



ป้ายรถเมล์กายสิทธิ์: วัตถุจำแลงของการเมืองในชีวิตประจำวัน ต่อโครงสร้างระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ในกรุงเทพมหานคร

A Fantastic Bus Stop: An Artificial Object of Everyday Life Politics in the Bangkok Mass Public Transportation System

วิสุทธิ์ เวชวารภรณ์
Whisut Vejvarabhorn

คณะสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
Faculty of Sociology and Anthropology, Thammasat University

*Corresponding author E-mail: whisut.vejv@dome.tu.ac.th

(Received: August 24, 2020 / Revised: October 9, 2020 / Accepted:
October 30, 2020)

บทคัดย่อ

บทความนี้ศึกษาการปรากฏขึ้นของป้ายรถเมล์กายสิทธิ์ป้ายหนึ่งบนบาทวิถีของถนนพุทธมณฑลสายสองในกรุงเทพมหานคร แม้ป้ายรถเมล์ดังกล่าวจะเป็นโครงสร้างพื้นฐานแบบหนึ่งที่ก่อตัวขึ้นจากปฏิบัติการในชีวิตประจำวันของผู้คนซึ่งเป็นผู้ใช้งานระบบขนส่งมวลชนสาธารณะด้วยกันเอง

โดยไม่ได้รับอนุญาต ทว่าป้ายดังกล่าวกลับใช้งานได้เสมือนเป็นป้ายรถเมล์ที่ถูกติดตั้งโดยหน่วยงานราชการซึ่งมีต้วบทกฎหมายรองรับอย่างเป็นทางการ ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า การดำรงอยู่ของป้ายรถเมล์ดังกล่าวเป็นประจักษ์พยานต่อปัญหาความไม่สอดคล้องกันระหว่างวิถีชีวิตแบบเมืองของคนธรรมดา ซึ่งเป็นผู้ใช้บริการ กับโครงสร้างการบริหารจัดการของหน่วยงานราชการซึ่งเป็นผู้ให้บริการโครงสร้างพื้นฐาน ความกายสิทธิ์ของป้ายรถเมล์จึงแสดงตัวผ่านเวทีของการเมืองในชีวิตประจำวันซึ่งผู้คนใช้กลวิธีประสานตัวเองเข้ากับระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ภายใต้การบริหารจัดการแบบยุทธศาสตร์ของหน่วยงานราชการ จนส่งผลให้ปัญหาความไม่สอดคล้องกันของทั้งสองฝ่ายอันตรธานไปจากการมีอยู่ในตัวของมันเองในท้ายที่สุด

คำสำคัญ: ป้ายรถเมล์, โครงสร้างพื้นฐาน, ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ, ยุทธศาสตร์, กลวิธี

Abstract

This article studies the emergence of a fantastic bus stop at the Phutthamonthon Sai 2 Road footpath in Bangkok. Although the bus stop was constructed by people's everyday life practices in using the mass public transportation system unauthorizedly, it can be used in addition to the officially organized legal bus stops normally. The author suggests that the existence of bus stop attests to the problem of an unalignment between the ordinary people's urban life, the user's familiarity, the official's administrative structure, and the provider's way of planning mass public transport infrastructure. In this process, the fantastic of the bus stop politically demonstrates that the user tactics were included to align

themselves with the given system under the official strategy, finally making the problem invisible from its being.

Keywords: Bus stop, Infrastructure, Mass public transportation system, Strategy, Tactic

บทนำ

ลึกเข้าไปยังถนนเส้นหนึ่งทางฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร ดิกรามบ้านช่องซึ่งมีทั้งสวนพักอาศัยและร้านค้าต่าง ๆ ถูกสร้างรายเรียงกันไปตามแนวถนนอย่างมีส่วนดี แน่นนอนว่าบาทวิถีที่ขนานคาบคู่กันมากับถนนตลอดทั้งสาย ได้ทำหน้าที่เป็นพื้นที่ว่างและทางเดินเท้าสำหรับการสัญจรระหว่างอาคารบ้านเรือนกับเส้นทางเดินพาหนะทั้งสองฟากฝั่ง ตลอดจนเป็นแนววางตำแหน่งของจุดหยุดรถประจำทาง (bus stop) หรือป้ายรถเมล์ที่นับเป็นโครงสร้างพื้นฐานแบบหนึ่งในระบบขนส่งมวลชนไว้อย่างเป็นระบบ แต่กระนั้นก็ยังมีส่วนที่อีกส่วนหนึ่งของแนวบาทวิถี ที่ผู้คนเข้ามาช่วยกันใช้เป็นจุดขึ้นลงรถเมล์อย่างเป็นกิจจะลักษณะ ถึงแม้ว่าพื้นที่ดังกล่าวจะปราศจากรอยของจุดจอดรถเมล์อย่างเป็นทางการเลยก็ตาม แต่ก็กล่าวได้ว่า ตำแหน่งของพื้นที่ที่ผู้คนมาช่วยกันเพื่อขึ้นลงรถเมล์บริเวณบาทวิถีดังกล่าวมานี้ มีลักษณะเป็นป้ายรถเมล์จำลอง (artificial) จากชุดของวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ถูกนำมาประกอบรวมกันจนได้รับสภาพภาพของป้ายที่ถูกสร้างขึ้นจากปฏิบัติการของผู้คนในบริเวณใกล้เคียง ไม่ใช่ป้ายรถเมล์ตามปกติที่ได้มีการจัดสร้างไว้ให้อย่างเป็นทางการโดยหน่วยงานราชการ ทั้งช่วงก่อนและหลังป้ายดังกล่าวตามแนวบาทวิถีเป็นการทั่วไป



รูปที่ 1: ป้ายรถเมล์จำลองที่ถูกสร้างขึ้นจากปฏิบัติการของผู้คนในบริเวณใกล้เคียง

อริบตี เชมะประสิทธิ์ ผู้จัดการโครงการแผนที่รถเมล์และผู้ขับเค็ลื่อน โครงการปฏิรูปขนส่งมวลชนเรียกป้ายรถเมล์ในลักษณะดังกล่าวว่าป้ายรถเมล์กายสิทธิ์ โดยอธิบายว่าป้ายรถเมล์ในลักษณะนี้เป็นป้ายรถเมล์ที่กลุ่มผู้ใช้งานทำการติดตั้งขึ้นมาเองระหว่างเส้นทางเดินรถประจำทางสายหนึ่ง ๆ ทั้งนี้ก็เพื่อให้การขึ้นลงรถเมล์ในจุดที่ถูกติดตั้งขึ้นไปโดยสะดวกแก่พวกตน หากพิจารณาป้ายรถเมล์จำลองบนพื้นที่บาทวิถีของท้องถนนในข้างต้น จะพบว่าป้ายรถเมล์จำลองดังกล่าวเข้าลักษณะของความเป็นป้ายรถเมล์กายสิทธิ์ตามนิยามของอริบตี โดยมีรูปลักษณ์แตกต่างออกไปจากป้ายรถเมล์ตามปกติบนถนนเส้นเดียวกัน นั่นคือเป็นป้ายรถเมล์ที่ถูกสร้างขึ้นผ่านการนำเก้าอี้ม้าหินอ่อนมาจัดวาง ตลอดจนใช้ถังสีและแผ่นปูนมาประกอบเข้าด้วยกันเป็นเก้าอี้สำหรับนั่งอย่างง่าย ๆ อีกทั้งบริเวณแถวที่นั่งยังมีกันสาดขนาดเล็กติดตั้งไว้

เพื่ออบบั้งแสงแดดและให้ร่มเงาในยามฟ้าโปร่ง แม้ว่าสภาพของป้ายรถเมล์แห่งนี้อาจมีลักษณะแตกต่างออกไปจากป้ายรถเมล์ประเภทศาลานั่งรออย่างที่เราจะคุ้นเคยกันดี แต่ปรากฏว่าป้ายรถเมล์จำแลงนี้กลับมีศักยภาพในการใช้งานได้จริงต่อรถเมล์ที่วิ่งผ่าน เช่น รถเมล์สาย 79 ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และสาย 123 ซึ่งเป็นรถเมล์เอกชนร่วมบริการ โดยเป็นที่เข้าใจร่วมกันทั้งในระดับของผู้คนทั่วไปในฐานะผู้ใช้งาน และในระดับของคณาจารย์รถเมล์ในฐานะผู้ปฏิบัติงาน ในแง่นี้เอง บทความนี้จึงสนใจศึกษาว่าการเกิดขึ้นของป้ายรถเมล์ในสภาพดังกล่าวมีที่มาอย่างไร อีกทั้งยังสามารถนำไปสู่การใช้งานอย่างเป็นกิจจะลักษณะได้อย่างไร

บทความชิ้นนี้มีจุดมุ่งหมายในการศึกษาป้ายรถเมล์กายสิทธิ์ อันเป็นป้ายรถเมล์จำแลงแห่งหนึ่งบนถนนพุทธมณฑลสายสอง ในลักษณะของบทความเชิงชาติพันธุ์วรรณา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและทำความเข้าใจเงื่อนไขอันนำไปสู่การประกอบสร้างป้ายรถเมล์ดังกล่าวขึ้นมา ตลอดจนค้นหาว่าป้ายรถเมล์จำแลงดังกล่าวถึงนี้สามารถทำงานเสมือนป้ายรถเมล์ปกติได้อย่างไร โดยบทความจะกล่าวถึงแนววิธีการศึกษาในการทำงานชาติพันธุ์วรรณาว่าด้วยป้ายรถเมล์ในหัวข้อแรก จากนั้นจึงกล่าวถึงบริบทของพื้นที่บริเวณถนนพุทธมณฑลสายสองและสถานการณ์ที่ทำการศึกษาในหัวข้อต่อมา หัวข้อที่สามจะกล่าวถึงข้อมูลรายละเอียดเกี่ยวกับป้ายรถเมล์จำแลงในวิถีเมือง รวมไปถึงประสบการณ์เชิงพื้นที่และเวลา อันเป็นข้อมูลที่ได้จากการทำงานภาคสนาม จากนั้นจึงต่อยอดด้วยการทำงานของป้ายรถเมล์ที่เชื่อมโยงเข้ากับระบบขนส่งมวลชนในหัวข้อที่สี่ แล้วค่อยปิดท้ายด้วยการสรุปผลการศึกษาในหัวข้อสุดท้าย

ป้ายรถเมล์กับการทำงานชาติพันธุ์วรรณนา

กล่าวได้ว่าป้ายรถเมล์เป็นองค์ประกอบส่วนหนึ่งของระบบขนส่งมวลชนสาธารณะภายในเขตเมืองเพื่อสนองต่อความต้องการเดินทางของผู้คนจำนวนมากอย่างสม่ำเสมอระหว่างพื้นที่ต่าง ๆ ซึ่งผู้เดินทางหรือผู้ใช้งานในระบบสามารถเดินทางร่วมกันได้อย่างประหยัด สะดวก และผ่อนแรงกว่าการแยกกันเดินทางไปสู่จุดหมายปลายทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล สาระสำคัญขององค์ประกอบภายในระบบขนส่งมวลชนดังกล่าวนี้ คือการที่ป้ายรถเมล์ทำหน้าที่เป็นทางผ่านที่เชื่อมโยงให้ผู้ใช้งานระบบขนส่งมวลชนสาธารณะสามารถเดินทางเข้าและออกจากการใช้งานระบบได้ในระยะทางที่กำหนด ในทางหนึ่ง หากว่าด้วยการใช้ประโยชน์จากป้ายรถเมล์แล้ว รูปลักษณะของตัวป้ายสามารถเป็นได้หลายรูปแบบตามแต่จะเป็นที่ตกลงร่วมกัน หากเพียงใช้บ่งชี้ได้ว่าพื้นที่บริเวณที่ถูกติดตั้งเป็นจุดขึ้นลงรถเมล์ได้ตามเส้นทางเดินรถที่นับว่าเพียงพอ แต่อย่างไรก็ดี รูปลักษณะหลัก ๆ ของป้ายรถเมล์ทั่วไปในประเทศไทยสามารถแบ่งได้เป็นสองลักษณะภายใต้ข้อกำหนดทางกฎหมาย คือ เสาแสดงสัญลักษณ์จุดหยุดรถประจำทาง (bus stop pole) ซึ่งนับเป็นรูปลักษณะขั้นต่ำสำหรับการใช้งาน กับศาลานั่งรอรถประจำทาง (bus shelter) ซึ่งผู้ใช้งานสามารถนั่งรอรถเข้าเทียบได้อย่างสะดวกยิ่งขึ้น นอกจากนี้ ศาลานั่งรอโดยส่วนมากยังมีเสาแสดงสัญลักษณ์ติดตั้งไว้คอยกำกับการจอดรถรับส่งผู้โดยสารอีกชั้นหนึ่งด้วย ผู้โดยสารในระบบขนส่งมวลชนสาธารณะซึ่งใช้รถเมล์ในการเดินทางสัญจรจึงจำเป็นต้องเดินทางเข้าออกจากระบบดังกล่าวผ่านการใช้งานป้ายรถเมล์ ที่หน่วยงานราชการผู้รับผิดชอบติดตั้งไว้ให้ภายใต้การควบคุมของตัวบทกฎหมายแบบใดแบบหนึ่งอยู่เสมอ

หากพื้นที่ทางกายภาพเล็ก ๆ แห่งหนึ่งอย่างป้ายรถเมล์เป็นพื้นที่สาธารณะซึ่งเชื่อมต่อกอย่างเป็นอนุกรม (nexus) และผู้คนที่มีความหมายปลายทางบนเส้นทางเดียวกันสามารถเข้ามาใช้งานพื้นที่ร่วมกันได้โดยไม่ต้องรู้จักกัน

มาก่อน การทำงานชาติพันธุ์วรรณาที่นักมานุษยวิทยาจะเข้าไปฝังตัวเพื่อสังเกตการณ์ป้ายรถเมล์ป้ายใดป้ายหนึ่งด้วยการสังเกตการณ์แบบมีส่วนร่วม จึงไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอต่อประเด็นศึกษานี้อีกต่อไป หนังสือ Navigators of the Contemporary: Why Ethnography Matters (2010) ของ David Westbrook เสนอให้นักมานุษยวิทยาทำงานชาติพันธุ์วรรณาฉบับปรับปรุง (refunctioned ethnography) โดยชี้ให้เห็นว่า การใช้ชีวิตอยู่ในสังคมปัจจุบันเป็นการใช้ชีวิตอยู่ท่ามกลางผู้คนที่หลากหลาย สังคมวัฒนธรรมในโลกยุคปัจจุบันมีลักษณะปะติดปะต่อ การอยู่ร่วมกันในโลกร่วมสมัยจึงไม่ได้มีลักษณะผสมกลมกลืนเป็นเนื้อเดียวกันทั้งหมดอย่างที่เคยเป็นอีก (Westbrook 2010, 39-40) ระเบียบวิธีการศึกษาที่นักมานุษยวิทยาจะทำการฝังตัวเป็นเวลานานเพื่อสังเกตการณ์ สังคมวัฒนธรรมและความสัมพันธ์อันแนบแน่นเป็นเนื้อเดียวอย่างที่เคยเป็น จึงไม่สอดคล้องกับโลกที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม เวสต์บรูคเสนอให้การทำงานชาติพันธุ์วรรณาฉบับปรับปรุงเคลื่อนความสนใจจากวัฒนธรรมอันเป็นพื้นฐานร่วมกันของผู้คนกลุ่มหนึ่ง ๆ ไปศึกษาสถานการณ์ที่เป็นปัจจุบัน (present situation) ในฐานะหน่วยวิเคราะห์แทน โดยความเปลี่ยนแปลงและความขัดแย้งต่าง ๆ ในสถานการณ์ที่นักมานุษยวิทยาเข้าไปทำการศึกษา จะเป็นเครื่องนำทางไปสู่การถักทอกลุ่มข้อมูลและบทสนทนาระหว่างผู้ให้ข้อมูลที่หลากหลาย ต่อการทำความเข้าใจตำแหน่งแห่งที่ของประเด็นที่กำลังศึกษาในสถานการณ์ร่วมสมัย การทำงานชาติพันธุ์วรรณาฉบับปรับปรุงเช่นนี้จึงนับเป็นแนวทางการทำงานแบบใหม่แนวทางหนึ่ง ที่เรียกร้องความสนใจต่อการศึกษาประเด็นปัญหาในสังคมร่วมสมัย โดยไม่จำเป็นต้องยึดติดกับการค้นหาข้อมูลจากพื้นที่ทางกายภาพแห่งเดียวอีก

การทำงานชาติพันธุ์วรรณาประเภทหนึ่งซึ่งให้ความสนใจกับความสัมพันธ์และสภาพแวดล้อมในมิติของการกระทำ เครื่องมือ และสิ่งแวดล้อมสรรสร้างในชีวิตประจำวันของมนุษย์ ถูก Susan Leigh Star

ขยายความเข้าใจว่าเป็นการทำงานชาติพันธุ์วรรณาว่าด้วยโครงสร้างพื้นฐาน (ethnography of infrastructure) โดยในบทความชื่อ “The Ethnography of Infrastructure” (1999) Star เรียกร้องให้นักมานุษยวิทยาหันมาสนใจสิ่งที่ดู น่าเบื่อ ตายตัว ไม่มีชีวิตชีวา และโดยตัวมันเองแล้วดูไม่มีอะไรน่าสนใจอย่าง โครงสร้างพื้นฐาน เพราะการเพิกเฉยต่อการทำความเข้าใจโครงสร้างพื้นฐาน ต่างๆ ส่งผลให้ความรู้ความเข้าใจต่อสิ่งที่รายล้อมอยู่รอบตัวเราเกิดขึ้นอย่าง จำกัด ในแง่หนึ่ง การศึกษาโครงสร้างพื้นฐานจึงมีลักษณะบรรเทาวิหิตคติที่มอง มนุษย์เป็นศูนย์กลาง (anthropocentrism) อีกด้วย การวางสมมติให้กับสิ่งต่างๆ ซึ่งถูกจัดวางอยู่รอบตัวของเราเสียใหม่ จึงอาจเผยให้เห็นแง่มุมบางประการ ที่เราอาจจะเลยไปจากสายตาที่มองหาคำตอบจากมนุษย์เป็นสำคัญ โดย ในทัศนะของสตาร์ เธอเห็นว่าการศึกษาโครงสร้างพื้นฐานควรได้รับการ พิจารณาในฐานะที่เป็นสิ่งอันนำมาซึ่งความสัมพันธ์เชิงพลวัตอย่างหนึ่ง โดย อุบัติขึ้นมาจากความเป็นไปได้แบบต่างๆ ในระดับชีวิตประจำวัน การปรากฏขึ้น ของป้ายรถเมล์จำแลงในข้างต้น อาจนับได้ว่าเป็นความเป็นไปได้แบบหนึ่ง ซึ่งเกิดขึ้นจากพลวัตการใช้งานระบบขนส่งมวลชนสาธารณะภายใต้เงื่อนไข เฉพาะตัวบางประการ การศึกษาโครงสร้างพื้นฐานอย่างป้ายรถเมล์จำแลงเพื่อ ค้นหาเงื่อนไขและสถานการณ์แวดล้อมที่ป้ายดังกล่าวถูกสร้างขึ้นโดยบุคคล ธรรมดาทั่วไป มิใช่โดยหน่วยงานราชการ ตลอดจนการทำงานได้เช่นเดียว ป้ายรถเมล์จริง ๆ จึงมีส่วนสำคัญในการขยายความเข้าใจต่อสิ่งที่รายล้อม อยู่รอบตัวเราได้มากยิ่งขึ้น

อย่างไรก็ดี ด้วยความที่ป้ายรถเมล์เป็นพื้นที่ทางกายภาพขนาดเล็ก อันเป็นแหล่งรวมตัวของผู้คนซึ่งเข้ามาใช้งานโครงสร้างพื้นฐานร่วมกันเป็นการ ชั่วคราว ส่งผลให้การฝังตัวในพื้นที่เพื่อศึกษาและสังเกตโครงสร้างทางสังคม

แบบแผนทางวัฒนธรรม ตลอดจนความสัมพันธ์ของผู้คนในแบบเดิม ๆ ไม่สอดคล้องต่อสภาพการศึกษาป้ายรถเมล์ ดังนี้เอง ท่ามกลางสถานการณ์ที่เป็นปัจจุบันของป้ายรถเมล์ ซึ่งแนวทางของข้อมูลอันตอบประเด็นคำถามตั้งต้นไม่ได้หลอมรวมเป็นเนื้อเดียวและยึดติดอยู่กับพื้นที่อีกต่อไป การค้นหาคำตอบจึงต้องอาศัยวิธีการที่เรียกว่าการกลับนอกออกในให้กับโครงสร้างพื้นฐาน (infrastructural inversion) ซึ่งจะมองเข้าไปในกระบวนการประกอบสร้างและไม่ทำให้โครงสร้างพื้นฐานนั้นจางหายไปจากความคุ้นชินแบบเดิม ๆ (จักรกริช สังขมณี 2560, 45) ผ่านการแกะรอยข้อมูลจากความสัมพันธ์ส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำไปสู่การทำความเข้าใจการมีอยู่โครงสร้างพื้นฐานนั้น โดยไม่ทำให้โครงสร้างพื้นฐานอย่างป้ายรถเมล์ดังกล่าวกลายเป็นฉากหลังของปฏิบัติการทางสังคม

ป้ายรถเมล์จำแลงกับถนนที่ปรับปรุง

ป้ายรถเมล์จำแลงที่บทความทำการศึกษาเป็นป้ายรถเมล์ที่ถูกสร้างขึ้นโดยปฏิบัติการของผู้คนในพื้นที่บาทวิถีส่วนหนึ่งบริเวณถนนพุทธมณฑลสายสอง โดยประวัติแล้ว ถนนเส้นดังกล่าวเป็นถนนเส้นหนึ่งในบรรดาถนนจำนวน 8 สายในโครงการถนนพุทธมณฑล เนื่องในโอกาสจัดตั้งพุทธมณฑลเพื่อฉลอง 25 พุทธศวรรษ สภาพของถนนเดิมที่แล้วเป็นถนนวางตัวแนวเหนือใต้ขนาด 2 ช่องจราจรที่มีคูน้ำขนาบข้างทั้งสองฝั่ง โดยต่อมาได้มีการปรับปรุงขยายช่องจราจรเพิ่มเป็น 6 ช่อง แบ่งเป็นฝั่งละ 3 ช่อง ตั้งแต่ปี 2549 จนแล้วเสร็จในปี 2551 การปรับปรุงช่องทางจราจรของถนนดังกล่าวให้กว้างขวางขึ้น ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการเจริญขึ้นของพื้นที่ตลอดแนวถนนทั้งในแง่ของการพักอาศัย การค้าขาย ตลอดจนความชุกของประชากรเมื่อเทียบกับถนนพุทธมณฑลสายอื่นในบริเวณใกล้เคียง อาจกล่าวได้ว่าสาระหลักของการปรับปรุงถนนด้วยการถมคูน้ำเช่นนี้ เป็นไปเพื่อเพิ่มพื้นที่ผิวการจราจรสำหรับ

ยานพาหนะ รวมไปถึงเพื่อควบคุมและจัดระบบการจราจรภายในพื้นที่เสียใหม่ โดยสนองต่อปัญหาความหนาแน่นของช่องทางจราจรตามจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นเป็นลำดับ



รูปที่ 2: สภาพถนนพหลโยธินสายสองบางส่วนในปี 2545 ก่อนการปรับปรุงถนน



รูปที่ 3: สภาพถนนพหลโยธินสายสองบางส่วนในปี 2551 หลังการปรับปรุงถนน

หากพิจารณาเปรียบเทียบสภาพท้องถนนที่เปลี่ยนแปลงไปหลังจากการปรับปรุงจนแล้วเสร็จ ดังแสดงให้เห็นในภาพถ่ายดาวเทียมของถนนดังกล่าวระหว่างปี 2545 กับปี 2551 จะพบว่า นอกเหนือไปจากการเปลี่ยนแปลงของอาคารบ้านเรือนตามยุคสมัยแล้ว นัยสำคัญจากความแตกต่างของสภาพถนนในช่วงก่อนปรับปรุงและหลังปรับปรุง สัมพันธ์กันเป็นอย่างดีกับการวางแนวป้ายรถเมล์เคียงคู่กันไปตามแนวถนนตลอดทั้งสาย กล่าวคือ จากภาพถ่ายดาวเทียมปี 2545 จะเห็นได้ว่าตัวถนนซึ่งมี 2 ช่องจราจรถูกขนาบข้างด้วยคูน้ำป้ายรถเมล์เดิมที่ถูกสร้างขึ้นบนถนนสายนี้จึงมีลักษณะเป็นศาลานั่งรอที่มีบางส่วนยื่นลงไปใ้คูน้ำด้วย แต่เมื่อมีการปรับปรุงถนนเพื่อขยายช่องทางจราจรในเวลาต่อมา ศาลานั่งรอซึ่งเป็นป้ายรถเมล์เดิมจึงถูกรื้อถอนออกไปตลอดแนวถนนเพื่อถมคูน้ำสำหรับขยายท้องถนนใหม่ กล่าวได้ว่าป้ายรถเมล์บนถนนพุทธมณฑลสายสองในปัจจุบันแทบทั้งหมด เป็นป้ายรถเมล์ที่ถูกสร้างและจัดระบบใหม่ให้สัมพันธ์กับสภาพถนนที่ถูกปรับปรุงขึ้นมา อย่างไรก็ตามในขณะที่ป้ายรถเมล์จุดอื่น ๆ ถูกสร้างขึ้นใหม่ใกล้เคียงกับตำแหน่งเดิม แต่ป้ายรถเมล์ถูกสร้างขึ้นมาทดแทนป้ายเดิมกลับถูกสร้างขึ้นให้ห่างออกไปจากจุดเดิมประมาณ 170 เมตร ตามการจัดระบบจราจรภายในพื้นที่เสียใหม่ ส่งผลให้ป้ายรถเมล์จำแลงถูกสร้างขึ้นในตำแหน่งที่ป้ายรถเมล์เดิมถูกรื้อถอน

ตำแหน่งที่ถูกปัก

กล่าวได้ว่าการเคลื่อนตำแหน่งของป้ายรถเมล์ซึ่งถูกสร้างขึ้นโดยหน่วยงานราชการเพื่อรองรับการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ เป็นปัญหาหนึ่งซึ่งเกิดขึ้นจากความไม่ลงรอยของผู้รับผิดชอบหน่วยต่าง ๆ จากการสัมภาษณ์อธิบดีเกี่ยวกับสถานการณ์ความไม่ลงรอยนี้ ทำให้ทราบว่าปัญหาเกี่ยวกับป้ายรถเมล์ในปัจจุบันเกิดขึ้นจากการที่หน่วยงานราชการมีผู้ร่วมรับผิดชอบอยู่หลายหน่วย กล่าวคือ ป้ายรถเมล์ส่วนใหญ่ตามรายการใน

กรุงเทพมหานครนั้น จะอยู่ภายใต้การก่อสร้างและติดตั้งโดยผู้ได้รับสัมปทาน จากสำนักการจราจรและขนส่งของกรุงเทพมหานคร ส่วนป้ายรถเมล์อีก จำนวนหนึ่งซึ่งเป็นป้ายตามรายทางของถนนสายหลักและเชื่อมโยงไปยัง ต่างจังหวัด จะอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบในทำนองเดียวกันของกรมทางหลวง ในสังกัดกระทรวงคมนาคม โดยหลักใหญ่ใจความแล้ว ผู้เป็นเจ้าของป้ายรถเมล์ ในกรุงเทพมหานครจึงมีอยู่ 2 หน่วยงาน แต่ก็อาจมีบางป้ายที่เป็นของเอกชน โดยได้รับอนุญาตให้ติดตั้งอย่างบริเวณห้างสรรพสินค้าต่าง ๆ ทว่าอย่างไร ก็ตาม ในส่วนของป้ายรถเมล์ตามแนวถนนพุทธมณฑลสายสองซึ่งไม่ใช่ถนน สายหลักนั้น ป้ายรถเมล์ปกติดลอดแนวถนนเป็นป้ายในความรับผิดชอบของ กรุงเทพมหานครทั้งหมด

ถึงแม้ว่ากรุงเทพมหานครจะเป็นผู้รับผิดชอบในการก่อสร้างและ ติดตั้งป้ายรถเมล์ตามรายทางของถนนสายต่าง ๆ แต่ในความเป็นจริงแล้ว กรุงเทพมหานครกลับไม่สามารถสร้างและวางตำแหน่งป้ายรถเมล์เองได้ เว้นแต่จะได้รับการมอบหมายให้ติดตั้งจากกรมการขนส่งทางบกของกระทรวง คมนาคม ซึ่งเป็นผู้กำหนดเส้นทางการเดินรถเมล์และมอบสัมปทานให้กับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ และรถเมล์เอกชนร่วมบริการสายต่าง ๆ ตาม พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 การวางตำแหน่งป้ายรถเมล์บน ฐานความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานครจึงจำเป็นต้องวางให้สอดคล้องกับ เส้นทางการเดินรถเมล์ตามสัมปทานที่ถูกกำหนดไว้ นอกจากนี้ หากพิจารณา ประกาศคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกซึ่งเป็นคณะกรรมการชุดหนึ่งใน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม เรื่อง มาตรฐานป้ายสัญลักษณ์ในระบบขนส่งสาธารณะ จะพบว่าป้ายสัญลักษณ์ จุดหยุดรถประจำทาง หรือป้ายรถเมล์ ถูกกำหนดไว้ว่าเป็นป้ายสัญลักษณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมลำดับที่ 19 ซึ่งมีรูปแบบตายตัว คือ ต้องมีรูปสัญลักษณ์ในแนวสี่เหลี่ยมจัตุรัสหรือสี่เหลี่ยมผืนผ้า มีสัญลักษณ์ ข้อความ

และเส้นขอบสีขาวบนพื้นสีน้ำเงิน ดังนี้เอง ทั้งตำแหน่งและลักษณะของป้าย จึงถูกกำกับไว้ด้วยโครงสร้างการบริหารจัดการระหว่างหน่วยงาน ตลอดจนข้อกำหนดตามตัวบทกฎหมายอย่างเหนียวแน่น

ในการวางตำแหน่งป้ายรถเมล์บนถนนสายต่าง ๆ อธิปไตยอธิบายว่า โดยทั่วไปแล้วเป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการชุดหนึ่งในสังกัดกรมการขนส่งทางบก นั่นคือคณะกรรมการพิจารณากำหนดที่หยุดรถโดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร ภายใต้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางของกรมการขนส่งทางบก เนื่องจากคณะกรรมการชุดดังกล่าวมักกำหนดตำแหน่งป้ายรถเมล์ตามเกณฑ์ระยะห่าง หรือไม่ก็เพื่อขยับขยายเส้นทางเพื่อเชื่อมโยงให้สอดคล้องกับสัมปทานการเดินรถเมล์สายใหม่ ๆ จากการปักจุดบนแผนที่ ทำให้คณะกรรมการชุดดังกล่าวถึงนี้มักถูกเรียกแบบล้อเลียนว่า คณะกรรมการปักจุด หากอ้างอิงจากกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2545 ซึ่งอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดินฉบับแรก พ.ศ. 2534 และฉบับที่สี่ พ.ศ. 2543 กรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ศึกษา พัฒนา และจัดระบบการขนส่งผู้โดยสาร รวมไปถึงการกำกับดูแลและประสานความร่วมมือกับผู้ประกอบการขนส่งและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องผ่านสำนักการขนส่งผู้โดยสารตามข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและยุทธศาสตร์ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร โครงสร้างพื้นฐานของระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในกรุงเทพมหานครซึ่งมีเส้นทางที่แน่นอนบนฐานการเชื่อมโยงสถานที่ต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกันอย่างรถเมล์ จึงมีหน่วยงานราชการในระดับรัฐเข้ามาควบคุมจัดการผ่านปฏิบัติการจากแผนที่ บนการวางแผนเชิงนโยบายในภาพกว้าง อย่างไรก็ตาม วัตถุประสงค์ในการวางตำแหน่งป้ายรถเมล์โดยการปักจุดบนแผนที่และไม่ได้ลงไปสัมผัสพื้นที่จริงเช่นนี้เอง ส่งผลให้การสร้างป้ายรถเมล์มักเกิดปัญหาขึ้นในทางปฏิบัติอยู่บ่อยครั้ง เช่น การสร้างป้ายบังหน้าบ้านพัก

อาศัยของผู้คน ตลอดจนวางตำแหน่งของป้ายไม่เหมาะสมกับการใช้งานในพื้นที่จริง

ชาติชาย ทิพย์สุนาวี อดีตปลัดกระทรวงคมนาคม ให้ข้อมูลว่า คณะอนุกรรมการพิจารณากำหนดที่หยุดรถโดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร ประกอบไปด้วยผู้แทนจากหน่วยงานหลายหน่วย อาทิ ผู้แทนจากสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรในสังกัดกระทรวงคมนาคม ผู้แทนจากสำนักการจราจรและขนส่งของกรุงเทพมหานคร ผู้แทนจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ผู้แทนจากสำนักบำรุงทางของกรมทางหลวง ตลอดจนผู้แทนจากกองบังคับการตำรวจจราจร โดยมีผู้อำนวยการสำนักการขนส่งผู้โดยสารเป็นประธาน การกำหนดตำแหน่งแห่งที่ให้กับป้ายรถเมล์จุดต่าง ๆ จะเป็นไปตามการพิจารณาของที่ประชุม อย่างไรก็ตาม การเคลื่อนตำแหน่งป้ายรถเมล์ตามระเบียบการประชุมแล้วสามารถทำได้โดยใช้มติของที่ประชุมเช่นกัน แต่การลงมติจะเป็นการพิจารณาบนหลักเหตุผลความจำเป็นตามการเปลี่ยนแปลงของสภาพท้องถนนเป็นสาระหลัก เช่น การกีดขวางการจราจร การเกิดขึ้นของทางแยกใหม่ รวมถึงการปรับปรุงถนนเพื่อขยายช่องทางจราจร เป็นต้น

ในภาพรวมแล้ว การปักจุดป้ายรถเมล์ของคณะกรรมการปักจุดสามารถทำความเข้าใจได้ผ่านการคิดเชิงการจัดการในระบบราชการประกอบกับหลักเศรษฐศาสตร์ของระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ กล่าวคือ การบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากผู้รับผิดชอบหลายหน่วยงาน ความรับผิดชอบต่อการดำเนินงานจึงไม่ได้ตกเป็นของผู้หนึ่งใดหรือหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งอย่างเบ็ดเสร็จ อีกทั้งในการพิจารณาของที่ประชุมซึ่งมีตัวแทนของผู้ให้บริการเดินรถโดยสารประจำทางเข้าไปมีส่วนร่วม นอกจากการคำนึงถึงระยะห่างของป้ายรถเมล์จะส่งผลต่อจำนวนของป้ายที่รถเมล์ผ่านอันจะถูกนำไปคำนวณเป็นค่าโดยสารแล้ว ตัวระบบขนส่งมวลชน

ที่คอยให้บริการยังอาจพิจารณาได้ว่าเป็นทรัพย์สินประเภทหนึ่งของพื้นที่ให้บริการด้วย การลงทุนด้วยทรัพย์สินในลักษณะของโครงสร้างพื้นฐานผ่านสัมปทานการเดินทางประจำทาง จึงสัมพันธ์กับมูลค่าทางเศรษฐกิจของพื้นที่ศักยภาพในการเจริญเติบโต รวมไปถึงอุปสงค์ในการเดินทาง (travel demand) ของผู้คนในพื้นที่เช่นกัน (พนิต ภูจินดา 2556, 32-33) ตำแหน่งของป้ายรถเมล์ที่เปลี่ยนไปบนถนนพุทธมณฑลสายสองภายหลังจากการปรับปรุงถนนและระบบการจราจรเสร็จสิ้นลง จึงมีส่วนสะท้อนภาพกว้างของโครงสร้างการบริหารจัดการและการคิดเชิงเศรษฐศาสตร์ดังกล่าวเป็นอย่างดี อย่างไรก็ตามการวางแผนผ่านการคิดในภาพกว้างเช่นนี้ โดยปฏิบัติการแล้วมีส่วนขัดข้องกับแนวทางของกรุงเทพมหานครซึ่งเป็นหน่วยงานราชการในระดับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอันมีอำนาจหน้าที่บริหารจัดการในตัวเอง กล่าวคือ ตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 มาตรา 89 อธิบายว่ากรุงเทพมหานครมีอำนาจหน้าที่ดำเนินการวิศกรรมจราจรและการขนส่งในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ดังนี้เอง กรุงเทพมหานครซึ่งเป็นหน่วยการปกครองส่วนท้องถิ่นจึงมีอำนาจหน้าที่โดยตรงตามพระราชบัญญัติ ผ่านปฏิบัติการของสำนักการจราจรและขนส่ง สังกัดกรุงเทพมหานคร ที่มีภารกิจเกี่ยวกับการศึกษา วิเคราะห์ วางแผน ออกแบบ และพัฒนาระบบโครงข่ายถนน ระบบการจราจรและการขนส่งมวลชน พร้อมกันกับส่งเสริมความปลอดภัยด้านการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

ดังนั้นเอง ปัญหาต่าง ๆ ในการสร้างป้ายรถเมล์ในการปฏิบัติหน้าที่ทั้งในเชิงนโยบายและการปฏิบัติงาน จึงนับเป็นปัญหาร่วมกันระหว่างกรมการขนส่งทางบกกับกรุงเทพมหานคร ซึ่งเกิดจากโครงสร้างและระเบียบการบริการจัดการที่ไม่สัมพันธ์กัน นั่นคือผู้มีอำนาจปักป้ายซึ่งเป็นตัวแทนจากหลายหน่วยงานไม่รู้จักพื้นที่จริงจากการทำงานในภาพกว้าง ในขณะที่ผู้ทำงานในพื้นที่จริงก็ไม่อาจดำเนินการใดนอกเหนือไปจากคำสั่งที่ถูกต้องกำหนดไว้ได้

กล่าวอีกอย่างคือเป็นความไม่สอดคล้องกันในผู้รับผิดชอบเชิงนโยบายกับผู้รับผิดชอบเชิงปฏิบัติการ นอกจากนี้ การติดต่อประสานงานของหน่วยงานที่รับผิดชอบในระดับปฏิบัติการมักขาดความต่อเนื่องและความชัดเจนในอำนาจหน้าที่ เนื่องด้วยเป็นหน่วยงานย่อยในสังกัดของหน่วยงานใหญ่ ตลอดจนความแตกต่างในลำดับขั้นของการทำงานระดับรัฐและท้องถิ่น ส่งผลให้ต่างฝ่ายมักบอกรับผิดชอบกันไปมาในกรณีที่เกิดปัญหา เนื่องด้วยเกรงว่าการทำงานเกินกว่าอำนาจหน้าที่ที่กำหนดอย่างชัดเจนไว้มักนำมาซึ่งความรับผิดชอบที่ไม่อาจคาดฝัน ทั้งยังอาจก่อให้เกิดปัญหาและภาวะตามมาภายหลังเสมอ ปัญหาของป้ายรถเมล์จำแลงที่ทำการศึกษาดังกล่าวนี้ อาจนับได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งของการบายเบนหน้าที่ระหว่างกัน ทำให้ป้ายรถเมล์จำแลงที่ถูกสร้างขึ้นผ่านเลยมาจนปัจจุบันกว่า 10 ปี ไม่ได้รับการเหลียวแลแต่ประการใด

วัตถุประสงค์ของป้ายรถเมล์

เมื่อเทียบกับป้ายรถเมล์ประเภทศาลาผนังรอนปัจจุบันที่หลังคาบังแสงแดดและสายฝนทำจากวัสดุโลหะ ตลอดจนที่นั่งพักซึ่งทำจากวัสดุพลาสติกอย่างดีแล้ว ป้ายรถเมล์จำแลงซึ่งมีลักษณะเป็นศาลาผนังรอนเช่นเดียวกันเป็นสิ่งที่ประกอบขึ้นจากวัสดุเหลือใช้จากบริษัทค้าวัสดุก่อสร้าง แผ่นปูนขนาดยาวถูกวางไว้บนถังสีที่ทำหน้าที่เป็นฐานรองรับจากพื้นทางเดินริมถนน ประกอบเข้าด้วยกันกับกันสาดขนาดเล็กจำนวนสามชั้นที่ถูกติดตั้งไว้เหนือแผ่นปูนและถังสี ทำให้พื้นที่บริเวณบาทวิถีดังกล่าวมีรูปลักษณะปรากฏเป็นที่นั่งพักริมถนน นอกจากนี้ ป้ายไวโนลิโฆษณาอุปกรณ์ก่อสร้างซึ่งถูกขึงไว้ด้านหลังยังทำให้ที่นั่งพักริมถนนดังกล่าวมีลักษณะล้อเลียนไปกับป้ายรถเมล์ประเภทศาลาผนังรอนทั่วไปในกรุงเทพมหานคร ที่มักจะใช้พื้นที่ฉากหลังเป็นประกาศโฆษณาสินค้าต่าง ๆ ด้วย นอกจากนี้ บริเวณดังกล่าวยังมีม้านั่งหินอ่อนจำนวนสามตัวถูกวางไว้เพิ่มเติมสำหรับการนั่งพักริมถนนอีกส่วนหนึ่ง ที่มาของวัสดุอุปกรณ์

ต่าง ๆ ที่ประกอบเข้าด้วยกันจนกลายเป็นที่นั่งพักบริเวณหนึ่งของบาทวิถีนี้ เป็นความคิดของแมน เจ้าของร้านจำหน่ายวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างหลังรั้วที่นั่ง โดยเขาอธิบายว่าวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ถูกนำมาจัดเรียงในพื้นที่บริเวณนี้ เป็นฝีมือของพนักงานที่ปฏิบัติตามคำสั่งของเขาเองเมื่อต้นปี 2552 โดยเก้าอี้ ไม้หินอ่อน แผ่นปูน ถังสี และกันสาดขนาดเล็กที่นำมาติดตั้ง เป็นสินค้าที่สั่งมาเกินจำนวนจากที่วางจำหน่ายอยู่แล้ว ในขณะที่บางชิ้นเป็นของเหลือ ที่ชำรุดเล็กน้อยแต่ยังพอใช้งานได้ เมื่อสังเกตเห็นว่ามักมีผู้คนมาขโมยรถเหล็ก บริเวณนี้อยู่บ่อยครั้ง การนำวัสดุต่าง ๆ ซึ่งนับได้ว่าเป็นของตกค้างมาจัดวาง ให้เป็นประโยชน์ต่อส่วนรวมจึงเป็นการนำข้าวของดังกล่าวออกมาใช้งาน เพื่อไม่ให้เป็นการสูญเปล่า



รูปที่ 4: วัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ประกอบขึ้นมาเป็นป้ายรถเมล์จำลอง

ตำแหน่งของบาทวิถีที่ส่วนที่กลายเป็นที่นั่งริมถนนนับเป็นองค์ประกอบหนึ่งของร่องรอยที่ทำให้บริเวณดังกล่าวกลายเป็นพื้นที่ป้ายรถเมล์จำแลง กล่าวคือ หากไม่นับว่าถัดจากรั้วเข้าไปทางด้านหลังของที่นั่งริมถนนเป็นร้านขายวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ซึ่งประโยชน์จากการติดตั้งป้ายไว้นิลโฆฆณาสินค้าหลังบริเวณที่นั่งไม่ใช่แค่ประกาศสินค้าที่จัดจำหน่ายแต่เพียงอย่างเดียวแล้วป้ายไว้นิลโฆฆณาที่ถูกติดตั้งยังมีส่วนช่วยขับเน้นให้พื้นที่บริเวณดังกล่าวมีลักษณะล้อเลียนไปกับป้ายรถเมล์ตามปกติด้วย นอกจากนี้ จากการที่ตำแหน่งดังกล่าวตั้งอยู่ในเขตชุมชนของถนนพุทธมณฑลสายสอง นั่นคือนอกจากฝั่งตรงข้ามพุทธมณฑลสายสองซอย 11 ซึ่งเป็นปากทางของชุมชนใหญ่ที่อยู่ลึกเข้าไปแล้ว ในถนนฝั่งเดียวกันยังตั้งอยู่ระหว่างชุมชนและหมู่บ้านจัดสรรขนาดใหญ่อีกด้วย พื้นที่บริเวณดังกล่าวจึงเป็นตำแหน่งสำคัญของชุมชนที่มีผู้คนมากมายเดินทางสัญจรมาแต่ไหนแต่ไร ตำแหน่งป้ายรถเมล์เดิมก่อนที่จะถูกรื้อถอนออกไปเป็นตำแหน่งเดียวกับที่ที่นั่งริมถนนดังกล่าวนี้ ในขณะที่ป้ายรถเมล์ใหม่ ซึ่งเป็นป้ายรถเมล์ปกติ ได้ถูกสร้างขึ้นในตำแหน่งที่ไกลออกไปจากตำแหน่งนี้ประมาณ 170 เมตรหลังการปรับปรุงถนนแล้วเสร็จ ที่นั่งริมถนนที่ถูกสร้างขึ้นในตำแหน่งเดียวกันกับตำแหน่งป้ายรถเมล์เดิมก่อนปรับปรุงถนน อีกทั้งยังมีผู้คนมาขึ้นรถเมล์ในจุดเดิมอยู่เสมอ ๆ แม้จะไม่มีเสาแสดงสัญลักษณ์ช่วยกำกับตามกฎหมาย จึงอุปมาได้ว่าเป็นร่างจำแลงของโครงสร้างของป้ายรถเมล์เดิมที่ถูกรื้อถอนออกไป

วัตถุสภาวะ (materiality) คือสภาพทางวัตถุของสิ่งต่าง ๆ ที่เป็นได้ทั้งเครื่องอำนวยความสะดวกและขีดขวางการดำเนินกิจกรรมของมนุษย์ การผสมกันของมนุษย์กับวัตถุสิ่งของซึ่งเป็นเทคโนโลยีในระบบการเคลื่อนย้าย เป็นการเชื่อมต่อสำคัญซึ่งเข้ามาสนับสนุนวิธีการเดินทางในบางรูปแบบ (ประเสริฐ แรงค์กล้า 2560, 148) สภาพทางวัตถุจึงนับเป็นส่วนสำคัญที่เข้ามาส่งเสริมให้กิจกรรมของมนุษย์อย่างการเดินทางเคลื่อนย้ายสามารถทำได้อย่างสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น โดยเฉพาะ

การเข้าสู่ระบบการเดินทางเคลื่อนย้ายผ่านสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ตั้งแต่ยานพาหนะ ท่าอากาศยาน รวมไปถึงป้ายรถเมล์ด้วย เนื่องจากการเข้าสู่ระบบโครงสร้างพื้นฐานอย่างระบบขนส่งมวลชนสาธารณะโดยรถเมล์ของผู้ใช้บริการจำเป็นต้องอาศัยวัตถุประสงค์ภาวะของป้ายรถเมล์เป็นตัวช่วยในการขึ้นลงรถเมล์ หรือก็คือการเดินทางเข้าออกจากระบบที่ให้บริการ กล่าวได้ว่า ป้ายรถเมล์ที่ถูกสร้างขึ้นจากหน่วยงานราชการนับเป็นวัตถุประสงค์อย่างหนึ่งซึ่งถูกสร้างขึ้นคล้ายกับสะพานเชื่อมผู้ใช้งานกับผู้ให้บริการอย่างตรงไปตรงมาและเบ็ดเสร็จในตัวเอง ต่างไปจากป้ายรถเมล์จำแลงซึ่งเกิดจากการประกอบเข้าด้วยกันของวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ความสามารถในการใช้งานเป็นสะพานเชื่อมผู้ใช้งานกับผู้ให้บริการได้สัมฤทธิ์ผลเช่นเดียวป้ายรถเมล์ตามปกติ จึงสะท้อนให้เห็นการผสมเข้าด้วยกันขององค์ประกอบต่าง ๆ จนเกิดเป็นสิ่งที่แสดงผลลัพธ์เทียบได้กับป้ายรถเมล์ปกติ โดยมีผู้ใช้บริการเข้าไปร่วมสร้างความหมายให้กับการมีอยู่ของตัวป้ายด้วย ในแง่นี้เอง แม้ป้ายรถเมล์จำแลงจะมีรูปลักษณะต่างไปจากศาลาบังรอซึ่งเป็นป้ายรถเมล์ทั่วไป การผสมกันจนเกิดเป็นสิ่งที่สามารถใช้งานได้ทัดเทียมกันของป้ายรถเมล์จำแลงจึงแสดงประเด็นของแนวคิดเรื่องเขตวัตถุ (boundary object) ซึ่งหมายถึงสภาพทางวัตถุที่ผสมกันขององค์ประกอบต่าง ๆ อันมีลักษณะคงตัวแต่ก็มีความยืดหยุ่นต่อความต้องการตีความและการปรับประยุกต์ใช้เช่นเดียวกัน (Star and Griesemer 1989, 393) วัสดุอุปกรณ์ที่ถูกประกอบเข้าด้วยกันเป็นป้ายรถเมล์จำแลงจึงมีความเชื่อมโยงในเชิงวัตถุประสงค์และเกื้อหนุนการใช้งานบริการในโครงสร้างพื้นฐานของระบบขนส่งมวลชนสาธารณะได้เป็นอย่างดี

ถัดไปจากตำแหน่งของป้ายรถเมล์จำแลงไม่เกินสามเมตร ศาลาทรงไทยทำจากไม้ขนาดย่อม รายล้อมไปด้วยตุ๊กตาเสื่อที่ทำจากปูนปลาสเตอร์หลายสิบตัว นับเป็นอีกหมุดหมายหนึ่งที่สัมพันธ์กับป้ายรถเมล์จำแลง ศาลาทรงไทยดังกล่าวเป็นที่รู้จักของผู้คนในละแวกนี้ว่าศาลาปูเสื่อ อันเป็นศาลาคัดดีสิทธิ์ที่

ได้รับการเคารพบูชาอย่างแพร่หลายภายในชุมชนและพื้นที่ใกล้เคียง แม้ว่าความเก่าแก่ของสิ่งศักดิ์สิทธิ์ที่ผู้คนในพื้นที่เรียกว่า ปู่เสือ จะมีที่มาไม่แน่ชัด แต่ตัวศาลที่ตั้งให้เป็นที่สักการะนั้นสืบย้อนกลับไปได้ถึงปี 2519 เป็นอย่างน้อย กล่าวได้ว่าศาลปู่เสือแห่งนี้เองถูกตั้งขึ้นมาในช่วงเวลาไล่เลี่ยกันกับการสร้างถนนพุทธมณฑลสายสองเส้นเดิมเลยทีเดียวโดยป้ายรถเมล์เดิมที่ถูกสร้างขึ้นก่อนปรับปรุงถนนนั้น ได้ถูกสร้างขึ้นมาในตำแหน่งใกล้เคียงกับศาลปู่เสือจนเป็นที่จดจำกันได้ ต่อมาเมื่อมีการปรับปรุงเพื่อขยายช่องทางจราจร ศาลปู่เสือก็ได้ย้ายเข้าไปอยู่ริมถนนหลังบาทวิถี โดยขยับออกจากตำแหน่งเดิมเข้าไปยังบาทวิถีทางทิศตะวันออก ในขณะที่ป้ายรถเมล์ใหม่ ซึ่งเป็นป้ายรถเมล์ปกติ ได้ถูกสร้างขึ้นในตำแหน่งที่ไกลออกไปจากตำแหน่งเดิมกว่า 170 เมตร ทางทิศใต้ อย่างไรก็ตาม หน้าที่บาทวิถีบริเวณใกล้เคียงกับศาลปู่เสือก็ยังถูกใช้งานในฐานะจุดจอดรถเมล์อย่างเป็นทางการจะลักษณะ รวากับว่าศาลปู่เสือกับจุดจอดรถเมล์มีความเชื่อมโยงกันในเชิงสัญลักษณ์



รูปที่ 5: ศาลปู่เสือบริเวณป้ายรถเมล์จำลอง

สิริขวัญ ผู้ใช้งานป้ายรถเมล์จำแลงเป็นประจำคนหนึ่งอธิบายว่าศาลปู่เสือถือเป็นจุดเด่นของป้ายรถเมล์แห่งนี้มาแต่ไหนแต่ไร อีกทั้งยังเป็นจุดที่ใช้บอกตำแหน่งขึ้นลงให้กับคนขับและกระเป๋ารถเมล์อีกด้วย ดังที่เธอกล่าวว่า “ศาลทำให้คนไปรวมกันตรงนั้น เป็นอยู่คู่กันมานานแล้ว” สอดคล้องกับผู้ใช้งานอีกคนอย่างศิริพรรณที่ให้ข้อมูลว่า นอกจากศาลปู่เสือจะเป็นสิ่งศักดิ์สิทธิ์ภายในพื้นที่แล้ว ยังถือได้ว่าเป็นสัญลักษณ์ที่ติดตามันมาตั้งแต่ป้ายรถเมล์เดิม นั่นคือ “แต่เดิมคนที่มาบูชาหรือแก้บนปู่เสือก็กมักมานั่งพักที่ป้ายรถเมล์อยู่แล้ว ภายหลังเมื่อเห็นศาลปู่เสือจึงเท่ากับเห็นป้ายรถเมล์ด้วย” นอกจากนี้แล้ว ภายหลังจากการปรับปรุงถนนเสร็จสิ้นลง การที่ผู้คนมาขึ้นรถขึ้นลงรถเมล์อยู่ในตำแหน่งเดิมยังเป็นเหตุให้แหม่นมีความคิดนำของเหลือใช้และสินค้าตกค้างจากการจำหน่ายมาติดตั้งเป็นที่นั่งรถรถเมล์ด้วย โดยใจหนึ่งเขาคิดว่าเป็นการ “ทำเพื่อส่วนรวมของผู้คนในชุมชน” ขณะที่อีกใจหนึ่งยังคิดว่าเป็นการ “ทำไปเพื่อบูชาปู่เสือ” อีกด้วยเช่นกัน ดังนี้เอง ศาลปู่เสือจึงแสดงคุณูปการในการช่วยยืนยันและขับเน้นวัตถุประสงค์ซึ่งประกอบเข้าด้วยกันเป็นเขตวัตถุอันเป็นร่างจำแลงของป้ายรถเมล์เดิม ผ่านการใช้พื้นที่บาทวิถีดังกล่าวเสมือนเป็นป้ายรถเมล์จริง ๆ อย่างเป็นกิจจะลักษณะ

ป้ายรถเมล์จำแลงในวิถีเมือง

การใช้ชีวิตอยู่ในพื้นที่เมืองนับเป็นประเด็นหนึ่งที่สะท้อนให้เห็นวิถีชีวิตภายใต้การบริหารจัดการเชิงโครงสร้างสำหรับคนหมู่มาก การที่ผู้คนมากมายหลายตามาอาศัยอยู่ร่วมกันอย่างหนาแน่นในพื้นที่เมืองนำไปสู่รูปแบบการใช้ชีวิตที่จำเป็นต้องได้รับการจัดการอย่างเป็นระบบ ความเข้าใจต่อวิถีชีวิตภายในพื้นที่เมืองมักถูกอธิบายว่าเป็นการใช้ชีวิตในโครงสร้างระบบการจัดการตลอดจนลักษณะเชิงสถาปัตยกรรมและการวางผังเมืองที่ถูกเตรียมไว้ให้ก่อนแล้ว การใช้ชีวิตเช่นนี้จึงเปรียบเสมือนการการใช้ชีวิตที่กิจกรรมต่าง ๆ

ถูกผลิตซ้ำล้าไปกับแบบแผนของพื้นที่และเวลาซึ่งถูกออกแบบและวางกรอบไว้ให้แล้ว “เราเป็นผู้ออกแบบเมืองและเมืองก็กลับมาออกแบบชีวิตของเรา” นับเป็นวรรคทองอันโด่งดังของ Winston Churchill อดีตนายกรัฐมนตรีแห่งสหราชอาณาจักร ซึ่งให้ทัศนภาพต่อวิถีชีวิตภายในเมืองเป็นอย่างดี แต่อย่างไรก็ตาม แม้ว่าการยืนยันพื้นที่บริเวณศาลปู่เสื่อว่ามีสภาพเป็นป้ายรถเมล์ยังอาจฉายภาพของการใช้ชีวิตที่ถูกสภาพของเมืองออกแบบมาก่อนที่จะมีการปรับปรุงถนนในปี 2549 แต่การเกิดขึ้นของป้ายรถเมล์จำแลงหลังการปรับปรุงถนนเสร็จสิ้นในปี 2551 ก็ได้แสดงให้เห็นถึงการไม่ยินยอมปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตแบบตามน้ำอยู่ร่ำไปเสียทีเดียว

สถานการณ์ที่ป้ายรถเมล์จำแลงปรากฏตัวขึ้นบริเวณบาทวิถีส่วนหนึ่งของถนนพุทธมณฑลสายสองมีส่วนสะท้อนทัศนภาพของเมืองดังที่ Michel de Certeau อธิบายว่า เมืองเป็นพื้นที่ที่เต็มไปด้วยความเปลี่ยนแปลงจากความไม่ลงรอยอยู่เสมอ เพราะในทัศนะเชิงการจัดการของนักบริหาร เมืองมีลักษณะของการผลิตสร้างพื้นที่โดยองค์กรต่าง ๆ บนหลักเหตุผล โดยองค์กรเหล่านี้จะคอยควบคุมพื้นที่เมืองผ่านข้อมูลและการวางแผนในภาพกว้าง ส่งผลให้ตัวตนของผู้คนภายในเมืองกลายเป็นผู้นิรนามที่ไม่สลักสำคัญในรูปของตัวเลขและการคิดคำนวณเชิงสถิติ แต่ทว่าในความเป็นจริงแล้ว เมืองกลับเต็มไปด้วยปฏิบัติการที่หลากหลายของผู้คนซึ่งอาจขัดต่อทัศนะเชิงการบริหารจัดการก็ได้ ระบบระเบียบในพื้นที่บางจุดของเมืองอาจถูกสร้างขึ้นใหม่โดยปฏิบัติการในชีวิตประจำวันของผู้นิรนามหรือคนธรรมดาสามัญได้โดยไม่ทันสังเกต (de Certeau 1988, 94-96) สภาพการณ์เช่นนี้ฉายภาพให้เห็นว่าสิ่งใหม่ๆ สามารถเกิดขึ้นได้ในเมืองอย่างต่อเนื่อง แม้ว่าเมืองมีลักษณะเป็นสังคมที่มีระบบระเบียบกำกับไว้อย่างแน่นหนา แต่เราก็อาจพบเห็นการกระทำที่ไม่เป็นไปตามระบบระเบียบที่ถูกวางไว้ในระดับชีวิตประจำวันได้เสมอ นัยสำคัญของทัศนภาพแบบนี้เองสะท้อนให้เห็นว่าเมืองคือโครงสร้างของการ

ใช้อำนาจผ่านการบริหารจัดการในภาพกว้างที่เข้ามาควบคุมจัดการชีวิตของ
ผู้คน และมีรูปแบบทางกายภาพของพื้นที่เมืองเป็นสภาพทางวัตถุที่เข้ามากำกับ
ชีวิตของผู้คนในทางกายภาพอย่างไม่ทันสังเกต แต่กระนั้น ตัวผู้คนที่ใช้ชีวิตอยู่
ในกำกับของเมืองเองก็สามารถกระทำการบางอย่างนอกเหนือไปจากโครงสร้าง
การบริหารจัดการนั้นได้เช่นกัน

วิถีเมืองในประสบการณ์เชิงพื้นที่

กล่าวได้ว่า การยืนยันว่าพื้นที่เดิมเป็นจุดรอรถเมล์เป็นส่วนสำคัญของ
การประกอบสร้างป้ายรถเมล์จำแลงขึ้นมาอย่างเป็นกิจจะลักษณะ จากปากคำ
ของผู้ใช้งานป้ายรถเมล์จำแลงทั้งสองอย่างศิริพรรณและศิริขวัญ ทำให้ทราบ
ว่าการยืนยันดังกล่าวนี้มีมาตั้งแต่ช่วงที่ถนนพุทธมณฑลสายสองปรับปรุงเสร็จ
ใหม่ ๆ อย่างไม่รู้ดี นอกเหนือไปจากทั้งสองที่เห็นว่าป้ายรถเมล์จุดเดิมเป็นจุด
รอรถเมล์ที่คุ้นเคยแล้ว ลัดดาวัลย์ผู้ใช้งานป้ายรถเมล์จำแลงอีกคนหนึ่ง ก็ได้ให้
ข้อมูลว่า ในช่วงแรกที่ถนนถูกปรับปรุงเสร็จสิ้นลง เธอพยายามเดินไปรอรถเมล์
ให้ตรงกับป้ายรถเมล์แห่งใหม่ที่อยู่ไกลออกไปจากปกติ แต่หลังจากพยายาม
เดินไปรอให้ตรงป้ายไม่ถึงสิบนาที เธอก็เห็นว่าความห่างไกลของป้ายรถเมล์
ใหม่นี้เป็นเรื่องเกินจำเป็นสำหรับผู้ใช้งาน การใช้พื้นที่ใกล้ศาลปู่เสื่อเป็นจุดร
อรถเมล์อย่างที่คุ้นเคยน่าจะเหมาะสมกว่า เพราะการเดินออกไปอีกประมาณ
170 เมตร แม้จะใช้เวลาไม่มากนัก แต่การเดินไปในทิศทางเดียวกับรถยนต์
บนท้องถนนเท่ากับว่าเธอกำลังเดินหันหลังให้กับรถที่มีความเร็วกว่าเธอ
วิ่งผ่านไปมาได้โดยไม่ทันสังเกต การเดินต่อไปยังป้ายรถเมล์ที่ถูกติดตั้งใหม่จึงมี
บ่อยครั้งที่รถเมล์สายที่เธอต้องการขึ้นอย่างสาย 123 วิ่งผ่านไปโดยไม่รู้ตัว
นั่นคือในขณะที่เดินทางไปยังป้ายรถเมล์ใหม่ รถเมล์สายดังกล่าวก็วิ่งผ่านไปแล้ว
โดยไม่ทันได้โบกให้สัญญาณจอด เมื่อเทียบกับจุดรรถเมล์เดิมที่แค่เดิน
ออกมาจากซอยชุมชนก็ถึงป้ายรถเมล์และสามารถขึ้นรถได้ในทันที

นอกจากนี้ ลัดดาวัลย์ยังเห็นว่าศาลปู่เสือเป็นสัญลักษณ์ที่ผูกพันกับป้ายรถเมล์มาแต่เดิมอยู่แล้ว การขึ้นและลงรถเมล์ในบริเวณดังกล่าวจึงน่าจะเป็นที่เข้าใจร่วมกัน อย่างไรก็ตาม เนื่องจากจุดรถดังกล่าวไม่ใช่ป้ายรถเมล์ตามปกติ เธอจึงต้องใช้วิธีการสู้รบในระยะเวลาแรกที่ถนนปรับปรุงเสร็จใหม่ ๆ ลัดดาวัลย์บอกว่ามีรถเมล์หลายคันที่จอดรับเธอและผู้โดยสารคนอื่น ๆ แต่บางคันก็ไม่รับ เธอยังเล่าว่ามีครั้งหนึ่งที่รถเมล์จอดรับแต่กลับถูกกระเป๋ารถเมล์ไถ่ตามด้วยน้ำเสียงแข็งต่าหนีว่า “ทำไมไม่ขึ้นให้ตรงป้าย” สถานการณ์เช่นนี้อาจมองได้ว่ามีนัยสำคัญบางประการ นั่นคือ พื้นที่บริเวณนี้ยังไม่ถูกนับว่าเป็นป้ายหากคิดตามอำนาจที่เข้มของคณะกรรมการปักจุดเป็นตัวกำหนดลงมาบนแผนที่ในระยะแรก ๆ แต่กระนั้นเอง เหตุผลที่รถเมล์หลายคันจอดรับก็น่าจะด้วยความเป็นสัญลักษณ์ของศาลปู่เสือที่ถูกมองว่าอยู่คู่กับป้ายรถเมล์มาตั้งแต่ก่อนปรับปรุงถนนหลายสิบปี ดังนั้น การทำให้จุดรถเมล์เป็นป้ายรถเมล์จำแลงที่สามารถใช้งานได้จริง คือมีรถเมล์จอดรับส่งผู้โดยสารทุกคนโดยไม่ถูกตำหนิ จึงเป็นผลสัมฤทธิ์ที่เกิดขึ้นมาจากปฏิบัติการยืนยันพื้นที่อย่างต่อเนื่องในภายหลัง

นอกจากกรณีของลัดดาวัลย์แล้ว พิรยา ซึ่งเป็นผู้ใช้งานป้ายรถเมล์จำแลงอีกคนหนึ่งเช่นเดียวกัน ก็ได้ขยายความเหตุผลที่ตนเองยืนยันว่าป้ายรถเมล์ยังคงอยู่ที่จุดเดิมไว้อย่างน่าสนใจว่า ป้ายรถเมล์ที่ถูกติดตั้งใหม่อยู่ห่างไกลออกไปจากพื้นที่ส่วนที่เป็นละแวกชุมชน เมื่อเทียบกันแล้ว ป้ายรถเมล์ที่ถูกติดตั้งใหม่กลับถูกวางลงไปทีหน้าโรงเรียนอนุบาลและย่านการค้าส่ง ไม่ใช่ชุมชนทางของส่วนพักอาศัยของผู้คน ซึ่งนอกจากจะอยู่ระหว่างชุมชนกับหมู่บ้านจัดสรรแล้ว คนที่มาจากชุมชนใหญ่อีกฝั่งหนึ่งของถนนยังได้รับความสะดวกไปด้วย เนื่องจากป้ายรถเมล์จำแลงอยู่ไม่ไกลจากทางม้าลายและสัญญาณข้ามฝั่งถนนพอดี นอกจากนี้แล้ว เธอยังให้เหตุผลด้านความปลอดภัยว่า ป้ายรถเมล์แห่งใหม่แม้จะตั้งอยู่หน้าโรงเรียนอนุบาลแต่ก็เป็นพื้นที่ปลอดภัยเนื่องจากไม่ใช่ชุมชนทางของส่วนพักอาศัย ส่งผลให้ไม่มีการติดตั้งแสงไฟส่องสว่างเท่าจุดเดิมนับตั้งแต่ช่วงหัวค่ำเป็นต้นไป

ประสบการณ์เชิงพื้นที่ของป้ายรถเมล์ซึ่งถูกติดตั้งใหม่โดยขัดกับความสะดวกและความคุ้นเคยที่ตนเองเคยมีต่อป้ายรถเมล์เดิม จึงแสดงให้เห็นถึงพลังของประสบการณ์เชิงพื้นที่แบบเดิมซึ่งยังคงดำรงอยู่ในความคิดและชีวิตประจำวันของผู้ใช้งานป้ายรถเมล์จนกระทั่งเกิดเป็นการยืนยันการใช้พื้นที่ขึ้นมาในที่สุด หนึ่ง หากใช้เหตุผลนี้เป็นข้อสนับสนุนในการขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งป้ายรถเมล์ กลับมายังจุดเดิมต่อคณะกรรมการปักจุด เหตุผลดังกล่าวอาจไม่นับว่าหนักแน่น เนื่องด้วยพลังของประสบการณ์ในเชิงพื้นที่ที่อาจมีผลต่อผู้ที่ทำงานเชิงนโยบายในภาพกว้าง รวมถึงไม่มีโอกาสเข้ามาใช้งานเป็นเวลานานจนเกิดความคุ้นเคย เหล่านี้จึงนับเป็นช่องว่างระหว่างการทำงานและความคิดในกรอบราชการที่ปฏิบัติการในชีวิตประจำวันได้เข้ามายืนยันการใช้พื้นที่เพื่อแก้ไขและผสานตัวเองระบบระเบียบที่บริบทของเมืองเตรียมไว้ให้

วิถีเมืองในประสบการณ์เชิงเวลา

เงื่อนไขความยุ่งยากในประสบการณ์เชิงพื้นที่ เป็นส่วนสำคัญต่อการยืนยันว่าพื้นที่บริเวณศาลปู่เสือยังคงเป็นป้ายรถเมล์อยู่เช่นเดิม หากแต่ประสบการณ์ในช่วงเวลาแห่งการรอคอยก็นับเป็นส่วนสำคัญอีกประการหนึ่ง ซึ่งสร้างความสงสัย (doubt) และความไม่แน่นอน (uncertain) และความคาดหวัง (hope) ให้กับชีวิตแบบเมือง การรอขึ้นรถเมล์ในบริเวณที่ศิริพรณคุ้นเคย นับเป็นช่วงเวลาแห่งความไม่แน่นอนได้ในตัวอย่างหนึ่ง ช่วงเวลาประมาณ 6.30 นาฬิกาจนถึง 7.00 นาฬิกาของเกือบทุกเช้าเป็นเวลาที่เธอมักจะออกมาจอดรถเมล์ใกล้ศาลปู่เสือเพื่อเดินทางไปทำงานอยู่เสมอ กล่าวได้ว่าประสบการณ์ในช่วงเวลาแห่งการรอคอยของเธอหล่อมลุ่มกันไปกับคนอื่น ๆ ที่มารอขึ้นรถเมล์ในบริเวณดังกล่าวร่วมกัน เนื่องจากบริษัทที่เธอทำงานตั้งอยู่บริเวณเขตหนองแขมของกรุงเทพมหานคร รถเมล์สาย 123 จึงเป็นรถเมล์สายเดียวที่วิ่งผ่านถนนพุทธมณฑลสายสองไปยังถนนเพชรเกษม จนกระทั่งถึงจุดหมายที่

สัมปทานการเดินรถเข้ามารองรับอุปสงค์ของการเดินทาง ทว่าการรอรถเมล์สายดังกล่าวหลังการปรับปรุงถนนกลับมาซึ่งความไม่แน่นอนยิ่งกว่าเดิม เพราะนอกจากเวลาออกรถที่ไม่มีกำหนดการแน่นอน อีกทั้งยังทิ้งช่วงค่อนข้างยาวนานแล้ว การต้องลุ้นว่ารถเมล์สายดังกล่าวจะจอดรับที่ป้ายเดิมหรือป้ายใหม่ รวมถึงตนเองจะตกเที่ยวรถที่กำลังจะมาถึงหรือไม่ ยังเป็นความไม่แน่นอนในอีกทစ်หนึ่ง การไปทำงานให้ทันเวลาเช้างาน คือเวลา 8.00 นาฬิกา สำหรับผู้รอรถเมล์อย่างเธอจึงมีปัจจัยของความสงสัยและความคาดหวังปะปนกันไป

หนทางหนึ่งของการปลื้มตัวออกจากการรอคอยที่ไม่แน่นอนคือการทำให้ความแน่นอนมีความเสถียรยิ่งขึ้นเท่าที่จะเป็นไปได้ จากประสบการณ์ร่วมในช่วงเวลาของการรอคอย ส่งผลให้ศิริพรรณ สิริขวัญ ลัดดาวลัย และพีรยา ตลอดจนผู้ใช้รถเมล์คนอื่น ๆ จับกลุ่มพูดคุยถึงสถานการณ์ของป้ายรถเมล์ในขณะรอรถเมล์ร่วมกันตามที่โอกาสเอื้ออำนวย จนกระทั่งการจับกลุ่มพูดคุยกันเกือบทุกเช้าเป็นที่สังเกตเห็นโดยแมนซึ่งมักจะออกมาบอชวู้เสื่อที่ศาลในช่วงเช้าอยู่เสมอ โดยหลังจากที่เขาพอจะรับทราบปัญหาจากการเข้าร่วมพูดคุยกับกลุ่มผู้ใช้งานระบบขนส่งมวลชนดังกล่าวอยู่หลายครั้ง แมนจึงมีความคิดที่จะให้ความช่วยเหลือผู้ใช้บริการรถเมล์เหล่านี้ รวมไปถึงคนอื่น ๆ ที่อาจเข้ามาขึ้นรถเมล์ในบริเวณดังกล่าวเท่าที่เขาพอจะทำได้ การจับกลุ่มพูดคุยและแลกเปลี่ยนประสบการณ์ในสถานการณ์ซึ่งประกอบไปด้วยความสงสัยและความคาดหวังในการรอคอย จึงกลายเป็นเหตุการณ์หนึ่งที่น่าไปสู่การทำให้ความแน่นอนในการรอคอยมีความเสถียรยิ่งขึ้นผ่านการสร้างที่นั่งพักเพื่อช่วยให้กลุ่มผู้ใช้รถเมล์ได้นั่งพักตามโอกาส ทั้งยังมีรูปปลั๊กชนิดโดยรวมล้อเลียนไปกับศาลานั่งรอรถเมล์ตามปกติอีกด้วย ประสบการณ์เชิงเวลาของความสงสัยและความคาดหวังในการรอคอยสำหรับกรณีดังกล่าวถึงนี้ จึงไม่ใช่แค่เพียงการรอคอยที่แน่นิ่งอันปราศจากการกระทำ หากแต่เป็นการรอคอยที่ก่อรูปวัตถุ

สภาวะอย่างป้ายรถเมล์จำแลงขึ้นมาเป็นรูปร่างจากเสียงบ่นพิมพ์และการออกแรงสนับสนุนของผู้คนในพื้นที่ เพื่อบรรเทาปัจจัยของการรอคอยโดยตัวของมันเองในทางหนึ่ง ประสบการณ์เชิงเวลาในขณะรอคอยจึงอาจนับได้ว่าเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีส่วนให้การสร้างป้ายรถเมล์จำแลงเกิดขึ้นบนบาทวิถีของถนนพุทธรมณทลสายสองพร้อม ๆ กับประสบการณ์เชิงพื้นที่

ป้ายรถเมล์กายสิทธิ์กับการเมืองในชีวิตประจำวัน

หากระบบขนส่งมวลชนสาธารณะอย่างรถเมล์เป็นโครงสร้างพื้นฐานประเภทหนึ่งภายใต้การควบคุมจัดการโดยหน่วยงานราชการ ตั้งแต่การกำหนดสัมปทานเส้นทางเดินรถประจำทางและการกำหนดจุดรับส่งผู้โดยสาร การบริการดังกล่าวจึงสามารถนับได้ว่าเป็นสินค้าสาธารณะที่ให้บริการการเดินทางภายในพื้นที่เมือง เพื่อรองรับต่ออุปสงค์ในการเดินทางของผู้คนหมู่มาก ในภาพรวม ในหนังสือ *The Practice of Everyday Life* นั้น Michel de Certeau (1988) เห็นว่าบุคคลทั่วไปในสังคมอาจไม่ใช่ผู้บริโภคที่นิ่งนอนใจต่อสินค้าและบริการที่ตระเตรียมไว้ให้โดยเห็นว่าการควบคุมของพวกเขาเสมอไป หากแต่พวกเขาสามารถเป็นผู้บริโภคที่ตื่นตัวผ่านการดิ้นรนจัดการสิ่งต่าง ๆ ในระดับชีวิตประจำวันได้ การอยู่อาศัย การเดิน การพูด หรือแม้กระทั่งการพำนัก ซึ่งเป็นกิจกรรมสามัญของคนธรรมดา อาจแสดงให้เห็นปฏิสัมพันธ์บางอย่างกับการใช้อำนาจบริหารจัดการในภาพกว้าง อีกทั้งยังอาจมีจุดมุ่งหมายทางการเมืองแฝงเร้นอยู่ได้ หากหันมาให้ความสนใจร่อยรอยของคนธรรมดาเหล่านี้ การปรากฏตัวของป้ายรถเมล์จำแลงบริเวณถนนพุทธรมณทลสายสองภายใต้ปฏิบัติการของผู้บริโภคสินค้าสาธารณะอย่างบริการรถเมล์ จึงฉายภาพของความไม่นิ่งนอนใจต่อสถานการณ์ความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นโดยเห็นการควบคุม อันส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตประจำวันของพวกเขา

ในหนังสือเล่มเดียวกัน เดอ แซร์โท ได้อธิบายปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจของการควบคุมจัดการกับการดิ้นรนจัดการผ่านความแตกต่างของยุทธศาสตร์ (strategy) และกลวิธี (tactic) กล่าวคือ ยุทธศาสตร์เป็นกรอบการควบคุมจัดการโดยกว้างอันมีวัตถุประสงค์เชิงสถาบัน เช่นความเป็นระบบระเบียบและผลประกอบการ เช่นนี้เอง การจัดการในเชิงยุทธศาสตร์จึงให้ภาพของการใช้อำนาจควบคุมในภาพกว้างผ่านการวางแผนเพื่อบรรลุจุดมุ่งหมาย ในขณะที่กลวิธีเป็นการกระทำในระดับชีวิตประจำวันของบุคคลธรรมดา ซึ่งไม่ได้เป็นผลมาจากการวางแผน หากแต่วางอยู่บนสถานการณ์เฉพาะหน้าและโอกาสที่เหมาะสม การจัดการในเชิงกลวิธีจึงวางอยู่ตรงข้ามกับการจัดการเชิงยุทธศาสตร์ นั่นคือการแสดงอำนาจดิ้นรนต่อการควบคุมที่ครอบทับลงมาโดยมีบริบทบางประการเป็นแรงขับ กลวิธีจึงมีนัยสำคัญในฐานะที่เป็นหนทางอันปราดเปรื่องซึ่งคนธรรมดาใช้ต่อกับผู้มีอำนาจที่เข้ามากำหนดกรอบการใช้ชีวิตของพวกเขา (de Certeau 1988, 36-37) ป้ายรถเมล์จำแลงซึ่งเกิดขึ้นจากปฏิบัติการของผู้คนภายในพื้นที่จึงมีลักษณะชัดเจนอยู่เป็นการเมืองต่ออำนาจของคณะกรรมการปักจุด ซึ่งกำหนดให้พื้นที่ห่างออกไปกว่า 170 เมตรเป็นป้ายรถเมล์ตามปกติ

เงื่อนไข่อีกประการหนึ่งคือการที่วัตถุประสงค์ของป้ายรถเมล์จำแลงได้เข้าไปพัวพันกับการใช้ชีวิตที่ซุกซมของผู้คนบริเวณบาทวิถี โดยกล่าวได้ว่าพื้นที่ที่ถูกกำหนดในกรณีนี้ เดิมทีคือการที่คณะกรรมการปักจุดได้เปลี่ยนตำแหน่งป้ายรถเมล์เดิมให้กลายเป็นบาทวิถีที่ไม่อาจทำหน้าที่ดั้งเดิมได้อีก ผ่านการกำหนดจุดใหม่ของป้ายรถเมล์ให้ไกลออกไป พื้นฐานความต้องการของผู้ใช้งานอย่างความสะดวกสบาย ความเคยชิน และแน่นอนในการรอคอยซึ่งมีอยู่แต่เดิมจึงหยุดชะงักลงด้วยการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวหลังจากที่มีการปรับปรุงถนน การยืนยันการใช้งานจุดรถเมล์จนกระทั่งมีการสร้างป้ายรถเมล์จำแลงในเชิงกายภาพขึ้นมาได้นำไปสู่สภาวะที่ขัดกันกับการใช้งานพื้นที่บาทวิถีที่ตามปกติ

แล้วไม่อาจทำหน้าที่เดิมได้อีก การยืนยันการใช้จตุรอรณเมล์เดิมอย่างต่อเนื่อง ดังที่ได้นำเสนอไปในข้างต้นนี้ จึงอาจมองได้ว่าเป็นการผลิตสร้าง ความหมายให้กับพื้นที่เพื่อเปลี่ยนบาทวิถีที่ว่างเปล่าให้กลายเป็นป่าयरณเมล์ในทางปฏิบัติ การยืนยันการใช้พื้นที่บาทวิถีในฐานะที่เป็นป่าयरณเมล์จำแลง จึงเป็นกระบวนการผลิตความสัมพันธ์เชิงพื้นที่ที่พยายามเปลี่ยนผ่านพื้นที่กายภาพอย่างบาทวิถี ด้วยพื้นที่ทางความคิดซึ่งยังดำรงอยู่ในความรู้สึกนึกคิดของผู้คน จนเกิดเป็นพื้นที่ทางสังคม (social space) ที่ผู้คนในบริเวณดังกล่าวรับรู้ร่วมกัน หรือก็คือป่าयरณเมล์จำแลงขึ้นมา นอกจากนี้ การสร้างป่าयरณเมล์จำแลงขึ้นมาในความสัมพันธ์เชิงพื้นที่อันเป็นกระบวนการสร้างภาพแสดงแทนจากการใช้ความคิดและสภาพทางวัตถุเพื่อเปลี่ยนพื้นที่ทางสังคมไปสู่รูปแบบของพื้นที่ที่เป็นเป้าประสงค์ อย่างการเปลี่ยนบาทวิถีที่ว่างเปล่าให้กลายเป็นป่าयरณเมล์ ซึ่งรับรู้ได้ร่วมกันเช่นนี้ ยังมีส่วนสะท้อนให้เห็นการดำเนินชีวิตที่ประกอบขึ้นมา จากประสบการณ์และการสร้างความหมายต่อพื้นที่ด้วยเช่นกัน ความสามารถ ในการใช้งานป่าयरณเมล์จำแลงได้เสมือนป่าयरณเมล์ตามปกติในท้ายที่สุด จึงเป็นผลมาจากการยืนยันพื้นที่ผ่านการสร้างความหมายใหม่ทับซ้อนลงไปบน ความหมายอันว่างเปล่าของบาทวิถีที่หน่วยงานราชการเป็นผู้กำหนด

นอกเหนือไปจากนิยามของป่าयरณเมล์กายสิทธิ์ในความหมายของอริบตีแล้ว กำเนิดของป่าयरณเมล์จำแลงซึ่งผู้ใช้งานผูกโยงตำแหน่งรณเมล์เข้ากับ ศาลปู่เสื่อมานั้นนาน รวมถึงมีการสร้างป่าयरณเมล์จำแลงซึ่งมีปู่เสื่อเป็นเหตุ บูชาของผู้สร้าง ก็อาจนับได้ว่าป่าयरณเมล์จำแลงดังกล่าวแสดงความกายสิทธิ์ เฉพาะตัวในอีกแบบเช่นกัน ป่าयरณเมล์กายสิทธิ์บนถนนพุทธมณฑลสายสอง ในฐานะโครงสร้างพื้นฐานของระบบขนส่งมวลชนสาธารณะจึงเกิดขึ้นผ่าน ปฏิบัติการทางสังคมโดยกลวิธีของบุคคลธรรมดาทั่วไป อีกทั้งความกายสิทธิ์ ของป่าयरณเมล์ที่ผูกโยงกับศาลปู่เสื่อยังทำให้สถานภาพของป่าयरณเมล์จำแลงยังคงดำรงอยู่มาจนปัจจุบันผ่านการเชื่อมถึงกันของระบบบริการขนส่งมวลชน สาธารณะ ซึ่งทำงานผ่านความเข้าใจร่วมกันของคนขับรณเมล์ซึ่งเป็นผู้ให้บริการ

เชื่อมสู่ระบบ

อนึ่ง เมื่อหันมาพิจารณาที่ฝั่งคนขับรถเมล์ซึ่งมีส่วนในปฏิบัติการอีกด้านหนึ่ง โดยสัมพันธ์กับการทำให้ป้ายรถเมล์จำแลงทำหน้าที่ได้อย่างสมฤทธิ์ผลแล้ว สมศักดิ์และอดิเรก คนขับรถเมล์สาย 79 ในสังกัดองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้ให้ข้อมูลว่า ในช่วงที่ปรับปรุงถนนเสร็จใหม่ๆ พวกตนทราบดีว่าบริเวณศาลปู่เสือเป็นจุดรอรถที่สำคัญ แต่ก็ไม่ต้องการจอดรับส่งผู้โดยสารเพราะมีกฎหมายและระเบียบงานคอยห้ามไว้ หากฝ่าฝืนจะถูกปรับและทำโทษ ตามที่ปรากฏในข้อบังคับว่าด้วยวินัยพนักงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่ระบุว่า “พนักงานจะต้องรักษาวินัยโดยเคร่งครัด และปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ตลอดจนคำสั่งด้วยความซื่อสัตย์สุจริตเสมอ” อย่างไรก็ตามที่พวกตนจอดรับทุกวันนี่เพราะ “เป็นป้ายรถเมล์หลักที่มีคนขึ้นลงอยู่มาก เมื่อมีคนใช้งานสม่าเสมอ มีที่นั่งเป็นกึ่งจะลักษณะก็อาจจะลุ่มอล่วยให้ได้จากการตีความขอกฎหมาย” อีกทั้งป้ายรถเมล์จำแลงที่ทำการศึกษานี้ยังถือได้ว่าเป็นป้ายไม่ตันก็ท้ายของเส้นทางเดินรถอยู่แล้ว คนที่ขึ้นลงรถเมล์บริเวณป้ายรถเมล์นี้จึงมีเฉพาะคนในพื้นที่ที่เข้าใจความจำเป็นของสถานการณ์ที่เป็นอยู่

กฎหมายที่อดิเรกกล่าวถึงในแง่ของการตีส่วนตนความคือพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยในมาตราที่ 88 ระบุไว้ว่า ผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกคนโดยสารต้องหยุดรถและส่งคนโดยสารที่เครื่องหมายหยุดรถประจำทาง หรือ ณ สถานที่ตามที่ตกลงกันไว้แล้วแต่กรณี โดยในกรณีของป้ายรถเมล์จำแลงนี้ พวกตนอาจอาศัยการตีความว่าเป็นสถานที่ตกลงกันได้ก็ได้ ศักยภาพของป้ายรถเมล์ซึ่งทำงานผ่านภาพแสดงแทนของพื้นที่จึงเป็นช่องทางหนึ่งที่เกิดการตีความของผู้ปฏิบัติหน้าที่ในระบบขนส่งมวลชน การพิจารณาวัตถุสภาพของป้ายรถเมล์จำแลงในฐานะเขตวัตถุขึ้นหนึ่ง โดยอ้างอิงและล้อเลียนไปกับป้ายรถเมล์ปกติ จึงแสดงให้เห็นผ่านปฏิบัติการในการสร้างให้ความหมาย

และใช้งานป้ายรถเมล์ของผู้คนในพื้นที่ ซึ่งประสานกันกับปฏิบัติการของ ผู้ให้บริการระบบขนส่งมวลชน ความเป็นไปได้ในการทำงานได้อย่างปกติของ ป้ายรถเมล์จำแลงจึงวางอยู่บนการเชื่อมประสานกันของโครงสร้างพื้นฐาน โดยการทำงานรับส่งกันในฐานะทางเข้าสู่ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของ คนในพื้นที่ โดยไม่ยี่หระต่อปัญหาการจัดการเชิงโครงสร้างของระบบราชการ แต่อย่างใด

สรุป

ดังอภิปรายมานี้ กล่าวได้ว่าสถานการณ์ที่ป้ายรถเมล์จำแลงเกิดขึ้น เป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงตำแหน่งของจุดรถประจำทางหลังจากการ ปรับปรุงถนนพุทธมณฑลสายสองสิ้นสุดลง โดยยุทธศาสตร์ของการจัดระบบ การจราจรใหม่ภายหลังการปรับปรุงถนนเป็นปฏิบัติการที่มุ่งจัดการในภาพกว้าง ผ่านการกำหนดจากระยะและเส้นทางในสัมปทานการเดินรถจากแผนที่ ในขณะที่เดียวกัน หน่วยงานที่ปฏิบัติหน้าที่สร้างป้ายรถเมล์ในพื้นที่จึงต้องสร้าง ป้ายรถเมล์ใหม่ตามจุดที่ถูกกำหนดไว้ ทั้งนี้ก็เพื่อป้องกันภาระความรับผิดชอบ ที่อาจเกิดขึ้นตามมาภายหลัง อย่างไรก็ตาม การเดินทางผ่านโครงสร้างพื้นฐานของ ระบบขนส่งมวลชนอย่างรถเมล์ในวิถีชีวิตของผู้คน ซึ่งวางอยู่บนประสบการณ์ เชิงพื้นที่และเวลาของเมือง อาทิ ความคุ้นเคย ความสะดวก และความแน่นอน ในการรอคอย ได้เปลี่ยนแปลงไปหลังการปรับปรุงถนนเสร็จสิ้นลง เช่นนี้เอง อาจกล่าวได้ว่าป้ายรถเมล์ที่ถูกกำหนดตำแหน่งใหม่และสร้างขึ้นในภายหลัง ไม่สอดคล้องกับอุปสงค์ในการเดินทางของผู้คนในบริเวณดังกล่าว อีกทั้งยังทำให้ การเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนอย่างรถเมล์มีความยุ่งยากขึ้นอีกด้วย

ชีวิตการเดินทางในระบบขนส่งสาธารณะที่เปลี่ยนแปลงไปจาก ยุทธศาสตร์การควบคุมจัดการของเมือง ได้นำไปสู่ปฏิบัติการสร้างป้ายรถเมล์ ขึ้นมาใหม่บนพื้นที่บาทวิถีใกล้กับศาลปู่เสื่อ ซึ่งเคยเป็นป้ายรถเมล์จุดเดิม

การผสมกันของแผ่นปูน ดั้งสี กั้นสาด และม้านั่งหินอ่อน ตลอดจนป้ายไวเนล โฆษณา ส่งผลให้องค์ประกอบเหล่านี้เกิดเป็นเขตวัตถุของป้ายรถเมล์ ซึ่งนับเป็น ร่างจำแลงให้กับป้ายรถเมล์เดิมซึ่งถูกรื้อถอนออกไป ปฏิบัติการสร้างป้ายรถเมล์ ขึ้นมาใหม่ในจุดที่เคยเป็นป้ายรถเมล์เดิมเช่นนี้แสดงให้เห็นการเมืองในชีวิต ประจำวันของผู้คนต่อการสร้างความหมายให้กับพื้นที่ส่วนหนึ่งของบาทวิถี ทั้งนี้ ก็เพื่อยืนยันว่าพื้นที่บริเวณดังกล่าวยังนับเป็นจุดรถเมล์อยู่ไม่ใช่พื้นที่บาทวิถี อันว่างเปล่าที่ถูกกำหนดขึ้นใหม่หลังการปรับปรุงถนนเสร็จสิ้น การดัดนรจัด การเช่นนี้จึงนับเป็นกลวิธีที่คนทั่วไปพยายามต่อสู้ช่วงชิงความหมายกับระบบ การจัดการพื้นที่ในภาพกว้าง ผ่านการทำให้จุดรถเมล์เดิมที่ถูกรื้อถอนไปแล้ว มีสภาพทางวัตถุเกิดขึ้น และใช้สภาพทางวัตถุดังกล่าวต่อรองในปฏิบัติการของ ผู้ใช้งานป้ายรถเมล์และผู้ให้บริการรถเมล์บนถนนพุทธมณฑลสายสอง

ตำแหน่งของป้ายรถเมล์เดิมซึ่งยึดโยงอยู่กับศาลปู่เสือ ตลอดจนเป็นที่มา ของการนำวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ มาประกอบเข้าด้วยกันเป็นป้ายรถเมล์จำแลง ได้ แสดงให้เห็นถึงการทำให้วัตถุสภาวะที่เกิดขึ้นของป้ายรถเมล์จำแลงสามารถ เชื่อได้ว่าเป็นป้ายที่ใช้งานได้จริงและเชื่อมกับระบบขนส่งมวลชนได้ในที่สุด ศักยภาพกระทำที่เกิดขึ้นของป้ายรถเมล์เช่นนี้จึงแสดงให้เห็นความกายสิทธิ์ ของป้ายในบริบทเฉพาะของสถานการณ์ที่จำเป็นต่อชีวิตการเดินทางในระบบ ขนส่งมวลชน สถานการณ์ว่าด้วยการเกิดขึ้นของป้ายรถเมล์ดังกล่าวจึงเป็นผล มาจากปัญหาการจัดการภายในการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของหน่วยงาน ราชการตั้งแต่ระดับรัฐจนถึงท้องถิ่น อีกทั้งการจัดการที่เกิดขึ้นยังไม่สัมพันธ์กับ การใช้งานในพื้นที่จริงอีกด้วย คนทั่วไปซึ่งเป็นผู้ใช้งานจึงร่วมกันในปฏิบัติการ สร้างป้ายรถเมล์และยืนยันการใช้ตำแหน่งป้ายรถเมล์เดิมก่อนการปรับปรุง ถนนอย่างต่อเนื่องเพื่อจัดวางตนเองในตำแหน่งที่ประสานกับการให้บริการได้ ร่างจำแลงของป้ายรถเมล์เดิมจึงปรากฏขึ้นในฐานะวัตถุทางการเมืองอันเป็น ประจักษ์พยานชีวิตประจำวันในระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ท่ามกลางปัญหา

ความไม่สอดคล้องกันของรัฐ ทั้งถื่น และวิถีชีวิตประจำวันของผู้คน แต่อย่างไรก็ดี ในขณะที่ป้ายรถเมล์จำแลงแสดงความกายสิทธิ์ผ่านการใช้งานใช้เชื่อมต่อกับการให้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะได้อย่างมีประสิทธิภาพ ความกายสิทธิ์นั้นก็ดับบังการมีอยู่ของปัญหาโครงสร้างการบริหารจัดการ ผ่านการทำให้ความยุ่งยาก ความไม่สะดวก และความไม่แน่นอนในการรอคอย ซึ่งเป็นผลลัพธ์จากปัญหาดังกล่าว อันตรธานไปจากความรับรู้และความจำเป็นในการแก้ไขปัญหาอย่างตรงไปตรงมาด้วยเช่นกัน

บรรณานุกรม

- จักรกริช สังขมณี. 2560. “ชาติพันธุ์วรรณาว่าด้วยโครงสร้างพื้นฐาน.” *วารสารธรรมศาสตร์* 36 (2): 33-57.
- ประเสริฐ แรงกล้า. 2560. “การเคลื่อนย้ายศึกษา: ระบบที่ซับซ้อน ความเป็นการเมือง และความเป็นไปได้.” *รัฐศาสตร์สาร* 38 (3): 130-158.
- พนิต ภูจินดา. 2556. *ความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับระบบขนส่งมวลชน*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- de Certeau, Michel. 1988. *The Practice of Everyday Life*, translated by Steven Randall. California: University of California Press.
- Lefebvre, Henri. 1991. *The Production of Space*, translated by Donald Nicholson-Smith. Oxford: Blackwell.
- Miller, Daniel. 2005. *Materiality*. Durham: Duke University Press.
- Star, Susan Leigh and James R. Griesemer. 1989. “Institutional Ecology, ‘Translations’ and Boundary Objects: Amateurs and Professionals in Berkeley’s Museum of Vertebrate Zoology, 1907-39.” *Social Study of Science* 19 (3): 387-420.
- Star, Susan Leigh. 1999. “The Ethnography of Infrastructure.” *American Behavioral Scientist* 43 (3): 377-391.
- Westbrook, David A. 2008. *Navigators of the Contemporary: Why Ethnography Matters*. Chicago: University of Chicago Press.