

## บทที่ 2

### แนวความคิด ทฤษฎีและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยได้ศึกษาแนวความคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องโดยแบ่งได้ดังนี้

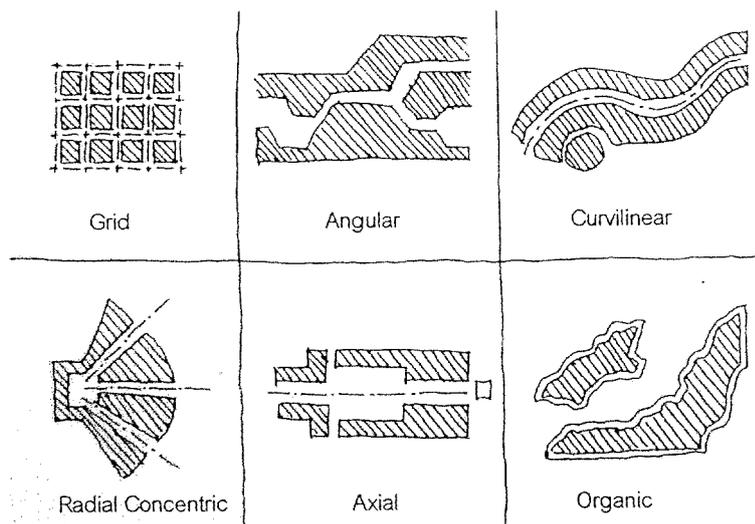
- 2.1 ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องของพื้นที่โล่งว่าง
- 2.2 กฎหมายและเทศบัญญัติ
- 2.3 แนวความคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 2.4 กรณีศึกษา

#### 2.1 ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องของพื้นที่โล่งว่าง

เป็นการศึกษาลักษณะเชิงจินตภาพของพื้นที่โล่งว่าง

ทฤษฎีแผนภาพและพื้นที่ ( Figure and Ground Theory )

( Trancik : 1986 ) กล่าวถึงความสัมพันธ์ระหว่างมวลของสิ่งก่อสร้าง และพื้นที่โล่งว่างที่มีช่องเปิดเชื่อมโยงเข้าหากัน ซึ่งชี้ให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างส่วนที่บวม ซึ่งแทนอาคารและส่วนโปร่งซึ่งแทนที่ว่างอันมีความสำคัญ อย่างพื้นที่สาธารณะในบริเวณกลุ่มอาคารของถนนและลานโล่ง ซึ่งหากความสัมพันธ์ของส่วนที่บวมและส่วนโปร่งไม่มีความสัมพันธ์กันก็จะก่อให้เกิดพื้นที่สูญเปล่า จึงต้องคำนึงถึงรูปทรงของที่ว่างที่เหลือโดยรอบอาคารไปพร้อมกับการออกแบบอาคาร



( ที่มา : Trancik : 1986 )

ภาพที่ 2.1 แสดงปรากฏการณ์โครงสร้างของเมืองระหว่างพื้นที่ว่างและ Urban Mass

### ทฤษฎีการเชื่อมโยง ( Linkage Theory )

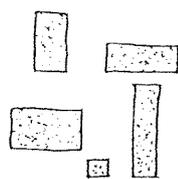
( Trancik : 1986 ) ให้อธิบายละเอียดเกี่ยวกับทฤษฎีการเชื่อมโยงที่วิเคราะห์ถึงลักษณะของกระบวนการเปลี่ยนแปลงเส้นทาง การสัญจร การเคลื่อนไหว การกระจายตัว และรูปลักษณะของการเชื่อมต่อโดยมีลักษณะต่างๆดังนี้

Composite Form เป็นลักษณะของการเชื่อมโยงเป็นกลุ่มก้อน และให้ความสำคัญในส่วนโครงสร้างและหน้าที่

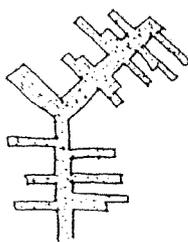
Mega Form เป็นลักษณะความสัมพันธ์ที่มีโครงสร้างของการก่อรูปของชุมชน โดยเชื่อมโยงเป็นลักษณะแนวยาว และสามารถลำดับความสำคัญของพื้นที่ได้

Group Form เป็นลักษณะการกระจุกตัวของพื้นที่โล่งว่าง ทั้งที่เกิดจากธรรมชาติหรือจากมนุษย์สร้างขึ้น

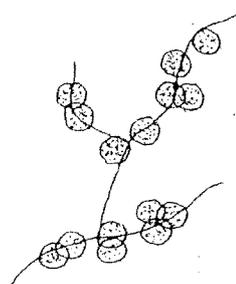
เป็นการศึกษาลักษณะเชิงจินตภาพของพื้นที่โล่งว่างที่ขึ้นอยู่กับความต้องการทางด้านจิตวิทยาของผู้ใช้ โดยเฉพาะย่านเยาวราช ซึ่งเกิดจากกลุ่มผู้ใช้ที่มีความหลากหลายและแตกต่างกัน และจากกิจกรรมซึ่งเป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์ โดยเฉพาะเมื่อผู้ใช้ส่วนมากจะเป็น ผู้มาซื้อของค้าขายและบริโภคอาหาร ซึ่งมีจำนวนมากกว่าผู้ที่อยู่อาศัยในย่านนี้ และเป็นลักษณะการใช้งานในหลายช่วงเวลาตั้งแต่เช้าถึงเวลาค่ำ จึงทำการศึกษาประเด็นต่างๆดังนี้



Composite Form



Mega Form



Group Form

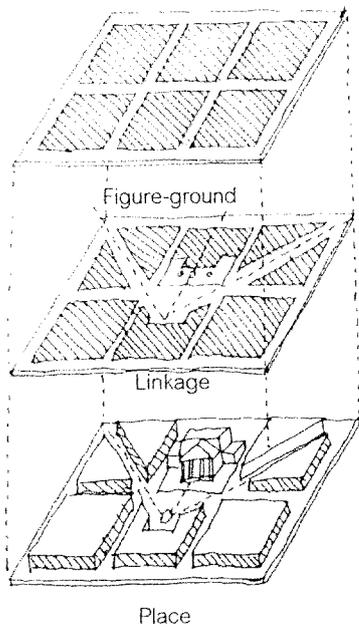
( ที่มา : Trancik : 1986 )

ภาพที่ 2.2 แสดงรูปแบบการเชื่อมโยงการก่อรูปของชุมชนเมือง

### ทฤษฎีความสำคัญของสถานที่ ( Place Theory )

( Trancik : 1986 ) กล่าวถึงการให้ความสำคัญของสถานที่ เพื่อสร้างความเข้าใจทั้งในลักษณะทางวัฒนธรรมรวมถึงผู้คนต่อบริบทของพื้นที่โล่งว่างนั้น และสถานที่ดังกล่าวจะต้องสะท้อนวัฒนธรรมของท้องถิ่น โดยมีลำดับความสำคัญของพื้นที่โล่งว่างนั้นๆว่ามีความเป็นมาอย่างไร โดยพิจารณาจากลักษณะที่มีและเห็นได้ ซึ่งทำให้รู้สึกถึงความสำคัญของสถานที่

ทั้งนี้จากทฤษฎีดังกล่าวทำให้สามารถเข้าใจความสัมพันธ์ของพื้นที่โล่งว่าง และการเชื่อมโยงส่วนต่างๆ และสามารถตอบสนองความต้องการของมนุษย์ และสื่อถึงเอกลักษณ์ในด้านความหมายเชิงจินตภาพของพื้นที่ได้



ภาพที่ 2.3 แสดงการเชื่อมโยงทฤษฎีหลัก 3 ทฤษฎี  
( ที่มา : Trancik : 1986, 1986:P.98 )

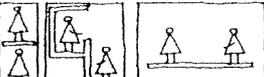
ทฤษฎีพื้นที่เฉพาะตัว ( Personal Space ) และ อาณาเขตครอบครอง (Territoriality) ซึ่งกล่าวถึงการใช้งานพื้นที่ในแง่จิตวิทยา และพฤติกรรมที่ให้ความรู้สึกถึงอาณาเขตครอบครอง เช่นการใช้บริเวณใดบริเวณหนึ่งอยู่เป็นประจำ ซึ่งอาจทำให้ผู้อื่นเกิดความรู้สึกถึงบริเวณดังกล่าว เป็นของผู้ใช้นั้นๆ ซึ่งการแบ่งแยกพื้นที่มีรูปแบบและลักษณะดังนี้

Horizontal Plane คือการแบ่งพื้นที่ด้วยองค์ประกอบในแนวระนาบ คือการยกหรือกั้นระดับพื้น การเปลี่ยนวัสดุหรือสีของพื้น รวมถึงการสร้างพื้นที่หรือขอบเขตในแนวระนาบ

Vertical Plane คือการแบ่งพื้นที่ด้วยองค์ประกอบในระนาบของผนัง คือการกั้นพื้นที่ในแนวตั้ง สร้างความรู้สึกสูงต่ำและความเชื่อมต่อที่แตกต่างกัน

Overhead Plane คือการแบ่งพื้นที่ด้วยองค์ประกอบในระนาบหลังคา คือการแบ่งพื้นที่ออกด้วยสิ่งที่อยู่เหนือระดับศีรษะ เช่นหลังคาคคลุมทางเดิน หรือแนวพุ่มไม้

ตารางที่ 2.1 แสดงขอบเขตการรับรู้ทางด้านความรู้สึกต่อสิ่งแวดลอม

Type	Inhibiting contact	Promoting contact
	Walls	No wall
	Long distances	Short distances
	High speeds	Low speeds
	Multiple levels	One levels
	Back-to-back Orientation	Face-to-face Orientation

ที่มา: Life Between Building

### ทฤษฎีชีวิตสังคมเมือง

( Jacobs : 1961 ) ให้อายละเอียดเกี่ยวกับทฤษฎีชีวิตสังคมเมือง ที่เน้นเรื่องของถนนและความหลากหลายต่างๆดังนี้

ถนนและทางเท้าบ่งบอกถึงดัชนีชี้วัดความมีคุณภาพของเมือง ซึ่งหากมีกิจกรรม มีชีวิตชีวา เมืองนั้นก็เกิดความน่าสนใจ แต่หากเงียบเหงา เมืองนั้นก็น่าเบื่อและรู้สึกถึงความไม่ปลอดภัย โดยการทำให้ถนนมีชีวิตชีวานั้น อาจจำเป็นต้องมีการดึงดูดคน เช่นต้องมีร้านค้า กิจกรรมต่างๆ และไม่ควรทำให้ถนนมีรูปแบบและลักษณะที่เหมือนกันทั้งหมด

และหากต้องการความปลอดภัย จำเป็นต้องแสดงอาณาเขตของส่วนบุคคลและส่วนสาธารณะให้แตกต่างกันอย่างชัดเจน

## การพิจารณาการมีอาณาเขตครอบครองในการออกแบบ

( วัฒนสิทธิ์ หรยางกูร : 2549 ) กล่าวถึงปัญหาของที่ใช้สอยพื้นที่ที่เกี่ยวกับมีอาณาเขตครอบครอง โดยเฉพาะอาณาเขตสาธารณะ ที่ไม่มีความชัดเจนในกิจกรรมและการยึดครองที่มักไม่ได้รับการดูแลอย่างเพียงพอจนกลายเป็นที่รกร้าง เช่นบริเวณชอกอาคาร ได้สะพาน ริมทางด่วน และนอกจากนี้ การยึดครองอาณาเขตสาธารณะมักเกิดขึ้นในบริเวณที่ติดต่อกับอาณาเขตส่วนตัว เช่นการยึดครองพื้นที่ทางเท้าหน้าร้านค้าตน ซึ่งอาจแก้ปัญหาดังกล่าวได้ ด้วยการมีอาณาเขตกึ่งส่วนตัวระหว่างกลาง ซึ่งเป็นการแก้ปัญหาการยึดครองอาณาเขตสาธารณะ

### แนวความคิดของพื้นที่โล่งว่างและความจำเป็นของที่ว่างระหว่างอาคาร

(Considering the spaces between building )

กล่าวถึงความจำเป็นของการมีว่างระหว่างอาคาร เพื่อใช้สำหรับการป้องกันอัคคีภัย ให้เกิดการเว้นว่าง ความเป็นสัดส่วน รวมทั้งเพื่อเป็นทางสัญจรกับผู้ใช้สอยอาคาร ไม่ว่าจะเป็นการเดินเท้าหรือทางสัญจรสำหรับรถยนต์ และเมื่อบางพื้นที่มีความเจริญมากขึ้น พื้นที่ว่างระหว่างอาคารได้ถูกบุกรุกให้ทำกิจกรรมต่างๆ ทำให้วัตถุประสงค์ในการเว้นที่ว่างระหว่างอาคารเปลี่ยนแปลงไป โดยมีข้อเสนอแนะต่อการจัดพื้นที่ว่างระหว่างอาคารเช่น จัดพื้นที่ว่างให้เกิดความร่มรื่น รวมถึงการจัดพื้นที่ว่างที่ไม่มีความลับสน และทำให้เกิดสิ่งแวดล้อมที่ดี

### แนวทางการออกแบบสำหรับอาคารพักอาศัยและอาคารพาณิชย์กรรม

( Guidelines for Multifamily & Commercial Building )

สภาพแวดล้อมสำหรับทางเดินเท้า ทางเดินเท้าที่สะดวกและน่าสนใจเพื่อเข้าสู่อาคารควรมีการเตรียมไว้ เพื่อให้เกิดความแน่ใจในความสะดวกสบายและปลอดภัย ทางเดินและพื้นที่ทางเข้าควรมีแสงสว่างที่พอเพียง และพื้นที่ทางเข้าต้องมีการป้องกันฝนและแดด โอกาสให้เกิดการสร้างสรรคให้มีชีวิตชีวา ตลอดทิศทางของทางเดินและพื้นที่เปิดโล่ง

อาคารควรหลีกเลี่ยงผนังเรียบผืนใหญ่ด้านถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งใกล้กับทางเดินเท้า ในที่ที่จำเป็นต้องมีผนังเรียบ ต้องมีการออกแบบเพื่อเพิ่มความรู้สึกสะดวกสบายและน่าสนใจ ผนังรับน้ำหนักใกล้ทางเดินสาธารณะ ซึ่งสูงต่อเนื่องกับระดับสายตาจึงเป็นสิ่งที่ควรหลีกเลี่ยง

การออกแบบที่จอดรถใกล้ทางเดิน ต้องมีการเตรียมพร้อมเรื่องความปลอดภัยและแสงสว่างให้พอเพียง ต้องหลีกเลี่ยงไม่ให้รถยนต์ผ่านเข้ามาในทางเดิน และลดการมองเห็นเครื่องหมายที่จอดรถ และเครื่องมือเครื่องใช้ต่างๆที่รกร้าง

## 2.2 กฎหมายและเทศบัญญัติ

งานวิจัยได้ทำการศึกษากฎหมายและเทศบัญญัติที่เกี่ยวข้องดังนี้

- กฎกระทรวงฉบับที่ 7 ( พ.ศ. 2517 )ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคาร พ.ศ. 2479
- กฎกระทรวงฉบับที่ 39 ( พ.ศ. 2537 )ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคาร พ.ศ. 2522
- กฎกระทรวงฉบับที่ 41 ( พ.ศ. 2537 )ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคาร พ.ศ. 2522
- กฎกระทรวงฉบับที่ 7 ( พ.ศ. 2543 )ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคาร พ.ศ. 2522
- ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องควบคุมอาคาร พ.ศ.2544
- กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549

## 2.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

( สมยศ สติธรรมนนท์ : 2549 ) กล่าวถึงการพัฒนาพื้นที่พาณิชย์กรรมย่านตลาดนัดรถไฟชัชวาลย์ ตำบลหัวหิน ประจวบคีรีขันธ์ โดยแสดงถึงปัญหาจากการจราจรขนส่งและที่จอดรถไม่เหมาะสม รวมถึงปัญหาการขาดแคลนพื้นที่บริการสาธารณะ ซึ่งได้เสนอแนวทางโดยการกำหนดรูปแบบการใช้ที่ดิน ให้นำมาตรการทางผังเมืองโดยส่งเสริมการเข้าถึงพื้นที่ต่างๆ การเชื่อมโยงทางเท้าตลอดจนพัฒนากิจกรรมบนที่ว่างให้เกิดประโยชน์เพื่อสร้างศักยภาพกิจกรรมการค้าในอนาคต

( สมฤทัย เล็กศรีสกุล : 2544 ) กล่าวถึงแนวทางการออกแบบเพื่อประสานระบบพื้นที่โล่งในเมืองย่านธุรกิจ ถนนสีลม ซึ่งเกิดการใช้พื้นที่ของกลุ่มคนและรูปแบบของกิจกรรมในลักษณะต่างๆ ทำให้เกิดการขยายของพื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมที่เพิ่มมากขึ้น รวมไปถึงความหนาแน่นของอาคารแผ่กระจายบนเส้นทางสัญจร ทำให้เกิดความแออัด รวมถึงพื้นที่ว่างบางส่วนไม่ได้ใช้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ซึ่งได้เสนอแนวทางแก้ไขเป็นทางเชื่อมเพื่อประสานระบบพื้นที่โล่งเข้าด้วยกันเพื่อความสะดวกในการเข้าถึงและความปลอดภัย และเพื่อเพิ่มพื้นที่ทางสังคมในรูปแบบใหม่

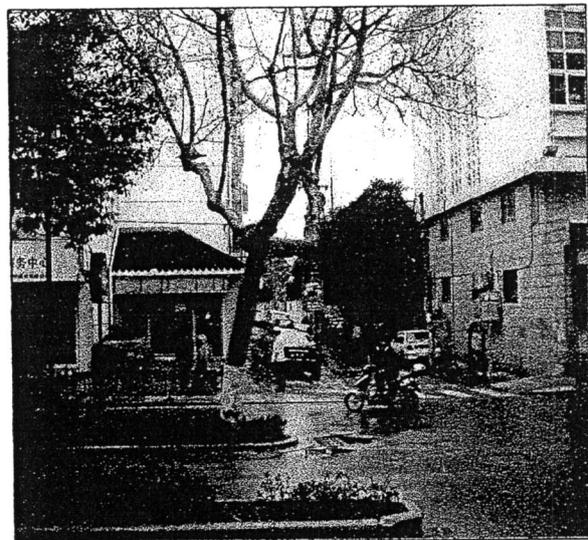
( ศรีศักดิ์ พัฒนาศิน ) กล่าวถึงการจัดวางที่ว่างกับการเปลี่ยนแปลงทางวัฒนธรรม โดยกล่าวถึงที่ว่างที่หยุดนิ่ง ( Static Space ) และที่ว่างที่เคลื่อนไหว ( Dynamic Space ) ซึ่งเป็นที่ว่างตัวกลางที่เชื่อมต่อความสัมพันธ์ของที่ว่างทางสถาปัตยกรรม โดยอาจแบ่งย่อยเป็นที่ว่างในการสัญจร ( Circulation Space ) ที่ว่างที่เชื่อมต่อ ( Transitional Space ) ระหว่างกิจกรรมใช้สอยต่างๆ โดยเส้นทางของที่ว่างในการสัญจรและเชื่อมจอนี้จะเป็นตัวกำหนดคุณลักษณะและความสัมพันธ์ที่ว่างหยุดนิ่งในแต่ละแห่งในลำดับที่ต่างกันออกไป เช่นพื้นที่ส่วนตัว พื้นที่กึ่งส่วนตัว พื้นที่สาธารณะ และพื้นที่สาธารณะ โดยการแบ่งพื้นที่ว่างดังกล่าวจะสัมพันธ์กับรูปแบบการดำเนินชีวิตประจำวัน ความสัมพันธ์ระหว่างคนในสังคม รวมถึงโครงสร้างของวัฒนธรรมความเป็นอยู่

## 2.4 กรณีศึกษา

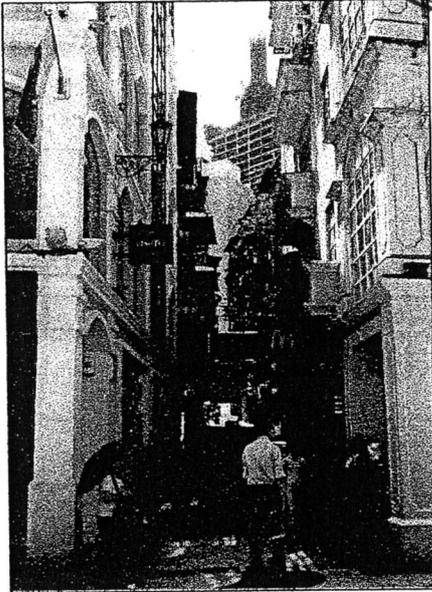
ตัวอย่างการใช้พื้นที่ว่างระหว่างอาคารในย่านพาณิชย์กรรมในต่างประเทศ

ถนนชอยใจกลางเมืองเซี่ยงไฮ้ ประเทศจีน

เป็นลักษณะถนนระหว่างอาคาร โดยมีพื้นที่ริมบาทวิถี และโดยรอบอาคารถูกใช้เป็นที่จอดรถยนต์ และทางสัญจรของคน รวมถึงถูกใช้เป็นที่ติดตั้งชิ้นส่วนต่างๆของงานระบบอาคาร รวมถึงป้ายและแผนที่บอกเส้นทางภายในเมือง



ภาพที่ 2.4 แสดงถนนชอยใจกลางเมืองเซี่ยงไฮ้ ประเทศจีน



พื้นที่โล่งว่างระหว่างอาคารของ  
จตุรัสเซนาโด ( Senado Square )

จุดศูนย์กลางของเมืองมาเก๊า ประเทศจีน  
ย่านแห่งนี้เป็นที่รวมไว้ซึ่งร้านค้าต่างๆ เป็นแหล่ง  
พาณิชย์กรรมและสถาปัตยกรรมทางศาสนา  
พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นอาคารเก่าสไตล์ชิโนโปรตุกีส  
โอบล้อมพลาซ่าขนาดใหญ่ โดยระหว่างอาคารแต่ละ  
หลังจะเป็นพื้นที่โล่งสำหรับการสัญจรของผู้คน  
โดยไม่มีการใช้กิจกรรมในด้านอื่นๆ

ภาพที่ 2.5 แสดงพื้นที่ว่างระหว่างอาคาร บริเวณจตุรัสเซนาโด



พื้นที่โล่งว่างระหว่างอาคารบริเวณแหล่ง  
พักอาศัยและพาณิชย์กรรม กรุงโรม ประเทศอิตาลี  
เป็นลักษณะเส้นทางสัญจรเปิดโล่งระหว่าง  
อาคารขนาดใหญ่ ที่เรียงรายตามลักษณะผังเมือง  
ของกรุงโรม โดยพื้นที่ดังกล่าวถูกใช้เป็นทางสัญจร  
ของคน รวมถึงพื้นที่จอดรถของผู้ที่ใช้สอยอาคาร

ภาพที่ 2.6 แสดงพื้นที่ว่างระหว่างอาคาร กรุงโรม ประเทศอิตาลี

จากทฤษฎีที่เกี่ยวข้องสามารถสรุปได้ถึงแนวความคิดของพฤติกรรม รวมถึงความสัมพันธ์  
ต่างๆที่ทำให้เกิดกิจกรรม การใช้สอยในพื้นที่ว่างระหว่างอาคาร ตลอดจนกฎหมายและเทศบัญญัติ  
ที่ระบุถึงขอบเขต ระยะเวลา ที่ต้องนำมาบังคับใช้อย่างเคร่งครัดและหาข้อเสนอแนะที่เหมาะสม  
ตลอดจน งานวิจัยที่เกี่ยวข้องและกรณีศึกษาที่เป็นแนวทางในการออกแบบ ปรับปรุงและพัฒนา