

พลังการเคลื่อนไหวทางสังคมแบบใหม่
เพื่อแก้ไขปัญหาป้ายรถเมล์ในกรุงเทพมหานคร
The New Social Movements to Solve Problems
of Bus Stops in Bangkok

กุลธิดา สายพรหม¹

Kultida Sayprom

ศุภรศม์ ฐิติกุลเจริญ²

Suparas Thitikulcharoen

Received: August 27, 2021

Revised: May 27, 2021

Accepted: June 6, 2021

บทคัดย่อ

บทความวิชาการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อแสดงให้เห็นถึงพลังการเคลื่อนไหวทางสังคมแบบใหม่ (New social movements: NSMs) ผ่านปรากฏการณ์ “การรณรงค์เพื่อแก้ไขปัญหาป้ายรถเมล์ไทยที่ไม่บอกเส้นทางเดินรถในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล” ซึ่งแตกต่างจากการเรียกร้องและรณรงค์ในลักษณะเดิมที่เน้นการต่อสู้ระหว่างชนชั้น และมีประเด็นการเคลื่อนไหวที่สะท้อนถึงการกระทำร่วมกันบนฐานของผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของชนชั้นนั้น ๆ อันเป็นผลมาจากการปฏิวัติอุตสาหกรรม ในขณะที่การปรากฏตัวของการเคลื่อนไหวทางสังคมแบบใหม่

¹ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ประจักษ์เทคโนโลยีสื่อสารมวลชน มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร

²รองศาสตราจารย์ ประจักษ์สื่อสารมวลชน มหาวิทยาลัยรามคำแหง

จะมีความหลากหลายทั้งในแง่ความคิด ค่านิยม อุดมการณ์ ผลประโยชน์ของผู้เข้าร่วม และรูปแบบการเคลื่อนไหวที่ให้ความสำคัญต่อบทบาทของปัจเจกชนกับการต่อสู้เชิงสัญลักษณ์มากกว่าการปฏิบัติกรรร่วมของมวลชน รวมไปถึงการใช้พื้นที่สาธารณะบนแพลตฟอร์มออนไลน์ในการขับเคลื่อนประเด็นทางสังคม โดยตัวแทนภาคประชาชน พร้อมอธิบายให้เห็นถึงคุณลักษณะที่สำคัญของการเคลื่อนไหวทางสังคมแบบใหม่และการวิเคราะห์ความสำเร็จด้วยมุมมองตามขั้นตอนของการเคลื่อนไหวทางสังคมผ่านปรากฏการณ์นี้ โดยชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของการประสานสื่อการขยายเครือข่าย และข้อควรระวัง เพื่อนำไปสู่เป้าหมายของการเปลี่ยนแปลง จนก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้คน โครงสร้าง และความเป็นเมืองทั่วถึงของทุกคนต่อไปในอนาคต

คำสำคัญ: การเคลื่อนไหวทางสังคมแบบใหม่ ภาคประชาสังคม
การขนส่งสาธารณะ

Abstract

The aim of this article is to demonstrate the new social movements (NSMs) through the campaign of solving problems of Thai bus stops that do not display the route information in the Bangkok Metropolitan Region (BMR). These movements differ from the previous campaigns which accentuate on class struggle and the movements of economy in certain class resulting from the industrial revolution. The new social movements include the different varieties of thoughts, popularity, ideology, and benefits for participants, and these movements focus more on symbolic battle of individuals rather than mass participation. Online public space is used by public representatives to drive social issues. This article also shows the importance of the new social movements and the analysis of social phenomenon. Media coordination, networking, and cautions will be beneficial to people, structure and urbanization in the future.

Keywords: New Social Movements, Civil Society,
Public Transportation

บทนำ

การประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ในวิถีชีวิตประจำวันของประชาชนที่อาศัยในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล โดยเฉพาะผู้ที่ไม่มีรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ล้วนจำเป็นต้องอาศัยการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมาเป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อกิจกรรมต่าง ๆ เข้าด้วยกันแทบทั้งสิ้น ด้วยเหตุนี้การดำเนินชีวิตประจำวันของผู้คนในเมืองจึงมีความเกี่ยวข้อง และสัมพันธ์กับระบบขนส่งสาธารณะอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ (กิตติพงศ์ ชัยกิตติภรณ์ และ อุบลวรรณ ภวากานันท์, 2559, น. 157) หนึ่งในระบบขนส่งสาธารณะหลักทางถนน คือ รถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ระบบขนส่งสาธารณะที่ถือว่ามีครอบคลุมที่สุดในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล อีกทั้งยังมีราคาค่อนข้างต่ำ และให้บริการประชาชนอย่างต่อเนื่องยาวนาน

ทว่าปัญหาคุณภาพการให้บริการ การเข้าถึงจุดให้บริการ และความปลอดภัยกลับเป็นประเด็นที่ถูกกล่าวถึงมาโดยตลอด ดังจะเห็นได้จากสถิติการรับเรื่องร้องเรียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกผ่านสายด่วน ศูนย์คุ้มครองผู้โดยสาร และรับเรื่องร้องเรียนรถโดยสารสาธารณะ 1584 ในช่วงปีงบประมาณ 2562 มีการร้องเรียนทั้งหมด 31,868 ข้อหา คิดเป็นร้อยละ 25.21 ของข้อหาการร้องเรียนทั้งหมด เทียบกับช่วงเวลาเดียวกันในปีงบประมาณ 2561 พบว่า มีการร้องเรียนเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 40.69 สำหรับประเด็นที่มีการร้องเรียนมากที่สุด คือ คุณภาพและการให้บริการ ทั้งขับรถประมาทนำหวาดเสียว พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารแสดงกิริยาจาไม่สุภาพ ไม่หยุดรับ-ส่งผู้โดยสารที่ป้าย สภาพรถโดยสารประจำทางไม่สมบูรณ์ ไม่มั่นคงแข็งแรงหรือมีควันดำ จำนวนเส้นทางการให้บริการที่ไม่เพียงพอ และปัญหาเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในการเดินทาง (กรมขนส่งทางบก, 2562, ออนไลน์) ทั้งทางเท้า ที่พักผู้โดยสาร หรือป้ายรถเมล์

“ป้ายรถเมล์ไม่บอกเส้นทางเดินรถ” เป็นปัญหาหนึ่งที่เคยถูกเรียกร้อง และรณรงค์ผ่านเว็บไซต์ Change.org ประเทศไทย เมื่อปี 2559 (Change.org, 2559, ออนไลน์) การใช้พื้นที่สาธารณะบนแพลตฟอร์มออนไลน์อย่างเว็บไซต์ Change.org ในการขับเคลื่อนประเด็นทางสังคม โดยตัวแทนภาคประชาชน ถือเป็นเครื่องมือในการเคลื่อนไหวทางสังคมแบบใหม่ (New social movements: NSMs) ซึ่งแตกต่างจากการเรียกร้อง และรณรงค์ในลักษณะเดิมที่เน้นการต่อสู้ระหว่างชนชั้น และมีประเด็นการเคลื่อนไหวที่สะท้อนถึงการกระทำร่วมกันบนฐานของผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของชนชั้นนั้น ๆ ขณะที่ลักษณะการเคลื่อนไหวทางสังคมแบบใหม่สนใจเกี่ยวกับคุณภาพชีวิต ความเสมอภาคในสิทธิ การมีส่วนร่วม มนุษยชน การแสดงออกซึ่งศักยภาพสูงสุดของแต่ละบุคคล (สมชัย ภัทรธนานัน, 2560, น. 114) และมีความหลากหลาย ทั้งในแง่ความคิด ค่านิยม อุดมการณ์ และผลประโยชน์ของผู้เข้าร่วม รวมไปถึงรูปแบบการเคลื่อนไหว ที่ให้ความสำคัญต่อบทบาทของปัจเจกชนกับการต่อสู้เชิงสัญลักษณ์มากกว่า การปฏิบัติการร่วม (Collective action) ของมวลชน (ยุทพร อิสระชัย, 2554, น. 11) และยังพยายามก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงผ่านการเปลี่ยนค่านิยม และสร้างวิถีชีวิตแบบใหม่ขึ้นมา (Scott, 1990 อ้างถึงในสมชัย ภัทรธนานัน, 2560, น. 110)

การปรากฏตัวของการเคลื่อนไหวทางสังคมแบบใหม่ มีลักษณะที่สำคัญ 4 ประการ ประการแรกคือ เป็นขบวนการเคลื่อนไหวทางวัฒนธรรมหรือสังคมเป็นหลัก โดยสนใจประเด็นเกี่ยวกับวิถีชีวิตของพลเมืองมากกว่าสิทธิพลเมือง แตกต่างจากอดีตที่เน้นด้านเศรษฐกิจและสังคมการเมือง จึงมีลักษณะเป็นขบวนการทางสังคมมากกว่าขบวนการทางการเมือง ประการที่สอง เป็นขบวนการเคลื่อนไหวของภาคประชาสังคมหรือประชาชน (Civil society) ขบวนการเหล่านี้เลี่ยงรัฐ (Bypass the state) ไม่เผชิญหน้าท้าทายรัฐโดยตรง หากแต่มีเป้าหมายในการปกป้องประชาสังคมจากการเบียดขับของรัฐ ประการที่สาม มุ่งก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงผ่านการเปลี่ยนค่านิยม

และสร้างวิถีชีวิตแบบใหม่ขึ้นมามากกว่าการเปลี่ยนแปลงผ่านระบบการเมืองและการปฏิบัติทางการเมือง (Scott, 1990 อ้างถึงในสมชัย ภัทรธนานันท์, 2560, น. 187-188 และรงค์ บุญสวยขวัญ, 2557, น. 21) และประการที่สี่ให้ความสำคัญกับการใช้สื่อออนไลน์ เพื่อติดต่อสื่อสาร สร้างการรับรู้ สร้างการมีส่วนร่วม และนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงแก้ไขปัญห สำหรับในกรณีนี้คือใช้เว็บไซต์ Change.org ประเทศไทย เว็บไซต์เพื่อการรณรงค์ขับเคลื่อนประเด็นสาธารณะทางสังคม โดยตัวแทนภาคประชาชน มาเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนทางสังคมให้ขยายไปสู่การก่อตัวในรูปแบบใหม่ด้วยการใช้พื้นที่ออนไลน์สื่อสารกับสาธารณะ เชื่อมต่อกับผู้คน (Collective) และสร้างเครือข่ายของผู้คิดเห็นคล้ายกัน โดยไม่จำเป็นต้องเห็นหน้าค่าตาหรือต้องไปรวมกลุ่มประท้วงเหมือนในอดีต อีกทั้งยังมุ่งให้เกิดการเปลี่ยนแปลงมากกว่าขบวนการปฏิวัติ แบ่งแยกดินแดน การปลดปล่อยชนชั้น การรวมกลุ่มของนักการเมือง พรรคการเมือง และกลุ่มผลประโยชน์ในแบบที่เคยเป็นมา (สมชัย ภัทรธนานันท์, 2560, น. 188 และสุธิดา พัฒนศรีวิเชียร, 2562, น. 135) ดังนั้นขบวนการเคลื่อนไหวทางสังคมแบบใหม่จึงไม่ได้พุ่งเป้าไปที่รัฐหรือโครงสร้าง หากแต่ให้ความสนใจไปที่ชีวิตประจำวัน ประชาสังคม และการสร้างพื้นที่อิสระระหว่างรัฐและประชาสังคม (สมชัย ภัทรธนานันท์, 2560, น. 113)

การเกิดขึ้นของการเคลื่อนไหวทางสังคมเชิงปฏิรูป (Reformative social movements) ที่มุ่งเน้นไปที่การเปลี่ยนแปลงและแก้ไขปัญหาปัยรณณ์ผ่านเว็บไซต์ Change.org ประเทศไทยในครั้งนั้น สะท้อนให้เห็นถึงการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนในสังคมไทย โดยเฉพาะกับผู้คนบนโลกออนไลน์ ในฐานะพลเมืองคนหนึ่งของประเทศตามหลักการประชาธิปไตย สิ่งที่น่าสนใจคือ แม้จะไม่ประสบความสำเร็จ (Success) ในแง่ผลลัพธ์ของจำนวนผู้ลงชื่อร่วมสนับสนุนที่ไม่เป็นไปตามที่กำหนดไว้ คือ จำนวน 25,000 คน โดยมีผู้สนับสนุนร่วมลงชื่อจำนวน 23,356 คน แต่กลับเป็นจุดเริ่มต้นที่ดีในการใช้พื้นที่สาธารณะเสมือน (Virtual public sphere) สื่อสารประเด็นและนำไปสู่

การกำหนดวาระ (Agenda Setting) ของสื่อมวลชน ดังจะเห็นได้จากการนำเสนอข่าวผ่านทางสถานีโทรทัศน์ไทยพีบีเอส, สถานีวิทยุโทรทัศน์ไทยทีวีสีช่อง 3, เว็บไซต์ผู้จัดการออนไลน์, เว็บไซต์ข่าวสด, เพจเฟซบุ๊กกรมเมลไทยแฟนคลับ และเพจเฟซบุ๊ก ViaBus ซึ่งนำไปสู่การก่อร่างสร้างความคิดเห็นให้กับประชาชน และทำให้เป็นที่รู้จักในวงกว้างได้

จากจุดเล็ก ๆ สู่พลังการแก้ไขปัญหาสาธารณสุข

ต่อมาในปีเดียวกัน การรวมกลุ่มเพื่อแก้ปัญหาป้ายรถเมลไทยเกิดขึ้นอีกครั้ง ในนามเมย์เดย์ (Mayday) กลุ่มคนรุ่นใหม่ที่ต้องการออกแบบป้ายรถเมลที่ช่วยให้ข้อมูลแก่ผู้ใช้งาน สามารถเข้าใจข้อมูลได้รวดเร็ว และง่ายที่สุด ด้วยการเลือกใช้เฟซบุ๊ก สื่อสังคมออนไลน์ที่มีผู้ใช้มากที่สุดในโลก (Hootsuite, 2021, p. 59) และมากที่สุดในประเทศไทย (Hootsuite, 2021, p. 11) ภายใต้ชื่อ “Mayday” (@maydaySATARANA) ในการระดมผู้คนและผลงานเครือข่ายให้ประสบความสำเร็จ โดยเป็นช่องทางในการกระจายปัญหาให้กว้างขวาง เร่งความเร็วให้ผู้คนรับรู้ ให้ตระหนักถึงปัญหาที่เกิดขึ้น ทั้งการแก้ปัญหาเรื่องป้ายรถเมล การพัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ เพื่อเป็นทางเลือกหลักในการเดินทางสำหรับทุกคน คำว่า Mayday หมายถึง ช่วยเหลือเราด้วย ซึ่งมีที่มาจากภาษาฝรั่งเศส Venez m’aider แปลตรงตัวว่า Come and help me คนกลุ่มนี้ไม่ได้กำลังขอความช่วยเหลือ แต่กำลังชวนทุกคนมาช่วยเหลือ คำว่า “May” มาจากคำพ้องเสียงที่ใช้เรียกรถเมล เรือเมล เมลล์เครื่อง (รถมอเตอร์ไซค์) (กันตักนิษฐ์มิตรภักดี, 2560, ออนไลน์) โดยเริ่มต้นจากปัญหาป้ายรถเมลไม่บอกเส้นทางเดินรถ ซึ่งทำให้การสื่อสารระหว่างผู้ให้บริการ และผู้ใช้บริการยังไม่เชื่อมโยงถึงกัน ดังภาพที่ 1



ภาพที่ 1 ตัวอย่างป้ายรถเมล์แบบเก่า

(กุลธิดา สายพรหม, 2563)

การเคลื่อนไหวของกลุ่มคนทั้งห้า ประกอบด้วย วริทธิ์ธร สุขสบาย, สุชารีย์ รวีรธาดา, วิภาวี กิตติเชียร, สุวิชา พิทักษ์กาญจนกุล และศานนท์ หวังสร้างบุญ ได้ทดลองทำป้ายรถเมล์อย่างง่าย ด้วยแผ่นพลาสติกลูกฟูก (Corrugated plastic) ที่ระบุข้อมูลเส้นทางเดินรถของแต่ละสายในจุดถัดไป จากนั้นขออนุญาตสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร (สจส.) เพื่อติดตั้งป้ายรถเมล์บริเวณแยกคอกวัว จำนวน 2 ป้าย ในขณะนั้นได้รับการตอบรับค่อนข้างดี ต่อมาหนึ่งในกลุ่มผู้นำ (วริทธิ์ธร สุขสบาย) ได้สะท้อนให้เห็นถึงคุณค่าของ “รถเมล์” รถโดยสารสาธารณะที่ถูกกลืนผ่านการพูด (TED Talks) ในงาน TEDx Bangkok 2017 (เวทีสร้างแรงบันดาลใจ เพื่อเปิดมุมมองจุดประกายความคิดสร้างสรรค์ และเผยแพร่แนวความคิดใหม่ ๆ) จนได้อาสาสมัครมาจำนวนหนึ่ง จากป้ายแผ่นพลาสติกลูกฟูกธรรมดาที่วางคู่กับป้ายรถเมล์แบบเดิม ในปี 2560 กลุ่มเมลล์เคยได้รับการสนับสนุน

และร่วมกันระดมความคิดจากภาคประชาสังคม ป้ายรถเมล์แบบใหม่ จึงพัฒนาขึ้นผ่านการนำเสนอในงานเทศกาลงานออกแบบกรุงเทพฯ (Bangkok Design Week: BKKDW) มาอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ พ.ศ. 2560-2562 นับเป็นจุดเริ่มต้นของกระบวนการมีส่วนร่วมและเป็นจุดตั้งต้นของการพัฒนาป้ายรถเมล์ทั้งหมด (ศิริวรรณ สิทธิกา, 2562, ออนไลน์) การเคลื่อนไหวของกลุ่มเมล์เดย์นำไปสู่การรวมตัวกันของผู้คน ด้วยการใช้สื่อสังคมออนไลน์อย่างเพจเฟซบุ๊ก เป็นพื้นที่สื่อสารสู่สาธารณะ และสร้างเครือข่ายพร้อมขยายการรวมกลุ่ม ทั้งการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ “ออกแบบป้ายให้หายหลง” เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลปัญหา จัดลำดับความสำคัญของปัญหา และความเป็นไปได้ในการแก้ไขปัญหา ผ่านกระบวนการมีส่วนร่วม และการแสดงความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง การทดลองทำป้ายรถเมล์ แล้วโพสต์ลงเพจเฟซบุ๊กเพื่อรับฟังความคิดเห็นจากภาคประชาชนหลาย ๆ ฝ่าย ในการออกแบบป้ายรถเมล์ให้เหมาะกับผู้ใช้งานจริง และคำนึงถึงความเข้าใจของผู้ใช้งานเป็นสำคัญ จนได้รับการสนับสนุนจากชุมชนคนรักรถเมล์ (@bangkokbusclubpage), รถเมล์ไทยแฟนคลับ (@rotmaethai), ศูนย์สร้างสรรค์งานออกแบบ (Thailand Creative and Design Center: TCDC), สมาคมนักออกแบบเรขศิลป์ไทย, สโมสรอักษรศิลป์และอักษรศิลป์ กรุงเทพฯ, สำนักการจราจรและขนส่ง, กรุงเทพมหานคร รวมถึงอาสาสมัครอีกเป็นจำนวนมาก (สุดาพร จิรานุกรสกุล, 2560, ออนไลน์ และ A day magazine, 2561, ออนไลน์) จะเห็นได้ว่านอกจากการก่อร่างสร้างกลุ่มเมล์เดย์ในการขับเคลื่อนประเด็นป้ายรถเมล์แล้ว ยังมีการเชื่อมต่อกับกลุ่มเครือข่ายอื่นในแนวระนาบ ร่วมกับการเคลื่อนไหวในพื้นที่สาธารณะ และพื้นที่สาธารณะเสมือน จนกระทั่งได้รับการตอบรับจากกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นหน่วยงานผู้รับผิดชอบหลักในการติดตั้ง ควบคุมดูแล บำรุงรักษาป้ายรถเมล์ในพื้นที่กรุงเทพมหานครทั้งหมด จำนวน 5,000 ป้าย

ป้ายรถเมล์รูปแบบใหม่ถูกพัฒนาขึ้นให้อ่านง่าย ไม่ซับซ้อน โดยในหนึ่งป้าย จะมีข้อมูลสองด้าน มีการระบุข้อมูลสัญลักษณ์ป้าย ชื่อตำแหน่งป้าย สายรถเมล์ที่ให้บริการ จุดหมายปลายทางที่รถเมล์ผ่าน เส้นทางการเดินทาง โดยสังเขป ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ จุดจอดรถเมล์ที่สำคัญ รวมทั้งสัญลักษณ์ และเบอร์โทรศัพท์ฉุกเฉิน ดังภาพที่ 2 ปัจจุบันได้เริ่มติดตั้งไปบ้างแล้วในพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร ตลอดแนวเส้นทางรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นย่านธุรกิจ และย่านที่มีการเดินทางของประชาชนเป็นจำนวนมากในแต่ละวัน โดยการติดตั้งในช่วงแรกได้รับผลตอบรับอย่างดี สำหรับในปีงบประมาณ 2562 ดำเนินการติดตั้งไปแล้วจำนวน 500 ป้าย ในพื้นที่เขตจตุจักร พญาไท ราชเทวี บางรัก ดินแดง วัฒนา สาทร และคลองเตย และในปีงบประมาณ 2563 ติดตั้งเพิ่มเติม 500 ป้าย ในเขตพระนคร ดุสิต และป้อมปราบศัตรูพ่าย (กรุงเทพมหานคร, 2562, ออนไลน์)

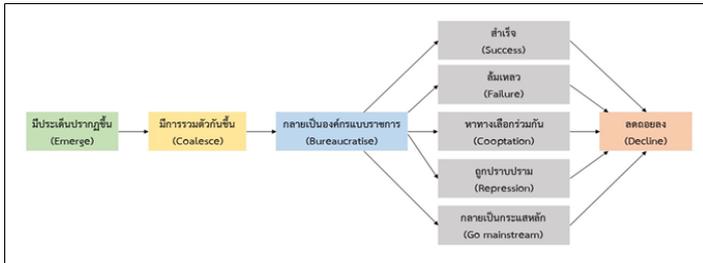


ภาพที่ 2 ตัวอย่างป้ายรถเมล์แบบใหม่

(กุลธิดา สายพรหม, 2563)

ประสานสื่อ ขยายเครือข่าย สู่เป้าหมายการเปลี่ยนแปลง

หากจะวัดความสำเร็จของการเคลื่อนไหวทางสังคมในกรณีนี้ ด้วยมุมมองของการวิเคราะห์ตามขั้นตอนการเคลื่อนไหวทางสังคม (Stages of social movements) (Blumer, 1969, Mauss, 1975 และ Tilly, 1978 อ้างถึงในยุทธร อิสรระชัย, 2554 และ Christiansen, 2009) ดังภาพที่ 3 จะพบว่าผลลัพธ์ในความสำเร็จปรากฏให้เห็นอย่างเด่นชัด ตั้งแต่ขั้นตอนแรกของการเคลื่อนไหวทางสังคมที่เรียกว่า การเกิดขึ้นหรือการก่อตัวของประเด็นที่ปรากฏขึ้น (Emerge) ในขั้นนี้เป็นขั้นต้นที่เริ่มจากการรวมตัวของกลุ่มผู้นำทั้งหลายที่มีความถนัดในหลาย ๆ ด้าน ทั้งวิศวกร นักผังเมือง กราฟิกดีไซน์เนอร์ และนักเขียน ผสานกับความสนใจส่วนตัว ก่อตัวเกิดเป็นกลุ่ม “เมล์เดย์” เพื่อช่วยกันพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะโดยภาคประชาชน ด้วยการกระตุ้นผู้คนจากการทดลองติดตั้งป้ายรถเมล์ การสื่อสารประเด็นผ่านเวทีต่าง ๆ และการใช้สื่อสังคมออนไลน์ ทำให้ผู้คนตระหนักถึงปัญหาและเกิดการเชื่อมต่อนำไปสู่การรวมผู้คนเข้าด้วยกัน (Coalesce) พร้อมมีแนวร่วมจากพันธมิตรต่าง ๆ ดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ไม่เพียงเท่านั้นยังมีการกำหนดกฎเกณฑ์ บทบาทหน้าที่ และขั้นตอนการทำงานอย่างเป็นระบบ (Bureaucratise) ยกตัวอย่างเช่น สมาคมนักออกแบบเรขาคณิตศิลป์ไทย ซึ่งมีผู้เชี่ยวชาญสาขาออกแบบกราฟิกและสาขาอุตสาหกรรมมาร่วมกันออกแบบโมเดลต้นแบบป้ายรถเมล์ ทั้งการเลือกใช้รูปแบบตัวอักษร การใช้สีสำหรับคนตาบอด การใส่สัญลักษณ์ต่าง ๆ บนป้ายหรือชุมชนคนรักรถเมล์ รถเมล์ไทยแฟนคลับ และกรุงเทพมหานครที่ช่วยสนับสนุนด้านข้อมูล รวมถึงความร่วมมือจากภาคประชาชนที่แสดงความคิดเห็นผ่านช่องทางสื่อสังคมออนไลน์ และการเข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ จนได้รับความร่วมมือจากกรุงเทพมหานคร ในฐานะหน่วยงานภาครัฐ (Cooptation) ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบหลัก นำไปสู่ผลลัพธ์ที่สำเร็จ (Success) กลายเป็นกระแสหลักที่สังคมให้การยอมรับในผลลัพธ์นั้น (Go mainstream) และมีการนำไปใช้ในวงกว้าง



ภาพที่ 3 ขั้นตอนของการเคลื่อนไหวทางสังคม
(Stages of social movements)

(ดัดแปลงจาก Blumer (1969), Mauss (1975) และ Tilly (1978)

อ้างอิงในยุทธพร อิสรชัย, 2554 และ Christiansen, 2009)

เมื่อภูมิทัศน์สื่อเปลี่ยน และเข้าสู่โลกแห่งการสื่อสารไร้พรมแดน ภาพการขับเคลื่อนทางสังคมก็ขยับไปสู่การก่อตัวในรูปแบบใหม่ เป็นการใช้พื้นที่ออนไลน์สร้างเครือข่ายของผู้คิดเห็นคล้ายกัน ซึ่งด้วยคุณลักษณะของสื่อใหม่นี้ สามารถสร้างเครือข่ายทางสังคมที่กว้างขวาง และรวดเร็ว ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในรายละเอียดของการเคลื่อนไหวทางสังคมตามมา จนกระทั่งสามารถเคลื่อนไหว และเกิดการเปลี่ยนแปลงทางสังคมได้ โดยมีการร่วมมือจากภาคประชาชนอย่างกว้างขวาง และรวดเร็วกว่าที่เคยมีมา ตั้งแต่การริเริ่มประเด็น การรวมกลุ่มเรียกร้อง จนกระทั่งถึงการแผ่ขยายสู่โลกแห่งการปฏิบัติ ซึ่งสื่อออนไลน์นั้นมีบทบาทหลักในการเปลี่ยนแปลงนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเป็นเครื่องมือในขบวนการเคลื่อนไหวแบบใหม่ (พรณพิลาศ กุลติล, 2560, น. 68) นอกจากนี้ยังช่วยลดข้อจำกัดทางด้านเวลา งบประมาณ ความรู้ที่แตกต่างกันของผู้เข้าร่วม ทำให้ทุกคนในกลุ่มสามารถแสดงความคิดเห็น ติดตามข้อมูลข่าวสาร แบ่งปันความรู้ เพื่อสนับสนุนการเคลื่อนไหวได้อย่างสะดวก และง่ายดาย แต่ก็มีข้อควรระวังเช่นกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้สื่อสังคมออนไลน์ แม้จะทำให้ประชาชนเกิดความสนใจ

ที่จะมีส่วนร่วม แต่ก็อาจทำให้เกิดการขาดความรู้สึกร่วมกับปัญหานั้น ๆ อย่างแท้จริง ดังนั้นจากกรณีนี้จะเห็นว่า กลุ่มเมล์เดย์นอกจากจะใช้สื่อสังคมออนไลน์อย่างเฟซบุ๊กที่ทำให้ขอบเขตของการสร้างพื้นที่ในการสื่อสารด้านเนื้อหาขยายได้กว้างขวาง มีผู้เข้าร่วมได้เป็นจำนวนมาก และมีความคิดเห็นได้หลากหลายแล้วยังใช้สื่อกิจกรรม ด้วยการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) เพื่อเปิดโอกาสให้ทุกคนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการออกแบบป้ายรถเมล์ ทั้งยังมีการนำเสนอแนวคิดในงาน TEDX Bangkok 2017 ทำให้ได้อาสาสมัครจำนวนหนึ่ง จะเห็นได้ว่า การประสานการใช้สื่อดังกล่าว ทำให้ผู้ที่เข้ามามีลักษณะการมีส่วนร่วมอย่างแข็งขัน (Active participation) นำไปสู่การอภิปรายที่มากพอจนสามารถตกผลึกเป็นฉันทามติได้ อีกทั้งยังขยายขอบเขตให้สื่อกระแสหลักหันมาให้ความสำคัญ และให้พื้นที่ในการนำเสนอข่าวได้ตั้งแต่การก่อตัวของประเด็น การหาทางเลือกร่วมกัน จนกระทั่งประสบความสำเร็จ ประกอบกับการมีนักเคลื่อนไหวทางสังคมที่มีทักษะในการสร้างสรรค์สื่อ จนทำให้การสื่อสารเป็นไปอย่างรวดเร็ว ประสานเชื่อมโยง และบูรณาการร่วมกัน สิ่งเหล่านี้ล้วนเพิ่มพลังเครือข่าย การเคลื่อนไหว และมีแนวโน้มว่าจะไปถึงเป้าหมายการเปลี่ยนแปลงของภาคประชาชนให้สำเร็จต่อไปในอนาคต

สิ่งที่ยากกว่านั้น คือ ก้าวต่อไปของกลุ่มเมล์เดย์ ในการรักษาความสัมพันธ์ของเครือข่ายเดิมหรือการขยายเครือข่ายใหม่ เพื่อทำการเจรจาต่อรองในขั้นตอนต่อ ๆ ไป จนไปถึงจุดอิ่มตัว (Decline) นั่นคือ การพาระบบขนส่งสาธารณะพื้นฐานนี้ให้กลายเป็นทางเลือกแรกของคนกรุงเทพมหานครและปริมณฑลอย่างแท้จริง ซึ่งเป็นจุดหมายปลายทางสุดท้ายของการเคลื่อนไหวทางสังคมในลักษณะนี้ อย่างไรก็ตามการเคลื่อนไหวทางสังคมไม่ได้คงอยู่ถาวร แต่มีลักษณะการเคลื่อนไหวเป็นพลวัต (Dynamic) ซึ่งจะมีวงจรชีวิตในการเกิดขึ้น เติบโต สุดท้ายแล้วการเคลื่อนไหวก็จะลดถอยลง และหายไปไม่ว่าจะประสบความสำเร็จหรือล้มเหลวก็ตาม

สรุป

แม้การเคลื่อนไหวทางสังคมแบบใหม่ เพื่อแก้ไขปัญหาป้ายรถเมล์ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจะเป็นมิติเล็ก ๆ ของสังคม แต่ก็ทำให้เห็นถึงความสำคัญของระบบขนส่งสาธารณะ ในฐานะระบบที่ทำหน้าที่เคลื่อนย้ายผู้คนในเมือง เชื่อมโยงผู้คนเข้าไว้ด้วยกัน และกระตุ้นให้เกิดความมีชีวิตชีวาของพื้นที่ ซึ่งเป็นปัจจัยที่สำคัญมากต่อการพัฒนาในพื้นที่เมือง นอกจากนี้ยังต่อยอดพลังของสื่อออนไลน์ และเครือข่ายสังคมในปัจจุบัน ที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนรูปของพื้นที่สาธารณะ และพลังการเคลื่อนไหวรูปแบบใหม่ ทำให้การแพร่กระจายของข้อมูลข่าวสารเป็นไปอย่างรวดเร็ว กว้างไกล และทำให้ความคิดเห็นสาธารณะของภาคประชาชนมีรูปแบบที่หลากหลาย และมีความเป็นเสรีมากยิ่งขึ้น ทั้งยังช่วยพัฒนาความเป็นประชาธิปไตยของพลเมือง (Civil democracy) เป็นไปตามแนวคิด “เมืองทั่วถึง” (Inclusive city) ที่ถูกหยิบยกในมิติของความเป็นเมืองใหญ่ที่ต้องการส่งเสริมแนวคิดเรื่องความเท่าเทียม ความเสมอภาค และการเปิดโอกาส ที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาที่เปิดกว้าง ตอบสนองต่อความต้องการของผู้คน และกลุ่มคนที่หลากหลายภายในเมือง โดยไม่ละทิ้งกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งไว้เบื้องหลัง ทั้งในเรื่องของการเข้าถึงพื้นที่ การออกแบบ และการใช้ประโยชน์จากพื้นที่สาธารณะ ซึ่งกลายเป็นประเด็นเป้าหมายสำคัญภายใต้กรอบการพัฒนาสังคม (นิธิตา แสงสิงแก้ว และนนทิยา ดวงภุมเมศ, 2563, น. 136-137) และนำไปสู่การวางแผน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้คน โครงสร้าง และความเป็นเมืองทั่วถึงของทุกคนต่อไปในอนาคต

เอกสารอ้างอิง

- กรมขนส่งทางบก, กลุ่มสถิติการขนส่ง. (2562). สถิติการรับเรื่องร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ โทร. 1584 ประจำปีงบประมาณ 2562 (ตุลาคม 2561 - กันยายน 2562). สืบค้น 12 กุมภาพันธ์ 2563, จาก <https://web.dlt.go.th/statistics/>
- กรุงเทพมหานคร. (2562). 47 ปี กรุงเทพมหานคร รายงานประจำปี 2562. สืบค้น 12 กุมภาพันธ์ 2563, จาก <http://159.192.103.252/bmanews/vdo/8TB/eBooks/ebook/BMA-AR2562.html>
- กิตติพงษ์ ชัยกิตติภรณ์ และอุบลวรรณ ภวากานันท์. (2559, มกราคม - มิถุนายน). การพัฒนาการให้บริการรถโดยสารประจำทางขององค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). *วารสารรัฐประศาสนศาสตร์*, 14(1), 157-179.
- กุลธิดา สายพรหม. (ผู้ถ่ายภาพ). (2563). *ป้ายรถเมล์แบบเก่าและแบบใหม่*. [ภาพถ่าย]. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร.
- กัณฑ์นิษฐ์ มิตรภักดี. (2560). พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะกับ “Mayday” กลุ่มคนรุ่นใหม่ที่เชื่อว่าทุกคนสร้างความเปลี่ยนแปลงได้. สืบค้น 12 กุมภาพันธ์ 2563, จาก <https://thematter.co/entertainment/mayday-interview/26039>
- พรรณพิลาศ กุลดิลก. (2560, กันยายน-ธันวาคม). การขับเคลื่อนสังคมผ่านสื่อใหม่ในยุคโลกาภิวัตน์. *วารสารวิชาการมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์*, 25(49), 59-77.
- นิธิตา แสงสิงแก้ว และนันทิยา ดวงภูมเมศ. (2563, มกราคม-เมษายน). แนวทางการสร้างสังคมเท่าทันสื่อ สารสนเทศ และดิจิทัล: เมื่อ “เมืองทั่วถึง” เป็นได้ทั้ง “สื่อ” และ “สาร” เพื่อสร้างการเปลี่ยนแปลง. *วารสารศาสตร์*, 13(1), 135-159.

- ยุทธพร อิศระชัย. (2554). *ขบวนการเคลื่อนไหวภาคประชาสังคมในสังคมโลก. (หน่วยที่ 10 เอกสารการสอนชุดวิชาสังคมโลก). นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.*
- รงค์ บุญสวยขวัญ. (2557). *การจัดการทางสังคม: การจัดการองค์กรประชาชน การจัดการองค์กรทางสังคม การจัดการองค์กรที่ไม่ใช้รัฐ การจัดการองค์กรเพื่อการเคลื่อนไหวทางสังคม. (พิมพ์ครั้งที่ 2). นครศรีธรรมราช: เสือผินการพิมพ์.*
- ศิริวรรณ สิทธิกา. (2562). โมเดลแบบ “เมล์เดย์” จากคนถูกปกครองมาเป็นคนร่วมกันคิด-เราทำอะไรให้กับเมืองได้บ้าง. สืบค้น 9 พฤษภาคม 2564, จาก <https://themomentum.co/mayday/>
- สมชัย ภัทรธนานันท์. (2559). *ทฤษฎีขบวนการเคลื่อนไหวทางสังคมและการประท้วงทางการเมือง. (พิมพ์ครั้งที่ 2). นนทบุรี: อินทนิล.*
- สุดาพร จิรานุกรสกุล. (2560). *Mayday ออกแบบป้ายรถเมล์รูปแบบใหม่ เข้าถึงได้ เข้าใจง่ายกว่าเดิม. สืบค้น 12 กุมภาพันธ์ 2563, จาก <https://www.creativecitizen.com/mayday/>*
- สุธิดา พัฒนศรีวิเชียร. (2562, มกราคม-เมษายน). *พลังของสื่อสังคมกับการขับเคลื่อนขบวนการเคลื่อนไหวทางสังคมใหม่. วารสารวิชาการมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา, 27(53), 132-155.*
- A day magazine. (2561). *วันใดที่ระบบขนส่งสาธารณะเป็นทางเลือกหลักในการเดินทางสำหรับทุกคน, วันนั้นตายตาหลับ. สืบค้น 12 กุมภาพันธ์ 2563, จาก <https://adaymagazine.com/the-may-day-dream-bus-stop/>*
- Change.org. (2559). *เรื่องราวณรงค์ “ปัญหาป้ายรถเมล์ไทยไม่มีป้ายบอกเส้นทางเดินรถ”. สืบค้น 12 กุมภาพันธ์ 2563, จาก <https://www.change.org/p/6281942/u/15880361>*