7 พื้นที่ต้นแบบ ขับเคลื่อน ระบบขนส่งสาธารณะ ที่ปลอดภัยและเป็นธรรม



โครงการแผนงานร่วมทุนสนับสนุนองค์กรผู้บริโภค
เพื่อการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและเป็นธรรม พ.ศ. 2566-2568

สนับสนุนโดย
สภาองค์กรของผู้บริโภค และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

สภาองค์กรของผู้บริโภค สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

สารบัญ

	หน้า
1. บทนำ	1–2
2. เปิด 7 พื้นที่ต้นแบบ ขับเคลื่อน “ระบบขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและเป็นธรรม”	3
ภาคใต้	
• โพถ้อง สู่ EV Bus รถโดยสารสาธารณะปลอดภัย ไร้รอยต่อ จ.ภูเก็ต	3–6
• หาดใหญ่ สานพลังพหุภาคี เสนอเพิ่ม 6 เส้นทาง ขนส่งสาธารณะ “พัฒนาป้ายข้อมูลเดินทาง ณ จุดจอด”	7– 10
ภาคเหนือ	
• ลำปาง เมืองต้องห้าม...พลาด นั่ง “สองแถว เขียว–เหลือง” เที่ยวอย่างปลอดภัย	11–15
• ผลักดันสำเร็จ “เชียงใหม่” EV Bus อนุมัติใบอนุญาตเดินรถ 2 เส้นทางแรก	16–19
ภาคกลาง	
• อยุธยาเปิดภาพฝัน สู่ 4 ยุทธศาสตร์ พัฒนาขนส่งสาธารณะเกาะเมืองมรดกโลก	20–22
ภาคตะวันตก	
• ประตูสู่ภาคใต้ สี่แยกประจวบฯ ทำไมต้องมี “สถานีขนส่ง” ?	23–26
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	
• ขอนแก่น : ยกระดับจุดจอดสองแถว พร้อมตั้งจุด Check Point ถาวร สำหรับรถโดยสารทางไกล	27–29
3.ความท้าทายและข้อเสนอแนะ	30–31
4.บทส่งท้ายถึงระบบขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและเป็นธรรม	32
5.ภาคผนวก	33

บทนำ

หนึ่งในระบบโครงสร้างพื้นฐานที่มีความสำคัญต่อการดำเนินชีวิตของผู้คน นั่นก็คือ การคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะ “ระบบขนส่งสาธารณะ” มีความสำคัญในหลากหลายมิติ

ระบบขนส่งสาธารณะ ช่วยให้ผู้คนเข้าถึงโอกาส ไม่ว่าจะเป็นโอกาสทางการศึกษา การทำงาน การรักษาพยาบาล หรือการทำกิจกรรมทางสังคมต่าง ๆ นอกจากนี้ ระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นธรรมและเข้าถึงได้ง่าย ยังช่วยลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม ทำให้กลุ่มผู้มีรายได้น้อย ผู้สูงอายุ ผู้พิการ และผู้ที่ไม่มีรถส่วนตัว ได้มีโอกาสในการพัฒนาตนเองและเข้าร่วมกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมได้อย่างเท่าเทียมกัน

การที่ผู้คนหันมาใช้บริการขนส่งสาธารณะ ส่งผลดีทั้งต่อโลกและต่อตัวเราเอง ระบบขนส่งสาธารณะที่ดีจะส่งผลให้การใช้รถส่วนตัวลดลง นอกจากจะช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด และลดโอกาสเกิดอุบัติเหตุแล้ว ยังช่วยลดปัญหาสิ่งแวดล้อม ลดปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ปล่อยสู่ชั้นบรรยากาศลดปัญหาฝุ่นควันจาก PM 2.5 ระบบขนส่งสาธารณะที่ดีและตอบโจทย์ความต้องการของประชาชน ยังมีส่วนช่วยพัฒนาเศรษฐกิจชุมชนในพื้นที่อีกด้วย

ในงานวิจัย "บทบาทองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกับการพัฒนาระบบขนส่งและพาหนะที่ปลอดภัยเป็นธรรมในเมืองหลักส่วนภูมิภาคของไทย" โดยนายอดิศักดิ์ สายประเสริฐ นักวิจัยชี้ให้เห็นถึงปัญหาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในภูมิภาคที่มีความล่าช้า ระบบขนส่งสาธารณะและการเดินทางรูปแบบต่าง ๆ ที่ไม่เชื่อมต่อกัน ด้วยขาดการสนับสนุนจากรัฐ ข้อจำกัดทางกฎหมายและงบประมาณ

ในรายงานวิจัยดังกล่าว ยังชี้ให้เห็นว่า การกระจายอำนาจที่ล่าช้าไม่ชัดเจน มีผลให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นหลายแห่งที่เคยจัดบริการเดินรถโดยสารประจำทาง มีอันต้องเลิกดำเนินการไป มีตัวอย่างให้เห็นที่จังหวัดตรัง และเชียงใหม่ ด้วยเหตุผลสำคัญคือ การไม่มีงบประมาณอุดหนุน ประสบปัญหาขาดทุนจากผู้โดยสารใช้บริการน้อย อันเนื่องมาจากความไม่สะดวกและคนนิยมใช้รถส่วนตัวกันมากขึ้น อย่างไรก็ตาม จากรายงานวิจัยดังกล่าว ได้เสนอแนะแนวทางที่ อปท.ต่าง ๆ สามารถจัดให้มีระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่รับผิดชอบได้ ซึ่งได้นำมาใช้เพื่อขับเคลื่อนเรื่องนี้ ในโครงการแผนงานร่วมทุนฯ นี้

บทนำ

เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างยั่งยืน ในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่ครอบคลุมทุกมิติ โครงการแผนงานร่วมทุนสนับสนุนองค์กรผู้บริโภคเพื่อการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและเป็นธรรม โดยการสนับสนุนทุนจากสภาองค์กรของผู้บริโภค (สภาผู้บริโภค) และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ(สสส.) จึงเกิดขึ้น มีเป้าหมายเพื่อสนับสนุนให้องค์กรผู้บริโภคทั่วประเทศมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายในเรื่องนี้ ร่วมกับหน่วยงานรัฐ และภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

การดำเนินงานตลอด 2 ปี (3 เมษายน 2566 – 31 มีนาคม 2568) โครงการแผนงานร่วมทุนฯ มีเครือข่ายองค์กรผู้บริโภค 6 ภูมิภาค และกรุงเทพมหานคร ร่วมดำเนินงาน โดยมีพื้นที่ดำเนินงานทั้งสิ้น 33 จังหวัด คือ

1) ภาคตะวันตก ได้แก่ สมุทรสงคราม ประจวบคีรีขันธ์ กาญจนบุรี

2) ภาคกลาง ได้แก่ พระนครศรีอยุธยา สระบุรี นนทบุรี อ่างทอง สิงห์บุรี

3) ภาคเหนือ ได้แก่ พะเยา เชียงราย ลำปาง เชียงใหม่ ลำพูน น่าน

4) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่ ขอนแก่น ยโสธร สุรินทร์ มหาสารคาม นครราชสีมา ร้อยเอ็ด

5) ภาคใต้ ได้แก่ สงขลา ภูเก็ต กระบี่ ปัตตานี สตูล นราธิวาส สุราษฎร์ธานี

6) ภาคตะวันออก ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ระยอง สระแก้ว ชลบุรี จันทบุรี

7) กรุงเทพมหานคร

ผลการดำเนินงานที่สำคัญ พบว่า มีองค์กรผู้บริโภคใน 15 จังหวัด ที่มีส่วนร่วมทำงานกับกลไกภาครัฐและภาคีเครือข่าย ในการกำหนดนโยบายและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เช่น เริ่มเห็นทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในบางจังหวัด มีบางจังหวัดได้ยื่นข้อเสนอนโยบายให้หน่วยงานรับไปพิจารณาแล้ว ส่วนถัดไปของบทความนี้ จะพาไปเจาะลึกกลไกการทำงานขององค์กรผู้บริโภค กับ 7 พื้นที่รูปธรรมในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ที่ประชาชนเข้าถึงได้ ทั้งที่ ภูเก็ต สงขลา (หาดใหญ่) พระนครศรีอยุธยา ลำปาง เชียงใหม่ ประจวบคีรีขันธ์ และขอนแก่น...

โพถ้อง สู่ EV Bus

รถโดยสารสาธารณะปลอดภัยไร้รอยต่อ จ.ภูเก็ต



ปัจจุบันระบบขนส่งสาธารณะในเมืองใหญ่ ๆ ของประเทศไทย กำลังเผชิญกับปัญหาหลายด้าน ทั้งการจราจรติดขัด ปัญหามลพิษ การเกิดอุบัติเหตุ และราคาค่าโดยสารที่สูงเกิน รวมไปถึงระบบขนส่งสาธารณะที่ขาดการเชื่อมต่อกัน

"ภูเก็ต" เมืองหลวงแห่งการท่องเที่ยวของภาคใต้ โดยเฉพาะในเขตเทศบาลนครภูเก็ต ก็เช่นกันที่มีปัญหาการจราจรติดขัดรุนแรง ไม่ต่างจากเมืองหลวง กรุงเทพมหานคร ซึ่งสาเหตุหลักๆ มาจากระบบขนส่งสาธารณะที่ไม่เพียงพอ ไม่สอดคล้องกับความต้องการเดินทาง กอปรกับปริมาณรถยนต์ส่วนตัวที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วก็ยิ่งส่งผลต่อปัญหาการจราจรที่ทวีความหนาแน่นมากขึ้น

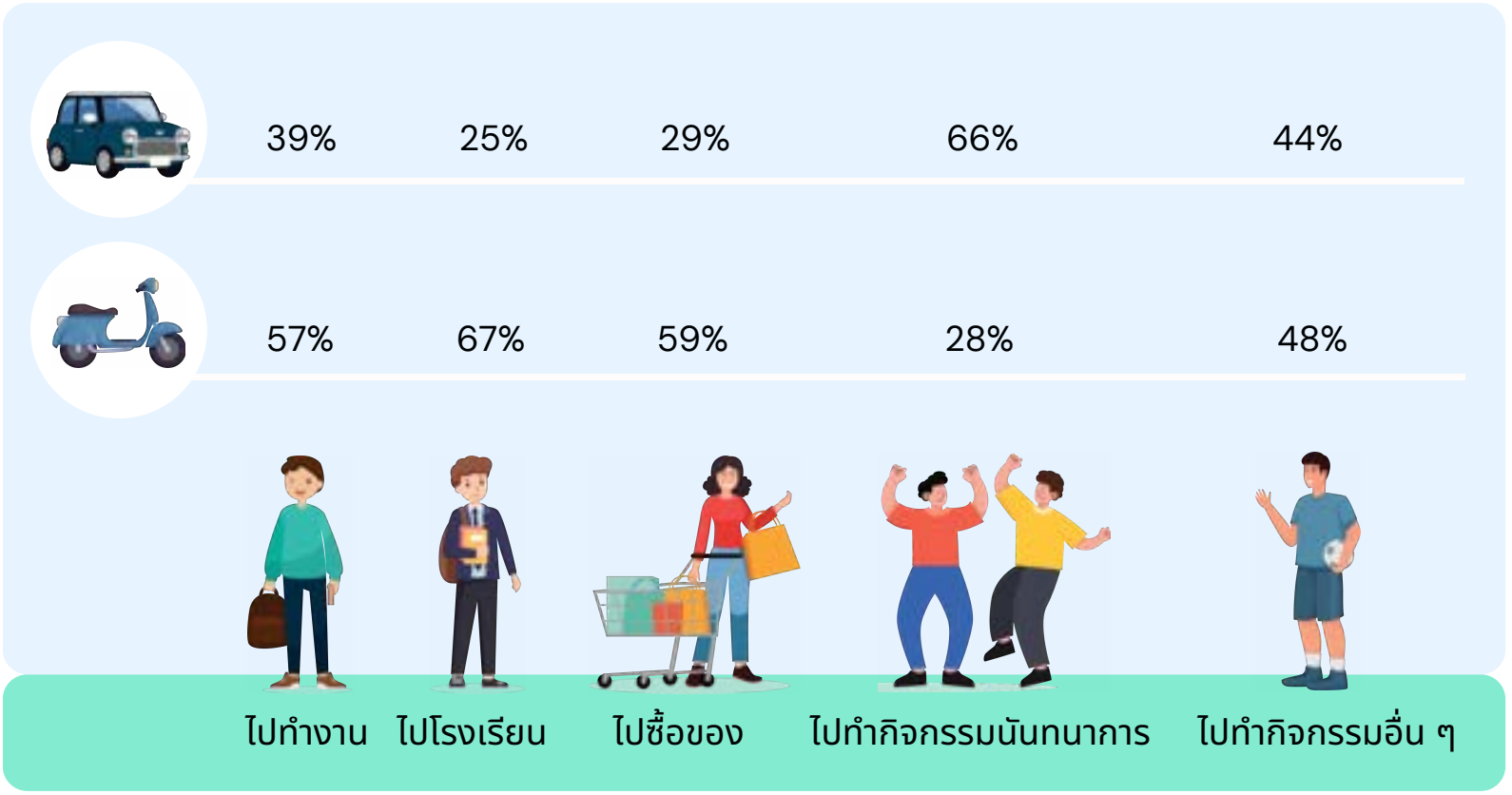
ที่ผ่านมา ภูเก็ตมีเส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะให้บริการในเส้นทางสายหลักทั้ง 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองภูเก็ต อำเภอกะทู้ และอำเภอถลาง แต่ที่เป็นปัญหาจริงๆที่เครือข่ายองค์กรผู้บริโภคจังหวัดภูเก็ตเจอะเจอ และซุกซ่อนอยู่ใต้ประเด็นระบบขนส่งสาธารณะที่มีไม่เพียงพอ นั่นก็คือ ผู้ประกอบการไม่ได้จัดให้บริการตามที่ได้รับอนุญาต เช่น ต้องให้บริการ ขาไป 6 เที่ยว ขากลับ 6 เที่ยว แต่ให้บริการจริง ไป 2 เที่ยว กลับ 2 เที่ยว หรือบางบริษัทแจ้งขออนุญาตรถวิ่งให้บริการ 37 คันเดินรถจริงแค่ 3 คัน เป็นต้น

"อดิศักดิ์ อัคสินธวังกูร" ประธานเครือข่ายผู้บริโภคจังหวัดภูเก็ต เล่าว่า จากที่เครือข่ายฯ ทำโครงการฯ นี้ มา 2 ปี ได้มีการนำข้อมูลจากขนส่งจังหวัดมาประมวลดูเส้นทางการเดินรถโดยสารสาธารณะว่า เส้นทางไหนน่าจะมีปัญหา จนพบว่า ผู้ประกอบการเดินรถโดยสารสาธารณะบางเส้นทางไม่ประกอบการตามใบอนุญาต

"ภูเก็ตมีรถโดยสารสาธารณะมานานแล้ว มีผู้ประกอบการได้รับใบอนุญาตเดินรถ 20 เส้นทาง มีเส้นทางเก่า 14 เส้นทาง แต่ปัจจุบันกลายเป็นว่าผู้ประกอบการเดินรถโดยสารสาธารณะไม่ได้เดินรถตามที่ได้รับใบอนุญาต จึงถือว่า ทำผิดเงื่อนไข โดยผู้ประกอบการอ้างวิ่งแล้วขาดทุน ไม่มีคนใช้บริการ"

ขณะที่**โครงการการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและเป็นธรรม โดยการมีส่วนร่วมของผู้บริโภค ภาคใต้** ได้ทำการสำรวจความต้องการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดภูเก็ต เพื่อค้นหารูปแบบการเดินทางในชีวิตประจำวัน พบว่า คนภูเก็ตส่วนใหญ่ใช้ รถจักรยานยนต์ และรถยนต์ส่วนตัว เป็นยานพาหนะ ทั้งการเดินทางไปทำงาน ไปโรงเรียน ไปซื้อของ และเดินทางไปกิจกรรมนันทนาการ

รูปแบบการเดินทางของคนภูเก็ต



ความน่าสนใจของผลสำรวจ ยังชี้ให้เห็นว่า ปัจจัยอะไรจึงจะทำให้ผู้คนหันมาใช้รถโดยสารสาธารณะจากที่ไม่เคยใช้บริการเลย พบว่า อัตราค่าโดยสาร เป็นปัจจัยหลักที่ทำให้คนเปลี่ยนมาใช้รถโดยสารสาธารณะ ซึ่งส่วนใหญ่ยินดีที่จะจ่ายเมื่อราคาต่ำกว่า 40 บาท/วัน หรือไม่เกิน 60 บาท/วัน รองลงมาเป็นเรื่องความสะดวกในการต่อรถ ความปลอดภัย และระยะเวลารอ ที่ส่วนใหญ่เห็นว่า ไม่ควรรอเกิน 30 นาที

การสำรวจเส้นทางสัมปทานเพื่อติดตามเส้นทางที่มีปัญหา และการมีข้อมูลพฤติกรรมผู้บริโภคภูเก็ตอยู่ในมือ อดิศักดิ์ บอกว่า องค์กรผู้บริโภคถือข้อมูลนี้ไปคุยกับขนส่งจังหวัด ซึ่งเป็นที่มาของการเสนอนโยบาย “รถโดยสารสาธารณะปลอดภัยไร้รอยต่อจังหวัดภูเก็ต”โดยนำไปยื่นให้กับองค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต สำนักงานขนส่งจังหวัดภูเก็ต และบริษัท ภูเก็ตพัฒนาเมือง จำกัด

“วารุณี สกุลรัตนธารา” ผู้ประสานงาน โครงการการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะฯ เล่าเสริมให้เห็นภาพการขับเคลื่อนงานว่า ช่วงตั้งแต่ปี 2566 เวลามีการจัดเวทีเรื่องระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม หอการค้าจังหวัดภูเก็ต บริษัท ภูเก็ตพัฒนาเมือง บริษัท พิโซน่า กรุ๊ป จะชวนเครือข่ายองค์กรผู้บริโภคจังหวัดภูเก็ตเข้าร่วมตลอดมา แม้แต่เวทีประชาคม ของ อบจ. ภูเก็ต เราก็มีการเสนอเรื่องของ Ev Bus รวมถึงช่วงกระบวนการพิจารณาจัดซื้อ Ev Bus ของ อบจ.ภูเก็ต เครือข่ายผู้บริโภคก็เข้าไปมีส่วนร่วมด้วยเช่นกัน

นอกจากนี้ การทำงานกับกลไกภาคประชาสังคม เครือข่ายผู้บริโภคจังหวัดภูเก็ต ร่วมกับสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การมหาชน) หรือ พอช. ได้จัดเวทีบันทึกความร่วมมือ “ภูเก็ตเกาะสวรรค์จัดการตนเอง” กระทั่งวันนี้เรื่องระบบขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและเป็นธรรม ได้เข้าไปอยู่ในแผนภูเก็ตเกาะสวรรค์ ของ พอช. แล้ว

จากกลไกความร่วมมือเพื่อพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ โดยการมีส่วนร่วมของผู้บริโภคในเมืองใหญ่ให้เป็นรูปธรรม ค่อยๆ ขยับการทำงาน ออกแบบ สำรวจข้อมูลสถานการณ์การใช้รถโดยสารสาธารณะในจังหวัด กระทั่งลงพื้นที่สำรวจความพึงพอใจในการใช้รถโดยสารสาธารณะจาก 3 อำเภอ ยิ่งเมื่อได้ข้อมูลจากเวทีสมัชชาความร่วมมือ "ร่วมก้าวข้าม 8 ทศวรรษแห่งความเสดสา สู่การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะไร้รอยต่อ เครือข่ายผู้บริโภคภูเก็ต” เครือข่ายผู้บริโภคภูเก็ตจึงร่วมกับคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) จังหวัดภูเก็ต พัฒนาข้อเสนอนโยบายไปด้วยกัน นั่นคือ การเสนอเส้นทางรถโดยสารสาธารณะเชื่อมชุมชนห่างไกลและกลุ่มเปราะบาง รวมถึงให้มีมาตรการกำกับราคาที่เป็นธรรม พร้อมกันนี้ ยกระดับทำงานร่วมกับสำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจสร้างสรรค์ (องค์การมหาชน) (CEA) พัฒนาและปรับปรุงรถวนรอบเมือง จนเกิดเป็นข้อเสนอนโยบาย **“รถโดยสารสาธารณะปลอดภัยไร้รอยต่อจังหวัดภูเก็ต”**

ขณะเดียวกัน เมื่อ อบจ.ภูเก็ต มีนโยบายชัดที่จะปรับการให้บริการสาธารณะด้านการขนส่งมวลชนแก่ประชาชน นักเรียน นักศึกษา นักท่องเที่ยว โดย**เปลี่ยนจาก รถโดยสารสองแถว (รถโพถ้อง) เป็นรถบัสไฟฟ้า หรือ EV Bus แทน** จำนวน 24 คัน โดยกำหนดเริ่มวิ่งให้บริการเดือนมิถุนายน 2568 เป็นต้นไปนั้นเครือข่ายผู้บริโภคภูเก็ต ได้เข้าไปมีส่วนสนับสนุนการทำงานของท้องถิ่นด้วยเช่นกัน พร้อมกับได้เสนอให้ บริษัท ภูเก็ตพัฒนาเมือง จำกัด เปิดเส้นทางรถโดยสารไฟฟ้าสาธารณะเขตเมืองเก่าภูเก็ต หรือ ดราก้อนไลน์ (Dragon Line) อันเป็นเส้นทางสำคัญเพื่อคนเมืองภูเก็ตจริงๆ

“นโยบาย อบจ.ภูเก็ต ที่ให้บริการรถโดยสารสาธารณะ พื้นที่เขตเมืองโดยไม่แสวงหาผลกำไร ในส่วนของค่าบริการรถโดยสาร เด็กนักเรียน นักศึกษา ผู้สูงอายุ ผู้พิการและพระสงฆ์ ใช้บริการฟรี ส่วนคนทั่วไป และนักท่องเที่ยว จ่าย 15 บาท ตลอดสาย” วารุณี ให้ข้อมูลเสริม และบอกว่า หากเป็นเส้นทางที่ผู้ประกอบการเอกชนได้สัมปทานใหม่จะคิดค่าบริการตามระยะ ซึ่งการทำงานประเด็นค่าโดยสารที่เป็นธรรมนั้น เครือข่ายผู้บริโภคจังหวัดภูเก็ต นอกจากเสนอเรื่องเส้นทางเดินรถ ควรวิ่งผ่านโรงเรียน โรงพยาบาล หรือชุมชนที่มีเด็กนักเรียนด้วย ซึ่งก็ได้รับการตอบรับจากผู้ประกอบการที่จะขยายเส้นทางให้ รวมถึงการทำบัตรรายเดือนให้กับผู้สงอายุ และเด็กนักเรียน

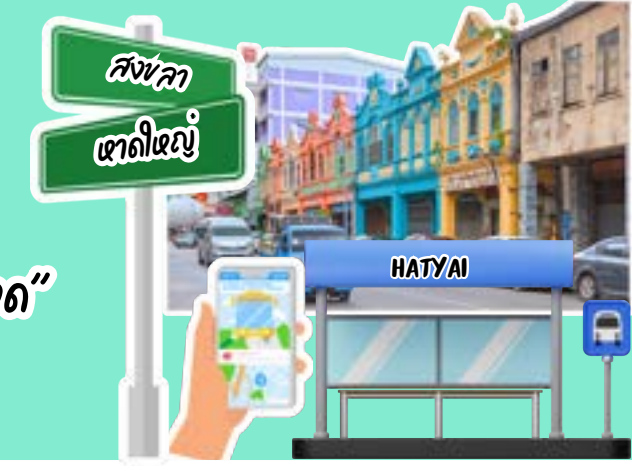
ส่วนกิจกรรมที่สร้างแรงบันดาลใจเติมเต็มความร่วมมือกับทุกภาคส่วนในการผลักดันเรื่องระบบขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและเป็นธรรม คือ การที่สภาผู้บริโภคได้นำเครือข่ายองค์กรผู้บริโภคและผู้นำ อปท.จาก 13 จังหวัดลงพื้นที่ศึกษาดูงานระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดภูเก็ต ซึ่งช่วยกระตุ้นความตื่นตัวในเรื่องนี้ให้กับทั้งผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในจังหวัด รวมถึงผู้ที่ได้มาศึกษาดูงาน

จากบทบาทองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกับการจัดบริการขนส่งสาธารณะ ที่ผู้บริหารท้องถิ่นมีความตั้งใจ และมุ่งมั่นที่จะสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้บริการรถโดยสารสาธารณะมากขึ้น เพื่อลดปัญหาจราจร ลดการเกิดอุบัติเหตุ และลดปริมาณรถยนต์ส่วนตัวที่เข้ามาในเขตเมือง จึงมีรูปแบบและตัวอย่างการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเมืองใหญ่ ที่เป็น “แบบอย่าง” ให้กับจังหวัดอื่น ๆ ได้ โดยเฉพาะมีกระบวนการเปิดรับฟังเสียงผู้บริโภค ให้มีส่วนร่วมพัฒนาไปด้วยกัน....



หาดใหญ่ สานพลังพหุภาคี

เสนอเพิ่ม 1 เส้นทางขนส่งสาธารณะ "พัฒนาป้ายข้อมูลเดินทาง ณ จุดจอด"



อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา...

เมืองขนาดใหญ่ที่สุดของภาคใต้ ปัจจุบันมีระบบการเดินทางที่ครอบคลุมหลากหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็น **สถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่, สนามบินนานาชาติหาดใหญ่ และมีสถานีขนส่งผู้โดยสาร** ถึง 2 แห่งที่รองรับการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัดและในภูมิภาค โดยเป็นสถานีขนส่งที่ไม่ได้ตั้งอยู่ในอำเภอเมืองเหมือนจังหวัดอื่นๆ

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าหาดใหญ่จะมีระบบขนส่งสาธารณะที่หลากหลาย เช่น รถสองแถว รถตู้ รถแท็กซี่ และรถจักรยานยนต์รับจ้าง แต่พบว่า ขาดการบูรณาการการเชื่อมต่อระหว่างระบบเหล่านี้ ทำให้การเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยวมีความยากลำบาก ไม่สามารถเดินทางได้อย่างสะดวก ปลอดภัย และตรงเวลา

ด้วยเหตุนี้ **โครงการการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและเป็นธรรม โดยการมีส่วนร่วมของผู้บริโภค ภาคใต้** จึงได้สำรวจความเห็นประชาชนและพบจุดที่จะขับเคลื่อนการพัฒนาที่สำคัญคือ **การพัฒนาจุดจอดรถสาธารณะที่เป็นมิตรต่อผู้โดยสาร และการเชื่อมโยงการเดินทางในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ให้ไร้รอยต่อ (Smart Mobility Bus)**



ที่ผ่านมา**การขับเคลื่อนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเมืองหาดใหญ่ เป็นงานระดับนโยบายทั้งการเชื่อมโยงการเดินทาง และการเพิ่มเส้นทาง เครือข่ายองค์กรผู้บริโภคภาคใต้** ได้ประสานความร่วมมือระหว่างภาคีจากหลากหลายภาคส่วนในพื้นที่ เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูล ข้อคิดเห็น และร่วมกันกำหนดทิศทางการพัฒนาเมืองหาดใหญ่ในมิติต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ ครอบคลุม และตอบโจทย์ความต้องการของประชาชน โดยมี **“สภาเศรษฐกิจหาดใหญ่”เป็นภาคีหลัก**



จุฑา สังขชาติ หัวหน้าหน่วยงานประจำจังหวัดสงขลา เล่าถึงการทำงานกับสภาเศรษฐกิจหาดใหญ่ ที่ฟังชื่อ เหมือนเป็นสภาสำหรับนักธุรกิจ แต่ความจริงแล้ว มีองค์ประกอบมาจากทุกภาคส่วน มีประเด็นปัญหาที่นำมาพูดคุยสลับสับเปลี่ยนกันไป ซึ่งเมื่อสมาคมผู้บริโภคสงขลา เป็นเจ้าภาพจัดประชุมสภาเศรษฐกิจหาดใหญ่ก็จะมีการเสนอเรื่องการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของหาดใหญ่เข้าไปพูดคุยด้วย เช่น ความก้าวหน้าการขับเคลื่อน เรื่อง Smart Mobility หาดใหญ่เมืองอัจฉริยะ (Smart City) ใน โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเมืองหาดใหญ่ (Hatyai City Bus)

“ต้นปี 2568 ช่วงที่มี ครม.สัญจร ที่จังหวัดสงขลา สภาเศรษฐกิจหาดใหญ่ ก็เห็นโอกาสเสนอนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจหาดใหญ่ ได้มีการเสนอเพิ่มเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะในหาดใหญ่จำนวน 6 เส้นทาง ให้สอดรับกับการแข่งขันกีฬาซีเกมส์ ครั้งที่ 33 ที่จัดขึ้นที่จังหวัดสงขลาและหาดใหญ่เป็นอำเภอหนึ่งที่จะมีการแข่งขันกีฬาด้วย จึงต้องเตรียมระบบขนส่งสาธารณะให้รองรับไว้” หัวหน้าหน่วยงานประจำจังหวัดสงขลา ให้ข้อมูล

และมองว่า นี่คือกลไกการทำงานในรูปแบบ **“คณะทำงานพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเมืองหาดใหญ่”** เป็นการร่วมมือกันระหว่างองค์กรผู้บริโภค สภาเศรษฐกิจหาดใหญ่ และคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) จังหวัดสงขลา ในการผลักดันการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะอย่างเป็นรูปธรรม

ส่วนการทำงานกับภาคส่วนต่าง ๆ ในพื้นที่ หนึ่งในกิจกรรมสำคัญๆ ได้แก่ **การจัดเวทีทบทวนข้อมูลการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดสงขลา และเวทีเสวนา “Hatyai Movers : ถอดรหัสปลดล็อกระบบขนส่งสาธารณะ”** ซึ่งเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกระดับ ตั้งแต่ผู้ใช้บริการ ผู้ให้บริการ ไปจนถึงผู้กำหนดนโยบาย ได้ร่วมกันแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและข้อมูลสำคัญ ๆ

ขณะเดียวกัน เพื่อให้ข้อเสนอสอดคล้องกับนโยบายเร่งด่วนของเทศบาลนครหาดใหญ่ในการแก้ไขปัญหาจราจร โดยเฉพาะถนนสายสำคัญในย่านธุรกิจ **จุฑา บอกว่า** อีกปัญหาที่พบ เรื่องการเดินทางของผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในเมืองหาดใหญ่ก็คือ การไม่ทราบถึงข้อมูลและวิธีการเดินทาง

ซึ่งจากการสำรวจความเห็นต่อการใช้บริการขนส่งสาธารณะของประชาชนในพื้นที่ ส่วนใหญ่กว่า 87% ต้องการให้มีป้ายบอกข้อมูลการเดินทางที่ระบุข้อมูลรถ เส้นทาง เวลาการเดินรถ อัตราค่าโดยสาร และนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาประยุกต์ใช้ ในการให้ข้อมูลการเดินทางได้อย่างชัดเจน

สอดคล้องกับการสำรวจสภาพของจุดจอดรถเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ ในปี 2565 บริเวณถนนกาญจนวนิชและถนนเพชรเกษม 37 จุด (จากทั้งหมด 45 จุด) พบว่า ทุกจุดมีโครงสร้างจุดจอดในลักษณะโครงสร้างถาวร มีพื้นที่สำหรับติดตั้งป้าย **แต่ไม่มีการจัดทำป้ายให้ข้อมูลที่จำเป็นในการเดินทาง**

จากผลสำรวจดังกล่าว ก่อนนำไปพัฒนาเป็น **ข้อเสนอนโยบาย “การจัดทำป้ายข้อมูลเดินทาง ณ จุดจอดรถโดยสารสาธารณะในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่”** เพื่อช่วยให้การตัดสินใจเลือกการเดินทางของประชาชนเกิดความสะดวก และชัดเจนมากยิ่งขึ้น โครงการการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและเป็นธรรม โดยการมีส่วนร่วมของผู้บริโภค ภาคใต้ **ได้ทดลองระบบขนส่งในพื้นที่จริง ผ่านกิจกรรม “HatYai Shuttle TukTuk”** โดยให้บริการในช่วงงานเทศกาล “ปักษ์ใต้ ดีไซน์วีค” เพื่อทดลองระบบขนส่งรูปแบบใหม่ที่เข้าถึงย่านเศรษฐกิจ กิจกรรม **“Hatyai Try-sportation: สองแถวส่องเมือง”** ที่ชักชวนให้ประชาชนร่วมทดลองใช้บริการรถสองแถว พร้อมเปิดพื้นที่แลกเปลี่ยนความคิดเห็น ข้อเสนอแนะและประสบการณ์การเดินทาง เพื่อใช้เป็นข้อมูลพัฒนาข้อเสนอนโยบายต่อไป ทั้งเรื่องของป้ายให้ข้อมูลและเส้นทางที่ผู้ใช้บริการต้องการ



ผลลัพธ์ที่ได้จากการดำเนินโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและเป็นธรรม โดยการทำงานแบบมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในจังหวัดสงขลา **ส่งผลให้มีการเสนอต่อเทศบาลนครหาดใหญ่ ให้จัดทำป้ายข้อมูลเดินทาง ณ จุดจอดรถโดยสารสาธารณะ เพื่อเป็นต้นแบบ 3 จุด คือ หน้าสำนักงานเทศบาลนครหาดใหญ่ ,หน้าโรงเรียนหาดใหญ่วิทยาลัย และ หน้าโรงพยาบาลสงขลานครินทร์**



"ป้ายข้อมูลการเดินทาง เทศบาลนครหาดใหญ่ มีทุนเดิมอยู่แล้ว แค่ไปปรับปรุงหรือใส่ข้อมูลการเดินทางเข้าไป ก็จะช่วยให้คนท้องถิ่น และนักท่องเที่ยวใช้บริการรถขนส่งสาธารณะได้มากขึ้น" จุฑา สะท้อนมุมมองทิ้งท้าย

ระบบขนส่งสาธารณะฉบับเมืองหาดใหญ่ แม้จะไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้ภายในระยะเวลาอันสั้น แต่ตลอด 2 ปีที่เครือข่ายองค์กรผู้บริโภคจังหวัดสงขลา ขับเคลื่อนการทำงานมา ก็แสดงให้เห็นถึง "พลังของการมีส่วนร่วมแบบพหุภาคี" ที่ทำให้การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะไม่ใช่เพียงเรื่องของภาครัฐเท่านั้น แต่เป็นเรื่องของทุกภาคส่วน ผ่านกระบวนการที่ตั้งอยู่บนฐานการใช้ข้อมูล ข้อเท็จจริง การมีส่วนร่วม และการประสานงานอย่างต่อเนื่อง จนนำไปสู่การพัฒนานโยบายที่ "จับต้องได้" และเริ่มส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงในทิศทางที่เห็นชอบร่วมกัน...

ลำปาง เป็นเมืองต้องห้าม...พลาด

นั่ง "สองแถวเขียว-เหลือง" เที่ยวอย่างปลอดภัย



"ลำปาง"

ใช่จะมีแต่รถม้าที่เป็นสัญลักษณ์หรือเอกลักษณ์ยานพาหนะในการเดินทางของยุคสมัยก่อนเท่านั้น

สำหรับนักท่องเที่ยวที่มาเยือนลำปาง เสน่ห์อีกอย่างหนึ่ง คือการได้พบเห็นบริการขนส่งสาธารณะอย่าง รถสองแถว สีเขียว-เหลือง ซึ่งเป็นรถมาสด้าแฟมิเลียรุ่นคลาสสิกที่หายากแล้วในประเทศไทย แต่ยังคงมีวิ่งรับส่งผู้คนในเทศบาลนครลำปาง ร่วมกับรถสองแถวรุ่นใหม่

แน่นอนว่ายุคสมัยเปลี่ยนไป สองแถวเขียว-เหลือง ก็เช่นกัน มีข้อที่ควรปรับปรุงอยู่ไม่น้อย ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของตัวรถ สภาพรถ พฤติกรรม มารยาทพนักงานขับรถ และอัตราค่าโดยสารที่ไม่มีป้ายบอกราคาไว้อย่างชัดเจน

เพื่อให้ระบบขนส่งสาธารณะนี้สามารถให้บริการได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ สอดคล้องกับความต้องการประชาชน "เราจะทำอย่างไรให้ รถเขียว-เหลือง ซึ่งเป็นอัตลักษณ์ของลำปาง มีคนในพื้นที่ และนักท่องเที่ยวหันมาใช้บริการมากขึ้น"



“วิมล ตุ้ยแก้ว”หัวหน้าหน่วยงานประจำจังหวัดลำปาง สภาองค์กรของผู้บริโภค ตั้งไว้เป็นโจทย์ขับเคลื่อนการทำงาน เพื่อยกระดับความปลอดภัยและคุณภาพของรถสองแถวเขียวเหลืองในจังหวัดลำปาง ให้ **“ทุกคนขึ้นได้ ปลอดภัย และเป็นธรรม”**



วิมล ระบุถึงความจำเป็นต้องมีการศึกษาข้อมูล และสำรวจความพึงพอใจการใช้รถโดยสารสองแถวเขียว-เหลือง ในเขตเมืองลำปาง โครงการฯ จึงสนับสนุนให้นักวิชาการ มหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง ร่วมกับศูนย์พิทักษ์สิทธิผู้บริโภค จังหวัดลำปาง ทำการสำรวจ เมื่อปี 2566 พบว่าเสียงของผู้บริโภคส่วนใหญ่ต้องการให้มีการนำเทคโนโลยี อย่างแอปพลิเคชันในการเรียกรถรับ-ส่งเข้ามาใช้ อยากให้มีการพัฒนาและเพิ่มจุดจอด จุดพักคอย ให้เพียงพอ รวมถึงมีสิ่งอำนวยความสะดวกภายในจุดจอดรถ ให้ได้ทั้งมาตรฐาน และความปลอดภัย

ที่สำคัญ เรื่องของอัตราค่าโดยสาร ผลการสำรวจมีความเห็นว่า **ไม่ควรเกิน 30 บาทต่อเที่ยว** รวมไปถึงควรมีการกำหนดอายุผู้ขับขี่รถด้วย เพื่อสร้างความมั่นใจแก่ผู้ใช้บริการ

จากการขับเคลื่อนการทำงานด้วยข้อมูลผลการสำรวจที่น่าเชื่อถือ การจัดเวทีคืนข้อมูลและวิเคราะห์ร่วมกับหน่วยงานต่างๆ อาทิ สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง, คปภ. ลำปาง, เทศบาลนครลำปาง, สหกรณ์เดินรถลำปาง (ผู้ประกอบการ), สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดลำปาง, ผศ.ดร.กังสดาน กนกหงษ์ (นักวิชาการ), สถานีตำรวจภูธรจังหวัดลำปาง, การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานจังหวัดลำปาง, แขวงทางหลวงที่ 1 และแกนนำเครือข่ายองค์กรผู้บริโภค นำไปสู่ข้อเสนอนโยบาย **"รถสองแถวเขียว-เหลืองสู่การท่องเที่ยวที่ปลอดภัย จังหวัดลำปาง”** ที่เสนอต่อผู้ว่าราชการจังหวัดลำปาง

ซึ่งข้อเสนอมีด้วยกัน 3 ข้อคือ 1.การขยาย/ปรับปรุงจุดจอดรถให้ได้มาตรฐาน สะดวกปลอดภัย และมีป้ายแสดงตัวตนคนขับ 2.ประชาสัมพันธ์เส้นทางเดินรถ ข้อมูลการร้องเรียน ตรวจสุขภาพคนขับรถ 3.ประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้บริการรถเขียวเหลืองสู่การท่องเที่ยว

การเปลี่ยนแปลงนี้ ที่เกิดขึ้นได้จากความร่วมมือของหลายหน่วยงานในจังหวัดลำปาง **นายลาภิศ ฤกษ์ดี หัวหน้าโครงการองค์กรของผู้บริโภคมีส่วนร่วมพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและเป็นธรรม ภาคเหนือ** มองว่า 2 ปีที่เครือข่ายองค์กรผู้บริโภคทำงานโครงการนี้ ทำให้เรามั่นใจว่า การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองโดยความมีส่วนร่วมขององค์กรผู้บริโภค โดยเฉพาะในภูมิภาคนั้น มีความเป็นไปได้ และสามารถเกิดขึ้นได้จริง

“ผลการดำเนินงานอย่างเป็นรูปธรรมที่เกิดขึ้นแล้วกับข้อเสนอนโยบายรถสองแถวเขียว-เหลือง สู่การท่องเที่ยวที่ปลอดภัย จังหวัดลำปาง โดยเฉพาะมิติความปลอดภัยและสนับสนุนเศรษฐกิจท้องถิ่น โดยการทำงานร่วมกันของทุกภาคส่วน ทั้งหน่วยงานรัฐ เช่น สำนักงานขนส่งจังหวัดได้จัดอบรมให้ความรู้ผู้ประกอบการ รวมทั้งตรวจสุขภาพคนขับ สภาพรถและการเพิ่มจุดจอดรถโดยสาร ผู้ประกอบการก็ได้พัฒนาสภาพรถ และการให้บริการ รวมถึงได้ติดป้ายข้อมูลคนขับพร้อมช่องทางการร้องเรียนไว้ในรถที่ให้บริการ เป็นต้น”

การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะปลอดภัย ที่สอดคล้องกับบริบทพื้นที่ กระบวนการขับเคลื่อนงานของหน่วยงานประจำจังหวัดลำปาง ไม่ได้ทิ้งมิติความเป็นธรรม แม้แต่เวทีเล็กๆ อย่างการเข้าพบผู้ประกอบการสหกรณ์เดินรถลำปาง เพื่อพูดคุยหาจุดคุ้มทุน และดูต้นทุนของผู้ประกอบการ ทำอย่างไรถึงจะทำให้เรื่องของราคาค่าโดยสารเป็นธรรมทั้งกับผู้ประกอบการและผู้ใช้บริการยอมรับได้

รวมถึงร่วมกันแก้ไขปัญหา **“รถน้อยคอยนาน”** โดยผลจากการขับเคลื่อนนโยบายนี้ ผู้ประกอบการให้ความร่วมมือ ปรับตารางการเดินรถให้เพียงพอ ให้บริการวิ่งรถที่มีความถี่มากขึ้น ขณะที่ภายในตัวรถก็จะมีป้ายบอกข้อมูลคนขับ เปิดช่องทางการร้องเรียนติดภายในตัวรถเพื่อให้ผู้ใช้บริการเห็นได้อย่างชัดเจน ควบคู่ไปกับการพัฒนาทักษะคนขับรถ และให้ความสำคัญเรื่องการตรวจทั้งสุขภาพ และการตรวจสภาพรถ เป็นประจำ



ส่วนการส่งเสริมการท่องเที่ยวที่ใช้รถเขียว-เหลืองเป็นพาหนะในการเดินทางเขตเมืองลำปาง การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) เข้ามาสนับสนุนการทำงานของเครือข่ายองค์กรผู้บริโภค โดยออกมาตรการเพื่อส่งเสริมการใช้ขนส่งสาธารณะ รวมถึงประชาสัมพันธ์เส้นทางการท่องเที่ยว “ขึ้นรถสี่ล้อเขียว-เหลือง ในเส้นทางถนนสายวัฒนธรรมเมืองลำปาง” และในช่วงเทศกาลท่องเที่ยวแม่เมาะด้วย

นอกจากนี้ ทางโครงการองค์กรของผู้บริโภคมีส่วนร่วมพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ยังทำงานร่วมกับมหาวิทยาลัยสวนดุสิต ศูนย์การศึกษาลำปาง มีแผนพัฒนาให้คนขับรถโดยสารสาธารณะเป็นไกด์นำเที่ยว เพิ่มจุดการท่องเที่ยวช่วงค่ำ ทั้งที่ห้าแยกหอนาฬิกา ตลาดถนนคนเดิน สวนอากงเป็นต้น

ขณะเดียวกัน มีการออกแคมเปญ “เมาไม่ขับกลับรถเขียว-เหลือง” พานักท่องเที่ยวกลับเข้าที่พักอย่างปลอดภัย ซึ่งเป็นกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเมืองลำปาง ที่หน่วยงานประจำจังหวัดลำปาง สภาองค์กรของผู้บริโภค ได้ทดลองจัดกิจกรรม ในช่วงเทศกาลสำคัญๆ ที่มีวันหยุดยาว

“พนักงานขับรถสองแถวเขียว-เหลือง ของลำปาง ส่วนใหญ่จะเป็นผู้สูงวัย ทางสำนักงานขนส่งฯ และสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดได้จัดอบรมให้ความรู้กับพนักงานขับรถ ทั้งกฎ ระเบียบ มาตรฐาน และคุณภาพรถ ที่ต้องมีการตรวจสภาพรถปีละ 2 ครั้ง พร้อมกับกิจกรรมตรวจสุขภาพคนขับฟรี” **“วีระพงษ์ ตาจันทร์ดี” นักวิชาการขนส่งชำนาญการ สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง** เสริมให้เห็นภาพการป้องกันอุบัติเหตุ ที่อาจเกิดจากรถโดยสารสาธารณะว่า มีแนวทางที่จะป้องกันได้ทั้งจากพฤติกรรมการขับขี่ สภาพตัวรถ และสุขภาพของพนักงานขับรถ



คนขับสุขภาพดี



รถสภาพดี



ขับขี่ปลอดภัย

ผลจากการขับเคลื่อนของหน่วยงานประจำจังหวัดลำปาง ในการสนับสนุนองค์กรผู้บริโภค ในการสร้างความร่วมมือกับภาคส่วนต่างๆ ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่จับต้องได้ โดยเฉพาะ**สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ที่ได้พัฒนาจุดจอดรถสองแถวเขียว-เหลือง** และจัดระเบียบให้มีช่องจอดสำหรับรถสองแถวที่ให้บริการประชาชนและนักท่องเที่ยวไว้อย่างชัดเจน รวมทั้งพัฒนาจุดพักคอยให้มีความเพียงพอ และมีสิ่งอำนวยความสะดวกภายในจุดจอด ทั้ง 3 จุดจอด **คือ จุดจอดสถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟ และที่ห้าแยกประตูชัย**

พร้อมกันนี้ สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ได้วางกฎระเบียบไว้ให้ปฏิบัติร่วมกันสำหรับรถขนส่งสาธารณะในเขตเมืองลำปาง อย่างเช่น

- ต้องมีป้ายบอกราคาค่าโดยสารติดไว้ในรถอย่างชัดเจน
- เมื่อมีผู้โดยสารครบ 5 คน ครบ 10 นาที ให้ออกรถจากช่องคิวทันที
- ห้ามวนรับผู้โดยสารในบริเวณสถานีขนส่ง ให้ดูนาฬิกากลางของคิวเป็นหลัก
- กรณีมีผู้โดยสารมาเหมา สามารถถ่ายโอนผู้โดยสารให้คันอื่นได้ ถ้าผู้โดยสารเหมา ขอให้ตกลงราคากันให้ชัดเจนก่อนออกรถ

ทั้งหมด เพื่อควบคุมคุณภาพการให้บริการ

จากขนส่งสาธารณะที่ไม่เอื้อต่อการส่งเสริมการท่องเที่ยว ภาพการเดินทางใน “ลำปาง” วันนี้ได้เปลี่ยนไปแล้ว ด้วยการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองที่สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน นอกจากส่งผลให้มีการใช้บริการเพิ่มมากขึ้นแล้ว รายได้ของผู้ประกอบการเองก็เพิ่มขึ้นด้วยเช่นกัน นอกจากช่วยป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนได้แล้ว ยังเป็นการช่วยเสริมสร้างเศรษฐกิจชุมชนให้เข้มแข็งมากขึ้นได้อีกทางหนึ่ง

ผลักดันสำเร็จ "เชียงใหม่" EV Bus

อนุมัติใบอนุญาตเดินรถ 2 เส้นทางแรก



"เชียงใหม่" มีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีบทบาทหลักในการให้บริการประชาชน ด้านระบบขนส่งสาธารณะ คือ เทศบาลนครเชียงใหม่

เทศบาลนครเชียงใหม่ ในอดีตเคยให้บริการเดินรถโดยสารสาธารณะ หรือ “รถเมล์ขาว” มาตั้งแต่ปี 2548 โดยแต่ละปีเทศบาลนครเชียงใหม่จัดสรรงบไม่ต่ำกว่า 12 ล้านบาทมาใช้เพื่อการนี้ แต่เมื่อประสบปัญหาขาดทุนมาอย่างต่อเนื่อง ยิ่งช่วงสถานการณ์โควิด-19 ที่ผู้โดยสารหลีกเลี่ยงการใช้รถโดยสารสาธารณะ มีการใช้บริการน้อยลง ท้ายสุดเทศบาลนครเชียงใหม่ได้พิจารณายุบส่วนงานขนส่งสาธารณะ และยกเลิกการเดินรถโดยสารประจำทางในที่สุด

เหลือไว้เพียง ภารกิจที่รับผิดชอบสถานีขนส่งผู้โดยสาร 3 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ 1 (สถานีขนส่งช้างเผือก) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ 2 (สถานีขนส่งอาเขต 2) และสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ 3 (สถานีขนส่งอาเขต 3)

ขณะที่องค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่ ไม่ได้ให้บริการสถานีขนส่งผู้โดยสารหรือเดินรถประจำทางแต่อย่างใด

“ลำดวน มหาวัน” หัวหน้าหน่วยงานประจำจังหวัดเชียงใหม่ ให้ข้อมูลถึงข้อเสนอเชิงนโยบาย **“รถโดยสารสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่พลังงานสะอาด ปลอดภัย เป็นธรรม และทุกคนขึ้นได้”** ว่า ที่ผ่านมาข้อเสนอนี้มีอยู่ 5 ประเด็น ได้มีการนำเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงองค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่ และเทศบาลนครเชียงใหม่แล้ว

ลำดวน เล่าย้อนกลับไปช่วงของการทำงานปีแรก เครือข่ายองค์กรผู้บริโภคพยายามเข้าไปพูดคุยกับผู้บริหารท้องถิ่น โดยเฉพาะผู้บริหาร อบจ.เชียงใหม่

“เขาบอกว่า เขาไม่มีภารกิจในส่วนนี้เครือข่ายองค์กรผู้บริโภค จึงเสนองานวิจัยของอาจารย์อดิศักดิ์ สายประเสริฐ เรื่องบทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกับการพัฒนาระบบขนส่งและพาหนะที่ปลอดภัยและเป็นธรรมในเมืองหลักส่วนภูมิภาคของไทย ที่พบว่า มีหลายจังหวัด ที่ อบจ. มีบทบาทนำ ในการจัดบริการระบบขนส่งสาธารณะ เช่นที่ อบจ.ภูเก็ต มีนโยบายจัดหารถโดยสารประจำทางไฟฟ้า หรือ EV Bus แทนรถสองแถว และมีการตั้งกองกิจการขนส่งเพื่อรับผิดชอบงานสถานีขนส่งผู้โดยสารหรืองานเดินรถ”

พอมาช่วงต้นปี2568 สภาผู้บริโภคส่วนกลาง ได้จัดให้มีการศึกษาดูงานเรื่องนี้ในจังหวัดภูเก็ต โดยมีเครือข่ายองค์กรผู้บริโภคและตัวแทน อปท.ใน 13 จังหวัด เข้าร่วมกิจกรรมลงพื้นที่ศึกษาดูงานระบบขนส่งสาธารณะ ของ อบจ. ภูเก็ต ซึ่ง อบจ.เชียงใหม่ ได้ส่งผู้บริหารเข้าร่วมด้วย

กิจกรรมศึกษาดูงานครั้งนั้น ได้ช่วยสร้างจุดเปลี่ยนสำคัญขึ้น ลำดวนเชื่อว่า เป็นความโชคดีของเชียงใหม่ อาจเป็นจังหวะของเชียงใหม่ด้วย เมื่อมีการเลือกตั้งนายก อบจ.เชียงใหม่ปรากฏว่าผู้สมัครหลายคนมีการเขียนนโยบายด้านการขนส่งสาธารณะเอาไว้

“เราในฐานะภาคประชาชนก็เกาะติดเรื่องนี้ หลังได้รับการเลือกตั้ง นายก อบจ.มีการแถลงนโยบาย และมีเรื่องขนส่งสาธารณะรวมอยู่ในหลายๆ นโยบายด้วย ซึ่งผู้บริหารท้องถิ่นก็ให้เครดิตว่า เครือข่ายองค์กรผู้บริโภคได้จุดประกายเรื่องนี้”

สำหรับนโยบายของนายพิชัย เลิศพงศ์อดิศร นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่ที่แถลงต่อสภา อบจ.เชียงใหม่ เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2568 พบว่า 1 ในนโยบาย 9 ด้าน มีนโยบายด้านการเดินทางและการคมนาคมขนส่ง มีรายละเอียดที่จะทำ คือ การทำระบบขนส่งมวลชนด้วยพลังงานสะอาด (Low Carbon) ให้ครอบคลุมและทั่วถึงทั้งจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนและนักท่องเที่ยว



2 เดือนหลังจากการแถลงนโยบาย ล่าสุดเมื่อ 14 พฤษภาคม 2568 มีคำยืนยันแล้วว่า อบจ. เชียงใหม่ได้ดำเนินการขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งรถโดยสารประจำทาง หมวด 1 เส้นทางสายที่ 18 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ 2 – อนุสาวรีย์ครูบาเจ้าศรีวิชัย และเส้นทางสายที่ 20 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ 2 – ศูนย์ราชการจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งคาดว่าคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกจะพิจารณาออกใบอนุญาตประกอบการขนส่ง 2 เส้นทางแรกภายในเดือนพฤษภาคม 2568 นี้

นอกจากนี้ เครือข่ายองค์กรผู้บริโภคจังหวัดเชียงใหม่ ได้พัฒนาข้อเสนอ Smart Station : จุดจอดสะดวก ปลอดภัย มีป้ายแสดงข้อมูลเส้นทางชัดเจน ผู้ใช้บริการเข้าใจง่าย และให้มีการระบุราคาค่าโดยสารที่ชัดเจน ซึ่งเป็นผลจากการทำ MOU การพัฒนาระบบการเชื่อมต่อการเดินทางร่วมกับเครือข่ายสิทธิการเดินทาง เขียวสวยหอม รถท่องเที่ยว EV กองทุนพัฒนาสุขภาวะ (วาระเชียงใหม่ รถแดง EV) มีหน่วยบริหารและจัดการทุนด้านการพัฒนาระดับพื้นที่ (บพท.) และสถาบันการศึกษาคมนาคม จุฬาฯ สนับสนุนข้อมูลทางวิชาการ

ส่วนข้อเสนอเชิงนโยบาย “รถโดยสารสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่พลังงานสะอาด ปลอดภัย เป็นธรรม และทุกคนขึ้นได้” ใจความหลัก ๆ ของข้อเสนอเชิงนโยบาย มีดังต่อไปนี้

1. ขอให้ ผู้ว่าราชการจังหวัด มีมาตรการด้านความปลอดภัย Car Safety, Smart Driver
2. ขอให้เทศบาลนครเชียงใหม่ พัฒนาสถานีขนส่ง Smart Station โดยการจัดระเบียบระบบจราจร และปรับปรุงสถานีขนส่ง 3 แห่ง ให้ทันสมัยและสะดวกสบายต่อผู้ใช้บริการ ตามหลักอารยสถาปัตย์
3. ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สนง.ขนส่งจังหวัด และ อปท. ร่วมพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง พัฒนาเส้นทางให้ครอบคลุม และทั่วถึง พัฒนาระบบนิเวศการเดินทาง ที่เอื้อต่อการเดิน การใช้จักรยาน และการเดินทางทางเลือกอื่น ๆ อีกทั้ง ปรับเส้นทางสัมปทานให้สอดคล้องกับวิถีชีวิต เชื่อมต่อสถานที่สำคัญ อาทิ โรงพยาบาล โรงเรียน ตลาด

4 ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ สนง.ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ หอการค้าจังหวัด พัฒนารถโดยสารพลังงานสะอาด เพื่ออากาศสะอาด และสิ่งแวดล้อมที่ดี ปรับเปลี่ยนรถสองแถวจากเครื่องยนต์สันดาปเป็นระบบไฟฟ้า พร้อมสนับสนุนงบประมาณหรือเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ

5 ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสร้างมาตรการ และการรณรงค์ให้ประชาชนปรับเปลี่ยนพฤติกรรมหันมาใช้ขนส่งสาธารณะ ลดการใช้ยานยนต์ส่วนตัว ด้วยการสร้างแรงจูงใจเชิงบวก รัฐควรเข้ามาสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการใช้ขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะกลุ่มนักเรียน นักศึกษา ผู้สูงอายุ คนพิการ กลุ่มเปราะบาง นำเทคโนโลยีมาช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทาง

ณ เวลานี้ 2 ใน 5 ข้อเสนอเชิงนโยบายดังกล่าว ที่เกิดจากกระบวนการให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของเมืองเชียงใหม่ “เชียงใหม่อีวีบัส” กำลังจะเกิดขึ้นแน่นอนแล้ว ขณะที่การพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสาร เทศบาลนครเชียงใหม่ ได้นำข้อเสนอไปพิจารณาและมีแผนปฏิบัติการที่เป็นรูปธรรม ในการปรับปรุงสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้ง 3 แห่ง ให้สอดคล้องกับ หลักอารยสถาปัตย์ โดยเริ่มต้นที่สถานีขนส่งเชียงใหม่ 1 (สถานีขนส่งช้างเผือก) ก่อน

อยุธยาเปิดภาพฝัน สู่ ๆ ยุทธศาสตร์

พัฒนาขนส่งสาธารณะเกาะเมืองมรดกโลก



อะไร คือ 'ภาพฝัน' การพัฒนาระบบบริการขนส่งสาธารณะในเมืองท่องเที่ยวมรดกโลก จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ระบบบริการขนส่งสาธารณะที่สะดวก ปลอดภัย คนทุกกลุ่มขึ้นได้ มีการเชื่อมต่อรถราง เรือ ตุ๊กๆ มอเตอร์ไซด์วิน จักรยาน สอดคล้องกับบริบทเมืองมรดกโลก และกาเติบโตของเมือง มีการใช้เทคโนโลยีเอื้ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง ประหยัดเวลา ลดค่าใช้จ่าย ฯลฯ



ทั้งหมดที่ว่ามา คือ ส่วนหนึ่งของภาพฝันที่ได้จากกระบวนการสร้างฉากทัศน์อนาคต (Scenario Method) ด้วยการระดมความคิดเห็นของเครือข่ายองค์กรผู้บริโภค ภาคีหน่วยงานรัฐ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นถึง 2 ครั้ง ภายใต้การดำเนินงาน**โครงการเสริมสร้างความร่วมมือในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัย ทั่วถึง และเป็นธรรม ภาคกลาง**

ตัดกลับมาภาพความเป็นจริง ข้อมูลที่ได้จากการระดมความคิดเห็นจากเครือข่ายองค์กรผู้บริโภคเช่นกัน ที่พบว่า สถานการณ์ระบบบริการขนส่งสาธารณะ เมืองมรดกโลก วันนี้คือปัญหาการ (ไม่) เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างรถไฟและรถโดยสารประจำทาง

สถานที่สำคัญและสถานที่ท่องเที่ยวหลายจุด ไม่มีรถประจำทางผ่าน มีปัญหาจุดจอดรถป้ายหยุดรถมีน้อยไม่ครอบคลุมเส้นทางเดินรถ, ปัญหาการขาดข้อมูลการเดินรถ ที่สำคัญราคาค่าโดยสารรถตุ๊กๆ คิดราคาจ้างเหมาแพง อีกทั้งยังมีราคาไม่แน่นอนอีกด้วย

“สันติ จียะพันธ์” หัวหน้าหน่วยงานประจำจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เล่าถึงการทำงานโดยเฉพาะความร่วมมือระหว่างองค์กรผู้บริโภคกับทีมนักวิชาการจากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ที่ได้ดำเนินงานวิจัยเชิงสำรวจความคิดเห็นของประชาชนและภาคส่วนต่างๆ ต่อสภาพระบบบริการขนส่งสาธารณะในพื้นที่เกาะเมืองอยุธยาและพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวโดยรอบ เพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาในอนาคต ในชื่อ**โครงการสถานการณ์และทิศทางการพัฒนาระบบบริการขนส่งสาธารณะในอนาคตอันใกล้ที่เชื่อมโยงการเดินทางสู่พื้นที่เกาะเมืองอยุธยา**

ซึ่งผลการวิจัยได้นำมาสังเคราะห์เป็น 4 ยุทธศาสตร์ คือ

ยุทธศาสตร์ที่ 1 สร้างระบบและกลไกขับเคลื่อน ผลักดัน คุ้มครองการจัดการระบบขนส่งสาธารณะเมืองมรดกโลกพระนครศรีอยุธยาเพื่อคนทั้งมวล

ยุทธศาสตร์ที่ 2 สร้างความปลอดภัยในระบบบริการขนส่งสาธารณะเมืองท่องเที่ยวมรดกโลกพระนครศรีอยุธยาเพื่อคนทั้งมวล

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ระบบขนส่งสาธารณะเมืองท่องเที่ยวเชิงมรดกโลกเพื่อคนทั้งมวล

ยุทธศาสตร์ที่ 4 ระบบขนส่งสาธารณะเกาะเมืองอยุธยาอัจฉริยะ

“เมื่อได้ยุทธศาสตร์จากผลการวิจัยแล้ว เพื่อให้เห็นรูปแบบการจัดการระบบบริการขนส่งสาธารณะที่สอดคล้องกับเมืองท่องเที่ยวมรดกโลก และแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ การขับเคลื่อนที่เครือข่ายองค์กรผู้บริโภคจะทำต่อ นั่นก็คือ การผลักดันให้ อบจ.พระนครศรีอยุธยารับลูก นำแผนยุทธศาสตร์ ไปบรรจุในแผนของท้องถิ่น เรื่องการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ” สันติชี้ให้เห็นบทบาทที่สำคัญของ อบจ.ในเรื่องนี้

ส่วนการผลักดันข้อเสนอนโยบายที่ได้เสนอต่อเทศบาลนครพระนครศรีอยุธยา เรื่อง การจัดระเบียบท่ารถชั่วคราวตลาดเจ้าพรหม และการปรับปรุงป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง ในเขตเทศบาลนครพระนครศรีอยุธยา นั้น ชลดา บุญเกษม ประธานศูนย์คุ้มครองสิทธิผู้บริโภค จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ระบุว่า ที่ผ่านมาเราได้ยื่นข้อเสนอต่อเทศบาลนครพระนครศรีอยุธยา รวมไปถึงผลการสำรวจและออกแบบป้ายแสดงข้อมูลการเดินรถประจำทางร่วมกับ ส.ส. จังหวัดอยุธยา เขต 1 เพื่อติดตั้งที่ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางหน้าตลาดเจ้าพรหมเป็นจุดนำร่องแล้ว

“การขับเคลื่อนเรื่องนี้ของเครือข่ายผู้บริโภคในอยุธยา ได้รับความร่วมมืออย่างดี ทั้งจากสำนักงานขนส่งจังหวัด หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และ อบจ.” ชลดา เอ่ยชื่นชม และเพิ่มเติมว่า สิ่งที่องค์กรผู้บริโภคพยายามมาตลอดอีกเรื่องหนึ่งที่ยังไม่เป็นจริง คือการสร้างความเข้าใจเรื่องภาษีล้อเลื่อน ที่นำเข้าเป็นรายได้ของ อบจ. 100% เราอยากให้นำงบฯ ตรงนี้มาทำเรื่องบริการขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและเป็นธรรม ภารกิจของท้องถิ่นต้องจัดบริการขนส่งสาธารณะที่เป็นประโยชน์ต่อประชาชน โดยเฉพาะอยุธยาซึ่งยังไม่มีสถานีขนส่งผู้โดยสารของจังหวัด

"อยุธยาไม่มีสถานีขนส่งผู้โดยสาร มีเพียงจุดจอดชั่วคราว ไม่มีป้ายบอกข้อมูลการเดินรถ การทำงานในเรื่องนี้ จึงคิดว่า สถานีขนส่งฯ เป็นลำดับความสำคัญแรกที่ต้องทำ ซึ่งเคยมีการขอตั้งงบประมาณแล้ว แต่สำนักงบฯ ไม่อนุมัติ ฉะนั้นค่าธรรมเนียมจากภาษีล้อเลื่อน (ค่าต่อทะเบียนยานพาหนะประจำปี) ที่กรมการขนส่งทางบก เก็บไปน่าจะนำมาใช้พัฒนาระบบขนส่งภายในจังหวัดในเรื่องนี้ด้วย"

แม้วันนี้ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ยังมีประเด็นเรื่องระบบขนส่งสาธารณะที่ยังไม่ตอบโจทย์ทั้งกับคนพื้นที่ และกับนักท่องเที่ยว ขณะเดียวกันก็มีปัญหาการจราจรติดขัด เพราะคนอยุธยาเองหรือนักท่องเที่ยวกว่าร้อยละ 80 เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว ฉะนั้น การออกแบบเตรียมการในเรื่องของระบบขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะในเขตเมืองมรดกโลก ควรเป็นความสำคัญลำดับต้นๆ ของจังหวัดนี้ ซึ่งชาวอยุธยาได้มีภาพฝันและยุทธศาสตร์ที่ชัดเจนในเรื่องนี้แล้ว คงเหลือแต่การขับเคลื่อนให้เกิดเป็นจริงขึ้นในเร็ววัน

ประตูสู่ภาคใต้ สี่แยกประจวบฯ ทำไมต้องมี "สถานีขนส่ง" ?



จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ในฐานะเมืองที่เป็นประตูสู่ภาคใต้ กำลังเผชิญปัญหาใหญ่ด้านบริการขนส่งสาธารณะที่ไม่เป็นระบบ โดยเฉพาะการขาด **"สถานีขนส่งผู้โดยสารของจังหวัด"** และยังไม่มีการจัดการระบบขนส่งภายในเมืองที่มีประสิทธิภาพ

"นอกจาก ประจวบฯ จะไม่มีสถานีขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งทำให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวเดินทางลำบากแล้ว ที่ผ่านมาเราได้รับเรื่องร้องเรียน เรื่องของรถตู้ที่วิ่งให้บริการระหว่างจังหวัดหรืออำเภอ มีสภาพที่เก่า หมดอายุการใช้งาน เสี่ยงที่จะไม่ปลอดภัยอีกด้วย ขณะเดียวกันถนนสายหลักของจังหวัด ยังเผชิญกับปัญหาการจราจรหนาแน่นจากรถโดยสารขนาดใหญ่และรถบรรทุก ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญของการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นซ้ำซากทุกปี รวมถึงเหตุการณ์รถทัวร์ 14 ศพ วิ่งระยะยาว เกิดการหลับใน ที่เป็นผลจากการไม่มีจุด Check Point " **"ธนพร บางบัวงาม" หัวหน้าหน่วยงานประจำจังหวัดประจวบคีรีขันธ์** ให้ข้อมูล

การเกิดอุบัติเหตุครั้งใหญ่ที่อำเภอทับสะแก เมื่อปี 2566 จนทำให้มีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจำนวนมาก และการมีประเด็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาประจวบฯ โพสต์ลงแพลตฟอร์มออนไลน์ถึงการเดินทางไปยังจุดท่องเที่ยวภายในจังหวัดประจวบฯ ที่ไม่มีความสะดวก ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมต่อกัน ไม่มีรถโดยสารวิ่งรอบเมือง ไม่มีรถสองแถว มีแต่วินมอเตอร์ไซต์ที่คิดราคาเหมาที่สูงเกินจริง ได้จุดประเด็นให้ **โครงการพัฒนาบริการขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและเป็นธรรม เพื่อการคุ้มครองผู้บริโภคในพื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์** ผลักดัน และขับเคลื่อนงานนโยบายด้านบริการขนส่งและยานพาหนะ โดยเริ่มต้นใน 2 ประเด็นหลัก **คือ 1. ผลักดันให้เกิดสถานีขนส่งผู้โดยสาร และ 2. เปลี่ยนรถตู้หมดอายุเป็นมินิบัส**

สถานีขนส่งจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญสำหรับการเดินทางลงสู่ภาคใต้ ความคืบหน้าของการผลักดันเรื่องสถานีขนส่งผู้โดยสาร สุรัติ มัจฉา ผู้รับผิดชอบโครงการพัฒนาบริการขนส่งผู้โดยสาร คาดหวังว่า จะเห็นความสำเร็จในอนาคตอันใกล้

“องค์กรผู้บริโภคได้รับข้อมูลว่า คณะรัฐมนตรีมีมติตั้งแต่ปี 2552 ให้ศึกษาถึงความเหมาะสมในการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารสาธารณะสู่ภาคใต้ ซึ่งพื้นที่ประจวบฯ ถือเป็นจุดที่สามารถเช็คสภาพรถ เปลี่ยนคนขับ และเป็นจุดเชื่อมต่อขนส่งสาธารณะสู่ตัวเมืองประจวบฯ ได้ ”

แม้มีแผนจะสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์แล้ว แต่ผ่านมา 16 ปี ยังไม่เป็นรูปเป็นร่างเกิดขึ้น ด้วยเหตุนี้ **หน่วยงานประจำจังหวัดประจวบคีรีขันธ์** จึงพยายามผลักดันให้เกิดสถานีขนส่งผู้โดยสารประจำจังหวัด สุรัติ ให้ข้อมูลว่า ปัจจุบันมีการจัดสรรที่ดินเพื่อใช้เป็นพื้นที่สร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร แล้ว คือ บริเวณสี่แยกประจวบฯ ซึ่งเป็นพื้นที่ของการรถไฟฯ แต่ติดปัญหาทางเข้า ทางออก ซึ่งเป็นพื้นที่ของเอกชนที่ที่ดินถูกพิทักษ์ทรัพย์อยู่

ทั้งนี้ ตามระเบียบใหม่ของสำนักงานขนส่งจังหวัด ระบุไว้ว่า หากจะสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารต้องหารือกับเทศบาลเมืองประจวบคีรีขันธ์เพื่อให้รับเป็นหน่วยงานที่ดูแลต่อไปด้วย ในทางปฏิบัติภารกิจการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร เป็นหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก เนื่องจากเป็นหน่วยงานควบคุมเส้นทางคมนาคมขนส่งทั้งประเทศ ส่วนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จะเป็นหน่วยงานรับถ่ายโอนภารกิจไปบริหารจัดการต่อ

ที่ผ่านมา เครือข่ายองค์กรผู้บริโภค ที่ทำงานภายใต้โครงการพัฒนาบริการขนส่งผู้โดยสารที่ปลอดภัยและเป็นธรรม ได้เข้าไปพูดคุยกับ**เทศบาลเมืองประจวบฯ** เนื่องจากพื้นที่ที่จะสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร อยู่ในเขตความรับผิดชอบ ซึ่งเมื่อสภาเทศบาลฯ มีการประชุม ปรากฏว่า มีการลงมติไม่เห็นชอบ การรับถ่ายโอนสถานีขนส่งผู้โดยสาร โดยมีข้ออ้างเรื่องงบประมาณ และเพิ่มภาระงาน

ช่วงปลายปี 2567 เครือข่ายองค์กรผู้บริโภคยังคงมุ่งมั่นผลักดันเรื่องนี้ต่อ ด้วยการเข้าไปหารือกับ**นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดประจวบคีรีขันธ์** (ผู้บริหารสมัยที่แล้ว) ซึ่งได้ตอบยินดีรับโอนสถานีขนส่งผู้โดยสารมาบริหารจัดการ หากมีการก่อสร้างเสร็จเรียบร้อย ซึ่งปัจจุบันมีการเลือกตั้งผู้บริหารท้องถิ่นชุดใหม่

“ผู้บริหารชุดเดิมที่เราเคยไปพูดคุยได้รับเลือกตั้งกลับเข้ามา ดังนั้น เราก็จะผลักดันนโยบายนี้ต่อไปให้สำเร็จ” **สุรัติ** ยืนยัน และให้มุมมองถึงการทำงานในโครงการนี้มาตลอด 2 ปี ว่า ก่อนหน้านี้สถานการณ์อุบัติเหตุเส้นทางลงใต้ ที่ต้องผ่านประจวบฯ มีอยู่ตลอด พอเราเริ่มทำงานขับเคลื่อนระบบขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและเป็นธรรม ก็เกิดอุบัติเหตุใหญ่กับรถโดยสารสอง ชั้น ที่อำเภทับสะแก มีผู้เสียชีวิตจำนวนมาก

“ฉะนั้น การมีสถานีขนส่งผู้โดยสารตรงสี่แยกประจวบฯ จะมีส่วนช่วยป้องกันอุบัติเหตุแบบกรณีที่ทับสะแก ไม่ให้เกิดซ้ำขึ้นอีก เพราะจุดนี้รถโดยสารสาธารณะสามารถหยุดพักรถ เปลี่ยนคนขับและตรวจเช็คสภาพรถได้(Check Point) นอกจากนี้ เดิมรถโดยสารสาธารณะที่วิ่งเส้นทางสายใต้กฎหมายบังคับให้ต้อง**เปลี่ยนคนขับทุก 300 กิโลเมตร หลังจากเกิดอุบัติเหตุที่ทับสะแก นโยบายของกรมการขนส่งทางบก ปรับเปลี่ยน เป็นทุก 4 ชั่วโมง** รถโดยสารสาธารณะต้องเปลี่ยนคนขับตรงแยกประจวบฯ เครือข่ายองค์กรผู้บริโภคจึงเห็นว่า จุด Check Point นี้ ควรตั้งอยู่ในสถานีขนส่งผู้โดยสารที่มีความพร้อมทุกด้าน และควรตั้งอยู่ตรงแยกประจวบฯ ตามที่มีการศึกษาและทำแผนไว้แล้ว”

สำหรับประเด็นการเปลี่ยนผ่านรถตู้เป็นรถมินิบัสนั้น ที่ผ่านมาเครือข่ายองค์กรผู้บริโภค พบว่ารถตู้ประจวบฯ มีความน่ากลัว สภาพไม่เหมาะกับการใช้งาน อายุใช้งานเกิน 13 ปี ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งจากการหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เกี่ยวกับการเปลี่ยนรถตู้เป็นรถมินิบัส ที่ปัจจุบันมีจำนวนรถตู้มากกว่ารถมินิบัส ทั้งการจัดเวทีพูดคุยถึงปัญหาต้นทุนที่สูงขึ้นของรถมินิบัส และความพยายามในการหาทางแก้ไขปัญหาร่วมกัน ได้รับการยืนยัน จากสำนักงานขนส่งจังหวัดถึงจำนวนรถตู้ที่จะไม่เพิ่มขึ้นอีก และจะถูกแทนที่ด้วยรถมินิบัสทั้งหมดในที่สุด

ทั้งนี้ สำนักงานขนส่งประจวบฯ มีแผนจะยกเลิกรถตู้โดยสารที่มีอายุเกิน 13 ปี คาดกันว่า ปี 2568 รถตู้ที่หมดอายุประมาณ 20 คัน จะไม่สามารถต่อใบอนุญาตได้

ประเด็นสำคัญของการขับเคลื่อนงานนโยบายของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ การผลักดันให้เกิดสถานีขนส่งผู้โดยสาร และการเปลี่ยนรถตู้เป็นมินิบัสจึงถือเป็นรูปธรรมเบื้องต้นของการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัย ที่จะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุในเส้นทางล่องใต้ที่มักเกิดอุบัติเหตุอยู่บ่อยครั้ง...

การขับเคลื่อนงานนโยบายของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ผลักดันให้เกิดสถานีขนส่งผู้โดยสาร และ เปลี่ยนรถตู้หมดอายุเป็นมินิบัส



ขอนแก่น : ยกระดับจุดจอดสองแถว

พร้อมทั้งตั้งจุด CHECK POINT ถาวร สำหรับรถโดยสารทางไกล



ขอนแก่น ศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภาคอีสาน ตัวเมืองขอนแก่นมีถนนสายหลักระหว่างประเทศ ผ่านตัวเมืองขอนแก่น ไม่ว่าจะเป็นถนนมิตรภาพ ถนนหมายเลข 12 ที่เชื่อมระหว่างสะหวันนะเขตไปยังเมียววดี มีสนามบินที่มีความพร้อมให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศ และขอนแก่น ยังมีสถานีรถไฟลอยฟ้าแห่งแรกในภูมิภาค ที่ช่วยแก้ปัญหารถติดในเมือง

ขอนแก่นยังเป็นต้นทางของรถโดยสารระหว่างจังหวัดหลายเส้นทาง ซึ่งการเดินทางในตัวเมืองขอนแก่นมีเส้นคาบเกี่ยวกับเขตพื้นที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นหลายแห่ง รวมทั้งมีระบบขนส่งหลายแบบ เช่น รถสองแถว รถตู้ รถมินิบัส ตุ๊กๆ แท็กซี่ และรถโดยสารประจำทาง



อนุวัฒน์ พรหมมา สมาคมผู้บริโภคจังหวัดขอนแก่น ผู้รับผิดชอบโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและรถรับส่งนักเรียนที่ปลอดภัยและเป็นธรรม ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เล่าถึงการขับเคลื่อนงานขนส่งสาธารณะระดับจังหวัดว่า มีการผลักดันอยู่ 2 เรื่อง คือ 1.มาตรการตรวจเช็คสภาพรถที่ปลอดภัยต่อผู้โดยสาร และมีจุด Check Point บนเส้นทางระหว่างอำเภอ 2.การพัฒนาจุดจอด จุดเชื่อมต่อรถสองแถวในเขตเมือง และ พัฒนาต้นแบบระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงสนามบิน-สถานีรถไฟ

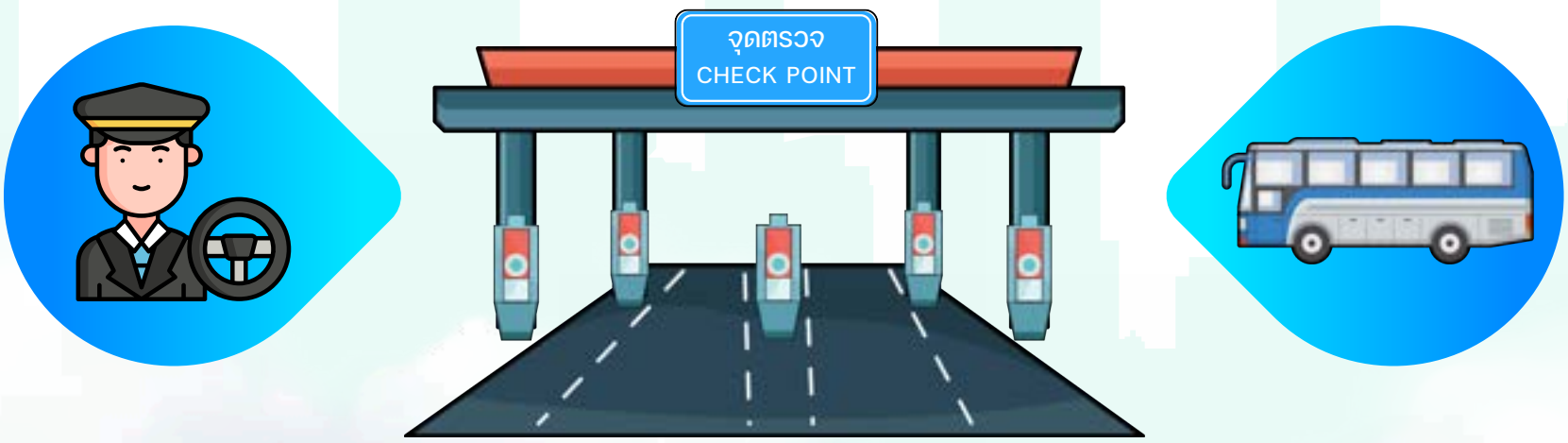
จะเห็นว่า ขอนแก่น เป็น 1 ใน 26 จังหวัด ที่มีจุด Check Point ซึ่งกรมการขนส่งทางบกกำหนดให้รถโดยสาธารณะเข้าตรวจสภาพความพร้อมของรถอุปกรณ์ส่วนควบคุมการรายงานตัวของพนักงานขับรถ พฤติกรรมคนขับ ถ้าพนักงานขับรถไม่เข้าจุดตรวจรถโดยสารสาธารณะ ถือเป็นความผิดผู้ประกอบการ มีโทษปรับไม่เกิน 50,000 บาท

ดังนั้น สมาคมผู้บริโภคจังหวัดขอนแก่น จึงเสนอมาตรการตรวจเช็คสภาพรถที่ปลอดภัยต่อผู้โดยสาร และมีจุด Check Point ที่เส้นทางระหว่างอำเภอ เพราะก่อนหน้านี้เคยมีการสำรวจพบสภาพรถโดยสารสาธารณะที่วิ่งระหว่างเมือง มีสภาพเก่า และทรุดโทรม ไม่มีความปลอดภัย

อนุวัฒน์ เล่าว่า โครงการฯ ได้เข้าไปทำงานร่วมกับสำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่น พัฒนาจุด Check Point ณ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่นแห่งที่ 3 (บขส.3) โดยมีการตรวจเช็คอยู่ 2 ส่วน คือ 1.ความพร้อมของรถ 2.ความพร้อมของคนขับ ซึ่งรถโดยสารสาธารณะที่จะต้องทำการตรวจเข้ม คือ รถที่วิ่งทางไกล ประเภทหมวด 2 กับ หมวด 3

นอกจากนี้ **สมาคมผู้บริโภคจังหวัดขอนแก่น** ยังเสนอสำนักงานขนส่งจังหวัด จากเดิมที่มีการตั้งจุด Check Point เฉพาะช่วงเทศกาลสำคัญ ๆ ให้อย่างน้อย ควรมีการตั้งจุด Check Point ทุกเดือน และเป็นจุดที่มีที่ตั้งถาวรด้วย

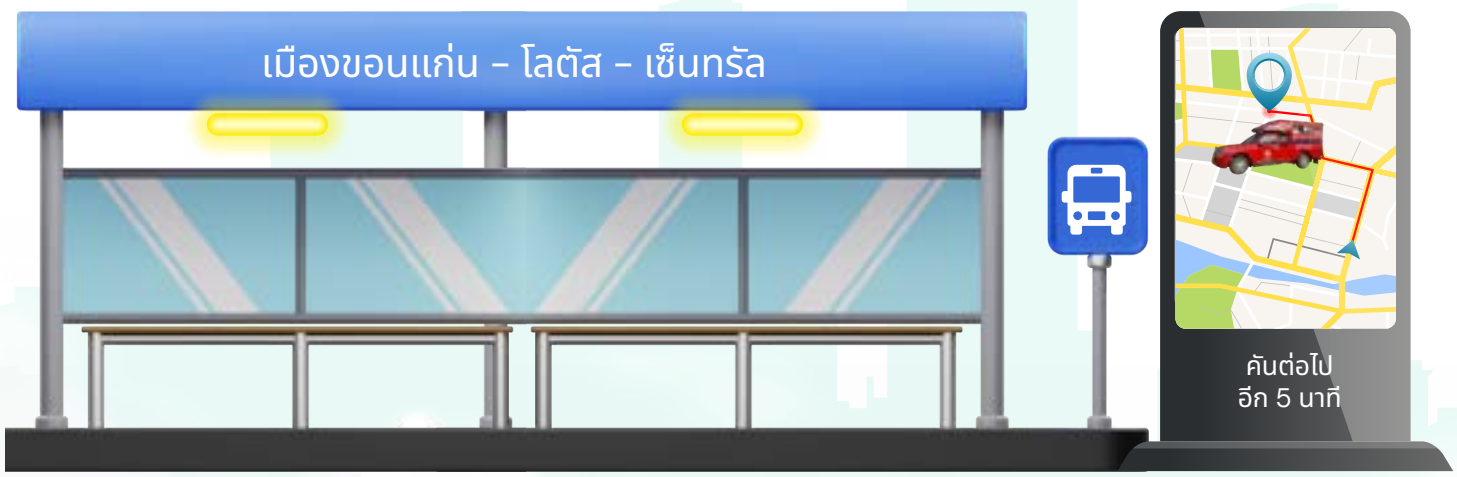
“สำนักงานขนส่งจังหวัด มีแผนใช้สถานีขนส่งผู้โดยสาร แห่งที่ 2 ซึ่งอยู่บนเส้นทางหลวงหมายเลข 2 ระหว่างขอนแก่นไปอุดรธานี เป็นจุดที่ตั้ง จุด Check Point ถาวร ตามที่เราเสนอไป” อนุวัฒน์บอกถึงผลที่ได้จากการผลักดันที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่



ส่วนการพัฒนาจุดจอด จุดเชื่อมต่อรถสองแถวสาธารณะในเขตเมือง แม้ขอนแก่นจะมีระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมต่อกัน จากการสำรวจปี 2566 ของเครือข่ายองค์กรผู้บริโภค พบว่า มีรถสองแถววิ่งทั่วเมืองขอนแก่น 24 สาย รวมจำนวน 400 คัน แม้จำนวนรถวิ่งถี่ และต่อเนื่องก็ตาม แต่จากการสำรวจความเห็นผู้ใช้บริการรถขนส่งสาธารณะ มีการพูดถึงจุดจอด จุดเชื่อมต่อรถ ว่า...

"เมืองขอนแก่นมีจุดจอดรถสองแถว 129 จุด มีแค่ 30% สภาพพร้อมใช้งานตามเงื่อนไขจริง ๆ เช่น ต้องมีหลังคากันแดด กันฝน มีที่นั่ง มีป้ายให้ข้อมูลชัดเจน มีไฟส่องสว่าง ที่เหลือถูกปล่อยให้รกร้าง ปล่อยให้หญ้าขึ้นรก" อนุวัฒน์ ชี้ปัญหา เพื่อจัดทำข้อเสนอให้ท้องถิ่นเข้าไปพัฒนาจุดจอดรถ และเปลี่ยนจุดจอดรถให้เข้ากับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไปของเมืองขอนแก่น เนื่องจากบางจุดจอดรถไม่มีการใช้บริการแล้ว บางพื้นที่มีห้างสรรพสินค้าตั้งขึ้นใหม่ คนจะไปใช้บริการตรงบริเวณนั้นจำนวนมาก แต่กลับไม่มีจุดจอดรถ เป็นต้น

การสะท้อนปัญหาของผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะ นับเป็นบทบาทสำคัญภาคประชาสังคมในการประสานงานและสื่อสารกับผู้บริหารท้องถิ่น หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อจับมือกันผลักดันการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัย เป็นธรรม และทุกคนเข้าถึงได้ อาจดูยังไม่สำเร็จทั้งหมดในเร็ววัน แต่แค่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเห็นพ้อง ยอมรับข้อเสนอไปพิจารณาเพื่อปรับ ก็ถือเป็นจุดเปลี่ยนที่ดียิ่งแล้ว เครือข่ายองค์กรผู้บริโภคยังคงมีภารกิจต้องมุ่งมั่นผลักดันเรื่องนี้อย่างต่อเนื่อง



ความท้าทายและข้อเสนอแนะ

โครงการแผนงานร่วมทุนสนับสนุนองค์กรผู้บริโภคเพื่อการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและเป็นธรรม ในระยะแรกของการขับเคลื่อนนโยบาย คณะทำงานได้สร้างผลงานวิจัยชิ้นสำคัญ เรื่อง **"บทบาทองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและเป็นธรรมในเมืองหลักส่วนภูมิภาคของไทย"** ซึ่งเครือข่ายองค์กรผู้บริโภคสามารถใช้ประโยชน์จากงานวิจัย โดยนำข้อมูลไปต่อยอดและผลักดันระบบขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและเป็นธรรมในจังหวัดของตัวเองได้ทั้งในช่วงที่ผ่านมาและในระยะต่อไป

โดยเฉพาะการทำงานพัฒนาระบบขนส่งมวลชน ที่ผู้เกี่ยวข้องแต่ละจังหวัดมีข้ออ้างติดขัดที่ต้องใช้งบประมาณจำนวนมากนั้น ความท้าทายที่มาพร้อมกับคำถาม องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะใช้เงินภาษีล้อเลื่อนในการจัดบริการระบบขนส่งสาธารณะได้หรือไม่

ขณะที่องค์ความรู้ในผลงานวิจัย ซึ่งก็ได้วิเคราะห์ผลการศึกษาบทบาทองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักของภูมิภาคไทย 7 จังหวัด ผ่านแนวคิดความเป็นธรรมในระบบขนส่ง (transport justice) สะท้อนให้เห็นว่า หน่วยงานภาครัฐได้จัดเก็บภาษียานพาหนะ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นภาษีรถยนต์-รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล ที่ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมในระบบขนส่ง มาจัดสรรให้กับ อบจ. ตามประกาศหลักเกณฑ์ที่ออกโดยคณะกรรมการการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น อีกทั้ง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในระดับเทศบาลก็มีอำนาจในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมที่จอดรถ แต่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ไม่ได้นำเอารายได้ดังกล่าวที่สร้างความเหลื่อมล้ำในการเดินทาง มาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ โดยเฉพาะการจัดให้มีการเดินรถโดยสารประจำทาง เพื่อให้บริการกับประชาชนในพื้นที่

มีเพียง อบจ.ภูเก็ต ที่เดินรถโดยสารประจำทางและอยู่ในระหว่างการยกระดับจากรถโพถ้องแบบเดิมที่เป็นรถร้อน กลายเป็น EV Bus

ซึ่งในงานวิจัยชิ้นนี้ ยังมีข้อเสนอเชิงนโยบายด้วยว่าให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพิ่มบทบาทในการสร้างความร่วมมือทางวิชาการในการขอทุนวิจัยจากกองทุนต่างๆ เพื่อพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ไม่ว่าจะเป็นการปรับปรุงสถานีขนส่งผู้โดยสาร การออกแบบป้ายจุดหยุดรถ และศาลาพักคอย รวมถึงการทดลองเดินรถโดยสาร หรือการศึกษาความเป็นไปได้ในการเดินรถโดยสารประจำทาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการยื่นขอทุนจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) ที่วันนี้ เรายังไม่มีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นแห่งใด ทำโครงการขอทุนจากกองทุน กปถ. ซึ่งมีพันธกิจในการสนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและเผยแพร่องค์ความรู้ต่อสาธารณชน...

บทส่งท้ายถึงระบบขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและเป็นธรรม

บุญยืน ศิริธรรม **ประธานสภาผู้บริโภค**

“สภาผู้บริโภคได้ผลักดันเรื่องการขนส่งสาธารณะหลายประเด็น เช่น การส่งเสริมให้ทุกคนเข้าถึงการใช้บริการรถไฟฟ้าในราคาที่เป็นธรรม แต่ที่ผ่านมา กลับพบปัญหาใหญ่เรื่องระบบขนส่งในพื้นที่ต่างจังหวัด และพบว่า บทบาทท้องถิ่นในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ยังคงมีอุปสรรค ทั้งในแง่กฎหมายและการลงมือปฏิบัติ ดังนั้นการกระจายอำนาจอย่างแท้จริง จะช่วยให้ท้องถิ่นสามารถจัดการระบบขนส่งสาธารณะของตัวเองได้”

สารี อ๋องสมหวัง **เลขาธิการสภาผู้บริโภค**

“หน่วยงานต่าง ๆ ยังมีอำนาจหน้าที่ที่ทับซ้อนกันอยู่ หรือบางครั้งได้รับมอบไปแล้วแต่ก็ยังติดอุปสรรคบางอย่างและมีข้อจำกัดเรื่องการมีส่วนร่วมของท้องถิ่น แต่ก็เห็นความพยายามในการขับเคลื่อนเรื่องระบบขนส่งในท้องถิ่น

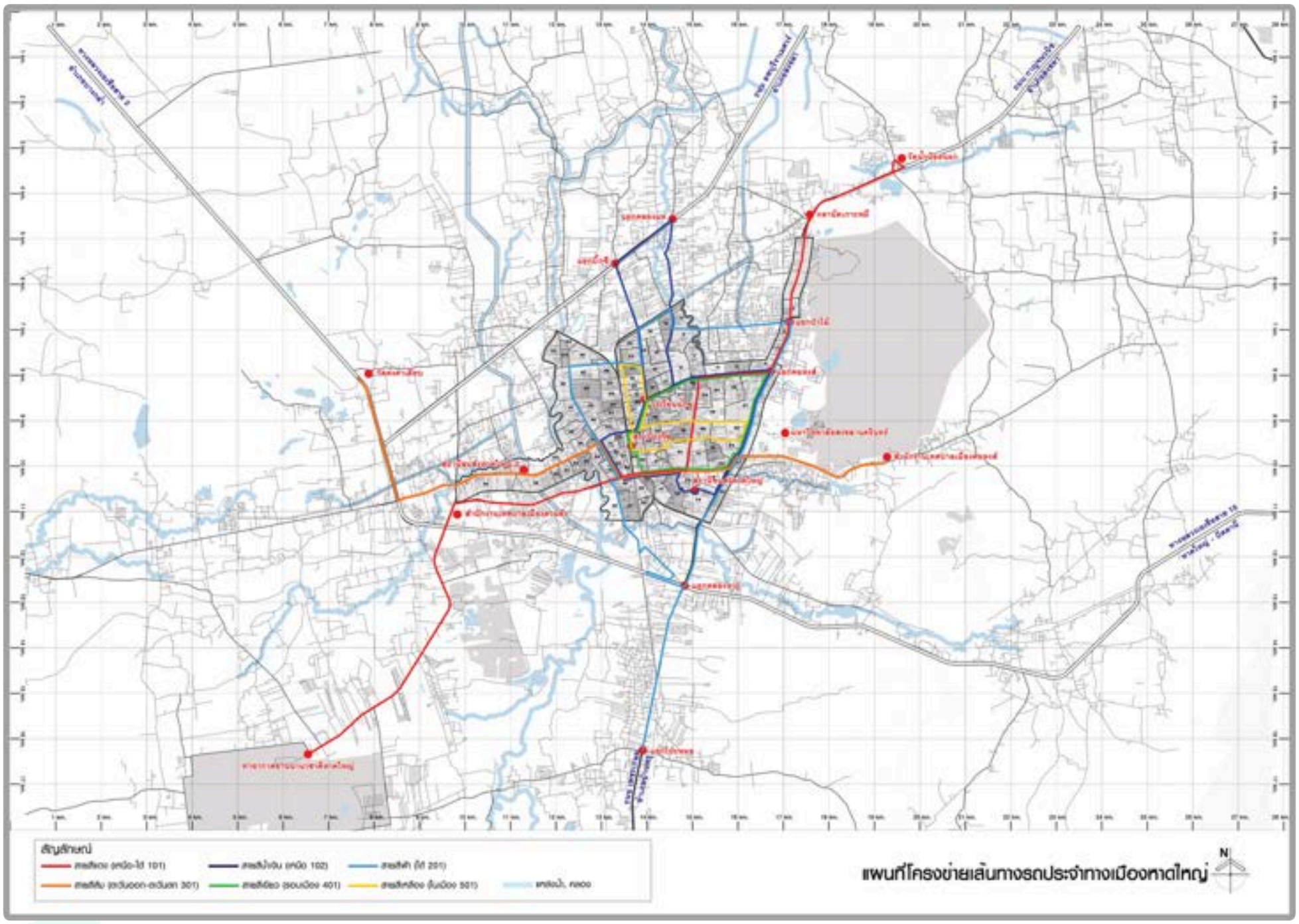
อยากเห็นบทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามาจัดการระบบขนส่ง โดยมีเป้าหมายให้ผู้บริโภคสามารถเดินออกจากบ้านไป 500 เมตรแล้วเจอป้ายจอดรถสาธารณะ ขณะที่ค่าโดยสารไม่เกินร้อยละ 10 ของค่าแรงขั้นต่ำ เพื่อให้ทุกคนขึ้นได้ทุกวัน ซึ่งสิ่งเหล่านี้ท้องถิ่นสามารถมาร่วมกันผลักดันให้เกิดขึ้นได้”

อดิศักดิ์ สายประเสริฐ **นักวิจัย "บทบาทองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยเป็นธรรมในเมืองหลักส่วนภูมิภาคของไทย"**

“แม้มีกฎหมายที่ให้บทบาทองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน แต่จากการศึกษาพบว่า ในทางปฏิบัติท้องถิ่นมีการประชุมคณะกรรมการตามกฎหมายน้อยเกินไป ส่งผลให้อปท.ไม่มีบทบาทในคณะกรรมการที่มีอำนาจในการจัดการจราจร มีเพียง อบจ. ภูเก็ตเท่านั้นที่มีบทบาทในการอนุญาตเดินรถ และประกอบกิจการขนส่ง โดยจัดซื้อรถโดยสารเพื่อเดินรถเอง

อปท.ส่วนใหญ่มีบทบาทในการให้บริการสถานีขนส่งผู้โดยสาร มีการจัดโครงสร้างองค์กรที่มีฝ่ายงานดูแลงานการขนส่งเป็นการเฉพาะ แต่พระนครศรีอยุธยา ไม่มีสถานีขนส่งและไม่มีหน่วยงานรับผิดชอบ”

ภาคผนวก



โครงข่ายเส้นทางรถประจำทาง เมืองหาดใหญ่

7 พื้นที่ต้นแบบ
ขับเคลื่อนระบบขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและเป็นธรรม