงานสถาปัตยกรรม ผู้วิจัยสรุปได้ว่าการรับรู้จินตภาพทางสุนทรียภาพเป็นลำดับแรกของการรับรู้พฤติกรรมโดยการรับรู้จากภาพ และจึงเกิดการตีความในสิ่งที่เห็นเพื่อสร้างการจดจำ การมีอัตลักษณ์ประกอบกับงานสถาปัตยกรรมจึงมีความเป็นไปได้ของกระบวนการรับรู้ทางสุนทรียศาสตร์ โดยที่ผู้พบเห็นนั้นไม่ต้องมีความรู้พื้นหลัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เกี่ยวกับรูปแบบ ประวัติ แต่ผู้สร้างนั้นมีที่มาในการนำเสนอ โดยเป็นการสื่อสารด้านความรู้สึก ทางความงามของสิ่งที่นำเสนอ สอดคล้องกับการสร้างอัตลักษณ์จะสร้างควบคู่กันไป ในงานสถาปัตยกรรมแต่เป็นสิ่งที่สามารถแยกแยะกันได้อย่างชัดเจนในส่วนของพื้นที่การใช้งาน สถาปัตยกรรม และการมีพื้นที่การนำเสนออัตลักษณ์ โดยรายละเอียดแผนผังแสดงไว้ดังภาพที่ 2.37



ภาพที่ 2.37 แผนภูมิแสดงความสัมพันธ์ทางด้านพฤติกรรมและการรับรู้จากการสร้างอัตลักษณ์
ที่มา: ผู้วิจัย

1) สิ่งเร้า (Stimulus) คือ สิ่งหรือสื่อที่กระตุ้นก่อให้เกิดความน่าสนใจ รวมไปถึงลักษณะวิธีการ และพื้นที่ ในที่นี้คือรูปแบบของอัตลักษณ์

2) การรับรู้ (Perception) คือ การตีความรู้สึกต่อจินตภาพ สิ่งที่มีมองเห็นผ่านทางประสาทสัมผัสทางตา

3) การตอบสนอง (Response) คือ ปฏิกริยาตอบสนองจากจินตภาพที่ปรากฏ

4) การรู้ (Cognition) คือ การประมวลข้อมูลจากสิ่งที่เห็นผ่านทางสมอง

5) เทคโนโลยีการออกแบบ (Design technology) คือ เครื่องมือที่ตอบสนองเพื่อเป็นสื่อช่วยให้เกิดสิ่งเร้า

6) รูปแบบการนำเสนอ (Presentation) คือ การแปลตัวสิ่งเร้าให้เกิดความเข้าใจบุคคล จากแผนภูมิผู้วิจัยต้องการแสดงให้เห็นถึง กระบวนการความสัมพันธ์ของสิ่งเร้าที่เป็นสถาปัตยกรรมกับพฤติกรรมของบุคคลในเรื่องการรับรู้จินตภาพ การตอบสนองต่อที่ส่งการใช้งาน และการประมวลความรู้ของมโนทัศน์ในงานสถาปัตยกรรมตามลำดับการเกิดพฤติกรรม

7) การรับรู้ (Perception) หมายถึง กระบวนการซึ่งบุคคลได้แปล หรือ ตีความหมายของการรู้สึกสัมผัส (Sensory) ที่มีต่อสิ่งเร้า ซึ่งอวัยวะสัมผัสสร้างกายเป็นองค์ประกอบสำคัญ ในกระบวนการรู้สึก โดยเปรียบเสมือนประตูที่เปิดรับข้อมูลต่าง ๆ เข้าไปสู่กระบวนการรับรู้

ในงานสถาปัตยกรรมจำกัดเพียงการเห็น แต่การรู้สึกจากการได้ยินเสียงเพลงสร้างบรรยากาศ เป็นการสัมผัสความเย็นที่เกิดจากการระบายอากาศ การได้กลิ่นหรือการเคลื่อนไหวของสภาพแวดล้อม ถือได้ว่าเป็นการรับรู้ทางจินตภาพด้วยเช่นกัน จึงลำดับการรับรู้เป็นพฤติกรรมที่เกิดขึ้นเป็นขั้นตอน ชั้นแรกของการบวนการพฤติกรรมทั้งหมดการที่มนุษย์รับรู้ภาพต่าง ๆ ที่เห็น แล้วเกิดการตีความ ของสิ่งนั้นขึ้นมาเป็นรูปภาพเพื่อที่จะรวมกับการจดจำ เกิดขึ้นมาจากการจัดระเบียบการรับรู้ทางสายตา การรับรู้เกี่ยวกับความรู้สึกและระยะทาง ความคงที่ของการรับรู้ และภาพลวงตา

ดังนั้นการรับรู้ทางจินตภาพ (Image) ของงานสถาปัตยกรรมจึงเป็นการรู้สึกที่ผ่าน โสตประสาทให้เกิดการรับรู้ถึงภาพที่เห็น แล้วจึงค่อยตีความในการจัดกลุ่มข้อมูล การวิเคราะห์ แบ่งประเภทของงานสถาปัตยกรรมการรับรู้จินตภาพ (Image Perception) นี้สามารถแบ่งออกเป็น อีก 2 ประเด็น คือ การรับรู้ทางสุนทรียภาพและการสื่อสัญลักษณ์ (Jeannotte, 2016)

2.5.2 กระบวนการทางพฤติกรรม และที่ว่างในงานสถาปัตยกรรม

กระบวนการเรียนรู้ (Perception) หรือการรับรู้เป็นสิ่งที่บุคคลมีประสบการณ์กับวัตถุ หรือเหตุการณ์ต่าง ๆ โดยอาศัยอวัยวะรับสัมผัสทาง ตา หู จมูก ลิ้น ผิวหนัง เป็นเครื่องมือในการรับรู้ เป็นหลักการทางจิตวิทยาที่มีความสำคัญและบทบาทมากที่สุดต่อการเกิดพฤติกรรมในสภาพแวดล้อม ที่ใช้อ้างอิงเป็นหลักมูลฐานเพื่อช่วยในการออกแบบที่เกี่ยวข้องกับการจัดระเบียบขององค์ประกอบ ทางกายภาพให้เกิดสุนทรียภาพของรูปทรง ได้แก่ การจัดระเบียบในการรับรู้ทำให้เกิดการรับรู้สิ่ง ต่างๆ ในสภาพแวดล้อม และสามารถแยก สิ่งหนึ่งออกจากสิ่งหนึ่งได้มีองค์ประกอบดังนี้

2.5.2.1 ภาพและพื้นที่ (Figure and Ground)

จากหลักการทางจิตวิทยา Gestalt หลักความเปรียบต่าง คือแนวโน้มของการเห็น ความแตกต่างระหว่างภาพกับพื้นการเห็นภาพเป็นวัตถุแยกจากพื้น เพราะภาพนั้นตัดกับพื้น และ พื้นทำให้ภาพลอยเด่นชัดขึ้นมา นอกจากนั้นเส้นขอบที่ร่างภาพนั้นตลอดจน ขนาด สี และความหยาบ ละเอียดของผิว (Texture) ที่แตกต่างกันระหว่างภาพ และพื้นมีส่วนสำคัญในการกำหนดความชัดเจน ของภาพและพื้น ในกรณีที่ภาพเป็นสิ่งที่เข้าใจความหมาย หรือคุ้นเคย จะเห็นภาพเป็นสิ่งที่ แยกเด่นชัดเจนจากพื้น เช่น การออกแบบป้ายชื่ออาคารให้ตัวอักษรเห็นได้ชัดเจนแยกจากผนัง ที่ตัวอักษรนั้นติดอยู่ ก็อาศัยหลักการการรับรู้ภาพกับพื้น

2.5.2.2 ความสมบูรณ์ (Goodness)

หลักรูปทรงที่ง่ายและชัดเจน และหลักรูปทรงที่มีลักษณะปิดล้อม คือบุคคลมีแนวโน้ม ที่จะเห็นในรูปลักษณะที่สมบูรณ์แนวโน้มที่บุคคลพยายามเห็นสิ่งต่าง ๆ ในภาวะที่ทำให้ง่ายลง และ ลดความซับซ้อนเป็นที่เข้าใจได้ จากการศึกษาโดยใช้รูปเขียนทรงเรขาคณิตที่ไม่สมบูรณ์ พบว่า บุคคล มีแนวโน้มที่จะเห็นภาพในลักษณะที่สมบูรณ์โดยการปิดหรือการประสาน (Closure) ส่วนของภาพ ไปตามอิทธิพลทางประสบการณ์ในอดีต ของบุคคลจึงช่วยเสริมแนวโน้มในการเห็นสิ่งต่าง ๆ ให้เป็น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาพที่จำแนกจากพื้น และมีส่วนช่วยในการรวมกลุ่มเข้าด้วยกัน และมีความสัมพันธ์กับหลักฐานของการออกแบบได้แก่ หลักการจัดองค์ประกอบให้เกิดความสมดุล (Balance) อาจเป็นความสมดุลแบบสมมาตร (Symmetrical) หรือแบบอสมมาตร (Asymmetrical) ซึ่งเป็นลักษณะที่เน้นความสมบูรณ์

2.5.2.3 การรวมกลุ่มหรือการจัดระเบียบ (Perceptual Grouping or Patterning)

คือ หลักการรวมกลุ่มหรือการจัดระเบียบในการรับรู้จากองค์ประกอบที่มีความคล้ายคลึงกัน เกิดขึ้นจากความใกล้ชิดและความต่อเนื่องกัน อย่างใดอย่างหนึ่ง หรือ หลายอย่างพร้อมกันเกิดการรวมกลุ่มเป็นโครงรูปอีกแบบหนึ่ง อาจทำให้เกิดการกำกวมในสิ่งที่รับรู้ได้ และมีหลักฐานที่สอดคล้องกับหลักความกลมกลืน (Harmony) และหลักของจังหวะ (Rhythm) ในการออกแบบ

การรับรู้ความลึก สัญญาณที่มีส่วนช่วยในการรับรู้ความลึกเกิดจากการซ้อนกัน โดยการบัง การซ้อนกันทำให้เข้าใจว่าสิ่งแรกนั้นอยู่ใกล้กว่าที่ทัศนียภาพ ที่เกิดจากลักษณะทางทัศนียภาพทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงใน 5 ข้อ

- 1) ขนาด สิ่งที่มีขนาดเดียวกัน จะปรากฏเล็กกว่าหากอยู่ไกลกว่า
- 2) เส้นสายต่างๆ จะเข้าหากัน เส้นขนานกันจะปรากฏวิ่งเข้าหากันเมื่ออยู่ไกลออกไป
- 3) ระนาบทางนอน การเกิดทัศนียภาพที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงความสูงของระนาบทางนอน คือสิ่งที่อยู่ไกลกว่าจะปรากฏอยู่บนระนาบที่สูงกว่า
- 4) ความหยาบละเอียด การเกิดทัศนียภาพทั้ง 3 ประการดังกล่าว เป็นเหตุให้เกิดการรับรู้ความคงที่ของขนาดของวัตถุ มีผลให้มองเห็นวัตถุแยกออกจากพื้น
- 5) ความชัดเจน สภาพแวดล้อมที่อยู่ไกลยังอาจเกิดการเปลี่ยนแปลงของทัศนียภาพทางอากาศ ภาพที่ปรากฏจะไม่ชัดเจนไม่เห็นรายละเอียด เพราะมีความเปลี่ยนแปลงความเข้มของความสว่าง และของสีทำให้สิ่งที่อยู่ไกลออกไปมีสีออกม่วง แสงเงาจากการที่สิ่งต่างๆ ที่ได้รับแสงสว่างและมีส่วนที่เกิดเงาบนตัวสิ่งนั้นเอง และบนพื้นมีส่วนช่วยในการรับรู้ความลึกได้อย่างดี เช่น การที่แสงมาจากข้างบนและเกิดเงา อาจทำให้เห็นลักษณะนูนหรือเว้าของผิวสลับกันได้

2.5.3 องค์ประกอบของความคงที่ในการรับรู้

การเปลี่ยนตำแหน่งซึ่งจะทำให้ระยะห่างจากสิ่งที่มองเปลี่ยนไป และไม่ว่าแสงสว่างบนสิ่งนั้นจะเปลี่ยนไป บุคคลมีแนวโน้มที่จะเห็นสิ่งนั้นเป็นสิ่งเดิมและยังอาจเห็นสิ่งต่าง ๆ ปรากฏในตำแหน่งเดิมโดยการพิจารณาจากความคงที่ทางวัตถุแนวโน้มในการรับรู้สิ่งต่าง ๆ ในโลกจะปรากฏลักษณะคงที่ได้จากปัจจัย ดังนี้

2.5.3.1 ความคงที่ของขนาดแนวโน้มที่จะรับรู้ขนาดของสิ่งต่างๆ

เป็นขนาดที่คงที่โดยไม่เกี่ยวกับระยะของสิ่งนั้นจะเป็นผลสืบเนื่องมาจากความคุ้นเคยต่อสิ่งที่รับรู้ แม้บางครั้งอาจไม่มีสัญญาณบอกระยะห่างก็ตามความคงที่เป็นสิ่งที่เกิดจากการเรียนรู้ตามประสบการณ์ ดังนั้นการรับรู้ความคงที่ของขนาดก็เนื่องมาจากสัญญาณชี้แนะที่เกิดจากความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของสิ่งที่รู้ กับความหยาบละเอียดของสภาพแวดล้อมหรือสิ่งที่ข้างเคียงซึ่งแปรเปลี่ยนไปตามระยะห่างจากผู้มอง

2.5.3.2 ความคงที่ของรูปร่าง และแนวโน้มที่จะรับรู้รูปร่างของสิ่งที่เห็นในชีวิตประจำวันคงที่

คือความคุ้นเคยในรูปแบบนั้น ๆ ที่มองเห็นเป็นประจำ รวมทั้งการรับรู้ความคงที่ของรูปร่างของสิ่งที่ไม่คุ้นเคยได้ด้วยเช่นกัน

2.5.3.3 ความคงที่ของความสว่าง

แนวโน้มที่จะรับรู้ความคงที่ของความสว่างของสิ่งต่าง ๆ ทั้งที่ปริมาณแสงสว่างที่ส่องบนสิ่งนั้นจะเปลี่ยนไป วัตถุแต่ละอย่างจะสะท้อนแสงกลับมาในอัตราส่วนคงที่ โดยไม่เกี่ยวกับความเข้มของแสงสว่าง ความคงที่ของแสงสว่างจึงเกิดจากการพิจารณาความสัมพันธ์ของความสว่างระหว่างสิ่งต่าง ๆ กับสิ่งแวดล้อมข้างเคียง สิ่งที่อยู่ในที่สว่างกว่าย่อมจะสะท้อนแสงจางมากกว่าสิ่งที่อยู่ในที่สว่างน้อยกว่า จะไม่เกิดความคงที่ของความสว่างหากสิ่งที่รับรู้และสิ่งแวดล้อมข้างเคียงไม่ได้รับแสงสว่างจากแหล่งเดียวกันหรือที่มีความเข้มเท่ากัน

2.5.3.4 ความคงที่ของสี

แนวโน้มที่จะเห็นสิ่งที่คุ้นเคยนั้นยังมีสีเดิมไม่ว่าจะอยู่ในที่สว่างมากหรือในที่สลัว ความคงที่ของสีต่าง ๆ จะเกิดจากอิทธิพลของสีของสิ่งแวดล้อมข้างเคียงด้วย ในทำนองเดียวกันกับความคงที่ของความสว่าง แต่ที่สำคัญคือประสบการณ์ที่บุคคลมีต่อสีของสิ่งต่าง ๆ การที่บุคคลมีความทรงจำเกี่ยวกับสีของสิ่งนั้น ๆ มีส่วนช่วยให้เกิดการรับรู้ความคงที่ของสี

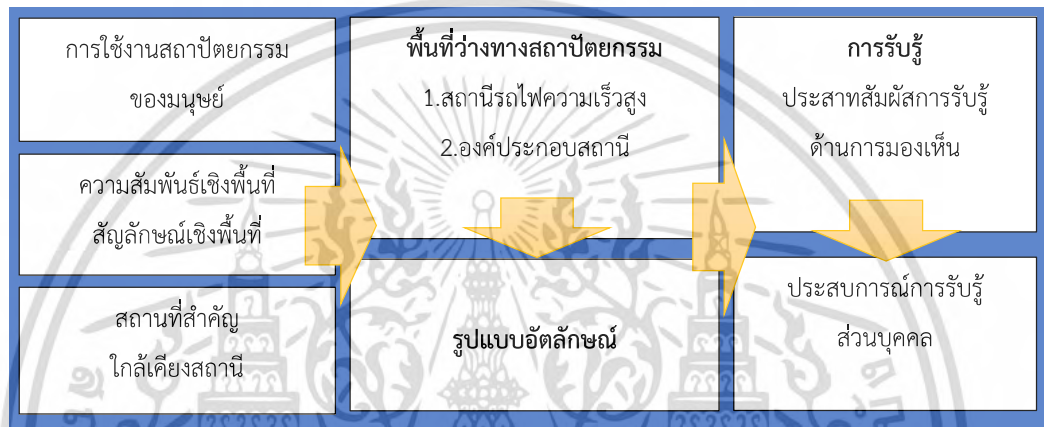
2.5.3.5 ความคงที่ทางตำแหน่ง

บุคคลรับรู้สิ่งต่าง ๆ ในตำแหน่งที่ตั้งปรากฏอยู่กับที่ทั้งที่สิ่งต่าง ๆ มีการเปลี่ยนแปลงไปมากมายขณะที่ผู้มองเคลื่อนที่ไปมาและประสบการณ์ในอดีต ย่อมมีส่วนสำคัญทำให้รับรู้ความคงที่ของตำแหน่งสิ่งต่าง ๆ แต่ความคุ้นเคยทำให้รับรู้การเปลี่ยนแปลงโดยไม่รู้สีกตัว

2.5.3.6 มายาทางทัศนการ

เป็นลักษณะนิสัยมนุษย์ที่เกิดจากการเรียนรู้สภาพแวดล้อมการให้ความสำคัญกับการจัดระเบียบ และจัดให้มีลักษณะเด่นชัดในสภาพแวดล้อมสู่การเกิดจินตภาพ โดยปกติบุคคลรับรู้วัตถุ หรือเหตุการณ์ที่เป็นภาพนิ่งในขอบเขตของที่ว่าง โดยการรับรู้จาก 3 มิติ คือ กว้าง ยาว และลึก การศึกษาข้อมูลแนวคิดด้านการรับรู้เชิงพื้นที่ สรุปลได้ว่ามนุษย์ใช้ประสาทสัมผัสทั้ง 5 ในการรับรู้ รวมถึงการใช้งานทางสถาปัตยกรรม การจัดวางรูปแบบและพื้นที่ว่างจึงมีผลต่อการรับรู้เรียกว่า ที่ว่างเชิงสถาปัตยกรรม ในที่นี้ คือ สถาปัตยกรรมไฟความเร็วสูง การออกแบบอัตลักษณ์ จึงควร

คำนึงถึงการใช้งานสถาปัตยกรรมของมนุษย์ และความสัมพันธ์เชิงพื้นที่ โดยนักออกแบบจะต้องนำรูปร่าง รูปทรง อันเกิดจากองค์ประกอบที่ทำให้มีการก่อรูปขึ้นมาสร้างสรรค์ ทั้งนี้เพราะที่ว่างทางสถาปัตยกรรมคือการใช้ประโยชน์ทางสถาปัตยกรรม มีส่วนสัมพันธ์กับมนุษย์ซึ่งเป็นผู้กระทำกิจกรรมในการใช้บริการสถานีรถไฟ สร้างความเชื่อมโยงได้ว่า ที่ว่างในทางสถาปัตยกรรมเป็นที่ว่างในลักษณะ 3 มิติ ซึ่งบ้านที่ภายในสถานี ประกอบไปด้วยโครงสร้าง ทางเข้า โถง ทางเดิน ซานชลา เป็นพื้นที่ที่นำอัตลักษณ์มาใช้ประกอบพื้นที่ว่างทางงานสถาปัตยกรรม โดยต้องคำนึงถึงการจัดวางรูปแบบให้มีผลต่อการรับรู้ได้จากหลักการดังกล่าว โดยสรุปแผนผังแนวคิดไว้ดังภาพที่ 2.38



ภาพที่ 2.38 แผนผังความคิดองค์ประกอบการรับรู้อัตลักษณ์

ที่มา: ผู้วิจัย

2.5.4 แนวคิดการสื่อสารที่มีผลต่อพฤติกรรมด้านการจดจำและการรับรู้

พฤติกรรมการรับรู้ การรับรู้เป็นเรื่องส่วนบุคคลโดยเป็นสิ่งที่ต้องมีตัวกลางในการสื่อสารตัวกลาง เรียกว่า สิ่งเร้า จึงส่งผลให้เกิดกระบวนการรับรู้ได้ ดังนี้

2.5.4.1 พฤติกรรมที่นำไปสู่การรับรู้

การรับรู้จะเกิดขึ้นมากน้อยนั้นขึ้นอยู่กับสิ่งที่มีอิทธิพล หรือปัจจัยที่ส่งผลต่อการรับรู้ ได้แก่ ลักษณะความสามารถส่วนบุคคลของผู้รับรู้ ลักษณะของสิ่งเร้า โดยที่สิ่งเร้าจะเป็นตัวกำหนดให้เกิดการเรียนรู้ การรับรู้เป็นพื้นฐานของการเรียนรู้ การรับรู้จึงเป็นองค์ประกอบสำคัญที่ทำให้เกิดความคิดรวบยอดเป็นทัศนคติของมนุษย์ การรับรู้ของคนเกิดจากการเห็น 75% จากการได้ยิน 13% การสัมผัส 6% กลิ่น 3% และรส 3% พฤติกรรมต่าง ๆ นำไปสู่การกำหนดทฤษฎีการเรียนรู้ต่าง ๆ การจัดระบบการรับรู้มนุษย์เมื่อพบสิ่งเร้าโดยทั่วไปไม่ได้รับรู้ตามที่สิ่งเร้าปรากฏ

การสื่อสารที่มีผลต่อการรับรู้ ต้องมีองค์ประกอบของลำดับขั้นของการเรียนรู้ โดยกระบวนการเรียนรู้ของคนเรา จะประกอบด้วยลำดับขั้นตอนพื้นฐานที่สำคัญ 3 ขั้นตอนด้วยกัน คือ

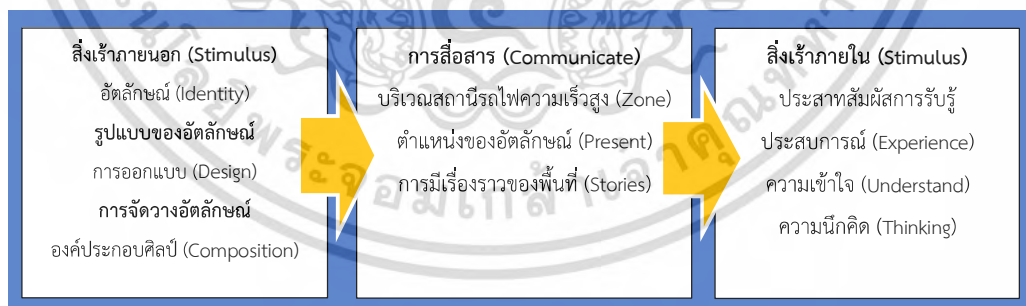
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1) ประสบการณ์ (experiences) ผ่านประสาทสัมผัสทั้งห้า ได้แก่ ตา หู จมูก ลิ้น และ ผิวน้ำ ประสาทรับรู้เหล่านี้เป็นสิ่งที่ทำให้บุคคลได้เกิดการรับรู้และตอบสนองต่อสิ่งเร้าต่าง ๆ ประสบการณ์ต่าง ๆ ที่บุคคลได้รับนั้นย่อมจะแตกต่างกัน บางชนิดก็เป็นประสบการณ์ตรง บางชนิดเป็นประสบการณ์แทน บางชนิดเป็นประสบการณ์รูปธรรม และบางชนิดเป็นประสบการณ์นามธรรม หรือเป็นสัญลักษณ์ ซึ่งแต่ละบุคคลย่อมเข้าใจและตีความแตกต่างกัน

2) ความเข้าใจ (understanding) เมื่อบุคคลได้รับประสบการณ์แล้วขั้นต่อไป คือ การตีความหมายหรือสร้างมโนภาพ (concept) ในประสบการณ์นั้นกระบวนการนี้เกิดขึ้น ในสมองหรือจิตของบุคคล เพราะสมองจะเกิดสัญญาณที่เรียกว่าการรับรู้ (percept) และ มีความทรงจำ (retain) เรียกกระบวนการนี้ว่าความเข้าใจในการเรียนรู้ นั้น บุคคลจะเข้าใจ ประสบการณ์ที่ประสบได้ก็ต่อเมื่อสามารถจัดระเบียบ (organize) วิเคราะห์ (analyze) และ สังเคราะห์ (synthesis) ประสบการณ์ต่างๆ กระทั่งหาความหมายอันแท้จริงของประสบการณ์นั้นได้

3) ความนึกคิด (thinking) เป็นขั้นสุดท้ายของการเรียนรู้ ซึ่งเป็นกระบวนการที่เกิดขึ้น ในสมอง (Crow. 1948) ได้กล่าวว่า ความนึกคิดที่มีประสิทธิภาพนั้น ต้องเป็นความนึกคิดที่สามารถ จัดระเบียบ (organize) ประสบการณ์เดิมกับประสบการณ์ใหม่ที่ได้รับให้เข้ากันได้ สามารถที่จะค้นหา ความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์ทั้งเก่าและใหม่ ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญที่จะทำให้เกิดบูรณาการ การเรียนรู้ และความเข้าใจสารที่ได้รับอย่างแท้จริง

สิ่งเร้าในที่นี้คือรูปแบบของอัตลักษณ์ที่มีผลต่อการรับรู้ โดยที่เป็นลักษณะของสิ่งเร้า ภายนอกส่งผลต่อการรับรู้ ซึ่งมีความสัมพันธ์กับสิ่งเร้าภายใน นั่นคือความรู้ ความเข้าใจ ประสบการณ์ และความสามารถส่วนบุคคล สามารถเขียนเป็นแผนผังแสดงความสัมพันธ์ของสิ่งเร้ากับพฤติกรรม การรับรู้ โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังภาพที่ 2.39



ภาพที่ 2.39 ความสัมพันธ์ของสิ่งเร้ากับการรับรู้

ที่มา: ผู้วิจัย

2.5.5 ทฤษฎีแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการสื่อสาร และการรับรู้อัตลักษณ์

ทฤษฎีการสื่อสาร มีองค์ประกอบของความเชื่อมโยงจากภายนอกและภายใน ส่วนบุคคล บริบททางการสื่อสารได้แบ่งออกเป็นสามชั้น ได้แก่ ผู้สื่อสาร สถานการณ์ และสภาพแวดล้อม การสื่อสารจะมีประสิทธิภาพมากขึ้นเมื่อสภาพแวดล้อมมีความเหมาะสม และเข้าถึงได้อย่างถูกต้อง การสื่อสารเปรียบเสมือนคำแนะนำการให้ข้อมูล สอดคล้องสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา การรับรู้อัตลักษณ์ โดยทฤษฎีอัตลักษณ์ที่เป็นส่วนหนึ่งของสัญลักษณ์ ที่มีการปฏิสัมพันธ์ระหว่างสังคม และบุคคล โดยมีบทบาทของบุคคล คือ รูปแบบของพฤติกรรมทางสังคมที่ปรากฏ ตามหลักทฤษฎี ได้กล่าวถึงการสื่อสารอันเป็นตัวแทน แต่ไม่ใช่หมายถึงการเป็นชุมชน กล่าวอีกนัยหนึ่ง คือ ความเป็นตัวตนที่สื่อแสดงออกไปให้รับทราบ (Hecht. et. al. 1992) โดยที่เอกลักษณ์แต่ละบุคคลและสังคม เป็นสิ่งที่แยกออกจากกันไม่ได้ ต้องมีความพึ่งพาอาศัยกัน ดังนั้นทั้งสองสิ่งจึงเป็นสิ่งที่ควรพึ่งพาอาศัยกัน (Meltzer and Petras. 1972) ในการปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคลกับสังคม และสภาพแวดล้อม สามารถมีผลต่อพฤติกรรมของแต่ละบุคคล เอกลักษณ์จึงเป็นสิ่งที่สร้างความสำคัญของแต่ละบุคคลในสังคมได้ (Schlenker. 1985) โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 2.40



ภาพที่ 2.40 องค์ประกอบของความเชื่อมโยงการสื่อสาร

ที่มา: Hecht. et. al. (1992) อ้างใน William B. Gudykunst (2005)

การสื่อสารอัตลักษณ์ หมายถึง ปัจเจกส่วนบุคคล และตัวตนทางสังคม (หรือกลุ่มทางสังคม) ควรมีความแตกต่างกัน และเป็นสิ่งที่น่าดึงดูดโดยสัญชาตญาณ เห็นได้ชัดว่ามีความเป็นปัจเจกบุคคล ไม่เหมือนกับกลุ่ม จากแนวคิดทางด้านจิตวิทยาร่วมสมัย การผสมข้ามวัฒนธรรม และสังคม (Brewer. 1991; See Guisinger and Blatt. 1994)

Smith P. B. (2011) ได้ให้ความหมายอัตลักษณ์ว่า สิ่งที่เป็นเอกภาพหรือความหลากหลายในหนึ่งเดียว เป็นของจริงหรือการสร้างขึ้นมีความมั่นคงเป็นส่วนบุคคล

อภิญา เพ็องฟู (2546) ได้ให้แนวคิดเรื่องอัตลักษณ์ว่าเป็นสิ่งที่ทำให้รู้ว่าเราคือใคร หรือสิ่งใด ๆ และเราหรือสิ่ง ๆ นั้นจะมีการปฏิสัมพันธ์กับบุคคลอื่นหรือสิ่ง ๆ อื่นรวมถึงสภาพแวดล้อมรอบตัว

2.6 แนวคิดในการออกแบบอัตลักษณ์สำหรับสถานี

2.6.1 แนวคิดอัตลักษณ์เชิงพื้นที่

อัตลักษณ์ทางสังคม คือความเป็นตัวตนที่แสดงออกผ่านทางชุมชนให้เห็นทางด้านที่เกี่ยวข้องทางประเพณี วัฒนธรรม ตลอดจนความเชื่อ การละเล่น ของแต่ละท้องถิ่นที่อาจมีความใกล้เคียงกัน ซึ่งถือว่าเป็นสิ่งที่มีคุณค่า ควรอนุรักษ์ ด้วยวิธีการถ่ายทอดรูปแบบต่าง ๆ ให้คงสืบไป และยังเป็นสิ่งที่สามารถถ่ายทอดให้แสดงออกมาทั้งในแบบรูปธรรมและนามธรรมได้ โดยที่อัตลักษณ์ทั้งหมดมีการเกิดขึ้นโดยการสร้างหรือผลิตให้เป็นมาตามวงจรแห่งวัฒนธรรม (Stuart Hall, 1997) โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังภาพที่ 2.41

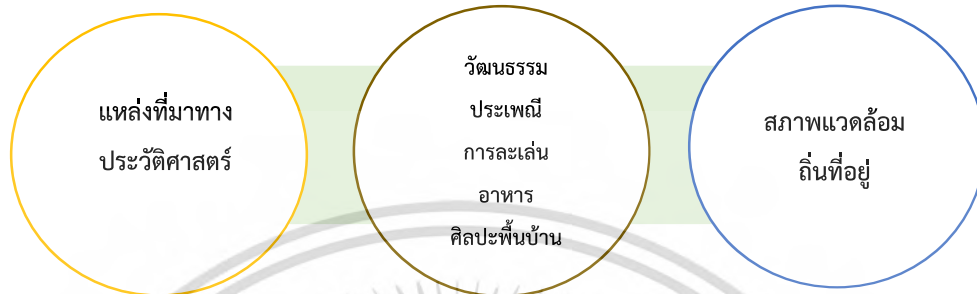


ภาพที่ 2.41 วงจรแห่งวัฒนธรรมกับการสร้างอัตลักษณ์
ที่มา: Stuart Hall (1997)

จากรูปแสดงถึงวงจรวัฒนธรรมกับการสร้างอัตลักษณ์ อธิบายได้ว่า อัตลักษณ์ทั้งหลายมีกระบวนการถูกผลิต (Produced) ให้เกิดขึ้น สามารถถูกบริโภค (Consumed) และถูกควบคุมจัดการ (Regulated) อยู่ในวัฒนธรรมเหล่านั้น และทั้งนี้ยังมีการสร้างความหมายต่าง ๆ (Creating Meanings) ผ่านทางระบบของการสร้างภาพตัวแทน (Symbolic Systems of Representation) ที่เกี่ยวกับตำแหน่งพื้นที่ของอัตลักษณ์อันหลากหลายโดยขึ้นอยู่กับทางเลือกนำไปใช้ หรือนำมาสร้างเป็นอัตลักษณ์ให้กับงานสถานที่ และสิ่งของต่าง ๆ

2.6.2 การศึกษาแหล่งที่มาของอัตลักษณ์เชิงพื้นที่

การศึกษาแหล่งที่มาของอัตลักษณ์แต่ละจังหวัด สรุปรายละเอียดไว้ดังภาพที่ 2.42



ภาพที่ 2.42 การศึกษาแหล่งที่มาของอัตลักษณ์เชิงพื้นที่

ที่มา: ผู้วิจัย

อัตลักษณ์เชิงพื้นที่ของเส้นทางรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-หนองคาย จากแหล่งที่มาของอัตลักษณ์สถานีรถไฟประจำจังหวัด ดังนี้ อุดรธานี สระบุรี ปากช่อง นครราชสีมา ขอนแก่น อุดรธานี และหนองคาย โดยสรุปการศึกษาแหล่งที่มาของอัตลักษณ์เชิงพื้นที่ พบว่า อัตลักษณ์เกิดจากแหล่งที่มาทางประวัติศาสตร์ สถานที่สำคัญของจังหวัด อัตลักษณ์จากศิลปะพื้นบ้าน ประเพณี วัฒนธรรมและการละเล่นของท้องถิ่น และอัตลักษณ์จากสภาพแวดล้อมอันเกิดจากลักษณะทางกายภาพธรรมชาติที่เป็นสถานที่สำคัญของพื้นที่ จากการศึกษาทฤษฎีการเกิดอัตลักษณ์มีความสอดคล้องในการนำมาประยุกต์สร้างเป็นแผนผังแนวคิด โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังภาพที่ 2.43



ภาพที่ 2.43 ความสัมพันธ์ของแหล่งที่มาของอัตลักษณ์เชิงพื้นที่

ที่มา: ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.7.1 งานวิจัยในประเทศไทย

2.7.1.1 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเอกลักษณ์ อัตลักษณ์ และสัญลักษณ์

ทรงคุณ จันทจร และคณะ (2552) เสนอแนวคิดเรื่องคุณค่าอัตลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมท้องถิ่นกับการนำมาประยุกต์เป็นผลิตภัณฑ์ท้องถิ่น เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลางและภาคใต้ อันเกิดขึ้นจากสภาพเศรษฐกิจและสังคมในปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไป ทำให้คุณค่าอัตลักษณ์ทางศิลปวัฒนธรรม ภูมิปัญญาในภูมิภาคเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย เนื่องจากเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามามีบทบาทต่อชุมชนมากยิ่งขึ้น และในภาวะความจำเป็นในการพัฒนาประเทศ ซึ่งอยู่บนพื้นฐานทางวัฒนธรรมท้องถิ่น ส่งผลต่อศิลปวัฒนธรรมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง และภาคใต้ กำลังสูญหายไปไม่ได้รับการพัฒนาส่งเสริมอนุรักษ์ โดยงานวิจัยนี้ได้ทำการค้นหาคุณค่าอัตลักษณ์ทางศิลปวัฒนธรรมท้องถิ่นภาคกลาง 26 จังหวัดที่มีศักยภาพและสามารถส่งเสริมการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจได้แบบรูปธรรม พบว่าศิลปหัตถกรรมท้องถิ่นในแต่ละภูมิภาคเป็นภูมิปัญญาและมรดก ทางวัฒนธรรมของสังคมเกษตรกรรมที่มีการสืบสานองค์ความรู้ ความชำนาญต่าง ๆ ถ่ายทอดมายังกลุ่มชนรุ่นหลัง

มณีวรรณ ชาตวนิช และคณะ (2561) ศึกษาอิทธิพลของศาสตร์ต่อภาพความจดจำในแหล่งท่องเที่ยวผ่านทุนทางปัญญา และวัฒนธรรม โดยการนำสัญศาสตร์ไปใช้กับการท่องเที่ยว และการใช้รูปแบบสัญศาสตร์ผ่านทุนทางปัญญา และวัฒนธรรม จากนิยามแนวคิดของนักสัญศาสตร์ 3 คน คือ เพียร์ซ (Peirce) เดอ โซซูร์ (de Saussure) และบาร์ตส์ (Barthes) แนวคิดทั้งสามแสดงให้เห็นภาพความชัดเจนในเรื่องของการให้ความหมายในสัญญะนั้น ๆ ว่าเกี่ยวข้องกับสังคม และสิ่งที่อยู่รอบ ๆ ตัวของมนุษย์ แสดงให้เห็นถึงวัฒนธรรมมีบทบาทอย่างยิ่งที่ส่งอิทธิพลต่อการเป็นตัวกำหนดความหมายของสัญญะในวงกว้างเป็นการนำสัญศาสตร์กับการท่องเที่ยวผ่าน การตีความที่มีอัตลักษณ์ช่วยในการพัฒนาเมือง ประเทศ และแหล่งท่องเที่ยวในการดึงดูดนักท่องเที่ยวผ่านสัญลักษณ์ต่าง ๆ เช่น ตราสินค้าแหล่งท่องเที่ยว ภาษา ป้ายสื่อความหมาย และของที่ระลึก รวมไปถึงตัวนำโชค (Mascot) ที่ถูกสร้างขึ้นผ่านทุนทางปัญญา และวัฒนธรรม

เสริมศักดิ์ ขุนพล (2557) ทำการศึกษาอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรมความเชื่อของชุมชนเกาะยอท้องถิ่นเกิดจากตราสัญลักษณ์ คำขวัญ สัญลักษณ์ประจำท้องถิ่น ประเพณี การแต่งกาย ภาษาที่ใช้พูด สถานที่ท่องเที่ยว ซึ่งสิ่งเหล่านี้เป็นสิ่งที่สังคมได้สร้างขึ้นจนกลายเป็นวัฒนธรรมประเพณีท้องถิ่นของแต่ละพื้นที่ ปัจจุบันการเคลื่อนไหวของสังคมแนวใหม่ (New Social Movement) พยายามที่สร้างหรือแสดงอัตลักษณ์ โดยมีจุดมุ่งหมายสำคัญอยู่ที่การเปลี่ยนแปลงค่านิยมและพัฒนาทางอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรมความเชื่อของชุมชนเกาะยอ แบ่งเป็น 2 ประเภทใหญ่ คือ ความเชื่อที่ผูกพันกับศาสนา ความเชื่อที่ผูกพันการดำรงชีวิต และทำมาหากิน แสดงออกมา ในรูปแบบ

พิธีกรรม บุคคล และประเพณีต่าง ๆ ทั้งหมดอยู่บนหลักฐานของภูมิสถานของศาสนาที่มีอยู่ประกอบสร้างกับเรื่องเล่าหรือตำนานที่มีอยู่ในท้องถิ่น สามารถนำไปสื่อความหมายให้นักท่องเที่ยวได้ตระหนักในความสำคัญของวัฒนธรรมและยอมรับว่าเป็นอัตลักษณ์วัฒนธรรมของตนได้

2.7.1.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับความต้องการ และการใช้บริการรถไฟและรถไฟฟ้า

กัลยาณี แนวแห่งธรรมและคณะ (2560) สรุปแนวคิดด้านความต้องการจำเป็นเพื่อเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟความเร็วสูงในอนาคต กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ-หัวหิน ผลการวิจัยพบว่า โครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ-หัวหิน มีความต้องการจำเป็นเพื่อเป็นแนวทางการดำเนินงานการให้บริการ สามารถแบ่งออกเป็น 4 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านเศรษฐกิจ 2) ด้านการขนส่ง 3) ด้านความปลอดภัย 4) ด้านสิ่งแวดล้อม

อัจฉรา สมประชา และปรีชา วรรัตน์ไชย (2561) ได้เสนอแนวคิดการให้บริการของการรถไฟแห่งประเทศไทย กรณีเส้นทางสายใต้ กรุงเทพฯ-หัวหิน เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey research) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา และเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นด้านการให้บริการรถไฟแห่งประเทศไทยในเส้นทางสายใต้ กรณีศึกษา กรุงเทพฯ-หัวหิน โดยมีสมมติฐานว่าผู้ใช้บริการที่มี เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ และค่าใช้จ่ายที่แตกต่างกัน กัน มีระดับความคิดเห็นแตกต่างกัน ในด้านการให้บริการรถไฟ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยคือแบบสอบถาม (Questionnaire) กลุ่มตัวอย่างที่ทำการวิจัย คือ ผู้ใช้บริการฯ จำนวน 400 คน ผลวิจัยการให้บริการ พบว่า ด้านสถานีรถไฟ ขบวนรถไฟ ความทันสมัยของสถานี ความสะอาดของสถานี ความสะอาดของสุขาในบริเวณสถานี ด้านขั้นตอนการให้บริการ การติดป้ายประกาศหรือแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับขั้นตอน และระยะเวลาการให้บริการ ด้านบุคลากรที่ให้บริการ ความเต็มใจ และความพร้อมในการให้บริการอย่างสุภาพ ความรู้ความสามารถในการให้บริการ เช่น สามารถตอบคำถาม ชี้แจงข้อสงสัยให้คำแนะนำได้ ด้านเวลาในการเดินทาง ความเหมาะสมของระยะเวลาการเดินทางและความตรงต่อเวลาของการเดินทาง ด้านความปลอดภัย ความปลอดภัยในบริเวณสถานีและความปลอดภัยในระหว่างการเดินทางทั้งหมดมีความพึงพอใจปานกลาง

ณัฐพร ตรีสุริยาแสงโชติ (2559) ทำการศึกษาอัตลักษณ์จังหวัดอุดรธานี สู่การออกแบบภายในสถานีรถไฟทางคู่จังหวัดอุดรธานี สรุปได้ว่า แนวทางในการออกแบบสถานีรถไฟอุดรธานีได้นำประโยชน์จากวัสดุในท้องถิ่นมาใช้ให้เกิดคุณค่า ด้วยการใช้งานทั้งภายใน และภายนอกอาคาร ก่อให้เกิดอัตลักษณ์เฉพาะพื้นที่นั้น เป็นการสร้างรายได้ และความภาคภูมิใจของคนในจังหวัด ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว เศรษฐกิจทางด้านสินค้าของจังหวัด และเป็นการสร้างภาพลักษณ์ของสถานีรถไฟให้กับประเทศไทยในอนาคต

2.7.1.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการรับรู้

ขวัญชีวา ไตรพิริยะ และคณะ (2561) ศึกษาเรื่องความหมายเชิงสัญลักษณ์ และการประกอบสร้างอัตลักษณ์ด้านความเป็นไทยในโฆษณาเพื่อการท่องเที่ยว มีวัตถุประสงค์เพื่อ

- 1) วิเคราะห์รูปแบบ และกระบวนการสร้างความหมายของสัญลักษณ์ความเป็นไทยในโฆษณาเพื่อ

การท่องเที่ยว 2) ศึกษาการประกอบสร้างอัตลักษณ์ความเป็นไทยในโฆษณาเพื่อการท่องเที่ยว ด้วยทฤษฎีสัญญาวิทยา และแนวคิดอัตลักษณ์ ภายใต้กรอบทฤษฎีวิพากษ์และวัฒนธรรมศึกษา สรุปได้ว่าความหมายเชิงสัญญาของอัตลักษณ์ความเป็นไทยถูกประกอบสร้างผ่านชุดสัญญาทั้งหมด 4 ชุด ได้แก่ ภาษา ตัวแสดง ฉาก สถานที่ กิจกรรม และอาหาร โดยมีวัตถุประสงค์เชิงนโยบาย กำกับอยู่ 4 ด้านหลัก ได้แก่ ด้านแรกเพื่อสร้างความแปลกใหม่ และชุมชน มีความเข้มแข็ง ด้านที่สองเพื่อการสร้างภาพลักษณ์ และการเฉลิมฉลอง ด้านที่สามเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ และด้านสุดท้าย คือ เพื่อความยั่งยืน สามารถสรุปได้ว่า อัตลักษณ์ความเป็นไทยในบริบทของการโฆษณาเพื่อการท่องเที่ยวนั้นถูกประกอบสร้างให้มีความหมายที่หลากหลายมีความเป็นลูกผสม (Hybrid) และมีความลื่นไหลไปตามบริบทของสังคมที่เกิดการผสมผสานจากหลากหลายวัฒนธรรม

ชุดิมา รุ่งโรจน์พานิชกุล (2560) เสนอแนวคิดการใช้ประสาทสัมผัสทั้ง 5 ในการสร้างอัตลักษณ์สำหรับชุมชนทางวัฒนธรรม และความผูกพันระหว่างสถานที่ (Sense of place) คือความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นระหว่างคน และสถานที่เป็นการรับรู้ผ่านขั้นพื้นฐานด้านประสาทสัมผัสทั้ง 5 ของมนุษย์ ได้แก่ รูป รส กลิ่น เสียง และสัมผัส โดยที่การรับรู้เหล่านี้เป็นการสะสมประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องทั้งวิถีชีวิตความเป็นอยู่ไปจนถึงประเพณี วัฒนธรรมที่สืบทอดกันมา ซึ่งทำให้เกิดบุคลิกเฉพาะของพื้นที่นั้นได้ การที่สามารถถ่ายทอดความรู้สึกต่อพื้นที่นั้นออกมาได้ ก็จะสามารถเห็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวของสถานที่นั้นได้เช่นกัน เครื่องมือที่สามารถสื่อสารความรู้สึกเหล่านั้นได้ จึงต้องเป็นเครื่องมือที่สามารถถ่ายทอดระบบความคิดออกมาได้ ซึ่งภาษากากราฟิกเป็นหนึ่งในเครื่องมือที่สามารถถ่ายทอดสิ่งนั้นได้จากนามธรรมเป็นรูปธรรมในรูปแบบที่เรียบง่ายผ่านตัวแปรหลักทั้ง 8 ตัวแปร ได้แก่ ระบายของพื้นที่ 1 และ 2 มิติ size value texture color orientation and shape โดยที่ขอบเขตเหล่านี้ทำให้เกิด content และ form ที่ทำให้การสื่อสารมีประสิทธิภาพได้ตามเป้าหมาย จึงทำให้ปัจจุบันนักออกแบบหันมาสนใจแนวคิดการใช้ประสาทสัมผัสทั้ง 5 ของคนมาต่อยอดเป็นแนวความคิดที่สร้างสรรค์ผลงานต่อไป

2.7.2 งานวิจัยต่างประเทศ

Martina Novakova (2013) ทำการศึกษาเรื่องราวทั่วไปในชีวิตประจำวันที่เกี่ยวข้องทางอัตลักษณ์ และวัฒนธรรม วัตถุประสงค์คือเพื่อหาความเป็นมาตรฐานทางเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรมที่จะก่อให้เกิดการสร้างพื้นฐานในการสื่อสารและสร้างแรงจูงใจ ในโลกของสถาปัตยกรรมพบว่าในยุคโลกาภิวัตน์มีการสูญเสียวัฒนธรรม และอัตลักษณ์เกิดขึ้น อีกทั้งแนวโน้มที่คนจะมีการลืมสิ่งที่พบเจอบ่อยๆ เกิดขึ้นได้ทุกวัน แม้ว่าจะเป็นการใช้งานสถาปัตยกรรม สามารถแก้ไขโดยใช้เอกลักษณ์ทางวัฒนธรรมในงานสถาปัตยกรรมเพื่อการสร้างสรรค์ โดยพบว่าความสัมพันธ์ระหว่างสถาปัตยกรรมได้มีความเกี่ยวข้องกันทางด้านความเรียบง่าย ความเป็นระเบียบ และเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรมที่มีความเฉพาะเจาะจงมากขึ้น เป็นแนวทางที่สถาปัตยกรรมสามารถ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สื่อแรงบันดาลใจแบบพื้นฐานเพื่อที่จะรักษาเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรม และสถาปัตยกรรมใหม่ ให้มีความพอดีเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมบริบทของพื้นที่ โดยสถาปัตยกรรมมีคุณภาพยอดเยี่ยม ซึ่งโดยทั่วไปเป็นผลมาจากความเข้าใจเชิงพื้นที่และองค์ประกอบ นอกจากนี้ยังแสดงให้เห็นถึงการสื่อสารที่เกี่ยวกับสภาพวัฒนธรรมท้องถิ่นและเอกลักษณ์

Anders Warellb (2015) สรุปแนวคิดในการอ้างอิงเอกลักษณ์เพื่อการออกแบบผลิตภัณฑ์ พบว่ามีแนวทางสำหรับการเชื่อมโยงระหว่างประสบการณ์ด้านมุมมองภาพ และการแสดงมูลค่าแบรนด์ตัวตนของผลิตภัณฑ์ภาพในการออกแบบผลิตภัณฑ์ โดยการรับรู้ตัวตนเป็นผลของประสบการณ์ประกอบกับมิติการนำเสนอของผลิตภัณฑ์ เอกลักษณ์ของผลิตภัณฑ์เป็นแนวคิด และเสนอวิธีการเสนออัตลักษณ์ทางสายตา วิธีการที่เกี่ยวข้องกับการรับรู้ของตัวตนของผลิตภัณฑ์ การอ้างอิงที่มีความหมายในการออกแบบภาพสามารถสร้างมูลค่าได้ การออกแบบผลิตภัณฑ์ กลายเป็นองค์ประกอบสำคัญในการสื่อสารเอกลักษณ์ผลิตภัณฑ์ เพื่อทำให้เกิดการเชื่อมโยงคุณค่าแบรนด์ และเพื่อสร้างการดึงดูดผลิตภัณฑ์ รวมไปถึงความต้องการมีส่วนร่วมในการสร้างประสบการณ์แบรนด์ และการวางตำแหน่งผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับคู่แข่ง การสื่อสารความหมายที่มีการรับรู้ร่วมกันเกี่ยวกับสุนทรียศาสตร์รวมถึงระดับสัญลักษณ์ซึ่งหมายถึงการรับรู้ และความหมายองค์ประกอบรูปแบบภาพหรือสีต่างๆ ก็จะเป็นการรับรู้เป็นส่วนประกอบมากกว่าองค์รวม

Torbjorn Anderssona and Anders Warellb (2015) เสนอแนวคิดด้านความงามของมุมมองในการสร้างเอกลักษณ์ให้กับแบรนด์ การออกแบบเชิงกลยุทธ์ของนักออกแบบที่เกี่ยวกับการวางแผนการปรับเปลี่ยนภาพลักษณ์ในอนาคตของผลิตภัณฑ์ นักออกแบบต้องคิดกลยุทธ์เกี่ยวกับการสร้างการรับรู้ และความแตกต่างผ่านผลิตภัณฑ์ ด้วยความสวยงาม และคุณภาพ โดยเป็นสิ่งที่นักออกแบบจะต้องพิจารณาความต้องการในปัจจุบัน และในอนาคตการรับรู้ความแตกต่างของผลิตภัณฑ์ จะมีผลต่อการสร้างอัตลักษณ์ให้กับงาน

Vlad Petre Glaveanu and LeneTanggaard (2014) ได้เสนอแนวคิดการสร้างสรรคอัตลักษณ์ และการเป็นตัวแทนสู่ทฤษฎีทางสังคม-วัฒนธรรมของอัตลักษณ์ที่สร้างสรรค์ โดยความคิดเกี่ยวกับอัตลักษณ์มาสร้างสรรค์ร่วมกับความสัมพันธ์กับแนวคิดอื่นๆ โดยการสื่อสารและวิธีการสร้างสรรค์ควรได้รับการต่อยอด และส่งเสริมแนวคิดให้สอดคล้องกับพื้นที่

Chung-Shing Chanand Jingting Yuan (2017) ทำการศึกษาความพึงพอใจ ความต้องการผลิตภัณฑ์ และการบริการของรถไฟฟ้า โดยอิทธิพลที่สำคัญต่อพฤติกรรมการเดินทางที่เปลี่ยนไป มีแนวโน้มที่ไม่ชัดเจน แต่การให้บริการที่ได้รับความสะดวกสบายจะนำไปสู่ความพึงพอใจของนักเดินทาง และทั้งสองด้านนี้ช่วยย่นระยะเวลาของความรู้สึกในการเดินทางของนักเดินทางให้สั้นลง

Samuel Merrill (2015) ทำการศึกษาอัตลักษณ์ในการขนส่งเพื่อการเชื่อมต่อด้วยโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟในเมืองเป็นภูมิภาคในประเทศในฐานะสิ่งก่อสร้าง และผู้สร้างอัตลักษณ์ส่วนรวม ทำได้ โดยการแนะนำแนวคิดของการมีอัตลักษณ์ในการขนส่ง ซึ่งทำให้เกิดแนวโน้ม ที่จะพิจารณาสิ่งเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐานของเมือง และการสร้างเอกลักษณ์เฉพาะในช่วงเวลาที่ไม่ต่อเนื่องและสัมพันธ์กัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โดยเฉพาะการสำรวจการเชื่อมต่อ และการสร้างตราสินค้าที่เทศบาลกรุงเบอร์ลินโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟที่ Stadtschnellbahn และ Untergrundbahn โดยการร่วมกันระดมความคิดจากเทศบาลในการหาอัตลักษณ์เพื่อการขนส่งร่วมกัน

แนวทางการออกแบบอัตลักษณ์สำหรับรถไฟความเร็วสูงการศึกษาทบทวนข้อมูล วรรณกรรม งานวิจัย บทความที่เกี่ยวข้อง สรุปไว้ดังตารางที่ 2.4 และมีกรอบแนวคิดในการวิจัยแสดงไว้ดังภาพที่ 2.44

ตารางที่ 2.4 การศึกษาตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย

ผู้วิจัย (ปี)	ตัวแปรที่ศึกษา			สรุปผลการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
	1. อัตลักษณ์	2. การใช้บริการ	3. การรับรู้	
	รถไฟฟ้า			
ทรงคุณ จันทจร และคณะ (2552)	✓			บริบทยุคสมัยที่เปลี่ยนแปลงไป ทำให้การค้นหาคุณค่าของอัตลักษณ์ทางศิลปวัฒนธรรมท้องถิ่นแต่ละภูมิภาคนั้นควรค่าแก่การอนุรักษ์ เนื่องจากเป็นสิ่งที่ถ่ายทอดสู่ผลิตภัณฑ์ของชาวบ้านในชุมชนด้วยการสืบสาน ถ่ายทอดจากรุ่นสู่รุ่น ปฏิบัติจนเกิดทักษะความชำนาญ ตลอดจนถ่ายทอดเป็นเป็นแนวทางเพื่อการออกแบบศาสตร์อื่น ๆ ได้อย่างเชื่อมโยง
มณีวรรณ ชาตนิช และคณะ (2561)	✓			การนำสัญลักษณ์ หรือ อัตลักษณ์มาใช้ออกแบบช่วยส่งเสริมการดึงดูดนักท่องเที่ยว ด้วยการสื่อสารให้เป็นอัตลักษณ์เฉพาะของพื้นที่ และการนำไปใช้ด้านการออกแบบ เช่น ตราสินค้า แห่ส่งท่องเที่ยว แลนด์มาร์ก ป้ายสื่อความหมาย ประชาสัมพันธ์ โดยการออกแบบให้เป็นไปตามวัฒนธรรมบริบทของชุมชน
ขวัญชีวา ไตรพิริยะ และคณะ (2561)			✓	การใช้สัญลักษณ์เพื่อการออกแบบ เกิดจากการศึกษาสิ่งที่เป็นนามธรรม เช่น ภาษา ตัวแสดงฉาก สถานที่ กิจกรรม เป็นอัตลักษณ์ความเป็นไทยที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการออกแบบให้คงอยู่ สื่อสารให้มีความเข้าใจต้นแบบของความเป็นพื้นที่ของแนวคิดอัตลักษณ์ได้
เสริมศักดิ์ ขุนพล (2557)	✓			อัตลักษณ์ทางชุมชนล้วนมีแหล่งกำเนิดจากวัฒนธรรม ประเพณี ความเชื่อทางศาสนาที่แสดงออกมาทางพิธีกรรมของคนในชุมชน เรียกว่าอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรม เป็นสิ่งที่คงคุณค่า และการแสดงออกโดยทำทาง และสามารถนำไปเป็นแนวคิดถ่ายทอดออกมาในรูปแบบของงานนามธรรมได้
กัลยาณี แนวแห่งธรรมและคณะ (2560)		✓		ความต้องการของผู้ใช้บริการรถไฟความเร็วสูงในอนาคต ได้แก่ การให้ความสำคัญในการนำอัตลักษณ์มาใช้เป็นแนวทางการออกแบบได้จะช่วยส่งเสริมการกระตุ้นเศรษฐกิจการท่องเที่ยว เนื่องจากอัตลักษณ์ของแต่ละพื้นที่เป็นสิ่งที่มีความค่า ควรค่าแก่การส่งเสริมเพื่อนำมาใช้ประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ

ที่มา: ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.4 (ต่อ)

ผู้วิจัย (ปี)	ตัวแปรที่ศึกษา			สรุปผลการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
	1. อัตลักษณ์	2. การใช้บริการ รถไฟฟ้า	3. การรับรู้	
อฉรา สมประชา และปรีชา วรรัตน์ ไชย (2561)		✓		ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ามีความต้องการให้มีการติดประกาศหรือแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับขั้นตอน และระยะเวลาการให้บริการ บริเวณสถานี การนำสัญลักษณ์หรืออัตลักษณ์มาใช้ต่อยอดทางการออกแบบสัญลักษณ์ ภาพสื่อประชาสัมพันธ์ จะช่วยส่งเสริมการใช้บริการรถไฟฟ้า อีกทั้งยังสามารถช่วยสร้างบรรยากาศสถานีให้มีความทันสมัย
ณัฐพร ตริสุริยาแสง โชติ (2559)		✓		การออกแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟเป็นสิ่งที่แสดงถึงตัวตนการสื่อสารของชุมชน สถานีรถไฟอุดรธานีตั้งอยู่ในเขตเมือง และเป็นจังหวัดที่มีอัตลักษณ์พื้นถิ่น ที่คงคุณค่า การนำอัตลักษณ์มาใช้ในการออกแบบตกแต่งสถานีด้วยการนำวัสดุพื้นถิ่นมาประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับพื้นที่ของสถานีจะเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวให้กับจังหวัดในการใช้บริการรถไฟฟ้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ
ชุตินา รุ่งโรจน์พานิช กุล (2560)			✓	การรับรู้ที่เกิดจากจินตภาพ สัญลักษณ์ ในการสร้างการรับรู้ด้วยภาษารูปภาพ หรือรูปภาพสามารถถ่ายทอดสิ่งที่เป็นนามธรรมให้ออกมาเป็นรูปธรรมได้ อัตลักษณ์ล้วนเป็นสิ่งที่เกิดจากนามธรรม ได้แก่ ประเพณี ความเชื่อ วัฒนธรรม การละเล่น ของแต่ละพื้นที่ จึงเป็นการสร้างสรรค์ และออกแบบโดยใช้ภาษาทางภาพ ที่กล่าวถึงเนื้อหา ที่มา รูปแบบ พื้นผิว สี โดยสิ่งเหล่านี้เป็นการนำตัวแปรขององค์ประกอบทางศิลปะมาสร้างสรรค์รูปแบบให้เกิดความงามและทรงคุณค่า
Martina Novakova (2013)	✓			การนำอัตลักษณ์ และเอกลักษณ์มาใช้เพื่อการสร้างสรรคแนวคิดทางการออกแบบงานสถาปัตยกรรมเป็น เป็นการส่งเสริมคุณค่าทางวัฒนธรรม การนำคุณค่าของเอกลักษณ์ อัตลักษณ์ทางวัฒนธรรมมาใช้ให้มีความจำเพาะเจาะจงในการสร้างสรรค์การออกแบบโดยใช้เป็นแนวคิดแรงบันดาลใจในการสร้างผลงานของนักออกแบบ
Anders Warell (2015)	✓			การรับรู้ผ่านจินตภาพด้วยการสื่อจากสัญลักษณ์ มีความเกี่ยวข้องกับประสบการณ์ของผู้รับรู้ การนำรูปแบบการอ้างอิงเอกลักษณ์ไปใช้เป็นแนวคิด และกรอบการรับรู้ นำเสนอรูปแบบอัตลักษณ์ เพื่อแสดงให้เห็นว่าการสื่อสารเอกลักษณ์ของพื้นที่ได้ผ่านการอ้างอิงด้วยภาพ และกระบวนการในการออกแบบให้สอดคล้องกับความงามทางสุนทรียศาสตร์ได้
Vlad Petre Glaveanu and Lene Tanggaard (2014)	✓			คุณค่าของความงามเมื่อมาประยุกต์ใช้ควบคู่กับการออกแบบ และสร้างเอกลักษณ์ให้กับผลงาน เป็นแนวคิดเชิงกลยุทธ์ ที่สามารถสร้างผลงานให้เกิดความแตกต่างกัน การนำไปใช้เป็นแนวทางของการประยุกต์เพื่อสร้างสรรค์อัตลักษณ์ในปัจจุบัน และสามารถปรับมุมมองทางการออกแบบในอนาคตตามบริบทของสังคมได้

ที่มา: ผู้วิจัย

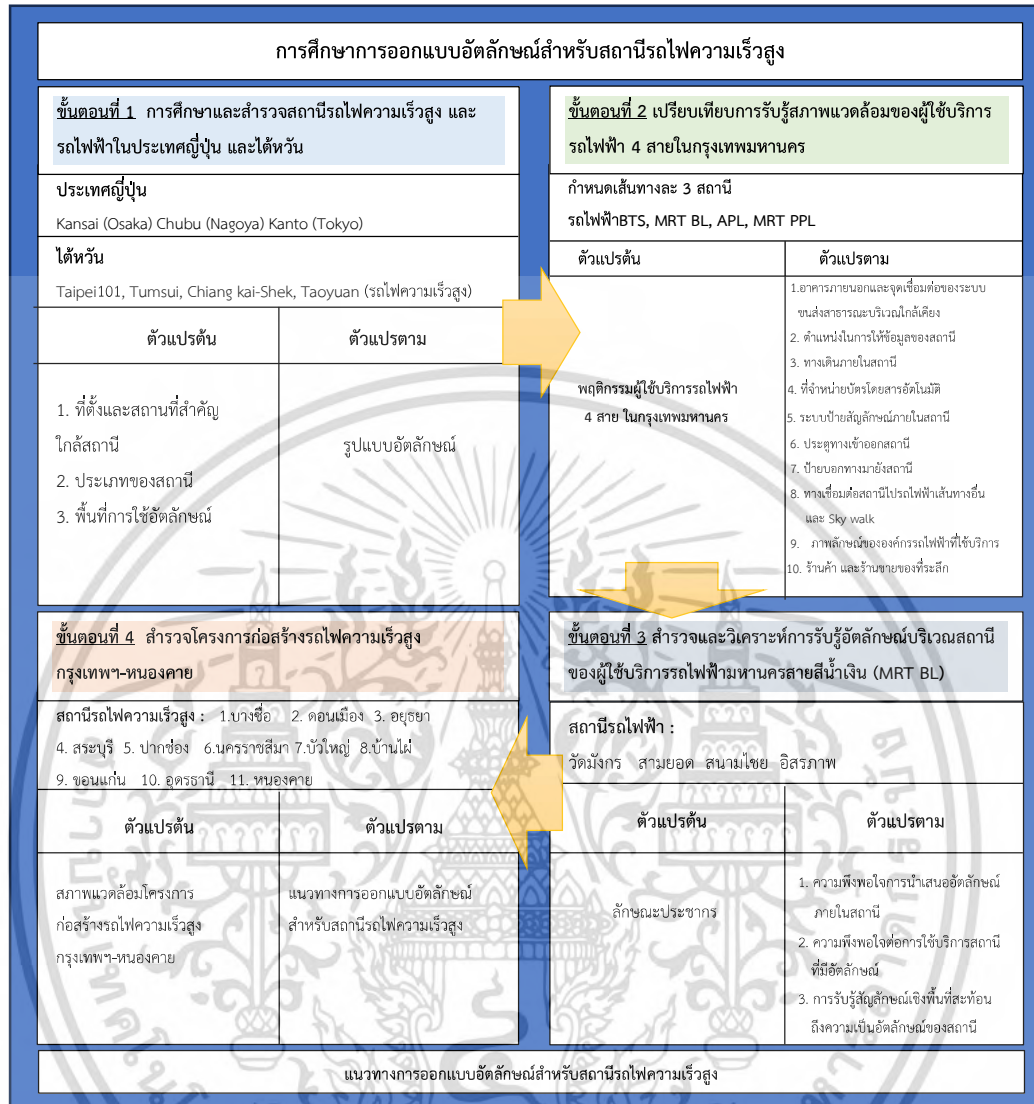
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.4 (ต่อ)

ผู้วิจัย (ปี)	ตัวแปรที่ศึกษา			สรุปผลการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
	1. อัตลักษณ์	2. การใช้บริการ รถไฟฟ้า	3. การรับรู้	
Chung-Shing and Chanand Jingting Yuan (2017)		✓		อัตลักษณ์คือตัวแทนสื่อสารความเป็นตัวตนเพื่อการ นำเสนอให้ผู้อื่นทราบ การนำทฤษฎีทางสังคม-วัฒนธรรม ของอัตลักษณ์ที่สร้างสรรค์ ร่วมกับแนวคิดอื่นที่สอดคล้อง กันเป็นแนวคิดการออกแบบตามบริบทพื้นที่ และสามารถ สร้างโอกาสให้เกิดเป็นแนวคิดอัตลักษณ์สมัยใหม่ได้
Torbjorn Anderssona, Anders Warellb (2015)	✓			การใช้บริการรถไฟฟ้า ด้วยการสร้างความสะดวกสบาย บริเวณสถานี รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกมีอิทธิพลต่อ การเลือกใช้บริการ การออกแบบสถานีให้มีความสวยงาม สะดวกสบาย สามารถนำหลักการออกแบบอัตลักษณ์มา ใช้เป็นองค์ประกอบเสริมทางการออกแบบสถานีได้เช่นกัน
Samuel Merrill (2015)		✓		การศึกษาลักษณะความเป็นเมืองหรืออัตลักษณ์เชิงพื้นที่ที่มี ผลต่อการขนส่งและขยายวงกว้างถึงการทำงานร่วมกันกับ เทศบาล ซึ่งจะเป็นวิธีการก่อสร้างอัตลักษณ์แบบครบวงจร ของชุมชนได้มากขึ้น

ที่มา: ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 2.44 กรอบแนวคิดการวิจัย

ที่มา: ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

วิธีการดำเนินงานวิจัยเรื่องแนวทางการออกแบบอัตลักษณ์สำหรับสถานีรถไฟความเร็วสูง
มีวิธีการดำเนินงานวิจัย แบ่งออกตามขั้นตอนการวิจัย ดังนี้

- 3.1 รูปแบบและขั้นตอนการวิจัย
- 3.2 ข้อมูลและขอบเขตการวิจัย
- 3.3 ตัวแปรในงานวิจัย
- 3.4 เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย
- 3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล
- 3.6 นิยามเชิงปฏิบัติการ
- 3.7 การวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 รูปแบบและขั้นตอนการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods Research) ประกอบด้วยการวิจัยเชิงคุณภาพ และการวิจัยเชิงปริมาณ เพื่อเสนอแนวทางการออกแบบอัตลักษณ์สำหรับสถานีรถไฟความเร็วสูง โดยแบ่งออกเป็น 4 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 สำรวจและวิเคราะห์อัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟฯ รถไฟความเร็วสูงในประเทศไทยปัจจุบัน และไต้หวัน

ขั้นตอนที่ 2 เปรียบเทียบการรับรู้สภาพแวดล้อมของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลแบบสอบถามชุดที่ 1 กลุ่มผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าจำนวน 800 คน สอบถามการรับรู้สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟฯ 4 สาย ดังนี้ รถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) รถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน (MRT BL) รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (APL) รถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง (MRT PPL)

ขั้นตอนที่ 3 สำรวจ และวิเคราะห์การรับรู้ของผู้ใช้บริการที่มีต่ออัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT BL) โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามชุดที่ 2 จากผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าจำนวน 800 คน เพื่อสอบถามการรับรู้อัตลักษณ์บริเวณสถานีวัดมังกร สามยอด สนามไชย และอิสรภาพ ทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบการรับรู้รูปแบบด้วยการวิเคราะห์ค่าทางสถิติเชิงพรรณนา และหาค่าความแปรปรวนด้วย ANOVA

ขั้นตอนที่ 4 การศึกษา และสำรวจสภาพแวดล้อมรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-หนองคาย ด้วยการลงพื้นที่สำรวจรวบรวมข้อมูลโดยแบ่งวิธีการศึกษางานวิจัยตามวัตถุประสงค์ ดังนี้

3.1.1 การศึกษาค้นคว้าข้อมูล

การศึกษาทบทวนเอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อศึกษาตัวแปรที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สภาพแวดล้อม และกายภาพเชิงพื้นที่ มีขั้นตอนดังนี้

3.1.1.1 การศึกษา และสำรวจสภาพแวดล้อมบริเวณสถานี

การศึกษา และสำรวจสภาพแวดล้อมบริเวณสถานีแบ่งเป็น 4 ขั้นตอน ดังนี้

- 1) ศึกษา และสำรวจอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟฟ้า และรถไฟความเร็วสูงในประเทศ ญี่ปุ่น และได้หวั่น
- 2) ศึกษา และสำรวจสภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟฟ้า 4 สายในประเทศไทย ได้แก่ รถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) รถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT BL) รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (APL) รถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง (MRT PPL)
- 3) ศึกษา และสำรวจรูปแบบอัตลักษณ์ที่มีอยู่บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน (MRT BL) ได้แก่ สถานีวัดมังกร สามยอด สนามไชย และอิสรภาพ
- 4) ศึกษาและสำรวจ โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-หนองคาย ช่วงที่ 1 และช่วงที่ 2

3.1.1.2 การเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามด้านการรับรู้สภาพแวดล้อม บริเวณสถานีรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร

การเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามด้านการรับรู้สภาพแวดล้อม บริเวณสถานีรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร 4 สาย จากกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการ 800 คน

3.1.1.3 การเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามด้านการรับรู้อัตลักษณ์บริเวณ สถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT BL)

การเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามด้านการรับรู้อัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟฟ้า มหานครสายสีน้ำเงิน (MRT BL) 4 สถานี ได้แก่ สถานีวัดมังกร สามยอด สนามไชยและอิสรภาพ สถานีละ 200 คน รวมทั้งหมด 800 คน

3.1.1.4 การเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสัมภาษณ์

การเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสัมภาษณ์ โดยสรุปทฤษฎี แนวคิด หลักการ องค์ประกอบ ที่เกี่ยวข้องในการออกแบบอัตลักษณ์สำหรับสถานีแต่ละประเภท ด้วยการรวบรวม ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจสถานีนำมาเชื่อมโยงประเด็นการวิเคราะห์ และการจำแนกแนวทางการออกแบบอัตลักษณ์ จากผู้ทรงคุณวุฒิด้านจำนวน 12 ท่าน

3.2 ขอบเขตการวิจัย

3.2.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

- 1) ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า 4 สายในกรุงเทพมหานคร ศึกษาลักษณะสภาพแวดล้อมบริเวณสถานีที่มีผลต่อการรับรู้ของผู้ใช้บริการ จำนวนทั้งสิ้น 800 คน
- 2) ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน 4 สถานีที่มีอัตลักษณ์ ได้แก่ สถานีวัดมังกร สามยอด สนามไชย และอิสรภาพ สถานีละ 200 คน รวมทั้งสิ้น จำนวน 800 คน
- 3) ผู้ทรงคุณวุฒิ และผู้เชี่ยวชาญด้านการกำหนดกรอบแนวคิด ทฤษฎีอัตลักษณ์ ในการสร้างสรรค์ผลงาน จำนวน 12 ท่าน

3.3 ตัวแปรในงานวิจัย

แนวทางการออกแบบอัตลักษณ์สำหรับสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูง แบ่งการศึกษาตัวแปรตามขั้นตอนการวิจัย 4 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 การสำรวจและวิเคราะห์ห้อัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟฟ้าและรถไฟฟ้าความเร็วสูงในประเทศไทยปุ่นและไต้หวัน โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 ตัวแปรในงานวิจัยขั้นตอนที่ 1

ตัวแปรต้น	ตัวแปรตาม
1. ที่ตั้งและสถานที่สำคัญใกล้สถานี	รูปแบบอัตลักษณ์
2. ประเภทของสถานี	
3. พื้นที่การใช้อัตลักษณ์	

ที่มา: ผู้วิจัย

ขั้นตอนที่ 2 การเปรียบเทียบการรับรู้สภาพแวดล้อมของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า 4 สายในกรุงเทพมหานคร โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังตารางที่ 3.2

ตารางที่ 3.2 ตัวแปรในงานวิจัยขั้นตอนที่ 2

ตัวแปรต้น	ตัวแปรตาม
ลักษณะประชากร พฤติกรรมผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า 4 สาย ในกรุงเทพมหานคร	การรับรู้สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟฟ้า
	2.1 อาคารภายนอก และจุดเชื่อมต่อของระบบขนส่งสาธารณะบริเวณใกล้เคียง
	2.2 ตำแหน่งในการให้ข้อมูลของสถานี
	2.3 ทางเดินภายในสถานี
	2.4 ที่จำหน่ายบัตรโดยสารอัตโนมัติ
	2.5 ระบบป้ายสัญลักษณ์ภายในสถานี
	2.6 ประตูทางเข้าออกสถานี
	2.7 ป้ายบอกทางมายังสถานี
	2.8 ทางเชื่อมต่อสถานีไปรถไฟฟ้าเส้นทางอื่น และ Sky walk
	2.9 ภาพลักษณ์ขององค์กรรถไฟฟ้าที่ใช้บริการ
2.10 ร้านค้า และร้านขายของที่ระลึก	

ที่มา: ผู้วิจัย

ขั้นตอนที่ 3 การสำรวจและวิเคราะห์การรับรู้ของผู้ใช้บริการที่มีต่ออัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT BL) โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังตารางที่ 3.3

ตารางที่ 3.3 ตัวแปรในงานวิจัยขั้นตอนที่ 3

ตัวแปรต้น	ตัวแปรตาม
ลักษณะประชากร พฤติกรรมผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า 4 สาย ในกรุงเทพมหานคร	1. ความพึงพอใจการนำเสนออัตลักษณ์ภายในสถานี
	2. ความพึงพอใจต่อการใช้บริการสถานีที่มีอัตลักษณ์
	3. การรับรู้สัญลักษณ์เชิงพื้นที่สะท้อนถึงความเป็นอัตลักษณ์ของสถานี

ที่มา: ผู้วิจัย

ขั้นตอนที่ 4 การศึกษาและสำรวจสภาพแวดล้อมรถไฟฟ้าความเร็วสูง กรุงเทพฯ-หนองคาย โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังตารางที่ 3.4

ตารางที่ 3.4 ตัวแปรในงานวิจัยขั้นตอนที่ 4

ตัวแปรต้น	ตัวแปรตาม
สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-หนองคาย	แนวทางการออกแบบอัตลักษณ์สำหรับสถานีรถไฟความเร็วสูง

ที่มา: ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.4 การสำรวจ และรวบรวมข้อมูลอัตลักษณ์บริเวณสถานี

แนวทางการออกแบบอัตลักษณ์สำหรับสถานีรถไฟความเร็วสูง สรุปพื้นที่การสำรวจ และรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถาม และแบบสัมภาษณ์ โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังภาพที่ 3.1

สำรวจอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟและ รถไฟความเร็วสูงในประเทศญี่ปุ่น Kansai (Osaka) Chubu (Nagoya) Kanto (Tokyo) ประเทศไต้หวัน Taipei101, Tamsui, Chiang kai-Shek, Taoyuan	สำรวจอัตลักษณ์บริเวณสถานี รถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT Blue Line) 4 สถานี 1.สถานีวัดมังกร 2.สถานีสามยอด 3.สถานีสนามไชย 4.สถานีอิสรภาพ	สำรวจสถานีรถไฟความเร็วสูง เส้นทาง กรุงเทพฯ-หนองคาย 1. สถานีบางซื่อ 2. สถานีดอนเมือง 3. สถานีอยุธยา 4. สถานีสระบุรี 5. สถานีปากช่อง 6. สถานีนครราชสีมา 7. สถานีบัวใหญ่ 8. สถานีบ้านไผ่ 9. สถานีขอนแก่น 10. สถานีอุดรธานี 11. สถานีหนองคาย
การเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถาม 1. การรับรู้สภาพแวดล้อม รถไฟฟ้า 4 สาย ได้แก่ BTS, MRT Blue Line, Airport Rail Link, MRT Purple Line จากกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการ 800 คน 2. การรับรู้อัตลักษณ์รถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน ได้แก่ สถานีวัดมังกร สามยอด สนามไชย และอิสรภาพ		
แนวทางการออกแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง การสรุปผลการวิเคราะห์ เพื่อสรุปองค์ประกอบการออกแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานี จากผู้ทรงคุณวุฒิ 12 ท่าน		

ภาพที่ 3.1 ขอบเขตและพื้นที่การวิจัย

ที่มา: ผู้วิจัย

3.4.1 การศึกษา และกำหนดพื้นที่สำรวจบริเวณสถานี

3.4.1.1 การสำรวจอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง และรถไฟฟ้ามหานครในประเทศญี่ปุ่น

เพื่อรวบรวมข้อมูลรูปแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานี โดยเลือกสถานีรถไฟความเร็วสูง และรถไฟฟ้ามหานคร 3 สถานี ได้แก่ คันไซ คันโต และซูกุ โดยเกณฑ์ในการเลือกสถานีที่เป็นสถานีเมืองศูนย์กลางของภูมิภาค และมีจุดเชื่อมต่อของรถไฟเส้นทางอื่น ๆ เพื่อเป็นตัวอย่างของการศึกษา จากนั้นเปรียบเทียบ และวิเคราะห์รูปแบบอัตลักษณ์ที่พบบริเวณสถานี โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังตารางที่ 3.5

ตารางที่ 3.5 การกำหนดสถานีรถไฟในประเทศไทยญี่ปุ่นที่ใช้ในการสำรวจรวบรวมข้อมูล

Country	Region	Line	Station	Function	
1. Japan	1. Kansai	JR Osaka Loop Line	1.Osaka	Metropolitan/HSR strongpoint	
			2.Universal City	Urban/Subway	
			3.Nishikujo	Urban/Subway	
	2. Chubu	Meijo line	1. Shiyakusho (Nagoya Castle)	Urban/Subway	
			Higashiyama line	2. Sakae	Metropolitan
			3. Fushimi	Urban/Subway	
	3 Kanto	Marunouchi line	1. Tokyo	Metropolitan/HSR strongpoint	
			Ginza Line	2. Asakusa	Urban/Subway
			3. Ueno	Urban/ Subway	

ที่มา: ผู้วิจัย

3.4.1.2 การสำรวจอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟ และรถไฟความเร็วสูงในไต้หวัน

ได้แก่ รถไฟฟ้าสถานีไทเปหนึ่งศูนย์หนึ่ง (Taipei101) สถานีต้าสุ่ย (Tamsui) สถานีเจียงไคเชค (Chiang kai-Shek) รถไฟความเร็วสูงสถานีเถาหยวน (Taoyuan) โดยเกณฑ์ในการเลือกศึกษา และสำรวจเส้นทางจากแผนที่รถไฟฟ้าเส้นทางหลักของเมือง โดยเลือกสถานีที่มีจุดเชื่อมต่อและเป็นสถานีรถไฟความเร็วสูง เพื่อเป็นตัวอย่างของการศึกษา จากนั้นเปรียบเทียบและวิเคราะห์รูปแบบอัตลักษณ์ที่พบบริเวณสถานี โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังตารางที่ 3.6

ตารางที่ 3.6 การกำหนดสถานีรถไฟในประเทศไทยไต้หวันที่ใช้ในการสำรวจรวบรวมข้อมูล

Country	Line	Station	Function
1. Taipei	1.Tamsui-Xinyi Line	1. Taipei101	Subway
		2. Tamsui	Subway
		3. Chiang kai-Shek Memory Hall	Subway
		4. Taoyuan Airport	HSR

ที่มา: ผู้วิจัย

3.4.1.3 การสำรวจสถานีรถไฟในกรุงเทพมหานคร

โดยเลือกเส้นทางรถไฟสายหลัก จำนวน 4 สาย สถานีที่เลือกทำการเก็บข้อมูล ได้แก่ สถานีที่มีจุดเชื่อมต่อ และสถานีปลายทาง เพื่อกำหนดประเด็นในการรวบรวมข้อมูลด้านการรับรู้สภาพแวดล้อมของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังตารางที่ 3.7

ตารางที่ 3.7 การสำรวจสถานีรถไฟฟ้า 4 สายในกรุงเทพมหานคร

Country	Province	Line	Station	Function
1. Thailand	Bangkok	1. รถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS)	1. สถานีพญาไท	Sky Train
			2. สถานีสยาม	
			3. สถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	
		2. รถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT BL)	1. สถานีกำแพงเพชร	Subway
2. สถานีสีลม				
3. สถานีหัวลำโพง				
3. รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรลลิงก์ (APL)			1. สถานีพญาไท	Airport
			2. สถานีมีกะสัน	Express/
			3. สถานีสุวรรณภูมิ	Rapid
4. รถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง (MRT PPL)			1. สถานีเตาปูน	Subway/ Urban
			2. สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี	
			3. สถานีตลาดบางใหญ่	

ที่มา: ผู้วิจัย

3.4.1.4 การสำรวจรวบรวมข้อมูลสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT BL)

เนื่องจากเป็นเส้นทางรถไฟใต้ดินสายแรกของประเทศไทย และเป็นเส้นทางหลักของกรุงเทพมหานคร เมื่อมีการขยายเส้นทาง ได้มีการออกแบบส่วนต่อขยายสถานีใหม่ให้มีอัตลักษณ์จำนวน 4 สถานี ได้แก่ สถานีวัดมังกร สามยอด สนามไชย และอิสรภาพ โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังตารางที่ 3.8

ตารางที่ 3.8 การกำหนดสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงินที่ใช้ในการสำรวจรวบรวมข้อมูล

Country	Province	Line	Station	Function
1. Thailand	Bangkok	MRT BLUE LINE	1. Wat Mangkon	Subway
			2. Sam Yod	Subway
			3. Sanam Chai	Subway
			4. Itsaraphap	Subway

ที่มา: ผู้วิจัย

3.4.1.5 การสำรวจลักษณะทางกายภาพโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเส้นทาง กรุงเทพฯ-หนองคาย

จากแผนที่ภาพถ่าย และการลงพื้นที่สำรวจเก็บข้อมูลโดยการถ่ายภาพประกอบ เพื่อให้ทราบถึงแนวเส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูง และรวบรวมข้อมูลเชิงพื้นที่ด้านอัตลักษณ์ของแต่ละจังหวัด โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังตารางที่ 3.9

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.9 การศึกษาสำรวจสถานีรถไฟความเร็วสูงเส้นทาง กรุงเทพฯ-หนองคาย

ลำดับ	สถานี (Station)	เป็นการก่อสร้าง สถานีใหม่	รูปแบบและการแบ่งพื้นที่ของสถานี (Zone)
1	บางซื่อ	✓	เป็นสถานีกลาง ศูนย์กลางระบบขนส่งทางรางใน กรุงเทพมหานคร
2	ดอนเมือง	สถานีร่วมกับโครงการรถไฟฟ้าสาย สีแดง และโครงการรถไฟฟ้าเชื่อม ท่าอากาศยานส่วนต่อขยาย	
3	อยุธยา	✓	
4	สระบุรี	✓	1. ทางเข้า ลานจอดรถ สถานีรถไฟรางคู่ใหม่
5	ปากช่อง	✓	2. ทางเข้าหลัก
6	นครราชสีมา	✓	3. พื้นที่พาดขี้นสถานี
7	บัวใหญ่	✓	3. ชั้นจำหน่ายตั๋ว โถงพักคอย
8	บ้านไผ่	✓	4. ขานชลารถไฟความเร็วสูง
9	ขอนแก่น	✓	
10	อุดรธานี	✓	
11	หนองคาย	✓	

ที่มา: ผู้วิจัย

3.5 เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย

3.5.1 เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย

2.5.1.1 แบบสอบถามชุดที่ 1 การรับรู้สภาพแวดล้อมของผู้ใช้บริการ สถานีรถไฟที่เป็นจุดเชื่อมต่อของรถไฟฟ้า 4 สายในกรุงเทพมหานคร ได้แก่ รถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS Sky Train) รถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน (MRT Blue Line) รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (Airport Rail Link) รถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง (MRT Purple Line) สายละ 200 คน รวมทั้งหมด 800 คน

2.5.1.2 แบบสอบถามชุดที่ 2 แบบสอบถาม การรับรู้อัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT Blue Line) 4 สถานี ได้แก่ สถานีวัดมังกร สามยอด สนามไชย และอิสรภาพ สถานีละ 200 คน รวมทั้งหมด 800 คน

2.5.1.3 แบบสัมภาษณ์การจำแนกอัตลักษณ์ สำหรับผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 12 ท่าน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.5.2 การสร้างเครื่องมือวิจัย

การลงพื้นที่ศึกษาสำรวจข้อมูลด้านกายภาพเชิงพื้นที่ และสภาพแวดล้อมบริเวณสถานี เพื่อนำมากำหนดเกณฑ์ และประเด็นข้อคำถามในการสร้างเครื่องมือวิจัยครั้งนี้ แบ่งออกตามเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ดังนี้

1) การสร้างแบบสอบถามชุดที่ 1 การรับรู้สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า 4 สายในกรุงเทพมหานคร การสร้างแบบสอบถามปลายปิดมาตราวัด 5 ระดับ (Likert Scale) นำมาใช้ในการประเมินปัจจัยทางกายภาพที่มีผลต่อการรับรู้ของกลุ่มตัวอย่างประกอบไปด้วย ตอนที่ 1 ลักษณะส่วนบุคคล และตอนที่ 2 พฤติกรรมด้านการรับรู้ทางสภาพแวดล้อมบริเวณสถานี

2) การสร้างแบบสอบถามชุดที่ 2 เป็นแบบสอบถามปลายปิดมาตราวัด 5 ระดับ (Likert Scale) เพื่อรวบรวมทัศนคติจากผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าด้านการรับรู้อัตลักษณ์ของสถานี โดยแบบสอบถามแบ่งเป็น 4 ตอน ได้แก่ ตอนที่ 1 ลักษณะส่วนบุคคล ตอนที่ 2 ความพึงพอใจ การนำเสนออัตลักษณ์ภายในสถานี ตอนที่ 3 ความพึงพอใจต่อการใช้บริการสถานีที่มีอัตลักษณ์ และ ตอนที่ 4 การรับรู้สัญลักษณ์เชิงพื้นที่สะท้อนถึงความเป็นอัตลักษณ์ของสถานี

3) การทดสอบเครื่องมือแบบสอบถาม โดยการนำแบบสอบถามทั้ง 2 ชุด นำไป หาค่า IOC โดยผู้เชี่ยวชาญ และใช้กับกลุ่มทดสอบทำแบบสอบถามจำนวน 3 คน จากนั้นนำมาปรับปรุงแก้ไข และทดสอบใช้อีกครั้งจำนวน 5 คน และนำไปปรับปรุงแก้ไขอีกครั้ง จากนั้นนำไปใช้ถามกับกลุ่มตัวอย่างผู้ให้บริการรถไฟฟ้า

4) การสร้างแบบสัมภาษณ์มีโครงสร้าง (Structured Interview) เพื่อใช้ในการสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 12 ท่าน ด้านการใช้แนวคิดทฤษฎีในการออกแบบอัตลักษณ์สร้างสรรค์ผลงานจากการศึกษารวบรวมกรอบแนวคิดทฤษฎีที่ได้จากการค้นคว้า สืบค้น วิเคราะห์ และนำไปสรุปผล เพื่อกระบวนการจำแนกประเภทอัตลักษณ์สำหรับสถานี

การสร้างเครื่องมือเพื่อเป็นกรอบแนวทางในการศึกษาแนวทางการออกแบบอัตลักษณ์สำหรับสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูง สรุปลงตอน โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังภาพที่ 3.2

การสร้างเครื่องมือวิจัย	
1. การศึกษาและสำรวจสภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร 4 สาย 2. อັตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT Blue Line)	
แบบสอบถามชุดที่ 1 การรับรู้สภาพแวดล้อมของผู้ใช้บริการ จากสถานีรถไฟที่เป็นจุดเชื่อมต่อของรถไฟฟ้า 4 สายในกรุงเทพมหานคร รถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS Sky Train) รถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน (MRT Blue Line) รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (Airport Rail Link) รถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง (MRT Purple Line)	หาค่า IOC โดยผู้เชี่ยวชาญ
แบบสอบถามชุดที่ 2 การรับรู้อັตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT BL) 4 สถานี ได้แก่ สถานีวัดมังกร สามยอด สนามไชย และอิสรภาพ	
แบบสัมภาษณ์ แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง (Structured Interview) สำหรับผู้ทรงคุณวุฒิ โดยการสัมภาษณ์ตามชุดคำถามด้านการใช้แนวคิด ทฤษฎีในการออกแบบอັตลักษณ์ในการสร้างสรรค์ผลงาน ตามกรอบแนวคิดทฤษฎี	ปรับปรุงแก้ไข
นำไปทดสอบใช้ (Try Out)	สรุปผล
นำไปใช้จริง	วิเคราะห์

ภาพที่ 3.2 การทดสอบเครื่องมือวิจัย

ที่มา: ผู้วิจัย

3.6 นิยามเชิงปฏิบัติการ

การวิจัยนี้มีความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่างๆ ระดับการวัด และเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา ได้รวบรวมไว้ตามลำดับขั้นตอนการวิจัย ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่ช่วยในการเข้าใจวิธีการที่ใช้ในการวิเคราะห์และสรุปผลแบบสอบถามชุดที่ 1 และ 2 จึงกำหนดนิยามเชิงปฏิบัติการเพื่อให้ได้ข้อมูลจากการวิเคราะห์ผลได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังตารางที่ 3.10 และ 3.11

ตารางที่ 3.10 ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ระดับการวัด แบบสอบถามชุดที่ 1

ตัวแปร	ประเด็นที่ศึกษา	นิยามปฏิบัติการ
1. ลักษณะประชากร	1.1 เพศ [] ชาย [] หญิง	นามบัญญัติ (Nominal)
	1.2 อายุ.....ปี	อัตราส่วน (Ratio Scale)
	1.3 ระดับการศึกษาสูงสุด [] ประถม [] มัธยมศึกษาตอนต้น [] มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. [] อนุปริญญา/ปวส. [] ปริญญาตรี [] ปริญญาโท [] ปริญญาเอก	นามบัญญัติ (Nominal)

ที่มา: ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.10 (ต่อ)

ตัวแปร	ประเด็นที่ศึกษา	นิยามปฏิบัติการ
1. ลักษณะส่วนบุคคล	1.4 อาชีพ [] นักเรียน/นักศึกษา [] รับจ้าง [] ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ/ พนักงานหน่วยงานรัฐ [] พนักงานเอกชน [] ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว/เจ้าของกิจการ [] แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ [] อื่นๆ (โปรดระบุ).....	นามบัญญัติ (Nominal)
	1.5 รายได้เฉลี่ยต่อเดือนบาท	อัตราส่วน (Ratio Scale)
	1.6 ค่าใช้จ่ายในการเดินทางบาท	อัตราส่วน (Ratio Scale)
	2. ลักษณะสภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการรับรู้บริเวณสถานีรถไฟฟ้า	ลักษณะสภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการรับรู้บริเวณสถานีรถไฟฟ้า
2. ลักษณะสภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการรับรู้บริเวณสถานีรถไฟฟ้า	2.1 อาคารภายนอก และจุดเชื่อมต่อของระบบขนส่งสาธารณะบริเวณใกล้เคียง	อันตรภาคชั้น (Interval)
	2.2 ตำแหน่งในการให้ข้อมูลของสถานี	อันตรภาคชั้น (Interval)
	2.3. ทางเดินภายในสถานี	อันตรภาคชั้น (Interval)
	2.4 ที่จำหน่ายบัตรโดยสารอัตโนมัติ	อันตรภาคชั้น (Interval)
	2.5 ระบบป้ายสัญลักษณ์ภายในสถานี	อันตรภาคชั้น (Interval)
	2.6 ประตูทางเข้าออกสถานี	อันตรภาคชั้น (Interval)
	2.7 ป้ายบอกทางมายังสถานี	อันตรภาคชั้น (Interval)
	2.8 ทางเชื่อมต่อสถานีไปรถไฟฟ้าเส้นทางอื่น และ Sky walk	อันตรภาคชั้น (Interval)
	2.9 ภาพลักษณ์ขององค์กรรถไฟฟ้าที่ใช้บริการ	อันตรภาคชั้น (Interval)
3 ความต้องการอัตลักษณ์บริเวณสถานี	2.10 ร้านค้า และร้านขายของที่ระลึก [] ต้องการ [] ไม่ต้องการ	อันตรภาคชั้น (Interval) นามบัญญัติ (Nominal)

ที่มา: ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.11 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ระดับการวัด แบบสอบถามชุดที่ 2

ตัวแปร	ประเด็นที่ศึกษา	นิยามปฏิบัติการ
1. ลักษณะส่วนบุคคล	1.1 เพศ	นามบัญญัติ (Nominal)
	[] ชาย	
	[] หญิง	
	1.2 อายุ.....ปี	อัตราส่วน (Ratio Scale)
	1.3 ระดับการศึกษาสูงสุด	นามบัญญัติ (Nominal)
	[] ประถม	
	[] มัธยมศึกษาตอนต้น	
	[] มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	
	[] อนุปริญญา/ปวส.	
	[] ปริญญาตรี	
	[] ปริญญาโท	
	[] ปริญญาเอก	
	1.4 อาชีพ	นามบัญญัติ (Nominal)
	[] นักเรียน/นักศึกษา	
[] รับจ้าง		
[] ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ/ พนักงานหน่วยงานรัฐ		
[] พนักงานเอกชน		
[] ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว/เจ้าของกิจการ		
[] แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ		
[] อื่นๆ (โปรดระบุ).....		
1.5 รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	อัตราส่วน (Ratio Scale)	
.....บาท		
1.6 ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	อัตราส่วน (Ratio Scale)	
.....บาท		
1.7 วัตถุประสงค์ของการเดินทางมายังสถานี	นามบัญญัติ (Nominal)	
[] เพื่อมาท่องเที่ยวถ่ายรูปเยี่ยมชมความสวยงามของ สถานี		
[] เพื่อเดินทางไปสถานที่ทำงาน		
[] เพื่อเดินทางไปโรงเรียน/มหาวิทยาลัย		
[] เพื่อเดินทางไปสถานที่บริเวณใกล้สถานี		
[] เพื่อติดต่อธุรกิจ/พบปะ/กิจกรรมสังคม		
[] อื่นๆ (โปรดระบุ).....		
2. ความพึงพอใจการ นำเสนออัตลักษณ์ภายในสถานี	อัตลักษณ์บริเวณสถานี	
2.1 การสื่อความหมายประจำสถานี	อันตรภาคชั้น (Interval)	
2.2 บันไดเลื่อน ภายในสถานี	อันตรภาคชั้น (Interval)	
2.3 ลิฟท์	อันตรภาคชั้น (Interval)	
2.4 เครื่องจำหน่ายบัตรโดยสารอัตโนมัติ	อันตรภาคชั้น (Interval)	
2.5 ป้ายบอกชื่อสถานี	อันตรภาคชั้น (Interval)	

ที่มา: ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.11 (ต่อ)

ตัวแปร	ประเด็นที่ศึกษา	นิยามปฏิบัติการ
2. ความพึงพอใจการนำเสนออัตลักษณ์ภายในสถานี่	อัตลักษณ์บริเวณสถานี่	
	2.6 พื้นทางเดินภายในสถานี่	อันตรภาคชั้น (Interval)
	2.7 ผนัง เพดาน เสา ภายในสถานี่	อันตรภาคชั้น (Interval)
	2.8 ทางเข้า-ออก ของสถานี่	อันตรภาคชั้น (Interval)
	2.9 รูปภาพภายในสถานี่	อันตรภาคชั้น (Interval)
	2.10 สัญลักษณ์ที่ใช้ในสถานี่	อันตรภาคชั้น (Interval)
3. ความพึงพอใจต่อการใช้บริการสถานี่รถไฟฟ้าที่มีความเป็นอัตลักษณ์เฉพาะ	ความพึงพอใจอัตลักษณ์บริเวณสถานี่	
	3.1 คุณค่าที่มีต่อวัฒนธรรมไทยร่วมสมัย	อันตรภาคชั้น (Interval)
	3.2 ความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวของสถานี่	อันตรภาคชั้น (Interval)
	3.3 การส่งเสริมเศรษฐกิจทางด้านการท่องเที่ยว	อันตรภาคชั้น (Interval)
	3.4 การใช้เป็นสถานที่แลนด์มาร์คแห่งใหม่ได้	อันตรภาคชั้น (Interval)
	3.5 การส่งเสริมเรื่องการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์	อันตรภาคชั้น (Interval)
	3.6 การสื่อถึงเรื่องราวในอดีตของท้องถิ่นในย่านชุมชน	อันตรภาคชั้น (Interval)
4. การรับรู้รูปแบบ สัญลักษณ์เชิงพื้นที่สะท้อนความเป็นอัตลักษณ์ที่ปรากฏในสถานี่	ทัศนคติที่มีต่อการรับรู้อัตลักษณ์ของสถานี่	
	4.1 การสื่อสารสัญลักษณ์ภายในสถานี่โดยนำประวัติความเป็นมาของสถานี่ที่สำคัญย่านชุมชนสื่อความหมายอัตลักษณ์	อันตรภาคชั้น (Interval)
	4.2 การใช้ภาพถ่ายประกอบสื่อเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ของสถานี่ที่สำคัญใกล้บริเวณสถานี่	อันตรภาคชั้น (Interval)
	4.3 การตกแต่งภายในที่สอดคล้องกับบรรยากาศของชุมชนภายนอกโดยรอบสถานี่	อันตรภาคชั้น (Interval)
	4.4 การนำลวดลายภาพวาดเกี่ยวกับวัฒนธรรมในพื้นที่ผสมผสานกับภาพประกอบการโฆษณาสินค้าในปัจจุบัน	อันตรภาคชั้น (Interval)
	4.5 การใช้รูปแบบสัญลักษณ์บริเวณเสภายในสถานี่	อันตรภาคชั้น (Interval)
	4.6 การใช้ลวดลายกระเบื้องประดับพื้นทางเดิน	อันตรภาคชั้น (Interval)
	4.7 การใช้ระดับแสงสว่างโดยทั่วไปภายในสถานี่รถไฟฟ้า	อันตรภาคชั้น (Interval)
	4.8 การใช้จุดเน้นแสงสว่างบริเวณที่มีรูปภาพและลวดลาย	อันตรภาคชั้น (Interval)
	4.9 การใช้สีสร้างบรรยากาศเชิงพื้นที่	อันตรภาคชั้น (Interval)
	4.10 การใช้รูปแบบสถาปัตยกรรมที่ย้อนยุคมาสร้างให้มีความกลมกลืนกับอาคารโดยรอบ	อันตรภาคชั้น (Interval)

ที่มา: ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากข้อสรุปจากตัวแปร และนิยามด้านการปฏิบัติการเพื่อแสดงความสัมพันธ์ในการวิเคราะห์ ผลจากของปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อการรับรู้อัตลักษณ์ของผู้ใช้บริการจากเครื่องมือวิจัยแบบสอบถาม ที่ใช้ในการเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล ได้กำหนดระดับการวัดที่ใช้ในแต่ละตัวแปรเพื่อให้ผลลัพธ์ ที่ได้มีความเที่ยงตรง และเชื่อถือได้ โดยใช้เครื่องมือที่มีความเหมาะสมกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย

3.7 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลจากการศึกษาสำรวจสภาพแวดล้อมของสถานี และบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง และการสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยแบ่งออกตามขั้นตอนการวิจัย สรุปได้ 4 ขั้นตอน ดังนี้

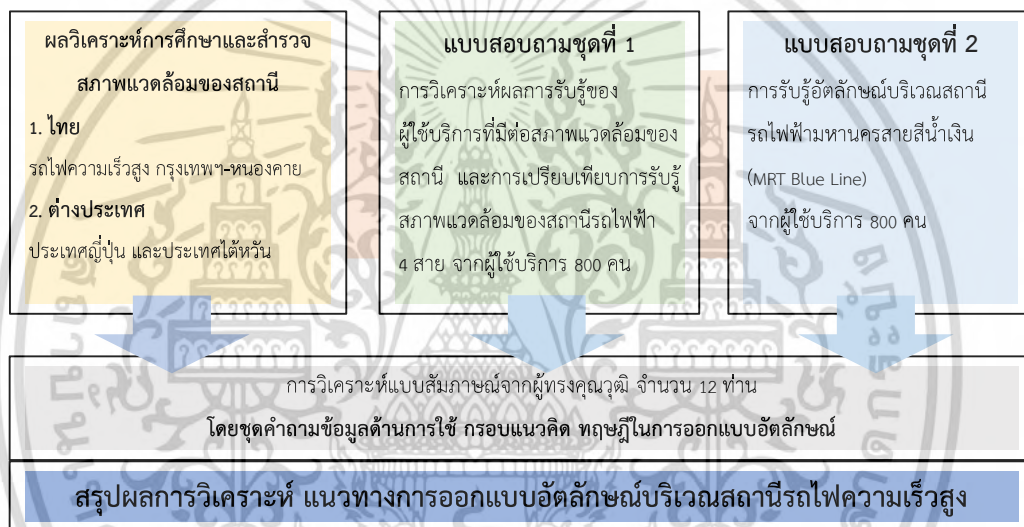
ขั้นตอนที่ 1 การวิเคราะห์ผลการสำรวจอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟฟ้า รถไฟความเร็วสูง ในประเทศญี่ปุ่น และไต้หวัน ด้วยการวิเคราะห์รูปแบบอัตลักษณ์ที่เชื่อมโยงกับทฤษฎีแนวคิด และองค์ประกอบในการสร้างอัตลักษณ์

ขั้นตอนที่ 2 แบบสอบถามชุดที่ 1 การวิเคราะห์เปรียบเทียบการรับรู้สภาพแวดล้อมของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครจากกลุ่มผู้ใช้บริการจำนวน 800 คน สอบถามการรับรู้ สภาพแวดล้อมบริเวณสถานี BTS, MRT BL, APL (AERA1) และ MRT PPL ด้วยวิธีการหาค่าเฉลี่ย (Mean) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard) ค่าความถี่ (Frequency) โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา เพื่ออธิบายตัวแปรที่มีผลต่องานวิจัย ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา รายได้ สถานภาพ รายได้ และสถิติ เชิงอนุมาน (Inferential Statistics) คำนัยสำคัญทางสถิติ ระดับ 0.05 การวิเคราะห์ผล ความแปรปรวน (one-way ANOVA)

ขั้นตอนที่ 3 แบบสอบถามชุดที่ 2 การวิเคราะห์สถิติเชิงพรรณนาการรับรู้ของผู้ใช้บริการที่มี ต่ออัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT BL) โดยการเก็บรวบรวมข้อมูล จากผู้ใช้บริการจำนวน 800 คน โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistic) แบ่งออกเป็น 4 ด้าน ตามแบบสอบถาม ดังนี้ การวิเคราะห์ผลด้านข้อมูลส่วนบุคคล เป็นค่าร้อยละและค่าความถี่ การหาจำนวนของการใช้บริการรถไฟฟ้า และวัตถุประสงค์ของการเดินทางค่าเฉลี่ยรวม (Mean) เพื่อวิเคราะห์การรับรู้ตัวแปรด้านความแตกต่างของบุคคลในการวิเคราะห์สิ่งที่ส่งผลกระทบต่อ การรับรู้ ตำแหน่ง รูปแบบอัตลักษณ์ ค่าเฉลี่ยเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) เพื่อวิเคราะห์หาค่าความใกล้เคียงกัน จากความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง และมาตราวัด Linkert Rating Scale 5 ระดับ สำหรับหาอัตรา ค่าความคิดเห็นทัศนคติ และความพึงพอใจ ที่มีต่อรูปแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟฟ้า

ขั้นตอนที่ 4 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมจากการสำรวจโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูง กรุงเทพฯ-หนองคาย จากนั้นสรุปรูปแบบสถานีรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-หนองคาย นำผลการวิเคราะห์ทั้ง 3 ขั้นตอนมารวบรวมประเด็นรูปแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานี และทำการสร้างแบบสัมภาษณ์ชุดคำถามด้านการใช้กรอบแนวคิด ทฤษฎีในการออกแบบอัตลักษณ์ตามขั้นตอนการวิจัย จากนั้นนำข้อสรุปแต่ละด้านของแนวคิดในการออกแบบอัตลักษณ์มาจำแนกประเภท และเชื่อมโยงบทสรุปด้านความหมาย และองค์ประกอบของอัตลักษณ์แต่ละประเภท และสร้างกรอบแนวคิดที่เป็นผลสรุปสุดท้ายแนวทางการออกแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง

การวิเคราะห์ข้อมูลจากเครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัยครั้งนี้ได้แบ่งตามขั้นตอนการวิจัย โดยสรุปรายละเอียดไว้ดังภาพที่ 3.3



ภาพที่ 3.3 ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูล

ที่มา: ผู้วิจัย

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

แนวทางการออกแบบอัตลักษณ์สำหรับสถานีรถไฟความเร็วสูง ได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูล โดยแบ่งออกตามขั้นตอนการวิจัยได้ 4 ขั้นตอน ดังนี้

4.1 ผลการการศึกษา และวิเคราะห์อัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง รถไฟฟ้า ในประเทศญี่ปุ่น และไต้หวัน

4.2 ผลการวิเคราะห์และเปรียบเทียบการรับรู้สภาพแวดล้อมของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า ในกรุงเทพมหานคร 4 สาย

4.3 ผลวิเคราะห์การรับรู้อัตลักษณ์บริเวณสถานีของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ามหานครสายสี น้ำเงิน (MRT Blue Line)

4.4 ผลการศึกษา และสำรวจสถานีรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-หนองคาย

4.1 ผลการการศึกษา และวิเคราะห์อัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง รถไฟฟ้าในประเทศญี่ปุ่น และไต้หวัน

4.1.1 ผลการศึกษาและสำรวจสถานีรถไฟความเร็วสูง และรถไฟฟ้าในประเทศ

จากการศึกษาและสำรวจสถานี แบ่งออกเป็น ภูมิภาคละ 3 สถานี ได้แก่ คันไซ (Kansai) คันทอ (Kanto) และชูบุ (Chubu) โดยเกณฑ์ในการเลือกสถานีที่เป็นสถานีเมืองศูนย์กลางของภูมิภาค และมีจุดเชื่อมต่อของรถไฟเส้นทางอื่น ๆ โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 สรุปผลการสำรวจอัตลักษณ์บริเวณสถานีในประเทศญี่ปุ่น

ประเทศ	ภูมิภาค	เส้นทางรถไฟ (Line)	สถานี	อัตลักษณ์บริเวณสถานี
1. ญี่ปุ่น	1. คันไซ (Kansai)	JR Osaka Loop Line	1.Osaka	อัตลักษณ์ทางด้านสถาปัตยกรรมร่วมสมัย
			2.Universal City	อัตลักษณ์ทางด้านสถาปัตยกรรมร่วมสมัย และอัตลักษณ์รูปแบบสัญลักษณ์การ์ตูน
			3.Shin Osaka	อัตลักษณ์ทางด้านสถาปัตยกรรมร่วมสมัย
	2.ชูบุ (Chubu)	Meijo line	1. Shiyakusho (Nagoya Castle)	อัตลักษณ์ทางสถาปัตยกรรมย้อนยุค
			2. Sakae	อัตลักษณ์ทางด้านศิลปะและรูปนามธรรม
			3. Fushimi	อัตลักษณ์ภาพกราฟิกและสัญลักษณ์
	3 คันทอ (Kanto)	Marunouchi line	1. Tokyo	อัตลักษณ์ทางด้านสถาปัตยกรรมย้อนยุค
			2. Asakusa	อัตลักษณ์ทางด้านวัฒนธรรมเชิงพื้นที่
			3. Ueno	อัตลักษณ์รูปแบบสัญลักษณ์การ์ตูน

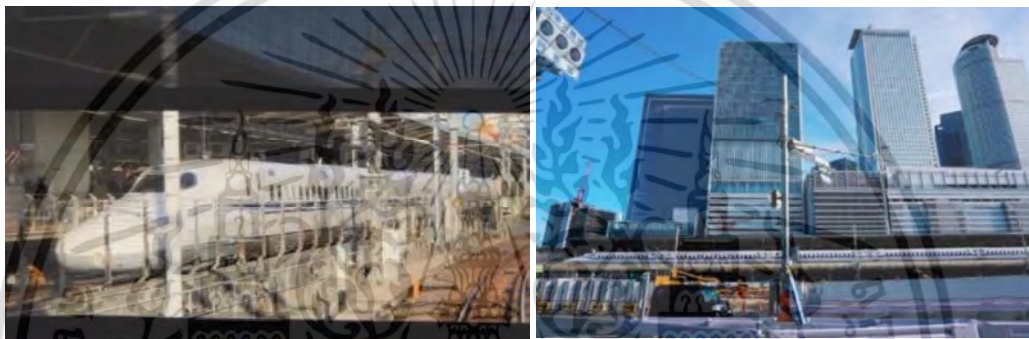
ที่มา: ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.1.1.1 การศึกษา และสำรวจลักษณะทางกายภาพของสถานีรถไฟความเร็วสูง ในประเทศญี่ปุ่น

พบว่า สถานีรถไฟมีองค์ประกอบแบ่งตามพื้นที่การใช้งานของสถานี สรุปลักษณะประกอบภายในสถานี ได้ดังนี้

- 1) ภายนอกสถานี บริเวณรอบๆ จากมุมมองด้านล่างอาคารโดยสาร สถานีนาโงย่า เป็นสถานีหลักที่เป็นจุดจอดของการเชื่อมต่อโดยขบวนรถไฟความเร็วสูงมายังภูมิภาคตอนกลางของประเทศญี่ปุ่น โดยรายละเอียดแสดงไว้ โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังภาพ 4.1-4.2



ภาพที่ 4.1 สถานีนาโงย่า (Nagoya Station)

ที่มา: ผู้วิจัย

- 2) จุดจำหน่ายบัตรโดยสาร



ภาพที่ 4.2 จุดจำหน่ายบัตรโดยสารรถไฟความเร็วสูง แบบตู้อัตโนมัติสถานีรถไฟความเร็วสูงนาโงย่า
ที่มา: ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3) บริเวณชานชลา การสำรวจสถานีรถไฟชินคันเซ็น (รถไฟความเร็วสูง) สถานีโอซาก้า (Osaka Station) อยู่ทางออกชั้นบนสุดของจุดเชื่อมต่อของรถไฟในเมือง โดยมีรูปแบบอาคารตามการก่อสร้างหลักการรถไฟ มีหลังคาสูง เลขที่ชานชลา ที่นั่งพักคอย ป้ายบอกเวลาขบวนรถไฟ เข้าออกบริเวณชานชลา ที่กันทางเข้าออกรถไฟ และร้านค้าจำหน่ายข้าวกล่อง (Obentou) เพื่อซื้อเป็นของฝากหรือนำไปรับประทานบนรถไฟความเร็วสูง โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังภาพ 4.3



ภาพที่ 4.3 ชานชลาสถานีรถไฟความเร็วสูงสถานีโอซาก้า (Osaka Station)

ที่มา: ผู้วิจัย

4.1.1.2 อัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟในประเทศญี่ปุ่น

สถานีรถไฟในประเทศญี่ปุ่น มีเส้นทางที่เชื่อมการคมนาคมทั่วถึงทุกภูมิภาค โดยสถานีรถไฟจากภูมิภาคคันไซ คันโต และชูบุ โดยภูมิภาคดังกล่าว เป็นพื้นที่เชื่อมต่อกันด้วยรถไฟความเร็วสูงทางตอนใต้ ไปยังภาคกลาง และมุ่งหน้าสู่กรุงโตเกียว เป็นสถานีที่มีผู้ใช้บริการจำนวนมาก และสถานีที่เป็นจุดเชื่อมต่อรถไฟเส้นทางอื่น รูปแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานี สรุปได้ดังนี้

1) การศึกษาและสำรวจสถานีภูมิภาคคันไซ (Kansai) เมืองโอซาก้า (Osaka) พบว่ามีรถไฟความเร็วสูง รถไฟใต้ดิน และรถไฟประจำทางระดับจากสถานีกุโจ (Nishikujo) ยูนิเวอแซลซิตี (Universal City Station) และสถานีโอซาก้า (Osaka Station) โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 4.4-4.6



ภาพที่ 4.4 สถานีนิชิคุโจ (Nishikujo) เมืองโอซาก้า (Osaka)

ที่มา: ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.5 สถานียูนิเวอแซลซิตี (Universal City Station) เมืองโอซาก้า (Osaka)

ที่มา: ผู้วิจัย



ภาพที่ 4.6 สถานีโอซาก้า (Osaka Station) เมืองโอซาก้า (Osaka)

ที่มา: ผู้วิจัย

2) สถานีในภูมิภาคชูบุ (Chubu) เมืองนาโงย่า (Nagoya) โดยเป็นเมือง ที่ตั้งอยู่
ที่ใจกลางของประเทศญี่ปุ่น การใช้รถไฟใต้ดินช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางเป็นอย่างมาก
พบว่า มีอัตลักษณ์บริเวณผนังทางเดินไปยังจุดเชื่อมต่อ เนื่องจากมีเส้นทางรถไฟใต้ดินหลายสาย
มีอัตลักษณ์บริเวณผนัง กำแพง ด้วยการสร้างสรรค์รูปแบบอัตลักษณ์เชิงศิลปะ การศึกษาสำรวจสถานี
ซาคาเอะ (Sakae Station) และสถานีฮิยาคุโซ (Hiyakusho Station) ปลายทางเป็นสถานที่สำคัญ
คือ Nagoya Castle โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังภาพที่ 4.7-4.8



ภาพที่ 4.7 อัตลักษณ์ภายในสถานีซาคาเอะ (Sakae Station) เมืองนาโงย่า (Nagoya)

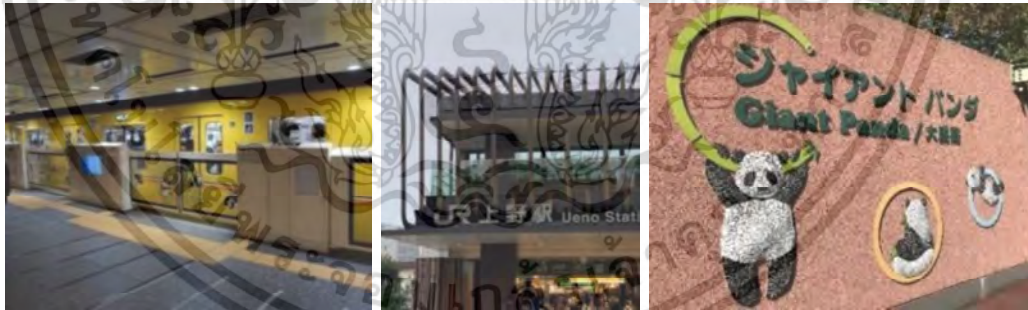
ที่มา: ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.8 สถานีฮิยาคุโซ (Hiyakusho Station, Nagoya Castle) เมืองนาโงย่า (Nagoya)
ที่มา: ผู้วิจัย

3) สถานีในภูมิภาคคันไซ (Kansai) ในกรุงโตเกียว (Tokyo) ซึ่งเป็นเมืองหลวงของประเทศญี่ปุ่น การกำเนิดรถไฟฟ้าสายแรกของประเทศคือรถไฟสายกินซ่าหรือสายสีเหลือง (Ginza Line) เส้นทางระหว่างอุเอะโนะและอะซะฮะกุซะได้ก่อสร้างแล้วเสร็จในวันที่ 30 ธันวาคม ค.ศ. 1927 ซึ่งถือเป็นเส้นทางรถไฟใต้ดินสายแรกในซีกโลกตะวันออก ทั้งนี้ที่เปิดให้บริการได้รับความนิยมจากผู้โดยสารมาก เพราะสามารถลดระยะเวลาในการรอรถไฟจาก 2 ชั่วโมง เหลือเพียงแค่ 5 นาที การศึกษาสำรวจสถานีอุเอะโนะ (Ueno Station) ใช้สัญลักษณ์เชิงพื้นที่ จากสถานที่สำคัญที่อยู่ใกล้เคียงสถานี สัญลักษณ์การ์ตูนรูปหมีแพนด้านำมาจากสวนสัตว์อุเอะโนะ ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ และเป็นชื่อเรียกสวนสาธารณะที่เป็นแลนด์มาร์ค โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 4.9



ภาพที่ 4.9 สถานีอุเอะโนะ (Ueno Station) กรุงโตเกียว (Tokyo)
ที่มา: ผู้วิจัย

สถานีโตเกียว (Tokyo Station) สถาปัตยกรรมภายนอกมีลักษณะแบบตะวันตก ในปี 1965 เริ่มมีห้างสรรพสินค้ามาตั้ง โดยที่นี้ถือเป็นยุคบุกเบิกของการใช้แนวคิด Transit-Oriented Development (TOD) ต่อมาสถานีรถไฟแห่งนี้ได้มี ร้านค้า ร้านอาหาร โรงแรม ออฟฟิศ พื้นที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

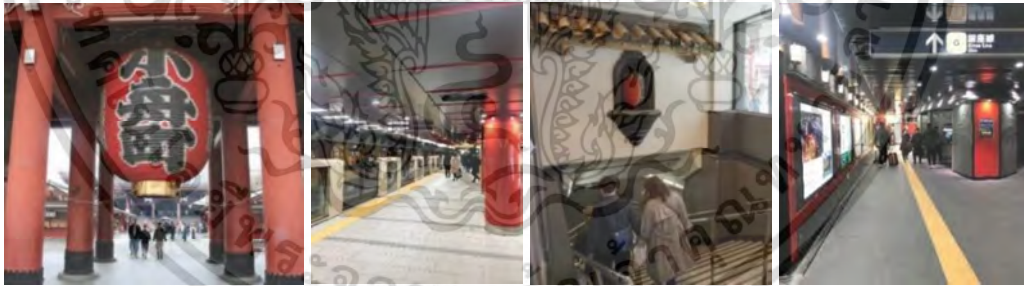
สาธารณะ ฯลฯ ทั้งภายในและพื้นที่โดยรอบๆ และเป็นสถานีชุมทางรถไฟที่ใหญ่ที่สุดในญี่ปุ่น โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 4.10



ภาพที่ 4.10 สถานีโตเกียว (Tokyo Station) กรุงโตเกียว (Tokyo)

ที่มา: ผู้วิจัย

สถานีอาซากุสะ (Asakusa Station) เป็นแหล่งท่องเที่ยวยอดนิยมในประเทศญี่ปุ่น มีความเจริญทางด้านวัฒนธรรมที่พัฒนามาจนปัจจุบันจากยุคเอโดะ โดยเฉพาะวัฒนธรรมนักรบ ซามูไรและพ่อค้า ปัจจุบันก็ยังคงความครึกครื้นในฐานะย่านการค้าเก่าแก่ บริเวณวัด "เซ็นโซจิ" เริ่มต้นจากประตู "คามินาริมง" ที่มีสัญลักษณ์เด่นเป็นโคมยักซ์สีแดง ผ่านประตูไปพบกับ ถนน "นากามิเสะโดริ" ที่มีร้านค้าเรียงราย ซึ่งเป็นเส้นทางหลักของการไปไหว้พระที่วัดเซ็นโซจิ (Sensoji Temple) โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 4.11



ภาพที่ 4.11 สถานีอาซากุสะ (Asakusa Station) กรุงโตเกียว (Tokyo)

ที่มา: ผู้วิจัย

การศึกษาสำรวจสถานีรถไฟฟ้า และรถไฟความเร็วสูงในประเทศญี่ปุ่น พบว่า มีรถไฟ รถไฟหลายประเภทแบ่งตามลักษณะกายภาพ ได้แก่ รถไฟ JR รถไฟฟ้าบนดิน และรถไฟใต้ดิน แต่ละประเภทมีองค์ประกอบพื้นที่การใช้งานสถานี ได้แก่ ทางเข้าออก ชั้นจำหน่ายบัตรโดยสาร ชานชลา และอัตลักษณ์ที่ปรากฏบริเวณสถานีรวมถึงการใช้แผนที่รถไฟฟ้าจึงเป็นแนวทางสำหรับผู้ให้บริการที่ต้องทำการศึกษาการใช้เส้นทางรถไฟฟ้าเพื่อเดินทางไปสู่จุดหมายปลายทางได้อย่างถูกต้อง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.1.2 ผลการศึกษา และสำรวจสถานีรถไฟความเร็วสูง และสถานีรถไฟฟ้าในไต้หวัน

4.1.2.1 การสำรวจอัตลักษณ์บริเวณรถไฟความเร็วสูงในไต้หวัน

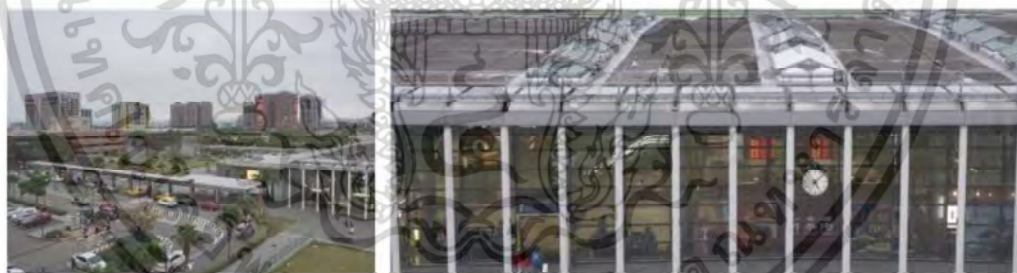
การศึกษาสำรวจอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟฟ้า และรถไฟความเร็วสูงในไต้หวัน ได้แก่ สถานีรถไฟฟ้าสถานีไทเปหนึ่งศูนย์หนึ่ง (Taipei101) สถานีตันซู่ย (Tamsui) สถานีเจียงไคเชก (Chiang kai-Shek) และรถไฟความเร็วสูงสถานีเถาหยวน (Taoyuan) โดยเกณฑ์ในการเลือกศึกษาสำรวจเส้นทางจากแผนที่รถไฟฟ้าเส้นทางหลักของเมือง โดยเลือกสถานีที่มีจุดเชื่อมต่อ และเป็นสถานีรถไฟความเร็วสูง โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 ตารางสรุปผลการสำรวจอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูงไต้หวัน

ประเทศ	เส้นทางรถไฟ (Line)	สถานี	อัตลักษณ์บริเวณสถานี
1. Taipei	1.Tamsui-Xinyi Line	1. Taipei101	อัตลักษณ์ทางด้านสถาปัตยกรรมร่วมสมัย
		2. Tamsui	อัตลักษณ์ทางด้านสถาปัตยกรรมย้อนยุค
		3. Chiang kai-Shek Memory Hall	อัตลักษณ์จากสถานที่สำคัญใกล้เคียงสถานี
		4. Taoyuan Airport	อัตลักษณ์ทางด้านสถาปัตยกรรมร่วมสมัย

ที่มา: ผู้วิจัย

รูปแบบสถานีรถไฟความเร็วสูงของไต้หวัน (TSHR) ได้แบ่งพื้นที่ตามการใช้งาน ประกอบด้วย ทางเข้าออกสถานี จุดจำหน่ายบัตรโดยสารอัตโนมัติ และทางเดินไปยังชานชาลา โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 4.12-4.13



ภาพที่ 4.12 สถานีรถไฟความเร็วสูงไต้หวัน

ที่มา: ผู้วิจัย



ภาพที่ 4.13 จุดจำหน่ายบัตรโดยสารด้วยเครื่องอัตโนมัติสถานีรถไฟความเร็วสูงไต้หวัน
ที่มา: ผู้วิจัย

4.1.2.2 การสำรวจอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟในไต้หวัน

1) สถานีหลงซาน (Longshan Station) เป็นหนึ่งในวัดที่มีความเก่าแก่และมีชื่อเสียงมากที่สุดแห่งหนึ่งของเมืองไทเป ตั้งอยู่ในแถบย่านเมืองเก่า มีอายุเกือบ 300 ร้อยปีแล้ว สร้างขึ้นโดยคนจีนชาวผู้เถื่อนช่วงปีค.ศ. 1738 เพื่อเป็นสถานที่สักการะบูชาสิ่งศักดิ์สิทธิ์ตามความเชื่อของชาวจีน มีรูปแบบทางด้านสถาปัตยกรรมคล้ายกับวัดพุทธของจีนแต่มีลูกผสมของความเป็นไต้หวันเข้าไปด้วย จนบางคนเรียกกันว่าเป็นวัดสไตล์ไต้หวัน ทำให้ที่นี่เป็นอีกหนึ่งแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของเมืองไทเป โดยบริเวณทางออกสถานี ออกแบบให้มีโครงสร้างสถาปัตยกรรมตามแบบอย่างศิลปะแบบจีน มีหลังคาทรงสี่เหลี่ยม บริเวณทางเดินเชื่อมต่อชั้นบนทางเข้าออกสถานีออกแบบให้มีที่นั่งพักคอย มีจุดจอดจักรยาน และยังเป็นจุดนัดพบทำกิจกรรมของผู้สูงอายุ โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 4.14



ภาพที่ 4.14 อัตลักษณ์ทางออกสถานีหลงซาน (Longshan Station)
ที่มา: ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2) สถานีเจียงไคเช็ค (Chiang kai-Shek Station) เป็นสถานีที่เดินทางไปยังอนุสรณ์สถานที่ตั้งอยู่ตรงใจกลางของเมืองไทเปที่ โดยสถานีที่แห่งนี้ถูกตกแต่งและประดับเป็นอย่างดี โดยตัวอาคารของอนุสรณ์สถานถูกสร้างขึ้นตามแบบสถาปัตยกรรมจีนโบราณ บันไดทั้งสี่ด้านถูกสร้างด้วยหินอ่อนสีขาวเป็นชั้นตามแบบพีระมิดอียิปต์ หลังคาสีน้ำเงิน รวมทั้งยังมีสวนดอกไม้สีแดง เป็นการแสดงออกทางสัญลักษณ์ให้เห็นถึงอิสรภาพ ความเท่าเทียม และความเป็นหนึ่งเดียวกัน ตามสี่ของธงชาติไต้หวัน สถานีที่แห่งนี้นอกจากจะเป็นแลนด์มาร์คอันสำคัญของไทเปที่มีนักท่องเที่ยวเดินทางมาเป็นจำนวนมาก มีลักษณะสถาปัตยกรรมเชิงสัญลักษณ์ทางออกสถานีที่มีลักษณะสอดคล้องกับสถานีสำคัญบริเวณใกล้เคียงโดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 4.15



ภาพที่ 4.15 อัตลักษณ์ทางออกสถานีเจียงไคเช็ค (Chiang kai-Shek Station)
ที่มา: ผู้วิจัย

3) สถานีวัดชิงเทียน (XINGTAIN Temple Station) เป็นหนึ่งในวัดที่มีชื่อเสียงมากของไทเป สร้างขึ้นเพื่ออุทิศให้กับเทพเจ้ากวนอู เทพเจ้าแห่งความซื่อสัตย์ เป็นวัดเพียงแห่งเดียวในไทเปที่ไม่มีกิจกรรมทุกอย่างที่เกี่ยวข้องกับเงินทอง เพราะต้องการเน้นให้เกิดการทำสมาธิ สวรรค์มากที่สุด สร้างขึ้นเมื่อปี 1967 เป็นหนึ่งในวัดที่มีชาวไทยเดินทางมานมัสการมากที่สุด โดยสถานีแห่งนี้ได้นำอัตลักษณ์ที่สะท้อนความเป็นวัฒนธรรม มีการนำโครงสร้างหลังคาวัด หน้าเทพเจ้ามาสร้างสรรค์อัตลักษณ์บริเวณทางเดินไปยังทางออกสถานี โดยรายละเอียดที่แสดงไว้ดังภาพที่ 4.16



ภาพที่ 4.16 อัตลักษณ์ภายในสถานีวัดชิงเทียน (XINGTAIN Temple Station)
ที่มา: ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4) สถานีกระเช้าลอยฟ้าเหมากง (Maokong Gondola Station) เป็นสถานีอยู่ข้างสวนสัตว์ไทเป (Taipei Zoo Station) มีการตกแต่งภายในสถานีด้วยภาพการ์ตูน มีกระเช้าลอยฟ้าเป็นที่ท่องเที่ยวสำหรับเด็กๆ และครอบครัว รูปแบบอัตลักษณ์ของสถานีนี้มีการ์ตูนสัตว์ต่างๆ เพื่อสื่อสารและส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 4.17



ภาพที่ 4.17 อัตลักษณ์ภายในสถานีกระเช้าลอยฟ้าเหมากง (Maokong Gondola Station)
ที่มา: ผู้วิจัย

5) สถานีกงหววน (Gongguan Station) เป็นทางออกมายัง National Taiwan University มีพื้นที่สำหรับจอดจักรยานจำนวนมากเนื่องจากอยู่ใกล้สถานที่ทางการศึกษา การเดินทางเชื่อมต่อโดยรถไฟฟ้าจึงเอื้ออำนวยความสะดวกในย่านนี้ มีอัตลักษณ์รูปแบบงานประติมากรรมใช้สีสันทึบตัดกันเพื่อให้จดจำทางออกได้ง่าย โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 4.18



ภาพที่ 4.18 อัตลักษณ์ทางออกสถานีกงหววน (Gongguan Station)
ที่มา: ผู้วิจัย

6) สถานีไทเปหนึ่งศุนย์หนึ่ง (Taipei101 Station) ตึกไทเป101 คือ สิ่งก่อสร้างที่ยิ่งใหญ่ที่สุดของประเทศไต้หวัน ด้วยความสูงของตึก 508 เมตร และจำนวนชั้นถึง 101 ชั้น ทำให้ตึกแห่งนี้เป็นตึกที่สูงที่สุดในโลกช่วงปี 2004-2010 นอกจากความสวยงามและขนาดของตึกแล้วสถาปัตยกรรมภายในก็ถูกออกแบบมาอย่างประณีตและสวยงามเช่นกัน สถานีแห่งนี้จึงได้ออกแบบทางออกให้มีการสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมของตึกTaipei101 มีการตัดทอนรูปแบบโครงสร้าง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ของตึก ที่เป็นแลนด์มาร์คของสถานีนี้ซึ่งเป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 4.19



ภาพที่ 4.19 อัตลักษณ์ทางออกสถานีไทเปหนึ่งศูนย์หนึ่ง (Taipei101 Station)

ที่มา: ผู้วิจัย

7) สถานีต้นส่วย (Tumsui Station) เป็นเมืองท่าริมทะเล สถานีนี้มีผู้มาใช้บริการเป็นจำนวนมาก โดยผู้ที่ต้องการเยี่ยมชมย่านริมทะเลของต้นส่วยเชื่อมต่อแม่น้ำต้นส่วย จุดชมวิว พระอาทิตย์ตกต้นส่วย สวนสาธารณะริมแม่น้ำ เส้นทางจักรยานแม่น้ำต้นส่วย สำนักงานเขตต้นส่วย ถนนเก่าต้นส่วย โบสถ์ต้นส่วย และตลาดกลางคืนถนนหยิงจวน สถานีแห่งนี้มีรูปแบบอัตลักษณ์ที่เป็นสถาปัตยกรรมย้อนยุคตามอารยธรรมเก่าของเมืองแห่งนี้ โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 4.20



ภาพที่ 4.20 อัตลักษณ์ทางออกสถานีต้นส่วย (Tumsui Station)

ที่มา: ผู้วิจัย

การศึกษาสำรวจสถานีรถไฟฟ้า และรถไฟความเร็วสูงในไต้หวัน สภาพแวดล้อม และลักษณะทางกายภาพรถไฟความเร็วสูงจะตั้งอยู่ในเขตชานเมืองแต่เป็นสถานีหลักที่สำคัญของเมือง และเส้นทางรถไฟใต้ดินเป็นจุดเชื่อมต่อ เมื่อแบ่งพื้นที่การใช้งานของสถานี พบว่า มีการใช้อัตลักษณ์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บริเวณทางเข้าออกสถานีเป็นส่วนใหญ่ โดยการสื่อถึงสถานที่สำคัญที่อยู่ใกล้สถานีรวมถึงบริบททางสังคมที่เกี่ยวข้องกับวิถีชีวิต รองลงมาคือพื้นที่ระหว่างทางเดินเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าเส้นทางอื่น

4.2 ผลการวิเคราะห์และเปรียบเทียบการรับรู้สภาพแวดล้อมของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร

การเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามด้านการรับรู้สภาพแวดล้อม บริเวณสถานีรถไฟฟ้า 4 สาย ได้แก่ รถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS Sky Train) รถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน (MRT Blue Line) รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (Airport Rail Link) รถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง (MRT Purple Line) ของผู้ให้บริการ เพื่อสอบถามพฤติกรรมด้านการรับรู้สภาพแวดล้อมของสถานีรถไฟฟ้าแต่ละสาย แบ่งออกเป็น ลักษณะส่วนบุคคล พฤติกรรมการรับรู้ลักษณะสภาพแวดล้อมบริเวณสถานี การเปรียบเทียบลักษณะสภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการรับรู้ถึงความเป็นสถานีที่ใช้บริการ ความต้องการอัตลักษณ์ของแต่ละสถานี ความต้องการสินค้าและของที่ระลึกประจำสถานีมาจัดจำหน่าย และความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังภาพที่ 4.21



ภาพที่ 4.21 การกำหนดสถานีที่ใช้ในการเก็บข้อมูล

ที่มา: ผู้วิจัย

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามชุดที่ 1 แบ่งออกเป็น 2 ตอน ดังนี้ ลักษณะส่วนบุคคล และพฤติกรรมการรับรู้ลักษณะสภาพแวดล้อมบริเวณสถานี ดังนี้

4.2.1 ลักษณะส่วนบุคคล

ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า 4 สาย BTS, MRT BL และ APL (AERA1) เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง ในขณะที่ MRT PPL เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย

ด้านอาชีพ พบว่า ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า BTS, MRT BL และ APL (AERA1) ประกอบอาชีพ พนักงานเอกชนมากที่สุด ในขณะที่ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT PPL มีอาชีพ ข้าราชการรัฐวิสาหกิจ พนักงานหน่วยงานรัฐมากที่สุด โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 ลักษณะส่วนบุคคลของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า 4 สาย

ตัวแปร	คุณลักษณะ	ผู้ใช้บริการ							
		BTS		MRT BL		APL (AERA1)		MRT PPL	
		จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เพศ	หญิง	87	43.50	80	40.00	82	41.00	119	40.50
	ชาย	113	56.50	120	60.00	118	59.00	81	59.50
	รวม	200	100	200	100	200	100	200	100
อาชีพ	นักเรียน นักศึกษา	51	25.50	45	22.50	54	27.00	41	20.50
	รับจ้าง	3	1.50	9	4.50	3	1.50	15	7.50
	ข้าราชการ รัฐวิสาหกิจ พนักงานหน่วยงานรัฐ	48	24.00	29	14.50	60	30.00	58	29.00
	พนักงานเอกชน	77	38.50	82	41.00	63	31.50	56	28.00
	ค้าขาย ธุรกิจส่วนตัว เจ้าของกิจการ	14	7.00	9	4.50	8	4.00	10	5.00
	แม่บ้าน พ่อบ้าน เกษียณอายุ	1	0.50	5	2.50	5	2.50	9	4.50
	อื่นๆ	1	0.50	4	2.00	7	3.50	3	1.50
	รวม	195	97.50	183	91.50	200	100	192	96.00

ที่มา: ผู้วิจัย

ด้านอายุ ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า BTS มีอายุเฉลี่ย 30.31 ปี ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT BL มีอายุเฉลี่ย 33.38 ปี ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า APL (AERA1) มีอายุเฉลี่ย 29.80 ปี และผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT PPL มีอายุเฉลี่ย 31.26 ปี โดยสรุปผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าทั้ง 4 สาย มีอายุเฉลี่ย 31.18 ปี ซึ่งเป็นอายุที่อยู่ในช่วงวัยทำงาน

ด้านรายได้ ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT BL มีรายได้ต่อเดือนเฉลี่ย 30,607.37 บาท รองลงมา คือ ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า BTS มีรายได้ต่อเดือนเฉลี่ย 27,184.22 บาท ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT PPL มีรายได้ต่อเดือนเฉลี่ย 28,495.12 บาท และผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า APL (AERA1) มีรายได้ต่อเดือนเฉลี่ย 21,127.58 บาท ตามลำดับ โดยสรุปผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าทั้ง 4 สาย มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 26,853.25 บาท

ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง พบว่า ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT BL มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือนมากที่สุดคือ 4,565.65 บาท รองลงมาคือผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า BTS มีค่าใช้จ่ายต่อเดือนเฉลี่ย 3,564.67 บาท ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT PPL ค่าใช้จ่ายต่อเดือนเฉลี่ย 2,943.51 บาท และผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า APL

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

(AERA1) มีค่าใช้จ่ายต่อเดือนเฉลี่ย 2,220.50 บาท ตามลำดับ สรุปผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าทั้ง 4 สายใน กรุงเทพมหานครมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อเดือนเฉลี่ย 3,323.58 บาท โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังตารางที่ 4.4

ตารางที่ 4.4 ตารางแสดงรายละเอียดข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ใช้บริการ

ตัวแปร	ผู้ใช้บริการ							
	BTS		MRT BL		APL (AERA1)		MRT PPL	
	\bar{x}	S.D.	\bar{x}	S.D.	\bar{x}	S.D.	\bar{x}	S.D.
อายุ (ปี)	30.31	9.88	33.38	10.59	29.80	8.82	31.26	11.18
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน (บาท)	27,184.22	24,130.64	30,607.37	23,163.17	21,127.58	9,976.98	28,495.12	21,347.39
ค่าใช้จ่ายในการเดินทางเฉลี่ยต่อเดือน (บาท)	3,564.67	7,825.40	4,565.65	5,083.84	2,220.50	1,606.09	2,943.51	2,125.03

ที่มา: ผู้วิจัย


4.2.2 พฤติกรรมการรับรู้ลักษณะสภาพแวดล้อมบริเวณสถานี

ลักษณะสภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการรับรู้ของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า 4 สาย BTS, MRT BL, APL (AERA1) และ MRT PPL ตามลำดับ สรุปได้ ดังนี้

4.2.2.1 รถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS)

สภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการรับรู้ต่อผู้ใช้บริการมากที่สุดเป็นลำดับที่ 1 ได้แก่ อาคารภายนอก และการเชื่อมต่อของระบบขนส่งสาธารณะใกล้เคียง คิดเป็นค่าเฉลี่ย 4.37 (ระดับมาก) ลำดับที่ 2 ได้แก่ ตำแหน่งในการให้ข้อมูลของสถานี คิดเป็นค่าเฉลี่ย 4.25 (ระดับมาก) และลำดับที่ 3 ได้แก่ ทางเดินภายในสถานี คิดเป็นค่าเฉลี่ย 4.11 (ระดับมาก) โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.5 ผลการรับรู้สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS)

รถไฟฟ้า	สภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการรับรู้	\bar{x}	S.D.	การรับรู้	ลำดับ
 1. รถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS Sky Train)	1. อาคารภายนอก และจุดเชื่อมต่อของระบบขนส่งสาธารณะบริเวณใกล้เคียง	4.37	0.816	มาก	1
	2. ตำแหน่งในการให้ข้อมูลของสถานี	4.25	0.827	มาก	2
	3. ทางเดินภายในสถานี	4.11	0.875	มาก	3
	4. ที่จำหน่ายบัตรโดยสารอัตโนมัติ	4.09	1.034	มาก	4
	5. ระบบป้ายสัญลักษณ์ภายในสถานี	4.05	0.920	มาก	5
	6. ประตูทางเข้าออกสถานี	4.03	0.916	มาก	6
	7. ป้ายบอกทางมายังสถานี	3.84	1.097	มาก	7

ที่มา: ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.5 (ต่อ)

รถไฟฟ้า	สภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการรับรู้	\bar{x}	S.D.	การรับรู้	ลำดับ
1. รถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS Sky Train)	8. ทางเชื่อมต่อสถานีไปรถไฟฟ้าเส้นทางอื่น และ Sky walk	3.78	1.037	มาก	8
	9. ภาพลักษณ์ขององค์กรรถไฟฟ้าที่ใช้บริการ	3.74	0.919	มาก	9
	10. ร้านค้า และร้านขายของที่ระลึก	3.26	0.985	ปานกลาง	10
	ผลเฉลี่ยรวม	3.95	0.947	มาก	

ที่มา: ผู้วิจัย

4.2.2.2 รถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT BL)

สภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการรับรู้ต่อผู้ใช้บริการมากที่สุดเป็นลำดับที่ 1 ได้แก่ อาคารภายนอก และการเชื่อมต่อของระบบขนส่งสาธารณะใกล้เคียง คิดเป็นค่าเฉลี่ย 4.39 (ระดับมาก) ลำดับที่ 2 ได้แก่ ที่จำหน่ายบัตรโดยสารอัตโนมัติ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 4.33 (ระดับมาก) และลำดับที่ 3 ได้แก่ ตำแหน่งในการให้ข้อมูลของสถานี คิดเป็นค่าเฉลี่ย 4.25 (ระดับมาก) โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6 ผลการรับรู้สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT BL)

รถไฟฟ้า	สภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการรับรู้	\bar{x}	S.D.	การรับรู้	ลำดับ
2. รถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT Blue Line)	1. อาคารภายนอก และจุดเชื่อมต่อของระบบขนส่งสาธารณะบริเวณใกล้เคียง	4.39	0.816	มาก	1
	2. ที่จำหน่ายบัตรโดยสารอัตโนมัติ	4.33	0.840	มาก	2
	3. ตำแหน่งในการให้ข้อมูลของสถานี	4.25	0.827	มาก	3
	4. ทางเดินภายในสถานี	4.11	0.876	มาก	4
	5. ระบบป้ายสัญลักษณ์ภายในสถานี	4.07	0.901	มาก	5
	6. ประตูทางเข้าออกสถานี	4.06	0.905	มาก	6
	7. ป้ายบอกทางมายังสถานี	3.98	0.896	มาก	7
	8. ทางเชื่อมต่อสถานีไปรถไฟฟ้าเส้นทางอื่น และ Sky walk	3.86	0.995	มาก	8
	9. ภาพลักษณ์ขององค์กรรถไฟฟ้าที่ใช้บริการ	3.74	0.919	มาก	9
	10. ร้านค้า และร้านขายของที่ระลึก	3.35	0.972	ปานกลาง	10
	ผลเฉลี่ยรวม	4.01	0.991	มาก	

ที่มา: ผู้วิจัย

4.2.2.3 รถไฟฟ้าแอร์พอดเรียวล ลิ้งค์ หรือ เอราวัน APL(AERA1)

สภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการรับรู้ของผู้ใช้บริการมากที่สุดเป็นลำดับที่ 1 ได้แก่ ประตูทางเข้าออกสถานี คิดเป็นค่าเฉลี่ย 4.91(ระดับมากที่สุด) ลำดับที่ 2 ได้แก่ ที่จำหน่ายบัตรโดยสารอัตโนมัติ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 4.24 (ระดับมาก) ลำดับที่ 3 ได้แก่ อาคารภายนอก และจุดเชื่อมต่อของระบบขนส่ง สาธารณะบริเวณใกล้เคียง คิดเป็นค่าเฉลี่ย 4.21(ระดับมาก) โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังตารางที่ 4.7

ตารางที่ 4.7 ผลการรับรู้สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟฟ้าแอร์พอดเรย์ลิ่งค์ APL (AERA1)


รถไฟฟ้า	สภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการรับรู้	\bar{X}	S.D.	การรับรู้	ลำดับ
3. รถไฟฟ้า แอร์พอด เรย์ล ลิ่งค์ (AERA1) 	1. ประตูทางเข้าออกสถานี	4.91	0.998	มากที่สุด	1
	2. ที่จำหน่ายบัตรโดยสารอัตโนมัติ	4.24	0.854	มาก	2
	3. อาคารภายนอก และจุดเชื่อมต่อของระบบขนส่ง สาธารณะบริเวณใกล้เคียง	4.21	0.821	มาก	3
	4. ตำแหน่งในการให้ข้อมูลของสถานี	4.20	0.842	มาก	4
	5. ทางเดินภายในสถานี	4.13	0.860	มาก	5
	6. ป้ายบอกทางมายังสถานี	3.96	0.886	มาก	6
	7. ระบบป้ายสัญลักษณ์ภายในสถานี	3.95	0.947	มาก	7
	8. ทางเชื่อมต่อสถานีไปรถไฟฟ้าเส้นทางอื่น และ Sky walk	3.69	0.920	มาก	8
	9. ร้านค้า และร้านขายของที่ระลึก	3.67	0.985	มาก	9
	10. ภาพลักษณ์ขององค์กรรถไฟฟ้าที่ใช้บริการ	3.40	0.885	ปานกลาง	10
ผลเฉลี่ยรวม		4.00	0.899	มาก	

ที่มา: ผู้วิจัย

4.2.2.4 รถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง (MRT PPL)

สภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการรับรู้ต่อผู้ใช้บริการมากที่สุดเป็นลำดับที่ 1 ได้แก่ อาคารภายนอก และจุดเชื่อมต่อของระบบขนส่งสาธารณะบริเวณใกล้เคียง คิดเป็นค่าเฉลี่ย 4.17 (ระดับมาก) ลำดับที่ 2 ได้แก่ ทางเดินภายในสถานี คิดเป็นค่าเฉลี่ย 4.12 (ระดับมาก) ลำดับที่ 3 ได้แก่ ตำแหน่งในการให้ข้อมูลของสถานี คิดเป็นค่าเฉลี่ย 4.14 (ระดับมาก) โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังตารางที่ 4.8

ตารางที่ 4.8 ผลการรับรู้สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง MRT PPL

รถไฟฟ้า	สภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการรับรู้	\bar{X}	S.D.	การรับรู้	ลำดับ
4. รถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง (MRT Purple Line) 	1. อาคารภายนอก และจุดเชื่อมต่อของระบบขนส่งสาธารณะ บริเวณใกล้เคียง	4.17	0.733	มาก	1
	2. ทางเดินภายในสถานี	4.12	0.752	มาก	2
	3. ตำแหน่งในการให้ข้อมูลของสถานี	4.14	0.725	มาก	3
	4. ระบบป้ายสัญลักษณ์ภายในสถานี	4.08	0.769	มาก	4
	5. ทางเชื่อมต่อสถานีไปรถไฟฟ้าเส้นทางอื่นและ Sky walk	3.83	0.797	มาก	5
	6. ที่จำหน่ายบัตรโดยสารอัตโนมัติ	3.81	0.758	มาก	6
	7. ภาพลักษณ์ขององค์กรรถไฟฟ้า ที่ใช้บริการ	3.80	0.713	มาก	7
	8. ป้ายบอกทางมายังสถานี	3.73	0.938	มาก	8
	9. ประตูทางเข้าออกสถานี	3.70	0.935	มาก	9
	10. ร้านค้า เช่น ร้านขายยา อาหารและร้านขายของที่ระลึก	3.59	0.931	มาก	10
ผลเฉลี่ยรวม		3.90	0.751	มาก	

ที่มา: ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การเปรียบเทียบลักษณะสภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการรับรู้ถึงความเป็นสถานีที่ใช้บริการ ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า 4 สาย ที่มีลักษณะพฤติกรรมการใช้บริการที่เหมือนกัน มีผลการรับรู้ สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีที่ไม่แตกต่างกัน คือลักษณะสภาพแวดล้อมบริเวณภายนอกสถานี สภาพแวดล้อมภายในสถานี จุดเชื่อมต่อสถานี มีผลต่อการรับรู้ของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าทั้ง 4 สาย ที่ไม่แตกต่างกัน โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังตารางที่ 4.9

ตารางที่ 4.9 ผลเปรียบเทียบการรับรู้ของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า 4 สาย

การรับรู้สภาพแวดล้อม บริเวณสถานี	ผู้ให้บริการรถไฟฟ้า								F	Sig
	BTS		MRT BL		APL (AERA1)		MRT PPL			
	\bar{x}	S.D.	\bar{x}	S.D.	\bar{x}	S.D.	\bar{x}	S.D.		
1. สภาพแวดล้อมภายนอกสถานี	4.08	0.769	4.14	0.725	4.36	0.856	3.85	0.758	0.564	0.570
2. สภาพแวดล้อมภายในสถานี	4.04	0.905	4.10	0.875	3.98	0.783	3.18	0.773	0.365	0.694
3. จุดเชื่อมต่อสถานี	3.52	0.713	3.60	0.779	3.65	0.775	3.71	0.771	1.584	0.208

*P < 0.05

ที่มา: ผู้วิจัย

ผลการวิเคราะห์ลักษณะสภาพแวดล้อมบริเวณสถานีที่มีผลต่อการรับรู้ของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าทั้ง 4 สาย มีผลการรับรู้ในทิศทางเดียวกัน โดยแบ่งออกตามส่วนพื้นที่การใช้งานของสถานี ลำดับที่ 1 ได้แก่ สภาพแวดล้อมภายนอกสถานี ลำดับที่ 2 คือ สภาพแวดล้อมภายในสถานี ลำดับที่ 3 จุดเชื่อมต่อสถานี โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังตารางที่ 4.10

ตารางที่ 4.10 ผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการรับรู้สถานีรถไฟฟ้าที่ 4 สาย

ลักษณะสภาพแวดล้อมบริเวณสถานี	การรับรู้ของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า (\bar{x})				ผลรวมเฉลี่ย
					
1. สภาพแวดล้อมภายนอกสถานี					
1.1 อาคารภายนอก และจุดเชื่อมต่อของระบบขนส่งสาธารณะใกล้เคียง	4.37	4.39	4.21	4.12	4.27
1.2 ประตูทางเข้าออกสถานี	4.03	4.06	4.91	3.98	4.24
1.3 ป้ายบอกทางมายังสถานี	3.84	3.98	3.96	3.73	3.87
รวม	4.08	4.14	4.36	3.94	4.13
2. สภาพแวดล้อมภายในสถานี					
2.1 แหน่งในการให้ข้อมูลของสถานี	4.25	4.25	4.20	4.14	4.21
2.2 ที่จำหน่ายบัตรโดยสารอัตโนมัติ	4.09	4.33	4.24	3.81	4.11
2.3 ทางเดินภายในสถานี	4.11	4.11	4.13	4.12	4.11
2.4 ระบบป้ายสัญลักษณ์ภายในสถานี	4.05	4.07	3.95	4.08	4.03
2.5 ภาพลักษณ์ขององค์กรรถไฟฟ้าที่ใช้บริการ	3.74	3.74	3.40	3.80	3.67
รวม	4.04	4.10	3.98	3.99	4.02
3. จุดเชื่อมต่อสถานี					
3.1 ทางเชื่อมต่อสถานีไปรถไฟฟ้าเส้นทางอื่น และ Sky walk	3.78	3.86	3.69	3.83	3.79
3.2 ร้านค้า เช่น ร้านขายยา อาหาร และร้านขายของที่ระลึก	3.26	3.35	3.61	3.59	3.45
รวม	3.52	3.60	3.65	3.71	3.62

ที่มา: ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.2.3 ความต้องการอัตลักษณ์ของแต่ละสถานี

ด้านความต้องการอัตลักษณ์ของสถานี พบว่า ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า BTS มีความต้องการอัตลักษณ์สำหรับสถานีคิดเป็นร้อยละ 75.96 ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT BL คิดเป็นร้อยละ 78.22 ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า APL (AERA1) คิดเป็นร้อยละ 82.24 และผู้ให้บริการรถไฟฟ้า MRT PPL คิดเป็นร้อยละ 83.30 สภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการรับรู้ ได้แก่ 1) สภาพแวดล้อมภายนอกสถานี 2) สภาพแวดล้อมภายในสถานี และ 3) จุดเชื่อมต่อสถานี ตามลำดับ โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังตารางที่ 4.11

ตารางที่ 4.11 ความต้องการสถานีรถไฟฟ้าที่มีอัตลักษณ์ประจำสถานี

รถไฟฟ้า	ความต้องการ อัตลักษณ์	ไม่ต้องการ อัตลักษณ์	สภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการรับรู้ตามลำดับ
1.BTS	75.96 %	24.04%	1. สภาพแวดล้อมภายนอกสถานี
2.MRT BL	78.22 %	21.78%	2. สภาพแวดล้อมภายในสถานี
3.APL (AERA1)	82.24 %	17.76%	3. จุดเชื่อมต่อสถานี
4.MRT PPL	83.30 %	16.70%	

ที่มา: ผู้วิจัย

4.2.4 ความต้องการสินค้าและของที่ระลึกประจำสถานีมาจัดจำหน่าย

ความต้องการสินค้าและของที่ระลึกประจำสถานีเพื่อจำหน่าย ผู้ใช้บริการได้แสดงความคิดเห็น ดังนี้ ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ามีความต้องการสินค้าและของที่ระลึกประจำสถานีมาจัดจำหน่ายในระดับปานกลาง ได้แก่ ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า BTS คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.26 ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT BL คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.40 ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า APL คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.35 และผู้ให้บริการรถไฟฟ้า MRT PPL คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.98 มี (ความต้องการระดับมาก) โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังตารางที่ 4.12

ตารางที่ 4.12 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความต้องการสินค้า และของที่ระลึกประจำสถานี

รถไฟฟ้า	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
BTS	ระหว่างกลุ่ม	489.786	2	244.893	2.634	0.074
	ภายในกลุ่ม	18219.812	196	92.958		
	รวม	18709.598	198			
MRT BL	ระหว่างกลุ่ม	134.753	2	67.377	.324	0.724
	ภายในกลุ่ม	40746.121	196	207.888		
	รวม	40880.874	198			

*P < 0.05

ที่มา: ผู้วิจัย

ตารางที่ 4.12 (ต่อ)

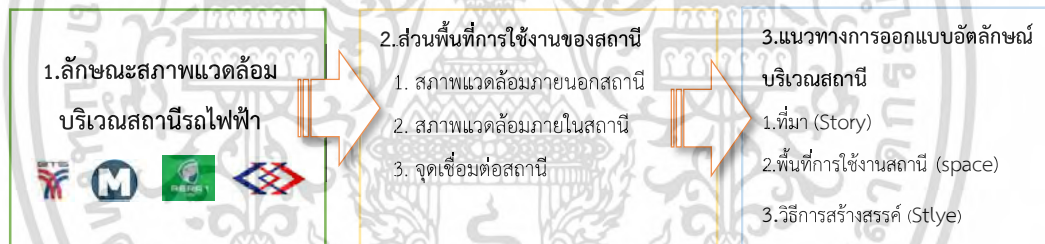
รถไฟฟ้า	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
AERA1	ระหว่างกลุ่ม	4577.818	2	2278.909	2.151	0.119
	ภายในกลุ่ม	207700.856	196	1059.698		
	รวม	212258.683	198			
MRT PPL	ระหว่างกลุ่ม	13247.122	2	6623.561	3.206	0.50
	ภายในกลุ่ม	404995.732	196	2066.305		
	รวม	414242.854	198			

*P < 0.05

ที่มา: ผู้วิจัย

เมื่อทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบความต้องการสินค้า และของที่ระลึกประจำสถานี จากตารางที่ 4.12 พบว่า ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าทั้ง 4 มีความต้องการที่ไม่แตกต่างกัน

ผลวิเคราะห์การรับรู้ลักษณะสภาพแวดล้อมบริเวณสถานี สรุปแนวความคิดการออกแบบอัตลักษณ์ ด้วยสภาพแวดล้อมของรถไฟฟ้า ประเภทรางแบบยกระดับ และรถไฟใต้ดิน โดยแสดงรายละเอียดไว้ ดังภาพที่



ภาพที่ 4.220 แนวคิด 3S ในการออกแบบอัตลักษณ์ของสถานี

ที่มา: ผู้วิจัย

4.3 ผลวิเคราะห์การรับรู้อัตลักษณ์บริเวณสถานีของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT Blue Line)

4.3.1 ลักษณะทั่วไปและที่ตั้ง

สภาพแวดล้อมของรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร พบว่า การรับรู้ของผู้ใช้บริการที่มีต่อสภาพแวดล้อมไม่แตกต่างกัน แต่ด้วยลักษณะทางกายภาพที่แตกต่างกันของรถไฟฟ้าบนดิน และใต้ดิน รถไฟฟ้าใต้ดิน รถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงินเป็นเส้นทางรถไฟใต้ดินสายหลักของกรุงเทพมหานคร ได้มีการสร้างสถานีที่สอดคล้องกับบรรยากาศของพื้นที่บริบททางสังคม ชุมชน ในที่ตั้งของสถานี ซึ่งอยู่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในเขตพื้นที่อนุรักษ์บริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ มีสภาพแวดล้อมที่ประกอบไปด้วย พระราชวัง วัด ถนน สายแรกของประเทศไทย รถไฟฟ้ามหานครได้กำหนดให้มีการออกแบบที่คำนึงถึงทัศนียภาพ ภาพลักษณ์ของเกาะรัตนโกสินทร์ สถานีของรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงินจึงนับว่าเป็นรถไฟใต้ดินที่มี สถานีมีอัตลักษณ์แห่งแรกของประเทศไทย ทั้งภายนอกและภายในสถานี ประกอบไปด้วยสถานี วัดมิ่งกร สามยอด สนามไชย และอิสราภาพ จึงนำไปสู่กระบวนการศึกษาและการวิเคราะห์ข้อมูล จากแบบสอบถามด้านการรับรู้อัตลักษณ์ของสถานี จากกลุ่มตัวอย่างสถานีละ 200 คน รวมทั้งหมด 800 คน โดยสรุปผลการวิเคราะห์ แบ่งออกเป็น 5 ส่วน คือ ลักษณะส่วนบุคคล พื้นที่ในการวิจัย ความพึงพอใจด้านการนำเสนออัตลักษณ์บริเวณสถานี การรับรู้ที่สะท้อนความเป็นอัตลักษณ์สถานี ดังนี้

4.3.2 ลักษณะส่วนบุคคล

ผู้ตอบแบบสอบถามทั้ง 4 สถานีทั้งหมด 800 คน จำนวนผู้ใช้บริการเป็นเพศชายมากกว่า หญิง ได้แก่ สถานีวัดมิ่งกรคิดเป็นร้อยละ 56.50 สถานีสามยอดคิดเป็นร้อยละ 60.00 และสถานี สนามไชยคิดเป็นร้อยละ 59.00 ในขณะที่สถานีอิสราภาพผู้ใช้บริการเป็นเพศหญิงมากกว่าชาย คิดเป็น ร้อยละ 59.50

ด้านอาชีพ ผู้ใช้บริการสถานีวัดมิ่งกรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพพนักงานเอกชนคิดเป็น ร้อยละ 43 และสถานีสามยอด คิดเป็นร้อยละ 41 ส่วนสถานีสนามไชย และอิสราภาพผู้ใช้บริการ ส่วนมากประกอบอาชีพข้าราชการ รัฐวิสาหกิจ และพนักงานในหน่วยงานรัฐ คิดเป็นร้อยละ 41 และ ร้อยละ 43 ตามลำดับ

ระดับการศึกษา ผู้ใช้บริการทั้ง 4 สถานีมีการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรีมากที่สุด สถานี สนามไชย คิดเป็นร้อยละ 68.26 สถานีวัดมิ่งกรคิดเป็นร้อยละ 61.65 สถานีอิสราภาพ คิดเป็น ร้อยละ 48.85 และสถานีสามยอดคิดเป็นร้อยละ 46.98 ตามลำดับ

วัตถุประสงค์การเดินทาง พบว่าผู้ใช้บริการต้องการเดินทางมาท่องเที่ยวถ่ายรูปเยี่ยมชม ความสวยงามของสถานีมากที่สุดเหมือนกัน 3 สถานี คือ สถานีสนามไชยคิดเป็นร้อยละ 51.61 สถานีวัดมิ่งกรคิดเป็นร้อยละ 50.81 และสถานีสามยอดคิดเป็นร้อยละ 35.52 ตามลำดับ ในขณะที่ สถานีอิสราภาพผู้ใช้บริการมีวัตถุประสงค์เพื่อเดินทางไปสถานที่ทำงาน คิดเป็นร้อยละ 37.14

ด้านอายุ ผู้ใช้บริการสถานีวัดมิ่งกรมีอายุเฉลี่ย 33.38 ปี สถานีสามยอดมีอายุเฉลี่ย 29.80 ปี สถานีสนามไชยมีอายุเฉลี่ย 31.26 ปี และสถานีอิสราภาพมีอายุเฉลี่ย 34.31 ปี โดยผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า ทั้ง 4 สถานี มีอายุเฉลี่ย 32.18 ปี

ด้านรายได้ผู้ใช้บริการสถานีสนามไชยมีรายได้ต่อเดือนเฉลี่ย 38,487.45 บาทรองลงมา คือผู้ใช้บริการสถานีสามยอดมีรายได้ต่อเดือนเฉลี่ย 37,184.22 บาท ผู้ใช้บริการสถานีวัดมิ่งกรรายได้

ต่อเดือนเฉลี่ย 35,607.37 บาท และผู้ใช้บริการสถานีอิสรภาพมีรายได้ต่อเดือนเฉลี่ย 35,464.50 บาท ตามลำดับ ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงินทั้ง 4 สถานีมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 36,685.88 บาท

ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง พบว่า ผู้ใช้บริการสถานีวัดมังกรมีรายจ่ายในการเดินทางต่อเดือนเฉลี่ย 3,764.67 บาท รองลงมาคือผู้ใช้บริการสถานีสามยอดมีรายจ่ายต่อเดือนเฉลี่ย 3,265.65 บาท ผู้ใช้บริการสถานีวัดสนามไชยมีค่าใช้จ่ายต่อเดือนเฉลี่ย 2,820.50 บาท และผู้ใช้บริการสถานีอิสรภาพมีรายจ่ายต่อเดือนเฉลี่ย 2,543.51 บาท ตามลำดับ ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงินทั้ง 4 สถานีมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 36,685.88 บาท รวมเฉลี่ยทั้ง 4 สถานีคิดเป็นรายจ่าย 3,098.58 บาท โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังตารางที่ 4.13

ตารางที่ 4.13 ลักษณะส่วนบุคคลของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT BL)

ตัวแปร	คุณลักษณะ	สถานี								
		วัดมังกร		สามยอด		สนามไชย		อิสรภาพ		
		จำนวน (คน)	\bar{X}	จำนวน (คน)	\bar{X}	จำนวน (คน)	\bar{X}	จำนวน (คน)	\bar{X}	
1. เพศ	หญิง	87	43.50	80	40.00	82	41.00	119	59.50	
	ชาย	113	56.50	120	60.00	118	59.00	81	40.50	
	รวม	200	100	200	100	200	100	200	100	
2. อาชีพ	นักเรียน นักศึกษา	51	25.50	45	22.50	54	27.00	41	20.50	
	รับจ้าง	3	1.50	9	4.50	3	1.50	15	7.50	
	ข้าราชการ รัฐวิสาหกิจ พนักงาน	48	24.00	29	14.50	82	41.00	63	43.00	
	พนักงานเอกชน	63	43.00	82	41.00	29	14.50	14	7.00	
	ค้าขาย ธุรกิจ ส่วนตัวเจ้าของกิจการ	14	7.00	9	4.50	8	4.00	15	7.50	
	แม่บ้าน พ่อบ้าน เกษียณอายุ	5	2.50	5	2.50	5	2.50	14	7.00	
	อื่นๆ	1	0.50	4	2.00	7	3.50	3	1.50	
	รวม	185	95.50	183	91.50	188	94.00	165	87.00	
	3. ระดับการศึกษา	ประถม	4	3.00	12	7.22	7	6.73	18	13.74
		มัธยม	12	9.00	21	12.65	2	1.92	21	16.03
อนุปริญญา (ปวส.)		14	10.52	20	12.04	5	4.80	12	9.16	
ปริญญาตรี		82	61.65	78	46.98	71	68.26	64	48.85	
ปริญญาโท		21	15.78	33	19.87	18	17.30	16	12.21	
ปริญญาเอก		-	-	2	1.20	-	-	-	-	
รวม	133	99.95	166	99.96	104	99.01	131	99.99		
4. วัตถุประสงค์การเดินทาง	4.1 ท่องเที่ยว									
	ถ่ายรูปความสวยงามของสถานี	62	50.81	71	54.61	54	35.52	49	30.00	
	4.2 เพื่อเดินทางไปสถานที่ทำงาน	11	9.01	19	14.61	42	27.63	52	37.14	

ที่มา: ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.13 (ต่อ)

ตัวแปร	คุณลักษณะ	สถานี							
		วัดมังกร		สามยอด		สนามไชย		อิสราภาพ	
		จำนวน (คน)	\bar{x}	จำนวน (คน)	\bar{x}	จำนวน (คน)	\bar{x}	จำนวน (คน)	\bar{x}
4. วัดประสงค์ การเดินทาง	4.3 เดินทางไป โรงเรียน/ มหาวิทยาลัย	-	-	15	11.53	17	11.18	16	11.42
	4.4 เดินทางไป สถานที่บริเวณใกล้ สถานี	38	31.14	13	10.00	39	25.65	23	16.42
	4.5 ติดต่อธุรกิจ/ พบปะ/กิจกรรม สังคม	11	9.01	12	9.23	-	-	-	-
	รวม	122	99.97	130	99.98	152	99.98	140	94.98
5. อายุ (ปี)		33.38		29.80		31.26		34.31	
6. รายได้เฉลี่ย ต่อเดือน (บาท)		35,607.37		37,184.22		38,487.45		35,464.50	
7. ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เฉลี่ยต่อเดือน (บาท)		3,764.67		3,265.65		2,820.50		2,543.51	

ที่มา: ผู้วิจัย

4.3.3 พื้นที่ในการวิจัย

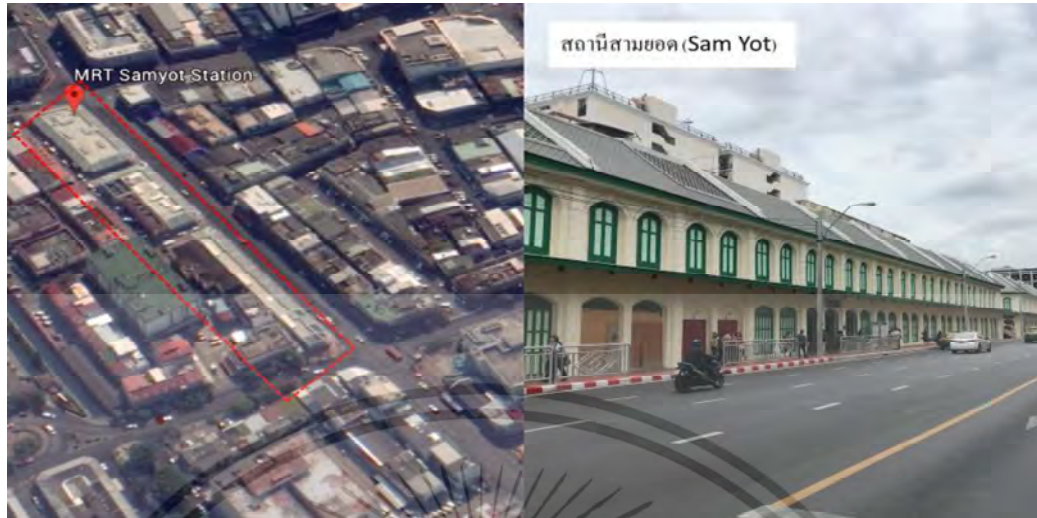
สถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT Blue Line) เป็นพื้นที่ส่วนต่อขยายที่ก่อสร้างแล้วเสร็จเปิดให้บริการปี พ.ศ.2562 โดยสถานีที่มีอัตลักษณ์จำนวน 4 สถานี มีตำแหน่งที่ตั้งโดยอยู่ในเขตเมืองเก่า(Bangkok Old Town) ของเกาะรัตนโกสินทร์ 3 สถานี ได้แก่ สถานีวัดมังกร สามยอด สนามไชย และ อนุบุรี 1 สถานี คือ สถานีอิสราภาพ โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 4.23-4.26



ภาพที่ 4.23 ที่ตั้ง และสภาพแวดล้อมสถานีวัดมังกร

ที่มา: ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.24 ที่ตั้ง และสภาพแวดล้อมสถานีสามยอด

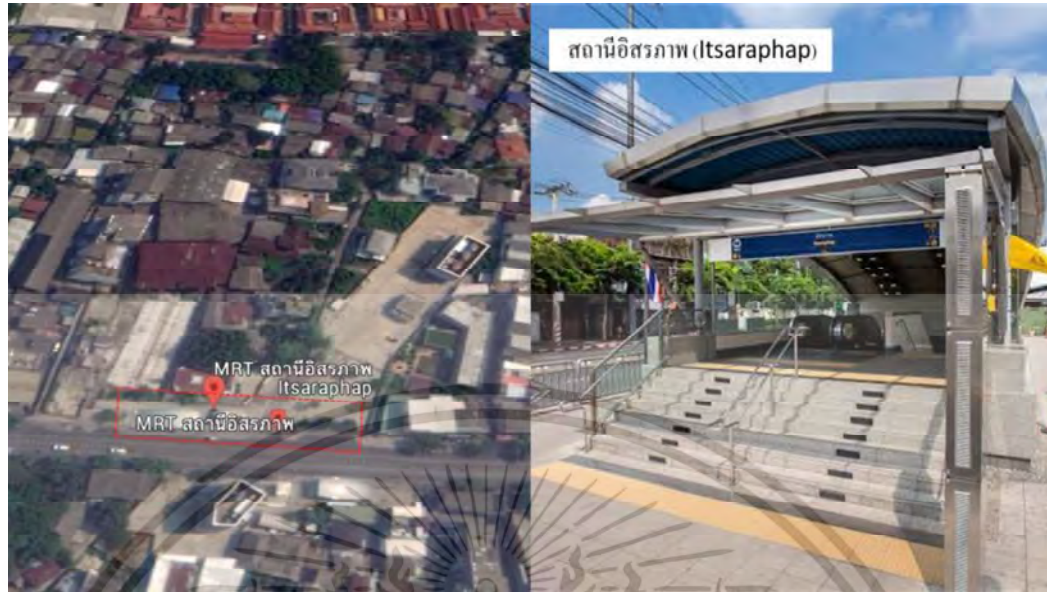
ที่มา: ผู้วิจัย



ภาพที่ 4.25 ที่ตั้ง และสภาพแวดล้อมสถานีสนามไชย

ที่มา: ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.26 ที่ตั้ง และสภาพแวดล้อมสถานีอิสรภาพ

ที่มา: ผู้วิจัย

จากการสำรวจสภาพแวดล้อมของสถานีวัดมังกร สามยอด สยามไชย และอิสรภาพ แสดงรายละเอียดไว้ดังตารางที่ 4.14-4.15

ตารางที่ 4.14 ที่ตั้งของสถานีที่มีอัตลักษณ์ของรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT BL)

พื้นที่ศึกษา	สถานีวัดมังกร	สถานีสามยอด	สถานีสยามไชย	สถานีอิสรภาพ
1.ที่ตั้ง	บริเวณสี่แยกแปลงนาม ใกล้กับ วัดมังกรกมลาวาส (วัดเล่งเน่ยยี่) ในพื้นที่แขวงป้อมปราบ เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย และ แขวงสัมพันธวงศ์เขตสัมพันธวงศ์ กรุงเทพมหานคร	ถนนเจริญกรุงตอนใต้ ตั้งแต่ บริเวณแยกสามยอด บริเวณ เกาะรัตนโกสินทร์รอบนอก เขตพื้นที่วังบูรพาภิรมย์ เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร	ตั้งอยู่ด้านล่างถนนสยามไชย ด้านทิศเหนือของ ปากคลองตลาด ด้านหน้า โรงเรียนวัดราชบพิธ มิวเซียมสยาม ในพื้นที่ พระบรมมหาราชวัง เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร	สถานีตั้งระหว่างซอยอิสรภาพ 23 (ซอยวัดราชสิทธาราม) และซอยอิสรภาพ 34 (ซอยพิเศษสุข) ในพื้นที่แขวงวัดท่าพระ เขตบางกอกใหญ่ กรุงเทพมหานคร
2.จุดแข็ง	เป็นสถานีที่ตั้งอยู่ในถนนเจริญกรุง ย่านการค้าธุรกิจที่สำคัญของชาวไทยเชื้อสายจีน มีวิถีชุมชนและการตั้งถิ่นฐานที่เป็นเอกลักษณ์ของชาวจีน	การใช้สถาปัตยกรรมสมัยรัชกาลที่ 5 ควบคู่กับ สถาปัตยกรรมจีน-โปรตุเกส หรือชิโนโปรตุเกส คงความเป็นที่คึกคักของบริเวณ เกาะรัตนโกสินทร์รอบนอก	เป็นสถานีเดียวในระบบรถไฟฟ้าใต้ดินที่ตั้งอยู่บริเวณใจกลางพื้นที่อนุรักษ์เกาะรัตนโกสินทร์ สถานีที่เป็นทางเข้าออกจึงไม่ขัดแย้งทัศนียภาพพื้นที่สำคัญ	เป็นสถานีแรกและสถานีเดียวที่มีโครงสร้างใต้ดินที่ตั้งอยู่ที่ฝั่งธนบุรี นำรูปทรงที่เป็นสัญลักษณ์ของวัดหงส์รัตนารามราชวรวิหารมาใช้ในการออกแบบ เพื่อสื่อถึงประวัติศาสตร์ของพื้นที่

ที่มา: ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.15 สรุปลักษณะทั่วไปภายนอก และแนวคิดการใช้อัตลักษณ์ประจำสถานี

สถานี	ลักษณะทั่วไป	แนวคิด/สัญลักษณ์เชิงพื้นที่
1. วัดมิ่งกร	สถานีอยู่ใกล้กับวัดมิ่งกรมลาวาส ย่านเยาวราช เน้นความสัมพันธ์วัฒนธรรมไทย-จีน	แนวความคิดออกแบบ คือ มิ่งกร ซึ่งเป็นสัญลักษณ์ที่นำมาซึ่งความสุขและความอุดมสมบูรณ์ของบ้านเมือง
2. สามยอด	รูปแบบสถานีมีความสอดคล้องกับอาคารริมถนนเจริญกรุง ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์	แนวความคิดออกแบบให้เป็นลักษณะสถาปัตยกรรมย้อนยุครัชกาลที่ 6 รวมถึงอาคารบ้านเรือนโดยรอบด้านนอกสถานีมีรูปแบบตามสไตล์ชิโนโปตุกิส
3. สนามไชย	เป็นสถานีเดียวที่ตั้งอยู่บริเวณใจกลางพื้นที่อนุรักษ์เกาะรัตนโกสินทร์ แนวถนนสนามไชยเป็นสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินที่มีความสวยงามที่สุดในประเทศไทย	การให้ความรู้สึกเหมือนเดินเข้าสู่ท้องพระโรงหรือพระราชวังในสมัยรัตนโกสินทร์ โดยมีการตกแต่งในส่วนของชั้นออกบัตรโดยสาร ที่เป็นไปตามหลักสถาปัตยกรรมสมัยรัตนโกสินทร์ ตอนต้น พื้นและผนังมีการจำลองมาจากกำแพงเมือง ประดับด้วยเสามาของพระบรมมหาราชวัง
		

ที่มา: ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.15 (ต่อ)

สถานี	ลักษณะทั่วไป	แนวคิด/สัญลักษณ์เชิงพื้นที่
4.อิสรภาพ	เป็นสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสายเดียวของฝั่งธน จุดเด่นของสถานีคือการเป็นอุโมงค์ที่ลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยาแบบสถานี MRT เดิม มีเพดานที่สูงโปร่งขึ้น	ใช้หลังเป็นสัญลักษณ์ ซึ่งเป็นสัตว์สิริมงคลและศักดิ์สิทธิ์ เป็นตัวแทนเชิงสัญลักษณ์ในพื้นที่คือ วัดหงส์รัตนารามราชวรวิหาร



สถานีอิสรภาพ (Itisaraphap)

ที่มา: ผู้วิจัย

ตารางที่ 4.16 สรุปผลการศึกษารูปแบบและพื้นที่การใช้งานอัตลักษณ์ภายในสถานี

สถานี	พื้นที่ภายในสถานีที่มีอัตลักษณ์/ไทยสี
1. วัดมิ่งกร (Wat Mangkon) BL29	<ul style="list-style-type: none"> สถาปัตยกรรมแบบจีนผสมกับรูปแบบยุโรป การตกแต่งภายในใช้สวดลายและจิตรกรรมแบบสีแดงเป็นหลัก ออกแบบสวดลายตั้งแต่ส่วนหุ้มมังกร และท้องมังกรที่มีสวดลายเกร็ดมังกรบนเพดานสถานี ให้ความรู้สึกกลมกลืนไปกับวัฒนธรรมไทย-จีน และมีการติดตั้งประแจจีน ส่วนหัวเสาสถานี และสวนของทางเดินต่าง ๆ ตกแต่งรูปมังกร ตลอดทางเดินในชั้นขายตั๋วใช้สีแดงสลับกับสีทอง เช่น เสาสถานีทำด้วยสีแดงและลายประแจหัวเสาสงด้วยสีทอง



สถานีวัดมิ่งกร (Wat Mangkon)

2. สามยอด (Sam Yod) BL30	<ul style="list-style-type: none"> ซุ้มช่องเครื่องจำหน่ายตั๋วอัตโนมัติมีการนำรูปทรงและลักษณะของซุ้มประตูสามยอดมาใช้ และประตูทางเข้าสถานีเป็นบานพับ โครงสร้างเสากภายในสถานีเป็นรูปทรงลักษณะซุ้มประตูสามยอด มีภาพถ่ายบริเวณพื้นที่สามยอดเดิมในยุคสมัยก่อนติดประอบบริเวณเสา ขานขลารอรถไฟทำภาพเล่าเรื่องราวท้องถิ่นย่านประตูสามยอดมาแสดงไว้ ฝ้าเพดานมีการออกแบบให้มีสีเหลืองนวล
--------------------------	---



สถานีสามยอด (Sam Yod)

ที่มา: ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.16 (ต่อ)

สถานี	พื้นที่ภายในสถานีที่มีอัตลักษณ์/โทนสี
3. สนามไชย (Sanam Chai) BL31	<ul style="list-style-type: none"> • ภายในมีสถาปัตยกรรมไทยโบราณตกแต่งภายใน เช่น เสาสดมภ์ มีองค์ และฐานเสา และบัวหัวเสา • กระเบื้องสามมีลายดอกพิกุล เพดานใช้ลายดาวล้อมเดือนแบบไทยปิดทองคำเปลว โคมไฟแบบอักษกลับ ซึ่งเป็นโคมไฟแบบไทย • ผืนงเป็นใบเสมาของกำแพงพระบรมมหาราชวังมาประยุกต์ ซึ่งการตกแต่งลักษณะนี้จะอยู่บริเวณชั้นจำหน่ายตั๋วโดยสารเท่านั้น
4. อีสราฟภ (Itsaraphap) BL32	<ul style="list-style-type: none"> • งานสถาปัตยกรรมโบราณ การทำลวดลายฝ้าเพดานสูงโปร่ง เน้นรูปแบบเดิมของรถไฟพืมหานคร ไม่ตกแต่งเข้ามาจนเกินไป • ความสวยโดดเด่นด้วยลวดลายของหงส์ในวรรณคดีไทย ใช้โทนสีทองเป็นหลัก

ที่มา: ผู้วิจัย

4.3.4 ความพึงพอใจด้านการนำเสนออัตลักษณ์บริเวณสถานี

สรุปผลความพึงพอใจในการนำเสนออัตลักษณ์ เมื่อพิจารณาจากผลรวมของค่าเฉลี่ยทั้งหมดพบว่าสถานีวัดมังกรเป็นสถานีที่ผู้ใช้บริการมีพึงพอใจมากที่สุด ($\bar{x} = 4.07$) เนื่องจากมีการจัดองค์ประกอบอัตลักษณ์ได้อย่างสวยงามซึ่งในพื้นที่ภายในสถานี และจุดจำหน่ายตั๋วไปจนถึงชานชาลา รองลงมาคือ สถานีวัดมังกร มีการสื่อสารวัฒนธรรมไทยเงินด้วยโทนสีแดงและสีทอง การนำภาพวาดแนวความคิดวัดมังกรมลาวาส มาใช้บริเวณผนัง เพดาน และเสา โดยมีความพึงพอใจ ($\bar{x} = 4.35$) สถานีสามยอด มีความพึงพอใจสูงสุดในด้านประตูทางเข้า/ออกของสถานี ($\bar{x} = 4.25$) สถานีสนามไชย ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจสูงสุดบริเวณทางเดินภายในสถานี ($\bar{x} = 4.57$) และสถานีอีสราฟภ การนำสัญลักษณ์มาใช้เป็นตัวแทนที่สถานีมีความพึงพอใจสูงสุด ($\bar{x} = 4.28$) โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังตารางที่ 4.17

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.17 ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการที่มีต่อพื้นที่นำเสนออัตลักษณ์ประจำสถานี

ความพึงพอใจในการนำเสนออัตลักษณ์บริเวณสถานี	สถานี			
	วัดมังกร	สามยอด	สนามไชย	อิสราภาพ
	\bar{x}	\bar{x}	\bar{x}	\bar{x}
1. การสื่อความหมายประจำสถานี	4.17	4.18	4.24	4.28
2. พื้นที่การตกแต่งบริเวณลิฟต์โดยสาร	4.15	4.17	3.88	3.87
3. ราวจับบันไดเลื่อน	3.58	3.74	3.86	3.76
4. เครื่องจำหน่ายบัตรโดยสารอัตโนมัติ	4.00	3.90	3.97	3.77
5. ป้ายชื่อสถานี	3.68	4.04	4.23	3.88
6. พื้นทางเดิน	4.19	3.95	4.57	3.92
7. ผนัง, เพดาน, เสา	4.35	4.08	4.18	3.82
8. ทางเข้า-ออกสถานี	4.24	4.25	4.00	3.87
9. รูปภาพในสถานี	4.13	4.02	4.11	3.80
10. ป้ายสัญลักษณ์ภายในสถานี	4.20	4.00	4.15	3.88
รวม	4.07	4.03	4.12	3.88

ที่มา: ผู้วิจัย

4.3.5 การรับรู้ที่สะท้อนความเป็นอัตลักษณ์สถานี

สรุปผลการรับรู้ความเป็นอัตลักษณ์ของสถานี พบว่า สถานีสนามไชยมีระดับความพึงพอใจสูงสุดในภาพรวม ($\bar{x} = 4.34$) และในด้านความพึงพอใจสูงสุด ได้แก่ รูปแบบสัญลักษณ์ประกอบโครงสร้างบริเวณเสาภายในพื้นที่สถานี ($\bar{x} = 4.73$) สถานีสามยอดมีความพึงพอใจด้านการใช้สีสร้างบรรยากาศเชิงพื้นที่ที่สวยงามสอดคล้องกับสถาปัตยกรรมบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์รอบนอก ($\bar{x} = 4.26$) ในขณะที่สถานีวัดมังกรด้านการมีเอกลักษณ์เฉพาะของสถานี ($\bar{x} = 4.38$) และ สถานีอิสราภาพ ได้แก่ ด้านการมีคุณค่าต่อวัฒนธรรมไทยร่วมสมัย ($\bar{x} = 4.22$) โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังตารางที่ 4.18

ตารางที่ 4.18 การรับรู้ความเป็นอัตลักษณ์ของสถานี

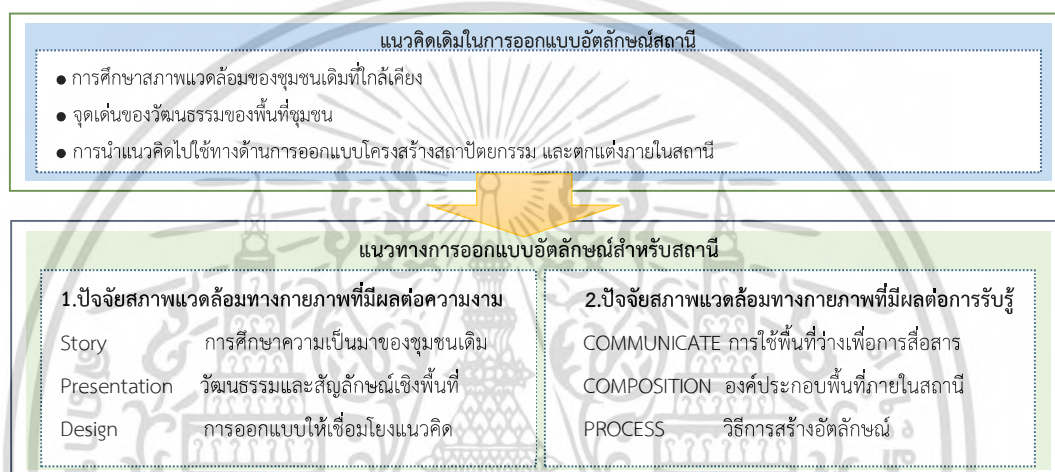
อัตลักษณ์บริเวณสถานี	สถานี/ระดับการรับรู้อัตลักษณ์ผู้ใช้บริการ			
	วัดมังกร	สามยอด	สนามไชย	อิสราภาพ
	\bar{x}	\bar{x}	\bar{x}	\bar{x}
1. การสื่อสาร สัญลักษณ์และแนวคิดประวัติความเป็นมาของชุมชนสื่อความเป็นอัตลักษณ์	3.80	4.14	4.47	4.22
2. อัตลักษณ์ที่นำมาใช้แสดงถึงความเป็นตัวตนทางเข้าออกของสถานีกับพื้นที่ตั้ง	4.38	4.15	4.12	3.92
3. การตกแต่งภายในที่สอดคล้องกับบรรยากาศของชุมชนภายนอกโดยรอบสถานี	4.24	4.16	4.34	4.12
4. ภาพวาดวัฒนธรรมเดิมผสมผสานกับภาพโฆษณาสินค้าในปัจจุบัน	3.93	3.98	4.26	3.90
5. รูปแบบสัญลักษณ์ประกอบโครงสร้างบริเวณเสาภายในพื้นที่สถานี	4.16	3.90	4.73	4.10
6. การใช้ลวดลายกระเบื้องประดับพื้นทางเดิน	4.18	3.92	4.00	3.92
7. การใช้ระดับแสงสว่างโดยทั่วไปภายในสถานี	4.22	4.19	4.54	3.86
8. การใช้จุดเน้นแสงสว่างบริเวณรูปภาพและลวดลาย	4.25	4.00	4.25	3.98
9. การใช้สีสร้างบรรยากาศเชิงพื้นที่	4.23	4.26	4.33	4.05
10. การใช้รูปแบบสถาปัตยกรรมที่ย้อนยุคมาสร้างให้มีความกลมกลืนกับอาคารโดยรอบ	4.35	4.18	4.34	3.94
รวม	4.17	4.19	4.34	4.00

ที่มา: ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผลวิเคราะห์การรับรู้อัตลักษณ์บริเวณสถานีของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT BL) สรุปได้ว่า องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องต่อการสร้างสรรค์อัตลักษณ์ ได้แก่ การศึกษาสภาพแวดล้อมของชุมชนเดิมที่ใกล้เคียงที่ตั้งสถานี วิถีชีวิต สถานที่สำคัญ ด้วยจุดเด่นทางวัฒนธรรมของพื้นที่ เพื่อจะนำไปต่อยอดเป็นแนวคิดประกอบด้วย การสร้างสื่อสัญลักษณ์สำหรับสถานีที่คำนึงถึงปัจจัยสภาพแวดล้อมทางกายภาพที่มีผลต่อความงามด้วยการออกแบบให้เชื่อมโยงแนวคิดที่จะส่งผลต่อการรับรู้ด้วยพื้นที่ภายในสถานี โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 4.27

แนวคิดและองค์ประกอบในการออกแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานี



ภาพที่ 4.27 แนวทางการออกแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานี

ที่มา: ผู้วิจัย

4.4 ผลการศึกษา และสำรวจสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูง กรุงเทพฯ-หนองคาย

ผลสรุปแนวทางการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูง จากการศึกษา สำรวจ รวบรวมข้อมูลเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงภาพรวมโครงการเส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา-หนองคาย แบ่งออกเป็น การก่อสร้าง 2 ช่วงโครงการ ดังนี้

ช่วงที่ 1 ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ ถึงนครราชสีมา แบ่งออกเป็น 6 สถานี ได้แก่ สถานี บางซื่อ สถานีอยุธยา สถานีสระบุรี สถานีปากช่อง สถานีนครราชสีมา

ช่วงที่ 2 เส้นทางนครราชสีมา ถึง หนองคาย แบ่งออกเป็น 5 สถานี ได้แก่ สถานีบัวใหญ่ สถานีบ้านไผ่ สถานีขอนแก่น สถานีอุดรธานี และสถานีหนองคาย โดยสรุปผลได้ ดังนี้

4.4.1 รูปแบบสถานี

ผลการศึกษา รวบรวมข้อมูลรายงานเอกสารต่างๆ สรุปได้ว่า แบบร่างสถานีรถไฟความเร็วสูง มีองค์ประกอบของสถานี มีทั้งหมด 3 ชั้น

ชั้น 1 เป็นชั้นขายตั๋ว จุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารระหว่างระบบ และพื้นที่จอดรถ

ชั้น 2 เป็นโรงพักคอยผู้โดยสาร ก่อนขึ้นรถไฟ ซึ่งจะมีทั้งห้องติดแอร์ และไม่ติดแอร์ เพื่อความสะดวกของผู้โดยสาร รวมถึงเป็นพื้นที่ติดตั้งงานระบบของสถานีรถไฟ

ชั้น 3 เป็นชานชาลา มี 2 ชานชาลาข้าง แต่มีทางรถไฟ 4 ทาง เพื่อให้มีทางรถไฟรองรับรถไฟด่วนผ่านสถานี

พื้นที่ทางเข้าออกและการใช้สถานี แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ สถาปัตยกรรมภายนอกสถานี และ สถาปัตยกรรมภายในสถานี โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังตารางที่ 4.19

ตารางที่ 4.19 รูปแบบของสถานีรถไฟความเร็วสูง

ลำดับ	สถานี	รูปแบบสถานี/แบบร่างแนวคิด	จุดแข็ง
ช่วงที่ 1 กรุงเทพฯ – นครราชสีมา ระยะทาง: 253 กม.			
1	บางซื่อ	ออกแบบสถานีให้มีความร่วมสมัยด้วยหลังคาทรงโค้ง เลียนแบบสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ที่เป็นสัญลักษณ์ของรถไฟไทย	เป็นศูนย์กลางของระบบรถไฟทางไกลที่จะมาแทนที่สถานีรถไฟกรุงเทพเดิม
2	ดอนเมือง	ออกแบบชานชาลาให้มีลักษณะเกาะกลางแบบแยก (island platform station) โดยมีระดับชานชาลาสูงจากพื้นดิน 18-20 เมตร	เป็นสถานีร่วมระหว่าง รถไฟฟ้าชานเมือง รถไฟทางไกล ,รถไฟความเร็วสูง และรถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน
3	อยุธยา	การใช้แนวคิดในการออกแบบสถานีให้มีคุณค่าและความสำคัญในเชิงประวัติศาสตร์ รวมถึงการเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ของประเทศไทย	เป็นสถานีที่ก่อสร้างขึ้นใหม่อยู่ห่างจากจุดอุทยานประวัติศาสตร์อยุธยาประมาณ 1.5 กม.
4	สระบุรี	การใช้แนวคิดด้วยตราสัญลักษณ์ประจำจังหวัด เป็นรูปมณฑปพระพุทธบาท	เป็นสถานีที่ก่อสร้างขึ้นใหม่บริเวณจุดตัดทางรถไฟกับเสียงเมืองสระบุรี
5	ปากช่อง	สถานีประจำอำเภอตั้งอยู่ในจังหวัดนครราชสีมา และเป็นสถานีแรกของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีอัตลักษณ์ ได้แก่ สถานีที่ท่องเที่ยว อาหารและพืชผลทางการเกษตร	เป็นสถานีที่ก่อสร้างขึ้นใหม่ห่างจากสถานีเดิม 5 กม.
6	นครราชสีมา	การใช้แนวคิดด้วยตราสัญลักษณ์ประจำจังหวัด เป็นรูปท้าวสุรนารี และซุ้มประตูชุมพล	เป็นสถานีที่ก่อสร้างขึ้นใหม่
ช่วงที่ 2 บัวใหญ่ - หนองคาย			
1	บัวใหญ่	การออกแบบสถานีแบบยกระดับ นำสถาปัตยกรรมและศิลปกรรมท้องถิ่นมาประยุกต์ในการออกแบบ สถาปัตยกรรมไทยร่วมสมัย เรียบง่ายแต่มีความเป็นเอกลักษณ์ของท้องถิ่น	ตั้งอยู่ตอนเหนือสุดของเขตจังหวัดนครราชสีมา ใกล้เขตจังหวัดขอนแก่นกำหนดตำแหน่งที่ตั้ง สถานีจะถูกลวงไว้ทางด้านใต้ของสถานี

ที่มา: ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.19 (ต่อ)

ลำดับ	สถานี	รูปแบบสถานี/แบบร่างแนวคิด	จุดแข็ง
ช่วงที่ 1 กรุงเทพฯ – นครราชสีมา ระยะทาง: 253 กม.			
1	บางซื่อ	ออกแบบสถานีให้มีความร่วมสมัยด้วยหลังคาทรงโค้งเลียนแบบสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ที่เป็นสัญลักษณ์ของรถไฟไทย	เป็นศูนย์กลางของระบบรถไฟฟ้าทางไกลที่จะมาแทนที่สถานีรถไฟกรุงเทพเดิม
2	ดอนเมือง	ออกแบบชานชาลาให้มีลักษณะเกาะกลางแบบแยก (island platform station) โดยมีระดับชานชาลาสูงจากพื้นดิน 18-20 เมตร	เป็นสถานีร่วมระหว่าง รถไฟฟ้าชานเมือง รถไฟฟ้าทางไกล ,รถไฟความเร็วสูง และรถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน
3	อยุธยา	การใช้แนวคิดในการออกแบบสถานีให้มีคุณค่าและความสำคัญในเชิงประวัติศาสตร์ รวมถึงการเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ของประเทศไทย	เป็นสถานีที่ก่อสร้างขึ้นใหม่อยู่ห่างจากจุดอุทยานประวัติศาสตร์อยุธยาประมาณ 1.5 กม.
4	สระบุรี	การใช้แนวคิดด้วยตราสัญลักษณ์ประจำจังหวัด เป็นรูปมณฑปพระพุทธบาท	เป็นสถานีที่ก่อสร้างขึ้นใหม่บริเวณจุดตัดทางรถไฟกับเลียบเมืองสระบุรี
5	ปากช่อง	สถานีประจำอำเภอตั้งอยู่ในจังหวัดนครราชสีมา และเป็นสถานีแรกของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีอัตลักษณ์ ได้แก่ สถานที่ท่องเที่ยว อาหารและพืชผลทางการเกษตร	เป็นสถานีที่ก่อสร้างขึ้นใหม่ห่างจากสถานีเดิม 5 กม.
6	นครราชสีมา	การใช้แนวคิดด้วยตราสัญลักษณ์ประจำจังหวัด เป็นรูปท้าวสุรนารี และหุ้มประตูชุมพล	เป็นสถานีที่ก่อสร้างขึ้นใหม่
ช่วงที่ 2 บัวใหญ่ - หนองคาย			
1	บัวใหญ่	การออกแบบสถานีแบบยกระดับ นำสถาปัตยกรรมและศิลปกรรมท้องถิ่นมาประยุกต์ในการออกแบบสถาปัตยกรรมไทยร่วมสมัย เรียบง่ายแต่มีความเป็นเอกลักษณ์ของท้องถิ่น	ตั้งอยู่ตอนเหนือสุดของเขตจังหวัดนครราชสีมา ใกล้เขตจังหวัดขอนแก่น การกำหนดตำแหน่งที่ตั้งสถานีจะถูกลวงไว้ทางด้านใต้ของสถานี

ที่มา: ผู้วิจัย

4.4.2 ผลการสำรวจสถานีรถไฟความเร็วสูง

ผลการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูลตามแนวการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงสายแรกของประเทศไทยเส้นทาง กรุงเทพฯ-หนองคาย ผู้วิจัยได้ศึกษาจากเอกสารโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องถึงแนวทางการก่อสร้างสถานี จากนั้นลงพื้นที่เก็บข้อมูลสำรวจสภาพแวดล้อมของแต่ละจังหวัดที่จะมีการก่อสร้างจุดจอดของสถานีรถไฟความเร็วสูงประจำจังหวัด โดยแบ่งการศึกษาออกเป็นสถานีที่เป็นจุดจอดได้ ดังนี้

4.4.2.1 สถานีสระบุรี

ผลสรุปการศึกษาโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และ รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง ผู้วิจัยได้ลงพื้นที่สำรวจ ถ่ายภาพ พบว่าเริ่มมีแผนการก่อสร้างมีแนวโน้มที่จะยึดตามแนวทางการเดินรถไฟสายเดิม เป็นหลัก หากมีการเคลื่อนย้ายจะไม่ใช้สถานีประจำจังหวัดสระบุรีเดิม สรุปได้ 3 พื้นที่ ดังนี้

- 1) สถานีเดิมประจำจังหวัดสระบุรี
- 2) การสร้างสถานีใหม่บริเวณจุดที่ตั้งใกล้ศาลากลางจังหวัดสระบุรี
- 3) การสร้างสถานีใหม่บริเวณจุดที่ตั้งฝั่งสถานีเดิมประจำจังหวัดสระบุรี

โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 4.28-4.29



ภาพที่ 4.28 ภาพถ่ายทางดาวเทียม และสภาพแวดล้อมของสถานีรถไฟสระบุรี

ที่มา: ผู้วิจัย



ภาพที่ 4.29 บริเวณภายในสถานีรถไฟสระบุรี

ที่มา: ผู้วิจัย

สถานีใหม่บริเวณจุดที่ตั้งใกล้ศาลากลางจังหวัดสระบุรี รถไฟเส้นทางเดิมมีการคาดการณ์แผนการก่อสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูงบริเวณจุดที่ตั้งใกล้กับศาลากลางจังหวัดสระบุรี โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 4.30



ภาพที่ 4.30 ภาพถ่ายทางดาวเทียม และจุดที่ตั้งบริเวณศาลากลางจังหวัด
ที่มา: ผู้วิจัย

สถานีใหม่บริเวณจุดที่ตั้งฝั่งตรงข้ามโรบินสันถนนมิตรภาพ จากการศึกษาแผนโครงการก่อสร้างที่ติดไว้ในบริเวณสถานีสระบุรีเดิม นำเสนอว่าหากไม่ใช่บริเวณข้างศาลากลางจังหวัดสระบุรี มีความเป็นไปได้อีกแห่ง คือ การมีแผนการก่อสร้างแนวรถไฟความเร็วสูงสถานีรถไฟสระบุรีบริเวณจุดพื้นที่ตั้งฝั่งตรงข้ามกับโรบินสันสระบุรี ถนนมิตรภาพโดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 4.31



ภาพที่ 4.31 ภาพถ่ายทางดาวเทียม และจุดที่ตั้งบริเวณตรงข้ามโรบินสันสระบุรีริมถนนมิตรภาพ
ที่มา: ผู้วิจัย

4.4.1.2 ช่วงกลางดง ถึง ปางอโคก

จากแนวเส้นทางการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ผู้วิจัยได้พบข้อมูลจากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเรื่องโครงการก่อสร้างรางช่วงที่ 1 บริเวณ กลางดง ถึง ปางอโคก จึงได้ลงพื้นที่ทำการสำรวจ พบว่าบริเวณพื้นที่โครงการแห่งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อทดสอบการก่อสร้างมีทางความยาว 3.3 กิโลเมตร อยู่ในความรับผิดชอบโดยกรมทางหลวง และมีสำนักงานโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนตั้งทดสอบปฏิบัติงานอยู่ โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 4.32-4.33



ภาพที่ 4.32 ภาพถ่ายทางดาวเทียม และบริเวณพื้นที่โครงการก่อสร้าง ช่วงที่ 1 กลางดง-ปางอโคก

ที่มา: ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.33 ภาพถ่ายทางดาวเทียมบริเวณพื้นที่สำนักงานโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน
ที่มา: ผู้วิจัย

4.4.1.3 สถานีปากช่อง

สภาพปัจจุบันแนวรถไฟฟ้าความเร็วสูงบริเวณสถานีรถไฟปากช่อง จากการลงพื้นที่สำรวจเส้นทางที่ผ่านมาตั้งแต่ สระบุรี ปางอโคก จากนั้นคือสถานีปากช่อง ซึ่งเป็นสถานีแรกสุดของการเดินทางเข้าสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นอำเภอขนาดใหญ่ที่อยู่ห่างจากตัวเมืองจังหวัดนครราชสีมา สถานีเดิมกำลังมีการก่อสร้างรางคู่ จากการอ้างอิงข้อมูลเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง (การรถไฟไทย. 2562) ที่ตั้งของสถานีรถไฟความเร็วสูงของปากช่องมีทางเลือกของที่ตั้ง 2 ตำแหน่งที่ย่านสถานีรถไฟปากช่องในปัจจุบัน และพื้นที่ราชพัสดุโดยเป็นพื้นที่ในการใช้งานของทหารโรงงาน ผู้วิจัยจึงได้ลงพื้นที่สำรวจเฉพาะพื้นที่สถานีปากช่องเดิม โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 4.34



ภาพที่ 4.34 ภาพถ่ายทางดาวเทียมและบริเวณภายนอกสถานีรถไฟปากช่อง
ที่มา: ผู้วิจัย

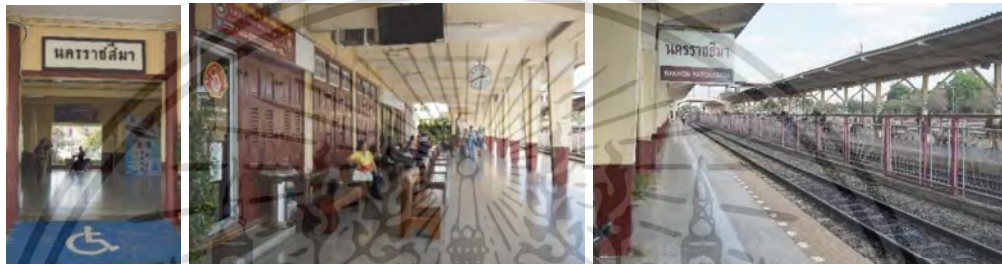
4.4.1.4 สถานีนครราชสีมา

สภาพปัจจุบันแนวรถไฟฟ้าความเร็วสูงบริเวณสถานีรถไฟนครราชสีมา จากการลงพื้นที่สำรวจและสอบถามเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์ในสถานี พบว่า ตามแผนงานการก่อสร้างยังไม่แน่นอน และหากมีการก่อสร้างนั้นจะต้องเป็นสถานที่ตั้งสถานีใหม่โดยจะอยู่บริเวณย่านสถานีรถไฟนครราชสีมาในปัจจุบัน (ขยับไปทางชุมทางถนนจิระประมาณ 160 เมตร) และมีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติมเล็กน้อย ขณะลงพื้นที่สำรวจข้อมูลยังไม่ได้เป็นปัจจุบัน ผู้วิจัยจึงเก็บข้อมูลจากบริเวณพื้นที่สถานีนครราชสีมาเดิม โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 4.35-4.36

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.35 ภาพถ่ายทางดาวเทียม และบริเวณภายนอกสถานีรถไฟนครราชสีมา
ที่มา: ผู้วิจัย



ภาพที่ 4.36 บริเวณภายในสถานีรถไฟนครราชสีมา
ที่มา: ผู้วิจัย

4.4.1.5 สถานีขอนแก่น

สภาพปัจจุบันแนวรถไฟความเร็วสูงบริเวณสถานีรถไฟขอนแก่น (สถานีชั่วคราว) สถานีรถไฟขอนแก่นได้เปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 21 มี.ค. 2560 เพื่อก่อสร้างสถานีรถไฟแห่งใหม่รองรับโครงการรถไฟทางคู่ และรถไฟความเร็วสูงในอนาคต ขณะที่ผู้วิจัยลงพื้นที่สำรวจเก็บข้อมูล สถานีรถไฟขอนแก่นได้ย้ายไปใช้สถานีชั่วคราวที่บริเวณชุมชนบ้านเหล่านาดี 12 ตำบลเมืองเก่า อำเภอเมืองขอนแก่น ห่างจากสถานีรถไฟขอนแก่นหลังเก่าประมาณ 3 กิโลเมตร โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 4.37



ภาพที่ 4.37 ภาพถ่ายทางดาวเทียม และบริเวณภายนอกสถานีรถไฟขอนแก่น (สถานีชั่วคราว)
ที่มา: ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.38 ภาพถ่ายทางดาวเทียมบริเวณภายนอกสถานีรถไฟขอนแก่นที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
ที่มา: ผู้วิจัย

4.4.1.6 สถานีอุดรธานี

สภาพปัจจุบันแนวรถไฟความเร็วสูงบริเวณสถานีรถไฟอุดรธานี ซึ่งอยู่ในเส้นทางการก่อสร้างในช่วงระยะที่ 2 นครราชสีมา-หนองคาย ขณะลงพื้นที่เก็บข้อมูลยังไม่มีความคิดเห็นในการก่อสร้างโครงการ จากการศึกษารายงานโครงการ และสอบถามเจ้าหน้าที่ในสถานีได้ให้ข้อมูลว่า หากมีการก่อสร้างจริง ต้องเป็นสถานที่ใหม่ โดยสอดคล้องกับการศึกษาข้อมูลข่าวสารสื่อประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ ข้อมูลวันที่ 19 มกราคม 2562 ได้จัดให้มีเวทีนำเสนอความคิดเห็นของประชาชนงานวิจัยเรื่อง “การศึกษผลกระทบทางสังคมจากการดำเนินโครงการ รถไฟความเร็วสูงสาย กรุงเทพฯ-หนองคาย (Udontoday. 2562) นายสิทธิชัย จินดาหลวง รองผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรธานี ให้ความเห็นว่า โครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่ และรถไฟความเร็วสูง ได้มีความชัดเจนมากขึ้นตามลำดับ แต่สิ่งที่มีความสำคัญมากคือ เรื่องของสถานีรถไฟเดิม สถานีรถไฟรางคู่ สถานีรถไฟความเร็วสูง โดยเฉพาะการพัฒนาพื้นที่โดยรอบ หรือ ทีโอดี เพื่อให้บริการผู้เดินทาง และการส่งต่อผู้โดยสาร ไปยังระบบขนส่งมวลชน ซึ่งกำลังมีการศึกษาอยู่ในขณะนี้ และการขอรับการสนับสนุนให้มีถนนคู่ขนานทางรถไฟ ผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูลจากสถานีอุดรธานีเดิม โดยรายละเอียดแสดงไว้ดังภาพที่ 4.39-4.40



ภาพที่ 4.39 ภาพถ่ายทางดาวเทียมบริเวณภายนอกสถานีรถไฟอุดรธานี
ที่มา: ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

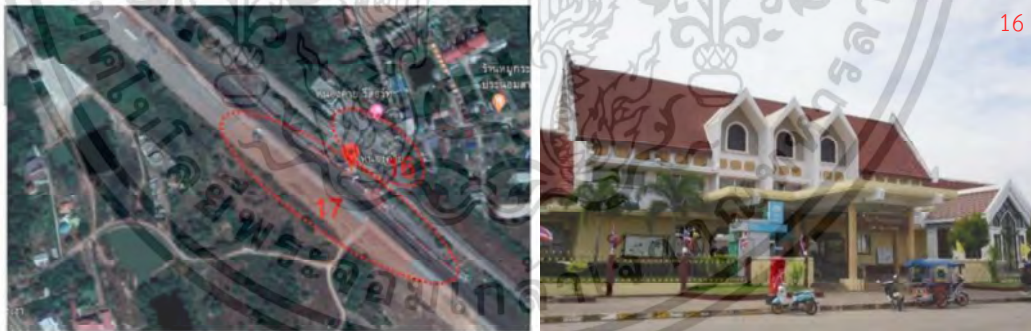


ภาพที่ 4.40 สภาพแวดล้อมบริเวณภายนอกสถานีรถไฟอุตรธานี

ที่มา: ผู้วิจัย

4.4.1.7 สถานีหนองคาย

สภาพปัจจุบันแนวรถไฟความเร็วสูงบริเวณสถานีรถไฟหนองคาย เป็นแนวการก่อสร้าง ช่วงที่ 2 นครราชสีมา-หนองคาย บริเวณสถานีรถไฟหนองคายตั้งอยู่ในอำเภอเมือง เนื่องจากโครงการก่อสร้างยังไม่มีกำหนดการที่แน่นอนจากการสอบถามเจ้าหน้าที่ในสถานี ข้อมูล ณ วันที่ 7 มกราคม 2561 โดยสอดคล้องกับการศึกษาข้อมูลข่าวสารสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ พบว่ามีความคืบหน้า ทางด้านการประชุมหารือเพื่อสรุปแนวทางการก่อสร้าง และยังอยู่ในขั้นตอนการหาข้อสรุป การเลือกสถานที่ก่อสร้างสถานีใหม่ แต่ยังอยู่ในเขตตัวเมืองจังหวัดหนองคาย โดยรายละเอียดแสดงไว้ ดังภาพที่ 4.41-4.43



ภาพที่ 4.41 ภาพถ่ายทางดาวเทียม และบริเวณภายนอกสถานีรถไฟหนองคาย

ที่มา: ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.42 สภาพแวดล้อมบริเวณภายในสถานีรถไฟหนองคาย

ที่มา: ผู้วิจัย



ภาพที่ 4.43 ความคืบหน้าการก่อสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูงช่วงสถานีปากช่อง ณ วันที่ 24 มค. 67

ที่มา: ผู้วิจัย

สรุปผลการลงพื้นที่สำรวจสภาพแวดล้อมเส้นทางการก่อสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูง
เส้นทาง กรุงเทพฯ-หนองคาย การก่อสร้างรางประเภทยกระดับ เป็นสถานีใหม่ทั้งหมด ปัจจุบัน
มีความคืบหน้าในการก่อสร้างต่อหม้อรางรถไฟความเร็วสูงในช่วงที่ 1 และ 2

บทที่ 5

แนวทางการออกแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง

แนวทางการออกแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูงได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลสรุปผลรูปแบบอัตลักษณ์ พื้นที่การใช้อัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง รถไฟฟ้าในต่างประเทศ การรับรู้สภาพแวดล้อมของสถานีรถไฟในกรุงเทพมหานคร และการรับรู้อัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT Blue Line) ผลการศึกษาดังกล่าวนำไปสู่กระบวนการสรุปแนวทางการออกแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง ได้ 4 ขั้นตอน ดังนี้

- 5.1 ผลการวิเคราะห์การสัมภาษณ์กรอบแนวคิดการสร้างอัตลักษณ์จากผู้ทรงคุณวุฒิ
- 5.2 ผลการวิเคราะห์ที่มาของอัตลักษณ์บริเวณสถานี
- 5.3 การจำแนกประเภทของอัตลักษณ์บริเวณสถานี
- 5.4 แนวทางการออกแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง

5.1 ผลการวิเคราะห์การสัมภาษณ์กรอบแนวคิดการสร้างอัตลักษณ์จากผู้ทรงคุณวุฒิ

กลุ่มผู้ให้ข้อมูลของการวิจัยครั้งนี้คือ ผู้ทรงคุณวุฒิ ที่มีความเชี่ยวชาญด้านอัตลักษณ์การใช้อัตลักษณ์ในการสร้างสรรค์ผลงาน และการกำหนดกรอบแนวคิดด้านองค์ประกอบของอัตลักษณ์ โดยการเลือกแบบเจาะจง (Purposive sampling) จำนวน 12 ท่าน จากผลการสัมภาษณ์ ผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้วิจัยสามารถสรุปกรอบแนวคิดเพื่อการออกแบบอัตลักษณ์สำหรับสถานีรถไฟความเร็วสูงประกอบด้วยอัตลักษณ์ 4 ด้าน ได้แก่

5.1.1 อัตลักษณ์ทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรม (The Identity Historical and Architectural)

การคงอยู่ของสถาปัตยกรรมซึ่งมีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ในย่านมรดกชุมชนเมืองนั้น เป็นสิ่งที่ส่งเสริมให้พื้นที่มีอัตลักษณ์อันชัดเจน ปัจจุบันนี้แนวคิดการอนุรักษ์เมืองเก่าไม่ได้หมายถึงเพียงการรักษาสถาปัตยกรรมแบบดั้งเดิมเอาไว้เพียงอย่างเดียว แต่ยังรวมถึงการพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ใหม่ที่พัฒนาอยู่บนฐานของสถาปัตยกรรมที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์เพื่อเพิ่มมูลค่าทางวัฒนธรรมและเศรษฐกิจ อย่างไรก็ตามการออกแบบงานสถาปัตยกรรมใหม่ในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองเก่าจำเป็นต้องมีความเข้าใจอย่างลึกซึ้งถึงความสัมพันธ์ระหว่างงานสถาปัตยกรรมและเมือง

อัตลักษณ์ทางสถาปัตยกรรมเป็นสิ่งที่ช่วยแสดงเอกลักษณ์และแรงจูงใจให้กับย่าน และยังเป็นสิ่งที่ช่วยสร้างคุณค่าในเชิงวัฒนธรรม ไปพร้อม ๆ กับการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ จากการเป็นแหล่ง

ท่องเที่ยวที่มีเอกลักษณ์เฉพาะและยังช่วยผลักดันให้ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว มีการเจริญเติบโตและยังเป็นสิ่งที่ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจในภาพรวมให้เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง เช่น ในการศึกษาอัตลักษณ์เพื่อการออกแบบสถาปัตยกรรมไฟฟ้าที่มีความสัมพันธ์กับย่านมรดกชุมชน เมืองเยาวราช (China Town) ถือเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและได้รับการยกย่องให้เป็นมรดก ชุมชนเมือง (Urban Heritage) ที่ควรค่าแก่การรักษาไว้ให้คงอยู่ และเยาวราชนั้นยังถือเป็น ย่านวัฒนธรรมที่สำคัญ และแสดงให้เห็นถึงวัฒนธรรม รูปแบบการค้าขาย และวิถีชีวิตความเป็นอยู่ ของชาวจีนโพ้นทะเลในไทยผ่านรูปแบบและ การใช้งานทางสถาปัตยกรรมนับตั้งแต่ในยุคเริ่มต้น อีกทั้งเยาวราชยังเป็นย่านที่มีความสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ

จากการสรุปแนวทางการออกแบบอัตลักษณ์ทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรม (The Identity Historical and Architectural) สอดคล้องกับทฤษฎีของอัตลักษณ์ถิ่นที่ (Place Identity) เฮนรี เลเฟรฟ (Henri Lefebvre, 2007) กล่าวถึงพื้นที่ที่มีความเกี่ยวข้องกับธรรมชาติ สภาพแวดล้อมในเมืองและชีวิตประจำวัน โดยพื้นที่ว่างนั้นเชื่อมโยงกับความสัมพันธ์ทางสังคม ทุกประเภท และไม่สามารถมองได้ว่าเป็นการแยกจากกัน อันเกิดจากการสนับสนุนจากความสัมพันธ์ทางสังคม และผลิตโดยความสัมพันธ์ทางสังคม อันเป็นองค์การเชิงพื้นที่ที่เป็นปัจจัยพื้นฐานทางสังคม เนื่องจากการเชื่อมต่อทางสังคม เป็นพื้นที่ที่แตกต่างกัน จึงมีเป็นมุมมองส่วนบุคคลที่แตกต่าง แต่ยังมี การพัฒนา การใช้พื้นที่จึงนำมาซึ่งองค์ประกอบทางประวัติศาสตร์ ตลอดจนองค์ประกอบ สภาพแวดล้อมทางประวัติศาสตร์เป็นสิ่งสำคัญหลักในกระบวนการเกิดพื้นที่ต่างๆ โดยรอบ โดยมีความเกี่ยวข้องกับ องค์ประกอบทางประวัติศาสตร์ Historical และการคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมของ ผังเมือง

5.1.2 อัตลักษณ์ทางวัฒนธรรม (The Identity of Culture)

เอกลักษณ์ของกลุ่มหรือวัฒนธรรม หรือของปัจเจกบุคคลที่ได้รับอิทธิพลจากการ เป็นส่วนหนึ่งของกลุ่มหรือวัฒนธรรม ในการสืบค้นอัตลักษณ์อัตลักษณ์ชุมชนกำหนดได้เป็น 3 มิติ ด้วยวิธีการมีส่วนร่วมการเรียนรู้เรียนรู้ความสำคัญของการสร้างภาพลักษณ์หลักการสืบค้นอัตลักษณ์ และประโยชน์จากการใช้อัตลักษณ์เพื่อการออกแบบสถาปัตย์

มีรากฐานเกิดจากแนวความคิดการผลิตซ้ำทางวัฒนธรรม การผลิตซ้ำทางวัฒนธรรมเป็น กระบวนการที่รองรับความยั่งยืนและเป็นหลักประกันความต่อเนื่องของวัฒนธรรม เมื่อเกิดวัฒนธรรมขึ้นต้องผลิตซ้ำเพื่อสืบทอดวัฒนธรรม ถ้าวัฒนธรรมที่เกิดขึ้นมาใหม่ไม่ได้รับการผลิตซ้ำวัฒนธรรมใหม่นั้นก็จะมีอายุเพียงแค่สั้น ๆ แล้วก็สูญหายไปในที่สุด การผลิตซ้ำ ทางวัฒนธรรม หมายถึงการปกป้อง ดำรงรักษาหรือเพิ่มพูนวัฒนธรรมที่มีการผลิตขึ้นในกลุ่มสังคม เมื่อเกิดการผลิตและสร้างความหมายทางวัฒนธรรมใหม่ขึ้นมา สมาชิกจะทำการคัดเลือกความคิด ความเชื่อ ค่านิยมหรือการปฏิบัติที่เหมาะสม และทำการผลิตซ้ำด้วยวิธีการต่าง ๆ จนเกิดการยอมรับ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เป็นบรรทัดฐานเพื่อการอยู่ร่วมกันแสดงถึงความเป็นหนึ่งเดียวของกลุ่ม สร้างความแตกต่างระหว่างกลุ่ม วัฒนธรรมใดที่มีการผลิตขึ้นแล้วไม่ได้รับการยอมรับ วัฒนธรรมนั้นก็ตายไปในที่สุด ทั้งนี้ชุมชน สังคม ถิ่นที่ สถาบันหรือบุคคลที่มีอำนาจจะเป็นผู้ชี้ขาดความยั่งยืนของวัฒนธรรม และแต่ละกลุ่มสังคมก็จะมีแนวทางปฏิบัติด้านวัฒนธรรมแตกต่างกัน

จากการสรุปแนวทางการออกแบบอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรม (The Identity of Culture) สอดคล้องกับทฤษฎีและแนวคิดการศึกษาวงจรแห่งวัฒนธรรมกับการสร้างอัตลักษณ์ของ Stuart Hall, Representation พบว่าอัตลักษณ์ทั้งหมดมีการเกิดขึ้นโดยการสร้างหรือผลิตให้เป็นมาตามวงจรแห่งวัฒนธรรมอัตลักษณ์ทางสังคม คือความเป็นตัวตนที่แสดงออกผ่านทางชุมชนให้เห็นทางด้านที่เกี่ยวข้องทางประเพณี วัฒนธรรม ตลอดจนความเชื่อ การละเล่น ของแต่ละท้องถิ่นที่มีความใกล้เคียงกัน ซึ่งถือว่าเป็นสิ่งที่มีคุณค่า ควรอนุรักษ์ ด้วยวิธีการถ่ายทอดรูปแบบต่าง ๆ ให้คงสืบไป และยังเป็นสิ่งที่สามารถถ่ายทอดให้แสดงออกมาทั้งในแบบรูปธรรมและนามธรรมได้

5.1.3 อัตลักษณ์จากการ์ตูน (The Identity from cartoons)

เกิดจากรากฐานแห่งการสร้างสรรค์รูปแบบลักษณะตัวละคร ที่สื่อถึงการตีความในบทบาทและอัตลักษณ์ โดยการสร้างตัวละครการ์ตูนที่จะสามารถสื่อสารถึงองค์ประกอบแนวคิดที่นักออกแบบได้มาจากศิลปวัฒนธรรม สังคม ชุมชน ความเป็นอยู่ จุดเด่นของพื้นที่ การ์ตูนเป็นสื่อที่ช่วยสร้างให้จิตใจมนุษย์มีความอ่อนโยน สร้างภาพลักษณ์ที่สวยงามน่าสนใจ การรับรู้จดจำที่ดีที่สุดโดยให้คุณค่าในการสร้างพลังบวกเพื่อใช้ชีวิตให้มีความสุข มุมมองเหล่านี้ล้วนชี้ให้เห็นว่าทิศทางการเปิดโลกทัศน์ของผู้บริโภคสื่อบันเทิงที่มีต้นกำเนิดมาจากการ์ตูนในสหรัฐฯ หรือประเทศตะวันตกเริ่มมีพลวัตชัดเจนขึ้นเรื่อย ๆ ในช่วงที่สังคมโลกมีการเปิดกว้าง เคลื่อนย้าย และผสมผสานกันมากขึ้น การเห็นวัฒนธรรมที่ต่างกันอย่างยอมรับผู้อื่นในแบบที่เป็นจริง โดยกระบวนการออกแบบลักษณะตัวละครจากภาพบุคคลที่มีอัตลักษณ์เฉพาะ ด้วยเทคนิคการร่างเส้นของผู้ออกแบบด้วยการนำมาถอดอัตลักษณ์เพื่อนำไปพัฒนาแบบให้สอดคล้องกับเนื้อหาและเรื่องราวตัวละครกับบริบทเชิงพื้นที่ของสถานี่

จากการสรุปแนวทางการออกแบบอัตลักษณ์จากการ์ตูน (The Identity from cartoons) ดังกล่าวสอดคล้องกับแนวคิดของเสริมศักดิ์ ขุนพล (2557) กล่าวถึงรากฐานอัตลักษณ์ทางชุมชนที่สามารถนำแหล่งกำเนิดทางวัฒนธรรม ประเพณี ความเชื่อทางศาสนาที่แสดงออกมาทางพิธีกรรมของคนในชุมชนที่เป็นสิ่งที่คงคุณค่า และเป็นสิ่งที่แสดงออกโดยทำทาง แต่สามารถนำไปเป็นแนวคิดถ่ายทอดออกมาในรูปแบบของงานนามธรรมได้ ตลอดจนการนำสัญลักษณ์มาประกอบการออกแบบล้วนเกิดจากการศึกษาในสิ่งที่เป็นนามธรรม สามารถนำมาใช้เป็นแนวคิดในการออกแบบได้ซึ่งงานวิจัยข้างต้นได้นำมาใช้อย่างผสมผสานแนวคิดอันเกิดจาก ภาษา ตัวแสดงฉาก สถานที่ กิจกรรม ซึ่งนับว่า

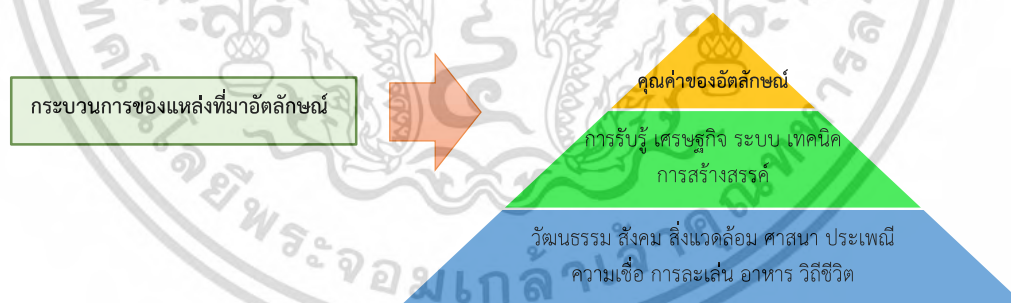
เป็นอัตลักษณ์ความเป็นไทยที่สื่อออกมาเป็นการโฆษณาได้ สามารถนำไปประยุกต์ใช้โดยการออกแบบให้คงความเป็นไทยสื่อสารให้มีความเข้าใจต้นแบบของความเป็นพื้นที่ของแนวคิดอัตลักษณ์

5.1.4 อัตลักษณ์ทางด้านศิลปะและงานออกแบบ (The Identity of Art and Design)

อัตลักษณ์ทางด้านศิลปะและงานออกแบบได้สะท้อนมาจากอัตลักษณ์ทางศิลปวัฒนธรรม ประเพณี ซึ่งจะช่วยส่งเสริมให้ภาพลักษณ์ของพื้นที่แห่งนั้นให้เกิดความชัดเจนขึ้น ส่งผลต่อวัฒนธรรมท้องถิ่น มีความวิธีการสร้างสรรค์ก่อให้เกิดความงามและเป็นเอกภาพ โดยเริ่มจากองค์ประกอบทางด้านเชื้อชาติ วิธีการดำเนินชีวิต อาชีพ ศิลปวัฒนธรรม ภูมิปัญญาชาวบ้าน จากนั้นสรุปผลการวิเคราะห์ความเป็นศิลปวัฒนธรรมที่เป็นอัตลักษณ์ของจังหวัดเพื่อเป็นแนวทางในการออกแบบสถานี โดยการออกแบบอัตลักษณ์ของจังหวัดที่ต้องการแสดงถึงศิลปวัฒนธรรม ประเพณี อันเป็นเอกลักษณ์ของท้องถิ่นได้อย่างเหมาะสม จากนั้นด้านเทคนิคและวิธีการจะขึ้นอยู่กับความถนัดและความชอบของศิลปินผู้สร้างสรรค์ผลงาน

จากการสรุปแนวอัตลักษณ์ทางด้านศิลปะและงานออกแบบ (The Identity of Art and Design) ดังกล่าวสอดคล้องกับแนวคิด Jeannotte (2016) ได้กล่าวถึง ภาพการ์ตูนเป็นการแสดงความคิด จินตนาการมีผลต่อผู้บริโภคที่น่าจดจำสำหรับสินค้าหรือบริการเพื่อใช้ในกระบวนการโฆษณา และประชาสัมพันธ์เพื่อจูงใจผู้บริโภคให้สนใจสินค้าและบริการ และการให้ข้อมูลที่มีความสำคัญต่อผลิตภัณฑ์หรือบริการ รวมถึงการนำเสนอเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว

องค์ประกอบและรากฐานของอัตลักษณ์แต่ละประเภท สรุปแนวคิดได้ดังภาพที่ 5.1



ภาพที่ 5.1 กระบวนการสร้างอัตลักษณ์จากมุมมองผู้ทรงคุณวุฒิ

ที่มา: ผู้วิจัย

การสื่อสารมุมมองด้านแนวคิดและที่มาของอัตลักษณ์ (Conceptual of Identity) ในการประเมินองค์ประกอบ อัตลักษณ์ในแต่ละประเภทจะต้องประกอบด้วย 2 กระบวนการ ดังนี้

- 1) กระบวนการอัตลักษณ์ ควรกำหนดตัวบ่งชี้อะไรบ้าง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การเริ่มจากมนุษย์ที่มีความรู้จักตัวเองได้เพราะมี “ภาษา” เป็นหัวใจสำคัญในการสร้างตัวตน และวัฒนธรรมของมนุษย์ เรารับรู้สรรพสิ่งในโลกทั้งที่เป็นรูปธรรมและนามธรรมได้ก็ เพราะภาษาเรา ให้ชื่อแก่นั่นในการเรียสิ่งของนั้น ๆ เช่น ต้นไม้ ทุ่งหญ้า นก ดิน ฟ้า พ่อ-แม่ สวย อัจฉริยะ ดี-เลว เป็นต้น แม้แต่มนุษย์ก็ต้องมีชื่อเพื่อให้คนอื่นเรียก ชื่อเป็นวัฒนธรรมที่เรากำหนดขึ้นเพื่อให้รู้ว่า “มีเรา” พร้อม ๆ กับ “มีคนอื่น” ชื่อทำให้เรารู้ว่าเราแตกต่างจากคนอื่นตั้งแต่ในระดับครอบครัว ชุมชนและสังคม ชื่อทำให้เราตระหนักถึงตัวตนที่เฉพาะตัว “ฉันไม่เหมือนและไม่ใช่คนอื่น” นั่นคือ กระบวนการของอัตลักษณ์ได้ก่อรากฐานมาจากการสร้างอัตลักษณ์ของบุคคล

ในส่วนของอัตลักษณ์ทางสังคม เริ่มจากการนำแนวคิดเรื่องอำนาจเชิงสัญลักษณ์ของบูร์ดิเยอ นำมาใช้อธิบายถึงความสัมพันธ์ระหว่างปัจเจกบุคคลและและความสัมพันธ์ระหว่างสถาบันทางสังคม ความสัมพันธ์นี้จึงมีส่วนในการกำหนดอัตลักษณ์ของบุคคลและสังคมในมิติที่แตกต่างออกไปตาม ความสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อมรอบตัวเรา

กระบวนการวิธีการในการออกแบบอัตลักษณ์ เริ่มต้นจากการค้นคว้า (Research) ในการด้วยการมีพื้นฐานที่มีเหตุมีผล การรวบรวมข้อมูลที่มีความจำเป็น เพื่อใช้เป็นพื้นฐานสำหรับการกำหนด แหล่งที่มาของอัตลักษณ์ พื้นที่ บริบททางสังคม ชุมชน ถิ่นที่ นอกจากนี้ การสรุปผลการวิเคราะห์ ข้อมูลที่หามาได้นั้นว่ามีความหมายเช่นไร และสามารถชั่งน้ำหนักความสำคัญได้ว่าข้อมูลใดควร นำมาใช้เพื่อวางเป็นแนวทางในการกำหนดแนวทางในการออกแบบอัตลักษณ์ต่อไป จากนั้นการเป็น นักวางกลยุทธ์ (Strategist) หมายถึงผู้ที่สามารถใช้ข้อมูลที่ได้รับมาเป็นพื้นฐานในการวางทิศทาง ในการออกแบบอัตลักษณ์ โดยจะต้องสามารถกำหนดได้ว่าองค์ประกอบทางการออกแบบใดและ การจัดองค์ประกอบแบบใดเป็นสิ่งที่เหมาะสมที่สุดสำหรับการสื่อสารความเป็นอัตลักษณ์สำหรับสถานี และลำดับสุดท้ายการเป็นนักสร้างสรรค์ (Creator) นักออกแบบไม่ได้เป็นเพียงช่างฝีมือที่สร้างสิ่ง สวยงามได้เท่านั้น แต่ต้องสร้างสรรค์สิ่งใหม่ไม่ซ้ำกับงานที่มีอยู่เดิม นักออกแบบจะต้องเข้าใจ สิ่งที่กำลังสะท้อนต่อผลงานว่าเป็นหน้าต่างที่ผู้พบเห็น จะจดจำให้ความชื่นชมในอนาคต

การกำหนดแนวความคิดในการออกแบบ (Concept) ขั้นตอนนี้เป็นกำหนดแนวความคิด จากการพัฒนาความคิดสร้างสรรค์ (Creative Process) โดยที่ความคิดสร้างสรรค์ของแต่ละบุคคล ที่ขึ้นอยู่กับคุณสมบัติส่วนตัวของบุคคลนั้น โดยได้แบ่งกระบวนการความคิดสร้างสรรค์

2) ความหมายอัตลักษณ์ ในมุมมอง และทัศนคติของผู้ทรงคุณวุฒิ สรุปได้ดังนี้

ประเด็นเรื่องอัตลักษณ์ถือเป็นแกนกลางหนึ่งของการศึกษาสังคมพหุวัฒนธรรม เนื่องจาก วัฒนธรรมคือวิถีชีวิต คือระบบความสัมพันธ์ วัฒนธรรมจึงเป็น “รูปธรรม” ของอัตลักษณ์ หรือตัวตน ของสังคมนั้น ๆ ด้วย หากแนวคิดเรื่องสังคมแบบพหุคือการยอมรับความแตกต่างหลากหลายของผู้คน ในสังคม นั่นก็หมายความว่าถึงการยอมรับในอัตลักษณ์ของปัจเจก ของชุมชนหรือของสังคมนั้น ๆ เช่นกัน อัตลักษณ์มีความหมายหลากหลายมิติ ในที่นี้จะนำเสนอานิยามและมุมมองโดยสังเขป ของ นักวิชาการที่เกี่ยวข้องกับอัตลักษณ์ และความสัมพันธ์ระหว่างอัตลักษณ์กับสังคม และการสื่อสาร

จากกระบวนการกำหนดอัตลักษณ์ (Identity) สอดคล้องกับแนวคิดของบิวเวอร์ อ้างถึง Brewer (1991) และ Guisinger and Blatt (1994) กล่าวว่า อัตลักษณ์ หมายถึง ปัจเจกส่วนบุคคล และตัวตนทางสังคม (หรือกลุ่มทางสังคม) ควรมีความแตกต่างกัน และเป็นสิ่งที่น่าดึงดูด โดยสัญชาตญาณ เห็นได้ชัดว่ามีความเป็นปัจเจกบุคคลไม่เหมือนกับกลุ่ม จากแนวคิดทางด้านจิตวิทยา ร่วมสมัย การผสมข้ามวัฒนธรรมและสังคมเป็นคุณสมบัติเฉพาะของบุคคลหรือวัตถุที่ทำให้คนนั้นหรือสิ่งนั้นโดดเด่นหรือแตกต่างจากสิ่งอื่น

5.2 ผลการวิเคราะห์ที่มาของอัตลักษณ์บริเวณสถานี

อัตลักษณ์ของสถานีรถไฟ เป็นการออกแบบจากการสร้างเรื่องราวแนวคิดโดยรอบ สถาปัตยกรรมประวัติศาสตร์สอดคล้องกับสถานีที่สำคัญ สังคม วิถีชีวิตของพื้นที่ใกล้สถานี ความสำคัญของการวางผังพื้นที่ในที่ว่างนำไปใช้กับทฤษฎีทางสังคมที่เกี่ยวข้องกับแง่มุมต่างๆ ของสภาพแวดล้อมทางประวัติศาสตร์ สถานีรถไฟช่วยปรับปรุงเศรษฐกิจของภูมิภาค ซึ่งเสริมสร้างความเข้มแข็งในการสร้างกิจกรรมทางวัฒนธรรมในฐานะสถานีที่สำคัญของสถานี ประเภทของอัตลักษณ์บริเวณสถานี สรุปได้ 4 ประเภท ดังนี้

5.2.1 อัตลักษณ์ทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรม (The Identity Historical and Architectural)

อัตลักษณ์ที่มีเอกลักษณ์ทางประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรม มีการเน้นในเรื่องของการใช้ ลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่โดดเด่นเพื่อการนำเสนอประวัติศาสตร์และต้นกำเนิดของตำนานของเมือง รวมถึงสถานีสำคัญใกล้สถานี ต่อมาแนวคิดทางสถาปัตยกรรมร่วมสมัยได้เปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ตามยุคสมัยใหม่ มีพื้นที่เชิงพาณิชย์ที่มีภูมิทัศน์ทางวัฒนธรรมมากขึ้นที่สถานีรถไฟเป็นอัตลักษณ์ทางสังคมที่แสดงอัตลักษณ์ผ่านชุมชน วัฏจักรแห่งวัฒนธรรมเป็นตัวแทนต้นกำเนิดทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมจึงเรียกว่าอัตลักษณ์ทางประวัติศาสตร์ สถาปัตยกรรมสามารถใช้เป็นแนวคิดที่ถ่ายทอดออกมาเป็นงานที่เป็นรูปธรรมผ่านองค์ประกอบของการสร้างเอกลักษณ์ที่มีรากฐานมาจากประวัติศาสตร์ (The Historical and Architectural) และรูปแบบนำเสนอ (Style) จากนั้นมีการสื่อสารในพื้นที่ว่าง (Communication) เพื่อก่อให้เกิดอัตลักษณ์บริเวณสถานี (Identity) โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังภาพที่ 5.2



ภาพที่ 5.2 The Cycle of Culture and Identity

ที่มา: Stuart Hall (1997)

อัตลักษณ์ทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรม ได้แก่ สถานีโตเกียวในภูมิภาคคันโตของญี่ปุ่น สถานีโอซาก้าในภูมิภาคคันไซ และในประเทศไทย MRT BL ได้แก่ สถานีสามยอด และสถานีสนามไชย ดังนี้

5.2.1.1 สถานีโตเกียว (Tokyo Station)

เปิดให้บริการเมื่อ 114 ปีที่แล้ว เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ. 2457 ตอนแรกมี 4 ขานชานชาลาในอาคารสามชั้นที่ออกแบบโดย ทัทสึโนะ คิงโงะ (Tatsuno Kingo) ภายนอกเป็นการออกแบบสไตล์ตะวันตก มีความคล้ายคลึงกับสถานีรถไฟกลางอัมสเตอร์ดัมในประเทศเนเธอร์แลนด์ ซึ่งถือเป็นยุคบุกเบิกของ Transit-Oriented Development (TOD) ต่อมาสถานีนี้มีร้านค้า ร้านอาหาร โรงแรม สำนักงาน พื้นที่สาธารณะ และเป็นสถานีที่ใหญ่ที่สุดในญี่ปุ่น มีผู้ใช้บริการในสถานีมากที่สุดเป็นอันดับที่ 5 และเป็นตัวอย่างในการอนุรักษ์สถาปัตยกรรมและประวัติศาสตร์ด้วยรูปแบบโครงสร้างที่เจริญรุ่งเรือง อีกทั้งยังเปิดรับการเปลี่ยนแปลงใหม่ ๆ ในการใช้เทคโนโลยีเพื่อความทันสมัยและความสะดวกสบายในอนาคต โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังภาพที่ 5.3-5.4



ภาพที่ 5.3 สถานีโตเกียว ปี ค.ศ. 1914

ที่มา: The Aesthetics of Tokyo (1998)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 5.4 สถานีโตเกียว

ที่มา: ผู้วิจัย

5.2.1.2 สถานีโอซาก้า (OSAKA Station)

เป็นศูนย์กลางการคมนาคมสำคัญทางตอนเหนือของคันไซ โดยรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 2.3 ล้านคนต่อวัน บริเวณโดยรอบสถานีมีห้างสรรพสินค้าทันสมัยและย่านบันเทิงอันกว้างขวาง เต็มไปด้วยอาคารสำนักงานสูงตระหง่านซึ่งเป็นที่ตั้งของบริษัทต่าง ๆ มากมาย อาคารเจอาร์โอซาก้าซึ่งเป็นอาคารสูงหลายชั้นที่โดดเด่น เป็นสถานที่สำคัญ สถานีนี้มีการผสมผสานองค์ประกอบของสถาปัตยกรรมสมัยใหม่เข้ากับบริบททางประวัติศาสตร์ ผสมผสานความงามของเมืองในอดีตและปัจจุบัน รายละเอียดโครงสร้างสถานีและองค์ประกอบการออกแบบโดยแสดงรายละเอียดไว้ดังภาพที่ 5.5



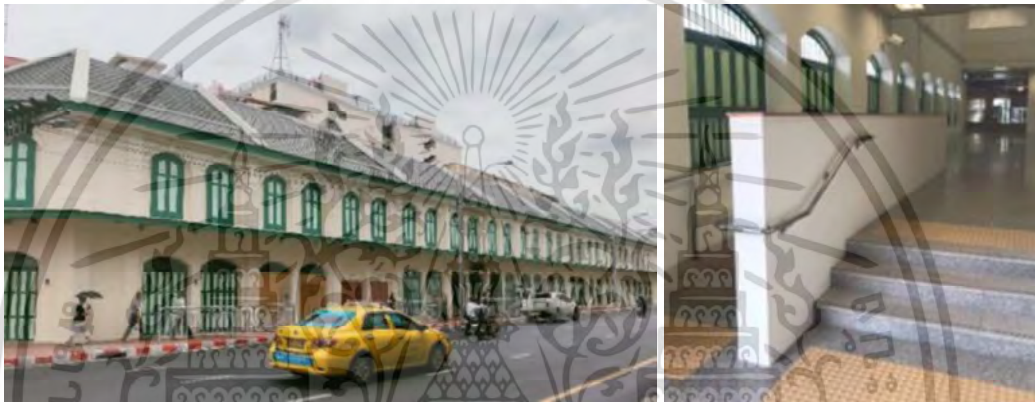
ภาพที่ 5.5 สถานีโอซาก้า

ที่มา: ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.2.1.3 สถานีสามยอด (Sam Yot)

แนวคิดการออกแบบจากอาคารโดยรอบ ภายนอกสถานีเป็นสถาปัตยกรรมสไตล์เรโทร สไตล์ชิโนโปรตุกีส แพนผังของสถานีสอดคล้องกับอาคารบนถนนเจริญกรุงซึ่งเป็นถนนสายแรกในประเทศไทยรวมถึงบ้านโดยรอบและบรรยากาศของอาคารภายนอกสถานีเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ ภายในสถานีจากโถงทางเข้าได้รับการออกแบบให้ดูกว้างขวาง ตู้จำหน่ายตั๋ว มีรูปทรง และลักษณะเฉพาะของประตูสามยอดที่ทางเข้าสถานีเป็นประตูพับ เสาภายในสถานีมีรูปร่างเหมือนซุ้มสามโค้ง ภาพถ่ายพื้นที่เดิมสามยอดในอดีตแนบมากับโพสต์ ที่ซานซาลาเล่าเรื่องราวของท้องถิ่นที่ประตูสามยอด ฝ่าพาดานออกแบบด้วยสีเหลืองอ่อน โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังภาพที่ 5.6



ภาพที่ 5.6 สถานีสามยอดมีลักษณะเฉพาะของประตูสามยอดที่ทางเข้าสถานีเป็นประตูพับ
ที่มา: ผู้วิจัย

5.2.1.4 สถานีสนามไชย (Sanam Chai Station)

สถานีนี้ตั้งอยู่ใจกลางเกาะรัตนโกสินทร์ แนวคิดเอกลักษณ์ไทยผ่านสถาปัตยกรรมอันงดงามตกแต่งด้วยเสาสูงตระหง่านระหว่างทางเดิน กระเบื้องลายดอกพิกุล ปลายเสาประดับด้วยใบบัวปิดทอง เพดานตกแต่งด้วยลายดาวและพระจันทร์แบบไทยปิดทอง ภายในสถานีการตกแต่งโถงโถงคู่อลังการ โดยชื่อ “สนามชัย” หมายถึง สนามหลวง เป็นสถานที่สำหรับข้าราชการและประชาชนมาสักการะพระมหากษัตริย์ในแต่ลัทธิราชกาล พื้นจำลองมาจากเมืองเก่า และผนังพระบรมมหาราชวังตกแต่งด้วยเชิงเทียนประดับพระบรมมหาราชวังบนพื้นข้อมูลแนวคิดตามหลักสถาปัตยกรรมสมัยรัตนโกสินทร์ โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังภาพที่ 5.7

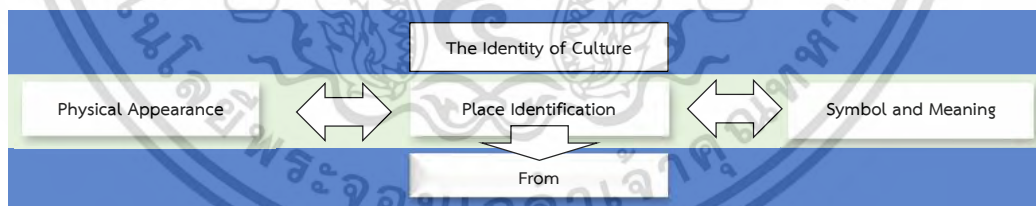


ภาพที่ 5.7 สถานีสนามไชย

ที่มา: ผู้วิจัย

5.2.2 อัตลักษณ์ทางวัฒนธรรม (The Identity of Culture)

อัตลักษณ์ทางวัฒนธรรม มีรากฐานมาจากประวัติศาสตร์วัฒนธรรมเชิงพื้นที่ของชุมชน โครงสร้างทางสถาปัตยกรรมของสถานีควรสอดคล้องกับวัฒนธรรมโดยรอบ สะท้อนถึงองค์ประกอบของเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรม และเอื้อต่อสังคมและชุมชน ประกอบด้วยคุณลักษณะที่โดดเด่นเฉพาะตัวของพื้นที่นั้น การสร้างแนวคิด และการจำแนกประเภทสำหรับสถานที่ที่ชัดเจน โดยความผูกพันกับสถานที่นี้เป็นพื้นฐานของอัตลักษณ์ท้องถิ่น ซึ่งเชื่อมโยงอย่างใกล้ชิดกับวัฒนธรรมของภูมิภาค อัตลักษณ์ท้องถิ่นเกิดจากความรู้สึกเป็นเจ้าของ การแสดงออกภายนอกที่สามารถแสดงออกได้ว่าเป็นรูปธรรม การรับรู้ถึงอัตลักษณ์สะท้อนถึงคุณค่าของท้องถิ่น องค์ประกอบของเอกลักษณ์ดั้งเดิมดัง โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังภาพที่ 5.8



ภาพที่ 5.8 องค์ประกอบของอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรม

ที่มา: ผู้วิจัย

อัตลักษณ์ทางวัฒนธรรม ประเทศญี่ปุ่นที่ภูมิภาคชูบุคือ สถานีฮิยาคุโซ (Hiyakusho) ภูมิภาคคันโต คือ สถานีอาซากุสะ (Asakusa) และในประเทศไทย MRT BL ได้แก่ สถานีวัดมังกร และสถานีอิสรภาพ ดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.2.2.1 สถานีฮิยาคุโซ (Hiyakusho Station: Nagoya Castle)

อยู่ในจังหวัดไอจิ ภูมิภาคชูบุ ซึ่ง นาโกย่าซึ่งเป็นเมืองที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคชูบุ ปราสาทนาโกย่ามีความสำคัญ ทางวัฒนธรรมอันยิ่งใหญ่และเป็นสถานที่สำคัญในเมืองนาโกย่า มีการนำเสนอรูปปราสาทนาโกย่าที่ทางออก บริเวณทางขึ้นบันไดชานชาลา มาใช้เป็นอัตลักษณ์ เพื่อนำทางออกไปยังสถานที่ดังกล่าว โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังภาพที่ 5.9



ภาพที่ 5.9 สถานีฮิยาคุโซ (Hiyakusho Station, Nagoya Castle)

ที่มา: ผู้วิจัย

5.2.2.2 สถานีอาซากุสะ (Asakusa Station)

เป็นสถานที่ท่องเที่ยวยอดนิยมในโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น วัฒนธรรมตั้งแต่สมัยเอโดะ โดยเฉพาะวัฒนธรรมของนักรบ ซามูไร และพ่อค้า ปัจจุบันได้รับความนิยมเป็นย่านการค้าเก่าแก่ วัดที่สำคัญที่สุดในบริเวณนี้คือวัดเซ็นโซจิ ซึ่งมีโคมไฟสีแดงขนาดใหญ่เป็นสัญลักษณ์ นักท่องเที่ยวเช่นโซจิจะจดจำชื่อ วัดอาซากุสะ แลนด์มาร์คคือโคมสีแดงขนาดใหญ่ตรงทางเข้าวัด บริเวณชานชาลาและเสาโครงสร้างภายในสถานีมีสัญลักษณ์โคมสีแดงปรากฏอยู่ ส่วนโค้งของหลังคาสร้างเอกลักษณ์โดยใช้โคมไฟเพื่อสื่อถึงเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรม บริษัทของชุมชนสร้างสถานีให้มีอัตลักษณ์ เพื่อความเข้าใจผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางของวัดอาซากุสะ โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังภาพที่ 5.10

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 5.10 สถานีอาซากุสะ (Asakusa Station)

ที่มา: ผู้วิจัย

5.2.2.3 สถานีอิสรภาพ (Isaraphap Station)

ตั้งอยู่บนถนนอิสรภาพซึ่งตั้งชื่อ เพื่อเป็นเกียรติแก่สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ผู้ทรงกอบกู้เสรีภาพของชาติไทย และผู้สถาปนารัฐธนบุรีเป็นเมืองหลวง ภายในสถานีมีสัญลักษณ์ หงส์ทอง ซึ่งเป็นสัตว์มงคล ภายในสถานีได้รับการออกแบบอย่างงดงามด้วยลวดลายหงส์ทองบน เสา หงส์ทำจากวัสดุอะคริลิกสีทองและอะคริลิกใส มีลายฉลุซ้อนกัน ทำให้เกิดมิติความลึกของ ลายหงส์ การออกแบบและตกแต่งสถานีทำให้เกิดสถาปัตยกรรมโบราณที่มีบรรยากาศกว้างขวาง และโปร่งสบาย เน้นความสวยงามด้วยลวดลายหงส์ทองในวรรณคดีไทย พื้นที่เน้นย้ำคุณค่า ประวัติศาสตร์อันน่าชื่นชมของพื้นที่ โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังภาพที่ 5.11



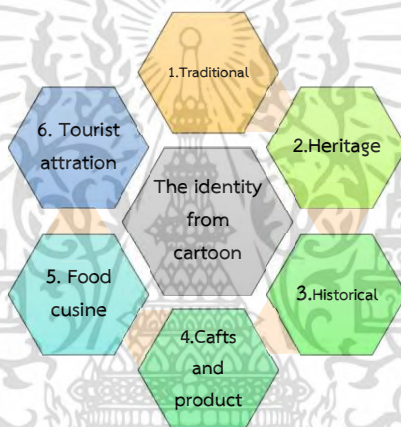
ภาพที่ 5.11 สถานีอิสรภาพ และ วัดหงส์รัตนารามราชวรวิหาร

ที่มา: ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.2.3 อัตลักษณ์จากการ์ตูน (The Identity from cartoons)

การ์ตูนมีอิทธิพลทางจิตใจและอารมณ์ต่อเยาวชนในการพัฒนาประเทศทั้งในด้านวัฒนธรรม ประเพณี และการเข้าถึงพฤติกรรมทางปัญญาของเด็กผ่านการบูรณาการวัฒนธรรมการ์ตูนที่มีเอกลักษณ์ตามสไตล์ศิลปะท้องถิ่น เป็นวิธีหนึ่งในการสื่อสารเอกลักษณ์ที่ขยายออกไป การ์ตูนสามารถสร้างขึ้นเพื่อเป็นสัญลักษณ์และเป็นตัวแทนของสิ่งต่างๆ เช่น สถานที่ ผลิตภัณฑ์ ผู้คน องค์กร ร้านค้า เมือง และกิจกรรมต่าง ๆ รวมถึงแบรนด์เพื่อช่วยเพิ่มความสนใจและความคิดสร้างสรรค์ (Jeannotte, 2016) ภาพการ์ตูนเป็นรูปแบบหนึ่งของการแสดงความคิด จินตนาการมีผลต่อผู้บริโภคที่น่าจดจำสำหรับสินค้าหรือบริการเพื่อใช้เป็นข้อมูลอ้างอิงในกระบวนการโฆษณาและประชาสัมพันธ์ เพื่อจูงใจผู้บริโภคให้สนใจสินค้าและบริการ และการให้ข้อมูลที่มีความสำคัญต่อผลิตภัณฑ์ หรือบริการ รวมถึงการนำเสนอเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังภาพที่ 5.12



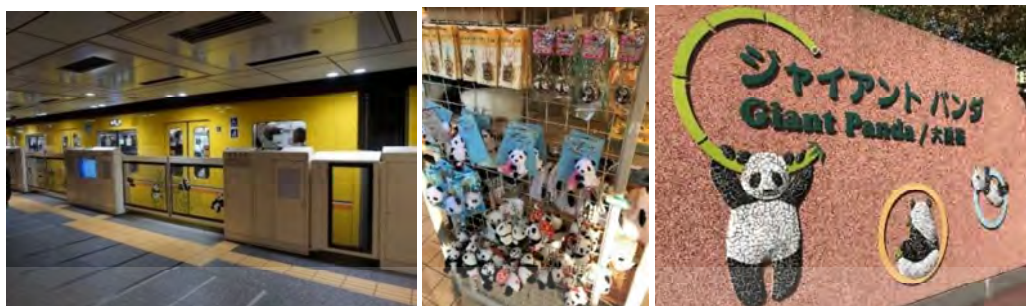
ภาพที่ 5.12 องค์ประกอบของอัตลักษณ์จากการ์ตูน

ที่มา: ผู้วิจัย

อัตลักษณ์จากการ์ตูน ในประเทศญี่ปุ่นภูมิภาคคันโต ได้แก่ สถานีอุเอโนะ และประเทศไทย MRT BL ได้แก่ สถานีวัดมังกร ดังนี้

5.2.3.1 สถานีอุเอโนะ (Ueno Station)

สถานีที่มีชื่อเสียง คือ สวนอุเอโนะ และสวนสัตว์ โดยอัตลักษณ์ได้รับแรงบันดาลใจจากแพนด้ายักษ์ ซึ่งเป็นสัญลักษณ์ของบริเวณสถานี ชานชาลารถไฟมีการตกแต่งด้วยรูปแพนด้า สถานีนี้มีความสำคัญในฐานะศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง อำนวยความสะดวกในการเดินทางด้วยรถไฟทั้งในท้องถิ่นและทางไกล รายละเอียดดังภาพที่ 5.13

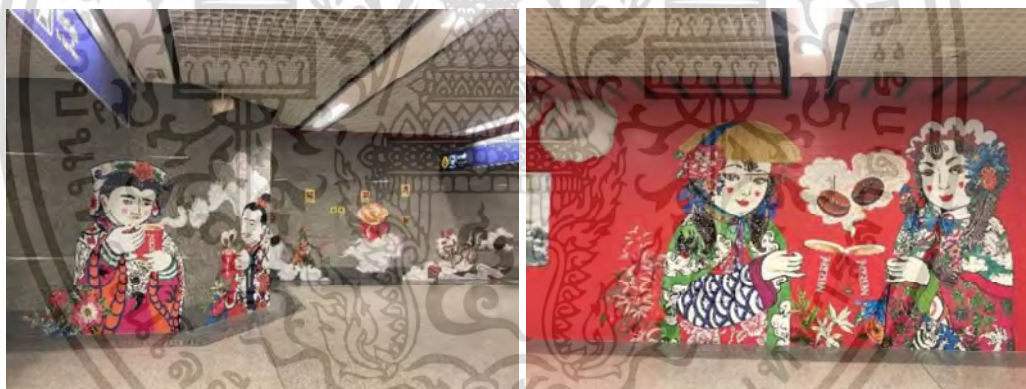


ภาพที่ 5.13 อัดลักษณะจากการ์ตูนสถานีอุเอโนะ

ที่มา: ผู้วิจัย

5.2.3.2 สถานีวัดมังกร (Wat Mungkon Station)

อัดลักษณะจากการ์ตูน มีภาพเขียนพื้นหลังสีแดง สะท้อนถึงวัฒนธรรมไทย-จีน รูปตุ๊กตาจีนบริเวณผนังทางเดินของสถานีไปตลอดแนวของชั้นจำหน่ายตั๋ว ควบคู่ไปกับการโฆษณาสินค้า โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังภาพที่ 5.14



ภาพที่ 5.14 อัดลักษณะจากการ์ตูน สถานีวัดมังกร

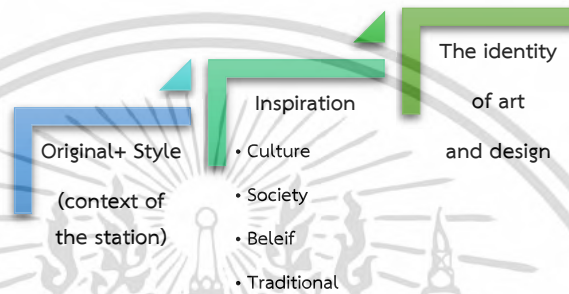
ที่มา: ผู้วิจัย

5.2.4 อัดลักษณะทางด้านศิลปะและงานออกแบบ (The Identity of Art and Design)

อัดลักษณะถูกสร้างขึ้นผ่านการผสมผสานความคิดสร้างสรรค์ และการออกแบบทางศิลปะ กระบวนการทางศิลปะในการสร้างอัดลักษณะเริ่มต้นจากการพิจารณารูปแบบและบริบท รวมถึงปัจจัยต่างๆ เช่น วัฒนธรรม สังคม ศาสนา และสภาพแวดล้อมโดยรอบ ในขอบเขตของศิลปะและวัฒนธรรม สามารถระบุแนวทางหลักได้ 2 แนวทาง คือ 1) สร้างอัดลักษณะที่มีเอกลักษณ์และโดดเด่น (ความคิดริเริ่ม) และ 2) การสร้างงานศิลปะที่ได้แรงบันดาลใจจากหรือต่อยอดจากผลงาน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ที่ผ่านมา ความสามารถในการสื่อสารอัตลักษณ์ผ่านทัศนศิลป์ รวมถึงรูปแบบการวาดภาพที่หลากหลาย สามารถเกิดขึ้นได้บนงานศิลปะเกือบทุกรูปแบบ การเลือกการแสดงออกขึ้นอยู่กับบริบทเฉพาะของพื้นที่ วัตถุประสงค์ และวัตถุประสงค์ในการสื่อสาร (Meggs and Purvis. 2006) แนวความคิดในการออกแบบอัตลักษณ์ของศิลปินเกี่ยวข้องกับบริบทในการสร้างภาพสะท้อนผ่านงานศิลปะในรูปแบบต่าง ๆ ตามสไตล์ที่เกิดจากบุคคล และลักษณะที่สะท้อนถึงภูมิหลังของตนเอง แนวคิดเรื่องอัตลักษณ์ของศิลปะและการออกแบบ โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังภาพที่ 5.15



ภาพที่ 5.15 อัตลักษณ์ทางด้านศิลปะและงานออกแบบ

ที่มา: ผู้วิจัย

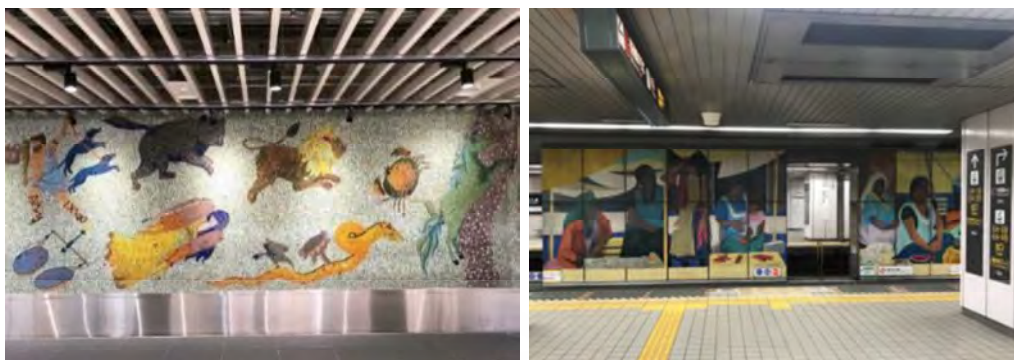
อัตลักษณ์ทางด้านศิลปะและงานออกแบบ ในญี่ปุ่นภูมิภาคคันไซ ในโอซาก้า รถไฟฟ้า JR Loop ได้แก่ สถานี Nishikujo และสถานี Universal city ในภูมิภาคซูบรู รถไฟฟ้าสาย Higashiyama มีสถานี Sakae และสถานี Fushimi อัตลักษณ์ทางศิลปะและการออกแบบ ถูกสร้างขึ้นจากสไตล์ของศิลปินที่มีแนวคิดเกี่ยวกับวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ ศาสนา สังคม บริบทโดยรอบสถานที่นั้น เอกลักษณ์ทางศิลปะที่มีความหลากหลายการสร้างสรรค์ ได้แก่ สถานีในเขตคันไซ ซูบรู ภูมิภาคต่าง ๆ ดังที่เห็นสถานี โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังภาพที่ 5.16-5.18



ภาพที่ 5.16 อัตลักษณ์ทางด้านศิลปะและงานออกแบบ จากภูมิภาคคันไซทางเข้าสถานี Nishikujo และทางเข้าสถานี Universal City

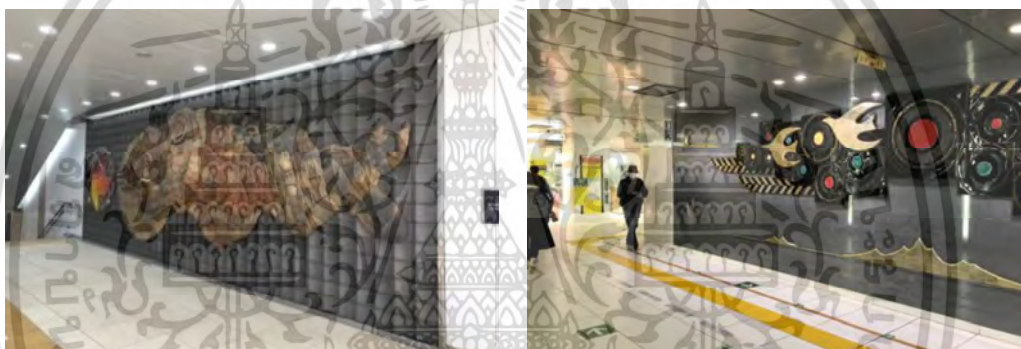
ที่มา: ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 5.17 อัตลักษณ์ทางด้านศิลปะและงานออกแบบ จากภูมิภาคชubu สถานีฟูชิมิ และสถานีซาคาเอะ

ที่มา: ผู้วิจัย



ภาพที่ 5.18 อัตลักษณ์ของศิลปะและการออกแบบจากภูมิภาคคันโต สถานีซึกิจิ และสถานีมินาโตะ-ฮิกาชิชิมบาชิ

ที่มา: ผู้วิจัย

5.3 การจำแนกประเภทของอัตลักษณ์บริเวณสถานี

จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี เอกสารวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง การสำรวจรวบรวมข้อมูล และการสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความเชี่ยวชาญด้านอัตลักษณ์ การใช้อัตลักษณ์ในการสร้างสรรค์ผลงาน และการกำหนดกรอบแนวคิดด้านองค์ประกอบของอัตลักษณ์ สรุปผลแนวคิดการจำแนกประเภทของอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟ ได้ 4 ประเภท โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังตารางที่ 5.1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.1 สรุปการจำแนกประเภทของอัตลักษณ์

ลำดับ	ประเภทของอัตลักษณ์	องค์ประกอบ
1	อัตลักษณ์ทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรม (The Identity Historical and Architectural) 	การใช้ลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่โดดเด่นเพื่อนำเสนอประวัติศาสตร์และต้นกำเนิดของตำนานของเมือง รวมถึงสถานที่สำคัญใกล้สถานี รากฐานมาจากประวัติศาสตร์ (The Historical and Architectural) และรูปแบบนำเสนอ (Style) จากนั้นมีการสื่อสารในพื้นที่ว่าง (Communication) เพื่อก่อให้เกิดอัตลักษณ์บริเวณสถานี (Identity) <p>ตำแหน่ง: สภาพแวดล้อมภายนอก และภายในสถานี</p>
2	อัตลักษณ์ทางวัฒนธรรม (The Identity of Culture) 	ประวัติศาสตร์วัฒนธรรมเชิงพื้นที่โดยรอบของชุมชน สะท้อนถึงองค์ประกอบของเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรม และเอื้อต่อสังคมและชุมชน ประกอบด้วยคุณลักษณะที่โดดเด่นเฉพาะตัวของพื้นที่นั้น ได้แก่ รูปลักษณ์ภายนอก (Physical Appearance) การระบุสถานที่ (Place Identification) สัญลักษณ์และความหมาย (Symbol and Meaning) <p>ตำแหน่ง: สภาพแวดล้อมภายนอก และภายในสถานี</p>
3	อัตลักษณ์จากการ์ตูน (The Identity from cartoons) 	การประยุกต์แนวคิดจากสิ่งใดสิ่งหนึ่งถ่ายทอดเป็นเอกลักษณ์ตามสไตล์ศิลปะของผู้ออกแบบด้วยแหล่งที่มาของประเพณีมรดกทางประวัติศาสตร์, งานฝีมือและผลิตภัณฑ์, อาหารและแหล่งท่องเที่ยว สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ <p>ตำแหน่ง: ภายในสถานี ชานชลา ผนังทางเดิน ผลิตภัณฑ์ภายในสถานี</p>

ที่มา: ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.1 (ต่อ)

ลำดับ	ประเภทของอัตลักษณ์	องค์ประกอบ
4	อัตลักษณ์ทางด้านศิลปะและงานออกแบบ (The Identity of Art and Design) 	การได้รับแรงบันดาลใจนำไปสร้างสรรค์ตามรูปแบบและวิธีการ ของศิลปินด้วยแนวคิดที่ถ่ายทอดดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> 1. ประเพณีวัฒนธรรม 2. สังคม 3. ความเชื่อ 4. แบบดั้งเดิม 5. การละเล่น ตำแหน่ง: ภายในสถานี ขานชลา ถนนทางเดิน บริเวณพื้นที่ว่าง ที่มีขนาดใหญ่

ที่มา: ผู้วิจัย

5.4 แนวทางการออกแบบอัตลักษณ์สำหรับสถานีรถไฟความเร็วสูง

การจำแนกประเภทอัตลักษณ์ที่ได้จากการสรุปผลการสำรวจสภาพแวดล้อมสถานีรถไฟความเร็วสูง รถไฟฟ้าในประเทศญี่ปุ่น ประเทศไต้หวัน และรถไฟฟ้าในประเทศไทย การศึกษาทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง แนวคิดแนวคิด ทฤษฎี การวิเคราะห์แบบสัมภาษณ์จากผู้ทรงคุณวุฒิ สามารถนำมาใช้เป็นแนวทางการออกแบบอัตลักษณ์สำหรับสถานีรถไฟความเร็วสูง โดยเสนอตัวอย่างการนำประเภทของอัตลักษณ์ไปประยุกต์ใช้กับสถานีรถไฟความเร็วสูง โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังตารางที่ 5.2

ตารางที่ 5.2 แนวทางการออกแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง

ประเภทของอัตลักษณ์	แหล่งที่มาของอัตลักษณ์ (Story)	แนวทางการออกแบบ
<p>1. อัตลักษณ์ทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรม (The Identity Historical and Architectural)</p> <p>การนำภาพแวดล้อมของจังหวัดที่ ตั้งสถานีรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-หนองคาย โดยการระบุแนวคิดจากสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ประจำจังหวัดสร้างเป็นอัตลักษณ์สำหรับสถานี</p>		<p>ตัวอย่าง แนวทางการออกแบบอัตลักษณ์ทางประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรม สถานีอยุธยา โดยการนำแหล่งที่มาของอัตลักษณ์ (Story) ได้จากสภาพแวดล้อมสถานที่ท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์นำมาออกแบบสายเส้นกราฟฟิคเป็นรูปแบบนำเสนอ (Style) บนพื้นที่ว่างเพื่อการสื่อสาร (Communication) ได้แก่ ผนังทางเดิน</p> 
<p>2. อัตลักษณ์ทางวัฒนธรรม (The Identity of Culture)</p> <p>การออกแบบสถานี ด้วยแนวคิดวัฒนธรรมของชุมชนที่สอดคล้องกับบริบทของชุมชนโดยรอบ โดยสะท้อนถึงองค์ประกอบของเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรม และเอื้อต่อสังคมและชุมชน ได้แก่ วิถีชีวิต ความเชื่อ การละเล่น วิถีชีวิต ประเพณี อาหาร</p>		<p>ตัวอย่าง แนวทางการออกแบบอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรม สถานีหนองคาย ความเชื่อเรื่องพญานาค (Story) นำมาออกแบบองค์ประกอบพื้นที่ใช้งานภายในสถานี (Style) ซึ่งเป็นทัศนคติความเชื่อวิถีความเป็นอยู่ของชาวจังหวัดหนองคาย นำเสนอบนพื้นที่ว่าง (Communication) ได้แก่ ผนังโดโง่งประชาสัมพันธ์ชั้นจำหน่ายตั๋วโดยสาร</p> 
<p>3. อัตลักษณ์จากการ์ตูน (The Identity from cartoons)</p> <p>การเข้าถึงพฤติกรรมทางปัญญาของเด็กโดยผ่านการบูรณาการวัฒนธรรมการ์ตูนที่มีเอกลักษณ์ตามสไตล์ศิลปะที่น่าแนวความคิดท้องถิ่นเสนอออกมาในรูปแบบด้านวัฒนธรรม ประเพณี ด้วยการสื่อสารจินตนาการสร้างตัวละครและบทบาทที่เหมาะสมกับพื้นที่</p>		<p>ตัวอย่าง แนวทางการออกแบบอัตลักษณ์จากการ์ตูน สถานีขอนแก่น นำไดโนเสาร์จากพิพิธภัณฑ์ภูเวียง (Story) นำมาออกแบบตัวละครครอบครัวไดโนเสาร์ (Style) นำเสนอบนพื้นที่ว่าง (Communication) ได้แก่ ผนังทางเดิน ชั้นจำหน่ายบัตรโดยสาร</p> 

ที่มา: ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.2 (ต่อ)

ประเภทของอัตลักษณ์	แหล่งที่มาของอัตลักษณ์ (Story)	แนวทางการออกแบบ
<p>4.อัตลักษณ์ทางด้านศิลปะและงานออกแบบ (The Identity of Art and Design)</p> <p>- การนำวัฒนธรรม สังคม ศาสนา และสภาพแวดล้อมโดยรอบในขอบเขตของศิลปะและวัฒนธรรม สร้างงานศิลปะที่โต้แย้งกับค่านิยมจากหรือต่อยอดจากผลงานผ่านทัศนศิลป์ รวมถึงรูปแบบของศิลปะทุกรูปแบบ การเลือกการแสดงออกขึ้นอยู่กับบริบทเฉพาะของพื้นที่และวัตถุประสงค์</p> <p>การนำเสนอรูปแบบ 2 มิติ เช่น งานทัศนศิลป์ 3 มิติ เช่น การออกแบบเป็นผลิตภัณฑ์สำหรับใช้ภายในสถานี</p>		<p>ตัวอย่าง แนวทางการออกแบบอัตลักษณ์ทางด้านศิลปะและงานออกแบบ สถานีอุดรธานี นำแนวคิดจากเครื่องปั้นดินเผาบ้านเชียง (Story) ออกแบบเป็นที่นั่งพักคอยภายในสถานี (Style) โดยอยู่ในบริเวณพื้นที่โล่ง (Communication) ได้แก่ ขานชลา และชั้นทางเข้าสถานีจุดประชาสัมพันธ์และจำหน่ายบัตรโดยสาร</p> 

ที่มา: ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 6

สรุปผลการศึกษา และข้อเสนอแนะ

ผลการวิจัยและวิเคราะห์รูปแบบอัตลักษณ์สำหรับสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูง รถไฟฟ้าในประเทศญี่ปุ่น ประเทศไต้หวัน มีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษารูปแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานี พบว่า สถานีมีความแตกต่างกัน เนื่องจากปัจจัยทางด้านสภาพแวดล้อม ที่ตั้ง พื้นที่การใช้งานบริเวณสถานี จากผลการวิเคราะห์การรับรู้สภาพแวดล้อมของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร และผลการวิเคราะห์การรับรู้ของผู้ใช้บริการที่มีต่ออัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเป็นกรณีศึกษา เพื่อให้ทราบถึง องค์ประกอบพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟส่วนที่มีผลต่อการรับรู้ในผู้ใช้บริการ โดยผลสรุปจากการวิเคราะห์ดังกล่าวเป็นกระบวนการสังเคราะห์ให้ได้ประเภทของอัตลักษณ์ และเสนอแนวทางการออกแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูง สรุปผลแนวทางการออกแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูงแบ่งออกเป็น 6 ส่วน ดังนี้

- 6.1 ผลสรุปอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟฟ้าและรถไฟฟ้าความเร็วสูงในประเทศญี่ปุ่น และประเทศไต้หวัน
- 6.2 ผลสรุปการรับรู้สภาพแวดล้อมของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร 4 สาย
- 6.3 ผลสรุปการรับรู้อัตลักษณ์บริเวณสถานีของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT Blue Line)
- 6.4 ผลสรุปด้านสภาพแวดล้อมสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูง กรุงเทพฯ-หนองคาย
- 6.5 ผลสรุปประเภทอัตลักษณ์และแนวคิดในการออกแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูง
- 6.6 ข้อเสนอแนะในการวิจัย

6.1 ผลสรุปอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟฟ้าและรถไฟฟ้าความเร็วสูงในประเทศญี่ปุ่น และประเทศไต้หวัน

ผลการสำรวจสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูงในประเทศญี่ปุ่น และประเทศไต้หวัน พบว่า สถานีมีองค์ประกอบตามพื้นที่การใช้งาน ได้แก่ ทางเข้าออกสถานี ชั้นจำหน่ายตั๋ว และชานชลา ซึ่งแบ่งออกเป็นสภาพแวดล้อมภายนอกสถานี และภายในสถานี ซึ่งอัตลักษณ์ของสถานีที่อยู่ใกล้ หรือปลายทางคือสถานที่สำคัญและมีความสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมที่กลมกลืนกับบริบทในพื้นที่ เช่น วัด วัง พิพิธภัณฑสถาน ที่ท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ จากสภาพแวดล้อมที่อยู่ใกล้สถานีดังกล่าวมีอัตลักษณ์บริเวณสถานีจึงแบ่งได้ ดังนี้ อัตลักษณ์ทางด้านสถาปัตยกรรม อัตลักษณ์จากวัฒนธรรม

อัตลักษณ์จากการ์ตูน อัตลักษณ์ทางด้านศิลปะ โดยสอดคล้องกับแนวคิดของโพรแชนสกี (Proshansky. 1978) ได้กล่าวถึงความเป็นมาของวัฒนธรรมในอดีตจนถึงปัจจุบัน ก่อให้เกิดสถาปัตยกรรมร่วมสมัยตามสภาพแวดล้อมซึ่งเป็นปรากฏการณ์ทางวัฒนธรรมที่เข้มแข็ง การมีโครงสร้างสถานที่ที่สอดคล้องกับบริบทชุมชน องค์ประกอบที่สำคัญของอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรม เชื่อมโยงกับทัศนคติการรับรู้ทั้งภายนอก และภายใน โดยการเน้นสีเพื่อสื่อถึงเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรม

6.2 ผลสรุปการรับรู้สภาพแวดล้อมของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร 4 สาย

สภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการรับรู้ของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า BTS, MRT BL, AERA1 และ MRT PPL มากที่สุด โดยทั้ง 4 สายมีผลการรับรู้สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีที่ไม่แตกต่างกัน คือ ลักษณะสภาพแวดล้อมบริเวณภายนอกสถานี ได้แก่ อาคารภายนอก และจุดเชื่อมต่อของระบบขนส่งสาธารณะใกล้เคียง ประตูทางเข้าออกสถานี ป้ายบอกทางมายังสถานีสภาพแวดล้อมภายในสถานี ได้แก่ ที่จำหน่ายบัตรโดยสารอัตโนมัติ ตำแหน่งในการให้ข้อมูลของสถานีทางเดินภายในสถานี ระบบป้ายสัญลักษณ์ภายในสถานี ภาพลักษณ์ขององค์การรถไฟฟ้าที่ใช้บริการ จุดเชื่อมต่อสถานีทางเชื่อมต่อสถานีไปรถไฟฟ้าเส้นทางอื่น และ Sky walk ร้านค้า เช่น ร้านอาหาร ยา อาหาร และร้านขายของที่ระลึก มีผลต่อการรับรู้ของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าทั้ง 4 สาย ที่ไม่แตกต่างกัน

ด้านความต้องการอัตลักษณ์ของสถานี ในแต่ละเส้นทางรถไฟฟ้า และสถานีนั้นมีสภาพแวดล้อมต่างกัน โดยพบว่าการรับรู้ที่มีผลน้อยที่สุดได้แก่บริเวณจุดเชื่อมต่อสถานี ในส่วนบริเวณพื้นที่ทางเดินเชื่อมต่อรถไฟฟ้าเส้นทางอื่น ควรปรับปรุงทางเชื่อมต่อ และ Sky walk พร้อมทั้งสนับสนุนแนวทางการออกแบบให้มีอัตลักษณ์เฉพาะเพื่อประสิทธิภาพในการสื่อสาร สัญลักษณ์นำทางที่เข้าถึงและเข้าใจได้ง่าย เพื่อให้ส่งผลการรับรู้และสอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้บริการ ได้แก่ MRT PPL, Airport Rail link (AERA1), MRT BL และ BTS ตามลำดับ

ความต้องการสินค้าและของที่ระลึกประจำสถานี ส่วนของเส้นทางที่รอบนอกมาสู่เส้นทางหลักในเมือง ผู้ใช้บริการจะมีความต้องการให้ส่งเสริมด้านพื้นที่การค้า ร้านจำหน่ายของต่าง ๆ ให้ทั่วถึงมากยิ่งขึ้น โดยรถไฟฟ้า MRT PPL มีความต้องการมากที่สุด และลักษณะทางกายภาพของเส้นทางรถไฟฟ้า BTS, Airport Rail link (AERA1), MRT BL เดินรถไปยังจุดเชื่อมต่อถึงสถานีปลายทางในเมือง และเดินรถเป็นเส้นทางที่มีลักษณะวนเป็นวงกลม ผู้ใช้บริการจึงยังไม่ให้ความสำคัญด้านร้านค้าภายในสถานี เนื่องจากสภาพแวดล้อมทางเข้าออกสถานีที่ใกล้เคียงย่านชุมชนร้านค้าห้างสรรพสินค้า ส่วนรถไฟฟ้า MRT PPL ผู้ใช้บริการมีความต้องการร้านค้า และส่วนจำหน่ายของที่ระลึกบริเวณสถานี เนื่องจากลักษณะสภาพแวดล้อมที่ต่างกันของเส้นทางออกนอกเมือง และกายภาพพื้นที่ว่างบริเวณสถานี พบว่า จากผลรวมค่าเฉลี่ยความต้องการของผู้ใช้บริการ สามารถ

สนับสนุนให้มีพื้นที่เพื่อการพาณิชย์ ได้แก่ ร้านค้า แหล่งจำหน่ายสินค้าชุมชน ร้านขายของที่ระลึก ภายในอนาคตได้

6.3 ผลสรุปการรับรู้อัตลักษณ์บริเวณสถานีของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT Blue Line)

สถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (MRT BL) เป็นพื้นที่ส่วนต่อขยายที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ เปิดให้บริการปี พ.ศ.2562 โดยสถานีที่มีอัตลักษณ์จำนวน 4 สถานี มีที่ตั้งอยู่ในเขตเมืองเก่า (Bangkok Old Town) ของเกาะรัตนโกสินทร์ 3 สถานี ได้แก่ สถานีวัดมังกร สามยอด สนามไชย และในเขตธนบุรี 1 สถานี ได้แก่ อีสรภาพ

ความพึงพอใจในด้านการนำเสนออัตลักษณ์บริเวณสถานี สรุปได้ว่า สถานีวัดมังกรผู้ใช้บริการมีพึงพอใจมากที่สุดในพื้นที่ภายในสถานี จากจุดจำหน่ายตั๋วไปจนถึงชานชาลา มีการสื่อสารวัฒนธรรมไทยจีนด้วยโทนสีแดงและสีทอง การนำภาพวาดแนวความคิดวัดมังกรมลาวาส มาใช้บริเวณผนังเพดาน และเสา เนื่องจากมีการจัดองค์ประกอบอัตลักษณ์ได้อย่างสวยงาม สถานีสามยอดมีความพึงพอใจสูงสุดบริเวณประตูทางเข้าออกของสถานีที่มีแนวคิดในการใช้ซุ้มประตูบานเพ็ชรมีความสอดคล้องกับสถาปัตยกรรมบริเวณรอบนอกเกาะรัตนโกสินทร์ สถานีสนามไชย ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจสูงสุดบริเวณทางเดินภายในสถานี ที่มีการประดับตกแต่งเสมือนกำแพงพระราชวัง การให้ความรู้สึกเหมือนเดินเข้าไปในเขตพระราชวัง และสถานีอีสรภาพ การนำสัญลักษณ์รูปหงส์มาใช้เป็นตัวแทนที่สถานีมีความพึงพอใจสูงสุด โดยสอดคล้องกับ เอิช ลาร์ก็ และ จอนส์สัน (Hecht. et. al. 1992) ได้กล่าวถึง ทฤษฎีการสื่อสาร มีองค์ประกอบของความเชื่อมโยงจากภายนอก และภายในส่วนบุคคล บริบททางการสื่อสารได้แบ่งออกเป็นสามชั้น ได้แก่ ผู้สื่อสาร สถานการณ์ และสภาพแวดล้อม การสื่อสารจะมีประสิทธิภาพมากขึ้นเมื่อสภาพแวดล้อม มีความเหมาะสม และการเข้าถึงได้อย่างถูกวิธี การสื่อสารเปรียบเสมือนคำแนะนำการให้ข้อมูล สอดคล้องสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาการรับรู้อัตลักษณ์ โดยทฤษฎีอัตลักษณ์ที่เป็นส่วนหนึ่งของสัญลักษณ์ ที่มีการปฏิสัมพันธ์ระหว่างสังคมและบุคคล

6.4 ผลสรุปลักษณะสภาพแวดล้อมสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูง กรุงเทพฯ-หนองคาย

จากการศึกษาเอกสาร รายงาน และการสำรวจสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูง ทั้งหมด จำนวน 11 สถานี เป็นสถานีรูปแบบอาคารผู้โดยสาร 10 สถานี และสถานียกระดับ 1 สถานี มีระยะทางรวมทั้งหมด 608 กิโลเมตรแบ่งออกเป็น ระยะที่ 1 กรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา ประกอบด้วย 6 สถานี ระยะทาง 253 กิโลเมตร ได้แก่ กรุงเทพมหานคร ดอนเมือง พระนครศรีอยุธยา สระบุรี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปากช่อง นครราชสีมา มีกำหนดเปิดให้บริการในปี พ.ศ.2569 ระยะที่ 2 นครราชสีมา-หนองคาย จุดเริ่มต้นที่หลังสถานีนครราชสีมา จุดสิ้นสุดที่ริมแม่น้ำโขง ฝั่งไทย ประกอบด้วย 5 ระยะทาง 355 กิโลเมตร สถานี ได้แก่ บัวใหญ่ บ้านไผ่ ขอนแก่น อุดรธานี หนองคาย มีกำหนดเปิดให้บริการ ในปี พ.ศ. 2571 สถานีกลางบางซื่อเป็นสถานีที่เข้าร่วมกับรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีส้ม สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีชมพู เนื่องจากเป็นศูนย์กลางระบบรถไฟทางไกล สถานีตอนเมืองเป็นสถานีที่เข้าร่วมกับสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง สถานีอื่น ๆ เป็นสถานีที่ก่อสร้างขึ้นใหม่ที่ตั้งอยู่ใกล้สถานีเดิม จากการรวบรวมข้อมูลโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง-หนองคาย มีรูปแบบสถานีที่ประกอบด้วย ทางเข้า ลานจอดรถ สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ทางเข้าหลัก พื้นที่พาณิชย์ในสถานี ชั้นจำหน่ายตั๋ว โถงพักคอย และชานชาลารถไฟความเร็วสูง ซึ่งองค์ประกอบพื้นที่ของสถานีดังกล่าวสามารถสร้างอัตลักษณ์ให้สอดคล้องกับบริบท และแนวความคิดของแต่ละจังหวัดได้

6.5 ผลสรุปประเภทอัตลักษณ์และแนวคิดในการออกแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง

อัตลักษณ์ของสถานีรถไฟ เป็นการออกแบบจากการสร้างเรื่องราวแนวคิดโดยรอบสถาปัตยกรรมประวัติศาสตร์สอดคล้องกับสถานที่สำคัญ สังคม วิถีชีวิตของพื้นที่ใกล้สถานี ความสำคัญของการวางผังพื้นที่ในพื้นที่ยังนำไปใช้กับทฤษฎีทางสังคมที่เกี่ยวข้องกับแง่มุมต่าง ๆ ของสภาพแวดล้อมทางประวัติศาสตร์ สถานีรถไฟช่วยปรับปรุงเศรษฐกิจของภูมิภาค ซึ่งเสริมสร้างความเข้มแข็งในการสร้างกิจกรรมทางวัฒนธรรมในฐานะสถานที่สำคัญของสถานี ประเภทของอัตลักษณ์บริเวณสถานี สรุปได้ 4 ประเภท ดังนี้

6.5.1 อัตลักษณ์ทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรม (The Identity Historical and Architectural)

ลักษณะและรูปแบบของอัตลักษณ์ชนิดนี้ จะมุ่งเน้นแนวคิดด้านการใช้ลักษณะงานสถาปัตยกรรมที่เด่นชัด หรือเลือกนำเสนอถึงประวัติศาสตร์อันยาวนานของสถาปัตยกรรมที่มาของตำนานเรื่องเล่าของเมือง รวมไปถึงสถานที่สำคัญ ที่อยู่ใกล้เคียงสถานีในอดีต การนำแนวคิดสถาปัตยกรรมร่วมสมัยของปัจจุบันทำให้ภูมิทัศน์ในยุคสมัยใหม่ได้เปลี่ยนแปลงไป มีพื้นที่เชิงพาณิชย์มากขึ้นผสมผสานกับการที่จะคงไว้ซึ่งภูมิทัศน์วัฒนธรรม สถานีรถไฟเป็นอัตลักษณ์ทางสังคมที่แสดงถึงความเป็นตัวตนผ่านทางชุมชนให้เห็นทางด้านที่เกี่ยวข้อง ซึ่งถือว่าเป็นสิ่งที่มีคุณค่าควรอนุรักษ์ ด้วยวิธีการถ่ายทอดรูปแบบต่างๆ ให้คงสืบไป และยังเป็นสิ่งที่สามารถถ่ายทอดให้แสดงออกมาทั้งในแบบรูปธรรม และนามธรรมได้ วงจรแห่งวัฒนธรรมกับการสร้างอัตลักษณ์ของ Stuart Hall, Representation กล่าวถึง อัตลักษณ์มีการเกิดขึ้นโดยการสร้างให้เป็นไปตามวงจรแห่ง

การสร้างอัตลักษณ์ทางชุมชนซึ่งล้วนมีแหล่งกำเนิดทาง ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม จึงถูกเรียกว่า อัตลักษณ์ทางประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรม โดยสามารถนำไปเป็นแนวคิดถ่ายทอดออกมา ในรูปแบบของงานรูปธรรมได้ องค์ประกอบของการสร้างอัตลักษณ์ซึ่งมีที่มาจากประวัติศาสตร์ และ สถาปัตยกรรม (Historical Architectural Identity) มีความเชื่อมโยงต่อการสื่อสารถึงผู้พบเห็น (Communication) ซึ่งก่อให้เกิดวิธีการ หรือ รูปแบบ (Form) ในการสร้างสรรค์อัตลักษณ์ (Identity) ที่สอดคล้องกับบริบทอัตลักษณ์ทางสังคมของสถานีย่านนั้น

6.5.2 อัตลักษณ์ทางวัฒนธรรม (The Identity of Culture)

ความเป็นมาของวัฒนธรรมในอดีตจนถึงปัจจุบัน ก่อให้เกิดสถาปัตยกรรมร่วมสมัย ตามสภาพแวดล้อมซึ่งเป็นปรากฏการณ์ทางวัฒนธรรมที่เข้มแข็ง การมีโครงสร้างสถานที่สอดคล้องกับ บริบทชุมชน องค์ประกอบที่สำคัญของอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรมเชื่อมโยงกับทัศนคติการรับรู้ ทั้งภายนอก และภายใน โดยการเน้นสีเพื่อสื่อถึงเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรม โพรชานสกี (Proshansky, 1978) ได้กล่าวถึง อัตลักษณ์ถิ่นหรืออัตลักษณ์ทางสังคม ชุมชน ที่อยู่อาศัย นั้นมีความเป็นลักษณะ ตัวตนเฉพาะมากกว่า อัตลักษณ์ระดับปัจเจกหรือส่วนบุคคล (Individual Identity) เนื่องจาก อัตลักษณ์ถิ่นเป็นการรวมกันของตัวตน สิ่งของ สถานที่ที่มีลักษณะเด่นในถิ่นนั้นๆ ซึ่งประกอบไปด้วย แนวคิดมโนทัศน์ (Conceptual) ไปถึง การตีความหมายของสิ่งที่เห็น (Interpretations) ก่อให้เกิดความคิดมโนคติ (Ideas) โดยอัตลักษณ์ถิ่นที่ (Place Identity) เป็นการแสดงถึงการเจาะจง จำแนก เพื่อกำหนดบุคลิกที่ให้ชัดเจน (Place Identification) ซึ่งเป็นความผูกพันถิ่นที่ (Place Attachment) ไม่สามารถแยกออกจากกันได้ (Speller, 2000) ดังนั้นอัตลักษณ์ถิ่นที่จะ สัมพันธ์กับวัฒนธรรมในพื้นที่นั้น ๆ จะประกอบไปด้วยการรับรู้อัตลักษณ์ถิ่นที่จากการสำนึกถึง ความเป็นเจ้าของ (Sense of Belonging) ทั้งมีมิติภายในคือความรู้สึกนึกคิด และภายนอกที่สามารถ สื่อให้เห็นในรูปธรรม เป็นสถานที่ สิ่งก่อสร้างต่างๆ ซึ่งเป็นมิติการรับรู้เชิงสังคมของสถานที่ โดยการรับรู้ ของอัตลักษณ์จะส่งผ่านคุณค่าถิ่นที่นั้นๆที่สะท้อนบุคลิกเฉพาะตัวของตนเอง (Self-Character)

6.5.3 อัตลักษณ์จากการ์ตูน (The Identity from cartoons)

ลักษณะการนำเสนอรูปภาพการ์ตูนต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยการ์ตูนมีอิทธิพล ทางด้านจิตใจและความรู้สึกสำหรับเยาวชนต่อการพัฒนาประเทศ ในด้านวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียม ประเพณี การเข้าถึงพฤติกรรมการรับรู้ของเด็ก พบว่าเด็ก ๆ มีพฤติกรรมเลียนแบบการ์ตูน ไปจนถึง วัฒนธรรมที่สอดแทรกมากับ การ์ตูน เช่น พฤติกรรมการใช้ชีวิตประจำวัน การแต่งกาย เป็นต้น การ์ตูนที่มีลักษณะความเป็นเอกลักษณ์ของศิลปกรรมพื้นถิ่น เช่น รูปแบบศิลปกรรมภาคใต้ รูปแบบ ศิลปกรรมภาคอีสาน รูปแบบศิลปกรรมภาคเหนือ ตัวนำโชค (Mascot) และตุ๊กตาสัญลักษณ์ คือ สื่อสัญลักษณ์ประเภทหนึ่งในการสื่อสารอัตลักษณ์ (เอม อิงจิตรไพศาล, 2552) การ์ตูนสามารถ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สร้างขึ้นเป็นสัญลักษณ์และตัวแทนของสิ่งใดสิ่งหนึ่ง เช่น สถานที่ สินค้า คน องค์กร ร้านค้า เมือง กิจกรรม รวมถึงตราสินค้า (Brand) เพื่อช่วยเพิ่มความน่าสนใจ และช่วยทำให้เกิดภาพจำในใจของผู้พบเห็น ชิฟแมน และ คาร์นุก (Schiffman and Kanuk. 2000) กล่าวถึง การใช้ Cartoons Characters เพื่องานสินค้าหรือบริการ ขององค์กรโดยเป็นการนำไปอ้างอิงเพื่อใช้ในกระบวนการโฆษณาประชาสัมพันธ์อย่างหนึ่ง ก่อให้เกิดอิทธิพลต่อการโน้มน้าวใจผู้บริโภคให้สนใจสินค้า และบริการ ซึ่งการตูนเป็นลักษณะของการนำเสนอภาพทางความคิด จินตนาการ และเป็นการให้ข้อมูลที่มีความสำคัญต่อสินค้าหรือบริการผ่านตัวแสดง (Character) ที่ถูกสร้างขึ้นมาให้ทำหน้าที่เป็นเหมือนสื่อประชาสัมพันธ์เฉพาะของสินค้าหรือบริการนั้นๆ

6.5.4 อัตลักษณ์ทางด้านศิลปะและงานออกแบบ (The Identity of Art and Design)

การสร้างอัตลักษณ์แห่งตัวตนที่ถ่ายทอดผ่านงานศิลปะ และกระบวนการสร้างสรรค์งานศิลปะ จะที่มีอัตลักษณ์ชัดเจน เริ่มจากการมีรูปแบบ (Style) ร่วมกับบริบทที่ผู้สื่อสาร (ศิลปิน) มีความรู้สึก เช่น วัฒนธรรม ชุมชน สังคม ศาสนา มีแนวความคิดจากแวดล้อม โดยการนำอัตลักษณ์ของตัวผู้สร้างสรรค์ (ศิลปิน) ร่วมกับบริบทพื้นที่ สร้างสะท้อนผ่านผลงานศิลปะในรูปแบบต่าง ๆ ตามรูปแบบ และวิธีการ โดยมีมุมมองความคิดเปลี่ยนแปลงไปตามบริบทสังคม และเกี่ยวข้องกับ ศิลปวัฒนธรรม เพลง วรรณกรรม ดนตรีผลงานศิลปะที่โดยสรุปได้ 2 รูปแบบ คือ 1) การสร้างอัตลักษณ์โดดเด่น (Originality) 2) การสร้างงานศิลปะที่ได้รับอิทธิพล หรือ การต่อยอดจากผลงานที่เคยสร้างมาแล้ว ในรูปแบบทัศนศิลป์ รูปแบบงานจิตรกรรม การสื่อสารอัตลักษณ์สามารถสร้างสรรค์ในรูปแบบงานศิลปะได้เกือบทุกแขนง ซึ่งขึ้นอยู่กับบริบทของพื้นที่ วัตถุประสงค์ ความต้องการสื่อสารของบริบทพื้นที่แห่งนั้น ก่อให้เกิดการรับรู้ในรูปแบบความจำระยะสั้นกับมิติสัมพันธ์ทางด้านการมองเห็น เกิดจากความความทรงจำของมนุษย์ที่มีต่อวัตถุ โดยแสดงออกทางจินตภาพ กราฟิก และการใช้สีเป็นจุดเด่นของส่วนประกอบ

6.6 ข้อเสนอแนะในการวิจัย

จากผลสรุปการศึกษาแนวทางการออกแบบอัตลักษณ์สำหรับสถานีรถไฟความเร็วสูง แบ่งข้อเสนอแนะในการทำวิจัยออกเป็น 2 แนวทาง ดังนี้

6.6.1 ข้อเสนอแนะจากผลการศึกษา

ผู้วิจัยเสนอแนวทาง โดยแบ่งออกเป็น 3 ด้าน ดังนี้

1) ด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพ ควรมีการกำหนดพื้นที่เพื่อการใช้อัตลักษณ์สำหรับสถานี ด้วยพื้นที่ และองค์ประกอบของสถานี ในการนำอัตลักษณ์สำหรับเป็นแนวทางในการออกแบบ ล้วนเป็นแนวคิดที่เกิดจากสิ่งที่เป็นนามธรรม เช่น ประวัติศาสตร์ สถานที่สำคัญ ประเพณี วัฒนธรรม การละเล่น ของแต่ละพื้นที่ จึงมีการสร้างสรรค์ และออกแบบด้วยวิธีการที่หลากหลายรูปแบบ โดยขึ้นอยู่กับลักษณะกายภาพเชิงพื้นที่ของแต่ละสถานีที่มีความแตกต่างกัน มีทางออก ในจำนวนที่ไม่เท่ากัน การศึกษาและสำรวจเพื่อการออกแบบที่มีประสิทธิภาพจึงควรคำนึงถึงพื้นที่องค์ประกอบของสถานี ได้แก่ ทางเข้าออก อาคารภายนอก จุดเชื่อมต่อ ประตูเข้าออกสถานี ซึ่งมีผลต่อการรับรู้ของผู้ใช้บริการเป็นลำดับแรก

2) ด้านรูปแบบของอัตลักษณ์ ในการเลือกประเภทอัตลักษณ์สำหรับสถานีรถไฟความเร็วสูง กระบวนการออกแบบควรมีความละเอียดเริ่มจากการวิเคราะห์ข้อมูลของแต่ละสถานีนั้น ๆ โดยรอบ ได้แก่ ที่ตั้ง ประเภทสถานี สถานีใกล้เคียง จุดเชื่อมต่อกับขนส่งมวลชนอื่น ๆ เพื่อการออกแบบที่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยเฉพาะในส่วนของบริบททางสังคม และรูปแบบสถานีจำเป็นต้องศึกษา เฉพาะเจาะจงสถานีนั้น ๆ เนื่องจากอัตลักษณ์เกิดจากสังคมวัฒนธรรม ความเป็นอยู่ของถิ่นที่ ดังนั้นงานวิจัยในอนาคตควรต้องมีการลงพื้นที่เก็บข้อมูลแต่ละสถานีอย่างละเอียด รวมถึงผู้อยู่อาศัย ใกล้เคียงสถานี เพื่อการสร้างเกณฑ์ในการวิเคราะห์ที่เป็นทิศทางด้านพื้นที่การใช้งานของสถานีเพื่อความเข้าใจอัตลักษณ์ตรงกัน และควรทำวิจัยในเชิงลึกของการสำรวจพื้นที่ภายในสถานี เพื่อสามารถนำไปต่อยอดสร้างเรื่องราวในการออกแบบอัตลักษณ์ที่สื่อสารความเป็นตัวตนเฉพาะของแต่ละสถานี ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3) ด้านความต้องการอัตลักษณ์ของสถานี เสนอให้แต่ละสถานีทำการวิเคราะห์ลักษณะทางกายภาพก่อนเป็นลำดับแรก เนื่องจากการมีลักษณะทางกายภาพของสถานี และพื้นที่ที่แตกต่างกัน จากผลการศึกษาครั้งนี้พบว่าสภาพแวดล้อมที่มีการรับรู้ที่น้อยที่สุดใน 3 ลำดับสุดท้าย ได้แก่ จุดเชื่อมต่อสถานี บริเวณพื้นที่การใช้งานทางเชื่อมต่อสถานีเส้นทางอื่น และ Sky walk จึงควรสนับสนุนแนวทางการออกแบบอัตลักษณ์สำหรับสถานี โดยสอดคล้องกับการรับรู้ของผู้ใช้บริการที่มีผลการรับรู้สภาพแวดล้อมจากสถานที่ภายนอกที่อยู่บริเวณใกล้เคียงกับสถานี โดยแสดงรายละเอียดไว้ดังภาพที่ 6.1



ภาพที่ 6.1 ข้อเสนอแนะตัวอย่างในการนำอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรม โดยการนำแนวคิดจากพญานาค มาประยุกต์ใช้กับพื้นที่ภายในสถานีหนองคาย
ที่มา: ผู้วิจัย

6.6.2 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

การวิจัยนี้มีข้อจำกัดของการศึกษา ด้วยสภาพแวดล้อมของสถานีรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-หนองคาย ช่วงที่ 1 และ ช่วงที่ 2 อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จึงแบ่งเป็นประเด็นการศึกษา ในอนาคต และข้อเสนอแนะออกเป็น 4 ด้าน ดังนี้

1) ด้านพฤติกรรมผู้ใช้บริการ การศึกษาที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมของวิถีชีวิตชาวเมือง สำหรับผู้ใช้บริการรถไฟความเร็วสูง เพื่อที่จะมีแนวทางในการออกแบบสถานีให้รองรับกับวิธีการเดินทางซึ่งมีความแตกต่างกับวิถีชีวิตของชาวชนบทหรือผู้โดยสารระหว่างทางที่มีความไม่เร่งรีบ จึงมีเวลาในการสำรวจเส้นทาง และพื้นที่ภายในสถานีได้มากกว่า จึงมีผลต่อการออกแบบอัตลักษณ์สำหรับสถานีรถไฟความเร็วสูงในอนาคต รวมถึงการศึกษาบริบททางสังคมที่อยู่ใกล้กับสถานีจะเป็นตัวกำหนดเกณฑ์ที่เลือกใช้ประเภทอัตลักษณ์ได้ตามกลุ่มคน และแนวทางการส่งเสริมพัฒนาด้านการท่องเที่ยวที่เป็นไปในทิศทางเดียวกันของแต่ละจังหวัด

2) ด้านการศึกษาสภาพแวดล้อม เป็นการศึกษาที่นำมาใช้เทียบเคียงกับสถานีรถไฟความเร็วสูงควรเป็นรถไฟฟ้าแบบรางยกระดับ เนื่องจากมีทัศนียภาพที่ใกล้เคียงกันกับเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ผลการศึกษาจะสามารถนำไปสรุปแนวทางด้านสภาพแวดล้อมได้เป็นรูปธรรมตามที่กำหนดเกณฑ์องค์ประกอบทัศนียภาพ และรูปแบบของสถานีได้ชัดเจนตรงประเด็นกว่ารถไฟฟ้าใต้ดิน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3) ด้านการออกแบบอัตลักษณ์สำหรับสถานีรถไฟความเร็วสูง การกำหนดแนวคิดที่เกิดจากรูปธรรม เช่น ประเพณี วัฒนธรรม สถานที่สำคัญใกล้เคียงสถานี เมื่อนำมาออกแบบอัตลักษณ์จะต้องสามารถถ่ายทอดเพื่อสื่อสารเรื่องราวให้เป็นนามธรรมได้ด้วยเทคนิค และวิธีการสร้างสรรค์ โดยระบุเป็นขั้นตอนการออกแบบตามลำดับที่ตรงกับบริบทของพื้นที่ใกล้เคียงจะก่อให้เกิดคุณค่าความงาม และช่วยสร้างการจดจำต่อผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4) ด้านการนำอัตลักษณ์ไปใช้สำหรับสถานีรถไฟความเร็วสูง ควรเริ่มจากกระบวนการศึกษาสำรวจ และวิเคราะห์ เพื่อการสรุปข้อค้นพบขององค์ประกอบรูปแบบของอัตลักษณ์บริเวณสถานี และสร้างกรอบแนวคิดในทิศทาง การแบ่งประเภท จะทำให้ทราบว่าลักษณะของอัตลักษณ์แต่ละประเภทเกิดขึ้นจากเนื้อหา และเรื่องราวที่ปรากฏในการนำเสนอการเชื่อมโยงของพื้นที่ การนำไปใช้งานของพื้นที่ของสถานี สภาพแวดล้อม ภายนอก และภายในสถานี ที่มีการรับรู้และมองเห็นที่แตกต่างกันของผู้ใช้บริการ โดยผลการรับรู้ของผู้ใช้บริการสามารถนำมาใช้เป็นแนวทางการกำหนดพื้นที่การสร้างสรรค์อัตลักษณ์ที่มีผลต่อการรับรู้ได้

เมื่อพิจารณาถึงการประยุกต์ใช้งานวิจัยครั้งนี้ในด้านดังกล่าวการศึกษา และข้อค้นพบด้านอัตลักษณ์ อาจมีนัยสำคัญในการส่งเสริมแนวทางเพื่อกำหนดการเลือกใช้ประเภทของอัตลักษณ์ในการนำไปใช้สำหรับสถานีรถไฟความเร็วสูง การศึกษาในอนาคตจึงควรสำรวจ และปรับกรอบการวิจัยเพื่อนำไปสู่พื้นที่การออกแบบที่เจาะจงต่อสภาพแวดล้อม และเส้นทางให้บริการของรถไฟแต่ละประเภทได้โดยยั่งยืน

บรรณานุกรม

- กฤษฎณา คักดีศรี. (2530). จิตวิทยาการศึกษา. กรุงเทพมหานคร: นิยมวิทยา.
- กรมการขนส่งทางราง. (2561). แนวคิดการจัดตั้งองค์กรสำหรับบริหารจัดการรถไฟความเร็วสูง. สืบค้นจาก <https://www.drt.go.th/>
- การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. (2563). พระราชบัญญัติการรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543. สืบค้นจาก <https://www.mrta.co.th/th/act/14466>
- ขวัญชีวา ไตรพิริยะ. (2561). การวิเคราะห์ความหมายเชิงสัญลักษณ์และการประกอบสร้างอัตลักษณ์ความเป็นไทย ในโฆษณาเพื่อการท่องเที่ยว. ดุษฎีนิพนธ์มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- ชุติมา รุ่งโรจน์พานิชกุล. (2560). การใช้ประสาทสัมผัสทั้ง 5 ในการสร้างอัตลักษณ์สำหรับชุมชนทางวัฒนธรรม (THE USEGE OF 5 SENSES TO CREATE IDENTITY CULTURAL COMMUNITY). วิทยานิพนธ์ ดุษฎีบัณฑิต คณะศิลปกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ณัฐพร ตรีสุริยาแสงโชติ. (2559). การศึกษาอัตลักษณ์จังหวัดอุดรธานี สู่การออกแบบภายในสถานีรถไฟทางคู่ จังหวัดอุดรธานี. วิทยานิพนธ์ หลักสูตรปริญญาศิลปมหาบัณฑิต สาขาวิชาศิลปะการออกแบบ มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- ณจักร วงษ์ยิ้ม. (2562). ความหวังใหม่รถไฟความเร็วสูงสายแรกของไทย. สืบค้นจาก <http://www.tcjapress.com/2017/12/25/thai-chinese-railway-in-thailand/>
- มณีวรรณ ชาตวนิช, และคณะ. (2561). อิทธิพลของสัญศาสตร์ต่อภาพความจดจำในแหล่งท่องเที่ยวผ่านทุนทางปัญญาและวัฒนธรรม. วารสารวิทยาลัยดุสิตธานี, 12(2), พฤษภาคม - สิงหาคม 2561.
- ปฎิญา ลูกบัว. (2560). แนวทางการพัฒนาที่อยู่อาศัยรอบสถานีรถไฟความเร็วสูง เมืองขอนแก่น. วิทยานิพนธ์ การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อมบัณฑิตวิทยาลัย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- ภคชาติ พุทธิปกรณ์. (2561). แนวทางการออกแบบกราฟิกสภาพแวดล้อมที่ส่งเสริมระบบนำทางของสถานีรถไฟฯใต้ดินกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์สถาปัตยกรรมศาสตร์ดุษฎีบัณฑิต. สาขาสหวิทยาการการวิจัยเพื่อการออกแบบ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- วิมลรัตน์ อิศระธรรมบุญ. (2558). เอกสารประกอบการสอนวิชาการอนุรักษ์สถาปัตยกรรมและสิ่งแวดล้อม. กรุงเทพฯ: คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วิมลสิทธิ์ ทรายงกู. (2556). จิตวิทยาสภาพแวดล้อม มूलฐานการสรรค์และการจัดการสภาพแวดล้อมน่ายอยู่อาศัย. กรุงเทพฯ: จีบีพี เซ็นเตอร์ จำกัด.
- รายงานฉบับสรุปสำหรับผู้บริหาร. (2557). สนข.โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ – หนองคาย ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย.
- เสริมศักดิ์ ขุนพล. (2557). การศึกษาอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรมความเชื่อของชุมชนเกาะยอ. วารสารปาริชาติ มหาวิทยาลัยทักษิณ, 28(3), (ฉบับพิเศษ).

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บรรณานุกรม (ต่อ)

- อัครา สมประชา, & ปรีชา วรรัตน์ไชย. (2561). การให้บริการของการรถไฟแห่งประเทศไทย: ศึกษากรณีเส้นทางสายใต้ (กรุงเทพฯ-หัวหิน). วิทยานิพนธ์สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์เชิงยุทธศาสตร์ วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา.
- Bourdieu, P. (1984). *Distinction: A social critique of the judgement of taste*. Harvard University Press.
- Bourdieu, P. (1993). *The Field of cultural production: Essays on art and literature*. Columbia University Press.
- Brewer, M. B. (1991). The Social Self: On Being the Same and Different at the Same Time. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 17(5), 475–482.
<https://doi.org/10.1177/0146167291175001>
- Chauvire, C., & Fontaine, O. (2003). *Le vocabulaire de Bourdieu*. Paris: Ellipses.
- Chung-Shing Chan, & Jingting Yuan. (2017). Changing travel behaviour of high-speed rail passengers in China. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 22(12), 1221-1237.
<https://doi.org/10.1080/10941665.2017.1394411>
- Erikson, E. H. (1956). Ego identity and psychosocial moratorium. *US Children Bureau: Publication n° 356*, 1-23.
- Feilden, B. (2003). *Conservation of Historic Buildings*. United Kingdom: Oxford.
- Fitri, M., & Triyadi, S. (2015). Community Cultures in Creating the Place-Bound Identity in Musi Riparian, Palembang. *Social and Behavioral Sciences*, 184(May), 394-400.
- Fuengfusakul, A. (2003). *Identity: Review of theory and conceptual framework*. Bangkok: National Research Council of Thailand.
- Hall, S. (1997). *Representation: Cultural Representation and Signifying Practices*. Sage.
- Heidegger, M. (2008). *Being and Time*. (J. Macquarrie & E. Robinson, Trans.). New York: Harper Collins.
- Ho Jin Choi, Sun Yon Hwang, Hyo Seung Kim, & Chang Ho Park. (2007). AN ANALYSIS ABOUT THE EFFECTS OF RAILWAY STATION ON REGIONAL ECONOMY: RELATED TO STANDARD OF LOCATION. *Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 6, 1221-1237.
- Hossam, A. Tork. (2019). Train Station's Identity Through Image-Based Element. *International Journal of Current Research*, 11(11), 8370-8374.
- Hiranteeyakul, M., & Thungsakul, N. (2022). The Study of Place Identity in Built Environment. *Journal of Architectural/Planning Research and Studies (JARS)*, 19(1), 99-113.
<https://doi:10.14456/jars.2022.6>
- Huovinen, A., Timonen, E., Leino, T., & Seppala, T. (2017). Changing urban identities on a discursive map. *City, Culture and Society*, 11(December), 20-28.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- Imahori, T. T., & Cupach, W. R. (1994). A cross-cultural comparison of the interpretation and management of face: U.S. American and Japanese responses to embarrassing predicaments. *International Journal of Intercultural Relations*, 18(2), 193–219. [https://doi.org/10.1016/0147-1767\(94\)90028-0](https://doi.org/10.1016/0147-1767(94)90028-0)
- Jacobson-Widding, A. (1983). *Identity: Personal and Socio-Cultural: A Symposium*. N.J., USA: Humanities Press.
- James, W. (1890). *Principles of psychology*. New York, NY: Holt.
- Jeannotte, M. S. (2016). Story-telling about place: Engaging citizens in cultural mapping. *City, Culture and Society*, 7(1), 35–41. <https://doi.org/10.1016/j.ccs.2015.07.004>
- Jorgensen, M., & Philips, L. (2002). *Discourse Analysis as Theory and Method*. London: SAGE Publications.
- Kaufman, J. C., & Sternberg, R. J. (2010). *The Cambridge Handbook of Creativity*. Cambridge University Press.
- Lamizet, B. (2002). *Politique et identite*. Lyon: Presses Universitaires de Lyon.
- Lefebvre, H. (1991). *The production of space* (D. Nicholson-Smith, Trans.). Blackwell. (Original work published 1974)
- Lewicka, M. (2008). Place Attachment, Place Identity, and Place Memory: Restoring the Forgotten City Past. *Journal of Environmental Psychology*, 28(3), 209-231.
- Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Mass Rapid Transit Authority of Thailand. (2016). MRT BLUE LINE. Available online: <https://www.mrta.co.th>. (accessed on 6 March 2023).
- Michael L., Hecht, Janifer R. Warren, Eura Jung, & Janice L. Krieger. (2005). *The Communication Theory of Identity*. Sage Publishing.
- Mueller, A. (2012). Symbols and place identity: A semiotic approach to internal place branding – case study Bremen (Germany). *Journal of Place Management and Development*, 5(1), 81-92.
- Puttipakorn, P., & Upala, P. (2018). Comparative Analysis of Environmental Graphic Design for Wayfinding on the Exit Patterns of Mass Transit Stations. *The Open Transportation Journal*, 12(1), 150-166. <https://doi.org/10.2174/18744478018120100150>
- Sandberg, A. (2003). Play Memories and Place Identity. *Early Child Development and Care*, 173(2-3), 207–221. <https://doi.org/10.1080/0300443030303091>

บรรณานุกรม (ต่อ)

- Unger, D. G., & Wandersman, A. (1985). The importance of neighbors: The social, cognitive, and affective components of neighboring. *American Journal of Community Psychology*, 13(2), 139–169. <https://doi.org/10.1007/bf00905726>
- Shinohara, O. (1987). Meisho – noted place and its conceptual implications to post-modern urban amenity. *Actes du Franco-Japonais sur la Recherche Paysagere*, 42-62.
- Shelton, B. (1999). *Learning from the Japanese City: West Meets East in Urban Design*. E& FN Spon, London.
- Smith, P. B. (2011). Cross-cultural perspectives on identity: Conceptions and measurement. In S. J. Schwartz, P. B. Smith, R. M. Lerner (Eds.), *Handbook of identity theory and research*. New York: Springer.
- Simmel, B., & Lefebvre, H. (2017). Place, Space and Hermeneutics. In *The Hermeneutics of the Urban Spatial Sociologies of Simmel, Benjamin and Lefebvre* (pp. 379-393).
- Sirijansawang, T., & Upala, P. (2018). Understanding Corporate Identity in the Office of Automotive Business in Bangkok through Building Users and Design Professionals. *Asian Journal of Quality of Life*.
- Torbjorn Andersson, & Anders Warell. (2015). Aesthetic flexibility in the management of visual product branding. 6th International Conference on Applied Human Factors and Ergonomics (AHFE 2015) and the Affiliated Conferences, AHFE 2015 *Procedia Manufacturing* 3, 2191–2198.



ภาคผนวก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง



คณะสถาปัตยกรรม ศิลปะและการออกแบบ สหวิทยาการการวิจัยเพื่อการออกแบบ

แบบสอบถาม ผู้ใช้รถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร BTS, MRT BL, Ariport Rail link, MRT PPL

งานวิจัยเรื่อง แนวทางการออกแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง ผู้วิจัย นางสาวอรสรวย แสงสุก

คำชี้แจง แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัยเรื่องแนวทางการออกแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง โดยจะนำผลการรวบรวมข้อมูลไปต่อยอดกับการศึกษาสภาพแวดล้อมของรถไฟความเร็วสูง ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อสอบถามความคิดเห็นของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการในกรุงเทพมหานคร ในด้านการรับรู้สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟฟ้่า หากมีข้อสงสัยกรุณาติดต่อ นางสาวอรสรวย แสงสุก โทรศัพท์ 083-699-4615

ตอนที่ 1 ลักษณะส่วนบุคคล

1. เพศ ชาย หญิง
2. อายุ ปี
3. ระดับการศึกษาสูงสุด ประถม มัธยมศึกษาตอนต้น
 มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. อนุปริญญา/ปวส.
 ปริญญาตรี ปริญญาโท ปริญญาเอก
4. อาชีพ นักเรียน/นักศึกษา รับจ้าง
 ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ/พนักงานหน่วยงานรัฐ พนักงานเอกชน
 ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว/เจ้าของกิจการ
 แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ อื่นๆ (โปรดระบุ).....
5. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน บาท/เดือน
6. ค่าใช้จ่าย ในการเดินทาง เฉลี่ย บาท/เดือน

ตอนที่ 2 การรับรู้สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟฟ้่า

1. ลักษณะสภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการรับรู้บริเวณสถานีรถไฟฟ้่า

สภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการรับรู้	ระดับความต้องการ				
	น้อยที่สุด (1)	น้อย (2)	ปานกลาง (3)	มาก (4)	มากที่สุด (5)
1. อาคารภายนอก และจุดเชื่อมต่อของระบบขนส่งสาธารณะบริเวณใกล้เคียง					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการรับรู้	ระดับความต้องการ				
	น้อยที่สุด (1)	น้อย (2)	ปานกลาง (3)	มาก (4)	มากที่สุด (5)
2. ตำแหน่งในการให้ข้อมูลของสถานี					
3. ทางเดินภายในสถานี					
4. ที่จำหน่ายบัตรโดยสารอัตโนมัติ					
5. ระบบป้ายสัญลักษณ์ภายในสถานี					
6. ประตูทางเข้าออกสถานี					
7. ป้ายบอกทางมายังสถานี					
8. ทางเชื่อมต่อสถานีไปรถไฟฟ้า เส้นทางอื่น และ Sky walk					
9. ภาพลักษณ์ขององค์กรรถไฟฟ้า ที่ใช้บริการ					
10. ร้านค้า และร้านขายของที่ระลึก					

2. ความต้องการอัตลักษณ์บริเวณสถานี

[] ต้องการ [] ไม่ต้องการ

3. ข้อเสนอแนะอื่นๆ

.....

.....

.....

.....

.....

----- ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงสำหรับการตอบแบบสอบถาม -----

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

คณะสถาปัตยกรรม ศิลปะและการออกแบบ สหวิทยาการการวิจัยเพื่อการออกแบบ

แบบสอบถาม ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครส่วนต่อขยาย สายสีน้ำเงิน (MRT Blue Line)

งานวิจัยเรื่อง แนวทางการออกแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง ผู้วิจัย นางสาวอรสรวย แสงสุก



คำชี้แจง แบบสอบถามนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อสอบถามความคิดเห็นของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าด้านการรับรู้ถึงความเป็นอัตลักษณ์ของสถานี ได้แก่ สถานีวัดมังกร สถานีสามยอด สถานีสนามไชย และสถานีอิสรภาพ ซึ่งจะนำผลการรับรู้ของการสื่อสารอัตลักษณ์ไปศึกษาและวิเคราะห์ในกระบวนการต่อไป เพื่อเป็นแนวทางในการออกแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง หากมีข้อสงสัยกรุณาติดต่อ นางสาวอรสรวย แสงสุก โทรศัพท์ 083-699-4615

ตอนที่ 1 ลักษณะส่วนบุคคล

1. เพศ ชาย หญิง
2. อายุปี
3. ระดับการศึกษาสูงสุด ประถม มัธยมศึกษาตอนต้น
 มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. อนุปริญญา/ปวส.
 ปริญญาตรี ปริญญาโท
 ปริญญาเอก
4. อาชีพ นักเรียน/นักศึกษา รับจ้าง/Freelance
 ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ/พนักงานหน่วยงานรัฐ พนักงานเอกชน
 ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว/เจ้าของกิจการ แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ
 อื่นๆ (โปรดระบุ).....
5. รายได้เฉลี่ยต่อเดือนบาท/เดือน
6. ค่าใช้จ่าย **ในการเดินทาง** เฉลี่ยบาท/เดือน
7. วัตถุประสงค์ของการเดินทางมายังสถานี
 เพื่อมาท่องเที่ยวถ่ายรูปเยี่ยมชมความสวยงามของสถานี เพื่อเดินทางไปสถานที่ทำงาน
 เพื่อเดินทางไปโรงเรียน/มหาวิทยาลัย เพื่อเดินทางไปสถานที่บริเวณใกล้สถานี
 เพื่อติดต่อธุรกิจ/พบปะ/กิจกรรมสังคม อื่นๆ (โปรดระบุ).....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอนที่ 2 ความพึงพอใจเกี่ยวกับการนำเสนออัตลักษณ์ที่ปรากฏได้อย่างชัดเจนภายในสถานี

อัตลักษณ์ที่ปรากฏบริเวณสถานี	ระดับความพึงพอใจ				
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)
1. การสื่อความหมายประจำสถานี					
2. บันไดเลื่อน ภายในสถานี					
3. ลิฟท์					
4. เครื่องจำหน่ายบัตรโดยสารอัตโนมัติ					
5. ป้ายบอกชื่อสถานี					
6. พื้นทางเดินภายในสถานี					
7. ผนัง เพดาน เสา ภายในสถานี					
8. ทางเข้า-ออก ของสถานี					
9. รูปภาพภายในสถานี					
10. สัญลักษณ์ที่ใช้ในสถานี					

ตอนที่ 3 ความพึงพอใจต่อการใช้บริการสถานีรถไฟฟ้าที่มีความเป็นอัตลักษณ์เฉพาะ

ความพึงพอใจอัตลักษณ์บริเวณสถานี	ระดับความพึงพอใจ				
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)
1. คุณค่าที่มีต่อวัฒนธรรมไทยร่วมสมัย					
2. ความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวของสถานี					
3. การส่งเสริมเศรษฐกิจทางการท่องเที่ยว					
4. การใช้เป็นสถานที่แลนด์มาร์คแห่งใหม่ได้					
5. การส่งเสริมเรื่องการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์					
6. การสื่อถึงเรื่องราวในอดีตของท้องถิ่นในย่านชุมชน					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอนที่ 4 การรับรู้รูปแบบ สัญลักษณ์เชิงพื้นที่สะท้อนความเป็นอัตลักษณ์ที่ปรากฏในสถานี

ทัศนคติที่มีต่อการรับรู้อัตลักษณ์ของสถานี	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)
1. การสื่อสารสัญลักษณ์ภายในสถานีโดยนำประวัติความเป็นมาของสถานีที่สำคัญย่านชุมชนสื่อความหมายอัตลักษณ์					
2. การใช้ภาพถ่ายประกอบสื่อเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ของสถานที่สำคัญใกล้บริเวณสถานี					
3. การตกแต่งภายในที่สอดคล้องกับบรรยากาศของชุมชนภายนอกโดยรอบสถานี					
4. การนำลวดลายภาพวาดเกี่ยวกับวัฒนธรรมในพื้นที่ผสมผสานกับภาพประกอบการโฆษณาสินค้าในปัจจุบัน					
5. การใช้รูปแบบสัญลักษณ์บริเวณเสาภายในสถานี					
6. การใช้ลวดลายกระเบื้องประดับพื้นทางเดิน					
7. การใช้ระดับแสงสว่างโดยทั่วไปภายในสถานีรถไฟ					
8. การใช้จุดเน้นแสงสว่างบริเวณที่มีรูปภาพและลวดลาย					
9. การใช้สีสร้างบรรยากาศเชิงพื้นที่					
10. การใช้รูปแบบสถาปัตยกรรมที่ย้อนยุคมาสร้างให้มีความกลมกลืนกับอาคารโดยรอบ					

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

.....

.....

.....

----- ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงสำหรับการตอบแบบสอบถาม -----

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

คณะสถาปัตยกรรม ศิลปะและการออกแบบ สาขาสถาปัตยกรรมการวิจัยเพื่อการออกแบบ

แบบสัมภาษณ์ แนวคิดและทฤษฎีในการออกแบบอัตลักษณ์งานวิจัยเรื่อง

งานวิจัยเรื่อง แนวทางการออกแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง

ผู้วิจัย นางสาวอรสรวย แสงสุก



คำชี้แจง แบบสัมภาษณ์นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อสัมภาษณ์ด้านแนวคิด กระบวนการ องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับอัตลักษณ์ในแต่ละประเภท ดังนี้

1. อัตลักษณ์ทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรม (The Identity Historical and Architectural)
2. อัตลักษณ์ทางวัฒนธรรม (The Identity of Culture)
3. อัตลักษณ์จากการ์ตูน (The Identity from cartoons)
4. อัตลักษณ์ทางด้านศิลปะและงานออกแบบ (The Identity of Art and Design)

โดยจะนำผลการสัมภาษณ์อัตลักษณ์แต่ละประเภทไปสังเคราะห์แนวคิด วิธีการ เพื่อเป็นแนวทางในการออกแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง แบบสัมภาษณ์แบ่งออกเป็น 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ตอนที่ 2 แบบสัมภาษณ์เกี่ยวกับข้อมูลของแนวคิด กระบวนการ องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับอัตลักษณ์ในแต่ละประเภท

ตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

เกริ่นนำความเป็นมาและความสำคัญ

ในงานวิจัยเรื่อง แนวทางการออกแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง ผู้วิจัยได้ลงพื้นที่สำรวจศึกษาเอกสาร ข้อมูล และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้กรอบแนวคิดการวิจัย และแบบสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้สภาพแวดล้อมบริเวณสถานี ในฐานะที่ท่านมีประสบการณ์มีความเชี่ยวชาญในการสร้างกรอบแนวคิดอัตลักษณ์ เป็นอย่างดี ท่านมีแนวทางหรือวิธีการในการกำหนดแนวคิด ที่มาของการแบ่งประเภทอัตลักษณ์อย่างไร มีองค์ประกอบใดบ้างที่ทำให้เกิดแนวทางการออกแบบอัตลักษณ์บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง จึงเรียนมาเพื่อขออนุญาตสัมภาษณ์ดังรายการต่อไปนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

- 1.1. ผู้สัมภาษณ์.....วัน/เดือน/ปีที่สัมภาษณ์.....
- 1.2 ผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....เพศ.....อายุ.....ปี
- 1.3 ระดับการศึกษา.....อาชีพ.....ตำแหน่ง.....

ตอนที่ 2 แบบสัมภาษณ์เกี่ยวกับข้อมูลของแนวคิด กระบวนการ องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับอัตลักษณ์

2.1 มุมมองด้านแนวคิดและที่มาของอัตลักษณ์ (Conceptual of Identity) ถ้าจะประเมินองค์ประกอบ

1. อัตลักษณ์ทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรม (The Identity Historical and Architectural)
2. อัตลักษณ์ทางวัฒนธรรม (The Identity of Culture)
3. อัตลักษณ์จากการ์ตูน (The Identity from cartoons)
4. อัตลักษณ์ทางด้านศิลปะและงานออกแบบ (The Identity of Art and Design)

ท่านคิดว่าอัตลักษณ์ในแต่ละประเภทดังกล่าว ประกอบด้วยอะไรบ้าง

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

2.2 กระบวนการอัตลักษณ์ในประเภทดังกล่าว ควรกำหนดตัวบ่งชี้อะไรบ้าง

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

2.3 การให้ความหมายอัตลักษณ์ในแต่ละประเภท ในมุมมองและทัศนคติของท่านคืออะไร

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

.....

.....

.....

----- ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงสำหรับการตอบแบบสัมภาษณ์ -----

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-นามสกุล อรสรวง แสงสุก
 วัน เดือน ปี เกิด 10 มิถุนายน 2528 จังหวัดกรุงเทพมหานคร
 ที่อยู่ 4/1292 ซอย 34/6 หมู่บ้านสหกรณ์ ถนนเสรีไทย คลองกุ่ม บึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10240

ประวัติการศึกษา

- 2552 ปริญญาโท ครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต สาขาเทคโนโลยีผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม
 คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
- 2550 ปริญญาตรี ครุศาสตร์อุตสาหกรรมบัณฑิต สาขาศิลปอุตสาหกรรม (เกียรตินิยมอันดับ2)
 คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
- 2547 ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง สาขาวิชาออกแบบผลิตภัณฑ์ สถาบันเทคโนโลยีนานาชาติ
 วิทยาเขตเพาะช่าง

ประสบการณ์ทำงาน

- 2556 ปัจจุบัน อาจารย์ประจำสาขาวิชาออกแบบผลิตภัณฑ์ วิทยาลัยเพาะช่าง
 มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์
- 2565 อาจารย์พิเศษ สาขาวิชาศิลปะประยุกต์และออกแบบผลิตภัณฑ์ คณะสถาปัตยกรรมและการ
 ออกแบบ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ

ผลงานวิจัย

- 2020 Onsung Seangsuk. Factors Affecting of Physical Environment for Identifying
 Aesthetics and Spatial Perception at The MRT Blue Line.13th ATRANA Annual
 conference:Young Researcher's Forum 2020.