



การนำเสนอโครงการประชุมวิชาการและนำเสนอผลงานระดับชาติของนักศึกษา

ด้านมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ครั้งที่ 1/2561

วันที่ 15 กันยายน 2561

ณ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

การเมืองในการกำหนดนโยบายรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT)

ชญานา สร้อยคำ¹, หัซซากร วงศ์สายัณห์²

^{1,2}แขนงวิชาการปกครองท้องถิ่น คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

บทคัดย่อ

การจัดทำนโยบายสาธารณะถือเป็นกิจกรรมพื้นฐานของภาครัฐที่จะต้องจัดทำ การจัดทำนโยบายรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษที่เมื่อเปิดให้บริการก็เกิดปัญหาหลายด้านจำเป็นต้องพิจารณาว่าจะทำการยกเลิกสัญญาหรือต่อสัญญาหรือไม่ ปัญหาที่เกิดขึ้นเหล่านี้ทำให้เกิดข้อถกเถียง ข้อโต้แย้ง การแสดงความคิดเห็นขึ้นในตัวแสดงที่มีบทบาทสำคัญ สุดท้ายแล้วผลสรุปที่ภาครัฐตัดสินใจเปิดให้บริการนโยบายรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษต่อ เนื่องจากบทบาทที่ภาครัฐและประชาชนมีความสัมพันธ์ต่อการเมืองในการกำหนดนโยบายในการร่วมกันแสดงความคิดเห็น และรัฐเชื่อว่าการรับฟังความคิดเห็นจากหลายๆ ฝ่าย ที่สุดแล้วจะเป็นทางออกในการตัดสินใจเชิงนโยบายที่ดีกว่า

คำสำคัญ : การเมือง, นโยบายสาธารณะ, ภาครัฐและประชาชน



การนำเสนอโครงการประชุมวิชาการและนำเสนอผลงานระดับชาติของนักศึกษา
ด้านมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ครั้งที่ 1/2561
วันที่ 15 กันยายน 2561
ณ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

Politics in policy formulation bus rapid transit (BRT)

Chayapa Soykham¹, Hatchakorn Vongsayan²

^{1,2}Local Administration, Faculty of Humanities and Social Sciences SuanSunandha Rajabhat University

ABSTRACT

Public policymaking is the fundamental process taken by the government. Bus Rapid Transit (BRT) is one public policy which has many problems that consider whether to cancel or renew contracts. These problems have been causing controversies, arguments and also commentaries of government's prominent authorities. However, the government is working on the BRT project. Government-citizen relationship has been instrumental in sharing and listening to each other point of view. As a result, their opinion can play a positive role in public policymaking. And the state believes that hearing from many parties. Finally, it's a way to have better policy solution.

Keywords : politics, public policymaking, government-citizen



การนำเสนอโครงการประชุมวิชาการและนำเสนอผลงานระดับชาติของนักศึกษา

ด้านมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ครั้งที่ 1/2561

วันที่ 15 กันยายน 2561

ณ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

บทนำ

บริการสาธารณะเป็นสิ่งสำคัญที่มีบทบาทในการช่วยพัฒนาและขับเคลื่อนประเทศให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง การจัดบริการสาธารณะมีความสำคัญเป็นอย่างมากเพราะคำว่าบริการสาธารณะนั้นย่อมาหมายถึง “ผลประโยชน์ของส่วนรวม” จะกล่าวได้ว่า การจัดบริการสาธารณะจัดทำเพื่อให้เกิดผลประโยชน์ต่อส่วนรวมนั่นเอง

การที่จะขับเคลื่อนประเทศให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่องนั้นจะต้องมีการส่งเสริมผลักดันให้เกิดการจัดบริการสาธารณะอยู่ตลอดๆ บุคคลที่มีบทบาทในการจัดทำบริการสาธารณะคือ รัฐ/หน่วยงานของรัฐหรือหน่วยงานท้องถิ่นซึ่งมีอำนาจหน้าที่ในการให้บริการสาธารณะให้แก่ประชาชน หรืออาจทำได้โดยการร่วมมือกับเอกชนในการจัดทำบริการสาธารณะเพราะเอกชนจะมีความพร้อมด้านทุนทรัพย์สามารถส่งเสริมนโยบายได้ บริการสาธารณะที่องค์กรของรัฐจะต้องจัดทำนั้นจะต้องครอบคลุมทั้งด้านความเป็นอยู่ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการความปลอดภัย รายได้หรือเรื่องปากท้องของประชาชนเพื่อให้ประชาชนสามารถดำเนินชีวิตมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นหรือเพื่อใช้ในการแก้ปัญหาในกรณีต่างๆ

เราจะเห็นได้ว่าการจัดให้มีบริการสาธารณะนั้นเป็นเรื่องสำคัญ เราจึงควรผลักดันให้มีการจัดบริการสาธารณะให้ได้มากที่สุด

นักวิชาการได้ให้ความหมายของคำว่า “บริการสาธารณะ” ไว้มากมาย นราธิป ศรีราม (2557 : 1-25) ได้ให้ความหมายบริการสาธารณะว่า การบริการหรือกิจกรรมที่รัฐนั้นจัดทำขึ้นเพื่อให้เกิดประโยชน์สาธารณะหรือเพื่อตอบสนองความต้องการของส่วนรวม โดยอยู่ในความควบคุม

ของฝ่ายปกครองที่จัดทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนองความต้องการส่วนรวมของประชาชน อันเป็นการพัฒนาคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นให้กับประชาชน และเพื่อพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคมให้กับท้องถิ่นรวมถึงการพัฒนาประเทศในภาพรวม มีหลักการที่เป็นประเด็นสำคัญในการจัดบริการสาธารณะคือจะต้องดำเนินการเพื่อให้เกิดประโยชน์ส่วนรวมสามารถตอบสนองความต้องการของท้องถิ่น มีความเสมอภาค ความต่อเนื่อง และความโปร่งใสในการให้บริการสาธารณะกับประชาชน

เทพศักดิ์ บุญรัตพันธ์ (2536 : 13) ได้ให้ความหมายการให้บริการสาธารณะว่า การที่บุคคลหรือกลุ่มบุคคลหรือหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการให้บริการสาธารณะ อาจเป็นของภาครัฐหรือภาคเอกชน ทำหน้าที่จัดบริการให้แก่บริการสาธารณะแก่ประชาชน โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนและจัดให้บริการสาธารณะที่เป็นระบบ

Maurice Hauriou นักกฎหมายมหาชนชาวฝรั่งเศสได้ให้ความหมายบริการสาธารณะว่า บริการสาธารณะนั้นเป็นการบริการทางเทคนิคเพื่อเป็นประโยชน์สาธารณะอีกทั้งยังต้องเป็นบริการที่สม่ำเสมอและต่อเนื่อง เพื่อสนองความต้องการของส่วนรวมโดยองค์กรของรัฐต้องไม่มุ่งหากำไร

งานชิ้นนี้จัดทำเพื่อศึกษารายละเอียดในทุกแง่มุมของการจัดทำบริการสาธารณะรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ นำเสนอผ่านแง่มุมที่หลากหลายทั้งทางด้านความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้องในแง่ของผลกระทบทางด้านบวก และผลกระทบทางด้านลบหรือแม้แต่ในแง่ของ



การนำเสนอโครงการประชุมวิชาการและนำเสนอผลงานระดับชาติของนักศึกษา
ด้านมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ครั้งที่ 1/2561
วันที่ 15 กันยายน 2561

ณ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

ความพึงพอใจที่มีต่อการจัดทำบริการสาธารณะ
รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษนี้

ความสนใจที่เป็นเหตุให้ผู้ศึกษาสนใจที่จะ
ศึกษานั้นเพราะการจัดบริการสาธารณะรถ
โดยสารประจำทางด่วนพิเศษ เมื่อเปิดให้บริการ
เกิดปัญหาขึ้นมากมาย เช่น ด้านการเงินที่ประสบ
ปัญหาขาดทุน เพราะช่วงแรกนั้นเก็บค่าโดยสาร
ในราคาที่ต่ำกว่าที่จะปรับราคาค่าโดยสารขึ้นใน
ภายหลังแต่ก็ไม่ได้ทำให้หายจากการขาดทุนได้อยู่
ดี นอกจากนี้ด้านการเงินแล้วยังมีด้านการจราจรที่
มีทั้งปัญหาการเดินรถในช่องทางต้องห้าม ขนาด
ของถนนที่ไม่รองรับหรือเอื้อต่อการให้บริการ
บริเวณช่องทางเดินรถปกติที่ไม่เพียงพอ ด้านคนที่
ใช้บริการมีจำนวนไม่มากเท่าที่ควร และปัญหา
ด้านอื่นๆอีกมากมาย ดังนั้นเรื่องการจัดบริการ
สาธารณะรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษจึงเป็น
เรื่องที่น่าสนใจ

ผู้เชี่ยวชาญหลายคนได้ออกมาแสดงความคิดเห็น
ที่แตกต่างกัน เช่น ดร.สามารถ ราชพลสิทธิ์ ให้
ความเห็นว่าคุณควรสนับสนุนให้วิ่งรถ BRT ต่อไป
โดยให้มองปัญหาการขาดทุน 500,000 บาทต่อ
วันว่า ให้มองเทียบกับขนส่งมวลชนอื่นๆ ที่
ขาดทุนด้วยเช่นกัน เพราะคิดว่าสามารถพัฒนา
และดึงดูดใจให้มีผู้มาใช้บริการมากขึ้นได้หรืออาจ
ติดตั้ง Wi-Fi หรือแสดงตารางเวลาเดินรถ ต่างกับ
รศ.ดร.พนิต ภูจันดา ที่เห็นต่างโดยให้ความเห็นว่า
ตามหลักการนั้น BRT ไม่ได้วางแผนเพื่อสอดรับ
กับบริเวณพื้นที่นั้นตั้งแต่แรก การปิดเลนถนน
ช่องทางหนึ่งตลอด 24 ชั่วโมงนั้น ทำให้สภาพ
การจราจรมีปัญหามากขึ้น และมองว่าทำไมไม่ใช้
วิธีการเปิดเลนถนนทั้งหมดแล้วผลักดันให้รถเมล์
มาแทนที่ เป็นต้น

ผู้ศึกษาจึงต้องการที่จะหาคำตอบเหล่านี้โดย
ศึกษาข้อมูลขั้นตอนในการจัดทำบริการสาธารณะ
รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ และศึกษา
บทบาททางการเมืองในการกำหนดนโยบายของ
ตัวแสดงที่มีบทบาทในเรื่องนี้รวมทั้งข้อมูลจาก
องค์กรที่คอยควบคุมดูแลและความคิดเห็นของ
ประชาชนที่ใช้บริการหรือประชาชนในบริเวณ
โดยรอบที่ให้ความสนใจในเรื่องนี้ และความคิดเห็น
จากสื่อออนไลน์ นักวิชาการที่ออกมาแสดงความคิดเห็น
มากมาย

ผู้เขียนจะพยายามสะท้อนให้เห็นใน
ความหลากหลายในทุกๆมิติให้ได้มากที่สุดว่า
บทบาทของทุกตัวแสดงเป็นอย่างไร ทำไม
นโยบายนี้ยังมีการดำเนินการต่อทั้งที่ประสบกับ
ปัญหาหลายด้าน มีการโต้เถียงหรือการแสดง
ความคิดเห็นอย่างไรบ้าง และบทสรุปของเรื่องนี้
เป็นเช่นไร ผู้เขียนจะสะท้อนเรื่องราวให้ปราศจาก
อคติและมีคุณภาพ

ระเบียบวิธีวิจัย

งานชิ้นนี้ถือเป็นการศึกษาบทบาททาง
การเมือง มีการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยเอกสาร ซึ่ง
เป็นวิธีขั้นพื้นฐานของงานวิจัยโดยทั่วไป และ
ผู้วิจัยได้ใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยทำการลง
พื้นที่เข้าไปสัมภาษณ์ทั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบ
ดูแลและผู้ที่ใช้บริการหรือผู้ที่อาศัยอยู่ใกล้ๆกับ
บริเวณที่จัดบริการสาธารณะ Bus Rapid Transit
(BRT) เพื่อสะท้อนให้เห็นมุมมองที่หลากหลาย

วิธีการศึกษาหลักๆ คือ การลงพื้นที่สำรวจ
โดยทำการสัมภาษณ์ที่มีคำถามในลักษณะ
ปลายเปิดเพื่อสะท้อนมุมมอง และใช้วิธีการสังเกต
แบบมีส่วนร่วมจากผู้ให้บริการ ประกอบกับการ
เรียบเรียงข้อมูลหรือเอกสารที่ได้นำมาเรียบเรียง



การนำเสนอโครงการประชุมวิชาการและนำเสนอผลงานระดับชาติของนักศึกษา

ด้านมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ครั้งที่ 1/2561

วันที่ 15 กันยายน 2561

ณ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

นำเสนอผ่านงานชิ้นนี้ ทั้งนี้ผู้เขียนจะนำเสนอ
ชิ้นงานโดยปราศจากความอคติใดๆ ทั้งสิ้น

วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อศึกษาข้อมูลขั้นตอนและวิธีการจัด
บริการสาธารณะรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ
- 2) เพื่อศึกษาการเมืองในการกำหนดนโยบาย
รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ

ผลการวิจัย

ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับขั้นตอนและวิธีการ
จัดบริการสาธารณะรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ

การบริหารงาน

งานโยธาทางกรุงเทพมหานครเป็นผู้ลงทุน
ทั้งหมด และให้ บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด
ดำเนินการหาเอกชนขึ้นมาบริหารจัดการ จัดซื้อ
รถ และจัดหาพนักงานมาปฏิบัติการ แต่ไม่มีส่วน
เข้ามาลงทุน และไม่มีส่วนในการแบ่งผลกำไร จึง
ไม่ขัดต่อพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้า
ร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.
2535 (พ.ร.บ. ร่วมทุน) ซึ่งกรุงเทพธนาคมใช้
วิธีการว่าจ้าง บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ
จำกัด หรือบีทีเอสซี เป็นผู้ดำเนินการติดตั้งระบบ
การเดินทาง และจัดหาพนักงานปฏิบัติการ โดย
จ่ายในส่วนของค่าจ้างดำเนินการเป็นรายปี
ในขณะที่ค่าโดยสารก็ส่งเข้ากรุงเทพมหานคร
ทั้งหมด

ความเป็นมาของโครงการ

โครงการนี้เริ่มต้นเมื่อ พ.ศ. 2548 ในสมัย
ของนายอภิรักษ์ โกษะโยธิน เป็นผู้ว่าราชการ
กรุงเทพมหานคร งบประมาณในการใช้ใน

โครงการทั้งหมดราวๆ 1,500 ล้านบาท หลังจาก
ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 3
มกราคม พ.ศ. 2550 ก็ดำเนินการเริ่มก่อสร้างจริง
เมื่อปี พ.ศ. 2550 และมีกำหนดเปิดให้บริการ
ในช่วงปี พ.ศ. 2551-2552 แต่ได้เกิดความล่าช้า
เนื่องจากการจัดหาตัวรถหยุดชะงักไปถึง 9 เดือน
ภายใต้กระบวนการตรวจสอบความโปร่งใสของ
กรมสอบสวนคดีพิเศษ (ดีเอสไอ) อีกทั้งยังประสบ
กับปัญหาความล่าช้าในกระบวนการจัดซื้อพร้อม
ติดตั้งระบบขนส่งอัจฉริยะ

รายละเอียดช่วงเวลาความคืบหน้าของ
โครงการมีดังนี้

- วันที่ 28 เมษายน พ.ศ. 2553 ผู้บริหาร
กทม. แกลงข่าวประชาสัมพันธ์โครงการที่ศาลาว่า
การกรุงเทพมหานคร โดยนำรถบีอาร์ที่ต้นแบบ 1
คันทดลองวิ่งให้สื่อมวลชนชม
- วันที่ 3-4 พฤษภาคม พ.ศ. 2553 ระหว่าง
เวลา 23.00-05.00 น. เริ่มติดตั้งสะพานทางเดิน
ข้ามแยกสาทร-นราธิวาส
- วันที่ 9 พฤษภาคม พ.ศ. 2553 เริ่มการเดินทาง
รถเพื่อทดสอบระบบขนส่งอัจฉริยะ
- วันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2553 เปิด
ให้บริการทดลองเดินรถบีอาร์ที่ครั้งแรก โดยไม่คิด
ค่าโดยสารเป็นเวลา 3 เดือน จากนั้นเก็บค่า
โดยสาร 10 บาทตลอดสาย และจะเปิดให้บริการ
เต็มรูปแบบในวันที่ 2 มกราคม พ.ศ. 2554 โดย
จัดเก็บค่าโดยสารตามระยะทาง เริ่มต้นที่ 12
บาท สูงสุด 20 บาท
- วันที่ 28 ธันวาคม พ.ศ. 2553 ประกาศ
ขยายเวลาเก็บค่าโดยสาร 10 บาทตลอดสาย
ออกไปอีก 6 เดือน ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.
2554



การนำเสนอโครงการประชุมวิชาการและนำเสนอผลงานระดับชาติของนักศึกษา

ด้านมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ครั้งที่ 1/2561

วันที่ 15 กันยายน 2561

ณ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

• วันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ. 2554 ประกาศขยายเวลาเก็บค่าโดยสาร 10 บาทตลอดสายออกไปอีก 1 ปี เพื่อแบ่งเบาภาระประชาชนหลังวิกฤตน้ำท่วม

• วันที่ 17 มกราคม พ.ศ. 2556 ประกาศขยายเวลาเก็บค่าโดยสาร 10 บาทตลอดสายออกไปอีก 1 ปี เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายในยุคที่ค่าครองชีพสูงขึ้น

• วันที่ 15 เมษายน พ.ศ. 2556 ประกาศเก็บค่าโดยสาร 5 บาทตลอดสาย และไม่เก็บค่าโดยสารกับผู้สูงอายุ คนพิการ และพระสงฆ์ ตามนโยบายของ ม.ร.ว.สุขุมพันธุ์ บริพัตร ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

• วันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2560 พล.ต.อ. อัศวิน ขวัญเมือง ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ประกาศปรับค่าโดยสาร 15 บาทตลอดสาย

รายละเอียดของระบบ

• ตัวรถ เป็นรถโดยสารตอนเดียว ความยาว 12 เมตร กว้าง 2.54 เมตร สูง 3.44 เมตร ใช้เครื่องยนต์ก๊าซธรรมชาติ (เอ็นจีวี) มาตรฐาน EURO III กำลังไม่น้อยกว่า 170 กิโลวัตต์ หรือไม่น้อยกว่า 230 แรงม้า ถึงบรรจุก๊าซ 900 ลิตร ระบบเบรกล้อหน้าและหลังแบบดิสก์เบรก (disc brake) รับน้ำหนักบรรทุกรวมไม่เกิน 18,000 กิโลกรัม จุผู้โดยสารคนละไม่ต่ำกว่า 80 คน มีที่นั่งผู้โดยสาร 20 ที่นั่ง เบื้องต้นได้จัดซื้อมาใช้ในโครงการจำนวน 25 คัน

• ลวดลายรถ เป็นลายเส้นสีเขียวบนตัวรถสีเหลือง

• ภายในรถ มีระบบข้อมูลผู้โดยสารซึ่งประกาศชื่อสถานีบนจอแสดงภาพแบบแอลอีดี (light destination indicator) โดยอัตโนมัติ และมีป้าย

อิเล็กทรอนิกส์บอกจุดหมายปลายทางด้านหน้ารถ นอกจากนี้ยังมีระบบระบุพิกัดตำแหน่งตัวรถ และมีการส่งคลื่นวิทยุไปยังศูนย์ควบคุมที่เกี่ยวข้อง

• ระบบเกี่ยวกับความปลอดภัยในรถ มีกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ภายในรถ พร้อมเครื่องบันทึกภาพที่สามารถบันทึกภาพในระบบดิจิทัลได้ไม่น้อยกว่า 72 ชั่วโมงกล้องโทรทัศน์วงจรปิดภายนอกรถด้านหลังเพื่อช่วยในการถอยรถ พร้อมจอภาพสำหรับพนักงานขับรถ, ปุ่มกดเพื่อแจ้งขอหยุดรถแบบฉุกเฉินถึงดับเพลิง 2 ชุด ระบบนำร่องเข้าจอดที่ชานชาลาสถานีบังคับตัวรถเข้าชิดชานชาลาโดยอัตโนมัติ และมีประตูบานเลื่อนระบบเซ็นเซอร์อัตโนมัติ เพื่อความปลอดภัยระหว่างผู้โดยสารขึ้นลงรถ

• สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการที่นั่งรถเข็น รถทุกคันจะมีตัวล้อกรรเชียง 2 คัน ซึ่งมีทางพาดออกจากตัวรถเทียบกับชานชาลาเมื่อขึ้นลงรถ

• ระบบการเดินรถ ใช้ระบบขนส่งอัจฉริยะ (intelligent transportation systems/ITS) เป็นระบบอัตโนมัติสัญญาณควบคุมการเดินรถบีอาร์ทีที่ได้รับไฟเขียวทันทีที่เดินรถผ่านแยก และสามารถบอกได้ว่ารถบีอาร์ทีคันต่อไปจะมาถึงในอีกกี่นาที โดยติดตั้งที่บริเวณถนน สถานี และศูนย์ควบคุมการเดินรถ

• เวลาให้บริการ : 06.00-24.00 น.

• ความถี่ในการเดินรถ ชั่วโมงเร่งด่วน 5 นาทีต่อคัน (06.30-09.30 น. และ 16.00-20.00 น.) นอกชั่วโมงเร่งด่วน 10 นาทีต่อคัน (รวมวันเสาร์-อาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์) ความเร็วเฉลี่ย 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เดินรถคันละ 6 เที่ยวหรือ 200 กิโลเมตรต่อวัน



การนำเสนอโครงการประชุมวิชาการและนำเสนอผลงานระดับชาติของนักศึกษา

ด้านมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ครั้งที่ 1/2561

วันที่ 15 กันยายน 2561

ณ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

• เวลาเดินทางเฉลี่ย ช่วงสถานีละ 5-7 นาที หรือตลอดสาย 25-35 นาที (เร็วกว่ารถยนต์ทั่วไปที่ใช้เวลาเฉลี่ย 45 นาที-1 ชั่วโมง)

• ตัวโดยสาร มีระบบตัวไร้มลพิษที่รองรับการใช้ตัวร่วมกับระบบรถไฟฟ้ได้

• จุดจอดแล้วจรอยู่ที่สถานีราชพฤกษ์ (ไม่เปิดให้บริการ)

• สถานีก๊าซเอ็นจีวี และศูนย์ซ่อมบำรุงรถบีอาร์ที อยู่ที่บริเวณโรงบำบัดน้ำเสียช่องนนทรี ด้วยความร่วมมือจาก ปตท.

• โครงการนี้ คาดว่าจะมีผู้ใช้บริการ 35,000 คนต่อวัน จะทำให้ผู้ใช้รถส่วนตัวบนเส้นทางหันมาใช้ระบบบีอาร์ทีได้ประมาณ 6,000 คน มีจุดคุ้มทุนอยู่ที่ประมาณ 180-200 ล้านบาทต่อปี เฉลี่ยเดือนละ 12-15 ล้านบาท

การเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น

• สถานีสาทร เชื่อมต่อกับสถานีช่องนนทรีของ รถไฟฟ้าบีทีเอส สายสีลม

• สถานีราชพฤกษ์ เชื่อมต่อกับสถานีตลาดพลู ของรถไฟฟ้าบีทีเอส สายสีลม ส่วนต่อขยาย ช่วงตากสิน-บางหว้า

• จากการศึกษาเส้นทางเรือ พบว่ามีท่าเรือ 4-5 แห่งที่ผู้โดยสารสามารถโดยสารเรือข้ามฟากแม่น้ำเจ้าพระยาจากฝั่งธนบุรีมาใช้บริการได้ เช่น จากท่าเรือธนาคารกสิกรไทย สามารถข้ามฟากมาใช้บริการที่สถานีวัดดอกไม้ได้โดยตรง

รายชื่อสถานี

มีจำนวนทั้งหมด 12 สถานี ระยะทางของตลอดสายอยู่ที่ประมาณ 15-16 กิโลเมตร จะเห็นว่าเป็นเพียงการเดินทางในระยะสั้นๆเท่านั้น รายชื่อสถานีประกอบด้วยสาทร, อาคารสงเคราะห์, เทคโนโลยีกรุงเทพ, ถนนจันทร์, นาราม 3, วัดदान,

วัดปวิवास, วัดดอกไม้, สะพานพระราม 9, เจริญราษฎร์, สะพานพระราม 3, ราชพฤกษ์ เป็นสถานีสุดท้าย

บทบาทตัวแสดงที่มีอิทธิพลต่อภาครัฐ

จุดมุ่งหมายในการจัดบริการสาธารณะรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษเพื่อลดปัญหาการใช้เวลาในการเดินทางที่ใช้เวลานานในช่วงเวลาเร่งด่วนให้กับประชาชน โดยบุกเบิกจักทำในพื้นที่ที่เป็นพื้นที่ที่มีความเจริญมากมีประชาชนทำงานเป็นจำนวนมาก ระหว่างสายสาทรถึงราชพฤกษ์ เป็นระยะสั้นๆ เพียง 15.69 กิโลเมตร

เมื่อนโยบายรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษเริ่มเปิดให้บริการก็ประสบกับปัญหาสำหรับประชาชนที่มีความคิดเห็นทั้งเห็นด้วยและไม่เห็นด้วย ประชาชนที่เห็นด้วยต่างเห็นเป็นเสียงเดียวกันว่า “ดี เป็นประโยชน์กับพวกเขาเป็นอย่างมากเพราะช่วยลดเวลาในการเดินทาง และถือว่าเป็นราคาที่ไม่แพงมากสามารถเข้าถึงได้” ประชาชนส่วนใหญ่ที่เห็นด้วยเป็นประชาชนที่ใช้บริการ ส่วนประชาชนที่ไม่เห็นด้วยต่างบอกเป็นเสียงเดียวกันว่า “คิดว่าเป็นการเอาเปรียบด้วยการดิ่งเลนที่เป็นเลนสาธารณะไปหนึ่งช่องทางในการเดินรถบีอาร์ทีเลย ทำให้พวกเขาต้องเจอกับปัญหารถติดมากขึ้น และเห็นว่าทำให้รถติดมากกว่าเดิม” ประชาชนที่ไม่เห็นด้วยส่วนใหญ่เป็นผู้อยู่อาศัยบริเวณรอบๆและผู้ที่ใช้เส้นทางในการสัญจร

นอกจากนี้เมื่อมีการเปิดบริการนั้นก็ทำให้ประสบกับปัญหาการขาดทุนอยู่ที่ราวๆ 200 ล้านบาทต่อปี หรือเฉลี่ย 500,000 บาทต่อวัน ซึ่งรวมระยะเวลาที่เปิดให้บริการเป็นเวลา 7 ปี มีผู้ใช้บริการเฉลี่ยต่อวันมากกว่า 20,000 คนต่อวัน เมื่อรวม



การนำเสนอโครงการประชุมวิชาการและนำเสนอผลงานระดับชาติของนักศึกษา
ด้านมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ครั้งที่ 1/2561
วันที่ 15 กันยายน 2561

ณ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

จำนวนที่ขาดทุนนั้นถือว่าเป็นจำนวนที่มหาศาล ทำให้กรุงเทพมหานครคิดทบทวนจะยกเลิกการให้บริการรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ และเหมือนว่าจะเริ่มปิดให้บริการไปบางสถานีแล้วในบางส่วน

แต่ก็มีกระแสข่าวที่ให้ความสนใจในกรณีนี้ ทำให้ประชาชนและนักวิชาการออกมาแสดงความคิดเห็นเป็นจำนวนมากโดยแบ่งออกเป็นสองฝ่ายที่มีความคิดเห็นแตกต่างกันชัดเจน อีกฝ่ายเห็นด้วยที่จะให้ยกเลิกแต่อีกฝ่ายนั้นไม่เห็นด้วยที่จะให้ยกเลิกอยากให้มีการจัดบริการต่อ

เมื่อเกิดข้อถกเถียงระหว่างสองฝ่ายทำให้กรุงเทพมหานครคิดทบทวนอีกครั้งเพราะโครงการใกล้จะหมดสัญญาพอดีในช่วงปี พ.ศ. 2559 โดยเปิดให้มีการประมูลและมีข้อสรุปว่าให้บริษัทกรุงเทพธนาคม จำกัดและบริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด เป็นผู้ต่อสัญญาดูแลต่อเริ่มสัญญาตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน พ.ศ. 2560 ถึง 31 สิงหาคม พ.ศ. 2566 และทั้งสองบริษัทก็รับทราบนโยบายของ พล.ต.อ.อัศวิน ขวัญเมือง ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครว่าจะไม่สนับสนุนงบประมาณจำนวน 230 ล้านบาทเป็นระยะเวลา 6 ปี เพื่อประหยัดงบมากกว่า 1,500 ล้านบาท ซึ่งบริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด ยินดีรับข้อเสนอดังกล่าว ทำให้โครงการนี้สามารถดำเนินการต่อตามความประสงค์ของประชาชนกลุ่มที่ใช้บริการเป็นประจำที่เรียกร้องให้ดำเนินการต่อไม่ยอมให้ยกเลิก

ความคิดเห็นของประชาชน

“ระบบดี แต่ไม่เหมาะกับประเทศไทย เพราะดันเอารถที่ขึ้น-ลงทางขวามาใช้ และทุกคนต้องข้ามสะพานเพื่อไปข้ามสะพานลอยเพื่อไปขึ้น

BRT ที่สถานีอยู่เกาะกลางถนนทำบัสเลนก็ไม่ได้เกิดผลมีรถส่วนบุคคลเข้ามาวิ่งในเลนของรถด่วน BRT และรถเมล์ไม่วิ่งตามกัน เกิดการแซงและตัดหน้าเพื่อรับผู้โดยสารไปเอาแบบอย่างจากหลายๆประเทศมาใช้แต่แต่ก็ต้องมาเสียระบบเพราะวินัยของคนในประเทศ”

“ก็มีทั้งคนที่เห็นด้วย (คนใช้รถส่วนตัว) และคนที่ไม่เห็นด้วย (คนใช้บริการรถด่วนพิเศษ BRT) ในการตัดสินใจยกเลิกการให้บริการในครั้งนี้แต่ละฝ่ายก็มีเหตุผล ซึ่งจะว่าไปก็ถูกทั้งนั้นอยู่ที่ว่ามองจากมุมไหนเพราะไม่มีสิ่งใดดีเลิศจนไร้ที่ติหรือไร้ประโยชน์ ไร้คุณค่า จนหาข้อดีไม่ได้เลยสักอย่าง จึงไม่ขอวิจารณ์เช่นกัน ในเมื่อท่านที่มีอำนาจตัดสินใจ พินิจลงมติสั่งหยุดวิ่ง BRT เมื่อครบสัญญาจ้างไปแล้วจะไปเรียกร้องอะไรใครได้

อยากจะถามรองผู้ว่าที่บอกว่าที่บอกว่าจะมีรถเมล์ให้บริการแทน ก็บนถนนพระราม 3 นั้นก็มีรถเมล์วิ่งอยู่เพียงแต่อาจจะยังไม่ถึงสายที่วิ่งในเส้นทางที่ BRT วิ่งอยู่เท่านั้นแต่มันจะปลอดภัยและสภาพดีเหมือน BRT หรือไม่ต้องรอรถต่อไป ในฐานะผู้ใช้รถด่วนพิเศษ BRT หากบริการสาธารณะนี้หยุดวิ่งก็แค่กลับมาใช้รถส่วนตัวแทนก็เท่านั้นเอง ซึ่งก็เหมือนคนกรุงเทพทั่วไปตรงที่ หากการขนส่งสาธารณะไม่สะดวก ก็ต้องหันมาใช้รถส่วนตัวจำนวนรถบนถนนก็ต้องเพิ่มขึ้น เป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้”

“เสียตายนถ้าบริการสาธารณะรถด่วนพิเศษ BRT ยกเลิกเป็นหนึ่งในคนที่ใช้เป็นประจำ การเดินทางด้วยรถ BRT รู้สึกปลอดภัยเพราะมีเลนเป็นของตัวเอง ไม่ต้องวิ่งเปลี่ยนเลนไปมาเหมือนรถเมล์ทั่วไปทำให้ช่วยประหยัดเวลาในการเดินทางได้”

“แนะนำการแก้ปัญหา BRT 1.ขึ้นราคาสำหรับคนทั่วไป เพราะคนส่วนใหญ่ที่ใช้ก็พนักงาน



การนำเสนอโครงการประชุมวิชาการและนำเสนอผลงานระดับชาติของนักศึกษา

ด้านมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ครั้งที่ 1/2561

วันที่ 15 กันยายน 2561

ณ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

ออฟฟิต ขึ้นราคาเป็น 20 บาท ก็ยังมีคนใช้บริการ เพราะถือเป็นการซื้อเวลา 2.เด็ก คนชรา ก็เปลี่ยนเป็นอุดหนุนบางส่วนแทน ไม่ใช่ขึ้นฟรี เช่น ให้จ่ายครึ่งราคา 3.เพิ่มรถ ไหนๆ fix cost ก็จ่ายไปแล้วแค่เพิ่มรถช่วงเช้าเย็น จ่าย variable cost ไม่มากแต่ก็น่าจะช่วยให้มีรายได้เพิ่มขึ้นน่าจะช่วยลดการขาดทุนได้ ถ้าอ้างว่ารถแบบเดิมแพง ก็หารถที่ต้นทุนถูกลงมา 4.หารายได้เพิ่มด้วยการปล่อยเช่าพื้นที่บนสถานี ดูตัวอย่างที่ BTS ให้มีการเช่า kios ของ ตู้ขายของอัตโนมัติ พื้นที่โฆษณา เป็นต้น”

“เราเป็นผู้โดยสาร BRT ค่อนข้างประจำจะบอกว่ารถไม่มีคนใช้เลยก็ไม่ใช่ เพราะอยู่ช่วงเวลากลางเลิกงานมีคนมาใช้บริการเยอะมาก และต่อแถวกันยาวมากน่าจะคิดตรงราคาตั้งไว้อย่างเดียว เพราะจำได้ว่าจะปรับมาเป็นราคาปกติแต่ไม่ปรับสักที แถมยังลดราคาอีกเพื่อเป็นนโยบาย ยังสงสัยตรงที่ว่าคนยังไม่ถึงเป้าหมาย ถ้าถึงเป้าหมายกว่านี้ตอนหลังเลิกงานนี้ผู้โดยสารอาจจะเยอะกว่านี้ ถ้าจะยกเลิกจริงๆก็เสียขายที่สร้างมาตั้งเยอะแยะ หวังว่าจะได้เอาไปใช้ประโยชน์”

“เราต้องรู้จักการแยกแยะ 1) ราคาค่าโดยสารไม่สะท้อนต้นทุนที่แท้จริงในการบริหารงาน มองว่าการปรับอัตราค่าโดยสารตามระยะทาง 5/10/15/20 บาท ส่วนค่าโดยสารนักเรียน นักศึกษา ผู้สูงอายุ ลดครึ่งราคาไม่ต้องถึงขั้นใช้บริการฟรี ก็สามารถช่วยให้ขาดทุนน้อยลงได้ 2) ปัญหารถส่วนบุคคลเข้าใช้ช่องทาง BRT ต้องจัดการอย่างจริงจัง ทำอย่างไรก็ได้ให้ BRT เจอปัญหารถติดน้อยที่สุด ยิ่งช่วงก่อนถึงราชพฤกษ์รถติดมาก ไม่เร็วจริงเหมือนต่างประเทศ 3)การออกแบบสถานีที่เปลืองการใช้พลังงานมากเกินความจำเป็น

เช่นสถานีสาทร อันที่จริงแล้วไม่จำเป็นต้องมีเครื่องปรับอากาศเอากะจกกันออกให้หมดให้เหมือนกับสถานีอื่นๆ จะช่วยลดต้นทุนได้ 4) ปรับทัศนคติผู้ใช้ถนนร่วมกับ BRT เห็นหลายความคิดเห็นบอกว่าถนน 1 เลนให้รถวิ่ง 1 คนอยากให้มองรถแบบนี้ รถ 1 คันสามารถจุรถได้ที 40 คน ถ้าทั้ง 40 คนขับรถมาบนถนนดังกล่าว 40 คัน 1 เลนที่ว่าก็ไม่พอ”

“ในเวลาช่วงเช้า BRT ควรจะปล่อยรถให้เยอะกว่านี้หรือไม่ก็ควรหาวิธีการแก้ไข ให้ผู้ใช้บริการฝั่งขาเข้าสาทร เห็นแล้วสงสารต้องยืนคอยนานๆ กับบริการรถที่ไม่ค่อยได้มาตรฐาน”

“บริการรถด่วน BRT ยกเลิกไปได้ก็ดี ถนนราวิวาสไม่เห็นรถติดจะดีขึ้น ปัญหาความเข้าใจนี้สะท้อนอะไรหลายอย่างเลย แทบทุกที่ในโลก BRT ไม่ได้ทำให้รถหายติด”

สรุปความคิดเห็นของประชาชนได้ว่า ประชาชนที่พึงพอใจให้มีบริการบีอาร์ทีนั้นเป็นเพราะพวกเขาใช้บริการบีอาร์ทีที่อยู่เป็นประจำในการเดินทางไปทำงานและไปโรงเรียน และในส่วนที่ไม่พึงพอใจก็เพราะไม่ประทับใจกับบริการจึงมีผู้ที่เลือกที่จะเลิกใช้บริการและผู้ที่เกี่ยวข้องให้ปรับปรุงแก้ไขในส่วนที่บกพร่อง ขณะที่บางส่วนไม่ยอมให้มีบริการรถบีอาร์ทีเพราะทำให้พวกเขาต้องเผชิญกับปัญหาการจราจรติดขัดเนื่องจากพวกเขาเป็นผู้ที่ใช้รถส่วนบุคคลทำให้ได้รับผลกระทบ

ความคิดเห็นของนักวิชาการ

ดร.สามารถ ราชพลสิทธิ์ ให้ความเห็นว่าควรสนับสนุนให้วิ่งรถบีอาร์ทีต่อไป โดยให้มองปัญหาการขาดทุน 500,000 บาทต่อวันว่า ให้มองเทียบกับขนส่งมวลชนอื่นๆที่ขาดทุนด้วยเช่นกัน เพราะ



การนำเสนอโครงการประชุมวิชาการและนำเสนอผลงานระดับชาติของนักศึกษา
ด้านมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ครั้งที่ 1/2561
วันที่ 15 กันยายน 2561

ณ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

คิดว่าสามารถพัฒนาและดึงดูดใจให้มีผู้มาใช้
บริการมากขึ้นได้หรืออาจติดตั้ง Wi-Fi หรือแสดง
ตารางเวลาเดินรถ ก็อาจจะช่วยแก้ไขปัญหาก็ได้

รศ.ดร.พนิต ภูจันดา ให้ความเห็นว่าตาม
หลักการนั้นปีอาร์ที่ไม่ได้วางแผนเพื่อสอดรับกับ
บริเวณพื้นที่นั้นตั้งแต่แรก การปิดเลนถนน
ช่องทางหนึ่งตลอด 24 ชั่วโมงนั้น ทำให้สภาพ
การจราจรมีปัญหามากขึ้น และมองว่าทำไมไม่ใช้
วิธีการเปิดเลนถนนทั้งหมดแล้วผลักดันให้รถเมล์
มาแทนที่ ในส่วนของข้อถกเถียงด้านการขาดทุน
รศ.พนิต บอกว่า ขาดทุนได้ แต่ทำรายได้ให้ระบบ
ภาษีเท่าไร ยกตัวอย่างเช่น ช่วยลดปัญหาจราจรติด
หรือไม่ ช่วยลดปริมาณรถยนต์บนท้องถนนหรือไม่
ช่วยให้คนใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้นหรือไม่
เพราะฉะนั้น นอกจากขาดทุนได้แล้ว จะต้อง
คิดถึงผลประโยชน์อื่นๆมาหักลบด้วย

สรุปความคิดเห็นของนักวิชาการได้ว่า
ถึงแม้ว่าการที่จัดทารถปีอาร์ที่ไม่เหมาะสม
ตั้งแต่แรกนั้นเนื่องด้วยพื้นที่ถนนของไทยที่ไม่
เอื้ออำนวย แต่เมื่อมีการลงทุนไปเป็นจำนวนมาก
แล้วการที่จะทุบทิ้งจะทำให้เงินที่เสียไปสูญเปล่า
ทางออกที่ดีควรพยายามดึงดูดประชาชนให้เข้ามา
ใช้บริการหรือแก้ไขปรับเปลี่ยนรูปแบบตาม
ความเหมาะสมดีกว่า

บทบาทภาครัฐ

ภาครัฐถือเป็นบุคคลสำคัญในการจัดนโยบาย
สาธารณะและตัดสินใจหรือจัดการแก้ไขปัญหาที่
เกิดขึ้นในประเทศ ประชาชนและนักวิชาการเป็น
ตัวแสดงที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของภาครัฐ
เมื่อเกิดปัญหาขึ้นภาครัฐจะต้องทำการรับฟัง
ความคิดเห็นของประชาชน

ปัจจุบันช่องทางของการสื่อสารมีหลากหลาย
ทางทำให้ประชาชนสามารถรับรู้ข่าวสารได้
รวดเร็วและกล้าที่จะแสดงความคิดเห็นมากกว่า
สมัยก่อน การที่มีผู้สนใจจำนวนมากทำให้เป็นที่
จับตามอง ภาครัฐจึงไม่สามารถเพิกเฉยกับ
ความคิดเห็นของประชาชนได้ ในกรณีนี้ก็เช่นกัน
เพราะมีการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนที่
อยากให้เปิดบริการต่อจึงส่งผลให้รัฐตัดสินใจ
ให้บริการต่อ เห็นได้ว่ารัฐนั้นให้ความสำคัญกับ
ความคิดเห็นของประชาชน

จากข้อความด้านบนเราจะเห็นได้ว่าบทบาท
ของกลุ่มคนเหล่านี้ถือว่ามีอิทธิพลต่อการจัด
บริการสาธารณะรถโดยสารด่วนพิเศษของภาครัฐ
เป็นอย่างมาก ทำให้มีข้อถกเถียงระหว่างสองฝ่าย
ที่ทั้งเห็นด้วยและไม่เห็นด้วย แสดงให้เห็นว่าพวก
เขาเหล่านี้สามารถสร้างความกดดันต่อส่วนของ
ภาครัฐได้เป็นอย่างมากในการที่จะตัดสินใจจะ
แก้ไขปัญหาหรือยุติโครงการ ดังนั้นเราจึงจะมา
วิเคราะห์ว่าเพราะเหตุใดโครงการนี้จึงไม่ถูก
ยกเลิกและดำเนินการต่อโดยที่ขาดทุนเป็นจำนวน
มากเนื่องจากสาเหตุอะไร

การเมืองในการกำหนดนโยบายรถโดยสาร ประจำทางด่วนพิเศษ

ภาครัฐถือเป็นตัวแสดงสำคัญที่มีบทบาท
ด้านการบริหารและควรจัดสรรบริการสาธารณะ
ให้แก่ประชาชนให้เกิดความเป็นอยู่ที่ดีกับ
ประชาชนให้มากที่สุด สิ่งที่ภาครัฐควรคำนึงถึงคือ
ผลประโยชน์ส่วนรวมโดยการถ่ายทอดออกมาใน
รูปแบบของ “นโยบายสาธารณะ” ในขณะที่เดียวกัน
รัฐก็จะไม่หวังผลประโยชน์ส่วนตนหรือผลกำไร
ใดๆ ให้กับตน

เราจะเห็นว่าการจัดนโยบายสาธารณะมี
ความสำคัญเป็นอย่างมากเพราะถือเป็นการ



การนำเสนอโครงการประชุมวิชาการและนำเสนอผลงานระดับชาติของนักศึกษา
ด้านมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ครั้งที่ 1/2561
วันที่ 15 กันยายน 2561

ณ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

พัฒนาและแก้ไขกับปัญหาที่เกิดขึ้น ก่อนที่เราจะสามารถจัดทำบริการสาธารณะที่ตื้นนั้นเราจะต้องเข้าใจความหมายของคำว่า “บริการสาธารณะ” ก่อน ยกตัวอย่างการนิยามความหมายของคำว่า บริการสาธารณะ ได้ดังนี้

(นราธิป ศรีธรรม 2554 : 1-25) ได้ให้ความหมาย บริการสาธารณะว่า การบริการหรือกิจกรรมที่รัฐนั้นจัดทำขึ้นเพื่อให้เกิดประโยชน์สาธารณะหรือเพื่อตอบสนองความต้องการของส่วนรวม โดยอยู่ในความควบคุมของฝ่ายปกครองที่จัดทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนองความต้องการส่วนรวมของประชาชนอันเป็นการพัฒนาคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นให้กับประชาชน และเพื่อพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคมให้กับท้องถิ่นรวมถึงการพัฒนาประเทศในภาพรวม

มีหลักการที่เป็นประเด็นสำคัญในการจัดบริการสาธารณะคือจะต้องดำเนินการเพื่อให้เกิดประโยชน์ส่วนรวมสามารถตอบสนองความต้องการของท้องถิ่น มีความเสมอภาค ความต่อเนื่อง และความโปร่งใสในการให้บริการสาธารณะกับประชาชน

(เทพศักดิ์ บุญยรัตพันธ์, 2554 : 13) ได้ให้ความหมายการให้บริการสาธารณะว่า การที่บุคคลหรือกลุ่มบุคคลหรือหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการให้บริการสาธารณะ อาจเป็นของภาครัฐหรือภาคเอกชน ทำหน้าที่จัดบริการให้แก่บริการสาธารณะแก่ประชาชน โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนและจัดให้บริการสาธารณะที่เป็นระบบ

(Thomas R. Dye ใน Understanding Public Policy, 1984) ได้ให้ความหมายของนโยบายสาธารณะว่า การกระทำบางสิ่งบางอย่างที่มีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขปัญหาหรือสิ่งที่เกี่ยวข้อง

กับเรื่องใดเรื่องหนึ่ง โดยมีการนำไปปฏิบัติโดยบุคคลหรือกลุ่มบุคคลต่างๆ เป็นต้น

เมื่อสามารถเข้าใจถึงความหมายของการจัดบริการสาธารณะที่ตีแล้วเราก็จะสามารถจัดการหรือแก้ไขออกมาเป็นนโยบายที่มีคุณภาพและเกิดผลประโยชน์กับประชาชนจำนวนมากได้ ดังนั้นการจัดทำนโยบายสาธารณะจึงเป็นเรื่องสำคัญต่อการพัฒนาและแก้ไขความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นของประชาชนอยู่เรื่อยไปไม่มีวันสิ้นสุด

ผู้เขียนอยากอธิบายถึงความหมายของคำว่า “การเมือง” (John Redekop : จอห์น เรเดคอป) ได้ให้ความหมายไว้ว่าการเมือง คือกิจกรรมทั้งหลายที่มีจุดประสงค์หลักอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่าง ต้องการปรับเปลี่ยนหรือมีอิทธิพลต่อโครงสร้างหรือกระบวนการปกครอง ต้องการมีอิทธิพลหรือเปลี่ยนตัวผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง ต้องการมีอิทธิพลต่อการกำหนดนโยบายสาธารณะ ต้องการมีอิทธิพลต่อการปฏิบัตินโยบาย ต้องการสร้างความตระหนักให้เกิดขึ้นแก่สาธารณะที่มีต่อการปกครองกระบวนการ บุคคลและนโยบายสาธารณะ หรือต้องการมีอิทธิพลหรืออำนาจในการดำรงตำแหน่งรัฐบาล

(Aristotle : อริสโตเติล) ให้ความหมายการเมืองว่า มนุษย์เป็นสัตว์การเมืองต้องอาศัยอยู่รวมกันเป็นกลุ่มหรือชุมชน โดยแตกต่างกันไปจากสัตว์โลกอื่นๆที่ใช้ชีวิตอยู่ด้วยสัญชาตญาณเป็นหลัก แต่มนุษย์นอกจากจะอยู่ด้วยสัญชาตญาณแล้วยังมีเป้าหมายของการอยู่ร่วมกันอีกด้วย ดังนั้นการอยู่ร่วมกันของมนุษย์จึงไม่ใช่แค่มีชีวิตอยู่ไปเพียงวันๆเท่านั้น แต่เป็นการอยู่ร่วมกันเพื่อจะให้ชีวิตที่ดีขึ้นอีกด้วย



การนำเสนอโครงการประชุมวิชาการและนำเสนอผลงานระดับชาติของนักศึกษา
ด้านมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ครั้งที่ 1/2561
วันที่ 15 กันยายน 2561

ณ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

เราก็จะมองเห็นภาพของการเมืองในแง่หนึ่งว่าการเมืองนั้นก็คือการอยู่ร่วมกันของมนุษย์ในชุมชนหรือสังคมเพื่อให้มีความสงบสุข

(ช้อยอนันต์ สมุทวณิช, 2536 : 61) ให้ความหมายว่า การเมืองเป็นเรื่องเกี่ยวกับรูปแบบของรัฐและการจัดระเบียบความสัมพันธ์ภายในรัฐระหว่างผู้ปกครองและผู้ถูกปกครอง โดยเมื่อสังคมมนุษย์ยังมีความจำเป็นที่จะต้องมียุติธรรม เราจึงต้องแบ่งออกเป็นสองพวกใหญ่ๆ คือ ผู้ที่ทำหน้าที่บังคับกับผู้ถูกบังคับเสมอ สรุปได้ว่าการเมืองหมายความถึงการที่เราอยู่ร่วมกันเป็นกลุ่มหรือชุมชนเพื่อมีเป้าหมายร่วมกันเพื่อมีชีวิตที่ดีขึ้น โดยแบ่งบทบาทหน้าที่เป็นผู้ปกครองและผู้ถูกปกครองเพื่อบรรลุเป้าหมายร่วมกัน

นโยบายรถโดยสารด่วนพิเศษสะท้อนมุมมองให้เราเห็นว่าประชาชนและเหล่านักวิชาการมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจดำเนินการของภาครัฐสะท้อนให้เห็นว่าภาครัฐให้ความสำคัญกับความคิดเห็นของประชาชนและรับฟังความคิดเห็นของประชาชนมากกว่าสมัยก่อน และตัวประชาชนเองก็กล้าที่จะแสดงออกในด้านความเห็นส่วนตัวมากขึ้น กรณีนี้ถึงแม้ว่าจะมีการขาดทุนเป็นจำนวนมากก็ตามแต่ผลลัพธ์ที่ออกมาก็คือยืนยันที่จะดำเนินการต่อเพราะมีการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนแล้วว่าประชาชนนั้นต้องการให้มีการเปิดให้บริการต่อ ไม่อยากให้ยกเลิกบริการ

เราเห็นได้ว่าภาครัฐเลือกที่จะรับฟังความคิดเห็นของประชาชนก่อนที่จะตัดสินใจแก้ไขปัญหาเอง อีกเหตุผลของ พล.ต.อ. อัศวิน ขวัญเมือง ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครที่เห็นสมควรไม่ให้ยกเลิกเนื่องจากมีการลงทุนมากกว่า 1,500 ล้านบาท จึงไม่คุ้มค่าที่จะต้องทุบทิ้งหรือยกเลิกสามารถหาทางออกได้ด้วยการเพิ่ม

อัตราค่าโดยสาร ซึ่งจะช่วยลดการขาดทุนได้ อีกอย่างเราจะเห็นได้ว่าการขาดทุนของบีอาร์ทีใช้ว่าจะเป็นโครงการเดียวที่ขาดทุน ในหลายๆนโยบายของรัฐก็เกิดภาวะขาดทุนมากมายเช่นกัน

ยกตัวอย่างกรณีของรถไฟฟ้าสายสีม่วงที่มีเส้นทางระหว่างบางใหญ่ไปถึงเตาปูน ในขณะที่ทุนในการสร้างบีอาร์ทีนั้นถูกกว่าค่าก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วงหลายเท่า และเมื่อเรามองที่ผลประโยชน์การปรากฏว่าบีอาร์ทีขาดทุนต่อวันแค่ประมาณ 500,000 บาทต่อวัน ในขณะที่รถไฟฟ้าสายสีม่วงขาดทุนประมาณ 3.5 ล้านบาทต่อวันเป็นที่เข้าใจกันว่าโดยทั่วไปว่าการให้บริการขนส่งมวลชนโดยภาครัฐนั้นไม่ว่าจะโครงการไหนก็ขาดทุนกันทั้งนั้น เพราะถือเป็นพันธกิจสาธารณะที่รัฐต้องให้บริการแก่ประชาชนโดยไม่หวังผลกำไร แต่เราต้องทำให้ขาดทุนน้อยที่สุด

กรณีนี้ได้สะท้อนความเป็นการเมืองที่ว่าคือการที่มนุษย์อยู่ร่วมกันเป็นสังคมที่มีบทบาทต่อกัน มีผู้ปกครองและผู้ใต้ปกครองที่มีเป้าหมายร่วมกันเพื่อสร้างความเป็นอยู่ที่ดีให้กับคนในสังคมนั้น การเมืองยังหมายถึงการที่เราแสดงความคิดเห็นถกเถียงระหว่างกันอีกด้วย การเมืองที่ดีควรขับเคลื่อนไปพร้อมกับการจัดทำนโยบายเพราะการจัดทำนโยบายจะทำให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

สรุปได้ว่าการเมืองมีภาครัฐเป็นตัวแสดงและประชาชนก็เป็นอีกหนึ่งตัวแสดงที่มีบทบาทในการร่วมกันแสดงออกทางความคิด และการจัดทำนโยบายสาธารณะนั้นก็ถือเป็นเรื่องที่ดีและการแก้ไขปัญหาทางออกที่ดีอาจไม่ใช่แค่การตัดปัญหาโดยการล้มเลิก แต่การแก้ไขปัญหาที่ดีอาจทำได้โดยการหาทางออก ที่รัฐเสียผลประโยชน์ให้น้อยลงแต่ไม่ยกเลิกนโยบายที่มีประโยชน์ต่อ



การนำเสนอโครงการประชุมวิชาการและนำเสนอผลงานระดับชาติของนักศึกษา
ด้านมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ครั้งที่ 1/2561
วันที่ 15 กันยายน 2561

ณ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

ประชาชน เพราะถือเป็นหน้าที่ที่จะต้องจัดทำบริการสาธารณะที่รัฐจะต้องจัดทำและให้บริการแก่ประชาชนโดยไม่หวังผลกำไร รัฐทำได้โดยทำให้รัฐขาดทุนน้อยที่สุดโดยไม่ต้องตัดสิ่งอื่นเพียงยุบนโยบายนั้นเพียงอย่างเดียว

สรุปและอภิปรายผล

นโยบายสาธารณะรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษเป็นนโยบายที่จัดทำขึ้นโดยมีจุดประสงค์ที่จะอำนวยความสะดวกสบายให้กับประชาชนในการช่วยลดการใช้เวลาในการเดินทาง และช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดเพราะคาดว่าคนจะลดใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและหันมาใช้บริการสาธารณะมวลชนมากขึ้น เมื่อเริ่มเปิดให้บริการก็ประสบกับปัญหาเรื่อยมา รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษหรือบีอาร์ทีต้องเจอกับภาวะขาดทุนสะสม

การวิเคราะห์วิจารณ์ของประชาชนที่ได้รับผลกระทบที่ไม่พอใจให้จัดบริการบีอาร์ทีโครงการนี้ทำให้กรุงเทพมหานครต้องขาดทุนทั้งหมดราวๆ 1,500 ล้านบาท ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นนี้อาจเป็นเพราะความผิดพลาดบางประการที่เห็นได้ชัดคือมีการจัดเก็บราคาที่ค่อนข้างต่ำทำให้ขาดทุนไม่สามารถดึงทุนที่เสียไปคืนมาได้แถมยังต้องขาดทุนสะสมเพิ่มจากเดิมไปอีก

เมื่อกรุงเทพมหานครต้องรับผิดชอบจำนวนที่ขาดทุนมาเป็นเวลาถึง 7 ปี จึงตัดสินใจที่จะยกเลิกบริการบีอาร์ที แต่ก็ต้องล้มเลิกและดำเนินการต่อเนื่องจากประชาชนได้ออกมาแสดงความคิดเห็นและเรียกร้อง บทบาทของประชาชนแม้จะมีทั้งผู้ที่อยากให้ยกเลิกบริการและผู้ที่ไม่อยากจะยกเลิกบริการจำนวนที่เกือบเท่าๆ กัน แต่ภาครัฐก็เลือกที่จะเปิดให้บริการต่อเพราะเห็นว่าประชาชนที่ใช้บริการมาเป็นระยะเวลาานานที่

เฉลี่ยเป็นจำนวนที่แน่นอนคือมากกว่า 20,000 คนต่อวัน ที่ใช้บริการรถบีอาร์ที ยอยากให้เปิดให้บริการต่อเพราะมีผลกระทบต่อพวกเขาพวกเขาขอยอมจ่ายอัตราค่าโดยสารที่สูงขึ้นได้แต่ไม่อยากจะให้มีการยกเลิก

ภาพเหล่านี้สะท้อนถึงการเมืองในสังคมไทยที่มีการถกเถียงและโต้แย้งระหว่างประชาชนกับภาครัฐ การเมืองไม่จำเป็นจะต้องเป็นเรื่องระหว่างนักการเมืองกับนักการเมืองเสมอไป การโต้แย้งหรือถกเถียงในกลุ่มๆหนึ่งก็ถือว่าเป็นการเมืองเช่นเดียวกัน การที่ภาครัฐให้ความสนใจประชาชนและประชาชนกล้าที่จะแสดงออกเป็นเรื่องที่ดี เพราะจะทำให้ภาครัฐสามารถเข้าใจความต้องการของประชาชนที่แท้จริงโดยเกิดการรับฟังและร่วมกันแก้ไขปัญหาและหาทางออกที่ทุกฝ่ายจะได้รับประโยชน์ร่วมกันให้ได้มากที่สุด

ผู้เขียนมีความคิดเห็นว่าภาครัฐมีหน้าที่จัดทำนโยบายสาธารณะเพื่อความเป็นอยู่ที่ดีของประชาชนของตน เราจึงควรผลักดันให้มีการจัดทำบริการสาธารณะให้เกิดขึ้นมากที่สุดเพราะการจัดทำบริการสาธารณะทำให้ความเป็นอยู่ประชาชนดีขึ้น ประชาชนมีบทบาทในการร่วมแสดงความคิดเห็น มีการร่วมกิจกรรมการเมืองในการกำหนดนโยบายมากขึ้น ทำให้ปัญหาในท้องที่ลดลง เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพราะมีการจัดบริการสาธารณะมากขึ้น

ผู้เขียนมองว่าการจัดการบริการสาธารณะเป็นเรื่องที่ดีและการที่เราจัดทำบริการสาธารณะมาแล้วประสบกับปัญหานั้น ทางออกในการแก้ไขปัญหาที่ดีไม่ได้มีแค่การยกเลิกนโยบายนั้นไปเลย ทางออกที่ดีอีกทางอาจจะทำได้จากการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับผลกระทบนั้นและหาทางออกร่วมกันโดยที่



การนำเสนอโครงการประชุมวิชาการและนำเสนอผลงานระดับชาติของนักศึกษา
ด้านมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ครั้งที่ 1/2561
วันที่ 15 กันยายน 2561

ณ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

ผลสรุปอาจทำให้ทั้งสองฝ่ายมีความสุขกันทั้งสองฝ่ายโดยไม่ต้องยกเลิกนโยบายนั้นไปแต่สามารถปรับเปลี่ยนเข้าหากันได้

นโยบายสาธารณะสามารถสะท้อนภาพการเมืองในรูปแบบของภาครัฐและประชาชนได้มากขึ้นจากอดีตที่ผ่านมา มีการถกเถียงโต้แย้งและแสดงความคิดเห็นระหว่างภาครัฐและประชาชน กรณีนี้บทสรุปของนโยบายที่ประสบกับปัญหาไม่ได้จบลงที่การยกเลิกนโยบายเพียงอย่างเดียว แต่กับเกิดผลลัพธ์ในอีกรูปแบบที่ภาครัฐและประชาชนได้ข้อสรุปที่ทั้งสองฝ่ายได้ตกลงร่วมกันอย่างพึงพอใจกันทั้งสองฝ่ายสามารถดำเนินการต่อภายใต้เงื่อนไขที่เห็นชอบร่วมกัน ถ้าเราเห็นกรณีแบบนี้มากขึ้นเชื่อได้ว่ารัฐและประชาชนจะสามารถมีความเป็นอยู่ที่ดีและพัฒนาแก้ไขปัญหาไปพร้อมๆกันได้อย่างสมบูรณ์

ข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาพบว่าการจัดบริการสาธารณะรถโดยสารด่วนพิเศษ (BRT) เกิดทั้งข้อดีและข้อเสียขึ้น มีทั้งผู้เห็นด้วยและไม่เห็นด้วยกับการจัดบริการนี้ งานชิ้นนี้จึงสามารถนำไปต่อยอดในการพัฒนาหรือปรับปรุงบริการรถโดยสารด่วน

พิเศษ (BRT) ให้ตอบสนองความต้องการของประชาชนมากขึ้น และต่อยอดการบริการให้เกิดประสิทธิภาพมากขึ้น ข้อมูลในงานวิจัยชิ้นนี้สามารถนำไปเป็นข้อมูลในการวิจัยและพัฒนาต่อยอดต่อไปได้อีก เพื่อประโยชน์ในการปรับใช้ในงานวิจัยที่เกี่ยวข้องหรือพัฒนาแนวคิดทฤษฎีในสาขาวิชาที่เกี่ยวข้องเป็นต้น

เอกสารอ้างอิง

Chai Anan Samatanich 1993 Problems of political development. Bangkok: Chulalongkorn University.

The Sutha Bhiratrat 2011 Direction and Trends of Public Service Academic Teaching Materials. Public Service Administration. 1. Nonthaburi: Sukhothai Thammathirat Open University.

Concepts and principles of public service. Teaching Materials Public Service Administration. 1. Nonthaburi: Sukhothai Thammathirat Open University. The publishing rights Thomas R. Dye in Understanding Public Policy, 1984.