

จะลงตรงไหน  
ตะโกนดังๆ !!  
ไม่ต้องอาย

การเคลื่อนย้ายและความสัมพันธ์ในเมือง:  
กรณีศึกษาการต่อสู้โดยสารประจำทาง  
ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล

Urban Mobility and Social Relationships:  
A Case Study of Passenger Vans  
in Bangkok Metropolitan Region

ณปภัช สิริเกษมชัย

Napaphat Sirikasemchai

สาขามานุษยวิทยา คณะสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา มหาวิทยาลัย  
ธรรมศาสตร์ กรุงเทพมหานคร 10200

Faculty of Sociology and Anthropology, Thammasat University,  
Bangkok, 10200, Thailand

\*Corresponding author E-mail: n.sirikasemchai@gmail.com

Received: July 8, 2022

Revised: November 17, 2022

Accepted: February 7, 2023

## บทคัดย่อ

การศึกษานี้ต้องการที่จะทำความเข้าใจรถตู้โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลในอีกแง่มุมหนึ่งผ่านประสบการณ์ในชีวิตประจำวันของผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางฯ เป็นประจำที่ทำให้การเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางฯ มีความหมายแตกต่างจากระบบขนส่งในรูปแบบอื่นที่มีในกรุงเทพฯ และปริมณฑล แสดงให้เห็นถึงกิจกรรมเมืองและความสัมพันธ์ทางสังคมที่รถตู้โดยสารประจำทางฯ เข้าไปเกี่ยวข้องและวิธีการที่รถตู้โดยสารประจำทางฯ รองรับชีวิตคนเมือง/ชีวิตแบบเมืองตลอดจนความสัมพันธ์ระหว่างชนเมือง-ในเมืองที่มีรถตู้เป็นส่วนหนึ่งในการประกอบสร้างขึ้น ด้วยมุมมองทางมานุษยวิทยาที่เกี่ยวข้อง ผ่านการสังเกตการณ์และมีส่วนร่วมกับการใช้รถตู้โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ประกอบกับการสัมภาษณ์ผู้ใช้รถตู้โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลเป็นประจำ โดยไม่กำหนดหรือจำกัดเพียงเส้นทางรถโดยสารฯ สายใดสายหนึ่ง จำนวน 5 คน

**คำสำคัญ:** รถตู้โดยสารประจำทาง, กรุงเทพฯ และปริมณฑล, การเคลื่อนย้าย, เมือง, ระบบขนส่ง

## Abstract

The research aims to answer how the passenger vans participate in city life and the different meanings between traveling by the passenger vans and other transportation in the Bangkok Metropolitan Region. To show urban activities, social relationships, and the daily experiences of passengers that the passenger vans get involved as moving agents as well as the relationship between the suburbs and the city where the passenger vans are part of the construction through the participant observation method and interview with 5 passengers who frequently use the passenger vans in the Bangkok Metropolitan Region with relevant anthropological theories.

**Keywords:** Passenger Vans, Bangkok Metropolitan Region, Mobility, City, Transportations

## ที่มาและความสำคัญ

รถตู้โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (รถตู้โดยสารประจำทางฯ) เป็นการเดินทางรูปแบบหนึ่งที่มีส่วนสำคัญในการเชื่อมต่อและครอบคลุมถึงแต่ละพื้นที่ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลให้บริการผู้คนประมาณ 230,000 คน/วัน เฉลี่ยเส้นทางละ 2,090 คน/วัน หรือ 160 เที่ยว/วัน (13 คน = 1 เที่ยว)<sup>1</sup> ร่วมกับระบบขนส่งสาธารณะแบบประจำทาง ระบบขนส่งสาธารณะทางน้ำ ระบบขนส่งสาธารณะทางราง และระบบขนส่งสาธารณะไม่ประจำทางที่มีระบบโครงสร้างพื้นฐานไม่ว่าจะเป็นถนน ทางด่วน ระบบราง ท่าเรือ รองรับอยู่อย่างมากมายและมีแผนก่อสร้างเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากแผนการพัฒนาต่าง ๆ จากรัฐบาลที่มุ่งเน้นให้กรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางในการเดินทางของประเทศไทยและเชื่อมต่อพื้นที่ต่าง ๆ โดยเฉพาะพื้นที่ในเขตปริมณฑล ซึ่งทำให้เห็นว่ากรุงเทพฯ ไม่ได้เป็นเมืองที่อยู่อย่างโดดเดี่ยวแต่สัมพันธ์กับพื้นที่รอบข้างผ่านการเดินทางของผู้คน กิจกรรม และวิถีชีวิตต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับพวกเขาเหล่านั้น โครงข่ายการเดินทางที่ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพฯ จึงเป็นจุดเชื่อมต่อพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑลอย่างแนบแน่นเพื่อให้ผู้คนได้เข้าไปก่อให้เกิดหรือมีส่วนร่วมกับการกิจกรรมเมืองได้เช่นเดียวกัน

รถตู้โดยสารประจำทางฯ เป็นรูปแบบขนส่งสาธารณะที่รองรับผู้โดยสารที่มีระยะการเดินทางจากต้นทางถึงปลายทางที่ค่อนข้างยาว โดยมักมีจุดจอดตามข้อสายรถที่มักจะยึดตามพื้นที่หรือบริเวณที่อาจเรียกได้ว่าเป็นหัวเมืองฝั่งเหนือ ได้ ตะวันออก หรือตะวันตกของกรุงเทพฯ เช่น ห้างพาต้า ปิ่นเกล้า-มหาวิทยาลัยมหิดล (ศาลายา), สนามหลวง-อำเภอบางใหญ่, มินิบูรี-หนองจอก, บางนา-บางบ่อ ฯลฯ และสามารถเข้าถึงได้ง่ายตามสถานที่สำคัญ และพื้นที่ชุมชนต่าง ๆ ทั้งสถานีขนส่ง ห้างสรรพสินค้า สถานศึกษา ซอยทางแยกสำคัญ ฯลฯ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้คนสามารถเดินทางไปยังสถานที่ที่อยู่/ผ่านในเส้นทางที่กำหนดได้ทั้งในบริเวณในเมืองและชานเมือง กรุงเทพฯ ตลอดจนสามารถให้บริการได้ในเส้นทางระยะสั้น ระยะยาว หรือเส้นทางด่วนที่อยู่ในพื้นที่ให้บริการที่กำหนด

ผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางฯ โดยส่วนใหญ่สามารถเดินทางถึงจุดหมายปลายทางได้โดยไม่จำเป็นต้องต่อรถโดยสารประเภทอื่น ๆ และมักใช้รถตู้โดยสารประจำทางฯ เดินทางไปโรงเรียน/มหาวิทยาลัย ไปทำงาน/ทำธุระเป็นหลักโดยส่วนใหญ่จะให้บริการช่วงเวลา 06.00-22.00 น. (องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ 2564) การให้บริการจึงค่อนข้างครอบคลุมต่อความต้องการในการเดินทางของผู้คนหรือประมาณ 16 ชั่วโมง/วัน และค่าโดยสารไปตามระยะทางการเดินทางตามอัตราที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดไว้หรือประมาณ 15-60 บาท (กรมการขนส่งทางบก 2562) จึงสามารถช่วยลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางได้ทั้งในการเดินทางในระยะทางสั้นและยาวซึ่งสามารถพบเห็นได้ทั่วไปโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนในช่วงเช้า-เย็นของวันทำงานที่รถตู้โดยสารประจำทางฯ มักจะถูกจับจองเต็มทุกที่นั่งอย่างรวดเร็วรวมถึงปริมาณผู้คนที่รอใช้บริการก็หนาแน่นอย่างเห็นได้ชัด อีกทั้งจากการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการโดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (2564) ยังพบว่า ผู้ใช้บริการมีความผูกพันกับรถตู้โดยสารประจำทางฯ ค่อนข้างมาก พวกเขารู้สึกคุ้นเคยกับบริการของรถตู้โดยสารประจำทางฯ มาอย่างยาวนาน เลือกใช้บริการของรถตู้โดยสารประจำทางฯ อย่างสม่ำเสมอ และผู้ที่ใช้บริการเป็นประจำเหล่านั้นมักแนะนำให้ผู้อื่นเดินทางด้วยบริการของรถตู้โดยสารประจำทางฯ ตลอดจนเลือกใช้บริการของรถตู้โดยสารประจำทางฯ ก่อนการเดินทางวิธีอื่น

สิ่งเหล่านี้แสดงให้เห็นว่า รถตู้โดยสารประจำทางฯ ไม่ได้เป็นเพียงยานพาหนะที่ผู้คนใช้ในการเดินทางเท่านั้น แต่ยังอยู่ในฐานะวัตถุที่เป็นตัวแทนในการเคลื่อนย้าย เป็นส่วนเชื่อมต่อกับกิจกรรมเมือง หรือเป็นผู้กระทำการร่วมกันในชีวิตประจำวันของผู้คนในเมือง ทะลุทะลวงผ่านโครงสร้างเมืองใหญ่ สร้างความสัมพันธ์ของผู้คนกับพื้นที่ต่าง ๆ และวัตถุที่เกี่ยวข้องกันในพื้นที่เหล่านั้น รวมถึงมีความหมายในตัวเองมากไปกว่าเป็นการเดินทางที่ช่วยลดค่าใช้จ่ายและช่วยถึงจุดหมาย

ได้อย่างรวดเร็วท่ามกลางความหลากหลายของผู้คนและระบบขนส่งอื่น ๆ ในกรุงเทพฯ ผู้ศึกษาจึงต้องการที่จะสำรวจและทำความเข้าใจรถตู้โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลในอีกแง่มุมหนึ่งผ่านประสบการณ์ในชีวิตประจำวันของผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางฯ เป็นประจำที่ทำให้การเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางฯ มีความหมายแตกต่างจากระบบขนส่งในรูปแบบอื่นที่มีในกรุงเทพฯ และปริมณฑลแสดงให้เห็นถึงกิจกรรมเมืองและความสัมพันธ์ทางสังคมที่รถตู้โดยสารประจำทางฯ เข้าไปเกี่ยวข้อง และวิธีการที่รถตู้โดยสารประจำทางฯ รองรับชีวิตคนเมือง/ชีวิตแบบเมือง ตลอดจนความสัมพันธ์ระหว่างชานเมือง-ในเมืองที่มีรถตู้โดยสารประจำทางฯ เป็นส่วนหนึ่งในการประกอบสร้างขึ้น

การศึกษาครั้งนี้ผู้ศึกษาทำการศึกษาด้วยการสังเกตการณ์และมีส่วนร่วมกับการใช้รถตู้โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลประกอบกับการสัมภาษณ์ผู้ใช้รถตู้โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลเป็นประจำ โดยไม่กำหนดหรือจำกัดเพียงเส้นทางรถโดยสารสายใดสายหนึ่งจำนวน 5 คน เกี่ยวกับประสบการณ์การใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางฯ เหตุผลในการเลือกใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางฯ ความเป็นส่วนหนึ่งกับเมืองและการมีส่วนร่วมในเมือง และการเชื่อมต่อพื้นที่ชานเมือง-ในเมือง และบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้องทั้ง บทความงานวิจัย วิทยานิพนธ์ ตลอดจนเอกสารแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

## กรอบแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาการเคลื่อนย้ายในเมืองจำเป็นต้องให้ความสำคัญไปที่การศึกษาการเดินทางในชีวิตประจำวันผ่านกระบวนการเคลื่อนย้ายทางมานุษยวิทยา หรือ mobility turn ที่ครอบคลุมทั้งการย้ายถิ่นฐาน การท่องเที่ยว ระบบการขนส่ง และการเคลื่อนไหวขนาดเล็กในชีวิตประจำวันที่เกิดขึ้นจากการเกิดขึ้นของโลกาภิวัตน์และแนวคิดหลังสมัยใหม่ตั้งแต่ต้นทศวรรษ 2000 ซึ่งให้ความสำคัญกับปฏิสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของมนุษย์รูปแบบใหม่และความเชื่อมโยงของผู้คนและสิ่งต่าง ๆ ทั่วโลกที่เกิดขึ้นพร้อมกัน ให้ความสนใจกับวิธีการมากมายที่ผู้คน สถานที่ และสิ่งต่าง ๆ กลายเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายและการเชื่อมโยงที่หลากหลาย โดยมองว่าการเคลื่อนไหวของผู้คน สิ่งของ และความคิดเป็นลักษณะสำคัญของชีวิตทางวัฒนธรรม (Norum 2020, Salazar et al. 2019)

การศึกษาเชิงชาติพันธุ์วรรณาตามมุมมองในกระบวนการเคลื่อนย้ายในชีวิตประจำวันจำเป็นต้องเปิดเผยให้เห็นถึงประสบการณ์การเดินทางและสภาพแวดล้อมที่อยู่ระหว่างการเดินทางเหล่านั้น โดยอาจให้ความสำคัญกับการมองการเคลื่อนย้ายในฐานะวัตถุศึกษาในตัวเองซึ่งสามารถช่วยทำความเข้าใจประสบการณ์ในการเดินทางเคลื่อนไหวของมนุษย์เชื่อมโยงกับการรับรู้ (ประสาทสัมผัส) บริบททางสังคมและสภาพแวดล้อม (Vergunst 2011 อ้างใน Salazar et al. 2019) พิจารณาร่วมกับมุมมองเชิงวัฒนธรรมตามแนวคิด “วัฒนธรรมการเคลื่อนย้าย” (mobile culture) ที่มองว่าการเดินทางได้เปิดโอกาสให้ผู้เดินทางสร้างรูปแบบความสัมพันธ์ที่มีความหมาย สร้างกิจวัตรและนิสัย สร้างโอกาสในการพบปะและรักษาความสัมพันธ์ ทั้งยังเป็นพื้นที่ในการแสดงอัตลักษณ์ ตัวตน อารมณ์ และเพศ แสดงให้เห็นถึงความซับซ้อนของปฏิสัมพันธ์กับพื้นที่ในเมืองพื้นที่อื่น ๆ และความสัมพันธ์และประสบการณ์กับชุมชนที่การเดินทางสร้างขึ้น (Vannini 2010)

ในแง่นี้ การขนส่งและรูปแบบการเดินทางจึงไม่เป็นเพียงเครื่องมือสำหรับการเคลื่อนย้าย แต่เป็นสถานที่ที่มีความหมายและเป็นสภาพแวดล้อมทางวัฒนธรรมในตัวเอง ชีวิตของผู้คนจึงไม่ได้เป็นเพียงสิ่งที่เกิดขึ้นในสถานที่ที่หยุดนิ่ง แต่ยังเป็นสื่อกลางที่หมุนเวียนระหว่างสถานที่ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญของการมีส่วนร่วมในทางปฏิบัติกับโลกที่สร้างความเข้าใจในตนเองและผู้อื่น ในที่สุด “being on the move” จึงเป็นสภาพชีวิตประจำวันร่วมสมัยที่สำคัญในเมืองและควรได้รับการตีความใหม่ โดยการศึกษาการเคลื่อนย้ายสามารถทำได้ 4 รูปแบบคือ (1) การศึกษาแบบสะท้อนจากตัวผู้ศึกษาด้วยประสบการณ์ต่อการเดินทางของตน การรับรู้ตนเอง ความสนใจในการเดินทางต่อ สถานที่ กลิ่น เสียง รูปแบบการเคลื่อนไหว ฯลฯ (2) การศึกษาการใช้เวลาและสถานที่จากการเดินทาง (3) การเดินทางที่สัมพันธ์กับโครงสร้างทางสังคมที่กำหนดวิถีการเดินทางของผู้คนไปจนถึงบรรทัดฐานการเดินทาง และวินัย หรือรูปแบบการเดินทางที่แตกต่างกัน และ (4) ศึกษาการเดินทางที่สะท้อนออกมาจากปัญหาในระบบขนส่ง เช่น ผลกระทบต่อสุขภาพ สภาพแวดล้อมที่ไม่พึงปรารถนา ความแปลกแยกทางสังคมที่เพิ่มขึ้น ประสิทธิภาพของการเป็นสื่อกลางในการเชื่อมต่อของระบบคมนาคม ผลกระทบต่อเมืองและเศรษฐกิจ ฯลฯ (Vannini 2010)

แนวคิดวัฒนธรรมการเคลื่อนย้ายจึงสนใจศึกษาถึงการเคลื่อนไหวในชีวิตประจำวันของบุคคล (daily movement) ด้วยประสบการณ์ และความหมายของการเดินทางในพื้นที่ที่มีความแตกต่างทั้งลักษณะทางภูมิศาสตร์ การรับรู้ต่อพื้นที่และเวลา และเทคโนโลยีการขนส่งทั้งความเร็ว เส้นทาง ความจุที่สัมพันธ์กับจังหวะชีวิตของมนุษย์ และเชื่อมต่อกับกิจกรรมรายวัน รายสัปดาห์ และช่วงเวลาที่ผู้คนใช้ในสังคม โดยให้ความสำคัญกับปฏิบัติการในการเคลื่อนย้าย และสัญญาของการเดินทางเหล่านั้น ด้วยการทำความเข้าใจบทบาทสำคัญของการเดินทางในการสร้างความสัมพันธ์ใหม่กับผู้เดินทาง และสภาพแวดล้อมทางกายภาพเพื่อเข้าใจวิธีการหมุนเวียนและรูปแบบ

การเดินทางของความหมายและวัฒนธรรมของการเคลื่อนย้าย ซึ่งช่วยในการทำความเข้าใจถึงความสำคัญของการมีส่วนร่วมในเมืองและความพึงพอใจในการอาศัยอยู่ในเมือง การแสดงความเป็นตัวตน และวิธีที่ผู้เดินทางมีส่วนร่วมกับการสภาพแวดล้อมทางกายภาพ การศึกษาการเคลื่อนย้ายในมุมมองนี้จึงต้องการรายละเอียดหรือประวัติของนักเดินทางเป็นองค์ประกอบสำคัญในการเดินทางเพื่อการตีความประสบการณ์การเดินทางและสภาพแวดล้อม (Vannini 2010)

นอกจากนี้ การศึกษาการเคลื่อนย้ายในชีวิตประจำวันจำเป็นที่จะต้องให้ความสำคัญกับสภาพแวดล้อมทางกายภาพ โดยสามารถอธิบายได้ด้วยมุมมองทางสภาพแวดล้อมที่สัมพันธ์กับมนุษย์ตามทฤษฎีนิเวศวิทยาของชีวิต หรือ ecology of life ซึ่งมองว่าสิ่งมีชีวิตใช้ชีวิตและสร้างโลกผ่านเครือข่ายและความสัมพันธ์ที่ถักทอกันในสภาพแวดล้อม (environment) อย่างไม่มีสิ้นสุดระหว่างมนุษย์และสิ่งที่ไม่ใช่มนุษย์ สามารถช่วยในการอธิบายถึงความสัมพันธ์ในเมืองในฐานะที่เมืองเปรียบเหมือนเป็นนิเวศหรือสภาพแวดล้อมรูปแบบหนึ่งซึ่งไม่ใช่เป็นเพียงระบบโครงสร้างที่ถูกกำหนดเอาไว้ก่อนเพื่อให้เกิดการแสดงออกมามากมายได้กรอบ/เงื่อนไขที่กำหนด หรือเป็นสิ่งที่อยู่ภายนอกตัวและเข้ามาเติมเต็มให้กับชีวิต ในแง่นี้ เมืองในฐานะสภาพแวดล้อมจึงเป็นส่วนหนึ่งในกระบวนการก่อรูปรูปแบบ (form) ของชีวิต ความคิด ความรู้สึก การรับรู้ ทักษะ และความสามารถต่าง ๆ ที่ถูกสร้างขึ้นผ่านการทำงานแบบไม่หยุดนิ่งในสภาพแวดล้อมจากการมีส่วนร่วมและเรียนรู้ของมนุษย์ กำหนดข้อมูล ความเข้าใจ และความหมายภายในบริบทของการมีส่วนร่วมในการรับรู้โดยตรงกับสภาพแวดล้อมนั้น ๆ ประสบการณ์ในสภาพแวดล้อมจะเปิดเผยให้เรารับรู้และสร้างปฏิบัติการ (know how) เกี่ยวกับสิ่งรอบตัวได้อย่างลึกซึ้งขึ้น และส่งต่อพฤติกรรมไปพร้อมกับการส่งต่อทางวัฒนธรรมที่เป็นเนื้อความของความรู้ที่ถ่ายทอดโดยเป็นเงื่อนไขที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ของการดำรงอยู่ในสภาพแวดล้อมนั้น ๆ

สิ่งมีชีวิตต่าง ๆ จึงมีความหลากหลายภายใต้สภาพแวดล้อมที่แตกต่างกัน (Ingold 2000)

การทำความเข้าใจนิเวศต่าง ๆ ของชีวิตจึงต้องทำความเข้าใจผ่านมุมมองของ “ผู้ที่อยู่ในสภาพแวดล้อม” ใดสภาพแวดล้อมหนึ่ง (dwelling perspective) ซึ่งได้มีส่วนร่วมกับการสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการปฏิบัติการ และสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อมผ่านกิจกรรมต่าง ๆ (activity of dwelling) (Ingold 2000) ในการศึกษาเมืองและระบบขนส่งในเมืองจึงเป็นกลุ่มคนที่สำคัญในการศึกษาเพื่อแสดงให้เห็นถึงปฏิบัติการ ความเข้าใจ และความหมายภายในบริบทของการมีส่วนร่วมนั้น ๆ ซึ่งจะสะท้อนถึงองค์ประกอบอื่น ๆ ที่อยู่รายรอบทั้งที่เป็นมนุษย์และไม่ใช่มนุษย์ เช่น ระบบโครงสร้างพื้นฐาน ยานพาหนะ ช่วงเวลา ฯลฯ ซึ่งเป็นความสัมพันธ์ที่โยงใยถึงทอซึ่งกันและกันอย่างไม่หยุดนิ่งในสภาพแวดล้อมแบบเมือง

อย่างไรก็ตาม ในการศึกษาการเดินทางของผู้คน กิจกรรม และวิถีชีวิตต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับพวกเขาเหล่านั้นไม่อาจละเลยการมองผู้คนในฐานะผู้กระทำการ (agency) ที่สำคัญ รวมถึงจำเป็นที่จะต้องทำความเข้าใจและอธิบายถึงความหมายของการกระทำของพวกเขาที่เกิดขึ้นทั้งก่อน ระหว่าง และหลังการเดินทาง ความเป็นผู้กระทำการในสังคมสามารถสังเกตได้จากวิถีปฏิบัติ (ways of operating) ในกิจกรรมหรือรายละเอียดของชีวิตประจำวัน ที่มนุษย์ในฐานะผู้บริโภคมีส่วนร่วม ซึ่งไม่ได้เป็นเพียงการมองภาพกว้างหรือพื้นฐานของกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่งและไม่ได้เป็นการกระทำที่ตายตัวผ่านการกำหนดโดยคู่มือ เงื่อนไข หรือข้อกำหนดที่ถูกสร้างขึ้นโดยผู้ผลิต หรือผู้มีอำนาจต่าง ๆ วิถีปฏิบัติเหล่านี้ถูกปรับไปตามการใช้งาน สถานการณ์ และเงื่อนไขอื่น ๆ อันเป็นองค์ประกอบที่รวมอยู่ด้วยในความสัมพันธ์ทางสังคม เป็นรูปแบบการกระทำแบบลับ ๆ และ (อาจ) ชั่วคราวของกลุ่มหรือบุคคลที่เกิดจากความคิดสร้างสรรค์ที่ประกอบขึ้นเป็นปฏิบัติการ (practice) มากมาย

มุมมองนี้สามารถอธิบายด้วยแนวคิดปฏิบัติการในชีวิตประจำวัน (everyday life practice) ซึ่งชี้ให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างการปฏิบัติการในชีวิตประจำวันกับที่มี “กลยุทธ์” (tactics) ในการต่อรองต่ออำนาจ ซึ่งรวมถึงการฝ่าฝืนกฎระเบียบเล็ก ๆ น้อย ๆ และสะท้อนออกมาผ่านการเล่าเรื่องราวในชีวิตประจำวันเชื่อมโยงกับการเมืองซึ่งตกอยู่ในความสัมพันธ์เชิงอำนาจในสังคม การเดินทางจึงเป็นหนึ่งในพื้นที่ปฏิบัติการบางอย่างของผู้เดินทางซึ่งเป็นการกระทำในระดับปัจเจกบุคคล ในขณะที่เมืองยังเป็นส่วนหนึ่งของปฏิบัติการเชิงพื้นที่ (spatial practices) หรือเป็นส่วนหนึ่งในชีวิตประจำวันรูปแบบต่าง ๆ ที่มีโครงสร้างที่กำหนดเงื่อนไขของชีวิตทางสังคมเป็นสิ่งที่ถูกสร้างขึ้นจากวาทกรรมยูโทเปียและความเป็นเมืองที่ถูกบริหารจัดการด้วยความคิดแบบเก็งกำไรและการแบ่งประเภทและสัมพันธ์กับความคิดแบบก้าวหน้า เช่น การวางผังเมือง ซึ่งแนวคิดเกี่ยวกับเมืองเหล่านี้นำไปสู่การปฏิบัติในเมืองและนำไปสู่ความเข้าใจเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายที่เชื่อมโยงกับการเมืองซึ่งตกอยู่ในความสัมพันธ์เชิงอำนาจในสังคม (Certeau 1984)

มุมมองดังกล่าวให้ภาพของความพยายามควบคุมและถูกกดทับที่เกิดขึ้นจากการเดินทางในเมืองด้วยการวางผังเมือง หน้าที่ของเมือง และการกำหนดเส้นทางการเดินทางในเมือง ก่อให้เกิดกฎระเบียบในชีวิตประจำวันด้วยขั้นตอนทางเทคนิคที่มีความสามารถในการจัดระเบียบรายละเอียดของความหลากหลายของมนุษย์ให้กลายเป็นสังคมที่มีระเบียบวินัยจัดการ แยกแยะ และจัดการความเบี่ยงเบนทั้งหมดโดยองค์กรที่มีอำนาจในการควบคุม การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะจึงเป็นการพยายามควบคุมการเดินทางด้วยตารางเวลาและตัวโดยสาร ผู้เดินทางเสมือนถูกจองจำในพื้นที่ที่ปิดที่ไม่สามารถเคลื่อนไหวได้ทั้งภายในและภายนอก และควบคุมเส้นทางการเดินทางไปตามแต่ละสถานี (เพ็งอ้าง)

ทั้งนี้ ผู้คนไม่ได้จำเป็นที่จะต้องเดินทางไปตามเส้นทางที่ถูกกำหนดไว้ พวกเขามีศักยภาพและมีอำนาจในการต่อสู้และช่วงชิงความหมายจึงมีความสามารถเลือกใช้เส้นทางได้อย่างหลากหลาย รวมถึงเลือกวิธีการปฏิบัติต่อเส้นทางที่หลากหลายรูปแบบ ซึ่งรวมถึงการฝ่าฝืนกฎระเบียบเล็กๆ น้อยๆ บางอย่าง และถือเป็นกลยุทธ์ในการต่อรองกับอำนาจที่ควบคุมเหล่านั้น การเดินทางจึงเป็นรูปแบบเบื้องต้นของประสบการณ์ในเมือง เป็นส่วนหนึ่งของวิถีชีวิตและการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ เป็นการสร้างความหมายบนพื้นที่อย่างต่อเนื่องในทุก ๆ วันบนโครงข่ายที่เคลื่อนไหวและตัดกันไปมาของการเดินทางของผู้คนร่วมกับจินตภาพของเมืองที่ปรากฏสู่สายตาของพวกเขา เช่นเดียวกันกับการเดินทางด้วยยานพาหนะที่ผู้คนมีส่วนร่วมและมีประสบการณ์ที่หลากหลายบนเส้นทางที่ถูกกำหนดหรือพยายามที่จะควบคุมไว้ ดังเช่น การเดินของคนในเมืองที่ไม่จำเป็นต้องเป็นไปตามเส้นทางที่ถูกกำหนดไว้ และไม่จำเป็นต้องมีความหมายเพื่อการเดินทางเท่านั้น แต่เป็นการสร้างความหมายใหม่อย่างไม่รู้วันจบ เช่น การเดินเล่น การสำรวจพื้นที่ การเดินเส้นทางลัด ฯลฯ (Certeau 1984)

ในการศึกษาปฏิบัติการในชีวิตประจำวันในพื้นที่เมืองเหล่านี้ จึงต้องมองให้เห็นถึงความพยายามควบคุมและระบบอำนาจที่ครอบงำอยู่ผ่านการกำหนดโครงสร้าง นโยบาย และการบริหารจัดการ ฯลฯ และสะท้อนถึงความหมายของพื้นที่เมืองที่ผู้คนที่มีส่วนร่วมในเมืองได้ให้ไว้ ซึ่งไม่จำเป็นที่จะต้องเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับความหมายที่ถูกกำหนดเอาไว้ก่อน สามารถเปลี่ยนแปลงไปได้ตามการใช้งานพื้นที่เมือง ประสบการณ์ในเมืองและจินตภาพความเป็นเมืองของพวกเขาที่ส่งผลต่อแบบแผนการใช้ชีวิตและพฤติกรรมชุดใหม่ ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้น และต้องแสดงให้เห็นถึงอำนาจการกระทำการของปัจเจกบุคคลที่ต่อสู้และช่วงชิงความหมายของตนเองผ่านกลยุทธ์ต่าง ๆ ด้วยวิธีการเล็ก ๆ น้อย ๆ ผ่านการใช้งานพื้นที่เมืองและการเดินทางในเมืองในชีวิตประจำวัน (เพ็งอ้าง)

นอกจากนี้ การศึกษากระบวนการในการประกอบสร้างความสัมพันธ์ต่าง ๆ ยังสามารถนำเอามุมมองของแนวคิดการประกอบร่วมกัน (assemblage) มาใช้ในการอธิบาย โดยให้ความสำคัญกับความสัมพันธ์ซึ่งกันและกันของตัวกระทำการทั้งที่เป็นมนุษย์และไม่ใช่มนุษย์ที่มีความสามารถในการส่งผลกระทบหรือมีความสามารถในการกระทำการที่เกิดขึ้นจากการประกอบร่วมกัน ซึ่งเป็นกระบวนการที่ต่อเนื่องกันของการประกอบสร้างที่ซับซ้อนจากส่วนต่าง ๆ และแสดงออกมาในสังคม ความสัมพันธ์ในการประกอบสร้างเหล่านี้สามารถเปลี่ยนแปลงไปได้อย่างหลากหลายรูปแบบ เคลื่อนไปอย่างไม่หยุดนิ่ง ณ เวลาใดเวลาหนึ่ง หรือสถานการณ์หนึ่ง ๆ จึงไม่ใช่สิ่งคงทนถาวร และไม่มีคุณลักษณะที่กำหนดอย่างตายตัวโดยต้องคำนึงว่าสิ่งเหล่านั้นไม่จำเป็นต้องเชื่อมโยงกันอย่างไร้รอยต่อหรือเสมือนเป็นเนื้อเดียวกันทั้งหมด ในขณะที่ความตั้งใจของมนุษย์เป็นเหมือนการโยนก้อนหินลงไปในสระน้ำที่สั่นสะเทือนและรวมเข้ากับกระแสน้ำอื่น ๆ เพื่อส่งผลกระทบและได้รับผลกระทบจากสิ่งที่แตกต่างกันเหล่านี้ โดยแต่ละองค์ประกอบในการประกอบร่วมกันย่อมมีสิทธิ์เสรีที่นอกเหนือไปจากปฏิสัมพันธ์เหล่านั้นซึ่งต่อมาอาจกลายเป็นส่วนหนึ่งของการประกอบร่วมกันอื่นได้เช่นเดียวกัน (Bennett 2010, Anderson et al. 2012)

การพิจารณาด้วยมุมมองการประกอบร่วมกันจึงสามารถแสดงให้เห็นว่าสิ่งที่แตกต่างกันสามารถเกี่ยวข้องกันกับสิ่งอื่น ๆ ได้อย่างไร และการประกอบร่วมกันนั้นสามารถทำอะไรได้บ้าง โดยไม่หลงลืมองค์ประกอบเล็ก ๆ น้อย ๆ และไหลไปติดตามเพียงเจตจำนงของมนุษย์ในความสัมพันธ์ การพิจารณาดังกล่าวยังจำเป็นที่จะต้องใช้การวิเคราะห์อย่างต่อเนื่องในแต่ละช่วงเวลาและเป็นขั้นเป็นตอนประกอบขึ้นมาเป็นแผนภาพของการประกอบร่วมกันเพื่อแสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ภายในที่เชื่อมโยงกันอย่างประณีตและมักจะเปลี่ยนแปลงไปพร้อมกับการเปลี่ยนแปลงของเงื่อนไขในความสัมพันธ์เหล่านั้น และไม่จำเป็นจะต้องมองหาสาเหตุของผลกระทบของเงื่อนไข

ต่าง ๆ ที่มีลักษณะเป็นหนึ่งเดียวเสมอแต่ควรที่จะมองหาต้นกำเนิดที่เป็นกลุ่มความสัมพันธ์ที่ซับซ้อน เลื่อนไหล และมีความแตกต่างกัน (Bennett 2010, Nail 2017)

มุมมองการประกอบร่วมกันสามารถนำไปใช้ร่วมกับการศึกษาในมุมมองต่าง ๆ ทั้งการศึกษาปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นหรือการเปลี่ยนแปลงของค่านิยมและวัฒนธรรม และสามารถต่อยอดปรับใช้กับประเด็นที่สนใจได้อย่างหลากหลาย ตลอดจนไม่ปิดโอกาสในการนำเอาทฤษฎีอื่นมาใช้ประกอบในการอธิบายปรากฏการณ์ที่สนใจ มุมมองการประกอบร่วมกันจึงเป็นมุมมองที่น่าสนใจในการนำมาอธิบายความสัมพันธ์ในเมืองการเดินทางระบบขนส่งในเมือง และสภาพแวดล้อมแบบเมือง ร่วมกับมุมมองตามทฤษฎีที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ซึ่งจะช่วยให้สามารถอธิบายปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจนและลุ่มลึกยิ่งขึ้น แสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์กันระหว่างสิ่งต่าง ๆ ที่ก่อรูปให้เกิดระบบคุณค่าและการปฏิบัติขึ้น ด้วยการที่เมืองและระบบขนส่งสาธารณะในเมืองเต็มไปด้วยความสัมพันธ์มากมายที่ก่อให้เกิดรูปแบบของการใช้ชีวิตและการขนส่งที่มีความแตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ เช่น ชานเมือง ในเมือง ย่านธุรกิจ ย่านที่อยู่อาศัย ที่มีเงื่อนไขและตัวกระทำการที่เข้ามามีส่วนร่วมกันอย่างแตกต่างหลากหลาย ไม่ว่าจะเป็นองค์ประกอบภายในสภาพแวดล้อมนั้น ๆ ทั้งถนนที่เป็นสิ่งเชื่อมต่อระบบขนส่งเข้าด้วยกัน ตรอก-ซอย ทางเท้า สภาพอากาศ ดิกราม ช่วงเวลา และวิถีชีวิตของผู้คน ฯลฯ ซึ่งเป็นการประกอบร่วมกันมากมายและอาจจะนับได้มากกว่า 1 รูปแบบ เราอาจกล่าวได้ว่าการอยู่ในพื้นที่หนึ่งหรือขนส่งสาธารณะหนึ่งให้ความรู้สึกไม่เหมือนอีกที่หนึ่งจากการมีทางเลือกในการเดินทางและความสะดวกสบายที่แตกต่างกัน หรือแม้กระทั่งความรู้สึกถึงความหรูหรา ความพัฒนา ความเป็น/ไม่เป็นเมืองที่องค์ประกอบทางขนส่งสาธารณะเข้าไปมีส่วนร่วมด้วยความแตกต่างกันนั้นเองอาจสามารถพิจารณาได้อย่างลึกซึ้งได้จากมุมมองการประกอบร่วมกัน โดยไม่เป็นเพียงการกล่าวถึงสาเหตุของความแตกต่างและให้ความสนใจไปที่ตัวกระทำการตัวใดตัวหนึ่ง

การเคลื่อนย้ายจึงเป็นพื้นที่ที่มีความหมายทางวัฒนธรรมสัมพันธ์กับสถานที่ ทั้งยังสร้างความรู้สึกร่วมกันต่อตัวตนของผู้เดินทางในแบบที่แตกต่างกัน เกี่ยวข้องกับการจัดระเบียบทางสังคม และประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางและการใช้งานโครงสร้างพื้นฐานการเดินทาง ดังนั้น การศึกษาการใช้งานระบบขนส่งสาธารณะในเมืองอย่างรถตู้โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลจึงจำเป็นที่จะต้องทำความเข้าใจผ่านประสบการณ์ในการเดินทางของผู้ใช้งาน และความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทางไม่ว่าจะระหว่างผู้คน สิ่งของ และโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ทั้งถนน ชานชาลา ป้ายรถ ฯลฯ ที่ล้วนประกอบขึ้นเป็นสภาพแวดล้อมในการเดินทางที่เคลื่อนไปพร้อมกับผู้เดินทางด้วย การมองให้เห็นถึงโครงข่ายความสัมพันธ์ที่โยงใยกันไปมาเหล่านี้จะทำให้สามารถสะท้อนความหมายของการเดินทางในเมืองได้อย่างลึกซึ้งยิ่งขึ้น

## รถตู้โดยสารประจำทางฯ กับชีวิตประจำวันและความสัมพันธ์ในเมือง

การศึกษาครั้งนี้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงประสบการณ์จากผู้ใช้รถตู้โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลเป็นประจำ จำนวน 5 คน ร่วมกับประสบการณ์การเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางฯ เป็นประจำของผู้ศึกษา โดยเส้นทางให้บริการของรถตู้โดยสารประจำทางฯ ที่ผู้ให้ข้อมูลและผู้ศึกษาได้มีส่วนร่วมเป็นหลักคือ บางใหญ่-พาต้าปิ่นเกล้า, บางใหญ่-เดอะมอลล์งามวงศ์วาน, บางใหญ่-เซ็นทรัลลาดพร้าว, บางใหญ่-มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, บางใหญ่-จตุจักร, บางนา-บางบัว/บางประกง (ไม่ขึ้นทางด่วน), เดอะมอลล์งามวงศ์วาน-ฟิวเจอร์พาร์ครังสิต, เดอะมอลล์งามวงศ์วาน-สยาม, เมเจอร์รังสิต-บิกซีราชดำริ, เมเจอร์รังสิต-สยาม, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต-อนุสาวรีย์ และมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต-จตุจักร<sup>2</sup> ในทุกเส้นทางที่ผู้ให้ข้อมูลเลือกที่จะเชื่อมต่อล้วนเป็นเส้นทางที่อยู่เขตปริมณฑลทั้งสิ้นคือ บางใหญ่-นนทบุรี, งามวงศ์วาน-นนทบุรี, บางนา-สมุทรปราการ,

บางวัว-ฉะเชิงเทรา, และรังสิต-ปทุมธานี แต่มีความแตกต่างกันที่เส้นทางการเดินทางและสภาพแวดล้อมโดยรอบที่ทำให้ผู้เดินทางมีความรู้สึกแตกต่างกัน ทั้งการรับรู้ถึงความยากลำบากในการเดินทางโดยปกติ ความสำคัญของรถตู้โดยสารประจำทางฯ และทางเลือกในการเดินทาง ในบางเส้นทางจำเป็นที่จะต้องขึ้นทางด่วนเพื่อเชื่อมต่อเข้าสู่เมือง ในขณะที่อีกเส้นทางไม่มีความจำเป็นเหล่านั้น บางเส้นทางสามารถรับส่งผู้โดยสารได้รายทางในเขตพื้นที่บริการ ในขณะที่บางเส้นทางผู้โดยสารจะมุ่งหน้าไปที่จุดจอดเดียวกันซึ่งเป็นลักษณะโดยปกติของรถตู้โดยสารประจำทางฯ ที่ผู้ใช้บริการประจำจะสามารถเรียนรู้และเข้าใจจังหวะการเดินทางของรถตู้โดยสารประจำทางฯ เหล่านั้นได้เป็นอย่างดี

ในเส้นทางในเขตรังสิตผู้ให้ข้อมูล 2 คน ให้ความสำคัญกับจุดจอดต้นทาง (วินหรือคิวรถตู้) ที่รถตู้โดยสารประจำทางฯ ให้บริการซึ่งเป็นเส้นทางที่เดินทางในระยะไกลและขึ้นทางด่วน ไม่สามารถรอเพื่อขึ้นตามจุดจอดระหว่างทางได้มากนัก โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็นวันทำงาน โดยจุดจอดต้นทางที่พวกเขาเลือกขึ้นนั้นแตกต่างกันไปตามปลายทางที่พวกเขาต้องการแม้จะอยู่ในพื้นที่เขตรังสิตเช่นเดียวกัน ในขณะที่ผู้ให้ข้อมูล 3 คนที่เดินทางในเส้นทางในเขตบางใหญ่และงามวงศ์วานไม่ได้ให้ความสำคัญมากนักกับการไปขึ้นรถที่วินต้นทาง แต่พวกเขาเลือกที่จะรอเรียกรถ ณ ป้ายรถโดยสารหรือสถานที่สำคัญระหว่างเส้นทาง ซึ่งทำให้มีทางเลือกในการใช้บริการที่หลากหลายกว่า แต่ก็จะต้องทำความเข้าใจความไม่แน่นอนในการได้ขึ้นรถทุกคันที่ต้องการ เนื่องจากบางครั้งก็อาจมีผู้โดยสารเต็มมาก่อนแล้ว แต่การเริ่มต้นเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางในรูปแบบนี้ทำให้มีความถี่ของรถตู้โดยสารประจำทางฯ ที่มาจอดที่ป้ายรถโดยสารค่อนข้างมากทำให้มีโอกาสดำเนินการได้เลือกมากและได้ขึ้นรถมากเช่นเดียวกัน

ผู้ให้ข้อมูลทุกคนยังมีความคุ้นเคยในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางฯ มากกว่า 1 ปีและมีการใช้บริการอย่างต่อเนื่องในช่วงระยะเวลาใดเวลาหนึ่งที่กิจกรรมของรถตู้โดยสารประจำทางฯ สายนั้น ๆ สัมพันธ์กับกิจกรรมในชีวิตประจำวันของพวกเขา โดยผู้ให้ข้อมูลเกือบทุกคนยังมีการใช้บริการเป็นประจำราว 5 วันต่อสัปดาห์ ในช่วงเวลาเช้าและเย็น หรือใช้บริการในแทบทุกวันทำงานและช่วงเวลาเร่งด่วน นอกจากนี้ผู้ให้ข้อมูลทุกคนมักมีประสบการณ์ใช้บริการมากกว่า 1 สายซึ่งสอดคล้องกับกิจกรรมในชีวิตประจำวันของพวกเขา เกี่ยวพันกับหลากหลายบริบทในชีวิต ทั้งการเป็นนักเรียน นักศึกษา พนักงานบริษัท ฯลฯ และความถี่ในการใช้งานรถตู้โดยสารประจำทางแต่ละสายยังเปลี่ยนแปลงไปตามบริบทของชีวิตพวกเขาเช่นเดียวกัน โดยการใช้งานส่วนใหญ่คือการเดินทางเชื่อมต่อเมืองเพื่อไปเรียน ไปทำงาน ทำธุระ หรือไปยังจุดนัดพบและสถานที่สำคัญต่าง ๆ ที่โดยส่วนใหญ่อยู่ภายในกรุงเทพฯ เป็นหลัก และจากความหลากหลายของการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลดังกล่าวเส้นทางที่ใช้บริการเป็นประจำของผู้ให้ข้อมูลแต่ละคนจึงแตกต่างกันออกไปขึ้นอยู่กับจุดหมายปลายทางและช่วงเวลาในการเดินทางของพวกเขาแม้จะอาศัยอยู่ในบริเวณที่ใกล้เคียงกัน

ประสบการณ์เบื้องต้นของผู้ให้ข้อมูลเหล่านี้ทำให้เห็นว่าประสบการณ์การเดินทางถือได้ว่าเป็นกิจกรรมหลักกิจกรรมหนึ่งในการใช้ชีวิตในเมืองหรือเพื่อเชื่อมต่อเมืองอย่างกรุงเทพฯ ซึ่งผู้คนจะต้องใช้เวลาราว 1-2 ชั่วโมงต่อวันไปกับการเดินทางเพื่อเข้าไปทำกิจกรรมที่พวกเขาต้องการในพื้นที่ธุรกิจ-การค้าใจกลางเมือง โดยเฉพาะผู้ที่อยู่อาศัยในเขตปริมณฑลหรือย่านชานเมืองที่เติบโตเพื่อรองรับผู้คนให้สามารถอยู่รายรอบกรุงเทพฯ ได้ไม่ไกลนัก ช่วงเวลาในการเดินทางหรือสิ่งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการเดินทางจึงมีความน่าสนใจในฐานะส่วนหนึ่งในชีวิตประจำวันของผู้คนที่อาจกล่าวได้ว่า

เป็น “คนเมือง” ที่ใช้ชีวิตอยู่ท่ามกลางความหลากหลาย ความเร่งด่วน และความไม่แน่นอนต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้ในเมือง รถตู้โดยสารประจำทางฯ จึงถือได้ว่าเป็นส่วนสำคัญในประสบการณ์การเดินทางและชีวิตประจำวันของพวกเขา แสดงให้เห็นถึงบทบาทของรถตู้โดยสารประจำทางฯ กับการเคลื่อนย้ายในเมือง และความสัมพันธ์ระหว่างผู้โดยสารรถตู้โดยสารประจำทางฯ และเมืองในรูปแบบต่าง ๆ ที่สอดคล้องกับช่วงเวลาจังหวะชีวิต และความต้องการของผู้คนไม่ว่าจะเป็นความต้องการในการเชื่อมต่อเมือง การพัฒนาทักษะ และการทำงาน

## บทบาทของรถตู้โดยสารประจำทางฯ กับการเคลื่อนย้ายในเมือง

การทำความเข้าใจบทบาทสำคัญของการเดินทางในการสร้างความสัมพันธ์ใหม่กับผู้เดินทางและสภาพแวดล้อมทางกายภาพต้องการรายละเอียดหรือประวัติของนักเดินทางเป็นองค์ประกอบสำคัญในการเดินทางเพื่อการตีความประสบการณ์การเดินทางและสภาพแวดล้อม (Vannini 2010) โดยบทบาทของรถตู้โดยสารประจำทางฯ ในการเป็นส่วนหนึ่งในชีวิตประจำวันของผู้เดินทางที่แทบจะขาดไม่ได้หรือหากมีการเปลี่ยนแปลงในด้านใดด้านหนึ่งจะถือได้ว่าเป็นการกระทบกับรูปแบบการใช้ชีวิตและกิจวัตรประจำวันไม่มากนักน้อยสะท้อนผ่านเรื่องเล่าการเดินทางของผู้ให้ข้อมูลที่มีระยะเวลาในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางมาเป็นระยะเวลานานราว 2-4 ปี (2 คน) และ 8-10 ปี (3 คน) ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น

1. กลุ่มที่มีประสบการณ์เดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางฯ เป็นหลักตั้งแต่แรกเริ่มและปัจจุบันยังคงเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางฯ เป็นประจำเช่นเดิม (3 คน) หากไม่นับการระบอบของ Covid-19 ที่ทำให้การเดินทางน้อยลงในช่วง 2 ปีที่ผ่านมาเพราะการทำงานที่บ้าน (work from home) หรือการขอความร่วมมืองดการเดินทางจากภาครัฐ รถตู้โดยสาร

ประจำทางๆ ก็ยังคงเป็นวิธีการเดินทางหลักของผู้ที่ทำงานประจำในเมือง กรุงเทพฯ เห็นได้ชัดจากที่หลังจากการเปิดเมือง หลายบริษัทได้เรียกพนักงาน กลับเข้าไปทำงานที่สำนักงาน กิจกรรมประจำวันในการเดินทางด้วยรถตู้โดยสาร ประจำทางๆ จึงเริ่มกลับมาอีกครั้งอย่างต่อเนื่อง

2. กลุ่มที่มีประสบการณ์เดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางๆ เป็นหลักมาเป็นระยะเวลานาน แต่ในปัจจุบันเริ่มมีการเดินทางด้วยรถตู้โดยสาร ประจำทางๆ ลดน้อยลง (2 คน) โดยสิ่งสำคัญคือการมีรถยนต์ส่วนบุคคล ที่เข้ามาเปลี่ยนแปลงรูปแบบวิธีการเดินทางของพวกเขา โดยพวกเขา ทำการตัดสินใจซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลจากสถานการณ์การระบาดของ Covid-19 และวิถีชีวิตที่เปลี่ยนไปตามวิถีชีวิตและจากความเป็นในการเดินทางที่ เปลี่ยนแปลงไป เช่น ช่วงเวลาและเส้นทางในการเดินทาง ในขณะที่การเพิ่มขึ้น ของระบบขนส่งสาธารณะอย่างรถไฟฟ้า ไม่มีผลต่อการเปลี่ยนตัวเลือก ในการเดินทางด้วยรถสาธารณะของพวกเขาจากความยากลำบากในการ เข้าถึงระบบสถานีที่อยู่ห่างไกลออกไป

เรื่องเล่าจากประสบการณ์การเดินทางของผู้ให้ข้อมูลทั้ง 2 กลุ่มข้าง ต้นยังทำให้เห็นว่าการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นที่ยากลำบาก ทำให้รถตู้โดยสารมีบทบาทเป็นทางเลือกหลักในการเดินทางที่ช่วยในการ ติดสลับผ่านโครงสร้างเมืองกรุงเทพฯ ให้เข้าใกล้กับพื้นที่ชานเมืองมากขึ้น ในขณะที่การเดินทางรูปแบบอื่น ๆ เมื่อรวมเข้ากับเงื่อนไขความยาวนานในการ เดินทางเพื่อเชื่อมต่อระหว่างเมืองและจำนวนผู้โดยสารที่ร่วมเดินทางไปด้วย เช่น การที่สถานีรถไฟฟ้าอยู่ห่างไกลแหล่งที่อยู่อาศัยจึงจำเป็นต้องพึ่งพา รูปแบบ การขนส่งระยะสั้นอื่น ๆ เพื่อเข้าถึงหรือการที่คนจำนวนมากออกเดินทาง พร้อมกันในช่วงเวลาเร่งด่วน ทำให้เกิดความแออัดหนาแน่นของผู้คน ในเส้นทางเดียวกันผู้เดินทางจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องแย่งชิง/ช่วงชิงพื้นที่ในการเดินทาง ด้วยเส้นทางดังกล่าวให้ทันเวลา ปัญหาเหล่านี้กลับทำให้การเดินทาง ด้วยวิธีการอื่น ๆ กลายเป็นความยาวนานที่เพิ่มมากขึ้นในความรู้สึกของผู้เดินทาง

การเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางฯ ยังสามารถช่วยจัดการกับปัญหาของการเดินทางของผู้คนในเมืองในชีวิตประจำวันจากความเหนื่อยในการเดินทางที่บรรดาคนทำงานในเมืองต้องเผชิญได้ ทั้งจากรูปแบบการเดินทางที่กินระยะเวลาไม่มากนักและรูปแบบของการเดินทางที่ผู้โดยสารทุกคนจะต้องมีที่นั่งของตัวเองแน่นอนไม่จำเป็นที่จะต้องแย่งชิง ทำให้พวกเขาารู้สึกสบายใจในการเดินทางมากกว่าการโดยสารรถสาธารณะรูปแบบอื่น การได้ขึ้นมานั่งบนรถตู้โดยสารประจำทางฯ ในวัน-เวลาเร่งด่วนเหมือนช่วยผ่อนคลายความเหนื่อยในการเดินทางได้แล้วกึ่งหนึ่ง เมื่อพวกเขาอยู่ในรถก็สามารถปล่อยเวลาให้ผ่านไป (ผู้ให้ข้อมูลบางคนเรียกว่าปล่อยใจ) และไม่ต้องกังวลกับสถานการณ์ภายนอกมากนักแม้ฝนตก แดดออก เสมือนพวกเขาปลอดภัยอยู่ในรถที่จะพาเขากลับไปถึงบ้าน

การใช้งานรถตู้โดยสารประจำทางฯ มาเป็นระยะเวลานานนั้นสร้างความรู้สึกคุ้นเคยในเส้นทางและความรู้สึกคุ้นเคยกับวิถีปฏิบัติบนรถตู้ทำให้เกิดความรู้สึกไว้วางใจในการเดินทางด้วยรถตู้ประจำทางฯ ผู้ให้ข้อมูลทุกคนสามารถจับหลักได้บ้าง หรือไม่ได้มีความรู้สึกอันตรายมากนัก ทั้งจากวิธีการขับรถและการลดเลี้ยวไปยังเส้นทางต่าง ๆ อีกทั้งลักษณะการเดินทางเป็นเส้นทางในเมืองที่ไม่สามารถใช้ความเร็วแบบน่ากลัวได้นัก และไม่ได้เป็นการเดินทางไกลซึ่งเวลาที่ใช้มากที่สุดจะอยู่ที่ 1-2 ชั่วโมง หากรถติดเท่านั้น นอกจากนี้ ราว 60-70% ของการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางฯ ผู้ศึกษายังพบเจอกับผู้โดยสารที่ดูมีความคุ้นเคยกับคนขับรถมาก สามารถพูดคุยทักทายกันได้อย่างสนิทใจ หรือสามารถโทรศัพท์เพื่อนัดแนะให้แวะรับหากเป็นทางผ่านได้ (ลักษณะการเดินทางและการแสดงออกของพวกเขาจะแตกต่างกับการที่ญาติหรือคนสนิทของคนขับรถโดยสารมาด้วย) ซึ่งสอดคล้องกับการที่ผู้ให้ข้อมูลบางคนเล่าว่าตนมีความคุ้นเคยกับผู้คนที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางด้วยรถตู้มากจนสามารถพูดคุยทักทายได้ หรือบางครั้งอาจสังเกตเห็นถึงความเปลี่ยนแปลงบางอย่าง เช่น มาช้า มาไว หรือไม่พบกันนาน

อีกทั้ง การเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางฯ ที่จำเป็นต้องอาศัยความรู้และความคุ้นเคยของคนในพื้นที่เพื่อเข้าถึงจุดจอดของรถตู้โดยสารประจำทางฯ คิวรถ บ้ายรถ หรือสถานที่ที่รถผ่านและเลือกลงได้ หรือหากมีการเปลี่ยนแปลงก็ใช้เวลาเรียนรู้ได้ไม่ยากนักจากความเข้าใจในเส้นทาง ความเข้าใจในลักษณะของการให้บริการของรถตู้ และความเข้าใจต่อบริบทและการเชื่อมต่อของพื้นที่ โดย 4 ใน 5 ของผู้ให้ข้อมูลมีชีวิตในวัยเด็กที่เชื่อมต่อกับเมืองจากการเข้ามาเรียนโรงเรียนในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งทำให้พวกเขาคุ้นเคยกับพื้นที่กรุงเทพฯ ในย่านต่าง ๆ เป็นอย่างมาก ทั้งย่านที่ใกล้กับเขตโรงเรียน และย่านที่ทำกิจกรรมร่วมกับเพื่อน ๆ เป็นประจำ เช่น ปิ่นเกล้า ตลาดพริ้ว สยาม พญาไท ที่พวกเขาได้เดินทางไป-กลับเชื่อมโยงกับพื้นที่ด้วยรถส่วนตัวและรถประจำทางด้วยการเดินทางที่สามารถเลือกได้อย่างหลากหลายมากกว่า 1 รูปแบบและเชื่อมต่อได้มากกว่า 1 ระบบ ทำให้การเข้าเมืองของพวกเขาไม่ใช่เรื่องยากนัก โดยเฉพาะผู้ให้ข้อมูลที่พึ่งพาการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางฯ เป็นหลัก เมื่อถึงช่วงวัยที่สามารถเดินทางด้วยตนเองได้ พวกเขาจึงมักเลือกที่จะใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางฯ เพื่อไปยังจุดสำคัญระหว่างชานเมือง-ในเมืองเชื่อมต่อกับขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นเพื่อเดินทางระหว่างพื้นที่ในเมืองด้วยตนเอง

ความสามารถในการยืดหยุ่นเส้นทางได้ของรถตู้เองก็เป็นสิ่งสำคัญในการที่ทำให้รถตู้กลายเป็นทางเลือกการขนส่งหลักของผู้โดยสาร ความยืดหยุ่นนี้ทำให้การเดินทางรวดเร็วขึ้นหรือในบางที่สามารถคำนวณเวลาการเดินทางได้อย่างคุ้มค่ามากกว่าขนส่งประจำทางรูปแบบอื่น ทั้งยังสามารถไปในเส้นทางที่รถสาธารณะโดยปกติไม่สามารถเข้าถึงได้นัก เช่น ในหมู่บ้านใจกลางย่านชุมชน หรือแม้กระทั่งการขึ้นทางด่วนเพื่อย่นระยะเวลาในการเดินทางที่อาจจะต้องมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากการตกลงกันก่อนเดินทางของผู้โดยสารและคนขับรถ หรือในบางเส้นทางที่กำหนดไว้แล้วคือเส้นทาง

ที่ผ่านเส้นทางด่วนและมีจุดจอดส่งผู้โดยสารในพื้นที่หลังจากลงทางด่วนแล้วเท่านั้น เป็นทางเลือกที่หลากหลายขึ้นตามความต้องการของผู้โดยสารในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางฯ ที่แม้จะมีจุดต้นทาง-ปลายทางเดียวกันแต่อาจจะเลือกเส้นทางการเดินทางที่แตกต่างกันได้ อีกทั้ง ในบางเส้นทางการออกเดินทางจากจุดจอดต้นทางอาจไม่มีตารางเวลาที่ชัดเจนนักขึ้นอยู่กับจำนวนของผู้โดยสารที่เต็มรถหรือคู้มค่าพอกับต้นทุนเส้นทางบ่อยครั้งที่ผู้โดยสารไม่จำเป็นต้องรอนานที่จุดจอดและคนขับรถตู้เองก็รู้ว่าจะสามารถเต็มผู้โดยสารให้เต็มรถได้จากจุดจอดใด ความยืดหยุ่นนี้ทำให้รถตู้ประจำทางแม้จะชื่อว่า “ประจำทาง” แต่มีวิถีปฏิบัติแบบ “กึ่ง” ประจำทางเสียมากกว่า เราจะเห็นได้ว่ารถตู้สามารถเคลื่อนไหวได้อย่างคล่องแคล่วราวกับไม่มีเส้นทางกำหนดตามตัวชัดเจน ในขณะที่เดียวกันก็สามารถรับ-ส่งผู้โดยสารได้ในต้นทางและปลายทางที่พวกเขาต้องการ

สิ่งเหล่านี้ประกอบร่วมกันขึ้นจากความเข้าใจในวิธีการให้บริการของผู้โดยสารและความสัมพันธ์ของพวกเขากับผู้ขับรถ การสอบถามสถานที่ที่ผู้โดยสารต้องการลงในพื้นที่ปลายทางทั้งก่อนออกรถหรือระหว่างการเดินทางทำให้คนขับสามารถคำนวณเวลาและเส้นทางในการเดินทางได้มากกว่ารถตู้โดยสารประจำทางฯ จึงไม่จำเป็นที่จะต้องจอดแวะระหว่างทางตลอดเวลา สามารถเลือกที่จะเข้าหรือไม่เข้าพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งได้หรือหากระหว่างทางในพื้นที่ปลายทางไม่มีผู้ต้องการลง ก็สามารถขับเลยไปยังจุดจอดปลายทางที่กำหนดได้เลย และยังสอดคล้องกับขนาดของรถตู้ที่เล็กจุผู้โดยสารได้จำนวนจำกัดเอื้อให้เกิดการสื่อสารระหว่างคนขับรถและผู้โดยสารได้ง่ายขึ้น ในขณะเดียวกันก็ย่อมสร้างความคุ้นเคยต่อผู้โดยสารในการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางฯ ด้วย

อย่างไรก็ตาม ความไม่แน่นอนและความไม่แน่นอนทางการนึก  
ยังเป็นอีกหนึ่งสิ่งนี้อาจพบเจอได้บ่อยในการใช้บริการรถตู้โดยสาร  
ประจำทางฯ และเป็นสิ่งที่ผู้เดินทางจำเป็นต้องทำความเข้าใจและ  
เรียนรู้หากเลือกใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางฯ เป็นวิธีการเดินทางหลัก เช่น  
หากผู้โดยสารไม่ได้เลือกขึ้นรถ ณ จุดจอดต้นทาง แต่รอเรียกรถ ณ ป้ายรถ  
โดยสารหรือสถานที่สำคัญระหว่างเส้นทาง แม้จะทำให้มีทางเลือกในการ  
ใช้บริการที่หลากหลายกว่า มีความถี่ของรถตู้โดยสารประจำทางฯ ที่มาจอด  
ที่ป้ายรถโดยสารค่อนข้างมากทำให้มีโอกาสได้เลือกมากและได้ขึ้นรถมากขึ้น  
แต่จะไม่สามารถขึ้นรถทุกคันที่ต้องการเนื่องจากบางคันก็อาจมีผู้โดยสารเต็ม  
มาก่อนแล้ว หรือการที่รถออกจากจุดจอดช้ากว่าที่คาดการณ์ไว้ต้องรอรถนาน  
หากอยู่ในช่วงเวลาที่ผู้ใช้บริการน้อย หรือเกิดความลำบากเมื่อใช้บริการรถตู้  
โดยสารประจำทางฯ เช่น ร้อน อึดอัด รถตู้แน่นกว่าที่คาดการณ์ทำให้พวกเขา  
จะต้องมีวิธีการรับมือกับปัญหาเหล่านี้ หากเจอปัญหาจากความไม่แน่นอน  
ดังกล่าวบ่อยครั้งหรือไม่เป็นไปดังที่คาดหวังไว้ก็อาจสร้างปัญหากับการเดินทาง  
และอาจทำให้คนบางกลุ่มตัดสินใจที่จะเปลี่ยนแปลงวิธีการเดินทางได้ หรือ  
มีความไม่สบายใจในการเดินทางได้เช่นเดียวกัน ดังที่ผู้ให้ข้อมูล 4 ใน 5 คน  
เลือกที่จะใช้งานรถตู้โดยสารประจำทางในช่วงเช้า-เย็นเท่านั้น ในขณะที่  
ระหว่างวันอาจเลือกใช้การเดินทางรูปแบบอื่นหรือในเส้นทางที่คาดการณ์ได้ว่า  
อาจเกิดปัญหาขึ้นก็จะเลือกการเดินทางอื่นเป็นการเดินทางหลักแทน สิ่งเหล่านี้อาจ  
สัมพันธ์กับการรับรู้ต่อสิ่งที่เกิดขึ้นประจำ จนผู้คนคิดว่าเป็นปกติในสภาพ  
แวดล้อม (ผู้ให้ข้อมูลเรียกว่า “เรารู้ธรรมชาติของรถตู้อยู่”) หนึ่งที่จำเพาะ  
เจาะจงในแต่ละสถานการณ์จนสามารถเรียนรู้ปรับตัวและรับมือได้ด้วยวิธีการ  
ต่าง ๆ

ประสบการณ์เบื้องต้นของผู้ให้ข้อมูลเหล่านี้ทำให้เห็นถึงความสัมพันธ์  
เกี่ยวข้องกับรถตู้โดยสารประจำทางฯ ที่ได้กลายเป็นส่วนหนึ่งของชีวิต  
ประจำวันของผู้คน สอดรับกับช่วงเวลา จังหวะชีวิต และความต้องการของผู้คน  
ทำให้ผู้ใช้บริการสามารถดำเนินกิจกรรมในชีวิตประจำวันได้อย่างราบรื่น

ทำให้ผู้ศึกษามองเห็นถึงโครงข่ายความสัมพันธ์ขนาดใหญ่ที่ทั้งสิ่งต่าง ๆ และมนุษย์อยู่ร่วมกัน โยงใยกันไปมาและเคลื่อนไหวอย่างเป็นพลวัตอยู่ตลอดเวลา มีเงื่อนไขและตัวกระทำที่เข้ามามีส่วนร่วมกันอย่างแตกต่างหลากหลาย ตลอดจนประสบการณ์ที่แตกต่างกันย่อมทำให้ความหมายความรู้สึก และการรับรู้ต่อการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางฯ ย่อมแตกต่างกันออกไป ซึ่งจะอภิปรายเพิ่มเติมในหัวข้อถัดไป

### **ความสัมพันธ์ระหว่างผู้โดยสาร รถตู้โดยสารประจำทางฯ และเมือง**

ประสบการณ์การเดินทางในเมืองแม้จะมีมากมายแต่ก็ไม่ได้ง่ายดายนัก ผู้คนต่างรับรู้เส้นทางและมีวิธีการเดินทางที่แตกต่างกัน แม้จะเดินทางไปยังพื้นที่เดียวกันและใช้รูปแบบการเดินทางเดียวกันคือรถตู้โดยสารประจำทางฯ ในขณะที่ผู้ศึกษาค้นเคยกับการเดินทางเข้าสู่ใจกลางเมืองด้วยการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางฯ เพื่อเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าไปยังสถานที่ที่ต้องการ หรือเพื่อเชื่อมต่อรถสาธารณะอื่น ๆ แต่ผู้ให้ข้อมูลกลับมีเส้นทางที่หลากหลายที่ผู้ศึกษาเองไม่เคยรู้มาก่อน ในขณะเดียวกันบางเส้นทาง/วิธีการในการเข้าเมืองของผู้ศึกษา ผู้ให้ข้อมูลก็ไม่คุ้นเคยนัก ความแตกต่างโดยส่วนใหญ่จะอยู่ที่จุดที่ผู้โดยสารเลือกที่จะเชื่อมต่อเข้าสู่เมืองหรือในบางเส้นทางสามารถเข้าสู่ตัวเมืองได้โดยตรงโดยไม่จำเป็นต้องเปลี่ยนสาย ทางเลือกที่หลากหลายเหล่านี้ทำให้เห็นถึงโครงข่ายมากมายที่โยงใยเข้าสู่ใจกลางเมืองและย่านต่าง ๆ ของเมืองที่ซับซ้อนมากกว่าภาพของโครงข่ายระบบขนส่งที่จัดไว้ให้ เช่น เส้นทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย 2565) และรถตู้โดยสารประจำทางมีจำนวนให้บริการทั้งหมด 182 เส้นทาง มีเขตการเดินทางครอบคลุมถึง 8 เขตการเดินทาง ครอบคลุมทั้งโซนเหนือใต้ ตะวันออก ตะวันตก ผังธนบุรี นนทบุรี และปทุมธานี (Moovit 2565) รูปแบบการเดินทางที่ซับซ้อนเหล่านี้นั้นเป็นดังโครงข่ายที่ผู้เดินทางเป็นผู้เลือกเส้นทางและจุดเชื่อมต่อด้วยตนเองตามความต้องการและ

ความเหมาะสมในแต่ละบริบท ซึ่งให้ภาพถึงความเป็นเมืองขนาดใหญ่หรือความเป็นมหานครของกรุงเทพฯ ที่มีโครงสร้างพื้นฐานในการขนส่งที่ล้นล้นซ้อนแผ่กระจายออกไปอย่างกว้างขวางและเป็นสิ่งสำคัญในการเชื่อมต่อเมือง โดยเฉพาะรถตู้โดยสารประจำทางฯ ที่ช่วยในการตัดสลับผ้าโครงสร้างเมืองกรุงเทพฯ เป็นส่วนสำคัญในการช่วยให้ผู้คนสามารถเข้าไปใช้ชีวิตในเมืองได้ง่ายขึ้นและประกอบสร้างความเป็นเมืองที่หลากหลายขึ้น

นอกจากนี้ หากพิจารณาถึงการมองหาทางเลือกในการเดินทางของผู้คนโดยทั่วไปคงหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะค้นหาเส้นทางที่สั้นและง่ายที่สุดในการเดินทางด้วยโปรแกรมระบุเส้นทางด้วยระบบ GPS อย่าง Google map หรือ Apple map หรือใช้บริการผ่านแอปพลิเคชัน via bus หรือเว็บไซต์ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ และรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย ซึ่งจะแสดงหรือคำนวณวิธีการเดินทางที่เหมาะสมจากรูปแบบการขนส่งที่มีอยู่อย่างเป็นทางการในกรุงเทพฯ อย่างไรก็ตาม รถตู้มักเป็นรูปแบบการเดินทางที่ไม่พบในระบบรวบรวมรูปแบบขนส่งเหล่านี้ทำให้รถตู้โดยสารประจำทางฯ กลายเป็นระบบขนส่งสาธารณะอย่างไม่เป็นทางการ/กึ่งทางการ ที่ผู้ที่ไม่มีความคุ้นเคยกับพื้นที่มีโอกาสเข้าถึงน้อย และจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องอาศัยความคุ้นเคยในการใช้บริการทั้งการรู้ตำแหน่งจุดจอดรับผู้โดยสาร รู้เส้นทางเดินรถ และรู้ป้ายรถ/สถานที่ที่สามารถจอดได้ เงื่อนไขที่ดูเหมือนจะยากในการเข้าถึงและการใช้งานเหล่านี้อาจทำให้รถตู้โดยสารประจำทางอาจค่อย ๆ หายหรือลดน้อยลงไปจากระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพฯ อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ แต่การเดินทางด้วยรถตู้กลับยังคงมีอยู่อย่างต่อเนื่องและมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นหลังสถานการณ์ปัญหาโรคโควิด-19 เบาบางลง ดังที่ผู้ให้ข้อมูล 3 ใน 5 คนเริ่มกลับมาใช้รถตู้โดยสารประจำทางฯ ด้วยความถี่ที่เพิ่มมากขึ้นหลังจากบริษัทยกเลิกมาตรการ work from home (ทำงานที่บ้าน) และรถตู้ได้กลายเป็นทางเลือกในการเดินทางหลักของพวกเขา

ในแง่นี้ หากมองด้วยแนวคิดปฏิบัติการในชีวิตประจำวัน (everyday life practice) ของ Michael de Certeau (1984) ที่ชี้ให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างการปฏิบัติการในชีวิตประจำวันกับที่มี “กลยุทธ์” (tactics) ในการต่อรองต่ออำนาจซึ่งรวมถึงการฝ่าฝืนกฎระเบียบเล็ก ๆ น้อย ๆ และสะท้อนออกมาผ่านการเล่าเรื่องราวในชีวิตประจำวันเชื่อมโยงกับการเมือง ซึ่งตกอยู่ในความสัมพันธ์เชิงอำนาจในสังคม รถตู้โดยสารประจำทางฯ อาจถือได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งของปฏิบัติการในชีวิตประจำวันของผู้คนที่ไม่จำเป็นต้องเดินทางไปตามเส้นทางที่กำหนดไว้ เนื่องจากรถตู้โดยสารประจำทางฯ นั้นไม่ได้อยู่ในระบบทางเลือกหลักในการเดินทาง แต่กลับกลายเป็นวิธีการเดินทางหลักของผู้คนที่จะต้องเดินทางเข้าสู่เมือง จากการที่เส้นทางให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางฯ ที่ช่วยในการตัดสลับผ่าโครงสร้างเมืองกรุงเทพฯ ให้เข้าใกล้กับพื้นที่ชานเมืองมากขึ้น และการที่วิธีการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางฯ ไม่ได้เป็นวิธีการเดินทางที่ถูกนำเสนออย่างเป็นทางการข้างต้น การแนะนำเส้นทางรถตู้โดยสารประจำทางฯ เพื่อใช้ในการเดินทางและการมองหาเส้นทางรถตู้โดยสารประจำทางฯ ที่จะเข้าถึงปลายทางได้ก่อนที่จะเลือกเชื่อมต่อตามข้อมูลระบบระบุไว้จึงเป็นเสมือนหนึ่งในวิธีการแฮก (hack) ระบบการเดินทาง เป็นทางเลือกที่ซ่อนอยู่ตามสถานที่หรือตรอกซอกซอย ต่าง ๆ ที่รอผู้คนเข้าไปเจอและใช้บริการเหล่านั้นซึ่งอาจจะจับคู่และเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น ๆ เพื่อให้ตรงตามความต้องการมากที่สุด อาจถือได้ว่าเป็นอีกหนึ่งในการช่วงชิงอำนาจในการต่อรองต่อการจัดการระบบขนส่งสาธารณะและการเดินทางในเมืองรูปแบบหนึ่งของผู้ที่เดินทางในเมืองที่ทำให้รถตู้โดยสารประจำทางฯ ไม่อาจหายไปได้ง่าย ๆ จากการพยายามทำให้ถูกรับรู้ถึงน้อยลงและแทนที่ด้วยระบบขนส่งอื่น ๆ ในเส้นทางเดียวกัน

ในขณะเดียวกัน รถตู้โดยสารประจำทางฯ ยังได้กลายเป็นมาตรวัดความใกล้ชิดไกลในผู้ที่ใช้งานรถตู้โดยสารประจำทางฯ เป็นประจำ ซึ่งทำให้รถตู้โดยสารประจำทางฯ มีศักยภาพในการยืดระยะเวลาการเดินทางให้สั้นลงในความรู้สึกของผู้เดินทางและทำให้การเดินทางจากการประกอบรวมกันของเงื่อนไขทางด้านจำนวนคน ความคล่องตัว ความยืดหยุ่นในเส้นทาง ความกึ่งทางการ ตลอดจนความรู้สึกคุ้นเคยและไว้วางใจได้ทำให้การเดินทางบนรถตู้โดยสารประจำทางฯ ในชีวิตประจำวันของพวกเขาไม่ได้ทรมาณและยาวนานมากนัก ในแง่หนึ่งการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางฯ ในรูปแบบนี้ยังแสดงให้เห็นว่ารถตู้โดยสารประจำทางฯ เป็นความหวังที่เกิดขึ้นบนความไม่แน่นอนของระบบการเดินทางและตัวรถตู้โดยสารประจำทางฯ เอง ผู้คนมีความหวังจึงเริ่มเคลื่อนย้าย/เคลื่อนไหวไปในที่ต่าง ๆ เพื่อไปประกอบกิจกรรมในเมืองที่พวกเขาตั้งใจ และการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางสามารถสอดคล้องกับความหวังเหล่านั้นได้

ดังที่ได้กล่าวไปข้างต้น รถตู้โดยสารประจำทางฯ ได้กลายเป็นระบบขนส่งสาธารณะอย่างไม่เป็นทางการ/กึ่งทางการ ที่ผู้ที่ไม่มีความคุ้นเคยกับพื้นที่มีโอกาสเข้าถึงน้อย และจำเป็นที่จะต้องอาศัยความคุ้นเคยในการใช้บริการ แต่สิ่งที่ทำให้รถตู้โดยสารประจำทางฯ ยังคงอยู่แม้จะไม่ได้ได้รับความสำคัญในระบบอย่างเป็นทางการคือ ศักยภาพในการเคลื่อนย้ายในเมืองที่แตกต่างจากระบบขนส่งรูปแบบอื่น ๆ จากการที่รถตู้โดยสารประจำทางฯ ให้บริการในรูปแบบรถมินิบัส หรือรถตู้ขนาดเล็ก รองรับผู้โดยสารได้ 13-15 คนต่อเที่ยว ทำให้รถตู้โดยสารเป็นรถที่มีความคล่องตัวสามารถลัดเลาะไปในเส้นทางทั้งตรอก ซอกซอย ถนนใหญ่ เพื่อหลบหลีกปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นในเมืองได้ บ่อยครั้งที่เราจะพบว่ารถตู้ได้พาเราลัดเลาะไปในเส้นทางที่เหมือนจะคุ้นเคยแต่ก็ไม่คุ้นเคยนักแต่เพียงช่วงระยะหนึ่งรถตู้คันเดิมก็พาเรากลับมาอยู่ในเส้นทางประจำที่จะต้องผ่านอีกครั้ง หลายครั้งที่ผู้ศึกษาเองก็จำไม่ได้ว่าเส้นทางลัดเลาะเหล่านั้นคือเส้นทางใด เข้าทางใดและออกอย่างไร เนื่องจากความเปลี่ยนแปลง

ของเส้นทางมีอยู่บ่อยครั้ง และไม่ใช้รถทุกคันที่จะพาเราลัดเลาะไปยังเส้นทางลัดเดิม ๆ

หากเปรียบเทียบกับมอเตอร์ไซค์รับจ้างในงานศึกษา *Owner of the Map* ของ Claudio Sopranzetti (2018) ที่มองว่ามอเตอร์ไซค์รับจ้างเป็นส่วนช่วยในการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างรวดเร็ว คนขับมอเตอร์ไซค์รับจ้างสามารถเลือกเส้นทางที่ดีที่สุดในแต่ละช่วงเวลาราวกับเป็นเจ้าของพื้นที่ที่จะต้องมีความเชี่ยวชาญในระดับสูง รถตู้โดยสารประจำทางฯ เองอาจมีความคล้ายคลึงกันแม้ไม่สามารถลัดเลาะไปได้โดยรอบและคล่องตัวเท่ามอเตอร์ไซค์รับจ้าง แต่การชอกแซกไปตามเส้นทางที่เล็กละเอียดเป็นรูปแบบการเดินทางที่รถประจำทางรูปแบบอื่น ๆ ไม่สามารถทำได้ คนขับรถตู้คือผู้รู้แผนที่เส้นทางในพื้นที่ที่พวกเขาให้บริการอย่างทะลุปรุโปร่งไม่ต่างกับกับคนขับมอเตอร์ไซค์รับจ้าง โดยเครือข่ายของคนขับรถตู้ในแต่ละเส้นทางเป็นส่วนหนึ่งในการประกอบสร้างความสามารถในการลัดเลาะเหล่านี้ขึ้น คนขับรถตู้มักแบ่งปันข้อมูลซึ่งกันและกันและตัดสินใจเลือกเส้นทางของตนเองในการพาผู้โดยสารไปในเส้นทางที่ต้องการภายในระยะเวลาที่เขากำหนด/คาดการณ์ไว้ โดยการแบ่งปันข้อมูลส่วนใหญ่เป็นการส่งเสียงบอกเล่าถึงสถานการณ์ในระหว่างการเดินทางของรถโดยสารแต่ละคันผ่านวอลล์สื่อสารหรือแอปพลิเคชันเสมือนวอลล์สื่อสารบนโทรศัพท์มือถือที่กำหนดผู้รับสัญญาณในกลุ่มเดียวกัน/ใช้หมายเลขสัญญาณเดียวกันเท่านั้น ซึ่งผู้ขับมักจะเปิดลำโพงเอาไว้เพื่อให้สามารถรับรู้สถานการณ์ได้ตลอดเวลา เช่น ทั้งรถติด การปิดเส้นทาง อุบัติเหตุ จำนวนผู้โดยสารที่รอในแต่ละป้ายหรือเส้นทางลัดที่ไปได้ ฯลฯ ในแทบทุกการเดินทางของผู้ศึกษาและผู้ให้ข้อมูลล้วนเคยมีประสบการณ์ต่อความสัมพันธ์ในเครือข่ายคนขับรถตู้เหล่านี้ และพวกเราเห็นตรงกันว่าการแลกเปลี่ยนข้อมูลเหล่านี้ค่อนข้างเป็นประโยชน์ต่อผู้โดยสารและช่วยให้การเดินทางของพวกเขาราบรื่นขึ้น

นอกจากนี้ สิ่งที่ประกอบสร้าง รูปแบบการเดินทาง และความสำคัญของรถตู้โดยสารประจำทางฯ คือ ผังเมืองที่เชื่อมต่อกันเอื้อให้การให้บริการรถตู้เป็นไปได้ และที่สำคัญคือความยากลำบากในการเดินทาง การกระจุกตัวของแหล่งทำงาน และการเข้าถึงที่อยู่อาศัยในเมืองยาก ผลักให้พนักงานประจำในเมืองออกไปอยู่ในชานเมือง ประกอบกับศักยภาพของรถตู้โดยสารประจำทางฯ ที่ผู้ศึกษาได้กล่าวไปข้างต้นนั้น ก็มีส่วนทำให้รถตู้โดยสารประจำทางฯ กลายมาเป็นระบบขนส่งสำคัญที่นำพาคนจากชานเมืองเข้าสู่เมืองและกลับที่พักอาศัยเมื่อกิจกรรมภายในเมืองเหล่านั้นเสร็จสิ้น และเป็นหนึ่งในตัวกระทำการสำคัญที่ขับเคลื่อนความเป็นเมือง หรือทำให้เมืองมีชีวิตขึ้นในทุก ๆ วัน เมืองใหญ่อย่างกรุงเทพฯ และปริมณฑลจึงเป็นสภาพแวดล้อมที่สำคัญในการสร้างประสบการณ์การเดินทางผ่านสภาพแวดล้อมที่เชื่อมต่อถึงกันแบบกรุงเทพฯ และปริมณฑล ก่อรูปรูปแบบการเดินทางเฉพาะจากผู้ที่ใช้ชีวิตอย่างเชื่อมต่อกับทั้งสองพื้นที่มีส่วนร่วมและการรับรู้โดยตรงจากองค์ประกอบต่าง ๆ ในสภาพแวดล้อมนั้น สร้างปฏิบัติการเกี่ยวกับการเดินทางในเมืองได้อย่างสัมพันธ์กับบริบทที่เขารับรู้ ในขณะเดียวกันก็เรียนรู้ที่จะใช้งานความยืดหยุ่นคล่องตัวของรถตู้โดยสารประจำทางฯ ทั้งการไม่มีตารางเวลา การลัดเลาะรอบเส้นทางที่สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมในเมืองในแต่ละช่วงเวลา ที่ช่วยให้ผู้คนสามารถหลบหลีกปัญหาที่อาจจะเจอในการเดินทางได้

รถตู้โดยสารประจำทางฯ จึงกลายเป็นทางเลือกความแน่นอนบนความไม่แน่นอนของเมืองใหญ่ ซึ่งทำให้การเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑลมีความเฉพาะตัว และแตกต่างกับการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประเภทอื่น ๆ รวมถึงแตกต่างกับการเดินทางเพื่อเชื่อมต่อเมือง-ชานเมืองในรูปแบบอื่น ๆ เป็นสิ่งที่ไม่ได้อยู่ภายใต้การจัดระเบียบหรือการกำหนดแผนเส้นทางการเดินทางในเมืองจากส่วนกลางที่ชัดเจน แต่กลับกลายมาเป็นระบบระเบียบที่ช่วยให้การใช้ชีวิตในเมืองราบรื่นและ

ง่ายตายขึ้นจนทำให้ผู้ใช้บริการเลือกใช้งานโดยมองข้ามเงื่อนไขอื่น ๆ ทั้งคุณภาพของรถโดยสาร ความสะอาด ปลอดภัยตามมาตรฐานการขนส่งที่กำหนดไว้ซึ่งไม่ได้ถูกผู้ให้ข้อมูลนำมาเอามาเป็นประเด็นสำคัญในการเดินทาง วิธีการและความแน่นอนในการเดินทางกลายเป็นประเด็นสำคัญยิ่งกว่าท่ามกลางความเร่งรีบ และยุ่งเหยิงในเมือง ทั้งยังสะท้อนถึงความไม่เชื่อมโยงและความวุ่นวายท่ามกลางระบบขนส่งต่าง ๆ ที่ถูกจัดระเบียบไว้แต่กลับไม่สามารถเอื้ออำนวยต่อวิถีชีวิตของผู้คนในเมืองได้มากพอ

## สรุป

งานศึกษานี้ต้องการถอดความหมายของรถตู้โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่มีส่วนร่วมในชีวิตประจำวันของผู้คนทำความเข้าใจรถตู้โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลในอีกแง่มุมหนึ่งผ่านประสบการณ์ในชีวิตประจำวันของผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางฯ และวิธีการที่รถตู้โดยสารประจำทางฯ รองรับชีวิตคนเมือง/ชีวิตแบบเมือง ตลอดจนความสัมพันธ์ระหว่างชานเมือง-ในเมืองที่มีรถตู้เป็นส่วนหนึ่งในการประกอบสร้างขึ้น ซึ่งทำให้เห็นว่ากรุงเทพฯ และปริมณฑลเป็นพื้นที่ที่สำคัญในการศึกษาการเคลื่อนย้ายในเมืองใหญ่ที่มีโครงข่ายความสัมพันธ์ที่หลากหลายและผู้เดินทางในเมืองเลือกใช้โครงสร้างพื้นฐานในการเดินทางรูปแบบต่าง ๆ เพื่อเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่มากมายในเมืองจากประสบการณ์และการรับรู้ความเป็นเมืองกรุงเทพฯ และปริมณฑลของพวกเขาโดยมีรถตู้โดยสารประจำทางเป็นตัวแทนในการเคลื่อนย้ายในเมืองที่สำคัญซึ่งได้กลายเป็นส่วนหนึ่งของชีวิตประจำวันของผู้คน จากการที่รูปแบบการเคลื่อนย้ายของรถตู้โดยสารประจำทางสอดคล้องกับช่วงเวลา จังหวะชีวิต และความต้องการของพวกเขา ในขณะที่ความหลากหลายของการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางฯ มีมากมายทำให้เส้นทางที่ใช้บริการเป็นประจำของผู้ให้ข้อมูลแต่ละคนจึงแตกต่างกันออกไปขึ้นอยู่กับจุดหมายปลายทางและช่วงเวลาในการเดินทางของพวกเขาแม้จะอาศัยอยู่ในบริเวณที่ใกล้เคียงกัน

สิ่งเหล่านี้ทำให้เห็นถึงความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับรถตู้โดยสารประจำทางฯ เป็นโครงข่ายความสัมพันธ์ขนาดใหญ่ที่สิ่งต่าง ๆ และมนุษย์อยู่ร่วมกันโยงใยกันไปมาและเคลื่อนไหวอย่างเป็นพลวัตอยู่ตลอดเวลา มีเงื่อนไขและตัวกระทำการที่เข้ามามีส่วนร่วมกันอย่างแตกต่างหลากหลาย สร้างปฏิบัติการเกี่ยวกับการเดินทางในเมืองได้อย่างสัมพันธ์กับบริบทที่ผู้เดินทางในเมืองเหล่านั้นรับรู้ ในขณะที่เดียวกันเรียนรู้ที่จะใช้งานศักยภาพของรถตู้โดยสารประจำทางฯ ที่ช่วยในการตัดสลับฝ่าโครงสร้างเมืองกรุงเทพฯ ให้เข้าใกล้กับพื้นที่ชานเมืองมากขึ้นและการหลบหลีกปัญหาที่อาจจะเจอในการเดินทางในเมืองได้ รูปแบบการเดินทางที่ซับซ้อนเหล่านั้นจึงเป็นดังโครงข่ายที่ผู้เดินทางเป็นผู้เลือกเส้นทางและจุดเชื่อมต่อด้วยตนเองตามความต้องการและความเหมาะสมในแต่ละบริบท ทำให้เห็นถึงโครงข่ายมากมายที่โยงใยเข้าสู่ใจกลางเมืองและย่านต่าง ๆ ของเมืองที่ซับซ้อนมากกว่าภาพของโครงข่ายระบบขนส่งทางการที่จัดไว้ให้ รถตู้โดยสารประจำทางฯ จึงกลายเป็นทางเลือกความแน่นอนบนความไม่แน่นอนของการเดินทางในเมืองใหญ่ ซึ่งทำให้การเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑลมีความเฉพาะตัว และแตกต่างกับการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประเภทอื่น ๆ รวมถึงแตกต่างกับการเดินทางเพื่อเชื่อมต่อเมือง-ชานเมืองในรูปแบบอื่น ๆ เช่นเดียวกัน

ความสัมพันธ์ระหว่างผู้โดยสาร ผู้ขับรถตู้โดยสารประจำทางฯ และเมือง ยังสร้างปฏิบัติการที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบการเดินทางและความสำคัญของรถตู้โดยสารประจำทางฯ ขึ้นจากผังเมืองและการเข้าถึงที่อยู่อาศัยในเมืองที่ยากและราคาแพงขึ้นเรื่อย ๆ ก่อรูปร่างการเดินทางเฉพาะจากผู้ที่ใช้ชีวิตอย่างเชื่อมต่อทั้งสองพื้นที่มีส่วนร่วมและการรับรู้โดยตรงจากองค์ประกอบต่าง ๆ ในสภาพแวดล้อมเสมือนกับการสร้างระบบการแฮก (hack) การเดินทางเป็นทางเลือกที่ซ่อนอยู่ตามสถานที่หรือตรอกซอกซอยต่าง ๆ ที่รอผู้คนเข้าไปเจอและใช้บริการเหล่านั้นซึ่งอาจจะจับคู่และเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น ๆ จากความสามารถในการยืดหยุ่นเส้นทางได้ของผู้ขับรถตู้ช่วยจัดการกับปัญหาของการเดินทางของผู้คนในเมือง

ในชีวิตประจำวัน จากความเหนื่อยในการเดินทางที่บรรดาคนทำงานในเมืองต้องเผชิญได้เสมือนพวกเขาปลอดภัยอยู่ในรถที่จะพาพวกเขากลับไปถึงบ้าน ทำให้การเดินทางจากการประกอบร่วมกันของเงื่อนไขทางด้านจำนวนคน ความคล่องตัว ความยืดหยุ่นในเส้นทาง ความกึ่งทางการ ตลอดจนความรู้สึกคุ้นเคยและไว้วางใจได้ทำให้การเดินทางบนรถตู้โดยสารประจำทางในชีวิตประจำวันของพวกเขาไม่ได้ทรมานและยาวนานมากนัก

อย่างไรก็ตาม การศึกษาการเคลื่อนย้ายของรถตู้โดยสารประจำทางฯ ดังกล่าวไม่สามารถศึกษาและอธิบายได้ราวกับว่าภาพแทนเหล่านี้เป็นสิ่งที่หยุดนิ่งและคงทน ความหมายของการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางยังสามารถเปลี่ยนแปลงได้หากมีการเปลี่ยนแปลงของเงื่อนไขหรือองค์ประกอบภายในโดยไม่ได้แปลว่าสิ่งที่เกิดขึ้นมาก่อนไม่ได้เกิดขึ้นหรือมีอยู่จริง หรือความสัมพันธ์เหล่านั้นอาจจะประกอบรวมกันกับเงื่อนไขเพิ่มเติมอื่น ๆ จนกลายเป็นความสัมพันธ์ย่อย ๆ ที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาหนึ่ง เช่น การขึ้นรถตู้ในช่วงเวลาฝนตกอาจจะสร้างความหมายได้อย่างหลายรูปแบบ ทั้งความรู้สึกอันตราย หรือการกลายเป็นพื้นที่ปลอดภัยเพื่อหลบแดดหลบฝน หรือกลายเป็นสิ่งที่มันคงยืนยันได้ว่าจะได้ไปถึงจุดหมายในสถานการณ์การเดินทางที่ยากลำบากเหล่านั้น

## เชิงอรรถ

<sup>1</sup> ประเมินการจากจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถโดยสารทุกรูปแบบต่อวัน 773,435 คน โดยในปี 2565 มีรถตู้โดยสารประจำทาง<sup>๓</sup> ที่ให้บริการร่วมกับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (รถโดยสารเอกชนร่วมบริการ) 103 เส้นทาง มีจำนวนรถตู้ให้บริการ 1,944 คัน และรถตู้เชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (เส้นทางพิเศษ) 7 เส้นทาง มีจำนวนรถตู้ให้บริการ 68 คัน (องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ 2565)

<sup>2</sup> เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางในชีวิตประจำวันที่ค่อนข้างละเอียดอ่อน ผู้ศึกษาจึงขออนุญาตสงวนชื่อ-นามสกุล รายละเอียดวิธีการเดินทาง ตลอดจนข้อมูลอื่น ๆ ที่อาจจะบ่งถึงตัวตนของผู้ให้ข้อมูลได้ในบทความนี้

## เอกสารอ้างอิง

- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. 2565. “แผนที่รถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (Bangkok Mass Transit) มกราคม 2565.” การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย, *ข่าวประชาสัมพันธ์*. สืบค้นเมื่อ 10 มิถุนายน 2565. [https://www.mrta.co.th/th/news/information/metro\\_map\\_2022/](https://www.mrta.co.th/th/news/information/metro_map_2022/).
- องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. 2564. “รายงานการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ ปี 2564.” สืบค้นเมื่อ 10 มิถุนายน 2565. <http://www.bmta.co.th/sites/default/files/files/about-us/016-64-edit.pdf>.
- องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. 2565. “ข้อมูลจากสถิติการให้บริการโดยสารประจำทาง ปีงบประมาณ 2565 (1 ต.ค.64 - 31 มี.ค.65).” สืบค้นเมื่อ 10 มิถุนายน 2565. <http://www.bmta.co.th/sites/default/files/files/about-us/complaint-statistics/65-oct64-mar65.pdf>.
- Anderson, Ben, Mathew Kearnes, Colin McFarlane, and Dan Swanton. 2012. “On Assemblages and Geography.” *Dialogues in Human Geography* 2 (2): 171-89. <https://doi.org/10.1177/2043820612449261>
- Bennett, Jane. 2010. “The Agency of Assemblages.” *Vibrant Matter: A Political Ecology of Things*, 20-38. Durham: Duke University Press.
- Certeau, Michel de. 1984. “Part III Spatial Practices.” *The Practice of Everyday Life*, 91-135. Berkeley: University of California Press.
- Ingold, Tim. 2000. *The Perception of the Environment: Essays on Livelihood, Dwelling and Skill*. London: Routledge.
- Jensen, Ole B. 2009. “Flows of Meaning, Cultures of Movements: Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice.” *Mobilities* 4: 139-58.

- Levin, Lena. 2019. "How May Public Transport Influence the Practice of Everyday Life among Younger and Older People and How May Their Practices Influence Public Transport?." *Social Sciences* 8 (3): 1-16.
- Moovit. 2565. "ตารางเดินรถ เส้นทางและป้ายต่าง ๆ." สืบค้นเมื่อ 10 มิถุนายน 2565. <https://moovitapp.com/index/th/%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B8%9A%E0%B8%9A%E0%B8%82%E0%B8%99%E0%B8%AA%E0%B9%88%E0%B8%87%E0%B8%AA%E0%B8%B2%E0%B8%98%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%93%E0%B8%B0-lines-Bangkok-2401-1363476>.
- Nail, Thomas. 2017. "What is an Assemblage?." *SubStance*. 46: 21-37.
- Norum, Roger. 2020. "Anthropology Mobility." *Oxford Bibliographies*. Accessed June 10, 2022 <https://www.oxfordbibliographies.com/view/document/obo-9780199766567/obo-9780199766567-0254.xml>.
- Salazar, Noel B., Alice Elliot, and Roger Norum. 2019. "Introduction: Studying Mobilities: Theoretical Notes and Methodological Queries." In *Methodologies of Mobility: Ethnography and Experiment*, edited by Noel B Salazar, Alice Elliot, and Roger Norum, 1–24. New York: BerghahnBooks. <https://doi.org/10.2307/j.ctvw04gfd.5>
- Sopranzetti, Claudio. 2018. *Owners of the Map: Motorcycle Taxi Drivers, Mobility, and Politics in Bangkok*. Oakland, California: University of California Press.
- Vannini, Phillip. 2010. "Mobile Cultures: From the Sociology of Transportation to the Study of Mobilities." *Sociology Compass* 4 (2): 111-21.