

**ปฏิบัติการในชีวิตประจำวันของคนจนเมือง**  
**ในการเดินทางภายใต้ความเหลื่อมล้ำของบริการขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานคร**  
**Practice of Everyday Life of the Urban Poor's Commuting under the**  
**Inequality of the Public Transportation Services in Bangkok**

อริญา วิเศษคำ

มหาวิทยาลัยนเรศวร ตำบลท่าโพธิ์ อำเภอเมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก 65000

E-mail: areeyaw61@nu.ac.th

**บทคัดย่อ**

งานวิจัยเรื่องนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบจากความเหลื่อมล้ำในการบริการขนส่งสาธารณะของคนจนเมือง และเพื่อศึกษาปฏิบัติการในชีวิตประจำวันของคนจนเมืองในการเดินทางภายใต้ความเหลื่อมล้ำดังกล่าว งานวิจัยนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ อาศัยแนวคิดเกี่ยวกับความเหลื่อมล้ำ, ความเป็นพลเมือง, การทำให้กลายเป็นชายขอบ และปฏิบัติการในชีวิตประจำวัน ของมิเชล เดอ แซร์โต (Michel De Certeau) มาเป็นกรอบในการศึกษาและอธิบายปรากฏการณ์ ผลการวิจัยพบว่าคนจนเมืองไม่สามารถเข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะที่ดีได้ เนื่องด้วยราคาค่าโดยสารที่ไม่สัมพันธ์กับรายได้ของพวกเขา ค่าใช้จ่ายในการเดินทางส่วนใหญ่จึงต้องเสียให้กับการเดินทางด้วยรถโดยสารที่มีคุณภาพการให้บริการที่ไม่ดีเท่าที่ควรจะเป็น พวกเขาจึงมีปฏิบัติการในชีวิตประจำวันในการเดินทางเพื่อหลีกเลี่ยงกับสถานการณ์ดังกล่าว จากการวิเคราะห์ผ่านแนวคิดของเดอ แซร์โต พบว่าความเหลื่อมล้ำของบริการขนส่งสาธารณะในกรุงเทพฯ ถือเป็นยุทธศาสตร์ (strategies) และวิธีการเดินทางภายใต้ความเหลื่อมล้ำนี้ถือเป็นอุบาย (tactic) พวกเขาเลือกสถานที่ทำงานใกล้กับที่พักอาศัยหรือเลือกที่ที่พักอาศัยที่ใกล้กับสถานที่ทำงาน และเดินทางโดยใช้จักรยานหรือการเดินเท้า ในอีกด้านหนึ่งพวกเขาเลือกเดินทางโดยใช้รถจักรยานยนต์ หรือการเดินทางโดยการต่อรถขนส่งสาธารณะให้น้อยที่สุด เพื่อหลีกเลี่ยงการใช้บริการขนส่งสาธารณะและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

*คำสำคัญ:* ปฏิบัติการในชีวิตประจำวัน, คนจนเมือง, ความเหลื่อมล้ำ, บริการขนส่งสาธารณะ

**Abstract**

This research has the main objective to investigate the impact on the urban poor under the inequality in public transportation services, and to study the practice of everyday life of them in commuting in the said inequality situation. This research is a

qualitative study, employing conceptual frameworks of inequality, citizenship, marginalization, and Practice of Everyday Life by Michel de Certeau, to examine and explain the phenomenon. Research findings illustrate that the urban poor inaccessible to good public transportation services because fares are not related to their income. Most of them must spend the cost of travel to the bus, which is a public transportation services not as good as expected. Consequently, they have created the practice of everyday life in avoiding such situations. Influenced by de Certeau's concept, this research has discovered that the inequality in public transportation services in Bangkok is considered a 'strategy', and the urban poor's traveling method is seen as a 'tactic'. They choose the workplaces that are not far from their residence or are opted to live not far from their works. They also commute by bicycle or on foot. Some might decide to buy a motorcycle or depending less on public transport, to get away from high-cost public transport and to decrease expenses on commuting.

*Keywords:* Practice of Everyday Life, Urban Poor, Inequality, Public Transportation Services

## บทนำ

ระบบขนส่งสาธารณะเป็นระบบโครงสร้างพื้นฐานในเขตเมือง แต่เมื่อเปรียบเทียบรายได้เฉลี่ยของประชากรในประเทศกับค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ พบว่าค่าใช้จ่ายในการเดินทางอยู่ในลำดับที่ 11 จาก 40 ประเทศ (พงศพิชญ์ พิณสาย, 2562) รวมไปถึงผลสำรวจของสำนักงานสถิติแห่งชาติพบว่าผู้มีรายได้ต่อเดือนต่ำกว่า 12,000 บาท ไม่สามารถขึ้นรถไฟฟ้าเป็นประจำได้ ซึ่งผู้คนเหล่านี้มีจำนวนมากกว่า 40% ของประชากรในกรุงเทพฯ (ประชาไท, 2562) ทางเลือกของผู้คนในการเดินทางด้วยบริการขนส่งสาธารณะอีกรูปแบบหนึ่ง คือการเลือกเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะที่มีการให้บริการที่ไม่มีประสิทธิภาพ ผู้ใช้บริการต้องทนกับสภาพการจราจรที่ติดขัด สะท้อนให้เห็นถึงความเหลื่อมล้ำที่คนบางกลุ่มไม่มีโอกาสเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะที่ดีเนื่องด้วยราคาที่สูงเกินไป เช่น ราคาค่าโดยสารระหว่างรถไฟฟ้าและรถโดยสารประจำทางที่แตกต่างกันถึง 2-3 เท่า (ต้นคิด, 2562)

ผู้ที่ได้รับผลกระทบดังกล่าว มักจะเป็นคนที่อยู่ภายใต้โครงสร้างทางเศรษฐกิจ ซึ่งก็คือผู้มีรายได้ต่ำ ผู้วิจัยขอใช้คำเรียกกลุ่มคนเหล่านี้ว่า “คนจนเมือง” ซึ่งคือกลุ่มคนจนเชิงรายได้ โดยกำหนดว่าผู้ที่ถูกจัดอยู่ในฐานะคนจน คือผู้มีรายได้เฉลี่ย 3,858 บาทต่อคนต่อเดือน (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2563) รวมไปถึงกลุ่มแรงงานที่ย้ายเข้ามาในพื้นที่ ซึ่งหมายรวมถึงทั้งแรงงานในระบบ

และนอกระบบ ซึ่งขาดสิทธิ โอกาส และสวัสดิการทางสังคม (สุปรียา หวังพัชรพล และคณะ, 2560) บริการขนส่งสาธารณะก็เป็นหนึ่งในสิทธิของคนจนเมืองที่ควรจะได้รับ การเข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะที่ดีและมีประสิทธิภาพ

ถือได้ว่าคนจนเมืองเป็นกำลังสำคัญในภาคเศรษฐกิจแบบไม่เป็นทางการของเมือง แต่กลับเป็นกลุ่มคนที่ถูกละเลยสิทธิที่จะอยู่ในเมือง ขาดการรับรองและเข้าถึงสิทธิขั้นพื้นฐานที่จำเป็น ผู้วิจัยสนใจศึกษากลุ่มคนจนเมืองว่าพวกเขาเหล่านี้มีปฏิบัติการในชีวิตประจำวันอย่างไรในการเดินทางภายใต้ความเหลื่อมล้ำของบริการขนส่งสาธารณะในกรุงเทพฯ

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ 2 ประการ ได้แก่ 1) เพื่อศึกษาผลกระทบจากความเหลื่อมล้ำในการบริการขนส่งสาธารณะในกรุงเทพฯ ของคนจนเมือง 2) เพื่อศึกษาปฏิบัติการในชีวิตประจำวันของคนจนเมืองในการเดินทางภายใต้ความเหลื่อมล้ำของบริการขนส่งสาธารณะในกรุงเทพฯ

### การทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

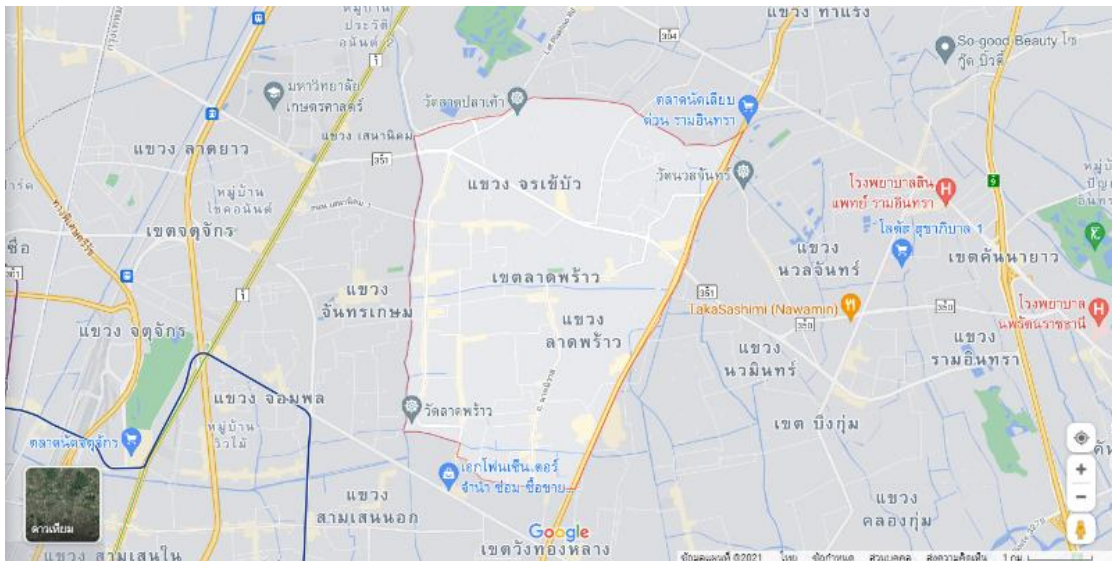
ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นฐานและสามารถใช้เป็นแนวทางในการวิจัย โดยใช้กรอบแนวคิดเกี่ยวกับความเหลื่อมล้ำของโครงสร้างระบบขนส่งสาธารณะ แนวคิดความเป็นพลเมืองที่เป็นฐานในการทำความเข้าใจถึงสิทธิในการเข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะที่เท่าเทียม การทำให้กลายเป็นชายขอบ และแนวคิดปฏิบัติการในชีวิตประจำวัน ของมิเชล เดอ แซร์โต (Michel De Certeau) ที่ให้ความสำคัญกับการต่อรองในชีวิตประจำวันในระดับปัจเจก

วริสสา ศรีหะ (2549) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้ระบบขนส่งมวลชนประเภทรางของผู้อยู่อาศัยในกรุงเทพมหานคร พบว่าผู้ที่มีรายได้เฉลี่ยต่ำกว่า 15,000 บาทต่อเดือน มีการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเป็นหลัก โดยได้ให้ความเห็นว่ารถโดยสารประจำทางมีราคาถูก มีระยะทางการเดินทางที่ครอบคลุมพื้นที่หลัก แต่ไม่มีความสะดวกสบายและความตรงต่อเวลา ในส่วนของรถไฟฟ้า ค่าโดยสารเป็นหนึ่งในปัจจัยหลักที่มีผลกับกลุ่มตัวอย่าง โดยมีความเห็นว่ามีราคาแพงเกินไป

ปรีชาพงศ์ อากาศโสภา (2555) ได้ศึกษาพฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคนจนเมือง: กรณีศึกษาชุมชนรายได้น้อยตามแนวรถไฟฟ้าสายเหนือในกรุงเทพมหานคร พบว่าการเข้าถึงของระบบขนส่งสาธารณะที่ไม่เพียงพอต่อความต้องการในการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ รวมไปถึงระยะเวลาในการรอและการเดินทาง ซึ่งไม่สอดคล้องกับความเร่งรีบในการเดินทาง ผู้มีรายได้น้อยจึงต้องเลือกรูปแบบขนส่งประเภทอื่นที่รวดเร็วกว่า แต่ก็มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่เพิ่มขึ้นเช่นกัน

## ระเบียบวิธีวิจัย

ผู้วิจัยเลือกใช้แนวทางการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยทำการศึกษาในเขตพื้นที่ของกรุงเทพฯ ซึ่งได้แก่ เขตลาดพร้าว และพื้นที่บริเวณโดยรอบของเขตลาดพร้าว เนื่องจากการบริเวณเขตดังกล่าวมีการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะที่หลากหลายรูปแบบ อีกทั้งเป็นแหล่งที่พักอาศัยและแหล่งที่ทำงานของประชากรที่เป็นกลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลักของการวิจัยในครั้งนี้ ซึ่งคือคนจนเมืองในกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นผู้ที่มีรายได้ต่ำ รวมไปถึงกลุ่มผู้ใช้แรงงานและแรงงานนอกระบบ จำนวนทั้งหมด 6 คน โดยใช้ในการสัมภาษณ์เชิงลึกแบบกึ่งโครงสร้าง การสังเกตการณ์แบบมีส่วนร่วม การสังเกตการณ์แบบไม่มีส่วนร่วม และการบันทึกภาคสนาม



รูปที่ 1 แผนที่เขตลาดพร้าวและบริเวณโดยรอบ

ที่มา: Google Maps

## ผลการวิจัย

การศึกษาในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้จำแนกผลการศึกษาออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ผลกระทบจากความเหลื่อมล้ำในการบริการขนส่งสาธารณะของคนจนเมือง และพฤติการณ์ในชีวิตประจำวันของคนจนเมืองในการเดินทางภายใต้ความเหลื่อมล้ำของบริการขนส่งสาธารณะ

### 1. ผลกระทบจากความเหลื่อมล้ำในการบริการขนส่งสาธารณะ

คนจนเมืองนั้นได้รับผลกระทบจากความเหลื่อมล้ำในการบริการขนส่งสาธารณะเป็นอย่างมาก พวกเขามีทางเลือกไม่มากนักเนื่องด้วยข้อจำกัดในด้านของรายได้เป็นหลัก พวกเขาไม่สามารถเข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะที่ดีและมีประสิทธิภาพได้ รถโดยสารประจำทางหรือรถเมล์เป็นบริการขนส่ง

สาธารณะที่พวกเขาเข้าถึงได้มากที่สุด เนื่องด้วยค่าโดยสารที่พวกเขาสามารถจ่ายได้ แต่ก็ต้องทนยอมรับกับคุณภาพของการให้บริการที่ค่อนข้างต่ำทั้งในเรื่องการขับรถเร็ว การขับรถผิดกฎจราจร หรือคุณภาพของรถโดยสารประจำทาง ที่เก่าและเสื่อมสภาพทำให้เกิดควัน กลิ่นเหม็น กระจกหน้าต่างไม่สามารถเปิดหรือปิดได้ เป็นต้น ผลกระทบที่สำคัญอีกประการคือเรื่องของเวลา โดยระยะเวลาในการรอรถโดยสารประจำทาง หลายครั้งพวกเขาต้องรอรถโดยสารประจำทางโดยใช้เวลานานเกือบหนึ่งชั่วโมง ทำให้พวกเขาต้องตื่นเช้าเพื่อเผื่อเวลาในการเดินทาง และระยะเวลาในการเดินทางนั้นพวกเขาต้องทนกับสภาพการจราจรที่ติดขัด รวมไปถึงการจอดรอที่ป้ายรถโดยสารประจำทางเป็นเวลานานเพื่อรอผู้โดยสารอื่น ทำให้พวกเขาเสียเวลาอันเป็นต้นทุนทางเศรษฐกิจที่สำคัญในการทำสิ่งต่างๆ

“ถ้าเจอบ่อยก็รถมันเก่าอะ สกปรกด้วย บางทีรถก็เสียกลางทางก็ต้องเสียเงินค่ารถใหม่ ละเอียดก่อนตอนสมัยอยู่โชคชัย 4 ไปซื้อของมาจะต้องกลับบ้านไปเก็บของไปต่างจังหวัด รถเมล์มันก็จอดแช่อยู่ที่ป้ายรอคนมาขึ้น จนรถมันก็เริ่มติด เราก็นั่งรอจนคนที่เขาจะไปส่งที่หมอชิตอะ เขาโทรมาบอกว่าเขาจะไปก่อนเพราะมันมีคนอื่นไปด้วยเนาะ รอเราคนเดียวไม่ได้ วันนั้นสรุปเราก็ต้องนั่งแท็กซี่ไปหมอชิตเอง”

ฟ้า (นามสมมติ) อายุ 21 ปี, สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2564

สิ่งที่เกิดขึ้นสะท้อนให้เห็นถึงความเหลื่อมล้ำที่คนจนเมืองไม่มีโอกาสเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะที่ดีอย่างเช่นรถไฟฟ้า เนื่องด้วยราคาที่แพงเกินไป พวกเขาจะขึ้นรถไฟฟ้าในช่วงเวลาที่จำเป็นเท่านั้น เช่นการรอรถโดยสารฯ เป็นเวลานาน แต่ในช่วงสถานการณ์ Covid-19 สืบเนื่องจากรถโดยสารประจำทางลดจำนวนเที่ยววิ่งลง ทำให้พวกเขาต้องยอมเสียเงินเพิ่มเพื่อใช้บริการรถไฟฟ้าหรือรถแท็กซี่อยู่บ่อยครั้ง

“ถ้าไม่มีรถเมล์ก็ต้องนั่งแท็กซี่อะ บางทีแบบมันเลิกตึก แล้วรถมันไม่มี คือมันเป็นช่วงโควิดใช้ใหม่ แล้วพอรถมาคนมันเยอะ มันแออัด มันก็ขึ้นไม่ได้”

เฟิร์น (นามสมมติ) อายุ 22 ปี, สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2564

ถึงแม้ว่ารถโดยสารประจำทางจะเป็นระบบขนส่งสาธารณะที่คนจนเมืองเลือกที่จะใช้บริการ แต่หลาย ๆ คนก็ต้องใช้บริการรถโดยสารประเภทอื่นร่วมด้วย เช่น รถสองแถว รถจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นต้น เนื่องจากพวกเขาอาศัยอยู่ในพื้นที่ที่เป็นตรอกซอย พวกเขาต้องเดินทางหลายต่อไปยังจุดหมายปลายทาง ซึ่งหมายความว่าพวกเขาต้องเสียเงินในการเดินทางเพิ่มขึ้นด้วย พวกเขาแบกรับค่าใช้จ่ายในการเดินทางเป็นจำนวนมากเมื่อเทียบกับรายได้ของพวกเขา

## 2. ปฏิบัติการในชีวิตประจำวันของคนจนเมือง

คนจนเมืองมีปฏิบัติการในชีวิตประจำวันในการเดินทางภายใต้ความเหลื่อมล้ำของบริการขนส่งสาธารณะอยู่หลากหลายรูปแบบ โดยคนจนเมืองที่ใช้บริการขนส่งสาธารณะในการเดินทาง พวกเขาเหล่านี้จะเลือกใช้บริการขนส่งที่มีราคาถูกและประหยัดที่สุดสำหรับพวกเขา ถึงแม้ว่าพวกเขาจะต้องใช้บริการรับจ้างประเภทอื่นร่วมด้วย เช่น รถจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นต้น แต่ในบางครั้งพวกเขาก็เลือกที่จะเดินเท้าแทนการนั่งรถรับจ้างหรือให้คนที่อาศัยอยู่ด้วยขับรถจักรยานยนต์ส่วนตัวมาส่งพวกเขา เพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

อีกด้านหนึ่งคนจนเมืองได้เลือกสถานที่ทำงานใกล้กับที่พักอาศัยหรือเลือกที่พำนักที่ใกล้กับสถานที่ทำงาน พวกเขาเลือกที่จะไม่ใช้บริการขนส่งสาธารณะเพื่อหลีกเลี่ยงค่าใช้จ่ายในการเดินทางแหล่งที่พำนักและสถานที่ทำงานของพวกเขาสามารถใช้จักรยานหรือเดินเท้าเพื่อเดินทางได้ พวกเขาให้เหตุผลว่าแม้ว่าเงินเดือนอาจจะน้อยกว่าแหล่งสถานที่ทำงานที่ไกลออกไปจากสถานที่พำนักของพวกเขา แต่เมื่อคำนึงถึงค่าใช้จ่ายและความเหนื่อยในการเดินทางในการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางแล้ว พวกเขาจึงคิดว่าการทำงานใกล้ๆ ที่พำนักของพวกเขาจะสะดวกกว่าเป็นอย่างมาก ในกรณีที่พวกเขาต้องเดินทางไปสถานที่อื่นเพื่อทำกิจกรรมต่างๆ โดยส่วนมากจะเดินทางไปพร้อมกับคนอื่นๆ โดยรถแท็กซี่เพื่อประหยัดค่าเดินทาง และยังสะดวกกว่าการขึ้นรถโดยสารประจำทางอีกด้วย

“ก็ทำงานตรงใกล้ๆ ตรงที่เราเคยไปช่วยทำนะ ก็ปั่นจักรยานไป ออกไปทำไกลทำไมเหนื่อยตายพอดีแล้ว ก็ทำใกล้ๆ เนี่ย รถขายของขายกับข้าวก็เข้ามาขายในซอย จะออกไปไหน”

แก้ว (นามสมมติ) อายุ 44 ปี, สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2564

ในส่วนของคนจนเมืองที่เลือกใช้รถส่วนบุคคล โดยส่วนมากจะเป็นรถจักรยานยนต์ พวกเขาได้ให้เหตุผลว่าเขาไม่อยากที่จะเหนื่อยและเสียเวลาไปกับการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ เขาเคยเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางมาก่อนและเหนื่อยที่จะต้องตื่นเช้า อีกทั้งเมื่อตอนกลับกว่าจะถึงที่พักก็ตึกแล้ว จึงตัดสินใจซื้อรถจักรยานยนต์ ซึ่งเมื่อเทียบกับเงินที่ต้องชำระหรือผ่อนต่อเดือนแล้วเขาคิดว่าคุ้มค่าและประหยัดเวลามากกว่ากว่าการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะอีกด้วย

“ตอนที่นั่งรถเมล์นะ มันเหนื่อยจะตายให้ได้ ละตอนที่เคยเป็นลมบนรถเมล์ ก่อนหน้านั้นก็ยังคิดในใจว่ากูจะซื้อรถมอเตอร์ไซด์ใหม่แน่ แต่พอเป็นลมปั๊บ วิ่งไปซื้อแท็บเล็ต”

เดือน (นามสมมติ) อายุ 36 ปี, สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2564

## สรุปผลการวิจัย

บริการขนส่งสาธารณะเป็นระบบที่สร้างความเหลื่อมล้ำและสร้างผลกระทบให้แก่ผู้ใช้บริการ โดยเฉพาะกับคนจนเมือง ซึ่งเป็นผู้ที่มีรายได้น้อย พวกเขาไม่สามารถเข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะที่ดี และมีประสิทธิภาพได้ เนื่องด้วยราคาค่าโดยสารที่ไม่สัมพันธ์กับรายได้ของพวกเขา ส่งผลให้พวกเขาต้องเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะที่พวกเขาสามารถเข้าถึงได้ ด้วยเหตุนี้ค่าใช้จ่ายในการเดินทางส่วนใหญ่ของพวกเขา จึงต้องเสียให้กับการเดินทางด้วยรถโดยสารที่มีคุณภาพการให้บริการที่ไม่ดีเท่าที่ควรจะเป็น (ศักดิ์สิทธิ์ เถลิงพงศ์, 2556) พวกเขาถือเป็นหนึ่งในพลเมืองที่ควรได้รับสิทธิในการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะที่เท่าเทียมจากรัฐ แต่กลับถูกละเลยเนื่องจากความเหลื่อมล้ำในทางเศรษฐกิจและสภาพทางสังคม คนจนเมืองถูกบีบคั้นไปอยู่สังคมชายขอบในพื้นที่ของความเป็นเมือง พวกเขาเหล่านี้ต้องใช้ทรัพยากรมีอยู่อย่างจำกัด เพื่อดิ้นรนและต่อรองกับความเหลื่อมล้ำ (ปีนแก้ว เหลืองอร่ามศรี, 2546) การดิ้นรนและต่อรองของพวกเขาถือเป็นปฏิบัติการในชีวิตประจำวัน (The Practice of Everyday Life) ตามแนวคิดของมิเชล เดอ เซร์โต (Michel De Certeau)

เดอ เซร์โต มองว่าชีวิตประจำวันนั้นสะท้อนให้เห็นถึงการที่คนจะอยู่รอดภายใต้การครอบงำของตรรกะและกลไกของอำนาจ เป็นการหาทางออกภายใต้โครงสร้างของความเหลื่อมล้ำที่เกิดขึ้น ทั้งนี้ผู้วิจัยเห็นว่าความเหลื่อมล้ำของบริการขนส่งสาธารณะในกรุงเทพฯ ถือเป็นยุทธศาสตร์ (strategies) ในความหมายของเดอ เซร์โต คือการกระทำของอำนาจที่มีฐานที่มั่นคงชัดเจน และเป็นตัวกำหนดการจัดการวางความสัมพันธ์กับส่วนอื่นๆ ที่อยู่ภายนอกวงโคจร ขณะที่คนจนเมืองเองก็ได้สร้างอุบาย (tactics) ซึ่งหมายถึงการกระทำที่ไม่มีตำแหน่งแห่งที่ของตัวเอง แต่แฝงอยู่ในเครือข่ายอำนาจ (สุธาริน คุณผล, 2550) พวกเขา มีวิธีการเดินทางด้วยวิธีการต่างๆ ที่หลากหลายรูปแบบเพื่อหลีกเลี่ยงค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ วิธีการที่คนจนเมืองพยายามจะเดินทางภายใต้ความเหลื่อมล้ำถือเป็นอุบายอย่างหนึ่งที่ไม่มีความชัดเจนหรือเป็นแนวทางที่เป็นระบบ แต่พวกเขาพยายามที่จะเอาตัวรอดหรืออยู่ภายใต้โครงสร้างความเหลื่อมล้ำของระบบการให้บริการขนส่งสาธารณะในกรุงเทพฯ

## ข้อเสนอแนะ

1. งานวิจัยที่คล้ายคลึงกับประเด็นการศึกษาของงานวิจัยชิ้นนี้ โดยส่วนมากแล้วเป็นงานวิจัยเชิงปริมาณ หากมีการศึกษาประเด็นดังกล่าวนี้เพิ่มเติมในอนาคต จึงควรศึกษาในรูปแบบของงานวิจัยเชิงคุณภาพ เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึกเพิ่มมากขึ้น
2. ในระหว่างการศึกษาการวิจัยนี้ได้อยู่ในช่วงสถานการณ์ Covid-19 แต่ผู้วิจัยไม่ได้มุ่งศึกษาในประเด็นดังกล่าวนี้เป็นหลัก หากมีการศึกษาเพิ่มเติมควรนำสถานการณ์นี้มาเป็นหลักในการวิเคราะห์ผล

## เอกสารอ้างอิง

- ต้นคิด. (2562). ปัญหาราคาค่าโดยสารขนส่งสาธารณะต่อชีวิตคนเมือง โดย ดร.สุเมธ. สืบค้น 12 กุมภาพันธ์ 2564, จาก <https://tonkit360.com/49542>.
- ประชาไท. (2562). วาระ กทม.: ระบบขนส่งสาธารณะ ทัวถึง-ปลอดภัย-เข้าถึงได้ เป็นแค่ฝัน หรือใกล้กลายเป็นจริง. สืบค้น 16 กุมภาพันธ์ 2564, จาก <https://prachatai.com/journal/2019/03/81275>.
- ปรีชาพงศ์ อากาศโสภณ. (2555). พฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคนเมือง: กรณีศึกษาชุมชนรายได้น้อยตามแนวรถไฟฟ้าสายเหนือในกรุงเทพมหานคร (วิทยานิพนธ์ปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ปิ่นแก้ว เหลืองอร่ามศรี. (2546). อัตลักษณ์ชาติพันธุ์ และความเป็นชายขอบ. กรุงเทพฯ: ศูนย์มานุษยวิทยาสิรินธร (องค์การมหาชน).
- พงศ์พิชญ์ พินสาย. (2562). ไทยแพงแค่ไหน? สำรวจต้นทุนการเดินทาง ถ้าไปทำงานโดยรถสาธารณะ. สืบค้น 10 กุมภาพันธ์ 2564, จาก <https://themomentum.co/cost-of-transportation>.
- วริสสา ศรีหะ. (2549). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้ระบบขนส่งมวลชนประเภทรางของผู้อยู่อาศัยในกรุงเทพมหานคร (วิทยานิพนธ์ปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ: สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- ศักดิ์สิทธิ์ เฉลิมพงศ์. (2556). ความเหลื่อมล้ำและความไม่เป็นธรรมด้านคมนาคมขนส่ง. ใน อภิวัฒน์ รัตนวราหะ (บรรณาธิการ), ความเหลื่อมล้ำและความไม่เป็นธรรมในการเข้าถึงทรัพยากรและบริการพื้นฐานของประเทศไทย (น. 276-310). กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สุธาริน คุณผล. (2550). ชีวิตประจำวัน. รัฐศาสตร์สาร, 28(2), 113-146.
- สุปรียา หวังพัชรพล และคณะ. (2560). ชุดโครงการวิจัยความเหลื่อมล้ำและคนจนเมือง (รายงานผลการวิจัย). กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ฝ่ายวิจัยเพื่อท้องถิ่น และสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (พอช.).
- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2563). รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์ความยากจนและเหลื่อมล้ำของประเทศไทย ปี 2562 (รายงานผลการวิจัย). กรุงเทพฯ: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.
- Google maps. (2021). เขตลาดพร้าว. สืบค้น 27 พฤษภาคม 2564, จาก <https://1th.me/wK2VA>.