

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญของปัญหา

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งมีความหมายว่า “แผ่นดินทอง” นั้น เป็นชื่อที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดชฯ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทาน เมื่อวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2543 และเสด็จพระราชดำเนินทรงประกอบพิธีวางศิลาฤกษ์อาคารในวันที่ 19 มกราคม พ.ศ. 2545 จากนั้นจึงได้เปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2549 โดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นท่าอากาศยานแห่งใหม่ที่รัฐบาลได้กำหนดให้มีการก่อสร้าง เพื่อเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศไทย แทนที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ (สนามบินดอนเมือง) ซึ่งจากการศึกษาของรัฐบาลนั้น ท่าอากาศยานกรุงเทพจะถึงจุดอิ่มตัวในปี พ.ศ. 2543 เนื่องมาจากการขยายตัวอย่างต่อเนื่องของปริมาณผู้โดยสาร ซึ่งถ้าหากไม่มีท่าอากาศยานกรุงเทพแห่งใหม่ จะส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยวของประเทศไทยเป็นอย่างมาก ประกอบกับสนามบินดอนเมืองในช่วงเริ่มต้น เป็นสนามบินที่ถูกสร้างขึ้นเพื่อใช้ในราชการทหารอากาศโดยเฉพาะ จึงไม่สามารถตอบสนองการใช้งานของการบินพาณิชย์ได้อย่างสมบูรณ์แบบ ดังนั้น รัฐบาลจึงกำหนดนโยบายการก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่เป็นวาระแห่งชาติ โดยกำหนดให้สนามบินแห่งใหม่ต้องมีความทันสมัย และความสมบูรณ์แบบ สำหรับใช้ในการพาณิชย์โดยเฉพาะ ทั้งนี้ เพื่อส่งเสริมและพัฒนาความเจริญด้านเศรษฐกิจ สังคม การท่องเที่ยว และด้านอื่น ๆ รวมทั้ง รองรับการพัฒนาของการขนส่งทางอากาศในอนาคต และเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียอาคเนย์

ในช่วงศตวรรษที่ผ่านมา นานาอารยประเทศรวมทั้งประเทศไทย ได้มีการพัฒนาองค์ความรู้ในด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านเทคโนโลยีต่าง ๆ หรือแม้กระทั่งศิลปวิทยาการมากมาย ซึ่งนับตั้งแต่อดีต การพัฒนาของชาติตะวันตก ได้ดำเนินไปพร้อมกับอิทธิพลทางด้านแนวความคิด โดยเฉพาะในส่วนของงานสถาปัตยกรรมที่ได้มีการพัฒนาและส่งอิทธิพลอย่างต่อเนื่อง จนสามารถเห็นได้ว่าเป็นรูปธรรมจากงานสถาปัตยกรรมทั้งหลายในประเทศไทยที่ปรากฏในปัจจุบัน ซึ่งในทางกลับกัน หมายความว่าอิทธิพลของเอกลักษณ์ในงานสถาปัตยกรรมไทยในอดีตได้ลดน้อยลงไปเป็นอันมาก

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ถือเป็นสถาปัตยกรรมสมัยใหม่ ที่มีขนาดใหญ่ที่สุดเท่าที่ประเทศไทยเคยมีการก่อสร้างมา โดยเป็นอีกหนึ่งงานสถาปัตยกรรมขนาดใหญ่ของประเทศไทยที่ได้รับการ

ออกแบบโดยสถาปนิกชาวต่างประเทศ ซึ่งได้นำไปสู่การวิพากษ์วิจารณ์ในประเด็นของการออกแบบ จากสมาคมสถาปนิกสยามฯ และอีกหลายภาคส่วนว่า “ไม่มีรูปแบบอาคารอันเป็นเอกลักษณ์ สถาปัตยกรรมไทย” ในขณะที่ฝ่ายออกแบบได้อ้างว่า “แนวคิดในการออกแบบรูปทรงภายนอกอาคาร เป็นการเน้นการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ในด้านรูปแบบวิศวกรรมอย่างมีประสิทธิภาพ มีขนาดถูกต้อง เหมาะสมและสวยงามโดยตรงตามที่ TOR กำหนดไว้” (สมาคมสถาปนิกสยามฯ, 2540, น.79)

แม้ว่าเมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2537 นายกรัฐมนตรีในขณะนั้นจะได้มีคำสั่งแต่งตั้ง คณะกรรมการส่งเสริมเอกลักษณ์สถาปัตยกรรมขึ้น เนื่องจากการพิจารณาเห็นว่าในปัจจุบัน สถาปัตยกรรมในประเทศไทยส่วนใหญ่อยู่ในภาวะที่ปราศจากเอกลักษณ์ของชาติ ดังนั้นอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างทางราชการ หรืออาคารสาธารณะสมควรที่จะให้มีความงามและเอกลักษณ์สถาปัตยกรรมไทยที่เหมาะสมกับสภาพแวดล้อม และสอดคล้องกับสถาปัตยกรรมของแต่ละท้องถิ่น ซึ่งจะเป็นการดำรงรักษามรดกของชาติ และมรดกทางวัฒนธรรมเอาไว้ อันเป็นความภาคภูมิใจสำหรับชาวไทยและเป็นภาพลักษณ์ที่ดีของไทยต่อนานาชาติ อย่างไรก็ตามสำหรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กลับไม่ปรากฏเอกลักษณ์ของสถาปัตยกรรมไทยที่ชัดเจนดังเจตนารมณ์ในการแต่งตั้งคณะกรรมการดังกล่าว ประกอบกับ สถาปนิกไทยเองนั้นมีความเห็นว่า สถาปัตยกรรมไทยสมัยใหม่ไม่ควรได้รับการออกแบบจากสถาปนิกชาวต่างชาติ (เชษฐา พลายุชมและ อภินันท์ พงศ์เมธากุล, 2544, น.3)

ด้วยเหตุนี้จึงเป็นสาเหตุสำคัญที่จะนำไปสู่การศึกษาอย่างจริงจังถึงรูปแบบที่ควรมี ลักษณะไทย และการนำลักษณะไทยเข้าไปใช้ในการออกแบบเพิ่มเติมให้กับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้มีความเหมาะสม ไม่ใช่เพียงเพื่อลอกเลียนแบบอย่างของเดิม แต่เพื่อการสร้างสรรคงาน สถาปัตยกรรมในรูปแบบใหม่ที่มีความต่อเนื่องทางวัฒนธรรมภายใต้เงื่อนไขของปัจจัยแวดล้อม ต่าง ๆ ในปัจจุบันที่ได้เปลี่ยนไปจากอดีต (วิมลสิทธิ์ ทรายงกูร, 2539, น. 63-65)

จากการศึกษาเบื้องต้น สามารถสรุปความสำคัญในการทำการศึกษการเพิ่มลักษณะไทยให้สถาปัตยกรรมสมัยใหม่: กรณีศึกษาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดังต่อไปนี้

1) สถาปัตยกรรมสมัยใหม่ (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) เป็นสถาปัตยกรรมที่มีความสัมพันธ์เชิงวัฒนธรรมที่ต้องการการสื่อถึงลักษณะไทยสูงกว่าสถาปัตยกรรมในเชิงธุรกิจทั่วไป จึงควรทำการศึกษาถึงรูปแบบและแนวทางเพิ่มลักษณะไทยโดยวิธีการอย่างไร

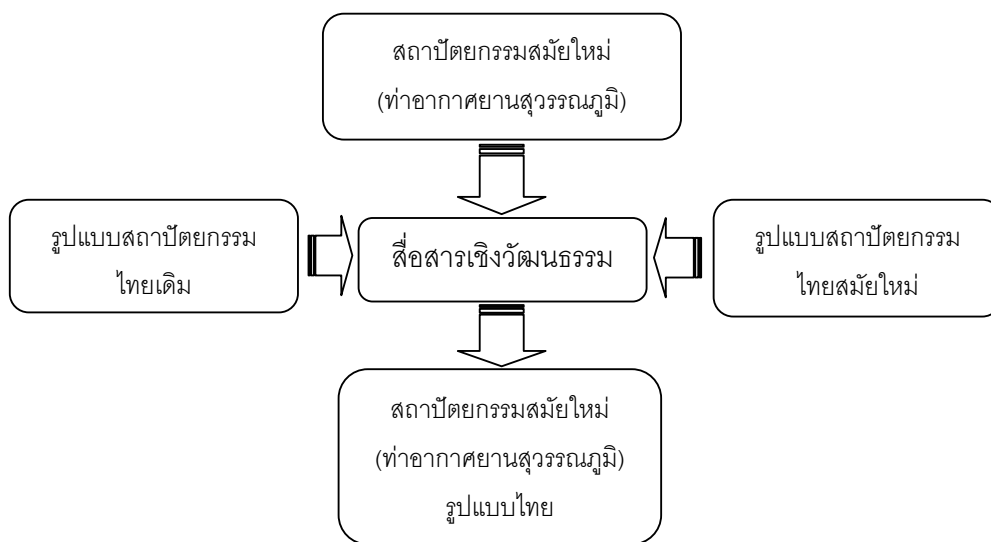
2) รูปแบบสถาปัตยกรรมสมัยใหม่เป็นผลสะท้อนจากการวิวัฒนาการทางเทคโนโลยีและวิศวกรรม ซึ่งทำให้รูปแบบสถาปัตยกรรมเปลี่ยนแปลงไปตามวัฒนธรรมสมัยใหม่โดยขาด

ความเชื่อมโยงทางประวัติศาสตร์ ดังนั้นจึงควรมีการเชื่อมโยงรูปแบบสถาปัตยกรรมในอดีตกับปัจจุบันให้มีความต่อเนื่องสืบไป

3) สถาปนิกและบุคคลทั่วไปมีทัศนวิสัยที่แตกต่างหรือตรงกันอย่างไรอันเนื่องมาจากองค์ความรู้และประสบการณ์ดังนั้นจึงมีความจำเป็นในการศึกษาเพื่อนำไปสู่รูปแบบสถาปัตยกรรมที่ได้รับการยอมรับในวงกว้างมากขึ้น

ภาพที่ 1.1

แผนภูมิแสดงแนวคิดในงานวิจัย



1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 1) ศึกษารูปแบบงานสถาปัตยกรรมไทยในอดีตและปัจจุบัน เพื่อพิจารณาตัวแปรด้านรูปแบบสถาปัตยกรรมที่แสดงถึงลักษณะไทย และเป็นแนวทางในการกำหนดประเด็นศึกษา
- 2) ศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบการใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรม ในงานสถาปัตยกรรมสมัยใหม่ (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) กับรูปแบบการใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรมในงานสถาปัตยกรรมไทยในอดีต
- 3) ศึกษาแนวโน้มความเป็นไปได้ในการนำรูปแบบสถาปัตยกรรมไทยในอดีตและรูปแบบสถาปัตยกรรมไทยสมัยใหม่มาประยุกต์ใช้จริงในอาคารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

4) ศึกษาค่าความเป็นลักษณะไทยและค่าความเหมาะสม จากการใช้ตัวแปรด้านรูปแบบสถาปัตยกรรมที่แสดงออกถึงลักษณะไทยในสถาปัตยกรรมสมัยใหม่ (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) โดยเปรียบเทียบลักษณะที่ปรากฏในภาพระหว่างภาพจริงกับภาพจำลอง

5) สรุปและเสนอแนะเป็นแนวทางการนำองค์ประกอบสถาปัตยกรรมไทยเพื่อเพิ่มลักษณะไทยในสถาปัตยกรรมไทยสมัยใหม่ (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ)

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

1) ศึกษารูปแบบและองค์ประกอบของสถาปัตยกรรมไทยในอดีตและปัจจุบัน

2) ศึกษารูปแบบสถาปัตยกรรมสมัยใหม่ทางด้านกายภาพที่เกิดจากการใช้ตัวแปรด้านรูปแบบสถาปัตยกรรมไทยเป็นแนวทางในการเพิ่มลักษณะไทยโดยการปรับแต่ง

3) กำหนดประเด็นการศึกษา เป็นตัวแปรด้านการใช้รูปแบบที่แสดงถึงลักษณะไทย ซึ่งได้จากการศึกษาค้นคว้าสาระเบื้องต้น จากงานสถาปัตยกรรมไทยในอดีตและปัจจุบัน ในกรณีนี้เลือกเฉพาะประเด็นที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้กับอาคารกรณีศึกษา เท่านั้น โดยประกอบด้วยองค์ประกอบดังต่อไปนี้

3.1) รูปแบบองค์ประกอบผังอาคาร

3.2) รูปแบบของรูปทรงอาคารและองค์ประกอบสถาปัตยกรรม

3.3) รูปแบบการใช้วัสดุการก่อสร้าง

3.4) รูปแบบการใช้ส่วนประณีตสถาปัตยกรรม

4) เกณฑ์การคัดเลือกตำแหน่งบริเวณที่จะทำการศึกษา ในที่นี้ผู้วิจัยพิจารณาสถาปัตยกรรมสมัยใหม่ ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เนื่องจากเป็นอาคารสาธารณะขนาดใหญ่พิเศษ โดยทำการเลือกตำแหน่งต่าง ๆ ที่มีความสำคัญเพื่อศึกษาเฉพาะส่วนเท่านั้น โดยสามารถแบ่งเป็นส่วนต่าง ๆ ได้ดังต่อไปนี้

4.1) ส่วนอาคารที่พักผู้โดยสาร

(1) หลังคาอาคารภายนอก

(2) ชั้วประตูทางเข้าอาคาร

(3) เสาโครงสร้างหลักอาคาร

4.2) ส่วนอาคารเทียบเครื่องบิน

(1) หลังคาอาคารภายนอกอาคาร

(2) หลังคาภายในอาคาร

- (3) ทางแยกภายในอาคาร (ตำแหน่งที่ตั้งศาลาไทย)
- (4) ตำแหน่งที่ตั้งประติมากรรม
- (5) ทางเดินภายในอาคาร
- (6) โถงลิฟต์โดยสาร
- 4.3) ส่วนภูมิทัศน์บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน
 - (1) ภูมิทัศน์ทางด้านทิศตะวันออก
- 4.4) ส่วนหอบังคับการบิน
 - (1) อาคารหอบังคับการบิน
- 5) กลุ่มตัวอย่างบุคคลที่เลือกศึกษา ได้แก่ กลุ่มบุคคลทั่วไปทั้งที่มีและไม่มีประสบการณ์ในการใช้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยประกอบด้วยบุคคลทั่วไปและกลุ่มสถาบัน

1.4 สมมติฐานของการวิจัย

- 1) สถาปัตยกรรมสมัยใหม่ (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) สามารถแสดงออกถึงความเป็นลักษณะไทยได้มากขึ้นโดยการนำรูปแบบองค์ประกอบของสถาปัตยกรรมไทยในอดีตมาปรับแต่ง
- 2) ค่าความเป็นลักษณะไทยจากการประยุกต์ใช้รูปแบบที่ลักษณะใกล้เคียงกับรูปแบบในอดีต จะมากกว่า การใช้รูปแบบที่ต่างจากรูปแบบในอดีต
- 3) ค่าความเหมาะสมจากการประยุกต์ใช้รูปแบบที่มีลักษณะใกล้เคียงกับรูปแบบในอดีต จะมากกว่า การใช้รูปแบบที่ต่างจากรูปแบบในอดีต

1.5 ระเบียบวิธีการวิจัย

- 1) ศึกษาตัวอย่างงานสถาปัตยกรรมไทยในการใช้รูปแบบในประเด็นต่าง ๆ ซึ่งแสดงออกถึงลักษณะไทย
- 2) ศึกษารูปแบบที่แสดงออกถึงลักษณะไทยภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- 3) จัดทำโครงร่างการวิจัย กำหนดวัตถุประสงค์ ตั้งสมมติฐาน และขอบเขตของการวิจัย
- 4) กำหนดตัวแปรโดยแบ่งเป็น 2 ประเภท ดังนี้
 - 4.1) ตัวแปรด้านรูปแบบทางกายภาพ

(1) ตัวแปรควบคุม ได้แก่ รูปแบบสถาปัตยกรรมสมัยใหม่ (อาคารที่เลือกศึกษา) ที่ควบคุมรูปแบบทางกายภาพทั้งหมด

(2) ตัวแปรอิสระ ได้แก่ รูปแบบในประเด็นต่าง ๆ ซึ่งถือเป็นหัวข้อประเด็นศึกษา

(3) ตัวแปรตาม ได้แก่ ค่าความเป็นลักษณะไทยและค่าความเหมาะสม จากการใช้รูปแบบในประเด็นต่าง ๆ

4.2) ตัวแปรด้านสังคมของกลุ่มตัวอย่าง

(1) ตัวแปรควบคุม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์การเข้าใช้บริการท่าอากาศยาน ของผู้ตอบแบบสอบถาม

(2) ตัวแปรอิสระ ได้แก่ ลักษณะอาชีพของกลุ่มตัวอย่าง ประกอบด้วยกลุ่มสถาปนิกและกลุ่มบุคคลทั่วไป

(3) ตัวแปรตาม ได้แก่ การรับรู้ลักษณะไทย ค่าการยอมรับลักษณะไทยจากการใช้รูปแบบในประเด็นต่าง ๆ ในงานสถาปัตยกรรมสมัยใหม่

5) จัดทำเครื่องมือวิจัยโดยการสร้างแบบจำลองและแบบสอบถาม

5.1) ถ่ายภาพกรณีศึกษา (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) เพื่อใช้เป็นตัวอย่างการศึกษา

5.2) สร้างภาพจำลองจากการใช้รูปแบบสถาปัตยกรรมในประเด็นต่าง ๆ

5.3) สร้างแบบสอบถาม เพื่อใช้วัดค่าความเป็นลักษณะไทย ข้างต้นรวมทั้งกำหนดกลุ่มตัวอย่างที่จะใช้ศึกษาโดยมีการทดสอบแบบสอบถาม (test/retest) ด้วยการให้ผู้ตอบแบบสอบถาม เป็นกลุ่มทดสอบ หาค่าความสัมพันธ์ของการตอบแบบสอบถาม เพื่อใช้ปรับปรุงแบบสอบถาม

6) ทำการรวบรวมข้อมูล ค่าความเป็นลักษณะไทยและค่าความเหมาะสม ตามประเด็นที่กำหนดไว้ โดยใช้แบบสอบถามในการเก็บข้อมูลจากกลุ่มสถาปนิกและกลุ่มบุคคลทั่วไป 180 ตัวอย่าง

7) นำข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามมาทำการวิเคราะห์ด้วยวิธีทางสถิติ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS เพื่อควบคุมตัวแปรด้านสังคมของกลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

7.1) ใช้สถิติ t-test ในการทดสอบอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม

7.2) ใช้สถิติ chi-square ในการทดสอบ เพศ และระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม

7.3) ใช้สถิติ t-test ในการทดสอบประสบการณ์การเข้าใช้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของผู้ตอบแบบสอบถาม

8) วิเคราะห์ข้อมูลด้วยวิธีการทางสถิติ โดยใช้ SPSS ดังนี้

8.1) การวิเคราะห์เปรียบเทียบค่าความเป็นลักษณะไทยจากการใช้รูปแบบในประเด็นต่าง ๆ ในงานสถาปัตยกรรมสมัยใหม่ (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) ที่สถาปนิกสร้างสรรค์ขึ้น โดยการเปรียบเทียบลักษณะที่ปรากฏในภาพระหว่างภาพจริงกับภาพจำลองด้วยวิธีการทางสถิติ

8.2) การวิเคราะห์เปรียบเทียบค่าความเหมาะสมจากการใช้รูปแบบในประเด็นต่าง ๆ ในงานสถาปัตยกรรมสมัยใหม่ (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) ที่สถาปนิกสร้างสรรค์ขึ้น โดยการเปรียบเทียบลักษณะที่ปรากฏในภาพระหว่างภาพจริงกับภาพจำลองด้วยวิธีการทางสถิติ

9) สรุปผลและเสนอแนวทางการออกแบบปรับแต่งสถาปัตยกรรมสมัยใหม่ (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) ให้มีลักษณะไทยอย่างเหมาะสม

10) จัดทำรายงานการวิจัย

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากงานวิจัย

1) ได้ทราบถึงข้อแตกต่างของรูปแบบการใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรม ในงานสถาปัตยกรรมสมัยใหม่ (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) กับรูปแบบการใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรมในงานสถาปัตยกรรมไทยในอดีต

2) ได้แนวทางหนึ่งในการพัฒนาทัศนคติที่มีต่อ รูปแบบการใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรม ในงานสถาปัตยกรรมสมัยใหม่

3) สามารถแสดงให้เห็นได้ว่า รูปแบบสถาปัตยกรรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในลักษณะที่จำลองขึ้น และรูปแบบสถาปัตยกรรมจริง แสดงค่าความเป็นลักษณะไทย มากหรือน้อยเพียงใด โดยสามารถเปรียบเทียบได้ชัดเจนด้วยการวิเคราะห์ทางสถิติ

4) ผลสรุปแนวทางการนำองค์ประกอบสถาปัตยกรรมไทยมาใช้เพื่อเพิ่มลักษณะไทยในสถาปัตยกรรมไทยสมัยใหม่ (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) เป็นประโยชน์

1.7 นิยามศัพท์

1) สถาปัตยกรรมสมัยใหม่ หมายถึง สถาปัตยกรรมที่ได้รับการออกแบบและก่อสร้างเพื่อการใช้สอยในยุคปัจจุบัน โดยมีพื้นฐานแนวคิดในการออกแบบหรือการแสดงออกถึงรูปลักษณ์อาคารที่มีลักษณะซึ่งต่างจากสถาปัตยกรรมในอดีต

2) สถาปัตยกรรมไทยสมัยใหม่ หมายถึง สถาปัตยกรรมที่ได้รับการออกแบบและก่อสร้างเพื่อการใช้สอยในยุคปัจจุบัน โดยมีพื้นฐานแนวคิดในการออกแบบหรือการแสดงออกถึงรูปลักษณ์อาคารที่มีลักษณะไทยแบบใหม่ ซึ่งต่างจากสถาปัตยกรรมแบบไทยเดิม

3) สถาปัตยกรรมไทยเดิม หมายถึง สถาปัตยกรรมที่ได้รับการรังสรรค์โดยยึดรูปแบบสถาปัตยกรรมไทยในอดีตหรือรูปแบบไทยประเพณีซึ่งมีระเบียบแบบแผนค่อนข้างตายตัวเป็นหลัก

4) รูปแบบสถาปัตยกรรม หมายถึง ลักษณะทางกายภาพของสถาปัตยกรรมอันมีลักษณะเฉพาะ (style) ในแต่ละยุคสมัยที่แตกต่างกัน เช่น รูปแบบสถาปัตยกรรมไทยประเพณีสมัยอยุธยา รูปแบบสถาปัตยกรรมไทยประยุกต์ ฯลฯ ซึ่งเกิดจากลักษณะการวางผัง รูปทรง องค์ประกอบทางสถาปัตยกรรม วัสดุก่อสร้าง ส่วนประณีตสถาปัตยกรรม ฯลฯ

5) การจำลองรูปแบบ หมายถึง การทำการจำลองรูปแบบสถาปัตยกรรมด้วยภาพเฉพาะในการวิจัยนี้ มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบให้มีความแตกต่างจากรูปแบบสถาปัตยกรรมที่ปรากฏตามสภาพจริง

6) ความเป็นลักษณะไทย หมายถึง ค่าแสดงเอกลักษณ์ไทยในงานสถาปัตยกรรมจากการใช้ องค์ประกอบสถาปัตยกรรมและเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องที่ได้จากการประเมิน โดยการเปรียบเทียบสถาปัตยกรรมที่ปรากฏในภาพระหว่างภาพจริงกับภาพจำลอง

7) ความเหมาะสม หมายถึง ค่าแสดงความเหมาะสมจากการใช้วัสดุก่อสร้าง องค์ประกอบสถาปัตยกรรมและเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง ที่ได้จากการประเมิน โดยการเปรียบเทียบสถาปัตยกรรมที่ปรากฏในภาพระหว่างภาพจริงกับภาพจำลอง

8) ลักษณะไทยเชิงรูปธรรม หมายถึง ลักษณะไทยทางกายภาพของงานสถาปัตยกรรมที่ปรากฏเป็นวัตถุ มีมวลสาร สามารถได้ทางจักขุสัมผัส หรือกายสัมผัส โดยตรง เมื่อบุคคลได้เห็นงานสถาปัตยกรรม แล้วสามารถระบุได้ว่ามีลักษณะไทยจากส่วนใดของงานสถาปัตยกรรม เช่น จากยอดแหลมของอาคารคล้ายกับสถูปหรือเจดีย์ ฯลฯ ถือเป็นกระบวนการเปรียบเทียบรูปแบบทางกายภาพกับมโนภาพในจิต จากประสบการณ์ที่เห็นงานสถาปัตยกรรมไทยในอดีต

9) ลักษณะไทยเชิงนามธรรม หมายถึง ลักษณะของ “แก่น” ซึ่งได้แก่ การรวมกันของรูปแบบขององค์ประกอบสถาปัตยกรรมต่าง ๆ วัสดุท้องถิ่น ลักษณะที่รุ่มร่าจากการโอบล้อมด้วยธรรมชาติ (น้ำและต้นไม้)

ตารางที่ 1.1
ลำดับขั้นตอนการวิจัย

หัวข้อการวิจัย	การศึกษาเบื้องต้น	ตั้งสมมุติฐาน	กำหนดวัตถุประสงค์					สร้างเครื่องมือ	การวิเคราะห์ข้อมูล
การเพิ่ม ลักษณะไทย ให้ สถาปัตยกรรม สมัยใหม่: กรณีศึกษาทำ อาภาศยาน สุวรรณภูมิ	การสำรวจเบื้องต้น ด้านกายภาพ สังเกต บันทึก รูปแบบด้านต่างๆที่ ปรากฏในงาน สถาปัตยกรรมไทย ในอดีต สถาปัตยกรรม สมัยใหม่ และ สถาปัตยกรรม ทำอาภาศยาน สุวรรณภูมิ การศึกษาข้อมูล จากเอกสาร	1. สถาปัตยกรรมทำอาภาศยานสุวรรณภูมิสามารถแสดงออกถึงความเป็นไทยโดยการนำองค์ประกอบของสถาปัตยกรรมไทยในอดีตมาใช้โดยผสมผสานเข้ากับบริบทใหม่ ๆ ในปัจจุบัน 2. ค่าความเป็นลักษณะไทยจากการประยุกต์ใช้รูปแบบที่มีลักษณะใกล้เคียงกับรูปแบบในอดีตจะมากกว่า การใช้รูปแบบที่ต่างไปจากรูปแบบในอดีต 3. ค่าความเหมาะสมจากการประยุกต์ใช้รูปแบบที่มีลักษณะใกล้เคียงกับรูปแบบในอดีตจะมากกว่า การใช้รูปแบบที่ต่างไปจากรูปแบบในอดีต	ศึกษาการใช้รูปแบบในประเด็นต่าง -สถาปัตยกรรมไทยสมัยใหม่และ-สถาปัตยกรรมไทยในอดีต	กำหนดตัวแปรด้านรูปแบบประเด็นต่าง ๆ -รูปแบบองค์ประกอบผังอาคาร-รูปแบบของรูปทรงอาคารและองค์ประกอบสถาปัตยกรรม-รูปแบบการใช้วัสดุการก่อสร้าง-รูปแบบการใช้ส่วนประดับสถาปัตยกรรม	กำหนดตัวแปรด้านรูปแบบทางกายภาพ -ตัวแปรควบคุม:รูปแบบสถาปัตยกรรมทำอาภาศยานสุวรรณภูมิกายภาพ-ตัวแปรอิสระ:ประเด็นศึกษาด้านรูปแบบต่างๆ-ตัวแปรตาม:ค่าความเป็นลักษณะไทยและค่าความเหมาะสม	ขนาดประชากรกลุ่มตัวอย่าง -กลุ่มสถาปนิกจำนวน 60 คน-กลุ่มบุคคลทั่วไปจำนวน 120 คน	ค่าความเป็นลักษณะไทยและค่าความเหมาะสมในอาคารทำอาภาศยานสุวรรณภูมิจากการใช้รูปแบบในประเด็นต่างๆที่สถาปนิกสร้างสรรค์ขึ้นโดยเปรียบเทียบลักษณะที่ปรากฏในภาพจริงกับภาพจำลอง	แบบสอบถาม-จัดเตรียมรูปถ่าย-สร้างภาพจำลอง-ทดสอบแบบสอบถาม	1.เปรียบเทียบลักษณะทางสังคม-อายุ-เพศ-ระดับการศึกษาด้วยสถิติ frequencies 2.ศึกษาเปรียบเทียบค่าความเป็นลักษณะไทยด้วยสถิติ T Test และค่าความเหมาะสมด้วยสถิติ frequencies ในสถาปัตยกรรมสมัยใหม่: กรณีศึกษาทำอาภาศยานสุวรรณภูมิ อภิปรายผล สรุปผลและเสนอแนะการเพิ่มลักษณะไทยให้สถาปัตยกรรมสมัยใหม่ : กรณีศึกษาทำอาภาศยานสุวรรณภูมิ
	ศึกษาเนื้อหาที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับรูปแบบสถาปัตยกรรมไทยนับจากอดีตถึงปัจจุบันและทฤษฎีการรับรู้ของมนุษย์								

ตารางที่ 1.2
จุดมุ่งหมายการวิจัย

ชื่อโครงการวิจัย	ตัวแปรที่ใช้ศึกษาเกี่ยวกับลักษณะไทย	จุดมุ่งหมายของการวิเคราะห์ข้อมูล	จุดมุ่งหมายของการสรุปผล	จุดมุ่งหมายของการเสนอแนะ
	ตัวแปรควบคุม	ต้องการหาค่า/เปรียบเทียบ	ชี้ให้เห็น	เสนอแนะให้เกิด
การเพิ่มลักษณะไทยให้สถาปัตยกรรมสมัยใหม่: กรณีศึกษาทำอากาศยานสุวรรณภูมิ	อาคารกรณีศึกษา ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ตำแหน่งทำการศึกษา - อาคารหอบังคับการบิน - อาคารที่พักผู้โดยสาร - อาคารเทียบเครื่องบิน ตัวแปรหลัก รูปแบบทางกายภาพด้านต่างๆดังนี้ - รูปแบบองค์ประกอบผังอาคาร - รูปแบบของรูปทรงอาคารและองค์ประกอบสถาปัตยกรรม - รูปแบบการใช้วัสดุการก่อสร้าง - รูปแบบการใช้ส่วนประณีตสถาปัตยกรรม ตัวแปรตาม - ค่าความเป็นลักษณะไทย - ค่าความเหมาะสมในการสร้างสรรค์ลักษณะไทย	- ค่าความเป็นลักษณะไทยจากการใช้รูปแบบด้านต่าง ๆ - ค่าความเหมาะสมในการสร้างสรรค์ลักษณะไทย - เปรียบเทียบค่าความเป็นลักษณะไทยระหว่างภาพจริงกับภาพจำลอง - เปรียบเทียบค่าความเหมาะสมระหว่างภาพจริงกับภาพจำลอง	- แนวโน้มทิศทางของการเพิ่มลักษณะไทยให้สถาปัตยกรรมสมัยใหม่ - การใช้รูปแบบด้านต่างๆในการสร้างสร้างสรรค์ลักษณะไทยในสถาปัตยกรรมสมัยใหม่ - ปัจจัยในการเพิ่มลักษณะไทยในสถาปัตยกรรมสมัยใหม่ - ข้อจำกัดในการเพิ่มลักษณะไทยในสถาปัตยกรรมสมัยใหม่กับประเภทอาคารในมิติต่าง ๆ	- การจุดประกายความคิดในการสร้างสรรค์ลักษณะไทยสมัยใหม่ในงานสถาปัตยกรรมสมัยใหม่ - แนวทางการปรับแต่งสถาปัตยกรรมสมัยใหม่ให้มีลักษณะความเป็นไทยบนพื้นฐานของการบูรณาการกับองค์ความรู้ด้านต่าง ๆ - หลักการหรือเกณฑ์ที่ใช้ในการปรับแต่งสถาปัตยกรรมสมัยใหม่ให้มีลักษณะความเป็นไทย - การตั้งเป้าหมายการพัฒนาไปสู่การมีลักษณะรูปแบบสถาปัตยกรรมสมัยใหม่ให้มีเอกลักษณ์ไทย