

การออกแบบสื่อสารคดีเพื่อประชาสัมพันธ์ให้คนกรุงเทพฯใช้รถเมล์
Documentary Film Design for Promoting Public Buses Among
Bangkokians



จิตรลดา จีระจิตสัมพันธ์
JITRADA JEEJITSUMPUN

ศิลปนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรศิลปกรรมศาสตรบัณฑิต
สาขาวิชานิตศิลป์ ภาควิชานิตศิลป์
คณะสถาปัตยกรรม ศิลปะและการออกแบบ
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
ปีการศึกษา 2566

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

คณะสถาปัตยกรรม ศิลปะและการออกแบบ
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
ใบรับรองศิลปนิพนธ์

หัวข้อศิลปนิพนธ์ การออกแบบสื่อสารคดีเพื่อประชาสัมพันธ์ให้คนกรุงเทพฯใช้รถเมล์
Documentary Film Design for Promoting Public Buses Among
Bangkokians
นักศึกษา จิตรลดา จีระจิตสัมพันธ์
รหัสประจำตัว 63020244
ปริญญา ศิลปกรรมศาสตรบัณฑิต
สาขาวิชา นิเทศศิลป์
พ.ศ. 2566
อาจารย์ที่ปรึกษา อาจารย์พรรณศรี ชูอารยะประทีป



(อาจารย์พรรณศรี ชูอารยะประทีป)
อาจารย์ที่ปรึกษา

วันที่ 5 เดือน มิถุนายน พ.ศ. 2567

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หัวข้อศิลปนิพนธ์	การออกแบบสื่อสารคดีเพื่อประชาสัมพันธ์ให้คนกรุงเทพฯใช้รถเมล์
นักศึกษา	จิตรลดา จีระจิตสัมพันธ์
รหัสประจำตัว	63020244
ปริญญา	ศิลปกรรมศาสตรบัณฑิต
สาขาวิชา	นิเทศศิลป์
พ.ศ.	2566
อาจารย์ที่ปรึกษา	อาจารย์พรรณศรี ชูอารยะประทีป

บทคัดย่อ

ศิลปนิพนธ์นี้จึงต้องการจัดทำศิลปสารคดีการใช้ขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือ รถเมล์ของ ขสมก. ที่รัฐจัดเป็นบริการแก่ประชาชนผู้มีรายได้น้อย และปานกลางเป็นหลัก การดำเนินงานจึงมุ่งสนองนโยบายรัฐบาล ในการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้มีรายได้น้อย โดยไม่หวังผลกำไร การจัดเก็บค่าโดยสาร จึงอยู่ในอัตราที่ต่ำกว่าต้นทุนจริง ตามที่รัฐบาลจะเป็นผู้กำหนดนโยบาย การให้บริการของ ขสมก มุ่งหมายให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางของผู้โดยสารเป็นหลัก เป็นขนส่งที่ครอบคลุมทั่วเส้นทางในกรุงเทพมหานครมากที่สุดในระบบขนส่งทางบก

แต่ที่ผ่านมามองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) มีปัญหารถเมล์ในกทม. ที่สะสมมาจนปัจจุบัน ส่งผลต่อผู้ใช้งานที่ประชาชนรอรถนานกว่าเดิม บางสายดูเหมือนจำนวนรถที่วิ่งลดน้อยลงไป และอีกสารพัดปัญหามากมายที่ทำให้ใครหลายคนอยากให้ยกเลิกการใช้รถเมล์ เพราะด้วยภาพลักษณ์ของรถเมล์ไม่น่าใช้งาน หลายคนหลีกเลี่ยงที่จะเลือกเดินทางขนส่งสาธารณะนี้ไป หันไปใช้ทางเลือกอื่นเช่น รถไฟฟ้า รถแท็กซี่ วินมอเตอร์ไซด์ รถยนต์ส่วนตัว ทำให้รถเมล์ไทยลดบทบาทลดลงไปมาก

จึงเป็นที่มาที่อยากจะทำสื่อศิลปสารคดีดำเนินเรื่องบทสัมภาษณ์จากผู้ใช้บริการจริงที่ใช้เป็นประจำทุกวันเล่าถึงการใช้งานและมุมมองภาพรวมปัญหา เพื่อให้หน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคมจัดการแก้ไขปรับปรุงปัญหาภาพรวมกิจการรถเมล์ไทยให้ดีขึ้น

กิตติกรรมประกาศ

ศิลปนิพนธ์นี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ขอขอบคุณ อาจารย์พรณศรี ชูอารยะประทีป ที่ได้เสียสละเวลาเพื่อให้คำปรึกษาให้ข้าพเจ้าเห็นแนวทางที่ชัดเจนขึ้นในการศึกษาค้นคว้าส่งผลให้สามารถดำเนินงานไปด้วยหัวใจที่สงบสุขราบรื่น อีกทั้งโอบกอดความเป็นตัวข้าพเจ้ายามทุกข์สุขมาโดยตลอด และขอขอบคุณคณาจารย์ในสาขาวิชานิเทศศิลป์ที่เปิดกว้างรับฟัง และพร้อมให้คำปรึกษาเสมอมา

ขอขอบคุณครอบครัวที่คอยสนับสนุนข้าพเจ้า ขอขอบคุณแม่ที่คอยให้กำลังใจ และขอบคุณสำหรับอาหารทุกมื้อที่ทำให้ข้าพเจ้าได้มีแรงใจ แรงกายทำงานในทุก ๆ วัน ขอขอบคุณพ่อผู้เปรียบเป็นแรงผลักดันสำคัญในการศึกษา คอยสนับสนุนทุนทรัพย์ให้เพียงพอต่อการทำศิลปนิพนธ์นี้ได้อย่างราบรื่น

ขอขอบคุณเพื่อน ๆ พี่ ๆ ชาวนิเทศศิลป์ทุกคนที่เรียนด้วยกันในปีการศึกษาปัจจุบัน ที่มีความเห็นอกเห็นใจกันมาตลอด 4 ปี ขอขอบคุณ ปิงปอง จูน นิว ทิว ไดม่อน สิงโต และกลุ่มเพื่อนประเทศคำมวน ที่เมตตาข้าพเจ้าให้ทุกคำปรึกษาด้านสภาพจิตใจต่อการดำรงชีวิตของข้าพเจ้าว่ายังมีค่าอยู่เสมอ

สุดท้ายนี้ข้าพเจ้าขอขอบคุณตัวเองที่เข้มแข็งกับทุกอุปสรรคระหว่างทางอย่างสุดความสามารถ กล้าออกไปลองทำสิ่งใหม่ ๆ ลองผิดลองถูกจนสามารถดำเนินงานสำเร็จลุล่วงด้วยดี

จิตรลดา จีระจิตสัมพันธ์

สารบัญ

กิตติกรรมประกาศ	III
สารบัญรูปภาพ	VI
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	3
1.3 ขอบเขตของงาน	3
1.4 ข้อจำกัด	3
1.5 ขั้นตอนของการดำเนินงาน	3
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	4
บทที่ 2 ขนส่งรถเมลล์ไทย	5
บทที่ 3 ข้อมูลที่เกี่ยวกับการออกแบบ	20
3.1.1 หลักการเขียนสารคดี	20
3.1.2 ขั้นตอนการเขียนสารคดี	20
3.1.3 การเขียนบทวิจารณ์	21
3.3.1 ขั้นตอนก่อนการผลิต (Pre-Production)	23
3.3.2 ขั้นตอนการผลิต (Production)	24
3.3.3 ขั้นตอนหลังการผลิต (Post-Production)	24
บทที่ 4 วิธีการดำเนินงาน	25
4.1 กลุ่มเป้าหมาย	25
4.2 วิธีการเก็บข้อมูล	25
4.3 ขอบเขตของเนื้อหา	25
4.4 ขอบเขตของชิ้นงาน	25
4.5 แนวทางการออกแบบ	25
4.5.1 แนวทางที่ 1 Ordinary Life Vlog	25
4.5.2 แนวทางที่ 2 Parody Mockumentary	26
4.5.3 แนวทางที่ 3 Documentary	26
4.6 โครงเรื่องขยาย	27

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต่ออ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 5 การดำเนินการออกแบบ	29
5.1 เขียนบท (Script).....	29
5.3 นักแสดง (Casting).....	37
5.4 สถานที่ถ่ายทำ (Location).....	37
บทที่ 6 ผลงานสำเร็จ.....	38
6.1 ภาพคัทซีน (Cutscene).....	38
6.2 สื่อประชาสัมพันธ์ออนไลน์.....	43
6.2.1 ภาพโปสเตอร์ที่ใช้ในการประชาสัมพันธ์ออนไลน์.....	43
6.2.2 ประชาสัมพันธ์ Facebook และ Instagram.....	44
บทที่ 7 บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	45
7.1 บทสรุป.....	45
7.2 ปัญหาและข้อจำกัด.....	45
7.3 ข้อเสนอแนะ.....	45
ประวัติผู้เขียน.....	47

สารบัญรูปรภาพ

หน้า

รูปที่ 2.1	พระยาภักดี นรเศรษฐ (นายเลิศ เศรษฐบุตร) เป็นผู้ริเริ่มกิจการรถเมล์.....	5
รูปที่ 2.2	รถเทียมม้าเป็นรถเมล์รุ่นแรกที่ใช้ในประเทศไทย.....	5
รูปที่ 2.3	รถบรรทุกดัดแปลงเป็นรถโดยสารประจำทาง (BMTA, พ.ศ.2497).....	6
รูปที่ 2.4	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BMTA, พ.ศ.2519).....	7
รูปที่ 2.5	บริเวณป้ายรถเมล์ (ThaimaaOpas, 2023).....	8
รูปที่ 2.6	รถโดยสารพลังงานไฟฟ้า สาย 2-38 (กุลธิดา สายพรหม, 2565).....	10
รูปที่ 2.7	ตัวอย่างของป้ายรถเมล์แบบเก่า (กุลธิดา สายพรหม, 2563).....	12
รูปที่ 2.8	ตัวอย่างป้ายรถเมล์แบบใหม่ (กุลธิดา สายพรหม, 2563).....	13
รูปที่ 2.9	ขั้นตอนของการเคลื่อนไหวกทางสังคม (Christiansen, 2009).....	14
รูปที่ 2.10	ปัญหาควินดำ (ThaimaaOpas, 2563).....	16
รูปที่ 3.1	ตัวอย่าง Moodboard, Slammin Legends (2022).....	23
รูปที่ 3.2	ตัวอย่างการเขียน Script (Mario Lujan, 2013).....	23
รูปที่ 3.3	ตัวอย่าง Moodboard, Slammin Legends (2022).....	24
รูปที่ 4.1	Moodboard แนวทางที่ 1.....	26
รูปที่ 4.2	Moodboard แนวทางที่ 2.....	26
รูปที่ 4.3	Moodboard แนวทางที่ 3.....	27
รูปที่ 5.1	ออกแบบเขียนบท 1.....	29
รูปที่ 5.2	ออกแบบเขียนบท 2.....	29
รูปที่ 5.3	ออกแบบเขียนบท 3.....	30
รูปที่ 5.4	ออกแบบเขียนบท 4.....	30
รูปที่ 5.5	ออกแบบเขียนบท 5.....	31
รูปที่ 5.6	ออกแบบเขียนบท 6.....	31
รูปที่ 5.7	ออกแบบเขียนบท 7.....	32
รูปที่ 5.8	ออกแบบเขียนบท 8.....	32
รูปที่ 5.9	แบบร่าง StoryBoard 1.....	
รูปที่ 5.10	แบบร่าง StoryBoard 2.....	33
รูปที่ 5.11	แบบร่าง StoryBoard 3.....	34
รูปที่ 5.12	แบบร่าง StoryBoard 4.....	34
รูปที่ 5.13	ภาพร่าง StoryBoard 5.....	35
รูปที่ 5.14	แบบร่าง StoryBoard 6.....	35
รูปที่ 5.15	แบบร่าง StoryBoard 7.....	36
รูปที่ 5.16	แบบร่าง StoryBoard 8.....	36
รูปที่ 5.17	นักแสดง.....	37

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญรูปภาพ

หน้า

รูปที่ 5.18 สถานที่ที่ 1	37
รูปที่ 5.19 สถานที่ที่ 2	37
รูปที่ 6.1 คัทชีนเมล์ไทย	38
รูปที่ 6.2 คัทชีนเมล์ไทย	38
รูปที่ 6.3 คัทชีนเมล์ไทย	39
รูปที่ 6.4 คัทชีนเมล์ไทย	40
รูปที่ 6.5 คัทชีนเมล์ไทย	41
รูปที่ 6.6 คัทชีนเมล์ไทย	42
รูปที่ 6.7 โปสเตอร์เมล์ไทยประชาสัมพันธ์ออนไลน์ 1	43
รูปที่ 6.8 โปสเตอร์เมล์ไทยประชาสัมพันธ์ออนไลน์ 2	43
รูปที่ 6.9 ประชาสัมพันธ์ Facebook และ Instagram	44

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ที่ผ่านมาองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เคยกำหนดแผนฟื้นฟู ระยะเวลาตั้งแต่ พ.ศ. 2558-2567 โดยมียุทธศาสตร์ปรับลดค่าใช้จ่าย 5 โครงการ คือ โครงการปรับปรุงเส้นทางเดินรถเมล์ โครงการระบบบัตรโดยสาร อิเล็กทรอนิกส์ เพื่อลดความสูญเสีย จากการเก็บค่าโดยสารที่ไม่ครบถ้วน โครงการเชื่อมโยงระบบบัตรโดยสารร่วม โครงการจัดหารถเมล์ NGV 3,183 คัน เพื่อทดแทนรถเมล์ที่ใช้ดีเซล โครงการสร้างอุ้งจอดรถเมล์ใหม่ เพื่อลดภาระค่าเช่าอู่เอกชน และโครงการสมัครใจเกษียณอายุก่อนกำหนด ปรับลดพนักงานลง 2,000 คนต่อปี และค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร แต่จนถึงขณะนี้ยังไม่บรรลุเป้าหมาย ปัญหารถเมล์ในกทม. ที่สะสมมาจนปัจจุบัน ที่ประชาชนสงสัยว่า ทำไมเดี๋ยวนี้รถรอนานกว่าเดิม บางสายดูเหมือนจำนวนรถที่วิ่งลดน้อยลงไปบ้างไหมและอีกสารพัดปัญหาว่า รถเมล์มีปัญหาเยอะมาก โดยเฉพาะเรื่องบริหารจัดการของ ขสมก. ซึ่งเป็นหน่วยงาน รัฐวิสาหกิจของรัฐบาล กระทรวงคมนาคมจึงจำเป็นต้องดูแลในเรื่องของสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน จึงเก็บค่าโดยสารต่ำ เพราะคนส่วนใหญ่ที่ใช้รถเมล์มีรายได้น้อย การคิดค่าโดยสารต้องไม่หวังผลกำไร ทำให้ค่าโดยสารต้องต่ำกว่าราคาต้นทุนที่ใช้ในการบริการ ขณะที่รถเมล์ครีมแดงหรือรถร้อน 2,800 คัน จาก 3,000 กว่าคัน ใช้น้ำมันดีเซล ซึ่งเป็นต้นทุนเชื้อเพลิง ที่ราคาค่อนข้างสูงแต่ราคาค่าโดยสาร อยู่ที่ 8 บาท ขณะที่รถร่วมบริการ ซึ่งเป็นคู่รับสัมปทานของ ขสมก. คิดหนี้จำนวนมาก ทำให้ ขสมก.เกิดปัญหาขาดสภาพคล่องตามมา รถเมล์ส่วนใหญ่ที่เป็นครีม-แดง อายุปัจจุบันอยู่ที่ 30 ปีขึ้นไป เมื่อมีสภาพเก่าจึงต้อง จ่ายค่าซ่อมบำรุง 1,000 กว่าล้านบาทต่อปี

นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายบุคลากรของ ขสมก. ปัจจุบัน ซึ่งมีพนักงานอยู่ 13,000 คน และยังได้รับทั้งเงินสวัสดิการ บำนาญ เงินสนับสนุน และสวัสดิการอื่น ๆ จำนวนมาก ถือว่าเป็นดินพอกหางหมู ในเรื่องของค่าใช้จ่าย จึงทำให้เกิดปัญหาตามมาหลายเรื่อง

ขสมก.ประสบปัญหาขาดทุน ตั้งแต่วันแรกที่ก่อตั้งองค์กร คือ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2519 หากย้อนหลังไป มีการออกพระราชกฤษฎีกา จัดตั้งขสมก.เป็นครั้งแรก ตอนนั้นขาดทุนคือ ใช้งบประมาณของ ขสมก. 370 ล้านบาท ไปซื้อรถโดยสาร จากผู้ประกอบการรายเดิม ซึ่งเป็นภาคเอกชน มา 2,000 กว่าคัน ใช้ในภารกิจของ ขสมก.แต่ได้รับการจัดสรรงบฯ จากรัฐบาลเพียง 329 ล้านบาท ทำให้ ขสมก.ขาดทุน ตั้งแต่วันแรกเริ่มที่มีการก่อตั้ง เรื่อยมาจนถึงปัจจุบันก็ยังขาดทุนเช่นเดิม ปัญหาหนี้สะสมของขสมก. ล่าสุดปัจจุบันผู้อำนวยการขสมก. พุดไว้คือ 132,000 ล้านบาท

ส่วนแนวทางการบริหารจัดการหนี้ และการปฏิรูปเส้นทางต่าง ๆ เป็นที่มาของการจัดทำแผนฟื้นฟูกิจการ ซึ่งรัฐบาลประยุทธ์ช่วงแรก ๆ ได้ตั้งคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) นำหน่วยงานต่าง ๆ ที่ขาดทุน ทั้งรถไฟ ขสมก. และการบินไทย เข้าสู่แผนฟื้นฟูทั้งหมด ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 ได้จัดทำแล้ว แต่สุดท้ายแผนนี้ก็ยังไม่สะเด็ดน้ำ จึงนำมาสู่การตีกลับหลายครั้ง การแก้ไขปัญห ขสมก. ด้วยการบริหารหนี้และการจัดหารถใหม่ ล่าสุดรัฐบาลยังไม่ได้เคาะออกมา แต่จากแผนปฏิรูปรถเมล์หรือแผนฟื้นฟูกิจการ ขณะนี้ทั้งเบื้องหน้าและที่ได้พูดคุยกับแหล่งข่าว เบื้องต้นน่าจะมีการทบทวน ฉบับล่าสุด ตอนที่ประชุมคนร.ซึ่งมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ได้สั่งการให้ขสมก.ไปดูในเรื่องต่าง ๆ ให้ครบถ้วน แล้วกลับมารายงานให้ที่ประชุมทราบในเดือนต่อไป ส่วนแผนเรื่องการจัดซื้อรถเมล์ 3,000 คัน อยู่ในแผนฟื้นฟูฉบับล่าสุดที่จะต้องมีการจัดซื้อ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เคยผ่านที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เรียบร้อยแล้ว อยู่ในขั้นตอนการจัดซื้อ แต่เมื่อเปลี่ยนรัฐบาลชุดใหม่ มาจากการเลือกตั้ง นโยบายก็เลยเปลี่ยน แผนที่เคยทำไว้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 จึงถูกเปลี่ยนหมด การจัดซื้อจัดจ้าง กลายเป็นจ้างเหมาเอกชนแทน นอกจากนี้ยังมีรถเมล์ EV หรือรถเมล์ไฟฟ้าเข้ามาพร้อมด้วย ตามนโยบาย รัฐบาลที่ต้องการแก้ไขปัญหาภาวะ แต่ตรากาประมาณ 14,000,000 บาทต่อคัน แม้ค่าเชื้อเพลิงของรถ EV ถูก แต่ต้องสร้างสถานีชาร์จไฟ ลงทุน 300 กว่าล้านบาท ต่อ 1 สถานี หากจะตั้งสถานีได้ต้องขอให้การ ไฟฟ้ามาตั้งสถานีไว้ข้าง ๆ ด้วย เพราะจะดึงไฟฟ้ารอบ ๆ อาจเกิดปัญหาไฟดับตามมาได้ถ้ารถเข้าไปชาร์จไฟ ทีเดียวพร้อมกัน หากรถ EV วิ่งในกรุงเทพ และบรรทุกผู้โดยสารค่อนข้างเยอะ แล้วรถเกิดติดตรงคอสะพานสูง ๆ เช่น พระปิ่นเกล้า และพระรามเก้า จะเกิดอันตรายมาก เพราะระบบของรถและเกียร์ยังไม่เสถียร มีความเสี่ยงที่รถจะไหลลงมาได้ ดังนั้นควรที่จะศึกษาก่อน หากจะจัดซื้อจัดจ้างรถ EV ออกมาใช้เป็นรถเมล์ และต้อง ศึกษาเส้นทาง ที่เหมาะสมจริง ๆ ไม่ใช่ใช้ในเส้นทาง ที่ไม่สอดคล้องกับสภาพของรถ

1.1.1 ขสมก. ขาดทุนได้อย่างไร ทั้งที่ตัวเองแทบจะเป็นผู้ผูกขาดธุรกิจรถโดยสารประจำทาง

1. สิ้นปี 2017 ขสมก.มีรถให้บริการซึ่งรวมทั้งรถตัวเองและรถเอกชนร่วม 14,127 คัน แต่เชื่อหรือไม่ว่าจำนวนรถไม่พอกับจำนวนผู้โดยสาร โดยเฉพาะชั่วโมงเร่งด่วน ช่วงเช้าและตอนเย็น นั่นเพราะจำนวนรถ 14,127 คัน แต่ไม่สามารถให้บริการได้ครบทุกคัน เพราะส่วนใหญ่เป็นรถเก่าอายุเกิน 20 ปี จึงเสียและซ่อมบ่อย และนั่นทำให้เสียโอกาสในการหารายได้ในช่วงเวลาที่พักที่สุด และผู้โดยสารในยุคนี้ก็มีทางเลือกมากกว่าในอดีต สิ่งที่จะสะท้อนความจริงประเด็นนี้ได้ดีที่สุด ก็คือรายได้จากการขายตั๋วโดยสารต่อเดือนที่ลดลง กันยายน 2016 ขสมก.มีรายได้จากการขายตั๋ว 254.7 ล้านบาท กันยายน 2017 ขสมก.มีรายได้จากการขายตั๋ว 248.1 ล้านบาท เทียบกับปีต่อปีในช่วงเวลาเดือนเดียวกัน รายได้จากการขายตั๋วของ ขสมก.หายไปถึง 6.6 ล้านบาท เลยทีเดียว และหากเรานำตัวเลขนี้ไปคิดเป็นค่าเฉลี่ยจะพบว่าปี 2017 รายได้จากค่าโดยสารหายไป 79.2 ล้านบาท หากเทียบกับปี 2016

2. ยังต้องพึ่งพาสถานที่จอดรถ พักรถ รวมไปถึงซ่อมบำรุงรถ แม้ ขสมก.จะมีสิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ แต่ก็ไม่เพียงพอจึงต้องใช้บริการของเอกชน ทำให้มีต้นทุนที่สูง

3. ประเด็นที่ต้องคิดหนักนั้นคือในเมื่อรายได้น้อยลงแล้วจะลดค่าใช้จ่ายอย่างไร โดยหนึ่งในค่าใช้จ่ายที่ ขสมก.คิดมานานก็คือเงินเดือนพนักงานจำนวน 12,819 คน ที่คิดเป็น 42.3% จากต้นทุนทั้งหมด

ทำให้ที่ผ่านมา ขสมก.เริ่มมองถึงการลดต้นทุนพนักงานในอนาคต ด้วยการติดตั้งเครื่องหยอดเหรียญบนรถเมล์ โดยหวังว่าหากเป็นที่นิยม ต่อไปในอนาคตรถโดยสารประจำทางทุกสายไม่จำเป็นต้องมีพนักงานเก็บค่าโดยสารแต่สิ่งที ขสมก. คิดกับความจริงเดินสวนทางกัน เมื่อผู้โดยสารยังนิยมจ่ายเงินกับพนักงานเก็บค่าโดยสารทำให้ ขสมก. ต้องประกาศยกเลิกเครื่องเก็บเงินในช่วงปลายปี 2017 (ปัจจุบันเป็นเครื่อง EDC สำหรับผู้ถือบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ) และปัญหาอีกสารพัดมากมาย ทั้งการไม่ขยายเส้นทางเดินรถไปยังถนนเส้นใหม่ ๆ ให้เพียงพอ, องค์กรมีขนาดใหญ่เกินไปจนทำให้การบริหารยากลำบากจะเห็นว่า ขสมก. มีสารพัดปัญหาที่สะสมมากมาย จนทำให้ขาดทุนทุกปีและมีหนี้สะสมเป็นแสนล้านบาท แล้วช่วง 2 ปีที่ผ่านมา ขสมก. ลดต้นทุนเพิ่มรายได้ด้วยวิธีไหนบ้าง? เพื่อให้การขาดทุนในอนาคตลดน้อยลงไปเรื่อย ๆ ที่ชัดเจนก็คือการปรับขึ้นราคาค่าโดยสารรถประจำทางรถเมล์ร้อนและรถปรับอากาศ ในช่วงต้นปีที่ผ่านมาเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ 2 บาท การสั่งซื้อรถโดยสารเพิ่มจำนวน 489 คัน เพื่อรองรับเส้นทางถนนใหม่ ๆ เพื่อให้ได้ผู้โดยสารมากขึ้นกว่าในอดีตที่ผ่านมา จนถึงการจัดซื้อรถโดยสารระบบไฟฟ้าและที่ชาร์จพลังงานไฟฟ้าเพื่อประหยัดต้นทุนเชื้อเพลิง การสร้างอู่รถ เอกสารนี้เป็นเอกสารที่ส่งมอบไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ใหม่ ๆ และสถานที่ซ่อมบำรุงเพิ่มไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายให้บริษัทเอกชน จนถึงมองว่าอุ้งรถบางแห่งที่มีทำเลดีก็จะพัฒนาให้มีร้านค้าต่าง ๆ เพื่อเพิ่มช่องทางรายได้อีกทาง

สรุปได้ว่าปัญหาขาดทุนตั้งแต่ที่ก่อตั้งองค์กร ขสมก. ส่งผลให้เกิดปัญหาตามมาหลายเรื่อง ทั้งภาพลักษณ์ตัวรถเมล์และบริการ การพัฒนาฟื้นฟูจึงดำเนินงานไปอย่างเชื่องช้า แต่ด้วยการจัดเก็บค่าโดยสารที่ต่ำกว่าทุนจึงเอื้ออำนวยประโยชน์ให้ประชาชนเหมาะกับผู้ใช้โดยเฉพาะผู้ที่รายได้น้อยถึงปานกลาง จึงอยากจะทำสื่อคลิปสารคดี ให้คนใช้บริการเห็นถึงภาพรวมปัญหาและเข้าใจการใช้งานมากขึ้นและเพื่อให้หน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคมปรับปรุงและประชาชนที่ใช้บริการเห็นถึงต้นเหตุของปัญหาภาพรวมกิจการรถเมล์ไทย

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 1.2.1 เพื่อให้ผู้ที่ไม่มีประสบการณ์ขึ้นรถเมล์ได้เห็นมุมมองอื่นของการใช้งานรถเมล์ในปัจจุบัน
- 1.2.2 เพื่อให้เห็นวิธีการใช้งานรถเมล์ในปัจจุบัน
- 1.2.3 เพื่อเป็นกระบอกเสียงพูดถึงปัญหาใหญ่ในระบบขนส่งรถเมล์ในกรุงเทพฯ

1.3 ขอบเขตของงาน

1.3.1 ลักษณะของกลุ่มเป้าหมาย

ทางกายภาพ : เดินทางขนส่งสาธารณะประจำ วัยเรียน วัยทำงาน อายุ 18-40 ปี ไม่จำกัดเพศ อาศัยอยู่ในตัวกรุงเทพฯ

ทางจิตวิทยา : กลุ่มคนที่ไม่ค่อยทราบเกี่ยวกับการขึ้นรถเมล์ คนที่ไม่กล้าขึ้น อยากประหยัดค่าใช้จ่าย

1.3.2 **ขอบเขตเนื้อหา** ศึกษาในประเด็นการเดินทางรถเมล์ในกรุงเทพฯ จากคนที่ใช้งานเป็นประจำเพื่อเป็นประโยชน์ให้คนกับที่ไม่กล้าใช้งานระบบขนส่งรถเมล์นี้ ได้เห็นอีกมุมมองและเป็นอีกหนึ่งทางเลือกในการเดินทางขนส่งทางบก โดยถ่ายทอดจากประสบการณ์ผู้ใช้งานจริง

1.3.3 ขอบเขตของชิ้นงาน

1.3.3.1 VDO Content Motion Graphic

1.3.3.2 สื่อประชาสัมพันธ์ออนไลน์

1.4 ข้อจำกัด

หาทางออกของปัญหาคุณภาพการใช้งานรถเมล์ไปมากกว่านี้ไม่ได้เพราะอยู่ในหน้าที่รัฐบาลและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่กำลังจัดการแก้ไขอยู่

1.5 ขั้นตอนของการดำเนินงาน

1.5.1 กำหนดวัตถุประสงค์ ออกแบบ VDO Content Motion Graphic

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- 1.5.2 รวบรวมข้อมูลจากแหล่งเว็บไซต์ข่าวต่าง ๆ และสัมภาษณ์ผู้โดยสารที่ใช้งานเป็นประจำ ให้เห็นถึงข้อดีและข้อเสียการใช้งานรถเมล์ บอกแนวทางการใช้บริการรถเมล์ สาเหตุที่ยังยกเลิกรถเมล์ไม่ได้
- 1.5.3 วิเคราะห์และสรุปข้อมูล นำข้อมูลจากการสัมภาษณ์ปัญหาที่ใช้งานเป็นประจำมา
- 1.5.4 เรียบเรียงเนื้อหา เขียน Storyboard ให้เห็นลำดับของการเล่าเรื่องในรูปแบบภาพเคลื่อนไหวเป็นภาพร่างของฉากต่าง ๆ เพื่อกำหนดการเล่าเรื่อง ลำดับเรื่อง จัดมุมกล้อง กำหนดเวลา
- 1.5.5 กำหนดแนวทางการการออกแบบกราฟิกให้ไปในทิศทางเดียวกัน สื่อสารเข้าใจง่าย
- 1.5.6 ดำเนินงานการออกแบบคลิปวิดีโอพร้อมเสียงประกอบคลิป
- 1.5.7 สรุปผลการดำเนินงาน ออกแบบ VDO Content Motion Graphic ไม่เกิน 8 นาที

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1.6.1 สามารถถ่ายทอดเนื้อหาการเล่าเรื่องผ่านคลิปวิดีโอการใช้งานของรถเมล์และปัญหาองค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพได้อย่างเข้าใจง่าย
- 1.6.2 สามารถออกแบบการสื่อสารผ่านภาพประกอบและกราฟิกที่น่าสนใจและเข้าใจง่ายกับผู้ชม
- 1.6.3 สามารถต่อยอดให้ความรู้เป็นประโยชน์กับผู้ที่ได้ชมคลิปวิดีโอ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 2 ขนส่งรถเมลไทย

2.1 ประวัติศาสตร์กิจการรถเมลไทยในกรุงเทพมหานคร

ความเป็นมาของกิจการรถเมลในกรุงเทพมหานคร ตามประวัติกล่าวว่า รถโดยสารประจำทาง ในสมัยก่อนเรียกว่า รถเมล เข้าใจว่า คงเรียกชื่อตามเรือเมล รถเมลที่มีครั้งแรกนั้นใช้กำลังม้าลากจูง ไม่ต้องอาศัยน้ำมันเชื้อเพลิงให้เป็นภาระเดือดร้อนแก่ผู้ประกอบการเช่นในปัจจุบัน โดยมีพระยาภักตินรเศรษฐ (เลิศ เศรษฐบุตร) เป็นผู้ริเริ่มกิจการรถเมล เมื่อราวปี พ.ศ. 2450 วิ่งระหว่างสะพานยศเส (สะพานกษัตริย์ศึกในปัจจุบัน) ถึงประตูน้ำสระปทุม แต่เนื่องจากใช้ม้าลากจึงไม่รวดเร็วทันใจ และไม่สามารถให้ความสะดวกแก่ผู้โดยสารได้เพียงพอ ต่อมาในปี พ.ศ. 2456 พระยาภักตินรเศรษฐจึงได้ปรับปรุงกิจการใหม่ รวมทั้งเปลี่ยนแปลงวิธีการเดินรถ โดยนำรถยนต์ยี่ห้อฟอร์ดมาวิ่งแทนรถม้าลาก และขยายเส้นทางให้ไกลขึ้นจากประตูน้ำสระปทุมถึงบางลำพู (ประตูใหม่ตลาดยอด)



รูปที่ 2.1 พระยาภักดี นรเศรษฐ (นายเลิศ เศรษฐบุตร) เป็นผู้ริเริ่มกิจการรถเมล



รูปที่ 2.2 รถเทียมม้าเป็นรถเมลรุ่นแรกที่ใช้ในประเทศไทย

รถยนต์ที่ใช้เป็นรถโดยสารประจำทางครั้งแรก มี 3 ล้อ ขนาดประมาณ 1 ใน 3 ของรถโดยสารประจำทางในปัจจุบัน มีที่นั่ง 2 แถว ทาสีขาว มีรูปกากบาทสีแดงอยู่ตอนกลางรถ นั่งได้ประมาณ 10 คน ชาวพระ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

นครสมัยนั้นเรียกว่า อ้ายโกร่ง เพราะจะมีเสียงดังโกร่งกร่าง เมื่อวิ่งไปตามท้องถนน ประชาชนได้รับความ สะดวกรวดเร็วในการเดินทาง จึงเป็นที่นิยมอย่างแพร่หลาย การเดินรถเมลล์ก็ขยายตัวอย่างกว้างขวางออกไปทั่ว กรุงเทพฯ ในนามของ บริษัท นายเลิศ จำกัด (บริษัทรถเมลล์ขาว) การประกอบกิจการเดินรถเมลล์เริ่มขยายตัวขึ้น เมื่อพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดเกล้าฯ ให้จัดงานสมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ 150 ปี พุทธศักราช 2475 พร้อมทั้งจัดสร้างสะพานพระพุทธยอดฟ้า เพื่อเชื่อมการคมนาคมระหว่างฝั่งพระนคร และธนบุรี ไว้เป็น อนุสรณ์ของงานสมโภชครั้งนี้

ต่อมาในปี พ.ศ. 2476 กิจการรถเมลล์เริ่มเป็นปึกแผ่น มีเศรษฐีชาวจีนเล็งเห็นว่า เป็นอาชีพที่มั่นคง และทำรายได้ดีอย่างหนึ่ง จึงได้ก่อตั้ง บริษัท ธนนครขนส่ง จำกัด ขึ้น เพื่อประกอบกิจการเดินรถเมลล์ จาก ตลาดบางลำพู ถึงวงเวียนใหญ่ หลังจากนั้น ได้มีผู้ลงทุนตั้งบริษัทเดินรถเมลล์เพิ่มขึ้นถึง 24 แห่ง นอกจากนี้ หน่วยราชการ และรัฐวิสาหกิจ อย่างเทศบาลนครกรุงเทพ, เทศบาลเมืองนนทบุรี, บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) และองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.) ก็เปิดเดินรถเมลล์ด้วย โดยในขณะนั้น มีผู้ประกอบการเดินรถเมลล์ในกรุงเทพฯ รวมถึง 28 ราย



รูปที่ 2.3 รถบรรทุกดัดแปลงเป็นรถโดยสารประจำทาง (BMTA, พ.ศ.2497)

หลังจากสงครามมหาเอเชียบูรพาสิ้นสุดลง หน่วยราชการต่าง ๆ จำหน่ายรถบรรทุกออกมาให้เอกชน เป็นจำนวนมาก โดยส่วนหนึ่งนำมาดัดแปลงเป็นรถเมลล์ ทั้งนี้บริษัทเอกชนยังเลือกเส้นทางเดินรถเอง ที่ไม่ซ้ำกับ เส้นทางที่มีรถรางวิ่งอย่างเสรีจึงก่อให้เกิดระบบแข่งขันทางธุรกิจขึ้น รัฐบาลจึงได้ออกพระราชบัญญัติการขนส่ง พุทธศักราช 2497 มาใช้ควบคุม โดยกำหนดให้ผู้ประกอบการรถเมลล์ ต้องขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ด้วย ในระยะหลังการให้บริการรถเมลล์เริ่มเกิดความสับสน มีการเดินรถทับเส้นทางกันบ้าง แก่งแย่งผู้โดยสาร กันบ้าง การให้บริการของแต่ละบริษัท ก็ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ปล่อยให้มีการเดินรถอย่างเสรี ทำให้เกิด ปัญหาการจราจรคับคั่ง เนื่องจากจำนวนรถในท้องถนน มีมากกว่าที่ควรจะเป็น ซึ่งผลเสียทั้งหมด ล้วนตกอยู่กับผู้ใช้บริการทั้งสิ้น ในขณะที่ผู้ประกอบการก็ประสบปัญหาค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ในตลาดโลก ปรับตัวสูงขึ้นอย่างฉับพลัน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2516 เป็นต้นมา แต่ผู้ประกอบการ ไม่สามารถปรับอัตราค่าโดยสารให้เพิ่มขึ้น ในอัตราที่ สมดุลกับราคาน้ำมันได้ ตลอดจนค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้หลายบริษัทเริ่มประสบปัญหาขาดทุน บาง บริษัทก็มีฐานะทรุดลง จนไม่สามารถรักษาระดับบริการที่ดีแก่ประชาชนต่อไปได้ ต่อมาราวเดือนกันยายน พ.ศ. 2518 คณะรัฐมนตรีสมัยที่ ม.ร.ว.คึกฤทธิ์ ปราโมช เป็นนายกรัฐมนตรี จึงได้มีมติให้รวมกิจการเดินรถโดยสาร เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครเป็นบริษัทเดียว เรียกว่า บริษัท มหานครขนส่ง จำกัด ในรูปรัฐวิสาหกิจ ประเภทบริษัทจำกัด โดยมีสัดส่วนการถือหุ้น ระหว่างรัฐและเอกชน เป็น 51 ต่อ 49% แต่เกิดปัญหาข้อกฎหมายการจัดตั้ง ในรูปแบบของการประกอบกิจการขนส่ง ดังนั้น ในสมัยรัฐบาลของ ม.ร.ว.เสนีย์ ปราโมช จึงได้ออกพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งเป็นองค์การของรัฐ ให้ชื่อว่า องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2519 โดยควบรวมกิจการรถโดยสารประจำทางทั้งหมด จากบริษัท มหานครขนส่ง จำกัด มาขึ้นอยู่กับองค์การฯ ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจ ประเภทกิจการสาธารณูปโภค สังกัดกระทรวงคมนาคม มีภารกิจ และขอบเขตความรับผิดชอบ ในการจัดบริการรถโดยสารประจำทาง รับ-ส่งผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดปริมณฑล 5 จังหวัดคือ สมุทรปราการ, นนทบุรี, ปทุมธานี, นครปฐมและสมุทรสาครตามพระราชกฤษฎีกาฉบับที่ 2 ที่มีผลบังคับใช้ในปีเดียวกันโดยมีผู้ใช้บริการประมาณ 3 ล้านคนต่อวัน นอกจากนี้ ยังมีหน้าที่ประกอบการอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับ หรือต่อเนื่องกับการประกอบการขนส่งบุคคล

ต่อมาในการประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันอังคารที่ 27 กันยายน พ.ศ. 2559 ที่ประชุมได้มีมติให้ยกเลิกมติ ครม. เมื่อวันที่ 11 มกราคม พ.ศ. 2526 และให้โอนการกำกับดูแลการเดินทางขนส่งสาธารณะจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไปอยู่ภายใต้การกำกับของ กรมการขนส่งทางบก ส่งผลให้ ขสมก. มีสถานะเป็นเพียงผู้เดินรถรายหนึ่งเท่านั้น



รูปที่ 2.4 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BMTA, พ.ศ.2519)

และเนื่องจากการเดินรถโดยสารประจำทาง เป็นสาธารณูปโภคชนิดหนึ่ง ที่รัฐจัดเป็นบริการแก่ประชาชนผู้มีรายได้น้อย และปานกลางเป็นหลักการดำเนินงานจึงมุ่งสนองนโยบายรัฐบาลในการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้มีรายได้น้อย โดยไม่หวังผลกำไร การจัดเก็บค่าโดยสาร จึงอยู่ในอัตราที่ต่ำกว่าต้นทุนจริง ตามที่รัฐบาลจะเป็นผู้กำหนดนโยบาย การให้บริการของ ขสมก มุ่งหมายให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินรถของผู้โดยสารเป็นหลัก

2.2 ปัญหาส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นกับรถเมล์ไทย

กรุงเทพมหานครเต็มไปด้วยระบบขนส่งสาธารณะหลากหลายประเภทที่พร้อมพาประชาชนไปในทุกพื้นที่ทั่วทุกสารทิศ ถึงกระนั้นประเด็นเรื่องความท้าทายบนท้องถนนและความไม่สะดวกสบายของบริการรถโดยสารสาธารณะ ก็ยังคงถูกหยิบยกขึ้นมาอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ และหนึ่งในนั้นก็คือ ‘รถเมล์ไทย’ รถเมล์ คือระบบขนส่งสาธารณะที่อยู่คู่สังคมไทยมาช้านาน ด้วยราคาที่เปี่ยมมิตรและขับผ่านเส้นทางหลายสาย เลยเป็นอีก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หนึ่งตัวเลือกที่คนเลือกใช้เพื่อเดินทางไปจุดหมายต่าง ๆ ของตัวเอง แต่เมื่อพูดถึงรถเมล์เรามักจะนึกถึงสิ่งในเชิงลบอย่างปัญหาของสภาพรถเมล์และอุปสรรคระหว่างการใช้บริการอยู่เสมอ ที่ทำให้เราได้เห็นถึงความสำคัญของรถเมล์ไทยที่ยังไม่ได้มาตรฐาน และไม่ตอบโจทย์การใช้งานในปัจจุบัน ดังวลีที่สะท้อนความจริงอันโหดร้ายที่ว่า "การขึ้นรถเมล์ในไทยคือความเสี่ยง" และนี่คือหลากหลายรถเมล์ไทย ที่ประชาชนพบเจอมาโดยตลอด เพื่อตอกย้ำถึงความหวังต่อการพัฒนาที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อจะทำให้เรื่องราวการเดินทางของประชาชนทั่วทุกสารทิศแฮปปี้ขึ้นและน่าจดจำกว่าที่เป็นอยู่เดิม ด้วยความที่รถเมล์ไทยเป็นวิธีการเดินทางที่มีราคาเป็นมิตรและขับผ่านเส้นทางหลายสาย จึงเป็นรูปแบบการเดินทางที่อำนวยความสะดวกให้กับคนกรุงเทพฯ โดยเฉพาะกับกลุ่มคนรายได้น้อยที่เลือกใช้เวลาเดินทางไปยังจุดหมายต่าง ๆ แต่ในขณะเดียวกัน เมื่อพูดถึงรถเมล์ เราก็มักจะได้ยินถึงปัญหาและอุปสรรคจากผู้ใช้บริการรถเมล์อยู่เสมอ การเดินทางด้วยรถเมล์ในแต่ละครั้งจึงต้องเตรียมทั้งกายและใจให้พร้อม เสมือนการผจญภัยอย่างหนึ่งที่เราไม่รู้เลยว่า จะเจอกับอะไรบ้าง ซึ่งภาพจำของ 'รถเมล์' ที่เหล่าประชาชนชาวไทยเห็นกันจนชินตา คงหนีไม่พ้นภาพของรถเมล์เก่า ๆ ร้อน ๆ ปลอ่ยควันดำโขมงที่บางคันอยู่มายาวนานตั้งแต่รุ่นตายาย อันสะท้อนออกมาได้อย่างชัดเจนผ่านคำว่า 'ปัญหา' จากการใช้บริการที่เปรียบเสมือนหลุมดำในแควดวงของรถเมล์ไทย ที่ต่อขยายกลายเป็นแผลที่คนใช้บริการต้องเผชิญ จนเกิดการร้องเรียนและโพสต์ในโซเชียลฯ กลายเป็นประเด็นร้อนมาถึงทุกวันนี้ เพราะปัญหาเหล่านี้ยังไม่ได้รับการแก้ไขเสียที



รูปที่ 2.5 บริเวณป้ายรถเมล์ (ThaimaaOpas, 2023)

จากการใช้บริการรถเมล์ของประชาชนในปัจจุบัน ปัญหาที่เจอส่วนใหญ่มักจะเป็นในเรื่องของเวลาที่ต้องเสียไปโดยใช้เหตุ อาทิเช่น ปัญหาการจราจรติดขัดและมีปริมาณไม่เพียงพอ ซึ่งนับเป็นปัญหาที่ทำให้เกิดปริมาณผู้รอรถเมล์โดยสารสะสมอยู่เป็นปริมาณมากและเป็นระยะเวลาจนถึงขั้นที่ไม่สามารถคาดเดาเวลาได้ จนเกิดเป็นความล่าช้าในการเดินทาง บางครั้งรอนานเป็นชั่วโมงถึงสองชั่วโมงเลยทีเดียว เมื่อรถเมล์มาถึงหลายคนก็ต้องจำใจต้องยอมเบียดเสียดขึ้นไปบนรถที่รอนาน เพื่อจะไปให้ทันทำงานหรือกลับบ้านหลังเลิกงาน แล้วยิ่งเส้นทางรถเมล์มีความซับซ้อนและยาวเกินไป ก็อาจทำให้ต้องใช้เวลาเดินทางมากกว่าจะสามารถรถกลับมาวิ่งรับผู้โดยสารใหม่ได้อีกรอบ และยังทำให้การวิ่งรถล่าช้าลงตามไปด้วย ประกอบกับ ปัญหา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รถเมล์เสื่อมสภาพ โดยรถเมล์หลายคันถูกใช้งานมายาวนานกว่า 30 ปี ส่งผลให้มีสภาพชำรุดทรุดโทรม และมีหลายคันที่หมดสภาพการใช้งานต้องโลหะทิ้งเพราะซ่อมต่อไปไม่ไหว ทำให้รถเมล์เหลือจำนวนน้อยลงไปอีก หรือในกรณีที่โชคร้าย รถเมล์อาจเสื่อมสภาพและประสบปัญหาขณะออกวิ่งรับส่งผู้โดยสารอย่างกะทันหัน ทำให้ผู้โดยสารต้องรอโดยสารรถคันต่อไปที่ขับตามหลังมา ส่งผลให้ความหนาแน่นของผู้โดยสารในรถแต่ละคันยิ่งเพิ่มสูงมากขึ้น และยิ่งแล้วใหญ่หากวันใดเกิด ปัญหาการจราจร เช่น การเกิดเหตุฉุกเฉินไม่คาดฝันบนท้องถนน การก่อสร้างทางหรือการซ่อมแซมพื้นผิวถนน เวลาไฟแดงนานเกินไป ฯลฯ ยิ่งทำให้การจราจรติดขัด ซึ่งส่งผลการต่อการเดินทางที่ไม่สามารถประเมินเวลาที่แน่นอนได้ กลายเป็นผลกระทบต่อผู้โดยสารที่อยู่บนรถเมล์ที่ไม่สามารถเดินทางได้ตามกำหนดที่ต้องการ และผู้รอโดยสารรถเมล์ก็ต้องเผชิญปัญหาและความยากลำบากจากการรอรออย่างไร้จุดหมาย

2.3 รถเมล์ไทยกับความล่าช้า

รถเมล์ยังคงเป็นปัญหาสำคัญที่อยู่คู่กับเมืองกรุงเทพฯ มาหลายสิบปี และถึงทุกวันนี้ก็ยังคงเป็นอยู่ นั่นก็คือ ปัญหา ที่มีหลากหลายมิติ เริ่มตั้งแต่ปัญหาเบสิกที่สุด คือ รอนาน ขับเร็ว หวาดเสียว ลากยาวไปถึงปัญหา รถเก่า ไม่ได้มาตรฐาน ถ้าจะต้องพูดถึงปัญหาที่คงต้องย้อนดูอดีตที่ผ่านมาก่อนว่าเริ่มต้นตรงไหน เพื่อที่จะมองหาแนวทางออกกว่าควรจะทำอย่างไร ซึ่งวิวัฒนาการของรถเมล์ใน กทม. นั้น อดีต เป็นรถบรรทุก มาดัดแปลงตัวถังรถเพื่อมาขนคน โดยเริ่มต้นตั้งแต่ช่วงสมัยสงครามโลก ครั้งที่ 2 ต่อมา รัฐบาลได้มีการขายรถบรรทุกให้เอกชน จึงมีการดัดแปลงมาเป็นรถประจำทาง และปล่อยให้มีการเลือกเส้นทางเดินรถเอง ไม่ให้ซ้ำกัน กระทั่งเกิดปัญหาในเรื่องเส้นทางเดินรถ จนกระทั่ง ปี 2518 สมัย ม.ร.ว.คึกฤทธิ์ ปราโมช นายกรัฐมนตรี ได้มีมติ ครม. รวมรถโดยสาร เป็นบริษัทเดียว ชื่อว่า “บริษัท มหานครขนส่ง จำกัด” มีรัฐถือหุ้น 51% เอกชน 49% ก่อนจะมีปัญหาด้านข้อกฎหมาย กระทั่งกลายเป็น “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ” เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2519 ในสมัย ม.ร.ว.เสนีย์ ปราโมช

สิ่งที่เป็นอัตลักษณ์ของ “รถเมล์ไทย” และเป็นหนึ่งเดียวในโลก ก็คือ กระเป๋ารถเมล์ ที่มีอุปกรณ์ที่เรียกว่า “กระบอกเก็บตัวรถเมล์” เป็นภูมิปัญญาแบบไทย ๆ ที่มีที่เดียวในโลก แต่ก็มีปัญหาที่เกิดขึ้นหลายส่วน กูรูรถเมล์ไทย เผยว่า รถเมล์ที่วิ่งในกรุงเทพฯ มีสภาพเก่าเกือบทั้งหมด เพราะการเปลี่ยนรถเมล์ครั้งใหญ่เกิดขึ้นในสมัยรัฐบาลทักษิณ ช่วง ปี 2544 ตอนนั้นเริ่มมีรถเมล์ ยูโรทู กระทั่งเริ่มเปลี่ยนอีกครั้งในปี 2561 รัฐบาล พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา รถเมล์ที่ก้าวขึ้นมาแล้วไม่มีบันได แต่ปัญหาคือ ก็ยังมีรถเมล์เก่าวิ่งในท้องถนน ซึ่งรถเมล์ครีมแดง ถือเป็นรถเมล์เก่ามาก เริ่มใช้ตั้งแต่ปี 2534 หรือเกือบ 31 ปีมาแล้ว ขณะที่ยูโรทู เริ่มใช้ในปี 2544 ก็กว่า 21 ปีแล้ว สำหรับรถเมล์ที่ถูกเปลี่ยนในสมัย รัฐบาล พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา (2561) ถือเป็นรถเมล์ที่ดี เพราะอย่างไรใน ลอนดอน ปี 2006 เขาตั้งเป้า รถเมล์ต้องไม่มีบันได เพราะถือเป็นการอำนวยความสะดวกกับทุกคน ไม่ว่าจะเป็นคนแก่ หรือคนพิการ แต่ก็ยังนับว่าเป็นการใช้รถเมล์ที่ยังล่าช้าในต่างประเทศ ปัญหา “รถเมล์ไทย” เป็นอะไรที่ล่าช้าต่างประเทศอย่างมาก เพราะไม่ได้มีรถเมล์ทุกคัน ที่เหมาะกับ คนพิการ คนแก่ หรือแม้แต่คนที่โรคประจำตัวบางโรค เช่น คนมีอาการปวดหลัง การก้าวขึ้นบันไดก็จะเกิดอาการปวด นี่ยังไม่รวมชาวบ้านที่มีอาชีพค้าขาย เช่น การยกของขึ้นรถเมล์ หรือมีรถเข็นของ ซึ่งถ้ามีทางลาด ที่ใช้ขึ้นรถเมล์ได้ ก็จะช่วยเรื่องการยกของ แต่ถ้ามีบันไดมันก็ต้องยกหลาย ๆ เที้ยว เป็นต้น กระทั่ง ล่าสุด ที่มีการเปิดตัวรถเมล์รุ่นใหม่ไฟฟ้า 2022 ของไทย กลับมามีบันไดอีก ปัญหานี้อยู่ที่กรมขนส่งทางบกของไทย ที่ไม่มีข้อกำหนดว่า “รถเมล์รุ่นใหม่” ต้องไม่มีบันได สิ่งที่เราต้องรู้ก็คือ การคิดและออกแบบของเรา ไปโฟกัสอยู่ที่คนพิการ แต่ไม่คิดถึงเวลาที่ใช้จริง ข้อดี ของรถเมล์ รุ่นใหม่ คือ เป็นรถเมล์ไฟฟ้า เชื่อว่าเป็นผลดีใน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ระยะยาว โดยเฉพาะเรื่องสภาพอากาศ และมลภาวะ (ถึงแม้จะมีไม่กี่คัน ณ เวลานี้) ที่ กทม. กำลังเผชิญกับ ปัญหา PM 2.5 ซึ่งรถเมล์ก็เป็นส่วนหนึ่งที่ปล่อยควันดำ



รูปที่ 2.6 รถโดยสารพลังงานไฟฟ้า สาย 2-38 (กุลธิดา สายพรหม, 2565)

รถเมล์ที่วิ่งใน กทม. ค่าเฉลี่ยอยู่ประมาณ 30 ปี รถที่ใช้ส่วนมากยังคงใช้น้ำมัน เช่น ดีเซล และระบบเผาไหม้คงไม่ไหวแล้ว หากมองอย่างเป็นธรรมคือ ถึงเวลาที่ต้องเปลี่ยนรถแล้ว ถึงแม้ปัญหา PM 2.5 ไม่ได้มาจากรถเมล์ทั้งหมด แต่ก็ต้องยอมรับว่ามีรถเมล์จำนวนหนึ่งกำลังสร้างปัญหา รถเมล์ครีมแดง ใช้น้ำมันดีเซล มีทั้งหมด 1,520 คัน (ที่มาข้อมูล: รายงานประจำปี ขสมก.ปี 2563) ใช้น้ำมันดีเซล วิ่งพร้อมกันจริง ๆ ปี 2534 มีทั้งหมด 3 รุ่น จากนั้นก็เป็นรถปรับอากาศ ครีมน้ำเงิน วิ่งครั้งแรก ปี 2538 ใช้น้ำมันดีเซลเช่นกัน ยังพบว่ายังมีวิ่งอยู่ รถยูโรทู ซึ่งประเทศพัฒนาแล้ว เขาใช้รถยูโร 7 กันแล้ว ซึ่งตอนนี้มีรถอีซูซุ 325 คัน ฮีโน่ 325 คัน ซึ่งคาดว่าจะมีประมาณ 700 คัน ซึ่งก็ยังใช้น้ำมันดีเซลทั้งหมด นอกจากนี้ ยังมียูโรที่ มี 489 คัน นอกจากนี้ยังมีรถร่วมอีกประมาณ 300-400 คัน เมื่อเทียบกับข้อมูลใหม่ ในปี 2565 จากเว็บไซต์ ขสมก. พบว่ามีจำนวนเส้นทางที่ รถเมล์ ขสมก. วิ่งอยู่ 118 สายเอกชนร่วมบริการยังวิ่ง 6 สาย ส่วนจำนวนรถของ ขสมก. มีทั้งสิ้น 2,885 คัน เอกชนร่วมบริการ 65 คัน ซึ่งถือว่าลดลงจากปี 63 มากกว่า 100 คัน และอาจจะจะมีรถเมล์รุ่นใหม่ รถเมล์ใช้พลังงานทดแทนรวมไปถึงพลังงานไฟฟ้าแต่รถที่ยังใช้น้ำมันก็ยังมีเยอะอยู่

2.4 ปัญหาป้ายรถเมล์ในกรุงเทพมหานคร และการพยายามแก้ไขปัญหา

“ป้ายรถเมล์ไม่บอกเส้นทางเดินรถ” เป็นปัญหาหนึ่งที่เคยถูกเรียกร้องและรณรงค์ผ่านเว็บไซต์ Change.org ประเทศไทย เมื่อปี 2559 (Change.org,2559, ออนไลน์) การใช้พื้นที่สาธารณะบนแพลตฟอร์มออนไลน์อย่างเว็บไซต์ Change.org ในการขับเคลื่อนประเด็นทางสังคม โดยตัวแทนภาคประชาชนถือเป็นเครื่องมือในการเคลื่อนไหวทางสังคมแบบใหม่ (New social movements: NSMs) ซึ่งแตกต่างจากการเรียกร้อง และรณรงค์ในลักษณะเดิมที่เน้นการต่อสู้ระหว่างชนชั้น และมีประเด็นการเคลื่อนไหวที่สะท้อนถึงการกระทำร่วมกันบนฐานของผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของชนชั้นนั้น ๆ ขณะที่ลักษณะการเคลื่อนไหวทางสังคมแบบใหม่สนใจเกี่ยวกับคุณภาพชีวิต ความเสมอภาคในสิทธิการมีส่วนร่วม มนุษยชน การแสดงออกซึ่งศักยภาพสูงสุดของแต่ละบุคคล (สมชัย ภัทรธนานัน, 2560, น. 114) และมีความหลากหลาย ทั้งในแง่ความคิด ค่านิยม อุดมการณ์ และผลประโยชน์ของผู้เข้าร่วม รวมไปถึงรูปแบบการเคลื่อนไหวที่ให้ความสำคัญต่อ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทบาทของปัจเจกชนกับการต่อสู้เชิงสัญลักษณ์มากกว่าการปฏิบัติการร่วม (Collective action) ของมวลชน (ยุทธพร อิศระชัย, 2554, น. 11) และยิ่งพยายามก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงผ่านการเปลี่ยนค่านิยมและสร้างวิถีชีวิตแบบใหม่ขึ้นมา (Scott, 1990 อ้างถึงในสมชัย ภัทรธนานันท์, 2560, น. 110)

การปรากฏตัวของ การเคลื่อนไหวทางสังคมแบบใหม่ มีลักษณะที่สำคัญ 4 ประการ ประการแรกคือ เป็นขบวนการเคลื่อนไหวทางวัฒนธรรมหรือสังคมเป็นหลัก โดยสนใจประเด็นเกี่ยวกับวิถีชีวิตของพลเมืองมากกว่าสิทธิพลเมืองแตกต่างจากอดีตที่เน้นด้านเศรษฐกิจและสังคมการเมือง จึงมีลักษณะเป็นขบวนการทางสังคมมากกว่าขบวนการทางการเมือง ประการที่สองเป็นขบวนการเคลื่อนไหวของภาคประชาสังคมหรือประชาชน (Civil society) ขบวนการเหล่านี้เลี่ยงรัฐ (Bypass the state) ไม่เผชิญหน้าท้าทายรัฐโดยตรง หากแต่มีเป้าหมายในการปกป้องประชาสังคมจากการเบียดขับของรัฐ ประการที่สาม มุ่งก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงผ่านการเปลี่ยนค่านิยม

และสร้างวิถีชีวิตแบบใหม่ขึ้นมา มากกว่าการเปลี่ยนแปลงผ่านระบบการเมืองและการปฏิบัติทางการเมือง (Scott, 1990 อ้างถึงในสมชัย ภัทรธนานันท์, 2560, น. 187-188 และรงค์ บุญสวยขวัญ, 2557, น. 21) และประการที่สี่ให้ความสำคัญกับการใช้สื่อออนไลน์ เพื่อติดต่อสื่อสาร สร้างการรับรู้สร้างการมีส่วนร่วม และนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงแก้ไขปัญหา สำหรับในกรณีนี้คือใช้เว็บไซต์ Change.org ประเทศไทย เว็บไซต์เพื่อการรณรงค์ขับเคลื่อนประเด็นสาธารณะทางสังคม โดยตัวแทนภาคประชาชน มาเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนทางสังคมให้เข้าไปสู่การก่อตัวในรูปแบบใหม่ด้วยการใช้พื้นที่ออนไลน์สื่อสารกับสาธารณะ เชื่อมต่อกับผู้คน (Collective) และสร้างเครือข่ายของผู้คิดเห็นคล้ายกัน โดยไม่จำเป็นต้องเห็นหน้าค่าตาหรือต้องไปรวมกลุ่มประท้วงเหมือนในอดีต อีกทั้งยังมุ่งให้เกิดการเปลี่ยนแปลงมากกว่าขบวนการปฏิวัติ แบ่งแยกดินแดน การปลดปล่อยชนชั้น การรวมกลุ่มของนักการเมือง พรรคการเมือง และกลุ่มผลประโยชน์ในแบบที่เคยเป็นมา (สมชัย ภัทรธนานันท์, 2560 น. 188 และสุธิดา พัฒนศรีวิเชียร, 2562, น. 135) ดังนั้นขบวนการเคลื่อนไหวทางสังคมแบบใหม่จึงไม่ได้พุ่งเป้าไปที่รัฐหรือโครงสร้างหากแต่ให้ความสนใจไปที่ชีวิตประจำวัน ประชาสังคม และการสร้างพื้นที่อิสระระหว่างรัฐและประชาสังคม (สมชัย ภัทรธนานันท์, 2560, น. 113)

การเกิดขึ้นของการเคลื่อนไหวทางสังคมเชิงปฏิรูป (Reformativesocial movements) ที่มุ่งเน้นไปที่การเปลี่ยนแปลงและแก้ไขปัญหาย้ายรถเมล์ผ่านเว็บไซต์ Change.org ประเทศไทยในครั้งนั้น สะท้อนให้เห็นถึงการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนในสังคมไทย โดยเฉพาะกับผู้คนบนโลกออนไลน์ในฐานะพลเมืองคนหนึ่งของประเทศตามหลักการประชาธิปไตย สิ่งที่น่าสนใจคือแม้จะไม่ประสบความสำเร็จ (Success) ในแง่ผลลัพธ์ของจำนวนผู้ลงชื่อร่วมสนับสนุนที่ไม่เป็นไปตามที่กำหนดไว้ คือ จำนวน 25,000 คน โดยมีผู้สนับสนุนร่วมลงชื่อจำนวน 23,356 คน แต่กลับเป็นจุดเริ่มต้นที่ดีในการใช้พื้นที่สาธารณะเสมือน (Virtual public sphere) สื่อสารประเด็นและนำไปสู่การกำหนดวาระ (Agenda Setting) ของสื่อมวลชน ดังจะเห็นได้จากการนำเสนอข่าวผ่านทางสถานีโทรทัศน์ไทยพีบีเอส, สถานีวิทยุโทรทัศน์ไทยทีวีสีช่อง 3, เว็บไซต์ผู้จัดการออนไลน์, เว็บไซต์ข่าวสด, เพจเฟซบุ๊ก รถเมล์ไทยแฟนคลับและเพจเฟซบุ๊ก ViaBus ซึ่งนำไปสู่การก่อร่างสร้างความคิดเห็นให้กับประชาชนและทำให้เป็นที่รู้จักในวงกว้างได้จากจุดเล็ก ๆ สู่พลังการแก้ไขปัญหาย้ายรถเมล์มาในปีเดียวกัน การรวมกลุ่มเพื่อแก้ปัญหาย้ายรถเมล์ไทยเกิดขึ้นอีกครั้ง ในนามเมย์เดย์ (Mayday) กลุ่มคนรุ่นใหม่ที่ต้องการออกแบบป้ายรถเมล์ที่ช่วยให้ข้อมูลแก่ผู้ใช้งาน สามารถเข้าใจข้อมูลได้รวดเร็ว และง่ายที่สุดด้วยการเลือกใช้เฟซบุ๊ก สื่อสังคมออนไลน์ที่มีผู้ใช้มากที่สุดในโลก (Hootsuite, 2021, p.59) และมากที่สุดในประเทศไทย (Hootsuite, 2021, p. 11) ภายใต้ชื่อ “Mayday” (@maydaySATARANA) ในการระดมผู้คนและผลานเครือข่ายให้ประสบความสำเร็จ โดยเป็นช่องทางในการกระจายปัญหาให้กว้างขวาง เร่งความเร็วให้ผู้คนรับรู้ให้ตระหนักถึงปัญหาที่เกิดขึ้นทั้งการแก้ปัญหาย้ายรถเมล์ การพัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะ เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ให้มีประสิทธิภาพ เพื่อเป็นทางเลือกหลักในการเดินทางสำหรับทุกคน คำว่า Mayday หมายถึง ช่วยเหลือเราด้วย ซึ่งมีที่มาจากภาษาฝรั่งเศส Venezm'aider แปลตรงตัวว่า Come and help me คนกลุ่มนี้ไม่ได้กำลังขอความช่วยเหลือ แต่กำลังชวนทุกคนมาช่วยเหลือ คำว่า “May” มาจากคำพ้องเสียงที่ใช้เรียกรถเมล์ เรือเมล์ เมล์เครื่อง (รถมอเตอร์ไซค์) (ก้นตึกนิชมิตร์ภักดี, 2560, ออนไลน์) โดยเริ่มต้นจากปัญหาป้ายรถเมล์ไม่บอกเส้นทางเดินรถ ซึ่งทำให้การสื่อสารระหว่างผู้ให้บริการ และผู้ใช้บริการยังไม่เชื่อมโยงถึงกัน ดังภาพที่ 1



รูปที่ 2.7 ตัวอย่างของป้ายรถเมล์แบบเก่า (กุลธิดา สายพรหม, 2563)

การเคลื่อนไหวของกลุ่มคนทั้งห้า ประกอบด้วย วรสิทธิ์ สุขสบาย, สุชาธิ์ รวีธรรดา, วิภาวี กิตติเชียร, สุวิชา พิทักษ์กาญจนกุล และศานนท์ห้วงสร้างบุญ ได้ทดลองทำป้ายรถเมล์อย่างง่าย ด้วยแผ่นพลาสติกลูกฟูก (Corrugated plastic) ที่ระบุข้อมูลเส้นทางเดินรถของแต่ละสายในจุดถัดไปจากนั้นขออนุญาตสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร (สจส.) เพื่อติดตั้งป้ายรถเมล์บริเวณแยกคอกวัว จำนวน 2 ป้าย ในขณะนั้นได้รับการตอบรับค่อนข้างดี ต่อมาหนึ่งในกลุ่มผู้นำ (วรสิทธิ์ สุขสบาย) ได้สะท้อนให้เห็นถึงคุณค่าของ “รถเมล์” รถโดยสารสาธารณะที่ถูกละเลยผ่านการพูด (TED Talks) ในงาน TED X Bangkok 2017 (เวทีสร้างแรงบันดาลใจ เพื่อเปิดมุมมองจุดประกายความคิดสร้างสรรค์ และเผยแพร่แนวความคิดใหม่ ๆ) จนได้อาสาสมัครมาจำนวนหนึ่ง จากป้ายแผ่นพลาสติกลูกฟูกธรรมดาที่วางคู่กับป้ายรถเมล์แบบเดิม ในปี 2560 กลุ่มเมล์เคยได้รับการสนับสนุนและร่วมกันระดมความคิดจากภาคประชาสังคม

ป้ายรถเมล์แบบใหม่จึงพัฒนาขึ้นผ่านการนำเสนอในงานเทศกาลงานออกแบบกรุงเทพฯ (Bangkok Design Week: BKKDW) มาอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ พ.ศ.2560-2562 นับเป็นจุดเริ่มต้นของกระบวนการมีส่วนร่วมและเป็นจุดตั้งต้นของการพัฒนาป้ายรถเมล์ทั้งหมด (ศิริวรรณ สิทธิกา, 2562, ออนไลน์) การเคลื่อนไหวของกลุ่มเมล์เคยนำไปสู่การรวมตัวกันของผู้คน ด้วยการใช้สื่อสังคมออนไลน์อย่างเพจเฟซบุ๊ก เป็นพื้นที่สื่อสารสู่สาธารณะ และสร้างเครือข่ายพร้อมขยายการรวมกลุ่ม ทั้งการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ “ออกแบบป้ายให้หายหลง” เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลปัญหา จัดลำดับความสำคัญของปัญหา และความเป็นไปได้ในการแก้ไข ปัญหา ผ่านกระบวนการมีส่วนร่วม และการแสดงความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง การทดลองทำป้ายรถเมล์แล้วโพสต์ลงเพจเฟซบุ๊กเพื่อรับฟังความคิดเห็นจากภาคประชาชนหลาย ๆ ฝ่ายในการออกแบบป้ายรถเมล์ให้เหมาะสมกับผู้ใช้งานจริง และคำนึงถึงความเข้าใจของผู้ใช้งานเป็นสำคัญจนได้รับการสนับสนุนจากชุมชนคนรักเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สแกนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รถเมล์ (@bangkokbusclubpage), รถเมล์ไทยแฟนคลับ (@rotmaethai), ศูนย์สร้างสรรค์งานออกแบบ (Thailand Creative and Design Center: TCDC), สมาคมนักออกแบบเรขศิลป์ไทย, สโมสรอักษรศิลป์และอักษรศิลป์ กรุงเทพฯ, สำนักการจราจรและขนส่ง, กรุงเทพมหานคร รวมถึงอาสาสมัครอีกเป็นจำนวนมาก (สุตาพรจิรากรสกุล, 2560, ออนไลน์ และ A day magazine, 2561, ออนไลน์) จะเห็นได้ว่าการก่อสร้างกลุ่มเมล์เตี้ยในการขับเคลื่อนประเด็นป้ายรถเมล์แล้ว ยังมีการเชื่อมต่อกับกลุ่มเครือข่ายอื่นในแนวระนาบร่วมกับการเคลื่อนไหวในพื้นที่สาธารณะ และพื้นที่สาธารณะเสมือนจนกระทั่งได้รับการตอบรับจากกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นหน่วยงานผู้รับผิดชอบหลักในการติดตั้ง ควบคุมดูแล บำรุงรักษาป้ายรถเมล์ในพื้นที่กรุงเทพมหานครทั้งหมดจำนวน 5,000 ป้าย

ป้ายรถเมล์รูปแบบใหม่ถูกพัฒนาขึ้นให้อ่านง่าย ไม่ซับซ้อน โดยในหนึ่งป้ายจะมีข้อมูลสองด้าน มีการระบุข้อมูลสัญลักษณ์ป้าย ชื่อตำแหน่งป้ายสายรถเมล์ที่ให้บริการ จุดหมายปลายทางที่รถเมล์ผ่าน เส้นทางการเดินทางโดยสังเขป ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ จุดจอตรถเมล์ที่สำคัญ รวมทั้งสัญลักษณ์ และเบอร์โทรศัพท์ฉุกเฉิน ดังภาพที่ 2 ปัจจุบันได้เริ่มติดตั้งไปบ้างแล้วในพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร ตลอดแนวเส้นทางรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นย่านธุรกิจ และย่านที่มีการเดินทางของประชาชนเป็นจำนวนมากในแต่ละวัน โดยการติดตั้งในช่วงแรกได้รับผลตอบรับอย่างดี สำหรับในปีงบประมาณ 2562 ดำเนินการติดตั้งไปแล้วจำนวน 500 ป้าย ในพื้นที่เขตจตุจักร พญาไทราชเทวี บางรัก ดินแดง วัฒนา สาทร และคลองเตย และในปีงบประมาณ 2563 ติดตั้งเพิ่มเติม 500 ป้าย ในเขตพระนครดุสิตและป้อมปราบศัตรูพ่าย(กรุงเทพมหานคร, 2562, ออนไลน์)



รูปที่ 2.8 ตัวอย่างป้ายรถเมล์แบบใหม่ (กุลธิดา สายพรหม, 2563)

ประสานสื่อขยายเครือข่ายสู่เป้าหมายการเปลี่ยนแปลงหากจะวัดความสำเร็จของการเคลื่อนไหวทางสังคมในกรณีนี้ ด้วยมุมมองของการวิเคราะห์ตามขั้นตอนการเคลื่อนไหวทางสังคม (Stages of social movements) (Blumer, 1969, Mauss, 1975 และ Tilly, 1978 อ้างถึงในยุทธพร อิศระชัย, 2554 และ Christiansen, 2009) ดังภาพที่ 3 จะพบว่าผลลัพธ์ในความสำเร็จปรากฏให้เห็นอย่างเด่นชัด ตั้งแต่ขั้นตอนแรกของวงจรการเคลื่อนไหวทางสังคมที่เรียกว่า การเกิดขึ้นหรือการก่อตัวของประเด็นที่ปรากฏขึ้น (Emerge) ในขั้นนี้เป็นขั้นต้นที่เริ่มจากการรวมตัวของกลุ่มผู้นำทั้งห้าที่มีความถนัดในหลาย ๆ ด้านทั้งวิศวกร นักผังเมือง กราฟิกดีไซน์เนอร์และนักเขียน ผสานกับความสนใจส่วนตัว ก่อตัวเกิดเป็นกลุ่ม “เมล์เตี้ย” เพื่อ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ช่วยกันพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะโดยภาคประชาชน ด้วยการกระตุ้นผู้คนจากการทดลองติดตั้งป้ายรถเมล์ การสื่อสารประเด็นผ่านเวทีต่าง ๆ และการใช้สื่อสังคมออนไลน์ ทำให้ผู้คนตระหนักถึงปัญหาและเกิดการเชื่อมต่อนำไปสู่การรวมผู้คนเข้าด้วยกัน (Coalesce) พร้อมมีแนวร่วมจากพันธมิตรต่าง ๆ ดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ไม่เพียงเท่านั้นยังมีการกำหนดกฎเกณฑ์ บทบาทหน้าที่และขั้นตอนการทำงานอย่างเป็นระบบ (Bureaucratise) ยกตัวอย่างเช่นสมาคมนักออกแบบเรขาคณิตไทย ซึ่งมีผู้เชี่ยวชาญสาขาออกแบบกราฟิกและสาขาอุตสาหกรรมมาร่วมกันออกแบบโมเดลต้นแบบป้ายรถเมล์ทั้งการเลือกใช้รูปแบบตัวอักษร การใช้สีสำหรับคนตาบอด การใส่สัญลักษณ์ต่าง ๆ บนป้ายหรือชุมชนคนรักรถเมล์ รถเมล์ไทยแฟนคลับ และกรุงเทพมหานครที่ช่วยสนับสนุนด้านข้อมูล รวมถึงความร่วมมือจากภาคประชาชนที่แสดงความคิดเห็นผ่านช่องทางสื่อสังคมออนไลน์ และการเข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ จนได้รับความร่วมมือจากกรุงเทพมหานครในฐานะหน่วยงานภาครัฐ (Cooptation) ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบหลัก นำไปสู่ผลลัพธ์ที่สำเร็จ (Success) กลายเป็นกระแสหลักที่สังคมให้การยอมรับในผลลัพธ์นั้น (Gomainstream) และมีการนำไปใช้ในวงกว้าง



รูปที่ 2.9 ขั้นตอนของการเคลื่อนไหวทางสังคม (Stages of Social Movements)(ดัดแปลงจาก Blumer (1969), Mauss (1975) และ Tilly (1978)อ้างอิงในยุทธพร อิสระชัย, 2554 และ Christiansen, 2009)

เมื่อภูมิทัศน์สื่อเปลี่ยน และเข้าสู่โลกแห่งการสื่อสารไร้พรมแดนภาพการขับเคลื่อนทางสังคมก็ขยับไปสู่การก่อตัวในรูปแบบใหม่เป็นการใช้พื้นที่ออนไลน์สร้างเครือข่ายของผู้คิดเห็นคล้ายกัน ซึ่งด้วยคุณลักษณะของสื่อใหม่นี้ สามารถสร้างเครือข่ายทางสังคมที่กว้างขวาง และรวดเร็วก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในรายละเอียดของการเคลื่อนไหวทางสังคมตามมาจนกระทั่งสามารถเคลื่อนไหว และเกิดการเปลี่ยนแปลงทางสังคมได้โดยมีการร่วมมือจากภาคประชาชนอย่างกว้างขวาง และรวดเร็วกว่าที่เคยมีมาตั้งแต่การริเริ่มประเด็นการรวมกลุ่มเรียกร้อง จนกระทั่งถึงการแผ่ขยายสู่โลกแห่งการปฏิบัติ ซึ่งสื่อออนไลน์นั้นมีบทบาทหลักในการเปลี่ยนแปลงนี้โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเป็นเครื่องมือในขบวนการเคลื่อนไหวแบบใหม่(พรรณพิลาศ กุลดิลก, 2560, น. 68) นอกจากนี้ยังช่วยลดข้อจำกัดทางด้านเวลางบประมาณ ความรู้ที่แตกต่างกันของผู้เข้าร่วม ทำให้ทุกคนในกลุ่มสามารถแสดงความคิดเห็น ติดตามข้อมูลข่าวสาร แบ่งปันความรู้ เพื่อสนับสนุนการเคลื่อนไหวได้อย่างสะดวก และง่ายดาย แต่ก็มีข้อควรระวังเช่นกันโดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้สื่อสังคมออนไลน์ แม้จะทำให้ประชาชนเกิดความสนใจ

ที่จะมีส่วนร่วมแต่ก็อาจทำให้เกิดการขาดความรู้สึกร่วมกับปัญหานั้น ๆ อย่างแท้จริง ดังนั้นจากกรณีนี้ จะเห็นว่า กลุ่มเมล์เตอร์นอกจากจะใช้สื่อสังคมออนไลน์อย่างเพชฌัญญูที่ทำให้ขอบเขตของการสร้างพื้นที่ในเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การสื่อสารด้านเนื้อหาขยายได้กว้างขวาง มีผู้เข้าร่วมได้เป็นจำนวนมาก และมีความคิดเห็นได้หลากหลายแล้ว ยังใช้สื่อกิจกรรม ด้วยการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) เพื่อเปิดโอกาสให้ทุกคนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการออกแบบป้ายรถเมล์ที่ยังมีการนำเสนอแนวคิดในงาน TEDX Bangkok 2017 ทำให้ได้อาสาสมัครจำนวนหนึ่ง จะเห็นได้ว่า การประสานการใช้สื่อดังกล่าว ทำให้ผู้เข้ามามีลักษณะการมีส่วนร่วมอย่างแข็งขัน (Active participation) นำไปสู่การอภิปรายที่มากพอจนสามารถตกผลึกเป็นฉันทามติได้ อีกทั้งยังขยายขอบเขตให้สื่อกระแสหลักหันมาให้ความสำคัญ และให้พื้นที่ในการนำเสนอข่าวได้ตั้งแต่การก่อตัวของประเด็น การหาทางเลือกร่วมกัน จนกระทั่งประสบความสำเร็จประกอบกับการมีนักเคลื่อนไหวทางสังคมที่มีทักษะในการสร้างสรรค์สื่อจนทำให้การสื่อสารเป็นไปอย่างรวดเร็ว ประสานเชื่อมโยง และบูรณาการร่วมกัน สิ่งเหล่านี้ล้วนเพิ่มพลังเครือข่าย การเคลื่อนไหว และมีแนวโน้มว่าจะไปถึงเป้าหมายการเปลี่ยนแปลงของภาคประชาชนให้สำเร็จต่อไปในอนาคตสิ่งที่ยากกว่านั้นคือก้าวต่อไปของกลุ่มเมล์เดย์ ในการรักษาความสัมพันธ์ของเครือข่ายเดิมหรือการขยายเครือข่ายใหม่ เพื่อทำการเจรจาต่อรองในขั้นตอนต่อ ๆ ไป จนไปถึงจุดอิมิตัว (Decline) นั่นคือ การพาระบบขนส่งสาธารณะพื้นฐานนี้ให้กลายเป็นทางเลือกแรกของคนกรุงเทพมหานครและปริมณฑลอย่างแท้จริง ซึ่งเป็นจุดหมายปลายทางสุดท้ายของการเคลื่อนไหวทางสังคมในลักษณะนี้ อย่างไรก็ตามการเคลื่อนไหวทางสังคมไม่ได้คงอยู่ถาวรแต่มีลักษณะการเคลื่อนไหวเป็นพลวัต (Dynamic) ซึ่งจะมิ่วงจรชีวิตในการเกิดขึ้นเติบโตสุดท้ายแล้วการเคลื่อนไหวก็จะลดถอยลง และหายไปไม่ว่าจะประสบความสำเร็จหรือล้มเหลวก็ตาม

แม้การเคลื่อนไหวทางสังคมแบบใหม่ เพื่อแก้ไขปัญหาป้ายรถเมล์ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจะเป็นมิติเล็ก ๆ ของสังคม แต่ก็ทำให้เห็นถึงความสำคัญของระบบขนส่งสาธารณะ ในฐานะระบบที่ทำหน้าที่เคลื่อนย้ายผู้คนในเมือง เชื่อมโยงผู้คนเข้าไว้ด้วยกัน และกระตุ้นให้เกิดความมีชีวิตชีวาของพื้นที่ ซึ่งเป็นปัจจัยที่สำคัญมากต่อการพัฒนาในพื้นที่เมือง นอกจากนี้ยังต่อยอดพลังของสื่อออนไลน์ และเครือข่ายสังคมในปัจจุบัน ที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนรูปของพื้นที่สาธารณะ และพลังการเคลื่อนไหวรูปแบบใหม่ทำให้การแพร่กระจายของข้อมูลข่าวสารเป็นไปอย่างรวดเร็ว กว้างไกลและทำให้ความคิดเห็นสาธารณะของภาคประชาชนมีรูปแบบที่หลากหลายและมีความเป็นเสรีมากยิ่งขึ้น ทั้งยังช่วยพัฒนาความเป็นประชาธิปไตยของพลเมือง (Civil democracy) เป็นไปตามแนวคิด “เมืองทั่วถึง” (Inclusive city) ที่ถูกหยิบยกในมิติของความเป็นเมืองใหญ่ที่ต้องการส่งเสริมแนวคิดเรื่องความเท่าเทียม ความเสมอภาค และการเปิดโอกาส ที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาที่เปิดกว้าง ตอบสนองต่อความต้องการของคน และกลุ่มคนที่หลากหลายภายในเมือง โดยไม่ละทิ้งกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งไว้เบื้องหลัง ทั้งในเรื่องของการเข้าถึงพื้นที่ การออกแบบ และการใช้ประโยชน์จากพื้นที่สาธารณะซึ่งกลายเป็นประเด็นเป้าหมายสำคัญภายใต้กรอบการพัฒนาสังคม (นิติศา แสงสิงแก้ว และนันทิยา ดวงภุมเมศ, 2563, น. 136-137) และนำไปสู่การวางแผน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้คน โครงสร้าง และความเป็นเมืองทั่วถึงของทุกคนต่อไปในอนาคต

2.5 การปฏิรูปรถเมล์ไทย

ในปี พ.ศ. 2564 รถเมล์ไทยได้มีอายุครบ 30 ปี เป็นการครบรอบ 3 ทศวรรษที่ไร้การเฉลิมฉลอง ซึ่งนับว่ากาลเวลาสามารถพิสูจน์รถเมล์ไทยได้หนึ่งข้อ คือรถเมล์ปูนมีความทนทาน เพราะหลายคันใช้มากกว่า 30 ปี ก็ยังวิ่งอยู่อย่างนั้นตามสภาพ ส่วนรถเมล์ NGV ล็อตใหม่ที่ผลิตจากจีนทยอยเสียมาตั้งแต่กลางปี 2562 มีอัตราการใช้รถสูงเกือบ 10% จากค่าเฉลี่ยมาตรฐาน 3% ปัญหาโครงสร้างการบริหารจัดการรถเมล์ไทยมีหลากหลาย ตั้งแต่สายรถเมล์ที่ทับซ้อนกัน ไปจนถึงแผนปฏิรูปที่ยังไม่ตอบโจทย์สภาพความเป็นจริง ยกตัวอย่างปัญหาการทับซ้อนของสายรถเมล์ คือรถเมล์ที่วิ่งในกรุงเทพมหานคร เฉพาะแค่ถนนพหลโยธินผ่านเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หน้าห้างตั้งย่านลาดพร้าว มีรถเมล์ทั้ง ขสมก. และรถร่วมบริการวิ่งทับกัน 30 สาย สมมติเฉลี่ยสายละ 30 คัน รวมกันยาว 10 กว่ากิโลเมตร เพราะรถเมล์หนึ่งคันยาว 12 เมตร ทำให้รถติดและรถขาดช่วง ปล่อยให้ผู้โดยสารยืนรอด้วยความหวัง ปัญหานี้มาจากระบบ ขสมก. ในอดีตที่ขาดวิสัยทัศน์ในภาพรวม สมัยก่อนนานมาแล้วคนไปสนามหลวงเยอะ ขสมก. ก็เซ็นใบอนุญาตเดินรถไปสนามหลวงกันเพียบ พอคนเริ่มมาอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิเยอะ ก็เซ็นใบอนุญาตเดินรถ โดยไม่ได้ตรวจสอบคุณภาพรถร่วมบริการ ไม่แม้แต่ดูเส้นทางและความหนาแน่นของรถเมล์ และผู้โดยสารจริงด้วยซ้ำไป ทุกอย่างหมักหมมกันมานาน และเป็นคำถามมาหลายยุคสมัยว่าเมื่อไรจะ ‘ปฏิรูปรถเมล์’

การปฏิรูปรถเมล์มีท่าทีที่จะเริ่มกันมานาน แต่เหมือนถูกสาปไว้ให้ไม่เคยสำเร็จ ช่วงรัฐบาล คสช. หรือ ประยุทธ์ 1 มีแผนปฏิรูป ขสมก. โดยตั้งธงไว้ที่การทำให้ ขสมก. ที่ขาดทุนสะสมพร้อมหนี้สินมหาศาลกว่า 1.3 แสนล้านบาทกลับมาตัวเบา และอยู่รอดได้ในทางธุรกิจ แผนนี้จึงออกแบบให้มีการยกหนี้เก่าแสนล้านบาท และขอกู้เงินซื้อรถเมล์ใหม่ 2,500 คัน จากนั้นก็ปรับขึ้นค่าโดยสารจากเฉลี่ย 9-15 บาท เป็น 15-25 บาท ซึ่งเป็นการผลักภาระมาที่ประชาชนเต็ม ๆ ในสมัยรัฐบาลประยุทธ์ 2 จึงมีการนำแผนฟื้นฟู ขสมก. มาปรับปรุง เรียกว่าแผนฟื้นฟู ขสมก. ฉบับปรับปรุง เปลี่ยนธงใหม่ไม่ใช่แค่ให้ ขสมก. อยู่รอดอย่างเดียว แต่ประชาชนต้องไม่ตายด้วย แผนฉบับปรับปรุงจะแก้ปัญหารถเก่าโดยการไม่ซื้อรถ แต่จะจ้างเอกชนวิ่งรถตามระยะทางเป็น กิโลเมตร รถที่ใช้ต้องเป็นรถไฟฟ้า (EV) ลดปัญหาฝุ่นพิษ และทุกคันต้องเป็นรถแอร์ รวมถึงต้องประกอบหรือใช้ชิ้นส่วนในประเทศ เส้นทางเดินรถเมล์ก็จะรื้อใหม่ไม่ให้อึดอัดทับซ้อนกัน โดยใช้ AI ร่วมวิเคราะห์ปริมาณผู้โดยสารจริง เพื่อปรับเส้นทางเดินรถที่ดีที่สุด และเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ ในกรุงเทพฯ เช่น รถไฟฟ้า และเรือโดยสาร เมื่อปริมาณรถกระจายตัว รถติดน้อยลง รถมาสม่ำเสมอขึ้น และมลพิษก็กระจายตัวตามส่วนค่าโดยสารรถเมล์ตามแผนฉบับปรับปรุง คิดเหมารายวัน 30 บาทไม่จำกัดตลอดวัน แต่ถ้าขึ้นเที่ยวเดียวก็จ่าย 15 บาท แผนฟื้นฟู ขสมก. ฉบับปรับปรุง ได้รับเสียงตอบรับในด้านดีจากหลายฝ่ายที่เกี่ยวข้อง โดยกระทรวงคมนาคมได้อนุมัติแผนฉบับใหม่ และเสนอไปยังคณะรัฐมนตรี (ครม.) ตั้งแต่เดือนตุลาคมที่ผ่านมา เวลาผ่านไปเกือบใกล้ข้ามปีใหม่ ยังไร้แววว่าจะได้บรรจุเข้าวาระเมื่อใด แหล่งข่าวกล่าวกับ THE STANDARD ถึงความคืบหน้าของแผนฟื้นฟู ขสมก. ฉบับปรับปรุงว่า กับดักของเรื่องนี้ที่แท้จริงเป็นเรื่องการเมือง โดยระบุว่าแผนปฏิรูป ขสมก. ฉบับปรับปรุง ได้กลายเป็นเครื่องมือต่อรองภายในพรรคร่วมรัฐบาล ท่ามกลางความเห็นไม่ตรงกันในการขยายสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวกลางที่ประชุม ครม. แผนปฏิรูปรถเมล์ได้กลายเป็นตัวประกันของเรื่องนี้ไปโดยปริยาย



รูปที่ 2.10 ปัญหาควันท้า (ThaimaaOpas, 2563)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.6 มุมมองของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครในการใช้บริการรถเมล์โดยสารสาธารณะ

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องการตัดสินใจใช้บริการรถเมล์โดยสารสาธารณะ สุรชนี ต้นเวทย์ยานนท์,กุลเชษฐ์ มงคล(2558) วิจัยเรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการตัดสินใจใช้บริการรถโดยสารปรับอากาศชั้น 1: กรณีศึกษาบริษัท ราชบุรีกลุ่ม 76 จำกัด กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุ 21-30 ปี การศึกษาปริญญาตรี รายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่า 10,000 บาท อาชีพพนักงานบริษัทเอกชน มีความถี่ในการใช้บริการน้อยกว่า 1 ครั้งต่อสัปดาห์ ใช้บริการวันศุกร์ ช่วงเวลา 06.01-09.00 นาฬิกา เดินทางคนเดียว มีวัตถุประสงค์เพื่อเดินทางกลับบ้าน สาเหตุที่ใช้บริการเนื่องจากความปลอดภัย และส่วนประสมการตลาดที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการตัดสินใจใช้บริการ พบว่า 5 ผู้โดยสารให้ความพึงพอใจระดับมาก ผลทดสอบสมมติฐาน พบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลที่แตกต่างกันมีผลต่อพฤติกรรมการตัดสินใจในการใช้บริการรถโดยสาร ยกเว้น ด้านเพศ ซึ่งมีผลต่อพฤติกรรมการตัดสินใจ ในการใช้บริการไม่แตกต่างกัน และปัจจัยส่วนประสมการตลาดมีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการตัดสินใจในการใช้บริการบริษัทจะต้องรักษามาตรฐาน ด้านผลิตภัณฑ์ ด้านราคา ด้านบุคลากร ด้าน กระบวนการของการให้บริการ ด้านกายภาพไว้ และส่งเสริมด้านช่องทางการจัดจำหน่าย ด้านการส่งเสริมการตลาดองค์กร สงวนญาติ, พัชรัตน์ ศรีม่วง, วิจิตรา ศรีสอน (2561) วิจัยเรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษามหาวิทยาลัยสวนดุสิต ผลการวิจัยพบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นต่อพฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในภาพรวมอยู่ในระดับความคิดเห็นมาก โดยให้ความคิดเห็นในระดับมากที่สุดในด้านความเร็วในการขับขี่เป็นอันดับ ที่หนึ่ง ในส่วนของพฤติกรรมการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษามหาวิทยาลัยสวนดุสิตนั้น พบว่า นักศึกษาส่วนใหญ่ใช้รถโดยสารสาธารณะประเภทรถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) เดินทางเป็นประจำโดยมีสาเหตุที่ใช้บริการเพราะไม่มีรถส่วนตัว มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อไปศึกษาเล่าเรียน และมีความคิดเห็นว่ารรถโดยสารสาธารณะที่เลือกใช้บริการเป็นประจำมีความปลอดภัยระดับปานกลาง ด้านสภาพแวดล้อมในการใช้บริการรถ โดยสาธารณะนักศึกษามีความคิดเห็นในภาพรวมอยู่ในระดับความคิดเห็นปานกลาง ประเมศ บุญเปี่ยม (2561) วิจัยเรื่อง การให้บริการรถโดยสารปรับอากาศระหว่าง กรุงเทพมหานคร-อุดรธานี ผลการวิจัยพบว่ากลุ่มตัวอย่างมีวัตถุประสงค์ที่ใช้ในการบริการเพื่อเดินทางกลับภูมิลำเนาในภาพรวมผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจในการใช้บริการรถโดยสารปรับอากาศ ระหว่าง กรุงเทพมหานคร-อุดรธานี อยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าทุกด้านมีความพึงพอใจในระดับปานกลาง โดยผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจในการใช้บริการในด้าน พนักงานผู้ให้บริการบนรถมากที่สุด รองลงมาคือ ด้านอัตราค่าบริการ ด้านระยะเวลาการเดินทาง ด้าน ความปลอดภัยในการใช้บริการ และด้านความสะดวกสบายในการใช้บริการตามลำดับ ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ ระดับการศึกษา และอาชีพ ที่แตกต่างกันมีความพึงพอใจโดยรวมของผู้ที่มาใช้บริการรถ โดยสารปรับอากาศระหว่างกรุงเทพมหานคร-อุดรธานีแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ปัจจัยเกี่ยวกับการเดินทาง ได้แก่ บริษัทที่เลือกใช้บริการ ช่วงเวลาที่ใช้ในการบริการ และระยะเวลาที่รอ ใช้บริการ ที่แตกต่างกันมีความพึงพอใจโดยรวมของผู้ที่มาใช้บริการรถโดยสารปรับอากาศระหว่าง กรุงเทพมหานคร-อุดรธานีแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 นवलจันทร์ กาญจนวิบูลย์ (2555) วิจัยเรื่อง การศึกษาเรื่องความพึงพอใจของผู้รับบริการที่มีต่อ รถโดยสารประจำทาง สายกรุงเทพฯ-นครปฐม (997) ผู้ตอบแบบสอบถามโดยส่วนใหญ่มีรถส่วนตัวเป็นจักรยานยนต์ และมักเดินทางเข้ากรุงเทพฯด้วยรถโดยสารประจำทาง เหตุที่เลือกเพราะประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เดินทางประมาณ 5-6

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ครั้งต่อสัปดาห์ในช่วงเวลา 06.01-08.00น. โดยมีค่าเฉลี่ยสูงสุดใน แต่ละด้านดังนี้ ด้านการส่งเสริมการจัดจำหน่าย ด้านสถานที่และช่องทางการจัดจำหน่าย คือ ความ สะอาดของสถานที่จอดรถ ด้านสินค้าและบริการ คือ สามารถเลือกจุดที่จอดรถได้สะดวกตามความต้องการด้านราคา คือ ความเหมาะสมของราคาเมื่อเทียบกับ ระยะทางตั้งแต่ต้นทาง-ปลายทาง ด้านบุคลากร คือ พนักงานตรวจตั๋วแต่งกายสุภาพเรียบร้อย ด้านลักษณะ ทางกายภาพ คือ ความสะอาดของเก้าอี้ รถโดยสาร ขนส่งสาธารณะ ,กาญจนนาภรณ์ นิลจินดา (2557) วิจัย เรื่อง ความพึงพอใจในการใช้บริการรถ ขนส่งสาธารณะ (รถเมล์เหลือง) อ.เมือง จ.สกลนคร ผู้ใช้บริการรถ ขนส่งสาธารณะมีความพึงพอใจใน เรื่องของความปลอดภัยในขณะที่เดินทางในรถมากที่สุด เฉลี่ย 3.62 รองลงมาคือเรื่องของการให้บริการของ พนักงานขับรถเฉลี่ย 3.32 และมีความพึงพอใจน้อยสุดในเรื่องของ สภาพภายนอกตัวรถ เฉลี่ย 3.06 ฐานุตรา จันทระเกตุ (2554) วิจัยเรื่อง ความพึงพอใจของผู้ ใช้บริการต่อ คุณภาพของการ ให้บริการรถยนต์โดยสารประจำทางของบริษัทขนส่ง จำกัด ณ สถานีขนส่งโดยสารจังหวัด สระบุรี คุณภาพการให้บริการรถยนต์โดยสารประจำทางด้านความสามารถที่สัมผัสได้ ความน่าเชื่อถือ การ สนองตอบต่อความต้องการของผู้รับบริการ ความมั่นใจได้ และเข้าถึงจิตใจผู้อื่นอยู่ในระดับปานกลาง ความพึง พอใจในการให้บริการด้านกระบวนการให้บริการ บุคลากร และการอำนวยความสะดวกอยู่ในระดับปานกลาง ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการมีความแตกต่างกันตามปัจจัยด้าน อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อ เดือน โดยคุณภาพการให้บริการทุกด้าน ได้แก่ ด้านความสามารถที่สัมผัสได้ ด้านความน่าเชื่อถือได้ ด้านการ ตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ ด้านความมั่นใจได้ และ ด้านเข้าถึงจิตใจผู้อื่น มีความสัมพันธ์กับ ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถยนต์ทั้งในด้านกระบวนการ ให้บริการ ด้านบุคลากรและด้านสิ่งอำนวยความสะดวก อาริยา หมัดลี (2559) วิจัยเรื่องความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางของบริษัท วีระกร จำกัด เส้นทางหาดใหญ่-สุโขทัย ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางของ บริษัท วีระกร จ่า กัด เส้นทางหาดใหญ่-สุโขทัย อยู่ในระดับมาก และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ความพึงพอใจด้าน บุคลากร อยู่ในระดับมากที่สุด เนื่องจากผู้ให้บริการโดยสารมีความพึงพอใจต่อ การให้บริการของพนักงานจำ หน่ายตั๋วพนักงานขับรถนายตรวจตั๋วโดยสารซึ่งมีความสุภาพเรียบร้อย ยิ้มแย้มแจ่มใสในการให้บริการต่อ ผู้โดยสาร ส่วนกระบวนการให้บริการด้านความปลอดภัย และด้านอาคาร สถานที่ อยู่ในระดับมาก เนื่องจาก ผู้ใช้บริการได้คำนึงถึงระยะเวลาในการซื้อตั๋วโดยสาร การจอดรถที่จุดพักรถระหว่างทาง ความปลอดภัยจาก การเกิดอุบัติเหตุ สภาพตัวรถมีความมั่นคงแข็งแรง และความสะอาดปลอดภัยของสถานีขนส่งผู้โดยสาร ตาม ลำดับผลการเปรียบเทียบความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ รถโดยสารประจำทางของบริษัท วีระกร จำกัด เส้นทางหาดใหญ่-สุโขทัย จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลที่มีเพศต่างกันมีความพึงพอใจต่อการใช้บริการรถ โดยสารประจำทาง ส่วนอาชีพที่ต่างกันมีความพึงพอใจต่อการใช้บริการรถโดยสารประจำทางอย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติ กาญจนกรอง สุธงคะ (2558) วิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเดินทางด้วยระบบขนส่ง สาธารณะ ของผู้สูงอายุ ทำการศึกษาในกลุ่มผู้สูงอายุหรือประชากรที่มีอายุตั้งแต่ 60 ปีบริบูรณ์ขึ้นไปในพื้นที่ที่มีการ ให้บริการระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดขอนแก่น จังหวัดนครราชสีมาและจังหวัดบุรีรัมย์ คุณภาพของระบบ ขนส่งสาธารณะ ความมีสุขภาพดีของผู้สูงอายุส่งผลโดยตรงกับความถี่ในการใช้ระบบ ขนส่งสาธารณะของ ผู้สูงอายุ พบว่า คุณภาพของระบบขนส่งสาธารณะและความมีสุขภาพดีของผู้สูงอายุ ส่งผลโดยตรงกับความถี่ ในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะของผู้สูงอายุ กลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งผู้โดยสาร (2560) การประเมิน คุณภาพบริการรถโดยสาร สาธารณะดำเนินการภายใต้แผนงานการสำรวจความพึงพอใจและฐานข้อมูลของ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 โดยเลือกกลุ่มตัวอย่างจากผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางหมวดต่าง ๆ รถแท็กซี่มอเตอร์และรถจักรยานยนต์ โดยได้รับความร่วมมือจากสำนักงานขนส่งผู้โดยสาร สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1-5 และสำนักงานขนส่งจังหวัดทั่วประเทศร่วมดำเนินการสำรวจ ผลการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ จำนวนทั้งสิ้น 8,197 คน พบว่าผู้ใช้บริการส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุ 31-40 ปี การศึกษาระดับปริญญาตรีประกอบอาชีพ รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ มีรายได้ทั้งครอบครัวเฉลี่ยเดือนละ 39,459 บาท มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อทำธุระส่วนตัว รองลงมาคือทำงานและกลับบ้าน



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 3

ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบ

3.1 การออกแบบสารคดี (Documentary)

สารคดี หมายถึง เรื่องที่เขียนขึ้นจากเค้าความจริง มิใช่เรื่องที่เกิดจากจินตนาการ งานเขียนสารคดีจึงเป็นข้อเขียนที่ผู้เขียนต้องการรายงานข้อเท็จจริงแก่ผู้อ่าน โดยไม่ใช้จินตนาการและอารมณ์ผสมผสานลงไป ประเภทของสารคดี โดยทั่วไปนิยมแบ่งสารคดีเป็น 2 ประเภทคือ

1. สารคดีวิชาการ เป็นเรื่องราวที่ให้ความรู้เกี่ยวกับวิชาการสาขาต่าง ๆ เช่นวิทยาศาสตร์ ภาษาศาสตร์ เกษตรศาสตร์ สังคมศาสตร์

2. สารคดีทั่วไป เป็นเรื่องราวที่ให้ความรู้ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับชีวิต เช่น กีฬา การท่องเที่ยว ศิลปวัฒนธรรม การทำอาหาร ประวัติบุคคลที่มีชื่อเสียง กลุ่มผู้อ่านสารคดีประเภทนี้จะกว้างกว่าสารคดีวิชาการ

ลักษณะเฉพาะของสารคดีอาจสรุปได้ดังนี้

1. เรื่องที่นำมาเขียนเป็นสารคดีจะต้องมีประโยชน์แก่ผู้อ่าน และมุ่งนำเสนอข้อเขียนที่เป็นความรู้ ความคิดจากเรื่องจริงเหตุการณ์จริงและจะต้องเขียนให้อ่านเพลิดเพลินมีอรรถรส

2. สารคดีเป็นเรื่องราวทั่วไป ไม่มีข้อจำกัดเฉพาะเรื่องเวลาเหมือนข่าว จึงสามารถนำเรื่องใดก็ได้มาเขียนสารคดี แต่ทั้งนี้ต้องยึดเรื่องข้อเท็จจริงเป็นหลัก เรื่องที่สามารถนำมาเขียนเป็นสารคดี เช่น ศาสนา และปรัชญา ศิลปวัฒนธรรม วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ภาษา ชีวประวัติกฎหมาย จิตวิทยา ธุรกิจการเงิน การติดต่อระหว่างประเทศ เป็นต้น

องค์ประกอบของงานเขียนสารคดีมีองค์ประกอบเช่นเดียวกับเรียงความ และบทความดังนี้

1. บทนำ คือ การเขียนนำเข้าสู่เรื่องเพื่อให้ผู้อ่านทราบว่าสารคดีเรื่องนั้นมีเนื้อหาเกี่ยวกับเรื่องอะไร

2. เนื้อเรื่อง เนื้อเรื่องเป็นส่วนที่สัมพันธ์กับบทนำโดยการขยายเนื้อความออกไปเพื่อให้ผู้อ่านทราบรายละเอียด ข้อมูลและสถิติต่าง ๆ

3. บทสรุป บทสรุปเป็นส่วนที่ทำให้ผู้อ่านประทับใจสารคดีเรื่องนั้นควรเขียนให้กะทัดรัดจับใจผู้อ่าน

3.1.1 หลักการเขียนสารคดี

1. การเลือกเรื่องและชื่อเรื่อง เรื่องที่นำมาเขียนจะต้องเหมาะสมกับผู้อ่านที่เป็นกลุ่มเป้าหมาย

2. การใช้ภาษาควรใช้ภาษาที่ชัดเจนถูกต้องตามหลักไวยากรณ์

3. ความยาวของสารคดี สารคดีแต่ละเรื่องไม่ควรมีความยาวมากเกินไปจนน่าเบื่อเพราะสารคดีมีลักษณะเป็นบทเป็นตอน มิใช่ตำราหรือหนังสืออ้างอิง จึงควรมีความยาวที่สามารถใช้เวลาในการอ่านประมาณ 15 นาที

3.1.2 ขั้นตอนการเขียนสารคดี

1. การเตรียมตัวเขียนเป็นขั้นตอนที่ผู้เขียนต้องค้นคว้าข้อมูลที่เป็นข้อเท็จจริงมาประกอบการเขียนโดยการอ่านหนังสือ สัมภาษณ์หรือทดลอง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2. การลงมือเขียน เมื่อเลือกแหล่งข้อมูลและรวบรวมข้อมูลได้แล้วผู้เขียนจะต้องนำข้อมูลนั้นมาลำดับความคิดโดยจัดทำเป็นโครงเรื่อง แล้วลงมือเขียนตั้งแต่บทนำ เนื้อเรื่องและบทสรุป

3. การทบทวน เมื่อเขียนจบแล้วควรอ่านบทความ 2-3 ครั้งเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ที่จะทำให้งานเขียนด้วยคุณภาพ

3.1.3 การเขียนบทวิจารณ์

การวิจารณ์ หมายถึง การแสดงความคิดเห็นต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งโดยวินิจฉัยสิ่งนั้นอย่างละเอียดทั้งในด้านดีและด้านบกพร่อง รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์

ลักษณะของการเขียนบทวิจารณ์

การเขียนบทวิจารณ์ คือ การเขียนที่แสดงให้เห็นข้อดี ข้อบกพร่องของสิ่งใดสิ่งหนึ่งและให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์เพื่อปรับปรุงสิ่งนั้นให้ดีขึ้น

ประเภทของบทวิจารณ์

หรือเหตุการณ์การเมืองในอดีต

2. บทวิจารณ์ข่าว เป็นบทวิจารณ์เหตุการณ์ปัจจุบันที่น่าสนใจและเป็นข่าวแพร่หลายทางหนังสือพิมพ์

3. บทวิจารณ์วรรณกรรม เป็นบทวิจารณ์หนังสือที่กำลังอยู่ในความนิยมของผู้อ่านหรือแนะนำหนังสือที่ควรอ่าน อาจเป็นการวิจารณ์ทั้งเล่มหรือวิจารณ์เนื้อเรื่องบางตอนก็ได้

4. บทวิจารณ์สื่อบันเทิงอื่น ๆ ได้แก่ ภาพยนตร์ ละคร งานแสดงศิลปะ
หลักการเขียนบทวิจารณ์มีหลักดังนี้

1. ผู้เขียนต้องเข้าใจประเด็นสำคัญของเรื่องที่วิจารณ์
2. ผู้เขียนต้องมีความรู้และเหตุผลในเรื่องนั้น เพื่อให้บทวิจารณ์มีความน่าเชื่อถือมากขึ้น
3. ผู้เขียนต้องใช้ความคิดเชิงวิเคราะห์ โดยจำแนกข้อดีและข้อบกพร่องของสิ่งที่วิจารณ์และนำมาชี้แจงให้ผู้อ่านเข้าใจอย่างชัดเจนว่าดีอย่างไร บกพร่องอย่างไร
4. ผู้เขียนต้องนำเสนอแนวทาง หรือข้อเสนอแนะในการปรับปรุงข้อบกพร่องของสิ่งที่วิจารณ์ให้ดีขึ้น
5. ผู้เขียนต้องมีใจเป็นกลาง ปราศจากอคติในการวิจารณ์มีความเป็นตัวของตัวเองและมีหลักการว่า “วิจารณ์ เพื่อสร้างสรรค์ไม่ใช่เพื่อการทำลายล้าง “
6. ไม่นำเรื่องส่วนตัวของผู้เขียน หรือความขัดแย้งส่วนตัวระหว่างผู้เขียนกับผู้วิจารณ์มาเป็นข้ออ้างหรือข้อมูลประกอบการเขียน (trueplookpanya, 2010)

3.2 การออกแบบสารคดีล้อเลียน (Mockumentary)

สารคดีล้อเลียน, สารคดีเทียม หรือ สารคดีปลอม (mockumentary เป็นคำผสมระหว่าง mock กับ documentary) เป็นรูปแบบหนึ่งของภาพยนตร์หรือรายการโทรทัศน์ที่มีเรื่องราวเกี่ยวกับเหตุการณ์ที่แต่งขึ้นมา แต่นำเสนอในรูปแบบของสารคดีบอกเล่าเรื่องราวในลักษณะของสารคดีที่ดูสมจริง มีน้ำหนัก แต่ประเด็นที่ถูกเล่าใน mockumentary จะเป็นเรื่องราวที่เกิดขึ้นจากจินตนาการแทน ตัวอย่างแรก ๆ ของสื่อบันเทิงในลักษณะนี้คือเมื่อครั้งที่ละครวิทยุ The War of The Worlds ที่ดัดแปลงจากเรื่องสั้นของ เอช. จี. เวลส์ ออกอากาศในปี 1938 ทางสถานีวิทยุ CBS ที่ได้เลือกเล่าเรื่องราวด้วยสไตล์การเล่าข่าว ทำให้คนที่ไม่ได้เปิดมาฟังช่วงแรกของรายการเชื่อว่าการรุกรานจากต่างดาวหรือจากชาติศัตรูนั้นเป็นเรื่องจริง จนกลายเป็นความวุ่นวายในตอนนั้น แต่จะนับว่าเป็น mockumentary ก็ไม่ได้เสียทีเดียวเพราะไม่ใช่ความตั้งใจของผู้จัดทำในยุคนั้น

หลังจากนั้นก็มีคนเริ่มวิธีการเล่าเรื่องแบบสมจริงให้กับเรื่องแต่งมาใช้งานต่อบ้าง โดยส่วนใหญ่แล้วก็มักจะใช้กับมุกขำในวันเอพริลฟูลเดย์ ส่วนฝั่งหนังที่จับเอาวิธีเล่าแบบนี้มาร้อยเรียงจริงจังจนได้รับความนิยมทั้งในส่วนบุคคลและนักวิจารณ์ ก็คือภาพยนตร์เรื่อง A Hard Day's Night นำแสดงโดยวง The Beatles ที่ออกฉายในปี 1964 แม้ในเรื่องจะเซตฉากและเขียนบทไว้ แต่การเล่าเรื่องแบบจริงจังตัดสลับกับการแทรกเพลงจนหนังมีความเป็นสารคดี ซึ่งสไตล์ของหนังเรื่องนี้ก็ได้กลายเป็นแรงบันดาลใจให้หนัง mockumentary ที่บูมอย่างเต็มตัวอีกทีในช่วงยุค 1980

ในขณะที่สารคดีปกติจะพาเราไปอีกมุมหนึ่งของสังคม ไม่ก็อีกมุมหนึ่งของโลก เพื่อรับชมความรู้ใหม่ ๆ หรือบางทีก็เป็นการเล่าเรื่องราวที่อาจถูกหลายคนมองข้ามได้โดยง่าย ฝั่งสารคดีปลอมมักจะเป็นการบอกเล่าเชิงประชดที่เน้นบันเทิง แต่ก็ยังมีสาระอยู่บ้าง อย่างการสะท้อนสังคมในช่วงที่หนังเหล่านั้นถูกสร้างขึ้น และหากบอกว่า ของเก๋ ขึ้นนี้ไร้สาระก็คงไม่ถูกต้องนัก ด้วยความที่ว่าก่อนจะเดินเรื่องปลอม ๆ ให้จริงจัง ส่วนใหญ่ทีมงานก็ต้องทำความรู้จักโจทย์ของตัวเองก่อน ไม่อย่างนั้นจะดูไม่สมจริง และบางครั้งการตั้งใจหาข้อมูลเพื่อมาทำของปลอม ก็ทำให้คนในวงการของจริงเชื่อกันด้วยนะว่าทีมงานที่พวกเขาให้สัมภาษณ์อยู่นั้นไม่ใช่ทีมงานสารคดีเก๋

งานสร้างมักใช้การวิเคราะห์หรือคำวิจารณ์ต่อเหตุการณ์และประเด็นโดยใช้สภาพแวดล้อมที่แต่งขึ้นมาหรือล้อเลียนในรูปแบบสารคดี สารคดีล้อเลียนมักจะมีเรื่องราวตลก เป็นการล้อเลียนให้เกินจริง อย่างไรก็ตาม สารคดีเทียมจะไม่ใช้ละครกึ่งสารคดี (docudrama) ซึ่งเป็นรูปแบบหนึ่งของเทคนิคทางด้านละครที่ผสมผสานองค์ประกอบสารคดีเข้ากับเหตุการณ์จริง

สารคดีล้อเลียนมักนำเสนอในรูปแบบสารคดีทางประวัติศาสตร์ โดยใช้ปี-โรลล์และมีผู้ประกาศข่าวอภิปรายเกี่ยวกับเหตุการณ์ในอดีต หรือรูปแบบ cinéma vérité ที่ตามติดบุคคลที่ผ่านเหตุการณ์ต่าง ๆ มา ตัวอย่างแรก ๆ ของสารคดีประเภทนี้ คือ "Swiss Spaghetti Harvest" ออกฉายในวันเมษาหน้าโง่ทางโทรทัศน์อังกฤษ ในรายการ Panorama เมื่อปี ค.ศ. 1957 (Wikipedia®, 2565)

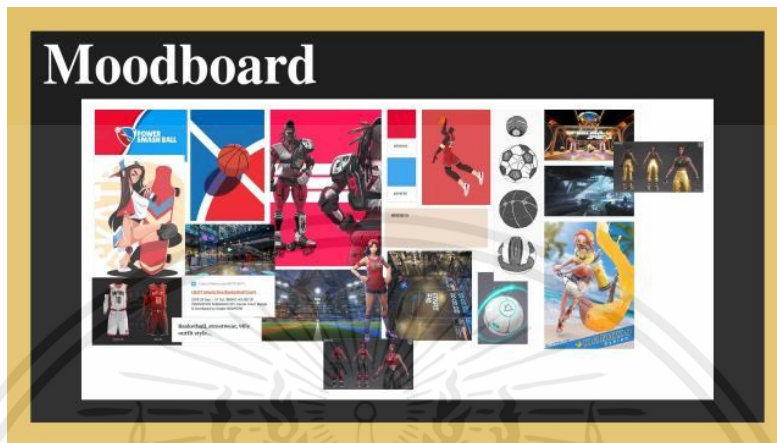
3.3 การสร้างสื่อภาพกราฟิกเคลื่อนไหว (Motion Graphic)

กราฟิกเคลื่อนไหว (Motion Graphic) หมายถึง การนำข้อมูลมาสรุปเป็นสารสนเทศแล้วนำเสนอในลักษณะของรูปภาพกราฟิก เช่น แผนภาพ แผนภูมิ กราฟ การ์ตูน ที่มีการเคลื่อนไหว มีการพากย์เสียงบรรยายประกอบ นิยมใช้กับเนื้อหาที่มีข้อมูลมาก ให้ออกมาในรูปแบบที่น่าสนใจและเข้าใจง่ายมากขึ้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.3.1 ขั้นตอนก่อนการผลิต (Pre-Production)

1. -กรอบแนวคิด (Direction Concept) เป็นขั้นตอนการรวบรวมข้อมูล การคิดวิเคราะห์ที่คอนเซปต์ อารมณ์ของงาน (Mood Board) สี สีสัน สไตล์ คาแรคเตอร์ ฟอนต์ของงาน รูปแบบในงานทั้งหมดที่สื่อถึงอารมณ์ของผู้รับชมที่มีต่อผลงาน เพื่อให้ผู้รับชมมีความรู้สึกตามไปกับชิ้นงานที่ต้องการสื่อ



รูปที่ 3.1 ตัวอย่าง Moodboard, Slammin Legends (2022)

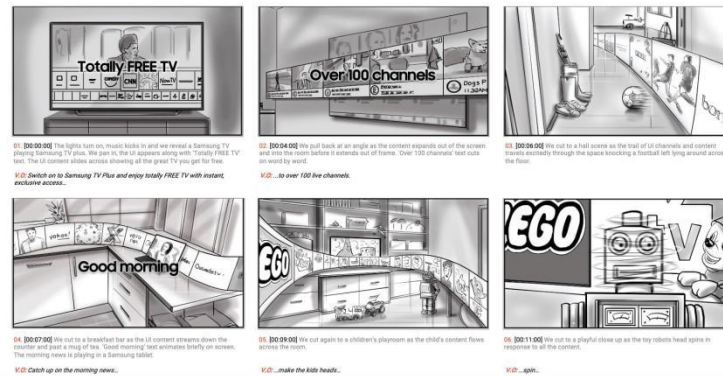
2. บทพูด (Script) เป็นการนำข้อมูลที่ได้จากกรอบแนวคิดมาเขียนบทพูด สามารถแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ การเกริ่นนำ ใจความหลัก และสรุป ความยาวของบท เมื่อลองพูดตามสคริปต์แล้ว ควรมีความยาวอย่างน้อย 2 นาที ไม่ควรยาวเกิน 15 นาที

STUDENT NAME: Mario Lujan CLIENT NAME: Netflix TITLE: Office Revenge LENGTH: 30	
Audio Talent (ANNCR: 30s female, sarcastic but understanding, witty, dry.)	
Office Revenge 30 TV	
VIDEO	AUDIO
OPEN ON WOMAN WORKING IN OFFICE AT HER DESK. SHE LOOKS AT THE CLOCK AND SEES IT'S 3 O'CLOCK. SHE LOOKS UP AND SEES HER BOSS, WHO DROPS A TON OF PAPERS ON HER DESK AND ASKES HER TO TELL THEM OUT FOR HIM (IT IS MOUTHED BUT NOT HEARD).	ANNCR: Ahh look, a young, innocent employee who hasn't been tarnished by the mundane repetition of office work. A rare site to say the least. But this is the last you'll see of her, for this is the day she moves from an innocent hard worker, to a scheming, no nonsense woman who's not afraid to retaliate.
HE LEAVES AND SHE GIVES AN EXHAUSTED, ANNOYED LOOK.	(SFX: HIGH HEELS APPROACHING) (SFX: THUMP OF HITTING DESK AND PAPERS FALLING) Coworker: (S MUFFLED WHILE VOICE OVER IS GOING) Oops, (CHUCKLES)
A COWORKER SHE DOESN'T LIKE WALKS PAST AND "ACCIDENTALLY" KNOCKS THE ENTIRE STACK OFF OF HER DESK AND FEIGNS SHOCK, WALKS AWAY SMILING.	(SFX: CHAIR MOVES BACK AND WOMAN GRUNTS) ANNCR: This is the day where enough is enough (SFX: DOOR SLAMS, COUCH JUMP NOISE)
WOMAN GETS DOWN ON THE FLOOR TO PICK UP PAPERS THEN LOOKS UP WITH A DETERMINED LOOK.	ANNCR: So take notes because there is an endless library of revenge schemes just waiting to be executed. (SFX: MUFFLED SOUND FROM THE TELEVISION)
CUT TO HER FLOPPING ON THE SOFA AT HOME, AND TURNING ON NETFLIX. A SCENE FROM THE OFFICE WHERE GOWHT GETS HIT IN THE FACE WITH A PHONE PLAYS.	ANNCR: All it takes is a little time, and a craving for vengeance.
SCREEN GOES RED AND THE NETFLIX LOGO APPEARS.	

รูปที่ 3.2 ตัวอย่างการเขียน Script (Mario Lujan, 2013)

3. บทภาพ (Storyboard) การเขียนสตอรี่บอร์ดเป็นการเขียนกรอบแสดงเรื่องราวที่สมบูรณ์ของเรื่องราว โดยมีการแสดงรายละเอียดที่จะปรากฏในแต่ละฉากหรือแต่ละหน้าจอ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 3.3 ตัวอย่าง Moodboard, Slammin Legends (2022)

3.3.2 ขั้นตอนการผลิต (Production)

1. การเตรียมอาร์ตเวิร์ค (Artwork) การจัดองค์ประกอบของงานภาพเคลื่อนไหว จะถูกจัดทำอยู่ในรูปแบบของ Visual Content ผู้ผลิตต้องเตรียมอาร์ตเวิร์คเพื่อนำไปใช้ในงานภาพเคลื่อนไหว โดยใช้โปรแกรมออกแบบ เช่น Adobe Illustrator, Adobe Photoshop
2. การเคลื่อนไหว (Motion) เป็นการนำอาร์ตเวิร์คที่สร้างจาก Adobe Illustrator มาแยกเลเยอร์และทำการเคลื่อนไหวในโปรแกรม Adobe After Effects

3.3.3 ขั้นตอนหลังการผลิต (Post-Production)

1. การลำดับภาพ (Sequencing) เป็นการนำฉากแต่ละฉากที่สร้างจาก Adobe After Effects มาจัดลำดับภาพและเสียงให้เกิด เป็นเรื่องราว และเอฟเฟกต์ทรานสิชั่น
2. ผสมเสียง (Mix Sound) เป็นการบันทึกเสียงบรรยาย ผสมกับเสียงเอฟเฟกต์และเสียงดนตรี โดยจะต้องเลือกจังหวะดนตรีและปรับความดังตามความเหมาะสม ไม่เบาหรือดังเกินไป (ดร.กฤษณพงศ์ เลิศบำรุงชัย, 2565)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 4

วิธีการดำเนินงาน

รวบรวมข้อมูลจากบทความและสรุปเนื้อหาที่กำหนดขอบเขตของเนื้อหาและชิ้นงาน คิดแนวทางการออกแบบให้สอดคล้องกับกลุ่มเป้าหมาย

4.1 กลุ่มเป้าหมาย

ทางกายภาพ เดินทางขนส่งสาธารณะประจำ วัยเรียน วัยทำงาน อายุ 18-40 ปี ไม่จำกัดเพศ อาศัยอยู่ในตัวกรุงเทพ

ทางจิตวิทยา กลุ่มคนที่ไม่ค่อยทราบเกี่ยวกับการขึ้นรถเมล์ และอยากประหยัดค่าใช้จ่าย

4.2 วิธีการเก็บข้อมูล

โดยรวบรวมเก็บข้อมูลจากแหล่งปฐมภูมิโดยอาศัยการเผชิญหน้า (face-to-face) โดยเป็นการสัมภาษณ์อัดเสียงแบบเดี่ยวเป็นรายบุคคล

4.2.1 ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่จะให้ข้อมูลของการทำงานชิ้นนี้ คือผู้โดยสารที่ใช้งานจริงเป็นประจำทุกวัน ตั้งแต่ อายุ 15 - 55 ช่วงวัยเรียนและวัยทำงาน ประสบการณ์ใช้ขนส่งรถเมล์มีตั้งแต่ 1-15 ปี

4.3 ขอบเขตของเนื้อหา

ศึกษาในประเด็นการเดินทางรถเมล์ในกรุงเทพจากคนที่ใช้งานเป็นประจำเพื่อเป็นประโยชน์ให้คนกับที่ไม่กล้าใช้งานระบบขนส่งรถเมล์นี้ ได้เห็นอีกมุมมองและเป็นอีกหนึ่งทางเลือกในการเดินทางขนส่งทางบก โดยถ่ายทอดจากประสบการณ์ผู้ใช้งานจริง

4.4 ขอบเขตของชิ้นงาน

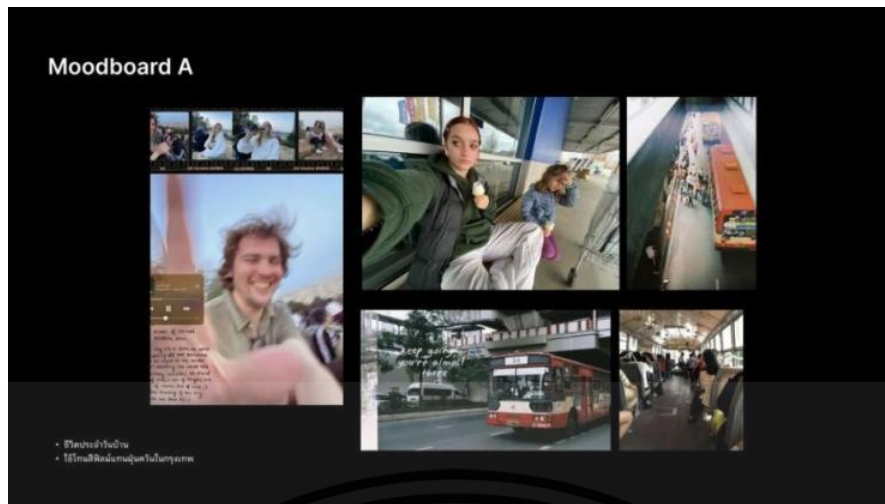
สื่อสารคดีแทรกโมชันกราฟิกที่มีคาแรกเตอร์ดีไซน์ ความยาววิดีโอไม่ต่ำกว่า 8 นาที และสื่อโปสเตอร์ประชาสัมพันธ์ออนไลน์

4.5 แนวทางการออกแบบ

4.5.1 แนวทางที่ 1 Ordinary Life Vlog

นำเสนอเนื้อหาถ่ายคลิป Vlog ที่ถ่ายจากโทรศัพท์เล่าปัญหาการรถเมล์ที่พบเจอกันบ่อยและสัมภาษณ์ผู้โดยสารที่ไม่ค่อยได้นั่งรถเมล์ เพื่อให้คนดูได้เห็นถึงปัญหาและเรียนรู้เทคนิคการใช้ขนส่งรถเมล์ในปัจจุบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.1 Moodboard แนวทางที่ 1

4.5.2 แนวทางที่ 2 Parody Mockumentary

นำเสนอเนื้อหาคลิปที่เสียดสีประชดประชันความชินต่อปัญหารถเมลล์ในชีวิตประจำและถ่ายทอดพูดคำคมอันดีคำพูดเฉียบ ๆ ที่คนปกติไม่ค่อยจะพูดกันในชีวิตจริง

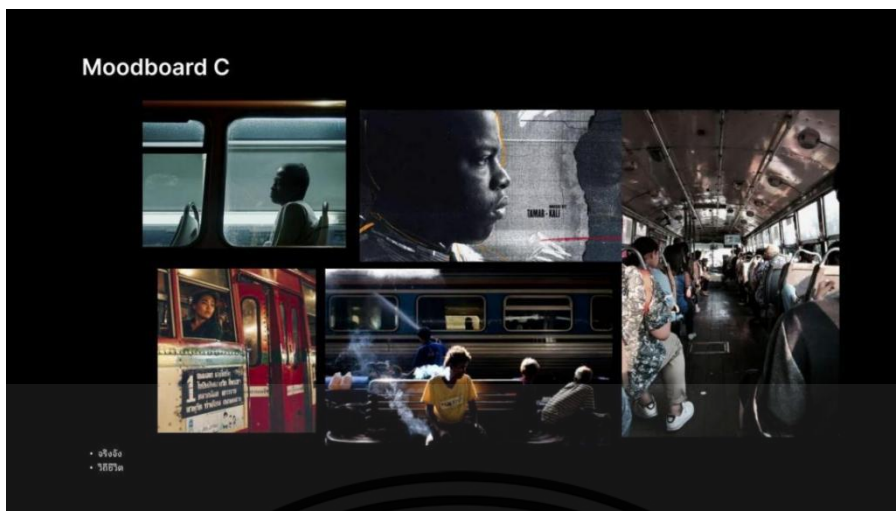


รูปที่ 4.2 Moodboard แนวทางที่ 2

4.5.3 แนวทางที่ 3 Documentary

นำเสนอเชิงสารคดีถ่ายทอดเรื่องราวจากชีวิตจริง เห็นสีหน้า เข้าถึงอารมณ์ชัดเจน ได้รับประสบการณ์ที่ได้จากการนั่งรถเมลล์ที่หาจากขนส่งอื่นไม่ได้ ทั้งมีผู้คนหลากหลายเดินทางไปกับเรามากมาย ทั้งคนแก่ คนทำงานหลากหลายอาชีพ นักศึกษาวัยเรียน แม้แต่ผู้พิการ เขาก็มาใช้เราให้เห็นตัวตนจากผู้คนในสังคมมารอบตัวอยู่ในที่แห่งนี้ไปในเส้นทางเดียวกัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.3 Moodboard แนวทางที่ 3

4.6 โครงเรื่องขยาย

เกริ่นนำ

ในทุกเช้าวันจันทร์ถึงศุกร์ นี่คือภาพที่ทุกคนจะต้องเจอ ไม่ว่าจะพี่คนนี้ นักเรียนคนนั้น หรือชายคนนี้ ทุก ๆ คนป้ายนี้ล้วนมีเป้าหมายเดียวกันคือ “รอรถเมล์”

การสัมภาษณ์คนที่ 1

เป็นการสัมภาษณ์ mockumentary เป็นนำเดินเรื่องที่ประชดประชัน เสียดสีสังคมกับการใช้งานของรถเมล์ไทย ที่ต้องเจอกับความล่าช้าในประจำวัน ทั้งการใช้งานที่ยากลำบาก มาไม่ตรงเวลาแต่ก็ยังยืมได้ คุ่นชินกับการใช้ชีวิตสโลว์ไลฟ์ ประชดประชันเกี่ยวกับเรื่องรถติดที่ทำให้รู้จักกับการรอคอยและความอดทน ต้องลองผิดลองถูกกับการขึ้นรถเมล์อยู่บ่อยครั้ง ถึงจะเริ่มคุ่นชินกับการใช้งานขนส่งรถเมล์

การสัมภาษณ์คนที่ 2 กับ 3

เป็นการสัมภาษณ์จากผู้ใช้งานจริงที่ต้องเจอกับปัญหาใช้งานรถเมล์เป็นประจำทุกวัน พูดถึงเรื่องการรอรถเมล์ที่ใช้ระยะเวลาานาน ต้องเผื่อเวลาในการเดินทางตลอดทุกวันและปัญหาการเสียระหว่างทางอยู่บ่อยครั้ง

รถเมล์มีข้อดี ?

จริง ๆ เรื่องดีมันก็มีนะ แต่มุมมองเหล่านี้จะเกิดขึ้นกับผู้ใช้งานเป็นประจำซะมากกว่า เพราะหลายอย่างไม่ได้ออกแบบมาสำหรับผู้ใช้งานมือใหม่ที่ไม่ชำนาญพื้นที่เลย เพราะฉะนั้นสำหรับคนที่ใช้งานเป็นประจำ เค้าจะรู้สึกว่ามันตอบโจทย์ในแง่ของ ราคา และความสะดวก ซึ่งกว่าที่เราจะสัมผัสถึงข้อดีตรงนั้นก็ต้องคุ่นชินกับระบบของมันให้ได้ก่อน ข้อดีของการใช้รถเมล์คือรถเมล์สามารถเข้าถึงได้ง่ายมากกว่ารถไฟฟ้า เพราะรถเมล์ครอบคลุมหลายเส้นทางในกรุงเทพฯ ได้มากที่สุดในระบบขนส่งสาธารณะ มีราคาที่ถูก เริ่มต้นที่ 8 บาทจนไปถึง 25 บาท

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จนมาถึงการสัมภาษณ์ที่ ตั้งคำถามให้เลือกระหว่างรถเมล์ร้อนกับรถเมล์แอร์ และได้คำตอบจากผู้สัมภาษณ์ที่เขาจะต้องใช้รถเมล์ร้อนเป็นประจำเพราะต้องประหยัดค่าใช้จ่าย คำตอบนี้จึงเป็นตัวแทนของกลุ่มคนที่ยังต้องการให้มีรถเมล์ร้อนอยู่ต่อไปเพราะถ้ารัฐบาลเอาออก ค่าใช้จ่ายในการเดินทางก็จะสูงขึ้น

เป็นบทสรุป ที่นำไปสู่ความจำเป็นของการทำงานที่ควรมีรถเมล์ร้อนอยู่ต่อไป ซึ่งในปัจจุบันก็มีหน่วยงานเข้ามาแก้ไขรถด่วนต่าง ๆ ของป้ายรถเมล์และแอปพลิเคชัน บอกตำแหน่ง GPS รถเมล์อย่าง ViaBus และเป็นกระบอกเสียงพูดถึงปัญหาที่อยากให้เร่งแก้ไขให้รถเมล์ได้กลับมามีบทบาทได้เท่ากับรถไฟฟ้า



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 5

การดำเนินการออกแบบ

5.1 เขียนบท (Script)

Location	Action	Voice	Graphics/Video timecode
ป้ายรถเมล์	(ซูมออกให้เห็นคนขึ้นรถเมล์เยอะๆ)	ในทุกเช้าจนถึงทุกวันนี้คือภาพที่ทุกคนจะต้องเจอ ไม่ว่าจะที่คนนี้นักเรียนคนนั้น หรือชายคนนั้น ทุกคนบ่นนี้ล้วนมีเป้าหมายเดียวกันคือ "รถเมล์" ครับ	-
ป้ายรถเมล์	Close up คนครึ่งตัว	สวัสดีค่ะ/ครับ ชื่อ A อายุ ปัจจุบันหมกก็เป็นมนุษย์เงินเดือนทั่วไปนี่แหละครับ รอสาย _ ทำงานแถวประตูน้ำ ต่อเดียวถึงครับ	ชื่อ-นามสกุล
-	-	Q - รถเมล์นานจัง ?	คำถาม
ป้ายรถเมล์	ยืนลิ้นซีม	ไม่นานนะครับ (มองนาฬิกา) กำลังจะชั่วโมงครึ่ง (ยืนปวดเหลือ) แต่ผมชินนะ สบายมาก (ระงับ)	-
ห้องสัมภาษณ์ดีดีแอร์	Close up คนครึ่งตัว	Q - จริงหรือครับ /ครับ	คำถาม

รูปที่ 5.1 ออกแบบเขียนบท 1

Location	Action	Voice	Graphics/Video timecode
-	-	Q - ที่ดูเลขสายรถเมล์ยังไง ?	คำถาม
ป้ายรถเมล์	<ul style="list-style-type: none"> อธิบายให้ผู้ดูช่าย รีบเดินแบกกล่องสายๆ ดูสายรถเมล์ หรือค่าเพิ่มมอง สีหน้าท้อทงตั้งใจ 	นาย A ง่ายมาก ไปป้ายรถเมล์ก่อน นั่งหรือยืนดูสายรถเมล์ก่อน พอมีจุดก็มองดูป้ายด้านข้างรถที่ติดไว้ว่าจะไปไหน สังเกตไปสักพัก จะมีหลายสาย ก็ค่อยๆจำเอา (ไม่ได้จด) แล้วถ้าอยากรู้ว่าไปทางไหน ก็ลองขึ้นครับ นั่งรถไปเรื่อยๆ ดูเส้นทางแล้วนั่งกลับ ทำไปสักพักจะชินเอง..	คลิป <u>Insert</u>
ป้ายรถเมล์	<ul style="list-style-type: none"> มองมาอีกกล่อง ยิ้ม 	นาย A แต่จริงๆมันก็มีแอปนะ(ดูโทรศัพท์ในกล่องดู) แต่ผมไม่ค่อยใช้หรอก (เสียงถอนหายใจ)	-
-	-	ปัญหาการเดินทางรถเมล์เพราะคนไม่รู้ข้อมูลการเดินทาง พอเขาข้อมูลปุ๊บเนี่ย เขาก็จะสามารถวางแผนการเดินทางได้เลย สามารถดูวิธีการเดินทางได้จาก Google Map ไม่ก็ Via Bus	Information infographic map

รูปที่ 5.2 ออกแบบเขียนบท 2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Location	Action	Voice	Graphics/Video timecode
-	-	Q - ปกติรอนรถจอดทุกป้ายไหม ?	คำถาม
ป้ายรอนรถ	Close up คนครึ่งตัว	นาย A ต้องมีคนโบกครับ รถถึงจะจอด แต่ถ้าไม่ยกมือปัญหาโบกรอนรถแต่ที่จอด ผมมีเทคนิคครับ	-
ป้ายรอนรถ	ยกแขน	ให้ยกมือเขียนขึ้นประมาณ 45 องศาครับ ได้รอนรถแน่นอน	องศาแขน
ป้ายรอนรถ - บนรถ	(โบกแล้วขึ้นรถและเป็นฉากจ่ายเงินกับพนักงาน)	-	-
บนรถ	สแกนจ่ายกับพนักงาน	ขอสแกนจ่ายครับ เคครับ	-
-	-	ในเรื่องราคา รถที่ผมขึ้นจะเป็นบาทตลอดสาย ถ้าเป็นรอนน้ำเงินขาว - ราคา รถส้ม - ราคา 13- 25 บาท	Information infographic

รูปที่ 5.3 ออกแบบเขียนบท 3

Location	Action	Voice	Graphics/Video timecode
ห้องสัมภาษณ์เคดีแอร์	ยิ้มแฉ่ง	#ผู้ช่วยรายการจีนแม่	กราฟฟิกคำถาม
-	-	Q - ทำไมไม่ไปทางเสื่ออื่น เช่น รถไฟฟ้า..?	Q - ทำไมไม่ขึ้นรถไฟฟ้า
-	-	นาย A ผมลองหมดแล้ว วัน/ที่/รถไฟฟ้า ที่กซังก็โดนโรง รถไฟฟ้าไปกลับก็แพง และก็ไม่ค่อยสะดวก ผมเลยหันมาการใช้ชีวิต Slow life ไปอย่างช้าๆ ไม่เร่งรีบมันตอบ โจทย์กับผมมากกว่า	<ul style="list-style-type: none"> • Animation รางรถ • มิตเตอร์ที่กซัง • คลิปวินเทียๆ
-	-	ปัญหาสุดคลาสสิกของประชาชนคนใช้รถโดยสารประจำทางกับเรื่อง ต้องรอนเป็นเวลานานมากๆ ทั้งในช่วงเร่งด่วน และตอนเย็นที่ต้อง รอนถึง 2 ทุ่มตามที่เป็นข่าวอยู่ในขณะนี้ บางสายและหลายสายรอขึ้น ต่ำตั้งแต่ 30 นาที 1 ชั่วโมง หรือมากกว่านั้นก็มี	-

รูปที่ 5.4 ออกแบบเขียนบท 4

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Location	Action	Voice	Graphics/Video timecode
บนรถเมล์	(เป็นบรรยากาศนั่งรถเมล์ได้มึนร้อนๆ น้าก็มีมีความสุข คืดอะไรไปเรื่อยฟังเพลงช้าๆ เหม่อท่อม)	นาย A บรรยากาศรถติดแบบมีมันสอนให้ผมอดทน รู้จักการรอคอย เขาเหมือนเป็นพื้นที่เซฟโซนของเรา ได้เป็นของตัวเอง ทำให้เราทำหายกับชีวิตให้เราได้แกร่งขึ้น	คลิป Insert
บนรถเมล์	(ชุดหายใจเข้า) (ไอสำคัญจากอากาศ ควีนรถ)	มันสอนให้ใช้ชีวิตอย่างมีสุข ทำจิตใจให้ผ่อนคลาย (ชุดหายใจเข้า) (ไอ สำคัญจากอากาศควีนรถ)	-
บนรถเมล์	พูดหน้าอย่างจริงจัง	ผมว่ามันเป็น soft power ได้ ทุกวันมีระบบขนส่งนี้เค้าถูกพัฒนา ขึ้นอย่างเต็มที่แล้ว	-
บนรถเมล์	(กดกริ่ง) (เดินมาจากขวามือไปซ้าย)	นี่ก็ได้ก็ที ก็ต้องลงรถซะแล้ว..	-
บนรถเมล์ - ป้ายรถเมล์	<ul style="list-style-type: none"> • (มองขวาไปซ้ายหน้าประตูทางลง รถเมล์เพราะรถเลยซ้าย) • ลงจากแม่แบบโลโก้ขึ้น • มุมกล้อง - เท้าลงจากรถ 	-	-
ป้ายรถเมล์	เดินผ่านหน้ากล้องขวาไปซ้าย	-	Text - เลยป้ายอีกแล้ว

รูปที่ 5.5 ออกแบบเขียนบท 5

Location	Action	Voice	Graphics/Video timecode
-	เสียงบรรเลงซึ่งของ A ค่อยๆ Fade ลง และให้เห็นสีหน้าจริงจังของ B	-	Transition A >> B
-	B หน้ามึนใส่กล้อง	สวัสดีค่ะ/ครับ ชื่อ B อายุ ..	-
ร้านกาแฟ - ลาดพร้าว 47	หน้าจริงจัง หน้ามึน	(สัมภาษณ์ตามความจริง)	Motion collage
ร้านกาแฟ - ลาดพร้าว 47	-	-รถเมล์บางสายมีแค่ 2 คัน คนก็รอกันเยอะ เสียเวลากลับบ้าน • ป้ายรถเมล์จตุจักร	Motion collage
-	-	ไหนจะเสียระหว่างทาง	Insert รดเสียดกลางถนน

รูปที่ 5.6 ออกแบบเขียนบท 6

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Location	Action	Voice	Graphics/Video timecode
-	หน้านี้	แต่ถึงจะมีแต่เรื่องแยกให้มันถึง แต่จริงมันก็เรื่องที่อยู่นะ -พูดถึงดี ๆ ของมันเช่น ค่าโดยสารราคาไม่แพง เข้าถึงหลายเส้น ทางbus stop มันเยอะสุดในฝั่งเมืองในกรุงเทพ รถบางสายบางเวลาก็ได้วิววิวดูดี แต่ว่าความจริง -บางคนที่ใช้งานเป็นประจำทุกวัน เขาจะเห็นมุมมองทั้งแยะแต่ดี แต่ถ้าให้มองกว้างๆภาพรวมของรถเมล์ เชื่อว่าทุกคน ... พอดีจะใช้รถเมล์ในการเดินทางตลอดในทุกๆวัน มันก็จะได้เห็น หลากหลายมุมมองที่มันแยะ แต่เรื่องดีของมันก็มีเหมือนกัน	Motion collage
-	-	ใช้ขนส่งมาตั้งแต่เด็ก ก็เพราะมันราคาถูก แต่ประสบการณ์ที่ได้จาก การนั่งรถเมล์มันหาจากที่อื่นไม่ได้ มีผู้คนหลากหลายเดินทางไปกับ เรามากมาย ทั้งคนแก่ คนทำงานหลากหลายอาชีพ นักศึกษารวย เรียน แม้แต่ผู้พิการ เขาก็มาใช้	Motion collage
-	-	เราได้เห็นตัวแทนจากผู้คนในสังคมมารอบตัวอยู่ในที่แห่งนี้ ไปใน เส้นทางเดียวกัน	Insert อาชีพต่างๆคนเก็บขยะ คนกวาดถนน ชนชั้น รากหญ้า
-	-	มันไม่ใช่แค่รถ แต่มันคือ การได้เห็นชีวิตของคน	Insert อาชีพต่างๆคนเก็บขยะ คนกวาดถนน ชนชั้นรากหญ้า

รูปที่ 5.7 ออกแบบเขียนบท 7

Location	Action	Voice	Graphics/Video timecode
ตามป้ายรถเมล์จุดต่างๆหลายที่	สัมภาษณ์คนใช้งานประจำ <ul style="list-style-type: none"> ต่างชาติ คนไทย พนักงาน ชสมก. 	(รอสัมภาษณ์จริง)	Q- เพราะอะไรรถเมล์ไทยถึงควรมีต่อไป ?
-	-	แต่ใช้ว่าทุกคนจะได้รับรู้อะไร เพราะภาพเจ้าของรถเมล์มันฝังแน่นมากในความคิดของผู้คนและ ปัญหาต่างๆก็ยังไม่ถูกแก้ที่ตอบใจกับผู้ใช้โดยสารจริงๆ .. (พูดปัญหาปลายเปิดว่าต้องใช้ชีวิตกันแบบนี้ต่อไป)	Insert ภาพข่าวรถเมล์
-	-	ความจำเป็นของการใช้งานที่ควรจะมีรถเมล์ร่อนอยู่ต่อไป ซึ่งใน ปัจจุบันก็มีหน่วยงานเข้ามาแก้ไขรถคันต่างๆของป้ายรถเมล์และ แอปพลิเคชัน บอกตำแหน่ง GPS รถเมล์อย่าง ViaBus และเป็นที่ ระบอบเสียงพูดถึงปัญหาที่อยากให้เร่งแก้ไขให้รถเมล์ได้กลับมา บทบาทได้เท่ากับรถไฟฟ้า	Insert ViaBus, ป้ายรถเมล์เก่า/ใหม่

รูปที่ 5.8 ออกแบบเขียนบท 8

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.2 การออกแบบ StoryBoard

SCENE 01 LOCATION ป้ายรถเมล์

ป้ายรถเมล์หลายป้ายก็มี, ป้ายรถเมล์เก่าๆก็มี



ในทุกเช้าวันทำงานของใครหลายคน นี่คือการที่ทุกคนคุ้นเคย คนรอที่ป้ายรถเมล์ ที่จะต้องเจอตลอด



ไม่ว่าจะแบบนี้ นักเรียนคนนั้น หรือทีคนนี้ ..ไม่ว่าจะไปไหน



แต่ทุกๆคนล้วนมีเป้าหมายเดียวกันคือ รอ"รถเมล์" ครับ



สวัสดีค่ะ/ครับ ชื่อ A อายุ .. ปัจจุบันผมก็เป็นมนุษย์เงินเดือนทั่วไปนะแหละครับ
รอสาย .. ทำงานแถวประตูน้ำ ต้องเดี๋ยวถึงครับ



Q - รอรถเมล์นานยัง ?



ไม่นานนะครับ (มองนาฬิกา)
กำลังจะชั่วโมงครึ่งครับ (ยื่นปากเหม่อ) แต่ผมชินนะ สบายมาก (ระงัง)

รูปที่ 5.9 แบบร่าง StoryBoard

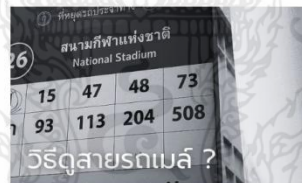
1

SCENE 01 LOCATION ป้ายรถเมล์

ป้ายรถเมล์หลายป้ายก็มี, ป้ายรถเมล์เก่าๆก็มี



Q - จริงหรือครับ (หลังกล้องถาม)
A - ครับ



Q - พิกัดเลขสายรถเมล์ยังไง ?



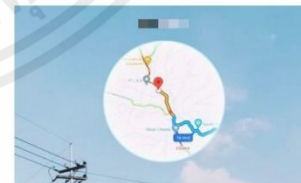
ง่ายมาก ไปป้ายรถเมล์ก่อน นั่งหรือยืนดูสายรถเมล์ก่อน พอมันจอดก็มองดูป้ายด้านข้างรถที่ติดไว้ว่าจะไปไหน



สังเกตไปสักพัก จะมีหลายสาย ก็อยู่ๆจำเอา (ไม่ได้จุด) แล้วถ้าอยากรู้ว่าไปทางไหน ก็ลองขึ้นครับ นั่งรถไปเรื่อยๆ ดูเส้นทาง แล้วนั่งกลับ ทำไปสักพักจะชินเอง..



แต่จริงๆมันก็มีแอปนะ(ดูโทรศัพท์ในกล้องดู) แต่ผมไม่ค่อยใช้หรอก (เสียงกลองดังไปโธ่)



ปัญหาการเดินทางรถเมล์เพราะคนไม่รู้ข้อมูลการเดินทาง พอเขาไม่รู้ข้อมูลไปเนี่ย เขาก็จะสามารถวางแผนการเดินทางได้เลยเพราะมัน.....

รูปที่ 5.10 แบบร่าง StoryBoard 2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

SCENE 01 LOCATION ป้ายรถเมล์ - บนรถเมล์

ป้ายรถเมล์ตลาดปทุมธานี, ป้ายรถเมล์แยกท่าเสา



Q - ปกติรถเมล์จอดทุกป้ายใหม่ ?



คือปกติครับ รถนี้จะจอด แต่ถ้าไม่อยากจะปัญหาไปรถเมล์แค่แท็กซี่ขึ้นจอด ผมมีเทคนิคครับ



ไทยมือเดียวขึ้นประมาณ 45 องศาครับ ไตรรถเมล์แน่นอน



โบกขึ้นรถเมล์



ขอคนจ่ายครับ เค้าครับ



ในเรื่องราคา รถที่แพงจะเป็นสายชานเมืองสาย ถ้าเป็นรถน้ำใบขาว -ราคา รถสี- ราคา 13- 25 บาท

รูปที่ 5.11 แบบร่าง StoryBoard 3

SCENE 02 LOCATION บนรถเมล์

ป้ายรถเมล์ตลาดปทุมธานี, ป้ายรถเมล์แยกท่าเสา



#ผู้เชี่ยวชาญการขึ้นรถเมล์



Q - ทำไมไม่ขึ้นรถไฟฟ้า



ผมอยากขนาดแล้ว ริม/แท็ก/รถไฟฟ้า



แท็กซี่โดนโกง



รถไฟฟ้าไปกลับแพง



แล้วก็ผมไม่ได้อยากตายโว

รูปที่ 5.12 แบบร่าง StoryBoard 4

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

SCENE 02 LOCATION บสภพลี

ป้ายรถเมล์ตลาดปทุมธานี, บ้านจอมเกล้าเก่าชาติ



ผมสับสนกับการใช้ชีวิต Slow life ไปอย่างช้าๆ ไม่เร่งรีบมันคอยใจหยิ่งกับผมมากกว่า



บรรยากาศรถติดแบบมันสอให้ผมตอน ว่างการรอคอย



เขาเหมือนเป็นพื้นที่เซฟโซนของเรา ได้เป็นตัวเองตัวเอง ทำไปเราทำหายกับชีวิตให้เราได้กระเซ็น



มันสอนให้ใช้ชีวิตอย่างมีสุข ทำจิตใจให้สงบแล้ว (ชุดหายใจเข้า) (ไอ้สำคัญจากอากาศที่วิ่ง)



ผมว่ามันเป็น soft power ได้ ทุกวันนี่ระบบขนส่งนี้เค้าถูกพัฒนาขึ้นอย่างเต็มที่แล้ว



โถงที่คับ มีโรงเหล้าไปหน่อย มันได้ถือที่ ก็ต้องลงรถแล้ว

รูปที่ 5.13 ภาพร่าง StoryBoard 5

SCENE 03 LOCATION ป้ายรถเมล์

ป้ายรถเมล์ตลาดปทุมธานี, บ้านจอมเกล้าเก่าชาติ



สวัสดีค่ะ/ครับ ชื่อ B อายุ ปัจจุบันผมก็เป็นมนุษย์เงินเดือนทั่วไปนี้แหละครับ รอลาย _ ทำงานแถวประตูน้ำ ต่อเดียวสี่ครับ



ผมรู้สึกว่ามันเป็น Toxic Relationship มากๆ อยู่ที่มาก 7-8 ปีแล้วกับเจอกันทุกวัน วันไหนเขาเป็นยังไง



เรื่องเวลา มันจะเสกกันบ่อยของทะเล ขอบไม่ตรงเวลา ขอบจะปรับตัวซึ่งทำให้ความสัมพันธ์ทำให้เสียความเชื่อใจ



รถเมล์บางสายมันแค่ 2 คัน คนก็รอกันเยอะ เสียวเวลากลับบ้าน



ไหนจะเสียระหว่างทาง



ถึงจะมีเรื่องมากให้มันถึง แต่จริงมันก็เรื่องตลกอยู่

รูปที่ 5.14 ภาพร่าง StoryBoard 6

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

SCENE 03 LOCATION ป้ายรถเมล์

ป้ายรถเมล์ตลิ่งลาดพร้าว, ป้ายรถเมล์แยกท่าเสา



พอต้องซื้อตั๋วในการเดินทางตลอดในทุกๆวัน มันก็จะได้เห็นหลากหลายมุมมองที่มันแฮ่ แต่เรื่องชีวิตมันก็มีเหมือนกัน



ใช้ขนส่งมาตั้งแต่เด็ก ก็เพราะมันราคาถูก



แต่ประสบการณ์ที่ได้จากการนั่งรถเมล์มันหาจากที่อื่นไม่ได้ มีผู้คนหลากหลายเดินทางไปกับเรามากมาย



ทั้งคนแก่ คนทำงานหลากหลายอาชีพ นักศึกษารวยเรียน แม่แต่ผู้พิการ เขาก็มาใช้



เราได้เห็นตัวตนจากผู้คนในสังคมมารอบตัวอยู่ในที่แห่งนี้ ไปในเส้นทางเดียวกัน



มันไม่ใช่แค่รถ แต่มันคือ การได้เห็นชีวิตของคน

รูปที่ 5.15 แบบร่าง StoryBoard 7

SCENE 03 LOCATION ป้ายรถเมล์

ป้ายรถเมล์ตลิ่งลาดพร้าว, ป้ายรถเมล์แยกท่าเสา



แต่เชื่อว่าทุกคนจะได้อะไรกลับไปบ้าง เพราะภาพจำลองรถเมล์มันมีแก่นมากกว่าในความคิดของผู้คนและปัญหาต่างๆที่ยังไม่ถูกแก้ไขโดยผู้โดยสารจริงๆ



แล้วมันจะเป็นไปได้ไหม ที่เราสามารถบอกภาพจำเหล่านี้ไปได้



มันจะเป็นไปได้ไหม ที่รถเมล์จะไม่ใช้แค่ขนส่ง (ผู้คนหลากหลายวัย/อาชีพ)



รถเมล์ได้รับความไว้วางใจในสังคมมากกว่านี้ (แพชชั่นชวนขึ้นรถเมล์ / รถเมล์ดีแรงค์ Top 3



หน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ควมสำคัญกับขนส่งนี้มากกว่านี้



มันอาจจะยากในตอนนี แต่ถ้ามันเกิดขึ้นได้ ไม่น่าว่า รถเมล์อาจจะเป็นส่วนที่คอยให้กำลังใจคนในกรุงเทพฯ ที่สุดก็ได้

รูปที่ 5.16 แบบร่าง StoryBoard 8

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.3 นักแสดง (Casting)

นาย ทิวายุ ลีละธิตี อายุ 26 อาชีพพนักงานประจำ มีประสบการณ์ใช้ขนส่งรถเมล์มา 8 ปี รับบทเป็นคนมองโลกในแง่ดี มีความสุขกับการเดินทางด้วยรถเมล์ พร้อมกับบอกวิธีการใช้ขนส่งรถเมล์กับผู้ชม



รูปที่ 5.17 นักแสดง

5.4 สถานที่ถ่ายทำ (Location)



รูปที่ 5.18 สถานที่ที่ 1



รูปที่ 5.19 สถานที่ที่ 2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 6 ผลงานสำเร็จ

6.1 ภาพคัทซีน (Cutscene)

6.1.1 เกริ่นนำ

ในทุกเช้าวันจันทร์ถึงศุกร์ นี่คือภาพที่ทุกคนจะต้องเจอ ไม่ว่าจะพี่คนนี้ นักเรียนคนนั้น หรือชายคนนี้ ทุก ๆ คนป้ายนี้ล้วนมีเป้าหมายเดียวกันคือ “รอรถเมล์”



รูปที่ 6.1 คัทซีนเมล์ไทย

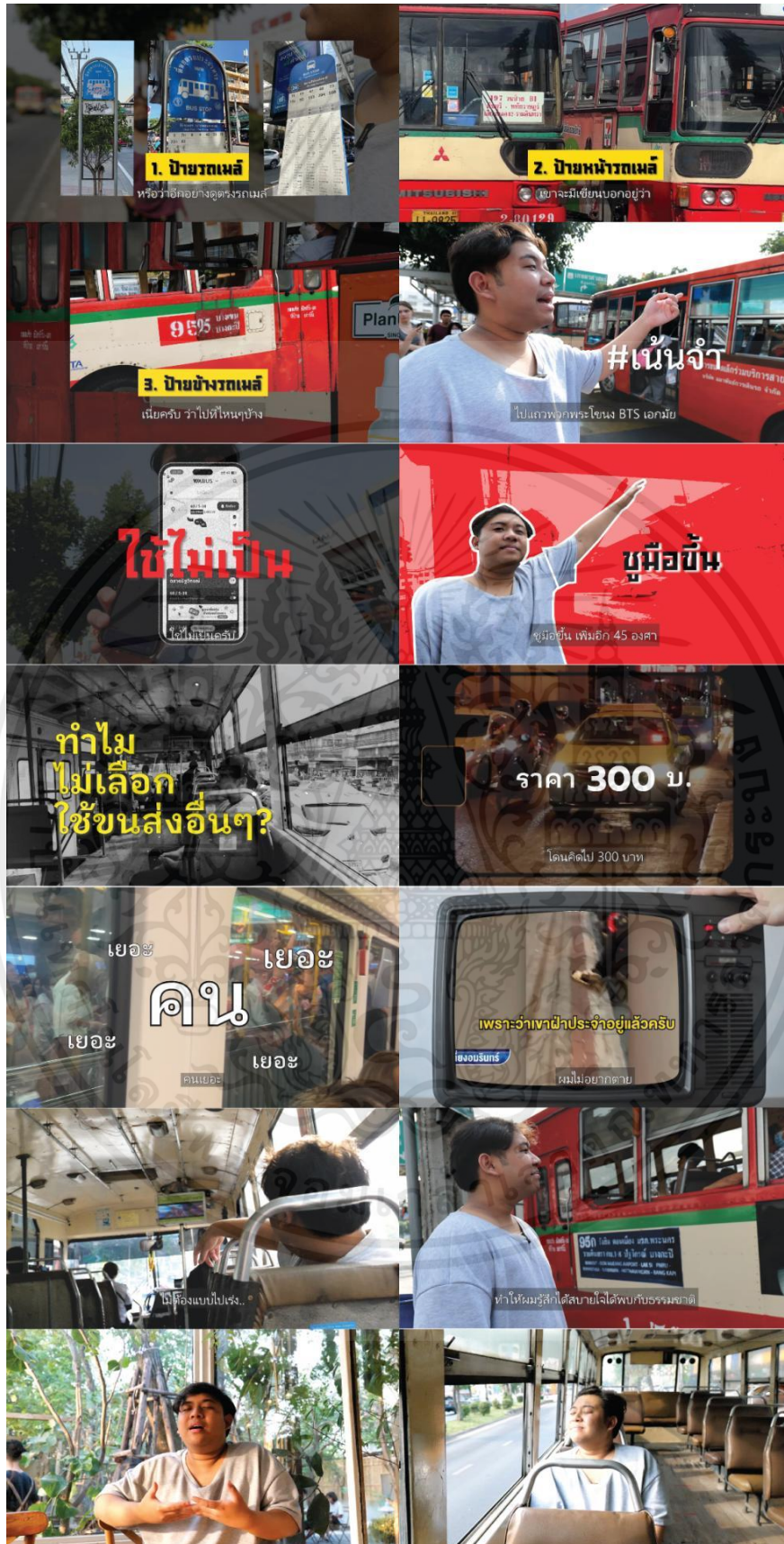
6.1.2 การสัมภาษณ์คนที่ 1

เป็นการสัมภาษณ์ mockumentary เป็นนำเดินเรื่องที่ประชดประชัน เสียดสีสังคมกับการใช้งานของรถเมล์ไทยที่ต้องเจอกับความล่าช้าในประจำวัน ทั้งการใช้งานที่ยากลำบาก มาไม่ตรงเวลาแต่ก็ยังยืมได้ คำนึงกับการใช้ชีวิตสโลว์ไลฟ์ ประชดประชันเกี่ยวกับเรื่องรถติดที่ทำให้รู้จักกับการรอคอยและความอดทน ต้องลองผิดลองถูกกับการขึ้นรถเมล์อยู่บ่อยครั้ง ถึงจะเริ่มคุ้นชินกับการใช้งานขนส่งรถเมล์



รูปที่ 6.2 คัทซีนเมล์ไทย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 6.3 คัทชินเมล์ไทย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การสัมภาษณ์คนที่ 2 กับ 3

เป็นการสัมภาษณ์จากผู้ใช้งานจริงที่ต้องเจอกับปัญหาใช้งานรถเมล์เป็นประจำทุกวัน พุดถึงเรื่องการรอรถเมล์ที่ใช้เวลานาน ต้องเผื่อเวลาในการเดินทางตลอดทุกวันและปัญหาการเสียระหว่างทางอยู่บ่อยครั้ง



รูปที่ 6.4 คัทชีนเมลิไทย

ข้อดีของรถเมล์

มุมมองเหล่านี้จะเกิดขึ้นกับผู้ใช้งานเป็นประจำซะมากกว่า เพราะหลายอย่างไม่ได้ออกแบบมาสำหรับผู้ใช้งานมือใหม่ที่ไม่ชำนาญพื้นที่เลย เพราะฉะนั้นสำหรับคนที่ใช้งานเป็นประจำเนี่ยเค้าจะรู้สึกว่ามันตอบโจทย์ในแง่ของ ราคา และความสะดวก ซึ่งกว่าที่เราจะสัมผัสถึงข้อดีตรงนั้นก็ต้องคุ้นชินกับระบบของมันให้ได้ก่อน ข้อดีของการใช้รถเมล์คือรถเมล์สามารถเข้าถึงได้ง่ายมากกว่ารถไฟฟ้า เพราะรถเมล์ครอบคลุมหลายเส้นทางในกรุงเทพฯ ได้มากที่สุด ในระบบขนส่งสาธารณะ มีราคาที่ถูกลง เริ่มต้นที่ 8 บาทจนไปถึง 25 บาท

จนมาถึงการสัมภาษณ์ที่ ตั้งคำถามให้เลือกระหว่างรถเมล์ร้อนกับรถเมล์แอร์ และได้คำตอบจากผู้สัมภาษณ์ที่เขาจะต้องใช้รถเมล์ร้อนเป็นประจำเพราะต้องประหยัดค่าใช้จ่าย คำตอบนี้จึงเป็นตัวแทนของกลุ่มคนที่ต้องการให้มีรถเมล์ร้อนอยู่ต่อไปเพราะถ้ารัฐบาลเอาออก ค่าใช้จ่ายในการเดินทางก็จะสูงขึ้น

เป็นบทสรุป ที่นำไปสู่ความจำเป็นของการใช้งานที่ควรมีรถเมล์ร้อนอยู่ต่อไป ซึ่งในปัจจุบันก็มีหน่วยงานเข้ามาแก้ไขรถด่วนต่าง ๆ ของป้ายรถเมล์และแอปพลิเคชัน บอกตำแหน่ง GPS รถเมล์อย่าง ViaBus และเป็นกระบอกเสียงพูดถึงปัญหาที่อยากให้เร่งแก้ไขให้รถเมล์ได้กลับมามีบทบาทได้เท่ากับรถไฟฟ้า

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 6.5 คัทชินเมสไทย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 6.6 คัทชีนเมลิไทย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

6.2 สื่อประชาสัมพันธ์ออนไลน์

6.2.1 ภาพโปสเตอร์ที่ใช้ในการประชาสัมพันธ์ออนไลน์



รูปที่ 6.7 โปสเตอร์เมลไทยประชาสัมพันธ์ออนไลน์ 1



รูปที่ 6.8 โปสเตอร์เมลไทยประชาสัมพันธ์ออนไลน์ 2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

6.2 ประชาสัมพันธ์ Facebook และ Instagram



รูปที่ 6.9 ประชาสัมพันธ์ Facebook และ Instagram

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 7

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

7.1 บทสรุป

บทสรุปที่นำไปสู่ความจำเป็นของการใช้งานที่ควรมีรถเมล์ร้อนอยู่ต่อไป ซึ่งในปัจจุบันก็มีหน่วยงานเข้ามาแก้ไขรถด่วนต่าง ๆ ของป้ายรถเมล์และแอปพลิเคชัน บอกตำแหน่ง GPS รถเมล์อย่าง ViaBus และเป็นกระบอกเสียงพูดถึงปัญหาที่อยากให้รัฐบาลเห็นความสำคัญมากกว่านี้และเร่งแก้ไขให้รถเมล์ได้กลับมามีบทบาทได้เท่ากับรถไฟฟ้า และผลงานนี้สามารถสำเร็จลุล่วงได้ด้วยดีตามขอบเขตของงานและมีเนื้อหาเป็นไปตามจุดประสงค์ของการวิจัย คือ

- 7.1.1 เพื่อให้ผู้ที่ไม่ได้มีประสบการณ์ขึ้นรถเมล์ได้เห็นมุมมองอื่นของการใช้งานรถเมล์ในปัจจุบัน
- 7.1.2 เพื่อให้เห็นวิธีการใช้งานรถเมล์ในปัจจุบัน
- 7.1.3 เพื่อเป็นกระบอกเสียงพูดถึงปัญหาใหญ่ในระบบขนส่งรถเมล์ในกรุงเทพฯ

7.2 ปัญหาและข้อจำกัด

เนื่องจากปัญหาของระบบขนส่งรถเมล์มีหลายอย่างต้องแก้ไขจำนวนมาก จึงจำเป็นต้องตัดเนื้อหาและนำเสนอได้แค่บางส่วนของปัญหาในครั้งนี้

7.3 ข้อเสนอแนะ

สำหรับผู้สนใจเนื้อหาศิลปะนิพนธ์นี้ สามารถเอาไปพัฒนาต่อยอดการเคลื่อนไหวของกราฟิกและเสริมเนื้อหาในเรื่องให้มีความน่าสนใจมากยิ่งขึ้นได้

บรรณานุกรม

- Kridsanapong Lertbumroongchai. (21 กันยายน 2565). การสร้างสื่อภาพกราฟิกเคลื่อนไหว (Motion Graphic) เข้าถึงได้จาก <https://touchpoint.in.th/motion-graphic>
- TruePlookpanya. (2553). หลักการเขียนสารคดี บทวิจารณ์ และจดหมายสมัครงาน เข้าถึงได้จาก <https://www.trueplookpanya.com/blogdiary/1571>
- Warittha Saejia. (12 กันยายน 2020). รถเมล์ไทยและความเป็นไปในอนาคต กับเพจ ‘ชุมชนคนรักรถเมล์’ เข้าถึงได้จาก <https://thematter.co/social/bangkok-bus-club-interview/123324>
- กุลธิดา สายพรหม, ศุภรัศมี ฐิติกุลเจริญ. (2564). พลังการเคลื่อนไหวทางสังคมแบบใหม่ เพื่อแก้ไขปัญหาป้ายรถเมล์ในกรุงเทพมหานคร เข้าถึงได้จาก <https://so08.tcithaijo.org/index.php/jhusocbru/article/view/1658/1304>
- ณัฐธิดา คำทำนอง. (08 มกราคม 2567). รวมมิตรปัญหา “รถเมล์ไทย” ทุกข์ของคนกรุงเทพฯ ที่ไม่หลุดพ้นเสียที เข้าถึงได้จาก https://www.creativethailand.org/article-read?article_id=34278
- ธรรมศักดิ์ วงศ์งามใส. (2560). การตัดสินใจใช้บริการรถเมล์โดยสารสาธารณะ ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร เข้าถึงได้จาก <https://mmm.ru.ac.th/MMM/IS/mmm24-2/6014133093.pdf>
- นิวาวัลย์ ทรงศรี. (2560). ปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ (ขสมก) เขต.8 รถปรับอากาศสาย 8 เข้าถึงได้จาก <http://cite.dpu.ac.th/upload/content/files/Project%20MLE60/CITE>
- ราช ศิริวัฒน์. (2560). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของผู้บริโภค. (11 มีนาคม 2562). เข้าถึงได้จาก <https://doctemple.wordpress.com>
- ศุภวรรณ พิพิธสมบัติ. (9 มิถุนายน 2564). ViaBus แอปติดตามและนำทางขนส่งสาธารณะแบบเรียลไทม์รายแรกในประเทศไทย เข้าถึงได้จาก <https://www.chula.ac.th/highlight/47660/>
- สมาคมนักข่าวหนังสือพิมพ์แห่งประเทศไทย. (27 มิถุนายน 2022). ผ่าไส้ใน “ปัญหาเร่ร่อนรถเมล์” จากอดีตถึงปัจจุบัน เข้าถึงได้จาก <https://tja.or.th/view/news/1341318>
- องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2561). ความเป็นมาของกิจการรถเมล์ในกรุงเทพมหานคร เข้าถึงได้จาก <http://www.bmta.co.th/th/about-us>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-นามสกุล	จิตรลดา จีระจิตสัมพันธ์
วันเดือนปีเกิด	4 ธันวาคม พ.ศ.2544
ที่อยู่	37 ซ.นวมินทร์ 74 แยก 3-10-19 แขวงรามอินทรา เขตคันนายาว กรุงเทพมหานคร
การติดต่อ	viaben10@gmail.com
ประวัติการศึกษา	2566 สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง 2561 โรงเรียนบดินเดชา (สิงห์ สิงหเสนี) 2 2555 โรงเรียนโสมมาภา 2



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้