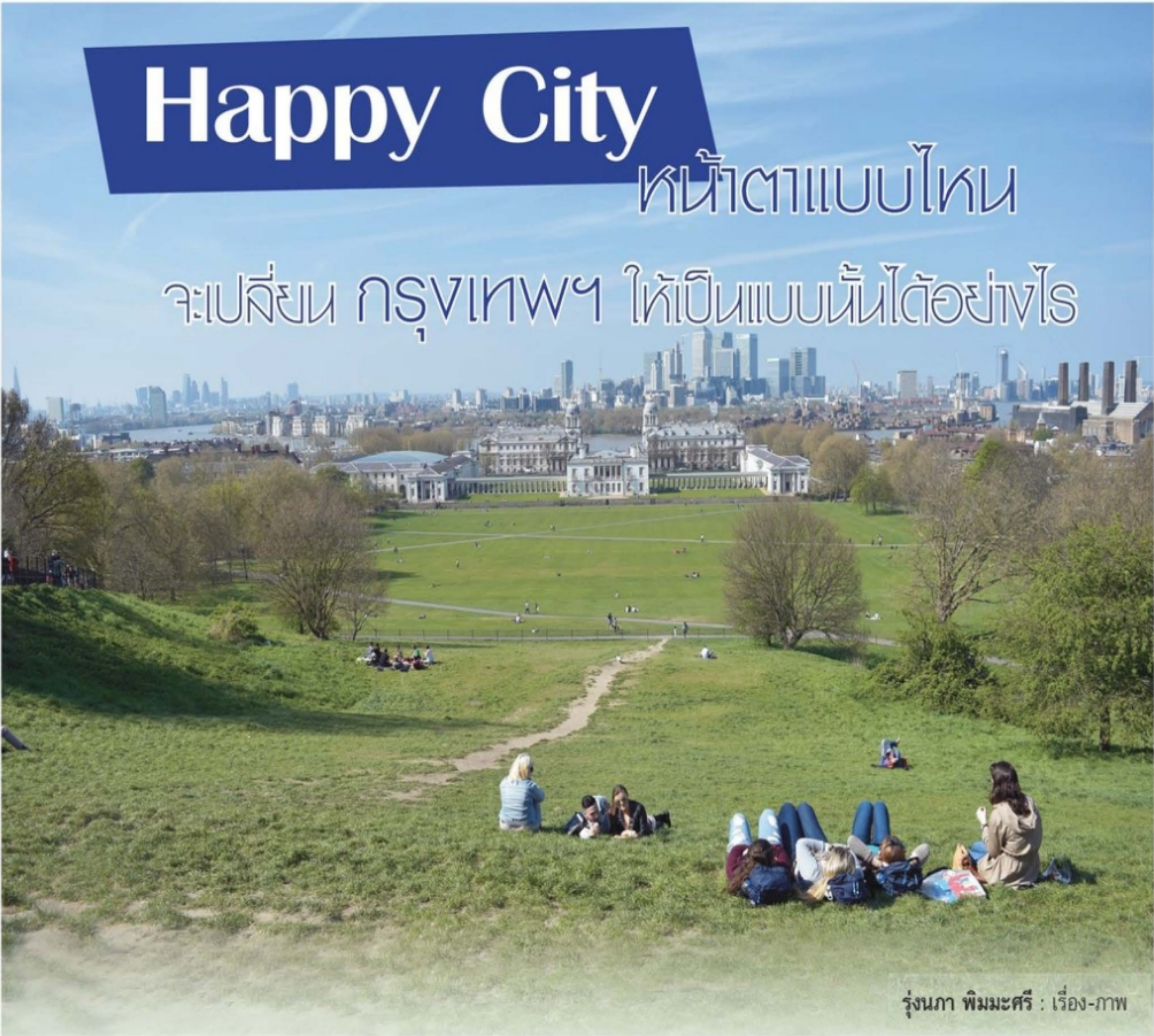


ประชาชาติ ธุรกิจ Prachachat Turakij Circulation: 120,000 Ad Rate: 1,350	Section: ดีไลฟ์/หน้าแรก วันที่: จันทร์ 18 - พุธ 20 พฤศจิกายน 2562 ปีที่: 42 ฉบับที่: 5202 หน้า: 25(กลาง), 26		
	Col.Inch: 282.01 Ad Value: 380,713.50 PRValue (x3): 1,142,140.50 คลิป: สีสี่		
	หัวข้อข่าว: Happy City หน้าตาแบบไหน จะเปลี่ยน กรุงเทพฯ ให้เป็นแบบนั้นได้อย่างไร		



Happy City หน้าตาแบบไหน

เมืองที่ผู้คนอยู่อาศัยแล้วมีชีวิตความเป็นอยู่ดี รู้สึกมีความสุข ต้องรูปร่างหน้าตาเป็นแบบไหน แต่ทุกคนคงมีภาพความต้องการในหัว หรืออาจจะมีเมืองต้นแบบที่เคยไปเยือนมาแล้วรู้สึกอยากให้มีเมืองที่ตัวเองอาศัยอยู่เป็นอย่างนั้นบ้าง อาจจะเป็นเมืองที่ต้นไม้เยอะ ๆ มีรถไฟเป็นโครงข่ายทั่วเมืองอย่างลอนดอน เมืองที่สงบเรียบร้อย อาชญากรรมน้อย อย่างเมืองในประเทศแถบสแกนดิเนเวีย หรือเมืองที่สะอาด สะดวกสบาย และปลอดภัย อย่างโตเกียว สิงคโปร์ ฯลฯ

ในงานเสวนา “Happy City คิดเรื่องเมืองสุข” จัดโดยสำนักพิมพ์ broccoli และสำนักพิมพ์มติชน ได้ชวนวิทยากรผู้คลุกคลีข้องเกี่ยวกับเรื่องเมืองมาคุย และคิดกันว่า เมืองแบบไหนที่ตอบโจทย์ผู้คนที่อยู่อาศัย และเป็นพื้นที่ความสุขของทุก ๆ คน

ดวงฤทธิ์ บุนนาค สถาปนิกและนักออกแบบผู้เชี่ยวชาญด้านผังเมือง บอกว่า แอปป์ซิตี้ในความต้องการของเขา อิงกับปัญหาเฉพาะหน้า ณ เวลานี้ คือต้องเป็นเมืองที่อยู่แล้วมีกิน

พงษ์ศักดิ์ ยิ่งชนม์เจริญ นายกเทศมนตรีนครยะลา เจ้าของรางวัลเมืองเพื่อสันติภาพ จากยูเนสโก (UNESCO

Cities for Peace Prize 2002-2003) บอกว่า แอปป์ซิตี้ต้องเป็นเมืองที่อยู่แล้วมีความปลอดภัย และมีสิ่งแวดล้อมที่ดี สามารถทำมาหากินได้อย่างยั่งยืน

วริทธิ์ธร สุขสบาย : ผู้ก่อตั้งเพจ Mayday ที่นำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ บอกว่า แอปป์ซิตี้ควรเป็นเมืองที่มีความเหลื่อมล้ำไม่มาก และเป็นเมืองที่ฟังเสียงประชาชน แล้วนำไปสู่การตัดสินใจแก้ปัญหาเมืองให้เป็นแอปป์ซิตี้

ขณะที่ผู้ฟังเสวนาหลายคนมองไปที่เรื่องการจราจรว่าเมืองที่อยู่แล้วมีความสุข คือ เมืองที่การจราจรมีปัญหาน้อย การเดินทางสะดวกสบาย คาดการณ์และวางแผนเวลา

การเดินทางได้ ไม่ทำให้ผู้อยู่อาศัยในเมืองต้องเป็นทุกข์กับการเดินทางทุกเมื่อเชื่อวันอย่างที่กรุงเทพมหานครเป็นอยู่

“เมือง” ควรมีพื้นที่ให้พบปะ-แลกเปลี่ยน

ชาร์ลส มอนต์โกเมอรี นักเขียนชาวแคนาดาผู้เขียนหนังสือ **Happy City : Transforming Our Lives Through Urban Design** (แปลเป็นภาษาไทยชื่อ

Happy City เปลี่ยนโฉมชีวิตด้วยการออกแบบเมือง โดย ฟินดา ฟิลิปปูตริ สำนักพิมพ์ broccoli) เสนอความเห็นไว้ในหนังสือเล่มนี้ว่า เมืองควรมีพื้นที่ให้คนในเมืองพบปะ-แลกเปลี่ยนกัน ซึ่งวิทยากรบนเวทีเสวนาทั้งสามคนก็เห็นด้วยกับข้อเสนอแนะที่ว่านี้

นายกพงษ์ศักดิ์แสดงความเห็นว่า การมีพื้นที่พบปะ-แลกเปลี่ยนสำหรับคนในเมืองเป็นสิ่งที่มีความจำเป็นมาก โดยเฉพาะในสังคมที่มีความแตกต่างกันค่อนข้างสูง เพราะการมีพื้นที่ให้คนแลกเปลี่ยนกัน จะเป็นโอกาสให้คนในเมืองได้เรียนรู้ซึ่งกันและกัน เมื่อมีการแลกเปลี่ยนกันมาก ๆ สิ่งหนึ่งที่เกิดขึ้นตามมาคือ มีการตกผลึกทางความคิด นอกจากนั้นจะเกิด social control หรือการควบคุมทางสังคมขึ้นด้วย ซึ่งโดยส่วนตัวเขาคิดว่ากระบวนการที่เกิดขึ้นจาก social control นั้นดีกว่าการใช้กฎหมาย

ด้านดวงฤทธิ์ บุนนาค แสดงความเห็น ว่า สิ่งสำคัญและมีคุณค่ามากของการมีพื้นที่ให้คนได้พบปะแลกเปลี่ยน คือ เรื่อง experience หรือประสบการณ์ที่คนเราได้เจอกัน เพราะว่าการที่คนได้เอาตัวเองเข้าไปอยู่ในสภาพแวดล้อมนั้น ๆ จะช่วยให้คิดอะไรบางอย่างออก แล้วจะนำไปสู่การพัฒนาตัวเองและพัฒนาเมืองได้

อย่างไรก็ตาม ดวงฤทธิ์บอกว่า เมืองในอุดมคติของโลกตะวันตกกับตะวันออกไม่เหมือนกัน ประเทศไทยเราอยู่ในตะวันออกก็มี “พื้นที่” แบบตะวันออกที่สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและสภาพสังคมของเรา ไม่จำเป็นที่ “พื้นที่พบปะ-แลกเปลี่ยน” ของเราจะต้องเหมือนกับของฝรั่ง

“ในต่างประเทศมีสแควร์ มีสวนสาธารณะ แต่ว่าประเทศไทยอากาศร้อนมาก ถ้าเรามีสแควร์ก็คงไม่สะดวกที่จะไปพบปะพูดคุย ตอนนี้พื้นที่พบปะในบ้านเรา คือ ศูนย์การค้า ซุปเปอร์มาร์เก็ต งานแสดงสินค้า สำหรับผม

คิดว่ามันแปรเปลี่ยนไปตามสังคม หรือกายภาพของเมือง บางอย่างเราอาจไม่สามารถรับอุดมคติของตะวันตกมาได้ทั้งหมด มันต้องแปรเปลี่ยนกันไป แต่ก็อาจจะทำได้บางอย่าง อย่างเช่น สวนสาธารณะ แต่บ้านเราก็ไม่มีที่จะทำ”

ขณะที่วริทธิ์ธรบอกว่า การมีพื้นที่ให้คนในเมืองมาแลกเปลี่ยนกันทำให้เมืองพัฒนาไปอย่างที่คนในเมืองอยากให้เป็น และทำให้คนในเมืองนั้นมีความสุข เพราะการเปิดพื้นที่จะช่วยให้ทุกคนมาช่วยกันขัดเกลาสิ่งที่คนในเมืองอยากได้ให้มันกลมขึ้น ทำให้เมืองได้ฟังสิ่งที่

ประชาชนอยากได้ สุดท้ายแล้วประชาชนก็จะได้ในสิ่งที่อยากได้จากเมืองจริง ๆ

หลากหลายปัญหาที่ทำให้กรุงเทพฯ เป็นเมืองอุดมทุกข์

ปัญหาการเดินทางและการจราจร คงเป็นคำตอบอันดับแรก หากเราทำการสำรวจว่า อะไรเป็นปัญหาที่ทำให้คนที่อาศัยหรือทำงานในกรุงเทพฯ ไม่แฮปปี้กับเมืองที่เราอยู่ ไม่ว่าจะเป็นใช้รถยนต์ส่วนตัว หรือรถโดยสารสาธารณะอย่างรถเมล์ รถตู้ ก็เจอปัญหาการติด ต้องหลบพวงก (ทั้งแบบนั่งและแบบยืน) อยู่บนรถนานเป็นชั่วโมง สองชั่วโมง หรือถ้าจะใช้รถไฟฟ้าที่ช่วยได้ในเรื่องความเร็ว แต่ก็มีข้อจำกัดว่าราคาสูง ไม่ใช่ทุกคนที่จะเข้าถึงได้

ข้อสันนิษฐานที่ว่าไปตรงกับข้อมูลจากการสำรวจของ “ซูเปอร์โพล” เมื่อช่วงต้นเดือนกันยายนที่ผ่านมา ซึ่งผลสำรวจพบว่า ปัญหาเร่งด่วนที่ชาวกรุงเทพฯ ต้องการให้ผู้ว่าแก้ไข 3 อันดับแรก คือ 1.ปัญหาจราจร รถติด ความปลอดภัยบนท้องถนน 2.ปัญหาค่าครองชีพ ของแพง ทำมาหากินไม่ได้ 3.ปัญหาน้ำท่วมขัง

ไม่ใช่แค่กรุงเทพฯ เท่านั้นที่ต้องเป็นทุกข์กับการเดินทางเมืองใหญ่ ๆ ในหลายประเทศพัฒนาแล้วก็มีปัญหานี้เช่นกัน ในหนังสือ Happy City บอกว่า ผลสำรวจประชากรในสหรัฐอเมริกาและแคนาดาเผยว่า ผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะเป็นกลุ่มคนเดินทางที่หดหู่ที่สุด

ผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะชาวอเมริกันซึ่งส่วนใหญ่พึ่งพารถประจำทาง เป็นกลุ่มคนที่มีความรู้สึกว่าการเดินทางของตนนานเกินไป อีกทั้งมีแนวโน้มสูงสุดที่จะซึมเศร้าเพราะการเดินทาง เนื่องจากการลงทุนต่ำกว่าที่ควรตลอดหลาย

สิบปีมานี้ ทำให้การเดินทางโดยขนส่งมวลชนโดยทั่วไปทั้งแออัด เชื่องช้า คาดการณ์ไม่ได้ หรือไม่สะดวกสบาย

ในสหรัฐอเมริกาและแคนาดา ผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะใช้เวลาเดินทางไปทำงานนานกว่าคนขับรถยนต์ 2 เท่า ผู้โดยสารรถประจำทางได้รับประสบการณ์เลวร้ายที่สุดพวกเขามักต้องทนกับสภาพการจราจรติดขัดซึ่งมีสาเหตุจากรถยนต์ แต่พวกเขาต่างจากคนขับรถยนต์ตรงที่แทบจะควบคุมชะตากรรมของตนไม่ได้เลย

วริทธิ์ธร จากเพจ Mayday ผู้คลุกคลีกับรถโดยสารประจำทางและประสบปัญหานี้มากกว่าใครในเวทีเสวนา ได้แสดงความเห็นว่า การใช้ขนส่งมวลชนสาธารณะในกรุงเทพฯ เป็นการเดินทางที่ต้องผจญภัยมาก อีกประเด็นหนึ่งคือ ปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ สะท้อนถึงความเหลื่อมล้ำบนท้องถนน เพราะว่ารถเมล์หนึ่งคันที่ขนส่งคนได้ประมาณ 50 คน ต้องติดอยู่บนถนนสายเดียวกันกับรถยนต์ส่วนตัวที่ขนส่งคนเพียงไม่กี่คน ในเมื่อรถเมล์มีประสิทธิภาพในการขนส่งคนสูงมากก็ควรจะมีวิธีทำให้รถเมล์สามารถพาคนจำนวนมากเหล่านั้นเดินทางไปยังจุดหมายได้เร็วกว่ารถยนต์ส่วนบุคคล

ประชาชาติ ธุรกิจ Prachachat Turakij Circulation: 120,000 Ad Rate: 1,350	Section: ดีไลฟ์/หน้าแรก วันที่: จันทร์ 18 - พุธ 20 พฤศจิกายน 2562 ปีที่: 42 ฉบับที่: 5202 หน้า: 25(กลาง), 26		
	Col.Inch: 282.01 Ad Value: 380,713.50 PRValue (x3): 1,142,140.50 คลิป: สีสี่		
	หัวข้อข่าว: Happy City หน้าตาแบบไหน จะเปลี่ยน กรุงเทพฯ ให้เป็นแบบนี้ได้อย่างไร		



ถึงแม้จะมีรถไฟฟ้าที่ช่วยให้เดินทางสะดวกสบายขึ้น แต่วิธีที่รื้อรื้อสะท้อนอีกปัญหว่า ตอนนีกรุงเทพฯไม่ได้คิดว่า จะพาคนในพื้นที่ต่าง ๆ ออกมาเจอรถไฟฟ้ายังงิ ผังเมือง กรุงเทพฯเป็นบล็อกขนาดใหญ่มาก ทำให้การที่แต่ละคน จะออกจากที่อยู่อาศัยมาถึงรถไฟฟ้ามันไม่ใช่เรื่องง่าย

ด้านดวงฤทธิ์ บุนนาค ฉายภาพปัญหา “ผังเมือง” ที่เป็นต้นตอของอีกหลายปัญหา รวมทั้งการจราจรด้วย โดย เขาอธิบายว่า ผังเมืองกรุงเทพฯเป็นผังเมืองแบบไขดาว ที่มีการพัฒนาเมืองกระจุกอยู่ตรงใจกลาง โดยกำหนดให้ พื้นที่ในโซนตรงกลางมีค่า floor area ratio หรือ FAR สูงที่สุด (FAR คือ อัตราส่วนพื้นที่อาคารต่อขนาดที่ดิน ซึ่งเป็นตัวกำหนดความสูงของอาคาร) แล้วลดค่าต่ำลงตาม รัศมีวงนอกไปจนถึงวงขอบนอกสุดของเมือง ซึ่งผังเมืองนี้ บุคลากรจากสถาบันเทคโนโลยีแมสซาชูเซตส์ (MIT) มาวางไว้ให้ตั้งแต่ยุคที่เมืองในสหรัฐอเมริกามีประชากร ไม่เกิน 5 ล้านคนเท่านั้น แต่ปัจจุบันกรุงเทพฯมี ประชากรมากถึง 10 ล้านคน ผังเมืองแบบนี้ 26 จึงใช้ไม่ได้แล้ว

(ต่อจากหน้า 25)

“กรุงเทพฯเป็นเมืองที่กระจุกกันอยู่ตรงกลาง ปัญหาคือ ทุกคนวิ่งเข้าสู่ตรงกลาง ระยะทางของรถเมล์มันก็เลยไกล แต่ถ้าคุณไปที่อื่นอย่างลอนดอน รถเมล์เขาวิ่งสั้น รถไฟฟ้าได้ดินวิ่งระยะยาว คนใช้รถไฟฟ้าได้ดินเดินทางระยะยาว แล้วค่อยต่อรถเมล์ระยะสั้น ๆ ประเทศไทยเริ่มทำรถไฟฟ้า แล้ว แต่รถเมล์ยังวิ่งยาว มันก็ไม่เวิร์ก มันติดขัด เพราะ ฉะนั้น มันเริ่มต้นจากผังเมืองก่อน”

อีกปัญหาหนึ่งที่ดวงฤทธิ์สะท้อนมาและตรงกับผลสำรวจที่ยกมาข้างต้น คือ กรุงเทพฯเป็นเมืองที่อยู่แล้ว ไม่แฮปปี้ เพราะไม่ตอบโจทย์ทางเศรษฐกิจ-ปากท้องที่ ผู้คนคาดหวังว่าเข้ามาในเมืองหลวงแล้วจะมีโอกาสทำ มาหากินที่ดีกว่า มีรายได้ดีกว่า แต่ความเป็นจริงเมื่อเข้า มาแล้วกลับพบว่า กรุงเทพฯเป็นเมืองที่อยู่แล้วจนลง เพราะค่าครองชีพสูง

ทำอย่างไรให้กรุงเทพฯเป็น Happy City

“เราอาจจะไม่สามารถแก้ปัญหาเศรษฐกิจ หรือทำให้ทุกคน รวยเหมือนคนอเมริกัน แต่เราสามารถออกแบบเมืองที่จะ ทำให้คนอยู่อย่างมีศักดิ์ศรี เมืองที่ทำให้คนรู้สึกว่ารวย เมืองที่ทำให้คนมีความสุขขึ้น” เอ็นริเก้ เปญาโลซ่า นายก เทศมนตรีเมืองโบโกตา เมืองหลวงของประเทศโคลอมเบีย ประกาศในขณะที่เขาไม่ได้มีตำแหน่งใด ๆ และอาจจะ ด้วยคำปาวประกาศอันนี้เองที่ทำให้เขาสามารถทวงคืน ตำแหน่ง “นายกเทศมนตรี” กลับมาได้ ซึ่งรายละเอียด การสร้างเมืองแห่งความสุขของเขา ถูกนำมาเล่าไว้ใน หนังสือ Happy City ที่พูดถึงไปแล้ว

กลับมาที่บ้านเรา... เราจะสร้างกรุงเทพมหานคร และเมืองใหญ่ ๆ ในบ้านเราให้เป็นเมืองที่อยู่แล้วมี ความสุขได้อย่างไร

วิธีที่รื้อเสนอแนะเน้นไปที่การแก้ปัญหการเดินทางว่า ควรปรับปรุงคุณภาพการให้บริการของรถเมล์ให้มีความ ปลอดภัย ไม่ให้รู้สึกผจญภัยอย่างทุกวันนี้ และควรมีการ บังคับใช้บัสเลนอย่างจริงจัง เพื่อให้คนจำนวนมากที่เดินทาง

โดยรถเมล์สามารถเดินทางได้เร็วกว่า เป็นสิทธิประโยชน์ที่คนใช้บริการขนส่งสาธารณะควรได้รับจากการที่เขาไม่ใช้รถยนต์ส่วนตัว ซึ่งเป็นการช่วยลดจำนวนรถบนท้องถนน

อีกข้อเสนอหนึ่งคือ รัฐบาลควรสนับสนุนให้ประชาชนได้ใช้บริการขนส่งมวลชนสาธารณะที่คุณภาพดีในราคาถูก ถ้ากรุงเทพฯ ทำให้ระบบขนส่งสาธารณะที่ดีจะเป็นการสร้างความแออัดตั้งแต่เริ่มต้นวัน ถ้าคนในเมืองเดินทางไปทำงานและกลับบ้านได้เร็วขึ้น ดีขึ้น สะดวกสบายขึ้น มันล้วนเป็นเรื่องดี และเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้คนในเมืองมีชีวิตที่แออัดได้

“ผมมองว่ามันมีความเป็นไปได้ที่จะแก้ปัญหา ถ้าเรามีความตระหนักว่าขนส่งมวลชนที่ดีพัฒนาคุณภาพชีวิตคนได้เท่าที่ผมอ่านมา ขนส่งมวลชนในต่างประเทศขาดทุนแล้ว รัฐก็ชดเชยพอ มีน้อยประเทศมากที่ได้กำไรจากการเก็บค่าโดยสาร ตอนนี้ฝรั่งเศส หรือหลาย ๆ ประเทศในยุโรปเริ่มจะให้ใช้บริการฟรีแล้ว เพื่อให้คนเลิกใช้รถส่วนตัวแล้วหันไปใช้ขนส่งมวลชนสาธารณะ”

ส่วนดวงฤทธิ์เสนอแนวทางว่า ต้องเริ่มจากเรื่องผังเมือง ควรทำให้เมืองกระจายมากกว่านี้ ไม่ควรมีศูนย์กลางอยู่แค่ศูนย์เดียวตรงกลาง ยกตัวอย่าง ลอนดอน และโตเกียว ที่แบ่งเป็นย่าน หรือ district แล้วเชื่อมย่านแต่ละย่านเข้าหากัน การที่เมืองไม่ได้กระจุกอยู่แค่ตรงกลาง และแต่ละย่านเชื่อมโยงทั้งหมด มันก็จะแก้ปัญหาระบบขนส่งสาธารณะได้

ดวงฤทธิ์อธิบายว่า ต้องเพิ่ม FAR ให้พื้นที่รอบนอกเพื่อให้เมืองกระจายตัวออกไป โดยการผังเมืองที่กระจายเมืองออกไปต้องทำงานสอดคล้องกันกับการกระจายอำนาจตัดสินใจ ให้ทุกเขตมีอำนาจตัดสินใจเป็นอิสระ พุงดง่าย ๆ คือ ให้เขตรอบนอกสามารถสร้างตึกสูงได้ เพื่อให้เกิดศูนย์กลางเมืองหลาย ๆ ศูนย์ มีการพัฒนา มีการลงทุนในแต่ละเขต จากนั้นคนที่เคยกระจุกตัวทำงานอยู่ในศูนย์กลางเมืองก็จะกระจายไปตามการลงทุนที่กระจายปัญหาประชากรที่กระจุกตัวในเมือง และปัญหาการจราจรก็จะลดลงไปด้วย

“ผมยกตัวอย่างว่า เขตหนองจอก อาจจะมีอำนาจมากขึ้น ตอนนี้ FAR เขาอาจจะเป็น 4:1 แต่ต่อไปอาจมีบางส่วนของหนองจอกที่สร้างตึกได้ 8:1 มันก็จะเกิดจุดศูนย์กลางเมืองใหม่ แล้วต่อไปนี้ให้เขตหนองจอกหาเงินเองงบประมาณส่วนกลางไม่ส่งไป เขาต้องเก็บภาษีเองแล้ว

ส่งเข้าส่วนกลางนิดหน่อย แต่ส่วนใหญ่ภาษีที่เขาเก็บได้ให้เขาเอาไปพัฒนาท้องที่ มันก็จะเกิดการพัฒนา การที่เขาจะเก็บภาษีได้เยอะก็ต้องมีคนไปอยู่ในเขตเขาเยอะ เขาก็จะพัฒนาเขตของเขาให้น่าอยู่ เพื่อดึงดูดใจให้คนเข้าไป คนก็จะอยู่กลางเมืองน้อยลง”

ด้านนายกเทศมนตรีพงษ์ศักดิ์ จากเทศบาลนครยะลา ที่ประสบความสำเร็จกับการสร้างเมืองให้เป็นเมืองที่มีความสุขแล้ว แสดงความเห็นและยกเคสตัวอย่างของยะลามาฉายภาพว่า การที่คนกรุงเทพฯ ออกไปต่างจังหวัดในช่วงสุดสัปดาห์สะท้อนว่า เขาต้องการออกไปหาสิ่งแวดล้อมที่ดี ซึ่งเรื่องสิ่งแวดล้อมเป็นสิ่งที่เทศบาลนครยะลาให้ความสำคัญ และมีนโยบายชัดเจนมานานแล้วว่า จะสร้าง “เมืองในสวน” เพื่อให้ยะลาเป็นเมืองที่น่าอยู่มากขึ้น ดึงดูดคนเข้าไปอยู่อาศัยในพื้นที่มากขึ้น โดยที่ผ่านมามีนโยบายปลูกต้นไม้ปีละ 10,000 ต้น ทั้งในและนอกเขตเทศบาล ส่วนก้าวต่อไปของยะลาในอนาคต จะพัฒนาทุกเข็เตอร์ที่เคยหยุดชะงักไปในช่วงที่มีเหตุการณ์ความไม่สงบ เช่น ภาคเกษตร และภาพลักษณ์ของเมือง ซึ่งทุกเรื่องจะต้องทำประชาคมติฟังเสียงประชาชน พยายามคอนเนกต์กับประชาชนให้มากที่สุด

“ในอนาคตด้วยการคมนาคม การสื่อสาร เราสามารถทำงานที่ไหนก็ได้ คนจะไปทำงานในที่ที่เขาทำงานแล้วมีความสุขที่สุด ใช้ชีวิตได้อย่างปลอดภัย สะดวกสบาย มีพื้นที่ออกกำลังกายที่ดี มีอาหารการกินดี ผมคิดว่าเมืองลักษณะเช่นนี้จะดึงดูดคนเข้ามา เพราะฉะนั้น ถ้าเราเริ่มวางตั้งแต่วันนี้ เมืองของเราจะได้เปรียบในการแข่งขันเชิงธุรกิจ เพราะเมืองที่น่าอยู่จะดึงดูดคนเข้ามา” นายกเทศมนตรีเทศบาลนครยะลากล่าว

เราพอจะได้เห็นภาพร่างหน้าตาของเมืองที่อยู่แล้วมีความสุข และเห็นข้อเสนอแนะแนวทางที่น่าจะทำให้เมืองของเราเข้าใกล้ความเป็น “แฮปปี้ซิตี้” กันแล้ว แต่ความยากก็อยู่ที่ว่า ลำพังประชาชนอย่างเรา ๆ คงทำเองไม่ได้ ทางที่จะเปลี่ยนแปลงอะไรได้ คือต้องรวมพลังกันกระทั่งให้รัฐบาล-ผู้มีอำนาจบริหารตระหนักถึงปัญหาและแก้ปัญหาจริง ๆ จัง ๆ อย่างถูกที่ถูกทาง และฟังเสียงประชาชนบ้าง ว่าต้องการหรือไม่ต้องการอะไร