



รายงานการประชุมทางวิชาการเชิงปฏิบัติการมหาวิทยาลัยมหิดล

กรุงเทพ ฯ คดีศึกษา ร.ศ. ๒๑๑ : ทิศทางและเครือข่ายงานวิจัย



อนุชาติ พวงสำลี
ยุพิน วรสิริอมร
กาญจนา ตั้งชลทิพย์
กฤตยา อาชวนิจกุล
บรรณาธิการ

สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล

เอกสารทางวิชาการหมายเลข 170

ISBN 974-587-648-8



รายงานการประชุมทางวิชาการเชิงปฏิบัติการมหาวิทยาลัยมหิดล
เรื่อง
กรุงเทพฯ คดีศึกษา ร.ศ. 211 : ทิศทางและเครือข่ายงานวิจัย

อนุชาติ พวงสำลี
ยุพิน วรสิริอมร
กาญจนา ตั้งชลทิพย์
กฤตยา อาชวนิจกุล
บรรณาธิการ

จัดโดย
สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล
และศูนย์นศศึกษา สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
วันพุธที่ 7 เมษายน พ.ศ. 2536
ณ ห้องราชา โรงแรมรัตนโกสินทร์

รายงานการประชุมทางวิชาการเชิงปฏิบัติการมหาวิทยาลัยมหิดล
กรุงเทพฯ คดีศึกษา ร.ศ. 211 : ทิศทางและเครือข่ายงานวิจัย

อนุชาติ พวงสำลี
ยุพิน วรสิริอมร
กาญจนา ตั้งชลทิพย์
กฤตยา อาชวนิจกุล
บรรณาธิการ

ISBN 974-587-648-8
สงวนลิขสิทธิ์ตามกฎหมาย
จำนวนพิมพ์ 1,000 เล่ม : พ.ศ. 2536
เอกสารทางวิชาการหมายเลข 170

จัดพิมพ์โดย
สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล
ถนนพุทธมณฑล 4 ตำบลศาลายา
กิ่งอำเภอฟุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม 73170
โทร 4419667
โทรสาร 4419333

สำหรับการจัดประชุมและการพิมพ์รายงานฉบับนี้ได้รับการสนับสนุนจาก

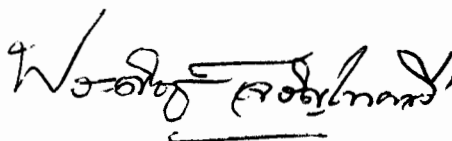
The Flora-William Hewlett Foundation

คำนำ

รายงานฉบับนี้เป็นผลจาก การประชุมทางวิชาการเชิงปฏิบัติการมหาวิทยาลัยมหิดล เรื่อง กรุงเทพมหานครศึกษา ร.ศ. 211 : ทิศทางและเครือข่ายงานวิจัย จัดโดย สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล และศูนย์นศรศึกษา สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อวันที่ 7 เมษายน พ.ศ. 2536 รายงานฉบับนี้ ประกอบด้วยเนื้อหาสรุป การอภิปราย การรวบรวมผลงานทางวิชาการที่น่าสนใจ รวมตลอดถึงผลการประชุมสัมมนา กลุ่มย่อย อันเกี่ยวข้องกับการศึกษาปัญหาของกรุงเทพมหานคร รวมทั้งข้อเสนอแนะต่าง ๆ เกี่ยวกับทิศทางและเครือข่ายงานวิจัยด้านกรุงเทพมหานครศึกษาอีกด้วย

มหาวิทยาลัยมหิดล หวังเป็นอย่างยิ่งว่า การจัดพิมพ์รายงานการประชุมนี้ นอกจากจะเป็นการสนองต่อนโยบายของมหาวิทยาลัย ในการเผยแพร่และให้บริการทางวิชาการแก่สังคมแล้ว ยังจะเป็นประโยชน์ทั้งกับวงวิชาการ นักวิจัย ผู้บริหาร ผู้ปฏิบัติ และฝ่ายต่าง ๆ ที่มีส่วนผลักดันแก้ไขปัญหาของกรุงเทพมหานคร อีกด้วย

ท้ายนี้ ขอขอบคุณ วิทยากร นักวิจัย และผู้เข้าร่วมการประชุมทางวิชาการดังกล่าวทุกท่าน ที่ได้มีส่วนทำให้เนื้อหาต่างๆในรายงานนี้มีคุณค่าอย่างยิ่ง ขอขอบคุณสถาบันวิจัย-ประชากรและสังคม และผู้ปฏิบัติงานทุกท่าน ที่มีส่วนในการจัดพิมพ์รายงานนี้จนสำเร็จลุล่วงด้วยดี



(ศาสตราจารย์นายแพทย์ประดิษฐ์ เจริญไทยทวี)

อธิการบดีมหาวิทยาลัยมหิดล

คำขอบคุณ

การจัดพิมพ์รายงานการประชุมทางวิชาการเชิงปฏิบัติการมหาวิทยาลัยมหิดล เรื่อง กรุงเทพมหานครศึกษา ร.ศ. 211 : ศิษย์ทางและเครือข่ายงานวิจัย นี้ได้รับการสนับสนุนอย่างดียิ่งจาก รองศาสตราจารย์ ดร.อภิชาติ จำรัสสุทธิรงค์ ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยประชากรและสังคม นอกเหนือจากการสนับสนุนในฐานะของผู้ให้การสถาบันฯแล้ว อาจารย์ยังให้ข้อเสนอแนะทางวิชาการและเป็นกำลังใจในฐานะผู้ร่วมงานที่มีน้ำใจงดงามยิ่ง

ขอขอบคุณ คุณอรพรรณ หันจางสิทธิ์ และคุณสมหญิง สุวรรณวัฒน์ ที่เป็นกำลังสำคัญในการจัดการด้านการพิมพ์และเตรียมต้นฉบับอย่างไม่รู้จักเหน็ดเหนื่อย ขอขอบคุณ คุณวันทณีย์ สิริมหาไชยกุล ที่ช่วยในการจัดถอดเทปและประสานงานในด้านต่าง ๆ อย่างดี

ขอขอบคุณ เพื่อน ๆ และผู้ร่วมงานทุกท่าน ที่มีส่วนทำให้การจัดพิมพ์รายงานนี้สำเร็จด้วยดี

คณะบรรณาธิการ

สารบัญ

คำนำ	ก
คำขอบคุณ	ค
สารบัญ	จ
หลักการและเหตุผล วัตถุประสงค์ และกำหนดการประชุม	1
คำกล่าวรายงาน โดย ดร.สุทธธีรภัฏ สุจิตตานนท์	7
คำกล่าวเปิด โดย ศาสตราจารย์นายแพทย์ประดิษฐ์ เจริญไทยทวี	9
การอภิปรายเรื่อง การวิจัยกับการแก้ไขปัญหากรุงเทพมหานคร	11
การนำเสนอผลงานทางวิชาการ	33
The Anatomy of Bangkok's Ecosystem	
Dr.Helen Ross	35
คุณภาพชีวิต “คนเมืองหลวง” กับปัญหาสภาพแวดล้อมในกรุงเทพมหานคร	
ดร.กฤตยา อาชวนิจกุล และคณะ	47
The Economy of Bangkok	
Dr.Charit Tingsabadh	113
คุณภาพสิ่งแวดล้อมของกรุงเทพมหานคร	
นายธีรพล คังคะเกตุ	133
การเจริญเติบโตของกรุงเทพมหานครและบทบาทของพื้นที่สีเขียว	
ดร.สุวัฒนา ธาตานิติ	149
สรุปผลการสัมมนากลุ่มย่อย	159
กลุ่มที่ 1: การวิจัยด้านสังคม	161
กลุ่มที่ 2: การวิจัยด้านฐานข้อมูลและระบบข้อมูลเพื่อการวางแผนและพัฒนา	165
กลุ่มที่ 3: การวิจัยด้านเศรษฐกิจ	169
อภิปรายทั่วไป	173
คำกล่าวสรุปและปิดการประชุม โดย ดร.อภิชาติ จำรัสสุทธิรงค์	177
รายชื่อผู้เข้าร่วมการประชุม	185
รายชื่อผู้เข้าร่วมการสัมมนากลุ่มย่อย	193

การประชุมทางวิชาการเชิงปฏิบัติการมหาวิทยาลัยมหิดล
“กรุงเทพฯ คดีศึกษา ร.ศ. 211 : ทิศทางและเครือข่ายงานวิจัย”

วันพุธที่ 7 เมษายน พ.ศ. 2536

เวลา 8.30 - 16.30 น.

ห้องราชา โรงแรมรัตนโกสินทร์

จัดโดย

สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล
และศูนย์นครศึกษา สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

หลักการและเหตุผล

ตลอดระยะเวลา 211 ปี ที่ผ่านมานับแต่การก่อตั้งกรุงเทพมหานครขึ้นเป็นเมืองหลวง จากชุมชนเล็ก ๆ ริมน้ำเจ้าพระยา มาเป็นมหานคร ที่มีความสลับซับซ้อนและมีความเคลื่อนไหวเปลี่ยนแปลงอย่างมากมาตลอดมา ทั้งทางด้านกายภาพ การตั้งถิ่นฐานของประชากรและการใช้ประโยชน์ที่ดิน ขนาดและคุณภาพประชากร เศรษฐกิจการค้า การเมือง การบริหารจัดการ ตลอดจนสภาวะแวดล้อมในด้านต่าง ๆ และทั้งนี้คงเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปแล้วว่า มหานคร ซึ่งมีความเป็น “เอกนคร” แห่งนี้ มีปัญหามากมายในทุกด้าน ทั้งเศรษฐกิจ สังคม ประชากร และสภาพแวดล้อม ถึงแม้จะได้มีความพยายามในการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่ผ่านมาอย่างต่อเนื่อง แต่ก็หาได้บรรเทาหรือสัมฤทธิ์ผลไม่ การแก้ปัญหาหลายอย่างได้ก่อให้เกิดปัญหาในด้านอื่น ๆ ตามมาอีกมากมาย

หากพิจารณาถึงความพยายามในการทำการศึกษาวิจัย เพื่อการแก้ปัญหาของกรุงเทพมหานครแล้ว จะพบว่า ได้มีคณะผู้เชี่ยวชาญด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะจากต่างประเทศ มาทำการศึกษาวิจัยไว้มากมาย ทั้งการจราจร การวางผังเมือง การแก้ปัญหาสิ่งแวดล้อม อาทิ การศึกษาคุณภาพน้ำแม่น้ำเจ้าพระยา โครงการเจ้าพระยา 2 โครงการเพื่อป้องกันน้ำท่วม และการศึกษาเพื่อจัดทำระบบบำบัดน้ำเสียรวมบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีงานการศึกษาวิจัยในระดับหน่วยงานย่อย และรวมไปถึงงานวิจัยระดับบุคคล อีกมากมายหลายด้าน อย่างไรก็ตาม การศึกษาวิจัยต่าง ๆ ยังขาดการประสานงานเชื่อมโยง

ซึ่งกันและกัน ทั้งในระดับข้อมูลและแนวความคิดรวบยอดของงานวิจัย และในหลายๆ กรณี ก็เป็นสาเหตุของการขาดพื้นฐานแห่งการเชื่อมโยงสู่การแก้ปัญหาที่สอดคล้องกับข้อเท็จจริงของปัญหาและยังอาจนำไปสู่ความซ้ำซ้อนและประสิทธิผลแห่งการวิจัย

วัตถุประสงค์

ด้วยความตระหนักถึงปัญหาดังกล่าว ประกอบกับบทบาทภาระหน้าที่สำคัญอย่างหนึ่งของการเป็นสถาบันการศึกษาวิจัยทางวิชาการ ซึ่งควรมีส่วนร่วมในกระบวนการแห่งการแก้ปัญหาของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล และศูนย์นครศึกษา สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จึงร่วมกันจัดการประชุมทางวิชาการเชิงปฏิบัติการมหาวิทยาลัยมหิดล เรื่อง กรุงเทพฯ คดีศึกษา ร.ศ. 211 : ทิศทางและเครือข่ายงานวิจัย ชื่น โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้

1. เพื่อเป็นการระดมความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ จากหน่วยงานทางวิชาการ ส่วนราชการ องค์กรพัฒนาเอกชน และภาคธุรกิจเอกชนในการแสวงหาแนวทาง และยุทธศาสตร์การประสานงานเครือข่ายงานวิจัยร่วมกันเพื่อนำไปสู่การแก้ไขปัญหาที่สอดคล้องกับสภาพข้อเท็จจริงและความเป็นไปได้ของสังคมไทยโดยภูมิปัญญาไทย
2. เพื่อเป็นการเสนอผลงานการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับกรุงเทพมหานคร โดยหน่วยงาน และสถาบันวิจัยต่าง ๆ อันเป็นจุดเริ่มต้นของการประสานงานด้านการวิจัยกรุงเทพฯ คดีศึกษา ต่อไป

กำหนดการประชุม

08.30 - 08.45 น.	ลงทะเบียน
พิธีกร:	อาจารย์ภาณี วงษ์เอก สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล
08.45 - 09.00 น.	กล่าวรายงานวัตถุประสงค์และความเป็นมา ดร.สุทธิรักษ์ สุจริตตานนท์ ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
09.00 - 09.15 น.	กล่าวเปิดการสัมมนา ศ.นพ.ประดิษฐ์ เจริญไทยทวี อธิการบดีมหาวิทยาลัยมหิดล
09.15 - 10.15 น.	อภิปราย เรื่อง “การวิจัยกับการแก้ไขปัญหากรุงเทพมหานคร” ผู้ดำเนินรายการ: ดร.กฤตยา อาชวนิจกุล ผู้อภิปราย: ศ.ดร.กฤษฏา อรุณวงศ์ ณ อยุธยา ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร นายรุ่งฤทธิ์ มกรพงศ์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ นายปริญญา นาคฉัตรีย์ ผู้อำนวยการสำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย
10.15 - 10.30 น.	ซักถามและอภิปรายทั่วไป
10.30 - 10.45 น.	อาหารว่าง

10.45 - 11.45 น.

การเสนอผลงานทางวิชาการจากผลการศึกษาเบื้องต้นของ
โครงการวิจัย "Impacts of Modernisation and
Urbanisation in Bangkok : An Integrative Ecological and
Biosocial Study"

ผู้ดำเนินรายการ:

ดร.อนุชาติ พวงสำลี
คณะสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล

ผู้เสนอผลงาน:

"The Anatomy of Bangkok's Ecosystem"

Dr.Helen Ross

The Australian National University

"คุณภาพชีวิต 'คนเมืองหลวง' กับปัญหาสภาพแวดล้อมใน
กรุงเทพมหานคร"

ดร.กฤตยา อาชวนิจกุล

สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล

"The Economy of Bangkok"

ดร.จาริต ดิงศภักดิ์

ศูนย์นวัตกรรมการศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

"คุณภาพสิ่งแวดล้อมของกรุงเทพมหานคร"

อาจารย์ธีรพล กังคะเกตุ

สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

"การเจริญเติบโตของกรุงเทพมหานครและบทบาทของพื้นที่สีเขียว"

ดร.สุวัฒนา ธาตานิติ

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

11.45 - 12.00 น.	ซักถามและอภิปรายทั่วไป
12.00 - 13.00 น.	พักรับประทานอาหารกลางวัน
13.00 - 14.30 น.	สัมมนากลุ่มย่อย หัวข้อ “ทิศทางการวิจัยเพื่อแก้ไขปัญหากรุงเทพฯ และการสร้างเครือข่ายงานวิจัย”
กลุ่มที่ 1 :	การวิจัยด้านสังคม
ดำเนินรายการ :	ดร.นภาพร ณะพานนท์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
กลุ่มที่ 2 :	การวิจัยด้านฐานข้อมูลและระบบข้อมูลเพื่อการวางแผนและพัฒนา
ดำเนินรายการ :	ดร.วรรณศิลป์ ฬิรพันธุ์ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
กลุ่มที่ 3 :	การวิจัยด้านเศรษฐกิจ
ดำเนินรายการ :	ดร.ศุภจิต มโนพิโมกษ์ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
14.30 - 14.45 น.	อาหารว่าง
14.45 - 15.45 น.	รายงานกลุ่มย่อย และอภิปรายทั่วไป
15.45 - 16.30 น.	สรุปและปิดการสัมมนา “ทิศทางและเครือข่ายงานวิจัย” ดร.อภิชาติ จีวรศฤงคาร ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล

คำกล่าวรายงาน
โดย ดร.สุทธิรักษ์ สุจริตตานนท์
ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กราบเรียนท่านอธิการบดีมหาวิทยาลัยมหิดล ท่านผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร
ท่านรองผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ

กระผมในนามของผู้จัดการประชุม ขอขอบพระคุณท่านเป็นอย่างสูงที่ได้กรุณาให้เกียรติมาเป็นประธานในพิธีเปิดการประชุม เรื่อง “กรุงเทพฯ คดีศึกษา ร.ศ. 211 : ทิศทางและเครือข่ายงานวิจัย” ซึ่งเป็นการประชุมทางวิชาการเชิงปฏิบัติการที่สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล และศูนย์นครศึกษาสถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้ร่วมมือกันจัดขึ้น โดยได้รับความสนับสนุนจาก มูลนิธิ Hewlett

ในการประชุมวิชาการเชิงปฏิบัติการในครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์ที่จะตอบสนองต่อวัตถุประสงค์หลักของมหาวิทยาลัยในฐานะที่เป็นหน่วยงานทางวิชาการ ซึ่งควรจะมีส่วนร่วมในกระบวนการแก้ไขปัญหากรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยได้เรียนเชิญผู้เชี่ยวชาญการศึกษาปัญหากรุงเทพมหานคร จากส่วนราชการ ตลอดจนองค์กรพัฒนาเอกชน เพื่อให้นำเสนอผลงานการวิจัย หรือการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาในกรุงเทพมหานคร ตลอดจนได้แลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นและประสบการณ์ที่ได้จากการดำเนินงาน นอกจากนี้คณะผู้จัดการประชุมขอถือโอกาสในการประชุมครั้งนี้ นำเสนอผลการวิจัยเบื้องต้นของโครงการวิจัยเรื่อง ความเป็นเมืองและสิ่งแวดล้อมที่มีผลต่อคุณภาพชีวิตในกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นงานวิจัยที่ดำเนินการร่วมกันระหว่างมหาวิทยาลัยมหิดล จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และมหาวิทยาลัยแห่งชาติออสเตรเลีย ซึ่งได้รับทุนสนับสนุนจาก International Development Research Centre แห่งรัฐบาลแคนาดา ทั้งนี้เพื่อก่อให้เกิดการเริ่มต้นการประสานงานและสร้างเครือข่ายการวิจัยกรุงเทพฯ คดีศึกษาในอนาคต

ผู้เข้าประชุมทางวิชาการเชิงปฏิบัติการครั้งนี้ประกอบด้วย นักวิชาการ ผู้เชี่ยวชาญจากหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน ซึ่งปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับกรุงเทพมหานคร ไม่ว่าจะเป็นทางด้านกายภาพ สังคม ตลอดจนปัญหาสาธารณสุขของประชาชนชาวกรุงเทพฯ จำนวน 120 คน

บัดนี้ ได้เวลาอันสมควรแล้ว กระผมจึงใคร่ขอกราบเรียนเชิญท่านอธิการบดีได้กล่าวเปิดการประชุมเพื่อเป็นเกียรติแก่ผู้เข้าร่วมประชุมต่อไป.

คำกล่าวเปิด

โดย ศาสตราจารย์ นายแพทย์ประดิษฐ์ เจริญไทยทวี

อธิการบดี มหาวิทยาลัยมหิดล

ท่านผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ท่านวิทยากร ท่านผู้มีเกียรติทุกท่าน

ในนามของ มหาวิทยาลัยมหิดล ผมขอขอบพระคุณท่านผู้เชี่ยวชาญ นักวิชาการ นักธุรกิจ ผู้ที่ปฏิบัติงานเกี่ยวข้องจากกระทรวง ทบวง กรมต่าง ๆ องค์การพัฒนาเอกชน ตลอดจนภาคธุรกิจที่ได้ให้ความสนใจเข้าร่วมการประชุมครั้งนี้

มหาวิทยาลัยมหิดลเชื่อว่าทุกท่านในที่ประชุมนี้คงได้ประจักษ์แล้วว่า ตลอดระยะเวลานับตั้งแต่ทรงพระกรุณาโปรดเกล้า โปรดกระหม่อมสถาปนา กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงมาครบ 211 ปี เมื่อวานนี้ กรุงเทพมหานคร ซึ่งเริ่มจากชุมชนเล็ก ๆ ริมน้ำเจ้าพระยา ก็ได้กลายมาเป็นมหานครที่มีความสลับซับซ้อน และมีความเคลื่อนไหว เปลี่ยนแปลงอย่างมากมายตลอดเวลา ทั้งทางด้านกายภาพ การตั้งถิ่นฐานของประชาชน และการใช้ประโยชน์ที่ดิน ขนาดและคุณภาพของประชากร เศรษฐกิจ การค้า การบริหารจัดการ ตลอดจนสถานะแวดล้อมในด้านต่าง ๆ ทั้งนี้ คงเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปแล้วว่า มหานครซึ่งมีความเป็น “เอகนคร” แห่งนี้ กำลังมีปัญหาอยู่อย่างมากมายในทุกด้าน ทั้งทางด้าน เศรษฐกิจ สังคม ประชากรและสถานะแวดล้อม ถึงแม้จะได้มีความพยายามในการที่จะแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่ผ่านมาอย่างต่อเนื่อง แต่ก็หาได้บรรเทา หรือสัมฤทธิ์ผลไม่ อีกทั้งการแก้ปัญหาหลายอย่างกลับก่อให้เกิดปัญหาในด้านอื่น ๆ ติดตามมาอีกมากมาย ไม่มีที่สิ้นสุด

ท่านผู้มีเกียรติที่เคารพครับ หากจะพิจารณาถึงความพยายามในการทำการศึกษาวิจัยเพื่อที่จะแก้ปัญหาของกรุงเทพมหานครแล้ว จะพบว่าได้มีคณะผู้เชี่ยวชาญทางด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะจากต่างประเทศมาทำการศึกษาวิจัยไว้จำนวนมากทั้งทางด้านการจราจร การวางผังเมือง การแก้ปัญหาสถานะแวดล้อม อาทิ การศึกษาคุณภาพน้ำของแม่น้ำเจ้าพระยา โครงการเจ้าพระยา 2 โครงการเพื่อป้องกันน้ำท่วม และการศึกษาเพื่อจัดทำระบบบำบัดน้ำเสียบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีงานการศึกษาวิจัยในระดับหน่วยงาน

ย่อย รวมไปถึงงานวิจัยระดับบุคคลอีกมากมายหลายด้าน อย่างไรก็ตามการศึกษาวิจัยต่าง ๆ ยังขาดการประสานงานเชื่อมโยงซึ่งกันและกันอยู่ ทั้งในระดับข้อมูล และแนวความคิดรวบยอดของงานวิจัยและในหลาย ๆ กรณี ก็เป็นสาเหตุของการขาดพื้นฐานแห่งการเชื่อมโยงสู่การแก้ไขปัญหาที่สอดคล้องกับข้อเท็จจริงของปัญหา และยังอาจจะนำไปสู่ความซ้ำซ้อน และประสิทธิผลแห่งการวิจัยได้อีกด้วย

นับเป็นโอกาสอันดีที่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย มหาวิทยาลัยแห่งชาติออสเตรเลีย และมหาวิทยาลัยมหิดล ได้ร่วมมือกันทำโครงการวิจัยร่วมกัน และได้ถือโอกาสนำเสนอผลการวิจัยเบื้องต้นในการประชุมในครั้งนี้ อีกทั้งยังเป็นโอกาสอันดีของหน่วยงานทุกหน่วยงานที่จะได้ร่วมกันแสวงหาแนวทาง และร่วมกันสร้างเครือข่ายงานวิจัยที่เกี่ยวข้องต่อไป อันจะนำไปสู่การแก้ไขปัญหาที่สอดคล้องกับข้อเท็จจริงในปัจจุบัน และเป็นไปตามความต้องการของกลุ่มเป้าหมายอย่างแท้จริง สิ่งที่มาวิทยาลัยชื่นชมที่สุดในการประชุมทางวิชาการเพื่อเสนอผลงานกรุงเทพฯ คดีศึกษา ร.ศ. 211 : ทิศทางและเครือข่ายงานวิจัยในครั้งนี้เป็นผลงาน ความร่วมมือระหว่างมหาวิทยาลัยภายในประเทศนี้ 2 มหาวิทยาลัย และมหาวิทยาลัยต่างประเทศอีก 1 มหาวิทยาลัย แสดงถึงความสมัครสมานฉันท์ทางวิชาการที่จะเคลื่อนไหวไปข้างหน้าตลอดเวลา

ในโอกาสนี้ ผมขอขอบพระคุณท่านผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ผู้อำนวยการสำนักผังเมือง รองผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยประชากรและสังคม และท่านผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับงานของกรุงเทพมหานครทุกท่าน ไม่ว่าจะเป็นโดยตรง หรือโดยทางอ้อมที่ได้สละเวลาอันมีค่าของท่านมาเข้าร่วมการประชุมในวันนี้ ขอขอบคุณต่อมูลนิธิ Hewlett แห่งสหรัฐอเมริกาที่ได้ให้การสนับสนุนงบประมาณในการจัดการประชุมครั้งนี้

บัดนี้ ได้ถึงเวลาอันสมควรแล้ว ผมขอเปิดการประชุมและขอแสดงความมั่นใจว่าการประชุมครั้งนี้จะประสบผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ และสัมฤทธิ์ผลตามความมุ่งหมาย บังเกิดคุณประโยชน์แก่กรุงเทพมหานครในอนาคตทุกประการ ขอขอบพระคุณครับ

การอภิปรายเรื่อง “การวิจัยกับการแก้ไขปัญหากรุงเทพมหานคร”

ผู้ดำเนินรายการ :

ดร.กฤตยา อาชวนิจกุล

ผู้อภิปราย :

ศ.ดร.กฤษฎา อรุณวงศ์ ณ อยุธยา

ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

นายรุ่งฤทธิ์ มกรพงศ์

รองผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ

นายปริญญา นาคฉัตรีย์

ผู้อำนวยการสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ดร.กฤตยา อาชวนิจกุล

ขอบเขตการอภิปรายในหัวข้อการวิจัย การแก้ไขปัญหากรุงเทพมหานครนี้จะครอบคลุม 3 ประเด็น ดังต่อไปนี้คือ

1. ปัญหาหลักของกรุงเทพมหานครมีอะไรบ้าง
2. มีรายงานการวิจัยทั้งในอดีต และปัจจุบันที่กำลังดำเนินการอยู่ที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์กับการแก้ไขปัญหาลึก ๆ ของกรุงเทพมหานครได้
3. รูปแบบการวิจัยที่ควรทำในอนาคต

ศ.ดร.กฤษฎา อรุณวงศ์ ณ อยุธยา

ปัญหาของกรุงเทพมหานครมีมากมาย และแต่ละปัญหาก็ออยู่ในชั้นรุนแรงทั้งสิ้นดังที่ได้ทำการวิจัยมาแล้ว

ต่อคำถามข้อแรกที่ว่า ปัญหาของกรุงเทพมหานครมีอะไรบ้าง ก็มีการจรรยาบรรณติดขัด ปัญหาสภาวะแวดล้อมจากน้ำในคลองเน่าเหม็น ควันจากรถยนต์ที่จอดติดกันอยู่ ควันจากโรงงานอุตสาหกรรมที่ยังไม่มีการตรวจสอบและกำกับได้ผลดีพอ ทำให้อากาศในกรุงเทพมหานครหลายจุดเกินระดับที่จะยอมรับกันได้ ปัญหาเสียงดังจากรถมอเตอร์ไซด์ ยิ่งดึกยิ่งดัง เพราะมีการแข่งขันกันหลายจุด เรื่องการก่อสร้างที่ออกกฎหมายกันว่า ไม่ให้รบกวนคนข้างเคียง คนไม่สร้างก็ยังมีสิทธิ์จะนอนกันไม่ได้ ไม่ใช่ของจะหล่นใส่ศีรษะเมื่อไรไม่รู้ ก่อสร้างกันตลอดวัน ตลอดคืน ตั้งแต่เข้ามา มีมาตรการกำหนดไว้ใช้ได้ผลขึ้นมาระดับหนึ่ง แต่ยังมีบางแห่งที่มีปัญหาอยู่บ้าง ถ้ามีประชาชนร้องเรียนมาก็จัดการ เรื่องความเดือดร้อนรำคาญเกี่ยวกับการก่อสร้าง ปัญหาที่ไม่รู้ว่าจะย่อน หรือฎีกากลับไปอย่างไร แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นกับกรุงเทพมหานครทั้งหมด ต้นเหตุอยู่ที่ว่า เป็นเมืองใหญ่ และไม่มีการวางผังเมือง เฝิงจะมีการกำหนดการใช้พื้นที่เมื่อเดือนกรกฎาคม 2535 นี่เอง หลังจากที่มีการพัฒนามาตลอดเวลา โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาอย่างรวดเร็วในระยะ 3-4 ปีที่ผ่านมา มีพระราชบัญญัติ กฎกระทรวงที่กำหนดความปลอดภัย และกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ของอาคารสูงเมื่อปีที่แล้วอีกเหมือนกัน อาคารสูงส่วนใหญ่ก็สร้างกันไปเกือบหมดแล้ว และที่ขออนุญาตจะสร้างก็ขออนุญาตไว้ก่อนกฎกระทรวงเรื่องอาคารสูงจะคลอดออกมา เพราะตั้งท้องแล้วก็แท้งมาไม่รู้จักกี่ปี ประมาณ 5-6 ปีกว่าจะคลอดออกมาได้ เป็นกฎกระทรวงที่คลอดยาก เรื่องต่าง ๆ เหล่านี้กรุงเทพมหานคร มีข้อจำกัด ในเรื่องที่จะสามารถออกกฎหมายอะไรก็ได้ กฎเกณฑ์ที่เกี่ยวกับการก่อสร้างอะไรก็ตามมันขึ้นกับกฎกระทรวงที่กรมโยธาธิการเป็นคนร่าง แล้วเสนอให้กระทรวงมหาดไทยเป็นคนประกาศ กฎกระทรวงดังกล่าว นั้นต้องอยู่ภายใต้พรบ.ควบคุมอาคาร ซึ่งเก่าแก่มาก และก็ไม่ได้มีการแก้ไขปรับปรุง

ปัญหาของเรามีผู้รู้เยอะ มีผู้ศึกษาเยอะ เนเธอร์แลนด์ก็มาวิจัย เรื่องน้ำท่วม เจ้าพระยา 2 ญี่ปุ่นก็มาวิจัยเรื่อง การแก้ไขปัญหารถจราจร วิจัยปัญหาเสร็จแล้วภายใน 15 ปี ใช้สตาจไปเกือบ 4 แสนล้านบาท แล้วปัญหาการจราจรก็เป็นเท่าเดิม อย่างนี้ไม่รู้จะเอาไปทำอะไร

ทั้งหมดผมมองเห็นว่า การวิจัยต่าง ๆ นี่เป็นการวิจัยเฉพาะกิจ เป็นการวิจัย คือวิจัยมือ วิจัยขา วิจัยหน้า วิจัยหน้าอก ไม่มีการ Integrate Research ที่จะรวมกันอย่างที่ท่านทำ

อยู่เวลานี้ ผมคิดว่าเป็นอย่างยิ่งที่ท่านตั้งสถาบันวิจัยนคร คือต้องมองดูสภาพรวมทั้งปัญหา กรุงเทพฯ แล้วก็ป้องกันปัญหาที่กำลังจะเกิดขึ้นในเมืองอื่น ที่กำลังมีประชากรหนาแน่นขึ้น ทุกที ปัญหาที่เกิดขึ้นกับกรุงเทพฯ นี่ไม่ใช่ปัญหาที่ผมทราบเรียน ปัญหาการกระจายรายได้ ของประชากรที่ไม่ทำให้ประชาชนสามารถจะอยู่ในถิ่นฐานเดิมของเขาได้ เขาไม่มีน้ำทำการ เกษตร เขาจะอดตาย เขาก็ต้องวิ่งเข้าเมืองใหญ่ เมืองใหญ่อื่น ก็มีแหล่งงานน้อยกว่า ก็เข้ามาที่กรุงเทพมหานคร บางทีก็มาอยู่เลย บางทีก็มาเฉพาะกิจ มา 3-4 เดือนก็กลับไป พวก มาเฉพาะกิจก็โดนเขาหลอกไปโน่นไปนี่บ้าง เราก็ต้องตั้งสำนักสวัสดิการ จัดเดินทางไปให้เขา พัก เอาน้ำไปให้ เอาส้วมไปให้ที่หัวลำโพงบ้าง จตุจักรบ้าง ให้เขามีที่พักพิง ไม่อย่างนั้น คนก็หลอกไปไหนก็ไม่รู้ ก็เป็นปัญหาตามเข้ามาอีก ถ้าผมพูดสั้น ๆ ปัญหาเกิดขึ้นจากการ วิจัยเฉพาะส่วนอย่างหนึ่ง และจากการที่ชอบแก้ปัญหาเฉพาะหน้า ไม่มีการวางแผน ที่จะ ป้องกันปัญหา ถ้าปัญหาอะไรยังไม่เกิด ก็ไม่อยากจะคิดป้องกันไว้ ผมมีตัวอย่างทางด้านที่ ผมชำนาญ เรื่องอาคารทุกอย่าง ก่อนจะเป็นกฎออกมา ต้องบัญชาด้วยชีวิตก่อน คืออย่าง โรงแรมอิมพีเรียลเก่า เมื่อหลายปี 10-15 ปีมาแล้ว ไฟไหม้คนตายไป 19 คน ก็มีกฎออกมาว่า ต้องมีบันไดหนีไฟ แทงค์แก๊สระเบิดตูม ห้องแถวพังคนตาย 2-3 คน หลังจากนั้น 3-4 เดือน ก็มี กฎออกมาเกี่ยวกับเรื่องว่า จะต้องเก็บแก๊สอย่างไร ของพวกนี้เราก็พยายามผลักดัน เพราะ เราเป็นทางแถว กฎหมายเป็นแบบนี้ กฎกระทรวงเป็นแบบนี้ ข้อบัญญัติของกรุงเทพ- มหานครต้องอยู่ในกรอบของกระทรวงอยู่ในกรอบของกฎหมาย เราก็พยายามจะกระตุก ก็ทำ ได้บางส่วน บางส่วนก็ยังทำไม่ได้ แต่ก็ยังพยายามอยู่เสมอ

คำถามที่สอง ที่ว่า **ควรจะวิจัยอะไรบ้าง** การวิจัยอย่างที่ท่านกำลังทำอยู่ หรือที่กรุงเทพ- มหานครกำลังทำอยู่ตอนนี้ประมาณ 6-7 เดือนที่แล้ว แม้ว่ากรุงเทพมหานครจะไม่ใช้หน้าที่ โดยตรง แต่ก็เห็นเป็นเรื่องจำเป็น ก็ได้เชิญผู้แทนจากหน่วยงานที่มีข้อเกี่ยวข้องกับการบริการ และการตัดสินใจเกี่ยวกับกรุงเทพมหานคร สำนักผังเมือง, สถาปนิก, อาจารย์มหาวิทยาลัย ฝ่ายผังเมือง จุฬาฯ ที่มีไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ สาธารณูปโภคทุกอย่าง สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทยพร้อมเป็นกรรมการของเรา ที่กทม.เป็นสื่อให้ผู้แทนจากทุกหน่วยงานมา ประชุมปรึกษากัน ก็คิดว่าการที่มาอยู่พร้อมหน้ากันทั้งผังเมือง สาธารณูปโภค ทั้งการเงิน สถาปนิกฯ ออกมาเป็นภาพที่จะให้มีทิศทางของการแก้ไขปัญหา และมีการเตรียมการ สำหรับอนาคตของกรุงเทพมหานคร มิใช่แก้ปัญหาเฉพาะหน้า แต่จะเป็นการเตรียมการ

สำหรับตัวของกรุงเทพในอนาคด้วย เทำนั้นยังไม่พอ เราเป็นห่วงว่า ถ้าเราพูดกันเอง ทำอะไรกันเองเสมอไป ของพวกนี้มันกินกำลังทั้งงบประมาณของกรุงเทพมหานครหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะปฏิบัติการแก้ไขด้วยตัวเอง ต้องเสนอไปที่รัฐบาล ในที่ประชุม บางทีพวกเราทำกันเองเห็นจะต้องยอมเสียสละต่างจ้างผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศเอง ที่มาจาก Harvard บ้าง AIT บ้าง ร่วมกันจ้างมา 5 คน เป็นผู้เชี่ยวชาญด้านวางผังเมืองภาค ผังเมืองเฉพาะคนหนึ่ง ผู้เชี่ยวชาญทางด้านจราจรคนหนึ่ง อีกคนเป็นผู้เชี่ยวชาญด้านสภาวะแวดล้อม กฎระเบียบต่าง ๆ ที่จะต้องทำ เราก็ต้องเตรียมเอาไว้จากปัญหาที่เรา มี พวกเราคิดจะแก้ปัญหา ระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาวอย่างไร จากข้อมูลจากผู้แทนของทุกหน่วยงานทราบคืออยู่ และให้ข้อมูลที่มืออยู่แก่ผู้เชี่ยวชาญไปก่อนที่จะเขาจะเดินทางมา ว่านี่เป็นความคิดของเรา ให้เขามาช่วยดูสิว่า เขามีความคิดเห็นอย่างไร ว่าที่เราทำอย่างนี้ เขาเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วย เพราะว่า การไปจ้างเขามาศึกษารายละเอียดต่าง ๆ เป็นชาติเป็นปีกว่าจะเสร็จ และเสร็จแล้วก็ยังไม่ตรงอีก ผมต้องการเพียงข้อคิดของพวกเรา ผู้ที่มีประสบการณ์ในการวางผังเมือง ในการแก้ไขปัญหาจราจร วางแผนจราจรต่าง ๆ คนที่วางแผนจราจรอยู่ที่จีนนั้น เป็นประธานกรรมการเกี่ยวกับการจราจรของอเมริกา เป็นที่ยอมรับนับถือกัน และเขาก็คิดไม่แพง ผมใช้สตาฟฟ์ไปล้านเก้าแสนบาท เพราะเป็นศิษย์เก่าที่นั่น รู้จักกันก็ขอให้ช่วยกัน ครั้งที่ 2 แพงหน่อย แต่ก็อยู่นานหน่อยคิด 3-4 ล้านบาท สำหรับการวางแผนระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ที่เป็นแผน Co-ordinate ของสาธารณูปโภค การตัดถนน ระบบผังเมือง การพิจารณาร่วมกันระหว่างผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศ กับผู้แทนองค์กรต่าง ๆ ของเรา มันจะเป็นการวิจัยซึ่งแผนปฏิบัติที่เป็นไปได้ ถ้าวิจัยกันเฉย ๆ จ้างผู้เชี่ยวชาญมา แล้ววิจัยไปตามประสาของเขา Content เขาก็มี เขาจะบอกว่าควรจะทำอย่างนั้นอย่างนี้ เวลาหน่วยปฏิบัติรับมาแล้ว ก็บอกว่าทำไม่ได้มันคิดอย่างนั้นอย่างนี้ การที่มีการวิจัยและปฏิบัติให้ได้ จะต้องมีการช่วยเหลือกันเอง ตัวคนของเราที่รู้งานในแต่ละด้านเป็นตัวกำกับว่า Content ของเราอยู่ตรงไหน กรอบบังคับเราอยู่ตรงไหน ทั้งทางกฎหมาย การเมือง และทางอะไรก็แล้วแต่ และในกรอบบังคับแบบนี้ เราคิดว่าข้อสรุปใดที่น่าเป็นไปได้ แล้วจ้างผู้เชี่ยวชาญมา design ว่าภายในกรอบบังคับนี้ และข้อเสนอแนะอย่างนี้ เรามีข้อแม้ หรือทางออกอะไรที่ดีกว่าหรือเปล่า เรามีประสบการณ์แก้ปัญหาอย่างเดียวกันใน content อย่างเดียวกันดีกว่าที่พวกเราเสนอใหม่ ถ้าไม่มีก็ขอใบ ก็บอกว่าพวกเราคิดเก่งแล้ว ผู้เชี่ยวชาญระดับโลกก็ไม่สามารถจะมาให้ความเห็นเพิ่มเติมได้

โดยสรุปคือ เราก็มาร่วมกันเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ทั้งผู้เชี่ยวชาญในประเทศ ผู้แทนของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกรุงเทพมหานคร และผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศว่า เราจะต้องศึกษาต่อไปว่า ทำอย่างไรถึงจะปรับปรุงวิธีการของสังคมให้เหมาะสมกับการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วของกทม. ให้คนมีระเบียบขึ้น ยอมรับกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ทำงานเป็นระบบ เป็นเรื่องที่น่าทึ่งง่าย ๆ ก็คือ รถติดจะตายแต่ต่งงานยังจะเชิญแขก 5,000 คน อยู่อีกหรือเปล่า

เรื่องที่ 2 ทำอย่างไรจึงจะสามารถจัดระบบการเงินให้สนับสนุนความต้องการของสาธารณูปโภคที่กำลังขาดแคลนได้อย่างเต็มที่ ประชาชนมีความต้องการไฟฟ้า โทรศัพท์ ขนส่งมวลชน แต่ระบบการเงินของประชาชน หมายถึงรายได้ ผลลัพธ์ยังไม่เอื้อให้สิ่งเหล่านี้เกิดขึ้นได้ง่ายจะทำอย่างไร สิ่งที่เราเห็นว่าน่าทำจึงจะเกิดขึ้นได้ การวิจัยของเรา การศึกษาของเราที่จ้างเขามา และคณะกรรมการที่เราทำ กำลังทำอยู่ในรูปแบบนี้

มีอีกทางหนึ่ง ที่จะทำให้ระบบขนส่งมวลชนเกิดความสมดุลขึ้นได้ คือแทนที่จะระดมใช้แต่รถยนต์บนถนน ซื่อกันแล้วซื่อกันอีก คล้าย ๆ กับเป็นการโฆษณา จับฉลาก ซื่อกันของห้างสรรพสินค้า รางวัลก็เป็นรถยนต์ทุกที ทำให้รถติดเข้าไปอีก เปลี่ยนรางวัลเป็นอย่างอื่นได้ไหม จะผสมผสานกันระหว่างรถไฟ รถราง เรือ หรือจักรยาน ระบบขนส่งมวลชน พวกนี้กำลังเตรียมแผนอยู่ เป็นคณะกรรมการ 5 ชุด ที่จัดตั้งไว้ทั้งสิ้น

ข้อต่อไปคือ ทำอย่างไรจึงจะใช้ระบบการวางแผนของกรุงเทพมหานครให้เกิดลักษณะชั้นนำ การพัฒนาแทนที่จะเป็นการตามแก้ปัญหาอย่างเช่นปัจจุบัน ผังเมืองกรุงเทพฯ ออกแบบด้วยเอกชน คือเขาสร้างอะไรที่ไหนก็ได้ พอไปสร้างเป็นกระจุกใหญ่ ๆ เข้า ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ก็วิ่งไล่ตามเข้าไป ที่อื่นการวางแผนผังเมือง สาธารณูปโภคเป็นตัวนำการพัฒนาพื้นที่ ของเราสาธารณูปโภค เป็นตัวไล่ตามการพัฒนาของเอกชนซึ่งตัดสินใจเอง

เรื่องต่อไปคือ การศึกษาวิจัยความเหมาะสมในการพัฒนาพื้นที่ต่าง ๆ ขณะนี้สิ่งที่กำลังปฏิบัติอยู่คือ กำลังทำบำบัดน้ำเสียเกาะรัตนโกสินทร์ การบำบัดน้ำเสียบริเวณสี่พระยา ปิหน้าโรงงานเสร็จ ปีต่อไประบบท่อเสร็จ ระดับน้ำเสียบริเวณที่จะครอบคลุมที่ 10 เขตชั้น

ในของกรุงเทพมหานคร และครอบคลุมพื้นที่ 40 ตารางกิโลเมตร ใช้เงิน 6 พันล้านบาท กำลังจะเซ็นสัญญาประมูลเสร็จแล้ว มีเงินงบประมาณ 7,500 ล้านบาท ประมูลชั้นแรกเป็นเงิน 10,000 ล้านบาท นี่ก็แก้ไขไปหามาตรการน้ำเสียที่บำบัดแล้วควบคุมอีกที รวมกันได้ 5,990 กว่าล้านบาทไม่ถึง 6 พันล้าน ของอะไรที่อยู่ใต้งบประมาณ เราทำแน่นอน น้ำก็จะหายไปเอง การกำจัดขยะ เรามีกองขยะใหญ่ที่อ่อนนุช หนองแขม 3 ล้านตัน (3 ล้านคิว) อันนี้ก็ต้องทำทางใดทางหนึ่งอย่างรวดเร็ว จ้างเขาไปทั้งหมด ให้ถูกสุขลักษณะ และใช้เวลา 2 ปี กว่าที่จะขนไปหมด หรือไม่ก็ทำลายหุบเขา คลุมด้วยดินซะเลย ซึ่งทำได้เร็วกว่า ถูกกว่า เนื่องจากสภาพขยะเปลี่ยนไปเป็นส่วนใหญ่แล้วไม่ได้ทำอันตรายแก่น้ำ ถ้าทำอันตรายก็ทำไปแล้ว และทำก่อนที่ผมจะมีสิทธิ์ที่จะทำอะไรด้วย เพราะฉะนั้นอย่าโทษผมก็แล้วกัน ตอนนี่ก็จะทำไม่มีอันตรายต่อน้ำเท่าไร อาจจะมีหรือน้อยมาก นอกจากนั้น การทำลายขยะของเรา ภายใน 2 ปีที่เห็น จะเป็นการทำลายขยะประจำวัน คำนวณไปแล้วจะสร้างที่มีขนถ่ายขยะ 2 แห่ง ถ่ายขยะได้ 4,500 ตัน เก็บไปบีบไปถ่ายใส่รถรวม ภายใน 2 ปี จะเป็นการทำลายขยะประจำวัน หรือกองขยะใหญ่ที่สะสมมาหลายสิบปี จะทำสวนหุบเขาหรือจ้างเขาทำไป ถ้าจ้างไป และฝังกลบก็ 2 ปีกว่า ถ้าทำสวนหุบเขาก็คือ 1 ปีเสร็จ เพราะฉะนั้นภายใน 2 ปี กองขยะไม่มีในกรุงเทพมหานคร กองขยะใหม่ก็ไม่เกิด เพราะขยะได้มากก็ผ่านไป บางท่านรู้เรื่องขยะดี ก็สงสัยว่า ขยะที่ทำลายได้ 4-5 พันตัน แล้วขยะอีก 1 พันกว่าตันหายไปไหน ขยะมีทั้งหมด 6 พันกว่าตัน อีก 1,200 ตัน ไปเข้าโรงทำปุ๋ยที่เพิ่งเสร็จ เอาขยะเข้าไป 1,200 ตัน ทำปุ๋ยได้ 300 ตัน แล้วมีเศษที่เหลือไปถมที่ทำได้ประมาณ 600 ตัน อีก 300 ตัน ระบายไปกับความชื้น

กรุงเทพมีปัญหามาก การแก้ปัญหาทางด้านการวิจัย ต้องเป็นการวิจัยที่ผูกกันไปกับการปฏิบัติ ผู้ที่ปฏิบัติ หรือหน่วยงานต่าง ๆ ต้องทำงานควบคู่ไปกับผู้วิจัย ผลวิจัยที่เกิดขึ้นจะนำไปปฏิบัติได้ทันที ถ้าแยกกันทำ วิจัยก็ทำไป ผู้ปฏิบัติรอผลวิจัยเสร็จ ถ้าผลวิจัยไม่อยู่ในกรอบ ผู้ปฏิบัติก็นำไปปฏิบัติไม่ได้ เพราะผู้ปฏิบัติมีกรอบจำกัดไว้ ถ้าจะค้นได้ ก็แล้วแต่ฝีมือของผู้บริหารแต่ละคน

ดร.กฤตยา อาชวนิจกุล

ขอบคุณท่านมาก วันนี้เราได้ฟังสิ่งใหม่ ๆ ซึ่งไม่ทราบมาก่อนว่าจริง ๆ แล้วกรุงเทพมหานคร มีโครงการ และลงทุนทำวิจัยด้วย คิดว่าเรามีเวลาเรียนถามคำถามท่านผู้ว่าต่อไป

ในโอกาสต่อไป ดิฉันใคร่ขอเรียนเชิญ คุณรุ่งฤทธิ์ มกรพงศ์ ท่านรองผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ ท่านรองผู้ว่าฝ่ายวิชาการ ได้กล่าวถึงปัญหาด้านสมุทรปราการที่ได้รับผลกระทบจากความโตของเมืองกรุงเทพมหานคร

คุณรุ่งฤทธิ์ มกรพงศ์

ขอบพระคุณทางมหาวิทยาลัยมหิดล ที่ให้จังหวัดสมุทรปราการได้มีโอกาส พูดถึงปัญหาของจังหวัดสมุทรปราการจริง ๆ แล้วปัญหาของสมุทรปราการ เป็นปัญหาเหมือนกรุงเทพมหานคร เกือบทุกประเภท ไม่ว่าปัญหาน้ำท่วม ปัญหามลภาวะ จราจร และด้านอื่น ๆ และอยากเรียนว่าปัญหานั้นรุนแรงกว่ากรุงเทพมหานคร อย่างปัญหาน้ำท่วม กรุงเทพมหานครเจอปัญหาตอนฝนตกหนัก ๆ น้ำท่วมปีละ 1 ครั้ง 2-3 ครั้งแล้วแต่ แต่สมุทรปราการเจอปัญหาน้ำท่วมวันละ 2 ครั้ง เข้า เย็น นอกจากปัญหาฝนตกแล้ว ยังเจอปัญหาน้ำทะเลหนุนวันละ 2 ครั้ง ทำให้พี่น้องประชาชนเดือดร้อนมหาศาล เศรษฐกิจของจังหวัดสูญเสียมากมายเช่นกัน อันนี้คือปัญหาน้ำท่วม สาเหตุส่วนหนึ่งเกิดจากน้ำทะเลหนุน เนื่องจาก นักวิชาการบอกว่าตอนนี้ภาวะเรือนกระจกที่เกิดขึ้นทำให้น้ำทะเลสูงขึ้น และขณะเดียวกันบ้านเราก็มีปัญหาเรื่องของแผ่นดินทรุด เนื่องจากมีการสูบน้ำบาดาลขึ้นมาใช้ในอัตราค่อนข้างสูงเป็นพิเศษหลายคนประมาณว่า ในอีก 25 ปี ข้างหน้า จังหวัดสมุทรปราการทั้งจังหวัด อาจจะถูกลบออกจากแผนที่ประเทศไทย เนื่องจากน้ำจะท่วมหมด ซึ่งเป็นปัญหาที่ประชาชนบ่นมากเป็นพิเศษ คือปัญหาน้ำท่วม

ปัญหาประการที่ 2 คือปัญหาที่ต่อเนื่องจากกรุงเทพมหานครก็คือ กรุงเทพมหานคร มีปัญหารถติดอย่างไร สมุทรปราการก็ติดอย่างนั้นเนื่องจากปัญหามีความต่อเนื่อง อย่างผม

มาเมื่อเช้าใช้เวลา 2 ชั่วโมงครึ่ง มาถึงที่น้ำพอดิ ระยะการเดินทางประมาณ 30 กิโลเมตร เดินทาง 2 ชั่วโมงครึ่ง นับว่าสาหัสเป็นพิเศษ

ปัญหาคับต่อมาคือ เรื่องของมลภาวะ ไม่ว่าจะเป็นน้ำเสีย น้ำเน่า อากาศเป็นพิษ สมุทรปราการนั้นหนักกว่ากรุงเทพมหานครเยอะ เนื่องจากว่าสมุทรปราการเป็นพื้นที่โรงงาน อุตสาหกรรมมากเกือบ 4,000 โรง แต่ละโรงได้มีการปล่อยปลดละเลย ทำให้น้ำในลำคลองเน่าเสียอย่างมหาดล ข้อสำคัญอีกประการคือ พี่น้องประชาชนบ้านเราในอดีตเคยชินกับการทิ้งขยะลงแม่น้ำลำคลอง จะเนื่องจากว่าเคยชิน หรือว่าปัจจุบันระบบการจัดเก็บขยะยังทำได้ไม่ทั่วถึง และไม่มีพนักงานกวาดเก็บขยะอย่างเพียงพอ ในอดีตแม่น้ำเหล่านี้เป็นพนักงานเก็บกวาดขยะที่มีประสิทธิภาพที่สุด แต่ตอนนี้เมื่อคนเกิดมากขึ้นเรื่อย ๆ น้ำในแม่น้ำลำคลองท้นไม่ไหว จึงเน่าเสียทั้งหมดโดยสิ้นเชิง จึงอยากจะเรียนว่า ชาวบ้านสมุทรปราการเดือดร้อนมากกว่าคนกรุงเทพมหานครเยอะ เพราะคนกรุงเทพมหานคร 90% มีน้ำประปาใช้ ที่สมุทรปราการจำนวนประชากรทั้งหมดประมาณ 1 ล้าน 2 แสนคน มีน้ำประปาใช้ 30% เท่านั้น และใน 30% ที่ใช้น้ำ มันยังไม่พอด้วย เนื่องจากว่าหลายแห่งที่ท่อประปาไปถึง มันมีแต่มล น้ำไม่ค่อยถึง ทำให้ชาวบ้านเดือดร้อน และข้อสำคัญคือว่า บริเวณเหล่านี้นอกจากน้ำลำคลองจะเน่าเสียแล้ว บริเวณหลายแห่งติดกับทะเล สูบน้ำบาดาลไม่ได้ น้ำที่สูบขึ้นมาส่วนใหญ่เป็นน้ำเค็ม น้ำกร่อย ซึ่งถ้าหากจะสูบให้ได้ผลอย่างจริงจังก็กร่อยไปถึง 500 เมตร ซึ่งบ่อหนึ่งใช้งบประมาณสูงประมาณ 7 ล้านบาท ซึ่งเกินกำลังงบประมาณของท้องถิ่นที่สามารถจะดึงนำมาใช้ได้ ชาวบ้านจึงเดือดร้อนจากน้ำเสียมากเป็นพิเศษ

อากาศเป็นพิษ ก็เป็นปัญหาที่สาหัสสากรรจ์เป็นพิเศษ เนื่องจากว่าแถวนั้นบางจุดประชาชนรอน้ำฝนไว้ดื่มไม่ได้ เพราะน้ำฝนบางจุด ตกลงมาเป็นอย่างเหนียว ใช้ไม่ได้ เป็นผลเสียเพราะเกิดจากสิ่งแวดล้อมถูกทำลายอย่างมหาดล

ประการถัดมาคือ เรื่องสาธารณูปโภค สาธารณูปการ สมุทรปราการได้ชื่อว่าเป็นจังหวัดที่ประชาชนมีรายได้ต่อหัวสูงสุดในประเทศไทย ยกเว้นกรุงเทพมหานคร ในขณะที่เดียวกันโรงงานอุตสาหกรรมก็ตั้งอยู่มากมาย แต่เมื่อดูสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ผมว่า

แยกว่าจังหวัดที่ผมเคยอยู่มาก่อน ถนนสุดโหดในแต่ละตำบล หมู่บ้าน เนื่องจากงบประมาณของจังหวัดมีน้อย ปัญหาน้ำท่วมก็ตี ปัญหาอะไรต่าง ๆ ที่แก้ไม่ได้ ก็หมักหมมมาหลายปี

สาเหตุประการสำคัญอยู่ที่การคลังจังหวัด ยกตัวอย่างให้ชัดเจน เช่นภาษีท้องถิ่นเพิ่ม 10% ของภาษีการค้าในอดีต หรือปัจจุบันคิด 10% ของภาษีมูลค่าเพิ่ม ในปี 2534 เราเก็บภาษีท้องถิ่นได้ถึง 1,400 ล้านบาท แต่ปรากฏว่ากฎหมายบอกว่า ภาษีท้องถิ่นที่เก็บได้ทั่วทั้งประเทศให้แบ่งให้กรุงเทพมหานคร อีก 10% ที่เหลือ 40% แบ่งให้กับ 72 จังหวัด สมุทรปราการส่งมา 1,400 ล้านบาท ได้คืนมาทั้งหมด 84 ล้านบาท คิดเป็นเปอร์เซ็นต์แล้วเพียง 6% เท่านั้นเอง จุดนี้ผมอยากจะเรียนว่าเป็นหัวใจสำคัญในการแก้ปัญหา เพราะในขณะที่เรามีปัญหามากมายแบบเดียวกับกรุงเทพมหานคร แต่เรามีเงินแก้ปัญหาชนิดที่ว่าหนี้ท่วมคอครับว่า ขณะที่สมุทรปราการมีประชากร 1 ล้าน 2 แสนคน เรามีเงินของท้องถิ่น เทศบาล สุขาภิบาล รวมเบ็ดเสร็จประมาณ 300 ล้านบาท ถ้าเปรียบเทียบกับกรุงเทพมหานคร มีประชากรประมาณ 6 ล้านคน แต่กรุงเทพมหานครมีงบประมาณปีหนึ่งประมาณหมื่นกว่าล้านบาท ถ้าเทียบอัตราส่วนจะต่างกันประมาณ 5:1 น่าจะมีการศึกษาวิจัยว่า เราจะแบ่งสรรภาษีเหล่านี้ให้เป็นธรรมได้อย่างไรบ้าง ซึ่งถ้าเราสามารถทำได้ ผมคิดว่ารอบปรมาณพลซึ่งถือว่าเป็นลูกเมียน้อย จะได้ล้มตาอย่าปากได้ ฉะนั้นจึงถือว่าปัญหากรุงเทพมหานคร แบบเดียวกับสมุทรปราการเกือบทั้งหมด แต่ปัญหาสมุทรปราการหนักหนาเข้มข้นกว่าเยอะ

คำถามที่ 2 ว่าอดีตที่ผ่านมา เคยมีการวิจัยของเมืองสมุทรปราการ และนำมาใช้ประโยชน์บ้าง หรือไม่จริง ๆ แล้วเคยมีหลายแห่ง ทางสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า เคยไปศึกษาเรื่องน้ำเน่า น้ำเสีย และการกำจัดขยะ ซึ่งอันนี้เป็นแนวคิดที่จะทำการบำบัดน้ำเสีย ซึ่งทางกรมโยธาธิการกำลังศึกษาอยู่ กำลังออกแบบอยู่ ก็ได้แนวคิดนี้มา เรื่องต่อมาทางจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เคยไปศึกษาเรื่องของโครงการพัฒนาบางกระเจ้าว่าจะพัฒนาสิ่งแวดล้อมของบางกระเจ้าอย่างไร บางกระเจ้าท่านคงเคยได้ยินได้ ฟังว่า เมื่อปีที่แล้วทางราชการเรามีโครงการที่จะทำเป็นศูนย์กลางมหานคร เพื่อจะสร้างอากาศบริสุทธิ์ให้แก่คนกรุงเทพมหานครเป็นปอดให้กับชาวกรุงเทพฯ ขณะเดียวกันก็มีทางสถาบันวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีแห่งประเทศไทย เคยศึกษาปัญหาน้ำท่วม ซึ่งแนวทางศึกษานั้นนำมาใช้แก้ปัญหาน้ำท่วม

ของสมุทรปราการได้บางส่วน โดยสรุปสมุทรปราการเคยมีการศึกษาวิจัยหลายครั้ง แต่ยังมีปริมาณน้อยมากเมื่อเทียบกับกรุงเทพมหานคร

ฉะนั้นประเด็นข้อ 3 เรื่องรูปแบบงานวิจัยที่ควรทำในอนาคต คิดว่ารูปแบบการศึกษาวิจัยที่ทางมหาวิทยาลัยมหิดลทำอยู่นั้น น่าทำอย่างยิ่ง ผมอยากให้ทางมหาวิทยาลัยได้ประชุมกัน ศึกษาวิจัยทุกรูปแบบในเรื่องของกายภาพ ภูมิศาสตร์ น้ำท่วม แผ่นดินไหว มีทางแก้อย่างไรได้บ้าง มีเกิดขึ้นจริงหรือไม่ เพียงไร ซึ่งถ้าสามารถทำวิจัยได้ก็จะเป็นประโยชน์อย่างมาก ในขณะเดียวกันด้านการปกครอง ในยุคนี้เรามองในแง่จะอย่างไรให้คนเข้ากรุงเทพมหานครน้อย ผมว่าน่าจะเลิกศึกษาได้แล้ว แต่จะย้ายเมืองหลวงไปอยู่ข้างนอกได้ เพราะกรุงเทพมหานครไม่มีทางแก้แล้ว ให้ย้ายเมืองหลวงไปอยู่นอกกรุงเทพมหานคร ถ้าทำได้เป็นการระบายภาวราชการออกไปหลายแสนคน อันนี้น่าศึกษาอย่างยิ่ง และให้กรุงเทพมหานครเดิมเป็นเมืองอุตสาหกรรม เมืองท่าเท่านั้น

รูปแบบการศึกษานี้ผมอยากให้ได้มีการปรึกษาหารือกัน และทำครอบคลุมทุกสาขาทั้งในด้านภูมิศาสตร์ การปกครอง การบริหาร การเศรษฐกิจ ด้านสังคม รวมถึงเรื่องต่าง ๆ ที่สามารถทำได้ ซึ่งตอนนี้เรามี คณะกรรมการกำหนดนโยบายฟื้นฟูกรุงเทพมหานครและปริมณฑล น่าจะได้มีการกำหนดแนวทางต่าง ๆ นำเสนอคณะกรรมการชุดนี้ เพื่อจะได้จัดสรรงบประมาณมาให้มหาวิทยาลัยต่าง ๆ มีการศึกษาอย่างแพร่หลาย เมื่อมีการศึกษาแล้ว ผมอยากเรียนว่าทำบทสรุปให้ชัดเจนมอบให้กับผู้บริหาร และต้องกำหนดให้ผู้บริหารมีการส่งมอบงานต่อเรื่อย ๆ เพราะที่บ้านเรานั้น มีการเปลี่ยนผู้บริหารทุก 2-3 ปี บางครั้งผู้บริหารย้ายมาใหม่ก็ภาพอะไรไม่ออก ถ้าไม่มีการศึกษาข้อมูล และส่งมอบงานอย่างต่อเนื่อง จะทำให้ผู้บริหารมีแนวคิดแก้ไข และบริหารได้ถูกวิธีไม่ว่าจะเป็นรัฐบาล ผู้บริหารกรุงเทพมหานคร ผู้บริหารของเขตจังหวัดต่าง ๆ ซึ่งถ้าหากสามารถทำได้ดังนี้ มันจะเป็นแนวคิดให้กับผู้บริหารในการที่จะกำหนดแนวนโยบายการบริหารได้เป็นอย่างดี ผมอยากให้การศึกษานี้ไม่เพียงแต่ศึกษากรุงเทพมหานครอย่างเดียว แต่ขอให้มีการศึกษาครอบคลุมเขตปริมณฑล สมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี หรือใกล้เคียงด้วย ถ้ามองแต่กรุงเทพมหานครอย่างเดียว ก็ไม่หมดแน่ เพราะทั้ง 2 เขตมีความเกี่ยวพันกัน เพราะรถติดอยู่บางนา ก็ลามไปถึงสำโรง สมุทรปราการ รถติดที่สำโรงก็ลามถึงบางนา เขตกรุงเทพมหานคร รถติดที่

ศรีนครินทร์ เขตสมุทรปราการก็ลามไปถึงศรีนครินทร์เขตกรุงเทพมหานครเช่นกัน แม้แต่น้ำเน่า น้ำเสียก็เช่นกัน มันมีความเกี่ยวพันกันอย่างแยกไม่ออก เขตบางกระเจ้ามีการต่อว่ากรุงเทพมหานคร บอกว่าเวลาคลองพระโขนงสูบน้ำเสียออกมาเมื่อไหร่ แม่น้ำเจ้าพระยาจะแบ่งเป็น 2 สี ฟุ้งตะวันออกเป็นสีดำ เพราะว่าน้ำเน่าจากคลองพระโขนงไหลออกมาสูบบอกมา ฟุ้งบางกระเจ้า ซึ่งน้ำยังคือน้ำ จะเป็นสีใสกว่า และมีผลทำให้ในบางกระเจ้าน้ำเสียตามไปด้วย ฉะนั้นการศึกษาทุกอย่างของกรุงเทพมหานครต้อง **รวมเขตปริมณฑลด้วย** ซึ่งถ้าสามารถทำได้จะเป็นประโยชน์ และแก้ปัญหาได้สมบูรณ์แบบ

ฉะนั้นสรุปแล้วการวิจัยต่าง ๆ เหล่านี้จะเป็นประโยชน์มหาศาล เพราะบ้านเรานั้นมีความสลับซับซ้อนมาก ถ้าจะใช้สามัญสำนึกอย่างเดียวก็ไม่ตก ต้องใช้บรรดานักวิชาการต่าง ๆ ลงมาศึกษาให้ครอบคลุมทุกสาขาวิชา ให้นักบริหารได้ตัดสินใจว่า แนวทางการบริหารของคนใดที่จะมีทางเป็นไปได้สูงสุดกับภาวะการณ์ในปัจจุบัน ฉะนั้นผมคิดว่าแนวคิดอย่างนี้ ถ้าทางมหาวิทยาลัยได้นำไปร่วมกันเสนอรัฐบาลโดยเฉพาะอย่างยิ่ง คณะกรรมการนโยบายของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งมีท่านนายกฯ เป็นประธาน จะได้ประโยชน์มหาศาล และจะสามารถดึงงบประมาณจากรัฐบาลกลางมาทำการศึกษาริชัยได้

ดร.กฤตยา อาชวนิจกุล

ท่านผู้ว่ากฤษฎา จะขอตอบคำถามที่ท่านรองผู้ว่ารุ่งฤทธิ์ อภิปรายไป เชิญค่ะ

ศ.ดร.กฤษฎา อรุณวงศ์ ณ อยุธยา

คือเรื่องเงิน 10% ที่เป็นภาษีท้องถิ่นทั่วประเทศไม่นับ 10% ที่เก็บได้หมดทั้งประเทศ 114,000 ล้านบาท เก็บไปจากกรุงเทพมหานคร 9 หมื่นล้านบาท 82% ของภาษีที่ได้ทั้งหมดเมื่อ 4-5 ปีที่แล้วส่วนแบ่งของกรุงเทพมหานคร 70 กับ 30 ก็น้อยกว่า 82% ตามที่เก็บไปแล้วเสร็จแล้วมีการเปลี่ยนแปลงโดยกระทรวงมหาดไทย ให้กรุงเทพมหานครลดลงเหลือ 60 กับ 40 ตอนนี้ ก็มีคณะกรรมการอีกคณะหนึ่งที่หวังเป็นอย่างยิ่งว่า คงจะไม่ผ่านการพิจารณาของมหาดไทย ที่จะให้กรุงเทพมหานครแบ่ง 50 กับ 50 ถ้าหากงบประมาณลดลงไปอีก

10% กรุงเทพมหานครจะขาดเงินไปประมาณ 1,200 ล้านบาท เปอร์เซนต์ของการให้บริการทั้งหมดจะลดลง 20-25% ขยะจะเหลือตกค้างมากขึ้น น้ำเน่าจะแก้ไม่ได้ โดยเฉพาะน้ำเน่าเสียถ้าเป็นจังหวัดอื่น ๆ รัฐบาลก็มีหน้าที่ไปช่วยเหลืออยู่แล้ว ผมจะไม่มาเถียงกันระหว่างจังหวัดกับจังหวัด เพราะเราได้เศษขนมปังอยู่แล้ว 100% เข้ารัฐบาล 10% ให้แย่งกันระหว่างเมืองต่าง ๆ ในประเทศ ผมคิดว่าส่วนที่เก็บไปจากกรุงเทพมหานคร แล้วให้กรุงเทพมหานครไม่พอที่จะให้บริการ ที่อื่นยิ่งสาหัสกว่าแต่ความสาหัสนั้นต้องแก้ไขด้วยการเอาส่วน 100% ของรัฐบาลกลางเอามาจุนเจือแก้ไขปัญหา ไม่ใช่มาแยกกันตอน 10% ถ้าจะพูดถึงหลักการความเป็นธรรมแล้ว เก็บไปจากกรุงเทพมหานคร 82% ให้กรุงเทพมหานคร 60% มันไม่เป็นธรรมเท่าไร ผมก็ยอมรับว่าสถานะต่าง ๆ ที่สมุทรปราการวิกฤตมากกว่ากทม. แล้วก็เป็นหน้าที่ของรัฐบาลกลางที่จะส่งเงินไปแก้ไขปัญหาละแ่นนี้

ข้อเสนอแนะที่จะย้ายสถานที่ราชการออกไป จะเป็นในเขตเมืองไหนที่เป็นปริณทณก็ตาม อันนี้เป็นการแก้ไขปัญหาคความแออัดของกรุงเทพมหานครระยะยาว ดึกหลังหนึ่ง 3 ปีกว่าจะสร้างเสร็จ กว่าจะทำโครงการย้ายออกไปทั้งหมดก็ 5-8 ปี อาจจะถึง 10 ปี รถติดตายอยู่ตรงนี้แล้ว ปีหน้าจะไม่ขยับแล้ว วันหนึ่งมีรถออกใหม่ 450 คัน มอเตอร์ไซด์อีก 400 คัน ถ้าจะรักษาสถานภาพของการจราจรให้คงที่อยู่ พุ่งนี้ให้เหมือนวันนี้ วันนี้เราต้องสร้างถนน 4 เลนส์ 1.25 กม.ต่อวัน และต้องสร้างทุก ๆ วันห้ามเว้นวันเสาร์-อาทิตย์ ห้ามเว้นวันหยุดราชการ ถึงจะไล่ทัน และคงสภาพปัญหาจราจรที่มีการเพิ่มรถยนต์มากมายเช่นนี้ได้ เพราะฉะนั้นต้องมุ่งไปแก้ไขระยะสั้น ปัญหาระยะกลางจะพบภายใน 3-4 ปี คือการใช้ระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า ซึ่งก็ยังไม่แน่นอนอยู่ แต่ของกรุงเทพมหานครเสร็จก่อนเพื่อน เพราะเราทำแบบรายละเอียดเสร็จแล้วอีก 2 โครงการ ยังไม่ได้ทำแบบรายละเอียดเลย ถ้าไม่มีปัญหาเรื่องการกู้หนี้ยืมสิน ของกรุงเทพมหานครเสร็จก่อนแน่นอน

การย้ายสถานที่ราชการ เพื่อให้แก้ไขปัญหการจราจรติดขัดของกรุงเทพมหานครก็เป็นเรื่องดี แต่ใช้ระยะยาว และทางเลือกอีกอย่างหนึ่งที่จะกระจายความแออัดโดยไม่ใช้งบประมาณมากคือ การใช้มาตรการทางผังเมือง และมาตรการการลดหย่อนภาษีของ UI ที่จะผลักดันธุรกิจออกไปให้มีสำนักงาน ให้มีศูนย์กลางพาณิชย์ มีโรงเรียน โรงพยาบาลในเขตชานเมืองกรุงเทพมหานคร หรือเขตปริณทณ นั้นเป็นวิธีกระจายความแออัดอย่างหนึ่ง

ซึ่งเป็นไปได้สูงกว่าการย้ายสถานที่ราชการ เพราะการย้ายสถานที่ราชการมีผลกระทบจากเรื่องกำลังเงินของรัฐบาล

การพิจารณาปัญหาปริมาณพล คณะกรรมการของกทม.ที่ทำไว้ และได้จ้างผู้เชี่ยวชาญอย่างที่ผมกราบเรียน คณะหนึ่งของผู้เชี่ยวชาญนั้นคือ ผู้เชี่ยวชาญการวางแผน ปริมาณพลได้เข้าอันนี้อยู่แล้ว และคณะกรรมการพัฒนา กทม. ที่ท่านนายก รองนายก รวมทั้งผมเป็นกรรมการด้วยก็เกิดขึ้น เพราะคณะกรรมการและผู้เชี่ยวชาญที่เราจ้างมาเห็นว่า ถ้าไม่มีคณะกรรมการนี้ที่จะทุบโต๊ะให้ข้อขัดแย้งระหว่างหน่วยงานของราชการต่าง ๆ การประสานงานจะเป็นไปไม่ได้ กระผมได้ไปเสนอข้อมูลนี้กับคณะรัฐมนตรี รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี.สาวิต โพธิวิหค แล้วท่านก็ไปรายงานต่อ ถึงได้เกิดกรรมการณ์ขึ้น ผมขอกราบเรียนข้อมูลให้ทราบครับ

ดร.กฤตยา อาชวนิจกุล

ปรากฏว่าคนกรุงเทพฯ อาจจะดีใจขึ้นมาคนหนึ่งรู้สึกว่ปัญหาของกรุงเทพมหานคร จะรุนแรงน้อยกว่าของสมุทรปราการ ต่อไปขอเรียนเชิญท่านอดีตผู้ว่าราชการจังหวัดนนทบุรี และปัจจุบันท่านคือ ผู้อำนวยการสำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย คุณปริญา นาคฉัตรีย์

คุณปริญา นาคฉัตรีย์

สาเหตุที่มาช้า เพราะรถติดมาก ออกจากบ้าน 6.30 น. มาถึง 10.30 น. ไม่ต้องทำมาหากินกันละ ฟังท่านผู้ว่า กทม. ก็สนใจในความคิดของรัฐบาลที่จะเลือกตั้งผู้ว่าทุกจังหวัด ทุกจังหวัดมีปัญหาเหมือนกับใน กทม. เพราะว่าเราต้องฟังทางงบประมาณของรัฐบาลกลาง ถ้าผู้ว่าเป็นคนละพรรคกับรัฐบาลจะทำอย่างไร ผมอยากบอกให้ทางมหาวิทยาลัยต่าง ๆ ช่วยกันคิด เกิดรัฐบาลพรรคหนึ่ง ผู้ว่าอีกพรรคหนึ่ง จังหวัดนั้นยิ่งแย่มาก เมื่อใดที่สามารถใช้งบประมาณที่ได้จากจังหวัดของตัวเองได้ เมื่อนั้นท่านผู้ว่าก็จะดีขึ้น คือเราไปมองต่างประเทศที่สามารถนำงบประมาณที่ได้จากจังหวัดนั้นมาใช้เอง แต่ของเราไม่เหมือนกัน

ที่แต่ละท่านพูดถึงปัญหาต่าง ๆ มากก็เหมือนกับจังหวัดนนทบุรี และกทม. ท่านผู้ว่า กฤษฎาก็มาเอง ผมอยากจะเรียนให้ทราบว่า กทม.นั้นการวางผังเมืองเริ่มตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 1 พ.ศ.2325 แต่ว่าในสมัยนั้นสำนักผังเมืองยังไม่เกิด ถ้าหากว่าผังเมืองเกิดสมัย พ.ศ. 2325 ผมเชื่อว่ากทม. คงไม่รถติดขนาดนี้ เพราะขณะนี้ปัญหาที่แท้จริงคือ ถนนเราไม่เพียงพอ ตามหลักวิชาการนั้นจะต้องใช้ถนนของพื้นที่ประมาณ 40 % กทม.มีแค่ 16 % เท่านั้น แล้วถนนที่เป็นขาคอเนื้ออย่างถนนใหญ่แบบนิวยอร์กก็ดี หรืออย่างในเมืองต่าง ๆ ในต่างประเทศนั้น ไม่เป็นลักษณะอย่างนี้ เราจะออกถนนใหญ่ไปอีกถนนแห่งหนึ่ง ก็ไปด้วยความยากลำบาก นี่คือปัญหา ซึ่งผมไม่อยากจะกล่าวซ้ำ

ขอเรียนว่าทางสำนักผังเมืองเองก็ได้วางผังเมืองให้กทม.ออกประกาศใช้แล้ว ตั้งแต่ วันที่ 6 กรกฎาคม 2535 แต่เมื่อประกาศโครมออกมาเท่านั้นเอง ผลตามมาก็คือ สำนักผังเมืองแทบจะเอาชีวิตไม่รอด ในขณะนี้หลายท่านก็บอกว่า เอ๊ะทำไมพื้นที่ตรงนั้นถูกกำหนดเป็นพื้นที่สีเขียว ของดินชั้นสีที่มาจากขายในราคาแพง ๆ จากไร่ละ 2 ล้านบาท ถ้าเป็นพื้นที่สีแดงหรือสีม่วง จะขายได้ 20 ล้าน เพราะว่าสร้างอาคาร สร้างตึก สร้างโรงงานต่าง ๆ ได้ แต่ถ้าเป็นพื้นที่สีเขียว 2 ล้าน ก็คงเป็น 2 ล้านอยู่อย่างนั้น ขณะนี้เราก็ให้โอกาสทางกทม. กับคนในกทม. คือประกาศที่จะใช้ จะปิดประกาศไว้ 90 วันว่ามีปัญหาอยากจะแก้ไขอะไรบ้าง อย่างไบบ้าง ซึ่งขณะนี้ได้มีราษฎร พี่น้องประชาชนเขตกทม. ทำเรื่องมาที่สำนักผังเมืองเป็นจำนวนไม่น้อย หลายร้อยราย เราก็รับคำยืนยันจาก กทม. จากท่านผู้ว่า รวมทั้งหัวหน้าเขตต่าง ๆ ว่าจะให้แต่ละพื้นที่นั้นแก้ไขเปลี่ยนแปลงจากที่ผังเมืองกำหนดไว้อย่างไบบ้าง ในพื้นที่ประมาณ 1,684 ตารางกิโลเมตรที่ผังเมืองคลุมทุกเขต ในเขตกทม. ขณะนี้ประกาศใช้แล้ว แต่ว่าเราก็รออาจมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงตามคำร้องของพี่น้องประชาชน แต่ว่าบันทึกที่ขอมานั้นต้องการสร้างอาคารให้มากขึ้น ในพื้นที่ที่กำหนดสีเขียว เค้าบอกไม่ชอบสีเขียว ชอบสีแดง ๆ เหลือง ๆ ม่วง ๆ อะไรทำนองนั้น นี่คือปัญหาที่เราทำในกทม.

ผนวกกับที่ท่านรองผู้ว่าฯ จังหวัดสมุทรปราการที่เสนอแนะว่าควรจะย้ายกทม.นั้น ผมขอเรียนว่า ทางสำนักผังเมือง ได้ดำเนินการเรื่องนี้อยู่แล้ว ไม่ต้องไปจ้างอาจารย์มหาวิทยาลัยที่ไหนให้เสียสตางค์เปล่า ๆ ทางสำนักผังเมืองได้ดำเนินการเรื่องนี้แล้ว และจะนำเรื่องเข้า กทม. ภายในเร็ววันนี้ และชุดพรงนี้ก็จะนำเสนอรูปให้กับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาด

ไทย โดยเราได้กำหนดพื้นที่ไว้หลายแห่ง ขณะนี้มีที่นครชัยศรีแห่งหนึ่ง ผมขออย่าคำว่า ย้ายเมือง ก่อนนะครับคือเราพยายามเลี่ยงคำว่า ย้ายเมืองหลวง เพราะถ้าบอกว่าย้ายเมืองหลวงแล้ว มีหวังสำนักผังเมืองถูกวางระเบิดแน่ เพราะทุกคนคิดยึดกับคำว่ากทม.เป็นเมืองหลวง แต่เราก็จะย้ายเมืองคือสร้างเมืองใหม่และส่วนราชการ คือว่า ส่วนราชการทุกหน่วยสามารถย้ายไปอยู่ที่เมืองใหม่ได้ โดยกำหนดว่า เมืองใหม่จะบรรจุประชากรได้ประมาณ 3-5 แสนคน จะมีศูนย์ราชการทุกศูนย์ หน่วยราชการทุกหน่วย มียานที่อยู่อาศัย มีหน่วยต่าง ๆ ผมคิดว่าสนามม้าควรจะย้ายมาอยู่เมืองใหม่ด้วย มีทั้งสนามกอล์ฟ สนามกีฬา และที่สำคัญที่สุดสามารถรองรับเมืองโอลิมปิกได้ เราได้ดูพื้นที่ไว้แล้ว แต่ตอนนี้ยังไม่ควรเปิดเผยมากนัก แต่เราดูไว้หลายแห่งเช่น นครชัยศรี สมัยรัฐบาลนายท้าว ซาดิซาย กรมเคยอนหมัดสร้างเป็น ส่วนราชการแห่งใหม่ และมีพี่น้องประชาชนเดินขบวนร้องเรียนกันแทบจะเอาชีวิตไม่รอด มติกรมเลยยกเลิก เพราะประชาชนไม่เห็นด้วยจะให้อยู่ที่นั่น และทางสำนักผังเมืองเองก็ไม่เห็นด้วย เพราะจะต้องไปเวนคืนที่ดิน หรือซื้อที่ดินไม่น้อยกว่า 700-800 ล้านบาท ซึ่งเสี่ยงประมาณโดยใช่เหตุ นอกจากนั้นเราก็ไปมองแถวกำแพงแสน เพราะเป็นสนามบินของกองทัพอากาศ ก็ไม่แน่ใจว่าจะทะเลาะเบาะแว้งอีกหรือไม่ ก็ไปดูแถวบ้านนา นครนายก ก็มีพื้นที่มากพอสมควร เพราะว่าท่านผู้ว่าฯ หึง ซึ่งย้ายจากสำนักผังเมืองไป ก็เชียร์เต็มที่ ผมมาแทนผู้ว่าฯ หึงก็เลยเชียร์ไปด้วย นอกจากนั้นก็ไปดูแถวจะเข้ เหวรา มีอยู่หลายพื้นที่ ไม่ว่าจะเป็นสนามชัยเขต หรือกิ่งอำเภอบ้านดง เกือบ แก้วจังหวัดจะเข้ เหวรานั้นค่อนข้างได้เปรียบ เพราะเป็นพื้นที่ป่าเสื่อมโทรม โดยสรุปคือ เป็นที่ของราชการไม่ต้องไปซื้อ หรือทำอะไรมากมาย อาจจะเป็นเพียงชดเชยให้กับราษฎรที่บุกรุก ซึ่งขณะนี้ทางกรมชลประทานได้สร้างเขื่อนขนาดใหญ่บรรจุได้ประมาณ 800 ล้านลูกบาศก์เมตร ถ้าพูดอย่างนี้คนไม่เห็นภาพ ถ้าเปรียบเทียบกับคือใหญ่กว่าลำตะคองถึง 2 เท่า กรมชลประทานกำลังดำเนินการอยู่ซึ่งต้องใช้งบประมาณหลาย แต่แนวคิดของผังเมืองไม่ต้องลงทุนมากนัก เพียงแต่ตัดถนน และนำสิ่งสาธารณูปโภคเข้าไป แต่เราจะใช้วิธีให้เอกชนร่วมลงทุนด้วย เพราะที่ทางราชการเราอาจให้เอกชน หรือธุรกิจใหญ่ ๆ เข้าได้ 30 ปี ตามกฎหมายของกรมธนารักษ์ พอมองเห็นได้ อย่างเช่นทรูปลูกผักว่าที่เขาที่จากการรถไฟ ทำกิจการได้ดี มีกำไรพอสมควร ฉะนั้นในแนวความคิดเดียวกันนี้เราจะสามารถหารายได้มาเพื่อสร้างเมืองใหม่ และศูนย์ราชการได้โดยไม่ต้องใช้งบประมาณมหาศาล ตามที่ทุกคนคิดกัน เพราะที่ก็ไม่ต้องเวนคืน ไม่ต้องชดเชย ไม่ต้องซื้ออะไรมากมาย อันนี้คือส่วนหนึ่งที่สำนักผังเมืองดำเนินการอยู่ ผู้แก้ไขปัญหาระดับ

ของกทม. ถึงเห็นว่า จะต้องใช้เวลา 5 ปี เป็นอย่างเร็ว หรืออย่างกลาง คือเราอยากจะให้รู้เรื่องภายในปีนี้ ผังเมืองอยากจะรู้ในวันพรุ่งนี้ แต่ว่าทางรัฐบาลจะยอมแค่ไหน ยังไม่ทราบ เราพยายามให้รู้เรื่องภายในปีนี้ และก็สามารรถดำเนินการไปได้เพื่อจะรองรับการเจริญเติบโตของกทม. รองรับสนามบินแห่งใหม่คือ หนองงูเห่า ที่กำลังจะสร้าง รองรับ Eastern Seaboard ที่กำลังขยายตัว เป็นต้น แนวคิดเรื่องการสร้างเมืองใหม่นี้ นอกจากจะช่วยแก้ปัญหาการติด การจราจรแล้ว ยังสามารถที่จะกระจายความเจริญเติบโตอีกเมืองหนึ่งของประเทศไทยก็ได้ นี่คือการแก้ไขปัญหาการจราจรในระยะยาวสำหรับกทม.

จุดที่ 2 ที่สำนักผังเมืองกำลังดำเนินการในโครงการที่จะแก้ปัญหการจราจร คือการจัดที่ดินในเมือง เรียกว่าการจัดรูปที่ดินในเมือง แนวความคิดก็คือ เราจะรวบรวมผู้ที่มีความประสงค์จะมาร่วมโครงการกับสำนักผังเมือง เป็นที่ตาบอดก็ดี เป็นที่ไม่สวย หรืออะไรก็แล้วแต่ โดยประชาชนเหล่านั้นต้องมีความสมัครใจ เรียกว่า การจัดที่ดินในเมือง มีคณะกรรมการชุดหนึ่ง ซึ่งแต่งตั้งโดยคณะรัฐมนตรี ทางสำนักผังเมืองเป็นเจ้าของเรื่อง เรื่องนี้ขณะนี้มีหน่วยดำเนินการอยู่ 2 หน่วย ทางกทม.ผู้ว่าฯ รับไปดำเนินการทางสายรัตนโกสินทร์สมโภชนลักษณะอย่างนั้น ทางการเคหะรับไปดำเนินการคือช่วยกันในแนวคิดของการจัดรูปแบบที่ดินในเมือง เมื่อเจ้าของที่ดินสมัครใจร่วมโครงการ พื้นที่ทั้งหมดก็นำมาตัดเป็นรูปถนนใหม่หมด พื้นที่ทุกแปลงจะติดถนน พื้นที่ทุกแปลงจะมีสาธารณูปโภค ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ สวนสาธารณะ และกิจกรรมอื่น ๆ เช่น อาจมีห้างสรรพสินค้า หรือบางส่วนเป็นสำนักงานให้เช่าประโยชน์ที่ประชาชนได้รับคือเดิมที่ดินอาจตารางวาละ 1 แสนบาท แต่เมื่อเราจัดที่ดินแล้วราคาอาจตารางวาละ 3-5 แสนบาท แต่ประชาชนก็ต้องเสียสละที่ดินบางส่วน เดิมทีอาจมีที่ดิน 100 ไร่ ถูกตัดเหลือ 30 ไร่ คือ 30 % ใน 30% ก็เอามาตัดถนน นำที่ดินเป็นของส่วนกลางเพื่อเช่า-ขาย หารายได้ เพื่อนำมาตัดถนน จัดทำสาธารณูปโภค สิ่งที่ทำนี้จะช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างไร ท่านอาจมองไม่เห็นภาพ ประโยชน์คือเมื่อประชาชน หรือผู้ที่มีรถ เข้าไปในโซนที่เราจัดโครงการนี้ ก็สามารถทำธุรกิจได้ทุกอย่าง ไม่ว่าจะเป็นซื้อของ เล่นกีฬา ไม่ว่าทำงาน หรืออาจมีคอนโดฯ ให้อยู่อาศัยด้วย แทนที่จะขับรถไปบางลำพู ไปสวนจตุจักร ต้องมาสนามหลวง เสียเวลามาก การจัดรูปที่ดินที่กำหนดในโครงการนี้ สามารถทำธุรกิจการกิจต่าง ๆ อยู่ในนั้นหมด ไม่ต้องขับรถไปที่นั่นที่นี่ ไม่ต้องให้ประชาชนขับรถไปเพนพ่านแถวนั้นแถวนี้ เป็นการแก้ปัญหการจราจรไปด้วยในตัว นี่คือนสิ่งที่ทางสำนักผังเมืองดำเนินการอยู่

มาถึงจังหวัดนนทบุรี จังหวัดที่ผมจากมา 1 ปี 6 เดือน เพราะเป็นผู้ว่าฯ และรองผู้ว่าฯ อยู่ที่นั่นมา 8 ปี มีความผูกพัน ก็ยังไปมาหาสู่เสมอ ปัญหาของนนทบุรีก็เหมือนกับปัญหาของสมุทรปราการ เพียงแต่น้ำไม่ท่วมปีละ 2 ครั้ง นับตั้งแต่ปี 2526 ที่ผมย้ายไปอยู่ น้ำท่วมมหิฬาร แลวชินเขตก็ดี แลวหมู่บ้านเสรี เราก็เปิดเมืองนนทบุรี โดยการเชิญนักลงทุน โดยเฉพาะหมู่บ้านจัดสรรมาลงทุน ก็กันเขื่อนแม่น้ำเจ้าพระยา 22 จุด ให้น้ำไหลเข้ามาท่วมเมือง และบอกนักจัดสรรให้โฆษณาว่า มาซื้อบ้านแถวเมืองนนทบุรีแล้วน้ำไม่ท่วม นานอยู่นานอาศัย ปรากฏว่าธุรกิจบ้านจัดสรรในจังหวัดนนทบุรีขยายตัวอย่างรวดเร็ว เมื่อเราเปิดถนนออกไปทางรัตนาธิเบศร์ ไปทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา แถวบางใหญ่ ไทรน้อย บางบัวทอง ทำให้เจริญรวดเร็วกว่าสาธารณูปโภคจะบริการได้ ทำให้การเจริญเติบโตของจังหวัดนนทบุรีไม่เป็นระบบระเบียบปนเปไปหมด บ้านจัดสรรอยู่ตรงโน้น โรงงานอุตสาหกรรมอยู่ใกล้กัน ไม่เป็นโซน คือแทนที่โรงงานอุตสาหกรรมจะอยู่แถวบางพูด บ้านจัดสรรอยู่แถวฝั่งโน้น แต่ไม่เกิดอย่างนั้น ทางสำนักผังเมืองเข้าไปวางผังปี 2533 ขณะนั้นล่าช้า ผมยังไม่อยู่ผังเมืองขณะนั้น ก็โจมตีว่าผังเมืองล่าช้า กว่าจะออกมาได้ก็ตามความเจริญไม่ทันแล้ว ขณะนั้นเรียกเจ้าหน้าที่มาบอกว่า คุณวางผังประเภทระบายน้ำเสียตามที่ไปเห็นมา ไปเห็นที่ตรงนั้นเป็นโรงงานอุตสาหกรรมก็ป้ายสีม่วง ไปเห็นตรงนั้นเขียว ๆ ก็ป้ายสีเขียว คือเรียกว่าหลักวิชาการแทบไม่ค่อยได้ทำ เพราะความเจริญเติบโตเต็มไปหมดแล้ว เป็นสิ่งที่เราประสบปัญหา แต่พอไปอยู่ผังเมืองจริงจึงรู้ว่า ปัญหาเกิดจากที่เราขาดแคลนเจ้าหน้าที่อย่างมากมาย วิศวกร สถาปนิกอยู่ได้ไม่กี่วันก็หนีหมด เพราะแรงจูงใจนั้นค่อนข้างลำบาก พรรคพวกย้ายไปอยู่กทม. ของท่านผู้ว่าฯ บ้าง ย้ายไปอยู่กรมโยธาบ้าง รพช.บ้าง สำนักงานสิ่งแวดล้อมบ้าง เจ้าหน้าที่จึงขวัญไม่ดี การทำงานไม่ค่อยเป็นระบบ กำลังหาทางแก้ไขอยู่

นอกจากนั้นงานผังเมืองมากกว่าเท่าที่เรารู้ ที่พูดเช่นนี้ก็เพราะว่าพอพูดถึงผังเมืองทุกคนก็ไม่ค่อยรู้จัก สาเหตุก็คือที่ผมย้ายจากจังหวัดสระบุรี มาอยู่ผังเมือง มีพี่น้องประชาชนเดินขบวนมาหา ม.ท.1 ว่าผมถูกกดดันแกล้ง เพราะย้ายจากผู้ว่าฯ ซึ่งมีศักดิ์มีศรีมาเป็นผู้อำนวยการสำนักผังเมือง กระเจอกงก่งออย คนไม่รู้จัก พอพูดถึงผังเมืองก็คิดว่าไปหาสื่ออย่างเดียวความจริงเรามีทั้งขยายเขตเทศบาล สุขาภิบาล การพิจารณาเรื่องย้ายสนามบินหนองงูเห่าอะไรอีกสารพัด โดยสรุปก็คือ เรื่องงานเยอะกว่าที่เราคิด เพราะเราขาดแคลนเจ้าหน้าที่ ขณะนี้ผมใช้วิธีการว่า ผังเมืองต้องทำงานให้เร็ว กระจายความรับผิดชอบไปสู่ท้องถิ่นให้ทำเอง

บ้าง ขณะนี้การขยายเขตเทศบาลต้องให้ผังเมืองเดินไปรังวัดเอง ผมบอกกรมที่ดิน ถ้ามีเจ้าหน้าที่เทศบาล มีช่างเยอะมีทั้งสถาปนิก วิศวกร เราพยายามกระจายให้ทางท้องถิ่นเค้าไปทำเอง หรืออาจจะจ้างเอกชนมาทำการวัดเพื่อเขียนแผนที่และเรามาดูขั้นสุดท้ายให้ ซึ่งก็เป็นความพยายามลดขั้นตอน เพราะสาเหตุขาดแคลนบุคลากรจึงทำให้การวางผังนั้นช้ากว่าความเจริญเติบโต นี่คือปัญหาทุกเมืองรวมทั้งจังหวัดนนทบุรีก็พบปัญหาเช่นเดียวกัน

ในข้อเสนอแนะที่เราพยายามทำในเรื่องการวางผังเมืองให้กับทุกเมือง คือว่าพยายามกำหนดความเจริญเติบโตของเมืองนั้นไปได้อย่างช้า อันนี้คือแนวทางผังเมืองอาจจะขัดกับด้านอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมอยากจะสร้างโรงงาน ก็ไปสร้าง ไม่ฟังเสียงใครทั้งนั้น แต่ของเราพยายามจำกัด เพื่อให้เมืองเป็นระบบ และพยายามรักษาสีเขียวตลอด ส่วนไหนเป็นสีเขียว เราก็อยากให้มันเป็นสีเขียวอยู่ ไม่อยากให้ต้องกลายเป็นโรงงานอุตสาหกรรม กลายเป็นตึกแถว ตอนสมัยผมอยู่จังหวัดนนทบุรีแทบจะเอาชีวิตไม่รอดจากส.ส.สมัยนั้น คือเราพยายามให้มี Set Block ในถนนสายต่าง ๆ คือ การสร้างตึกแถวทำให้สภาพผังเมืองแย่มากที่สุด ตึกแถวอยู่ตรงไหน มีความเจริญเฉพาะตึกแถว หลังจากตึกแถวไปจะเป็นน้ำคร่ำสกปรก และก็ไม่สวย เราก็พยายามให้ตึกแถวน้อยลง แล้วจากถนนให้ถอยไป 15 เมตร ในการถอย 15 เมตร ทำให้เกิดการเดินขบวนไปหลายครั้ง แต่ว่าผมมีชีวิตรอดมาทุกวันนี้ ถือว่าบุญขนาดหนัก ฉะนั้นอยากจะขอความคิดเห็นให้ผู้ฟังคือเรามาช่วยกัน ต้องมีทางเลือก ถ้าไม่ยอมให้บ้านเมืองและทะเลไม่เป็นระบบ มีอุตสาหกรรมตรงไหนก็ต้องปล่อย อย่าให้มีผังเมือง แต่ถ้าให้เป็นระบบ ท่านต้องกำหนดระยะเวลา กำหนดความเจริญเติบโต ผมก็สรุปตามที่ประสงค์อยากจะพูดแค่นี้

ซักถามและอภิปรายทั่วไป

ดร.บุญเลิศ เลี้ยวประไพ

ขอบคุณที่ให้โอกาสผมได้ซักถาม เท่าที่ฟังฟัง 3 ท่าน ที่มีหน้าที่รับผิดชอบรวมในระดับกรม. ระดับจังหวัด ระดับชาติก็ตาม สิ่งหนึ่งที่พบก็คือ บางท่านอาจจะบอกว่า เป็นปัญหาด้านการเงินบ้าง เรื่องอะไรต่าง ๆ บ้าง ถ้ามองดูแล้วจะเห็นว่า จริง ๆ แล้วอย่างกม. เป็นเหมือนกับทำงานที่เกี่ยวกับชีวิตของคนบางส่วนเท่านั้นเอง ที่เราเห็นว่าบริการสาธารณูปโภคสาธารณูปการหลาย ๆ อย่างอยู่ภายใต้การรับผิดชอบของกม. ไม่ใช่อยู่ภายใต้การรับผิดชอบของหน่วยงานอื่นเช่น การไฟฟ้า การประปา อะไรต่าง ๆ แม้แต่กิจการผังเมือง การรักษาความสงบเรียบร้อย อันนี้สมมติผมเป็นคนกม. แต่โชคไม่ดีไม่ได้เป็น คือแม้ว่าจะเลือกตั้งคณะผู้บริหารเอง มีความสามารถอย่างไร แต่ว่าคนเหล่านี้ไม่มีสิทธิ์มีเสียงอะไรมาก ปัญหาที่ควรพิจารณาอีก คือทำอะไรถึงจะให้หน่วยงานกม. เป็นเรื่องของคนกม. ที่จะตัดสินใจกันเอง ไม่ใช่จะรับผิดชอบอะไรต่าง ๆ พอคิดจะทำเรื่องนั้น เรื่องนี้ก็ทำไม่ได้ วิกฤตการณ์ทุกคนต้องการเอาชนะ เพราะเป็นเรื่องความจำเป็น เช่น การขับรถถ้าขับรถตรงทางรับรองไปไม่ถึง และในการบริหารงาน ทำไมต้องรอคำสั่งจากส่วนกลางจริง ๆ แล้วเราอาจจะพิจารณาปัญหาหลัก ๆ ในการที่จะทำให้ประชาชนในท้องถิ่นต่าง ๆ มีส่วนร่วม และมีความสามารถที่จะดำเนินการเองหรือไม่ ภาษีอากรในกม. ส่วนราชการต่าง ๆ ไม่เกี่ยวข้องกันกับภาษีท้องถิ่น พื้นที่กรุงเทพยังมีที่ดินว่างเปล่าที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ ท่านที่รับผิดชอบทั้งหลายเคยมีแนวความคิดไหมที่จะให้มีการเปลี่ยนแปลงให้ประชาชนตัดสินใจเองได้

ศ.ดร.กฤษฎา อรุณวงศ์ ณ อยุธยา

ขอบคุณอาจารย์นะครับ คำที่อาจารย์พูดคำสุดท้ายคือให้ประชาชนมีสิทธิมีเสียงที่จะตัดสินใจของตัวเอง นี่เป็นหลักการของประชาธิปไตยอย่างพื้นฐานที่เป็นของคนที่รักประชาธิปไตยพยายามให้เกิดขึ้น ข้อติดขัดอยู่ที่ความคุ้นเคย ประเพณีต่าง ๆ การที่จะให้อำนาจต่าง ๆ ให้กม. ที่ผมทำหน้าที่บริหารอยู่ มีอำนาจหน้าที่เพิ่มขึ้น ที่จริงก็ไม่ใช่เป็นของแปลกอย่างที่เราเป็นอยู่เป็นของแปลก ผมพูดคุยกับผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา เขาบอกว่า

เขาวางผังเมืองของเขาเอง เขามีจรรยาของเขาเอง ไฟฟ้า ประปาอยู่ที่เขา เมืองคอมมิวนิสต์อย่างซานออย เขายังมีอิสระท้องถิ่นมากกว่าเมืองประชาธิปไตยอย่างประเทศไทย ของแบบนี้จะไปเปลี่ยนแปลงทุกสิ่งทุกอย่างทันทีก็ไม่ได้ วิธีที่ผมจะทำดังที่ได้กราบเรียนแล้ว ได้เชิญผู้แทนทุกหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นจรรยา ผังเมือง สถาปนิกฯ ที่มอระยะไกล ใช้เงินคลังรวมเป็นกรรมการชุดหนึ่งของกทผ. พร้อมทั้งจ้างผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศมาให้คำแนะนำ อะไรที่เห็นว่าเป็นทางถูกต้องไม่มีข้อขัดกันแล้ว เราก็จะดำเนินการร่วมกัน ทางนั้นเป็นการทำงานเหมือนกับอำนาจรวม โดยที่อำนาจยังแยกอยู่ รอไว้วันไหน ปีไหน ชาติไหนที่จะมีการให้อำนาจของประชาชนก็จะมีสิทธิเลือก และให้บริหารได้เองอย่างที่ท่านอาจารย์ว่า ในระหว่างที่รอ เรารอไม่ได้ เราต้องดำเนินการอย่างที่ผมได้กราบเรียนไว้ แล้วที่มีคณะกรรมการ ท่านนายกฯ รองนายกฯ หน้าที่ก็คือว่า ถ้าหากเราประสานงานกันแล้ว แล้วไม่ประสานนี้แหละ เราจึงจะนำเสนอไปที่คณะกรรมการพัฒนากรุงเทพมหานคร และ ปริมณฑล คณะกรรมการอันนี้ไม่มีหน้าที่ที่จะต้องมาทำ study work ผมยอมรับสภาวะเป็นจริง เมื่อมันเป็นอย่างนี้เราต้องทำให้ดีที่สุดตามสภาวะที่มีอยู่ให้ได้

ดร.ทวีศักดิ์ ปิยะกาญจน์

ผมมีความสนใจในเรื่องนี้มากเป็นเวลาหลายปี และติดตามเรื่องนี้มาเรื่อย ๆ ผมเริ่มทำโครงการคล้าย ๆ ทำนองนี้มาแล้ว โดยเฉพาะในเขตบางเขน และตั้งใจที่โครงการได้ดำเนินการต่อเนื่องมา จนกระทั่งถึงกทผ. ในปัจจุบันนี้ผมเรียนตามสัน ๆ อย่างนี้ ปัญหาในขณะนี้ที่เราพบกันอยู่โดยเฉพาะในสถานการณ์ปัจจุบัน ท่านผู้ว่ากทผ. ท่านรองผู้ว่าจังหวัดสมุทรปราการ ท่านผู้ถึงนิคหน้อย เช่น พื้นที่บางส่วนของกทผ. เช่นบริเวณเขตบางขุนเทียน และจังหวัดสมุทรปราการ ในปัจจุบันอยู่ได้ น้ำ คือน้ำทะเลท่วมอยู่วันละ 2 ครั้ง เป็นประจำ สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้เป็นสิ่งที่ท่านมองเห็น เนื่องจากท่านเข้าใจว่าเป็นผลจากแผ่นดินทรุด แต่โดยที่จริงแล้วได้เป็นที่ยอมรับกันในระดับโลกว่า ขณะนี้น้ำทะเลของโลกได้เพิ่มขึ้น การที่ระดับน้ำทะเลได้เพิ่มขึ้นนั้น ประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งที่ได้รับผลกระทบที่รุนแรงมากกว่าที่อื่นอีกหลายแห่ง เหตุผลที่เป็นเช่นนั้น เพราะถ้าหากเราดูแผนที่ประเทศไทยส่วนที่เป็นอ่าวไทยตอนบนขึ้นมาเป็นเขตที่แหลมแคว้นเข้ามา ถ้าเผื่อน้ำทะเลข้างนอกมันสูงขึ้น ระดับน้ำเราควบคุมไม่ได้ มันก็ต้องสูงขึ้นมาอย่างนี้ ตามหลักการคำนวณต่าง ๆ นั้น ตัวเลขที่ค่อนข้าง

รุนแรงที่สุดภายในประมาณไม่เกิน 100 ปี โดยเฉพาะกทม.ทางทิศตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาที่แทบทั้งหมดจะอยู่จุดน้ำทะเลท่วม นั่นคือสิ่งที่มอง แต่สิ่งที่ปรากฏทุกวันนี้ลึกซึ้งกว่านั้นคือว่าแหล่งน้ำจืด น้ำบาดาลใต้ดินได้รับผลกระทบจากน้ำเค็มอันนี้เดิมทีเดียวเราคุคน้ำจืดมาใช้ และน้ำเค็มเข้าไปแทนที่น้ำจะเป็นอันหนึ่ง แต่การที่ระดับน้ำทะเลมันสูงขึ้น มันซึมเข้าไปใต้ดินด้วยเช่นกัน เพราะตรงจุดนี้เราเป็นห่วงมาก เพราะฉะนั้นผมจะเรียนถามทั้ง 2 ท่านผู้ว่า และรองผู้ว่า ว่าท่านมีแผนการที่จะดำเนินการแก้ไขเรื่องนี้อย่างไร หรือไม่ เพราะเรื่องนี้ถ้าเผื่อมันเกิดขึ้นรุนแรง 50-100 ปี ก็ไม่ช้านะครับ ปีหนึ่ง ๆ เร็วมาก ถ้าเผื่อว่าท่านมีแผนจรรยาที่ตีเยี่ยม แต่ไปอยู่ใต้ น้ำก็ไม่มีประโยชน์อะไรครับ

ศ.ดร.กฤษฎา อรุณวงศ์ ณ อยุธยา

ท่านอาจารย์ที่เคารพครับ ข้อมูลต่าง ๆ เป็นข้อมูลที่ถูกต้องทั้งสิ้น แต่เนื่องจากยังไม่มี qualification ว่า rate ของ sea table in place เป็นไปเท่าไร มันผูกเป็นสมการกับการใช้สารเคมี สารอันตรายต่าง ๆ ก็ยังไม่ทราบ ตอบสั้น ๆ ก็คือ ตอนนี้กทม. ป้องกันน้ำท่วมจากทะเลไหม ก็คงไม่มี ผมแต่ต้องเริ่มที่สมุทรปราการ สมุทรสาคร แล้วถ้าอะไรจะมีปัญหา ผมคิดว่าไม่ต้องรอถึง 100 ปี ปัจจุบันสามารถทำได้อยู่แล้ว เมืองเนเธอร์แลนด์ทั้งประเทศก็อยู่ใต้ระดับน้ำทะเล เขาก็อยู่ได้ มันขึ้นกับว่าเห็นปัญหานั้นใกล้ตัวแค่ไหน เมื่อใกล้ตัวเข้ามาประเทศไทยได้พัฒนาด้านเศรษฐกิจ มีกำลังเงิน ก็สามารถสร้างเขื่อนกันน้ำทะเลเพื่อป้องกันตัวเองได้ ผมแน่ใจว่าเราจะมีเงินเมื่อถึงเวลาจำเป็น

คุณรุ่งฤทธิ มกรพงศ์

จังหวัดสมุทรปราการมีแนวคิดด้านป้องกันน้ำท่วมเป็นอันดับแรก ส่วนที่ป้องกันน้ำท่วมในดิน เจ้าพระยาที่มีผลกระทบจากน้ำทะเล กรมโยธาธิการเริ่มก่อสร้างแนวป้องกันทั้งฝั่งตะวันตก ตะวันออก เข้าใจว่าจะเสร็จภายในปี 2541 ส่วนที่ป้องกันน้ำท่วมที่ติดกับทะเลโดยตรงนั้น ตรงนี้มีแนวคิดที่ศึกษาเพิ่มเติมว่า ไม่ใช่ทำผนังกันน้ำเพิ่มเติม จากย่านบางปูไปถึงบางปะกงได้แค่ไหนเพียงใด นอกจากนี้จุดสำคัญก็คือ เราต้องพยายามให้การประสานรหลว ขยายกำลังการผลิตจำหน่ายให้ครอบคลุมพื้นที่สมุทรปราการให้ครบถ้วน เพื่อจะทำ

ให้การสูบน้ำบาดาลในเขตจังหวัดคลอง ซึ่งทั้ง 2 แนวความคิดนี้ ถ้าทำได้ครบก็คิดว่า การที่บอกว่่าน้ำทะเลจะท่วมขึ้นอีก 12 จุดใน 100 ปี ซึ่ง 25 ปีก็ประมาณ 4 จุดกว่า ก็สามารถแก้ไขได้พอสมควร นี่คือนโยบายที่เราควรทำตอนนี้

ดร.กฤษฎา อาชวานิจกุล

ท่านผู้ฟังคะดิฉันขออนุญาตจบรายการช่วงเช้า เพราะเวลาล่วงเลยมาพอสมควร และในนามของผู้จัด คือศูนย์นครศึกษา สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม จุฬาฯ และสถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหิดล ใครขอขอบคุณท่านวิทยากรทั้ง 3 ท่าน และใครขอเรียนเชิญท่านผู้อำนวยการสถาบันวิจัยประชากร และสังคม ดร.อภิชาติ จำรัสฤทธิ์รักษ์ มอบของขวัญให้ท่านผู้ว่ากฤษฎา อรุณวงศ์ ณ อยุธยา และท่านผู้อำนวยการสถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม ผศ.สุทธิรักษ์ สุจริตตานนท์ มอบของขวัญให้กับผู้อำนวยการสำนักผังเมือง คุณปริญญา นาค-จันทร์ย์ และ Dr.Helen Ross มหาวิทยาลัยแห่งชาติออสเตรเลียมอบของขวัญให้กับ ท่านรองผู้ว่า รุ่งฤทัย มกรพงศ์ ขอขอบคุณค่ะ

การนำเสนอผลงานทางวิชาการ

THE ANATOMY OF BANGKOK'S ECOSYSTEM

Dr. Helen Ross

Centre for Resource and Environmental Studies

The Australian National University

Achieving integration

A city is a system. Any action on one part of the system, such as the building of a new road or bridge, or an increase in affluence owing to economic growth, has impacts on other environmental or human parts of the system. We therefore need integrated approaches to urban research. The approach taken by the study *Impacts of modernisation and urbanisation in Bangkok* draws particularly on systems approaches from ecology, biology and the social sciences. It is part of the UNESCO Man and the Biosphere research program on human settlements, which is encouraging the search for new ways of analysing and solving the problems of cities and their occupants.

Integrative research requires

- * a framework to help the way we look at the issues
- * systems approaches to analysis, and
- * interdisciplinary teamwork.

Research framework

The basic research framework shown here (figure 1) is one prepared under the Man and the Biosphere program by Boyden and his colleagues (Boyden 1979; Boyden, Millar, Newcombe and O'Neill 1981). It involves the interactions between the environment, people, and society. The environment includes both natural and human-made attributes, from soil, water, naturally-occurring vegetation and animal species, to agricultural systems and built environments such as houses, office blocks, roads and sewerage systems. Under the category of 'people' we include the biological nature of human beings-the particular needs, capacities, and limitations of the human species-their behaviour patterns, and their health and quality of life. These are intimately related to each person "personal environment", their family and community setting considered in both environmental and social terms. 'Society' includes culture, and the systems of organisation created by each culture including social organisation, the economy, political and administrative institutions, and legal arrangements. Many of the aspects with which we are concerned have to do with decision making. This framework is purely a device to assist analysis. Of course we recognise that people are not separated from their society, or from their environment -they are embedded in one another as we show in the second figure.

At this most general level, the framework does not tell us much. It becomes useful when we try to trace the dynamic relationships between aspects of the city system. For instance, how does the Bangkok transportation system work? It is not just a matter of roads, buses and cars or *sois* and motor cycles. Going back in history, societal decisions were made to substitute road-based for water-based forms of transport (society). Road infrastructure was set up gradually, in preference to rail or other possible alternatives -though the

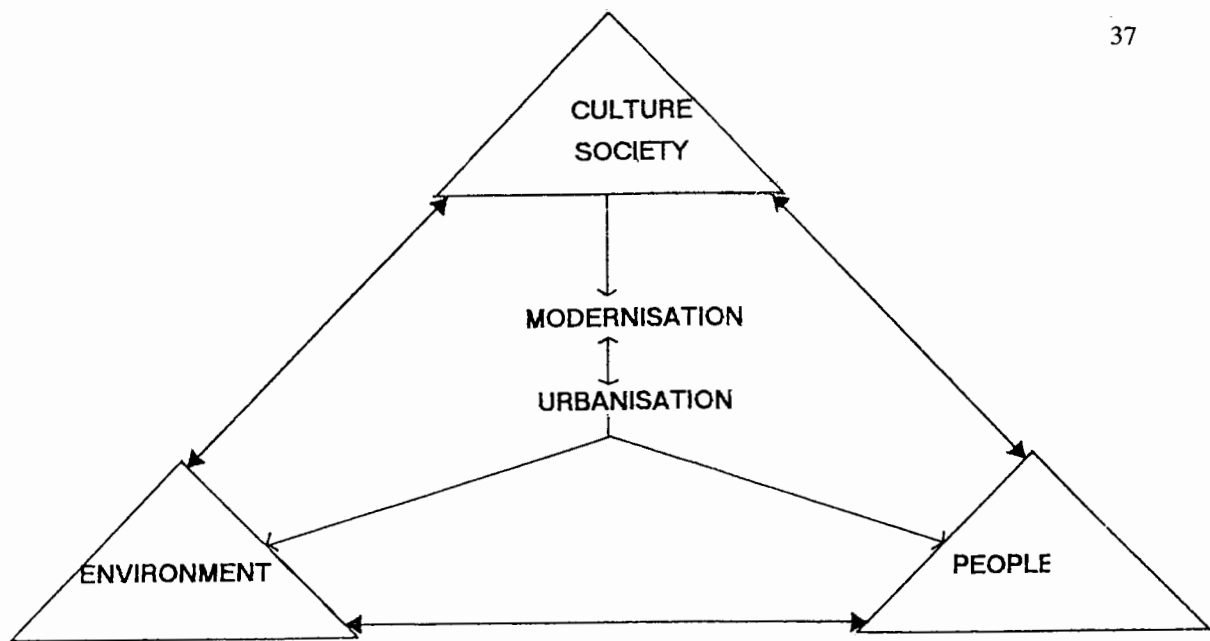


Figure 1 : Research Framework

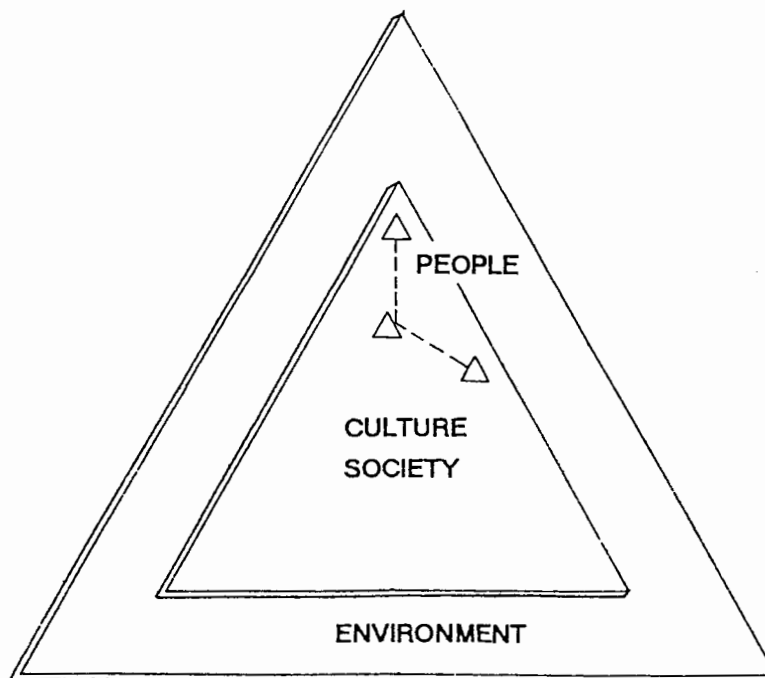


Figure 2 : People Society and the Environment

alternatives were affected by the flood-plain ecology of the region (environment). People, depending on the spatial relationships between their workplaces and residences (land use, a combination of environmental and societal factors), need to make differing lengths of journey (people, behaviour patterns). Some of them, if they have the means (people-economy relationship) buy cars to adapt to the increasing difficulty of travel. Society is now trying to intervene to solve the traffic problems, with a variety of environmental (expressways) and behavioural (traffic policing) mechanisms. Anuchat Pounsomlee (1991) has shown the relationships in Bangkok's transportation system in the third diagram.

Systems approaches

Ecosystems

Ecology is the study of how organisms live and how they interact with their environment (Chapman and Reiss 1992:6). The greek words from which the term derives mean literally 'understanding home'. An ecosystem consists of a community of organisms (plant, animal, and possibly human species) and the physical environment associated with it (Chapman and Reiss 1992:185). The main features of physical environment are climate, topography, and soil and water status. In Bangkok's case, we are dealing with a flood-plain environment which has been altered considerably by human actions. Some important ecological features are

- * the river and *klongs* (natural and constructed)
- * the low height above sea level, giving propensity to flooding

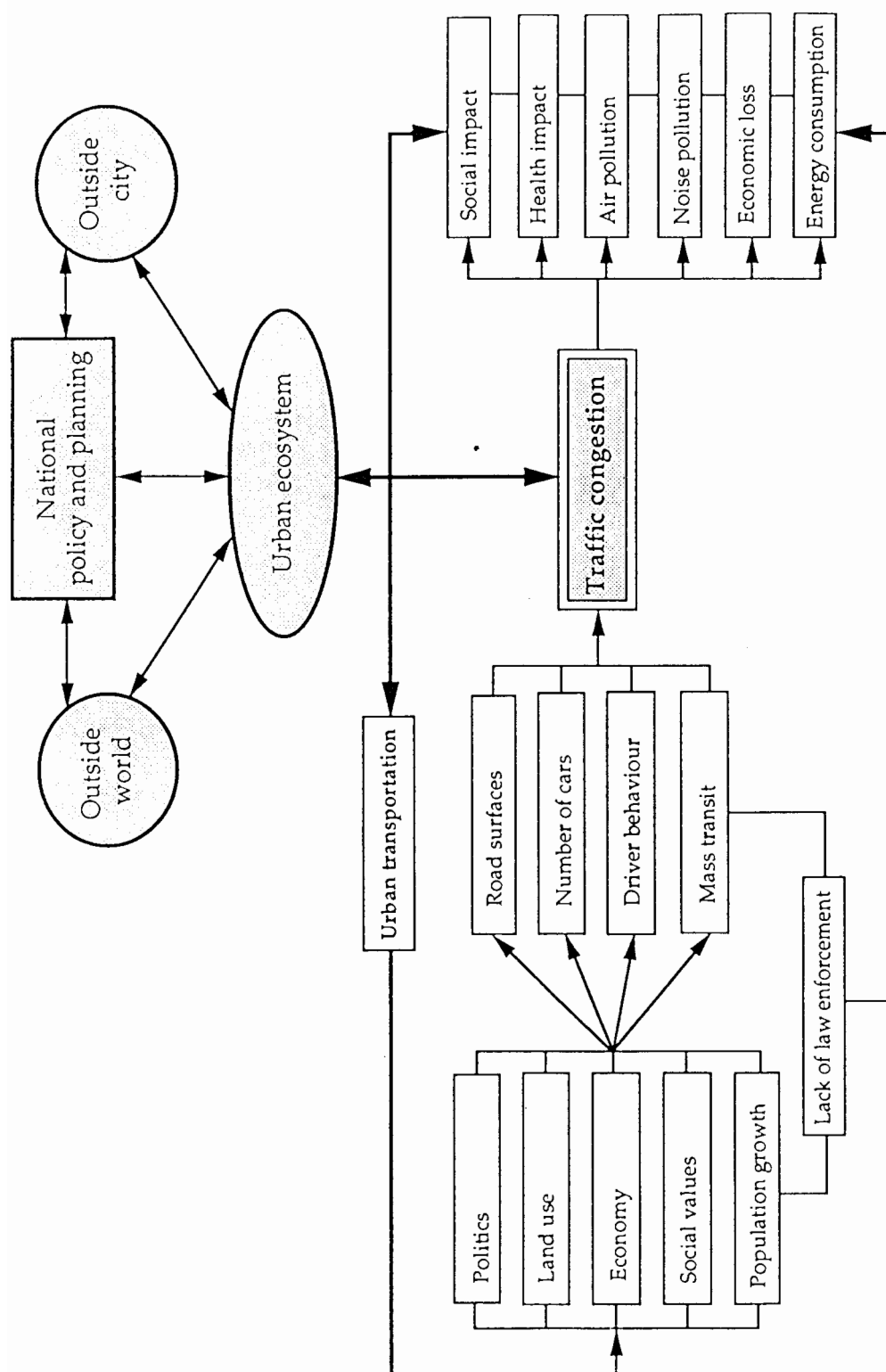


Figure 3 : Traffic congestion-some important interrelationships

- * the alteration to drainage patterns created by the filling of many *klongs*, and the surfacing of large areas so that less soil is exposed to absorb rainfall or floodwater and more runs into the remaining *klongs* and the river
- * the soft soil, which affected construction possibilities until technological solutions were found relatively recently (permitting high rise buildings, and now possibly an underground railway)
- * the richness of the floodplain soil, which in combination with the climate and availability of water, has offered many agricultural opportunities.

Some of the ecological processes associated with these ecological features include

- * the subsidence attributed to overdraw of groundwater (related to the delays in organising other sources of water to meet the needs of the population)
- * the high run-off from built-up areas, combined with the low-lying nature of the land, increasing the tendency to flooding
- * the pollution of nearby agricultural areas with toxic floodwaters and irrigation waters
- * the increase of pest problems on the remaining farms, as the conversion of agricultural land to urban uses breaks down the ecological relationships between pests and predators in a local area.

The science of ecology concentrates particularly on non-human species and processes, though recognising the role of people and their interventions in natural systems. The social sciences concentrate in more detail on human interactions, though often with a tendency to take the ecological basis of human life for granted. We all depend directly on the environment for the air we breathe, the land we stand on, the food we eat, and the materials with which we make our shelter and clothing. While we can now obtain many of life's necessities from elsewhere, our well-being still depends on the quality of the environment in the places from which our raw materials come. Bangkok cannot be considered alone - its ecosystem and human systems are related to other neighbouring regions and indeed global systems.

Behaviour patterns

In terms of the 'people' corner of our framework, we are particularly concerned with systems of behaviour, or behaviour patterns. These take place within the Bangkok ecosystem, and alter it continually. The collective result of people commuting to work and school is a traffic problem. People can adapt to the traffic problem by changing their behaviour, such as moving house or workplace, buying a car, leaving for work extraordinarily early, and overlapping their commuting time with other necessary actions such as eating. Many people do all of these. These actions have impacts on their physical and mental health, on their family life, and the time available for community interaction (Poungsomlee and Ross 1992). Some of these adaptations, when adopted by enough people, can change the city's environment. The rush 'hour' now starts very early in the morning and lasts late into the night. Air and noise pollution is caused by the traffic. Increasing car ownership has created a demand for more roadworks, which have not really kept ahead of the problems.

On the other hand, the behaviour pattern of people moving to the urban fringes in search of employment, cheaper housing, or clean air, combined with a willingness to put up with long commutes, adds to the traffic situation and air pollution. We believe that understanding behaviour patterns, in the environmental context of land use (the transportation systems and housing options available) can encourage behavioural solutions to complement the technical (environmental) solutions which are currently overemphasised.

Societal systems

We also need to understand societal systems, as they relate to human interventions in Bangkok's ecological systems, and people's behaviour patterns. What aspects of Thai culture are relevant to the shaping of the environment, choices of behaviour patterns, and societal organisation? How are decisions about the organisation of the city made - what roles are played by 'official' decision-makers such as government bodies, planners and politicians, and how much occurs informally as a result of the individual locational and behavioural decisions of businesses and individuals? Why doesn't planning work very well in Bangkok? Are there any alternatives to make the city work more effectively? Is greater public participation feasible, and if so how could it contribute to environmental decision-making?

Interdisciplinary teamwork

Complex research is as much about organisation as about analysis. Understanding systems requires people capable of thinking in a 'systems' way - much of our education, in Thai or western cultures, discourages this. We need a team drawn from a variety of academic disciplines and personal

experience, and preferably people whose training crosses disciplinary boundaries. Better still, research topics can be designed to bridge disciplines (see fourth diagram). Teamwork then has to be created and maintained. Many integrative studies neglect the organisational side of their task, and do not provide a system for the various team members to interact and influence on another. Integration is frequently attempted at the end, rather than progressively throughout the study. Our project has designed a system of constant interaction between the research teams based at Chulalongkorn, Mahidol, and the Australian National Universities. It has not worked perfectly, but the quality and quantity of communication has been essential to the research design and interpretation. We recognise that working relationships are not exclusive of personal relationships, indeed cooperation and the flow of ideas are best when the team members enjoy their interaction and appreciate one another's contributions. The Thai concept of *sanuk* has therefore been included in our research design!

It is all very well for the research to be well integrated, but solutions for the city cannot emerge if the researchers keep to themselves - or hope that a written report is sufficient to inspire others to action. The participation of key players in the shaping and reshaping of Bangkok is essential to the research design. We are involving members of Bangkok communities, because the faults of the city impact on their lives, and their behaviour contributes to the working of the city. They have been involved through 'focus group' discussions in the detailed first phase of the research, and the opinions collected then are being cross-checked amongst a wider population through a survey. Soon, we plan a further round of focus group discussions so that community members can contribute their ideas on solutions to the city's problems. Public servants of the central and city administrations, business and influential non-government individuals will be invited to contribute information and ideas through a series

of policy interviews. These sectors, with other academics, are also represented on the project's Advisory Committee. This workshop, and the broader problem-solving network we hope will spring from it, are important steps in connecting research to avenues of action. (The relationships between analysis, public and governmental participation, and action, are shown in the figure 4).

Conclusions

Our 'ecological and biosocial approach' attempts to combine the study of ecological, behavioural and societal systems. It is a dynamic approach, which recognises that the ecological, behavioural and decision-making systems interact constantly. It recognises the importance of the historical dimension, and equally of the future possibilities entailed in the directions Bangkok is following. Seeingly small adjustments now could have profound influences on the shape of the city in the future - just as changes made in the past had their influence on the continuing development of the city.

Our approach to integration is a multi-faceted one, involving a simple, yet we hope sophisticated framework to guide our thinking, the systems analytical approaches described above, and organised interdisciplinary teamwork and public participation. We are looking forward to your feedback.

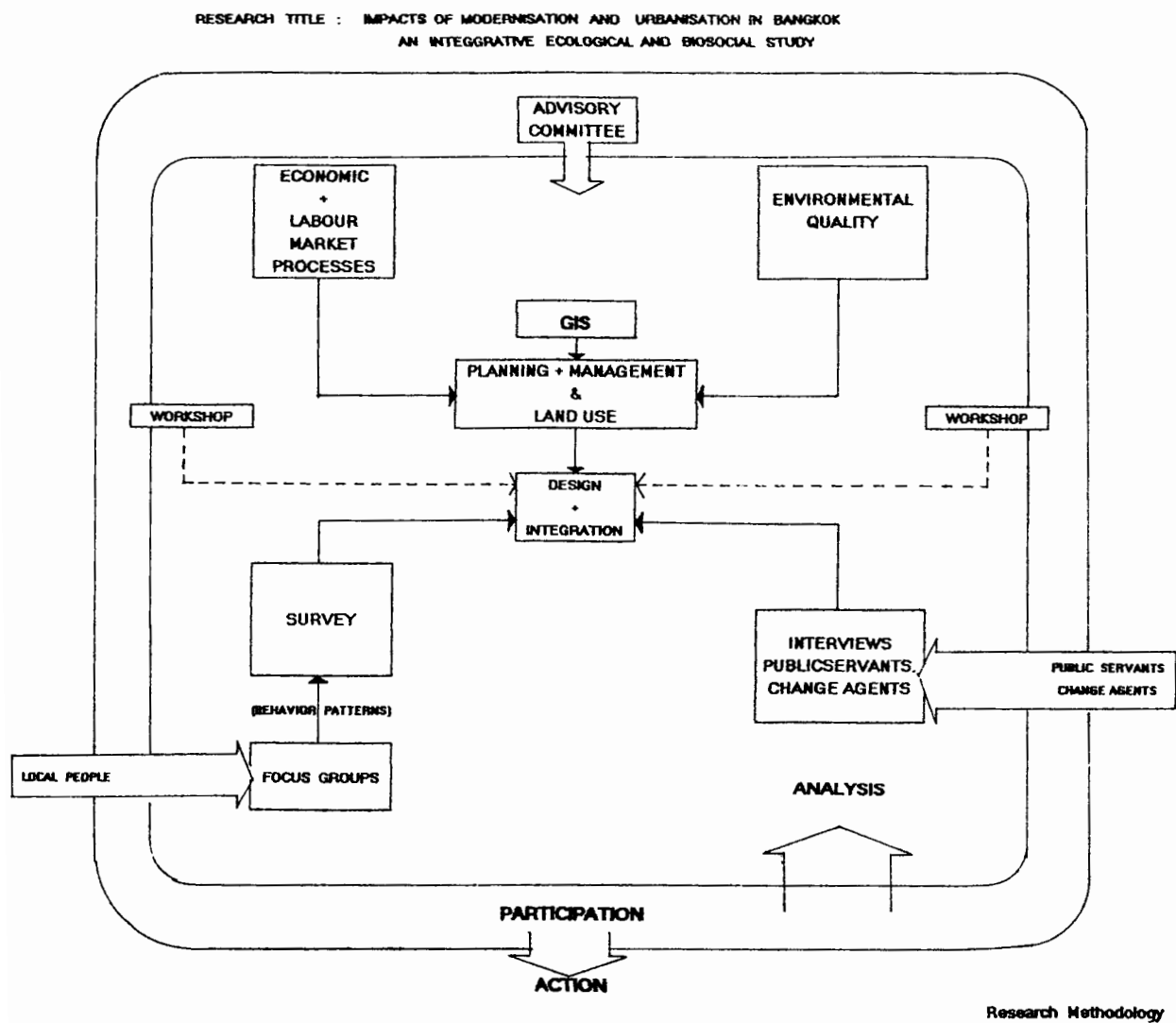


Figure 4

References

- Boyden, S. (1979) **An Integrative Ecological Approach to the Study of Human Settlements.** MAB Technical Note No.12, Paris: UNESCO.
- Boyden, S., Millar, S., Newcombe, K. and O'Neill, B. (1981) **The Ecology of a City and Its People: The Case of Hong Kong.** Canberra: Australian National University Press.
- Chapman, J.L. and Reiss, M. J. (1992) **Ecology: Principles and Applications.** Cambridge, UK: Cambridge University Press.
- Poungsomlee, Anuchat (1991) **An Integrative Study of an Urban Ecosystem: the Case of Bangkok.** PhD thesis, Centre for Resource and Environmental Studies, Australian National University.
- Poungsomlee, Anuchat, and Ross, Helen (1992) **Impacts of Modernisation and Urbanisation in Bangkok: An Ecological and Biosocial Study.** IPSR Publication No.164, Institute for Population and Social Research, Mahidol University, Salaya, Nakornpathom.

คุณภาพชีวิต “คนเมืองหลวง” กับปัญหาสภาพแวดล้อมในกรุงเทพมหานคร *

ดร. กฤตยา อาชวนิจกุล

ดร. อนุชาติ พวงสำลี **

นส. สุริย์พร พันธุ์

นส. กาญจนา ตั้งชลทิพย์

นางยุพิน วรสิริอมร

สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล

1. บทนำ

1.1 กรุงเทพฯ เมื่อ รศ. 211

เมื่อถามไถ่ถึงกรุงเทพมหานคร เมื่อมีอายุครบ 211 ปี นี้ หลาย ๆ คนอาจจะเริ่มเมินหน้าหรือสายตืระด้วยความแหนงหน่ายต่อสภาพปัญหาที่รุมเร้าเพิ่มขึ้น อย่างที่ยากจะจินตนาการหาทางออกที่เป็นรูปธรรมหรือเป็นความหวังของผู้คนในสังคมแห่งนี้ อย่างไรก็ตาม ไม่ว่าเราจะชอบหรือไม่ชอบเมืองหลวงแห่งนี้ก็ตาม ชีวิตและผู้คน ทั้งในเมืองและในชนบทก็ยังคงจะต้องมีความผูกพัน สร้างและรับผลกระทบ จากความเป็นมาและจะเป็นไปในอนาคตของกรุงเทพมหานคร รูปธรรมของความล้มเหลวผิดพลาดและปัญหาต่าง ๆ ที่ผ่านมานั้น คงจะรุนแรงพอ ที่จะบ่งชี้ให้เห็นว่าน่าถึงเวลาแล้วที่เราจะต้องหันกลับมาตั้งสติทบทวน เพื่อการแก้ปัญหาอย่างเป็นจริงเป็นจัง วางอยู่บนพื้นฐานแห่งการยอมรับความเป็นจริง บนข้อมูลที่เป็นจริง รอบด้าน เปิดเผย และด้วย “ระบบพรรคน์” ในการมองปัญหาแบบใหม่ ที่

* รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการวิจัยเรื่อง “ผลกระทบของความเป็นสมัยใหม่และความเป็นเมืองในกรุงเทพมหานคร : การศึกษาแบบผสมผสานในเชิงนิเวศและชีวสังคมเนื่องจากยังเป็นผลการศึกษาเบื้องต้นและข้อมูลยังไม่ได้รับการตรวจสอบอย่างสมบูรณ์ จึงโปรดอย่าใช้อ้างอิง

** คณะสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล

สามารถโยงใยให้เห็นความสัมพันธ์ขององค์ประกอบต่าง ๆ อย่างครบถ้วน ทั้งภายในและภายนอกระบบ อย่างไม่มีการแยกย่อยเป็นส่วนๆ บนพื้นฐานของการใช้ “ระบบศาสตร์” เพื่อยังประโยชน์ให้คนส่วนใหญ่โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้เสียเปรียบในสังคม

โจทย์หลักอันเป็นหัวใจของการเริ่มต้น คงมีอยู่ว่า วิธีชีวิตของคนกรุงเทพมหานคร ณ รศ. 211 นั้นกำลังเป็นอย่างไร เมื่อเริ่มต้นการมองปัญหาโดยมีมิติของชีวิตและผู้คนเป็นตัวตั้งแล้ว ก็จะทำให้มองเห็นถึงความสัมพันธ์และความเปลี่ยนแปลงต่างๆ อย่างกว้างไกลออกไป ไม่ว่าจะเป็นด้านกายภาพ ชีวภาพ เศรษฐกิจ สังคม การเมือง วัฒนธรรม ทั้งที่เป็นความเปลี่ยนแปลงภายในระบบของเมืองเอง ความสัมพันธ์ระหว่างกรุงเทพฯ กับชนบท รวมไปถึงความสัมพันธ์กับโลกภายนอกอีกด้วย

วิถีชีวิตของคนที่อยู่อาศัยในกรุงเทพมหานครนั้น นับว่ามีความเปลี่ยนแปลงไปอย่างมากมายมหาศาล “คนเมืองหลวง” มีวิถีชีวิตที่ผูกพันอยู่กับการเดินทางอันน่าเบื่อหน่าย ความเร่งร้อนเร่งด่วนประเภทต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็น ทางด่วน รถเมล์ด่วน รถไฟด่วน และอาหารประเภท “แตกด่วน” ความด่วนในมิติแนวนอนนี้ก็เริ่มแข่งขันกับมิติความด่วนในแนวสูง ไม่ว่าจะเป็นด้านของการเติบโตเพิ่มขึ้นของบรรดาอาคารสูง หรือการพยายามสร้างภาพพจน์ของการเป็นผู้ที่มีรสนิยมสูง ชื้อของแพงจากต่างประเทศ อันเป็นผลพวงมาจากของอิทธิพลแห่งการกลายเป็น “สังคมบริโภคนิยม” การแข่งขันกับมิติแห่งความด่วนนี้ ทำให้ “คนเมืองหลวง” ต้องเผชิญกับภาวะแห่งการเอาตัวรอดในทางเศรษฐกิจ ดังจะเห็นว่า การประกอบอาชีพเสริมหรือการแสวงหารายได้พิเศษ จึงเป็นเรื่องปกติของวิถีชีวิตผู้คนในเมืองแห่งนี้ไปแล้ว

การแข่งขันอย่างสูงทางเศรษฐกิจในสังคมแห่งยุคข่าวสาร ประกอบกับความรุนแรงของปัญหาสภาพแวดล้อมที่เสื่อมโทรมเป็นพิษ ทั้งจากการจราจรและอากาศเป็นพิษ น้ำเน่า แผ่นดินทรุด น้ำท่วม ขยะล้น และความแออัดต่าง ๆ ได้ส่งผลให้ “คนเมืองหลวง” มีปัญหาในการปรับตัวเกิดโรคจิตประสาท และความเคร่งเครียด พวกที่มีฐานะทางเศรษฐกิจที่ดีกว่า หรือมีโอกาสมากกว่า ก็หาทางออกโดยการไปต่างประเทศ หรือไม่ก็ไปชุกซอนหมกตัวอยู่ในศูนย์การค้า คลับบาร์ ร้านอาหาร และสถานออกกำลังกายประเภท health club ทั้งหลาย

ส่วนพวกที่มีฐานะทางเศรษฐกิจไม่สู้จะดีหรือด้อยโอกาสกว่า ก็จะมีทางออกน้อยกว่าเป็นธรรมดา ถ้าไม่พึงพิงพนันมั่ว การพนัน สลาก และสุรา ก็นำความเครียด และความกดดันไประบายออกกับสมาชิกในครอบครัว

หากพิจารณาถึงการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพของ “เมืองโตเดี่ยว” (primate-city) ที่ขาดการควบคุมนี้ ก็จะเห็นการแผ่ขยายเติบโตของศูนย์กลางทางเศรษฐกิจย่อย ๆ (sub-centre) อยู่ทั่วทุกมุมเมือง การขยายตัวของถิ่นที่อยู่อาศัยก็เริ่มแตกกระจายออกไป วิถีชีวิต และการอยู่อาศัยของคนเมืองก็กำลังซ้อนทับกับความเป็นอยู่ของชุมชนชาวชนเมือง และเลยไปถึงปริมณฑลรอบ ๆ ข้างอีกด้วย การจากไปของพื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่สีเขียว และนาผืนสุดท้าย ก็ถูกเข้ามาทดแทนด้วยหมู่บ้านจัดสรรราคาแพง ที่ใช้รูปแบบของสถาปัตยกรรมตะวันตก และในขณะเดียวกันพื้นที่เหล่านี้ก็ถูกแทรกไปด้วยสลัมขนาดเล็ก ๆ อยู่โดยทั่วไป

“ความทันสมัย” และ “ความเป็นเมือง” ได้ก่อให้เกิดรูปแบบวัฒนธรรมที่หลากหลายซับซ้อน และเน้นความเป็นปัจเจกชน สกัดพ้นจากวิถีชีวิตแห่งความเป็น “บ้านและท้องถิ่น” โดยสิ้นเชิง วิถีชีวิตของ “คนเมืองหลวง” จึงมีความแตกต่าง(และบางครั้งก็ขัดแย้ง) กับวิถีชีวิตของคนในชนบทอย่างชัดเจน อย่างไรก็ตาม เราคงไม่อาจปฏิเสธได้ว่า ความเปลี่ยนแปลงและเป็นไปของเมืองหลวงแห่งนี้ ดำรงอยู่ภายในบริบทแห่งนโยบายและทิศทางการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศโดยรวม ความสัมพันธ์ระหว่างเมืองและชนบท จึงมีลักษณะเป็นปฏิสัมพันธ์แบบผกผันซึ่งกันและกัน ความอยู่รอดของชีวิตชนบทจะกำหนดความอยู่รอดของชีวิตเมืองหลวง และในทางกลับกันความเปลี่ยนแปลงของเมืองหลวงก็จะส่งอิทธิพลต่อความเปลี่ยนแปลงในชนบทเช่นกัน ประเด็นของปัญหาที่ดำรงอยู่ในขณะนี้ พบว่าเมืองมีอิทธิพลเหนือชนบทในทุก ๆ ด้าน ดังที่ Armstrong and McGee (1985: 41) กล่าวไว้ว่า

เมืองใหญ่ ในด้านหนึ่งจะมีบทบาทเป็นผู้นำ และศูนย์กลางทางการเงิน การค้า อำนาจทางเศรษฐกิจอุตสาหกรรม และการตัดสินใจ ในอีกด้านหนึ่ง

จะแสดงบทบาทเป็นตัวกระจายแบบแผนการใช้ชีวิต วัฒนธรรม รสนิยม
แฟชั่น และพฤติกรรมนิสัยการบริโภคของสังคมอุตสาหกรรมสมัยใหม่

2. กรุงเทพฯ กับการศึกษาเชิงบูรณาการ

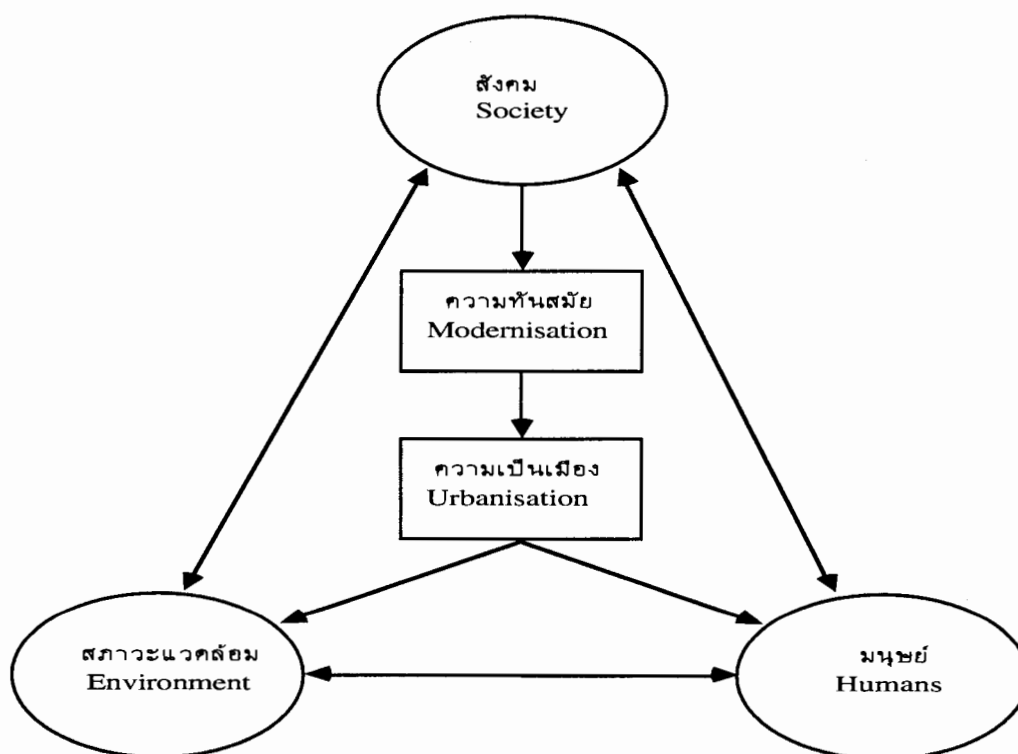
2.1 ความเป็นมา

โครงการวิจัยเรื่อง ผลกระทบของความเป็นสมัยใหม่และความเป็นเมืองในกรุงเทพมหานคร: การศึกษาแบบผสมผสานในเชิงนิเวศและชีวิสังคม นับเป็นส่วนหนึ่งของความพยายามในการทำความเข้าใจกับปัญหาของเมืองหลวงแห่งนี้ คณะผู้วิจัยตระหนักดีว่า การศึกษาและความพยายามแก้ไขปัญหานั้น เป็นการดำเนินการแบบแยกส่วนและมุ่งเน้นเฉพาะในด้านของการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่ มาเพื่อการจัดการกับปัญหาทางด้านกายภาพ โดยขาดมิติของการพิจารณาความสัมพันธ์ของปัญหาอันสลับซับซ้อน ที่กลุ่มคนในระดับต่าง ๆ กำลังประสบอยู่ การศึกษาเช่นนี้ จึงมุ่งเน้นการผสมผสานองค์ความรู้ ทั้งทางด้านสภาพแวดล้อมหรือระบบนิเวศของเมือง เข้ากับการทำความเข้าใจถึงการเปลี่ยนแปลงทางสังคม และคุณภาพชีวิตของประชากรในระดับต่างๆ ทั้งนี้ โดยพิจารณาถึงผลของกระบวนการของความเป็นสมัยใหม่ (modernisation) และความเปลี่ยนแปลงในด้านของความเป็นเมือง (urbanisation) และกระบวนการการพัฒนาอุตสาหกรรม (industrialisation) เป็นกรอบหลักในการวิจัย ดังแสดงในแผนภาพที่ 1

กล่าวโดยรวม โครงการวิจัยนี้ มุ่งนำเสนอภาพกระบวนการเปลี่ยนแปลง ที่มีลักษณะเป็นพลวัตร อันประกอบด้วยมิติต่าง ๆ อาทิ การเติบโตของกรุงเทพมหานครมีลักษณะเช่นไร (ทั้งทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมและประชากร) การเติบโตของกรุงเทพฯ นี้ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพของสภาพแวดล้อมต่าง ๆ อย่างไร อะไรคือปัจจัยที่ส่งอิทธิพลต่อการเจริญเติบโตและเปลี่ยนแปลง คุณภาพชีวิตของ “คนเมืองหลวง” ที่ได้รับผลกระทบนั้นเป็นอย่างไร ผู้คนคิดและปรับตัวอย่างไรต่อผลกระทบที่เกิดขึ้น และจากทั้งหมดที่กล่าวนั้นในแง่ของการปรับตัวในเชิงนโยบายและการวางแผนควรเป็นเช่นไร โครงการวิจัยนี้เริ่มทำการศึกษาเบื้องต้นในปี 2531 โดยได้สำรวจแนวความคิดทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ข้อต่อประเด็นการพัฒนาเมือง และปัญหาสภาพแวดล้อมโดยทั่วไป และได้รวบรวมตัวเลขสถิติต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการเติบโตของกรุงเทพมหานคร ย้อนกลับไปตั้งแต่เริ่มต้นกรุงรัตนโกสินทร์ และในปี 2532 ได้ทำการสำรวจข้อมูลภาคสนาม โดยใช้วิธีการจัดสนทนากลุ่ม (focus group discussion) กับประชาชนในชุมชนประเภทต่างๆ อาทิ ชุมชนแออัด ชุมชนเกษตร ชุมชนริมคลอง ชุมชนบ้านจัดสรรคนชั้นกลาง เป็นต้น เป็นจำนวน 12 กลุ่ม ดังปรากฏผลการศึกษาใน Pongsomlee and Ross (1992)

แผนภาพที่ 1 : กรอบในการวิจัย



สำหรับการศึกษาในส่วนหลักของโครงการระยะที่ 2 ได้เริ่มดำเนินการวิจัยตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2535 โดยมีกำหนดระยะเวลาในการศึกษา 2 ปี ซึ่งจะกล่าวถึงรายละเอียดของแผนงานวิจัยในตอนต่อไป

2.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ

การศึกษาถึงผลกระทบ ในเชิงนิเวศและชีวสังคม ของความเป็นสมัยใหม่และความเป็นเมืองของกรุงเทพมหานคร ได้ใช้บริบทของยุทธศาสตร์ในการพัฒนาประเทศไทยเป็นกรอบใหญ่ของการศึกษาวิเคราะห์ปัญหา โดยมีวัตถุประสงค์ของการศึกษาดังต่อไปนี้

- (1) เพื่อให้เกิดความเข้าใจอันชัดเจนถึงพลวัตรของความสัมพันธ์ (dynamic interrelationship) ระหว่างปัจจัยทางด้านสภาพแวดล้อมทางชีวกายภาพ (เช่น คุณภาพ อากาศ น้ำ เสียง การใช้ประโยชน์ที่ดิน และการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์) ด้านสุขภาพ และคุณภาพชีวิตของคนในกรุงเทพมหานคร ด้านผลกระทบอันเกิดจากกิจกรรมและกระบวนการทางสังคม (เช่น กระบวนการทางอุตสาหกรรม แบบแผนเกษตรกรรม ทิศทางและนโยบายของรัฐ) ความเข้าใจอย่างลึกซึ้ง ถึงลักษณะความสัมพันธ์ของปัจจัยต่าง ๆ ข้างต้นนี้มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการวางแผนงานพัฒนา และการวางนโยบายของกรุงเทพมหานครในอนาคต
- (2) เพื่อพัฒนาวิธีการศึกษาแบบบูรณาการ (integrative approach) และการติดตาม ผลกระทบของการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมที่มีต่อสภาพแวดล้อมทางชีวกายภาพและต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน
- (3) เพื่อได้มาซึ่งแนวทางการวิเคราะห์ และผลของการศึกษา อันจะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานของรัฐ นักวางแผน สถาบันการศึกษา และองค์กรพัฒนาเอกชนที่เกี่ยวข้อง

อนึ่ง ในรายงานเบื้องต้นฉบับนี้ เป็นการนำเสนอเฉพาะบางส่วนของงานทั้งหมด โดยยังไม่ได้มีการผสมผสาน (integrate) ข้อมูลทุกส่วนเข้าหากัน การนำเสนอในที่นี้หยิบยกเฉพาะข้อมูล ที่เกี่ยวข้องกับคุณภาพชีวิตบางด้านของคนในกรุงเทพมหานครมาแสดงเท่านั้น เพื่อให้เกิดความเข้าใจในระดับหนึ่งว่า “คนเมืองหลวง” มีคุณภาพชีวิตอย่างไร และ “คนเมืองหลวง” มีทัศนคติต่อปัญหาต่าง ๆ โดยเฉพาะที่เกี่ยวกับสภาพแวดล้อมเช่นไร

2.3 แผนการดำเนินการวิจัย

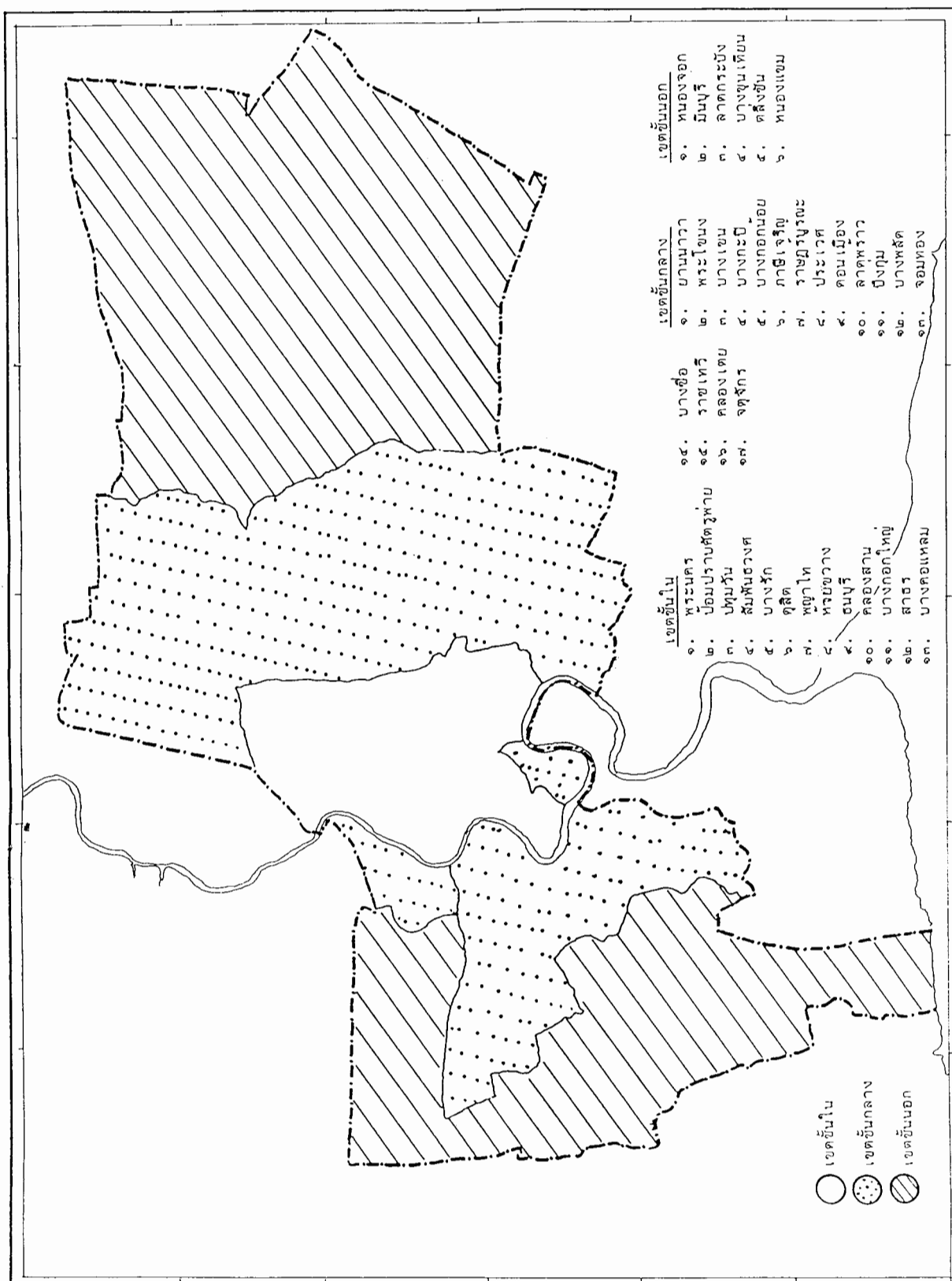
การดำเนินการวิจัย แบ่งออกเป็น 3 ส่วน กว้างๆ คือ (1) การวางแผนเตรียมการสำรวจภาคสนามเช่น เตรียมแบบสอบถาม พนักงานสัมภาษณ์ เป็นต้น (2) การเก็บข้อมูลภาคสนาม ทั้งทางด้านประชากรและสภาพแวดล้อม (3) การวิเคราะห์ข้อมูลและการเขียนรายงาน

ในการวิเคราะห์ข้อมูลด้านนิเวศ และสภาพแวดล้อมกายภาพและชีวภาพ การใช้ประโยชน์ที่ดิน การวางผังเมือง และคุณภาพสิ่งแวดล้อมด้านต่างๆ เช่น คุณภาพน้ำ อากาศ และเสียง ทั้งนี้จะทำการทดสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในห้องปฏิบัติการทางวิทยาศาสตร์ ส่วนข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับคุณภาพความเป็นอยู่ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร ทำการสำรวจโดยใช้แบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 1,200 ราย สัมภาษณ์ระดับลึก (indepth interview) กับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการวางแผนพัฒนาและการบริหารกรุงเทพมหานคร ทั้งภาครัฐและเอกชนจำนวน 12 ราย นอกจากนี้จะมีการจัดประชุมระดมความคิดเห็นในลักษณะ สทนากลุ่ม (brain storming focus group discussion) อีกจำนวน 8 กลุ่ม โดยการคัดเลือกผู้เข้าร่วมสนทนาจากลักษณะแบบแผนที่อยู่อาศัยหลัก ๆ ของประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร ได้แก่ ชุมชนสลัม ชุมชนบ้านจัดสรรทั้งระดับสูงและกลาง ชุมชนห้องแถว ชุมชนชาวแฟลต ชุมชนริมคลอง และชุมชนก่อสร้าง เป็นต้น การสัมภาษณ์ระดับลึก และการจัด brain storming นั้น จะดำเนินการภายหลังจากที่ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสำรวจ โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์ครัวเรือนและบุคคลเสร็จในเบื้องต้นแล้ว

3. ขั้นตอนการเก็บข้อมูลภาคสนาม

การศึกษานี้ได้กำหนดจำนวนเป้าหมายในการสัมภาษณ์บุคคล 1,200 ราย และกำหนดพื้นที่เก็บข้อมูลแบ่งออกเป็น 3 เขตพื้นที่ (zones) คือ เขตชั้นใน เขตชั้นกลางและเขตชั้นนอก ทั้งนี้ตามการแบ่งของกรุงเทพมหานคร (ดูแผนที่ที่ 1) โดยกำหนดการเลือกตัวอย่างแบ่งออกเป็นเขตพื้นที่ละ 20 ชุมรมอาคาร (census block) รวม 3 เขตพื้นที่ เป็นจำนวน 60 ชุมรมอาคาร ซึ่งได้จากการสุ่มเลือก ตามวิธีการ simple random โดยสำนักงานสถิติแห่งชาติ เพื่อเป็นตัวแทนในแต่ละเขตพื้นที่

แผนที่ที่ 1 แผนที่แสดงการแบ่งเขตพื้นที่ใน ชั้นกลาง ชั้นนอก ของกรุงเทพมหานคร



ในแต่ละชุมชนอาคารที่สุ่มเลือกได้ กำหนดทำการสัมภาษณ์บุคคลจำนวนชุมชนอาคารละ 20 ราย รวมเป็นบุคคลที่สัมภาษณ์ในแต่ละเขตพื้นที่ จำนวนเขตพื้นที่ละ 400 ราย สำหรับการคัดเลือกผู้เข้าข่ายการสัมภาษณ์และการสัมภาษณ์จริง มีขั้นตอนเลือกดังนี้

(1) ในแต่ละชุมชนอาคารที่ถูกเลือก พนักงานสัมภาษณ์จะออกทำการสำรวจขอบเขตของพื้นที่ชุมชนอาคาร และทำการปรับปรุงข้อมูลรายชื่อและจำนวนครัวเรือนในแต่ละชุมชนอาคารที่ได้จากสำนักงานสถิติแห่งชาติ ให้ถูกต้องสมบูรณ์มากที่สุด ทั้งนี้ โดยถือเอารายชื่อครัวเรือนที่ปรับปรุงใหม่นี้ เป็นกรอบหลักในการสุ่มตัวอย่าง (sampling frame)

(2) ทำการสุ่มตัวอย่างเลือกครัวเรือนเป้าหมาย จากรายชื่อครัวเรือนที่ได้ปรับปรุงแล้วนี้โดยวิธีการ systematic random sampling ชุมชนอาคารละ 30 ครัวเรือน (เดิมสุ่มจำนวนชุมชนอาคารละ 20 ครัวเรือน แต่หลังจากทำการสำรวจไปได้ระยะหนึ่ง พบว่าได้จำนวนผู้เข้าข่ายน้อยเกินไป จึงขยายจำนวนการเลือกครัวเรือนเพิ่มขึ้นเป็น 30 ครัวเรือน)

(3) จากจำนวนครัวเรือนที่สุ่มได้ พนักงานสัมภาษณ์ (ที่ผ่านการฝึกอบรมแล้ว) จะทำการนัดหมายเพื่อการสัมภาษณ์ในระดับครัวเรือน โดยใช้แบบแจงนับบุคคลในครัวเรือน (household enumeration) รวมจำนวนที่ทำการสัมภาษณ์จริง 1,649 ครัวเรือน จากทั้ง 3 เขตพื้นที่ดังกล่าว

(4) จากข้อมูลการสัมภาษณ์โดยแบบแจงนับบุคคลในครัวเรือน จะได้รายชื่อสมาชิกรวมในแต่ละครัวเรือน เพื่อทำการคัดเลือกรายชื่อผู้เข้าข่ายเพื่อการสัมภาษณ์ระดับบุคคล (eligible person) โดยมีเกณฑ์สำหรับการคัดเลือกผู้ที่เข้าข่ายคือ (1) อายุระหว่าง 15-60 ปี (2) อาศัยอยู่ในกรุงเทพฯ รวมกันอย่างน้อย 1 ปี ในช่วงระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา (3) เป็นผู้อยู่ประจำในครัวเรือนอย่างน้อย 1 ปี และ (4) พูดและเข้าใจภาษาไทยได้ดี

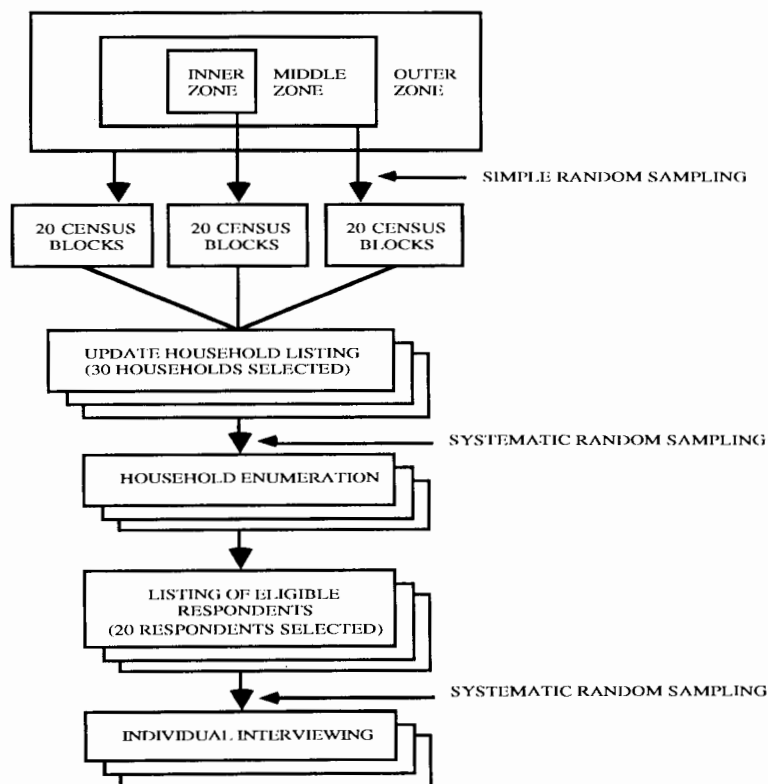
(5) จากรายชื่อผู้เข้าข่ายที่ได้ในแต่ละครัวเรือน จะถูกนำมาเรียงกันตามลำดับ และทำการสุ่มเลือกโดยวิธี systematic random sampling ได้จำนวนผู้เข้าข่ายเพื่อการสัมภาษณ์ในระดับบุคคลจำนวน 20 รายในแต่ละชุมชนอาคาร และทำการสัมภาษณ์โดยใช้แบบสัมภาษณ์บุคคล กรณีที่ไม่สามารถทำการนัดสัมภาษณ์ได้หรือผู้เข้าข่ายปฏิเสธที่จะให้สัมภาษณ์ จะใช้รายชื่อผู้เข้าข่ายสำรองที่ได้เลือกไว้แล้วแทน

การปฏิบัติงานในภาคสนามใช้ระยะเวลาในการทำงานสัมภาษณ์ทั้งสิ้นรวม 2 เดือน คือ ระหว่างเดือนพฤศจิกายน ถึงเดือนธันวาคม 2535 โดยใช้พนักงานสัมภาษณ์ทั้งสิ้น 16

คน ผู้ควบคุมงานสนาม 4 คน แบ่งการทำงานสัมภาษณ์ออกเป็น 4 ทีม ทีมละ 5 คน ทั้งนี้ในระหว่างการปฏิบัติงานสนาม นักวิจัยโครงการได้ออกตรวจเยี่ยมเพื่อแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าเป็นระยะ ๆ และมีการประชุมรวมของทีมงานสนามทั้งหมดกับคณะนักวิจัย ทุกอาทิตย์ในระยะเวลาเดือนแรก และทุกสองอาทิตย์ในช่วงเดือนที่สอง เพื่อร่วมปรึกษาหารือเพื่อแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดในงานสนาม

อนึ่ง ก่อนหน้านี้ในช่วงเดือนตุลาคม มีการอบรมผู้ควบคุมงานสนาม อบรมพนักงานสัมภาษณ์ ทดสอบและแก้ไขแบบสอบถาม ตลอดจนทดลองการปฏิบัติงานจริงในสนามด้วย แผนภาพที่ 2 และตารางที่ 1 แสดงขั้นตอนการสุ่มตัวอย่างเพื่อเก็บข้อมูลภาคสนามและจำนวนตัวอย่างทั้งหมด

แผนภาพที่ 2 : SAMPLING DESIGN



4. ผลการศึกษา

4.1 ครัวเรือนในกรุงเทพมหานครกับการครอบครองที่อยู่อาศัยและรูปแบบของการอุปโภคบริโภค

ในการสำรวจสภาพชีวิตความเป็นอยู่และทักษะต่าง ๆ ของคนเมืองหลวงในการศึกษานี้ คณะนักวิจัยได้ให้ความสำคัญกับข้อมูลของครัวเรือนเป็นพิเศษโดยเฉพาะในส่วนที่สามารถสะท้อนถึงฐานะทางเศรษฐกิจของครัวเรือนผ่านการวัดทางอ้อมจากทรัพย์สิน และเครื่องใช้อุปโภคที่ครอบครองอยู่ และค่าใช้จ่ายที่สำคัญ ๆ ในครัวเรือน ตัวแปรทางครัวเรือนเหล่านี้ สามารถนำมาใช้ประกอบข้อมูลส่วนบุคคล เพื่อช่วยอธิบายพฤติกรรม ประสิทธิภาพ และทักษะของคนเมืองหลวงได้ชัดเจนขึ้น ซึ่งการวิเคราะห์ลักษณะดังกล่าวนี้ เป็นแผนงานที่จะดำเนินต่อไปในการทำรายงานฉบับสมบูรณ์ สำหรับภาพเบื้องต้นเกี่ยวกับครัวเรือนที่จะนำเสนอต่อไปนี้เป็นเพียงภาพร่างให้เห็นถึงลักษณะโครงสร้างของครัวเรือน การมีเครื่องใช้อุปโภคและเครื่องใช้สอยของคนสังคมเมือง การมีกรรมสิทธิ์ในที่อยู่อาศัย รูปแบบการบริโภค และค่าใช้จ่ายที่สำคัญต่าง ๆ ของครัวเรือน

มีความเชื่อและข้อยืนยันจากรายงานการวิจัยหลายฉบับที่ชี้ให้เห็นว่า ขนาดของครอบครัวและครัวเรือนของประเทศไทยมีขนาดเล็กลง และเป็นการเปลี่ยนแปลงที่เห็นชัดเจนในรอบยี่สิบปีที่ผ่านมา จนมีผู้กล่าวว่า เป็นการปฏิวัติขนาดครอบครัวของประเทศไทย (โปรคตุ ภาภรณ์ หะวานนท์, 2530) ต่อประเด็นนี้เมื่อพิจารณาขนาดครอบครัวของคนเมืองหลวงในการสำรวจครั้งนี้ ชี้ให้เห็นชัดเจนว่า ครัวเรือนของคนเมืองหลวงส่วนใหญ่จะเป็นครัวเรือนที่มีขนาดเล็ก กล่าวคือในพื้นที่ทั้งสามเขต ประมาณครึ่งหนึ่งของครัวเรือนทั้งหมดจะเป็นแบบครอบครัวเดี่ยว (nuclear family) ซึ่งหมายถึงสมาชิกในครัวเรือนประกอบเพียงพ่อแม่และลูก (ตารางที่ 2) และมีครัวเรือนประเภทคนเดียวที่อาจอยู่รวมกัน (single household) หรืออยู่เพียงคนเดียวจริง ๆ (one person household) อยู่ประมาณ 13% ในเขตชั้นใน และประมาณ 8% ในเขตชั้นกลางและเขตชั้นนอก กลุ่มบุคคลเหล่านี้ส่วนใหญ่จะเป็นนักเรียนนักศึกษาที่เช่าหอพัก หรือห้องเช่าอยู่รวมกัน หรือคนงานตามโรงงานขนาดเล็กที่มีอยู่ทั่วไปในกรุงเทพมหานคร และดูจะหนาแน่นในเขตพื้นที่ชั้นในมากกว่าชั้นนอกและชั้นกลาง ยิ่งถ้าพิจารณาจากครัวเรือนที่อยู่เพียงคนเดียวจริง ๆ ในเขตชั้นในที่พบว่ามีสูงเป็นสองเท่าของสอง

เขตที่เหลื่อ (11% ต่อ 5%) สัดส่วนของครัวเรือนที่เหลื่อคือครัวเรือนขยาย (extended household) ซึ่งในการศึกษานี้หมายถึงครัวเรือนที่ประกอบไปด้วยคู่สมรส บุตรและเครือญาติของทั้งสองฝ่ายหรือฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง มีอยู่ไม่แตกต่างกันนักตามเขตพื้นที่คือประมาณ 38% ถึง 42%

ในการพิจารณาเรื่องกรรมสิทธิ์ในที่อยู่อาศัย สามารถแบ่งได้ออกเป็น กรรมสิทธิ์ในตัวบ้าน และกรรมสิทธิ์ในที่ดินที่ตัวบ้านตั้งอยู่ จากตารางที่ 3 และที่ 4 เมื่อพิจารณารวมกันแล้วจะเห็นว่ามีรูปแบบคล้ายคลึงกันคือ สัดส่วนของครัวเรือนในเขตชั้นในที่มีกรรมสิทธิ์ในบ้านและที่ดินที่อาศัยอยู่มีค่าที่สุดคือ มีกรรมสิทธิ์ในตัวบ้าน 31% และที่ดินเพียง 20% การที่สัดส่วนของการมีกรรมสิทธิ์ในตัวบ้านสูงกว่าที่ดินนั้นจะเหมือนกันในทุก ๆ เขตพื้นที่ ซึ่งคงเนื่องจากการเช่าที่ดินและปลูกที่อยู่อาศัยเอง เจ้าของที่ดินดังกล่าวนี้จะเป็นของหน่วยงานเอกชน ได้แก่ วัด สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ และเอกชนเจ้าของที่ดินอื่น ๆ โดยทั่วไปสัดส่วนการครอบครองกรรมสิทธิ์ในบ้าน และที่ดินของเขตชั้นกลางและชั้นในไม่แตกต่างกันนัก ตัวอย่างเช่น ประมาณ 50% ของครัวเรือนในเขตชั้นกลางมีกรรมสิทธิ์ในตัวบ้านที่อาศัยอยู่ และในเขตชั้นนอกสัดส่วนจะสูงที่สุดคือ 55% และในทั้งสองเขตสัดส่วนของครัวเรือนที่มีกรรมสิทธิ์ในที่ดินมีประมาณกว่า 40% เล็กน้อย

สิ่งที่น่าตั้งข้อสังเกตในเรื่องนี้ก็คือ คนเมืองหลวงทั้งในสามเขตดูจะมีความมั่นคงในที่อยู่อาศัยไม่มากนัก โดยเฉพาะในเรื่องที่ดิน และปรากฏการณ์ดังกล่าวนี้ ดูจะเลวร้ายที่สุดสำหรับครัวเรือนเขตชั้นใน ซึ่งอาจเกิดจากความหนาแน่นสูงของประชากรในเขตนี้ และราคาที่ดินกับบ้าน คงมีราคาสูงจนคนเมืองหลวงในเขตนี้จำนวนมากกว่าครึ่งไม่สามารถจะจ่ายได้ และเมื่อพิจารณาไปถึงคุณภาพของบ้านที่อยู่อาศัย (ตารางที่ 5) ก็พบว่า ลักษณะของตัวบ้านที่อยู่อาศัยของคนในเขตพื้นที่ชั้นในกรุงเทพมหานครก็ดูจะด้อยกว่าอีกสองเขตอย่างชัดเจน มีคนในเขตชั้นในถึง 9% ที่ใช้วัสดุที่ใช้แล้วหรือวัสดุที่ไม่ถาวรประกอบเป็นตัวบ้านที่อาศัยอยู่ และครัวเรือนในเขตชั้นในก็ “อยู่ตึก” (48%) น้อยกว่าในเขตชั้นนอกค่อนข้างมาก (64%) ในขณะที่คนในเขตชั้นกลางจะอาศัยในตัวตึกประมาณ 56%

รายละเอียดในตารางที่ 5 ยังแสดงถึงลักษณะบ้านที่อยู่อาศัย ซึ่งให้เห็นความสอดคล้องกับเรื่องกรรมสิทธิ์และวัสดุประกอบบ้าน กล่าวคือโดยเปรียบเทียบระหว่างพื้นที่แล้วสัดส่วนของครัวเรือนในเขตชั้นในที่มียาอาศัยอยู่ในบ้านเดียวมีเพียงหนึ่งในสี่เท่านั้น ในขณะที่อีกสองเขตมีประมาณ 47% - 52% ในทางกลับกัน สัดส่วนของเขตชั้นในที่อาศัยอยู่ในตึกแถวสูงเป็นสี่เท่าของครัวเรือนชั้นกลางและชั้นใน (25% ต่อ 3%) ภาพร่างคร่าว ๆ เกี่ยวกับลักษณะครัวเรือนดังกล่าวนี้เราอาจคาดคะเนต่อไปได้ว่า คุณภาพชีวิตของคนเมืองหลวงในเขตชั้นในโดยเปรียบเทียบับอีกสองเขตออกไปอาจดีกว่าหรือประสบปัญหามากกว่าก็เป็นได้ ซึ่งรายละเอียดในตอนที 4.2 จะเป็นตัวยืนยันว่าการคาดคะเนนี้เป็นจริงหรือไม่

แต่เมื่อมาพิจารณาถึงค่าเฉลี่ยของการครอบครองเครื่องอุปโภค ได้แก่ เครื่องใช้ไฟฟ้า และเครื่องอำนวยความสะดวกต่อชีวิตและชี้ให้เห็นถึงความเป็นอยู่ที่ “ทันสมัย” หรือแสดง “ความเป็นเมือง” จากข้อมูลในตารางที่ 6 แล้ว พบว่าโดยรวมแล้วครัวเรือนในแต่ละเขตพื้นที่จะมีค่าเฉลี่ยจำนวนสิ่งของที่ครอบครองไม่แตกต่างกันมากนัก โดยเฉพาะสิ่งของต่อไปนี้คือ วิทยุ โทรทัศน์ หม้อหุงข้าวไฟฟ้า ซึ่งพบว่าทุกครัวเรือนจะมีสิ่งเหล่านี้อย่างน้อยครัวเรือนละ 1 ชิ้น และประมาณหนึ่งในสามและหนึ่งในสองของครัวเรือนทั้งหมดมีตู้เย็นและเครื่องวิดีโออยู่ในครอบครัว ตามลำดับ ถ้าพิจารณาเครื่องอุปโภคที่เป็นเครื่องใช้ที่มีราคาค่อนข้างสูง ได้แก่ เครื่องปรับอากาศ โทรศัพท์ และโทรศัพท์มือถือ มีแนวโน้มว่าสัดส่วนของครัวเรือนในเขตชั้นในจะครอบครองสิ่งของเหล่านี้มากกว่าครัวเรือนในเขตชั้นกลางและเขตชั้นนอก ตัวอย่างเช่น สัดส่วนของครัวเรือนที่มีโทรศัพท์ใช้ในเขตชั้นในคือ 56% ชั้นกลาง 49% และชั้นนอก 30% ในขณะที่เครื่องอุปโภคราคาแพงประเภทรถมอเตอร์ไซด์และรถยนต์สัดส่วนดังกล่าวแตกต่างกันไม่มากนัก ประมาณหนึ่งในสามของครัวเรือนทั้งสามเขตมีรถมอเตอร์ไซด์ และ 42% ของครัวเรือนเขตชั้นในและกลาง และ 32% ของเขตชั้นนอกมีรถยนต์หรือรถกะบะไว้ในครอบครอง

สำหรับเครื่องใช้ไฟฟ้าอื่น ๆ ที่แสดงถึง “ความทันสมัย” ในบางความหมาย ซึ่งไม่ได้หมายถึง “ความจำเป็น” ในการมีชีวิตรอยู่ในสังคมเมืองมากนัก ได้แก่ เครื่องซักผ้า เครื่องทำน้ำอุ่น ตู้อบไมโครเวฟ ยังมีสัดส่วนของครัวเรือนที่มีเครื่องใช้เหล่านี้ค่อนข้างต่ำ โดยเรียงลำดับได้ดังนี้ ประมาณหนึ่งในสี่ของครัวเรือนทั้งหมดมีเครื่องซักผ้า ประมาณหนึ่งในสิบมีเครื่องทำน้ำอุ่นและเครื่องไมโครเวฟ สำหรับเครื่องใช้ที่เป็นวิทยาการใหม่และเป็นปรากฏ-

การณืใหม่ที่เพิ่งมีการซื้อเครื่องใช้นั้นเข้ามาใช้ในบ้านก็คือ การมีเครื่องคอมพิวเตอร์ตั้งโต๊ะส่วนบุคคล (personal computer) มีครัวเรือนเพียง 2% - 6% เท่านั้น ที่มีเครื่องคอมพิวเตอร์อยู่ในบ้านของตน มองในแง่ธุรกิจแล้วกล่าวได้ว่า ตลาดของเครื่องใช้ไฟฟ้าที่กล่าวข้างต้นนี้ยังสามารถขยายได้อีกมากในกรุงเทพมหานคร เราอาจคาดทำนายได้ว่าสัดส่วนของการครอบครองสิ่งของดังกล่าวคงเพิ่มขึ้นในอนาคตอันใกล้นี้ ด้วยอิทธิพลจากการโฆษณาให้ดูเสมือนว่าสิ่งเหล่านี้เป็น “ของจำเป็น” และด้วยอิทธิพลของลัทธิบริโภคนิยม ที่แสดงผลรุนแรงมากขึ้นทุกวันในบ้านเรา อาจมีผู้แสดงทัศนะแย้งว่าสำหรับเครื่องซักผ้าในปัจจุบันอาจจะกลายเป็นความจำเป็นของชีวิตชนชั้นกลางในกรุงเทพมหานครไปแล้วก็ได้ ถ้าพิจารณาจากการหาคนรับใช้ในบ้านที่มากขึ้น สังคมเร่งรีบมากขึ้น การมีเวลาอยู่ในบ้านน้อยลงเพราะต้องเสียเวลาเดินทางไปทำงานนานมากขึ้น โดยเฉพาะในครอบครัวเดี่ยวที่สมาชิกทุกคนต่างก็มีภาระรับผิดชอบของชีวิตเกือบเหมือน ๆ กัน คือ พ่อแม่ก็ต้องทำงาน ส่วนลูกก็ต้องเรียนหนังสือ งานบ้านบางอย่างจึงจำเป็นต้องหาเครื่องทุ่นแรงมาใช้

เมื่อสรุปเปรียบเทียบการมีเครื่องอุปโภค จำนวน 15 รายการ ที่แสดงไว้ในตารางที่ 6 พบว่า สัดส่วนของครัวเรือนชั้นนอกจะมีสิ่งของเหล่านี้ครอบครองน้อยกว่าครัวเรือนในเขตพื้นที่ชั้นในและชั้นกลาง ถ้าเราจะวัดว่าสิ่งเหล่านี้แสดงถึง “ความทันสมัย” และผลกระทบของ “ความเป็นเมือง” แล้ว ก็น่าสนใจที่จะศึกษาติดตามต่อไปว่าคนเมืองหลวงในเขตชั้นในจะมีวิถีชีวิตแบบเมืองอย่างทันสมัยจริงหรือไม่ การค้นหาคำตอบเหล่านี้คงพึงเฉพาะดัชนีของสิ่งของเครื่องใช้ที่มีอยู่อย่างเดียวยังคงไม่ได้ จำเป็นที่จะต้องพิจารณาปัจจัยของการดำเนินชีวิตอื่น ๆ ประกอบด้วย คณะนักวิจัยหวังว่าเราคงให้ภาพดังกล่าวนี้ได้ในงานฉบับสมบูรณ์ต่อไป

ภาพร่างสุดท้ายของครัวเรือนคนเมืองหลวงคือค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เฉลี่ยต่อเดือนที่เกี่ยวข้องกับการอุปโภคบริโภค ได้แก่ ค่าไฟฟ้า น้ำประปา แก๊ส ค่าโทรศัพท์ ค่าเก็บขยะ และอื่น ๆ ดังแสดงไว้แล้วในตารางที่ 7 โดยพิจารณาเริ่มจากค่าไฟฟ้าซึ่งพบว่าค่าไฟฟ้าในช่วงฤดูร้อนจะสูงกว่าค่าไฟฟ้านอกฤดูร้อนจริงตามความคาดหมาย เนื่องจากอากาศทำให้คนพึ่งพาความเย็นจากเครื่องใช้ไฟฟ้าประเภทตู้เย็น พัดลม และเครื่องปรับอากาศมากขึ้นกว่าปกติ สิ่งที่น่าสนใจระหว่างค่าใช้จ่ายเฉลี่ยระหว่างไฟฟ้ากับน้ำประปาก็คือ ความแตกต่างระหว่างพื้นที่

ของค่าใช้จ่ายทั้งสองอย่างนี้ การใช้ไฟฟ้าของครัวเรือนเมืองหลวงจะใช้มากไปหาน้อยจากเขตชั้นใน (808 บาท) ชั้นกลาง (493 บาท) และชั้นนอก (341 บาท) ตามลำดับ ในขณะที่ครัวเรือนในเขตชั้นนอกจ่ายค่าน้ำประปาสูงสุด (346 บาท) ตามด้วยเขตชั้นใน (282 บาท) และเขตชั้นกลาง (207 บาท) อาจเป็นไปได้ว่า ครัวเรือนจำนวนหนึ่งในเขตชั้นนอกคงประสบปัญหาน้ำประปาไม่มีใช้เพราะยังเข้าไม่ถึง (ดูปัญหาของคนเมืองหลวงในตารางที่ 24) จึงอาจต้องอาศัยน้ำประปาต่อจากเพื่อนบ้าน ซึ่งคงต้องจ่ายราคาแพงกว่าปกติ แต่เมื่อพิจารณาถึงค่าโทรศัพท์ของครัวเรือนที่มีโทรศัพท์ใช้ในเขตชั้นกลาง (731 บาท) กลับสูงกว่าทุก ๆ เขต (ชั้นใน 652 บาท และชั้นนอก 690 บาท) ซึ่งพิจารณาแล้วยังหาเหตุผลมาอธิบายไม่ได้ว่าทำไมจึงเป็นเช่นนั้น ในทางตรงกันข้าม ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือน สำหรับเชื้อเพลิงประเภทแก๊สนั้น ครัวเรือนที่ใช้จ่ายต่ำสุดคือ ครัวเรือนในเขตชั้นกลาง (336 บาท) ครัวเรือนเขตชั้นนอก (465 บาท) และในเขตชั้นในสูงสุด (626 บาท)

สำหรับค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เหลือคือ ค่าถ่าน ค่าน้ำดื่มบรรจุขวด ค่ายาม ค่าจอรถ ค่าเก็บขยะ ค่าจ้างซักรีด จะมีแบบแผนเหมือนกันคือครัวเรือนในเขตชั้นในจะใช้จ่ายมากที่สุด รองลงมาคือชั้นกลาง และน้อยที่สุดคือชั้นนอก ค่าใช้จ่ายที่น่าสนใจสุดท้ายคือค่าจ้างคนทำงานบ้าน ซึ่งโดยเฉลี่ยแล้วสูงกว่า 1,400 บาทต่อเดือนในทุกเขต กล่าวคือ ชั้นใน 1,690 บาท ชั้นกลาง 1,770 บาท และชั้นนอก 1,429 บาท ซึ่งนับว่าเป็นค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างสูงของครัวเรือนเมืองหลวงเมื่อเปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายอื่นๆ

การพิจารณาเรื่องนี้ คงมีความจำเป็นต้องนำจำนวนสมาชิกในครัวเรือน รายได้ และอาชีพของหัวหน้าครัวเรือนมาประกอบเพื่อให้เห็นภาพชัดเจนยิ่งขึ้น รายละเอียดต่าง ๆ เกี่ยวกับค่าใช้จ่ายของครัวเรือนจะมีการวิเคราะห์อย่างลึกซึ้งต่อไปในรายงานฉบับสมบูรณ์

4.2 คุณภาพชีวิตของ “คนเมืองหลวง” กับปัญหาสภาพแวดล้อมในกรุงเทพมหานคร

ข้อมูลที่ใช้มานำเสนอภาพของคุณภาพชีวิตคนเมืองหลวง ประสบการณ์และทัศนะของคนเมืองหลวงต่อปัญหาสภาพแวดล้อมของกรุงเทพมหานคร ได้มาจากข้อมูลแบบสัมภาษณ์บุคคล จำนวน 1,201 ราย ในพื้นที่สามเขตตั้งรายละเอียดที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว

เนื่องจากรายงานนี้เป็นรายงานเบื้องต้น จึงได้มุ่งนำเสนอรายละเอียดของบุคคลที่ถูกสัมภาษณ์ว่ามีลักษณะส่วนบุคคลอย่างไรในด้านตัวแปรทางประชากร เศรษฐกิจ และสังคม แต่มุ่งที่จะนำเสนอภาพรวม โดยใช้เขตพื้นที่ (zone) เป็นตัวชี้เปรียบเทียบหลัก ต่อประสบการณ์และทักษะของคนเมืองหลวง มีเพียงข้อมูลในบางส่วนเท่านั้น ที่ใช้ตัวแปรในด้านประชากรและเศรษฐกิจ มาเป็นตัวช่วยอธิบายเปรียบเทียบพฤติกรรมของคนเมืองหลวง โดยในตอนต่อไปนี้จะเริ่มจากการให้ภาพของ ความผูกพันของคนเมืองหลวงกับกฎเกณฑ์ของการโยกย้ายที่อยู่ในรูปการจดทะเบียนราษฎร หรือการขึ้นทะเบียนเป็นประชากรเมืองหลวง จากนั้นจะกล่าวถึงพฤติกรรมของคนเมืองหลวงในด้านการบริโภค ต่อด้วยประสบการณ์และทักษะของคนเมืองหลวงต่อสภาพแวดล้อม และความปลอดภัยในชุมชน และต่อการเดินทางไปทำงาน หรือไปสถานศึกษาของกลุ่มผู้ที่มีการเดินทางเป็นวิถีชีวิตประจำวันนำไปสู่กิจกรรมหลักของตน ในตอนสุดท้าย จะกล่าวถึงทักษะของคนเมืองหลวงต่อภาพรวมของกรุงเทพมหานคร

4.2.1 “คนเมืองหลวง” กับการทะเบียนเป็นคนเมืองหลวง

เป็นที่ทราบกันดีอยู่แล้วโดยทั่วไปว่า กระแสการย้ายถิ่นของคนต่างจังหวัดโดยเฉพาะคนในชนบทเข้ามาสู่กรุงเทพมหานคร เป็นกระแสหลักของการย้ายจากชนบทสู่เขตเมือง ในการสำรวจด้านสภาพแวดล้อมกับคุณภาพชีวิตของคนในเมืองหลวงครั้งนี้ เมื่อพิจารณาจากจังหวัดที่เป็นถิ่นเกิดของผู้ถูกสัมภาษณ์ พบว่า ส่วนใหญ่ของ “คนเมืองหลวง” มิใช่ผู้ที่เกิดในกรุงเทพมหานคร หรืออีกนัยหนึ่งก็คือ “ผู้ย้ายถิ่นเกิด” มาอยู่ในกรุงเทพมหานคร (ตารางที่ 8) คนเมืองหลวงในเขตพื้นที่ชั้นนอกมีสัดส่วนเป็นชาวเมืองหลวงชนิดที่เป็นเมืองแม่ของตนเองสูงที่สุด คือ ประมาณ 44% ส่วนอีกสองเขตพื้นที่ มีสัดส่วนประมาณสองในสามของคนเมืองหลวงทั้งหมด รองลงมาประมาณหนึ่งในสี่ของคนเมืองหลวงทั้งสามเขตพื้นที่ เป็นผู้มิถิ่นเกิดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตามมาด้วยภาคกลางประมาณ 15% - 21% และสัดส่วนของผู้ที่มีถิ่นเกิดในภาคเหนือและภาคใต้ มีใกล้เคียงกันคือ 6% - 9% มีคนเมืองหลวงจำนวนน้อยมากที่มีถิ่นเกิดในต่างประเทศ ในการวิเคราะห์ข้อมูลของถิ่นเกิดที่เป็นเขตเมืองหรือชนบท (ซึ่งไม่ได้แสดงตัวเลขไว้ในตาราง) พบว่า ในจำนวนผู้ที่เกิดนอกกรุงเทพฯ นี้

ส่วนใหญ่เป็นผู้มีถิ่นกำเนิดอยู่ในเขตชนบทมากกว่า 80% และกลุ่มที่โยกย้ายมาจากเขตชนบทนี้จะอาศัยอยู่ในเขตชั้นในมากกว่าในเขตอื่น ๆ อีกสองเขต

แม้ว่าข้อมูลข้างต้น จะชี้ชัดว่า คนเมืองหลวงส่วนใหญ่เกิดในจังหวัดอื่น แต่เมื่อถามถึงเรื่อง การมีที่อยู่ในทะเบียนราษฎรแล้ว (ตารางที่ 9) พบว่าคนเมืองหลวงมากกว่าครึ่ง กล่าวคือ 54% ในเขตพื้นที่ชั้นใน 60% ในเขตพื้นที่ชั้นกลาง และ 72% ในเขตพื้นที่ชั้นนอก มีข้อสังเกตตามหลักฐานการจดทะเบียนสำมะโนครัว ว่าขึ้นทะเบียนเป็นคนเมืองหลวงตามถิ่นที่อยู่จริงแสดงว่าผู้มีถิ่นเกิดนอกกรุงเทพฯ จำนวนหนึ่ง เมื่อย้ายที่อยู่แล้วได้มีการย้ายทะเบียนบ้านมาอยู่ในกรุงเทพฯ ด้วย อย่างไรก็ตาม ก็ยังมีคนเมืองหลวงจำนวนมาก โดยเฉพาะในเขตพื้นที่ชั้นในและเขตพื้นที่ชั้นกลางเป็นคนเมืองหลวงแต่ตัว คือไม่ได้ตีทะเบียนเป็นคนเมืองหลวงจริง ๆ สะท้อนให้เห็นถึงว่าจำนวนประชากรของคนเมืองหลวงที่ประกาศอย่างเป็นทางการ โดยใช้มาตรฐานข้อมูลทะเบียนราษฎรนั้นต่ำกว่าจำนวนประชากรที่อาศัยอยู่จริงสูงมาก และเป็นที่น่าสนใจว่าบุคคลเหล่านี้เป็นใคร ประกอบอาชีพอะไร ซึ่งทางโครงการวิจัยสำรวจจะทำการวิเคราะห์รายละเอียดในเรื่องนี้ให้ลึกซึ้งต่อไปในรายงานฉบับสมบูรณ์

อย่างไรก็ตามการจะตีความเกี่ยวกับตัวเลขนี้เพื่อใช้เป็นฐานประเมินจำนวนประชากรที่แท้จริงของกรุงเทพฯ ควรต้องทำด้วยความระมัดระวังรอบคอบเพราะสัดส่วนของผู้ไม่จดทะเบียนราษฎรที่แสดงในตารางที่ 9 นี้ มาจากผู้สัมภาษณ์ที่อายุระหว่าง 15-60 ปี เท่านั้น นอกจากนี้ยังมีข้อเท็จจริงอีกว่า ผู้ที่อยู่จังหวัดอื่นอาจมีทะเบียนบ้านอยู่ในกรุงเทพฯ ก็ได้

4.2.2 พฤติกรรมการบริโภคของคนเมืองหลวง

พฤติกรรมการบริโภค เป็นดัชนีที่ช่วยแสดงคุณภาพชีวิตของคนเมืองหลวงได้ในระดับหนึ่ง ในการสำรวจครั้งนี้ได้ถามถึงเรื่อง สุขภาพอนามัย การใช้เวลา และการพักผ่อนด้วย แต่ข้อมูลในส่วนดังกล่าวนี้ยังไม่สมบูรณ์จึงมิได้นำมาเสนอไว้ ณ ที่นี้ ในตอนนี้จะนำเสนอเกี่ยวกับแบบแผนการบริโภคอาหาร การนอน น้าหนักมาตรฐาน การสูบบุหรี่ และดื่มเหล้าของคนเมืองหลวงเท่านั้นในเรื่องเกี่ยวกับแบบแผนการกินอาหารสามมื้อพบว่า คนเมืองหลวงส่วนใหญ่รับประทานครบสามมื้อ (ตารางที่ 10) กล่าวคือ คนเมืองหลวงประมาณ

80% รับประทานอาหารเช้า 93% รับประทานอาหารมื้อกลางวัน และเกือบร้อยละ 90 รับประทานอาหารมื้อเย็น ตัวเลขดังกล่าวนี้สะท้อนให้เห็นแบบแผนที่น่าสนใจว่า มีคนเมืองหลวงถึง 20% ไม่รับประทานอาหารเช้า ซึ่งอาจเกิดจากความเร่งรีบที่ต้องตื่นไปทำงานแต่เช้า เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัดอันเป็นปัญหาสำคัญสุดของของคนเมืองหลวงในปัจจุบันนี้

ในทางสุขอนามัย มนุษย์ควรจะได้รับอาหารเย็นหรือรับประทานอาหารเช้าเพียงเล็กน้อย แต่พฤติกรรมของคนเมืองหลวงนี้ดูเหมือนจะตรงกันข้ามกับกฎเกณฑ์การบริโภคเพื่อสุขภาพอนามัยที่ดี โดยเฉพาะเมื่อมาพิจารณาถึงแบบแผนการบริโภคอาหารมื้ออื่น ๆ พบว่า มีคนเมืองหลวงจำนวนมากพอสมควร ที่นิยมบริโภคอาหารมื้อดึก ซึ่งเป็นมื้อที่ไม่ควรบริโภค เพราะอาหารจะได้รับการย่อยน้อย สัตว์ส่วนผู้นิยมข้าวต้มก่อนนอนนี้ ในเขตพื้นที่ชั้นในสูงกว่าอีกสองพื้นที่ค่อนข้างชัดเจนคือ 19% เปรียบเทียบกับ 14% สำหรับการบริโภคอาหารมื้ออื่น ๆ ซึ่งหมายถึงมีน้อย ๆ ระหว่างมื้อใหญ่ มีคนเมืองหลวงไม่มากนักประมาณ 5%-8% ที่นิยมบริโภค

สำหรับรูปแบบของอาหารที่รับประทานว่าเป็นทำกินเอง หรือซื้อสำเร็จรูปนั้น เห็นได้ชัดเจนว่า คนเมืองหลวงจำนวนมากฝากท้องไว้กับอาหารสำเร็จรูปโดยเฉพาะมื้อกลางวัน ส่วนมื้อเช้านั้น คนเมืองหลวงเขตชั้นในถึง 47% ที่ซื้ออาหารรับประทาน เปรียบเทียบกับคนเมืองหลวงในเขตชั้นกลาง 37% ชั้นนอก 30% ที่ปฏิบัติอย่างเดียวกัน กล่าวโดยรวมแล้วพฤติกรรมซื้ออาหารสำเร็จรูปรับประทานของคนเมืองหลวงนี้ เป็นสาเหตุโดยตรงอย่างหนึ่งที่ช่วยสนับสนุนให้ร้านอาหารทั้งเล็ก ใหญ่ แผลงลอย หรือใหญ่ที่สุดในโลกดำรงกิจการดำรงเรืองและดูจะเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ในกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยขอตั้งข้อสันนิษฐานไว้ ณ ที่นี้ว่า กรุงเทพฯเป็นเมืองหลวงที่มีสัดส่วนของร้านอาหารต่อจำนวนประชากรมากที่สุดในโลก เกี่ยวกับเรื่องนี้น่าจะมีการศึกษาวิจัยกันอย่างลึกซึ้งต่อไป

จากพฤติกรรมการกินแล้วมาดูพฤติกรรมการนอน ซึ่งพิจารณาแยกตามเพศในตารางที่ 11 (เนื่องจากเมื่อพิจารณาจำแนกตามเขตพื้นที่แล้วพบว่าไม่มีแบบแผนแตกต่างกัน) พบว่า มีคนเมืองหลวงจำนวนหนึ่งมีแบบแผนการเข้านอนไม่เป็นเวลา เพราะต้องทำ

งานเป็นกะ ในกลุ่มนี้เป็นผู้ชายมากกว่าผู้หญิงอย่างชัดเจนคือ เป็นชาย 7% และเป็นหญิงเพียง 2% โดยเฉลี่ยคนเมืองหลวงทั้งหญิงและชายนอนประมาณคืนละ 7 ชั่วโมงเศษ ซึ่งนับเป็นเวลานอนที่ยาวนานพอเหมาะพอควร สำหรับการพักผ่อนร่างกาย แต่อย่างไรก็ตามเมื่อถามต่อว่า คิดว่าเป็นการนอนที่เพียงพอหรือไม่ 14% ของผู้ชายและ 16% ของผู้หญิงตอบว่า นอนไม่เพียงพอ ซึ่งอาจเกิดจากปัญหาการนอนหลับไม่สนิทที่ถูกรบกวนจากปัญหาสภาพแวดล้อมจนนอนไม่ค่อยได้

ในทางสุขอนามัยนั้นถือว่าการนอนน้อยกว่า 6 ชั่วโมง เป็นการพักผ่อนที่ไม่เพียงพอ สำหรับร่างกายมนุษย์ทั่วไป ดังนั้นคณะนักวิจัยจึงสนใจว่าสำหรับผู้นอนน้อยกว่า 6 ชั่วโมง ซึ่งมีอยู่ประมาณ 8% ของคนเมืองหลวงที่ถูกสัมภาษณ์ทั้งหมด ให้เหตุผลที่นอนน้อยพบว่า มากกว่า 40% เล็กน้อยตอบว่าเป็นเหตุผลจากการต้องตื่นไปทำงานแต่เช้า รองลงมาสำหรับกลุ่มผู้ชายคือ เหตุผลที่มีเสียงดังรบกวนและเหตุผลอื่น ๆ (32%) ในขณะที่ผู้หญิงจะเป็นเหตุผลของการที่ต้องลุกมาทำงานบ้านและดูแลลูก (29%) ซึ่งเหตุผลเดียวกันนี้ผู้ชายตอบเพียง 5% เท่านั้น ในการพิจารณาแยกตามเขตพื้นที่ต่างหากออกไป พบว่า คนเมืองหลวงในกลุ่มที่นอนน้อยกว่า 6 ชั่วโมงนี้ ด้วยเหตุผลที่ต้องตื่นเข้าไปทำงานนั้นเป็นเหตุผลของคนในเขตชั้นกลาง 53% เขตชั้นนอก 42% และเขตชั้นใน 33% ซึ่งอาจจะเป็นไปได้ว่าในเขตชั้นในสุดคงมีสถานที่ทำงานใกล้กว่าในสองเขต ข้อมูลที่เสนอในตอน 4.2.4 ก็พบแบบแผนที่สอดคล้องกันนี้คือ คนในเขตชั้นกลางจะใช้วิธีแก้ไขปัญหาในการเดินทางไปทำงานด้วยการตื่นนอนให้เช้าขึ้นมากกว่าคนในเขตชั้นในและชั้นกลาง แต่เป็นเรื่องที่น่าสนใจจะวิเคราะห์ต่อไปว่า เพราะเหตุใดคนในเขตชั้นกลางจึงต้องนอนน้อยเพื่อตื่นเข้าไปทำงานและแก้ปัญหาวิธีการเดินทางไปตอบด้วยวิธีเดียวกันสูงที่สุด

ดัชนีที่ช่วยชี้สุขภาพอีกตัวหนึ่งก็คือส่วนสูงและน้ำหนัก (ตารางที่ 12) โดยเฉลี่ยแล้วคนเมืองหลวงไม่สูงมากนักคือ ผู้ชายสูงเฉลี่ย 166.20 เซนติเมตร และผู้หญิงสูงเฉลี่ย 156.20 เซนติเมตร แต่น้ำหนักเฉลี่ยของผู้ชายกับผู้หญิงเกือบจะใกล้เคียงกันคือ 58.5 และ 53.6 กก. ตามลำดับ เมื่อเรานำค่าส่วนสูงมาลบด้วย เกณฑ์มาตรฐานสำหรับผู้ชาย 100 และผู้หญิง 110 เพื่อพิจารณาว่าค่าที่ได้สูงหรือต่ำกว่าน้ำหนักจริงของคนนั้น ๆ หรือไม่ ถ้าค่าที่ได้น้อยกว่าน้ำหนักตัวที่เป็นจริงก็กล่าวได้ว่าบุคคลนั้นอ้วนเกินสมควร (over weight) และ

ถ้าค่าที่ได้มากกว่าก็คือว่าผอมไป (under weight) จากวิธีคำนวณดังกล่าวนี้ เราพบว่า ดัชนีความอ้วนของคนเมืองหลวงผู้ชายและคนเมืองหลวงผู้หญิงแตกต่างกัน คือในกลุ่มที่มีน้ำหนักมากเกินค่ามาตรฐานเป็นผู้ชาย 18% และผู้หญิง 75% อีกนัยหนึ่งจึงกล่าวได้ว่า โดยเฉลี่ยแล้วผู้ชายเมืองหลวงจะผอมมากกว่าผู้หญิงเมืองหลวง สำหรับกลุ่มคนเมืองหลวงที่มีน้ำหนักพอดี เป็นชายเพียง 2% และหญิงเพียง 5.7% เท่านั้น

ประเด็นสุดท้ายที่น่าสนใจในเรื่องพฤติกรรมบริโภคนี้ คือการสูบบุหรี่และดื่มสุรา ซึ่งได้วิเคราะห์แยกตามกลุ่ม กลุ่มอายุวัยรุ่น (15-25 ปี) และผู้ใหญ่ (26-60 ปี) โดยมีเพศเป็นตัวแปรคุมอีกทีหนึ่ง (ตารางที่ 13 และ 14) ปรากฏว่าสัดส่วนของผู้เคยสูบบุหรี่และเคยดื่มเหล้าจะสูงในกลุ่มผู้ใหญ่มากกว่ากลุ่มวัยรุ่นและเยาวชน และผู้หญิงจะเคยมีประสบการณ์พฤติกรรมดังกล่าวนี้น้อยกว่าผู้ชายอย่างชัดเจน โดยสัดส่วนของพฤติกรรมดื่มสุราจะสูงกว่าการสูบบุหรี่ โดยเฉพาะในกลุ่มผู้หญิงซึ่งปัจจุบันยังดื่มสุรายุมีประมาณ 25% ในขณะที่ยังคงสูบบุหรี่อยู่มีเพียง 5% เท่านั้น เหตุผลหลักที่จูงใจให้เริ่มพฤติกรรมการสูบบุหรี่ ส่วนใหญ่จะเป็นเหตุผลจากการอยากลองสูบหรือสูบตามคนอื่น ในขณะที่เหตุผลของการดื่มสุราเป็นครั้งแรก คือ จากการต้องเข้าสังคม สำหรับเหตุผลที่ตอบรองลงมาสำหรับการสูบบุหรี่คือ เพราะต้องเข้าสังคม ในขณะที่เหตุผลรองของการเริ่มดื่มสุราคือ เป็นความเท่และเป็นแฟชั่น

ในกลุ่มที่เคยสูบบุหรี่และดื่มสุราแต่ปัจจุบันได้เลิกไปแล้วนั้นพบว่า จะต่างกันระหว่างพฤติกรรมการสูบกับพฤติกรรมการดื่ม สัดส่วนสูงที่สุดของผู้ที่เลิกสูบบุหรี่ให้เหตุผลว่า เป็นเพราะไม่อยากสูบและรองลงมาคือเพราะผลเสียต่อสุขภาพ แต่สำหรับผู้เลิกดื่มสุราส่วนใหญ่จะให้เหตุผลว่าเป็นเพราะเพื่อนและเปลืองเงิน รวมถึงมีเพื่อนร่วมวงน้อยลง จึงเลิกดื่ม ส่วนเหตุผลรองลงมาจึงเป็นเรื่องเพราะสุขภาพ ข้อมูลเพิ่มเติมเรื่องหนึ่งที่มีได้แสดงไว้ในตารางแต่คิดว่าน่าสนใจที่จะเสนอไว้คือยี่ห้อบุหรี่ยี่ห้อคณิคมของนักสูบเมืองหลวง ซึ่งคือ กรองทิพย์ และส่วนใหญ่ นักสูบหรือเมืองหลวงยังนิยมสูบบุหรี่จากโรงงานยาสูบถึง 92% มีเพียง 4% เท่านั้น ที่นิยมบุหรี่ต่างประเทศ และอีก 4% เท่ากันที่สูบบุหรี่พื้นเมืองประเภทใบจากและยาเส้น

4.2.3 ประสบการณ์และทัศนะของ “คนเมืองหลวง” ต่อสภาพแวดล้อมและความปลอดภัยในชุมชนที่อาศัยอยู่

ในตอนต่อไปนี้จะเป็นการนำเสนอภาพการเปลี่ยนแปลงของชุมชนในกรุงเทพมหานคร และทัศนะของ“คนเมืองหลวง”ต่อสภาพแวดล้อมและความปลอดภัย ซึ่งคนเมืองหลวงได้เรียนรู้จริง จากประสบการณ์ชีวิตในชุมชนที่ตนอาศัยอยู่ ตลอดจนประสบการณ์ของการเข้ามีส่วนร่วมในระดับชุมชนในรูปคณะกรรมการเพื่อแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ของชุมชน

ในรอบ 5 ปีที่ผ่านมา (ตารางที่ 15) “คนเมืองหลวง” ที่อาศัยอยู่ในเขตพื้นที่ชั้นใน เขตพื้นที่ชั้นกลาง และเขตพื้นที่ชั้นนอก รับรู้ต่อการเปลี่ยนแปลงในเรื่องการเพิ่มขึ้นของจำนวนคนในชุมชน ถนนหนทางในชุมชน ความหนาแน่นของบ้านเรือนในชุมชนจำนวนร้านค้า ภัตตาคารในละแวกชุมชน และจำนวนโรงงาน สถานประกอบการในชุมชน ก่อนข้างแตกต่างกันดังนี้ แม้ว่าโดยรวมแล้ว “คนเมืองหลวง” ส่วนใหญ่จะรู้สึกชัดเจนว่ามีคนมากขึ้นในชุมชนแต่ความรู้สึกดังกล่าวนี้จะลดหลั่นลงไปตามเขตพื้นที่คือ คนในเขตพื้นที่ชั้นใน 65% เห็นว่ามีคนเพิ่มมากขึ้น คนในเขตพื้นที่ชั้นกลางประมาณสามในสี่ (หรือ 75%) รู้สึกอย่างเดียวกัน แต่คนในเขตพื้นที่ชั้นนอกรับรู้เรื่องนี้ถึง 81% ภาพดังกล่าวนี้ สะท้อนว่า การเพิ่มขึ้นของประชากรในกรุงเทพมหานครในทัศนะของ “คนเมืองหลวง” แล้ว จำนวนประชากรจะเพิ่มมากที่สุดในพื้นที่ชั้นนอกและน้อยที่สุดในเขตพื้นที่ชั้นใน ซึ่งในปัจจุบันมีความหนาแน่นทางประชากรสูงที่สุดอยู่แล้ว

รูปแบบการเปลี่ยนแปลงในแง่ถนนหนทางในชุมชน ความหนาแน่นของบ้านเรือนและโรงงานสถานประกอบการ ในประสบการณ์ของ “คนเมืองหลวง” ก็มีลักษณะเช่นเดียวกันกับเรื่องจำนวนคนคือ จะถูกสร้างเพิ่มมากขึ้น ลดหลั่นลงมาจากเขตพื้นที่ชั้นนอก เขตพื้นที่ชั้นกลางและเขตพื้นที่ชั้นใน ซึ่งก็สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงที่เขตพื้นที่ชั้นนอกและเขตพื้นที่ชั้นกลางยังพอมีพื้นที่เหลือสำหรับการขยายผิวจราจร การปลูกสร้างที่พักอาศัย และการสร้างสถานประกอบการต่าง ๆ เมื่อเปรียบเทียบกับเขตพื้นที่ชั้นในสุด ในขณะที่การเพิ่มขึ้นของจำนวนร้านค้า ร้านอาหาร จะไม่ต่างกัันนักในเขตพื้นที่ของทั้ง 3 เขต

กล่าวโดยสรุป สำหรับภาพการเปลี่ยนแปลงของสภาพในชุมชน “คนเมืองหลวง” ในเขตพื้นที่ชั้นนอก มีทิศต่อการเปลี่ยนแปลง เรื่องจำนวนคน ถนนหนทาง บ้านเรือน ร้านค้า และโรงงาน ในรอบ 5 ปีที่ผ่านมาว่า มีการเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจนมากกว่าในเขตพื้นที่ชั้นกลางและเขตพื้นที่ชั้นใน กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือการเพิ่มขึ้นของประชากรและวัตถุทางโครงสร้างของกรุงเทพมหานครนี้ มีการเปลี่ยนแปลงเชิงปริมาณในเขตพื้นที่ชั้นนอกมากกว่าเขตพื้นที่ส่วนกลางและส่วนในสุด

ทัศนคติที่สำคัญถัดมาที่ “คนเมืองหลวง” สะท้อนต่อคำถามนำในเรื่อง ปัญหาสภาพแวดล้อมในชุมชนในรอบหนึ่งเดือนที่ผ่านมา เกี่ยวกับเรื่อง เสียงดังรบกวน อากาศเสีย น้ำเน่า ขยะ กลิ่น ฝุ่น ยุงและแมลง (ตารางที่ 16) มีความแตกต่างเด่นชัดและหลากหลายไปตามเขตพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร ปัญหาเรื่องยุงกับแมลง จะเป็นปัญหาที่คนเมืองหลวงถูกรบกวนมากที่สุดในรอบหนึ่งเดือนก่อนการสำรวจ โดยคนในเขตพื้นที่ชั้นนอก จะมีปัญหาเรื่องนี้มากกว่าในเขตพื้นที่ชั้นกลางและเขตพื้นที่ชั้นใน (74%, 70% และ 61% ตามลำดับ) แต่พอมาถึงปัญหาในเรื่องของน้ำเน่าเสียและขยะ ซึ่งน่าจะเป็นสภาพแวดล้อมที่ก่อให้เกิดปัญหาเรื่องยุงกับแมลง “คนเมืองหลวง” กลับรู้สึกว่าจะไม่ถูกรบกวนมากนักทั้งสามเขต คือ “คนเมืองหลวง” ประมาณ 19% - 23% รู้สึกว่ามีปัญหาน้ำเน่าเสีย และประมาณ 13% - 19% รู้สึกว่าตนเองมีปัญหาเกี่ยวกับขยะและของเสียในชุมชน ซึ่งเป็นไปได้ว่าปัญหาเรื่องน้ำเน่าและขยะ อาจจะเป็นปัญหาที่ไกลตัวออกไป แต่ปัญหายุงและแมลงเป็นปัญหาที่คนเมืองหลวงต้องเผชิญด้วยตนเองอยู่ทุกคำคืน

ปัญหาสภาพแวดล้อมในเรื่อง เสียงดังรบกวน อากาศเสีย และฝุ่น “คนเมืองหลวง” ในเขตพื้นที่ชั้นในจะต้องเผชิญมากกว่าคนในเขตพื้นที่ชั้นกลางและเขตพื้นที่ชั้นนอก อาทิเช่น 41% ของคนในเขตพื้นที่ชั้นในรู้สึกว่ายุง เป็นปัญหามาก ในขณะที่คนในเขตพื้นที่ชั้นกลางและเขตพื้นที่ชั้นนอกเพียง 29% และ 21% รู้สึกแบบเดียวกัน ปัญหาเกี่ยวกับความรู้สึกว่าถูกรบกวนด้วยกลิ่นเหม็น จะไม่เป็นปัญหาสำหรับคนเมืองหลวงส่วนใหญ่ในทั้งสามเขต ที่ผู้รายงานว่า กลิ่น เป็นปัญหามากเพียง 4% - 9% เท่านั้น

ต่อคำถามที่ว่า เมื่อมีปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้แล้ว “คนเมืองหลวง” มีวิธีการแก้ไข ปัญหาอย่างไรบ้าง ในทุกๆ ปัญหา ยกเว้น ปัญหาเรื่องฝุ่นและยุง “คนเมืองหลวง” ที่ประสบ ปัญหาเหล่านี้ส่วนใหญ่สะท้อนว่า ไม่ได้แก้ปัญหอะไรเลย เพราะคิดว่าเป็นเรื่องที่แก้ไม่ได้ มีจำนวนน้อยมากเพียง 2% - 9% ที่พยายามแก้ปัญหาโดยพูดคุยกับผู้ก่อปัญหา หรือแจ้ง สำนักงานเขต ให้มาช่วยแก้ปัญหา สำหรับปัญหาฝุ่นและยุงนั้น ส่วนมากใช้วิธีแก้ปัญหาโดย พึ่งตนเอง เป็นที่น่าสนใจว่าแม้ว่าคนเมืองหลวงจะบอกเล่าประสบการณ์ที่ตนเองประสบอยู่ ในชุมชนที่อาศัยอยู่ เกี่ยวกับเรื่อง เสียงดัง อากาศเสีย น้ำเน่า ขยะ ว่ามีปัญหาไม่มากนัก แต่ เมื่อถูกถามถึงปัญหาที่สำคัญที่สุดในกรุงเทพมหานครที่ควรได้รับการแก้ไข ปัญหาทั้งสี่กลับได้ รับการกล่าวถึงมากและชัดเจนที่สุด ดังรายละเอียดที่จะเสนอในตอนต่อไปเกี่ยวกับ ทักษะของ “คนเมืองหลวง” ต่อภาพรวมของกรุงเทพมหานคร

ในเรื่องของอาชญากรรม ซึ่งมีความเชื่อกันว่า เป็นปัญหาชัดเจนอันหนึ่งของ สังคมเมืองโดยเฉพาะในเขตเมืองใหญ่ เช่น กรุงเทพมหานครนี้ ซึ่งมีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่นจำนวนมาก และจำนวนคนเมืองหลวงที่มากมายมหาศาลมีสภาพหลากหลายทางสังคม วัฒนธรรม ความเชื่อ การแข่งขันเพื่อดำรงชีวิตอยู่ จากคำถามนำเกี่ยวกับเรื่องนี้ต่อคนเมืองหลวง (ตารางที่ 17) ว่า นับตั้งแต่อยู่ในกรุงเทพมหานคร จนถึงปัจจุบันมีประสบการณ์เกี่ยวกับเรื่องอาชญากรรมอย่างไรบ้าง พบว่า “คนเมืองหลวง” ประมาณ 13% - 19% เคยถูกล้วง กระเป๋า ประมาณ 16% - 21% เคยถูกจี้ชิงทรัพย์ และประมาณ 6% เคยถูกคุกคามข่มขู่ ใน กลุ่มผู้มีประสบการณ์เหล่านี้ โดยเฉลี่ยแล้ว เคยประสบปัญหาเหล่านี้มากกว่าหนึ่งครั้ง และ สูงสุดประมาณเกือบ 4 ครั้ง และต่อคำถามถึงประสบการณ์ของการเคยถูกขโมยขึ้นบ้านในรอบ หนึ่งปีที่ผ่านมา ก่อนการสำรวจ พบว่า อัตราส่วนของคนเคยถูกขโมยขึ้นบ้านสูงสุดในเขตพื้นที่ ชั้นในคือ 11% และต่ำสุดในเขตพื้นที่ชั้นนอกคือ 5% ในขณะที่เขตพื้นที่ชั้นกลางมีคนเคย ประสบปัญหานี้ประมาณ 9% มากกว่าครึ่งหนึ่งของเหตุการณ์ขโมยขึ้นบ้านนี้ เป็นเหตุที่เกิด ขึ้นในตอนกลางคืน แต่น่าสนใจที่ว่า เหตุการณ์ที่มีขโมยขึ้นบ้านนั้น ส่วนมากเหตุการณ์เกิด ขึ้นในขณะที่มีคนอยู่ในบ้าน สำหรับชาวของที่ถูกขโมยนั้น ในเขตพื้นที่ชั้นในของที่ถูกขโมยจะ เป็นจำพวกข้าวของเครื่องใช้ไฟฟ้าประเภท โทรทัศน์ วิทยุ และวิทยุ มากที่สุด (49%) ในขณะที่เขตพื้นที่ชั้นนอก จะเป็นเงินสดหรือทองรูปพรรณ (44%) ส่วนเขตพื้นที่ชั้นกลาง ของที่

ถูกขโมยมากที่สุดจะเป็น เงินสด หรือทองรูปพรรณ หรือของใช้ส่วนตัวประเภท กางเกง เสื้อผ้า นาฬิกาข้อมือมากพอ ๆ กัน (30%)

กล่าวได้ว่า ประสบการณ์ที่เกี่ยวกับอาชญากรรมนี้ คนเมืองหลวงส่วนน้อย ที่ประสบปัญหา และไม่มี ความแตกต่างกันในเชิงพื้นที่แต่อย่างใด แต่น่าจะนำอัตราส่วนของ ประสบการณ์ดังกล่าวนี้ไปเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานทางสากลว่าโดยเฉลี่ยแล้ว คราวเรือน ในเมืองที่ประสบปัญหาในอัตราที่ถือว่ามากเกินมาตรฐานนั้นควรเป็นเท่าไร

การรวมตัวของคนในชุมชนในเมืองใหญ่ เพื่อแก้ไขปัญหาสภาพแวดล้อมและ ปัญหาเชิงเศรษฐกิจสังคม รวมถึงปัญหาที่เกิดขึ้นเฉพาะหน้าอื่น ๆ นั้น อาจดูเป็นเรื่องที่เป็น ไปได้ยาก เนื่องจากลักษณะของการใช้ชีวิตที่ต่างคนต่างอยู่และแก่งแย่งชิงดีกันสูง และจาก คำถามเกี่ยวกับการมีคณะกรรมการชุมชน ยืนยันความเชื่อได้ในระดับหนึ่ง เพราะในเขตพื้นที่ ชั้นในและเขตพื้นที่ชั้นกลางของกรุงเทพมหานครนั้น คนเมืองหลวงที่อาศัยอยู่ในทั้งสองเขต กล่าวว่ามีประมาณ 20% ที่คิดว่าในชุมชนที่ตัวเองมีคณะกรรมการที่ถาวรต่อเนื่อง (ตารางที่ 18) ตรงกันข้ามกับในเขตพื้นที่ชั้นนอกที่สัดส่วนดังกล่าวสูงถึง 48% โดยรวมกล่าวได้ว่า คนใน เขตพื้นที่ชั้นนอกสามารถมีการรวมตัวในรูปของคณะกรรมการระดับท้องถิ่นมากกว่าคนในเขต พื้นที่ชั้นในและชั้นกลาง ซึ่งคงมีลักษณะต่างคนต่างอยู่ค่อนข้างสูง

ในประเด็นต่อเนื่องนี้ เราสามารถตั้งข้อสังเกตได้ว่า มีคนเมืองหลวงจำนวน หนึ่งคือประมาณ 13%- 15% ที่ไม่ทราบว่าในชุมชนที่ตนเองอาศัยอยู่นั้นมีคณะกรรมการในรูป แบบดังกล่าวหรือไม่ บุคคลเหล่านี้อาจเป็นคนที่มาอาศัยอยู่ใหม่ในชุมชน หรืออาจเป็นบุคคล ที่ไม่ได้ให้ความสนใจใดๆในกิจกรรมเชิงสังคมเช่นนี้ สำหรับในชุมชนที่เคยมี หรือมีคณะกรรมการนั้น การเข้าร่วมกิจกรรมดังกล่าวจากคนเมืองหลวงก็ค่อนข้างต่ำคือ ในเขตพื้นที่ชั้นนอกมี ประมาณ 28%เขตพื้นที่ชั้นใน 17%และต่ำสุดในเขตพื้นที่ชั้นกลางคือ 13%

โดยสรุปกล่าวได้ว่า ปัญหาสภาพแวดล้อมในชุมชนที่ตนอาศัยอยู่นั้น “คนเมืองหลวง” มองว่ายังคงไม่ร้ายแรงพอรับได้ และถึงมีปัญหา ก็ไม่ได้คิดที่จะแก้ไขปัญหาอย่างไร ซึ่งอาจเป็นเพราะมองไม่เห็นหนทางใดๆในการที่จะแก้ไขปัญหาเหล่านี้ ในส่วนของปัญหาที่

เล็กน้อยและเผชิญถึงตัว เช่น ฝุ่น ยุง แมลง คนเมืองหลวงก็ปรับตัวโดยหาวิธีการในการที่จะแก้ไขปัญหาลำเนาด้วยตนเอง ต่อปัญหาที่ใหญ่และเกี่ยวข้องกับคนอื่นหรือสาเหตุภายนอก เช่น อากาศเสีย เสียงดัง น้ำเน่า ขยะ เหล่านี้ คนเมืองหลวงก็ทำได้ที่จะปล่อยไปโดยไม่แก้ไขอะไร และการแก้ไขปัญหามารูปแบบของการรวมกลุ่มในระดับท้องถิ่น หรือชุมชน ก็ดูเหมือนว่ามีใช้หนทางของชีวิตแบบชาวเมืองหลวง จะปฏิบัติอย่างที่ใครก็ตามคิดและฝันถึงเรื่องการรวมตัวกันเองของชาวบ้าน เพื่อช่วยเหลือแก้ไขปัญหามารวมกันท้องถิ่นที่ตนเองอาศัยอยู่

4.2.4 ประสบการณ์และทัศนะของ “คนเมืองหลวง” ต่อการเดินทางไปทำงานหรือไปสถานศึกษา

ผู้ที่อยู่ในกรุงเทพมหานครทุกคน ย่อมเคยประสบปัญหาการเดินทางภายในกรุงเทพฯ ไม่ว่าจะเป็นปัญหาจราจรที่ติดขัด หรือความไม่พอเพียงของพาหนะที่เดินทาง โดยเฉพาะจำนวนรถเมล์ในชั่วโมงเร่งด่วน จึงเป็นสิ่งที่น่าสนใจที่จะค้นหาว่า คนเมืองหลวงเดินทางไป-กลับ จากบ้านไปสถานที่ทำงานหรือสถานศึกษาด้วยพาหนะใดบ้าง โดยเฉพาะถ้าเป็นการพิจารณาตามกลุ่มอาชีพของคน เพื่อดูถึงความแตกต่างในพาหนะที่ใช้ ซึ่งข้อมูลจากการสำรวจครั้งนี้ (ตารางที่ 19) จะพบความแตกต่างที่น่าสนใจ คือ พาหนะที่ผู้ที่ทำงานด้านวิชาชีพใช้ เป็นพาหนะหนึ่งในหลาย ๆ พาหนะที่ใช้ในการเดินทางไปและกลับ ผู้ให้สัมภาษณ์คนหนึ่งอาจใช้เพียงพาหนะเดียว หรือ 2-3 พาหนะได้) คือ รถเมล์ธรรมดาหรือรถเมล์เล็ก ซึ่งเหมือนกับกลุ่มนักเรียนนักศึกษาโดยจะต่างกันที่จำนวนเปอร์เซ็นต์ที่ใช้ โดยกลุ่มที่ทำงานวิชาชีพมีประมาณ 30% ที่ใช้รถเมล์ กลุ่มนักเรียน นักศึกษาจะใช้ถึงกว่า 70% ส่วนทางด้านกลุ่มผู้ใช้แรงงานหรือบริการจะใช้บริการเดินเท้ามากที่สุด คือ ประมาณ 45% นอกจากนี้ถ้าพิจารณาถึงพาหนะหลักที่ใช้ในการเดินทาง จะพบถึงความสมเหตุสมผลของพาหนะที่ใช้มากเป็นลำดับที่ 2 และที่ 3 ในทุกกลุ่มอาชีพ คือ กลุ่มวิชาชีพจะใช้รถยนต์หรือรถกะบะส่วนตัว และมอเตอร์ไซด์ส่วนตัว มากเป็นลำดับ 2 และ 3 ในขณะที่กลุ่มผู้ใช้แรงงานหรือบริการ ใช้รถเมล์และมอเตอร์ไซด์ส่วนตัว ส่วนกลุ่มนักเรียน/นักศึกษามีเปอร์เซ็นต์ของการเดินเท้าและรถยนต์ส่วนตัวเท่า ๆ กัน เป็นลำดับที่ 2 และรถปรับอากาศเป็นลำดับที่ 3 จึงเห็นได้ชัดว่า รถเมล์ยังเป็นพาหนะยอดนิยมของคนเมืองหลวงอยู่ และในกลุ่มผู้ทำงานมีการใช้มอเตอร์ไซด์เป็นพาหนะในการไป-กลับ สถานที่ทำงานค่อนข้างมาก

ในเรื่องเกี่ยวกับเวลาที่คนเมืองหลวงใช้ในการเดินทางทั้งไปและกลับ ก็เป็นข้อค้นพบที่น่าสนใจ เพราะได้สะท้อนให้เห็นว่าคนในกลุ่มวิชาชีพใช้เวลาในการเดินทางไปและกลับระหว่างบ้านและสถานที่ทำงาน ประมาณ 1 ชั่วโมง ซึ่งอาจตีความได้ว่า คนกลุ่มนี้จะมีสถานที่อยู่อาศัยค่อนข้างไกลจากสถานที่ทำงาน และเป็นกลุ่มคนที่สามารถเลือกซื้อบ้านที่ตนพอใจได้แม้ว่าจะต้องใช้เวลาในการเดินทางค่อนข้างมากก็ตาม และอาจอธิบายได้ในลักษณะเดียวกับกลุ่มนักเรียน นักศึกษาที่ใช้เวลาในการเดินทางเกือบ 1 ชั่วโมงเช่นกัน ทั้งนี้ เพราะกลุ่มนักเรียน นักศึกษา มีโอกาสที่จะเลือกสถานศึกษาที่ตนเองต้องการแม้ว่าจะต้องใช้เวลาในการเดินทางค่อนข้างมากก็ตาม ในขณะที่กลุ่มผู้ใช้แรงงาน/บริการ ใช้เวลาเพียงประมาณ 30 นาที ซึ่งอาจอธิบายในแง่ที่ว่า คนกลุ่มอาชีพนี้มักเลือกที่อยู่อาศัยในแหล่งที่อยู่ใกล้ที่ทำงานของตน โดยมีเหตุผลเกี่ยวข้องกับลักษณะงานที่ทำที่อาจต้องทำงานเป็นกะหรือมีลักษณะการทำงานที่ไม่เป็นเวลาก็ได้

เมื่อกลับมาพิจารณาถึงปัญหาที่คนเมืองหลวงประสบ จากการเดินทางไป-กลับ ระหว่างบ้านและสถานที่ทำงานหรือสถานศึกษา จากตารางที่ 20 จะเสนอเฉพาะปัญหาที่มีผู้ตอบเกิน 5 รายเท่านั้น พบว่าผู้ที่เดินทางโดยรถยนต์หรือรถกะบะส่วนตัวของทุกเขตพื้นที่ คิดว่าตนเองประสบกับปัญหาของความไม่สะดวกสบายในการเดินทาง ถึง 60% - 77% มากกว่าผู้ที่นั่งรถเมล์ ที่มีประมาณ 63% รองลงมาจะเป็นเรื่องของความเบื่อหน่ายในการเดินทาง คือมีประมาณ 64%-68% ในขณะที่มีปัญหาความเครียดในการเดินทางประมาณ 51% - 61% ส่วนผู้ใช้รถเมล์ธรรมดาหรือรถเมล์เล็กในทุกเขตพื้นที่ คิดว่าตนเองประสบกับปัญหาเรื่องค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปทำงาน ประมาณ 11% - 20% ในขณะที่ผู้ที่ใช้รถยนต์หรือรถกะบะและรถมอเตอร์ไซด์ส่วนตัว เฉพาะในเขตพื้นที่ชั้นกลางเท่านั้น ที่คิดว่าประสบกับปัญหาเรื่องนี้ อย่างไรก็ตามในเรื่องของความเครียดและความเบื่อหน่ายในการเดินทางส่วนใหญ่ ผู้ที่ใช้บริการรถเมล์จะประสบปัญหานี้มากกว่าผู้ที่ใช้รถยนต์หรือรถกะบะส่วนตัว ซึ่งถือว่าเป็นเรื่องปกติของผู้ใช้รถเมล์ย่อมมีประสบการณ์ในปัญหาเหล่านี้มากกว่าและหากมองกันในภาพรวมแล้วก็อาจสรุปได้ว่า ในทั้ง 3 เขตพื้นที่จะไม่มีมีความแตกต่างกันในความรู้สึกต่อปัญหาทั้ง 4 ปัญหา และส่วนใหญ่ผู้ที่คิดว่ามีปัญหาก็จะเป็นกลุ่มผู้ที่ใช้รถยนต์หรือรถกะบะหรือรถมอเตอร์ไซด์ส่วนตัว และผู้ใช้บริการรถเมล์เท่านั้น

สำหรับวิธีการแก้ไขปัญหาคอนเมืองหลวงใช้เมื่อเกิดปัญหาในการเดินทางนั้น จากคำถามนำในแบบสำรวจ จะพบว่าไม่มีความแตกต่างอย่างชัดเจนระหว่างเขตในทุกวิธีการ (ตารางที่ 21) แต่พบว่าวิธีการที่คนในเขตพื้นที่ชั้นในและชั้นนอกใช้ในการแก้ไขปัญหามากที่สุด คือการเปลี่ยนเส้นทางการเดินทาง คือมีประมาณ 30% และ 32% ในขณะที่ผู้ที่อยู่ในเขตชั้นกลางจะใช้วิธีการตื่นนอนให้เช้าขึ้น เป็นวิธีการแก้ไขปัญหอันดับแรก และเป็นอันดับที่ 2 ของคนในเขตชั้นนอกการเลื่อนเวลาในการเดินทางให้เร็วขึ้นหรือช้าลงก็เป็นอีกวิธีการหนึ่งที่นิยมใช้ของคนในทุกเขตพื้นที่ (21% - 30%) ในขณะที่วิธีการเปลี่ยนเวลาเข้า-ออกงาน ซึ่งเป็นวิธีการที่ทางหน่วยงานราชการหลายหน่วยงานได้พยายามผลักดันให้เกิดขึ้นเพื่อช่วยแก้ไขปัญหการจราจร ของกรุงเทพมหานครก็ตาม จะมีไม่ถึง 10% ในทุก ๆ เขตพื้นที่

ต่อคำถามที่ว่าในระหว่างการเดินทาง ซึ่งค่อนข้างยาวนานนั้น คนในเมืองหลวงทำกิจกรรมอะไรบ้าง จากตารางที่ 22 คำตอบที่ได้คือในทุก ๆ เขตพื้นที่ จะมีกิจกรรมการคุย ประมาณ 26% - 36% มากกว่ากิจกรรมอื่น ซึ่งอาจสรุปได้ว่า การเดินทางไป-กลับระหว่างบ้านและที่ทำงานหรือสถานศึกษาของคนกรุงเทพฯ นั้น มักเป็นการเดินทางที่มีเพื่อนร่วมเดินทางประจำ หรือหากมองไปในอีกด้านหนึ่งก็คือ อาจเป็นเพื่อนคุยที่ได้พบกันระหว่างการเดินทางในระยะสั้น ๆ ก็เป็นไปได้เช่นกัน กิจกรรมที่นิยมรองลงมาจะเป็นการฟังวิทยุหรือเทป ซึ่งหากเราเชื่อว่าผู้ที่จะสามารถฟังวิทยุ-เทปได้ควรเป็นการรับฟังจากรถยนต์หรือรถกะบะ ก็อาจถือได้ว่าการฟังวิทยุ-เทปเป็นกิจกรรมหลักของผู้ที่ใช้รถยนต์หรือรถกะบะ นอกจากนี้ยังมีข้อค้นพบที่น่าสนใจอีกประเด็นหนึ่งคือคนเมืองหลวงจะสนใจในกิจกรรมการนอนมากกว่าการอ่านหนังสือคือในขณะที่มีการนอน 7% - 11% ในทุกเขตพื้นที่ แต่จะมีการอ่านหนังสือพิมพ์/นวนิยาย/การ์ตูน เพียง 3% - 5% เท่านั้น

4.2.5 ทศนะของ “คนเมืองหลวง” ต่อภาพรวมของกรุงเทพมหานคร

ในตอนที่แล้ว ๆ มาทั้งหมดเป็นการเสนอพฤติกรรมส่วนบุคคลและประสบการณ์ต่อปัญหาและสภาพแวดล้อมที่ประสบในชุมชนของคนเมืองหลวง ต่อไปนี้จะถึงภาพรวมใหญ่ของกรุงเทพฯ ที่คนเมืองหลวงทั้งสามเขตพื้นที่มองและวิเคราะห์ คำถามแรกในเรื่องนี้เป็นคำถามเปิดที่ถามถึงว่าการอยู่อาศัยในกรุงเทพมหานครนั้นมีข้อดี ข้อเสียอย่างไร

(ตารางที่ 23) ปรากฏว่ามีคนเมืองหลวงในเขตชั้นในและชั้นกลางประมาณ 10% และคนในเขตชั้นนอกถึง 19% เห็นว่า การอยู่กรุงเทพฯ นี้ ไม่มีข้อดีอะไรเลย เป็นที่น่าสนใจว่าเพราะเหตุอะไรคนในเขตชั้นนอกถึงมีทัศนคติดังกล่าว เพราะถ้าเปรียบเทียบกับปัญหาความเป็นอยู่ต่างๆ จากข้อมูลที่เสนอมาแล้วข้างต้น โดยรวมคนในเขตชั้นนอกจะมีปัญหาน้อยกว่าในพื้นที่อื่น ๆ อีกสองพื้นที่ อย่างไรก็ตามคนในเขตชั้นนอกถึง 13% ก็กล่าวว่าการอยู่กรุงเทพฯ ไม่มีข้อเสียอย่างไรเลย ในขณะที่คนเมืองหลวงในเขตชั้นกลางและชั้นใน คิดอย่างเดียวกันเพียง 7% และ 5% ตามลำดับ

ข้อดีที่มีการพูดถึงมากเป็นสามอันดับแรกของการอยู่กรุงเทพฯ ที่คนเมืองหลวงทั้งสามเขตแสดงทัศนะออกมาคือ

- (1) เป็นแหล่งความเจริญ สถานที่พักผ่อน บ้านเทंग
- (2) มีความสะดวกในการทำมาหากิน ประกอบอาชีพ และหารายได้
- (3) มีความสะดวกในการคมนาคม เดินทางติดต่อสื่อสารต่าง ๆ

ในขณะที่ข้อเสียจะมีเด่นชัดอยู่สามประการคือ ปัญหาสภาพแวดล้อมในกรุงเทพมหานครทุก ๆ ด้าน (ยกเว้นเรื่องจราจร) และปัญหาในการเดินทางคมนาคมและการจราจรส่วนข้อเสียลำดับสามมีความก้ำกึ่งกันระหว่างเรื่อง การมีค่าครองชีพสูง ทำมาหากินลำบาก และปัญหาความปลอดภัย กับปัญหาทางสังคมอื่นๆ เช่น เรื่องเอดส์ โสเภณี

แต่เมื่อมีการถามให้คนเมืองหลวง แสดงทัศนะถึงปัญหาสำคัญที่สุดของกรุงเทพมหานคร มาสามปัญหานั้นพบว่า ปัญหาเรื่องการจราจรติดขัด กลายเป็นปัญหาอันดับหนึ่ง ของคนเมืองหลวงทั้งสามเขต (ตารางที่ 24) และเมื่อคำนวณความถี่ของปัญหาต่าง ๆ ที่ถูกกล่าวถึงทั้งหมด ปรากฏว่า ปัญหาอันดับที่ 1 ถึง 5 จะเหมือนกันในทุกเขตพื้นที่ของกรุงเทพฯ ได้แก่ (2) ปัญหาอากาศเป็นพิษและควันพิษ (3) ปัญหาน้ำเน่า น้ำเสีย (4) ปัญหาความแออัดของชุมชน และ(5) ปัญหาขยะมากซึ่งทั้งหมดนี้เป็นปัญหาเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมทั้งสิ้น ลำดับที่ 6 ของคนเมืองหลวงชั้นในคือเสียงดังจากรถมอเตอร์ไซด์และรถอื่นๆ ในขณะที่อีกสองพื้นที่คือ ปัญหาอาชญากรรมและความปลอดภัย

กล่าวโดยรวมปัญหาทุกปัญหาที่ถูกระบุมาส่วนใหญ่ จะเป็นปัญหาที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานครที่จะดูแลแก้ไข ยกเว้นปัญหาอาชญากรรม ยาเสพติด แหล่งอบายมุข ซึ่งคงเป็นหน้าที่ของทางตำรวจนครบาลต้องกวาดล้างให้มากขึ้น เข้มงวดจริงจังยิ่งขึ้น ในเขตชั้นนอก ได้กล่าวถึงปัญหาน้ำประปาไม่ไหลและบางส่วนยังไม่มีน้ำประปาใช้ ซึ่งเป็นปัญหาสำคัญอันดับ 7 และในขณะที่ในเขตพื้นที่ชั้นในและชั้นกลาง มีการระบุถึงปัญหานี้น้อยมาก เรื่องนี้ทางการประสานครหลวงควรจะพิจารณาแก้ไขโดยด่วน ที่น่าสนใจคือคนในเขตชั้นในซึ่งจะมีปัญหาสภาพแวดล้อมต่าง ๆ รุนแรงในชุมชนด้วย ได้สะท้อนถึงปัญหาทางสังคมที่คนเห็นแก่ตัว ไร้หัวใจ และความผูกพันในครอบครัวมีน้อยไว้เป็นปัญหาอันดับที่ 7 ในที่นี้ขอเสนอปัญหาอันดับที่ 11 ของคนในเขตพื้นที่ชั้นนอกไปยังรัฐบาล แม้มิได้ระบุไว้ในตาราง แต่พิจารณาได้ว่าเป็นปัญหาโดดเด่นของชาวบ้านในเขตพื้นที่ชั้นนอก ที่ยังทำนาปลูกข้าวอยู่จำนวนหนึ่ง ชาวบ้านกลุ่มนี้สะท้อนมาว่าปัญหาของเขาคือ “ข้าวเปลือกราคาถูกลง”

ปัญหาชัดเจนปัญหาหนึ่งของเมืองหลวงหรือเมืองใหญ่เกือบทุกแห่งในโลกคือการมีประชากรอยู่หนาแน่นจนเกินความพอดี ต่อปัญหานี้คนเมืองหลวงในกรุงเทพฯ เกือบทั้งหมดเห็นด้วยว่ากรุงเทพมหานครมีคนอยู่มาก และผู้ที่ตอบว่ามีอยู่มากเกินไปถึง 85% (ตารางที่ 25) การมีคนอยู่จำนวนมากมาหลายทศวรรษนี้น่าสนใจที่จะทราบถึงทัศนะของคนเมืองหลวงว่าผลกระทบของการที่คนกรุงเทพฯ มีอยู่หนาแน่นต่อการใช้ชีวิตประจำวันนั้นเป็นอย่างไร ในเรื่องนี้คนเมืองหลวงทั้งสามเขตพื้นที่แสดงความเห็นออกมาไม่แตกต่างกัน กล่าวคือ ประมาณครึ่งหนึ่ง (53%) กล่าวว่าผลกระทบแน่นอนต่อการดำเนินชีวิตของเขา (ตารางที่ 26) ในขณะที่คนเมืองหลวง 43% ตอบว่าไม่มีผลกระทบเพราะการดำเนินชีวิตของเขาไม่ได้ต้องเกี่ยวข้องกับใครมากนัก และมีคนเมืองหลวง 4% กล่าวว่า ไม่สามารถตอบได้ว่ามีผลกระทบอย่างไรต่อตนเอง

ในกลุ่มที่พูดถึงผลกระทบของการมีคนมากในกรุงเทพฯ ให้เหตุผลไปในทางลบ เกือบทั้งหมดเรียงลำดับตามสัดส่วนความสำคัญของผลกระทบที่คนเมืองหลวงรู้สึกดังนี้ ทำให้ชีวิตต้องแข่งขันแย่งชิงกันทุกเรื่อง (29%) ทำให้รถติดหนาแน่น (15%) เกิดการเอารัดเอาเปรียบเห็นแก่ตัวและทำให้สภาพแวดล้อมไม่ดี (2%) และเกิดปัญหาอาชญากรรม (1%) ส่วน

ผลกระทบที่อาจกล่าวได้ว่าเป็นข้อดีของการมีคนมากได้รับการพูดถึงเพียงเรื่องเดียวคือ ผลดีต่อการค้าขายที่มีกำลังซื้อสูงมากเพราะคนมาก (4%) กล่าวโดยรวมแล้ว ปัญหาที่ดูจะชัดเจนในใจของคนเมืองหลวงเรื่องผลกระทบของการมีประชากรหนาแน่นในกรุงเทพฯ นี้ มีผลในด้านสภาพแวดล้อม แต่เป็นเรื่องที่ทำให้ชีวิตต้องมีการแข่งขันสูง สังคมไร้ระเบียบ การแย่งชิงนี้เกิดขึ้นในทุก ๆ ด้าน นับแต่การเดินทางออกจากบ้านที่ต้องแย่งชิงกันขึ้นรถ การแข่งขันกันในโรงงาน การแข่งขันกับเวลา จนทำให้คนเมืองหลวงจำนวนหนึ่งจะเกิดกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ของสังคม ก่อให้เกิดปัญหาถูกใช้ตามมามากยิ่งขึ้น สภาพเหล่านี้คงเกิดอยู่ทุกเมื่อเชื่อวันสำหรับคนเมืองหลวงที่ต้องออกเดินทางไปทำงาน หรือไปเรียนหนังสือหรือไปติดต่อธุรกิจทั้งเรื่องงานและเรื่องส่วนตัว ปรากฏการณ์ดังกล่าวนี้แน่นอนว่าคงต้องส่งผลถึงสภาพจิตใจของคนเมืองหลวงด้วยว่า คงมีความเครียดในชีวิตค่อนข้างสูง ต่อประเด็นนี้ ก็คงเหมือนประเด็นอื่นคือ ในรายงานฉบับสมบูรณ์ของโครงการวิจัยนี้ คณะนักวิจัยจะนำเสนอมิตินี้ออกมาให้ชัดเจน และมีความหมายมากยิ่งขึ้นกว่าในรายงานเบื้องต้นฉบับนี้

จากการที่มีสภาพแวดล้อมของกรุงเทพฯ มีแนวโน้มไปในทางเสื่อมโทรมรุนแรงยิ่งขึ้นในขณะที่ความพยายามที่จะร่างมาตรการรูปธรรมต่าง ๆ เพื่อบรรเทาปัญหามลภาวะต่าง ๆ ให้น้อยลงไม่ค่อยปรากฏชัดต่อสาธารณะชนเท่าใดนัก คณะผู้วิจัยได้ตั้งคำถามนำเพื่อให้คนเมืองหลวงแสดงทัศนะว่า เห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยในเรื่องต่างๆ ที่คิดว่าสามารถช่วยแก้ไขปัญหาสภาพแวดล้อมของกรุงเทพมหานครได้ รวม 5 ประเด็น คือ 1) การให้รถกรุงเทพฯ ทุกคันใช้น้ำมันไร้สารตะกั่ว 2) การห้ามรถควันดำวิ่งในกรุงเทพฯ โดยเด็ดขาด 3) การแยกขยะออกเป็นประเภท ๆ 4) การมีนโยบายเสียภาษีสิ่งแวดล้อม และ 5) การย้ายเมืองหลวงไปอยู่จังหวัดอื่น ๆ

ความคิดเห็นของคนเมืองหลวงต่อคำถามนำทั้ง 5 ประเด็นนี้ ไม่มีความแตกต่างกันเมื่อเปรียบเทียบระหว่างพื้นที่ (ตารางที่ 27) ในสามประเด็นแรก คนเมืองหลวงมากกว่า 80% กล่าวว่า เห็นด้วยว่าจะช่วยแก้ไขปัญหามลภาวะเป็นพิษของกรุงเทพฯ ได้ แต่ประเด็นในเรื่องภาษีที่คนเมืองหลวงจะต้องจ่ายเพื่อรักษาสภาพแวดล้อม เรื่องน้ำเน่าเสีย หรือแก้ไขปัญหาน้ำท่วม มีคนเมืองหลวงประมาณครึ่งหนึ่งที่เห็นด้วย ซึ่งนับว่าเป็นเรื่องที่น่าสนใจที่ทางรัฐสมควรจะรณรงค์เรื่องนี้ต่อไปเพราะมีแนวโน้มว่า ถ้าทางรัฐสามารถทำความ

เข้าใจถึงผลดีที่ชัดเจนต่อคนเมืองหลวง และแสดงถึงความเป็นธรรมของวิธีการจัดเก็บภาษี สัดส่วนของคนเมืองหลวงที่เห็นคล้อยตาม ก็น่าจะเพิ่มมากขึ้น ความคิดเห็นข้างมากต่อประเด็นทั้ง 4 ประเด็นนี้ กล่าวได้ว่า เป็นคุณูปการของการรณรงค์เรื่องการรักษาสภาพสิ่งแวดล้อมที่หน่วยงานต่าง ๆ ทั้งของรัฐ และเอกชน ได้ร่วมมือกันตลอดระยะเวลา 4-5 ปีที่ผ่านมา นี้แสดงให้เห็นว่าฝ่ายประชาชนเองก็ตระหนักดีถึงความจำเป็นที่สังคมไทยไม่อาจนิ่งเฉยหรือไม่ นำพาต่อเรื่องสภาพแวดล้อมได้อีกต่อไป

ต่อประเด็นสุดท้าย เรื่อง การย้ายเมืองหลวงไปอยู่จังหวัดอื่น มีสัดส่วนของผู้แสดงความเห็นด้วยน้อยที่สุดคือ เพียง 38% แสดงว่าคนเมืองหลวงส่วนใหญ่ยังเห็นว่า เมืองหลวงยังไม่ควรย้ายไปไหนแต่ควรให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหาอย่างจริงจังในเรื่องสภาพแวดล้อมมากกว่า

ความเป็นเมืองรวมศูนย์ของกรุงเทพมหานคร ในทุก ๆ ด้าน รวมถึงการมีสถานที่ที่ทำให้เกิดความแออัดขึ้นในเมือง ได้แก่ สถานีรถไฟ และรถโดยสารระหว่างจังหวัด สถานที่ราชการขนาดใหญ่ โรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ และสนามม้า ซึ่งถึงไม่เปิดใช้ทุกวัน แต่ก็ก่อให้เกิดปัญหาจราจรในวันที่เปิดทำการแข่งขันม้าทุกครั้ง การถามความคิดเห็นของคนเมืองหลวงเกี่ยวกับสถานที่เหล่านี้ ว่าสมควรย้ายออกไปตั้งนอกเขตกรุงเทพมหานครหรือไม่ จึงเป็นเรื่องน่าสนใจปรากฏว่าทัศนะของคนเมืองหลวงต่อการย้ายสถานที่เหล่านี้เหมือนทัศนะรวมต่อกรุงเทพมหานครในเรื่องอื่น ๆ ในแง่ที่ว่าไม่มีความแตกต่างระหว่างความคิดเห็นของคนที่อยู่ในเขตพื้นที่ต่างกัน สถานที่ที่คนเมืองหลวงส่วนใหญ่เห็นด้วยว่าต้อง ย้ายออกไปอยู่นอกเขตกรุงเทพมหานครคือ โรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ (89%) และสนามม้า (77%) ส่วนการโยกย้ายสถานีรถไฟหัวลำโพง และสถานที่ราชการใหญ่ ๆ เช่น กระทรวงและกรมทหารนั้น มีคนเมืองหลวงประมาณหนึ่งในสาม เท่านั้น ที่เห็นด้วย ส่วนการย้ายสถานีขนส่งเอกมัย สายใต้ และหมอชิต คนเมืองหลวง 45% เห็นด้วย

ทัศนะดังกล่าวข้างต้นนี้อาจตีความได้ว่า สถานที่ที่คนเมืองหลวงส่วนใหญ่ไม่จำเป็นต้องพึ่งพาหรือติดต่อ คนเมืองหลวงส่วนใหญ่จึงมองว่าสมควรย้ายออกไป ต่อสถานที่ที่คนเมืองหลวง ยังมีความจำเป็นต้องใช้ หรือติดต่อและมีความสำคัญต่อการดำเนินชีวิตของคน

เมืองหลวงในระดับหนึ่งคือสถานที่ราชการ สถานีรถไฟ และรถยนต์ คนเมืองหลวงอาจมองเห็นความจำเป็นและประโยชน์ในแง่ความสะดวกสบาย ส่วนใหญ่จึงเห็นด้วยว่ายังไม่ควรย้ายออกไปในขณะนี้

5. บทตาม

การเสนอภาพร่าง ของคุณภาพชีวิต ของคนเมืองหลวงกับปัญหาสภาพแวดล้อม ในกรุงเทพมหานคร แม้จะมีใช้ภาพรอบด้านเนื่องจากข้อมูลคุณภาพชีวิตโดยตรงด้านอื่นของคนเมืองหลวง ได้แก่ สุขภาพอนามัย ความเครียด การใช้เวลา การพักผ่อนหย่อนใจ เครือข่ายทางสังคม เป็นต้น ยังไม่ได้นำมาวิเคราะห์ เนื่องจากข้อมูลในส่วนเหล่านี้ยังอยู่ระหว่างการป้อนเข้าเครื่องคอมพิวเตอร์ นอกจากนี้การวิเคราะห์ข้อมูลในรายงานเบื้องต้นนี้ไม่ได้นำเอาลักษณะทางประชากรเศรษฐกิจ สังคม มาประกอบการพิจารณาด้วย อย่างไรก็ตามภาพที่ได้จากการใช้เขตพื้นที่เป็นตัวแปรคุมเพื่อให้เข้าใจลักษณะของครัวเรือน ประสบการณ์ และทัศนะของคนเมืองหลวงนี้ ก็ได้ฉายสะท้อนถึงความหลากหลายของชุมชนเมืองหลวงต่อคุณภาพชีวิตคนเมืองหลวงและทัศนะต่อกรุงเทพ ฯ ได้น่าสนใจระดับหนึ่งดังนี้

ครัวเรือนของคนเมืองหลวงส่วนใหญ่จะเป็นครัวเรือนเล็ก ประมาณครึ่งหนึ่งของครัวเรือนทั้งหมดเป็นครอบครัวเดี่ยว (nuclear family) มีครัวเรือนที่อาศัยอยู่คนเดียว (single household) หรืออยู่คนเดียวโดด ๆ หนาแน่นในเขตชั้นใน ความมั่นคงในที่อยู่อาศัยและคุณภาพที่อยู่อาศัยมีไม่มากนัก โดยเฉพาะผู้ที่อาศัยอยู่ในเขตชั้นใน แต่ครัวเรือนในเขตชั้นในกลับมีข่าวของเครื่องอุปโภค เครื่องอำนวยความสะดวก โดยเฉลี่ยแล้วสูงกว่าครัวเรือนในอีกสองเขตพื้นที่ ซึ่งส่งผลให้ค่าไฟฟ้าเฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนในเขตชั้นในสูงที่สุดมากกว่าเขตอื่น ๆ รวมถึงค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ได้แก่ ค่าน้ำดื่มบรรจุขวด ค่าจอดรถ ค่ายาม ค่าเก็บขยะ และค่าจ้างซักผ้า การมีสิ่งของครอบครองมากกว่าซึ่งส่งผลให้ต้องจ่ายมากกว่านี้ คงมีใช้คำตอบของการมีวิถีชีวิตที่สะดวกสบายกว่าเสมอไป

คนเมืองหลวงที่ถูกสัมภาษณ์ในโครงการนี้ ส่วนใหญ่เป็นผู้เกิดนอกกรุงเทพมหานคร และในกลุ่มนี้มีถิ่นเกิดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมากที่สุด คนกลุ่มนี้เมื่อย้ายเข้ามาอยู่เมือง

หลวงแล้ว ได้ย้ายชื่อมาลงทะเบียนขึ้นเป็นคนเมืองหลวงตามหลักเกณฑ์ของทะเบียนราษฎร จำนวนหนึ่ง ในขณะที่อีกจำนวนมากยังคงมีชื่ออยู่ในทะเบียนบ้านนอกเขตกรุงเทพฯ สะท้อนให้เห็นว่าจำนวนคนเมืองหลวงที่อยู่ในกรุงเทพฯ จริง ๆ คงสูงกว่าจำนวนคนที่ถูกนับมาจากทะเบียนราษฎรจำนวนมาก

ในเรื่องการบริโภค คนเมืองหลวงที่อยู่ในเขตชั้นใน ประมาณหนึ่งในห้านิยมบริโภคอาหารมีคุณค่า ซึ่งเป็นมื้อที่ดูจะมีคุณค่าต่อร่างกายน้อยที่สุด คนเมืองหลวงส่วนใหญ่ชอบซื้ออาหารสำเร็จรูปรับประทานโดยเฉพาะมื้อกลางวัน โดยเฉพาะแล้วคนเมืองหลวงส่วนใหญ่นอนพอเพียงคือคิดละ 7 ชั่วโมงเศษ ประมาณไม่ถึงหนึ่งในสี่ของชายเมืองหลวงเป็นคนอ้วน แต่ผู้หญิงเมืองหลวงที่ถูกจัดว่าอ้วน โดยใช้เกณฑ์มาตรฐานนี้มีอยู่ถึงสามในสี่เมื่อพิจารณาพฤติกรรมการสูบบุหรี่และดื่มสุรา ซึ่งผู้ชายปฏิบัติมากกว่าผู้หญิง ในเบื้องต้นนี้จึงอาจพอสรุปได้ว่า ผู้หญิงเมืองหลวง โดยเฉพาะแล้วน่าจะมีสุขภาพดีกว่าผู้ชายเมืองหลวง

ในด้านการเปลี่ยนแปลงด้านกายภาพของเมือง และจำนวนคนปรากฏว่าคนเมืองหลวง ในเขตชั้นนอกรู้สึกถึงการเปลี่ยนแปลงนี้ชัดเจนที่สุด ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่า ในรอบ 5 ปีที่ผ่านมาได้มีการเปลี่ยนแปลงเชิงรูปธรรมเกี่ยวกับปริมาณบ้านเรือน โรงงาน ถนนหนทาง และจำนวนคนมากที่สุดในเขตพื้นที่ชั้นนอกของกรุงเทพฯ แต่เกี่ยวกับปัญหาสภาพแวดล้อมในชุมชนที่อาศัยอยู่ กลับปรากฏว่า ปัญหาเหล่านี้ถูกรับรู้ว่ามีมากในกลุ่มผู้ที่อาศัยอยู่ในเขตชั้นในสูงที่สุด ซึ่งผู้ประสบปัญหาผลกระทบนี้ก็ไม่ได้แก้ไขปัญหายังไรเพราะไม่คิดว่าจะแก้ได้ ซึ่งในที่นี้อาจแสดงนัยด้วยว่าคนเมืองหลวงเองก็ไม่ได้คิดว่า ทางรัฐจะแก้ได้เช่นกัน เพราะสัดส่วนของคนเมืองหลวงที่พบปัญหาผลกระทบแล้ว แจ้งสำนักงานเขตเพื่อให้ช่วยบรรเทาปัญหา นับว่ามีน้อยมาก ประเด็นตรงนี้ คือส่งผลให้การรวมตัวในระดับชุมชนเพื่อร่วมแก้ไขสภาพแวดล้อมเป็นพิษเกิดขึ้นน้อยมาก โดยเฉพาะในเขตชั้นในและเขตชั้นกลาง

ในด้านการเดินทางไปทำงานหรือไปสถานศึกษา คนเมืองหลวงส่วนใหญ่ต้องใช้เวลาเฉลี่ยในการเดินทางไปและกลับเที่ยวละประมาณหนึ่งชั่วโมง ไม่ว่าจะเป็นคนในเขตพื้นที่ใดก็ตามยกเว้นกลุ่มคนเมืองหลวงที่ใช้แรงงานเท่านั้นที่ใช้เวลาเดินทางสั้นหน่อย ซึ่งเป็นเพราะผู้ใช้แรงงานจำนวนมากอาศัยอยู่ใกล้สถานประกอบการจำนวนหนึ่ง จึงไปทำงานโดย

วิธีเดินเท้าซึ่งใช้เวลาค่อนข้างน้อย และจำนวนหนึ่งอาศัยอยู่ในสถานประกอบการเลย คนเมืองหลวงที่ต้องเสียเวลาเดินทางมาก ๆ นี้ ส่วนใหญ่ปรับตัวโดยการพยายามตื่นนอนให้เช้าขึ้นและหรือใช้วิธีเปลี่ยนเส้นทางการเดินทางใหม่ให้ใช้เวลาน้อยลง

เมื่อมาถึงเรื่องทักษะของคนเมืองหลวงต่อภาพรวมของกรุงเทพมหานครนั้น คนเมืองหลวงทั้งสามเขตพื้นที่รู้สึกตรงกันถึงปัญหาสำคัญร้ายแรงของกรุงเทพมหานครในขณะนี้ คือ ปัญหาจราจร อากาศเป็นพิษ น้ำเน่าเสีย คนแออัด และขยะมาก เสียงดัง อาชญากรรมและความปลอดภัย สิ่งเหล่านี้อาจทำให้คนเมืองหลวงจำนวนหนึ่ง (10% ในเขตชั้นใน และกลาง 19% ในเขตชั้นนอก) คิดไม่ออกว่า การอยู่กรุงเทพฯ นี้ จะมีข้อดีอย่างไรบ้าง ในจำนวนผู้ที่กล่าวถึงข้อดีในการอยู่อาศัยในเมืองหลวงแห่งนี้ จะมองภาพบวกของกรุงเทพฯ ไปในด้านความเจริญความสะดวกในการทำมาหากิน และการคมนาคมสื่อสาร ซึ่งในที่นี้คงหมายถึง การสื่อสารทางโทรศัพท์ การติดต่อต่างประเทศ และการติดต่อทางธุรกิจมากกว่าการออกเดินทางโดยใช้เส้นทางจราจรในกรุงเทพฯ ซึ่งได้ถูกกล่าวขวัญ เป็นปัญหามหาโหดอันดับหนึ่งของคนเมืองหลวงขณะนี้ ซึ่งก็เป็นข้อเสียที่ชัดเจนสำหรับคนเมืองหลวงเกือบทุกคนที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพฯ

การมีคนอยู่จำนวนมากมายมหาศาลซึ่งคาดว่าอาจใกล้ ๆ สิบล้านคนเข้าไปแล้วนี้ คนเมืองหลวงเห็นว่าก่อให้เกิดผลกระทบในการใช้ชีวิตมากในแง่ของการต้องแย่งชิงแข่งขันกันทุกเรื่องจนสังคมดูจะใช้ระเบียบ และผู้คนไร้น้ำใจต่อกัน อย่างไรก็ตาม คนเมืองหลวงส่วนใหญ่ก็ไม่เห็นด้วยกับการแก้ไขปัญหาดังกล่าว นานา ที่ถูกสะสมมากมายในกรุงเทพฯ นี้ โดยการย้ายเมืองหลวง แต่กลับเห็นด้วยกับมาตรการต่าง ๆ ในการช่วยบรรเทาปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ เช่นการห้ามรถควันดำวิ่ง ให้รถยนต์ใช้น้ำมันไร้สารตะกั่ว แยกขยะออกเป็นประเภท ตลอดจนถึงการเก็บภาษีสิ่งแวดล้อม รวมทั้งเห็นด้วยกับการที่จะย้ายสนามม้าและโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ออกไป ส่วนการจะให้โยกย้ายสถานที่ที่คนเมืองหลวงยังจำเป็นต้องติดต่อและพึ่งพา เช่น สถานีรถไฟหัวลำโพง สถานีขนส่งต่าง ๆ กระทรวงทบวงกรมของราชการ คนเมืองหลวงส่วนใหญ่ดูเหมือนจะมองประโยชน์ส่วนตนจึงไม่เห็นด้วยกับการย้ายสถานที่เหล่านี้

กล่าวโดยสรุป คุณภาพชีวิตของคนเมืองหลวงโดยเฉพาะในเขตชั้นใน ที่ดูจะมีการแข่งขันสูง และมีปัญหาทางสภาพแวดล้อมมากกว่าเขตอื่น ๆ ก็ได้ทำให้คนเมืองหลวงโดยรวม ๆ มีทัศนคติต่อเรื่องสภาพแวดล้อมเป็นพิษของกรุงเทพมหานครแตกต่างกันอย่างไร คนเมืองหลวงวันนี้ได้แสดงทัศนคติอย่างชัดเจนที่สุดแล้วว่า ปัญหาสภาพแวดล้อมนั้นเป็นเรื่องรุนแรงและส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวัน ทั้งเมื่ออยู่ในชุมชนตนเองและประสบปัญหารุนแรงมากขึ้นเมื่อ “เริ่มออกเดินทาง” การเดินทางของคนเมืองหลวงทุกวันนี้จึงเป็นกิจกรรมที่บ้านทอนคุณภาพชีวิตอย่างรุนแรงตรงไปตรงมาที่สุด และทุกเมื่อเชื่อวัน ความรุนแรงดังกล่าวนี้จึงส่งผลให้คนเมืองหลวงส่วนใหญ่ตระหนักดีว่า การร่วมมือกันแก้ไขปัญหาเหล่านี้เป็นสิ่งจำเป็น จำเป็นจนยอมที่จะควัก “ภาษีสิ่งแวดล้อม” ให้กับรัฐได้

ความรับผิดชอบในส่วนนี้คงหลีกเลี่ยงไม่พ้นสำหรับผู้มีอำนาจในการตัดสินใจ ไม่ว่าจะเป็นรัฐบาลหรือหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องที่จะต้องลงมือกระทำการอย่างไรบางอย่าง เสียที ณ ระดับการวิเคราะห์ข้อมูลในขั้นนี้ คงจะพอกกล่าวแทนความรู้สึกคนเมืองหลวงได้ในระดับหนึ่งว่า “เราพร้อมแล้วคุณล่ะพร้อมหรือยัง”

ตารางที่ 1 : สรุปจำนวนชุมรุมอาคาร ครั้วเรือน และบุคคลที่สัมภาษณ์ จำแนกตามเขตพื้นที่

	เขตชั้นใน	เขตชั้นกลาง	เขตชั้นนอก	รวม
ชุมรุมอาคารที่ตกเป็นตัวอย่าง				
ชุมรุมอาคารตัวจริง	17	18	19	54
ชุมรุมอาคารสำรอง	3	2	1	6
รวม	20	20	20	60
การสัมภาษณ์ครั้วเรือน				
จำนวนครั้วเรือนทั้งหมด	3,246	3,425	3,808	10,479
จำนวนครั้วเรือนที่ถูกเลือก	509	590	550	1,649
ครั้วเรือนตัวจริง	321	392	339	1,052
ครั้วเรือนตัวสำรอง	188	198	211	597
การสัมภาษณ์บุคคล				
จำนวนผู้เข้าข่ายทั้งหมด	1,513	1,785	1,569	4,867
จำนวนที่สัมภาษณ์จริง	400	400	401	1,201
สัมภาษณ์ตัวจริง	223	249	264	736
สัมภาษณ์ตัวสำรอง	177	151	137	465

ตารางที่ 2 : โครงสร้างของครัวเรือนในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามเขตพื้นที่

โครงสร้างครัวเรือน	เขตชั้นใน	เขตชั้นกลาง	เขตชั้นนอก
ครัวเรือนขยาย (extended household)	38.1	41.7	40.5
ครัวเรือนเดี่ยว (nuclear household)	48.7	49.7	51.5
ครัวเรือนคนเดียวอยู่รวมกัน (single household)	13.2	8.6	8.0
[อยู่อาศัยเพียงคนเดียว (one-person household)]	(10.8)	(4.6)	(4.4)
รวมร้อยละ	100.0	100.0	100.0
รวมจำนวน	509	590	550
จำนวนสมาชิกเฉลี่ยในแต่ละครัวเรือน	4.21	4.23	4.21

ตารางที่ 3 : กรรมสิทธิ์ในที่อยู่อาศัยของครัวเรือนในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามเขตพื้นที่

กรรมสิทธิ์ในที่อยู่อาศัย	เขตชั้นใน	เขตชั้นกลาง	เขตชั้นนอก
เป็นของบุคคลในครัวเรือนเอง โดยเป็นของ	31.4	49.7	54.9
- หัวหน้าครัวเรือนและหรือคู่สมรส	29.8	47.3	54.7
- เครือญาติ	1.6	2.4	0.2
เป็นของบุคคลอื่น โดยเป็นของ	68.6	50.3	45.1
- พ่อแม่ ญาติพี่น้อง เพื่อน	8.8	9.1	4.5
- หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ	5.6	-	8.6
- บริษัท นายจ้าง	13.3	6.1	4.4
- อื่น ๆ (เอกชน วัด สำนักงานทรัพย์สินฯ)	40.9	35.1	27.6
รวมร้อยละ	100.0	100.0	100.0
รวมจำนวน	509	590	550

ตารางที่ 4 : กรรมสิทธิในที่ดิน ของครัวเรือนในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามเขตพื้นที่

กรรมสิทธิในที่ดิน	เขตชั้นใน	เขตชั้นกลาง	เขตชั้นนอก
เป็นของบุคคลในครัวเรือนเองโดยเป็นของ	20.2	43.2	41.3
- หัวหน้าครัวเรือนและหรือคู่สมรส	19.1	41.2	40.9
- เครือญาติ	1.1	2.0	0.4
เป็นของบุคคลอื่น โดยเป็นของ	79.8	56.8	58.7
- พ่อแม่ ญาติพี่น้อง เพื่อน	6.5	9.7	5.1
- หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ	11.2	0.8	10.4
- บริษัท นายจ้าง	12.8	5.8	4.7
- อื่น ๆ (เอกชน วัด สำนักงานทรัพย์สินฯ)	49.3	40.5	38.5
รวมร้อยละ	100.0	100.0	100.0
รวมจำนวน	509	590	550

ตารางที่ 5 : ลักษณะบ้านที่อยู่อาศัย จำแนกตามเขตพื้นที่

ลักษณะบ้านที่อยู่อาศัย	เขตชั้นใน	เขตชั้นกลาง	เขตชั้นนอก
ลักษณะทั่วไป			
บ้านเดี่ยว	26.2	47.3	51.5
ทาวน์เฮาส์	10.4	15.3	21.3
อพาร์ทเมนต์ และ แฟลต/คอนโดมิเนียม (ที่ไม่มีบริการทั้งที่พักผ่อน+ที่เล่นกีฬา)	6.1	4.7	6.0
ตึกแถว	25.4	3.4	2.6
ห้องแถวไม้	7.3	2.9	0.5
หอพัก / ห้องเช่า	12.2	17.6	14.6
เพิง / บ้านพักชั่วคราว / ที่อยู่อาศัยไม่มั่นคงถาวร และอื่น ๆ	12.4	8.8	3.5
วัสดุประกอบของที่อยู่อาศัย			
ตึก	47.6	55.6	63.9
ไม้	28.3	29.7	25.9
ครึ่งตึกครึ่งไม้	15.0	11.0	6.9
ใช้วัสดุที่ใช้แล้ว / วัสดุที่ไม่ถาวร	8.9	1.9	2.7
อื่น ๆ	0.4	1.9	0.5
วัสดุที่ใช้มุงหลังคา			
ซีเมนต์ / คอนกรีต / กระเบื้อง	66.9	87.8	83.4
สังกะสี	28.7	11.5	14.2
วัสดุไม่ถาวร	3.7	0.5	2.0
อื่น ๆ	0.6	0.2	0.4
รวมร้อยละ	100.0	100.0	100.0
รวมจำนวน	508	590	549

ตารางที่ 6 : การครอบครองเครื่องอุปโภคบางชนิด ของครัวเรือนในกรุงเทพมหานคร
(จำนวนเฉลี่ย) จำแนกตามเขตพื้นที่

เครื่องอุปโภค	เขตชั้นใน	เขตชั้นกลาง	เขตชั้นนอก
จำนวน วิทยุ ในครัวเรือน	1.09	1.17	0.93
จำนวน โทรทัศน์ ในครัวเรือน	1.21	1.26	1.17
จำนวน สเตอริโอ ในครัวเรือน	0.34	0.43	0.40
จำนวน เครื่องวีดิทัศน์ ในครัวเรือน	0.52	0.51	0.37
จำนวน หม้อหุงข้าวไฟฟ้า ในครัวเรือน	0.96	1.06	1.02
จำนวน เครื่องปรับอากาศ ในครัวเรือน	0.45	0.31	0.16
จำนวน ตู้เย็น ในครัวเรือน	0.76	0.85	0.76
จำนวน ไมโครเวฟ ในครัวเรือน	0.10	0.11	0.05
จำนวน เครื่องซักผ้า ในครัวเรือน	0.29	0.29	0.24
จำนวน เครื่องทำน้ำอุ่น ในครัวเรือน	0.15	0.13	0.08
จำนวน รถมอเตอร์ไซด์ ในครัวเรือน	0.34	0.34	0.33
จำนวน รถยนต์ / รถกระบะ ในครัวเรือน	0.42	0.43	0.32
จำนวน ไมโครคอมพิวเตอร์ ในครัวเรือน	0.06	0.02	0.02
จำนวน โทรศัพท์ ในครัวเรือน	0.56	0.49	0.30
จำนวน โทรศัพท์มือถือ ในครัวเรือน	0.09	0.09	0.04

ตารางที่ 7 : ค่าเฉลี่ยของค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ของครัวเรือนในกรุงเทพมหานคร ต่อเดือน
(บาท) จำแนกตามเขตพื้นที่

ค่าใช้จ่ายในครัวเรือน	เขตชั้นใน	เขตชั้นกลาง	เขตชั้นนอก
ค่าไฟฟ้านอกฤดูร้อน	808	493	341
ค่าไฟฟ้าในฤดูร้อน	976	611	402
ค่า น้ำประปา	282	207	346
ค่าแก๊ส	626	336	465
ค่าถ่าน	147	132	101
ค่าน้ำดื่มสะอาดบรรจุขวด	123	79	72
ค่าโทรศัพท์	652	731	690
ค่ายารักษาโรค	154	104	60
ค่าจอดรถ	282	56	15
ค่าเก็บขยะ	55	29	18
ค่าจ้างคนทำงานบ้าน	1690	1770	1429
ค่าซักผ้า	741	700	616
ค่าเช่าบ้าน	1715	1640	1623

ตารางที่ 8 : จังหวัดที่เกิดของผู้ที่อยู่อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามเขตพื้นที่

จังหวัดที่เกิด	เขตชั้นใน	เขตชั้นกลาง	เขตชั้นนอก
กรุงเทพมหานคร	37.2	36.0	43.9
จังหวัดในเขตปริมณฑล	3.0	3.8	4.2
จังหวัดในภาคเหนือ	6.8	7.0	6.0
จังหวัดในภาคอีสาน	24.7	26.5	23.4
จังหวัดในภาคกลาง	20.7	17.5	14.7
จังหวัดในภาคใต้	7.3	8.8	7.7
ต่างประเทศ	0.3	0.5	0.0
รวมร้อยละ	100.0	100.0	100.0
รวมจำนวน	400	400	401

ตารางที่ 9 : การมีชื่อในทะเบียนสำมะโนครัวของคนเมืองหลวง จำแนกตามเขตพื้นที่

การมีชื่อในทะเบียนสำมะโนครัว	เขตชั้นใน	เขตชั้นกลาง	เขตชั้นนอก
ผู้มีชื่ออยู่ในทะเบียนบ้าน ใน กทม.	53.5	59.7	72.1
- ชื่ออยู่ในทะเบียนบ้านที่อยู่ปัจจุบัน	38.8	49.9	59.9
- ชื่ออยู่ในทะเบียนบ้าน บ้านอื่นในกทม.	14.7	9.8	12.2
มีชื่ออยู่ในทะเบียนบ้าน นอก กทม.	46.5	40.3	27.9
- มีชื่ออยู่ในทะเบียนบ้านในเขตจังหวัด ปริมณฑล	2.7	3.0	1.2
- มีชื่ออยู่ในทะเบียนบ้านในเขตจังหวัด ภาคเหนือ	5.3	3.0	3.0
- มีชื่ออยู่ในทะเบียนบ้านในเขตจังหวัด ภาคอีสาน	20.7	22.4	16.5
- มีชื่ออยู่ในทะเบียนบ้านในเขตจังหวัด ภาคกลาง	14.0	8.8	5.0
- มีชื่ออยู่ในทะเบียนบ้านในเขตจังหวัด ภาคใต้	3.8	3.0	2.2
รวมร้อยละ	100.0	100.0	100.0
รวมจำนวน	400	397*	401

* ไม่ได้รวมรายชื่อที่ตอบว่า ไม่ทราบ 2 ราย และที่ตอบว่าอยู่ต่างประเทศ 1 ราย

ตารางที่ 10 : พฤติกรรมการบริโภค จำแนกตามเขตพื้นที่

		เขตชั้นใน	เขตชั้นกลาง	เขตชั้นนอก
มีการบริโภคอาหารในมือต่าง ๆ ต่อไปนี้หรือไม่				
อาหารเช้า		79.7	78.5	85.3
อาหารกลางวัน		94.3	92.8	93.3
อาหารเย็น		97.0	98.5	97.0
อาหารดึก		18.5	13.8	14.2
มืออื่น ๆ		4.7	7.8	5.7
แหล่งที่มาของอาหารมือต่าง ๆ				
อาหารเช้า	1. ทำเอง	31.0	39.2	38.9
	2. ซื้อสำเร็จรูป	47.0	37.3	29.5
	3. สมาชิกคนอื่นทำ	11.0	12.7	21.6
	4. ทำ + ซื้อ	8.8	6.4	3.8
	5. สมาชิกคนอื่นทำ + ซื้อ	1.6	3.2	5.6
	6. อื่น ๆ	0.6	1.3	0.6
	รวมร้อยละ	100.0	100.0	100.0
	รวมจำนวน	319	314	342
อาหารกลางวัน	1. ทำเอง	24.9	24.5	25.9
	2. ซื้อสำเร็จรูป	58.9	61.2	54.0
	3. สมาชิกคนอื่นทำ	7.7	6.5	13.1
	4. ทำ + ซื้อ	6.4	4.3	3.5
	5. สมาชิกคนอื่นทำ+ซื้อ	1.1	2.7	2.7
	6. อื่น ๆ	1.1	0.8	0.8
	รวมร้อยละ	100.0	100.0	100.0
	รวมจำนวน	377	371	374

ตารางที่ 10 : (ต่อ)

		เขตชั้นใน	เขตชั้นกลาง	เขตชั้นนอก
อาหารเย็น	1. ทำเอง	31.4	32.0	34.4
	2. ซื้อสำเร็จรูป	33.5	31.7	24.7
	3. สมาชิกคนอื่นทำ	20.6	21.1	29.3
	4. ทำ + ซื้อ	9.5	9.6	5.1
	5. สมาชิกคนอื่นทำ + ซื้อ	4.1	4.3	6.2
	6. อื่น ๆ	0.8	1.3	0.3
	รวมร้อยละ	100.0	100.0	100.0
	รวมจำนวน	388	394	389

ตารางที่ 11 : รูปแบบการใช้เวลาในการนอนของคนเมืองหลวง จำแนกตามเพศ

	ชาย	หญิง
แบบแผนการนอน		
- เข้านอน กลางคืน ตื่นเช้า	93.5	98.5
- นอนไม่เป็นเวลา เนื่องจากการทำงานเป็นกะ	6.5	1.5
รวมร้อยละ	100.0	100.0
รวมจำนวน	544.0	647.0
เวลาเฉลี่ยของการนอน	7.7	7.5
สัดส่วนของผู้ที่นอนน้อยกว่า 6 ชั่วโมง	8.1	7.6
คิดว่านอนเพียงพอหรือไม่		
- เพียงพอ	85.7	82.8
- ไม่เพียงพอ	13.7	16.4
- ไม่แน่นอน	0.5	0.8
รวมร้อยละ	100.0	100.0
รวมจำนวน	554.0	647.0
เหตุผลที่นอนน้อยกว่า 6 ชั่วโมง*		
- ต้องตื่นไปทำงานแต่เช้า	45.5	40.8
- ต้องตื่นมาทำงานบ้านหรือดูแลลูก	4.6	28.6
- นอนไม่หลับ	11.4	12.2
- เป็นคนนอนน้อย	16.0	4.1
- อื่นๆ เช่น เสี่ยงดื่มรบกวน	31.8	26.5

* ถ้ามเฉพาะผู้ตอบว่า นอนน้อยกว่า วันละ 6 ชั่วโมง และผู้ตอบสามารถตอบเหตุผลได้มากกว่า 1 ข้อ และคิดเปอร์เซ็นต์ ของกลุ่มผู้ชาย จาก N = 44 = จำนวนผู้ชายที่นอนน้อยกว่า 6 ชั่วโมง ของกลุ่มผู้หญิง จาก N = 49 = จำนวนผู้หญิงที่นอนน้อยกว่า 6 ชั่วโมง

ตารางที่ 12 : น้ำหนักและส่วนสูงโดยเฉลี่ยของคนกรุงเทพมหานคร ที่มีอายุ 15 - 60 ปี
จำแนกตามเพศ

	ชาย	หญิง
น้ำหนักเฉลี่ย (กิโลกรัม)	58.5	53.6
ส่วนสูงเฉลี่ย (เซนติเมตร)	166.2	156.2
ดัชนีความอ้วน*		
ผอม	79.6	18.9
กำลังพอดี	2.3	5.7
อ้วน	18.1	75.4
รวมร้อยละ	100.0	100.0
รวมจำนวน	554	647

*คำนวณจาก : เพศชาย ส่วนสูง - ค่ามาตรฐาน (100)
 เพศหญิง ส่วนสูง - ค่ามาตรฐาน (110)
 ถ้าค่าดัชนีน้อยกว่า น้ำหนักตัว = อ้วน
 ถ้าค่าดัชนีมากกว่า น้ำหนักตัว = ผอม

ตารางที่ 13 : พฤติกรรมการสูบบุหรี่ จำแนกตามเพศและกลุ่มอายุ

	ชาย		หญิง		รวม	
	15 - 25 ปี	26 - 60 ปี	15 - 25 ปี	26 - 60 ปี	15 - 25 ปี	26 - 60 ปี
เคยสูบบุหรี่	60.3	76.4	9.8	11.1	34.3	40.3
- เคยสูบและยังสูบบุหรี่อยู่	43.5	52.9	4.9	5.2	23.6	26.5
- เคยสูบแต่เลิกสูบแล้ว	16.8	23.5	4.9	5.9	10.7	13.8
ไม่เคยสูบบุหรี่เลย	39.7	23.5	90.3	88.8	65.7	59.7
รวมร้อยละ	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
รวมจำนวน	214	340	226	421	440	76
ผู้ที่เคยสูบบุหรี่ (ทั้งยังสูบอยู่ + เลิกสูบแล้ว)						
- เหตุผลจูงใจที่สุดที่ทำให้สูบครั้งแรก						
1. เพื่อการผ่อนคลาย	5.4	7.7	4.5	4.3	5.3	7.2
2. เข้าสังคม	27.1	31.5	31.8	29.8	27.8	31.3
3. รู้สึกเครียด	7.0	3.5	4.5	10.6	6.6	4.6
4. เทห์ แพชั่น	21.7	23.6	4.5	8.5	19.2	21.5
5. อยากลองสูบ/สูบตามคนอื่น	37.2	30.4	50.0	36.2	39.1	31.3
6. อื่น ๆ (แฟน / แม่ไม่ ให้สูบ / เปลืองเงิน)	1.6	3.1	4.5	10.6	2.0	4.2
รวมร้อยละ	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
รวมจำนวน	129	260	22	47	151	307

ตารางที่ 13 : (ต่อ)

	ชาย		หญิง		รวม	
	15 - 25	26 - 60	15 - 25	26 - 60	15 - 25	26 - 60
	ปี	ปี	ปี	ปี	ปี	ปี
ผู้ที่เคยสูบบุหรี่แล้วเลิกสูบบุหรี่แล้วเหตุผลที่เลิกสูบบุหรี่						
1. ผลเสียต่อสุขภาพ	22.2	38.8	18.2	12.0	21.3	32.4
2. ไม่อยากสูบบุหรี่	61.1	37.5	81.8	68.0	65.9	44.8
3. สภาพแวดล้อมบังคับ / เปลี่ยนงาน	5.6	2.5	-	-	4.3	1.9
4. ไม่ได้ไปสังคมกับใคร	-	6.3	-	4.0	-	5.7
5. สังคมส่วนใหญ่ไม่สูบบุหรี่	-	8.8	-	-	-	6.7
6. แฟนไม่ให้สูบบุหรี่	8.3	2.5	-	12.0	6.4	4.8
7. เปลืองเงิน	2.8	3.8	-	4.0	2.1	3.8
รวมร้อยละ	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
รวมจำนวน	36	80	11	25	47	105

ตารางที่ 14 : พฤติกรรมการดื่มสุรา จำแนกตามเพศและกลุ่มอายุ

	ชาย		หญิง		รวม	
	15 - 25 ปี	26 - 60 ปี	15 - 25 ปี	26 - 60 ปี	15 - 25 ปี	26 - 60 ปี
เคยดื่มสุรา	73.4	87.6	34.5	41.8	53.4	62.3
- เคยดื่มและยังดื่มอยู่	59.8	74.4	25.7	27.8	42.3	48.6
- เคยดื่มแต่เลิกดื่มแล้ว	13.6	13.2	8.8	14.0	11.1	13.7
ไม่เคยดื่มสุราเลย	26.6	12.4	65.5	58.2	46.6	37.7
รวมร้อยละ	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
รวมจำนวน	214	340	226	421	440	761
ผู้ที่เคยดื่ม (ทั้งที่ยังดื่มอยู่ + เลิกดื่มแล้ว)						
เหตุผลลงใจที่สุดที่ทำให้ดื่มครั้งแรก						
1. เพื่อการผ่อนคลาย	0.6	2.4	1.3	2.8	0.9	2.5
2. เข้าสังคม	65.6	70.0	67.9	75.0	66.3	71.9
3. รู้สึกเครียด	4.5	1.0	-	2.8	3.0	1.7
4. เทห์ แฝชั่น	27.4	25.3	28.2	10.2	27.6	19.7
5. ออกหัก	1.3	0.3	-	1.1	0.9	0.6
6. อื่น ๆ	0.6	1.0	2.6	8.0	1.3	3.6
รวมร้อยละ	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
รวมจำนวน	157	297	78	176	235	473
ผู้ที่เคยดื่มแต่เลิกดื่มแล้วเหตุผลที่เลิก						
1. เหตุผลทางศาสนา + สังคมไม่ยอมรับ	3.4	2.2	-	1.7	2.0	1.9
2. เหตุผลเพื่อสุขภาพ	13.8	42.2	15.0	29.3	14.3	35.6
3. ถูกขอให้เลิก	-	-	15.0	13.8	6.1	7.7
4. เบื่อ/เปลืองเงิน /มีเพื่อนน้อยลง	82.7	55.5	70.0	55.2	77.6	54.8
รวมร้อยละ	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
รวมจำนวน	29	45	20	58	49	104

ตารางที่ 15 : ทัศนะต่อการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในชุมชน ในรอบ 5 ปี ที่ผ่านมา จำแนกตามเขตพื้นที่

	จำนวนคน ในชุมชน	ถนนหนทาง ในชุมชน	ความ หนาแน่น ของบ้านเรือน	จำนวน ร้านค้า ภัตตาคาร	จำนวนโรงงาน สถานประกอบ การ
เขตชั้นใน					
เพิ่มขึ้น	65.0	37.0	59.2	57.0	32.8
น้อยลง	7.0	1.0	3.2	3.8	4.0
ไม่เปลี่ยนแปลง	23.8	60.3	36.8	37.2	55.7
ไม่ทราบ	4.2	1.7	0.8	2.0	7.5
รวมร้อยละ	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
รวมจำนวน	400	400	400	400	400
เขตชั้นกลาง					
เพิ่มขึ้น	75.2	42.3	67.5	65.5	41.3
น้อยลง	1.5	0.5	0.7	1.5	0.7
ไม่เปลี่ยนแปลง	18.8	55.7	30.0	32.0	54.5
ไม่ทราบ	4.5	1.5	1.8	1.0	3.5
รวมร้อยละ	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
รวมจำนวน	400	400	400	400	400
เขตชั้นนอก					
เพิ่มขึ้น	81.1	53.6	76.1	64.6	45.9
น้อยลง	1.7	0.3	0.3	1.5	1.8
ไม่เปลี่ยนแปลง	13.5	43.6	20.9	29.7	44.6
ไม่ทราบ	3.7	2.5	2.7	4.2	7.7
รวมร้อยละ	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
รวมจำนวน	401	401	401	401	401

ตารางที่ 16 : ประสิทธิภาพต่อปัญหาสภาพแวดล้อมในชุมชน จำแนกตามพื้นที่

	เสียง ดัง	อากาศ เสีย	น้ำเน่า เสีย	ขยะ/ ของเสีย	กลิ่น เหม็น	ฝุ่น	ยุง / แมลง
เขตชั้นใน							
มาก	30.3	22.2	20.0	19.0	8.5	41.0	60.5
น้อย	38.1	27.8	22.5	19.5	7.3	33.5	33.7
ไม่มี	31.6	50.0	57.5	61.5	84.2	25.5	5.8
รวมร้อยละ	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
รวมจำนวน*	399	400	400	400	396	400	400
เขตชั้นกลาง							
มาก	23.5	9.8	22.5	16.5	4.3	29.0	70.2
น้อย	29.2	21.2	22.0	18.3	11.7	37.2	24.0
ไม่มี	47.3	69.0	55.5	65.2	84.0	33.8	5.8
รวมร้อยละ	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
รวมจำนวน*	400	400	400	399	400	400	400
เขตชั้นนอก							
มาก	17.4	7.5	18.7	13.0	6.0	21.2	73.6
น้อย	27.7	11.2	21.4	16.7	8.2	35.9	22.7
ไม่มี	54.9	81.3	59.9	70.3	85.8	42.9	3.7
รวมร้อยละ	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
รวมจำนวน	401	401	401	401	401	401	401

ตารางที่ 16 : (ต่อ)

	เสียง ดัง	อากาศ เสีย	น้ำเน่า	ขยะ/ เสีย	กลิ่น ของเสีย	ฝุ่น เหม็น	ยุง / แมลง
วิธีการแก้ไขปัญหา (ถ้ามี) (รวมทุกเขตพื้นที่)							
ไม่ได้แก้ปัญหาอะไร							
เพราะแก้ไม่ได้	88.9	93.6	85.1	61.7	88.9	40.2	9.8
คุยกับผู้ก่อปัญหา							
หรือแจ้งเขต	7.3	1.9	2.1	8.9	5.3	0.3	-
พยายามแก้ไขปัญหา							
ด้วยตนเอง	3.8	4.5	12.7	29.4	5.8	59.5	90.2
รวมร้อยละ	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
จากจำนวน**	638	375	471	381	171	768	1131

* ไม่รวมผู้ที่ไม่ตอบ /ตอบว่าไม่ทราบ

** เป็นจำนวนของผู้ที่ตอบว่ามีปัญหา แต่ไม่รวมผู้ที่ตอบว่าไม่ทราบ

ตารางที่ 17 : ประสบการณ์ในปัญหาอาชญากรรมของคนเมืองหลวง ตั้งแต่อยู่ในกรุงเทพมหานครจนถึงปัจจุบัน จำแนกตามเขตพื้นที่

	เขต ชั้นใน	เขต ชั้นกลาง	เขต ชั้นนอก
% ผู้เคยถูกล้วงกระเป๋า	14.5	19.3	13.2
ค่าเฉลี่ยของจำนวนครั้งที่ถูกล้วงกระเป๋า	1.6	1.4	1.4
% ผู้เคยถูกจี้ / ชิงทรัพย์	20.8	20.0	15.7
ค่าเฉลี่ยของจำนวนครั้งที่ถูกจี้ / ชิงทรัพย์	1.7	1.7	1.6
% ผู้เคยถูกคุกคามข่มขู่	5.8	6.5	6.0
ค่าเฉลี่ยของจำนวนครั้งที่เคยถูกคุกคาม ข่มขู่	3.7	2.7	3.0
% ผู้เคยถูกขโมยขึ้นบ้านในรอบปีที่แล้ว	11.3	8.8	5.0
ค่าเฉลี่ยของจำนวนครั้งที่เคยถูกขโมยขึ้นบ้าน	1.3	1.5	1.5
% เหตุการณ์เกิดขึ้นในตอนกลางคืน	60.0	62.9	50.0
% เหตุการณ์เกิดขึ้นตอนคนอยู่ในบ้าน	75.6	71.4	65.0
ประเภทของที่หาย*			
เครื่องใช้ไฟฟ้า (TV/VDO/วิทยุ)	48.6	16.7	33.3
เงินสด / ทอง / เพชร	37.8	30.0	44.4
ของใช้ส่วนตัว	18.9	30.0	27.8
อุปกรณ์รถยนต์ / รถมอเตอร์ไซด์	2.7	3.3	-
รถหาย (จักรยาน / มอเตอร์ไซด์ / รถยนต์)	5.4	16.6	5.6
ของอื่น ๆ นอกจากนี้	16.2	16.6	-

* คำนวณจากจำนวนของสิ่งของที่ผู้ให้สัมภาษณ์เคยสูญหาย จากการให้ตอบได้ 2 คำตอบ

ตารางที่ 18 : การมีคณะกรรมการของชุมชนที่จะช่วยพัฒนาหรือแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ของชุมชน จำแนกตามเขตพื้นที่

การมีคณะกรรมการชุมชน	เขต ชั้นใน	เขต ชั้นกลาง	เขต ชั้นนอก
การมีคณะกรรมการชุมชน			
มีและเป็นคณะกรรมการที่ถาวรต่อเนื่อง	18.7	21.2	47.6
มี แต่เป็นคณะกรรมการรวมกลุ่มครั้งคราว	3.2	5.3	8.7
เคยมี แต่ปัจจุบันล้มไปแล้ว	0.8	7.0	1.5
ไม่มี	62.0	54.0	28.7
ไม่ทราบ	15.3	12.5	13.5
รวมร้อยละ	100.0	100.0	100.0
รวมจำนวน	400	400	401
ถ้ามี การเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการชุมชน			
เคย	16.5	12.8	27.6
ไม่เคย	83.5	87.2	72.4
รวมร้อยละ	100.0	100.0	100.0
รวมจำนวน	91	134	232

ตารางที่ 19 : การเดินทาง (เฉพาะผู้ที่ทำงานหรือเรียนหนังสือ) พาหนะที่ใช้ในการเดินทางไปทำงานหรือไปสถานศึกษาและเดินทางกลับบ้าน

การใช้พาหนะ						
พาหนะ	ทำงานวิชาชีพ		ผู้ใช้แรงงาน/บริการ		นักเรียน/นักศึกษา	
	ไป	กลับ	ไป	กลับ	ไป	กลับ
1. เดินเท้า	12.3	12.3	45.1	44.6	18.7	20.1
2. รถยนต์/รถกระบะส่วนตัว	29.7	26.9	7.1	7.7	14.4	7.2
3. รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง	5.5	6.8	5.1	4.0	17.3	16.5
4. รถมอเตอร์ไซด์ส่วนตัว	15.5	15.5	13.4	13.1	6.5	5.0
5. รถเมล์ธรรมดา/รถเมล์เล็ก	31.1	32.9	18.9	18.0	70.5	74.8
6. รถเมล์ปรับอากาศ	4.6	5.5	0.9	0.6	7.2	7.2
7. รถรับส่งของหน่วยงาน	8.7	8.2	10.9	10.9	-	-
8. แท็กซี่ - สามล้อ	1.8	2.3	2.0	2.0	3.6	2.2
9. รถไฟ	2.3	2.3	0.3	0.3	4.3	2.9
10. เรือ	1.4	1.4	1.7	1.7	3.6	0.7
11. รถตุ้รับจ้าง	-	0.5	0.9	1.1	0.7	0.7
12. แอร์รถส่วนตัว	0.5	1.4	-	0.3	-	-
13. จักรยาน	4.1	3.7	7.1	7.1	2.9	2.9
เวลาเฉลี่ยในการเดินทาง (นาที)	52.98 N= 219	57.4	30.26 N= 350	33.4	48.57 N= 139	57.1
สรุปพาหนะหลักที่ใช้ ในการเดินทาง (เฉพาะที่มีการใช้ มากที่สุดสามอันดับ แรก)	1. รถเมล์ (30.1 %) 2. รถยนต์/รถกระบะ ส่วนตัว (27.4%) 3. มอเตอร์ไซด์ส่วนตัว (14.2%)	1. เดินเท้า (41.1%) 2. รถเมล์ธรรมดา (17.7%) 3. มอเตอร์ไซด์ส่วนตัว (12.9%)	1. รถเมล์ (71.2%) 2. เดินเท้า (7.2%) &รถยนต์ส่วนตัว (7.2%) 3. รถปรับอากาศ (4.3%)			

ตารางที่ 20 : ประสิทธิภาพการแก้ปัญหาต่าง ๆ ที่มาจากการเดินทางไปทำงานหรือไปสถานศึกษาของคนเมืองหลวง จำแนกตามเขตพื้นที่

พาหนะหลัก ในการเดินทาง	ปัญหาที่พบจากการเดินทาง									
	ค่าใช้จ่าย ในการเดินทาง		ความไม่สะดวกสบาย ในการเดินทาง		ความเครียด ในการเดินทาง		ความเบี่ยงเบน ในการเดินทาง		นอก	นอก
	ใน	นอก	ใน	นอก	ใน	นอก	ใน	นอก	ใน	นอก
1. เดินเท้า	-	-	-	10.2	-	7.7	-	7.8	10.8	10.9
2. รถยนต์ / รถ	-	14.0	-	59.1	72.1	77.4	51.2	61.3	63.6	67.7
3. รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4. รถมอเตอร์ไซด์ส่วนตัว	-	17.9	-	37.5	46.4	48.3	50.0	48.3	58.3	58.6
5. รถเมล์ธรรมดา/ เล็ก	11.0	20.0	12.7	62.2	62.5	63.4	68.3	59.2	69.5	73.2
6. รถเมล์ปรับอากาศ	-	-	-	83.3	-	-	-	-	83.3	-
7. รถรับส่งของ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8. แท็กซี่/ สามล้อ	-	-	-	-	-	23.1	63.6	26.9	37.5	38.5
9. รถไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10. เรือ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11. รถตู้รับจ้าง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12. แอร์รถส่วนตัว	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13. อื่น ๆ เช่น รถจักรยาน ขาเปล่า	-	-	-	-	-	-	71.4	-	85.7	-

หมายเหตุ : ไม่นับปัญหาที่มีผู้ตอบต่ำกว่า 5 ราย ไว้ในตาราง

ตารางที่ 21 : ทักษะต่อการแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการเดินทางไปทำงานหรือเดินทางไปสถานศึกษาของคนเมืองหลวง จำแนกตามเขตพื้นที่

วิธีการแก้ปัญหา ในการเดินทาง	ผู้ที่ตอบว่าได้ใช้วิธีดังกล่าวในการแก้ปัญหา		
	เขตชั้นใน	เขตชั้นกลาง	เขตชั้นนอก
1. เปลี่ยนเส้นทางการเดินทาง	32.0	35.4	29.5
2. ดันนอนให้เข้าชั้น	23.8	35.9	29.1
3. เปลี่ยนพาหนะในการเดินทาง	19.5	23.6	17.1
4. เลื่อนเวลาในการเดินทางให้เร็วขึ้น/ช้าลง	27.7	30.4	20.7
5. ย้ายที่อยู่	2.2	4.6	5.6
6. ย้ายที่ทำงาน	2.2	1.7	4.4
7. เปลี่ยนเวลาเข้า - ออกงาน	7.8	7.6	6.8
	(N=231)	(N=237)	(N=251)

ตารางที่ 22 : กิจกรรมปกติที่ทำระหว่างการเดินทาง ไป-กลับระหว่างบ้านกับที่ทำงานหรือสถานศึกษา

พฤติกรรมที่ทำ	ผู้ที่ตอบว่าได้ทำกิจกรรม					
	เขตชั้นใน		เขตชั้นกลาง		เขตชั้นนอก	
	ไป	กลับ	ไป	กลับ	ไป	กลับ
อ่านหนังสือพิมพ์	3.5	0.9	2.5	1.3	1.6	1.2
อ่านนิตยสาร / นวนิยาย / การ์ตูน	4.8	3.5	4.2	4.2	4.0	2.8
ทำงาน	5.2	4.3	5.1	4.2	0.8	0.8
กินอาหาร	2.2	0.9	3.0	2.5	2.8	2.0
ฟังวิทยุ - เทป	13.9	13.0	22.8	20.7	18.7	15.9
คุย	26.4	32.5	27.4	27.8	35.5	35.1
นอน	6.5	6.5	11.4	11.4	8.8	8.4
อื่น ๆ (ดูทีวีในรถ/สอนการบ้านให้ลูก)	0.4	0.4	0.8	-	1.2	0.8
	(N=231)		(N=237)		(N=251)	

ตารางที่ 23 : ข้อดีและข้อเสียของการอยู่อาศัยในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามเขตพื้นที่

	เขตชั้นใน	% ผู้ที่ตอบ เขตชั้นกลาง	เขตชั้นนอก
ข้อดี			
ไม่มีข้อดีเลย	9.8	10.8	19.2
ความสะดวกในการทำมาหากิน ประกอบอาชีพ และหารายได้	41.5	41.8	35.7
ความสะดวกในการคมนาคม เดินทาง ติดต่อ และเทคโนโลยี	22.3	22.3	27.9
เป็นแหล่งความเจริญ สถานที่พักผ่อน ช้อปปิ้ง สถานบันเทิง	44.6	39.1	39.7
เป็นแหล่งการบริการการศึกษาที่ดี และ การบริการของรัฐ	11.3	10.3	6.5
ใกล้ชิดครอบครัว และมีเพื่อน ได้รู้จักคนมาก อื่น ๆ เช่น การเรียนรู้ประสบการณ์ชีวิต	22.3	22.3	27.9
ความเป็นอิสระ	3.5	5.3	3.5
ข้อเสีย			
ไม่มีข้อเสียเลย	4.5	7.3	13.0
มีปัญหาในการเดินทาง คมนาคมและ การจราจร	63.5	57.8	55.3
มีปัญหาทางด้านอนามัยสิ่งแวดล้อม ในชุมชนที่อาศัย	7.5	9.3	3.7
มีปัญหาสภาพแวดล้อมในกทม. (ไม่รวมการจราจร)	68.8	63.1	60.5
มีปัญหาความปลอดภัย และปัญหา ทางสังคมต่าง ๆ	9.8	13.5	11.2
ปัญหาด้านสาธารณูปการ และการบริการ ค่าครองชีพสูง การทำมาหากินลำบาก	1.3	1.0	4.0
อื่น ๆ เช่น การเมือง คอร์รัปชัน / ริดไถ	0.5	-	-

ตารางที่ 24 : ปัญหาสำคัญที่สุดของกรุงเทพมหานครในทัศนะของกรุงเทพมหานคร (10 อันดับแรก) จำแนกตามเขตพื้นที่

เขตชั้นใน	เขตชั้นกลาง	เขตชั้นนอก
1. การจราจรติดขัด 2. อากาศเป็นพิษและควันพิษ 3. น้ำเน่า / น้ำเสีย 4. ความแออัดของชุมชน 5. ขยะมาก 6. เสียงดังจากรถมอเตอร์ไซด์และรถอื่น ๆ 7. คนเห็นแก่ตัว ไม่มีน้ำใจและความผูกพันในครอบครัวมีน้อย 8. ปัญหาอาชญากรรมและความปลอดภัย 9. ปัญหาสุขภาพเนื่องจากสภาวะแวดล้อมเป็นพิษ 10. ปัญหายาเสพติดและแหล่งอบายมุขมาก	1. การจราจรติดขัด 2. อากาศเป็นพิษและควันพิษ 3. น้ำเน่า / น้ำเสีย 4. ความแออัดของชุมชน 5. ขยะมาก 6. ปัญหาอาชญากรรมและความปลอดภัย 7. ปัญหาสุขภาพเนื่องจากสภาวะแวดล้อมเป็นพิษ 8. เสียงดังจากรถมอเตอร์ไซด์และรถอื่น ๆ 9. ถนนและบ้านเมืองสกปรก 10. รถเมล์แน่น มีน้อยและไม่สะดวก	1. การจราจรติดขัด 2. อากาศเป็นพิษและควันพิษ 3. น้ำเน่า / น้ำเสีย 4. ความแออัดของชุมชน 5. ขยะมาก 6. ปัญหาอาชญากรรมและความปลอดภัย 7. น้ำประปาไม่ไหล และบางส่วนยังเข้าไม่ถึง 8. เสียงดังจากรถมอเตอร์ไซด์และรถอื่น ๆ 9. ปัญหาสุขภาพ เนื่องจากสภาวะแวดล้อมเป็นพิษ 10. คนเห็นแก่ตัว ไม่มีน้ำใจ และความผูกพันในครอบครัวมีน้อย

ตารางที่ 25 : ทักษะของคนเมืองหลวงต่อจำนวนคนในกรุงเทพมหานคร

ทักษะ	เขตชั้นใน	เขตชั้นกลาง	เขตชั้นนอก	รวมทั้งกม.
มีมากเกินไป	81.7	86.0	88.0	85.2
มีมาก	17.0	9.5	11.0	12.5
มีกำลังพอดี	0.8	1.3	1.0	1.0
มีน้อย	0.5	2.3	-	0.9
มีน้อยเกินไป	-	1.0	-	0.3
รวมร้อยละ	100.0	100.0	100.0	100.0
รวมจำนวน	399	399	401	1199

ตารางที่ 26 : ทักษะของคนเมืองหลวงเรื่องผลกระทบของการที่กรุงเทพมหานครมีคนอยู่นานแน่น
ต่อการใช้ชีวิตประจำวัน

	เขตชั้นใน	เขตชั้นกลาง	เขตชั้นนอก	รวมทั้งกทม.
มีผลกระทบ เพราะ	54.0	53.6	52.5	53.4
ชีวิตต้องแข่งขันแย่งชิงกัน				
ทุกเรื่อง สังคมไร้ระเบียบ	26.7	30.2	30.3	29.1
ทำให้รถติดเดินทางไม่สะดวก	17.7	13.1	14.0	15.0
เกิดการเอารัดเอาเปรียบเห็น				
แก่ตัว	1.8	2.8	1.6	2.1
เกิดปัญหาอาชญากรรม	1.5	0.8	1.3	1.2
ทำให้การขายคลองเพราะ				
คนมาก	5.3	4.6	3.2	4.4
ทำให้สภาพแวดล้อมไม่ดี	1.0	2.1	2.1	1.7
ไม่มีผลกระทบ เพราะ	42.7	43.6	42.0	42.7
ชีวิตไม่ได้เกี่ยวข้องกับใคร	42.2	42.5	41.4	42.0
ละแวกที่อยู่อาศัยมีคนไม่มาก	0.5	1.1	0.5	0.7
ไม่ทราบว่ามี หรือไม่มี	3.3	2.8	5.5	3.9
รวมร้อยละ	100.0	100.0	100.0	100.0
รวมจำนวน	396	388	379	1163

ตารางที่ 27 : อัตราส่วนของคนเมืองหลวงที่คิดว่าเรื่องต่อไปนี้จะสามารถช่วยแก้ไขปัญหาของคนกรุงเทพฯ ได้ จำแนกตามเขตพื้นที่

	%ผู้ที่ตอบเห็นด้วย			
	เขตชั้นใน	เขตชั้นกลาง	เขตชั้นนอก	รวมทั้งกทม.
รถในกรุงเทพฯ ทุกคันควรใช้น้ำมันไร้สารตะกั่ว	79.0	83.5	80.8	81.1
ควรห้ามรถควันดำวิ่งในกรุงเทพฯ โดยเด็ดขาด	84.5	87.5	82.5	84.8
ทุกบ้านในกรุงเทพฯ ควรแยกขยะออกเป็นประเภทๆ	81.0	85.8	85.8	84.2
ควรมีนโยบายเก็บภาษีสิ่งแวดล้อม เช่น ภาษีน้ำท่วม ภาษีบำบัดน้ำเสีย	47.8	52.8	53.4	51.3
ควรย้ายเมืองหลวงไปอยู่จังหวัดอื่น	39.8	38.3	37.4	38.5
	(N = 400)	(N = 400)	(N = 401)	(N = 1201)

ตารางที่ 28 : อัตราส่วนของคนเมืองหลวงที่เห็นด้วยในการย้ายสถานที่ออกไปตั้งอยู่นอกเขตกรุงเทพมหานคร

สถานที่	เขตชั้นใน	% ผู้ที่ตอบว่าเห็นด้วย		
		เขตชั้นกลาง	เขตชั้นนอก	รวมทั้งกทม.
สนามม้า	78.8	76.3	76.0	77.0
สถานีรถไฟหัวลำโพง	30.3	35.9	37.1	34.4
สถานีรถขนส่ง หมอชิต เอกมัย สายใต้	41.8	47.2	46.3	45.1
สถานที่ราชการใหญ่ๆ (กระทรวง และกรมทหาร)	35.6	37.5	36.2	36.4
โรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่	87.5	90.8	89.5	89.3

เอกสารอ้างอิง

นภาพร หะวานนท์ (แปล) (2530) การปฏิวัติขนาดครอบครัวในประเทศไทย : การลดลงอย่างรวดเร็วของภาวะเจริญพันธุ์ ในประเทศโลกที่สาม (เขียนโดย จอห์น โนเคล, อภิชาติ จำรัสฤทธิ์ และนิพนธ์ เทพวัลย์) กรุงเทพฯ: อักษรสมัย

Armstrong, Warwick and McGee, T.G. (1985) **Theatres of Accumulation : Studies in Asian and Latin American urbanisation. London :** Methuen.

Poungsomlee, Anuchat and Ross, Helen (1992) **Impacts of Modernisation and Urbanisation in Bangkok : An Integrative Ecological and Biosocial Study.** IPSR Publication No.164, Institute for Population and Social Research, Mahidol University, Salaya, Nakornpathom.

THE ECONOMY OF BANGKOK

Dr. Charit Tingsabadh

Centre for Urban Studies

Institute of Environmental Research

Chulalongkorn University

1. Introduction

The economic life of a thriving metropolis like Bangkok is a challenge to describe and analyse. Yet it is obviously important for the individuals living in the city and for the nation in managing it, that the nature of the urban economy is properly understood.

The big urban centre has been viewed variously in the development literature. The negative view considers it to be the centre of wasteful consumption, taking out more than it is giving back to the community. The more positive view takes the city to be the place where productive work is made possible by the ingenuity of man, and the dependence on the accidents of nature is reduced.

Whatever view one takes, it is important to have the facts. Here the challenge for the analyst is the very patchiness of available data. The story of blind men describing an elephant is highly appropriate in the context of urban studies. Probably, we are all correct in our different views, because we are experiencing different parts of the animal. The task is to put the different parts together as a coherent whole.

However, this is not a simple task, and is certainly not attempted in this paper. The aim of the paper is much more modest. It is to characterise the BMR economy in a summary way to serve as the background for the other papers in the meeting.

To this end, the paper reviews recent data on the economy of the Bangkok Metropolitan Area and the Vicinity. The paper looks at data on output, employment and population data. Available data on the spatial distribution of population and construction are analyzed. The paper concludes with a discussion of the results.

The analysis is carried out at three levels --the regional, the intra-regional and the intra-urban.

2. Regional Level Analysis

2.1 Output

The data for output are available in the form of the gross provincial products tables, prepared by the National Accounts Division of the National Economic and Social Development Board. The data are aggregated into three major sectors - primary, manufacturing (manufacturing, construction and utilities) and services. Table 1 shows the value of output in constant 1972 prices data for the whole country (WK), the Greater Bangkok Metropolitan Region (GBMR) which includes the Bangkok Metropolitan Area (BMA) and the 5 provinces (5-prov) of Samutprakarn (SP), Samutsakorn (SS), Patumtani (PT), Nontaburi (NB) and Nakornpathom (NP). The rest of the country is the

difference between the national level data and the data for the urban region, here described as the Non-Greater Bangkok Metropolitan Region (NGBMR).

The rates of growth of output are shown in Table 2. For the period 1984-1988, the national average annual rate of growth of output was 7.71 per cent. But for the GBMR, economic growth was higher at 10.63 per cent. Manufacturing and service sectors led the growth in the GBMR. Compared with the GBMR, the rest of the country show lower rates of growth for all sectors.

2.2 Employment

The data for employment for the same years are available from the Joint NESDB/UNDP/TDRI study. This affords an opportunity to analyse the relationship between output and employment more fully.

From the employment data in Table 3, it may be seen that the structure of employment in the GBMR is very different from that of the rest of the country. The main sector of employment in the GBMR is the services sector, with 52% of total employment in the sector. In contrast, agriculture is the main sector of employment in the rest of the country, accounting for 75% of total employment in 1988.

Growth of employment shows a mixed trend. Employment in the GBMR as a whole grew faster than the rest of country, at 6.5% compared to 3.7% (Table 4).

2.3 Labour Productivity

With output and employment data available, it is possible to derive the average labour productivity--the value of output per person employed. In Table 5, it is shown that average productivity is far higher in the GBMR than the rest of country. For 1988, output per head in the GBMR was 59,550 baht per year compared with 10,120 baht for the NGBMR. The numbers say that if a person can find employment in the GBMR, then it will pay him almost six times what he can earn elsewhere.

2.4 Regional Output and Employment Elasticities

Further simple analyses can be done with the above data. Of particular interest are the various elasticities - the relation between rates of growth. Assuming that the different areas are related, when one part of the national economy expands, the effect will be felt in other parts, but not necessarily evenly. Thus it is interesting to see the relative magnitudes of change, which economists describe as the elasticity of one thing relative to another. We have calculated the elasticities of output growth of the GBMR and the NGBMR relative to WK, and that of the BMA and the 5-prov relative to the GBMR. The results are shown in Table 6. Some comments may be in order here.

Comparing the GBMR with the whole country (GBMR/WK), output growth is highly elastic. The calculated elasticities are all greater than 1, and highest is found in the services sector (1.36). In contrast, the output elasticities of the NGBMR (NGBMR/WK) are all less than one. As the whole economy grows, the urban economy tend to grow faster than the non-urban economy.

With regard to employment, the results are less clear cut. Employment elasticities relative to the whole kingdom case in manufacturing and services are higher for the NGBMR than of the GBMR. Thus, it may be concluded that the NGBMR tend to attract labour intensive manufacturing and service activities.

2.5 Intra-regional Elasticities

Within the GBMR, when we compare the BMA and the 5-provinces, it is found that the elasticities are higher for the latter in manufacturing and services. This is indicating that growth in the GBMR is occurring more in the outer area than in the centre. In other words, the outer areas of the GBMR are economically more dynamic than the core area. The main reason is perhaps that there is more room to expand, since the central area is already so crowded.

2.6 Employment Elasticity of Output

Finally, we look at employment elasticities of output (defined as the ratio between the rate of change of employment and the rate of change of output), shown in Table 7. The result suggests that, except for agriculture, which is a small sector in the GBMR anyway, employment tends to increase at a slower rate than output in the GBMR but the opposite is the case in the NGBMR.

2.7 Summary

In summary, the regional level analysis shows that the GBMR is a dynamic centre of the country in economic terms. The expanding urban economy provides the jobs in services and manufacturing at higher productivity levels than in the rest of the country.

This differential in average productivity is probably the main reason for the migration of the labour force from the rest of the country to the GBMR, in search of better-paid employment opportunities. Whether jobs are easier to find in the urban area is another matter. It is necessary to look at the chances of finding employment. Casual evidence suggests that in fact it is easier to find a job in the urban area, where there is more variety of economic activities and greater control is assumed by man, than in areas where agriculture, dependent as it is on natural resources and such accidents as rainfall, is the main economic activity.

It is also interesting to note that the outer area of the GBMR--the 5 provinces -- seems to be more dynamic than the BMR itself. This may be taken as an indication of the emerging trend in deconcentration if not decentralisation from the BMR.

In sectoral terms, the services sector of the GBMR is more dynamic than the manufacturing sector. This has significant policy implications which will be discussed in more detail in the concluding section of the paper.

3. Intra-urban Analysis : Spatial Patterns in the BMA

3.1 Data Constraints

We now turn to the spatial patterns within the BMA. Spatially, the BMA is divided in accordance with the current administrative division into 36 'khet'.

At this spatial level, data problems are severe. Output and employment data do not exist, so the above analysis cannot be repeated at the intra-urban level.

What is available data on population registration, as persons are legally required to have residence somewhere, though they may not always be 'there'. Registration data at the 'khet' refer to the residence of households. Furthermore, it is known that there is substantial under-reporting of households members in the registration data.

For our purpose, however, we also need data on the distribution of where people work, but such data are not presently available. It is not possible to assume that people work where they live, or vice versa. If it were, there would have been no traffic jam, and we would all be better off for it.

3.2 Place of Residence

However, some data is better than no data. As a first step, we may look at how population is distributed within the BMA, as shown in Table 8. The inner zone (Zone 1) still accounts for the highest number of residents, though the numbers for the middle zone (Zone 2) and the outer zone (Zone 3) are both increasing. In fact, population has declined absolutely in the inner zone. Table 9 shows the rates of growth of population by zone. The decline of the inner zone population is occurring at the rate of just under two per cent per year between 1985-1991. In contrast, in the middle and the outer zones, population is increasing at more than 4 and 6 per cent per year.

3.3 Place of Work

We can only speculate on the spatial pattern of employment. It is generally accepted that manufacturing activities are located away from the central

areas, whereas service activities benefit from agglomeration effects (for example, shopping centres and financial services).

One indicator of the location of economic activity is the area of new construction. We have the data from the 'khet' level for 1987-1991, shown in Table 10. Interestingly, the middle area shows the highest share of new construction area approved, 44.3 per cent), though the share of the inner area comes quite close (38.3 per cent). This is in contrast to the trend in population distribution as discussed above. It is likely that the new construction in the inner and the middle areas serve different purposes. At this point in the research, we cannot be more definite. Further work is required on this point.

4. Some Issues for Discussion

4.1 Research Issues

It would be very satisfying to conclude that our knowledge of the Bangkok economy, based on the foregoing analysis, is adequate. But it would be presumptuous to do so. There are major gaps in our knowledge. It is easiest to list some of them, to show how little we know.

Expenditure Side:

There is a complete lack of information on the expenditure side of the economy. For economically important aggregates like consumption expenditure, investment, and trade flows, there is no systematic data available.

The Informal Sector:

It is well known that the urban economy thrives partly, if not largely, on the existence of the 'informal' sector. How important is it? What are the activities involved? How many people are involved? There are only some questions of interest with regard to the informal sector, for which, however, there is little systematic information.

The Cost of Keeping the Urban Economy Going:

Value Added data also show the net results of the working of the economic mechanisms, and only imperfectly as our reference to the informal sector indicates. For the purpose of policy analysis, we need to know about the efficiency of resource use? If the average labour productivity in GBMR is higher, it may be because of higher capital inputs used. There is little information on the production functions of the urban economy.

The environmental costs of the urban economy are probably unrecorded -- traffic congestion, pollution and environmental health risks, for example, remain unquantified.

These are some of the issues that will require research before we can be confident that we have an adequate understanding of the funny animal that is the urban economy. "If city life is really good, why are so many people complaining?"

4.2 Policy Issues

Even with the limited analysis that we have carried out, some policy issues emerge. I want to concentrate on just one.

Decentralisation:

What is the place of decentralisation policy? The analysis shows that as people move to the urban area, they are more productively employed? So why do we want decentralisation? Should we not want more people to come to urban areas instead, which they do anyway. Should we not try to make it easier for workers to migrate and find urban jobs? The effect on the rural economy and environment may be much more beneficial.

If decentralisation is what we really want, the question of how to achieve it remains. Can it ever be more than simple government policy statements? The effectiveness of locational investment incentives seems to be limited so far, in spite of its long-time existence.

There are many other issues that could be raised. These would be the various parts of the elephant's anatomy. Before the surgery, there must be proper clinical understanding.

Reference

NESDB, no date: National Urban Development Policy Framework, Final Report, Volum 1, Joint NESDB UNDP/TDRI Study. Bangkok : Office of the National Economic and Social Development Board.

Table 1: Sectoral Output, 1984 and 1988, in 1972 Prices, by Area, 1,000 million baht

Location	WK	BMR	5-prov.	SP	PT	SS	NP	NB	GBMR	NGBMR	
Year											
1984											
agr		73976	2176	3624	744	644	567	1234	435	5800	68176
manu		118066	56766	17863	10214	4316	1192	1077	1064	74629	43437
serv		188696	82288	9632	3852	1770	1060	1556	1394	91920	96776
Total		380738	141230	31119	14810	6730	2819	3867	2893	172349	208389
1988											
agr		86629	2665	4235	1162	744	655	1189	485	6900	79729
manu		168466	84552	27329	15487	5838	2659	1582	1763	111881	56585
serv		257371	124203	15165	6525	2605	1862	2026	2147	139368	118003
Total		512466	211420	46729	23174	9187	5176	4797	4395	258149	254317

Table 2: Growth of Sectoral Output, 1984-88, per cent annual rate

LocationWK Year	BMR	5-prov.	GBMR	NGBMR	
agr	4.03%	5.20%	3.97%	4.44%	3.99%
manu	9.29%	10.47%	11.22%	10.65%	6.83%
serv	8.07%	10.84%	12.02%	10.97%	5.08%
Total	7.71%	10.61%	10.70%	10.63%	5.11%

Table 3: Employment, by Sector and Area, 1000 persons

LocationWK Year		BMR	5-prov.	GBMR	NGBMR
1980					
agr	16005	186	381	567	15438
manu	2449	822	225	1047	1402
serv	4286	1389	195	1584	2702
Total	22740	2397	801	3198	19542
1984					
agr	17606	126	385	511	17095
manu	2623	794	314	1108	1515
serv	4860	1475	281	1756	3104
Total	25089	2395	980	3375	21714
1988					
agr	19577	77	641	718	18859
manu	3334	933	427	1360	1974
serv	6554	1848	409	2257	4297
Total	29465	2858	1477	4335	25130

Table 4: Growth of Employment, 1984-88, percent annual rate

LocationWK Year		BMR	5-prov.	GBMR	NGBMR
agr	2.69%	-11.58%	13.59%	8.87%	2.49%
manu	6.18%	4.12%	7.99%	5.26%	6.84%
serv	7.76%	5.80%	9.84%	6.48%	8.47%
Total	4.10%	4.52%	10.80%	6.46%	3.72%

Table 5: Average Productivity, by Sector and Area

baht/worker

LocationWK Year		BMR	5-prov.	GBMR	NGBMR
1984					
agr	4,202	17,270	9,413	11,350	3,988
manu	45,012	71,494	56,889	67,355	28,671
serv	38,826	55,788	34,278	52,346	31,178
Total	15,175	58,969	31,754	51,066	9,597
1988					
agr	4,425	34,610	6,607	9,610	4,228
manu	50,530	90,624	64,002	82,265	28,665
serv	39,269	67,209	37,078	61,749	27,462
Total	17,392	73,975	31,638	59,550	10,120

Table 6: Output Elasticity, by Sector and Area

Sector	Base Area = WK		Base Area = GBMR	
	GBMR	NGBMR	BMA	5-prov.
Output				
Agr	1.10	0.99	1.17	0.90
Manu	1.15	0.74	0.98	1.05
Serv	1.36	0.63	0.99	1.10
Total	1.38	0.66	1.00	1.01
Employment				
Agr	3.30	0.92	-1.31	1.53
Manu	0.85	1.11	0.78	1.52
Serv	0.83	1.09	0.90	1.52
Total	1.57	0.91	0.70	1.67

Table 7: Sectoral Employment Elasticity, by Area (%EMPG/GDPG)

LocationWK Year	BMR		5-prov.	GBMR	NGBMR
agr	0.67	-2.23	3.42	2.00	0.62
manu	0.66	0.39	0.71	0.49	1.00
serv	0.96	0.53	0.82	0.59	1.67
Total	0.53	0.43	1.01	0.61	0.73

Table 8: Population of BMA, 1985, 1988, 1991, by district

No.	Name	Zone Area		Population by year		
			Km2	1985	1988	1991
1.	Phranakorn	1	5.536	112,332	102,382	90,522
2.	Pomprab	1	1.931	89,330	81,440	86,397
3.	Samphantawong	1	1.416	52,816	48,377	46,281
4.	Patumwan	1	8.369	157,330	146,499	138,071
5.	Bangrak	1	5.536	88,197	87,175	85,421
7.	Sathorn	1	9.326	154,383	148,242	142,095
8.	Bangkolaem	1	10.921	154,371	148,897	150,288
9.	Dusit	1	10.665	387,084	267,601	175,663
10.	Bangsue	1	11.545	171,748	304,854	189,873
11.	Phyathai	1	10.265	174,948	228,234	201,261
12.	Rajathevi	1	7.164	182,778	112,239	95,175
13.	Huaykwang	1	22.679	239,742	265,164	266,604
15.	Klongtoey	1	27.193	279,536	276,978	251,431
19.	Chatuchak	1	32.908	176,989	199,606	207,239
26.	Thonburi	1	8.626	267,616	269,975	259,345
27.	Klongsan	1	6.051	139,444	145,901	121,700
30.	Bangkokyai	1	6.18	104,716	107,548	102,600
6.	Yannawa	2	16.662	87,666	115,132	110,139
14.	Phrakanong	2	33.887	156,160	190,044	209,461
16.	Prawes	2	82.479	159,206	197,226	205,906
17.	Bangkhen	2	76.613	171,532	199,670	221,274
18.	Donmuang	2	59.789	135,196	206,925	235,155
20.	Bangkapi	2	48.904	173,269	214,519	235,494

Table 8: (Continued)

No.	Name	Zone Area		Population by year		
			Km2	1985	1988	1991
21.	Ladprao	2	30.476	85,636	116,595	120,732
22.	Bunggum	2	69.903	97,128	147,634	188,789
28.	Bangkoknoi	2	10.515	140,191	153,018	160,168
29.	Bangplad	2	12.789	145,074	145,372	143,567
31.	Phasicharoen	2	53.947	211,125	243,195	261,432
33.	Chomtong	2	25.724	149,785	182,249	174,976
35.	Ratburana	2	42.874	131,550	157,124	169,036
23.	Nongchok	3	236.261	54,952	61,417	61,682
24.	Minburi	3	174.331	66,966	86,558	100,618
25.	Ladkrabang	3	123.659	50,541	65,311	68,926
32.	Bangkhuntian	3	155.432	91,050	118,609	130,546
34.	Talingchan	3	79.698	81,349	104,538	126,205
36.	Nongkhaem	3	48.283	52,946	70,491	86,439
Total			1.569	5,174,682	5,716,739	5,620,511
By Zone						
	Inner	1	186.311	2,933,360	2,941,112	2,609,966
	Middle	2	521.688	1,711,968	2,111,579	2,267,093
	Outer	3	817.664	397,804	506,924	574,416

Table 9: Population Change in BMA, 1985-91.

No.	Name	Zone	Change 1985-91		Location Quotient	
				% per year	Pop.1985	Pop.1991
1.	Phranakorn	1	(21,810)	-3.53%	6.15	4.56
2.	Pomprab	1	(2,933)	-0.55%	14.02	12.49
3.	Samphantawong	1	(6,535)	-2.18%	11.31	9.12
4.	Patumwan	1	(19,259)	-2.15%	5.70	4.60
5.	Bangrak	1	(2,776)	-0.53%	4.83	4.31
7.	Sathorn	1	(12,288)	-1.37%	5.02	4.25
8.	Bangkolaem	1	(4,083)	-0.45%	4.28	3.84
9.	Dusit	1	(211,421)	-12.34%	11.00	4.60
10.	Bangsue	1	18,125	1.69%	4.51	4.59
11.	Phyathai	1	26,313	2.36%	5.17	5.47
12.	Rajathevi	1	(87,603)	-10.31%	7.73	3.71
13.	Huaykwang	1	26,862	1.79%	3.20	3.28
15.	Klongtoey	1	(28,105)	-1.75%	3.12	2.58
19.	Chatuchak	1	30,250	2.66%	1.63	1.76
26.	Thonburi	1	(8,271)	-0.52%	9.40	8.39
27.	Klongsan	1	(17,744)	-2.24%	6.99	5.61
30.	Bangkokyai	1	(2,116)	-0.34%	5.14	4.63
6.	Yannawa	2	22,473	3.88%	1.59	1.84
14.	Phrakanong	2	53,301	5.02%	1.40	1.72
16.	Prawes	2	46,700	4.38%	0.59	0.70
17.	Bangkhen	2	49,742	4.34%	0.68	0.81
18.	Donmuang	2	99,959	9.66%	0.69	1.10
20.	Bangkapi	2	62,225	5.25%	1.07	1.34

Table 9: (Continued)

No.	Name	Zone	Change 1985-91		Location Quotient	
				% per year	Pop.1985	Pop.1991
21.	Ladprao	2	35,096	5.89%	0.85	1.11
22.	Bunggum	2	91,661	11.71%	0.42	0.75
28.	Bangkoknoi	2	19,977	2.25%	4.04	4.25
29.	Bangplad	2	(1,507)	-0.17%	3.44	3.13
31.	Phasicharoen	2	50,307	3.63%	1.19	1.35
33.	Chomtong	2	25,191	2.62%	1.76	1.90
35.	Ratburana	2	37,486	4.27%	0.93	1.10
23.	Nongchok	3	6,730	1.94%	0.07	0.07
24.	Minburi	3	33,652	7.02%	0.12	0.16
25.	Ladkrabang	3	18,385	5.31%	0.12	0.16
32.	Bangkhuntian	3	39,496	6.19%	0.18	0.23
34.	Talingchan	3	44,856	7.59%	0.31	0.44
36.	Nongkhaem	3	33,493	8.51%	0.33	0.50
Total			445,829	1.39%	1.00	1.00
By Zone						
	Inner	1	(323,394)	-1.93%	4.77	3.91
	Middle	2	555,125	4.79%	0.99	1.21
	Outer	3	176,612	6.31%	0.15	0.20

Table 10: Building Permit Issued, 1987-91, by district

No. Name	Sum 1987-91	Share% Building Area Permit	Sq.metre	
			Location Quotient	
1. Phranakorn	398,230	0.44%	0.35%	1.25
2. Pomprab	168,204	0.19%	0.12%	1.51
3. Samphantawong	244,982	0.27%	0.09%	3.00
4. Patumwan	1,895,647	2.09%	0.53%	3.92
5. Bangrak	2,354,870	2.60%	0.35%	7.36
7. Sathorn	1,808,448	2.00%	0.59%	3.36
8. Bangkolaem	1,214,285	1.34%	0.70%	1.93
9. Dusit	342,725	0.38%	0.68%	0.56
10. Bangsue	1,171,182	1.29%	0.74%	1.76
11. Phyathai	1,541,006	1.70%	0.65%	2.60
12. Rajathevi	1,769,196	1.95%	0.46%	4.28
13. Huaykwang	5,768,539	6.37%	1.45%	4.40
15. Klongtoey	10,031,166	11.07%	1.73%	6.39
19. Chatuchak	3,972,948	4.39%	2.10%	2.09
26. Thonburi	1,135,471	1.25%	0.55%	2.28
27. Klongsan	1,213,518	1.34%	0.39%	3.47
30. Bangkokyai	604,085	0.67%	0.39%	1.69
6. Yannawa	1,503,983	1.66%	1.06%	1.56
14. Phrakanong	5,053,961	5.58%	2.16%	2.58
16. Prawes	5,148,548	5.68%	5.26%	1.08
17. Bangkhen	3,081,028	3.40%	4.88%	0.70

Table 10: (Continued)

No. Name	Sum 1987-91	Sq.metre		
		Share% Building Area Permit	Location Quotient	
18. Donmuang	2,738,838	3.02%	3.81%	0.79
20. Bangkapi	5,327,643	5.88%	3.12%	1.89
21. Ladprao	2,215,535	2.45%	1.94%	1.26
22. Bunggum	4,122,546	4.55%	4.46%	1.02
28. Bangkoknoi	673,421	0.74%	0.67%	1.11
29. Bangplad	2,129,210	2.35%	0.82%	2.88
31. Phasicharoen	4,300,924	4.75%	3.44%	1.38
33. Chomtong	1,850,501	2.04%	1.64%	1.25
35. Ratburana	2,001,810	2.21%	2.73%	0.81
23. Nongchok	470,072	0.52%	15.06%	0.03
24. Minburi	1,696,184	1.87%	11.11%	0.17
25. Ladkrabang	1,017,726	1.12%	7.88%	0.14
32. Bangkhuntian	5,487,746	6.06%	9.91%	0.61
34. Talingchan	2,624,326	2.90%	5.08%	0.57
36. Nongkhaem	3,518,343	3.88%	3.08%	1.26
Total	90,596,847	100.00%	100.00%	1.00
By Zone				
Inner	35,634,502	39.33%	11.88%	3.31
Middle	40,147,948	44.31%	35.99%	1.23
Outer	14,814,397	16.35%	52.13%	0.31

คุณภาพสิ่งแวดล้อมของกรุงเทพมหานคร

นายธีรพล คังคะกตุ
นักวิจัย สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทนำ

กรุงเทพมหานคร เป็นชุมชนเมืองที่มีขนาดใหญ่มากเมื่อเปรียบเทียบกับชุมชนเมืองอื่น ๆ ของประเทศไทย กรุงเทพมหานครดำรงฐานะความเป็นศูนย์กลางของระบบเศรษฐกิจ การเมือง การปกครอง การศึกษา (โดยเฉพาะในระดับอุดมศึกษา) อาจกล่าวโดยรวมได้ว่า กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางของความเจริญ (ทางวัตถุ) ของประเทศไทยก็ว่าได้ ความที่เป็นชุมชนเมืองขนาดใหญ่ และเป็นศูนย์กลางของความเจริญจึงทำให้ประชากรหลั่งไหลเข้ามาอยู่ในกรุงเทพมหานครเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดกิจกรรมในการดำรงชีวิตที่หลากหลาย และก่อให้เกิดสภาพทางสังคมที่ซับซ้อนขึ้น นับวันที่กรุงเทพมหานครขยายตัวมากขึ้นและเจริญมากขึ้น ปัญหามลภาวะก็ก่อเกิดขึ้นเป็นเงาตามตัวและยังไม่มีแนวโน้มที่จะลดลงแต่ประการใด ทั้ง ๆ ที่ปัญหามลภาวะของกรุงเทพมหานครได้เริ่มเกิดขึ้นนับเป็นเวลาประมาณสองทศวรรษแล้ว ทั้ง ๆ ที่มีหน่วยงานของราชการหลาย ๆ แห่งได้ตระหนักถึงปัญหาและได้ทำการติดตามปัญหาดังกล่าวตลอดมา ซึ่งรวมถึงการนำมามาตรการบางอย่างมาใช้แก้ไขด้วยสิ่งแวดล้อมของกรุงเทพมหานครที่จะกล่าวถึงต่อไปนี้ก็นับถึงปัญหามลภาวะของน้ำ อากาศ และเสียงที่เกิดขึ้นและเป็นอยู่ในปัจจุบัน

มลภาวะของน้ำ

กรุงเทพมหานครเคยได้ชื่อว่า เวนิสตะวันออก ทั้งนี้เพราะมีคูคลองอยู่มากมาย แต่ปัจจุบันคูคลองดังกล่าวหลาย ๆ สายได้ถูกทับถมไป ที่เหลือส่วนใหญ่ก็มีสภาพเน่าเสีย ซึ่งสังเกตได้ว่าน้ำในคลองมีสีดำและมีกลิ่นเหม็นของก๊าซไข่เน่า ในระยะแรก ๆ นั้นเข้าใจกันว่าสภาพน้ำเสียเกิดขึ้นจากการปล่อยน้ำเสียของโรงงานอุตสาหกรรม แต่ต่อมาได้วิจัยพบว่า

ปัญหาความเน่าเสียของน้ำในคลองต่าง ๆ ก็เป็นผลส่วนหนึ่งที่เกิดจากการระบายน้ำเสียจากชุมชนบ้านเรือนด้วย นอกจากนี้ น้ำเสียทั้งจากชุมชนและโรงงานอุตสาหกรรม ก็เป็นสาเหตุ ต่อเนื่องไปถึงการเกิดสภาวะความเสื่อมโทรมของคุณภาพน้ำแม่น้ำเจ้าพระยาตอนล่างด้วย สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาแห่งประเทศไทยได้สรุปว่าปัญหาความเสื่อมโทรมของคุณภาพน้ำแม่น้ำเจ้าพระยามีสาเหตุมาจากน้ำเสีย ชุมชนร้อยละ 75 ที่เหลือร้อยละ 25 มีสาเหตุมาจากน้ำทิ้งจากโรงงานอุตสาหกรรม ตารางที่ 1 แสดงคุณภาพน้ำของคลองบางสายในเขตกรุงเทพมหานครในรอบปี พ.ศ. 2534 ซึ่งทำการตรวจวัดโดยสำนักระบายน้ำ กรุงเทพมหานคร จากตารางจะเห็นได้ว่าคลองทุกสายมีโอกาสเกิดสภาพไร้ออกซิเจนในน้ำ ซึ่งในสภาวะดังกล่าวส่วนใหญ่จะทำให้เกิดสภาพเน่าเสีย เมื่อพิจารณาถึงค่าเฉลี่ยที่เกิดขึ้นในรอบปีก็พบว่าค่าตั้งแต่ 0.0 ถึง 1.2 มิลลิกรัมต่อลิตร ซึ่งสภาพดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงความเสื่อมโทรมของคุณภาพน้ำได้อย่างชัดเจน โดยระดับออกซิเจนในน้ำดังกล่าวได้สะท้อนให้เห็นว่าระบบนิเวศน์ในน้ำของคลองต่าง ๆ อยู่ในสภาวะที่ล้มเหลว โดยระดับออกซิเจนต่ำสุดที่ควรมีอยู่ในน้ำและสามารถทำให้ปลาและสัตว์น้ำอื่น ๆ สามารถอาศัยอยู่และดำรงชีวิตได้ตามปกติ คือ 4.0 มิลลิกรัมต่อลิตร สำหรับตารางที่ 2 แสดงคุณภาพน้ำของคลองแสนแสบ ซึ่งกล่าวได้ว่าเป็นคลองสำคัญคลองหนึ่งของกรุงเทพมหานคร ข้อสังเกตสำคัญจะเห็นได้ว่าปริมาณออกซิเจนในคลองเริ่มลดลงเรื่อย ๆ ตามระยะทางที่ลึกเข้ามาในเขตใจกลางของกรุงเทพมหานคร จนถึงระดับที่ปราศจากออกซิเจน นั้นหมายความว่า ความสกปรกของน้ำเสียมีมากขึ้นเมื่อความหนาแน่นของชุมชนเพิ่มสูงขึ้น ข้อสังเกตอีกประการหนึ่ง ได้แก่ สารซักฟอก (surfactant) ซึ่งเป็นสารเคมีที่มากจากการใช้ในชีวิตประจำวันได้เพิ่มสูงขึ้นตามระยะทาง ในทำนองกลับกันกับปริมาณออกซิเจนในน้ำ ปริมาณที่เพิ่มขึ้นของสารซักฟอกนี้เป็นสิ่งที่พิสูจน์ได้ชัดถึงการระบายน้ำเสียจากชุมชนลงสู่แหล่งน้ำ

มลภาวะของอากาศ

ปัญหามลภาวะอากาศของกรุงเทพมหานคร ได้เริ่มเข้าสู่สภาวะที่สังคมยอมรับ ในระยะเวลาไม่กี่ปีมานี้เอง ความจริงแล้วความตระหนักถึงปัญหาดังกล่าวได้เริ่มขึ้นนานแล้ว โดยเริ่มจากการรณรงค์จากสื่อมวลชนในเรื่องของควันดำจากรถยนต์ ปัญหามลภาวะของอากาศในกรุงเทพมหานคร อาจกล่าวได้ว่าการขยายตัวและความรุนแรงของปัญหาเป็นผล

ตารางที่ 1: คุณภาพน้ำของคลองบางสายในเขตกรุงเทพมหานคร ในรอบปี พ.ศ.2534

คลอง	ออกซิเจนในน้ำ (มก./ลิตร)		บีโอดี วัน (มก./ลิตร)	
	ช่วง	ค่าเฉลี่ย	ช่วง	ค่าเฉลี่ย
หลอด	0.0-6.1	0.8	6-65	23
มหานาค	0.0-1.1	0.0	14-45	29
ผดุงกรุงเกษม	0.0-2.0	0.7	4-44	23
สามเสน	0.0-3.4	0.4	9-54	27
แสนแสบ	0.0-2.3	0.6	6-54	20
บางซื่อ	0.0-3.4	0.3	16-104	35
บางเขน	0.0-5.4	1.2	6-44	18

ที่มา : สำนักระบายน้ำ กรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 2: คุณภาพน้ำคลองแสนแสบ ปี พ.ศ. 2535

ลักษณะสมบัติ (มก./ลิตร)	กรมโยธาธิการ	คลองต้น	บางกะปิ	มีนบุรี	หนองจอก
ออกซิเจนในน้ำ	0	0	0.3	1.7	2.1
บีโอดี 5 วัน	30.0	29.6	4.6	3.1	1.8
สารซักฟอก (ในรูป LAS)	3.48	2.58	0.26	0.02	0.003

ที่มา : สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สืบเนื่องจากปัญหาการจราจร ปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มมากขึ้น ปริมาณการจราจรที่เพิ่มมากขึ้น การติดขัดของการจราจรที่เพิ่มมากขึ้น เหล่านี้ล้วนแล้วแต่เป็นสาเหตุที่มาโดยตรงของปัญหามลภาวะอากาศที่กรุงเทพมหานครประสบอยู่โดยตรง ได้มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ กองอนามัยสิ่งแวดล้อม (กระทรวงสาธารณสุข) กองอนามัยสิ่งแวดล้อม (กรุงเทพมหานคร) เป็นต้น ได้ทำการตรวจวัดคุณภาพอากาศพร้อมไปกับการตรวจวัดระดับเสียงตามเส้นทางจราจรสำคัญในเขตกรุงเทพมหานคร การตรวจวัดดังกล่าวได้เริ่มมาประมาณสิบปีแล้ว ผลการตรวจวัดที่ผ่านมาก็สรุปได้ว่า กรุงเทพมหานครมีปัญหาในเรื่องของคุณภาพอากาศที่ไม่ได้มาตรฐาน มลสาร ที่ทำการตรวจวัดประกอบด้วย ฝุ่นละออง ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ และตะกั่ว ตารางที่ 3 และ 4 แสดงผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศริมเส้นทางจราจรและบริเวณทั่วไปของกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2530-2534 ดำเนินการโดยสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โดยพบว่า

- 1) ปริมาณฝุ่นละอองในบรรยากาศมีค่าเฉลี่ยตั้งแต่ 0.31 ถึง 0.45 และ 0.10 ถึง 0.16 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตรในบริเวณริมเส้นทางจราจรและบริเวณทั่วไปตามลำดับ
- 2) ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์มีค่าเฉลี่ยตั้งแต่ 6.51 ถึง 8.28 และ 0.93 ถึง 2.95 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ในบริเวณริมเส้นทางจราจรและบริเวณทั่วไปตามลำดับ
- 3) ปริมาณตะกั่วในบริเวณริมเส้นทางจราจร และบริเวณทั่วไปมีค่าเฉลี่ยตั้งแต่ 1.45 ถึง 2.46 และ 0.29 ถึง 0.49 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ

เมื่อเปรียบเทียบผลการศึกษาจากตารางที่ 3 และ 4 กับค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศที่กำหนดโดย สวล. แล้ว พอสรุปได้ว่า :-

- 1) มีเพียงฝุ่นละอองเท่านั้นที่มีปริมาณในบรรยากาศเกินกำหนดของค่ามาตรฐานทั้งในบริเวณริมเส้นทางจราจรและบริเวณทั่วไป
- 2) ปริมาณหรือความเข้มข้นของมลพิษ ในบริเวณริมเส้นทางจราจรมีสูงกว่าบริเวณทั่วไป

ตารางที่ 3: ความเข้มข้นของฝุ่นละออง ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ และตะกั่ว ในบรรยากาศ
ริมเส้นทางจราจร* ของกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2530-2534

พารามิเตอร์	2530	2531	2532	2533	2534
	ค่าเฉลี่ย (ช่วง)	ค่าเฉลี่ย (ช่วง)	ค่าเฉลี่ย (ช่วง)	ค่าเฉลี่ย (ช่วง)	ค่าเฉลี่ย (ช่วง)
1. ฝุ่นละออง (เฉลี่ย 1 ปี) มก./ม. ³	0.31 (0.09-0.68)	0.34 (0.11-0.93)	0.48 (0.18-1.25)	0.45 (0.08-1.45)	0.46 (0.08-1.06)
2. คาร์บอนมอนนอกไซด์ (เฉลี่ย 1 ชม.) มก./ม. ³	8.04 (0.06-49.16)	6.51 (0.60-35.48)	8.63 (0.27-52.65)	8.28 (0.05-53.11)	7.00 (0.11-40.09)
3. ตะกั่ว (เฉลี่ย 24 ชม.) ไมโครกรัม/ม. ³	1.54 (0.60-3.61)	1.56 (0.57-4.59)	2.16 (0.69-6.17)	2.46 (0.33-6.41)	1.45 (0.26-4.25)

*1. ถนนราชปรารภ (ประตูน้ำ)

2. ถนนเยาวราช

3. ถนนหลานหลวง (สำนักงานสถิติฯ)

4. ถนนบำรุงเมือง (ม้านศรี)

5. ถนนสุขุมวิท (กรมอุตุนิยมวิทยา)

6. บางลำภู

7. ถนนพหลโยธิน (สะพานควาย)

8. ถนนสีลม

9. ถนนสีพระยา

ที่มา : กองมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

ตารางที่ 4: ความเข้มข้นของฝุ่นละออง ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ และตะกั่วในบรรยากาศ
ของบริเวณทั่วไป* ของกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2530-2534

พารามิเตอร์	2530	2531	2532	2533	2534
	ค่าเฉลี่ย (ช่วง)	ค่าเฉลี่ย (ช่วง)	ค่าเฉลี่ย (ช่วง)	ค่าเฉลี่ย (ช่วง)	ค่าเฉลี่ย (ช่วง)
1. ฝุ่นละออง (เฉลี่ย 1 ปี) มก./ม. ³	0.10 (0.09-0.13)	0.11 (0.07-0.12)	0.13 (0.10-0.14)	0.15 (0.13-0.17)	0.16 (0.12-0.22)
2. คาร์บอนมอนนอกไซด์ (เฉลี่ย 1 ชม.) มก./ม. ³	2.46 (1.59-3.79)	2.44 (1.17-4.15)	2.95 (1.33-3.93)	0.99 (0.74-1.24)	0.9 (0.72-1.13)
3. ตะกั่ว (เฉลี่ย 24 ชม.) ไมโครกรัม/ม. ³	0.46 (0.34-0.56)	0.38 (0.32-0.47)	0.40 (0.30-0.53)	0.49 (0.30-0.86)	0.29 (0.18-0.39)

*1. สวด. (ถนนพระราม 6)

2. วิทยาลัยครูจันทร์เกษม (ถนนรัชดาภิเษก)

3. วิทยาลัยครูบ้านสมเด็จ (ถนนอิสรภาพ)

4. สถานีตำรวจนครบาลบวรณะ (ถนนประชาธิปไตย)

5. สถานีตำรวจนครบาล (ถนนพระราม 4)

6. กรมอุตุนิยมวิทยา (ถนนสุขุมวิท)

7. กรมอุตุนิยมวิทยา (บางนา)

ที่มา : กองมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

ตารางที่ 5 แสดงการเปรียบเทียบปริมาณฝุ่นละออง ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ และ ตะกั่วที่วัด ณ กรมอุตุนิยมวิทยา (ถนนสุขุมวิท) ที่บริเวณริมเส้นทางจราจร (ระยะไม่เกิน 10 เมตรจากถนน) และบริเวณที่ลึกเข้าไปเป็นระยะไม่น้อยกว่า 50 เมตร ซึ่งจะได้ชัดเจนว่า ความเข้มข้นของมลสารทั้งสามชนิด ที่ริมเส้นทางจราจรมีสูงกว่าบริเวณที่อยู่ลึกเข้าไปด้านใน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2532 ถึง 2534 ซึ่งเป็นข้อสนับสนุนผลสรุปข้อ 2) ดังกล่าวข้างต้น ซึ่งปรากฏการณ์เช่นนี้ได้แสดงให้เห็นถึงแหล่งที่มาของมลสาร ที่ก่อให้เกิดปัญหามลภาวะอากาศในปัจจุบันว่ามาจากการจราจร

ทั้งนี้สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้กำหนดมาตรฐานของฝุ่นละออง ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ และตะกั่วในบรรยากาศไว้ดังนี้:-

มลสาร	มาตรฐาน
ฝุ่นละออง	0.1 มก./ม ³
ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์	50 มก./ม ³
ตะกั่ว	10 ไมโครกรัม/ม ³

กองอนามัยสิ่งแวดล้อม (กระทรวงสาธารณสุข) ได้ทำการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเขตกรุงเทพมหานครด้วยเช่นกัน ดังแสดงในตารางที่ 6 โดยการตรวจวัดดังกล่าวกระทำที่ สถานีตำรวจ สถานีลาดพร้าว และสถานีประติพัทธ์ สำหรับค่าก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ไม่มีปรากฏในตารางที่ 6

แต่จากการตรวจวัดที่สถานีลาดพร้าวและสถานีประติพัทธ์ในปี พ.ศ. 2533 พบว่าค่าสูงสุดใน 1 ชั่วโมง อยู่ในช่วง 32-36 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (มาตรฐานสวล. กำหนดไว้ 50 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร)

จากข้อมูลการศึกษาของสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และกองอนามัยสิ่งแวดล้อม (กระทรวงสาธารณสุข) ได้ข้อสรุปที่สอดคล้องกันว่า มลสารที่เป็นปัญหาต่อเนื่องกันมาจนถึงปัจจุบันก็คือ ฝุ่นละอองในบรรยากาศ

ตารางที่ 5: เปรียบเทียบปริมาณฝุ่นละออง ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ และตะกั่ว บริเวณริมเส้นทางจราจร (ระยะไม่เกิน 10 เมตรจากถนน) และบริเวณด้านใน (ห่างจากถนนไม่น้อยกว่า 50 เมตร) ณ จุดวัดกรมอุตุนิยมวิทยา (ถนนสุขุมวิท)

ปี พ.ศ.	มลสาร (มก./ลบ.ม)	ริมทางจราจร	บริเวณทั่วไป
2532	ฝุ่นละออง	0.49	0.12
	คาร์บอนมอนนอกไซด์	3.71	1.33
	ตะกั่ว	1.71	0.48
2533	ฝุ่นละออง	0.31	0.14
	คาร์บอนมอนนอกไซด์	4.73	1.00
	ตะกั่ว	ไม่มีข้อมูล	0.72
2534	ฝุ่นละออง	0.49	0.14
	คาร์บอนมอนนอกไซด์	2.78	1.10
	ตะกั่ว	1.06	0.37

ที่มา : กองมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

ตารางที่ 6: ผลการเฝ้าระวังคุณภาพอากาศในเขตกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2532-2534

มลสาร	2532	2533	2534	ค่ามาตรฐาน สวล.
ฝุ่นละออง (มก./ม ³)	0.18-0.22	0.18-0.25	0.17-0.30	0.1
ตะกั่ว (มก./ม ³)	0.34-1.03	0.35-0.59	0.30-0.81	10
ไนโตรเจนไดออกไซด์ ¹ (มก./ม ³)	20.8-29.2	21.6-29.7	15.9-64.68	320
ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ² (มก./ม ³)	10.9-11.0	ไม่พบ	16.9-19.5	100

¹ ปี พ.ศ. 2532 และ 2533 ไม่มีข้อมูลของสถานีประติพัทธ์

² ปี พ.ศ. 2532 และ 2533 ไม่มีข้อมูลสถานีประติพัทธ์
และ พ.ศ. 2534 ไม่มีข้อมูลของสถานีสำโรง

มลภาวะของเสียง

ปัญหาในเรื่องมลภาวะของเสียง มีลักษณะการเกิดขึ้นคล้ายคลึงกับปัญหามลภาวะของอากาศกล่าวคือเป็นปัญหาเสียงรบกวนที่เกิดจากการขยับขยายขยาย หรือจากการจราจร สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ทำการตรวจวัดเสียง บริเวณริมเส้นทางจราจรในกรุงเทพมหานคร รวม 8 สาย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2531 ถึง พ.ศ. 2534 ปรากฏว่ามีระดับเสียงเฉลี่ย 77.8 ถึง 80.3 เดซิเบล (เอ) (ตารางที่ 7) กองอนามัยสิ่งแวดล้อม (กระทรวงสาธารณสุข) ก็ได้ทำการตรวจวัดไว้ด้วยเช่นกัน ดังแสดงไว้ในตารางที่ 8 ซึ่งพบว่าในปี พ.ศ. 2533 ระดับเสียงเฉลี่ยมีค่าอยู่ในช่วง 79.6 ถึง 82.5 เดซิเบล (เอ) ซึ่งผลการศึกษาของทั้งสอง

หน่วยงานข้างต้น ให้ผลสอดคล้องเช่นเดียวกันว่าระดับเสียงบริเวณริมเส้นทางจราจรของกรุงเทพมหานคร มีระดับเสียงเกินระดับมาตรฐาน (มาตรฐานกำหนดไว้ 70 เดซิเบล (เอ))

ตารางที่ 7: ระดับเสียงเฉลี่ย (Leq24) ริมเส้นทางจราจร*ในกรุงเทพมหานคร

ปี พ.ศ.	ช่วง	ค่าเฉลี่ย	ค่ามาตรฐาน
2531	76.8-82.1	80.3	70 dB (A)
2532	74.9-79.7	77.9	
2533	76.0-81.2	79.0	
2534	76.2-82.6	79.5	

- | | |
|--------------------------------|-----------------------|
| *1. ถนนสีลม | 2. กรมตำรวจ (ปทุมวัน) |
| 3. ปท.หัวหมาก | 4. ประตูน้ำ |
| 5. เขาวราช | 6. สนง.สถิติแห่งชาติ |
| 7. กรมอุตุนิยมวิทยา (สุขุมวิท) | 8. บางลำพู |

ที่มา : กองมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

ตารางที่ 8: ผลการตรวจวัดระดับเสียงสมมูลย์บริเวณย่านการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร
 Leq (dB (A)) ในปี 2533

สถานี	ระดับเสียงสมมูลย์ ; Leq (dB (A))
ประชาธิปไตย	82.9
ราชปรารภ	81.3
ติวานนท์	81.3
ลาดพร้าว	81.1
พญาไท	81.0
สุขสวัสดิ์	81.0
เพชรบุรี	80.7
พหลโยธิน	80.2
พระราม 4	80.0
สีลม	79.9
ปิ่นเกล้า-นครชัยศรี	79.6
ดาวคะนอง	80.5
เยาวราช	80.3
ท่าพระ	79.7

ที่มา : กองอนามัยสิ่งแวดล้อม กรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข

การแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมของกรุงเทพมหานคร

ปัจจุบันหน่วยงานราชการหลาย ๆ แห่ง รวมทั้งองค์กรเอกชนได้นำเสนอใช้มาตรการ และวิธีการต่าง ๆ ในการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม อาทิ การใช้วิธีการทางกฎหมาย การใช้เทคโนโลยีใหม่ ๆ การชักชวนหรือจูงใจให้ประชาชนรักและรู้จักคุณค่าของสิ่งแวดล้อม เป็นต้น แต่การแก้ไขปัญหาไม่ว่าด้วยวิธีใดก็ตามควรคำนึงและคิดเผื่อถึงในเรื่องจำนวนประชากรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตด้วย ทั้งนี้เพราะปัญหาสิ่งแวดล้อมอาจกล่าวได้ว่ามีสาเหตุโดยตรงมาจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรและรูปแบบของกิจกรรมต่าง ๆ ในการดำเนินชีวิต ดังนั้นการจำกัดจำนวนประชากร และการปรับรูปแบบของกิจกรรมในการดำเนินชีวิต ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็น ตัวอย่างเช่น การใช้ระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ ประหยัดพลังงาน และก่อให้เกิดปัญหามลภาวะค่อนข้างต่ำ ได้แก่ รถไฟฟ้า ควรได้รับการพิจารณาและคำนึงถึงให้มาก

ตารางที่ 9 แสดงให้เห็นจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2462 จนถึง ปี พ.ศ. 2524 และจำนวนประชากรที่คาดการณ์โดยการคำนวณตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2525 จนถึง พ.ศ. 2545 จากข้อมูลจำนวนประชากรดังกล่าวจะเห็นว่าจำนวนประชากรของกรุงเทพมหานคร ได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ในขณะที่เดียวกันก็ได้สร้างบทเรียนถึงการขาดการเตรียมการและการวางแผนการจัดการที่ดี เพื่อรองรับการขยายจำนวนประชากรอย่างรวดเร็วของกรุงเทพมหานคร ว่าได้ก่อให้เกิดปัญหาอะไรบ้างในปัจจุบัน ซึ่งรวมถึงปัญหาสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ตัวเลขประชากรดังกล่าวอาจต่ำกว่าความเป็นจริงก็ได้ถ้าคิดเผื่อถึงการอพยพเข้ามา ซึ่งส่วนใหญ่เพื่อประกอบอาชีพการงาน และเข้ามาศึกษาในระดับอุดมศึกษาซึ่งปัจจัยนี้เป็นปัจจัยสำคัญที่ควรคำนึงถึงด้วยเช่นกันในการวางแผนเพื่อแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ของกรุงเทพมหานคร

ในทำนองเดียวกับตารางที่ 10 แสดงให้เห็นถึงจำนวนรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2525 ถึง พ.ศ. 2534 และจำนวนรถยนต์คาดการณ์ว่าจะมีตั้งแต่ พ.ศ. 2535 ถึง พ.ศ. 2544 ปัจจุบันปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นมีสาเหตุจากมีปริมาณรถยนต์มีมากเกินไป พื้นที่ผิวการจราจรที่มีอยู่จะรองรับได้ และก่อให้เกิดปัญหาหมอกควันและปัญหาเสียง

รบกวนตามมา จากสถิติตัวเลขจำนวนรถยนต์ตามตารางที่ 10 เป็นข้อมูลที่น่าสนใจอีกประเด็นหนึ่งที่ควรนำไปพิจารณาถึงการจัดการกับระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพมหานคร อย่างจริงจัง

ตารางที่ 9: จำนวนประชากรของกทม. ตั้งแต่ พ.ศ. 2462 ถึง พ.ศ. 2524 และการทำนายจำนวนประชากรตั้งแต่ พ.ศ. 2525 ถึง พ.ศ. 2545

พ.ศ.	จำนวนประชากร (ล้านคน)	พ.ศ.	จำนวนประชากรที่คาดการณ์ (ล้านคน)
2462	0.53	2525	5.23
2472	0.74	2530	5.86
2480	0.89	2535	6.52
2490	1.18	2540	7.15
2500	1.83	2545	7.30
2505	2.43		
2510	3.12		
2515	3.83		
2520	4.57		
2524	5.16		

ที่มา : รายงานการวิจัย เรื่อง “การฉายภาพประชากรของกรุงเทพมหานคร ระหว่าง พ.ศ. 2525-2545” โดย สุรัชย์ พิศาลบุตร และคณะ (2526)

ตารางที่ 10: จำนวนยานพาหนะในกรุงเทพมหานครตั้งแต่ปี พ.ศ. 2525-2534 และคาดการณ์
ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535-2544

พ.ศ.	จำนวนยานพาหนะ (ล้านคัน)	พ.ศ.	จำนวนยานพาหนะที่คาดการณ์ (ล้านคัน)
2525	0.90	2535	2.21
2526	1.00	2536	2.35
2527	1.13	2537	2.49
2528	1.24	2538	2.61
2529	1.38	2539	2.75
2530	1.54	2540	2.88
2531	1.84	2541	3.01
2532	1.72	2542	3.15
2533	2.04	2543	3.28
2534	1.99	2544	3.41

ที่มา : รายงานสถิติการจราจรกรุงเทพมหานคร ปีพ.ศ. 2534 โดยกองวิศวกรรมจราจร
หน้า 55

สรุป

ปัจจุบันกรุงเทพมหานครกำลังประสบกับปัญหามลภาวะอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ทั้งที่
ปัญหาเหล่านี้ได้เริ่มเกิดขึ้นมาประมาณสองทศวรรษแล้ว ทั้งที่ได้มีการรับรู้ถึงปัญหาเหล่านี้
แล้ว จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรง ทั้งที่ได้มีการนำมาตรการหลาย ๆ อย่าง มาใช้แล้วก็

ตาม แต่ปัญหามลภาวะก็ยังคงปรากฏอยู่จนถึงปัจจุบัน และมีแนวโน้มที่รุนแรงขึ้น สิ่งหนึ่งที่เป็นบทเรียนจากอดีตที่ผ่านมาคือการขาดการวางแผนการจัดการที่ดีพอ ที่จะรองรับการขยายตัวอย่างรวดเร็วของประชากร การขาดการมองภาพร่วมกันระหว่างหน่วยงานราชการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง การขาดนโยบายหลักที่ชัดเจนในการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมของกรุงเทพมหานครในปัจจุบันและอนาคต

บรรณานุกรม

- กรมอนามัย (2535) การเฝ้าระวังคุณภาพอากาศและเสียง กรุงเทพฯ : กองอนามัยสิ่งแวดล้อม กรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข.
- กรมอนามัย (2534) สรุปสถานการณ์มลพิษอากาศและเสียง กรุงเทพฯ : กองอนามัยสิ่งแวดล้อม กรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข.
- กรมอนามัย (2535) สรุปสถานการณ์คุณภาพแหล่งน้ำในประเทศไทย พ.ศ. 2534 กรุงเทพฯ : กองอนามัยสิ่งแวดล้อม กรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข 2535.
- เทียนฉาย กีระนันทน์ และไพศาล เล็กอุทัย (2529) กรุงเทพมหานคร 2545 กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สรชัย พิศาลบุตรและคณะ (2526) การฉายภาพประชากรของกรุงเทพมหานคร ระหว่าง พ.ศ. 2525-2545 กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สำนักงานปลัด (2534) สถิติการจราจรกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2534 กรุงเทพฯ : กองวิศวกรรมการจราจร สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร.
- สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ รายงานสรุปคุณภาพอากาศและเสียงกรุงเทพมหานคร กรุงเทพฯ : กองมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ.

การเจริญเติบโตของกรุงเทพมหานครและบทบาทของพื้นที่สีเขียว

ดร.สุวัฒนา ธาดานิติ
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

1. ความนำ

กรุงเทพมหานครมีพื้นที่การปกครองทั้งสิ้น 1,568.7 ตารางกิโลเมตรหรือ 980,437.5 ไร่ แบ่งพื้นที่บริหารเป็น 36 เขต มีประชากร (ในปี พ.ศ. 2533) เป็นจำนวน 6.162 ล้านคน และเมื่อนับรวมกับประชากรในจังหวัดปริมณฑล จะมีจำนวนทั้งสิ้น 7.7 ล้านคน คิดเป็นร้อยละ 42 ของประชากรเมืองของประเทศ ในแผนพัฒนากรุงเทพมหานครฉบับที่ 4 ซึ่งเป็นไปตามกรอบในการพัฒนาจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 กำหนดการขึ้นนำการเติบโตของกรุงเทพ และปริมณฑลไปในทิศทางเชื่อมติดต่อกับบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Sea Board) โดยมุ่งหมายให้กรุงเทพมหานครเป็นฐานเศรษฐกิจหลักแข่งขันกับนานาชาติ แนวโน้มการพัฒนากกรุงเทพมหานครที่ปรากฏให้เห็นชัดเจนก็คือกรุงเทพฯ จะขยายตัวออกไปอย่างไม่หยุดยั้งทั้งในด้านของพื้นที่เมือง ประชากรและเศรษฐกิจ โดยกรุงเทพฯ และปริมณฑล จะมีสัดส่วนของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติประมาณร้อยละ 56 ในปี 2539 เมื่อเปรียบเทียบกับประมาณร้อยละ 53 ในปี 2534 โดยจะมีอัตราเติบโตเฉลี่ยตลอดแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7 ร้อยละ 9.5 ขณะเดียวกันประชากรจะเพิ่มขึ้นเป็น 10 ล้านคน ในปี 2539 และเพิ่มเป็นประมาณ 12.5 ล้านคนในอีก 2 ทศวรรษข้างหน้า¹ ดังนั้นในอนาคตอันใกล้กรุงเทพฯ จะเติบโตเข้าสู่ความเป็นมหานคร (Mega City) อย่างสมบูรณ์แห่งหนึ่งของภูมิภาคเอเชียอาคเนย์

¹ TDRI, “โครงการการศึกษาเพื่อกำหนดกรอบการวางแผนพัฒนากกรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 4” บทสรุปสำหรับผู้บริหาร 2534

2. แนวโน้มการพัฒนากรุงเทพมหานคร

ประเด็นสำคัญของแนวโน้มการพัฒนากรุงเทพมหานครมีดังต่อไปนี้

2.1 การเติบโตของพื้นที่เมือง (Built-Up Area)

จะเป็นไปอย่างรวดเร็วและพื้นที่เมืองที่เพิ่มขึ้น จะเป็นไปตามรูปแบบแนวโน้มเดิม (past trend) ดังการเปลี่ยนแปลงที่แสดงไว้จากปี พ.ศ. 2529-2533 ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นของที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมรวมถึงอาคาร สำนักงาน

การใช้ที่ดินปี 2529 (1986)²

Residential	11.5 %	Commercial	1.4 %
Industrial	1.4 %	Warehousing	0.4 %
Institutional	2.7 %	Educational	0.8 %
Religious	0.5 %	Recreational	0.3 %
Infrastructure	0.3 %	Road network	2.5 %
Vacant	39.8 %	Agricultural	34.6 %
River and Canals	3.5 %	Others	0.7 %

การใช้ที่ดินปี 2533 (1990)³

Vacant area	62.52 %	Infrastructure	0.55 %
Chao Phraya River	0.58 %	Commercial	1.44 %
Residential Mixed	14.39 %	Residential Land and House	5.71 %

(ต่อ)

การใช้ที่ดินปี 2533 (1990)³

Residential		Residential	
Land subdivision	2.57 %	Apartment, Flat	0.11 %
Residential Slum	0.19 %	Warehouse	0.26 %
Government	1.78 %	Education	0.51 %
Temple,Cemetery	0.19 %	Manufacture	1.49 %
Golf Course	0.22 %	Sport Yard	0.35 %
Park	0.09 %	Western Humid Area	7.06 %
Total	100 %		

² **Business Location Guide** Bangkok Agency for Realestate Affairs Co. Publisher Thai Morimoto Co.,Ltd., 1991, หน้า 25

³ TDRI, “โครงการการศึกษาเพื่อกำหนดกรอบการวางแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 4” หน้า 419

2.2 การเพิ่มประชากรกรุงเทพฯ

ถึงแม้อัตราการเพิ่มของประชากรกรุงเทพฯ ในช่วงแผนพัฒนาฉบับที่ 7 จะมีอัตรา ร้อยละ 1.6 ต่อปี ซึ่งต่ำมากเมื่อเทียบกับร้อยละ 4.8 ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา แต่จำนวน ประชากรจะเพิ่มขึ้นจาก 6.3 ล้านคนในปี 2535 เป็น 6.7 ล้านคนในปี พ.ศ. 2539 และในที่สุดจะเพิ่มเป็น 7.5 ล้านคน ในปี 2548 การเพิ่มขึ้นนี้จะเป็นทั้งการเพิ่มตามธรรมชาติและการย้ายถิ่นเข้าของประชากรจากต่างจังหวัด ทำให้เพิ่มความแออัดให้กับกรุงเทพมหานคร ยิ่งขึ้น

2.3 แรงจูงใจในการอพยพเข้า

การย้ายถิ่นเข้าของประชากรจากต่างจังหวัดยังมีอยู่อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้เพราะความเป็นศูนย์กลางความเจริญที่โดดเด่นของกรุงเทพมหานคร ความเป็นศูนย์กลางนี้ก็ยังโดดเด่นชัดเจนขึ้นเนื่องจากนโยบายการพัฒนาประเทศและการเกิดขบวนการ Globalization การเพิ่มขึ้นของประชากรและกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ทำให้เกิดความต้องการพื้นที่เมืองเพิ่มขึ้น (demand for urban space)

2.4 รูปแบบการขยายตัวของเมือง (Pattern of Urban Growth)

ศักยภาพของกรุงเทพมหานคร ในการรองรับพื้นที่เมือง ขึ้นอยู่กับปัจจัยที่สำคัญได้แก่

- เส้นทางขนส่ง
- ราคาที่ดิน
- ที่ว่างที่มีอยู่
- ความพร้อมด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ
- ระเบียบกฎเกณฑ์ต่าง ๆ

ผลจากปัจจัยดังกล่าว จะทำให้กรุงเทพมหานครในอนาคตมีพื้นที่เมืองเพิ่มมากขึ้น โดยมีลักษณะทั้งในแนวราบและแนวสูง รูปแบบการขยายตัวเป็นแนวยาว (Ribbon Development) ยังคงมีอยู่ การพัฒนาอาคารสูงจะกระจุกตัวในเขตชั้นใน และชั้นกลาง ตะวันออกของกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะอย่างยิ่งเขตสัมพันธวงศ์ บางรัก คลองเตย พญาไท พระโขนง ปทุมวัน และบางเขน ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเส้นขอบฟ้า (Skyline)

2.5 ผลกระทบจากการเติบโตของกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานคร จะพบกับปัญหาความเสื่อมโทรมของสภาพแวดล้อมมากยิ่งขึ้น ที่สำคัญที่สุดคือปัญหาคนยากจนในเมือง (Urban Poor)

จะเห็นได้ว่าการเติบโตของกรุงเทพมหานคร จะมีแนวโน้มไปในทางที่มีปัญหามากขึ้น ดังนั้นจึงต้องมีมาตรการการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารที่มีประสิทธิภาพ การใช้ผังเมืองรวมและสร้างความเป็นไปได้ในการปฏิบัติจัดเป็นแนวทางหนึ่ง อย่างไรก็ตามการกระจายความเจริญจากกรุงเทพมหานครและการพัฒนาชนบทจะเป็นการแก้ปัญหาที่ต้นเหตุอย่างแท้จริง

3. บทบาทของพื้นที่สีเขียว

พื้นที่สีเขียวหรือ Green area ของเมือง มีความหมายโดยกว้างถึงพื้นที่เว้นว่างหรือพื้นที่โล่ง (Open space) นอกเหนือจากพื้นที่ปลูกสร้างของเมือง (Built-up area) นอกจากนั้นยังมีพื้นที่สีเขียวในลักษณะอื่น เช่น สวนสาธารณะ ป่าไม้ริมเมือง สนามกีฬา ที่ลุ่มซึ่งปราศจากการพัฒนา (Swamp) และที่ว่าง (Vacant land) เป็นต้น ในการศึกษาเรื่องเมืองอาจแบ่งเมืองออกเป็น 2 ส่วนด้วยกันคือสามชั้นในหรือส่วนที่มีความคับคั่งทางเศรษฐกิจและประชากรและส่วนนอกซึ่งประกอบด้วยนิเวศน์ชุมชนลักษณะต่าง ๆ เช่น เกษตรกรรมที่อยู่อาศัยหรืออุตสาหกรรม (B.Goodal, 1978 : 102) ส่วนนอกนี้จะเรียกกันว่า “ชานเมือง” (Suburb) ส่วนใหญ่การใช้ที่ดินในบริเวณชานเมืองจะเป็นเกษตรกรรม ลักษณะทั่วไปของชานเมือง จะยังคงเป็นแบบชนบทแต่ขณะเดียวกันก็ได้รับอิทธิพลจากความเป็นเมืองรวดเร็วกว่าชนบทที่ห่างไกล สำหรับกรุงเทพมหานคร มีพื้นที่สีเขียวโดยความหมายนี้ประมาณสี่แสนไร่

พื้นที่สีเขียวอาจมีความหมายเฉพาะ โดยหมายถึงพื้นที่ซึ่งมีการกำหนดเขตการใช้ที่ดิน (Zoning) โดยผ่านทางกฎหมาย เพื่อบูรณาการพื้นที่เกษตรกรรมบนพื้นที่ดินที่มีความเหมาะสมอย่างยิ่ง สำหรับการเพาะปลูกเนื่องมาจากคุณภาพดินและสภาพดินฟ้าอากาศ ตลอดจนการควบคุมการปลูกสร้างอาคารและการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอื่น ๆ ซึ่งจะมีผล

เสียต่อการทำการเกษตรหรือต่อสิ่งจำเป็นพื้นฐานของเกษตรกรรม⁴ พื้นที่สีเขียวซึ่งได้รับการกำหนดโดยกฎหมายเช่นนี้อาจเรียกว่าริ้วสีเขียว (Green Belt) ซึ่งรวมถึง Yellow Belt Corn Belt หรือ Fruit Belt เป็นต้น สำหรับกรุงเทพมหานคร พื้นที่สีเขียวโดยความหมายเฉพาะนี้มีทั้งสิ้นประมาณ 140,000 ไร่

ในบทความนี้จะพิจารณาพื้นที่สีเขียวซึ่งกำหนดไว้โดยกฎหมายเท่านั้น เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาต่างๆภายในพื้นที่สีเขียว

3.2 พื้นที่สีเขียวของกรุงเทพมหานคร

พื้นที่สีเขียวของกรุงเทพมหานคร ที่กำหนดโดยข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2525⁵ “บริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงอาคารบางชนิดหรือบางประเภท” มีอยู่ใน 2 พื้นที่ได้แก่

-
- 4 ประโยชน์ของการอนุรักษ์พื้นที่เกษตรโดยการกำหนด Green Belt สรุปได้ดังนี้
 - 1) เพื่อป้องกันการสูญเสียเอกลักษณ์ของเมือง
 - 2) เพื่อเกิดความชัดเจนในแนวทางการใช้ที่ดินของเมืองและการให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ แก่ชุมชนเมืองและชุมชนเกษตร
 - 3) ป้องกันการพัฒนาเมืองโดยขาดระเบียบ (Urban Sprawl)
 - 4) สามารถใช้เพื่อนันทนาการต่าง ๆ
 - 5) รักษาสภาพแวดล้อมและสร้างความสมดุลในระบบนิเวศน์วิทยาเมือง
 - 6) ป้องกันการลดลงของพื้นที่ดินเกษตรกรรม ซึ่งเป็นแหล่งผลิตอาหารที่อยู่ใกล้เมืองที่สุด
 - 5 เหตุผลที่ประกาศใช้ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีจำนวน 3 ฉบับ เนื่องจากได้มีประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงการใช้อาคารชนิดใดหรือประเภทใดในพื้นที่สีเขียว โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 บัญญัติว่าถ้าไม่มีการออกกฎกระทรวงหรือข้อบัญญัติท้องถิ่นภายใน 1 ปี นับตั้งแต่วันประกาศนั้นมีผลบังคับใช้ให้ประกาศฯ ดังกล่าวเป็นอันยกเลิก จึงจำเป็นต้องตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครนี้ โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 และมาตรา 67 แห่งพระราชบัญญัติ ระเบียบบริหารราชการ กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2510

1. พื้นที่ด้านตะวันออกของกรุงเทพฯ ในท้องที่เขตมีนบุรี แขวงคลองสิบ แขวงคูฝั่งเหนือ เขตหนองจอก และแขวงคลองสาม เขตประเวศ แขวงลำปลาทิว แขวงลาดกระบัง เขตลาดกระบัง
2. พื้นที่ด้านตะวันตกของกรุงเทพฯ ในท้องที่แขวงฉิมพลี แขวงบางละมด แขวงบางเชือกหนัง และแขวงบางพรหม เขตตลิ่งชันและในท้องที่แขวงบางไผ่ แขวงบางแคเหนือและแขวงคลองขวาง เขตภาษีเจริญ

3.3 วัตถุประสงค์ในการกำหนดพื้นที่สีเขียวของกรุงเทพมหานคร

การกำหนดพื้นที่สีเขียวของกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก กำหนดวัตถุประสงค์ไว้หลายประการ (ชลิตภากร วีรพลิน, 2525 : 4) ดังนี้

1. เพื่อให้เป็นพื้นที่สำหรับรับน้ำหลาก ก่อนระบายลงสู่อ่าวไทยด้านบริเวณสถานพักพิงตากอากาศบางปู โดยคลองตำหรุ และคลองบางปลา โดยรับน้ำจากคลองหกวาดำบลลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี และอาศัยถนนร่มเกล้ากั้นมิให้น้ำทะเลลึกเข้าสู่เขตเมืองอันเป็นการป้องกันน้ำท่วมกรุงเทพฯ
2. เพื่อให้เป็นพื้นที่สกัดการขยายเมืองออกมาสู่ชนบท หรือพื้นที่เกษตรกรรมอันอุดมสมบูรณ์ เปรียบเสมือนคูขวางกั้นของนครกรุงเทพฯ และข้างเคียงอีกต่อไป
3. เพื่อให้เป็นพื้นที่แนวเขตปลูกที่เหมาะสมกับลักษณะเกษตรกรรมในที่ลุ่ม
4. เพื่อเป็นพื้นที่สร้างอากาศบริสุทธิ์เปรียบเสมือนปอดให้แก่ประชาชนในและนอกบริเวณนั้น
5. เป็นพื้นที่ที่ใช้เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจได้ตลอดฤดูกาล รวมทั้งป้องกันการเพิ่มความหนาแน่นแออัดด้วย

ส่วนกำหนดพื้นที่สีเขียวด้านตะวันตก ตามแผนพัฒนากรุงเทพฯ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2525-2529) ซึ่งสอดคล้องกับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครและปริมณฑลของสำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย ตลอดจน รายงานสำมะโนการเกษตรปี 2521 ของกระทรวงเกษตร ได้กำหนดให้เขตภาษีเจริญ และตลิ่งชันเป็นบริเวณพื้นที่เกษตรที่มีคุณค่าสำคัญควรแก่การบำรุงรักษาและพัฒนาให้เจริญยิ่งขึ้น ดังนั้นในการออกข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครเรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างตัดแปลง ฯ หรือการกำหนดวิธีสีเขียวจึงมีวัตถุประสงค์ดังนี้

1. เพื่อเป็นมาตรการในการอนุรักษ์พื้นที่เกษตรกรรมและ
2. เพื่อเป็นแนวกันมิให้เมืองมีการขยายตัวออกไปอย่างไม่มีขอบเขตจำกัด

อย่างไรก็ตามการกำหนดให้พื้นที่ตลิ่งชัน ภาษีเจริญเป็นพื้นที่ถือครองเพื่อการเกษตร มิใช่เป็นเรื่องที่กรุงเทพมหานครเป็นผู้กำหนดขึ้นเอง แต่เป็นเรื่องที่จัดทำขึ้นตามนโยบายของรัฐบาลโดยมติของคณะรัฐมนตรีในปี 2524⁶

จะเห็นได้ว่าการกำหนดพื้นที่สีเขียว ทั้งด้านตะวันตกและตะวันออกจะมีวัตถุประสงค์ทำนองเดียวกันคือเพื่ออนุรักษ์พื้นที่เกษตรและเพื่อป้องกันมิให้มีการขยายตัวของ Built-up area ของกรุงเทพฯ แต่ทางด้านตะวันออกได้มีวัตถุประสงค์หลักที่ตั้งไว้ คือ พื้นที่สีเขียวจะเป็นพื้นที่รับน้ำก่อนระบายลงสู่อ่าวไทยเพื่อบรรเทาและป้องกันน้ำท่วมกรุงเทพฯ

3.4 สรุปบทบาทพื้นที่สีเขียว

จะเห็นได้ว่าพื้นที่สีเขียวไม่สามารถดำเนินบทบาท ของการชะลอการขยายตัวของ กรุงเทพฯ ฯ และเกิดผลตามวัตถุประสงค์ของการอนุรักษ์พื้นที่เกษตร ขยายวันหรือการผ่อนปรนทั้งหลายทำให้เกิดการลงทุนภาคเอกชนในด้านการใช้ที่ดิน เช่นการสร้างหมู่บ้านจัดสรร และการจัดสรรที่ดินประเภทอื่น ๆ นอกจากนี้แล้วเกษตรกรซึ่งเป็นผู้อยู่อาศัยเดิมก็ประสบปัญหาในการเพาะปลูกมากขึ้น ทั้งจากปัญหาน้ำท่วมและปัญหาอื่น ๆ ที่เนื่องมาจากการโอบล้อมของพื้นที่เมือง ทำให้เกษตรกรละทิ้งอาชีพมากขึ้น สำหรับพื้นที่สีเขียวทางตะวัน

⁶ หนังสือพิมพ์ผู้จัดการ 4-10 กค. 2531 หน้า 37

ตก ปัจจุบันกลายเป็นย่านจัดสรรสำหรับผู้มีรายได้สูง ตามสองข้างทางสาย ปิ่นเกล้า-นครชัยศรี และยังกระจายตัวเข้าสู่วงแหวนรอบนอก และพุทธมณฑลสาย 1, 2, และสาย 4 ส่วนทางด้านตะวันออก ประเด็นสำคัญและน่าวิตกเป็นอย่างยิ่งได้แก่ ปรากฏการณ์ของความรู้สึกถึงความไม่เป็นธรรมที่เกิดขึ้นแก่ประชาชนท้องถิ่น จึงเป็นการเหมาะสมที่จะต้องมีการทบทวนบทบาทของพื้นที่สีเขียวด้านตะวันออก หากรัฐไม่สามารถสร้างมาตรการหรือมีการดูแลเพื่อแก้ไขความเดือดร้อนของคนท้องถิ่น พื้นที่สีเขียวดังกล่าวก็ควรได้รับการยกเลิก ส่วนการป้องกันน้ำท่วมของกรุงเทพมหานครอาจทำได้โดยตรงด้วยการอนุรักษ์ และขุดคุ้ยคลองทุกสาย รวมถึงการป้องกันการรुक้าหรือปิดกั้นทำลายคลองในเครือข่ายตลอดจนการดำเนินการจัดการเรื่องพื้นที่เมืองและแนวนโยบายที่มีต่อการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ อย่างชัดเจน

เอกสารอ้างอิง

1. กรุงเทพมหานคร สำนักนโยบายและแผน (2526) แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2525-2529 กรุงเทพมหานคร: เอราวิธการพิมพ์
2. ชลิตภากร วีรพลิน (2525) “พื้นที่สีเขียวของกรุงเทพมหานคร” จุลสารสภาวะแวดล้อม 1 ธันวาคม 2525 : 1-6
3. เพิ่มยศ เจริญวงศ์ (2530) การศึกษาเพื่อวางแผนการวางแผนการใช้ที่ดินเขตชั้นกลางของ กรุงเทพมหานครด้านฝั่งธนบุรี : พื้นที่กรณีศึกษาเขตภาษีเจริญ วิทยานิพนธ์ ปริญญาโทบริหารศึกษาศาสตร์ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
4. สมพงษ์ จิรบันดาลสุข (2529) การคาดการณ์ผลกระทบจากการกำหนดพื้นที่สีเขียว : บริเวณพื้นที่ด้านตะวันออก กรุงเทพมหานคร วิทยานิพนธ์ ปริญญาโทบริหารศึกษาศาสตร์ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
5. สุวัฒนา ธาตานิติและคณะ (2528) การใช้ที่ดินเพื่อเกษตรกรรม กรุงเทพมหานคร 2545 รายงานผลการวิจัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
6. “ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง คัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภทในท้องที่เขตมีนบุรี ฯ พ.ศ. 2525” ราชกิจจานุเบกษา 99 (22 กรกฎาคม 2525) และในท้องที่เขตตลิ่งชันและภาษีเจริญ
7. เอกสารประกอบการอภิปรายกลุ่ม การสัมมนาทางวิชาการผังเมือง เรื่อง วิธีการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร ครั้งที่ 3 (26 มีนาคม 2535) โรงแรมเดอะวิลด์ พาเลส

สรุปผลการสัมมนากลุ่มย่อย

กลุ่มที่ 1 : การวิจัยด้านสังคม

ดร.นภกรณ์ หะวานนท์

ผู้นำเสนอผลการสัมมนากลุ่ม

เรื่องที่เราได้พูดคุยกันมีอยู่ 3 ประเด็น ประเด็นแรก คือเราตั้งคำถามว่าจริง ๆ แล้ว กรุงเทพฯ มีปัญหามากมายอย่างที่พูดกันมาตั้งแต่เช้า ปัญหาที่เราควรทำวิจัยที่เรามองเห็นจากประสบการณ์ของสมาชิกแต่ละท่านในกลุ่มนั้น ควรจะมีปัญหาอะไรบ้างที่น่าจะทำการวิจัยซึ่งแน่นอนคงไม่ได้ครอบคลุมปัญหาทั้งหมดแต่เป็นปัญหาที่เป็นเหมือนตุ๊กตา เป็นสิ่งที่พูดขึ้นมา ประเด็นที่สอง คือเราอยากทราบว่าเมื่อเป็นอย่างนั้นแล้วงานวิจัยที่ทำมาตั้งแต่ในอดีตได้ตอบคำถามนั้นไปอย่างไรบ้าง และถ้าไม่ตอบคำถามดังกล่าว ในอนาคตเราควรจะทำอย่างไร ประเด็นที่สาม เป็นเรื่องของความพยายามสร้างเครือข่ายงานวิจัย

คำถามแรก คืออะไรเป็นคำถามที่เราคิดว่าน่าจะทำการวิจัย เช่น การใช้เวลาของเด็กในศูนย์เยาวชน มีผู้ตั้งประเด็นว่าเด็กใช้เวลาทำอะไรกัน ทำไมไม่มาใช้บริการของศูนย์เยาวชน หรือเรื่องการใช้พื้นที่สาธารณะในกรุงเทพมหานคร มีผู้ฝ่าฝืนกันมาก มีจำนวนเท่าไร รูปแบบการฝ่าฝืนเป็นอย่างไร ทำไมต้องฝ่าฝืน

อีกเรื่องหนึ่งที่กลุ่มลงไปเกี่ยวข้อง 2 อย่างคือ เรื่องทางสังคมและสิ่งแวดล้อม มีคนพูดขึ้นว่าเรา ขาดแคลนน้ำ ฉะนั้นงานวิจัยหรือคำถามในการวิจัยที่น่าสนใจคือ พฤติกรรมการใช้น้ำของคนกรุงเทพมหานครเป็นอย่างไรทางด้านสังคมศาสตร์ อีกประเด็นคือ เรื่องเทคโนโลยีในการบำบัดน้ำเสีย หรือพยายามเอาน้ำกลับมาใช้อีกก็เป็นอีกเรื่องหนึ่งที่เราควรทำวิจัย แต่ทางสังคมมีคำถามคือ แล้วคนจะยอมทำตามไหม แม้แต่เราเชื่อว่าฝนที่ตกลงมาเป็นฝนกรดไม่ควรกิน แต่ถ้าเราเกิดคิดเทคโนโลยี สามารถพิสูจน์ว่าฝนกรดมันไม่ปนกรด เราก็สามารถเก็บน้ำฝนมาใช้ได้ เป็นองค์ความรู้ที่เกี่ยวกับภาพที่ถูกต้องกับไม่ถูกต้อง ที่ถูกต้องคือเป็นเรื่องจริงว่าเป็นอันตรายนั้นเป็นอย่างไร ความเชื่ออันนี้เป็นอย่างไรในหมู่คน อีกกลุ่มหนึ่งที่มองว่าเป็นเรื่องไม่ถูกต้อง คนยังเชื่อผิด ๆ แล้วส่งผลถึงสิ่งแวดล้อมคืออะไรบ้าง อันนี้เป็นงานทางด้านสังคมศาสตร์ที่ควรจะทำกันให้มาก ๆ อันนี้ก็ถือเป็นเพียงตุ๊กตา แล้วที่

ประชุมมองว่าควรจะได้มีการวิจัยอย่างกว้างขวางทั้งในด้านเทคโนโลยี พฤติกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อจะมีลักษณะนำไปแก้ไขปัญหา

ความคิดเกี่ยวกับปัญหาทางการวิจัยกลุ่มแยกเป็น 2 ด้านใหญ่ ๆ ซึ่งเป็นข้อถกเถียงและจะขอนำเสนอในที่นี้ อันหนึ่งคือว่า เรามาศึกษาพฤติกรรมว่าสมควรไหม เพราะพฤติกรรมเปลี่ยนช้า และเป็นเรื่องที่เหมาะสมหรือไม่ในการที่จะแก้ไขปัญหาล้างขวดล่อม อันนี้ก็ขอให้ผู้ฟังคิดกันต่อไป บางกลุ่มก็บอกว่าจำเป็นเพราะถึงอย่างไรก็ต้องเปลี่ยนพฤติกรรมกับอีกกลุ่มหนึ่งบอกว่าถ้าเราแก้ไขในเรื่องอื่น เช่น ถ้าหากน้ำขาดแคลน จะใช้กฎหมายบังคับเช่น ขึ้นราคาค่าน้ำ หรือออกแบบเครื่องอุปกรณ์การใช้เกี่ยวกับน้ำ เช่น ชักโครก อะไรจะง่ายกว่า สรุปแล้วต้องทำวิจัยหมด ในเรื่องประเด็นปัญหาทั้งหมดเราคงคุยกันได้หลายวันก็ขอบอกว่านี่เป็นเพียงตัวอย่างที่ยกขึ้นมา เพื่อจะดูว่าปัญหาล้างขวดล่อมเกี่ยวข้องทั้งพฤติกรรมและสังคม ขณะนี้งานวิจัยที่ทำอยู่เป็นอย่างไร กลุ่มของเราเห็นพ้องต้องกันว่าลักษณะงานวิจัยที่เราทำกันมาส่วนใหญ่พอทำเสร็จจะไปอยู่บนชั้น มีข้อจำกัดและไม่ได้ตอบคำถามที่ผู้บริหารหรือผู้ปฏิบัติอยากจะทำทราบ

ประเด็นที่ 2 พอทำวิจัยแล้วเขียนอะไรออกมา เล่มมันใหญ่และผู้บริหารเองก็ไม่ชอบอ่าน พออ่านจะรู้เลยว่าต้องแก้ปัญหอะไร อย่างไร เทคนิควิธีต่าง ๆ ไม่ควรยาวมากมองภาพรวม พูดยกกันว่าผู้บริหารยังไม่มีโอกาสใช้งานวิจัยมากเท่าไร โดยเฉพาะล้างขวดล่อมเราก็เลยไปตั้งว่าแล้วจะสร้างเครือข่ายหรือการทำเรื่องนี้ให้เป็นจริงเป็นจัง จะทำอย่างไรตรงนี้เท่าที่มองเห็นและพอจะทำได้คือ นักวิจัยควรจะร่วมมือกับผู้บริหารหรือผู้ปฏิบัติงานควรจะเริ่มตั้งคำถามในการวิจัยว่าควรวิจัยที่ผู้ปฏิบัติต้องการ และควรมาร่วมมือกันตั้งแต่เริ่มต้น แม้จะนิดหน่อยก็ยังดี อันนี้ผู้บริหารไม่ต้องมาทำวิจัยด้วยแต่ควรจะรับรู้ ที่จริงงานวิจัยโครงการที่มติดลทำอยู่นี้ จะมีโอกาสให้ผู้บริหารนำไปใช้ได้มาก

มีประเด็นอยู่ที่ว่า การสร้างเครือข่ายที่นอกเหนือจากการดึงเอาผู้บริหารกับนักวิจัยมาร่วมงานกันแล้ว เราจะสามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลหรือการที่เราจะทราบว่าใครทำอะไรอยู่ เราจะสร้างเครือข่ายได้ไหม อันนี้เราแยกเป็น 2 ประเด็น สำหรับที่จะให้ถกเถียงกันต่อไปในอนาคต มีอีกกลุ่มมองว่างานเครือข่ายต่าง ๆ ของเมืองไทยไม่เคยสำเร็จ ไม่ว่าจะเป็นงาน

เครือข่ายอะไรทั้งสิ้น จะสร้างขึ้นมาก็ไม่สำเร็จ หลัก ๆ ส่วนหนึ่งก็จะมองว่าเราต้องไปดึงมันมาใช้อยู่ที่เห็นว่าจำเป็นต้องสร้างเครือข่าย หรือองค์กรที่จะทำในเรื่องที่คล้าย ๆ กัน กลางที่จะช่วยรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ เอาไว้ และควรจะได้เงินพิเศษที่จะมาทำตรงนี้ อันนี้เป็นจุดสำคัญ แม้ว่าเราจะเห็นที่ล้มไปเยอะ แต่ก็ไม่ใช่ที่เราจะล้มไปด้วย อีกประเด็นคือ มีคนมองว่าถ้าเราสร้างเครือข่ายแบบไม่เป็นทางการ (Informal Network) น่าจะประสบความสำเร็จคือ ถ้าเราทำเรื่องนี้อยู่ เรารู้ว่าคน ๆ นี้ เป็นผู้ที่อำนาจเราก็ไปพูดกับคนนั้นเลย ไม่ต้องมีองค์กร และเหมาะกับแบบไทย ๆ แต่ถึงอย่างไรงานเครือข่ายก็ยังคงต้องทำกันต่อไป

สรุปคือเราต้องวิจัยหลายเรื่อง วิเคราะห์เครือข่ายซึ่งทุกคนมองเห็นว่าน่าจะทำ ถึงแม้จะไม่สำเร็จสักครั้งก็ตาม

กลุ่มที่ 2 : การวิจัยด้านฐานข้อมูล และระบบข้อมูลเพื่อการวางแผนและพัฒนา

ดร. วรรณศิลป์ ทิรพันธุ์
ผู้นำเสนอผลการสัมมนากลุ่ม

ในกลุ่มมีรายชื่อประมาณ 30 ท่าน ส่วนใหญ่มาจากหน่วยราชการ และจากองค์กรพัฒนาเอกชน ก็คือ มูลนิธิดวงประทีป

ก่อนที่จะพูดถึงบทบาทของอาจารย์และนักวิจัย ก่อนอื่นต้องมีข้อมูลก่อน ปัญหาของข้อมูลที่สรุปได้คร่าว ๆ ก็คือ ข้อแรก เราไม่รู้เลยว่าข้อมูลอะไรบ้างในแต่ละหน่วยงาน แต่ละคนที่เข้ามาร่วมสัมมนา ไม่รู้เลยว่าคนอื่นที่เข้ามาร่วมในหน่วยงานอื่นทำอะไรกันมาบ้าง มีข้อมูลอะไรบ้าง ข้อมูลอยู่ที่ไหน ปัญหาสำคัญก็คือ ทำอย่างไรจะให้เราในแต่ละหน่วยงานมีการแบ่งสายงานกันอย่างไร ทำงานอะไรบ้าง แล้วลักษณะข้อมูลเป็นอย่างไร และข้อสำคัญคือ access ที่จะเข้าหาข้อมูลไปที่ไหน เพราะบางทีรู้ว่ามีอยู่แต่หาคนรับผิดชอบไม่ได้ ก็เข้าไปไม่ได้ เป็นข้อแรก ซึ่งหมายความว่า อีกหน่อยถ้าเราจะทำเครือข่าย หรือ Network ขึ้นมาทำให้ทุกคนรู้เป็นระบบเปิด จะต้องรู้ว่าใครทำอะไรที่ไหน

ข้อที่สอง ที่ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผนรวมกรุงเทพมหานคร (คุณเกษม สันต์) พูดถึงเรื่อง ข้อความ กับ ข้อมูล หมายความว่า ลักษณะของการเก็บข้อมูลในปัจจุบันเราเก็บในลักษณะที่เป็นข้อความมากกว่าข้อมูล หมายความว่า การเก็บข้อมูลเช่น พิมพ์ออกมาในกระดาษต้องอ่าน แต่ว่าคนที่จะไปใช้ก็ต้องพิมพ์ใหม่ ต้องเขียนใหม่ แต่ถ้ามี diskette ให้มาด้วยก็จะดีขึ้น ฉะนั้นจึงน่าจะเปลี่ยนเป็นยุคของคอมพิวเตอร์มาช่วยในการเก็บข้อมูล ซึ่งการใช้คอมพิวเตอร์ก็ขึ้นอยู่กับระดับหลายระดับ คนที่พร้อมก็มี ไม่พร้อมก็มี แต่ทำอย่างไรจะให้ความรู้ว่าจะไปเริ่มต้นที่ไหน จบที่ไหน เพราะว่าบางคนไม่รู้เลยว่า จะเก็บข้อมูลไปทำไม ข้อมูลบางอย่างมีน้อยเกินไป อย่างท่านที่เป็นตัวแทนองค์กรพัฒนาเอกชนพูดข้อมูลทางด้านของสังคมที่มีน้อยมาก เรามีข้อมูลเกี่ยวกับทางด้านกายภาพมากมาย การใช้ที่ดินเป็นอย่างนั้น ถนนเป็นอย่างนี้ แต่คนที่อยู่ภายในนั้นเป็นอย่างไรไม่ค่อย

มีข้อมูล และข้อมูลพวกนี้เป็นข้อมูล dynamic ซึ่งสมควรที่จะเอาข้อมูลพวกนี้เข้ามา จะช่วยให้การวางแผนของเราค่อนข้างสมบูรณ์

ข้อสำคัญก็คือว่าจะให้มีการประสานกันอย่างไรกับหน่วยราชการแต่ละหน่วย รวมทั้งองค์กรพัฒนาเอกชนด้วย จะต้องเข้ามาร่วมกันคิดว่าข้อมูลจะเริ่มต้นที่ไหนและจะไปจบที่ไหน และในแต่ละขบวนการในกระบวนการทั้งหมดของการวางแผนนั้นใครเอาข้อมูลจากเราไป ไปทำอะไรที่ไหน จึงจะได้ข้อมูลที่ค่อนข้างจะสมบูรณ์ แล้วก็ต้องมีความร่วมมือกันค่อนข้างชัดเจน หมายความว่า ไม่ใช่เป็นหน่วยราชการจะทำก็ทำไป เอกชนก็ทำไป เอกชนก็ต้องรู้ว่าเอาข้อมูลไปทำอะไร เช่นจะมาสร้างศูนย์ สร้างอะไรให้เป็นประโยชน์กับชุมชนหรือเปล่า คือจะต้องรู้ทั้งกระบวนการ ไม่ใช่รู้ว่าขอข้อมูลได้แล้วก็ไป

อีกอันที่น่าสนใจคือกลุ่มพูดถึงข้อมูลขององค์กร คือมีอาจารย์จากศิลปากรที่ยกประเด็นปัญหาขึ้นมาว่า เรื่องการเก็บข้อมูลต้องพูดถึงเรื่องนโยบาย เรามาพูดกันนี้เราเป็นเพียงตัวเล็ก ๆ เท่านั้น ตัวใหญ่ ๆ ท่านไม่ได้นั่งที่นี่ ท่านกลับบ้านกันตั้งแต่เช้าแล้วทั้งนั้น ฉะนั้นปัญหาก็คือว่าตัวเล็ก ๆ ที่มีอำนาจแค่ไหนที่จะทำ มันก็ต้องเป็นนโยบายระดับองค์กร ระดับหน่วยงานที่จะบอกว่า ตกลงต่อไปนี้เราจะเริ่มแล้ว และจะต้องเปลี่ยนลักษณะการเก็บข้อมูลให้เป็นระบบขึ้นมา ก็เกิดความจำเป็นว่าเราต้องฝึกอบรมคนให้รู้เรื่องคอมพิวเตอร์ ทุกคนหรือเปล่า หน่วยงานทุกหน่วยจะต้องเปลี่ยนมาเก็บข้อมูลระบบคอมพิวเตอร์ใหม่ ไม่ใช่ว่าคนนี้หายไป คนนี้ลาออก แล้วก็ทำอะไรไม่ได้ หรือซื้อเครื่องมาไว้ดูเล่นมันโก้ดี แต่หมายความว่าเราต้องคิดถึงนโยบายระดับองค์กร องค์กรนี้จะต้องเปลี่ยนไป เปลี่ยนระบบการทำงานหรือที่ใช้คำว่าปฏิวัติ ก็คือว่าเลิกระบบเช้าชามเย็นชามเสียที ทำอย่างไรให้เป็นระบบขึ้นมา สุดท้ายที่สำคัญมาก ๆ คือที่ประชุมเห็นพ้องว่าอย่ามาพูดกันเฉย ๆ เลยมาช่วยกันทำดีกว่า ช่วยกันสร้างเครือข่าย (Network) ฐานข้อมูลว่า จะทำอย่างไร

มีผู้เสนอว่าเราควรตั้งทีมทำงานขึ้นมา บังเอิญที่กลุ่มมีผู้แทนจากหน่วยงานหลายหน่วยงาน (ผมมีรายชื่ออยู่ในนี้แล้ว) และรับปากว่าจะมาร่วมอยู่ในเครือข่ายนี้ ให้มาลองทำฐานข้อมูลกรุงเทพมหานครดูซิ ใครมีอะไรก็ลองทำดูว่าหน่วยงานนี้มีอะไร ทำอะไรไปแค่ไหนแล้วงานวิจัยขั้นสุดท้ายซึ่งเป็นแผนต้องการข้อมูลอะไร ชาติอะไรอยู่ จะมาช่วยกัน

work out ตรงนี้และข้อสำคัญตรงนี้ คือว่าทางศูนย์นครศึกษาจะรับหรือเปล่า คือที่ประชุมลงมติเป็นเอกฉันท์ว่าจะให้ศูนย์นครศึกษาเป็นศูนย์กลางของระบบฐานข้อมูลในเครือข่าย ที่เราจะสร้างขึ้น ฉะนั้นคงไม่มีปัญหา ตกลงให้ศูนย์นครศึกษาเป็นแกนกลาง เป็นตัวประสาน ผมจะส่งชื่อ หน่วยงาน ที่สังกัด และหมายเลขโทรศัพท์ที่ติดต่อได้ เพื่อจะได้สร้างเครือข่ายกันขึ้นมา โดยดร.จาริต เชิญมาพูดคุยกันในรายละเอียดอีกที เพราะเรื่องข้อมูลมีปัญหาอยู่มาก ที่วิตกกังวลมากก็คือ เมื่อมีข้อมูลใครจะมีสิทธิ์ใช้ข้อมูลนั้น เพราะถ้าเกิดมีกฎระเบียบของทางราชการว่า ข้อมูลนี้เป็นความลับ เปิดเผยไม่ได้ สุดท้ายมีฐานข้อมูลอย่างดี แต่ไม่มีช่องทางนำมาใช้ได้ก็เป็นปัญหาเหมือนกัน ซึ่งคงเป็นประเด็นที่ต้องทำให้ชัดเจนต่อไป

งานวิจัยที่ทำกันอยู่ในปัจจุบัน มีงานวิจัยอะไรบ้างที่เกี่ยวกับ กทม. น่าจะอธิบายชัด ๆ ว่านอกเหนือจากเศรษฐกิจ สังคม กายภาพ มีรายละเอียดที่ลึกกว่านี้ไหม และงานวิจัยแต่ละงานต้องการข้อมูลอะไรบ้างสนับสนุน เพราะการทำฐานข้อมูลสามารถใช้ตัวนี้มา กำหนดว่าเราจะทำฐานข้อมูลแบบใด หน้าตารูปแบบจะเป็นอย่างไร ประเภทไหนไม่ว่าจะอยู่ในหน่วยงานใด ราชการ หน่วยงานแผน เอกชน สถาบันวิจัยต่าง ๆ จะใช้ข้อมูลอะไรบ้าง ต้องมาคุยในรายละเอียด

กลุ่มที่ 3 : การวิจัยด้านเศรษฐกิจ

ดร.ศุภจิต มโนทิโมภษ์

ผู้เสนอผลการสัมมนากลุ่ม

สำหรับกลุ่มสุดท้าย เราเริ่มต้นมาว่า แนวประเด็นที่ทางผู้จัดให้พูด กลุ่มจะพูดคุยกันได้อีกไหม ที่ประชุมมีข้อสรุปว่า ที่ทางผู้จัดให้มาเป็น 4 เรื่องใหญ่ ๆ ต้องพูดกัน 3 วันถึงจะจบ ฉะนั้นก็เลยตกลงกันว่าจะพูดกันเท่าที่พูดได้ และเรื่องที่จะพูดถึงก็คือ **ทิศทางและงานวิจัยที่จะใช้แก้ไขปัญหากรุงเทพมหานครและปริมณฑล** กลุ่มได้พูดคุยหัวข้อที่ 3 หัวข้อเดียว เพราะมีเวลาจำกัด การพูดคุยในกลุ่มเนื่องจากเรื่องเศรษฐกิจเป็นหัวข้อใหญ่อยู่แล้ว และเมื่อเป็นเศรษฐกิจที่เชื่อมโยงระหว่างสิ่งแวดล้อมกับคุณภาพชีวิตด้วยขอบเขตก็เลยขยายไปมากขึ้น

กลุ่มได้พูดคุย 8 ข้อใหญ่ ๆ ที่เกี่ยวกับทิศทางและลักษณะงานวิจัยที่จะใช้แก้ไขปัญหากรุงเทพมหานครและปริมณฑลในอนาคต ดังนี้

ข้อที่ 1 เป็นด้านแนวความคิดที่ว่า การวิจัยแนวทางด้านเศรษฐกิจควรจะเป็นสหสาขาวิชา (Interdisciplinary) คือไม่สามารถวิจัยปัญหาทางเศรษฐกิจโดด ๆ โดยไม่เกี่ยวข้องกับอะไรได้ คงจะต้องเชื่อมโยงปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ ไปกับเรื่องทางสังคม และกายภาพด้วยซึ่งก็คงคล้าย ๆ กับงานวิจัยที่ผู้จัดได้รายงานไปในตอนเช้า คือเน้นเรื่องความเชื่อมโยงของปัจจัยต่าง ๆ ที่มีตัวอย่างเรื่องนี้ก็เช่น เราทราบว่าเขตชั้นนอก ชั้นใน ชั้นกลาง มีผลผลิตเท่าไรร้อย่างที่ ดร.จาริต เสนอในช่วงเช้า นักเศรษฐศาสตร์ไม่สนใจกายภาพ ไม่สนใจสังคมก็คิดตามกรอบแนวความคิดทฤษฎีทางเศรษฐศาสตร์ เราก็ให้เพิ่มผลผลิตสูงขึ้น เขตชั้นใน ถ้า productivity สูงอยู่แล้วทำไมจะไปจำกัดแยกย้ายไม่ให้นักเข้ามาทำงานในเมือง ก็น่าจะให้เข้ามาได้ ในที่ประชุมเห็นว่า เศรษฐกิจก็ดี หรือว่าเรื่องความสุขของการพัฒนามันไปเชื่อมโยงกับข้อจำกัดทางกายภาพด้วย เช่น เมืองจะรับคนได้เท่าไร เมื่อไหร่จะหยุด ก็ต้องทำวิจัยรวมไปกับนโยบายทางเศรษฐกิจด้วย

ข้อที่ 2 กลุ่มมีความเห็นว่า แนวทางการวิจัยควรจะเน้นในเรื่องกระแสการเคลื่อนย้าย และเรื่องการพึ่งพิงซึ่งกันและกัน (Interdependency) ของระบบต่าง ๆ เช่นอาจหมายถึง เขตต่าง ๆ เขตชั้นใน ชั้นกลาง และชั้นนอก หรือเป็นเขตเมือง เขตนอกเมือง หรือเป็นกลุ่มต่าง ๆ คือให้เน้น เพราะว่าในทางเศรษฐกิจ หรือสิ่งแวดล้อมทุกอย่างต้องพึ่งพาอาศัยกัน แต่ที่ผ่านมาระยะนี้จะเน้นเป็นเรื่องโดด ๆ เพราะมันทำง่ายกว่า แต่ว่าในทางปฏิบัติมันจะมีปัญหา ฉะนั้นจึงคิดว่าทิศทางควรเน้นเรื่อง Flow และ Interdependency ของ sector ต่าง ๆ และ area ต่าง ๆ ด้วย เช่น เงินออม การลงทุน การจ้างงาน การย้ายถิ่น เพื่อที่เราจะได้เข้าใจมากยิ่งขึ้น

ข้อที่ 3 ที่ประชุมเสนอว่าที่ผ่านมา เนื่องจากระบบข้อมูลที่ดี ระบบการบริหารที่ดี เรามีระบบที่เรียกว่า Administrative boundary ของเราอยู่ ที่นี้เวลาวิจัยข้อมูลเราก็เริ่มจากขอบเขตอันนี้ เราไม่มีทางเลือก เราก็วิจัยไปตามระบบที่มีอยู่ แต่จริง ๆ แล้วเรามักจะนำเอานโยบาย หรือผลวิจัยเหล่านี้ไปใช้ไม่ค่อยได้ จะต้องเอาขอบเขตทางด้านวัฒนธรรม การเมือง เข้ามาพิจารณาด้วย เพราะว่าขอบเขตพวกนี้มีอิทธิพล ควรคำนึงถึง แล้วผนวกเอาชีวิตใหม่ ๆ เข้ามาด้วย

ข้อที่ 4 ที่ประชุมเห็นว่า Informal Sector มีบทบาทอย่างมากต่อการกำหนดคุณภาพในนคร เช่นกลุ่มสลัม ฉะนั้นข้อมูลส่วนนี้ยังขาดอยู่ และงานวิจัยต่าง ๆ ก็ไม่มี ก็เห็นว่าควรให้ความสำคัญกับ Informal Sector ขึ้นมาด้วย แล้วถ้าเป็นงานวิจัยก็ควรสวAYงไป ถึงสาเหตุ นโยบายและที่มาต่าง ๆ ที่ก่อให้เกิดอำนาจนั้นด้วย

ข้อที่ 5 เป็นประเด็นเกี่ยวกับการวิจัยต่าง ๆ อันนี้อาจไม่จำกัดเฉพาะเรื่องเศรษฐกิจ อาจจะเป็นการวิจัยด้านสังคม หรือทุกด้าน ก็คือว่าการวิจัยควรจะทำให้ความสำคัญที่จะสนองตอบต่อหน่วย implement ด้วย คือนักปฏิบัติ นักวิจัย นักนโยบาย ควรจะมาร่วมช่วยกันมองจากแง่มุม ผลการวิจัย ดูว่านำไปปฏิบัติได้ไหม หน่วยปฏิบัติต้องการอะไร

ข้อที่ 6 ควรจะมีการวิจัยเกี่ยวกับการเก็บภาษี แล้วก็วิกฤตการณ์ทางด้านสาธารณสุขปโรคต่าง ๆ เช่น น้ำ ไฟฟ้า รวมทั้งที่ดินด้วย ควรจะมีการวิจัยว่า นโยบายหรืออัตราที่เก็บมี

ผลกระทบอย่างไรต่อกลุ่มคนต่าง ๆ ในทางปฏิบัติลงไปเท่านั้น ผลลัพธ์ออกมาเท่าไร คือ กลุ่มไหน ควรจะดูแลเรื่องนี้ด้วย

ข้อที่ 7 เป็นประเด็นที่กลุ่มข้อที่ 1-6 คือนโยบายต่าง ๆ ที่จะวิจัยควรดูผลกระทบว่า นโยบายต่าง ๆ จะมีผลต่อการปรับตัวของกลุ่มต่าง ๆ ไม่เท่ากัน พูดโดยรวมว่านโยบายนี้ออกมาจะมีผลอย่างนั้นอย่างนี้ในระดับมหภาค แต่ในความเป็นจริงสังคมจะมีคนรวยคนจน กลุ่มอาชีพ หรือกลุ่มที่เข้ามาอยู่ชั่วคราว แต่ละกลุ่มได้รับผลกระทบไม่เท่ากัน อย่าไปเหมารวมว่าจะเท่ากันหมด

ข้อที่ 8 เป็นข้อสังเกตว่า งานวิจัยที่เราเสนอมาทั้งหมดควรจะมีการแยกแยะว่า ประเภทใดเป็นประเภทที่มีวิธีการศึกษา (Methodology) อยู่แล้ว คือเรามี Model มีวิจัยของเราอยู่แล้ว อย่างวิธีที่ ดร.จาริต เสนอเมื่อเข้าเป็นการวิจัยที่ใช้วิธีที่เรามีอยู่แล้ว แล้วเสนอแบบตรงไปตรงมา และก็เป็นเรื่องเศรษฐกิจโดยเฉพาะ แต่ว่าจะมีงานวิจัยที่เราเสนอมาตั้งแต่วิธีที่ 1-7 จะเป็นงานวิจัยที่จะต้องผนวกเอา cultural boundary หรือ Political boundary เข้ามาด้วย บางทีเราก็ต้องให้ความสำคัญกับวิธีการศึกษา (Methodology) ด้วย เพราะเรารู้ว่าเนื้อหาสำคัญ แต่ไม่มีวิธีวิจัยเลย ก็ทำให้มีปัญหา ดังนั้นขอให้ตระหนักเรื่องนี้ด้วย

สำหรับประเด็น **ข้อมูล** ทางกลุ่มไม่มีเวลาพูดคุยกันโดยตรง แต่จับความได้ว่าเรื่องข้อมูลมีการพูดถึงบ้าง ข้อมูลปัจจุบันที่เราทำวิจัยส่วนใหญ่ก็อาศัยข้อมูลจากสภาพัฒน์ ข้อมูลเรียกราคาประมาณของหิมวิจัยต่าง ๆ เช่นหิมวิจัยของสถาบันต่าง ๆ ของทางจุฬา เหล่านี้จะเป็นวิจัยที่ทำให้เป็นครั้งคราว ตามวาระ ตามงบประมาณ ตามวัตถุประสงค์เป็นเรื่อง ๆ ไป นี่คือการระบบข้อมูลที่ใช้ในปัจจุบัน ที่นี่ในอนาคต ถ้าสมมติเรื่องนศศึกษา หรือเรื่อง การวิจัยที่เกี่ยวกับเมือง ก็คิดว่าควรจะต้องให้ทางกรุงเทพมหานครเป็นผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติในขอบเขตของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเข้ามาจับบทบาทในแง่การเก็บรวบรวม ข้อมูลที่มีความต่อเนื่อง และก็จะได้เสนอถึงการเปลี่ยนแปลงของข้อมูลต่าง ๆ ด้วย ไม่ใช่เก็บเป็นครั้งคราว และอีกส่วนที่เสนอก็คือ สำนักงานสถิติ หรือสภาพัฒน์ ที่มีกรอบวิจัยติดตามข้อมูลอยู่ เราก็อาจจะเพิ่มคำถามเข้าไปได้ไหม ให้เพิ่มข้อมูลในส่วนนั้น ๆ เข้ามา อันนี้เป็นเรื่องข้อมูล ส่วนเรื่องเครือข่ายไม่มีเวลาคุยกันเลย

อภิปรายทั่วไป

ดร.กฤตยา อาชวนิจกุล

ผู้ดำเนินรายการ

เพิ่มเติมประเด็นหนึ่งซึ่งเป็นประเด็นที่สามารถร่วมกันได้ ทั้ง 3 กลุ่ม ซึ่งเป็นประเด็นที่ดร.ศุภจิต นำเสนอไปคือเรื่องประเด็นความถูกต้องและคุณภาพของข้อมูล เป็นประเด็นที่เป็นห่วงกันในกลุ่มเหมือนกันว่าข้อมูลที่เรานำมาใช้ แม้จะพยายามร่วมมือกันแต่ก็จะให้แน่ใจได้อย่างไรว่าข้อมูลนั้นถูกต้องมากน้อยแค่ไหน เป็นประเด็นที่ยังมีคนกังวลอยู่

กลุ่มที่ 2 ก็พูดกันเรื่องสถานะของความรู้ ว่าเรารู้มากน้อยแค่ไหนว่าใครทำอะไรที่ไหน กลุ่มก็ตั้งทีมขึ้นมาทำฐานข้อมูลในกทม. ที่มีความขาดแคลนอยู่มากเกี่ยวกับเรื่องคน ส่วนทางด้านกายภาพเรามีเพียบพร้อม เช่น ตัวอย่างที่คุณสมพงษ์ พัดบุญ จากมูลนิธิสถาบันพื้นฐาน ถามว่าเปอร์เซ็นต์ของการว่างงานในกทม. เรามีเท่าไร เราไม่รู้ จำนวนสถิติจริง ๆ เราไม่รู้ จำนวนเด็กที่ไม่ได้เข้าเรียนหนังสือในกทม. เราไม่รู้ อันที่จริงแล้วจุดนี้ทำให้เรามีมิติในการมองปัญหาของกทม. โดยไปพิจารณาพร้อมกับ คน ซึ่งเป็นเรื่องที่น่าวิตกกังวลเหมือนกัน

ดร.จาริต ดิงศรัทธี

ขอพูดนิดเดียวในฐานะที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบในเรื่องศูนย์นครศึกษา คือใจมากที่ได้รับเกียรติให้เป็นที่ตั้งของศูนย์ข้อมูลที่จะทำขึ้นมา อันนี้เป็นสิ่งที่น่าทำอย่างยิ่ง ช่วงที่ผมมาดูแลศูนย์ฯ ก็คิดไม่ออกว่าจะทำอย่างไร เมื่อได้ข้อเสนอที่ดีมาก และมีการแสดง ออกว่าจะร่วมมือกัน ผมดีใจมาก และขอบอกว่าในส่วนของศูนย์ฯ สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม และมหาวิทยาลัยยินดีทำทุกอย่างที่จะตอบสนองความต้องการต่าง ๆ ในส่วนที่เป็นแหล่งทางวิชาการก็คงจะสนับสนุนทางด้านวิชาการ และขณะเดียวกันก็อาศัยความร่วมมือจากผู้ปฏิบัติ และสื่อมวลชนทั้งหลายที่เป็นเจ้าของข้อมูลอยู่แล้ว ผมหวังว่าจากวันนี้ไปในแง่ความร่วมมือเราคงขอร้องจากท่านต่อไปโดยไม่ต้องเกรงใจ

ดร.ศุภจิต มโนไพโมกษ์

ขอแลกเปลี่ยน และเล่าให้ที่ประชุมฟังเกี่ยวกับประสบการณ์วิจัยเล็ก ๆ น้อย ๆ จากการวิจัยเรื่องเกี่ยวกับการแก้ปัญหาสิ่งแวดล้อม ตอนนี้เป็นยุคที่เราเห็นว่า ใครทำใครจ่าย ตามหลักเศรษฐศาสตร์ที่ว่า ถ้าคุณทำสกปรกคุณก็จ่าย จะได้ทำสกปรกน้อยลง

ดิฉันได้มีส่วนช่วยนักศึกษาทำวิจัยเรื่องหนึ่ง ซึ่งจะนำเสนอในการประชุมทางวิชาการประเพณีด้านสิ่งแวดล้อมระหว่างมหิดล กับธรรมศาสตร์ในเรื่องที่ทำดิฉันเป็นนักเศรษฐศาสตร์ก็คิดว่ามาตรการทางเศรษฐกิจ น่าจะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของคนค่อนข้างมาก เราก็สนใจศึกษาเรื่อง การใช้น้ำมันไร้สารตะกั่ว เพราะรัฐบาลได้เริ่มนโยบายนี้มาปีกว่าแล้ว แล้วก็ใช้นโยบายทางเศรษฐศาสตร์ที่เรียกว่า subsidy (ใช้เงินไปอุดหนุน) ตั้งราคาน้ำมันเบนซินให้ขายต่ำกว่าทุนได้ คือใช้ภาษีศุลกากรเป็นตัวมาสนับสนุนในส่วนที่ขาดทุน ก็คิดว่าถูกต้องแล้ว นี่คือนักเศรษฐศาสตร์ เพราะว่าราคาน้ำมันจะมีอิทธิพลต่อแรงจูงใจในการซื้อ แต่ที่ทำวิจัยมาปรากฏว่าข้อมูลสถิติภูมิที่ได้มาเกี่ยวกับการซื้อคือปริมาณที่ใช้การซื้อกับการเปลี่ยนแปลงของราคา คือปล่อยให้ราคาลอยตัว จึงมีการเปลี่ยนแปลงของราคา ตามหลักเศรษฐศาสตร์ยิ่งราคาถูกมาก คนจะซื้อเยอะ แต่ที่พบคือ ยิ่งราคาแพงมาก คนก็ยิ่งซื้อเยอะ จึงคิดว่ารายงานนี้คงไม่สำเร็จเพราะไม่รู้จะนำเสนออะไรดี ก็เลยลงไปสอบถามเหตุผลที่คนใช้ตามปั้มน้ำมันว่าทำไมไม่เติม ไม่เติม ก็พบว่า 50 % - 60 % คนที่เติมบอกว่าอยากช่วยสิ่งแวดล้อม ก็เลยถามว่าทำไมไม่ใช้เพราะราคาถูกนะ ก็ตอบว่าไม่ใช่ ถ้าราคาเท่ากันก็จะเติม ส่วนคนที่เติมเพราะประเด็นสิ่งแวดล้อม และประเด็นอื่น ๆ รวมด้วยก็ประมาณ 70 % ขึ้นไป เพราะอยากช่วยสิ่งแวดล้อม นี่ก็คือผลงานวิจัยที่มีประโยชน์มากกว่ามาตรการทางเศรษฐศาสตร์ ที่ใช้ ๆ กันอยู่ เช่น จะเก็บค่าน้ำเสีย หรือเก็บอะไรก็ตาม อันนี้เป็นอาวุธที่แก้ปัญหา บางทีหลาย ๆ ครั้ง อาจจะไม่ใช่เรื่องน้ำมันไร้สารตะกั่ว ในช่วงปีที่ผ่านมา ได้ค่าอากรเป็นเงินประมาณ 1,000 ล้านบาท ถ้าสมมติพบว่าคนส่วนใหญ่เติมน้ำมันไร้สารฯ เพราะราคาถูก ขึ้นราคาเท่ากับเบนซินปกติ ก็เท่ากับเราได้ประโยชน์ไปตั้ง 1,000 ล้านบาท เราก็เอาเงินไปให้สื่อสร้างสรรค์ ตาวิเศษทำรณรงค์เรื่องนี้ดีไหม

ศ.นพ.เทพพนม เมืองแมน

มีเรื่องสงสัยว่าทิศทาง และเครือข่ายงานวิจัยหลังสัมมนาแล้วจะเกิดอะไรขึ้น คือทิศทางคงเสนอแนะได้ แต่จะเสนอให้ใครบ้าง ผมคิดว่าน่าจะนำเสนอข้อมูลวิธีการปฏิบัติทุกมหาวิทยาลัยที่มาร่วมที่นี้ และเครือข่ายงานวิจัย ผมคิดว่าทุกคนต้องการให้กทม. เป็นเมืองตัวอย่าง เป็นเมืองปลอดมลพิษต่าง ๆ จะเป็นไปได้ไหมที่จะมาร่วมกันทำวิจัยแก้ปัญหอะไรสักอย่าง อย่างที่เรียนในกลุ่มว่าสิ่งที่ฝ่ายบริหารต้องการไม่ใช่งานวิจัยชี้ให้เห็นแต่ปัญหา แต่วิธีแก้ปัญหาก็อย่างใด ตัวอย่างเช่น รถติด เรามีรถ 2 ล้าน 4 แสนคัน และมีคันใหม่ ๆ เพิ่มมาในท้องถนนวันละ 500 คัน เดือนละ 15,000 คัน จะทำอย่างไรไม่ให้รถติด จะทำวิธีการอย่างไร แต่ที่สำคัญต้องมีเงิน ไม่มีเงินทำไม่ได้หรอก และจะทำอย่างไรขอเสนอที่ประชุมว่า ทางมหาวิทยาลัยจะมาร่วมตั้งเครือข่ายงานวิจัยด้วยกัน ทำวิจัยเกี่ยวกับปัญหาบางอย่างของกทม. แล้วแต่ละคนลงกัน โดยให้กทม. สนับสนุนงบประมาณ

ดร.กฤตยา อาชวนิจกุล

สรุปเรื่องทิศทางทั้ง 3 กลุ่ม เวลาเราทำวิจัยเราติดต่อผู้ปฏิบัติเลย และผู้บริหารพูดคุยกันว่าเขาต้องการอะไรบ้าง โดยเฉพาะการแก้ปัญหาต่าง ๆ ในกทม.

ส่วนทิศทางที่จะทำวิจัย มีประเด็นปัญหามาทำมากมาย แต่ควรทำเป็นสหวิทยาการ และทำในรูปผสมผสานอย่างที่ทำอยู่ในโครงการของมทคณนี้

ประเด็นสุดท้ายมีความสำคัญ และเป็นเรื่องที่พูดกันทั้ง 3 กลุ่ม แต่อาจใช้คำพูดไม่เหมือนกัน คือการศึกษาเรื่องใดก็ตามต้องเอาคนเป็นศูนย์กลาง เอาคนทุกระดับ เป็นศูนย์กลางการวิเคราะห์วิจัยดู

ประเด็นขอบเขตการศึกษาทั้ง cultural political boundary ใช้กันมานาน ควรจะหันไปสนใจ คน มากขึ้น

ส่วนเรื่องเครือข่าย อาจจะสรุปข้อเสนอสั้น ๆ ต่อผู้บริหารมหาวิทยาลัย เพื่อหวัง
การสร้างเครือข่ายในระดับหนึ่ง แต่ในการประชุมนี้ได้เกิดเครือข่ายไม่เป็นทางการขึ้นแล้ว
ศึกษาดูงานข้อมูลของกรุงเทพมหานคร เราคงจะได้เห็นผลงานต่อไป

คำกล่าวสรุปและปิดการประชุม

รองศาสตราจารย์ ดร.อภิชาติ จำรัสสุทธิรงค์

ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยประชากรและสังคม

มหาวิทยาลัยมหิดล

เรียนท่านคณบดี ที่ปรึกษาโครงการ และท่านผู้อำนวยการโครงการต่าง ๆ ท่านอาจารย์ และผู้เข้าร่วม
สัมมนาทุกท่าน

ที่จริงเป็นการสวัสดิ์ปีใหม่ของ ร.ศ.211 ของกรุงเทพมหานคร เพราะเมื่อวานนี้เป็น
วันปีใหม่ของ ร.ศ.211 ตอนนี่ก็ขึ้น ร.ศ.212 แล้ว และในวันสงกรานต์ที่จะมาถึงในอีกไม่กี่วันนี้ก็
เป็นปีใหม่ของไทย

เราได้จัดสัมมนาครั้งนี้ขึ้น จากรากฐานของโครงการคุณภาพชีวิตคนเมืองหลวงกับ
ปัญหาสภาพแวดล้อมในกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นงานวิจัยร่วมกันระหว่างสถาบันวิจัยประชากรและสังคม ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง และมหาวิทยาลัยแห่งชาติออสเตรเลีย (ANU) ทั้ง 3 หน่วยงานนี้ได้รับทุนศึกษาวิจัยในเรื่อง คุณภาพชีวิตคนเมืองหลวงกับปัญหา
สิ่งแวดล้อมของกรุงเทพมหานคร เป็นเวลา 2 ปี ช่วงนี้เป็นช่วงครึ่งเวลาของโครงการวิจัย
จึงได้จัด สัมมนาเพื่อทำ Preliminary result และเพื่อจะนำข้อคิดเห็นต่าง ๆ เข้าไปแก้ไข
เพิ่มเติมในงานวิจัยที่จะทำต่อไป

โดยสรุป การสัมมนาเริ่มตั้งแต่ท่านอธิการกล่าวเปิดการสัมมนาว่า ปัญหาของ
กรุงเทพมหานครนั้นมีความซับซ้อนต้องการการวิจัยที่ลึกซึ้งและนำมาปฏิบัติได้จริง และท่าน
ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ก็ได้เสริมประเด็นนี้ในช่วงการอภิปรายของท่านด้วย ในช่วงเข้า
การอภิปรายเรื่องการวิจัยกับการแก้ไขปัญหาของกรุงเทพมหานครนั้น พูดถึง 3 เรื่องคือ

- (1) ปัญหาหลักของกรุงเทพมหานครคืออะไร
- (2) การวิจัยที่จะใช้แก้ไขปัญหานั้นมีอะไรบ้าง
- (3) รูปแบบการวิจัยในอนาคตควรจะเป็นอย่างไร

ศาสตราจารย์ ดร.กฤษฎา ได้กล่าวว่า ปัญหาหลักของกรุงเทพมหานครที่ได้จากการศึกษาวิจัยที่เสนอมา 10 ประการนั้นถูกต้องแล้ว ปัญหาอันดับแรก คือ ปัญหาจราจร สภาพแวดล้อม ฯลฯ ซึ่งปัญหาเกิดเพราะกรุงเทพฯ เป็นเมืองใหญ่ และไม่มีผังเมือง รายการอภิปรายในช่วงเช้าบรรยากาศเรียบๆ ฟังดูแล้วอาจจะไม่พูดอะไรกันมาก แต่การที่วิทยากร 3 ท่านมานั่งอยู่นั้น ภายใต้อาการเงยๆ มีความสับสน โลกโผล่อยู่ แต่ก็ไม่ได้แสดงออกมาให้เราเห็นก็คือ การมองภาพของกรุงเทพมหานครจากผู้บริหารซึ่งมาจากการเลือกตั้งและแต่งตั้ง และการมองจากแง่มุมของมหาดไทย ประเด็นที่ ดร.บุญเลิศ ได้ถามคำถามประเด็นสำคัญ และได้มีคำตอบออกมาแล้วแม้จะดูราบเรียบแต่จริง ๆ แล้วปัญหายังอยู่ แต่ว่าใครก็ตามที่ทำเรื่องเครือข่ายก็ต้องเจอปัญหาในความราบเรียบเสมอ

ท่านรองผู้ว่า รุ่งฤทธิ์ ได้กล่าวว่า ปัญหากรุงเทพมหานครรุนแรงแล้ว แต่ว่าปัญหาของสมุทรปราการยิ่งรุนแรงกว่า แต่ก็ไม่ได้มีการศึกษาวิจัยละเอียดที่จะไปช่วยแก้ปัญหา เพราะเป็นจังหวัดที่มีปัญหาทั้งด้านน้ำทะเลหนุน และยังมีปัญหาสิ่งแวดล้อมจากอุตสาหกรรม อีกมากมาย

โยงความเห็นต่าง ๆ มาที่ผังเมืองรวม (คุณปริญญา นาคฉัตรีย์) แล้วการที่จะมีกฎระเบียบต่างๆ ที่ออกมาโดยผังเมืองนั้น เป็นความขัดแย้งระหว่าง 3 ลักษณะของการที่จะมาแก้ปัญหาเหล่านั้น ในที่สุดก็โยนลูกทั้งหมดไปที่ คณะกรรมการกรุงเทพมหานคร ซึ่งนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน รองนายกฯ เป็นรองประธาน แล้วก็มีการกรุงเทพมหานครและหลาย ๆ ฝ่ายไปอยู่ในเรื่องของการเมือง ซึ่งขณะนี้องค์กรเหล่านี้ก็ยังไม่ active ที่จะแก้ไขปัญหามาจริง ๆ เราก็โยนกันไปโยนกันมา เป็นประเด็นที่สรุปสำหรับรายการช่วงเช้า

ส่วนประเด็นการวิจัยนั้นเห็นชัดว่าเป็น Interdisciplinary ในแง่ของสังคมศาสตร์ กับ วิทยาศาสตร์กายภาพ แม้แต่ในแง่สังคมศาสตร์เองหลายสาขาก็ต้องรวมกันให้ได้ เมื่อเป็น Interdisciplinary แล้วก็ต้องไป Integrate กับผู้ปฏิบัติอีกด้วย เพราะถ้าไม่ทำวิจัยกับผู้ปฏิบัติแล้วก็ได้ผล เพราะ Content ต่าง ๆ ที่อยู่กับผู้ปฏิบัตินั้นนักวิจัยมองไม่เห็นแล้ววิจัยไปเรื่อย ๆ แล้วเสนอผลวิจัยออกมาเป็นแบบนี้ แต่ออกมาแล้วเป็นไปไม่ได้ เพราะกฎหมาย

เป็นอย่างนี้ ในการวิจัยบางที่อาจจะลืมข้อกฎหมายปลึกยอยไปก็ได้ เพราะฉะนั้นก็ขอให้ทำงานให้ใกล้ชิดกันมากในแง่นี้

สรุปจากรายการแรกเป็นการนำเสนอความขัดแย้ง และบ่อเกิดแห่งปัญหาอันใหญ่ของกรุงเทพมหานครที่ฉาบอยู่ด้วยความราบเรียบของผู้บรรยายทั้ง 3 ท่าน ที่มองคุณแล้วเรียบร้อย ส่วนรายการช่วงที่สองเป็นนักวิจัย 5-6 ท่าน ก็ไม่มีปัญหาอะไร นักวิจัยพูดได้เต็มที่พูดอะไรก็พูดได้ นักวิจัยมีตารางอะไรก็เสนอออกมา เราก็ฟังในฐานะนักวิจัย นักทฤษฎี ส่วน Dr.Helen Ross ก็พูดถึงแง่มุมต่าง ๆ ที่ต้องนำมาผสมผสานกันทั้งชีววิทยา นิเวศวิทยา สังคมศาสตร์ กายภาพต่าง ๆ นู่นการ ที่สำคัญที่สุดที่ Dr.Helen พูดถึงต่อมา คือ คุณภาพชีวิตของคนเมืองหลวง ที่ได้กล่าวถึงลักษณะของครอบครัวที่เปลี่ยนแปลงไป วิถีชีวิตที่เปลี่ยนแปลง 20% เท่านั้นที่ไม่ทานอาหารเช้า เพราะต้องเร่งรีบในการเดินทาง คุณภาพชีวิตแย่ลงไปอย่างมาก บันทอนคุณภาพชีวิต และข้อเสนอแนะของกลุ่มย่อยที่ 2 ที่เสนอให้ ดร.จาริต รับผิดชอบประสานงาน Network วันนี้ และกลุ่มอื่น ๆ ก็คงสบายใจ ร้อย่างนี้แล้วจะได้โยนเรื่องต่าง ๆ ให้ ดร.จาริต รับผิดชอบไปหลายเรื่องที่เกี่ยวข้อง สำหรับกลุ่มย่อยที่ 3 ก็ดูทางด้านเศรษฐกิจ ควรจะมองควบคู่ไปกับสังคม สิ่งแวดล้อม วัฒนธรรม การเมือง โดยดูปัญหาให้ถูกต้องเป็นจริงมากขึ้น และดูผลกระทบของนโยบายต่อกลุ่มต่าง ๆ โดยเฉพาะกลุ่มที่อยู่ระดับล่าง ๆ ว่า มีปัญหาอย่างไรบ้าง

โดยสรุปแล้วในการสัมมนาวันนี้เราได้อะไรบ้าง ถ้ามองดูในแง่ของวัตถุประสงค์ของการสัมมนาที่มีอยู่ 2 ข้อ ข้อที่ 1 คือ พยายามให้เกิดเครือข่ายให้เกิดการพบปะกันระหว่างผู้ปฏิบัติและผู้วิจัย ให้มองปัญหาร่วมกัน วันนี้อาจจะเป็นวันแรกรู้สึกว่ามีบางกลุ่ม หรือว่าบางอย่างน่าจะแข็งแรงอาจจะละลายได้ไม่เต็มที่นัก แต่ว่าก็ได้รู้จักกันไว้ในขั้นต้น และจะเป็นเครือข่ายกันต่อไป และมีผู้ที่รับอาสาจะช่วยประสานงานเครือข่ายนี้ด้วยแล้ว วัตถุประสงค์ข้อที่ 2 ที่เขียนไว้ก็คือ มีโอกาสได้นำเสนองานวิจัยและถกเถียงแก้ไขปัญหากับงานด้านวิจัยข้อนี้ประสบความสำเร็จใน session ที่ 2 แต่ว่าเราไม่สามารถจะลงไปในรายละเอียดได้มากพอ ถ้าเผื่อจะประเมินผลก็คิดว่าเวลายังไม่พอที่จะดูงานวิจัยต่าง ๆ ที่อาจจะมีการคัดค้านหรือโต้แย้งงานวิจัยที่เสนอไป สรุปว่าถ้ามองเรื่องสิ่งแวดล้อมของกรุงเทพฯ นั้น งานวิจัยได้พูดถึงความเข้มข้นของปัญหาได้ดีมากแล้ว เครือข่ายก็แข็งแกร่งดีในการที่จะบอกว่าปัญหาต่าง ๆ มีอะไร

บ้าง เข้มขันอย่างไรบ้าง มีข้อวิจารณ์ตรงไหน อย่างไร แต่อย่างที่ศาสตราจารย์ นพ.เทพนม เมืองแมน พูดก็คือว่า การแก้ปัญหาหรือการวิจัยเชิงปฏิบัติการวิจัยเพื่อที่จะช่วยแก้ปัญหาไปด้วยที่เป็น research and development ก็ตาม หรือจะเป็น operational research ก็ตาม ซึ่งยังไม่เข้มแข็งพอ และเครือข่ายก็ยังมี บางหน่วยงานได้ทำงานลักษณะอย่างนี้ เช่น โครงการบางกระเจ้า หรือว่าโครงการขององค์กรพัฒนาเอกชน ที่ได้ทำงานในชุมชนแออัด ซึ่งเป็นบางจุด บางช่วง แต่ยังมีเครือข่ายทางด้านนี้น้อย และความเข้มแข็งด้านนี้น้อย ซึ่งควรจะให้นักวิจัยและผู้ปฏิบัติงานทำงานร่วมกันให้ได้ แต่ที่แล้ว ๆ มาทำไม่ได้ พบว่ามี 2 ประเด็นที่ทำให้ผสมผสานกันไม่ได้เต็มที่

ประเด็นแรก นั่นคือ ผู้ปฏิบัติเองอาจจะไม่ไว้วางใจ ทั้งฝีมือและความโหดเหี้ยม ฝีมือ คือ เขาจะมารู้ปัญหาของเราหรือเปล่าถ้าเขามาทำงานให้เรา ความโหดเหี้ยม คือ ถ้าเขารู้ว่าเราผิด ผิดนิดหน่อยเขาคงแฉเต็มที่เลย เราก็แฉ อันนี้เป็นข้อสำคัญมากอยู่ในใจลึก ๆ ผมลองถามผู้ปฏิบัติงานท่านบอกว่ามีเหมือนกัน แต่ตัวผู้ปฏิบัติเองไม่ค่อยรู้สึกหรอก อยากให้นักวิจัยเข้ามาช่วยเต็มที่ แต่ว่าผู้ใหญ่ก็กลัวว่ามันจะกระทบเป็นเรื่องการเมือง บางทีผิดนิด ผิดหน่อยเอาเป็นเรื่องการเมือง เป็นเรื่องใหญ่ได้เหมือนกัน ข้อนี้ต้องระวังในการทำเครือข่ายเป็นเรื่อง sensitive มาก ๆ มหาวิทยาลัยมหิดลมีความเชี่ยวชาญในเรื่องนี้ในแง่ของสาธารณสุข โครงการใด ๆ ก็ตามที่มีปัญหาหรือว่าเป็นเรื่อง sensitive เวลาเราทำวิจัยเราต้องมีความอ่อนเข้าหากัน ค่อย ๆ มองปัญหาและค่อย ๆ แก่ ไม่ใช่ยกเป็นประเด็นในการโจมตีกันจนเป็นเรื่องใหญ่เรื่องโต บางครั้งก็มีผลเสียมากเกินไป จุดนี้เป็นข้อควรคำนึงสำหรับผู้ที่จะทำเครือข่ายให้นำมาพิจารณาด้วย

สำหรับอีกประเด็นหนึ่ง คือ ฝ่ายวิจัยเองก็ไม่ได้อยากจะเข้าไปทำงานวิจัยปัญหาสิ่งแวดล้อม ในลักษณะที่เป็นปัญหาจริง ๆ หรือเป็นปัญหาที่กำลังปฏิบัติงานอยู่ คือ ไม่อยากทำ operational research เท่าไรนัก เพราะ (1) ทำยาก (2) ทฤษฎีไม่มี ตัวเลขต้องอยู่กว้าง ๆ และ (3) ความชำนาญในเรื่องเฉพาะเรื่องต่าง ๆ เหล่านั้นก็ไม่มี ไม่ได้เรียนมา เรียนมาแต่กว้าง ๆ ยังไม่ได้จับเรื่องโดยตรงก็เลยไม่กล้าทำวิจัยในขอบเขตแคบ ๆ เช่น ลงไปวิจัยเรื่องชุมชนแออัด จะมองแต่ปัญหากว้าง ๆ พูดกว้าง ๆ พูดง่าย ๆ เป็น NATO (No Action Talk Only) อย่างที่ นพ.เทพนม เมืองแมน บอก และที่สำคัญคือ นอกจากจะทำยากแล้วยังเอามา

เป็นผลงานทางวิชาการขอเลื่อนขั้นไม่ได้ คล้าย ๆ ว่าเรื่องนี้ไปทำงานในชุมชนแออัดแล้วที่ออกมา ทฤษฎีก็ไม่มี และระหว่างทำวิจัยก็มีการทำงานพัฒนาไปด้วย มันก็เลอะเทอะไปหมด ลงแคบมาก ก็เลยไม่กล้าทำ ไม่ได้ผลงาน ก็เลยไม่เข้าไปใกล้ นี่คือเหตุผลที่ทั้งนักวิจัยและนักปฏิบัติไม่สามารถจะมารวมกันได้ ไม่สนใจที่จะมาร่วมงานกัน ถ้าจะทำงานสร้างเครือข่ายต้องแก้ไข 2 จุดนี้ จะทำอย่างไรที่จะให้เกิดการทำงานร่วมกัน และแก้ไขปัญหของแต่ละฝ่ายในจุดนี้เข้าด้วยกัน คิดว่าความไว้วางใจซึ่งกันและกันและความเข้าใจว่าอะไรคือปัญหาอะไรคือผลสำเร็จของงานที่จะต้องทำร่วมกัน ในการทำเครือข่ายคงต้องมีความหลวม ๆ ให้มากที่สุด มีความอะลุ่มอล่วยให้มากที่สุด แต่ขณะเดียวกันก็ต้องมีความจริงจังที่จะให้ผลออกมาด้วย

ทั้งหมดนี้ย้อนกลับไป session แรก ที่ผมบอกว่ามันมี conflict ด้านการเมืองซ่อนเร้นอยู่ สิ่งที่เครือข่ายต้องคำนึงถึง คือ ปัญหาการเมือง ปัญหาการปกครองท้องถิ่นว่าจะให้มีการเลือกตั้งผู้ว่าทั่วไปหรือไม่ เพราะประเด็นนี้มาเกี่ยวกับ authority ที่แท้จริงของผู้ว่า เพราะถ้ายังอยู่ภายใต้กอง หรือกรมของกระทรวงใดกระทรวงหนึ่งเท่านั้น แต่จะต้องเป็นอย่างที่ท่านผู้ว่าพูดถึงประเทศจีน เวียดนาม ซึ่งผู้ว่ามี authority เต็ม ๆ เพราะถ้าหากทำวิจัยแคบ ๆ ห่างจากทฤษฎี และนำมาปฏิบัติจริง ก็จะไปเจอกับปัญหาการเมืองต่าง ๆ ด้วย

นักวิจัยมักจะคิดว่า ตัวเองต้อง clean และเป็นกลางมากที่สุด แต่เมื่อลงไปทำแล้ว มัน clean ไม่ได้ ก็รู้อยู่แล้วว่าชุมชนแออัดมีพรรคการเมืองทำอยู่ ถ้าจะลงไปทำต้องร่วมกับพรรคการเมืองก็เลยไม่กล้า จุดนี้ก็อาจจะถึงเวลาแล้วเหมือนกัน วันนี้ยังตอบไม่ได้เต็มที่ จะถึงเวลาไหมที่นักวิชาการจะลงไปคลุกคลี แต่ไม่ถึงกับไปสนับสนุนพรรคการเมืองใดพรรคการเมืองหนึ่ง แต่ถึงอย่างไรเรื่องการเมืองเราก็หนีไม่พ้น ก็ต้องเข้าไปมีส่วนร่วมให้รู้ดีในลักษณะบางของพรรคต่าง ๆ ให้เต็มที่เพื่อจะได้ไม่พลาดในงานของตัวเองทั้งหมด อันนี้ไม่ใช่สูตร แต่เป็นการเสนอความคิดเห็นเพิ่มเติม เพียงแต่กล่าวไว้ว่า จาก session เข้า ภายใต้บรรยากาศเรียบราบรื่น จะมี conflict ต่าง ๆ เหล่านี้อยู่ ทิศทาง และเครือข่ายงานวิจัยของเราก็จะโดนกระทบได้ ผมขอเอาประเด็นนี้เป็นตัวสรุปของงานนี้

สุดท้ายนี้ ในนามของคณะผู้จัดการประชุมทางวิชาการเชิงปฏิบัติการมหาวิทยาลัยมหิดล เรื่อง กรุงเทพฯ คดีศึกษาร.ศ.211 : ทิศทาง และเครือข่ายงานวิจัย ซึ่งมีวัตถุประสงค์ 2 ประการดังกล่าวนั้น ได้บรรลุวัตถุประสงค์ และยังได้เพิ่มเติมในเรื่องอื่นที่ลึกซึ้งตามที่กล่าวมาแล้ว และตามที่คุณจัดได้คาดหวังไว้

ผู้เข้าร่วมประชุมทุกท่าน ขอขอบพระคุณตัวแทนจากหน่วยงานภาครัฐ ธุรกิจเอกชน ตลอดจนองค์กรพัฒนาเอกชนที่ปฏิบัติงานเกี่ยวข้องทั้งทางตรง และทางอ้อม ต่อปัญหาของกรุงเทพมหานคร ขอขอบพระคุณมูลนิธิ The William and Flora Hewlett (Hewlett) แห่งประเทศสหรัฐอเมริกา ที่ได้ให้ทุนสนับสนุนสถาบันวิจัยประชากรและสังคม เพื่อจะได้นำทุนมาจัดสัมมนาที่เป็นประโยชน์ปีหนึ่งก็ 2-3 ครั้ง ซึ่งครั้งนี้ก็เป็นอีกครั้งหนึ่ง ขอขอบพระคุณมูลนิธิ Hewlett มา ณ ที่นี้ และขอขอบพระคุณ IDRC (International Development Research Centre) ของรัฐบาลแคนาดา ที่ได้ให้ทุนสนับสนุนการวิจัยเรื่องความเป็นเมืองและสิ่งแวดล้อมที่มีผลต่อคุณภาพชีวิตในกรุงเทพมหานคร ได้นำผลมาเสนอในวันนี้ และขอขอบพระคุณคณะผู้จัดทั้ง 2 สถาบัน คือ สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล และสถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ที่ได้สนับสนุนทางด้านวิชาการ และทางด้านการจัดการต่าง ๆ ที่ทำให้การประชุมครั้งนี้ดำเนินไปอย่างเรียบร้อย บรรลุวัตถุประสงค์ ขอขอบคุณผู้เข้าร่วมสัมมนาทุก ๆ ท่าน และขอปิดการประชุม ณ บัดนี้ ขอขอบพระคุณครับ

รายชื่อผู้เข้าร่วมการประชุม
รายชื่อผู้เข้าร่วมการสัมมนากลุ่มย่อย

รายชื่อผู้เข้าร่วมการประชุม

ชื่อ	หน่วยงาน
ผู้อภิปราย	
1. ศ.ดร.กฤษฎา อรุณวงศ์ ณ อยุธยา	ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร
2. คุณปริญญา นาคฉัตรีย์	สำนักผังเมือง
3. คุณรุ่งฤทธิ์ มกรพงศ์	ศาลาว่าการจังหวัดสมุทรปราการ
คณะกรรมการที่ปรึกษา	
1. คุณชลิตภากร วีรผลิน	ที่ว่าการจังหวัดนครนายก คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กองผังเมืองรวม สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย
2. คุณสุชาติ อังเกิดโชค (แทนคุณจรัสศรี ทีปรัช)	
3. ดร.สุภจิต มโนพิโมกษ์	
4. ดร.ทวีศักดิ์ ปิยะกาญจน์	
5. คุณวชิระ ขอบแต่ง	

คณะผู้วิจัยจากมหาวิทยาลัยมหิดล

- | | |
|---------------------------------|--|
| 1. รศ.ดร.อภิชาติ จำรัสสุทธิรงค์ | สถาบันวิจัยประชากรและสังคม |
| 2. ผศ.ดร.กฤตยา อาชวนิจกุล | สถาบันวิจัยประชากรและสังคม |
| 3. ผศ.ดร.นภาพร หะวานนท์ | บัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ |
| 4. ดร.อนุชาติ พวงสำลี | คณะสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรศาสตร์ |
| 5. คุณกาญจนา ตั้งชลทิพย์ | สถาบันวิจัยประชากรและสังคม |
| 6. คุณยุพิน วรสิริอมร | สถาบันวิจัยประชากรและสังคม |
| 7. คุณสุรีย์พร พันพื้ง | สถาบันวิจัยประชากรและสังคม |
| 8. คุณวันทนี ศรีมหาไชยกุล | สถาบันวิจัยประชากรและสังคม |

คณะผู้วิจัยจากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

- | | |
|---------------------------|--|
| 1. ผศ.ดร.จาริต ดิงศภักดิ์ | สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 2. ผศ.ดร.สุวัฒนา ธาตานิติ | คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 3. อาจารย์ธีรพล คังคะเกตุ | สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |

ผู้วิจัยจาก The Australian National University

Dr. Helen Ross

Centre for Resource and
Environmental Studies

สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล

- | | |
|------------------------------|----------------------------|
| 1. ผศ.ดร.ชาย โพธิ์สิตา | สถาบันวิจัยประชากรและสังคม |
| 2. รศ.ดร.บุญเลิศ เลี้ยวประไพ | สถาบันวิจัยประชากรและสังคม |

สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล

- | | |
|------------------------------|------------------------------------|
| 3. อาจารย์ภาณี วงษ์เอก | สถาบันวิจัยประชากรและสังคม |
| 4. ผศ.ดร.วรชัย ทองไทย | สถาบันวิจัยประชากรและสังคม |
| 5. ผศ.วาทินี บุญชะลิกษ์ | สถาบันวิจัยประชากรและสังคม |
| 6. ผศ.อมรา สุทธธาดา | สถาบันวิจัยประชากรและสังคม |
| 7. ผศ.อรทัย อาจอ่ำ | สถาบันวิจัยประชากรและสังคม |
| 8. ผศ.ดร.อุไรวรรณ คณิงสุเกษม | สถาบันวิจัยประชากรและสังคม |
| 9. คุณจิรจิต บำรุงลาภ | สถาบันวิจัยประชากรและสังคม |
| 10. คุณนิตยา พิริยะธรรมวงศ์ | สถาบันวิจัยประชากรและสังคม |
| 11. คุณสมศักดิ์ นัคลาจารย์ | สถาบันวิจัยประชากรและสังคม |
| 12. คุณสุภาณี เวชพงศา | สถาบันวิจัยประชากรและสังคม |
| 13. คุณอุมาภรณ์ ภัทรวาณิชย์ | สถาบันวิจัยประชากรและสังคม |
| 14. คุณประกิจ สอนงาม | นักศึกษาสถาบันวิจัยประชากรและสังคม |
| 15. คุณไมตรี ดิยะรัตนกุล | นักศึกษาสถาบันวิจัยประชากรและสังคม |
| 16. คุณลดาวัลย์ หลงเจริญ | นักศึกษาสถาบันวิจัยประชากรและสังคม |
| 17. คุณสัมพันธ์ งามสะอาด | นักศึกษาสถาบันวิจัยประชากรและสังคม |

มหาวิทยาลัยมหิดล

- | | |
|----------------------------|---------------------------------|
| 1. ศ. นพ. เทพนม เมืองแมน | คณะสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรศาสตร์ |
| 2. รศ. พิสิฐ ศุภรีย์พงศ์ | คณะสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรศาสตร์ |
| 3. ผศ. เต็มดวง รัตนทัศนีย์ | คณะสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ |
| 4. อาจารย์ประภาพรพรณ อุณอบ | คณะสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ |

มหาวิทยาลัยอื่นๆ

- | | |
|------------------------------------|--|
| 1. ดร.วรรณศิลป์ ฬิรพันธุ์ | ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 2. Dr.Charles Yoldblum | คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 3. คุณนิตยา กัทสิทธิ์พันธุ์ | สถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 4. ดร.ฉันทนา บรรพศิริโชติ หวันแก้ว | สถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 5. คุณจันทรา ทองคำเกอ | สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 6. คุณลือชัย คุรุณน้อย | สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 7. คุณวิลาวัลย์ ภารสุวรรณ | สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 8. คุณสิทธิศักดิ์ ปฐมวาริ | สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 9. ดร.สุนทรี ไคมิน | สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ |
| 10. อาจารย์จันทน์ เลิศจินดาทรัพย์ | คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
สถาบันเทคโนโลยีเจ้าคุณทหาร
ลาดกระบัง |
| 11. ผศ.พรพจน์ สุขเกษม | คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยศิลปากร |

ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร

- | | |
|-----------------------------|---|
| 1. คุณจุฑาพร เสือวรรณศรี | ฝ่ายวิจัย กองผังเมือง |
| 2. ม.ร.ว.เปรมศิริ เกษมสันต์ | กองผังเมือง |
| 3. คุณวัฒนา ถ้วนรัตน์ | หัวหน้าฝ่ายแผนผังสิ่งแวดล้อม
กองแผนสาธารณูปโภคและสิ่งแวดล้อม |

ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร

- | | |
|------------------------------------|--|
| 4. คุณไพโรจน์ ศรีศิลป์ | หัวหน้าฝ่ายสาธารณูปโภค
กองแผนสาธารณูปโภคและสิ่งแวดล้อม |
| 5. คุณเกษมสันต์ สุวรรณรัตน์ | ผู้อำนวยการโครงการ BLIS
กองนโยบายและแผนรวม
สำนักนโยบายและแผน |
| 6. คุณสุทัศน์ จันทราพรเลิศ | สำนักการระบายน้ำ |
| 7. คุณสุวรรณมา ชุ่มรุ่งเรือง (แทน) | ผู้อำนวยการสำนักรักษาความสะอาด |
| 8. คุณกฤษฎา คำประจำ | กองวิชาการ สำนักรักษาความสะอาด |
| 9. เรืออากาศตรี มนต์รี สุรรังสรรค์ | ผู้อำนวยการกองนันทนาการ
สำนักสวัสดิการสังคม |

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- | | |
|---------------------------|------------------------|
| 1. คุณไมตรี พันธุ์เพ็ง | กองประสานการพัฒนาเมือง |
| 2. คุณสิริลักษณ์ บำรุงกิจ | กองประสานการพัฒนาเมือง |
| 3. คุณจุฑาทิพย์ มณีพงษ์ | กองประสานการพัฒนาเมือง |

กระทรวงมหาดไทย

- | | |
|------------------------------|--|
| 1. คุณประเสริฐ แยมสรวล | แทนผู้อำนวยการสถาบันดำรงราชานุภาพ |
| 2. คุณชำนาญ รัตนศิลา | สถาบันดำรงราชานุภาพ |
| 3. คุณจำลอง โพธิ์สุข | สถาบันดำรงราชานุภาพ |
| 4. คุณนิทัศน์ย์ ฉัตรโชติวงศ์ | สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย |

กระทรวงมหาดไทย

5. คุณอ้อยอัจฉรา รุ่งรัตนอุบล กองวิชาการและวางแผน
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
6. คุณสามารถ กิริติเกษม ผู้อำนวยการกองวิจัยและพัฒนา
การเคหะแห่งชาติ
7. คุณทศพล จันทรวงศ์ ผู้อำนวยการกองเมืองใหม่ การเคหะแห่งชาติ
8. คุณไทรงาม แก้วสถิตย์ กองเลขานุการชุมชนฝ่ายเคหะชุมชน
การเคหะแห่งชาติ
9. คุณกนกพร แก้วกังวาล พนักงานวิเคราะห์นโยบายและแผน
การเคหะแห่งชาติ
10. คุณไพบุลย์ วัฒนศิริธรรม สำนักงานพัฒนาชุมชนเมือง (การเคหะแห่งชาติ)
11. คุณพรรษา ทาเจริญศักดิ์ สำนักงานพัฒนาชุมชนเมือง (การเคหะแห่งชาติ)
12. คุณพรรณทิพย์ เพชรมาก สำนักงานพัฒนาชุมชนเมือง (การเคหะแห่งชาติ)
13. คุณเอก รักสุวชน สำนักงานพัฒนาชุมชนเมือง (การเคหะแห่งชาติ)
14. คุณเปี่ยมสุข เสือสินวล สำนักงานพัฒนาชุมชนเมือง (การเคหะแห่งชาติ)
15. คุณสุมาลี สุนทรกิจพาณิชย์ สำนักงานพัฒนาชุมชนเมือง (การเคหะแห่งชาติ)
16. คุณพงศ์สิทธิ์ ชุมสาย ณ อยุธยา สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย
17. คุณณรงค์ วิริยศิริวัฒนนะ หัวหน้าฝ่ายแผนและโครงการ
สำนักงานจังหวัดนครปฐม

กระทรวงอุตสาหกรรม

1. คุณประสงค์ นรจิตต์ กองควบคุมโรงงาน
กรมโรงงานอุตสาหกรรม

กระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม

- | | |
|------------------------------|---|
| 1. คุณสุวารี วีระเศรษฐกุล | ผู้อำนวยการกองสิ่งแวดล้อมชุมชน
และพื้นที่เฉพาะ
สำนักนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม |
| 2. คุณรัชต์ ศรีประพัทธ์ | สำนักนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม |
| 3. คุณประเสริฐสุข จามรมาน | สำนักนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม |
| 4. คุณกมลทิพย์ คงประเสริฐอมร | สำนักนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม |
| 5. คุณวิสิทธิ์ สุขป้อม | กองจัดการคุณภาพน้ำ กรมควบคุมมลพิษ |

กระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม

- | | |
|---------------------------|---|
| 6. คุณเย็นฤดี สุภณวงษ์ | หัวหน้าฝ่ายส่งเสริมการศึกษาคุณภาพ
สิ่งแวดล้อม
กองส่งเสริมและเผยแพร่
กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม |
| 7. คุณอรทัย อินทรพาณิชย์ | ศูนย์วิจัยและฝึกอบรมด้านสิ่งแวดล้อม
กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม |
| 8. คุณจุฑาธิป อยู่เย็น | ศูนย์วิจัยและฝึกอบรมด้านสิ่งแวดล้อม
กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม |
| 9. คุณจุฑาภรณ์ สุวรรณเพชร | กองสารสนเทศสิ่งแวดล้อม
กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม |

กระทรวงคมนาคม

- | | |
|---------------------|---------------------------------|
| 1. คุณสาคร กรณ์เกษม | ผู้อำนวยการกองสวัสดิภาพการขนส่ง |
|---------------------|---------------------------------|

กระทรวงสาธารณสุข

- | | |
|---|----------------------|
| 1. คุณธงชัย ไบตระกูล | กองอนามัยสิ่งแวดล้อม |
| 2. คุณสมชาย ดนตรี
(แทนคุณนันทนา สันตศิวัตน์) | กองอนามัยสิ่งแวดล้อม |

สื่อมวลชน

- | | |
|-----------------------------|---|
| 1. คุณอาภาลักษณ์ ปาติยาเสวี | Bangkok Post |
| 2. คุณสาธิต มั่นสุรกุล | หนังสือพิมพ์สยามโพสต์ |
| 3. คุณสุริยา รุ่งวงศา | หนังสือพิมพ์สยามโพสต์ |
| 4. คุณเอกรินทร์ ชลชัย | ฝ่ายข่าวสถานีโทรทัศน์
ไทยทีวีสี ช่อง 3 |
| 5. คุณไพจิตร คู่ป๋อง | ฝ่ายข่าวสถานีโทรทัศน์
กองทัพบก ช่อง 7 |

ภาคธุรกิจเอกชน

- | | |
|----------------------------|--|
| 1. ดร.สุจินต์ พนาปวุฒิกุล | บริษัท Water and Environment Consultant
Co. Ltd. |
| 2. คุณศุภยกร ภิญโญสินวัฒน์ | นายกสมาคมอุตสาหกรรมก่อสร้างไทย |
| 3. ดร.สุรเกตุ ยิ่งยืนยง | นายกสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย
ในพระบรมราชูปถัมภ์ |

องค์กรพัฒนาเอกชน

- | | |
|------------------------------|---|
| 1. คุณสมพงษ์ พัดปุย | สถาบันการพัฒนาพื้นฐาน |
| 2. คุณชานทอง คาลาด | มูลนิธิดวงประทีป |
| 3. ศาสตราจารย์ เสน่ห์ จามริก | ผู้อำนวยการสถาบันชุมชนท้องถิ่นพัฒนา |
| 4. คุณนฤมล นพรัตน์ | สถาบันชุมชนท้องถิ่นพัฒนา |
| 5. คุณบุญสม น้ำสมบูรณ์ | เลขาธิการมูลนิธิเพื่อการพัฒนาชุมชนเมือง |

รายชื่อผู้เข้าร่วมการสัมมนากลุ่มย่อย

กลุ่มที่ 1: การวิจัยด้านสังคม

ผู้ร่วมประชุม	หน่วยงาน
1. คุณกฤษฎา คำประจำ	สำนักศึกษาความสะอาด กรุงเทพมหานคร
2. คุณธงชัย ไบตระกูล	กองอนามัยสิ่งแวดล้อม กระทรวงสาธารณสุข
3. คุณไพโรจน์ ศรีศิลป์	สำนักนโยบายและแผน กรุงเทพมหานคร
4. เรืออากาศตรีมนตรี สุวรรังสรรค์	สำนักสวัสดิการสังคม กรุงเทพมหานคร
5. คุณสามารถ กิริติเกษม	กองวิจัยและพัฒนา การเคหะแห่งชาติ
6. คุณไทรงาม แก้วสถิตย์	ฝ่ายเคหะชุมชน การเคหะแห่งชาติ
7. คุณจำลอง โพธิ์สุข	สถาบันดำรงราชานุภาพ กระทรวงมหาดไทย
8. คุณชำนาญ รัตนศิลา	สถาบันดำรงราชานุภาพ กระทรวงมหาดไทย
9. คุณนิทัศน์ย์ ฉัตรโชติวงศ์	สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงมหาดไทย
10. คุณสุชาติ อังเกิดโชค	ที่ว่าการจังหวัดนครนายก
11. คุณกมลทิพย์ คงประเสริฐอมร	สำนักนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม
12. ศ. นพ. เทพนม เมืองแมน	คณะสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล
13. รศ. พิสิฐ ศุภริย์พงศ์	คณะสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล
14. อาจารย์ประภาพรรณ อุ่อบ	คณะสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล
15. ผศ. ดร. ชาย โพธิ์สิตา	สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล

ผู้ร่วมประชุม	หน่วยงาน
16. คุณสุรีย์พร พันพื้ง	สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล
17. คุณยุพิน วรสิริอมร	สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล
18. ผศ. อรทัย อาจอ่ำ	สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล
19. Dr. Helen Ross	Australian National University
20. ดร. สุจินต์ พนาปวุฒิกุล	บริษัท Water and Environment Consultant Co.Ltd.
21. ผศ. ดร. นภาพร หะวานนท์	บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

กลุ่มที่ 2 : การวิจัยฐานข้อมูลและระบบข้อมูลเพื่อการวางแผนและพัฒนา

ผู้ร่วมประชุม	หน่วยงาน
1. คุณจุฑพร เสือวรรณศรี	กองผังเมือง สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร
2. ม.ร.ว. เปรมศิริ เกษมสันต์	กองผังเมือง สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร
3. คุณสุวรรณา จุ่งรุ่งเรือง	สำนักรักษาความสะอาด กรุงเทพมหานคร
4. คุณเกษมสันต์ สุวรรณรัตน์	กองนโยบายและแผนรวม กรุงเทพมหานคร
5. คุณสิริลักษณ์ บำรุงกิจ	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
6. คุณวชิระ ชอบแต่ง	สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย
7. คุณจุฑาภรณ์ สุวรรณเพชร	กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม กระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม
8. คุณจุฑาธิป อยู่เย็น	กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม กระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม
9. คุณรัชต์ ศรีประพัทธ์	สำนักนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม กระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม
10. คุณอรทัย อินทรพาณิชย์	ศูนย์วิจัยและฝึกอบรมด้านสิ่งแวดล้อม กระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม
11. คุณสมชาย คนตรี	กองอนามัยสิ่งแวดล้อม กรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข
12. คุณลือชัย ครุฑน้อย	สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
13. ดร. ฉันทนา บรรพศิริโชติ หวันแก้ว	สถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
14. คุณนิศยา กัทธิตะพันธุ์	สถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
15. ผศ.ดร. สุวัฒนา ธาตานิติ	คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ผู้ร่วมประชุม	หน่วยงาน
16. ผศ. พรพจน์ สุขเกษม	คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร
17. ผศ. เต็มดวง รัตนทัศนีย	คณะสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล
18. ผศ.ดร. กฤตยา อาชวนิจกุล	สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล
19. คุณนิตยา พิริยะธรรมวงศ์	สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล
20. ผศ. วาทีณี บุญชะลิกษี	สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล
21. ผศ. อมรา สุนทรธาดา	สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล
22. ผศ. ดร. อุไรวรรณ คณิงสุขเกษม	สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล
23. คุณอุมาภรณ์ ภัทรวาณิชย์	สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล
24. คุณชานทอง ดาลาด	มูลนิธิดวงประทีป
25. คุณสมพงษ์ พัดปุย	สถาบันการพัฒนาพื้นฐาน
26. คุณบุญสม น้ำสมบุรณ์	มูลนิธิเพื่อการพัฒนาชุมชนเมือง
27. คุณเปี่ยมสุข เสือสินवल	สำนักงานพัฒนาชุมชนเมือง (การเคหะแห่งชาติ)
28. คุณเอก รักสุขวน	สำนักงานพัฒนาชุมชนเมือง (การเคหะแห่งชาติ)
29. ดร. วรณศิลป์ พิรพันธุ์	คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กลุ่มที่ 3 : การวิจัยด้านเศรษฐกิจ

ผู้ร่วมประชุม	หน่วยงาน
1. คุณไมตรี พันธุ์เพ็ง	กองประสานการพัฒนาเมือง สำนักงาน คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติ
2. คุณกนกพร แก้วกังวาล	กองวิเคราะห์นโยบายและแผน การเคหะแห่งชาติ
3. คุณทศพล จันทรวงศ์	กองเมืองใหม่ การเคหะแห่งชาติ
4. คุณณรงค์ วิริยศิริวัฒนะ	ฝ่ายแผนและโครงการ สำนักงานจังหวัดนครปฐม
5. คุณพรรณทิพย์ เพชรมาก	สำนักงานพัฒนาชุมชนเมือง (การเคหะแห่งชาติ)
6. คุณพรรษา ทาเจริญศักดิ์	สำนักงานพัฒนาชุมชนเมือง (การเคหะแห่งชาติ)
7. ผศ.ดร. จาริต ดิงศรัทีย	สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
8. ดร. อนุชาติ พวงสำลี	คณะสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล
9. รศ. ดร. บุญเลิศ เลี้ยวประไพ	สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล
10. ผศ.ดร. วรชัย ทองไทย	สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล
11. รศ. ดร. อภิชาติ จำรัสสุทธิรงค์	สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล
12. ดร. ศุภจิต มโนพิโมกษ์	คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

