

การเคลื่อนที่: กิจวัตรเชิงที่ว่างของคนงานรถเข็น-รถลาก

ปากคลองตลาด

ศุภฤติ ไพธิโร

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

อภิรดี เกษมสุข

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

พิมลศิริ ประจางสาร

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

บทคัดย่อ

กิจวัตรเชิงที่ว่างเป็นปรากฏการณ์หนึ่งของสังคมเมืองในการพิจารณาวิถีชีวิตซึ่งผู้คนครอบครองที่ว่างสาธารณะผ่านกิจกรรมและหน้าที่ใช้สอย การครอบครองที่ว่างในกิจวัตรประจำวันได้ถูกอธิบายความหมายในศาสตร์ต่างแขนง อาทิ สังคมศาสตร์ สังคมวิทยาเมือง ภูมิศาสตร์วัฒนธรรม มานุษยวิทยา รวมถึงศาสตร์ทางสถาปัตยกรรม อย่างไรก็ตาม การแสดงออกของที่ว่างเชิงสังคมมีความซับซ้อนกว่ารูปทรงที่แสดงให้เห็นทางกายภาพ งานเขียนเชิงทฤษฎีจำนวนหนึ่งได้อธิบายแง่มุมความสัมพันธ์อันแตกต่างออกไประหว่างการครอบครองที่ว่างในกิจวัตรประจำวันกับโครงสร้างความสัมพันธ์ของระบบที่ว่างในสังคมเมือง ตัวอย่างเช่น อองรี เลอแอฟเฟอร์ (1991) มิเชล เดอ เซห์ตูว์ (1984) มาร์ค อูจี้ (1995) เอ็ดเวิร์ด โซจา (1996) และเอียน บอร์เดน (2001) ซึ่งการให้ความสำคัญกับการผลิตสร้างที่ว่างเชิงสังคมจากการเคลื่อนที่นั้นยังพบช่องว่างของการนำมาศึกษาเป็นหน่วยวิเคราะห์

การศึกษานี้มุ่งค้นหาความสัมพันธ์ในเชิงความหมายของที่ว่างเชิงสังคมกับการครอบครองที่ว่างในชีวิตประจำวันจากปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นจริงของที่ว่างในเมือง ผ่านการศึกษากิจวัตรประจำวันในการเคลื่อนที่ของคนงานรถเข็น-รถลาก ย่านปากคลองตลาด เพื่อตอบคำถามหลักคือ การครอบครองที่ว่างในกิจวัตรประจำวันจะมีคุณลักษณะที่ช่วยอธิบายความหมายและความสัมพันธ์ของที่ว่างเชิงสังคมได้หรือไม่ อย่างไร วิธีการศึกษาประกอบด้วยการสำรวจภาคสนามเพื่อเก็บบันทึกคุณลักษณะของที่ว่างจากการสังเกตการณ์ และการสัมภาษณ์แบบไม่มีโครงสร้าง แบบแผนในการเคลื่อนที่ของคนงานรถเข็น-รถลากซึ่งบ่งชี้ลักษณะการครอบครองที่ว่างใช้การเก็บบันทึกด้วยการสังเกตอย่างเป็นระบบ ร่วมกับการใช้ทฤษฎี Space Syntax เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์โครงข่ายความสัมพันธ์ของระบบที่ว่าง

การศึกษาพบว่าการผสมผสานทฤษฎีสถิตฐานวิทยาของพื้นที่และทฤษฎีการปฏิบัติการเชิงพื้นที่มีส่วนช่วยในการอธิบายความซับซ้อนทางคุณลักษณะและความหมายของที่ว่างเชิงสังคมได้อย่างละเอียดครอบคลุมยิ่งขึ้น การวิเคราะห์โครงสร้างความสัมพันธ์ของพื้นที่กับการสร้างและการใช้สอยที่ว่างที่ค้นพบผ่านการเคลื่อนที่ของคนงานรถเข็น-รถลากมีความสอดคล้องกันโดยเฉพาะในเชิงรูปแบบและโครงสร้าง ที่ว่างเชิงภาพตัวแทนปรากฏผ่านการประนีประนอมจากข้อจำกัดด้านเส้นทางในการเข้าถึงและข้อจำกัดด้านเวลาในการครอบครองที่ว่างโดยชั่วคราว ทั้งนี้ พบความสัมพันธ์ที่ชัดเจนระหว่างการคัดสรรเส้นทางเคลื่อนที่ซึ่งเหมาะสมที่สุดในลำดับแรกกับเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดในลำดับรองลงไป (second-best route) จากความสามารถในการทำความเข้าใจ (intelligibility) และสัมผัสเชิงที่ว่าง (spatial sense) ของคนงานรถเข็น-รถลาก

คำสำคัญ: กิจวัตรเชิงที่ว่าง | การเคลื่อนที่ | การครอบครองที่ว่าง | คนงานรถเข็น-รถลาก | ปากคลองตลาด

Movement: Spatial practice of Trolley workers at Pak Khlong Talat

Sarut Phosai

Faculty of Architecture, Kasetsart University

Apiradee Kasemsook

Faculty of Architecture, Silpakorn University

Pimolsiri Prajongsan

Faculty of Architecture, Silpakorn University

Abstract

Spatial practice is a kind of urban phenomenon that used to considering the way in which people occupied social spaces by representing their intention through activities and function. Discourse of spatial occupation in social practice shown in various disciplines such as Social Science, Urban Sociology, Cultural Geography, Anthropology, Urban Culture, and Architecture. However, the representation of social space sometimes is more complicate than physical form of appearance. Theorists have outlined aspects of relationship between spatial behavior and spatial configuration in urban practice differently, such as Lefebvre (1991), de Certeau (1984), Augé (1995), Soja (1996), and Boden (2001). Movement as an influent type of spatial production seems to be abandonment in term of unit of analysis in social practice.

This study will address investigation of concepts or theories of social space and spatial occupation which used to explain spatial practices in urban phenomenon through movement of trolley workers. The study asks two questions: *There are any spatial characteristics in everyday practice which led us to the more precise understanding of the interrelationships of social spaces or not? And, How?* Pak Khlong Talat,

a flower and fresh market in Bangkok, was chosen as the area scope for exploration of this question. Observation and unstructured interview were used for the study of spatial characteristics in everyday practice. Movement patterns of trolley workers were investigated by using People-following technique to reveal spatial movement and occupation through workers' trajectory. The Space Syntax theory was applied as the analytical tool.

The findings show that: An integrated theory of spatial morphology and spatial practice contribute to the precise understanding of complexity and duality in social space. The analysis of spatial configuration is consistent with spatial practice of trolley workers, especially in term of movement patterns and spatial structure. Space of representation reveals significant characteristic of spatial compromise especially in limitation of accessible routes and availability of transient spaces; and, there is a distinct relationship between most appropriated route and second-best route in selection of trajectory that affected by spatial sense of trolley workers.

Keyword: Spatial Practice | Movement | Spatial Occupation | Trolley Worker | Pak Khlong Talat

1. บทนำ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อสืบค้นความสัมพันธ์ระหว่างแนวคิดและทฤษฎีที่ว่างเชิงสังคม (social space) กับการครอบครองที่ว่าง (spatial occupation) ในการนำไปอธิบายปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นจริงของที่ว่างในเมืองจากการสร้าง และการใช้สอยที่ว่างในชีวิตประจำวัน ผ่านการศึกษาวิถีการเคลื่อนที่ของคนงานรถเข็น-รถลากย่านปากคลองตลาด โดยมีคำถามหลักคือ การครอบครองที่ว่างในกิจวัตรประจำวันจะมีคุณลักษณะที่ช่วยอธิบายความหมายและความสัมพันธ์ของที่ว่างเชิงสังคมได้หรือไม่ อย่างไร

ทั้งนี้ มีข้อตกลงเบื้องต้นว่า “ที่ว่างจากการเคลื่อนที่ (spatial movement)” เป็นการสร้างที่ว่างประเภทหนึ่งจากกิจวัตรของคนงานรถเข็น-รถลากที่แสดงผ่านการใช้งาน อาศัย และครอบครอง ดังนั้นจึงใช้ “การเคลื่อนที่ของคนงานรถเข็น-รถลาก (movement of trolley workers)” เป็นหน่วยวิเคราะห์ (unit of analysis) (การเคลื่อนที่ของคนกลุ่มเล็กๆ นี้เป็นตัวอย่างที่ดีในการศึกษาปรากฏการณ์ของที่ว่างในเมือง)

จากการสืบค้นเบื้องต้นนั้นพบว่า มีการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับที่ว่างสาธารณะและที่ว่างเชิงสังคมในประเด็นต่างๆ อยู่เป็นจำนวนมาก ผลการศึกษาส่วนหนึ่งได้กล่าวถึงประเด็นเฉพาะที่มีความน่าสนใจ คือ การสร้างหรือการใช้ที่ว่างในแง่มุมของ “การเคลื่อนที่ (movement)” อันเป็นกิจวัตรพื้นฐานของผู้คนในสังคมเมือง ตัวอย่างกิจกรรมเชิงที่ว่างของสังคมเมืองที่สามารถนำมาพิจารณาได้ดีคือ พื้นที่ย่านการค้าหรือตลาด ซึ่งเป็นที่ว่างเชิงสังคมที่พบกิจกรรมการเคลื่อนไหวสัญจรของผู้คนจำนวนมาก (Gehl, 2011: 25, 133; Gehl, 2013: 63)

ในการศึกษานี้จึงได้เจาะจงย่านการค้าสำคัญในพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ชั้นนอก เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร คือ ปากคลองตลาด ซึ่งประกอบด้วยตลาด 4 แห่งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกัน ย่านปากคลองตลาดนอกจากจะตั้งอยู่ในบริบทแวดล้อมทางประวัติศาสตร์และแหล่งการค้าที่มีประวัติความเป็นมาอย่างยาวนานกว่า 60 ปี ยังถือเป็นศูนย์กลางขนาดใหญ่ของสินค้าผัก ผลไม้ ดอกไม้ ที่มีการค้าขายซึ่งเอื้ออำนวยกันและกันโดยธรรมชาติ (อรศิริ ปาณินท์, 2527; มนัสวี จิตรมณี, 2547)

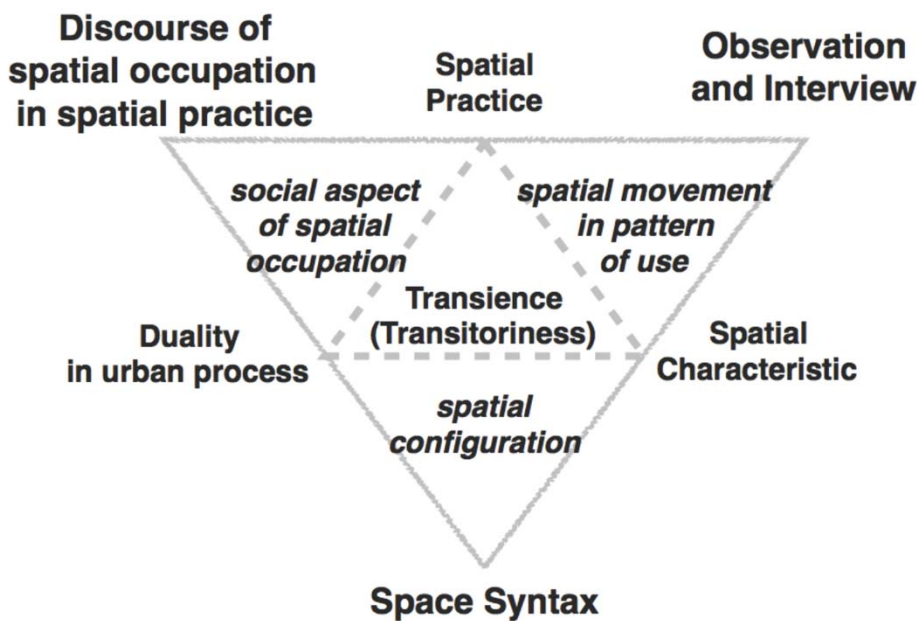
ปัจจุบันปากคลองตลาดเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมที่สำคัญของเกาะรัตนโกสินทร์ มีลักษณะภูมิศาสตร์ของที่ตั้งซึ่งทอดขนานไปตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา สามารถสัญจรและเข้าถึงได้อย่างสะดวกทั้งทางน้ำและทางบก นอกจากกิจกรรมการค้าที่พลัดเปลี่ยนหมุนเวียนตลอด 24 ชั่วโมงอันเป็นเอกลักษณ์สำคัญของย่านแล้ว สิ่งหนึ่งที่ผู้คนส่วนใหญ่สามารถพบเห็นได้ง่ายที่สุดและเป็นภาพที่ชินตาจนอาจละเลยความสนใจไปนั้น คือ การเคลื่อนที่ของกลุ่มแรงงานรถเข็น-รถลากที่สัญจรในพื้นที่อยู่ตลอดเวลาทั้งในบริเวณตลาดและเส้นทางต่างๆ ตามแนวถนนสายหลักและสายรองภายในย่าน กิจวัตรในการเคลื่อนที่นี้บ่งบอกลักษณะขอบเขตทางกายภาพ ตลอดจนรอยต่อของกิจกรรมและเวลา จากปริมาณการค้า การสัญจร และการขนส่งของย่านปากคลองตลาดอย่างมีนัยสำคัญ

กล่าวคือ แรงงานรถเข็น-รถลาก เป็นกลุ่มที่มีกิจวัตรประจำวันครอบคลุมการใช้พื้นที่ และเวลาภายในย่านปากคลองตลาดมากที่สุด การกระจายสินค้าไปยังจุดต่างๆ ใช้วิธีการเดินเท้าและรถเข็น-รถลากเป็นพาหนะหลักในการขนส่ง และบางส่วนจำเป็นต้องเคลื่อนที่ผ่านเส้นทางสาธารณะที่ซ้อนทับกับระบบสัญจรหลักของย่าน การศึกษาลักษณะการครอบครองที่ว่างจากการเคลื่อนที่ของคนงานรถเข็น-รถลาก จึงเป็นกรณีศึกษาที่น่าจะสามารถนำไปอธิบายปรากฏการณ์ของที่ว่างในเมืองที่แสดงออกผ่านการดำเนินชีวิตประจำวันของสังคมอื่นๆ ที่คล้ายคลึงหรือแตกต่างกันได้

ทฤษฎีที่ใช้เป็นกรอบในการศึกษาครอบคลุมแง่มุมของที่ว่างเชิงสังคม (social space) ในศาสตร์แขนงต่างๆ ร่วมกับการใช้ทฤษฎีสัญฐานวิทยาของพื้นที่ (spatial morphology) ในการทำความเข้าใจลักษณะเชิงความหมายและประเภทของการสร้างและการใช้สอยที่ว่างเชิงสังคม ประกอบกับการพิจารณาความสัมพันธ์เชิงเปรียบเทียบระหว่าง “พฤติกรรมการสร้างและการใช้สอยที่ว่าง (spatial behavior)” กับ “โครงข่ายความสัมพันธ์ของที่ว่าง (spatial configuration)”

วิธีการศึกษาประกอบด้วยการสังเกตการณ์ (observation) กิจกรรมการค้า การสัญจร และการขนส่ง ผ่านการเก็บบันทึกข้อมูลการเคลื่อนที่ด้วยวิธีการเดินตาม (People-following) เพื่อทราบถึงคุณลักษณะการปรากฏและคงอยู่ของที่ว่างในเชิงขอบเขต (ทางกายภาพและทางนามธรรม) ตลอดจนถึงรอยต่อของกิจกรรมและเวลา ซึ่งสัมพันธ์กับกิจกรรมและหน้าที่ใช้สอยของที่ว่างนั้น ร่วมกับการสัมภาษณ์แบบไม่มีโครงสร้าง (unstructured interview or non-directive interview) เพื่อทราบถึงลักษณะในการครอบครองผ่านการสร้างและใช้สอยที่ว่างในแง่มุมอื่นๆ ที่อาจไม่ปรากฏให้เห็นจากการสังเกตการณ์ และนำข้อมูลการเคลื่อนที่ดังกล่าวมาวิเคราะห์เปรียบเทียบโครงข่ายความสัมพันธ์ของที่ว่างด้วยทฤษฎี Space Syntax

ทั้งนี้ ผลการศึกษาทั้ง 3 ส่วน ได้แก่ ความหมายของการครอบครองที่ว่างในชีวิตประจำวัน การสังเกตการณ์พฤติกรรมการสร้างและการใช้สอยที่ว่าง และ การวิเคราะห์โครงข่ายความสัมพันธ์ของระบบที่ว่าง จะนำมาอภิปรายถึงปรากฏการณ์ของที่ว่างในเมืองผ่านแง่มุมในเชิงการแสดงความหมาย (semantic representation) และเชิงโครงสร้าง (syntactic structure) ที่ค้นพบผ่านกิจกรรมประจำวันของคนงานรถเข็น-รถลากย่านปากคลองตลาด



ภาพที่ 1: แสดงกรอบความคิดในการศึกษา (Theoretical and Conceptual Framework)

อนึ่ง คำจำกัดความของ “ตลาด” ที่อ้างอิงในการวิจัยนี้เป็นสรรพนามที่มีความหมายเจาะจงถึงตลาดทั้ง 4 แห่ง ซึ่งเป็นที่ทราบในความหมายโดยรวมว่า “ย่านปากคลองตลาด” หรือ “ปากคลองตลาด” อันประกอบด้วย ตลาดส่งเสริมเกษตรไทย ตลาดองค์การตลาด ตลาดยอดพิมาน และตลาดปากคลองตรีเพชร ทั้งนี้ หมายรวมถึงพื้นที่ต่อเนื่องจากความหนาแน่นของกิจกรรมการค้าและการขนส่งภายในย่านที่อาจเปลี่ยนแปลงไปตามช่วงเวลาของวัน ฤดูกาล และวาระสำคัญต่างๆ (ดูภาพที่ 2)



ภาพที่ 2: แสดงขอบเขตเชิงพื้นที่ในการศึกษา (Area Scope of Study)

2. ผลการวิจัย

ผลการวิจัยในที่นี้ได้แบ่งเนื้อหาออกเป็น 3 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 เป็นการค้นคว้าภาคเอกสารที่เกี่ยวข้องกับที่ว่างเชิงสังคมกับกิจกรรมเชิงที่ว่าง ส่วนที่ 2 เป็นผลการสังเกตการณ์ขอบเขตและการเคลื่อนไหวของตลาด ประเภท ลักษณะการใช้งาน และวิถีสัญจรของรถเข็น-รถลาก และการอ่านได้ของขอบเขตตัวแทนกลุ่มสินค้าและบริการ และส่วนที่ 3 เป็นข้อมูลการเคลื่อนที่จากวิธีการเดินตาม (People-following) การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยทฤษฎี Space Syntax และการครอบครองที่ว่างของคณงานรถเข็น-รถลาก ซึ่งจะนำเสนอตามลำดับต่อไป

2.1 ที่ว่างเชิงสังคมกับกิจกรรมเชิงที่ว่าง

“กิจกรรมเชิงที่ว่าง” หรือ “การปฏิบัติการเชิงพื้นที่ (spatial practice)” หมายถึง การดำเนินชีวิตประจำวันที่เกี่ยวข้องกับการสร้างและการใช้สอยพื้นที่ซึ่งสังเกตเห็นได้ผ่านลักษณะทางกายภาพ รวมถึงกิจกรรมในพื้นที่สาธารณะหรือพื้นที่ทางสังคมซึ่งผสมผสานลักษณะทางนามธรรมผ่านรูปแบบความสัมพันธ์ ประวัติศาสตร์ และอัตลักษณ์ที่ไม่อาจสังเกตเห็นได้

โดยตรง กิจวัตรเชิงที่ว่างเป็นคุณลักษณะของที่ว่างเชิงสังคมที่ อองรี เลอแฟบร์ (Henri Lefebvre, 1991) ได้แสดงความเชื่อมโยงระหว่างขอบเขตทางกายภาพกับขอบเขตทางนามธรรมไว้ในงานเขียนชิ้นสำคัญ คือ *The Production of Space* หรือ “การผลิตสร้างที่ว่าง” สิ่งที่เลอแฟบร์ให้ความสำคัญนั้นเป็นความพยายามในการอธิบายกรอบความคิดของการสร้างที่ว่างจากการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับชีวิตประจำวันของผู้คนในสังคมหนึ่ง หรือ “กิจวัตรเชิงสังคม (social practice)” กิจวัตรนั้นแสดงผ่านการใช้งาน การอยู่อาศัย และการครอบครองพื้นที่ (lived space)

ในขณะที่เดียวกันผลจากการผลิตสร้างที่ว่างนั้นยังทำหน้าที่ในการสร้างซ้ำหรือปรับเปลี่ยนความสัมพันธ์ของผู้คนในสังคมต่อไปอย่างไม่รู้จบ (สันต์ สุวัจนราภินันท์, 2557) การประยุกต์แนวคิดของเลอแฟบร์ที่เกี่ยวข้องกับกิจวัตรเชิงสังคมที่เห็นได้ชัดเจนคือแนวคิดเรื่อง *พื้นที่เชิงภาพตัวแทน* (representational space) หรือ *ที่ว่างภาพตัวแทน* (space of representation) ซึ่งเป็นกระบวนการปรับเปลี่ยนที่ว่างผ่านการปฏิบัติกิจกรรมในพื้นที่กายภาพและปฏิสัมพันธ์ทางสังคมที่สร้างการรับรู้ (perceived) และเข้าใจความหมาย (conceived) อันเป็นหลักคิดของที่ว่างในบริบทนั้น ความเข้าใจดังกล่าวมีอิทธิพลต่อการปรับตัวและแสดงออกของผู้ใช้ที่ว่างผ่านการอาศัยและครอบครองพื้นที่ (lived) ในลักษณะที่แตกต่างกันออกไปทั้งในระดับกลุ่มสังคมขนาดเล็กและกลุ่มสังคมโดยรวม

ความสอดคล้องของแนวคิดเรื่องที่ว่างเชิงสังคมนั้นพบความเคลื่อนไหวที่เป็นที่ยอมรับอย่างแพร่หลายในช่วงทศวรรษ 1970 – 1990 ตัวอย่างเช่น แนวคิดทางสังคมศาสตร์ของ มิเชล เดอ เซร์ตูว์ (Michel de Certeau, 1984) ที่กล่าวถึงความสัมพันธ์ของโครงสร้างเชิงอำนาจต่อปัจเจกบุคคล สถาบันสาธารณะและโครงสร้างเชิงอำนาจเป็นเสมือนผู้สร้าง (ผลิต) ผู้คนในสังคมเป็นเสมือนผู้บริโภคที่แสดงออกในสิ่งแวดล้อม วิถีของผู้คนโต้ตอบอำนาจนั้นด้วยการสร้างวัฒนธรรมมวลชนของตนขึ้น อันเป็นความพยายามในการต่อต้าน ผ่อนปรน หรือยอมรับ ผ่านการดัดแปลงหรือปฏิรูปลักษณะต่างๆ ในการดำเนินชีวิตประจำวัน (everyday practice) เพื่อที่จะสร้างสิ่งเหล่านั้นให้เป็นของตนเอง

นอกจากนี้ยังพบแนวคิดทางมานุษยวิทยาโดย มาร์ค อูจี (Marc Augé, 1995) โดยกล่าวถึงถิ่นที่ (place) ในความหมายของที่ว่างที่ไม่สามารถปราศจากความสัมพันธ์ ประวัติศาสตร์ และอัตลักษณ์ องค์กรประกอบทั้งสามส่วนแสดงออกทาง *สภาวะชั่วคราว* หรือ *สภาวะรอยต่อ* (transience or transitoriness) ที่เปลี่ยนผ่านการปฏิบัติในชีวิตประจำวัน อูจีก้าวว่าที่ว่างลักษณะนี้เป็น *ถิ่นที่ทางกิจวัตร* (practiced place) อันหมายถึงที่ว่างซึ่งสัมพันธ์กับกิจวัตรประจำวันของผู้คน ภายใต้เรื่องราว กฎเกณฑ์ทางวัฒนธรรม และธรรมชาติของผู้คนที่อาศัยในพื้นที่นั้น

แนวคิดที่ว่างเชิงสังคมต่างๆ นั้นไม่สามารถทำความเข้าใจหรือจับต้องได้ง่ายนัก จากการทบทวนสถานภาพความรู้พบว่า การศึกษา ตีความ และทำความเข้าใจที่ว่างเชิงสังคมที่สำคัญในช่วงทศวรรษ 1990 ได้พัฒนาไปสู่การค้นหาเครื่องมือในการอธิบายความซับซ้อน และความหมายที่ปรากฏอยู่ร่วมกันของที่ว่างทางกายภาพและนามธรรม ดังที่พบแนวคิดและทฤษฎีที่สำคัญ 3 ทฤษฎี คือ *Thirdspace* โดย เอ็ดเวิร์ด โซจา (Edward Soja, 1996) เป็นทฤษฎีทางภูมิศาสตร์วัฒนธรรมที่กล่าวถึงที่ว่างในโลกของความเป็นจริงกับถิ่นที่ในจินตนาการ (real and imagined) ตัวอย่างเช่น ความหมายเชิงที่ว่างของตลาดขอบเขตที่หนึ่ง อาจเป็นพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ซึ่งมีตำแหน่งที่ตั้งอยู่ในศูนย์กลางของเมือง ขอบเขตที่สอง คือ การรับรู้ว่าตลาดเป็นสถานที่ซึ่งสินค้าถูกซื้อขายหรือแลกเปลี่ยน ขณะที่ขอบเขตที่สาม เป็นการมองถึงถิ่นที่ซึ่งผู้คนมีการรวมตัว ปฏิสังสรรค์ และแสวงหาสิ่งที่มีเฉพาะในท้องถิ่นนั้น ซึ่งเป็นความหมายของที่ว่างจากปฏิสัมพันธ์เชิงสังคมที่อาจเปลี่ยนแปลงได้จากประสบการณ์ส่วนบุคคล

แนวคิดปฏิสัมพันธ์เชิงสังคมนี้อาจได้ถูกอธิบายผ่านทฤษฎีทางวัฒนธรรมเมืองกับสถาปัตยกรรมเช่นเดียวกัน โดย เอียน บอร์ดเดน (Ian Borden, 2001) ซึ่งได้ศึกษาพื้นที่ทางกายภาพและทางนามธรรมในความเป็นเมืองผ่านวัฒนธรรมสเก็ตบอร์ดระหว่างทศวรรษ 1960–1980 ในผลงานของเขาชื่อ *Skateboarding, space and the city: Architecture and the body*

กล่าวถึงขอบเขตที่หนึ่งซึ่งพบเห็นได้ (found space) จากความพยายามในการแสวงหาพื้นที่ซึ่งมีระนาบโค้งต่อเนื่องคล้ายรูปทรงของคลื่นทะเล เพื่อฝึกฝนการเคลื่อนไหวร่างกายโดยอิสระบนแผ่นกระดานติดลื่อน้ำหนักเบาจนเกิดการสร้างที่ว่างในขอบเขตที่สอง (constructed space) จากการดัดแปลงสภาพแวดล้อมเพื่อสร้างความท้าทายแก่ผู้เล่นในลักษณะลานแข่งขัน เกิดเป็นรูปแบบสถาปัตยกรรมและกลุ่มสังคมของนักเล่นสเก็ตบอร์ด วัฒนธรรมสเก็ตบอร์ดได้พัฒนาไปสู่ขอบเขตเชิงตัวแทนหรือขอบเขตที่สาม (space of representation) มีการบันทึกและเผยแพร่ความสามารถของนักสเก็ตบอร์ดอาชีพ รวมถึงการสร้างภาพจำลองผ่านสื่อหลากหลายประเภท การสื่อความหมายด้วย *วิถีสัญจร* (trajectory) จากเส้นทางการเคลื่อนที่ในอากาศ ท่าทางการเคลื่อนไหวภายใต้แรงโน้มถ่วงในไม่กี่วินาทีนั้นได้สร้างขอบเขตของที่ว่างภาพตัวแทนผ่านการเคลื่อนที่ในมิติของเวลา การศึกษาของบอร์เดนเป็นการขยายความเชิงสถาปัตยกรรมผ่านตัวอย่างวัฒนธรรมย่อยของการผลิตสร้างที่ว่างและแนวคิดที่ว่างภาพตัวแทน (space of representation) ที่มีจุดเริ่มต้นจากแนวคิดของเลอแพร์

ความพยายามในการอธิบายกลไกการทำงานของที่ว่างที่ซ้อนทับกับมิติทางสังคม วัฒนธรรม และเศรษฐศาสตร์ ที่เห็นได้ชัดเจนคือ *ทฤษฎีทางสังคมของพื้นที่* (a social theory of space) โดย บิล ฮิลลิเออร์ และ จูเลียน แฮนสัน (Hillier and Hanson, 1989: 8, 26; อภิรตี เกษมสุข, 2557: 196) ซึ่งได้อธิบายความหมายเชิงความสัมพันธ์ของที่ว่างในสถาปัตยกรรมและเมืองว่าสามารถพิจารณาจากเงื่อนไข ลำดับ ระเบียบ กฎเกณฑ์ในการอยู่ร่วมกันของที่ว่างในระบบเมื่อพิจารณาพร้อมกับความสัมพันธ์ในเชิงกิจกรรมและหน้าที่ใช้สอยของหน่วยที่ว่างนั้น (activities and function) ซึ่งเป็นได้ทั้งความหมายระดับเบื้องต้นหรือความหมายเชิงรูปลักษณ์ (surface meaning) อันอาจแสดงให้เห็นเบื้องต้นจากรูปร่างหรือรูปทรงที่ปรากฏ ในขณะที่เดียวกันนั้นก็ยังคงมีความหมายระดับลึกหรือความหมายที่แท้จริงในเชิงโครงสร้าง (deep meaning or structural meaning) ซึ่งมีลักษณะคงที่ไม่ว่ารูปลักษณ์จะเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร ลักษณะของความหมายทั้งสองปรากฏควบคู่กันเสมอโดยเฉพาะอาคารที่อยู่ในวัฒนธรรมเดียวกันหรือคล้ายคลึงกัน

การอธิบายกิจกรรมเชิงที่ว่างของคนงานรถเข็น-รถลากในการวิจัยนี้เป็นการผสมผสานแนวคิดและทฤษฎีการผลิตสร้างที่ว่างของอองรี เลอแพร์ ที่ถูกขยายความขอบเขตทางกายภาพและทางนามธรรมผ่านวัฒนธรรมย่อยของสังคมเมืองโดย เอ็ดเวิร์ด โซจา และ เอียน บอร์เดน ตลอดจนความหมายและระบบของที่ว่างเชิงสังคมและวัฒนธรรมที่แสดงผ่านแบบจำลองความสัมพันธ์ของที่ว่างโดย บิล ฮิลลิเออร์ และ จูเลียน แฮนสัน ซึ่งน่าจะสามารถนำไปพิสูจน์และอธิบายความสัมพันธ์ของที่ว่างเชิงสังคมจากคุณลักษณะที่แสดงออกผ่านการครอบครองที่ว่างในกิจกรรมประจำวันได้

2.2 ขอบเขตและการเคลื่อนตัวของตลาด

ขอบเขตและการเคลื่อนตัวของตลาดจะพิจารณาจากความเข้มข้นหรือเบาบาง (intensity) ของกิจกรรมการค้า การสัญจร และการขนส่ง ซึ่งบ่งชี้ความหนาแน่นของการใช้พื้นที่ (density) ภายในและภายนอกตลาดทั้ง 4 แห่งของย่านจากการสำรวจภาคสนามตามแนวถนนสายหลัก ถนนสายรอง ทางเท้า รวมถึงการตั้งแผงค้าชั่วคราวในบริเวณผ่อนผัน ฯลฯ โดยเก็บบันทึกข้อมูลต่อเนื่องตลอดช่วงเวลาของวันจำนวน 2 ครั้ง

การสำรวจครั้งที่ 1 เพื่อสังเกตการณ์ในภาพรวมเพื่อทราบถึงลักษณะการใช้พื้นที่และการสัญจรที่เกิดขึ้นในแต่ละบริเวณของย่าน และครั้งที่ 2 เพื่อสำรวจการเปลี่ยนแปลงของขอบเขตของตลาดโดยละเอียด จากตำแหน่งของกิจกรรมการค้า การเคลื่อนที่ของผู้ค้า ผู้ซื้อ และแรงงานในพื้นที่ตลาดและพื้นที่ต่อเนื่องโดยรอบ การเก็บบันทึกข้อมูลในแต่ละครั้งได้แบ่งช่วงเวลาในการสังเกตการณ์ออกเป็น 6 ช่วงเวลา ได้แก่ 1) ช่วงเวลา 4.00 – 7.00 น. 2) ช่วงเวลา 7.00 – 10.00 น. 3) ช่วงเวลา 10.00 – 14.00 น. 4) ช่วงเวลา 14.00 – 17.00 น. 5) ช่วงเวลา 17.00 – 20.00 น. และ 6) ช่วงเวลาหลัง 20.00 – 4.00 น. ซึ่งคาบเกี่ยวระหว่างช่วงกลางคืนถึงช่วงเช้าของวันรุ่งขึ้น

พบว่า ความหนาแน่นของกิจกรรมส่งผลต่อการปรับเปลี่ยนขนาด และตำแหน่งของพื้นที่ตลาดตลอดช่วงเวลาของวัน การขยายตัวในแต่ละช่วงเวลาเกิดจากกรอบครั้งที่วางชั่วคราวของผู้ค้า กิจกรรมการค้าในบริเวณผ่อนผัน และความต้องการในการขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่ตลาดกับพื้นที่ต่อเนื่อง การอนุญาตให้กรอบครั้งที่ชั่วคราวจากการอนุมัติหรือผ่อนผันของผู้ดูแลพื้นที่ (หน่วยเทศกิจกรุงเทพมหานครและสถานีตำรวจนครบาลท้องที่เขตพระนคร) ปรากฏใน 3 บริเวณหลัก ได้แก่ 1) พื้นที่สวนสาธารณะและลานจอดรถบริเวณเชิงสะพานพุทธ (ด้านทิศตะวันออก) ซึ่งกรุงเทพมหานครอนุมัติให้เป็นจุดขนถ่ายสินค้าชั่วคราว 2) พื้นที่เชิงสะพานเจริญรัช 31 ถนนราชินี และบริเวณต่อเนื่องส่วนปลายของถนนมหาราช (ด้านทิศตะวันตก) ซึ่งผ่อนผันในช่วงเวลาหลัง 19.00 น. และ 3) พื้นที่ทางเท้าตลอดแนวถนนจักรเพชร ซึ่งผ่อนผันในช่วงเวลาหลัง 19.00 น. (สัมภาษณ์, 9 เมษายน 2560) ทั้งนี้ ความหนาแน่นในการใช้พื้นที่เป็นสิ่งบ่งชี้ขอบเขตทางกายภาพ (physical) และขอบเขตทางจิตภาพ (mental) ของตลาด ซึ่งเกิดขึ้นพร้อมกันกับการเคลื่อนที่ของแรงงานที่หมุนเวียนในพื้นที่ตลอดเวลานั้นด้วย (สำรวจภาคสนาม, 3 พฤษภาคม และ 14 พฤษภาคม 2560)



ภาพที่ 3: แสดงขอบเขตและการขยายตัวของตลาด (market area and extension)

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนาม วันที่ 3 พฤษภาคม และ 14 พฤษภาคม 2560

2.3 ประเภท ลักษณะการใช้งาน และวิถีสัญจรของรถเข็น-รถลาก

ประเภทของรถเข็น-รถลาก ใช้วิธีการจำแนกตามขนาดและหน้าที่ใช้สอยซึ่งได้จากการสำรวจและสังเกตการณ์ การเคลื่อนที่ของแรงงานในขณะปฏิบัติงาน สามารถจำแนกประเภท ลักษณะการใช้งาน และวิถีสัญจรของรถเข็น-รถลาก ได้แก่ รถเข็น-รถลากขนาดเล็ก (S, small size trolley) รถเข็น-รถลากขนาดกลาง (M, medium size trolley) และรถเข็น-รถลากขนาดใหญ่ (L, large size trolley) (สำรวจภาคสนาม, 29 มีนาคม และ 19 เมษายน 2560)

ลักษณะการใช้งานของรถเข็น-รถลากภายในย่านปากคลองตลาดนั้นมีความสัมพันธ์กับปัจจัยหลัก 3 ประการ คือ 1) ประเภทของสินค้า ซึ่งบ่งชี้ลักษณะที่บ่งชี้หรือบรรจุภัณฑ์และความสามารถในการรองรับปริมาณขนส่งต่อเที่ยว 2) ตำแหน่งของจุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางในการขนส่ง ซึ่งบ่งชี้ระยะทางในการขนส่งและจำนวนจุดขนถ่ายสินค้า และ 3) ความสะดวกและความรวดเร็วในการเคลื่อนที่ ซึ่งบ่งชี้การคัดเลือกเส้นทางที่เหมาะสมกับเป้าหมายของกิจวัตรนั้นๆ นอกจากนี้การคัดสรรประเภทของรถเข็น-รถลากที่เหมาะสมกับการปฏิบัติงานแล้ว คนงานรถเข็น-รถลากจำเป็นต้องคัดเลือกเส้นทางที่สั้นที่สุด เคลื่อนที่ได้สะดวกรวดเร็วที่สุด และครอบคลุมตำแหน่งในการขนส่งจำนวนมากที่สุดด้วย (สัมภาษณ์, 9 เมษายน 2560)

ประเภท	ลักษณะ	การใช้งาน	ภาพตัวอย่าง
1. รถเข็น-รถลากขนาดเล็ก (S, small size trolley)	รถเข็น-รถลาก โครงเหล็ก ทาสีน้ำมัน ขนาดความกว้าง x ความยาว x ความลึกของฐาน 0.60 x 1.50 x 0.40 ม.	สำหรับการขนส่งดอกไม้ และสินค้าอุปโภคบริโภค ปริมาณการขนส่งน้อย ระยะทางไม่เกิน 50 เมตร	
2. รถเข็น-รถลากขนาดกลาง (M, medium size trolley)	รถเข็น-รถลาก โครงเหล็ก ทาสีน้ำมัน ขนาดความกว้าง x ความยาว x ความลึกของฐาน 0.80 x 1.50 x 0.80 ม.	สำหรับการขนส่งดอกไม้ และสินค้าอุปโภคบริโภค ปริมาณการขนส่งปานกลาง ระยะทาง 50 - 200 เมตร	
3. รถเข็น-รถลากขนาดใหญ่ (L, large size trolley)	รถเข็น-รถลาก โครงเหล็ก ทาสีน้ำมัน ขนาดความกว้าง x ความยาว x ความลึกของฐาน 0.80 x 2.40 x 0.80 ม.	สำหรับการขนส่งดอกไม้ และสินค้าอุปโภคบริโภค ปริมาณการขนส่งมาก ระยะทาง 200 เมตรขึ้นไป	

ตารางที่ 1: แสดงการจำแนกประเภทของรถเข็น-รถลาก (types of trolley)

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนาม วันที่ 29 มีนาคม 2560

2.4 การอ่านได้ของขอบเขตตัวแทนกลุ่มสินค้าและบริการ

ตำแหน่ง ประเภท และกิจกรรมการค้าที่เกาะกลุ่มรวมตัวกันอย่างชัดเจนนั้น ทำให้ผู้รับบริการสามารถระบุตำแหน่งของสินค้าและบริการ ซึ่งมีผลต่อลักษณะการสัญจรและการเข้าถึงจุดรับบริการ เนื่องด้วยผู้คนมักสัญจรไปในบริเวณที่มีกิจกรรมหนาแน่นและดึงดูดความสนใจ ซึ่งแสดงถึงภาพรวมของบรรยากาศที่ผู้คนสัมผัสได้ในบริเวณนั้น (Gehl, 2013: 63) จากการสำรวจร้านค้าบนถนนสายหลัก ถนนสายรอง และทางเดินเท้าในย่านปากคลองตลาด (สำรวจภาคสนาม, 12 เมษายน 2560) จำนวน 130 หน่วยคหุหา พบว่ากลุ่มร้านค้า (สินค้าและบริการ) โดยจำแนกตามประเภทนั้นมีขอบเขตและตำแหน่งค่อนข้างชัดเจน สินค้ากลุ่มต่างๆ จัดวางตำแหน่งการขนส่งและจำหน่ายไว้ในบริเวณที่มีกิจกรรมสอดคล้องใกล้เคียงกัน และสนับสนุนกันและกัน ตัวอย่างเช่น กลุ่มดอกไม้เนอก (imported) ในหน่วยคหุหาบริเวณหัวถนนและส่วนปลายของถนนจักรเพชร ด้านทิศเหนือ กลุ่มดอกไม้พิธีการ (arrangement) กล้วยไม้ (orchid) และดอกไม้ประดิษฐ์ (artificial) ในหน่วยคหุหาบริเวณถนนบ้านหม้อ กลุ่มดอกมะลิ (jasmine) และดอกบัว (lotus) ในหน่วยคหุหาบริเวณปากซอยเอ็มไพร์ เป็นต้น

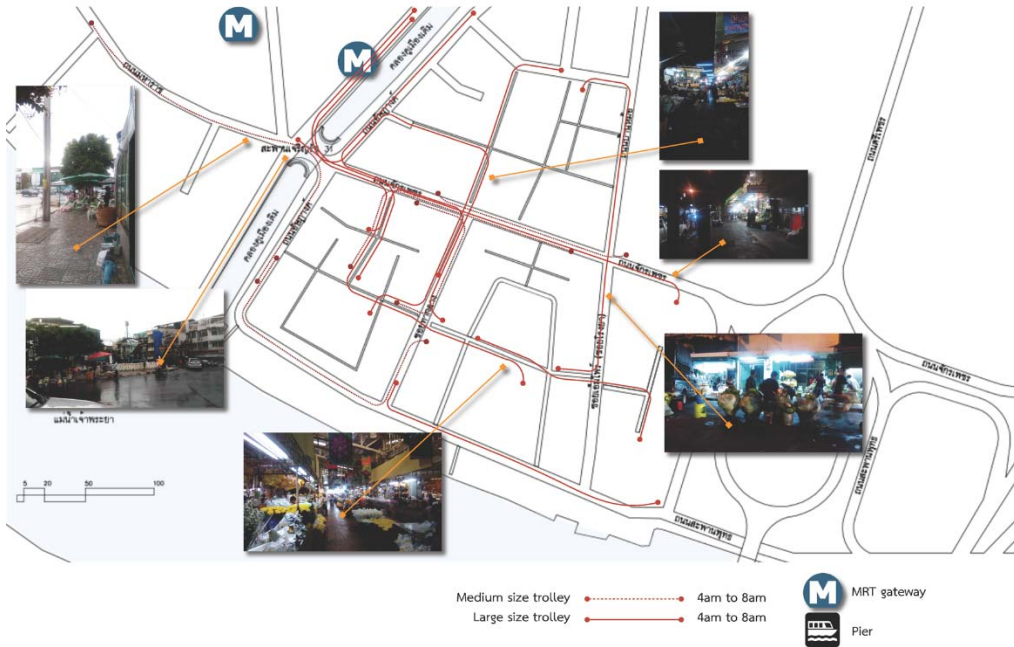
พบว่า กลุ่มของกิจกรรมการค้ามีอิทธิพลต่อการเคลื่อนที่ของคนงานรถเข็น-รถลากที่ใช้เส้นทางร่วมกันกับแนวถนนสายหลักและสายรอง โดยต้องเคลื่อนที่จากจุดพักสินค้าไปยังตำแหน่งร้านค้าส่งและค้าปลีกด้วยรถเข็น-รถลากต่างประเภทและต่างขนาดกัน (ตามภารกิจในการขนส่ง) จุดเริ่มต้น ตำแหน่งการรับ-ส่งสินค้า และจุดหมายที่แตกต่างกันทำให้เกิดวิถีสัญจร (trajectory) ที่แตกต่างกันไปด้วย ทั้งนี้ พบว่าปริมาณและรูปแบบการจำหน่ายมีความสำคัญต่อวิธีการขนถ่ายสินค้าด้วยรถเข็น-รถลาก เนื่องจากบริเวณจอดรถยนต์ส่วนบุคคลและรถขนส่งตามแนวถนนสายหลักของย่านปากคลองตลาดมีค่อนข้างจำกัด (โดยเฉพาะถนนจักรเพชร) พื้นที่โดยส่วนใหญ่จึงไม่อนุญาตให้จอดรถยนต์ริมทางเท้า ส่วนใหญ่จึงเป็นการเทียบรถสาธารณะ รถขนส่งขนาดเล็ก หรือรถเข็น-รถลากขนาดเล็ก (S) ในช่วงเวลาสั้นๆ

2.5 ข้อมูลการเคลื่อนที่จากวิธีการเดินตาม (People-following)

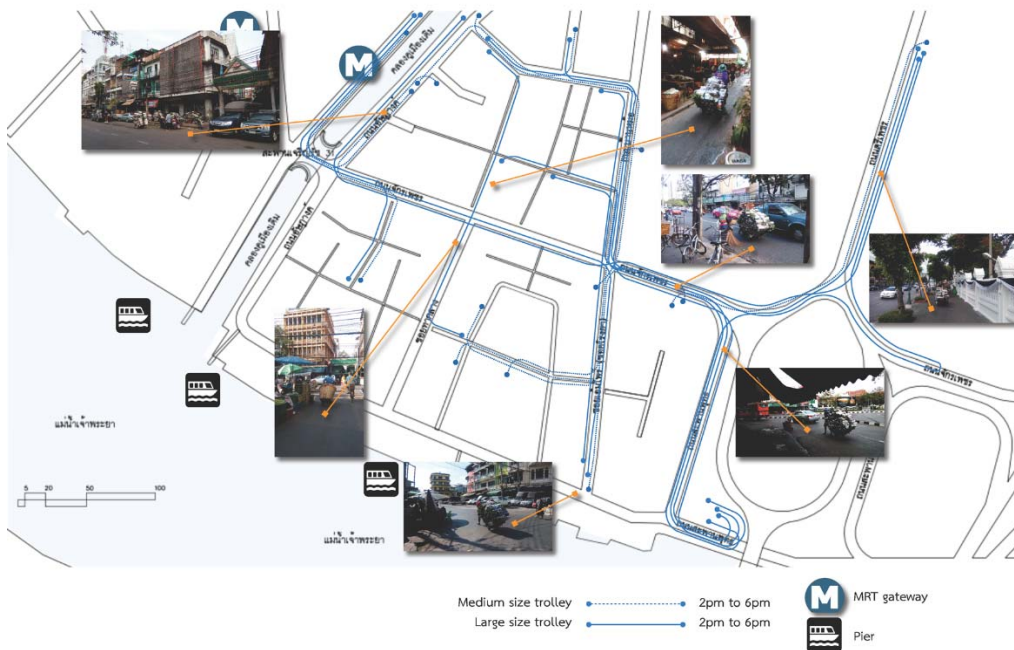
การเดินตามในการวิจัยนี้ได้จากกลุ่มตัวอย่างคนงานรถเข็น-รถลาก จำนวน 32 ตัวอย่าง โดยกำหนดขอบเขตการพิจารณาเฉพาะคนงานที่ใช้รถเข็น-รถลากขนาดกลางและขนาดใหญ่ (medium and large size trolley) ซึ่งเป็นประเภทของรถเข็น-รถลากที่ใช้งานในระยะทางเฉลี่ยระหว่าง 100–400 เมตร และครอบคลุมขอบเขตของตลาดทั้ง 4 แห่งภายในย่านการเลือกเส้นทางในวิถีสัญจรนั้นสัมพันธ์กับขนาดและลักษณะการใช้งานของรถเข็น-รถลาก กล่าวคือ รถเข็น-รถลากขนาดเล็กใช้พื้นที่ในการเคลื่อนที่น้อย สามารถเคลื่อนที่ได้ในทุกเส้นทาง โดยเฉพาะระยะทางสั้นๆ ภายในพื้นที่ตลาด และวิถีสัญจรค่อนข้างกระจัดกระจาย จึงไม่สามารถนำมาพิจารณาพฤติกรรมเคลื่อนที่ในภาพรวมได้ชัดเจนนัก ซึ่งแตกต่างจากรถเข็น-รถลากขนาดกลางและขนาดใหญ่ ซึ่งมีความต้องการพื้นที่ในการเคลื่อนที่มากขึ้น มีข้อจำกัดในการเลือกใช้เส้นทางที่มีความต่อเนื่อง และมีความจำเป็นต้องเคลื่อนที่ไปตามถนนสายหลักและสายรองภายในย่าน การพิจารณาการเคลื่อนที่ของรถเข็น-รถลากขนาดกลางและขนาดใหญ่ จึงสามารถสังเกตเห็นการเปลี่ยนแปลงของการใช้ที่ว่างและวิถีสัญจรแต่ละช่วงเวลาได้อย่างชัดเจน

ช่วงเวลาในการเดินตามแบ่งออกเป็น 2 ช่วง โดยระบุช่วงเวลาที่มีการขนส่งหนาแน่นตามเส้นทางและถนนสายหลักคือ ช่วงเวลา 4.00 – 8.00 น. จำนวน 14 ตัวอย่าง และช่วงเวลา 14.00 – 18.00 น. จำนวน 18 ตัวอย่าง (สำรวจภาคสนาม, 14 พฤษภาคม และ 15 พฤษภาคม 2560) ข้อมูลจากการสังเกตการณ์ด้วยวิธีการเดินตามแสดงดังแผนภาพ (ภาพที่ 4 และภาพที่ 5) ทั้งนี้ เส้นทึบหรือเส้นประแต่ละเส้นแสดงวิถีสัญจร (trajectory) ของรถเข็น-รถลากจำนวน 1 ตัวอย่าง จุดที่ปรากฏในส่วนปลายของแต่ละเส้นแสดงจุดเริ่มต้นหรือจุดสิ้นสุดของวิถีสัญจรนั้นๆ จำนวนเส้นที่ซ้อนทับบนเส้นทางเดียวกันแสดง

ความหนาแน่นของวิถีสัญจร และภาพประกอบตำแหน่งในเส้นทางแสดงลักษณะกิจกรรมที่สัมพันธ์กับช่วงเวลาในแต่ละบริเวณ



ภาพที่ 4: แสดงการเคลื่อนที่ของคนงานรถเข็น-รถลากจากวิธีการเดินตาม (People-following) ช่วงเวลา 4.00–8.00 น. ที่มา: จากการสำรวจภาคสนาม วันที่ 15 พฤษภาคม 2560



ภาพที่ 5: แสดงการเคลื่อนที่ของคนงานรถเข็น-รถลากจากวิธีการเดินตาม (People-following) ช่วงเวลา 14.00–18.00 น. ที่มา: จากการสำรวจภาคสนาม วันที่ 14 พฤษภาคม 2560

จากการเก็บบันทึกข้อมูลการเคลื่อนที่ของคนงานรถเข็น-รถลากขณะปฏิบัติงานในช่วงเวลา 4.00–8.00 น. จำนวน 14 ตัวอย่าง พบว่าวิถีสัญจร (trajectory) ส่วนใหญ่กระจุกตัวทางด้านทิศตะวันตก และมีเพียงร้อยละ 30 ที่มีการสัญจรในบริเวณต่อเนื่องด้านทิศตะวันออกของตลาดยอดพิมาน ทั้งนี้เนื่องด้วยกิจกรรมรายวันในช่วงเวลาหลัง 20.00 น. ถึง 7.00 น. ของวันรุ่งขึ้นนั้นเป็นช่วงเวลาที่มีการขนส่งผักสดและผลไม้ต่างๆ มายังพื้นที่ตลาดองค์การตลาด ซอยท่ากลาง และตลาดส่งเสริมเกษตรไทย โดยจะพบว่ามีการจับจองพื้นที่ค้าขายและขนถ่ายสินค้าตามแนวถนนมหาราช ต่อเนื่องเป็นแนวยาวมาจนถึงเชิงสะพานเจริญรัช 31

นอกจากนี้ บริเวณที่ขนานไปตามแนวคลองรอบกรุงด้านทิศเหนือยังพบกิจกรรมการขนถ่ายสินค้าจำนวนมาก อย่างไรก็ตามพบว่ามีคนงานรถเข็น-รถลากเป็นจำนวนน้อยที่ใช้เส้นทางต่อเนื่องตามแนวถนนจักรเพชรในการเคลื่อนที่จากด้านทิศตะวันตกของย่านมายังด้านทิศตะวันออก เนื่องจากเป็นการสวนกระแสการสัญจรแบบเดินรถทางเดียว (one-way) วิถีสัญจรส่วนใหญ่จึงเป็นการสัญจรข้ามสะพานเจริญรัช 31 เข้าสู่ตลาดองค์การตลาด หรือสัญจรข้ามไปมาสองฝั่งถนนระหว่างตลาดฝั่งทิศเหนือและฝั่งทิศใต้ผ่านซอยท่ากลาง

เมื่อพิจารณาข้อมูลการเคลื่อนที่ของคนงานรถเข็น-รถลากขณะปฏิบัติงานในช่วงเวลา 14.00 – 18.00 น. จำนวน 18 ตัวอย่าง พบว่าวิถีสัญจร (trajectory) ส่วนใหญ่กระจุกตัวทางด้านทิศตะวันออก และมีเพียงร้อยละ 30 ที่มีการสัญจรในบริเวณต่อเนื่องด้านทิศตะวันตกของย่าน ทั้งนี้เนื่องด้วยกิจกรรมรายวันในช่วงเวลาหลัง 8.00 น. การค้าและการขนส่งจะจำกัดอยู่ในพื้นที่ภายในของตลาดทั้ง 3 แห่ง โดยเฉพาะช่วงเวลาลงถึง 12.00 น. ถึง 15.00 น. เป็นช่วงเวลาที่มีการขนส่งดอกไม้สดจากปริมณฑลและพื้นที่ห่างไกลในต่างจังหวัดมายังด้านทิศตะวันออกของย่าน จึงมีการสัญจรหนาแน่นบริเวณหัวถนนจักรเพชรและถนนสะพานพุทธ ส่วนหนึ่งเป็นการขนส่งระหว่างตลาดส่งเสริมเกษตรไทยและตลาดยอดพิมานผ่านเส้นทางถนนบ้านหม้อและซอยเอ็มไพร์ พบว่ามีวิถีสัญจรของรถเข็น-รถลากขนาดใหญ่กว่าร้อยละ 20 เพื่อการขนส่งสินค้าดอกไม้สดจากที่พักสินค้าหรือจุดขนถ่าย ไปยังด้านหน้าตลาดปากคลองตรีเพชร ถนนตรีเพชร ซึ่งเส้นทางนี้สวนกระแสการสัญจรบริเวณเชิงสะพานพุทธและทางร่วมทางแยกหลายจุด จึงเคลื่อนที่ได้ค่อนข้างช้า ทั้งนี้ ถนนตรีเพชรมีการสัญจรแบบเดินรถสองทาง (two-way) คนงานรถเข็น-รถลากจำเป็นต้องเปลี่ยนวิธีการเคลื่อนที่บนผิวถนนไปเป็นการเคลื่อนที่บนทางเท้าเลียบตามแนวกำแพงวัดราชบูรณะ (วัดเลียบ)

2.6 การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยทฤษฎี Space Syntax

การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยทฤษฎี Space Syntax นั้นมีความซับซ้อนในการอธิบายความหมายผ่านข้อมูลที่ได้จากการคำนวณโดยสมการคณิตศาสตร์ และโดยพื้นฐานของทฤษฎีนั้นพิจารณาการมีอยู่และความสัมพันธ์ของที่ว่างจากสภาพพื้นที่จริงซึ่งสัญจรถึงกันและมองเห็นซึ่งกันและกันได้ การศึกษาความสัมพันธ์ของที่ว่าง (Spatial configuration) และหน่วยที่ว่าง (Spaces) โดยใช้เครื่องมือของ Space Syntax นั้นจะทำการลดทอนรายละเอียดที่ไม่จำเป็นให้เหลือเพียงโครงข่ายของเส้น (Axial lines) ซึ่งเป็นตัวแทนโครงข่ายของถนนหรือเส้นทางสัญจรที่จะศึกษา ระบบของถนนและเส้นทางสัญจรดังกล่าวนี้จะนำมารวบรวมเป็นแผนที่โครงข่ายของเส้น (Axial map) โดยแทนค่าความสัมพันธ์ของเส้นต่างๆ ที่เกิดจากส่วนของถนนหรือหน่วยที่ว่างด้วยการวัดระดับความสัมพันธ์ของเส้นที่ถูกพิจารณาอยู่กับเส้นอื่นๆ จากลำดับของความห่างหรือความลึก (Depth) ที่ปรากฏเป็นค่าตัวเลขและค่าสีของเส้น หากเส้นเส้นหนึ่งสัมพันธ์กับเส้นอื่นๆ มาก ค่าตัวเลขจะสูง และค่าสีของเส้นจะเป็นสีแดง เส้นที่มีความสัมพันธ์กับเส้นอื่นๆ น้อย ค่าตัวเลขจะต่ำ และค่าสีของเส้นจะเป็นสีน้ำเงิน (ลำดับค่าสูงแสดงเป็นสีโทนร้อน เช่น สีแดง สีส้ม สีเหลือง ไปสู่ลำดับค่าต่ำซึ่งแสดงเป็นสีโทนเย็น เช่น สีเขียว สีฟ้า สีน้ำเงิน ตามลำดับ) (Hillier, 2007: 23, 77; อภิชาติ เกษมสุข และศรายุทธ ทรัพย์สุข, 2544: 108, 109) ในการวิจัยนี้จะใช้ค่าสีของเส้นและความหนาของ

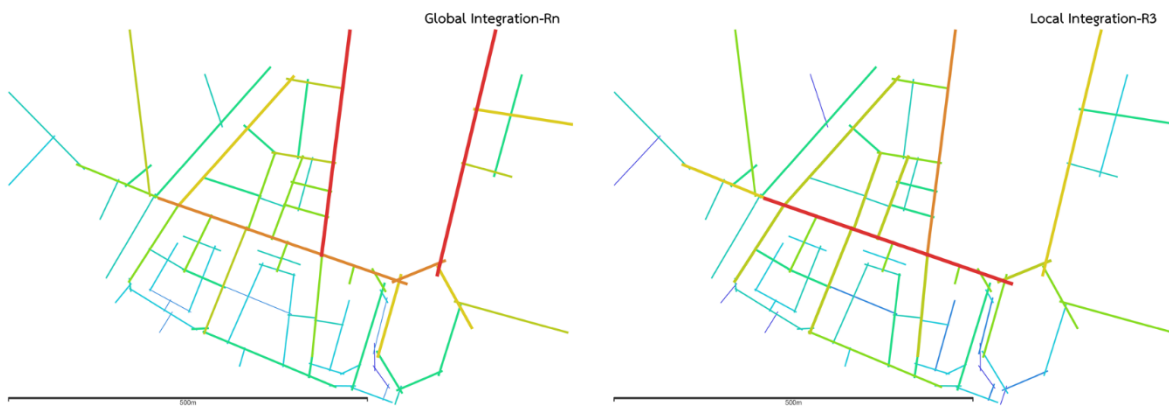
เส้นประกอบกัน โดยเส้นที่มีความหนามากที่สุดแสดงค่าความสัมพันธ์ที่สูงที่สุด (หรือเส้นสีแดง) เส้นที่มีความหนาในลำดับถัดมาแสดงค่าความสัมพันธ์ที่ลดหลั่นลงไป จนถึงเส้นที่มีความหนาน้อยซึ่งแสดงค่าความสัมพันธ์ที่ต่ำที่สุด (หรือเส้นสีน้ำเงิน)

การพิจารณาแผนที่โครงข่ายของเส้นทำให้ทราบค่าความสัมพันธ์ของโครงข่ายถนนหรือเส้นทางสัญจรที่แสดงแนวโน้มในการเคลื่อนที่และปริมาณการสัญจรของผู้คน ความสัมพันธ์ดังกล่าวไม่ได้จำกัดอยู่เพียงกลุ่มแรงงานรถเข็น-รถลากเท่านั้น แต่รวมถึงผู้คนที่เคลื่อนที่ด้วยการเดินเท้าหรือแม้แต่รถยนต์ต่างๆ ที่สัญจรผ่านโครงข่ายความสัมพันธ์ที่กำลังพิจารณาอยู่ด้วย โดยมีสมมติฐานว่าการเคลื่อนที่ของคนงานรถเข็น-รถลากจึงเป็นเพียงส่วนหนึ่งของพฤติกรรมสัญจรหรือกิจกรรมทั้งหมดในโครงข่ายระดับย่านที่กำลังศึกษาเท่านั้น การใช้ทฤษฎี Space Syntax ร่วมกับการวิเคราะห์ข้อมูลการเคลื่อนที่ผ่านวิถีสัญจรของคนงานรถเข็น-รถลากด้วยวิธีการเดินตาม (People-following) จะทำให้สามารถเข้าใจความสัมพันธ์ของที่ว่างเชิงสังคม (social space) กับการดำเนินชีวิตประจำวันที่เกี่ยวข้องกับที่ว่าง (spatial practice) ที่แสดงผ่านพฤติกรรมในการเคลื่อนที่และลักษณะการใช้สอยพื้นที่สาธารณะ สามารถนำไปอธิบายความหมายของการสร้างที่ว่างจากกิจกรรมประจำวันได้อย่างละเอียดชัดเจนยิ่งขึ้น

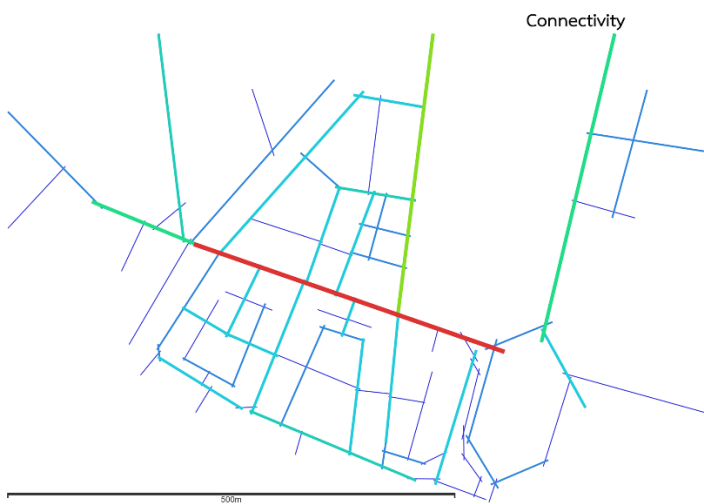
ผลการวิเคราะห์ค่าความสัมพันธ์ในภาพรวมหรือค่าการเข้าถึงระดับเมือง (Global Integration) ซึ่งแสดงความสัมพันธ์จากการเชื่อมต่อของเส้นเส้นหนึ่งกับเส้นอื่นๆ ที่เหลือทั้งหมดในระบบ โดยเส้นสำคัญหรือถนนสายหลักจะให้ค่าสีเป็นสีแดง พบว่าเส้นทางที่มีค่าการเข้าถึงที่สูง (Most integrated) หรือเป็นเส้นทางสามารถเชื่อมต่อกับเส้นทางอื่นๆ ได้ง่าย (แสดงลำดับค่าด้วยสีแดง สีส้ม สีเหลือง) (Hillier, 2007: 25, 100) ซึ่งในที่นี้พิจารณาจากเส้นที่มีความหนามากที่สุดและลดหลั่นลงไปตามลำดับ ได้แก่ ถนนตรีเพชร ถนนบ้านหม้อ และถนนจักรเพชร (ตั้งแต่หัวถนนบริเวณเชิงสะพานพุทธไปจนถึงสะพานเจริญรัช 31)

เมื่อพิจารณาค่าความสัมพันธ์เฉพาะส่วนหรือค่าการเข้าถึงระดับย่าน (Local Integration) ซึ่งแสดงความสัมพันธ์จากการเชื่อมต่อของเส้นเส้นหนึ่งกับเส้นอื่นๆ ที่จำกัดระยะทางหรือความลึกจากเส้นที่พิจารณาอยู่อีกสองลำดับ คือเส้นที่อยู่ติดกับเส้นที่พิจารณานั้นโดยตรง (One-step connected lines) และเส้นที่เชื่อมต่อถัดออกไป (Two-step connected lines) โดยเส้นที่สำคัญของย่านย่อยๆ จะให้ค่าสีเป็นสีแดงหรือสีเหลือง (ในที่นี้พิจารณาจากเส้นที่มีความหนาลดหลั่นลงไปตามลำดับ) จะพบว่ามีลักษณะที่บ่งชี้เส้นทางบนถนนสองสายหลักเท่านั้น คือ ถนนจักรเพชร และถนนบ้านหม้อ ส่วนถนนตรีเพชร และถนนมหาธาตุ (ด้านหน้าโรงเรียนราชินี) มีค่าการเข้าถึงในลำดับรองลงไป ซึ่งมีความสอดคล้องกับการเคลื่อนที่ของคนงานรถเข็น-รถลากขนาดใหญ่ (L) ที่ได้จากการเดินตาม (People-following) ซึ่งมักใช้เส้นทางสายหลักที่ทอดยาวต่อเนื่องถึงกัน (ภาพที่ 6)

ผลการวิเคราะห์ค่าการเชื่อมต่อ (Connectivity) ซึ่งแสดงการเชื่อมต่อของเส้นหนึ่งกับจำนวนเส้นอื่นๆ ที่เชื่อมต่อกับเส้นนั้นโดยตรง พบว่าเส้นทางที่มีค่าการเชื่อมต่อที่สูง ได้แก่ ถนนจักรเพชร อย่างไรก็ตาม แม้ว่าค่าการเชื่อมต่อของถนนจักรเพชรจะมีค่าสูง แต่เมื่อพิจารณาประกอบกับพฤติกรรมเคลื่อนที่ของคนงานรถเข็น-รถลากที่ได้จากการเดินตาม (People-following) จะพบว่าวิถีสัญจรหนาแน่นเฉพาะส่วนเพียงด้านทิศตะวันตกหรือด้านทิศตะวันออกเท่านั้น กล่าวคือรถเข็น-รถลากขนาดกลาง (M) และขนาดใหญ่ (L) ใช้ถนนจักรเพชรสัญจรผ่านโดยตรงตลอดทั้งแนวในปริมาณน้อย (ภาพที่ 7)



ภาพที่ 6: แสดงการวิเคราะห์ค่าความสัมพันธ์ในภาพรวมหรือค่าการเข้าถึงระดับเมือง (Global Integration) และค่าความสัมพันธ์เฉพาะส่วนหรือค่าการเข้าถึงระดับย่าน (Local Integration) ที่มา: จากการวิเคราะห์ผ่านโปรแกรมคอมพิวเตอร์ DepthmapX

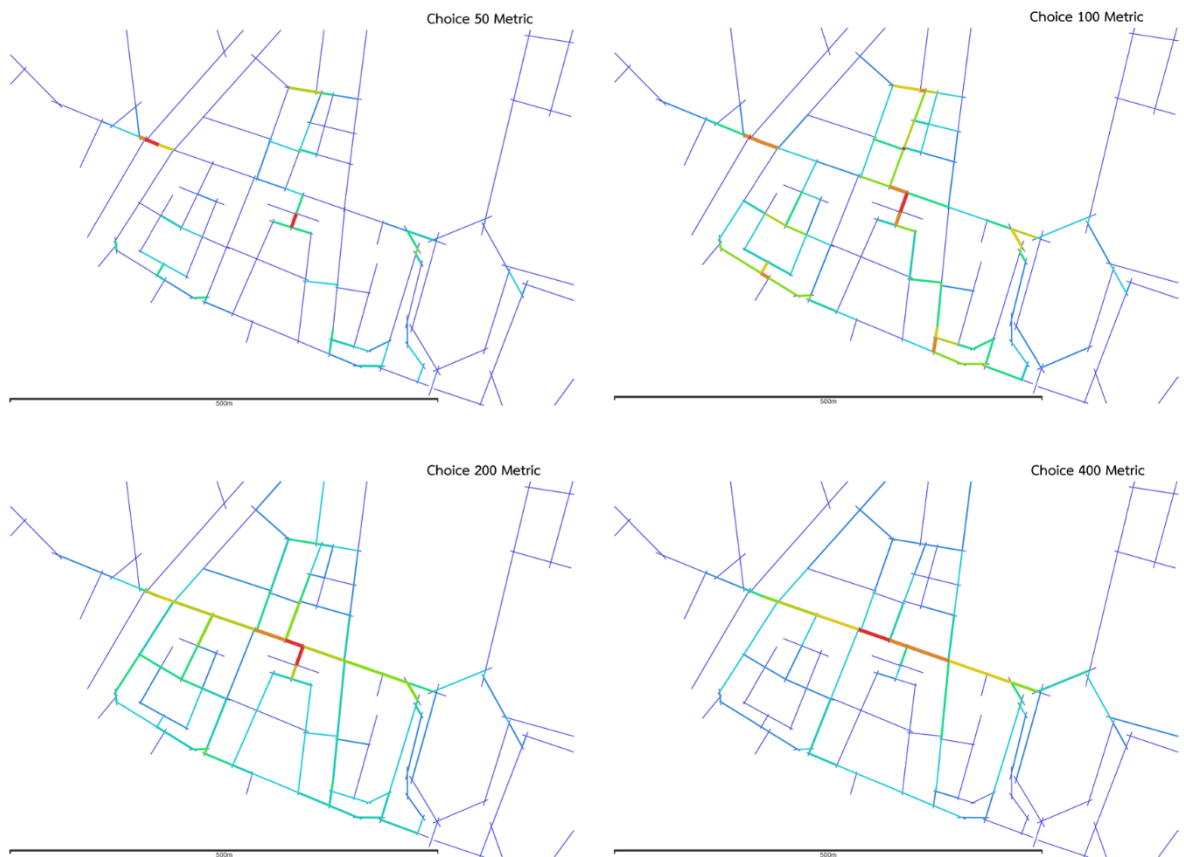


ภาพที่ 7: แสดงการวิเคราะห์ค่าการเชื่อมต่อ (Connectivity) ที่มา: จากการวิเคราะห์ผ่านโปรแกรมคอมพิวเตอร์ DepthmapX

ส่วนผลการวิเคราะห์ค่าสะสมของการไหลผ่านหรือทางเลือก (Choice) เพื่อแสดงค่าเส้นทางที่มีแนวโน้มในการใช้สัญจรผ่านมากหรือมีลักษณะ Through-Movement Potential ของเส้นทางสูง จะได้จากการแยกส่วนของแผนที่โครงข่ายของเส้น (Axial map) ออกเป็นส่วนย่อย (Segment) ในขณะที่แผนที่โครงข่ายของเส้นให้ความสำคัญกับการพิจารณาการเชื่อมต่อทางมุมมอง (เช่น ถนนที่ทอดยาวต่อเนื่องเป็นเส้นตรงจะพิจารณาเป็นแนวแกนเดียวกัน) แผนที่โครงข่ายส่วนย่อย (Segment map) จะให้ความสำคัญกับลักษณะการเชื่อมต่อหรือทางแยกที่บ่งชี้ความยากง่ายของการเข้าถึงที่เกิดจากจุดที่มีการเชื่อมต่อ ซึ่งจะให้ผลการวิเคราะห์ที่ใกล้เคียงกับพฤติกรรมการสัญจรที่เกิดขึ้นจริง การวิเคราะห์โครงข่ายส่วนย่อย (Segment Analysis) ได้กำหนดระยะทางศึกษาย่อย (Limited Local Radii) ตามระยะทางที่สัมพันธ์กับการใช้งานรถเข็น-รถลากทุกประเภท คือระยะ 50 เมตร 100 เมตร 200 เมตร และ 400 เมตร ตามลำดับ โดยพบว่าในระยะทางศึกษาย่อย 50

เมตร และ 100 เมตร จะปรากฏค่าที่สูงในบริเวณถนนท้ายตลาดส่งเสริมเกษตรไทยด้านทิศเหนือตัดผ่านเส้นทางภายในตลาด ยอดปริมาณไปยังด้านทิศใต้ และอีกเส้นทางหนึ่งคือบริเวณสะพานเจริญรัช 31 ข้อสังเกตที่พบอีกประการหนึ่งคือ ส่วนปลายของถนนจักรเพชรมีค่าสม่ำเสมอ ค่อนข้างต่ำซึ่งไม่สอดคล้องกับพฤติกรรมกรรมการเคลื่อนที่ของคนงานรถเข็น-รถลากที่ได้จากวิธีการเดินตาม (People-following) ที่พบวิถีสัญจรหนาแน่นในส่วนปลายของถนนจักรเพชร โดยเฉพาะช่วงเวลา 4.00 – 8.00 น. (ภาพที่ 8)

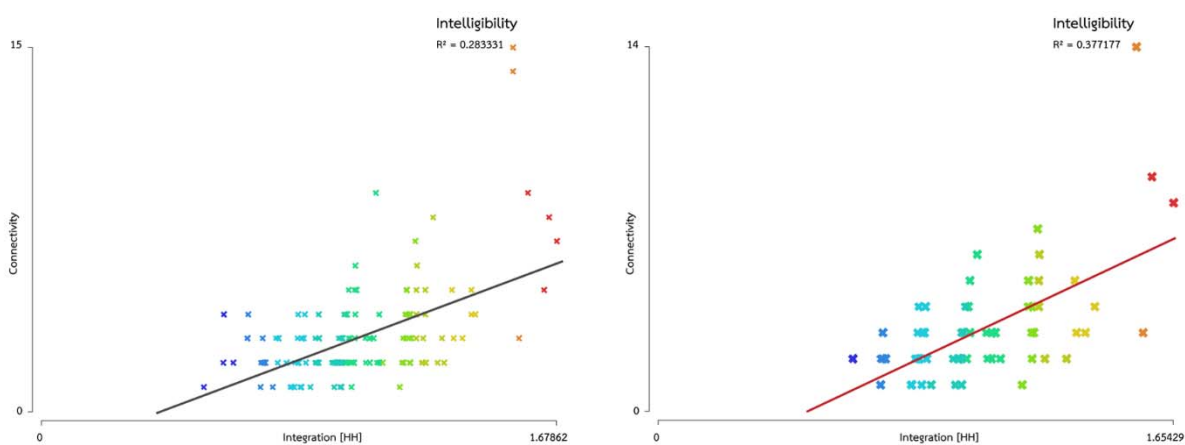
เมื่อพิจารณาระยะทางศึกษาย่อย 200 เมตร และ 400 เมตร เส้นทางที่มีแนวโน้มในการใช้สัญจรผ่านมากจะปรากฏค่าที่สูงในเส้นทางตามแนวถนนจักรเพชรเท่านั้น และปรากฏค่าที่ต่ำในบริเวณตลาดทั้ง 3 แห่ง ข้อสังเกตที่พบเมื่อพิจารณาร่วมกับวิธีการเดินตาม (People-following) คือ วิถีสัญจรของรถเข็น-รถลากใช้เส้นทางถนนจักรเพชรผ่านด้านหน้าตลาด ยอดปริมาณเป็นส่วนน้อย และมักใช้เส้นทางรองที่สัมพันธ์กับการขนถ่ายสินค้าจากจุดขนถ่ายสินค้าหลักไปยังที่พักสินค้าบริเวณท้ายตลาดหรือภายในตลาด โดยเฉพาะวิถีสัญจรในช่วงเวลา 14.00–18.00 น. (ก่อนไปทางด้านทิศตะวันออก) และในช่วงเวลา 4.00–8.00 น. (ก่อนไปทางด้านทิศตะวันตก) ซึ่งวิถีสัญจรของทั้งสองช่วงเวลานี้ใช้เส้นทางที่มีค่าสะสมของการไหลผ่านหรือทางเลือก (Choice) ค่อนข้างต่ำเป็นส่วนใหญ่ (ค่าสีโทนเย็นหรือเส้นที่มีความหนาแน่นน้อย) หรือเลี่ยงจากเส้นทางที่มีแนวโน้มในการใช้สัญจรผ่านมาก



ภาพที่ 8: แสดงการวิเคราะห์ค่าสะสมของการไหลผ่านหรือทางเลือก (Choice)

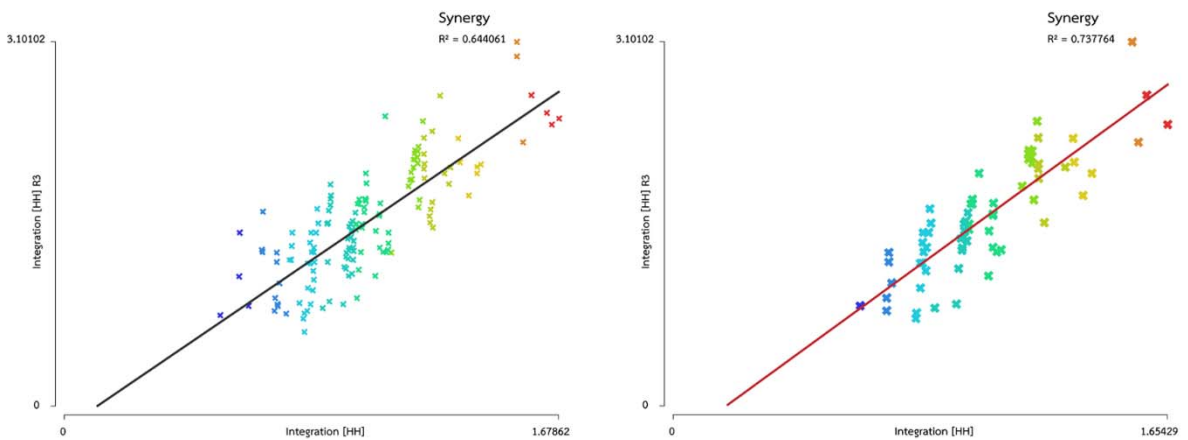
ที่มา: จากการวิเคราะห์ผ่านโปรแกรมคอมพิวเตอร์ DepthmapX

ผลการวิเคราะห์โครงข่ายของเส้น (Axial Analysis) โดยใช้ผังแสดงการกระจาย (Scattergram) เพื่อหาดัชนีวัดคุณภาพของระบบที่ว่างจากการพิจารณาความสัมพันธ์ของค่าการเข้าถึงระดับเมือง (Global Integration Value) กับค่าการเชื่อมต่อ (Connectivity Value) ซึ่งจะได้ *ค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการทำความเข้าใจ (Intelligibility Coefficient)* ที่บ่งชี้ความยากง่ายในการเข้าใจระบบที่ว่างหนึ่งๆ (หากค่าเข้าใกล้ 0 หมายถึงเมื่อสัญจรในระบบที่ว่างนั้นมีแนวโน้มที่จะหลงทางได้ง่าย ค่าเข้าใกล้ 1 หมายถึงระบบที่ว่างนั้นง่ายต่อการทำความเข้าใจ ค่าที่ยอมรับได้ควรมากกว่า 0.5 ขึ้นไป) พบว่าเมื่อเปรียบเทียบผังแสดงการกระจายที่ได้จากแผนที่โครงข่ายของเส้นระดับเมือง (เขตพระนคร) กับระดับย่านที่ศึกษา (ปากคลองตลาด) มีค่า R^2 เท่ากับ 0.283331 และ 0.3777177 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าค่อนข้างต่ำ มีความเป็นไปได้ที่ผู้ใช้เส้นทางโดยทั่วไปมีแนวโน้มที่จะไม่เข้าใจระบบที่ว่างของย่านปากคลองตลาดหรือเกิดความสับสนได้ง่าย (ภาพที่ 9)



ภาพที่ 9: แสดงการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการทำความเข้าใจ (Intelligibility Coefficient) เปรียบเทียบระหว่างผังแสดงการกระจายระดับเมือง (เขตพระนคร) กับระดับย่านที่ศึกษา (ปากคลองตลาด)
ที่มา: จากการวิเคราะห์ผ่านโปรแกรมคอมพิวเตอร์ DepthmapX

จากการพิจารณาความสัมพันธ์ของค่าการเข้าถึงระดับเมือง (Global Integration Value) กับค่าการเข้าถึงระดับย่าน (Local integration Value) ซึ่งจะได้ *ค่าสัมประสิทธิ์การฝังตัวหรือความผลานของทั้งสองระดับ (Synergy Coefficient)* ที่บ่งชี้ความสัมพันธ์ของระบบที่ว่างของย่านเล็กๆ กับระบบที่ว่างทั้งหมดของเมือง (หากค่าเข้าใกล้ 0 หมายถึงระบบที่ว่างของย่านเล็กๆ นั้นไม่ค่อยสัมพันธ์กับระบบที่ว่างทั้งหมดของเมือง ค่าเข้าใกล้ 1 หมายถึงระบบที่ว่างของย่านเล็กๆ นั้นมีความสัมพันธ์กับระบบที่ว่างทั้งหมดของเมือง ค่าที่ยอมรับได้ควรมากกว่า 0.5 ขึ้นไป) พบว่าเมื่อเปรียบเทียบผังแสดงการกระจายที่ได้จากแผนที่โครงข่ายของเส้นระดับเมือง (เขตพระนคร) กับแผนที่โครงข่ายของเส้นระดับย่านที่ศึกษา (ปากคลองตลาด) มีค่า R^2 เท่ากับ 0.644061 และ 0.737764 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าค่อนข้างสูง แสดงถึงศักยภาพการสัญจรผ่านค่อนข้างดี มีความเป็นไปได้ที่ย่านปากคลองตลาดมีเส้นทางสาธารณะที่ผู้คนนิยมใช้ทั้งระดับเมืองและระดับย่าน (Hillier, 2007: 25, 94) (ภาพที่ 10)



ภาพที่ 10: แสดงการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์ความผานของทั้งสองระดับ (Synergy Coefficient) เปรียบเทียบระหว่างผังแสดงการกระจายระดับเมือง (เขตพระนคร) กับระดับย่านที่ศึกษา (ปากคลองตลาด)

ที่มา: จากการวิเคราะห์ผ่านโปรแกรมคอมพิวเตอร์ DepthmapX

2.7 การครอบครองที่ว่างของคนงานรถเข็น-รถลาก

การพิจารณาเปรียบเทียบระหว่างความหมายทางทฤษฎีกับโครงข่ายความสัมพันธ์ของที่ว่างซึ่งแสดงผ่านกิจกรรมและหน้าที่ใช้สอย จำเป็นต้องอาศัยการผานขอบเขตทางกายภาพและขอบเขตทางนามธรรมเข้าด้วยกันและพิจารณาความหมายไปพร้อมกัน ดังที่ได้กล่าวถึงประเด็นแนวคิดที่ว่างเชิงสังคมกับการดำเนินชีวิตประจำวันที่เกี่ยวข้องกับที่ว่างในส่วนต้นของบทความ การผานแนวคิดและทฤษฎีการผลิตสร้างที่ว่างขององรี เลอแพร์ ที่ถูกขยายความโดย เอ็ดเวิร์ด โซจา และ เอียน บอร์ดิน สามารถนำมาพิจารณาลักษณะแบบแผนกิจกรรมและความหมายของที่ว่างที่ค้นพบ ซึ่งพบว่าบทบาทของผู้ค้าและแรงงานดังกล่าว สะท้อนผ่านการสร้างที่ว่างทั้ง 3 ขอบเขต คือ

1) การสร้างที่ว่างซึ่งสังเกตเห็นได้ทางกายภาพ (Found space) จากการปรากฏการรวมกลุ่มและกระจายตัวของขนาด ตำแหน่ง และขอบเขตตลาดที่แปรเปลี่ยนหรือคงที่ตลอดช่วงวัน 2) การสร้างที่ว่างเชิงกิจกรรม (Constructed space) จากการเคลื่อนไหวและการเคลื่อนที่ในวิถีสัญจร (trajectory) ตั้งแต่จุดเริ่มต้น จุดขนถ่ายสินค้าระหว่างเส้นทาง และจุดหมายปลายทาง ซึ่งในขณะเดียวกันนั้นก็ได้อาศัย การแลกเปลี่ยนเชิงสังคม (social interaction) ของผู้ค้ากับกลุ่มแรงงานจากการพึ่งพาอาศัยในภารกิจขนส่งและแลกเปลี่ยนสินค้า และ 3) การสร้างที่ว่างเชิงภาพตัวแทน (Space of representation) จากกลุ่มสินค้าที่มีความต้องการเพิ่มขึ้นอย่างกะทันหันในช่วงเทศกาลหรือวันสำคัญทางศาสนา ซึ่งปรากฏการครอบครองที่ว่างในขอบเขตตัวแทนกลุ่มสินค้านั้นๆ อย่างเห็นได้ชัด (ภาพที่ 11 และภาพที่ 12)

กิจกรรมประจำวันส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อ การรวมกลุ่มและกระจายตัว (clustering) จากการครอบครองที่ว่างชั่วคราวในแต่ละตำแหน่งของกลุ่มสินค้า ข้อจำกัดในการเคลื่อนที่หรือตำแหน่งการกระจายสินค้าที่เปลี่ยนแปลงไปนั้นทำให้เกิดสภาวะชั่วคราวของ การหน่วงหรือการพัก (deferment or rest) เพื่อรอช่วงเวลาที่เหมาะสมในการขนถ่ายสินค้า รวมถึงการสร้างที่ว่างชั่วคราวจากการรวมกลุ่มของแรงงานในบริเวณที่คุ้นเคยและมีความเป็นส่วนตัวระดับหนึ่งเพื่อการผลิตเปลี่ยนหน้าที่และการพักระหว่างรอการมอบหมายภารกิจในครั้งต่อไป (สัมภาษณ์, 9 เมษายน 2560)



ภาพที่ 11: แสดงลักษณะการครอบครองที่ว่างซึ่งสังเกตเห็นได้ทางกายภาพ (Found space)
 ที่มา: จากการสำรวจภาคสนาม วันที่ 19 เมษายน - 15 พฤษภาคม 2560



ภาพที่ 12: แสดงลักษณะการครอบครองที่ว่างเชิงกิจกรรมและที่ว่างเชิงภาพตัวแทน (Constructed space and Space of representation)
 ที่มา: จากการสำรวจภาคสนาม วันที่ 19 เมษายน - 15 พฤษภาคม 2560

3. อภิปรายผล

ปรากฏการณ์ของที่ว่างในเมืองมีความซับซ้อนในการอธิบายความหมาย อันเป็นผลจากความสัมพันธ์อันหลากหลายของมิติทางสภาพแวดล้อม สังคม วัฒนธรรม และเศรษฐกิจที่โยงใยเกี่ยวเนื่องถึงกัน โดยธรรมชาติของสิ่งเหล่านี้มักปรากฏอยู่ร่วมกันและไม่สามารถพิจารณาแยกจากกันได้อย่างเด็ดขาด การอธิบายปรากฏการณ์และความสัมพันธ์ระหว่างความเป็นสังคมกับการดำเนินชีวิตประจำวันของปัจเจกบุคคลนั้น จำเป็นต้องมีความเข้าใจมิติทางโครงสร้างที่ซ่อนเร้นอยู่เบื้องหลังรูปลักษณ์หรือสิ่งที่แสดงให้เห็นทางกายภาพ ดังนั้นการประสานกรอบคิดจากศาสตร์หลากหลายแขนงที่กล่าวถึงในการวิจัยนี้ จึงเป็นเพียงความพยายามหนึ่งในการนำหลักการทางทฤษฎีที่แตกต่างกันมาเป็นกรอบคิดในการเปรียบเทียบปรากฏการณ์ของที่ว่างในเมือง ผ่านแง่มุมในเชิงความหมายและเชิงโครงสร้าง

การอภิปรายในที่นี้ได้แบ่งออกเป็น 2 ส่วนหลัก ได้แก่ *ปัจจัยและคุณลักษณะในการครอบครองที่ว่าง* และ *โครงสร้างความสัมพันธ์ในการครอบครองที่ว่าง* เพื่อตอบคำถามหลักดังที่กล่าวไว้ในตอนต้น คือ *การครอบครองที่ว่างในกิจวัตรประจำวันจะมีคุณลักษณะที่ช่วยอธิบายความหมายและความสัมพันธ์ของที่ว่างเชิงสังคมได้หรือไม่ อย่างไร*

3.1 ปัจจัยและคุณลักษณะในการครอบครองที่ว่าง (spatial occupational factors and characteristics)

ปัจจัยในการครอบครองที่ว่างของแรงงานรถเข็น-รถลาก สามารถแบ่งออกเป็น 3 ปัจจัยหลัก ได้แก่ ปัจจัยด้านความต้องการพื้นที่ (spatial requirement) ปัจจัยด้านการอนุญาตให้ครอบครองพื้นที่ชั่วคราว (permission for transient occupation) และปัจจัยด้านการเคลื่อนไหวและการเคลื่อนที่ (movement and mobility)

ความต้องการพื้นที่นั้นเป็นปัจจัยพื้นฐานที่กระตุ้นการผลิตสร้างที่ว่างส่วนบุคคล (personal or individual space) จากการกอง ซ้อน บรรจุ และจัดรูปในการขนส่งสินค้า การสร้างที่ว่างส่วนบุคคลนี้เป็นความเชื่อมโยงพื้นฐานระหว่างพื้นที่ทางกายภาพ (physical space) กับสังคม (social) เป็นการตัดแปลงพื้นที่จากการจัดองค์ประกอบทางกายภาพและหน้าที่ใช้สอยในขณะเดียวกันก็บ่มเพาะความเป็นสังคมจาก *กิจวัตรหรือการดำเนินชีวิตประจำวันที่เกี่ยวข้องกับที่ว่าง* (spatial practice) ของกลุ่มแรงงานที่หมุนเวียนปฏิบัติงานในขอบเขตทางกายภาพนั้นด้วย จะเห็นได้ว่าบทบาทของที่ว่างซึ่งแสดงผ่านสถานะของพื้นที่ซึ่งจับต้องได้ในลักษณะสามมิติ จากการจัดรูป จัดระบบ และปรับเปลี่ยนให้เหมาะสมต่อความต้องการในการขนส่งก่อนการเคลื่อนที่ในแต่ละภารกิจนั้น ไม่สามารถแยกขาดจาก *การรวมกลุ่มและกระจายตัว (clustering)* ที่แสดงผ่านวิถีสัญจรหรือเส้นทางในการเคลื่อนที่ของแรงงานในกิจวัตรประจำวัน ซึ่งในประเด็นนี้ อองรี เลอแอฟว์ ไม่ได้ระบุหรือแยกแยะชัดเจนว่าการผลิตสร้างที่ว่างจาก *กิจวัตรเชิงสังคม (social practice)* นั้นจะต้องเป็นไปโดยใคร ในรูปแบบใด (Henri Lefebvre, 1991; สันต์ สุวัจฉราภินันท์, 2557)

เมื่อพิจารณาลักษณะการครอบครองที่ว่างของแรงงานรถเข็น-รถลาก พบว่าขอบเขตทางกายภาพ และขอบเขตทางนามธรรมของที่ว่างจากปฏิสัมพันธ์เชิงสังคมที่ เอ็ดเวิร์ด โซจา และ เอียน บอร์ดิน (Edward Soja, 1996; Ian Borden, 2001) ได้กล่าวอธิบายไว้นั้น สามารถนำมาเป็นเครื่องมือในการอธิบายการผลิตสร้างและครอบครองที่ว่างจากการเคลื่อนที่ในแต่ละขอบเขตได้เพียงขอบเขตทางกายภาพ (Found space) และขอบเขตเชิงกิจวัตร (Constructed space) เท่านั้น ส่วนขอบเขตเชิงภาพตัวแทน (Space of representation) ยังไม่ปรากฏให้เห็นความสัมพันธ์ที่เด่นชัดนัก แต่ก็สามารถอธิบายลักษณะการครอบครองผ่าน *การสร้างที่ว่างจากการประนีประนอม (spatial compromise)* ซึ่งมองว่าการประนีประนอมที่ค้นพบนี้มีความแตกต่างกับการต่อต้านหรือยอมรับโครงสร้างเชิงอำนาจที่ มิเชล เดอ เซร์ตูว์ (Michel de Certeau, 1984) กล่าวไว้ กล่าวคือไม่ได้เกิดการดัดแปลงหรือปฏิรูปสิ่งต่างๆ ทางกายภาพเพื่อที่จะสร้างสิ่งเหล่านั้นให้เป็นของตนเองอย่างถาวร แต่เป็นการปรับตัวเพื่อบรรลุเป้าหมายของการเคลื่อนที่ที่ได้รับมอบหมายในกิจวัตรประจำวัน

การอนุญาตให้ครอบครองพื้นที่ชั่วคราวจากการอนุโลมหรือผ่อนผันของผู้ดูแลรับผิดชอบพื้นที่ (กรุงเทพมหานคร และสถานีตำรวจนครบาลท้องที่เขตพระนคร) ส่งผลให้เกิดการสร้างที่ว่างในขอบเขตที่สอง หรือ *การสร้างที่ว่างเชิงกิจวัตร* (Constructed space) จากความพยายามในการยอมรับ ต่อรอง และแลกเปลี่ยนระหว่างผู้เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ (ผู้ดูแลพื้นที่) กับผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้งานพื้นที่นั้น เพื่อได้รับโอกาสครอบครองที่ว่างในลักษณะชั่วคราว ซึ่งสามารถปรับเปลี่ยน ตัดแปลง และปรับตัวตามเงื่อนไขที่เปลี่ยนแปลงไปในช่วงเวลาวันต่อวัน บางส่วนได้แสดงผ่านขอบเขตและการเคลื่อนตัวของ ตลาดที่พบเห็นได้จาก *การเคลื่อนไหวและการเคลื่อนที่* (movement and mobility) ทั้งในบทบาทของผู้ค้าซึ่งต้องการ ครอบครองพื้นที่เพื่อการจำหน่ายและขนถ่ายสินค้า และบทบาทของแรงงานรถเข็น-รถลากในการกระจายสินค้าและการขนส่งไปยังตำแหน่งต่างๆ บทบาทของทั้งสองฝ่ายไม่ได้ขึ้นตรงต่อการขยายตัวของตลาดที่เปลี่ยนแปลงไปในแต่ละช่วงเวลาของวัน แต่เป็นการปรับตัวในการครอบครองที่ว่างต่อข้อจำกัด 2 ประการ คือ

1) *ความสามารถในการเข้าถึงได้ (accessibility)* การเลือกเส้นทางในวิถีสัญจรซึ่งสัมพันธ์กับขนาดและลักษณะ การใช้งานของรถเข็น-รถลาก ความต้องการพื้นที่ในการเคลื่อนที่ และข้อจำกัดในการเลือกใช้เส้นทางที่มีความต่อเนื่อง ส่งผลต่อความจำเป็นในการเคลื่อนที่ไปตามถนนสายหลักและสายรองภายในย่าน หรือบางเส้นทางนั้นมีความเป็นไปได้ต่อการ ใช้เพื่อขนส่งสินค้าแต่ขาดความต่อเนื่องในการเคลื่อนที่ด้วยรถเข็น-รถลากได้อย่างสะดวก คนงานรถเข็น-รถลากมี ความสามารถในการปรับเปลี่ยนวิถีสัญจรของตนเองภายใต้ข้อจำกัดนี้ แม้ว่าการขยายตัวของตลาดในช่วงเวลากลางวันจะครอบคลุมบริเวณของย่านแตกต่างกันอย่างมากก็ตาม

2) *ความพร้อมในการใช้งาน (availability)* เกิดจากข้อจำกัดภายใต้เงื่อนไขด้านเวลาที่อนุญาตให้มีการครอบครอง บางพื้นที่โดยอนุโลม ซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากการประนีประนอมของผู้ค้าและกลุ่มแรงงานตามเงื่อนไขการอนุญาตของผู้ดูแลพื้นที่ (เช่น จุดขนถ่ายสินค้าชั่วคราวบริเวณเชิงสะพานพุทธ และบริเวณเชิงสะพานเจริญรัช 31) ในขณะที่อีกส่วนหนึ่งเกิดจาก ความเข้าใจในโครงข่ายความสัมพันธ์ของพื้นที่แต่ละหน่วยของกลุ่มแรงงาน เพื่อสามารถคัดสรรทางเลือกที่เหมาะสมมากที่สุด กับภารกิจการขนส่งที่ได้รับ

3.2 โครงสร้างความสัมพันธ์ในการครอบครองที่ว่าง (spatial configuration and occupation)

โครงสร้างความสัมพันธ์ของระบบที่ว่างที่ได้จากการวิเคราะห์ด้วยทฤษฎี Space Syntax เป็นการการผสมผสานทฤษฎี สันฐานวิทยาของพื้นที่เพื่อช่วยในการอธิบายความซับซ้อนทางคุณลักษณะและความหมายของที่ว่างเชิงสังคมที่ค้นพบผ่านการ สังเกตการณ์กิจวัตรประจำวันของคนงานรถเข็น-รถลาก ดังจะเห็นได้ว่าเมื่อพิจารณาคุณภาพโดยรวมของระบบที่ว่างจากการ วิเคราะห์โครงข่ายของเส้น (Axial Analysis) ย่านปากคลองตลาดมีแนวโน้มที่ผู้สัญจรจะไม่เข้าใจระบบที่ว่างหรือเกิดความ สับสน และในขณะเดียวกันนั้นก็มียกภาพในการสัญจรผ่านค่อนข้างดีและมีเส้นทางสาธารณะที่ผู้คนนิยมใช้ โดยเฉพาะถนน จักรเพชรซึ่งเป็นเส้นทางหลักที่เชื่อมต่อเส้นทางอื่นๆ ในย่าน

วิถีสัญจร (trajectory) จากการเคลื่อนที่ของคนงานรถเข็น-รถลากมีลักษณะซ้ำแนวเส้นทางเดิม ซึ่งได้จากการ พิจารณาเปรียบเทียบข้อมูลจากการสังเกตการณ์ด้วยวิธีการเดินตาม (People-following) วิถีสัญจรโดยส่วนใหญ่มีลักษณะ สอดคล้องกับผลการวิเคราะห์โครงข่ายความสัมพันธ์ของที่ว่างด้วยทฤษฎี Space Syntax

อย่างไรก็ดี การพบว่าวิถีสัญจรส่วนหนึ่งไม่ปรากฏให้เห็นตามเส้นทางที่มีค่าการเข้าถึงที่สูง (Most integrated) โดยเฉพาะถนนจักรเพชร เส้นทางสายหลักของย่านซึ่งมีค่า Integration สูง แต่กลับพบว่าวิถีสัญจรในการใช้งานจริงนั้นไม่ได้ ถูกคัดสรรเป็นเส้นทางหลักในการเคลื่อนที่ หรือเส้นทางที่มีแนวโน้มในการใช้สัญจรผ่านมากจากการพิจารณาการไหลผ่านหรือ

ทางเลือก (Choice) โดยเฉพาะเส้นทางภายในตลาดบนแนวถนนจักรเพชรทั้งสามแห่งซึ่งมีค่า Choice ต่ำ พบว่าในการใช้งานจริงกลับถูกคัดสรรเป็นเส้นทางที่ใช้เคลื่อนที่แทนเส้นทางหลัก

สิ่งเหล่านี้เป็นสิ่งที่บ่งชี้ให้เห็นถึง *กิจวัตรเชิงที่ว่าง* (spatial practice) ที่จำเป็นต้องอาศัยการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าของคณงานรถเข็น-รถลากในการคัดเลือกเส้นทางที่สั้นที่สุด เคลื่อนที่ได้สะดวกรวดเร็วที่สุด และครอบคลุมตำแหน่งในการขนส่งจำนวนมากที่สุด ดังที่พบว่าเกิดการคัดสรรเส้นทางที่เป็นเส้นทางที่ดีที่สุดในลำดับที่สอง (second-best route) ของคณงานรถเข็น-รถลาก ซึ่งแม้ไม่ใช่เส้นทางที่สั้นที่สุด แต่ก็สามารถบรรลุเป้าหมายในการเคลื่อนที่และขนส่งได้อย่างสะดวกเช่นเดียวกัน การคัดเลือกเส้นทางและวิถีสัญจรที่เหมาะสมนี้เปลี่ยนแปลงได้จากการทดลองและการกระทำซ้ำผ่านกิจวัตร แสดงให้เห็นถึงความสามารถในการอ่านลักษณะกายภาพ (physical) และจินตภาพ (mental) ของพื้นที่ เป็นทักษะที่เกิดจากความคุ้นเคย ความเข้าใจลำดับขั้นตอนในการทำงาน และประสบการณ์ส่วนบุคคลภายใต้สภาพแวดล้อมในการทำงานที่แตกต่างกันไปในแต่ละวัน คุณสมบัติเฉพาะบุคคลนี้เป็น *สัมผัสเชิงที่ว่าง* (spatial sense) ถือเป็นข้อยกเว้นจากความสามารถในการทำความเข้าใจ (intelligibility) หรือความสามารถด้านการรับรู้ที่ว่างของคณงานรถเข็น-รถลากบุคคลนั้นซึ่งแตกต่างจากบุคคลอื่นโดยทั่วไป

กิตติกรรมประกาศ:

ขอขอบพระคุณ ภาควิชาสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ หน่วยงานต้นสังกัด ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. อภิรดี เกษมสุข ดร. พิมพ์ศิริ ประจงสาร รองศาสตราจารย์ ดร. ต้นข้าว ปาณินท์ หลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร และผู้ร่วมศึกษาในหลักสูตรฯทุกท่านสำหรับคำแนะนำ ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่างๆ อันเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการทบทวน แก้ไข และปรับปรุงผลการวิจัยนี้จนเสร็จสมบูรณ์

การศึกษานี้จะไม่สามารถสำเร็จลุล่วงได้หากปราศจากความช่วยเหลือโดยผู้ค้าและแรงงานย่านปากคลองตลาดซึ่งได้เอื้อเพื่อข้อมูลและความช่วยเหลือในการสำรวจและสังเกตการณ์ภาคสนามอย่างเป็นกันเอง ขอภัยเป็นอย่างสูงที่ไม่อาจกล่าวรายนามได้อย่างครบถ้วน และขอบพระคุณไว้ ณ ที่นี้

บรรณานุกรม

- Al-Sayed, K., Turner, A., Hillier, B., Iida, S., Penn, A. (2014). *Space Syntax methodology*. A teaching textbook for the MSc Spatial Design: Architecture and Cities. London: Bartlett School of Architecture, UCL.
- Augé, M. (1995)., John Howe, translate. *Non- Place: Introduction to an Anthropology of Supermodernity [1992]*, London: Verso.
- Borden, I. M. (2001). *Skateboarding, space and the city: Architecture and the body*. Oxford: Berg.
- De Certeau, M. (1984). Steven Rendell, Translate. *The Practice of Everyday Life [1980]*, Berkeley: University of California Press.
- Gehl, J. (2011)., Jo Koch translated. *Life between buildings: using public space [1987]*, London: Island Press.
- Gehl, J. (2013). *Cities for people*. London: Island press.

- Hill, J. (1998). *Occupying Architecture: between the architect and the user*. London: Routledge.
- Hillier, B. (2007). *Space is the machine: A Configurational Theory of Architecture*. London: Space Syntax Laboratory UCL.
- Hillier, B., and Hanson, J. (1989). *The Social Logic of Space*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Lefebvre, H. (1991). *Donald Nicholson-Smith, translate. The Production of Space*, Oxford: Blackwell.
- Soja, E. (1996). *Thirdspace: Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places*. Cambridge: Blackwell.
- มนัสวี จิตรมณี. (2547). ปากคลองตลาด: การสืบเนื่องและการปรับตัวของตลาดดอกไม้ กรณีศึกษาตลาดดอกไม้ย่านปากคลองตลาด เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร. (รายงานการศึกษาเฉพาะบุคคล ปริญญาศิลปศาสตรบัณฑิต). คณะโบราณคดี, สาขาวิชามานุษยวิทยา. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- ศุภฤกษ์ รังสีโรจน์. (2554). การวิเคราะห์พื้นฐานเมืองเพื่อพัฒนาการใช้พื้นที่ถนนคนเดิน: กรณีศึกษานถนนคนเดินกลางเวียงเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์สถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- สันต์ สุวัจจราภินันท์ และคณะ. (2557). ว่าด้วยทฤษฎีทางสถาปัตยกรรม: พื้นที่สาธารณะและพื้นที่ทางสังคม. เชียงใหม่: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- สันต์ สุวัจจราภินันท์. (2557). “พื้นที่ทางสังคม: การผสมผสานของพื้นที่ทางกายภาพและนามธรรม”, หน้าที่ 126–143. ใน สันต์ สุวัจจราภินันท์. ว่าด้วยทฤษฎีทางสถาปัตยกรรม: พื้นที่สาธารณะและพื้นที่ทางสังคม. เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- อภิรดี เกษมสุข และศรายุทธ ทรัพย์สุข. (2544). “กรุงเทพฯที่เปลี่ยนไป”. ใน วารสารหน้าจั่ว ว่าด้วยสถาปัตยกรรมการออกแบบ และสภาพแวดล้อม, 21(18), หน้า 106–129.
- อภิรดี เกษมสุข. (2557). “พื้นที่ อาคาร และบริบท: ที่เห็น และ/หรือ ที่เป็น?”, หน้าที่ 188 – 205. ใน สันต์ สุวัจจราภินันท์. ว่าด้วยทฤษฎีทางสถาปัตยกรรม: พื้นที่สาธารณะและพื้นที่ทางสังคม. เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- อรศิริ ปาณินท์. (2527). “การอนุรักษ์และพัฒนาย่านธุรกิจริมน้ำเจ้าพระยาบริเวณปากคลองตลาด”. ใน วารสารหน้าจั่ว ว่าด้วยสถาปัตยกรรม การออกแบบ และสภาพแวดล้อม, 4(4), หน้า 43–72.

สัมภาษณ์

- ไม่ระบุชื่อ – สกส. ผู้ค้าแผงลอย ทำรถประจำทาง ชมสมก. สาย 8 ถนนสะพานพุทธ. (9 เมษายน 2560). สัมภาษณ์.
- หมี่ ดาวเรือง. ผู้ค้าแผงค้าที่ 16 ตลาดปากคลองตรีเพชร, ผู้ดูแลการขนส่งสินค้าดอกไม้สด. (9 เมษายน 2560). สัมภาษณ์.