

แนวหน้า

Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 1,500

Section: First Section/ความเห็น

วันที่: อาทิตย์ 24 พฤศจิกายน 2562

ปีที่: 40

ฉบับที่: 14090

หน้า: 1(ซ้าย), 5

Col.Inch: 116.73 Ad Value: 175,095

PRValue (x3): 525,285

ศิลปิน: สีสี่

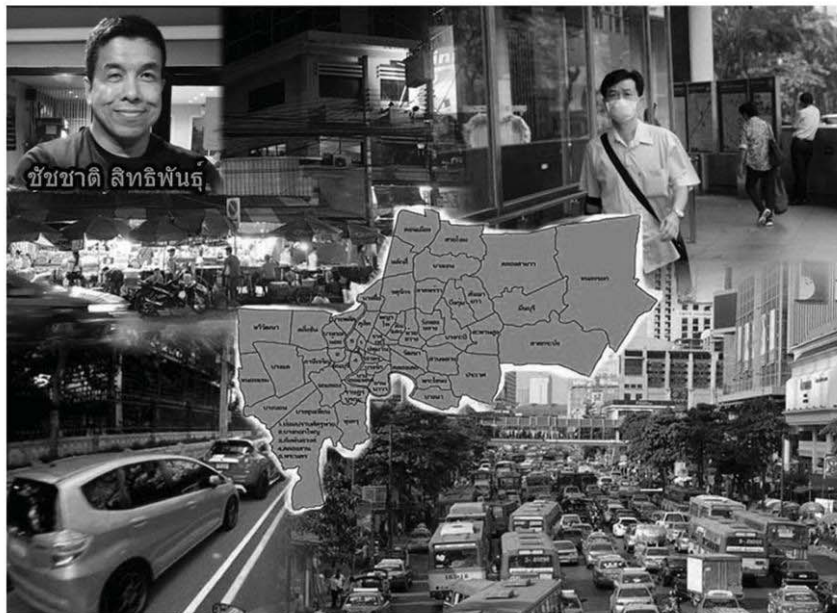
หัวข้อข่าว: สกู๊ปแนวหน้า: เมืองใหญ่-ปัญหาเยอะ 'กทม.'ความหวังยังมีหรือไม่

สกู๊ปแนวหน้า 5



เมืองใหญ่-ปัญหาเยอะ
'กทม.'ความหวังยังมีหรือไม่

เมืองใหญ่-ปัญหาเยอะ 'กทม.'ความหวังยังมีหรือไม่



“ทำให้เมืองดีขึ้นได้อย่างไร? คำถามนี้ไม่ง่ายเพราะมีหลายมิติ คำถามแรกคือต้องมีไม้บรรทัดก่อนว่าคำว่าดีมันคืออะไร? อย่างเมืองเรามีตึกเยอะ มีความทันสมัย แต่มีฝุ่น PM2.5 เยอะ แบบนี้เมืองมันดีไหม? ผมว่าหัวใจแรกของเมืองที่ดีคือมันต้อง Sustainable (ยั่งยืน) คำว่า Sustainable เราพูดกันบ่อยมาก

แล้วความหมายมันคืออะไร? ผมว่าง่าย ๆ นะ คนรุ่นนี้ต้องไม่เบียดเบียนคนรุ่นหน้า แค่นี้เอง! คนรุ่นนี้ต้องไม่เบียดเบียนทรัพยากรของคนรุ่นอนาคต”

คำกล่าวของ ชัชชาติ สิทธิพันธุ์ อดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในการบรรยายหัวข้อ “Better City จะทำให้เมืองให้ดีขึ้นได้อย่างไร” จัดโดยศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (UDDC) และตามด้วยการยกหลายตัวอย่างใน กรุงเทพมหานคร (กทม.) อธิบาย

ให้เห็นภาพ เช่น 1.ปัญหาขยะมูลฝอย เฉลี่ยแต่ละวันมีขยะเกิดขึ้นราว 1 หมื่นตัน ซึ่งพบว่าเกือบทั้งหมดถูกนำไปฝังกลบ และนี่คือภาระของคนรุ่นถัดไป

2.ปัญหาการเดินทาง แม้ปัจจุบันจะมีการก่อสร้างรถไฟฟ้าหลายสายในอาณาเขตของกรุงเทพฯ และปริมณฑล แต่อาจไม่ตอบโจทย์ทั้งหมดเพราะไม่ได้คิดให้ครอบคลุมกับระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ เช่น รถเมล์ที่เป็นพาหนะหลักของผู้มีรายได้น้อยในเมือง นอกจากนี้ก็ยังไม่คิดถึงคนทุกกลุ่ม เช่น กลุ่มผู้พิการใช้รถเข็น (Wheel Chair) ที่ในกรุงเทพฯ น่าจะมีถึงประมาณ 1 แสนคน ขาดสาธารณูปโภคอำนวยความสะดวก หรือทางเดินสำหรับคนตาบอดบนทางเท้าที่พาไปติดสิ่งกีดขวาง รวมถึงภาวะสังคมสูงวัย ที่ประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไปมีจำนวนเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ

3.ปัญหาการรื้อถอนพื้นที่สาธารณะ อาทิ บ้านรูกกลอง ที่ขึ้นชื่อมาก เช่น กลองลาดพร้าว มีประมาณ 4,000 คน กลองเปรมประชากร มีประมาณ 6,000-10,000 คน ถึงกระนั้นทางออกที่ดีคงไม่ใช่การใช้อำนาจทางกฎหมายไปไล่รื้อเพียงด้านเดียว ซึ่งก็มีบางโครงการที่ภาครัฐแก้ปัญหาได้ดี เช่น บ้านมั่นคง เป็นโครงการซึ่งใช้ที่ดินกรมธนารักษ์บนฝั่งปลูกบ้านหลังใหม่ขึ้นแล้วย้ายผู้นุกรุกขึ้นมาอยู่ในบ้านดังกล่าว แต่อาจต้องพิจารณากันต่อไปในเชิงรายละเอียด เช่น ควรก่อสร้างเป็นอาคารสูงแทนบ้าน 2 ชั้นหรือไม่ เพราะจะรองรับประชากรได้มากกว่า

“มีข้าวเหนียวไก่เจ้าประจำของผม ขายที่ทองหล่อ ตั้งแต่ขายบนรถกระบะ ตอนนี้เปลี่ยนเป็นมอเตอร์ไซค์ เพราะโดนไล่ ถามว่าเราจะทำอย่างไรกับหาบเร่แผงลอย? ผมว่านี่เป็นโจทย์ใหญ่ มันง่ายมากที่จะบอกว่าไม่ต้องมีหาบเร่แผงลอย กำจัดหมด แต่ถามว่าคนงานจะกินข้าวที่ไหน? คนออฟฟิศกินข้าวในตึกไม่ไหว 100 บาทยังเอาไม่อยู่ ผมว่าต้องดูให้ดี อะไรคือ Fair (ความเป็นธรรม) อะไรคือความเข้าใจ มิติของเมืองมันไม่ง่าย เอากฎหมายไปจับอย่างเดียวยังไม่ได้” อดีต รมว.คมนาคม ยกตัวอย่างหาบเร่แผงลอย อันเป็นอีกประเด็นถกเถียงสำคัญของเมือง

ชัชชาติ กล่าวต่อไปถึง “รูปแบบการปกครองของ กทม.” ที่มี 16 สำนักและ 50 เขต “ผู้อำนวยการ

เขตมาจากการแต่งตั้ง มาแล้วก็ไปตามวาระ ไม่ได้มาจากการเลือกตั้ง จึงไม่ค่อยมีความผูกพันกับเขตเท่าใดนัก” เช่น มาอยู่ 2 ปีแล้วก็ย้าย แม้แต่พื้นที่เขตนั้นๆ ก็อาจไม่รู้จักอย่างละเอียดพอ “เมื่อไม่ผูกพันกับเขตและไม่เข้าใจพื้นที่ในเขต การบริหารอาจไม่ตอบโจทย์ประชาชน” อาจผูกพันกับผู้ว่าฯ กทม. เสียมากกว่าเพราะอยู่ในโครงสร้างแบบรวมศูนย์ แต่ก็เชื่อว่าหากมีระบบให้ประชาชนมีส่วนร่วม อาทิ ประเมินผลงานผอ.เขต ก็น่าจะดีขึ้น

แนวโน้มการเคลื่อนย้ายประชากรใน กทม. พบว่า “ระยะหลังๆ คนย้ายออกจากกรุงเทพฯ ชั้นใน ไปอยู่ในเขตรอบนอกมากขึ้น” ทั้งเขตหนองจอกอันเป็นขอบเมืองฝั่งตะวันออก หรือข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาไปอยู่ในเขตต่างๆ ของฝั่งธนบุรี “การมาของโครงข่ายระบบถนนก่อนระบบรางเอื้อให้ผู้คนย้ายไปอยู่รอบนอก” แต่ละคนอยากมีบ้านเดี่ยว “เกิดชุมชนแบบกระจัดกระจาย” ต้องซื้อรถยนต์มาใช้ในการเดินทาง แล้วการจราจรก็ติดขัด “ราคาอสังหาริมทรัพย์ยิ่งใกล้ตัวเมืองชั้นในมากเท่าใดก็ยิ่งราคาแพง ทำให้ผู้คนต้องออกไปตั้งรกรากไกลขึ้น” ไกลถึงจังหวัดปริมณฑล

“เมืองมันถูกกระจายออก คนที่อยู่ในเมืองคือคอนโดฯ ราคาแพง และสุดท้ายนี่คือปัญหาโรคติด เพราะสุดท้ายคนต้องขับรถเข้ามาในเมือง ที่อยู่อาศัยมันถูกผลักออกไปออฟฟิศอยู่ข้างใน แต่ที่อยู่อาศัยเรายู่ตรงวงแหวน บ้านเดี่ยวทาวน์เฮ้าส์ แล้วรถจะไม่ติดได้อย่างไร เพราะงานกับบ้านมันอยู่ไกลกันเหลือเกิน ถามว่าเรามีเงินซื้อคอนโดฯ ในเมืองไหม? ยาก! มันตารางเมตรละ 2 แสนบาท เราก็ก็นำซื้อทาวน์เฮ้าส์อยู่ไกล วันหนึ่งเราเดินทางไป 1 ชั่วโมง กลับ 1 ชั่วโมง ปีหนึ่งเราเดินทางอยู่บนรถ 1 เดือน” ชัชชาติอธิบายที่มาของปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพฯ

และเมื่อดูหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมในกรุงเทพฯ พบว่า มีถึง 37 หน่วยงาน เช่น กทม., สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, กรมทางหลวง, กรมการขนส่งทางบก, กรมเจ้าท่า, การรถไฟแห่งประเทศไทย ฯลฯ

“กรุงเทพฯ ไม่เหมือนนิวยอร์ก (New York) สหรัฐอเมริกา ที่เมืองมีอำนาจครอบคลุมแบบเบ็ดเสร็จเด็ดขาด” นอกจากนี้ “ระบบรถไฟฟ้ายังมีผู้ให้บริการหลายเจ้า ถ้าโดยสารแต่ละวันโดยรวมจึงแพง” เพราะเปลี่ยนสายไปคนละผู้ให้บริการก็ต้องจ่ายค่าโดยสารใหม่ตามอัตราที่เจ้านั้นกำหนด ยังไม่ต้องนับงานด้าน

อื่นๆ ที่ก็มีหน่วยงานอื่นดูแลซึ่งไม่ใช่ กทม.

อดีต รมว. คมนาคม เสนอแนะว่า “แม่ กทม. ไม่มีอำนาจดูแลอย่างครบวงจร แต่สามารถทำงานในฐานะเจ้าบ้านได้” เมื่อเกิดปัญหาที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบของหน่วยงานอื่นๆ “กทม. ต้องเล่นบทบาทเชิงรุกในการประสานงานให้มากขึ้น” นอกจากนี้ “ภาครัฐมักเน้นทำโครงการใหญ่ๆ แต่ลืมพัฒนาเส้นเลือดฝอย” เช่น มีโครงข่ายรถไฟฟ้ารอบกรุงเทพฯ-ปริมณฑล แต่ผู้คนที่ยังต้องต่อคิวเป็นเวลานานเพื่อนั่งมอเตอร์ไซค์รับจ้างจากสถานีรถไฟฟ้าเข้าชอย หรือสร้างโรงงานกำจัดขยะ แต่ลืมนึกถึงระบบการจัดเก็บขยะจากบ้านเรือน เป็นต้น

ถึงกระนั้น “ไม่ใช่เฉพาะภาครัฐที่ต้องเปลี่ยน.. ประชาชนเองก็ต้องเปลี่ยนด้วย” เช่น บ่นว่ารถติดแต่ตนเองก็ยังขับรถออกมาบนท้องถนน หรือบ่นว่าประเทศไทยไม่พัฒนาแต่ตนเองก็ไม่มีวินัยมากเท่าผู้คนในประเทศที่พัฒนาแล้ว ยกตัวอย่างน้ำท่วมในไทยกับญี่ปุ่น ที่มีผู้แชร์ภาพในอินเทอร์เน็ต ว่าในขณะที่เมืองในไทยขยะลอยน้ำเกลื่อน แต่เมืองในญี่ปุ่นไม่มีขยะลอยน้ำแม้แต่หยดเดียว เพราะคนญี่ปุ่นให้ความสำคัญกับการคัดแยกขยะอย่างมาก

“ถ้าเราไม่มีวินัย เราจะตกอยู่ใต้อารมณ์และ Passion (ความอยาก) เราอยากเรียนเก่ง อยากประสบความสำเร็จในชีวิต แต่ถ้าเราไม่มีวินัยเราก็ไม่มีทางทำมันได้ เมืองจะพัฒนาได้คนต้องมีวินัยด้วย” ชัชชาติ ฝากข้อคิด

SCOOP@NAEWNA.COM