



บุญลักษณ์ ปิยะสุจริตพร

ความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ : สถาปัตยกรรมกับเส้นทางผ่าน

โฮสเทลศิลปะส่องสว่างบนถนนข้าวสาร

THE RELATIONSHIP BETWEEN AREAS : ARCHITECTURE WITH PATHWAY

LIGHTING ART HOSTEL OF KHAO SAN ROAD

ARCHITECTURAL THESIS 2020

SCHOOL OF ARCHITECTURE

SRIPATUM UNIVERSITY

THE RELATIONSHIP

BETWEEN AREAS : ARCHITECTURE WITH PATHWAY

PHUNYALAK PIYASUJARITPON

THE RELATIONSHIP BETWEEN AREAS : ARCHITECTURE WITH PATHWAY

LIGHTING ART HOSTEL OF KHAO SAN ROAD

ARCHITECTURAL THESIS 2020

SCHOOL OF ARCHITECTURE

ความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ : สถาปัตยกรรมกับเส้นทางผ่าน

โฮสเทลศิลปะส่องสว่างบนถนนข้าวสาร

บุญลักษณ์ ปิยะสุจริตพร

วิทยานิพนธ์หลักสูตรสถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต

สาขาวิชาสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

มหาวิทยาลัยศรีปทุม

ปีการศึกษา 2563

THE RELATIONSHIP BETWEEN AREAS : ARCHITECTURE WITH PATHWAY

LIGHTING ART HOSTEL OF KHAO SAN ROAD

PHUNYALAK PIYASUJARITPON

A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE REQUIREMENTS FOR THE DEGREE OF BACHELOR OF ARCHITECTURE

DEPARTMENT OF ARCHITECTURE

SCHOOL OF ARCHITECTURE

SRIPATUM UNIVERSITY

ACADEMIC YEAR 2020



ประเด็นการศึกษา ความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ : สถาปัตยกรรมกับเส้นทางผ่าน
THE RELATIONSHIP BETWEEN AREAS : ARCHITECTURE WITH PATHWAY

ชื่อนักศึกษา ปุณยลักษณ์ ปิยะสุจริตพร

หลักสูตร สถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต

ปีการศึกษา 2563

อาจารย์ที่ปรึกษา อาจารย์จรรยา ผลประเสริฐ

คณะกรรมการดำเนินงานวิทยานิพนธ์

ประธานคณะกรรมการ

อาจารย์ธีรบุลย์ พิศาลอภิพงศ์

คณะกรรมการตรวจวิทยานิพนธ์

คณะกรรมการอาจารย์ที่ปรึกษา

อาจารย์ กังวานสิริ เตชะวงมิช

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ปิยะ ไฉ่หลีกपाल

อาจารย์ จรรยา ผลประเสริฐ

อาจารย์ กรรณิกา สงวนสินธุกุล

คณะกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ

อาจารย์ พรรษิษฐ์ ต่อสุวรรณ

ดร. วิญญู อาจารย์รักษา

อาจารย์ ชวณัฐ รัตนมหาวงศ์

คณะกรรมการตรวจวิทยานิพนธ์ได้พิจารณาให้ความเห็นชอบและผ่านการสอบแล้ว

เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม พ.ศ. 2563

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์รับรองแล้ว

(อาจารย์ธีรบุลย์ พิศาลอภิพงศ์)

คณบดี คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม

บทคัดย่อ

ABSTRACT

งานสถาปัตยกรรมในอดีต จะถูกคำนึงถึงการใช้งาน ประโยชน์ของบุคคลผู้ใช้งานแต่ละบุคคลเป็นหลักมากกว่าที่จะคิดคำนึงถึงการสร้างประโยชน์ขึ้นมาจากสิ่งที่ธรรมดา พื้นที่ว่าง ให้มาเป็นส่วนหนึ่งของตัวสถาปัตยกรรมและเกิดความน่าสนใจ แปลกใหม่โดยคำนึงถึงบุคคลส่วนรวมที่ผ่านไปมาได้เกิดประโยชน์และช่วยให้แต่ละบุคคลมีส่วนร่วมกันในตัวสถาปัตยกรรมนั้นๆ

โดยการศึกษาวัสดุประสงค์เพื่อ ทดลองการใช้เครื่องมือในการตั้งต้นมาประยุกต์ในการออกแบบความสัมพันธ์ระหว่างคนกับคนและคนกับกิจกรรม รวมถึงความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ทางตั้งและพื้นที่ทางราบ โดยการค้นหาเส้นทางผ่านที่ได้ตามนิยามเพื่อนำมาเป็นส่วนหนึ่งของตัวโครงการโดยเส้นทางผ่านจะต้องมีเอกลักษณ์และน่าสนใจในพื้นที่กิจกรรมโดดเด่น มุ่งเน้นทำความเข้าใจและความเป็นไปได้ในการออกแบบสถาปัตยกรรมบนเส้นทางผ่านภายใต้เงื่อนไข “ความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่”

เมื่อสถาปัตยกรรมถูกออกแบบภายใต้เงื่อนไข ความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ โดยอยู่บนเส้นทางผ่านที่มีการปรับสภาพให้บุคคลในบริบทใกล้เคียงที่เข้ามาใช้งานได้เกิดปฏิสัมพันธ์กันเกิดขึ้นในตัวสถาปัตยกรรมที่ออกแบบ สถาปัตยกรรมออกแบบมีส่วนช่วยเติมเต็มให้เส้นทางผ่านนั้นมีความโดดเด่นและทำให้บุคคลที่ผ่านเข้ามาเกิดกิจกรรมและมีปฏิสัมพันธ์กันอยู่ร่วมกันด้วยการควบคุมลำดับของการเข้าถึงพื้นที่ใช้งานของตัวสถาปัตยกรรม

คำสำคัญ : ความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ , เส้นทางผ่าน

กิตติกรรมประกาศ

ACKNOWLEDGEMENTS

ความสำเร็จของการศึกษาวิทยานิพนธ์ในครั้งนี้ ข้าพเจ้าได้รับการสนับสนุนและความช่วยเหลือในการดำเนินงานวิทยานิพนธ์ ทั้งในส่วนภาคการศึกษาข้อมูลและภาคออกแบบจากบุคคลและหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งข้าพเจ้าขอขอบคุณในความเมตตากรุณา ความเสียสละที่มีต่อข้าพเจ้าตลอดเวลาในการศึกษาออกแบบวิทยานิพนธ์ทางสถาปัตยกรรม จนสำเร็จลุล่วง เป็นผลงานวิทยานิพนธ์การออกแบบทางสถาปัตยกรรมที่สมบูรณ์ได้แก่

นางวรรณิษฐาพร ปิยะสุจริตพร	(มารดา)
อาจารย์จรรยา ผลประเสริฐ	(อาจารย์ที่ปรึกษา)
ผู้ช่วยศาสตราจารย์ปิยะ ไส้เหล็กपाल	(กรรมการที่ปรึกษา)
นายนครศ สมบัติพานิช	(ผู้ช่วยทำโมเดลจำลอง)
นายอภิรักษ์ น้อยแสง	(ผู้ช่วยทำโมเดลจำลอง)
นายสถาพร วงศ์ตา	(ผู้ช่วยทำโมเดลจำลอง)
สำนักงานเขตพระนคร	(ผู้ให้ข้อมูล)

01

INTRODUCTION

INTRODUCTION

1.1 ที่มาและความสำคัญของหัวข้อ (BACKGROUND OF THE PROJECT)

1.1.1 ประเด็นปัญหาของหัวข้อ

1.2 วัตถุประสงค์ในการศึกษา (STUDY OBJECTIVE)

1.3 วัตถุประสงค์ของโครงการ (PROJECT OBJECTIVE)

1.4 ขอบเขตในการศึกษา (STUDY SCOPE)

06

1.5 ประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ (BENEFITS OF THE PROJECT)

1.6 ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา (BENEFITS FROM THE STUDY)

02

03

04

05

05

07

08

02

LITERATURE REVIEW

LITERATURE REVIEW

11

2.1 ทฤษฎีหรือความรู้พื้นฐานที่เกี่ยวข้องของโครงการ

13

2.1.1 สมมุติฐานของการศึกษา

14

2.2 ความสัมพันธ์ระหว่างที่ว่าง (RELATIONSHIPS OF SPACE)

15

2.3 พื้นที่ตัวกลางระหว่าง (BETWEEN SPACE)

22

2.4 เส้นทางผ่าน (PATHWAY)

25

2.5 แสงสว่างที่มีผลต่อที่ว่าง (LIGHTING OF SPACE)

33

03

METHODOLOGY

METHODOLOGY	35
3.1 การเลือกที่ตั้งโครงการ (SITE SELECT)	37
3.2 วิเคราะห์ที่ตั้งโครงการ (SITE ANALYSIS)	45
3.3 วิเคราะห์ผู้ใช้งาน (USER ANALYSIS)	64

04

ARCHITECTURAL DESIGN

ARCHITECTURAL DESIGN	69
4.1 การทดลองออกแบบโซนนิ่ง (DESIGN ZONNING)	71
4.2 การทดลองออกแบบเส้นทางผ่าน (DESIGN PATHWAY)	74
4.3 การพัฒนาแบบขั้นสุดท้าย (DESIGN FINAL)	82
4.4 โมเดลแบบขั้นสุดท้าย (MODEL)	106

05

CONCLUSION

CONCLUSION	111
5.1 สรุปผลการศึกษาวิทยานิพนธ์	113
5.2 ข้อดีข้อเสียโครงการ	114
5.3 ข้อเสนอปรับปรุงแก้ไขโครงการตามข้อเสนอแนะ	115
บรรณานุกรม (BIBLIOGRAPHY)	117
สารบัญรูปภาพ (LIST OF FIGURES)	118
สารบัญตาราง (LIST OF TABLES)	123
ภาคผนวก (APPENDIX)	125
ประวัติผู้ทำวิทยานิพนธ์ (CURRICULUM VITAE)	126



01

INTRODUCTION

BACKGROUND OF THE PROJECT

STUDY OBJECTIVE

PROJECT OBJECTIVE

STUDY SCOPE

BENEFITS OF THE PROJECT

BENEFITS FROM THE STUDY

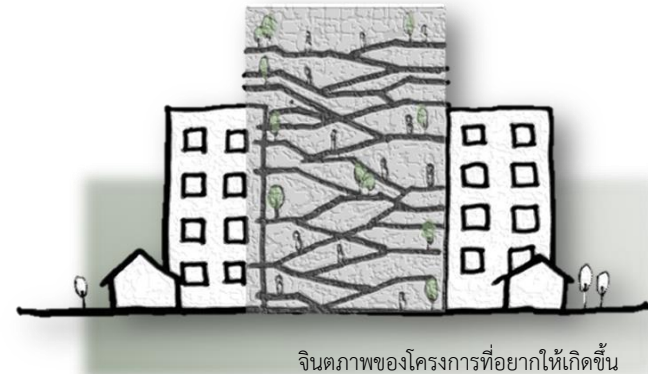
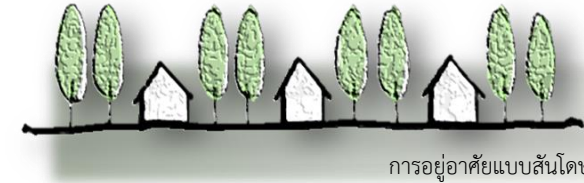


BACKGROUND

OF THE PROJECT 01

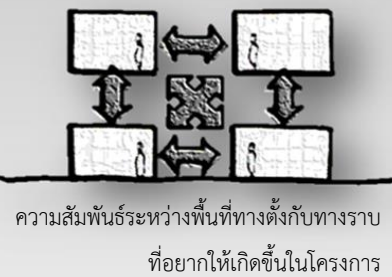
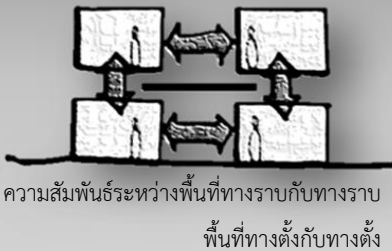
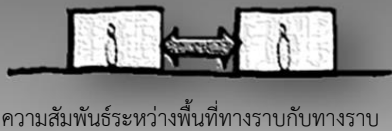
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหาหรือหัวข้อ

ในอดีต มนุษย์มีการอยู่อาศัยแบบสันโดษ ไม่เป็นหลักแหล่ง จนเวลาผ่านมามนุษย์เริ่มมีการสร้างครอบครัว มีการเริ่มช่วยเหลือกันจึงเกิดเป็นชุมชนมีการอาศัยแบบมีความสัมพันธ์กันและทำให้เกิดเส้นทางสัญจรเพื่อจุดมุ่งหมายกันภายในชุมชนนั้นๆ และเมื่อเวลาผ่านไป การอยู่อาศัยเริ่มมีการพัฒนามาเป็นการอยู่อาศัยแบบมีความสัมพันธ์กันทั้งทางตั้งและทางราบ จะเห็นตัวอย่างได้จากอาคารสูงหลายชั้นที่เกิดขึ้น ทำให้เกิดเส้นทางสัญจรที่หลากหลายขึ้นทั้งแนวตั้งและแนวราบ ซึ่งพื้นที่เหล่านั้นหากพิจารณาดีมีนคือพื้นที่ที่เป็นตัวกลางที่ทำให้ผู้คนได้เชื่อมต่อพื้นที่หนึ่งไปอีกพื้นที่หนึ่ง เส้นทางสัญจรหรือทางผ่านเหล่านี้คือสิ่งที่น่าสนใจที่จะนำมาซึ่งการก่อรูปสถาปัตยกรรมในแง่ที่จะให้ผู้คนที่ผ่านทางเหล่านั้นได้รับรู้ประสบการณ์แปลกใหม่ระหว่างทางและมีความสัมพันธ์และกลมกลืนกับพื้นที่

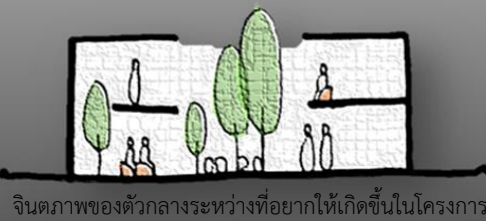


1.1.1 ประเด็นปัญหาของหัวข้อ ความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ : สถาปัตยกรรมกับเส้นทางผ่าน

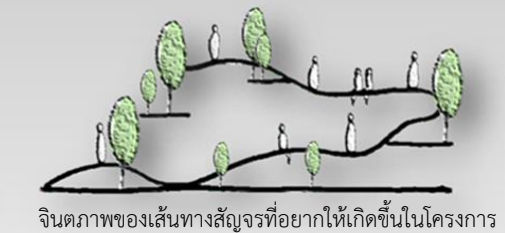
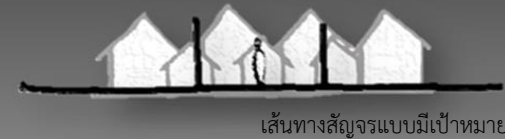
ประเด็น ความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่



ประเด็น ตัวกลางระหว่างพื้นที่



ประเด็น เส้นทางผ่าน



02 STUDY OBJECTIVE

1.2 วัตถุประสงค์ในการศึกษา

เพื่อศึกษาและทดลองหาความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่บนเส้นทางผ่าน

เพื่อศึกษาแนวทางการออกแบบสถาปัตยกรรมบนเส้นทางผ่าน

เพื่อศึกษาการปรับสภาพการรับรู้ขณะเปลี่ยนผ่านพื้นที่ทางสถาปัตยกรรม

PROJECT OBJECTIVE

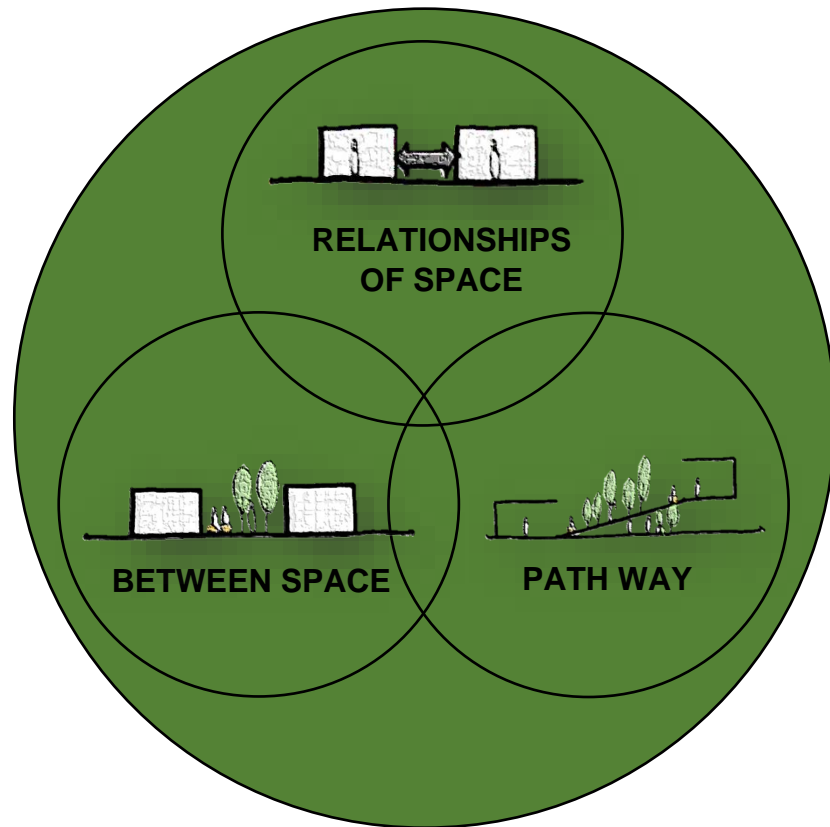
1.3 วัตถุประสงค์ของโครงการ

03

เป็นพื้นที่เชื่อมความสัมพันธ์จากพื้นที่เดิมไปอีกยังพื้นที่หนึ่ง โดยผ่านพื้นที่ใหม่ๆ

เป็นพื้นที่เส้นทางผ่านแต่ไม่ใช่แค่ผ่าน แต่จะทำให้ผู้ใช้งานได้มีส่วนร่วมในสถาปัตยกรรมที่เกิดขึ้น

เป็นพื้นที่ที่มีการเคลื่อนไหวของคนและกลมกลืนกับบริบทโดยรอบ



04 STUDY SCOPE

1.4 ขอบเขตในการศึกษา

ศึกษารูปแบบและทฤษฎีเพื่อนำมาพัฒนาความคิดในการออกแบบสถาปัตยกรรมบนเส้นทางผ่าน

ศึกษาลักษณะเส้นทางผ่านที่สามารถนำมาใช้ในการออกแบบ

05 BENEFITS OF THE PROJECT

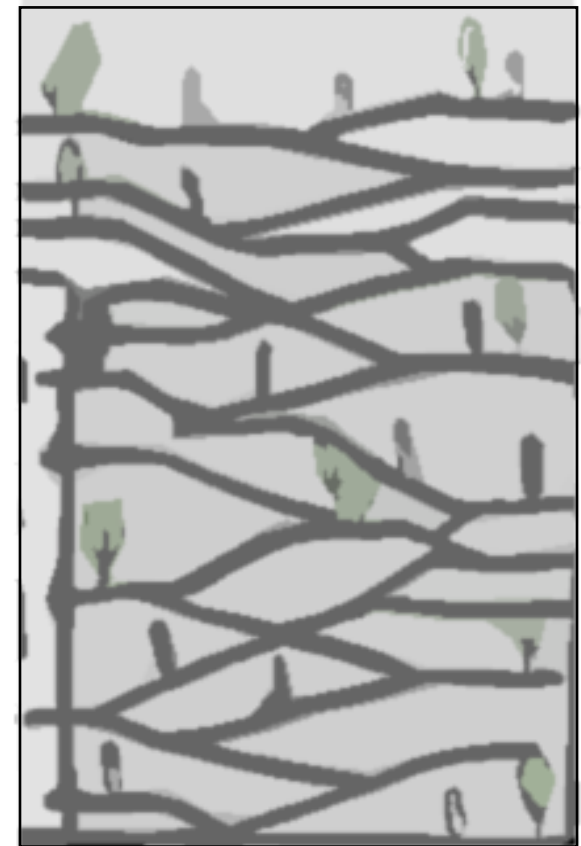
1.5 ประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ

เป็นการใช้พื้นที่ที่เดิม มีการใช้งานน้อย เพื่อเพิ่มพื้นที่ใหม่ให้กับบริบทแวดล้อมมากยิ่งขึ้น

ได้รับประสบการณ์ใหม่ ๆ จากการเข้ามาใช้งานในพื้นที่ของโครงการ

การเคลื่อนไหวของมนุษย์ที่เข้ามาใช้งานพื้นที่ในโครงการผ่านการออกแบบทำให้มนุษย์เกิดการมีความสัมพันธ์กัน

แนวทางการออกแบบความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ สถาปัตยกรรมกับเส้นทางผ่าน สามารถเป็นแนวทางในการออกแบบสถาปัตยกรรมประเภทอื่นๆได้



BENEFITS FROM THE STUDY 06

1.6 ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา



รูปแบบของที่ว่างและความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่

แนวทางการออกแบบพื้นที่ที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนผ่านพื้นที่

รูปแบบเส้นทางผ่านแบบไหนที่เหมาะสมแก่การนำมาใช้ในเป็นแนวทางการออกแบบพื้นที่



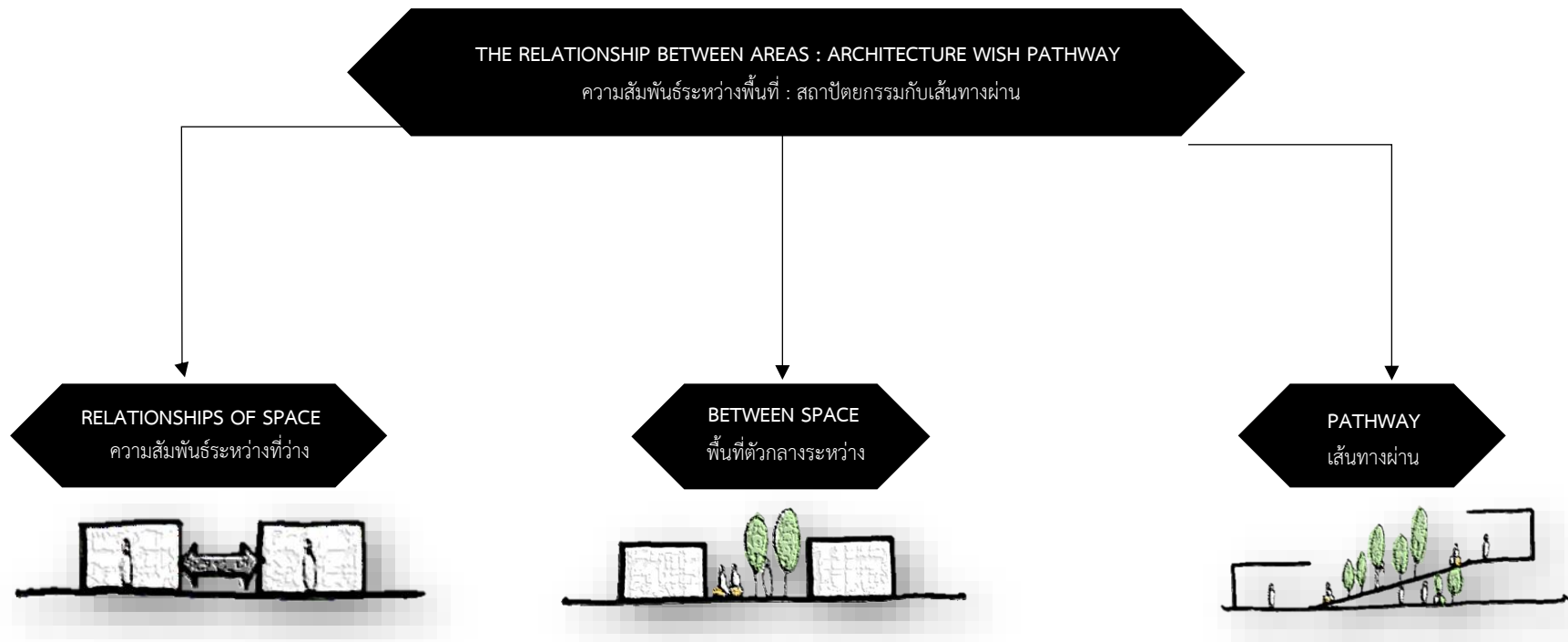
02

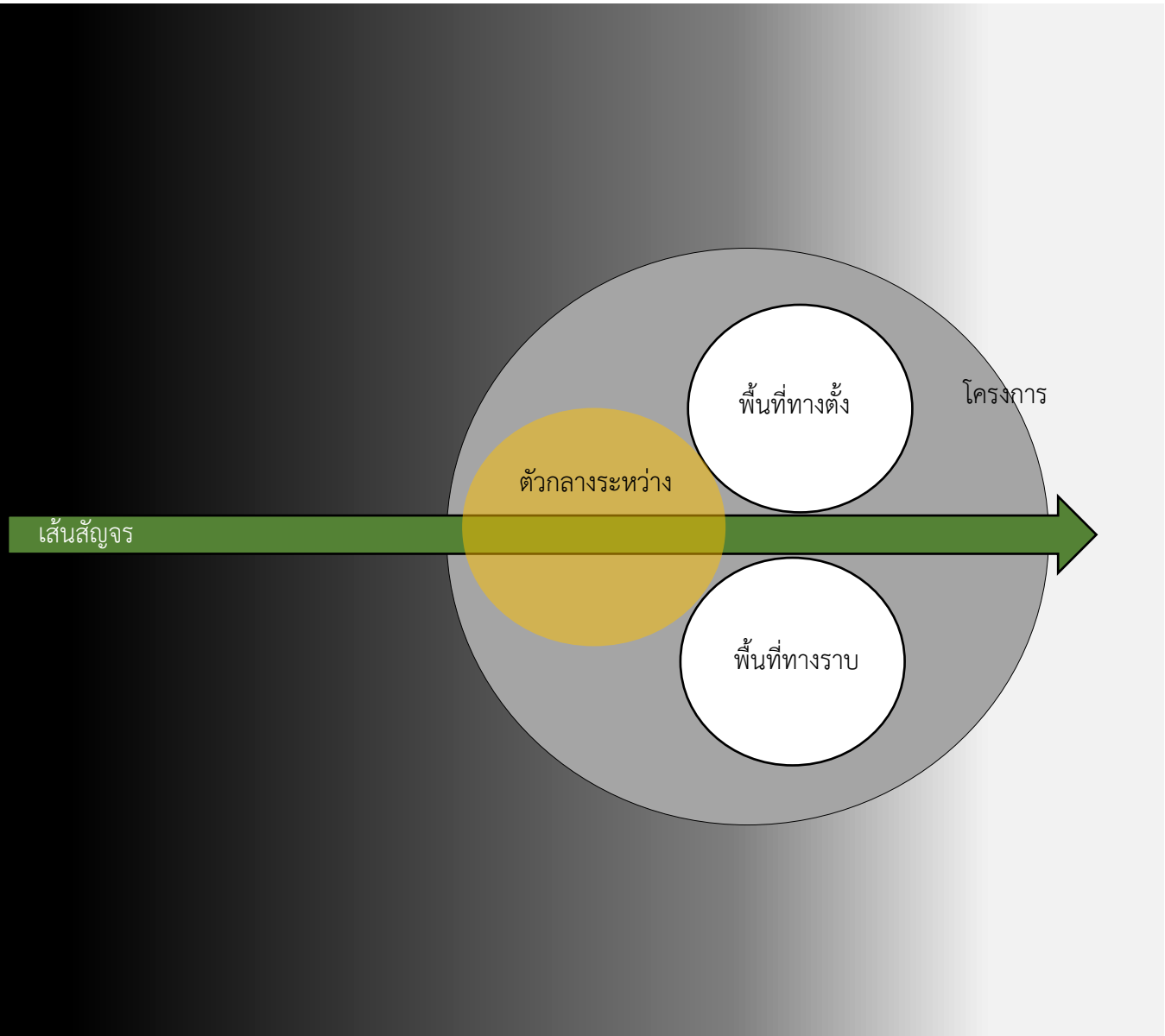
LITERATURE REVIEW



THEORY OR BASIC KNOWLEDGE RELEVANT TO THE PROJECT 01

2.1 ทฤษฎีหรือความรู้พื้นฐานที่เกี่ยวข้องของโครงการ





สมมุติฐานของการศึกษา

การนำเส้นสัญจรมาพิจารณา ร่วมกับการก่อรูปทางสถาปัตยกรรม ใน ลักษณะทางผ่าน โดยทำหน้าที่ปรับสภาพ การรับรู้พื้นที่ขณะเปลี่ยนผ่านบริบทที่เต็มไปด้วย ความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ทางตั้งและ พื้นที่ทางราบ โดยการทดลองหารูปแบบ ความสัมพันธ์ที่เป็นไปได้ในพื้นที่ สถาปัตยกรรมเดียวกัน เพื่อนำมาเป็นแนวทางการออกแบบโครงการ

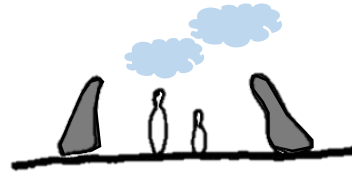
02

RELATIONSHIPS OF SPACE

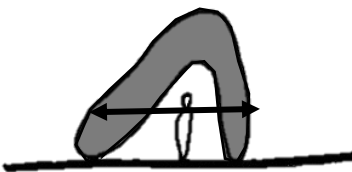
2.2 ความสัมพันธ์ระหว่างที่ว่าง



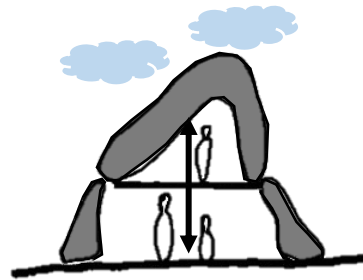
Covered Space



Open-to-sky Spaces



Horizontal Space

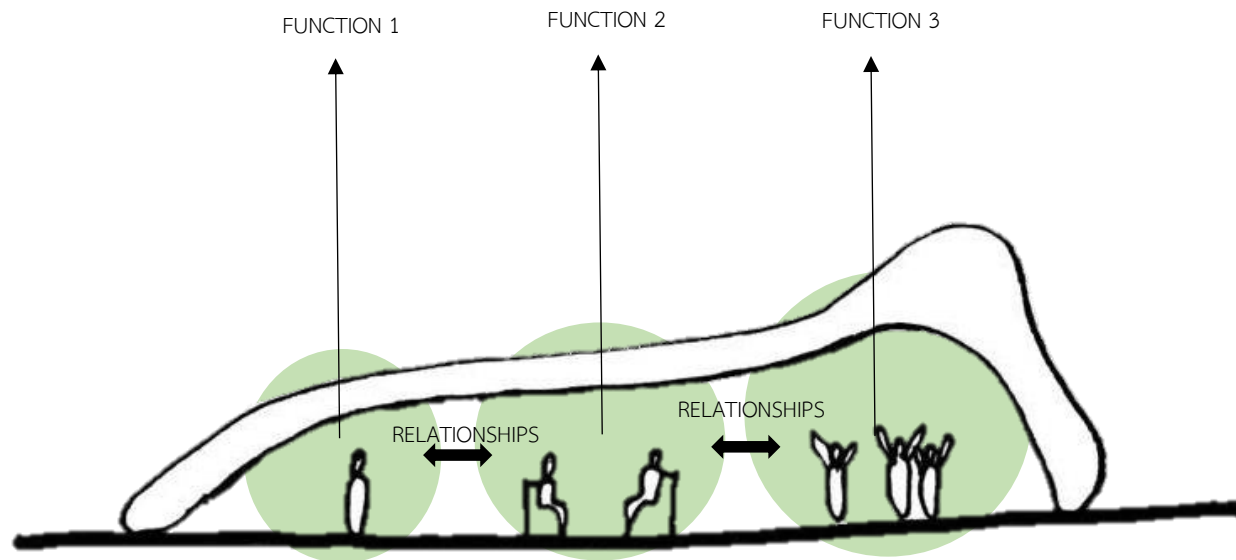


Vertical Space

SPACE หรือ **พื้นที่ว่าง** คือ พื้นที่ที่ว่างอยู่และเนื่องด้วยเป็นพื้นที่ว่าง สิ่งต่างๆจึงสามารถเข้าไปถือครองหรือแต่งเติม(occupy)ได้

โดยมีลักษณะที่ว่างทางสถาปัตยกรรมที่สำคัญ 2 แบบ คือ ที่ว่างที่ห่อหุ้ม (covered space) และที่ว่างเปิดโล่งสู่ท้องฟ้า (open-to-sky spaces)

ที่ว่างทางสถาปัตยกรรมที่จำแนกตามระนาบ คือ ที่ว่างที่เกิดขึ้นในแนวราบ (horizontal space) และที่ว่างที่เกิดขึ้นในแนวตั้ง (vertical space)



ส่วนของระบบที่ว่าง 3 มิติ คือ ปริมาตรที่ว่างซึ่งเกิดจากการรองรับความต้องการลักษณะต่างๆจัดเรียงเป็นลำดับความสัมพันธ์ของที่ว่าง

แนวคิดความสัมพันธ์ของที่ว่าง

SPACE WITHIN A SPACE

A SPACE MAY BE CONTAINED WITHIN THE VOLUME OF A LARGER SPACE

SPACES LINKED BY A COMMON SPACE

TWO SPACE MAY RELY ON AND INTERMEDIARY SPACE FOR THEIR RELATIONSHIPS

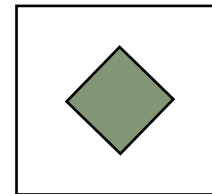
INTERLOCKING

THE FIELD OF A SPACE MAY OVERLAP THE VOLUME OF ANOTHER SPACE

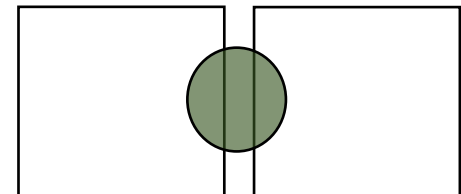
ADJACENT

TWO SPACES MAY SHARE A COMMON BORDER

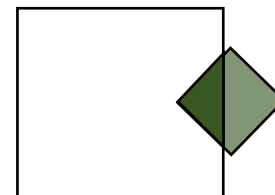
SPATIAL RELATIONSHIPS



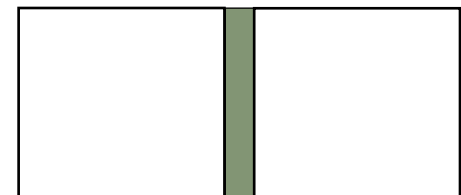
SPACE WITHIN A SPACE



SPACES LINKED BY A COMMON SPACE



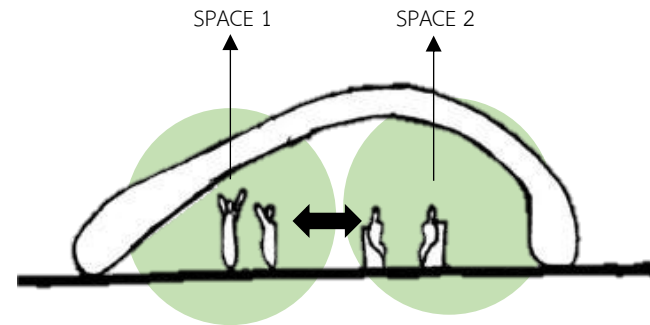
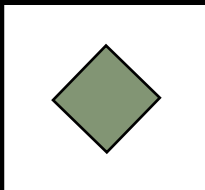
INTERLOCKING SPACES



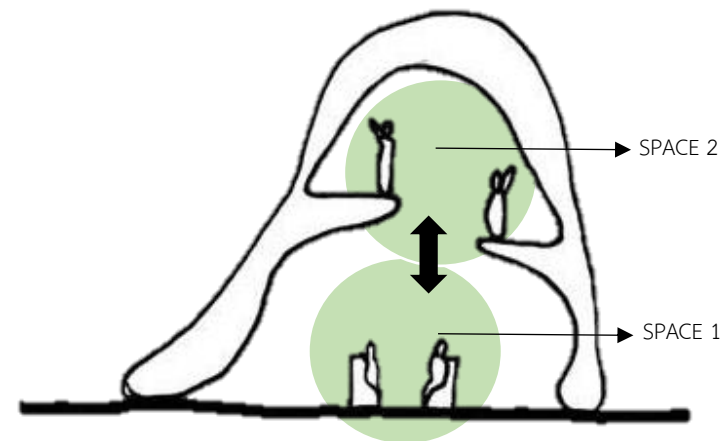
ADJACENT SPACES

SPACE WITHIN A SPACE

A SPACE MAY BE CONTAINED WITHIN THE VOLUME OF A LARGER SPACE



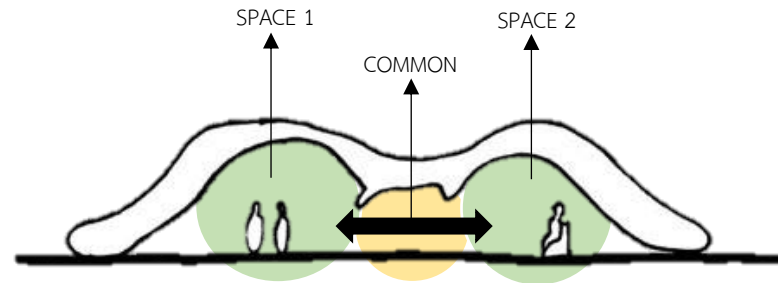
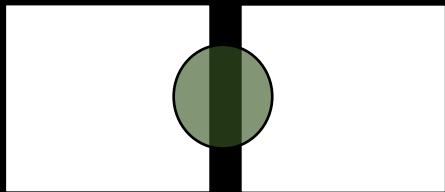
ความสัมพันธ์ของพื้นที่แนวราบ



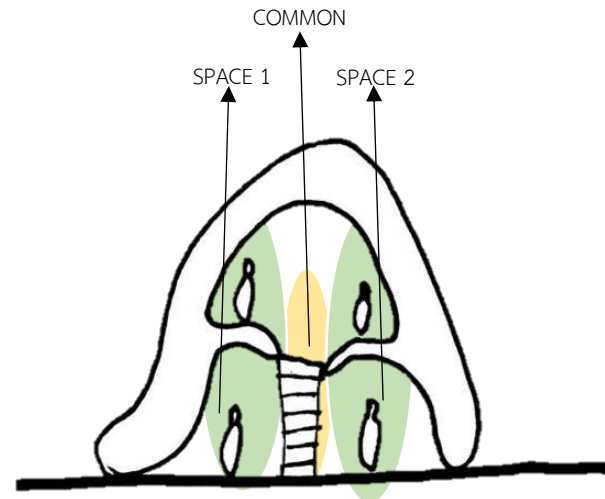
ความสัมพันธ์ของพื้นที่แนวตั้ง

SPACES LINKED BY A COMMON SPACE

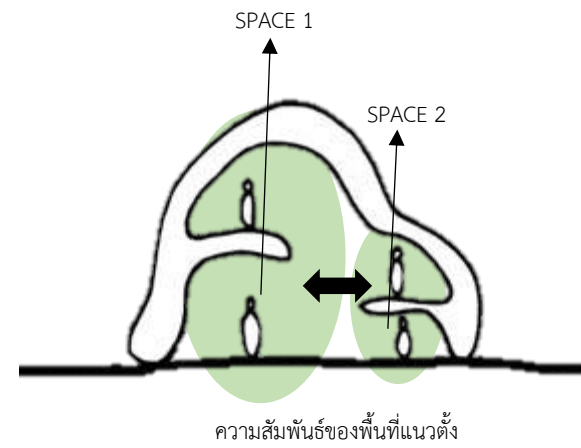
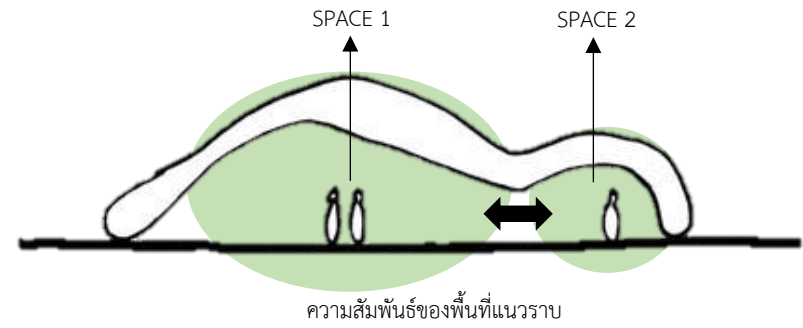
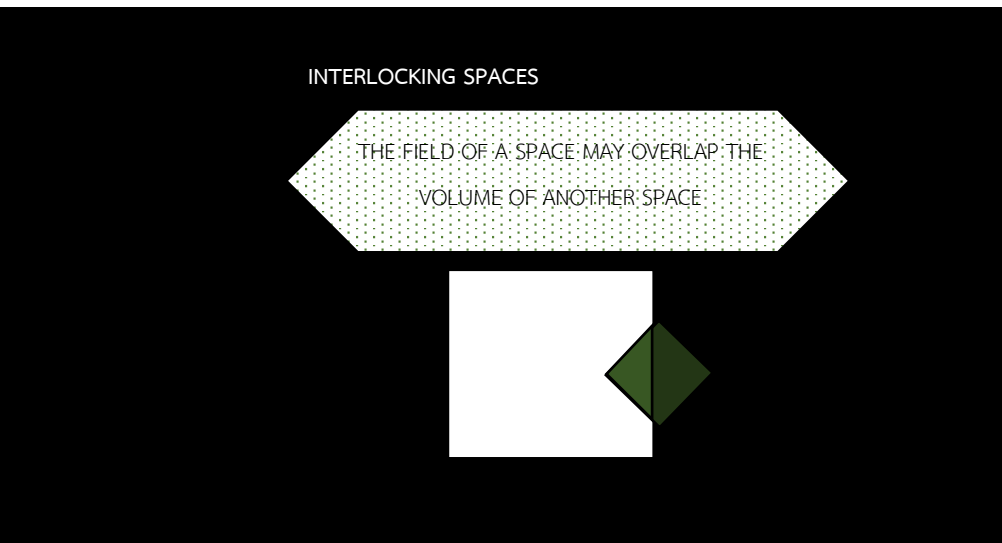
TWO SPACE MAY RELY ON AN INTERMEDIARY SPACE
FOR THEIR RELATIONSHIPS

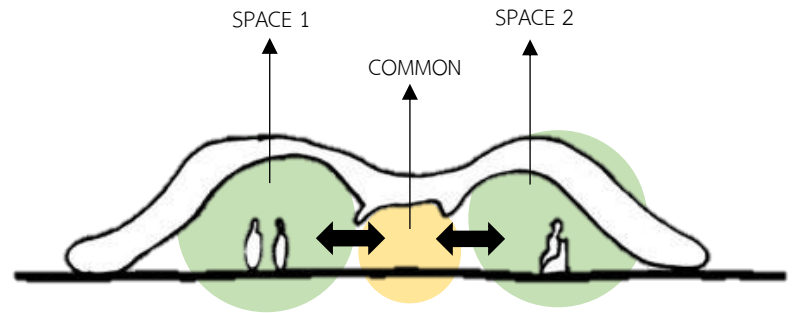
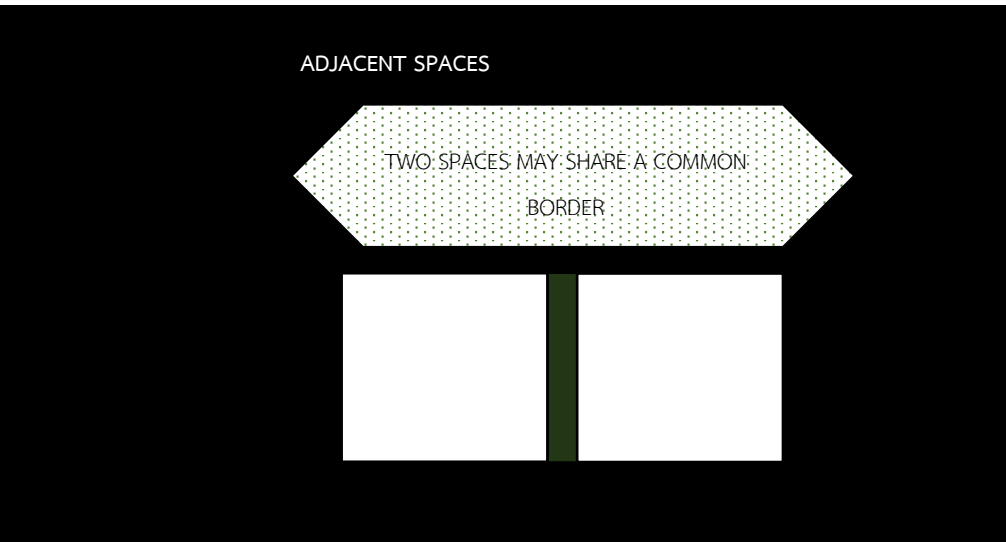


ความสัมพันธ์ของพื้นที่แนวราบ

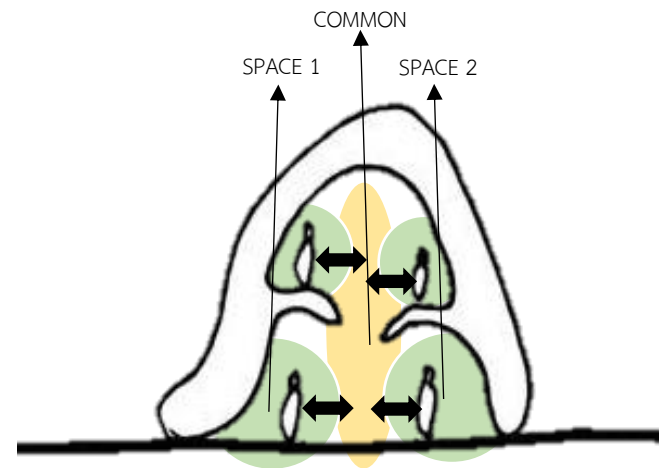


ความสัมพันธ์ของพื้นที่แนวตั้ง





ความสัมพันธ์ของพื้นที่แนวราบ



ความสัมพันธ์ของพื้นที่แนวตั้ง

03

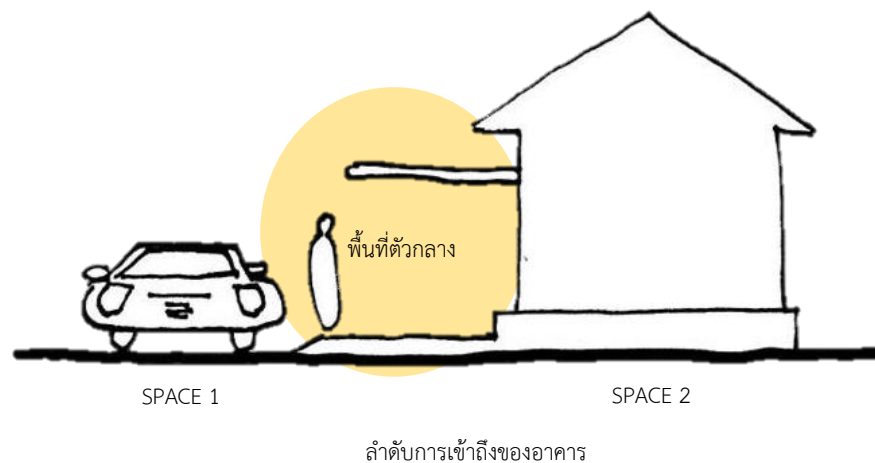
BETWEEN SPACE

2.3 พื้นที่ตัวกลางระหว่าง

พื้นที่ตัวกลางที่อยู่ระหว่างที่ว่าง ทำหน้าที่ แบ่งแยกพื้นที่ใช้สอยออกจากกันหรือทำหน้าที่เชื่อมต่อพื้นที่การใช้งานเข้าด้วยกันมีระบบและระดับความสัมพันธ์ที่แตกต่างกัน

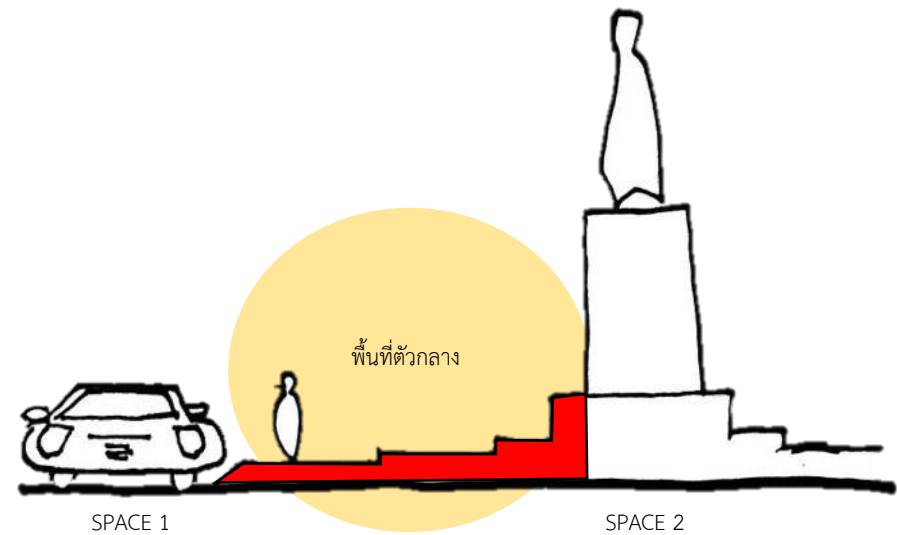
ที่ว่างที่เป็นตัวกลางเชื่อมต่อระหว่างภายนอกและภายใน

ส่งผลถึงความต่อเนื่องของพื้นที่และกิจกรรมที่เกิดขึ้น ช่วยให้การเปลี่ยนถ่ายพื้นที่ ไม่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วเกินไป โดยให้มีระยะและลำดับที่นุ่มนวล ตัวอย่างที่พบได้ เช่น ซานหน้าบ้าน ซึ่งเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ภายนอกและภายในอาคาร



ความสัมพันธ์ของการเปลี่ยนระดับกับที่ว่าง

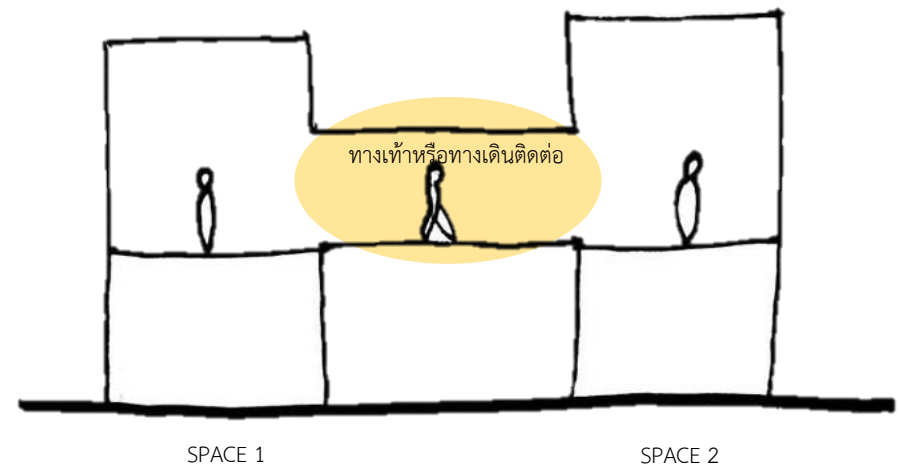
การใช้ระดับพื้นที่ต่างกันมีผลต่อพื้นที่และกิจกรรม เนื่องจากระดับที่มีความแตกต่างกันจะช่วยในการบอขอบเขตและแบ่งพื้นที่การใช้งานออกจากกัน แต่การรับรู้ของกิจกรรมเกิดความต่อเนื่องกันทำหน้าที่แทนผนัง ระดับยังส่งผลต่อความรู้สึกในการเน้นความสำคัญอีกด้วย อาจจะใช้การยกหรือการลดระดับในการเน้นความรู้สึก รวมถึงการสร้างความรู้สึกของการเป็นส่วนตัว รวมถึงการใช้ประโยชน์จากความต่างระดับของพื้นที่ใช้สอยอย่างที่ได้พบได้ เช่น โรงละคร, อนุสาวรีย์ ซึ่งมีขั้นของระดับกุดลงหรือยกขึ้นเพื่อเน้นจุดสนใจเน้นจุดสนใจ



การเปลี่ยนระดับของที่ว่าง

ทางเท้าหรือทางเดินติดต่อ

ในการเชื่อมต่อพื้นที่กิจกรรม ไม่ว่าจะป็นทั้งพื้นที่กิจกรรมภายนอกหรือกิจกรรมภายในตัวอาคาร ส่วนที่เป็นทางเชื่อมหรือทางเดินถือว่าส่งผลอย่างมากที่จะทำให้เกิดความต่อเนื่องของกิจกรรมต่างๆและความสัมพันธ์ของกิจกรรมที่เกิดขึ้นเข้าด้วยกัน นอกจากนี้จะทำหน้าที่เชื่อมต่อกิจกรรมให้ต่อเนื่องกันแล้ว ยังสามารถเกิดการใช้สอยอื่นๆเข้ามารวมด้วย ตัวอย่างที่พบได้ เช่น ทางเดินเท้าที่เชื่อมระหว่างอาคาร, พลาซ่า

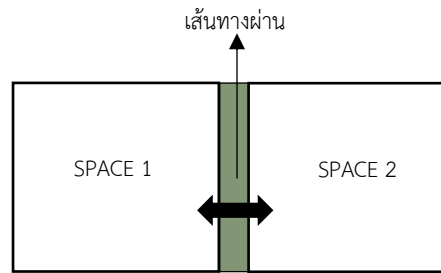


ความต่อเนื่องของที่ว่างผ่านทางเท้า

04 PATHWAY

2.4 เส้นทางผ่าน

เส้นทางผ่าน คือ เส้นทางที่อยู่ระหว่างพื้นที่กิจกรรม ในลักษณะของการเป็นเส้นทางสัญจรหรือเส้นทางเปลี่ยนผ่าน ทำให้เกิดปฏิสัมพันธ์ในขณะเปลี่ยนผ่านพื้นที่หรือเชื่อมต่อพื้นที่



เส้นทางผ่าน จากนิยาม

เพื่อกำหนดรูปแบบและหาลักษณะทางกายภาพและหน้าที่ของเส้นทางผ่าน ได้น่าองค์ประกอบและพื้นที่ของที่ว่างที่มีลักษณะเป็นเส้นทางผ่านจากนิยาม มาเป็นเกณฑ์ในการศึกษารูปแบบภาพรวมและหน้าที่ของเส้นทางผ่าน

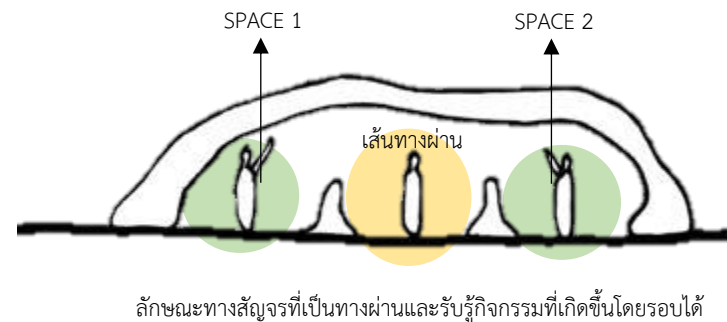
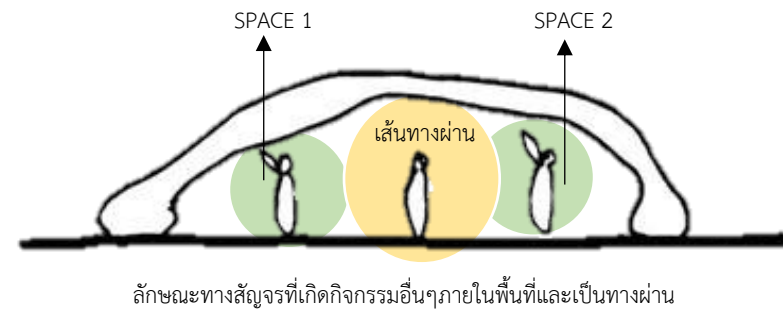
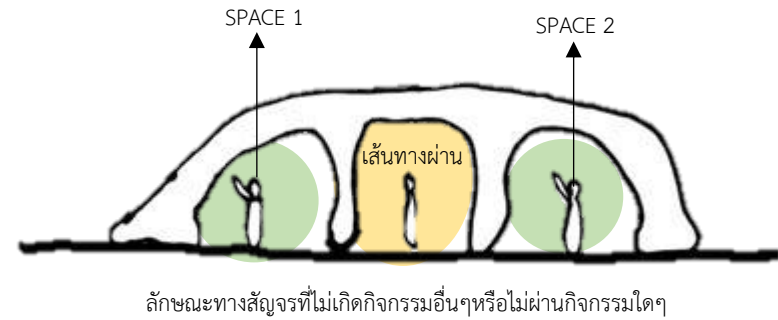


ลักษณะเส้นทางผ่านที่เป็นทางผ่านและรับรู้กิจกรรมที่เกิดขึ้นโดยรอบได้

องค์ประกอบของสถาปัตยกรรมที่มีลักษณะเป็นทางสัญจร

ลักษณะทางกายภาพและหน้าที่ของพื้นที่ในลักษณะทางสัญจรแต่ละประเภท สามารถจัดหมวดหมู่โดยใช้กิจกรรมเป็นเกณฑ์ในการแบ่งรูปแบบ ออกเป็น 3 หมวดหมู่ ดังนี้

1. พื้นที่ทางสัญจรที่ไม่เกิดกิจกรรมอื่นหรือไม่ผ่านกิจกรรมใดๆ
2. พื้นที่ทางสัญจรที่เกิดกิจกรรมอื่นๆภายในพื้นที่และเป็นทางผ่าน
3. พื้นที่ทางสัญจรที่เป็นทางผ่านและรับรู้กิจกรรมที่เกิดขึ้นโดยรอบได้



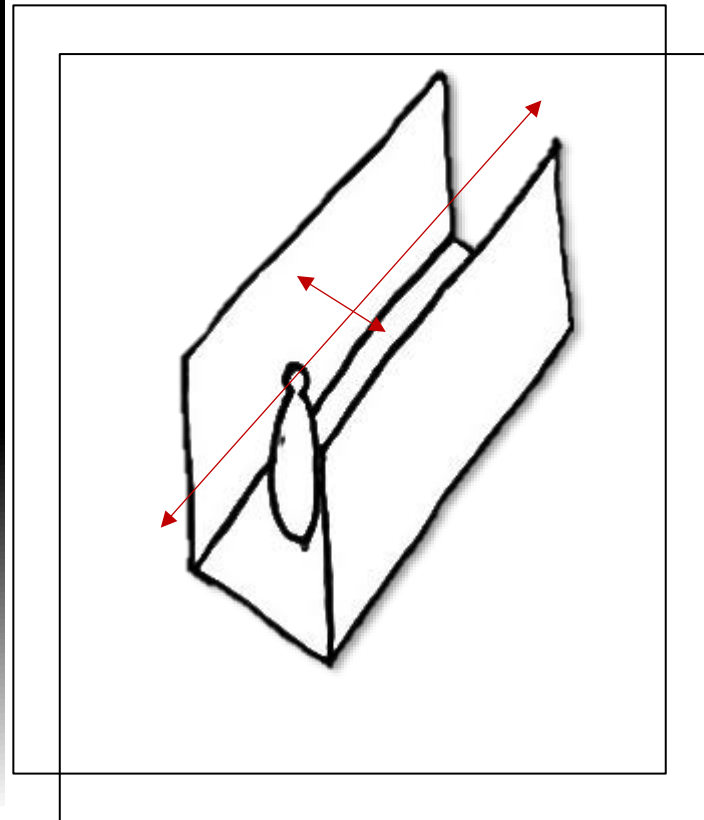
พื้นที่เกี่ยวเนื่องที่เป็นลักษณะเส้นทางผ่าน

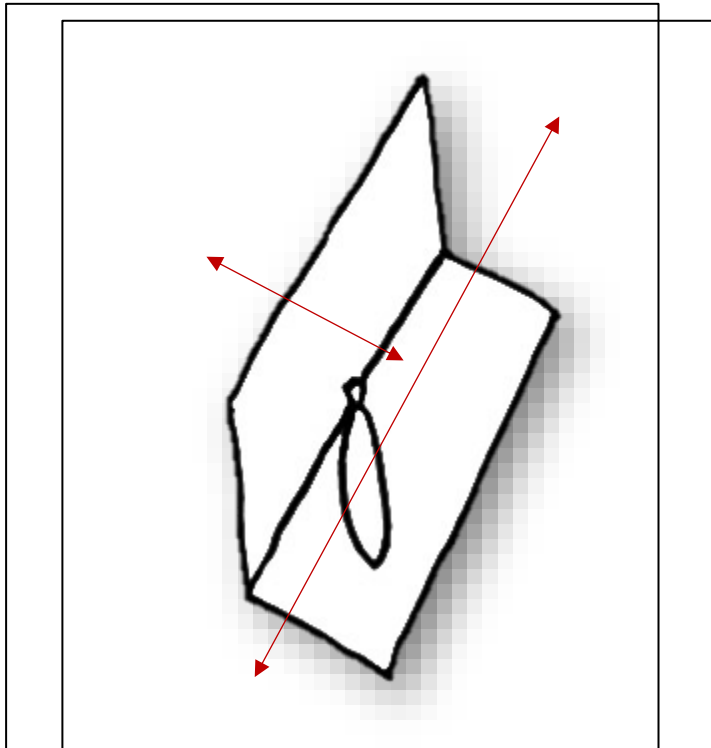
พื้นที่เกี่ยวเนื่องที่เป็นลักษณะเส้นทางผ่าน ซึ่งจะส่งผลให้เกิดความต่อเนื่องของกิจกรรมต่างๆ จะถูกเชื่อมความสัมพันธ์ของกิจกรรมที่เกิดขึ้นในที่ว่างเข้าด้วยกันอย่างสมบูรณ์ แบ่งเป็น

ทางสัญจร (Corridor)

1. ทางเดินที่มีผนังปิดทั้ง2ด้าน (Enclosed) ใช้ในพื้นที่ทางเดิน โถงทางเดินหรือระเบียงทางเดินเป็นแนวยาวมีผนังปิดทั้งสองด้าน หรือใช้เป็นทางเดินส่วนตัว ทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ทางเข้ากับพื้นที่ทางออก เน้นลักษณะการเคลื่อนที่ไปสู่เป้าหมายเป็นหลัก

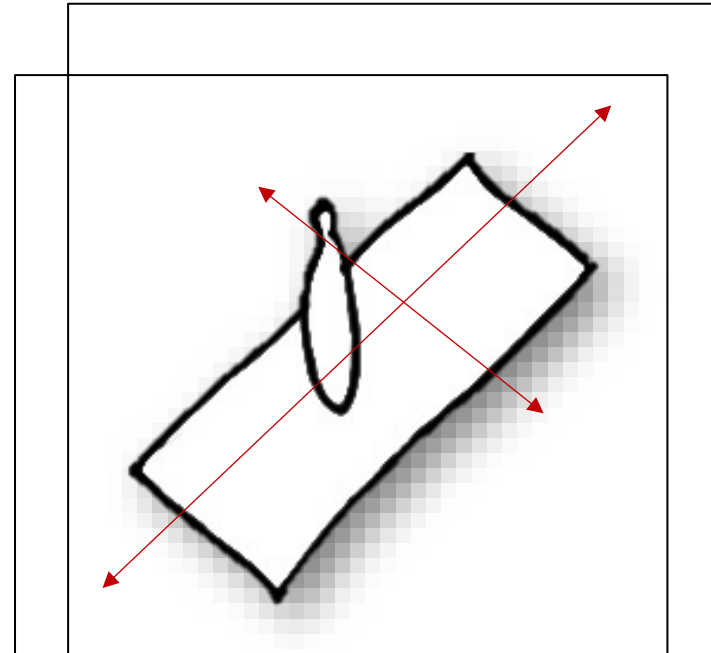
ทำหน้าที่ช่วยชะลอ (defering) หรือลดการปะทะของพื้นที่กิจกรรมที่มีความแตกต่างกันมาก ส่งผลให้ผู้ใช้งานเกิดการปรับสภาพระหว่างการเปลี่ยนผ่านพื้นที่ อีกทั้งยังสร้างลำดับในการเข้าถึงกิจกรรมอีกด้วย





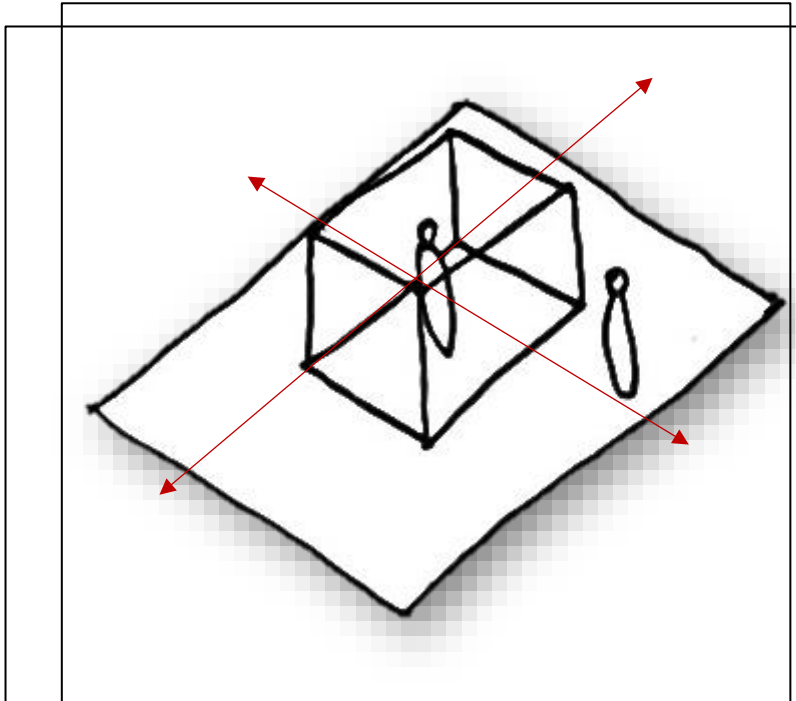
ทางสัญจร (Corridor)

2. ทางเดินผนังด้านหนึ่งเปิดโล่ง (Opened one side) มีลักษณะผนังด้านหนึ่งเปิดโล่ง หรือเชื่อมโยงกับความรู้สึกของพื้นที่ที่ติดกันอยู่ ส่งผลให้ลดความจริงจังของการเคลื่อนไหว



ทางสัญจร (Corridor)

3. ทางเดินที่ผนังเปิดโล่งทั้งสองด้าน (Opened both side) หรือโถงทางเดิน (Hall) ส่งผลให้เกิดการเชื่อมโยงและความต่อเนื่องทางกายภาพของพื้นที่อย่างมาก ในพื้นที่ที่ทางสัญจรตัดผ่าน หรือเชื่อมโยงโดยรอบ ลักษณะทางสัญจรแบบเปิดโล่ง ทำหน้าที่รวมกิจกรรมไว้ด้วยกัน
ส่งผลให้พื้นที่เกิดปฏิสัมพันธ์ทางการรับรู้และสัมผัสกัน

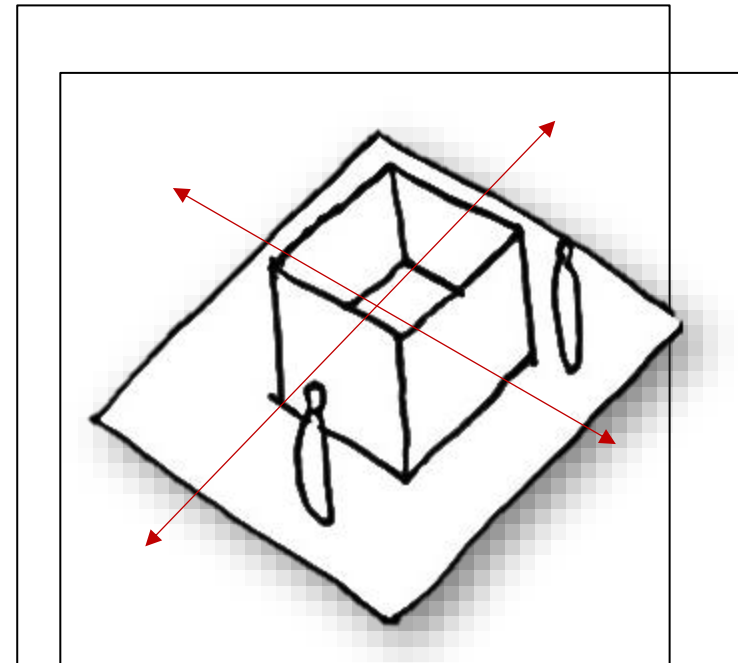


คอร์ต (Court)

1. คอร์ตโล่ง (Court yard)

เป็นพื้นที่สำหรับทำกิจกรรมภายนอกอาคารที่มีความเป็นส่วนตัว ปราศจากสายตาจากคนนอก และยังเป็นการสร้างมุมมองหรือทัศนียภาพที่ดีให้แก่ที่ว่างภายในอาคารให้เหมาะสมกับการใช้งาน

ส่งผลให้คอร์ตโล่งเป็นพื้นที่ศูนย์กลางที่เอื้อให้เกิดกิจกรรมต่างๆขึ้นภายในของคอร์ต เป็นกิจกรรมเชิงพักผ่อนและสร้างภาวะแวดล้อมภายในอาคาร

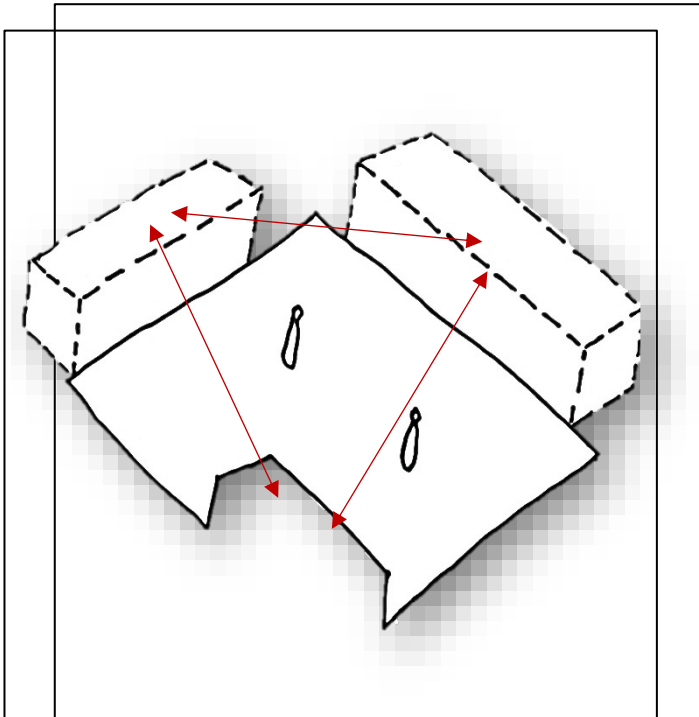


คอร์ต (Court)

2. คอร์ตปิด (Close Court)

เป็นพื้นที่ที่ไม่เกิดกิจกรรมภายในพื้นที่ แต่กิจกรรมที่เกิดขึ้นจะเกาะอยู่บริเวณโดยรอบของคอร์ต ทำหน้าที่ลดความแออัดและดึงแสงธรรมชาติให้กับพื้นที่บริเวณโดยรอบ

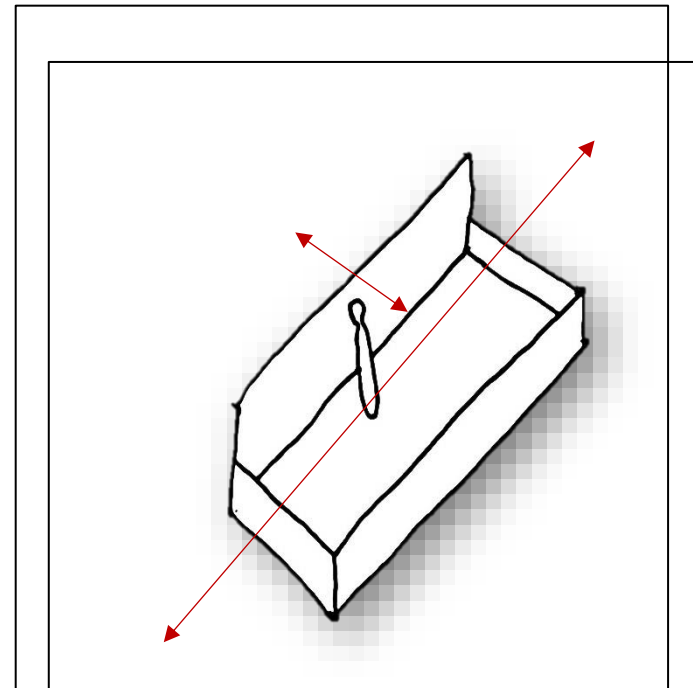
ส่งผลให้คอร์ตปิดเป็นพื้นที่ศูนย์กลางที่ทำหน้าที่กั้นพื้นที่ออกจากกัน แต่สามารถเชื่อมต่อพื้นที่ได้ด้วยการมองเห็น ส่งผลให้กิจกรรมที่เกิดขึ้นโดยรอบคอร์ตปิดมีความต่อเนื่องกัน โดยพื้นที่แยกออกจากกัน และสร้างสภาวะแวดล้อมภายในอาคาร



พื้นที่เปิดโล่งหรือลานกิจกรรม (Plaza)

ลานกิจกรรม ทำหน้าที่ลดความแออัดของพื้นที่ในระดับเมือง ยังเป็นพื้นที่ที่คั่นกิจกรรมต่างๆที่มีความซับซ้อนและหลากหลายทางการใช้งาน โดยรวมทางสัญจรที่เชื่อมกลุ่มอาคารเข้าด้วยกัน เอื้อให้เกิดกิจกรรมต่างๆที่มีความหลากหลาย รวมอยู่ในพื้นที่ลานกิจกรรม

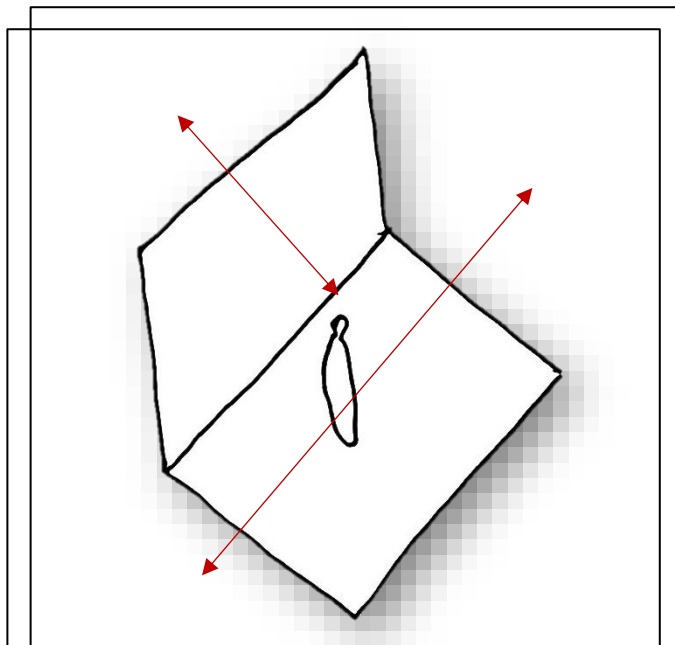
มีลักษณะคล้ายกับ คอร์ทเปิดโล่ง แต่แตกต่างกันในลักษณะในการปิดล้อม โดยลานกิจกรรมมีการปิดล้อมที่น้อยกว่าและเปิดรับสภาพแวดล้อมภายนอกมากกว่า



ระเบียง (Balcony)

ระเบียงถือเป็นพื้นที่ระหว่างที่เชื่อมปฏิสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อมภายนอก ทำหน้าที่เป็นพื้นที่สังเกตการณ์ โดยการขยายการรับรู้สภาพแวดล้อมภายนอก สร้างมุมมองที่เปิดโล่งในขณะเดียวกันยังคงรักษาสภาพความเป็นพื้นที่ส่วนตัว

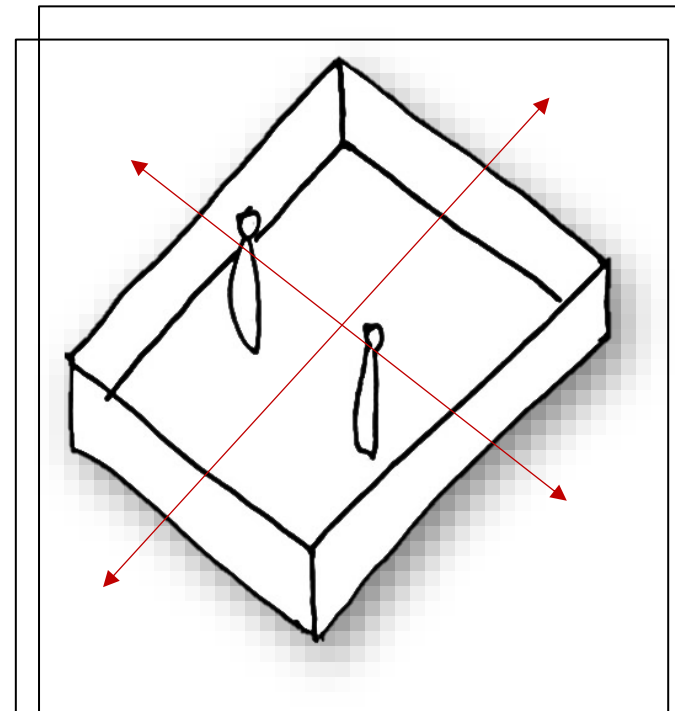
ระเบียงไม่ตรงตามลักษณะเส้นทางผ่านของนิยาม เพราะเป็นพื้นที่ที่อยู่ตรงกลางที่เชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ภายในที่มีกิจกรรมกับพื้นที่ภายนอกที่ไม่เกิดกิจกรรมและไม่เกิดการเปลี่ยนผ่านพื้นที่



ชาน (Terrace)

เป็นพื้นที่ต่อกับทางด้านหัวหรือท้ายบ้าน จะมีหลังคา กันแดดกันฝน ไม่มีราวกันตก โดยบริเวณพื้นจะลดต่ำลงจากพื้นเรือน

มีลักษณะใกล้เคียงกับลักษณะทางสัญจรแบบเปิดผนัง 1 ด้าน มีลักษณะเด่นต่างคือขนาดของพื้นที่ โดยมีพื้นที่ใหญ่กว่าและสามารถเป็นพื้นที่เอื้อให้เกิดกิจกรรมต่างๆ



ดาดฟ้า (Rooftop)

เป็นพื้นที่ที่มีลักษณะการเชื่อมต่อใกล้เคียงกับลักษณะของระเบียง คือมีลักษณะของการเชื่อมสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ภายในกับสภาพแวดล้อมภายนอกโดยตรง ทำหน้าที่เอื้อให้เกิดกิจกรรมในเชิงพักผ่อนเช่นเดียวกับคอร์ทโล่งและชาน และเป็นพื้นที่ที่รองรับกิจกรรมส่วนตัว แต่ไม่เกิดกิจกรรมในการเปลี่ยนผ่านพื้นที่ จึงไม่เป็นพื้นที่ทางสัญจรตามนิยาม

ตัวกลางระหว่างในลักษณะเส้นทาง

กิจกรรม

กิจกรรม+เส้นสัญจร

เส้นสัญจร

Close court

Terrace

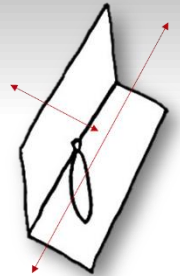
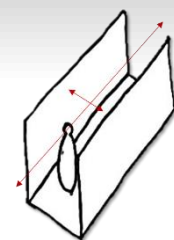
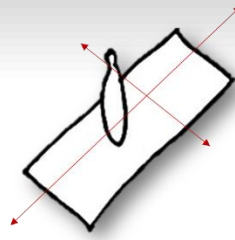
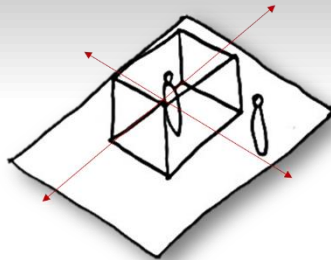
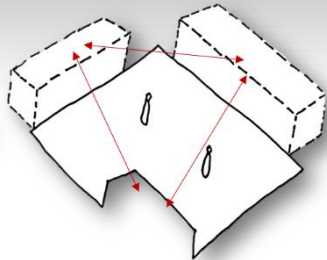
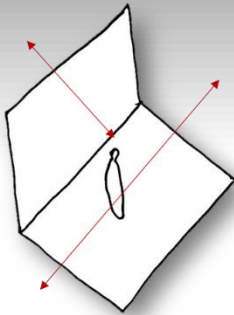
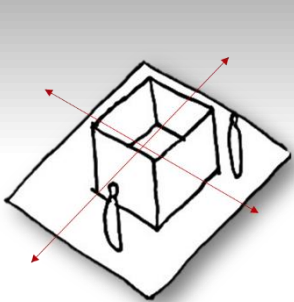
Plaza

Court yard

Opened both side

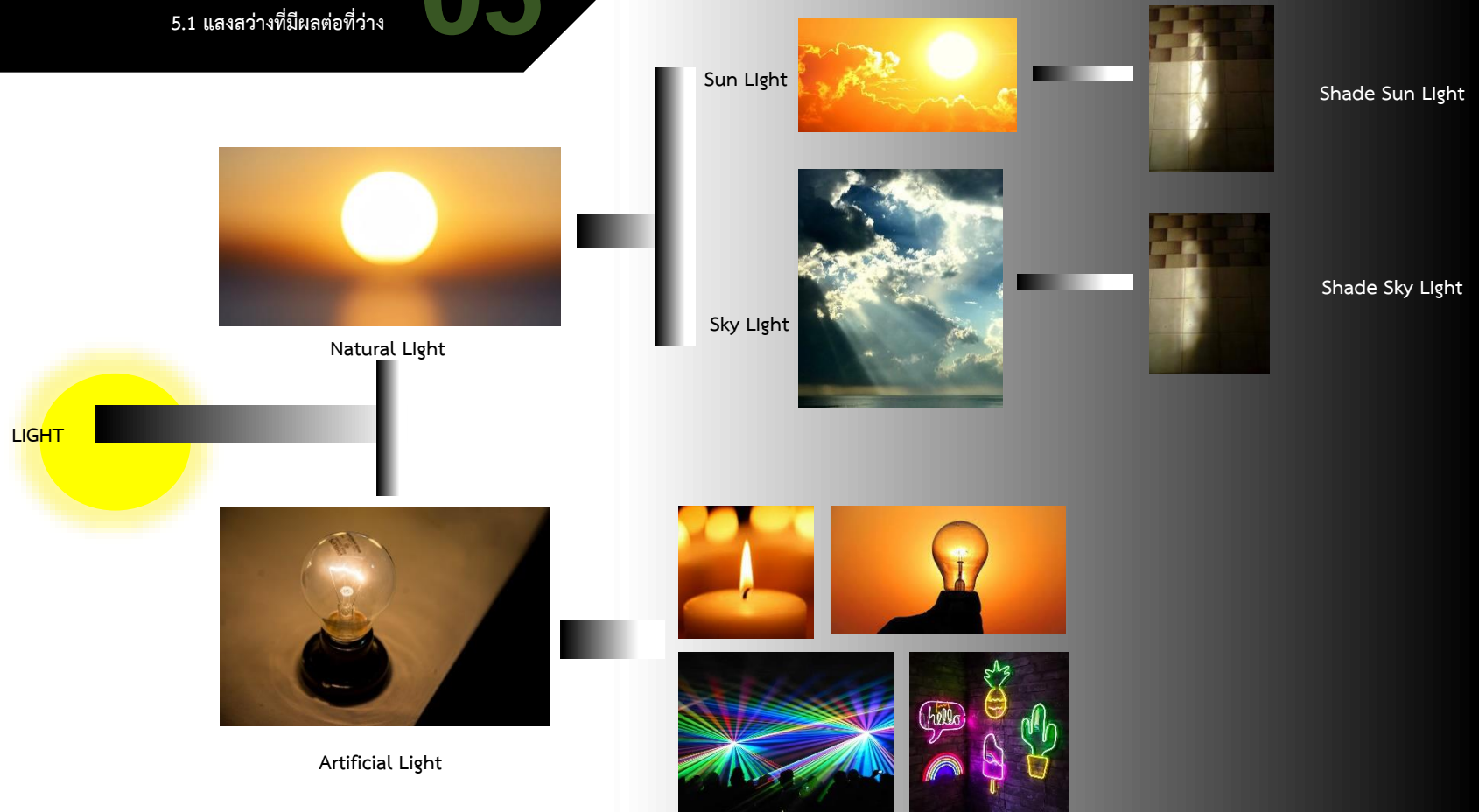
Enclosed

Opened one side



LIGHTING OF SPACE 05

5.1 แสงสว่างที่มีผลต่อที่ว่าง





03

METHODOLOGY



01 SITE SELECTION

3.1 การเลือกที่ตั้งโครงการ

การศึกษาเงื่อนไขของสภาพแวดล้อม

โดยเงื่อนไขในการเลือกจะต้องคำนึงถึงความหลากหลายของสภาพแวดล้อมและการเชื่อมต่อพื้นที่

เงื่อนไขของพื้นที่มีดังนี้

1. พื้นที่ที่มีสภาพแวดล้อมโดดเด่น มีการใช้งานพื้นที่หลากหลาย
2. พื้นที่ที่มีความหนาแน่นสูง มีความพลุกพล่านแออัด
3. พื้นที่ที่มีความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ที่หลากหลายมิติ

ตรอกข้างหลัง

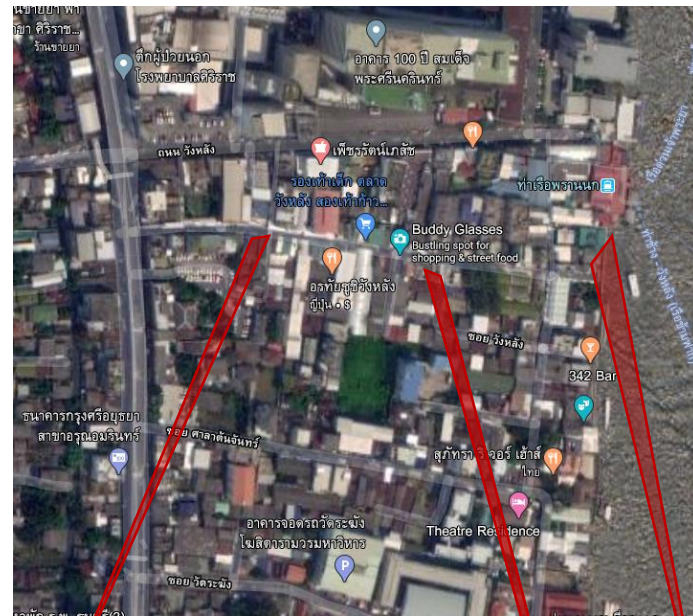
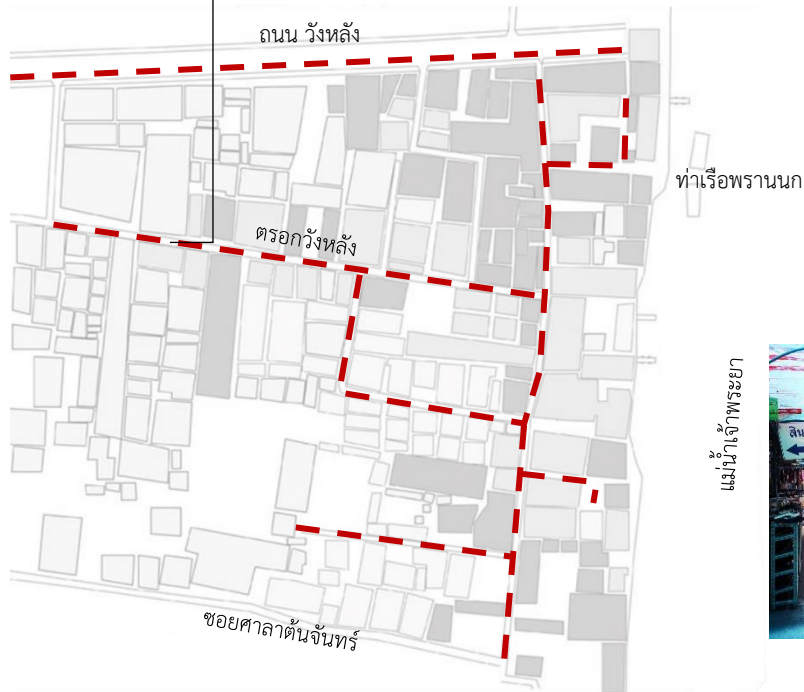


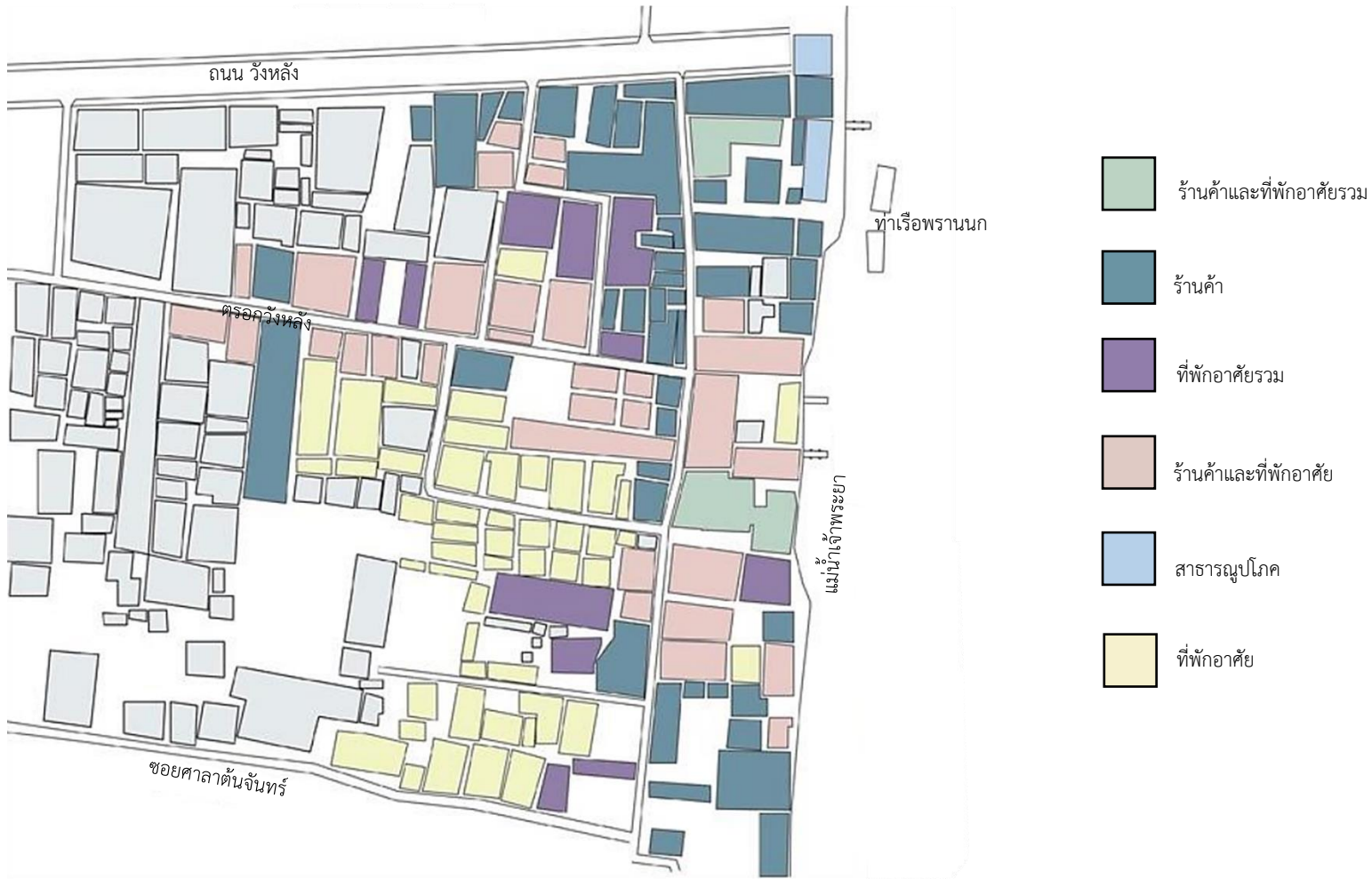
ถนนข้าวสาร



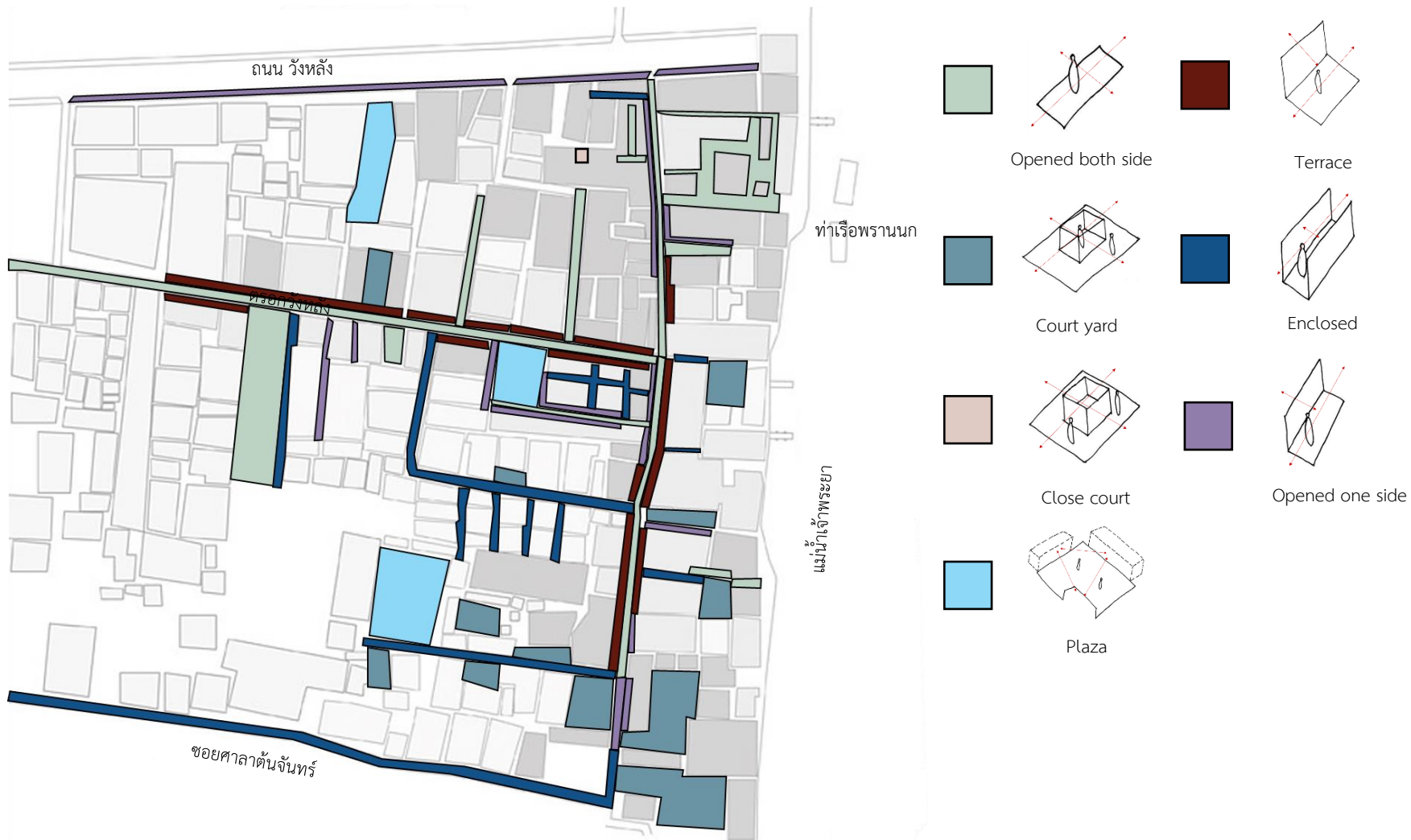
SITE ONE

ตรอกวังหลัง ตั้งอยู่บริเวณท่าเรือพรานนก มีความยาวประมาณ 300 เมตร สามารถทะลุออกไปถนนอรุณอมรินทร์ และวัดระฆังโฆสิตารามได้





แสดงประเภทอาคารที่อยู่บริเวณโดยรอบตรอกวังหลัง

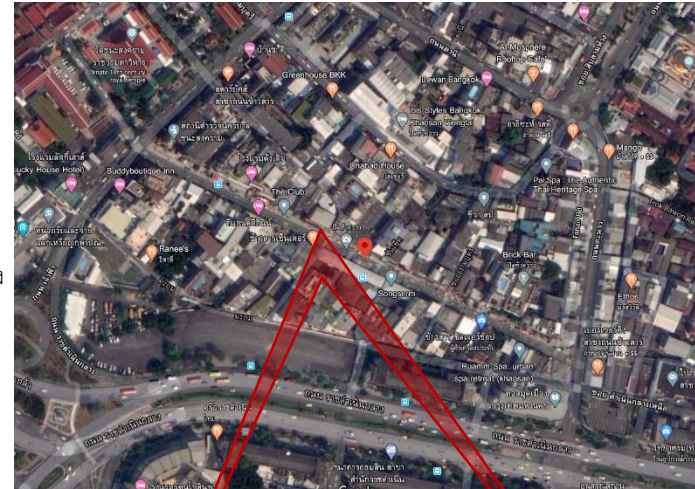


แสดงพื้นที่ตัวกลางระหว่างในลักษณะเส้นทางผ่านที่อยู่รอบบริเวณตรอกวังหลัง

SITE TWO



ถนนข้าวสาร ตั้งอยู่ละแวกบางลำพู
เชื่อมระหว่างถนนตะนาวและถนนจักรพงษ์
มีลักษณะเป็นเส้นตรง ยาว 400เมตร กว้าง7เมตร มีทางเท้าสอง
ข้างถนนกว้าง2.50เมตร



ถนนข้าวสารช่วงเวลากลางวัน


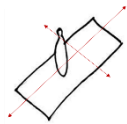



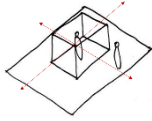
ถนนข้าวสารช่วงเวลากลางคืน


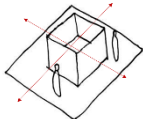
- ร้านค้าและที่พักอาศัยรวม
- ร้านค้า
- ที่พักอาศัยรวม
- ร้านค้าและที่พักอาศัย
- สาธารณูปโภค
- แพลต
- ที่พักอาศัย
- สถานประกอบการ / โรงงาน
- PUB / BAR


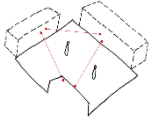



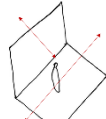
แสดงประเภทอาคารที่อยู่บริเวณโดยรอบถนนข้าวสาร


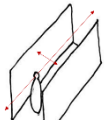
- 


Opened both side
- 


Court yard
- 


Close court
- 


Plaza
- 


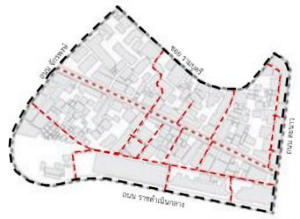
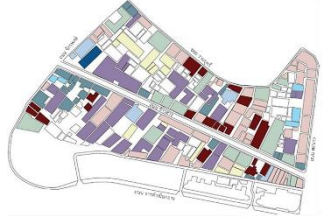

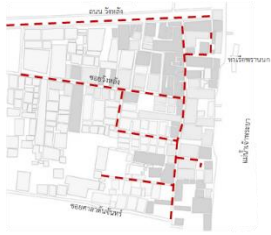

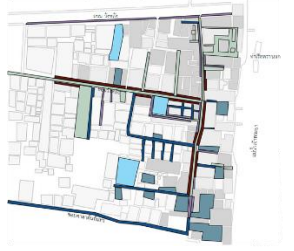
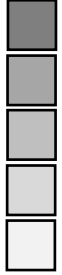

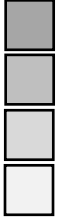

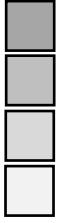
Terrace
- 


Enclosed



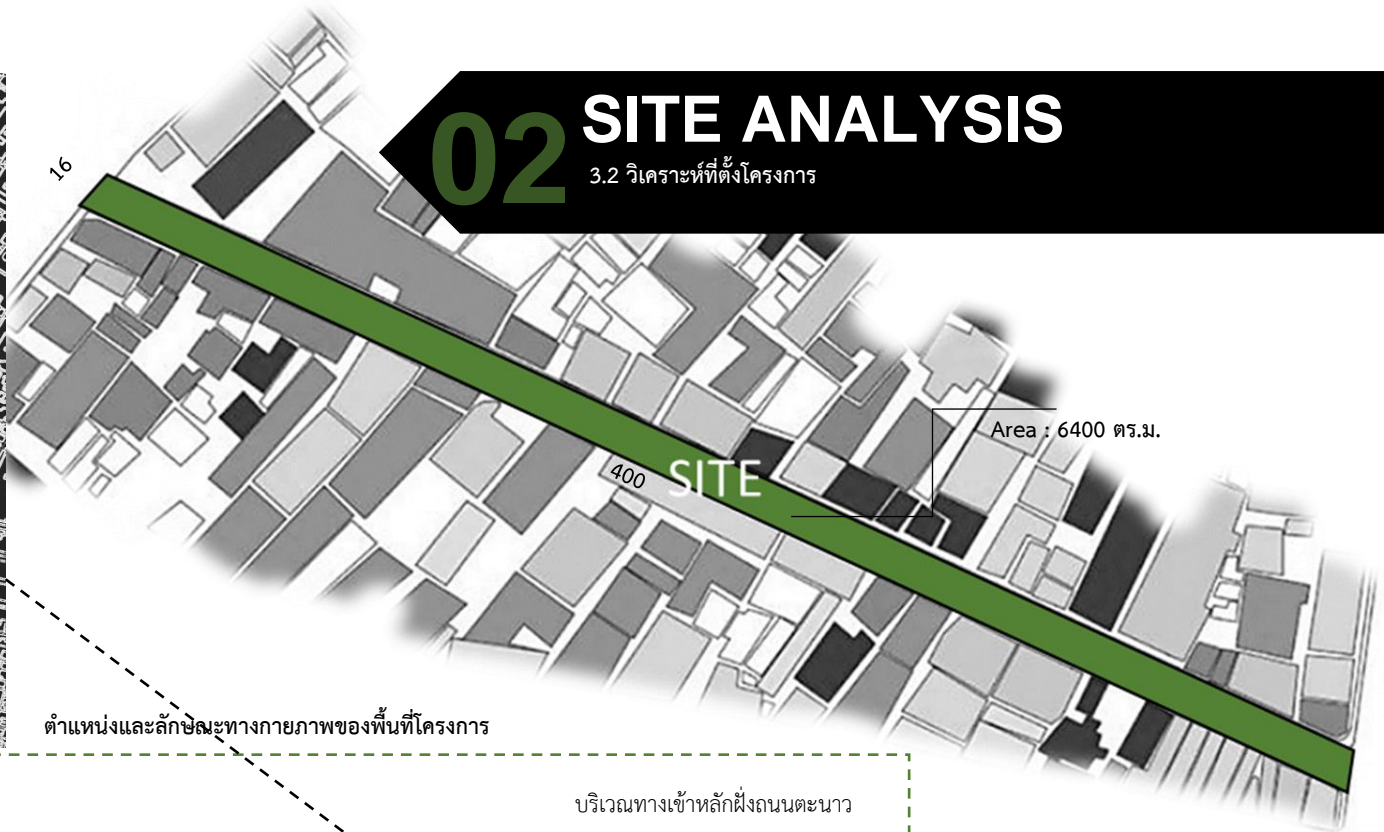
แสดงพื้นที่ตัวกลางระหว่างในลักษณะเส้นทางผ่านที่อยู่รอบบริเวณถนนข้าวสาร

การให้คะแนนเพื่อเลือกที่ตั้งโครงการ

	สภาพแวดล้อมโดดเด่น	ความหนาแน่นพื้นที่	ความสัมพันธ์ของพื้นที่หลากหลายมิติ
ถนนข้าวสาร			
ตรอกวังหลัง			
สรุป	<p>5</p>  <p>1</p>	<p>ถนนข้าวสาร</p>  <p>ตรอกวังหลัง</p> 	<p>ถนนข้าวสาร</p>  <p>ตรอกวังหลัง</p> 

02 SITE ANALYSIS

3.2 วิเคราะห์ที่ตั้งโครงการ



ตำแหน่งและลักษณะทางกายภาพของพื้นที่โครงการ

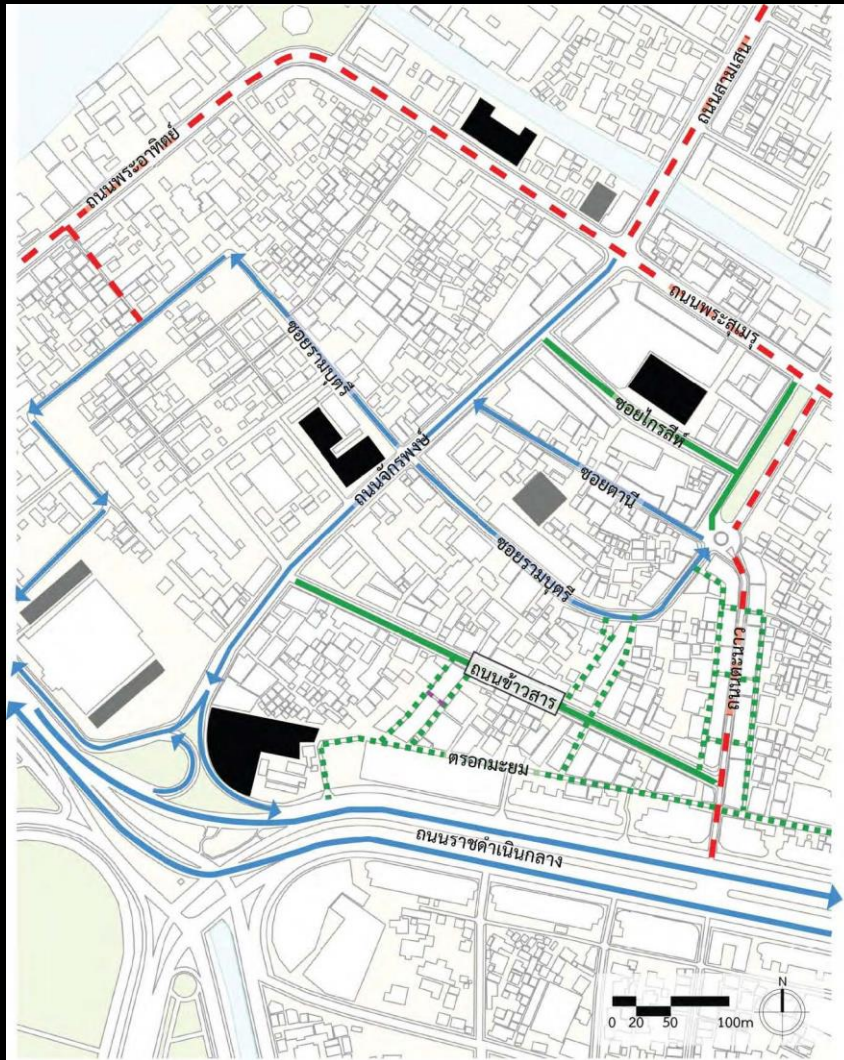
บริเวณทางเข้าหลักฝั่งถนนจักรพงษ์








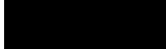
บริเวณทางเข้าหลักฝั่งถนนตะนาว



ลักษณะทางเข้าและทางออกของพื้นที่โครงการ



แสดงเส้นทางการเดินรถและตำแหน่งบริเวณของพื้นที่จอดรถ

-  ถนนเดินรถสองทาง
-  ถนนเดินรถทางเดียว
-  ถนนคนเดิน
-  ถนนทางเข้าภายในชุมชน
-  ที่จอดรถส่วนบุคคล
-  ที่จอดรถสาธารณะ

-  ที่ดินทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์
-  ที่ดินเอกชน
-  ที่ดินวัดบวรนิเวศวิหาร
-  ที่ดินกรมธนารักษ์



แสดงกรรมสิทธิ์ครอบครองที่ดิน

- ที่อยู่อาศัย
- พาณิชยกรรม
- สำนักงานราชการ



แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดิน

■ ■ ■ ■ ■ ■ เขตอนุโลมการตั้งแผงค้าในเวลากลางวัน

■ ■ ■ ■ ■ ■ เขตอนุโลมการตั้งแผงค้าในเวลากลางคืน



แสดงช่วงเวลาที่ยูนิโคดให้ตั้งหาแผงลอย

- อาคารสูง 5 ชั้น ขึ้นไป
- อาคารสูง 4 ชั้น
- อาคารสูง 3 ชั้น
- อาคารสูง 2 ชั้น
- อาคารชั้นเดียว

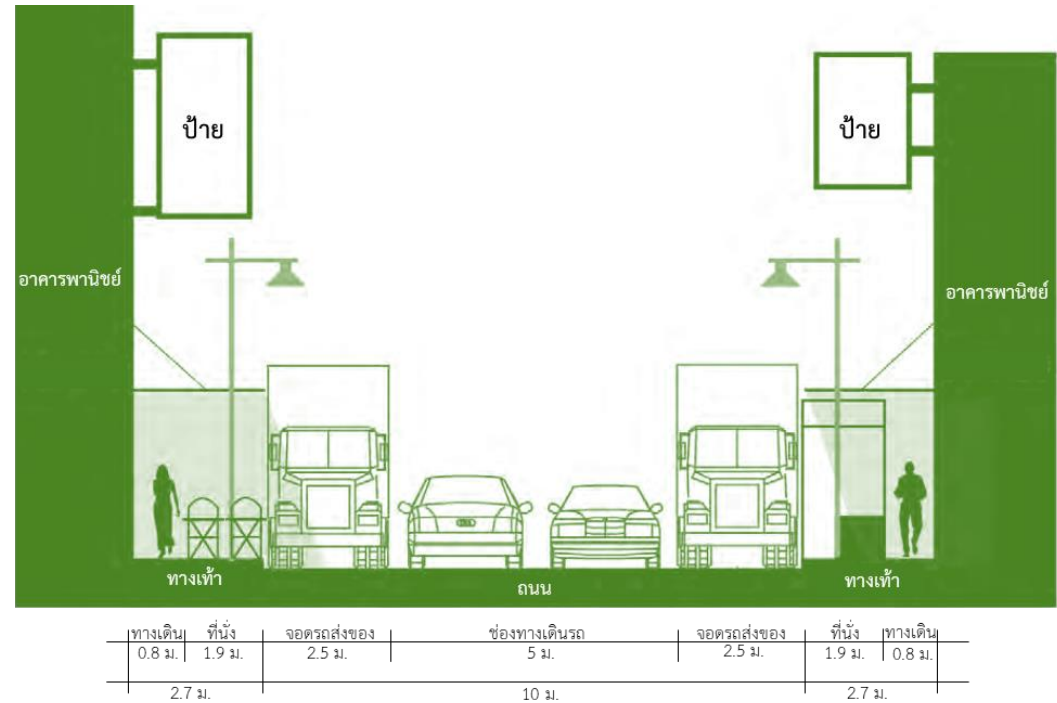


แสดงจำนวนชั้นอาคาร



รูปแบบการใช้พื้นที่บนถนนข้าวสารช่วงเวลา 8.00 น. – 12.00 น.

การใช้พื้นที่บนถนนข้าวสารในช่วงเวลาที่ไม่มีการจราจรคนเดินจะเปิดการจราจรให้รถยนต์สามารถสัญจรได้ โดยช่วงเวลานี้ จะมีรถให้บริการขนส่งสินค้า และรถตู้ของผู้ประกอบการใช้งานอยู่บนถนนข้าวสารเป็นหลัก โดยจะจอดตรึงถนนเพื่อขนถ่ายสินค้าทั้งสองฝั่งของถนน โดยเหลือพื้นที่ถนนให้รถสามารถขับสวนกันได้ การใช้พื้นที่บริเวณทางเดินเท้า ในช่วงเวลานี้ ผู้ใช้งานบนถนนข้าวสารส่วนใหญ่จะเป็นพนักงานซึ่งกำลังเดินทางกลับบ้านและเปิดร้านค้าเพื่อเริ่มให้บริการแก่นักท่องเที่ยว ซึ่งมีจำนวนนักท่องเที่ยวไม่มากนักช่วงเวลานี้ การเดินเท้าของผู้ใช้งานพื้นที่ถนนข้าวสารในช่วงเวลานี้ ส่วนมากจะเลือกบนทางเท้าเนื่องจากบนถนนมีการใช้พื้นที่จอดรถยนต์เพื่อขน

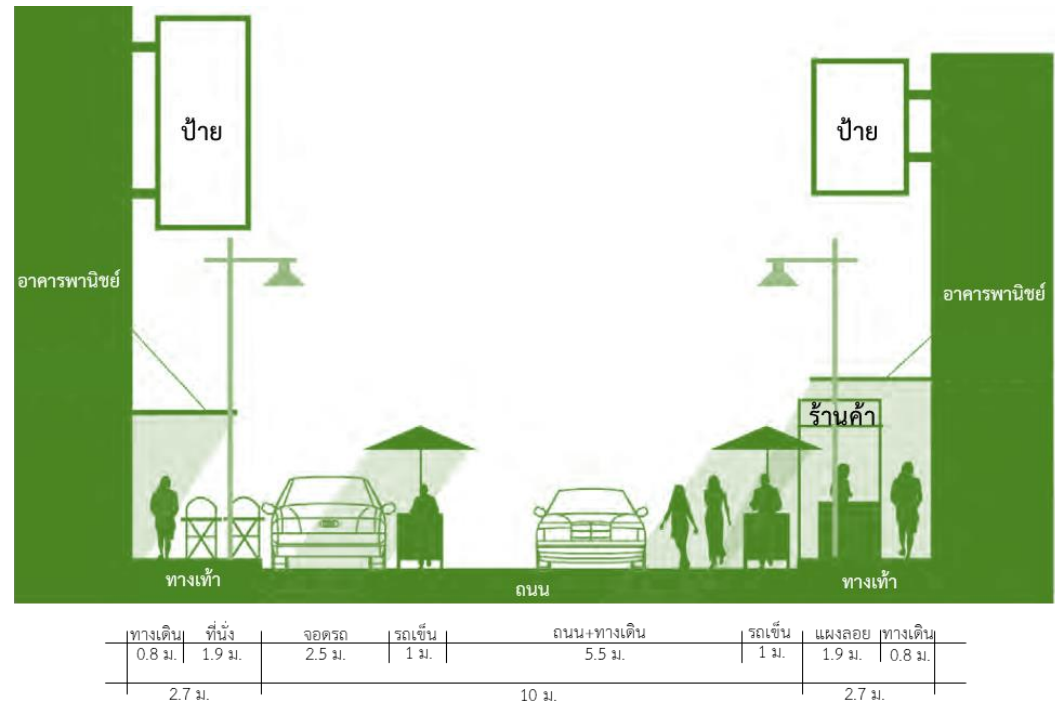


แสดงลักษณะการใช้พื้นที่ถนนข้าวสารช่วงเวลา 8.00 น. – 12.00 น.



รูปแบบการใช้พื้นที่บนถนนข้าวสารช่วงเวลา 12.00 น. – 17.00 น.

การใช้พื้นที่บนถนนข้าวสารในช่วงเวลานี้ยังคงมีการใช้พื้นที่ถนนเพื่อการจราจรอยู่บ้าง รถที่ใช้งานอยู่บนถนนข้าวสารในช่วงเวลานี้ส่วนมากจะเป็นรถประเภท รถรับจ้าง ได้แก่ รถแท็กซี่ รถตุ๊กๆ และรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง มีรถยนต์และมอเตอร์ไซด์ส่วนตัวใช้ริมถนนเป็นพื้นที่จอดรถ ในช่วงเวลานี้เริ่มมีนักท่องเที่ยวมาเดินบนพื้นที่ถนนข้าวสารมากกว่าในช่วงเช้า โดยส่วนมากนักท่องเที่ยวจะเลือกเดินในฝั่งทิศใต้เนื่องจากมีร่มเงาของอาคารพาดผ่านพื้นที่ข้างส่วนของถนน เริ่มมีการตั้งแผงร้านค้าบนทางเดินเท้าเกือบตลอดเส้นทางเดินเท้าของถนนข้าวสาร โดยเว้นช่องทางเดินไว้ประมาณ 1 เมตร และเริ่มมีร้านค้าประเภทรถเข็นให้บริการแก่นักท่องเที่ยวบริเวณริมถนน

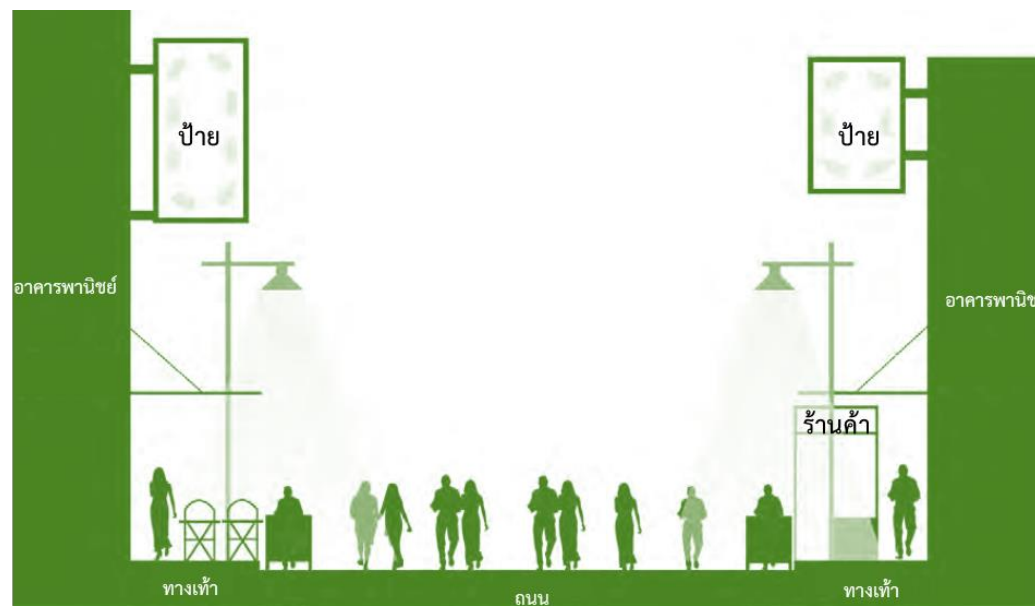


แสดงลักษณะการใช้พื้นที่ถนนข้าวสารช่วงเวลา 12.00 น. – 17.00 น.



รูปแบบการใช้พื้นที่บนถนนข้าวสารช่วงเวลา 17.00 น. – 21.00 น.

การใช้พื้นที่บนถนนข้าวสารในช่วงเวลานี้มีการจัดการให้นารถทั้งหมดออกนอกพื้นที่ถนน และทำการปิดการจราจร เพื่อรองรับการจัดกิจกรรมถนนคนเดิน ผู้ประกอบการร้านค้าได้ใช้ทางเดินเท้าและริมถนนเป็นพื้นที่ตั้งร้านค้าแบบแผงลอยตลอดความยาวของถนน มีร้านให้บริการ บริการนวดตั้งเก้าอี้เพื่อรองรับลูกค้า โดยใช้พื้นที่ทางเดินเท้าทั้งหมดและพื้นที่ริมขอบถนนประมาณ 3-4 ทั้ง 2 ฝั่งของถนน โดยเหลือพื้นที่ทางเดินสำหรับนักท่องเที่ยว 2-4 เมตร และมีการใช้งานร่วมด้วย รถเข็นขายอาหาร และเนื่องจากช่วงเวลานี้เป็นช่วงเวลาที่ถนนข้าวสารมีนักท่องเที่ยวเข้ามาใช้งานพื้นที่มากที่สุด และมีจำนวนของร้านค้ามากที่สุดรอบวัน ทำให้ถนนข้าวสารมีความหนาแน่นของการใช้พื้นที่ในเวลานี้มากที่สุด จึงทำให้มีการสัญจรไม่สะดวกในบางช่วงของถนน



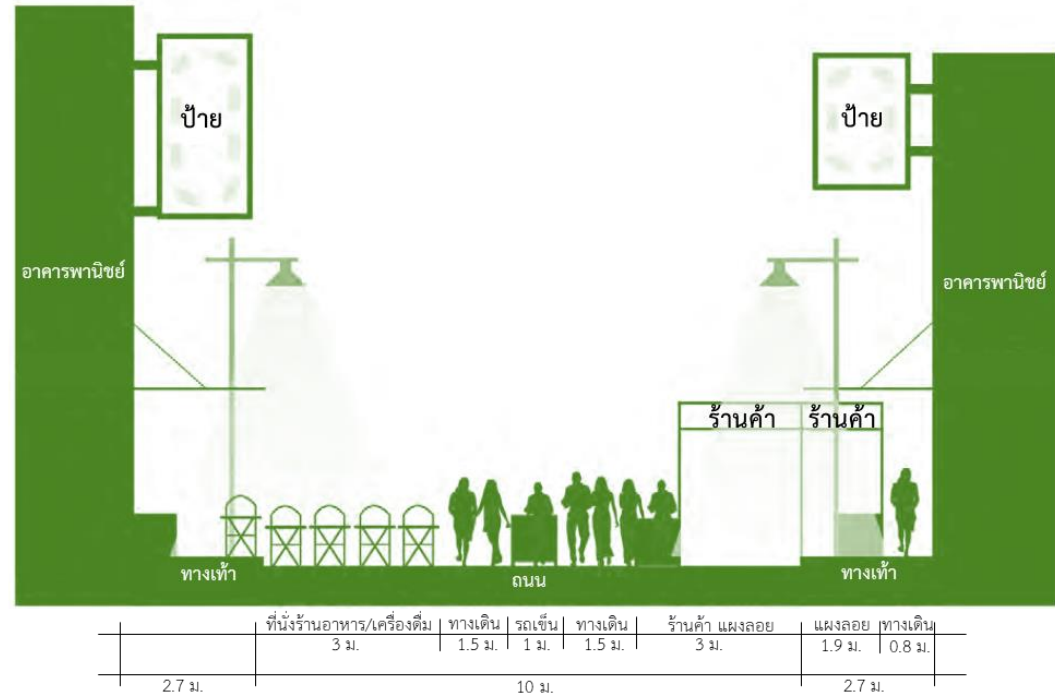
ทางเดิน	ที่นั่ง	รถเข็น	ทางเดินถนนคนเดิน	รถเข็น	แผงลอย	ทางเดิน
0.8 ม.	1.9 ม.	1 ม.	8 ม.	1 ม.	1.9 ม.	0.8 ม.
2.7 ม.			10 ม.	2.7 ม.		

แสดงลักษณะการใช้พื้นที่ถนนข้าวสารช่วงเวลา 17.00 น. – 21.00 น.

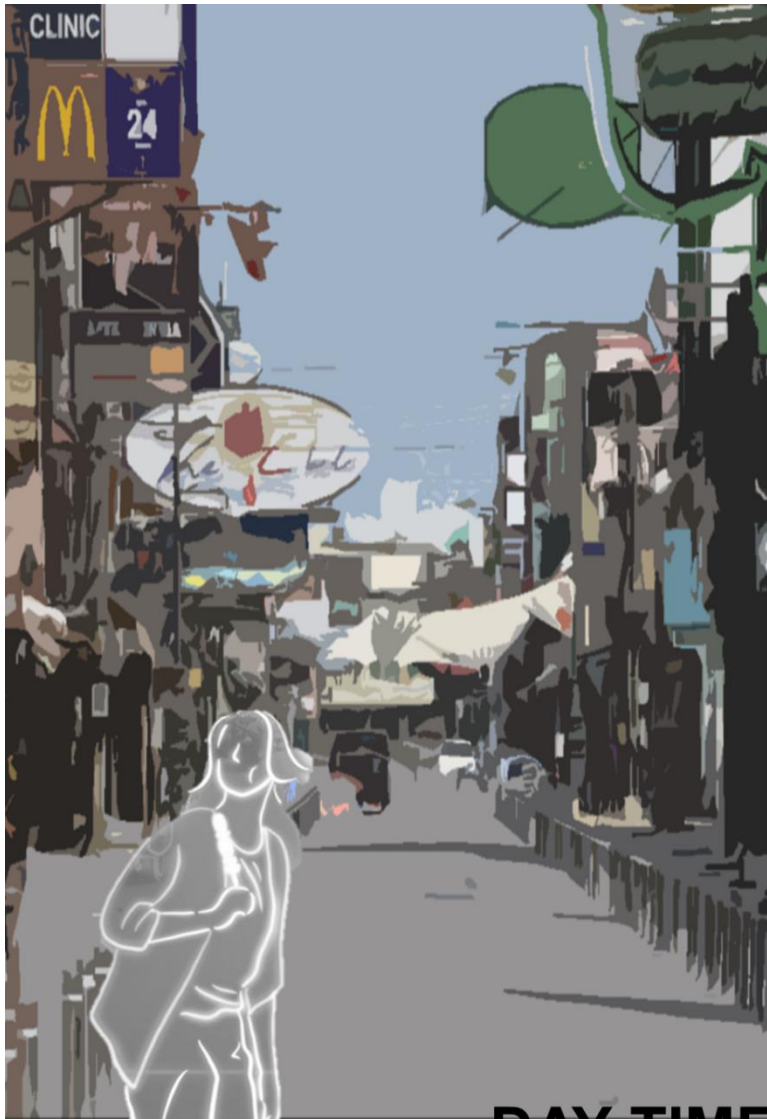


รูปแบบการใช้พื้นที่บนถนนข้าวสารช่วงเวลา 21.00 น. – 1.00 น.

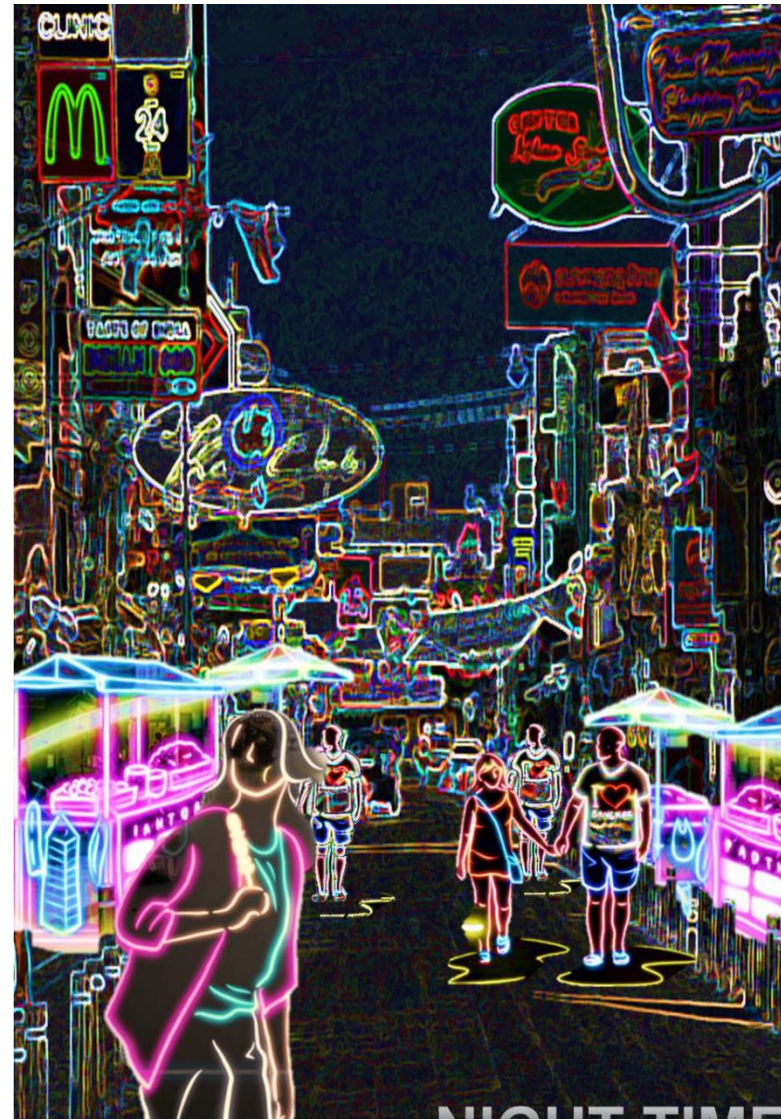
การใช้พื้นที่บนถนนข้าวสารในช่วงเวลานี้ จะมีผู้ประกอบการร้านค้า ในอาคารพาณิชย์ ร้านค้าแผงลอยและร้านค้ารถเข็นที่ประกอบการบนถนนเริ่ม ปิดร้าน ซึ่งจะมีผู้ประกอบการมาใช้พื้นที่ต่อเพื่อเปิดร้านเหล่าแบบชั่วคราว และมี ผู้ประกอบการร้านอาหาร และร้านเหล้าบางร้าน ได้ขยายพื้นที่ได้นั่งสำหรับ ลูกค้าลงมายังพื้นที่ถนนแทนที่ร้านค้าแผงลอยที่ปิดร้านไป โดยช่วงเวลานี้กลุ่ม นักท่องเที่ยวยังคงมีจำนวนมากอยู่ ซึ่งเริ่มมีการจับกลุ่มเพื่อทำกิจกรรม นันทนาการต่างๆ เช่น การถ่ายทอดสฟุตบอล การจับกลุ่มเพื่อเต้น เป็นต้น การสัญจรด้วยการเดินเท้าบนถนนในช่วงเวลานี้ค่อนข้างดีดัดขัด เนื่องจากมีผู้ใช้งาน จำนวนมาก และร้านค้ารถเข็นเริ่มเปิดร้านทำให้เกิดขวางการสัญจร



แสดงลักษณะการใช้พื้นที่ถนนข้าวสารช่วงเวลา 21.00 น. – 1.00 น.

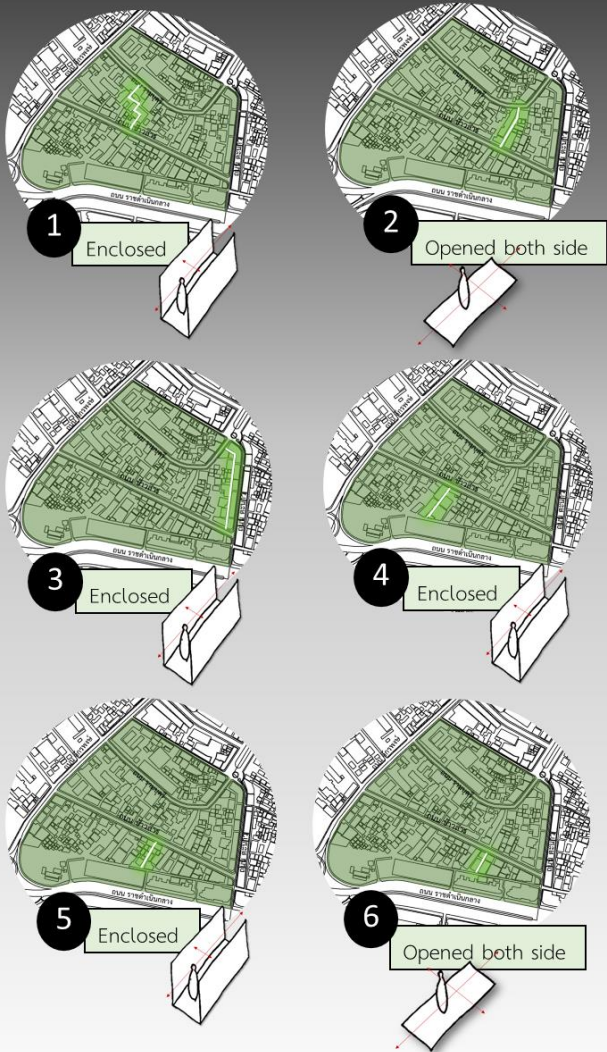


DAY TIME

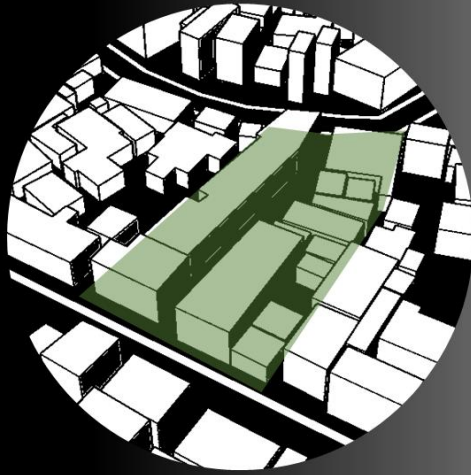


NIGHT TIME

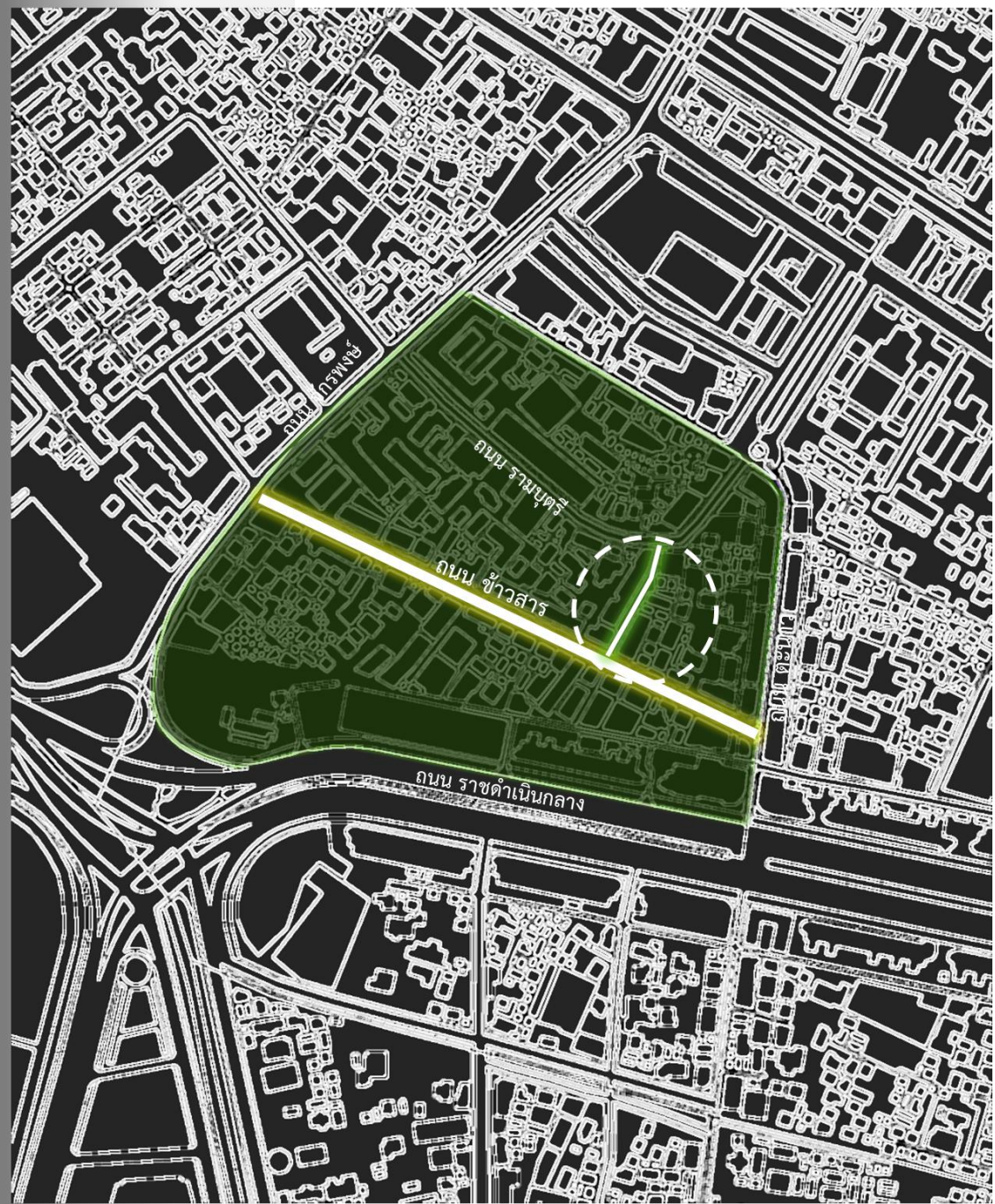
SITE SELECTION



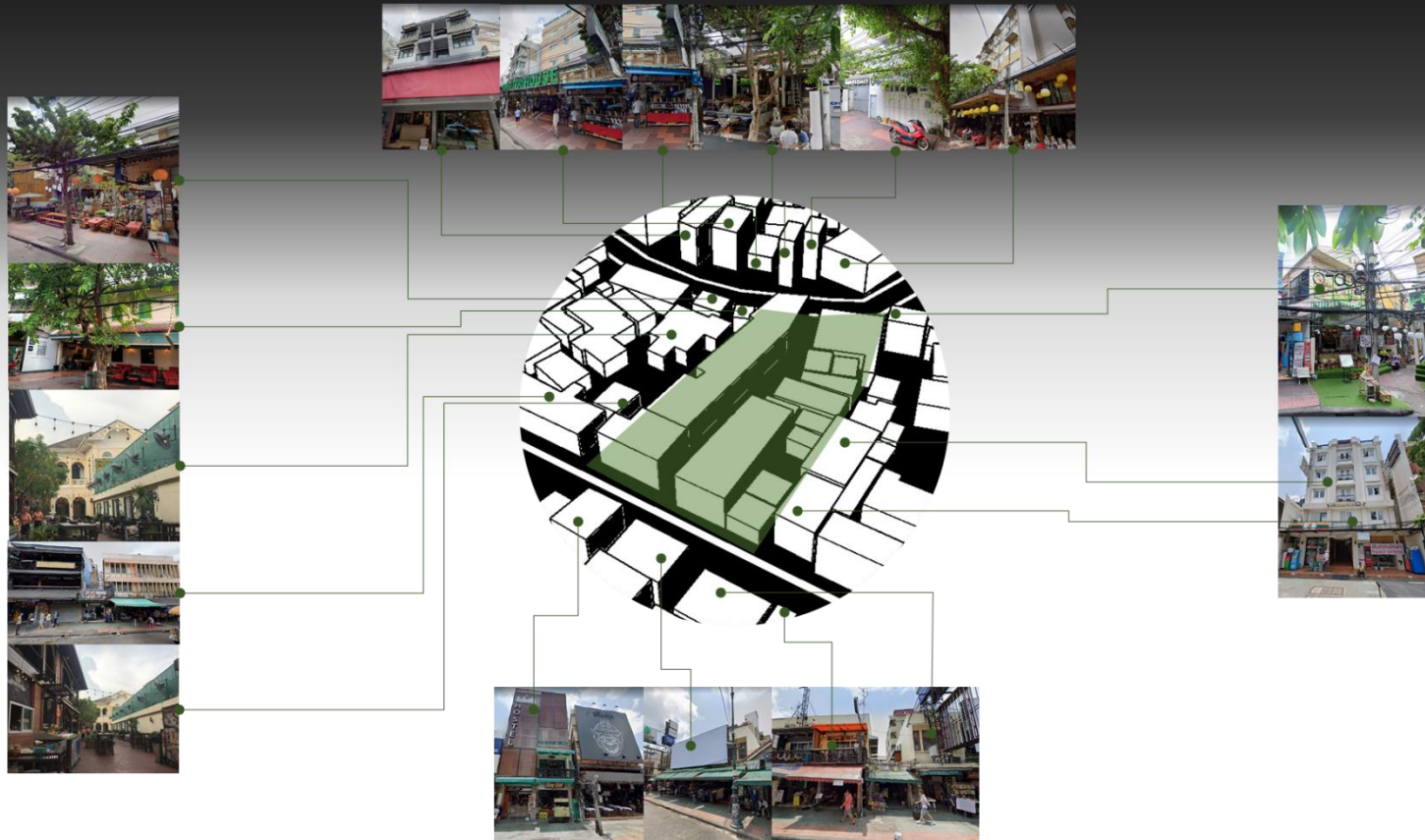
SITE : 3890.19 SQM



ตำแหน่งและลักษณะทางกายภาพของพื้นที่โครงการ

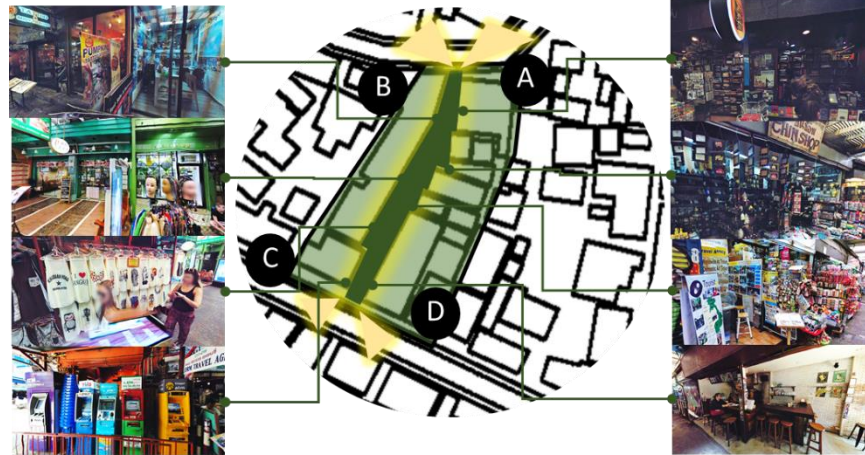


Building Context

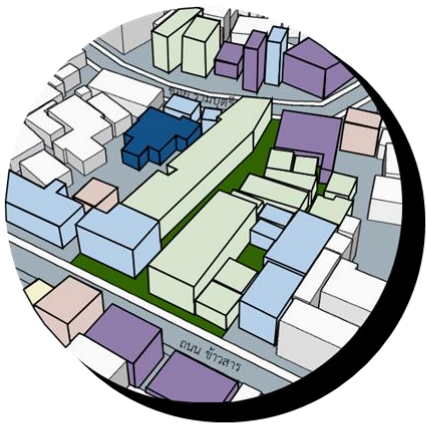




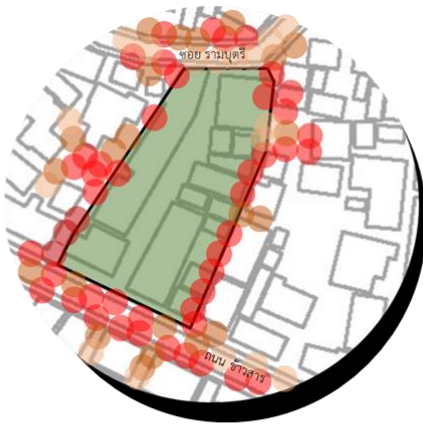
บริเวณทางเข้าฝั่งถนนข้าวสาร



บริเวณทางเข้าฝั่งซอยรามบุตรี



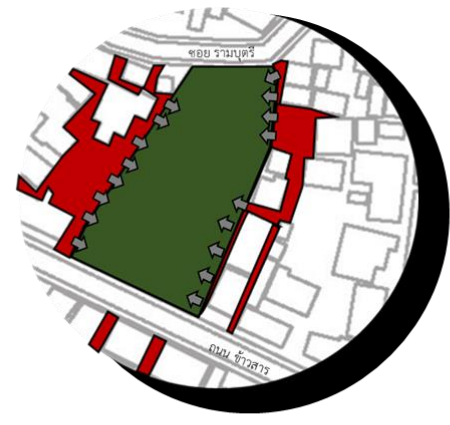
- Building Type
- PUB / BAR
 - ที่พักอาศัยรวม
 - ร้านค้า
 -
 -
 - อาคารอนุภาค



Noise Pollution

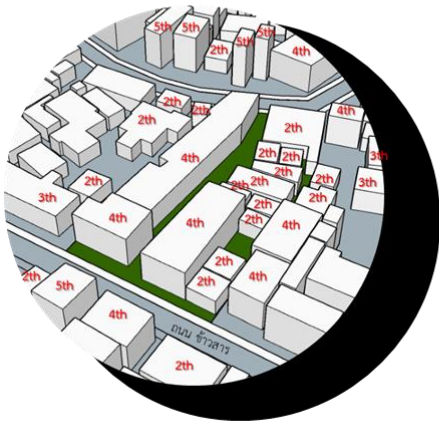


Pathway in site

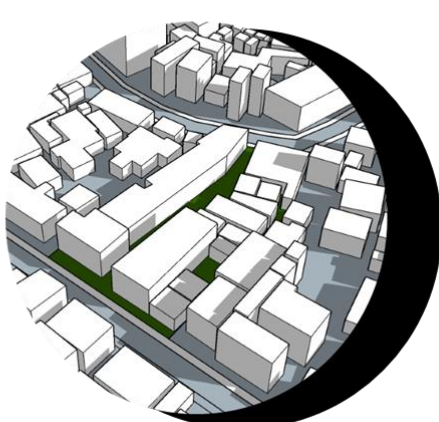


Pathway out site

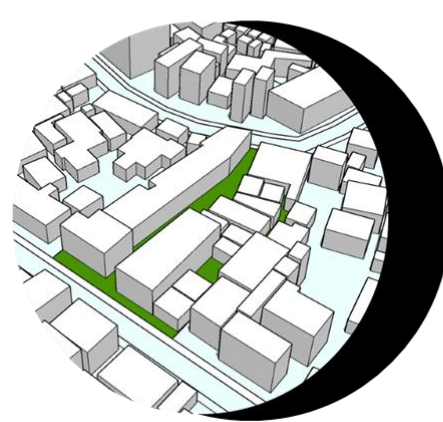
SITE ANALYSIS



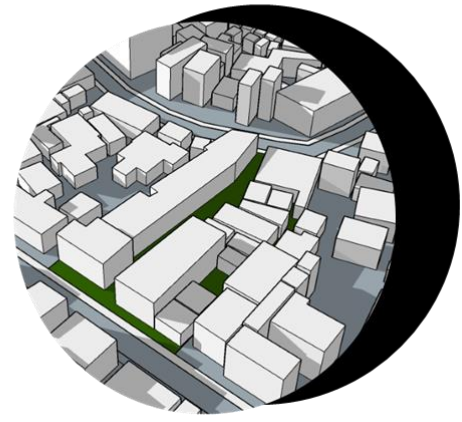
Building Height



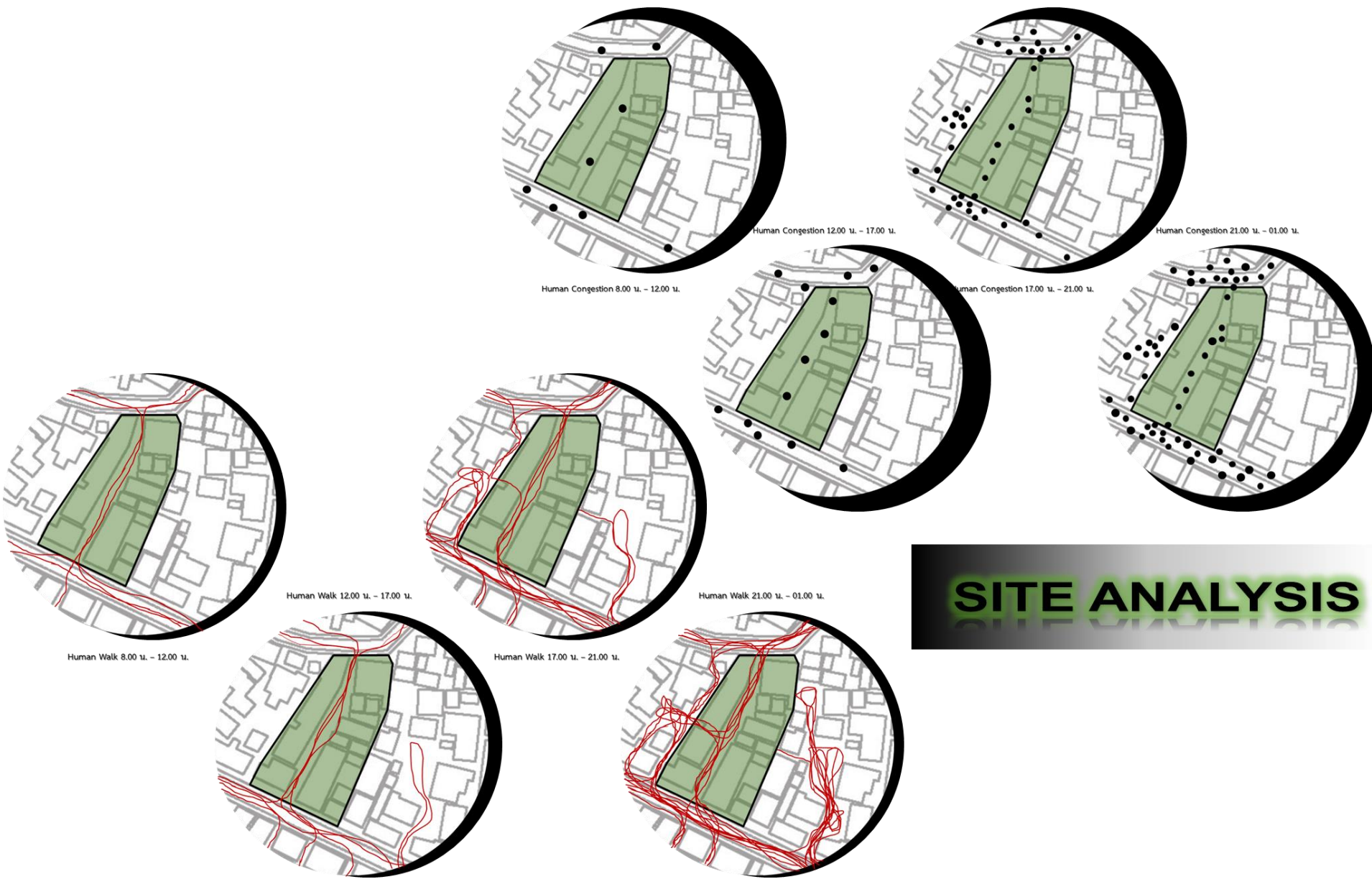
Sunshade 8.00 น.



Sunshade 12.00 น.



Sunshade 17.00 น.

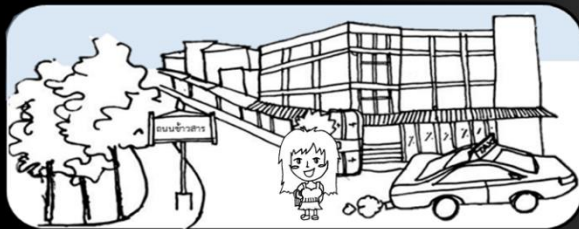


SITE ANALYSIS

USER ANALYSIS 03

3.3 วิเคราะห์ผู้ใช้งาน

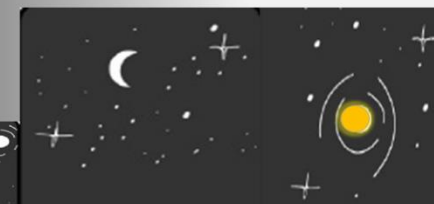
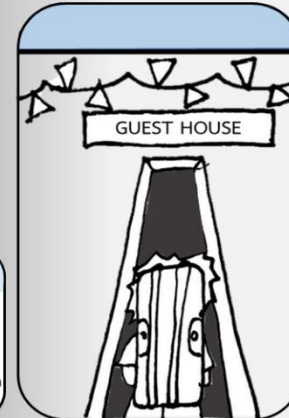
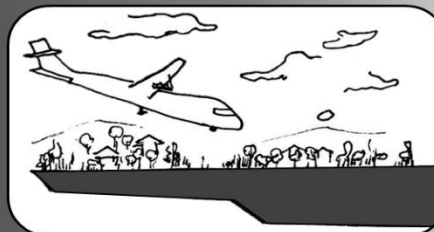
MAIN USER

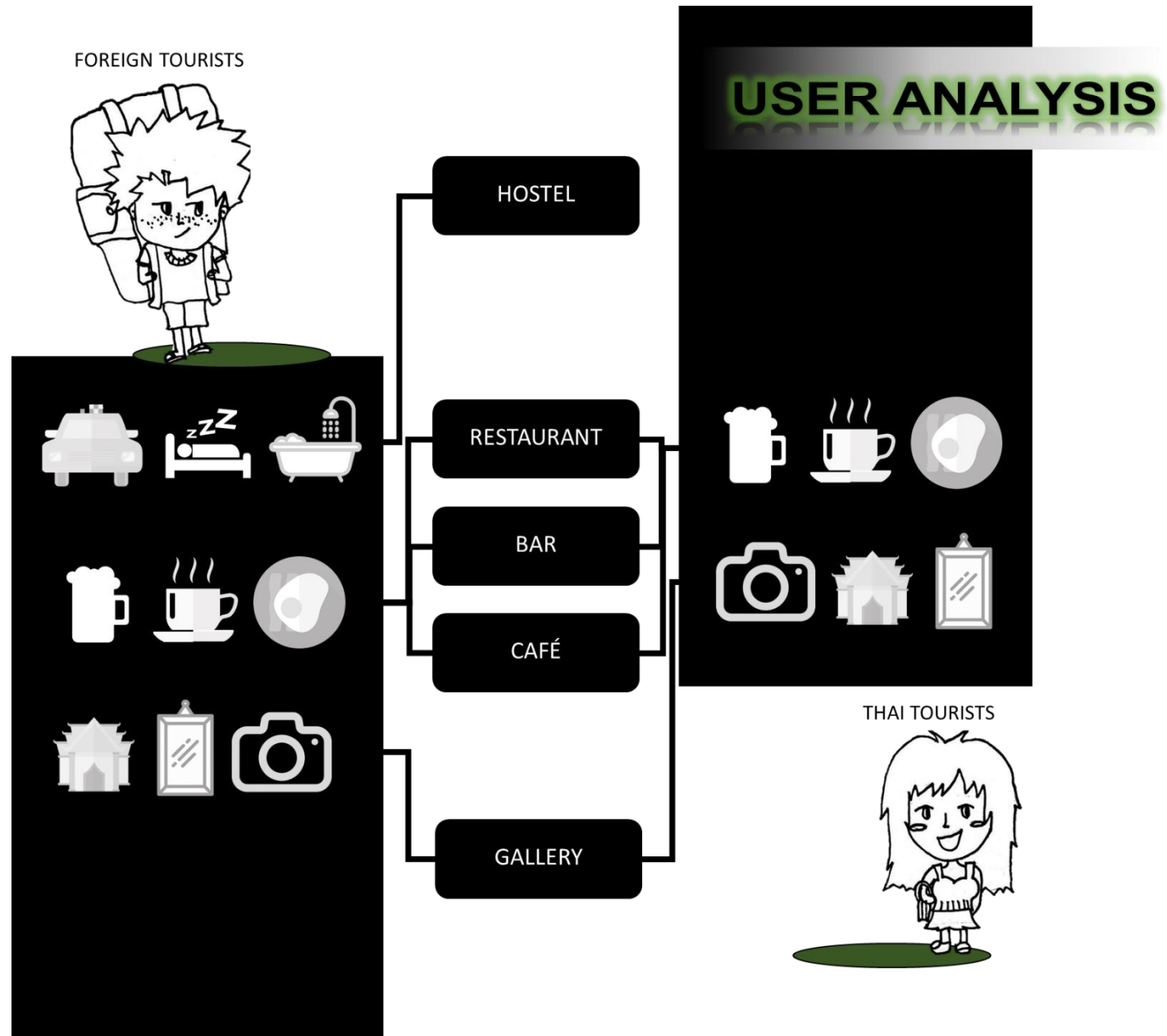


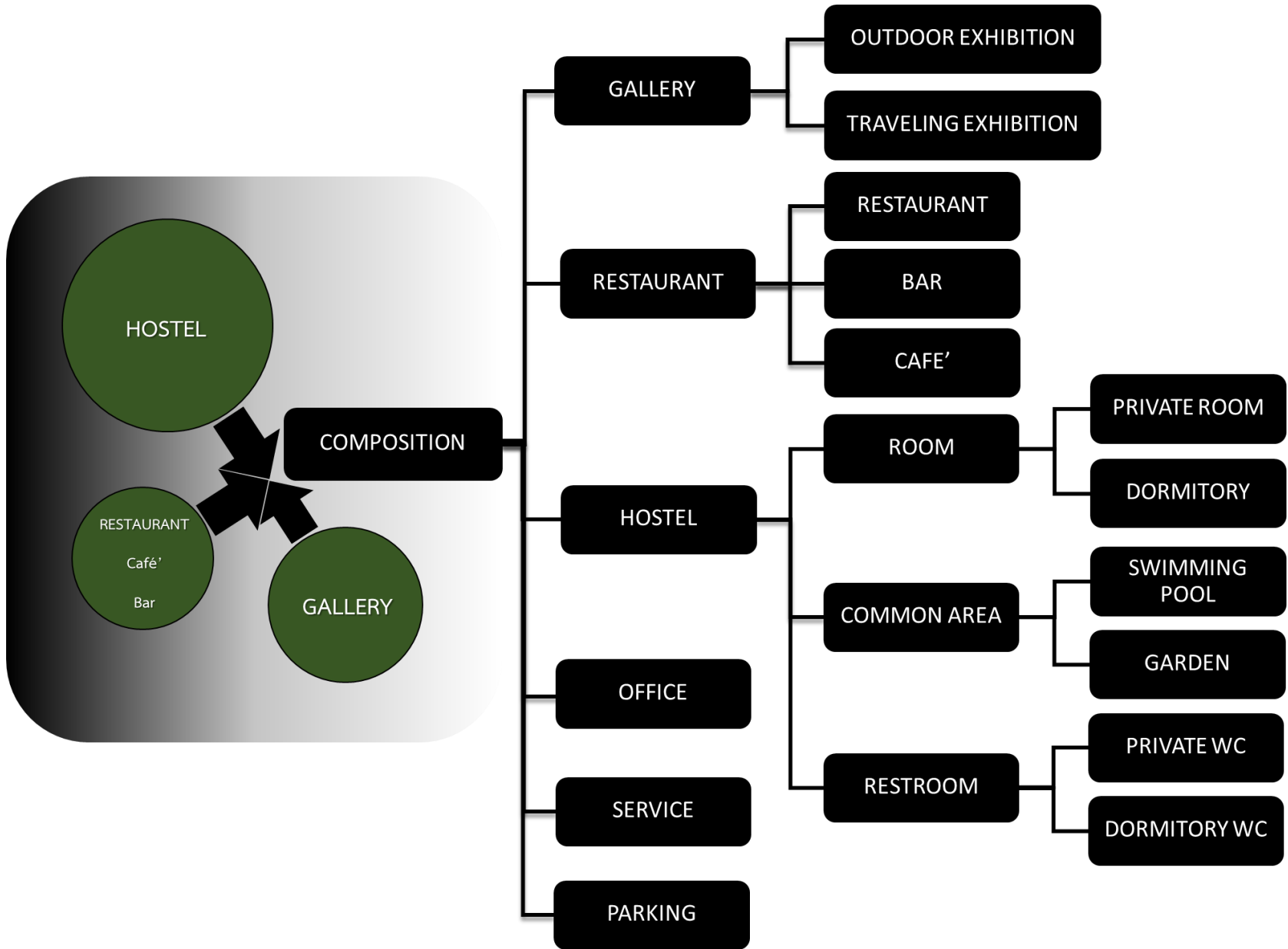
FOREIGN TOURISTS

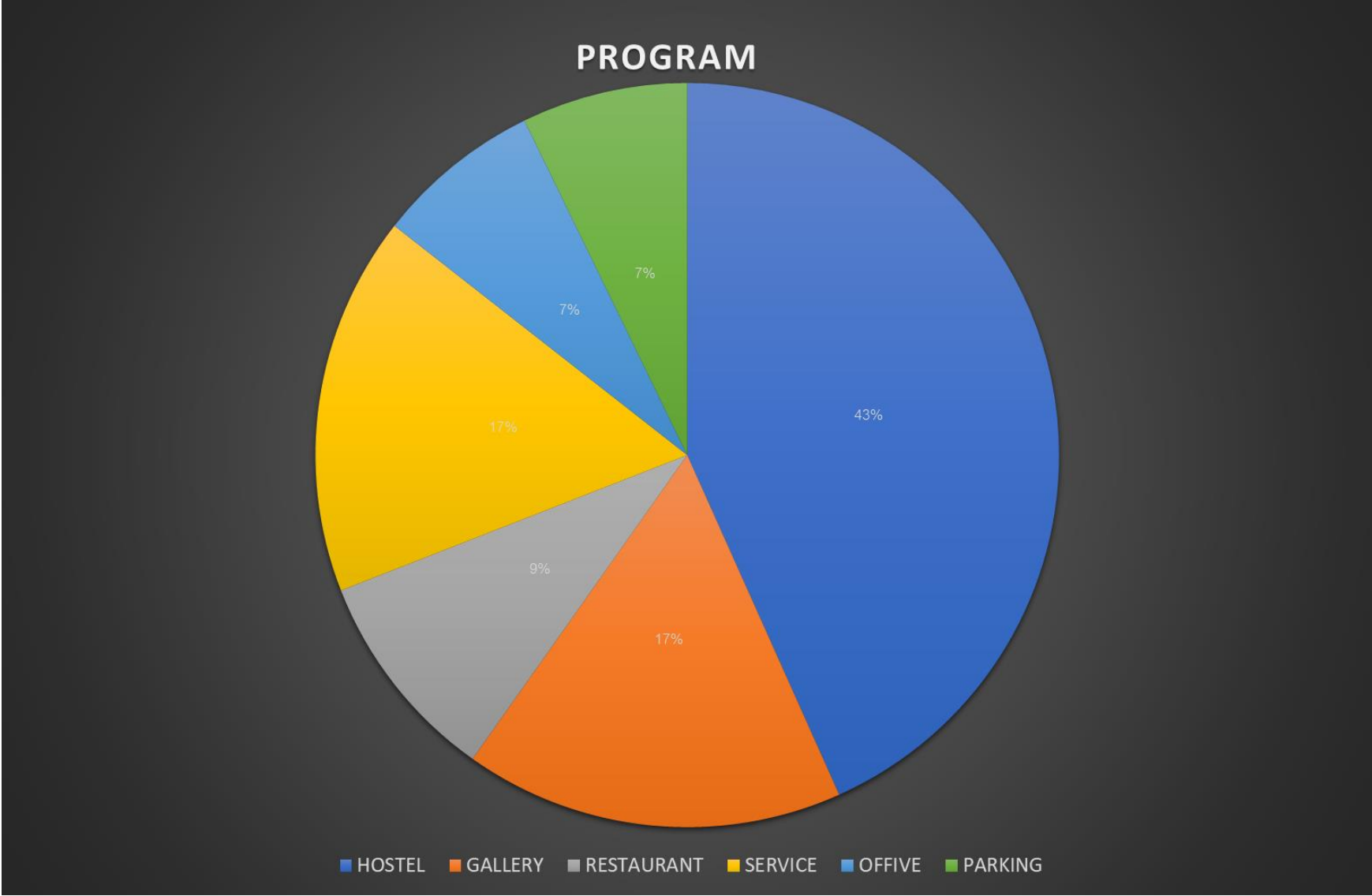


THAI TOURISTS











04

ARCHITECTURAL DESIGN

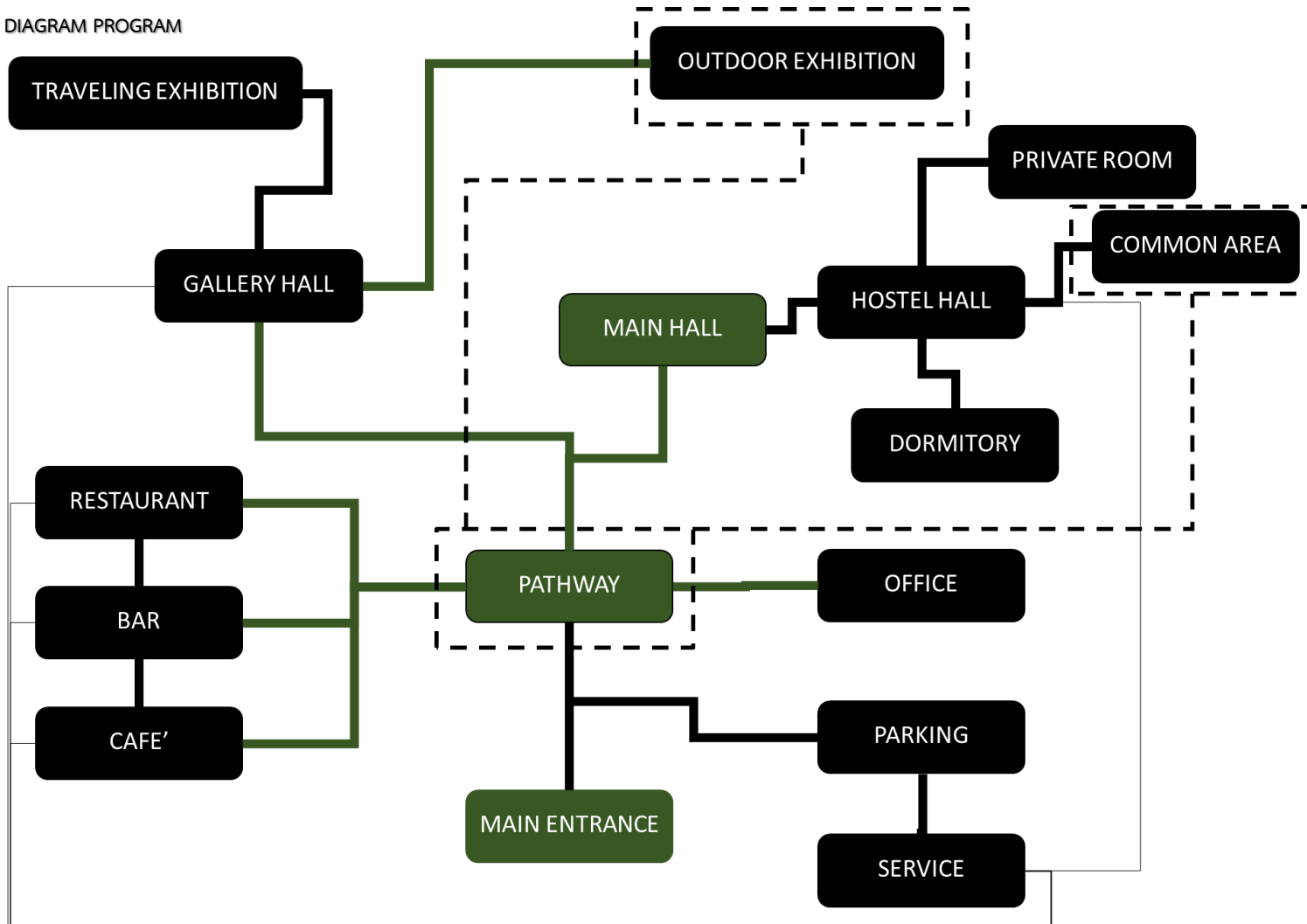


01

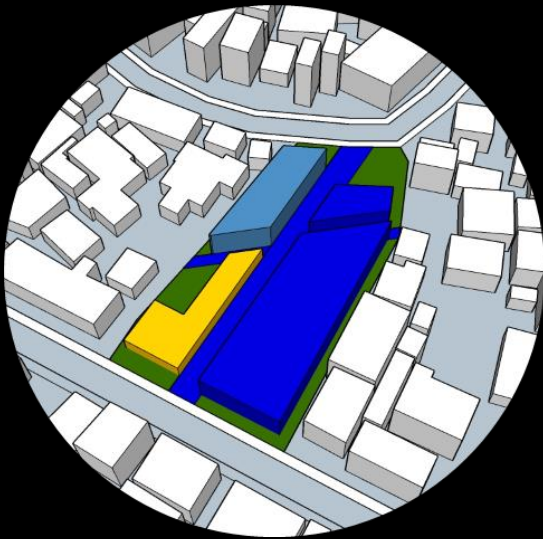
DESIGN ZONING

4.1 การทดลองออกแบบโซนนิ่ง

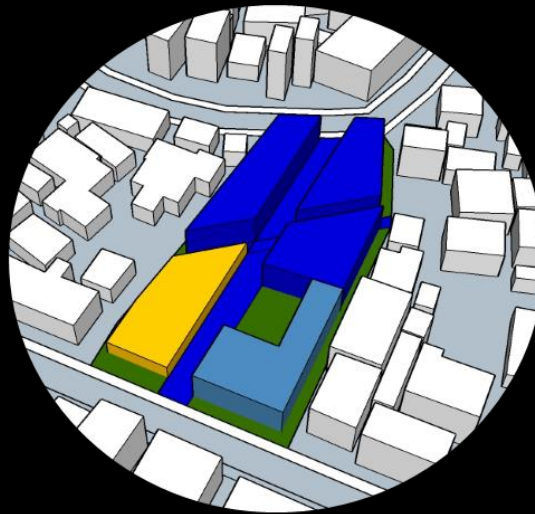
RELATIONSHIP DIAGRAM PROGRAM



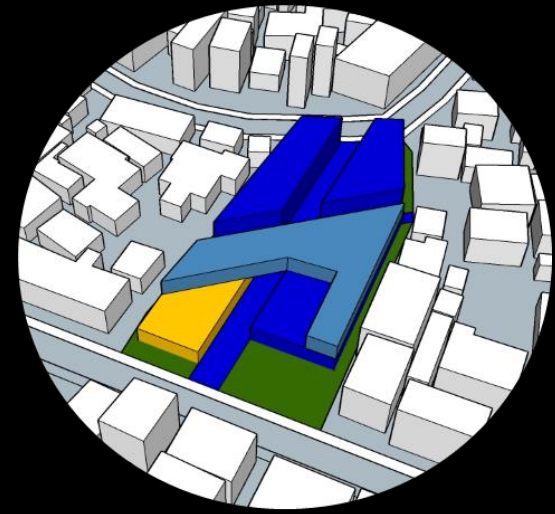
จัดแบบแยกโซนหมวดหมู่



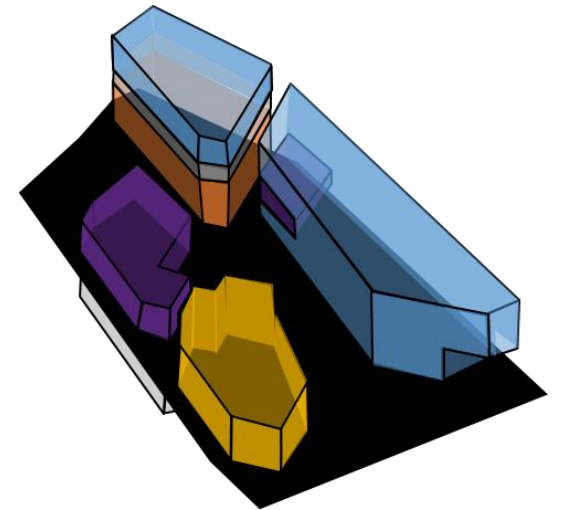
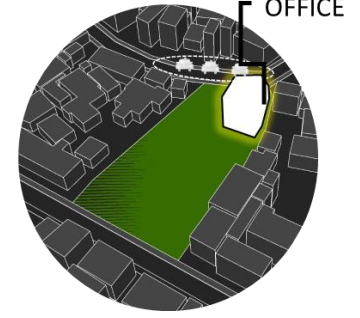
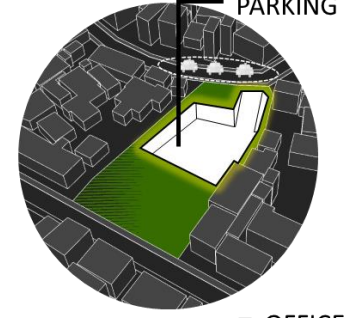
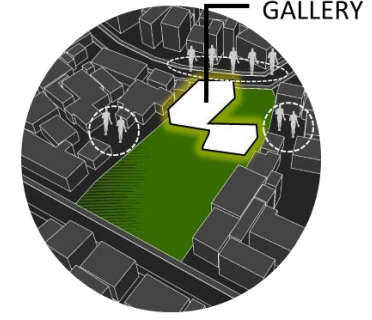
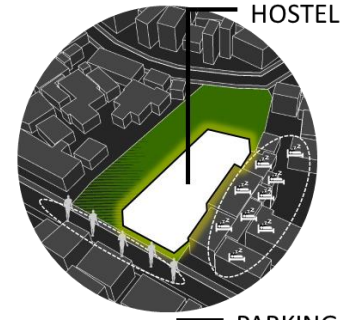
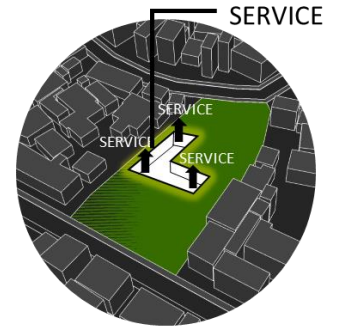
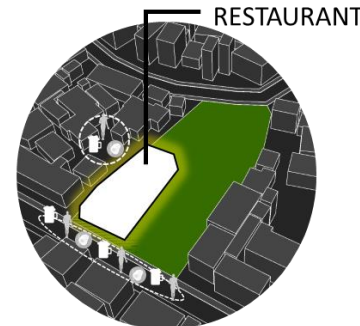
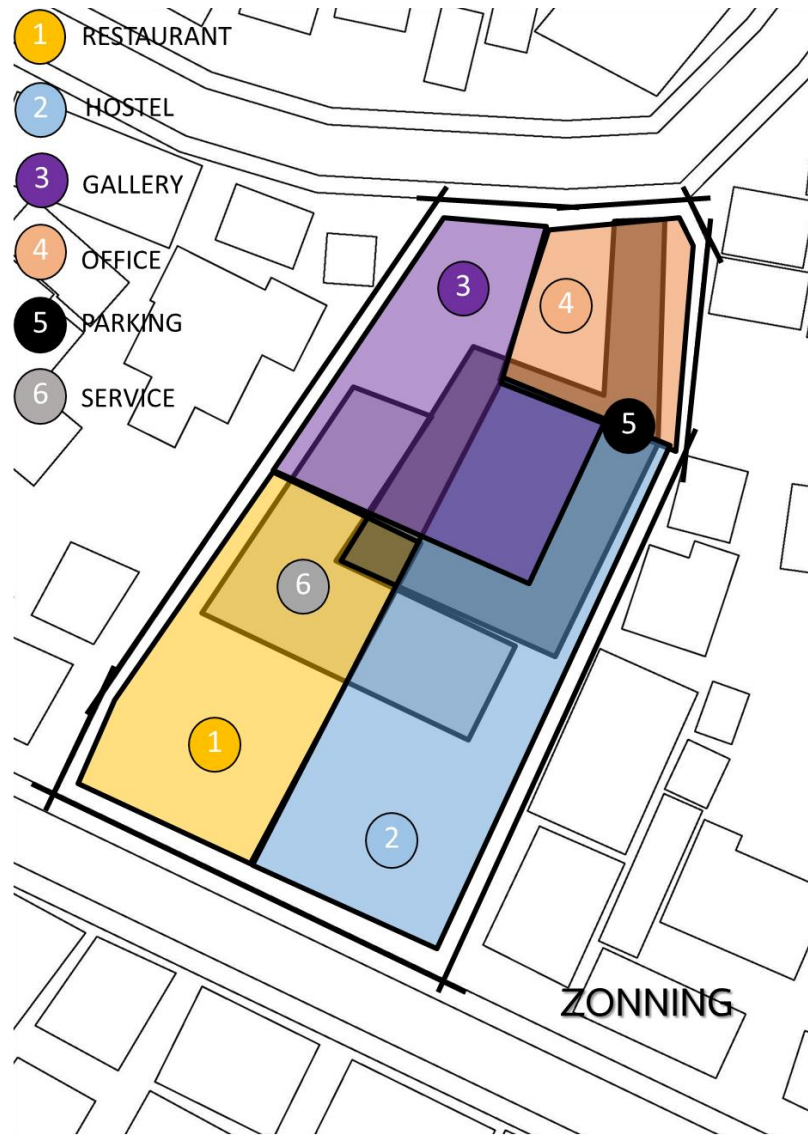
จัดแบบความหนาแน่นของการใช้งาน



จัดแบบง่ายต่อการเข้าถึง

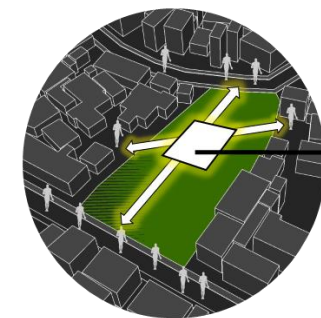
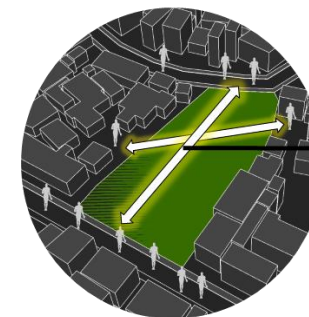
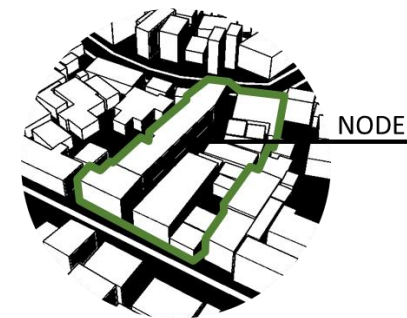


DESIGN EXPERIMENT ZONING



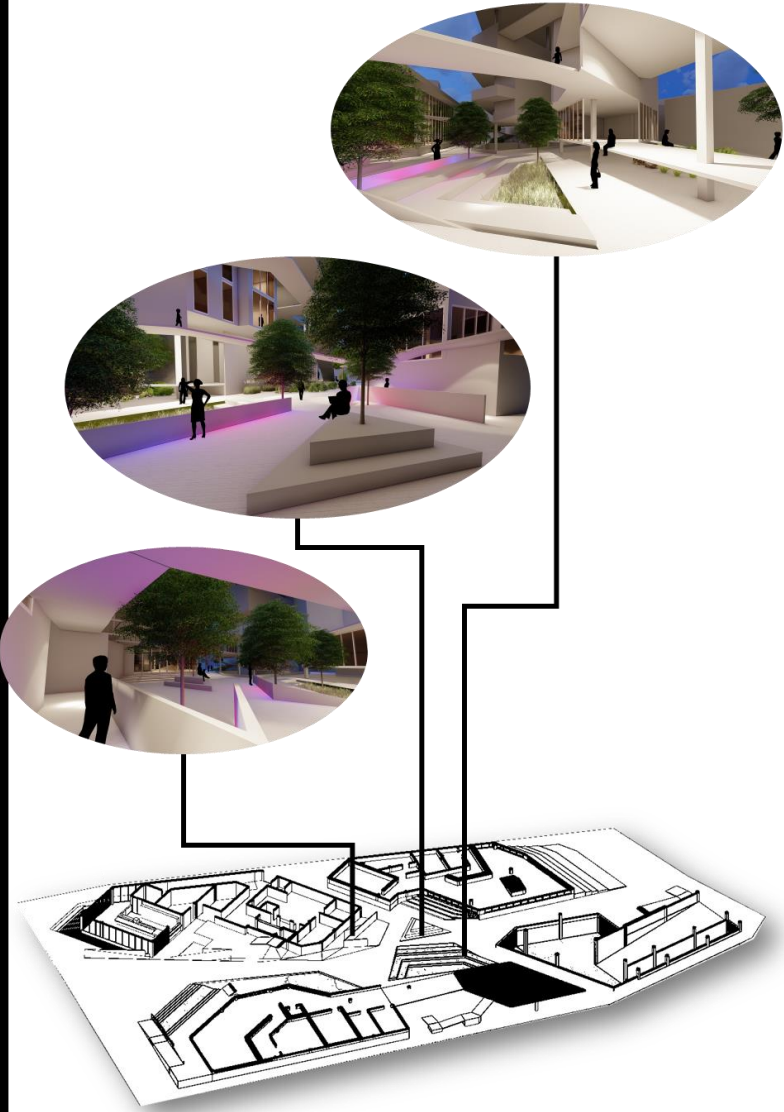
DESIGN PATHWAY 02

4.2 การทดลองออกแบบเส้นทางผ่าน





- MAIN ENTRANCE
- SERVICE ENTRANCE
- NODE ENTRANCE



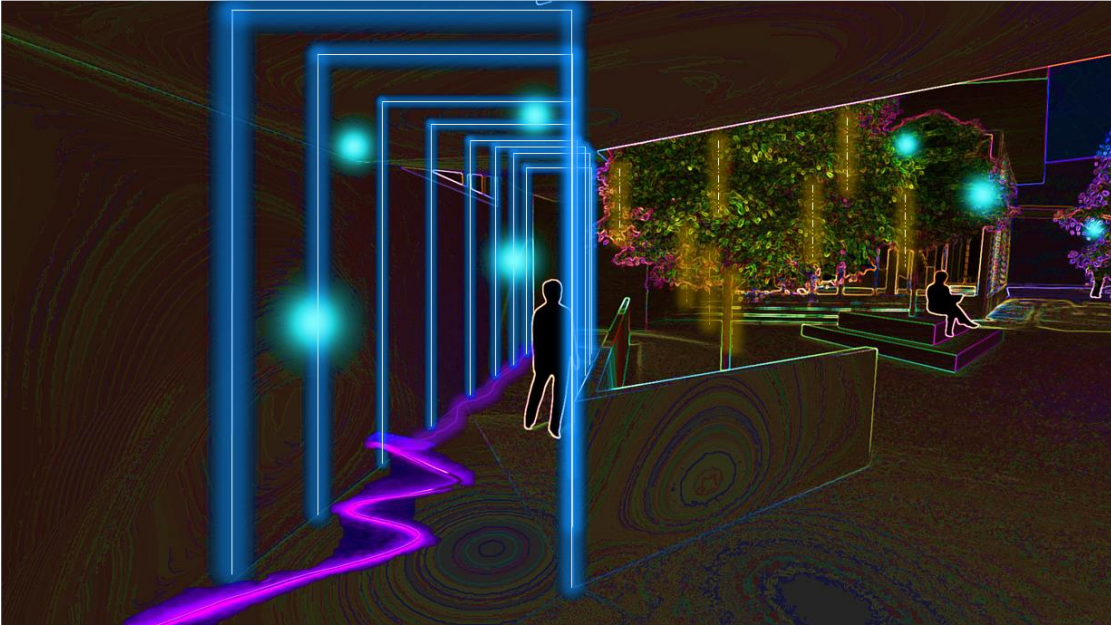
OUTDOOR EXHIBITION IN PATHWAY



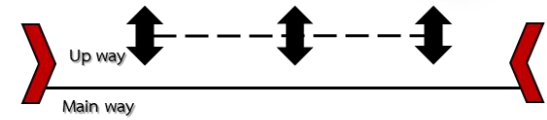
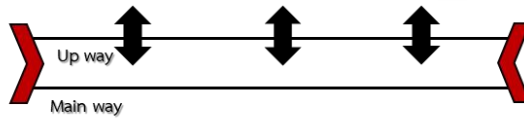
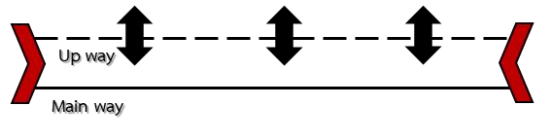
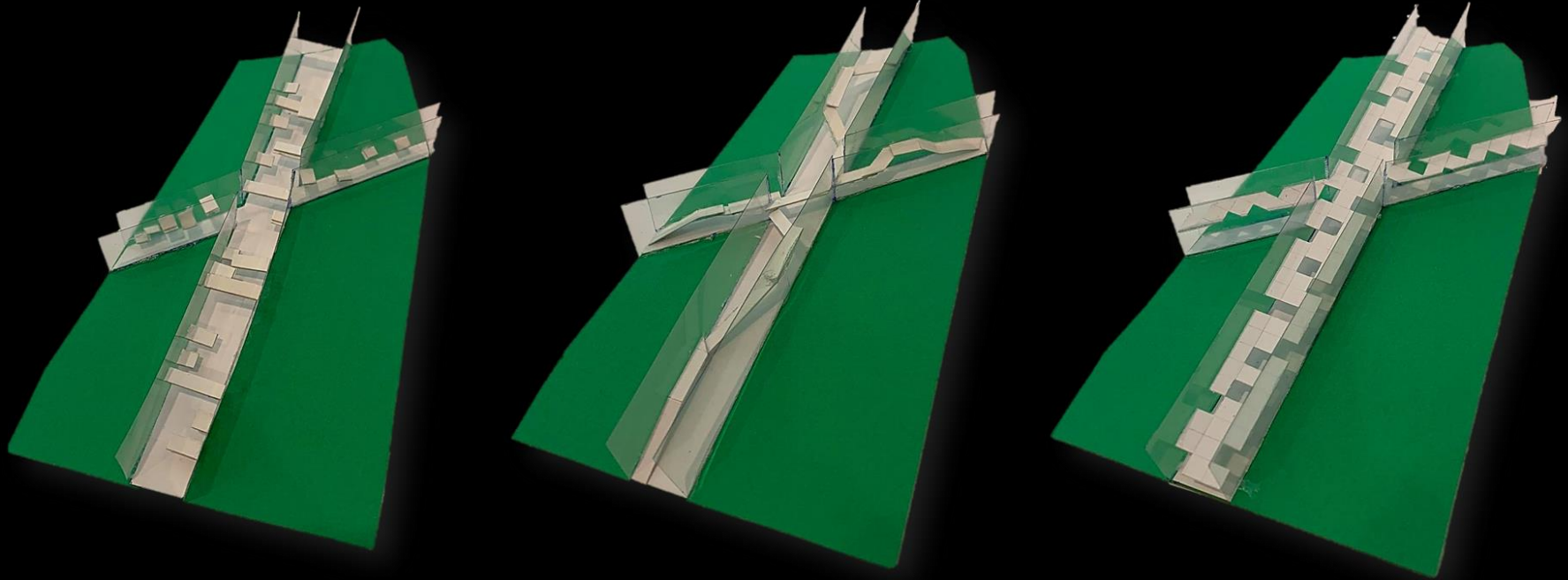
DAY TIME

77

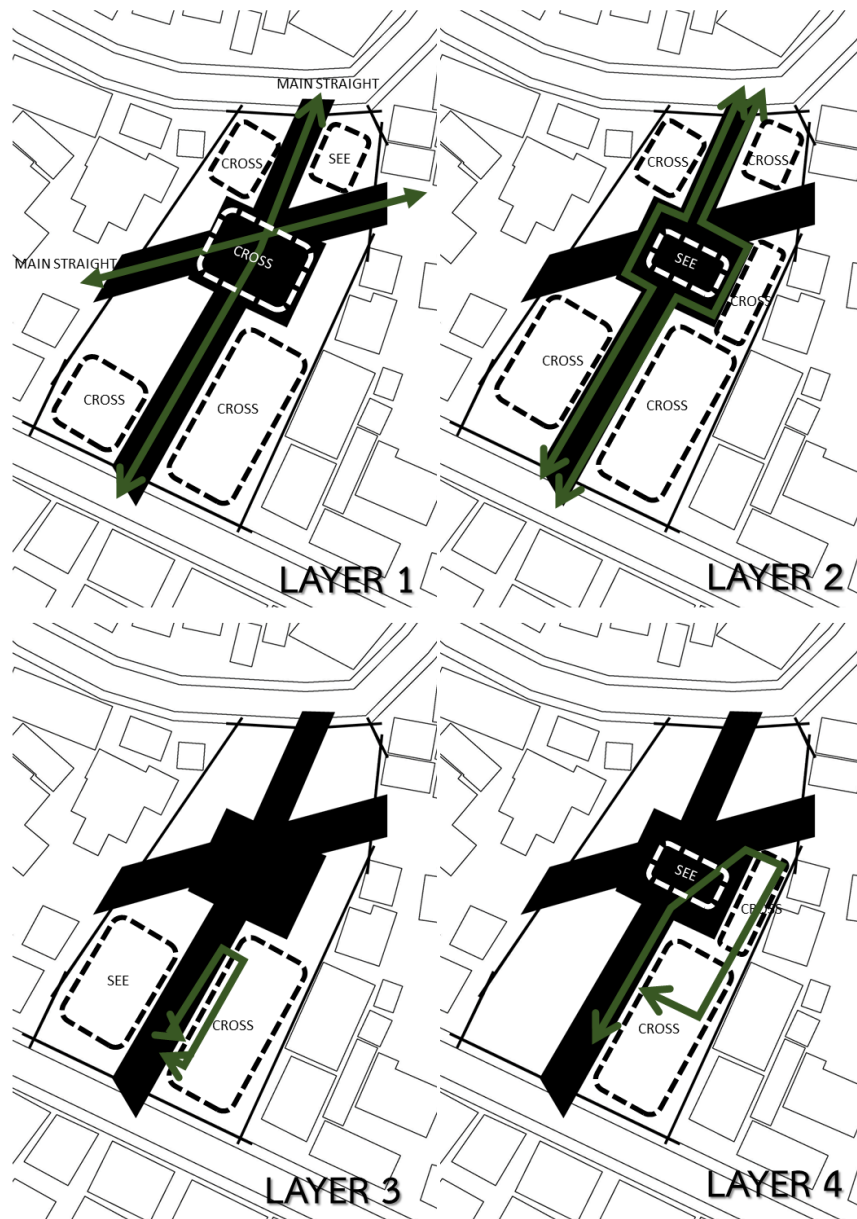
OUTDOOR EXHIBITION IN PATHWAY



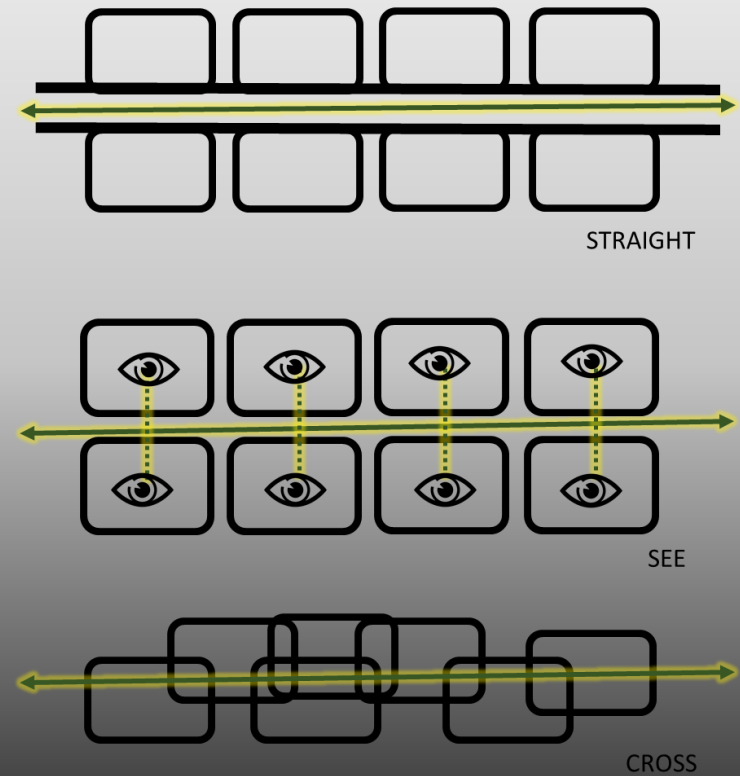
78 **NIGHT TIME**

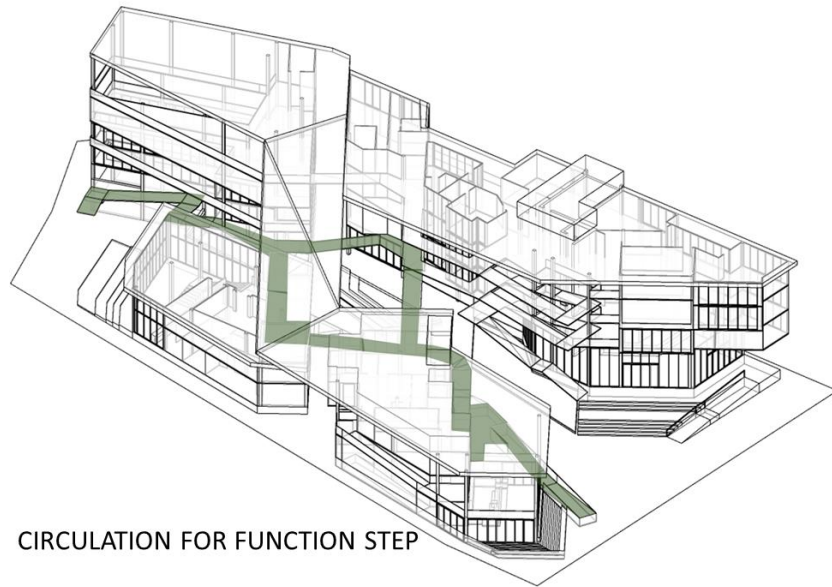


DESIGN EXPERIMENT CIRCULATION FOR RELATIONSHIP OF FUNCTION

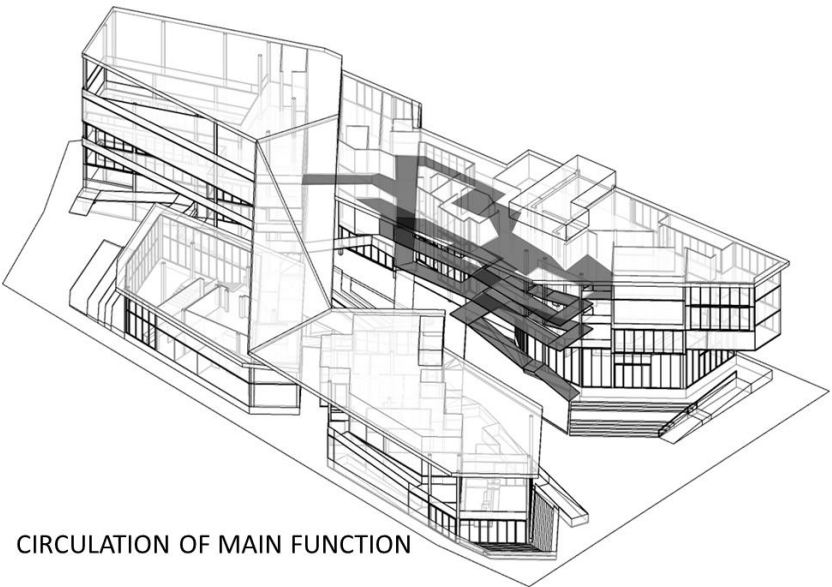


RELATIONSHIP OF CIRCULATION LEVEL WITH FUNCTION

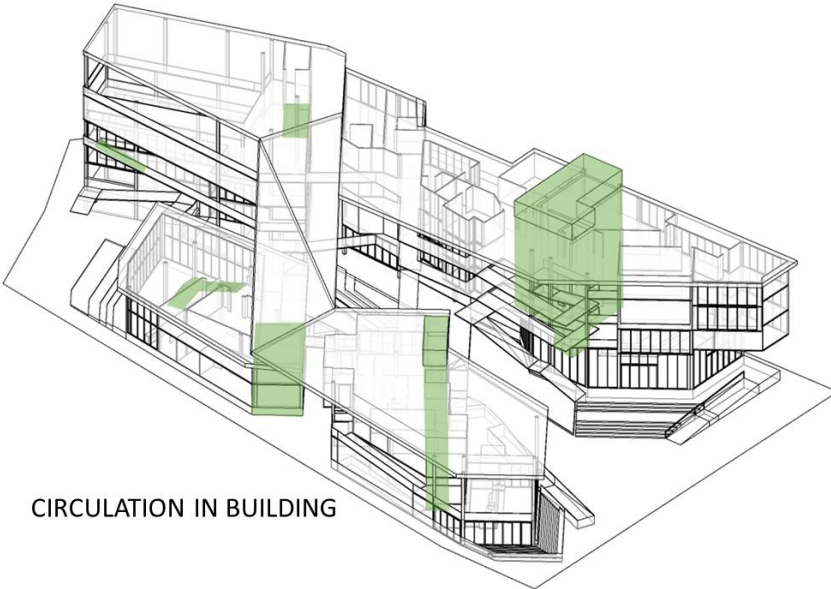




CIRCULATION FOR FUNCTION STEP



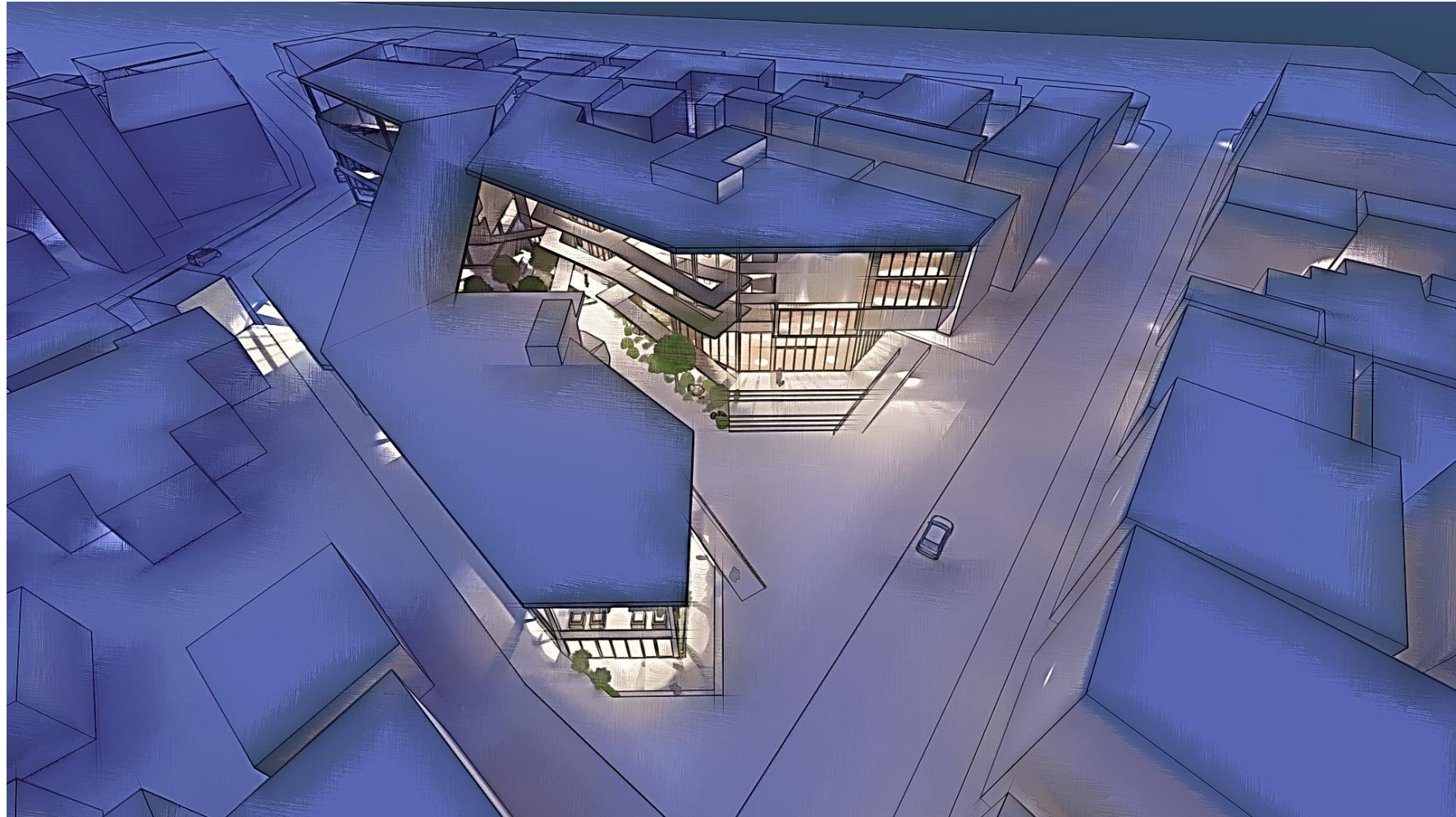
CIRCULATION OF MAIN FUNCTION



CIRCULATION IN BUILDING

DESIGN FINAL 03

4.3 การพัฒนาแบบขั้นสุดท้าย

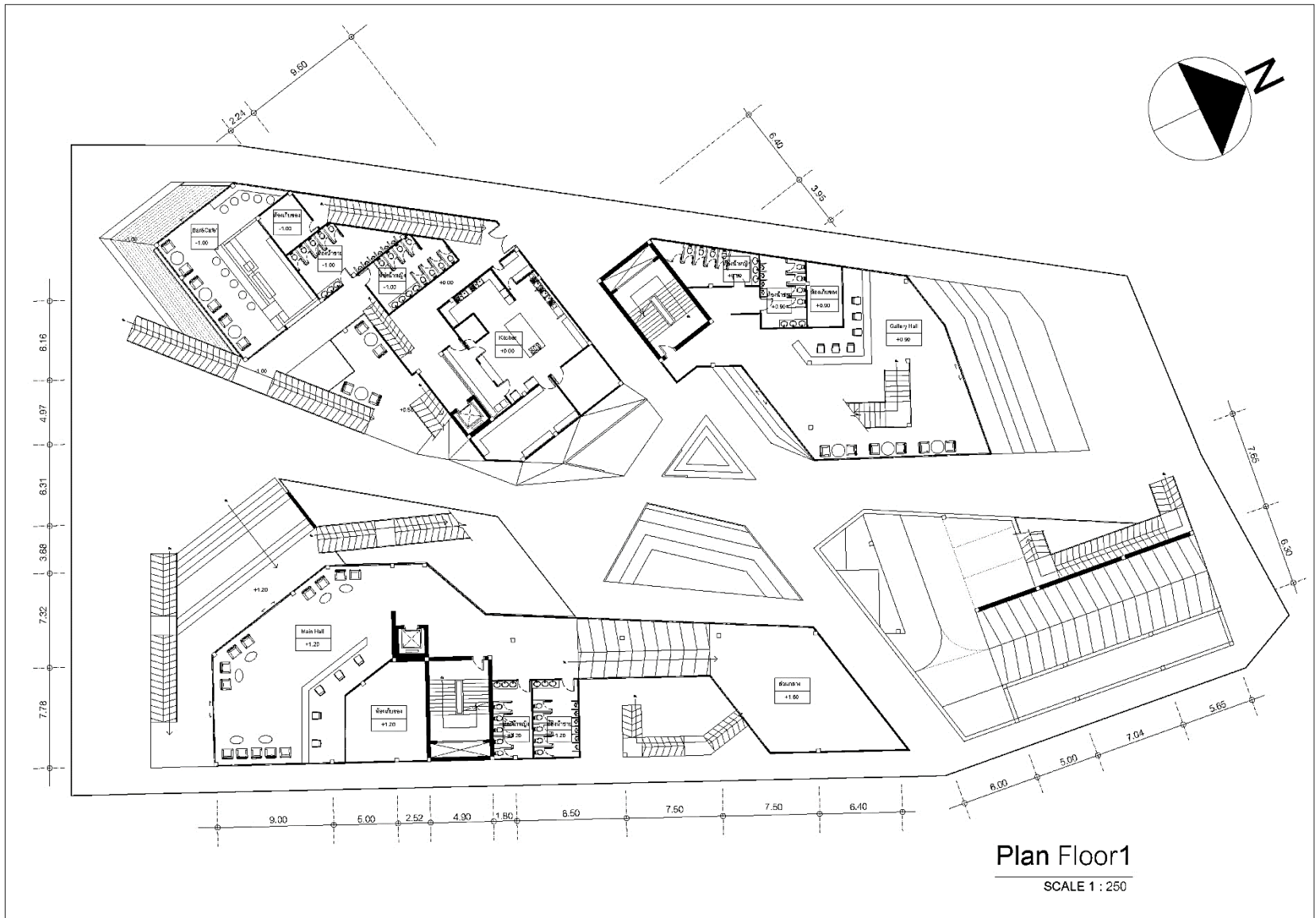


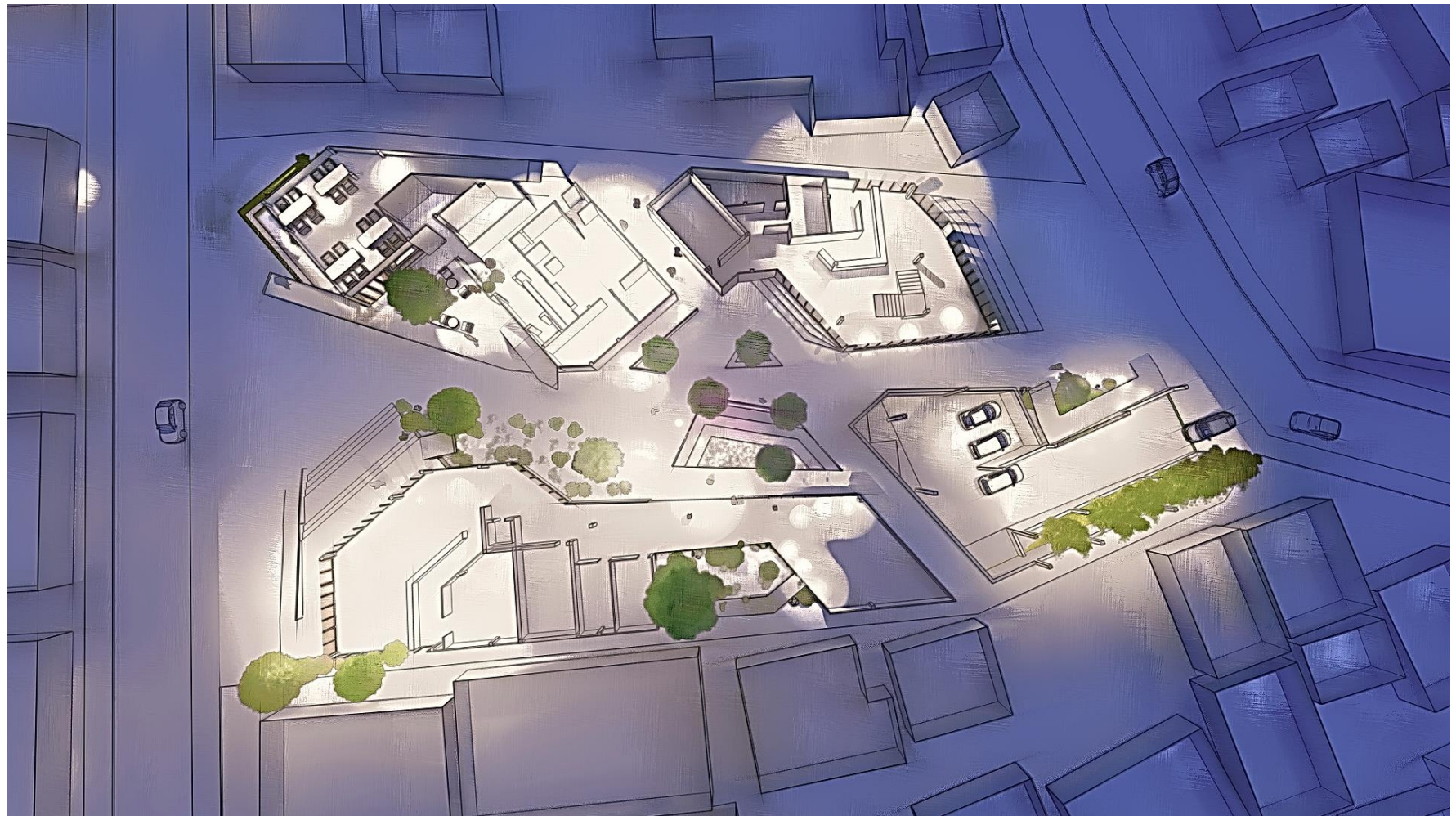
ภาพรวมอาคารเมื่ออยู่กับบริบท



Basement Plan

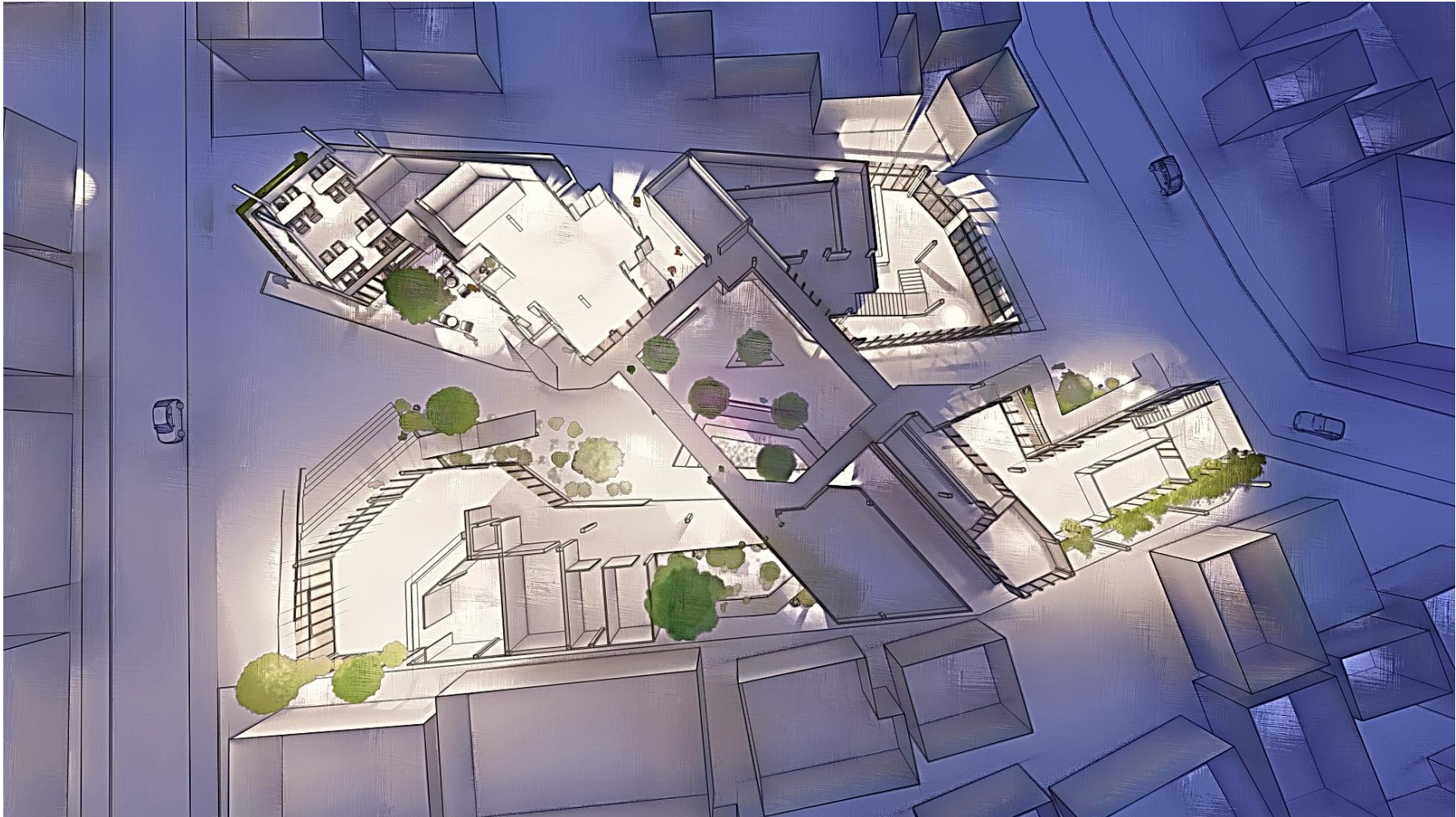
SCALE 1 : 250





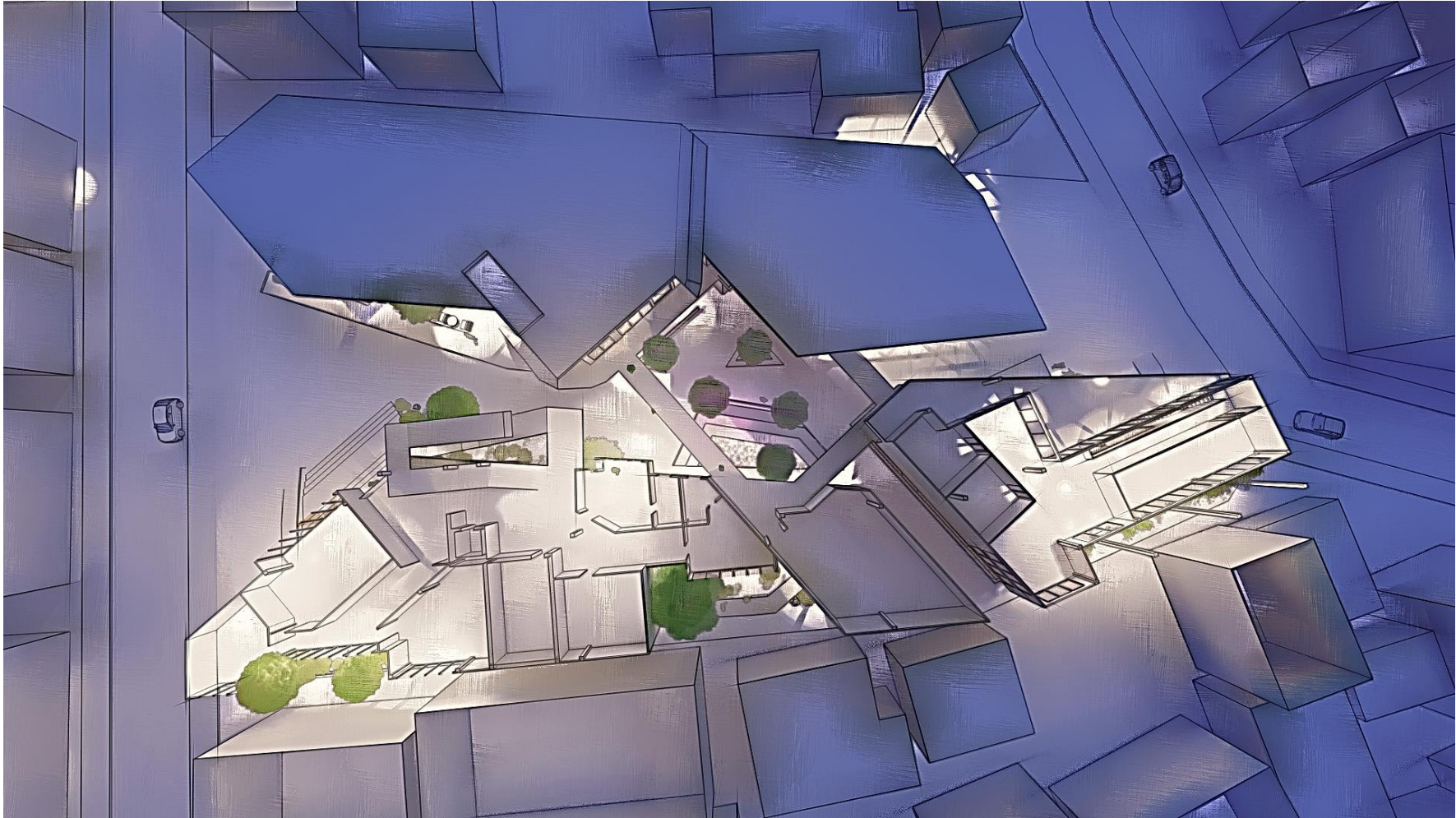
ภาพรวมชั้น1เมื่ออยู่กับบริบท



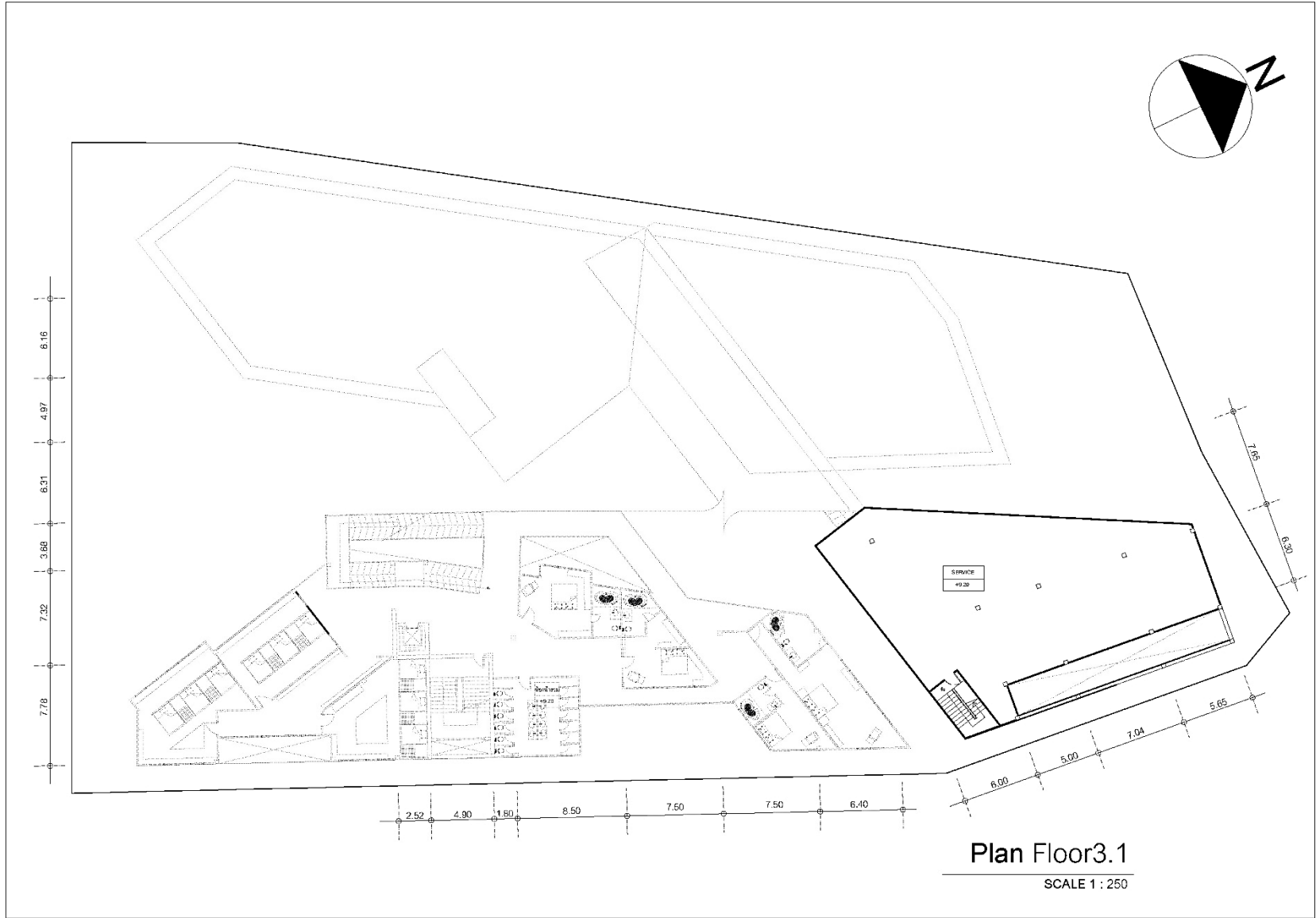


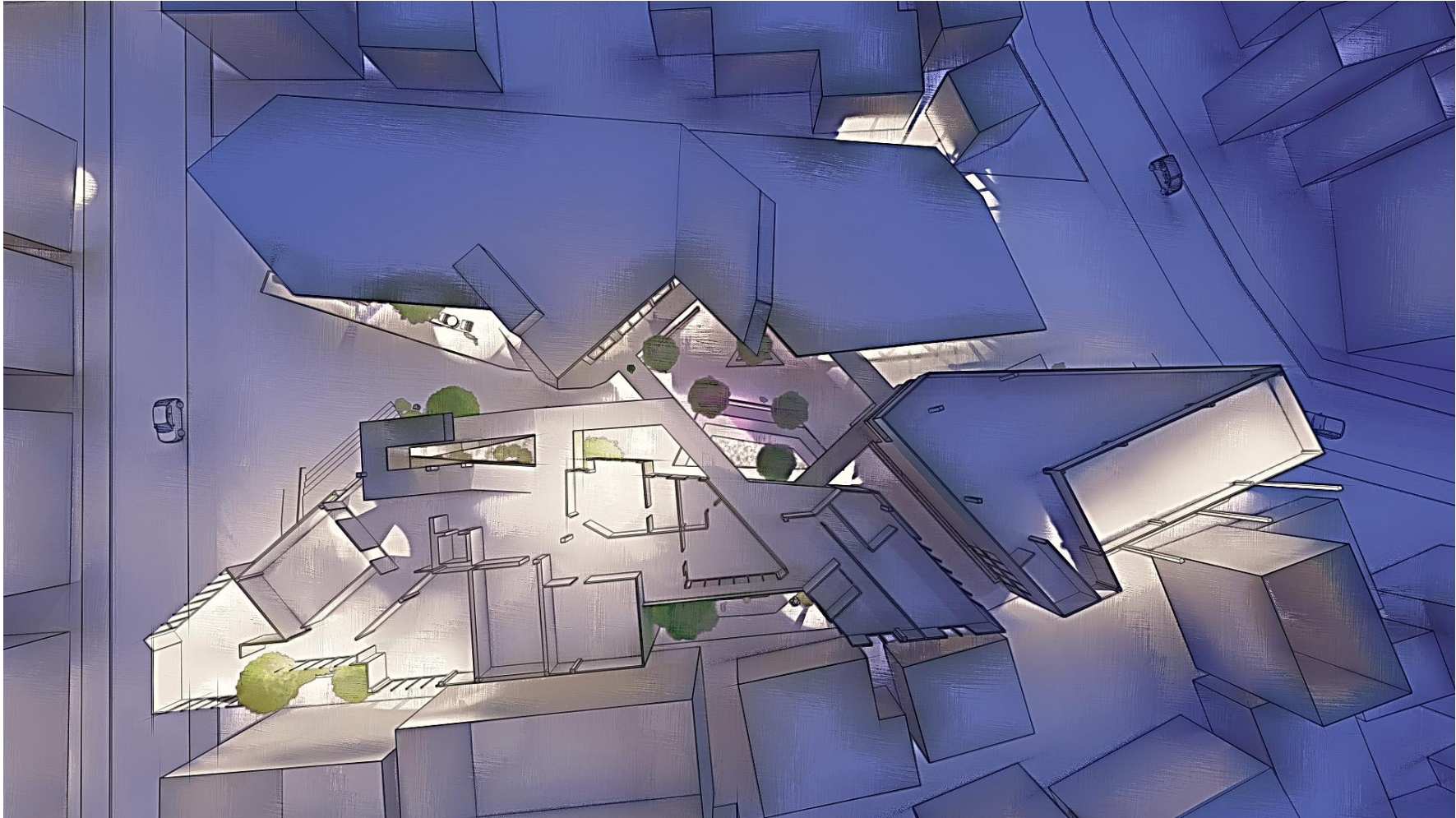
ภาพรวมชั้น2เมื่ออยู่กับบริบท



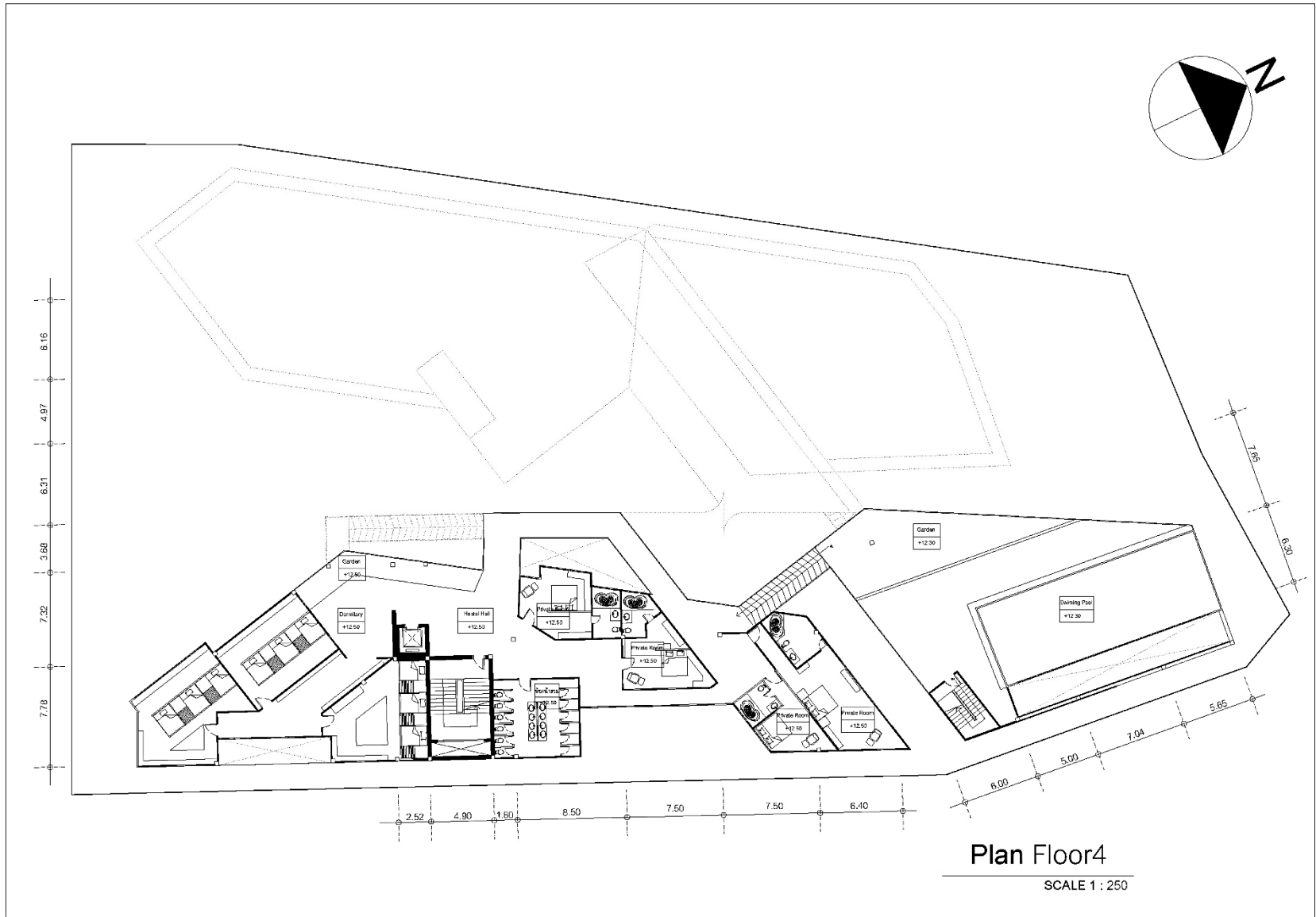


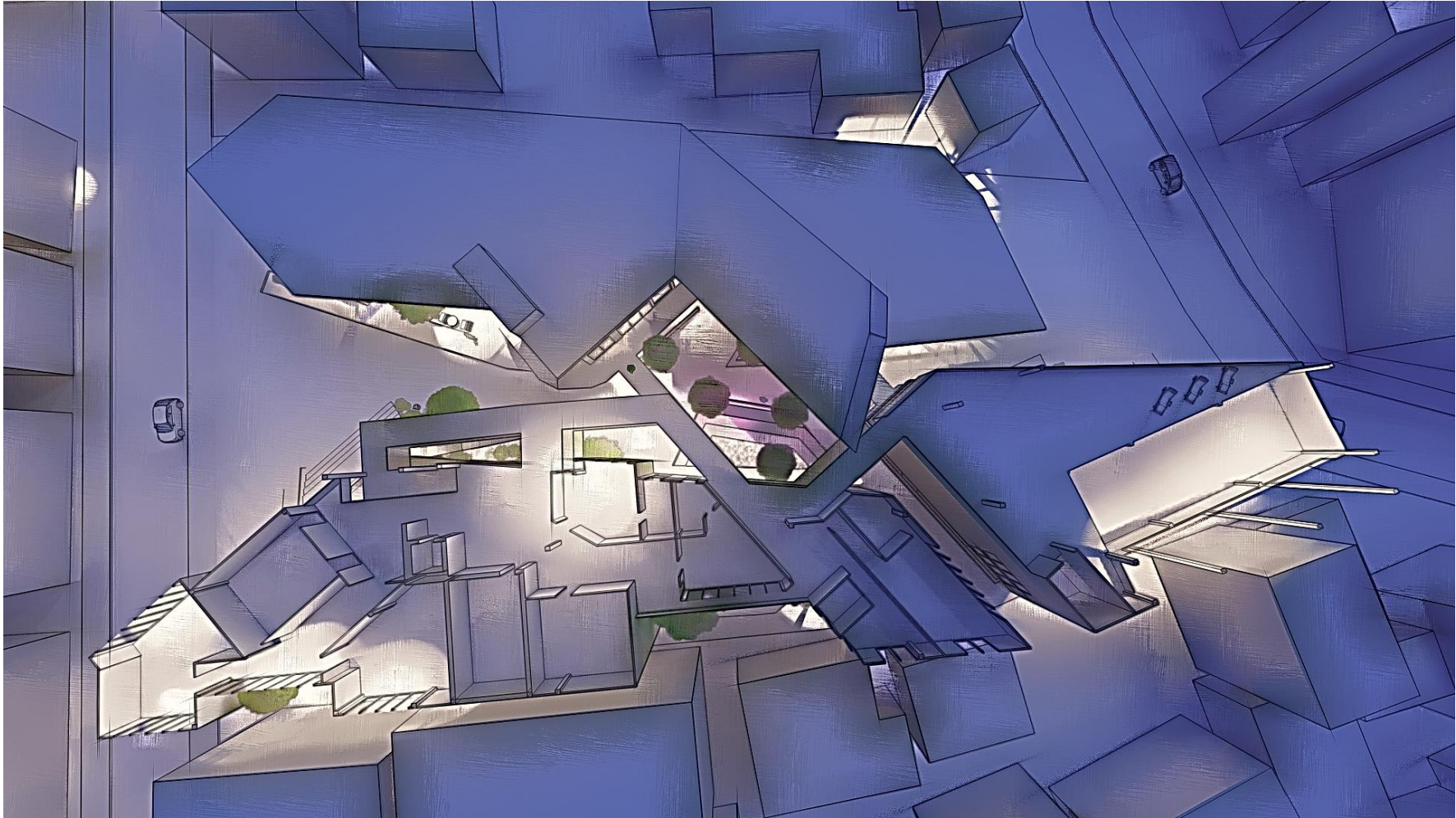
ภาพรวมชั้น3เมื่ออยู่กับบริบท



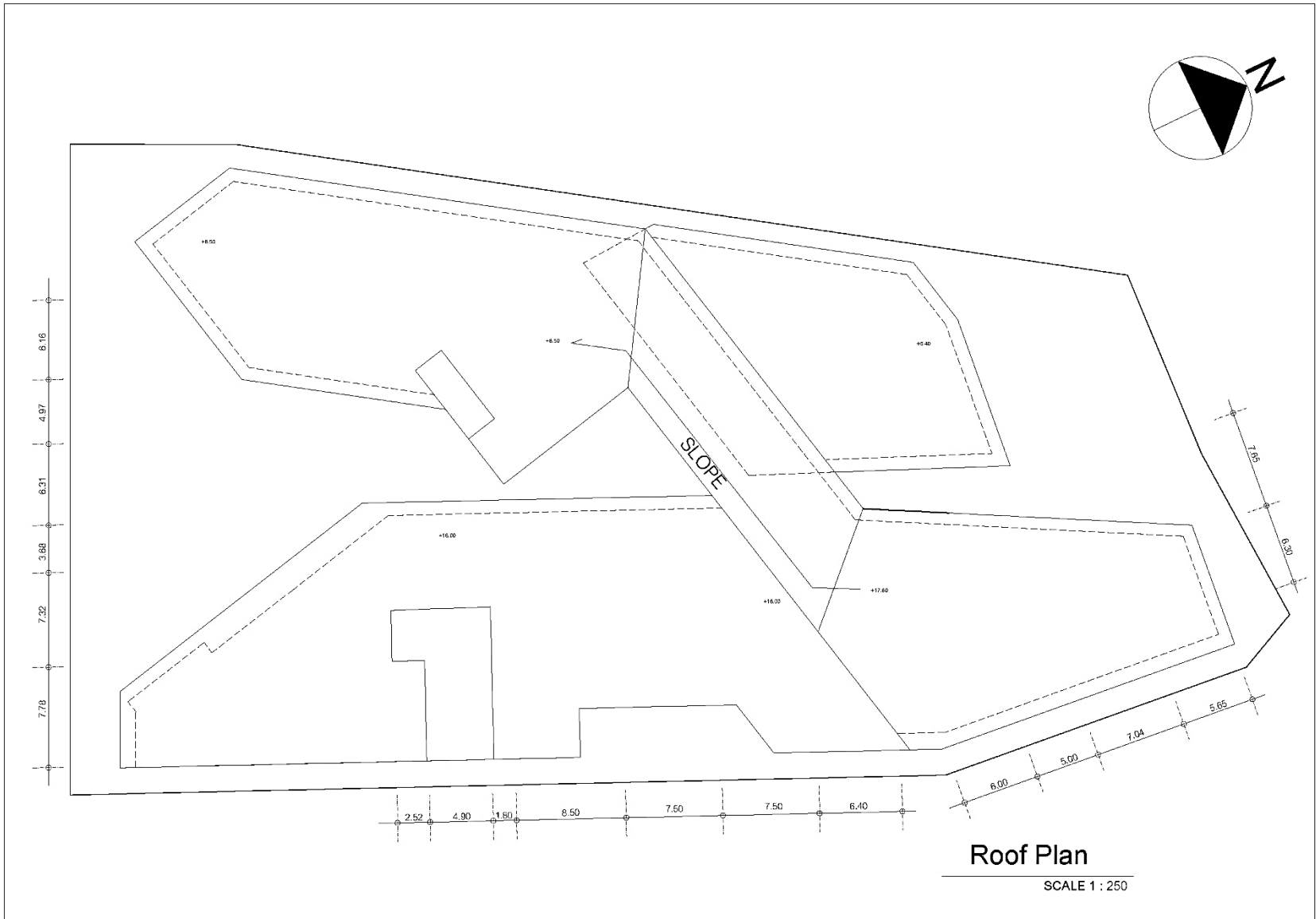


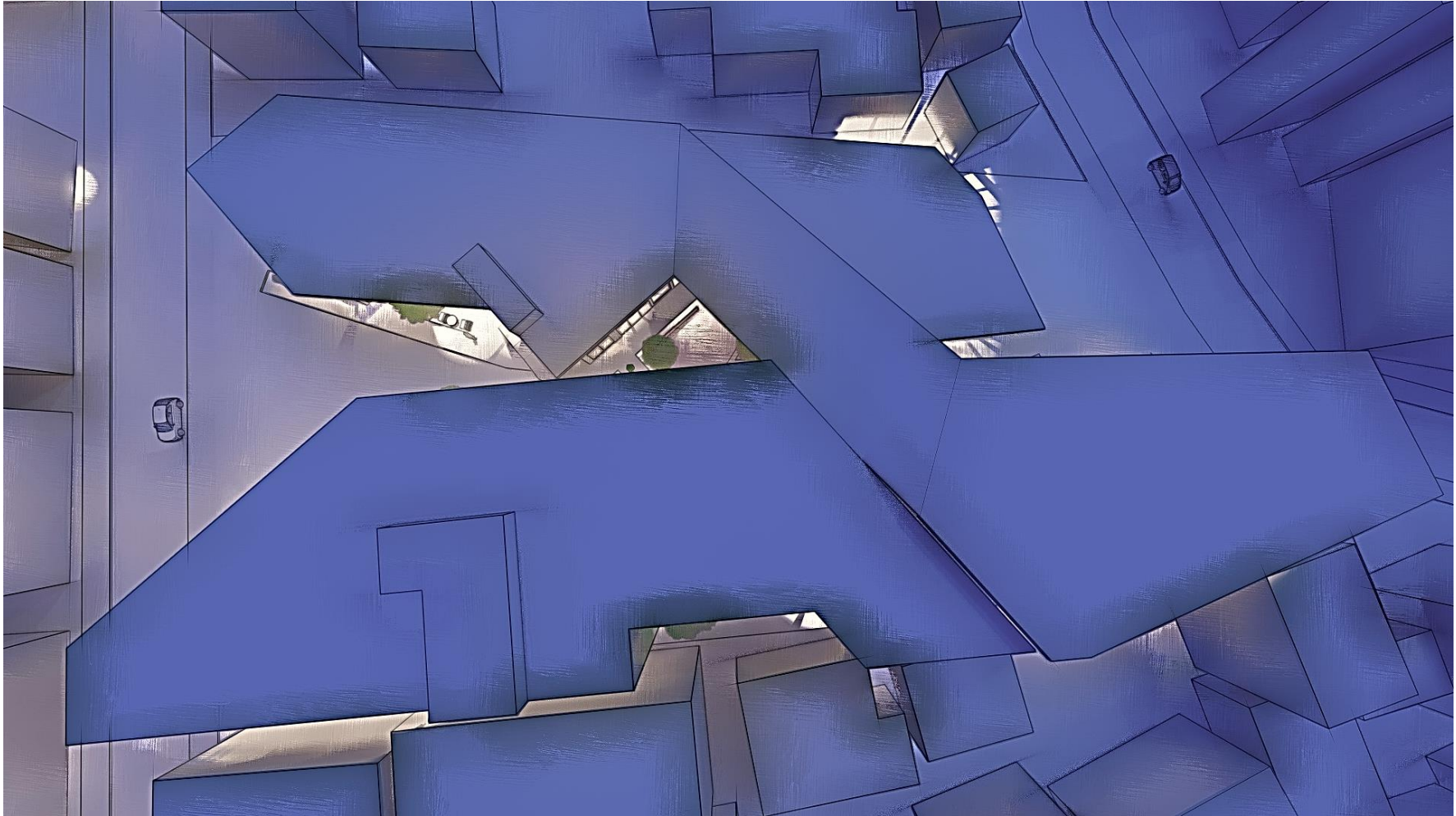
ภาพรวมชั้น3ครึ่งเมื่ออยู่กับบริบท





ภาพรวมชั้น4เมื่ออยู่กับบริบท





ภาพรวมหลังคาเมื่ออยู่กับบริบท



▼	ระดับฝ้าเพดาน +16.00	3.00
▼	ระดับชั้นที่ 5 +12.50	3.50
▼	ระดับชั้นที่ 4 +9.00	3.50
▼	ระดับชั้นที่ 3 +6.00	3.00
▼	ระดับชั้นที่ 2 +3.00	3.00
▼	ระดับชั้นที่ 1 +0.00	3.00

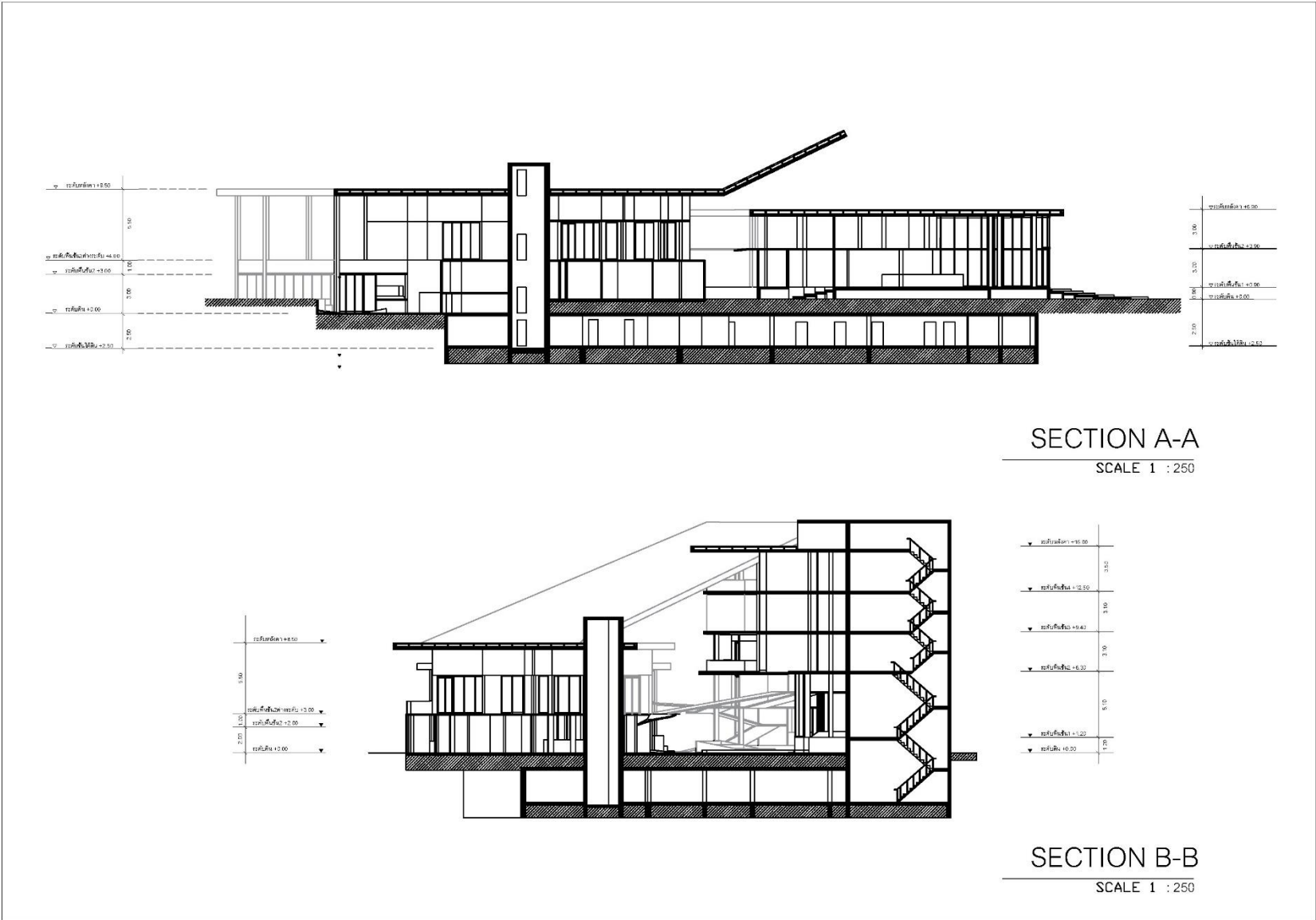
ELEVATION 1
SCALE 1 : 250



▼	ระดับฝ้าเพดาน +17.00	3.00
▼	ระดับชั้นที่ 5 +12.50	3.50
▼	ระดับชั้นที่ 4 +9.00	3.50
▼	ระดับชั้นที่ 3 +6.00	3.00
▼	ระดับชั้นที่ 2 +3.00	3.00
▼	ระดับชั้นที่ 1 +0.00	3.00

ELEVATION 2
SCALE 1 : 250







ทัศนียภาพด้านหน้าอาคาร ทางเข้าฝั่งถนนข้าวสาร

PERSPECTIVE



ทัศนียภาพทางเข้าฝั่งถนนข้าวสาร

PERSPECTIVE



ทัศนียภาพทางเข้าฝั่งถนนรามบุตรี

PERSPECTIVE



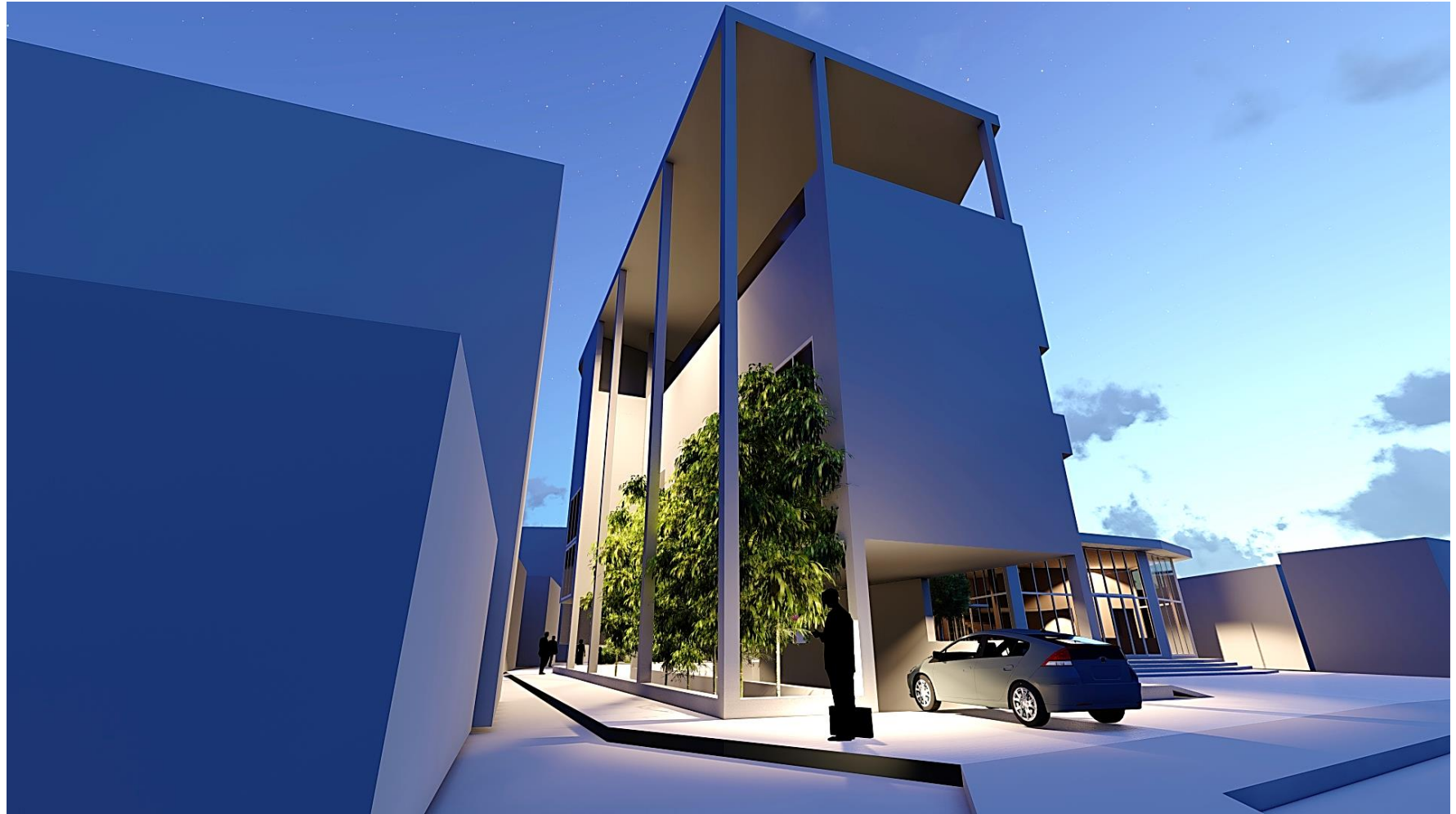
ทัศนียภาพทางเข้าฝั่งทิศตะวันออก

PERSPECTIVE



ทัศนียภาพทางเข้าฝั่งทิศตะวันตก

PERSPECTIVE



ทัศนียภาพฝั่งถนนรามบุตรี

PERSPECTIVE



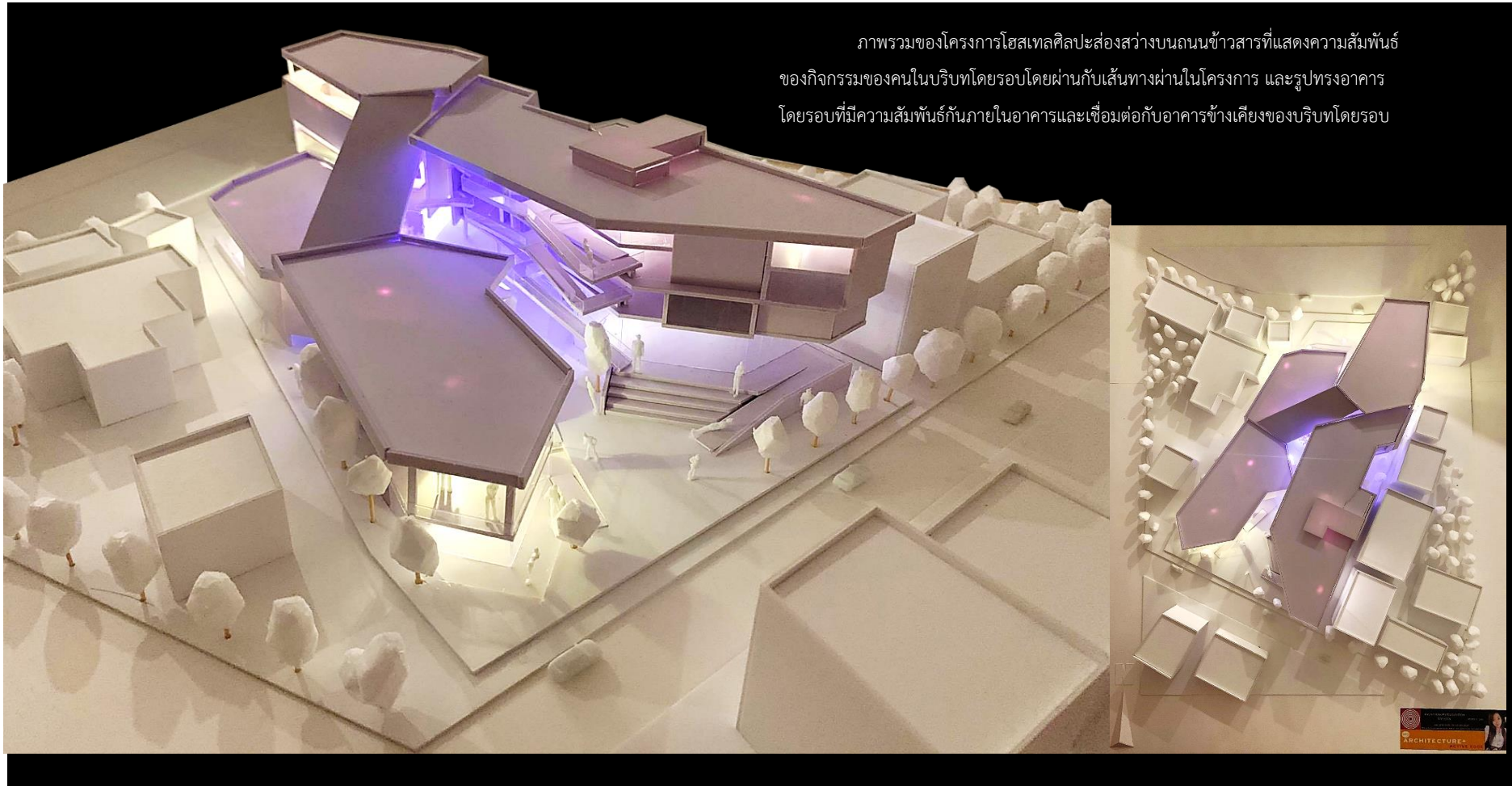
ทัศนียภาพสวนฝั่งส่วนกลาง

PERSPECTIVE

MODEL 04

4.3 โมเดลแบบขั้นสุดท้าย

ภาพรวมของโครงการโฮสเทลศิลปะส่องสว่างบนถนนข้าวสารที่แสดงความสัมพันธ์ของกิจกรรมของคนในบริบทโดยรอบโดยผ่านกับเส้นทางผ่านในโครงการ และรูปทรงอาคารโดยรอบที่มีความสัมพันธ์กันภายในอาคารและเชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียงของบริบทโดยรอบ

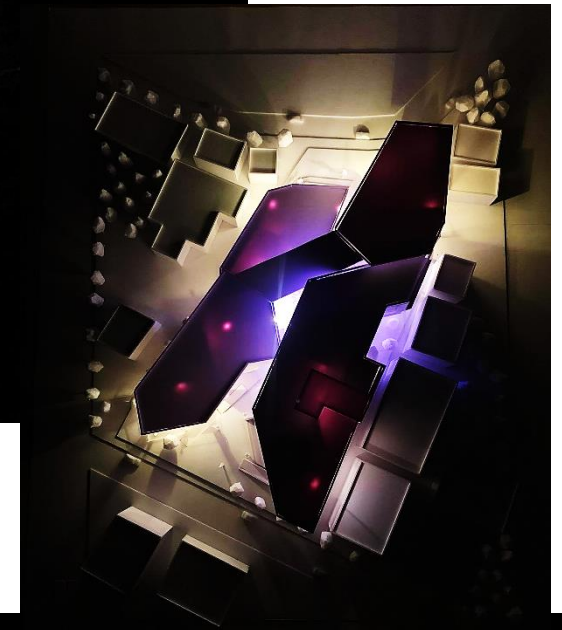


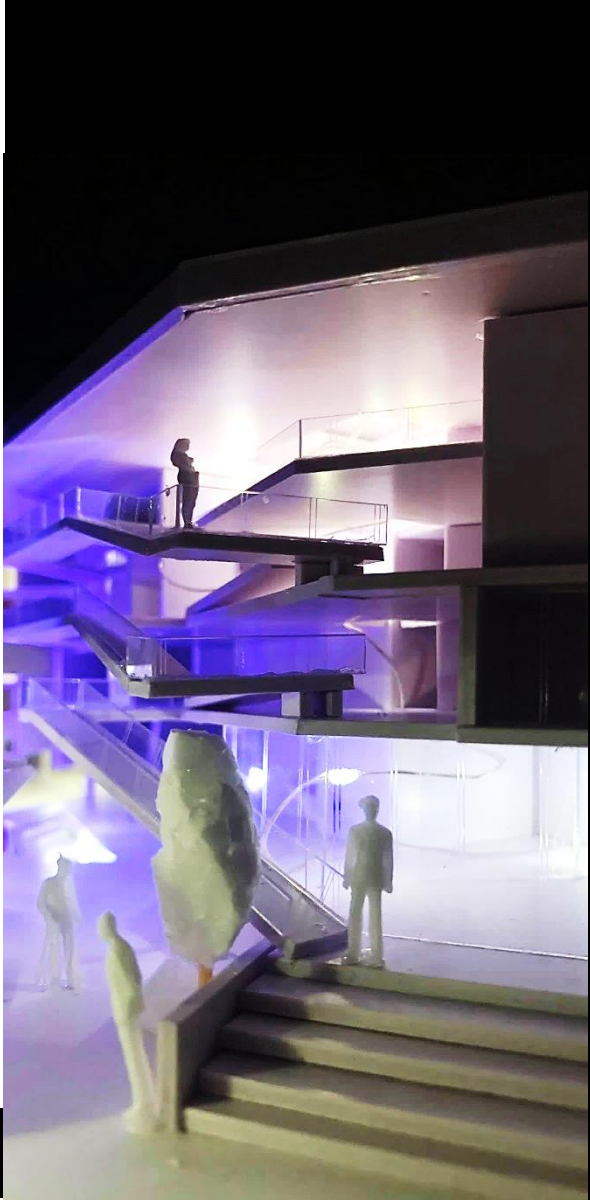


ทัศนียภาพส่วนทางเข้าโครงการหลักทั้งสองทางที่จะเชื่อมต่อไปยังส่วนแกลอรี
กลางแจ้งเพื่อจัดแสดงงานศิลปะ Lighting เพื่อควบคุมให้คนที่ผ่านเส้นทางเกิดการรับรู้ผ่าน
เส้นทางผ่านภายในโครงการ



ภาพรวมของโครงการไฮสเทคศิลปะส่องสว่างบนถนนข้าวสารในช่วงเวลากลางคืนที่แสดงความสัมพันธ์ของกิจกรรมของคนในบริบทโดยรอบโดยผ่านกับเส้นทางผ่านในโครงการ และรูปทรงอาคารโดยรอบที่มีความสัมพันธ์กันภายในอาคารและเชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียงของบริบทโดยรอบ

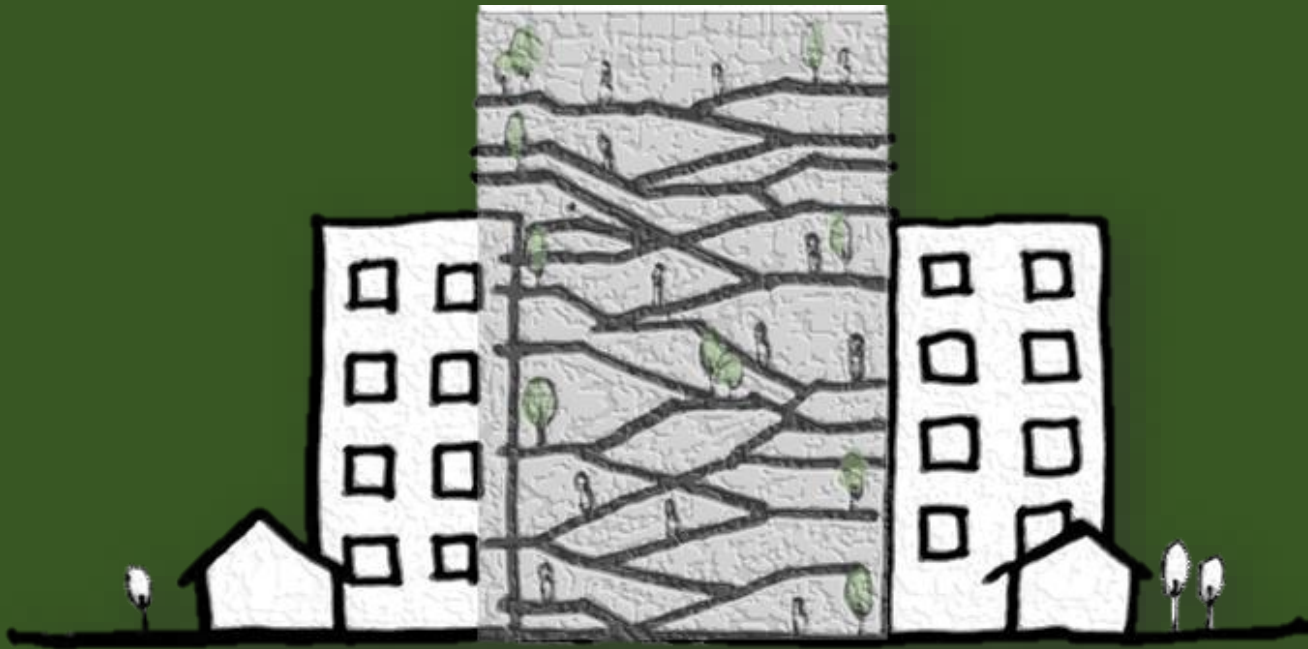


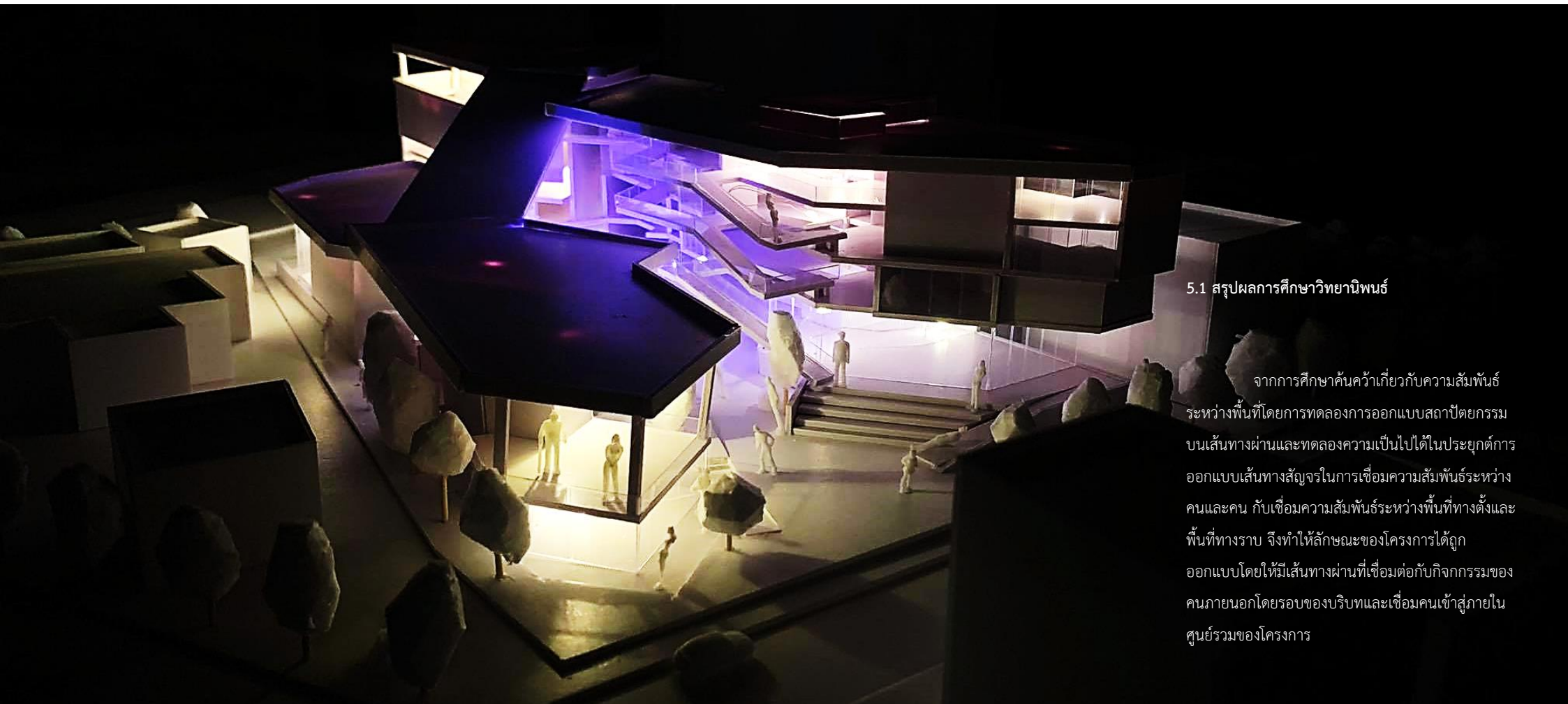




05

CONCLUSION





5.1 สรุปผลการศึกษาวិทยานิพนธ์

จากการศึกษาค้นคว้าเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่โดยการทดลองการออกแบบสถาปัตยกรรมบนเส้นทางผ่านและทดลองความเป็นไปได้ในประยุกต์การออกแบบเส้นทางสัญจรในการเชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างคนและคน กับเชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ทางตั้งและพื้นที่ทางราบ จึงทำให้ลักษณะของโครงการได้ถูกออกแบบโดยให้มีเส้นทางผ่านที่เชื่อมต่อกับกิจกรรมของคนภายนอกโดยรอบของบริบทและเชื่อมคนเข้าสู่ภายในศูนย์รวมของโครงการ

5.2 ข้อดีข้อเสียโครงการ

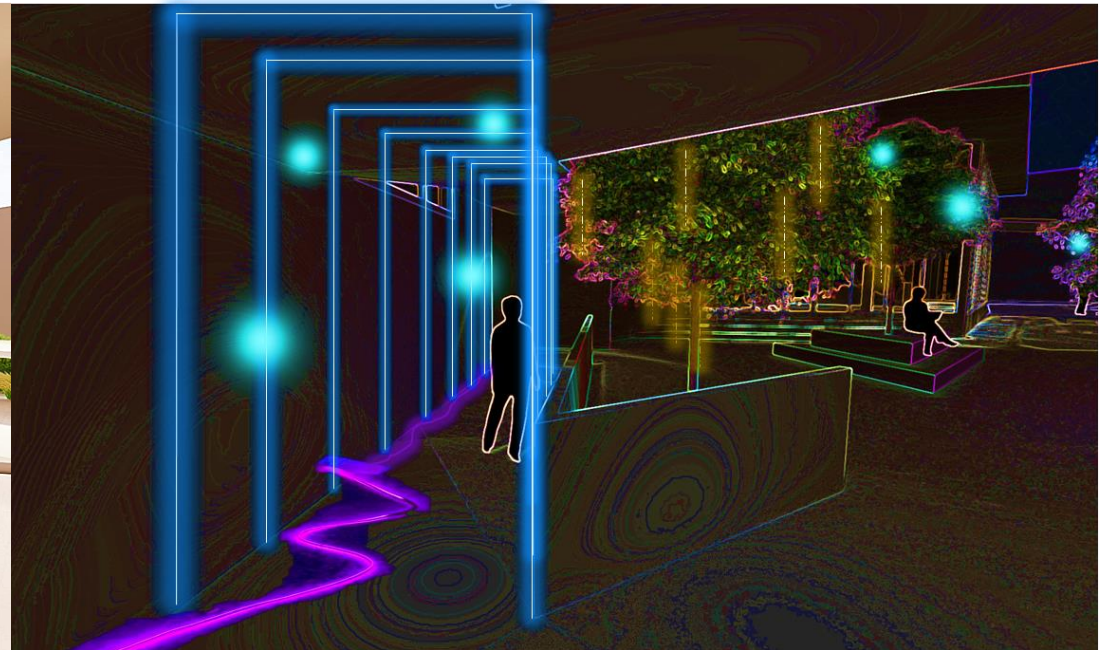
ข้อดี

ทำให้เห็นลักษณะความสัมพันธ์ภายในส่วนกลางของโครงการที่คนสามารถรับรู้และมีปฏิสัมพันธ์กันได้โดยรอบผ่านเส้นทางผ่านและส่วนแกลอรี่กลางแจ้งได้ อีกทั้งยังมีกิจกรรมที่เป็นจุดเด่นของย่านของสถานที่นั้นๆเข้ามามีส่วนร่วมในตัวโครงการ



ข้อเสีย

เนื่องจากภายในโครงการมีกิจกรรมหลักเป็นที่พักอาศัย การทำให้คนเข้ามาเชื่อมสัมพันธ์กันมากขึ้นจะทำให้สามารถควบคุมความเป็นส่วนตัวได้ยากขึ้น อีกทั้งบริบทของอาคารข้างเคียงที่มีการแออัด ทำให้ตัวโครงการถูกบีบให้ด้านข้างเคียงของบริบทนั้นไม่มีพื้นที่ที่สามารถเป็นสวนหรือวิว



5.3 ข้อปรับปรุงแก้ไขโครงการตามข้อเสนอแนะ

พัฒนารายละเอียดพื้นที่ใช้สอยของส่วนพักผ่อน ให้ความสำคัญน่าสนใจและควรกระจายอยู่ตามส่วนต่างๆ ของโครงการเพื่อที่จะได้มีมุมมองที่แตกต่างกัน

ในส่วนของรอบอาคารของโครงการโดยรอบที่ติดบริบทอาคารข้างเคียงควรนึกถึงความสัมพันธ์ระหว่างอาคารให้มากกว่านี้เพื่อดึงให้คนโดยรอบสามารถเข้ามาปฏิสัมพันธ์ในอาคารได้มากขึ้น อีกทั้งระดับความสูงของอาคารข้างเคียงโดยรอบมีผลต่อการรับรู้ความสัมพันธ์ของโครงการ

รูปทรงของอาคารควรนึกถึงกลุ่มก้อนของกิจกรรมของย่านนั้นๆว่าควรมาปรับใช้และออกแบบโครงการยังไงให้น่าสนใจมากกว่านี้



บรรณานุกรม

BIBLIOGRAPHY

วิทยานิพนธ์

กุลนันท์ ภาติวัฒน์. 2558. “ที่ว่างระหว่างสถาปัตยกรรม: พื้นที่ว่างระหว่างสถาปัตยกรรมกับสถาปัตยกรรม”. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม ภาควิชาสถาปัตยกรรม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร.

ชูเกียรติ สิกขะเจริญ. 2558. “ปฏิสัมพันธ์ในสถาปัตยกรรม (พื้นที่ทางจินตภาพ-พื้นที่ทางกายภาพ)”. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม ภาควิชาสถาปัตยกรรม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร.

มนสินี อรรถวานิช. 2549. “แนวคิดในการอนุรักษ์บนพื้นฐานการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบกายภาพเมือง: กรณีศึกษา บริเวณถนนข้าวสาร”. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม ภาควิชาสถาปัตยกรรมศาสตร์ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แหล่งสารสนเทศบนอินเทอร์เน็ต

Gapthanavate. (2563). Here Hostel: โฮสเทลสุดชิลบนถนนราชดำเนิน. [วิดีโอคลิป] สืบค้นเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2563 จาก YouTube: <https://www.youtube.com/watch?v=Jb2i2NQ4brc>

Thamonton Jang. (2563). “เดิน “เข้าซอยข้าวสาร” นิทรรศการเสนอมุมมองใหม่ของข้าวสาร ผ่าน Lighting Installation.” สืบค้นเมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2563 จาก BLT Bangkok: <https://www.bltbangkok.com/bangkok-update/30696/>

ศรัณยู นกแก้ว. (2563). “Khao San Hide and Seek เข้าซอยไปปลุกถนนข้าวสาร ในวันที่นักท่องเที่ยวเป็นศูนย์.” สืบค้นเมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2563 จาก SARAKADEE LITE: <https://www.sarakadeelite.com/pic-talks/khao-san-hide-and-seek-exhibition/>

สารบัญรูปภาพ

LIST OF FIGURES

FIGURE 1 การอยู่อาศัยแบบสันโดษ	03	FIGURE 13 Covered Space	15
FIGURE 2 การอยู่อาศัยแบบมีความสัมพันธ์กัน	03	FIGURE 14 Open-to-sky-Spaces	15
FIGURE 3 การอยู่อาศัยแบบมีความสัมพันธ์กันทั้งทางตั้งและทางราบ	03	FIGURE 15 Horizontal Space	15
FIGURE 4 จินตภาพของโครงการที่อยากให้เกิดขึ้น	03	FIGURE 16 Vertical Space	15
FIGURE 5 ประเด็นความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่	04	FIGURE 17 ส่วนของระบบที่ว่าง 3 มิติ	16
FIGURE 6 ประเด็นตัวกลางระหว่างพื้นที่	04	FIGURE 18 spatial relationship	17
FIGURE 7 ประเด็นเส้นทางผ่าน	04	FIGURE 19 space within a space	18
FIGURE 8 ขอบเขตในการศึกษา	06	FIGURE 20 SPACES LINKED BY A COMMON SPACE	19
FIGURE 9 จินตภาพโครงการ	07	FIGURE 21 INTERLOCKING SPACES	20
FIGURE 10 รูปแบบของการศึกษา	08	FIGURE 22 ADJACENT SPACES	21
FIGURE 11 ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องของโครงการ	13	FIGURE 23 ลำดับการเข้าถึงของอาคาร	22
FIGURE 12 สมมุติฐาน	14	FIGURE 24 การเปลี่ยนระดับของที่ว่าง	23

FIGURE 25 ความต่อเนื่องของที่ว่างผ่านทางเท้า	24	FIGURE 37 ชาน (Terrace)	31
FIGURE 26 ลักษณะเส้นทางผ่านที่เป็นทางผ่านและรับรู้กิจกรรมที่เกิดขึ้นโดยรอบได้	25	FIGURE 38 ดาดฟ้า (Rooftop)	31
FIGURE 27 ลักษณะทางสัญจรที่ไม่เกิดกิจกรรมอื่นๆหรือไม่ผ่านกิจกรรมใดๆ	26	FIGURE 39 หมวดหมู่ตัวกลางระหว่างในลักษณะเส้นทางผ่าน	32
FIGURE 28 ลักษณะทางสัญจรที่เกิดกิจกรรมอื่นๆภายในพื้นที่และเป็นทางผ่าน	26	FIGURE 40 แสงสว่างที่มีผลต่อที่ว่าง	33
FIGURE 29 ลักษณะทางสัญจรที่เป็นทางผ่านและรับรู้กิจกรรมที่เกิดขึ้นโดยรอบได้	26	FIGURE 41 ตรอกวงหลัง	37
FIGURE 30 ทางเดินที่มีผนังปิดทั้ง2ด้าน (Enclosed)	27	FIGURE 42 ถนนข้าวสาร	37
FIGURE 31 ทางเดินผนังด้านหนึ่งเปิดโล่ง (Opened one side)	28	FIGURE 43 ที่ตั้งตรอกวงหลัง	38
FIGURE 32 ทางเดินที่ผนังเปิดโล่งทั้งสองด้าน (Opened both side)	28	FIGURE 44 แสดงประเภทอาคารที่อยู่บริเวณโดยรอบตรอกวงหลัง	39
FIGURE 33 คอร์ตโล่ง(Court yard)	29	FIGURE 45 แสดงพื้นที่ตัวกลางระหว่างในลักษณะเส้นทางผ่านที่อยู่โดยรอบบริเวณตรอกวงหลัง	40
FIGURE 34 คอร์ตปิด(Close Court)	29	FIGURE 46 ที่ตั้งถนนข้าวสาร	41
FIGURE 35 พื้นที่เปิดโล่งหรือลานกิจกรรม (Plaza)	30	FIGURE 47 แสดงประเภทอาคารที่อยู่บริเวณโดยรอบถนนข้าวสาร	42
FIGURE 36 ระเบียง (Balcony)	30	FIGURE 48 แสดงพื้นที่ตัวกลางระหว่างในลักษณะเส้นทางผ่านที่อยู่โดยรอบบริเวณถนนข้าวสาร	43
		FIGURE 49 ตำแหน่งและลักษณะทางกายภาพของพื้นที่โครงการ	45

สารบัญรูปภาพ

LIST OF FIGURES

FIGURE 50 ลักษณะทางเข้าและทางออกของพื้นที่โครงการ	45	FIGURE 59 แสดงลักษณะการใช้พื้นที่ถนนข้าวสารช่วงเวลา 12.00 น. – 17.00 น.	54
FIGURE 51 แสดงเส้นทางถนนในบริเวณใกล้เคียงและถนนที่เชื่อมต่อกับถนนข้าวสาร	46	FIGURE 60 แสดงลักษณะการใช้พื้นที่ถนนข้าวสารช่วงเวลา 17.00 น. – 21.00 น.	55
FIGURE 52 แสดงเส้นทางการเดินทางและตำแหน่งบริเวณของพื้นที่จอดรถ	47	FIGURE 61 แสดงลักษณะการใช้พื้นที่ถนนข้าวสารช่วงเวลา 21.00 น. – 1.00 น.	56
FIGURE 53 แสดงถนนที่อนุญาตให้จอดรถยนต์	48	FIGURE 62 ลักษณะความแตกต่างระหว่างกลางวันและกลางคืนของถนนข้าวสาร	57
FIGURE 54 แสดงกรรมสิทธิ์ครอบครองที่ดิน	49	FIGURE 63 การเลือกที่ตั้งโครงการตามหมวดหมู่เส้นทางผ่าน	58
FIGURE 55 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดิน	50	FIGURE 64 ตำแหน่งและลักษณะกายภาพที่ตั้งโครงการ	59
FIGURE 56 แสดงช่วงเวลาที่ยินยอมให้ตั้งหาบเร่แผงลอย	51	FIGURE 65 Building Context	60
FIGURE 57 แสดงจำนวนชั้นอาคาร	52	FIGURE 66 ตำแหน่งและลักษณะทางกายภาพของเส้นทางผ่านเดิมในพื้นที่โครงการ	61
FIGURE 58 แสดงลักษณะการใช้พื้นที่ถนนข้าวสารช่วงเวลา 8.00 น. – 12.00 น.	53		

FIGURE 67 SITE ANALYSIS 1	62	FIGURE 81 DESIGN EXPERIMENT CIRCULATION FOR RELATIONSHIP OF FUNCTION	79
FIGURE 68 SITE ANALYSIS 2	63	FIGURE 82 RELATIONSHIP OF CIRCULATION LEVEL WITH FUNCTION	80
FIGURE 69 MAIN USER	64	FIGURE 83 CIRCULATION FOR FUNCTION STEP	81
FIGURE 70 USER ANALYSIS	65	FIGURE 84 CIRCULATION OF MAIN FUNCTION	81
FIGURE 71 COMPOSITION DIAGRAM	66	FIGURE 85 CIRCULATION IN BUILDING	81
FIGURE 72 PROGRAM	67	FIGURE 86 ภาพรวมอาคารเมื่ออยู่กับบริบท	82
FIGURE 73 RELATIONSHIP DIAGRAM PROGRAM	71	FIGURE 87 Basement Plan	83
FIGURE 74 DESIGN EXPERIMENT ZONING	72	FIGURE 88 Plan Floor 1	84
FIGURE 75 ZONING	73	FIGURE 89 ภาพรวมชั้น1เมื่ออยู่กับบริบท	85
FIGURE 76 PATHWAY	74	FIGURE 90 Plan Floor 2	86
FIGURE 77 COURT	75	FIGURE 91 ภาพรวมชั้น2เมื่ออยู่กับบริบท	87
FIGURE 78 NEW DEVELOPO COURT	76	FIGURE 92 Plan Floor 3	88
FIGURE 79 OUTDOOR EXHIBITION IN PATHWAY DAYTIME	77	FIGURE 93 ภาพรวมชั้น3เมื่ออยู่กับบริบท	89
FIGURE 80 OUTDOOR EXHIBITION IN PATHWAY NIGHTTIME	78		

สารบัญรูปภาพ

LIST OF FIGURES

FIGURE 94 Plan Floor 3.1	90	FIGURE 106 ทศนิยมภาพด้านหน้าอาคาร ทางเข้าฝั่งถนนข้าวสาร	99
FIGURE 95 ภาพรวมชั้น3ชั้นครึ่งเมื่ออยู่กับบริบท	91	FIGURE 107 ทศนิยมภาพทางเข้าฝั่งถนนข้าวสาร	100
FIGURE 96 Plan Floor 4	92	FIGURE 108 ทศนิยมภาพทางเข้าฝั่งถนนรามบุตรี	101
FIGURE 97 ภาพรวมชั้น4เมื่ออยู่กับบริบท	93	FIGURE 109 ทศนิยมภาพทางเข้าฝั่งทิศตะวันออก	102
FIGURE 98 RoofPlan	94	FIGURE 110 ทศนิยมภาพทางเข้าฝั่งทิศตะวันตก	103
FIGURE 99 ภาพรวมชั้นหลังคาเมื่ออยู่กับบริบท	95	FIGURE 111 ทศนิยมภาพฝั่งถนนรามบุตรี	104
FIGURE 100 ELEVATION 1	96	FIGURE 112 ทศนิยมภาพสวนฝั่งส่วนกลาง	105
FIGURE 101 ELEVATION 2	96	FIGURE 113 โมเดลภาพรวมของโครงการ	106
FIGURE 102 ELAVATION 3	97	FIGURE 114 โมเดลทศนิยมภาพของโครงการ	107
FIGURE 103 ELAVATION 4	97	FIGURE 115 โมเดลภาพรวมของโครงการในช่วงกลางคืน	108
FIGURE 104 SECTION A-A	98	FIGURE 116 โมเดลทศนิยมภาพของโครงการในช่วงกลางคืน	109
FIGURE 105 SECTION B-B	98		

สารบัญตาราง

LIST OF TABLES

FIGURE 1 การให้คะแนนเพื่อเลือกตั้งโครงการ	44
---	----

ประวัติผู้ทำวิทยานิพนธ์

CURRICULUM VITEC

นางสาว ปุณยลักษณ์ ปิยะสุจริตพร

วันเดือนปีเกิด วันที่ 9 เดือน มกราคม ปี พ.ศ.2535

สถานที่เกิด อำเภอเมือง/จังหวัดสุพรรณบุรี



ประวัติการศึกษา

ปี 2550 สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนสงวนหญิง อำเภอเมือง จังหวัดสุพรรณบุรี

ปี 2557 สำเร็จการศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ สาขาวิชาสถาปัตยกรรมศาสตร์ วิทยาลัยอาชีวศึกษาอาชีวศิลป์ เขตดุสิต จังหวัดกรุงเทพมหานคร

ปี 2557 ศึกษาต่อระดับปริญญาตรี สาขาวิชาสถาปัตยกรรมศาสตร์ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม กรุงเทพมหานคร

ที่อยู่ปัจจุบัน



254 สมเด็จพระเจ้าพระยาชอย5 ถนนสมเด็จพระเจ้าพระยา แขวง
สมเด็จพระเจ้าพระยา เขตคลองสาน กรุงเทพมหานคร



phunyalak.piy@spumail.net



Neay Phunyalak

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม

2410/2 ถ.พหลโยธิน เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 Tel. (662) 579 1111, (662) 561 2222