

ปัญหาการจัดการสิ่งแวดล้อมเมือง

นายศรีสุวรรณ จรรยา
 รองเลขาธิการมูลนิธิป้องกันวันพิษและพิทักษ์สิ่งแวดล้อม
 antiair@lemononline.com
 antiair_9@hotmail.com

“เมือง”ในบริบททางสังคมนั้น น่าจะหมายถึง สถานที่ที่ไว้ระเบียบอันเป็นแหล่งของการสะสมและผลิตความเสื่อมโทรม ความวุ่นวาย รวมทั้งปัญหาต่างๆทั้งทางด้านการเมือง เศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม ของผู้คน สัตว์ สิ่งของ แต่ “เมือง”ก็ยังเป็นที่ต้องการและแสวงหาของผู้ด้อยโอกาสในสังคมทั่วไปเพราะสามารถตอบสนองความต้องการเร่งด่วนให้กับผู้อยู่อาศัย ผู้อพยพ และผู้มาเยือนได้ง่ายกว่า “ชนบท”

เมืองจึงเต็มไปด้วยประชากร ที่มีที่อยู่อาศัยแน่นอน ผู้เดินทางเข้ามาประกอบอาชีพ ผู้อพยพเข้ามาแสวงหาโอกาส ในพื้นที่ที่จำกัด จึงเป็นต้นเหตุของปัญหาต่างๆตามมา อาทิ พื้นที่อยู่อาศัยมีจำกัดจนนำไปสู่การขาดพื้นที่อาศัยที่เหมาะสม และสุดท้ายก็ต้องหาทางออกของประชากรสุดท้ายก็คือ ชุมชนแออัด หรืออีกนัยหนึ่งก็คือ สลัม ซึ่งเมืองอย่างกรุงเทพมหานคร ซึ่งถือว่ามีประชากรมากที่สุดในประเทศเกือบ 10 ล้านคน มีชุมชนแออัดอยู่ในราว 1,500-2,000 แห่ง กระจายตัวอยู่แทบทุกเขต ในพื้นที่ว่างเปล่า พื้นที่บุกรุก พื้นที่ของทางราชการ-เอกชน หรือพื้นที่สาธารณะ ซึ่งนำมาซึ่งปัญหาของการจัดการเมืองทั้งในอดีต ปัจจุบัน และอนาคต

เมืองที่มีประชากรมารวมกันหนาแน่น ย่อมมีอาคารบ้านเรือน ตึกรามบ้านช่อง อาคารสูงต่ำ เข้ามารองรับ หากเมืองที่ไม่มีการวางแผนผัง ทั้งโครงสร้าง สถาปัตยกรรมของเมืองแล้ว ก็ย่อมที่จะเป็นการสร้างที่อยู่อาศัย สถานที่ประกอบการธุรกิจ ร้านค้า ที่ไม่มีแบบแผนเดียวกัน เป็น “อูจาดทัศน” ที่น่าเป็นห่วงมากที่สุดในทุกๆเมืองของสังคม โดยเฉพาะเมืองอย่างกรุงเทพมหานคร

เมืองที่มีประชากรและสิ่งปลูกสร้างรวมกันอยู่อย่างหนาแน่น ย่อมเป็นที่อาศัยและสะสมของเหล่าสรรพสัตว์ทั้งหลายที่ดีและไม่ดี เช่น หนู แมลงสาบ สุนัข แมว ช้าง ภู โดยเฉพาสุนัขที่จรจัดหาเจ้าของไม่ได้กว่า 120,000 ตัว ที่มี “คนรักสัตว์ชั่วคราว” ที่ติดตามแพ้นชอบนำมาเลี้ยง และเมื่อเบื่อแล้วก็ปล่อยทิ้งขว้างไปเป็นปัญหาของเมืองมากมาย

เมื่อ “คน สัตว์ สิ่งของ” มารวมกันอยู่ในเมือง สิ่งก็ตามมาเป็นปัญหาดังเงาตามตัวคือ “ปัญหาสิ่งแวดล้อม” ที่มีองค์ประกอบหลักๆที่เชื่อมโยงกันอย่างแยกไม่ออก คือ ปัญหาการจราจร ปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง ปัญหาอูจาดทัศน ปัญหาน้ำเน่าเสีย ปัญหาขยะ ปัญหาการขาดพื้นที่สีเขียวสวนสาธารณะ ปัญหาสุขภาพอนามัย ฯลฯ ซึ่งปัญหาเหล่านี้เชื่อมโยงกันอย่างเป็นองค์รวมสู่ปัญหาการเมือง เศรษฐกิจ และสังคม ซึ่งเป็นที่สร้างความยุ่งยากและลำบากใจให้กับผู้บริหาร หรือผู้กำหนดนโยบาย มาทุกยุคทุกสมัย โดยมีเป้าหมายเพื่อ “การจัด

การที่ลิ่งตัว” และ “สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนได้”โดยมีปัญหาลิ่งแวดล้อมซึ่งใช้ “คน”เป็นตัวตั้ง ดังนี้

1)ปัญหาการจราจร

เป็นปัญหาของผังเมือง โดยการสร้างถนนและการเพิ่มขึ้นของยานยนต์ไม่สมดุลกัน เพราะผู้บริหารเมืองมักตอบสนองและแก้ไขปัญหาลิ่งส่วนใหญ่ว่าไปสู่การสร้างถนนหรือตัดถนนเพิ่ม การสร้างทางด่วนให้มากขึ้นเพื่อมารองรับ แต่ขาดการมองภาพของการแก้ปัญหาลิ่งในเรื่องของการ “ชนคนมากกว่าชนรถ”นั่นคือ การพัฒนาระบบขนส่งมวลชน ซึ่ง ณ วันนีการตอบสนองดังกล่าวมีเพียงระบบรถไฟฟ้า BTS และ รถไฟฟ้าใต้ดิน รฟม. (ไม่รวมระบบเก่าที่การจัดการลิ่งเหลวอย่าง ขสมก.) เท่านั้นที่เป็นความหวังที่จะเข้ามาแก้ปัญหาลิ่งในอีก 30-50 ปีข้างหน้า (ซึ่งไม่ใช่การแก้ไขปัญหาลิ่ง ณ วันนีได้) เพราะเส้นทางของรถไฟฟ้าดังกล่าวยังไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่ที่สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนในเมืองได้ (ตัวอย่างที่ประสบผลลิ่งสำเร็จเช่นเมืองต่างๆในญี่ปุ่น สิงคโปร์ ออสเตรเลีย อังกฤษ อเมริกา เดนมาร์ก เยอรมัน สวิตเซอร์แลนด์ ฯลฯ)

การลดภาวียานยนต์ให้ต่ำลงอย่างมากในรัฐบาลอาโนันท์ ปันยารชุน เมื่อปี พ.ศ. 2535 เป็นมูลเหตุลิ่งสำคัญที่ตอบสนองให้ธุรกิจการซื้อขายยานยนต์เติบโตอย่างรวดเร็ว การเพิ่มขึ้นของยานยนต์ใหม่ จากวันละประมาณ 300-400 คัน เป็นวันละกว่า 1,400 คัน ในช่วงนั้น ทำให้กลุ่มธุรกิจยานยนต์และธุรกิจที่เกี่ยวข้องร่ำรวยกันแทบข้ามคืน แต่ประชาชนทั้งประเทศต้องถูกดูถูกลิ่งต่างๆ มาช่วยสร้างลิ่งอำนวยความสะดวกให้ยานยนต์เหล่านั้น โดยที่กลุ่มธุรกิจยานยนต์ไม่ต้องช่วยจ่าย แม้ในช่วงวิกฤติเศรษฐกิจ พ.ศ. 2540 เป็นต้นมายอดการซื้อขายจะตกลงมาเหลือแค่ประมาณ 100-200 คันต่อวัน แต่ก็ถือวาลิ่งเป็นช่วงระยะเวลาสั้นๆ เพราะ ณ วันนี ยอดการเพิ่มขึ้นของยานยนต์ใหม่เพิ่มขึ้นมาเป็น กว่า 1,200 คันต่อวันแล้ว ในขณะที่ถนนทุกสายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทางด่วน ถนนสายหลัก สายรอง ตรอก ซอก ซอย มีผิวการจราจรรวมกันแค่ 4,357 กม. เมื่อเทียบกับจำนวนยานยนต์ในกรุงเทพฯที่จดทะเบียนแล้วมีกว่า 4.4 ล้านคัน รวมทั่วประเทศกว่า 20 ล้านคัน (ถ้ำคำนวณรถยนต์ 1 คันยาว 4-5 เมตร รถยนต์ในกรุงเทพฯ 4.4 ล้านคัน เมื่อนำมาจอดเรียงกันจะยาวประมาณ 17,700 กม.) ลิ่งผลให้ลิ่งอัตราความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า-เย็น ในกรุงเทพฯมีประมาณ 20 กม./ชม.เท่านั้น ปัญหาลิ่งเหล่านี้ไม่ใช่เกิดขึ้นที่กรุงเทพฯและปริมณฑลที่เดียวแต่กำลังเกิดขึ้นในทุกเมืองทั่วทั้งประเทศ เช่น เชียงใหม่ ชลบุรี ขอนแก่น อุตรดิตถ์ อุบลฯ สงขลา นครศรีฯ นครสวรรค์ ฯลฯ

ทางออกของปัญหาลิ่ง

ภาวรัฐและผู้บริหารของเมืองต้องกล้าตัดสินใจ ที่จะ...

1) เพิ่มงบประมาณสร้างระบบขนส่งมวลชนที่สะดวกให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ถนนในเมืองอย่างรวดเร็ว ให้มีระบบการส่งต่อ ขนถ่ายอย่างมีประสิทธิภาพ

2) เพิ่มระบบป้ายยานยนต์ทุกประเภทกลับไปสู่แนวทางเดิมก่อนปี 2535 ในระบบ “ใครใช้ ใครจ่าย” เป็นลักษณะป้ายซื้อความสะดวกสบาย หรือ ป้ายทดแทนสังคม สัดส่วนป้ายที่เพิ่มขึ้นต้องนำมาพัฒนาปรับปรุงถนนหนทาง และระบบการขนส่งมวลชน

3) จำกัดจำนวนผู้ใช้รถ ใช้ถนนบางสาย เพื่อเกลี่ยและกระจายการถือครองและการใช้รถส่วนบุคคลลง

4) ใช้มาตรการทางกฎหมายที่เข้มงวด ห้ามให้มีการจอดยานยนต์ทุกประเภทบนทางสาธารณะ ถนน ตรอก ซอก ซอย ผู้จะมีรถยนต์หรือสถานประกอบการร้านค้า บริษัท ต้องมีพื้นที่สำหรับจอดรถของตัวเองก่อน

2. ปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง

เป็นปัญหาที่เชื่อมโยงมาจากปัญหาการจราจรข้างต้น แม้ว่าทุกคนรวมทั้งหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องจะรู้และเข้าใจปัญหาดังกล่าวดี แต่ก็ยังขาดความเอาใจใส่อย่างจริงจังที่จะแก้ปัญหาดังกล่าวโดยเริ่มที่ต้นเหตุของปัญหา ซึ่งก็พอจะมีทางออกอยู่บ้าง เพียงแต่จะเอาจริงเอาจังกันมากน้อยแค่ไหนกับการจัดการปัญหา ในฝ่ายหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง กล่าวคือ

กรมควบคุมมลพิษ ในฐานะหน่วยงานปฏิบัติ และหน่วยงานผู้นำเสนอการกำหนดมาตรฐานมลพิษทุกชนิดในฐานะเลขานุการคณะกรรมการควบคุมมลพิษ ซึ่งต้องนำเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ตามพ.ร.บ.ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ซึ่งมีอำนาจทั้งกำหนดมาตรฐานมลพิษตามมาตรา 55 และตรวจสอบแหล่งมลพิษต่างๆ ไม่ให้เกินมาตรฐาน โดยเฉพาะมลพิษทางอากาศและเสียง ในมาตรา 65-66-67 และ 102 ในฐานะ “พนักงานเจ้าหน้าที่” ตามประกาศของกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม (สมัยนั้น) แต่รูปธรรมที่เกิดขึ้นกว่า 10 ปีที่ผ่านมา ปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงยังคงเกิดขึ้นเกินมาตรฐานในเมืองใหญ่ๆทั่วประเทศ นี่คือผลงานที่เกิดขึ้นพร้อมกับการเกิดขึ้นของกรมควบคุมมลพิษ ที่มักจะชอบทำหน้าที่คล้ายกรมอุตุนิยมิวิทยา กล่าวคือ เขามอบหมายให้มีหน้าที่ “ควบคุมมลพิษ” ไม่ใช่มอบหมายให้ทำหน้าที่ “รายงานมลพิษ” โดยข้ออ้างที่ว่าระดับนโยบายไม่ให้ความสนใจมากนัก ดูจากจำนวนบุคลากรและงบประมาณของกรมนี้ ที่น้อยมากในแต่ละปี เมื่อเทียบกับปัญหาที่ใหญ่โตระดับชาติ ที่เกี่ยวข้องกับวิถีชีวิต ความเป็นอยู่ และสุขภาพของพลเมือง

กรมการขนส่งทางบก ในฐานะผู้รับผิดชอบยานยนต์ทั่วประเทศ นอกจากนั้นแล้วยังมีหน้าที่ที่ต้องตรวจสอบและกำกับดูแลสถานตรวจสภาพรถเอกชน (ตรอ.) ที่ต้องตรวจสภาพ

พยานยนต์ทุกประเภทก่อนอนุญาตให้ต่อทะเบียนประจำปีได้ รวมทั้งต้องทำหน้าที่เป็น “เจ้าหน้าที่ตรวจการขนส่ง” ตาม พ.ร.บ.ขนส่งทางบก 2522 อีกด้วย เพื่อตรวจสอบมลพิษควันดำของรถที่จดทะเบียนตามกฎหมายขนส่งทางบก เช่น รถบรรทุก รถขนส่งประจำทาง รถ ชสมก. และรถร่วมบริการทุกประเภทไม่ให้ออกควันดำเกินมาตรฐานที่กำหนด แต่ ณ วันนี้ เจ้าหน้าที่ตรวจการขนส่งทั้งส่วนกลางและทุกจังหวัดทั่วประเทศ มีจำนวนน้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนรถที่จดทะเบียนตามกฎหมายขนส่งทางบกที่มีกว่า 8 แสนคันทั่วประเทศ

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยกองบังคับการตำรวจจราจร เป็นหน่วยงานหลักที่มีหน้าที่ในการกวดขัน ตรวจสอบ จับกุมยานยนต์ทั่วประเทศ ที่ปล่อยมลพิษเกินมาตรฐาน แต่ปัญหาที่ผ่านมาก็คือ การไม่ต่อเนื่องของผู้บังคับบัญชาของหน่วยงานที่มีการโยกย้ายบ่อย การขาดอุปกรณ์การตรวจวัดที่เพียงพอและเป็นไปตามมาตรฐาน การขาดเครื่องมือในทางกฎหมายที่เข้มงวดเพียงพอที่จะบังคับให้เจ้าของยานยนต์ ผู้ขับขี่ หรือผู้ฝ่าฝืน เกรงกลัว โดยเฉพาะการที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติยังคงเรื่องการออกประกาศ ให้เป็นไปตาม พ.ร.บ.การจราจรทางบก 2522 (แก้ไขเพิ่มเติม ปี 2535) มาตรา 10 ทวิ มาตรา 44 และมาตรา 143 ทวิ ที่ให้อำนาจตำรวจจราจรสั่งพักการใช้ยานยนต์ทั้งชั่วคราว และถาวร สำหรับยานยนต์ที่ปล่อยมลพิษเกินมาตรฐาน จนกว่าจะมีการนำไปแก้ไขปรับปรุงให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานแล้ว จึงจะนำมาให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรตรวจสอบอีกครั้งจึงจะอนุญาตให้ใช้ในเส้นทางจราจรได้

กรุงเทพมหานคร (หมายความว่า ผู้ว่าราชการจังหวัดทุกจังหวัด นายกเทศมนตรีในเทศบาลต่างๆด้วย) ในฐานะองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่มีอำนาจในการจัดการ ตรวจสอบ แห้งก้าเน็ดมลพิษต่างๆที่เกิดขึ้น โดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายต่างๆ เช่น กฎหมายสาธารณสุข 2535 กฎหมายรักษาความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง 2522 กฎหมายสิ่งแวดล้อม 2535 ฯลฯ ที่ให้อำนาจ “เจ้าพนักงานท้องถิ่น” ในการออกเป็นระเบียบ ข้อกำหนดใดๆ ที่สอดคล้องกับหน่วยงานหลักระดับกรมหรือกระทรวงได้ตาม กฎหมายสิ่งแวดล้อม 2535 มาตรา 58 เป็นต้น

ความไม่สอดคล้องกับวัตรปฏิบัติและการควบคุมปัญหาของหน่วยงานต่างๆข้างต้น ส่งผลให้ประชาชนในเมืองส่วนใหญ่เจ็บป่วยด้วยโรคทางเดินหายใจเป็นอันดับหนึ่งมาทุกๆปี (สถิติสถานบริการสาธารณสุขกทม. และโรงพยาบาลสังกัดสำนักการแพทย์ กทม.ปี 2535) ยกตัวอย่างเช่น กรุงเทพมหานครโดยเฉพาะในช่วงเดือน ต.ค.-ธ.ค. 2545 เป็นโรคทางเดินหายใจเรื้อรัง 2,700-8,370 ราย ก่อให้เกิดการตายก่อนเวลาอันสมควรระหว่าง 630-1,650 ราย(กรมควบคุมมลพิษ,2546)นอกจากนี้ยังส่งผลในทางเศรษฐกิจและค่าพยาบาลรักษา จากประชาชนและภาครัฐอีกปีละกว่า 1 แสนล้านบาท

ตัวอย่างสถิติประชาชนในเมืองต่างจังหวัด พบว่ามีผู้ป่วยด้วยมะเร็งปอดในจังหวัดเชียงใหม่ มีสูงสุดเป็นอันดับหนึ่งของประเทศไทย และเชียงใหม่มีอัตราการเจ็บป่วยด้วยโรคทาง

เดินหายใจสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากข้อมูลของสาธารณสุขเชียงใหม่ ปี 2542 พบว่า ประชากร 100,000 คน มีผู้ป่วยด้วยโรคทางเดินหายใจ 42,739 คน (ผศ.นพ.พงษ์เทพ วิวรรณเดชะ, คณะแพทยศาสตร์ มช., 2543)

ทางออกของปัญหา

1) กรมควบคุมมลพิษ ต้องปรับวิธีแนวคิดใหม่จากการวิ่งตามปัญหา มาสู่การป้องกันและจัดการปัญหามากขึ้น ตามอำนาจหน้าที่ที่มีอยู่ในกฎหมายสิ่งแวดล้อม 2535 เปรียบคล้ายหน่วย EPA ของอเมริกา การกำหนดค่ามาตรฐานมลพิษถือว่าอยู่ในเกณฑ์เป็นสากลแล้ว แต่ปัญหามลพิษทางเสียงจากยานยนต์ประเภทมอเตอร์ไซด์ ปัญหาหลักไม่ใช่มาจากกำหนดค่ามาตรฐานท่อไอเสียที่ 100 เดซิเบล เอ แต่เป็นปัญหาที่กรมควบคุมมลพิษต้องออกมาตรวจจับ และบังคับการปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายสิ่งแวดล้อม มากกว่า เพราะรถมอเตอร์ไซด์ส่วนใหญ่เมื่อซื้อออกมาจากร้านจำหน่ายแล้วมักที่จะเอามาตัดแปลงท่อไอเสียใหม่จนเสียงดังขึ้น รวมทั้งปัญหารถมอเตอร์ไซด์เก่าที่มีกว่า 1 ล้านคัน อีกต่างหากที่ก่อปัญหา กรมควบคุมมลพิษอย่ามัวมาหลงทางกับการจัดการปัญหาที่ต้นเหตุ ให้ไปดูรูปธรรมที่เกิดขึ้นจริง แล้วจัดตั้งทีมงานให้มากยิ่งขึ้น ร่วมมือกับตำรวจจราจรเพื่อบังคับใช้กฎหมายโดยตรงจะเหมาะสมกว่า อย่ามัวมานั่งอยู่บนหอคอย

2) กรมการขนส่งทางบก ต้องใช้มาตรการเด็ดขาดกับ ตรอ. นอกريت(ที่ไม่ตรวจสภาพรถจริงตามระเบียบแต่ออกไปรับรองให้เจ้าของยานยนต์ได้) โดยไม่มัวนั่งรอให้ประชาชนมาร้องเรียนว่าสถานตรวจสภาพใดมีพฤติกรรมดังกล่าว แต่ต้องสืบสวนในทางลับ เพราะถ้าขนส่งเข้มงวดกับทุก ตรอ.ทั่วประเทศแล้ว รถวันดำจะไม่เล็ดลอดออกมาทำร้ายสุขภาพประชาชนเหมือนทุกวันนี้แน่ และต้องตรวจเข้มงวดกับ รถของ ขสมก. และรถร่วมบริการทุกคันอย่างทั่วถึง ไม่กลัวลูบหน้าปะจมูก รวมทั้งต้องควบคุมการเพิ่มขึ้นของยานยนต์ด้วยมาตรการ “ไม่มีพื้นที่จอดรถ ห้ามซื้อรถ และ ไม่มีใบขับขี่ ห้ามซื้อรถ” และเร่งเสนอให้ระดับนโยบายช่วยผลักดันมาตรการทางภาษีเพิ่มมากขึ้น

3) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ต้องเร่งให้เครื่องมือแก่ตำรวจจราจร โดยเฉพาะการออกข้อกำหนดตาม พ.ร.บ.การจราจรทางบก 2522 มาตรา 143 ทวิ รวมทั้งการจัดหาเครื่องมือตรวจวัดควันดำที่เพียงพอแก่เจ้าหน้าที่ทุก สน. และทุกจังหวัด ต้องดำเนินการจับปรับอย่างเข้มงวด ยานยนต์ทุกคันที่ออกมาจอดบนผิวการจราจรไม่ว่าจะเป็นถนนหลัก ถนนรอง ตรอก ซอก ซอย โดยเฉพาะ พวกที่จอดรถแล้วไม่ดับเครื่องยนต์ในทุกพื้นที่ โดยเฉพาะพื้นที่สาธารณะ เช่น ศูนย์การค้า หน้าโรงเรียน โรงพยาบาล เป็นต้น

4) กรุงเทพมหานคร(รวมทุกจังหวัดและทุกเทศบาล) ต้องจัดลำดับความสำคัญด้านนโยบายปราบมลพิษมาอยู่ในลำดับต้นๆ โดยออกข้อบัญญัติ ที่กฎหมายเอื้อให้ทำได้แล้ว มา

บังคับใช้ในพื้นที่อย่างจริงจัง โดยเฉพาะ 3 แหล่งปัญหามลพิษหลัก คือ 1)ยานยนต์ทุกประเภท 2)กระบวนการของการก่อสร้างทุกชนิด และ 3)โรงงานอุตสาหกรรมที่มีปล่องควัน (ภาคเหนือ ต้องรวม การเผาขยะ ด้วย) รวมทั้งไม่อนุญาตให้ตึก อาคาร สถานประกอบการใดๆถ้าไม่มีที่จอดรถของตน พนักงานตน ลูกค้ำของตน ต้องห้ามอนุญาตให้มีการก่อสร้างเพื่อประกอบการ

3.ปัญหาทัศนอูจาดหรืออูจาดทัศน

เป็นปัญหาที่หลายคนมองไม่เห็นความสำคัญ ที่ส่งผลกระทบต่อในเชิงจิตวิทยาของผู้อาศัยในเมืองโดยไม่รู้ตัว แม้จะยังไม่มียางานการวิจัยที่เด่นชัดถึงผลกระทบดังกล่าว แต่สิ่งที่เป็นประจักษ์ทัศนคือ สถาปัตยกรรมขะยะที่เกิดขึ้นราวดอกเห็ดในพื้นที่เมือง ทั้งตึก งาม บ้านชองศูนย์การค้า โรงแรม โรงพยาบาล ฯลฯ ที่นักสถาปัตย์ สถาปนิก ออกแบบและก่อสร้างกันตามจินตนาการ และรูปแบบได้อย่างใจชอบ เป็นอิสระ โดยไม่สนใจสภาพแวดล้อมข้างเคียง เช่นการใช้กระจกแทนผนังปูนรอบตัวอาคารส่งผลกระทบต่อการสะท้อนของแสงแดด ต่อพื้นที่ข้างเคียงก่อให้เกิดความร้อนและแสงตกกระทบเพิ่มมากขึ้น, การก่อสร้างอาคารสูงปิดกั้นทิศทางลม ทำให้การเคลื่อนตัวและการกระจายตัวของอากาศและมลพิษทางอากาศต่างๆ การก่อสร้างป้ายโฆษณาที่เทอะทะ ไร้รูปแบบและขนาดที่เหมาะสมเป็นไปตามมาตรฐาน ไร้การควบคุมให้อยู่ในพื้นที่เฉพาะหรือจำกัด ปลอ่ยให้เป็นขยะทางสายตาเต็มบ้านเต็มเมืองไปหมด ที่สำคัญไม่มีอายุการใช้งาน ไม่มีระเบียบและระยะเวลาที่แน่นอนของการตรวจสอบสภาพความมั่นคงแข็งแรง (เพราะมีปัญหาการทับซ้อนกันทางอำนาจระหว่างสำนักงานเขต สำนักงานโยธาและสำนักผังเมือง กทม.) จะมีเจ้าหน้าที่รัฐออกมาดำเนินการแบบผักชีโรยหน้าก็เฉพาะมีปัญหาค้นล้มหักทับอาคารที่อยู่อาศัยชาวบ้านในยามที่มีพายุฝนฟ้าคะนองและเป็นข่าวใหญ่แล้วเท่านั้น เป็นต้น และปัญหาสำคัญอีกประการหนึ่งคือ การก่อสร้างตึกสูงในเมืองอย่างไร้ระเบียบเป็นที่มาของการเพิ่มอุณหภูมิในเมืองให้มากขึ้นกว่านอกเมืองระหว่าง 1-3 องศาเซลเซียส ก่อให้เกิดปฏิกิริยาโดมความร้อน(Heat Island) ตลอดเวลาในเวลากลางวันและกลางคืน

ปัญหาอูจาดทัศนที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ สิ่งก่อสร้างของระบบขนส่งมวลชนต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นรถไฟฟ้า ทางด่วน ทางรถไฟยกระดับ สะพานลอยข้ามทางแยก สะพานข้ามแม่น้ำ ฯลฯ ที่ก่อให้เกิดขยะทางสายตาเต็มท้องถนน และยังสร้างปัญหาก็กันมลพิษทางอากาศและเสียงภายใต้สถานีบริการทุกสถานีด้วย

ทางออกของปัญหา

1)รัฐต้องให้ความสำคัญต่อกฎหมายผังเมือง และใช้มาตรการที่เข้มงวดต่อผู้ฝ่าฝืน และต้องประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้เข้าใจถึงผลดีของระบบผังเมืองอย่างต่อเนื่อง

2) กำหนดพื้นที่เฉพาะอย่างเข้มงวดมิให้มีการก่อสร้างอาคาร ป้ายโฆษณาในระยะในพื้นที่อนุรักษ์เฉพาะ ป้ายโฆษณาทุกชนิดต้องมีขนาดเล็ก และจำกัดพื้นที่การติดตั้งเฉพาะ

3) จำกัดการใช้กระจกมาทำผนังอาคารก่อสร้าง ถ้าจะใช้ต้องเป็นกระจกที่ไร้การสะท้อนแสง 100 %

4) บังคับให้มีการปลูกต้นไม้เล็ก ไม้เรียวในทุกอาคารสูง ระเบียบ รวมทั้งสิ่งปลูกสร้างต่างๆด้วย (แต่ต้องกันพื้นที่บางส่วนไว้เพื่อรองรับปัญหาอุบัติเหตุ)

5) ห้ามอนุญาตการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนประเภทลอยฟ้าอีกในพื้นที่ใจกลางเมือง ยกเว้นพื้นที่รอบนอก (พื้นที่ภายในเมืองต้องเป็นระบบรถไฟใต้ดินเท่านั้น)

4. ปัญหาขยะมูลฝอย

ต้องยอมรับความจริงที่ว่า ปัญหาขยะเป็นปัญหาระดับโลก และเป็นปัญหาหลักของทุกเมือง ซึ่งส่งผลกระทบต่อปัญหาพื้นที่นอกเมืองและชนบทด้วย เนื่องจากปัจจัยของ “การขาดภาวะสำนึกของความรับผิดชอบ” “การขยายตัวของลัทธิบริโภคนิยม” และ “การเมือง” เป็นปัจจัยผลักดันให้ทุกเมืองมีปัญหาทั้งสิ้น เริ่มตั้งแต่ปัญหาการจัดเก็บ ปัญหาการกำจัด ปัญหาการบริหารจัดการ และนำไปสู่ปัญหาครอบครัว

ปัจจุบันทั้งประเทศผลิตขยะรวมทั้งสิ้น 38,643 ตัน/วัน ความสามารถเก็บขนทำได้เพียง 31,500 ตัน/วัน(กรมควบคุมมลพิษ,2546) ซึ่งที่ผ่านมาภาครัฐต้องสูญเสียงบประมาณในการทำระบบกำจัดไปเป็นจำนวนมาก โดยกรมโยธาธิการได้สร้างไปแล้ว 23 แห่ง ใช้งบประมาณ 2,609 ล้านบาท กระทรวงวิทย์ฯ(เดิม) สร้างไปแล้ว 72 แห่ง ใช้งบประมาณ 4,221 ล้านบาทและอยู่ระหว่างการก่อสร้าง 19 แห่ง ใช้งบประมาณประมาณ 2,000 ล้านบาท

ในส่วนของกรุงเทพมหานครก็ประสบปัญหาเหมือนหลายๆเมืองเช่นกัน ที่มีปัญหาในเรื่องระบบการบริหารจัดการ ปัญหาไม่มีสถานที่กำจัด ปัญหาขยะตกค้าง จากสถิติ กทม.ปี 2544 ระบุว่า กทม.มีขยะมูลฝอย 9,317 ตัน/วัน หรือร้อยละ 24 เทศบาลต่างๆ 11,903 ตัน/วัน หรือร้อยละ 31 นอกเขตเทศบาล 17,420 ตัน/วัน หรือร้อยละ 45 แต่ส่วนใหญ่ร้อยละ 72 มีระบบการจัดการไม่ถูกต้อง ถูกนำไปทิ้งกองในที่รกร้างร้อยละ 23 มีการฝังกลบร้อยละ 3 ที่เหลือนำไปเผาหรือทำปุ๋ยหมักเล็กน้อย ในขณะที่ขยะถึงร้อยละ 42 สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ได้ในรูปแบบต่างๆ

ปัญหาที่สำคัญคือ ไม่มีใครอยากเอาขยะมากองทิ้งหรือกำจัดที่หน้าบ้านตน หรือพื้นที่ใกล้หมู่บ้านตน เพราะไม่เชื่อมั่นในระบบการบริหารจัดการของผู้บริหารเมือง แม้เทคโนโลยีจะดีเลิศเพียงใดแต่ถ้า “คน” ไม่มีประสิทธิภาพในการจัดการ เทคโนโลยีก็เป็นเพียงอุปกรณ์ในการ

ใช้โฆษณาชวนเชื่อธรรมดาของผู้บริหารและนักการเมืองที่มีผลประโยชน์ร่วมเท่านั้น (เป็นเจ้าของหรือเป็นกรรมการหรือมีส่วนได้เสียในบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง ถมที่ดิน สร้างหรือบริหารระบบ ฯลฯ)

ปัญหาดังกล่าวส่งผลถึงความไม่ไว้วางใจจากชาวบ้าน จึงเกิดกระบวนการของการต่อต้าน มีให้เห็นเป็นระยะๆ เช่น ปัญหาขยะล้นเมืองที่เชียงใหม่ เทศบาลจะไปสร้างโรงงานกำจัดที่ทางดงก็ถูกต่อต้าน ที่เทศบาลคูคต จ.ปทุมธานีสร้างเสร็จแล้วชาวบ้านก็ต่อต้านไม่ยอมให้เทศบาลนำมาทิ้ง รวมทั้งที่เทศบาลเมืองสมุทรสงคราม เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา เทศบาลตำบลปากแพรก จ.นครศรีฯ เทศบาลนครอุบลราชธานีด้วย เป็นต้น

บางเทศบาลเมืองเมื่อก่อสร้างเสร็จแล้วก็ไม่สามารถเปิดดำเนินการได้เพราะมีปัญหาสารพัด เช่น ไม่ตรงตามเงื่อนไขสัญญา ผิดแบบ มีปัญหาทางด้านเทคนิค เช่น เทศบาลเมืองพะเยา เทศบาลต.บ้านเชียง จ.อุดรฯ เทศบาลเมืองหนองคาย เทศบาลเมืองขลุง จ.จันทบุรี เป็นต้น

ส่วนใหญ่ของปัญหาที่เกิดขึ้น มักจะเกิดจากระบบการบริหารจัดการของเมืองขาดความโปร่งใส ซอบทำงานแบบลับๆล่อๆ เพราะกลัวชาวบ้านจะรู้และต่อต้าน และเมื่อดำเนินการไปแล้วชาวบ้านเขารู้เข้าก็เลยต่อต้าน หรือดำเนินการไปแล้วไม่สามารถควบคุมปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ เช่น เทศบาลเชียงราย ไปแอบซื้อที่ดินบริเวณดงป่าเหมี้ยง โดยชาวบ้านรู้แต่ว่าจะซื้อไปทำฟาร์ม แต่ถึงเวลาจริงๆกลับไปสร้างเป็นบ่อขยะที่ขาดมาตรฐาน ก่อให้เกิดการรั่วซึมของน้ำขยะสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ ชาวบ้านเป็นโรคผิวหนังกันไปทั่ว จนต้องหันมาซื้อน้ำกินกันทั้งหมู่บ้าน หรือแม้แต่การทำบ่อขยะที่เทศบาลปากแพรก อ.ทุ่งสง จ.นครศรีฯ ที่ชาวบ้านต่อต้านอยู่ในขณะนี้

กรุงเทพมหานคร แม้จะมีพื้นที่กำจัด(เทกอง)อยู่ 4 แห่ง คือ หนองแขม 375 ไร่ อ่อนนุช 581 ไร่ รามอินทรา(เดิม) 59 ไร่ (ไม่ได้ดำเนินการแล้ว) และ สถานีขนถ่ายท่าแร่ 52 ไร่ ก็ไม่สามารถทำอะไรได้มากเพราะพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นสถานที่กองขยะเก่า สวนภูเขาขยะ บางส่วนเป็นอาคารต่างๆ ปัจจุบันก็ทำได้แค่ให้บริษัทเอกชนประมูลรับขนถ่ายนำไปกำจัดฝังกลบในจังหวัดข้างเคียงเท่านั้น ซึ่งก็ไม่สามารถรองรับได้ทั้งหมด

แม้กรุงเทพมหานครจะออกมาตรการหลายๆมาตรการมาใช้ก็ไม่สามารถคลี่คลายปัญหาดังกล่าวได้ เช่น ปัจจุบันกำลังจะออกข้อบัญญัติเก็บค่าขยะอัตราจาก 4 บาท เป็น 40 บาท เพื่อนำมาเพิ่มให้กับพนักงานเก็บขน จะได้ไม่เสียเวลาคัดเลือกบนรถเก็บขนขยะ แต่ก็เป็นที่คาดว่า จะไม่สามารถแก้ไขปัญหาวางจรเดิมๆได้ ตราบใดที่ยังไม่ใช้มาตรการที่เด็ดขาดที่ต้นเหตุจริงๆ จังๆ หรือเกรงกลัวต่อปัญหาจะเสียคะแนนเสียงในอนาคตของนักการเมืองท้องถิ่น

ทางออกของปัญหา

1) ใช้มาตรการผู้ก่อมลพิษ ต้องเป็นผู้จ่ายในการกำจัด โดยตรงเพื่อให้ความรู้แก่ประชาชนอย่างจริงจังและต่อเนื่องถึงภวาระและความรับผิดชอบของตนหากก่อให้เกิดขยะ ก็ต้องมีส่วนในการรับผิดชอบขยะนั้นๆ ไม่ผลักภาระไปให้สังคมหรือคนอื่นต้องมาแก้ปัญหาที่มาจากตนเอง ซึ่งจะเป็นการบังคับในทางอ้อมให้ผู้บริโภคคำนึงถึงการไม่พยายามการก่อให้เกิดขยะจากตนเอง ครั้วเรือน สำนักงาน และสถานประกอบการ

2) ใช้มาตรการทางภาษีกับเจ้าของและผู้ผลิตบรรจุภัณฑ์ เจ้าของผลิตภัณฑ์ที่ก่อให้เกิดขยะโดยไม่จำเป็น โดยทุกบรรจุภัณฑ์ต้องแยกแยะรายละเอียดของค่าการผลิต ค่าจัดการ ค่าวัตถุดิบ ก๊าซ และค่ากำจัดไว้ให้ชัดเจนทุกผลิตภัณฑ์ (เพื่อป้องกันการผลักภาระทางภาษีมาสู่ผู้บริโภค)

3) รัฐบาลกลางต้องเร่งออกกฎหมาย “ภูมิกายภาพของขยะประจำพื้นที่” ห้ามไม่ให้มีการขนย้ายขยะไปกำจัดนอกพื้นที่ที่เกิดของขยะทั้งปวง ปัญหาขยะเกิดขึ้น ณ สถานที่ของเมือง เทศบาล ตำบล อำเภอ หรือจังหวัดใด ต้องหาสถานที่กำจัดในพื้นที่ของตนเองเท่านั้น(เป็นการบังคับให้ผู้บริหารเมืองต้องรณรงค์ให้ความรู้ประชาชน และใช้มาตรการกับประชาชนที่ขาดสำนึกความรับผิดชอบต่อก่อให้เกิดขยะของตนให้น้อยลงหรือหมดไป) เพราะไม่เช่นนั้นจะเป็นการเอาเปรียบคนนอกพื้นที่ คนชนบท และทำลายทรัพยากรธรรมชาติ เช่น ภูเขา แม่น้ำ ลำธาร ซึ่งต้องได้รับผลกระทบ ตัวอย่างเช่น ท่าไม้คนกรุงเทพมหานคร ก่อให้เกิดขยะแล้วท่าไม้ต้องขนเอาไปกำจัดที่ราชาเทวะ จังหวัดสมุทรปราการ และที่กำแพงแสน จังหวัดนครปฐม โดยที่เขาไม่ได้เป็นผู้ก่อ

4) ขยะพิเศษ เช่น ขยะพิษ ขยะอันตราย ขยะอุตสาหกรรม ต้องมีพื้นที่พิเศษในการกำจัดภายใต้การควบคุมอย่างเข้มงวดขององค์กรไตรภาคี คือ รัฐ ประชาชน ผู้ประกอบการ โดยมีวิชาการเฉพาะเป็นที่ปรึกษา เป็นต้น ขยะพิษ ขยะอันตราย ผู้บริหารเมืองต้องรณรงค์ทำความเข้าใจอย่างต่อเนื่องในการทิ้ง เก็บ ขน กำจัด ส่วนขยะอุตสาหกรรม เมืองต้องมีระบบสารสนเทศของการเกิดของขยะแต่ละโรงงานเพื่อนำไปสู่ระบบการจัดการ รวบรวมไปกำจัดอย่างถูกต้อง ต่อไป

5) ปัญหาน้ำเน่าเสีย

เป็นอีกปัญหาหนึ่งที่ทุกเมืองต้องประสบปัญหา เพราะเป็นปัญหาอันเนื่องมาจากความเคยชินของคนไทย ที่ยังคงมองเห็นว่า แม่น้ำ ลำคลอง ห้วย บึง เป็นสถานสาธารณะที่จะทิ้งขว้างสิ่งของหรือใช้อย่างไรก็ได้ แต่เมื่อกาลเวลาที่เปลี่ยนแปลงไป จำนวนประชากรของเมืองที่เพิ่มมากขึ้น การแย่งกันกิน แย่งกันใช้ แย่งกันขับถ่าย เพิ่มมากขึ้นในขณะที่ทรัพยากรน้ำยังคงมีอยู่เท่าเดิมหรือลดน้อยลงตามลำดับ แม้ว่าสถิติน้ำเน่าเสียโดยทั่วไปจะมาจากครั้วเรือนสูงถึงร้อยละ

ละ 75 นอกจากนั้นมาจากสถานประกอบการและโรงงานอุตสาหกรรมร้อยละ 25 แม้ว่าน้ำเน่าเสียจากบ้านเรือนจะไม่เป็นพิษมากเหมือนน้ำเสียจากโรงงานอุตสาหกรรมก็ตาม แต่จากจำนวนที่เกิดขึ้นมากและตลอดเวลา ย่อมทำให้พื้นที่รองรับน้ำเช่นแม่น้ำ คู คลอง หนอง บึง ไม่มีปริมาณน้ำดีที่เพียงพอที่จะมาเจือจางลงได้ จึงเป็นเหตุให้แทบทุกเมืองทั่วประเทศที่อยู่ใกล้แม่น้ำ คู คลอง หนอง บึง ทั่วประเทศ มีค่า BOD เกินมาตรฐาน เนื่องจากทุกบ้านเรือนของประชาชนมักต่อท่อน้ำเสียปล่อยโดยตรงลงสู่คู คลอง แม่น้ำทันทีโดยไม่มีการบำบัดมาก่อน และน้ำเสียส่วนใหญ่ก็จะมีคราบไขมันปะปนมาด้วย ส่งผลให้น้ำเสียหากถูกดูดไปบำบัดจะเร่งการทำลายเครื่องบำบัดน้ำเสียให้ชำรุดเร็วขึ้น

ปัจจุบันหลาย ๆ เมืองทั่วประเทศกำลังดำเนินการสร้างบ่อบำบัดน้ำเสียกันอย่างขนานใหญ่ รวมทั้งกรุงเทพมหานครด้วย แต่ปัญหาที่ตามมาก็คือ การขาดงบประมาณในการเดินระบบการบริหารจัดการ ที่ต้องมีค่าใช้จ่ายที่สูง รวมทั้งการขาดความรับผิดชอบของการมีส่วนร่วมของประชาชนผู้ก่อให้เกิดน้ำเสีย ที่จะนำมาสู่ระบบ “ผู้ใดก่อมลพิษ ผู้นั้นต้องรับผิดชอบในการบำบัด” ซึ่งปัญหาดังกล่าวส่งผลเป็นที่หนักใจของผู้บริหารเทศบาลทั่วประเทศ รวมทั้งกรุงเทพมหานครด้วย เพราะการเรียกเก็บค่าบำบัดน้ำเสียนอกจากจะได้รับการต่อต้านของประชาชนแล้ว นักการเมืองก็ไม่กล้าผลักดันและตัดสินใจ เพราะกลัวเสียงคะแนเสียงของตนในอนาคต ดังนั้นแม้กรมโยธาธิการและกระทรวงวิทย์ฯ(เดิม) จะไปก่อสร้างบ่อบำบัดน้ำเสียให้เทศบาลทั่วประเทศแล้วก็ตาม ส่วนใหญ่ก็ไม่สามารถหาเงินมาเดินระบบได้ บางพื้นที่ก็เดินระบบแบบขอไปที เดิน ๆ หยุด ๆ เพราะขาดงบประมาณมาดำเนินการเดินระบบ ก่อให้เกิดการสูญเสียงบประมาณของชาติไปมหาศาล เพราะเครื่องจักรหากไม่มีการใช้งานและบำรุงรักษา ก็จะกลายเป็นเศษเหล็กไปทันที (ทั้งนี้ไม่รวมถึงบ่อบำบัดบางแห่งที่สร้างไม่ได้มาตรฐาน จนไม่สามารถมีการส่งมอบงานกันเกิดขึ้นได้) ยกเว้นสร้างแล้วสามารถดำเนินการได้แล้วเพราะอำนาจผู้บริหารการเมืองท้องถิ่นที่เข้มแข็ง เช่น เทศบาลตำบลแสนสุข จ.ชลบุรี แต่ ณ วันนี้ก็ยังมีปัญหาขาดทุนอยู่

เมืองอย่างกรุงเทพมหานคร ก็ประสบปัญหาอย่างสูงในด้านการบริหารจัดการ โดยเฉพาะค่าใช้จ่ายในการเดินระบบ เช่น โรงบำบัดน้ำเสียสี่พระยา มีพื้นที่บริการ 2.7 ตร.กม. บำบัดได้ 30,000 ลบ.ม/วัน ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินระบบประมาณ 1 ล้านบาท/เดือน, โรงบำบัดน้ำเสียรัตนโกสินทร์ มีพื้นที่บริการ 4.1 ตร.กม. บำบัดได้ 40,000 ลบ.ม/วัน ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินระบบประมาณ 2 ล้านบาท/เดือน, โรงบำบัดน้ำเสียช่องนนทรี มีพื้นที่บริการ 28.5 ตร.กม. บำบัดได้ 200,000 ลบ.ม/วัน ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินระบบประมาณ 4 ล้านบาท/เดือน (ส่วนที่กำลังดำเนินการทดสอบและดำเนินการก่อสร้าง เช่น โรงบำบัดน้ำเสียดินแดง พื้นที่บริการ 37 ตร.กม. จะบำบัดได้ 350,000 ลบ.ม/วัน, โรงบำบัดน้ำเสียจตุจักร พื้นที่บริการ 33.4 ตร.กม. จะบำบัดได้ 150,000 ลบ.ม/วัน, โรงบำบัดน้ำเสียหนองแขม-ภาษีเจริญ-ราษฎร์บูรณะ

ซึ่งจะแยกเป็น 2 โรง ที่หนองแขม 1 โรง พื้นที่บริการ 44 ตร.กม. จะบำบัดได้ 157,000 ลบ.ม./วัน และที่ทุ่งครุ 1 โรง พื้นที่บริการ 42 ตร.กม. จะบำบัดได้ 65,000 ลบ.ม./วัน)

ซึ่งหาก กทม. สามารถเดินระบบโรงบำบัดน้ำเสียครบทุกโรงจะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินระบบไม่ต่ำกว่า 20 ล้านบาท/เดือนหรือ 240 ล้านบาท/ปี เลยทีเดียว ทั้งนี้ยังไม่รวมค่าบริหารจัดการ ซ่อมแซมและค่าบำรุงรักษาอีกต่างหาก ซึ่ง กทม.เองก็ยังไม่กล้าตัดสินใจว่าจะให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในค่าใช้จ่ายดังกล่าวอย่างไร แม้ว่าจะมีการร่างข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครออกมาแล้วแต่ก็ยังอยู่ในการพิจารณาของสภาทม.อยู่ (อัตราค่าจัดเก็บจะอิงกับค่าการใช้น้ำประปา เช่น ที่อยู่อาศัย-สถานที่ราชการ-รัฐวิสาหกิจ เก็บ ลบ.ม.ละ 2 บาท, โรงพยาบาล โรงแรม ห้างสรรพสินค้า ตลาด ภัตตาคาร อาบอบนวด ลบ.ม.ละ 4 บาท, โรงงานอุตสาหกรรม ลบ.ม.ละ 8 บาท) แต่ ณ วันนี้ยังไม่มีข้อสรุป เพราะถ้าประชาชน ครัวเรือนอ้างว่าสามารถสร้างระบบบำบัดใช้เองในบ้านจะทำอย่างไร โรงแรม โรงพยาบาล โรงงานอุตสาหกรรมที่มีเครื่องบำบัดอยู่แล้วจะคิดอย่างไรและให้ทำอย่างไร ฯลฯ

ที่ผ่านมาผู้บริหารเมืองยังขาดความเอาใจจริงเอาใจกับการณรงค์อย่างต่อเนื่อง ถึงพันธะกิจ ความรับผิดชอบของประชาชนที่จะต้องเข้ามามีส่วนร่วมในการรับรู้ และทำความเข้าใจที่เด่นชัดว่า เมื่อเขาเป็นผู้ก่อปัญหาแล้วต้องเข้ามาร่วมรับผิดชอบด้วย

ทางออกของปัญหา

1)รัฐต้องส่งเสริมให้เมืองต่าง ๆ ใช้ระบบการสร้างโรงบำบัดน้ำเสียขนาดเล็ก กระจายทั่วไป มากกว่าที่จะมาลงทุนสร้างระบบบำบัดขนาดใหญ่ที่ต้องมีค่าลงทุนสูง และค่าบริหารจัดการที่สูงตามไปด้วย

2)รัฐต้องส่งเสริมให้มีการบำบัดน้ำเสียตั้งแต่จุดเกิดเหตุคือบ้านเรือนประชาชนก่อน เช่น ให้มีถังบำบัดขั้นต้น ราคาถูก อาจจะใช้ระบบภาษีเข้าไปช่วย ทำให้ค่าใช้จ่ายในการติดตั้งของประชาชนถูกลง หรือทำได้เอง ส่วนบ้านใหม่ๆที่เกิดขึ้นต้องบังคับให้มีระบบบำบัดประจำบ้านก่อนขออนุมัติแบบแปลนของบ้านหรือก่อนอนุมัติให้มีเลขที่บ้าน (เหมือนการบังคับให้มีส้วมทุกบ้านก่อนขอเลขที่บ้าน)

3)รัฐต้องส่งเสริมให้เมืองใดมีพื้นที่ในการทำบำบัดมากก็ควรที่จะใช้ระบบธรรมชาติบำบัด ตามแนวทางพระราชดำรินโครงการแหลมผักเบี้ยมาใช้

4)รัฐต้องตรวจสอบเอาใจจริงเอาใจอย่างเข้มงวด โดยการวางระเบียบการของตารางเวลาการตรวจสอบระบบการเดินเครื่องที่สอดคล้องกับระบบการใช้ไฟฟ้าในสถานประกอบการต่างๆ ในโรงพยาบาล โรงแรม โรงงานอุตสาหกรรม ฯลฯ ในพื้นที่ ที่มีระบบบำบัดน้ำเสีย โดยเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้าไปตรวจสอบพร้อมกับเจ้าหน้าที่ของรัฐได้

6. ปัญหาการขาดพื้นที่สีเขียวและสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ

สืบเนื่องจากการพัฒนาเมืองที่ผ่านมาเรามากไม่ให้ความสนใจของระบบการวางผังเมือง และหรือการวางแผนการอนุรักษ์หรือเพิ่มหรือสร้างพื้นที่สีเขียวไว้ก่อน (ยกเว้นเมืองยะลา) พอเมื่อเมืองขยายใหญ่มากขึ้น มีจำนวนประชากรมากขึ้น ระบบเศรษฐกิจดีขึ้น ความต้องการหรือแสวงหาพื้นที่สาธารณะเพื่อใช้เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจก็เริ่มมีน้อยลง และหาได้ยากขึ้น เพราะ ราคาพื้นที่อาจจะแพงและแม้มีเงินก็หาซื้อไม่ได้ในพื้นที่ที่ต้องการ

นอกจากเมืองจะขาดวิสัยทัศน์ของผู้บริหารชุดเก่าก่อนมาแล้ว ปัญหาสำคัญอีกประการหนึ่งที่ทำให้พื้นที่สีเขียวของเมืองลดน้อยลงเรื่อยๆ คือการไม่มีการใช้กฎหมายหรือบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดจริงจังกับผู้ที่ทำลาย ตัด โคน ต้นไม้ในเมือง หรือการบังคับให้มีการปลูกทดแทนในอัตราหรือจำนวนที่เหมาะสมเลย เช่น การที่เจ้าของที่ดินจะปลูกสร้างตึก อาคาร ในพื้นที่ว่างเปล่าของตนที่มีต้นไม้ใหญ่ขึ้นปกคลุมอยู่ก่อนแล้ว หากจะต้องตัดโค่นต้นไม้ใหญ่ดังกล่าวต้องมาขออนุญาตและทำสัญญากับพนักงานเจ้าหน้าที่รับผิดชอบของเมืองก่อน และต้องสัญญาว่าจะต้องทำการชดเชย (การบอนย้าย) หรือ ปล่อยให้เมืองไปทำการปลูกเพิ่มในจำนวนที่เหมาะสมก่อนที่จะทำการตัดโค่นได้

อีกกรณีหนึ่งก็คือ การขาดทักษะ และการขาดจิตสำนึกของพนักงานของการไฟฟ้า ที่มักมาตัด ลิดรอน กิ่งก้าน โคน ต้นไม้ที่ขึ้นทับสาย หรือพันสายไฟฟ้า จนบางครั้งเราจะเห็นต้นไม้ในถนนบางสาย ยืนต้นแต่ไม่มีกิ่ง ก้าน ใบ สาขา เลยก็มีบ่อยๆ แม้ว่ากฎหมายการรักษาความสะอาดและเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมืองจะมีบัญญัติไว้ว่า การกระทำได้กล่าวต้องขออนุญาตพนักงานเจ้าหน้าที่ก่อนก็ตาม แต่ในทางปฏิบัติมักไม่เห็นมีการควบคุมการกระทำดังกล่าว

นอกจากนี้แล้วผู้บริหารของสถานศึกษาระดับอุดมศึกษาระบบเปิดบางแห่ง ก็ยังสั่งให้นักการภารโรง ตัดต้นไม้ใหญ่ในสถาบันการศึกษาของตนจนจนโคน เหลือสูงจากพื้นดินเพียง 2-3 เมตร เท่านั้น โดยอ้างว่ากลัวว่ากิ่งก้านของต้นไม้จะหักตกมาทับนักศึกษา หรือรถยนต์ที่จอดอยู่ เป็นพฤติกรรมที่แสดงออกถึงภูมิปัญญาของผู้บริหารสถานศึกษาที่ผลิตปัญญาชน แต่กลับมากำทำเสียเอง ว่ามีกั้นในทางอนุรักษ์และรักษา หรือจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อมในสถาบันของตนมากนักเพียงใด

การดำเนินการตัดแต่งต้นไม้ ในองค์ความรู้ด้าน “เกษตรภูมิทัศน์” มีการเรียนการสอนกันมากมาย ที่ทำแล้วไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อต้นไม้ แต่กลับสร้างผลดีให้กับเมืองและต้นไม้ แต่ก็มักไม่มีผู้บริหารเมืองคนใดสนใจทำหรือศึกษากันมากนัก

มาตรฐานสากลกำหนดไว้ว่าพื้นที่เมืองที่ดีจะต้องมีพื้นที่สีเขียวหรือพื้นที่สวนสาธารณะไม่ต่ำกว่า 4 ตร.ม./คน ปัจจุบันนี้ ทุกเมืองในประเทศไทย ยังไม่มีเมืองใดทำได้ เฉพาะ

กรุงเทพมหานครเองก็มีพื้นที่สีเขียวและสวนสาธารณะเพียง 5,241 ไร่ ในปี 2546 นี้จะมีแผนสร้างสวนสาธารณะเพิ่มเติมอีก 22 แห่ง จำนวน 521 ไร่ หากเสร็จแล้วกรุงเทพฯก็จะมีพื้นที่สีเขียวที่เป็นสวนสาธารณะ 5,762 ไร่ เฉลี่ยแล้วเท่ากับ 1.61 ตร.ม./คนเท่านั้น

ทางออกของปัญหา

1) รัฐต้องส่งเสริมและสนับสนุนหรือแม้กระทั่งนำไปสู่การบังคับให้มีการทำสวนาดาดฟ้า สวนบนอาคาร ระเบียง โดยเริ่มจากอาคารที่ขออนุญาตก่อสร้างใหม่ก่อน

2) รัฐต้องออกข้อบัญญัติของเมืองให้ชัดเจน ห้ามการตัด โค่น ต้นไม้ใหญ่ในเมืองโดยเด็ดขาด หากจำเป็นต้องปลูกทดแทนในจำนวนที่เหมาะสม หรือจ่ายให้เมืองไปดำเนินการแทน

3) ออกข้อบัญญัติบังคับให้เอกชนที่ปล่อยทิ้งพื้นที่ว่างเปล่าในพื้นที่เมือง ในเทศบาล โดยไม่ใช้ประโยชน์ใดใดเกินกว่า 3 ปี ต้องอนุญาตให้เมืองเข้าไปจัดทำสวนสาธารณะหรือสวนสาธารณะ ลานกีฬา แบบง่ายๆ เพื่อให้ประชาชนรอบๆ พื้นที่มาใช้ประโยชน์ได้ และหากเจ้าของที่ดินจะนำที่ดินกลับมาใช้ประโยชน์ต้องแจ้งให้เมืองทราบก่อนล่วงหน้า 3 ปี

4) หากเอกชนจะสร้างสวนสาธารณะบริการประชาชนเอง รัฐต้องสนับสนุนมาตรการด้านการลดภาษีอย่างมากช่วยเหลือ

ทั้งหมดที่กล่าวมานี้เป็นปัญหาเพียงเสี้ยวเล็กๆของปัญหาการจัดการเมือง ยังมีอีกหลายปัญหาที่ไม่มีพื้นที่และเวลาที่จะกล่าวได้อย่างเพียงพอ ครบถ้วน เช่น ปัญหาหนูเต็มเมือง ปัญหาอาหารปนเปื้อนสารพิษ ปัญหาหอบเร่แผงลอยยัดทางเท้า ฯลฯ เพื่อที่จะทำให้ผู้บริหารเมือง ผู้ที่อาศัยอยู่ในเมือง ผู้กำหนดนโยบาย ต้องใส่ใจและคำนึงถึง เพราะการพัฒนาและจัดการเมืองเมื่อมีผู้คิด แล้วก็ต้องมีผู้ปฏิบัติ และต้องมีผู้กระทำตาม แม้ว่าการจัดการเมืองที่เป็นเสมือนเข็ญครกหินขึ้นภูเขา ที่แสนจะยากลำบาก แต่ทว่าก็ต้องทำ และหาหนทาง หาองค์ความรู้ใหม่ ที่เปิดกว้างทางความคิด และมโนทัศน์ใหม่ๆ เข้ามาช่วย มาเสริม ภายใต้โลกาภิวัตน์ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว ถ้าเราหยุดนิ่ง ปัญหาต่างๆก็จะพอกพูนขึ้นอย่างไม่มีที่จบสิ้น และขอให้ผู้ที่เกี่ยวข้องที่กินเงินเดือนจากภาษีของประชาชนทุกคน ทุกฝ่าย เลิกพูดคำว่า “ทำไม่ได้หรอก” โดยอ้างว่าติดขัดระเบียบ ติดขัดข้อกฎหมาย ไม่มีเงิน ไม่มีงบประมาณ ขาดแคลนบุคลากร และคำว่า “ทำมาแล้ว” ไอ้ที่คุณเสนอมานั้นนะ เราทำมาแล้ว ทำไม่ได้หรอก เพราะคนที่ชอบกล่าวว่าคำนี้ก็คือ คนที่ชอบ “ปัดสวะ” ให้พ้นตัวเองไปวันๆโดยไม่ยอมทำอะไร ชอบแต่เข้าซาม เย็นซาม หรือชอบเซลิ้งส์ก็เท่านั้น.....