



สถาบันอนาคตไทยศึกษา
THAILAND FUTURE

พฤศจิกายน 2558

10 ข้อเท็จจริงชีวิตคนกรุงเทพฯ



1 วันของชีวิตคนกรุงเทพฯ 24 HOURS IN BANGKOK

กรุงเทพฯ ได้รับการโหวตจากนักท่องเที่ยวให้ได้รับรางวัลเมืองที่น่าเที่ยวที่สุดในโลก 4 ปีซ้อน ในขณะที่เดียวกันถูกจัดอันดับให้เป็นเมืองน่าอยู่อันดับ 102 จาก 140 เมืองทั่วโลกในปี 2557¹ ทำไมกรุงเทพฯ จึงกลายเป็นเมืองที่น่าเที่ยว แต่ไม่นานอยู่? ก็เพราะสารพัดปัญหาคนกรุงเทพฯ เจอในชีวิตประจำวันที่เราอาจเกิดความเคยชิน เรากลับไปใส่ใจกับเรื่องของรัฐบาลระดับชาติมากกว่า กั๊กๆ ที่รัฐบาลระดับท้องถิ่นต่างหากที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับคุณภาพชีวิตในแต่ละวันมากกว่า ดังนั้นถ้าคนกรุงเทพฯ อยากได้คุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ก็ควรร่วมกันตรวจสอบการทำงาน และเสนอแนะนโยบายที่เราอยากให้เกิดขึ้นให้เป็น “วาระของกรุงเทพฯ” เพื่อเปลี่ยนแปลงกรุงเทพฯ มหันครไปสู่สิ่งที่ดีกว่า

05:00 น.

คนกรุงเทพฯ เคยชินกับการตื่นแต่เช้าเพราะต้องเผื่อเวลาไว้สำหรับการเดินทางในช่วงเช้าที่รถติดแสนสาหัส การใช้เวลาเดินทางราว 3 ชม. ต่อวันเพื่อไปกลับระหว่างบ้านและที่ทำงานกลายเป็นเรื่องธรรมดา เพราะรถยนต์สามารถทำความเร็วได้เท่ากับจักรยาน ยังไม่รวมพ่อแม่ที่จะต้องเผื่อเวลามากขึ้นเพื่อไปส่งลูกไปโรงเรียนใกล้บ้าน เพราะไม่มั่นใจในคุณภาพโรงเรียนใกล้บ้าน

FACT 1: มี 37 หน่วยงานที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับการจราจร²

หน่วยงานทั้งหลายต่างก็ทำหน้าที่แก้ปัญหารถติด เช่น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร กำหนดเส้นทางการเดินทางรถเมล์และรถไฟฟ้า ส่วนบีทีเอสเป็นกม.ให้สัมปทาน กรุงเทพมหานครสร้างและซ่อมสัญญาณไฟจราจร แต่เป็นตำรวจจราจรที่คอยคุมสัญญาณไฟ ไม่น่าแปลกใจที่ปัญหารถติดจึงแก้ไม่ได้เสียที

ที่มา: ศูนย์อำนวยความสะดวกปลอดภัยทางถนน โดยเป็นการประชุมแก้ไขปัญหาจราจร ร่วมกับ 37 หน่วยงาน เช่น หน่วยงานในสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงคมนาคม กรุงเทพมหานคร กระทรวงมหาดไทย เป็นต้น

ยิ่งถ้าเลือกนั่งขนส่งมวลชน ก็ยิ่งต้องบวกเวลาเพิ่ม เพราะการจราจรติดขัดทำให้ตารางเวลารถไม่แน่นอน การขึ้นรถต่อเดียวไปทำงานนับว่าเป็นโชคดี หลายคนต้องขึ้นมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ต่อรถสองแถว ไปขึ้นรถตู้ เพื่อไปขึ้นรถไฟฟ้าอีกต่อเรือและรถตู้กลายเป็นทางเลือกเพื่อประหยัดเวลา แต่เราก็ต้องยอมรับว่าสวัสดิภาพของคนที่ใช้บริการเรือนั้นไม่ดีสักเท่าไร ทั้งเรื่องความปลอดภัย ความสกปรกเวลาที่น้ำจากคลองสาตเข้าเรือ เสียงเครื่องยนต์เรือที่ดังจนหู ส่วนรถตู้ก็มีชื่อเสียงในด้านความเร็ว บรรทุกผู้โดยสารเกิน ปัญหาเรื่องจุดจอด คนที่โดยสารเรือด่วนเจ้าพระยา และเรือแสนแสบมีมากถึง 29 ล้านคนต่อปี ส่วนจำนวนผู้โดยสารรถตู้ถึงจะไม่เคยมีใครเก็บข้อมูลไว้แต่ก็มีจำนวนไม่น้อย การที่ไม่มีข้อมูลยิ่งสะท้อนให้เห็นว่าการจะตัดสินใจจะลงทุนด้านระบบขนส่งแต่ละอย่างไม่ได้ใช้ข้อมูลเป็นฐานในการตัดสินใจ



16 กม./ชม. คือ ความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ที่วิ่งบนถนนสายหลักของกทม.ในช่วงเช้า (เท่ากับความเร็วจักรยานที่แนะนำสำหรับปั่นในเมือง)
36% ของเวลาเดินทางคนกรุงเทพฯ เป็นการหยุดนิ่งอยู่กับที่
ผลสำรวจโดยคาสโตรล แมกเนติก Start-stop index

“*ขาไปนั่งรถบีทีเอส 7 นาที ขึ้นรถแอร์ 11 นาที ขึ้น BTS 25 นาที ขากลับ BTS 25 นาที รถแอร์ 11 นาที รถบีทีเอสอีก 7 นาที นั่งเข็นอีก 10 นาที ไปกลับก็เกือบร้อย*”

-มนุษย์กรุงเทพฯท่านหนึ่ง



กลางวัน 12:00 น.

“High quality sidewalks are the most basic element of a democratic city”

“การทำคุณภาพดีเป็นองค์ประกอบขั้นพื้นฐานที่สุดของเมืองที่เป็นประชาธิปไตย”

-Enrique Peñalosa

อดีตนายกเทศมนตรี เมืองโบโกตา ประเทศโคลอมเบีย ผู้มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาเมืองที่ให้ความสำคัญกับเด็ก พื้นที่สาธารณะ และจำกัดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล

Fact 2 ลงทุนสูงในระบบขนส่งมวลชนที่คนใช้ไม่มาก

แอร์พอร์ตลิงค์ (ลงทุน 3.3 หมื่นล้าน) มีผู้โดยสารปีละ 17 ล้านคน ซึ่งคิดเป็นไม่ถึงครึ่งของที่คาดการณ์ (35 ล้านคนต่อปี) การคาดการณ์ที่มากไปทำให้สุดท้ายต้องปิดบริการขบวนรถด่วน (Express line) BRT (ลงทุน 2.8 พันล้าน) มีผู้โดยสาร 6 ล้านคนต่อปี คิดเป็นแค่ครึ่งหนึ่งของที่คาดการณ์ (13 ล้านคน)³ ทั้ง ๆ ที่ลดค่าโดยสารลงจาก 10 บาทเหลือ 5 บาท ในขณะที่คนขึ้นเรือ นั่งรถตู้มีมากกว่า ทำไมเราใช้เงินไปลงทุนปรับปรุงในสิ่งที่คนใช้บริการมาก เช่น ปรับปรุงคุณภาพเรือ หรือสร้างป้ายรถตู้ที่มีหลังคากันแดด เป็นต้น

ประเภทขนส่งมวลชน	งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้โดยสารต่อปี (ล้านคน)
แอร์พอร์ตลิงค์	33,000	17
บีอาร์ที	2,800	6
เรือด่วนเจ้าพระยา แสบแสบ	70	29
รถตู้ + มอเตอร์ไซค์รับจ้าง	?	?

ที่มา: สถาบันอนาคตศึกษา (2556) ย้อนรอยแอร์พอร์ตลิงค์ฯ, สติติกรุงเทพมหานคร 2557, ศูนย์ข้อมูล & ข่าวสารสืบสวน (TCU), เอกสารงบประมาณ 2558

ต้องยอมรับว่า การแก้ปัญหาเรื่องขนส่งมวลชนที่เกิดขึ้นจากแนวคิดของประชาชนหรือเอกชนหลายอย่างมันตอบโจทย์ที่ว่าวิธีที่รัฐใช้ ยกตัวอย่าง เช่น รถตู้ มอเตอร์ไซค์รับจ้าง หรือเรือด่วนต่างก็มีจุดกำเนิดจากเอกชนที่มองเห็นแนวทางที่แก้ปัญหาการเดินทางของคนทั่วไป ในขณะที่สิ่งที่ทบทวนได้แก่ จุดจอดแท็กซี่ อัจฉริยะที่รอวันทุบทิ้ง หรือโครงการจักรยานสาธารณะของกทม.ที่มีคนใช้น้อย

ในย่านธุรกิจใจกลางกรุงเทพ พนักงานออฟฟิศอาจจะไม่ได้มีรายได้มากพอจะกินร้านอาหารในห้าง บางครั้งก็ต้องออกมาพึ่งร้านข้าวแกงแผงลอยข้างทาง ที่เป็นเหมือนสวัสดิการคนยากคอยบริการอาหารราคาถูก แต่สิ่งที่ต้องแลกคือเราต้องนั่งกินพร้อม กับเผชิญทั้งฝุ่นทั้งควันจากท้องถนน ทั้งที่กรุงเทพฯ เป็นเมืองหลวงที่อากาศสกปรกเป็นอันดับ 5 ของเอเชีย ทำไมเราไม่จัดสถานที่สำหรับแผงลอยได้ขายอย่างเป็นกิจลักษณะที่ไม่ต้องดมควัน กินฝุ่น อย่างน้อยทุกอาคารออฟฟิศควรต้องมีเพื่อเป็นสวัสดิการพนักงาน

ระหว่างทางที่จะเดินไปกินข้าวกลางวัน ก็จะพบกับทางเท้าสภาพทรุดโทรม ที่บางครั้งมีน้ำขังอยู่ได้อิฐบล็อก ต้องเดินหลบหลีกทั้งโต๊ะเก้าอี้แผงลอยร้านอื่น ๆ ตู้โทรศัพท์สาธารณะ บางครั้งต้องหลบมอเตอร์ไซค์ที่ขึ้นมาวิ่งบนทางเท้า บางทีก็เป็นที่จอดรถเวลาที่เจออะไรแบบนี้ ก็ชวนให้คิดว่าเทศกิจหายไปไหน

Fact 3 กรุงเทพฯมีคนมีเจ้าหน้าที่เทศกิจมากถึง 3,200 คน³

แบ่งเป็นเจ้าหน้าที่จากสำนักเทศกิจราว 200 คน และจากสำนักงานเขต 3,000 คน กทม.มีพื้นที่ 1,568 ตร.กม. เท่ากับว่าถ้าเทศกิจทุกคนลงพื้นที่ เราจะมีเจ้าหน้าที่เทศกิจ 2 คน ต่อพื้นที่กรุงเทพฯ 1 ตร.กม.

ที่มา: สติติกรุงเทพมหานคร 2557, สำนักเทศกิจ, หนังสือพิมพ์เดลินิวส์

เรายังต้องคอยเดินหลบป้าย ทั้งป้ายบอกทาง ป้ายชื่อสถานที่ ป้ายโฆษณา บางทีก็เป็นป้ายโฆษณาของกรุงเทพมหานครเอง สมแล้วที่กรุงเทพได้รับฉายา “เมืองป้าย”⁶ นอกจากจะอยู่บนทางเท้าก็ติดขวางคนเดินถนน ยังมีป้ายโฆษณาขึ้นไปอยู่บนตึก ตามสี่แยก บนทางด่วนที่เต็มไปด้วยป้ายบิลบอร์ดขนาดใหญ่ ก่อให้เกิดมลภาวะทางสายตาให้แก่ผู้พบเห็น จากตัวเลขของกรุงเทพมหานคร พบว่ามีป้ายโฆษณากว่า 100,000 ป้ายต่อปี เฉพาะป้ายบิลบอร์ดมีราว 1,000 ป้ายทั่วกรุงเทพฯ⁷ แต่อย่าคิดว่ากรุงเทพมหานครจะได้รายได้เป็นกอบเป็นกำจากภาษีป้าย เพราะปีหนึ่งเก็บภาษีได้เพียง 778 ล้านบาทเท่านั้น ทำไมเราไม่คุมกำเนิดป้ายลงได้ซักครั้งหนึ่ง แลกกับการตัดงบประมาณสัมพันธ



ที่มา: พรบ.ภาษีป้ายพ.ศ. 2510 (แก้ไขพ.ศ. 2534), คำนวณโดย Thailand Future

Fact 4 งบประมาณสัมพันธของกรุงเทพมหานครปีละ 377 ล้านบาท

จากตัวเลขงบประมาณของสำนักปลัดกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่เป็นการประชาสัมพันธ์โครงการต่างๆ ของกรุงเทพ เช่น “กรุงเทพฯ มหานครแห่งความสุข” (30 ล้าน) “รักกรุงเทพร่วมสร้างกรุงเทพ” (20 ล้าน) “กรุงเทพฯ มหานครแห่งอนาคต” (8 ล้าน)⁸

ถ้าเราตัดงบประมาณสัมพันธ **377** ล้านบาท เราจะสามารถ

- ลดปริมาณ **1/2** ของป้ายโฆษณา โดยเอา 377 ล้านบาททดแทนภาษีป้ายได้ครั้งหนึ่ง
- สร้างเพิ่ม **100** จุดบริการด่วนมหานคร (Bangkok Express Service)
- จ้างเพิ่ม **3,500** พนักงานกวาดถนนในแต่ละปี

ที่มา: เอกสารงบประมาณกรุงเทพมหานคร 2558, บัญชีค่าตอบแทนลูกจ้างกรุงเทพมหานคร

18:00 น.

ช่วงเย็นเป็นช่วงที่คนมุ่งหน้าออกนอกเมือง ด้วยความกรุงเทพเป็นเมืองแสนแพงทำให้คนต้องออกไปอยู่นอกเมืองมากขึ้นด้วยราคาที่ดินและบ้านที่ถีบตัวขึ้นสูงและเร็ว ถ้าเราเป็นมนุษย์ออฟฟิศกรุงเทพฯ ทั่วไป ที่ถึงแม้จะไม่มีหนี้ แต่เงินเก็บไม่ได้มากนัก ลำพังเงินเดือนของคนคนเดียวอาจจะไม่พอที่จะใช้ยื่นกู้ซื้อคอนโดห้องเล็กๆ ในกรุงเทพฯ หรือชานเมืองได้ด้วยซ้ำ แต่ถ้าแต่งงานแล้ว เงินเดือนของ 2 คน ถึงจะพอกู้ซื้อคอนโดไฮสโตร์เล็กในเขตกรุงเทพรอบนอกอย่างแถวอ่อนนุช อุดมสุข หรือคอนโดไฮสโตร์ใหญ่ขึ้นมาหน่อยในแถบชานเมืองอย่างรัตนาธิเบศร์หรือแจ้งวัฒนะ แต่ก็อีกนั่นแหละ การอยู่นอกเมืองก็มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ไม่ใช่ถูกๆ ค่ารถไฟฟ้าในเมืองไทยนั้นก็ถือว่าแพงเมื่อเทียบกับรายได้และค่าครองชีพ⁹

Fact 5 ชีวิตในกรุงเทพฯ แพงจนคนต้องออกไปอยู่ชานเมืองมากขึ้น

ราคาที่ดิน และคอนโดมีเนียมในกรุงเทพฯ และปริมณฑลเพิ่มปีละ 8% จากปี 2551-2558 สูงกว่าค่าจ้างเฉลี่ยแรงงานในกรุงเทพที่เพิ่มขึ้นเฉลี่ย 4% ต่อปี ทำให้แม้แต่ครัวเรือนที่มีรายได้เท่ากับรายได้เฉลี่ย ก็สามารถซื้อคอนโดได้ตั้งแต่เขตรอบนอกเป็นต้นไป และยังอาศัยอยู่ไกลออกไป ค่าใช้จ่ายในการเดินทางก็ยิ่งมากขึ้น ค่าโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสแพงกว่าค่าโดยสารรถไฟฟ้ามหานครอื่นๆ เช่น ใต้ถุน (1.4 เท่า) อ่อนนุช (1.7 เท่า) และแจ้งวัฒนะ (4 เท่า) เมื่อเทียบกับรายได้และค่าครองชีพ¹⁰

ที่มา: ดัชนีราคาอสังหาริมทรัพย์ ธนาคารแห่งประเทศไทย, การสำรวจภาวะการทำงานของประชากร, รายงานราคาคอนโดมีเนียมโดย NEXUS, เว็บไซต์ whereisthailand.info



อีกปัญหาที่กระทบการเดินทางของคนกรุงคือฤดูฝน ยิ่งฝนตกติดต่อกันหลายชั่วโมง ก็ต้องลุ้นกันว่าน้ำจะท่วมขังหรือเปล่า จนบางครั้งก็อดคิดไม่ได้ว่าอุโมงค์ระบายน้ำที่มีอยู่ 7 อุโมงค์นั้นกำลังทำงานอยู่หรือไม่ หรือเป็นเพราะเราอยู่นอกพื้นที่ แตกทวมก็มีแผนจะสร้างอุโมงค์ยักษ์เพิ่มอีก 5 อุโมงค์¹¹

น้ำท่วมขังอาจจะเกิดจากขยะที่อุดตันท่อระบายน้ำ แต่จะโทษใครได้ คนกรุงเทพฯ ผลิตขยะมากถึงวันละกว่าหมื่นตัน ส่วนขยะที่ได้ถูกนำไปรีไซเคิล หรือหมักเป็นปุ๋ยได้น้อยมากแค่ 13% ทำให้ต้องนำส่วนที่เหลือไปฝังกลบ และต้องใช้พื้นที่ขนาดใหญ่ขึ้นเรื่อยๆ โดยขนไปฝังในจังหวัดใกล้เคียงอย่างนครปฐม และฉะเชิงเทรา¹² ทำไมเราไม่หันมารณรงค์เรื่องการคัดแยกขยะให้มากขึ้น เพื่อให้ปริมาณขยะลดลง และสามารถจัดการขยะได้อย่างมีประสิทธิภาพขึ้น

กลางคืน

21:00 u.

ตกลางคืนบางพื้นที่ในกรุงเทพฯ อาจจะไม่ใช่พื้นที่ปลอดภัยพอที่เราจะเดินไปไหนมาไหนได้อย่างสบายใจ เพราะกังวลกับความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน เมื่อกลับถึงบ้านเวลาที่ควรจะเป็นช่วงเวลาแห่งการพักผ่อนอาจจะกลับมานอนฟังเสียงเพลงจากร้านคาราโอเกะ หรือสถานบันเทิงที่เปิดอยู่หลังบ้าน ที่เป็นผลมาจากการจัดระเบียบผังเมือง รวมไปถึงกฎหมายที่อ่อนการบังคับใช้จริง

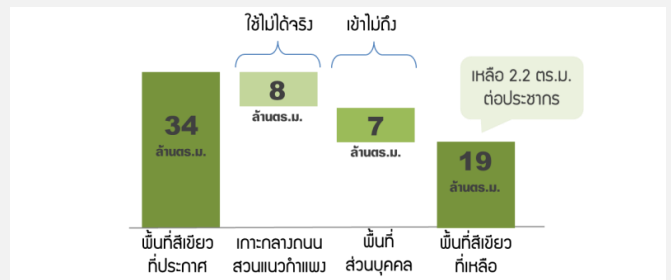
วันพักผ่อน

เสาร์ - อาทิตย์

เรามีตัวเลือกสถานที่สำหรับพักผ่อนนอกบ้านน้อยมาก นอกจากห้างสรรพสินค้าก็แทบไม่มีพื้นที่ให้คนจะใช้ประโยชน์ร่วมกันอย่าง สวนสาธารณะ ห้องสมุด ลานพักผ่อน กรุงเทพมหานครเองก็มีนโยบายมหานครสีเขียว พยายามเพิ่มพื้นที่สีเขียวให้กรุงเทพฯ แต่ถ้าเราไปดูรายละเอียดจะพบว่ากรุงเทพมหานครนับรวมว่าเกาะกลางถนนเป็นพื้นที่สีเขียวด้วย แต่คงไม่มีใครไปนั่งปิกนิกที่เกาะกลางถนนแน่ๆ

Fact 6 กรุงเทพฯ มีพื้นที่สีเขียวที่เข้าถึงได้และใช้ได้จริงมีเพียง 2.2 ตร.ม. ต่อประชากร ไม่ถึงครึ่งหนึ่งของที่กรุงเทพมหานครประกาศไว้¹³

ในเว็บไซต์ของสำนักสิ่งแวดล้อมมีการรวบรวม และแจกแจงพื้นที่สีเขียวในแต่ละเขตถึง 50 เขต รวมพื้นที่ราว 34 ล้านตร.ม. พร้อมระบุว่ากรุงเทพฯ มีพื้นที่สีเขียว 5 ตร.ม.ต่อคน แต่จำนวนประชากรที่กรุงเทพมหานครนำมาเฉลี่ยคือประชากรตามทะเบียนราษฎร ที่มีเพียง 5 ล้านคน กรุงเทพฯมีคนอาศัยอยู่ตามสำมะโนประชากรเกือบ 9 ล้านคน นอกจากนี้ พื้นที่ที่กทม.นับว่าเป็นพื้นที่สีเขียว 22% “ใช้ไม่ได้จริง” เพราะเป็นเกาะกลางถนน ต้นไม้ริมถนน และกำแพงต้นไม้ อีก 21% “เข้าถึงไม่ได้” เพราะเป็นพื้นที่ส่วนบุคคล เช่น สวนหน้าบ้านสวนหย่อม บริษัทเอกชน หรือหมู่บ้านจัดสรร เท่ากับว่ามีพื้นที่สีเขียวที่เข้าถึงได้และใช้ได้จริงๆ เพียง 19 ล้านตร.ม.เท่านั้น เฉลี่ย 2 ตร.ม.ต่อคนเท่านั้น



ที่มา: สำนักงานสวนสาธารณะ สำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร

พื้นที่รวมสวนสาธารณะ: 5 อันดับแรก

2.8
ตร.ม.

- สวนหลวง ร.9
- สวนรถไฟ
- สวนลุม
- สวนเสรีไทย
- สวนจตุจักร

พื้นที่รวมห้างที่ใหญ่ที่สุด 5 อันดับแรก

2.6
ตร.ม.

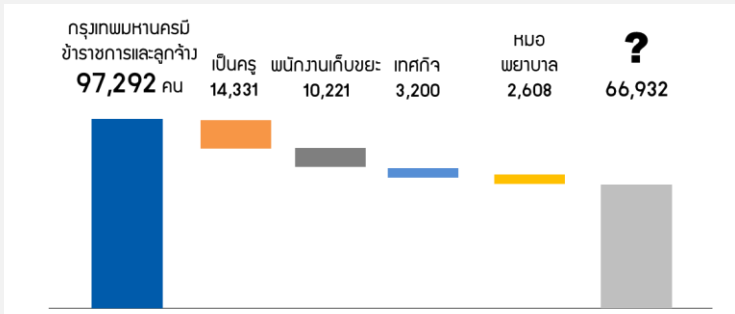
- เซ็นทรัลเวิลด์
- สยามพารากอน
- เซ็นทรัลพลาซ่าทอ
- พิวเจอร์ปาร์ค
- ซีคอนสแควร์

นี่คือชีวิตหนึ่งวันในกรุงเทพฯ ที่คนทั่วไปต้องเจอจนกลายเป็นเรื่องปกติ แล้วเราจะอยู่กันไปแบบนี้จริงๆ หรือ เราไม่ควรจะคาดหวังถึงความเปลี่ยนแปลงไปสู่คุณภาพชีวิตที่ดีกว่านี้หรือ

ปัญหาที่เกิดขึ้นและแก้ไม่ได้เสียทีก็มีที่มาจากหลายสาเหตุ หนึ่งในนั้นคือเรื่องการบริหารจัดการ ไม่ใช่เพราะเราไม่มีเงิน หรือเพราะขาดคนที่จะมาทำ งบประมาณกทม. ในแต่ละปีตก 8 หมื่นล้านบาท จำนวนข้าราชการรวมกับลูกจ้างก็มีไม่น้อย

Fact 7 กรุงเทพมหานครมีข้าราชการและลูกจ้าง กว่า 97,000 คน ¹⁴

คิดเป็น 2 เท่าของจำนวนเจ้าหน้าที่รัฐบาลท้องถิ่นของโซล และ 1.5 เท่าของการตั้งซึ่งทั้งสองเมืองมีประชากรราว 10 ล้านคนมากกว่ากรุงเทพฯ ที่มี 9 ล้านคน โดยจากจำนวนข้าราชการและลูกจ้าง 97,000 คน มีราว 30,000 คนที่เราพอจะเห็นภาพว่าพวกเขาทำหน้าที่ให้บริการประเภทใดบ้าง แล้วจำนวนที่เหลือ?

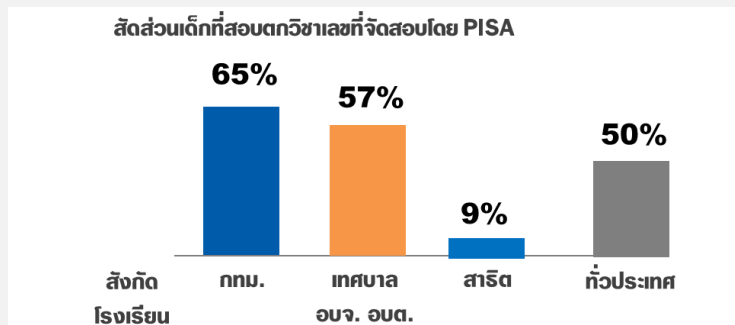


ที่มา: สกิดกรุงเทพมหานคร 2557, Thaipublica.org, รายงานประจำปีงบประมาณ 2557 สำนักงานแพทย์

คนย้ายถิ่นฐานสู่กรุงเทพฯ เพื่อแสวงหาชีวิต และโอกาสที่ดีขึ้น สิ่งที่จะตอบใจให้ได้คือการศึกษามีคุณภาพของลูก แต่ถ้าเราดูผลการดำเนินงานโรงเรียนในสังกัดกทม. 438 โรงเรียน มีครูในสังกัดราว 14,000 คน และเจ้าหน้าที่อีกราว 6,000 คน กลับพบว่าผลการเรียนเด็กนักเรียนในสังกัดกทม. ผู้เด็กจากโรงเรียนสังกัดเทศบาล อดต.ทั่วประเทศอื่นๆ ไม่ได้

Fact 8: เกือบ 2 ใน 3 ของเด็กนักเรียนสังกัดกทม. ตกวิชาเลขที่จัดสอบโดย PISA ¹⁵

การจัดสอบวัดผลระดับนานาชาติที่เรียกว่า PISA จะกำหนดเกณฑ์ความรู้พื้นฐานขั้นต่ำที่นักเรียนควรรู้ไว้ ผลคะแนนวิชาคณิตศาสตร์ ปี 2555 พบว่า 65% ของนักเรียนสังกัดกทม. ได้คะแนนต่ำกว่าเกณฑ์ โดยสัดส่วนนี้สูงกว่าของโรงเรียนอื่นๆ ในสังกัดเทศบาล อดต. ทั่วประเทศ (57%) คะแนนเฉลี่ยของนักเรียนสังกัดกทม. เท่ากับ 400 คะแนนใกล้เคียงกับเด็กจากเม็กซิโก และมอนเตเนโกร



ที่มา: ผลการประเมิน PISA 2012 คณิตศาสตร์ การอ่านและวิทยาศาสตร์ บนสรุปสำหรับผู้บริหาร

ในขณะที่ผลการเรียนเด็กเป็นแบบนี้ รวมไปถึงคุณภาพชีวิตด้านอื่นๆ ที่พูดมาของคนกรุงเทพฯ เป็นแบบนี้ แต่ในทุกหน่วยงานของสังกัดกรุงเทพมหานคร กลับผ่านการประเมินผลการประเมินการปฏิบัติราชการ ได้รับโบนัสกันถ้วนหน้า และยังได้รับจัดสรรงบประมาณบุคลากรอื่นๆ เพื่อส่งคนไปฝึกอบรม และดูงานต่างประเทศทุกๆ ปี

Fact 9 ทุกหน่วยงานของกรุงเทพมหานครมีผลการประเมินการปฏิบัติราชการอยู่ในระดับ “ดีมาก” ได้รับการจัดสรรงบโบนัส 2.3 พันล้านบาท¹⁶

สำหรับการจ่ายเงินรางวัลหรือโบนัสเป็นเพราะทุกหน่วยงานในสังกัดมีผลการประเมินการปฏิบัติราชการอยู่ในระดับดีมาก จึงได้โบนัส 1.5 เดือนทุกหน่วยงาน นอกจากนี้ยังมีการจัดสรรงบราว 200 ล้านบาทต่อปีในการจัดอบรมเจ้าหน้าที่ ซึ่งรวมถึงงบดูงานทั้งในและต่างประเทศ 66 ล้านบาท

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการกรุงเทพมหานคร, สำนักงานประมาณกรุงเทพมหานคร, เอกสารงบประมาณสำนักปลัดกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2558

ด้วยความที่ต้องรองรับข้าราชการและลูกจ้างที่มีอยู่จำนวนมาก จึงต้องการสำนักงานที่ใหญ่พอจะจุคนได้หมด ถ้าเราผ่านไปแถวดินแดง อาจจะได้เห็นอาคารศาลาว่าการแห่งใหม่ที่เป็นตึกสูง 37 ชั้น กระจกสีฟ้าที่ตั้งอยู่มานาน แต่หลายคนอาจจะยังไม่ทราบอาคารแห่งนี้ยังไม่ได้เปิดใช้งาน

Fact 10 ค่าก่อสร้างต่อตร.ม.ของอาคารศาลาว่าการกทม. 2 สูงกว่าค่าก่อสร้างอาคารมหานคร ตึกที่สูงที่สุดในกรุงเทพฯ ที่ตั้งของ Ritz-Carlton เรสซิเดนซ์¹⁷

โครงการก่อสร้างอาคารศาลาว่าการกรุงเทพมหานครแห่งใหม่ ประกอบด้วยอาคารสูง 37 ชั้น (Tower 1) อาคารสูง 31 ชั้น อีก 2 อาคาร (Tower 2 และ 3) และอาคารห้องประชุมสภากทม. ซึ่งในปัจจุบันอาคารหลักสูง 37 ชั้น ก็ยังไม่เสร็จพร้อมที่จะใช้งานได้แม้ว่าจะดำเนินการมากกว่า 20 ปีแล้ว มีการจัดสรรงบประมาณโครงการก่อสร้างทั้งหมดสำหรับ 3 อาคาร (Tower 1, 2 และ 3) รวมเป็นเงิน 9,957 ล้านบาท สำหรับพื้นที่ใช้สอย 97,000 ตร.ม. เฉลี่ย 103,717 บาทต่อตร.ม.พื้นที่ใช้สอย สูงกว่ามูลค่าการก่อสร้างโครงการอาคารมหานคร ซึ่งอยู่ที่ 86,855 บาทต่อตร.ม.พื้นที่ใช้สอย

ที่มา: เอกสารงบประมาณกรุงเทพมหานครปี 2541-2558, เอกสารชี้ชวน.เพชต์เอลลิปเมท์ จำกัด (มหาชน)

กรุงเทพฯ มีความพิเศษกว่าจังหวัดอื่นๆ เป็นหนึ่งในสองแห่งที่ได้เลือกตั้งผู้ว่าของตัวเอง มีอิสระในการบริหารจัดการกว่าที่อื่นๆ จึงควรเป็นแบบอย่างขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่นในด้านความโปร่งใส ตรวจสอบได้ ในเรื่องของภารกิจเสี่ยงความต้องการของประชาชนในพื้นที่ รายงานข้อเท็จจริงเกี่ยวกับชีวิตคนกทม.ฉบับนี้ มีจุดประสงค์เพื่อให้เป็นข้อมูลสำหรับการถกเถียงของประชาชนให้อยู่บนพื้นฐานของข้อเท็จจริง เพื่อให้คนกรุงเทพฯ ที่ต้องการเป็นพลเมืองที่มีความตื่นตัวทางการเมือง และต้องการมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบาย ได้นำข้อมูลไปพัฒนาเป็นข้อเสนอแนะและกำหนดเป็น “วาระของกรุงเทพฯ” ที่จะป็นประโยชน์กับคนกรุงเทพฯเอง และต่อผู้ว่าราชการรวมถึงผู้บริหารกรุงเทพมหานครทั้งชุดปัจจุบันและในอนาคตต่อไป

Endnotes:

- ¹ กรุงเทพฯได้รับรางวัล BEST CITY AWARD จากผลการโหวตของนักท่องเที่ยวที่จัดโดยนิตยสาร Travel and Leisure ในปี 2553, 2554, 2555, 2556 และได้รับการจัดอันดับเมืองน่าอยู่ที่ดีที่สุดอันดับ 102 จาก 140 เมืองทั่วโลก โดยนิตยสาร The Economist ในปี 2557
- ² มี 37 หน่วยงานที่เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย เพื่อหารือเรื่องการแก้ปัญหาจราจร และลดอุบัติเหตุ ได้แก่ สำนักนโยบายและแผนขนส่งและการจราจร, กรมการขนส่งทางบก,กรมทางหลวง,กรมทางหลวงชนบท, กรมเจ้าท่า, สำนักปลัดกระทรวงคมนาคม, การรถไฟแห่งประเทศไทย,การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย,การทางพิเศษแห่งประเทศไทย,องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ,บริษัทรถไฟฟ้ามหานคร จำกัด, สำนักการโยธา,สำนักการจราจร,กรุงเทพมหานคร,สำนักผังเมือง,สำนักเทศกิจ,สำนักบริหารทางหลวง, กองบังคับการตำรวจจราจร, กองบังคับการตำรวจทางหลวง,สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ,สำนักงานปริมาณ,กรมโยธาธิการและผังเมือง, กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, กรมควบคุมมลพิษ, สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ, ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิเมาไม่ขับ, มูลนิธิป้องกันอุบัติเหตุทางเอเชีย, บกกลางคุ้มครองผู้ประสบภัย และตัวแทนจากองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นจังหวัดปริมณฑล
- ³ ข้อมูลงบประมาณ จำนวนผู้โดยสารและการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารของโครงการแอร์พอร์ตเรลลิงค์จาก สถาบันอนาคตไทยศึกษา (2556) ย้อนรอยแอร์พอร์ตลิงค์ (Airport Link): บทเรียนสำคัญสำหรับโครงการ 2 ล้านล้าน, ข้อมูลจำนวนผู้โดยสารเรือ และบิอาร์ทีจาก สถิติกรุงเทพมหานคร 2557, ข้อมูลคาดการณ์ผู้โดยสารวันละ 35,000 คนจากหนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจ วันที่ 9 พ.ค. 2553, งบประมาณลงทุนปีอาร์ที 2,848,411,300 บาท จากศูนย์ข้อมูลข่าวสืบสวนเพื่อสิทธิพลเมือง (www.tcijthai.com) อ้างในหนังสือพิมพ์คมชัดลึก ฉบับวันที่ 15 มิ.ย. 2554, ข้อมูลงบประมาณสนับสนุนการขนส่งทางเรือเป็นวงปรับปรุงท่าเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยาของกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม จากเว็บไซต์หนังสือพิมพ์เดลินิวส์ออนไลน์ประจำวันวันที่ 9 เม.ย. 2558 สืบค้นเมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2558
- ⁴ ข้อมูลจากองค์การอนามัยโลกกรุงเทพฯ วัดจากปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอนที่เรียกว่า PM10
- ⁵ จากข้อมูลกำลังคนสำนักเทศกิจ และหนังสือพิมพ์เดลินิวส์ ฉบับวันที่ 10 ธ.ค. 2557
- ⁶ จากหนังสือ "เมืองน้ำป้าย ไฮเวย์สกปรก สายไฟกรุงรัง" โดย นิธิ สถาปิตานนท์
- ⁷ ข้อมูลจำนวนป้ายจาก เว็บไซต์หนังสือพิมพ์เดลินิวส์ ประจำวันที่ 17 พ.ย. 2557 <http://www.dailynews.co.th/bangkok/281282>
- ⁸ รายได้จากภาษีป้ายปีละ 778 ล้านบาท จากเอกสารงบประมาณปีพ.ศ. 2558, งบประมาณการขยายจุดบริการด่วนมหานครจากงบประมาณสำนักปลัดกรุงเทพมหานครพ.ศ. 2558 18 ล้านบาท เพื่อขยาย 6 สาขาเพิ่มเติม, เงินเดือนพนักงานทำความสะอาด (กวาด) อ้างอิงจากบัญชีเงินเดือนลูกจ้างชั่วคราว ตกเดือนละ 9,000 บาท (เงินเดือน+ค่าครองชีพ)
- ⁹ มนุษย์ออฟฟิศกรุงเทพฯ ในที่นี้หมายถึง คนกรุงเทพฯอายุ 30-45 ปี จบการศึกษาชั้นปริญญาตรีขึ้นไป จะมีเงินเดือนเฉลี่ย 24,000 บาท/เดือน จากการสำรวจภาวะการทำงานของประชากร สำนักงานสถิติแห่งชาติ ความสามารถในกึ่งคำนวณจากค่าเฉลี่ยของ 4 อนาคต ณ อัตรา 80% ของวงเงินกู้ สำหรับผู้ที่ไม่มีภาระหนี้ ที่อัตราดอกเบี้ย 7% ระยะเวลาก่อนชำระ 30 ปี ราคาคอนโดมีเนียมอ้างอิงจากรายงานของบริษัท NEXUS จำกัด ที่คำนวณราคาต่อตร.ม. สำหรับกรุงเทพฯ เขตเมือง (142,700 บาท/ตร.ม.) เขตชานเมือง (80,500 บาท/ตร.ม.) เขตนอกเมือง (63,000 บาท/ตร.ม.)
- ¹⁰ อัตราการเพิ่มขึ้นของราคาที่ดินคำนวณจากดัชนีราคาอสังหาริมทรัพย์โดยธนาคารแห่งประเทศไทย, เปรียบเทียบค่าโดยสารรถไฟฟ้าจาก "ค่าโดยสารรถไฟฟ้าไทยอยู่ตรงไหน?" เผยแพร่บนเว็บไซต์ "ประเทศไทยอยู่ตรงไหน" <http://whereisthailand.info/2013/05/metro-fare/> โดยคำนวณที่ระยะทาง 10 กม. ตัวโดยสารแบบเที่ยวเดียวราคาเต็ม รถไฟฟ้าในกรุงโตเกียวที่นำมาเทียบคือ Tokyo Metro สาย Fukutoshin ส่วนรถไฟฟ้ายังใช้ คือ Shanghai Metro Line 5 การคำนวณค่าก่อสร้างโดย PPP Converter จาก World Bank
- ¹¹ ข้อมูลจากวิดิทัศน์พิธีลงนามสัญญาก่อสร้างอุโมงค์ระบายน้ำบางซื่อ อ้างใน <http://www.realist.co.th/blog/อุโมงค์ยักษ์>
- ¹² สำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร, สำนักข่าวไทยพับลิก้า
- ¹³ สำนักงานสวนสาธารณะ สำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร <http://www.bangkok.go.th/publicpark/>
- ¹⁴ ข้อมูลจำนวนข้าราชการและลูกจ้าง และจำนวนครูจากสถิติกรุงเทพมหานคร 2557, จำนวนพนักงานเก็บขยะจากสำนักข่าวไทยพับลิก้า, จำนวนหมอมและพยาบาลจากรายงานประจำปีสำนักงานการแพทย์ กรุงเทพมหานคร 2557
- ¹⁵ จากรายงานผลการประเมิน PISA 2012 คณิตศาสตร์ การอ่าน และวิทยาศาสตร์ บทสรุปสำหรับผู้บริหาร จัดทำโดยสสท, PISA ได้กำหนดคะแนนขั้นต่ำไว้เป็นเกณฑ์สำหรับความรู้พื้นฐานที่เด็กควรรู้ ที่ 420 คะแนน สังกัดโรงเรียนรัฐบาลในที่นี้หมายถึงสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน (สพฐ.)
- ¹⁶ หนังสือสำนักงาน ก.ก. ตัวที่สุด ที่ กท 0303/3259 ลงวันที่ 19 ธันวาคม 2557 เรื่อง การจัดสรรเงินรางวัลประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2557, หนังสือสำนักงบประมาณ กรุงเทพมหานคร ตัวมาจาก ที่ กท 1902/00103 ลงวันที่ 19 มกราคม 2558 เรื่องขออนุมัติจัดสรรเงินสำหรับเบิกจ่ายเป็นเงินรางวัลประจำปีงบประมาณพ.ศ. 2557, เอกสารงบประมาณ สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2558
- ¹⁷ จากข้อมูลตามเอกสารงบประมาณตั้งแต่ปี 2541 — 2558 โดยการก่อสร้างอาคารแบ่งออกเป็น 4 ระยะ อาคารสูง 37 ชั้น (Tower 1) พื้นที่ใช้สอย 35,000 ตร.ม. มีการตั้งงบประมาณเป็น 2 ระยะ รวมเป็นเงิน 1,957 ล้านบาท (ไม่รวมค่าตกแต่ง) ส่วนอีก 2 อาคาร (Tower 2 และ3) พื้นที่ใช้สอยอาคารละ 31,000 ตร.ม. เป็นโครงการก่อสร้างระยะที่ 4 มูลค่าการก่อสร้าง 8,000 ล้านบาท ส่วนโครงการมหานครมูลค่าโครงการ 12,500 ล้านบาท พื้นที่ใช้สอย 143,918 ตร.ม. (ตามเอกสารชี้ชวน บ. เพชติเวลอปเม้นท์)

คณะผู้จัดทำ

ศิริกัญญา ตันสกุล
เศรษฐพูนต์ สุทธิวิชาทนนพูนต์

เกี่ยวกับสถาบันอนาคตไทยศึกษา



สถาบันอนาคตไทยศึกษา เป็นองค์กรที่จัดตั้งขึ้นภายใต้มูลนิธิที่ไม่แสวงหากำไร ก่อตั้งโดยความตั้งใจของกลุ่มนักธุรกิจ นักวิชาการและผู้นำความคิดจากหลายสาขาที่มีความห่วงใยอนาคตของประเทศไทย เพื่อดำเนินการศึกษาวิจัยและนำเสนอข้อคิดเห็นเกี่ยวกับนโยบายการพัฒนาประเทศที่มีนัยสำคัญต่อภาคธุรกิจสังคมโดยรวม โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการหารือและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในเชิงสร้างสรรค์จากภาคส่วนต่างๆ ของสังคม บนพื้นฐานของข้อมูลและการวิเคราะห์ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนั้นๆ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง รวมทั้งเกื้อหนุนการเจริญเติบโตของประเทศที่มั่นคงและยั่งยืน ตลอดจนเพื่อสร้างเครือข่ายนักคิดทั้งในระดับบุคคล องค์กร และสาธารณชน ซึ่งจะเป็นการถ่ายทอดองค์ความรู้ไปสู่แนวปฏิบัติที่เป็นรูปธรรม

สมัครสมาชิกเพื่อติดตามข้อมูล และงานวิจัยใหม่ของสถาบันอนาคตไทยศึกษาได้ที่ www.thailandff.org หรือส่งอีเมลล์มาที่ network@thailandff.org หรือติดตามเราได้ทั้งที่เฟซบุ๊ก facebook.com/thailandfuturefoundation

Disclaimer

ข้อมูลที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้เป็นการเก็บรวบรวมจากแหล่งข้อมูลข่าวสารที่เชื่อได้ว่าน่าเชื่อถือ อย่างไรก็ดี สถาบันอนาคตไทยศึกษา (“สถาบันฯ”) ไม่ว่าจะเป็นองค์กร ผู้บริหาร หรือพนักงานไม่ขอรับรองและรับประกันความถูกต้องของข้อมูลหรือข้อความใดๆ ในรายงานฉบับนี้ รวมทั้งลำดับเวลา ความเป็นปัจจุบัน ความสมบูรณ์ และความเหมาะสมเพื่อวัตถุประสงค์ของรายงานฉบับนี้ ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลจากบุคคลที่สามหรือข้อมูลอื่นใด หากเกิดความสูญเสียหรือเสียหายแก่ผู้ใช้บริการหรือบุคคลอื่น ไม่ว่าจะจากการประมาทเลินเล่อ หรือการละเว้นทั้งหมดหรือบางส่วนในการจัดหา รวบรวม ตีความ ตัดต่อ หรือเขียนรายงานนี้ ไม่ว่าจะในลักษณะใด ๆ ก็ตาม สถาบันฯ จะไม่รับผิดชอบแต่อย่างใดทั้งสิ้น ความเห็นใดๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ถือว่าเป็นความคิดเห็นและมุมมองส่วนบุคคล โดยการตัดสินใจจะอยู่ภายใต้สมมุติฐานซึ่งอาจจะเปลี่ยนแปลงได้ ทั้งนี้ สถาบันฯ ขอสงวนสิทธิ์ที่จะเปลี่ยนแปลงข้อมูลที่อยู่ในรายงานฉบับนี้ได้โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้าแต่อย่างใด

การยืมผลงานของสถาบันฯ

- ผลงาน เอกสารเผยแพร่ทุกชิ้นของสถาบันอนาคตไทยศึกษาสงวนสิทธิ์ภายใต้สัญญาอนุญาตสิทธิ์ที่ฟคอมมอนส์แบบ แสดงที่มา-ไม่ใช้เพื่อการค้า-ไม่ดัดแปลง 3.0 ประเทศไทย (CC-BY-NC-ND 3.0)
- ไม่แก้ไขเนื้อหาใดๆ จากเว็บสถาบันอนาคตไทยศึกษาที่นำไปเผยแพร่ ยกเว้นเพื่อสะท้อนความเปลี่ยนแปลงที่เกี่ยวกับเวลา สถานที่ และแนวบรรณาธิการ
- ท่านจะต้องอ้างอิงแหล่งที่มาจากสถาบันอนาคตไทยศึกษาสำหรับทุกผลงาน และเอกสารทุกชิ้นของสถาบันฯ ที่นำไปเผยแพร่
- ท่านไม่สามารถนำผลงาน และเอกสารทุกชิ้นของสถาบันฯ ไปเผยแพร่เพื่อวัตถุประสงค์ทางการค้า
- หากมีคำถามเกี่ยวกับการยืมผลงานสถาบันฯ กรุณาติดต่อที่สถาบันอนาคตไทยศึกษาได้โดยตรงที่ network@thailandff.org

