



โครงการออกแบบศูนย์การเรียนรู้จากวิถีการเดินทาง:

“คิวแท็กซี่เบนซ์ยะลาในฐานะพื้นที่สาธารณะมีชีวิต”

A LEARNING CENTER FROM LOCAL MOBILITY PROJECT:
“THE YALA BENZ TAXI QUEUE AS A LIVING PUBLIC SPACE”

อัครอม มามะ

AKHROM MAMA

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญา

สถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม

มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE REQUIREMENTS

FOR THE DEGREE OF BACHELOR OF ARCHITECTURE

PRINCE OF SONGKHLA UNIVERSITY

2568

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์



โครงการออกแบบศูนย์การเรียนรู้จากวิถีการเดินทาง:

“คิวแท็กซี่เบนซ์ยะลาในฐานะพื้นที่สาธารณะมีชีวิต”

A LEARNING CENTER FROM LOCAL MOBILITY PROJECT:

“THE YALA BENZ TAXI QUEUE AS A LIVING PUBLIC SPACE”

อัครอม มามะ

AKHROM MAMA

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญา

สถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม

มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE REQUIREMENTS

FOR THE DEGREE OF BACHELOR OF ARCHITECTURE

PRINCE OF SONGKHLA UNIVERSITY

2568

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

โครงการออกแบบศูนย์การเรียนรู้จากวิถีการเดินทาง: “คิวแท็กซี่เบนซ์ยะลาในฐานะ
พื้นที่สาธารณะมีชีวิต” อำเภอ เมืองยะลา จังหวัด ยะลา

A LEARNING CENTER FROM LOCAL MOBILITY PROJECT: “THE YALA BENZ TAXI
QUEUE AS A LIVING PUBLIC SPACE” MUANG YALA DISTRICT, YALA PROVINCE

อัครอม มามะ

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตตรัง

อนุมัติให้วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร ปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตร์บัณฑิต

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก



ลงชื่อ.....

(อาจารย์คัมภีร์ คล้ามนอมล)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

รองศาสตราจารย์ยุพยง เหมาะศิลป์

คณะกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ

รองศาสตราจารย์ ดร.เอกรินทร์ อนุกุลยุทธธน

คณะกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.จิป ศรีสกุลไชยรัก

คณะกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ

อาจารย์กุลธิดา ทรงกิตติภักดี

คณะกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ

อาจารย์วรุฒม์ มัชยันต์

คณะกรรมการ

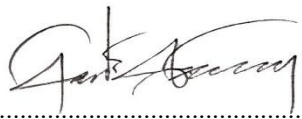
อาจารย์ภวัต รอดเข็ม

คณะกรรมการ

อาจารย์คัมภีร์ คล้ามนอมล

คณะกรรมการ

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยฉบับนี้เป็น
ส่วนหนึ่งของการศึกษา ตามหลักสูตรปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม
ขอรับรองว่า งานวิจัยนี้มาจากการศึกษาวิจัยของนักศึกษาเอง และได้แสดงความขอบคุณบุคคลที่มี
ส่วนช่วยเหลือแล้ว

ลงชื่อ.....


(อาจารย์คัมภีร์ คำมณฑล)
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

ลงชื่อ.....
อัครอม

(นาย อัครอม มามะ)
นักศึกษา

ข้าพเจ้าขอรับรองว่า ผลงานวิจัยนี้ไม่เคยเป็นส่วนหนึ่งในการอนุมัติปริญญาตรีในระดับใดมาก่อน และไม่ได้ถูกใช้ในการยื่นขออนุมัติปริญญาในขณะนี้

ลงชื่อ.....**อัครอม**.....

(นาย อัครอม มามะ)

นักศึกษา

ชื่อวิทยานิพนธ์ โครงการออกแบบศูนย์การเรียนรู้จากวิถีการเดินทาง: “คิ้วแท้กซีเบนซ์ยะลาในฐานะพื้นที่สาธารณะมีชีวิต” อำเภอ เมืองยะลา จังหวัด ยะลา

ผู้เขียน นาย อัครอม มามะ

สาขาวิชา สถาปัตยกรรมศาสตร์

ปีการศึกษา 2568

บทคัดย่อ

การเดินทางเป็นองค์ประกอบสำคัญของวิถีชีวิตมนุษย์ โดยเฉพาะในบริบทเมืองที่ระบบคมนาคมมีบทบาทต่อเศรษฐกิจและสังคม “คิ้วแท้กซีเบนซ์ยะลา” เป็นระบบขนส่งพื้นที่ที่มีเอกลักษณ์และเชื่อมโยงผู้คนกับชุมชนมาอย่างยาวนาน อย่างไรก็ตาม พื้นที่ดังกล่าวยังมีข้อจำกัดด้านกายภาพและการใช้งาน ทำให้ไม่สามารถพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะที่มีคุณภาพได้อย่างเต็มที่ โครงการศูนย์การเรียนรู้จากวิถีการเดินทาง “คิ้วแท้กซีเบนซ์ยะลาในฐานะพื้นที่สาธารณะมีชีวิต” จึงมุ่งยกระดับพื้นที่ให้ผืนสนามการเดินทาง การเรียนรู้ และกิจกรรมชุมชนเข้าด้วยกัน เพื่อสร้างพื้นที่ต้นแบบที่สะท้อนอัตลักษณ์ท้องถิ่นและส่งเสริมการใช้งานอย่างยั่งยืน

โครงการ “ศูนย์การเรียนรู้จากวิถีการเดินทาง: คิ้วแท้กซีเบนซ์ยะลาในฐานะพื้นที่สาธารณะมีชีวิต” มีวัตถุประสงค์เพื่อออกแบบพื้นที่สาธารณะที่ใช้บริบทของคิ้วแท้กซีเบนซ์ยะลาเป็นฐานในการเรียนรู้และเชื่อมโยงกับประวัติศาสตร์ท้องถิ่น โดยมุ่งยกระดับพื้นที่ให้เป็นทั้งแหล่งเรียนรู้พื้นที่กิจกรรม และศูนย์กลางชุมชนที่สะท้อนอัตลักษณ์ของระบบขนส่งพื้นที่และวิถีชีวิตของผู้คน พร้อมส่งเสริมการมีส่วนร่วมและการสืบทอดคุณค่าทางวัฒนธรรมอย่างยั่งยืน พื้นที่ตั้งโครงการอยู่บริเวณใจกลางเมืองยะลา ใกล้พิพิธภัณฑสถานเมืองยะลา และเชื่อมโยงกับโครงข่ายคมนาคมหลักของเมือง ทำให้สามารถเข้าถึงได้สะดวกและเอื้อต่อการพัฒนาเป็นโซนวัฒนธรรมที่ต่อยอดการเรียนรู้จากอดีตสู่ปัจจุบัน

แนวคิดการออกแบบตั้งอยู่บนการมอง “การเดินทาง” ในฐานะกระบวนการทางสังคมที่ไม่เพียงเป็นการเคลื่อนที่ แต่เป็นพื้นที่ของการพบปะและสร้างความสัมพันธ์ จึงมุ่งฟื้นฟูบทบาทของพื้นที่คมนาคมให้กลับมาเป็นพื้นที่สาธารณะที่มีชีวิต โดยเน้นมนุษย์เป็นศูนย์กลาง ควบคู่กับการออกแบบเพื่อความยั่งยืน ทั้งการใช้แสงธรรมชาติ การเพิ่มพื้นที่สีเขียว และการจัดการน้ำอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการออกแบบพื้นที่ที่มีความยืดหยุ่นต่อการใช้งานในอนาคต อันนำไปสู่การพัฒนาพื้นที่เมืองที่สมดุล สะท้อนอัตลักษณ์ และยกระดับคุณภาพชีวิตของชุมชนอย่างยั่งยืน

THESIS TITLE A LEARNING CENTER FROM LOCAL MOBILITY PROJECT: “THE YALA
BENZ TAXI QUEUE AS A LIVING PUBLIC SPACE” MUANG YALA DISTRICT,
YALA PROVINCE

AUTHOR AKHROKM MAMA

MAJOR ARCHITECTURE

YEAR 2025

ABSTRACT

Travel is a fundamental aspect of human life, particularly in urban contexts where transportation systems play a crucial role in both the economy and society. The “Yala Benz Taxi Queue” is a distinctive local transport system that has long connected people with surrounding communities. However, the area still faces physical and functional limitations, preventing it from fully developing into a high-quality public space. The project, “Learning Center from the Way of Travel: Yala Benz Taxi Queue as a Living Public Space,” therefore aims to upgrade the site by integrating mobility, learning, and community activities, creating a prototype space that reflects local identity and promotes sustainable use.

The project aims to design a public space using the context of the taxi queue as a foundation for learning and as a link to local history. It seeks to transform the area into a learning hub, activity space, and community center that reflects the identity of the local transport system and people’s way of life, while encouraging participation and the preservation of cultural values. Located in the heart of Yala, near the Yala City Museum and connected to the city’s main transportation networks, the site is highly accessible and has the potential to become a cultural zone that extends learning from the past to the present.

The design concept is based on viewing “travel” as a social process—not merely movement, but a space for interaction and relationship-building. The project aims to restore the role of transportation spaces as vibrant public spaces by adopting a human-centered approach, alongside sustainable design strategies such as natural lighting, increased green spaces, and efficient water management. It also emphasizes flexibility in spatial design to accommodate future uses, contributing to balanced

urban development that reflects local identity and enhances the quality of life in the community.

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความรู้และการสนับสนุนจากบุคคลหลายฝ่าย ข้าพเจ้าขอขอบคุณเป็นอย่างสูงต่ออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ อาจารย์คัมภีร์ คล้ามนฤมล ที่ได้ให้คำแนะนำข้อเสนอนี้ และถ่ายทอดองค์ความรู้ทางด้านสถาปัตยกรรม ตลอดจนให้กำลังใจในการดำเนินงานออกแบบและช่วยแนะนำทางวิชาการอย่างใกล้ชิดจนจนสำเร็จลุล่วง

ขอขอบคุณคณาจารย์ทุกท่านในคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ที่ได้มอบความรู้และประสบการณ์อันมีคุณค่า ซึ่งเป็นพื้นฐานสำคัญในการพัฒนาโครงการนี้ รวมถึงขอขอบคุณหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กลุ่มสหกรณ์แท็กซี่เบนซ์ยะลา ที่ได้ให้ข้อมูล สนับสนุน และเอื้อเฟื้อในการศึกษาข้อมูลภาคสนาม

ขอขอบคุณคนขับแท็กซี่เบนซ์ยะลา ผู้โดยสาร และชุมชนในพื้นที่ ที่ได้ให้ข้อมูล ประสบการณ์ และมุมมองที่มีคุณค่า ซึ่งเป็นแรงบันดาลใจสำคัญในการพัฒนาโครงการศูนย์การเรียนรู้จากวิถีการเดินทางฉบับนี้

สุดท้ายนี้ ข้าพเจ้าขอขอบคุณครอบครัวใหญ่ คุณพ่อ คุณแม่ พี่สาว นาวาล และเพื่อน ๆ ที่คอยให้การสนับสนุน ให้กำลังใจ และอยู่เคียงข้างเสมอมา จนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยดี

ขอแสดงความขอบคุณอย่างยิ่งต่อคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตตรัง ที่ได้ให้ทุนอุดหนุนวิทยานิพนธ์ของนักศึกษาปริญญาตรี คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ ประจำปีงบประมาณ 2569 อันเป็นสวนสำคัญที่ช่วยส่งเสริมการดำเนินการวิจัยให้เป็นไปอย่างราบรื่น และสมบูรณ์

ข้าพเจ้าหวังเป็นอย่างยิ่งว่าวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการศึกษา การออกแบบ และการพัฒนาพื้นที่สาธารณะในบริบทเมืองยะลา และสามารถเป็นแนวทางในการอนุรักษ์และต่อยอดคุณค่าทางวัฒนธรรมของท้องถิ่นในอนาคต

อัครอม

ด้วยความเคารพอย่างสูงและขอบคุณยิ่ง

(นาย อัครอม มามะ)

สารบัญ

| เนื้อหา | หน้า |
|---|------|
| บทคัดย่อภาษาไทย..... | ก |
| บทคัดย่อภาษาอังกฤษ..... | ข |
| กิตติกรรมประกาศ..... | ง |
| สารบัญ..... | จ |
| สารบัญภาพ..... | ฉ |
| สารบัญตาราง..... | ฐ |
| บทที่ 1 บทนำ | |
| 1.1. ที่มาและความสำคัญของโครงการ..... | 1 |
| 1.2. ประเด็นคำถามของโครงการ..... | 1 |
| 1.3. สมมติฐานของโครงการ..... | 2 |
| 1.4. วัตถุประสงค์ของโครงการ..... | 2 |
| 1.5. ขอบเขตการศึกษาของโครงการ..... | 2 |
| 1.5.1. ขอบเขตด้านเนื้อหา..... | 2 |
| 1.5.2. ขอบเขตด้านพื้นที่..... | 3 |
| 1.5.3. ขอบเขตด้านผู้ใช้..... | 4 |
| 1.6. กระบวนการ ขั้นตอนและวิธีการศึกษา..... | 4 |
| 1.6.1. การเก็บรวบรวมข้อมูลเบื้องต้น..... | 4 |
| 1.6.2. การวิเคราะห์ข้อมูล..... | 4 |
| 1.6.3. สรุปและกำหนดขนาดของโครงการ..... | 4 |
| 1.6.4. เลือกที่ตั้งและวิเคราะห์ที่ตั้งและผู้ใช้งาน..... | 4 |
| 1.6.5. ออกแบบและพัฒนาแบบ..... | 4 |
| 1.7. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ..... | 7 |
| 1.7.1. ด้านสังคม ชุมชนและวัฒนธรรม..... | 7 |
| 1.7.2. ด้านการศึกษาและเรียนรู้..... | 7 |
| 1.7.3. ด้านการพัฒนาเมืองและสถาปัตยกรรม..... | 7 |
| บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม | |
| 2.1 แนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง..... | 8 |
| 2.1.1 คำจำกัดความของโครงการ..... | 8 |

สารบัญ(ต่อ)

| เนื้อหา | หน้า |
|---|------|
| 2.1.2 ภูมิหลังการคมนาคมในจังหวัดยะลา..... | 8 |
| 2.1.3 แผนที่แสดงการสัญจรแท็กซี่เบนซ์ใน อดีต-ปัจจุบัน..... | 11 |
| 2.1.4 บทบาทของแท็กซี่เบนซ์ยะลา..... | 15 |
| 2.2 กรณีศึกษางานออกแบบที่เกี่ยวข้อง..... | 16 |
| 2.2.1 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับเส้นทางเดินรถ..... | 16 |
| 2.2.2 ทฤษฎีที่นำมาปรับใช้ในโครงการ..... | 17 |
| 2.2.3 งานออกแบบสถาปัตยกรรม..... | 19 |
| บทที่ 3 การวิเคราะห์เพื่อการออกแบบ | |
| 3.1 การศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ..... | 24 |
| 3.1.1 การศึกษาความเป็นไปได้ด้านนโยบาย..... | 24 |
| 3.1.2 การศึกษาความเป็นไปได้ด้านเศรษฐกิจ..... | 24 |
| 3.1.3 โครงการวิจัยเรื่อง ‘ยะลาเมืองแห่งการเรียนรู้’..... | 25 |
| 3.1.4 แผนพัฒนาเมืองยะลา..... | 26 |
| 3.2 การวิเคราะห์ที่ตั้ง..... | 26 |
| 3.2.1 การเลือกที่ตั้งและขนาดที่ตั้ง..... | 26 |
| 3.2.2 เกณฑ์การเลือกที่ตั้งระดับเมือง..... | 26 |
| 3.2.3 การเลือกที่ตั้ง..... | 28 |
| 3.2.4 เกณฑ์การเลือกพื้นที่และขนาดพื้นที่..... | 29 |
| 3.2.5 วิเคราะห์บริบทของสภาพแวดล้อมของที่ตั้ง..... | 30 |
| 3.3. การวิเคราะห์ผู้ใช้สอยอาคาร..... | 33 |
| 3.3.1. ผู้ใช้งานอาคาร..... | 33 |
| 3.3.2. เจ้าหน้าที่ภายในโครงการ..... | 33 |
| 3.3.3. นักเรียน นักศึกษา/นักท่องเที่ยว..... | 34 |
| 3.3.4. การวิเคราะห์พฤติกรรมผู้ใช้งาน..... | 34 |
| 3.4. การวิเคราะห์พื้นที่โครงสร้าง..... | 36 |
| 3.4.1. การวิเคราะห์ความต้องการเชิงพื้นที่..... | 36 |
| 3.4.2. การกำหนดกลุ่มพื้นที่โครงการ..... | 36 |
| 3.4.3. การวิเคราะห์การจัดผังกลุ่มพื้นที่โครงการ..... | 39 |
| 3.4.4. การวิเคราะห์ขนาดพื้นที่ใช้สอย..... | 40 |

สารบัญ(ต่อ)

| เนื้อหา | หน้า |
|---|------|
| 3.5 การวิเคราะห์ความต้องการของขนาดพื้นที่ใช้สอย..... | 42 |
| 3.6 การวิเคราะห์ข้อกำหนดและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง..... | 43 |
| 3.6.1. ผังเมืองรวมจังหวัด..... | 43 |
| 3.6.2. ผังสีที่ตั้งโครงการ..... | 44 |
| 3.6.3. กฎหมายข้อกำหนดที่ตั้งโครงการ..... | 44 |
| 3.7 ภาพบรรยากาศโครงการ..... | 45 |
| บทที่ 4 แนวคิดในการออกแบบ | |
| 4.1 องค์ประกอบของการเดินทางที่ก่อให้เกิดกระบวนการทางสังคม..... | 49 |
| 4.1.1 การเดินทางที่เอื้อต่อการพบกัน..... | 49 |
| 4.1.2 การเดินทางที่มีการใช้พื้นที่ร่วม..... | 49 |
| 4.1.3 การเดินทางที่มีความหมายทางวัฒนธรรม..... | 49 |
| 4.1.4 จึงเกิดการตั้งคำถาม..... | 50 |
| 4.2 การตั้งองค์ประกอบทางสถาปัตยกรรมมาประยุกต์ใช้ในงานออกแบบ..... | 51 |
| 4.2.1 การตั้งองค์ประกอบของพิพิธภัณฑ์เมืองยะลา มาประยุกต์ใช้ในงานออกแบบ..... | 52 |
| 4.2.2 การตั้งองค์ประกอบของพิพิธภัณฑ์เมืองยะลา มาประยุกต์ใช้ในงานออกแบบ..... | 53 |
| 4.2.3 โครงสร้างหลังคาโครงสร้างเหล็ก..... | 54 |
| 4.3 กระบวนการแปรรูปองค์ประกอบของงานออกแบบสถาปัตยกรรม..... | 54 |
| 4.3.1 อาคารหลักถูกจัดวางไว้บริเวณศูนย์กลางของพื้นที่โครงการ..... | 54 |
| 4.3.2 การออกแบบกำหนดมวลอาคารออกเป็น 3 กลุ่ม..... | 54 |
| 4.3.3 พื้นที่กึ่งกลางโครงการถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่สาธารณะ..... | 54 |
| 4.3.4 พื้นที่ห้องสมุดถูกจัดวางบริเวณด้านหน้าอาคารเพื่อให้เข้าถึงได้สะดวก..... | 54 |
| 4.3.5 เมื่อกำหนดรูปแบบมวลอาคารและโซนนิ่งเรียบร้อยแล้ว..... | 55 |
| 4.3.6 อาคาร 3 ชั้นใช้โครงสร้างเหล็ก คอนกรีต และกระจก..... | 55 |
| 4.3.7 เพิ่มฟาซาดที่ดึงจากพิพิธภัณฑ์เมืองยะลา..... | 55 |
| 4.3.8 หลังคาออกแบบเป็นทรง Lean-to ให้สอดคล้องกับบริบท..... | 55 |
| 4.4 การแสดงแนวคิดของนิทรรศการ..... | 57 |
| 4.4.1 การพัฒนาของการออกแบบแบบที่ 1..... | 58 |
| 4.4.2 การพัฒนาของการออกแบบแบบที่ 2..... | 59 |

สารบัญ(ต่อ)

| เนื้อหา | หน้า |
|--|------|
| บทที่ 5 ผลงานการออกแบบ | |
| 5.1 ผังบริเวณ..... | 61 |
| 5.2 ผังพื้นที่..... | 62 |
| 5.2.1 ผังพื้นที่ชั้นที่ 1..... | 63 |
| 5.2.2 ผังพื้นที่ชั้นที่ 2..... | 64 |
| 5.2.3 ผังพื้นที่ชั้นที่ 3..... | 65 |
| 5.2.4 ผังหลังคา..... | 66 |
| 5.3 รูปด้าน..... | 67 |
| 5.3.1 รูปด้านที่ 1 และ 2..... | 67 |
| 5.3.2 รูปด้านที่ 3 และ 4..... | 68 |
| 5.4 รูปตัด..... | 69 |
| 5.4.1 รูปตัด A ตัดตามแนวยาว | 69 |
| 5.4.2 รูปตัด B ตัดตามแนวยาว..... | 69 |
| 5.5 แบบขยายรายละเอียด..... | 70 |
| 5.5.1 แบบขยายบันไดอเนกประสงค์..... | 70 |
| 5.5.2 แบบขยายฟาซาดอาคาร..... | 71 |
| 5.5.3 แบบขยายโครงสร้างหลังคา..... | 72 |
| 5.6 ทักษะภาพภายนอก..... | 73 |
| 5.7 ทักษะภาพภายใน..... | 79 |
| บทที่ 6 บทสรุปและข้อเสนอแนะ | 84 |
| บรรณานุกรม..... | ๗ |
| ภาคผนวก..... | ๘ |
| ประวัติผู้เขียน..... | ๗ |

สารบัญภาพ

| ภาพที่ | หน้า |
|--|------|
| ภาพที่ 1.1 ภาพแผนผังเทศบาลนครยะลา..... | 3 |
| ภาพที่ 1.2 ภาพการลงพื้นที่ที่ควรถ..... | 5 |
| ภาพที่ 1.3 ภาพการสัมภาษณ์กับผู้ขับขี่รถโดยสารในพื้นที่..... | 5 |
| ภาพที่ 1.4 ภาพการสัมภาษณ์กับผู้โดยสารในพื้นที่..... | 6 |
| ภาพที่ 1.5 ภาพจากกระแสในสื่อสังคมในปัจจุบัน..... | 6 |
| ภาพที่ 2.1 ภาพแผนที่แสดงการสัญจร..... | 11 |
| ภาพที่ 2.2 ภาพแผนที่แสดงการสัญจร..... | 12 |
| ภาพที่ 2.3 ภาพแผนที่แสดงการสัญจร..... | 12 |
| ภาพที่ 2.4 ภาพแผนที่แสดงการสัญจร..... | 13 |
| ภาพที่ 2.5 ภาพแผนที่แสดงการสัญจร..... | 13 |
| ภาพที่ 2.6 ภาพแผนที่แสดงการสัญจร..... | 14 |
| ภาพที่ 2.7 ภาพแผนที่แสดงการสัญจร..... | 14 |
| ภาพที่ 2.8 ภาพแผนที่แสดงการสัญจร..... | 15 |
| ภาพที่ 2.9 ศูนย์การเรียนรู้รถม้าลำปาง..... | 19 |
| ภาพที่ 2.10 Toyota Commemorative Museum..... | 20 |
| ภาพที่ 2.11 Riverside Museum of Transport and Travel..... | 21 |
| ภาพที่ 2.12 Naoshima Ferry Terminal (Naoshima Pavilion)..... | 22 |
| ภาพที่ 3.1 SITE SELECTION..... | 27 |
| ภาพที่ 3.2 SITE B..... | 28 |
| ภาพที่ 3.3 ภาพบริเวณ SITE B..... | 28 |
| ภาพที่ 3.4 SITE A B C..... | 29 |
| ภาพที่ 3.5 ขนาดพื้นที่ของไซต์..... | 30 |
| ภาพที่ 3.6 วิเคราะห์ทิศทางแสงแดดและลม..... | 30 |
| ภาพที่ 3.7 วิเคราะห์มุมมองและประสาทสัมผัส..... | 31 |
| ภาพที่ 3.8 วิเคราะห์ความลาดชันของที่ดิน..... | 31 |
| ภาพที่ 3.9 วิเคราะห์พื้นที่สีเขียว..... | 32 |
| ภาพที่ 3.10 ผู้ใช้งานอาคาร..... | 34 |
| ภาพที่ 3.11 การวิเคราะห์พฤติกรรมผู้ใช้งาน..... | 35 |
| ภาพที่ 3.12 การวิเคราะห์พฤติกรรมผู้ใช้งาน..... | 35 |

สารบัญภาพ(ต่อ)

| ภาพที่ | หน้า |
|---|------|
| ภาพที่ 3.13 การวิเคราะห์ความต้องการเชิงพื้นที่..... | 36 |
| ภาพที่ 3.14 ZONING แบบที่ 1..... | 36 |
| ภาพที่ 3.15 ZONING แบบที่ 2..... | 37 |
| ภาพที่ 3.16 ZONING แบบที่ 3..... | 37 |
| ภาพที่ 3.17 ZONING ที่ใช้ในโครงการ แบบที่3..... | 38 |
| ภาพที่ 3.18 BUBBLE DIAGRAM..... | 39 |
| ภาพที่ 3.19 FUNCTIONAL DIAGRAM..... | 40 |
| ภาพที่ 3.20 STORY BOARD..... | 41 |
| ภาพที่ 3.21 STORY BOARD..... | 41 |
| ภาพที่ 3.22 แสดงภาพผังเมืองรวมจังหวัดยะลา..... | 43 |
| ภาพที่ 3.23 แสดงภาพผังที่ตั้งโครงการ..... | 44 |
| ภาพที่ 3.24 แสดงบรรยากาศโครงการ..... | 45 |
| ภาพที่ 3.25 แสดงบรรยากาศโครงการ..... | 46 |
| ภาพที่ 3.26 แสดงบรรยากาศโครงการมุมสูง..... | 46 |
| ภาพที่ 4.1 แสดงแนวความคิดเชิงคำนิยาม..... | 48 |
| ภาพที่ 4.2 แสดงแนวความคิด..... | 49 |
| ภาพที่ 4.3 แสดงแนวความคิดในการตั้งคำถาม..... | 50 |
| ภาพที่ 4.4 แสดงองค์ประกอบทางสถาปัตยกรรม..... | 51 |
| ภาพที่ 4.5 แสดงการเปรียบเทียบพิพิธภัณฑ์เมืองยะลากับโครงการ..... | 52 |
| ภาพที่ 4.6 แสดงลวดลายฟาซาด..... | 53 |
| ภาพที่ 4.7 แสดงโครงสร้างของโครงการ..... | 54 |
| ภาพที่ 4.8 แสดงกระบวนการแปรรูปองค์ประกอบ..... | 55 |
| ภาพที่ 4.9 แสดงกระบวนการแปรรูปองค์ประกอบ..... | 56 |
| ภาพที่ 4.10 แสดงแนวคิดของนิทรรศการ..... | 57 |
| ภาพที่ 4.11 แสดงแนวคิดในการออกแบบแบบที่ 1..... | 58 |
| ภาพที่ 4.12 แสดงแนวคิดในการออกแบบแบบที่ 2..... | 59 |
| ภาพที่ 5.1 แสดงภาพรวมโครงการ..... | 60 |
| ภาพที่ 5.2 แสดงผังบริเวณ..... | 61 |
| ภาพที่ 5.3 แผนแม่บท..... | 62 |

สารบัญภาพ(ต่อ)

| ภาพที่ | หน้า |
|--|------|
| ภาพที่ 5.4 ผังพื้นที่ชั้นที่ 1..... | 63 |
| ภาพที่ 5.5 ผังพื้นที่ชั้นที่ 2..... | 64 |
| ภาพที่ 5.6 ผังพื้นที่ชั้นที่ 3..... | 65 |
| ภาพที่ 5.7 ผังหลังคา..... | 66 |
| ภาพที่ 5.8 แสดงรูปด้านที่ 1 และ 2..... | 67 |
| ภาพที่ 5.9 แสดงรูปด้านที่ 3 และ 4..... | 68 |
| ภาพที่ 5.10 แสดงรูปตัด A และ B..... | 69 |
| ภาพที่ 5.11 แบบขยายบันไดอเนกประสงค์..... | 70 |
| ภาพที่ 5.12 แบบขยายฟาซาดอาคาร..... | 71 |
| ภาพที่ 5.13 แบบขยายโครงสร้างหลังคา..... | 72 |
| ภาพที่ 5.14 แสดงภาพทัศนียภาพภายนอกฟาซาดอาคาร..... | 73 |
| ภาพที่ 5.15 แสดงภาพทัศนียภาพภายนอกส่วนทางเข้าหลัก..... | 73 |
| ภาพที่ 5.16 แสดงภาพทัศนียภาพภายนอกส่วนคิ้วแท็กซี่เบนซ์..... | 74 |
| ภาพที่ 5.17 แสดงภาพทัศนียภาพภายนอกส่วนคิ้วแท็กซี่เบนซ์..... | 74 |
| ภาพที่ 5.18 แสดงภาพทัศนียภาพภายนอกส่วนทางเข้าหลัก..... | 75 |
| ภาพที่ 5.19 แสดงภาพทัศนียภาพภายนอกลานกิจกรรมด้านหน้าโครงการ..... | 75 |
| ภาพที่ 5.20 แสดงภาพทัศนียภาพภายนอกทางเข้าหลักทางเดินเท้า..... | 76 |
| ภาพที่ 5.21 แสดงภาพทัศนียภาพภายนอกพื้นที่ทางเข้าหลัก..... | 76 |
| ภาพที่ 5.22 แสดงภาพทัศนียภาพภายนอกพื้นที่จอดรถ..... | 77 |
| ภาพที่ 5.23 แสดงภาพทัศนียภาพภายนอกพื้นที่จอดรถ..... | 77 |
| ภาพที่ 5.24 แสดงภาพทัศนียภาพภายนอกพื้นที่ส่วนกลาง..... | 78 |
| ภาพที่ 5.25 แสดงภาพทัศนียภาพภายนอกทางเข้าด้านหลังพื้นที่ส่วนกลาง..... | 78 |
| ภาพที่ 5.26 แสดงภาพทัศนียภาพภายในส่วนนิทรรศการเล่าเรื่อง..... | 79 |
| ภาพที่ 5.27 แสดงภาพทัศนียภาพภายในส่วนนิทรรศการเล่าเรื่อง..... | 79 |
| ภาพที่ 5.28 แสดงภาพทัศนียภาพภายในส่วนนิทรรศการเส้นทางเล่าเรื่อง..... | 80 |
| ภาพที่ 5.29 แสดงภาพทัศนียภาพภายในส่วนนิทรรศการเส้นทางเล่าเรื่อง..... | 80 |
| ภาพที่ 5.30 แสดงภาพทัศนียภาพภายในส่วนนิทรรศการจุดเปลี่ยนวิถีชีวิตร่วม..... | 81 |
| ภาพที่ 5.31 แสดงภาพทัศนียภาพภายในส่วนนิทรรศการเรียนรู้การซ่อม..... | 81 |

สารบัญภาพ(ต่อ)

| ภาพที่ | หน้า |
|--|------|
| ภาพที่ 5.32 แสดงภาพทัศนียภาพภายในส่วนนิทรรศการจำลองเส้นทาง..... | 82 |
| ภาพที่ 5.33 แสดงภาพทัศนียภาพภายในส่วนนิทรรศการจำลองเส้นทาง..... | 82 |
| ภาพที่ 5.34 แสดงภาพทัศนียภาพภายในส่วนนิทรรศการเส้นทางเล่าเรื่อง..... | 83 |
| ภาพที่ 5.35 แสดงภาพทัศนียภาพภายนอกพื้นที่ควมแท้กซี่เบนซ์ยะลา..... | 83 |
| ภาพแสดงหุ่นจำลองโครงการ 1..... | ณ |
| ภาพแสดงหุ่นจำลองโครงการ 2..... | ณ |
| แสดงภาพรวมโครงการ(แนวตั้ง)..... | ด |
| แสดงภาพรวมโครงการ(แนวนอน)..... | ต |
| แสดงภาพบรรยากาศการนำเสนอโครงการ..... | ต |
| แสดงภาพกลุ่มตรวจแบบวิทยานิพนธ์..... | ถ |
| แสดงภาพแสดงภาพ QR วิดีโอของโครงการ..... | ถ |

สารบัญตาราง

| ตารางที่ | หน้า |
|---|------|
| ตารางที่ 2.1 ตารางแสดงหมายเลขทางหลวงยะลา..... | 16 |
| ตารางที่ 3.1 หลักเกณฑ์การพิจารณา..... | 27 |
| ตารางที่ 3.2 การคำนวณพื้นที่ใช้สอย..... | 42 |

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของโครงการ

จังหวัดยะลาเป็นศูนย์กลางของสามจังหวัดชายแดนใต้ มีความหลากหลายทางวัฒนธรรมและวิถีชีวิตการเดินทางภายในเมืองจึงมีความสำคัญต่อการเชื่อมโยงผู้คนและกิจกรรมประจำวันเอกลักษณ์ที่โดดเด่นคือ “แท็กซี่เบนซ์ยะลา” รุ่นเก่าที่ดัดแปลงเป็นรถโดยสารทำให้กลายเป็นสัญลักษณ์ของเมืองและเป็นเอกลักษณ์ที่ไม่ปรากฏในพื้นที่อื่นของประเทศคิวแท็กซี่ไม่ได้เป็นเพียงจุดจอด แต่เป็นพื้นที่สาธารณะมีชีวิต ที่ผู้คนพบปะและแลกเปลี่ยนกันทุกวัน

การเดินทางเป็นส่วนหนึ่งของวิถีชีวิตผู้คนในจังหวัดยะลาและพื้นที่สามจังหวัดชายแดนใต้ โดยเฉพาะ “คิวรถแท็กซี่เบนซ์ยะลา” ซึ่งถือเป็นระบบขนส่งพื้นถิ่นที่มีความสำคัญทั้งในด้านเศรษฐกิจและสังคม ดำเนินการมาอย่างยาวนานกว่า 40 ปี ทำหน้าที่เชื่อมโยงเมืองยะลากับเมืองใกล้เคียง เช่น ปัตตานี หาดใหญ่ และสุโขทัย-ลก พื้นที่คิวรถแห่งนี้ไม่เพียงเป็นจุดเริ่มต้นและปลายทางของการเดินทางเท่านั้น แต่ยังเป็นพื้นที่ที่ผู้คนมาพบปะ แลกเปลี่ยน และดำเนินกิจกรรมในชีวิตประจำวัน ในปัจจุบันการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ เทคโนโลยี และรูปแบบการเดินทางในยุคปัจจุบัน ทำให้บทบาทของคิวรถแท็กซี่ค่อย ๆ ลดความสำคัญลง ขณะเดียวกันพื้นที่คิวรถกลับกลายเป็นพื้นที่สาธารณะที่สะท้อนเรื่องราวทางวัฒนธรรม วิถีชีวิต และความทรงจำร่วมของชุมชน โครงการ “ศูนย์การเรียนรู้จากวิถีการเดินทาง: คิวแท็กซี่เบนซ์ยะลาในฐานะพื้นที่สาธารณะมีชีวิต” จึงเกิดขึ้นเพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการเดินทางกับชีวิตผู้คน พร้อมนำแนวคิด Living Heritage และ Everyday Urbanism มาประยุกต์ใช้ในการออกแบบพื้นที่ให้คงอยู่ในฐานะมรดกทางวัฒนธรรมร่วมสมัย

โครงการนี้มีเป้าหมายเพื่อสร้างศูนย์การเรียนรู้ที่รวบรวมเรื่องราว วิถีชีวิต และความเปลี่ยนแปลงของระบบขนส่งท้องถิ่น ผ่านการออกแบบสถาปัตยกรรมที่สะท้อนอัตลักษณ์พื้นที่และส่งเสริมให้คิวแท็กซี่เบนซ์ยะลา ยังคงเป็น “พื้นที่สาธารณะที่มีชีวิต” ซึ่งผู้คนสามารถเรียนรู้ร่วมใช้ และสืบทอดคุณค่าทางวัฒนธรรมไปพร้อมกับการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน.

1.2 ประเด็นคำถามของวิทยานิพนธ์

เราจะสามารถออกแบบพื้นที่สาธารณะจากบริบทของคิวแท็กซี่เบนซ์ยะลาให้เป็นศูนย์การเรียนรู้ที่มีชีวิตซึ่งสะท้อนวิถีวัฒนธรรมและการเดินทางท้องถิ่นได้อย่างไร?

1.3 สมมติฐานของวิทยานิพนธ์

หากคิวรถแท็กซี่เบนซ์ยะลาถูกออกแบบใหม่โดยผสมแนวคิดพื้นที่สาธารณะและศูนย์การเรียนรู้จากวิถีการเดินทางจะสามารถส่งเสริมบทบาทของพื้นที่ให้เป็นทั้งการเรียนรู้ วัฒนธรรม และจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งในเมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.4 วัตถุประสงค์ของโครงการ

1.4.1 เพื่อออกแบบพื้นที่สาธารณะโดยใช้บริบทของคิวรถแท็กซี่เบนซ์ยะลาเป็นฐานในการเรียนรู้และเชื่อมโยงกับประวัติศาสตร์ท้องถิ่น โครงการจึงมุ่งเน้นการตีความองค์ประกอบเชิงพื้นที่และวิถีการสัญจรในอดีต มาผสมเข้ากับการออกแบบร่วมสมัย เพื่อให้เกิดพื้นที่ที่สามารถรองรับทั้งการใช้งานในชีวิตประจำวัน การเรียนรู้เชิงประสบการณ์ และการมีส่วนร่วมของชุมชน อันนำไปสู่การสร้างคามตระหนักรู้และการอนุรักษ์คุณค่าทางวัฒนธรรมในบริบทเมืองอย่างยั่งยืน

1.4.2 เพื่อสร้างศูนย์การเรียนรู้ที่สะท้อนอัตลักษณ์ของระบบขนส่งพื้นถิ่นและวิถีชีวิตของผู้คนในชุมชน โครงการจึงมุ่งเน้นการถ่ายทอดคุณค่าทางวัฒนธรรม ควบคู่กับการออกแบบพื้นที่ให้เอื้อต่อการเรียนรู้ การมีส่วนร่วม และการใช้งานจริง อันนำไปสู่การสืบทอดองค์ความรู้และเสริมสร้างคามภาคภูมิใจในท้องถิ่นอย่างยั่งยืน

1.4.3 เพื่อยกระดับพื้นที่ให้เป็นทั้งแหล่งเรียนรู้ พื้นที่ทดลองใช้งานจริงของระบบขนส่ง และพื้นที่รองรับกิจกรรมทางสังคมของชุมชน โครงการนี้จึงมุ่งเน้นการเสริมสร้างแรงผลักดันและศักยภาพให้กับชุมชน อันนำไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืนในระยะยาว

1.4.4 เพื่อส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชนในการอนุรักษ์และถ่ายทอดเรื่องราวการเดินทางตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน โครงการจึงมุ่งเน้นการเปิดพื้นที่ให้เกิดกระบวนการเรียนรู้ร่วมกันผ่านกิจกรรมและการใช้งานที่หลากหลาย อันเอื้อต่อการแลกเปลี่ยนประสบการณ์และองค์ความรู้ระหว่างคนในชุมชนและผู้มาเยือน นำไปสู่การสืบสานอัตลักษณ์ท้องถิ่นและเสริมสร้างคามเข้มแข็งของชุมชนอย่างยั่งยืน

1.5 ขอบเขตของการศึกษา

1.5.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

- 1.5.1.1 ศึกษาศูนย์กลางของระบบการเดินทางท้องถิ่น
- 1.5.1.2 ศึกษาคนขับรถแท็กซี่เบนซ์ทั้งรุ่นเก่าและรุ่นใหม่
- 1.5.1.3 ศึกษาพื้นที่บริเวณคิวรถแท็กซี่เบนซ์จังหวัดยะลา
- 1.5.1.4 ศึกษาการเปลี่ยนแปลงเชิงเวลาทุกช่วง 5

1.5.2 ขอบเขตด้านพื้นที่

1.5.2.1 ที่ตั้งและอาณาเขต เทศบาลนครยะลาอยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครโดยทางรถไฟประมาณ 1,039 กิโลเมตร หรือโดย ถนนเพชรเกษมสายเก่าประมาณ 1,395 กิโลเมตร หรือสาย

ใหม่ประมาณ 1,084 กิโลเมตร มีพื้นที่ทั้งสิ้น 19.4 ตารางกิโลเมตร ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ตำบลสะเตงทั้งหมด มีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่ใกล้เคียง คือ

ทิศเหนือ ติดต่อกับตำบลยุโป อำเภอเมืองยะลา จังหวัดยะลา โดยมีแม่น้ำปัตตานีปัตตานีกั้นอยู่ และติดต่อกับอำเภอยะรัง จังหวัดปัตตานี

ทิศตะวันออก ติดต่อกับตำบลสะเตงนอก อำเภอเมืองยะลา จังหวัดยะลา

ทิศตะวันตก ติดต่อกับตำบลท่าสาป อำเภอเมืองยะลา จังหวัดยะลา โดยมีแม่น้ำปัตตานี กั้นอยู่

ทิศใต้ ติดต่อกับตำบลสะเตงนอก อำเภอเมืองยะลา จังหวัดยะลา



ภาพที่ 1.1 ภาพแผนผังเทศบาลนครยะลา

ที่มา : https://www.yalacity.go.th/files/com_strategy/2021-11_742951d4bd442d1.pdf

"ผังเมืองยะลา" เมืองยะลาได้ชื่อว่าเป็นเมืองที่มีการวางผังเมืองที่ดีและสวยงามแห่งหนึ่งในประเทศไทย พื้นที่ในเขตเทศบาลนครยะลา มีถนนกว่า 400 สาย ตัดเชื่อมต่อกันส่วนหนึ่งเป็นใยแมงมุม มีวงเวียนซ้อนกัน 3 วงคล้ายกับกรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส ถนนทุกสายไปรวมกันที่วงเวียนหลักเมือง แบ่งพื้นที่ใช้ สอยเป็นโซนนิ่งที่ชัดเจน เช่น สถานศึกษา สถานที่ราชการ ย่านธุรกิจการค้า บ้านพักอาศัย และสวนสาธารณะ หรือพื้นที่สีเขียวของเมือง อีกส่วนหนึ่งตัดกันเป็นตารางหมากรุกคล้ายกับนครลอสแอนเจลิส ประเทศ สหรัฐอเมริกา มีทางเท้าควบคู่รางระบายน้ำช่วยให้แนวของอาคารเป็นแนวเดียวกัน ส่งผลให้เมืองยะลา มีความ เป็นระเบียบเรียบร้อย เป็นเมืองที่สวยงามร่มรื่น

1.5.2 ขอบเขตด้านผู้ใช้

ประชากรในเขตเทศบาลนครยะลา มีจำนวนทั้งสิ้น 59,983 คน แยกเป็น

- ประชากรหญิง 31,606 คน

- ประชากรชาย 28,377 คน
- ความหนาแน่นของประชากร 3,091 คนต่อตารางกิโลเมตร
- จำนวนบ้าน 28,297 หลัง
- จำนวนครัวเรือน 25,756 ครัวเรือน

1.5.2.1 คนขับแท็กซี่เบนซ์ยะลา

เป็นกลุ่มผู้ใช้หลักที่ใช้พื้นที่เพื่อจอดพักรถ พักผ่อนระหว่างรอบบริการ และเป็นจุดสื่อสารกับผู้โดยสาร รวมทั้งมีส่วนร่วมในกิจกรรมการเรียนรู้และการจัดแสดงที่เกี่ยวข้องกับอาชีพและประวัติของคิวรถแท็กซี่เบนซ์

1.5.2.2 ผู้โดยสารและนักเดินทาง

เป็นผู้ใช้พื้นที่ในชีวิตประจำวัน โดยใช้บริเวณจุดจอด จุดขึ้น-ลง และสามารถเข้าชมพื้นที่จัดแสดงนิทรรศการเพื่อเรียนรู้เรื่องราวของระบบขนส่งท้องถิ่นและประวัติการเดินทางในยะลา

1.5.2.3 นักเรียน นักศึกษา

ใช้พื้นที่เป็นแหล่งศึกษาค้นคว้าเกี่ยวกับระบบขนส่งท้องถิ่น วิถีชีวิต และวัฒนธรรมการเดินทางของคนในสามจังหวัดชายแดนใต้

1.5.2.4 นักท่องเที่ยว

ใช้พื้นที่เพื่อชมนิทรรศการ การแสดงวัฒนธรรม และกิจกรรมสาธารณะที่เกี่ยวข้องกับ “แท็กซี่เบนซ์ยะลา” ในฐานะมรดกทางวัฒนธรรมร่วมสมัย

1.6 กระบวนการ ขั้นตอนและวิธีการศึกษา

1.6.1 การเก็บรวบรวมข้อมูลเบื้องต้น

1.6.1.1 ศึกษาระบบคมนาคมตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน

1.6.1.2 การลงพื้นที่คิวแท็กซี่เบนซ์เพื่อเก็บข้อมูล

1.6.1.3 การสัมภาษณ์ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร

1.6.1.4 กรณีศึกษา

1.6.2 การวิเคราะห์ข้อมูล

1.6.3 สรุปและกำหนดขนาดของโครงการ

1.6.4 เลือกที่ตั้งและวิเคราะห์ที่ตั้งและผู้ใช้งาน

1.6.5 ออกแบบและพัฒนาแบบ

คิวแท็กซี่เบนซ์ยะลา/ปัตตานี
 IDENTITY/ WAY OF LIFE /
 LOCAL TRANSPORTATION SYSTEM



ภาพที่ 1.2 ภาพการลงพื้นที่สำรวจ
 ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

ผู้ขับรถแท็กซี่เบนซ์



-แบบะ คนขับรถแท็กซี่เบนซ์ยะลา

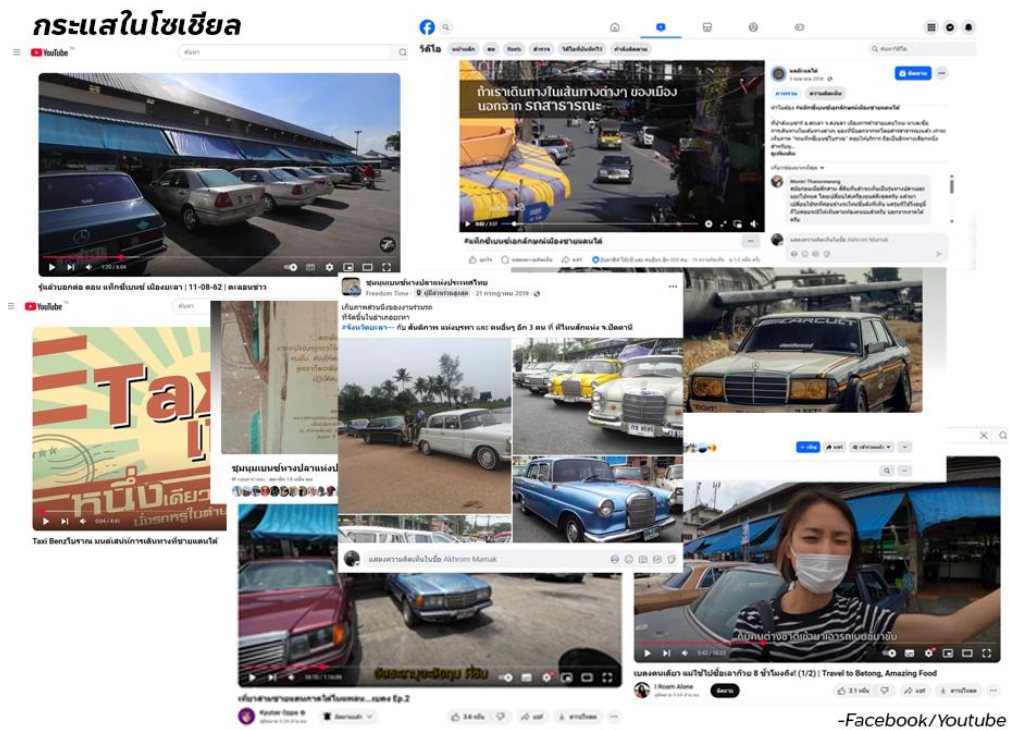
ภาพที่ 1.3 ภาพการสัมภาษณ์กับผู้ขับขี่รถโดยสารในพื้นที่
 ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

ผู้โดยสารแท็กซี่เบนซ์/ผู้คนในพื้นที่



-ผู้โดยสาร/ผู้คนในพื้นที่

ภาพที่ 1.4 ภาพการสัมภาษณ์กับผู้โดยสารในพื้นที่
ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)



ภาพที่ 1.5 ภาพจากกระแสในสื่อสังคมในปัจจุบัน
ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.7.1 ด้านสังคม ชุมชน และวัฒนธรรม โครงการมุ่งเสริมสร้างความภาคภูมิใจในอัตลักษณ์ท้องถิ่น ผ่านการถ่ายทอดเรื่องราวของระบบขนส่งพื้นถิ่น ควบคู่กับการพัฒนาให้เป็นพื้นที่สาธารณะที่เอื้อต่อการพบปะ เรียนรู้ และทำกิจกรรมร่วมกันของคนทุกช่วงวัย อันนำไปสู่การสร้างความสัมพันธ์และความเข้มแข็งของชุมชนอย่างยั่งยืน

1.7.2 ด้านการศึกษาและการเรียนรู้ โครงการพัฒนาให้เป็นแหล่งเรียนรู้แบบมีชีวิต โดยส่งเสริมการเรียนรู้นอกห้องเรียนผ่านพื้นที่และประสบการณ์จริง เปิดโอกาสให้ผู้ใช้งานมีส่วนร่วม แลกเปลี่ยนองค์ความรู้ และเรียนรู้ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และวิถีการเดินทางของท้องถิ่นในชีวิตประจำวัน

1.7.3 ด้านการพัฒนาเมืองและสถาปัตยกรรม โครงการมุ่งยกระดับพื้นที่ควรให้เป็นพื้นที่สาธารณะที่มีคุณภาพ เชื่อมโยงกับระบบคมนาคมของเมืองอย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งพัฒนาแนวทางการออกแบบที่สอดคล้องกับบริบทท้องถิ่นและวิถีชีวิตของผู้คน เพื่อสร้างต้นแบบสถาปัตยกรรมที่ตอบสนองต่อสังคมและยั่งยืนในระยะยาว ย่อให้สั้น

บทที่ 2

ทบทวนวรรณกรรม

2.1 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาวิจัยครั้งนี้โครงการมุ่งเน้นให้ “ศูนย์การเรียนรู้จากวิถีการเดินทาง” เป็นพื้นที่ที่เชื่อมโยง อดีต-ปัจจุบัน-อนาคต ผ่านกระบวนการอนุรักษ์เชิงมีชีวิต โดยใช้สถาปัตยกรรมเป็นสื่อกลางให้ผู้คน “เรียนรู้ผ่านการใช้ชีวิตจริง” เพื่อให้คิ้วแท็กซีเบนซ์ยะลา ยังคงดำรงอยู่ในฐานะ “พื้นที่สาธารณะมีชีวิต” ที่สะท้อนอัตลักษณ์ของเมืองยะลาได้อย่างแท้จริง.

2.1.1 คำจำกัดความของโครงการ

ศูนย์การเรียนรู้จากวิถีการเดินทาง คือ พื้นที่สาธารณะรูปแบบใหม่ ที่ผสมผสานระหว่าง “ระบบขนส่งพื้นถิ่น” และ “ศูนย์การเรียนรู้เชิงวัฒนธรรม” โดยมี คิ้วแท็กซีเบนซ์ยะลา เป็นแกนกลางของการออกแบบ เพื่อสะท้อน วิถีชีวิต การเดินทาง และความสัมพันธ์ของผู้คนในพื้นที่ชายแดนใต้ ผ่านกิจกรรมจริงและการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม

2.1.2 ภูมิหลังการคมนาคมในจังหวัดยะลา

ก่อนจะมีรถแท็กซีเบนซ์ ระบบคมนาคมของจังหวัดยะลาในอดีตพึ่งพา รถบรรทุกดัดแปลง, และ รถสองแถวไม้ สำหรับการเดินทางระหว่างอำเภอหรือภายในเขตเมือง การขนส่งมักจำกัดอยู่ในช่วงเช้า-เย็น และมีจุดจอดไม่แน่นอน

ต่อมาในช่วง ประมาณ พ.ศ. 2510-2520 การขยายตัวของเมืองยะลาและเศรษฐกิจในเขตเทศบาล ทำให้เกิดความต้องการระบบขนส่งที่สะดวกและมีมาตรฐานมากขึ้น โดยเฉพาะการเดินทางในระยะสั้นระหว่าง ตลาด-สถานีรถไฟ-สถานีขนส่ง-ย่านการค้า ซึ่งเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของเมือง

2.1.2.1 การเกิดขึ้นของ “แท็กซีเบนซ์ยะลา”

คิ้วแท็กซีเบนซ์จังหวัดยะลา เริ่มต้นราวปี พ.ศ. 2525 เมื่อชาวบ้านและพ่อค้าชายแดนใต้เริ่มนำรถเบนซ์มือสองจากยุโรป มาใช้เป็นรถโดยสารระยะไกล โดยเฉพาะเส้นทาง ยะลา-เบตง ซึ่งมีภูมิประเทศคดเคี้ยว ต้องการรถที่แข็งแรง นั่งสบาย และปลอดภัย รถเบนซ์จึงตอบโจทย์และได้รับความนิยม

การจัดตั้งคิ้วแท็กซีเบนซ์ยะลาเริ่มขึ้นราวปี 2525 โดยรวมกลุ่มผู้ขับรถเบนซ์ที่วิ่งระยะไกล ระหว่างยะลา-เบตง จัดระบบเวียนคิ้วอย่างเป็นระเบียบ จุดจอดหลักแรกเริ่มอยู่หน้าสถานีรถไฟยะลา ต่อมาย้ายมาอยู่ที่ตลาดเสรียะลา ชื่อคิ้ววิศิษฐ์ ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการเดินทางของคนในพื้นที่และสร้างความเชื่อมั่น ด้านความปลอดภัยและบริการแบบท้องถิ่น.

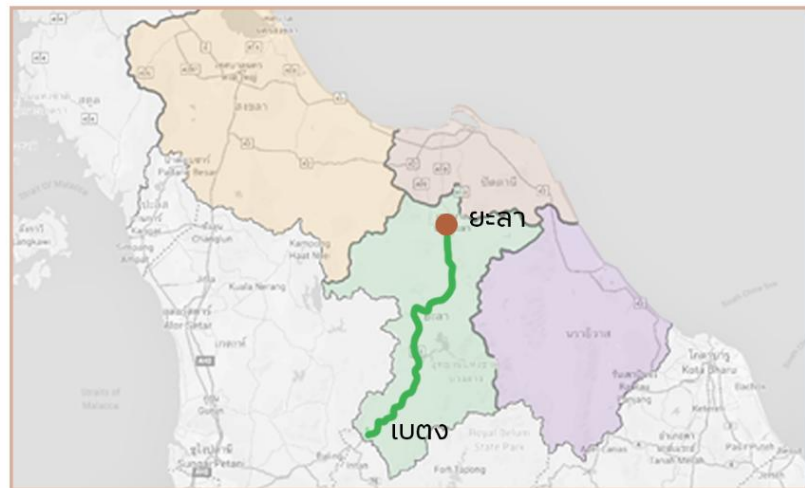
2.1.2.2 การเปลี่ยนแปลง

ในช่วง พ.ศ. 2550 เป็นต้นมา การเกิดขึ้นของระบบขนส่งรูปแบบใหม่ เช่น รถสองแถวปรับอากาศ และแอปพลิเคชันเรียกรถ เช่น Grab ทำให้แท็กซี่เบนซ์ยะลาเริ่มประสบปัญหาเรื่องจำนวนผู้โดยสารลดลง

กลุ่มคนขับแท็กซี่เบนซ์ยังคงพยายามรักษาระบบคิวแบบดั้งเดิมไว้ ด้วยความสัมพันธ์อันสนิทสนมผูกพันกันอย่างแน่นหนาในชุมชน ซึ่งสะท้อนถึง “ความเป็นเอกลักษณ์ของเมืองยะลา” แท็กซี่เบนซ์จึงไม่ได้เป็นเพียงยานพาหนะ แต่เป็น “สัญลักษณ์ของความเป็นเมืองยะลา” ที่สะท้อนความสัมพันธ์ของคน เมือง และเวลา

2.1.3 แผนที่แสดงการสัญจรแท็กซี่เบนซ์ใน อดีต-ปัจจุบัน

ROUTE MAP/TRIP FREQUENCY



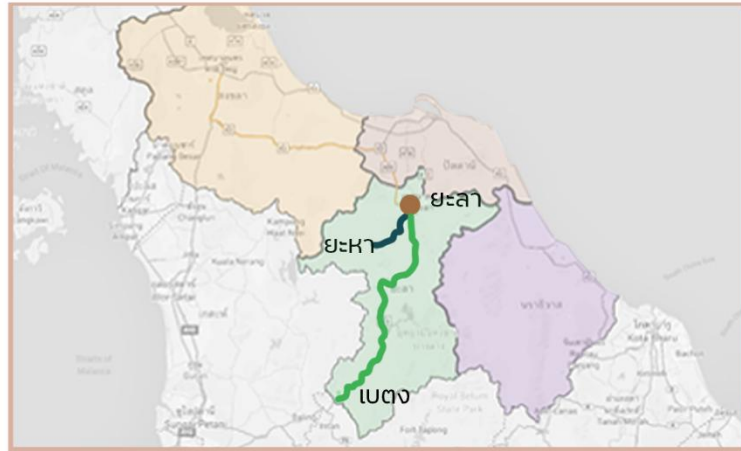
Time line: 1982 (2525): ยะลา – เบตง

Frequency: 2–3 เที่ยว/วัน/คัน

ภาพที่ 2.1 ภาพแผนที่แสดงการสัญจร

ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

ROUTE MAP/TRIP FREQUENCY

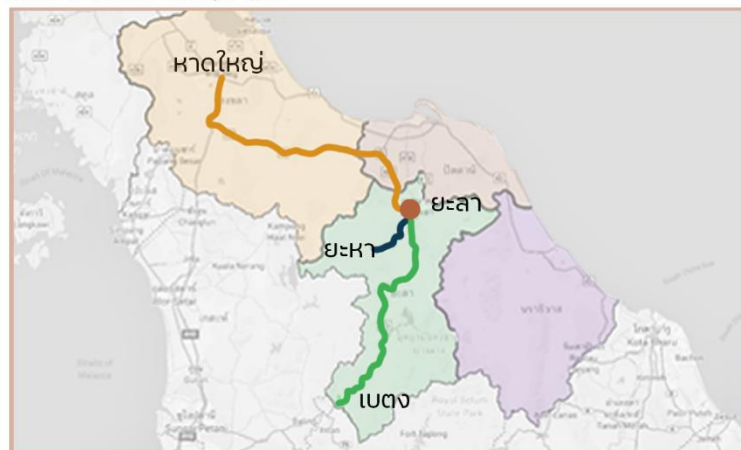


Time line: 1987(2530): ยะลา – ยะหา

Frequency: 2–3 เที่ยว/วัน/คัน

ภาพที่ 2.2 ภาพแผนที่แสดงการสัญจร
ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

ROUTE MAP/TRIP FREQUENCY

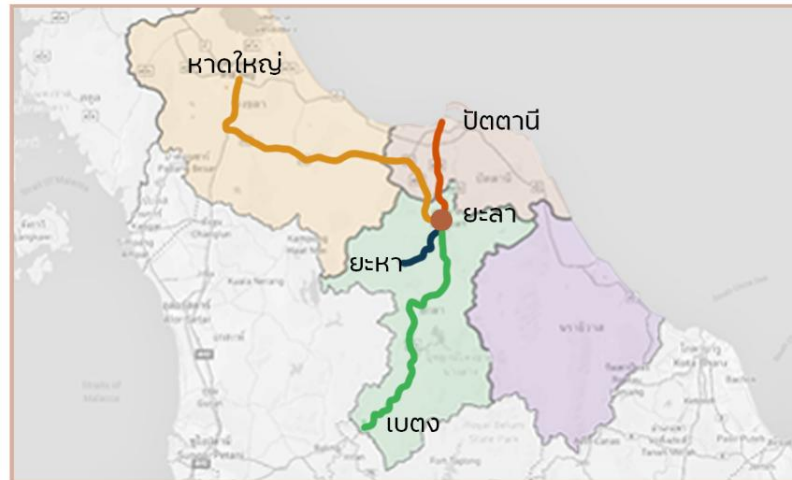


Time line: 1992 (2535): ยะลา – หาดใหญ่

Frequency: 4–5 เที่ยว/วัน/คัน

ภาพที่ 2.3 ภาพแผนที่แสดงการสัญจร
ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

ROUTE MAP/TRIP FREQUENCY



Time line: 1997 (2540): ยะลา – ปัตตานี

Frequency: 4-5 เที่ยว/วัน/คัน

ภาพที่ 2.4 ภาพแผนที่แสดงการสัญจร
 ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

ROUTE MAP/TRIP FREQUENCY



Time line: 2002(2545): ยะลา – โกตาบารู

Frequency: 6 เที่ยว/วัน/คัน

ภาพที่ 2.5 ภาพแผนที่แสดงการสัญจร
 ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

ROUTE MAP/TRIP FREQUENCY

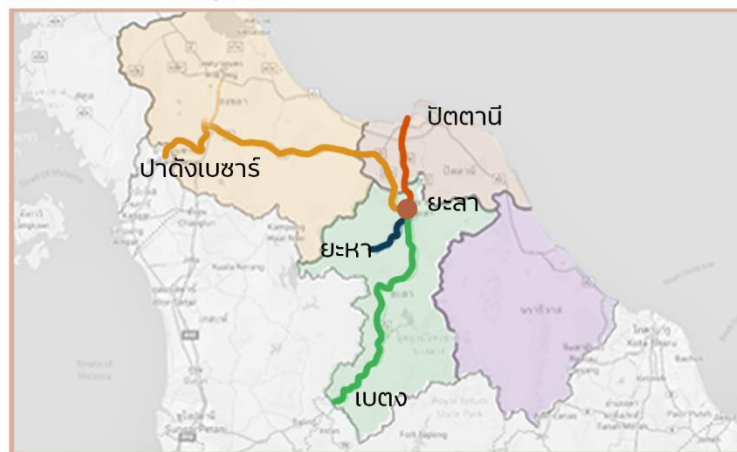


Time line: 2007 (2550): ยะลา – สุโขทัย-ลก

Frequency: 4-5 เที่ยว/วัน/คัน

ภาพที่ 2.6 ภาพแผนที่แสดงการสัญจร
ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

ROUTE MAP/TRIP FREQUENCY



Time line: 2012(2555): ลาดเลาทาง

Frequency: 3-4 เที่ยว/วัน/คัน

ภาพที่ 2.7 ภาพแผนที่แสดงการสัญจร
ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

ROUTE MAP/TRIP FREQUENCY



Time line: 2017 (2560-2568): ลาดเส้นทาง

Frequency: 2-3 เที่ยว/วัน/คัน
2565: 1-2 เที่ยว/วัน/คัน
2568: 1 เที่ยว/วัน/คัน

ภาพที่ 2.8 ภาพแผนที่แสดงการสัญจร
ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

2.1.4 บทบาทของแท็กซี่เบนซ์ยะลา

แท็กซี่เบนซ์ยะลา เป็นระบบขนส่งพื้นถิ่นที่เชื่อมโยงเมืองยะลากับปัตตานี หาดใหญ่ และ สุโขทัย-ลก ดำรงอยู่มาหลายทศวรรษนอกจากบทบาทด้านการคมนาคม ยังเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจ รายย่อยของชุมชนเป็นพื้นที่พบปะแลกเปลี่ยนและสะท้อนอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรมของผู้คนจึงถือเป็น “พื้นที่สาธารณะที่มีชีวิต” ที่ควรค่าแก่การอนุรักษ์และพัฒนา.

2.1.4.1 เป็นระบบขนส่งพื้นฐานระหว่างเมือง มีบทบาททดแทนรถโดยสารประจำทางในเส้นทางที่ไม่มีรถประจำทางวิ่ง

2.1.4.2 สะท้อนภูมิปัญญาท้องถิ่น คนขับเป็นคนในท้องถิ่น ทุกคนมีชำนาญเส้นทาง ขับมาเกิน 20 ปี เริ่มตั้งแต่ยังหนุ่ม หรือมีการสืบทอดกันมา

2.1.4.3 เชื่อมโยงอดีต-ปัจจุบัน รถเบนซ์เก่าเหล่านี้มีใช้งานมาตั้งแต่ ประมาณปี 2525-2530 เบนซ์ก็ยังคงอยู่ในบางเส้นทางและสะท้อนการปรับตัวของชุมชนต่อกาเปลี่ยนแปลง

2.1.4.4 คิวแท็กซี่เบนซ์ในยะลามีความสำคัญต่อคนในพื้นที่อย่างมาก ไม่ได้เป็นเพียงแค่บริการขนส่ง แต่ยังเป็นส่วนหนึ่งของ เอกลักษณ์ทางวัฒนธรรมและวิถีชีวิต ของคนยะลาอย่างยาวนาน

2.2 กรณีศึกษางานออกแบบที่เกี่ยวข้อง

2.2.1 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับเส้นทางการเดินรถ

ตารางที่ 2.1 ตารางแสดงหมายเลขทางหลวงยะลา

บัญชีระยะทางในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงยะลา
ตารางแสดงหมายเลขทางหลวงและระยะทางของแขวงทางหลวงยะลา

| หมายเลขทางหลวง | ตอนควบคุม | ชื่อสายทาง | กม. - กม. | | | ระยะทาง |
|----------------|-----------|--------------------------|-----------|---|------------|---------|
| | | | | | | |
| ๔๐๙ | ๐๒๐๐ | ป่าพ้อ - ท่าสาป | ๑๘+๐๑๓ | - | ๓๔+๗๕๙ | ๑๖.๗๔๖ |
| ๔๑๐ | ๐๒๐๑ | ยะลา - ตะบิงดิง | ๔๐+๓๖๕ | - | ๖๘+๗๑๔ | ๒๘.๓๔๙ |
| ๔๐๖๘ | ๐๑๐๐ | ลำใหม่ - ลำพะยา | ๐+๐๐๐ | - | ๖+๒๕๘ | ๖.๒๕๘ |
| ๔๐๘๒ | ๐๑๐๐ | ยะลา - โตะปะเก๊ะ | ๐+๐๐๐ | - | ๑๑+๓๓๕ | ๑๑.๓๓๕ |
| ๔๐๘๙ | ๐๑๐๐ | เตาปูน - ท่าสาป | ๐+๐๐๐ | - | ๑+๘๒๕ | ๑.๘๒๕ |
| ๔๑๘ | ๐๒๐๐ | ยูโป - ท่าสาป | ๒๖+๗๗๕ | - | ๓๕+๖๔๘.๕๙๑ | ๘.๘๗๔ |
| ๔๐๖๐ | ๐๒๐๐ | กะรุบี - ตะโกลีะหลอ | ๑๖+๘๗๕ | - | ๒๘+๒๖๕ | ๑๑.๓๙๐ |
| ๔๐๖๓ | ๐๑๐๐ | ปารามิแค - โกตาบารู | ๐+๐๐๐ | - | ๙+๙๑๗ | ๙.๙๑๗ |
| ๔๐๖๖ | ๐๑๐๐ | โกตาบารู - บือเล็งใต้ | ๐+๐๐๐ | - | ๒๒+๐๔๑ | ๒๒.๐๔๑ |
| ๔๐๖๗ | ๐๑๐๐ | โกตาบารู - แบทอ | ๐+๐๐๐ | - | ๑๒+๗๕๐ | ๑๒.๗๕๐ |
| ๔๐๗๑ | ๐๑๐๐ | โกตาบารู - รังพญา | ๐+๐๐๐ | - | ๑๓+๒๔๘ | ๑๓.๒๔๘ |
| ๔๐๙๒ | ๐๑๐๐ | รามัน - จะริงตาดัง | ๐+๐๐๐ | - | ๑๗+๐๐๐ | ๑๗.๐๐๐ |
| ๔๐๖๕ | ๐๑๐๐ | บ้านเนียง - ยะหา | ๐+๐๐๐ | - | ๑๐+๗๖๐ | ๑๐.๗๖๐ |
| ๔๐๗๐ | ๐๑๐๐ | ยะหา - บาละ | ๐+๐๐๐ | - | ๒๙+๗๓๓ | ๒๙.๗๓๓ |
| ๔๐๗๗ | ๐๑๐๑ | ยะหา - บาจู | ๐+๐๐๐ | - | ๑๐+๐๐๐ | ๑๐.๐๐๐ |
| ๔๐๘๕ | ๐๒๐๐ | ธารคีรี - บ้านนังตามา | ๕๐+๐๒๐ | - | ๕๑+๒๖๓ | ๑.๒๔๓ |
| ๔๑๗๖ | ๐๑๐๐ | ปะแต - บาละ | ๐+๐๐๐ | - | ๑๔+๖๗๘ | ๑๔.๖๗๘ |
| ๔๒๗๒ | ๐๑๐๐ | ยี่อั้ง - คลองชิง | ๐+๐๐๐ | - | ๑๙+๓๕๐ | ๑๙.๓๕๐ |
| ๔๑๐ | ๐๒๐๒ | ตะบิงดิง - บ่อหิน | ๖๘+๗๑๔ | - | ๑๑๐+๖๓๖ | ๔๑.๙๒๒ |
| ๔๐๗๗ | ๐๑๐๒ | บาจู - บ้านนังสตา | ๑๐+๐๐๐ | - | ๓๒+๐๗๙ | ๒๒.๐๗๙ |
| ๔๒๗๓ | ๐๑๐๐ | ตะบิงดิง - สันกาลหลง | ๐+๐๐๐ | - | ๑๖+๗๐๐ | ๑๖.๗๐๐ |
| ๔๑๐ | ๐๒๐๓ | บ่อหิน - เบตง | ๑๑๐+๖๓๖ | - | ๑๕๙+๘๙๒ | ๔๙.๒๕๖ |
| ๔๓๖๓ | ๐๑๐๐ | ฆอแย - กาโต | ๐+๐๐๐ | - | ๑๑+๐๕๘.๔๓๓ | ๑๑.๐๕๘ |
| ๔๓๒๕ | ๐๑๐๐ | ปากบาง-จุฬารักษ์พัฒนา ๑๐ | ๐+๐๐๐ | - | ๙+๘๐๐ | ๙.๘๐๐ |
| ๔๓๒๖ | ๐๑๐๐ | เบตง - บ้าน กม.๑๗ | ๐+๐๐๐ | - | ๒๗+๖๒๕ | ๒๗.๖๒๕ |
| ๔๒๔๔ | ๐๑๐๐ | เบตง - ซาโห | ๐+๐๐๐ | - | ๒๑+๗๘๑ | ๒๑.๗๘๑ |
| | | | | | | ๔๔๕.๗๑๘ |

*** จำนวน ๒๓ สายทาง ๒๖ ตอนควบคุม

ที่มา : แผนพัฒนาองค์กรบริหารส่วนจังหวัดยะลา

2.2.2 ทฤษฎีที่นำมาปรับใช้ในโครงการ

2.2.2.1 Margaret Crawford ได้เสนอแนวคิด Narrative Space Theory หรือทฤษฎีพื้นที่เล่าเรื่อง ซึ่งเป็นแนวคิดที่ให้ความสำคัญกับการออกแบบพื้นที่ที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของชีวิตประจำวัน (Daily Life) โดยมุ่งเน้นการสร้าง “พื้นที่มีชีวิต” ที่สามารถสะท้อนประสบการณ์การใช้งาน และเรื่องราวของผู้คนในพื้นที่

แนวคิดดังกล่าวให้ความสำคัญกับการรับฟังเสียงจากผู้ใช้งานจริง (User-oriented approach) เช่น คนขับแท็กซี่และผู้โดยสาร เพื่อนำข้อมูลเชิงประสบการณ์มาประกอบการออกแบบพื้นที่ให้สอดคล้องกับพฤติกรรม ความต้องการ และบริบททางสังคมของผู้ใช้งาน อันนำไปสู่การสร้างพื้นที่ที่มีความหมาย เชื่อมโยงกับผู้คน และสามารถดำรงอยู่ร่วมกับวิถีชีวิตของชุมชนได้อย่างยั่งยืน

2.2.2.2 William H. Whyte, Jan Gehl และ Henri Lefebvre ได้เสนอแนวคิดเกี่ยวกับ Public Space Theory หรือทฤษฎีพื้นที่สาธารณะ ซึ่งให้ความสำคัญกับบทบาทของพื้นที่สาธารณะในมิติทางสังคม โดยเน้นการสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อกิจกรรมในชีวิตประจำวัน การมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างผู้คน และการเกิดความรู้สึกเป็นเจ้าของพื้นที่ร่วมกัน

แนวคิดดังกล่าวมุ่งเน้นให้พื้นที่สาธารณะเป็นพื้นที่ที่เปิดโอกาสให้ประชาชนสามารถเข้ามาใช้งานร่วมกันได้อย่างเสรี มีความยืดหยุ่น และรองรับกิจกรรมที่หลากหลาย อันนำไปสู่การเสริมสร้างคุณภาพชีวิต ความมีชีวิตชีวาของเมือง และความเข้มแข็งของชุมชนอย่างยั่งยืน

2.2.2.3 William H. Whyte, Jan Gehl และ Henri Lefebvre ได้เสนอแนวคิด Public Space Theory หรือทฤษฎีพื้นที่สาธารณะ ซึ่งให้ความสำคัญกับบทบาทของพื้นที่สาธารณะในมิติทางสังคม โดยมุ่งเน้นการส่งเสริมกิจกรรมในชีวิตประจำวัน การปฏิสัมพันธ์ระหว่างผู้คน และการสร้างความรู้สึกเป็นเจ้าของพื้นที่ร่วมกัน ผ่านการออกแบบพื้นที่ที่เปิดกว้างและรองรับการใช้งานของประชาชนอย่างหลากหลาย

ขณะเดียวกัน แนวคิด Modern Conservation Philosophy หรือทฤษฎีการอนุรักษ์สมัยใหม่ ซึ่งเสนอโดย Alois Riegl ให้ความสำคัญกับคุณค่าของมรดกในหลายมิติ ได้แก่ คุณค่า ทางประวัติศาสตร์ คุณค่าจากอายุหรือความเก่า คุณค่าด้านการใช้งานทางสังคม ตลอดจนคุณค่าที่เกิดจากการรับรู้และความผูกพันของผู้คน

การบูรณาการแนวคิดทั้งสองทฤษฎีดังกล่าวจึงนำไปสู่การออกแบบพื้นที่ที่ไม่เพียงตอบสนองการใช้งานของสาธารณะ แต่ยังคำนึงถึงการอนุรักษ์คุณค่าทางประวัติศาสตร์และ

ความหมายของพื้นที่ในบริบทสังคมร่วมสมัย อันส่งผลให้พื้นที่ที่สามารถเปิดให้ประชาชนใช้งานร่วมกันได้อย่างมีความหมาย และเกิดความยั่งยืนทั้งในเชิงกายภาพและเชิงสังคม

2.2.2.4 ICOMOS (International Council on Monuments and Sites) ได้เสนอแนวคิด Living Heritage หรือทฤษฎีมรดกมีชีวิต ซึ่งมุ่งเน้นการมองมรดกทางวัฒนธรรมในฐานะสิ่งที่มีการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาอย่างต่อเนื่องตามบริบทของสังคมร่วมสมัย โดยไม่ยึดติดกับการคงสภาพเดิมแบบหยุดนิ่ง

แนวคิดดังกล่าวให้ความสำคัญกับการปรับตัวและการใช้งานร่วมสมัยที่ไม่ก่อให้เกิดการสูญเสียคุณค่าดั้งเดิมของมรดก โดยเน้นให้การพัฒนาเป็นไปอย่างสมดุลระหว่างการอนุรักษ์และการใช้งานจริง อันนำไปสู่การสืบสานคุณค่าทางวัฒนธรรมให้ดำรงอยู่ได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืนในบริบทปัจจุบัน

2.2.3 งานออกแบบสถาปัตยกรรม

2.2.3.1 ศูนย์การเรียนรู้รถม้าลำปาง



ภาพที่ 2.9 ศูนย์การเรียนรู้รถม้าลำปาง

ที่มา : <https://www.mycountryclassroom.com/youths/ban-tha-ma-o-community/>

รถม้าเริ่มใช้ในลำปางราวปี พ.ศ. 2458 หลังทางรถไฟสายเหนือมาถึง โดยเจ้าบุญญา วาทยังค์มานิตย์นำเข้ามาจากกรุงเทพฯ รถม้ากลายเป็นพาหนะหลักของเมือง จนได้รับฉายา “เมืองม้า” มีมากที่สุดถึง 185 คัน ในยุค พ.ศ. 2500ปี พ.ศ. 2492 ก่อตั้งสมาคมรถม้าจังหวัดลำปาง เพื่อส่งเสริมและดูแลอาชีพสารถี และได้จัดตั้ง “ศูนย์การเรียนรู้รถม้า” ใกล้ริมแม่น้ำวัง แสดงรถม้าโบราณพร้อมพื้นที่เวิร์คช็อปผลิตรถม้าแบบดั้งเดิม ปัจจุบันเป็นแหล่งเรียนรู้และศูนย์อนุรักษ์วัฒนธรรมรถม้าของไทยที่สำคัญที่สุดแห่งหนึ่ง.

รถม้าลำปางคือศูนย์รวมประวัติศาสตร์ วิถีชีวิต และวัฒนธรรมที่มาพร้อมกับการเดินทางและการท่องเที่ยว โดยเฉพาะในยุคล่าสุดที่เริ่มออกแบบประสบการณ์เชิงสร้างสรรค์ผสมผสานความรู้ด้านภูมิปัญญาท้องถิ่น การบอกเล่า และชุมชนอย่างประสานกลมกลืน ตัวอย่างเช่น “บ้านม้าทำน้ำ” และงานวิจัยเชิง storytelling ที่เป็นกรณีศึกษาที่น่าสนใจ

ศูนย์การเรียนรู้รถม้าลำปาง ใช้อัตลักษณ์รถม้าเป็นฐานในการเล่าเรื่องและสร้างคุณค่าชุมชน พื้นที่จัดแสดงควบคู่กับการใช้งานจริง ทำให้ผู้มาเยือนได้สัมผัสวิถีท้องถิ่นแท้จริง มีการมีส่วนร่วม ของผู้ขับรถม้าและคนในชุมชนในการถ่ายทอดเรื่องราว โครงการคิวแท้กซี่เบนซ์ยะลาสามารถ นำแนวคิดนี้มาปรับใช้ โดยพัฒนาให้คิวแท้กซี่เป็นทั้งระบบขนส่ง พื้นที่เรียนรู้ และแหล่งท่องเที่ยวเชิง วัฒนธรรม.

2.2.3.2 Toyota Commemorative Museum of Industry and Technology



ภาพที่ 2.10 Toyota Commemorative Museum

ที่มา : https://th.tripadvisor.com/Attraction_Review-g298106-d320140-Reviews-

พิพิธภัณฑ์โตโยต้าแห่งนี้เป็นพิพิธภัณฑ์รถยนต์เพียงแห่งเดียวในโลกที่สามารถตามรอยวัฒนธรรมและวิวัฒนาการของรถยนต์ทั่วโลกทุกยี่ห้อได้อย่างเป็นระบบ ตั้งแต่รถยนต์ขับเคลื่อนด้วยน้ำมันเบนซินคันแรกของโลกไปจนถึงรถยนต์ไฟฟ้าในยุคปัจจุบัน รถยนต์ส่วนใหญ่จะเก็บรักษาในสภาพที่พร้อมออกวิ่งได้เสมอ และจัดแสดงโดยเชื่อมด้วยสายไฟแบบหลวม ๆ และยังมีสิ่งที่น่าสนใจก็คือ การจัดแสดงข้อมูลทางวัฒนธรรมเกี่ยวกับยานยนต์ที่น่าตื่นตาตื่นใจ 4,000 กว่าอย่าง แพนพังก์แทร์รถยนต์กล่าวว่าพิพิธภัณฑ์แห่งนี้มีคุณค่าเป็นอย่างยิ่งถึงขั้นจัดโปรแกรมสำหรับเที่ยวที่แห่งนี้โดยเฉพาะ มีคู่มือการจัดแสดงสำหรับสมาร์ทโฟน 4 ภาษาที่สามารถใช้ได้ฟรี และยังมีไกด์ทัวร์ภาษาอังกฤษให้บริการฟรี รวมถึงมีเจ้าหน้าที่พิพิธภัณฑ์ที่สามารถสื่อสารในภาษาต่างประเทศได้ สามารถเดินทางจากสถานีรถไฟนาโงย่าและสนามบินได้อย่างสะดวกและง่ายดาย และสามารถถ่ายรูปได้อย่างอิสระ เราขอสัญญาว่าท่านจะมีช่วงเวลาแห่งความสุขมากมายอย่างแน่นอน

พิพิธภัณฑ์แห่งนี้เปิดตัวในจังหวัดไอจิ ซึ่งเป็นศูนย์กลางของอุตสาหกรรมยานยนต์ในญี่ปุ่น ณ เดือนเมษายน 1989 โดยทางโตโยต้ามอเตอร์ได้ก่อตั้งขึ้นในฐานะที่เป็นหนึ่งในโครงการฉลองครบรอบ 50 ปีของบริษัท และได้มอบความหรรษาให้กับลูกค้ามากมายหลายท่านจากแต่ละประเทศทั่วโลกเป็นเวลานานกว่า 30 ปี สถาปัตยกรรมที่สามารถเล่าเรื่องราวการเดินทางจากเครื่องทอผ้าสู่อุตสาหกรรมและพัฒนารสู่อากาศของเทคโนโลยีญี่ปุ่นโดยอาศัยการอนุรักษ์และปรับใช้โรงงานอุตสาหกรรมเดิมเป็นรากฐาน เช่น Toyota Commemorative Museum of Industry and Technology ซึ่งนำเสนอพัฒนาการจากอดีตสู่ปัจจุบันผ่านการจัดแสดงเชิงโต้ตอบและการสาธิต

กระบวนการจริง ทำหน้าที่เป็นศูนย์การเรียนรู้แบบมีชีวิตที่เปิดโอกาสให้ผู้เข้าชมมีส่วนร่วมกับเนื้อหาอย่างใกล้ชิด

แนวคิดดังกล่าวสามารถนำมาประยุกต์ใช้กับโครงการคิวรถแท็กซี่เบนซ์ยะลา โดยใช้เป็นกรอบในการเล่าเรื่องประวัติศาสตร์และวิถีการเดินทางของแท็กซี่เบนซ์ ควบคู่กับการสร้างพื้นที่เรียนรู้เชิงชุมชนที่รองรับกิจกรรมร่วมกัน อันสะท้อนอัตลักษณ์ท้องถิ่น และพัฒนาให้พื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่สาธารณะที่มีชีวิตของเมืองยะลาอย่างยั่งยืน

2.2.3.3 Riverside Museum of Transport and Travel



ภาพที่ 2.11 Riverside Museum of Transport and Travel

ที่มา : <https://www.archdaily.com/161343/over-500000-visitors-to-the-riverside->

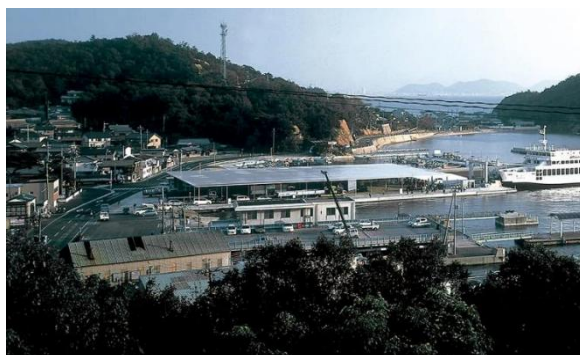
Riverside Museum ในเมืองกลาสโกว์ ประเทศสกอตแลนด์ เป็นพิพิธภัณฑ์ด้านการขนส่งและการท่องเที่ยวที่ได้รับรางวัลระดับนานาชาติ โดยเปิดให้เข้าชมโดยไม่มีค่าใช้จ่าย ออกแบบโดยสถาปนิกชื่อดัง Zaha Hadid ตั้งอยู่บริเวณริมแม่น้ำ River Clyde ภายในพิพิธภัณฑ์จัดแสดงวัตถุที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งมากกว่า 3,000 ชิ้น ครอบคลุมยานพาหนะหลากหลายประเภท อาทิ รถยนต์ รถไฟ และเรือ พร้อมทั้งนิทรรศการเชิงโต้ตอบที่มุ่งสร้างประสบการณ์การเรียนรู้ให้แก่ผู้เข้าชม โดยมีการจำลองบรรยากาศถนนในช่วงทศวรรษ 1890 และการจัดแสดงเรือใบโบราณ “Tall Ship Glenlee” ซึ่งจอดเทียบท่าอยู่บริเวณใกล้เคียงลักษณะการจัดแสดงดังกล่าวสะท้อนแนวคิดการออกแบบพิพิธภัณฑ์ที่เน้นการมีส่วนร่วมของผู้ใช้งาน และการถ่ายทอดเรื่องราวด้านการขนส่งผ่านประสบการณ์เชิงพื้นที่ ซึ่งสามารถนำมาเป็นกรณีศึกษาใน การพัฒนาแนวคิดพื้นที่เรียนรู้และพื้นที่สาธารณะในบริบทที่เกี่ยวข้องต่อไป

Riverside Museum เป็นการตีความแนวคิดเรื่องการเดินทาง (mobility) และประวัติศาสตร์การคมนาคมผ่านสถาปัตยกรรมที่มีลักษณะเส้นไหล เชื่อมโยงสัมพันธ์กับบริบทของแม่น้ำและเมือง Glasgow อย่างกลมกลืน ก่อให้เกิดประสบการณ์การเยี่ยมชมที่สะท้อนถึงพลวัต

ของเวลา การเคลื่อนไหว และนวัตกรรมอย่างชัดเจน พิพิธภัณฑสถานดังกล่าวใช้สถาปัตยกรรมเป็นสื่อในการถ่ายทอดแนวคิดร่วมกับการจัดแสดงเชิงโต้ตอบ (interactive exhibition) เพื่อเล่าเรื่องราวของการเดินทางในมิติที่หลากหลาย โดยพื้นที่ภายในไม่ได้ทำหน้าที่เพียงเป็นพิพิธภัณฑสถานเท่านั้น แต่ยังเป็นพื้นที่สาธารณะที่เปิดให้ชุมชนเข้ามาใช้งานและมีปฏิสัมพันธ์ร่วมกัน

แนวคิดนี้สามารถนำมาประยุกต์ใช้กับโครงการคิวรถแท็กซี่เบนซ์ยะลา โดยพัฒนาให้เป็นศูนย์การเรียนรู้ที่สะท้อนวิถีการเดินทางและถ่ายทอดอัตลักษณ์ของแท็กซี่เบนซ์ ควบคู่กับการสร้างพื้นที่สาธารณะที่มีชีวิต รองรับการประชุม การใช้งานในชีวิตประจำวัน และการเรียนรู้ร่วมกันของผู้คนในเมืองยะลาอย่างยั่งยืน

2.2.3.4 Naoshima Ferry Terminal (Naoshima Pavilion)



ภาพที่ 2.12 Naoshima Ferry Terminal (Naoshima Pavilion)

ที่มา : <https://arquitecturaviva.com/works/terminal-de-transbordadores-de-naoshima->

Naoshima Pavilion ออกแบบโดย Sou Fujimoto เป็นหนึ่งในสิ่งก่อสร้างร่วมสมัยที่เพิ่มเติมเข้ามาใน “เกาะศิลปะ” ซึ่งมีชื่อเสียงระดับโลก โดยตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับท่าเรือของ Naoshima Ferry Terminal ซึ่งออกแบบโดย SANAA เพียงไม่กี่เมตร ศาลาดังกล่าวเป็นโครงสร้างเหล็กน้ำหนักเบา มีลักษณะโปร่งและกิ่งโปร่งแสง คล้ายโครงตาข่าย ได้รับการออกแบบและก่อสร้างขึ้นเพื่อรองรับงาน Setouchi Triennale 2016 โดยแม้จะมีขนาดไม่ใหญ่ แต่โครงสร้างสามารถสร้างอัตลักษณ์เชิงพื้นที่และเงาที่โดดเด่นบนแนวชายฝั่งของเกาะ ส่งผลให้เกิดบทสนทนาระหว่างสถาปัตยกรรม ภูมิทัศน์ และบริบทโดยรอบอย่างชัดเจน

Seto Inland Sea หรือ “ทะเลใน” เป็นแหล่งน้ำที่ตั้งอยู่ระหว่างเกาะหลักสามเกาะของประเทศญี่ปุ่น และเป็นบริเวณที่ตั้งของเกาะ Naoshima ซึ่งได้รับการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางศิลปะร่วมสมัย ภายหลังจากก่อสร้างพิพิธภัณฑสถานโดย Tadao Ando ในปี พ.ศ. 2535 การเพิ่มขึ้นของจำนวน

นักท่องเที่ยวส่งผลให้เกิดความจำเป็นในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางทะเล โดยเฉพาะการก่อสร้างท่าเรือเฟอร์รี่แห่งใหม่ในเขตมียาโนอูระ เพื่อรองรับและเชื่อมโยงเส้นทางการเดินทางหลักของเกาะ

อาคารท่าเรือได้รับการออกแบบให้มีลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่เน้นความเบาและโปร่งสบาย โดยใช้หลังคาโลหะบางที่มีความหนาเพียงประมาณ 15 เซนติเมตร คลุมพื้นที่ขนาด 70 x 52 เมตร รองรับด้วยเสาทรงกระบอกเรียวที่มีเส้นผ่านศูนย์กลางเพียง 85 มิลลิเมตร เพื่อสร้างความรู้สึกเบา โปร่ง และกลมกลืนกับบริบทโดยรอบ การออกแบบมุ่งเน้นการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ภายในและพื้นที่สาธารณะภายนอกอย่างต่อเนื่อง ภายในประกอบด้วยโถงพักผ่อน ร้านค้า ห้องอเนกประสงค์ และพื้นที่สำหรับการขนถ่ายยานพาหนะขึ้น-ลงเรือ ซึ่งสะท้อนบทบาทของอาคารในฐานะโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับทั้งการสัญจรและการใช้งานสาธารณะควบคู่กัน

บทที่ 3

การวิเคราะห์เพื่อการออกแบบ

3.1 การศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ

3.1.1 การศึกษาความเป็นไปได้ด้านนโยบาย

นโยบายการพัฒนาเทศบาลนครยะลาของผู้บริหาร มีความมุ่งหวังที่จะฟื้นคืนนครยะลาให้กลับมามีความโดดเด่น ภายใต้ต้นทุนที่เทศบาลนครยะลา มี ซึ่งถือเป็นจุดแข็งของพื้นที่ ได้แก่ ทุนความสะอาด ทุนความเป็นระเบียบเรียบร้อย ทุนสิ่งแวดล้อม ทุนด้านการศึกษา และทุนทางวัฒนธรรม ทุนเหล่านี้เป็นสิ่งที่ เทศบาลนครยะลาได้ ำเนินการขับเคลื่อนผ่านโครงการ/กิจกรรม ต่างๆ มาโดยตลอด และเพื่อให้ การปรับเปลี่ยนและพัฒนาเมืองสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ผู้บริหารจึงได้ดำเนินงานตามแนวทาง 3R ประกอบด้วย

3.1.1.1 Restructure เป็นการปรับโครงสร้างเมือง เศรษฐกิจ การศึกษา และการคมนาคม ให้มีความ เข้มแข็ง ดึงจุดแข็งและสร้างการเป็นศูนย์กลางให้แก่นครยะลา โดยใช้ต้นทุนที่มีเป็นฐานสำคัญในการผลักดัน การดำเนินงาน

3.1.1.2 Repositioning การวางตำแหน่งเมือง โดยตั้งเป้าหมายให้นครยะลา เป็นเมืองแห่งความ สมานฉันท์ นำเสนอความเป็นตัวตนของยะลา ผ่านการทำ City Branding ซึ่งสะท้อนเรื่องราว สถานที่และ ประวัติศาสตร์ท้องถิ่นที่มีความเข้มแข็งดึงดูดให้เกิดความน่าสนใจ ซึ่งจะเป็นจุดขายที่จะผลักดันให้นครยะลา กลายเป็น Landmark สำคัญ สะท้อนจุดเด่นของพื้นที่ วิถีชีวิตของชุมชนที่อยู่ร่วมกันในสังคมพหุวัฒนธรรม และสภาพแวดล้อมที่มีความหลากหลายได้อย่างลงตัว

3.1.1.3 Reimage ปรับภาพลักษณ์นครยะลา ให้เป็นเมืองที่มีสีสัน สร้างความเชื่อมั่นและทัศนคติเชิงบวก ให้แก่คนในพื้นที่และนอกพื้นที่ นำไปสู่การสร้างความปลอดภัย ความสมานฉันท์ขับเคลื่อนนครยะลาให้เป็น เมือง Harmonize City ต่อไป

3.1.2 การศึกษาความเป็นไปได้ด้านเศรษฐกิจ

3.1.2.1 สถิติการท่องเที่ยว

สถิติการท่องเที่ยวในอำเภอเมืองยะลาโดยเฉพาะนั้น ยังไม่มีข้อมูลแยกออกมาให้เห็นโดยตรงในข่าวที่อ้างอิง. ข้อมูลที่พบเป็นสถิติรวมทั้งจังหวัดยะลาในปี 2566 มีนักท่องเที่ยวรวม 1,657,692 คน และรายได้จากการท่องเที่ยว 5,115.7 ล้านบาท.

นักท่องเที่ยวรวม: 1,657,692 คน

นักท่องเที่ยวชาวไทย: 1,026,501 คน

นักท่องเที่ยวต่างชาติ: 631,191 คน

รายได้รวม: 5,115.7 ล้านบาท

รายได้จากชาวไทย: 2,342.7 ล้านบาท

รายได้จากชาวต่างชาติ: 2,773 ล้านบาท

3.1.2.2 ข้อมูลเชิงคุณภาพเกี่ยวกับอำเภอเมืองยะลา

เมืองแห่งการวางผัง: อำเภอเมืองยะลาเป็นที่รู้จักในเรื่องการวางผังเมืองที่สวยงามเป็นอันดับต้น ๆ ของโลก โดยมีการแบ่งโซนอย่างเป็นระเบียบ ทั้งย่านที่อยู่อาศัย ศูนย์การค้า และสวนสาธารณะ ซึ่งส่งเสริมคุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่

เมืองแห่งการเรียนรู้: มีการพัฒนาให้เป็นเมืองแห่งการเรียนรู้ โดยมีแหล่งความรู้และกิจกรรมสร้างสรรค์ เช่น ห้องสมุดทีเคพาร์ค และสวนสาธารณะที่มีศูนย์การเรียนรู้

วัฒนธรรมที่หลากหลาย: เป็นแหล่งรวมวัฒนธรรมทั้งชาวไทยพุทธ ไทยมุสลิม และชาวไทยเชื้อสายจีน ซึ่งเป็นเสน่ห์อย่างหนึ่งของเมือง

แหล่งท่องเที่ยวในอำเภอเมือง: มีสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจ เช่น วัดคูหาภิมุข (วัดหน้าถ้ำ), ศาลหลักเมืองยะลา, มัสยิดกลางจังหวัดยะลา, และสวนขวัญเมือง

3.1.3 โครงการวิจัยเรื่อง ‘ยะลาเมืองแห่งการเรียนรู้: กระบวนการสร้างสรรค์เมืองแบบมีส่วนร่วมบนความหลากหลายทางชีวภาพและวัฒนธรรม’ โดยศูนย์มานุษยวิทยาสิรินธร ร่วมกับกลุ่มเยาวชน ชาวเมืองยะลา และเครือข่ายภาคประชาสังคมในพื้นที่ ตลอดจนเกิดการประสานความร่วมมือจนได้รับการสนับสนุนจากหน่วยบริหารและจัดการทุนด้านการพัฒนาระดับพื้นที่ (บพท.) สำนักงานสภานโยบายการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมแห่งชาติ (สอวช.) โดยเป็นชุดโครงการวิจัยที่วางแนวทางการพัฒนาเมืองยะลาให้เป็น learning city มุ่งเน้นการสร้างเครือข่ายสังคมและพื้นที่แห่งการเรียนรู้ที่เข้าถึงคนทุกกลุ่มในยะลาบนฐานแนวคิดสังคมแห่งการเรียนรู้ตลอดชีวิต (A Lifelong Learning Society)

งานวิจัยนี้บ่งบอกอย่างชัดเจนว่ายะลาเป็น ‘เมืองแห่งสุนทรียะ’ ที่มีทั้งต้นทุนทางกายภาพ ต้นทุนทางวัฒนธรรม และทุนทางสังคม มีผู้บริหารที่มีวิสัยทัศน์ และมีนโยบายการพัฒนาเมืองที่ชัดเจน ซึ่งได้มีการถอดบทเรียนและกลยุทธ์ในการขับเคลื่อนสร้างการเปลี่ยนแปลงระดับเมือง โดยสามารถสังเคราะห์เป็นข้อเสนอเชิงนโยบาย ได้แก่

3.1.3.1 ให้มีการส่งเสริมและสนับสนุนการสร้างกลไกความร่วมมือระดับเมือง ปรับบทบาทการทำงานของเทศบาลนครยะลาให้เป็นผู้สร้างพื้นที่และสนับสนุนการทำงานของภาคีเพื่อเปิดโอกาสให้ภาคีได้มีบทบาท

3.1.3.2 สนับสนุนการจุดประกายความสนใจใฝ่รู้

3.1.3.3 สร้างฐานความรู้เพื่อการพัฒนาเมือง ให้ความสำคัญกับความรู้ท้องถิ่นใน ฐานะทุนทางวัฒนธรรม

3.1.4 แผนพัฒนาเมืองยะลา ได้นำแนวคิดการพัฒนาตามแนวทางเมืองอัจฉริยะมาขับเคลื่อน

3.1.4.1 ยกระดับมาตรฐานด้านการจัดการความมั่นคงปลอดภัย และลดผลกระทบของ เมืองในด้านความไม่มั่นคงปลอดภัย

3.1.4.2 ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และการจัดบริการภาครัฐให้ได้ มาตรฐานสากล ‘สู่ยะลาเมืองคุณภาพชีวิตมาตรฐานสากล’

3.1.4.3 สร้างจุดขายเพื่อทวงคืนบทบาทการเป็นเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและ การลงทุนแห่งภูมิภาค ‘สร้างยะลาสู่เมืองที่เข้มแข็งในอดีต และเข้มแข็งยิ่งขึ้นในศตวรรษที่ 21’

3.2 การวิเคราะห์ที่ตั้ง

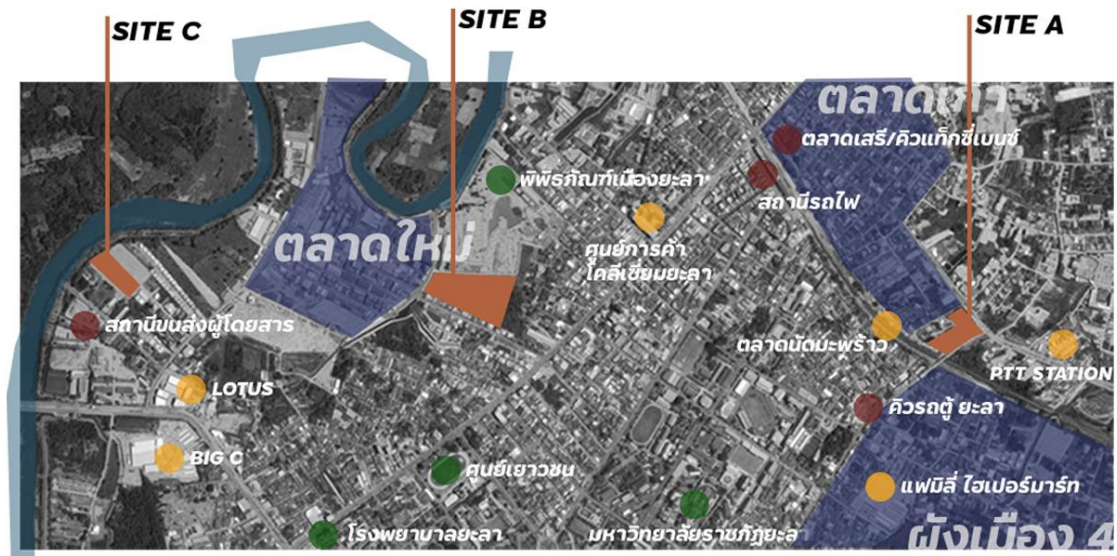
3.2.1 การเลือกที่ตั้งและขนาดที่ตั้ง

ศูนย์การเรียนรู้จากวิถีการเดินทางแท็กซี่เบนซ์ยะลา มีความสำคัญอย่างยิ่งเนื่องจากเป็นปัจจัย ที่กำหนดศักยภาพในการดำเนินงาน ฟังก์ชันการใช้งาน และความเชื่อมโยงกับชุมชนเมืองยะลา โดย พิจารณาจากปัจจัยด้านภูมิศาสตร์ เศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และระบบคมนาคม

3.2.2 เกณฑ์การเลือกที่ตั้งระดับเมือง

พื้นที่ตั้งของโครงการ ศูนย์การเรียนรู้จากวิถีการเดินทางแท็กซี่เบนซ์ยะลา ถูกเลือกให้อยู่ บริเวณใกล้พิพิธภัณฑสถานเมืองยะลา ซึ่งถือเป็นทำเลที่มีความเหมาะสมทั้งในด้านภูมิศาสตร์ วัฒนธรรม และการเชื่อมโยงทางคมนาคม และพื้นที่บริเวณนี้ตั้งอยู่ ใจกลางเมืองยะลา สามารถเข้าถึงได้สะดวก จากทุกทิศทาง ทั้งโดยคนเดินเท้า รถจักรยานยนต์ และรถยนต์ส่วนตัว อีกทั้งยังอยู่ไม่ไกลจากสถานี ขนส่งจังหวัดและสถานีรถไฟยะลา จึงมีความเชื่อมโยงโดยตรงกับระบบขนส่งสาธารณะและเส้นทาง หลักของเมือง

การอยู่ใกล้กับ พิพิธภัณฑสถานเมืองยะลา ยังช่วยเสริมบทบาทของโครงการในเชิงวัฒนธรรมและ การเรียนรู้ ทำให้เกิด “โซนพื้นที่วัฒนธรรม” ที่ผู้คนสามารถเดินเชื่อมต่อระหว่างพิพิธภัณฑสถานและศูนย์ การเรียนรู้ได้อย่างกลมกลืน เป็นการต่อยอดการเรียนรู้จากอดีต สู่ประสบการณ์การเดินทางร่วมสมัย



ภาพที่ 3.1 SITE SELECTION

ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

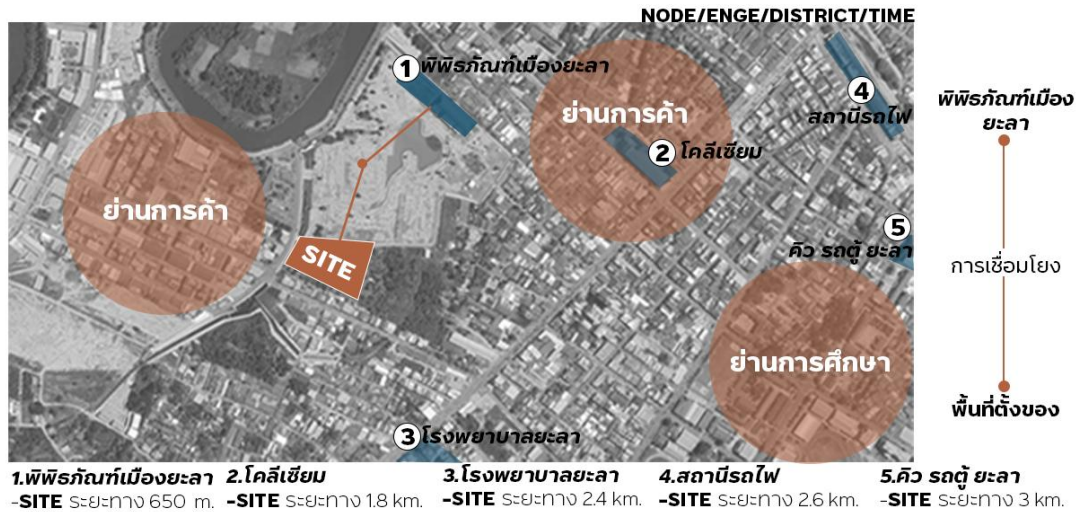
ตารางที่ 3.1 หลักเกณฑ์การพิจารณา

| หลักเกณฑ์การพิจารณา | น้ำหนักของเกณฑ์ | SITE A | SITE B | SITE C |
|--|-----------------|----------|----------|----------|
| ด้านการท่องเที่ยว | 5 | 4,20 | 3,15 | 2,10 |
| ด้านเทคนิค | | | | |
| ความสะดวกในการเดินทางเข้าถึงโครงการ/ความสงบของไซต์/ความสงบของไซต์/ทัศนียภาพรอบๆที่ตั้ง | 5 | 3,15 | 4,20 | 3,15 |
| ความเหมาะสมของที่ตั้ง | | | | |
| ขนาดที่ดิน/รูปร่างที่ดิน | 5 | 3,15 | 5,25 | 3,15 |
| | รวมผลการประเมิน | 50 POINT | 60 POINT | 40 POINT |

ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

3.2.3 การเลือกที่ตั้ง

3.2.3.1 SITE B ตั้งอยู่ที่ ตำบลสะเตง อำเภอเมืองยะลา จังหวัดยะลา ใกล้กับ พิพิธภัณฑ์เมืองยะลา 650 เมตร เนื้อที่: 7ไร่/2800 ตารางวา



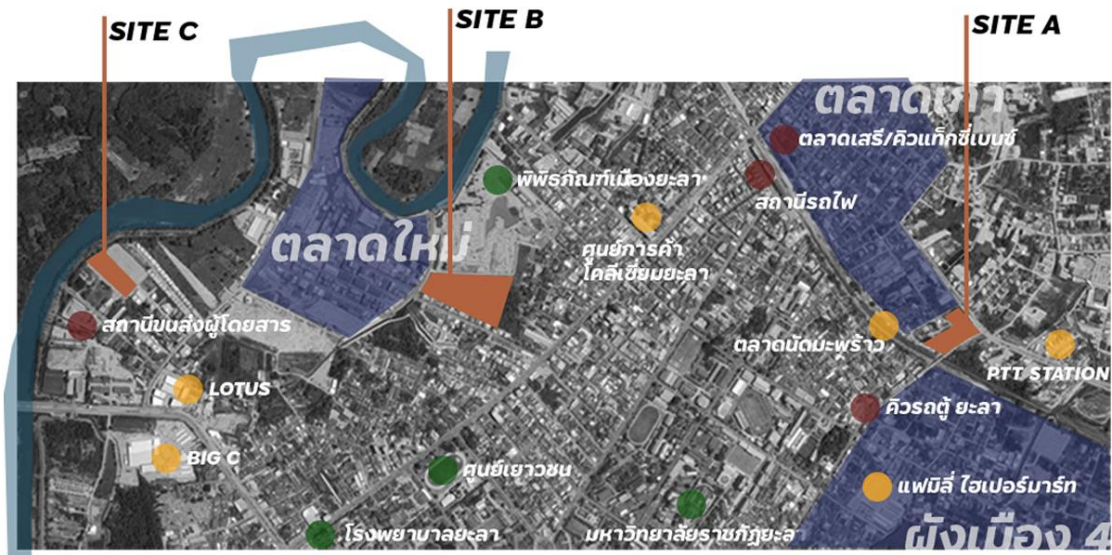
รูปร่างที่ดิน: สี่เหลี่ยมคางหมู

ภาพที่ 3.2 SITE B
ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)



ภาพที่ 3.3 ภาพบริเวณ SITE B
ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

3.2.4 เกณฑ์การเลือกพื้นที่และขนาดพื้นที่



ภาพที่ 3.4 SITE A B C

ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

3.2.4.1 เกณฑ์การเลือกพื้นที่ใกล้สถานที่สำคัญ

พื้นที่อยู่ใกล้พิพิธภัณฑสถานเมืองยะลา เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้เข้าชมที่สนใจด้านวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์สามารถเดินทางมาศูนย์การเรียนรู้ได้ง่าย

3.2.4.2 เกณฑ์การเลือกพื้นที่ที่เข้าถึงง่าย

พื้นที่ต้องมีถนนหรือเส้นทางสาธารณะที่เชื่อมโยงสะดวก ให้ผู้เข้าชมและรถแท็กซี่เบนซ์สามารถเข้าถึงศูนย์การเรียนรู้ได้อย่างปลอดภัย

3.2.4.3 เกณฑ์การเลือกพื้นที่รองรับกิจกรรม

พื้นที่ต้องสามารถรองรับการจอดรถและจัดแสดงรถแท็กซี่เบนซ์ได้ พร้อมมีโซนสำหรับกิจกรรมเสริม เช่น การจัดเวิร์คช็อป การบรรยาย หรือกิจกรรมเรียนรู้ที่เกี่ยวข้องกับวิถีชุมชน

3.2.4.4 เกณฑ์การเลือกพื้นที่ความเหมาะสมเชิงสภาพแวดล้อม

พื้นที่ควรมีการระบายอากาศที่ดี แสงสว่างเพียงพอ และมีพื้นที่โล่งพอสำหรับการจัดกิจกรรมและชมรถอย่างชัดเจน

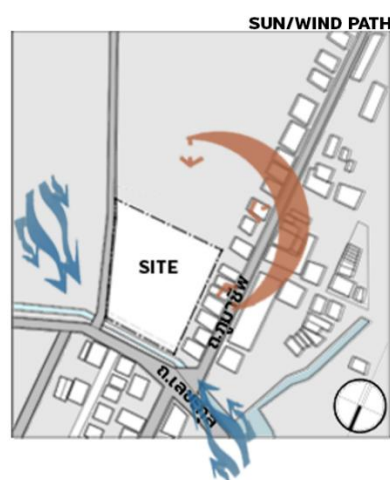


ภาพที่ 3.5 ขนาดพื้นที่ของไซต์

ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

3.2.5 วิเคราะห์บริบทของสภาพแวดล้อมของที่ตั้ง

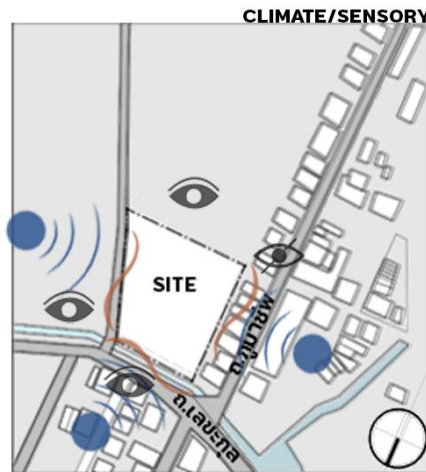
3.2.5.1 การวิเคราะห์ทิศทางแสงแดดและลม บริเวณทิศตะวันตกมีอาคารพาณิชย์ยาวตลอดทาง ทำให้สามารถบังแสงแดดได้ และทางทิศใต้มีต้นมะพร้าวบริเวณด้านหลังของพื้นที่ไซต์ ช่วยบังแดดยามเช้า ทำให้โครงการอยู่ภาวะน่าสบาย เหมาะแก่การออกแบบอาคารหรือพื้นที่จอดรถ/ลานกิจกรรมกลางแจ้ง



ภาพที่ 3.6 วิเคราะห์ทิศทางแสงแดดและลม

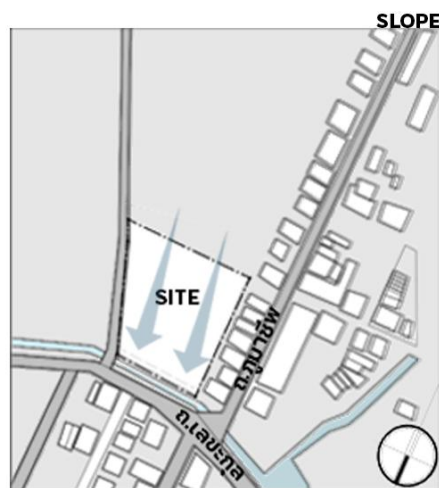
ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

3.2.5.2 การวิเคราะห์มุมมองและประสาทสัมผัส บริเวณทิศตะวันตกมีอาคารพาณิชย์ มีเสียงรบกวนและมุมมองวิวที่ไม่ดี ในส่วนของทิศอื่น ๆ มีเสียงรบกวนจากการสัญจรของยานพาหนะ และเป็นมุมมองที่ดี และมีฝุ่นบริเวณพื้นที่ไซต์ที่ติดกับถนน



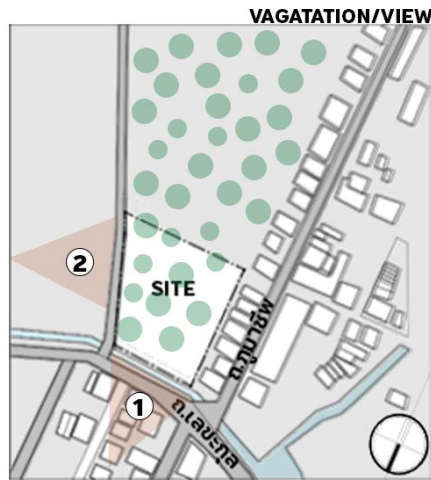
ภาพที่ 3.7 วิเคราะห์มุมมองและประสาทสัมผัส
ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

3.2.5.3 การวิเคราะห์ความลาดชันของที่ดิน พื้นที่ดินนี้จะมีความลาดชันลงไปยังคลองหรือทางระบายน้ำทางด้านหน้าของพื้นที่ไซต์



ภาพที่ 3.8 วิเคราะห์ความลาดชันของที่ดิน
ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

3.2.5.4 พื้นที่สีเขียวที่ตั้งศูนย์การเรียนรู้ตั้งอยู่ในบริเวณใจกลางเมืองยะลา ซึ่งเป็นพื้นที่สีเขียวเดิมที่มีต้นไม้กระจายอยู่ทั่วบริเวณ ทำหน้าที่สำคัญในการปรับสมดุลสิ่งแวดล้อมภายในเมือง พื้นที่ดังกล่าวช่วยลดอุณหภูมิในเขตเมือง กรองมลพิษในอากาศ และช่วยซับน้ำฝนเพื่อลดปัญหาน้ำท่วมในฤดูฝน อีกทั้งยังเป็นแหล่งพักผ่อนของคนในชุมชน ส่งเสริมสุขภาพกายและสุขภาพจิตของคนในชุมชน



ภาพที่ 3.9 วิเคราะห์พื้นที่สีเขียว

ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

3.3 วิเคราะห์ผู้ใช้สอยอาคาร

3.3.1 ผู้ใช้งานอาคาร

กลุ่มผู้ใช้งานหลัก คือ

3.3.1.1 ผู้โดยสารและนักเดินทาง ผู้โดยสารเป็นกลุ่มผู้ใช้ที่เข้ามาใช้บริการหลักของพื้นที่ ใช้พื้นที่จอดรถ จุดขึ้น-ลง และห้องพักคอย ซึ่งได้รับการออกแบบให้มีความสะดวกและปลอดภัย นอกจากนี้ยังสามารถเข้าชมพื้นที่จัดแสดงเกี่ยวกับประวัติและเส้นทางการเดินทางของแท็กซี่เบนซ์ ยะลา รวมถึงใช้บริการร้านค้า หรือพื้นที่สาธารณะอื่น ๆ ที่รองรับกิจกรรมระหว่างรอการเดินทาง

3.3.1.2 คนขับแท็กซี่เบนซ์ยะลา กลุ่มผู้ใช้งานหลักของพื้นที่ศูนย์การเรียนรู้ฯ คือ คนขับรถแท็กซี่เบนซ์ยะลา ซึ่งเป็นผู้ใช้ประจำและมีบทบาทสำคัญต่อการดำเนินงานของพื้นที่ ใช้พื้นที่สำหรับการจอดรถ พักคอย และติดต่อสื่อสารกับผู้โดยสาร รวมถึงใช้ศูนย์การเรียนรู้ เป็นจุดนัดพบ แลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร หรือเข้าร่วมกิจกรรมของชุมชน

3.3.1.3 ชุมชนท้องถิ่น ชุมชนโดยรอบเป็นกลุ่มผู้ใช้สำคัญอีกกลุ่มหนึ่งที่เข้ามาใช้พื้นที่ศูนย์ฯ เพื่อพักผ่อน พบปะ และทำกิจกรรมร่วมในชีวิตประจำวัน และพื้นที่จัดกิจกรรมกลางแจ้งได้รับการออกแบบเพื่อรองรับงานประเพณี กิจกรรมวัฒนธรรม และกิจกรรมสร้างสรรค์ของชุมชน อีกทั้งยังเปิดโอกาสให้คนในพื้นที่มีส่วนร่วมในการดูแลและพัฒนาโครงการในระยะยาว เพื่อให้ศูนย์การเรียนรู้แห่งนี้เป็น “พื้นที่สาธารณะมีชีวิต” ที่เติบโตไปพร้อมกับวิถีชีวิตของผู้คนในจังหวัดยะลาอย่าง

3.3.2 เจ้าหน้าที่ภายในโครงการ

3.3.2.1 เจ้าของพื้นที่หรือหน่วยงานท้องถิ่น ได้แก่ เทศบาลเมืองยะลา หรือสำนักงานขนส่งจังหวัดยะลา ซึ่งมีหน้าที่กำกับ ดูแล และบริหารจัดการภาพรวมของพื้นที่ศูนย์การเรียนรู้ ทำหน้าที่กำหนดนโยบายการใช้พื้นที่ ดูแลระบบสาธารณูปโภค และประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การดำเนินงานของศูนย์เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของโครงการและเป็นประโยชน์ต่อชุมชนโดยรอบ

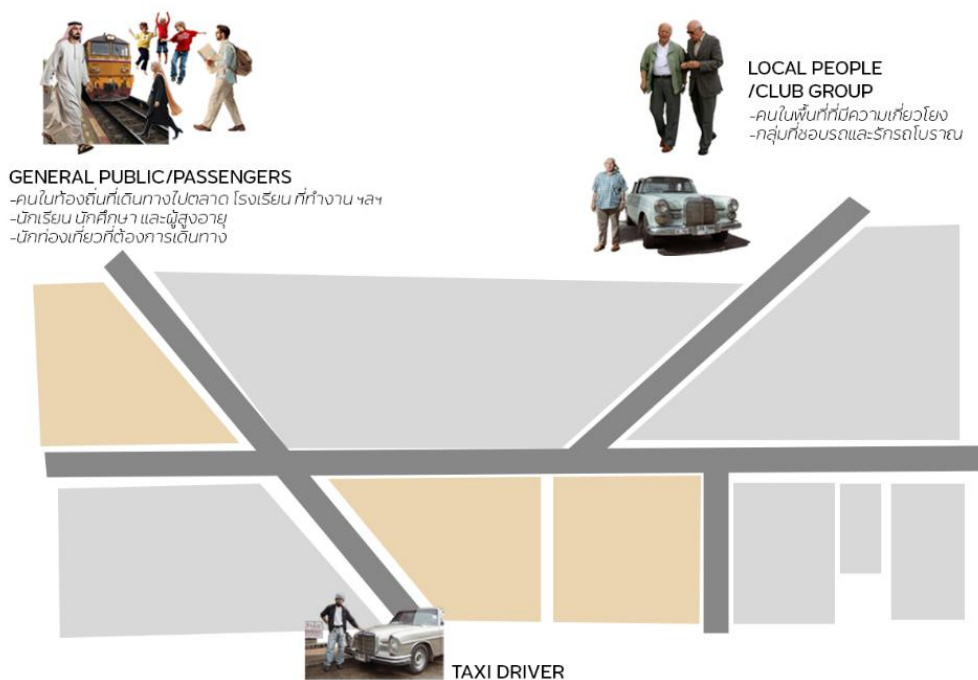
3.3.2.2 กลุ่มสหกรณ์แท็กซี่เบนซ์ยะลา เป็นหน่วยงานผู้มีส่วนร่วมโดยตรงในฐานะผู้ใช้พื้นที่หลัก มีบทบาทร่วมในการบริหารจัดการพื้นที่คิวรถ ควบคุมการจอดรถ การให้บริการ ผู้โดยสาร และร่วมจัดกิจกรรมส่งเสริมอาชีพหรือกิจกรรมสังคมต่าง ๆ ภายในศูนย์การเรียนรู้

3.3.2.3 เจ้าหน้าที่ศูนย์การเรียนรู้ ทำหน้าที่ดูแลการจัดนิทรรศการถาวรและหมุนเวียน ต้อนรับและให้ข้อมูลแก่ผู้มาเยือน รวมถึงดูแลการจัดกิจกรรมการเรียนรู้ การประชุม และการให้บริการทั่วไปในพื้นที่สาธารณะ เพื่อให้ศูนย์การเรียนรู้จากวิถีการเดินทางแห่งนี้ทำหน้าที่ได้อย่างครบถ้วนทั้งในด้านวัฒนธรรม การศึกษา และการบริการสาธารณะของเมืองยะลา

3.3.3 นักเรียน นักศึกษา/นักท่องเที่ยว

3.3.3.1 นักเรียนและนักศึกษา กลุ่มผู้ใช้กลุ่มนี้เข้ามาใช้พื้นที่ศูนย์การเรียนรู้เพื่อศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับระบบขนส่งพื้นถิ่น ประวัติศาสตร์เมืองยะลา และวัฒนธรรมการเดินทางของคนในพื้นที่ โดยเฉพาะบทบาทของ “แท็กซี่เบนซ์ยะลา” ในฐานะตัวแทนของการคมนาคมและวิถีชีวิตชายแดนใต้ พื้นที่จัดแสดงนิทรรศการ ห้องสมุดย่อย และคลังข้อมูล

3.3.3.2 นักท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวถือเป็นกลุ่มผู้ใช้ที่ช่วยสร้างควมมีชีวิตชีวาให้กับศูนย์การเรียนรู้ โดยเข้ามาชมนิทรรศการถาวรและชั่วคราวที่นำเสนอเรื่องราวของแท็กซี่เบนซ์ยะลา วิธีการเดินทาง และความหลากหลายทางวัฒนธรรมในพื้นที่ อีกทั้งยังกิจกรรมเชิงสร้างสรรค์ เช่น หรือกิจกรรมท่องเที่ยวเชิงเรียนรู้

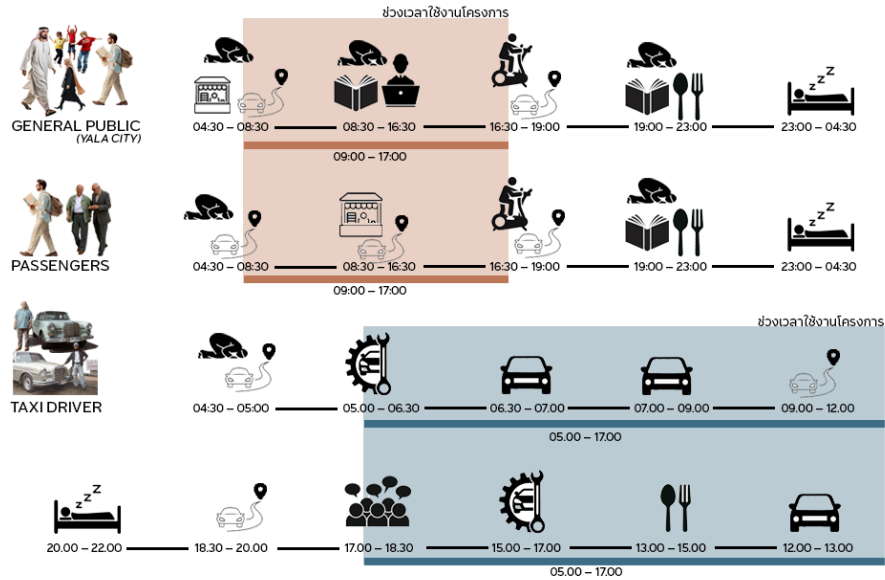


ภาพที่ 3.10 ผู้ใช้งานอาคาร

ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

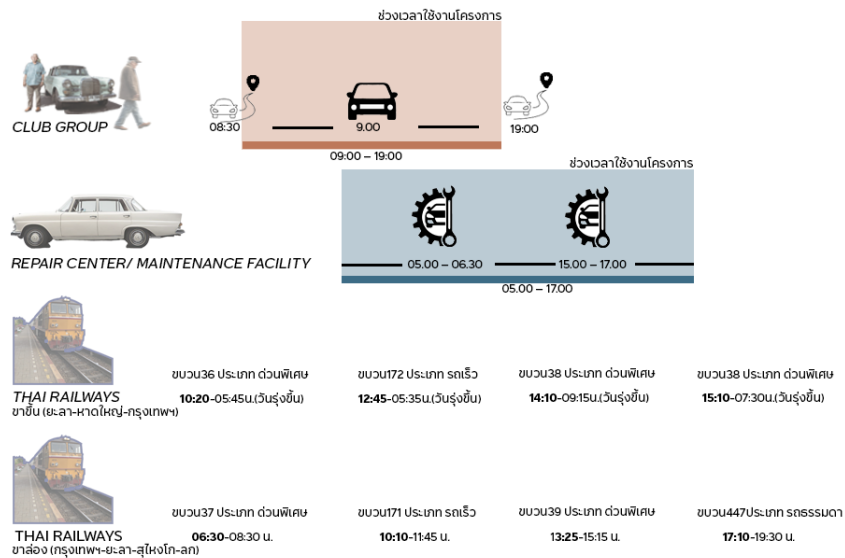
3.3.4 การวิเคราะห์พฤติกรรมผู้ใช้งาน

USER ANALYSIS TIME LINE/ACTIVITY



ภาพที่ 3.11 การวิเคราะห์พฤติกรรมผู้ใช้งาน
ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

USER ANALYSIS TIME LINE/ACTIVITY



ภาพที่ 3.12 การวิเคราะห์พฤติกรรมผู้ใช้งาน
ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

3.4 การวิเคราะห์พื้นที่โครงการ

3.4.1 การวิเคราะห์ความต้องการเชิงพื้นที่


PROGRAM ANALYSIS

● Narrative Space for Historical Storytelling

- พื้นที่จัดแสดง / นิทรรศการ
- ทางเดินเล่าเรื่อง
- เส้นทางบอกเล่าเรื่องราว
- สวนวัฒนธรรมและชุมชน
- พื้นที่พักผ่อนเชิงศึกษา

● Taxi Stand Area

- พื้นที่จอดรถแท็กซี่
- พื้นที่รับผู้โดยสาร
- โซนสัญจรทางเดินเท้า
- พื้นที่รับ-ส่งผู้โดยสาร
- มุมพักผ่อนสำหรับคนขับรถ
- ข้อมูลและจัดการคิวแท็กซี่



● Repair Center / Maintenance Facility

- ช่องซ่อมรถ
- พื้นที่ตรวจสอบรถ
- ห้องเก็บของ / ห้องเก็บเครื่องมือ
- พื้นที่ต้อนรับ / สำนักงานบริหาร
- มุมพักผ่อน / มุมพิกเจ้าหน้าที
- พื้นที่เตรียมรถก่อนใช้งาน
- พื้นที่จัดการของเสีย

● Social Activity Space/ Office

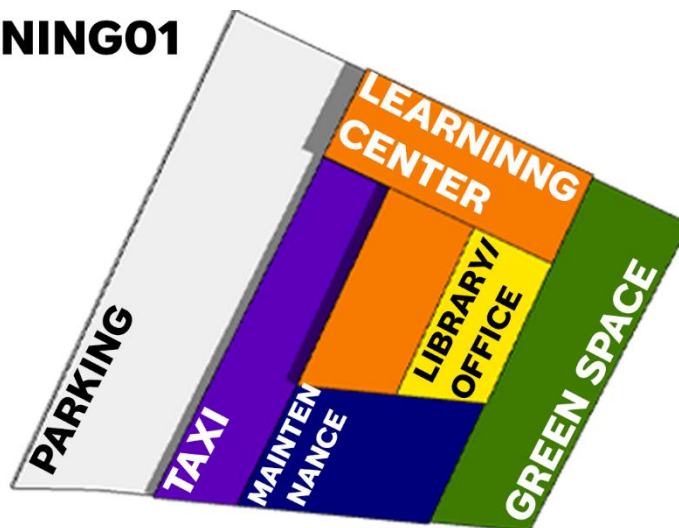
- ห้องสมุด co-working
- พื้นที่เล่นสำหรับเด็กและครอบครัว
- ลานชุมชน
- พื้นที่นั่งพักผ่อน
- เวทีชุมชนขนาดเล็ก
- ห้องระดมความคิด
- มุมเด็ก

ภาพที่ 3.13 การวิเคราะห์ความต้องการเชิงพื้นที่

ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

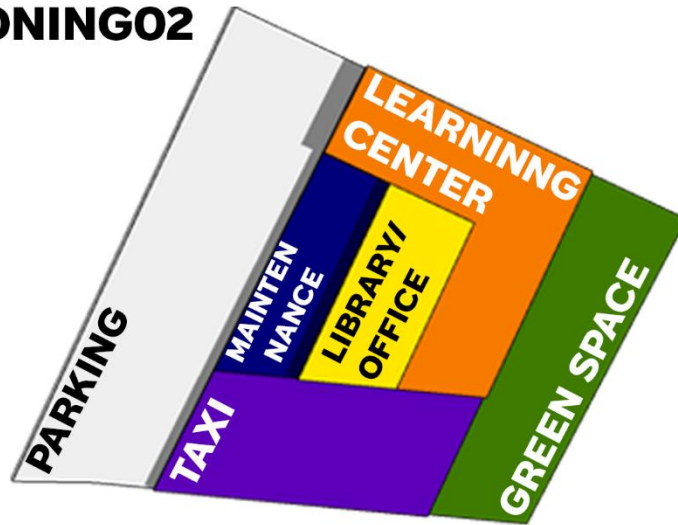
3.4.2 การกำหนดกลุ่มพื้นที่โครงการ

ZONING01



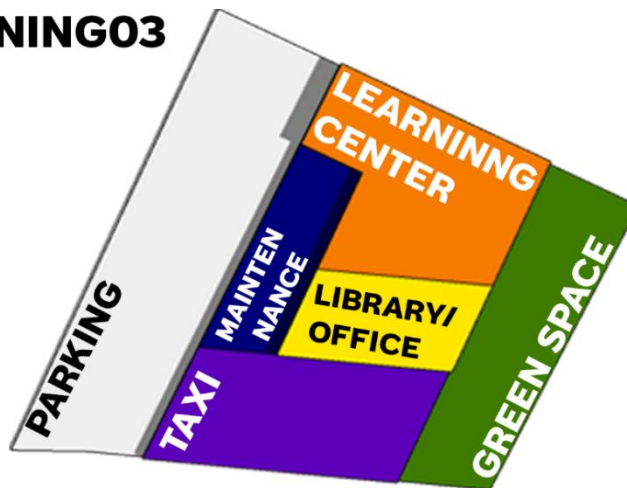
ภาพที่ 3.14 ZONING แบบที่ 1

ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

ZONING02

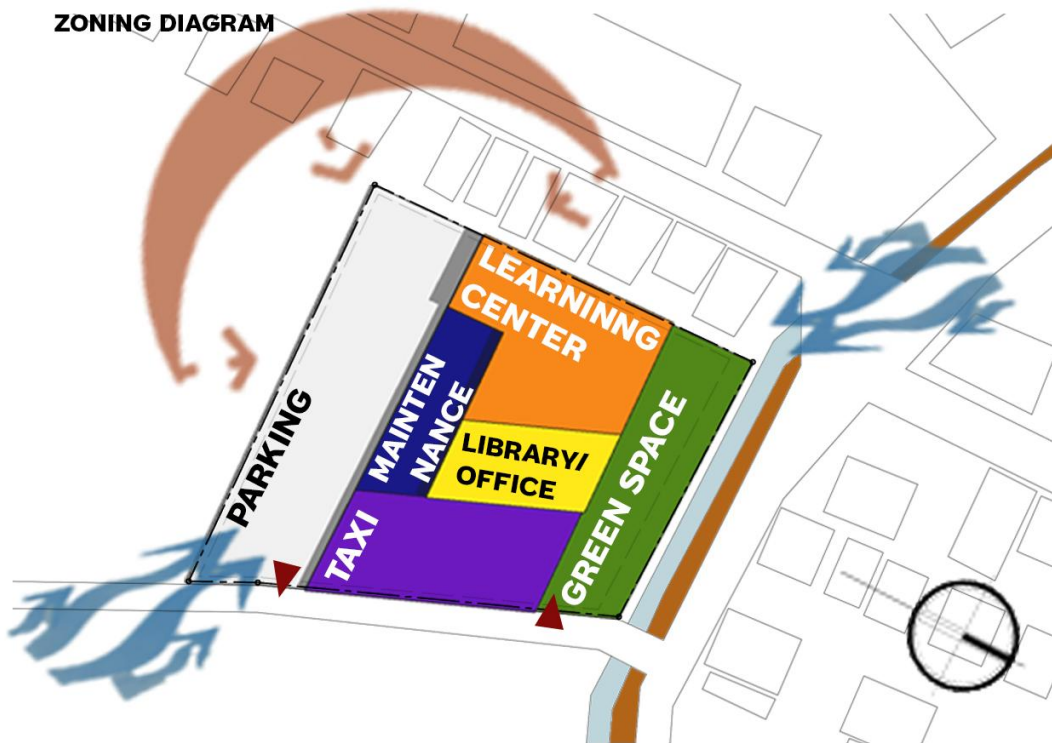
ภาพที่ 3.15 ZONING แบบที่ 2

ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

ZONING03

ภาพที่ 3.16 ZONING แบบที่ 3

ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)



ภาพที่ 3.17 ZONING ที่ใช้ในโครงการ แบบที่ 3

ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

การกำหนดกลุ่มพื้นที่โครงการ (Zoning) คือกระบวนการวิเคราะห์และจัดแบ่งพื้นที่ภายในโครงการออกเป็นส่วนย่อยตามลักษณะการใช้งาน หน้าที่ และความสัมพันธ์ของกิจกรรม เพื่อให้การใช้พื้นที่มีความเป็นระเบียบ มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับแนวคิดการออกแบบ โดยคำนึงถึงการเชื่อมโยงของพื้นที่ การไหลเวียนของผู้ใช้งาน (Circulation) รวมถึงระดับความเป็นสาธารณะ กึ่งสาธารณะ และส่วนตัวของแต่ละโซน

ในบริบทของศูนย์การเรียนรู้จากวิถีการเดินทาง การกำหนด Zoning มีบทบาทในการจัดลำดับและจำแนกประเภทพื้นที่ที่มีลักษณะการใช้งานแตกต่างกัน อาทิ พื้นที่สาธารณะ พื้นที่กึ่งสาธารณะ และพื้นที่เฉพาะกิจกรรม เพื่อรองรับการใช้งานทั้งในด้านการจัดแสดง การเรียนรู้ การสัญจร และการมีปฏิสัมพันธ์ของผู้ใช้งานภายในพื้นที่

ดังนั้น การกำหนด Zoning ที่เหมาะสมจึงช่วยให้โครงการสามารถตอบสนองต่อพฤติกรรมของผู้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เกิดความชัดเจนในการใช้งานพื้นที่ ลดความสับสนในการสัญจร และส่งเสริมให้เกิดประสบการณ์ร่วมของผู้ใช้งานอย่างต่อเนื่อง อันสอดคล้องกับแนวคิดและวัตถุประสงค์ของโครงการโดยรวม

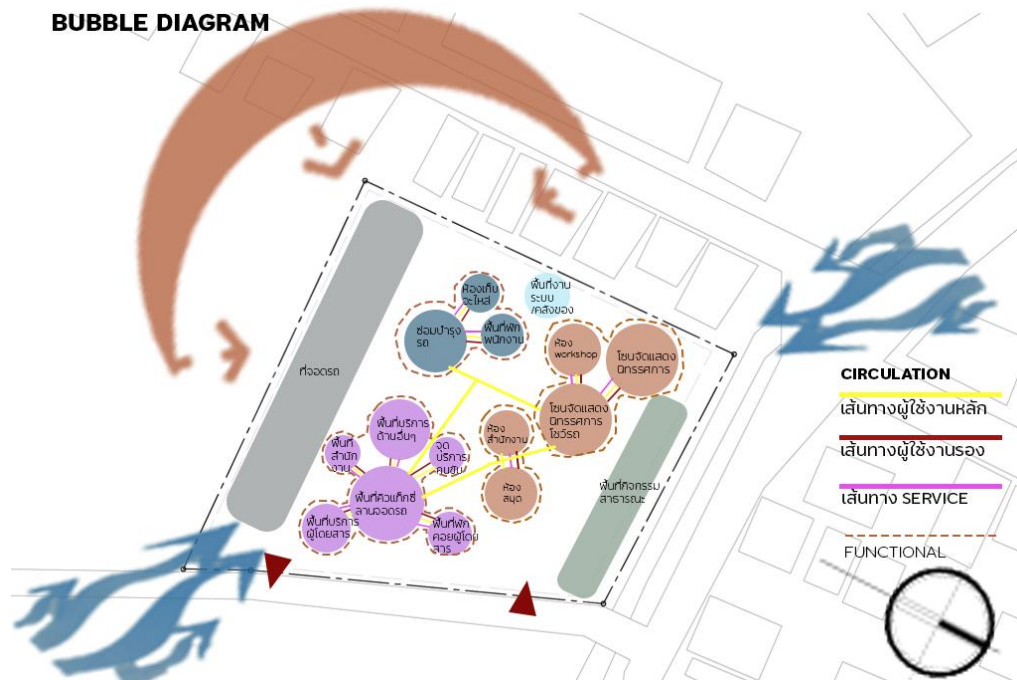
3.4.3 การวิเคราะห์การจัดผังกลุ่มพื้นที่โครงการ

3.4.3.1 BUBBLE DIAGRAM

การจัดผังพื้นที่จึงควรแบ่งออกเป็นกลุ่มฟังก์ชันหลักที่สัมพันธ์กัน ได้แก่ พื้นที่ต้อนรับและนิทรรศการ พื้นที่จัดแสดงรถแท็กซี่เบนซ์ พื้นที่กิจกรรมและการเรียนรู้ พื้นที่สัญจร และพื้นที่รองรับบริการโดยจัดวางให้เกิดการเชื่อมต่ออย่างเป็นลำดับ จากพื้นที่สาธารณะภายนอกสู่พื้นที่ภายในโครงการ เพื่อสร้างประสบการณ์การเรียนรู้ที่ต่อเนื่องและชัดเจน

การออกแบบผังยังให้ความสำคัญกับความยืดหยุ่นของพื้นที่ (Flexible Space) เพื่อรองรับกิจกรรมที่หลากหลาย ทั้งการเรียนรู้ การแลกเปลี่ยนความคิดเห็น และกิจกรรมชุมชน รวมถึงการคงไว้ซึ่งลักษณะกึ่งเปิด (Semi-Open Space) เพื่อสะท้อนบรรยากาศของคิวแท็กซี่ดั้งเดิมที่มีการใช้งานจริงควบคู่ไปกับการเป็นพื้นที่พบปะทางสังคม

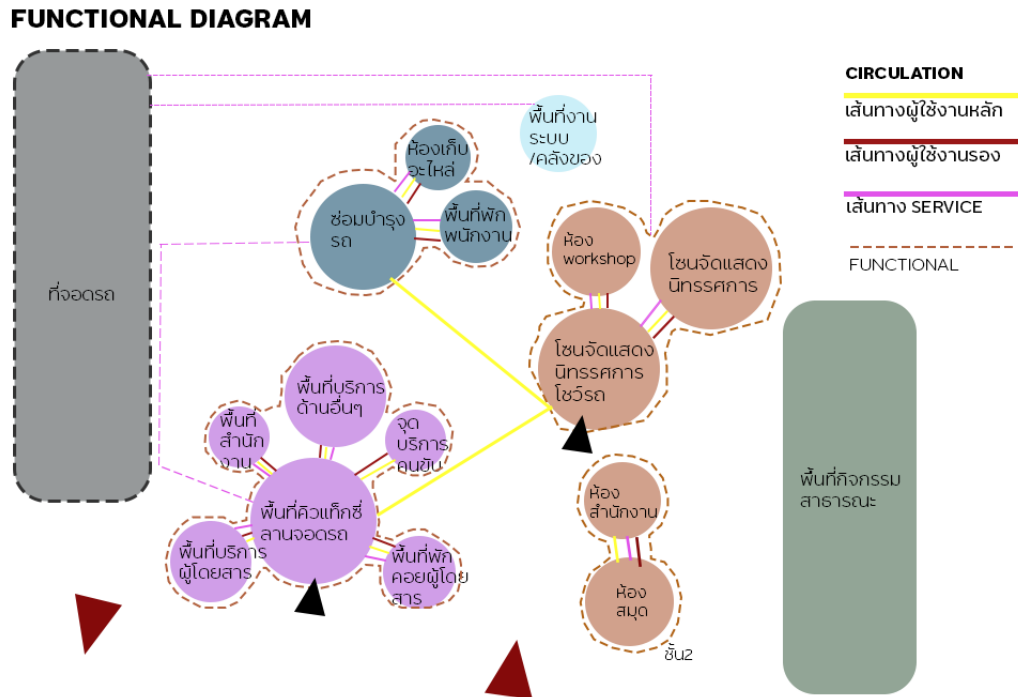
โดยภาพรวม แนวคิดการจัดผังดังกล่าวมีเป้าหมายเพื่อเปลี่ยน “คิวแท็กซี่” จากพื้นที่รอคอยการเดินทาง ให้กลายเป็น “พื้นที่สาธารณะเชิงวัฒนธรรม” ที่มีชีวิต มีการใช้งานร่วมกันของคนในชุมชน และสามารถเชื่อมโยงวิถีการเดินทางเข้ากับกระบวนการเรียนรู้และกิจกรรมทางสังคม



ภาพที่ 3.18 BUBBLE DIAGRAM

ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

3.4.3.2 FUNCTIONAL DIAGRAM



ภาพที่ 3.19 FUNCTIONAL DIAGRAM

ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

3.4.4 การวิเคราะห์ขนาดพื้นที่ใช้สอย

3.4.4.1 ศูนย์การเรียนรู้วิถีแท็กซี่เบนซ์ยะลาเล่าเรื่องการเปลี่ยนผ่านจากคิวดรถแท็กซี่เดิมสู่พื้นที่เรียนรู้ของเมือง เริ่มจากบริบทการเดินทางในอดีตของยะลาและบทบาทของแท็กซี่เบนซ์ต่อด้วยปัญหาพื้นที่คิวดรถเดิมและแรงบันดาลใจในการพัฒนา สะท้อนแนวคิดการออกแบบที่เชื่อมระบบขนส่งกับชุมชน ผ่านประสบการณ์ผู้ใช้ทั้งคนขับ ผู้โดยสาร และนักท่องเที่ยว จบด้วยภาพพื้นที่ใหม่ที่กลายเป็นศูนย์กลางการเรียนรู้ วัฒนธรรม และเศรษฐกิจฐานรากของเมืองยะลา.

STORY BOARD



ภาพที่ 3.20 STORY BOARD

ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

STORY BOARD



ภาพที่ 3.21 STORY BOARD

ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

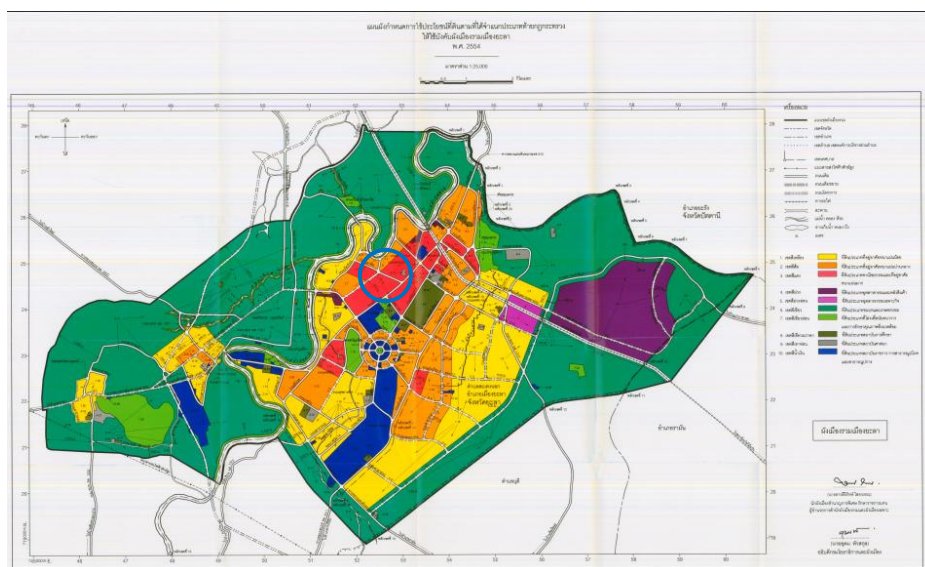
3.5 การวิเคราะห์ความต้องการของขนาดพื้นที่ใช้สอย

ตารางที่ 3.2 การคำนวณพื้นที่ใช้สอย

| ส่วนประกอบของโครงการ | จำนวนผู้ใช้งาน (คน) | พื้นที่ หน่วย (ตร.ม.) | พื้นที่ (ตร.ม.) | จำนวนหน่วย |
|--|--|--|--|--|
| 1. พื้นที่เล่าเรื่องราว (Narrative/Exhibition) ห้องจัดแสดงถาวร ห้อง workshop/กิจกรรม ห้องฉายวิดีโอ ห้องน้ำ(ชาย-หญิง) | 20-30 20 15 - | 10x10 8x10 5x10 4x3 | 300 80 50 24 | 1 1 1 2 |
| | | ผลรวม | 454 | |
| 2. พื้นที่จอดรถแท็กซี่ (Taxi Stand Area) ลานจอดรถ (10 คัน) พื้นที่พักคอยผู้โดยสาร จุดบริการคนขับ ห้องน้ำ(ชาย-หญิง) | 10 25 5-8 - | 10x30 8x10 5x6 4x3 | 300 80 30 24 | 1 1 1 2 |
| | | ผลรวม | 434 | |
| 3. พื้นที่กิจกรรมสาธารณะ (Social Space) ลานกิจกรรมกลางแจ้ง ลานนั่งเล่น / พักผ่อน | 80-100 30 | 10x20 10x10 | 200 100 | 1 1 |
| | | ผลรวม | 300 | |
| 4. ศูนย์ซ่อมบำรุงรถ (Repair Center) ช่องซ่อม 4 คัน ห้องเก็บอะไหล่ ห้องพักช่าง + ห้องน้ำ | - - - - | 20x20 6x10 5x8 | 400 60 40 | 1 1 2 |
| | | ผลรวม | 500 | |
| 5. พื้นที่สำนักงาน ห้องผู้จัดการ สำนักงานเจ้าหน้าที่ ห้องประชุมเล็ก ห้องควบคุม-ระบบ-CCTV | 1 3-4 10 2 | 4x5 5x6 5x6 5x3 | 20 30 30 15 | 1 1 1 1 |
| | | ผลรวม | 95 | |
| 6. พื้นที่บริการผู้โดยสาร ช่องขายตั๋ว ห้องพักคอยผู้โดยสาร (ปรับอากาศ) ร้านค้า/คาเฟ่ ห้องน้ำ(ชาย-หญิง) | 2 20 10 - | 4x5 5x10 10x10 4x3 | 20 50 100 24 | 1 1 1 2 |
| | | ผลรวม | 194 | |
| 7. พื้นที่บริการด้านอื่นๆ ห้องสมุด ห้องอบรม/ชั้นเรียน ห้องCo-working ห้องคลังเอกสาร ห้องละหมาด มุมเด็ก-ค้นพบ (Kids Discovery Corner) ห้องพยาบาล/ปฐมพยาบาล ห้องแม่และเด็ก (Nursing/Family) ศูนย์สหกรณ์/การเงินคนขับ (Co-op) ห้องเก็บของกลาง (General Store) ห้องแม่บ้าน/ทำความสะอาด (Janitor) ห้องงานระบบ จุดคัดแยกขยะ-รีไซเคิล (Waste Station) ห้องน้ำ(ชาย-หญิง) | 20 25 20 - 20 10 2-4 2-3 10 - - - 2 - | 6x10 6x10 6x10 5x6 5x8 5x8 5x4 3x5 5x8 5x5 2x6 6x10 5x6 4x3 | 60 60 60 30 40 40 20 15 40 25 12 60 30 24 | 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 2 |
| | | ผลรวม | 516 | |
| 8. พื้นที่ Landscape และลานสาธารณะ พื้นที่สีเขียว / ลานสาธารณะ +Circulation 30% | - | 40x50 - | 2000 - | - - |
| ทั้งหมด 63คัน พื้นที่ 1890 ตร.ม. | | พื้นที่รวมทั้งหมด | 4493x30%=1348+4493=5841 ตร.ม. | |

ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

3.6.2 ผังสีที่ตั้งโครงการ



ภาพที่ 3.23 แสดงภาพผังสีที่ตั้งโครงการ

ที่มา : <https://download.asa.or.th/03media/04law/cpa/mr54-yl-02.pdf>

3.6.3 กฎหมายข้อกำหนดที่ตั้งโครงการ

พื้นที่โครงการตั้งอยู่ในเขตที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก (พื้นที่สีแดง) ซึ่งสามารถใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจกรรมด้านพาณิชยกรรม การอยู่อาศัย สถาบันราชการ และสาธารณูปโภคเป็นหลัก โดยการใช้ประโยชน์เพื่อกิจการอื่นสามารถดำเนินการได้ไม่เกินร้อยละ 10 ของพื้นที่ ทั้งนี้ มีข้อห้ามบางประเภท เช่น โรงงานบางชนิด คลังน้ำมันเชื้อเพลิง สถานที่เก็บก๊าซ การเลี้ยงสัตว์เพื่อการค้า สุสาน ฌาปนสถาน การกำจัดมูลฝอย และการเก็บวัสดุเหลือใช้ นอกจากนี้ พื้นที่ริมคลองบาไภยต้องเว้นระยะที่ว่างไม่น้อยกว่า 3 เมตรจากแนวฝั่งน้ำ

ตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 55 (พ.ศ. 2543) อาคารในโครงการจัดอยู่ในประเภท “อาคารสาธารณะ” ซึ่งต้องคำนึงถึงข้อกำหนดด้านความปลอดภัยและการใช้งานของผู้คนจำนวนมาก โดยมีข้อกำหนดสำคัญ เช่น การติดตั้งป้ายต้องไม่บดบังช่องเปิดหรือทางหนีไฟ และมีข้อจำกัดด้านขนาดและตำแหน่งของป้ายอย่างชัดเจน

ในส่วนขององค์ประกอบอาคาร บันไดหลักต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่า 1.20-1.50 เมตร ขึ้นอยู่กับขนาดพื้นที่ใช้งาน และหากเป็นอาคารที่มีผู้ใช้งานจำนวนมากต้องมีบันไดอย่างน้อยสองจุด ขณะที่บันไดหนีไฟต้องมีความกว้างตามเกณฑ์ (ไม่น้อยกว่า 0.80 เมตรสำหรับภายใน และ 0.60 เมตรสำหรับภายนอก) พร้อมผนังทนไฟ ระบบระบายอากาศ และแสงสว่างที่เพียงพอ รวมถึงประตูหนีไฟที่เปิดออกสู่ภายนอกและใช้งานได้สะดวกตลอดเวลา

สำหรับพื้นที่ว่างภายนอกอาคาร อาคารสาธารณะต้องมีพื้นที่ว่างไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของพื้นที่อาคารชั้นที่มีขนาดมากที่สุด และต้องคำนึงถึงระยะร่นอาคารจากถนนสาธารณะตามความกว้างของถนน เช่น หากถนนกว้างน้อยกว่า 10 เมตร ต้องร่นอาคารอย่างน้อย 6 เมตรจากกึ่งกลางถนน หรือหากถนนกว้างมากกว่า 20 เมตร ต้องร่นอย่างน้อย 2 เมตรจากเขตถนน

โดยสรุป ข้อกำหนดทางกฎหมายดังกล่าวมีบทบาทสำคัญในการกำหนดแนวทางการออกแบบโครงการ ทั้งในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน ความปลอดภัยของอาคาร การจัดสรรพื้นที่ว่างและความสัมพันธ์ระหว่างอาคารกับบริบทโดยรอบ เพื่อให้โครงการสามารถดำเนินการได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายและสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมเมืองอย่างเหมาะสม

3.7 ภาพบรรยากาศโครงการ

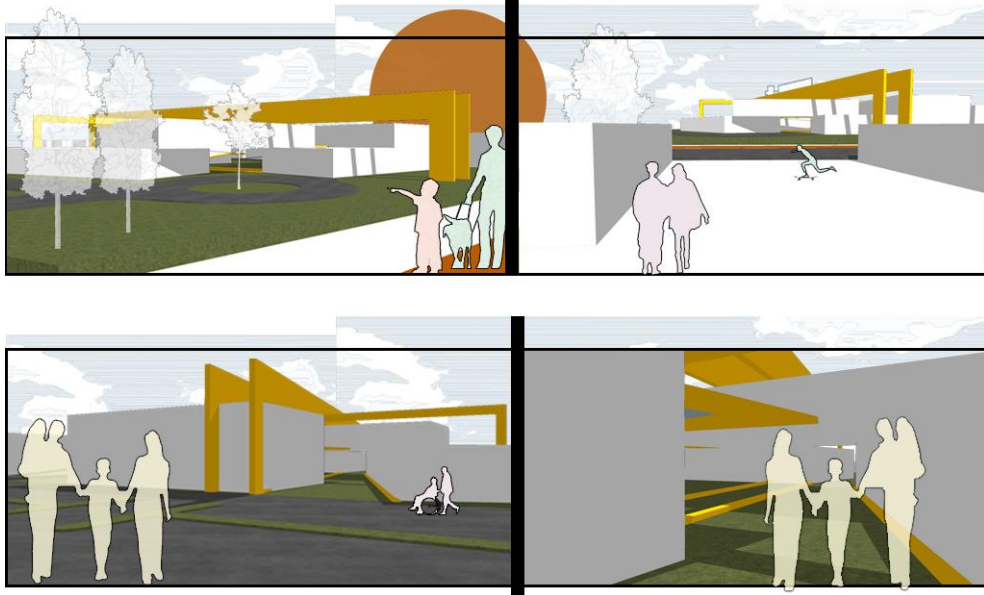
PROJECT ATMOSPHERE



ภาพที่ 3.24 แสดงบรรยากาศโครงการ

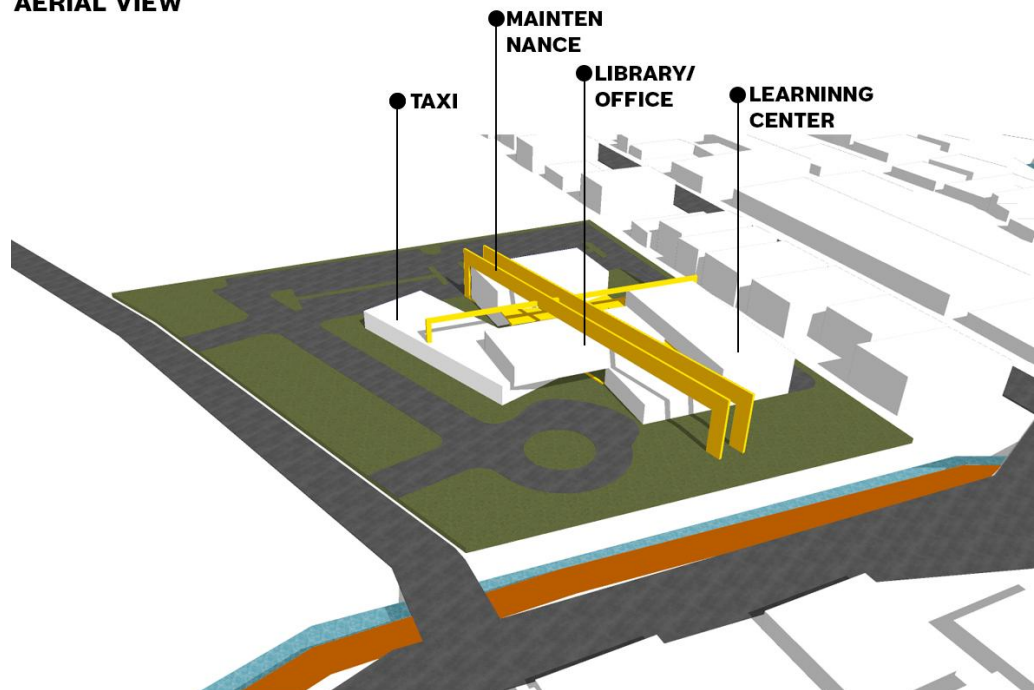
ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

PROJECT ATMOSPHERE



ภาพที่ 3.25 แสดงบรรยากาศโครงการ
 ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

AERIAL VIEW



ภาพที่ 3.26 แสดงบรรยากาศโครงการมุมสูง
 ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

ศูนย์การเรียนรู้จากวิถีการเดินทาง “ควมแท็กซีเบนซ์ยะลาในฐานะพื้นที่สาธารณะมีชีวิต” คือ การตีความพื้นที่ควมแท็กซีให้เป็นแหล่งเรียนรู้เชิงวัฒนธรรมของชุมชนพื้นที่ดังกล่าวสะท้อนบทบาทของการเดินทางในฐานะพื้นที่พบปะ ปฏิสัมพันธ์ และแลกเปลี่ยนของผู้คน โครงการผสานการจัดแสดง การเรียนรู้ และกิจกรรมชุมชนเข้ากับการออกแบบสถาปัตยกรรมร่วมสมัยเพื่อสร้างพื้นที่สาธารณะที่มีชีวิต เชื่อมโยงวิถีอดีต ปัจจุบัน และอนาคตของเมืองยะลาอย่างยั่งยืน

การกำหนดกลุ่มพื้นที่โครงการ คือกระบวนการแบ่งพื้นที่ตามลักษณะการใช้งาน หน้าที่ และความสัมพันธ์ของกิจกรรม เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบ มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับแนวคิดการออกแบบ โดยคำนึงถึงการเชื่อมโยงพื้นที่ การไหลเวียนของผู้ใช้งาน และระดับความเป็นสาธารณะ กึ่งสาธารณะ และส่วนตัว

บทที่ 4

แนวคิดในการออกแบบ

แนวคิดในการออกแบบ ศูนย์การเรียนรู้จากวิถีการเดินทาง: “คิวแท้กซี่เบนซ์ยะลาในฐานะพื้นที่สาธารณะมีชีวิต” สารตั้งต้นในการเกิดแนวคิดนี้คือ การเดินทางที่นำไปสู่กระบวนการทางสังคม อะไรคือการเดินทางที่นำไปสู่กระบวนการทางสังคม คือ การเดินทางไม่ได้เป็นเพียงการเคลื่อนย้ายจากจุดหนึ่งสู่อีกจุดหนึ่ง แต่เป็นกระบวนการสร้างสังคมที่ทำให้ผู้คนได้พบปะ แลกเปลี่ยน และก่อรูปความสัมพันธ์ร่วมกัน ในบริบทของเมืองยะลา เส้นทางการเดินทางตั้งแต่อดีต ทางรถไฟ จนถึงโครงข่ายถนน ได้ทำหน้าที่เป็นพื้นที่ทางสังคมที่หล่อหลอมวิถีชีวิต ชุมชน และอัตลักษณ์ของเมือง

DEFINE



อะไรคือการเดินทางที่นำไปสู่กระบวนการทางสังคม

คือการเดินทางที่ไม่ได้จบเพียงการเคลื่อนย้ายทางกายภาพ แต่เป็นกระบวนการที่เปิดโอกาสให้ผู้คนได้พบปะ ปฏิสัมพันธ์ แลกเปลี่ยน และสร้างความสัมพันธ์ร่วมกัน จนก่อให้เกิดรูปแบบของสังคม วิถีชีวิต และอัตลักษณ์ของพื้นที่

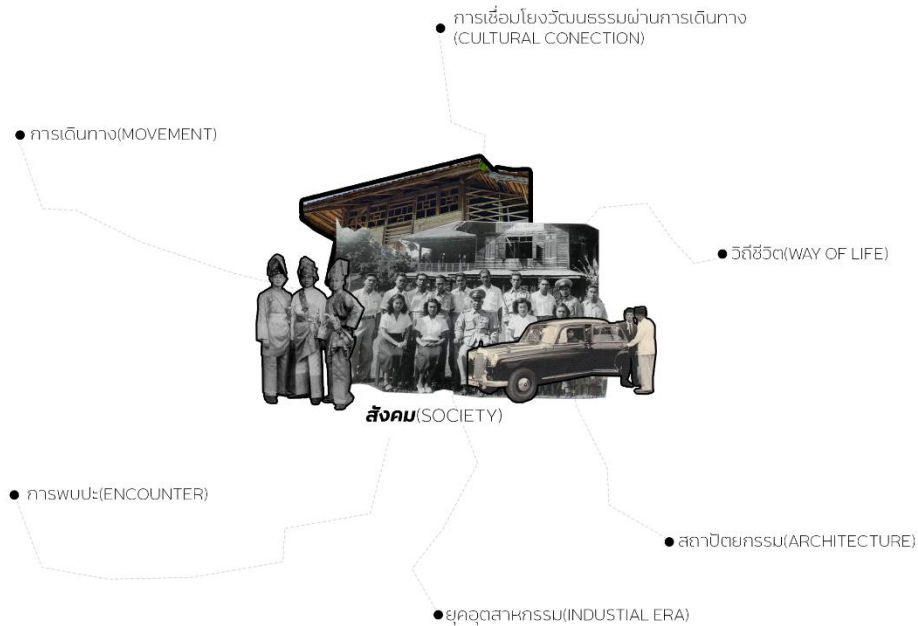
ภาพที่ 4.1 แสดงแนวความคิดเชิงค่านิยม

ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

จึงเกิดการตั้งคำถาม เมื่อรูปแบบการเดินทางเปลี่ยนไปจากการเดินและการใช้พื้นที่ร่วม สู่อารการเดินทางที่เน้นความเร็วและพึ่งพายานพาหนะมากขึ้น บทบาทของเส้นทางในฐานะ “พื้นที่พบปะ” จึงลดลง ส่งผลให้ความสัมพันธ์ระหว่างผู้คนและชุมชนอ่อนตัวลง แนวคิดการออกแบบจึงมุ่งฟื้นฟูการเดินทางให้กลับมาเป็นประสบการณ์ทางสังคมอีกครั้ง โดยให้ความสำคัญกับมนุษย์เป็นศูนย์กลาง เปิดโอกาสให้เกิดการหยุด พุดคุย แลกเปลี่ยน และรับรู้เรื่องราวของเมืองในระหว่างการเคลื่อนที่

แนวคิดนี้มองการเดินทางเป็นเครื่องมือเชื่อมโยงผู้คนกับพื้นที่ ความทรงจำ และวัฒนธรรมท้องถิ่น เพื่อสร้างสังคมเมืองที่มีชีวิต มีความผูกพัน และเติบโตอย่างสมดุลระหว่างความทันสมัยกับอัตลักษณ์ของยะลา

CONCEPTUAL IDEA



ภาพที่ 4.2 แสดงแนวความคิด

ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

การเดินทางลักษณะนี้ทำหน้าที่เป็น พื้นที่ทางสังคม (Social Space) มากกว่าเป็นเพียงโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม

4.1 องค์ประกอบของการเดินทางที่ก่อให้เกิดกระบวนการทางสังคม

4.1.1 การเดินทางที่เอื้อต่อการพบกัน คือ การมีจังหวะให้ ชะลอ หยุด และมองเห็นเช่น พื้นที่ทางสังคม, ทางเดินเท้า, ตลาดชุมชน เป็นต้น ทำให้เกิดการทักทาย และความคุ้นเคย

4.1.2 การเดินทางที่มีการใช้พื้นที่ร่วม คือ เส้นทางเดียวกันถูกใช้โดยคนหลายกลุ่ม หลายช่วงเวลา นำไปสู่ความหลากหลายและการอยู่ร่วมกันในสังคม

4.1.3 การเดินทางที่มีความหมายทางวัฒนธรรม คือ เส้นทางมีเรื่องเล่า ความทรงจำทำให้การเดินทางกลายเป็นตัวหล่อหลอมอัตลักษณ์

PROBLEM / QUESTION

?

เมื่อรูปแบบการเดินทางเปลี่ยนไปจากการเดินและการใช้พื้นที่ร่วมสู่การเดินทางที่เน้นความเร็วและพึ่งพายานพาหนะมากขึ้น บทบาทของเส้นทางในฐานะ “พื้นที่พบปะ” จึงลดลง ส่งผลให้ความสัมพันธ์ระหว่างผู้คนอ่อนตัวลง

“การเดินทางสามารถเป็นเครื่องมือสร้างสังคมได้หรือไม่ หากถูกออกแบบให้มนุษย์และวัฒนธรรมเป็นศูนย์กลาง”

ภาพที่ 4.3 แสดงแนวความคิดในการตั้งคำถาม

ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

4.1.4 จึงเกิดการตั้งคำถาม การเดินทางสามารถเป็นเครื่องมือสร้างสังคมได้หรือไม่ หากถูกออกแบบให้มนุษย์และวัฒนธรรมเป็นศูนย์กลาง การตั้งคำถามแนวคิดหลัก แบ่งออกเป็น

4.1.4.1 การเดินทางกับสังคมในอดีตของคนยะลาที่มีบทบาทอย่างไรในการสร้างและหล่อหลอมความสัมพันธ์ทางสังคม รวมถึงการก่อให้เกิดปฏิสัมพันธ์ การแลกเปลี่ยน และความผูกพันระหว่างผู้คนในชุมชนผ่านการใช้พื้นที่และระบบการสัญจรร่วมกัน

4.1.4.2 เส้นทางคมนาคมในบริบทของเมืองสามารถทำหน้าที่เป็นสื่อกลางในการถ่ายทอดอัตลักษณ์มลายู-ยะลาได้อย่างไร ผ่านองค์ประกอบทางกายภาพ รูปแบบการใช้งาน และวิถีชีวิตของผู้คนที่ปรากฏอยู่ตามแนวเส้นทางดังกล่าว

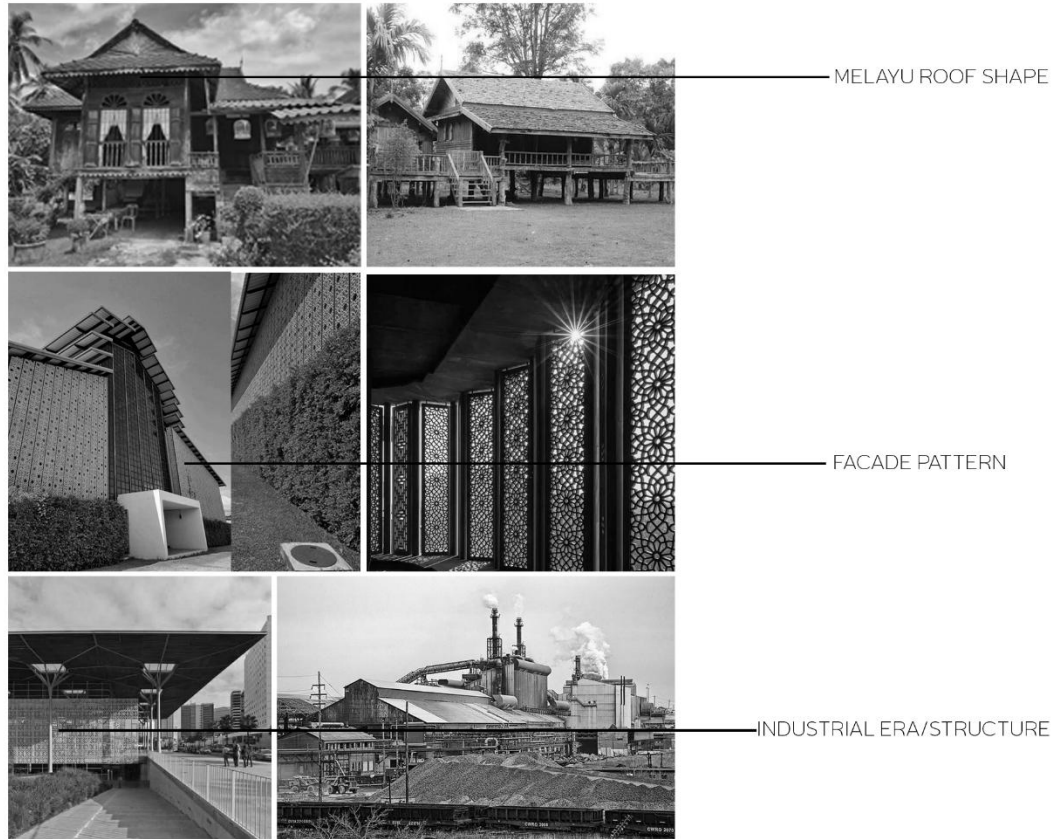
4.1.4.3 โครงการควรออกแบบพื้นที่ให้เอื้อต่อการสัญจรของผู้คนเป็นหลัก หรือควรเน้นการสร้างจุดหยุดพักและพื้นที่พบปะที่ส่งเสริมปฏิสัมพันธ์ระหว่างผู้ใช้งานมากกว่ากัน เพื่อให้สามารถสร้างสมดุลระหว่างการเคลื่อนที่และการมีส่วนร่วมในพื้นที่สาธารณะได้อย่างเหมาะสม

4.1.4.4 การออกแบบเส้นทางภายในโครงการจะสามารถรองรับทั้งการใช้งานด้านการสัญจรและการส่งเสริมการมีปฏิสัมพันธ์ทางสังคมได้อย่างสมดุลได้อย่างไร เพื่อให้พื้นที่สามารถทำหน้าที่ทั้งเป็นโครงสร้างพื้นฐานของการเคลื่อนที่ และเป็นพื้นที่สาธารณะที่เอื้อต่อการพบปะและการสร้างความสัมพันธ์ของผู้ใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ

4.1.4.5 โครงการจะสามารถเรียนรู้อะไรจากวิธีการเดินทางดั้งเดิมของยะลา เพื่อนำมาสะท้อนและพัฒนาแนวคิดการออกแบบให้เชื่อมโยงระหว่างอดีต ปัจจุบัน และอนาคตได้อย่างเหมาะสม และสอดคล้องกับบริบททางสังคมและวัฒนธรรมของพื้นที่

4.2 การดึงองค์ประกอบทางสถาปัตยกรรมมาประยุกต์ใช้ในงานออกแบบ

ARCHITECTURE ELEMENTS



ภาพที่ 4.4 แสดงองค์ประกอบทางสถาปัตยกรรม

ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

4.2.1 การดึงองค์ประกอบของพิพิธภัณฑ์เมืองยะลาประยุกต์ใช้ในงานออกแบบ

โครงการนำองค์ประกอบผังบังแดดของพิพิธภัณฑ์เมืองยะลาประยุกต์ใช้ในการออกแบบเพื่อสื่อถึงแนวคิดของสถาปัตยกรรมที่มีการสื่อสารและมีปฏิสัมพันธ์กับบริบทโดยรอบ อีกทั้งลวดลายของผังบังแดดดังกล่าวยังได้รับแรงบันดาลใจจากอัตลักษณ์เชิงวัฒนธรรมของจังหวัดยะลา ซึ่งช่วยสะท้อนตัวตนของพื้นที่และสร้างความเชื่อมโยงระหว่างงานสถาปัตยกรรมกับบริบทท้องถิ่น

CHARACTER MUSEUM OF YALA CITY

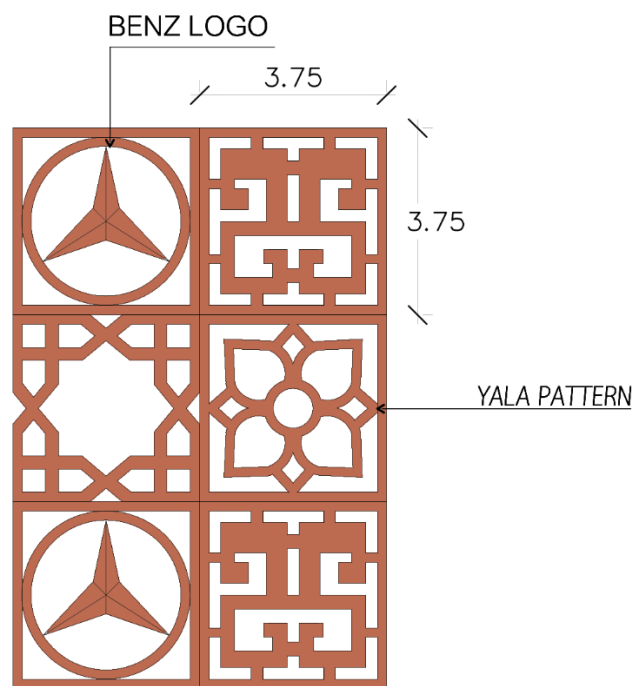


ภาพที่ 4.5 แสดงการเปรียบเทียบพิพิธภัณฑ์เมืองยะลากับโครงการ
ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

4.2.2 การดัดแปลงองค์ประกอบของพิพิธภัณฑ์เมืองยะลาประยุกต์ใช้ในงานออกแบบ

ฟาซาด(FACADE)อาคารได้รับแรงบันดาลใจจากองค์ประกอบทางสถาปัตยกรรมของพิพิธภัณฑ์เมืองยะลา ควบคู่กับลวดลายอัตลักษณ์ของจังหวัดยะลา เพื่อนำมาประยุกต์ใช้ในรูปแบบร่วมสมัยที่สามารถสะท้อนความเป็นเมืองยะลาได้อย่างชัดเจน อีกทั้งยังมีการผสมผสานสัญลักษณ์ดาวสามแฉกของรถยนต์ Mercedes-Benz เข้ากับงานออกแบบ เพื่อสื่อถึงเอกลักษณ์ของแท็กซี่เบนซ์ยะลา และเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่มีความคลาสสิก

การจัดวางองค์ประกอบของฟาซาดในลักษณะเป็นแพทเทิร์น (Pattern) ยังช่วยสร้างความเป็นระเบียบ ความเรียบ และความต่อเนื่องขององค์ประกอบทางสถาปัตยกรรม อันส่งผลให้เกิดภาพลักษณ์ที่สอดคล้องกับแนวคิดความคลาสสิก และสะท้อนความกลมกลืนระหว่างอัตลักษณ์ท้องถิ่นกับการออกแบบร่วมสมัยอย่างลงตัว



FACADE PATTERN

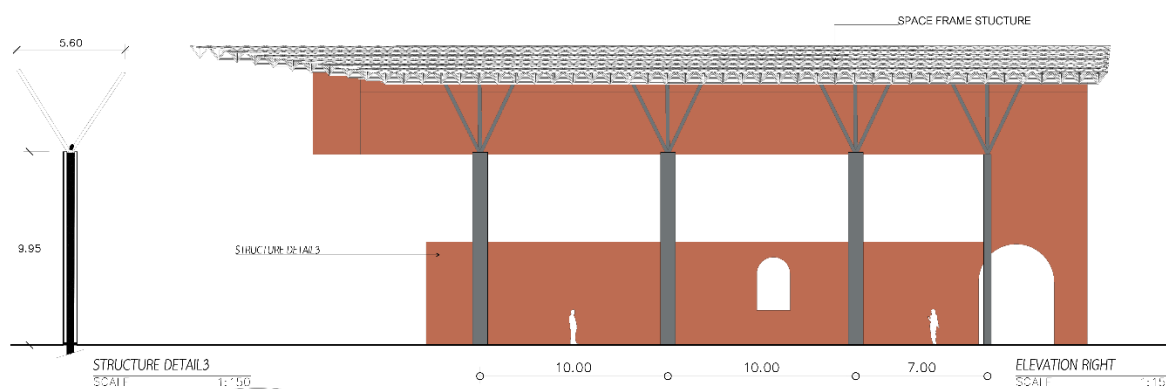
SCALE 1:150

ภาพที่ 4.6 แสดงลวดลายฟาซาด

ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

4.2.3 โครงสร้างหลังคาโครงสร้างเหล็ก

โครงการเลือกใช้โครงสร้างเหล็ก คอนกรีต และกระจก เพื่อสะท้อนบรรยากาศของสถาปัตยกรรมยุคอุตสาหกรรม โดยเน้นการแสดงออกของโครงสร้างอย่างชัดเจน โครงสร้างหลังคาเหล็ก ซึ่งช่วยถ่ายทอดความแข็งแรง เรียบง่าย และความโปร่งโล่งของพื้นที่ ควบคู่กับการใช้กระจกเพื่อเปิดรับแสงธรรมชาติและสร้างความเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ภายในและภายนอก อันสอดคล้องกับแนวคิดการออกแบบที่ต้องการสื่อถึงความเป็นโครงสร้างที่แท้จริง (Structural Expression) และบริบทของสถาปัตยกรรมร่วมสมัยที่ได้รับอิทธิพลจากยุคอุตสาหกรรม



ภาพที่ 4.7 แสดงโครงสร้างของโครงการ

ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

4.3 กระบวนการแปรรูปองค์ประกอบของงานออกแบบสถาปัตยกรรม

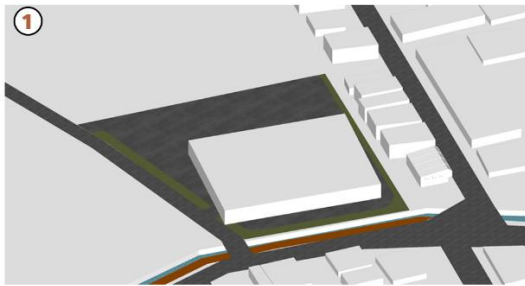
4.3.1 อาคารหลักถูกจัดวางไว้บริเวณศูนย์กลางของพื้นที่โครงการ เพื่อทำหน้าที่เป็นแกนกลางของการใช้งานและการเชื่อมโยงพื้นที่โดยรอบ

4.3.2 การออกแบบกำหนดมวลอาคารออกเป็น 3 กลุ่ม เพื่อจัดระบบโซนการใช้งานให้ชัดเจน พร้อมทั้งปรับปรุงทรงของมวลอาคารให้มีลักษณะโค้งมน

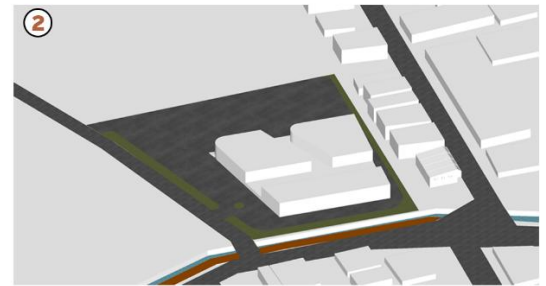
4.3.3 พื้นที่กึ่งกลางโครงการถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่สาธารณะสำหรับกิจกรรมทางสังคม โดยมีการจัดลำดับระดับระหว่างถนน ทางเดินเท้า และตัวอาคาร เพื่อความชัดเจนของการสัญจร ขณะที่พื้นอาคารถูกยกระดับประมาณ 1.54 เมตร เพื่อป้องกันน้ำท่วม

4.3.4 พื้นที่ห้องสมุดถูกจัดวางบริเวณด้านหน้าอาคารเพื่อให้เข้าถึงได้สะดวก ขณะที่พื้นที่บริการ (Service) และโซนซ่อมบำรุงถูกจัดวางไว้ ด้านหลังอาคาร เพื่อแยกส่วนการใช้งานและลดการรบกวนพื้นที่หลัก

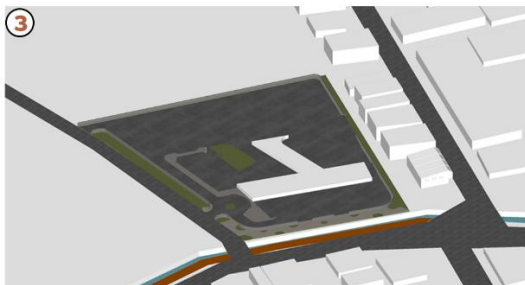
FORM DEVELOPMENT



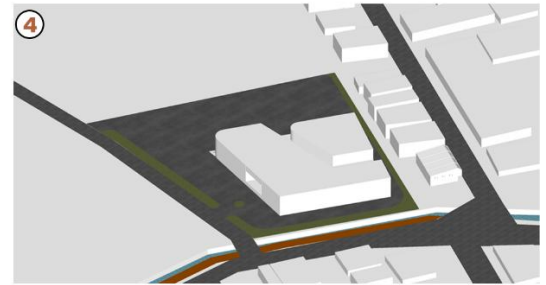
อาคารหลักถูกจัดวางไว้บริเวณศูนย์กลางของพื้นที่โครงการ เพื่อทำหน้าที่เป็นแกนกลางของการใช้งานและการเชื่อมโยงพื้นที่โดยรอบ



การออกแบบกำหนดมวลอาคารออกเป็น 3 กลุ่ม เพื่อจัดระบบในการใช้งาน ให้ชัดเจน พร้อมทั้งปรับปรุงรูปทรงของมวลอาคารให้มีลักษณะโค้งมน



พื้นที่กึ่งกลางโครงการถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่สาธารณะสำหรับกิจกรรมทางสังคม โดยมีการจัดลำดับระดับระหว่างถนน ทางเดินเท้า และตัวอาคาร เพื่อความชัดเจนของการสัญจร ขณะที่พื้นอาคารถูกยกระดับประมาณ 1.54 เมตร เพื่อป้องกันน้ำท่วม



พื้นที่ห้องสมุดถูกจัดวางบริเวณด้านหน้าอาคารเพื่อให้เข้าถึงได้สะดวก ขณะที่พื้นที่บริการ (Service) และโซนซ่อมบำรุงถูกจัดวางไว้ด้านหลังอาคาร เพื่อแยกส่วนการใช้งานและลดการรบกวนพื้นที่หลัก

ภาพที่ 4.8 แสดงกระบวนการแปรรูปองค์ประกอบ

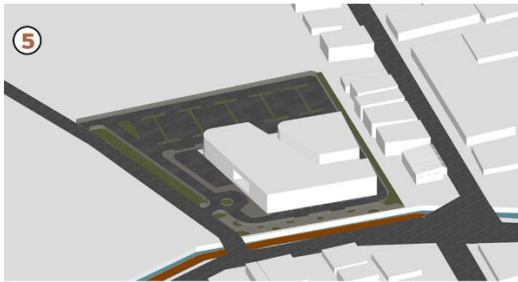
ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

4.3.5 เมื่อกำหนดรูปแบบมวลอาคารและโซนนิ่งเรียบร้อยแล้ว จึงมีการ เพิ่มพื้นที่สีเขียว บริเวณลานจอดรถและด้านหน้าพื้นที่คิ้วแท็กซี่ เพื่อสร้างบรรยากาศร่มรื่นและรองรับการพักผ่อนของผู้ใช้งานในช่วงเย็น

4.3.6 อาคาร 3 ชั้นใช้โครงสร้างเหล็ก คอนกรีต และกระจก เพื่อสะท้อนบรรยากาศสถาปัตยกรรมยุคอุตสาหกรรมผ่านเสาเหล็กและโครงสร้างหลังคาเหล็กที่แสดงโครงสร้างอย่างชัดเจน

4.3.7 เพิ่มฟาซาดที่ดึงจากพิพิธภัณฑ์เมืองยะลา เพื่อให้อาคารเกิดการเชื่อมโยงกันด้านภาษาสถาปัตยกรรม และใช้ PLANE เป็นตัวกำหนดทางเข้าหลัก ทางเข้ามีทั้งหมดสามทาง ทุกๆทางจะล่อคนเข้าไปยังพื้นที่ส่วนกลาง และแยกไปพื้นที่ต่างๆ

4.3.8 หลังคาออกแบบเป็นทรง Lean-to ให้สอดคล้องกับบริบท โดยในรูปด้านยังปรากฏลักษณะ Hip Roof ที่สะท้อนสถาปัตยกรรมเรือนมลายู พร้อมเจาะช่อง Skylight เพื่อรับแสงธรรมชาติเข้าสู่ภายในอาคาร



เมื่อกำหนดรูปแบบมวลอาคารและโซนนิ่งเรียบร้อยแล้ว จึงมีการ
เพิ่มพื้นที่สีเขียวบริเวณลานจอดรถและด้านหน้าพื้นที่คอนกรีต เพื่อสร้าง
บรรยากาศร่มรื่นและรองรับการพักผ่อนของผู้ใช้งานในช่วงเย็น



อาคาร 3 ชั้นใช้โครงสร้างเหล็ก คอนกรีต และกระจก เพื่อสะท้อนบรรยากาศ
สถาปัตยกรรมยุคอุตสาหกรรม ผ่านเสาเหล็กและโครงสร้างหลังคาเหล็ก
ที่แสดงโครงสร้างอย่างชัดเจน



เพิ่มฟาซาดที่ดึงจากพิพิธภัณฑ์เมืองยะลา เพื่อให้อาคารเกิดการเชื่อมโยงกับ
ฐานภาษาสถาปัตยกรรม และใช้ PLANE เป็นตัวกำหนดทางเข้าหลัก ทางเข้ามี
ทั้งหมดสามทาง ทุุกๆทางจะลัดคนเข้าไปยังพื้นที่ส่วนกลาง และแยกไปพื้นที่ต่างๆ



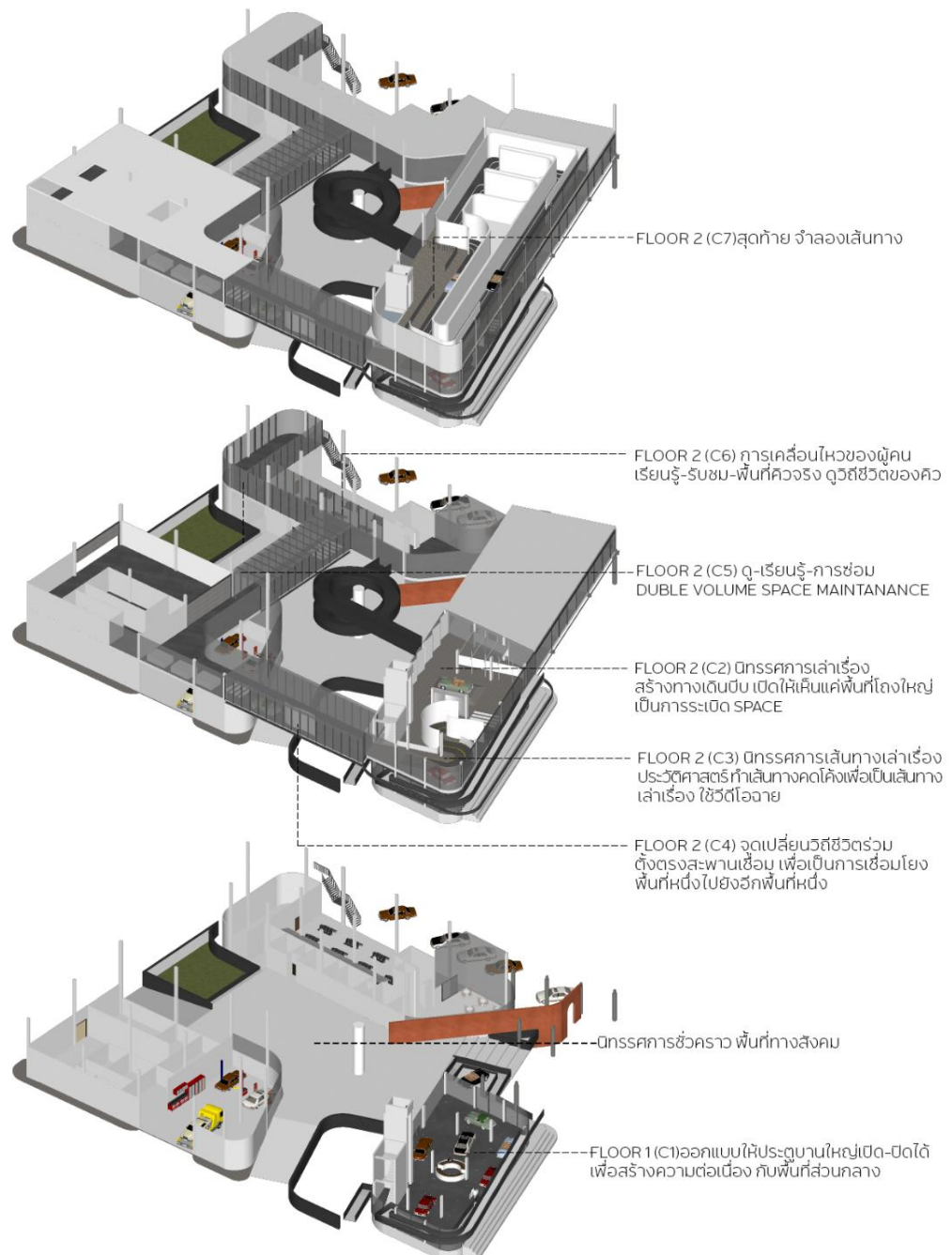
หลังคาออกแบบเป็นทรง Lean-to ให้สอดคล้องกับบริบท โดยในรูปด้านยังปรากฏ
ลักษณะ Hip Roof ที่สะท้อนสถาปัตยกรรมเรือนมลายู พร้อมเจาะช่อง Skylight
เพื่อรับแสงธรรมชาติเข้าสู่ภายในอาคาร.

ภาพที่ 4.9 แสดงกระบวนการปรับปรุงคประกอบ

ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

4.4 การแสดงแนวคิดของนิทรรศการ

SPACE/ STORY BOARD/ SCENE



ภาพที่ 4.10 แสดงแนวคิดของนิทรรศการ

ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

4.4.1 การพัฒนาของการออกแบบแบบที่ 1



ภาพที่ 4.11 แสดงแนวคิดในการออกแบบแบบที่ 1

ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

4.4.2 การพัฒนาของการออกแบบแบบที่ 2



ภาพที่ 4.12 แสดงแนวคิดในการออกแบบแบบที่ 2

ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

บทที่ 5

ผลงานการออกแบบ

ศูนย์การเรียนรู้จากวิถีการเดินทาง “คิวแท็กซี่เบนซ์ยะลาในฐานะพื้นที่สาธารณะมีชีวิต” คือ การตีความพื้นที่ที่ควรให้เป็นแหล่งเรียนรู้เชิงวัฒนธรรมของชุมชนพื้นที่ดังกล่าวสะท้อนบทบาทของการเดินทางในฐานะพื้นที่พบปะ ปฏิสัมพันธ์ และแลกเปลี่ยนของผู้คน โครงการผสมผสานการแสดงผลการเรียนรู้ และกิจกรรมชุมชนเข้ากับการออกแบบสถาปัตยกรรมร่วมสมัยเพื่อสร้างพื้นที่สาธารณะที่มีชีวิต เชื่อมโยงวิถีอดีต ปัจจุบัน และอนาคตของเมืองยะลาอย่างยั่งยืน

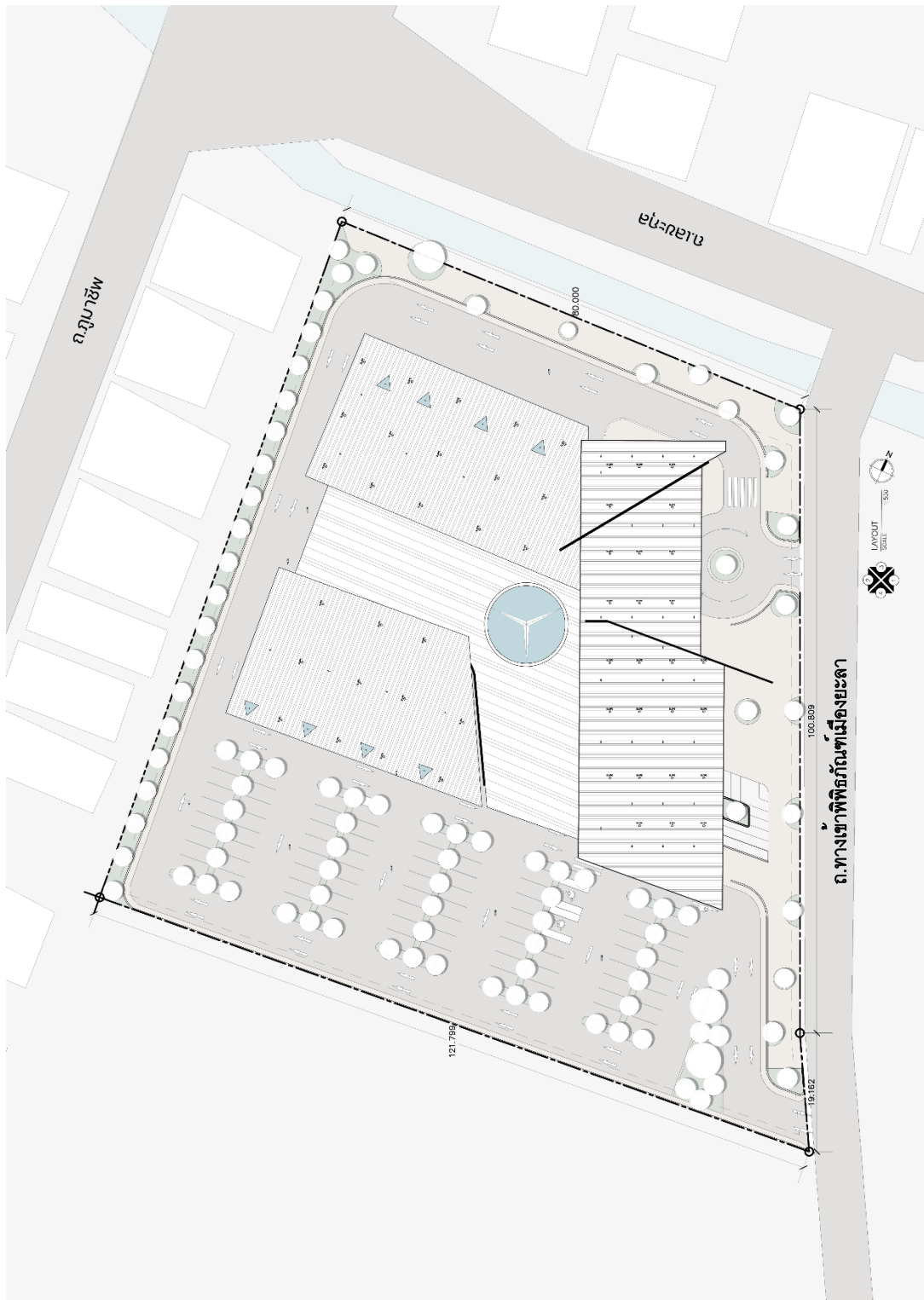
AERIAL VIEW



ภาพที่ 5.1 แสดงภาพรวมโครงการ

ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

5.1 ผังบริเวณ



ภาพที่ 5.2 แสดงผังบริเวณ

ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

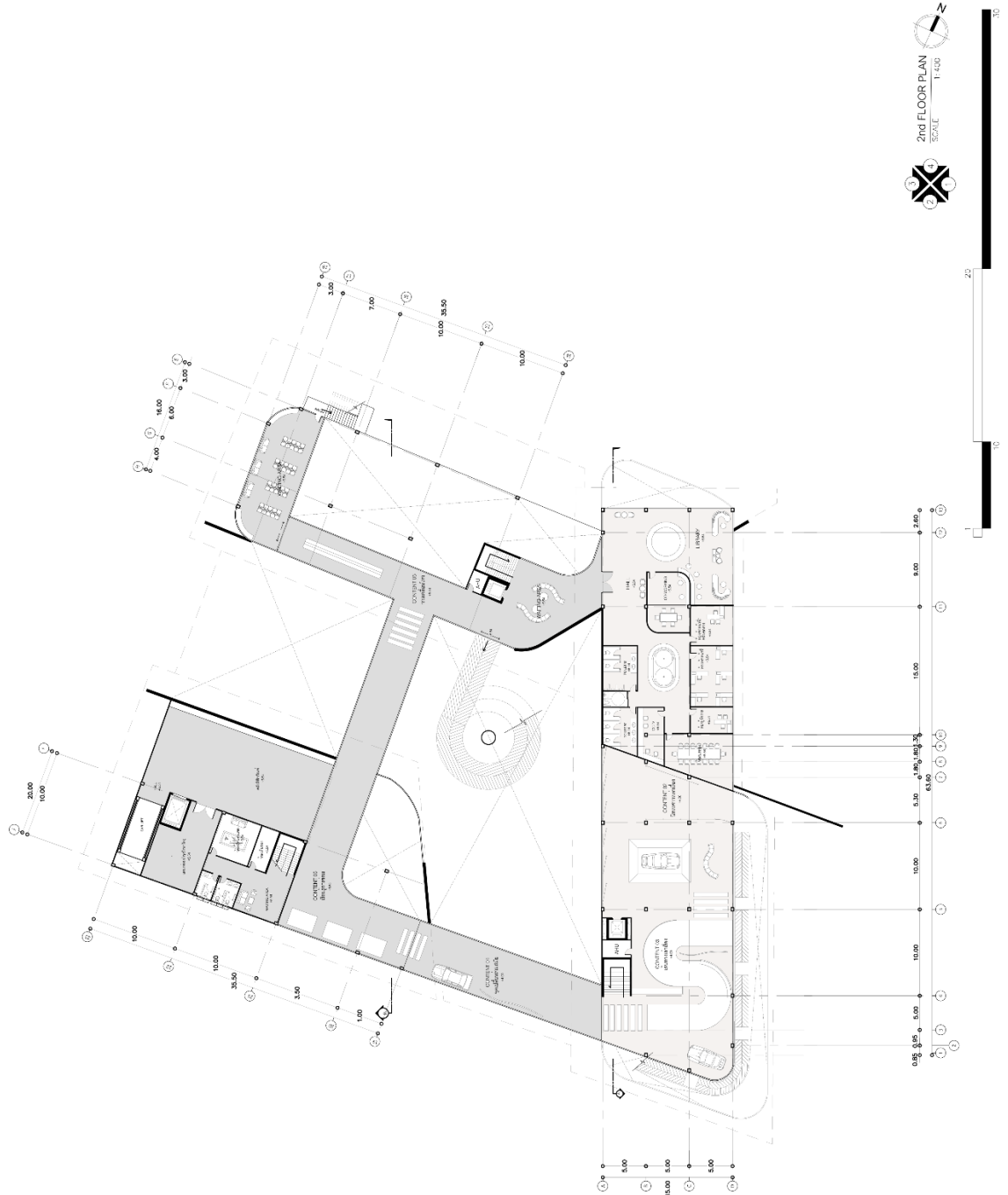
5.2 ผังพื้นที่



ภาพที่ 5.3 แผนแม่บท

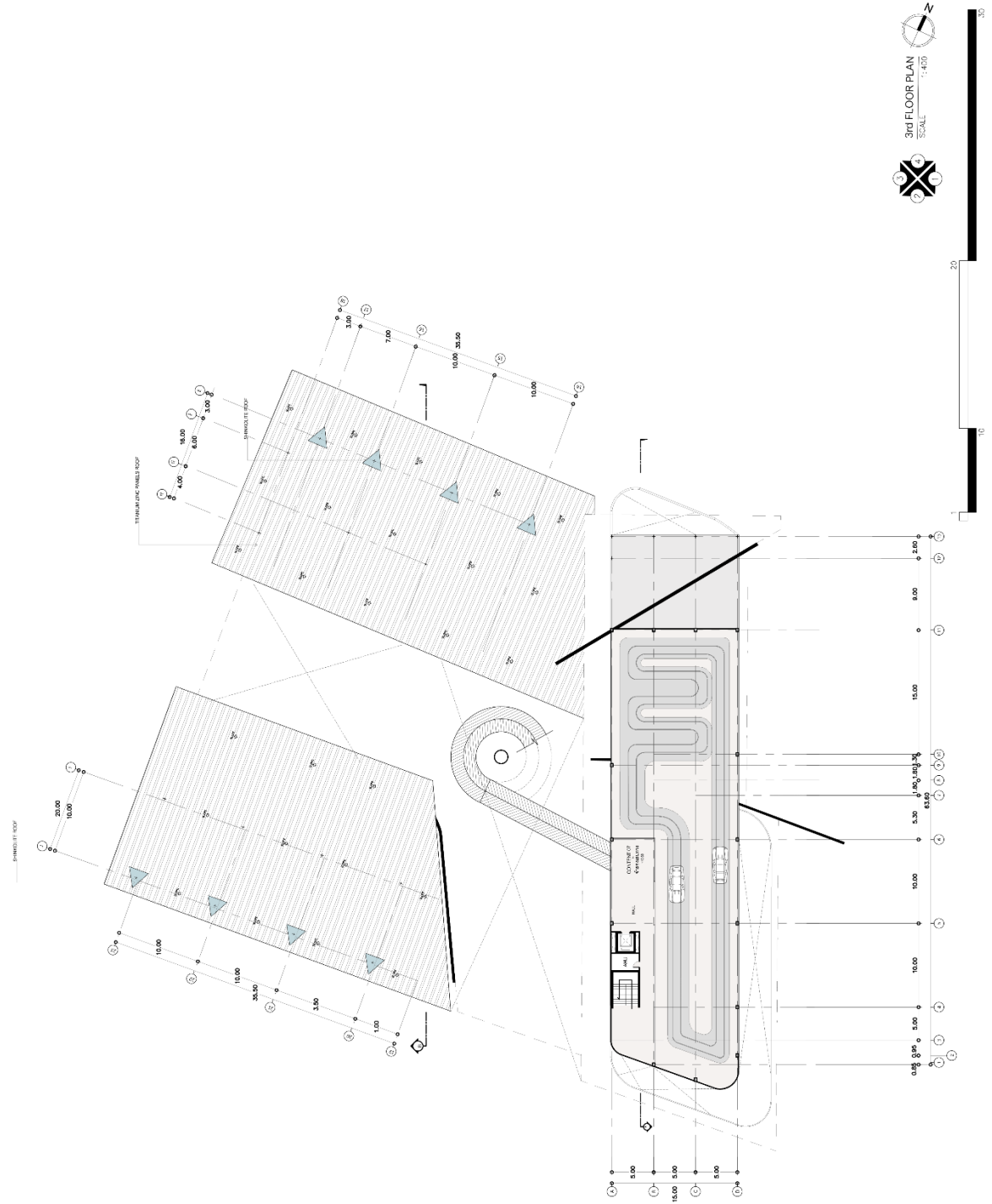
ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

5.2.2 ผังพื้นที่ชั้นที่ 2



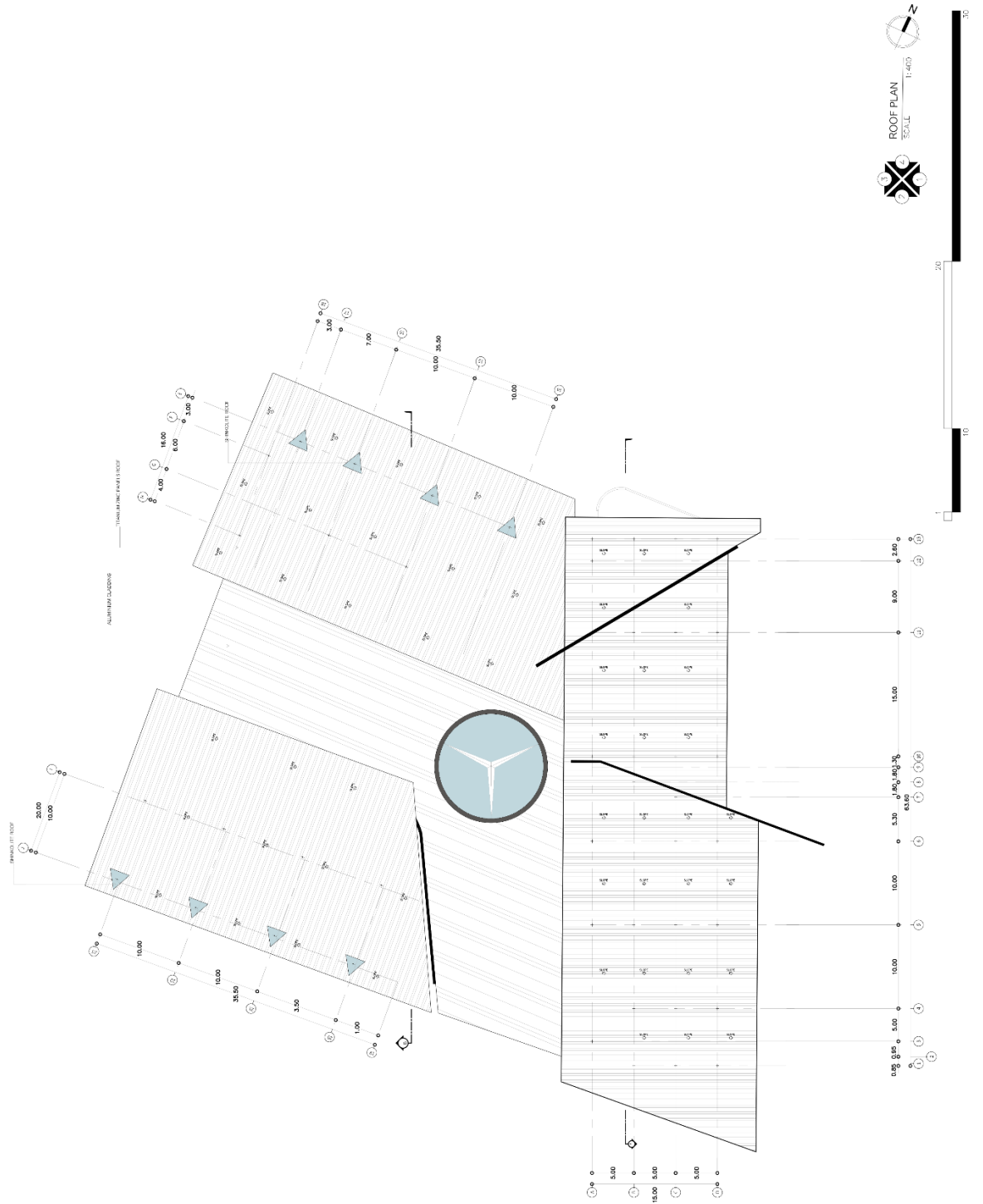
ภาพที่ 5.5 ผังพื้นที่ชั้นที่ 2
ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

5.2.3 ผังพื้นที่ 3



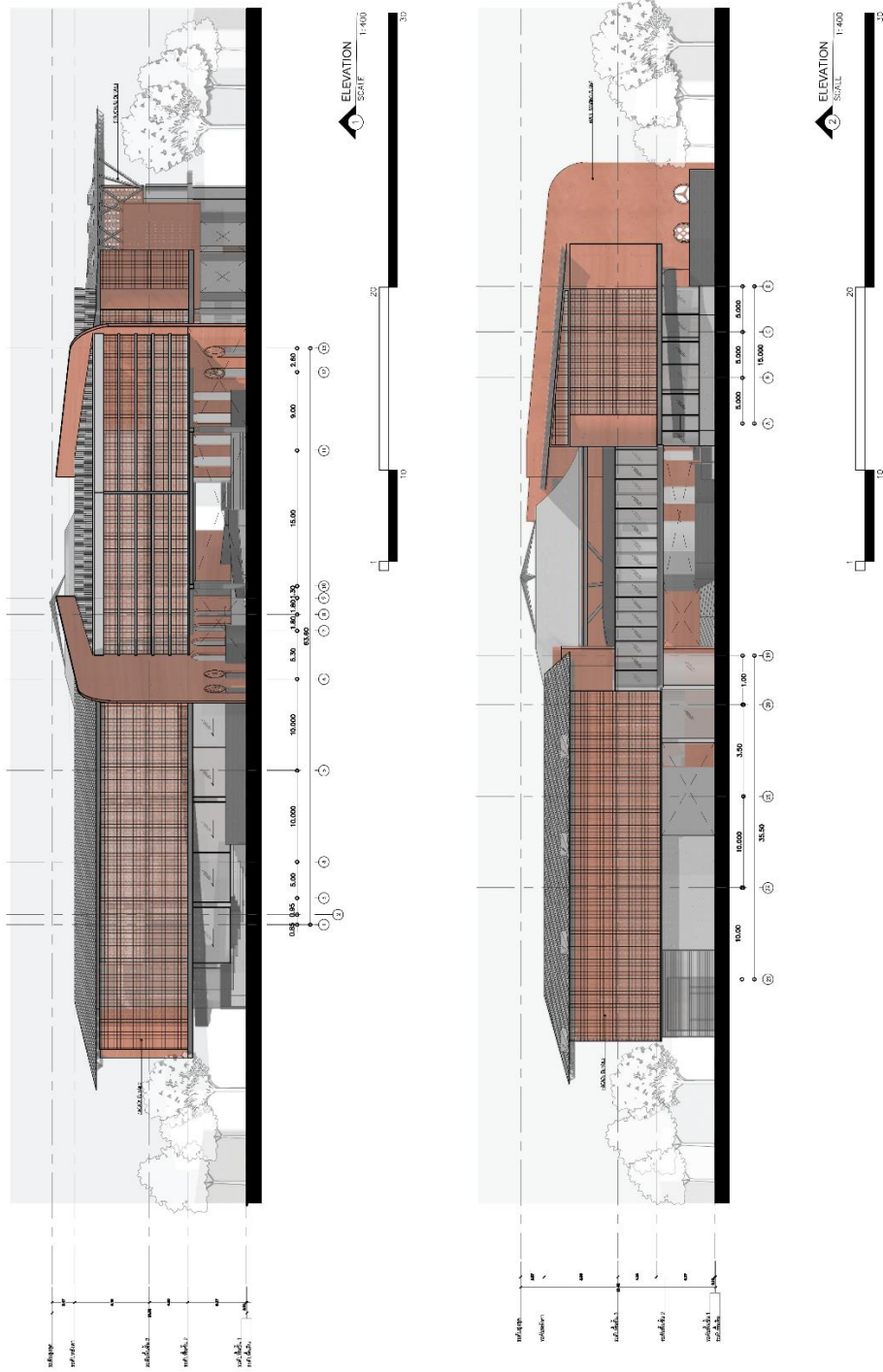
ภาพที่ 5.6 ผังพื้นที่ 3
ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

5.2.4 ผนังหลังคา



ภาพที่ 5.7 ผนังหลังคา
ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

5.3 รูปด้าน



ภาพที่ 5.8 แสดงรูปด้านที่ 1 และ 2

ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)



ภาพที่ 5.9 แสดงรูปด้านที่ 3 และ 4
ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

5.4 รูปตัด

5.4.1 รูปตัด A ตัดตามแนวยาว ประกอบด้วย ชั้น 1 คาเฟ่ นิทรรศการ ชั้น 2 ห้องสมุด สำนักงาน นิทรรศการ และชั้น 3 นิทรรศการจำลองเส้นทาง

5.4.2 รูปตัด B ตัดตามแนวขวาง ประกอบด้วย ชั้น 1 ซ่อมบำรุง คิวแท็กซี่ และชั้น 2 นิทรรศการเรียนรู้การซ่อมและนิทรรศการการเคลื่อนไหว

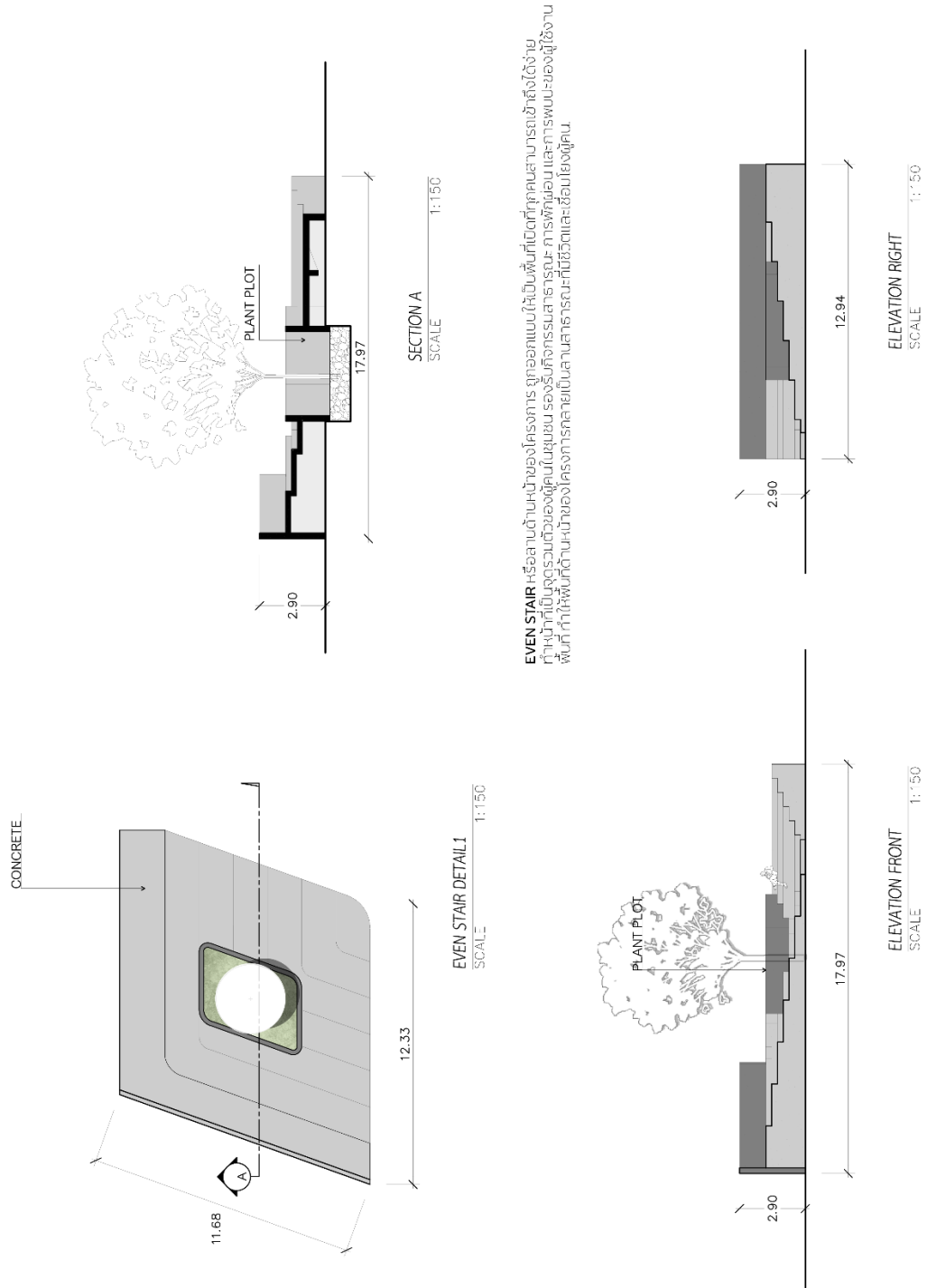


ภาพที่ 5.10 แสดงรูปตัด A และ B

ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

5.5 แบบขยายรายละเอียด

5.5.1 แบบขยายบันไดเนกประสงค์

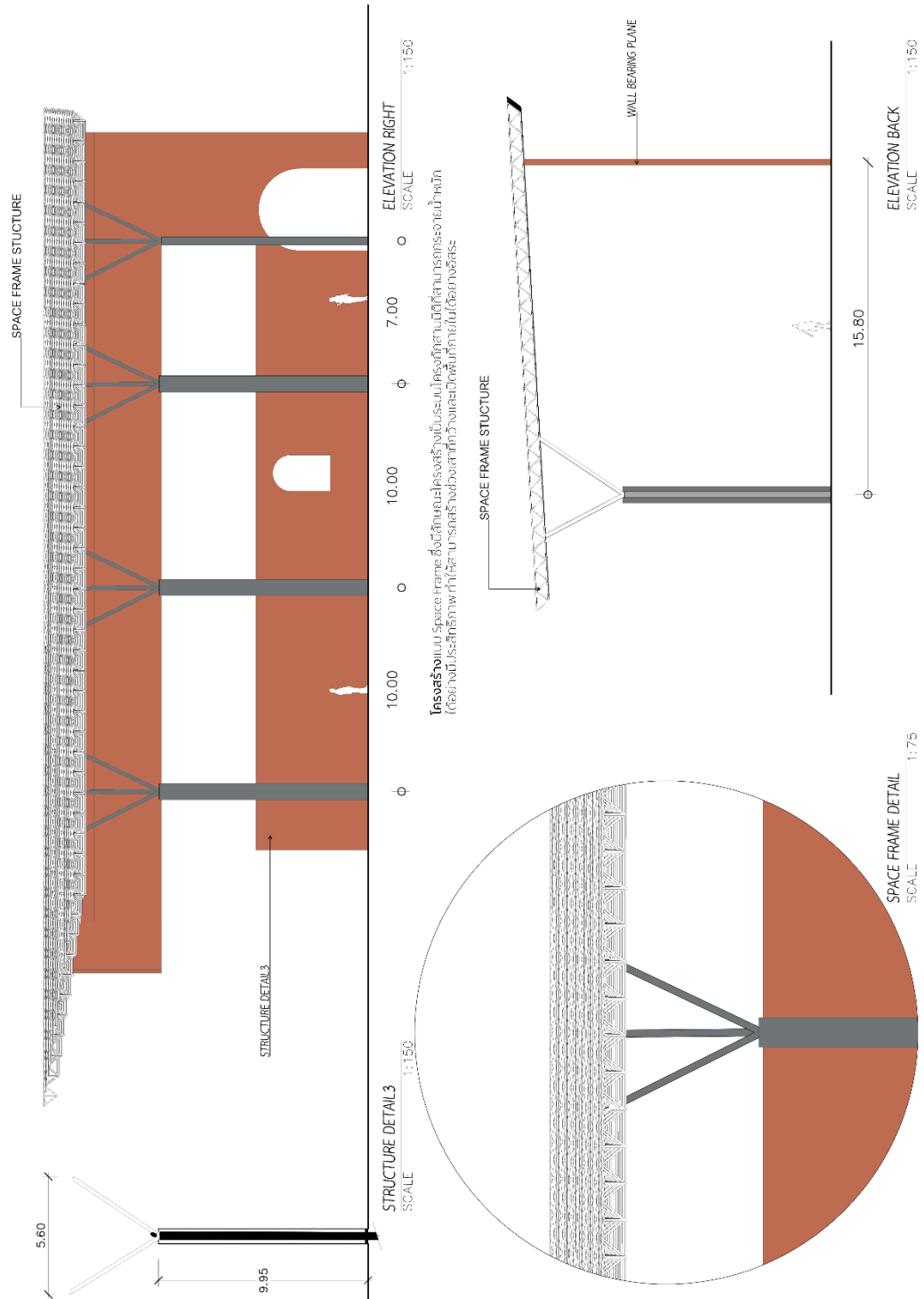


EVEN STAIR หรือ ส่วนด้านหน้าของโครงการ ภายนอกเป็นพื้นที่เปิดที่ทุกคนสามารถเข้าถึงได้ง่าย ทำหน้าที่เป็นจุดรวมตัวของผู้คนในชุมชน รองรับกิจกรรมสาธารณะ การพักผ่อนและการพบปะของผู้ใช้งาน พื้นที่ทำให้พื้นด้านหน้าของโครงการกลายเป็นสวนสาธารณะที่มีชีวิตและเชื่อมโยงผู้คน.

ภาพที่ 5.11 แบบขยายบันไดเนกประสงค์

ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

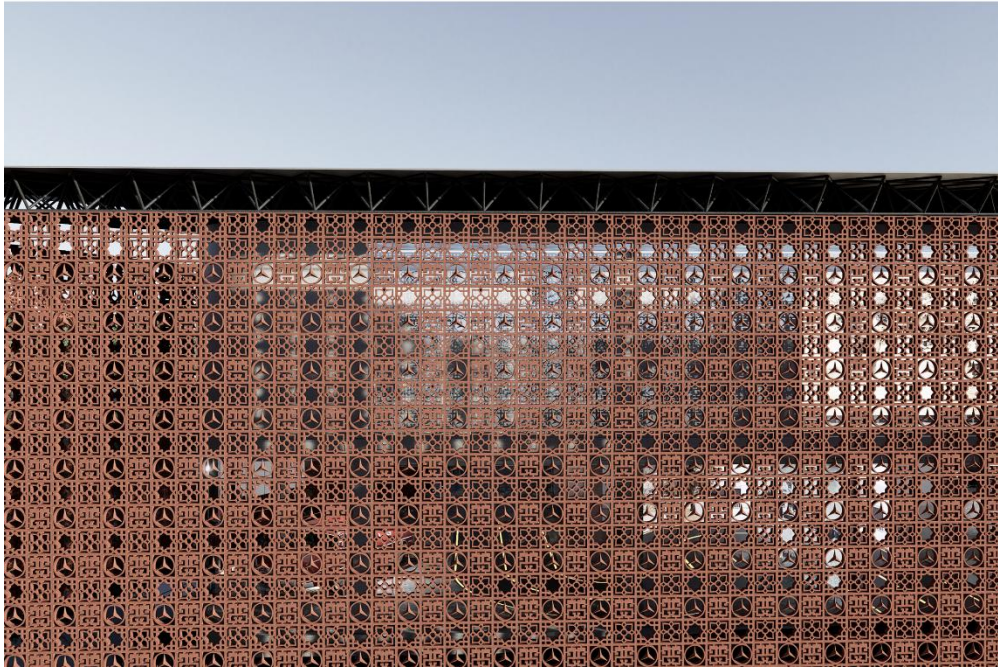
5.5.3 แบบขยายโครงสร้างหลังคา



ภาพที่ 5.13 แบบขยายโครงสร้างหลังคา

ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

5.6 ทัศนียภาพภายนอก



ภาพที่ 5.14 แสดงภาพทัศนียภาพภายนอกฟาซาดอาคาร

ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)



ภาพที่ 5.15 แสดงภาพทัศนียภาพภายนอกส่วนทางเข้าหลัก

ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)



ภาพที่ 5.16 แสดงภาพทัศนียภาพภายนอกส่วนคิวแท็กซี่เบนซ์
 ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)



ภาพที่ 5.17 แสดงภาพทัศนียภาพภายนอกส่วนคิวแท็กซี่เบนซ์
 ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)



ภาพที่ 5.18 แสดงภาพทัศนียภาพภายนอกส่วนทางเข้าหลัก
 ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)



ภาพที่ 5.19 แสดงภาพทัศนียภาพภายนอกลานกิจกรรมด้านหน้าโครงการ
 ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)



ภาพที่ 5.20 แสดงภาพทัศนียภาพภายนอกทางเข้าหลักทางเดินเท้า
 ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)



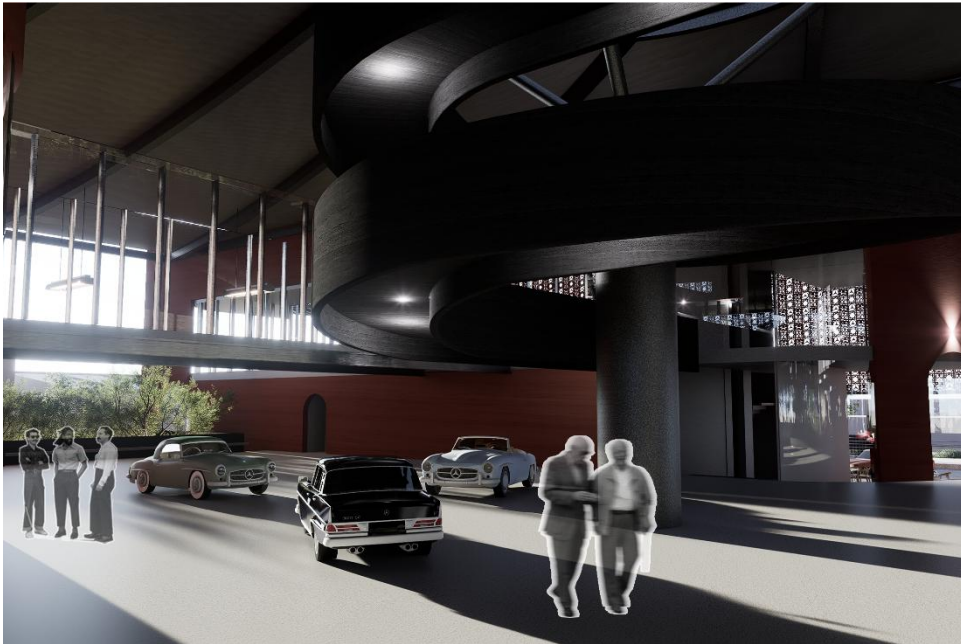
ภาพที่ 5.21 แสดงภาพทัศนียภาพภายนอกพื้นที่ทางเข้าหลัก
 ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)



ภาพที่ 5.22 แสดงภาพทัศนียภาพภายนอกพื้นที่จอดรถ
ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)



ภาพที่ 5.23 แสดงภาพทัศนียภาพภายนอกพื้นที่จอดรถ
ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)



ภาพที่ 5.24 แสดงภาพทัศนียภาพภายนอกพื้นที่ส่วนกลาง
ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)



ภาพที่ 5.25 แสดงภาพทัศนียภาพภายนอกทางเข้าด้านหลังพื้นที่ส่วนกลาง
ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

5.7 ทักษะถ่ายภาพภายใน



ภาพที่ 5.26 แสดงภาพทัศนียภาพภายในส่วนนิทรรศการเล่าเรื่อง
ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)



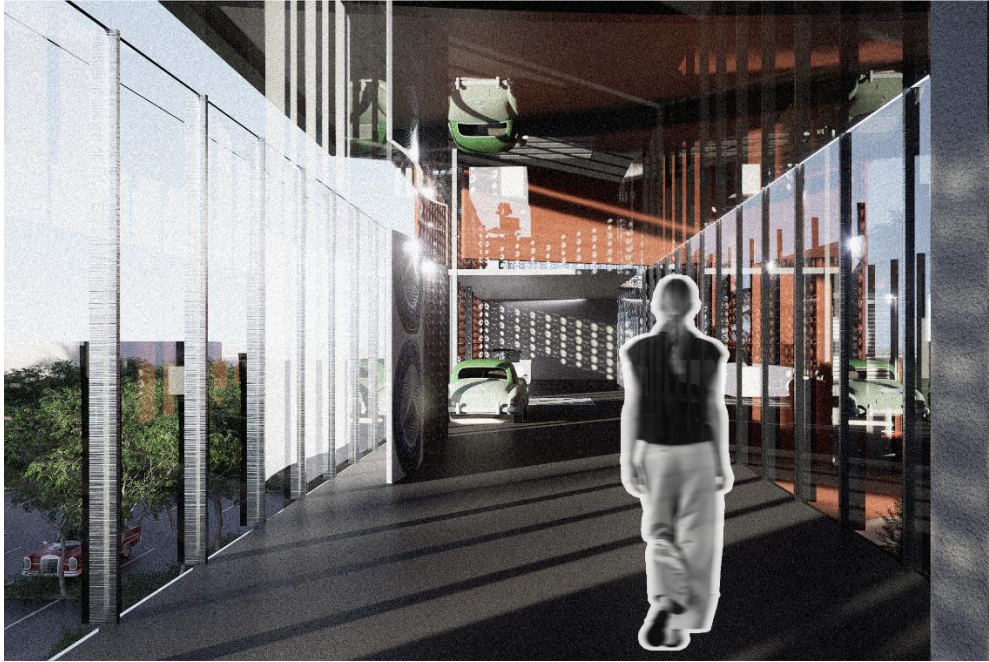
ภาพที่ 5.27 แสดงภาพทัศนียภาพภายในส่วนนิทรรศการเล่าเรื่อง
ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)



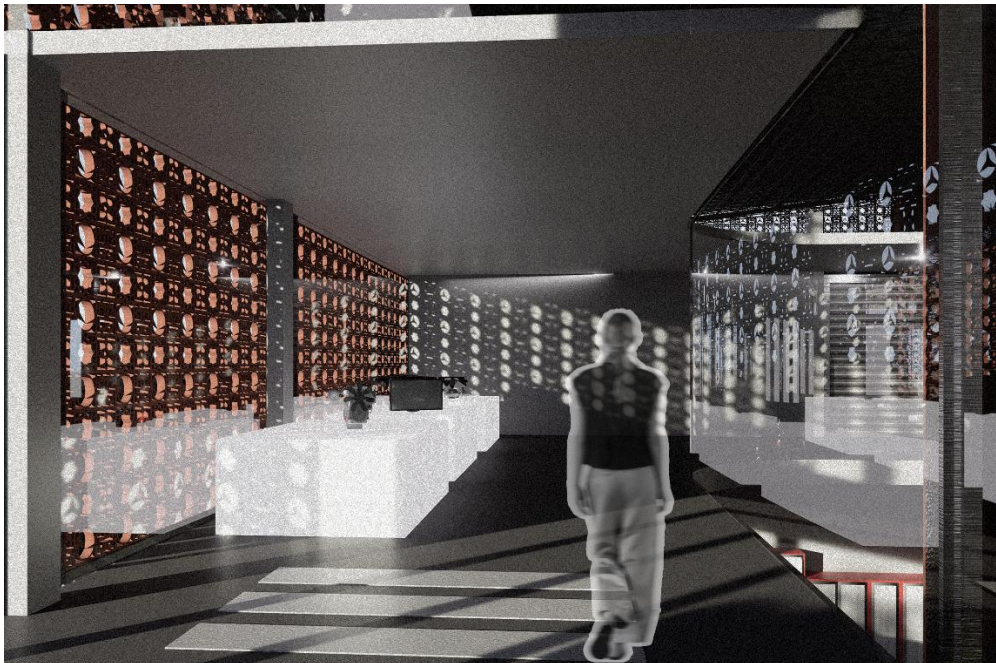
ภาพที่ 5.28 แสดงภาพทัศนียภาพภายในส่วนนิทรรศการเส้นทางเล่าเรื่อง
ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)



ภาพที่ 5.29 แสดงภาพทัศนียภาพภายในส่วนนิทรรศการเส้นทางเล่าเรื่อง
ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)



ภาพที่ 5.30 แสดงภาพทัศนียภาพภายในส่วนนิทรรศการจุดเปลี่ยนวิถีชีวิตร่วม
 ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)



ภาพที่ 5.31 แสดงภาพทัศนียภาพภายในส่วนนิทรรศการเรียนรู้การซ่อม
 ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)



ภาพที่ 5.32 แสดงภาพทัศนียภาพภายในส่วนนิทรรศการจำลองเส้นทาง
ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)



ภาพที่ 5.33 แสดงภาพทัศนียภาพภายในส่วนนิทรรศการจำลองเส้นทาง
ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)



ภาพที่ 5.33 แสดงภาพทัศนียภาพภายในส่วนนิทรรศการเส้นทางเล่าเรื่อง
ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)



ภาพที่ 5.33 แสดงภาพทัศนียภาพภายนอกพื้นที่คว่ำแท็กซี่เบนซ์ยะลา
ที่มา : ผู้ศึกษา (2568)

บทที่ 6

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

โครงการออกแบบ ศูนย์การเรียนรู้จากวิถีการเดินทาง: “คิวแท็กซี่เบนซ์ยะลาในฐานะพื้นที่สาธารณะมีชีวิต” ตั้งอยู่ในอำเภอเมืองยะลา จังหวัดยะลา บริเวณใกล้กับพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติเมืองยะลา ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญต่อบริบททางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และโครงสร้างเมืองของยะลาในฐานะศูนย์กลางของจังหวัดชายแดนใต้ พื้นที่ดังกล่าวมีศักยภาพในการเชื่อมโยงกิจกรรมของเมือง ทั้งด้านการคมนาคม เศรษฐกิจ และสังคม จึงเหมาะสมต่อการพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะรูปแบบใหม่ที่ผสมผสาน “การเดินทาง” เข้ากับ “การเรียนรู้” อย่างมีความหมาย

โครงการมีเป้าหมายหลักเพื่ออนุรักษ์และถ่ายทอดเรื่องราวของคิวแท็กซี่เบนซ์ยะลา ซึ่งเป็นระบบขนส่งพื้นถิ่นที่ดำรงอยู่มาอย่างยาวนาน และเป็นส่วนหนึ่งของวิถีชีวิตของผู้คนในพื้นที่ โดยไม่ได้เป็นเพียงรูปแบบการเดินทาง แต่ยังสะท้อนถึงความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมของเมือง การออกแบบจึงมุ่งเน้นให้พื้นที่แห่งนี้ทำหน้าที่เป็นทั้งแหล่งเรียนรู้ พื้นที่สาธารณะ และพื้นที่กิจกรรมของชุมชน ที่สามารถรองรับการใช้งานได้หลากหลาย โดยคำนึงถึงกลุ่มผู้ใช้งานหลัก ได้แก่ คนในชุมชน คนขับแท็กซี่ ผู้โดยสาร นักเรียน นักศึกษา และนักท่องเที่ยว ซึ่งล้วนมีบทบาทต่อการสร้างชีวิตชีวาให้กับพื้นที่

แนวคิดการออกแบบมุ่งสร้างความเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่การเรียนรู้กับบริบทของเมือง (Urban Connectivity) ผ่านการจัดวางผังพื้นที่ให้เกิดการไหลต่อเนื่องของการใช้งาน (Flow of Movement) ตั้งแต่พื้นที่สาธารณะภายนอกเข้าสู่พื้นที่ภายในอาคาร โดยเชื่อมต่อกับพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติและโครงข่ายการสัญจรหลักของเมือง เพื่อให้เกิดการใช้งานที่ต่อเนื่องและเป็นส่วนหนึ่งของชีวิตประจำวันของผู้คน นอกจากนี้ การออกแบบยังเน้นการสร้าง “ประสบการณ์ของผู้ใช้” (User Experience) ผ่านลำดับพื้นที่ (Spatial Sequence) เช่น พื้นที่ต้อนรับ ลานกิจกรรม พื้นที่จัดแสดง และพื้นที่พักผ่อน ซึ่งช่วยถ่ายทอดเรื่องราวของการเดินทางในรูปแบบที่เข้าใจง่ายและมีความน่าสนใจ

ด้านภาษาสถาปัตยกรรม โครงการได้นำองค์ประกอบที่สะท้อนอัตลักษณ์ของท้องถิ่น เช่น รูปแบบอาคาร ลวดลาย และสัดส่วนทางสถาปัตยกรรม มาประยุกต์ใช้ร่วมกับแนวคิดสถาปัตยกรรมร่วมสมัย เพื่อสร้างความกลมกลืนระหว่าง “อดีต” และ “ปัจจุบัน” พร้อมทั้งเชื่อมโยงกับบริบทของ

พิพิธภัณฑ์เมืองยะลา นอกจากนี้ ยังมีการนำองค์ประกอบเชิงสัญลักษณ์ เช่น รูปแบบโครงสร้างเหล็ก และลวดลายที่ได้รับแรงบันดาลใจจากแท็กซีเบนซ์ มาประยุกต์ใช้เพื่อสะท้อนเรื่องราวของการเดินทาง และความเป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่

ด้านการออกแบบเพื่อความยั่งยืน (Sustainable Design) โครงการให้ความสำคัญกับการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ โดยออกแบบอาคารลดการใช้พลังงานจากระบบปรับอากาศ และเปิดรับแสงธรรมชาติเพื่อสร้างสภาวะแวดล้อมที่เหมาะสมต่อการใช้งาน ควบคู่กับการจัดภูมิทัศน์ โดยรอบให้เป็นพื้นที่สีเขียวและพื้นที่เปิดโล่งเพื่อช่วยลดความร้อน นอกจากนี้ ยังมีการคำนึงถึง การจัดการน้ำและการป้องกันน้ำท่วม ซึ่งเป็นประเด็นสำคัญของพื้นที่จังหวัดยะลา โดยออกแบบระบบระบายน้ำ การยกระดับพื้นที่ใช้งานสำคัญ การใช้พื้นผิวซึมน้ำ (Permeable Surface) และพื้นที่หน่วงน้ำ (Retention Area) เพื่อชะลอและระบายน้ำฝนอย่างมีประสิทธิภาพ ลดความเสี่ยงจากน้ำท่วมขัง และเสริมสร้างความยั่งยืนให้กับโครงการในระยะยาว อีกทั้งการออกแบบพื้นที่ยังคำนึงถึงความยืดหยุ่น (Flexibility) เพื่อให้สามารถปรับเปลี่ยนรูปแบบการใช้งานได้ตามกิจกรรมที่หลากหลายในอนาคต

สุดท้ายนี้โครงการศูนย์การเรียนรู้แห่งนี้จึงไม่เพียงเป็นสถานที่จัดแสดงเรื่องราวของแท็กซีเบนซ์ยะลาเท่านั้น แต่ยังทำหน้าที่เป็นพื้นที่สาธารณะที่เชื่อมโยงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม การเดินทาง และวิถีชีวิตของผู้คนในเมืองยะลาเข้าด้วยกันอย่างเป็นระบบ พื้นที่ดังกล่าวเปิดโอกาสให้เกิดการมีส่วนร่วมของชุมชน สร้างคุณค่าทางสังคมและเศรษฐกิจ และเสริมสร้างอัตลักษณ์ของเมืองให้คงอยู่ควบคู่กับการพัฒนาในอนาคต อีกทั้งยังสามารถเป็นต้นแบบของการออกแบบพื้นที่สาธารณะร่วมสมัยที่ผสมผสานแนวคิด “การเดินทาง-การเรียนรู้-ชีวิตเมือง” เข้าด้วยกันภายใต้กรอบของความยั่งยืนและการพัฒนาเมืองอย่างสมดุล

ข้อเสนอแนะเพื่อให้โครงการศูนย์การเรียนรู้จากวิถีการเดินทาง: “คิวแท็กซีเบนซ์ยะลาในฐานะพื้นที่สาธารณะมีชีวิต” สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ควรมีการพิจารณาเพิ่มเติมในประเด็นการบริหารจัดการพื้นที่และรูปแบบการใช้งานในระยะยาว โดยเฉพาะการกำหนดแนวทางการดูแลรักษา (Management Plan) และการมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่าง ๆ เช่น หน่วยงานท้องถิ่น ผู้ประกอบการแท็กซี และชุมชน เพื่อให้พื้นที่สามารถดำเนินกิจกรรมได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน นอกจากนี้ ควรมีการออกแบบระบบการใช้งานที่ยืดหยุ่นและรองรับการเปลี่ยนแปลงของกิจกรรมในอนาคต รวมถึงการพัฒนาโปรแกรมกิจกรรม (Programming) ที่สอดคล้องกับบริบททางสังคมและวัฒนธรรมของพื้นที่ เพื่อสร้างความน่าสนใจและดึงดูดผู้ใช้งานอย่างต่อเนื่อง

ในด้านการออกแบบ ควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาองค์ประกอบเชิงประสบการณ์ของผู้ใช้งาน (User Experience) ให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น ทั้งในมิติของการรับรู้ การสัมผัส และการใช้งานพื้นที่ โดยอาจพิจารณาการใช้เทคโนโลยีหรือสื่อดิจิทัลเข้ามาสนับสนุนการเรียนรู้ เพื่อเพิ่มความเข้าใจในเนื้อหาและเรื่องราวของพื้นที่ ตลอดจนควรมีการติดตามและประเมินผลการใช้งานจริงของพื้นที่หลังการพัฒนา เพื่อนำข้อมูลมาปรับปรุงและพัฒนาโครงการให้สอดคล้องกับพฤติกรรมของผู้ใช้งานอย่างต่อเนื่อง อันจะช่วยเสริมให้โครงการสามารถเป็นต้นแบบของการพัฒนาพื้นที่สาธารณะร่วมสมัยที่มีความยั่งยืนทั้งในด้านกายภาพ สังคม และวัฒนธรรมได้อย่างแท้จริง

บรรณานุกรม

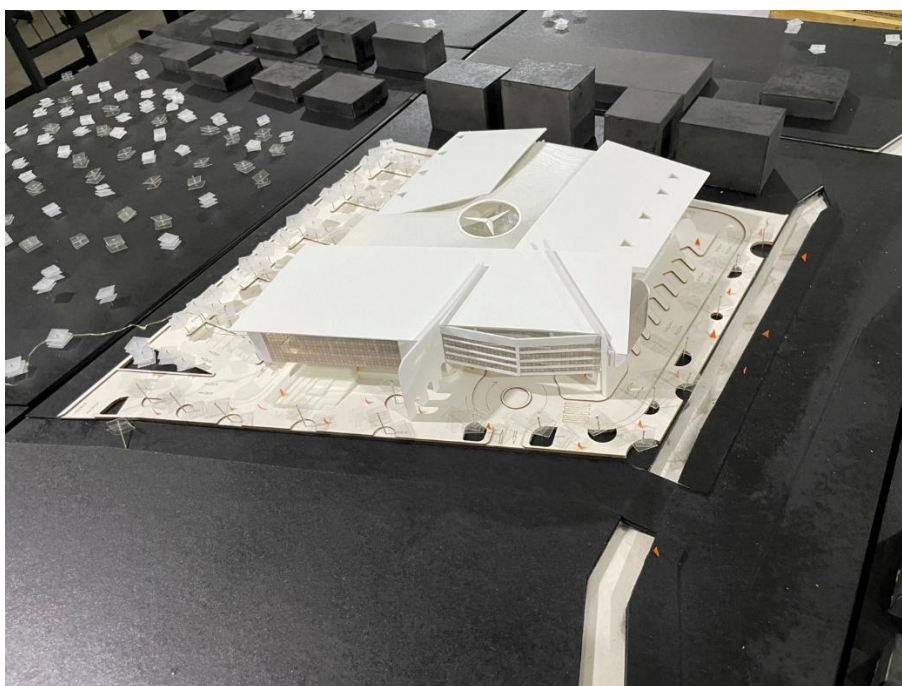
- แท็กซี่เบนซ์ ยะลา-เบตง บทสนทนาบนถนนหมายเลขที่ 410.(2565).
<https://themomentum.co/feature-taxi/> (สืบค้นเมื่อ 29 มิถุนายน 2568).
- สำนักข่าวอิศรา. 30 ปี "แท็กซี่เบนซ์" ชีวิตไม่ผิดเลนบนถนนสายชายแดนใต้.(2564).
<https://www.isranews.org/article> (สืบค้นเมื่อ 29 มิถุนายน 2568).
- I Roam Alone. เบตงคนเดียว แม่ใช้ไปซื้อเงาะก๊วย 8 ชั่วโมงถึง!.(2565).
<https://www.youtube.com/watch?> (สืบค้นเมื่อ 30 มิถุนายน 2568).
- แลต๊ะแลใต้. แท็กซี่เบนซ์เอกลักษณ์เมืองชายแดนใต้.(2561).
<https://www.facebook.com/watch/> (สืบค้นเมื่อ 30 มิถุนายน 2568).
- องค์การบริหารส่วนจังหวัดยะลา.แผนพัฒนาท้องถิ่น(พ.ศ.2566-2570).
https://www.yalacity.go.th/files/com_ (สืบค้นเมื่อ 30 มิถุนายน 2568).
- สถิติการท่องเที่ยว(พ.ศ.2566)
<https://wb.yru.ac.th/bitstream/yru/2942/1/> (สืบค้นเมื่อ 30 ตุลาคม 2568)
- ศูนย์การเรียนรู้ธรม้าลำปาง(พ.ศ.2564).
<https://www.mycountryclassroom.com> (สืบค้นเมื่อ 30 ตุลาคม 2568).
- Toyota Commemorative Museum of Industry and Technology (พ.ศ.2564).
<https://toyota-automobile-museum.jp/th/> (สืบค้นเมื่อ 30 ตุลาคม 2568).
- Riverside Museum of Transport and Travel (พ.ศ.2554).
<https://www.archdaily.com/161343/> (สืบค้นเมื่อ 30 ตุลาคม 2568).
- Naoshima Ferry Terminal (Naoshima Pavilion) (พ.ศ.2554).
<https://arquitecturaviva.com/works/terminal> (สืบค้นเมื่อ 30 ตุลาคม 2568).

ภาคผนวก

ภาพหุ่นจำลอง โครงการออกแบบศูนย์การเรียนรู้จากวิถีการเดินทาง: “คิวแท็กซี่เบนซ์ยะลา”
ในฐานะพื้นที่สาธารณะมีชีวิต” อำเภอ เมืองยะลา จังหวัด ยะลา



ภาพแสดงหุ่นจำลองโครงการ 1



ภาพแสดงหุ่นจำลองโครงการ 2

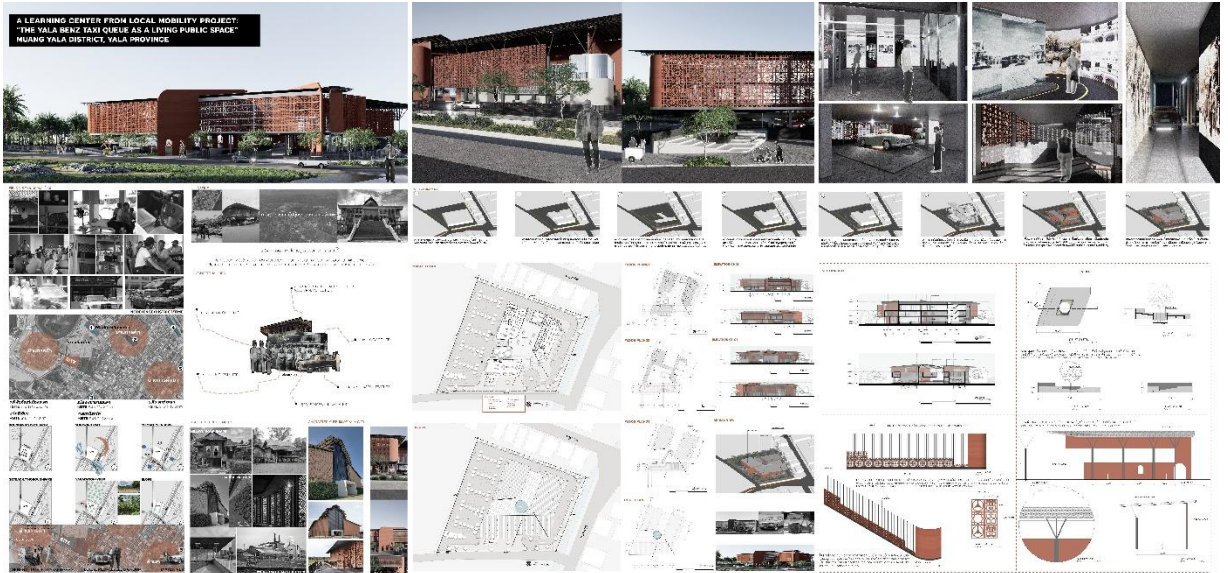
ภาพรวมโครงการออกแบบศูนย์การเรียนรู้จากวิถีการเดินทาง: “คิวแท็กซี่เบนซ์ยะลาในฐานะพื้นที่สาธารณะมีชีวิต” อำเภอเมืองยะลา จังหวัดยะลา



A LEARNING CENTER FROM LOCAL MOBILITY PROJECT: “THE YALA BENZ TAXI QUEUE AS A LIVING PUBLIC SPACE”
MUANG YALA DISTRICT, YALA PROVINCE

แสดงภาพรวมโครงการ(แนวตั้ง)

ภาพรวมโครงการออกแบบศูนย์การเรียนรู้จากวิถีการเดินทาง: “คิวแท็กซี่เบนซ์ยะลาในฐานะพื้นที่สาธารณะมีชีวิต” อำเภอ เมืองยะลา จังหวัด ยะลา



แสดงภาพรวมโครงการ(แนวนอน)

ภาพบรรยากาศการนำเสนอโครงการออกแบบศูนย์การเรียนรู้จากวิถีการเดินทาง: “คิวแท็กซี่เบนซ์ยะลาในฐานะพื้นที่สาธารณะมีชีวิต” อำเภอ เมืองยะลา จังหวัด ยะลา



แสดงภาพบรรยากาศการนำเสนอโครงการ

ภาพกลุ่มตรวจแบบวิทยานิพนธ์ อาจารย์ที่ปรึกษาและเพื่อนๆ ในกลุ่ม: อาจารย์คัมภีร์ คล้ามนฤมล



แสดงภาพกลุ่มตรวจแบบวิทยานิพนธ์

ภาพ QR วิดีโอของโครงการออกแบบศูนย์การเรียนรู้จากวิถีการเดินทาง: “คิวกะทึ่กซึ่เบนซ์
ยะลาในฐานะพื้นที่สาธารณะมีชีวิต” อำเภอ เมืองยะลา จังหวัด ยะลา



แสดงภาพ QR วิดีโอของโครงการ

ประวัติผู้เขียน



| | | |
|----------------------|--|---------------------|
| ชื่อ-สกุล | นายอัศรอม มามะ | |
| รหัสประจำตัวนักศึกษา | 6450210043 | |
| วัน เดือน ปีเกิด | 27 กรกฎาคม 2545 | |
| ที่อยู่ | 7/1 หมู่ 3 ตำบลสาวอ อำเภอรือเสาะ จังหวัดนราธิวาส 96150 | |
| วุฒิการศึกษา | ชื่อสถาบัน | ปีที่สำเร็จการศึกษา |
| วุฒิ | | |
| มัธยมศึกษาตอนต้น | โรงเรียนตรุณศาสตร์วิทยา สายบุรี | 2559 |
| มัธยมศึกษาตอนปลาย | โรงเรียนตรุณศาสตร์วิทยา สายบุรี | 2562 |
| ปริญญาตรี | คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ | 2568 |
| | มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตตรัง | |