

กระบวนการมีส่วนร่วมของการพัฒนาการให้บริการรถโดยสารไฟฟ้าโทรลลีส้อย่าง กรณีศึกษาเมืองพัทยา

ภาวิณี เอี่ยมตระกูล¹, สรวิทย์ ฉายพงษ์¹, วิภาวี กิตติเธียร² และ จีรวัฒน์ คล้ายลี¹

¹คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ จังหวัดปทุมธานี 12121

²Mayday 253 อาคารอโศกชั้น 25 ถนนสุขุมวิท 21 แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร 10110

s_ararad@hotmail.com

บทคัดย่อ

ภายใต้การพัฒนาเมืองและการขับเคลื่อนด้านการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งให้เกิดการยอมรับของภาคส่วนต่าง ๆ ย่อมเกิดการเปลี่ยนแปลงในแต่ละพื้นที่เมือง โดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ชีวิตประจำวันของประชาชนในพื้นที่ได้ ดังนั้นการระดมความคิดเห็นถือเป็นขั้นตอนแรกที่มีความสำคัญในการรวบรวมปัญหา ข้อคิดเห็น ข้อกังวลจากภาคส่วนต่าง ๆ ซึ่งอาจส่งผลต่อความสำเร็จของโครงการ โดยรูปแบบของการสร้างการมีส่วนร่วมนั้นจะใช้วิธีการประชุมกลุ่มย่อย (Focus group) และการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) โดยจะได้ทำการเชิญผู้แทนจากหลายภาคส่วนในการให้ความคิดเห็นในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความเป็นไปได้ในการใช้ระบบรถเมล์ไฟฟ้าในพื้นที่เมืองพัทยา โดยผลจากการดำเนินการประชุมรับฟังความคิดเห็นนั้นจะได้ออกเป็นกรอบแนวทางและข้อพิจารณาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบรถเมล์ไฟฟ้าในอนาคต โดยกลุ่มที่ดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อยได้แก่ (1) ผู้แทนภาครัฐ อันได้แก่ ตัวแทนจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งจราจร (สนข.) ตัวแทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจราจร (2) ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถในระดับท้องถิ่น (3) ภาคประชาชน โดยการสร้างการมีส่วนร่วมนั้นจะดำเนินการสร้างอย่างต่อเนื่องตลอดช่วงเวลาที่ได้ดำเนินโครงการ

คำสำคัญ: การสร้างการมีส่วนร่วม, ความตระหนักในการเป็นเจ้าของ, การประชุมเชิงปฏิบัติการ, การสนทนาแบบกลุ่ม

บทนำ

ระบบขนส่งสาธารณะเป็นสาธารณูปโภคที่มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาเมืองอย่างมีประสิทธิภาพและก่อให้เกิดผลกระทบกับรูปแบบชีวิตประจำวันของผู้คนหลากหลายกลุ่ม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเมืองท่องเที่ยวที่มีปริมาณการเดินทางมากและรูปแบบการเดินทางที่มีความหลากหลาย เพื่อตอบสนองความต้องการในการเดินทางเพื่อหมุนเวียนระบบเมือง และลดปัญหาที่เกิดขึ้นจากการเดินทางภายในเมือง ทั้งปัญหาจราจรติดขัด ปัญหามลพิษที่เกิดจากการเดินทาง รวมไปถึงปัญหาด้านมลพิษ ซึ่งปัญหาดังกล่าวเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นกับคนในทุก ๆ ระดับของสังคมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยการพัฒนาขนส่งสาธารณะปัจจัยที่มีผลโดยตรงต่อนโยบายระบบขนส่งสาธารณะมี 3 กลุ่มด้วยกัน คือ กลุ่มปัจจัยด้านสภาพเมือง กลุ่มปัจจัยด้านสังคมและประชากร และกลุ่มปัจจัยด้านการคมนาคมและขนส่ง ซึ่งจะเห็นได้ว่าปัจจัยด้านสังคมประชากรถือเป็นส่วนหนึ่งที่มีผลโดยตรงต่อการพัฒนา (Berry, 1970) แต่การวางแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของเมืองในที่ต่าง ๆ ที่ผ่านมานั้นเป็นกระบวนการที่เกิดขึ้นจากการวางแผนจากบนลงล่างหรือการวางแผนโดยการตัดสินใจของรัฐบาลหรือกลุ่มนายทุนในพื้นที่นั้นๆ โดยกระบวนการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนเป็นเพียงปัจจัยส่วนน้อยที่ถูกนำมาใช้ในการวางแผนและขาดการให้ความสำคัญ

การสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมโดยภาคประชาชน ถือเป็นการให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมเพื่อให้กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีโอกาสแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ข้อเสนอแนะซึ่งมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจและเพื่อให้มีทางเลือก มุมมอง และคุณค่าที่หลากหลายจากทุกภาคส่วนของสังคม (สำนักงานคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน, 2553) อีกทั้งนอกจากจะมีส่วนช่วยในการเข้าใจปัญหาที่เกิดขึ้นจากการใช้งานจริงแล้วนั้น ยังสามารถเป็นส่วนช่วยในการหาทางออกของปัญหาและเกิดเป็นแผนนโยบายในการพัฒนาขนส่งสาธารณะได้อีกด้วย ซึ่งกระบวนการดังกล่าวนอกจากผลลัพธ์ของโครงการที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้งานได้จริงแล้ว ยังมีส่วนช่วยในการ

สร้างความตระหนักในการเป็นเจ้าของ (Sense of Belonging) ระบบในส่วนของภาคประชาชน และสามารถลดความขัดแย้งที่จะเกิดขึ้นจากผู้ที่มีผลกระทบทางตรงและทางอ้อมต่อโครงการได้ดียิ่งขึ้น โดยความตระหนักดังกล่าวนี้เป็นมีความสำคัญอย่างมากต่อกระบวนการของพัฒนาเมืองในอนาคตอย่างยั่งยืน ซึ่งจำเป็นต้องอาศัยการมีส่วนร่วม โดยภายในโครงการศึกษาเชิงนโยบายเกี่ยวกับศักยภาพของรถโดยสารไฟฟ้าโทรลลีส้อย่างซึ่งเป็นรถโดยสารอันถือเป็นนวัตกรรมที่สำคัญทางด้านการขนส่งในช่วงกลางศตวรรษที่ 20 ซึ่งเป็นการพัฒนาระบบขนส่งทางถนนนอกเหนือจากการขนส่งระบบรางที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์แรงสูง เพื่อรับมือกับการขยายตัวด้านการขนส่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและปัญหาวิกฤติทางด้านพลังงานที่กำลังจะหมดไป การขนส่งประเภทนี้จะช่วยลดค่าน้ำมันและค่าภาษีที่เสียไปในการเดินทาง เนื่องจากเป็นระบบขนส่งมวลชนที่ไม่มีเสียงดังรบกวน และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ประหยัดและมีประสิทธิภาพ (Vuchic, 1981) ในกรณีศึกษาของเมืองพัทยาที่เป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีปริมาณการเดินทางมาก และรูปแบบการเดินทางที่มีความหลากหลายสูง รวมไปถึงผู้เกี่ยวข้องที่มีส่วนได้ส่วนเสียทางด้านการเดินทางอยู่จำนวนมาก จึงจำเป็นต้องสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมในการพัฒนาจากหน่วยงาน องค์กร ต่างๆ รวมไปถึงนักท่องเที่ยวและประชาชนทั่วไปที่สัญจรภายในพื้นที่อีกด้วย (Iamtrakul et al. 2010) โดยในการศึกษานี้ได้ประยุกต์การใช้วิธีการสร้างการมีส่วนร่วมด้วยการสนทนากลุ่มและการประชุมเชิงปฏิบัติการ ซึ่งถือเป็นการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมในระดับการปรึกษาหารือ (Consultation) (Arnstein, 1969; Maloff et al. 2000; บวรศักดิ์ อุวรรณโณ และคณะ, 2548) ระหว่างผู้วางแผนโครงการและประชาชน เพื่อศึกษาทัศนคติ ประเมินความต้องการ และระบุประเด็นข้อสงสัย ปัญหาต่าง ๆ รวมไปถึงการสร้างเครือข่ายการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะภายในพื้นที่ อันจะนำไปสู่แนวทางการปรับปรุงและพัฒนาโครงการบริการรถโดยสารไฟฟ้าโทรลลีส้อย่างให้เกิดประสิทธิภาพและสอดคล้อง เหมาะสมต่อความต้องการของประชาชนและศักยภาพของพื้นที่เมืองพัทยา

วิธีดำเนินการวิจัย

จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมเพื่อการพัฒนาการให้บริการรถโดยสารไฟฟ้าโทรลลีส้อย่าง ด้วยการประยุกต์ใช้เครื่องมือของกระบวนการมีส่วนร่วม ซึ่งในการวิจัยนี้ได้กำหนดระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนเพื่อกำหนดเป้าหมาย รูปแบบกิจกรรมที่เหมาะสมต่อกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยกำหนดอยู่ในระดับการปรึกษาหารือ (Consultation) ซึ่งเป็นการเจรจาหารือระหว่างผู้วางแผนโครงการและประชาชน เพื่อประเมินความก้าวหน้าหรือระบุประเด็นข้อสงสัยต่าง ๆ เช่น การจัดประชุม การจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการ และการเปิดกว้างรับฟังความคิดเห็น โดยมีรายละเอียดการดำเนินวิจัยดังนี้

1. กลุ่มเป้าหมาย โดยกลุ่มเป้าหมายในการสร้างการมีส่วนร่วมพิจารณาในบริบทของรูปแบบการพัฒนาเมือง เนื่องจากบทบาทของเมืองพัทยาเป็นเขตเศรษฐกิจที่มีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความหลากหลายทำให้มีกลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้องหรือกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในเรื่องการเดินทางภายในเมืองจำนวนมาก ทั้งหน่วยงานภาครัฐ องค์กร สถาบันการศึกษา เอกชน ประชาชนทั่วไป ชุมชนรวมถึงนักท่องเที่ยวภายในพื้นที่ โดยการให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมมีเงื่อนไขการมีส่วนร่วมโดยยึดหลัก 3 ประการคือ ต้องมีอิสรภาพซึ่งการเข้าร่วมเป็นไปตามความสมัครใจ ต้องมีความเสมอภาคซึ่งประชาชนที่เข้าร่วมในกิจกรรมต้องมีสิทธิในการแสดงความคิดเห็นหรือทำกิจกรรมเท่าเทียมกับผู้เข้าร่วมคนอื่น ๆ และต้องมีความสามารถหรือมีความพร้อมในการทำกิจกรรมการมีส่วนร่วมที่ทางโครงการจัดขึ้น (ถวิลวดี บุรีกุล, 2554) โดยภายในโครงการสามารถระบุกลุ่มเป้าหมายในการสร้างการมีส่วนร่วมได้ดังนี้

ตารางที่ 1 รายการกลุ่มเป้าหมายในการสร้างการมีส่วนร่วมภายในโครงการ

กลุ่ม	ประเภท	หน่วยงาน / องค์กร / สถาบัน
คนภายในพื้นที่	ชุมชน	วัดหนองใหญ่
		ตลาดควายกลางเมือง
	โรงเรียน	โรงเรียนเมืองพัทยา 4 โรงเรียนเมืองพัทยา 11
คนภายนอกพื้นที่	นักท่องเที่ยวชาวไทย	-
	นักท่องเที่ยวต่างชาติ	-
ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง	ระหว่างเมือง	สถานีรถไฟพัทยาใต้
		สถานีรถโดยสารปรับอากาศ พัทยา-กรุงเทพ
		ท่าเรือบาลีฮาย
	ภายในเมือง	สหกรณ์เดินรถพัทยา จำกัด

2. การเก็บรวบรวมข้อมูลและเครื่องมือในการวิจัย ในการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมนั้นยึดหลักของการมีส่วนร่วมที่ว่าเป็นกระบวนการของกลุ่มองค์กรชุมชนมีการร่วมคิด ร่วมตัดสินใจ ร่วมลงมือปฏิบัติ โดยมีความเข้าใจปัญหาของตนและตระหนักถึงสิทธิของตนที่มีต่อสิ่งนั้น ซึ่งความรู้สึกเหล่านี้ได้มาด้วยการที่บุคคลได้รับข้อมูลใหม่ที่ช่วยเพิ่มอำนาจ ความคิด และโอกาสได้ร่วมวิเคราะห์ ตัดสินใจกำหนดเป้าหมายในกิจกรรมเหล่านั้น (โกวิท พวงงาม, 2541) โดยมีแนวทางในการดำเนินงานของการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วม ดังนี้ (1) สร้างการมีส่วนร่วมในการศึกษา ค้นคว้า และค้นหาสาเหตุของปัญหาที่เกิดขึ้นตลอดจนความต้องการของผู้ใช้งานในพื้นที่ (2) สร้างการมีส่วนร่วมในการคิดและสร้างรูปแบบการพัฒนาเพื่อแก้ไขและลดปัญหาของการเดินทาง หรือเพื่อสร้างสรรค์สิ่งใหม่ที่เป็นประโยชน์ หรือสนองความต้องการของชุมชน (3) สร้างการมีส่วนร่วมในการวางแผนหรือแผนงาน โครงการ หรือกิจกรรม เพื่อจัดและแก้ไขปัญหา รวมทั้งสนองความต้องการที่เกิดขึ้น

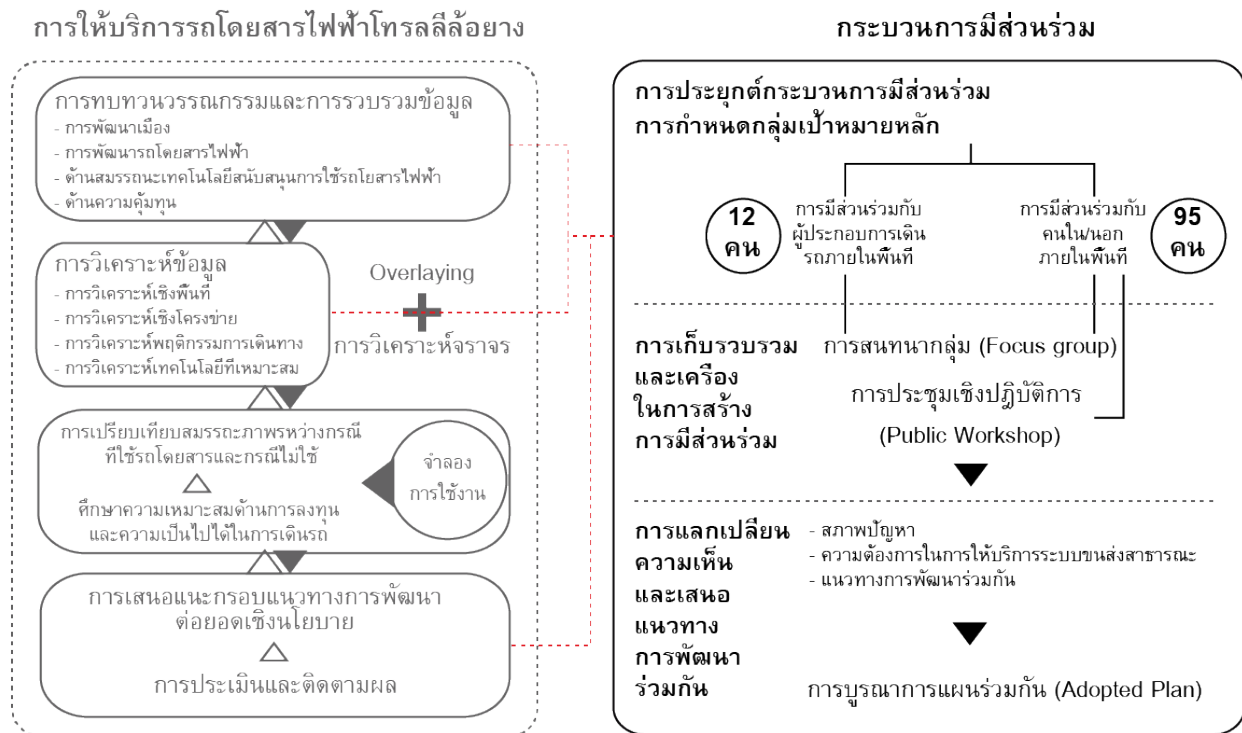
โดยผู้ศึกษาได้แบ่งการเก็บรวบรวมข้อมูลออกเป็น 2 ประเด็น คือ 1) การสร้างการมีส่วนร่วมกับผู้ประกอบการเดินรถภายในพื้นที่ 2) การสร้างการมีส่วนร่วมกับคนภายในพื้นที่เมืองพัทยา ผ่านเครื่องมือในการสร้างกิจกรรมเพื่อการเก็บรวบรวม 3 เครื่องมือ คือ 1) การสนทนาแบบกลุ่ม (Focus Group) 2) การประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop)

ตารางที่ 2 แสดงรายละเอียดการดำเนินการสร้างการมีส่วนร่วม / จุดมุ่งหมาย / ผู้เข้าร่วม

รายการ	เครื่องมือที่ใช้	การรวบรวมข้อมูล	ผู้เข้าร่วม
1. การสร้างการมีส่วนร่วมกับผู้ประกอบการเดินรถภายในพื้นที่	การสนทนาแบบกลุ่ม (Focus Group)	การประชุมกลุ่มย่อยของกลุ่มตัวแทนผู้ประกอบการเดินรถภายในพื้นที่ จำนวน 12 คน เพื่อร่วมกันแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพปัญหาและความต้องการในการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะภายในพื้นที่เมืองพัทยา และศึกษาความคิดเห็นที่มีต่อโครงการพัฒนารถโดยสารไฟฟ้าโทรลลีส้อย่าง รวมไปถึงการสร้างเครือข่ายการพัฒนาขนส่งสาธารณะภายในพื้นที่	สหกรณ์การเดินรถสองแถว จำกัด จำนวน 12 คน
2. การสร้างการมีส่วนร่วมกับคนภายในพื้นที่เมืองพัทยา	การประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop)	การจัดการประชุมปฏิบัติการผ่านกิจกรรม 3 ส่วนด้วยกันคือ 1. แนะนำโครงการการให้บริการรถโดยสารไฟฟ้าโทรลลีส้อย่าง 2. ทำกิจกรรม Journeys to School หรือการเดินทางมาโรงเรียนของเด็กนักเรียนแต่ละกลุ่ม 3. รถโดยสารในฝัน โดยกิจกรรมที่จัดขึ้นเพื่อรวบรวมข้อมูลผ่านกระบวนการในการแลกเปลี่ยนข้อมูลในการเข้าใจถึงปัญหาและความต้องการที่เกิดขึ้นจากคนทุกกลุ่ม และสร้างเครือข่ายการพัฒนาขนส่งสาธารณะภายในพื้นที่โดยภาคประชาชน	นักเรียน และ คุณครู จำนวน 95 คน -โรงเรียนเมืองพัทยา 4 -โรงเรียนเมืองพัทยา 11
	การสนทนาแบบกลุ่ม (Focus Group)	การประชุมกลุ่มย่อยของกลุ่มตัวแทนจากคนภายในและภายนอกชุมชน เพื่อร่วมกันแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพปัญหาและความต้องการในการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะภายในพื้นที่เมืองพัทยา และศึกษาความคิดเห็นที่มีต่อโครงการพัฒนารถโดยสารไฟฟ้าโทรลลีส้อย่าง	คนในชุมชนโดยรอบ - วัดหนองใหญ่ - ตลาดควายกลางเมือง คนภายนอกชุมชน

3. การวิเคราะห์ข้อมูล เน้นการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพเกี่ยวกับสภาพปัญหา และความต้องการในการพัฒนารถโดยสารสาธารณะโดยทำการประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูลด้วยวิธีการวิเคราะห์เนื้อหา และความคิดเห็นของผู้ร่วมสนทนา รวมไปถึงแนวทางการพัฒนาที่น่าสนใจจากวิธีการสนทนากลุ่มควบคู่ไปกับการประชุมเชิงปฏิบัติการที่มุ่งเน้นให้เกิดการมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น แลกเปลี่ยนข้อมูล เพื่อนำไปสู่แนวทางการประยุกต์และพัฒนาโครงการการบริการรถโดยสารไฟฟ้าโทรลลีส้อย่าง

กระบวนการมีส่วนร่วมของการพัฒนาการให้บริการรถโดยสารไฟฟ้าโทรลลีส้อย่าง กรณีศึกษาเมืองพัทยา



รูปที่ 1 กรอบการดำเนินการวิจัย

ผลและอภิปรายผล

1) การสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมกับผู้ประกอบการเดินรถภายในพื้นที่และคนในพื้นที่

1.1) การสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมกับผู้ประกอบการเดินรถภายในพื้นที่ มีผู้เข้าร่วมจำนวน 12 คน โดยการจัดการประชุมการสนทนากลุ่ม ซึ่งมีวัตถุประสงค์การหารือ แลกเปลี่ยนความคิดเห็นเพื่อเข้าใจถึงปัญหาและความต้องการที่เกิดขึ้นเพื่อหาข้อสรุปแนวทางการพัฒนาร่วมกัน รวมไปถึงการสร้างเครือข่าย และสร้างความตระหนักต่อภาครัฐ ผู้มีอำนาจ และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่าย โดยจากการสนทนากลุ่มพบว่า สถานการณ์การให้บริการรถสองแถวที่ผ่านมามีการให้บริการ Beach Bus 19 เส้นทางภายในเมืองพัทยาและไม่ประสบผลสำเร็จ เนื่องจากความขัดแย้งที่เกิดขึ้นจากเส้นทางให้บริการที่ทับซ้อนกับเส้นทางรถสองแถวเดิม โครงการดังกล่าวจึงถูกยกเลิกไป โดยปัจจุบันรถสองแถวได้ให้บริการภายในเส้นทางครอบคลุมทั่วเมืองพัทยา และมีการขยายเส้นทางเพิ่มเติมอยู่ตลอด โดยในด้านของความคิดเห็นที่มีต่อการพัฒนารถไฟฟ้าโทรลลีส้อย่างภายในพื้นที่ที่มีความกังวลในเรื่องของความเหมาะสมของยานพาหนะเนื่องจากภายในเมืองพัทยามีปัญหาเรื่องปริมาณการจราจรที่หนาแน่นเดิมอยู่แล้ว ถนนพัทยาคือถนนเล็กเป็นตรอกซอยคอกซอย ไม่เหมาะกับรถขนาดใหญ่ ซึ่งจากการหารือพบข้อคิดเห็นที่อาจเป็นไปได้สำหรับแนวทางในการพัฒนาร่วมกัน คือ การเปลี่ยนยานยนต์ของรถสองแถวที่ให้บริการของเดิมเป็นรถสองแถวไฟฟ้าเพื่อให้บริการที่มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้นและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม แต่ภายใต้เงื่อนไขเรื่องความสะดวกสบายในการใช้งาน การจัดการเรื่องสถานีชาร์ตที่มีความเหมาะสม และขนาดรถที่เหมาะสม กระทั่งรถ สามารถเดินรถได้ในเส้นทางเมืองพัทยาโดยไม่กีดขวางเส้นทางจราจรของยานพาหนะประเภทอื่น ๆ รวมไปถึงต้นทุนในการซื้อรถและค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงต่าง ๆ ด้วย

1.2) การสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมกับคนภายในพื้นที่เมืองพัทยา โดยมีการดำเนินกิจกรรมด้วยการสนทนากลุ่มและการประชุมเชิงปฏิบัติการ เพื่อทำความเข้าใจถึงปัญหาและความต้องการที่เกิดขึ้น พบว่า ปัญหาในการใช้งานรถขนส่งสาธารณะในปัจจุบันมีปริมาณไม่เพียงพอต่อความต้องการ รถวิ่งนอกเส้นทาง คนขับรับแต่ผู้โดยสารแบบเหมาจ่ายโดยส่วนมากจะเป็นชาวต่างชาติหรือนักท่องเที่ยว ไม่จอดตามคิวหรือจุดจอดที่แน่ชัด ไม่มีตารางเวลาเดินรถ ไม่รู้เวลาให้บริการที่แน่นอน ควบคุมเวลาการเดินทาง

ไม่ได้ รวมไปถึงเส้นทางการให้บริการไม่ครอบคลุม ในส่วนของรถกึ่งสาธารณะ เช่น แท็กซี่ รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง มีราคาค่าบริการที่ค่อนข้างแพง ซึ่งจากปัญหาดังกล่าวทำให้ประชาชนในพื้นที่ไม่นิยมใช้ระบบขนส่งสาธารณะ และเลือกใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าระบบขนส่งสาธารณะ



รูปที่ 2 ภาพตัวอย่างการจัดกิจกรรมการประชุมเชิงปฏิบัติการและการสนทนากลุ่มของคนในพื้นที่

2) ข้อสรุปสภาพปัญหาและความต้องการในการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะภายในพื้นที่เมืองพัทยา

2.1 การให้บริการระบบขนส่งสาธารณะภายในพื้นที่เมืองพัทยาโดยทั่วไปรถขนส่งสาธารณะจะระบุเส้นทางหรือสถานที่ต่าง ๆ ที่รถคันดังกล่าวจะเดินทางไปไว้ที่ตัวรถเพื่อบอกแก่ผู้โดยสาร แต่สถานที่ต่าง ๆ ที่ปะโดยรอบรถสองแถว เมื่อได้ทดลองสอบถามว่าคนขับสองแถวว่าผ่านสถานที่ดังกล่าวหรือไม่ กลับพบว่า รถสองแถวไม่วิ่งผ่าน หรือวิ่งไม่ถึง สถานที่ที่ปะไว้ข้างตัวรถ หากว่าผู้โดยสารไม่ได้มีการสอบถามเส้นทางสถานที่กับคนขับรถสองแถวก่อน ก็อาจจะทำให้หลงหรือขึ้นผิดคันได้

สภาพโดยรอบรถสองแถวทุกสายที่ผ่าน เส้นเลียบชายหาด ระบุไว้ว่า “ถนนเลียบชายหาด ขึ้น-ลง รถโดยสารที่จอดจอดเท่านั้น” ซึ่งตลอดแนวถนนเลียบชายหาด มีป้ายรถประจำทาง มีพื้นที่หลบและหยุดรถ ตลอดแนวถนน แต่รถสองแถวก็ไม่ยอมจอดให้ตรงป้ายรถประจำทาง และไม่ยอมเข้าชิดทางเท้าในพื้นที่หยุดรถ ซึ่งการที่ไม่ยอมหยุดรถและเข้าชิดทางเท้า ส่งผลกระทบให้รถติด ชิดขวางการจราจรและอาจเป็นอันตรายต่อผู้โดยสารได้ นอกจากนี้หากผู้คนจากนอกเมืองพัทยา มีความประสงค์ที่จะเดินทางเข้ามายังพัทยาด้วยระบบขนส่งสาธารณะ จะต้องเดินทางด้วยรถสองแถวมาลงริมถนนสุขุมวิท บริเวณใกล้เคียง ๆ กับถนนพัทยาสายเก่าเพื่อเดินข้ามถนน 8 ช่องทางเดินรถ ไปยังถนนพัทยาสายเก่าเพื่อต่อรถสองแถวอีกสายเข้าไปยังเมืองพัทยา การเดินทางเข้า - ออกจากแหลมบาลีฮายซึ่งเป็นท่าเรือไป - กลับจากเกาะล้านนั้นมีตัวเลือกในการเดินทางไม่มากนัก ซึ่งการเดินทางส่วนใหญ่เป็นการเดินทางแบบเหมา รถสองแถวที่สีขาว ที่ดูเหมือนจะประจำทาง กลับรองรับลูกค้าเหมือนกันเดียว รถสองแถวประจำทางที่เข้ามาส่งก็ไม่อาจจะรับลูกค้าออกไปได้เนื่องจากข้อตกลงกันเองระหว่างผู้ประกอบการเพื่อการจัดสรรรายได้ ซึ่งผลกระทบทั้งหมดตกแก่ผู้โดยสารอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ดังรูปที่ 3



ก. รถสองแถวบริเวณถนนพัทยา 2



ข. รถสองแถวไม่จอดรับผู้โดยสาร



ค. จุดจอดรถสองแถวบริเวณถนนพัทยา 2



ง. จุดจอดรถสองแถวที่ไม่มีป้ายบอกอย่างชัดเจน

รูปที่ 3 ปัญหาของการรับส่งผู้โดยสารรถสองแถว



รูปที่ 4 การเชื่อมต่อในการเดินทางด้วยรถสองแถว

2.2) ค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยรถสองแถว รถสองแถวประจำทางจะมี 2 ราคา คือ 10 และ 20 บาท ตลอดสาย แต่สิ่งที่น่าสนใจคือผู้โดยสารจะรู้ได้อย่างไรว่า นั่งระยะไหนถึงไหน ถึงจะต้องจ่ายในราคา 10 บาท หรือนั่งไกลขนาดไหนถึงจะต้องจ่าย 20 บาท ซึ่งผู้โดยสารต่างยินดีที่จะจ่ายหากทราบระยะทางและราคาที่แน่นอน การเดินทางด้วยรถสองแถวชอย จะเป็นการคิดราคาเหมา โดยคนขับรถสองแถวจะเป็นผู้กำหนดราคาตามความพอใจ จากการสอบถามเส้นทาง เซ็นทรัล ไปยัง ท่าเรือแหลมบาลีฮาย พบว่าราคาที่แต่ละคนเสนอมา มีความแตกต่างกัน ทั้ง ๆ ที่เป็นเส้นทางเดียวกันซึ่งรถแท็กซี่ เป็นระบบขนส่งที่คิดค่าโดยสารตามระยะทางและระยะเวลาในการเดินทาง โดยมีมิเตอร์เป็นเครื่องคิดคำนวณค่าโดยสาร แต่รถแท็กซี่ในเมืองพัทยากลับมีการเอาผ้ามาคลุมมิเตอร์ และใช้การตกลงราคาตามความพอใจ

จักรยานยนต์รับจ้าง แบ่งการคิดค่าโดยสารออกเป็น 2 ประเภท

1. อัตราค่าบริการโดยสาร ซึ่งมีการระบุของสถานที่ แต่ช่องราคากลับไม่มีการระบุราคา
2. อัตราค่าโดยสารตามกฎหมายกระทรวงระยะทาง “2 กิโลเมตรแรก คิดค่าโดยสารไม่เกิน 25 บาท ต่อไปคิดไม่เกินกิโลเมตรละ 5 บาท หากเกินกว่า 5 กิโลเมตร ให้ตกลงราคากันเองทั้ง 2 ฝ่าย”



รูปที่ 5 การขนส่งผู้โดยสารแบบรับจ้าง

รูปที่ 6 ราคาที่ไม่แน่นอนของรถจักรยานยนต์รับจ้าง

การขนส่งผู้โดยสารแบบรับจ้าง เป็นประเภทการขนส่งที่ผู้โดยสารคาดหวังว่าจะได้จ่ายค่าโดยสารอย่างมีมาตรฐาน ที่กำหนด และควบคุมโดยหน่วยงานภาครัฐ แต่ที่เมืองพัทยากลับไม่เคยมีการคิดราคาที่เป็นระบบ เกือบทุกระบบขนส่งในเมืองสร้างความเคยชิน ในการคิดค่าใช้จ่ายแบบเหมาให้กับทุกคน กล่าวได้ว่าระบบขนส่งในพัทยายังได้สร้างความสับสนและร่วมกันพึ่งระบบขนส่ง “พัทยาคอร์มิ ระบบขนส่งสาธารณะที่แท้จริงได้แล้ว”

สรุปผลการวิจัย

จากปัญหาระบบขนส่งในเมืองพัทยากว่ามาข้างต้นทั้งหมด เป็นภาพสะท้อนที่ค่อนข้างชัดเจนถึงความไม่พร้อมในการ เดินทางภายในเมืองพัทยาระบบไม่มียานพาหนะส่วนบุคคล ซึ่งระบบขนส่งสาธารณะเป็นสาธารณูปโภคที่มีบทบาทสำคัญในการพัฒนา เมืองอย่างมีประสิทธิภาพ และก่อให้เกิดผลกระทบกับรูปแบบชีวิตประจำวันของผู้คนหลากหลายกลุ่ม โดยเฉพาะพื้นที่เมืองพัทยามี ปริมาณการเดินทางมาก และรูปแบบการเดินทางที่มีความหลากหลาย เพื่อตอบสนองความต้องการในการเดินทางเพื่อหมุนเวียนระบบ เมือง และลดปัญหาที่เกิดขึ้นจากการเดินทางภายในเมือง ทั้งปัญหาจราจรติดขัด ปัญหามลพิษ ปัญหาการควบคุมราคา ปัญหาข้อมูล เส้นทางเดินทางรถ ปัญหาการรับส่งนอกป้าย และปัญหาการขาดการเชื่อมต่อ ซึ่งปัญหาดังกล่าวเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นกับคนในทุก ๆ ระดับของสังคมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

ถึงเวลาแล้วหรือยังที่เมืองพัทยาคอร์จะต้องมีระบบขนส่งสาธารณะที่แท้จริง ที่ตอบโจทย์ความต้องการของประชาชน ที่นำ ปัญหาในข้างต้นที่ได้ศึกษา สังเกต และค้นพบ มาเป็นหนึ่งปัจจัยสำคัญในการร่วมออกแบบระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อสร้างระบบขนส่ง สาธารณะที่ตอบโจทย์การใช้ชีวิตของผู้ในเมืองพัทยา นอกจากการสร้างใหม่ การนำระบบขนส่งสาธารณะเดิมมาพัฒนาต่อยอดให้ดีขึ้น และ ตอบโจทย์ขึ้น อย่างการนำรถสองแถวมาพัฒนาโดยกระบวนการมีส่วนร่วม เพื่อให้ได้รถสองแถวที่ตอบโจทย์ทั้งผู้ให้บริการ ผู้บริการ อย่างแท้จริง และลดความขัดแย้งที่อาจจะเกิดขึ้นในพื้นที่จากการที่มีระบบใหม่ และทำให้ระบบเก่าได้รับผลกระทบอันเป็นตัวเลือกใน การพัฒนาที่น่าสนใจ



รูปที่ 7 รถโดยสารในฝันของคนพัทยา

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) ที่ได้สนับสนุนทุนวิจัยโครงการ “การศึกษาเชิงนโยบายเกี่ยวกับศักยภาพของรถโดยสารไฟฟ้าโทรลลีส้อย่าง กรณีศึกษาเมืองพัทยา” (รหัสโครงการ FDA-CO-2560-4821-TH)

บรรณานุกรม

- Arnstein, SR. (1969). A ladder of citizen participation. *Journal of the American Planning Association* 35(4), 216-224.
- Berry, B.J.L., & Horton, F.E. (1970). *Geographic perspective on urban system*. Englewood Cliffs, New Jersey: Prentice-hall.
- Iamtrakul et al. (2010). The study of urban factors influencing on road safety through public participation process. *Journal of Architectural/Planning Research and Studies*, 7(2), 59-71.
- Maloff, B., Bilan, D., & Thurston, W. (2000). Enhancing public input into decision making: Development of the Calgary regional health authority public participation framework. *Family and Community Health* 23, 66-78.
- Vuchic, V.R. (1981). *Urban public transportation: Systems and technology*. Englewood Cliffs, New Jersey: Prentice-Hall.
- โกวิทย์พวงงาม. (2541). การวางแผนพัฒนาตำบลแบบมีส่วนร่วมทำให้ อบต. เข้มแข็ง. *วารสารพัฒนาชุมชน*, 67.
- ถวิลวดี บุรีกุล. (2552). พลวัตการมีส่วนร่วมของประชาชน: จากอดีตจนถึงรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550. (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพฯ: บริษัท เอ.พี.กราฟิค ดีไซน์และการพิมพ์ จำกัด, หน้า 16.
- บวรศักดิ์ อุวรรณโณ และ ถวิลวดี บุรีกุล. (2548). *ประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วม (Participatory Democracy)*. กรุงเทพฯ: สถาบันพระปกเกล้า, หน้า 29-30.
- สำนักงานคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน. (2553). (ร่าง) คู่มือการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมในการกิจการพลังงาน. กรุงเทพฯ.