

การจัดการกิจกรรมสาธารณะบนถนนสาธารณะ :
บทวิพากษ์ถนนคนเดินและนโยบายการใช้พื้นที่ถนน
กรณีศึกษาในกรุงเทพมหานคร

MANAGING PUBLIC ACTIVITIES ON PUBLIC STREETS; CASE STUDY OF BANGKOK, THAILAND

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ อริยา อรุณินท์

ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทคัดย่อ

ตัวอย่างประเด็นปัญหาอันซับซ้อนที่เห็นอย่างเด่นชัดของมหานคร เช่น กรุงเทพฯ ที่เป็นต้นกำเนิดและส่งผลกระทบเป็นลูกโซ่ ต่อปัญหาสิ่งแวดล้อม สังคม และเศรษฐกิจ ได้แก่ ปัญหาการจราจร ซึ่งมีต้นกำเนิดที่สำคัญคือการสัญจรโดยเน้นการใช้รถยนต์เป็นหลัก ทำให้ถนนกลายเป็น “เวทีและฉากแห่งความขัดแย้ง” ไม่ว่าจะเป็นระหว่างนานาประเภทของคนเดินทาง (ผู้โดยสารและขี่จักรยาน, มอเตอร์ไซด์, ผู้โดยสารขนส่งมวลชน, คนเดินเท้า, ฯลฯ) กับ ร้านค้าสองข้างทาง, ทางราชการ เช่น ตำรวจ, เทศกิจ กับ ผู้พักอาศัยและร้านค้า, วิศวกร กับ นักออกแบบกายภาพ เช่น นักผังเมือง, สถาปนิก และภูมิสถาปนิก) ซึ่งต่างฝ่ายต่างมีแนวทางที่จะใช้ประโยชน์จากถนนต่างๆกันไป

ถนนจึงเป็นตัวอย่างที่ดีตัวอย่างหนึ่งสำหรับเป็นประเด็นอภิปรายในการศึกษาเรื่องกิจกรรมสาธารณะของเมืองใหญ่เช่นกรุงเทพมหานคร ในหมู่นักวิชาการ ท้องถิ่น ประชาชน พ่อค้าแม่ค้า ห้างร้าน เอกชน ราชการ เครือข่ายชุมชน นักท่องเที่ยว องค์กรต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการศึกษากรณีพื้นที่ เช่น ถนนเยาวราช ถนนสีลม ถนนอาทิตย์ ถนนข้าวสาร ย่านสามแพร่ง ถนนสีลม รวมทั้งกรณีการตั้งแผงลอยร้านค้า และทางเดินเท้าในย่านพักอาศัย ฯลฯ

หากในสภาพความเป็นจริงแล้ว “ถนน” ควรมีความเป็น “สาธารณะ” มากกว่าที่เป็นอยู่ ไม่ใช่เพียงเพื่อยุทยานที่เป็นเพียงสมาชิกหนึ่งของสาธารณะ ถนนควรเป็นตัวบ่งบอกวิถีวัฒนธรรมท้องถิ่นนั้น ไม่ว่าจะรับรู้ “จาก”-หรือ-“ไปสู่” ถนน ถนนย่อมเป็นมากกว่าพื้นที่แคบที่ขนานยาวออกไปในเนื้อเมืองขนานข้างด้วยดีกรรบ้านช่องห้องแถว ควรมีการมองลึกไปในด้านเศรษฐศาสตร์ การค้าขาย การเมือง ประชาธิปไตย สิทธิเสรีภาพ นโยบายและการใช้พื้นที่สาธารณะ อีกทั้งในแง่สุนทรียศาสตร์ ความพึงพอใจ และความน่าอยู่ของเมือง

จากการที่ไม่มีการพัฒนาแบบบูรณาการของนโยบายสาธารณะ, การวางแผนการจราจรและระบบต่างๆของเมือง, และการจัดสรรพื้นที่เพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อม งานวิจัยชิ้นนี้จึงเป็นการศึกษาที่มุ่งเน้นการมองปัญหาเป็นภาพรวมในเชิงนโยบายอย่างมีระบบ เพื่อนำไปส่งการพัฒนาและวางแผนแบบยั่งยืน เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดี และใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการและเผชิญกับปัญหาที่ซับซ้อน เกี่ยวข้องกับ

บทบาทที่หลากหลาย เน้นการประสานประโยชน์ระหว่างกัน และการหาวิธีที่เหมาะสมที่สุดในการชี้ความพอดีและลดตัวของความต้องการที่หลากหลายนั้น

การศึกษาวิจัยนี้ยังมุ่งหวังที่จะสืบค้นหาปัญหาและความขัดแย้งที่เกิดขึ้นบนถนน ทั้งในเชิงนโยบายจากสภาพความจริง ตามแนวคิดที่ว่า “สาธารณชนผู้ครอบครองถนนของพวกเขา”¹ และแนวยุทธวิธีทางการเปลี่ยนแปลงเพื่อให้ถนนเป็นพื้นที่สาธารณะอย่างแท้จริง แนวทางการแก้ไขที่ได้ประโยชน์ในทุกฝ่ายโดยเท่าเทียม วิเคราะห์ข้อดีข้อเสียในแต่ละแนวทางเลือกที่น่าเสนอโดยใช้แนวทางการศึกษาเกี่ยวข้องในศาสตร์ของการจัดการสิ่งแวดล้อมเมืองในโครงสร้างวัฒนธรรมไทย

¹ ‘public reclaim their streets’ (Moudon, Anne Vernez. 1987)

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

การศึกษาวิจัยนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการการศึกษาหลัก (major project) และการศึกษาวิจัย (Individual Study) ของหลักสูตรปริญญาเอก (PhD course work) สาขาการจัดการสิ่งแวดล้อมเมือง (Urban Environmental Management) ของสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (Asian Institute of Technology) มีวัตถุประสงค์ของการศึกษาดังต่อไปนี้

1. เพื่อศึกษารูปแบบและพัฒนาการของนโยบายการใช้พื้นที่ถนนเพื่อสาธารณะ ในกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบและวิเคราะห์ข้อดีข้อเสียของรูปแบบกิจกรรมสาธารณะที่เกิดบนถนนในแง่ของนโยบายและการปฏิบัติที่เกิดขึ้นจริง
3. เพื่อเสนอแนะแนวทางการจัดการและนโยบายในการใช้ถนนเพื่อกิจกรรมสาธารณะ

วิธีดำเนินการศึกษา

1. การศึกษากกรณีตัวอย่าง
2. การทบทวนวรรณกรรม
3. การสังเกตการณ์ภาคสนามในพื้นที่กิจกรรมจริง
4. การวิเคราะห์นโยบาย (Policy Analysis) เชิงประจักษ์ (Empirical approach) จากข้อเท็จจริงที่มีอยู่ โดยการพรรณนา/อธิบาย
5. การประเมินโครงการ แบบ SWOT Analysis² เพื่ออธิบายคุณค่าและค่านิยม (value) ของโครงการนโยบายจากกรณีตัวอย่างที่นำสู่การปฏิบัติแล้ว

คำจำกัดความที่เกี่ยวข้อง

จากคำจำกัดความในภาษาอังกฤษ คำว่า “ถนน” มีความหมายโดยทั่วไปแยกเป็น 2 คำ ได้แก่ road และ street โดยจากการศึกษานี้เน้นให้ความสำคัญกับความหมายของถนน “ในเชิงสังคม” จึงหากจะต้องเรียกขานถนนเป็นภาษาอังกฤษแล้ว จะใช้คำว่า street เนื่องจากความหมายของ street และ road แตกต่างกันดังนี้

(คัดจาก WordNet ® 1.6, © 1997 Princeton University)

street n

1. a thoroughfare (usually including *sidewalks*) that is *lined with buildings*; "they walked the streets of the small town"; "he lives on Nassau Street"
2. the part of a thoroughfare between the *sidewalks*; the part of the thoroughfare on which vehicles travel; "Be careful crossing the street"

² SWOT Analysis เป็นรูปแบบการประเมินโครงการนโยบาย ประกอบด้วยการนำเสนอ จุดแข็ง (Strength), จุดอ่อน (Weakness), โอกาสดี (Opportunity), ลางไม่ดี (Threat)

3. the streets of *a city viewed* as a depressed environment in which there is poverty and crime and prostitution and dereliction; "she tried to keep her children off the street"
4. (informal) *a situation offering opportunities*; "he worked both sides of the street"; "cooperation is a two-way street"
5. *people living or working* on the same street; "the whole street protested the absence of street lights"

road n

1. an open way (generally public) for *travel or transportation* [syn: route]
2. *a way or means* to achieve something; "the road to fame"

ถนน (road และ street) จากความหมายข้างต้นจะเห็นได้ว่า ถนน (road) จะมีความหมายสื่อไปทางประโยชน์ใช้สอยเพื่อการสัญจร หรือเพื่อให้สิ่งต่างๆ ได้เคลื่อนที่จากจุดหนึ่งไปจุดหนึ่ง แต่คำว่า ถนน (Street) มีความหมายเกี่ยวโยงไปสู่วิถีชีวิต เมือง และสังคมสิ่งแวดล้อมรอบข้างด้วย หากจะเจตนาใช้คำให้เหมาะสมในภาษาไทย “วิถี” หรือ “(เส้น)ทาง” ดูจะสื่อได้เหมาะสมกว่าในความหมายของสังคมและการใช้ชีวิต กว่าคำว่า “ถนน”

สาธารณะ (public, public space, public place, public sphere, public realm, public activities, publicness) ส่วนคำว่าสาธารณะ เป็นอีกคำหนึ่งที่หากจะตีความให้เห็นความหมายอย่างชัดเจนยิ่งขึ้น จะพบว่ามีความสัมพันธ์กับแนวคิดและทฤษฎีในหลากหลายสาขาวิชา เช่น ในเชิงรัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์ มีการนำคำว่า “นโยบาย” มารวมกับ “สาธารณะ” ซึ่งแปลโดยตรงมาจากศัพท์ภาษาอังกฤษว่า **Public Policy** อันมีหลายความหมาย ที่เป็นที่ยอมรับกันมากที่สุดก็เป็นความหมายที่ Dye (1992) กล่าวไว้ว่าหมายถึง กิจของรัฐ/รัฐวิสาหกิจ ที่เลือกที่จะทำหรือไม่ทำ เป็นทั้งกิจกรรมที่เกิดขึ้นเป็นประจำวัน หรือเฉพาะโอกาส กิจกรรมนั้นๆ เกี่ยวข้องกับประชาชนคนหมู่มากซึ่งเป็นสมาชิกของสังคม มีผลต่อการพัฒนาประเทศ ส่วนในศาสตร์ของทางสื่อสารมวลชนและนิเทศศาสตร์ก็กล่าวถึงการประชาสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องกับมวลชนและสาธารณะ (Public Relation) ในทางสังคมศาสตร์มีการกล่าวถึง สาธารณะ ในแง่สังคมไว้ โดยมีพัฒนาการมานาน และเป็นส่วนหนึ่งของรูปแบบสังคมและการปกครองแบบประชาธิปไตยในปัจจุบัน

Public (adj) เกี่ยวกับสาธารณชน/สังคมส่วนรวม, ซึ่งกระทำ/แสดงออกเพื่อสังคมส่วนรวม, ที่เปิดแก่สาธารณชน, เกี่ยวกับการบริการชุมชน/ของชาติ

(n) สาธารณชน ชุมชน รัฐ ชาติ, กลุ่มคนที่มีความสนใจร่วมกัน

ที่เด่นชัดเป็นเป็นในแง่ทางการสื่อสาร แนวคิดของ Habermas (1989) นักทฤษฎีทางสังคมศาสตร์ชาวเยอรมัน เกี่ยวกับ “พื้นที่สาธารณะ” (*Public sphere*) ได้ถูกกล่าวไว้ว่าเป็นที่รวมของปัจเจกบุคคลจากที่ต่างๆ กัน มาเพื่อร่วมวงสนทนาโต้เถียงในเรื่องที่มีความรู้สึกร่วมกัน ในช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 18 เริ่มมีกลุ่มคนฐานะระดับกลางเพิ่มขึ้น มีการก่อตั้งพื้นที่สาธารณะมากขึ้น เช่น ร้านกาแฟ ร้านเสริมสวย สโมสร สมาคม ชมรม

ต่างๆ ซึ่งสถานที่เหล่านี้จึงเป็นแหล่งให้ผู้คนมาร่วมสนทนาเรื่องต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นเรื่อง ความสวดยความงาม สังคม เพื่อนบ้าน จนกระทั่งการเมืองการปกครอง ซึ่ง **Habermas** ถือว่าพื้นที่สาธารณะเป็นสื่อกลางแห่งการประสานความสัมพันธ์ของรัฐกับประชาชน และเป็นการต่อต้านระบบศักดินา ลักษณะดังกล่าวนี้ **Habermas** ถือว่าไม่ได้มีลักษณะที่เกี่ยวข้องจากตลาดในสมัยกรีกโบราณ (**agora**) แต่อย่างไรก็ตามเนื่องจากพื้นที่สาธารณะเกิดขึ้นได้ทั่วไปและเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วกัน พื้นที่สาธารณะในแนวคิดนี้เป็นต้นกำเนิดแนวความคิดในรุ่นใหม่ ๆ ทางด้านสื่อสารมวลชนและนิเทศศาสตร์ในเวลาต่อมา

จันท์ส (2542) กล่าวสรุปไว้ว่า ในปัจจุบันเมืองเป็น “พื้นที่แบบอารยะ” ภายในเมืองจะมีหอการค้า ตามถนนสายต่างๆ มีการจัดแบ่งพื้นที่กันปกครองดูแลรักษา และมีพื้นที่สาธารณะ (**Public space**) เช่น ลานคนเมือง เพื่อส่งเสริมความเป็นประชาคม

ส่วนชาวอังกฤษเรียกร้านเหล่านี้เป็นที่พบปะกันว่า **Pub** ซึ่งคำนี้เป็นคำย่อมาจาก **Public-house** นั่นเอง

Public space ในความหมายของ **Moudon (1991)** คือที่สำหรับผู้คนมาพบปะกัน เพื่อรับอากาศ แสงแดด เพื่อให้ความชุ่มชื้นมีชีวิตชีวาของเมือง (**irrigate the city**) ส่วน (**Kevin Lynch (1981)** และ **J. B. Jackson (1984)**) เน้นถึงความเป็นสาธารณะว่าเป็นโครงสร้างของการพัฒนาวัฒนธรรมมวลชนแห่งอกงาม ซึ่งทั้งนักออกแบบชุมชนเมืองและภูมิสถาปนิกมักจะใช้ลำดับความเป็นสาธารณะในการระบุลักษณะพื้นที่ โดยขยายความหมายแค่จากกายภาพสู่ส่วนที่เป็นพฤติกรรมในเชิงมนุษยศาสตร์มากขึ้น

ปัญหาการวิจัยและการวิเคราะห์

การศึกษานี้มีสมมุติฐานว่า ถนนสามารถเป็นได้มากกว่าช่องทางสำหรับการสัญจร กล่าวคือสามารถใช้เป็นที่ประกอบกิจกรรมสาธารณะ กิจกรรมสังคมของกลุ่มประชาชนที่หลากหลาย ปัญหาและข้อบกพร่องหลักของถนนโดยเน้นทั้งทางด้านกายภาพของตัวถนนและผลทางจิตวิทยาต่อผู้ใช้ถนน คือการที่ถนนใช้ได้เพียงบางกิจกรรม หรือใช้โดยกลุ่มคนเพียงส่วนน้อย การศึกษานี้จึงวิเคราะห์ปัญหาการวิจัยเป็น 4 ประเด็นดังต่อไปนี้

ประเด็นที่ 1. ใครเป็นเจ้าของพื้นที่ถนน?

ณ จุดนี้ การที่จะวินิจฉัยว่าใครเป็นเจ้าของพื้นที่ถนนนั้น ยังไม่สามารถชี้เฉพาะเจาะจงไปได้ แต่อย่างไรก็ตามความเป็นสาธารณะย่อมจะปฏิเสธไม่ได้ว่า เน้นความเสมอภาค เท่าเทียม และความเป็นมวลชนอันมีความเป็นตัวตนของตนที่หลากหลาย ไม่ใช่เฉพาะกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งที่มีความเหมือนหรือคล้ายกันในด้านต่างๆ





- ถนนเหล่านี้จริงๆแล้วสร้างมาเพื่อใคร?
- ใครคือผู้มีสิทธิในการครอบครอง ดูแล และกรรมสิทธิ์?
- ใครใช้ถนนเหล่านี้?
- ถนนเหล่านี้มีความเป็นสาธารณะแล้วหรือ?

ประเด็นที่ 2. ปัญหาที่เกิดขึ้นบนถนนสาธารณะ

ในทางกฎหมายถนนมักมีการครอบครองโดยหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง แต่ในแง่การจัดการถนนมีความเป็นสาธารณะประโยชน์ อาจมีการควบคุม การบริหารจัดการ บำรุงรักษา โดยอีกหน่วยงานหนึ่ง และเนื่องจากถนนมีส่วนร่วมเกี่ยวข้องกับมิติต่างๆ หลายมิติดังกล่าวมาแล้ว ทำให้ถนนเป็นสถานที่ที่ก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ มากมาย ไม่ยิ่งหย่อนไปกว่าประโยชน์ที่ได้จากมัน โดยสรุปถนนมีโอกาสที่ก่อให้เกิดปัญหาได้ในประเด็นต่อไปนี้

2.1 การที่ยอดยานพาหนะครอบครองถนนเป็นหลัก แม้ว่ายอดยานและผู้โดยสาร/ขับที่ยอดยานจะเป็นเพียงสมาชิกส่วนหนึ่งของสังคมเท่านั้น Moudon (1991) กล่าวไว้ในส่วนบทนำของหนังสือ **Public Streets for Public Use – Morningside Edition** ว่าการใช้รถยนต์มีความสัมพันธ์กับรูปแบบ โครงสร้าง และการบริการของเมืองเป็นอย่างมาก Moudon อ้างถึง Newman และ Kenworthy (1989) ว่าเมืองที่มีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงต่ำ

เมืองนั้นจะกระชับและสามารถที่จะเดินทางไปมาโดยไม่ต้องใช้รถยนต์ ซึ่งเป็นข้อแตกต่างที่เห็นได้ชัดต่างจากเมืองใหญ่ในสหรัฐอเมริกา

- 2.2 การที่มวลชนขาดความรู้สึกเป็นเจ้าของ เนื่องจากมีข้อกำหนดมากมายจากหน่วยงานที่กำกับดูแล อีกทั้งมีการกล่าวอ้างจากสมาชิกบางส่วนของสังคมที่มีอำนาจต่อรองสูง ที่จะใช้พื้นที่นั้น ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ คิวมอเตอร์ไซด์ แม่ค้าหาบเร่แผงลอย อาคารร้านค้าบ้านเรือน 2 ฝั่งของถนน ซึ่งหากกลุ่มใดครอบครองพื้นที่ถนนหรือเขตทางส่วนใดได้สมาชิกอีกส่วนที่เหลือจะขาดความรู้สึกเป็นเจ้าของกลายเป็นผู้มาเยือนในทันที อีกทั้งในสวนผู้บริหารและกำหนดนโยบายในระดับท้องถิ่นและระดับจังหวัดจนถึงระดับชาติในหน่วยงานต่างๆ อาจมีการกำหนดนโยบายสาธารณะอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกัสิทธิเหนือพื้นที่ถนน เช่นการกำหนดบัสเลน การกำหนดพื้นที่อนุญาต/ห้ามตั้งหาบเร่แผงลอย บริเวณจอดรถแบบเก็บค่าบริการหรือมีกำหนดเวลา เป็นต้น หากกล่าวถึงประเด็นความรู้สึกเป็นเจ้าของในเชิงจิตวิทยาและพฤติกรรม ยังเกี่ยวข้องกับการมีส่วนร่วมในกิจกรรมบนถนนด้วย โดยทฤษฎีแล้วไม่ว่าบุคคลใดไม่ควรถูกแยกออกจากกิจกรรมสาธารณะทั้งสิ้น โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ด้อยโอกาสในสังคม เช่น เด็ก คนพิการ และคนชรา ถนนในหลายๆส่วนของกรุงเทพมหานครเป็นพื้นที่ต้องห้ามของกลุ่มคนเหล่านี้ และพวกเขาเองก็ไม่มีรู้สึกว่าถนนเป็นที่ที่เขา มีสิทธิที่จะใช้ได้อย่างปลอดภัย
- 2.3 ถนนเป็นเวทีและฉากของความขัดแย้ง ในการใช้พื้นที่ถนนเกี่ยวข้องกับหน่วยงานและบุคคลหลายกลุ่ม ความสับสนของอำนาจ ความเป็นเจ้าของสับสนและเหลื่อมล้ำกัน ตัวอย่างเป็นคู่กรณีต่อคู่กรณี เช่น ผู้เดินทางด้วยตนเอง, ผู้เดินทางกับร้านค้า, หน่วยงานและเจ้าหน้าที่รัฐกับราษฎร, วิศวกรจราจรกับนักออกแบบชุมชน, นักออกแบบชุมชนกับผู้ติดตั้งบิลบอร์ดโฆษณา, แผงลอยกับคนจอดรถ, แม่ค้าหาบเร่กับเทศกิจ, หาบเร่แผงลอยกับคนเดินเท้า, คนขับรถกับตำรวจจราจร, คนขับมอเตอร์ไซด์กับรถบรรทุก, ฯลฯ
- 2.4 ถนนสื่อความหมายในแง่ที่เป็นส่วนที่ขาดระเบียบของเมือง เช่น ที่พบเห็นในสื่อต่างๆ เช่น คนขอทานข้างถนน, แก๊งข้างถนน, การเดินขบวนประท้วงปิดถนน, อุบัติเหตุ และอุบัติเหตุขนาดใหญ่บนท้องถนน ถึงแม้บางที่จากสื่อจะมีแง่มุมที่ดีของถนนปนอยู่บ้าง เช่น การจัดพาเรดบุปผาชาติ แต่ก็เป็นส่วนน้อย
- 2.5 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม อันเกิดจากการใช้ถนนที่ไม่เหมาะสม อันก่อให้เกิดทัศนอุจาดแก่หน้าตาและความสวยงามของเมือง, ปัญหาสิ่งแวดล้อม, ปัญหาสุขอนามัย, ความไม่เป็นระเบียบ โดยเฉพาะในกรุงเทพมหานครมีกิจกรรมที่ส่งผลต่อปัญหานี้มากมาย เช่น ตลาดและร้านค้าแผงลอยที่ระบายน้ำเสียและขยะสู่พื้นที่ทางเท้า เป็นต้น

ประเด็นที่ 3. การแบ่งประเภท/รูปแบบของถนนเพื่อสาธารณะ (กรณีตัวอย่างในต่างประเทศ)

แนวคิดในการจัดการถนนเพื่อกิจกรรมสาธารณะมีการพัฒนามาเป็นระยะ นับตั้งแต่ราวปี ค.ศ. 1970 เป็นต้นมา หากพิจารณาจากแนวความคิด “*สาธารณชนผู้ครอบครองถนนของพวกเขา*” (public reclaim their streets) ของ Moudon, Anne Vernez (1987) ได้มีการนำเสนอกรณีตัวอย่าง การจัดการกับถนนสาธารณะจากประเทศต่างๆ ซึ่งสามารถนำมาจัดแยกออกเป็นประเภทย่อยๆ ตามลักษณะของการใช้พื้นที่เพื่อสาธารณะ ดังพอสรุปได้เป็นกรณีๆ ดังต่อไปนี้

- **การคืนถนนแก่คนเดินเท้า (Pedestrianization)** - เป็นแนวคิดที่เป็นที่นิยมมากที่สุดในการออกแบบปรับการใช้พื้นที่ถนนในหลายๆเมืองใหญ่ริเริ่มโดยนักวางแผนกายภาพจากฝั่งอเมริกา เช่น ถนน 16 ในนครเดนเวอร์ แนวความคิดนี้ยกเลิกการใช้รถยนต์อย่างสิ้นเชิง และเปลี่ยนเป็นการใช้ถนนเพื่อเป็นทางเดินเท้าขนาดใหญ่ รองรับบริการสัญจรใจกลางเมือง นอกจากนี้ยังมีวัตถุประสงค์เพื่อลดมลพิษอันเกิดจากรถยนต์ และสร้างแวดล้อมของย่านพาณิชยกรรมกลางเมือง ที่มีภูมิทัศน์สวยงามรื่นรมย์
- **ถนนมวลชน (Democratic street)** - เป็นศูนย์กลางของชีวิตชีวาของสาธารณชน ที่สามารถเข้าถึงได้โดยทุกคนชั้น ทุกรูปแบบการเข้าถึง เป็นจำนวนมากๆ ไม่ว่าจะเป็นการเดินเท้า ขนส่งมวลชน หรือพาหนะส่วนตัว
- **ถนนน่าเดิน (Livable/Sociable street)** - เป็นกระแสดความเคลื่อนไหวหนึ่งในการออกแบบและการจัดการพื้นที่ถนน ที่อยู่ในกลุ่มของแนวคิด “ความน่าอยู่” (livability) หรือ “ความเป็นมิตร” (Sociability) (Levine 1984) แนวความคิดนี้มุ่งเน้นความสำคัญของสภาพแวดล้อมของถนนในแง่ชีวิตความเป็นอยู่ของเมือง นอกจากนี้ยังเน้นถึงความปลอดภัย การปฏิสัมพันธ์ของผู้คน อย่างเช่น ถนนหลักของเมืองนาโงยา ประเทศญี่ปุ่น
- **ถนนสายบันเทิง (Center of dining and entertainment)** - เป็นแนวทางที่ต้องการเสริมกิจกรรมบันเทิงและร้านอาหารยามเย็น เพื่อเป็นการทำให้เมืองหลังจากเวลาทำการมีความมีชีวิตชีวาขึ้น เป็นอีกหนึ่งความพยายามที่จะแก้ปัญหาเรื่องความเป็นระเบียบของเมือง “จนเกินไป” จากแนวคิดการวางแยกโซนในผังเมืองในยุคปี ค.ศ. 1980 ตัวอย่างเช่น ที่ประเทศสิงคโปร์มีนโยบายการพัฒนาพื้นที่ถนนเลียบริมน้ำบริเวณย่าน Boat และ Clarke Quays
- **แนวคิดลดความอลังการ (“De-Haussmannization” concept)** - ลดความสำคัญของรถยนต์ ความยิ่งใหญ่ของแนวแกนถนน หรือแนวแกนอนุสาวรีย์
- **วูนเนฟ (“Woonerven”)** เป็นแนวคิดของชาวดัตช์ ในราวช่วงปี คริสตศกราช 1970 (พุทธศักราช 2513) ว่า Woonerf มีความหมายถึงถนนที่มีชีวิตชีวา หรือ สนามหน้าบ้านที่มีชีวิตชีวา ส่วนใหญ่เป็นถนนในย่านพักอาศัย ที่ซึ่งรถยนต์และการจราจรจำเป็นต้องลดความเร็วลง และให้สิทธิแก่คนเดินเท้าเป็นประการสำคัญ หากถนนในรูปแบบนี้ตั้งอยู่ในย่านการค้า เรียกว่า **วิงเคเลฟ (“Winkelerf”)**

	Strengths	Weaknesses จุดด้อย	Opportunities โอกาส (ดี)	Threats лаг(ไม่ดี)
การเดินถนนแก่คนเดินเท้า Pedestrianization	เน้นกลุ่มคนเดินเท้า	ไม่มีการสัญจรโดยยานพาหนะอื่นในพื้นที่	เปิดโอกาสให้มีงานเทศกาลบนท้องถนน (Street fairs) และการค้าขายบนทางเท้า	ต้องการแผนในการจัดระบบการจราจรทางรถยนต์ที่มีประสิทธิภาพ
ถนนมวลชน Democratic street	เน้นกลุ่มคนเดินเท้า ผู้ใช้ขนส่งมวลชน และกลุ่มคนหลากหลาย	ไม่เน้นการสัญจรโดยยวดยานอื่น	เปิดโอกาสให้มีงานเทศกาลบนท้องถนนแบบชั่วคราว	ต้องการแผนรองรับในการออกแบบระบบสัญจรที่สืบสน หลุกหล่าในช่วงกิจกรรม
ถนนน่าเดิน Livable/Sociable street	สภาพแวดล้อมที่ดี มีคุณค่าด้านสุนทรีย์สูง	ไม่เน้นการสัญจรโดยยวดยานอื่น ทำให้เกิดการลงทุนสูงด้านการตกแต่งภูมิทัศน์	ทำให้เกิดการสร้างพื้นที่สวนหย่อม พื้นที่สาธารณะที่สวยงามของเมือง	ต้องการระบบการสัญจรที่เป็นระบบรองรับคนจำนวนมากได้
ถนนสายบันเทิง Center of Dinning & Entertainment	กิจกรรมที่สนุกสันทนาการ	สืบสนวุ่นวาย อาจก่อให้เกิดการรบกวนกันและกัน	ทำให้เมืองมีชีวิตชีวา	ต้องการการดูแลรักษาความปลอดภัยตลอดเวลา
แนวคิดลดความอลังการ De-Haussmannization	รับรู้ได้ง่ายขึ้น เป็นกันเองขึ้น	ทำให้เกิดความสับสนในโครงการลงทุนก่อสร้างสูง	อาจทำให้เกิดการก่อสร้างโครงสร้างขนาดใหญ่ได้ดิน	ต้องการการวางแผนที่ซับซ้อนและอาจเกิดปัญหาการเข้าถึง
วูเนฟ / วิงเคอเฟอ Woonerven/Winkelerf	ลดความเร็วของยวดยานและทำให้เกิดกิจกรรมสาธารณะมากขึ้น	การสัญจรเคลื่อนตัวไปอย่างช้าๆ	ทำให้เกิดการผสมผสานของการสัญจรหลากหลายรูปแบบ ทั้งรถและคนเดินเท้า	ทำให้เกิดจุดตัดที่อันตรายของคนและรถ และเกิดความสับสนเรื่องทิศทาง

ตารางแสดงข้อสรุปการวิเคราะห์ข้อดีข้อเสีย แบบ **SWOT Analysis** ของประเภทถนนแบบต่างๆ
ประเด็นที่ 4. ปัญหาหลักของถนนในพื้นที่กรณีศึกษา ในกรุงเทพมหานคร

การสุ่มเลือกพื้นที่/โครงการตัวอย่างเพื่อศึกษาทิศทางของนโยบายการใช้พื้นที่ถนนเพื่อสาธารณะในกรุงเทพมหานครนั้น เนื่องจากการศึกษาวิจัยอยู่ในช่วงที่มีการสนับสนุนนโยบาย “ถนนคนเดิน” ในหลายๆพื้นที่ ประกอบกับข้อมูลในอดีตที่ผู้ศึกษาสนใจร่วมในกิจกรรมและเก็บข้อมูลจากเอกสาร/สื่อต่างๆ เพื่อใช้เป็นตัวแทนในการอธิบายลักษณะร่วมและลักษณะพิเศษของนโยบายจัดการถนนในกรุงเทพมหานคร แยกเป็นรายถนนดังต่อไปนี้

- **ถนนราชดำเนิน** สิริลักษณ์³(2545) เล่าถึงประวัติความเป็นมาของถนนราชดำเนินไว้ว่า เป็นโครงการในพระราชดำริ ที่สำคัญที่รัชกาลที่ 5 โปรดให้สร้างขึ้น โดยมีพระราชประสงค์ ที่จะสร้างถนนเชื่อมเส้นทางระหว่าง พระบรมมหาราชวัง และพระราชวัง ดุสิต พร้อมทั้งพระราชวัง สราญรมย์ โดยการสร้างถนนสายนี้ พระองค์ โปรดให้สร้างถนนขนาดกว้างแล้ว สร้างสถานที่ราชการสำคัญ ขึ้นมาทั้ง 2 ฟากถนน โดยสร้างมาจากแนวคิดเดียวกันกับ Queen`s Walk ในย่าน Green Park ในกรุง ลอนดอน ซึ่งตรงกับ ความหมายตามพระราชดำริ ที่ให้สร้างคือ ทางที่กษัตริย์เดิน นั่นเอง ถนนสายนี้เป็นถนนเส้นยาวที่สุดในสมัยนั้นกินเนื้อที่ถึง 2 เขต คือเขตพระนครและเขตดุสิต และแบ่งเส้นทางเป็น 3 ช่วงคือช่วง ถนนราชดำเนิน

³ สิริลักษณ์ จินตะติลกุล http://leisure.mweb.co.th/walk/OldTown_6196.html

นอก คือ เนื้อที่จากสะพานผ่านฟ้าลีลาศ มาจนถึง ราชดำเนินกลาง คือ ท้องสนามหลวง ไปจนถึง ราชดำเนินใน คือ ถนนหน้าพระลาน จรด สะพานผ่านพิภพลีลาศ ถนนหลวงสายนี้ใช้เวลาร้างตั้งตั้งแต่ปี พ.ศ. 2442 จนแล้วเสร็จในปี พ.ศ.2446 เป็นถนนที่ชาวไทยภูมิใจว่าเป็น **Avenue** แห่งแรก และแห่งเดียวของไทย

ประวัติความเป็นมาของถนนราชดำเนินมีมานาน แต่ความโดดเด่นของถนนราชดำเนินที่ปฏิเสธไม่ได้ส่วนหนึ่งคือ ความเป็นถนนสายประชาธิปไตยและการเมือง นอกเหนือจากการเป็นที่ตั้งของอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย (สร้างเสร็จเมื่อ 24 มิถุนายน 2483- สิริลักษณ์, 2545⁴) และ อนุสาวรีย์นี้ ก็ได้เป็นที่ศูนย์รวมผู้ชุมนุม เรียกร้องและเคลื่อนไหวเพื่อประชาธิปไตยเมื่อครั้ง ตุลาภิวัตน์ (14 ต.ค.) ในปี 2514 และ 6 ต.ค. ปี 2519 รวมทั้ง พฤษภาทมิฬในปี 2535 ลักษณะการเป็นศูนย์รวมของผู้เรียกร้องในยุคต่างๆ เกิดขึ้นเนื่องจากความเป็นสัญลักษณ์ของอนุสาวรีย์ ตำแหน่งที่ตั้งของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (และการเมือง) ศูนย์กลางในเหตุการณ์เดือนตุลาคม และที่ตั้งใกล้รัฐสภาในศูนย์กลางในช่วงเหตุการณ์พฤษภาทมิฬ ในปัจจุบันได้มีการก่อสร้างอนุสรณ์สถานเดือนตุลาฯ บริเวณสี่แยกคอกวัว เป็นอีกหนึ่งในรูปแบบสัญลักษณ์ของการต่อสู้ในแนวทางการพัฒนาประชาธิปไตยของไทย

นอกจากนี้ถนนราชดำเนินยังมีลักษณะในแง่ของเมืองตามแนวความคิดดั้งเดิมที่จะเป็น **Avenue** ของไทยเทียบได้กับ **Champs Elysees** ในนครปารีส ขนาดด้วยสถาปัตยกรรมคลาสสิกมุ่งตรงไปยังภูมิสัญลักษณ์ (**Landmark**) ที่สำคัญตั้งแต่สนามหลวง, อนุสาวรีย์ประชาธิปไตย, แยกผ่านฟ้า, ลานพระบรมรูปทรงม้า กิจกรรมหลากหลายที่เกิดขึ้นบนถนนราชดำเนินมีทั้งกิจกรรมทางการเมือง (หมาย)กำหนดการ, กิจกรรมชั่วคราว เช่นเดินพาเรด ริวชวอน, และกิจกรรมเฉพาะกิจตามเทศกาลมากมาย

ในวันอาทิตย์ที่ 21 เมษายน 2545 มีการจัดงานเฉลิมฉลอง 220 ปีกรุงรัตนโกสินทร์ ด้วยการจัดเดินขบวนพาเรด รถบุปผชาติตลอดแนวถนนราชดำเนิน และในส่วนของ กทม. มีการจัดสร้างพญานาคสูง 8 เมตร ฟันน้ำพระพุทธรณ์ของเกจิอาจารย์จากวัดดังทั่วประเทศ 541 วัด และมีการจัดประดับตกแต่งถนนราชดำเนินด้วยน้ำพุประกอบดนตรี ใน **Theme** อลังการแห่งน้ำที่เป็นส่วนหนึ่งของโครงการกิจกรรมการท่องเที่ยวเทศกาลมหาสงกรานต์เกาเรรัตนโกสินทร์ “เย็นทั่วหล้ามหาสงกรานต์” ซึ่งจัดโดย ททท. โดยให้บริษัท เจ เอส แอล ดำเนินการจัดการในส่วนถนนราชดำเนิน เจิมศักดิ์ (2545)⁵ ได้กล่าววิจารณ์กิจกรรมนี้ในส่วนของกาใช้น้ำพุเป็น “จุดขาย” ด้วยการ “ทำลาย” ความหมายที่แท้จริงของประเพณีสงกรานต์ลงอย่างสิ้นเชิง เขากล่าวว่าสงกรานต์แบบ “คิดใหม่ ทำใหม่” ที่ ททท. จัดฉากขึ้นโดยใช้งบประมาณ 30 ล้านบาท นี้สะท้อนถึงความสัมพันธ์แบบ “สาดเสียเทเสีย” ไม่มีที่มาที่ไป และอ้างว่าสำนักข่าวต่างประเทศได้เผยแพร่ข่าวนี้ออกไปทั่วโลกแล้ว เป็นการบิดเบือนและทำลายแก่นสารของ

⁴ สิริลักษณ์ จินตะนิตกุล http://leisure.mweb.co.th/walk/OldTown_672.html

⁵ รศ. ดร. เจิมศักดิ์ ปิ่นทอง สมาชิกวุฒิสภา เขียนคอลัมน์ “ททท.ทำสงกรานต์ไทยให้เป็นคีสันนิยแลนด์” ในหนังสือพิมพ์มติชนรายวัน วันศุกร์ที่ 19 เมษายน 2545 หน้า 6

ประเพณี นอกจากนี้ ททท. ยังมีการประเมินว่าจะมีนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติมาร่วมงานประมาณ 1 ล้านคน คาดว่าเป็นชาวต่างชาติราว 35% จะมีเงินใช้จ่ายหมุนเวียนกว่า 1.1 ล้านทั่วประเทศ เทียบกับงบประมาณทั้งสิ้น 60 ล้านบาท⁶ และมีเงินหมุนเวียนหลังจากงานอีก 5000-6000 ล้านบาท⁷

ในส่วนผู้ดูแลพื้นที่คือ กทม. โดยปลัดกรุงเทพมหานคร (รตต.เกรียงศักดิ์ โลหะชาละ) กล่าวว่าจากการจัดงานถนนวัฒนธรรมมีการร้องเรียนถึงความไม่เป็นระเบียบ เนื่องจากผู้จัดงานปล่อยให้มีคนเข้ามาขายของจำนวนมาก บางรายอ้างว่าเป็นสินค้าชุมชน ซึ่งผิดจากข้อตกลงที่มีไว้ก่อนการจัดงาน ทำให้ กทม. ต้องรับภาระในการทำความสะอาดอย่างหนักและถูกตำหนิเนื่องจากประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณเดือดร้อน โดยแสดงความคิดเห็นว่าการปิดถนนจัดงานของหน่วยงานต่างๆ ควรคำนึงถึงความเหมาะสม โดยเฉพาะการปิดถนนเป็นระยะยาว⁸ ซึ่งตรงกับที่เรื่องชัย (2545)⁹ แสดงความเห็นจากงานเดียวกันนี้ว่า การปิดถนนระยะยาวเช่นนี้ต้องทำตามวัตถุประสงค์ที่สมควร คืบคั้นถนนให้คนเดินเท้าบ้าง ขณะเดียวกันอย่าเอาเรื่องการค้ามาเป็นตัวกำหนดและควรปล่อยให้ตามธรรมชาติ อีกทั้งควรคำนึงถึงการเดินรถได้ด้วยแม้จะเป็นวันอาทิตย์ก็ตาม เพราะก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดเป็นชั่วโมง

- ถนนอาทิตย์ งานถนนคนเดินของประชาคมบางลำพู ประจำปี 42 เป็นตัวอย่างของความร่วมมือของชุมชนบางลำพูบนถนนพระอาทิตย์ กับภาครัฐ ในกรณีนี้คือกรุงเทพมหานคร การจัดงานประกอบด้วย “กิจกรรมชุมชน” ฉันทส (2542) กล่าวว่างานนี้เป็นตัวอย่างของการริเริ่มให้ชาวชุมชนทุกคนรู้สึกถึงการมีส่วนร่วมเป็นเจ้าของงาน เป็นตัวอย่างของการที่ผู้ร่วมงานเป็นผู้ร่วมแสดง มีส่วนร่วมในการสนทนา แลกเปลี่ยนความคิดเห็นระหว่างกันและกัน กิจกรรมที่จัดให้มีขึ้นในคราวนั้นเกิดจากชุมชนโดยแท้จริงได้แก่ การจัดทัวร์ชุมชนและชมต้นลำพูต้นสุดท้ายโดยชาวชุมชน, การแสดงดนตรีไทยและนาฏศิลป์ที่มีต้นกำเนิดจากศิลปินท้องถิ่น, นอกจากนี้เปิดโอกาสให้ผู้ร่วมเข้าชม ร่วมกิจกรรมต่างๆ เช่น ทำขนมไทย, เล่นหมากรุกไทย, เล่นดนตรี หรืออาจนำเครื่องดนตรีมาร่วมเล่นด้วยอย่างเป็นกันเอง, การแสดงละครใบ้ (คนหน้าขาว) ที่ทั้งคนเล่นและคนชมสามารถมีปฏิสัมพันธ์กันได้อย่างดี

ในยุคถนนคนเดินเฟื่องฟู ในช่วงปี 2544-45 นี้มีการจัดถนนคนเดินอีกครั้งที่ถนนอาทิตย์ แต่ครั้งนี้พื้นที่กินอาณาบริเวณต่อเนื่องออกไปจนถึงบริเวณสนามหลวง ถนนพระจันทร์ ถนนราชดำเนิน ลานมหาเจษฎาบดินทร์ ถนนข้าวสาร ถนนวิสุทธิกษัตริย์ และย่านสามแพร่ง ในชื่อ Theme ที่ยิ่งใหญ่ งานเทศกาลมหาสงกรานต์กรุงเทพมหานคร “เย็นทั่วหล้ามหาสงกรานต์” เน้นการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวมากขึ้น บรรยากาศของถนนอาทิตย์ก็เปลี่ยนไป อีกทั้งมากขึ้น แล้วกำหนดเรียกขานเป็นพื้นที่ของเวทีการ

⁶ มติชน วันจันทร์ที่ 8 เมษายน 2545

⁷ เดลินิวส์ วันจันทร์ที่ 8 เมษายน 2545

⁸ เดลินิวส์ วันพุธที่ 3 เมษายน 2545

⁹ เรื่องชัย ทรัพย์นิรันดร์ คอลัมน์ ถนนอีกสาย หน้า 6 มติชน วันศุกร์ที่ 5 เมษายน 2545

แสดงต่างๆ ความเป็นกิจกรรมชุมชนถูกเปลี่ยนไป ผู้ชมเป็นผู้ชมอย่างเดียว ไม่ใช่ผู้ร่วมแสดงอีกต่อไป และที่ขาดไม่ได้คือร้านขายของ ประเภทต่างๆ นานาเชื้อชาติ

ทุกวันอาทิตย์ ตั้งแต่ 31 มีนาคม ถึง 28 เมษายน โดยเฉพาะในวันอาทิตย์ที่ 28 เมษายน 2545 เวลา ตั้งแต่ 6 โมงเช้าถึง 3 ทุ่ม สำนักงานคณะกรรมการวัฒนธรรมแห่งชาติ ร่วมกับกระทรวงศึกษาธิการ (ภายใต้การกำกับดูแลของรัฐมนตรีช่วย ดร.สิริกร มณีรินทร์) กรุงเทพมหานคร การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานสลากกินแบ่งรัฐบาล ได้จัดงาน “ถนนสายวัฒนธรรมกรุงรัตนโกสินทร์” มีสโลแกนว่า “ย้อนอดีตถนนคนเดิน เพลิดเพลินชมโบราณสถาน อดังการงานศิลป์ ถิ่นอาหารอร่อย ย้อนรอยวิถีเก่า เรื่องเล่าวิถีชน คนรัตนโกสินทร์” บนเส้นทางถนนมหาธาตุ เลียบแม่น้ำ ไปจนถึงย่านบางลำพู มีกิจกรรมต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นทำบุญตักบาตรถวายเป็นพระราชกุศล เนื่องในโอกาสคล้ายวันราชาภิเษกสมรส ครบ 52 ปี, งานจำหน่ายสินค้าของดีโรงเรียน วัด เวียง วังและชุมชน, นวดแผนโบราณจากวัดโพธิ์, สาธิตและชิมขนมไทย, วาด ปั้น ผั้นกับชาวศิลปากร, ถนนดนตรี และการแสดงทางวัฒนธรรม การละเล่น กีฬาไทย มากมาย ตามแนวคิดที่ว่า “ปิดถนนให้คนเดิน เพลิดเพลินเรื่องราว แพร่พรากกิจกรรมการแสดง” โดยสรุปว่าเป็นกิจกรรมที่มีความยิ่งใหญ่ ในแง่เป็นการใช้แหล่งประวัติศาสตร์ ศิลปวัฒนธรรมแห่งชาติ และเป็นการร่วมมือของหลายฝ่ายหลายหน่วยงาน

- **ถนนสีลม** งานเจ็ดมหัศจรรย์ เป็นโครงการปิดถนนเพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว" โดยเส้นทางหลักใจกลางเมืองถูกเลือกให้เป็นถนนนำร่องในการจัดกิจกรรม ซึ่งมีสำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ หรือ สพข.เป็นเจ้าของโครงการ การปิดถนนสีลม ตั้งแต่ช่วงแยกศาลาแดงจนถึงแยกนราธิวาสราชนครินทร์ระยะทาง 800 เมตร ให้เป็นถนนคนเดินทุกวันอาทิตย์ ตั้งแต่เวลา 12.00-24.00 น. เริ่มจากวันที่ 18 พฤศจิกายน ต่อเนื่องทุกสัปดาห์จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม รวมระยะเวลาทั้งสิ้น 7 ครั้ง ซึ่งจะมีการจัดกิจกรรม "7 มหัศจรรย์ที่สีลม" ทุกสัปดาห์ โดยมี Theme ย่อยประจำ 7 สัปดาห์คือ

1. วันที่ 18 พ.ย. – เปิดโลกสีเขียว (Green Life Green Silom) เป็นการแข่งขันแรลลี่จักรยานประเภททีมครอบครัว
2. วันที่ 25 พ.ย. – พลังกายพลังใจ (Healthy Silom) เป็นการรวมตัวกันของผู้ชื่นชอบการออกกำลังกายด้วยศิลปะรำไทเก๊ก ที่จะมีจำนวนมากที่สุดในประวัติศาสตร์ มาร่วมงาน มีการสาธิตศิลปะการรำรำประเภทต่างๆ
3. วันที่ 2 ธ.ค. - ถนนสายดนตรี (The Melody of Silom) เป็นการร่วมทำให้สีลมเป็นถนนดนตรีโดยวงดนตรีนานาชาติประเภท และร่วมเฉลิมฉลองวโรกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ด้วยการขับร้องเพลงพระราชนิพนธ์มา ร่วมกันสร้างสถิติบรรเลงไม่หยุด อย่างต่อเนื่องตั้งแต่เที่ยงวันยันเที่ยงคืน

4. วันที่ 9 ธ.ค. — เส้นสายลีลา (The Art of Silom) เป็นการรวมตัวกันของศิลปิน ทั้งอาชีพและสมัครเล่น รวมทั้งประชาชนศิลปินเดินถนนร่วมกันสร้างงาน ศิลปะ ภาพเขียนที่มีความยาวที่สุดในประวัติศาสตร์
5. วันที่ 16 ธ.ค. — ของฝากจากใจ (Gift & Give) เทศกาลของขวัญปีใหม่ที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย มีการเปิดดื่มฟรี (Happy hour) ให้กับผู้มาเที่ยวงาน เพื่อให้ได้ชิมเครื่องดื่มหลากหลายชนิดทุกต้นชั่วโมงตลอดวัน และมีของขวัญจากทุกภูมิภาค มาจำหน่ายที่งาน
6. วันที่ 23 ธ.ค. — สีสรรหมันต์ (Silom Festival) เป็นการย้อนบรรยากาศหน้าหนาวในอดีตให้คนไทยได้สัมผัสงานเดินรำบอลลูมที่จะมีการสร้างสถิติฟลอร์ยาวที่สุดในประเทศไทย มีกิจกรรมลีลาตลอดวัน
7. วันที่ 30 ธ.ค. และ 31 ธ.ค. — สุขสันต์ปีใหม่ (Silom New Year) เป็นเวลา 2 วันเต็ม ขึ้นชมกับดอกไม้บานาพันธุ์ที่ประดับตกแต่งตลอดความยาวถนนสีลม มีกิจกรรม ส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ และนับถอยหลังร่วมกันเพื่อต้อนรับปีใหม่ในช่วงเที่ยงคืนของวันที่ 31 ธันวาคม

ที่มาของโครงการเกิดจากการที่ทีมงาน¹⁰ ออกสำรวจความคิดเห็นประชาชนใน 5 พื้นที่ คือ ถนนสีลม ลาดหญ้า เขาวราช บางลำพู และเกาะรัตนโกสินทร์ ได้ข้อสรุปว่าถนนสีลมควรปิดมากที่สุด เนื่องจากมีศักยภาพความพร้อมและได้รับความเห็นด้วยจากประชาคมชาวสีลม ซึ่งคาดว่าจะสามารถช่วยลดมลพิษทางอากาศและส่งเสริมให้ประชาชนประหยัดพลังงานด้วยการ ไม่ใช้รถยนต์ แต่หันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนแทน สฟช. และ สจร. ภายใต้การกำกับดูแลของรองนายกรัฐมนตรี พิทักษ์ อินทรพิทยพันธ์ ได้ให้บริษัท เจเอสแอล¹¹ เป็นผู้จัดโครงการพิเศษ ชื่อว่า โครงการ 7 มหัศจรรย์ที่สีลม (7 Wonders @ Silom Street) (2544) มีสโลแกนว่า “คืนชีวิตให้ชุมชน คืนถนนให้คนเดิน” และ สฟช. ยังได้ทำการเปรียบเทียบการใช้รถยนต์ของประชาชน แต่ที่คาดว่าจะได้รับมากกว่านั้นคือประชาชนจะได้รับการปลูกฝังให้หันมาอนุรักษ์พลังงานอย่างจริงจังและพยายามปรับพฤติกรรมของผู้ใช้รถให้เคยชินกับการใช้ระบบขนส่งมวลชน ผลจากการสำรวจโดย สจร. ภายหลังจากโครงการปิดถนนสีลมเพื่อประหยัดพลังงาน (จากการจัดที่ ลุ่่วงมา 3 ครั้ง) พบว่าข้อมูลจากกรมควบคุมมลพิษที่ติดตั้ง ณ จุดตรวจวัดมลพิษ บริเวณหน้าโรงพยาบาลกรุงเทพคริสเตียน ระบุว่าปริมาณฝุ่นและก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลดลงถึงร้อยละ 50 นอกจากนี้ทาง สจร. ยังกล่าวว่ายประโยชน์อีกอย่างคือสภาพเศรษฐกิจของชุมชนดีขึ้น โดยร้านค้าบางแห่งเปิดบริการเพิ่มในวันอาทิตย์¹²

¹⁰ ทีมงานการศึกษาโครงการปิดถนนเพื่อประหยัดพลังงานเสนอต่อ สฟช. นำโดยผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ธวัชชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยและพัฒนาการจราจรและขนส่ง มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

¹¹ โดยมี คุณธัญญา เตือนดาว เป็นหัวหน้าโครงการ ต่อมาได้ร่วมจัดโครงการ 10 มหัศจรรย์ล้านนา (2545) ที่เชียงใหม่

¹² เดลินิวส์ วันพฤหัสบดีที่ 6 ธันวาคม 2544

ต่อมามีคำถามตามมาจาก อรพิน (2544)¹³ ว่า "การปิดถนนเพื่อจัดกิจกรรม จะส่งผลกระทบต่อสภาพความเป็นอยู่ของประชาชนหรือไม่?" เพราะมีสถานที่สำคัญตั้งอยู่หลายแห่ง รวมไปถึงการใช้เส้นทางเข้าออกของผู้ป่วยในโรงพยาบาลกรุง เทพคริสเตียน ประชาชนที่ใช้รถประจำทางยังให้บริการเช่นเดิม แต่เลี่ยงไม่ผ่านถนนสีลม การปิดถนนในวันอาทิตย์มีรถยนต์วิ่งผ่านถนนสีลมเป็นจำนวนน้อยอยู่แล้ว (เฉลี่ย 1500 คัน)ต่อชั่วโมง และเป็นแท็กซี่มากกว่ารถส่วนบุคคล จึงคาดว่า การปิดถนนไม่ได้ส่งผลต่อการประหยัดพลังงาน ประชาชนสามารถเข้าร่วมกิจกรรมด้วยการใช้บริการรถแท็กซี่ หรือใช้วิธีจอดรถตามสถานที่ที่จัดไว้ให้ เช่น ศูนย์ประชุมไบเทค หรือศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซ่า บางนา โดยมีรถรับส่งไปยังสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช นอกจากนี้ประชาชนที่ใช้บริการรถไฟฟ้าด้วยบัตร Sky Card ที่เดินออกจากสถานีรถไฟฟ้าศาลาแดง หรือสถานีช่องนนทรี จะได้ส่วนลด 30% ส่วนเด็กอายุไม่ถึง 12 ปีไม่เสียค่าบริการ

หลังจากจบโครงการ 7 มหัศจรรย์แล้ว กทม. เตรียมใช้งบประมาณ 26 ล้านบาท จากส่วนหนึ่งที่รัฐบาลจัดสรร สำหรับการจัดงานปิดถนนสีลมอย่างต่อเนื่องตลอดปี 2545 (52 สัปดาห์) โดยมีนโยบายเน้นการมีส่วนร่วมประชาชน ไม่ทำให้ถนนสีลมแออัดเกินไป เพื่อให้ประชาชนได้ใช้ทางเดินได้โดยสะดวก¹⁴

การระดมสมอง ระดมความคิดจากกรณีของโครงการนี้ เป็นที่ถกเถียงกันอย่างกว้างขวางในหลายๆ สื่อหลายวงการ ที่น่าสนใจได้แก่ การสัมภาษณ์ “เปิดความคิด ปิดถนน...คนเดิน” ที่จัด ณ คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (14 มีนาคม 2545) สรุปความคิดเห็นต่างๆ ในมุมมองวิชาการว่า การปิดถนนเป็นเครื่องมือหนึ่งในการประชาสัมพันธ์ให้คนตระหนักเรื่องการใช้พลังงาน มุ่งคืนชีวิตให้ชุมชน แต่อุปสรรคของงานคือการจัดระเบียบและการเปลี่ยนความคิดเก่าๆของผู้คนและผู้ค้าขาย ทำให้งานปิดถนนคนเดินเป็นการขายสินค้าเป็นส่วนใหญ่ จนละเลยวัตถุประสงค์หลักและความพอดี

- **ถนนข้าวสาร** ประวัติความเป็นมาถนนนี้ คือ สร้างขึ้นในรัชสมัย ของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ในปี พ.ศ. 2435 ซึ่งเป็นช่วงเวลา แห่งการสร้างทางคมนาคม เพื่อขยายการเติบโตของประเทศ ในยุคล่าอาณานิคม สร้างขึ้น ตั้งแต่ช่วงท้ายถนนจักรพงษ์ หน้าวัดชนะสงคราม จรดต้นถนนตะนาว นั้น เป็นพื้นที่ที่กรมโยธาธิการเห็นว่าควรจะตัดเป็นถนนสายย่อยผ่านมาติดถนนราชดำเนิน ทางเจ้ากรมฯ จึงได้ทรงกราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5 ให้ตัดตรอกข้าวสาร แล้วสร้างสะพานข้ามคลองมาบรรจบกับถนนเฟื่องนคร ในหลวงรัชกาลที่ 5 จึงโปรดฯ ให้คงชื่อของถนนตัดใหม่เป็นชื่อ “ถนนข้าวสาร” ตามเดิม ปัจจุบันถนนข้าวสาร ได้กลายเป็นย่านชุมชน ของบรรดาชาวต่างชาติ แบบสะพายกระเป๋าเที่ยว (**Backpackers**) เพราะย่านนี้ เป็นแหล่งของห้องพักราคาประหยัด ที่มีอาหารนานาชาติราคาถูก จำหน่ายสำหรับชาวต่างชาติที่ต้องการเที่ยวอย่างประหยัดด้วย (สิริลักษณ์¹⁵ , 2545) อีกทั้งสินค้าสองข้างทางเท่าที่จำหน่ายสามารถต่อรองราคาได้

¹³ อรพิน เหตุระดม เดลินิวส์ วันจันทร์ที่ 12 พฤศจิกายน 2544

¹⁴ เดลินิวส์ วันอังคารที่ 15 มกราคม 2545

¹⁵ สิริลักษณ์ จินณะดิติกุล http://leisure.mweb.co.th/walk/OldTown_6415.html

กิจกรรมที่สำคัญบนถนนข้าวสารได้แก่งานเทศกาลสงกรานต์ของทุกๆปี ซึ่งเป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นจนเป็นประเพณีปฏิบัติมาทุกปี ในช่วงนี้ถนนข้าวสารจะกลายเป็นสนามรบที่เหล่าทหารจะต่อสู้กันอย่างเอาเป็นเอาตายกับปืนฉีดน้ำ กระบอกหรือท่อพีวีซีพ่นน้ำ แป้งดินสอพอง ผู้คนทั้งชาวไทยและต่างประเทศต่างมารวมตัวกันหนาแน่นกว่าย่านอื่นๆ ในกรุงเทพฯ จนก่อให้เกิดปัญหาการเคลื่อนตัวของจราจร ตำรวจและเจ้าหน้าที่จะต้องออกปฏิบัติหน้าที่เข้มแข็งกว่าวันอื่นๆ และหลังจากนั้นเจ้าหน้าที่เทศกิจและพนักงานทำความสะอาดของ กทม. ก็จะมารับภาระทำความสะอาดต่อไป

- **ย่านถนนเยาวราช** ตั้งอยู่ในเขตสัมพันธวงศ์ เป็นชุมชนชาวจีนที่เก่าแก่ที่สุดแห่งหนึ่งของโลก ซึ่งประวัติศาสตร์บันทึกไว้ว่าเกิดจากการที่พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกได้โปรดเกล้าให้ย้ายชุมชนคนจีนจากพื้นที่ตั้งนครและพระบรมมหาราชวัง ไปอยู่ที่บริเวณลำเพ็ญ และจนกระทั่งสมัย รัชกาลที่ 4 มีการลงนามสัญญาบาวริงทำให้มีการค้าขายกับต่างประเทศมากขึ้น ที่จุดนี้จึงเป็นย่านธุรกิจแห่งแรกในกรุงเทพฯ ในสมัยรัชกาลที่ 5 มีการตัดถนนหลายสายในย่านนี้ เริ่มตั้งแต่ถนนเจริญกรุง (2405) , ลำเพ็ญ (ถนนวานิช 1) , ถนนราชวงศ์ , ถนนอนุวงศ์ , ถนนทรงวาด และถนนเยาวราช ในปี พ.ศ. 2434 เป็นถนนที่สำคัญและมีบทบาทต่อคนจีนและคนไทยเชื้อสายจีนมาจนปัจจุบัน ในด้านความเชื่อและชินแสจีน เห็นว่าถนนเยาวราชมีลักษณะถูกต้องตามหลักทำเลมังกรทอง (หลังดี หรือหลังตี) ทุกประการ ตลอดแนวถนนที่คดโค้งไปมาดังตัวมังกรเป็นที่ตั้งของร้านทองกว่า 100 ร้าน มีส่วนหัวเป็นส่วนบริเวณวงเวียนโอเดียน ส่วนท้องเป็นร้านอาหาร และส่วนหางเป็นเว็จนครเกษมที่เป็นย่านขายปืมน้ำ เปรียบดังหางที่โบกแหวกน้ำ

งานตรุษจีนไชน่าทาวน์เยาวราช 2545 ทาง ททท. จัดขึ้น มีการปิดถนนเยาวราช 2 วัน ระหว่าง 12-13 กุมภาพันธ์ มีกิจกรรมหลักๆ ถึง 10 กิจกรรม เช่น การจัดนิทรรศการเยาวราชย้อนยุค 110 ปี ที่ซุ้มประตูเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบ บริเวณวงเวียนโอเดียน, การจัดกิจกรรม “รวมพลังมังกรทอง” เพื่อแสดงออกถึงความสามัคคีด้วยการชิงผ้ารูปมังกรยาว 700 เมตร และแจกกระดาษเกี๊ตม้งกรทองให้ผู้ร่วมงานเขียนชื่อที่อยู่ (มีการส่งชิงรางวัล บ้านและที่ดินมูลค่า 3 ล้านบาท), การออกร้านแสดงทองรูปพรรณ ในเนื้อหาว่า “ถนนสายทองคำ”, การจัด “ถนนสายอาหาร”, การแสดงอุปรากรจีน, หนึ่งกลางแปลง และกิจกรรมชงชาแบบจีน¹⁶ งานนี้จัดโดย ททท. ร่วมกับสมาคมชาวไทยเชื้อสายจีน ปิดถนนตั้งแต่แยกวงเวียนโอเดียนถึงสี่แยกราชวงศ์

- **ย่านสามแพร่ง** พระราช¹⁷ อธิบายความเป็นมาของย่านนี้ไว้ดังนี้ คำว่าสามแพร่ง ประกอบด้วยแพร่งสรรพศาสตร์ ซึ่งได้ชื่อมาจากพระนามของกรมหลวงสรรพศาสตร์ศุภกิจ ต้นราชสกุล “ทองแถม”, แพร่งนรา มาจากพระนามของพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระนราธิปประพันธ์พงศ์ ต้นราชสกุล “วรวรณ” และ แพร่งภูธร จากพระนามของพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมหมื่นภูธรธาดา ต้นราชสกุล “ทิววงศ์” ในอดีตชุมชนแห่งนี้เป็นที่อยู่อาศัยของขุนนาง คหบดี และเป็นย่านการค้า ต่อมาเกิดไฟไหม้ขึ้น ทำให้สภาพเปลี่ยนแปลงไป

¹⁶ เดลินิวส์ วันอังคารที่ 13 กุมภาพันธ์ 2545

¹⁷ พระราช เกษสุคนธ์ มติชนประชาชื่น หนังสือพิมพ์มติชนรายวัน ประจำวันเสาร์ที่ 13 เมษายน 2545 หน้า 13 หัวเรื่อง เทียงวาน สามแพร่ง อิมดา-อิมห้อง

กลายเป็นร้านค้าและตึกแถว พระราชธำรงถึงอาจารย์จิราภา วรเสียงสุข อาจารย์คณะสังคมวิทยา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ หนึ่งในผู้ผลักดันให้เกิดกิจกรรมฟื้นฟูชุมชนขึ้น เมื่อ 6 ปี ก่อน โดยเริ่มจากการวางแผนโครงการ จัดตั้งสหกรณ์เมืองให้ชุมชนดูแลผลประโยชน์ของส่วนรวม ทำให้คนในชุมชนได้เห็นถึงประโยชน์ส่วนรวม สิ่งที่เป็นสาธารณะ และประโยชน์ของการรักษาศิลปวัฒนธรรม สถาปัตยกรรม และวิถีชีวิตดั้งเดิม ด้วยการจัดให้มีกิจกรรมของชาวชุมชนมาเป็นระยะตั้งแต่นั้นมา

กิจกรรมการท่องเที่ยวในชุมชนเน้นเนื้อหาเกี่ยวกับวัฒนธรรม วิถีชุมชน และอาหารอร่อยดั้งเดิม มีการจัดโรงละครหุ่นกระบอก การแสดงดนตรีไทย รถคนลากและสามล้อถีบพาชมตามมุมต่างๆของพื้นที่ การแต่งกายย้อนยุคกลับสู่ราวสมัยรัชกาลที่ 5 เป็นต้น

- **กิจกรรมมหัศจรรย์วันดอกไม้ (1-2 กันยายน 2544)** บริเวณสะพานพุทธฯ ปากคลองตลาดและถนนตรีเพชร มีการตกแต่งบริเวณเป็น “พรมดอกไม้ลาดพระบาท” (ขนาด 74 เมตร ยาวที่สุดในประเทศไทย) เป็นจุดดึงดูดความสนใจของงาน หน้าพระบรมราชานุสาวรีย์ รัชกาลที่ 1 และ “เสาดอกไม้” ลักษณะเป็นเสากลม 2 แท่ง แสดงถึงความเป็นปีกแผ่นของราชวงศ์จักรี และกรุงรัตนโกสินทร์ มีกิจกรรมต่างๆ คือ การเดี่ยวดนตรีแจ๊ซ, การจัดแสดงผลงานศิลปะของนักศึกษาเพาะช่างและสถานศึกษาอื่นๆในพื้นที่, การสาธิตการจัดดอกไม้โดยวิทยาลัยในวังหญิงและวิทยาลัยเสาวภา, กิจกรรมการสาธิตหัตถกรรมต่างๆ, การจำหน่ายไม้ดอกไม้ประดับ, การประกวดรถไฟล์ดและเวสป่าตอกแต่งด้วยดอกไม้, กิจกรรมจำลองงานวัดโบราณ, ละครและการละเล่นพื้นบ้าน, การบริการถ่ายภาพดิจิทัล, ฯลฯ

- **กิจกรรมถนนสายไม้ (Wood Street) วันทวน (2544)** ได้อธิบายความเป็นมาของถนนสายไม่ว่าถนนสายไม้ ก็คือ ซอยประชาชนภูมิตร (ซอยประชาราษฎร์ 24) ซึ่งเป็นซอยเชื่อมระหว่างถนนประชาราษฎร์สาย 1 กับ ถนนกรุงเทพฯ-นนทบุรี ความยาว 1,100 เมตร แต่ก่อนที่นี่เป็นแหล่งที่มีดินดี จึงเป็นบ้านเรือนของชาวสวน มีสวนส้ม ทุเรียน ขนุน มังคุด เป็นต้น และเคยมีร้านขายข้าวหลามรสอร่อยขึ้นชื่อลือชา จนเกิดเป็นซอยเล็กข้างใน ชื่อซอยข้าวหลาม แต่ปัจจุบันก็ไม่มีข้าวหลามขายแล้ว เนื่องจากที่ตั้งอยู่ไม่ไกลจากแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นที่ลำเลียงไม้มาจากภาคเหนือ มาขึ้นที่ท่าหน้าวัดบางโพ ย่านนี้จึงเต็มไปด้วยร้านค้าที่เกี่ยวกับไม้ ตั้งแต่อุตสาหกรรมแปรรูปไม้ ร้านอุปกรณ์ไม้ ของที่ทำจากไม้ และเป็นแหล่งรวมช่างไม้ (ส่วนใหญ่มาจากอยุธยา) ซอยนี้ได้เจริญขึ้นเรื่อยๆ มีคนต่างถิ่นและมีชาวจีน ชาวญวน ย้ายเข้ามาอยู่ กลายเป็นถิ่นค้าขาย ผู้ที่ย้ายเข้ามาได้นำความรู้ด้านการทำเครื่องเรือนและของตกแต่งจากไม้มาด้วย ร้านค้าเพิ่มมากขึ้น ซึ่งปัจจุบันมีประมาณ 200 ร้าน จนกลายเป็นแหล่งรวมเครื่องเรือน ของตกแต่งแหล่งใหญ่ ซึ่งเป็นที่รู้จักกันดี เขตบางซื่อจึงได้จัดงานประจำปี ส่งเสริมแหล่งไม้ดังกล่าวให้เป็นที่รู้จักแพร่หลายยิ่งขึ้น

เทศกาลนี้จัดขึ้นบริเวณซอยเล็กๆ ที่เป็นย่านขายผลิตภัณฑ์จากไม้ และเฟอร์นิเจอร์ย่านบางโพธิ์ เรียกว่า ซอยประชาชนภูมิตรนั่นเอง ได้มีการริเริ่มในสมัยผู้ว่า ดร. พิชิต รัตกุล ได้จัดให้มีขึ้นเป็นครั้งที่ 4 เมื่อวันที่ 26-27 มกราคม 2545 โดยกลุ่มชาวบ้านในเขตบางซื่อและการรวมกลุ่มของประชาคมและร้านผลิต/ค้าขายเฟอร์นิเจอร์จากไม้ในบริเวณ ร่วมกับเขตบางซื่อ มีการปิดถนนทั้ง 2 วัน ระยะเวลา

10:00-23:00 น. รายละเอียดภายในงานมีการจำหน่ายสินค้าเครื่องเรือน อุปกรณ์ตกแต่งบ้าน และงานแกะสลักไม้ต่างๆ ในราคาถูก, การจำหน่ายสินค้าช่วงเวลา " นาฬิกาทอง " ,การประกวดแข่งขันงานแกะสลักไม้, การแสดงศิลปวัฒนธรรมไทยของเยาวชน และนักเรียนในพื้นที่ เขตบางซื่อ, การแสดงดนตรีมหรสพต่าง ๆ, การจำหน่ายอาหารจากร้านอาหารที่มีชื่อเสียงของเขตบางซื่อ, การฝึกอาชีพระยะสั้น 10 วิชาชีพ โดยสำนักงานพัฒนาชุมชน กรุงเทพมหานคร และกิจกรรมจิตกรวาดภาพเหมือน เป็นต้น

การวิเคราะห์ศักยภาพของการใช้ถนนเพื่อสาธารณะอย่างแท้จริง

จากตัวอย่างกิจกรรม/พื้นที่กรณีศึกษาทั้ง 8 แห่งในกรุงเทพมหานครที่กล่าวมาข้างต้นนั้น ทำให้สามารถวิเคราะห์ลักษณะของกิจกรรมและธรรมชาติที่ความเป็นสาธารณะของพื้นที่ได้ แต่ละกรณีมีลักษณะจำเพาะที่โดดเด่นในแง่ต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นทางด้านวัฒนธรรม การสื่อความหมายด้านสัญลักษณ์ ความเป็นย่านชุมชนที่มีประชาคมเข้มแข็ง ลักษณะเด่นด้านความบันเทิง/ธุรกิจ ดังแสดงในตารางเปรียบเทียบแต่ละกรณีดังต่อไปนี้

	เน้นกิจกรรมเดินเท้า ลดการใช้รถยนต์ (ประหยัดพลังงาน)	เน้นกิจกรรม สาธารณะ	เน้นบรรยากาศ ความสวยงาม ความรื่นรมย์	เน้นชุมชน/ความ ร่วมมือของ ประชาคม	เน้นการท่องเที่ยว กิจกรรม เทศกาล ประเพณี	เน้นด้านการค้า ขาย การหา รายได้
ถนนราชดำเนิน	☞	☹	☹☹	☹	☹☹	☞☞
ถนนอาทิตย์	☞	☞	☹	☹☹	☹	☞☞
ถนนสีลม	☹☹	☞	☹	☹☹	☹	☹☹
ถนนข้าวสาร	☹	☹	☞☞	☹	☹☹	☹☹
ย่านถนนเยาวราช	☹☹	☞	☞☞	☹☹	☹☹	☹☹
ย่านสามแพร่ง	☹	☞	☹☹	☹☹	☹	☞☞
กิจกรรมหัตถกรรม/วัดอก ไม้	☞	☞	☹☹	☹	☹☹	☹
กิจกรรมถนนสายไม้	☞☞	☞	☞☞	☹☹	☞	☹☹

☞ ชั่วคราว ☞☞ ไม่เหมาะสม ☹☹ เหมาะสมมาก ☹☹ ค่อนข้างเหมาะสม

ผู้ที่เกี่ยวข้อง องค์กร และบทบาท

ในการจัดการให้เกิดการเปลี่ยนแปลงจากถนนที่เป็นเพียงเส้นทางเพื่อการสัญจรทางรถให้เกิดประโยชน์ด้านอื่นๆ แก่คนหมู่มากโดยเท่าเทียมกันในแนวความคิดนี้ จำเป็นต้องมีบูรณาการการจัดการด้านต่างๆ เข้าด้วยกัน ไม่ว่าจะเป็นด้านการจราจร กิจกรรมทางสังคม สวัสดิการ ความปลอดภัย การวางแผนการใช้พื้นที่สาธารณะ ในหลากหลายมิติของการใช้พื้นที่ถนนไม่ว่าจะเป็นส่วนผิวจราจร (ตัวถนนเอง), ทางเท้า, อาคารสองฝั่งถนน แม่นกระทั้งในมิติที่ถูกซ่อนทับอยู่ของพื้นที่กิจกรรมชั่วคราวต่างๆ จึงไม่สามารถหลีกเลี่ยงการจัดการประสานงานกับผู้เกี่ยวข้องและ

ตัวแทนของสมาชิกผู้ดูแลและรับผิดชอบในด้านต่างๆนั้น อาจจะเป็นในรูปแบบการ หรือการขอความร่วมมืออย่างเป็นทางการ หรือการสร้างจิตสำนึกร่วมกันในทางใดทางหนึ่ง ทั้งนี้เพื่อมุ่งสู่เป้าหมายร่วมกันเพื่อที่จะให้ถนนมีความเป็นสาธารณะมากที่สุด ส่งผลให้เกิดโอกาสหลากหลายในการใช้พื้นที่ ก่อให้เกิดความพึงพอใจร่วมกัน ไม่มีใครได้ใครเสีย (win-win) ไม่ว่าจะเป็นผู้ด้อยโอกาสในด้านใดของสังคม ทั้งในแง่เศรษฐกิจ สังคม รัฐศาสตร์ และกายภาพ ทั้งนี้หากมีส่วนใดที่บุคคลอาจสูญเสียไปพึงควรได้สิ่งอื่นที่มีคุณค่าเท่าเทียมชดเชย (Compensation and trading off) ในอีกแห่งหนึ่งเราควรพิจารณากรณีเหล่านี้เป็นกรณีๆไป เพื่อศึกษาความจริงและลักษณะของแต่ละกรณีในด้านต่างๆ โดยเฉพาะเกี่ยวกับลักษณะทางสังคมและชุมชน ดังตารางต่อไปนี้

มิติ	ผู้ที่เกี่ยวข้อง (เดิม)		ข้อเสนอแนะ
ถนน	ตำรวจ	คนเดินทาง	- เน้นบูรณาการ ในรูปแบบตัวแทนกลุ่มผู้เกี่ยวข้องทุกกลุ่ม เพื่อช่วยในการตัดสินใจ โดยให้ได้ประโยชน์ร่วมกันให้มากที่สุด - ปลุกจิตสำนึกของการมีส่วนร่วม
ทางเท้า	เทศกิจ (กทม.)	คนเดินเท้า	
อาคารสองข้างทาง	กทม., กระทรวงมหาดไทย	ผู้อาศัยบ้านเรือน, ร้านค้า, หน่วยงาน	
(กิจกรรม)	สำนักงานสวัสดิการสังคม (กทม.), ชุมชน, หน่วยงาน (รัฐ, เอกชน), ททท.	ประชาคม	

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

การจัดการอันก่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงนี้จะต้องยึดอยู่เสมอว่ารถยนต์ไม่ใช่ศัตรูหรือตัวที่ก่อให้เกิดปัญหา และการเปลี่ยนแปลงก็ไม่ใช่มิ่วัตถุประสงค์เพื่อจะลดจำนวนรถยนต์ลงไป การดำเนินการนี้จะก่อให้เกิดการเผชิญหน้ากับเรื่องการสรุปความมุ่งหมายและความต้องการของตัวแทนกลุ่มต่างๆ ซึ่งชัดเจนบ้างไม่ชัดเจนบ้างให้เป็นเอกฉันท์ โดยมีความขัดแย้งและก่อให้เกิดปัญหาน้อยที่สุดไม่ว่าต่อกลุ่มใด การจัดการโดยสรุปมีดังต่อไปนี้

1. พัฒนาคณะกรรมการที่มีตัวแทนจากกลุ่มผู้เกี่ยวข้องต่างๆ เข้าร่วมประชุมในการรับฟังความคิดเห็นและตัดสินใจในทุกๆขั้นตอน
2. ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาคมให้มากที่สุด
3. สร้างแรงกระตุ้นในการมีรู้สึกเป็นส่วนหนึ่งของสาธารณะและสร้างสภาพแวดล้อมเพื่อส่วนรวมและตนเอง
4. ส่งเสริมกิจกรรมชุมชน และการค้าขายผลิตภัณฑ์ที่เป็นของย่าน
5. ส่งเสริมการร่วมมือกันของภาครัฐและเอกชนในการลงทุนจัดกิจกรรมต่างๆ
6. บูรณาการการจัดการต่างๆเข้าด้วยกัน ไม่ว่าจะเป็นการจัดการจราจร การรักษาความสะอาด ความปลอดภัย การออกแบบวางแผนกายภาพ การเสนอนโยบาย

ท้ายที่สุดดรชนิที่สามรถชี้วัดเพื่อประเมินความสำเร็จของถนนในกรณีศึกษาสำหรับการศึกษาที่เกี่ยวข้องต่อไปสามารถแบ่งเป็นหัวข้อดังตารางต่อไปนี้

ดรชนี	ค่าตัวแปร/พารามิเตอร์
จำนวนผู้ใช้ และความหลากหลาย	ระดับของความเป็น “สาธารณะ”
ความเท่าเทียมของกิจกรรมต่างๆ การกระจายตัว	ระดับของความเท่าเทียม สิทธิ เสรีภาพ (ประชาธิปไตย)
การเข้าถึงโดยสมาชิกกลุ่มต่างๆ	ระดับความยาก-ง่ายของการเข้าถึง และจำนวนการเข้าถึง
การมีส่วนร่วม	จำนวนความหลากหลายของความคิดเห็นจากสมาชิกกลุ่มต่างๆ
ความหมายเชิงสัญลักษณ์ เอกลักษณ์	เกิดการแสดงเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรมชุมชนอย่างชัดเจนเป็นที่รับรู้ได้
ความปลอดภัย (Safety/security)	โอกาสที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ การสูญเสีย จากการที่การจราจรพลุกพล่าน หรือ การรวมกลุ่มของคนจำนวนมาก
ความสะดวกสบาย	มีส่วนบริการสาธารณะที่เหมาะสม เช่น อาหาร สุขา รมเงา ที่นั่ง ฯลฯ
ความสวยงามรื่นรมย์และสิ่งแวดล้อมที่ดี	คุณภาพของสิ่งแวดล้อม บรรยากาศ ทัศนียภาพ และภูมิทัศน์
ความเหมาะสมด้านงบประมาณและผลประโยชน์	ส่งเสริมการลงทุน และจัดสรรผลประโยชน์ได้อย่างเหมาะสม ไม่สูญเสีย
ความขัดแย้ง กับ ความรักสมัครใจ	ก่อให้เกิดความร่วมมือในระยะยาวอย่างยั่งยืนต่อไป

ดรชนีที่วัดค่าต่างๆเป็นข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาวิจัยต่อไปในด้านการประเมินคุณค่าของการคืนถนนให้สาธารณะ ซึ่งสามารถทำได้โดยวิธีการศึกษาต่างๆ ในแต่ละดรชนีจะมีความเหมาะสมต่างๆ กันไป เช่น การสังเกตการณ์, การแสดงแผนที่พฤติกรรม (behavior mapping), การนับจำนวนในภาคสนาม, การวิเคราะห์ทัศนคติ (attitude analysis) ไม่ว่าจะโดยแบบสอบถาม การสัมภาษณ์, การวิเคราะห์ผลกระทบด้านต่างๆ เป็นต้น

บรรณานุกรม

Habermas, Jürgen. *“The Structural Transformation of the Public Sphere: An Inquiry into a Category of Bourgeois Society”*. Trans. Thomas Burger. 1962; Cambridge: MIT Press, 1989.

ฉันทัส เพียรธรรม. “สถาปนาสถาบันเมือง : เมือง การเมือง ชุมชน และประชาสังคม”. กรุงเทพฯ : สถาบันการ
พัฒนาพื้นฐาน, 2542

นันทวัน หาญสมบุรณ์. “โครงการ “ถนนสายไม้” โรงเรียนวัดสร้อยทอง”. สกุลไทย ฉบับที่ 2417 ปีที่ 47
ประจำวันอังคารที่ 13 กุมภาพันธ์ 2544

Dye, Thomas R. (1992). *“Understanding Public Policy.”* - 7th edition. Prentice Hall

Moudon, Anne Vernez. 1987. *“Public Street for Public Use”*. Columbia University Press, NY, USA.

Levine, C. 1984. *“Making City Spaces Lovable Places.”* Psychology Today (June): 56-63

Jackson, J.B 1984. *“Discovering the Vernacular Landscape”*. New Haven. Yale University Press.

Lynch, K. 1981. *“A Theory of Good City Form.”* Cambridge: MIT Press.

Forsyth, Ann, Henry Lu, and Patrica McGirr. *“Plazas, Streets, and Markets : What Puerto Ricans Bring to Urban Spaces in Northern Climates.”* Landscape Journal 20(1):62-76. The University of Wisconsin Press, WI, USA.

Francis, Mark. *“A Case Study Method for Landscape Architecture.”* Landscape Journal 20(1):62-76. The University of Wisconsin Press, WI, USA.

หนังสือพิมพ์รายวันเดลินิวส์, มติชน ; รศ. ดร. เจิมศักดิ์ ปิ่นทอง สมาชิกวุฒิสภา เขียนคอลัมน์ “ททท.ทำ
สงกรานต์ไทยให้เป็นดิสนีย์แลนด์” ในหนังสือพิมพ์มติชนรายวัน วันศุกร์ที่ 19 เมษายน 2545 หน้า 6

มติชน วันจันทร์ที่ 8 เมษายน 2545

เดลินิวส์ วันจันทร์ที่ 8 เมษายน 2545

เดลินิวส์ วันพุธที่ 3 เมษายน 2545

เรื่องชัย ทรัพย์นิรันดร์ คอลัมน์ ถนนอีกสาย หน้า 6 มติชน วันศุกร์ที่ 5 เมษายน 2545

เดลินิวส์ วันพฤหัสบดีที่ 6 ธันวาคม 2544

อรพิน เหวระกุล เดลินิวส์ วันจันทร์ที่ 12 พฤศจิกายน 2544

เดลินิวส์ วันอังคารที่ 15 มกราคม 2545

เดลินิวส์ วันอังคารที่ 13 กุมภาพันธ์ 2545

พรชรร เกษสุคนธ์ มติชนประชาชื่น หนังสือพิมพ์มติชนรายวัน ประจำวันเสาร์ที่ 13 เมษายน 2545 หน้า 13 หัวเรื่อง เที่ยวงาน สามแพร่ง อิมตา-อิมทอง

เอกสารแผ่นพับ ; เขตสัมพันธวงศ์ “เปิดประตูสู่ไชน่าทาวน์”, เส้นทางเดินท่องเที่ยวเกาะรัตนโกสินทร์, เอกสาร “งานมหัศจรรย์วันดอกไม้ ที่กรุงเทพฯ”, คู่มือข้อมูลเที่ยวงาน “เทศกาลมหาสงกรานต์ ทั่วประเทศไทย” ประจำปี 2545, คู่มือท่องเที่ยวกรุงเทพมหานคร กิจกรรมโครงการ “เย็นทั่วหล้ามหาสงกรานต์” ประจำเดือน เมษายน 2545, 7 Wonders@Silom Street, เอกสารประกอบการสัมมนา “เปิดความคิด ปิดถนน ...คนเดิน” คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (14 มีนาคม 2545)

เอกสาร on-line ; http://leisure.mweb.co.th/walk/OldTown_6196.html
http://leisure.mweb.co.th/walk/OldTown_672.html
http://leisure.mweb.co.th/walk/OldTown_6415.html